

3 分析

3.1 事故に至るまでの運行状況等の分析

2.1.2.2 に記述したドライブレコーダーの映像記録から、当該運転者は上武道路を事故地点交差点へ向けて、第2車両通行帯を最高速度規制 60km/h を超える約 90km/h で走行し、交差点手前（交差点先中央分離帯前端部から約 65m）で右折専用車線方向へ右にハンドルを操作したことから、車両の走行安定性を失い、立直することができずに交差点先の中央分離帯前端部に右前輪を接触させたものと考えられる。約 90km/h の高速で右前輪を接触させたことで、車両を制御することができなくなり中央分離帯を乗越え、対向車線に進入し、対向車線を走行中の相手車両 1 と正面衝突したものと考えられる。

2.4.4.2(4) に記述したように、当該運転者の事故日前3日間の運行記録計の記録では、事故地点を含む上武道路では約 90km/h での走行が確認された。また 2.1.2.2 に記述した本事故当日のドライブレコーダーの記録でも先行車の居なくなる状況では約 90km/h まで加速し走行しており、最高速度規制を超える速度での走行は日常的に行われていたと推定される。

2.1.1.2 に記述した警察からの情報では、事故後の当該運転者の血液検査では、酒気帯び運転の基準値を超えるアルコールが検出されている。また、2.1.2.2 に記述したドライブレコーダーの記録には、事故地点手前で当該車両直前に割り込んだ車両に対して憤慨した声が記録されており、事故地点交差点の右折専用車線から右折する割り込み車両と同色の車両を発見し、割り込み車両と誤認しハンドルを右に操作した可能性が考えられる。事故時にアルコールを体内に保有していたことから、別車両を割り込み車両と誤認し、高速走行時であったにもかかわらずハンドルを右に操作し、そのハンドル操作は、2.6 に記述した飲酒の影響により、速度感が薄れ、自身の感覚より大きく乱暴なハンドル操作となっていた可能性が考えられる。その操作自体は何らかの意図をもって行われたものと思われるが、割り込み車両と誤認した右折車両を煽ろうとしたものか、追いかけてやろうとしたものかは当該運転者から口述が得られていないため不明である。

本事故当日、始業点呼時の 14 時 52 分頃に行った当該運転者のアルコール検知器による酒気帯びの有無の確認では呼気中のアルコールは検出されておらず、2.1.2.3 に記述したようにアルコール検知器の数値の不正ができないことは確認されている。また、2.1.2.2 に記述した当該車両が倉庫前から動き始める 15 時 44 分頃から事故発生までの約 30 分間に飲物を摂取した映像は見られないことから、14 時 52 分頃から 15 時 44 分頃までの約 52 分間にアルコールを摂取したと推定される。点呼時に発見されないように、また、ドライブレコーダーの映像に記録されないように、意図して点呼と出庫の間で飲酒を行っているとは推定されることから、飲酒運転の危険性に対する意識が薄れていたものと考えられる。また、同じ運行を行っている他の運転者と異なり、早く出勤・出

庫し、運行先で長い休憩を取っており、この長い休憩は帰庫後のアルコール検査で検出されないようにするためであった可能性が考えられる。これらのことから、飲酒運転は本事故以前にも常習的に行われていた可能性が考えられる。

3.2 当該事業者等に係る状況の分析

3.2.1 運行管理の状況に係る分析

2.4.4.2(1)に記述したように、当該事業者では点呼記録簿は存在せず、アルコール検知器による酒気帯びの有無確認結果を点呼記録簿代わりとしていた。また、当該運行管理者を含む3名の運行管理者の勤務割もないことから、始業・終業点呼を誰が実施したのか、点呼時にどのような内容が確認され、どのような指示が行われていたかは不明である。2.1.1.1に記述した、事故当日も「始業点呼は運行管理者である自分が対面で行った」との当該運行管理者の口述ではあるが、始業・終業点呼が適切に実施されていたかを確認できる記録が存在しないため不明である。また、2.4.4.1(1)に記述した当該運転者の事故日前1ヵ月間の運行記録計の記録では、拘束時間の超過等の改善基準告示違反が多数確認されており、2.4.4.2(4)に記述したように最高速度規制を超える速度での運転も継続的に確認されていることから、日々の運行記録の確認も十分に行われておらず、適切な運行管理が実施されていなかった可能性が考えられる。

