

No.020 株式会社丸喜運輸 【輸送モード:トラック】

『安全の為の経費は惜しまない。』との経営姿勢で、厳しく現実的な企業風土を展開する。」

1. 概要

企業情報

所在地	東京都板橋区相生町 17-20			創立	1969年
年商	9億5千円	人員数	75名（内乗務員52名）	資本金	3000万円
拠点数	本社及び王子事業所、川口車庫、和光車庫の計4拠点		車両等	52両	
事業内容	一般区域貨物自動車運送業、第1種利用運送事業、特定労働者派遣事業				
輸送品目	書籍、印刷物、紙、グリース他				
取引先	凸版印刷(株)、凸版物流(株)、東京書籍印刷(株)、日経印刷(株)、中央油化(株)、宏和樹脂工業(株)、(有)望月製本所、(有)野々山製本所他				

組織的安全マネジメントの特長

社長は、『安全の為の経費は惜しまない。』と、安全機器類を積極的に導入し、それにまつわる教育等に時間を掛けている。そのため、事故防止に関してはある程度の予算を投入している。

運転者への教育は、部署別ミーティング、同乗指導、巡回指導、デジタコ・ドラレコの実績指導を実施しており、業務課長やグループリーダーが日常業務との調整の中で実施している。

事故や細かな傷等を発生させた者に対して、ただ注意しても、何故事故が起きたのかが理解の確認は取れず再発防止に繋がらない為、社内の『このルールを守らなかったから発生した』と諭すことを目的に、絵などを用いて視覚的にわかりやすくまとめた「安全運転メモ」を作成し、指導している。

調査者所見

トップの意識として、事故の撲滅と万が一発生しても大事故とにならない為に、という考えから安全機器類の導入やISOの取り組みでトラブルの防止に努めている。また、『綺麗な車両と汚れた車両と、どちらに荷物を預けると思うか』という荷主に対する気概から、車両が汚れていると当該車両担当運転者に1日洗車させるなど、現実的な考えに根ざした対応をし、現社長の考え方が確実に浸透している。特に、小さな擦り傷などであったとしても、運転者に報告書を提出させるなど、規律あるルールを構築している。

それらの日常の身だしなみやルールの順守、心構え等に関して、創業以来厳しかった社長の考えが、会社の風土を醸成し、現在も運転者に浸透、実践されている。また、現場も含めた安全に関する情報を積極的に収集・研究し、何かあれば真面目に厳しく、かつ細かく対応する姿勢が、安全を追求する社内風土を醸成している。

調査情報

調査日	2009年7月30日	訪問先	本社
対応者	専務取締役、業務課長		

(注) 企業情報等の内容は調査日を基準日とした内容である

2. 会社の概要、創業からの成長経過

昭和44年に設立され、現在の印刷物専門輸送で成長を遂げている。

顧客は、大手印刷会社、製本会社等の印刷・書籍に関する企業であり、書店への配送業務という内容よりも、工場間の輸送業務がメインとなっている。

一般物の輸送等も実施しているが、印刷物の輸送が営業収入の9割方を占めている。

書籍や印刷物、半製品についてはパレット積み、降ろしの荷役作業が発生し、ロット数が少ない場合には仕分け作業も発生している。特に、荷の形状が特殊であり、荷役作業を考慮して専用の車両架装とし、荷の形状に合わせた工夫をしている。

書籍、印刷物等の輸送は物量が減っているが、営業の社員を増やし異業種への営業にも力を入れている。その中で交通事故や労働災害を防止するための対策として、安全機器の導入を積極的に図るとともに、ISOの取り組みを活かした事故防止の運転者への指導が実践されている。

3. トップの考え方

社長は、挨拶などの社会人としての基本ができていない人については、一社会人として失格であるとの理念を持っている。事故等があっても、隠さずに正直に運転者から報告されているのは、創業以来、車両が汚れていると当該運転者に1日洗車させるなど、日常の身だしなみやルールの順守、心構え等に関して厳しかった社長の考えが、会社の風土を醸成し、それが現在も運転者に浸透しているためと考えられる。

専務取締役は冷凍・冷蔵配送を行う他の輸送事業者で5年間就業し、現在の会社に入った。また、業務課長も路線事業者で勤務していた経験の中で、事故の体験を通じて事故の怖さを知っており、運転者の指導に力を注いでいる。

意識として『安全の為に経費は惜しまない。』と、安全機器類を積極的に導入したいとの考えを持っており、そのため、安全に関してはある程度の予算を投入している。

ISOの認証取得をはじめ、適正化事業の取得を目指すなど、常に新しい目標をたて、果敢に挑戦し、活気あふれる職場を形成することを目指すとともに、常にお客様の心を第一と考え、いつも変わらぬ誠意とたゆまぬ努力を以って、お客様に最大の満足を提供することを目標としている。また、地域に定着し、貢献することを目標に事業を展開している。

