

トラクタ・トレーラを運転する方へ

ト レ ー ラ ハ ン ド ブ ッ ク

安全運転のポイント



社団法人 全日本トラック協会

はじめに

あらゆる産業を支える物流の主役はトラックです。

そのなかでも、トラクタ・トレーラは建設現場に必要なクレーン、鉄骨、重機のほか、国際海上コンテナなどの特殊で大きな貨物を輸送します。

トラクタ・トレーラは、トラックとは異なる構造を持ち、わずかな油断による運転操作のミスであっても、極めて大きな事故を引き起こすため、高い運転技術などを必要とします。

本書はトラクタ・トレーラの運転にあらたに従事される方だけでなく、20年以上の運転経験を持つベテランの方にもお読みいただけるよう安全運転のポイントなどを分かりやすくまとめました。

どうか本書の内容を十分にご理解のうえ、トラクタ・トレーラの安全運行に努められるようお願いします。

本書の作成にあたり、自動車安全運転センターにご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。

平成20年3月

社団法人全日本トラック協会

目次

第1章

トレーラの特性を知る章目次..... 1

トレーラとは／トレーラの種類／トレーラのブレーキ／制動時の挙動特性／連結方法／トレーラの後退／参考・固縛に関する注意事項

第2章

トラクタ・トレーラの走行時 安全運転のポイント章目次..... 9

正しい運転姿勢／積荷と運転感覚／ドライバーの目の高さ／夜間／交差点／カーブ／車線変更／急勾配路／踏切／ガード下の高さ制限／トンネル／雨天時／トレーラのおもな特性

資料編章目次... 21

特殊車両通行許可制度について／

・通行に係る遵守事項・個別的制限・指定道路であることを示す標識

点呼／日常点検

- 参考文献
- 『トレーラの運転特性と安全な運転に必要な技能に関する調査研究』自動車安全運転センター
 - 『トレーラサービスマニュアル』社団法人日本自動車車体工業会 トレーラ部会
 - 『特殊車両通行ハンドブック』財団法人日本道路交通情報センター
 - 『トレーラを安全に運転しよう』社団法人全日本トラック協会
 - 『運行管理者用テキスト―指導実践マニュアル』社団法人全日本トラック協会

第 1 章

トレーラの特性を知る

トレーラとは	2
トレーラの種類	3
トレーラのブレーキ	4
制動時の挙動特性	5
連結方法	6
トレーラの後退	7
参考 固縛に関する注意事項	8

…プロドライバー心得 6か条…

1. 人命の尊さを知ること
2. 交通ルールを守ること
3. 責任感を持つこと
4. 譲り合いの精神を大切にすること
5. 運転技術を過信しないこと
6. 心身が良好な状態で運転すること

トレーラとは

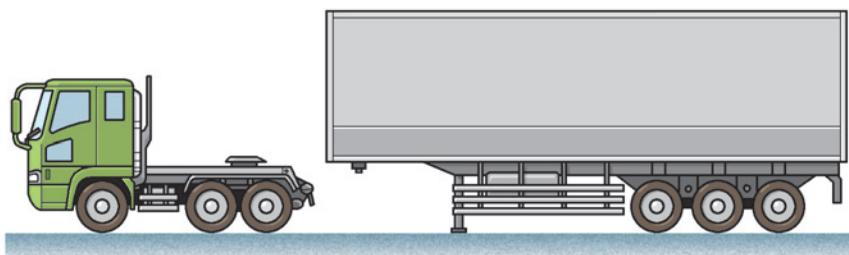
一般に語られる**トレーラ**とは、「トラクタ」というエンジンを有する車両が、「トレーラ」というコンテナなど貨物を載せる**エンジンがないシャーシを連結している車両**のことです。

このため、**トラックの単車より車長が長く、重量もさらに重くなります。**

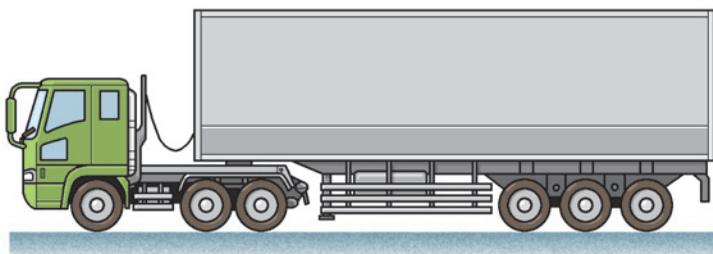
また、シャーシによって、積載する貨物の姿、形、重さ、バランスなどが千差万別で、他の車種よりも高い運転技術が必要とします。

