

## 1 社会の変化

平成時代の社会の変化の最大のもは、少子高齢化の著しい進展と国内人口動態の減少局面への転換である。少子高齢化と人口の減少は、長期的に国内の経済活動を停滞させる一方、福祉予算の増大を招き財政構造を大きく転換させることとなった。社会全体としては、経済規模の拡大を求める方向から、社会制度や公共財の維持と資源配分の調整に重点が置かれるようになった。これに伴い、交通政策の内容も交通量の増大に見合った輸送力増強最優先の考え方から、地域づくり、街づくりへの貢献、ゆとりや快適性の追求、多様な交通参加者への配慮等の質的向上が強く求められるようになった。

この間、情報通信技術の発達とともに経済社会のグローバル化や情報化が進み、国内外の人やモノの移動が広域化し、かつスピードが速くなった。また、行財政制度の変革が進み、地方分権や規制緩和が進行した。

総じていうならば、我が国の社会は、昭和30年代、40年代の高度成長期、昭和50年代の安定成長期、昭和60年代から平成初期にかけてのバブル経済とその崩壊を経て、現在は、経済の活性化と財政の立て直しを図りつつ、これまで実現された豊かさを享受しながら如何にこれを維持していくかという成熟型社会へ移行しているといえる。

以下、平成時代における社会の主な変化を簡記する。

### (1) 社会の高齢化と人口の減少

我が国の合計特殊出生率は、昭和49年に

人口置換水準を割り込み、その後も低下が続いた。この結果、我が国の総人口は、平成16年の約1億2,780万人をピークに減少に転じ、本格的な人口減少局面を迎えた。

これに伴い、我が国の社会の高齢化は、急激に進展し、65歳以上の人口は、昭和30年には、475万人で、全人口の5.3%であったが、昭和60年には、1,247万人（全人口の10.3%）となり、平成17年には、2,556万人（全人口の20.0%）となった。総務省の推計では、平成23年9月現在、65歳以上の人口は、2,980万人（全人口の23.1%）となっている。

少子高齢化の進行とこれに続く人口の減少は、国内の経済活動を停滞させる一方、福祉予算の増大を招いた。このため、特にバブル経済消滅後、国、地方を通じた財政悪化により、交通関係の公共施設整備は財政的に大きな制約を受けるに至った。そこで、平成15年には、各種の社会資本整備計画（道路、交通安全、空港、港湾、都市公園、下水道、治水、急傾斜地、海岸）を一本化して、「社会資本整備重点化計画」として再編し重点的な社会資本整備を進めることとなった。また、従来の各計画では、5年間ごとの事業量を示して計画決定がなされていたが、「社会資本整備重点化計画」では、計画期間中の事業量を明示せず、これに代えて事業により達成すべき政策目標の指標を提示するにとどめることとした。

交通現象面においては、社会の急速な高齢化は、高齢者に係るモビリティの確保と交通安全という新たな政策課題を生じさせた。

### (2) 情報化の進展

平成時代を通じ、情報通信技術及びこれを活用した情報産業が急速に発達し、社会の情報化が進んだ。

情報化社会の進展を端的に示すものは、パソコン及び携帯電話の普及とインターネットの急速な利用増加である。インターネットや携帯電話を用いた各種サービスが広がったことにより、社会、経済活動は拡大し、また人やモノの移動形態に大きな変化をもたらした。

平成時代におけるパソコン、携帯電話の普及状況及びインターネットの利用状況の推移を簡記すれば、以下のとおりである。

パソコンは、当初は主に企業等の業務用に用いられ、個人的な利用は限られていたが、平成6年に個人向けインターネットサービスが始まると次第に一般に普及するようになった。その後、光ファイバー等を用いた定額制のブロードバンドサービス（高速インターネット接続サービス）が始まると、パソコンの利用世帯は急速に増加した。内閣府の調査によると、平成元年3月時点のパソコン普及率（単身世帯、外国人世帯を除く一般世帯が調査対象）は、9.7%、平成6年には13.9%であったが、その後平成10年に25.2%、平成15年に57.2%、平成20年には73.2%と急速に上昇した（内閣府「消費動向調査」）。なお、総務省の単身世帯を含む世帯及び企業を対象とした平成20年1月の調査では、パソコンの利用率が85.9%、インターネット利用者数は、9,091万人（対人口普及率75.3%）に達している（総務省情報通信政策局「通信利用動向調査」）。

