



労使で最悪の事態を想定した安全議論を実施！

申16号米山駅構内で発生した大型建造物が本線を支障した事象に関する申し入れ

3月6日申16号団体交渉を行いました。12月7日に発生した信越線米山駅構内において撤去中の跨線橋建造物が強風により下り線を支障した事象による安全体制について会社の考えを質しました。

1. 本事象が発生した原因を明らかにすると共に、同種工事における再発防止策を明らかにすること。

回答：撤去工事中的のこ線橋の一部が強風の影響により線路を支障したものである。なお、風の影響も考慮した工事計画を引き続き検討していく。

《交渉要旨》

- ・部材劣化もあったが、強風予測もあり柱を吊るして風通しを良くするために骨組みだけにして風の抵抗を少なくし、支柱を補強する対策を実施した。
- ・工事期間は、作業員は作業を行う線路脇のヤード内にいた。著しい天候悪化が認められる場合は部材が飛散しないようJRとパートナー会社の監督者とで対応する。
- ・飛散したのは屋根部材と骨組み。足場も有資格者が組み立てし、キャスターも簡単に飛ばないようにしている。ネットやロープで飛散対策をやることもある。施工会社の方の認識はあれだけ対策をやったのに、まだ足りなかったのかという思いである。
- ・昼はき電停止する間合いがなく、夜間作業でやらざるを得ない。線路を支障したことは、対策を強固にしていかななくてはならないという認識。
- ・風速について米山駅に一番近い風速計は当該箇所から250m離れた箇所にあり平均23~24%くらいの記録は残っている。原因の究明はデータや建物の設計強度なども調べている。現在も調査中。運輸局など部外への報告はない。部内のみ。遅れは発生しているので、プレスはしている。
- ・想定以上の風が原因について工事が発生したときには、風の強いなど気象条件が悪いときを避ける工期調整をしたり、風への対策補強、そして対策・計画をJRと受注側とでやっていく監視がメインではないが気付ける体制が必要。
- ・今後のホームの屋根部材の撤去などの予定は計画的にわかるものは今のところない。市が管理する部分もあるので協議しながら計画する。

私たち東日本ユニオンは今回の事態を教訓とし更なる安全議論を創り出します！