

# 理想的な交通社会とは 持続可能なシステムが鍵

三谷 浩 Hiroshi MITANI



(一財)建設業技術者センター顧問

わが国では、約7,500万台の乗用、貨物自動車  
が、輸送分担率65%を占める陸上交通の主役と  
して国民生活を支えている。成熟期を迎えたモ  
ーターリゼーションの内容は多様化しつつあるが、  
その役割と趨勢は今後とも続くであろう。

将来における理想的な交通社会をデザインし、  
その実現を図るには、まず直面している課題に  
対し、的確な対応処置で取り組むことが必要と  
なる。

グローバル化の進展、人口減少・高齢化社会  
の到来の時代を踏まえ、安全・安心な暮らしの  
ための種々の要請に沿って、多様・高度化する  
将来の自動車社会への対応を実施していくこと  
になる。またサービスを提供する施設について  
は、必要となる施設整備、的確な維持・管理と  
関連マネジメントの実施、なかでもインフラの  
老朽化への対応、防災・防震対策等の実施は喫  
緊の課題である。厳しい経済状況の下ではある  
が、必要な財源確保についても施策の拡充も肝  
要である。

先般、国土交通省では、自動車社会の将来の  
姿として、一般道路に比し、安全性が高く（死  
傷者事故発生率は一桁小）、環境面で優る（二  
酸化炭素の排出量が三分の二）、走行効率にも  
優れた高速道路の積極活用を提唱している（キ  
ャンペーン「高速道路のネットワークを賢く使  
う」）。

しかし、現在高速自動車国道網の整備延長は  
8,300kmに過ぎず、整備率は7割に留まっており、  
車線数も少なく、ミッシング区間も顕在してい  
る。その結果、利用率も欧米に比し半分程度と  
立ち遅れている。

わが国の高速道路は、有料制度により整備、  
管理、運用されてきたが、今般、高速ネットワ

ークの強化、的確な維持管理・更新の実施等  
国民の貴重な資産である社会資本の将来世代にわ  
たる持続可能なシステムとするための施策を確  
立すべく関係法令の改定が国会で可決された。

ところで記念誌の原稿依頼を受けた折、一昔  
前にIATSS三十年史に「交通安全世界の願い」  
を記載したことを思い出す。これは1970年当時、  
私が経験した交通戦争まっただ中における交通  
事故の減少を目指し懸命に取り組んだ交通安全  
対策事業の思い出話を紹介したものである。多  
くの関係者の努力のおかげで、交通事故死者数  
の半減が実現したのは、よく知られているところ  
であろう。

ただその業務内容の記録(実録・分析)につい  
ては不十分であり、不備であったが、IATSSの  
研究プロジェクトがインタビュー形式で記録し、  
交通事故多発で苦しんでいる開発途上国に、そ  
の実績を日本の知見として紹介した。このよう  
な国際貢献として価値あらしめる素晴らしいプ  
ロジェクトに協力できたことは、私として喜ば  
しい限りであった。

改めてリーダーの福田先生をはじめ関係の方  
々の御労苦と卓見に心から謝意を申し上げる次  
第である。

創立四十周年を機にIATSS活動のますますの  
発展と貢献を期待したい。

1953年東京大学工学部土木工学科卒(工学博士)、同年建設省  
入省。建設省道路局長、建設事務次官、首都高速道路公団理  
事長、(社)日本道路協会会長、(社)土木学会会長を経て、  
(財)日本道路交通情報センター評議員、世界道路協会(PIARC)  
名誉会長。(評議員/1988年顧問就任)