経営の理念等についてはホームページに記載

<http://www.maruki-g.co.jp/rh1.html>

4. 組織的安全マネジメントへの取り組み

A) トップのコミットメントと行動

ポイント	CL 区分※
◆社長は、『安全の為の経費は惜しまない。』と、安全機器類を積極的に導入し、それに関わる教育等に時間を掛けている。そのため、事故防止に関してはある程度の予算を投入している。	A 1、A 2

※CL 項目とは、組織的安全マネジメントチェックリストの項目である。項目の内容については、後掲「7. 組織的安全マネジメント チェックリスト項目 (案)」参照。

- ・社長は、挨拶などの社会人としての基本ができていない人については、一社会人として失格であるとの理念を持っている。
- ・社外の人間や地域の住民に対して、挨拶や、気遣いの有る対応を実施している。
- ・『綺麗な車両と汚れた車両と、どちらに荷物を預けると思うか』という荷主に対する気概から、車両が汚れていると当該車両担当運転者に 1 日洗車させるなど、現実的な考えに根ざした対応をしている。
- ・リスクの多い業務については、安全上の観点から断っている。
- ・社長、専務取締役も時間の許す範囲で、現場へ視察に行き自社の車両や作業を見ている。
- ・通勤途上で会社のトラックを見た時は、自家用車で付いていく時もある。
- ・社長は、『安全の為の経費は惜しまない。』と、安全機器類を積極的に導入し、それに関わる教育等に時間を掛けている。そのため、事故防止に関してはある程度の予算を投入している。
- ・デジタコによる評価により、毎月ランキングを出しており、忘年会で表彰をしている。
- ・業務課長(運行管理者)のほか 2 名(補助者)が運行管理者の資格を保有しているが、資格を取得したいという者に対しては会社から補助金を出している。
- ・フォークリフトの資格は全運転者が所有しており、フォークリフトの資格取得についても会社から補助金を出している。

B) マネジメントシステム等

ポイント	CL 区分
◆ISO の取組みにより、運転者の意識が変わり、事故件数が減っており、内容も軽微な物へと変わってきている。また、燃費などにも効果が出てきている。	B 2、C 2
◆協力会社にも自社と同様に事故のリスクを発生させないように、無理な配車は指示しないように心掛けている。	B 6

【人事・マネジメント関連について】

- ・安全確保の重要な要素として、下記の 3 つを基本と考えている。
 - 同乗指導
 - 安全機器の導入とその活用

○ドライバーの資質向上

- ・ 対外的な要請等もあり、ISO9001 の認証を受けた。
- ・ ISO9001 が 2003 年、その 2 年後に ISO14001 を取得した。
- ・ ISO の取組みにより、運転者の意識が変わり、事故件数が減っており、内容も軽微な物へと変わってきている。また、燃費などにも効果が出てきている。
- ・ ISO の環境認定に伴って始めたエコドライブも燃費という形で効果が出ている。
- ・ 運転者の平均年齢は、43～44 才であり、大きく分ければ、ベテランと若手の 2 つの層に分かれる。
- ・ 運転者の給料は、他の会社と比較しても時間的単価は良く、遜色ない水準である。
- ・ 協力会社にも自社と同様に事故のリスクを発生させないよう、無理な配車は指示しないように心掛けている。
- ・ 万が一、客先で指示の重量より明らかに重いと感じた場合は、その場で会社に連絡を待機して指示を待つように指導している。
- ・ 協力会社には、排気ガス、過積載の防止の徹底をさせている。
- ・ 荷物事故、小さな擦り傷などであったとしても、運転者に報告書を提出させるなど、規律あるルールを構築している。

【安全に関する費用について】

- ・ デジタコは全車両に導入しており、ドライブレコーダーはほぼ半分の車両に設備している。
- ・ バックアイカメラは、アルミバン車には全て装着しているが、幌車もあるため全車両に対しての装着割合は 80%超となっている。
- ・ 最初はデジタコの導入について運転者も不満を漏らしていたが、安全に関しての理解も深まり、全車導入されている。
- ・ 輸送物がほぼ紙製品で重量があるため、基本パレット形状で荷扱いを行なう。
- ・ 車両荷台にはジョロダーが架装され、荷台上で積荷を動かしやすくしてある。
- ・ 以前、車両は 6,7 年で代替えしていたが、現在はもう少し長い周期で全体の配備車両の状況を見て判断している。

