

トラックドライバーのための
安全運転の基礎知識



はじめに

この手帳は、物流の主役であるトラックドライバーに課せられた社会的責任、すなわち安全運転を継続的に遂行するための基礎知識を取りまとめたものです。

内容は、トラックの基礎知識　トラックの特性と運転　積み荷と運転　危険を回避する運転方法　の4つの基本を中心に構成しています。

トラック輸送に従事されているドライバーの皆さんは、この手帳の内容をよく理解され、交通事故の防止に役立てていただくようお願いします。

平成15年11月

社団法人 全日本トラック協会

目 次

< 第1章 トラックの基礎知識 >

1. トラックの運転資格	1
2. 特殊車両の通行について	3
3. 道路による法定最高速度	5

< 第2章 トラックの特性と運転 >

4. トラックの車高と運転	7
5. トラックの車長と運転	9
6. トラックの車幅と運転	11
7. トラックの死角	13
8. スピードと車の特性	15
9. スピードと視覚	17
10. 下り坂・上り坂のスピードコントロール	19
11. 安全な速度と車間距離	21

< 第3章 積み荷と運転 >

12. 過積載は交通事故の要因	23
13. 過積載は交通公害の要因	25
14. 過積載に対する罰則	27
15. 過積載に対する警察の措置	29
16. 積載のルール	31
17. 積み方の基本	33
18. 荷崩れを防止する積み付け方法	35

< 第4章 危険を回避する運転方法 >

19. 道路状況に応じた運転	37
20. 交差点の通行（交差点は死亡事故の最多発場所！）	39
21. トンネル・橋・踏切の通過	41
22. 高速道路の走行	43
23. 歩行者の行動特性に応じた運転	45
24. 自転車の行動特性に応じた運転	47
25. 二輪車の行動特性に応じた運転	49

安全運転継続のための心得	51
--------------------	----

1. トラックの運転資格

運転免許の種類

運転免許の種類によって運転可能な自動車、自動二輪車、原動機付自転車は道路交通法で決められている。

トラックを運転する場合、大型自動車免許を受けていれば、大型・中型・普通・小型・軽トラックと多様な用途に応じたトラックの運転が可能である。

大型免許の受験資格は21歳以上かつ運転経験3年以上、中型免許の受験資格は20歳以上かつ運転経験2年以上と道路交通法で定められている。

けん引免許

大型自動車、中型自動車、普通自動車、大型特殊自動車のいずれかで他の車をけん引する時は、けん引する自動車の種類に応じた免許の他にけん引免許が必要である。

ただし、車両総重量が750kg以下の車をけん引する時や、故障車をロープでけん引する時は、けん引免許は必要としない。

運転免許の種類と運転できる車 (道路交通法)

免許の種類 運転できる車	大型免許	中型免許	普通免許	大型特殊免許	大型二輪免許	普通二輪免許	小型特殊免許	原付免許
大型自動車								
中型自動車								
普通自動車								
大型特殊自動車								
大型自動二輪車								
普通自動二輪車								
小型特殊自動車								
原動機付自転車								

印は運転できる車を示す

けん引免許

けん引免許

他の車をけん引する場合
けん引する自動車の種類に応じた免許の他にけん引免許が必要

セミ・トレーラ



ただし、車両総重量が750kg以下の車をけん引する時や故障車をロープでけん引する時はけん引免許は不要

フル・トレーラ



2. 特殊車両の通行について

車両制限令による最高限度

道路法第47条で「車両制限令に定める車両の幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径の最高限度を超えるものは、道路を通行させてはならない」と定められている。

最高限度を超える特殊車両の通行は道路管理者に申請する。

特殊車両通行の際の確認事項

特殊車両通行許可証が車両に備えられていることを確認する。

車両総重量が20トンを超えるトラックを運行する際には、車体の前面に標識が表示されていることを確認する。

車両制限令第3条に定められている主な最高限度

車両総重量	トラック (単車)	・高速自動車国道及び道路管理者が指定した道路（指定道路）では、25 ^t 以下で車両の長さ及び最速軸距に応じて最高限度値が決められている。 ・その他の道路では20 ^t 以下。
	トレーラ (連結車)	・バン型、コンテナ用、タンク型、幌枠型、自動車運搬用等のトレーラ（連結車）では、高速自動車国道では36 ^t 以下、その他の一般道路では27 ^t 以下で、最速軸距に応じて最高限度が定められている。
車 長	トラック (単車)	12メートル
	トレーラ (連結車)	セミトレーラ 16.5メートル（高速自動車国道通行時） フルトレーラ 18メートル（高速自動車国道通行時）
車 幅		2.5メートル
車 高		3.8メートル

特殊車両の代表例



3. 道路による法定最高速度

道路標識や標示で最高速度が示されている場合

標識や標示で最高速度が示されている場合はその速度が最高速度であり、その速度を超えて運転してはいけない。

道路標識や道路標示で最高速度が示されていない場合

標識や標示で最高速度が示されていない一般道路では、トラックの種別に拘わらず全て速度は60km/hである。

自動車専用道路及び中央分離帯のない高速自動車国道でも、トラックの種別に拘わらず速度は60km/hである。

高速自動車国道の最高速度は、車両総重量8トン以上のトラック及びトレーラは速度80km/h、車両総重量8トン未満のトラック及び軽トラックは速度100km/hである。

法定最高速度 (道路標識や標示で最高速度が示されていない場合)

一般道路

大型トラック



中型トラック



トレーラ



普通トラック



軽トラック



高速自動車国道

大型トラック



中型トラック

(車両総重量8トン以上、
最大積載量5トン以上)



トレーラ



普通トラック

中型トラック

(車両総重量8トン未満、
最大積載量6トン未満)