携帯電話のサービスは、昭和62年に開始された。平成5年から6年にかけてデジタ

ルサービスが始まり、また小型軽量化が進むと携帯電話の利用率は急速に高まった。平成9年に携帯電話によるメールサービスが、また、平成11年に携帯電話とインターネットとの接続サービスが開始されると、携帯電話の機能や利用形態は、急速に多様化した。平成元年3月の携帯電話（PHSを含む。）の加入契約数は、24万2,888台（人口当たり普及率0.2%）であったが、平成10年3月には、3,825万3,893台（同30.3%）となり、平成20年3月には、1億733万8,974台（同84.0%）となった（総務省情報通信統計データベースによる。）。

この間、平成13年に、携帯電話の加入件数（6,678万台）が固定電話の加入件数（6,196万台）を超えた（同）。

### (3) 国際化の進展

平成時代においては、国際間交通網の発達と全世界的な情報化の流れを背景に各国の経済活動及び社会生活のグローバル化が進む中で、我が国の国際化は急速に進展した。

これを受け、我が国の国際間の人の往来は拡大し、またモノの移動も広域化し、かつ移動速度が速くなった。

法務省入国管理局の統計によれば、昭和60年の日本人海外旅行者は494万人、訪日外国人旅行者は232万人であった。その後日本人海外旅行者は、急速に増加し、平成12年に1,781万人を記録し、以後高水準を維持している。また訪日外国人旅行者も、累次増加し平成20年は835万人となった。

このような国際化の進展は、我が国の社会インフラ整備において国際空港の整備・拡充、陸海一貫輸送体制の整備、国内及び

国際宅配便の制度拡充、国内移動における一日交通圏の拡大など国際化する経済社会活動を支えるための交通体系の整備や物流システムの構築を促すこととなった。

### (4) 地球温暖化問題の発生

昭和63年に米上院の公聴会において地球温暖化問題が取り上げられたのを契機に、地球温暖化問題に対する国際的な関心が高まり、平成4年に開催された「環境と開発に関する国際連合会議（地球サミット）」において「気候変動に関する国際連合枠組条約」が締結された。これを受け、平成9年に各国間で温室効果ガスの削減義務を定めた京都議定書が締結され、平成17年に発効した。

京都議定書は、我が国の社会経済全体に対し温室効果ガスの削減を求めるものであるが、我が国が排出するCO<sub>2</sub>の約2割が運輸分野によるものであることから、運輸部門においても相応の削減努力が求められることとなった。

### (5) 地域活性化と都市再生の要請

#### ア 地域活性化

昭和37年に策定された「全国総合開発計画」を始め、累次の政府の国土総合開発計画においてそれぞれ国土の均衡ある発展を目標に様々な構想が打ち出されてきたが、結果としては大都市圏、特に東京圏への一極集中と地方の過疎化が進んだ。このため、昭和62年に策定された「第4次全国総合開発計画」及び平成10年に策定された「21世紀の国土のグランドデザイン」にお

<sup>(注1)</sup> 平成14年6月1日に都市再生特別措置法が施行され、閣議決定に基づく従来の都市再生本部は、法律に基づく組織に移行した。

いては、多極分散型の国土ないし多軸型国土の構築を目指し、一層強く地域重視の方向が示された。これを受け、平成時代の政府の諸施策において「地域の活性化」が強く意識された。

#### イ 都市の再生

平成10年代に入り、進行する国際化に対処し、また少子高齢化等の社会構造の変化に的確に対処するには、国際競争力あるいは地域間競争力を高めるための都市機能の高度化並びに環境及び防災を含む都市居住環境の向上、すなわち都市の再生が必要であるとの認識が高まった。このため、政府は、平成13年に内閣に都市再生本部を設置し（平成13年5月8日閣議決定）、都市の再生に関する施策を総合的に推進することとした<sup>(注1)</sup>。

