Test-4-X

www.test-4-x.com/cdl

Canada • Québec Class 1 (CDL)

Quebec

Study Guide

KNOWLEDGE POINTS	CHAPTERS	EDITION
933	222	2026-10-18

© 2026 Test4X. All rights reserved.
For personal study use. Not for resale or redistribution.

Questions or corrections: support@test-4-x.com

Disclaimer

This study guide is compiled from official government handbooks and other publicly available sources, for educational purposes only. It is intended to help you study and prepare; it does not constitute legal or professional advice.

Rules and regulations change. Always refer to the official handbook published by your licensing authority for the most current and authoritative information. The publisher assumes no liability for any decision made on the basis of this material.

This publication is independent. It is not affiliated with, endorsed by, or sponsored by any licensing or examining authority. All trademarks are the property of their respective owners.

Edition 2026-10-18 • 933 knowledge points • 222 chapters

Spotted an error, or have a question about this guide?
support@test-4-x.com

Contents

01	Habits You Must Develop	1
02	In the Presence of a Flagperson	4
03	Shifting Gears Efficiently (Chapter 3: Know Your Vehicle)	5
04	Keep Your Eyes Open	7
05	What Should You Do When You Get a Flat Tire?	11
06	General Rules	13
07	Hitching and Unhitching a Tractor and a Semi-Trailer	17
08	Chapter 10 – Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements	22
09	1 - Coupling Devices	24
10	18 - Hydraulic Brake System	25
11	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses and Motor Coaches	29
12	Shifting Gears Efficiently (Chapter 3 – Know Your Vehicle)	30
13	Chapter 10 - Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements	31
14	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses	34
15	Introduction and How to Use This Guide	35
16	Rules	36
17	Driver Fatigue	37
18	Downshifting (Chapter 3: Know Your Vehicle)	42
19	Allow Yourself Enough Space	43
20	What Is Hydroplaning and How Should You React?	48
21	Hitching and Unhitching a Double Road Train	49
22	19 - Pneumatic Brake System	53
23	Inspections While on the Road	57
24	Chapter 1 - The Driver's Responsibilities: Habits You Must Develop	58
25	Upshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)	62
26	Minimum Number of Tiedowns	64

Contents (cont.)

27	Special Rules for the Securement of Certain Types of Cargo	66
28	Chapter 10 – Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel	69
29	2 - Frame and Cargo Body	70
30	Chapter 10 - Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel	71
31	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Motor Coaches	72
32	Negotiating a Curve	73
33	What Causes Skidding?	75
34	Securement Inspection	77
35	Physical Factors That Affect Driving	79
36	Chapter 10 – Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements	81
37	Inspections During Your Trip	82
38	Chapter 1 - Rules	84
39	Downshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)	85
40	Chapter 10 - Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements	86
41	Chapter 12 – Inspections While on the Road	87
42	Spring Thaw Restrictions	88
43	Inattentiveness	89
44	The Right RPM Is Important for Your Engine (Chapter 3)	90
45	3 - Heater/Defroster	92
46	20 - Passenger Transport	93
47	Loading in Closed and Flatbed Vehicles	96
48	Highway Carrier Monitoring	97
49	Distractions	98
50	Turning at an Intersection	99
51	How to Avoid Skidding	103
52	Tips for Proper Load Distribution	104

Contents (cont.)

53	Driving a Double Road Train	106
54	Chapter 10 – Horsepower and Speed	112
55	Roadside Inspections	113
56	How to Recover From a Skid	114
57	Chapter 10 - Horsepower, Speed and Driving Conditions for LCVs	115
58	Chapter 12 – Inspections During Your Trip	117
59	Progressive Shifting and Limiting Speed (Chapter 3)	119
60	4 - Driver Controls	120
61	For a Thorough and Effective Inspection / Tips and Recommendations	121
62	Chapter 1 - Spring Thaw Restrictions	122
63	For a Thorough and Effective Inspection	123
64	Special Rules for Certain Types of Cargo	124
65	Mandatory Stops at Inspection Stations	126
66	Speed	127
67	Brakes / Hydraulic Brake Controls (Chapter 3)	128
68	Braking Distance / How to Bring Your Vehicle to a Stop	130
69	How to Recover from a Skid	132
70	Loads Overhanging the Rear of the Vehicle	133
71	Skidding, Overturning and Jackknifing	134
72	Chapter 10 – Requirements Respecting Driving Days, Hours, and Conditions	137
73	5 - Steering	138
74	Chapter 1 - Highway Carrier Monitoring	140
75	Braking Distance and Bringing Vehicle to a Stop	141
76	What Causes Jackknifing?	143
77	Chapter 12 - What Is the Circle Check and Is It Mandatory	144
78	Tips and Recommendations	145

Contents (cont.)

79	Chapter 12 – Roadside Inspections	146
80	Suggested 10-Step Method	147
81	Negotiating a Curve and Turning at an Intersection	151
82	Inspections at the End of a Trip	153
83	Obligations	154
84	Alcohol	156
85	The Most Popular Brake System (Chapter 4: Pneumatic/Air Brake Systems)	158
86	Backing Up	159
87	Rules for Transporting Dangerous Substances	164
88	6 - Windshield Wiper/Washer	167
89	Inspecting a Pneumatic Brake System (Air Brake System)	168
90	Appendix – Driver's Licence Classes	171
91	Chapter 1 - Mandatory Stops at Inspection Stations	173
92	Brakes – Hydraulic Systems (Chapter 3)	174
93	Chapter 12 - Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check	176
94	Self-Evaluation Exercises	177
95	Chapter 11 – Driving and Off-Duty Time for Heavy Vehicle Drivers	179
96	Chapter 12 – Inspections at the End of a Trip	180
97	In the Event of an Accident	181
98	Controls and Components — Driver's Cab (Chapter 4)	182
99	Changing Lanes	184
100	How to Make an Emergency Stop	185
101	Special Rules for Transporting Dangerous Substances	186
102	Driving a Longer Combination Vehicle (LCV)	189
103	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Purpose and Goals	192
104	Inspecting a Hydraulic Brake System	193

Contents (cont.)

105 Appendix – Lists of Defects: List 1 – Heavy Vehicles 195

106 Chapter 1 - Obligations 199

107 The Most Popular Brake System (Chapter 4 – Pneumatic/Air Brake Systems) 201

108 If Your Brakes Should Fail Despite All Your Efforts 202

109 Chapter 12 - Who Should Perform the Circle Check 205

110 Chapter 12 – Self-Evaluation Exercises (Answer Key) 206

111 Drugs and Medications 207

112 7 - Emergency Material 209

113 Move-Over Law 210

114 Certain Features of Your Vehicle and Their Impact on Your Driving 211

115 Low Air Pressure Indicator & Service Brake Pressure Gauge (Chapter 4) 213

116 Safety Tips for Transporting Certain Categories of Goods 214

117 Special Operating Permit 216

118 Chapter 12 – Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check 217

119 8 - Headlights and Lights 218

120 Chapter 1 - In the Event of an Accident 220

121 Controls and Components – Driver's Cab (Chapter 4) 221

122 Appendices – Driver's Licence Classes: Class 1 223

123 Passing 224

124 Particularities for Inspecting Other Types of Vehicles 226

125 Appendix – Lists of Defects: List 2 – Buses 227

126 If Your Vehicle Catches Fire 228

127 Chapter 12 - Vehicle Used By More Than One Driver 229

128 Driving in Difficult Conditions 231

129 Other Parts — Reservoirs, Compressor & Chambers (Chapter 4) 235

130 Chapter 12 – Who Should Perform the Circle Check 237

Contents (cont.)

131	9 - Tires	238
132	Appendix – Lists of Defects: List 3 – Motor Coaches	240
133	Chapter 1 - Move-Over Law and Road Work	241
134	Air Pressure Gauges and Indicators (Chapter 4)	242
135	Labelling Dangerous Substances	243
136	Chapter 12 - Reporting Defects and When to Perform the Circle Check	244
137	Appendices – Driver's Licence Classes: Class 2 and Class 3	245
138	In the Presence of Road Work	246
139	Driving Uphill	247
140	Reflective Strips	248
141	Types of LCVs Covered by the Regulation	249
142	If an Animal Strays Onto the Road	251
143	Service, Parking & Drum/Disc Brakes (Chapter 4)	252
144	Driving Downhill	254
145	Other Parts of the Vehicle – Reservoirs and Compressor (Chapter 4)	258
146	Chapter 6 Self-Evaluation Key Facts	260
147	Appendices – Licence Endorsements	261
148	If an Animal Strays onto the Road	262
149	Regulation Respecting Environmental Standards for Heavy Vehicles	263
150	Chapter 12 – Vehicle Used by More Than One Driver	265
151	10 - Doors and Other Openings	266
152	Chapter 12 - Special Cases for Circle Check Validity	267
153	Types of Heavy Vehicles	268
154	Appendix – Laws and Regulations	269
155	Dashboard Indicators	270
156	Trailer Brake Hoses (Chapter 4)	271

Contents (cont.)

157	Supplemental Brakes	273
158	Chapter 12 – When Should the Circle Check Be Performed	275
159	Brake Chambers and Brake Types (Chapter 4)	276
160	Chapter 12 - Responsibility for the Condition of the Vehicle	278
161	Appendices – List 1 Heavy Vehicles: Coupling Devices	279
162	Chapter 6 Self-Evaluation Answers	280
163	11 - Glass and Mirrors	281
164	Laws and Regulations (Transportation of Passengers)	283
165	Appendix – Pressure Conversion Table	284
166	How Service Brakes Work (Chapter 4)	285
167	12 - Wheels, Hubs and Fasteners	288
168	Liquids in Tank Trucks	290
169	Chapter 12 - Mechanical Defects: Minor and Major	291
170	Appendices – List 1: Frame, Controls, Steering	292
171	Steering Wheel	293
172	Pulling Over to the Side of the Road	294
173	Transportation of Passengers – Laws and Regulations	296
174	Chapter 12 – Responsibility and Reporting of Defects	297
175	Appendix – Self-Evaluation Answer Key (Chapter 12)	298
176	Number of Passengers	299
177	Braking Power (Chapter 4)	300
178	Chapter 12 – Mechanical Defects: Minor and Major	303
179	13 - Seat	304
180	Level Crossings	305
181	Appendices – List 1: Wipers, Emergency Material, Lights	307
182	Accelerator	308

Contents (cont.)

183 Rules for the Road (Passenger Transport) 309

184 Chapter 12 - Lists of Defects and Components to Inspect 311

185 Types of Transmissions 312

186 How the Parking Brake Works (Chapter 4) 316

187 Rules for the Road (Buses) 318

188 14 - Suspension 320

189 Chapter 12 - The Inspection Report 322

190 Appendices – List 1: Tires, Doors, Glass and Mirrors 324

191 Chapter 12 – Lists of Defects and Obligations 325

192 School Buses 326

193 How the Emergency Brake Works (Chapter 4) 329

194 Self-Evaluation Exercises - Chapter 1 & 2 331

195 Chapter 12 - Component 1: Coupling Devices Inspection 332

196 Appendices – List 1: Wheels, Hubs, Fasteners and Seat 335

197 Chapter 12 – Components to Inspect 336

198 15 - Fuel System 337

199 Securing Baggage 338

200 Chapter 12 – The Inspection Report 339

201 Load Restrictions 341

202 Appendices – List 1: Suspension 343

203 Supplemental Brake Systems (Chapter 4) 344

204 16 - Exhaust System 346

205 Anti-Lock Brakes (Chapter 4) 347

206 Appendices – List 1: Fuel, Exhaust, Electric and Hydraulic Brakes 348

207 Chapter 7 Self-Evaluation Answers 349

208 Chapter 12 – Component 1: Coupling Devices 350

Contents (cont.)

209 17 - Electric Brake System 352

210 Special Travel Permits 353

211 Brake Inspection & Brake Adjustment (Chapter 4) 354

212 Appendices – List 1: Pneumatic Brake System 356

213 Trucking – Load Restrictions 357

214 Safeguarding Bridges and Overpasses 359

215 Brake Inspection and Adjustment (Chapter 4) 361

216 Rules for Securing Cargo 363

217 Driving Know-How and Road Safety (Chapter 5) 364

218 Appendices – List 2 Buses: Distinctive Defects 365

219 Self-Evaluation Key Facts (Chapters 3 & 4) 366

220 Appendices – List 3 Motor Coaches: Distinctive Defects 367

221 Appendices – Laws and Regulations 368

222 Appendices – Conversion Tables 369

CHAPTER 1

Habits You Must Develop

1.1 大型車両のシートベルト要件

ケベック州では、大型車両の運転者は、車両メーカーが設置したシートベルトを着用しなければなりません。シートベルトは、事故の際に運転者がハンドルやフロントガラスに衝突したり、車外に投げ出されたりするのを防ぐことで、死亡や負傷の重症度を大幅に減らします。

- ✓ 大型車両の運転者は、メーカー設置のシートベルトを着用しなければなりません
- ✓ シートベルトがない場合、改造されている場合、または正常に作動しない場合は運転してはいけません

1.2 アルコールおよび薬物による運転能力低下の基準

運転者は、アルコールまたは薬物の影響で運転能力が低下しているときは、大型車両を運転することが禁止されています。運転能力が低下した状態で血中アルコール濃度が血液100ml当たり80mg（0.08）以上の場合、刑法およびハイウェイ安全法典に基づく処罰の対象となります。

- ✓ 運転能力が低下した状態で血中アルコール濃度0.08以上で運転することは刑事犯罪です。
- ✓ アルコールや薬物と運転は両立しません。

1.3 ゼロトレランス規則

血中にアルコールや薬物が少しでもある場合、バス、ミニバス、タクシーを運転し、またはその管理・支配をしてはなりません。このゼロトレランス規則に違反すると、これらの車両について24時間の運転禁止処分を受けます。

- ✓ バス、ミニバス、タクシー運転者にはアルコール・薬物が一切許されません
- ✓ 違反すると24時間の運転禁止処分となります

1.4 血中アルコール濃度制限 0.05

血中アルコール濃度が0.05以上の場合、大型車両、レッカー車、または危険物に関する規則に基づき安全標識プラカードを掲示する必要がある車両を運転し、または管理・支配することは禁止されています。これは、住宅用トレーラーまたはテントトレーラーを牽引する乗用車やモーターホームには適用されません。

- ✓ 血中アルコール濃度0.05以上では、大型車両、レッカー車、およびプラカード掲示車両の運転が禁止されます。
- ✓ 住宅用トレーラーまたはテントトレーラーを牽引する乗用車とモーターホームには例外が適用されます。

1.5 運転中の電子機器

運転中に携帯用電子機器を保持することは、使用目的にかかわらず違法です。これは携帯電話、MP3/マルチメディアプレーヤー、衛星ラジオ、電子タブレット、および運転に関係のない情報、メール、インターネットを表示する画面/機器に適用されます。勤務中の緊急車両運転者には適用されません。

- ✓ 運転中に携帯用電子機器を単に保持しているだけでも、使用目的にかかわらず違法です
- ✓ 免除は勤務中の緊急車両運転者にのみ適用されます

1.6 注意力の維持とハイウェイ・ヒプノーシス

不注意は、トラックが関与する負傷事故のほとんどで原因となります。疲労が主な原因であり、注意散漫、怒り、いらだち、ストレス、アルコール、医薬品、薬物も寄与します。単調な運転は「ハイウェイ・ヒプノーシス」を引き起こすことがあります — 可能であれば2時間ごとに路肩に停車して休息し、休憩を取ってください。

- ✓ 疲労は、不注意に関連するトラック事故の主な原因です
- ✓ 2時間ごとに、または停車する必要を感じたときはいつでも休憩してください

1.7 予測：スキャン、識別、決定、行動

予測とは、現在の状況に基づいて先を見越して計画することです。周囲をスキャンして観察します（一点に固定せず、前方、側方、ミラーを見ます）。道路を読み、空間を確保することで危険を識別します。最善の行動を決定します。適切なタイミングで正しい操作を行い、行動します。

- ✓ 一点をじっと見つめず、前方、側方、ミラーをスキャンする
- ✓ 危険を予測するには、スキャン（SCAN）、識別（IDENTIFY）、決定（DECIDE）、行動（ACT）の戦略を使う

1.8 画面、GPS、電子ログブック

GPSは便利ですが注意をそらす原因にもなるため、分別をもって使用する必要があります。出発前にシステムを設定するか、情報を入力してください。電子ログブックは、車両を安全な場所に駐車しているときのみ使用しなければなりません。

- ✓ 出発前にGPSを設定し、情報を入力する
- ✓ 安全な場所に駐車しているときのみ電子ログブックを使用する

1.9 「運転中」の意味

標識に従うため、または交通状況（赤信号、渋滞）のために停車した運転者も、依然として運転中とみなされ、携帯型電子機器を使用することはできません。機器を使用するために道路脇で安全かつ合法的に停車した運転者は、エンジンがかかっていても、もはや運転中とはみなされません。

- ✓ 赤信号や渋滞での待機は運転中とみなされ、携帯型機器の使用は許可されません。
- ✓ 安全かつ合法的な道路脇での停車のみが、「運転中」の規則の適用を免除します。

1.10 ヘッドレストの調整

ヘッドレストはシートベルトと同様に、けがを防ぎます。大部分の大型車両には固定式ヘッドレストが付いていますが、調整式のものは、衝突時のむち打ち症や首のけがを避けるため、運転前に適切に調整する必要があります。

- ✓ 運転前に調整式ヘッドレストを適切に調整する
- ✓ ヘッドレストを適切に調整することは、むち打ち症や首のけがの防止に役立つ

1.11 協力的な運転行動

運転者は道路を共有し、協力しなければなりません。協力的で礼儀正しい態度は、他の人の運転を楽にし、無謀な行動を避けることにつながります。例として、速度を調整して他の車両が合流できるようにすることや、右側車線を使用し、左側車線は追い越し用に確保することが挙げられます。

- ✓ 他の運転者があなたの車線に合流できるよう、速度を調整する。
- ✓ 右側車線を使用し、左側車線は追い越し用に確保する。

1.12 CBラジオの使用許可

電子機器の制限は、車両に設置され、マイクまたは受信機のみを手に持って使用する機器には適用されません。これは、同時通話ができない短波双方向無線（CBまたはトランシーバー）に該当します。

- ✓ マイク/受信機のみを手に持つ設置型機器は許可される
- ✓ CBおよびトランシーバー（同時通話不可の短波双方向無線）は許可される

1.13 冷静さを保ち、対立を避ける

プロの運転者は、冷静で落ち着いており、協力的でなければなりません。他の道路利用者が攻撃的に行動した場合でも、冷静さを保ち、道路交通法規を守ることで、不必要な対立を避けてください。

- ✓ 攻撃的な運転者に直面したときは、冷静さを保ち、規則に従う
- ✓ 道路上での不必要な対立を避ける

CHAPTER 2

In the Presence of a Flagperson

2.1 交通誘導員の標識への対応

交通誘導員は、建設工事や維持作業が行われている場所で交通を誘導します。交通誘導員は、片面に「Arrêt」（停止）、もう片面に「Lentement」（徐行）と書かれた八角形の標識を使用します。交通誘導員の合図には、交通信号と同じように従わなければなりません。

- ✓ 「Arrêt」（停止）の標識を示されたときは、停止し、交通誘導員が進むよう合図するまで待たなければなりません。
- ✓ 「Lentement」（徐行）の標識を示されたときは、速度を落とし、注意して進まなければなりません。
- ✓ 交通誘導員から十分な距離を保ち、現場のいかなる人や車両も危険にさらしてはなりません。

2.2 旗振り員の交通指示標識

旗振り員は、道路で建設工事や保守作業が行われている場所で交通を誘導する。旗振り員は、片面に「Arrêt」（停止）、もう片面に「Lentement」（徐行）が表示された八角形の標識を使用する。運転者はそれぞれの面に適切に対応しなければならない。

- ✓ 「Arrêt」（停止）標識を示されたら、完全に停止し、旗振り員が進むよう合図するまで待たなければならない。
- ✓ 「Lentement」（徐行）標識を示されたら、減速し、注意して進まなければならない。
- ✓ 旗振り員から十分な距離を保ち、作業現場のいかなる人や車両も危険にさらしてはならない。
- ✓ 交通の変化や道路閉塞を遠くまで見渡す。道路工事により、高速道路の一部で対面交通が生じることがある。
- ✓ 車線を変更する必要がある場合、急ブレーキをかけない。

2.3 道路工事区域の走行

はるか前方を見て、交通の変化があるか、道路の一部が閉鎖されていないかを確認してください。道路工事のため、高速道路の一部区間では数キロメートルにわたり対面通行となることがあります。

- ✓ 交通の変化や閉鎖された道路を検知するため、はるか前方を見る
- ✓ 車線変更が必要な場合、急ブレーキをかけない
- ✓ 道路工事中は高速道路の一部区間で対面通行に備える

CHAPTER 3

Shifting Gears Efficiently (Chapter 3: Know Your Vehicle)

3.1 2速へのアップシフト（ダブルクラッチ）

非同期式トランスミッションで2速へアップシフトするには、ニュートラルと正確なRPM制御を含む特定のダブルクラッチ操作が必要です。

- ✓ エンジンが950 RPMに達するまで加速する
- ✓ クラッチを摩擦点（位置2）まで踏み込み、次に下部フリープレイ（位置3）まで踏み込みながらアクセルを離す
- ✓ ニュートラル（N）に入れる
- ✓ クラッチを上部フリープレイ（位置1）まで戻して650 RPMに達する
- ✓ クラッチを位置3まで踏み込み、2速に入れる
- ✓ クラッチを戻しながらアクセルを徐々に踏み込む
- ✓ より高いギアでも同じ技術を使う

3.2 各ギアの適正RPM

効率的なシフトチェンジのために、各ギアには例示車両のパラメータに基づく目標RPMがあります。これはタコメーターを使用してギアを変更する理想的なタイミングを判断するのに役立ちます。

- ✓ 1速: 650 RPM
- ✓ 2速: 950 RPM
- ✓ 3速: 1,250 RPM
- ✓ 4速: 1,550 RPM
- ✓ 例におけるアイドリング回転数は800 RPMです

3.3 変速に必要なRPM増加

より高いギアにシフトするには、エンジン回転数をアイドリング回転数より約300 RPM高くする必要があります。実際のRPMと操作に必要なRPMの差がアイドリング回転数より低い場合、シフトは困難です。

- ✓ シフトするにはアイドリング回転数より約300 RPM追加する
- ✓ 2速ギアの理想的なシフトポイントは950 RPM（650 + 300）
- ✓ RPMの差がアイドリング回転数を下回る場合、シフトが困難

3.4 1速ギアへのアップシフト

停止状態から車両を発進させるには、定められた位置を通してクラッチペダルを適切に操作し、ギア鳴りを防ぎ、滑らかに噛み合わせる必要があります。

- ✓ クラッチを踏んで遊びを減らします（位置3）。ギア鳴りがする場合はクラッチブレーキを踏みます（位置4）。
- ✓ 車両が動き出すまで、クラッチを摩擦点（位置2）までゆっくり戻します。
- ✓ クラッチを徐々に戻しながら、アクセルを徐々に踏み込みます。

3.5 高速ギア用RPMと最適トルク

高速ギアへシフトアップするには、運転操作に必要なRPMを差し引いた後も最適トルクを維持できるよう、エンジン回転数を上げなければなりません。

- ✓ 高速ギアではエンジン回転数を1,500 RPMまで上げる
- ✓ 最適トルク1,200 RPMを維持する（1,500 - 300 = 1,200）
- ✓ 運転操作を行うために300 RPMを差し引く

CHAPTER 4

Keep Your Eyes Open

4.1 運転中の警戒を怠らないこと

ドライバーの注意散漫は、大多数の事故において一因となっています。安全に運転するには、車両の前方と両側で起きているすべての事柄に常に注意を払い、特に死角とバックミラーに気を配る必要があります。

- ✓ 注意散漫は大多数の事故の一因である
- ✓ 前方、側方、死角、バックミラーを常に確認する

4.2 十分前方を見る

大型車両の停車や車線変更などの操作は、乗用車よりも時間がかかり、より長い距離を必要とするため、各操作を安全に実行し、制御を維持するのに十分なスペースを確保するには、十分前方を見る必要があります。十分前方を見ることで、不意を突かれることを防げます。

- ✓ これから12〜15秒で進む距離をスキャンする
- ✓ 高速道路では約0.5キロメートル前方を見る
- ✓ 市街地や住宅地では二つの交差点の間の距離程度を見る
- ✓ 遠くをじっと見つめるのは避ける

4.3 死角の確認

凸面鏡があっても、道路の一部の領域、特に死角は見えません。ミラーに映らない左右の後方領域を振り返って確認してください。あなたの車両は他の車両より大きいため、小型車両、自転車運転者、歩行者の死角を確認することが重要です。

- ✓ 車線変更、曲がる、後退、または発進する前に死角を確認する
- ✓ バックミラーに映らない左右の領域を振り返って確認する
- ✓ 特に小型車両、自転車運転者、歩行者に注意する

4.4 バックミラーの確認

常に自分の車両の周囲で何が起きているかを把握してください。通常の状況では10〜12秒ごとに、問題がある状況ではより頻繁に、バックミラーを使って横と後方の交通を定期的に確認してください。前方の道路は絶えず変化しているため、じっと見つめずに素早く目を向けてください。

- ✓ 通常の状況では10〜12秒ごとにミラーを確認し、問題がある状況ではより頻繁に確認する
- ✓ 素早く目を向け、ミラーを長くじっと見つめない
- ✓ 凸面ミラーは広角の視界を提供するが、物体は小さく、遠くに見える

4.5 意図を合図する

他の運転者は、あなたが合図を出さない限り、あなたの予定を知ることができません。安全に進めると確信してから明確に合図を出し、問題や事故を防ぎましょう。

- ✓ 方向指示器を使って意図を明確に合図する。
- ✓ 安全に移動できると確信してから初めて合図を出す。

4.6 運転中は十分に前方を見ること

大型車両の停止や車線変更などの操作は、乗用車よりも時間がかかり、より長い距離を必要とします。遠く前方を見ることで、不意を突かれるのを防ぎ、常に制御を維持しやすくなります。遠くをじっと見つめるのではなく、次の12〜15秒で進む距離を走査する必要があります。

- ✓ 次の12〜15秒で進む距離を走査する
- ✓ 高速道路では約0.5キロ先を見る
- ✓ 市街地や住宅地では二つの交差点間の距離程度を見る
- ✓ 距離を推定する時間間隔法はすべての速度で機能する

4.7 死角の確認

凸面のバックミラーがあっても、道路のある部分、特に死角は見えません。死角を確認するには、ミラーに映らない右後方と左後方の領域を振り返って見てください。あなたの車両はより大きいため、より小さな車両、自転車運転者、歩行者を確認することが一層重要です。

- ✓ 車線変更、曲がる、後退する、または発進する前に死角を確認してください。
- ✓ ミラーに映らない右側と左側の領域を振り返って見てください。
- ✓ 死角にいるより小さな車両、自転車運転者、歩行者に特に注意してください。

4.8 バックミラーの確認

常に車両の周囲で何が起きているかを把握しておく必要があります。バックミラーを使い、一定の間隔で横と後方の交通状況を確認してください。前方の道路からミラーへ、そしてまた前方へと素早く視線を移して短く確認し、前方の状況は絶えず変化するため、ミラーを長時間凝視しないでください。

- ✓ 通常の状況では10〜12秒ごとにバックミラーを確認する
- ✓ 問題がある状況ではより頻繁に確認する
- ✓ 短く視線を向けるだけにし、ミラーを長時間凝視しない

4.9 自分の意図を合図する

他のドライバーは、あなたが知らせない限りあなたの計画を知りません。安全に動けると確信したら、意図をはっきりと合図してください。曲がるときは、他のドライバーがあなたの意図を誤解しないようになったらすぐに合図を出し、操作が完了するまで合図を出し続け、減速する前に合図を始めてください（ただし、あまりに早く減速すると他の人を混乱させる場合を除く）。

- ✓ 他のドライバーがあなたの意図を誤解しないようになったらすぐに、曲がる合図を出す。
- ✓ 操作が完了するまで合図を消さない。
- ✓ 減速し始める前に、曲がる合図を始める。
- ✓ 隣接車線へ徐々に移動する前に、車線変更の合図を十分早めに出す。
- ✓ 減速・停止を警告するためにブレーキランプを使い、急ブレーキを避ける。

4.10 近くの交通にも注意を払いましょう

遠く前方を見ることは、より近くで起きていることを無視するという意味ではありません。交通の流れや、合流・車線変更・右左折しようとしている車両に注意を払いましょう。出来事を事前に予測することで、速度を調整し、急ブレーキを避けることができます。

- ✓ 合流、車線変更、または右左折しようとしている車両を監視する
- ✓ 急ブレーキを避けるために出来事を予測する

4.11 ミラーが映すものを理解する

バックミラーを使うと、過熱したり燃えているタイヤをすばやく確認でき、一部の車両ではセミトレーラーと貨物がしっかり固定されているかを確認できます。凸面鏡は距離と大きさを歪めるため、方向を変えるときはこの点を念頭に置いてください。

- ✓ ミラーを使って過熱または燃えているタイヤを検知し、貨物を確実に固定する
- ✓ 凸面鏡は物体を小さく、遠くに見せることを覚えておく

4.12 曲がる時の合図

他のドライバーが余裕を持って対応し、あなたの進路を妨げないように、できるだけ早く曲がる合図をしてください。他の人にあなたの意図を誤解されないと確信できたらすぐに方向指示器を点け、操作が完了するまで点けたままにしてください。あまりに早すぎると他の人を混乱させる場合を除き、減速する前に合図を始めてください。

- ✓ 他のドライバーを混乱させない範囲で、できるだけ早く曲がる合図をする
- ✓ 操作が完了するまで合図を点けたままにする
- ✓ あまりに早すぎると他の人を混乱させる場合を除き、減速する前に合図を始める

4.13 車線変更時および停車時の合図

車線を変更する意図は十分早めに合図し、通常の確認を行ってから、隣接車線へ徐々に移動してください。減速または停車するときはブレーキランプが他車に警告します — 他の車両に細心の注意を払い、急停車や頻繁な停車を避けてください。

- ✓ 車線変更は十分早めに合図し、徐々に移動する
- ✓ 急ブレーキを避ける。ブレーキランプは減速/停車を他車に警告する

4.14 近くの交通にも注意を怠らない

遠く前方を見ることは、自分に近い場所で起きていることを無視することではありません。交通の流れや、合流・車線変更・右左折しようとしている車両に目を配る必要があります。出来事を前もって予測することで、運転操作を行い、速度を調整し、急ブレーキを避けることができます。

- ✓ 交通の流れと合流・右左折する車両に目を配る
- ✓ 急ブレーキを避けるために出来事を十分に前もって予測する
- ✓ 前方で観察した内容に基づいて速度を調整する

4.15 凸面ミラーの理解

後方確認ミラーを使えば、過熱したり燃えているタイヤを素早く発見し、セミトレーラーや積荷を確認することもできます。ほとんどの大型車両には、広角の視界を提供する一方で、すべてをより小さく、より遠くに見せる凸面後方ミラーが付いています。

- ✓ 凸面ミラーでは物体がより小さく、より遠くに見える
- ✓ タイヤ火災や積荷の固定状態を確認するためにミラーを使用する
- ✓ 進路変更時は凸面ミラーの歪みを考慮する

CHAPTER 5

What Should You Do When You Get a Flat Tire?

5.1 タイヤがパンクした後の運行停止

タイヤがパンクしていることを確認した場合、タイヤを修理または交換するまで車両の運行を停止することが法律で義務付けられています。パンクしたまま運転を続けてはいけません。

- ✓ タイヤを修理または交換するまで車両の運行を停止しなければなりません
- ✓ 安全な場所に停車し、自分で確認してタイヤがパンクしているかどうかを判断する必要があります

5.2 前輪または単輪の後輪のパンク

前輪、または単輪（ワイドトレッド）車両の後輪がパンクすると、制御を失うことがあります。前輪がパンクすると、車両は損傷した側へそれます。後輪のパンクは通常、車両を不安定にします。車両を安全に停止させるには、不均衡を補正する必要があります。

- ✓ 前輪のパンクは、車両を損傷したタイヤの側へそれさせる
- ✓ 単輪車両の後輪パンクは、通常、車両を不安定にする
- ✓ 車線から外れるようにハンドルをしっかり握る
- ✓ アクセルをゆっくり緩め、ブレーキを徐々に踏む。急ブレーキはかけない
- ✓ 速度を維持して道路からゆっくり外れながら、徐々に速度を落とす

5.3 複輪車両のタイヤのパンク

複輪を備えたセミトレーラーでタイヤがパンクしても、車両の安定性は保たれるため、運転への影響はほとんどない場合があります。ただし、もう一方の車輪に移った余分な重量により、その車輪が損傷する可能性があります。トラクターの後輪の1つがバーストすると、トラクターの後部が振動することがあります。

- ✓ 複輪車両のパンクは安定性が保たれるため影響が少ない
- ✓ 残った車輪にかかる余分な重量がその車輪を損傷する可能性がある
- ✓ トラクターの後輪のバーストは後部を振動させる
- ✓ タイヤが修理または交換されるまで車両の運行を中止しなければならない

5.4 前輪タイヤまたは単輪後輪タイヤのパンク

前輪タイヤまたは単輪（ワイドトレッド）車両の後輪タイヤがパンクすると、制御を失うことがあります。前輪タイヤがパンクすると、車両は損傷した側へそれます。後輪タイヤがパンクすると、車両は不安定になります。不均衡を補正し、安全に停止できるよう運転を調整する必要があります。

- ✓ 前輪タイヤのパンクは、車両を損傷した側へそれさせる
- ✓ 単輪車両の後輪タイヤのパンクは、不安定さを引き起こす
- ✓ 走行車線から外れるようにハンドルをしっかり握る
- ✓ アクセルをゆっくり緩め、ブレーキを徐々に踏んで安全に停止する
- ✓ 急ブレーキをかけず、速度を維持して徐々に減速しながら道路脇に寄る

5.5 ダブルタイヤ車両のタイヤパンク

ダブルタイヤのセミトレーラーのタイヤがパンクしても、車両は安定性を保つため、通常は運転への影響はほとんどありません。しかし、残った車輪に移る余分な重量がその車輪を損傷させる可能性があります。トラクターの後輪の一つがバーストすると、トラクターの後部が振動することがあります。

- ✓ ダブルタイヤのセミトレーラーのパンクは安定性を保つが、余分な重量により残った車輪を損傷させる可能性がある
- ✓ トラクターの後輪のバーストは、トラクターの後部を振動させることがある
- ✓ 騒音や振動以外でパンクを確認する最善の方法は、路肩に停車して点検することである

5.6 タイヤのパンク検知

騒音や振動のほかにも、タイヤがパンクしているかどうかを確認する最善の方法は、車を路肩に寄せて自分で点検することです。パンクしている場合は、タイヤを修理または交換するまで、車両の運転を停止しなければなりません。

- ✓ 路肩に寄せて自分で点検し、タイヤのパンクを確認する
- ✓ 警告サインとして騒音や振動に注意する
- ✓ パンクが確認されたタイヤで運転を続けない

CHAPTER 6

General Rules

6.1 貨物固定基準規則の適用範囲

貨物固定基準規則は、車両総重量定格（GVWR）が4,500kg以上の道路車両について、すべての種類の貨物に適用される一般基準を定めています。特定の車両および貨物の種類は、特定の条件を満たす場合、免除されます。

- ✓ 本規則は、GVWRが4,500kg以上の道路車両に適用されます
- ✓ 農業用トラクターおよび側板付き車両で輸送されるばら積み貨物は、特定の条件を満たす場合、一般に免除されます
- ✓ 土、砂、砂利、塩、瀝青コンクリート、道路撤去廃棄物、雪および氷などのばら積み貨物には特別基準が適用されます

6.2 貨物固定要件

貨物は輸送車両内でしっかりと固定され、または動かないように固定されなければならない。タイダウンシステムは、輸送中に貨物に加わる力に対抗するための性能基準を満たさなければならない。

- ✓ 貨物は車両内でしっかりと固定され、または動かないように固定されなければならない
- ✓ タイダウンシステムは、前方、後方、側方および垂直方向の力に対抗しなければならない
- ✓ 力は運転者の操作、道路形状、路面状態および風によって生じる

6.3 固縛方法

貨物はさまざまな手段で固縛でき、その使用は貨物の寸法、形状、抵抗力に適したものでなければなりません。すべての構成部品は適切な作動状態でなければなりません。

- ✓ 固縛には、十分な強度の構造物、ブロッキングシステム、ブレーシング、ダンネージまたはダンネージバッグ、ショアリングバー、タイダウン、摩擦マット、またはこれらの組み合わせを使用できる。
- ✓ 使用は貨物の寸法、形状、抵抗力に適したものでなければならない。
- ✓ すべての構成部品は適切な作動状態にあり、性能を妨げる可能性のある損傷が認められてはならない。

6.4 運転者の点検義務

運転者は、出発前および走行中のさまざまな時点で、積荷と固縛システムを点検し、適切な調整を行わなければならない。ただし、一定の例外がある。

- ✓ 運転者は、出発前およびその後さまざまな時点で、積荷と固縛システムを点検しなければならない。
- ✓ 積荷にアクセスできない場合、または開けないよう指示されて車両内に封印されている場合、運転者は積荷を点検する必要はない。

6.5 ブロックされた物品のタイダウン数

物品が前部構造物、隔壁、別の固定された物品、または前方への移動を防ぐ別の装置によってブロックされ、または固定されている場合、タイダウンの数は質量に関係なく長さによって決まります。

- ✓ 長さ3.04m以下の物品には、少なくとも1本のタイダウンが必要です。
- ✓ 長さ3.04mを超える物品には、最初の3.04mに1本のタイダウン、さらに追加の長さ3.04mごと、またはその端数ごとに1本のタイダウンが追加で必要です。
- ✓ これらの規則は、物品の質量に関係なく適用されます。

6.6 ブロックされていない物品のタイダウン数

物品が前端構造物、ブロッキングシステム、または適切に固定された別の物品によってブロックまたは固定されていない場合、タイダウンの要件は質量と長さに基づきます。

- ✓ 質量が500kg以下で長さが1.52m以下の物品には、少なくとも1本のタイダウンが必要です。
- ✓ 長さが1.52m以下でも質量が500kgを超える物品には、少なくとも2本のタイダウンが必要です。
- ✓ 長さが1.52mを超え3.04m以下である物品は、質量にかかわらず、少なくとも2本のタイダウンが必要です。
- ✓ 長さが3.04mを超える物品には、最初の3.04mに対して2本のタイダウンが必要で、さらに追加の3.04mごと、またはその端数ごとにタイダウンを1本追加する必要があります。

6.7 作業荷重限界（WLL）認証

本規則の下で使用されるすべてのタイダウンには、製造業者による作業荷重限界の認証表示がなければなりません。WLLとは、通常使用時に製造業者が定める最大荷重です。

- ✓ すべてのタイダウン（ストラップ、チェーンなど）には、製造業者による作業荷重限界（WLL）の認証表示がなければなりません。
- ✓ WLLとは、通常使用時にタイダウンに加えることができる、製造業者が定めた最大荷重です。
- ✓ 認証されていないストラップは、本規則に基づく固定（セキュアメント）に使用してはなりません。

6.8 総 WLL 要件

貨物を固定するために使用されるすべてのタイダウンの WLL の合計が総 WLL であり、貨物の質量の最低割合を満たさなければならない。

- ✓ システム内のタイダウンの総 WLL は、そのシステムで固定される貨物の総質量の 50% を下回ってはならない。
- ✓ 例: 貨物が 2,268 kg の場合、タイダウン システムは 1,134 kg 以上の能力を備えなければならない。

6.9 密閉車両とフラットベッド車両における荷物の固縛

密閉車両内の貨物は、利用可能な空間を埋めるように配分し、動かないように固定しなければならない。フラットベッド車両の貨物は、タイダウンで固定しなければならない。

- ✓ 密閉車両では、貨物は利用可能な空間全体を覆うように配分し、壁または他の貨物との直接接触によって動かないように固定しなければならない。
- ✓ 貨物が空間を埋められない場合は、固定装置（ブロッキングシステム、ブレーシング、ダンネージ/ダンネージバッグ、ショアリングバー、タイダウン）を使用できる。
- ✓ フラットベッド車両では、すべての品物を車両に固定するためにタイダウンを使用しなければならない。
- ✓ 移動する危険がある貨物は、チョック、くさび、クレードルその他の装置で動かないように固定しなければならない。

6.10 貨物固定要件

貨物は、輸送車両内でしっかりと固定するか、動かないように拘束しなければなりません。固縛システムは、運転者の操作、道路形状、路面状態および風によって生じる前方、後方、横方向および垂直方向の力に対抗するための性能基準を満たさなければなりません。

- ✓ 貨物は車両内でしっかりと固定するか、動かないように拘束しなければなりません。
- ✓ 固縛システムは、前方、後方、横方向および垂直方向の力に対抗しなければなりません。
- ✓ 力は、運転操作、道路形状、路面状態および風によって生じます。

6.11 承認された固定方法

貨物は、十分な強度を有する構造物、ブロッキングシステム、筋交い、ダンネージまたはダンネージバッグ、ショアリングバー、タイダウン、摩擦マット、またはこれらの組み合わせによって固定または不動化することができる。

- ✓ 承認された方法: 構造物、ブロッキングシステム、筋交い、ダンネージ/ダンネージバッグ、ショアリングバー、タイダウン、摩擦マットまたは組み合わせ
- ✓ 方法の使用は、貨物の寸法、形状および抵抗性に適切でなければならない
- ✓ すべての構成部品は適切な作動状態にあり、性能を妨げる可能性のある損傷を示してはならない

6.12 運転者の貨物点検義務

運転者は、出発前およびその後のさまざまな時点で、貨物と固縛（タイダウン）システムを点検し、適切な調整を行わなければなりません。車両内にありアクセスできない貨物、または封印された貨物について、車両を開けないよう指示されている場合、その貨物を点検する必要はありません。

- ✓ 運転者は、出発前およびその後は一定の間隔で、貨物と固縛装置を点検しなければならない
- ✓ 貨物にアクセスできず、または封印されており、運転者が車両を開けないよう指示されている場合、点検は不要である

CHAPTER 7

Hitching and Unhitching a Tractor and a Semi-Trailer

7.1 正しい連結技術の重要性

大型車両の運転者は、セミトレーラーを連結するための正しい技術を習得しなければならない。連結作業中のいかなるミスや誤った方法も、事故や機器の故障を引き起こす可能性がある。時間を節約し安全運転を確保するため、連結するたびに同じ手順を同じ方法で実行しなければならない。

- ✓ セミトレーラーを連結するたびに、常に同じ手順を同じ方法で実行すること
- ✓ 連結中のいかなるミスや誤った方法も、事故や機器の故障を引き起こす可能性がある
- ✓ 正しい連結技術を習得することは、大型車両の運転者にとって不可欠である

7.2 ヒッチング前のトラクターの第五輪点検

ヒッチングの前に第五輪を点検し、十分に潤滑され、損傷がなく、しっかり固定され、ヒッチングに適した正しい位置にあることを確認する。冬季は、第五輪が正しくロックされるように積雪を取り除く。

- ✓ 第五輪が十分に潤滑され、機構に損傷の兆候がないことを確認する
- ✓ 第五輪がトラクターのシャシーフレームにしっかり固定されていることを確認する
- ✓ 第五輪はジョーが完全に開いた状態で後方に向かって下に傾いている必要がある
- ✓ 冬季は、第五輪が正しくロックされるように積雪を取り除く

7.3 セミトレーラー前方へのトラクターの位置合わせ

安全に連結できる場所であることを確認するため、周囲を確認します。トラクターをセミトレーラーと一直線に合わせ、音が聞こえるように窓を下げ、左右両側をミラーで確認します。トラクターが一直線に並ぶまで連結せず、その後、ゆっくり後退してアクスルがセミトレーラーの下に入ることを確認します。

- ✓ 連結する前にトラクターをセミトレーラーと一直線に合わせる
- ✓ 窓を下げて音を聞き、外側後写鏡で左右両側を確認する
- ✓ トラクターがセミトレーラーと一直線になるまでセミトレーラーを連結しない
- ✓ ゆっくり後退し、アクスルがセミトレーラーの下に入ることを確認する

7.4 ヒッチングのためのセミトレーラー高さ調整

セミトレーラーのアッパーカプラープレートは、ピボット点において第5輪プレートより少し低くする必要があります。低い場合、ヒッチング時にセミトレーラーがわずかに持ち上げられ、ロック機構が噛み合いやすくなります。高さはランディングギアまたはトラクタのサスペンションで調整します。

- ✓ アッパーカプラープレートは、ピボット点において第5輪プレートより少し低くする必要があります
- ✓ 高すぎる場合は、ランディングギアを使ってセミトレーラーを下げます
- ✓ 低すぎる場合は、トラクタのサスペンションを下げるか、ランディングギアを使ってセミトレーラーを上げます
- ✓ キングピンとアッパーカプラープレートの状態を確認し、必要に応じてラッチを取り外します

7.5 キャブから降りる際の安全手順

ヒッチ連結作業中に停車するたびに、トラクターのパーキングブレーキをかけ、ニュートラルに入れ、ハザードランプとパーキングライトを点け、3つの支持点を使ってキャブから降りてください。

- ✓ キャブから降りる前に、トラクターのパーキングブレーキをかけ、ニュートラルに入れる
- ✓ ハザードランプとパーキングライトを点ける
- ✓ トラクターのキャブから降りるときは、常に3つの支持点を使う

7.6 セミトレーラーの連結

トラクターをセミトレーラーの下へゆっくり後退させ、ミラーを確認しながら、キングピンが第五輪の内側に位置するまで進めます。ロック機構が作動し、キングピンが第五輪に強く当たるのを防ぐため、これを正しく行わなければなりません。ロックを確認するには前進を試み、抵抗を感じたらすぐに停止します。

- ✓ 上部カプラのキングピンが第五輪の内側に位置するまでゆっくり後退する
- ✓ ロック機構が作動し、キングピンが強く当たるのを防ぐため、正しく行う
- ✓ トラクターを前進させてロックを確認し、抵抗を感じたらすぐに停止する
- ✓ 降車する前に、セミトレーラーのハザード、駐車灯、車幅灯を点ける

7.7 カップリングの点検および手順の完了

セミトレーラー下を確認し、キングピンがジョーに完全に差し込まれているか（必要なら懐中電灯を使用）、第五輪のロック機構がロック位置にあるかを点検してください。ロックしない場合は整備士に相談してください。表示灯とブレーキホースを安全に接続し、ランディングギアを上げ、必要ならエアサスペンションをオンにしてください。

- ✓ キングピンがジョーに完全に差し込まれているか確認し、必要なら懐中電灯を使用する
- ✓ 第五輪のロック機構がロック位置にあるか確認する。ロックしない場合は整備士に相談する
- ✓ 表示灯とブレーキホースを、車両の動きによって損傷しないように接続する
- ✓ ランディングギアを上げ、クランクをブラケットに置く

7.8 アンカップリング（切り離し）の準備手順

トラクターとセミトレーラーの両方のパーキングブレーキをかけ、ギアをニュートラルに入れ、三点支持で降車します。セミトレーラーの状態を確認し、ランディングギアを地面にしっかり固定されるまで下げ、ブレーキホースと標示灯を外してダミーカプラーに接続し、第五輪（ファイフスホイール）の解除レバーを開放位置まで引きます。

- ✓ トラクターとセミトレーラーのパーキングブレーキをかけ、ギアをニュートラルに入れる
- ✓ ランディングギアを地面にしっかり固定されるまで下げる
- ✓ ブレーキホースと標示灯を外し、キャブ後方のダミーカプラーに接続する
- ✓ 第五輪の解除レバーを開放位置になるまで引く

7.9 セミトレーラーからトラクターを切り離す

キングピンを外すためにトラクターを約15cm前進させて停止します。トラクターのエアサスペンションを下げ、ゆっくり前進し、ランディングギアが故障または沈み込んだ場合に支えられるよう、最後の車軸がまだセミトレーラーの下にあるうちに停止します。離れる前にセミトレーラーが固定されていることを確認し、その後サスペンションを再びオンにします。

