

# 初任運転者 教育テキスト

貨物自動車乗務員用



# 目次

## Mission

### 1. 事業用自動車の安全な運転に関する基本的事項

- I. 自動車に関わる法令 . . . . . 1
- II. 義務を果たさない場合の影響 . . . . . 2
- III. 事業用自動車の公共性と重要性 . . . . . 3
- IV. 事業用自動車事故が起きた場合の社会的影響 . . . . . 4
- V. 安全運行の心構え . . . . . 5

## Mission

### 2. 事業用自動車の構造上の特性と日常点検の方法

- I. 事業用自動車の構造上の特性 . . . . . 7
- II. 日常点検基準 . . . . . 10
- III. 日常点検の手順①  
エンジンルームのチェック . . . . . 11
- IV. 日常点検の手順②  
タイヤのチェック . . . . . 12
- V. 日常点検の手順③  
運転席まわりをチェック . . . . . 13
- VI. 日常点検の手順④  
その他のチェック . . . . . 15

## Mission

### 3. 貨物の正しい積載方法

- I. 偏荷重の危険性 . . . . . 16
- II. 安全な輸送のための荷物の積み方・固縛の方法 . . . . . 17
- III. 荷崩れを起こさない安全な運転 . . . . . 18

## Mission

### 4. 過積載の危険性

- I. 過積載はなぜ良くないことなのか . . . . . 19
- II. 過積載による罰則 . . . . . 20
- III. 過積載の防止 . . . . . 21

## Mission

### 5. 危険物を運搬する場合に留意すべき事項

- I. 危険物とは？ . . . . . 22
- II. イエローカードの必要性和記載内容 . . . . . 23
- III. 危険物輸送の基本的注意点 . . . . . 24
- IV. 事故が起きてしまった場合の対処 . . . . . 25

## Mission

### 6. 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

- I. 適切な運行経路の選択 . . . . . 26
- II. 情報を生かした運行経路の設定 . . . . . 27

## Mission

### 7. 危険の予測及び回避

- I. 危険予測運転とは . . . . . 28
- II. 危険予測のポイント . . . . . 29
- III. 自分から危険を作り出さないように！ . . . . . 31

## Mission

### 8. 運転者の運転適性に応じた安全運転

- I. 適性診断の必要性 . . . . . 32
- II. 適性診断結果の活用方法 . . . . . 33
- III. 診断の内容と運転の関係 . . . . . 34

## Mission

### 9. 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

- I. 交通事故の生理的・心理的要因 . . . . . 36
- II. 過労や飲酒による危険運転の防止 . . . . . 38

## Mission

### 10. 健康管理の重要性

- I. 疾病が事故の原因となること . . . . . 40
- II. 健康管理のポイント . . . . . 41

## Mission

### 11. 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法 ～運転支援装置の特性と使い方～

- I. 運転支援装置の性能 . . . . . 42
- II. 運転支援装置を利用するときの注意点 . . . . . 45

## Mission

### 12. ドライブレコーダーの記録を利用した運転特性の把握と是正

- I. ドライブレコーダー映像を積極的に利用しよう . . . . . 46
- II. (初任運転者のための)映像を利用した教育 . . . . . 47

## Mission

### 13. 運転者に必要な救命救急知識

- I. 応急処置の重要性 . . . . . 48
- II. 救急車が来るまでバトンをつなぐ . . . . . 49
- III. 急病人が出た場合の救護方法(時系列) . . . . . 50
- IV. 胸骨圧迫(心臓マッサージ)のやり方 . . . . . 51
- V. AEDの使い方 . . . . . 52

## 1. 危険物とは？

Check Point!

この時間に勉強してほしいこと

1. 危険物の種類
2. イエローカードに記載された危険物の危険性

トラックで運搬する荷物の中には、危険物と呼ばれるものも含まれています。ここでは、危険物に分類されるものの種類と危険性について勉強します。

### 1 危険物の種類

トラックで輸送可能な危険物には、次のような種類があります。

危険物	消防法第1類から第6類（酸化性固体、可燃性固体、自然発火性物質及び禁水性物質、引火性液体、自己反応性物質、酸化性固体）のもの
高圧ガス	高圧ガス保安法の液化ガス、可燃性ガス、毒性ガスなどの高圧ガスのもの
火薬	火薬類取締法の火薬、爆薬、火工品のもの
毒物・劇物	毒物及び劇物取締法の毒物、劇物のもの