3.2.2 指導監督の状況に係る分析

2.4.3.2に記述したように、当該事業者では初任診断を含め適性診断を実施していなかった。当該運転者に対しては「煽られた」「運転マナーが悪い」等の苦情が多かったものの、口頭で注意するのみで、適性診断を受診させ運転特性を確認し改善させる取組みが十分に行われていなかったことから、速度超過等の先を急ぐ運転特性が改善されずに継続的に行われていた可能性が考えられる。

2.4.4.3に記述したように、本事故以前には、行政書士が作成した指導監督の年間計画はあったものの実施されておらず、ドライブレコーダーの映像記録を使用した運転特性に対する指導も、苦情対応時以外では行われていなかった。また、当該運転者の拘束時間の超過に繋がる長時間の休憩について、2.4.4.2(3)に記述したように当該運行管理者は注意していたものの「言うことを聞いてもらえなかった」と口述している。休憩時間を長くすることで、終業点呼時のアルコール検知器での酒気帯びの有無の確認でアルコールが検出されないようにしていた可能性も考えられ、「聞いてもらえなかった」で終わらせずに、問題点が何かを正しく伝え、相手に理解してもらう指導監督が不足していた可能性が考えられる。また、2.4.3.2に記述したように、「責任感が強く、時間に遅れることもなく、頼んだことは百パーセントやってくれる信頼している運転者」であったことから、任せきりとなりコミュニケーションが不足し、深夜運行専門の当該運転者に対する飲酒や睡眠等の生活面の指導等が不足していた

可能性が考えられる。

2.5.1 に記述したように、飲酒運転事故においては、死亡事故構成率が飲酒無しの7.4 倍（令和6 年数値）であり、その危険性は非常に高い。また、2.5.3 に記述したように、平成19 年に飲酒運転に対する罰則の引き上げ、平成21 年に飲酒運転に対する行政処分の強化が行われ、平成23 年に事業用自動車事業者へのアルコール検知器による酒気帯びの有無の確認が義務付けされているものの、飲酒運転による交通事故は、平成24 年以降横ばいまたは微減を続けている。アルコール検知器の使用の義務付け以降に発生する飲酒運転事故は、本事故のように始業点呼時における確認後に行われる飲酒が主な要因であると考えられる。飲酒運転事故を根絶するためには、始業・終業点呼時の確認はもちろん重要であるが、事業者の飲酒運転を許さないという強い覚悟と姿勢を日々の指導監督において示すことで、「飲酒運転をしない・させない」という強固な企業風土を構築することが重要である。このような当該事業者全体の法令遵守・安全運行に対する取組みの姿勢の欠如により、当該運転者の法令遵守・安全運行に対する意識が醸成されず、飲酒・速度超過の運転に繋がった可能性が考えられる。

3.3 車両に係る状況の分析

3.3.1 当該車両に係る分析

2.1.2.2 のドライブレコーダーの記録に記述したように、当該車両は約90km/h の高速で、高さ約0.25mの中央分離帯前端部に右前輪が接触しており、この時点で、右前輪の操舵系にはかなりの損傷が発生していた可能性が考えられる。右前輪を接触させた後、その反動で縁石に乗上げることなく数メートル進むが、再度中央分離帯縁石に接触し乗越え、対向車線に進入した可能性が考えられる。