トラクタ

トレーラ



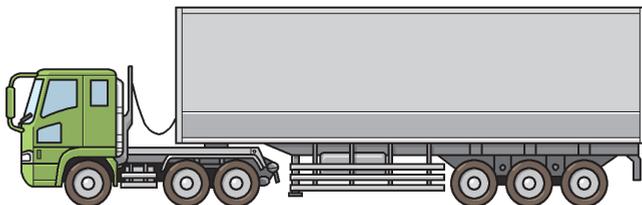
連結車両



トレーラの種類

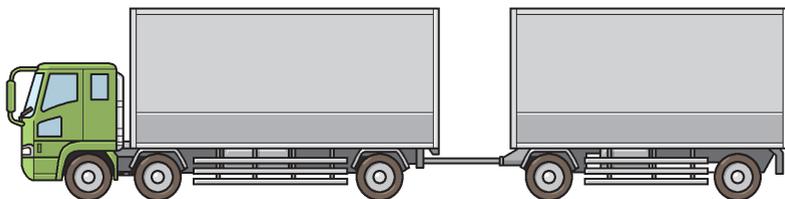
セミ・トレーラ

積載重量の相当部分を、**連結装置を介する**構造になっています。トラクタのカプラ（第5輪）とトレーラのキングピンを連結させます。



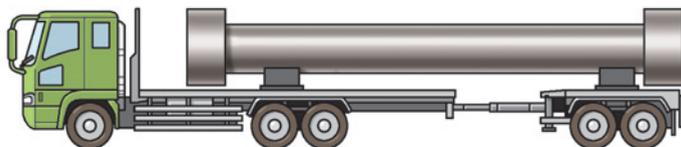
フル・トレーラ

総重量を**トレーラだけで支えられる**ように設計され、トラクタのピントル・フックとトレーラのドーリのルネット・アイとを連結させます。



ポール・トレーラ

柱、丸太など長尺の**積荷自体がトラクタとトレーラの連結部分を構成**するトレーラで、軸距は積荷の長さに応じて調整できます。



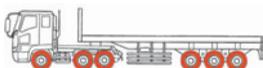
トレーラのブレーキ

●トラクタ・トレーラのブレーキ●

カーブや交差点の右左折時、車線変更時などは、ブレーキやハンドル操作を慎重に行う必要があります。

凡例 ○ ブレーキが効いているタイヤ
◎ ブレーキが効いていないタイヤ

フット・ブレーキ



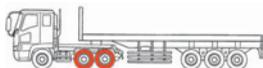
トラクタ部分とトレーラ部分のすべての車輪に同時に作動します。

トレーラ・ブレーキ



トレーラ部分に作動するもので、運転席のレバーで操作します。

排気(エキゾースト)・ブレーキ



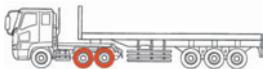
トラクタ部分の後輪に作動するもので、運転席のレバーで操作します。

エマージェンシー・ブレーキ



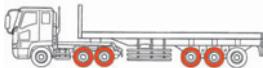
トレーラ部分に作動する非常ブレーキで、エマージェンシーラインが破損したときや、ブレーキ・エア圧が低下したときに自動的に作動します。

スプリング・ブレーキ



トラクタ部分のパーキングブレーキであるとともに、ブレーキ・エア圧の低下時に自動的に作動する非常ブレーキです。最近ではトレーラ部分にも装着されつつあります。

パーキング・ブレーキ



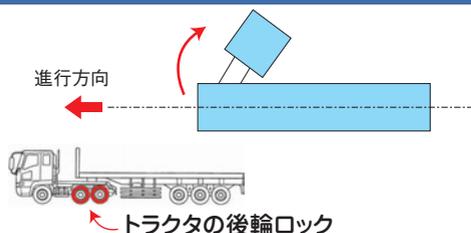
トラクタ部分にはレバー式、トレーラ部分にはねじ式のものも装備され、それぞれ独立して操作し、作動します。

※トラクタ・トレーラにより異なる場合があります。

制動時の挙動特性

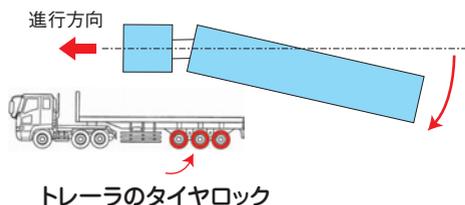
● ブレーキやハンドル操作を慎重に ●

ジャックナイフ



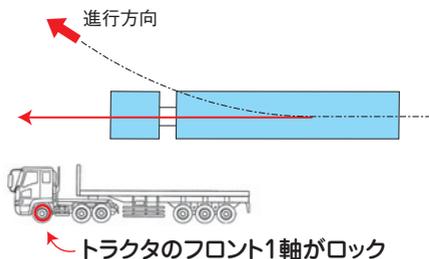
トラクタ後部が外側に流れて『く』の字型に折れ曲がる現象です。制動時、トラクタ後輪がロック状態の時に起こりやすくなります。ジャックナイフ現象が起きた場合、初期を除きコントロールは殆ど不可能です。

トレーラ・スイング



トレーラ後部が、カーブ外側に流れる現象です。制動時、トレーラ後輪がロックした場合に起こりやすくなります。

プラウアウト現象



トレーラ側が制御を失い、トレーラとトラクタが一直線になってカーブをはずれてしまう現象です。兆候を感じたときはブレーキを解除し、冷静にハンドル操作で修正します。

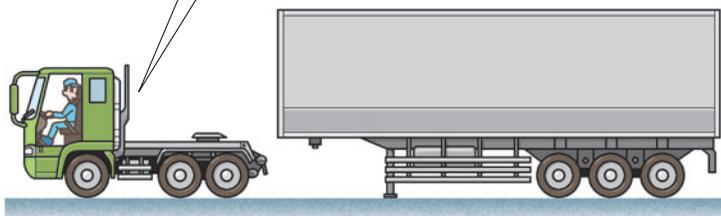
上記の現象はいずれも車輪のロックが大きな原因です。とくに滑りやすい路面で過大なブレーキ操作を行うとロックしやすいので、十分に注意してください。

連結方法

●トラクタとトレーラの連結方法●

ステップ
1

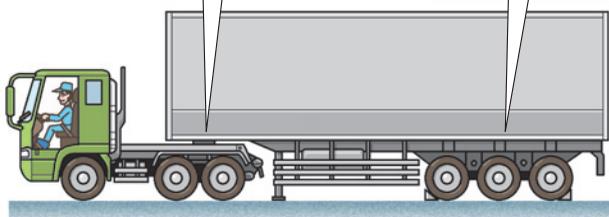
カブラ位置、キングピン位置を
確認しながら低速でバック



ステップ
2

カブラのジョーがロック
されたことを確認する

トレーラの駐車ブレーキを
かけたまま軽く前進し、
連結を確認する



ステップ
3

ジャンパーケーブルのコネクタを接続

補助脚の格納

車輪止めの解除

トラクタの
駐車ブレーキ
をかける



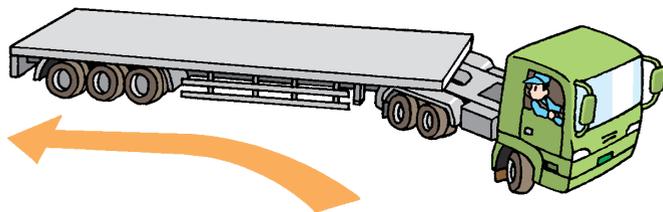
トレーラの後退

トレーラの後退（バック）運転は、これまで運転になれた大型トラック等の単車と異なり連結点があるので、なれないうちは難しいものですが、低速で切り返しやり直しも可能なので、普段から十分に練習をしておいてください。