### 2 危険性の有無

輸送する危険物の危険性（性質）については、イエローカードに記載されています。（イエローカードについては、後ほど学習します。）

危険性	禁水性	水をかけると発火するおそれがあるため、水での消火は厳禁
	爆発性	熱、光、摩擦、衝撃で爆発する。発火物から遠ざけ、距離を保つことが必要。
	可燃性など	低温で引火しやすい
有害性	常温	常温で有害ガスを発生する
	加熱時・火災時	加熱・火災時に有害ガスを発生する
	水に接触	水に触れると有害ガスを発生する

知って得する用語の解説

#### 常温

常温と言われて、何度くらいを想像しますか？

20度くらい？

食品や医薬品の業界では、常温は厳密に規定されています。食品の場合は、15度から30度、医薬品の場合は15度から25度を想定しているようです。

ちなみに、JISでは、常温を20度±15度と規定しています。

## 1. 危険予測運転とは

Check Point!

この時間に勉強してほしいこと

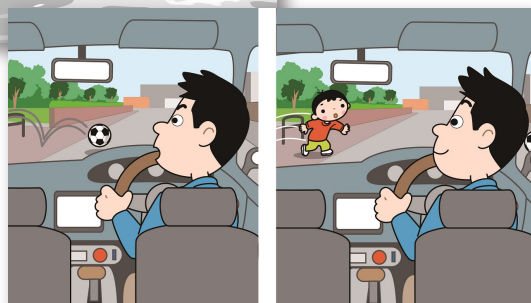
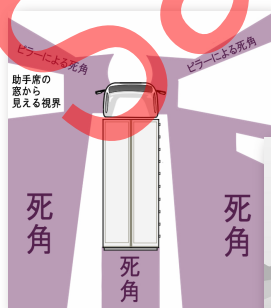
1. 無事故運転のためには危険予測能力が必須
2. 『かもしれない』という気持ちでの運転が大切

事故を起こさない運転を継続するためには、危険を予測する能力が欠かせません。

事故を起こしやすい、いわゆる事故惹起者には、この危険を予測する能力に欠けた人が多く、逆に、この能力が高い人ほど、事故を起こす確率が下がることが分かっています。

### 危険予測に必要な行動

- 見えない危険を見つける
- 他の道路利用者の特性を知る
- 気象変化に潜む危険を知る
- 『かもしれない』という気持ちで運転ができる



知って得する用語の解説

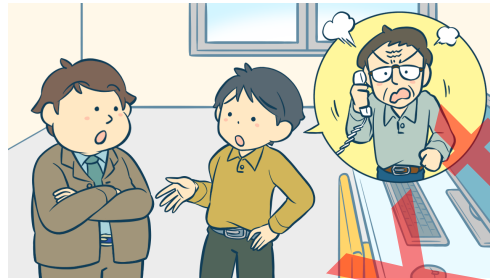
### ハインリッヒの法則

『ある男が1件の重大事故を起こしたとすると、彼はその前に29件の軽傷事故を起こし、事故になりそうなミスで300回起きているはずだ。』1件の大事故の裏には、表面に出てこないヒヤリハットが数多く隠されていることを表した言葉です。アメリカの保険会社の安全技師だったハインリッヒさんが発表した法則です。

## いつも監視されていることを忘れずに

今の時代、街は監視カメラがあふれ、通行人は皆スマートフォンで撮影することができます。

昔なら、見ている人がいなくて許されたようなことも、今はすべて映像という証拠が残ってしまいます。プロドライバーである皆さんの運転は、常に社会から注視されていることを忘れないようにしてください。



## 運行指示書の指示を守ること

運行指示書には、経路を調査した上で当該運行に最も適したルートが記載されています。

道路が通行止めになった、冠水で通行できないなど、特別な事情があるときを除いて、必ず運行指示書に記載された内容を遵守しましょう。

もしも、指示書に書かれていないことを判断しなければならなくなったり、決められたルート上に問題が発生したときは、自分だけの判断で行動をせず、運行管理者等に連絡をして、指示を仰ぐようにしましょう。



## 点呼を正しく受けること

点呼は、主に次の内容を確認するために実施します。

- 日常点検の実施と確認
- 乗務員の体調管理
- 酒気帯びの有無の検査

バスもトラックも、事故を起こせば社会に多大な影響がでます。点呼は安全運転のかなめです。

体調の良し悪しも含めて、正直に答えるようにしましょう。



**知って得する用語の解説**

**指示と命令**  
 指示も命令も人が誰かに対して『このようにすることを示す行為』という点で同じです。一般に、命令は、上位の者から下位の者に対して発せられることが多いため、指示よりもその働きかけが強く、場合によっては、強制力を持つ場合があります。対して指示は、『お願い』的な要素を含むこともあるので、命令と比較するとマイルドな印象があります。

## 1. 疾病が事故の原因となること

Check Point!