軽トラック



4. トラックの車高と運転

運転席の高さと視界との関係

トラックは運転席が乗用車に比べて高い位置にあり視界が広い。反面、運転者は前方を上方から見下すような視野での運転となる。

前車との車間距離は長く感じやすく、実際の車間距離が短くなる。

そのためトラックが起こす事故のなかで、とくに追突事故が多くなっている。

追突事故を防止する運転

追突事故防止のため、以下のチェックを行う。

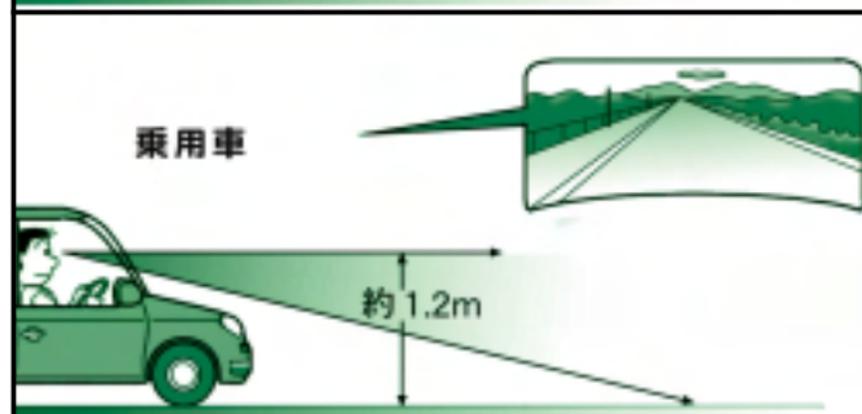
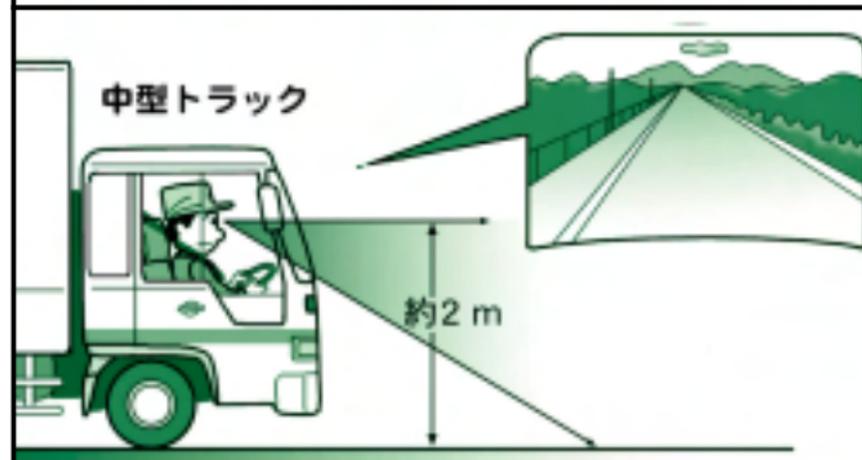
前車に接近し過ぎていないか？

スピードを出し過ぎていないか？

交差点では前車の減速や停止に注意しているか？

周囲の車の動静に注意しているか？

運転席の高さと視界との関係



追突事故を防止する運転



5. トラックの車長と運転

トラックは内輪差が大きい

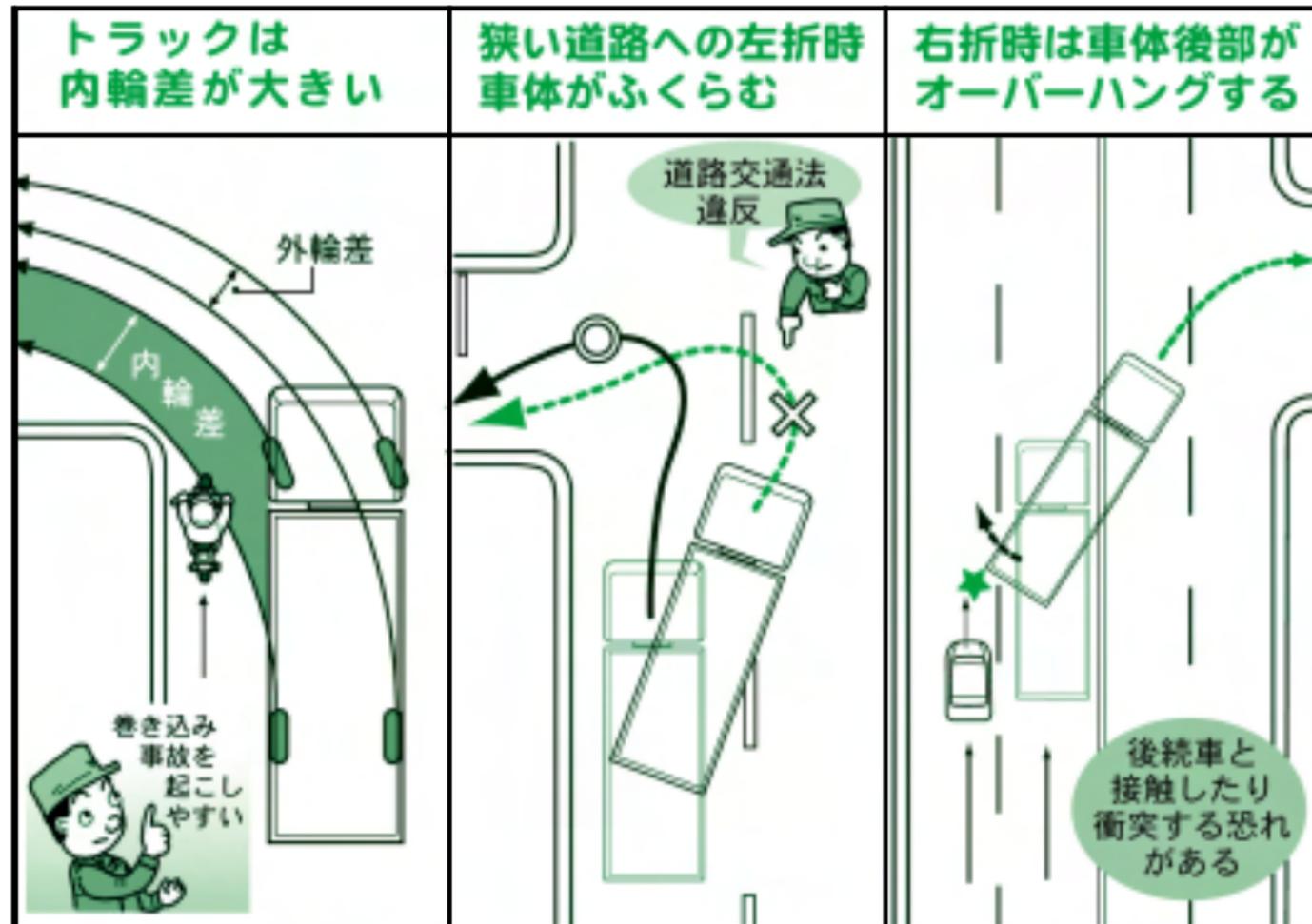
車長の長いトラックは、乗用車よりもホイールベースが長く内輪差も大きい。内輪差が大きい「左折時に左側方の歩行者やバイクを巻き込む事故」を起こしやすい。左折時には歩行者やバイクの動静をよく注意して運転する。

狭い道路への左折時車体がふくらむ

トラックは内輪差が大きいので、狭い道路へ左折する時、大きくハンドルを右に切り、センターラインをはみ出して左折することがある。これは道路交通法違反であり、予め道路の左端に寄り左折する。

