

## ⑩ 新干线速度落后了吗？

3月11日2时46分，里氏九级大地震在日本东北地区发生时，全东北地区共有19列新干线行驶在当地，地震预报系统发出了准确的信息，使所有正在运行的新干线列车都及时地收到信息并自动采取了刹车措施。据统计，由于其先进的监测预知系统正常发挥了作用，在最初震波到来9秒钟前，在最大震波袭来70秒钟前各列车已经开始紧急刹车，所有车辆均安全停在了铁轨上。

3月11日以后发生26次4级以上余震，该系统继续大显神威，行驶在东北地区的包括新干线在内的所有列车都经受住了一次又一次的考验，没有一辆正在行驶的列车出轨，没有出现一起伤亡事故。

日本从20世纪60年代开始兴建新干线到现在一共修建了2300公里，平均每年不到50公里，比老牛拉破车的速度还要慢。每条线路正式运营前的试运营更是反反复复，一丝不苟，一定要达到要求的时间，标准。用时间的考验来证明其安全可靠。

因此，在千年一遇的大震灾中正在运行的新干线的出色表演，在举世震惊的东北大震灾中算是不可多得的亮点，为大和民族多少挽回了一些面子。

各国发展新干线方面的经验教训说明，与硬件建设相比，技术层面和严格科学的管理水平更为重要，日本“老”新干线运行近半个世纪无死亡事故的纪录令世人感到新奇。当然，新干线也有落后之处，就是没有可完全躺倒休息的舒适座椅，可能与日本人仍然死抱着不愿舍弃的“一亿国民都中流”的平等意识有关。



日本新干线