

速さと安全探る道



駿河湾から南アルプスまで、南北に縦長の静岡市は、日本の代表的な高速交通インフラの「銀座通り」になっている。東海道新幹線(1964年開通)、東名高速道路(1969年)、新東名高速道路(2012

年)、そしてJR東海が2027年開通を目指すリニア新幹線のルートになっている南アルプスのトンネルも、静岡市の地下である。リニア新幹線は、最高時速約500キロ、東京―名古屋間を40分で結ぶ構想だ。沿線の関係都県で唯一未着工になっている静岡県内のトンネル工事着工を急ぎたいJR東海と、大井川の水

量確保や自然環境の保護を求める県の協議は、今のところ落としどころが見えない。

新東名高速の新静岡IC―森掛川IC間では、最高速度を時速110キロに上げる試験走行が行われた。今年にはさらに120キロの試験走行が行われている。

開通50周年になる東名高速も9月9日から12月20日までリニューアル工事の最中である。9月14日には、静岡IC―清水IC間に「日本平久能山スマートIC」(静岡市駿河区)を開通させ、静岡IC周辺の渋滞緩和と日本平など観光地へのアクセスを向上させた。

静岡市を貫く4本の高速交通インフラは、それぞれに「速さ」を競い、利便性を確保しようとしているかに見える。一方で、速さは、安全性や「あたり運転」など反社会的行為と裏腹の危険を伴う。利便性を高めるのか、それとも環境や安全性との調和の道を模索するのか。先に国連の気候行動サミットで演説したスウェーデンの環境活動家グレタ・トゥーンベリさん(16)の演説の一節が思い起こされる。「大人は、繁栄が永遠に続くとも思っていないのか？」

ガス排出量の多い飛行機を避けて、英国から米国までヨットで大西洋を渡ったグレタさん。

秋の夜長に「速さの功罪」を考えてみるか。

(前静岡県監査委員・富永久雄)



開通した日本平久能山スマートIC＝静岡市駿河区、全日写連・中村明弘さん撮影