右折時は車体後部がオーバーハングする

トラックは右折時にオーバーハングし、車体後部が外側に振られ後続車に接触する恐れがある。この点を十分注意して運転する。



6. トラックの車幅と運転

狭い道路での対向車とのすれ違い

トラックの車幅は2.2～2.5mで、乗用車の約1.3倍程度ある。

狭い道路では対向車とのすれ違い時に接触事故を起こす恐れがある。

自分の運転技量を過信せず、徐行や一時停止を行い十分に安全を確認し通過する。

カーブ等での車体一部の対向車線へのはみ出し

狭い道幅のカーブ走行時には、速度を減速することばかりではなく、センターラインをはみ出さないように車幅にも注意を払った運転が必要とされる。

特に右カーブでは、視線が右に向きやすく、右側ミラーできちんとセンターラインをとらえて、はみ出さないような運転を心掛ける。

狭い道路での対向車とのすれ違い

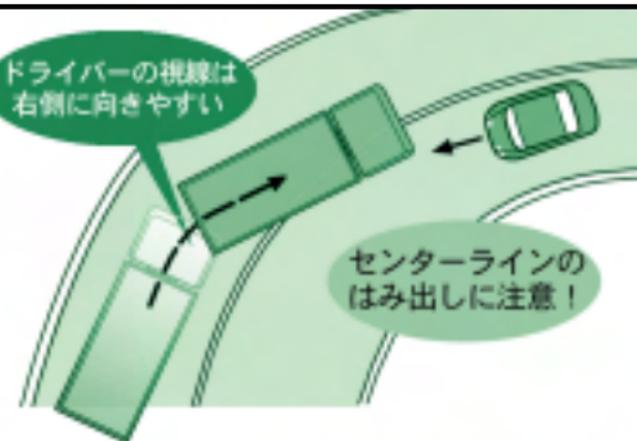
トラックの車幅は
2.2m～2.5mで乗用車の約1.3倍



狭い道路でのすれ違いの際は、
徐行や一時停止を行い、安全を確認する

カーブ等での対向車線へのはみ出し

ドライバーの視線は
右側に向きやすい



7. トラックの死角

左側後方の死角は大きい

右側に運転席のあるトラックでは、左側の死角が大きいことを自覚する。

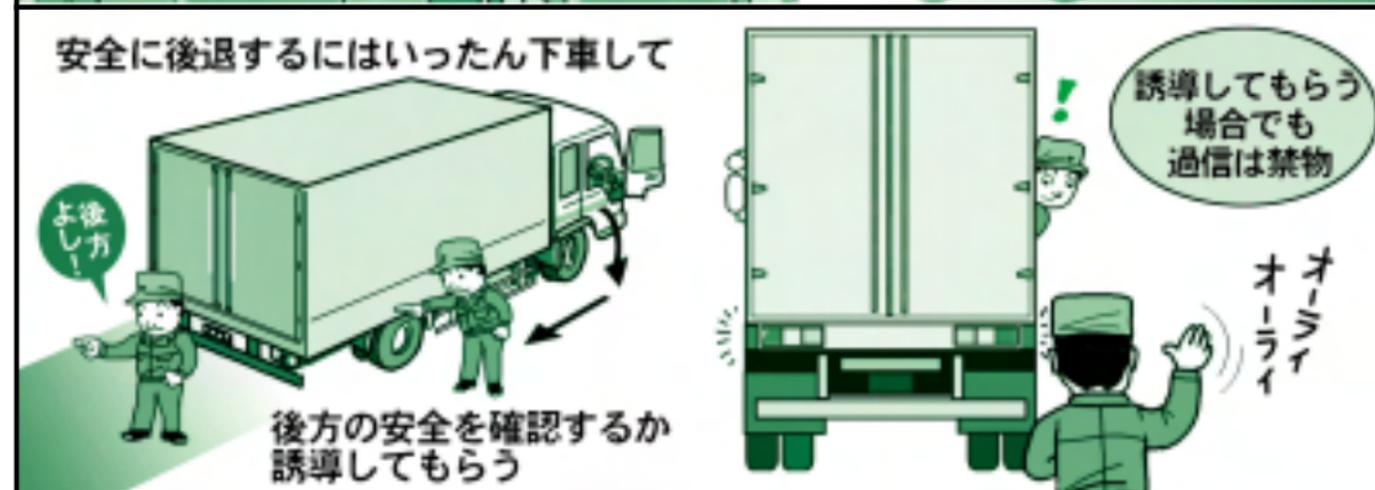
左側は確認できる部分が少なく、左側方から左後方にかけてはバックミラー、アンダーミラーに映る範囲以外はほとんど死角となる。

後方の死角

バン型トラックは後方のほとんどが死角である。

後方が見えない状況で安全に後退するためには、いったん下車して後方の安全を確認するか、誘導員に誘導してもらう必要がある。

誘導してもらう時やバックアイカメラを使用する場合でも過信は禁物である。



8. スピードと車の特性

スピードを出すと衝撃力が増す

衝突時などの衝撃力は、スピードの2乗に比例して大きくなる。

貨物を積載しているトラックは車両総重量が重いため衝撃力は一層大きくなり、死亡事故の主要因となる。

スピードを出すと遠心力が増す

カーブで急ハンドルを切った時に生じる外側に向かう力が遠心力である。

この力はスピードの2乗に比例し、カーブがきついほど、車が重いほど大きくなる。

スピードを出すと停止距離が長くなる

「停止距離」とは危険を感じてブレーキを踏み、効き始める迄に進む距離「空走距離」とブレーキで車を停止させる距離「制動距離」との合計距離である。

スピードを出せば出すほど「停止距離」は長くなる。

スピードと衝撃力との関係



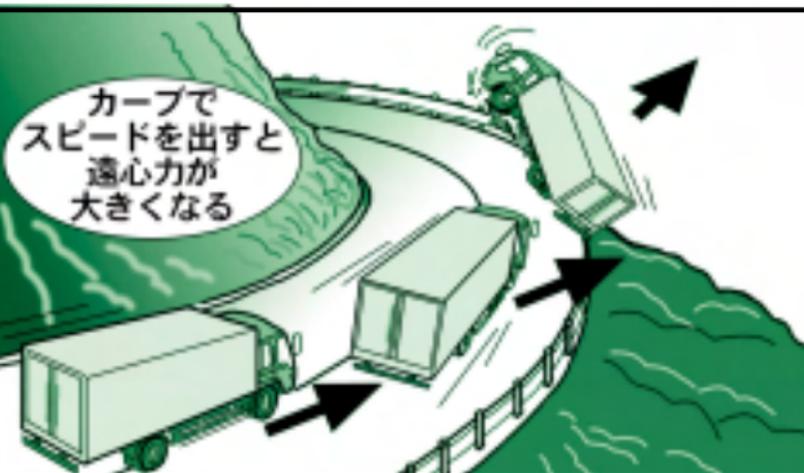
スピードと停止距離の目安

時速	空走距離 (m)	制動距離 (m)	停止距離 (m)
100km	28	84	112m
90km	25	68	93m
80km	22	54	76m
70km	19	39	58m
60km	17	27	44m
50km	14	18	32m
40km	11	11	22m
30km	8	6	14m
20km	6	3	9m

