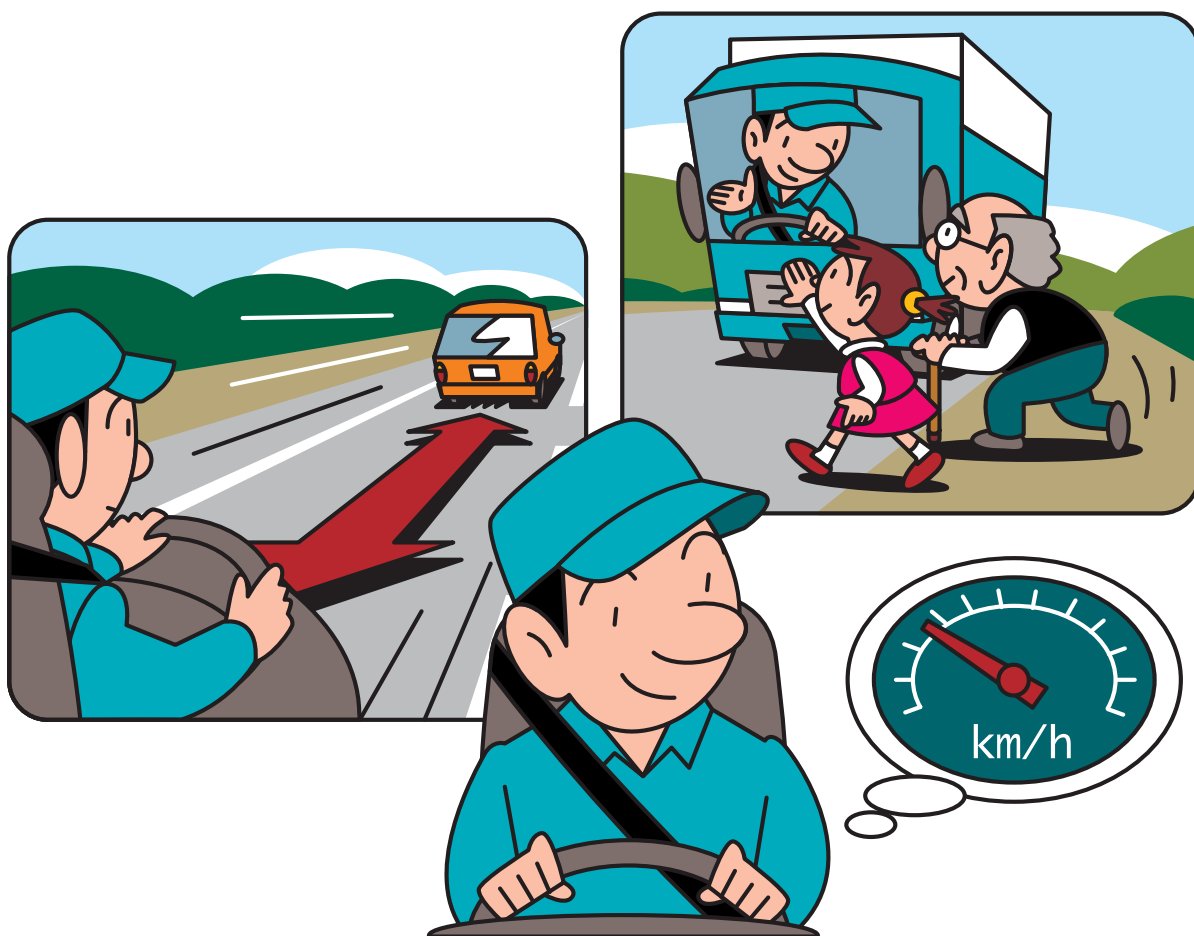


1

# トラックドライバーの 心構え





事業用トラックドライバー研修テキスト

1

# トラックドライバーの 心構え

# もくじ

## 第1章 トラック輸送の役割と使命・・・・・・・・・・・・・・5

1	トラック輸送の社会的重要性	6
1	国民生活と経済を支える重要な役割	6
2	もしもトラックが止まったら	8
2	トラック輸送の現状	9
1	事業用トラックと自家用トラックの違い	9
2	トラック運送事業者の姿	11
3	トラックドライバーの姿	12
4	事業用トラックによる輸送形態の特徴	13
3	災害時の緊急物資輸送における役割	16
1	緊急輸送の役割	16
2	増加する緊急輸送のニーズ	17
4	交通事故の社会的影響	18
1	社会的に影響の大きいトラック事故	18
2	事業用トラックによる交通事故の発生状況	19
3	1万台あたりの死者数	20
4	追突事故の発生状況	21
5	交差点事故の発生状況	22
6	時間帯別の死亡事故発生状況	23
7	法令違反別の死亡事故発生状況	24
	【事業用トラックによる事故事例】	25
1	夜間に歩行者の発見が遅れてはねた死亡事故	25
2	左折時の自転車巻き込み死亡事故	26
3	高速道路で渋滞車両に追突した死亡事故	27
4	横断歩道手前で停止した車両への追突事故	28
5	見通しの悪い交差点での出会い頭事故	29
	【トピック】「トラック事業における総合安全プラン2009」	30
8	健康起因事故の防止	31
9	安全管理機器の活用	32



5 環境への配慮	33
1 トラックと環境問題	33
2 地球温暖化防止対策	34
3 地域環境への配慮	35
4 環境にやさしいトラックについて	36

## 第2章 トラックドライバーの基本 . . . . . 37

1 トラックドライバーとしての心構え	38
1 あいさつ	38
2 身だしなみ	39
3 職場での心構え	40
4 言葉づかいの基本	41
5 車両の整理整頓	42
6 初任ドライバーの皆さんへ	44
7 ベテランドライバーの皆さんへ	45
2 安全・環境や輸送品質に配慮した運転に対する心構え	46
1 安全運行に向けた日常・休日の健康管理	46
2 交通ルールの遵守	48
飲酒運転の根絶/48 制限速度の遵守/49 交差点通行/50	
車間距離の保持/51 歩行者などの保護/52 緊急自動車や路線バスの優先/55	
踏切の通行/56 高速道路の走行/58 下り坂・カーブ・トンネルの走行/60	
信号・標識の遵守/62 駐車・停車/63	
3 運転マナーの基本	64
4 エコドライブの実践	70
5 エコドライブのための日常の車両管理	75

## 第3章 適切な運行経路の選択と経路情報の把握 . . 77

1 適切な運行経路	78
1 安全性に配慮した選択	78
2 経路情報の事前把握	79
2 ヒヤリマップの活用	80

# 事業用トラックドライバー研修テキストについて

本テキストは、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成13年8月20日国土交通省告示第1366号）」（平成28年4月改正、平成29年3月施行）に基づき、一般的な指導・監督の指針12項目について、事業用トラックドライバーが学習できるように、わかりやすく示したものです。

本テキストは10分冊で構成されており、全分冊の一覧と「指導・監督指針」との関係は下に示すとおりです。

【事業用トラックドライバー研修テキストの全分冊一覧】

分冊番号	分冊名	分冊番号	分冊名
1	トラックドライバーの心構え	6	トラクタとトレーラの構造と特性に合わせた運転
2	トラック運送事業と関係法令	7	貨物の正しい積載方法と労働災害の防止
3	ドライバーの日常業務	8	危険物を輸送する場合に留意すべき事項
4	過労運転の防止と緊急時の対応	9	危険の予測及び回避
5	トラックの構造と特性に合わせた運転	10	安全運転のための心身の健康管理

## 【第1分冊】トラックドライバーの心構え

「指導・監督指針」に定められた指導項目		分冊番号
	1 トラックを運転する場合の心構え	1
第1章 トラック輸送の役割と使命 第2章 トラックドライバーの基本	1.1 トラック輸送の社会的重要性	
	1.2 トラック事故の社会的影響	
	1.3 交通事故統計を用いた教育	
	1.4 安全運行の心構え	
	2 トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項	2 3
	3 トラックの構造上の特性	5 6
	4 貨物の正しい積載方法	7
	5 過積載の危険性	7
	6 危険物を運搬する場合に留意すべき事項	8
	7 適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況	1 6
第3章 適切な運行経路の選択と経路情報の把握	1.1 適切な運行経路の選択と経路情報の把握	
	8 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法	4 9
	9 運転者の運転適性に応じた安全運転	10
	10 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法	4 10
	11 健康管理の重要性	10
	12 運転支援装置を備えるトラックの適切な運転方法	5

※右側の分冊番号は、指導項目に該当する内容が主として掲載されている分冊を示していますが、その他の分冊にも関連する内容が掲載されている場合があります。

# 第1章

## トラック輸送の 役割と使命



**トラックは、僕らの幸せと笑顔を運んでいます。**

国内輸送の約9割を担うトラック。  
国民生活になくてはならない存在になったいまこそ  
お客さまひとりひとりに寄り添う存在でありたいと、わたしたちは考えます。  
トラックとひとの、より良い未来のため  
わたしたちは今日も走り続けます。

くもし  
トラックは生活と経済のライフライン

10月9日は  
トラックの日

# 1

## トラック輸送の社会的的重要性

### 1 国民生活と経済を支える重要な役割

#### ◆国内貨物の9割を担うトラック

「ドア・ツー・ドア型」のフレキシブルな輸送を得意とするトラックは、身近な食料品や衣料・雑貨をはじめ、さまざまな工業製品や部品を日々輸送しています。

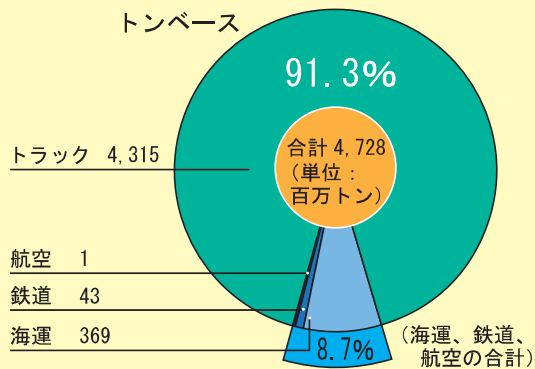
また、大小の建設資材をはじめ、石油やガスなどの液体や気体も運び、ときには巨大な橋脚やプラント設備など、特殊な重量物も運びます。

鉄道をはじめ船舶や航空輸送などでも、末端輸送の多くをトラックが担い、トラックはあらゆる分野であらゆるものを運んでいるといえます。

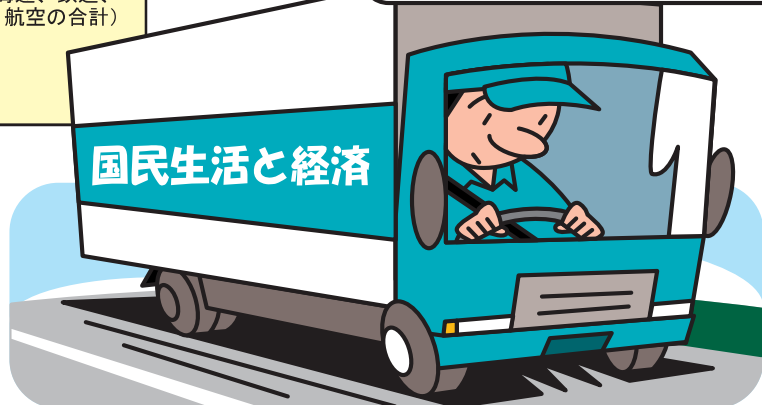
一方、宅配便は、迅速で確実な輸送サービスが国民の高い支持を得て、身近な公共輸送機関として、今や市民生活やビジネスにおいても定着しています。さらに、近年は全国的にコンビニが普及していますが、こうしたコンビニのチェーンシステムを物流面で支えているのもトラックです。

こうしたトラック輸送は、今や国内貨物の9割以上を担い、トラックがなくては、もはや私たちの暮らしや経済は成り立たないといっても過言ではありません。

【輸送機関別分担率】（平成26年度）



(資料: 国土交通省「自動車統計要覧」)



### ◆安全で安心な輸送サービスの 安定的提供

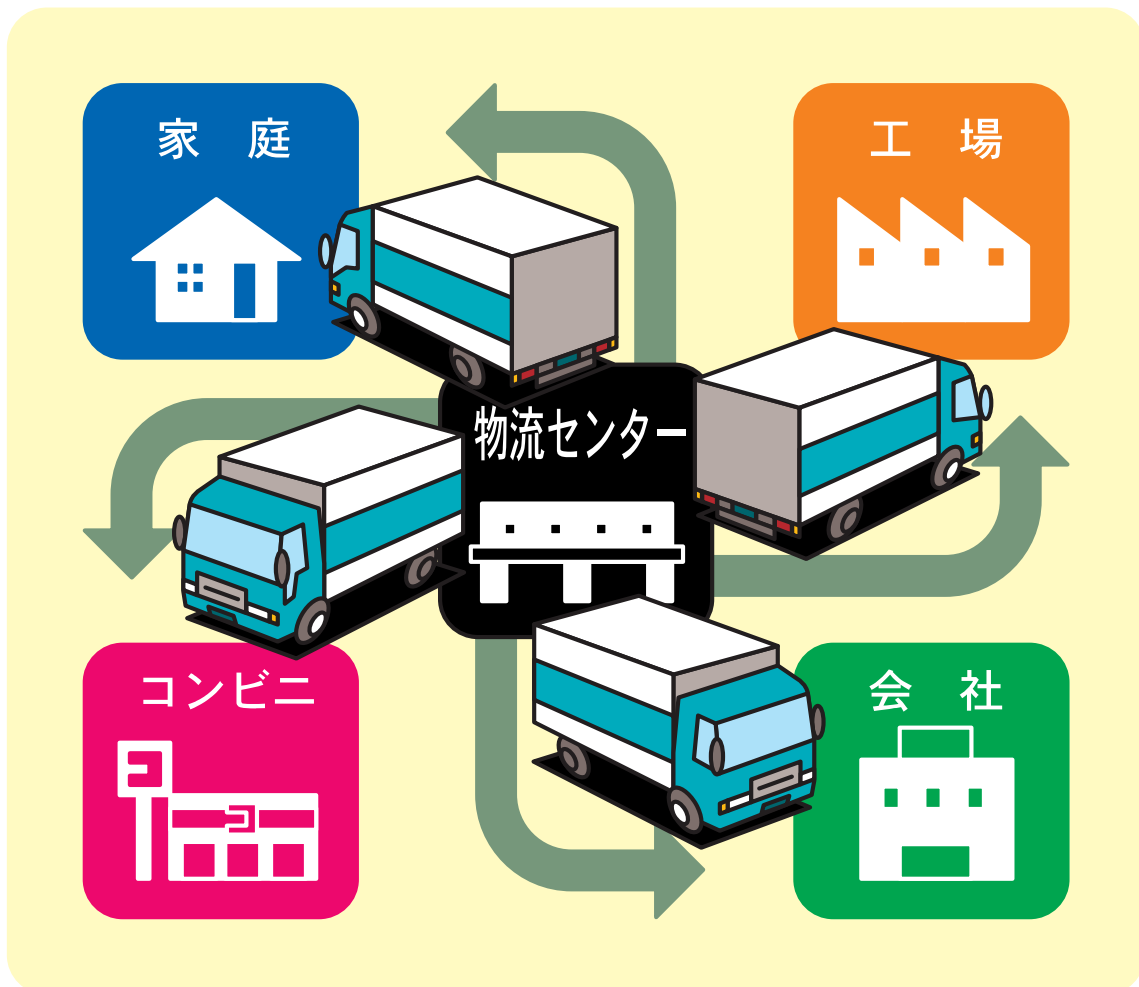
最近のトラック輸送業界では、単に物を運ぶだけでなく、物流関連事業として商品の梱包や在庫管理も含め、幅広い事業展開を図るトラック運送事業者も増えており、その活動の場は拡大し続けています。

このようなトラック輸送の社会的使命は、常に安全で安心な輸送サービスを安定的に提供することです。

### ◆トラックが選ばれる理由

鉄道や船舶を使った貨物輸送は、多くの場合、末端で荷物の積替えが必要となります。これに対してトラックは積替えを必要としない「ドア・ツー・ドア型」の輸送サービスを基本としており、輸送途中で発生する積替えの手間や時間のロスがありません。

わが国の狭い国土のなかで、こうした利便性の高いトラックが、時間や品質に厳しい荷主企業や消費者から多くの支持を得ています。



## 2 もしもトラックが止まったら

### ◆経済活動や市民生活に欠かせないトラック

今日のトラック輸送は、日本の経済活動や市民生活に欠かせない存在です。

たとえば、日本には数万件ものコンビニエンスストアやスーパーマーケットがありますが、こうした店舗に商品を運ぶのは、ほとんどトラックの仕事です。

実際、東日本大震災の直後には、東日本地域の広い範囲にわたって燃料が不足し、多くのトラックが走ることができませんでした。このとき、都会の多くのコンビニの棚から商品が消えてしまいました。

また、日本ではあまり知られていませんが、欧州やアジアなどでは、ストでトラックがときどき止まります。あるとき、スペインではストでタンクローリーが止まり、燃料スタンドに燃料が供給されず、市中にガソリンが不足しました。このため市民が買い物や病院に行けないなど、物資の連鎖的な供給不足に陥る事態が発生しました。

トラックが来なければ、同様のことが工場の生産活動をはじめ市場や建設現場などでも起こる可能性があります。

全日本トラック協会のYouTubeチャンネルでは、こうした仮想的なケースを見立てたアニメ動画を公開していますので、参考にするとよいでしょう。



# 2

## トラック輸送の現状

### 1 事業用トラックと自家用トラックの違い

#### ◆緑ナンバーと白ナンバー

事業用トラックは、有償でお客様の荷物を運ぶことができる、国土交通大臣から営業を許可されたトラック運送事業者のトラックです。トラックのナンバープレートは「緑地に白い文字」であり、「緑ナンバー」などとも呼ばれています。

一方、自家用トラックは自社または自身の荷物を運ぶために、企業や商店、個人、団体などが保有しているトラックで、対価を得て荷物を運ぶ営業行為はできません。ナンバープレートは「白地に緑の文字」であり、「白ナンバー」とも呼ばれています（図1）。

#### ◆輸送品目の特徴

事業用トラックで運ばれる貨物はさまざまです。農水産品、食料品、日用品といった消費関連貨物が38.7%、木材、砂利・砂・石材、工業用非金属鉱物などの建設関連貨物が26.7%、金属、機械、石油製品など生産関連貨物が34.5%と、それぞれがおよそ3分の1づつを占めています。建設関連貨物が7割近くを占めている自家用トラックとは輸送品目構成で大きな違いがあります（図2）。

図1 トラック輸送の形態

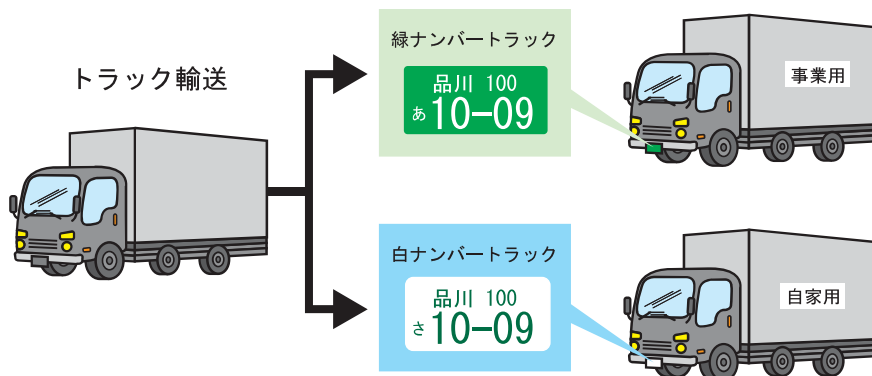
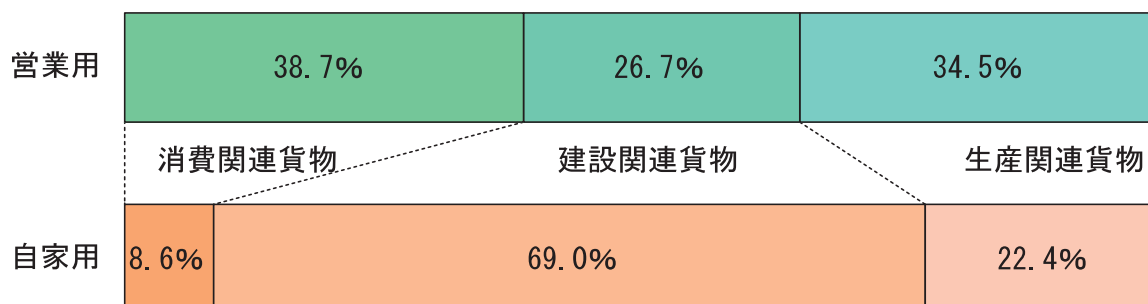


図2 事業用・自家用別品目別輸送トン数の構成比



(注)：分類不能なものは除外

(資料)：(公社)全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業2016」



◆保有台数

国内で登録されているトラックの車両台数は約800万両ですが、そのうちトラック運送事業者が保有する事業用トラックの車両数はおよそ140万両で、全体の約2割を占めています。保有台数では、事業用トラックに比べて、自家用トラックのほうが多いのが実態です（図3）。

◆輸送量と割合について

事業用トラックと自家用トラックの輸送量割合の違いをみると、平成26年度の事業用トラック輸送量は、トン数ではトラック輸送量全体の約7割を占め（図4）、輸送トンキロでは約9割の輸送を担っています（図5）。

自家用トラックに比べると事業用トラックのほうが保有台数は少ないのですが、輸送量は、自家用に比べて事業用のほうが多くを占めており、このことから、事業用トラックが貨物輸送の主流を担っていることがわかります。

図3 トラック車両数の割合（平成26年度）

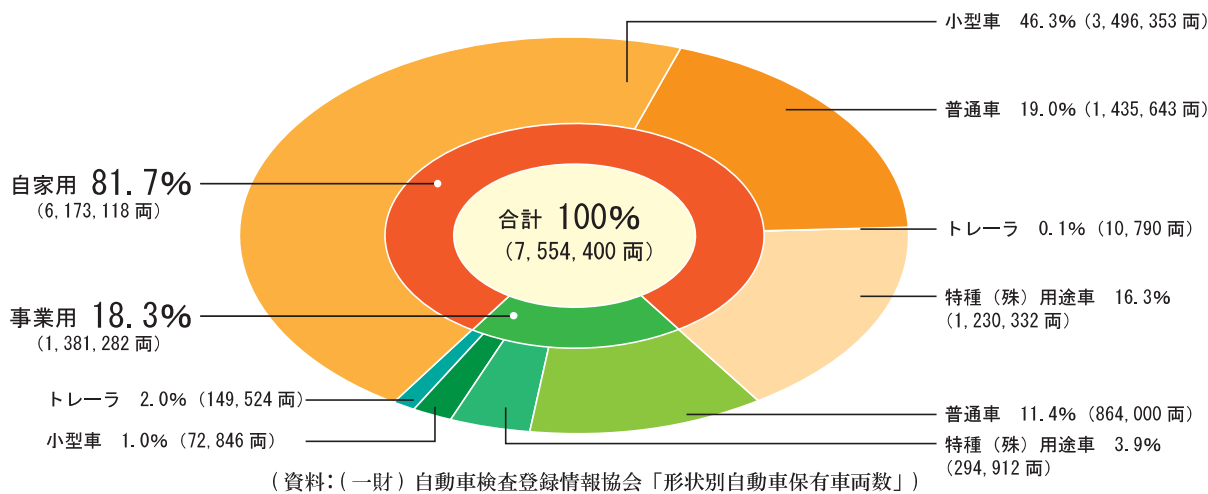
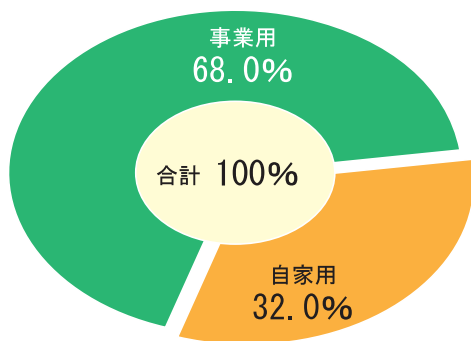
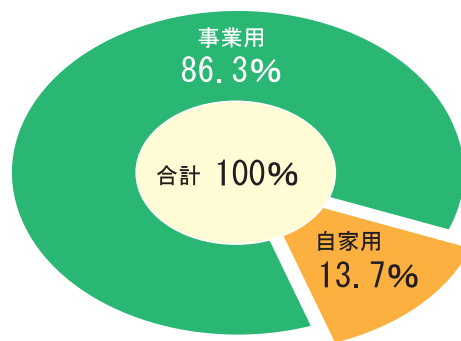


図4 トラック輸送トン数の分担率（平成26年度）



(資料：国土交通省 (注)：自家用軽自動車を含まない)

図5 トラック輸送トンキロの分担率（平成26年度）



※トンキロとは、トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなります。

(資料：国土交通省 (注)：自家用軽自動車を含まない)



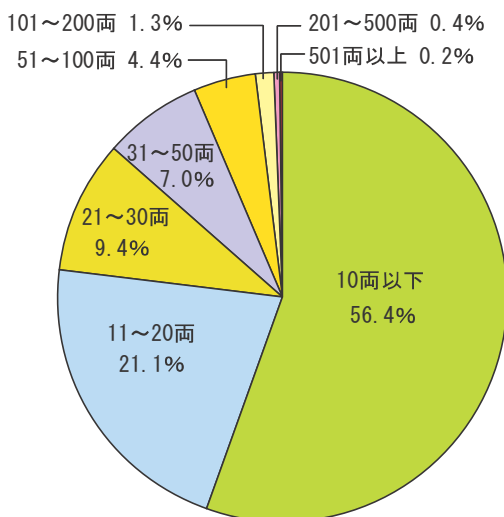
## 2 トラック運送事業者の姿

### ◆トラック運送事業者の事業規模の特徴

平成26年度末で、国内のトラック運送事業者数は62,637者です。これを事業規模別にみると、車両数10両以下の事業者が全体の約半数を占め、20両以下の事業者で全体の約8割を占める構造となっています。一方、車両数が501両以上の事業者は全国で98者、0.2%にすぎません（図6）。

中小企業基本法では「資本金3億円以下又は従業員300人以下」の企業を中小企業と規定していますが、これによると、トラック運送事業者の約99%以上が中小企業ということになります。

図6 トラック運送事業の規模別事業者数  
(平成27年3月末)



(資料：(公社)全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業2016」)

### ◆トラック運送事業の経営環境

トラック、鉄道、外航海運、航空、倉庫など、国内の物流事業全体の市場規模（営業収入）は約26兆円です。

このうち、トラック運送事業全体の収入は約16兆円で、物流市場全体の約6割を占めています（図7、図8）。

図7 トラック運送事業の営業収入の推移(単位：億円)