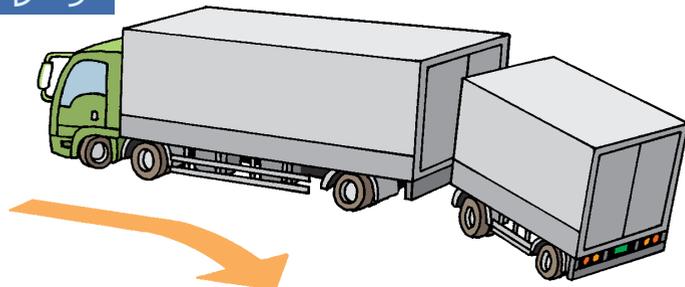
セミ・トレーラは、連結点が1点なので旋回時の内輪差も大きいのですが、**トラクタ側からトレーラ側の動きがつかみにくく**、バック運転がむずかしいといわれています。

フル・トレーラは、センター・アクスル（連結点が1点）とドーリーつきフル・トレーラ（連結点が2点）の2種類あります。連結点が1点のセンター・アクスル型はセミ・トレーラと同様の特性がありますが、ドーリーつきは内輪差が単車並で比較的后退運転は容易といわれていますが、**トレーラ側の挙動が運転席でつかみにくい**という特徴もあります。

セミ・トレーラ



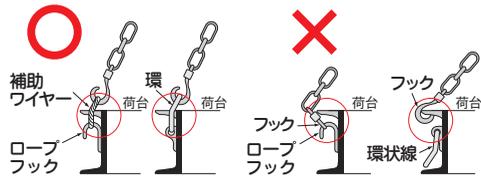
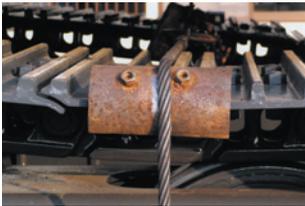
フル・トレーラ



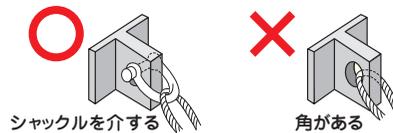
参考

固縛に関する注意事項

- 1 固縛機器の破損・はずれ等を防止するため荷台のロープフックや外枠の下部に荷締機のフック等を直接掛けません。必ず補助ワイヤーまたは、環を使用します。
- 2 積荷を保護するために、積荷にワイヤーロープや荷締機を直接当てません。必ず当て物をします。
- 3 ワイヤーロープを保護するため積み荷の角張った箇所にワイヤーロープを直接当てません。また、積み荷に取り付けられた金具が角張っている場合は、ワイヤーロープを直接掛けません。必ずシャックルを介して固縛します。



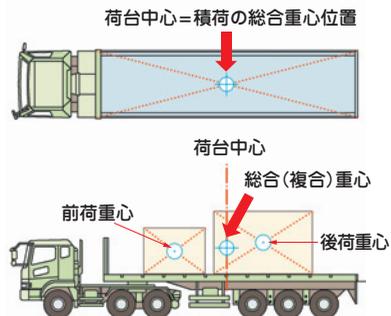
環は、トレーラに取り付けられているものに限る。



● 積み付けにおける注意点 ●

1個当たりの重量の大きい各種機械、鉄鋼製品や長尺物の場合

- 重量貨物は集中荷重、偏心荷重にならないよう、積付けに当たっては重量配分を十分考慮します。
- 積荷全体の重心位置は、トラクタ・トレーラの荷台の前後・左右の両者の中心位置にできるだけ近いことが望ましい。とくに重量の重い機械製品や不整形の加工物等を数個積み合わせる場合は、荷台中心に積み荷の複合中心が近づくように積み付けます。