空走距離
 制動距離
 停止距離

*空走距離とは「危険を感じてからブレーキを踏み、実際に効き始めるまでに進む距離」
 *制動距離とは「ブレーキが効き始めてから、車が停止するまでに進む距離」

(国土交通省安全運転普及課「安全運転」より)



9. スピードと視覚

スピードを出すと視力が低下する

車を運転中の視力は静止している物を見る時の「静止視力」とは異なり、常に動いている物を見る「動体視力」と呼ばれている。

「動体視力」は昼間よりも夜間に、スピードを出せば出すほどに低下する傾向がある。静止視力がよい人でもスピードの出し過ぎには十分注意する。

スピードを出すと視野が狭くなる

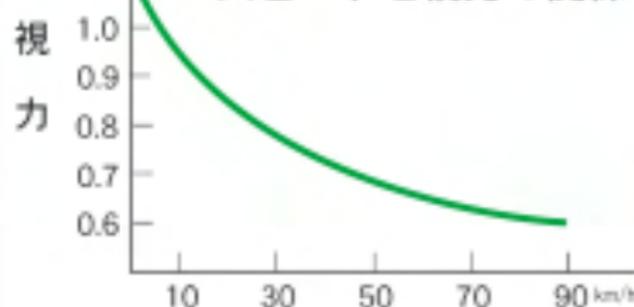
人が視線を動かさずにいる状態で見える範囲が視野である。

通常、静止してまっすぐ前方を見た場合、視野は両眼で約200度程度見えるが、スピードを出せば出すほど見える範囲は狭まる。

スピードを出すと視力が低下する



スピードと視力の関係



スピードを出すと視野が狭くなる



10. 下り坂・上り坂のスピードコントロール

下り坂の走行

下り坂ではスピードが出やすく、前車との車間距離をとるためのスピードコントロールが重要となる。特に前車が排気ブレーキ使用の場合は注意する。

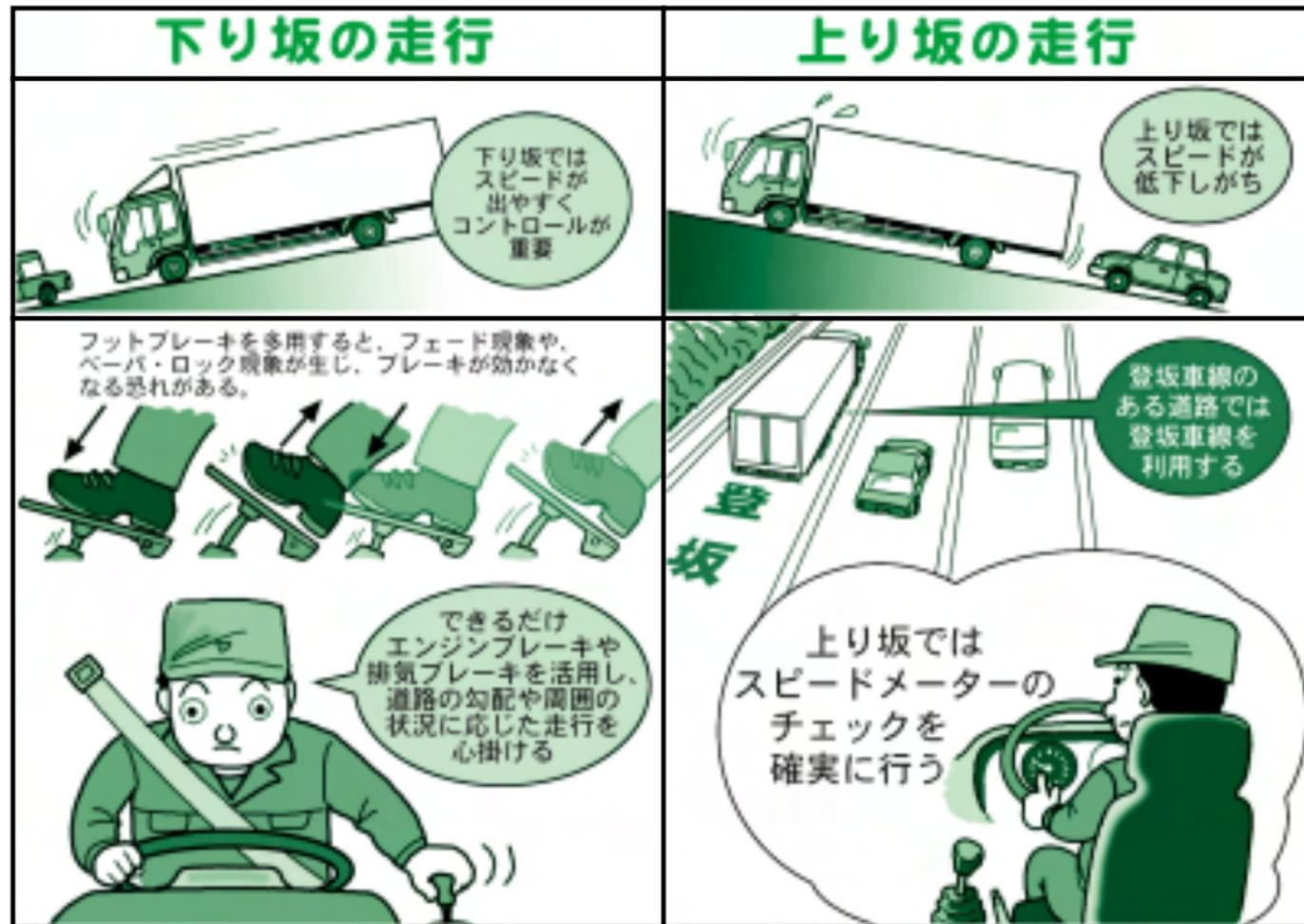
長い下り坂でフットブレーキを多用すると、フェード現象やペーパ・ロック現象が生じ、ブレーキが効かなくなる恐れがある。