C) 教育訓練制度

ポイント	CL 区分
◆運転者への教育は、部署別ミーティング、同乗指導、巡回指導、デジタコ・ドラレコの実績指導を実施しており、業務課長やグループリーダーが日常業務との調整の中で実施している。	C 2
◆事故や細かな傷等を発生させた者に対して、ただ注意しても、何故事故が起きたのかが理解の確認は取れず再発防止に繋がらない為、社内の『このルールを守らなかったから発生した』と諭すことを目的に、絵などを用いて視覚的にわかりやすくまとめた「安全運転メモ」を作成し、指導している。	C 2、C 3

【採用・新人研修関連について】

- ・社員の採用の時期は特に決めておらず、退職などの入れ代わるタイミングに都度募集をかけている。
- ・現在定着率は高くなっている。
- ・すぐに辞める人は、事故等の報告書等をいちいち書くのが手間に感じる等、社内の厳しいルールを守れずに辞めていった人もいる。
- ・10年以上勤務している社員から、社内ルールについていけそうにない新人社員には「この人は馴染まないかもしれませんよ」と話も出てくる時もある。
- ・トップの考えに根ざした、挨拶など基本的な対応が出来るように指導している。
- ・新人向けの研修には、同乗指導のほか、「安全運転メモ」による指導、ISOに関する教育、各お得意先のルール等の教育を実施している。
- ・同乗指導は長い場合で1~2ヶ月程度にわたり実施している。

【乗務員の研修等について】

- ・ルールを作成しても、それで事故対策が十分ではなく、運転者の安全意識の向上が最も重要である。
- ・デジタコでは、車種に関係なく回転数 2,000rpm 以下での走行を指示しており、走行速度は一般道で 60km/h、高速で 80km/h 以下での走行を順守させている。
- ・他社とは異なり、あくまでも法定速度を順守するよう徹底している。
- ・このため、車両の後ろには「お客様の大切な商品を丁寧に運んでおります。お先にどうぞ。」の表示を取り付けている。
- ・特に、カーブでの速度やブレーキングによって、荷物事故へとつながる可能性が高いことから、カーブでの走行については、ベテランの同乗指導を行っている。
- ・運転者への教育は、部署別ミーティング、同乗指導、巡回指導、デジタコ・ドラレコの実績指導を実施しており、業務課長やグループリーダーが日常業務との調整の中で実施している。
- ・トップの考えである、綺麗な車両を維持するため、洗車を行い、ルール化された車両の取扱いを実践している。
- ・事故が発生した場合は、ドライバーがそのトラブルの内容によってルールに従い、確認事項を全て把握した上で会社・配属先・グループリーダーへ連絡をする事となっている。
- ・また、自社での実際に発生した事故等の情報や運転者から聞いた情報等をもとに視覚的にわかりやすくまとめた「安全運転メモ」を作成し、運転者へのグループ会議での伝達や掲示等により指導・連絡している。
- ・事故や細かな傷等を発生させた者に対して、ただ注意しても、何故事故が起きたのかが理解の確認は取れず再発防止に繋がらない為、社内の『このルールを守らなかったから発生した』と論ずることを目的に、絵などを用いて視覚的にわかりやすくまとめた「安全運転メモ」を作成し、指導している。
- ・一般の運転者に対しても、定期的に機会があるたびに同乗指導を行っており、実際の輸送業務中の指導となることから、半日程度のものもあれば、終日を要することもある。

- ・以前は、運転日報の裏書きでヒヤリハットが提出されていたが、現在はドラレコの画像を活用した指導を行っている。

D) 現場管理

ポイント	CL 区分
◆運転者もデジタコを導入してから、良い評価点数を取るよう運転を心掛けており、安全運転につながっている。	D 1、C 2

【日常業務等について】

- ・ドラレコの映像は、できる限り当日にチェックするようしており、問題のあった箇所については当該運転者に指導をしている。
- ・運転者もデジタコを導入してから、良い評価点数を取るよう運転を心掛けている。
- ・印刷物の輸送において、荷崩れの問題は、荷物の形状による物・急ハンドル・カーブや曲がり角での不十分な減速・不適切な荷締め作業等がある。
- ・簡単な車両のキズは、自社で修理を行い、そのときは当該運転者も修理作業を手伝わせている。

【小集団活動について】

- ・運転者は 52 名おり、6 つのグループに分けて班活動を行っている。
- ・グループ分けは、同じ内容について討議できるように業務内容別に分けている。
- ・グループミーティングは 3 カ月に 1 回のペースで実施され、今回までに起きた事故報告と対策についての討議や他社の事象事例、お客様(納入先)の注意事項等の連絡、指示事項等が伝達される。
- ・グループミーティングには、社長、専務取締役、業務課長もオブザーバーとして出席し、必要があれば、アドバイス、方向の修正などの助言を行っている。
- ・グループミーティングは、定例部署会議として議事録を作成し、保管、管理している。
- ・グループリーダーは、グループミーティングで主導的立場としての役割を務め、会社からではなく、当該グループごとに討議によって選任されており、定期的な交替はせず、ほぼ固定している。

