

インナー大会 プレゼン部門 2019 専用企画シート

※電話番号や住所などの個人情報は記載しないでください。

大学名 (フリガナ)	学部名 (フリガナ)	所属ゼミナール名 (フリガナ)
フリガナ) リッシュウダイガク	フリガナ) ケイザイガクブ	フリガナ) コバヤシタカファミゼミ
立正大学	経済学部	小林隆史ゼミ

※大会申込書に記入したチーム名から変更することはできません。

※パワーポイント内に動画を使用している場合は「有・無」を記入し、「有」の場合は使用するスライド番号も記載してください。

チーム名 (フリガナ)	代表者名 (フリガナ)	チーム人数 (代表者含む)	PPT 内動画 (有・無)	動画使用 スライドページ
フリガナ) コバヤシゼミエーチーム	フリガナ) サワタナツキ	6	無	0
小林ゼミ A チーム	澤田夏輝			

※当日使用する PC、マイク、レーザーポインター機能付きワイヤレスプレゼンターは会場に準備しております。

これらは個別にご用意いただいても大学施設・設備の関係上ご利用いただけませんのであらかじめご了承ください。

発表時に使用する成果物 (例: 商品化した●●、店舗で配布したパンフレット、調査時に使用したアンケート)

パワーポイント

※成果物の配布は、『禁止』とさせていただきます。

研究テーマ (発表タイトル)

高齢者ドライバーによる死亡事故を減らすために

※必ず<企画シート作成上の注意>を確認してから、ご記入をお願いいたします。

1. 研究概要 (目的・狙いなど)

近年高齢者ドライバーによる死亡事故が増えている。そのため、私たちは高齢者による死亡事故を減らすためにどのようなことができるのかを考え研究していく。

2. 研究テーマの現状分析 (歴史的背景、マーケット環境など)

参考文献[1]で公開されているデータにより図 1、図 2、図 3 を作成した。図 1 のグラフによると交通事故を起こしているのが多い年代は 16~19 歳である。

一方、死亡事故に関しては図 2 のグラフによると 70~85 歳以上にかけて死亡事故件数が上昇している。次に、図 3 のグラフから 75 歳以上の死亡事故件数は横ばいであることが読み取れる。しかし、死亡事故全体に占める割合は年々上昇しており、交通事故減少に向けての政府等の対策が高齢者に対して大きな効果が出ていないのではないかと考察できる。

