

主張

Insistence

高齢ドライバーいじめをやめよう

先日運転免許証更新のため高齢者講習にとりもなう認知機能検査を受けた。75歳以上ドライバーに必須だという。4つの絵を1セットにして4セット計16枚の絵を眺めて、後でそれ全部思い出せという問題である。思い出せない絵も数枚あったが、思い出せないのは認知機能の低下のせいなのか、元から記憶力が弱いからなのかは定かではなかった。この検査に落第すると医師の精密な認知診断が必要だというのが、幸いにも教室にいた10名の受講生は全員パスした。

高齢ドライバーが引き起こした悲惨な暴走事故報道に頻繁に接していると、年寄りの運転は危ないと思うし、高齢者は免許証を返上すべきだという意見にも同調したくなる。しかし本当に高齢者の自動車運転が危険なのだろうか？また他の年齢層に比して、事故率が高いといえるのだろうか？この点について警察庁「令和4年中の交通事故発生状況」の統計を詳細に見ていくと、思いがけない事実を発見して驚く。統計上は高齢者よりも10代や20代前半の方が危険なのである。原付以上運転者（第1当事者＝最も過失の重い者）の年齢層別免許保有者10万人当たりの交通事故件数は、16～19歳が1,039.2件とずば抜けて多く、次いで20～24歳の597.2件、85歳以上の498.4件と続くが、65～69歳では299.1件、70～74歳341.0件、75～79歳372.1件と決して、高齢者が目立って危険とは言えないのである。高齢者の事故が多いような印象があるのは、高齢化に伴い全事故に占める高齢者の事故件数が大きくなっているからなのである。そうすると高齢ドライバーそのものが危ないという

のは偏見だということが分かる。危険を理由に高齢者から免許証を取り上げるなら、20歳前後の若者にも同様のことをしなければならないという理屈になるが、それは暴論であろう。日本の人口が12年連続で減少し、労働人口確保のため高齢者の就業率の上昇が期待される中、高齢者に運転をさせないという方針は、社会的に最悪の選択と言える。

今後高齢ドライバーがますます増えていくが、一方、高齢者の身体機能の衰えは間違いなくあるから、車づくりの上でそれへの対策が喫緊の課題となる。現在経済産業省は「安全サポート車(サポカー)」の普及に取り組み、各種安全装置の搭載を奨励している。対車両・対歩行者自動ブレーキ、ペダルふみ間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、先進ライト等がそうであるが、これらは普通の車にオプションとして装置を追加しているに過ぎず、本格的高齢者社会にあっては、車そのものを高齢者向きに作り替える発想が必要ではないだろうか。そのコンセプトは、安全性に加え、体力や視力の衰えに対応して、座席の位置や高さ、腰への配慮、クリアビューを保証する運転席、見やすくシンプルな計器類、取り回しの楽な「高齢者に優しい車」である。現在自動車メーカーはいわゆる“売れる車”をつくろうと、デザインにこだわったり、輸出先国の購入者の嗜好に合わせた車づくりを進めているが、今後は高齢者を一つのマーケットと捉えた発想の転換が必要であろう。そして損害保険業界にもそれへの適確な対応が求められることは言うまでもない。

(客員・井上 泉)

や工場・倉庫の多くが努力義務であり、耐震診断には高額な費用が必要なため、耐震化率向上の支障になっている。

損保ジャパンでは、「Innovation for Wellbeing」(ブランドスローガン)に基づき、災害に強い地域社会に貢献するサービスを開発し、社会課題の解決を目指す。サイエンス構造は、東京理科大学発のベンチャー企業で、構造設計/免震構造/制振構造の技術に強みを持ち、地震に強い建築構造設計や建築物の倒壊予測など社会貢献に取

り組む。今後、両社が持つ強みを最大限に活用し中小企業の事業継続力の強化・災害に強い街づくりを促進し、地震被害の極小化を目指すことで合意した。

具体的には、サイエンス構造が開発したアプリを用い、顧客ニーズや測定効果の検証を行う。実施フィールドとして横浜市とさいたま市の協力の下、域内の中小企業の事務所/倉庫/工場を対象に試行展開する(2023年度上期中にはエリア拡大を予定)。損保ジャパンの営業網を通じて、同アプリを

顧客に紹介・測定し、地震発生時の影響度の普及を図り、BCPや事業継続力強化計画の対策実行を推進する。また自治体/商工会議所/認定支援機関/金融機関/施工業者等と連携し、災害対策のエコシステム形成を目指す。

同社では、本共同研究で獲得した知見をもとに、全国の中小企業の事業継続力の強化を支援し、災害に強いまちづくりを実現すべく、2023年度中に本アプリの本格展開を目指す。