- ✓ キングピンを外すためにトラクターを約15cm前進させ、その後停止する
- ✓ トラクターのエアサスペンションを下げ、ゆっくり前進する
- ✓ ランディングギアが故障した場合に支えられるよう、最後の車軸がまだセミトレーラーの下にあるうちに停止する
- ✓ 前進または降車する前に、セミトレーラーが固定されていることを確認する

7.10 連結前の第五輪点検

セミトレーラーを連結する前に、トラクタの第五輪を点検し、安全でキングピンを受け入れられる状態であることを確認しなければならない。この段階での誤りは事故や装置故障を引き起こす可能性がある。

- ✓ 第五輪が十分に潤滑され、損傷の兆候がないことを確認する
- ✓ 第五輪がトラクタのシャシフレームにしっかり固定されていることを確認する
- ✓ 第五輪は後方に向かって下に傾き、ジョーが完全に開いていること
- ✓ 冬季は積雪を取り除き、第五輪が正しくロックされるようにする

7.11 連結のためのトラクターの位置決め

トラクターは、セミトレーラーの下にバックする前にセミトレーラーと正しく一直線に並んでいる必要があり、鏡と音で両側の位置合わせを確認します。

- ✓ トラクターをセミトレーラーと一直線に合わせる
- ✓ バックする前に窓を下ろし、両側の外部バックミラーを確認する
- ✓ トラクターがセミトレーラーと一直線に並ぶまで、セミトレーラーを連結しない
- ✓ ゆっくりバックし、車軸がセミトレーラーの下に入ることを確認する

7.12 ヒッチ連結の実施

セミトレーラー下への後退は、キングピンが第五輪に衝突するのを防ぎ、ロック機構が確実に係合するように正しく行わなければなりません。

- ✓ キングピンが第五輪の内側に入るまで、外側ミラーを確認しながらゆっくり後退する。
- ✓ トラクターを前進させようとして抵抗を感じたところで停止し、第五輪がロックされていることを確認する。
- ✓ パーキングブレーキをかけ、ニュートラルに入れる。
- ✓ 降車する前に、セミトレーラーのハザードランプ、パーキングライト、クリアランスライトを点灯させる。
- ✓ 降車するときは常に3つの支持点を使用する。

7.13 カップリングの点検とヒッチの完了

ヒッチ接続後、トレーラーの下で目視点検を行い、キングピンが完全にかみ合い、ロックが設定されていることを確認します。その後、サービスを接続し、ランディングギアを上げます。

- ✓ セミトレーラーの下を覗き、キングピンがジョーに完全に挿入されていることを確認する（懐中電灯を使用）
- ✓ フィフスホイールのロック機構がロック位置にあることを確認する。ロックしない場合は整備士に連絡する
- ✓ インジケーターライトとブレーキホースを接続し、移動によって損傷しないようにする
- ✓ ランディングギアを上げ、クランクをブラケットに収納する
- ✓ 必要に応じて、セミトレーラーのエアサスペンションを手動で作動させる

7.14 エアサスペンション付きセミトレーラーの切り離し

切り離す前に、地面がセミトレーラーの重量を支えられる固く平らな場所を選び、その後トレーラーを準備して第五輪を解放する。

- ✓ セミトレーラーの重量を支えられるほど固く平らな地面を選ぶ
- ✓ トラクターをまっすぐに並べ、両方のパーキングブレーキをかけ、ニュートラルに入れる
- ✓ ランディングギアを地面にしっかり固定されるまで下げる
- ✓ ブレーキホースと表示灯を外し、キャブ後方のダミーカプラーに接続する
- ✓ 第五輪の解放レバーを開位置まで引く

7.15 トラクターをセミトレーラーから切り離す

キングピンを解放するためにトラクターを少し前進させ、サスペンションを下げてから、安全のために最後のアクスルをトレーラー下に残したままトラクターを出します。

- ✓ キングピンを解放するためにトラクターを約15 cm前進させ、停止します
- ✓ トラクターのエアサスペンションを下げ、ゆっくり前進します
- ✓ ランディングギアが故障した場合に支えられるよう、最後のアクスルがセミトレーラーの下にあるうちに停止します
- ✓ 完全に離れる前に、セミトレーラーが固定されていることを確認します
- ✓ ゆっくり離れ、トラクターのサスペンションを再びオンにします

7.16 セミトレーラーを切り離す場所の選択

切り離す前に、適切な場所にいることを確認してください。地面がセミトレーラーの重量を支えるのに十分固く平らで、ランディングギアが沈まない場所を選んでください。

- ✓ 地面がセミトレーラーを支えるのに十分固く平らな場所を選ぶ
- ✓ 切り離す前に、トラクターをセミトレーラーと一直線に合わせる

CHAPTER 8

Chapter 10 – Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements

8.1 セミトレーラー間の積載配置

安定性を維持するため、積載後の重い方のセミトレーラーをトラクターに最も近い位置に配置しなければならない。ただし、重量がほぼ等しい場合を除く。

- ✓ 積載時の総質量が最大のセミトレーラーは、常にトラクターに連結しなければならない。
- ✓ 2台のセミトレーラー間の重量差が10%未満の場合は例外が適用される。

8.2 第2セミトレーラーの長さ制限

すべてのタイプのダブルトレインにおいて、第2セミトレーラーの長さは、安定性と法令遵守を確保するため、最小寸法と最大寸法の間で厳格に規制されています。

- ✓ 第2セミトレーラーの最大長は16.2 mです
- ✓ 第2セミトレーラーの最小長は12 mです
- ✓ すべてのタイプのダブルトレインに適用されます

8.3 ドライバー監視システム要件

LCVには、ドライバーの行動を追跡し、運転データを記録する装置を装備しなければなりません。これは、取締官が安全な運行を確認するために使用されます。

- ✓ LCVにはドライバーの行動を追跡する装置がなければならない
- ✓ 装置は速度の大きな変動を記録しなければならない
- ✓ 装置は日付、時刻、速度データを記録しなければならない

8.4 LONG警告標識要件

「LONG」という語が表示された警告標識は、他の道路利用者に車両の長さを知らせるため、2台目のセミトレーラーの後部に取り付ける必要があります。特定のサイズおよび状態基準が適用されます。

- ✓ 標識には「LONG」の語が表示され、2台目のセミトレーラーの後部に取り付けられなければなりません
- ✓ 標識のサイズは 230〜245 cm × 30 cm でなければなりません
- ✓ 標識は剛性があり、いかなる物体、物質、汚れも付着していない状態でなければなりません
- ✓ トラクター、セミトレーラー、タンデムアクスルドリーで構成され、セミトレーラーが連結されていない LCV には標識は不要です

8.5 直進走行時のトラッキング限界

LCVが適切かつ安全にトラッキングするには、直進走行時にどちらのセミトレーラーもトラクターとの整列から過度に外れて振れてはならない。

- ✓ セミトレーラーのいずれも、トラクターとの整列線から80 mmを超えて振れてはならない
- ✓ この制限は、直進走行時に左右いずれの側にも適用される

8.6 ドリーのブレーキと安全要件

LCVで使用されるドリーにはブレーキ強化装置が必要であり、Cダブルトレイン用ドリーは連邦安全基準を満たさなければなりません。

- ✓ ドリーには、2台目のセミトレーラーのブレーキ信号を強化するパイロットリレーバルブが必要です。
- ✓ Cダブルトレインの場合、ドリーは自動車安全法に基づく自動車安全規則第903条を満たさなければなりません。

8.7 トラクターの車軸および間隔要件

LCVのトラクターは、長編成連結車両の安全な運行を確保するために、特定の車軸構成と間隔寸法を備えなければならない。

- ✓ トラクターは前部シングルアクスルと後部タンデムアクスルを備えなければならない。
- ✓ 車軸間隔は3.5m以上でなければならない（シングルアクスルの回転軸から最初のタンデムアクスルの回転軸まで）。
- ✓ ホイールベースは6.2m以下でなければならない（シングルアクスルの回転軸からタンデムアクスルの中心まで）。

8.8 セミトレーラー車軸構成規則

各種トレインタイプの第1および第2セミトレーラーには、トレインの構成と製造日によって異なる特定の車軸グループ要件があります。

- ✓ Bトレインの第1セミトレーラーは、タンデムアクスルまたはトリプルアクスルを備えなければなりません
- ✓ AまたはCトレインの第1セミトレーラーは、タンデムアクスル、トリプルアクスル、または32,000 kgの積載荷重制限を備えた4軸グループ（クラスB.44またはB.45）を備えなければなりません
- ✓ すべてのLCVの第2セミトレーラーは、タンデムアクスルまたはトリプルアクスルを備えなければなりません
- ✓ タンデム/トリプルアクスルの車軸間隔は1.85 mを超えてはなりません
- ✓ 1997年3月1日より前に製造されたAまたはCトレインの第1セミトレーラーは、任意のタンデム/トリプル組み合わせを使用でき、車軸間隔規則は適用されません

CHAPTER 9

1 - Coupling Devices

9.1 連結装置構成部品の点検

第五輪以外のすべての連結装置を対象とします。ドローバーリングやピントルフックなど、連結装置の構成部品を点検します。コンバータドリーは、第五輪装置とピントルフック／ドローバーリング装置という2種類の連結装置を使用するため、両方を点検する必要があります。連結車両の両側から連結装置に向き合い、トラクター車両（ピントルフック、ロック機構）と被けん引車両（リング、ドローバー）を点検します。

- ✓ 欠陥1.F（重大）：車両が連結されているとき、連結構成部品が欠落している、不適切に固定されている、亀裂がある、変形している、または破損や分離の危険がある程度まで劣化している場合
- ✓ ピントルフックのロック機構は、連結車両の分離を避けるため、適切に作動しなければならない
- ✓ コンバータドリーでは、第五輪装置とピントルフック／ドローバーリング装置の両方を点検する必要がある

9.2 安全締結具および連結部品

安全締結具または連結部品（スチールケーブル、チェーン、フック、チェーンが取り付けられるリング）の有無と状態を確認してください。トラクター車両とトレーラーの間を点検してください。分離が発生した場合にトレーラーを停止させることができる非常ブレーキをトレーラーが備えていない場合、安全締結具は必須です。

- ✓ 欠陥1.2（軽微）：安全締結具または連結部品が欠落している、劣化している、または不適切に取り付けられている
- ✓ 分離時にトレーラーを停止できる非常ブレーキをトレーラーが備えていない場合、安全締結具は必須です

CHAPTER 10

18 - Hydraulic Brake System

10.1 マスターシリンダーリザーバーの液面レベル点検

サービスブレーキフルードの液面レベルを確認するため、マスターシリンダーリザーバーを点検しなければなりません。リザーバー上のインジケーターを使用して液面レベルを確認します。インジケーターがない場合は、リザーバーを開けて液面レベルを確認します。リザーバーによっては、開けるために工具が必要です。リザーバーにキャップが2つある場合は、両方の区画を点検しなければなりません。各車両に油圧ブレーキが装備されている連結車両では、各車両のリザーバーを点検しなければなりません。リザーバーを開ける際は、汚染物質を避けるために開口部周辺を清掃し、シールを適切に交換し、キャップを締めます。

- ✓ 重大な欠陥（18.A）：マスターシリンダーのフルード液面レベルが、製造業者が定める最大レベルの4分の1未満である
- ✓ 軽微な欠陥（18.1）：液面レベルが規定の最低レベル未満である場合、またはインジケーターがない場合は、注入口の縁より12.5mmを超えて低い
- ✓ リザーバーにキャップが2つある場合は、両方の区画を点検しなければならない
- ✓ 連結車両では、油圧ブレーキを備えた各車両のリザーバーを点検しなければならない

10.2 パワーブレーキブースターの作動状態

パワーブレーキの作動状態を確認してください。油圧式補助がある場合、これらの方法ではパワーブレーキを確認できません。真空ブレーキブースターの場合：エンジンを数秒間かけ、停止し、ブレーキペダルを数回踏み込み、平均的な圧力をかけ、圧力を維持したままエンジンを再始動し、ブレーキペダルの動きを確認します。油圧ブレーキブースター（電動ポンプ）の場合：エンジンを切り、ペダルに平均的な圧力をかけ、電動ポンプが作動する音を聞きます。多くのスクールバスと一部のストレートボディトラックは電動ポンプブースターを使用しています。

- ✓ 真空ブースターの欠陥（18.C）：エンジン再始動後、ブレーキペダルがわずかに下がらない
- ✓ 油圧ブースターの欠陥（18.C）：エンジンが停止しているときに電動ポンプが作動しない
- ✓ 油圧式補助がある場合、これらの方法ではパワーブレーキを確認できない

10.3 ブレーキ装置の圧力および漏れ点検

ブレーキ装置の圧力と漏れを点検します。エンジンを始動した状態で、ブレーキペダルを少なくとも10秒間、通常のブレーキ操作より強く踏み込み、ペダルの動きを確認します。油圧ブレーキブースターを備えた一部の車両では、エンジンがかかっていないとこの点検は実施できません。

- ✓ 重大な欠陥（18.B）：ブレーキペダルが10秒未満でフロアまで達する
- ✓ 軽微な欠陥（18.2）：ブレーキペダルが10秒以上でフロアまで達する
- ✓ 重大な欠陥（18.B）：回路に圧力を加えるためにブレーキペダルを数回ポンピングする必要があり、ペダルの抵抗として感じられる

10.4 サービスブレーキ効果確認

運転席からサービスブレーキの効果を確認します。車両を始動し、少し前進してブレーキペダルを踏み、車両が速やかに停止するか確認します。

- ✓ 重大な欠陥（18.D）：制動能力が著しく低下している
- ✓ 低速で少し前進し、ブレーキペダルを踏んで試験する

10.5 パーキングブレーキの効き（油圧式）

エンジンをかけた状態で運転席からパーキングブレーキの効きを確認する。パーキングブレーキをかけ、前進しようとして（オートマチック：DRIVE位置、マニュアル：前進するのに適したギア）、車両が静止したまま保持されるか確認する。次にブレーキを解除し、ミラーで車輪の回転を見ながら数メートルゆっくり前進する。パーキングブレーキをかけたままギアに入れることができない特定の自動変速機付き大型車では、パーキングブレーキを点検できない。

- ✓ 欠陥（18.5）：運転者が前進しようとしたとき、パーキングブレーキが車両の移動を防げない
- ✓ 欠陥（18.5）：パーキングブレーキを解除しても車輪が自由に回転しない
- ✓ 左右に曲がると、連結車両のトレーラー／セミトレーラーの車輪を確認するのに役立つ

10.6 パワーブレーキ（ブースター）の作動状態

パワーブレーキの作動状態を点検してください。油圧アシスト式のパワーブレーキは、これらの方法では点検できません。真空ブレーキブースターの場合：エンジンを数秒間運転し、エンジンを停止し、ブレーキペダルを数回踏み込み、平均的な圧力を加え、圧力を保持したままエンジンを再始動し、ペダルの動きを確認します。油圧ブレーキブースター（電動ポンプ）の場合：エンジンを切り、ペダルに平均的な圧力を加え、電動ポンプが作動する音を聞きます。一部のストレートボディトラックとほとんどのスクールバスには、油圧ブレーキブースター（電動ポンプ）が搭載されています。

- ✓ 真空ブースターの欠陥 18.C（重大）：エンジン再始動後、ブレーキペダルがわずかに下がらない
- ✓ 油圧ブースター（電動ポンプ）の欠陥 18.C（重大）：エンジン停止時に電動ポンプが作動しない
- ✓ 油圧アシスト式のパワーブレーキは、これらの方法では点検できない

10.7 パーキングブレーキの効き具合の点検

エンジンをかけた状態でパーキングブレーキの効きを点検する。パーキングブレーキをかけ、前進しようとする（オートマチック：DRIVEに入れる、マニュアル：正しい前進ギアを選ぶ）ことで、ブレーキが車両を停止状態に保つことを確認する。次にブレーキを解除し、数メートルゆっくり走行しながら、ミラーで車輪の回転を確認する。一部のオートマチックトランスミッション車では、パーキングブレーキを作動させたままトランスミッションをギアに入れられないため、パーキングブレーキを点検できない。

- ✓ 欠陥18.5（軽微）：運転者が前進しようとしたとき、パーキングブレーキが車両の移動を防がない
- ✓ 欠陥18.5（軽微）：パーキングブレーキを解除しても車輪が自由に回転しない
- ✓ 左右に曲がると、連結車両のトレーラー/セミトレーラーの車輪を点検しやすくなる

10.8 サービスブレーキ警告灯の点検

運転席からサービスブレーキ警告灯が正常に作動するか点検する。パーキングブレーキを解除する（サービスブレーキ警告灯がパーキングブレーキ警告灯と兼用の場合のみ）。イグニッションキーを「ON」または「START」に回し、警告灯が点灯するか確認し、エンジンを始動して、警告灯が消灯するか確認する。

- ✓ 欠陥（18.3）：イグニッションキーが「ON」または「START」位置にあるとき、警告灯が点灯しない
- ✓ 欠陥（18.3）：エンジン運転中に警告灯が点灯したままである
- ✓ サービスブレーキ警告灯がパーキングブレーキ警告灯と兼用の場合にのみ、パーキングブレーキを先に解除する

10.9 パーキングブレーキ警告灯の点検

パーキングブレーキ警告灯が正常に作動するか点検します。イグニッションキーを「ON」または「START」に回し、パーキングブレーキをかけ、警告灯が点灯するか確認します。次に、パーキングブレーキを解除し、警告灯が消灯するか確認します。

- ✓ 不具合（18.4）：パーキングブレーキを作動させたときに警告灯が点灯しない
- ✓ 不具合（18.4）：パーキングブレーキを解除したときに警告灯が消灯しない

CHAPTER 11

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses and Motor Coaches

11.1 スクールバスの追加サークルチェックポイント

スクールバスのサークルチェックを行う際は、ストレートボディトラック方式に市バスの追加ポイントを加え、スクールバス特有の部品を点検します。これには、パワーステアリングベルト、運転席周辺の窓、格納式停止標識、点滅灯、および装備されている場合は油圧ブレーキシステムが含まれます。

- ✓ パワーステアリングベルト（多くの場合あり、項目5.3）と、運転席区画の両側および真後ろの窓（項目11.4）を点検する。
- ✓ 格納式停止標識とその点滅灯／交互点滅灯（20.7）、点滅する赤色灯と交互に点滅する黄色灯（20.8）、および装備されている場合は油圧ブレーキシステム（セクション18）を確認する。

11.2 モーターコーチのサークルチェック

モーターコーチのサークルチェックは、アクセス可能な部分を目視と聴覚で確認する点検であり、市バスと同じ手順に従います。車両の構成上、サスペンションにアクセスできない場合があり、シャシフレームとボディは通常、この車両タイプに特有のモノコック構造です。

- ✓ 市バスと同じサークルチェック手順に従い、アクセス可能な部分を目視と聴覚で確認する
- ✓ サスペンションにアクセスできない場合があり、ボディ構成部品は通常、モーターコーチに特有のモノコックタイプであることを認識する

CHAPTER 12

Shifting Gears Efficiently (Chapter 3 – Know Your Vehicle)

12.1 各ギアに適したRPM

効率的なギアチェンジには、ギアを変更する前にエンジンが特定のRPM範囲に達する必要があります。例の車両では、約650 RPMのアイドリング回転数と、アイドリングより300 RPM高い操作要件に基づき、最初の4つのギアに定義されたRPM目標を使用します。

- ✓ 1速ギア 650 RPM
- ✓ 2速ギア 950 RPM
- ✓ 3速ギア 1,250 RPM
- ✓ 4速ギア 1,550 RPM

12.2 300 RPM 操作の違いを理解する

アップシフトするには、エンジン回転数がアイドリング回転数より約 300 RPM 高くなければなりません。現在の RPM と操作に必要な RPM の差がアイドリング RPM を下回ると、変速が難しくなります（例：800 RPM − 300 RPM ＝ 500 RPM）。

- ✓ 操作にはアイドリング回転数より約 300 RPM 高い回転数が必要です。
- ✓ 2速にシフトする理想的なタイミングは、エンジンが 950 RPM に達したときです。
- ✓ アイドリング RPM より低い差では変速が難しくなります。

CHAPTER 13

Chapter 10 - Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements

13.1 LONG 警告標識

「LONG」という語句が表示された警告標識は、特別ロードトレイン運行許可規則に定めるサイズおよび清潔さの要件を満たし、2番目のセミトレーラーの後部に掲示しなければなりません。

- ✓ 標識には、2番目のセミトレーラーの後部に「LONG」という語句を表示しなければなりません。
- ✓ 標識の寸法は230〜245 cm × 30 cmでなければなりません。
- ✓ 標識は剛性を有し、いかなる物体、物質または汚れも付着していてはなりません。
- ✓ トラクター、セミトレーラーおよびタンデムアクスルドリーで構成され、セミトレーラーが連結されていないLCVには、標識は必要ありません。

13.2 セミトレーラー間の積載配置

より重いセミトレーラーは、安定性のため、重量差がごくわずかな場合を除き、トラクターの直後に配置しなければなりません。

- ✓ 積載総質量が最も大きいセミトレーラーは、常にトラクターに連結しなければなりません。
- ✓ 2台のセミトレーラー間の重量差が10%未満である場合に例外が適用されます。

13.3 第二セミトレーラーの長さ

すべてのタイプのダブルトレインにおいて、第二セミトレーラーは指定された長さ制限内に収まらなければなりません。これはLCVの適切な操縦性と法令遵守を確保します。

- ✓ 第二セミトレーラーの最大長は16.2 mです
- ✓ 第二セミトレーラーの最小長は12 mです
- ✓ これらの制限はすべてのタイプのダブルトレインに適用されます

13.4 ドライバー監視システムの要件

LCVには、運転者の行動を追跡する装置を装備しなければなりません。この装置は安全監視と法令執行の遵守を支援します。

- ✓ LCVには運転者の行動を追跡する装置がなければならない
- ✓ 装置は速度の大きな変動を記録しなければならない
- ✓ 装置は日付、時刻、速度のデータを記録しなければならない

13.5 直進走行の許容誤差

LCVが直進走行するとき、どちらのセミトレーラーも設定された限界を超えて横方向に逸脱してはならず、これにより適切なトラッキングが確保される。

- ✓ どちらのセミトレーラーも、トラクターとの一直線から左右いずれかへ80 mmを超えて横にずれてはならない。
- ✓ これは、LCVが直進走行しているときに適用される。

13.6 LCVのドリー要件

LCVにドリーが含まれる場合、2台目のセミトレーラーのブレーキ信号を増幅するためのパイロットリレーバルブを備えなければなりません。Cダブルトレインのドリーには追加の連邦要件があります。

- ✓ ドリーには、2台目のセミトレーラーのブレーキ信号を増幅するパイロットリレーバルブを装備しなければならない
- ✓ Cダブルトレインの場合、ドリーは自動車安全法に基づく自動車安全規則第903条を満たさなければならない

13.7 LCV用トラクタの車軸構成

LCVのトラクタは、安定性と法令に適合した運行を確保するため、特定の車軸および間隔寸法を備えていなければなりません。

- ✓ トラクタは、前部にシングルアクスル、後部にタンデムアクスルを備えていなければなりません。
- ✓ 車軸間隔は少なくとも3.5 mでなければなりません（シングルアクスルの回転軸から最初のタンデムアクスルの回転軸まで）。
- ✓ ホイールベースは6.2 m以下でなければなりません（シングルアクスルの回転軸からタンデムアクスル中心まで）。

13.8 セミトレーラーのアクスル要件

LCVの第1および第2セミトレーラーには、トレインタイプ（A、B、C）に応じて特定のアクスル構成が要求されます。

- ✓ Bトレインの第1セミトレーラーは、タンデムアクスルまたはトリプルアクスルを備えていなければなりません。
- ✓ AまたはCトレインの第1セミトレーラーは、32,000 kgの荷重制限（クラスB.44またはB.45）を備えたタンデムアクスル、トリプルアクスル、または4軸グループを備えていなければなりません。
- ✓ すべてのLCVタイプの第2セミトレーラーは、タンデムアクスルまたはトリプルアクスルを備えていなければなりません。
- ✓ タンデム／トリプルアクスルのアクスル間隔は1.85 mを超えてはなりません。
- ✓ 1997年3月1日より前に製造されたAまたはCトレインの第1セミトレーラーは、アクスル間隔の規則が適用されず、タンデムアクスルまたはトリプルアクスルの任意の組み合わせを備えることができます。

CHAPTER 14

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses

14.1 スクールバスの追加サークルチェックポイント

スクールバスの場合、ストレートトラックのサークルチェック方法を使用し、市バスの点検項目にスクールバス特有の構成部品を追加します。これには、パワーステアリングベルト、運転者エリアの窓、点滅灯付きの格納式停止標識、赤色点滅灯、交互点滅する黄色灯、および装備されている場合は油圧ブレーキシステムが含まれます。

- ✓ パワーステアリングベルトを点検する（装備に応じてしばしばある） (5.3)
- ✓ 運転者室の両側と真後ろの窓を点検する (11.4)
- ✓ 格納式停止標識とその点滅灯および交互点滅灯を点検する (20.7)
- ✓ 赤色点滅灯と交互点滅する黄色灯を点検する (20.8)
- ✓ 装備されている場合は油圧ブレーキシステムを点検する（セクション18）

CHAPTER 15

Introduction and How to Use This Guide

15.1 大型車両ガイドの目的

このガイドは、ケベック州で大型車両を運転する際に適用される基準と行動規則を要約したものです。大型車両運転者の主な義務、運転技術、安全基準を示します。法的参照については、運転者は道路交通法典とその関連規則を参照してください。

- ✓ 道路の共有には、すべての道路利用者による礼儀と相互尊重が必要です
- ✓ プロの運転者は自分の権利と義務を理解し、安全で協力的な行動を取らなければなりません
- ✓ 法的参照については、道路交通法典および関連規則を参照してください

15.2 ガイドの記号とその意味

ガイドでは、受験者を支援するためにアイコンを使用しています：IMPORTANT（重要な安全情報）、THINK ABOUT IT（能力を身につけるために必要なこと）、TOOLBOX（追加情報）、THEORETICAL EXERCISES（学習の自己チェック）。

- ✓ IMPORTANTアイコンは重大な安全情報を示します
- ✓ THEORETICAL EXERCISESアイコンは自己評価演習を示します

CHAPTER 16

Rules

16.1 サークルチェックおよび運転時間規制

ハイウェイ安全法の下では、運転者は車両が毎日およびあらかじめ定められた間隔で点検（サークルチェック）を受けることを確実にしなければなりません。大型車両運転者の運転・休憩時間に関する規則は、事故リスクを減らすことを目的としており、運転者が安全に運転できることを確保しなければならない事業者にも影響します。

- ✓ ハイウェイ安全法に基づき、毎日のサークルチェック点検が義務付けられています。
- ✓ 運転・休憩時間に関する規則は、運転者と事業者の両方に適用されます。

16.2 車両の積載及び寸法制限規則

この規則は、公共道路における寸法、車軸群ごとの積載量及び総積載質量を制限する基準を定めています。基準を満たさない車両は、寸法超過又は過積載とみなされ、特別許可なしに公共道路を使用することはできません。

- ✓ 寸法又は積載制限を超える車両は、寸法超過又は過積載です
- ✓ 寸法超過又は過積載の車両は、公共道路を使用するために特別許可が必要です

16.3 特殊貨物および乗客の輸送に関する訓練要件

危険物を輸送する運転者は訓練を受け、訓練を受けたことを証明する雇用主の証明書を携帯しなければなりません。スクールバスの運転者は、学校児童の安全に関する訓練を受け、適格証明書を所持しなければなりません。

- ✓ 危険物運転者には訓練と雇用主の証明書が必要です。
- ✓ スクールバス運転者には訓練と適格証明書が必要です。

16.4 ケベック州外での運転

ケベック州外で運転する際は、他の州やプロビンスの法令や規則をよく理解してください。米国の大型車両運転者は少なくとも21歳以上でなければなりません。運転時間の要件や欠陥の分類は、一部の管轄区域で異なる場合があります。

- ✓ 米国の大型車両運転者は少なくとも21歳以上でなければならない
- ✓ 運転時間と欠陥の分類は管轄区域によって異なる場合がある

CHAPTER 17

Driver Fatigue

17.1 主要な事故原因としての疲労

運転者の疲労は、速度超過、注意散漫、アルコールと並んで交通事故の主要な原因の一つです。米国の研究によれば、疲労は大型車両運転者の死亡事故の主な原因であり、睡眠不足や睡眠の質の低下に関連する健康問題が多くの死亡事故の一因となっています。

- ✓ 疲労は、速度超過、注意散漫、アルコールと並んで交通事故の主要な原因の一つです
- ✓ 疲労は、大型車両運転者における死亡事故の主な原因です
- ✓ 運転時間や勤務外時間の規制だけでは、疲労に関連する事故リスクを排除するには十分ではありません

17.2 疲労が運転に与える影響

疲労は、注意力、判断力、鋭い反射神経を必要とする作業を行う能力を損なうときに問題となります。眠気、マイクロスリープ、運転中の居眠りにつながる可能性があります。

- ✓ 疲労は覚醒度、集中力、注意力を低下させる
- ✓ 疲労は判断力と意思決定を変化させ、反応時間を遅らせ、記憶力を損なう
- ✓ 疲労は眠気、マイクロスリープ、運転中の居眠りにつながる可能性がある

17.3 疲労の警告サインを認識する

疲労の警告サインは人によって異なりますが、常に真剣に受け止める必要があります。最初のサインが現れたら、直ちに安全な場所に停車して休憩してください。

- ✓ 警告サインには、頻繁なあくび、過度なまばたき、うとうとしてうなずくこと、隣接車線へはみ出すことが含まれます。
- ✓ その他のサインには、ブレーキを踏むのが遅い、一定速度を保つのが難しい、最後の数キロメートルを覚えていない、出口を逃すことが含まれます。
- ✓ 疲労の最初のサインが現れたら、直ちに安全な場所に停車して休憩してください。

17.4 時間帯と疲労リスク

体は毎日の生体リズムに従っており、代謝が低下し、覚醒度が落ち、疲労が生じる「ダウン」の時間帯があります。特定の時間帯は、運転中に眠ってしまうリスクが最も高くなります。

- ✓ 運転中に眠ってしまうリスクは、午後早い時間帯の午後1時から午後3時の間に最も高くなります。
- ✓ また、真夜中から午前6時までの夜間にもリスクが最も高くなります。
- ✓ 可能な限り、これらの高リスク時間帯の運転は避けてください。

17.5 睡眠をとらない時間数

長時間睡眠をとらないでいると、身体的・精神的パフォーマンスは急速に低下し、アルコールによる能力低下に匹敵するようになります。

- ✓ 睡眠をとらずに17時間が経過すると、身体的・精神的パフォーマンスは急速に低下する
- ✓ 睡眠をとらずに17時間から19時間が経過すると、能力は血中アルコール濃度0.05相当になる
- ✓ 睡眠をとらずに24時間が経過すると、能力は血中アルコール濃度0.10相当になる

17.6 道路上での疲労管理に関する推奨事項

道路上では、休憩を計画し、疲労を避けるように運転を調整してください。疲労は戦って打ち勝てるものではありません。

- ✓ 十分に休養を取ってから仕事を始め、必要に応じて仮眠を取りながら2時間ごとに休憩してください
- ✓ 高リスク時間帯（午前0時〜午前6時、午後1時〜午後3時）の運転を避け、情報過多を減らすために速度を落としてください
- ✓ 疲労の程度を評価し、最初の兆候があれば安全な場所に車を寄せて休憩してください

17.7 疲労の兆候を認識する

疲労の警告兆候は真剣に受け止める必要があります。最初の兆候が現れたら、直ちに安全な場所に停車して休憩しなければなりません。兆候は個人によって異なりますが、学び、認識しなければなりません。

- ✓ 疲労の最初の兆候が現れたら、直ちに安全な場所に停車して休憩すること
- ✓ 兆候には、頻繁なあくび、過度のまばたき、居眠り、隣接車線への逸脱が含まれる
- ✓ 兆候には、ブレーキが遅い、一定速度の維持が難しい、出口を逃す、走行した最後の数キロメートルを覚えていないことが含まれる
- ✓ 兆候には、いらいら感、幻覚、バックミラーの確認忘れが含まれる

17.8 時間帯と体内時計

運転中に眠ってしまうリスクは、午後1時から午後3時までの早い午後の時間帯と、真夜中から午前6時までの夜間に最も高くなります。体は日周期に従っており、代謝が低下し覚醒度が下がる「ダウン」の時間帯があります。

- ✓ 疲労による事故リスクが最も高いのは、真夜中から午前6時までの夜間です。
- ✓ 疲労リスクの上昇は、午後1時から午後3時までの午後にも起こります。
- ✓ 「ダウン」の時間帯には、代謝が低下し、覚醒度が下がり、疲労が生じます。

17.9 疲労管理の推奨事項

疲労は自宅でも路上でも管理しなければなりません。自宅では、睡眠を優先し、休憩時間を計画し、運動し、適切に食事をとり、カフェインやアルコールに注意し、ストレスを管理します。路上では、十分に休養してから出発し、休憩所を含むルートを計画し、高リスク時間帯を避け、速度を落とし、視覚疲労を避けます。疲労と戦うことはできません—自分の限界を尊重してください。

- ✓ 自宅では睡眠を最優先にし、定期的に運動し、カフェインとアルコールの摂取に注意する
- ✓ 路上では十分に休養してから作業日を開始し、必要に応じて仮眠を取りながら2時間ごとに休憩する
- ✓ 深夜0時から午前6時までの夜間運転、および午後1時から午後3時までの日中の運転を避ける
- ✓ 疲労と戦うことはできない。最初の兆候が現れたら、すぐに安全な場所に停車する

17.10 疲労を決める3つの要因

個人の疲労を決める主な要因は3つあります。運転者、労働環境、物理的環境です。

- ✓ 運転者要因には、健康状態、睡眠障害、睡眠の質、年齢、感情状態、食事、体力が含まれます。
- ✓ 労働環境要因には、勤務スケジュールの変更、長距離輸送、夜間勤務、待機時間、勤務日の長さが含まれます。
- ✓ 物理的環境要因には、天候、道路状況、休憩所の利用可能性、騒音、照明、運転室の温度、人間工学が含まれます。

17.11 蓄積された睡眠負債

十分な睡眠をとらないと、「睡眠負債」が蓄積されます。一晩でも睡眠不足になると、パフォーマンスが低下する可能性があります。唯一の解決策は十分な睡眠をとることです。

- ✓ ほとんどの成人は、休養感を得て覚醒状態を保つために、毎晩7〜9時間の睡眠が必要です
- ✓ 十分な睡眠がとれない一晩だけであっても、パフォーマンスが低下し始める可能性があります
- ✓ 睡眠負債を解消する唯一の方法は、十分な睡眠をとることです。身体は長期的に補償することはできません

17.12 睡眠時無呼吸症候群と睡眠障害

閉塞性睡眠時無呼吸症候群は人口の少なくとも10%に影響を及ぼし、夜間に繰り返し起こる喉の閉塞を特徴とし、血中酸素を減少させ、睡眠を妨げます。多くの患者は自分の病状に気づいていません。

- ✓ 症状には、いびき、落ち着かない睡眠、窒息感による頻繁な夜間覚醒が含まれます。
- ✓ 日中の症状には、眠気、倦怠感、朝の頭痛、記憶力・注意力の問題が含まれます。
- ✓ 2型糖尿病、高血圧、うつ病、心血管疾患などの疾患は睡眠時無呼吸症候群を引き起こす可能性があるため、医師に相談して治療を受けましょう。

17.13 アルコール、医薬品、疲労

アルコール、医薬品または薬物の摂取は、疲労の影響と睡眠負債の蓄積を大幅に増幅させます。

- ✓ アルコール、医薬品または薬物は疲労の影響を大幅に増幅させる
- ✓ これらの物質は睡眠負債の蓄積を悪化させる

17.14 自宅での疲労管理に関する推奨事項

疲労管理は、睡眠、運動、食事、ストレス管理を優先することから家庭で始まります。

- ✓ 睡眠を最優先にし、回復につながる睡眠のための自由時間を計画し、家族に邪魔をしないように頼みましょう。
- ✓ 定期的に運動しましょう（1日15分でも構いません）。食事、カフェイン、アルコールの摂取に注意しましょう。
- ✓ 睡眠障害について助けが必要な場合は、医師に相談しましょう。

17.15 睡眠障害と睡眠時無呼吸症

人を異常に疲れさせる睡眠障害は何十種類もあります。閉塞性睡眠時無呼吸症候群は人口の少なくとも10%に影響を及ぼし、しばしば診断されていません。これは繰り返し喉が閉塞することで血中酸素を低下させ、睡眠を妨げ、深い回復的な睡眠を妨げます。

- ✓ 閉塞性睡眠時無呼吸症候群は人口の少なくとも10%に影響を及ぼし、しばしば診断されない
- ✓ 睡眠時無呼吸症の症状には、いびき、落ち着かない睡眠、窒息感を伴う目覚め、日中の眠気、朝の頭痛が含まれる
- ✓ II型糖尿病、高血圧、うつ病、心血管疾患などの病気は睡眠時無呼吸症を引き起こす可能性がある
- ✓ 睡眠障害を治療するには医師に相談する

17.16 アルコール/薬物は疲労と騒音の影響を増幅させる

アルコール、医薬品または薬物の摂取は、疲労と睡眠負債の影響を大幅に増幅させる。エンジン、タイヤ、排気、ラジオ、またはキャブ自体からの騒音は運転者の疲労を増大させ、防音不良、高速走行、ラジオの大音量によってさらに悪化する。

- ✓ アルコール、医薬品または薬物は疲労と睡眠負債の影響を大幅に増幅させる
- ✓ エンジン、タイヤ、排気、ラジオ、またはキャブからの騒音は運転者の疲労の原因となる
- ✓ 不十分な防音、高い車両速度、ラジオの大音量はすべて騒音に関連する疲労を増大させる

17.17 疲労要因としての騒音

騒音は疲労を増幅させ、環境や車両の種類によって異なります。発生源にはエンジン、タイヤ、排気、ラジオ、キャブが含まれます。

- ✓ キャブの防音不足、高速走行、ラジオの大音量は、すべて騒音レベルと運転者の疲労を増大させます
- ✓ 騒音源を減らすことは疲労の軽減に役立ちます

CHAPTER 18

Downshifting (Chapter 3: Know Your Vehicle)

18.1 ダブルクラッチの要件

シフトダウンでは、非シンクロメッシュ式マニュアルトランスミッションの部品間の摩擦を防ぎ、機構を早期摩耗から保護するために、ダブルクラッチ操作が必要です。シフトアップとは異なり、シフトダウン前にはエンジン回転数を上げなければなりません。

- ✓ シフトダウンするにはダブルクラッチを使わなければならない
- ✓ 非シンクロメッシュ式トランスミッションの摩耗を防ぐ
- ✓ ニュートラルに入れる必要がある
- ✓ シフトダウン前にエンジン回転数を上げなければならない

18.2 シフトダウン技術

シフトダウンするには、サービスブレーキで車両を減速してエンジン回転数（RPM）を下げて安定させてから、正確な手順に従います。ギアがニュートラルのとき、エンジン回転数は最大RPM以下に下げなければなりません。例：5速から4速へのシフトダウン。

- ✓ 計器が1,200 RPMを示すまで車両を減速し、クラッチを摩擦点（位置2）まで踏み込みます。
- ✓ エンジン回転数を同じに保ち、アクセルを戻しながらクラッチを下側の遊び（位置3）まで踏み込みます。
- ✓ ニュートラル（N）に入れます。
- ✓ クラッチを上側の遊び（位置1）まで戻します。
- ✓ アクセルを踏み込み、エンジン回転数を300 RPM上げて1,500 RPMにします。
- ✓ アクセルを戻し、クラッチを位置3まで踏み込み、4速に入れます。
- ✓ クラッチを戻して操作を完了します。
- ✓ 平坦な地形でダブルクラッチを練習します。

CHAPTER 19

Allow Yourself Enough Space

19.1 車間距離のための秒数カウント

車間距離を設定するには、カウント方式を使用します。乾燥した舗装路では、車両の長さ3メートルごとに1秒を確保します。12メートルの大型車両には4秒、18メートルのトラクター・トレーラーには6秒が必要です。この方法はすべての速度で機能します。

- ✓ 乾燥した舗装路では、車両の長さ3メートルごとに1秒を確保する
- ✓ 12メートル車両 = 4秒、18メートルのトラクター・トレーラー = 6秒
- ✓ 固定した基準点を選び、前方の車両の後部がそこを通過したときに「ワン・サウザンド・ワン…」と数える

19.2 状況に応じた車間距離の調整

時速60km/hを超える速度で運転する場合や夜間に運転する場合は、車間距離を広げてください。道路状況が悪い場合は、その距離を倍数にしてください。

- ✓ 時速60km/hを超える速度および夜間は車間距離を広げる
- ✓ 濡れた路面では車間距離を2倍にする
- ✓ 雪では3倍、凍結路面では4倍にする

19.3 上部空間

積載物を含む車両の高さを把握し、橋や高架道路に衝突しないようにしてください。掲示されている高さが正しいと決め込まないでください。再舗装、氷、圧雪はクリアランスを減らすことがあります。空のトレーラーは積載時のトレーラーより高い位置で走行します。

- ✓ 掲示されている橋や高架道路の高さが正しいと決め込まず、不明な場合は停止して確認してください
- ✓ 再舗装された道路、氷、圧雪はクリアランスを減らします
- ✓ 空のトレーラーは積載時のトレーラーより高い位置で走行します
- ✓ 標識や樹木を通過するとき、または後退するときは、傾斜した道路や頭上障害物に注意してください

19.4 車間距離 - 秒を数える

安全な距離で追随するには、乾燥した路面では車両の長さ3メートルにつき1秒を確保してください。12メートル車両には4秒、18メートルのトラクター・トレーラーには6秒が必要です。前方の車両が通過する固定の基準点を選び、その地点を通過するときに「千一」を数えます。

- ✓ 乾燥した路面では車両の長さ3メートルにつき1秒を確保する
- ✓ 12メートルの大型車両には4秒の車間距離が必要
- ✓ 18メートルのトラクター・トレーラーには6秒の車間距離が必要
- ✓ 数え終わる前に基準点を通過した場合、車間距離が近すぎる

19.5 条件に応じた車間距離の調整

基本の車間距離は、高速走行、夜間運転、悪条件の場合に増やさなければならない。時速60kmを超える速度または夜間運転ではより長い距離が必要であり、濡れた路面では2倍、雪道では3倍、氷上では4倍にする。

- ✓ 時速60kmを超える速度で走行する場合、または夜間に運転する場合は距離を増やす
- ✓ 濡れた路面では距離を2倍にする
- ✓ 雪道を運転する場合は距離を3倍にする
- ✓ 凍結した路面では距離を4倍にする

19.6 頭上クリアランス

車両と積荷の高さを常に把握し、橋や高架道路への衝突を避けてください。表示されているクリアランスが正確であると決め込まないでください。舗装の打ち直し、氷、踏み固められた雪はクリアランスを減らします。積荷の重量は高さに影響し、空のトレーラーは積載時より高く走行します。

- ✓ 橋や高架道路の表示高さが正確であると決め込まないでください
- ✓ 頭上に十分なクリアランスがあるか不明な場合は停止して確認してください
- ✓ 空のトレーラーは積載時より高く走行することを覚えておいてください
- ✓ 後退する前に、頭上に電線、枝、物体がないか確認してください

19.7 停車時と運転時の前方スペース

他の車両の後ろに停車するときは、後退せずにその車両の周りから出られるだけの十分な空間を空けてください。運転中は、予期しない危険が発生しても容易にブレーキをかけたり停止したりできるよう、常に前方に十分な空間を確保してください。

- ✓ 後退せずに前方の車両の周りを回って出られる十分な空間を空けること
- ✓ 危険に備えてブレーキをかけたり停止したりできるよう、常に前方に十分な空間を保つこと

19.8 カウント結果の解釈

定められた秒数をすべて数え終えてから基準点に到達した場合、通常の条件下では適切な車間距離で走行しています。数え終える前に基準点に到達した場合、車間距離が近すぎます。

- ✓ カウント完了後に基準点に到達 = 安全な車間距離
- ✓ カウント完了前に基準点に到達 = 近すぎるため、車間距離を増やす

19.9 後方の空間と車間距離を詰める運転

ほとんどの大型車両では、すぐ後ろを走る車両を見ることはほぼ不可能です。低速で走行せざるを得ないとき、ドライバーは車間距離を詰めがちです。車間距離を詰める運転を防ぐことはできないため、そのような車両がいることを考慮してください。

- ✓ 常に変化する状況に対応できるよう準備してください
- ✓ 車線変更や曲がるときは急な操作を避けてください
- ✓ 早めに合図をし、ブレーキをかける前にも合図をしてください
- ✓ 前車との距離を広げ、追い越し車両が戻れるようにしてください
- ✓ 車間距離を詰めてくる車両に警告するためにブレーキランプを使わないでください

19.10 側方の空間

大型車両は車線幅のほぼ全体を占めます。車線の中央を維持し、車線の中央を遠くまで見ることで、他の車線にはみ出すのを避けてください。防御運転を心がけ、他の運転者からあなたが見えるようにしてください。

- ✓ 車両を車線の中央に保つ
- ✓ 位置を維持するために車線の中央を遠くまで見る
- ✓ 防御運転を心がけ、他の運転者からあなたが見えるようにする

19.11 横風と視界不良

強風や吹雪は、車線を維持するのを難しくすることがあります。車両が横風にどう反応するかは、積載量、路面状況、トンネルから出るときや高架下を通過するときなどの状況によって変わります。強風時は速度を落とし、警告標識に注意してください。

- ✓ 強風時は速度を落とす
- ✓ トンネルから出るときや高架下を通過するときは横風に警戒する
- ✓ 強風や吹雪を示す標識に注意する（VISIBILITÉ RÉDUITE）

19.12 ダンプ荷台の上昇警告システム

2019年以降、ダンプトレーラーまたはセミダンプトレーラーを牽引するすべてのダンプトラックと道路トラクターは、ダンプ荷台が完全に下がるまで自動的に作動する警告システムを備えなければなりません。この安全機能がない場合は罰金が科されます。

- ✓ ダンプトラックおよびダンプトレーラー用トラクターは、2019年以降、荷台上昇警告システムを備えなければなりません。
- ✓ 警告はダンプ荷台が完全に下がるまで作動し続け、違反の場合は罰金が科されます。

19.13 停車時と走行時の前方空間

他の車両の後ろで停車するときは、後退せずにその車両を回り込んで通過できるだけの十分な空間を空けてください。走行するときは、予期しない危険が生じても容易にブレーキをかけたり停止したりできるよう、常に前方に十分な空間を確保してください。

- ✓ 停車時は、前の車両を後退せずに回り込めるだけの十分な空間を空ける。
- ✓ 危険に備えてブレーキまたは停止ができるよう、常に前方に十分な空間を確保する。

19.14 後方の空間と車間距離を詰める後続車

ほとんどの大型車両では、すぐ後ろを走る車両を見ることはほぼ不可能であり、あなたがゆっくり走行すると、他の運転者は車間距離を詰めて後続しがちです。車間距離を詰める運転を防ぐことはできないため、警戒を怠らず、急な操作を避け、前方の空間を広げることでそれに備えなければなりません。

- ✓ 後続車に車間距離を詰められているときは、車線変更や曲がる際に急な操作を避ける
- ✓ 意思を早めに、また制動をかける前に合図する
- ✓ 前方の車両との距離を広げ、追い越す車両が合流できる余地を残す
- ✓ 後続車に車間距離を詰めすぎないよう警告するためにブレーキランプを使わない

19.15 側方の空間

大型車両は車線の幅をほぼ全面的に占めます。車両を車線の中央に保ち、はみ出さないようにしてください。車線内の位置を保つには、前方の車線中央をよく見てください。強風や吹雪は、特にトンネルや高架下から出るときに、車両を車線から押し出すことがあります。

- ✓ 車両を車線の中央に保ち、他の車線にはみ出さないようにする
- ✓ 車線内の位置を保つため、前方の車線中央を見る
- ✓ 強風時は速度を落とし、強風／吹雪の警告標識に注意する
- ✓ 横風の影響は積載状態によって異なり、雪や氷の道路ではより深刻になる

19.16 ダンプボディ上昇警告システム

2019年以降、すべてのダンプトラックおよびダンプトレーラーまたはセミダンプトレーラーを牽引するロードトラクターには、ダンプボディが完全に下がるまで自動的に作動する警告システムを装備しなければなりません。この安全装置を備えていない車両には罰金が科されます。

- ✓ ダンプトラックおよびダンプトレーラーの組み合わせには、ダンプボディ上昇警告システムを装備しなければならない（2019年以降）
- ✓ 警告システムは、ダンプボディが完全に下がるまで作動し続ける
- ✓ この装置を装備していない車両には罰金が科される

CHAPTER 20

What Is Hydroplaning and How Should You React?

