

新幹線車両の輸送について

御津南部小・6 鈴木 梨奈

私は、ふ段利用している公共交通機関がどんな経いで利用できるようになっていくのかを、新幹線車両の陸送を見ることができ、知ることができました。知ったことや、自分の目で見て、体験したことを説明します。

深夜の輸送でした。豊橋の森下の交差点で曲がる場所を見ながら、期待に胸をはずませ新幹線待ちました。テレビで見たことはあったのですが、実際に見た新幹線の陸送は、すごい力で、私は圧とうされ、きん張とドキドキで興奮しました。

東海道新幹線車両の陸送は、豊川市にある日本車輛製造株式会社豊川製作所から、約四十五キロはなれた静岡県はままつのJR東海浜松工場までの区間で行われます。在来線を走行して運ぶことは、大きな問題から難しいため、「陸送」で輸送します。車両は「N700S」です。夜道での危険を防ぐために、車両に電しよくをつけ、回転灯のついた黄色い大型トレーラーにのせて陸送します。出発は、深夜一時。十六車両を一日に二車両ずつ運ぶので、最低でも八日間かけて運びます。そのため、作業員の方は、昼夜逆転した生活が続くそうです。また、新幹線ほどの大きな車両を陸送するとなると、輸送に支障がないように、あらかじめ道路の信号の移設や歩道の作り直しなど、大がかりな工事が必要になるそうです。

深夜の輸送のため、私はがんばって起き、豊橋の森下の交差点の

歩道橋で待ちました。静まり返った中、一時二十分ごろ、最初の車両がとう着きました。交差点までの直線きよりを走ってくる速度は、私が想像していたよりもとても速く、あつという間に目の前を通り過ぎ、交差点へ入りました。約三十キロの速度だそうですが、とても速く感じました。道路で運ばれてくる新幹線は、とても大きく感じ、ものすごくかっこよかったです。新幹線が道路で運ばれてくる姿も想像できなかったので、目の前を通ったときには、びっくりしたのと同時に、とても圧とうされ、こんなふうには運ばれているのだと興奮しました。

交差点に入りカーブを曲がる様子は、歩道橋の上から見てもひやひやするほどきん張りました。一車両、全長二十七メートルも新幹線が直角に曲がらなくてはいけないため、ブロックやたくさんある赤いポールにぶつかるとはいいか、歩道橋の下を通過できるのだろうかと思うくらいにギリギリの状態で、はらはらしました。見事に曲がりきることができました。あんなに長くて大きな新幹線がどのように曲がるのだろうと不思議に思いながら観察していると、くわしい方が、後ろのタイヤをリモコンでコントロールしているのだと教えてくれました。ラジコンマンと呼ばれるタイヤのリモコンを操作する人とトレーラーの運転手との息がぴったりでした。仕組みを知った今でも、何で曲がれるのだろうと思うくらい、あつという間の出来事でした。一車両目は、歩道橋の上から見たので、新幹線がものすごく近くまでせまってくる感じがあり、こちらにぶつかってくるのではないかと、どきどきが止まりませんでした。

豊橋の交差点を曲がりきると、少しの間、車両の点検をしていたので、「N700S」の写真を撮ることができました。うれしいこと

に、作業員の方に写真をとってもらうこともできました。

車両は、豊川市の日本車輛製造株式会社を出発して県道400号線を直進し、豊橋の森下の交差点を曲がり、一号線を走り、JR東海浜松工場へ向かいます。

私が見ることができたのは、初めての曲がり角である「豊橋の森下の交差点」を曲がるときだけです。無事に曲がりきっても、この先、静岡県の一号线バイパスから降りる「坪井IC」、とう着地点の「JR東海浜松工場の入り口」の二か所の難所があります。JR東海浜松工場の入り口には、最大の難所である高さ制限のあるふみ切のアーチがあり、最後まで気がぬけないそうです。

私が二車両を見たのは、午前二時十五分ごろ。スタートからゴールまで、一両あたり、約二時間かけて陸送することです。私は、自分が家でねている時間に車両の輸送をしているとは知りませんでした。私たちが生活で使用している新幹線は、しん重にしん重を重ねて運ばれていることを知り、人々が乗るまでには、多くの苦労があるのだなと感じました。また、仕事、旅行、帰省、通学、通勤など、私たちの生活は、見えない人たちの支えと努力に支えられているのだなとも思いました。自分の目で見ることができ、さまざまなおまじなことを学ぶことができ、貴重な体験ができたと思っています。ほかに、私の知らない世界があると思います。意識して、目を向けて学んでいきたいと思えます。