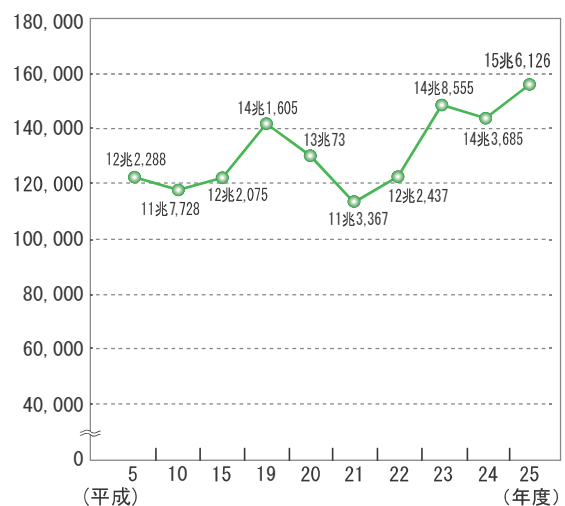
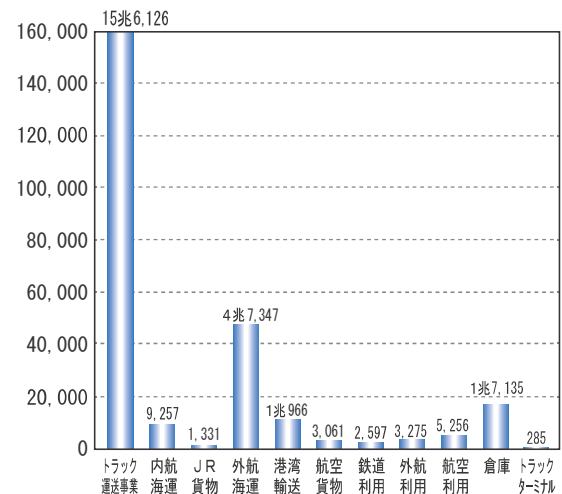


図8 物流業の事業分野別営業収入(平成25年度 単位：億円)



(図7, 8 資料：国土交通省、日本物流団体連合会「数字でみる物流2015」)

### 3 トラックドライバーの姿

#### ◆高齢化するトラックドライバー

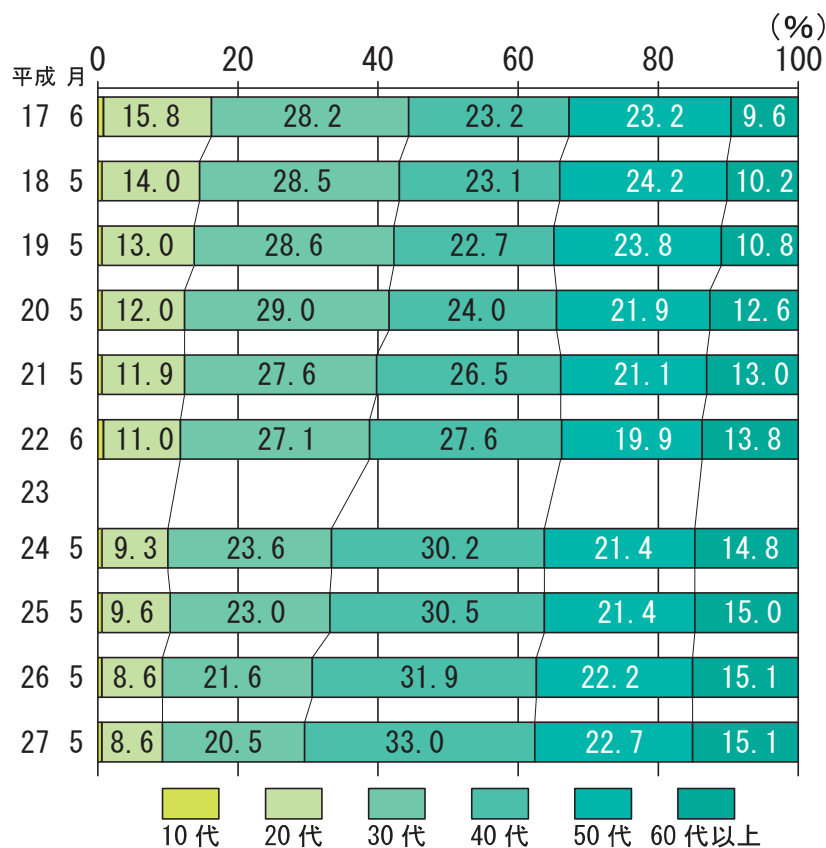
人口の減少、少子・高齢化が進展するなかで、労働集約産業であるトラック運送事業では、若くて優良な労働力をいかに確保していくかが大きな課題となっています。

総務省の調査によると平成27年現在、トラック運送事業に従事する従業員は全体で約185万人、このうち運転業の従事者は約80万人で、全体の約45%を占めています。

一方、近年はドライバーが全体に高齢化する傾向が目立ち、若い人の参入と活躍への期待が高まっています（図9）。



図9 トラック運送事業 年齢階級別就業者構成比（単位：％）



（資料：総務省「労働力調査」より作成）

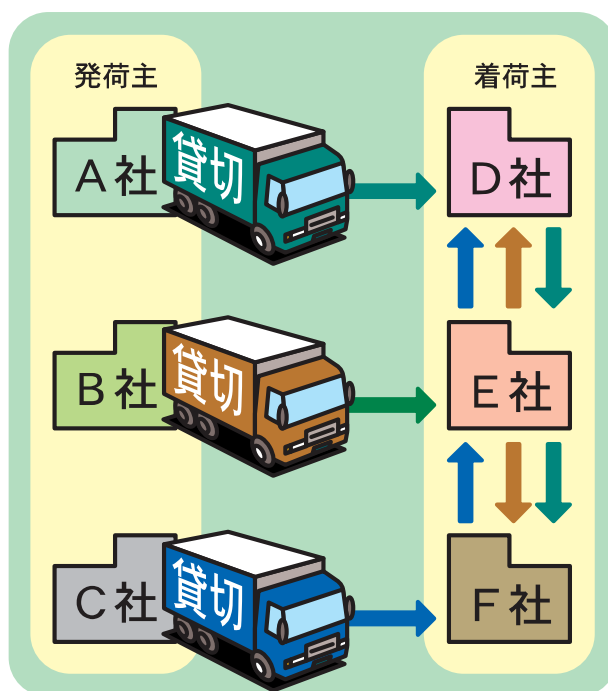
## 4 事業用トラックによる輸送形態の特徴

### ◆貸切輸送と積合せ輸送

「貸切輸送」とは、お客様（荷主）の需要に応じて、1台のトラックを貸し切って貨物の輸送を行う形態です。

基本的には、お客様先（荷主先）で貨物を積み込み、着荷主まで直接お届けする、いわゆる「ドア・ツー・ドア」型の輸送サービスです。集荷や配達の日時も、お客様（荷主）の要望（ニーズ）に応えやすいため、日本のトラック輸送の多くの輸送形態がこの貸切輸送となっています。

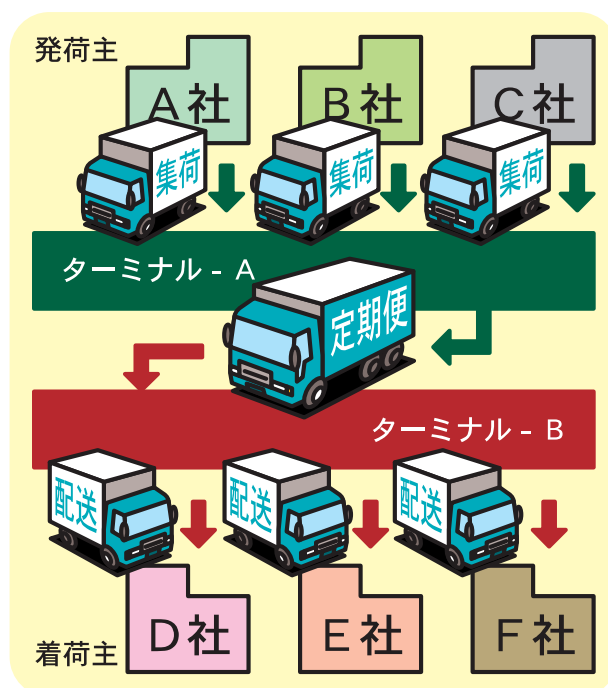
なお、複数のお客様（荷主）の荷物を1台のトラックに積み合せて運ぶ「積合せ輸送」もあり、そのような輸送形態も多く現場で見られます。



### ◆特別積合せ貨物運送（特積み輸送）

特別積合せ貨物運送とは、不特定多数のお客様（荷主）から集配車などによって集荷した貨物を、起点および終点のターミナルなどの営業所または荷扱所で必要な仕分けを行い、そのターミナルなどの間の輸送を定期的に行うものです。

特積み輸送で運ばれる貨物は、企業の中小ロットの貨物や生活物資など多品種にわたり、次頁で紹介する「宅配便輸送」も、この輸送形態の一つです。



### ◆宅配便

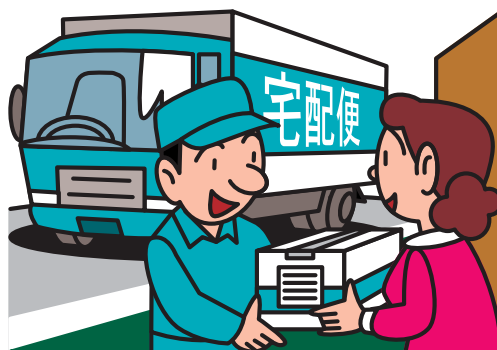
一般消費者にとって、もっとも関わりの深い輸送サービスの一つが宅配便輸送です。

宅配便は、明確な運賃とともに小口の集荷や近くのコンビニエンスストアなどから発送することもでき、こうした手軽さに加え、配達時刻の細かな指定や温度管理など、利便性の高いサービスが広く消費者の支持を得ています。

また、テレビやインターネットなどの通信販売を利用して商品を購入する際の代金引換サービスも、消費者が安全、確実な取り引きを行うために、重要な役割を果たしています。

最近では一部で当日配達も実現するなど、サービスの高度化が進んでいます。通販市場は、インターネット通販やテレビショッピングの利用数の伸びにより拡大を続けており、このような多様な物流サービスが現在の通販市場を根底で支えています。

また、商品カタログやパンフレットなどを配送するメール便サービスの取扱量も、この数年、拡大を続けています。



#### 安全性の証「Gマーク」

「Gマーク」制度は、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者の安全意識の向上を図るために、①安全性に対する法令の遵守状況、②事故や違反の状況、③安全性に対する取組の積極性などについて厳しく評価し、認定基準をクリアした事業所を「安全性優良事業所」として認定する制度です。

安全性優良事業所として認定された事業所のトラックには、「Gマーク」のステッカーが貼られています。



Gマークを付けたトラック



「Gマーク」をPRするラッピングトラック

### ◆引越輸送

トラック運送事業者が直接消費者と係わる機会として、宅配便輸送に加えて引越輸送があります。

引越輸送は、生活に必要な家財の運送を行い、大型家具や家電製品をはじめ、食器や衣類など大小さまざまな品物を取り扱います。また、多くの事業者がハウスクリーニングやエアコンの脱着など、引越時に必要となる付帯サービスを提供しています。

また、全日本トラック協会では、利用者に安全・安心な引越サービスを提供することなどを目的として、「引越事業者優良認定制度」を設け、①利用者の相談・苦情のための対応窓口の設置、②引越管理者講習修了者の在籍、③Gマークの取得などを要件に引越優良事業者を認定し、「引越安心マーク」を与えています。

#### 安全・安心の証「引越安心マーク」





# 3

## 災害時の緊急物資輸送における役割

### 1 緊急輸送の役割

#### ◆災害時のライフラインとしての役割

トラック輸送業界では、大規模自然災害時に国や地方自治体と連携し、緊急・救援物資の輸送を行っています。

未曾有の大惨事となった平成23年3月に発生した東日本大震災では、トラック輸送業界では発災直後から業界をあげて対応し、1万台を超えるトラックが全国から結集して被災地に物資を届けました。

平成26年8月には全日本トラック協会が、災害対策基本法に基づく指定公共機関として内閣総理大臣から指定され、また、各都道府県トラック協会では、自治体と災害時の輸送協定を締結

するなど、いざというときのための緊急輸送体制を構築しています。

いずれも、東日本大震災の経験や首都直下型地震等の被害想定を踏まえ、官民一体となった取り組みを進めることが目的で、災害時における緊急輸送の中核機能を果たすことが期待されています。

さらに、大規模な災害では物資の輸送だけでなく、緊急物資の集積所において、物資の仕分けや入出庫管理などの物流管理業務も行っています。

このように、トラック輸送業界は、災害時の緊急物資輸送において、重要な「ライフライン=命綱」としての役割を果たしています。



熊本地震で緊急物資を輸送するトラック



東日本大震災において、緊急物資の集積拠点となったアピオ(岩手産業文化センター)

## 2 増加する緊急輸送のニーズ

### ◆頻発する地域災害と緊急輸送

緊急支援物資は、災害で被害を受けた方々の避難生活を支える重要な物資です。とくに、大地震などの被災直後は、水やおにぎりなどの食料品や毛布などが必要となることがわかっています。このため、平成28年に発生した熊本地震では、発災直後に被災地のニーズを予測して物資を供給する「プッシュ型」という方式が採用されました。

また、緊急物資には石鹸やトイレットペーパーなどの雑貨品をはじめ、下着や洋服などの衣類、発電機や仮設トイレなどの機器や資材など、多様な品目が含まれています。

### ◆物流専門家の派遣

東日本大震災や熊本地震など、大規模な地震の際には多くの避難所が設置されますが、全国から輸送された緊急物資の多くは、一旦は大規模な集積拠点に運ばれます。

また、集積拠点では、多種多様な物資の受け入れとともに、複雑な仕分け作業や避難所への再配送手配など、高度な物流管理が必要となります。このため、トラック運送業界では、このような高度な知識や経験のある物流専門家の派遣も行っています。

### ◆近年頻発する地域災害

近年は、記録的な大地震のほかにも、地球温暖化の影響による異常気象などで、全国各地で記録的な集中豪雨による洪水や土砂災害が数多く発生しています。

また、火山の噴火や鳥インフルエンザの発生など、さまざまな自然災害が発生しており、このような災害時にも被災者の支援や復旧対策のために、さまざまな緊急支援物資が輸送されています。

### ◆さまざまな緊急支援物資

緊急支援物資には、飲料や食料品以外にも、日用品、仮設トイレや発電機など、さまざまな物資があります。

#### 主な緊急支援物資

食料・飲料	おにぎり、パン、即席メン、もち、缶詰、飲料水など
生活用品等	毛布、トイレットペーパー、おむつ、紙コップ、簡易トイレ、仮設トイレ、マスク、タオル、生理用品、ゴミ袋、ろうそく、懐中電灯、乾電池、ポリタンク、ブルーシート、テントなど
衣類等	下着、靴下、靴、洋服、サンダル、ベルトなど
その他	発電機、テント、ストーブ、ドライアイスなど

# 4

## 交通事故の社会的影響

### 1 社会的に影響の大きいトラック事故

#### ◆常に安全を最優先に

貨物を安全・安心・確実に輸送し、ライフラインを守っていくためには、常に安全を最優先させなければなりません。

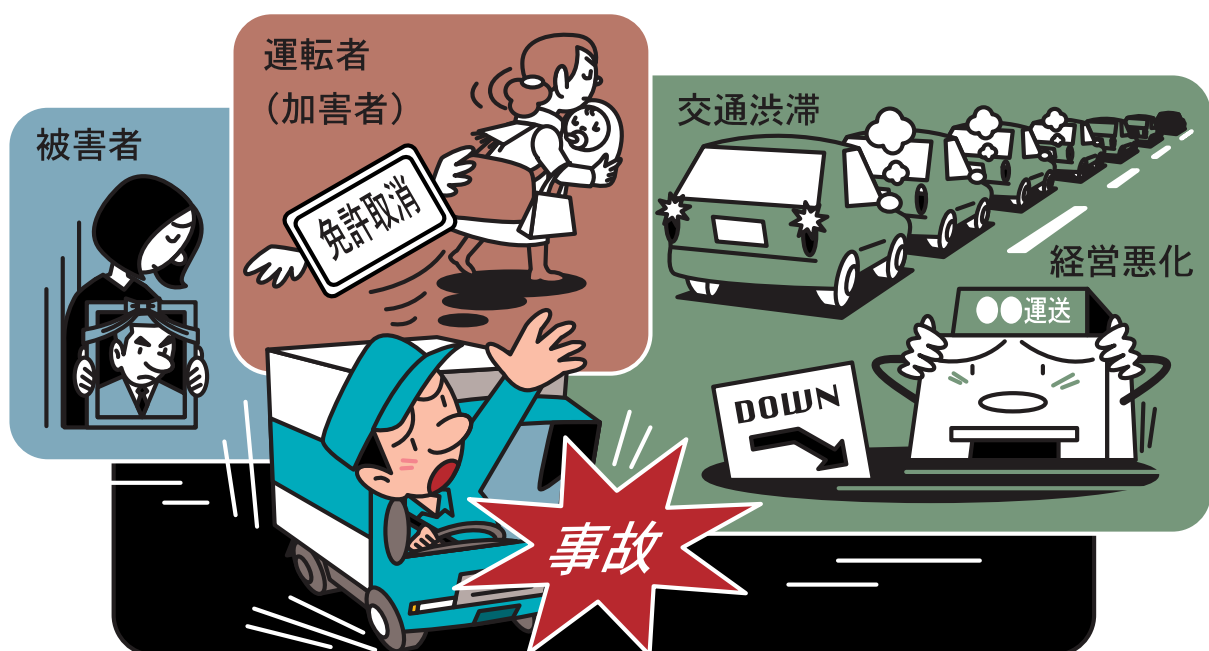
とくに交通事故は、尊い人の命を奪ったり、人を傷つけたりするだけでなく、さまざまな事業上のリスクももたらします。

トラックは乗用車に比べて車体が大きく重いため、いったん事故を起こすと、規模の大きな重大事故につながりかねません。そのため、被害者だけでなく、その家族も巻き込んで、さまざまな不幸な事態を招くことになります。

#### ◆イメージの低下につながるトラック事故

トラックによる大きな事故は、ときとして業界や社会全体にも損失を与えます。一人のドライバーの事故によって、トラック運送業界全体の姿勢が問われ、他の多くの事業者やトラックドライバーも影響を受けるということを忘れてはなりません。

事業用トラックドライバーは、通勤やレジャーなどで運転する市民ドライバーとは全く異なる「プロドライバー」です。職業としてトラックを運転しているというプロ意識と、常に事故を起こしてはならないという強い信念のもとでハンドルを握る必要があります。





## 2 事業用トラックによる交通事故の発生状況

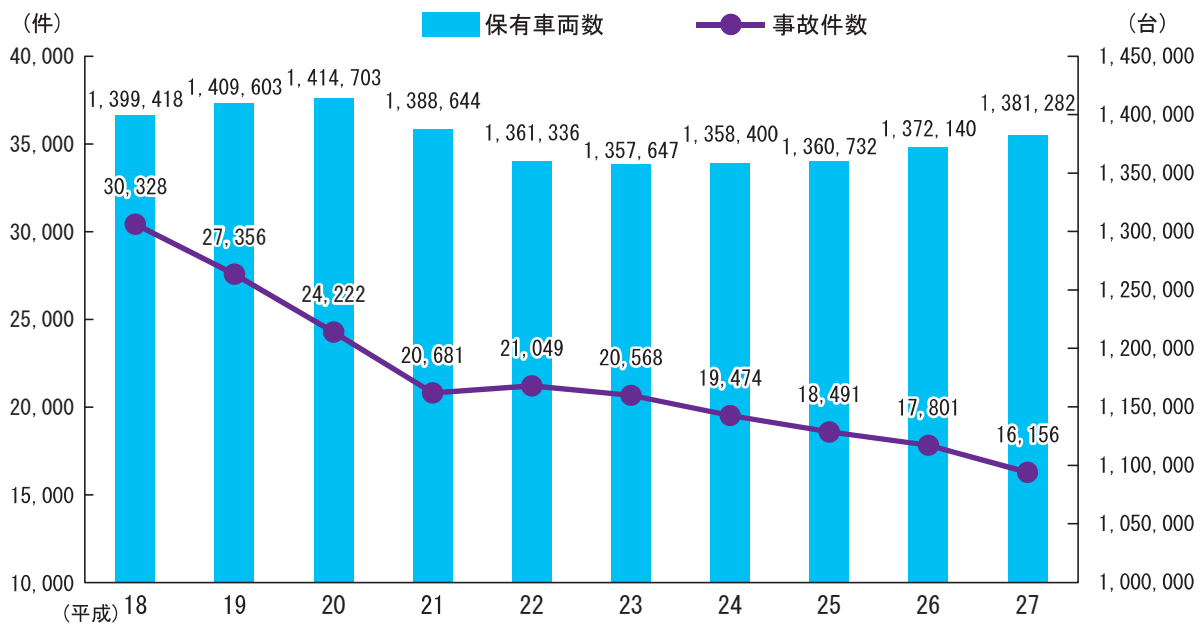
### ◆減少傾向にある交通事故

公共の道路を使用して事業を行うトラック運送事業者にとって、「安全」は最優先課題です。

このため、個々の事業者はもとより、

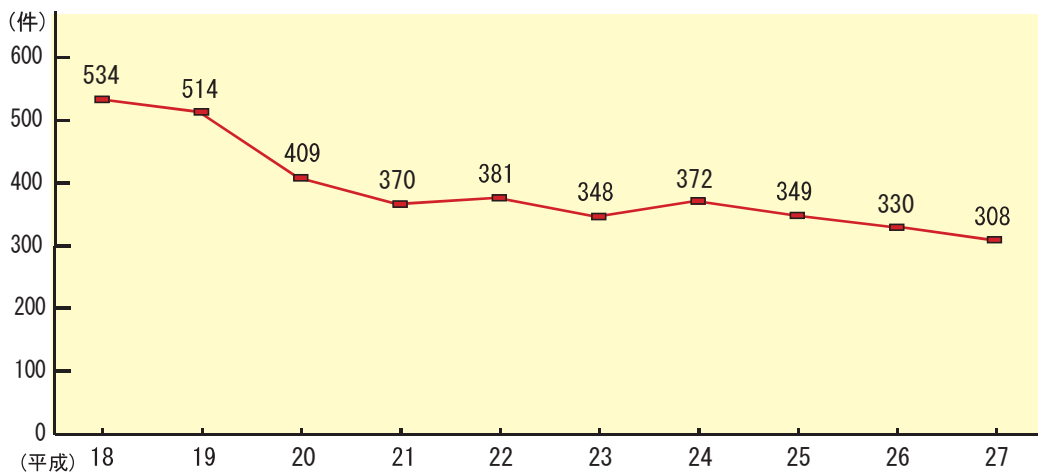
国と業界が一体となった安全対策が進められており、近年トラックによる交通事故および死亡事故は、いずれも減少傾向にあります（図10、図11）。

図10 事業用トラックによる交通事故件数の推移



(資料：(公財)交通事故総合分析センター「交通統計」・(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数」)

図11 事業用トラックによる死亡事故件数の推移



(資料：(公財)交通事故総合分析センター「交通統計」)

### 3 1万台あたりの死者数

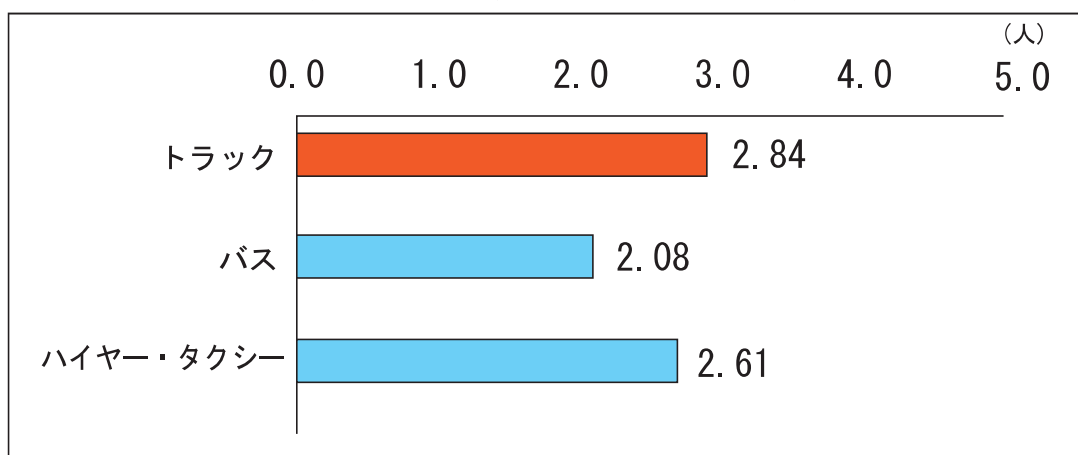
◆事業用トラックの1万台あたりの死者数はバスやハイヤー・タクシーより多い

1万台あたりの死者数をみると、事業用トラックは2.84人で、バスやハイヤー・タクシーより多くなっています（図12）。

トラックは総じて車体が大きく重量が重いため、いったん事故を起こせば、死亡事故につながりやすいことをしっかり認識しておきましょう。



図12 業態別事業用自動車の1万台あたりの交通事故死者数（平成27年）



（資料：（公財）交通事故総合分析センターの資料より作成）

## 4 追突事故の発生状況

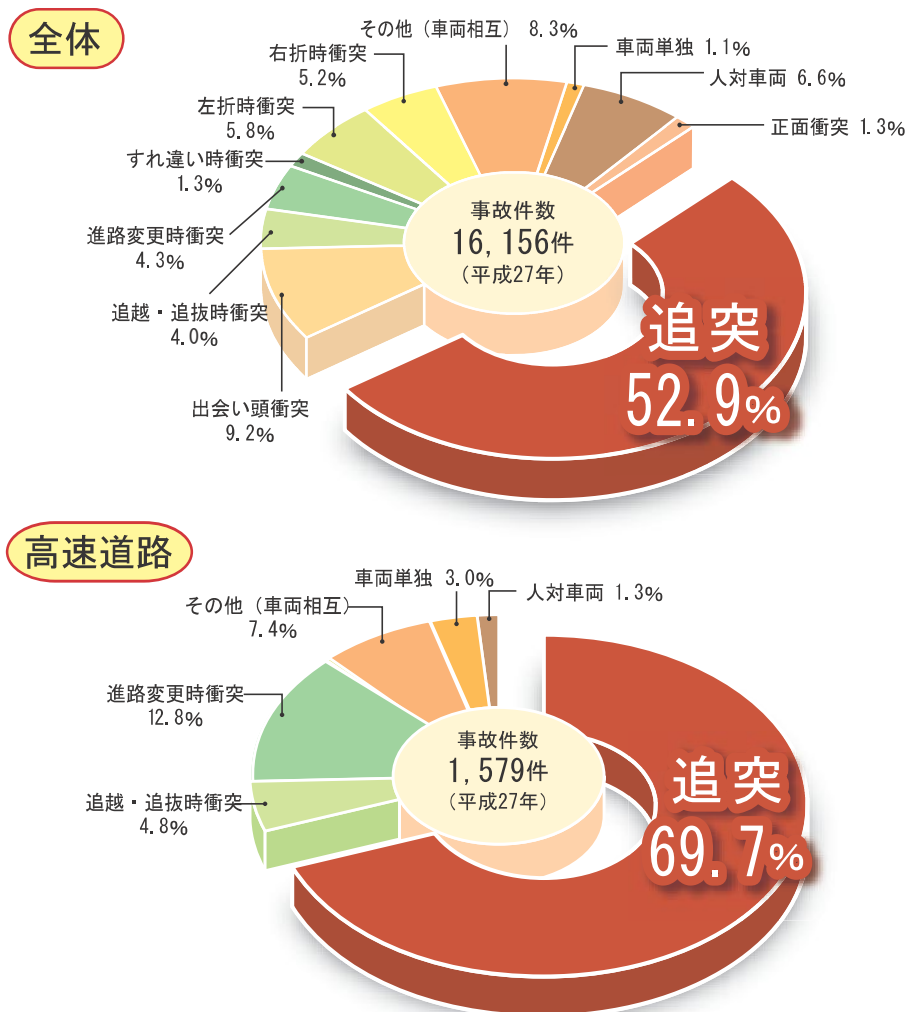
### ◆ 追突事故は事業用トラックの交通事故の半数を占める

事業用トラックによる交通事故件数のうち、追突事故が約半数を占めています。さらに、高速道路に限って見た場合は、追突事故が占める割合は約7割にも及びます（図13）。

これらのトラックによる追突事故の

多くは、漫然運転や脇見運転によるものですが、さらにその要因として、居眠り運転や過労運転などが指摘されています。また、一般道路の自然渋滞の車列に低速で追突するケースが多い一方で、高速道路の渋滞では、最後尾の車両に高速で追突し、大事故となるケースが目立っています。