平成20年に策定された政府の「国土形成計画（全国計画）」においても、広域ブロックの自立的発展とその核となる都市機能強化の考え方が強く打ち出されている。

### (6) 交通バリアフリーの要請

平成時代においては、障害者の自立と社会参加の要請が強まり、道路交通の場においても障害者に対する一層の配慮が求められるようになった。また、社会の高齢化の進展により、高齢者の移動を容易にするためのインフラ整備の必要性が生じていた。

このため、高齢者、障害者等の移動の円滑化を促進するための一連の法整備がなされ、施策が推進された。

### (7) 過度に自動車に依存した交通体系から

### の脱却に向けた動き

戦後、我が国の自動車交通は一貫して拡大を続け、旅客輸送については昭和54年に、貨物輸送については昭和60年にそれぞれ自動車輸送が国内輸送の首位を占めるに至った。

この間、自動車交通の増大に伴う負の側面、すなわち交通事故の増加や交通渋滞、交通公害の深刻化を背景に、自動車交通総量の削減、公共交通機関や自転車等への交通手段の転換などが繰り返し主張されてきたが、現実には自動車交通量は増大を続け、これに対処するための交通インフラの整備と交通管理を余儀なくされてきた。

平成に入り自動車交通の伸びが次第に鈍化し、社会風潮としても経済の量的な拡大よりも生活の質的向上を重んずる国民意識が広まってくると、改めて過度に自動車に依存した交通体系からの脱却が主張されるようになった。

平成12年10月の「21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について」（運輸政策審議会第20号答申）は、この点をはっきりと打ち出しており、「クルマ社会からの脱皮」のため都市と交通を改善すべきことを提言している。また、平成6年11月の「21世紀に向けた道路構造のあり方—新時代の道の姿を求めて」（道路審議会答申）は、道路整備について「モビリティだけではなく、総合的なユーティリティ重視の道作りを目指す」とし、平成9年6月の「道路政策変換への提言～より高い社会的価値を目指して～」（道路審議会建議）は、従来道路整備は、「供給量の拡充」を主な目的としてきたが、これを改め、評価のモノサシを「供給量から、国民生活や経

済活動にとっての価値に転換」するとした。

その後、平成20年7月4日に閣議決定した国土形成計画（全国計画）では、これまで「過度に一般自動車交通に依存してきたが、これを魅力と秩序ある都市空間に変えていくため、総合的な交通政策を戦略的に推進」していくとしている。

### (8) 規制緩和及び行財政改革の進行

平成時代においては、下記のような規制緩和、行・財政改革が推進され、これを受け道路交通行政の分野においても様々な制度改革や規制緩和が進められた。

#### ア 規制緩和

平成時代においては、大きく2つの事情を背景に規制緩和が重層的に進行した。

第一は、国際的な経済関係、特に日米の貿易不均衡を背景とするものである。昭和50年代半ばに日米の貿易不均衡は拡大し、米国の対日輸出の不振は日本の非関税障壁にあるとの主張が強まったため、我が国は昭和57年から政府のOTO（市場解放問題苦情処理対策本部）による各国からの市場開放問題の苦情処理を推進した。

昭和60年にはプラザ合意により協調的なドル安が図られたが、なお米国の貿易赤字が続いたため、平成元年から2年にかけての日米構造協議、平成5年の日米包括経済協議、平成6年からはこれに基づく年次改革要望により米国からの具体的な規制改革等の要望が寄せられ、継続的な対応を迫られた。

また、平成7年には世界の自由貿易体制の枠組みがGATTからWTOへと移行したことから、これに対処するため国内の広

範な分野で国際標準へ移行するための措置が求められることとなった。

第二は、我が国の経済政策の転換に伴う規制緩和政策である。まず、昭和56年から58年にかけて設けられた第2次臨時行政調査会においても、許認可等の整理合理化についての答申がなされたが、これは、主として国民負担の軽減と行政事務の簡素合理化を狙いとしたものであった。その後、プラザ合意（昭和60年）に伴う円高の状況下で我が国が安定的な成長を維持するためには、国際協調の下に内需主導による経済運営を進める必要があるとの考え方が強く打ち出され、内需拡大と経済活性化のための規制緩和が進められることとなった。