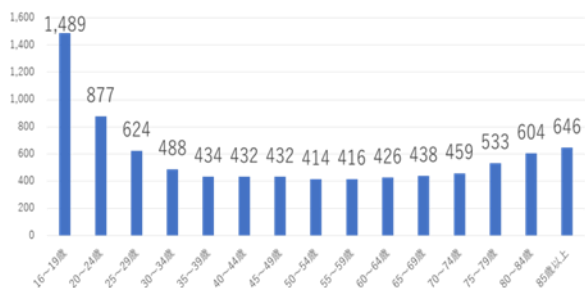


図1: 「年代別交通事故件数」

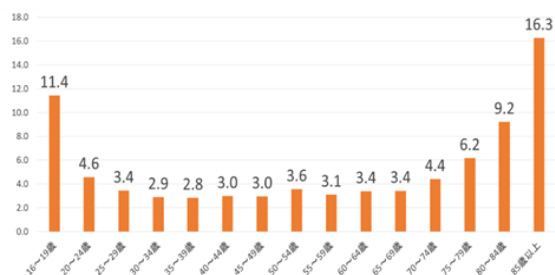


図2: 「年代別死亡事故件数」

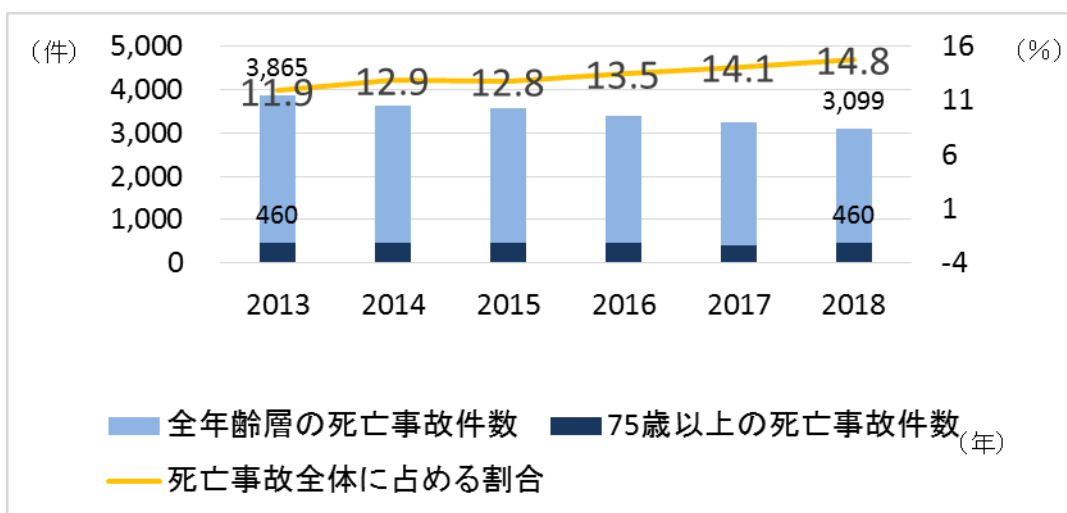


図3: 「75歳以上の運転者による死亡事故件数と割合」

参考文献[2]で公開されているデータから表1を作成した。表1から、総人口が多い都道府県は交通事故による死亡数が多いことがわかる。

交通事故死者数昇順	都道府県名	死者数	総人口順位
1	鳥取	20人	47
1	島根	20人	46
2	石川	28人	34
3	高知	29人	45
4	佐賀	30人	41
5	宮崎	34人	44

交通事故死者数昇順	都道府県名	死者数	総人口順位
41	東京	143人	1
42	大阪	147人	3
43	兵庫	152人	7
44	神奈川	162人	2
45	埼玉	175人	5
46	千葉	186人	6
47	愛知	189人	2

表1: 「都道府県別交通事故死者数と総人口」

3. 研究テーマの課題

75 歳以上の高齢者ドライバーは死亡事故をおこす割合が高く、年々上昇傾向である。

人口が多い都道府県は、交通事故による死亡者も多い。

4. 課題解決策（新たなビジネスモデル・理論など）

課題解決のために私たちは、高齢者ドライバーの自主返納率の向上を目的とすることにした。運転免許証の自主返納とは、加齢に伴う身体機能の低下により運転に不安を感じる方などが、自主的に運転免許の全部または大型免許から普通免許にするなど、一部の取り消しを申請することである。自主返納率を向上させるために運転免許証を自主返納することで発行できる運転経歴証明書の認知度を高め、さらに運転経歴証明書で受けられる特典を充実させるべきだと考える。運転経歴証明書とは、2002 年から道路交通法改正により導入され、運転免許証の代わりに身分証明書として利用可能なカードのことである。このカードを持っているとタクシー料金 10%割引や、路線バス 1 年間乗り放題などの特典を受けることができる。このことから、高齢者の自主返納のメリットは、運転経歴証明書の特典を受けられることにある。そして、高齢者の自主返納のデメリットは、移動手段が無くなるということである。このデメリットは都心では小さなものになる。そのため、自主返納を進めやすく、効果が大きく期待できる都心に注目した。

東京都では運転経歴証明書とは別に、高齢者の移動手段の補助を目指す制度として、東京都シルバーパスを 1000 円で発行している（一部例外あり）。この制度は、70 歳以上の東京都に住民登録している人が利用することができる。シルバーパスを所持していると、都内大部分の乗り合いバス、都営地下鉄、都電、日暮里・舎人ライナー等に無料で乗車することができる。このシルバーパスによって移動手段が運転免許証の自主返納によって無くなるというデメリットが、より小さくなることが考えられる。

5. 研究・活動内容（アンケート調査、商品開発など）

実際に東京都 23 区在住の自動車を所有している、75 歳高齢者の 5 年間を例にし、自動車を保有している高齢者の金銭的負担を計算した。（75 歳から死亡事故件数が急激に増えるということと、65～79 歳の高齢運転者が免許返納してもいいと考えている年齢が約 80 歳とデータから 75 歳から 80 歳とした）駐車場料、保険料、車検費用、自動車税、ガソリン代を高齢運転者の平均をもとに算出すると、5 年間で約 2,500,000 円の出費となる。仮に一回の買い物の距離を片道 2km としたとき、運転経歴証明書でタクシー代が 10%引きとなることを考慮すると約 675 円往復で約 1350 円となる。これを、先ほどの 2,500,000 円に割ると、5 年間で約 1,852 回。1 年で約 370 回買い物に行くことができる。このように具体的な数字を出すことによって、高齢運転者が免許返納のメリットを定量的に感じることができ、免許返納によるメリットをわかりやすく理解することで免許返納を促進できるのではないかと考えた。

