

職業ドライバーの安全と健康 **6**

最終回

# 知らないうちに酒気帯び運転

作本 貞子

過去の悲惨な事故を教訓に、飲酒運転は違反件数、死亡事故件数ともに激減しています。現在もなお克服すべき多くの課題を抱えています。飲酒運転防止対策は一定の効果はありますが、国民の「飲んだら乗るな」認識は急速に高まったといえるのではないのでしょうか。

## 残酒という盲点

しかし、なおも取り組みが難しく「盲点」といえるのが「残酒」です。警察関係者は「二日酔い運転」という表現をしているように、「昨夜タクシーで帰宅したし、一晩寝たから大丈夫」「二日酔いがすっきりしたから、もういいだろう」と、ついうっかり、またはほとんど罪悪感なく運転してしまうケースがそれに当たります。

飲酒と残酒の大きな違いは、基本的に「自分が飲酒していると分かりながら運転する」のか、「うかつにも、知らなかった状態で運転する」なのかにあるのではないのでしょうか。



さくもと・さだこ  
NPO法人ヘルスケアネットワーク  
(OCHIS)・理事、安全と健康を推進する  
協議会(両輪会)・代表  
主な論文:「運輸業における睡眠時無呼  
吸症候群(SAS)対策と睡眠問題」『安全と  
健康』2011年7月号、中災防、「運輸業に  
おける健康リスクの現状と事故防止対策  
のポイント」『労働安全衛生広報』2010.  
11.15・12.15・2011.1.15、労働調査会

実は残酒運転により新聞の社会面等をにぎわしてしまっているのは、教師や公務員などが意外に多く、職業モラルの問題も含めて、社会から批判されるシナリオとなっ

## うっかり酒気帯びのケース

### ケース① 飲酒後12時間

市職員が30キロの速度オーバーで職務質問を受け、呼気1リットルあたり0.15ミリグラム以上のアルコールを検出、検挙された。前夜11時ごろまで、市内の飲食店でビール大ジョッキ1杯と焼酎5杯を飲み、代車で帰宅。休日だった翌朝午前11時ごろ、乗用車を運転した。職員は「自宅で約8時間の睡眠を取っており、アルコールが残っているとは思わなかった」と話している。

### ケース② 飲酒後7時間

教師が出勤途中に酒気帯び検挙された。前夜12時まで同僚と居酒屋でビール中ジョッキ5杯飲み、車を駐車場に置いてタクシーで帰宅。翌朝、タクシーで出勤途上、車に忘れ物をしたのを思い出し、急遽、居酒屋の駐車場へ。タクシーを降り、コーヒーとパンを自分の車の中で食べたところ気分がすっきりとし、「二日酔いは治った」と運転、午前7時半に検挙された。

\*資料提供 ASK (アルコール薬物問題全国市民協会)

したがって、これらの「良識ある人？」がつかうっかり酒気帯び運転にならないためには、どの酒類をどれだけ飲めば何時間程度体内にアルコールが残存するかを目安、「アルコールの抜ける量と時間の関係」を周知徹底する必要があります。

## 一昔前の酒気帯び常識

筆者が残酒対策の必要性を強く意識したのは、すでに10年前のこと。それは、昼時間ともいえる午前11時に起きた死亡事故でした。事故を起こしたバスドライバーは、前夜10時に焼酎を飲み終えたと話していて、誰もが「一晩寝ると大丈夫」くらいの認識でお酒と付き合いしていた頃です。航空会社やバス会社でさえも、「乗務前8時間のアルコールの禁止」を服務規定等に謳っていましたが、「飲酒は厳禁」とされながらも、残酒の危険性はそれほど着目されていませんでした。

## 飲む量と飲み終える時間

筆者はこれを機に、この盲点ともいえる意外に抜けきらないアルコールの「量と時間」の問題を、まず職業ドライバーに分かりやすく伝えることができないかと思いから、酒別とアルコール濃度を表示し、飲酒量を想定した上でその残酒時間をグラフにして表わすことを試みました。これは、酒量にアルコール度数をかけ、さらに3～4時間でアルコールが抜ける目安とされている1単位(純アルコール20グラム)に換算するという作業を早見表にしたようなもので、日本酒、ビール、ワイン、焼酎など異なる酒類を例に出し、さらによくある「ちゃんぽんバージョン」もパターン例に加えました。