図13 事業用トラックの事故類型別死傷事故件数の構成率（平成27年）



（資料：（公財）交通事故総合分析センターの資料より作成）

## 5 交差点事故の発生状況

### ◆交差点は死亡事故が起こりやすい

死傷事故1,000件当たりの死亡事故件数をみると、交差点事故は追突事故より約5倍も多くなっています。交差点事故がいかに死亡事故につながりやすいか、よく理解しておく必要があります(図14)。

図14 死傷事故1,000件当たりの死亡事故件数 (平成27年)

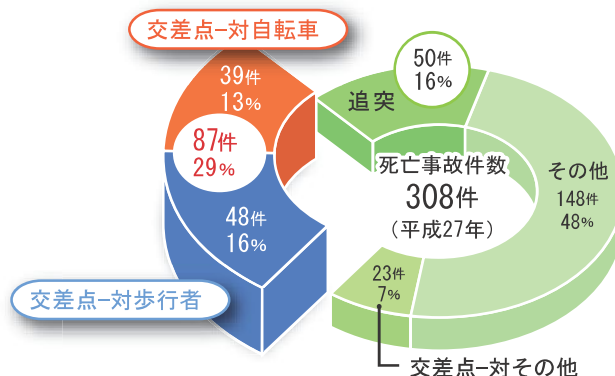


(資料：(公財)交通事故総合分析センターの資料より作成)

### ◆交差点事故の特徴

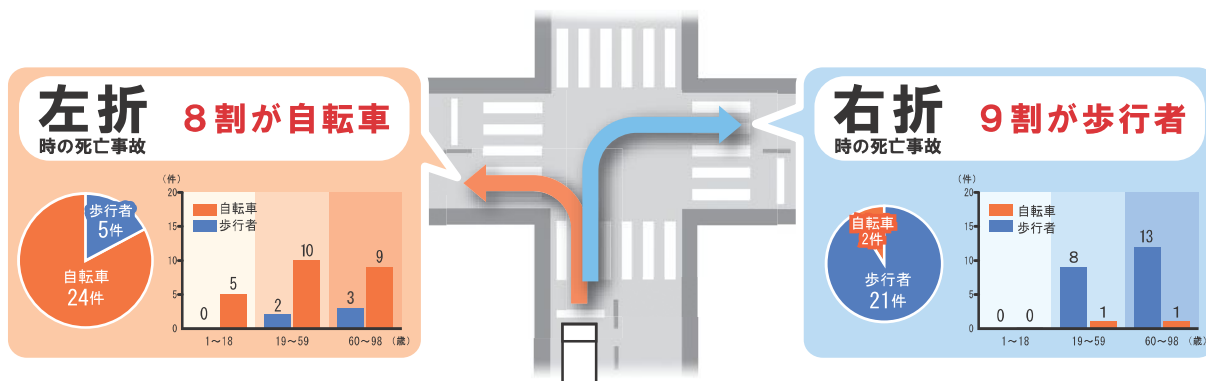
事業用トラックが第一当事者となる交差点での対歩行者・自転車の死亡事故は87件で、追突事故(50件)の約1.7倍となっています(図15)。

図15 交差点事故と追突事故の死亡事故発生件数 (平成27年)



(資料：(公財)交通事故総合分析センターの資料より作成)

図16 交差点の左折時と右折時における死亡事故の特徴 (平成27年)



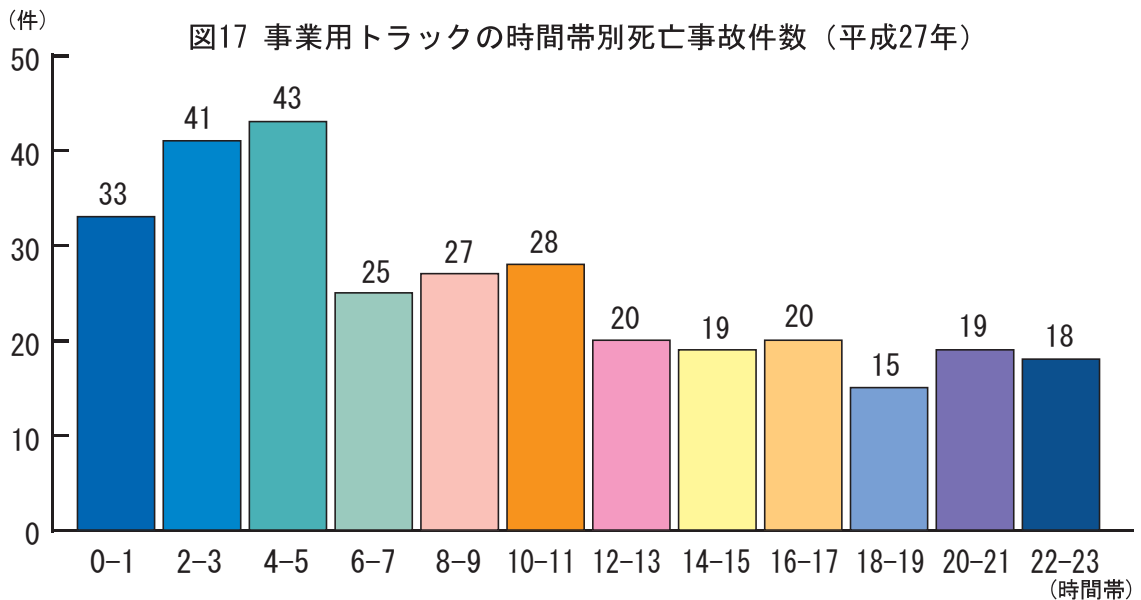
(資料：(公財)交通事故総合分析センターの資料より作成)

## 6 時間帯別の死亡事故発生状況

### ◆深夜から明け方に多く発生

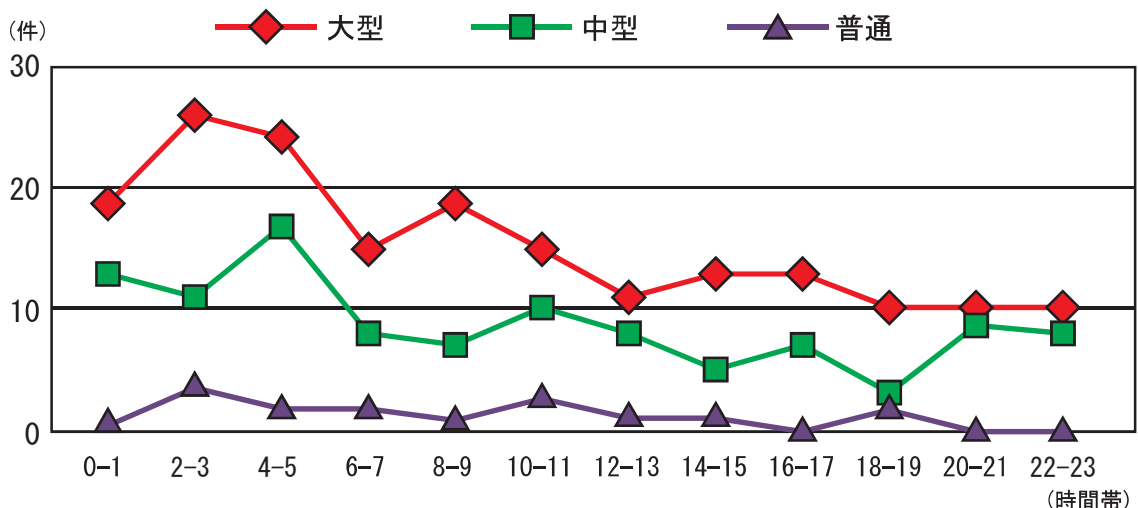
死亡事故を時間帯別にみると、午前4～5時の時間帯が最も多くなっていますが、全体的な傾向をみると、午前0～5時の深夜から明け方に多く発生しています（図17）。

時間帯別死亡事故をトラックの車種別にみると、「大型車」は午前2～3時、「中型車」は午前4～5時がもっとも多くなっています（図18）。



（資料：（公財）交通事故総合分析センターの資料より作成）

図18 事業用トラックの車種別時間帯別死亡事故件数（平成27年）



（資料：（公財）交通事故総合分析センターの資料より作成）

## 7 法令違反別の死亡事故発生状況

### ◆安全運転義務違反が全体の3分の2を占める

死亡事故を法令違反別にみると、「安全運転義務違反」が非常に多く、全体の3分の2近くを占めています（図19）。

さらに、「安全運転義務違反」の内訳をみると、「漫然運転」が最も多く、次いで「脇見運転」となっています（図20）。

こうした漫然運転や脇見運転は、仕事の慣れや油断とともに増える傾向が

あり注意が必要ですが、脇見については、仕事の不慣れや未熟な運転によって発生するケースも目立ちます。このため、常に気を緩めずに仕事に臨むことが重要です。

また、次頁以降は事業用トラックによる典型的な事故事例を取り上げ、事故の要因や防止策を示しています。同じような事故を起こさないように、よく読んで理解してください。

図19 事業用トラックの法令違反別死亡事故件数（平成27年）

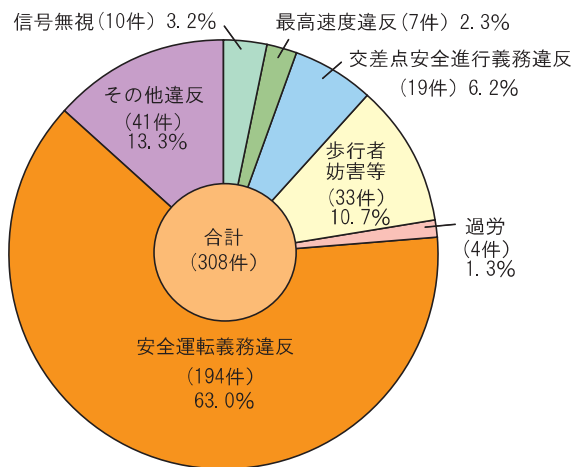
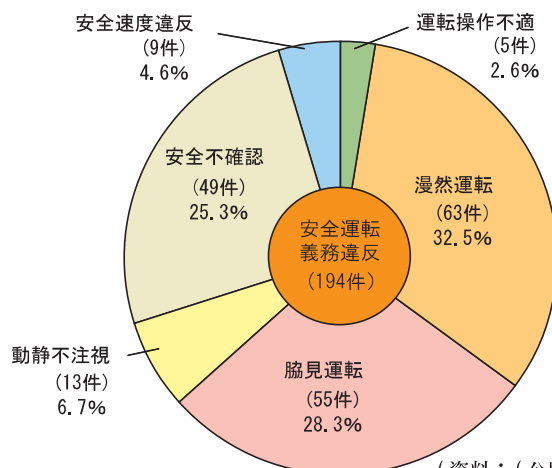


図20 安全運転義務違反の内訳（平成27年）



（資料：（公財）交通事故総合分析センターの資料より作成）

# 1 夜間に歩行者の発見が遅れてはねた死亡事故

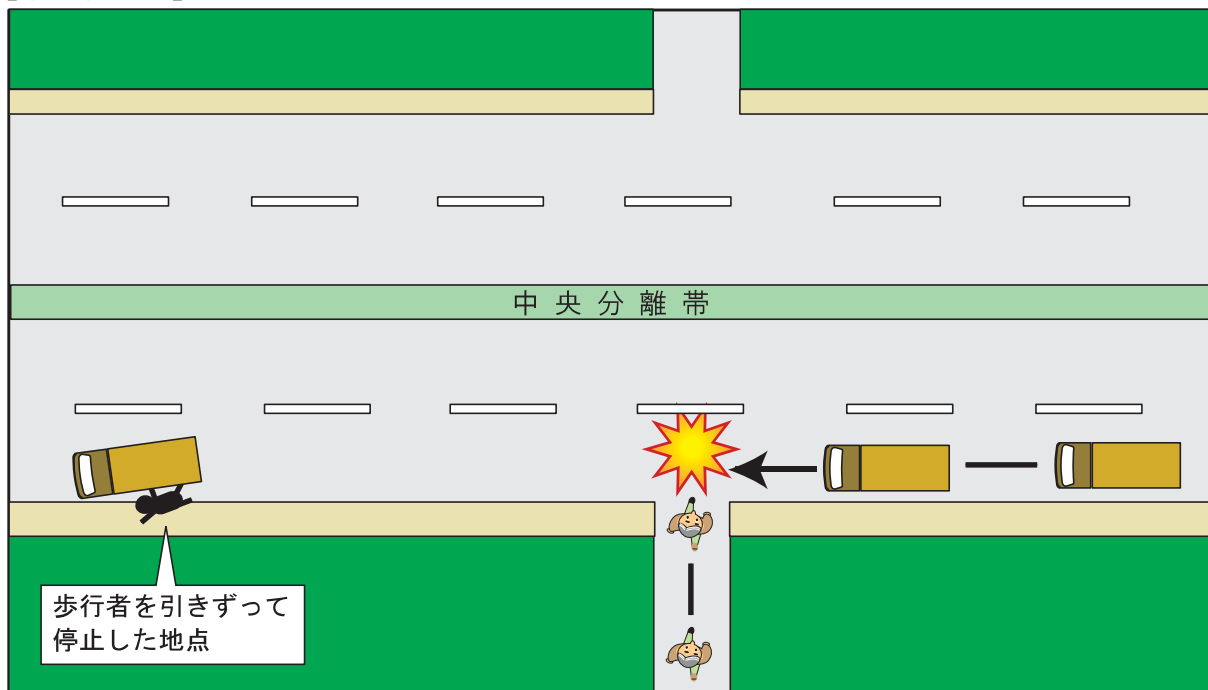
## 事故の概要

- ・発生時刻：午後11時台
- ・天候：晴
- ・道路状況：脇道のある片側2車線道路  
乾燥路面 制限速度時速60キロ
- ・運転者：運転経験6年 年齢30歳代
- ・事故類型：人对車両（直進時）
- ・事故車両：中型貨物自動車
- ・相手方：歩行者

## 事故の発生状況

運転者は、中央分離帯の設けられた片側2車線道路の第1車線を、ヘッドライトを下向きにして走行中、前方への注視を怠り漫然と進行したため、前方左側の脇道から道路を横断してきた歩行者の発見が遅れてはねてしまった。

### 【事故状況図】



### 事故の要因

- ① 深夜の交通量の少ない道路であったことから、油断して漫然と走行していたため、道路を横断中の歩行者（男性・80歳代）の発見が遅れた。
- ② ヘッドライトを下向きにして走行していたために、前方の状況の把握が遅れた。

### 事故防止策

- ① 深夜の交通量の少ない道路であっても油断せずに、前方の状況をよく見て走行する。
- ② 前方の危険を早めに把握し、的確な対応がとれるようにするために、対向車も前車もないときには、ヘッドライトを上向きにして走行する。

## 2 左折時の自転車巻き込み死亡事故

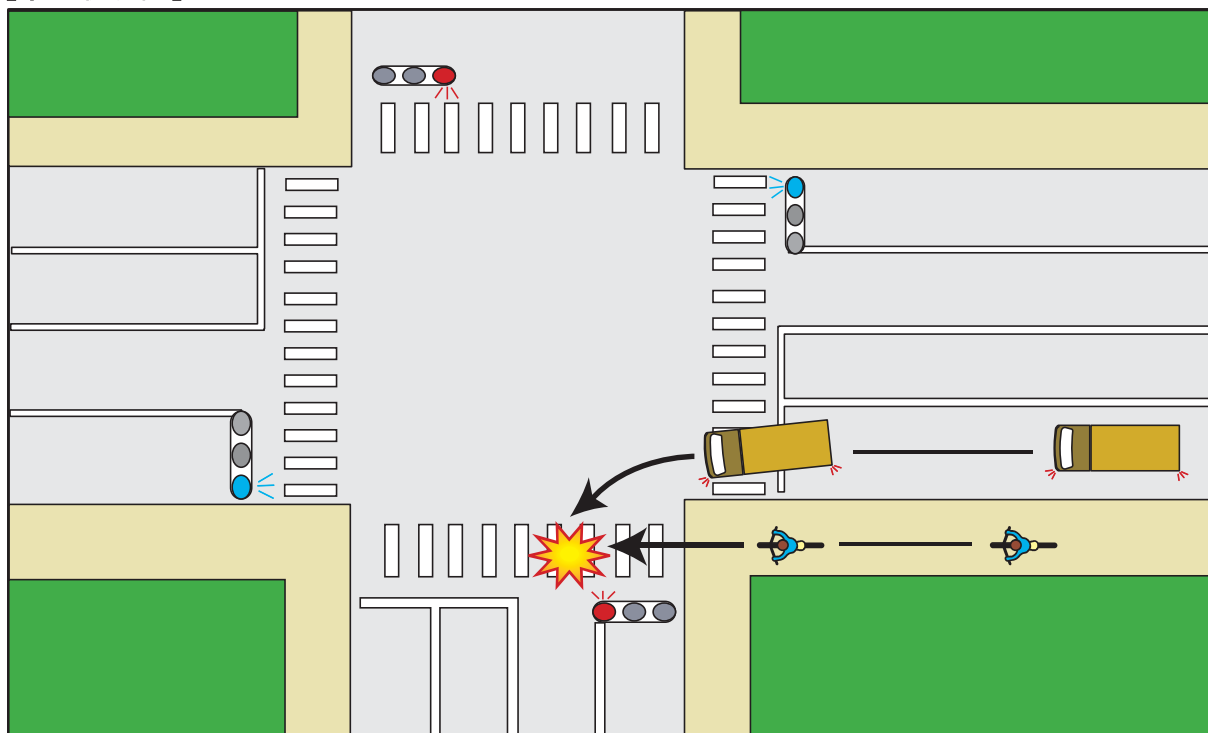
### 事故の概要

- ・発生時刻：午前4時台
- ・天候：晴
- ・道路状況：片側2車線の交差点  
乾燥路面 制限速度時速40キロ
- ・運転者：運転経験0.5年 年齢20歳代
- ・事故類型：車両対車両（交差点左折時）
- ・事故車両：中型貨物自動車
- ・相手方：自転車

### 事故の発生状況

運転者は、夜明け前の薄暗い道路を走行中、信号機のある交差点にさしかかった。配送先は交差点を左折した先であったが、運転者にとっては初めての配送だったので、目的地を探すことに意識が集中して、交差点の状況に対する注意が欠けたため、同一方向から横断歩道を渡ってきた自転車を見落として、左折していくときに巻き込んでしまった。

【事故状況図】



### 事故の要因

- ① 初めての配送先ということもあって、交差点の状況より配送先を探すことに注意が向けられていた。
- ② 同一方向から進行してくる自転車はミラーなどの死角に入りやすく、発見が遅れがちになることがよく理解されていなかった。

### 事故防止策

- ① 左折時は必ず右前方および左側方、後方の状況を確認する。自転車はスピードを出して進行してくるケースも多く、とくに同一方向から進行してくる自転車は見落としやすいので注意する。
- ② 左折時は徐行し、かつ、横断歩道の手前で一時停止して安全確認をする。



### 3 高速道路で渋滞車両に追突した死亡事故

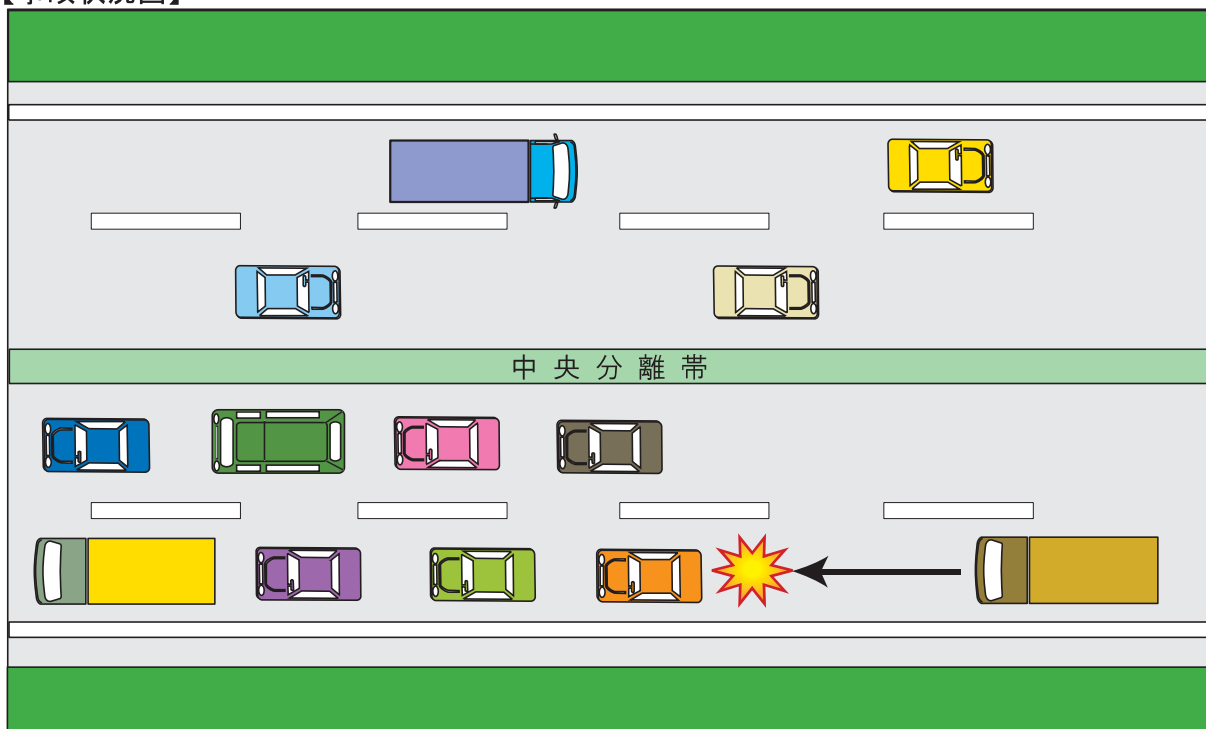
#### 事故の概要

- ・発生時刻：午後6時台
- ・天候：晴
- ・道路状況：片側2車線の高速道路  
乾燥路面 制限速度時速100キロ
- ・運転者：運転経験4年 年齢30歳代
- ・事故類型：車両対車両（高速道路渋滞時）
- ・事故車両：中型貨物自動車
- ・相手方：普通乗用車

#### 事故の発生状況

運転者は、高速道路の第1車線を走行していたが、4時間以上休憩もとらずに運転を続けていたこともあって、注意力が低下して、ぼんやりとした状態であった。そのため前方で発生した事故の影響により、渋滞していることに気づくのが遅れ、渋滞車両の最後尾で停止していた乗用車に追突し、乗用車の運転者を死亡させた。

#### 【事故状況図】



#### 事故の要因

- ① 長時間の連続運転により疲れが溜まり、漫然運転の状態となっていたため、前方に対する注意力が低下していた。
- ② 高速道路には停止している車両はないという思い込みがあった。

#### 事故防止策

- ① 長時間の連続運転は、疲労から緊張感の欠如や集中力・注意力を低下させる漫然運転などの大きな原因となるので、必ず休憩を十分にとって、疲れを溜めないようにする。
- ② 高速道路であっても、事故や道路工事などにより道路が渋滞して車両が停止していることはよくあるので、常に前方の状況に注意して走行する。

## 4 横断歩道手前で停止した車両への追突事故

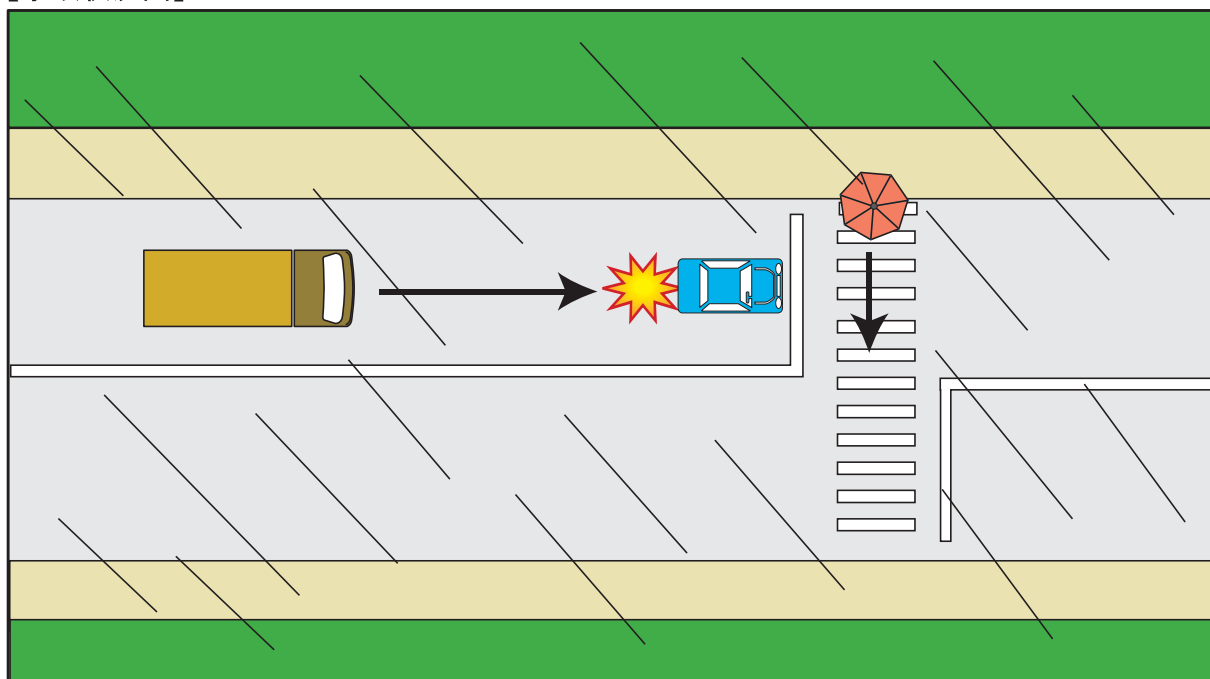
### 事故の概要

- ・発生時刻：午後3時台
- ・天候：雨
- ・道路状況：片側1車線の単路  
湿潤路面 制限速度時速40キロ
- ・運転者：運転経験4年 年齢30歳代
- ・事故類型：車両対車両（単路走行時）
- ・事故車両：中型貨物自動車
- ・相手方：普通乗用車

### 事故の発生状況

運転者は、降雨時にもかかわらず、前車との車間距離を十分とらずに追従して走行していた。横断歩道のある場所に接近したとき、前車が横断歩行者のために停止したが、運転者は前車が停止することを予測していなかったため、停止に気づくのが遅れたうえに、車間距離もとっていなかったために追突し、前車の後部座席に乗車していた人（子ども・4歳）を死亡させてしまった。

### 【事故状況図】



### 事故の要因

- ① 前車が停止することはないという思い込みから、降雨時にもかかわらず、十分な車間距離をとらずに走行していた。
- ② 前方に横断歩道があったが、横断歩行者のために前車が停止するかもしれないという予測ができていなかった。

### 事故防止策

- ① 前車が急停止しても追突しないだけの車間距離を常に保持しておく。とくに降雨時など路面が滑りやすいときには、いつもより長い車間距離をとっておく。
- ② 横断歩道のある場所では、横断歩行者のために前車が停止するかもしれないと考えて、前車の動きによく注意するとともに、車間距離を十分にとる。