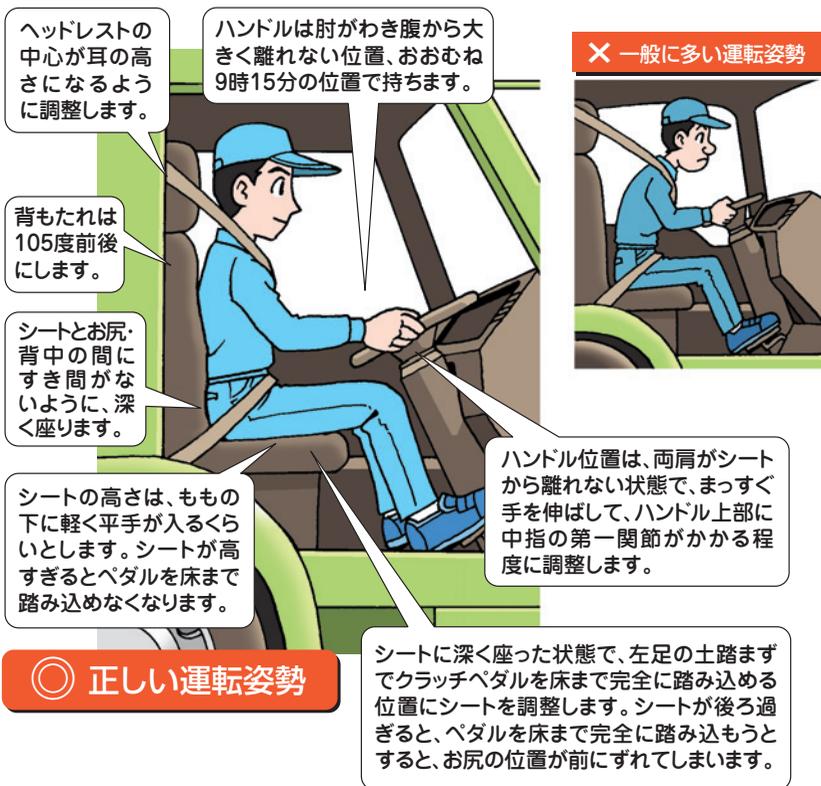
第 2 章

トラクタ・トレーラの走行時 安全運転のポイント

正しい運転姿勢	10
積荷と運転感覚	11
ドライバーの目の高さ	12
夜 間	13
交差点	14
カーブ	15
車線変更	16
急勾配路	17
踏 切	18
ガード下の高さ制限	19
トンネル	19
雨天時	20
トレーラのおもな特性	20

正しい運転姿勢

正しい運転姿勢をとると、**視界が広くなり、運転による疲労も軽減**されます。正しい運転姿勢とは、以下のようなものです。



トレーラの死角を補うには、**正しい運転姿勢とミラーの活用**が欠かせません。また、右左折時や後退時等の車両が折れ曲がる際には、**ハンドルを切る前に死角になる部分の安全を確認**しておくことが大切です。

積荷と運転感覚

●積載時と空車時の運転感覚の違い●

- ★トレーラは、**積載時と空車時では重量差が非常に大きく**、速度のコントロールやギア・チェンジ等の操作に大きな違いが生じます。
- ★同時に、軸重配分の変化から、車両のバランスが大きく変わるので、空車時にハンドル操作やブレーキ操作の加減を間違えると、**滑ったり、横転したりする危険性**があります。
- ★トラクタのみで走行する場合は、**さらに車両のバランスが異なるため**運転操作には注意が必要です。



●その他の注意点●

- ★トレーラは2つの車両を連結しているため、運転席に荷台の挙動が伝わりにくく、荷台に傾き等の異常が発生してもドライバーの感知が遅れる場合があります。
- ★国際海上コンテナでは、内容物の重心位置や移動状況がわからないため、横転事故になるケースが多発しています。とくに慎重な運転を心がけてください。
- ★タンクトレーラ等、液体や粉末等を輸送するトレーラでは、急なハンドル操作による内容物の揺れ動きにより車両バランスが失われ、横転する危険性があります。山道やカーブでの運転はとくに注意が必要です。
- ★あおりの無いトレーラで鉄板等の重量物を運ぶ場合、急ブレーキにより積載物が前方に移動し、運転席を直撃するおそれがあります。

ドライバーの目の高さ

トラクタなど大型車の運転席から見た視界と乗用車の視界には大きな違いがあります。トラクタは、乗用車の約2倍の地上2.5メートルほどで、下を見下ろすようになり**実際の距離より長いと錯覚**します。そのため、トラクタのドライバーは前車との距離空間が広く見えて**実際よりも余裕があると感じ、車間距離を詰めすぎる**傾向があります。

トラクタの運転視界

前車との距離空間が広く見えるため、実際より余裕があると感じ、車間距離を詰めすぎる傾向がある。



乗用車の運転視界

視点が低い分近く感じる。



夜 間

●大型車の夜間運転視界●

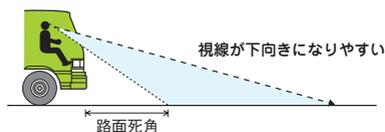
トラクタの運転席から見た視界と乗用車の視界には大きな違いがあります(P.12参照)。このためトラクタなどの大型車は、いつの間にかうつむき加減の楽な運転姿勢をとってしまうので、無意識のうちに視線は下向きになり、足元(直近の路面)を覗き込むように走行します。とくに、高速道路での夜間走行ではヘッドライトの照射範囲に限られ、ますます下向きのまま視線が固定されがちになってしまいます。しかし、常時下向きでいるわけにもいきませんから、視線を上げて前方を見なければなりません。そのため、トラクタのドライバーは**無意識に視線の上下運動を繰り返し、単調な眼球動作になります。**この動作は**ドライバーが眠くなる危険性**をはらんでいますから注意が必要です。



■ドライバーの目とライト(前照灯)の位置が離れているため、目に返ってくる反射光が少なく、歩行者などの発見遅れを招きやすい。とくに、右からの横断歩行者は発見しにくい。

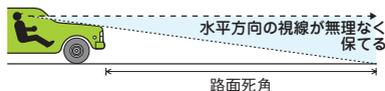
乗用車と比べて、前照灯から照射された光を上から見下ろすため、足元だけが明るく、前方が暗闇になることが多い。

トラクタ



視界が分断され、灯りが路面上のものかどうか判断しにくい。

乗用車



路面上の灯りが連続した視界のなかで認知できる。

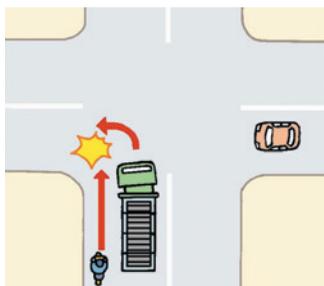
交差点

●内輪差・側方の死角に注意●

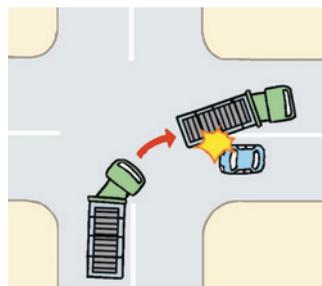
狭めの道路を左折する場合など、トラクタ・トレーラは内輪差が大きいため、一旦右に振ってから曲がる場合があります。また、左側のミラーに映る範囲も狭く、左後方の死角が大きくなり、**二輪車などを見落とし、巻き込む**ことがあります。