20.1 ハイドロプレーニング現象を理解する

ハイドロプレーニング現象は、タイヤがグリップを失うときに発生し、特に雨で水たまりができると起こりやすくなります。タイヤと路面の間に薄い水の膜ができ、タイヤがグリップを失います。空気圧不足のタイヤや摩耗したトレッドではさらに悪化します。

- ✓ ハイドロプレーニング現象は、タイヤと路面の間に水の膜ができ、グリップを失うことで発生します。
- ✓ 空気圧不足のタイヤと摩耗したトレッドは、ハイドロプレーニング現象を悪化させます。

20.2 ハイドロプレーニングへの対応

ハイドロプレーニング中に制御を保つには、アクセルペダルから足を離し、制御不能を招く可能性があるブレーキ操作を避けてください。制御を取り戻したら、通常の速度に戻してください。

- ✓ アクセルペダルから足を離す
- ✓ 制御不能を招く可能性があるため、ブレーキ操作を避ける
- ✓ 制御を取り戻した後にのみ通常の速度に戻す

CHAPTER 21

Hitching and Unhitching a Double Road Train

21.1 2台目のセミトレーラーを連結するために使用される装備

2台目のセミトレーラーは、トレーンタイプに応じて異なる装備を使って連結できます。Aトレーンはピントルアイが1つのAコンバータドリー、Bトレーンはスライディング式または固定式の第五輪、Cトレーンはピントルアイが2つのタンデムアクスルBコンバータドリーです。

- ✓ Aトレーンは、ピントルアイが1つのAコンバータドリーを使用します。
- ✓ Bトレーンは、1台目のセミトレーラーの下にあるスライディング第五輪、または後部にある固定式第五輪を使用します。
- ✓ Cトレーンは、ピントルアイが2つのタンデムアクスルBコンバータドリーを使用します。

21.2 Bトレインの連結

まず最初のセミトレーラーをトラクターに連結します。次に、連結車両を2台目のセミトレーラーの前に配置し、キングピンが第5輪の中に入るまで後退し、ロックをテストし、カップリングを点検し、ライトとホースを接続し、最初のセミトレーラーのブレーキライン遮断弁を開き、ランディングギアを上げます。

- ✓ 2台目を配置する前に、最初のセミトレーラーをトラクターに連結する
- ✓ キングピンが第5輪の中に入るまで後退し、抵抗を感じるまで前進してテストする
- ✓ 最初のセミトレーラーのブレーキライン遮断弁を開く
- ✓ キングピンが完全に挿入され、ロック機構がロック位置にあることを確認する

21.3 ドリーを使用したAまたはCトレインの連結

最初のセミトレーラーを連結し、次にドリーのピントルアイが最初のセミトレーラーのピントルフックと一直線になるようにバックします。ドリーを連結し、ドローバーを下げて安全キャッチを所定の位置にセットし、ブレーキホース、インジケーターライト、安全チェーンを接続し、遮断弁を開き、2台目のセミトレーラーを連結する前にドリーの全体的な状態を点検します。

- ✓ ドリーのピントルアイを最初のセミトレーラーのピントルフックとまっすぐ一直線に合わせる。
- ✓ 連結後、ドリーのドローバーを下げ、安全キャッチを所定の位置にセットする。
- ✓ ドリーのブレーキホース、インジケーターライトを接続し、安全チェーンを取り付ける。
- ✓ 最初のセミトレーラーからドリーへのブレーキライン遮断弁を開く。

21.4 ドリーを2台目のセミトレーラーに連結する

連結時に少し持ち上がるように、2台目のセミトレーラーのアッパーカプラーが、ピボットポイントにおいてドリーのフィフスホイールプレートよりわずかに低いことを確認します。キングピンがフィフスホイール内に入るまでゆっくり後退し、抵抗を感じるまで連結車両を前進させてロック機構をテストします。その後、目視で点検し、ブレーキホースとインジケーターライトを接続します。

- ✓ 2台目のセミトレーラーのアッパーカプラーは、ドリーのフィフスホイールプレートよりわずかに低くする必要があります
- ✓ キングピンがフィフスホイール内に位置するまで後退します
- ✓ 抵抗を感じるまで連結車両を前進させてロック機構をテストします
- ✓ 必要に応じて懐中電灯を使用してロック機構を目視で点検します

21.5 ダブル・ロードトレインの切り離し

A、B、Cトレインを切り離すには、単一セミトレーラーの手順に従ってください。Bトレインの場合は、2台目のセミトレーラーが倒れないように、その下に追加のランディングギアを設置してください。AまたはCトレインの場合は、堅固で平らな地面にまっすぐ駐車し、エア遮断弁を閉め、2台目のセミトレーラーを切り離してから、ドリーを安全に外してください。

- ✓ ダブル・ロードトレインを、十分なスペースのある堅固で平らな面に一直線に駐車する
- ✓ Bトレインの場合は、2台目のセミトレーラーが倒れないように、その下に追加のランディングギアを設置する
- ✓ 切り離す前に、ドリーから1台目のセミトレーラーへのエア遮断弁を閉める
- ✓ ドリーが2台目のセミトレーラーの下にある間は、牽引フックのヒールを絶対にロック解除しない。ドローバーが跳ね上がる可能性がある

21.6 連結後の最終サークルチェック

連結作業中に多くの点検を行っても、すべての連結が完了し出発準備が整った時点で、車両全体の組み合わせに対してサークルチェックを実施しなければなりません。これは出発前の連結システムに対する最終点検です。

- ✓ 連結が完了し出発準備が整ったら、車両全体の組み合わせに対してサークルチェックを実施する
- ✓ サークルチェックは、運転前に連結システムを確認する最後の機会である

21.7 2台目のセミトレーラーを連結するための装備

2台目のセミトレーラーは、トレインの種類（A、B、C）に応じて特定の装備を使って1台目に連結されます。

- ✓ Aトレインは、ピントルアイが1つあるAコンバータドリーを使用します。
- ✓ Bトレインは、1台目のセミトレーラーの下にあるスライディング式第五輪、またはその後部にある固定式第五輪を使用します。
- ✓ Cトレインは、ピントルアイが2つあるタンデムアクスルのBコンバータドリーを使用します。

21.8 ドリーを使用したAまたはCトレインの連結

A/Cトレインでは、ドリーのピントルアイを最初のセミトレーラーのピントルフックに位置合わせして連結し、その後、この組み合わせを2台目のセミトレーラーの下へ後退させます。

- ✓ ドリーのピントルアイを最初のセミトレーラーのピントルフックと一直線に合わせる
- ✓ ドリーを連結できるように、ピントルアイをフックの中央に合わせる
- ✓ ドリーのドローバーを下げ、安全キャッチを所定の位置にセットする
- ✓ ドリーのブレーキホースと表示灯を接続し、安全チェーンを取り付ける
- ✓ 最初のセミトレーラーからドリーへのブレーキライン遮断弁を開く
- ✓ 最終連結の前に、2台目のセミトレーラーの手前約30cmまで後退する

21.9 短いトレインのための代替ドリー先行方式

25m以下のダブルロードトレインでは、一部のドライバーは1台目のトレーラーを連結する前に、2台目のセミトレーラーの前にドリーを先に配置します。

- ✓ ドローバーでドリーをトラクターに連結し、2台目のトレーラーから約30cm前方に配置します
- ✓ この配置段階では、ドリーを2台目のトレーラーに連結しないでください
- ✓ 1台目のセミトレーラーを連結し、次にドリーをそれに連結し、その後バックして2台目のトレーラーを連結します
- ✓ ドリー、ブレーキホース、方向指示器、安全チェーンの点検を忘れないでください

21.10 出発前の最終サークルチェック

連結時の点検を行ったとしても、組み立てられて出発準備が整った後は、車両組み合わせ全体の完全なサークルチェックが必要です。

- ✓ 連結され準備が整ったら、車両組み合わせ全体のサークルチェックを実施する
- ✓ これは道路に出る前の連結システムに関する最終点検である

21.11 代替ドリー先行連結方法

25m以下のダブル・ロードトレインでは、一部の運転者はドリーを先にトラクターに連結し、2台目のセミトレーラーの前方に配置します。ドリーは2台目のセミトレーラーの前方約30cmに配置し、その後、連結車両を後退させて連結します。

- ✓ この方法は、長さ25m以下のダブル・ロードトレインに使用されます
- ✓ まだ連結せずに、ドリーを2台目のセミトレーラーの前方約30cmに配置します
- ✓ ドリー、ブレーキホース、方向指示器、安全チェーンの点検を忘れないでください

CHAPTER 22

19 - Pneumatic Brake System

22.1 低空気圧警告装置の点検

サービスブレーキの低空気圧警告装置の作動状態を点検してください。装置は視覚式（ウィッグワグ）、ライト、またはブザーの場合があります。スイッチを「ON」にして圧力計を確認します。圧力が380 kPa（55 psi）を超えている場合は、パーキングブレーキを解除し、警告装置が作動するまでブレーキペダルをポンピングします。380 kPa未満の場合は、エンジンを始動して圧力を高め、圧力が少なくとも380 kPa（55 psi）に達するまで警告装置が作動することを確認します。エアラインが機能していることを確認し、エアスプリング装備車の場合はサスペンションラインを開きます。

- ✓ 重大欠陥（19.A）：空気圧が380 kPa（55 psi）未満のとき、低圧警告装置のいずれも作動しない
- ✓ 軽微な欠陥（19.1）：圧力が380 kPa（55 psi）未満のとき、低圧警告ブザーが作動しない - 警告装置を2つ以上備える車両のみ
- ✓ 軽微な欠陥（19.2）：圧力が380 kPa（55 psi）未満のとき、視覚式およびライト式警告装置が作動しない
- ✓ ブレーキチャンバーの損傷を避けるため、車両にアンチコンパウンディングブレーキ装置がない場合を除き、パーキングブレーキを解除することが望ましい

22.2 エアコンプレッサー性能点検

エアコンプレッサーの性能がサービスブレーキを適切に作動させられるか点検してください。すべてのエアブレーキ回路が作動するように、常にパーキングブレーキを解除してください。パーキングブレーキを解除し、エンジンをアイドリング状態にして、針／ゲージが上昇するのを確認することでコンプレッサーが作動していることを確認してください。ブレーキペダルを踏み、ゲージを見て、コンプレッサーが規定の圧力しきい値に達して維持できるか点検してください。

- ✓ 重大な欠陥（19.B）：エアコンプレッサーが少なくとも620 kPa（90 psi）の空気圧に達することができない、または維持できない
- ✓ この点検中は、すべてのエアブレーキ回路を作動させるため、常にパーキングブレーキを解除すること

22.3 圧力調整器 - コンプレッサーカットアウト

コンプレッサーが停止する圧力（カットアウト）を確認します。圧力ゲージを監視しながら、空気圧が上昇しなくなるまでエンジンを約1,000 rpmで運転し、その後、空気圧を読み取ります。1,000 rpmでの測定は、燃料消費を抑えながら正確な結果を得られます。

- ✓ 不具合（19.3）：空気圧が805 kPa（117 psi）から945 kPa（137 psi）の間にあるときにコンプレッサーが停止しない
- ✓ 正確なカットアウト値を得るには、エンジンを約1,000 rpmで運転する

22.4 プレッシャーレギュレーター - コンプレッサーのカットイン

コンプレッサーが作動を開始する圧力（カットイン）を確認します。駐車ブレーキを解除し、エンジンをかけた状態で、圧力が上昇しなくなるまでゲージを監視します。コンプレッサーが作動を開始するまでブレーキペダルをポンピングし、その後、圧力ゲージの値を読み取ります。

- ✓ 欠陥（19.3）：圧力が 550 kPa（80 psi）以下のときにコンプレッサーが作動を開始する
- ✓ コンプレッサーが再びカットインするまでブレーキペダルをポンピングし、読み取り値を記録する

22.5 エアブレーキシステムの漏れ試験

空気漏れを確認する。常に漏れ音を聞く。パーキングブレーキを解除し、空気圧が最大に達するまでエンジンをかけ、エンジンを止め、ブレーキペダルを最後まで踏み込み、圧力計を監視する。圧力が継続的に低下する場合は、ペダルを少なくとも1分間完全に踏み込んだままにして、欠陥が重大欠陥か軽微欠陥かを評価する。漏れの重大度の限度は、連結車両のユニット数によって異なる。

- ✓ 単一ユニット車両: 損失が20 kPa（3 psi）/分を超える場合は軽微欠陥（19.4）、40 kPa（6 psi）/分を超える場合は重大欠陥（19.C）
- ✓ 2ユニット車両: 損失が28 kPa（4 psi）/分を超える場合は軽微欠陥（19.4）、48 kPa（7 psi）/分を超える場合は重大欠陥（19.C）
- ✓ 3ユニット車両: 損失が35 kPa（5 psi）/分を超える場合は軽微欠陥（19.4）、62 kPa（9 psi）/分を超える場合は重大欠陥（19.C）
- ✓ 空気損失を測定するには、ブレーキペダルを少なくとも1分間完全に踏み込んだままにする

22.6 サービスブレーキの効き具合（空気圧式）

運転席からサービスブレーキの効きを確認する。車両を始動して少し前進させ、ブレーキペダルを踏み、車両が速やかに停止するかどうかを確認する。

- ✓ 重大な欠陥（19.D）：制動能力が著しく低下している
- ✓ 低速で少し前進させてブレーキをかけて試験する

22.7 パーキングブレーキの効果（空気圧式）

エンジンをかけた状態で運転席からパーキングブレーキの効果を確認する。連結車両の場合は、各車両のパーキングブレーキを確認しなければならない。かけるには：パーキングブレーキをかけ、前進しようとし（オートマ：「DRIVE」、マニュアル：適切なギア）、停止したまま保持されることを確認する。解除するには：パーキングブレーキを解除し、スプリングブレーキを完全に解除して結果がゆがむのを避けるため、回路内に少なくとも483 kPa（70 psi）があることを確認してから、車輪の回転を確認しながら数メートルゆっくり走行する。

- ✓ 欠陥（19.5）：運転者が前進しようとしたとき、パーキングブレーキが車両の移動を防がない
- ✓ 欠陥（19.5）：解除時に車輪が自由に回転しない
- ✓ 解除テスト前にスプリングブレーキを完全に解除するため、回路内に少なくとも483 kPa（70 psi）を確保する
- ✓ 連結車両の場合は、各車両のパーキングブレーキを確認する必要がある

22.8 プレッシャレギュレーター - コンプレッサーのカットアウト（停止）

コンプレッサーが停止する圧力を確認します。圧力ゲージを監視しながら、エンジンを約1,000 rpmで運転し、空気圧の上昇が止まるまで待ってから値を読み取ります。1,000 rpmでの読み取りは、燃料消費を抑えながら正確な性能値を示します。

- ✓ 欠陥19.3（軽微）：空気圧が805 kPa（117 psi）から945 kPa（137 psi）の間にあるとき、コンプレッサーが停止しない
- ✓ 空気圧の上昇が止まったら、約1,000 rpmで圧力値を読み取ること

22.9 圧力調整器 - コンプレッサーのカットイン（始動）

コンプレッサーが始動する圧力を確認します。パーキングブレーキを解除し、エンジンをかけた状態でゲージを監視し、圧力の上昇が止まったことを確認し、コンプレッサーが始動するまでブレーキペダルをポンピングして、値を読み取ります。

- ✓ 欠陥19.3（軽微）：コンプレッサーは、圧力が550 kPa（80 psi）以下のときに始動します。
- ✓ コンプレッサーは、圧力が550 kPa（80 psi）まで低下する前にカットインする必要があります。

22.10 ブレーキ装置の空気漏れ点検

ブレーキ装置の漏れを点検してください。パーキングブレーキを解除し、エンジンを運転して最大圧力まで高め、エンジンを停止し、ブレーキペダルを最後まで踏み込み、圧力計を監視します。圧力が連続して低下する場合は、ペダルを少なくとも1分間完全に踏み込んだ状態で保持し、欠陥が軽微か重大かを評価します。1分あたりの許容空気損失量はユニット数によって異なります。

- ✓ 単一ユニット車両: 損失が 20 kPa（3 psi）を超える場合は軽微な欠陥 19.4、損失が 40 kPa（6 psi）を超える場合は重大な欠陥 19.C
- ✓ 二ユニット車両: 損失が 28 kPa（4 psi）を超える場合は軽微な欠陥 19.4、損失が 48 kPa（7 psi）を超える場合は重大な欠陥 19.C
- ✓ 三ユニット車両: 損失が 35 kPa（5 psi）を超える場合は軽微な欠陥 19.4、損失が 62 kPa（9 psi）を超える場合は重大な欠陥 19.C
- ✓ 漏れ量を測定するには、ブレーキペダルを少なくとも1分間完全に踏み込んだ状態に保つ

22.11 空気圧式サービスブレーキの有効性

車両を始動し、少し前進させ、ブレーキペダルを踏み、車両が速やかに停止することを確認して、サービスブレーキの有効性を点検する。

- ✓ 欠陥19.D（重大）：制動能力が著しく低下している
- ✓ ブレーキペダルを踏んだときに速やかに停止することを確認する

22.12 空気圧パーキングブレーキの効果

エンジンをかけた状態でパーキングブレーキの効果を確認します。パーキングブレーキをかけ、前方へ走行してみて（オートマチック：DRIVE、マニュアル：正しい前進ギア）、車両が保持されることを確認します。次にブレーキを解除し、スプリングブレーキを完全に解除して結果がゆがまないようにするのに十分な回路圧力（483 kPaまたは70 psi）があることを確認し、車輪の回転を注意深く見ながらゆっくり前方へ走行します。連結車両の場合、各車両のパーキングブレーキを点検する必要があります。

- ✓ 欠陥19.5（軽微）：運転者が前方へ走行しようとしたとき、パーキングブレーキが車両の移動を防がない
- ✓ 欠陥19.5（軽微）：解除したとき、パーキングブレーキで車輪が自由に回転しない
- ✓ 解除を確認する前に、パーキングブレーキのスプリングを完全に解除するため、回路内に少なくとも483 kPa（70 psi）があることを確認する
- ✓ 連結車両の場合、各車両のパーキングブレーキを点検する必要がある

CHAPTER 23

Inspections While on the Road

23.1 運行中の定期点検間隔

運転者は、出発後80キロメートルで新たな点検を行うべきです。その時点で通常、すべてのシステムが使用されているためです。その後は、160キロメートルごと、または2時間ごとに点検し、タイヤ、ブレーキ、照明、連結装置、貨物の固定状態を確認します。

- ✓ 旅行の出発後80kmで新たな点検を行う
- ✓ その後は、160kmごとまたは2時間ごとに、できればサービスエリアでの休憩中に点検する
- ✓ タイヤ、ブレーキ、照明、連結装置、貨物の固定などの重要システムを点検する

23.2 車両状態への継続的な注意

車両の安全は、整備とサークルチェックだけに依存するものではありません。部品はいつでも劣化する可能性があります。運転者は、故障の兆候や貨物固定の低下に注意を払い、異常な音、反応、または警告灯に気づいたら、安全に停止して点検しなければなりません。

- ✓ 運転中は、故障につながる兆候や固定状態の低下を示すあらゆるサインに注意を払う
- ✓ 異常な音、反応、または警告灯の点灯に気づいた場合は、安全で適切な場所に停止して点検する

CHAPTER 24

Chapter 1 - The Driver's Responsibilities: Habits You Must Develop

24.1 シートベルト着用要件

ケベック州では、大型車両の運転者は車両メーカーが設置したシートベルトを着用しなければなりません。シートベルトは、運転者がステアリングホイールやフロントガラスに衝突することや車外に投げ出されることを防ぎ、死亡や負傷の深刻さを大幅に軽減します。

- ✓ 大型車両の運転者は、メーカー設置のシートベルトを着用しなければならない
- ✓ シートベルトがない場合、改造されている場合、または正常に作動しない場合は運転してはならない
- ✓ シートベルトは、車外に投げ出されることやステアリングホイール/フロントガラスへの衝突を防ぐ

24.2 アルコールおよび薬物による運転能力低下の基準

運転者は、アルコールまたは薬物の影響により運転能力が低下した状態で大型車両を運転することが禁止されています。運転能力が低下した状態で血中アルコール濃度が血液100mlあたり80mg（0.08）以上の場合、刑法および道路安全法典に基づく罰則の対象となります。

- ✓ アルコールまたは薬物の影響により運転能力が低下した状態では、大型車両を運転することが禁止されています
- ✓ 運転能力が低下した状態で血中アルコール濃度が0.08以上の場合、刑法および道路安全法典に基づく罰則の対象となります
- ✓ アルコールまたは薬物と運転は両立しません

24.3 バス、ミニバス、タクシーに対するゼロトレランス規則

血中にアルコールまたは薬物が少しでもある場合、バス、ミニバス、タクシーを運転したり、管理・支配したりすることはできません。このゼロトレランス規則に違反すると、これらの車両について24時間の運転禁止となります。

- ✓ ゼロトレランス：バス、ミニバス、タクシーを運転する際は血中にアルコールまたは薬物があってはならない
- ✓ 違反すると、これらの車両の運転が24時間禁止される
- ✓ この規則は、車両を管理または支配下に置く場合にも適用される

24.4 大型車両に対する血中アルコール濃度0.05制限

血中アルコール濃度が0.05以上の場合、大型車両（ゼロ・トレランスの対象外）、レッカー車、または危険物に関する規則に基づき安全標識プラカードを掲示する必要がある車両を運転することは禁止されています。また、そのような車両を管理または支配することもできません。例外：住宅/テントトレーラーを牽引する乗用車、またはモーターホーム。

- ✓ 血中アルコール濃度0.05以上では、大型車両、レッカー車、またはプラカード掲示車両の運転が禁止されます
- ✓ 禁止には、そのような車両を管理または支配することが含まれます
- ✓ 例外は、住宅/テントトレーラーを牽引する乗用車またはモーターホームに適用されます

24.5 電子機器の禁止

運転中に携帯電子機器を手に持っているだけで、使用の有無にかかわらず違法です。これは携帯電話、MP3／マルチメディアプレーヤー、衛星ラジオ、タブレット、運転に関係のない画面、メール／インターネット機器に適用されます。例外：勤務中の緊急車両の運転者。

- ✓ 運転中に携帯電子機器を手に持つことは、使用の有無にかかわらず違法です
- ✓ この法律は、機器を使用しているかどうかにかかわらず適用されます
- ✓ 例外は勤務中の緊急車両運転者にのみ適用されます

24.6 画面、GPS、電子運行記録簿

GPSは便利ですが注意を散漫にする可能性があるため、分別をもって使用する必要があり、出発前に設定してください。電子運行記録簿は、車両が安全な場所に駐車されている場合にのみ使用しなければなりません。

- ✓ 運転中ではなく出発前にGPSを設定するか情報を入力すること。
- ✓ 電子運行記録簿は安全な場所に駐車している場合にのみ使用できる。

24.7 「運転中」の意味

標識に従うため、または交通状況（赤信号や交通渋滞）により停車した運転者も、依然として運転中とみなされ、携帯型電子機器を使用することはできません。車両を道路脇に安全かつ合法に停車させた場合、エンジンがかかっていても、もはや運転中とはみなされません。

- ✓ 赤信号や交通渋滞での停車も依然として運転に該当します
- ✓ 安全かつ合法な道路脇での停車は、エンジンがかかっていても、もはや運転中とはみなされません
- ✓ 赤信号で待っている間は、携帯型電子機器を使用することはできません

24.8 ヘッドレストの調整

ヘッドレストはシートベルトと同様に、けがを防ぎます。ほとんどの大型車両には固定式ヘッドレストが装備されていますが、調整できる場合は、衝突時のむち打ち症や首のけがを防ぐため、運転者は運転前に適切に調整する必要があります。

- ✓ 調整可能なヘッドレストは、道路に出る前に適切に調整してください
- ✓ ヘッドレストを適切に調整することは、衝突時のむち打ち症の予防に役立ちます

24.9 プロの運転態度：協力し冷静さを保つ

プロの運転者は協力的かつ礼儀正しくなければなりません。速度を調整して他の車が合流できるようにし、右車線を使用して左車線は追い越し用に確保します。また、冷静沈着さを保ち、道路交通規則を守ることで、攻撃的な道路利用者との不必要な対立を避けなければなりません。

- ✓ 右車線を使用し、左車線は追い越し用に確保する
- ✓ 他の車が自車線に合流できるよう速度を調整する
- ✓ 冷静さを保ち、攻撃的な道路利用者との対立を避ける

24.10 警戒を怠らず、ハイウェイ・ヒプノーシスに注意

不注意はトラックが関与する負傷事故の主な原因であり、疲労が最大の要因です。単調な運転、慣れた経路、長時間の運転は「ハイウェイ・ヒプノーシス」を引き起こすことがあります。その症状が出た場合は、路肩に停車して休憩し、2時間ごと、または必要に応じて休憩を取ってください。

- ✓ 疲労は運転者の不注意の主な原因として認識されています
- ✓ 可能であれば2時間ごとに、適宜休憩を取ってください
- ✓ ハイウェイ・ヒプノーシスを感じた場合は、路肩に停車して休憩してください

24.11 予測：スキャン、識別、決定、行動

予測とは先を計画することです。周囲環境をスキャンして観察します（一点を見つめず、前方、側方、ミラーを見ます）。道路を読み、空間を保つことで潜在的な危険を識別します。衝突を防ぐ最善の進路を決定します。適切な瞬間に正しい運転操作で行動します。

- ✓ 一点を見つめるのではなく、前方、側方、ミラーをスキャンする
- ✓ 危険に反応する時間を確保できるよう、十分な空間を維持する
- ✓ 出発前に経路、積荷、道路状況を把握する

24.12 CB無線および双方向無線機の許可

機器の制限は、車両に設置され、マイクまたは受信機のみを手に持って使用する機器には適用されません。これは、双方が同時に通話できない短波双方向無線機（CB無線／トランシーバー）を対象としています。

- ✓ マイク／受信機のみを手に持って使用する設置型機器は許可される
- ✓ CB無線およびトランシーバー（同時通話不可の双方向無線機）は許可される

CHAPTER 25

Upshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)

25.1 クラッチペダルの位置解説

クラッチペダルには、変速時に使用される4つの主要な位置があります。上部遊び（位置1）、摩擦点（位置2）、下部遊び（位置3）、クラッチブレーキ（位置4）です。これらの位置を理解することは、ノンシンクロメッシュ式トランスミッションで滑らかに変速するために不可欠です。

- ✓ 位置1 = 上部遊び
- ✓ 位置2 = 摩擦点
- ✓ 位置3 = 下部遊び
- ✓ 位置4 = クラッチブレーキ

25.2 1速ギアへのシフトアップ

1速ギアで発進するには、クラッチを低いフリープレイ（位置3）まで踏み込むか、ギア鳴りがする場合はクラッチブレーキ（位置4）まで踏み込みます。車両が動き出すまで摩擦点までゆっくり戻し、その後、クラッチを戻しながらアクセルを徐々に踏み込みます。

- ✓ クラッチを位置3まで踏み込み、ギア鳴りがある場合は位置4まで踏み込む
- ✓ 車両が動き出すまでクラッチを摩擦点（位置2）まで戻す
- ✓ クラッチを戻しながらアクセルを徐々に踏み込む

25.3 2速へのアップシフト（ダブルクラッチ）

2速にアップシフトするには、950 RPMまで加速し、アクセルを戻しながらクラッチを摩擦点まで踏み、次に位置3まで踏み込みます。ニュートラルに入れ、エンジン回転が650 RPMまで下がるようにクラッチを位置1まで戻します。次にクラッチを位置3まで踏み、2速に入れてから、クラッチを戻しながら徐々に加速します。より高いギアにも同じ技術が適用されます。

- ✓ シフトする前に950 RPMに達する
- ✓ シフト中にニュートラル（N）を通る
- ✓ 2速に入れる前にニュートラルでエンジン回転を650 RPMまで下げる
- ✓ すべてのより高いギアに同じ技術を使う

25.4 より高いギアにおけるRPM要件

より高いギアでは、操作に必要な300 RPMを差し引いた後、最適トルクである1,200 RPMを維持するために、エンジン回転数を1,500 RPMまで上げます（1,500 – 300 = 1,200 RPM）。

- ✓ より高いギアでは1,500 RPMまで上げる
- ✓ 300 RPMを差し引いた後の最適トルクは1,200 RPM
- ✓ 計算式: 1,500 RPM – 300 RPM = 1,200 RPM

CHAPTER 26

Minimum Number of Tiedowns

26.1 ブロック/固定された物品のタイダウン

物品が前面構造物、隔壁、別の固定された物品、または前方への移動を防ぐ他の装置によってブロックまたは固定されている場合、タイダウン要件は質量に関係なく長さのみに依存する。

- ✓ 長さ3.04m以下の物品：少なくとも1本のタイダウンを使用する。
- ✓ 長さ3.04mを超える物品：最初の3.04mに1本のタイダウン、さらに追加の3.04mごと又はその端数ごとに追加のタイダウンを1本使用する。
- ✓ これらの規則は、物品がブロック/固定されている場合、その質量に関係なく適用される。

26.2 ブロックされていない貨物のタイダウン

貨物がフロントエンド構造物、ブロッキングシステム、または別の固定された貨物によってブロックまたは固定されていない場合、タイダウンの要件は質量と長さの両方によって異なります。

- ✓ 500 kg以下かつ長さ1.52 m以下の貨物：少なくとも1本のタイダウン
- ✓ 同じ長さで質量が500 kgを超える貨物：少なくとも2本のタイダウン
- ✓ 長さが1.52 mを超え3.04 m以下の貨物：質量にかかわらず少なくとも2本のタイダウン
- ✓ 長さが3.04 mを超える貨物：最初の3.04 mに2本のタイダウン、さらに追加の3.04 mごとまたはその端数ごとに1本を追加

26.3 使用荷重限界（WLL）認証

規則に基づいて使用されるすべての固縛装置（ストラップ、チェーンなど）には、製造者による使用荷重限界（WLL）の認証が付されていなければなりません。WLLとは、製造者が指定する最大荷重であり、通常使用時に固縛装置またはシステムに加えることができる荷重です。

- ✓ すべての固縛装置には製造者のWLL認証が付されていなければなりません
- ✓ WLLは、通常使用時に固縛装置が耐えることができる最大荷重です
- ✓ 認証されていないストラップは規則に適合しません

26.4 総WLL 50%ルール

物品または物品群を固定するすべてのタイダウンWLLの合計が総WLLです。総WLLは、システムで固定された貨物の総質量の50%を下回ることはできません。

- ✓ 総WLLは、固定された貨物の総質量の少なくとも50%でなければなりません
- ✓ 例：2,268 kgの貨物には、1,134 kg以上のタイダウンシステム容量が必要です

CHAPTER 27

Special Rules for the Securement of Certain Types of Cargo

27.1 特別固縛規則の目的

特別規則は、異なる貨物の種類の特有の特性に対応するためのものです。運転者は、物品が外れないように、各積荷の種類を適切に固縛する方法を知らなければなりません。

- ✓ 運搬する各積荷の種類に適用される特別規則を遵守しなければなりません。
- ✓ 特別規則は、積荷に含まれる特定の物品の種類に対応するために設けられました。
- ✓ 各貨物の種類の詳細な固縛については、貨物固縛基準規則を参照してください。

27.2 丸太の固定

丸太とは、伐採され、枝払いされて清掃された樹幹またはその部分を指し、電柱や丸太建築用の柱を含みます。丸太は円筒形で先細りしているため、特別な固定が必要です。

- ✓ 丸太を適切に固定するには、タイダウンと、ポストやバンクなどのブロッキングシステムを組み合わせる必要があります。
- ✓ 「丸太」という用語には、公共の電柱、根元処理された電柱、および丸太建築物に使用される柱が含まれます。

27.3 かんな仕上げ材の固縛

かんな仕上げ材の束は通常、上部を横断するタイダウンで積み重ねて固縛されるため、重心が高くなり、タイダウンの効果が低下します。

- ✓ 束を積み重ねると重心が高くなり、タイダウンの効果が低下する
- ✓ 規則は、一層より高く積み重ねられたかんな仕上げ材の束に対して特別な固縛基準を定めている

27.4 金属コイルと紙ロール

金属コイルと紙ロールは、効果的な固定を必要とする重い円筒形の物体です。紙ロールは壊れやすく、通常はバンまたはコンテナで輸送されます。

- ✓ 金属コイルは、垂直または水平に積載される場合でも、各コイルごとに効果的な固定装置と最低限のタイダウン本数が必要です。
- ✓ 紙ロールは通常、バンまたはインターモーダルコンテナ内で輸送され、固定に関する特別な規則が適用されます。
- ✓ 側面のないフラットベッド車両で輸送される紙ロールには、特別な固定基準が適用されます。

27.5 貨物として輸送される車両

貨物として輸送される車両には、自由な上下運動を可能にする可動部品（タイヤ、サスペンション）があるため、4,500kg 未満でも超えていても、特別な固縛システムが必要です。

- ✓ 自由な上下運動を可能にする部品（タイヤ、サスペンション）を備えた車両には、特別な固縛システムが必要です。
- ✓ 扁平化または圧壊した車両は、輸送中の力で外れた部品を落下させる可能性があるため、特別な固縛基準が必要です。
- ✓ 4,500kg を超える車両（履帯式機械・設備を含む）には、特別な固縛システムが必要です。

27.6 コンクリート管の固縛

コンクリート管は円筒形で、摩擦係数が高い。大口径管は車両1台につき1本を運搬できる場合があり、小口径管は車両1台に複数本を積載し、固定材で支えて積み重ねることができる。

- ✓ コンクリート管は、移動したり転がったりしないように固縛しなければならない
- ✓ 小口径および大口径のコンクリート管の貨物には、特別な固縛基準が適用される

27.7 インターモーダルおよびロールオン／ロールオフコンテナ

インターモーダルコンテナには、シャーシまたはフラットベッドに固定するための一体型施錠装置があります。ロールオン／ロールオフコンテナにはローラーがあり、特別に改造された車両で運搬されます。

- ✓ インターモーダルコンテナは、一体型施錠装置を使用してコンテナシャーシまたはフラットベッド車両に固定されます。
- ✓ ロールオン／ロールオフ（取り外し可能）コンテナは、コンテナを前部と後部で固定するように特別に改造された車両で輸送されます。
- ✓ 規則は、両方のコンテナ種類について特別な固定基準を定めています。

27.8 岩の固定

岩とは、不規則な形状をした大きな岩であり、それぞれ固有の特性を持っています。固定規則は質量と体積の基準に基づいて適用されます。

- ✓ 岩の固定規制は、質量が5,000 kgを超える、または体積が2 m^3を超える岩に適用されます。
- ✓ 質量が100 kgを超え5,000 kg未満の岩も、同じ規定に基づいて固定することができます。
- ✓ 本規則には、岩の輸送のための特別な固定基準が含まれています。

27.9 バルク貨物の固縛

バルクとは、輸送のために積み上げられた製品（骨材、液体、気体、粒状製品）を指し、多くの場合、上部が開放された容器で特別なカバー基準を必要とします。

- ✓ ダンプトラック、コンテナ、または上部が開放された容器で輸送されるバルク貨物は、特別なカバー基準に従わなければなりません。
- ✓ 「バルク」という用語は、輸送のために積み上げられた骨材、液体、気体、粒状製品を包含します。

CHAPTER 28

Chapter 10 – Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel

28.1 LCV走行が認められる道路

LCVは、他の交通との接触を最小限に抑えるため、特定の道路タイプ、主に分離車線高速道路と短いアクセス接続区間に限定されています。

- ✓ 分離車線高速道路および高速道路の入口/出口ランプで認められる
- ✓ 逆方向へ通じる高速道路の入口ランプと出口ランプを結ぶ道路区間で認められる
- ✓ 高速道路ランプから地方自治体の工業団地へ最大2kmまでアクセスすることが認められる
- ✓ 高速道路ランプから他の道路へ最大500mまで認められる（例：レストランへ）
- ✓ 地方自治体の工業団地内の道路およびRoute 271（Laurier-Station/Saint-Flavien）で、boulevard Laurierから南へ2kmの区間で認められる

28.2 高速道路40号線の禁止された出口

特別運行許可があっても、特定の高速道路出口はLCV（長連結車両）にとって厳格に立入禁止です。

- ✓ 高速道路40号線の出口174を使用して進入または退出することはできません。
- ✓ 高速道路40号線の出口203を使用して進入または退出することはできません。
- ✓ 特別運行許可があっても禁止は適用されます。

CHAPTER 29

2 - Frame and Cargo Body

29.1 サイドレールとクロスメンバー

サイドレールとクロスメンバー（根太）の堅牢性と状態を確認してください。車両周囲の目に見える部分に亀裂や破損がないか点検してください。サイドレールにはウェブとフランジがあります。引っかき傷は亀裂ではありません。亀裂がどの程度重大か不明な場合は、機械検査の責任者に相談してください。

- ✓ 欠陥 2.A（重大）: サイドレールが破断するおそれがある
- ✓ 欠陥 2.B（重大）: サイドレールまたはクロスメンバーがたわみ、可動部（タイヤ、ホイール、ステアリング、サスペンション）が車体に接触する
- ✓ 欠陥 2.1（軽微）: サイドレールのウェブに亀裂がある、フランジに亀裂がある、またはクロスメンバーに亀裂や破損がある

29.2 スライディングボギーのロックピン

セミトレーラーの下にあるスライディングボギーを固定するロックピンの有無とロック位置を確認してください。セミトレーラーの後輪の両側で車両の外側を点検し、ピンが存在し、ロック位置にあることを確認してください。

- ✓ 欠陥 2.C（重大）： ロックピンの25%超が欠落しているか、ロック位置にない
- ✓ セミトレーラーの後輪の両側からスライディングボギーを点検する

29.3 固定車体部品

車体の固定部品（フード、ボディパネル、フェンダー、バンパー）が存在し、しっかりと取り付けられているか確認してください。車両の周囲を点検してください。

- ✓ 欠陥2.2（軽微）： 車体の固定部品が欠落している、または不適切に取り付けられている
- ✓ フード、ボディパネル、フェンダー、バンパーを対象とする

29.4 バスの荷物/補助区画ドア

モーターコーチを含むバス向けの追加点検。荷物室および補助区画（バッテリー区画など）の外側ドアの有無と堅牢性を確認する。ドアが閉まらない、または適切に作動しない場合、そのドアは不適切である。

- ✓ 不具合2.3（軽微）： 荷物室または補助区画の外側ドアが不適切、または不適正に取り付けられている
- ✓ ドアが閉まらない、または適切に作動しない場合、そのドアは不適切である

CHAPTER 30

Chapter 10 - Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel

30.1 LCVの許可道路

LCVは、特別に許可された道路種別、主に高速道路と短いアクセス道路のみを走行できます。

- ✓ 中央分離帯のある高速道路および高速道路の入口・出口ランプで許可される
- ✓ 反対方向へ向かう入口ランプと出口ランプを結ぶ道路区間で許可される
- ✓ 高速道路ランプから地方自治体の工業団地へ最大2 kmまでアクセスすることが許可される
- ✓ 高速道路ランプから他の道路へ最大500 mまで走行することが許可される（例：レストランへ行く場合）
- ✓ 地方自治体の工業団地内の道路およびLaurier-Station/Saint-FlavienのRoute 271で、boulevard Laurierから南へ2 kmの区間で許可される

30.2 LCVの通行禁止道路

特別運行許可があっても、一部の高速道路出口はLCVが利用できません。

- ✓ ハイウェイ40の出口174を使用してハイウェイに進入または退出することは許可されていません。
- ✓ ハイウェイ40の出口203を使用してハイウェイに進入または退出することは許可されていません。

CHAPTER 31

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Motor Coaches

31.1 モーターコーチのサークルチェック

モーターコーチのサークルチェックは、市バスと同じ手順に従って、アクセス可能な部分を目視と音で確認する点検です。ただし、車両の構成によってサスペンションシステムにアクセスできない場合があり、シャシーフレームとボディコンポーネントは通常モノコック式であるため、この車両タイプ特有の部品や付属品があります。

- ✓ 市バスと同じサークルチェック手順に従う
- ✓ 車両構成によりサスペンションシステムにアクセスできない場合がある
- ✓ シャシーフレームとボディは一般にモノコック式で、特有の部品がある

CHAPTER 32

Negotiating a Curve

32.1 カーブへの進入と速度の制御

できるだけ早い段階でカーブの急さを確認してください。カーブや路面を変えることはできませんが、最も重要な要素である速度は自分で制御できます。減速するには、アクセルを緩めるかシフトダウンします。ブレーキをかけなければならない場合は、まだ直進しているうちに、カーブに入る前にかけます。車両を安定させるために、カーブ内でわずかに加速できるギアを選びます。

- ✓ カーブを通過する際の最も重要な要素は速度です。
- ✓ カーブに入る前に直進している状態でブレーキをかけ、カーブ内ではかけないでください。
- ✓ カーブに入る前に適切なギアを選び、カーブ内でのブレーキやシフトダウンは避けてください。

32.2 高い重心のリスク

ほとんどの大型車両は重心が高いため、高速でカーブに進入すると、制御不能、横滑り、横転を引き起こす可能性があります。高度な運転技術が必要です。

- ✓ 大型車両は重心が高く、速度が高すぎると横転するおそれがあります
- ✓ 制御不能や横転を避けるため、カーブの前に速度を落とす必要があります

32.3 カーブでの速度制御

カーブでは速度が最重要要素です。カーブの急峻さをできるだけ早く目視で確認してください。ブレーキをかける必要がある場合は、直進中にカーブの手前で行い、カーブ内で少し加速して車両を安定させることができるギアを選んでください。

- ✓ カーブ内ではなく、直進中にカーブの手前でブレーキをかける
- ✓ カーブ内ではブレーキやシフトダウンを避ける
- ✓ カーブに入る前に適切なギアに入れておく
- ✓ 車両を安定させるためにカーブ内で少し加速する

32.4 高い重心による危険

ほとんどの大型車両は重心が高いため、運転者はカーブで高度な技術を必要とします。高速でカーブに進入すると、制御不能、急な進路変更、横転を引き起こす可能性があります。

- ✓ カーブに高速で進入すると、制御不能、急な進路変更、横転を引き起こす可能性があります。
- ✓ 重心が高いと、カーブでの横転リスクが高まります。

32.5 カーブでの車線位置

対向車がセンターライン付近にはみ出していないか注意する。右カーブでは、センターライン、つまり車線の左端寄りに寄せ、カーブを抜けるまでその位置を保ち、抜けたら車線中央に戻る。左カーブでは、車線の右側寄りに寄せ、抜けるまで保ち、抜けたら中央に戻る。抜けるときは徐々に加速する。

- ✓ 右カーブ：センターライン／車線の左側寄りに位置取る
- ✓ 左カーブ：車線の右側寄りに位置取る
- ✓ 抜けるまで位置を保ち、その後車線中央に戻り、徐々に加速する

32.6 カーブにおける車線位置

対向車が中央線にはみ出していないか注意する。右カーブの前では、車線のできるだけ左側（中央線寄り）に寄せ、カーブを抜けるまでその位置を保ち、その後車線中央に戻る。左カーブの前では、車線の右側に寄せ、カーブを抜けるまでその位置を保つ。カーブを抜けるときは徐々に加速する。

- ✓ 右カーブの前では、中央線／車線のできるだけ左側に寄せる
- ✓ 左カーブの前では、車線の右側に寄せる
- ✓ カーブを抜けるまでその位置を保ち、その後車線中央に戻る
- ✓ カーブを抜けながら徐々に加速する

CHAPTER 33

What Causes Skidding?