できるだけエンジンブレーキや排気ブレーキを活用し、道路の勾配や周囲の状況に応じた走行を心掛ける。

上り坂の走行

積載量大きい大型トラックは、上り坂ではスピードが低下しがちである。

このため後続車に追突される恐れもあるので、上り坂ではスピードメーターのチェックを確実にやる。登坂車線のある道路では登坂車線を利用する。



11. 安全な速度と車間距離

1秒間に車が走行する距離

スピードを出せば出すほど1秒間に車が進行する距離は長くなる。これは危険を感じてブレーキを踏み、効き始めるまでの「空走距離」が長くなることを意味する。スピードの出し過ぎや走行中に不用意なわき見をしてはいけない。

安全な速度と車間距離

スピードに応じた安全な車間距離の取り方の目安は次のとおり。

速度60km/h以下の場合、走行速度の数字から15を引いた車間距離をとる。

例 速度60km/hの場合：60 - 15 = 45メートル

速度60km/hを超える場合は、走行速度の数字と同じ車間距離をとる。

例 速度80km/hの場合：80メートル

1秒間に車が走行する距離

km/h	走行距離 (m)
10	約2.7m
20	約5.6m
30	約8.3m
40	約11.1m
50	約13.9m
60	約16.7m
70	約19.4m
80	約22.2m
90	約25.0m
100	約27.8m

スピードを出せば出すほど空走距離が長くなることを意味する

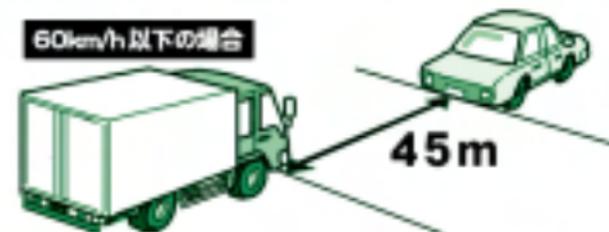


安全な速度と車間距離

速度60km/h以下の場合、走行速度の数字から15を引いた距離

速度60km/hの場合：60-15=45m

60km/h以下の場合



速度60km/hを超える場合は、走行速度の数字と同じ距離

例 速度80km/hの場合 = 80m
速度100km/hの場合 = 100m

60km/hを超える場合



12. 過積載は交通事故の要因

過積載をすると制動距離が長くなる

定量積載のトラックの制動距離に対し、過積載状態では制動距離が長くなるといった測定データがあり、過積載状態が危険であることは明らかである。

また、過積載時は定量積載時に比べ、衝突事故時の衝撃力も大きく死亡事故や重大事故につながる可能性が高い。

過積載をするとバランスを崩しやすい

過積載をすると、一般的に高積みとなり左右のバランスを崩しやすい。カーブ走行では、対向車線へのはみ出しや横転する恐れがある。

下り坂では定量積載時に比べスピードが出る。このためブレーキへの負担は増し、過熱してブレーキが効かなくなるフェード現象を引起こす恐れがある。

制動距離が長くなる



衝撃力が増大する



バランスを崩しやすい



13 . 過積載は交通公害の要因

排気ガスによる大気汚染

ディーゼル車は馬力があり、耐久性や燃費に優れているが、自動車排出ガス中の窒素酸化物(NO_x)の約8割、粒子状物質(PM)の全てを出す。

過積載運転をすると低速ギアでの高回転走行が多くなり、汚染物質が通常の走行時より多く排出され、大気汚染の原因となる。

車両や路面への悪影響

低速ギアでの高回転走行により、燃料・オイルのムダ使いになるばかりか、エンジン音が大きく騒音公害の原因となる。

タイヤへの負担は相当大きく、タイヤの磨耗のみならず車両の寿命を縮める原因となる。また道路や橋へのダメージも少なくない。



14. 過積載に対する罰則

運転者に対する罰則

過積載運転をすると、程度に応じて右の表の違反点数や反則金が運転者に対して課せられる。

大型車を運転して10割以上の過積載をした場合には、それだけで違反点数が6点となり、免許停止処分になるとともに、反則金という行政処分ではなく、「6カ月以下の懲役又は10万円以下の罰金」という刑事処分を受けることになる。

運転者に対する罰則（過積載に係わる違反点数・反則金）

過積載の程度	大型車・中型車		普通車	
	点数	反則金	点数	反則金
10割以上	6点	罰金	3点	35,000円
5割以上10割未満	3点	40,000円	2点	30,000円
5割未満	2点	30,000円	1点	25,000円



15. 過積載に対する警察の措置

車両の停止と積載物の重量測定など

車両が過積載と認められる場合は、警察官により車両の停止と自動車検査証や制限外許可証などの提示を求められ、積載物の重量測定が行われる。

過積載車両への措置命令及び通行指示

過積載に対する警察官からの措置として「過積載分の積荷をおろす」、「代車に積み替える」などが命ぜられる。

過積載車両からその場で「荷をおろす」ことができない場合には、警察官から通行区間や経路、その他危険防止に必要な措置を受け、「通行指示書」が交付されるのでその内容に従って運行する。



16. 積載のルール

積載制限の内容

積載制限を超えて荷物を積んだり、荷台に人を乗せて走行してはいけません。ただし、荷物の看守のための必要最小限の人を荷台に乗せることは可能である。

分割できない荷物を運ぶ場合

荷物を分割することができないため、積載制限を超えてしまう場合には、以下の条件を遵守する条件で、出発地の警察署長の許可を得れば制限を超えて荷物を積載し、運行することが可能である。

荷物の見えやすいところに次のものを付ける。

昼間：0.3m²以上の赤色の布 **夜間**：赤色の灯火又は赤色の反射器

車両前面の見やすいところに許可証を掲示する。

その他道路における危険防止上の必要事項。

積載制限の内容

長さ	自動車の長さの1.1倍以下、かつ車体前後から自動車の長さの10分の1を超えてはみ出さないこと
幅	自動車の幅を超えないもので、かつ車体の左右からはみ出さないこと
高さ	地上から3.8m以下

長さ



自動車の長さ × 1.1 以下
(自動車の長さ + 10分の1)



(自動車の長さ)