第2次臨時行政調査会の終了後設置された第1次臨時行政改革審議会は、昭和60年7月の答申において、規制緩和による民間活力の発揮・推進、民主導・競争原理の導入による経済の活性化を図るため広範な分野において大幅な自由化の方針を打ち出した。さらに、昭和62年に設置された第2次臨時行政改革審議会は、公的規制の実質半減を目指すとの考えを示し、また平成2年に設置された第3次臨時行政改革審議会は、平成6年2月の最終答申において、政府は規制緩和計画を策定し計画的に規制緩和を進めるべき旨を提言した。

その後も、バブル経済崩壊後の経済の停滞を背景に、経済の再活性化のためには民間活力を引き出し、地方の自主性を高める必要があるとの考え方から規制緩和政策が進められた。平成6年12月には行政改革委員会、平成10年1月には、内閣総理大臣を本部長とする行政改革推進本部の下に規制緩和委員会が設置され（翌11年、規制改革

委員会と名称変更）、平成13年には総合規制改革会議、平成16年には規制改革・民間開放推進会議、平成19年には規制改革会議とその組織体制を変えながら規制緩和が進められた。また、上記OTOの機能は、平成20年に規制改革会議が引き継がれた。

平成22年、規制改革会議は廃止され、前年の政権交代後に新たに政府に設置されていた行政刷新会議に規制・制度に関する分科会が設置され、規制改革の検討を行うこととなった。

#### イ 行政改革

上記アの一連の規制緩和の取組は、広く行政改革の一環として捉えることができる。昭和56年から58年にかけて鈴木内閣及び中曽根内閣の時代に累次出された第2次臨時行政調査会答申を受け、昭和60年代から平成にかけて各種の行政改革が進められた。この第2次臨時行政調査会答申に基づく行政改革は、上記の許認可等の整理合理化のほか、補助金の整理合理化、国と地方の機能分担の見直し、三公社を含む行政組織・特殊法人の改革、政府の内部部局の総合調整機能強化等広範に及ぶものであった。この改革において、国鉄の分割・民営化、内閣及び各省庁の内部部局の組織改正などが行われた。

平成8年から10年にかけては、当時の橋本内閣により、「六大改革」の名の下に大規模な行財政改革が取り組まれた。この改革においては、各種規制緩和のほか、中央省庁の再編、特殊法人等の整理合理化、国と地方の事務配分の抜本的見直しなどが進められた。

平成13年から17年にかけて当時の小泉内閣は、官から民へ、中央から地方へのス

ローガンの下にいわゆる「聖域なき構造改革」を進めた。この改革においては、構造改革特区などによる各種規制緩和のほか、道路公団、郵政公社の民営化、国と地方の行政システムに係るいわゆる三位一体の改革、独立行政法人や政策金融機関の統廃合などが進められた。平成18年に成立した第1次安倍内閣では、官製市場の民間開放が重要な目標とされた。これら一連の行政改革の過程で、道路特定財源の一般財源化の問題も取り上げられたが結論が出ず、その後政府・与党間の検討を経て福田内閣において一般財源化の方針が決定し、平成21年度から一般財源化された。

平成21年に政権交代がなされると、新政府は行政刷新会議を設け、政治主導による行政を実現するための制度改正、行政の無駄をなくすための独立行政法人、政府関係公益法人の事業仕分けなどに取り組んだ。

## ウ 財政再建

これらの行政改革の背景には、社会情勢の変化に加え、我が国の財政状況が時代とともに徐々に悪化したという事情がある。

昭和50年代に入り我が国経済の高度成長が終わると、国の財政赤字を補うための特別公債の発行が常態化し、財政の硬直化を招いた。昭和56年から58年にかけての第2次臨時行政調査会は、これを打開するために行われたものであった。