## 5 見通しの悪い交差点での出会い頭事故

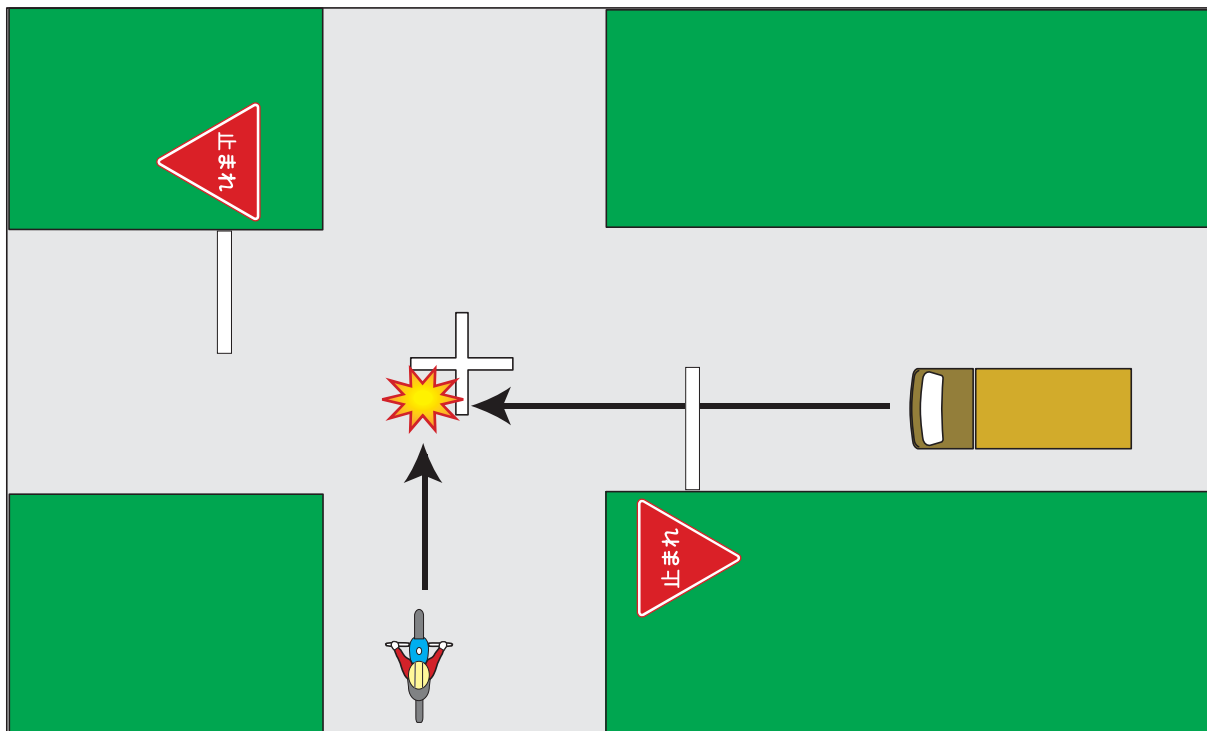
### 事故の概要

- ・発生時刻：午前11時台
- ・天 候：晴
- ・道路状況：信号機のない交差点  
乾燥路面 制限速度時速30キロ
- ・運転者：運転経験3年 年齢20歳代
- ・事故類型：車両対車両（交差点直進時）
- ・事故車両：中型貨物自動車
- ・相手方：原付バイク

### 事故の発生状況

運転者は、信号機のない見通しの悪い交差点に接近した。自車線側には一時停止の標識が設置されており、運転者もわかっていたが、これまで交差道路から車両が出てきたことはなかったことや、運行が遅れ気味であったことから、一時停止をせずに交差点に進入したところ、交差道路の左方から進行してきた原付バイクと衝突した。

### 【事故状況図】



### 事故の要因

- ① 一時停止しなければならない場所であることはわかっているが、過去の経験から交差道路から出てくる車両はないだろうと思い込んで、一時停止による安全確認をせずに交差点に進入した。
- ② 運行が遅れ気味であったことから、先を急いでいた。

### 事故防止策

- ① 信号機のない見通しの悪い交差点で一時停止の標識のあるときは、どんなに急いでいる場合でも、必ず一時停止して左右の状況を確認する。
- ② 過去の経験による思い込みは「だろう運転」につながるので注意する。

# トピック

## 「トラック事業における総合安全プラン2009」

全日本トラック協会では、「トラック事業における総合安全プラン2009」を策定し、事故の半減を目指して

- ①平成30（2018）年までに、交通事故死者数を220人以下
- ②平成30（2018）年までに人身事故件数を1万5,000件以下
- ③飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無とする目標を定めています。

### ■トラック事業における総合安全プラン 2009 の概要

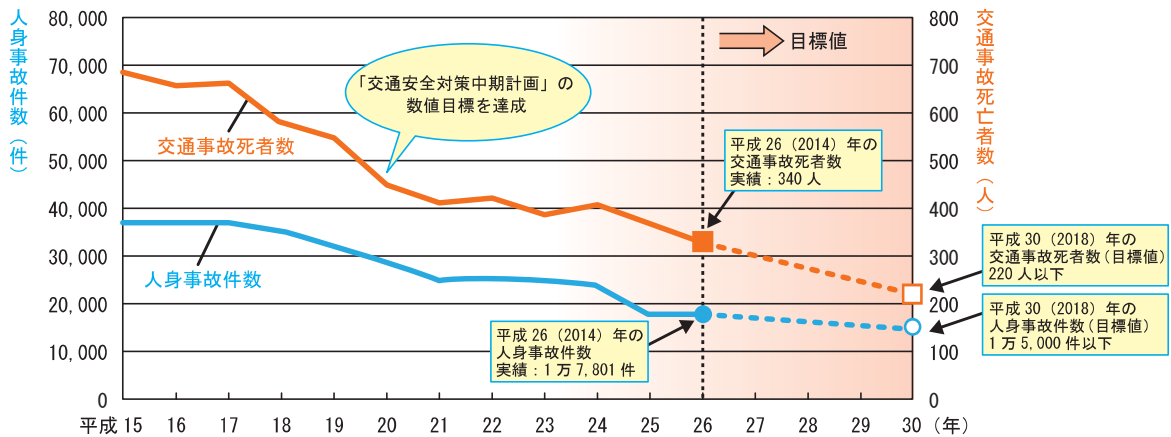
#### 基本目標

国による計画を踏まえ、営業用トラックが原因となる交通事故死者数、交通事故件数を減少させる。また、有責死亡事故の撲滅を図る。

#### 数値目標

- ①平成30（2018）年までに、交通事故死者数を220人以下にする
- ②平成30（2018）年までに、人身事故件数を1万5,000件以下にする
- ③飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無

営業用トラックの数値目標の設定



## 8 健康起因事故の防止

### ◆健康の自己管理を徹底する

長時間ハンドルを握って仕事をするトラックドライバーにとって、健康の維持はきわめて重要です。

万一、体調の悪い状態でハンドルを握れば、注意力や集中力などが低下して、事故につながる危険性が高まります。

また、高血圧や糖尿病、肥満などの生活習慣病を患っている場合は、放置しておくとも運転中に脳卒中や心臓発作

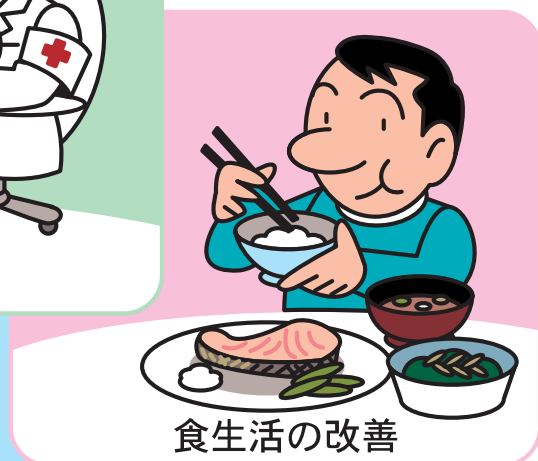
などの疾患を発症し重大事故につながる危険があります。

定期健康診断の受診と受診結果のフォロー、薬の適切な服用、食生活の改善などによる生活習慣病の予防も重要です。また、日頃から十分な睡眠をとる、適度な運動をする、深酒はしないなどの日常の体調管理をしっかりと行って、健康に起因する事故の防止に努めましょう。

※「健康管理」の詳細は「第10分冊」参照。



健康診断の受診



食生活の改善



適度な運動

## 9 安全管理機器の活用

### ◆ デジタコとドラレコの活用

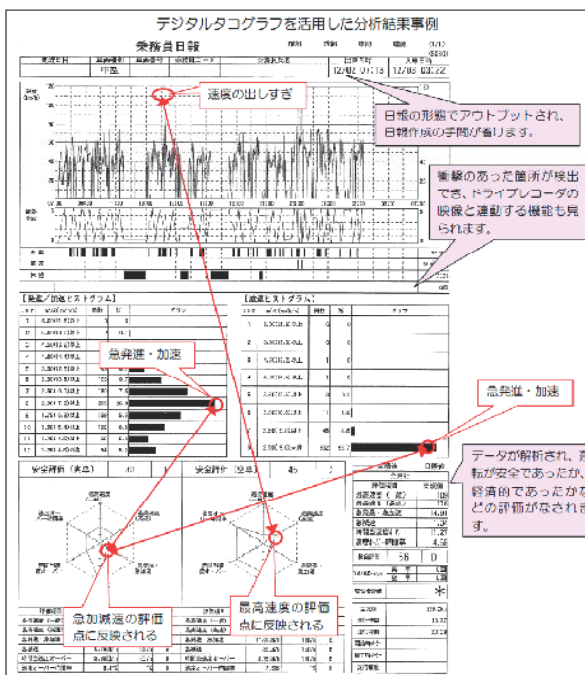
交通事故の撲滅に向けて、近年ではさまざまな安全管理機器が活用されています。

このうち、デジタル式運行記録計（デジタコ）は、車両の運行にかかる速度・時間等を電子的に記録する装置です。速度、時間、距離のみを記録するアナログ式運行記録計に比べて、機種によっては、急制動、急発進、燃料消費量などの詳細な走行データを記録することができます。

また、解析ソフトを活用して詳細な記録を分析することで、安全や省エネ運転の指導が容易となります。

ドライブレコーダ（ドラレコ）は、走行中の映像を記録する装置で、急ブレーキや衝突などの衝撃を受けると、その前後の映像を記録したり、機種によっては映像を常時記録しておくことも可能です。最近では、デジタコと一体となったものや、通信機能によって、記録した映像を事業所に送信する機種もあります。

【デジタル式運行記録計】



【ドライブレコーダ】





# 5

## 環境への配慮

### 1 トラックと環境問題

#### ◆燃料使用量の削減が課題

事業用トラックの大半を占めるディーゼルトラックは、大気汚染の原因とされるNO<sub>x</sub>やPMなどを排出しますが、最近では排出ガスを大幅に抑制する最新規制適合車両への代替が進んだこともあり、主要沿道における大気汚染問題は大きく改善する方向にあります。

一方、トラック運送業界は、大量の化石燃料を使用し、地球温暖化の原因

とされる二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）を多く排出していることから、燃料使用量の削減が、引き続き大きな課題となっています。

このような環境問題に対応するため、全日本トラック協会では平成26年3月に「新・環境基本行動計画」を策定し、エコドライブ（省エネ運転）の普及促進をはじめとする対策メニューを示し、業界の活動を推進しています。

#### 【「新・環境基本行動計画」の対策メニューと基本方針】

対 策		基 本 方 針
①	エコドライブの普及促進	エコドライブの重要性を認識し、エコドライブの徹底および燃料管理手法の確立により、全ての車両の燃費改善に努めます。
②	アイドリングストップの徹底	アイドリングストップの励行を徹底します。
③	先進環境対応車の導入促進	車齢の高いディーゼル車を中心として、先進環境対応車への代替えに努めます。
④	輸送効率化の促進	一層の輸送効率向上を図るため、実車率および積載率の向上に努めるとともに、共同輸配送、車両の大型化および情報化などを積極的に推進します。
⑤	騒音の低減	地球環境に配慮し、騒音の少ない運転を励行するなどにより騒音の低減に努めます。
⑥	廃棄物の適正処理およびリサイクルの促進	使用済み車両資材および点検整備等で生じる廃棄物などの適正処理やリサイクルに努めます。また、輸送用梱包資材などの繰り返し利用（リユース）とリサイクル化の推進に努めます。
⑦	環境啓発活動の推進	「新・環境基本行動計画」の周知徹底を図るとともに、内外へ向けてトラック運送業界における環境負荷低減に向けた取り組みへの理解を求めます。また、各トラック運送事業者は、環境を重視した企業理念の徹底を図ります。
⑧	国等への協力要請	「新・環境基本行動計画」の推進と実効性を高めるため、環境負荷低減に向けた政策提言や関係各機関への要望活動を積極的に推進します。
⑨	カーボン・オフセット※の活用	カーボン・オフセット制度を有効に活用します。
⑩	関係行政機関および団体との協調	関係行政機関および団体による各種環境対策の枠組みに積極的に参加し、国や関連団体との協調を図ります。

※自分の温室効果ガス排出量のうち、どうしても削減できない量の全部または一部を他の場所での排出削減・吸収量でオフセット（埋め合わせ）すること。

## 2 地球温暖化防止対策

### ◆エコドライブの徹底

地球温暖化の原因となるCO<sub>2</sub>削減は、国や業種を超えたグローバルな課題ですが、トラック運送業界は年間1500万キロリットルもの燃料を使用し、わが国のCO<sub>2</sub>排出量の3%以上を占めていることなどから、業界をあげた燃料使用量の削減が重要課題となっています。

このため、全日本トラック協会は、日本経済団体連合会（経団連）の「低炭素型社会実行計画」に参画し、CO<sub>2</sub>削減に向けた取り組みを推進しています。

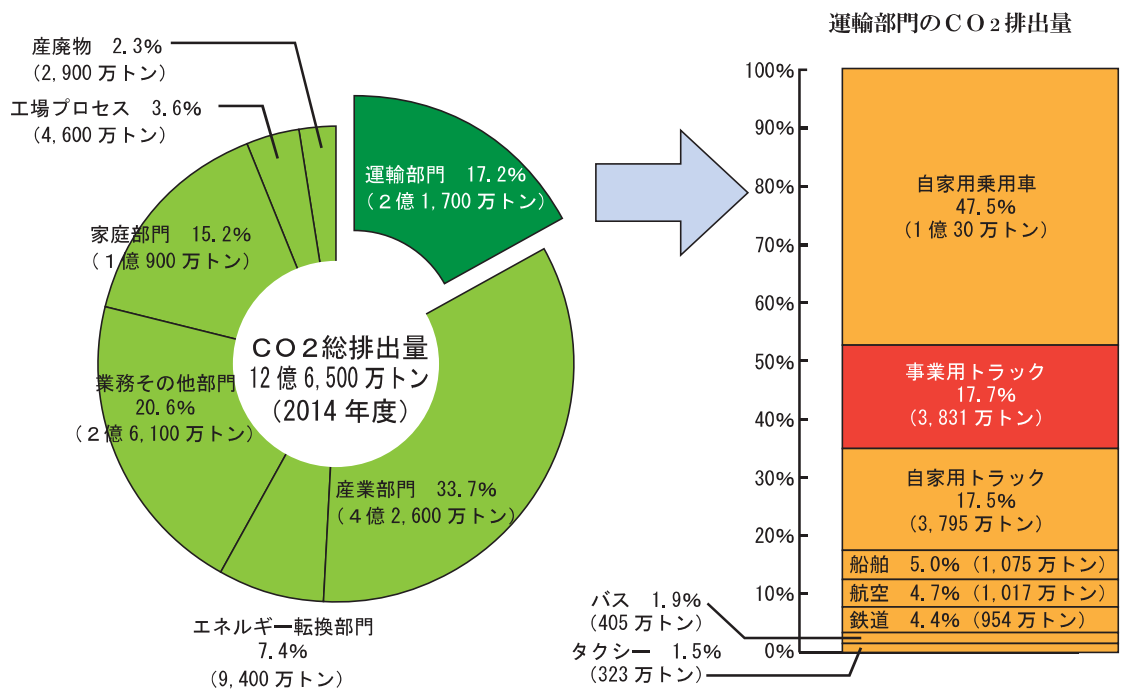
燃料の削減において、もっとも効果が高いのがエコドライブ（省エネ運転）です。無駄なアイドリングを止め、エンジンの空ぶかしや急発進などの乱暴な運転は厳禁です。

また、エコドライブは、穏やかな運転を心がけることでもあり、安全性の向上やコスト削減などにもつながりますので、全てのドライバーの常識として心得ておくべきです。

※「エコドライブ」については本テキストの70頁参照。

図21 運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量の内訳

2014年度の運輸部門でのCO<sub>2</sub>排出量は全体の17.2%を占めている。  
 自動車全体で運輸部門の86.0%を占める。（日本全体の14.7%）  
 トラック全体で運輸部門の35.1%を占める。（日本全体の6.0%）  
 事業用トラックは運輸部門の17.7%を占める。（日本全体の3.0%）



(資料：国立環境研究所「温室効果ガスインベントリオフィス(G I O)より作成)



### 3 地域環境への配慮

#### ◆重要な環境保全対策

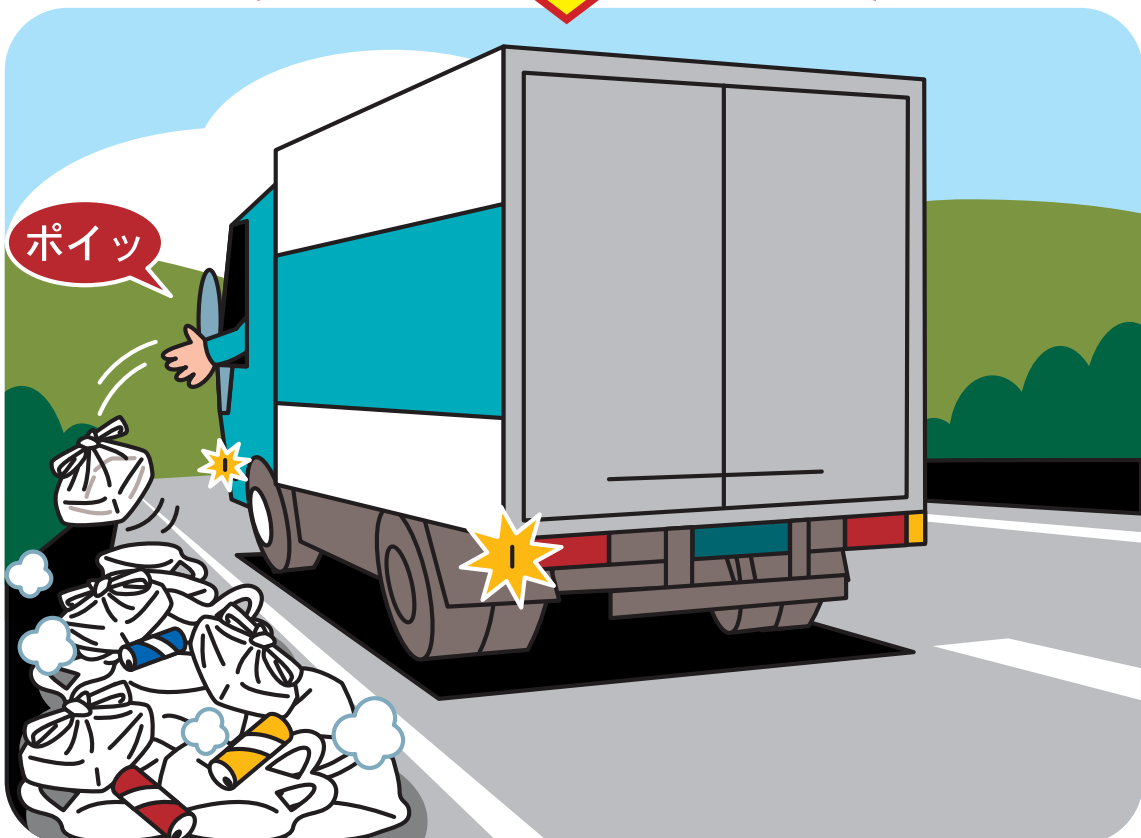
地域環境への配慮も非常に重要です。たとえば、無駄なアイドリングや空ぶかしは、燃料を無駄に消費するばかりでなく、騒音や振動などで、地域や沿道の住民に大きな迷惑を及ぼします。

また、道路や駐車施設などでの車外へのゴミのポイ捨ては、道路管理者や

周辺住民に対する迷惑行為であり、犯罪行為でもあります。

トラック運送業に携わる者として、職場である道路を汚すことは、絶対に許されることではありません。安全を守ることと同時に、こうした環境マナーを守ることを心がけなければなりません。

あってはならない  
車外へのポイ捨て！



## 4 環境にやさしいトラックについて

### ◆天然ガストラックの活用

環境対策のひとつとなるのが天然ガストラックなど環境にやさしいトラックの導入です。

トラックの燃料は大半を軽油に依存しています。万一、石油危機などにより供給不足が生じた場合や、東日本大震災のような大規模災害時の安定したトラック輸送の確保に向け、天然ガストラックを一定の割合で導入することが考えられます。

### ◆ハイブリッドトラックの普及

ハイブリッド自動車は燃費性能に優れ、乗用車の分野では先行して広く普及しています。一方、小型トラックやバスなどの分野でも徐々に普及しはじめ、さらなる技術改良とともに、今後の普及が期待されています。

とくに、最近のハイブリッドトラックは改良が進み、初期のものに比べると、性能や燃費が大幅に改善されています。市街地などでストップ・アンド・ゴーが多い運行形態では、ハイブリッド車の特性が生かされ、メリットを得やすいとされています。

#### 天然ガストラック



(写真提供：いすゞ自動車株)

#### ハイブリッドトラック



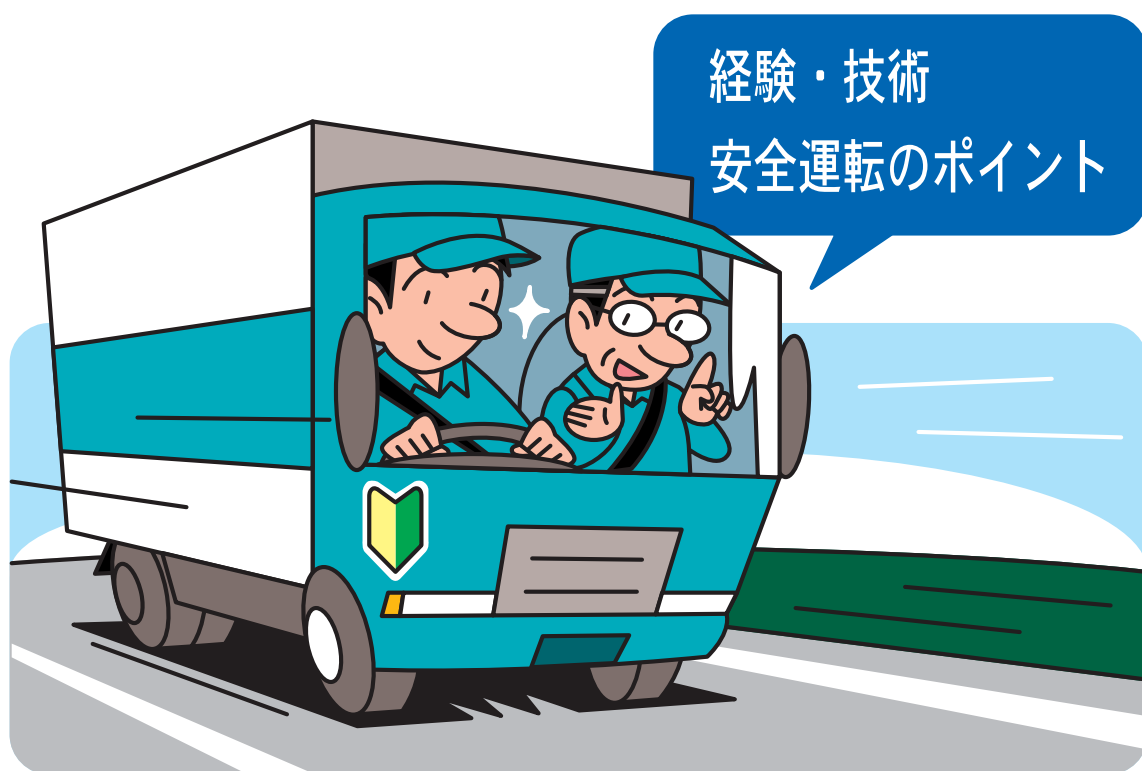
(写真提供：日野自動車株)



(写真提供：三菱ふそうトラック・バス株)

## 第2章

# トラックドライバーの 基本



# 1

## トラックドライバーとしての心構え

### 1 あいさつ

#### ◆社内でのあいさつ

人とのかかわりはあいさつからはじまります。よりよい人間関係を築くためには、次の点に気をつけて、明るくさわやかなあいさつを心がけましょう。

- ・笑顔であいさつする
- ・明るい声であいさつする
- ・あいさつする時は、相手の目を見る
- ・自分からあいさつをする



#### ◆社外でのあいさつ

荷主や配送先などのお客様から、トラックドライバーに望まれていることとして、積荷の丁寧な扱い、集配時間の厳守と同様、集配時の服装・身なり、言葉づかいや態度といった「集配時のマナー」があげられています。

ドライバーは「〇〇運送」を代表する顔です。会社を代表するドライバーがしっかりあいさつできなければ、会社のイメージを落とすこととなります。

このことをよく理解して、お客様には笑顔で明るくあいさつすることを徹底しましょう。



## 2 身だしなみ

### ◆身だしなみの基本

身なりや服装には、その人の人柄や仕事に対する気力、心構えが現れます。そのため、だらしない身なりや服装では、荷主や配送先の人に、乱暴な運転をイメージさせ「このドライバーに荷物を任せても大丈夫だろうか」という不安感を与えます。これは、ドライバー本人だけでなく、会社としても大きなマイナスとなります。

プロドライバーとしての最低限の身なりとして、常に清潔感のあるきちんとした服装を心がけることが大切です。

### ◆身だしなみのチェックポイント

きちんとしていた服装も運転中に乱れてくることがあります。休憩のときなどには、服装が乱れていないか、名札は正しくつけているか、手や爪が汚れていないかなどをチェックしましょう。

また、頭髪など、すぐに対応できないことについては、早めに散髪に行くことを心がけるなど、身だしなみについての意識を高くもちましょう。

主なチェック項目については、下のイラストを参考にしてください。



#### 身だしなみチェック

- 頭髪が長すぎたり、汚れていないか
- 帽子をかぶっているときは、横になっていないか
- タオルを頭に巻いたり、首にかけたりしていないか
- 不精ヒゲをのばしていないか
- 衿や袖口は汚れていないか
- 名札をつける場合、正しくつけているか
- 服が汚れていたり、着崩れていないか
- 上着のボタンがはずれていないか
- 手や爪は清潔か、爪がのびていないか
- 靴のかかとを踏んでいないか
- 靴がひどく汚れていないか

### 3 職場での心構え

#### ◆協調性をもつ

会社は人と人の集まりですから、従業員一人ひとりが協調性をもつことが大切です。「和をもって貴しとなす」という言葉がありますが、協調を重んじることが大切という意味です。

運転業務自体はドライバーが担いますが、会社全体の仕事は、全員が遂行していくものであり、いわばチームワークで進めていくものです。

全体の中での自分の役割を自覚し、協調して仕事を進め、責任をまっとうしていくことで、会社の健全な発展と成長、従業員の幸福が生まれるのです。

#### ◆コミュニケーションを図る

運転業務はドライバーの単独作業だから、職場のコミュニケーションはあまり関係がないというのは間違いです。単独作業が多いからこそ、点呼時など数少ない職場にいる時間に、管理者や同僚のドライバーとのコミュニケーションを図ることが大切になるのです。