中央分離帯縁石へ約90km/h での接触により当該車両は激しく揺動しており、当該運転者による制動操作ができる状況であったか、また行われていたかは不明であるが、衝突直前の速度は約71km/h であり、約60km/h で走行していた相手車両1 と正面衝突することで、当該車両の前部が激しく損傷したものと推定される（写真1、2 参照）。また、車両左側面中央部には相手車両2 が衝突したと思われる損傷が確認されており、相手車両1 を押しながら斜めに対向車線の第1 車両通行帯を走行中に相手車両2 が当該車両左側面に衝突したものと考えられる（写真3、参考図1 参照）。

3.3.2 相手車両1 に係る分析

2.1.2.2 のドライブレコーダーの記録に記述したように、対向車線の第2 車両通行帯を走行していた相手車両1 は、当該車両と衝突する直前に衝突を回避するための操作と思われる、第1 車両通行帯に移動する様子が記録されている。しかしながら衝突を回避することができず、相手車両1 の斜め右前方から当該車両が衝突している。

車両重量約 11,000kg・車速約 71km/h の当該車両と車両重量約 1,600kg・車速約 60km/h の相手車両 1 が正面衝突することで、相手車両 1 はそのまま押され、側道縁石を越え、側道外側の防護柵と当該車両との間に挟まれる形となった。相手車両 1 の損傷が非常に大きかった要因は、衝突時の相対速度が大きかったこと及び相手車両 1 の前方からの衝突荷重を吸収する車両前後方向の強度構造の外側に斜めに当該車両が衝突したことにより、車両の衝突荷重吸収構造が有効に働かなかったことによるものである可能性が考えられる（2.3.1.2 図 6 参照）。

3.3.3 相手車両 2 に係る分析

相手車両 2 は、相手車両 1 の後方の第 1 車両通行帯を走行中、第 1 車両通行帯を斜めに進行する当該車両の左側面と衝突し、左前面を破損したものと考えられる（2.3.1.2 図 6 参照）。

3.4 飲酒後の血中アルコール濃度に係る分析

2.1.2.3 に記述した、本事故後に当該車両内から発見された焼酎について1本(220ml・20%)を飲んだ場合の飲酒後の血中アルコール濃度は、一般的な計算式「ウィドマーク計算式」によると、摂取したアルコール量は約35.2gで、摂取による血中アルコール濃度は0.69～1.11 mg/mlとなる(呼気中アルコール濃度0.35～0.56 mg/L相当)。始業点呼直後の15時頃に摂取した場合、事故時の16時15分頃の血中アルコール濃度は0.45～0.97mg/ml(呼気中アルコール濃度0.23～0.49 mg/L相当)であり、酒気帯び運転の処罰対象となる基準値0.3mg/ml(呼気中アルコール濃度0.15mg/L相当)を大きく超えていたと考えられる。また、摂取されたアルコールが完全に体内で消費されるまでに必要な時間は4～11時間となる(体重を53kgとして計算)。

仮に、当該車両から発見された焼酎を2本飲んだ場合においても、当該運転者の始業から終業迄の拘束時間は14時間以上あり、体質によっては終業時にはアルコールが体内で消費されている可能性が考えられる。

以上から、事故当日の出庫から本事故まで間は、かなり高い血中アルコール濃度であった可能性が考えられるものの、2.1.2.2に記述したように、ドライブレコーダーに記録された事故時の当該運転者の運転においては、ふらつきや、極端な速度変動等は見られないことから、比較的アルコールに強い体質であった可能性が考えられ、このことも飲酒運転に対する罪の意識の低下につながる要因であった可能性が考えられる。

【ウィドマーク計算式】

$$\begin{aligned}\text{アルコール摂取量(g)} &= \text{飲酒量(ml)} \times \text{アルコール濃度(\%)} \times 0.8 \\ &\quad \text{(アルコール比重)} \\ \text{血中アルコール濃度(mg/ml)} &= \text{アルコール摂取量} \div \{ \text{体重(kg)} \times (0.6 \sim 0.96) \} \\ &\quad \text{(アルコール体内分布係数)} \\ \text{1時間当りの減少率} &= 0.11 \sim 0.19 \text{ mg}\end{aligned}$$