昭和60年から平成5年頃にかけての経済バブルの一時期、一時的に我が国の財政状況は好転するが、バブル崩壊とともに再び財政が悪化し、その後歴代の内閣による財政再建の取組にも関わらず我が国の公債残高は急速に拡大した。平成6年度末には、国の公債残高は193兆円であったが、平成

20年度末には546兆円となり、対GNP比で100%を超えた。これに地方の借入残高197兆円を加えると、平成20年度末の国・地方の長期債務残高は合計743兆円となり、我が国のGNPの約1.5倍に達した。

このような財政状況の悪化は、政府の継続的な財政再建の取組を促すとともに、行政諸施策を進める上で大きな制約要因となった。

## 2 交通情勢

### (1) 交通量はピークアウト

平成時代に入り、我が国の自動車交通量の伸び率は徐々に低下した。平成10年代半ばには自動車交通量の増加は、ほぼ頭打ちとなり、平成16年以降は減少に転じた。

自動車（原付を含む。）の保有台数も、平成18年の9,144万台をピークに平成19年以降減少に転じており、戦後一貫して増加してきた我が国の自動車交通は、大きな転換点を迎えた。

この間、車種別には二輪の原付の保有台数が減少し、四輪の軽自動車が増加したため、車両（自動車及び原付）に占める四輪自動車の割合は、平成元年に75.8%であったものが平成20年には85.8%まで上昇した。

このように交通量はピークアウトしたものの、それまでに大都市を中心に都市の過密化が進行しており、その状況に目立った変化はない。

### (2) 道路ネットワークの充実

#### ア 道路延長

高速自動車国道は、昭和時代の末期には、日本列島を縦貫する路線は概ね整備さ

れ、供用されるに至った。これを受け、平成時代においては、主に日本列島の肋骨に当たる横断道（本州四国の横断橋を含む。）の整備が進められた。また、首都圏、近畿圏、名古屋市地域においては、都市高速道路の延伸、湾岸線や環状道路の整備に力が入れられた。さらに、高速道路のインターチェンジや空港、港湾へアクセス道路、地域間を結ぶ高規格の一般道の整備も進められた。

この結果、我が国における高規格道路のネットワークは全国に広がり、平成時代を通じて大幅に充実した。

また、一般道の改良も引き続き計画的に行われた。

この結果、我が国の高速自動車国道の総延長は、平成元年に4,407kmであったものが、平成20年には7,560kmとなった。また、改良済み道路延長は、平成元年には、52万6,095km（全体の47.4%）であったが、平成20年には、71万636km（全体の59%）となった。

#### イ 歩行者、自転車に配慮した道路整備

平成時代においては、引き続き歩行者、自転車の通行に配慮した道路整備も進んだ。平成5年及び平成13年には道路構造令が改正され、歩道の最小幅員の拡大、歩行者滞留スペースの確保や歩道及び自転車歩行車道設置要件の拡充が行われた。

この結果、歩道等設置済み道路の総延長は、平成元年は10万247kmであったが、平成20年には16万5,443kmとなった。このうち、自転車歩行車道（自転車道、自転車歩行者専用道路を含む。）が設置されたものの延長は、平成元年には4万1,968kmであり、平成20年には7万9,741kmとなった。

### (3) 国民総免許時代の到来

昭和50年代に入ると、女性の免許保有者の数の増加数が男性のそれを上回るようになり、平成に入ってからこの傾向は続いた。この結果、昭和44年に女性の免許保有率（免許適齢人口に対する割合）は10.7%であったが、昭和62年に40.6%となり、平成17年には60.0%まで上昇した。

我が国の男女を通じた免許保有率は、平成13年に70%（男性84.6%、女性56.6%）を超え、平成23年には73.9%（男性85.7%、女性62.9%）となっている。運転免許人口は、その後も少しずつ増えているが、その伸び率は低減しており、まもなくピークを迎えると見られる。

### (4) 第2次交通戦争の発生とこれに対する取組

昭和63年に、年間の交通事故死者（事故後24時間以内）が1万344人と13年ぶりに1万人を超え、その後平成に入ってから年間の交通事故死者数が毎年1万人を超える高原状態が続き、第2次交通戦争と呼ばれる。