職場でしっかりコミュニケーションを図ることで、人間関係が円滑になれば、相談ごともスムーズに行えるようになり、ストレスの軽減にもつながって仕事の能率もアップします。普段から積極的にコミュニケーションを図りましょう。



## 4 言葉づかいの基本

### ◆言葉づかいは対人関係の基本

言葉づかいは対人関係の基本です。対話する相手に応じて正しい使い方ができると人間関係もスムーズになります。

言葉づかいには、相手への敬意を表す「尊敬語」、自分がへりくだって述べる「謙譲語」がありますが、状況に応じて適切で感じのよい話し方をするよう心がけましょう。

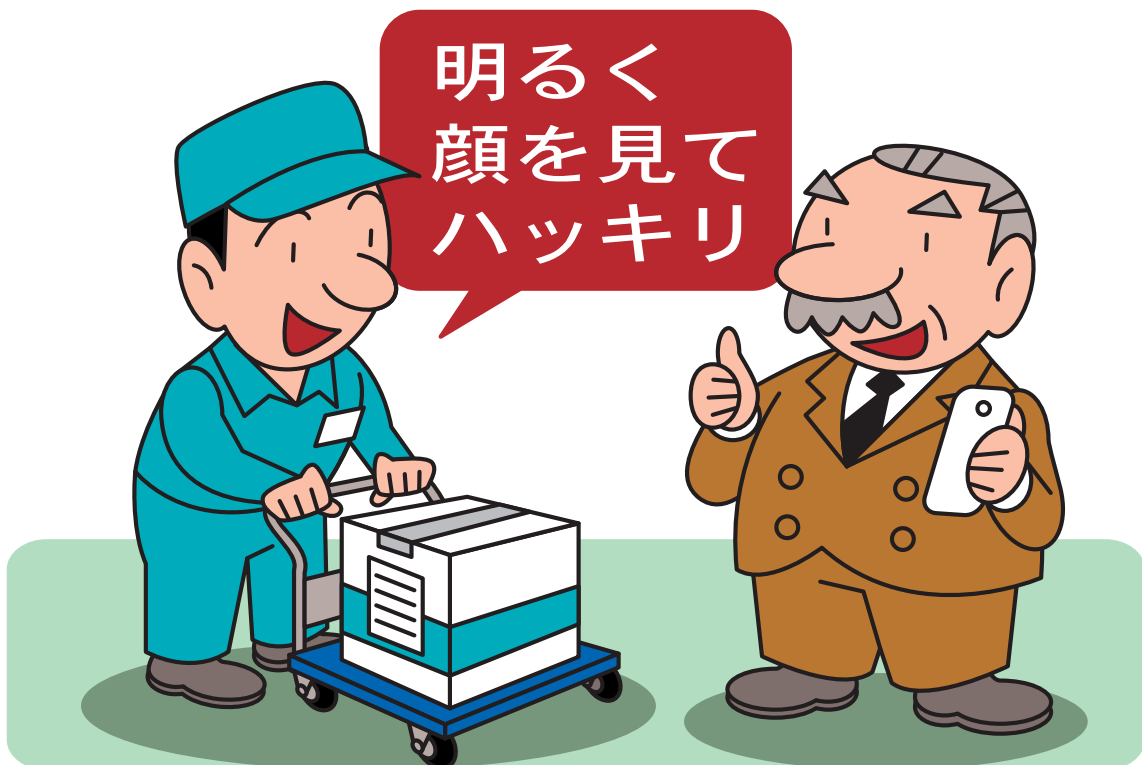
また、相手に対して正確に自分の意思を伝えることが重要です。早口や声が小さい、語尾がハッキリしないなどの話し方は、相手に自分の意思が伝わりにくく、誤解を招くおそれがありますから、注意しましょう。

### ◆荷主や取引先での言葉づかい

相手に好感をもたれる言葉づかいは、言葉を飾りたてたり、敬語を多用することではありません。明るさを第一に、誠実で心の通った言葉づかいを心がけると、多少言葉や表現が足りなかったとしても、相手に理解され物事がスムーズに運んでいきます。

具体的には次の点に注意しましょう。

- 明るく話す
- 相手の顔を見て話す
- はっきり話す
- あいまいな表現を使わない



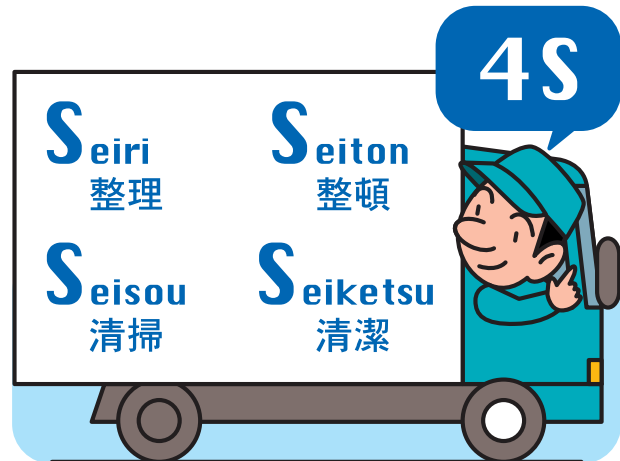


## 5 車両の整理整頓

### ◆ 4Sの大切さ

4Sとは「整理」「整頓」「清掃」「清潔」のそれぞれの頭文字の「S」をとったものです。

4Sの実践は、脇見運転の防止や視界の確保など事故防止の観点からも、きわめて重要なことです。

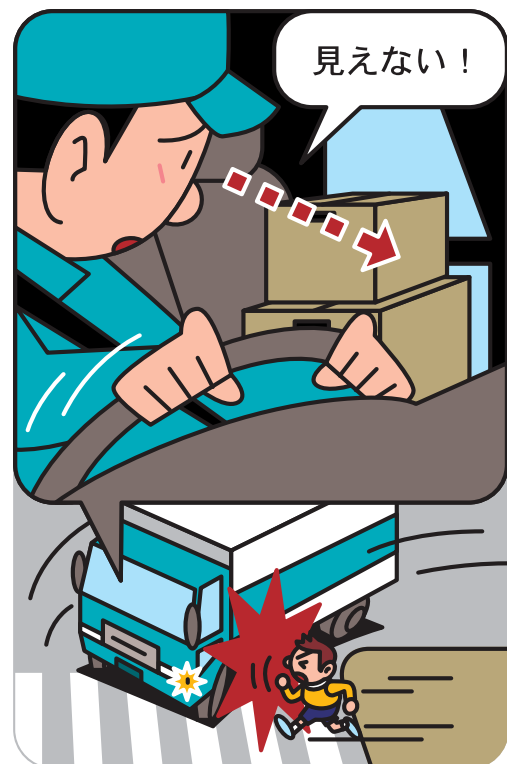


### 整理

「整理」とは、「乱れた状態にあるものを整えることであり、必要なものとそうでないものを区別し、必要ないものを処分すること」です。

たとえば、助手席側のドアの安全窓付近に伝票や地図、ヘルメット、ダンボール箱などを置いていると、歩行者などを見落とすおそれがあり、きわめて危険です。

このようなことが起こらないように不要品を撤去し、スペースの有効活用を図る、さらに仕事に必要なものを最適に管理する、これが「整理」です。





## 整頓

「整頓」は「必要なものを使いやすい場所にきちんと置くこと」です。

整頓するときは、運転の邪魔にならない置き場所や置き方をよく考えましょう。たとえば、書類などをダッシュボードに置くと、運転中、書類がフロントガラスに反射して、視界を悪化させます。

また、書類などに気をとられ、わき見運転になるおそれもありますから注意しましょう。



## 清掃

「清掃」とは、「身の周りや車内をきれいにして、使いやすいようにしておくこと」です。

たとえば、空缶が床に落ちていた場合、万一、それがブレーキペダルに挟まってしまうと、ブレーキが踏めないおそれがあります。

また、出発するときに車内が散らかっていると、それを片付けるのにも手間がかかり、時間をロスしてしまいます。

そのため、運行の終了時には、車内を清掃する習慣をつけておきましょう。



## 清潔

「清潔」とは、「整理、整頓、清掃」を維持する活動のことです。

整理・整頓・清掃がされていない車は、ドライバーの愛車精神も薄れて運転も乱暴になりがちです。

一方、整理・整頓・清掃がしっかり行われている車の場合、愛車精神が高まり、「プロドライバー」「走る広告塔」としての自覚も強まりますから、マナーの良い安全な運転につながります。

整理 + 整頓 + 清掃 = 清潔



## 6 初任ドライバーの皆さんへ

### ◆トラックの特性に応じた運転技能の習得

トラックドライバーの業務の大半を占めるのは運転ですから、初任ドライバーの皆さんは、しっかりと運転技能を習得しなければなりません。

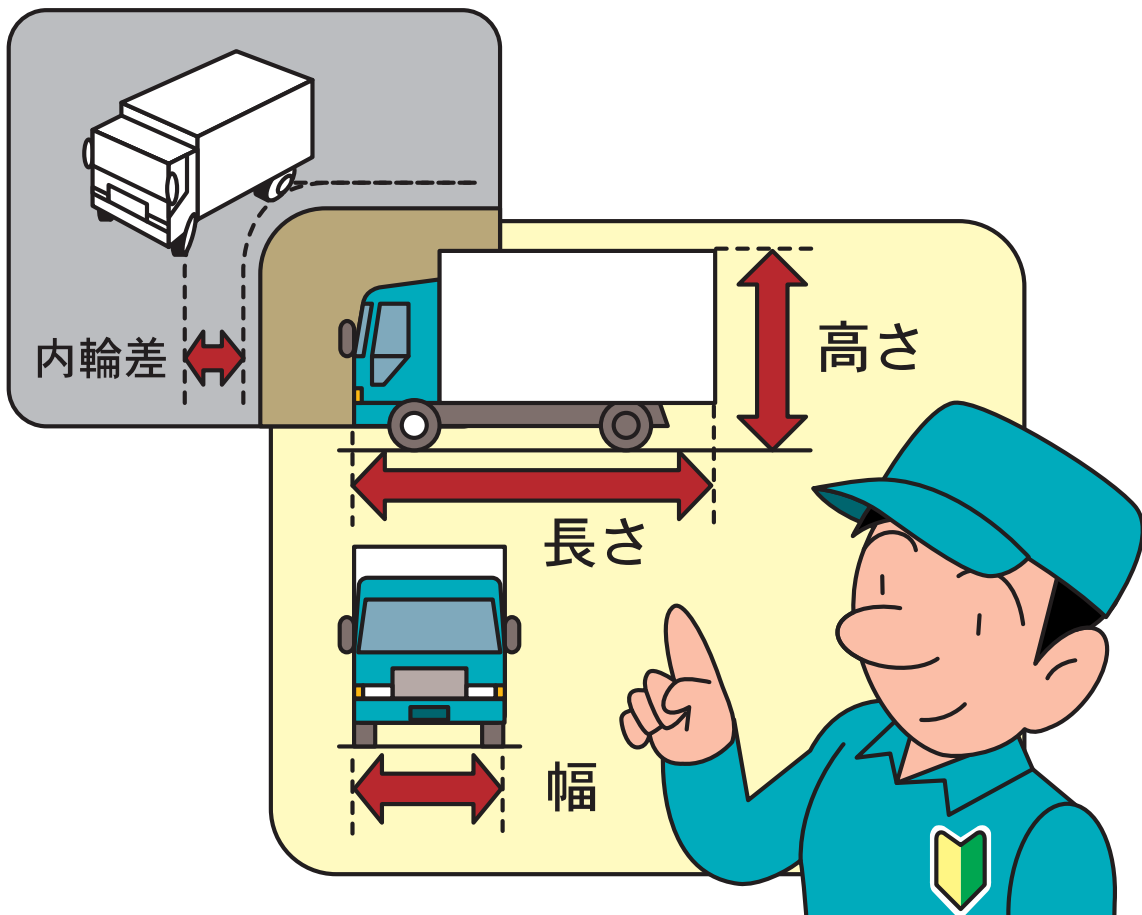
とくにトラックは、乗用車とは異なるさまざまな特性がありますから、それらをよく理解して、トラックの特性に応じた運転技能を身につける必要があります。

### ◆慣れた頃に落とし穴がある

最初は緊張感を持って運転していても、慣れてくると緊張感が薄れ、油断が生じやすくなるものです。そのため基本動作を怠り、手抜きや省略をしがちになります。そこに事故という大きな落とし穴が待っています。

常に初心を忘れず、安全運転の基本を守った走行を心がけましょう。

※「トラックの特性」については第5分冊参照。



## 7 ベテランドライバーの皆さんへ

### ◆後輩ドライバーへのお手本としての役割を自覚しよう

ベテランドライバーの一番の宝は、豊富な経験にもとづく運転技術です。長年にわたり、安全運転を続けてきたドライバーの運転技術は、後輩ドライバーのお手本であり模範となりますから、その点をしっかりと自覚しましょう。

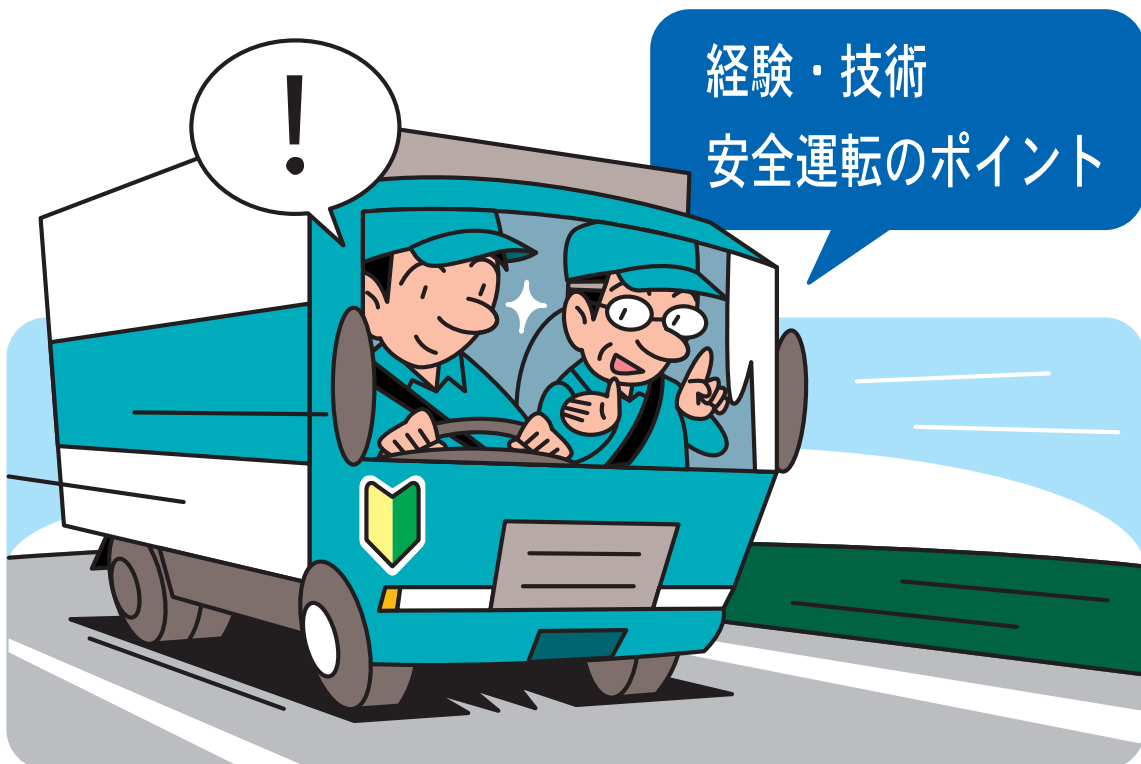
また、自分自身の安全運転のポイントや運転で気をつけている点、さらに失敗談や失敗から学んだことも、後輩のドライバーには大いに参考になりますから積極的に伝えていきましょう。

### ◆健康管理には十分配慮しよう

運転技術は経験とともに向上していても、身体機能については加齢とともに低下していきます。とくに50歳代からは、動体視力は急激に衰えてくると言われています。このほか、生活習慣病などは加齢とともに発症のリスクが高まります。

そのため、日常の健康管理に留意するとともに、定期健康診断を必ず受診し、異常がみられた場合には管理者や上司に相談することが大切です。

運転も健康も過信は禁物だと心得ましょう。



# 2

## 安全・環境や輸送品質に配慮した運転に対する心構え

### 1 安全運行に向けた日常・休日の健康管理

#### ◆健康管理の大切さ

日々ハンドルを握って仕事をするトラックドライバーにとって、心身を常に良好な状態に維持しておくことは安全運行にとってきわめて重要なことです。

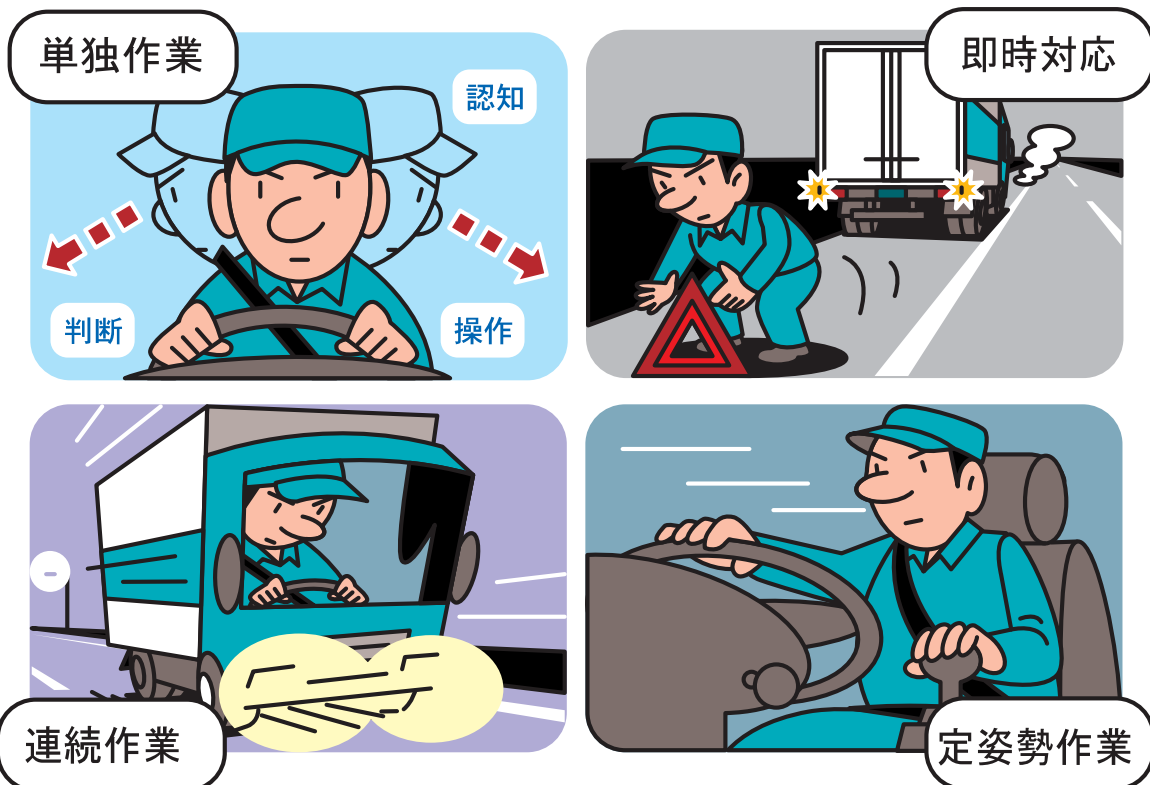
なぜなら、運転という作業は、次のような特徴があるからです。

- ①認知、判断、操作など運転に必要な行為のすべてがドライバー1人に委ねられる。(単独作業)
- ②ハンドルを握って走行している間は気を休めることができず、どんな状況下にあっても継続して対処することが必要となる。(連続作業)

③とっさの判断が必要となる場面や緊急時などに、即時に冷静で適切な判断をすることが必要となる。(即時対応)

④運転中は常に運転席に座り、消費カロリーの少ない作業が多い反面、姿勢を変えることができない状態が続く。(定姿勢作業)

もし、体調不良の状態で乗務すれば、こうした作業を適切に行うことができず、事故につながる危険性が高まります。心身を健全に保つことは安全運行にとって欠かせない条件なのです。



## ◆日常生活の留意点

深夜や早朝の出発、泊まりを伴う運行などトラックドライバーは生活が不規則になりがちですが、家族とも協力しあって、できるだけ規則的な生活を心がけることが大切です。

また、日常生活においては、とくに次のことを心がけましょう。

- ①夜更かしはしない。
- ②バランスの良い食事をとる。
- ③安らぎの場を持つ。
- ④疲労が翌日に残らないくらいの適度な運動をする。
- ⑤気分転換できる趣味を持つ。
- ⑥気持ちにゆとりを持つ。

## ◆休日の留意点

休日は心身をリラックスさせ、しっかりと休養をとることが大切です。しかし、1日中何もせずにだらだらと時間を過ごすと、生活のリズムが狂ってしまい、質の良い睡眠を妨げかねません。軽い運動や趣味などで心身をリフレッシュさせましょう。

※「健康管理」の詳細については「第10分冊」参照。



## 2 交通ルールの遵守

### 1 飲酒運転の根絶

#### ◆飲酒運転は悪質な犯罪行為

飲酒運転は重大事故を引き起こす大きな原因となる、きわめて悪質で危険な犯罪行為です。そのため罰則も厳しく、事故を起こさない場合でも懲役や罰金の刑事処分の対象となり、免許取消しや停止の行政処分を受けます。

さらに人身事故を起こした場合には懲役刑を受け、刑務所に収監されることもあります。また、会社も事業停止や車両の使用停止処分などの厳しい処罰を受け、経営に重大な影響を及ぼすこともあります。

いかなる場合でも、飲酒運転は絶対にしてはなりません。

#### ◆二日酔いでも処罰される

二日酔いでも酒気が残っていれば「酒気帯び運転」となり処罰の対象となります。したがって、飲酒後に睡眠をとったからとか、飲酒してから数時間経過しているから大丈夫だとは決していえません。

また、「酒気帯び運転」の処罰の基準は「呼気1リットルにつき0.15ミリグラム以上」のアルコール濃度ですが、基準値以下の場合であっても違反行為となります。

こうした点もしっかり認識して、少しでも酒気があるときは乗務しないということを徹底する必要があります。





## 2 制限速度の遵守

### ◆高速自動車国道ではトラックの種別で最高速度が異なる

制限速度とは、道路を走行する場合の最高速度をいい、最高速度には「法定速度」と「規制速度」があります。

法定速度とは、法令で定められた最高速度のことで、標識や標示によって速度が指定されていない道路の最高速度をいいます。

一般道路の場合は、トラックの種別を問わず時速60キロです。高速自動車国道の場合は、トラックの種別によって時速100キロと時速80キロに区分されますが、中型トラックの場合は車両総重量・最大積載量によって二つに分かれますから注意しましょう（図22）。

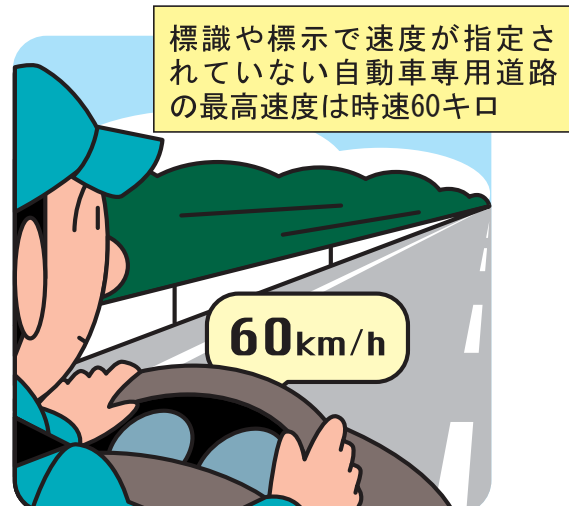
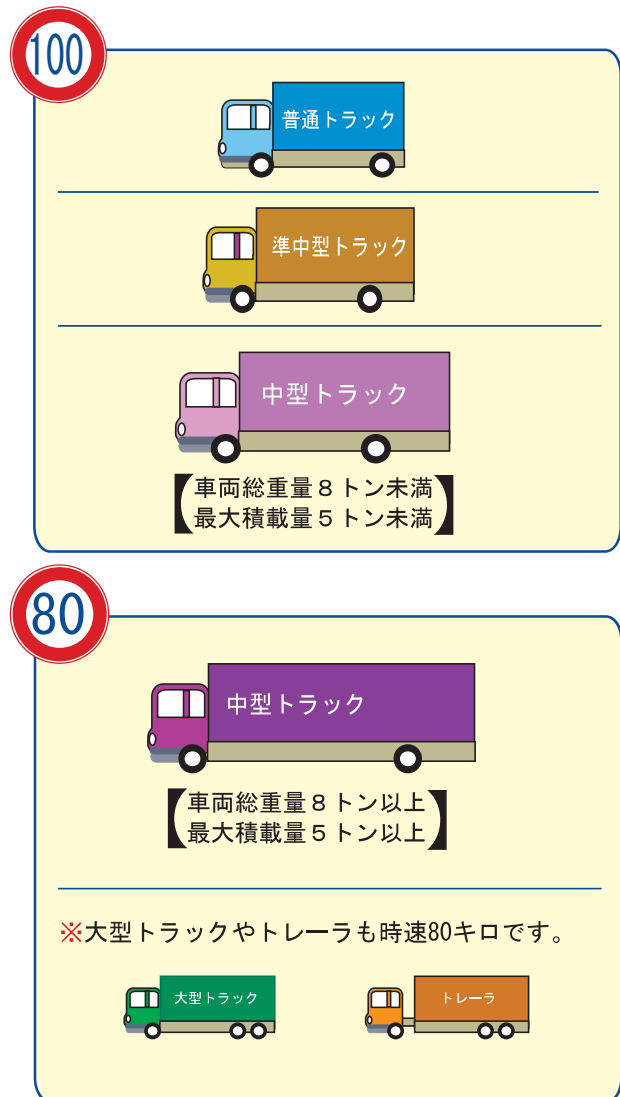
規制速度とは、標識や標示により指定された最高速度をいいます。高速自動車国道についても、雨や雪、強風などの気象状況や道路工事のときなどには速度規制が出されますから、速度標識によく注意して走行するようにしましょう。

### ◆自動車専用道路の速度

高速道路には、高速自動車国道と自動車専用道路がありますが、自動車専用道路の制限速度は一部を除き、一般道路と同じです。

したがって、標識や標示によって速度が指定されていない場合の最高速度は時速60キロですから、高速自動車国道と同じ感覚でスピードを出すと速度違反になるおそれがあります。自動車専用道路を走行するときは、速度標識などによく注意して制限速度を確認しましょう。

図22 高速自動車国道のトラックの最高速度

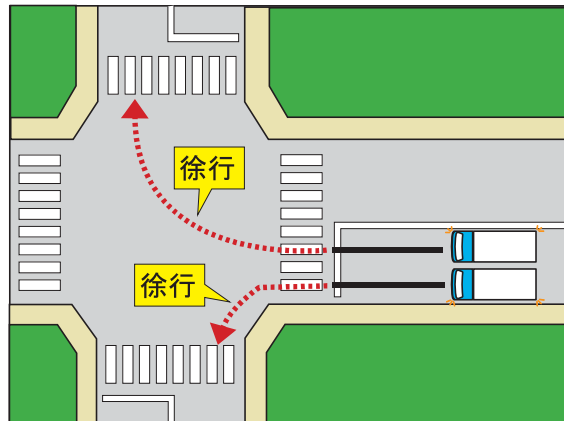


### 3 交差点通行

#### ◆交差点の右左折時は徐行

交差点では、他の車、横断する歩行者や自転車などによく注意して、できるかぎり安全な速度と方法で走行する必要があります。とくに事故の起こりやすい右左折時には徐行が義務づけられていますから、横断歩道の手前で余裕をもって停止できるよう十分に速度を落として進行し、危険に備えていつでも止まれるようにしましょう（図23）。