33.1 スキッド（横滑り）の原因

スキッドは通常、損傷した、滑りやすい、または雪に覆われた路面を速すぎて走行し、タイヤがグリップを失うことで発生します。急ブレーキ、カーブを速すぎて曲がること、坂道を上り下りすることで起こることがあります。

- ✓ スキッドは、道路状況に対して速すぎる走行によって最も頻繁に引き起こされます。
- ✓ 一般的な原因：急ブレーキ、カーブを速すぎて曲がること、坂道の上り下り

33.2 スキッドを避ける方法

大型車両は一度スキッドすると制御を取り戻すのが非常に難しいため、スキッドを防ぐために防御運転をしてください。道路状況に応じて速度を落とし、安全な車間距離を保ち、制動時にミラーでセミトレーラーを確認し、減速するためにハンドブレーキを使用しないでください。

- ✓ 道路状況と道路レイアウトに応じて速度を落とす
- ✓ 急ブレーキを避けるため、他の道路利用者との十分な距離を保つ
- ✓ 制動するたびにバックミラーでセミトレーラーを確認し、スキッドし始めたらブレーキを解除する
- ✓ 車両を減速させるためにハンドブレーキを使用しない

33.3 急ブレーキによるスキッド

ブレーキングは車輪をロックさせ、車両をスキッドに陥らせることがあります。ABSを装備していない車両では、ロックした車輪はトラクションを低下させてスキッドするため、より長い制動距離が必要です。制御を維持するには運転を調整する必要があります。

- ✓ ABSなしで車輪がロックすると、トラクションが低下し、制動距離が長くなる
- ✓ 急ブレーキは車輪をロックさせ、スキッドを引き起こす可能性がある

33.4 坂道でのスリップ

スリップは、上り坂でも下り坂でも、加速力がトラクションを上回ると発生することがあり、特に滑りやすい路面や速度を出しすぎているときに起こりやすい。上り坂では車輪がその場で空転し、車体後部が横に振れる。下り坂では、滑りやすい路面や制動時にスリップの危険がより大きい。

- ✓ 上り坂のスリップ：車輪がその場で空転し、車体後部が横に振れる
- ✓ 下り坂のスリップ危険は、滑りやすい路面や減速するためにブレーキをかけるときに大きい

33.5 坂を上るまたは下る際のスキッド

スキッドは、加速力がタイヤと路面の間のトラクションを超えたときに発生する可能性があり、特に滑りやすい路面や速度を出しすぎているときに起こります。上り坂では車輪が空転し、後部が横に振れます。下り坂では、路面が滑りやすい場合や減速するためにブレーキをかける場合に危険性が高まります。

- ✓ スキッドは加速力がタイヤのトラクションを超えると発生します
- ✓ 上り坂：車輪がその場で空転し、後部が横に振れます
- ✓ 下り坂：滑りやすい路面でブレーキをかけるとスキッドの危険性が高まります
- ✓ 第5章の適切な坂道運転技術を適用してください

CHAPTER 34

Securement Inspection

34.1 出発前の目視点検

運転者は、車両の固定部品を目視で点検し、貨物が運転やキャブからの退出を妨げないことを確認しなければなりません。

- ✓ テールゲート、テールボード、ドア、タープ、スペアタイヤ、タイヤラックその他の操作機器が固定されていることを確認する
- ✓ 貨物が車両を安全に運転する能力を妨げないことを確認する
- ✓ 貨物が人がキャブまたは運転者室から自由に退出することを妨げないことを確認する

34.2 貨物固定システムの点検時期

運転者は、運転前と積載後間もなく、貨物固定システムを点検・調整しなければならない。

- ✓ 車両を運転する前に点検し、必要な調整を行う
- ✓ 貨物を積載した地点から80km以内で点検し、調整を行う

34.3 再点検の実施条件

貨物および固定システムは、特定の条件が発生した場合、タイダウンを追加するなどの調整を含め、定期的に再点検する必要があります。

- ✓ 活動内容や勤務状態が変わったときに再点検する
- ✓ 車両を3時間運転したときに再点検する
- ✓ 車両が240km走行したときに再点検する
- ✓ 必要に応じて、タイダウンを追加するなど必要な調整を行う

34.4 検査免除

規則により、運転者が貨物および固定システムの検査を免除されるのは、次の2つの特定の状況のみです。

- ✓ 貨物が車両内で封印されており、運転者がそれを開けないよう命じられている場合に免除されます。
- ✓ 貨物またはその一部へのアクセスを妨げる方法で車両が積載されている場合に免除されます。

34.5 貨物固縛検査のタイミング

運転者は、運転前に、また積載地点から80km以内で再度、貨物と固縛システムを検査し、調整を行わなければなりません。特定の状況では、調整（タイダウンの追加を含む）を伴う定期的な再検査が必要です。

- ✓ 運転前に検査し、積載地点から80km以内で再度検査する
- ✓ 活動または勤務状態が変わったときに再検査する
- ✓ 車両を3時間運転した後に再検査する
- ✓ 車両が240km走行した後に再検査する

34.6 出発前の目視点検

出発前および運行中、運転者はテールゲート、テールボード、ドア、ターポリン、スペアタイヤ、タイヤラックおよびその他の装備が固定されていることを目視で点検し、貨物が安全運転を妨げたり、キャブからの退出を妨げたりしないことを確認しなければならない。

- ✓ テールゲート、テールボード、ドア、ターポリン、スペアタイヤ、タイヤラックおよび装備が固定されていることを確認する
- ✓ 貨物は安全に運転する能力を妨げてはならない
- ✓ 貨物は人がキャブまたは運転室から自由に退出することを妨げてはならない

CHAPTER 35

Physical Factors That Affect Driving

35.1 車両内の荷重配分

不適切な荷重配分は、急な反応操作時に制御を失う原因となることがあります。安定性を高め、横転を防ぐには、重心をできるだけ低く保ってください。各セミトレーラーの積載物は、車両の積載量及び寸法制限規則(Vehicle Load and Size Limits Regulation)に従って、車軸群に適切に配分しなければなりません。

- ✓ 急な反応時に制御を失わないよう、積載物を均等に配分する
- ✓ 安定性を高め、横転を防ぐため、重心をできるだけ低く保つ
- ✓ 車両の積載量及び寸法制限規則に従い、各セミトレーラーの積載物を車軸群に適切に配分する

35.2 重量によるセミトレーラーの配置

最も長く最も重いセミトレーラーをトラクタ（牽引車）に連結しなければなりません。セミトレーラーがこの順序で配置されていないと、ブレーキをかけたときに2台目のセミトレーラーの制御を失う可能性があります。

- ✓ 最も長く最も重いセミトレーラーをトラクタ（牽引車）に連結しなければなりません（最初の位置）。
- ✓ 誤った配置は、ブレーキをかけたときに2台目のセミトレーラーの制御喪失を引き起こす可能性があります。

35.3 積載量が加速に与える影響

車両の積載量を増やすと、加速力が低下します。ダブルロードトレインは、交通の流れに合流したり、停車後に速度を回復したりするのにより多くの時間を要し、追加の積載量によってカーブではさらに速度を落とさなければなりません。

- ✓ 積載量が増えると加速力が低下し、交通の流れに合流したり速度を回復したりするのにより多くの時間が必要になる
- ✓ 追加の積載量により、カーブではさらに速度を落とす必要がある

35.4 ダブル・ロード・トレインの長さ

その長さのため、ダブル・ロード・トレインは追い越しや回避操作を行う際に性能が低下します。横風は、特にカーブでこの問題を悪化させます。制御を維持するには、車両がどのように反応するかを予測しなければなりません。

- ✓ ダブル・ロード・トレインは、追い越しや回避操作を行う際、より短い車両ほどの性能を発揮しません
- ✓ 横風は、特にカーブを曲がるときに操縦の問題を悪化させます
- ✓ 車両の反応を予測し、間に合うように反応して制御を維持する必要があります

35.5 連結部の数

操縦に必要な空間は、車軸の数と位置、トラクターとセミトレーラーの長さ、および連結部の数によって決まります。連結部が多いほど、2台目のセミトレーラーが蛇行し、トラクターの軌道から外れ、車線をまたぎ、横転する危険性が高まります。

- ✓ 連結部が多い組み合わせほど、2台目のセミトレーラーが蛇行する危険性が高くなります。
- ✓ 蛇行する2台目のセミトレーラーは、トラクターの軌道から外れて別の車線に侵入する可能性があります。
- ✓ ダブルロードトレインは道路空間を大きく占有し、設備、車両、歩行者との衝突リスクを高めます。

35.6 長さと連結部の数

ダブル・ロードトレインの長さと複数の連結部は、追い越しや回避操作を行う能力を低下させ、後部トレーラーの蛇行リスクを高める。

- ✓ 長い車体は追い越しや回避性能を低下させ、特にカーブでは横風がこれを悪化させる。
- ✓ 連結部が多いほど、2台目のセミトレーラーが蛇行したり車線をはみ出したりするリスクが高まる。
- ✓ 曲がる際は、車軸の数と位置、トラクターとトレーラーの長さ、連結部の数を考慮する。
- ✓ ダブル・ロードトレインは大きなスペースを占めるため、施設、駐車車両、歩行者との衝突リスクが高まる。

CHAPTER 36

Chapter 10 – Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements

36.1 運転免許およびTエンドースメント要件

LCVを運転するには、厳格な経験と訓練の前提条件を伴う追加のエンドースメントが付いた最上位クラスの運転免許が必要です。

- ✓ Tエンドースメント付きのクラス1運転免許を保有していること
- ✓ Tエンドースメントを取得するには、少なくとも5年間クラス1運転免許を保有していたこと
- ✓ 道路輸送訓練センター（シャルルブールまたはサン＝ジェローム）で、必須のLCV訓練プログラム（25mを超える車両）を修了すること

36.2 特別許可保有者の義務

特別LCV運行許可の保有者は、データ、インシデント報告、および運転者の遵守に関して、継続的な法的責任を負う。

- ✓ 運送事業者取締官または治安官から要求された場合、ドライバー監視システムのデータを提供しなければならない
- ✓ LCVが原因の事故または交通渋滞を2日以内にケベック州交通省（Ministère des Transports du Québec）に通知しなければならない
- ✓ 重量車両の所有者、運行者および運転者に関する法律に基づき、運行者としてトラクターを運行しなければならない
- ✓ 運転者が道路、時間、および天候条件に関するすべての運転制限を遵守することを確保しなければならない

CHAPTER 37

Inspections During Your Trip

37.1 指定エリアでの必須ブレーキテスト

運行中は、特定の必須点検を実施する必要があります。これには、ブレーキ点検道路標識で指定されたエリアに停車してブレーキをテストすることが含まれます。また、サークルチェック時と同様にブレーキシステムを再点検する必要があります。これは数分しかかからず、キャブ内で行えます。

- ✓ ブレーキ点検道路標識で指定されたエリアに停車し、ブレーキをテストすること。
- ✓ サークルチェック時と同様にブレーキシステム点検を実施すること。これはキャブ内で数分で行うことができる。

37.2 ホイール温度とハブの点検

走行中は、ホイール温度を点検してブレーキ調整が適切であることを確認し、ホイールが外れるリスクを減らしてください。ハブ付近の潤滑油の跡、異常な熱、煙、焦げた臭いに注意してください。ハブ付近の潤滑油は、ハブリングシールの損傷、またはベアリングがカップから抜け出そうとしていることを示す場合があります。

- ✓ ブレーキ調整が適切で、ホイールが外れるリスクがないことを確認するため、ホイール温度を点検してください
- ✓ 走行を続ける前に、ホイールハブ付近の潤滑油の跡、異常な熱、煙、焦げた臭いがないか確認してください
- ✓ ハブ付近の潤滑油の跡は、ハブリングシールの損傷、またはベアリングがカップから抜け出そうとしていることを示している場合があります

37.3 過熱したホイールの診断

一つのホイールが他のホイールより多くの熱を発する場合、ホイールベアリングの故障またはブレーキの調整不良が考えられます。原因を特定し、安全に走行を続けられることを確認するために、徹底的に点検する前にホイールが冷えるまで待ってください。

- ✓ 他のホイールより熱いホイールは、ベアリングの故障またはブレーキの調整不良を示している可能性があります
- ✓ 徹底的に点検し、安全に走行を続けられることを確認する前に、ホイールが冷えるまで待ってください

37.4 最近交換したホイールの再締め付け

ホイールを最近交換した場合は、80〜160km走行した後、十分に締め付けられているか確認してください。ホイールは、メーカー基準に従って整備士が締め付けることが望ましいです。

- ✓ 最近交換したホイールは、80〜160km走行後に締め付け状態を再確認する
- ✓ ホイールは、メーカー基準に従って整備士が締め付けることが望ましい

CHAPTER 38

Chapter 1 - Rules

38.1 サークルチェックと運転時間規則

ハイウェイ安全法典（Highway Safety Code）の下では、運転者は毎日および一定の間隔で車両を点検しなければなりません（サークルチェック）。大型車運転者の運転・休息時間に関する規則は事故リスクを低減します。事業者は、運転者が安全に運転できるように確保しなければなりません。

- ✓ 車両はサークルチェックとして知られる日常点検を受けなければなりません。
- ✓ 運転・休息時間に関する規則は運転者と事業者に適用されます。
- ✓ 事業者は、自社の運転者が安全に運転できることを確保しなければなりません。

38.2 車両積載量及び寸法制限規則

車両積載量及び寸法制限規則は、公道における寸法、車軸群ごとの積載量及び総積載質量を制限する基準を定めています。これらの基準を満たさない車両は、寸法超過又は過積載であり、特別許可なしに公道を使用することはできません。

- ✓ この規則は、寸法、車軸群ごとの積載量及び総積載質量を制限する。
- ✓ 寸法超過又は過積載の車両は、公道を使用するために特別許可を必要とする。
- ✓ 特別許可に関する情報は、Ministère des Transports に問い合わせること。

38.3 特殊貨物および国境を越える運転の訓練要件

危険物の運転者は訓練を受け、雇用主の証明書を携帯しなければなりません。スクールバスの運転者は児童の安全について訓練を受け、能力証明書を保持しなければなりません。ケベック州外の運転者は現地の法律を知る必要があります。米国の大型車両運転者は少なくとも21歳でなければならず、運転時間規則や欠陥分類は異なる場合があります。

- ✓ 危険物運転者には訓練と雇用主の証明書が必要です
- ✓ スクールバス運転者には児童安全に関する訓練と能力証明書が必要です
- ✓ 米国の大型車両運転者は少なくとも21歳でなければなりません

CHAPTER 39

Downshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)

39.1 ダブルクラッチ操作の要件

非シンクロメッシュ式マニュアルトランスミッションでダウンシフトするときは、部品間の摩擦と早期摩耗を防ぐためにダブルクラッチ操作を使用しなければなりません。これには、ニュートラルに入れてから低速ギアを入れる前にエンジン回転数を上げることが必要です。

- ✓ 非シンクロメッシュ式トランスミッションを保護するためにダブルクラッチ操作を使用すること。
- ✓ 必ずニュートラルに入れること。
- ✓ ダウンシフトする前に必ずエンジン回転数を上げること。

39.2 ダウンシフト技術手順（5速から4速）

サービスブレーキで1,200 RPMまで減速し、クラッチを摩擦点まで踏み込みます。RPMを一定に保ち、アクセルを戻しながらクラッチを位置3まで踏み込みます。ニュートラルにシフトします。クラッチを位置1まで戻します。アクセルを踏んでエンジン回転数を300 RPM上げ、1,500 RPMに到達させます。アクセルを戻しながらクラッチを位置3まで踏み込み、4速にシフトします。クラッチを戻せば完了です。

- ✓ ニュートラルではエンジン回転数を最大RPMより速くしない。
- ✓ 開始前にサービスブレーキで1,200 RPMまで減速する。
- ✓ 低速ギアを入れる前にRPMを300上げる（1,500まで）。
- ✓ 平坦な地形でダブルクラッチを練習する。

CHAPTER 40

Chapter 10 - Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements

40.1 運転免許証とTエンドースメントの要件

LCVの運転には、経験と義務訓練を経て取得する特別なTエンドースメントが付いたクラス1免許が必要です。

- ✓ LCVを運転するには、Tエンドースメント付きのクラス1運転免許証を保有していなければなりません
- ✓ Tエンドースメントを取得するには、クラス1運転免許証を少なくとも5年間保有している必要があります
- ✓ 25mを超えるLCVの運転者は、CharlesbourgまたはSaint-Jérômeの訓練センターで義務訓練プログラムを修了しなければなりません

40.2 特別許可保有者の責任

特別LCV運行許可の保有者は、データ提供、事故報告、および遵守監督に関して複数の義務を負います。

- ✓ 運送業者取締官または治安官から要求された場合、ドライバー監視システムのデータを提供しなければならない
- ✓ LCVが引き起こした事故または交通渋滞を2日以内にケベック交通省（Ministère des Transports du Québec）に通知しなければならない
- ✓ 大型車両の所有者、運行者および運転者に関する法律に基づき、運行者としてトラクターを運行しなければならない
- ✓ 道路、時間および気象条件に関する運転制限を運転者が遵守することを確保しなければならない

CHAPTER 41

Chapter 12 – Inspections While on the Road

41.1 定期点検間隔

運行を開始してから80キロメートル後に新しい点検を実施してください。その時点では通常、すべてのシステムが使用されているためです。その後は、160キロメートルごと、または2時間ごとに点検し、タイヤ、ブレーキ、照明、連結装置、貨物の固定といった重要システムを確認してください。

- ✓ 運行開始から80km後に新しい点検を実施する
- ✓ その後は160kmごと、または2時間ごとに点検する
- ✓ タイヤ、ブレーキ、照明、連結装置、貨物固定を確認する
- ✓ 休憩時に点検を行い、安全のためサービスエリアを優先する

41.2 継続的な車両状態の監視

車両の安全性は、整備やサークルチェックだけでは確保できません。部品の状態はいつでも悪化する可能性があります。運転者は、故障や貨物固縛の劣化の兆候に注意を払い、異常な音、反応、または警告灯に気づいた場合は、安全な場所に停車して点検する必要があります。

- ✓ 異常な音や反応に気づいた場合は、安全で適切な場所に停車してください。
- ✓ 警告灯が点灯した場合は、停車して点検してください。
- ✓ 故障や貨物固縛の劣化の兆候に注意してください。

CHAPTER 42

Spring Thaw Restrictions

42.1 春の雪解け期の道路脆弱性

春の雪解け期には、道路の支持力が40%低下し、道路は大型車両の重量に対して特に脆弱になります。雪解け期にトラックが1回通行するたびに、舗装には通常時のトラック数台分と同じ影響が及びます。そのため、積載量を制限することが極めて重要です。この期間には、より厳しい積載制限が実施されます。

- ✓ 春の雪解け期には道路の支持力が40%低下する
- ✓ 春の雪解け期にはより厳しい積載制限が実施される

42.2 積載制限期間とゾーン

積載制限期間は通常3月から5月までで、日付は天候により調整されます。ケベック州は3つのゾーンに分かれています。ゾーン1（ケベック州南部からリヴィエール・デュ・ルーまで）、ゾーン2（ゾーン1の北）、ゾーン3（ゾーン2の北）。すべての大型車両は、構成と車軸の種類に基づき、これらの一時的な重量制限の対象となります。

- ✓ 積載制限期間は通常3月から5月までで、天候により調整可能
- ✓ すべての大型車両は、ゾーンごとの春の雪解け期の重量制限を遵守しなければならない

42.3 積載制限情報の確認

区域と春の雪解け期間は年によって異なることがあります。運転者は、積載制限の詳細についてTransport Québecの情報サービスやお知らせを確認する必要があります。許可された積載制限は、Vehicle Load and Size Limits Regulationに記載されています。

- ✓ 毎年の春の雪解け期の積載制限についてはTransport Québecのお知らせを確認する
- ✓ 許可された積載制限はVehicle Load and Size Limits Regulationに記載されている

CHAPTER 43

Inattentiveness

43.1 ハイウェイ・ヒプノーシス

操作をほとんど必要としない単調な道路を走行することによる不注意は、「ハイウェイ・ヒプノーシス」を引き起こし、運転中に眠ってしまうことさえあります。

- ✓ 単調な周囲の環境と操作をほとんど必要としない道路は、ハイウェイ・ヒプノーシスを引き起こす可能性があります
- ✓ ハイウェイ・ヒプノーシスにより、運転中に眠ってしまうことがあります
- ✓ 体が送る疲労の警告サインに注意してください

43.2 ハイウェイ・ヒプノーシスと不注意

疲れた運転者はミスを犯し、重大な事故を引き起こす可能性があるため、疲労の警告サインに注意しなければなりません。操作をほとんど必要としない単調な道路での運転は「ハイウェイ・ヒプノーシス」を引き起こし、運転中に眠り込んでしまうことさえあります。

- ✓ 体が発している疲労の警告サインに注意する
- ✓ 操作をほとんど必要としない単調な環境は「ハイウェイ・ヒプノーシス」につながる可能性がある
- ✓ ハイウェイ・ヒプノーシスは運転中に眠り込む原因になり得る

CHAPTER 44

The Right RPM Is Important for Your Engine (Chapter 3)

44.1 不適切なRPMの影響

エンジンの回転が遅すぎると車両がぐらつき、損傷するおそれがあります。エンジンの回転が速すぎると燃料を無駄に消費し、追加の出力は得られません。推奨RPM範囲については製造元のマニュアルを参照してください。

- ✓ RPMが低すぎると、ぐらつきや損傷の可能性があります。
- ✓ RPMが高すぎると、出力を増やさずに燃料を浪費します。
- ✓ RPM範囲については製造元のマニュアルを参照してください。

44.2 漸進的変速とタコメーターの使用

すべてのエンジンには最高RPMがあります。その限界に達する前にギアを変速すること（漸進的変速）は燃料を節約します。タコメーターは、エンジン音を聞いたり速度を確認したりするよりも、変速の時期を判断するためのより信頼できる方法です。

- ✓ エンジンが最高RPMに達する前に変速する
- ✓ 漸進的変速は燃料を節約する
- ✓ 変速タイミングについては、タコメーターがエンジン音や速度よりも信頼できる

44.3 不適切なRPMの結果

エンジンの回転が遅すぎると車両ががたつき、損傷する可能性があります。エンジンの回転が速すぎると燃料を浪費し、追加のパワーは得られません。推奨RPM範囲については製造元のマニュアルを参照してください。

- ✓ RPMが低すぎるとがたつきや車両損傷を引き起こす
- ✓ RPMが高すぎると追加パワーなしに燃料を浪費する
- ✓ RPM範囲については製造元のマニュアルを参照する

44.4 タコメーターを使用したギアチェンジ

すべてのエンジンには最高RPMがあります。燃料を節約するには、最高RPMに達する前にギアチェンジしてください（プログレッシブシフト）。エンジン音を聞いたり速度を確認したりするよりも、タコメーターを参照する方が信頼性が高いです。

- ✓ 最高RPMに達する前にギアチェンジする
- ✓ シフトチェンジには、エンジン音や速度よりもタコメーターの方が信頼できる
- ✓ プログレッシブシフトは燃料を節約する

CHAPTER 45

3 - Heater/Defroster

45.1 フロントガラス用ブロワーの作動状態

フロントガラス用ブロワーの作動状態を確認する。運転室内でブロワーをオンにし、空気の流れをフロントガラスに向け、フロントガラスに空気が当たるか確認する。対象となるのはメーカー提供部品のみで、補助システムは含まれない。ケベック州ハイウェイ安全法典第265条に基づき、フロントガラスは運転者の視界を低下させる物質（曇りを含む）があってはならない。

- ✓ 欠陥3.1（軽微）：フロントガラス用ブロワーが作動しない
- ✓ 欠陥には空気温度は含まれないが、冬は最高の視界を得るために霜取りができるだけ空気が暖かくなければならない
- ✓ ケベック州ハイウェイ安全法典第265条に基づき、フロントガラスは視界を低下させる物質（曇りを含む）があってはならない

CHAPTER 46

20 - Passenger Transport

46.1 支柱、横バー、グラブハンドル、ガードパネル

第20条は、乗客を輸送するように構成されたバスおよびミニバスにのみ適用され、以前の条項に加えて適用されます。車両の内側から支柱、横バー、グラブハンドル、ガードパネル、および製造元が提供する衝撃吸収材を点検してください（例：24人を超える乗客を輸送する車両の中央通路から）。サークルチェックは主に視覚と聴覚によるものですが、堅固さに疑いがある場合は軽く圧力を加えてください。

- ✓ 欠陥（20.1）：支柱、横バー、グラブハンドル、ガードパネルが確実に取り付けられていない
- ✓ 欠陥（20.2）：支柱に製造元が提供する衝撃吸収材がない、または不十分である（摩耗／破損により保護機能を果たさなくなっている）

46.2 客室の床とステップ

床とステップの状態を確認してください。乗車前に外側のステップを点検し、車内では目に見える床面、特に中央通路と座席間の部分を点検してください。床の状態が乗客に危険を及ぼす場合に欠陥が存在します。

- ✓ 欠陥（20.3）：客室の床またはステップがひび割れ、変形、または穴が開いている
- ✓ 床の状態が乗客に危険を及ぼす場合にのみ欠陥が存在する

46.3 中央通路及び乗客用出入口の照明

中央通路と乗客用出入口の照明システムが正常に作動するか点検する。中央通路、入口及び出口のステップ、乗車スペースの照明スイッチを作動させ、照明が点灯することを確認する。

- ✓ 不具合（20.4）：中央通路、入口若しくは出口のステップ、又は乗車スペースを照明できない

46.4 頭上の手荷物棚と乗客用座席

頭上の手荷物棚／収納部と乗客用座席およびベンチの堅牢さと状態を確認してください。棚が確実に取り付けられ、手荷物を保持できることを点検してください。中央通路を歩いて、座席／ベンチの位置と状態（折りたたみ式の一人掛け座席を含む）を点検してください。堅牢さに疑いがある場合は、軽く圧力を加えてください。

- ✓ 欠陥（20.5）：上部の手荷物棚または収納部が確実に取り付けられていない、または手荷物を保持できない
- ✓ 欠陥（20.6）：座席またはベンチが不適切である（安全でないほど正常に機能していない）

46.5 スクールバスの格納式停止標識

スクールバスの場合、格納式停止標識の状態を確認すること。運転席左側にある格納式停止標識の展開を作動させ、車外からバスの側面に対する標識の位置を確認する。軽微な不具合は運行を妨げないが、Highway Safety Codeにより、運転者はスクールバスの児童または18歳未満の者を乗降させる際に停止標識を使用することが義務付けられている。不具合があり展開できない場合、運転者はそのような者を乗降させてはならない。

- ✓ 不具合（20.7）：停止標識がバスに対して垂直な位置に動かない
- ✓ 停止標識を展開できない場合、運転者はスクールバスの児童または18歳未満の者を乗降させてはならない
- ✓ 停止標識を使用しないことは、Highway Safety Code第456条に基づく違反である（罰金600ドルから2,000ドル）

46.6 スクールバスの赤色点滅灯

スクールバスの場合、赤色点滅灯が正常に作動するか確認してください。スイッチを入れ、外側から右前、左前、右後ろ、左後ろの灯を点検してください。ケベック州道路交通法典は、運転者がスクールバスの児童または18歳未満の者を乗せたり降ろしたりする際に赤色点滅灯を作動させることを義務付けています。

- ✓ 欠陥（20.8）：スイッチを入れたとき、前部と後部の赤色点滅灯のうち1つ以上が作動しない
- ✓ 後部の点滅灯が両方とも、または前部の点滅灯が両方とも故障した場合、運転者はスクールバスの児童または18歳未満の者を乗せたり降ろしたりしてはならない
- ✓ 赤色点滅灯を作動させないことはケベック州道路交通法典第456条の違反であり、罰金は600ドルから2,000ドルである

46.7 スクールバス停止標識の点滅灯

スクールバスの場合、停止標識にある交互点滅灯が正常に作動するか確認します。引き出し式停止標識を作動させ、上部と下部の点滅灯を確認します。

- ✓ 欠陥20.7（軽微）：停止標識が車両に対して垂直なとき、交互点滅灯の1つ以上が点灯しない。
- ✓ 停止標識の上部と下部の両方の点滅灯を確認する。

46.8 スクールバスの停止標識の点滅灯

スクールバスの場合、停止標識にある交互点滅灯を確認する。格納式停止標識を作動させ、標識の上部と下部の点滅灯を確認する。

- ✓ 欠陥（20.7）：停止標識が車両に対して直角であるとき、停止標識の交互点滅灯の1つ以上が点灯しない

46.9 スクールバスの交互に点滅する黄色灯

スクールバスの場合、交互に点滅する黄色灯の作動状態を点検してください。この点検は安全な状況でのみ実施しなければならず、危険な操作を試みないでください。前方ではスイッチを作動させ、凸面鏡を通して前方の黄色灯を確認してください。後方ではスイッチを作動させ、後部ドアを開け、後方の黄色灯を安全に確認してください。安全に点検を実施できなかった場合は、報告書に記録してください。

- ✓ 欠陥（20.8）：スイッチを入れたとき、交互に点滅する黄色灯の1つ以上が作動しない
- ✓ この点検は安全な状況でのみ実施し、実施できない場合はサークルチェック報告書に記載してください

46.10 頭上の荷物棚および収納区画

客室内の頭上の荷物棚または収納区画の堅牢性と状態を点検してください。しっかりと取り付けられており、荷物を安全に保持できることを確認してください。疑わしい場合は軽く圧力を加えてください。

- ✓ 欠陥20.5（軽微）：上部の荷物棚または収納区画がしっかりと取り付けられていない、または荷物を保持できない
- ✓ 棚および収納区画は荷物を安全に保持できなければならない

46.11 乗客用座席とベンチ

中央通路を歩きながら、乗客用座席とベンチを点検する。一人用折りたたみ座席を含め、その位置と全体的な状態を検査する。堅牢性に疑いがある場合は、軽く圧力を加える。

- ✓ 欠陥20.6（軽微）：座席またはベンチが不適切 — 安全でないほど正常に機能していない
- ✓ 折りたたみ式（一人用）座席も点検しなければならない

CHAPTER 47

Loading in Closed and Flatbed Vehicles

47.1 閉鎖型車両への積載

閉鎖型車両の貨物は、利用可能なすべての内部空間を覆うように配置しなければならず、物品は壁または他の貨物との直接接触によって固定されなければなりません。貨物が空間全体を覆うことができない場合は、固定装置を使用しなければなりません。

- ✓ 閉鎖型車両内の利用可能なすべての空間を覆うように貨物を配置すること
- ✓ 壁または他の貨物との直接接触によって物品を固定すること
- ✓ 空間を埋められない場合は、ブロッキングシステム、ブレーシング、ダンネージ、ダンネージバッグ、支え棒、タイダウンまたはこれらの組み合わせを使用すること

47.2 フラットベッド車両への積載

フラットベッド車両の貨物は、すべての物品を車両に適切に固定するためにタイダウンを使用しなければなりません。物品がずれる危険がある場合は、輪止め、くさび、クレードルその他の固定装置で動かないようにしなければなりません。

- ✓ タイダウンでフラットベッド車両上のすべての物品を固定しなければならない
- ✓ 輸送中に貨物がずれる可能性がある場合は、輪止め、くさび、クレードルその他の装置を使用すること

CHAPTER 48

Highway Carrier Monitoring

48.1 路側検査の要件

大型車両の運転者は、路側検査を受けることがあります。ピース・オフィサーの指示に従って停止し、協力しなければなりません。検査では、運転免許証、車両登録、登録簿の記載、輸送許可証、船荷証券、リース契約、運転時間・勤務時間、サークルチェック、機械的状態、重量と寸法、IFTA登録、積荷の固定、危険物、交通法規の遵守などが対象となることがあります。

- ✓ 路側検査の際は、ピース・オフィサーの指示に従って停止し、協力しなければなりません。
- ✓ 検査では、免許、登録、勤務時間、サークルチェック、重量、積荷などが対象となることがあります。

48.2 SAAQとContrôle Routier Québecの責務

SAAQは、ケベック州で旅客または貨物を輸送する車両が適用される規制を遵守することを確保し、道路交通安全を確保し、インフラを保護し、公正な競争を保証します。Contrôle routier Québecは、運行者が高速道路安全法典、運輸法、大型車両の所有者、運行者および運転者に関する法律などの法律を遵守することを確保します。

- ✓ SAAQはケベック州における旅客および貨物運送事業者の遵守状況を監視する
- ✓ Contrôle routier Québecは高速道路安全法典および運輸法を執行する

CHAPTER 49

Distractions

49.1 運転中の注意散漫が運転に及ぼす影響

注意散漫は運転者の注意力と運転パフォーマンスを低下させます。注意散漫な運転者は、周囲の環境から得られる情報の半分しか処理できません。つまり、見てはいても、何が起きているのかを見ていません。

- ✓ 喫煙、食事、飲み物を飲むこと、電子機器の使用などの外部の注意散漫要因を避ける
- ✓ 注意散漫な運転者は、周囲の環境から得られる情報の半分しか処理できない
- ✓ 注意散漫な運転者は、見てはいても、何が起きているのかを見ていない

CHAPTER 50

Turning at an Intersection

50.1 交差点での右左折準備

曲がる際は、他の車線や中央分離帯にはみ出したり、障害物に衝突したり、事故を引き起こす危険があります。接近するときは、適切な車線に入り、徐々に減速して速度を調整し、ミラーと死角を確認してから合図を出し、曲がる前に正しいギアにシフトし（マニュアルトランスミッション）、車両の大きさと障害物を考慮して十分なスペースがあることを確認してください。

- ✓ 適切な右左折車線に入り、曲がっている途中でブレーキやシフトダウンを避けるために徐々に減速する。
- ✓ バックミラーと死角を確認してから合図を出す。
- ✓ マニュアルトランスミッションでは、曲がる前に正しいギアにシフトする。
- ✓ 車両の大きさと障害物を考慮して、十分なスペースを確認する。

50.2 曲がる操作の実行とオフトラッキング

曲がっている間は常に運転環境を確認し、車両が交差点に進入するときに曲がり始め、出るときは穏やかに加速します。後輪は前輪より短い軌跡をたどるため（オフトラッキング）、利用可能な空間をすべて使うようにステアリングを操作します。前輪で隣の車線にはみ出す必要がある場合もありますが、状況によっては法律で禁止されています。

- ✓ 後輪は前輪より短い軌跡をたどる — 利用可能な空間をすべて使って補正する
- ✓ 隣の車線にはみ出す場合は、後輪が歩道、路肩、または別の車線に侵入しないようにする
- ✓ 車両と道路脇の間隔を最小限に保ち、歩行者や他の車両が入り込まないようにする

50.3 右折手順

車両を右側の車線に保ち、車両と道路脇の間の空間に入ろうとする道路利用者に注意してください。左・右・左を確認した後、進入する車線の左側の区画線に車両の前端を近づけたまま右折を開始し、必要でかつ進路が安全な場合にのみ、わずかに越えてください。区画線に近いまま直進を続け、後輪が歩道や路肩を越えないようにしてから、車線の中央に戻るようにハンドルを操作してください。

- ✓ 右側の車線にとどまり、車両の横にいる道路利用者に注意してください
- ✓ 曲がる前に左、右、そしてもう一度左を確認してください
- ✓ 後輪が歩道や路肩を越えないようにしてください

50.4 左折手順

適切な車線に進路を取り、必要に応じて右に寄せます。左-右-左を確認した後、相手道路の区画線に車両前端を近づけて進み、進入する車線の右側に寄せます。必要で安全が確認できた場合に限り、反対側の右車線にわずかに侵入してください。ほぼ完了するまで右側の区画線に近い状態で進み、後輪を中央線に乗せないようにし、その後、車線中央に戻します。

- ✓ 進む前に左、右、さらに左を確認する
- ✓ 左折中は後輪が中央線を越えないようにする
- ✓ 曲がりがほぼ完了したら車線中央に戻す

50.5 交差点での右左折に接近する基本

曲がる際は、他の車線や中央分離帯にはみ出す、障害物に衝突する、事故を引き起こす危険があります。接近するときは、適切な車線に入り、曲がっている間にブレーキやシフトダウンを避けられるよう徐々に減速し、ミラーと死角を確認し、合図を出し、適切なギアにシフトし、十分なスペースがあることを確認します。

- ✓ 曲がる前に適切な車線に入り、徐々に減速する
- ✓ バックミラーと死角を確認してから合図を出す
- ✓ 曲がる前に適切なギアにシフトする（マニュアルトランスミッション）
- ✓ 車両の大きさと障害物を考慮して十分なスペースがあることを確認する

50.6 後輪のオフトラッキング

後輪は前輪よりも短い経路をたどります（オフトラッキング）。補正するには、前輪を操舵して利用可能なスペースをすべて使うようにし、状況によっては前輪が隣の車線にはみ出すこともあります（一部の状況では法律で禁止されています）。後輪が歩道、路肩、その他の車線にはみ出さないようにし、路側との間隔を小さく保ちます。

- ✓ 後輪は前輪よりも短い経路をたどります（オフトラッキング）
- ✓ 補正するには、前輪を操舵して利用可能なスペースをすべて使う
- ✓ 後輪が歩道、路肩、または別の車線にはみ出さないようにする
- ✓ 他の車両が入り込まないように、車両と路側の間隔をできるだけ小さく保つ

50.7 右折する

車両を右側の車線に保ち、車両と道路の端との間の空間にいる道路利用者に注意してください。左、右、そしてもう一度左を確認した後、進入する車線の左側の区画線に車体の前端を近づけて保持してください。後輪がはみ出さないように区画線に沿ってまっすぐ進み、その後、車線の中央に戻るようにハンドルを切ってください。

- ✓ 右側の車線を保ち、右側から割り込んでくる道路利用者に注意してください
- ✓ 曲がる前に左、右、そしてもう一度左を確認してください
- ✓ 進入する車線の区画線に車体の前端を近づけて保持してください
- ✓ 後輪が歩道や路肩にはみ出さないようにしてください
- ✓ 車両と道路端との間の空間を制限してください

50.8 左折するとき

適切な車線へハンドルを切り、必要なら右に寄せます。左、右、そしてもう一度左を確認した後、車体の前端が相手道路の区画線に近くなるようにハンドルを切り、進入する車線では右に寄せます。ほぼ完了するまで右側の区画線に近づけたままにし、後輪が中心線を越えないようにしてから、車線中央に戻ります。

- ✓ 左折前に必要なら車線の右側へ寄せる
- ✓ 進む前に左、右、そしてもう一度左を確認する
- ✓ 前端を区画線の近くに保ち、後輪が中心線を越えないようにする
- ✓ 折り終えたら車線中央に戻るようにハンドルを切る

50.9 二つの左折車線がある場合の左折

一部の大型車両の構成では、連続した車線変更を避けるため、左折を完了するために最も右側の車線にはみ出す必要があります。並行する車両が同時に左折している場合、または対向方向から来る車両が右折する場合、その車両に優先権があります。二つの左折車線がある場合は、はみ出しや見えない車両を避けるために外側（最も右側）の車線から曲がりますが、もう一方の左折車線の運転者を驚かせないよう注意してください。

- ✓ 左折中に他の車線にはみ出す場合、並行する車両または対向して曲がる車両に優先権があります
- ✓ 二つの左折車線がある場合は、右側の見えない車両を避けるために外側／最も右側の車線から曲がります

50.10 曲がっている間

操作中は常に走行環境を確認し、車両が交差点に進入したらすぐに曲がり始め、曲がり終える際は穏やかに加速してください。曲がる操作には高い技術と継続的な目視確認が必要です。

- ✓ 車両が交差点に進入したらすぐに曲がり始めてください
- ✓ 操作中は常に走行環境を確認してください
- ✓ 曲がり終える際は穏やかに加速してください

50.11 2つの左折車線からの左折

一部の大型車は、連続する車線変更を避けるために左折を完了する際、最も右側の車線にはみ出さなければならないことがあります。ただし、並行する車線で左折する車両、または対向車で右折する車両に優先権があります。左折車線が2つある場合は、外側／最も右側の車線から左折してください。

- ✓ 左折中に隣接車線にはみ出す場合、他の車両に優先権があります
- ✓ 左折車線が2つある場合は、外側／最も右側の車線から左折してください
- ✓ この操作がもう一方の左折車線の運転者を驚かせる可能性があることに注意してください

CHAPTER 51

How to Avoid Skidding

51.1 スキッドを防ぐための防御運転技術

大型車両は一度スキッドを起こすと制御を取り戻すのが非常に難しいため、防御運転による予防が最善です。路面状況に応じて速度を落とし、急ブレーキを避けられるよう他の車両との十分な車間距離を保ち、ブレーキをかけるたびにミラーでセミトレーラーを確認し、減速のためにハンドブレーキを決して使用しないでください。

- ✓ 道路状況と道路配置に応じて速度を落とす
- ✓ 急ブレーキ（スキッドの頻繁な原因）を避けるために十分な車間距離を保つ
- ✓ ブレーキをかけるたびにミラーでセミトレーラーを確認し、スキッドし始めたらブレーキを緩める
- ✓ 車両を減速させるためにハンドブレーキを使用しない

CHAPTER 52

Tips for Proper Load Distribution

52.1 積載物の分散の重要性

積載物の分散は車両の安定性と機動性に影響します。積載物の重量と重心は操縦性に影響するため、重心はできるだけ低くする必要があります。

- ✓ 重心ができるだけ低くなるように積載物を分散させる
- ✓ 操縦しやすくし、積載量制限を遵守するため、各車軸に重量ができるだけ均等に分散されるように荷物を積載する

52.2 車軸の過積載の影響

車軸間の不適切な重量配分は、車両を損傷させたり制御を低下させたりするおそれのあるハンドリングとトラクションの問題を引き起こします。

- ✓ 前車軸の過積載は、ステアリングを困難にし、車軸やタイヤを損傷する可能性があります
- ✓ 後車軸に重量がかかりすぎると、前輪のトラクションが低下し、ハンドリングがより難しくなります
- ✓ 駆動輪の重量が不十分だと、特に滑りやすい路面で車両が横滑りする可能性があります

52.3 不適切な固縛の結果

適切に配置または固定されていない貨物は移動したり外れたりして、重心をずらし、安定性を危険にさらすおそれがあります。

- ✓ 配置または固定が不十分な貨物は、移動したり外れたりするおそれがあります。
- ✓ 移動する貨物は重心をずらし、車両とその貨物の安定性を危険にさらします。

52.4 重心と車軸荷重

積載物の配分は安定性と操縦性に影響します。積載物の重心ができるだけ低く、各車軸に重量が均等に分散されるように積載物を配分し、積載制限を守り、より容易に取り扱えるようにしてください。

- ✓ 積載物の重心ができるだけ低くなるように配分する
- ✓ 各車軸に重量をできるだけ均等に分散する
- ✓ 前車軸の過積載は操舵を難しくし、車軸やタイヤを損傷するおそれがある

52.5 不適切な荷重配分の影響

後部車軸に荷重がかかりすぎると、前輪のトラクションが低下し、操縦が難しくなります。駆動輪への荷重が不足すると、特に滑りやすい路面で横滑りする可能性があります。不適切に配分または固定された荷物は移動し、重心をずらして安定性を損なうおそれがあります。

- ✓ 後部車軸の荷重が過剰だと前輪のトラクションが低下する
- ✓ 駆動輪の荷重不足は滑りやすい道路で横滑りを引き起こす可能性がある
- ✓ 移動または外れた荷物は重心をずらし、安定性を損なう

CHAPTER 53

Driving a Double Road Train

53.1 ダブルロードトレインの特殊な取り扱い

トラクターセミトレーラー技術をマスターしたなら、基本的なスキルを持っていますが、ダブルロードトレインは天候で異なる反応をします。滑りやすい舗装路ではホイールスピンが起こる可能性があり、平坦な道路、勾配、雪、または湿った舗装路ではスキッドしやすくなります。予期しない危険に対応するためにどのように操作されるかを理解してください。

- ✓ ダブルロードトレインは滑りやすい舗装路でホイールスピンが起こる傾向がより高いです
- ✓ 平坦な道路、勾配、雪、または湿った舗装路では、他の大型車両よりもスキッドしやすくなります
- ✓ 常に安全かつ防御的に運転して、危険を予測し回避してください

53.2 防御運転の方法

防御運転とは、速度制限や信号を守り、常に注意を払い、操作を滑らかに行い、遠く前方を見て、ホイールロックやジャックナイフ現象を防ぐためにブレーキを徐々に掛け、経路を計画し、疲労に注意し、蛇行していないかミラーを確認することを含みます。

- ✓ 速度制限、道路標識、交通信号を守り、操作を滑らかに行う
- ✓ 問題を予測し、頻繁なブレーキや急な変更を避けるために遠く前方を見る
- ✓ ホイールロックを防ぎ、ジャックナイフのリスクを最小限に抑えるためにブレーキを徐々に掛ける
- ✓ 2台目のセミトレーラーが蛇行していないか確認するためにバックミラーを定期的に点検する

53.3 ジャックナイフ現象の定義

ジャックナイフ現象は、第5輪トラクターとセミトレーラーとの間の横方向の回転角度が90°を超えたときに発生する事故の一種です。ブレーキを徐々にかけると、このリスクを最小限に抑えるのに役立ちます。

- ✓ ジャックナイフ現象は、トラクターとセミトレーラーとの間の横方向の回転角度が90°を超えたときに発生する
- ✓ ホイールロックを防ぎ、ジャックナイフ現象のリスクを最小限に抑えるために、ブレーキを徐々にかける

53.4 フィッシュテイリングと直進運転

でこぼこ道、強風、または急なハンドル操作により、2台目のセミトレーラーが左右に振れることがあり、これをフィッシュテイリングと呼びます。車線変更時、2台目のセミトレーラーが大きく振れることがあり、徐々に大きくなって転覆する可能性があります。フィッシュテイリングは発見しにくく、反応時間を短縮する可能性があります。

- ✓ フィッシュテイリングとは、でこぼこ道、風、または急なハンドル操作によって2台目のセミトレーラーが左右に振れることです
- ✓ フィッシュテイリングは徐々に大きくなり、2台目のセミトレーラーが転覆するまでになることがあります
- ✓ 道路に集中し、後方ミラーを定期的に確認して、フィッシュテイリングを発見・制御してください

53.5 ダブル・ロードトレインの制動能力

理論上、ダブル・ロードトレインは車輪が多いため制動能力が高くなりますが、実際には車軸と関節部が多いため、均等に制動する（トラクターとトレーラーを同じ力で同時に停止させる）ことが難しくなります。急ブレーキや長時間にわたるブレーキの使用は避けてください。

- ✓ 車軸と関節部が多いほど、車両組み合わせ全体で均等に制動するのが難しくなる
- ✓ 急ブレーキや長時間にわたるブレーキの使用は避ける
- ✓ 交通状況を常に監視し、速度を調整して頻繁なブレーキを避ける
- ✓ 前方の車両との十分な車間距離を保つ

53.6 追従距離の公式

安全な追従間隔を求めるには、車両の長さ（メートル）を3で割り、3メートルごとに1秒を数えます。24mのダブル・ロードトレインには8秒の間隔が必要です（24÷3=8）。道路脇の固定した基準点を使い、先行車両がそこを通過した時から秒を数えます。

- ✓ 車両の長さ（メートル）を3で割り、追従間隔（秒）を求める
- ✓ 24mのダブル・ロードトレインには8秒の追従間隔が必要である（24÷3=8）
- ✓ 数え終わる前に基準点に到達したら、近づきすぎている

53.7 ホイールロックの影響

急ブレーキをかけざるを得ないときは、ブレーキを良好な状態に保ち、積荷を適切に分散させてホイールロックを避けてください。トラクターの前輪がロックすると操舵できなくなり、トラクターの後輪がロックするとジャックナイフ現象が起こる可能性があり、2台目のセミトレーラーの車輪がロックするとフィッシュテール現象が始まる可能性があります。

- ✓ トラクターの前輪がロックすると、適切に操舵できません。
- ✓ トラクターの後輪がロックすると、車両がジャックナイフ現象を起こす可能性があります。
- ✓ 2台目のセミトレーラーの車輪がロックすると、フィッシュテール現象が始まる可能性があります。
- ✓ ロックアップを避けるには、ブレーキシステムを良好な状態に保ち、積荷を適切に分散させてください。

53.8 カーブの通過と旋回

旋回やカーブの通過時には、必要なスペースを評価し、2台目のセミトレーラーの後軸が他の車線にはみ出すことを考慮する必要があります。どの程度はみ出すかは、全長と第5輪/アクスル調整によって異なります。Bトレーンは旋回がより容易です（ホイールベースが短い）。Aトレーンは3つのピボット軸を持ち、旋回がより困難です。

- ✓ 旋回時、2台目のセミトレーラーの後軸は他の車線にはみ出す傾向がある
- ✓ Bトレーンは通常ホイールベースが短いため、旋回がより容易である
- ✓ Aトレーンは3つのピボット軸を持ち、ホイールベースが長く、旋回がより困難である
- ✓ 速度と方向を調整し、車両を意図したとおりの位置へ正確に操縦する

53.9 右折

右折は、隣接車線での衝突リスクのため、最も難しい操作です。車両を右車線に保ち、道路利用者がその空間に入らないようにし、車両の前端を区画線に近づけて保ち、後輪を歩道や路肩から外したままにしてから、車線の中央に戻るようハンドルを切ります。

- ✓ 右折は、隣接車線の車両との衝突リスクのため、最も難しい操作です
- ✓ 車両を右車線に保ち、他の道路利用者がその空間に入らないようにします
- ✓ 車両の前端を区画線に近づけて保ち、後輪を歩道や路肩から外します
- ✓ 操作中は、車両と道路の側端との間隔を制限します

53.10 左折

左折するには、左車線に向かってステアリングを切り、両方向を確認し、車体の前端を区分線に近づけ、進入した車線の右側に寄せます。後輪を中心線にかけないようにしてください。最も右側の車線にはみ出す必要がある場合がありますが、隣であなたと同様に左折している車両、または対向方向から右折している車両に優先権があります。

- ✓ 車体の前端を区分線に近づけ、進入した車線の右側に寄せる
- ✓ 曲がり終える直前まで、後輪が中心線を越えないようにする
- ✓ 最も右側の車線にはみ出す場合、隣であなたと同様に左折している車両または対向方向から右折している車両に優先権がある

53.11 ダブル・ロード・トレインの一般的な運転操作

ダブル・ロード・トレインは他の大型車両とは異なる操縦特性を持ち、特に滑りやすい路面では、より容易に空転したり横滑りしたりします。

- ✓ 滑りやすい舗装路で発進するときは、車輪が空転しやすくなります
- ✓ ダブル・ロード・トレインは、平坦な道路、坂道、雪道、濡れた舗装路で横滑りしやすくなります
- ✓ 危険を予測して回避するため、常に安全で防御的な運転を心がけてください
- ✓ 危険な状況の修正が遅れると、事故につながる可能性があります

53.12 ダブル・ロードトレインの制動

理論上は車輪が多いほど制動能力は高くなるが、実際には車軸と連接部が多いほど均等に制動するのは難しくなる。

- ✓ 車軸と連接部が多いほど、トラクターとトレーラーを均等かつ同時に停止させるのが難しくなる。
- ✓ 制動効率を保つため、急ブレーキや長時間のブレーキ操作を避ける。
- ✓ 交通状況を常に監視し、速度を調整し、前方に十分な車間距離を取る。
- ✓ 制動するたびにミラーを確認し、セミトレーラーがどのように反応するかを確認する。

53.13 安全な車間距離の方法

プロの運転者は、車両の長さに基づき車間距離を秒単位で判断し、3メートルにつき1秒を目安とします。

- ✓ 車両の長さ（メートル）を3で割り、秒単位の間隔を求める
- ✓ 24mのダブルロードトレインには8秒の間隔が必要（24 / 3 = 8）
- ✓ 道路脇の基準点を選び、その間隔に達するまで「千一、千二…」と数える
- ✓ 基準点に早く着きすぎる場合は、車間距離が近すぎる