【情報や会議、外部との連携について】

- ・運転者との連絡は携帯電話も使用するが、一部の車両には、同一業務関連の他のドライバーにも同時に情報が共有できるように無線も設置している。
- ・協力会社は 30~40 社あり、時期によっても異なるが、輸送業務の約 20~30%程度を委託しており、印刷物の輸送に関しては、紙の取扱の知識を持っているところに委託を限定している。

5. 顧客や取引先等との関係

ISO9001 の取組みで年に一回『お得意先アンケート』を各お得意先向けで実施し、会社の対応は勿論、ドライバー個人の身嗜みや言葉遣い等を確認し、サービスの向上を図っており、それなりの信頼を得ている。

6. 安全に関する実績データ

車に少しでも傷が付いたり、製品(印刷物)が傾いたり、車両故障についても程度によっては事故としてカウントしており、4,5年前から、このカウント方法にしている。

以前、ドアが通行人に当りケガをした人身事故があったが、それ以来、人身事故は発生していない。

事故件数は、下記のとおりである。

年	事故件数(件)	走行距離(km)	交通事故発生率(計/10万km)
平成20年	11	2,361,512	0.47
平成19年	11	2,317,624	0.47
平成18年	10	2,266,868	0.44

計算式：事故件数÷走行距離×10万km

車両からの乗り入れの時に道路の側溝で足をくじいた等の労災事故が発生したが、大きな事故は発生していない。

事故を起こさない運転者は、予測判断も良く、運転視野が広い傾向がある。

7. 組織的安全マネジメント チェックリスト自己評価結果

区分		項目		評価
A	トップのコミットメントと行動	A 1	行動見本（現場巡回）	ウ
		A 2	経費予算配分	イ
		A 3	賞罰制度	イ
B	マネジメントシステム	B 1	理念・行動指針	ア
		B 2	マネジメントサイクル	イ
		B 3	情報管理のしくみ（安全の実績・情報）	イ
		B 4	人員配置と異動	イ
		B 5	管理者育成	イ
		B 6	協力業者管理（関連会社等）	イ
		B 7	お客様の評価	イ
C	教育訓練制度	C 1	採用・新人教育	イ
		C 2	運転スキル、作業スキル訓練	イ
		C 3	事故分析、再発防止教育	ウ
		C 4	KYT、ヒヤリハット	イ
		C 5	小集団活動（班活動）	イ
D	現場管理	D 1	ルールの順守	イ
		D 2	日常点検・整備	イ
		D 3	整理、整頓、洗車、清掃	ウ
		D 4	現場巡回指導（街頭指導）	ア
		D 5	点呼・朝礼	ア
		D 6	身だしなみ、服装	イ
		D 7	挨拶、返事、報告	イ
		D 8	時間管理、生活管理	イ
		D 9	協力意識	イ

※組織的安全マネジメントのチェックリスト（詳細）は、国土交通政策研究所のホームページから入手可能。検索エンジンで「国土交通政策研究所」と入力。“●研究会・アドバイザー会議等”のページにある“運輸企業のための組織的安全マネジメント手法に関する調査”「第3回アドバイザー会議資料（平成21年3月17日）資料3」の郵送調査票参照。



