

佳作

居眠り運転対策についての体験的考察

(神奈川県)

スターゼンロジスティクス(株)川崎営業所

齋藤 正明

その日、事務所から連絡を受けたのは何時ごろだったろうか？交通事故のなきよう、十分に気を付けてほしい、という内容だった。誰かが交通事故を起こしてしまったらしい。詳細は分からなかったが、きっと大きな事故なのだ、と思った。小さな接触事故だったらわざわざ事務所から連絡が来たりはしない。

私の業務が終了したのは、まだ明るい時間帯だった。駐車場にトラックを止め、事務所に向かって歩いていると、一台のレッカー車が当社のトラックをけん引して、私の前を通過した。そのけん引されたトラックの変わり果てた姿を見て、私は愕然とした。

フロントガラスもドアの窓ガラスも跡形もなく割れ落ちていたのだが、なんと云っても驚いたのは、運転席がドライバーの乗る隙間もないほどにペシャンコに潰れていて、まるで正面からプレスされたかのようなだった。

これはシャレにならない、Aさんは大丈夫だろうか、と思った。車番からドライバーはAさんだとわかった。“大丈夫か”というのは生きているのか、ということだ。大袈裟ではなく、死んでしまったのではないかと思った。

事務所に戻って詳細を聞いた。Aさんは無事だった。救急車で運ばれたが、幸い命に別状はないという。心底ホッとした。と同時に、今しがた見たばかりのトラックの無残な姿を思い返し、あれ程になっても命は助かるものなのか、と妙な感慨も覚えた。

事故は首都高湾岸線での玉突き。渋滞して停車中の前の車に、Aさんのトラックが突っ込んだという。原因はAさんの居眠り運転で、前の車はその前の車に突っ込み、さらにその前にと計4台にも及ぶ玉突き事故となってしまったという。

先ほど見たトラックの無残な姿からしても、ほぼノーブレーキで突っ込んでしまったのではないだろうか。後に本人から聞いたところによると、潰れたフロント部分がAさんの両足を挟んでしまい身動きが取れず、脱出には相当時間を要したらしい。

Aさんは無数の裂傷を負ったが、一番の重傷はやはりその足の骨折で、その後長い入院生活を余儀なくされた。また退院後も、片足は完治することがなく、感覚がないまま痺れた状態が続いていると聞いたのは、事故から一年以上も経ってからだった。

結局、Aさんは退院後に運転免許証を返上、当然ドライバーの仕事は諦めざるを得ず、その後は当社のフォークオペレーターを定年後まで勤め上げた。

首都高は、都内を走る環状線は狭く、路肩もほとんどないに等しい。高速道路としては条件の悪い路なのだが一方で湾岸線はというと、道幅が広く片側三車線で路肩も広々としており、さらに路はカーブが少なく、どこまでも真直ぐに続く。周囲の景色は海が開けており、走り易いといえばこんなに走り易い路もないのだが、逆に言えば刺激が少なく、つまり、退屈で眠くなり易いとも言えた。

会社からは、眠くなったら決して無理をせずに、路肩にトラックを寄せて、一旦停車して気分転換を図るなり、仮眠を取るように指示されている。

高速道路では、SAやPAに入るということになるのだろうが、なかなか都合よくSA、PAは現れてくれないし、かと言って、高速道路で路肩に停車するというのはなかなか勇気が要る。

正直に告白すれば、私自身何度となく、湾岸線では眠気に襲われたことがある。そんな時、例えば窓を全開にして風を入れるとか、ガムを噛むとか、時には自分の頬を張ったり、大声で歌を歌ったりしたところで、経験的には残念ながら効果は限定的のようだ。そのようなことをしてみても、後続の車にクラクションを鳴らされて我に返ったこともある。

そんな中で、私がなかなか有効な手段だと思っているのは、水を頭から被るという手である。ペットボトルの水を頭から被る。被るということなんとも大袈裟だが、水がふた筋から三筋、顔や首を伝う程度でいい。

また、冷たい水である必要はなく、室温とほとんど変わらなくても十分に目が覚める。これはおそらくハンドルを握って服も着たまま頭から水を被るという、圧倒的な違和感が、目を覚ませるのかもしれない。

服はぬれるが、私の場合は目的地に到着してトラックを降りるころには、ほとんど、気にならない程度には乾いていることが多かった。もしよろしければ一度お試しください（と思う）。

（もちろん試さなければならぬ状況にならないことが良いに決まっているのだが）

ただ、いずれにしろこれらは対処療法に過ぎず、根本的な解決ではない。日常生活の中できちんと睡眠時間を確保することが非常に大切であることは言うまでもない。

睡眠時間と交通事故の関係について、興味深いデータをWeb上に見つけたので引用したい。

（以下、事故の原因が居眠り運転とは限りませんので、ご了承ください）

米高速道路安全局（NHTSA）が、2005年～07年、午前6時～深夜0時の時間帯に起きた交通事故4571件の原因について、事故前の二四時間内にドライバーがどれだけの睡眠を取っていたかを分析したところ、適切な睡眠時間とされる七時間超に比べて、四時間未満しか眠っていないと、事故発生率は11.5倍、四～五時間内だと4.3倍に跳ね上がったという。

さらに五～六時間眠っていても事故は1.9倍、六～七時間内で1.3倍にも増える。研究を率いた同財団の幹部は、推奨される時間を一時間下回っただけで、これほどはっきりした差がでたのは意外だ、と指摘したという。

私の場合は、通勤時間が長いこともあり、なかなか七時間の睡眠時間を確保することは難しい。そこで規程の休憩時間内には、なるべく仮眠をとるよう心掛けている。

トラックにはベッドもなければ、リクライニングシートでもないのだが、ここで十分でも十五分でも仮眠できるかどうかは、居眠り運転に限らず運転全般に必要な、集中力の維持、また午後の作業全般の効率にもかかわると考えている。

最後になったが、本稿を最後までお読みいただいた方々やその周囲の皆様の健康と安全を祈念して、締め言葉とさせていただきます。最後までお読みいただきまして、誠にありがとうございました。