

# Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 114 2011. 06. 05.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

## シリーズ『リニア中央新幹線ってどうなの？』⑬

### リニアの耐震性は大丈夫？、トンネルから避難は出来るのか！？

5月27日、大畠章宏国土交通相は、先頃交通政策審議会の中央新幹線小委員会が発表した最終答申案どおり、JR東海に対して南アルプスを貫通する直線ルートで東京と大阪を結ぶリニア中央新幹線の建設を指示しました。

一方、建設の指示があった27日には、JR北海道・石勝線で、特急列車が脱線してトンネル内で火災を起こすという事故が発生しました。29日になってようやくトンネルから車体が引き出されましたが、車体はゆがんで焦げ茶色に変色、くの字に曲がったドアや変形した窓枠、溶けて落ちた窓ガラス、車内は座席シートも荷物棚も全て焼失した姿は車両火災のすごさを物語っていました。また、事故直後、命からがら逃げのびることができた乗客の話は、トンネル内での事故の危険性を大いに示していました。



JR東海が建設を指示されたリニア中央新幹線は約8割がトンネル、しかも大深度トンネルもあり、災害や事故等での乗客避難が問題となることは間違いなく、建設指示に歓迎ムードが多い新聞紙上でも問題点として指摘されています。

5月30日、中日新聞の「[リニアの耐震性 対策対応もっと詳しく](#)」と題した社説では、JR東海のリニア中央新幹線計画について、東日本大震災を受けて国土交通省の中央新幹線小委員会がリニアの耐震性を再検証したが、追加策は特に求めず、JR東海の方針を追認する形で最終答申し、国がゴーサインを出したことを伝えた上で、[大深度地下トンネルや長大トンネルを超高速で走るだけに、耐震性と地震対応が気掛かりであり、十分な説明が聞きたい](#)としています。

JR東海の説明は、東海道新幹線と同様、地震の初期微動を検知し緊急停車するし、車両を誘導する側壁が両側にあるので脱線はしないし、停電しても電磁力で車体は浮いた状態を保てる。そして、中央新幹線小委員会も、震災で東北新幹線に高架橋の倒壊など深刻な被害がなかったことで、阪神大震災後に強化された耐震基準で設計されるリニアの安全性にも問題ないとして、東海地震に備えて東海道新幹線の代替路線として早期実現が必要としているが、[企業と国で作られた「安全神話」のように聞こえはしないか](#)と警鐘を鳴らし、「絶対に安全」としてきた原発が、東日本大震災でレベル7の最悪の事故を起こしたことを例に、リニアが原発と同じではないが人命を預かる以上、安全第一でなければならないのは同じであり、[災害への対策・対応についてまだ情報が少ない](#)としています。また、東京-名古屋間の南アルプスを貫く直線ルートは約8割がトンネルであり、都市部では深さ数十メートルの大深度トンネルとなるが[直下型地震に耐えるのか。フォッサマグナの横断に支障はないのか。想定外はないのだろうか](#)と危惧し、JR東海の計画では長時間にわたって停電した場合に5~10キロ間隔に掘られる立て坑や斜坑を脱出経路としているが、[停電しても地上へのエレベーターは動くのか。運転士がいないリニアに乗員は何人乗り込み、最大千人の乗客をどう誘導するのか。綿密な脱出マニュアルを作って国民に示すべきである](#)としています。

**建設指示を受けて3日後の30日、JR東海山田社長は、まだ東京-名古屋間も着工していないのに、早くも「・・・できる限り早い時期に大阪までたどり着きたい」と発言していますが、その前に上記の新聞社説にあるように「耐震性」「トンネルからの避難」等々のリニア中央新幹線の安全性をしっかりと国民に示すべきです。**