交通事故死者は、平成8年によく9,942人と1万人を下回り、平成14年には8,326人とピーク時（昭和45年の1万6,765人）の半数以下となった。

これを受け、政府は、平成15年に、10年間でさらに交通事故死者数を半減させるとの目標（年間5,000人以下）を設定し、諸対策を進めることとした。また、平成18年を初年度とする政府の第8次交通安全基本計画において、従来の交通事故死者の抑止目標に加え、交通事故の負傷者を年間100万人以下にするとの目標を掲げた。

この結果、交通事故による年間の負傷者数は、ピーク時の平成16年には118万3,120人であったが、平成20年には94万5,504人となり目標を達成した。また、年間の交通事故死者は、平成21年に4,914人となり、政府の目標年次より3年早く目標が達成された。

なお、この間平成5年から交通事故後30日以内の死者の統計が取られるようになった。平成5年の30日以内死者は年間1万3,269人であったところ、平成21年には5,772人まで減少した。

(5) 都市交通問題の改善

ア 交通渋滞

平成時代においては、徐々に交通量の伸びが鈍化し、一方で道路整備や交通管理の高度化が進んだことから、平均混雑度(12時間総走行台キロ÷12時間総容量台キロ)は、平成9年頃をピークに同11年頃にかけて緩和に転じ(国土交通省による道路交通センサス)、交通渋滞は総じて改善に向かった。

警視庁及び大阪府警の交通管制エリア内における交通渋滞(車列の走行速度が20km/h以下の状態)の発生状況をみても、平成10年前後頃から徐々に渋滞長や渋滞時間が減少し、改善してきている。

もっとも、このような全般的な交通渋滞の改善にも関わらず、混雑時旅行速度(朝夕のラッシュ時の走行速度)は必ずしも向上していない。国土交通省の道路交通センサスによれば、全国の平日の人口集中地区

における混雑時平均旅行速度の推移は、次のとおりとなっている<sup>(注2)</sup>。

平成6年	19.8km/h
9年	20.8
11年	20.6
17年	21.0
22年	20.1

イ 路上違法駐車

平成時代においては、駐車場の整備が良くなった。全国の駐車場(都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車場、路上駐車場)は、平成元年には158万8,330台分であったが、平成16年には359万8,414台分となった(国土交通省「自動車駐車場年報」)。これは、自動車1万台当たり287台分から479台分に増加した計算になる。統計数字はないが、平成時代は、このほか都市部で小規模な空き地を利用したコインパーキングが急速に増加した。

これに伴い、路上違法駐車の状態も改善され、警視庁及び大阪府警の調査によれば、東京23区内及び大阪市内のある1日(平日午後)における瞬間路上違法駐車台数は、平成15年でそれぞれ9万9,214台、9万2,551台で、平成5年と比べてそれぞれ17.1%、35.5%減少した。

平成21年調査では、東京23区の瞬間路上違法駐車は、4万5,033台、大阪市内1万1,005台とさらに大きく減少している。

ウ 道路交通に係る環境問題

自動車の走行に伴う排出ガスは、車両構造の改善等を始めとする諸対策の推進により、徐々に改善した。平成20年度の環境省

まとめによる大気汚染状況(一般環境大気測定局1,549局、自動車排出ガス測定局438局)によれば、環境基準達成状況は、次のとおりである。

	一般局	自排局
二酸化窒素(NO <sub>2</sub> )	100%	92.0%
浮遊粒子状物質(SPM)	99.6%	99.3%
二酸化硫黄(SO <sub>2</sub> )	99.8%	100%
一酸化炭素(CO)	100%	100%

もっとも、光化学オキシダント(Ox)の環境基準達成率については、一般局0.1%、自排局0%と、達成率はまだ低い水準にとどまっている。

また、道路交通騒音と道路交通振動についても状況は改善している。道路交通騒音と道路交通振動については、都道府県知事が指定した地域において苦情の申し立てがあった場合、市町村長が当該場所の騒音又は振動の大きさを測定することとしているが、環境省の平成20年度調査によれば、公安委員会への措置要請基準を超えるケースは、騒音が7件(指定地域を有する市区町村の数1,279)、振動0件(指定地域を有する市区町村の数1,243)であった。