摂取した純アルコール量とアルコール分解時間については、簡単に把握できるツールとして、厚生労働省がWEB上に公開している「アルコールウォッチ¹⁵」を利用して把握することができる。

¹⁵ <https://izonsho.mhlw.go.jp/alcoholwacth/>

4 原因

事故は、当該運転者が、片側 2 車線の道路の第 2 車両通行帯を走行中、ハンドル操作を誤り、信号機のある交差点先の中央分離帯前端部に右前輪を接触させ、その後中央分離帯を乗越え対向車線を走行中の 2 台の乗用車に衝突したことにより発生したものと推定される。

当該運転者は、最高速度規制 60km/h の道路において約 90km/h の高速で走行中、事故地点交差点手前で第 2 車両通行帯から右折専用車線方向へハンドルを操作したことで、車両の走行安定性を失い、中央分離帯前端部に右前輪を接触させた。これにより車両の制御が不能となり中央分離帯を乗越え対向車線に進入したものと考えられる。

事故後の調査で、当該運転者の血中アルコール濃度が酒気帯び運転の処罰対象となる基準値を超える数値であったことが確認されている。また、当該車両の事故前のドライブレコーダーの映像には、事故の約 2 分 30 秒前には急に前方に割り込んだ車両に憤慨した当該運転者の様子が記録されており、さらに事故直前には事故地点交差点の右折専用車線から右折する同色の別車両が記録されている。事故時にアルコールを体内に保有していたことから、この別車両を割り込み車両と誤認し、アルコールの影響により感情のコントロールができずに、意図的にハンドルを右に操作した可能性が考えられる。

当該運転者は、事故当日の始業点呼時のアルコール検知器による酒気帯びの有無の確認ではアルコールは検出されておらず、点呼時に検出されないように意図して点呼後に飲酒を行ったものと推定される。また、同じ事業者の他の運転者と異なり、運行途中に長い休憩を取っており、この長い休憩は帰庫後にアルコールが検出されないようにするためであった可能性も考えられる。当該運転者は比較的アルコールに強く運転に影響のにくい体質であったと考えられ、飲酒運転は本事故以前から常習的に行われていた可能性が考えられる。最高速度規制を大きく超える速度での走行についても、事故前 1 ヶ月間の運行において複数回確認されており、当該運転者の法令遵守に対する意識が低い状態であった可能性が考えられる。

事業者においては、煽り運転等の運転に対する苦情が多かった当該運転者を含め、適性診断による運転特性の把握が行われていなかった。また、定期的に行う事が義務づけられている安全運行に対する指導監督も行われておらず、運行記録計の記録やドライブレコーダーの映像記録を使用した運転特性に対する指導も行われていなかった。さらには、始業・終業点呼においても、運転者がアルコール検知器による酒気帯びの有無確認を行った記録を残すのみで、運行管理者からの注意事項等の指示や健康状態の確認等を行った記録も残されておらず、適切に実施されたかも不明である。これらにより、事業者として安全最優先、法令遵守の企業としての姿勢を事業者内全体に示すことができていなかったことから、当該運転者の法令遵守の意識が醸成されずに、飲酒運転・速度超

