

またもトンネル事故、リニア新幹線は大丈夫か？

中央道・笹子トンネルの天井板落下、9人が犠牲に

12月2日午前8時ごろ、山梨県大月市と甲州市にまたがる中央自動車道笹子トンネル上り線(4784m)の、甲州市側から3.2km付近で、百数十mにわたってコンクリート製の天井板が崩落し、ワゴン車と乗用車、それに保冷車の3台が下敷きとなり、合わせて9人が死亡した。崩落の原因はトンネル本体上部と天井板をつなぐ直径1.6m、長さ23mのボルトが経年劣化により抜け落ちたためとみられている。

笹子トンネルは開通した1977年以降、天井部分の大規模な改修工事をしていなかった。およそ1か月前、東京・神奈川連絡会は甲府での「リニア新幹線沿線住民交流集会」に参加した際、マイクロバスに24人を乗せて、事故が起きた笹子トンネルを通行したばかり。

リニア新幹線より、東海道新幹線の総点検と大規模改修を優先すべきだ

中日本高速道路(本社・名古屋市)は、今回の事故を受けて、同じ天井構造のある笹子トンネル下り線、東名高速道路都夫良野トンネルなどで12月3日、緊急点検を実施した。今回の事故の原因については開通以来45年経過し、トンネルの内部施設が老朽化したためと、多くの専門家は指摘している。東海道新幹線はもっと経年化している。開業は1964年だからすでに50年近い。そのトンネルは大丈夫なのか、橋梁は建て替えなくてもいいのか？ましてや、東南海地震の発生も遠い未来ではなく、近年に起きる可能性もあるという。JR東海は、リニア新幹線を、東海道新幹線から生み出される利益をもとに建設する。今後10年間に1兆円をかけて改修をするとJR東海は説明するが、本格的で大規模な改修は先延ばしされる。

笹子トンネルでは9月に天井板を目視で点検し異常は無かったというが、診断機器による科学的な調査をしなければ内部の傷み具合は分からない。また、「点検するスピードより老朽化し危険な個所が増えている」という専門家もいる。リニア建設を目指す前に、東海道新幹線の総点検と大規模改修が先ではないか。経済性、安全性、環境対策のいずれにも課題の多いリニア新幹線計画をいったん凍結し、早急に東海道新幹線の安全強化を図ることこそ、利用者の信頼を得ることにつながる。

わずか1年半に4回も大きなトンネル事故

火災、水没、ガス爆発、そして天井崩落～リニアのトンネルでも起きかねない？

①JR北海道石勝線の列車火災

平成23年5月23日午後10時前、JR北海道石勝線の清風山信号場付近で6両編成の特急列車が脱線、そのままニウトンネルに突入、トンネル内で火災を起し、車掌が降車して出口を探しに行ったため、置き去りにされた乗客が自主避難。煙を吸ったりやけどを負った約40人が病院で治療を受けた。全車両が全焼した。車掌はマニュアルを優先したことで、乗客は危険にさらされた。

②JX水島製油所の海底トンネル水没事故

平成24年2月7日午後0時35分ごろ、倉敷市水島コンビナートのJX水島製油所で、建設中だった海底トンネル内に海水が流入、中で掘削作業をしていた下請け作業員6人のうち5人が死亡した。掘削はシー