分割できない荷物を運ぶ場合

- ◆昼間：0.3m²以上の赤色の布
- ◆夜間：赤色の灯又は赤色の反射器



幅

自動車の幅以下



高さ



3.8m
以下

17. 積み方の基本

運転特性と積み付け位置

積み荷の積み付け位置が荷台中心にある時が最も安定した運転が行える。

複数個の積み荷全体を総合した重心の位置は、トラックの荷台の中心位置に近付けることにより、積み荷を安定して運搬できる。

前に偏った積み付けの例

下り坂の走行時や急ブレーキをかけた時に、制動力不足となる恐れがある。

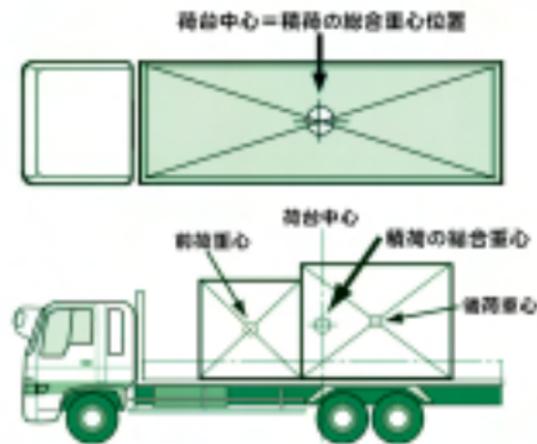
左右に偏った積み付けの例

カーブ走行時、右左折時、傾斜路面走行時に横転する恐れがある。

後部に偏った積み付けの例

前輪荷重が不足しハンドル操作に影響を及ぼす。発進時や登り坂の走行時、踏切通過時に、車体前部が持ちあがる恐れがある。

運転特性と積み付け位置



左右に偏った積み付けの例



後部に偏った積み付けの例



前に偏った積み付けの例



18. 荷崩れを防止する積み付け方法

カートン・木箱などの数物の雑貨の場合

カートンケースに印刷された一般貨物の荷扱い指示マークに従って、積み付けや取扱いを行う（JISでは19種類のマークが定められている）。

同一寸法のカートン・木箱を積み付ける場合

積み重ねる段ごとに交互に積み付けを変え、荷崩れを防止する。

パレット積みの場合は、レンガ積みやピンホール積みが適している。

1個当りの重量が大きい機械・鉄鋼製品や長尺物の場合

円形断面の長尺貨物（コイル、大口径管等）の積み付けには、転がり防止対策のために「歯止め」を用いることが必要になる。

カートン・木箱などの数物の雑貨の場合

「荷扱い指示マーク」に従い積み付ける



壊れもの



取扱注意



上

