

日本で発生したトンネル火災事故で最も多くの死傷者を出した

## 北陸トンネル列車火災事故から、今日で46年



背後要因を掘り出し、現在の車掌の乗務体制と訓練の検証を通じ、安全で実効性の高い列車火災対策をつくり出そう！

1972年11月6日午前1時04分、北陸本線敦賀・南今庄間の北陸トンネル(全長約13.9キロ)を走行中の下り501列車「急行きたぐに号」(大阪発青森行、電気機関車+客車数15両)で列車火災が発生しました。

当時この列車には乗客約760名、国鉄職員13名(機関士3名、車掌8名〈乗客扱い5名・荷物扱い3名〉)、鉄道公安職員2名、郵政省職員9名、食堂車従業員が8名乗車していました。

そして列車がトンネル内を走行中、乗客からの通報により食堂車で火災発生を確認した乗務員は、当時の規定に従って列車停止、軌道短絡器を使用した列車防護、初期消火、火災車両の切り離し、避難誘導ならびに救援列車による救助活動を行いました。しかし、避難の途中に火災で発生した一酸化炭素等の有毒ガスの影響で30名が死亡、714名が負傷する大惨事となりました。

この事故を契機に、列車火災が発生した時は「トンネルは走り抜ける」と規定が見直されました。事故から46年が経ち「列車火災が発生した場合の取扱い」は変わっていませんが、一方で新幹線・特急・寝台列車等の車掌の乗務体制は効率化によって削減されているのが現実であり、多くの問題点が山積している中で常磐線特急の車掌一人乗務が一方実施されています。東海道新幹線放火事件、石勝線トンネル火災事故を踏まえた時、普段からの実践的な訓練の実施やマニュアルの整備、指揮命令系統と役割分担を可能にする体制整備が必要です。

私たちは、北陸トンネル列車火災事故の教訓を学ぶことが重要です。しかし、それが人的要因やマニュアルの不備に切り縮めることはあってはなりません。問題の背後に潜む要因を掘り出し、より実効性の高い対策の実施が求められています。

安全に絶対はありません。車掌の乗務体制と乗務員の訓練を検証して、列車火災対策に活かしていくことが必要です。