例えば、日本酒3合では夜10時に飲み終

えたとしても約12時間、翌朝10時までがアルコール残存時間になります。したがって、かりに車通勤者が朝7時にハンドルを握るとすれば、「酒気帯び運転」になってしまいます。各自が運転時間から逆算して、飲む量と飲み終える時間をコントロールする意識こそが最も重要なポイントです。

## アルコール代謝の考え方

グラフは体重60キログラムの人を基本としていますが、アルコールの代謝時間は体格、年齢、体調、健康度等によっても異なります。一般的に、若くて健康な人ほど代謝が早いのですが、過信は厳禁です。このように日々の健康管理や体調コントロールに心がけることは、アルコール代謝にも大きく影響します。

さらに最近の研究では、「睡眠中はアルコールを吸収する腸の動きと分解する肝臓の活動が弱まるため、代謝時間は昼間の倍になる」との見解も示されています。未だに「一晩寝たから大丈夫」と一昔前の感覚を持っている方は、「むしろ逆」と、認識を大きく切り替えてなければなりません。

## 3合以上は危険

「安心量」は日本酒では1合(純アルコール20グラム)が目安です。1合だけなら10時に飲み終えさえすれば、睡眠中の代謝低下を考慮しても、早朝にはアルコールが抜けていると推測できるからです。

逆に3合以上では、単純に計算しても12時間、睡眠中の代謝低下の影響を受ければ、ほぼ1日中アルコールが体内に残存することになります。厚生労働省が示すように、1日3合以上を習慣的に飲む人は生活習慣病やアルコール依存症を招きやすくなります。さらに睡眠の質も低下するため、居眠り運転を誘発するなど、実に多くのハイリスクを抱

え込むこととなります。

## ドライバーの 教育用ポスター

さて筆者が提唱した「早見表グラフ」は、20006年物流関係の新聞にて「酒気帯びになる前に知ろう」「アルコールが抜ける量と時間」という一面の大きな見出しとともに掲載されました。

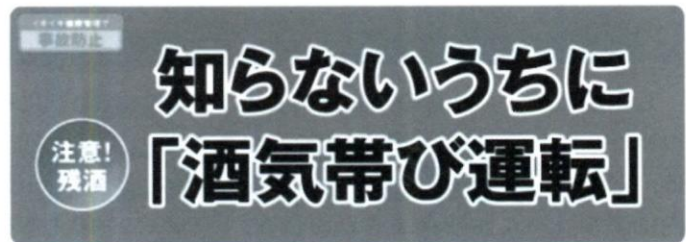
そして2010年4月、関係者の要請によりドライバーへの啓発および指導を目的としてポスターデビューすることになりました。これは本誌でもすでに紹介した「健康管理で事故防止ポスター」8枚シリーズのデビュー版です。

いささかPRごみではありますがこの「健康管理で事故防止ポスター」シリーズは本年8月、すでに2万枚を突破しました。そしてその人気NO.1が「知らないうちに酒気帯び運転」の、このポスターです。

最近では、運輸以外の企業、学校関係者からのネット申し込みも増えていて、前述のように社会的制裁を受けやすい立場の人への周知・啓発用ツールとして活用されているものと推察されます。このような傾向は、「知らなかったでは済まされない」との残酒意識が社会全体に浸透してきたものと捉えることができる一方、筆者自身はまだ「盲点」であると捉えています。