右折時は、右折する側の道路に**停止している車にトレーラ部分が接触**することがありますから、右左折時には、側方や後方など周囲によく目を配るようになります。

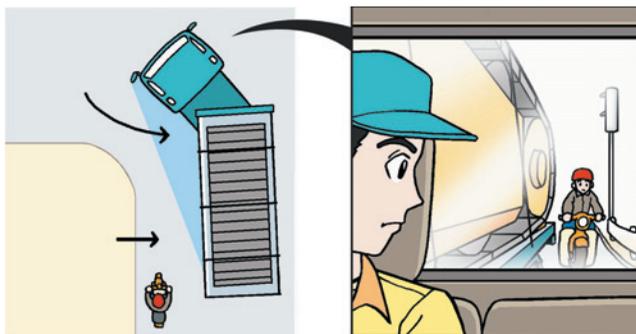
左折時



右折時



側方の死角

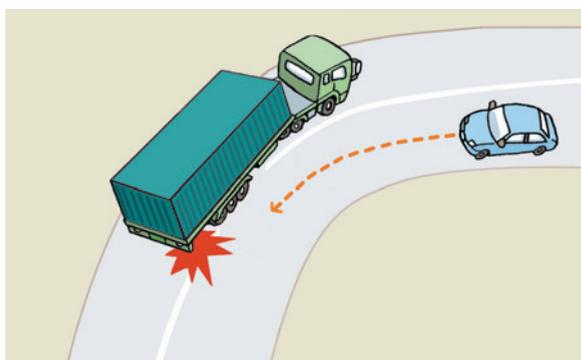


カーブ

きついカーブでの**対向車線のはみ出し**に注意してください。

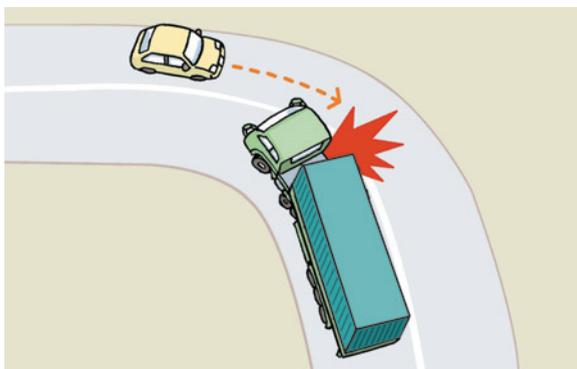
右カーブではトレーラの後部

右カーブの場合は、トレーラの内輪差により**後輪が道路内側に寄る**。



左カーブではトレーラの前部

左カーブの場合は、トレーラの前部はトラクタより**外側に張り出した状態**になる。

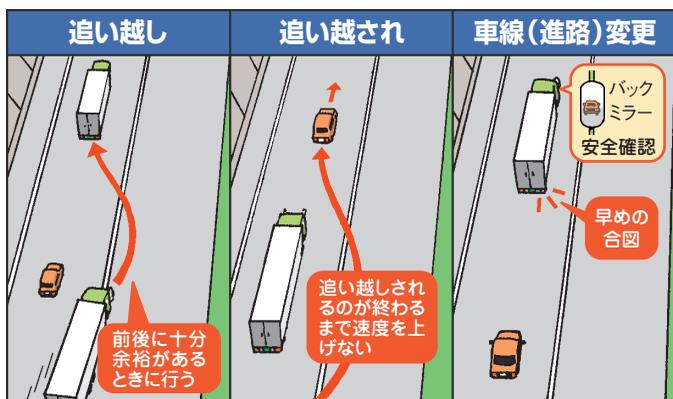


車線変更

連結車両は全長が長いので、**追い越しや車線（進路）変更はできるだけ避ける**ようにします。追い越しを行う場合は、非常に長い距離が必要になるので、前後に十分余裕があるときに行うようにします。

後続車両に追い越されるときは、**追い越されるのが終わるまで自車の速度を上げない**ようにします。追い越し車両が直前に割り込んでくることもあるので注意してください。

車線（進路）変更を行う場合は、目視をはじめ、バック・ミラーなどで安全を確認し、ウインカーで早めに合図をして、後続車などが気がついたと思われるのを待ってから進路変更するようにします。



トレーラ走行時の挙動は速度、ハンドル操作に大きく依存します。進路変更等の際、トラクタの運転席ではトレーラの挙動が伝わりにくいため、トレーラのタイヤが浮いている状態でも、運転席では認識できません。また、3軸車に比べて2軸車トレーラの方がロール角度が大きい傾向にあります。2軸車トレーラはより注意が必要です。

実際には、気象条件、道路コンディション、積荷の積載状況、運転方法等により、条件が異なるため、これまで安全だった速度以下でも、横転する可能性は十分にあります。

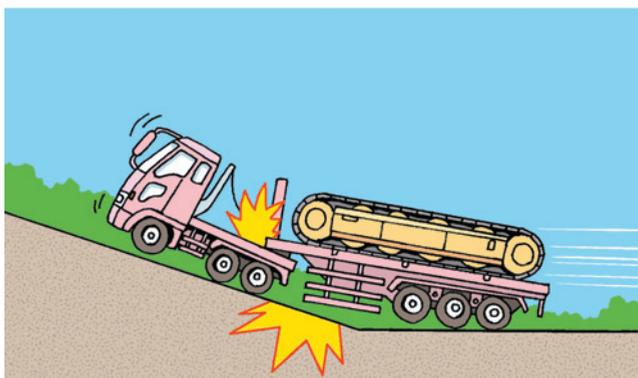
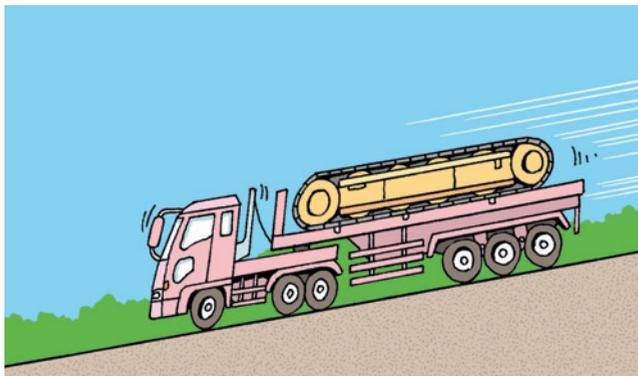