53.14 ホイールロックアップの影響

ダブル・ロードトレインの異なる車輪がロックすると、それぞれ異なる危険な結果を引き起こすため、ロックアップを防ぐことが極めて重要です。

- ✓ トラクターの前輪がロックすると、適切に操舵できなくなります。
- ✓ トラクターの後輪がロックすると、車両がジャックナイフ状態になる可能性があります。
- ✓ 2台目のセミトレーラーの車輪がロックすると、フィッシュテール現象が始まる可能性があります。
- ✓ ロックアップを避けるため、ブレーキシステムを良好な状態に保ち、荷重を適切に配分してください。

53.15 リターダーとABS

リターダーは駆動輪にのみ作用します。滑りやすい道路では、一部のタイプは駆動輪をロックさせ、車両をジャックナイフ状態にすることがあります。ほとんどのトラクターとセミトレーラーには、より高い安定性、優れた操舵制御、短い制動距離のためにABSが装備されていますが、制御を保つために常に注意を怠ってはいけません。

- ✓ リターダーは駆動輪にのみ作用し、滑りやすい道路ではロックアップやジャックナイフを引き起こす可能性があります
- ✓ ABSはより高い安定性、優れた操舵制御、そして一般に短い制動距離を提供します
- ✓ 制動するたびにミラーを確認し、セミトレーラーがどのように反応するかを見てください

53.16 追い越しと障害物の回避

パップ・セミトレーラーは、障害物を避けるために急ハンドルを切ると横転する可能性があります。硬いタイヤ、適切なサスペンション、アクスル、およびフィフスホイールの調整でリスクを減らしてください。また、前方の道路をよく見て、速度を落とし、早めに車線変更し、必要以上に、または急にステアリングホイールを切ることは避けてください。

- ✓ 障害物を避けるために急ハンドルを切ると、パップ・セミトレーラーが横転する危険があります
- ✓ 硬いタイヤと適切なサスペンション、アクスル配置、およびフィフスホイールの調整でリスクを減らしてください
- ✓ 障害物の周囲を操作するときは、必要以上に、または急にステアリングホイールを切ることを避けてください
- ✓ 危険を察知したら、前方の道路をよく見て、速度を落とし、早めに車線変更してください

53.17 他の車両に追い越される場合

長い車両は追い越しにもっと時間と距離が必要だが、他の運転者はこれをしばしば誤解し、早すぎるタイミングで車線に戻ってしまう。協力するには、速度を落とし、路肩にはみ出さずに右側車線を維持する。濡れた道路では、追い越していく車両に水をはねかけないよう、わだちを避ける。

- ✓ 他の車両が追い越しやすくなるよう、速度を落とし、右側車線を維持する
- ✓ 追い越される間は路肩にはみ出さない
- ✓ 濡れた道路では、追い越していく車両に水をはねかけないよう、わだちを避ける

53.18 他の車両を追い越すこと

道路標識で許可されている場所でのみ追い越し、速度制限を守ってください。安全に追い越せることを確認し、他の車両に追い越されていないか確認し、十分な加速力があることを確かめ、右車線に戻る前に後方に十分なスペースを確保してください。

- ✓ 道路標識で許可されている場所でのみ追い越し、速度制限を守ること
- ✓ 追い越すのに十分な加速力が車両にあることを確認すること
- ✓ 追い越した後、右車線に戻る前に後方に十分なスペースを確保すること

53.19 直進運転とフィッシュテールの危険

凹凸のある道路、強風、急なハンドル操作は、2台目のセミトレーラーを左右に蛇行させ（フィッシュテール）、横転にまで発展するおそれがあります。

- ✓ フィッシュテールは、凹凸のある道路、強風、急なステアリング操作によって引き起こされることがあります
- ✓ フィッシュテールは、2台目のセミトレーラーが横転するまで徐々に大きくなることがあります
- ✓ フィッシュテールはすぐには気づきにくく、反応時間が短くなる可能性があります
- ✓ 道路に集中し、定期的にミラーを確認して制御を維持してください

CHAPTER 54

Chapter 10 – Horsepower and Speed

54.1 LCVの速度および車間距離制限

LCVは車体が大きく安定性に懸念があるため、すべての道路利用者を保護し、安全に停止できるようにするため、特定の速度および車間距離の規則が義務付けられています。

- ✓ 最高速度90 km/hで走行しなければなりません
- ✓ 追い越す場合を除き、前方の道路車両から少なくとも150 mの距離を保たなければなりません
- ✓ 天候や道路状況が要求する場合は、さらに大きな距離を保つべきです

54.2 トラクターの最小馬力要件

特に上り勾配で適切な速度を維持するため、LCVトラクターは規制で定められた最小出力重量比を満たさなければなりません。

- ✓ トラクターは、総積載質量180kgにつき最低1馬力を備えなければなりません。
- ✓ これは、総積載質量67,500kgの連結車両の場合、375馬力に相当します。

CHAPTER 55

Roadside Inspections

55.1 路側検査の目的と範囲

治安官は、道路の安全を確保し、重大な欠陥のある車両を道路から排除し、記載された欠陥を確認し、規制遵守を確認するため、大型車両の運転者を路側検査のために停止させることができる。治安官は、書類、情報の正確性、規制遵守、車両の状態を確認できる。

- ✓ 治安官は、車内に備え付けられたサークルチェック報告書および関連する欠陥リストの有無と正確性を確認することができる。
- ✓ 治安官は、規制遵守（例：重大な欠陥があるにもかかわらず運行すること）を確認し、車両の状態を検査する。
- ✓ 路側検査は、重大な欠陥のある車両を道路から排除することを目的とする。

CHAPTER 56

How to Recover From a Skid

56.1 さまざまなスキッド原因からの回復

過剰なブレーキングがスキッドの原因なら、ブレーキペダルから足を離して、車輪が再び回転しタイヤがグリップするようにします。急激なダウンシフトが原因なら、クラッチを踏み、必要に応じてブレーキを使用します。過剰なアクセルが原因なら、アクセルをゆっくり放し、車輪が空転しないように必要に応じてギアを変えます。

- ✓ 過剰なブレーキによるスキッド：ブレーキペダルから足を離してトラクションを回復する
- ✓ ダウンシフトによるスキッド：クラッチを踏み、必要に応じてブレーキを使用する
- ✓ 過剰なアクセルによるスキッド：アクセルをゆっくり放す
- ✓ 制御を取り戻したら、適切なギアにシフトする

56.2 スキッド時のステアリング制御の維持

車両の後部が左または右に振れたときは、車両がスキッドしている方向と同じ方向にハンドルを切り、車両を元のラインに戻します。その後、車両が直線に戻るにつれてカウンターステアを行います。後部が左にスキッドした場合は左に切ってから右に修正し、後部が右にスキッドした場合は右に切ってから左に修正します。

- ✓ 車両の後部がスキッドしている方向と同じ方向にハンドルを切る
- ✓ 車両がほぼ元のラインに戻ったら、前輪をまっすぐにするためにハンドルを反対方向に切る
- ✓ 後部が左にスキッドする場合：まず左に切り、次に右に切ってまっすぐにする
- ✓ 後部が右にスキッドする場合：まず右に切り、次に左に切ってまっすぐにする

56.3 スキッドの原因を特定する

防御運転でスキッドを防げなかった場合、最初に行うべきことは、その原因—ブレーキの掛けすぎ、急激なダウンシフト、またはアクセルの踏みすぎ—を特定することです。そうすることで、正しい回復操作を適用できます。

- ✓ 対応する前に、まずスキッドの原因を特定する
- ✓ 回復操作はスキッドの原因によって決まる

CHAPTER 57

Chapter 10 - Horsepower, Speed and Driving Conditions for LCVs

57.1 LCVの速度制限と車間距離

LCVは車体が大きく安定性への配慮が必要なため、すべての道路利用者を保護するために特定の速度・距離規則が適用されます。

- ✓ LCVの最高速度は時速90kmです
- ✓ 追い越し時を除き、前方の道路車両から少なくとも150mの距離を保たなければなりません
- ✓ 天候または道路状況により必要とされる場合は、さらに大きな距離を保ってください

57.2 運転日および時間に関する要件

LCV運転者は、いつ運転できるかについて制限を受けており、休日や主要都市の交通混雑時間帯も含まれます。

- ✓ 12月26日または法定休日には運転が禁止されています。
- ✓ LCVの通行が許可されていない道路での走行は禁止されています。
- ✓ ケベック市では、月曜日から金曜日の午前6:30-9:00および午後3:30-6:00に高速道路の運転は禁止されています。
- ✓ モントリオール島では、月曜日から金曜日の午前5:30-9:30および午後3:00-7:00に高速道路の運転は禁止されています。

57.3 LCVの気象条件と冬季規則

LCVドライバーは、天候が良好で道路が清潔な場合にのみ運行しなければならず、冬季には追加の規則が適用されます。

- ✓ 視界は500m以上の距離にわたり明瞭でなければなりません
- ✓ 道路に雪や氷があってはなりません
- ✓ 追加の冬季規則は12月1日から2月29日まで適用されます

57.4 最低馬力要件

妥当な速度を維持するには、特に上り坂において、トラクターは積載質量に対して十分な馬力を備えていなければなりません。

- ✓ トラクターは、総積載質量180 kgにつき最低1 HPを備えていなければなりません。
- ✓ これは、総積載質量67,500 kgの連結車両の場合、375 HPに相当します。

57.5 LCVにおける危険物の輸送

LCVは、プラカードの表示を必要とする数量の危険物を輸送することが制限されています。

- ✓ 危険物の数量が安全標識プラカードの表示を必要とする場合、LCVでの危険物の輸送は禁止されています。

CHAPTER 58

Chapter 12 – Inspections During Your Trip

58.1 義務的なブレーキテスト検査

運行中には、特定の検査が義務付けられています。運転者は、ブレーキをテストし、サークルチェック時と同様にブレーキシステム検査を行うため、VÉRIFICATION 道路標識で指定された区域に停車しなければなりません。この検査は数分しかかからず、キャブから行うことができます。

- ✓ ブレーキをテストするため、ブレーキテスト道路標識で指定された区域に停車する
- ✓ サークルチェック時と同様にブレーキシステム検査を行う
- ✓ ブレーキチェックはキャブから数分で行うことができる

58.2 ホイール温度とハブの点検

走行中は、ホイール温度を点検して、ブレーキ調整が適切であることと、ホイールが外れる危険がないことを確認します。ホイールハブ付近に潤滑油がないか確認し、激しい熱、煙、焦げた臭いがないか点検します。潤滑油の跡は、ハブリングシールの損傷、またはホイールベアリングがベアリングカップから抜けかけていることを示す場合があります。

- ✓ ブレーキ調整とホイールの固定状態を確認するためにホイール温度を点検する
- ✓ ホイールハブ付近に潤滑油の跡がないことを確認する
- ✓ ホイールから激しい熱、煙、焦げた臭いが出ていないか確認する
- ✓ ハブ付近の潤滑油は、損傷したシールまたは故障しかけているホイールベアリングを示す場合がある

58.3 過熱したホイールの診断

一つのホイールが他のホイールより多くの熱を発生する場合、ホイールベアリングの故障またはブレーキの調整不良が考えられます。原因を特定し、安全に走行を続けられるか確認するために、ホイールが冷めるのを待ってから徹底的に点検してください。

- ✓ より熱いホイールは、ベアリングの故障またはブレーキの調整不良の可能性を示します
- ✓ 徹底的に点検する前に、ホイールが冷めるのを待ってください
- ✓ 走行を続ける前に安全を確認してください

58.4 最近交換したホイールの再締め付け

ホイールを最近交換した場合は、80〜160km走行した後に締め付け状態を確認してください。ホイールは、メーカーの基準に従って整備士が締め付けることが望ましいです。

- ✓ 最近交換したホイールの締め付け状態を、80〜160km走行後に確認すること
- ✓ ホイールは、メーカーの基準に従って整備士が締め付けることが望ましい

CHAPTER 59

Progressive Shifting and Limiting Speed (Chapter 3)

59.1 プログレッシブ・シフト法

プログレッシブ・シフトは、最大RPMまで回すよりも現代のエンジンに適しています。最初の3〜4速ではエンジン回転を最小トルク付近まで上げ、より高いギアではRPMを最小トルクまたはそれより少し上まで上げます。変速時間を短縮し、巡航速度により早く到達します。

- ✓ 変速前に最大RPMまで回さないこと（旧方式）
- ✓ 最初の3〜4速ではエンジンを最小トルク付近に保つ
- ✓ より高いギアではRPMを最小トルクまたは少し上まで上げる
- ✓ 巡航速度に到達する時間を短縮し、燃料を節約する

59.2 燃料節約のための速度抑制

最大の燃料節約効果は高速道路で得られます。90 km/h以下を維持すると、エンジン、タイヤ、ブレーキの摩耗を最小限に抑え、燃料を節約できます。巡航速度を105 km/hから90 km/hに下げると、燃料消費量が平均10%削減されます。

- ✓ 燃料を節約し摩耗を減らすには、90 km/h以下を維持する
- ✓ 105 km/hから90 km/hに下げると、燃料使用量が約10%削減される
- ✓ 追加される運転時間はわずかである

CHAPTER 60

4 - Driver Controls

60.1 アクセルペダルの作動状態

アクセルペダルの作動状態を確認する。車両を停止させ（駐車ブレーキをかけ）、エンジンをかけ、トランスミッションをニュートラルにして、アクセルペダルを最大回転数まででではなく踏み込み、放した後、タコメーターを見て（なければ音を聞いて）エンジンがアイドル状態に戻ることを確認する。

- ✓ 欠陥 4.A（重大）：アクセルペダルを放した後、エンジンがアイドル状態に戻らない
- ✓ 欠陥 4.1（軽微）：放したときに、エンジンが通常どおりに加速しない、またはアイドル状態に戻らない

60.2 クラッチ操作（マニュアルトランスミッション）

マニュアル（標準）トランスミッション車を対象とします。クラッチの作動状態を確認する：パーキングブレーキをかけ、トランスミッションをニュートラルに入れ、クラッチを踏んでエンジンを始動し、ギアに入れ、パーキングブレーキを解除し、クラッチを繊細かつ完全に戻して車両を前進させ、次にクラッチとブレーキを踏んで停止し、ニュートラルに入れ、パーキングブレーキをかけます。調整で補正できないギア滑りは、適切な作動状態に影響を与える摩耗を示します。

- ✓ 欠陥4.1（軽微）：クラッチ機構が適切な作動状態にない
- ✓ 補正されていないギア滑りは、適切な作動状態を妨げる可能性がある摩耗を示す

60.3 ホーンの作動状態

運転席でホーンを作動させ、作動状態を点検してください。義務点検は作動状態のみを対象とし、ホーンの外観や取り付け状態は対象外です。ホーンが2つ装備されている場合は、少なくとも1つを点検しなければなりません。

- ✓ 不具合4.2（軽微）：ホーンが作動しない
- ✓ 車両にホーンが2つある場合は、少なくとも1つを点検しなければならず、取り付けの堅牢性に影響する異常は報告する必要があります。

CHAPTER 61

For a Thorough and Effective Inspection / Tips and Recommendations

61.1 サークルチェックの目的と最低基準

サークルチェックは、道路車両の安全基準に関する規則に定める最低基準を満たします。その目的は、道路利用者を危険にさらす可能性のある欠陥がある車両の運転を防ぐことです。提案された10ステップの方法は、車両の周囲を完全に一周できるようにします。必須ではありませんが、義務を効率的に果たすのに役立ちます。

- ✓ サークルチェックは、道路車両の安全基準に関する規則に定められた最低基準を満たす。
- ✓ 特定の方法は必須ではないが、使用する方法はすべての必要な点検を効果的に実施できるものでなければならない。

61.2 安全な場所の選択と車両の安定性

サークルチェック（車両周囲点検）を行うには、平らで安全な地面に駐車し、道路に近い場合は周囲の交通に注意してください。開始時から車両全体にパーキングブレーキをかけます。点検中、エアサスペンションまたはエアブレーキを備えた車両では、空気を取り入れるためにパーキングブレーキを解除する必要がある場合がありますが、平坦な地面であっても常に車両が動かないことを確認してください。

- ✓ 開始前に、平らで安全な場所を選び、車両全体にパーキングブレーキをかける
- ✓ 空気を取り入れるためにパーキングブレーキを解除するときは、車両が動かないことを確認する

61.3 3つの支持点と特別注意事項

車両に乗り降りする際は常に3つの支持点を使い、タイヤやその目的で設計されていない部品に乗ることは避けてください。エア漏れ（ブレーキ、サスペンション、タイヤ）や、地面、ホイールハブ周辺、タンク上の液体漏れに特に注意してください。これらは、タイヤのパンク、ホイールの脱落、ブレーキ故障、サスペンション破損など、重大な結果を招く可能性のある欠陥を示しています。

- ✓ 車両に乗り降りする際は常に3つの支持点を使用すること
- ✓ 重大な潜在欠陥を示すエア漏れや液体漏れ（オイル、グリース、燃料）に注意すること
- ✓ 義務点検以外であっても、検知した異常は車両所有者または運行管理者に知らせること

CHAPTER 62

Chapter 1 - Spring Thaw Restrictions

62.1 春の雪解け時期における積載制限の理由

春の雪解け時期には道路の抵抗性が40%低下し、道路は大型車両の重量に対して特に脆弱になります。雪解け時期にはトラック1台の衝撃が通常時のトラック数台分に相当するため、深刻な道路損傷を防ぐために、より厳しい積載制限が実施されます。

- ✓ 春の雪解け時期には道路の抵抗性が約40%低下する
- ✓ 雪解け時期には過積載のトラック1台でも深刻な道路損傷を引き起こす可能性がある
- ✓ 春の雪解け時期にはより厳しい積載制限が実施される

62.2 春の雪解け期間とゾーン

積載制限期間は通常3月から5月で、天候により調整される。ケベック州は3つのゾーンに分かれる。ゾーン1（ケベック州南部からリヴィエール・デュ・ルーまで）、ゾーン2（ゾーン1の北、サグネ、ガスペジー、コート・ノールを含む）、ゾーン3（ゾーン2の北、アビティビ、シブーガモー・シャペを含む）。積載限度についてはケベック州交通省（Transport Québec）に問い合わせること。

- ✓ 積載制限期間は通常3月から5月で、天候により調整される。
- ✓ ケベック州は春の雪解け期の3つのゾーンに分かれる。
- ✓ 積載限度は、車両積載量及び寸法制限規則に基づき、車両構成と車軸タイプにより決まる。

CHAPTER 63

For a Thorough and Effective Inspection

63.1 サークルチェックの目的と最低基準

サークルチェックは、道路車両の安全基準に関する規則の最低基準を満たします。その目的は、道路利用者を危険にさらすおそれのある欠陥がある車両が運行に供されるのを防ぐことです。推奨される安全な10ステップ方式により、車両の周囲を完全に一周できます。これは義務ではありませんが、義務を果たすのに役立ちます。

- ✓ サークルチェックは徹底され、十分に理解されなければならない。
- ✓ 推奨される10ステップ方式は義務ではなく、同等に効果的な別の方法を使用してもよい。

CHAPTER 64

Special Rules for Certain Types of Cargo

64.1 丸太の固縛

丸太とは、伐採され、枝を払ってきれいにされた木の幹またはその部分を指し、樹皮が剥がれているかどうかにかかわらず、電柱や丸太建築用ポールも含まれます。木の幹の丸太は円筒形で先細りであるため、適切な固縛には、タイダウンと、ポストやバンクなどのブロッキングシステムの組み合わせが必要です。

- ✓ 丸太には、タイダウンとブロッキングシステム（ポストとバンク）の組み合わせが必要です。
- ✓ 丸太という用語には、電柱および丸太建築用ポールが含まれます。

64.2 かんな削り木材の固縛

かんな削り木材の束は、通常、積み重ねられ、上部を横切るタイダウンで固定される。積み重ねると重心が高くなり、均一な張力をかけるのが難しいため、タイダウンの効果が低下する。規則は、1層より高く積み重ねられた束に特別な基準を定めている。

- ✓ 1層より高く積み重ねられたかんな削り木材には、特別な固縛基準が適用される。
- ✓ 束を積み重ねると重心が高くなり、タイダウンの効果が低下する。

64.3 金属コイルと紙ロール

金属コイルは重い円筒形の物体であり、垂直または水平に積載されるかに関わらず、各コイルに効果的な固定装置と最低限のタイダウン数が必要です。紙ロールは重いが壊れやすい円筒形の物体で、通常はバン/コンテナで輸送され、フラットベッド輸送にも特別な規則が適用されます。

- ✓ 金属コイルは各コイルに固定装置と最低限のタイダウン数が必要です
- ✓ 紙ロールは通常、バンまたはインターモーダルコンテナ内で輸送されます
- ✓ 側面のないフラットベッド車両上の紙ロールには特別な基準が適用されます

64.4 コンクリート管およびコンテナ

コンクリート管は摩擦係数の高い円筒形です。大口径管は1台の車両につき1本のみ積載でき、小口径管は支柱で固定して積み重ねることができますが、ずれや転がりを防ぐために固定しなければなりません。インターモーダルコンテナおよびロールオン・ロールオフコンテナには特別な固定基準があり、インターモーダルコンテナは一体型ロック装置を使用します。

- ✓ コンクリート管は、ずれや転がりを防ぐために固定しなければならない
- ✓ インターモーダルコンテナは、一体型ロック装置によってシャーシ／フラットベッドに固定される
- ✓ ロールオン・ロールオフコンテナは、特別に改造された車両の前部と後部で固定される

64.5 貨物として輸送される車両

車両にはタイヤやサスペンションなどの可動部品があり、自由に上下移動できるため、4,500 kg以下および4,500 kg超の車両の両方に特別な固定システムが必要です。圧縮・破砕された車両は部品がずれて外れる可能性があり、4,500 kg超の区分には履帯式機械も含まれます。

- ✓ 車両を貨物として輸送する場合、部品が自由に上下移動するため特別な固定システムが必要である
- ✓ 圧縮・破砕された車両は部品が外れる可能性があるため、特別な基準が適用される
- ✓ 4,500 kg超の区分には履帯式機械または設備が含まれる

64.6 岩塊およびバルク貨物

岩塊の固縛規則は、5,000kg超または2m^3超の岩塊に適用されます。100kg超かつ5,000kg未満の岩塊も、同じ規定に基づいて固縛することができます。バルク貨物には骨材、液体、気体、粒状製品が含まれ、上部が開放された容器で運搬されるバルク貨物を覆う場合には特別基準が適用されます。

- ✓ 岩塊規則は、5,000kg超または2m^3超のものに適用される
- ✓ 100kg超5,000kg未満の岩塊は、同じ規定を利用できる
- ✓ 完全または部分的に開放された容器で運搬されるバルク貨物を覆う場合、特別基準が適用される

CHAPTER 65

Mandatory Stops at Inspection Stations

65.1 検査所で停止する必要がある車両

検査所の灯火が点滅しているとき、次を運転する場合は検査所で停止しなければなりません：主に貨物または恒久的に取り付けられた装置を輸送するために設計された、車両総重量（GVWR）4,500kg以上の車両；レッカー車または工具車両；または道路車両の組み合わせで、少なくとも1台が車両総重量（GVWR）4,500kg以上であるもの。

- ✓ GVWRが4,500kg以上の場合、点滅灯のある検査所で停止すること
- ✓ レッカー車、工具車両、および該当する車両の組み合わせは停止しなければならない

65.2 検査所の例外

特定の例外が適用されます。特に、車両登録規則に基づき乗用車として登録された正味重量4,000kg以下のトラック、またはレクリエーション目的で使用される道路車両に適用されます。

- ✓ 車両登録規則に基づき乗用車として登録された正味重量4,000kg以下のトラックは免除される。
- ✓ レクリエーション目的の道路車両は義務的な停車を免除される。

CHAPTER 66

Speed

66.1 速度が運転に与える影響

速度超過と無謀運転は、大型車両の運転者が関与する死亡事故の主な原因です。運転者は最低速度制限と最高速度制限の両方を守らなければならず、違反した場合は罰則を受けることがあります。

- ✓ 速度が上がるにつれて、視野は狭いトンネルを運転しているときのように狭くなります
- ✓ 速度超過は反応距離と制動距離を増加させます
- ✓ 速度超過は回避操作を行う能力を低下させます
- ✓ 運転者は最低速度制限と最高速度制限の両方を守らなければならず、違反した場合は罰則を受けます

66.2 速度超過が運転に与える影響

速度超過と危険運転は、大型車両の運転者が関与する死亡事故の主な原因です。運転者は最低速度制限と最高速度制限の両方を守らなければならず、違反すれば罰則を受けます。速度超過はストレスを増大させ、運転能力にいくつもの危険な影響を及ぼします。

- ✓ 運転者は最低速度制限と最高速度制限の両方を守らなければならず、違反すれば罰則を受けます
- ✓ 速度が上がるにつれて視野が狭くなり、まるで狭いトンネルのようになる
- ✓ 速度超過は反応時間中に進む距離を増やし、制動距離を延ばす
- ✓ 速度超過は回避操作を行う能力を低下させる

66.3 交通における責任ある運転

常に自分が大型車両を運転していることを肝に銘じ、特に他の利用者が攻撃的になる可能性がある低速の市街交通では、常に責任を持って運転してください。

- ✓ 低速の市街交通では、急いでいても落ち着いてください。
- ✓ 一部の道路利用者は無謀な行動をする可能性があるため、いつも以上に注意深く、忍耐強く、常識を持って行動してください。

CHAPTER 67

Brakes / Hydraulic Brake Controls (Chapter 3)

67.1 ブレーキシステムの3つの構成要素

すべての大型車両のブレーキシステムは、タイプ（油圧式または空気式）に関係なく、3つの主要なブレーキ機能を備えています。

- ✓ サービスブレーキは、ブレーキペダルを使って速度を落とします
- ✓ パーキングブレーキは、駐車時に車両を静止状態に保ちます
- ✓ 緊急ブレーキは、サービスブレーキが故障した場合、またはトレーラーが分離した場合に車両を停止させます

67.2 油圧ブレーキペダルの警告サイン

ブレーキペダルはサービスブレーキシステムを作動させます。異常に低いブレーキペダルは、直ちに修理が必要な問題を示す深刻な警告サインです。

- ✓ 異常に低いブレーキペダルは深刻な警告サインです
- ✓ 一時的にブレーキ圧を高めるには、ペダルを素早く何度も踏んでください
- ✓ ブレーキを直ちに修理してください

67.3 複回路ブレーキシステム（油圧式）

車両には複回路ブレーキシステムが備わっているため、一方の油圧回路が故障しても制動は可能ですが、ペダルをより強く踏む必要があり、一部の車輪しか制動されないため制動距離が長くなります。

- ✓ 複回路により、一方の回路が故障しても制動が可能です
- ✓ 回路が故障した場合はペダルをより強く踏む必要があります
- ✓ 制動距離が長くなる場合があります
- ✓ 車両を再び使用する前にブレーキを修理してください

67.4 パワーブレーキ

パワーブレーキはペダル踏力が少しで済みますが、エンジンが停止すると、はるかに大きな踏力を加えなければなりません。パワーブレーキシステムが正常に作動していない場合、運転は禁止されています。

- ✓ パワーブレーキは通常、ほとんどペダル踏力を必要としない
- ✓ エンジンが停止した場合、はるかに大きなペダル踏力が必要になる
- ✓ 故障したパワーブレーキシステムでの運転は禁止されている

67.5 油圧ブレーキ警告灯

サービスブレーキ圧力灯とパーキングブレーキ灯は、油圧ブレーキおよびパーキングブレーキシステムの状態を示します。

- ✓ サービスブレーキ圧力灯は始動時に点灯します。点灯したままの場合は、油圧システムに不具合がある可能性があります。
- ✓ パーキングブレーキ灯は、パーキングブレーキが作動していることを示します。

CHAPTER 68

Braking Distance / How to Bring Your Vehicle to a Stop

68.1 速度と制動距離の基本

速く運転するほど、反応する時間は短くなり、制動距離は長くなります。道路状況は急速に変化し、1秒間に進む距離が安全に停止できるか事故につながるかの差を生むことがあります。

- ✓ 速度が高いほど、反応時間は短くなり、制動距離は長くなります
- ✓ 1秒間に進む距離が、安全に停止できるか衝突するかの差を生むことがあります

68.2 積載重量と制動

積載重量は制動距離に影響します。ブレーキシステムは、製造元の車両総重量定格（GVWR）までの貨物を想定して設計されています。同じブレーキ圧力で積載重量を2倍にすると、停止距離は長くなります。GVWRを超える過積載では、通常能力を超える制動力が必要になります。ブレーキは超過重量を想定して設計されておらず、ドラム／ライニングの過熱は停止距離をさらに延ばす可能性があります。

- ✓ ブレーキは製造元のGVWRまでの積載量を想定して設計されている
- ✓ 重量が2倍になると、およそ2倍の制動力が必要になる
- ✓ GVWRを超える過積載はブレーキ容量を超え、過熱や効率低下を引き起こす可能性がある

68.3 速度が停止距離に与える影響

速度は積載重量よりも停止距離にはるかに大きな影響を与えます。同じブレーキ圧力では、速度を2倍にすると停止距離は4倍になります。ほんの数km/h遅くするだけで停止距離は大幅に短くなります。

- ✓ 速度を2倍にすると停止距離は4倍になる
- ✓ 速度は積載重量よりも停止距離に大きく影響する
- ✓ ほんの数km/h遅くするだけで停止距離は大幅に短くなる

68.4 知覚と反応時間

危険を認識してからブレーキが車両を減速させ始めるまでの推定時間差は約2秒です。安全に制動するには、この遅延を考慮に入れなければなりません。

- ✓ 推定される知覚と反応を合わせた時間の遅れは約2秒です
- ✓ 安全な制動を判断する際は、この2秒の遅延を考慮に入れる必要があります

68.5 路面状態とトラクション

道路/舗装状態は自分の制御を超えており、制動に必要なトラクションを低下させることがあります。通常の制動距離内で停止する唯一確実な方法は、速度を落とすことです。制動距離は氷上では乾燥舗装より少なくとも2倍になります。時速60kmでは、乾燥舗装で約45m（140フィート）、氷上舗装で約80m（260フィート）です。制限速度未満まで減速し、急ブレーキを避けてください。

- ✓ トラクションが悪いときは速度を落とす — 通常の距離内で停止する唯一の方法です
- ✓ 制動距離は氷上では乾燥舗装より少なくとも2倍になる
- ✓ 時速60kmでの停止には乾燥舗装で約45m、氷上舗装で約80mかかる

68.6 ギアとブレーキを使って停止する

ギアは加速にも減速にも使い、エンジン圧縮が車両の減速を助け、再加速するのに適切なギアを保てるようにします。素早く減速または停止するには、ダウンシフトと通常のブレーキ（許可されている場合は補助ブレーキ）を組み合わせて、ブレーキへの負担を減らします。しばらく停止したら、ニュートラルにシフトします。

- ✓ ブレーキへの負担を減らすために、ダウンシフトとブレーキを組み合わせて使用する
- ✓ ギアによるエンジン圧縮が車両の減速を助ける
- ✓ しばらく停止するときはニュートラルにシフトする

68.7 急停止の回避

乗客や貨物を守るために停止できる十分なスペースを確保すること。急ブレーキは強い前方への慣性を生み、制御不能、スリップ、重大事故につながるおそれがある。速度を調整し、安全距離を保ち、前方・側方・ミラーを確認し、停止が必要な地点を予測すること。

- ✓ 速度を調整し、安全距離を保つ（秒を数えて確認する）
- ✓ 前方、側方、ミラーを確認して状況を把握する
- ✓ 急ブレーキを避けるため、どこでいつ停止する必要があるかを予測する

CHAPTER 69

How to Recover from a Skid

69.1 スキッドの原因に応じた回復

まずスキッドの原因を判断する。過剰なブレーキングが原因なら、ブレーキペダルから足を離し、車輪が再び回転してグリップを取り戻すようにする。急激なシフトダウンが原因なら、クラッチを踏み込み、必要に応じてブレーキを使用する。過剰なアクセルが原因なら、アクセルをゆっくりと戻す。エンジン圧縮と補助ブレーキを考慮し、必要に応じてギアを変更する。

- ✓ 過剰なブレーキングによるスキッド：ブレーキペダルから足を離し、車輪が回転してグリップを取り戻すようにする
- ✓ 急激なシフトダウンによるスキッド：クラッチを踏み込む
- ✓ 過剰なアクセルによるスキッド：アクセルをゆっくりと戻す
- ✓ 制御を取り戻したら、適切なギアにシフトする

69.2 スキッド時にステアリング制御を維持する

後部が左または右に振れたときは、車両が滑っている方向と同じ方向にステアリングホイールを切って、車両を元の線に戻します。車両がほぼ整列したら、前輪がまっすぐになるまで反対方向にステアリングホイールを切ります。

- ✓ 車両が滑っている方向と同じ方向にステアリングホイールを切る
- ✓ 後部が左に滑るとき：左にステアリングを切り、ほぼ整列したら右に修正する
- ✓ 後部が右に滑るとき：右にステアリングを切り、ほぼ整列したら左に修正する

CHAPTER 70

Loads Overhanging the Rear of the Vehicle

70.1 後方に張り出した積荷の表示

車両の後方に張り出す積荷または設備は、赤い旗または反射板で表示し、夜間は灯火を点灯しなければならない。大きく張り出す場合は許可が必要である。

- ✓ 1メートルを超えて後方に張り出すすべての積荷の後部に、赤い旗または反射板を取り付ける。
- ✓ 夜間は、後方および側方から少なくとも150メートルの距離で見える赤色灯を設置する。
- ✓ 張り出しが2メートルを超える場合は、特別走行許可を取得し、その特別規則を遵守する。

70.2 後部張り出し表示規則

車両の後部から張り出す荷物または設備には警告標識が必要であり、過度に張り出す場合は特別許可が必要です。これらの規則は、延長された荷物を他の道路利用者に知らせるためのものです。

- ✓ 後方に1メートルを超えて張り出す荷物には、赤い旗または反射板を取り付けること。
- ✓ 夜間は、後方および側方から少なくとも150メートルで視認できる赤色灯を設置すること。
- ✓ 張り出しが2メートルを超える場合は、特別走行許可を取得し、その規則に従うこと。

CHAPTER 71

Skidding, Overturning and Jackknifing

71.1 よくある事故とその原因

ロードトレインで最も多い事故は、スリップ、横転、ジャックナイフであり、通常、重心が高すぎるか低すぎる場合、または路面が濡れているか雪に覆われている場合に発生します。乾燥した路面では、スリップは通常、重心が非常に高い場合に発生します。

- ✓ 最も多い事故は、スリップ、横転、ジャックナイフである
- ✓ これらは、重心が高すぎるか低すぎる場合、または路面が濡れているか、雪が積もっている場合に発生する
- ✓ 乾燥した路面では、スリップは通常、重心が非常に高い場合に発生する

71.2 横転およびジャックナイフの条件

横転の危険はカーブや強風時に最も大きくなります。ジャックナイフは通常、濡れた路面や雪に覆われた路面で、重心がかなり低い状態で急ブレーキをかけたときに発生します。警戒を怠らず速度を落として、これらの事故を防いでください。

- ✓ 横転の危険はカーブや強風時に最も大きくなる
- ✓ ジャックナイフは通常、重心が低い状態で濡れた道路や雪に覆われた道路で急ブレーキをかけることで発生する
- ✓ 最善の予防策は危険な状況に警戒し、速度を落とすことである

71.3 スキッドが発生しやすい状況

スキッド、横転、ジャックナイフ現象は通常、速度超過、一瞬の不注意、操舵ミス、急ブレーキが原因で発生します。出口ランプのスペースを誤って計算すると、スキッドや横転を引き起こすことがあります。片方の車輪が路肩にスキッドすると、車両が溝に落ちる可能性があります。

- ✓ これらの事故は通常、速度超過、不注意、操舵ミス、急ブレーキが原因で発生します
- ✓ 片方の車輪が路肩にスキッドすると、車両が溝に落ちる可能性があります
- ✓ 車線内を十分に保ち、どの車輪も路肩に乗り出さないようにしてください

71.4 ジャックナイフ防止のヒント

ジャックナイフは通常、カーブを通過中または旋回中に速度を落とすときに発生します。連結部（アーティキュレーションポイント）を考慮し、道路状況（風、視界、トラクション）に合わせて速度を調整してください。ジャックナイフ角度が15°を超えると、制御を取り戻すことがほぼ不可能な引き返せない地点になります。

- ✓ ジャックナイフは通常、カーブを通過中または旋回中に速度を落とすときに発生します
- ✓ 風、視界、タイヤのトラクションを考慮し、道路状況に合わせて速度を調整してください
- ✓ ジャックナイフ角度が15°を超えると、引き返せない地点となり、制御を取り戻すことはほぼ不可能です
- ✓ 最善の予防は防御運転です。速度制限を守り、他の道路利用者に礼儀正しく接してください

71.5 タイヤ空気圧とブレーキ調整

不適切なタイヤ空気圧は事故を引き起こします。空気を入れ過ぎた空車のダブルロードトレインは、急ブレーキをかけるとジャックナイフ現象を起こすことがあり、特に長時間運転した後の暑い日に起こりやすくなります。空気圧不足のタイヤは制御不能を引き起こすことがあります。不適切に調整されたブレーキもジャックナイフ現象を引き起こすことがあります。

- ✓ 空気を入れ過ぎた空車のダブルロードトレインは、急ブレーキ時にジャックナイフ現象を起こすことがあります
- ✓ 空気圧不足のタイヤ（徐々に漏れている、または完全に空気が抜けている）は制御不能を引き起こすことがあります
- ✓ 不適切に調整されたブレーキはジャックナイフ現象を引き起こすことがあります

71.6 よくある事故の種類とその原因

スキッド、横転、ジャックナイフは最も一般的なロードトレイン事故であり、重心の高さと路面状態に関係しています。

- ✓ 1. 重心が高すぎるか低すぎる場合、または路面が濡れているか雪に覆われている場合に発生する。
- ✓ 2. 乾燥した舗装路では、通常、非常に高い重心でスキッドが発生する。
- ✓ 3. 横転の危険は、カーブや強風時に最も大きい。
- ✓ 4. ジャックナイフは通常、比較的低い重心で、濡れた/雪の路面で急ブレーキをかけた結果として起こる。
- ✓ 5. 最善の予防は、危険な状況に注意を払い、速度を落とすことである。

71.7 スキッド、横転、ジャックナイフが発生する可能性がある状況

これらの事故は通常、速度、注意力散漫、ステアリング操作の誤り、急ブレーキ、およびタイヤとブレーキの問題から発生します。

- ✓ よくある原因：速度超過、注意力散漫、ステアリング操作の誤り、急ブレーキ
- ✓ 一輪が路肩にスキッドすると車両が側溝に落ちる可能性がある — すべての車輪を車線内に保つこと
- ✓ 空車のダブルロードトレインでは、過剰に空気を入れたタイヤが急ブレーキ時にジャックナイフを起こす可能性がある
- ✓ 空気圧不足のタイヤ（スローリーク、パンク）は制御不能を引き起こす可能性がある
- ✓ 調整が不適切なブレーキはジャックナイフを引き起こす可能性がある

CHAPTER 72

Chapter 10 – Requirements Respecting Driving Days, Hours, and Conditions

72.1 LCVの気象条件による制限

安全のため、LCVは視界と路面状態が最低基準を満たす場合にのみ運行でき、冬季には追加規則が適用されます。

- ✓ 視界が500m以上はっきりと確保できる場所でのみ運行できます
- ✓ 道路に雪や氷がない場所でのみ運行できます
- ✓ 12月1日から2月29日まで追加の冬季規則が適用されます

72.2 LCVの自己評価の重要事項

自己評価演習でまとめられた試験に出る重要事項は、受験者が知っておくべきLCVの核心ルールを確認するものです。

- ✓ LCVを運転するには特別走行許可証が必要です（クラス1運転免許だけでは不十分です）
- ✓ LCVの認可された最大総積載質量は67,500 kgです
- ✓ LCV運転者の最大認可速度は90 km/hです
- ✓ LCVは滑りやすい路面や雪氷路面では運行できません

72.3 LCV運転禁止日時

LCVの運行は、渋滞とリスクを減らすため、主要都市において特定の日および通勤ラッシュ時間帯に禁止されています。

- ✓ 12月26日または法定休日は運転禁止
- ✓ LCVが許可されていない道路での走行は禁止
- ✓ ケベック市では、高速道路で月曜日から金曜日の午前6時30分～9時00分および午後3時30分～6時00分は禁止
- ✓ モントリオール島では、高速道路で月曜日から金曜日の午前5時30分～9時30分および午後3時00分～7時00分は禁止

72.4 LCVにおける危険物質の輸送

LCVは、プラカードの掲示を必要とする大量の危険物質を運搬することが制限されている。

- ✓ 数量が安全標識プラカードの掲示を必要とする場合、危険物質の輸送は禁止されている。

CHAPTER 73

5 - Steering

73.1 パワーステアリングの作動状態

エンジンをかけている状態で、ステアリングホイールを左右に回して車輪を動かし、パワーステアリングを点検します。一部の車両では、点検するために少し前進する必要がある場合があります。ステアリングホイールが回しにくい場合（主に停止時）は、パワーステアリングが作動していないことを示すことがあります。

- ✓ 欠陥5.B（重大）：パワーステアリングが作動していない
- ✓ 停止時にステアリングホイールが回しにくい場合は、パワーステアリングの故障を示す可能性がある

73.2 ステアリングコラムの堅牢性

運転席からステアリングホイールを全方向に動かしてみて、ステアリングコラムの堅牢性を確認します。

- ✓ 欠陥5.A（重大）：ステアリングコラムが通常位置から移動し、分離のおそれがある
- ✓ 欠陥5.1（軽微）：ステアリングコラムが通常位置に対して移動する

73.3 パワーステアリングおよびステアリングコラムの操作

エンジンをかけている状態で、ハンドルを左右に回して車輪を動かし、パワーステアリングの作動を確認してください。ステアリングコラムとハンドルを全方向に動かし、堅牢性と調整ロックを確認してください。

- ✓ 重大欠陥（5.B）：パワーステアリングが作動していない（停止時にハンドルが重くて回しにくい場合はその兆候）
- ✓ 重大欠陥（5.A）：ステアリングコラム／ハンドルが通常位置から移動し、分離のおそれがある
- ✓ 軽微欠陥（5.1）：ステアリングコラムが通常位置から移動している、または調整可能なハンドルが選択した位置でロックされたままにならない

73.4 ステアリングホイールの調整と堅牢性

ステアリングホイールを全方向に動かしてみて、調整状態と堅牢性を点検してください。位置を調整できる場合は、選択した位置に確実にロックされたままであることを確認してください。

- ✓ 欠陥 5.A（重大）：ステアリングコラムへの不適切な取り付けによりステアリングホイールが正常位置から動き、外れる危険がある
- ✓ 欠陥 5.1（軽微）：調整式ステアリングホイールが選択した位置にロックされたままにならない

73.5 パワーステアリングフルードとベルト

ゲージ／マークでパワーステアリングポンプリザーバーのフルードレベルを確認する。リザーバーを開ける場合は、開口部周辺を清掃し、シールを交換し、しっかり閉める。また、アクセス可能な場合はパワーステアリングポンプのベルトを点検する。ただし、ほとんどの大型車両にはベルト駆動のポンプはもはやない。

- ✓ 軽微な欠陥（5.2）：フルードレベルがメーカー規定の最小値未満、または最大値を超えている
- ✓ 軽微な欠陥（5.3）：パワーステアリングポンプのベルトが切断されている。パワーステアリングの作動を妨げるほど切断されている場合は重大な欠陥となる

73.6 パワーステアリングポンプリザーバーのフルードレベル

エンジンコンパートメント内で、リザーバーのゲージまたはマークを見てパワーステアリングフルードのレベルを点検する。リザーバーを開ける必要がある場合は、開口部の周囲を清掃し、シールがあれば所定の位置に戻し、カバーをしっかり閉める。

- ✓ 欠陥5.2（軽微）：フルードレベルが製造元の規定する最小値より低い、または最大値より高い
- ✓ ゲージまたはマークを使用してフルードレベルを点検し、リザーバーを開ける場合は注意を払う

73.7 パワーステアリングポンプベルト

アクセス可能であれば、エンジンルームでパワーステアリングベルトの状態を点検してください。ほとんどの大型車両は、もはやベルト駆動式のパワーステアリングポンプを使用していません。

- ✓ 欠陥5.3（軽微）：パワーステアリングポンプベルトが切断されている
- ✓ ベルトの切断がパワーステアリングの動作を妨げる程度である場合、重大欠陥となる

CHAPTER 74

Chapter 1 - Highway Carrier Monitoring

74.1 路側検査要件

大型車両の運転者は路側検査を受けることがあり、停車してピースオフィサーに協力しなければなりません。検査では、運転免許証、車両登録、所有者・運行者登録簿、輸送許可証、船荷証券、リース契約書、運転・勤務・非勤務時間、車両周囲点検、機械的状態、重量と寸法、IFTA登録、貨物固定、危険物質および交通法規の遵守が確認されることがあります。

- ✓ 運転者は路側検査中に停車し、協力しなければなりません。
- ✓ 検査には免許、登録、勤務時間、車両周囲点検および機械的状態が含まれます。
- ✓ 貨物固定および危険物質の遵守状況が検査されることがあります。

74.2 SAAQとContrôle Routier Québecの任務

SAAQは、旅客や貨物を運ぶ車両が規制を遵守することを確保し、道路安全、インフラ保護、公正な競争を支えます。Contrôle Routier Québecは、事業者が道路交通法典、運輸法、大型車両の所有者・運営者・運転者に関する法律を遵守することを確保します。

- ✓ SAAQは道路安全、インフラ、公正な競争のための規制遵守を確保する
- ✓ Contrôle Routier Québecは道路交通法典と運輸法を執行する
- ✓ 大型車両の所有者・運営者・運転者に関する法律が運送事業者の活動を規律する

CHAPTER 75

Braking Distance and Bringing Vehicle to a Stop

75.1 急停車を避ける

大型車両で急ブレーキをかけると強い前方への慣性が生じ、制御不能やスリップを引き起こすことがあります。交通の流れに合わせて速度を調整し、安全な車間距離を保ち、前方・側方・ミラーを確認し、停止する場所を予測することで急停車を避けてください。

- ✓ 交通の流れに合わせて速度を調整し、安全な車間距離を保つ
- ✓ 前方、側方、ミラーを確認して状況を把握する
- ✓ どこでいつ停止する必要があるかを予測する
- ✓ 急ブレーキは大型車両をスリップさせることがある

75.2 積載重量と制動

積載重量は制動距離に影響します。ブレーキシステムは、製造元の車両総重量定格（GVWR）までの積荷を想定して設計されています。同じブレーキ圧で積載量を2倍にすると、停止距離が大幅に長くなります。

- ✓ ブレーキは製造元のGVWRまで有効に機能するように設計されています
- ✓ 同じブレーキ圧で積載量を2倍にすると停止距離が長くなります
- ✓ 過積載車両はブレーキが提供できる以上の制動力を必要とし、過熱する可能性があります

75.3 車両速度と停止距離

速度は積載重量よりも停止距離にはるかに大きな影響を与えます。同じブレーキ圧では、速度を2倍にすると停止距離は4倍になります。ほんの数km/h減速するだけで停止距離は大幅に短くなります。

- ✓ 速度を2倍にすると停止距離は4倍になる
- ✓ 速度は積載重量よりも停止距離に大きく影響する
- ✓ ほんの数km/h減速するだけで停止距離は大幅に短くなる

75.4 知覚と反応時間

運転者が危険を認識してからブレーキが車両を減速させ始めるまでの推定時間差は2秒です。安全に制動するには、この遅延を考慮に入れる必要があります。

- ✓ 推定される知覚・反応の遅延は約2秒です
- ✓ 制動する際は、この2秒の遅延を考慮に入れなければなりません

75.5 路面状況とトラクション

道路/路面状況は運転者には制御できず、トラクションを低下させます。通常の距離内で停止する唯一の方法は、速度を落とすことです。制動距離は乾燥路面に比べ凍結路面では少なくとも2倍になります。60 km/hでは、停止に乾燥路面で約45 m（140 ft）、氷上で約80 m（260 ft）かかります。

- ✓ 凍結路面での制動距離は乾燥路面と比べて少なくとも2倍になる
- ✓ 60 km/hで停止するには乾燥路面で約45 m、氷上で約80 mかかる
- ✓ 悪い路面では掲示された制限速度未満まで速度を落とし、急ブレーキを避ける

75.6 制動距離の基本

優れた運転者は常に速度を制御します。速く運転するほど、反応する時間は短くなり、制動距離は長くなります。道路状況は急速に変化し、1秒間に進む距離が安全に停止できるか事故につながるかを左右します。

- ✓ 速度が速いほど反応時間は短くなり、制動距離は長くなる
- ✓ 1秒間に進む距離が、停止できるか衝突するかの差を生む

75.7 車両を停止させる方法

ギアは加速だけでなく減速にも使い、エンジン圧縮の助けを借りましょう。素早く減速または停止するには、シフトダウンとブレーキングを組み合わせることで、ブレーキへの負担を軽減します。通常のブレーキを使用するか、許可されている場合は補助ブレーキシステムを使用します。しばらく停止したら、ニュートラルにシフトします。

- ✓ エンジン圧縮（シフトダウン）を利用して車両の減速を助ける
- ✓ シフトダウンとブレーキングを組み合わせてブレーキへの負担を軽減する
- ✓ しばらく停止するときはニュートラルにシフトする
- ✓ 許可されている場合は補助ブレーキシステムを使用する

CHAPTER 76

What Causes Jackknifing?