写真1
車両後側に取り付けてある安全運転協力ステッカー



写真2
事務所掲示風景
経営理念と企業理念



写真3
事務所掲示風景
安全衛生方針



写真4
点呼場所掲示風景
エコドライブ活動状況等



写真5
点呼場所掲示風景
アイドリングストップ活動



写真6
点呼場所掲示風景
安全運転メモ



写真7
点呼場所掲示風景
年間デジタコランク上位者

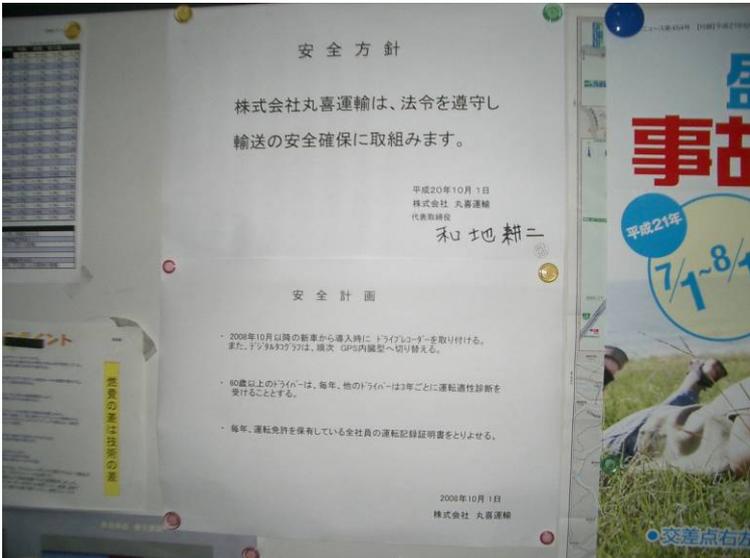


写真8
構内掲示風景
安全方針と安全計画



写真9
構内掲示風景
事故・トラブル・クレームに関する情報他

平成 年 月 日 ()		天気	
時間	: ~ :	担当者名	
業務内容		重点項目	
運転手名		所属	
種別	新任 ・ 中途 ・ 事故	特記事項	
基本	《挨拶》 <input type="checkbox"/> 元気な挨拶 <input type="checkbox"/> 丁寧な言葉使い <input type="checkbox"/> 無精ひげ・頭髮 <input type="checkbox"/> 作業服の汚れ 【所見】 【指導】		
	《装備》 <input type="checkbox"/> 作業服の着用 <input type="checkbox"/> 安全靴 <input type="checkbox"/> ヘルメット <input type="checkbox"/> 正しい着用 【所見】 【指導】		
	《行動》 <input type="checkbox"/> 報告 <input type="checkbox"/> トラブル時の連絡 <input type="checkbox"/> 機を見た対応 <input type="checkbox"/> 自発的な行動 <input type="checkbox"/> ドア・ロック <input type="checkbox"/> 無線機の扱い <input type="checkbox"/> グループ活動 <input type="checkbox"/> グループ目標 【所見】 【指導】		
荷扱い作業	《帳票》 <input type="checkbox"/> 運転日報の記入 <input type="checkbox"/> 提出伝票の記入 <input type="checkbox"/> 運送伝票の操作 <input type="checkbox"/> 受領書の確認 <input type="checkbox"/> 運送伝票の保管 <input type="checkbox"/> 専用伝票の所持 <input type="checkbox"/> 運送伝票の起票 <input type="checkbox"/> 客伝票の提出 【所見】 【指導】		
	《確認》 <input type="checkbox"/> 品名の確認 <input type="checkbox"/> 数量の確認 <input type="checkbox"/> 計算機の所持 <input type="checkbox"/> 荷姿の確認 <input type="checkbox"/> 特記事項の確認 <input type="checkbox"/> 積込時の再確認 <input type="checkbox"/> 伝票との差異の報告 <input type="checkbox"/> 変更時の確認 【所見】 【指導】		
	《荷締め》 <input type="checkbox"/> ラップ掛け <input type="checkbox"/> バンド掛け <input type="checkbox"/> ガッチャ <input type="checkbox"/> 当て物 <input type="checkbox"/> ラッシング <input type="checkbox"/> マクラ <input type="checkbox"/> ロープ掛け <input type="checkbox"/> 汚損・濡損の防止 【所見】 【指導】		
	《フォークリフト》 <input type="checkbox"/> 安全確認 <input type="checkbox"/> 走行スピード <input type="checkbox"/> 爪の長さの確認 <input type="checkbox"/> マスの高さの確認 <input type="checkbox"/> 操作のスピード <input type="checkbox"/> レバーの確認 <input type="checkbox"/> 走行軌跡 <input type="checkbox"/> 作業スペースの確保 【所見】 【指導】		

商品事故報告書

申告日 平成 年 月 日()

事故発生日・時間	月 日()	時 分頃	運転手名	
得意先名		品名	数量	
事故内容・発見場所				
事故発生の経過及び原因と対策				
[経過]				
[原因]				
[対策]				
事故発生後の対応				
[発生後の措置]				
[その他]				

車輛損傷報告書

報告日 平成 年 月 日

運転手名	所属部署
	リーダー 印 サブリーダー 印
事故発生日 平成 年 月 日 時 分 頃	
事故発生場所住所	
事故状況図	
状況図説明	
損傷箇所	
損傷状況	
損傷状況図	
事故原因	
対策及び反省	
備考	