急勾配路

●下り坂ではエンジブレーキや排気ブレーキの活用を●

長い下り坂を走行する時は、トレーラブレーキを使用しますが、**単独使用を避け**、排気ブレーキ、リターダブレーキ等の**補助ブレーキを併用**して、速度を落とします。

『トレーラブレーキの使用は必要最小限に』



急な上り坂ではトラクタとトレーラが接触したり路面にシャーシが衝突することもあります。

踏切

●踏切の安全な通過方法●

① 低床トレーラはとくに「ハラツキ」に注意

低床式トレーラなどは、**盛り上がっている踏切路面で「ハラツキ」**になり、立ち往生するケースも見られます。

『下車してよく確認しましょう』

※橋梁の継目や舗装の段差があるとハンドルをとられたり、トレーラにおされたりして車両が不安定になることがあります。

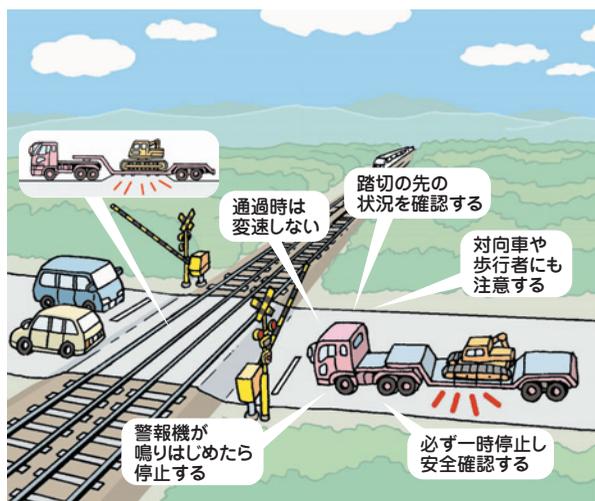
② 踏み切りを渡った先の状況もよく注意

渋滞等による踏み切りでの立ち往生や車体の後部が**踏み切りに残るおそれがある場合は進入しない**ようにしましょう。

『車体の長さを考えて』

③ 道幅の狭い踏切では落輪しないよう十分注意

対向車があってすれ違うのが**ギリギリの場合は、対向車を先に**通しましょう。



ガード下の高さ制限

積載物の高さをよく確認し、**車高制限のある場所では衝突しないよう**に注意しましょう。



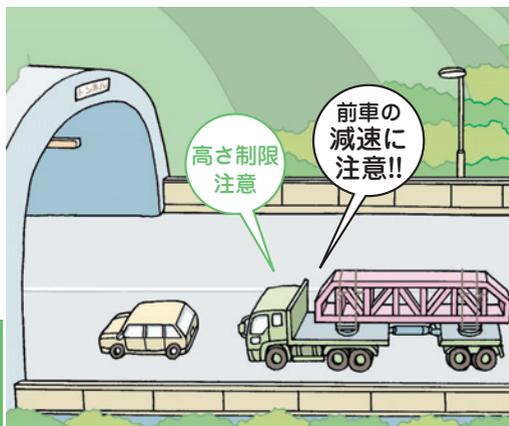
ガード等への衝突事故は、**鉄道・道路をストップさせ**

円滑な交通に**多大な影響を与えます**

トンネル

●トンネルの入口では前車の減速に注意！●

トンネル内を走行する場合には、高さ制限標識、対向車、トンネル内の照明など設置物への接触等に注意のうえ、**十分に速度を落として**走行しましょう。



トンネルに接近したら、**前車の減速に注意！**
車間距離も十分に！

雨天時

- ・視界が悪くなる
- ・路面が滑りやすい
- ・雨が降り始めたら、スピードを落とす
- ・進路変更はしない



◆◆トレーラのおもな特性◆◆

- ・大型貨物車に比べて内輪差が大きいため、**右左折時や大きなカーブの通行時はとくに注意**を要します。
- ・2つの車両を連結しているため、トラクタ側にトレーラ側の挙動が伝わりにくく、トレーラ側に傾き等の異常が発生しても**ドライバーの感知が遅れる**場合があります。
- ・セミトレーラでは、後退時の**ハンドル操作が大型トラック等のほかの車両と違います**。
- ・空車時と積載時の重量の差が大きく、積載状態により車体の重量バランスが異なり、運転感覚に大きな違いが生じます。
- ・あわせて、**トラクタのみで走行する場合は、さらに車体の重量バランスに違いが生じるため慎重な運転が必要です**。



資料編

特殊車両通行許可制度について	22
・ 一般的制限値	
・ 『特殊な車両』が道路を通行する場合、『特殊車両通行許可』が必要	
● 通行に係る遵守事項	23
・ 通行許可を受けて通行するときの遵守事項	
・ 通行条件	
● 個別的制限	25
・ 道路標識に示されている制限重量を超えて車両を通行させる場合	
● 指定道路であることを示す標識	26
・ 重さ指定道路を示す標識	
・ 高さ指定道路を示す標識	
点呼	27
日常点検	28

特殊車両通行許可制度について

一般的制限値

道路法では、道路を通行する車両の大きさや重さを次のとおり制限しています。この制限値のことを「一般的制限値」といいます。

■ 幅2.5m・長さ12m・高さ3.8m・総重量20t・軸重10t・輪荷重5t

■ 隣接軸重

- ・隣り合う車軸の軸距が1.8m未満の場合は18t
(ただし、隣り合う車軸の軸重が1.3m以上、かつ隣り合う車軸の軸重がいずれも9.5t以下のときは19t)
- ・隣り合う車軸の軸距が1.8m以上の場合は20t