76.1 ジャックナイフ現象の理解と防止

ジャックナイフ現象は、セミトレーラーの前進推力がトラクターを左または右に押すときに発生します。トラクターとセミトレーラーが90°未満の角度で位置している状態をジャックナイフ状態といいます。トラクションの喪失に気づいたら、ジャックナイフ現象を避けるために、アクセルペダルまたはブレーキペダルからすぐに足を離してください。

- ✓ セミトレーラーの前進推力がトラクターを横方向に押すときにジャックナイフ現象が発生します
- ✓ ジャックナイフは、トラクターとトレーラーの角度が90°未満であることと定義されます
- ✓ トラクションを失った場合は、状況に応じてアクセルペダルまたはブレーキペダルからすぐに足を離してください

76.2 ジャックナイフ現象の理解と回避

ジャックナイフ現象は、セミトレーラーの前方への推力がトラクターを左右に押すときに発生します。トラクターとセミトレーラーが90°未満の角度にある場合、ジャックナイフ状態です。これを避けるには、トラクションを失ったときにアクセルペダルまたはブレーキペダルから素早く足を離してください。

- ✓ ジャックナイフ現象は、セミトレーラーの推力がトラクターを横方向に押すときに発生する
- ✓ ジャックナイフは、トラクターとトレーラーの間の角度が90°未満であることと定義される
- ✓ トラクションを失ったときは、アクセルペダルまたはブレーキペダルから素早く足を離す

CHAPTER 77

Chapter 12 - What Is the Circle Check and Is It Mandatory

77.1 サークルチェックの目的と定義

サークルチェックとは、アクセス可能な車両部品を目視と聴覚で点検することです。欠陥を早期に発見し、安全でない運行を防ぐのに役立ちます。

- ✓ サークルチェックは、特定のアクセス可能な部品を目視と聴覚で点検するものです
- ✓ 欠陥を早期に発見し、修理のために運転者/所有者に知らせるのに役立ちます
- ✓ 事故や故障を引き起こす可能性のある状態の車両を運行することを避けるのに役立ちます

77.2 サークルチェックの義務的性質

サークルチェックは、対象車両に対して法律上義務付けられており、運転前に報告書で記録する必要があります。

- ✓ サークルチェックは、この点検の対象となるすべての車両に義務付けられています。
- ✓ 規制で定められた時間枠内に点検が実施されなかった場合、運転者は運転できず、運行者は車両を運転させることができません。
- ✓ 実施された各サークルチェックについて、サークルチェック報告書を作成しなければなりません。

77.3 サークルチェック章の目標

機械的要因は大型車両事故のかなりの割合を引き起こしています。サークルチェックは、運転者に情報を提供し、準備させ、意識を高めることを目的としています。

- ✓ 機械的要因は、大型車両が関与する事故の10%以上で問題となっている
- ✓ ほとんどの不具合は、出発前に適切な目視および聴覚による点検で発見できる
- ✓ 点検を実施する責任は、運転者または運送事業者が指定した者にある

CHAPTER 78

Tips and Recommendations

78.1 3つの支持点と特別注意事項

車両に乗り降りするときは常に3つの支持点を使用し、タイヤや本来の用途ではない部分に乗らないでください。ブレーキ、サスペンション、タイヤからの空気漏れ、および地面、ホイールハブ周辺、タンク（オイル、グリース、燃料）の液体漏れに注意してください — これらはタイヤのパンク、ホイール脱落、ブレーキ故障、サスペンション破損などの重大な結果を示す可能性があります。

- ✓ 車両に乗り降りするときは常に3つの支持点を使用する
- ✓ 重大な欠陥を示す可能性がある空気漏れと液体漏れに特に注意する
- ✓ タイヤや本来の用途ではない部分に乗らない

78.2 安全な場所を選び、車両の安定性を確保する

サークルチェックを実施する際は、平坦で安全な地面に駐車し、周囲の交通に注意する。開始前に車両全体に駐車ブレーキをかける。駐車ブレーキを解除する必要がある場合（例：エアサスペンションまたはエアブレーキ車両で空気を取り入れるため）は、平坦な地面でも車両が動かないことを確認する。

- ✓ 点検前に平坦で安全な場所を選び、車両全体に駐車ブレーキをかける
- ✓ 駐車ブレーキを解除しなければならない場合でも、平坦な地面で車両が動かないことを確認する

78.3 車両全体の状態と工具の使用

点検は主にアクセス可能な部品の目視と音による確認ですが、全体的な状態（エンジンの作動、液量、部品の堅牢性、部品の摩耗、貨物の固定）にも注意を払い続けてください。異常があれば車両の所有者または運転者に知らせてください。部品に触れる必要がある追加点検を行う場合は、慎重に進め、手袋と、圧力計、ハンマー、懐中電灯、清潔な布、パワーステアリングリザーバーを開けるための工具などの道具を使用してください。

- ✓ 検出した異常は車両の所有者または運転者に報告する
- ✓ 追加の接触点検を行う際は、適切な工具（圧力計、ハンマー、懐中電灯、布）と手袋を使用する
- ✓ 義務的なサークルチェックの対象ではない部品にも注意を払い続ける

CHAPTER 79

Chapter 12 – Roadside Inspections

79.1 治安官による路側検査

大型車両の運転者は、重大な欠陥のある車両を道路から排除して道路の安全を確保することを目的とした路側検査中に、治安官によって停止させられることがあります。治安官は、欠陥、運転者の規制遵守、車両の状態を確認します。

- ✓ 治安官は、車内にサークルチェック報告書と欠陥リストが存在することを確認します。
- ✓ 治安官は、サークルチェック報告書の情報の正確性を確認します。
- ✓ 治安官は、遵守状況を確認します。例えば、重大な欠陥があるにもかかわらず運行している場合などです。
- ✓ 治安官は、車両の全体的な状態を確認します。

CHAPTER 80

Suggested 10-Step Method

80.1 協調点検順序

提案された方法は、エアブレーキを装備したスライディングボギー付きセミトレーラーをトラクタートラックに連結した組み合わせに適用されます。協調した順序を使用してください：上から下へ、左から右へ、前から後ろへ。10の手順は次のとおりです：(1) 接近と運転室の予備点検、(2) トラクターの前部、(3) トラクターの左側、(4) セミトレーラーの左中央、(5) セミトレーラーの左後部、(6) セミトレーラーの後部、(7) セミトレーラーの右後部、(8) セミトレーラーの右中央、(9) トラクターの右側、(10) 運転室内。太字の項目は必須です。括弧内の数字は構成部品表を指します。

- ✓ 体系的に点検する：上から下へ、左から右へ、前から後ろへ
- ✓ 組み合わせ全体の周りを10手順の順序で進み、運転室内で終了する
- ✓ サークルチェック報告書と該当する欠陥リスト（複数可）を車内に備え付けることは必須である

80.2 ステップ1 - 接近および予備キャブ点検

連結車両の全体的な状態を観察し、欠陥の兆候がないか確認する。車体の沈み込み（スプリングの破損またはエアスプリングからの空気漏れ）、車輪の非平行（スプリングサスペンション部品の欠落/破損）、車軸のずれ（異常な車軸/車輪の変位）、地面の液体痕（燃料またはオイル漏れ）。運転席側からキャブに乗り込み、ドアを閉め、トラクターとトレーラーの両方でパーキングブレーキが作動していることを確認し、ロービーム、パーキングライト/テールライト、右ウインカーを点灯させ、運転席ドアの作動を確認してから、降車して緊急装備を確認する。

- ✓ トラクタートラックとトレーラーの両方でパーキングブレーキが作動していることを確認する
- ✓ 車体の沈み込みはスプリングの破損またはエアスプリング漏れを示すことがあり、車輪の非平行はサスペンション損傷を示す
- ✓ 運転席ドアの開閉（10.1）と緊急装備の有無（7.1、7.3）を確認する

80.3 ステップ2〜3 - トラクターの前面と左側面

トラクターの前部では、ロービーム、パーキングライト、右ウインカー（8.A、8.B、8.1）、ボンネット取付ミラー（11.3）、固定車体部品（2.3）を点検する。運転席側のボンネット下では、パワーステアリングフルード量（5.2）、パワーステアリングポンプベルトの状態（5.3）、目視できるサイドレール（2.A、2.B、2.1）およびサスペンション（セクション14）を点検する。油圧ブレーキ装備の場合は、マスターシリンダーリザーバー液（18.1）も点検する。運転席側に沿って、タイヤ/バルブ、ホイール/締結具、ホイールベアリングの漏れと潤滑油、ミラー、車体、サスペンション、サイドレール、排気装置、燃料タンク、給油口キャップを点検する。

- ✓ ボンネット下でパワーステアリングフルード量（5.2）とポンプベルト（5.3）を点検する
- ✓ 車両に油圧ブレーキがある場合は、マスターシリンダーリザーバー液量（18.1）も点検する
- ✓ 側面に沿ってタイヤ、ホイールと締結具、およびホイールベアリングの漏れと潤滑油量を点検する

80.4 ステップ4〜8 - セミトレーラー点検

連結機構（第五輪）、上部連結板とキングピンの目視できる部分、および第五輪ジョーを点検する（必要なら懐中電灯を使用）。セミトレーラーに沿って、車体、サイドレールとクロスメンバー、スペアホイールサポートと固定部、スライディングボギーサイドレールとロックピン、サスペンション、タイヤとバルブ、ホイールと締結具、ホイールベアリングの漏れ/潤滑剤を確認する。後部では、テールライト、右ウインカー、ナンバープレートランプを点検する。

- ✓ 第五輪ジョー、上部連結板とキングピンを点検する（1.A、1.E、1.F）
- ✓ スライディングボギーサイドレールとロックピンを点検する（2.A、2.B、2.C、2.1、2.2）
- ✓ セミトレーラーのテールライト、右ウインカー、ナンバープレートランプを点検する（8.B、8.1）

80.5 ステップ9 - トラクターの右側と方向指示器の確認

助手席側で、駐車灯、右方向指示器、車体、連結機構、上部連結板とキングピン、サイドレールとクロスメンバー、サスペンション、タイヤとバルブ、ホイールと締結具、ホイールベアリングの漏れ、燃料タンクと給油口キャップ、排気装置、助手席ドア、ミラーを確認します。ボンネットの下では、見えるサイドレールとサスペンションを確認します。ボンネットを閉めて掛け金をかけます（助手席側を先に、次に運転席側）。キャブに戻り、左方向指示器を作動させ、3つの支持点を使って安全に降り、すべての方向指示器を確認します。

- ✓ ボンネットは助手席側を先に掛け金をかけ、次に運転席側を掛けます
- ✓ トラクターの前部、後部、およびセミトレーラーの後部の方向指示器を確認します
- ✓ 助手席ドア（10.A）とミラー（11.2、11.3）を確認します

80.6 ステップ10 - キャブ内

運転席を調整し、座席（13.1）とシートベルト（13.A）を確認します。キーを'ON'に回し、ステアリングホイールとコラム（5.A、5.1）、クラクション（4.2）、ミラー（11.2、11.3）、フロントガラス（11.1）、ワイパー（6.A、6.1）、ウォッシャー装置（6.2）、デフロスター送風機/ベント（3.1）、サイドウィンドウ（11.1、11.4）、車内に収納されている場合は緊急装備（セクション7）、および該当するセクション（17、18または19）に従ったブレーキシステムを確認します。

- ✓ 運転席（13.1）とそのシートベルト（13.A）を確認する
- ✓ キーを'ON'の位置にして、ステアリング、クラクション、ミラー、フロントガラス、ワイパー、ウォッシャー、デフロスターを確認する
- ✓ ブレーキシステムは、そのタイプに固有の指示（セクション17、18または19）に従って確認する

80.7 カップリング機構と第五輪の点検

トラクター後部、およびトラックとセミトレーラーの間で、カップリング機構（第五輪の例）（1.B–1.F、1.1、1.2）、上部カップリングプレートとキングピンの目視可能部分（1.A、1.F）、および第五輪のジョーを点検してください（視認性を高めるため懐中電灯を使用）。また、トラックのテールライト、右方向指示器、および車体を点検してください。他の種類のカップリング機構の場合は、該当する構成部品を点検する必要があります。

- ✓ 第五輪、ジョー、上部カップリングプレート、およびキングピンの目視可能部分を点検する
- ✓ 視認性を高めるため、懐中電灯を使用して第五輪のジョーを点検する
- ✓ 存在するカップリング機構の種類に応じて、該当する構成部品を点検する

80.8 点検の順序と方向

推奨される方法は、スライディングボギーとエアブレーキを備えたセミトレーラーがトラクタートラックに連結された連結車両に適用されます。一貫した順序を使用してください: 上から下へ、左から右へ、前から後ろへ。太字で示された項目は点検が必須です。10の手順は次のとおりです: 1) 接近/キャブの予備点検、2) トラクターの前部、3) トラクターの左側、4) セミトレーラーの左中央、5) セミトレーラーの左後部、6) セミトレーラーの後部、7) セミトレーラーの右後部、8) セミトレーラーの右中央、9) トラクターの右側、10) キャブ内。

- ✓ 上から下へ、左から右へ、前から後ろへ点検する
- ✓ サークルチェック報告書および該当する欠陥リストを車両内に備え付けることは必須である
- ✓ 車両のブレーキ、連結装置、ステアリング、緊急装備に合わせて方法を調整する

80.9 ステップ9〜10 - トラクターの右側とキャブ内

トラクターの助手席側で、駐車灯、右方向指示器、車体、連結機構、サイドレール/クロスメンバー、サスペンション、タイヤ/バルブ、ホイール/締結具、ホイールベアリングの漏れ、燃料タンクと給油口キャップ、排気、助手席ドア、ミラーを点検する。フードを閉めてラッチする（助手席側を先に、次に運転席側）。キャブ内では、運転席とシートベルトを調整・点検し、次にキーをONにして、該当するセクションに従ってステアリングホイール/コラム、ホーン、ミラー、フロントガラス、ワイパー、ウォッシャー、ブロワー/ベント、サイドウィンドウ、非常用具、ブレーキシステムを点検する。

- ✓ フードは助手席側を先にラッチし、次に運転席側をラッチする
- ✓ 運転席（13.1）、シートベルト（13.A）、ステアリング（5.A、5.1）、ホーン（4.2）、フロントガラス（11.1）、ワイパー（6.A、6.1）を点検する
- ✓ 左方向指示器を作動させて方向指示器を点検し、前部、トラクター後部、セミトレーラー後部の信号を確認する

CHAPTER 81

Negotiating a Curve and Turning at an Intersection

81.1 旋回時に必要な空間

旋回またはカーブを通過するとき、2台目のセミトレーラーの後車軸は他の車線にはみ出す傾向があり、ホイールベースは旋回のしやすさに影響します。

- ✓ 旋回時に2台目のセミトレーラーの後車軸は他の車線にはみ出す傾向がある
- ✓ はみ出す量は全長と第五輪/車軸の調整によって決まる
- ✓ Bトレインはホイールベースが短いため旋回しやすい
- ✓ Aトレインは3つのピボット軸とより長いホイールベースを持ち、旋回しにくい
- ✓ 速度と方向を調整し、意図した場所へ正確にステアリング操作する

81.2 右折する

右折は、隣接車線の車両と衝突する危険があるため、最も難しい操作です。車両と道路端の間に他の交通が入り込まないようにしてください。

- ✓ 車両を右車線に保ち、他の道路利用者が右側の隙間に入らないようにする。
- ✓ 曲がり始める前に左、右、そしてもう一度左を確認する。
- ✓ 進入する車線の区画線に車両の前端を近づけて保つ。
- ✓ 後輪を歩道または路肩に乗せないようにする。
- ✓ 次の車線に少しはみ出すことは禁止されているが、避けられないこともある — 安全が確認できたときのみ。

81.3 左折する

左折では、左車線にステアリングを向けて進入し、後輪が中央線を越えないように右側の区画線に近づけて走行する必要があります。

- ✓ 左車線にステアリングを向け、曲がる前に左右を確認する
- ✓ 車両の前端を区画線に近づけ、進入した車線の右端に寄せる
- ✓ 曲がり終える前に後輪が中央線を越えないようにする
- ✓ 一番右の車線にはみ出す場合は、並行車線で左折する車両または反対方向から右折する車両に道を譲る（それらに優先権がある）

81.4 追い越しと障害物の回避

障害物を避けるための急ハンドルは、パップ（2台目）セミトレーラーを横転させることがあります。機器の選択と滑らかな運転はリスクを軽減します。

- ✓ 障害物を避けるために片側へ急ハンドルを切ると、パップセミトレーラーが横転するリスクがあります
- ✓ 硬いタイヤを使用し、サスペンション、車軸配置、第五輪の位置を適切に調整してください
- ✓ 危険を検知したら前方をよく見て、速度を落とし、早めに車線変更してください
- ✓ 必要以上にハンドルを切らないでください — 多く切るほど横転やジャックナイフのリスクが高まります

81.5 追い越される場合と他の車両を追い越す場合

全長が長いため、他の運転者はダブル・ロードトレインを追い越すのに必要な時間と距離を誤って判断します。運転者は、他の運転者が安全に追い越せるよう助け、他の車両を追い越す際は慎重になるべきです。

- ✓ 他の車両が追い越しやすくするため、速度を落とし、路肩ではなく右車線にとどまる。
- ✓ 濡れた道路では、追い越す車両に水しぶきをかけないよう、わだちを避ける。
- ✓ 道路標識が認めている場所でのみ追い越し、速度制限を守る。
- ✓ 追い越す前に十分な加速力と安全な空間を確保し、右車線に戻る前に後方の空間を空ける。

CHAPTER 82

Inspections at the End of a Trip

82.1 推奨される運行終了時の点検

義務ではありませんが、運行終了時に車両を点検することが推奨されます。これにより、不具合や異常を記録でき、車両が再び道路に出る前に修理情報を提供し、事業に利益をもたらし、時間と費用を節約し、安全性を向上させます。

- ✓ 運行終了時の点検は推奨されますが、義務ではありません
- ✓ 車両を再び道路に出す前に修理に役立てるため、不具合や異常を記録する

CHAPTER 83

Obligations

83.1 サークルチェックの義務

運転者は、車両の状態について聴覚および視覚による点検を行い、観察結果（重大または軽微な欠陥）をサークルチェック報告書に記録し、報告書を最新の状態で車内に保管し、機械的な欠陥や異常を書面で報告し、車両に重大な欠陥がないことを確認しなければならない。

- ✓ 重大または軽微な欠陥をサークルチェック報告書に記録し、車内に保管する
- ✓ 重大な欠陥がある車両を運転しない

83.2 乗客および貨物の輸送義務

運転者は、法定の乗客定員を遵守し、指定されたバス区画内に手荷物・貨物・郵便物を適切に配置・固定し、トラック荷重を適切に固定し、トンネル通行の禁止を含む危険物質規制を遵守しなければならない。

- ✓ 法定の乗客定員を遵守し、貨物・手荷物を適切に固定すること
- ✓ トンネル通行の禁止を含む危険物質規制を遵守すること

83.3 運転免許の義務

運転者は、免許区分や追加資格（エンドースメント）が変更、取消し、または停止された場合は、事業者に通知しなければなりません。運転時間・勤務時間の超過、無効な免許、または運転能力の低下（酒気帯び・薬物等）により免許を停止する治安官の指示に従わなければなりません。また、必要な区分と追加資格を備えた運転免許証を1つだけ所持しなければなりません。

- ✓ 免許の変更、取消し、または停止を事業者に通知すること
- ✓ 必要な区分と追加資格を備えた運転免許証を1つだけ所持すること

83.4 運転時間および非勤務時間の記録

免除されない限り、運転者は従っているサイクルに関わらず、過去14日間の正確な非勤務時間および運転時間の記録を車内に保管しなければなりません。

- ✓ 過去14日間の正確な運転／非勤務時間の記録を保管すること
- ✓ 免除されない限り、記録は車内に保管しなければならない

83.5 重量車両法の適用対象車両

重量車両の所有者、運行者及び運転者に関する法律は、免許区分にかかわらず、次のものに適用される：GVWR 4,500 kg以上の設備輸送車両；GVWR 4,500 kg以上の緊急車両；少なくとも1台の車両がGVWR 4,500 kg以上である車両の組み合わせ；レッカー車（GVWRを問わない）；バス（GVWRを問わない）；及び安全標識プラカードを必要とする危険物を運搬する車両（GVWRを問わない）。

- ✓ レッカー車とバスは、GVWRにかかわらず、この法律の適用を受ける。
- ✓ プラカードを表示した危険物車両は、GVWRにかかわらず、対象となる。

83.6 車両登録および機器装備の義務

運転者は登録証明書と保険証明書を携帯する必要があります。シートベルトを着用し、欠陥のあるシートベルトで運転してはいけません。許可条件に従い、点滅/回転する黄色灯を使用する必要があります。車両後部から1メートルを超えて延長する積載物は、赤い旗/反射パネルで表示し（夜間は赤色灯を含む）、安全装備（警告三角形、反射鏡、発煙筒またはランプ）を備えておく必要があります。

- ✓ 登録証明書と保険証明書を携帯する
- ✓ 車両後部から1メートルを超えて延長する積載物を赤い旗/パネルおよび夜間の赤色灯で表示する

83.7 車両の大きさ、積載量、およびピース・オフィサーの義務

運転者は、過大/過積載車両の特別走行許可証を携帯し、その条件を遵守しなければならない。路側検査および施設監査では、ピース・オフィサー（警察官または運送事業者取締官）の指示に従わなければならない。

- ✓ 過大/過積載車両の特別走行許可証を携帯し、その条件を遵守すること
- ✓ ピース・オフィサーおよび運送事業者取締官の指示に従うこと

CHAPTER 84

Alcohol

84.1 飲酒が運転に及ぼす影響

アルコールは、体の意思決定と協調の中枢である脳と中枢神経系に影響を与えます。血中アルコール濃度が高くなるにつれて、運転能力は徐々に低下します。

- ✓ アルコールは視覚認知の質を変化させ、判断を乱し、反応時間を増加させます。
- ✓ アルコールは疲労への抵抗力を低下させ、協調運動を損ないます。
- ✓ アルコールは自信を高め、より多くの危険行為や危険運転につながります。

84.2 法定血中アルコール濃度限度

刑法典に基づき、法定限度は血液100mlあたりアルコール80mg（0.08）です。飲酒運転に対する罰則はますます厳しくなっています。大型車両の運転者は、血中アルコール濃度に関する特別な規則の対象となります。

- ✓ 刑法典の法定限度は0.08（血液100mlあたりアルコール80mg）です。
- ✓ 0.08未満でも、運転能力が損なわれたことを示す十分な証拠があれば、逮捕され有罪判決を受けることがあります。
- ✓ 法定限度未満でも運転能力は低下します。大型車両の運転者には特別な血中アルコール濃度（BAC）規則があります（第1章参照）。

84.3 アルコールが運転能力に与える影響

アルコールは脳と中枢神経系、つまり身体の意思決定と協調の中枢に影響を与えます。血中アルコール濃度が高くなるにつれて、運転能力は徐々に低下します。また、アルコールは誤った自信を生み出し、より多くの危険を冒す行動につながります。

- ✓ アルコールは視覚的知覚の質を変化させ、判断力を鈍らせ、反応時間を増加させます
- ✓ アルコールは疲労への抵抗力を低下させ、協調運動能力を損ないます
- ✓ アルコールは誤った自信を生み出し、より多くの危険を冒す行動と危険運転につながります

84.4 法定血中アルコール限度

刑法の下では、法定限度は血液100mlあたりアルコール80mg（0.08）です。運転能力が低下した状態での運転に対する罰則はますます厳しくなっています。法定限度を下回っていても運転能力は低下しており、運転能力の低下を示す証拠があれば0.08未満でも逮捕され有罪判決を受けることがあります。大型車両の運転者は特別な血中アルコール濃度（BAC）規則の対象です（第1章参照）。

- ✓ 刑法上の法定限度は血液100mlあたりアルコール80mg（0.08）です
- ✓ 運転能力が低下していた十分な証拠があれば0.08未満でも逮捕され有罪判決を受けることがあります
- ✓ 法定限度を下回っていても運転能力は低下します
- ✓ 大型車両の運転者は運転中、特別なBAC規則の対象となります

84.5 アルコールを排除できるのは時間だけ

アルコールの影響を軽減または除去する民間療法は効果がありません。食事は吸収を遅らせますが、酩酊を防ぐことはできません。血流からアルコールを排除できるのは時間だけです。

- ✓ 肝臓は1時間あたり約15mgのアルコールを処理し、これはビール1杯、ワイン1杯、または蒸留酒1杯分に相当します
- ✓ 食事は吸収を遅らせますが、酩酊を防ぐことはできません
- ✓ 血流からアルコールを排除し、運転への影響を軽減できるのは時間だけです

84.6 体内からのアルコールの消失

アルコールの影響を減らす民間療法は効果がありません。食べ物を摂ると吸収は遅れることがありますが、酩酊を防ぐことはできません。血中アルコール濃度（BAC）に関係なく、肝臓は1時間あたり約15mgのアルコールを消失させます。これはビール1杯、ワイン1杯、または蒸留酒1杯分に相当します。血流からアルコールを消失させられるのは時間だけです。

- ✓ 食べ物を摂るとアルコールの吸収は遅くなることがあるが、酩酊を防ぐことはできない
- ✓ 肝臓は平均して1時間あたり約15mgのアルコールを消失させる
- ✓ 15mgはビール1杯、ワイン1杯、または蒸留酒1杯分に相当する
- ✓ 血流からアルコールを消失させられるのは時間だけである

CHAPTER 85

The Most Popular Brake System (Chapter 4: Pneumatic/Air Brake Systems)

85.1 プライマリ回路とセカンダリ回路

エアブレーキシステムは、圧縮空気供給回路と、プライマリ回路（Pまたは1）およびセカンダリ回路（Sまたは2）という2つの独立した回路で構成されています。これらはすべての車輪のサービスブレーキを作動させ、独立して動作するため、一方が故障しても他方は作動し続けます。

- ✓ プライマリ回路はPまたは1と表示される
- ✓ セカンダリ回路はSまたは2と表示される
- ✓ 両方の回路がすべての車輪のサービスブレーキを作動させる
- ✓ 回路は独立して動作し、一方が故障しても他方は正常に作動する
- ✓ 取り付けは車両によって異なる場合がある

85.2 エアブレーキの利点

エアブレーキは、ほぼすべての現代の大型車両に使用されています。油圧システムよりも強力で、信頼性が実証されており、他の車両や空気圧作動装置への接続が容易です。

- ✓ 通常、油圧システムよりも強力
- ✓ 実証された信頼性
- ✓ トレーラーや空気圧作動装置に簡単に接続できる
- ✓ 圧縮空気はサスペンションにも使用される

CHAPTER 86

Backing Up

86.1 バックする前の確認

バックは、通常ミラーだけでは真後ろ、特に狭い空間を見ることができないため難しいです。できるだけバックする回数を減らしてください。バックする前に周囲の状況を確認し、必要であれば降車して路面状態を評価し、静止物を確認し、歩行者や車両の交通を予測してください。頭上や側方の障害物も確認してください。

- ✓ できるだけバックする回数を減らし、必要であれば降車して配置を評価する
- ✓ 路面、静止物、潜在的な歩行者・車両の交通を確認する
- ✓ バックする前に頭上および側方の障害物を確認する

86.2 ゆっくりと直ちに後退する

確認した直後に後退を開始し、状況が変わらないようにする。ゆっくり後退することが安全の鍵であり、操舵エラーの修正、距離の見積もり、停止を容易にする。操舵エラーは直ちに修正する。

- ✓ 確認後、状況が変わる前に直ちに後退を開始する
- ✓ エラー修正と距離の見積もりのためにゆっくり後退する
- ✓ 操舵エラーは直ちに修正する

86.3 バック時のステアリング方向

バスまたはストレートボディトラックの場合、基準点が一直線に並ぶまで、後部を向けたい側へステアリングホイールを切ります（右へバックするには右、左へバックするには左）。トラクターにトレーラーを連結している場合、操作は逆です — トレーラーを向かわせたい方向とは反対の方向へステアリングを切ります。

- ✓ バス/ストレートボディトラック: 後部を向かわせたい側へステアリングを切る
- ✓ トラクター・トレーラー: トレーラーを向かわせたい方向とは反対方向へステアリングを切る
- ✓ 右へバック: まずステアリングを左に切ってトレーラーを右へ向かわせ、次にトラクターが続くように右に切る

86.4 バックする前に確認すべきこと

バックはミラーで真後ろを見ることができないため難しいです。バックはできるだけ控えましょう。バックする前に周囲の配置を少し確認し、必要なら車を降りて路面状態を確認し、静止物に注意し、交通を予測し、頭上や側方の障害物を確認してください。

- ✓ 大型車ではバックをできるだけ控える
- ✓ バックする前に周囲の区域配置を確認し、必要なら車を降りて確認する
- ✓ 路面状態を確認し、静止物に注意する
- ✓ バックする前に頭上と側方の障害物を確認する

86.5 ゆっくり後退する

配置を確認した後は、状況が変わる前に直ちに後退を開始してください。ゆっくり後退すると、ステアリング操作の誤りを修正し、距離を見積もり、必要に応じて停止しやすくなります。ステアリング操作の誤りは直ちに修正してください。

- ✓ 配置を確認したら、それが変わる前に直ちに後退を開始する
- ✓ 誤りを修正し、距離を見積もり、安全に停止するためにゆっくり後退する
- ✓ ステアリング操作の誤りは直ちに修正する

86.6 後退方法 - 基準点

後退するには、2つの視覚的な基準点が必要です。後退する方向側の車両の後端隅と、荷役ドック／スペースの最も奥の後端です。バスまたはストレートトラックでは、基準点が一直線に並ぶまで、後部を向けたい側へハンドルを切ります。トラクター・トレーラーでは、トレーラーを向けたい方向とは反対にハンドルを切ります。

- ✓ 2つの基準点を使用する：車両の後端隅とスペースの最も奥の後端
- ✓ バス／ストレートトラック：後部を向けたい側へハンドルを切る
- ✓ トラクター・トレーラー：トレーラーを向けたい方向とは反対にハンドルを切る
- ✓ 両方の基準点を視界に捉え続け、一直線に合わせる

86.7 バック中のトレーラーの視認性

暗くなった後、対向車線をふさぐようにバックすると、トレーラーやセミトレーラーが見えにくくなることがあります。ハザードランプを使用し、ハイビームは点けないでください（他の運転者の目をくらませるおそれがあります）。可能な場合は、荷役ドックと同じ側に到着するよう計画してください。

- ✓ 夜間にバックするときはハザードランプを使用する
- ✓ ハイビームは使用しない — 対向車の運転者の目をくらませるおそれがある
- ✓ 可能な場合は荷役ドックと同じ側に到着するよう計画する

86.8 運転席側への後退

可能な限り、車両の後部が運転席（左）側を向くように操舵して後退してください。そうすることで、左側の窓とミラーを通して後方の一部を確認できるからです。バスやストレートボディトラックでは、左ミラーをより簡単に使えますが、右ミラーと側面の窓を定期的に確認する必要があります。

- ✓ より良い視界を確保するため、可能なときは運転席（左）側へ後退する
- ✓ バスやストレートボディトラックでは、右ミラーと側面の窓を定期的に確認する

86.9 後退時の補助者の使用

信頼できる補助者を付けることが常に望ましく、特に右方向へ後退するときは重要です。補助者が何をすべきか、どの合図を使うかを理解し、後方と側方の空間を監視していることを確認してください。補助者は常に運転者から見える位置にいなければなりません — 左へ後退するときは後方左側、右へ後退するときは後方右側に立たなければなりません。

- ✓ 補助者は常に運転者から見える位置にいなければならない
- ✓ 左へ後退：補助者は後方左側に立つ；右へ後退：後方右側に立つ
- ✓ 合図を理解している信頼できる補助者を選ぶ

86.10 バック時の基準点

バックするときは、2つの視覚的な基準点を選ぶ必要があります。バックする方向の車両後部の角と、荷役場／駐車スペースの最も遠い後端です。視認を維持し、2つの点を一直線に合わせます。

- ✓ 2つの基準点を使用する：車両の後部の角と、目標スペースの最も遠い後端
- ✓ 視認を維持し、2つの点を横並びに一直線に合わせる

86.11 直線での後退

セミトレーラーを直線で後退させる際、トレーラーが左右にそれた場合は、同じ方向にトラクターを操舵するようにハンドルを切って修正します。トレーラーが大きくそれた場合は、停止し、前進してトラクターとトレーラーを再び一直線に合わせてから、後退を再開します。

- ✓ それたトレーラーは、トレーラーがそれた方向にトラクターを操舵して修正する
- ✓ 大きくそれた場合は、再び後退する前に前進して一直線に合わせる

86.12 夜間のバック時のトレーラー視認性

暗くなってから、対向車線をふさぐようにバックするとき、トレーラーが見えにくいことがあります。ハザードランプで視認性を高め、ハイビームは使わないでください（他の運転手の目をくらませます）。可能なら、ローディングドックと同じ側に到着するように計画してください。

- ✓ 夜間にバックするときはハザードランプを使う
- ✓ バック中はハイビームを点けない—他の運転手の目をくらませる
- ✓ 可能なら、ローディングドックと同じ側に到着するよう計画する

86.13 運転席側への後退

可能な場合は、車両の後部を運転席（左）側に向けて後退してください。そうすることで、左側の窓とミラーを通して後方の一部を見ることができます。バスやストレートトラックの場合は、左ミラーを使うのにより適した位置にありますが、右ミラーとサイドウィンドウも定期的に確認する必要があります。

- ✓ より良い視界を得るため、可能な場合は運転席（左）側に向けて後退する
- ✓ トラクター・トレーラーの角度が許せば、左側のサイドウィンドウと左バックミラーを使用する
- ✓ 操縦中は右ミラーとサイドウィンドウを定期的に確認する

86.14 後退時に補助者を使用する

信頼できる補助者を付けることが常に望ましく、特に右へ後退するときは重要です。補助者が使用する合図を理解していることを確認してください。左へ後退するときは、補助者は左後方に立ち、右へ後退するときは右後方に立ち、視覚的な接触を維持します。

- ✓ 補助者を使用することが常に望ましく、特に右方向へ後退するときはなおさらです
- ✓ 補助者は常に運転者から見えなければなりません
- ✓ 左へ後退するときは補助者は左後方に、右へ後退するときは右後方に立ちます
- ✓ 信頼できる補助者と事前に合図について合意してください

86.15 右への後退（トラクター・トレーラー）

トラクター・トレーラーを右へ後退させるには、まずハンドルを左に切ってセミトレーラーを右へ後退させ、基準点を合わせるように狙います。次にハンドルを右に切ってトラクターも右へ後退させ、二つの基準点が横並びにそろうまで続けます。

- ✓ まずハンドルを左に切って、セミトレーラーを右へ動かします
- ✓ 次にハンドルを右に切って、トラクターがトレーラーに続くようにします
- ✓ 二つの基準点が横並びにそろうまで続けます

86.16 左へのバック（トラクター・トレーラー）

トラクター・トレーラーを左へバックさせるには、まずハンドルを右に切ってセミトレーラーを左へバックさせ、基準点を合わせるように狙います。次にハンドルを左に切ってトラクターも左へバックさせ、基準点が一直線に並ぶまで続けます。

- ✓ まずハンドルを右に切り、セミトレーラーを左へ動かす
- ✓ 次にハンドルを左に切り、トラクターがトレーラーに続くようにする
- ✓ 基準点が横並びに一直線になるまで続ける

86.17 直線での後退

直線で後退するとき、トレーラーがそれた場合は、修正するためにトラクターを同じ方向へ操向してください。トレーラーが大きく外れた場合は、停止し、前進して再び一直線に合わせてから、後退を再開してください。

- ✓ トレーラーがそれた場合は、修正するためにトラクターを同じ方向へ操向する
- ✓ トレーラーが大きく外れた場合は、前進して再び一直線に合わせてから後退を再開する

CHAPTER 87

Rules for Transporting Dangerous Substances

87.1 訓練要件

雇用主は、危険物を運送する運転者が職務に必要な訓練を受けていることを確保し、有効な訓練修了証を発行しなければならない。

- ✓ 訓練は職務に直接関連し、運送する危険物の種類に適したものでなければならない。
- ✓ 雇用主は、訓練を受けた分野、扱った科目、有効期限を明記した訓練修了証を発行しなければならない。
- ✓ 証明書の有効期間は36か月である。

87.2 訓練証明書の携帯

運転者は、危険物を輸送する際は常に訓練証明書を携帯するか、証明書保有者の監督を受けなければなりません。

- ✓ 危険物を輸送する際は、常に訓練証明書の原本または写しを携帯してください。
- ✓ または、自身の証明書の原本または写しを携帯している人の直接監督下に置かれてください。

87.3 輸送書類の取扱い

危険物質には、配送先まで輸送書類の写しを同伴させ、指定されたアクセス可能な場所に保管しなければなりません。

- ✓ 輸送書類の写しは、配送先まで危険物質と一緒に保持されなければなりません。
- ✓ 車内にある場合は、運転席側のドアの保護カバーに保管するか、手の届きやすい場所に置いてください。
- ✓ 車内にない場合は、運転席側のドアの保護カバーに置くか、運転席側から乗り込む人が見える場所（運転席など）に置いてください。

87.4 ラベル表示と安全マーク

危険物質には所定の安全マークをラベル表示しなければならず、運転者は引き取る前に分類、表示、プラカードの備えを確認しなければならない。

- ✓ 危険物質を引き取る前に、その物質が分類されていることを確認する
- ✓ 荷送人が容器に適切な安全マーク（ラベル、プラカード、標識）を貼付していることを確認する
- ✓ プラカードは車両の前後および両側面に掲示しなければならない
- ✓ 危険物質の容器は、自動車の前部バンパーの上または前方に置いてはならない

87.5 適用される規制

ケベック州の公道で危険物質を取り扱い、または輸送する者は、連邦基準を組み込んだ危険物質輸送規制を遵守しなければなりません。

- ✓ 製造/流通拠点から配送/荷降ろし拠点まで遵守が求められます。
- ✓ この規制は、物質の種類または数量に応じて免除を定めています。
- ✓ カナダ運輸省の危険物輸送規則を参照により組み込んでいます。

87.6 危険物質のクラス

危険物質は、特定の危険性と例を伴う9つのクラスに分類され、それぞれに所定のプラカードがあります。

- ✓ クラス1 爆発物（1.1 大量爆発、例：TNT；1.2 飛散；1.3 火災危険、例：花火；1.4 重大な爆風なし；1.5 大量爆発性があるが非常に鈍感；1.6 極めて鈍感）
- ✓ クラス2 ガス（2.1 可燃性、例：プロパン；2.2 不燃性かつ無毒性、例：窒素；2.3 毒性、例：一酸化炭素）
- ✓ クラス3 引火点が60.5°C以下の引火性液体（例：ガソリン、エタノール、灯油、ディーゼル）
- ✓ クラス4 可燃性固体/自己発火性/水反応性；クラス5 酸化剤および有機過酸化物；クラス6 毒性および感染性；クラス7 放射性；クラス8 腐食性；クラス9 その他

87.7 クラス1.4 プラカード免除およびSQ承認

クラス1.4爆発物には数量に基づくプラカード免除があり、特定の爆発物を輸送するにはSûreté du Québecの承認が必要です。

- ✓ 数量が1,000kg以下の場合、クラス1.4にはプラカードは不要です
- ✓ 数量に関係なく、クラス1.4Sにはプラカードは不要です
- ✓ ケベック州では、爆発物に関する法律に掲げられた爆発物を輸送する運転者は、Sûreté du Québecの承認を取得する必要があります

87.8 運転者訓練および証明書

雇用主は、運転者がその職務に直接関連し、運搬する物質に適した訓練を受けていることを確保しなければならず、訓練を受けた分野、科目、有効期限を明記した訓練証明書を発行しなければなりません。

- ✓ 訓練証明書は36か月間有効です
- ✓ 危険物質を運搬する際、運転者は常に訓練証明書の原本または写しを携帯しなければなりません
- ✓ または、運転者は自身の証明書原本または写しを携帯している人の直接監督下に置かれなければなりません

87.9 危険物質を規制する規則

ケベック州の公道で危険物質を扱い、または輸送する者は、製造・流通拠点から配送・荷降ろし地点まで「危険物質輸送規則」を遵守しなければなりません。この規則は、カナダ運輸省の「危険物輸送規則」を参照により組み込んでおり、物質の種類や数量によって一部の免除が適用される場合があります。

- ✓ 製造・流通拠点から配送・荷降ろし地点までの遵守が必要
- ✓ この規則は、カナダ運輸省の「危険物輸送規則」を参照により組み込んでいる
- ✓ 物質の種類や数量に応じて免除が適用される場合がある

87.10 輸送書類の要件

危険物の輸送を担当する者は、必要な情報が記載された輸送書類の写しを取得しなければならず、その書類は配達地点まで当該物質とともに保持されなければならない。

- ✓ 輸送書類は配達まで危険物とともに保持されなければならない
- ✓ 車内では、運転席側ドアの保護ジャケットに保管するか、手が届きやすい場所に置く
- ✓ 車両にいないときは、運転席側ドアの保護ジャケットに置くか、運転席側から乗り込む人に見える運転席または目につく場所に置く

CHAPTER 88

6 - Windshield Wiper/Washer

88.1 フロントガラスワイパー

ワイパーおよびウォッシャーに関する要件は、悪天候のときだけでなく、常に適用されます。ワイパーの有無、状態、作動状態を確認してください。有無を確認し、スイッチを入れ、ブレードの拭き取り効果を確認します。効果的なブレードはフロントガラスを拭き、汚れを除去し、十分な視界を確保します。

- ✓ 欠陥 6.A（重大）：運転席側のワイパーがない、作動しない、または効果的に拭き取れない
- ✓ 欠陥 6.1（軽微）：助手席側のワイパーがない、作動しない、または効果的に拭き取れない

88.2 ウインドシールドウォッシャーシステム

ウォッシャーシステムを作動させ、ウインドシールドにウォッシャー液が噴射されることを確認して、作動状態を点検する。有効なシステムは、十分な視界を確保できるよう、適切な箇所に十分な液を噴射する。

- ✓ 欠陥 6.2（軽微）：ウォッシャーシステムがウインドシールドを効果的に洗浄しない（例：ノズルの詰まり／向きのずれ、液がほとんどまたはまったく噴射されない）
- ✓ 要件は悪天候時だけでなく、常に適用される

CHAPTER 89

Inspecting a Pneumatic Brake System (Air Brake System)

89.1 車内エアブレーキ点検手順

車両を安定させ、エンジンを始動し、パーキングブレーキを解除して、低空気圧インジケーター（19.A、19.1）を確認します。まだ点灯していない場合は、ランプ／ブザーが点灯するか、ウィグワグが下がるまでブレーキペダルをポンピングして圧力を下げます。始動時にインジケーターがすでに点灯している場合は、それらが消灯するときのゲージ圧が少なくとも380 kPa（55 psi）であることを確認します。次に、アイドリング中にブレーキペダルを踏み続けてコンプレッサー性能（19.B）を確認し、コンプレッサーが少なくとも620 kPa（90 psi）に達して維持することを確認します。

- ✓ パーキングブレーキを解除し、低空気圧インジケーターが380 kPa（55 psi）未満で作動することを確認する
- ✓ インジケーターが380 kPa（55 psi）以上で消灯することを確認する
- ✓ ペダルを踏み続けた状態で、コンプレッサーが少なくとも620 kPa（90 psi）に達して維持することを確認する

89.2 プレッシャーレギュレーターのカットアウトおよびカットイン試験

コンプレッサーが作動している状態で、エンジンをアイドリングさせ（任意で約1,000 rpm）、コンプレッサーが805 kPa（117 psi）から945 kPa（137 psi）の間で停止することを確認します（19.3）。空気圧が最大であることを確認し、エンジンを停止し、ペダルを踏み続けながらゲージを監視するか音を聞いて、ブレーキシステムの漏れを点検します（19.C、19.4）。エンジンを再始動し、圧力が550 kPa（80 psi）に達する前にコンプレッサーが再び作動するまで、圧力をゆっくり下げます（19.3）。

- ✓ コンプレッサーは805 kPa（117 psi）から945 kPa（137 psi）の間でカットアウトしなければならない
- ✓ 圧力が550 kPa（80 psi）に下がる前にコンプレッサーがカットインしなければならない
- ✓ ペダルを踏み続け、ゲージを監視するか、聞こえる漏れ音を聞いて、漏れを点検しなければならない

89.3 パーキングブレーキ、ステアリング、クラッチ、サービスブレーキの路上点検

セミトレーラーのパーキングブレーキを作動させ、RPMを最大にせずにアクセルを踏み、ゆっくり前進して保持されることを確認してから解除します。トラクターのパーキングブレーキについても同様に繰り返します（トラクターを作動、トレーラーを解除、前進を試み、保持されることを確認）。次に、パーキングブレーキを解除し、少し前進してハンドルを左右に切り、車輪が自由に回転しステアリングが作動することを確認してから、クラッチ/サービスブレーキで停止し、クラッチ（4.1）、パワーステアリング（5.B）、サービスブレーキ（19.D）を点検します。安全に行える場合は、アクセル（4.A、4.1）、キャブ内への排気ガス侵入に関するエンジン排気（16.A、16.1）、ブレーキランプ（8.B、8.1）を点検します。

- ✓ 各車両のパーキングブレーキが、前進しようとしたときにトラクターとトレーラーの組み合わせを静止させ続けることを確認する（19.5）
- ✓ 少し前進してハンドルを左右に切り、パワーステアリングと車輪の自由な回転を確認する
- ✓ 床板を通してキャブ内に排気ガスが漏れていることを示す可能性がある排気の臭いに注意する

89.4 キャブ内エアブレーキ試験手順

車両を安定させ、エンジンを始動し、パーキングブレーキを解除して、低空気圧インジケーター（19.A、19.1）を確認します。まだ点灯していない場合は、ライトが点灯するかブザーが鳴るか、ウィッグワグが下がるまでブレーキペダルを踏んで圧力を下げます。始動時にすでにインジケーターが点灯している場合は、圧力をそれ以上下げず、インジケーターが消えたときにゲージが少なくとも380 kPa（55 psi）を示していることを確認します。次に、コンプレッサー性能（19.B）を確認します：エンジンをアイドリング状態にし、コンプレッサーが作動している状態で、ブレーキペダルを最後まで踏み込んで保持し、ゲージを見て、コンプレッサーが少なくとも620 kPa（90 psi）に達する・維持することを確認します。

- ✓ 低空気圧インジケーターが消えたとき、圧力ゲージが少なくとも380 kPa（55 psi）を示していることを確認する
- ✓ ペダルを踏み込んだまま、コンプレッサーが少なくとも620 kPa（90 psi）に達して維持することを確認する
- ✓ すべての回路を作動させるため、キャブ内エアブレーキ試験の前にパーキングブレーキを解除する