過の運行が繰返され事故につながった可能性が考えられる。

5 再発防止策

5.1 事業者の運行管理に係る対策

5.1.1 運行管理に係る法令遵守の徹底

事業者は、運行の安全を確保するため、運行管理者と共に次に掲げる取組みを継続的に実施することが必要である。

- ・始業・終業点呼は、運転者の健康状態等を確認する重要な工程であると同時に、事業者の安全運行に対する姿勢を示し、運転者に理解させる重要な機会であることを肝に銘じ、原則対面で真剣に取り組むこと。
- ・日々の運行では、適切な運行計画の作成と指示を行い、運行終了後には運行記録計の記録を確認し、速度超過等の道路交通法違反や拘束時間の超過等の改善基準告示違反の有無を確認し、同じ違反が繰返されることのないよう指導監督すること。
- ・飲酒運転事故は、始業点呼後の飲酒に起因するものであり、点呼時のアルコール検知器による酒気帯びの確認では根絶できないことを認識し、運転者の飲酒習慣を把握する。必要に応じて日々の運転状況をドライブレコーダーの映像記録等での観察や、運行途中での長時間の休憩取得後等には、携帯型アルコール検知器を使用した確認を行うこと。
- ・点呼時のアルコール検知器による酒気帯びの確認から出庫までに、荷積み等で時間を要する場合は、出庫時に改めて酒気帯びの有無を確認するように努めること。
- ・飲酒習慣は、健康診断結果や本人及び家族等からの聞き取りや、WEB上に公開されている「アルコール使用障害同定テスト（AUDIT）」等のアルコール依存症スクリーニング検査を実施し把握すること。

5.1.2 運転者への指導監督の徹底

事業者は、運行の安全を確保するため、運行管理者と共に、次のような指導監督を継続的に実施することが必要である。

- ・自動車運送事業は、貨物を安全・確実に輸送することが社会的使命であることを認識させるとともに、事業用自動車による交通事故が社会に与える影響の大きさを理解させ、運行の安全を確保することが使命であることを理解させること。
- ・飲酒運転の根絶は、悲惨な被害者を出さないことはもとより、事業者自身のみではなく、自社の運転者を悲惨な事故加害者にならないために取り組むべき課題であることを認識し、以下の取組みを行うこと。
 - ✓ 国土交通省が作成した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」を活用し、飲酒運転防止に対する正確な情報を理解し、事業者として飲酒運

転根絶に取り組むこと。

- ✓ 飲酒運転の根絶には事業者の決意と姿勢が重要であり、事業者は飲酒運転を絶対に許さないという決意と姿勢を示し、事業者内全体に浸透させ、飲酒運転をしない・させない強固な企業風土を構築すること。
- ✓ 飲酒運転は、重大な死亡事故につながる可能性が非常に高いことを事故事例や統計データを使用して運転者にその危険性を正確に理解させること。
- ✓ アルコールが運転に及ぼす影響について、警察庁がWEB上に公開している動画の活用や、自動車教習所等で実施している「飲酒運転体験ゴーグル」を使用した飲酒運転体験講習等を利用し、その影響の大きさを理解させること。
- ✓ 飲酒後の血中アルコール濃度と、時間経過による変化については、厚生労働省がWEB上に公開しているアルコール量とアルコール分解時間を把握するツール「アルコールウォッチ」やウイドマーク法の計算手法等を用いて、時間が経過しても簡単に抜けないアルコールの状況を理解させること。
- ✓ 運転者を新規に雇用する際は、運転記録証明書等により飲酒運転等の道路交通法違反歴を確実に把握し、雇用及び運転者としての選任について慎重に検討すること。また、就業規則に飲酒運転を行った場合には（懲戒）解雇する旨の規定を記載することを検討すること。
- ✓ 雇用後においては、運転者の飲酒傾向等を継続的に把握するとともに、アルコール依存症スクリーニングテストを実施し、「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」等を参考に、改善に向けた指導監督を行うこと。
- ・適性診断は運転者の運転特性を把握する有効なツールであり、定期的に受診させ、運行記録計の記録やドライブレコーダーの映像記録と合わせて、運転特性の改善に活用すること。
- ・指導監督にあたっては、運転者が自ら考えることにより、その内容を十分に理解できるよう手法を工夫するとともに、常に運転者の習得の程度を把握しながら進めること。また、参加・体験・実践型の手法を積極的に活用すること。
- ・効果的な指導監督を自社で行うことが難しい事業者においては、専門的な知識、技術並びに指導のための場所を有する外部専門的機関（独立行政法人自動車事故対策機構や自動車安全運転センター等）の積極的な活用を検討すること。