業様005M-02

議 事 録

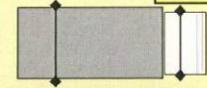
社長	専務	部長	課長	責任者	副責任者

会議名	定例部署別会議		実施日	年 月 日()				
部署名			責任者					
議事進行者			記録者					
参 加 者	参加者は各自署名願います。							
	以上 名							
グ ル ー プ 目 標	今期目標	トラブル年間2件以内		実績	月 日 ~ 月 日			
	実績内容			原因 / 達成理由				
	対策							
	前回対策			対策の評価 / 追加策				
他 部 署 の 事 故	発生件数	月 日 ~	川口 (輸送)	川口 (リンデン)	板橋	王子 (大型)	王子 (小型)	総合
	内容							
	原因							
	自部署 予防策							
事 故 防 止 重 点 取 組 み	本年テーマ	防衛運転 バック事故撲滅						
	今期テーマ							
	具 体 的 な 取 組 み							
今 回 の テ ー マ								

帳票類 6 : 定例部署会議 議事録所定様式(2)

Large empty area for meeting minutes												
今回決定 したこと												
提案												
要望												
次回予定	月 日		持ち越しテーマ									
確認												

No.17 モーターが点いて 真後ろが見えてから アイドリングでバックする。



ベテランからのアドバイス

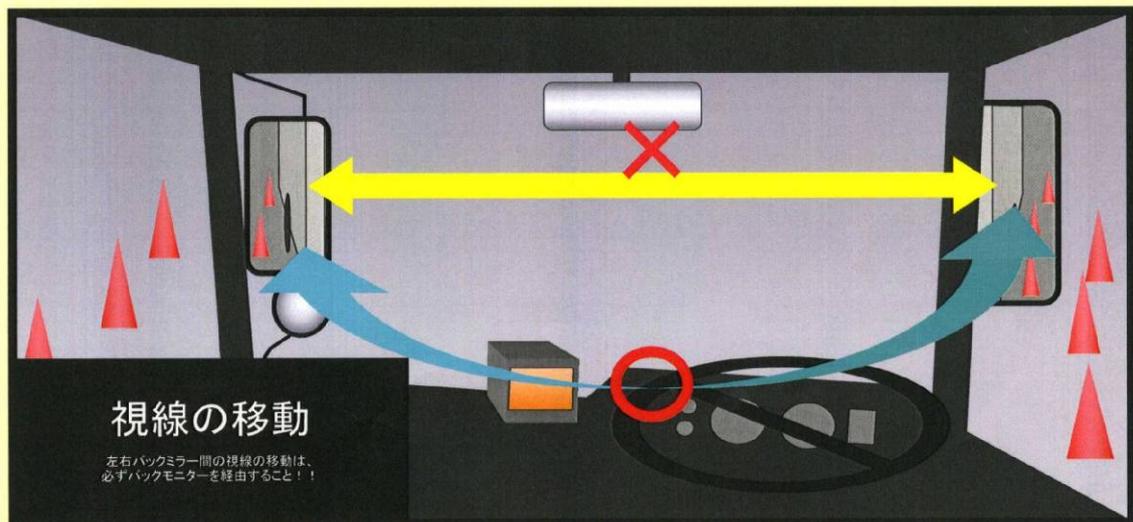
アイドリングバック厳守 !!!

主な視点

次の視点

左側	後方	右側
<p>外輪差で左側に巻き込みがないように注意する。</p>	<p>バックモニターで後方の安全を確かめる。</p>	<p>障害物の角が車体の右側に差し掛かるので、右側バックミラーや目視で、その角に車体後方が当たらないように、また車体側面を擦らないように充分注意しながらバックする。</p>
<p>右側の障害物の角が自車の右後輪に差し掛かった為、視線を左へ移し、左側バックミラーや目視で、その角に車体後方が当たらないように充分注意しながらバックする。</p>	<p>バックモニターで後方の安全を確かめる。</p>	<p>右側にほかの危険がないか確かめる。</p>
<p>左側にほかの危険がないか確かめる。</p>	<p>右側と左側が障害物の間に入った為、あとは左右のバックミラーや目視で車体をまっすぐに修正しながら、バックモニターで後方の感覚を計り、ゆっくりバックする。</p>	<p>右側にほかの危険がないか確かめる。</p>