■ 最小回転半径12m

『特殊な車両』が道路を通行する場合、『特殊車両通行許可』が必要

この一般的制限値のいずれかの値（幅・長さ・高さ・総重量）を超える車両『特殊な車両』が道路を通行する場合は、『特殊車両通行許可』を必要とします。

■ 「車両の構造が特殊」

車両の構造が特殊なため一般的制限値のいずれかの値を超える車両で、トラッククレーン等自走式建設機械、セミトレーラ連結車の特例5車種（バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ用、自動車の運搬用）のほか、あおり型、スタンション型、船底型の追加3車種。

■ 「貨物が特殊」

分割不可能のため、一般的制限値のいずれかの値を超える建設機械、大型発電機、電車の車体、電柱などの貨物。

● 通行に係る遵守事項 ●

(道路法第47条の2第6項)

通行許可を受けて通行するときの遵守事項

1 書類の携帯

許可証・条件書・経路表・経路図

(包括申請「複数軸種申請を含む」の場合は、車両内証書も必要)

2 通行時間

通行時間が指定されている場合は、その時間内に通行すること

3 通行期間

許可された期間内だけ通行すること

4 通行経路

許可された経路以外の通行はしないこと

5 通行条件

橋、トンネルなどでの徐行、誘導車の配置等が義務づけられているときには、必ずその措置をとること

6 道路状況

出発前に、道路管理者または(財)日本道路交通情報センターに、許可された道路状況を確認すること

特殊車両通行許可申請書

形式第一		(表)		(用紙A4)	
受付日	年 月 日	受付番号			
特殊車両通行 (許可) 申請書 (新規) 更新、変更 < >					
道路管理官 認定					
申請者番号 ○○○○○ 殿 平成10年 7月19日					
通行開始日	平成 10年 8月 1日	通行終了日	平成 11年 7月 31日	住所	東京都千代田区藤田00
車種区分	一般セミトレーラ	会社名・氏名	○ ○ 運送株式会社 印		
車両番号	車名及び型式	代表者名	代表取締役 奥 第一郎 TEL(03)0000-1234		
車高	軸間	担当者名	奥 第一郎 TEL(03)0000-1234		
4221 ㎝	4.8-7.2	総重量	248 ㎏	長さ	300 ㎝
6210 ㎝	C-3458	軸重	248 ㎏	長さ	810 ㎝
28.610 ㎏	1.136 ㎝	1.24 ㎝	14.540 ㎏	1.497 ㎝	
24.9 ㎏	37.0 ㎝	6.80 ㎝	9.012 ㎏	4.506 ㎝	
通行区分 (注) 片道 通行経路数 4 経路 通行経路は業登記入					
更新又は変更記録					
申請内容 年 月 日 許可番号 更新内容 経路経路数 変更事由					
記録時刻					

日本 自動車検査証 平成 年 月 日 ○ ○ 運送 業 ○ ○ 陸運業 業

自動車検査証及び型式等番号	型式等番号	型式	車名	車種区分	最大積載量	総重量	軸重	軸間	車高	長さ	幅	重量	長さ	幅	重量	長さ	幅	重量
検査官の氏名(漢字)																		
検査官の氏名(かな)																		
検査官の氏名(英字)																		
検査官の住所																		
検査の本拠の位置																		
検査の場所(支店)																		
年月日																		
年月日																		
年月日																		
年月日																		

この車検証は、見本です。(実際の車検証と大きさ・書式等は異なります。)

通行条件

審査の結果、道路管理者が通行することがやむを得ないと認めるときには、次のとおり条件「**A・B・C・D**」を付けて許可されますが、許可限度重量および通行許可条件は、個別の車両の諸元〔最遠軸距離等〕および道路構造〔橋梁の強度等〕により異なります。

※許可限度重量は車検証の記載重量とは異なります。

A. 条件を付さない



B. 徐行および連行禁止

※連行禁止

〔2台以上の特殊車両が縦列をなして同時に橋、高架の道路等の同一径間を渡ることを禁止する措置〕



C. 徐行・連行禁止・当該車両の前後に誘導車を配置



D. 徐行・連行禁止・当該車両の前後に誘導車を配置

かつ、2車線内に他車が通行しない状態で当該車両が通行すること。

また、道路管理者が別途指示する場合はその条件も付加する



● 個別的制限 ●

(道路法第47条第3項、第47条の2第1項)

一般的制限値以下の車両であっても、道路に制限標識がある橋、高架の道路または、トンネルなどを通行するときは、これに従わなければなりません。

車両の重量が制限されている場合



車両の高さが制限されている場合



道路標識に示されている制限重量を超えて車両を通行させる場合

道路標識に示されている制限重量を超える車両を通行させようとする場合は、特殊な車両と同様に、道路管理者に「通行許可申請」を行わなければなりません。(なお、幅の制限が行われている箇所では、その制限値を超える車両を通行させようとする場合には、その道路を管理している道路管理者に「通行認定申請」を行わなければなりません。)

● 指定道路であることを示す標識 ●

指定道路について、迂回が必要な区間など、とくに必要となる箇所には、以下の案内標識が設置されます。

ただし、指定道路は官報による公示が前提ですので、指定道路であっても、標識を設置しない場合もあります。

重さ指定道路を示す標識

走行している道路が指定道路であることを示す標識	分岐点等において指定道路の方向を示す標識
	

高さ指定道路を示す標識

	走行している道路が指定道路であることを示す標識	分岐点等において指定道路の方向を示す標識
一般道路に設置するもの		
高速道路等に設置するもの		

点呼

●乗務前点呼●

日常点検の実施後、運行管理者と対面（長距離運行等やむを得ない場合は電話等の方法）で点呼を行います。

- ・酒気を帯びて乗務しない（前日の飲酒等の影響はないか？）
- ・積載オーバーになっていないか？
- ・偏荷重や荷崩れ等を防止するためのロープやシート掛けは万全か？
- ・疾病、疲労等により安全な運転ができないおそれがあるときは申し出る
- ・日常点検を実施し、またはその確認をする
- ・運転者交替の予定を確認する
- ・運行経路、道路状況および気象状況を確認する
- ・その他、とくに注意する事項を確認する