この時間に勉強してほしいこと

1. 健康起因の事故につながりやすい疾病を理解しましょう
2. 健康診断の重要性を理解しましょう

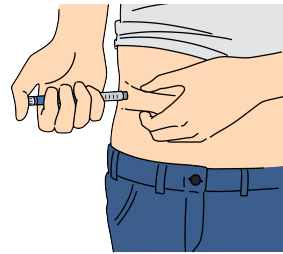
疾病が原因となって交通事故が起こることがあります。皆さんは、プロドライバーになるのですから、自身の体調管理に責任を持って、疾病が起因となる事故を起こさないように注意しなければなりません。ここでは、プロドライバーにとっての、健康管理の重要性を勉強します。

### 1 健康起因の事故につながりやすい疾病の例

#### 糖尿病

糖尿病は、生活習慣病の代表的な疾病です。

この疾病は、薬物療法によって症状を緩和することができますが、体調や薬の使用状況によっては、低血糖状態を引き起こす可能性があり、運転に大きな危険を及ぼす可能性があります。



#### 生活習慣病

脳や心臓の疾病は、その要因が生活習慣に関係していることから、生活習慣病と呼ばれます。

これらの疾病は、突然死に至る危険性も高いので、日ごろからの体調管理が大変重要になります。



### 2 健康診断受診の必要性

事業用自動車の乗務員は、1年に一度以上の頻度で、健康診断を受けなければなりません。

また、業務の関係で、夜10時から朝5時までの時間帯で仕事することがある場合は、その頻度に応じて半年に一度以上の検診が求められることもあります。



知って得する用語の解説

#### 結局、血流？

生活習慣病によって心疾患や脳疾患を発症することが知られていますが、いずれもその主たる原因は、血流の異常です。特に動脈硬化が大きな原因で、結論、血流を適切にコントロールすることが、健康な生活のためにとっても大切です。

## II. 救急車が来るまでバトンをつなぐ

Check Point!

この時間に勉強してほしいこと  
救急車が到着するまでにどのくらい時間がかかるのか

救急車の出動を要請してから、実際に現場に到着するまでの時間のことを、レスポンスタイムと呼びます。

日本を含め、多くの国では、このレスポンスタイムを8分から9分<sup>※</sup>に設定しています。

※できるだけ早く到着するに越したことはないが、遅くともこれくらいの時間で到着したい、という意味

つまり、急病人が目の前にいる場合、私たちは、このレスポンスタイムに必要な救命措置を行い、救急車にバトンタッチする必要があるということです。

知って得する用語の解説

### 救命率 (令和3年)

突然の心肺停止に対して、一般市民が救急措置を実施した場合の救命率は15.2%でした。

AEDを利用したケースは1000件ほどで、その救命率は53.2%。救命措置が行われなければ、1分毎に救命率は7~10%ずつ下がることから、10分放置されると、ほとんど救命の可能性はなくなります。

得

### 知ったコラム

#### 世界の救急事情

##### 1. 救急車は無料じゃない？

世界で最初に車での救急搬送が始まったのは1881年のウィーンです。日本では、公営の救急車の出動を要請しても、基本的には費用は発生しません。

しかし、この制度は世界共通のものではなく、国の事情のよって様々です。

たとえば、オーストラリアでは、タクシーのように基本料金があり、距離加算もされます。

お隣の中国でも同様で、基本料金だけでも、日本円で2000円弱が請求されます。

##### 2. 日本はサイレンの音が小さい？

日本の救急車のサイレンは諸外国のものに比較して、ピッチ（テンポ）がゆっくりしたイメージです。

欧米諸国の救急車に使われるサイレンは、日本の救急車のサイレンよりもかなり早いピッチ（テンポ）ですので、『より高い救急性』を感じずにはおれません。

##### 3. 日本の救急車は安全運転？

かなりの安全運転です。

欧米諸国の救急車は、大きく、ピッチの早いサイレンを鳴らしながら、猛烈なスピードで交差点を突っ切っていきます。

当然のことですが、その速度に比例するように、事故も多く発生しているようです。

Mission  
13

運転者に必要な救命救急知識