バック中・・・左右のミラーを見つつ、バックモニターちら見！

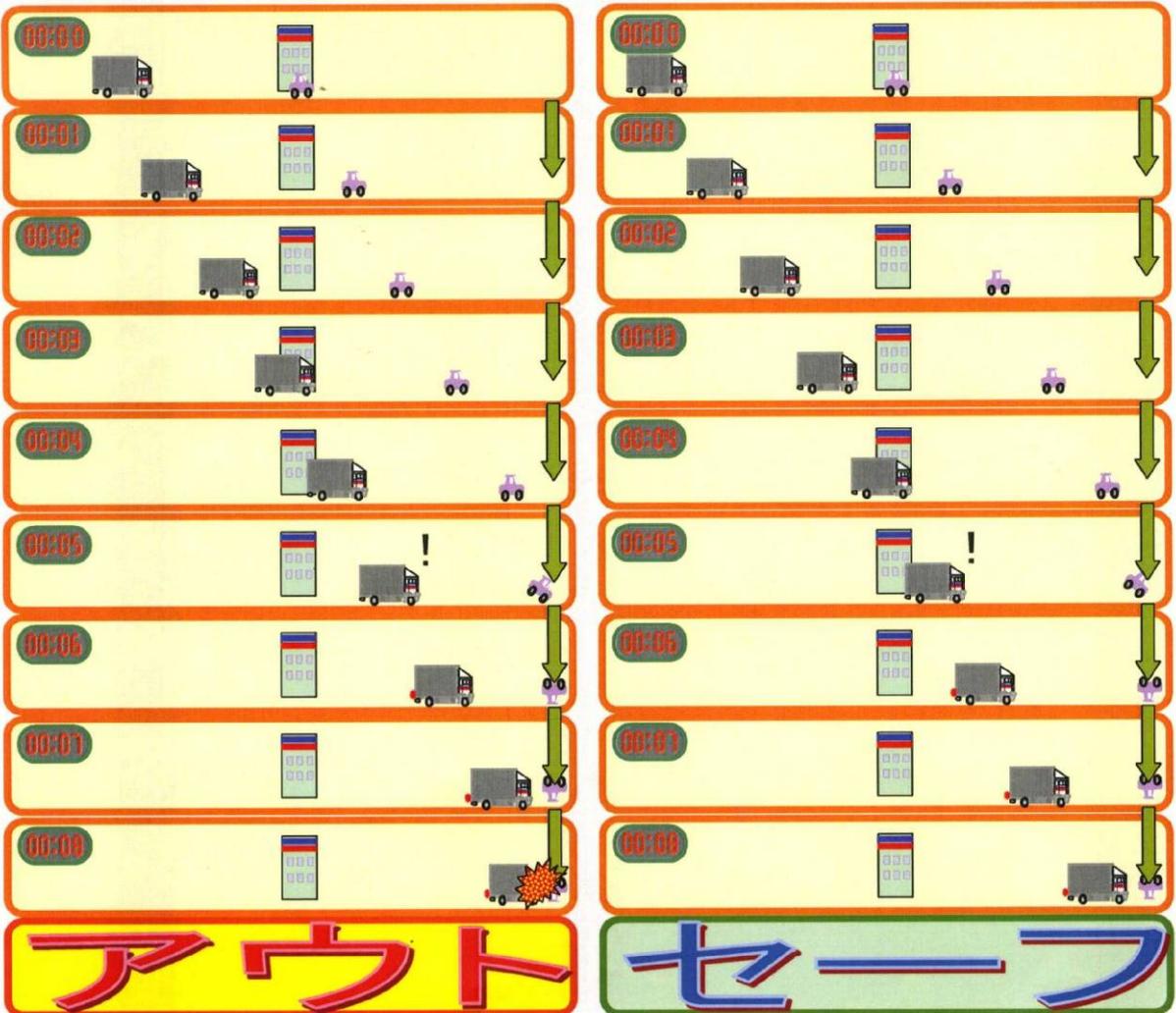
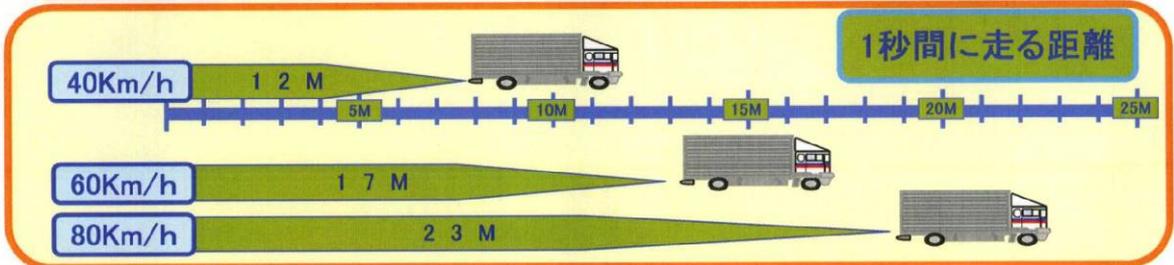
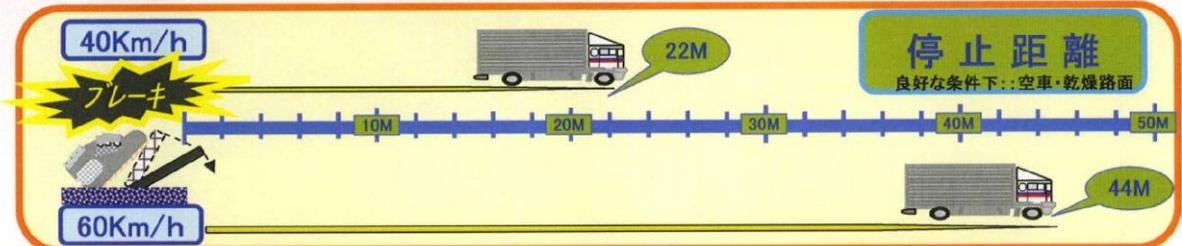