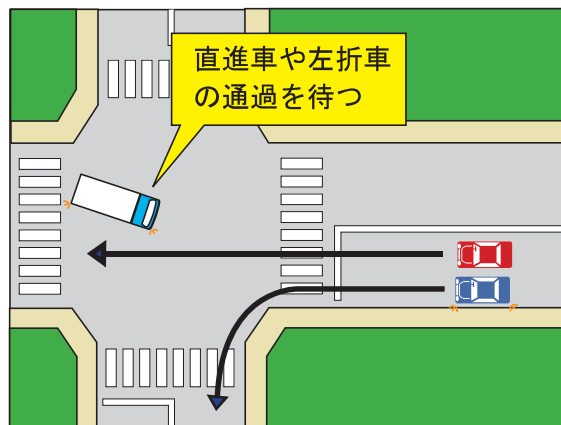
図23 右左折時は徐行



#### ◆右折車より直進車や左折車が優先

交差点では、右折する車よりも直進や左折する車のほうが優先されますから、たとえ自車のほうが先に交差点に入っても、直進車や左折車があるときは、その進行を妨げてはいけません。直進車や左折車の通過を待って、安全が確認できてから右折するようにしましょう（図24）。

図24 直進車や左折車の優先



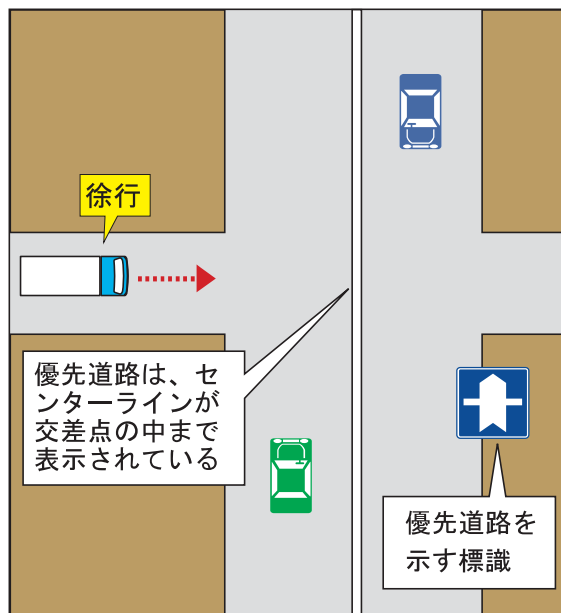
#### ◆信号機のない交差点の通行

信号機のない交差点では、とくに次の点に注意しましょう。

- 交差する道路が優先道路である場合や明らかに道幅が広い場合は、徐行して交差道路側の車の通行を妨げないようにする（図25）。
- 道幅が同じような道路の交差点では、左方からくる車のほうが優先されますから、左方から車が接近しているときはその通行を妨げないようにする。

※道幅が同じような場合でも、自車のほうが広く見える錯覚を起こすことがありますから注意しましょう。

図25 交差道路が優先道路の場合は徐行





## 4 車間距離の保持

### ◆前車が急停止しても追突しないだけの車間距離をとる

トラック事故の特徴に追突が多いということがあげられますが、追突事故を防止するための大きなポイントになるのが車間距離の保持です。十分な車間距離をとってれば、前車の急な減速や停止にも対応できるからです。道交法でも、前車が急に停止しても追突しないだけの車間距離をとらなければならないことが定められています。

では、どれくらいの車間距離が必要でしょうか。図26はドライバーが危険を発見してからブレーキを踏み、車が停止するまでの距離を示したものです。時速60キロでは44メートル、時速80キロでは76メートルとなっており、これが安全な車間距離の目安となります。

細かい数字を覚えるのは大変ですから、一般道路を走行する場合（時速60キロ以下）は、速度計の数字から15を引いた数字、高速道路では走行速度をメートルに置き換えた数字を車間距離と覚えておくとよいでしょう（図27）。

### ◆意識して車間距離をとる

トラックは運転席が高いために路面がよく見えます。そのためドライバーは車間距離が実際よりも長いように感じやすく、ついつい車間距離をつめてしまう傾向がありますから、常に意識して十分な車間距離をとるようにしましょう。

図26 速度と停止距離の目安

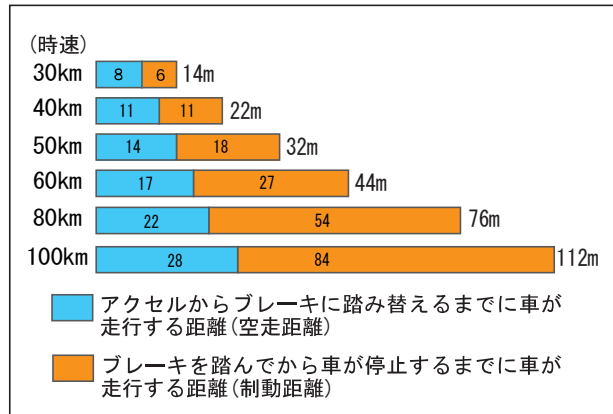
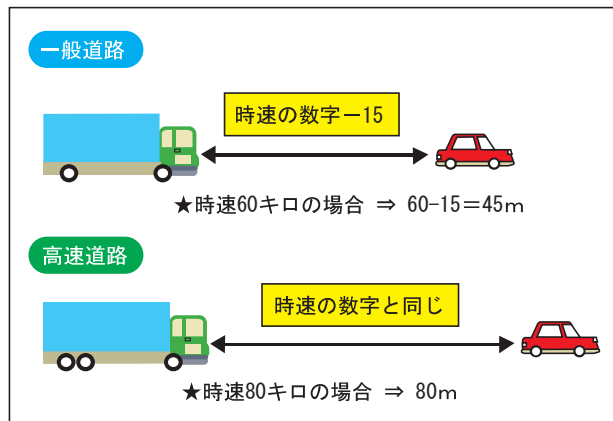


図27 安全な車間距離の目安

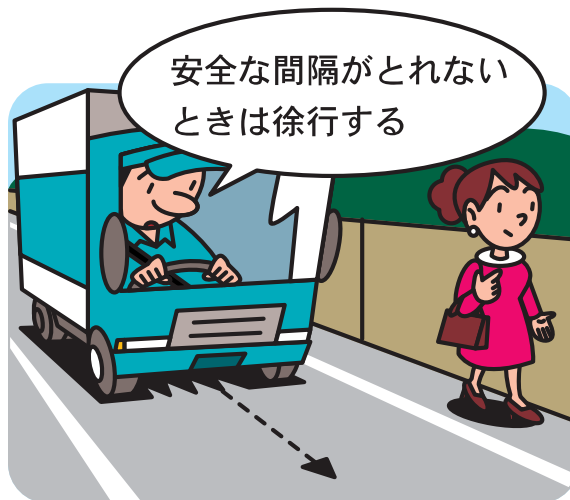


## 5 歩行者などの保護

### ◆安全な間隔をとる

歩行者や自転車はちょっと接触しただけでも重大な人身事故につながります。歩行者や自転車の側方を通過するときは、安全な間隔をあけるか、それが無理な場合には徐行しましょう。

安全な間隔については、とくに規定はありませんが、歩行者や自転車が急によろけたり、ふらついたりした場合でも安全が図られるようにするには、1メートル以上の間隔が必要だといわれています。



### ◆横断歩道接近時の注意点

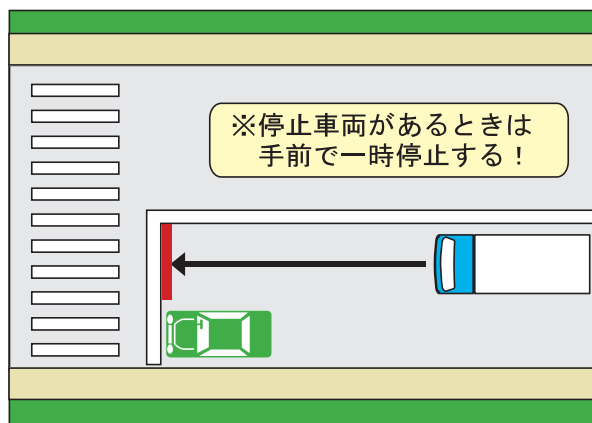
信号機のない横断歩道に接近する場合は、次のことを守りましょう。

- ①横断する歩行者や自転車がないことが明らかなきは、そのまま進むことができます。
- ②横断する歩行者や自転車がいないかわからないか明らかでないときは、横断歩道の手前（停止線がある場合は停止線の手前）で停止できる速度に落とし進行します。
- ③歩行者や自転車が横断していたり、横断しようとしているときは、横断歩道の手前で一時停止をして、歩行者や自転車の通行を妨げないようにします。
- ④横断歩道の直前に車が停止しているときは、その車のかげに横断しようとしている歩行者や自転車がいますから、停止車両の前方に出る前に一時停止して、横断歩道の安全確認をします（図28）。

※自転車横断帯接近時も同様です。



図28 横断歩道の手前に停止車両があるとき



## ◆幼児や高齢者などの保護

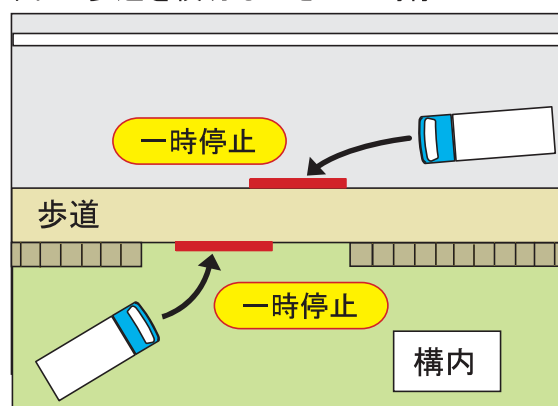
幼児や高齢者など下記に掲げる人が通行しているときは、一時停止か徐行をして、その通行を妨げないようにします。

- ・ 高齢の歩行者
- ・ 監護者（保護者）が付き添わない児童や幼児
- ・ 身体障害者用の車いすに乗った人
- ・ 身体に障害のある歩行者や通行に支障のある人（松葉つえをついている人や妊産婦など）
- ・ 白又は黄色のつえを携えた目が見えない人
- ・ 盲導犬を連れた目が見えない人
- ・ 白又は黄色のつえを携えた耳が聞こえない人や身体に障害のある人

## ◆歩道を横切るとき

荷主の構内や営業所などに入り出すために歩道や路側帯を横切るときは、その手前で一時停止しなければなりません（図29）。歩行者がいない場合でも一時停止が義務づけられていますから、その点によく留意する必要があります。

図29 歩道を横切るときは一時停止



### ◆スクールバスの側方通過時

通園や通学をする子どもが乗り降りするためにスクールバスが停車しているときは、バスの前方から子どもが道路を横断してくるおそれがあります。バスの側方を通過するときは徐行して安全を確かめながら進行しましょう。

また、朝の通園・通学の時間帯は、対向車線側からバスに乗り込もうとして子どもが横断してくることもあります。バスの周囲だけでなく、対向車線側にもよく目を向けて、横断してくる子どもがいないかどうかを確認しましょう。



### ◆表示自動車の保護

表示自動車とは、初心運転者が車の前後に表示する初心者マークのように、特定の運転者であることを示す標識を付けた車をいいます。

このような運転者標識には、次のようなものがあります（図30）。

- 初心運転者標識
- 高齢運転者標識
- 聴覚障害者標識
- 肢体不自由運転者標識
- 仮免許運転者標識

ドライバーにはこうした表示自動車を保護する義務があります。幅寄せや割り込みをしないということはもちろんですが、前方を表示自動車が走行しているときは十分な車間距離をとる、強引な追越しはしない、合流したがつているときは入れてあげるなどの思いやりのある運転を心がけましょう。

図30 運転者標識

初心運転者標識	高齢運転者標識
 <p>※ 普通免許、準中型免許を受けてから1年未満の運転者</p>	 <p>70歳以上の高齢運転者</p>
聴覚障害者標識	肢体不自由運転者標識
 <p>音が聞こえにくいなど聴覚障害のある運転者</p>	 <p>身体に障害があるなど肢体が不自由な運転者</p>
仮免許運転者標識	
	<p>仮免許を受けた者が練習のために運転するとき</p>

※準中型免許を受ける前に既に普通免許を取得しており、かつ、準中型免許を受けた日の前に当該普通免許を受けていた期間（免許停止期間を除く）が通算して2年以上である者等は除かれます。

## 6 緊急自動車や路線バスの優先

### ◆緊急自動車の優先

救急車などの緊急自動車が接近してきたときには、次のような方法で進路を譲り、緊急自動車の通行を妨げないようにしなければなりません。

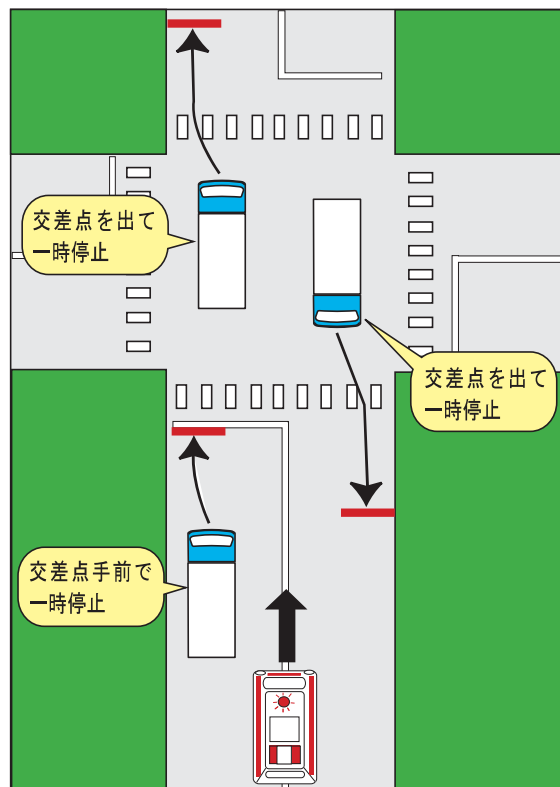
- ①交差点やその付近では、交差点を避けて道路の左側に寄って一時停止をします（図31）。
- ②交差点やその付近以外の場所では、道路の左側に寄って進路を譲ります。この場合には一時停止は義務づけられていませんが、状況に応じて一時停止をして緊急自動車の通行を妨げないようにしましょう。
- ③一方通行路でも左側に寄って進路を譲るのが原則ですが、左側に寄るとかえって緊急自動車の通行の妨げとなるような場合は、右側に寄って進路を譲ります。

### ◆路線バスの優先

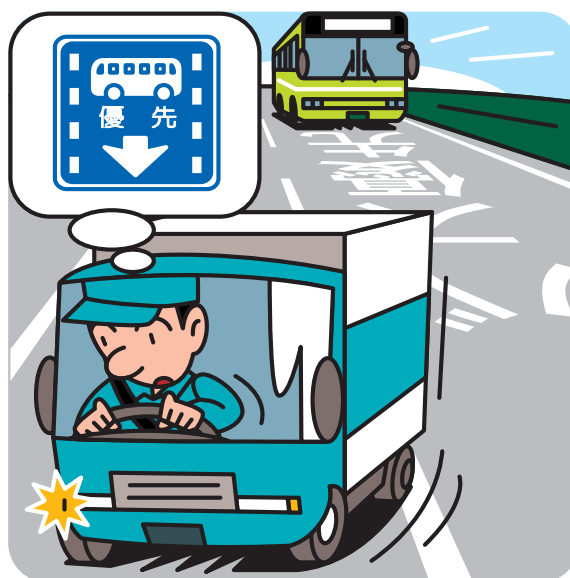
路線バスの専用通行帯では、原付バイクや自転車などの軽車両は通行できますが、それ以外の車は、緊急自動車に進路を譲るときや右左折などのやむを得ない場合を除いて、通行することはできません。

優先通行帯の場合は、路線バス以外の車も通行できますが、路線バス等が接近してきたときは速やかに優先通行帯から出なければなりません。また、道路の混雑等により、路線バス等が接近してきたときに優先通行帯から出られなくなるおそれがあるときには、左折などのやむを得ない場合を除いて、優先通行帯に入ることはできません。

図31 交差点とその付近での譲り方



※緊急自動車は、必要があるときは道路の右側部分にはみ出して通行することができます。そのような場合は対向車線側を走行する車も道路の左側に寄って進路を譲る義務があります。



## 7 踏切の通行

車体の大きいトラックが踏切で列車と衝突すれば、多くの死傷者を伴う重大事故につながりかねず、より一層の慎重な運転が求められます。

### ◆一時停止と安全確認

踏切に接近したときは減速し、停止線があるときは停止線の直前、停止線がないときは踏切の直前で一時停止し、窓を開けるなどして自分の目と耳で踏切の左右の安全確認をします。

※前車に続いて踏切を通過する場合でも、一時停止して安全確認をする必要があります。

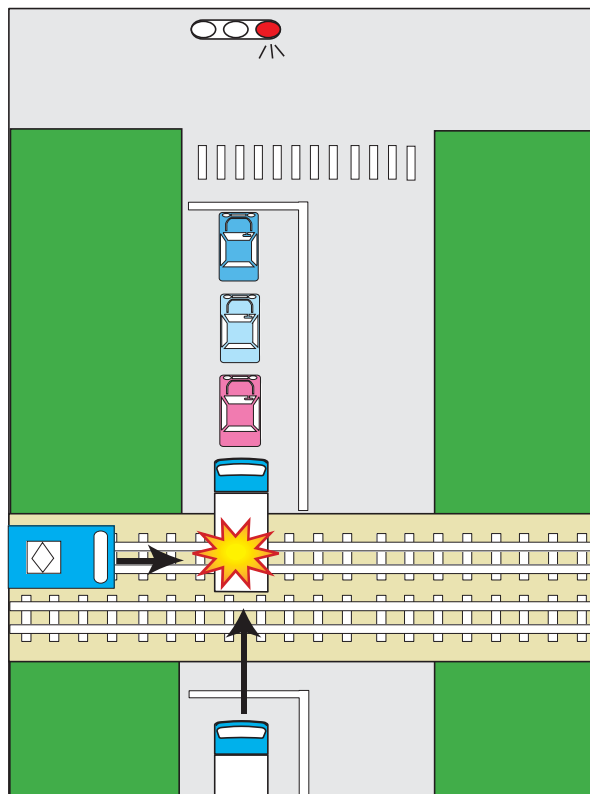
※踏切に信号機が設置されていて、青信号のときは一時停止せずに踏切を通過することができますが、この場合でも左右の安全確認はしなければなりません。



図32 踏切の先を確認せずに進入すると

### ◆踏切に進入してはならない場合

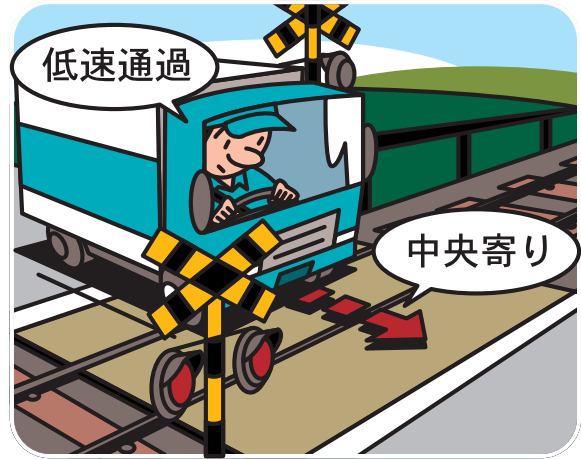
- ①警報機が鳴り始めたときや、遮断機が降り始めたり、降りているときは、踏切に進入してはいけません。
- ②踏切の先の道路が渋滞などにより混雑しているときに踏切に進入すると、踏切内で立ち往生して動きがとれなくなるおそれがあり、大変危険です（図32）。踏切に進入する前には、必ず踏切の先の道路状況を確認し、自車の入れる十分なスペースがない場合には、絶対に踏切に進入してはいけません。





### ◆踏切の通過方法

- ① エンストを防止するために、踏切内では、変速せず発進したときの低速ギアのままで通過します。
- ② 歩行者や自転車、対向車に注意しながら、落輪しないようやや中央寄りを走行します。



### 踏切内で動きがとれなくなったときの措置

踏切内で立往生し、動きがとれなくなったときは、速やかに次の措置をとりましょう。

- ① 警報機のある踏切では、警報機の柱などに取り付けてある押しボタン式の踏切支障報知装置を使います。
- ② 踏切支障報知装置がない場合には、車に備えている発炎筒などを使用して、できるだけ早く列車にわかるように合図をします。

※ 万一の場合に発炎筒の使い方がわからないとあわててしまい、適切な措置がとれなくなるおそれがありますから、発炎筒の正しい使い方を習得しておきましょう。また、車内の発炎筒が備えつけてある場所も確認しておきましょう。

- ③ 発炎筒がなかったり使い切ってしまったときは、煙の出やすいものを付近で燃やすなどして列車に合図をします。





## 8 高速道路の走行

### ◆車両の点検

高速道路を通行する場合は、燃料、冷却水、エンジンオイルの不足により、停止することのないよう、とくに次の点検をしなければなりません。

- 燃料の量が十分であるか。
- 冷却水の量が規定の範囲内にあるか。
- ラジエータキャップが確実に締まっているか。
- エンジンオイルの量が適当であるか。
- ファンベルトの張り具合が適当であるか、また、損傷がないか。
- タイヤの空気圧が適当であるか。
- タイヤの溝の深さが十分であるか。

### ◆積荷の点検

高速走行での荷物の転落、飛散は非常に危険です。このため高速道路を通行するときは、前もって荷物が転落、飛散しないように点検し、荷物を積み直すなど必要な措置をとらなければなりません。

### ◆通行区分の遵守

- 一番右側の車両通行帯（追越車線）は追越しのために空けておき、走行車線のやや左側を走行する。
- トレーラは、高速自動車国道においては、標識等で車線が指定されている場合などを除いて、一番左側の車線を走行する。
- トレーラは、自動車専用道路においては、標識等で指定された区間については、一番左側の車線を走行する。
- 路肩や路側帯を走行しない。



◆高速走行時に発生しやすい  
危険な現象に注意

●ハイドロプレーニング現象

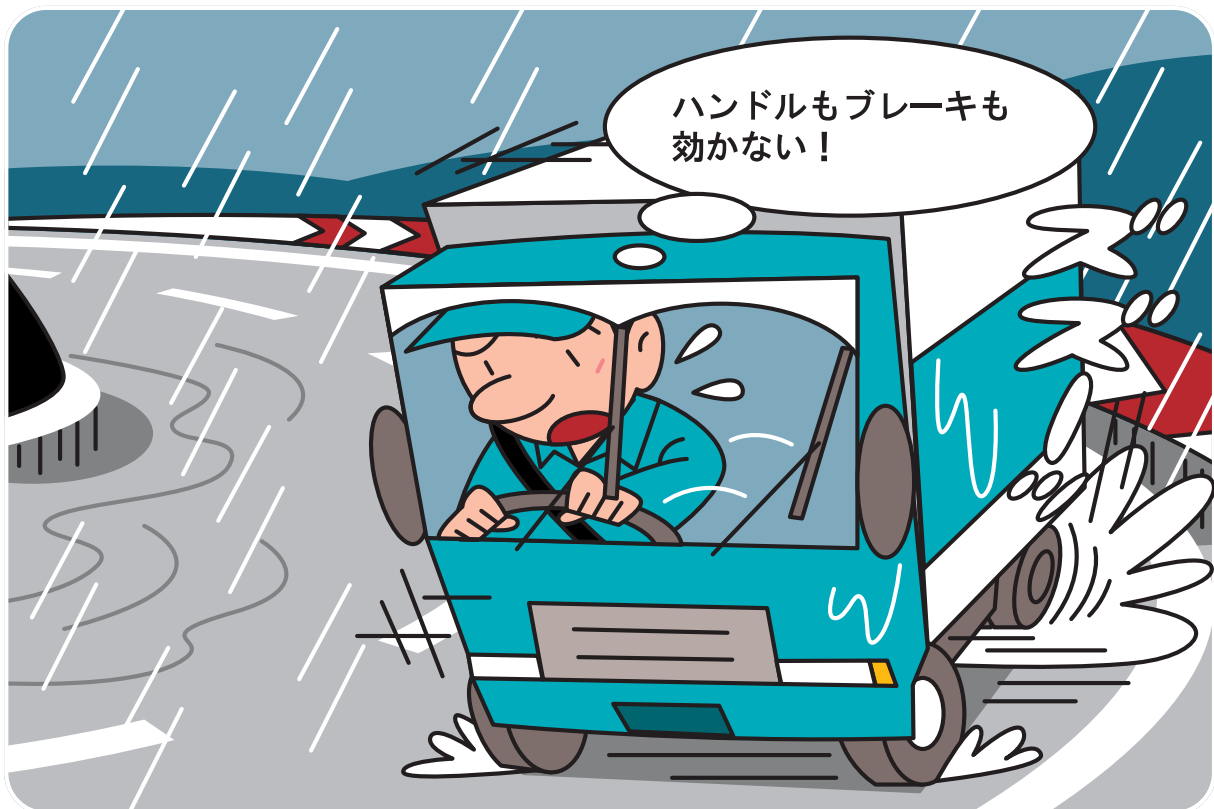
雨天時に高速で走行すると、タイヤが浮いて、ハンドルやブレーキが効かなくなることがあります。これを「ハイドロプレーニング現象」といいます。

この現象が発生すると、走行安定性が失われ、きわめて危険な状態になりますから、雨天時に高速道路を走行するときは規制速度を守って、スピードを出し過ぎないようにしましょう。

●スタンディング・ウェーブ現象

走行時にはタイヤは変形して回転していますが、高速で回転するとタイヤの表面温度が上昇して、この変形が回復しにくくなり、やがてタイヤが波打ったようになります。これを「スタンディング・ウェーブ現象」といいます。

この現象が起こるとタイヤの熱はさらに高くなって、ついにはバースト（破裂）してしまいます。この現象はタイヤの空気圧が低いと起こりやすいので、高速道路を走行する場合は空気圧をとくにチェックしましょう。



## 9 下り坂・カーブ・トンネルの走行

### ◆下り坂はブレーキが効かなくなる「フェード現象」に注意

長い下り坂で、フットブレーキを使い過ぎると、ブレーキライニングが過熱して摩擦力が低下し、ブレーキが効かなくなることがあります。これを「フェード現象」といいます。下り坂でこの現象が発生すると、スピードをコントロールすることができず、非常に危険な状態になります。長い下り坂を走行するときは、低速ギアによるエンジンブレーキや排気ブレーキなどを活用し、フットブレーキの多用は避けましょう。



### ◆ハンドルを切り返すS字カーブは横転しやすい

カーブでは遠心力が働くため、スピードを出し過ぎるとスリップしてカーブを曲がれ切れずに路外に飛び出したり、横転する危険があります。とくにハンドルを切りながらブレーキをかけたりすると横転しやすくなりますから、そのような運転をしなくてもすむように、カーブの手前で十分に減速しておきます。

