

「見える化」が大事 ～評価で差がつく・評価で得する～

市川 政雄
筑波大学医学医療系

Evaluation that Makes a Difference

Masao Ichikawa

Department of Global Public Health Faculty of Medicine, University of Tsukuba

1 はじめに

セーフティプロモーションにはさまざまな取り組みがある。日本セーフティプロモーション学会誌に発表された論文や活動報告を見れば、その多様性は一目瞭然である。テーマも対象者も広範囲に及び、セーフティプロモーションは誰においても生涯を通して欠かさない活動だということがわかる。

とはいえ、事故予防の活動のなかには、ときおり首をかしげてしまうようなものもある。たとえば、「交通事故から子どもや高齢者を守ろう」などといった交通安全を呼びかける横断幕の掲示である。交通事故から子どもや高齢者を守るのに、横断幕は本当に必要だろうか。また、それで本当に交通事故から子どもや高齢者を守ることができるのだろうか。

残念ながら、このような疑問はいまだにタブー視される。ことに交通弱者を守ろうという社会正義のための取り組みである。横槍を入れるような真似は許されない。多かれ少なかれ、そういう風潮がある。しかし、社会正義のための取り組みだからこそ、その効果を実証する必要がある、と私は思う。そして、期待した効果が得られれば、それを喜び、期待外れであれば、それを責め立てるのではなく、改善していけばよいだけである。

そこで大事なのが、評価を通して、取り組みを「見える化」することである。どんな活動にもそれを実施する理由と目的がある。その合理性を評価する。活動を実施すれば、目的の達成が期待される。そこで、活動の効果を評価する。そして、これら評価の結果を公表する。これによって、その活動は信頼を勝ち得る。だから、失敗しても責められることはない。むしろ、成功へと後押ししてもらえる。評価で差がつく、得をするとはこういうことである。そのような観点から今日の高齢ドライバー対策を見直してみたい。

2 高齢者講習の導入

高齢ドライバー対策として免許更新時に高齢者講習が義務付けられたのは1998年10月のことである。当初は75歳以上の免許保有者を対象にしていたが、2002年6月に

対象年齢が70歳に引き下げられた。高齢者講習は3時間に及び、座学、運転適性検査、実車教習、討議で構成される。免許保有者が負担する講習手数料は5600円で、免許証更新手数料の2500円とは別にかかる。2013年時点で70歳以上の免許保有者数は約900万人、免許更新は3年に1度なので、毎年約168億円が高齢者講習に投じられており、その額は免許保有者数が増えるとともに膨らんでいく。

講習義務化の理由は高齢ドライバーの事故が増えているからであり、それを何とか食い止めるのが講習の目的である。そこで問いたいのは、はたして高齢ドライバーは他の年齢層のドライバーと比べて本当に「危険」なのだろうか、ということと、その危険を回避するために導入された高齢者講習に効果はあるのだろうか、ということである。すなわち、高齢者講習という活動の合理性と効果に対する問いである。その活動が合理的かつ効果的であれば、今日の高齢ドライバー対策の方向性は、高齢者講習に関しては正しいということになる。

3 高齢ドライバーの事故リスク

今日、高齢ドライバーによる高速道路の逆走事故などが広く報じられ、それが一部の事象であるにもかかわらず、高齢ドライバーは危険視されるようになった。また、その根拠としてたびたび指摘されるのが、高齢ドライバーによる死亡事故である。

図1の左側のグラフは、第1当事者の年齢層別の死亡交通事故件数を免許保有者10万人あたりで示したものである¹⁾。第1当事者とは、交通事故に関与した人のなかでもっとも過失の高い人を指す。この図から、75歳以上のドライバーは他の年齢層と比べ、もっとも多く死亡事故を引き起こしていることがわかる。しかし、高齢ドライバーが引き起こす交通事故では高齢ドライバー本人が死亡するリスクが高く、それゆえ死亡事故になることが多い。したがって、高齢ドライバーが「危険」なのかどうかは、死亡事故率よりも全事故率で評価するのが妥当といえる。

図1の右側のグラフは、第1当事者の年齢層別の全事故件数を免許保有者10万人あたりで示したものである。

これをみると、事故を引き起こすリスクは高齢ドライバーよりも若年ドライバーのほうがはるかに高いことがわかる。事故率の分母を走行距離に置き換えた場合でも、同じような結果がみられる²⁾。

したがって、交通事故対策が高齢ドライバー対策に偏重するのはあまり合理的とはいえない。高齢ドライバーと同じように、あるいはそれ以上に若年ドライバー対策があってもよいはずである。もちろん、事故のリスクは高齢になるにつれて徐々に高くなっていくことも事実であり、高齢ドライバーに対して何らかの対策が必要なのは間違いない。しかし、その対策として高齢者講習がふさわしいかどうかは十分に吟味されていない。