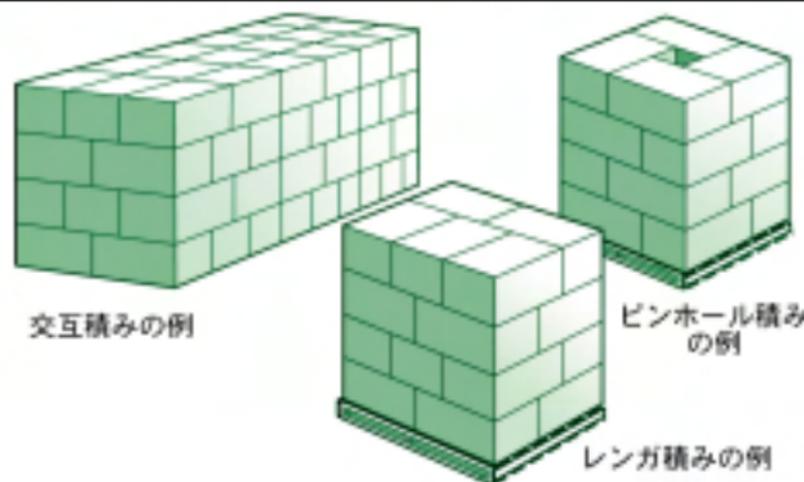


重心位置

JISでは
19種類のマークが
定められている

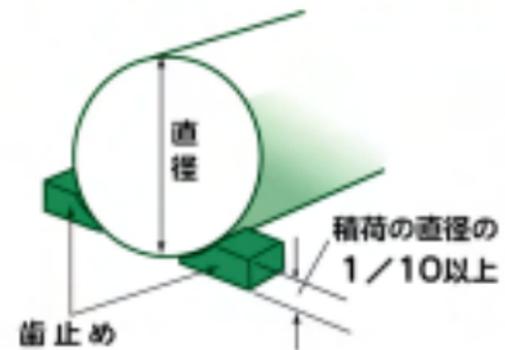


同一寸法のカートン・木箱を積み付ける場合



円形断面の長尺貨物の場合

転がり防止の「歯止め」の高さ



19. 道路状況に応じた運転

路面の危険要因と回避する運転

濡れた舗装路面のうち、とくに新設や補修されたアスファルト路面はスリップしやすく、減速運転を心掛ける。

冬期、道路の日陰部分、橋の上、トンネル付近は凍結しやすく注意すること。

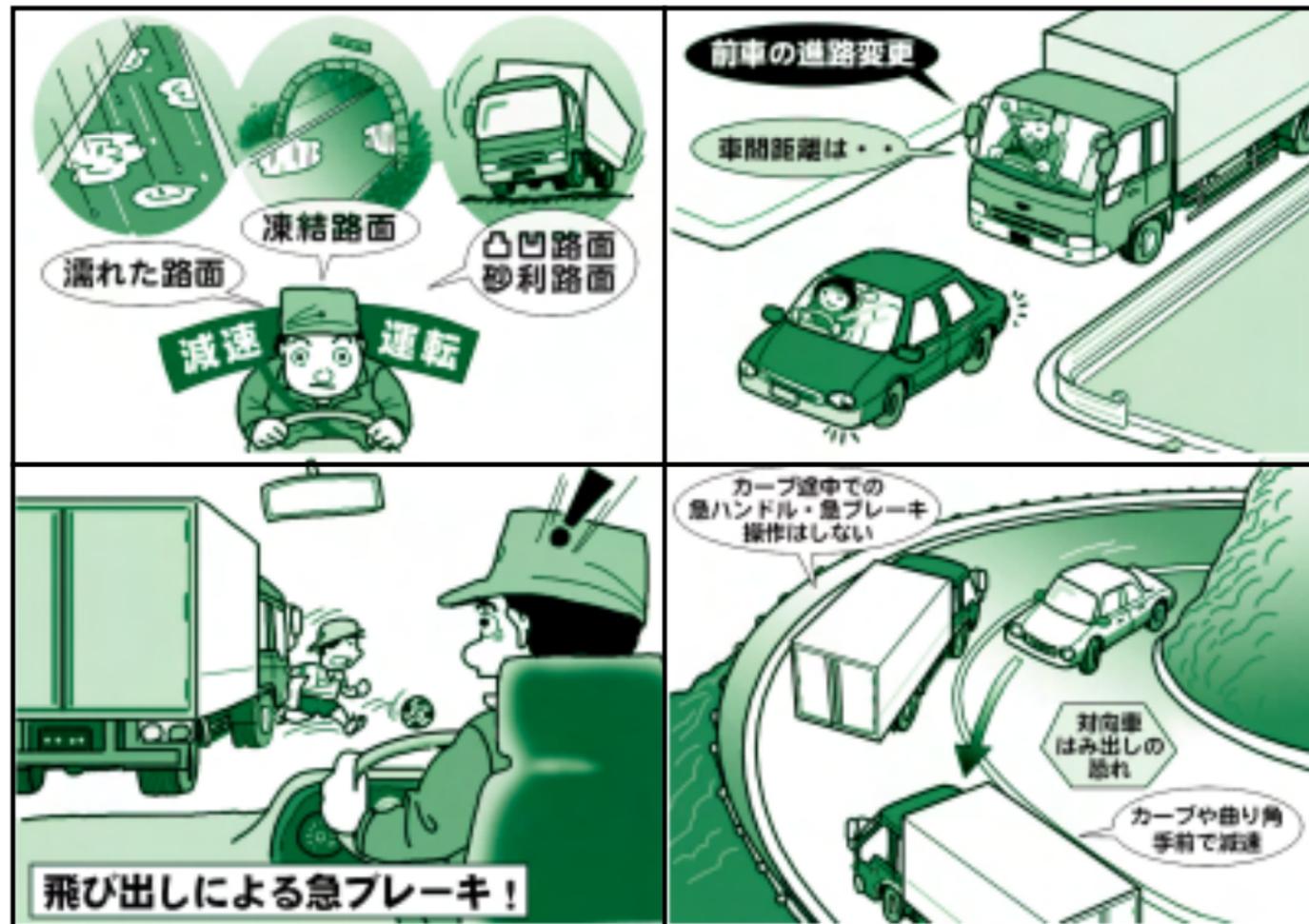
凹凸路面や砂利道はハンドルを取られやすい。減速して大きな凹凸は避ける。

狭い単路の危険要因と回避する運転

前車は進路変更や歩行者、自転車などの飛び出しにより減速・急ブレーキ停車する恐れがある。わき見運転は避け、前車との車間距離を保つこと。

カーブでの危険要因と回避する運転

見通しの悪いカーブや曲がり角では、対向車の中央線はみ出しによる衝突事故の恐れがある。カーブや曲がり角の入口付近では必ず減速する。



20 . 交差点の通行(交差点は死亡事故の最多発場所！)

右折時の危険要因と回避する運転

とくに直進してくる対向車の後方、右折する対向車の側方を直進する二輪車はスピードを出していて、安全確認は遅れがちになる。

右折時には直進する対向車に注意をとられ、横断する歩行者や自転車に対して注意が不足気味になる。安全確認を十分すること。

左折時の危険要因と回避する運転

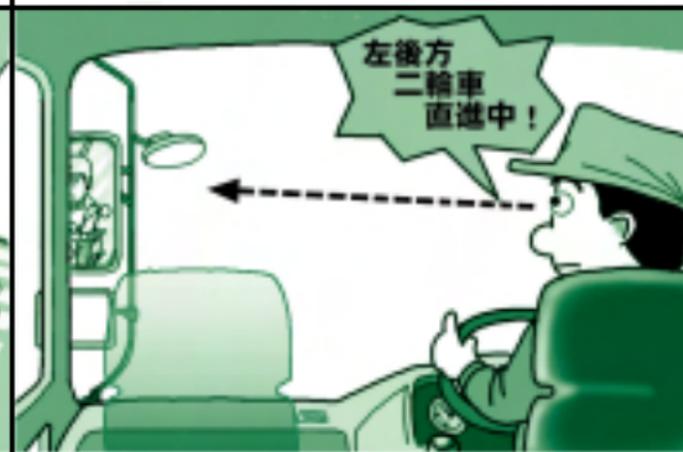
左折時、左側後方を直進してくる二輪車に対して十分な安全確認が必要である。バックミラーの死角に入っている二輪車がないことを確認すること。