また、ハンドルを切り返すS字カーブは横転しやすくなりますから、ハンドル操作などを慎重に行う必要があります。

もとより、車高が高いトラックは、乗用車などと比べて横転しやすいという特性を十分に認識しておく必要があります。

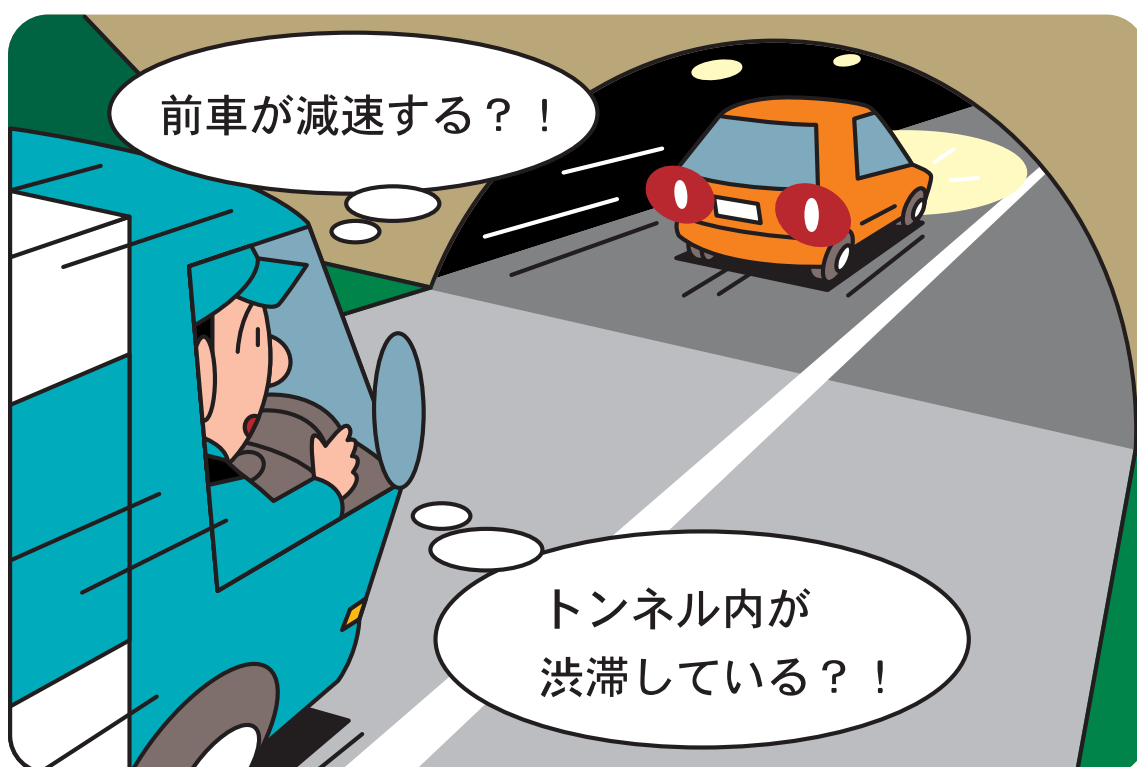
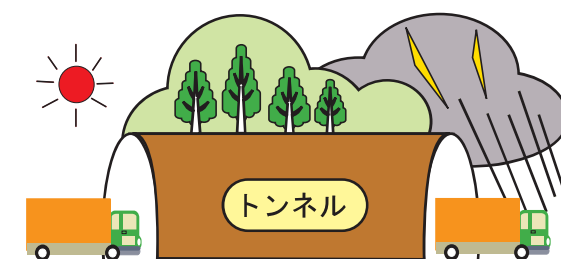


### ◆トンネルでの事故は重大事故につながる

高速道路のトンネル内で事故が発生すれば、多重事故につながり甚大な被害をもたらします。次の事項をよく守り、慎重な運転を行いましょう。

- ・高速でトンネルに入ると視力が急激に低下します。また、トンネルの手前で前車が減速することがありますから、あらかじめ手前でスピードを落としておくとともに、車間距離も十分にとっておきます。
- ・トンネル内で渋滞が発生していることがありますから、トンネルに入る前に情報板やカーラジオなどで交通状況の把握に努めるとともに、トンネルに進入するときは前方の状況によく注意する必要があります。

- ・信号機のあるトンネルでは、必ず信号に従います。
- ・照明設備のあるトンネルでもヘッドライトを点灯します。
- ・トンネルの入口と出口では天候が変わっていることがあります。出口に接近したときは天候や道路状況によく注意しましょう。



## 10 信号・標識の遵守

### ◆黄信号は原則停止

黄信号の意味は、停止位置に近づいているために安全に停止できない場合（急停止になって後続車に追突される恐れがある場合など）を除いて、交差点の手前で停止するという事です。信号が黄色に変わっても、前車は交差点に進入するだろうと考えて、自車も交差点を通過しようとする、停止した前車に追突する危険があります。信号が黄色に変わったら、早めに減速して交差点の手前で停止します。



### ◆赤の点滅信号は一時停止

赤の点滅信号の場合、歩行者は他の交通に注意して進行することができますが、車両は停止位置で一時停止し、安全を確認した後でなければ進行できません。

黄の点滅信号の場合は、歩行者も車両も他の交通に注意して進行することができます。

### トラックと関わりの深い主な標識

道路にはさまざまな標識が設置されていますが、とくにトラックと関わりの深い標識をあげてみます。走行中はこれらの標識によく注意し、遵守する必要があります。

#### 【大型貨物自動車等通行止め】



大型貨物自動車や特定中型貨物自動車、大型特殊自動車は通行できない。

#### 【特定の最大積載量以上の貨物自動車等通行止め】



補助標識に示されている最大積載量以上の貨物自動車と大型特殊自動車は通行できない。

#### 【重量制限】



車両総重量が標示板に示されている重量を超える車は通行できない。

#### 【高さ制限】



地上からの高さが標示板に示されている高さを超える車は通行できない。

#### 【特定の種類の車両の通行区分】



片側3車線以上の場合の大型貨物自動車等通行区分を示す。

## 11 駐車・停車

### ◆駐停車の禁止場所

駐停車するときには、まず駐車や停車の禁止場所でないかどうかを確認する必要がありますが、駐車が禁止されていない道路でも、駐してはならない場合があります。それが「無余地駐車の禁止」です。

駐車する場合には、その車の右側に3.5メートル以上の余地が必要であり、これがとれない場所での駐車はできません。

また、標識によって駐車余地が指定されている場合は、その余地がとれない場所での駐車はできません。ただし、貨物の積卸しを行う場合で、運転者が車を離れないときや、離れてもすぐに運転できる場合には駐車することができます。

### ◆高速道路での駐停車

高速道路では、危険防止のためや故障などのやむを得ない事情のある場合などを除いて、駐停車が禁止されています。高速バスの停留所も、高速バス以外の車は、バスの運行時間外であっても駐停車はできません。



#### 駐停車禁止場所

- ①駐停車禁止の標識、標示のある場所
- ②軌道敷内
- ③坂の頂上付近
- ④こう配の急な上り坂、下り坂
- ⑤トンネル
- ⑥交差点とその端から5m以内
- ⑦道路のまがり角から5m以内
- ⑧横断歩道、自転車横断帯とその端から前後5m以内
- ⑨踏切とその端から前後10m以内
- ⑩安全地帯の左側とその前後10m以内
- ⑪バス、路面電車の停留所の標示板（柱）から10m以内（ただし、運行時間中に限ります。）



#### 駐車禁止場所

- ①駐車禁止の標識、標示のある場所
- ②火災報知器から1m以内
- ③駐車場や車庫などの自動車専用の出入口から3m以内
- ④道路工事の区域の端から5m以内
- ⑤消防用機械器具の置き場、消防用防火水そう、これらの道路に接する出入口から5m以内
- ⑥消火栓、指定消防水利の標識、消防用防火水そうの取り入れ口から5m以内

### 駐車時には「輪止め」をする

見た目には平坦なように見えても、実際には傾斜している駐車場所も少なくありません。駐車するときは、駐車ブレーキを確実にかけるとともに、必ず「輪止め」をする習慣をつけて、トラックの自走事故を防止しましょう。





### 3 運転マナーの基本

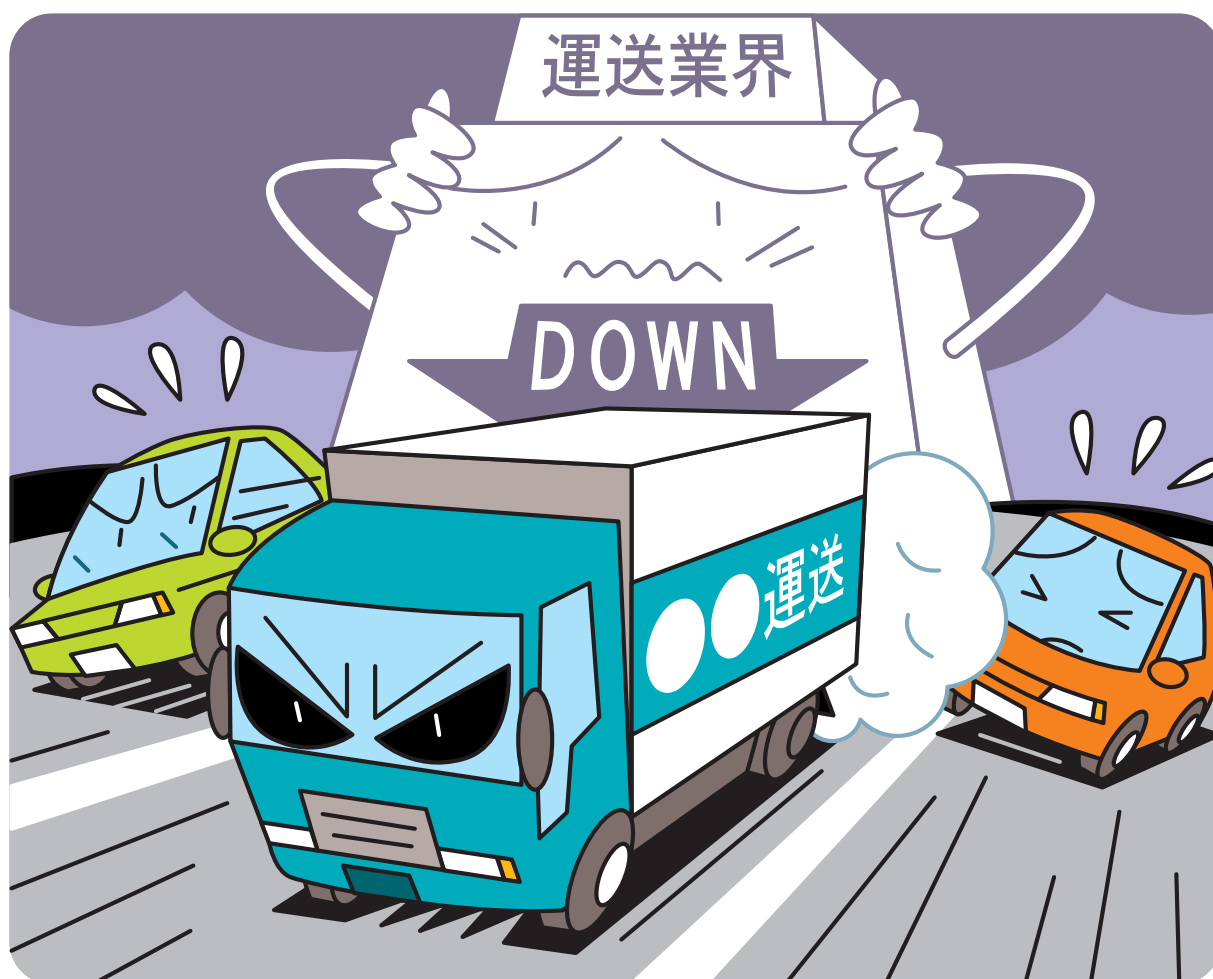
#### ◆マナーの悪い運転は業界のイメージダウンにつながる

物流という重要な役割を担って、事業用トラックを運転しているドライバーの皆さんは、他車のお手本となるべく安全でマナーの良い運転を心がけなければなりません。

一般の乗用車からみれば、車体の大きいトラックが近くを走っているだけで恐く感じるものです。

「幅寄せ」や「あおり」などは絶対してはいけない行為であり、そのような行為をすれば、業界全体のイメージダウンにつながります。

全日本トラック協会のホームページにも、マナーの悪いトラックに対する一般市民からの苦情が非常に多く寄せられています。



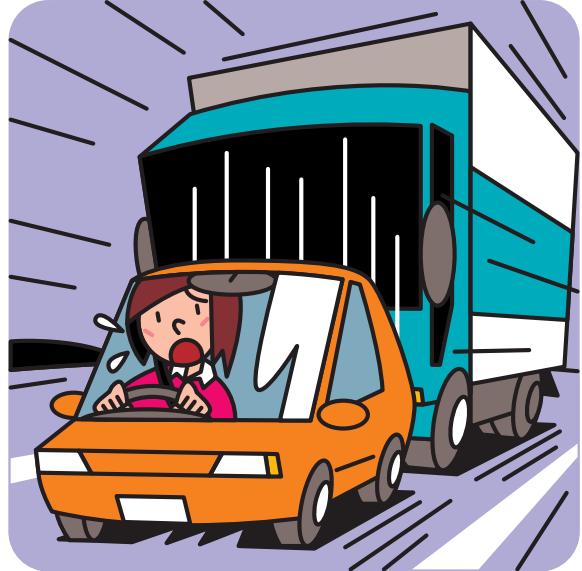


## 苦情メール1

## ◆我がもの顔の運転はやめてほしい

自分の車の前にゆっくり走る初心者マークを付けた車が走っていて、そのせいで自分の車がトラックに煽られました。自分のクルマには、そのとき実際には乗ってはいなかったのですが、「赤ちゃん乗ってます」のステッカーをリヤウインドに貼っているにもかかわらずです。しばらく自分のクルマをあおったトラックは車線変更した後、今度はまた別のクルマをあおっていました。これは自分のときよりさらに車間をつめていて、すごく危ないなと感じるほどでした。

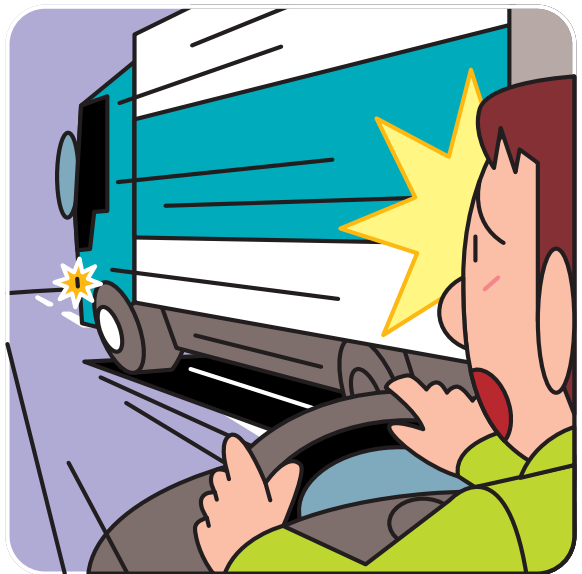
あなたの会社の道ではありません。車体の大きいトラックだからといって調子にのって、我がもの顔の運転はやめてください。



## 苦情メール2

## ◆他車を危険にさらす無謀な割り込み、ルール無視

第1通行帯を時速50キロで走行中、合図不履行のまま第2通行帯から急ハンドルで私の乗用車の前方に割り込み、急ブレーキを踏ませられました。さらにまた、第2通行帯へ戻り前方の車両をあおり、第1通行帯から強引に追い越しをしたり、前方があいていたなら制限速度50キロをはるかに超える速度で走行し、周囲の一般車両を危険にさらしていました。

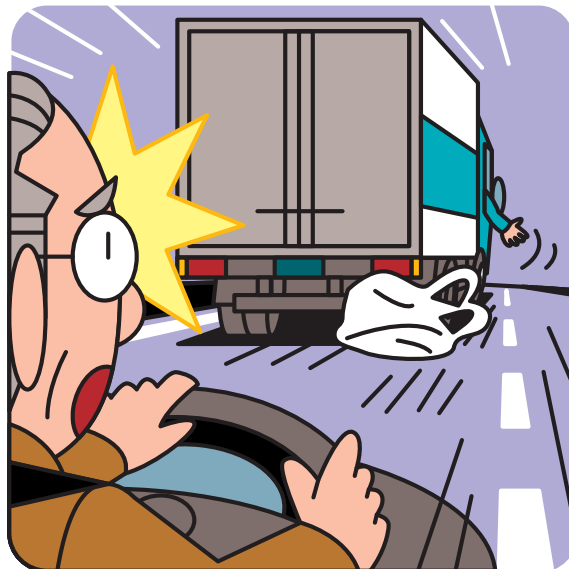


苦情メール3

◆プロドライバーという自覚を持って

トラックの後ろを走行していましたが、走行中に運転席からゴミ（白いビニール袋）をポイ捨てし、それが飛んできてとても危険を感じました。

運転もとても危険で、前車を常にあおり、方向指示器も出さず突然左車線に車線変更して追い越したりしていました。職業ドライバーとしての自覚を持っていただきたい。



苦情メール4

◆環境への配慮が足りない

道の駅ではトラックもよく車中泊をしていますが、冷凍車でもないのにトラックが一晩中エンジンをかけっぱなしにしています。おそらくエアコンをつけっぱなしにしているからだと思いますが、時候の良いときでも関係なくかけっぱなしです。寒いときは毛布を余分に用意するとか、夏は窓を開けて虫よけネットなどを付けるなど、少し工夫すればエンジンを切って休めるはずです。

日本全国の道の駅や高速のSAなどで毎晩どれだけのトラックが燃料を浪費し、騒音や排気ガスをまき散らしているのかと思うと空恐ろしくなります。



### ◆トラックは走る「広告塔」

トラックには、会社や荷主の名前、トレードマークや商品名が大きく書かれています。

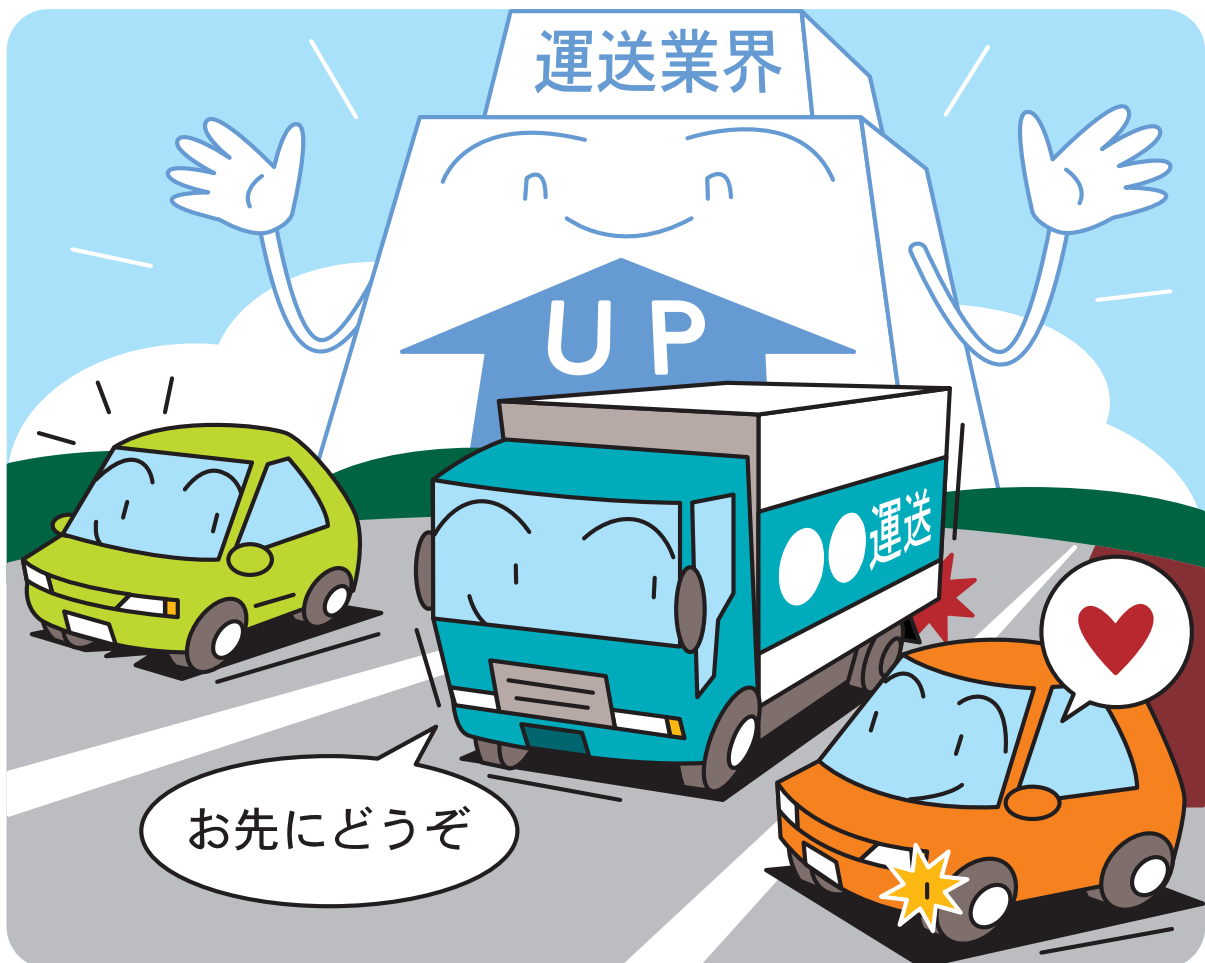
したがって、トラックは次の3つのイメージを背負って走っているといえます。

- ・会社のイメージ
- ・お客様のイメージ
- ・トラック運送業界のイメージ

まさに、トラックは「走る広告塔」なのです。

現実には多くの人々が、こうしたトラックを目にとめることにより、宣伝効果の役割をはたしています。それは同時に、他車や歩行者への気づかい、不安感を与えないという社会的義務と責任を負っているということでもあります。

トラックドライバーは、常に他車のドライバーの手本とならなくてはなりません。それだけの誇りを持って周囲から「さすが」といわれる運転マナーを身につけ、実践していくことが必要です。



◆ 運転マナーの基本は「思いやり」と「譲り合い」

道路は大勢の人が行き交う公共の場です。この公共の場を安全にかつ円滑に利用するための最小限のきまりが「交通ルール」です。しかし、実際に運転をしていると、交通ルールだけでは解決できないケースが多々あることに気がつきます。

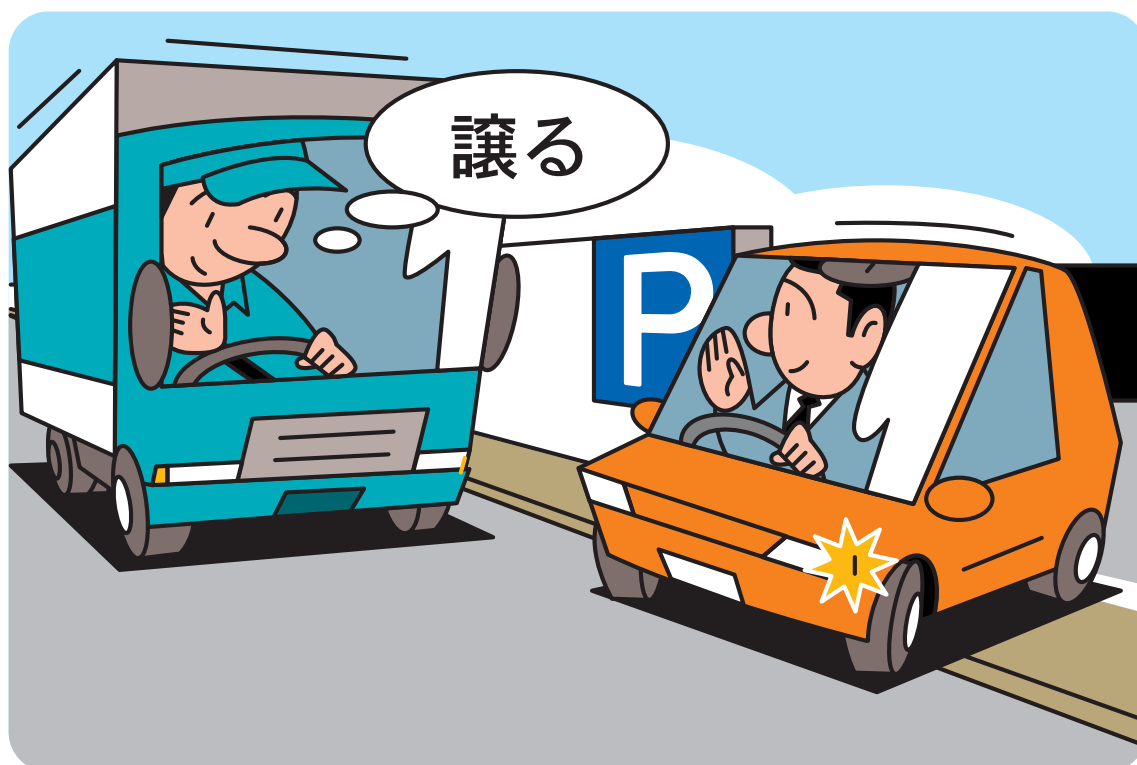
これを円満に解決するのが「思いやり」と「譲り合い」です。道路を職場としているドライバーは、「道路を使わせてもらっている」という気持ちを持ち、常に「相手に譲る」という姿勢でハンドルを握るようにしましょう。

◆ 「おごり」や「強者意識」を持たない

トラックは他車よりも大きいのが特徴で、高い運転席から他車や歩行者を見下ろすかたちになるので、トラックのドライバーは強者意識がつりやすいのです。

本人にはその気がなくても、他者からは「威圧運転」や「嫌がらせ運転」ととられることもあります。

「強い者は弱い者を助ける」、この社会正義の原則にのっとり、トラックドライバーは強いからこそ相手の立場にたった運転が求められます。

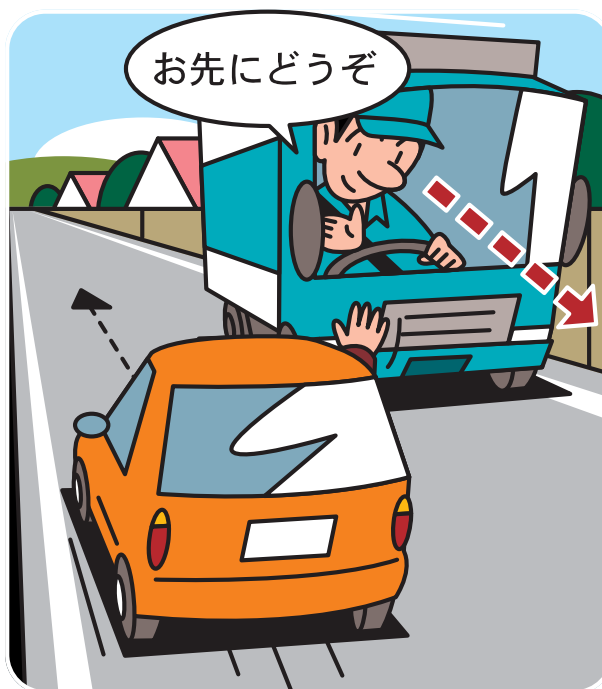


### ◆狭い道路ですれ違うときは相手に進路を譲る

トラックは車幅が広いので、狭い道路で対向車が接近しているときに、そのまま強引に進行すると、すれ違うときに対向車と接触するおそれがあります。

このようなときは相手が止まるだろうとは考えずに、自分のほうが停止して相手に進路を譲るようにします。

ただし、左に寄って停止するときには、歩行者や自転車、道路脇の看板や工作物などに接触しないよう十分注意する必要があります。



### ◆車外へのポイ捨てをしない

トラックの窓から紙くずやペットボトル、空缶などを投げ捨てるドライバーがいます。こうした「ポイ捨て」はきわめてマナーの悪い行為ですが、実は法令でも違反行為に該当するのです。

