

業務部速報

No. 41

発行 15. 10. 21

JR東労組 業務部

申34号

利用者と組合員の命を最優先し、大規模災害を回避した 基地等の庁舎建設実現に向けた申し入れ 2回目交渉

第1項 横浜運輸区（仮称）を沖積層地盤である磯子・根岸地区に建設するメリット及び危険が想定されている沖積層に建設する理由を明らかにする事。また、地盤の液状化を併発する恐れが高い地域における鉄道の施設のあり方について考え方を明らかにすること。

冒頭 建設経緯について議論

横浜運輸区（仮称）建設経緯について

- 平成 25 年3月 建設地の選定開始
- 平成 25 年6月～ 地盤調査実施
※軟弱地盤があることが判明
- 平成 25 年12月～ 地盤調査を踏まえ、地盤改良策の検討
- 平成 26 年5月～ 地盤改良工事開始

- ◇磯子の地域内のどこかを検討。
- ◇軟弱地盤の程度は他箇所を検討するまでのレベルではなかった。
- ◇軟弱地盤であるが、解消する技術があり、問題ないと判断。
- ◇他箇所の調査は実施していない。

組合

○軟弱地盤が明らかになった時点で、リスク回避の視点で他の場所を検討すべき！

対立

◇運輸区として選定地が最適であり、軟弱地盤対策により問題ない。

京浜東北線輸送の柱となる基地機能の安全を確保できるのか！磯子ありきの検討であり、不十分だ!!

組合 建物以外の対策について、現時点でどのように考えているのか？

会社 ハード面では、避難通路の整備、庁舎のガラスを強固にする、消火設備の充実など
◇ソフト面では、避難のための訓練の実施、避難経路の検討・周知、情報提供を考えている。

第2項 磯子・根岸地区に津波が襲来した場合、磯子駅、横浜運輸区（仮称）ならびに付帯設備に対する被害想定を明らかにすること。

第3項 磯子駅に近接する液化石油ガスコンビナートでの漏洩、火災及び爆発事故等が発生した場合、磯子駅、横浜運輸区（仮称）ならびに付帯設備に対する被害想定を明らかにすること。

会社 自治体が公表している最大津波高 4.4m、地盤面高 3.2mであり、1.2mの浸水を想定。
◇新庁舎は基礎を約2m かさ上げしてあり、津波は被らない。
◇火災に対しても以下の対策をしている。

- ・火災に強い網入りガラスの採用。
- ・換気口に温度が上がると閉じる仕組み
- ・海側開口部にシャッターの設置。
- ・警報を伝えるパトライトの設置

組合 電留線、乗泊、通路など全てで基地機能が成立する。新庁舎以外の安全性は？

会社 避難経路であるこ線橋は、阪神・淡路大震災クラスの地震に耐えられることを確認。
◇乗泊が東日本大震災クラスで大丈夫という根拠はないが、現時点の利用は大丈夫。
◇乗泊、電留線ともに津波時には 1.2m の浸水が想定される。
◇今のままでよいとは言っておらず、できることをやっていく。

**基地機能強化との認識がもてないような乗務員基地再編成では意味がない！
できる対策だけでなく、考えられる全ての対策を実施すべき!!** 再検討を要請!

組合員と乗客の安全を最優先した乗務員基地再編成を実現しよう!