4 高齢者講習の効果

高齢ドライバーが巨額を投じる高齢者講習にどれくらい効果があるのか。講習の目的はあくまでも事故の削減なので、たとえ講習が高齢ドライバーにとって運転スキルを確認しなおすきっかけになったとしても、その結果として事故が減らなければ意味がない。こうした問いかけは高齢ドライバーの安全推進に水を差すようで社会的にはばかられるかもしれない。しかし、高齢ドライバーが毎年投じる金額を考えれば、しかるべき問いかけである。

高齢者講習の効果は、講習を受ける群と受けない群に高齢ドライバーをランダムに割り付けて、この2群間で事故率を比較するような、ランダム化比較試験で検証したいところである。いや、本来、効果を検証したうえで、講習は導入されるべきであった。それが導入前はおろか、導入後も講習の効果は検証されてこなかった。そこで、私は既存のデータを利用して効果検証を試みた³⁾。

高齢者講習の効果の有無は、端的に言えば、講習の導入前後で高齢ドライバーによる事故が減ったかどうかを

確かめればよい。ただし、交通事故の起こりやすさは講習の導入前後で一律ではない。たとえば、交通量や道路交通環境には経年変化があるはずで、それが多かれ少なかれ事故率に影響する。したがって、講習導入後に事故率が低下していたとしても、それは講習以外の要因で低下している可能性があり、それを考慮せずに講習の効果を検証することはできない。

この問題に対処するには、講習の対象となる70歳以上のドライバーの事故率と、講習の対象にならない65～69歳のドライバーの事故率の比(事故率比)をとればよい。これにより、交通量や道路交通環境に経年変化があっても、それがどちらの年齢層においても同じように影響していれば、事故率が経年的に上ろうと下ろうと、事故率比は変わらぬまま推移する。一方、講習は70歳以上のドライバーを対象にしているので、その影響は70歳以上のドライバーに限られる。したがって、講習に効果があれば、事故率比は講習導入後に低下するはずである。逆に、効果がなければ、事故率比は一定のままである。

図2は65～69歳のドライバーに対する70歳以上のドライバーの事故率比を示したものである。各年齢層の事故率は、免許保有者あたりの第1当事者の事故率である。これをみると、講習導入後に事故率比は低下せず、むしろ若干ではあるが上昇傾向にあることがわかる。事故率比が低下しないということは、70歳以上のドライバーの事故率は講習導入後も実質的に下がっていないことを意味する。

事故率比が上昇している理由は定かでない。講習導入によりペーパードライバーが運転免許を手放し、実際に運転する人だけが運転免許を持ち続けているとしたら、免許保有者あたりの事故率は分母から事故のリスクのないペーパードライバーが減ることで上昇に転じたと考えられなくもない。ただし、免許返納者の割合は講習導入後も1%にも満たないので、その可能性は低い。いずれ