## 運輸事業者のアルコール対策

事業用自動車を有する運輸事業者の場合には、非常に厳しいアルコール対策が求められています。飲酒、残酒運転への処分はドライ



### アルコールが抜けると予想される所要時間の目安

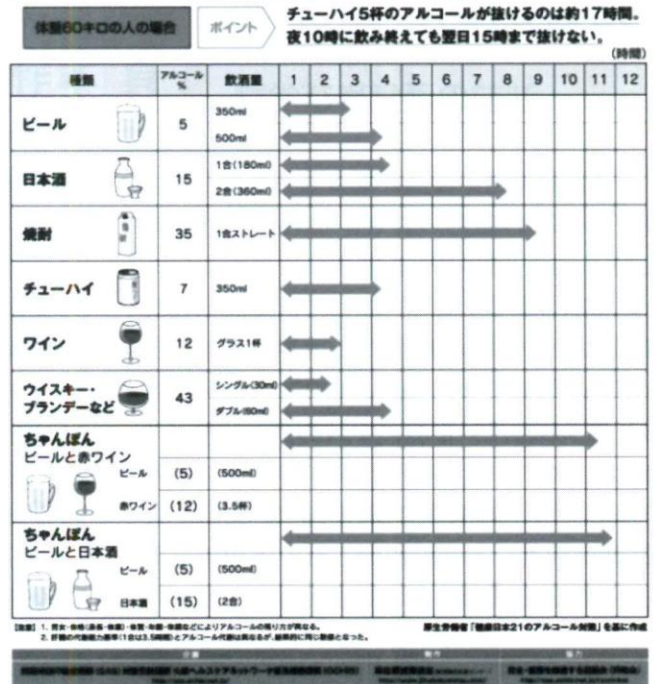


図 注目されている「酒気帯び運転」ポスター

バーのみならず、事業者も同時に指導監督が不十分であったなどとして、事業停止や車両使用停止処分を受けることとなります。これらは荷主からの信頼の失墜、ひいては経営破綻にまで及びかねない大きなダメージになることは言及するまでもありません。

さらに2011年5月より、乗務前に実施する点呼時において、アルコール検知器を使用する飲酒(残酒)チェックが義務づけられました。社団法人全日本トラック協会でも『飲酒運転防止対策マニュアル』(2010年6月改訂版)を発刊し、飲酒運転根絶の周知徹底に努めています。

事業者は点呼時アルコールチェックにおい



写真 ポスターの前でアルコールチェックをするドライバー

て、ごく少量のアルコール反応が出ても乗務に就かせることはできません。したがって事業者は、業務上においても日々デリケートで深刻な問題を抱えることとなります（罰則の基準未満である呼気中アルコール濃度0.15mg/リットルとは関係なく、酒気があれば道路交通法第65条第1項による「酒気帯び運転」に該当）。それは多くの中小企業では交代勤務用ドライバーを控えていないため、アルコール反応が発覚すれば、たちまち仕事を遅らせる、またはキャンセルせざるをえない状況に追い込まれるからです。当然ながら事業者はドライバーへの啓発、指導を徹底するとともに、厳しい懲戒規定を策定しています。

最近「乗務前夜のアルコールは極力控えている」というドライバーも増え、飲酒・残酒に対する認識と、プロ意識を垣間見ることができます。このようなドライバー自身の努力のかいあってか、事業者から報告を受けているのが、定期健康診断結果から見える「肝機能数値の改善」です。想定外の効用ではありますが、これもアルコール対策の大きいに評

価すべき点ではないでしょうか。

## 「安全と健康」は社会共通の願い

トラックやバス、タンクローリーといえど運輸業と捉えがちですが、運輸業以外でも白ナンバー登録でこれらの大型車を所有している企業は数多く、日々交通事故対策に苦慮されていると聞き及んでいます。さらに営業車や通勤車まで含めると、業種を問わず、実に多くの企業が多くのドライバーを抱え、同時に交通事故対策等の管理責任も求められていることとなります。

常に公道を仕事場とする運輸業界が、飲酒・残酒対策や、睡眠時無呼吸症候群（SAS）検査による居眠り運転防止対策を率先して実施し、交通安全対策を極め、さらに追及していくことは、いわば使命でもあります。

しかし、「安全と健康」は社会共通の願いです。本誌連載で紹介した運輸業界における安全への思いや先進事例が、業界を問わず企業における好事例として活かされることを願ってやみません。

### 職業ドライバーの安全と健康 全6回の連載内容

第1回	2月号	安全を支える健康管理の重要性
第2回	3月号	花粉症と運転業務
第3回	5月号	急増する熱中症と企業の対策
第4回	7月号	睡眠時無呼吸症候群(SAS)対策
第5回	9月号	血圧管理と運転中の意識消失
最終回	11月号	知らないうちに酒気帯び運転