運転者はトラックが内輪差が大きいことを認識して運転し、左折時の歩行者・自転車の「巻き込み事故」を防止することに努める。

右折時の危険要因と回避する運転



左折時の危険要因と回避する運転



21. トンネル・橋・踏切の通過

トンネルでの危険要因と回避する運転

暗いトンネルに入ると運転者は極端に視力が低下し、減速しがちである。入口付近では減速している前車との車間距離に注意する。

トンネル内では速度感や坂路勾配への感覚も異なるので注意すること。

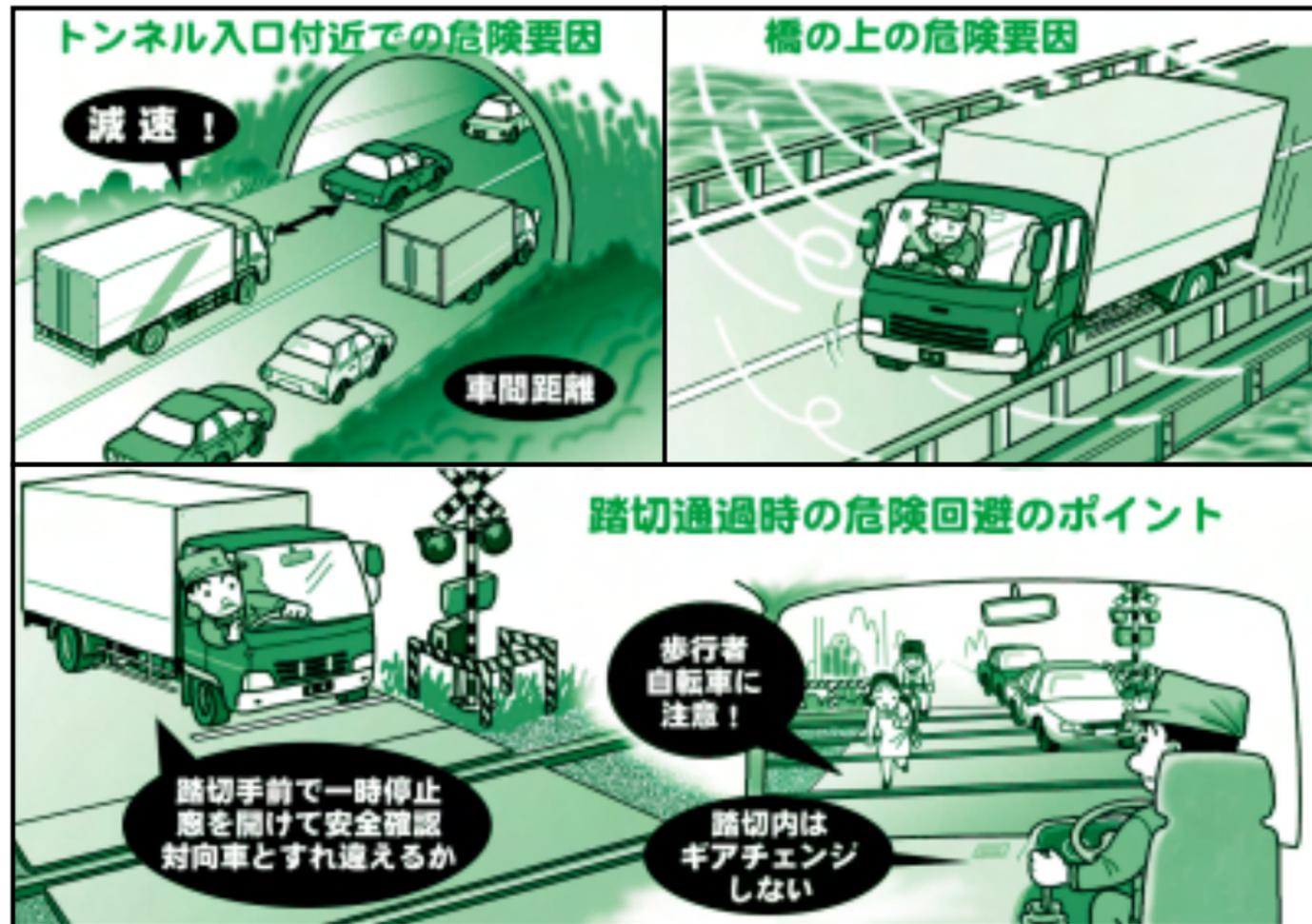
橋通過時の危険要因と回避する運転

橋上では道路幅が狭いこと、横風を受けがちであること、夜間は照明が不足して暗いことなどを予知して運転する。特に冬期の凍結には注意する。

踏切通過時の危険要因と回避する運転

踏切手前で一時停車し、窓を開けて必ず安全確認を行う。立往生の恐れは？、対向車とすれ違えるか？、脱輪の恐れは？などを確認する。

踏切内ではギアチェンジはせず、歩行者、自転車に注意をして通行する。



22. 高速道路の走行

事前準備による危険回避

燃料、冷却水、エンジンオイル、タイヤの空気圧を点検し、停止表示器材の具備を確認する。ラジオなどで最新の道路情報も収集する。

出発直前には積み荷の転落・飛散防止処置や点検を行うこと。

本線走行時の危険回避

法定制限速度を守り、十分な車間距離をとる。基準は速度100km/hで100m、80km/hで80m、雨天・降雪や霧などの悪天候時は基準以上にとること。

急ハンドル・急ブレーキを避け、不必要な車線変更はしないこと。

駐・停車時の危険回避

故障時などに路肩に駐・停車する場合、夜間・昼間を問わず、非常点滅表示灯、駐車灯または尾灯を点灯する。停止表示器材の設置の際は発煙筒を併用する。



23 . 歩行者の行動特性に応じた運転

歩行者の行動特性に応じた運転

歩行者は自動車の速度や距離に関係なく、横断歩道以外のところでも急に飛び出したり、横断しようとする。

夜間、黒っぽい服装の歩行者の見落としや、雨の日は傘をさした歩行者に注意する。

子供の行動特性に応じた運転

子供は遊ぶことに夢中で、目前に車が来ても気付かないことがある。このため急に飛び出したり、道路を横断しようとする。

前方を注視しながら、子供の動静を確認して運転すること。

高齢者の行動特性に応じた運転

高齢者は歩く速度が遅く、目や耳の知覚機能が低下していることも多い。

高齢者は自動車からの合図に気付かない場合もあり、減速や徐行運転をして安全を確認する。

① 歩行者の行動特性に応じた運転

② 子供の行動特性に応じた運転

③ 高齢者の行動特性に応じた運転



24. 自転車の行動特性に応じた運転

危険な行動特性に応じた運転

自転車は狭い路地などの道路から急に飛び出してくることがある。狭い路地などにさしかかったら、減速し、前方に注意を払って走行する。

風が強い日や上り坂では、ふらつき走行も多く見受けられる。下り坂では自動車に匹敵するほどのスピードを出して疾走してくる。

追越す場合などは、自転車の動静をよく見て、自転車との間隔にも注意する。

雨天時・夜間の行動特性に応じた運転

雨の日、自転車に乗る人はレインコートを着用したり、傘をさして乗ることが多く、前方を見ていない走行が目立つ。

夜間、無灯火走行や乗っている人の服装の色が目立たない時には自転車と確認できないことがあり、十分に注意する必要がある。



25 . 二輪車の行動特性に応じた運転

交差点の危険要因に応じた運転

交差点を右折する際、対向車線を直進してくる二輪車は、前かがみ姿勢で視線は路面に偏りがちである。右折する自車を見落としていることもある。

左折する際には「道路左側を直進する二輪車」を見落とす恐れがあるので後方の安全確認は十分に行う。

カーブでの危険要因に応じた運転

カーブではスピードを出した二輪車が対向車線の中央線をはみ出してくることが多く、カーブ入口付近ではミラーで安全を確認し、減速して進入する。

二輪車を追越す時の運転

二輪車を追越す時は、二輪車がふらついて接近し、接触する恐れがないように二輪車の動静や側方の車間距離に注意する。二人乗りの二輪車はふらつきやすい。



安全運転継続のための心得

運転前の心得

交通事故の悲惨さを再認識すること

出発前に気分を切替えておくこと

仕事のパートナーである車両を点検しておくこと

天気予報や道路交通情報を収集しておくこと

運転中の心得

安全運転の基本動作を励行すること

関連する法令を遵守すること

「譲り合う」というおおらかな気持を忘れないこと

自分の運転技術・技量を過信しないこと

事故防止の決め手は「徐行」と「一時停止」が重要と認識すること

運転中はいつも「何か起こるかもしれない運転」を心掛けること。

参考資料

「交通の教則」(財団法人 全日本交通安全協会)

「安全運転3つのアドバイス」(財団法人 全日本交通安全協会)

「高齢者の交通安全」(財団法人 全日本交通安全協会)

「頭脳的運転法」(財団法人 全日本交通安全協会)

事業用トラックドライバー研修テキスト2「安全運転の基本」
(社団法人 全日本トラック協会)

事業用トラックドライバー研修テキスト3「道路・車種に応じた運転」
(社団法人 全日本トラック協会)

「大型貨物車・高速道路安全走行ガイドブック」
(社団法人 全日本トラック協会)

「安全輸送のための積付け・固縛方法」
(社団法人 全日本トラック協会)