5.2 自動車単体に係る対策

飲酒運転を防止する車両での対策技術として、アルコールインターロックが量販され、各大型自動車製作者では注文設定が可能となっている。また、国土交通省及び全国のトラック協会では導入のための補助金が設定されており、事業者においては、特に必要と思われる運転者に対しては補助金を利用して取付けることを検討すること。

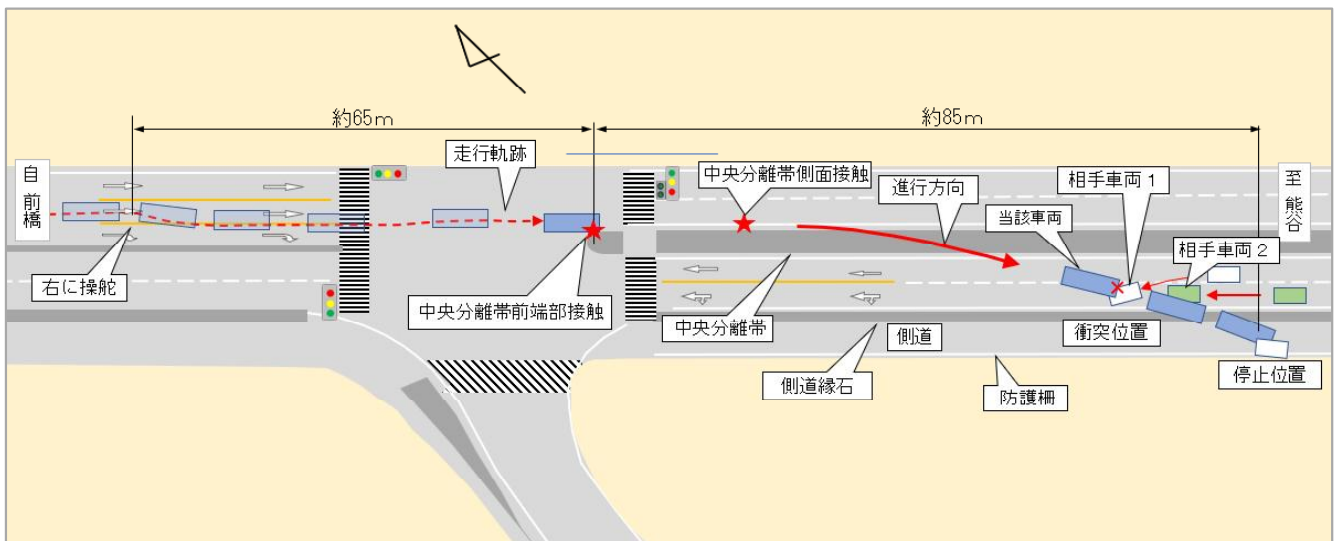
また、自動車製作者においては、アルコールインターロックに変わる飲酒運転防止技

術として「運転操作と車両挙動から飲酒運転を推定する試み」の検討が進められており、運転者の運転操作や運転者の状態をモニターすることで、飲酒運転を検出し事故を未然に防止する技術開発の促進が望まれる。

事故による死亡率の高い速度超過の防止を目的とした、道路ごとに設定された制限速度以下に車速を制御する、自動速度制御装置（Intelligent Speed Adaptation）は、国土交通省で基本設計書がまとめられているが、まだ実用化には至っていない。事故の被害軽減には効果が期待されることから、国土交通省及び自動車製作者における開発促進が望まれる。