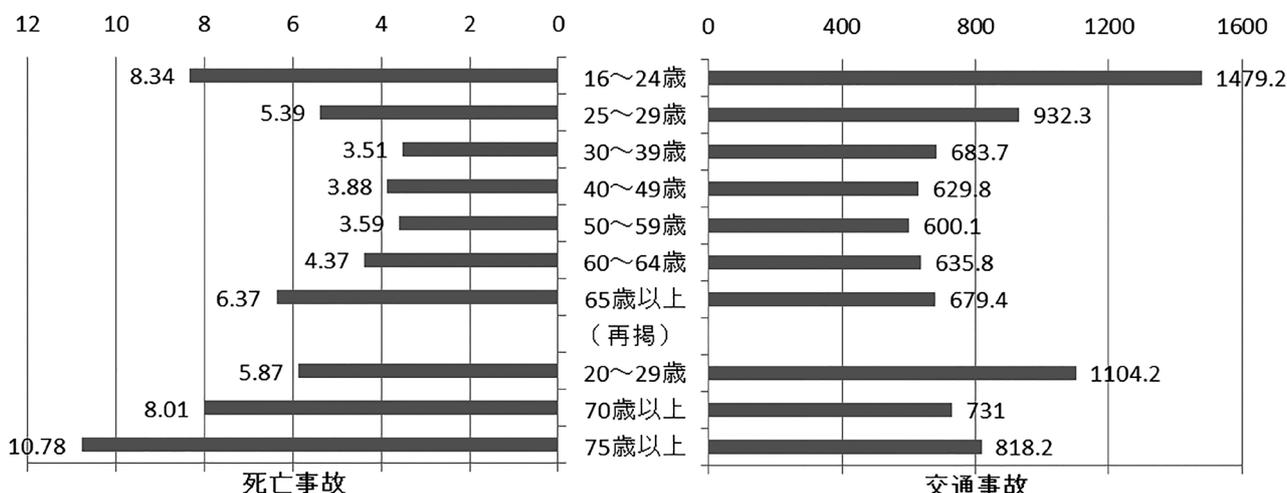


図1 第1当事者の年齢層別免許保有者10万人当たり交通事故件数(平成25年中)¹⁾

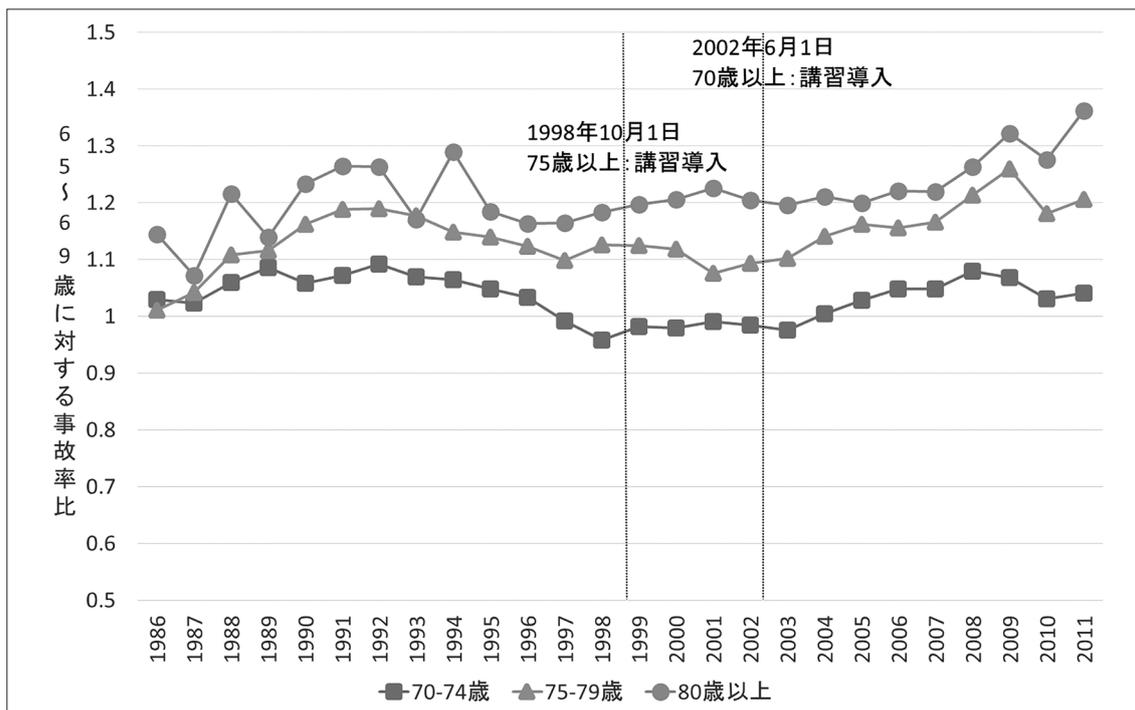


図2 65～69歳のドライバーに対する70歳以上のドライバーの事故率比 (1986～2011年)³⁾

にせよ、講習導入後に事故率比が低下していないことから、講習に事故削減効果があるとはいえない。

5 おわりに

高齢ドライバー対策を事例に評価の重要性を示した。高齢ドライバーは若年ドライバーと比べて事故を引き起こすリスクが低いにもかかわらず、高齢ドライバーだけに講習が導入されていた。これを理不尽ととらえる人もいれば、事故のリスクはドライバーが高齢になるほど徐々に高まるので、何もしないわけにはいかないと考える人もいるに違いない。こうした議論は対策の合理性を確認するうえで有用である。一方、高齢者講習には残念ながら目に見える効果が認められなかった。しかし、こ

うした評価の結果が責任追及を助長するものであってはならない。これを対策の見直しにつなげ、よりよい対策を模索することこそ、評価に真の価値がある。

文 献

- 1) 警察庁交通局：平成25年中の交通事故の発生状況
- 2) Ichikawa M, Nakahara S, Taniguchi A. Older drivers' risks of at-fault motor vehicle collisions. *Accid Anal Prev* 2015 ; 81 : 120-3.
- 3) Ichikawa M, Nakahara S, Inada H. Impact of mandating a driving lesson for older drivers at license renewal in Japan. *Accid Anal Prev* 2015 ; 75 : 55-60.