89.5 圧力調整器と漏れ試験の順序

圧力調整器のカットアウト(19.3)を確認する：コンプレッサーが作動している間、エンジンをアイドリング状態にし、コンプレッサーが805 kPa（117 psi）から945 kPa（137 psi）の間で停止することを確認する。約1,000 rpmで圧力上昇が速くなる。圧力が最大になったことを確認し、エンジンを切り、ペダルを踏み込んだままにして圧力計を見るか音を聞いて漏れ（19.C、19.4）を確認する。再始動し、カットイン(19.3)を確認する：圧力が550 kPa（80 psi）に達する前にコンプレッサーが再び作動するまで、ゆっくり圧力を下げて確認する。

- ✓ コンプレッサーは805 kPa（117 psi）から945 kPa（137 psi）の間で停止しなければならない
- ✓ コンプレッサーは圧力が550 kPa（80 psi）に下がる前に作動しなければならない
- ✓ 最大圧力まで加圧してエンジンを停止した後、ペダルを踏んだまま漏れを点検しなければならない

89.6 パーキングブレーキ、サービスブレーキ、ステアリング、クラッチ試験

セミトレーラーのパーキングブレーキ（19.5）を確認します。作動させ、アクセルをゆっくり踏み、前進しようとして、保持されることを確認します。トラクターのパーキングブレーキ（19.5）を確認します。トラクターブレーキを作動させ、トレーラーブレーキを解除し、前進しようとして、保持されることを確認します。次にクラッチ（4.1）、パワーステアリング（5.B）、サービスブレーキ（19.D）を確認します。トラクターブレーキを解除し、ゆっくり前進しながらハンドルを左右に切って、車輪が自由に回転することとパワーステアリングの作動を確認し、その後ブレーキをかけて停止します。パーキングブレーキを作動させた状態でニュートラルにしてアクセル（4.A、4.1）を確認し、キャブ内への排気ガス侵入について排気システム（16.A、16.1）を確認し、安全に実施できる場合は連結車両のブレーキランプも確認します。

- ✓ セミトレーラーとトラクターのパーキングブレーキを別々に試験し、保持能力（19.5）を確認する
- ✓ ゆっくり走行しながらハンドルを左右に切り、車輪の自由な動きとパワーステアリングの作動を確認する
- ✓ サークルチェック報告書に記入して署名し、検出された欠陥にはフォローアップする

CHAPTER 90

Appendix – Driver's Licence Classes

90.1 クラス1免許の権限

クラス1免許では、次の車両の組み合わせを運転することが認められます。二軸ロードトラクター（正味重量4,500kg以上）または三軸ロードトラクターがトレーラー/セミトレーラーを牽引する組み合わせ、および要件を満たすトレーラーを牽引するクラス3トラックです。保有者は、オートバイを除く他のすべての車両カテゴリーを運転できます。

- ✓ クラス1は、二軸ロードトラクター（正味重量4,500kg以上）および1台以上のトレーラー/セミトレーラーを牽引する三軸ロードトラクターを対象とします。
- ✓ クラス1は、4,500kg以上のトレーラー/セミトレーラー（常設装備の場合）またはその他のトレーラーでは2,000kg以上を牽引するクラス3トラックを対象とします。
- ✓ ロードトラクターには荷室がなく、恒久的に第五輪が装備されています。クラス1保有者は、オートバイを除く他のすべてのカテゴリーを運転できます。

90.2 クラス3免許の認可内容

クラス3免許は、ストレートトラックを運転する権限を与えます。すなわち、2軸トラック（正味重量4,500kg以上）または3軸以上のトラック、およびトレーラーやセミトレーラーに連結されていないトラックトラクター（2軸で4,500kg以上、または3軸以上）です。また、一定の重量制限内で連結されたトレーラーも含みます。

- ✓ クラス3は、正味重量4,500kg以上の2軸トラック、または3軸以上のすべてのトラックを対象とします
- ✓ クラス3は、トレーラーまたはセミトレーラーに連結されていないトラックトラクター（2軸で4,500kg以上、または3軸以上）を対象とします
- ✓ トレーラーは、正味2,000kg未満の場合、または2,000〜4,500kgで恒久的に装備された機械/固定具を積載している場合にのみ対象となります

90.3 運転免許の追加資格（F、M、T）

追加資格はクラス1、2、3免許に付加できます。Fはエアブレーキ操作を、Mはマニュアルトランスミッション操作を、Tはロードトレインの運転を認定します（特別許可を要する25m超のダブルロードトレイン、クラス1限定）。

- ✓ F追加資格は、クラス1/2/3保有者がエアブレーキ付き大型車を運転できることを認定します
- ✓ M追加資格は、マニュアルトランスミッション付き大型車の運転を認定します
- ✓ T追加資格（クラス1限定）は、特別なロードトレイン運行許可を要する25m超のロードトレインの運転を認定します

90.4 クラス2免許の権限

クラス2免許は、24人を超える乗客を輸送するために設計されたバス、および2,000kg未満のトレーラーを牽引するバスを運転することを許可します。保有者は、車両組み合わせ（クラス1）とオートバイを除く他のすべてのカテゴリーを運転できます。

- ✓ クラス2は、24人を超える乗客を輸送するために設計されたバス、および2,000kg未満のトレーラーを牽引するバスを運転することを許可します
- ✓ クラス2保有者は、クラス1の車両組み合わせやオートバイを運転できません

CHAPTER 91

Chapter 1 - Mandatory Stops at Inspection Stations

91.1 検査場で停止が義務付けられる場合

検査場のライトが点滅しているとき、次のものを運転している場合は検査場で停止しなければなりません。物品輸送用または常時取り付けられた装置用に設計された車両総重量（GVWR）4,500kg以上の車両、レッカー車または工具車、あるいは少なくとも1台がGVWR 4,500kg以上である車両の組み合わせ。

- ✓ 検査場のライトが点滅しているときは停止すること
- ✓ GVWR 4,500kg以上の物品輸送車両に適用される
- ✓ レッカー車、工具車、および少なくとも1台が4,500kgの車両の組み合わせに適用される

91.2 検査所の例外

特定の例外が適用されます。特に、車両登録規則に基づき乗用車として登録された正味重量4,000kg以下のトラック、またはレクリエーション目的で使用される道路車両が該当します。

- ✓ 車両登録規則に基づき乗用車として登録された正味重量4,000kg以下のトラックは、免除される場合があります。
- ✓ レクリエーション目的で使用される道路車両は、免除される場合があります。

CHAPTER 92

Brakes – Hydraulic Systems (Chapter 3)

92.1 3つの基本的なブレーキシステム構成部品

すべての大型車両のブレーキシステムは、その種類を問わず、サービスブレーキ（ブレーキペダルで速度を落とす）、パーキングブレーキ（駐車時に車両を静止させておく）、およびエマージェンシーブレーキ（サービスブレーキが故障した場合、またはトレーラーが切り離された場合に車両を停止させる）を含みます。

- ✓ サービスブレーキはブレーキペダルを使って速度を落とす
- ✓ パーキングブレーキは駐車時に車両を静止させておく
- ✓ エマージェンシーブレーキはサービスブレーキが故障した場合、またはトレーラーが切り離された場合に車両を停止させる

92.2 ブレーキペダルの警告サイン（油圧式）

異常に低いブレーキペダルは重大な警告信号です。素早く繰り返しポンピングすることで一時的に制動圧力を高めることはできますが、ブレーキは直ちに修理しなければなりません。

- ✓ 異常に低いペダルは重大な警告サイン
- ✓ 一時的に圧力を高めるには素早くポンピングする
- ✓ ブレーキを直ちに修理する

92.3 二重回路油圧ブレーキ

車両には二重回路ブレーキシステムがあるため、一方の油圧回路が故障しても制動は可能ですが、より強くペダルを踏む必要があり、一部の車輪しか制動せず、制動距離が長くなる可能性があります。車両を再使用する前に修理してください。

- ✓ 二重回路により、一方の回路が故障しても制動できる
- ✓ より強いペダル踏力が必要で、制動距離が長くなる可能性がある
- ✓ 車両を再使用する前に必ず修理しなければならない

92.4 パワーブレーキ

パワーブレーキは通常、ペダルをほとんど踏む力を必要としませんが、エンジンが停止すると、はるかに大きな力を加えなければなりません。パワーブレーキシステムが正常に作動していない場合、運転は禁止されています。

- ✓ パワーブレーキは通常、ほとんどペダルを踏む力を必要としない
- ✓ エンジンが停止した場合は、はるかに大きなペダル踏力が必要となる
- ✓ パワーブレーキが故障している場合、運転は禁止される

92.5 油圧ブレーキ警告灯

サービスブレーキ圧力警告灯は始動時に油圧システムが作動することを確認するために点灯します。点灯したままの場合はシステムに不具合がある可能性があります。パーキングブレーキ警告灯はパーキングブレーキが作動していることを示します。

- ✓ サービスブレーキ圧力警告灯が点灯したままの場合は、油圧システムに不具合がある可能性があります
- ✓ パーキングブレーキ警告灯はパーキングブレーキが作動していることを示します

CHAPTER 93

Chapter 12 - Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check

93.1 サークルチェックの対象となる車両

特定の大型車両および車両の組み合わせは、重量定格と車両の種類に基づきサークルチェックを受けなければなりません。

- ✓ 車両総重量定格（GVWR）が4,500kg以上の道路車両は対象です
- ✓ 少なくとも1台の車両の車両総重量定格（GVWR）が4,500kg以上である車両の組み合わせは、すべての車両を点検しなければなりません
- ✓ バス、ミニバス、レッカー車は、車両総重量定格（GVWR）にかかわらず対象です
- ✓ 安全標識を必要とする危険物を輸送する車両総重量定格（GVWR）4,500kg未満の道路車両は対象です

93.2 サークルチェックが免除される車両

特定の車両区分、主に工具車両、農場車両、緊急車両および個人使用車両は、サークルチェック要件を免除されます。

- ✓ 工具車両（グレーダー、ホイールローダー、バックホー）は免除される
- ✓ 緊急業務または災害に使用される大型車両は免除される
- ✓ 農用トラクター、農業機械および農用トレーラーは免除される
- ✓ 自然人が個人的かつ非商業目的で使用する大型車両は免除される
- ✓ 運転者または操作者が生産者である場合に、未加工の農産物/林産物/水産物を輸送する2軸または3軸のストレートボディトラックは免除される

CHAPTER 94

Self-Evaluation Exercises

94.1 自己評価から確認できる重要な試験項目

見直しにより重要な事実が確認されました。ヒッチングの際、アッパーカプラープレートはピボットポイントでフィフスホイールプレートよりわずかに低くなければなりません。最も重いセミトレーラーをトラクターに連結し、最も軽いものではありません。滑りやすい道路で急ブレーキをかけるとジャックナイフ現象が起こり得ます。そして、右折は最も簡単ではなく最も難しい操作です。

- ✓ ヒッチングの際、アッパーカプラープレートはピボットポイントでフィフスホイールプレートよりわずかに低くなければなりません。
- ✓ 最も重く最も長いセミトレーラーがトラクターに連結され、最も軽いものではありません。
- ✓ 滑りやすい道路で急ブレーキをかけるとジャックナイフ現象が起こり得ます。
- ✓ 右折は最も簡単な操作ではなく、最も難しい操作です。

94.2 試験の重要事項（正誤確認）

ヒッチング、アンヒッチング、積載位置、ブレーキ操作、旋回に関する重要な出題事実を強化する復習ポイント。

- ✓ 真: セミトレーラーの上部カプラープレートは、ピボットポイントで第五輪プレートよりわずかに低くなければならない。
- ✓ 真: 切り離すには、キングピンを外すためにトラクターを少し前進させ、停止し、サスペンションを下げてから、ゆっくり前進する。
- ✓ 偽: トラクターには、最も軽いのではなく最も重いセミトレーラーを連結すべきである。
- ✓ 真: 滑りやすい道路で急ブレーキをかけると、ジャックナイフ現象を引き起こすことがある。
- ✓ 偽: 大型車両にとって、右折は最も簡単なのではなく最も難しい操作である。

94.3 重要復習概念

自己評価は、固縛、点検、危険物の訓練、タンクのバッフル、排出ガス取締りに関する重要な試験概念を強化します。

- ✓ 固縛方法は積荷の種類によって異なります — 同じ方法をどの積荷にも使用できるわけではありません。
- ✓ 出発時に適切に固縛されていても、走行中に貨物を点検しなければなりません。
- ✓ 危険物を輸送する場合、運転者または同乗者は訓練証明書の原本または写しを携帯しなければなりません。
- ✓ バッフルは液体の動きを減らしますが、なくすことはできません — 車両は依然として横転する可能性があります。
- ✓ 運送取締官は、過剰な排出ガスを示す大型車両を点検し、違反報告書を発行することができます。

94.4 練習問題の重要確認事項

重要な事実の確認: 遠くを見ることは高速道路だけでなく、すべての運転状況で不可欠です。18mの大型車両は6秒の車間距離が必要です。制動距離は氷上で2倍になり、10%の勾配では速度低下が固定された10%ではありません。カーブでの制動を避けてスキッドを防止してください。効果的な制動のためにエアブレーキペダルを急速に押して離さないでください。

- ✓ 高速道路だけでなくすべての状況で遠くを見る
- ✓ 18mの大型車両は6秒の車間距離が必要
- ✓ スキッドを防止するためカーブでの制動を避ける
- ✓ 効果的な制動のためエアブレーキペダルを急速に押して離さない

94.5 試験の重要復習ポイント

正誤の自己評価の考え方を復習しましょう。遠くまで先を見ることが重要であり、それは高速道路だけでなくすべての道路に当てはまります。18m車両には6秒の追従間隔が必要です。エアブレーキを繰り返しポンピングしてはいけません。また、スキッドを防ぐため、カーブではブレーキをかけることを避けてください。

- ✓ 18mの大型車両には6秒の追従間隔が必要です
- ✓ エアブレーキを素早く踏んだり離したりしない—ポンピングしない
- ✓ スキッドのリスクを減らすため、カーブを曲がっている間はブレーキをかけることを避ける
- ✓ 遠くまで先を見ることは、高速道路だけでなく、あらゆる種類の道路で不可欠です

94.6 試験の重要概念の確認

自己評価は試験の核心的な事実を強化する。固定方法は積荷の種類によって異なり、貨物は運行中にも再確認する必要があり、危険物質の証明書を携帯しなければならず、バッフルは横転を防がず、取締官は排出ガスを検査できる。

- ✓ 積荷ごとに異なる固定方法が必要であり、一つの方法がすべてに適合するわけではない。
- ✓ 固定した貨物であっても運行中に確認しなければならない。
- ✓ 危険物質の訓練証明書（原本または写し）は、運転者または同乗者が携帯しなければならない。
- ✓ バッフルは、車両を横転させ得る液体の左右の移動を防がない。
- ✓ 運送取締官は過剰な排出ガスを検査し、違反報告書を発行できる。

CHAPTER 95

Chapter 11 – Driving and Off-Duty Time for Heavy Vehicle Drivers

95.1 運転および休憩規制の目的

運転時間、勤務時間、非勤務時間に関する規則は、運転者の疲労を制限するために存在し、疲労は運転者と他の道路利用者を危険にさらします。

- ✓ 規則は、運転者が運転前に最低限の休息時間を確保できるようにすることを目的としています。
- ✓ 規則は、運転者が超えてはならない最大の運転時間と勤務時間を定めており、それを超えた場合は運転者は停止しなければなりません。
- ✓ 基準は、大型車両運転者の運転時間と休息時間に関する規則(Regulation respecting the hours of driving and rest of heavy vehicle drivers)に定められています。

95.2 活動報告書の記録要件

2023年4月30日以降、大型車両の運転者は、勤務、運転、休憩の時間を活動報告書に記録しなければならず、限られた例外があります。

- ✓ 2023年4月30日以降、運転者は勤務、運転、休憩の時間を活動報告書に記録しなければなりません
- ✓ 特定の定められた状況を除いて適用されます

CHAPTER 96

Chapter 12 – Inspections at the End of a Trip

96.1 運行終了時の点検（推奨）

義務ではありませんが、運行終了時に車両を点検することが推奨されます。これにより、不具合や異常を記録し、車両を再び道路に戻す前に必要な修理に関する情報を得ることができ、事業に利益をもたらし、安全性を向上させます。

- ✓ 運行終了時の点検は推奨されますが、義務ではありません。
- ✓ 必要な修理に役立てるため、不具合や異常を記録します。
- ✓ この習慣は車両の安全性を高め、時間と費用を節約します。

CHAPTER 97

In the Event of an Accident

97.1 事故に関与した場合の責任

ハイウェイ安全法典（Highway Safety Code）に基づき、事故に関与した場合は、現場に留まるか直ちに現場へ戻り、負傷者を助け、警察に連絡し、現場の警察官が要求する情報を提供しなければなりません。

- ✓ 事故現場に留まるか直ちに現場へ戻ること
- ✓ 負傷者を助け、警察に連絡し、要求される情報を提供すること

97.2 目撃者として事故現場で支援する

目撃者または最初の到着者として、事故現場から約30m離れた場所に駐車し、非常点滅灯を点けてください。直ちに警察に連絡するか、誰かに連絡させてください。負傷者がいる場合は、関係車両のエンジンを切ってください。可能であれば発炎筒や反射板を設置して他の道路利用者に警告し、負傷者を援助してください。

- ✓ 非常点滅灯を点けたまま、現場から約30m離れた場所に駐車する
- ✓ 関係車両のエンジンを切り、発炎筒や反射板で他の人に警告する

97.3 事故現場における安全と応急処置

事故現場に到着したとき、またそこにいる間は、自分自身や他人を危険にさらすことなく援助できることを確認してください。応急処置講習は実践的な知識を与え、車両に常に応急処置キットを備えておくことが推奨されます。

- ✓ 自分自身や他人を危険にさらすことなく援助できるようにする
- ✓ 車両に常に応急処置キットを備えておく

CHAPTER 98

Controls and Components — Driver's Cab (Chapter 4)

98.1 エアブレーキペダルの操作

ブレーキペダルは、トレーラー/セミトレーラーの車輪を含む全車輪のサービスブレーキを作動させます。ペダルを踏むと、サービスリザーバーからの圧縮空気がブレーキチャンバーに流れ込みます。ペダル圧力が強いほど、より多くの空気がチャンバーに入ります。

- ✓ トレーラーを含む全車輪のサービスブレーキを作動させる
- ✓ 圧縮空気はサービスリザーバーからブレーキチャンバーへ流れる
- ✓ 圧力が高いほどチャンバーに入る空気量が増える
- ✓ 必要な圧力は車両と積載量によって異なる

98.2 セミトレーラーハンドブレーキ制御装置

ハンドブレーキ制御装置は、セミトレーラーの車輪にのみサービスブレーキを作動させる。これはステアリングコラムまたはダッシュボードに取り付けられており、セミトレーラーが正しく連結されているか、トレーラーのサービスブレーキが機能するかを確認するために使用されることがある。

- ✓ セミトレーラーの車輪にのみサービスブレーキを作動させる
- ✓ 一部のモデルでは上に引く、または下に押すことでトレーラーブレーキチャンバーへ空気を送る
- ✓ 連結状態とトレーラーブレーキの機能を確認するために使用する
- ✓ 路上ではパーキングブレーキやサービスブレーキとして絶対に使用しない

98.3 ハンドブレーキの誤用による危険性

道路上でハンドブレーキをサービスブレーキとして使用することは、ブレーキペダルよりも効果が低い。制動力が不均等に配分されるため、トレーラーブレーキが過熱して効きが悪くなり、氷上で車両がスリップする原因となることがある。

- ✓ 減速する際、サービスブレーキより効果が低い
- ✓ 制動力が全輪に均等に配分されない
- ✓ セミトレーラーのブレーキが過熱し、効きが悪くなる
- ✓ 氷結路面でスリップを引き起こすことがある

98.4 パーキングブレーキ制御装置（黄色いノブ）

パーキングブレーキ制御装置は、ダッシュボードにある黄色い菱形のノブです。上に引くとブレーキチャンバーから空気が排出され、車輪を締め付ける強力なスプリングが作動します。これはトラクターとセミトレーラーを静止状態に保ち、キャブを離れる前に必ず上に引く必要があります。走行前に解除するには下に押します。

- ✓ ダッシュボードにある黄色い菱形のノブ
- ✓ パーキングブレーキを作動させるには上に引く（空気が排出され、スプリングが車輪を締め付ける）
- ✓ 走行前にパーキングブレーキを解除するには下に押す
- ✓ トラクターとセミトレーラーの両方にパーキングブレーキを作動させる
- ✓ キャブから降りる前に必ず上に引く

98.5 トレーラー空気供給制御装置（赤いノブ）

八角形の赤いノブは、トレーラー/セミトレーラーのサービスリザーバーに空気を送ります。下に押すとバルブが開き、トレーラーブレーキへ空気が流れます。上に引くとバルブが閉じ、空気が排出されてトレーラーの駐車ブレーキが作動します。赤いノブと黄色い駐車ノブは、すべての車両で常に同じ色と形です。

- ✓ ダッシュボード上の八角形の赤いノブ
- ✓ 下に押すとトレーラー/セミトレーラーのブレーキに空気を供給
- ✓ 上に引くとトレーラーの駐車ブレーキが作動（切り離し用）
- ✓ すべての車両で常に同じ色と形

98.6 空気圧ゲージ

空気圧ゲージは、サービスリザーバー内の空気圧を測定します。独立した2つの回路があるため、回路ごとに1つずつ、2つのゲージ（または針が2本ある1つのゲージ）があります。供給リザーバー用のゲージはありません。

- ✓ サービスリザーバー内の圧力を測定する
- ✓ 回路ごとに1つずつ、2つのゲージ（または針が2本ある1つのゲージ）
- ✓ 供給リザーバー用のゲージはない

CHAPTER 99

Changing Lanes

99.1 車線変更の手順

車線を変更する前に、その操作が許可されており安全であることを確認する。交通量と他の車両の速度、ミラー、死角にいる車両、自転車、歩行者を確認する。合図を出した後、ミラーと死角をもう一度確認し、依然として安全であり距離が変わっていないことを確かめる。他の人が調整できるよう、新しい車線へゆっくりと安定してハンドルを切る。

- ✓ 開始前に車線変更が合法かつ安全であることを確認する
- ✓ 合図の前と後の両方でミラーと死角を確認する
- ✓ 他の運転者が調整できるよう、もう一方の車線へゆっくりと安定してハンドルを切る

99.2 車線変更の手順

車線を変更する前に、その操作が許可されており安全であることを確認します。交通量と速度、ミラーと死角を確認し、車両、自転車、歩行者がいないか注意します。合図を出した後、ミラーと死角をもう一度確認し、車間の隙間が変わっていないことを確かめます。別の車線へゆっくりと、しかし安定して操舵します。

- ✓ 開始前に、その操作が許可されており安全であることを確認する
- ✓ 車両、自転車、歩行者がいないか、ミラーと死角を確認する
- ✓ 移動する前に合図を出し、その後もう一度ミラーと死角を確認する
- ✓ 他の運転者が調整できるように、ゆっくりとしかし安定して操舵する

CHAPTER 100

How to Make an Emergency Stop

100.1 ABSなしの緊急停止

ほとんどの大型車両には、車輪のロックを防ぐABSが装備されています。ABSのない車両では、必要になったらすぐにブレーキペダルを踏み、車輪がロックしない範囲でできるだけ徐々に圧力を強め、完全に停止するまで続けます。車輪がロックした場合は、少し圧力を緩め、車輪が再び回転したら圧力を再びかけます。

- ✓ 状況が要求したらすぐにブレーキペダルを踏む
- ✓ 完全に停止するまで、車輪をロックさせずに徐々に圧力を強める
- ✓ 車輪がロックしたら少し緩め、再び回転したら圧力を再開する
- ✓ 直線を維持し、進路を保ち、必要に応じて曲がることができなければならない

100.2 潜在的な危険の認識

危険に気づいたら減速してください。例えば、前方の車両が明らかな理由もなくブレーキをかけている、頻繁に停車する車両（配送トラック、タクシー、バス）、道路沿いに駐車している車両、滑りやすい道路、または視界が遮られている場合です。

- ✓ 明らかな理由もなくブレーキをかけている車両や頻繁に停車する車両に対しては減速してください。
- ✓ 駐車中の車両、滑りやすい道路、または視界が遮られている場合は減速してください。
- ✓ 荷物を積んだ車両でブレーキをかけるときは、特に慎重になってください。

CHAPTER 101

Special Rules for Transporting Dangerous Substances

101.1 踏切での義務停車

プラカードを必要とする車両は、踏切で停止してから進まなければならず、標識の設置が推奨され、特定の免除があります。

- ✓ 数量がプラカードを必要とする場合は、踏切で停止し、安全に通過できる場合にのみ進まなければなりません。
- ✓ ‘CE VEHICULE S'ARRÊTE AUX PASSAGES À NIVEAU’ または ‘ARRÊT AUX PASSAGES À NIVEAU’ などの後部警告標識を表示してください。
- ✓ 道路標識または交通信号（EXEMPT）が許可している場合にのみ、停止せずに通過できます。

101.2 偶発的流出の通報

危険物質が規制限度を超えて失われ、放出され、漏れ、または流出した場合、それを所持する者は直ちに指定された関係者に通報しなければならない。

- ✓ 直ちに地元警察、雇用主、荷送人、および車両の所有者または賃借人に通報する
- ✓ 感染性物質または損傷したガスボンベからの放出については、CANUTECに通報する（1-888-CAN-UTEC または携帯電話で *666）
- ✓ 通報が必要となる放出量を判断するために、規則を参照する

101.3 治安官による貨物検査

ハイウェイ安全法に基づき、運転者は治安官の検査要求に応じ、必要な書類を提示しなければなりません。

- ✓ 治安官の指示に従い、指示された場合は車両を路肩に寄せて停止してください
- ✓ 貨物に関するすべての書類を治安官に提示してください
- ✓ 要求された場合は、危険物輸送のための訓練修了証を提示してください

101.4 ロードトレインで禁止されている危険物質

この規則は、特定のロング・コンビネーションおよびダブルトレイン構成での危険物質の輸送を禁止する。

- ✓ 長さ25mを超えるロードトレイン（LCV）では、その数量がTDG規則第4部に基づく安全マークのプラカードを必要とする場合、禁止される。
- ✓ ダブルトレインのタンク トラックでは、長さ25m以下のB型ダブルトレインでない限り、禁止される。

101.5 トンネルでの禁止事項

危険物の輸送は、ケベック州の特定のトンネルにおいて特定の条件下で禁止されています。

- ✓ メロシュヴィル・トンネルへの信号機で制御された進入路、およびルイ・イポリット・ラ・フォンテーヌ、ヴィル・マリー、ヴィジェ、ジョゼフ・サンソンの各トンネル内では禁止されています。
- ✓ 数量がプラカードを必要とする場合に禁止が適用されます（クラス9のみを運搬する場合を除く）。
- ✓ 総容器容量が30 Lを超えるクラス3引火性液体を運搬する場合に適用されます。
- ✓ クラス2.1、2.3(2.1)、2.2(5.1)および2.3(5.1)のガスを3本以上のシリンダーで、または水容量が46 Lを超えるシリンダーで運搬する場合、または裸火／白熱固体燃料を用いる機器を運搬する場合に適用されます。

101.6 液化石油ガスシリンダーの輸送

LPGシリンダーの輸送には換気、バンパーによる保護が必要であり、特定の安全でない取付位置は禁止されています。

- ✓ 収納区域に外部換気がない限り、車両でガスシリンダーを輸送してはならない。
- ✓ 車両後部外側のシリンダーは、バンパーをシリンダーより先まで延長し、少なくともバンパーと同等以上の強度の材料で保護しなければならない。
- ✓ シリンダーを屋根やドア、前車軸より前、または車両の左右いずれかの側面からはみ出す位置に取り付けてはならない。

101.7 米国への輸送

危険物質を米国へ輸送する運送業者は、特定の物質基準に該当する場合、毎年USDOTに登録し、訓練証明書を携帯しなければなりません。

- ✓ クラス7（数量を問わず）、25kgを超えるクラス1.1/1.2/1.3爆発物、または吸入すると有毒な製品1L超を輸送する場合は、毎年USDOTに登録しなければなりません。
- ✓ 運転者は、これらの物質を米国へ輸送する際、適切な訓練を受けたことを示す雇用主発行の証明書を携帯しなければなりません。

101.8 危険物貨物の固定

危険物の容器およびその他のすべての物体は、構造物、ブロッキングシステム、ブレース、ダンネージ／ダンネージバッグ、ショアリングバー、タイダウンまたはこれらの組み合わせを用いて固定し、または移動不能にしなければならない。フロントバンパー付近への配置は禁止されている。

- ✓ 構造物、ブロッキング、ブレース、ダンネージ、ショアリングバー、タイダウンまたはこれらの組み合わせを用いて容器を固定すること
- ✓ 危険物の容器は、自動車のフロントバンパーの上またはフロントバンパーより前に置いてはならない

101.9 トンネル運送禁止

運転者は特定のトンネルおよび特定の状況下でメロシェビルトンネルの信号灯制御進入路を通じて危険物質を運送することが厳格に禁止されています。

- ✓ 禁止されたトンネルには、ルイ-イポリト-ラフォンテーン、ビルマリ、ビジェ（モントリオール）およびジョセフ-サムソン（ケベック）が含まれます
- ✓ 数量が危険物ラベル表示を要求する場合、禁止が適用されます。ただしクラス9のみを運搬する場合は除きます
- ✓ クラス3引火性液体の場合、容器の総容量が30Lを超える場合は禁止が適用されます
- ✓ 特定のクラス2ガスが2本以上のシリンダー、または水容量が46Lを超えるシリンダーに入っている場合、または機器が裸火炎・白熱固体燃料を発生させる場合は禁止が適用されます

CHAPTER 102

Driving a Longer Combination Vehicle (LCV)

102.1 LCVの定義と免許

LCVは、一般的に長さ25mを超え、ケベック州交通省（Ministère des Transports du Québec）の基準を超えるロードトレイン連結車（タイプA、BまたはC）です。LCVを運転するには、特別ロードトレイン運行許可規則を遵守し、Tエンドースメント付きのClass 1免許を保有する必要があります。

- ✓ LCVは、一般的に長さ25mを超え、標準限度を超える連結車です
- ✓ LCVを運転するには、Tエンドースメント付きのClass 1運転免許を保有する必要があります
- ✓ 特別ロードトレイン運行許可規則およびHighway Safety Codeを遵守する必要があります

102.2 Tエンドースメントの資格要件

Tエンドースメントの資格を得るには、道路車両の組み合わせを運転した十分な経験があり、クラス1運転免許証を少なくとも5年間保有しており、特別訓練を修了している必要があります。

- ✓ クラス1運転免許証を少なくとも5年間保有していなければなりません
- ✓ 道路車両の組み合わせを運転した十分な経験がなければなりません
- ✓ 特別訓練を修了していなければなりません

102.3 LCVが使用される理由とその課題

LCVはより大量の貨物を輸送でき、同じ貨物をより低い燃料費、人件費、保守費で輸送できる。しかし、その長さと動的特性のために運転が難しく、道路利用者を保護するために特定の規制要件を遵守する必要がある。

- ✓ LCVはより大量の貨物をより低い燃料費、人件費、保守費で輸送する
- ✓ LCVはその長さと動的特性のために運転が難しい
- ✓ 運転者は道路利用者を保護するため、特別道路列車運行許可規則を遵守しなければならない

102.4 LCVの定義と免許

LCVは、一般に長さ25mを超え、標準の積載/大きさ制限を超えるロードトレイン（A、BまたはC型）であり、特別な許可とエンドースメントを必要とします。

- ✓ LCVは一般に長さ25mを超え、標準の積載/大きさ制限を超えます
- ✓ LCVを運行するには、Special Road Train Operating Permits Regulationを遵守する必要があります
- ✓ 運転者はTエンドースメント付きのClass 1免許を保有しなければなりません
- ✓ Tエンドースメントを取得するには、少なくとも5年間Class 1免許を保有し、特別な訓練を受ける必要があります
- ✓ LCV運転者は、このRegulationとHighway Safety Codeの両方を知らなければなりません

102.5 特別運行許可要件

規制された質量及び長さを超えるLCV（長編成連結車両）には、ケベック州交通省（Ministère des Transports du Québec）が発行する特別運行許可が必要です。

- ✓ 車両積載量及び寸法制限規則を超える場合は、特別運行許可が必要です
- ✓ 許可はケベック州交通省（Ministère des Transports du Québec）が発行します
- ✓ LCVを運行する際は、許可証原本及び付属書類を常時携帯してください
- ✓ 特別ロードトレイン運行許可は、最長で連続12か月間有効です

102.6 LCVの特性と制限

LCVには、積載質量、トラクターの最小出力/空気容量、トレーラーの長さ範囲に関する規定の最大値があります。

- ✓ 最大総積載質量は67,500kgです。
- ✓ トラクターは、LCVの総積載質量180kgにつき少なくとも1HPを備えていなければなりません。
- ✓ トラクターのエアコンプレッサーは、ブレーキシステムに毎分少なくとも425Lを供給しなければなりません。
- ✓ 最初のセミトレーラーの最大長は16.2mです。
- ✓ 最初のトレーラーの最小長は、Bトレインで12m、AまたはCダブルロードトレインで13.5mです。

102.7 LCVの利点と課題

LCVはより多くの貨物を低コストで輸送できるが、車両の長さと動的挙動のため運転がより難しい。

- ✓ LCVは燃料費、人件費、維持費を抑えながら、より大きな貨物量を輸送する。
- ✓ LCVは車両の長さと動的挙動のため運転がより難しい。
- ✓ 運転者は道路利用者を保護するため、特定の要件を遵守しなければならない。

102.8 規則の対象となるLCVの種類

許可証は、A形、B形、C形のダブルロードトレインを認めることができ、これらは連結装置とトレーラー長の要件によって区別されます。

- ✓ A形ダブルロードトレインは、2台目のトレーラーをトレーラーに変換するタンデムアクセルのシングルドローバー式ドリーを使用します。
- ✓ C形ダブルロードトレインは、タンデムアクセルのダブルドローバー式ドリーを使用します。
- ✓ B形ダブルロードトレインは、2台目のトレーラーが1台目のトレーラー後部のフィフスホイールに載ります。
- ✓ LCVダブルロードトレインは、一般に全長が25mを超えます。

CHAPTER 103

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Purpose and Goals

103.1 サークルチェックの目的

サークルチェックは、運転前にアクセス可能な部品を目と耳で点検し、欠陥を早期に発見して安全でない運行を防ぐために行われます。

- ✓ サークルチェックは、特定のアクセス可能な部品を目と耳で点検することです
- ✓ 目的は、主要部品が良好な作動状態にあることを確認することです
- ✓ 所有者と運転者に必要な修理が通知されるようにします
- ✓ 重大な欠陥がある車両が道路で使用されないようにします

103.2 サークルチェックの義務的性質

サークルチェックはすべての対象車両に義務付けられており、有効なチェックなしで運転することは、運転者と運行者の双方に禁止されています。

- ✓ サークルチェックは、点検対象となるすべての車両に義務付けられています。
- ✓ 規制された時間枠内にチェックが実施されなかった場合、運転者は運転できず、運行者は車両を運転させることができません。
- ✓ 実施された各サークルチェックについて、サークルチェック報告書を作成しなければなりません。

CHAPTER 104

Inspecting a Hydraulic Brake System

104.1 必須の油圧ブレーキ点検

油圧ブレーキシステムの構成部品はエアブレーキとは異なりますが、故障すると危険なため同等の注意が必要です。第18項では、マスターシリンダーリザーバーの液量（18.A、18.1）、サービスブレーキ警告灯の作動状態（18.3）、油圧式または真空式ブレーキブースター（18.C）、ブレーキシステムの気密性（18.B、18.2）を点検することが求められています。

- ✓ マスターシリンダー液量、サービスブレーキ警告灯、ブレーキブースター、システムの気密性を点検する
- ✓ 油圧ブレーキの故障は危険であり、エアブレーキと同程度の注意が必要である

104.2 油圧式と真空式ブースターのテスト手順

イグニッションをONにした状態で、パーキングブレーキを解除し（警告灯を共用している場合のみ）、サービスブレーキ警告灯が点灯しているか確認する。油圧式（電動ポンプ）パワーブレーキの場合：適度にペダルを踏み、ポンプの作動音を聞く。通常より強い圧力を少なくとも10秒間保持し、ペダルの動きを確認する。エンジンを始動し、警告灯が消えるか確認する。真空アシスト式パワーブレーキの場合：エンジンを始動して警告灯が消えることを確認し、数秒間運転した後、エンジンを切り、ペダルをポンピングする。適度に圧力をかけ、ペダルを踏み込んだまま再始動し、ペダルの動きを確認する。少なくとも10秒間圧力を保持し、ペダルが位置を保つか確認する。再始動し、警告灯が消えることを確認する。

- ✓ 油圧式ブースター：適度な圧力をかけたときに電動ポンプの作動音を聞く
- ✓ 真空式ブースター：ポンピング後に圧力をかけたまま再始動すると、ペダルは少し下がるはず
- ✓ システムの完全性をテストするため、通常より強いペダル圧を少なくとも10秒間保持する

104.3 油圧パーキング及びサービスブレーキ路上点検

パーキングブレーキ（18.5）、パーキングブレーキ警告灯（18.4）、サービスブレーキ（18.D）の有効性を確認する。パーキングブレーキをかけ、警告灯が点灯することを確認し、ゆっくりと前進を試みて車両が保持されることを確認する。解除して警告灯が消灯することを確認し、ゆっくり前進してすべての車輪が自由に回転することを確認した後、ブレーキペダルを踏んで車両が速やかに停止することを確認する。

- ✓ パーキングブレーキが車両を保持し、その警告灯が作動時と解除時に機能することを確認する
- ✓ 解除後にすべての車輪が自由に回転し、サービスブレーキが車両を速やかに停止させることを確認する

104.4 ポイント18 油圧ブレーキ点検の概要

油圧ブレーキシステムの構成部品はエアブレーキシステムとは異なり、故障すると危険な場合があるため、同等の注意が必要です。ポイント18では、マスターシリンダーリザーバー内の液量（18.A、18.1）、サービスブレーキ警告灯の作動状態（18.3）、油圧式または真空式ブレーキブースター（18.C）、およびブレーキシステムの気密性（18.B、18.2）を点検する必要があります。

- ✓ ポイント18では、マスターシリンダー液、サービスブレーキ警告灯、ブレーキブースター、およびシステムの気密性を点検する必要があります
- ✓ 油圧ブレーキの故障は危険な場合があり、エアブレーキと同等の注意が必要です

104.5 ブースタータイプ別の油圧ブレーキ試験順序

イグニッションをONにした状態で、パーキングブレーキが解除されていることを確認し（サービスブレーキ警告灯がパーキングブレーキ灯を兼ねている場合のみ）、サービスブレーキ警告灯が点灯しているかどうかを確認する。油圧パワーブレーキ（電動ポンプ）の場合：適度なペダル圧をかけ、ポンプ音を聞き、通常より強い圧を10秒間保持し、ペダルの動きを確認し、エンジンを始動して、警告灯が消えるかどうかを確認する。真空倍力ブレーキの場合：エンジンを始動し、警告灯が消えることを確認し、数秒間運転させ、エンジンを切り、ペダルをポンピングする。適度な圧をかけ、圧を保持したままエンジンを再始動し、ペダルの動きを確認し、圧を10秒間保持し、ペダル位置を確認し、再始動して、警告灯が消えるかどうかを確認する。

- ✓ 手順の順序は、パワーブレーキが油圧式（電動ポンプ）か真空倍力式かによって異なる。
- ✓ ブースターテスト中は、通常より強いブレーキ圧を少なくとも10秒間保持する。
- ✓ エンジン始動後にサービスブレーキ圧警告灯が消えるかどうかを確認する。

104.6 油圧パーキングブレーキとサービスブレーキの効き

パーキングブレーキの効き（18.5）、パーキングブレーキ警告灯（18.4）、サービスブレーキの効き（18.D）を点検する。パーキングブレーキをかけ、警告灯が点灯することを確認し、前進しようとしてブレーキが車両を保持することを確認する。パーキングブレーキを解除し、警告灯が消灯することを確認する。ゆっくり前進し、すべての車輪が自由に回転することを確認してから、ブレーキペダルを踏み、車両が速やかに停止することを確認する。

- ✓ パーキングブレーキが車両を保持し、作動時に警告灯が点灯し、解除時に消灯することを確認する
- ✓ 解除時にすべての車輪が自由に回転し、制動時に車両が速やかに停止することを確認する

CHAPTER 105

Appendix – Lists of Defects: List 1 – Heavy Vehicles

105.1 連結装置の欠陥（リスト1）

リスト1は、バス、ミニバス、モーターコーチ以外の大型車両に適用されます。連結装置の欠陥は、軽微なもの（締結具の欠落/破損）から重大なもの（キングピンの曲がり、第五輪とフレーム間の動き、ロックされていない機構）まであります。いくつかの重大な欠陥は、車両が連結されている場合にのみ適用されます。

- ✓ 軽微：連結装置の締結具部品の欠落、破損、緩み；安全締結具の欠落/損傷/固定不良
- ✓ 重大（1.A）：連結板またはキングピンが曲がり、連結が困難、ひび割れ、または確実に固定されていない
- ✓ 重大（連結時）：第五輪とフレーム間の動き、締結具の20%超が損傷/欠落、ロックピンの25%以上が欠落/作動不良、または機構が適切に閉じられ/ロックされていない

105.2 ステアリングシステムの欠陥

ステアリングの欠陥には、ステアリングコラムの位置ずれ、パワーステアリングフルードの液量の不適正、ポンプベルトの切断（軽微）が含まれる。重大な欠陥には、分離の危険を示すコラムまたはステアリングホイールの位置ずれ、およびパワーステアリングの作動不能が含まれる。

- ✓ 軽微：ステアリングコラムの位置ずれ、または調整式ステアリングホイールが位置を保持しない；パワーステアリングフルードが製造元の仕様に適合しない；ポンプベルトの切断
- ✓ 重大（5.A）：分離の危険を示すコラムまたはステアリングホイールの位置ずれ；重大（5.B）：パワーステアリングの作動不能

105.3 タイヤの欠陥とステアリングアクスル規則

タイヤの欠陥には、摩耗インジケーターまで摩耗したトレッド、埋め込まれた異物、露出したコード/スチールベルト、変形（アセンブリ内の単一タイヤでは軽微）が含まれます。主要な重大欠陥：GVWR 4,500kg以上の車両のステアリングアクスルで、隣接する2本の溝の深さが摩耗インジケーター以下であることです。パンクしたタイヤ、空気が漏れているタイヤ、膨らみのあるタイヤは重大欠陥です。

- ✓ 重大（9.A）：GVWR 4,500kg以上の車両のステアリングアクスルで、隣接する2本の溝の深さが摩耗インジケーターと等しいかそれ以下
- ✓ 重大（9.D）：固定部品に接触しているタイヤ、パンクしたタイヤ、空気が漏れているタイヤ、または膨らみ
- ✓ 軽微：摩耗インジケーターが路面に接触している、異物が埋め込まれている、またはアセンブリ内の単一タイヤでコード/スチールベルトが露出している

105.4 ヘッドライトおよび照明の欠陥

単一のロービーム、駐車灯、方向指示灯、ブレーキライト、またはライセンスプレートライトのいずれかが故障している場合は軽微な欠陥です。すべてのロービームの故障は重大であり、単一車両または連結車両の最後部の車両の後部におけるすべての方向指示灯、すべてのブレーキライト、またはすべての駐車灯の故障も重大です。

- ✓ 軽微: ロービーム、駐車灯、方向指示灯、ブレーキライト、またはライセンスプレートライトのいずれか1つが点灯しない
- ✓ 重大: すべてのロービーム故障(8.A); 後部において、すべての方向指示灯、すべてのブレーキライト、またはすべての駐車灯の故障(8.B)

105.5 ホイール、ハブ及び締め付け部品の欠陥

軽微な欠陥には、潤滑油が最低レベル以下であるか漏出している（滲出を除く）場合と、スペアホイール取り付けが不安全な場合が含まれます。重大な欠陥には、ホイールベアリング潤滑油が欠落しているか透視鏡を通して見えない場合、ホイール締め付け部品が欠落、亀裂、破損または不安全な場合、およびホイールが損傷しているか溶接修理の兆候がある場合が含まれます。

- ✓ 軽微：潤滑油が最低レベル以下であるか、滲出以外の漏出；スペアホイール取り付けが安全に固定されていない
- ✓ 重大(12.B)：ホイール締め付け部品が欠落、亀裂、破損または不安全；重大(12.C)：ホイールが損傷しているか溶接修理の兆候がある

105.6 油圧ブレーキシステムの欠陥

油圧ブレーキの欠陥には、マスターシリンダー液量の不足（軽微）と最大量の4分の1未満（重大）、ペダルが床まで達する状態、警告灯の故障、ブレーキブーストの作動不能が含まれます。パーキングブレーキが適切に作動しない場合は軽微な欠陥です。

- ✓ 重大（18.A）：マスターシリンダー液量が最大量の4分の1未満；重大（18.B）：ペダルが10秒未満で床まで達する、または圧力を得るために数回踏む必要がある
- ✓ 重大（18.C）：ブレーキブースト／パワーアシストが作動不能；重大（18.D）：サービスブレーキ能力の著しい低下
- ✓ 軽微：液量が最低量未満、ペダルが床まで達する、警告灯の故障、パーキングブレーキが適切に作動しない

105.7 空気圧ブレーキシステムの空気漏れ限度

空気圧ブレーキの欠陥には、警報装置およびコンプレッサーの故障が含まれる。空気漏れ率は試験可能である：軽微とは、音が聞こえる場合、または毎分20/28/35 kPaを超える場合（単一ユニット/2ユニット/3ユニット）、重大とは、毎分40/48/62 kPaを超える場合（単一ユニット/2ユニット/3ユニット）をいう。

- ✓ 1分以内の重大な空気漏れ（19.C）：40 kPa超（単一ユニット）、48 kPa（2ユニット）、62 kPa（3ユニット）
- ✓ 1分以内の軽微な空気漏れ（19.4）：音が聞こえる、または20 kPa超（単一ユニット）、28 kPa（2ユニット）、35 kPa（3ユニット）
- ✓ 重大：低圧警告装置が作動しない（19.A）、エアコンプレッサーが作動しない（19.B）、制動能力の著しい低下（19.D）

105.8 フレームおよびカーゴボディの欠陥

軽微なフレームの欠陥には、サイドレールの亀裂、クロスメンバーの亀裂または破損、あるいは固定車体部品の欠落または不安定が含まれます。重大な欠陥には、破損するおそれのあるサイドレール、可動部が車体に接触するほどたわんでいる状態、またはスライディングボギーのロックピンの25%超が欠落しているか係合していない場合が含まれます。

- ✓ 軽微: サイドレールの亀裂、クロスメンバーの亀裂または破損、あるいは固定車体部品の欠落または不安定
- ✓ 重大: サイドレールが破損するおそれ; サイドレールまたはクロスメンバーがたわみ、可動部が車体に接触している; スライディングボギーのロックピンの25%超が欠落または係合していない

105.9 サスペンションの欠陥

サスペンションの欠陥は、主リーフスプリング以外のリーフスプリングまたはコイルスプリングの破損（軽微）から、多数の重大な欠陥まで及びます：主リーフ/ゴムパッドまたはリーフスプリングの25%以上が破損/欠落、補償されない空気漏れ、ひび割れた複合スプリング、可動部に接触するスプリング、平行度に影響する破損したアクスル。

- ✓ 重大（14.A）：主スプリングリーフ、ゴムパッド、またはリーフスプリングの25%以上が破損または欠落
- ✓ 重大（14.B）：コンプレッサーで補償されない空気漏れ、またはボールの欠落/空気抜け；重大（14.G）：平行度またはホイール位置に影響するアクスルまたは位置決め部品の破損
- ✓ 軽微：リーフスプリング（主リーフ以外）またはコイルスプリングの破損；コードが露出/修理された空気漏れ

105.10 燃料および排気システムの欠陥

燃料システムの欠陥はすべて重大です。固定が不十分で外れる可能性があるタンク、キャップの欠落、にじみ出る以外の燃料漏れが該当します。排気：意図された場所以外での漏れは軽微です。床に穴が開いている部分を通って排気ガスが客室に入る漏れは重大です。