モニターに動いているものが映ったら、「ちら見」するだけでも十分に確認できますよ !!

No.10 車間距離は、前車が通過した地点へ4秒以上を目処に到達する。

事例 2004年2月14日11:20発生 天候:晴れ 路面:乾燥
 車両8t車 入社3年 相手車両:後部破損 自車車両:前部破損

原因 * 前車との車間距離が短すぎた。



No.29 作業中は、サイドブレーキを引き、ギアをロー又は、バックに入れる

事例 サイドブレーキを引き、荷おろし作業を始めたが、フォークリフトでのおろし作業中、車両が動き出し、前方のポールへ衝突してバンパーを大破させた。

類似事例 サイドブレーキを引き、フォークリフトでの積込作業中、車体が大きく揺れたため、警報装置が作動した。(解除方法は、各車取説に掲載あり)

原因 十分な車両動き出し防止処置を施さなかった。

上記事例の様なトラブルは、ギアをローまたはバックに入れる習慣がついたドライバーでは、起ったことがありません。

フォークリフトでパレットを押し込む時には、車両もフォークリフトと一緒に押しています。

同様に、引っ張る時には、車両も一緒に引っ張っています。1t近い物を積みおろす力でトラックを揺さ振っているのですから、動き出さないための処置は、出来る限り施しておくほうが良いに決まっています。

サイドブレーキを確実に引き、ギアをロー又はバックに入れて下さい !!

初心に帰る!

乗用車のオートマチック車が普及するにつれ、クラッチ車の基本作業が忘れられてきています。大型トラックのホイールパーク式サイドブレーキ車は、サイドブレーキを引くとホイールがロックされるので、ギアに掛るブレーキは、必要なくなりましたが、小型・中型トラックは、依然として、ワイヤ式サイドブレーキが使われています。もう一度、駐車時の手順を思い出して下さい。

*** 駐車時**

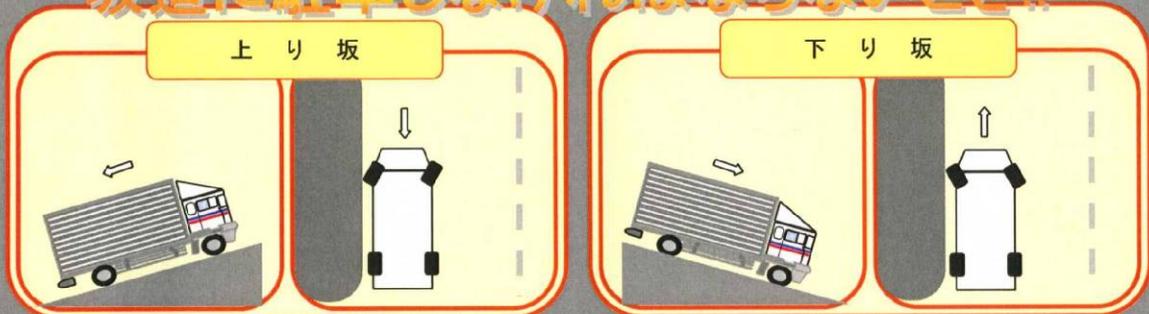
- ① 完全に停止する。
- ② ギアをニュートラルに戻す。
- ③ サイドブレーキを引く。
- ④ エンジンを切る。
- ⑤ ギアをローまたはバックに入れる。

*** 始動時**

- ① 運転席に座る。
- ② ニュートラルを確認する。
- ③ クラッチペダルを踏む。
- ④ エンジンキーを廻す。

駐車時には、ギアは、ローかバックに入っている筈です !!

坂道に駐車しなければならぬとき!!



坂道では、サイドブレーキを確実に引き、ギアをローまたはバックに入れても完全では、ありません!! 動き出しても、空走しないよう、坂道の勾配にあった方向(動き出してもタイヤが縁石で止まる方向)へハンドルをきっておきましょう。

サイドブレーキの仕組み

大型トラック



小型・中型トラック

