

## 青函トンネル事故とリニアの安全

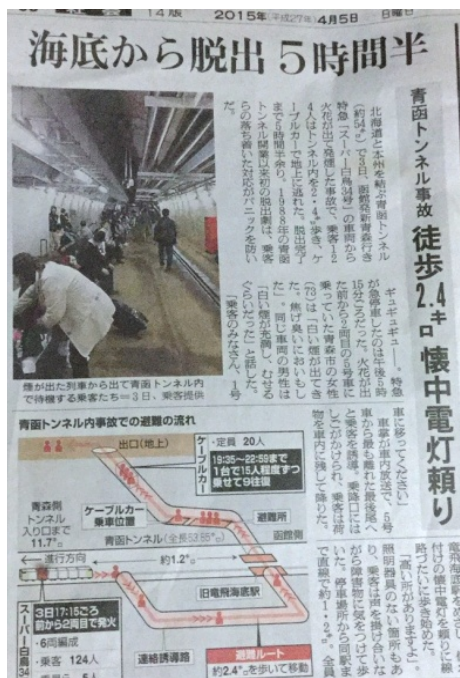
写真は4月5日の朝日新聞記事である。リードから。北海道と本州を結ぶ青函トンネル（約54キロ）で3日、函館発新青森行き特急「スーパー白鳥34号」の車両から火花が出て発煙した事故で、乗客124人はトンネル内を2.4キロ歩き、ケーブルカーで地上に逃れた。脱出完了まで5時間半余り。1988年の青函トンネル開業以来初の脱出劇は、乗客らの落ち着いた対応がパニックを防いだ。

乗客提供の写真は、煙が出た列車から出て青函トンネル内で待機する乗客たちである。その下は青函トンネル内事故での避難の流れだが、地上出口までいかに長い道のりか分かる。

来年3月開業の北海道新幹線は青函トンネルを通る。定員は特急の2倍以上だ。JR北海道の西野副社長は「新幹線も在来線と避難誘導の考え方は同じ。開業までに十分な訓練をしていきたい」と話した。

写真下は日本経済新聞4月9日「中部経済」である。遠く津軽海峡の事故も対岸の火事では済まされない。リニア中央新幹線の全区間で避難が最も難航すると予想されるのは、最長25キロメートルにも及ぶ南アルプスの長大トンネルだ。直径約13メートルのトンネルに沿ってすぐ横に保守作業用の通路が設けられており、火災が起きた場合、電車を降りた乗客はまず、この通路を風上の方に逃げる。4キロメートル程度の間隔で地上へ出るための斜坑が山肌から掘られ、ここから外へ出る。

一方、多くが地下40メートルより深く走る都市部の場合、リニアの線路にあたる「ガイドウェイ」の下に空間が設けられる。煙を避けるために乗客はいったんここに避難したうえで防火扉を閉める。煙を遮断して安全が確認できたところで、5キロメートル間隔で設置された非常口付近に移動し、エレベーターで地上へ出る。青函トンネルどころではない。環境・経営面だけでなく、安全面からもリニア新幹線計画の抜本的な見直しが求められる。



(2015年4月16日)