(6) 交通対策の効果

上記(4)、(5)に見られるように、平成の時代に交通事故や都市交通問題の改善が進んだのは、基本的には、平成時代において自動車交通量の伸びが徐々に鈍化したのに対し、道路交通に係る諸対策の努力が引き続き続けられたためであると考えられる。

すなわち、昭和50年代半ば以降、道路交通に係る諸対策の効果は自動車交通量の増加による問題状況の悪化に打ち消され、現象的には対策の効果が目に見える形で現れ

なかったのであるが、自動車交通量の伸びが鈍化するにつれ効果が目に見える形で改善につながるようになったと見ることができ

(7) 成熟期を迎えた交通社会

我が国の自動車交通は、長年にわたり増大を続け、我が国の陸上輸送の交通体系において首座の地位を占めるようになり、運転免許の保有者も国民各層に及ぶようになった。また地域的にも、均一的な規格の自動車交通網が全国に展開し、広域にわたる道路ネットワークを形成した。この間、道路交通の安全性、環境適合性が向上する中で、さらに利便性、快適性に対する要望が高まった。

平成10年代に入り車両の保有台数の伸びが頭打ちとなり、これに伴い自動車交通量は減少に向かったが、我が国の人口当たりの自動車の保有率は既に世界有数の水準に達しており、我が国の交通社会は、現在成熟期を迎えていると見ることができる。

交通社会の成熟期においては、それまでの急激な自動車交通の増大によりもたらされたひずみを是正するとともに、より質が高く、利便性、快適性に富んだ道路交通を実現するための施策を実施していくことが求められる。

(8) 高齢化社会が道路交通にもたらした新たな課題

社会の高齢化は、道路交通の場においていくつかの問題をもたらした。

1つは高齢者の交通安全の問題である。対人口比でみた場合、高齢者の歩行中や自転車乗車中の交通事故は、以前から他の年

<sup>(注2)</sup> 混雑時旅行速度の調査時間帯は、午前7時から9時まで、午後5時から7時までのラッシュ時である。また、平成22年の数字は、人口集中地区を商業地域とそれ以外の地域に分けて旅行速度の加重平均を求め、両者の数値を単純平均したもので、近似値である。

年齢層に比べ高い割合で発生しているが、高齢者の人口が急激に増加したことから、これらの事故の絶対数が急増し、交通安全対策上大きな問題となった。

また、高齢ドライバーが増加したことにより、高齢運転者に対する交通安全対策の問題が大きな課題として生じてきた。

もう1つは、高齢者のモビリティの確保の問題である。自動車交通が大きな役割を果たす交通社会において、自動車の便益を享受できない高齢者のモビリティをどのように確保するかという問題が交通政策上大きな課題として現れてきた。

#### (9) 道路交通政策を支える情報通信技術

道路交通政策の各施策は、多くの技術に支えられて進められてきた。自動車の素材や製造技術、設計の高度化、排気ガス中の汚染物質の除去や自動車の走行に伴う騒音、振動を軽減する技術、道路の整備と舗装技術、交通管制や交通処理技術などである。

この中でも、平成時代において特に急速に進展したのが、情報通信技術である。平成時代に入り、情報処理技術と通信技術が飛躍的に進展し、いわゆる社会のIT化が進んだのであるが、この情報通信技術の活用は、道路交通の分野にも急速に及んだ。

平成に入り、道路交通の関係者間でこれらの情報通信技術が道路交通を大きく変えていくことになるであろうことが強く意識されるようになっていたが、平成7年に横浜で第2回ITS世界会議が開催されて以降、ITS (Intelligent Transport Systems) の名の下に、道路交通における情報通信技術の活用を一括りのものとして認識するよ

うになり、各省庁や関連企業が競い合い、あるいは協力、連携しながら施策を進めることとなった。

## 第2章 道路交通政策