6. 結果や今後の取り組み

私たちは運転免許証返納による特典やそのメリットを具体的に示すことで、高齢者ドライバーがその恩恵を理解しやすく免許返納につながると考えた。今後、免許返納率を上げるために高齢者ドライバーに運転免許返納によるメリットを生活に沿った具体的なもので提示することが必要である。

また私たちは高齢者に対する免許更新の規制の強化を提案する。まず受講しなければならない講習数を増やし、強制力を高める。これにより高齢者ドライバーの質の向上につながる。次にチャレンジ講習の再度チャレンジの回数制限を設けることである。チャレンジ講習の再度チャレンジの回数制限を設ける。現在の制度ではチャレンジ講習は何度でも受講することができる。そこで不合格になった回数が 3 回になった時点で強制的に免許返納をする等の厳しい制度を設ける。このように規制を強化することもまた免許返納率を高めるために有効であると考えます。

7. 参考文献

【1】警察庁 統計表「交通死亡事故の発生状況」

<http://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/toukeihyo.html>

【2】「2018年の交通事故死者数・都道府県別データ」

https://jafmate.jp/blog/safety/190116-20_3.html

【3】警視庁「運転経歴証明書について」

https://www.npa.go.jp/policies/application/license_renewal/pdf/rdhsldslide.pdf

【4】一般社団法人東京バス協会「東京都シルバーパスのご案内」

<https://www.tokyobus.or.jp/silver/>

【5】Go スマイル 高齢者の免許返納のメリット、デメリット

https://ogw-media.com/smile/cat_care/2278

【6】警察庁 運転免許統計

<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html>

【7】高齢運転者の免許保有者数の推計

https://www.jstage.jst.go.jp/article/jcts/17/1/17_32/_article/-char/ja

【8】自動車運転免許返納政策に対する事業者・自治体の取り組み状況と課題

<https://ci.nii.ac.jp/naid/130007654953>

【9】志常寺・松永(2001)高齢運転者の交通事故

https://www.jstage.jst.go.jp/article/jcss/13/1/13_1_47/_article/-char/ja/

【10】眞中・中村・加藤(2018)高齢ドライバー_運転免許自主返納政策

<https://www.jstage.jst.go.jp/browse/koutsugakkai/-char/ja/>

【11】免許返納セラピー 監修：志堂寺和則 出版社：講談社 発行：2019年7月30日

<企画シート作成上の注意>

※本企画シートは審査の対象となり、予選会・本選の前に、実行委員会から審査員(ビジネスパーソン・大学教員)の方々に事前にお渡しいたします。

※本企画シートは、「日本語」で書かれたものとし、1チーム・1点提出してください。また、インナー大会終了後、プレゼン部門にご協力いただいている日経ビジネス様(株式会社日経BPマーケティング)に大会結果ページを作成いただいております。大会結果ページにはチーム名やご提出いただいた本企画シートが掲載されます。

※本企画シートの項目に沿って、ご記入をお願いいたします。各項目に文字数制限はありませんが、1~7以外の項目を追加することは「不可」とさせていただきます。

※本企画シートは、インナー大会プレゼン部門実行委員会への連絡事項と企画シート作成上の注意を含め、4ページ以内に収めてください。実行委員会から審査員に渡す際は、A4サイズでプリントし、4ページ目までをお渡しします。

※大会参加申込み時点から、チーム編成の変更(チームの人数・交代など)は、「不可」とさせていただきます。ただし、チームメンバーの留学等やむを得ない事情でチーム編成に変更が生じる場合は、実行委員会(プレゼン局)にご連絡ください。実行委員会側で協議のうえ、ご返答いたします。なお、参加申込書提出時からのチーム名変更は「不可」とさせていただきます。

※商品写真、人物写真、音楽などを掲載・利用する場合、必ず著作権、版権の使用許諾を得てください。日本学生経済ゼミナール関東部会・日経BP社・株式会社日経BPマーケティングは一切の責任を負いません。

※書籍や新聞等の文献から引用した場合は、出典先(使用した文献のタイトル・著者名・発行所名・発行年月など)を明記してください。統計・図表・文書等を引用した場合も同様に明記してください。また、Webサイト上の資料を利用した場合は、URLとアクセスした日付を明記してください。

※電話番号や住所などの個人情報は記載しないでください。

※パワーポイント内で動画を使用する場合は、必ず「有」とご記入ください。「有」の場合は使用するスライド番号も明記してください。動画を使用する際の注意事項は参加要項に記載しております。

※成果物を使用する場合は、必ず企画シートにご記入ください。企画シートにてご記入が無い場合、発表当日のご使用を「不可」とさせていただきます。あらかじめご了承ください。

↑ ここまでを4ページ以内におさめて、ご提出ください