

本 文

第一章 これからの日本における車両安全対策の意義

現在、交通事故による被害状況は減少傾向にはあり、平成 18(2006)年から平成 22(2010)年までの第 8 次の交通安全基本計画で掲げられた、平成 22(2010)年に死者数 5,500 人以下、負傷者数 100 万人以下を目指すという目標は、平成 20(2008)年に、2 年前倒しで達成され、平成 22(2010)年には、年間の 24 時間死者数は 4,863 人、30 日以内死者数は 5,745 人及び負傷者数は 896,208 人となっている。

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究報告書」(平成 19 年 3 月)によると、交通事故による死亡者 1 名あたりの経済的損失額は、約 2 億 5,900 万円と算定されており、平成 22(2010)年と言えば、死亡者だけでも少なくとも約 1 兆 3 千億円の経済的損失が生じたこととなり、さらに負傷者や事故による諸々の損失もあり、交通事故は日本社会にとって大きな損失となっている。

国際的にも、国連において、平成 23(2011)年～平成 32(2020)年の 10 年間を「Decade of Action for Road Safety(道路交通安全のための行動の 10 年)」と定めており、これを受けて WHO(世界保健機構)において、世界の道路交通事故死者数を予測される水準にとどめ、さらに、2020 年までにこれを削減することを目標とした行動計画が策定されている。

このような状況の中、政府においては、平成 22(2010)年 1 月の内閣府特命担当大臣(中央交通安全対策会議交通対策本部長)の談話に基づいて、『平成 30(2018)年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを 2,500 人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す』という目標が掲げられた。また、平成 23(2011)年 3 月に策定された第 9 次の交通安全基本計画では、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すことが必要としつつ、経過目標として平成 27 年までに 24 時間死者数を 3,000 人以下とする目標が設定された。

この目標の実現に向けて、道路交通を構成する「人」、「道」、「車」の三つの要素の一つとして、「車」においても、交通事故被害の軽減に向けた更なる対策を講じていくことが必要である。

近年、日本では、世界に例をみない速度で高齢化が進行しており、平成 22(2010)年 9 月の総務省発表によると、65 歳以上の高齢者人口の総人口に占める割合(高齢化率)は 23.1%であり、既に世界で最も高い水準となっている。また、低炭素化に向けてハイブリッド自動車や電気自動車が急速に普及する等、車両構造の変化も生じている。このように、現在、交通社会や自動車を取り巻く環境が大きく変化しようとしており、車両の対策を含め、交通安全対策を講じていく上ではこれらの変化を踏まえた新たな対策の検討が必要となっている。

また、本年 3 月に発生した東日本大震災では、これまでの想定を超える事象がいくつも発生した。今後の車両安全対策を検討していく中でも、今回のような災害の発生を考慮しておくことも重要である。

これらの日本における交通社会や自動車を取り巻く環境の変化や災害の発生は、現時点で日本において顕著になっているものの、日本に限定した特殊なものではなく、将来的には他国でも直面せざるを得ない普遍的な課題である。

したがって、これらの課題に精力的に取り組む、そこで得られた知見や技術を世界に発信し、基準等の国際標準化を図っていくことは、日本の産業にとっても、国際社会における交通安全にとっても意義があると考えられる。

なお、基準等の国際標準化に関しては、政府においても、平成 22(2010)年 6 月、「強い経済」の実現に向けて「新成長戦略」(平成 22(2010)年 6 月 18 日閣議決定)を取りまとめ、自動車技術関連分野としては、日本の基準等をアジア諸国等とも共同で国際標準化する作業を行い、国際社会へ発信・提案することなどにより、日本企業がより活動しやすい環境を作り出すとしており、また、燃料電池、電気自動車など日本が技術的優位性を有している分野において、特に戦略的な国際標準化作業を早急に進めるとしている。