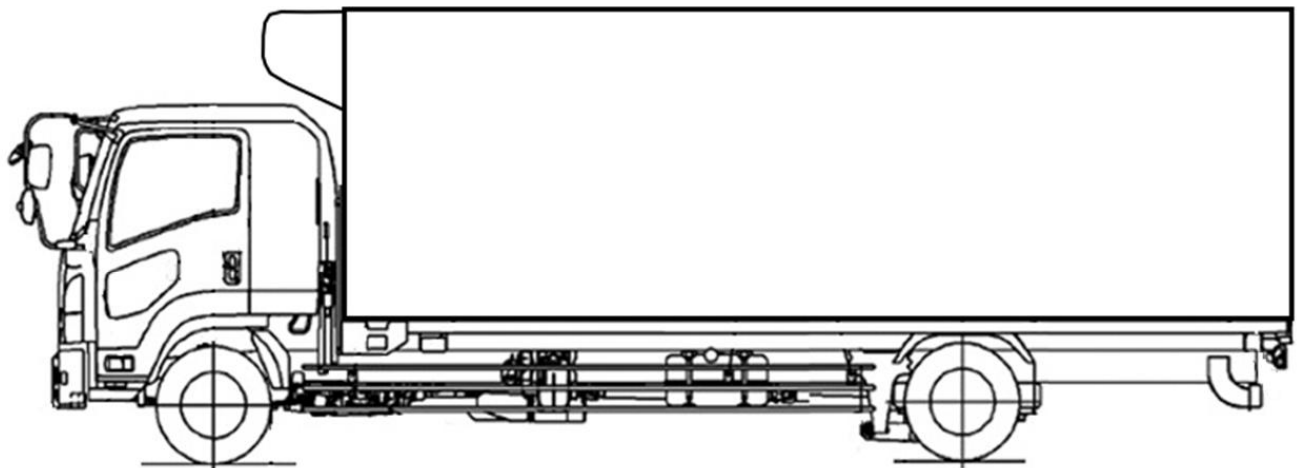
5.3 本事案の他業者への水平展開

国土交通省及び運送事業者等の関係団体においては、他事業者における同種事案の再発防止を図るため、運行管理者講習、運送事業者等が参画する各地域の事業用自動車安全対策会議や各種セミナー、メールマガジン等を通じ、本事案の周知・徹底を図る必要がある。



※この図は、国土地理院の地理院地図（電子国土 web）を使用し、事故地点の道路及び概略の車両の位置を追記した図であり正確な縮尺、位置関係にはなっていない。

参考図 1 事故発生概要図



参考図 2 当該車両外観図

参考資料 アルコール使用障害スクリーニングテスト

・KAST—M（久里浜式アルコール症スクリーニングテスト 男性版）

新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト:男性版(KAST-M)

項目		
最近 6 カ月の間に、以下のようなことがありましたか。	はい	いいえ
1) 食事は 1 日 3 回、ほぼ規則的にとっている	0 点	1 点
2) 糖尿病、肝臓病、または心臓病と診断され、その治療を受けたことがある	1 点	0 点
3) 酒を飲まないで寝付けないことが多い	1 点	0 点
4) 二日酔いで仕事を休んだり、大事な約束を守らなかったりしたことが時々ある	1 点	0 点
5) 酒をやめる必要性を感じたことがある	1 点	0 点
6) 酒を飲まなければいい人だとよく言われる	1 点	0 点
7) 家族に隠すようにして酒を飲むことがある	1 点	0 点
8) 酒がきれたときに、汗が出たり、手が震えたり、いらいらや不眠など苦しいことがある	1 点	0 点
9) 朝酒や昼酒の経験が何度かある	1 点	0 点
10) 飲まないほうがよい生活を送れそうだと思う	1 点	0 点
合計点		

合計点が 4 点以上：アルコール依存症の疑い群

合計点が 1～3 点：要注意群（質問項目 1 番による 1 点のみの場合は正常群。）

合計点が 0 点：正常群

・KAST—F（久里浜式アルコール症スクリーニングテスト 女性版）

新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト:女性版(KAST-F)