●乗務途中の点呼●

運転者は、長距離運行等により乗務前後の点呼がいずれも対面で行えない乗務の場合のみ電話等により運行管理者に次の報告を行い、点呼により指示を受けます。

- ・運転者の疾病・疲労・飲酒等の状況
- ・日常点検の状況
- ・指示事項の確認
- ・その他必要な事項の確認

●乗務後点呼●

予定された作業が無事に終わり、事務所に戻ったら、運行管理者に終業の報告を行い、対面で点呼を受けます。

- ・乗務記録（日報など）や運行記録計の記録紙など、書類に必要事項を記載する
- ・運行管理者に所定事項（運転者〈疲労等〉、車両の状況、道路状況など）を報告し、指導を受ける
- ・事故の場合は、事故状況およびその処置状況を報告し、指導を受ける

日常点検

事業用自動車の場合、ひとたび車両故障やそれがもとで交通事故などが起きますと、社会的に大きな影響を及ぼします。そうした事故を防ぐためにも、日常点検の実施が法律で義務づけられています。

1日の運転を安全に行うためには、運行を開始する前に車両の状態に異常がないか確認することが必要です。しっかりとした日常点検を行いましょう。

点検に際して

- ・ エンジンを止め、スターターキーを必ず抜き取る。
- ・ 駐車ブレーキを確実に効かせ、ギアをニュートラルにする。オートマチック・トランスミッション車はレンジセレクターレバーを“N”レンジにする。
- ・ 平坦な場所で行う。
- ・ タイヤに輪止めをかける。
- ・ 走行直後の点検はやけどをするおそれがあるので、冷えた状態で行う。
- ・ 吸気ダクトには物を落とさない。
- ・ エンジンの上に乗るときは、パイプ類、エアクリーナーなどの補機類に足を掛けない。
- ・ 点検、手入れ終了後は、エンジンルーム内にウエス（布）など燃えやすい物や工具などの置き忘れがないか、点検する。
- ・ 点検、手入れ終了後は、オイル漏れや液漏れ、および水漏れがないか必ず点検する。

● 連結部のチェックを確実に ●

連結部のチェック項目

- ① エアコックが完全に開いているか
- ② サービスライン、エマージェンシーラインのホース接続は間違いはないか
- ③ エア・カップリングの接続が完全でエア漏れはないか
- ④ カブラのロックは完全か（「カブラロック」ウォーニングランプの点灯確認）
- ⑤ トレーラ側のパーキングブレーキが完全に解除されているか
- ⑥ トレーラのレッグ（脚）は完全に格納されているか
- ⑦ 灯火器用電源カップリングの接続は完全か
- ⑧ ABS（アンチ・ロック・ブレーキ）電源カップリングの接続は完全か

※フル・トレーラの連結はドローバーアイとピントルフックで確実にに行いましょう。
安全のためのセフティーチェーンも忘れずに。

トラクタ・トレーラを運転するときに 注意すべき点

最近のトラクタ・トレーラ事故原因を分析した結果、次のとおり、運転の際に注意する必要があります。

- 1 鉄道等のガード下では高さ制限に注意しましょう。
- 2 踏切を通過するときは、低床トレーラの「ハラツキ」や、渋滞等による踏み切りでの立ち往生がおこらないよう注意しましょう。
- 3 ゆるやかな下りカーブでは、速度を落とすようにしましょう。
- 4 追突事故を防ぐために、十分な車間距離を保ち、常に早めのブレーキを心がけましょう。



社団法人 **全日本トラック協会**

〒163-1519 東京都新宿区西新宿1-6-1
新宿エルタワー19階

TEL 03-5323-7244 FAX 03-5323-7230

<http://www.jta.or.jp/>

安全のためのおもなチェックポイント

- 1** 適正な運行管理（運行前後の点呼や日常点検の実施等）を徹底する。
※平成19年4月1日より、大型車の日常点検および定期点検項目にホイール・ボルト関係の点検項目が追加されました。また、被けん引自動車の点検項目（3月点検《20項目》、12月点検《33項目》）が明確になりました。
- 2** 過積載や偏荷重にならないように注意する（国際海上コンテナについては、偏荷重など安全輸送に支障をきたす恐れがある場合は、関係者への連絡をとるなどの、必要な措置をとる）。
- 3** タイヤの空気圧は適切か、タイヤの溝がすり減っていないか。
- 4** 見通しの良い直線道路では、注意力が散漫とならないよう、注意する。
- 5** 法定速度を守り、車間距離を十分にとる。
- 6** 踏切手前では一時停止し、安全を確認する。
- 7** 夜間の走行では、灯火器に依存するため、遠近感がつかみにくい点を注意する。
- 8** 車高制限のある場所（ガード下など）では積載物の高さを考慮し、接触しないように注意する。
- 9** トンネルの入口では前車の減速に注意する。
- 10** 雨天時は視界が悪く、路面もすべりやすいため、減速し、車間距離を長くするとともに、急ブレーキ、急ハンドル操作を避ける。
- 11** 交差点では十分減速する。
[右折の場合] 対向車や左右の後続車、右折する道路に停車している車両にも注意する。
[左折の場合] バックミラーなどによって車両の左側面や直前の安全を確認する。右側に振ってから曲がる場合、右側追い越し車両との接触や左側の巻き込みにも注意する。