道路交通法第76条の「禁止行為」のなかに、「道路において進行中の車両等から物件を投げる」と定められており、ペットボトルや空缶はもちろんのこと、紙くずやレジ袋、タバコの吸い殻なども該当するとされています。

また、駐停車中の「ポイ捨て」も許されるものではありません。走行時や駐停車時を問わず、「ポイ捨て」は絶対にしてはなりません。



## 4 エコドライブの実践

### ◆エコドライブ4つの効果

「エコドライブ」は、次の4つの効果をもたらします。

- ①CO<sub>2</sub>や排出ガスの抑制によって、環境保全に寄与する。
- ②ゆとりのある運転で交通事故が減少する。
- ③燃料費やタイヤなどの運行経費が節減できる。
- ④エンジンやブレーキなどの損耗が抑制され、修繕費が節減できる。

つまり、「環境」「安全」「経営」のいずれにも大きな効果があるということです。

### ◆エコドライブ8つのポイント

「エコドライブ」のポイントは、次の8項目です。

- ①おだやかな発進と加速
- ②早めのシフトアップ
- ③定速走行の励行
- ④エンジンプレーキの多用
- ⑤経済速度の遵守
- ⑥予知運転による停止・発進
- ⑦無駄な空ぶかしの抑制
- ⑧必要最小限のアイドリング



### ①おだやかな発進と加速

エコドライブの基本は、必要以上にエンジンの回転数を上げないことです。

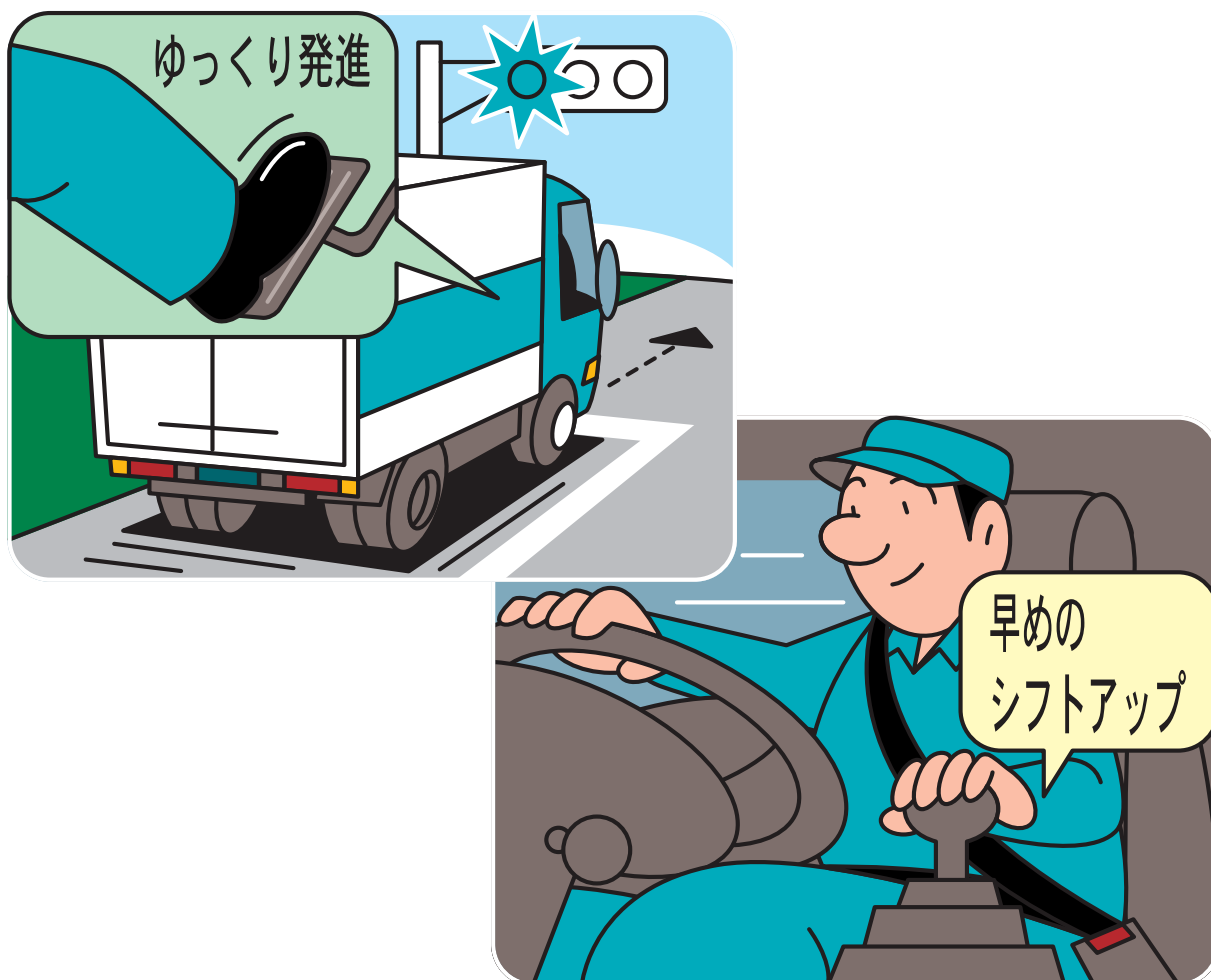
ディーゼル車は重い荷物を積んでも、低回転域でスムーズな発進や加速をすることができるため、できるだけ低回転域を使って、ゆっくり発進・加速しましょう。

### ②早めのシフトアップ

低速ギアのままスピードを上げていくと、エンジンの回転数が高くなり、燃費も悪くなります。

もし、大型車が5速でなく4速で、中・小型車が4速でなく3速でというように1段低いギアで走行すると、燃費はそれぞれ20~40%も悪くなります。

そのため、シフトアップを早めに行い、できるだけ高速段のギアを使用して走行しましょう。





### ③定速走行の励行

アクセルとブレーキをひんぱんに踏みかえるような波状運転（加減速運転）は燃費が悪くなります。たとえば、定速走行と時速10キロ前後の波状運転（加減速運転）の違いで、燃費に約10%もの差が出ます。できるだけ速度を一定に保つ定速運転を心がけましょう。

そのためには、先をよく見通して加速・減速を繰り返さないですむように、安全な車間距離を保つことが大切です。

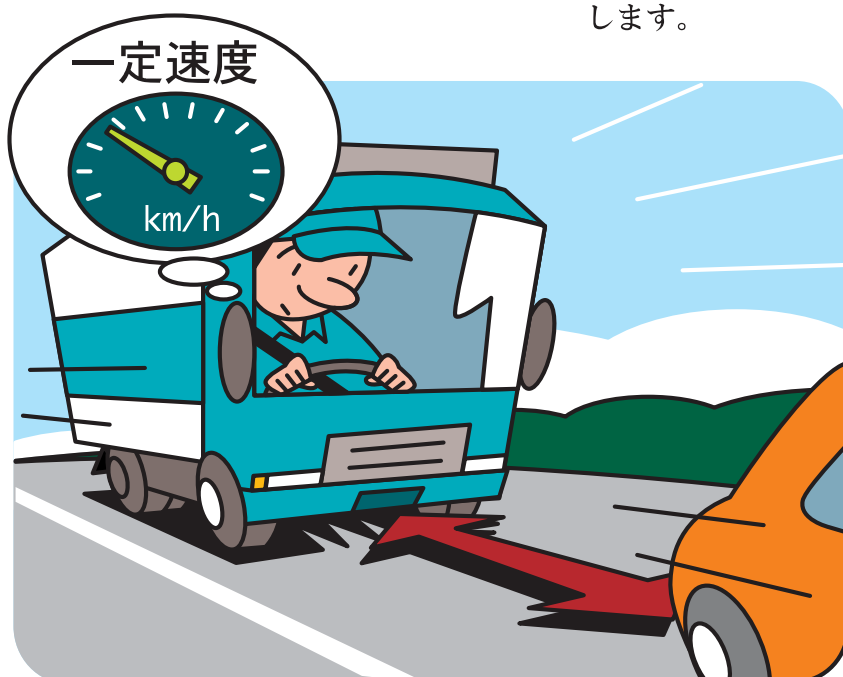
### ④エンジンプレーキの多用

ディーゼル車は、走行中にアクセルペダルを離しエンジンプレーキの状態にすると、エンジンに燃料が行かなくなる（燃料は無噴射）ので、燃料は消費されず、車は惰力だけで走行することになります。

このエンジンプレーキの状態での惰力走行をうまく取り入れて走行することが、エコドライブにつながります。

下り坂や信号の手前では、早めにエンジンプレーキを使って、惰力運転で減速しながら必要最小限度のフットブレーキをかけることが、エコドライブのコツです。

なお、クラッチを切ったり、ギアをニュートラルにして惰力走行すると、アイドリング状態（燃料は噴射）となるうえ、エンジンプレーキもきかない状態になってしまいます。ギアをニュートラルにしたり、クラッチを踏み込むのは、停止する直前まで待つようにします。



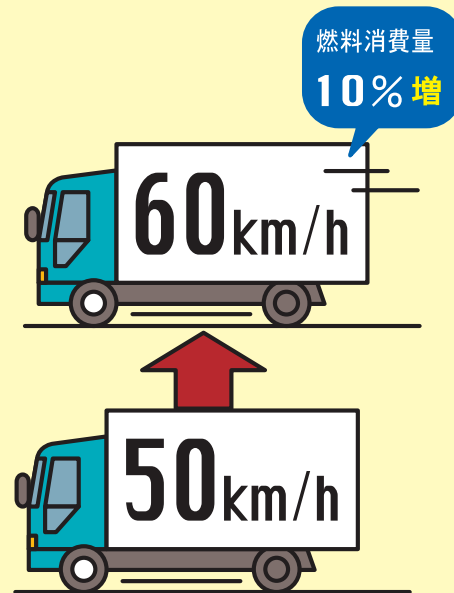
### ⑤経済速度の遵守

経済速度とは、円滑な交通流を乱すことなく、できるだけ低いエンジン回転数で効率良く走ることのできるスピードをいいます。

たとえば、周囲の交通状況などから時速50キロが経済速度であるという場合、時速60キロに速度を上げると燃料の消費量は10%程度多くなります。

無駄な追越しはせず、スピードを出し過ぎないようにしましょう。

【時速50キロが経済速度である場合】

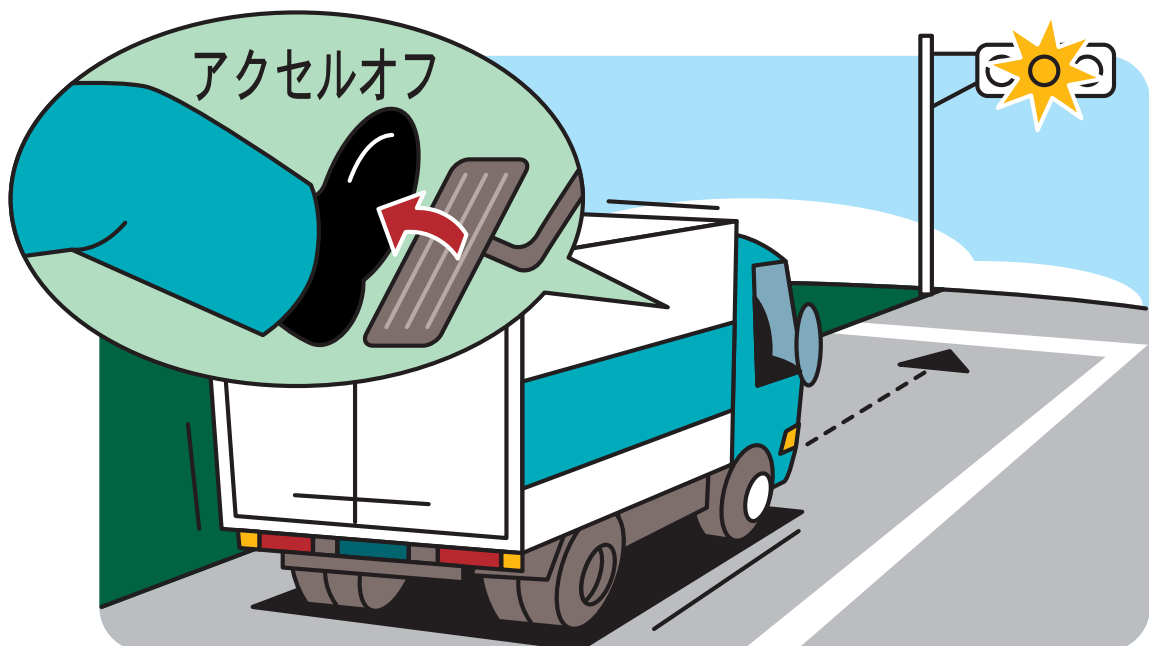


### ⑥予知運転による停止・発進

車両は一度停止すると、再び発進するとき、上り坂を走行するのと同じくらい多くの燃料を消費します。

そのため停止・発進（ストップアンドゴー）を繰り返さないことがエコドライブにつながります。

停止・発進を繰り返さないためには、信号や交通状況の変化など先を見越した予知運転をしましょう。



### ⑦無駄な空ぶかしの抑制

トラックは1回空ぶかしをすると、

\*大型車：10～12cc

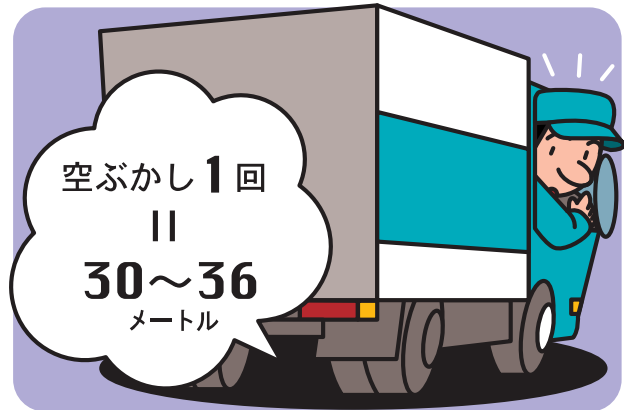
\*中型車：5～7cc

\*小型車：3～5cc

の燃料を無駄づかいします。

たとえば1リットルの燃料で3キロ走行できる（1ccで3メートル走行できる）大型トラックが1回空ぶかしをすると、30～36メートル走行できる燃料を無駄に使ってしまうこととなります。

空ぶかしはドライバーのクセといわれ、無意識のうちにペダルを踏んでしまうことがあるようですが、ギアをニュートラルにしたときは、意識して空ぶかしをしないようにしましょう。

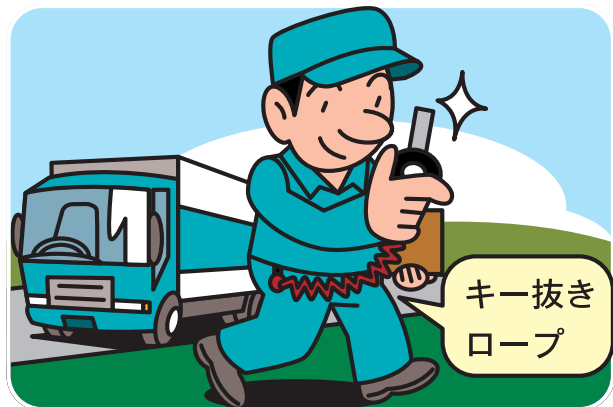


### ⑧必要最小限のアイドリング

不要なアイドリングは燃料を無駄にするばかりではなく、騒音などによる迷惑行為にもなります。

荷物の積卸し、荷待ち、休憩、長い踏切待ちなどでしばらく停止する場合は、エンジンを切ってアイドリングをストップさせましょう。

また、車から離れるとき、エンジンを切り忘れることがないように、キーを腰ヒモに結びつけた「キー抜きロープ」を使う方法もあります。



## 5 エコドライブのための日常の車両管理

### ◆エア・クリーナが目詰まり

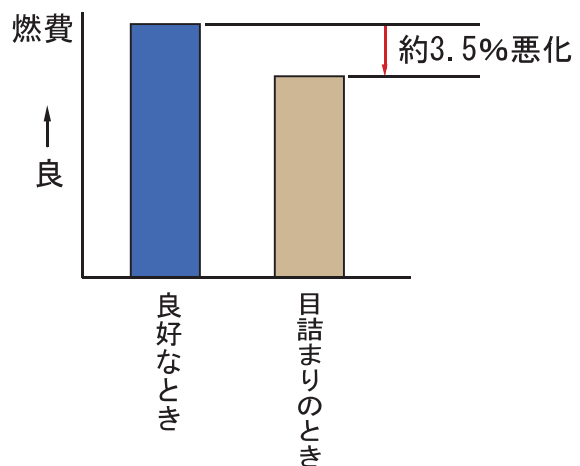
エア・クリーナが目詰まりを起こすと、エンジンの燃焼室に吸入される空気量が少なくなるため燃費が悪くなります。

エア・クリーナには、ドライタイプ（乾式）とビスカスタイプ（湿式）があり、それぞれ取扱いが異なります。

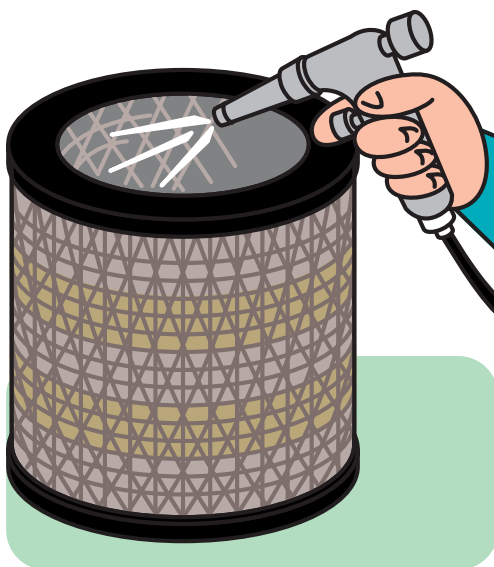
ドライタイプの場合は、エア・クリーナのエレメントを取り外して清掃します。ビスカスタイプの場合は、清掃できませんから交換します。

定期的にダスト・インジケータなどでチェックして必要に応じて清掃や交換をしましょう。

【エア・クリーナの状態による燃費の違い】



ドライタイプ（乾式）の場合



内部より外側に向けて  
圧縮空気を吹きつけて  
エア・クリーナのエレ  
メントに付着したごみ  
やほこりを落とします。

### ◆エンジンオイルの管理

エンジンオイルが劣化するとオイル粘度が高くなり、エンジンを傷めるだけでなく、燃費も悪くなります。走行距離などに応じて適切にエンジンオイルを交換する必要があります。

そのためには、交換予定距離や交換予定日を運転席に明示するとともに、その交換時期に達した時点で確実に整備管理者などに報告するようにしましょう。



### ◆タイヤの空気圧

タイヤの空気圧が低いと燃費が悪くなるといわれています。逆に空気圧が高くと、バーストなどが起こりやすくなります。したがって、定期的にタイヤの空気圧をチェックし、適正な範囲にしておく必要があります。

なお、タイヤの空気圧をチェックするときは、タイヤが冷えた状態で必ずエアゲージを使って行いましょう。



## 第3章

# 適切な運行経路の選択と 経路情報の把握



# 1

## 適切な運行経路

### 1 安全性に配慮した選択

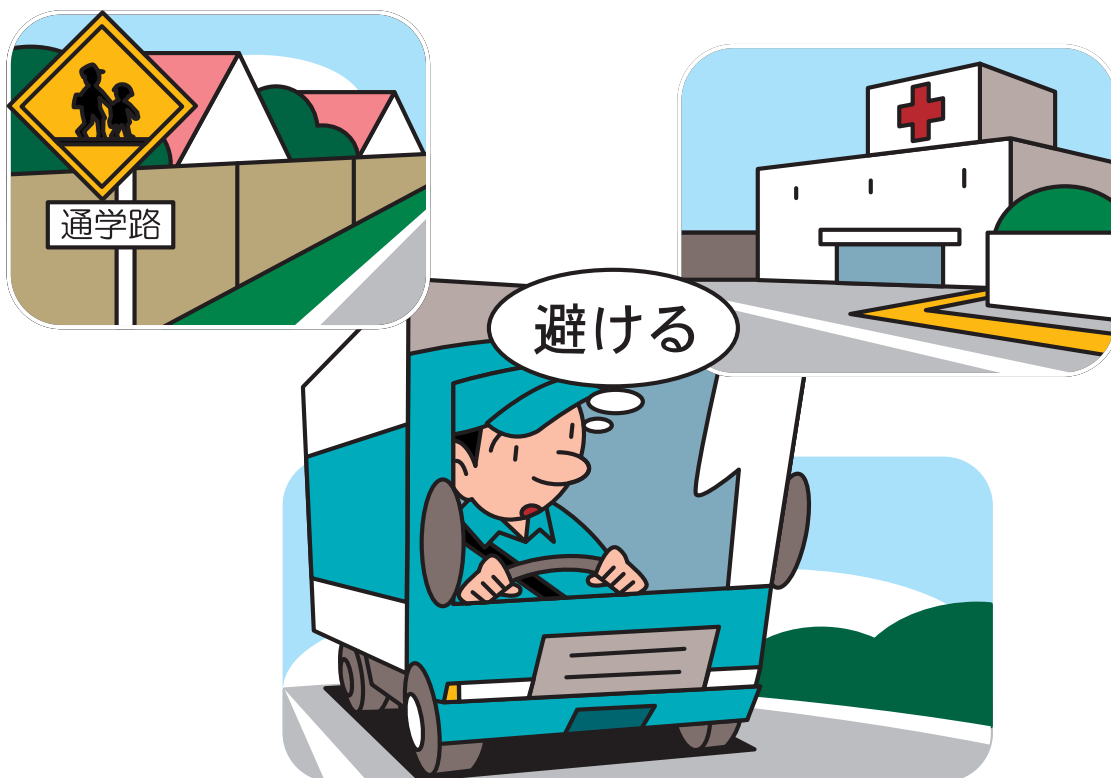
#### ◆人口密集地はできるだけ避ける

安全な運行を行うためには、適切な運行経路の選択と、運行経路の道路情報などをあらかじめ把握しておく必要があります。

適切な運行経路の選択にあたっては、到着時間などを考慮した効率性も必要ですが、通学路や病院周辺の道路、人口の密集した住宅地などはできるだけ避けるといった安全性への配慮も重要な条件となります。

#### ◆指示された運行経路に従って走行する

運行経路の選択・決定は事業者が行うことです。ドライバーは指示された運行経路に従って走行しなければなりません。独断で運行経路を変更してはなりません。





## 2 経路情報の事前把握

### ◆事前に道路や気象などの経路情報を把握しておく

運行経路の道路事情や交通状況、気象状況は常に変化しますから、事前にできるだけ情報を把握しておくことが大切です。

また、運行経路におけるヒヤリ・ハットの多い場所や事故の多発している場所もしっかり把握しておく必要があります。



### ◆豪雨や大雪などの異常気象時は運行経路に注意する

豪雨や台風、大雪などの異常気象が予想されるときは、気象情報を正確に把握するとともに、運行経路に危険な箇所がないかどうかをチェックする必要があります。

とくに豪雨の場合は、冠水しやすい道路や洪水のおそれのある河川沿いの道路を避ける、台風による強風が予想される場合は、突風の吹きやすい橋の通行を避けるなど、気象状況に応じて運行経路を検討することが大切です。



# 2

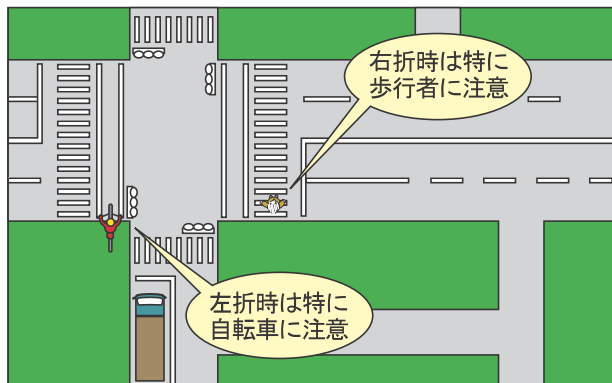
## ヒヤリマップの活用

### ◆情報の共有化ができる

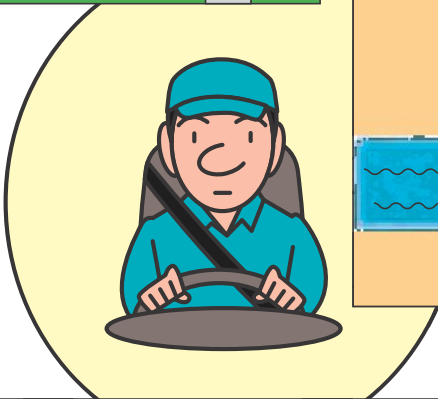
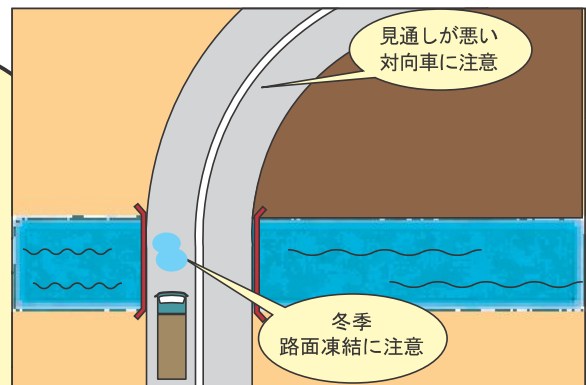
ヒヤリ・ハットの多い場所については、事前にその場所を確認しておくとともに、走行上の注意点をよく頭に入れておくことが大切です。そのための方法として、ヒヤリマップの作成が効果的です。

ヒヤリマップを作成することで、危険な場所や安全走行のポイントなどがひと目でわかるとともに、その情報を皆で共有することができます。

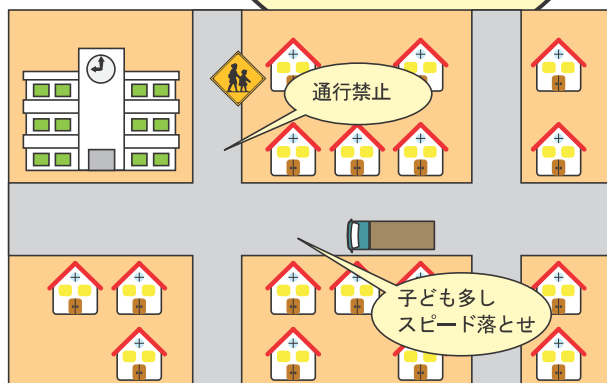
〇〇町交差点付近



〇〇町〇〇橋付近



〇〇町住宅地







平成29年3月

事業用トラックドライバー研修テキスト 1

## トラックドライバーの心構え

企画・制作 公益社団法人 全日本トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5

TEL 03-3354-1009 (代表) Fax 03-3354-1019

発行・販売 日本貨物運送協同組合連合会

〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5 (全日本トラック総合会館9階)

TEL 03-3355-2031 (代表) Fax 03-3355-2037

- ※1 掲載内容は予告なく改訂される場合があります。改訂、修正等の状況については、(公社)全日本トラック協会のホームページに告知します。(http://www.jta.or.jp)
- ※2 掲載内容の正確さについては万全を期しておりますが、各事業所における実務上の行為の適否については、関係法令、または運行管理者等の指導に従ってください。
- ※3 無断転載を禁じます。