最近 6 カ月の間に、以下のようなことがありましたか。

項目	はい	いいえ
最近 6 ヶ月の間に次のようなことがありましたか？		
1) 酒を飲まないで寝付けないことが多い	1 点	0 点
2) 医師からアルコールを控えるようにと言われたことがある	1 点	0 点
3) せめて今日だけは酒を飲むまいと思っていても、つい飲んでしまうことが多い	1 点	0 点
4) 酒の量を減らそうとしたり、酒を止めようと試みたことがある	1 点	0 点
5) 飲酒しながら、仕事、家事、育児をすることがある	1 点	0 点
6) 私のしていた仕事をまわりのひとがするようになった	1 点	0 点
7) 酒を飲まなければいい人だとよく言われる	1 点	0 点
8) 自分の飲酒についてうしろめたさを感じたことがある	1 点	0 点
合計点	点	

合計点が 3 点以上：アルコール依存症の疑い群

合計点が 1～2 点：要注意群（質問項目 6 番による 1 点のみの場合は正常群。）

合計点が 0 点：正常群

・ C A G E （アルコール依存症スクリーニングテスト）

CAGE（アルコール依存症スクリーニングテスト）

下の問いのすべてにお答えください。

"はい" "いいえ" いずれか当てはまるほうを選択し、"判定"ボタンをクリックすれば、自動的に、あなたの飲酒問題の有無を判定致します。

1. 飲酒量を減らさなければいけないと感じたことがありますか

はい



いいえ

2. 他人があなたの飲酒を非難するので気にさわったことがありますか

はい



いいえ

3. 自分の飲酒について悪いとか申し訳ないと感じたことがありますか

はい



いいえ

4. 神経を落ち着かせたり、二日酔いを治すために、「迎え酒」をしたことがありますか

はい



いいえ

判 定

判定結果

_____ //

・ AUDIT（アルコール使用障害同定テスト）

1. あなたはアルコール含有飲料をどのくらいの頻度で飲みますか？
0. 飲まない 1. 1カ月に1度以下 2. 1カ月に2～4度 3. 1週に2～3度 4. 1週に4度以上
2. 飲酒するときには通常どのくらいの量を飲みますか？
0. 1～2ドリンク 1. 3～4ドリンク 2. 5～6ドリンク 3. 7～9ドリンク 4. 10ドリンク以上
3. 1度に6ドリンク以上飲酒することがどのくらいの頻度でありますか？
0. ない 1. 1カ月に1度未満 2. 1カ月に1度 3. 1週に1度 4. 毎日あるいはほとんど毎日
4. 過去1年間に、飲み始めると止められなかったことが、どのくらいの頻度でありましたか？
0. ない 1. 1カ月に1度未満 2. 1カ月に1度 3. 1週に1度 4. 毎日あるいはほとんど毎日
5. 過去1年間に、普通だと行えることを飲酒していたためにできなかったことが、どのくらいの頻度でありましたか？
0. ない 1. 1カ月に1度未満 2. 1カ月に1度 3. 1週に1度 4. 毎日あるいはほとんど毎日
6. 過去1年間に、深酒の後体調を整えるために、朝迎え酒をせねばならなかったことが、どのくらいの頻度でありましたか？
0. ない 1. 1カ月に1度未満 2. 1カ月に1度 3. 1週に1度 4. 毎日あるいはほとんど毎日
7. 過去1年間に、飲酒後罪悪感や自責の念にかられたことが、どのくらいの頻度でありましたか？
0. ない 1. 1カ月に1度未満 2. 1カ月に1度 3. 1週に1度 4. 毎日あるいはほとんど毎日
8. 過去1年間に、飲酒のため前夜の出来事を思い出せなかったことが、どのくらいの頻度でありましたか？
0. ない 1. 1カ月に1度未満 2. 1カ月に1度 3. 1週に1度 4. 毎日あるいはほとんど毎日
9. あなたの飲酒のために、あなた自身か他の誰かがけがをしたことがありますか？
0. ない 2. あるが、過去1年にはなし 4. 過去1年間にあり
10. 肉親や親戚、友人、医師、あるいは他の健康管理にたずさわる人が、あなたの飲酒について心配したり、飲酒量を減らすように勧めたりしたことがありますか？
0. ない 2. あるが、過去1年にはなし 4. 過去1年間にあり

特定保健指導におけるAUDITの判定方法