- ✓ 燃料の重大な欠陥：タンクの固定が不十分/外れる可能性がある (15.A)、キャップの欠落 (15.B)、にじみ出る以外の燃料漏れ (15.C)
- ✓ 排気の重大欠陥 (16.A)：床に穴が開いている箇所で排気ガスが客室に入る漏れ

CHAPTER 106

Chapter 1 - Obligations

106.1 サークルチェックの義務

運転者は車両の状態を音と目で点検し、サークルチェック報告書に重大な欠陥または軽微な欠陥を記録し、報告書を最新の状態にして車内に保管し、欠陥を書面で報告し、運行する車両に重大な欠陥がないことを確認しなければならない。

- ✓ サークルチェック報告書に重大な欠陥および軽微な欠陥を記録する
- ✓ サークルチェック報告書を最新の状態に保ち、車内に保管する
- ✓ 重大な欠陥のある車両を決して運行してはならない

106.2 乗客および貨物の輸送義務

運転者は、法定の乗客定員を遵守し、手荷物、貨物および郵便物を指定されたバス区画に配置して固定し、トラックの荷を適切に固定し、トンネル通行の禁止を含む危険物質規制を遵守しなければならない。

- ✓ 法定の乗客定員を遵守する
- ✓ トラックの荷を適切に固定する
- ✓ トンネル通行の禁止を含む危険物質規則を遵守する

106.3 運転免許義務

運転者は、免許／等級／承認事項が変更、取消、または停止された場合は事業者に通知しなければならず、勤務時間超過、無効な免許、または酒気帯び運転により免許を停止する平和維持官の指示に従わなければならず、また必要な等級および承認事項のある運転免許は1つのみを保有しなければなりません。

- ✓ 免許、等級または承認事項の変更について事業者に通知
- ✓ 必要な等級および承認事項のある運転免許は1つのみを保有
- ✓ 勤務時間超過または酒気帯び運転による平和維持官の停止命令に従う

106.4 運転時間・オフデューティ時間および登録義務

適用除外でない限り、運転者はサイクルに関係なく、過去14日間のオフデューティ時間と運転時間の記録を正確に作成し、車内に保管しなければなりません。車両の登録証と保険補償の証明書を携帯する必要があります。

- ✓ 過去14日間の運転・オフデューティ記録を正確に作成し、車内に保管する
- ✓ 車両の登録証と保険の証明書を携帯する

106.5 車両、装備、寸法および積載の義務

運転者はシートベルトを着用しなければならず、欠陥のあるシートベルトを着用したまま運転してはならない。特別許可の条件に従い、点滅/回転式の黄色灯を使用すること。車体後方から1メートルを超えて突き出る大型積載物は赤い旗/反射板で標示し、夜間は赤色灯を点灯すること。安全装備（警告三角標識、反射板、発炎筒または灯火）を携行すること。大型/過積載車両の特別通行許可証を携行し、その条件を遵守すること。そして、ピース・オフィサーの指示に従うこと。

- ✓ 車体後方から1メートルを超えて突き出る積載物は、赤い旗/反射板で標示し、夜間は赤色灯を点灯すること
- ✓ 安全装備（警告三角標識、反射板、発炎筒または灯火）を携行すること
- ✓ 大型または過積載車両の特別通行許可証を携行し、その条件を遵守すること

106.6 大型車両の義務の対象となる車両

大型車両の所有者、運行者及び運転者に関する法律は、免許クラスに関係なく、以下のものに適用されます：GVWR 4,500kg以上の設備輸送車両；GVWR 4,500kg以上の緊急車両；少なくとも1台の4,500kg以上の車両を含む連結車両；レッカー車（GVWR問わず）；バス（GVWR問わず）；危険物標識を掲示した車両（GVWR問わず）。

- ✓ GVWR 4,500kg以上の設備/緊急車両に適用されます。
- ✓ GVWRに関係なく、レッカー車とバスに適用されます。
- ✓ GVWRに関係なく、危険物標識を掲示した車両に適用されます。

CHAPTER 107

The Most Popular Brake System (Chapter 4 – Pneumatic/Air Brake Systems)

107.1 プライマリ回路とセカンダリ回路

エアブレーキシステムは、圧縮空気供給回路と、プライマリ(Pまたは1)およびセカンダリ(Sまたは2)の2つの独立した回路で構成されています。これらは車両ごとに異なる方法で取り付けられることがあり、独立して作動するため、一方が故障しても他方は正常に作動し続けます。

- ✓ プライマリ回路はPまたは1、セカンダリ回路はSまたは2と表示される
- ✓ 2つの回路は独立して作動する
- ✓ 一方の回路が故障しても、他方の回路は作動し続ける

107.2 エアブレーキの利点

エアブレーキはほとんどすべての大型車両で使用されています。通常、油圧システムよりも強力で、信頼性が実証されており、他の車両やサスペンションなどの空気圧作動装置を簡単に接続できます。

- ✓ エアブレーキは通常、油圧システムよりも強力です
- ✓ 実証された信頼性があります
- ✓ 他の車両や空気圧作動装置を簡単に接続できます

CHAPTER 108

If Your Brakes Should Fail Despite All Your Efforts

108.1 油圧ブレーキを装備した車両の停止

油圧ブレーキが故障したときに車両を停止するには、ブレーキペダルを素早く何度も踏んで圧力を高め、シフトダウンし、十分な圧力を発生できない場合はパーキングブレーキ（緊急ブレーキも兼ねる）を作動させ、ホイールのロックアップを避けてください。安全な停止場所を見つけ、車両が完全に停止していることを確認してからエンジンを切ってください。

- ✓ 圧力を高めるために油圧ブレーキペダルを素早く何度も踏む
- ✓ 車両を減速させるためにシフトダウンする
- ✓ 圧力を発生できない場合はパーキングブレーキ（緊急ブレーキ）を作動させる
- ✓ パーキングブレーキを作動させるときはホイールをロックアップさせないようにする

108.2 エアブレーキを備えた車両の停止

エアブレーキの場合、ペダルをポンピングせずにブレーキを徐々に掛けて減速し、シフトダウンし、安全な停止場所を見つけ、車両が完全に停止していることを確認してからエンジンを切ります。低圧警告灯またはブザーが作動した場合、サービスブレーキに十分な空気圧がないため、サービスブレーキがまもなく使用できなくなるので、できるだけ早く停止してください。

- ✓ エアブレーキではブレーキペダルをポンピングせず、徐々に掛けてください。
- ✓ 低圧警告灯／ブザーはサービスブレーキ用の空気が不十分であることを示します。
- ✓ 非常ブレーキが作動し始めたら、できるだけ早く停止してください。
- ✓ 完全に停止したら、シフトダウンしてエンジンを切ってください。

108.3 坂道を下っているときのブレーキ故障

ブレーキは、頻繁にかけすぎたり長くかけすぎたりすると過熱することがあります。急な勾配の手前で、ブレーキが良好な状態にあることを確認し、不安があれば路肩に停車して点検してください。ブレーキが故障した場合は、制御を失わずに迅速に減速して停止する方法を見つけてください。速度が高いほど停止が難しくなるため、時間が重要です。

- ✓ ブレーキを頻繁にかけすぎたり長くかけすぎたりすると過熱する
- ✓ 急な下り勾配を開始する前にブレーキを点検し、不安があれば路肩に停車する
- ✓ 速度が高いほど停止が難しくなるため、ブレーキ故障時は迅速に行動する

108.4 非常退避車線と標識の使用

アレスター・ベッド付きの非常退避車線がない場合は、できるだけ早く停止できる安全な場所へハンドルを向けてください。アレスター・ベッド付きの非常退避車線がある場合は、それを使用して車両を完全に停止させてください。LIT D'ARRÊT 標識は非常退避車線までの距離を示し、S.O.S. PENTE RAIDE 標識は特に急な勾配の頂上を示します。

- ✓ 利用できる場合は、アレスター・ベッド付きの非常退避車線を使用して安全に停止すること
- ✓ 非常退避車線がない場合は、安全な場所へハンドルを向け、すばやく路肩に停車すること
- ✓ LIT D'ARRÊT 標識は非常退避車線までの距離を示す
- ✓ S.O.S. PENTE RAIDE 標識は特に急な勾配を警告する

108.5 ブレーキ故障の原因

ブレーキは、空気圧の低下やブレーキ液の漏れ、車輪部分の機械的故障、過熱、摩耗、または不適切な調整により、性能が低下したり故障したりすることがあります。十分な空気圧を確保するため、圧力計を頻繁に監視してください。車両周囲点検と適切なブレーキ操作による予防が最善の防御です。

- ✓ ブレーキ故障の原因：空気圧低下/ブレーキ液漏れ、機械的故障、過熱、摩耗、不適切な調整
- ✓ 十分な空気圧を確保するため、圧力計を頻繁に監視する
- ✓ 予防（車両周囲点検）が機械的故障を最小限に抑える最善の方法

108.6 油圧ブレーキ故障時の停止

油圧ブレーキを装備した車両では、ブレーキペダルを素早く繰り返し踏んで圧力を高め、シフトダウンし、圧力を発生できない場合はパーキングブレーキ（非常ブレーキも兼ねる）を作動させ、ホイールロックを避けてください。安全な場所を見つけて停止し、車両が完全に静止していることを確認してからエンジンを切ってください。

- ✓ ブレーキラインの圧力を発生させるため、ブレーキペダルを素早く繰り返し踏む
- ✓ 車両を減速させるため、シフトダウンする
- ✓ 圧力を発生できない場合はパーキングブレーキ（非常ブレーキ）を作動させ、ホイールロックを避ける
- ✓ 車両が完全に静止していることを確認してから、エンジンを切る

108.7 エアブレーキ故障時の停止

エアブレーキの場合、低圧警告灯とブザーが作動したら、サービスブレーキを動作させるのに十分な圧力がありません。非常ブレーキが作動したとしても、できるだけ早く停止してください。ペダルをポンピングせずにブレーキをかけ徐々に減速し、シフトダウンし、安全な停止場所を見つけ、車両が完全に停止していることを確認してからエンジンを切ってください。

- ✓ 低圧警告灯/ブザーはサービスブレーキ用の空気不足を意味する — できるだけ早く停止
- ✓ 油圧式とは異なり、ペダルをポンピングせずにブレーキをかけ徐々に減速する
- ✓ シフトダウンしてから、他の道路利用者から離れた安全な場所を見つける
- ✓ エンジンを切る前に車両が停止していることを確認する

108.8 坂道を下る際のブレーキ故障

ブレーキを頻繁に、または長時間使用すると過熱することがあります。急勾配の前にブレーキを点検し、不安がある場合は路肩に停車して点検してください。坂道でブレーキが故障した場合は、速度が高いほど停止が難しくなるため、迅速に行動してください。利用可能な場合は、アレスター・ベッドを備えた逃走車線を使用し、なければ安全に停止できる場所へハンドルを切ってください。

- ✓ 急勾配の前にブレーキを点検し、不安がある場合は路肩に停車して点検する
- ✓ アレスター・ベッドを備えた逃走車線が利用可能な場合は使用する
- ✓ 逃走車線がない場合は、迅速に停車できる安全な場所へハンドルを切る
- ✓ LIT D'ARRÊT標識は逃走車線までの距離を示し、S.O.S. PENTE RAIDEは急勾配を示す

CHAPTER 109

Chapter 12 - Who Should Perform the Circle Check

109.1 サークルチェックを実施する責任

通常、運転者がサークルチェックを実施しますが、事業者が指定した者が実施することもでき、その場合、責任の所在が変わります。

- ✓ 運転者は、自ら運転する車両のサークルチェックを実施しなければなりません。
- ✓ 事業者が指定した者は点検を実施することができ、その場合、事業者が責任を負います。
- ✓ 運転者が指定された者でもある場合、報告書にその旨を明記しなければなりません。

109.2 指定された人の点検を受け入れるか拒否する

指定された人が点検を行う場合、運転者はそれを受け入れる（連署する）か拒否することができ、それぞれに異なる義務があります。

- ✓ 受け入れる場合：運転者は点検が有効であること（過去24時間以内）を確認し、報告書に連署します。
- ✓ 受け入れた運転者は点検について責任を負いませんが、報告書を最新の状態に保ち、運行中の欠陥を報告しなければなりません。
- ✓ 拒否する場合：運転者は新たにサークルチェックを実施し、新しい報告書を作成しなければなりません。
- ✓ ハンドルを握る運転者は常に報告書を最新の状態に保ち、運行中に観察した欠陥を記録しなければなりません。

CHAPTER 110

Chapter 12 – Self-Evaluation Exercises (Answer Key)

110.1 サークルチェックの責任と報告

サークルチェックは厳密に運転者が実施しなければならないわけではありません（Q1 誤り）。走行中に軽微な機械的欠陥を発見した運転者は、それをサークルチェック報告書に記入する必要があります（Q4 誤り）。サークルチェックを実施する運転者は、パワーステアリングフルードの量を自ら確認しなければなりません（Q5 誤り）。

- ✓ サークルチェックは必ずしも運転者が実施しなければならないわけではない
- ✓ 走行中に発見した軽微な機械的欠陥は報告書に記録しなければならない
- ✓ 運転者はサークルチェック中にパワーステアリングフルードの量を確認しなければならない

110.2 エア漏れおよびタイヤ摩耗の欠陥分類

モーターコーチ（3ユニット基準）で1分間に35 kPa（5 psi）の空気圧低下は軽微な欠陥です（Q2 正）。トラクターの隣接する前輪タイヤのトレッド2か所が摩耗インジケーターと同じ高さにある場合、車両を運行することはできません — これは重大な欠陥です（Q3 正）。

- ✓ 3ユニット車両で1分あたり35 kPa（5 psi）の漏れは軽微な欠陥です
- ✓ ステアリングアクスルの隣接する2つの溝が摩耗インジケーターと同じ高さにある場合は、運行を禁止する重大な欠陥です

CHAPTER 111

Drugs and Medications

111.1 薬物の分類と影響

アルコールと同様に、薬物や特定の医薬品は脳に影響を与え、運転能力を低下させます。薬物は中枢神経系への影響によって、抑制剤、興奮剤、中枢神経系撹乱剤に分類されます。影響は個人、製品、状況によって異なります。

- ✓ 薬物の主な3つの分類は抑制剤、興奮剤、中枢神経系撹乱剤です
- ✓ 影響は人によって異なり、同じ人でも状況によって変わることがあります
- ✓ 影響は個人、摂取した製品、使用状況によって異なります

111.2 大麻が運転に及ぼす影響

大麻は、カナダで違法薬物使用が増加する中で最も選好される薬物である。大麻は自動車の運転能力を著しく低下させる。

- ✓ 大麻は集中を困難にし、周囲の認識を低下させ、協調運動能力を失わせる。
- ✓ 大麻は直線での運転、一定速度での走行、距離の評価を困難にする。
- ✓ 大麻は反応時間と反射を遅らせ、予期しない危険に対処する能力を低下させる。

111.3 覚醒剤と誤った自信

コカイン、スピード、アンフェタミンなどの覚醒剤は、運転者に誤った自信を与え、より多くの危険な行動を取らせます。覚醒剤は疲労を防ぐことはできません。

- ✓ 覚醒剤は、速度超過や攻撃的な運転など、より多くの危険な行動につながります
- ✓ 覚醒剤は、多幸感の段階が過ぎた後に眠気と集中力不足を引き起こします
- ✓ 覚醒剤が疲労を防ぐことができると信じるのは誤りです

111.4 アルコールと薬物の併用

ケベック州の研究（1999年〜2002年）では、交通事故で死亡したすべての運転者のほぼ25%の体内から薬物が検出され、その約半数はアルコールも摂取していました。

- ✓ アルコールと薬物を併用すると、致死的事故のリスクが大幅に高まります。
- ✓ これは極めて危険な行為であり、何としても避けるべきです。

111.5 処方薬と市販薬

一部の処方薬や市販薬は、覚醒度、注意力、視力、平衡感覚を低下させ、行動に影響を与えることで運転に変化をもたらす可能性があります。

- ✓ 運転に影響を与える分類には、鎮静薬、軽度の精神安定薬、鎮痛薬、咳・風邪薬、催眠薬、糖尿病治療薬が含まれます
- ✓ 薬が運転能力に与える影響について、医療専門家（医師、薬剤師）に相談してください
- ✓ 薬に付属する説明書を常に注意深く読んでください

111.6 覚醒剤とアルコール・薬物の併用

コカイン、スピード、アンフェタミンなどの覚醒剤は、誤った自信を与えて危険な行動を取らせ、多幸感が過ぎた後には眠気と集中力低下を引き起こすため、疲労を追い払うことはできない。ケベック州の研究（1999〜2002年）では、死亡した運転者のほぼ25%の体内から薬物が検出され、その約半数はアルコールも摂取していた。

- ✓ 覚醒剤は誤った自信を与えるが、多幸感が過ぎた後には眠気と集中力低下を引き起こす
- ✓ 覚醒剤が疲労を追い払えると考えるのは誤りである
- ✓ アルコールと薬物を併用すると致死的な交通事故のリスクが大幅に高まるため、避けなければならない

111.7 運転に影響を与える薬

一部の処方薬および市販薬は、覚醒度、注意力、視力、平衡感覚を低下させ、行動に影響を与えることで運転能力を変化させます。医療専門家に相談し、必ず説明書をよく読んでください。

- ✓ 運転に影響を与える分類には、鎮静薬、軽度の精神安定薬、鎮痛薬、咳・風邪薬、睡眠薬、糖尿病治療薬が含まれます。
- ✓ 薬が運転能力にどのような影響を与えるか、医師または薬剤師に相談してください。
- ✓ 処方薬および市販薬の説明書を必ずよく読んでください。

CHAPTER 112

7 - Emergency Material

112.1 発炎筒、三角反射板、またはランプ

幅が2メートルを超えるすべての車両（すべてのクラス1免許車両およびほとんどのクラス3）に適用されます。運転席または荷室に、少なくとも3本の発炎筒、3枚の三角反射板、または3個のランプがあることを確認してください。可燃性または爆発性物質を積載する車両では発炎筒を使用してはなりません。スクールバスには三角反射板を3枚備え付けなければなりません。

- ✓ 道路交通法典第225条に基づく違反：少なくとも3本の発炎筒、3枚の三角反射板、または3個のランプを備えていない場合
- ✓ 可燃性または爆発性物質を積載する車両では発炎筒を使用してはなりません
- ✓ スクールバスには三角反射板を3枚備え付けなければなりません

112.2 化学消火器

化学消火器の搭載が義務付けられている車両（スクールバス、パラトランジット、特定の危険物輸送車両）を対象としています。車内では、取り出しやすいか、しっかり固定されているかを確認し、圧力計を読み取ってください — 針が正常作動範囲を指している必要があります。

- ✓ 不具合7.2（軽微）：化学消火器がしっかり固定されていない、不適切である、または取り出しにくい
- ✓ 圧力計がない、または圧力計が「補充」または「ゼロ」を示している場合、消火器は不適切である

112.3 救急箱

救急箱の携帯が義務付けられているすべての車両(スクールバス、パラトランジット車両)を対象とします。車両内で、キットにアクセスでき、しっかりと固定されていることを確認してください。内容物の確認は必須ではありませんが、何か欠けている可能性がある場合は推奨されます。

- ✓ 欠陥 7.1(軽微): 救急箱がしっかり固定されていない、またはアクセスしにくい
- ✓ サークルチェックの一部としてキットの内容物を確認することは必須ではない

CHAPTER 113

Move-Over Law

113.1 ムーブオーバー法（Move-Over Law）の要件

ムーブオーバー法（Move-Over Law）は、停止している緊急車両（警察、救急車、消防車、Contrôle routier Québec）、レッカー車、その他の車両が停止しており、かつ黄色い矢印、回転灯または点滅灯が作動している場合、その周囲に緩衝帯を確保することを義務付けています。安全を確認した後、減速して車線変更し、できるだけ遠くへ移動してください。必要な場合は停止してください。

- ✓ 黄色い矢印、回転灯または点滅灯を表示して停止している車両のために移動する。
- ✓ 安全に減速して車線変更し、停止している車両からできるだけ遠くへ移動する。

CHAPTER 114

Certain Features of Your Vehicle and Their Impact on Your Driving

114.1 車両のサイズと重量

車両のサイズと総積載質量は、運転、速度、停止距離に影響します。積載物は安定性、加速性能、停止距離に影響します。運転者は、積載量およびサイズに関する規制を遵守する責任を運送事業者と分担します。

- ✓ 曲がる時や交差点を通過する時は、十分なスペースを確保できるよう車両のサイズを考慮してください
- ✓ 積載物が安定性と停止距離に影響するため、交通に合流する時、車線変更する時、追い越す時、停車する時は十分なスペースを空けてください
- ✓ 運転者は、車両の積載量およびサイズ制限規則を遵守する責任を運送事業者と分担します

114.2 タイヤの状態

タイヤは車両の重量を支え、衝撃を吸収し、加速、旋回、制動時に性能を発揮します。熱はゴムの耐性を低下させ、パンク、バースト、火災のリスクを高めます。

- ✓ 夏は、厳しい暑さでタイヤのトレッドがひび割れたり剥がれたりしないか注意してください
- ✓ 熱くなったタイヤから空気を抜かないでください。冷えると圧力が低くなりすぎます
- ✓ タイヤが非常に熱く感じる場合は、バーストや火災を避けるため、待って冷ましてから運転してください
- ✓ 点検時には定期的にタイヤを確認し、非常に暑い天候ではより頻繁に確認してください

114.3 暑い天候での液体点検

暑い天候では、熱による故障を防ぐため、エンジンおよびドライブトレインの液体状態を示すゲージを定期的に監視してください。

- ✓ エンジンオイル圧力計とエンジン冷却水温計を点検する
- ✓ トランスミッション液温度計とディファレンシャル液温度計を点検する

114.4 冬に備えて車両を準備する

極寒や急激な気温変化は、整備が行われていないと車両の性能に影響を与えることがあります。冬には追加の予防措置と特別な装備が必要です。

- ✓ スノーシャベルやブースターケーブルなどの冬季用特別装備を携行する
- ✓ タイヤ、フロントガラス用ワイパー、潤滑油などの季節部品を調整する
- ✓ 所有者が主たる責任を負うが、道路に出る前に車両が安全で準備が整っていることを確認する

114.5 車両の大きさと重量の影響

車両の大きさと総積載質量は、運転、速度、停止距離に影響します。積載物は安定性、加速力、停止距離に影響します。危険に対応し、積載量と寸法の制限の遵守について運行者と責任を分担するには、これらの要素を考慮する必要があります。

- ✓ 車両の大きさと総積載質量は、運転、速度、停止距離に影響する
- ✓ 積載物は車両の安定性、加速力、停止距離に影響する
- ✓ 交通に合流するとき、車線変更するとき、追い越すとき、停止するときは十分なスペースを空ける
- ✓ 運転者は、車両積載量及び寸法制限規則を遵守する責任を運行者と分担する

CHAPTER 115

Low Air Pressure Indicator & Service Brake Pressure Gauge (Chapter 4)

115.1 低空気圧インジケーター

回路内の空気圧が低くなりすぎてサービスブレーキが効果的に作動しない場合、視覚警告（警告灯またはウィグワグ）が、場合によってはブザーとともに運転者に警告する。作動レベルは異なるが、380 kPa（55 psi）より低くなることはない。

- ✓ 視覚警告には2種類ある：警告灯とウィグワグ
- ✓ ブザーを伴う場合がある
- ✓ 380 kPa（55 psi）より低い圧力では決して作動しない
- ✓ 380 kPaでは、パーキングブレーキを解除するには圧力が不十分だが、走行を続けるには十分である

115.2 サービスブレーキ圧力ゲージ

このゲージは、ブレーキを作動させたときにブレーキチャンバー内の圧縮空気圧を測定します。エア圧力ゲージとは異なり、大型車両に標準装備されているものではありません。

- ✓ ブレーキ作動時にブレーキチャンバー内の空気圧を測定する
- ✓ 大型車両に標準装備されていない

CHAPTER 116

Safety Tips for Transporting Certain Categories of Goods

116.1 液体タンクの温度と充填

液体は温度によって体積が変化し、密度も異なるため、重量制限に影響します。そのため、タンクに過剰に充填してはなりません。

- ✓ 認定プレートに記載された製造元の最大積載量を遵守するため、充填時に液体の密度と温度を考慮すること
- ✓ 一部の液体（例：硫酸）は水より密度が高く、車両が重量制限を超える可能性があります
- ✓ タンク容量の70%を超えて充填しないこと

116.2 液体の移動とバッフル

タンク内の液体の動きは、制動時や旋回時に推力を生じさせる。バッフルは前後方向の液面の揺れを軽減するが、左右方向の動きは軽減しない。

- ✓ 制動時、液体は波を形成して前方に衝突した後、後方へ跳ね返り、その方向に推力を及ぼす
- ✓ バッフルは前後方向の液体の動きを安定させるが、左右方向の移動は依然として発生し、車両を転覆させる可能性がある
- ✓ 特に滑りやすい状況やカーブ、出口、曲がり角では、最高速度制限をはるかに下回る速度まで減速する

116.3 家畜およびドライバルク輸送

家畜は横転リスクを防ぐために拘束する必要があり、ドライバルクのタンク車は重心が高いため滑らかな運転が求められます。

- ✓ 家畜は車両の横転の危険を避けるため、拘束するかケージに入れなければなりません
- ✓ タンク車でドライバルクを輸送する場合、重心が高いため、カーブや交差点での旋回時に急ハンドルや急ブレーキを避けなければなりません

116.4 タンク内の液体の分配

安全な積載、荷降ろし、および取扱いのために、液体は区画全体に均等に分配されなければなりません。

- ✓ 複数区画のタンクでは、各区画に液体を均等に分配してください
- ✓ 積載および荷降ろしの際、タンクの前部または後部に過度の重量をかけないでください

116.5 家畜およびドライバルクの取扱い

家畜は車両の横転を防ぐため、拘束するか檻に入れなければならない。ドライバルクを輸送するタンク車は重心が高いため、滑らかな運転が必要である。

- ✓ 横転の危険を避けるため、家畜を拘束するか檻に入れなければならない
- ✓ ドライバルクタンク車は重心が高いため、カーブや交差点では急な操舵やブレーキを避ける

CHAPTER 117

Special Operating Permit

117.1 特別運行許可要件

LCVが「車両積載量及び寸法制限規則」で定められた総積載質量と長さを超える場合、運行者または所有者は、ケベック交通省（Ministère des Transports du Québec）が発行する特別運行許可を取得しなければなりません。道路網を運行する際は、許可証の原本と付属書類を常時携帯しなければなりません。

- ✓ LCVが規定の質量及び長さの制限を超える場合は、特別運行許可が必要です
- ✓ 許可はケベック交通省（Ministère des Transports du Québec）が発行します
- ✓ 運行する際は、許可証の原本書類と付属書類を常時携帯しなければなりません

117.2 特別許可の有効期間

特別ロードトレイン運行許可証は、最長で連続12か月間有効です。

- ✓ 特別ロードトレイン運行許可証は、最長で連続12か月間有効です。

CHAPTER 118

Chapter 12 – Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check

118.1 サークルチェックが必要な車両

重量等級、種類、または積荷によって、特定の車両は道路走行許可を維持するためにサークルチェックを受けなければなりません。

- ✓ GVWRが4,500kg以上の道路車両は、サークルチェックが必要です
- ✓ 組み合わせ車両のうち少なくとも1台がGVWR 4,500kg以上の場合、その組み合わせ内のすべての車両を検査する必要があります
- ✓ バス、ミニバス、レッカー車は、GVWRに関係なく点検が必要です
- ✓ 安全マークを必要とする危険物質を輸送するGVWR 4,500kg未満の車両は、点検を受けなければなりません

118.2 サークルチェックを免除される車両

特定の車両区分、主に工具車両、農場車両、緊急車両、個人使用車両は、サークルチェック要件から免除されます。

- ✓ 工具車両（グレーダー、ホイールローダー、バックホー）は免除される。
- ✓ 緊急業務または災害に使用される大型車両、農用トラクター、農業機械、農用トレーラーは免除される。
- ✓ 個人が個人的かつ非営利目的で使用する大型車両は免除される。
- ✓ 未加工の農産物/林産物/水産物を輸送する2軸/3軸のストレートトラック（運転者が生産者でもある場合）、または復路で空の場合は免除される。

CHAPTER 119

8 - Headlights and Lights

119.1 ロービーム

ロービームの作動状態を確認してください。運転席でロービームを点灯し、車外から右前と左前を確認し、ハイビームが点灯していないことを確かめてください。

- ✓ 欠陥 8.A（重大）：ロービームがすべて作動しない
- ✓ 欠陥 8.1（軽微）：ロービームの1つが作動しない

119.2 駐車灯および尾灯

駐車灯（前部）と尾灯（後部）を点検すること。前部駐車灯は幅2.03m以下の車両にのみ義務付けられている。スイッチを入れ、連結車両の各車両について前右、前左、後右、後左を確認する。基準を満たす車両には、右側後部尾灯1つと左側後部尾灯1つが必要である（幅2.03m以下の場合は前部駐車灯も追加）。

- ✓ 不具合8.B（重大）：単一車両または連結車両の最後尾車両において、後部駐車灯が全く作動しない
- ✓ 不具合8.1（軽微）：単一車両で後部灯1つが切れている；または連結時にダブルロードトレインのトラクターまたは最初のセミトレーラーで後部駐車灯の片方/両方が切れている、もしくは最後尾車両で1つが切れている；または前部駐車灯の片方/両方が切れている
- ✓ 前部駐車灯は幅2.03m以下の車両にのみ義務付けられている

119.3 方向指示器（フラッシャー）

前部と後部の方向指示器を確認する。片側を点灯させ、次にもう片側を点灯させて、各車両の前右、前左、後右、後左を確認する。基準を満たす車両は、左右両方に前部と後部の方向指示器を備えている。

- ✓ 欠陥 8.B（重大）：単体車両または最後尾車両において、後右の方向指示器が1つも作動しない、または後左の方向指示器が1つも作動しない。
- ✓ 欠陥 8.1（軽微）：前部方向指示器の片方または両方が切れている；連結時はダブルロードトレインのトラクターまたは最初のセミトレーラーの後部方向指示器の片方または両方が切れている；GVWR 4,500 kg未満の単体車両または最後尾車両では方向指示器の片方または両方が切れている。

119.4 ブレーキランプ

ブレーキランプが安全に作動するか確認する — もう一人の人または反射を利用する。ブレーキペダルを踏み、ライトが点灯することを確認する。適合車両には後部左側と後部右側にそれぞれ1つのブレーキランプがある。片側に2つ以上のブレーキランプがある車両では、各側で少なくとも1つが作動していれば欠陥ではない。

- ✓ 欠陥 8.B（重大）：単体車両または連結車両の最後部車両でブレーキランプが1つも点灯しない
- ✓ 欠陥 8.1（軽微）：単体車両でブレーキランプが1つ切れている；または連結時にトラクタまたはダブルロードトレインの最初のセミトレーラーで1つ/両方が切れている、もしくは最後部車両で1つ切れている
- ✓ 片側に2つ以上のブレーキランプがある場合、各側で少なくとも1つが点灯すれば欠陥ではない

119.5 方向指示器

各側の方向指示器を点け、前右/左および後右/左を確認する。基準に適合する車両には、前右/左および後右/左の方向指示器がある。

- ✓ 重大な欠陥(8.B): 単体車両または連結車両の最後部車両において、後右または後左の方向指示器がどちらも作動しない
- ✓ 軽微な欠陥(8.1): 前方向指示器の片方/両方が点灯しない; 連結時はトラクター/最初のセミトレーラーで後方向指示器が点灯しない; またはGVWR 4,500 kg未満の単体車両/最後部車両で方向指示器の片方/両方が点灯しない

119.6 照明および信号装置の概要

照明に関する要件は、夜間だけでなく常に適用されます。大型車両の照明および信号装置には、ハイ/ロービーム、駐車灯/尾灯/側面マーカー灯、方向指示器、ブレーキ灯、ナンバープレート灯、車幅灯、識別灯が含まれます。

- ✓ 照明要件は夜間だけでなく常に考慮しなければならない
- ✓ 装置にはハイ/ロービーム、駐車灯/尾灯/マーカー灯、方向指示器、ブレーキ灯、ナンバープレート灯、車幅灯、識別灯が含まれる

119.7 後部ナンバープレート灯

後方の外側からナンバープレートを照らす灯りが正常に作動するかを確認する。基準に適合した車両には、後部ナンバープレートを照らす位置に白色灯が備わっている。スクールバスでは、交互に点滅する停止標識灯、点滅赤色灯、交互に点滅する黄色警告灯も確認する必要がある。

- ✓ 欠陥8.1（軽微）：後部ナンバープレート灯が作動しない
- ✓ スクールバスでは、停止標識点滅灯、点滅赤色灯、黄色警告灯の追加確認が必要（第20.7節、20.8節、20.9節）

CHAPTER 120

Chapter 1 - In the Event of an Accident

120.1 事故に関与した場合の責任

道路安全法典に基づき、事故に関与した場合は、直ちに現場にとどまるか現場に戻り、負傷者を助け、警察に連絡し、現場の警察官が要求する情報を提供しなければなりません。

- ✓ 直ちに事故現場にとどまるか現場に戻ること
- ✓ 負傷者を助け、警察に連絡すること
- ✓ 現場の警察官に要求される情報を提供すること

120.2 目撃者または現場への最初の到着者としての行動

最初に到着した場合、または目撃者である場合は、現場から約30m離れた場所に駐車して非常点滅灯を点け、直ちに警察に連絡し、負傷者がいる場合は関与車両のエンジンを切り、他の人に警告するために発炎筒または反射板を設置してください。応急処置講習と応急処置キットが推奨されます。

- ✓ 非常点滅灯を点けた状態で、事故現場から約30m離れた場所に駐車する
- ✓ 負傷者がいる場合は、関与車両のエンジンを切る
- ✓ 自分や他の人を危険にさらすことなく支援を提供できるようにする

CHAPTER 121

Controls and Components – Driver's Cab (Chapter 4)

121.1 ブレーキペダル（エアシステム）

ブレーキペダルは、トレーラー/セミトレーラーを含むすべての車輪のサービスブレーキを作動させます。ペダルを踏むと、サービスリザーバから圧縮空気がブレーキチャンバーへ流れます。ペダルを強く踏むほど、より多くの空気が流れます。必要な圧力は車両と積載量によって異なります。

- ✓ ブレーキペダルは、トレーラーを含むすべての車輪のサービスブレーキを作動させる。
- ✓ ペダルを強く踏むほど、ブレーキチャンバーへより多くの空気が送られる。
- ✓ 必要な圧力は車両と積載量によって異なる。

121.2 セミトレーラーのハンドブレーキ制御

ハンドブレーキ制御装置は、セミトレーラーの車輪にのみサービスブレーキを作動させる。セミトレーラーが正しく連結されているか、またトレーラーのサービスブレーキが機能するかを確認できる。駐車ブレーキとして、または路上でサービスブレーキとして決して使用してはならない。

- ✓ ハンドブレーキはセミトレーラーの車輪にのみサービスブレーキを作動させる
- ✓ 駐車ブレーキとして決して使用しない
- ✓ 路上でサービスブレーキとして決して使用しない

121.3 パーキングブレーキ制御装置

パーキングブレーキ制御装置は、ダッシュボード上の黄色いひし形のノブです。引き上げるとブレーキチャンバーから空気が排出され、車輪を締め付けるスプリングが作動します。これによりトラクターとセミトレーラーが静止状態に保たれます。運転前に押し下げると、チャンバーに空気が充填され、パーキングブレーキが解除されます。

- ✓ パーキングブレーキ制御装置は黄色いひし形のノブです
- ✓ 引き上げると作動する（空気が排出され、スプリングが車輪を締め付ける）
- ✓ 運転前に押し下げてパーキングブレーキを解除する
- ✓ キャブから降りる前に必ず引き上げなければならない

121.4 トレーラーエア供給制御装置

トレーラーエア供給制御装置はダッシュボード上の八角形の赤いノブで、すべての車両で色と形状が常に同じです。押し下げるとトレーラー/セミトレーラーのエアリザーバーに空気を送り、トレーラーパーキングブレーキを解除します。引き上げるとバルブが閉じ、空気が排出され、トレーラーパーキングブレーキが作動します。これは、切り離す前にトレーラーを固定するために使用します。

- ✓ トレーラーエア供給制御装置は八角形の赤いノブである
- ✓ 押し下げるとトレーラー/セミトレーラーに空気を供給する
- ✓ 引き上げるとトレーラーパーキングブレーキが作動し、切り離す前にトレーラーを固定する
- ✓ 色と形状はすべての車両で標準である

121.5 ハンドブレーキの誤用による危険

道路上でハンドブレーキをサービスブレーキとして使用することは、ブレーキペダルより効果が低く、制動が不均等に配分され、セミトレーラーのブレーキが過熱して効きが低下し、凍結路面ではスキッドを引き起こす可能性があります。

- ✓ サービスブレーキペダルより効果が低い
- ✓ 不均等な制動とセミトレーラーブレーキの過熱を引き起こす
- ✓ 氷上でスキッドを引き起こす可能性がある

CHAPTER 122

Appendices – Driver's Licence Classes: Class 1

122.1 1級ライセンス許可

1級ライセンスは、以下の車両の組み合わせの運転を許可します：トレーラー/セミトレーラーを牽引する二軸道路トラクター（純重量4,500kg以上）、トレーラー/セミトレーラーを牽引する三軸道路トラクター、および特定のトレーラー/セミトレーラーを牽引する3級トラック。道路トラクターには貨物スペースがなく、永久に5番目のホイール（フィフスホイール）が装備されています。

- ✓ 1級は、1台以上のトレーラー/セミトレーラーを牽引する二軸道路トラクター（純重量4,500kg以上）の運転を許可します
- ✓ 1級は、1台以上のトレーラー/セミトレーラーを牽引する三軸道路トラクターの運転を許可します
- ✓ 1級は、4,500kg以上（機器）または2,000kg以上（その他）のトレーラー/セミトレーラーを牽引する3級トラックの運転を許可します
- ✓ 道路トラクターには貨物スペースがなく、永久に5番目のホイール（フィフスホイール）が装備されています
- ✓ 1級ライセンス保有者は、オートバイを除くすべての他の車両カテゴリーを運転することができます

CHAPTER 123

Passing

123.1 追い越し手順

追い越しは車線変更と同じ確認を行い、車線を2回変更することを意味します — 左車線に入り、その後右車線に戻ります。各車線変更の後は方向指示器を消してください。大型車両は乗用車より長く重いため、追い越しにはより大きな距離が必要です。他の道路利用者にあなたの意図が伝わるようにしてください。

- ✓ 追い越しは2回の車線変更です。各車線変更の後に方向指示器を消してください。
- ✓ 大型車両はより長く重いため、追い越しにはより大きな距離を確保してください。
- ✓ 必要でない限りクラクションを使用しないでください。夜間はハイビームからロービームに切り替えて存在を知らせてください。

123.2 他の人に追い越しを合図しない

他の運転者にいつ追い越すべきかを合図してはいけません。見えない人や車両がいる可能性があり、あなたの合図に頼った運転者は過信して注意が緩むことがあります。自分自身の意図だけを合図することに集中してください。

- ✓ 他の道路利用者にいつ追い越すべきかを決して合図してはいけない
- ✓ 自分自身の意図だけを合図する

123.3 他の車両を追い越すこと

追い越しは車線変更と同じ確認を行い、車線を2回変更することを意味します—左車線に入り、その後右車線に戻ります。各車線変更の後は方向指示器を消してください。大型車は乗用車より長く重いため、追い越しにはより長い距離が必要です。

- ✓ 追い越しは車線を2回変更することです—左車線に入り、その後右車線に戻ります
- ✓ 各車線変更の後は方向指示器を消してください
- ✓ 大型車両はより長く重いため、追い越しにはより長い距離を確保してください
- ✓ やむを得ない場合を除き、追い越し時にクラクションを使用しないでください
- ✓ 夜間は追い越し前にハイビームとロービームを切り替えて、自分の存在を知らせてください

123.4 他の人に追い越すよう合図しないこと

他の道路利用者にいつ追い越すべきかを合図してはいけません。すべての人や車両が見えているとは限らず、あなたの合図で追い越す運転手は自信過剰になり、注意力が低下するおそれがあります。自分自身の意図を合図することだけに集中してください。

- ✓ 他の道路利用者にいつ追い越すべきかを決して合図しない
- ✓ 追い越しを危険にするすべての危険要因が見えているとは限らない
- ✓ 自分自身の意図を合図することだけに集中する

CHAPTER 124

Particularities for Inspecting Other Types of Vehicles

124.1 多重トレーラーとストレートボディトラック

トレーラーが複数ある連結車両では、2台目のトレーラーにも1台目と同じ点検を繰り返します。ストレートボディトラック（またはトレーラーを牽引する場合）では、方法は同様ですが、ブレーキシステムとトレーラーが連結されているかどうかに合わせて調整します。ストレートボディトラック単体には1つの連結装置（1.C、1.F、1.1、1.2）があり、点検するパーキングブレーキは1つだけです（18.5、19.5）。トレーラーに連結されている場合、連結装置は異なり、トラックの完全に後部に位置します。

- ✓ 多重トレーラー連結の各トレーラーで同じ点検を繰り返す
- ✓ ストレートボディトラック単体では、点検するパーキングブレーキは1つだけです（18.5、19.5）
- ✓ ストレートボディトラックがトレーラーを牽引する場合、連結装置はトラックの後部にあります

124.2 バス、モーターコーチ、市バス

バスとモーターコーチでは、追加の乗客安全点検が必要です。中央通路の照明、スタンチョンと荷物棚/収納室の堅牢性、保護材の状態、非常口へのアクセス性（第20条）。市バスでは、エンジンルームは通常後部にあります。一部は最初の接近後にそこから点検を開始し、その後前方または後方から車両を一周します。市バスの追加要素には、非常口およびドア警告装置（10.B、10.C）、非常用資材（7.1、7.2）、スタンチョンと衝撃吸収材（20.1、20.2）、床とステップ（20.3）、室内照明（20.4）、荷物室（20.5）、座席/ベンチ（20.6）が含まれます。

- ✓ バスでは、通路照明、スタンチョン/ラック、保護材、非常口へのアクセス性について追加点検が必要です。
- ✓ 市バスの追加点検には、非常口および非常ドア警告装置（10.B、10.C）が含まれます。
- ✓ バスのレイアウトと提供する輸送の種類に合わせて、サークルチェックを調整します。

124.3 マルチトレーラー連結車両とストレートボディトラック

トレーラーが複数ある連結車両では、追加のトレーラーごとに同じ点検を繰り返します。ストレートボディトラックの場合、サークルチェックは同様ですが、ブレーキシステムとトレーラーが連結されているかどうかに合わせて調整されます。トレーラーを連結していないストレートボディトラックには、点検すべき連結装置とパーキングブレーキがそれぞれ1つだけあります。トレーラーを連結したストレートボディトラックには、完全に後部に位置する別の連結装置があります。

- ✓ マルチトレーラー連結車両では、追加のトレーラーごとにトレーラー点検を繰り返す
- ✓ トレーラーを連結していないストレートボディトラックには、点検すべきパーキングブレーキが1つだけある（18.5、19.5）
- ✓ トレーラーを連結したストレートボディトラックには、後部に位置する別の連結装置がある（1.C、1.F、1.1、1.2）

CHAPTER 125

Appendix – Lists of Defects: List 2 – Buses

125.1 適用範囲およびバス特有のドア欠陥（リスト2）

リスト2は、バス（モーターコーチを除く）、ミニバス、およびバス/ミニバス/モーターコーチが牽引するあらゆるトレーラーに適用されます。バス特有の重大なドア欠陥には、非常口が塞がれていること、および非常ドアが不適切であるか、その警告灯/ブザーが作動しないことが含まれます。

- ✓ リスト2は、バス（モーターコーチを除く）、ミニバス、およびそれらが牽引するトレーラーに適用される
- ✓ 重大（10.B）：非常口が塞がれている; 重大（10.C）：非常ドアが不適切、またはその警告灯/ブザーが作動しない

125.2 スクールバス窓欠陥（リスト2）

バスの場合、特定のガラス欠陥（11.4）がスクールバスに適用されます。運転者区画の両側およびその直後の側窓が、損傷により必要な視界を提供できない場合は軽微な欠陥です。

- ✓ 軽微（11.4）：運転者区画の両側およびその直後のスクールバス側窓が、損傷により必要な視界を提供できない場合
- ✓ これは標準フロントガラス/側窓およびミラー欠陥（11.1-11.3）に加えて適用されます

125.3 旅客輸送の欠陥（バス）

バスの旅客輸送の欠陥はすべて軽微で、固定されていない支柱/つり革、衝撃吸収材の欠落、損傷した床/ステップ、作動しない通路照明、固定されていない荷物棚、不適切な座席、停止標識または点滅灯の故障を含む。

- ✓ 軽微（20.7）：停止標識が適切に作動しない、または点滅灯1つが点灯しない
- ✓ 軽微（20.8）：点滅灯1つ、または交互に点滅する黄色灯1つが点灯しない
- ✓ 軽微：固定されていない支柱/つり革/ガードパネル、衝撃吸収材の欠落、損傷した床/ステップ、作動しない乗降口/通路照明、固定されていない荷物棚、不適切な座席

CHAPTER 126

If Your Vehicle Catches Fire

126.1 火災予防と監視

火災を防ぐには、運行前および各停車時に予防措置を講じてください（第12章の車両周囲点検を参照）。温度表示を継続的に確認し、車両後方から煙が出ていないかバックミラーで確認してください。

- ✓ 火災を防ぐため、運行前および運行中に車両周囲点検を実施する
- ✓ 温度表示を継続的に監視する
- ✓ 後方からの煙を確認するためにバックミラーを使用する

126.2 車両火災への対応

火災が発生したら、建物や他の車両から離れた場所に停車し、エンジンを切り、爆発の危険がある場合はその場を離れてください。交通を止め、人々を遠ざけ、援助を要請してください。その後、可能であればセミトレーラーを切り離してトラクターを移動させ、エンジンを切り、消火器を使用してください。火災がエンジンルーム内で発生している場合は、ボンネットを開けてください。燃料による火災には絶対に水を使わず、消火器を使用するときは風を背にしてください。

- ✓ 建物や車両から離れた場所に停車し、エンジンを切り、爆発の危険があればその場を離れる
- ✓ 援助を要請し、人々を車両から遠ざける
- ✓ 可能であればセミトレーラーを切り離し、トラクターを遠ざける
- ✓ 燃料による火災には水を使わない。消火器を使うときは風を背にする

126.3 火災予防と検知

運行前および運行中に車両周囲点検を通じて予防措置を講じてください。温度表示を継続的に確認し、車両後方からの煙がないかバックミラーで確認してください。

- ✓ 火災を防ぐために車両周囲点検を実施する
- ✓ 温度表示を継続的に確認し、後方からの煙がないかミラーを注視する

CHAPTER 127

Chapter 12 - Vehicle Used By More Than One Driver

127.1 連続運転者によるサークルチェック規則

複数の運転者が24時間以内に同じ車両を使用する場合、各運転者は有効なサークルチェックを実施するか、受け入れなければなりません。

- ✓ 各運転者は、24時間以内に運転する前に、サークルチェックを実施しなければなりません。
- ✓ 事業者が指定した者がいる場合、後続の各運転者はそれを受け入れる（共同署名する）か、拒否することができます。
- ✓ 拒否した運転者は、新たにサークルチェックを実施し、別の報告書に記入しなければなりません。
- ✓ 自分の点検から24時間以内に再び運転を担当する運転者は、新しい報告書を必要としませんが、最初の報告書が車内に備え付けられ、車両の状態を正確に反映していなければなりません。

127.2 バス、ミニバス、レッカー車、緊急車両に関する特別ルール

これらの特定の車両では、指定された者が行っていなくても、後続の運転者が点検を受け入れ、共署名することができます。

- ✓ 指定された者が実施していなくても、後続の運転者はサークルチェック報告書を受け入れ、共署名することができます
- ✓ 共署名した運転者は責任を負い、報告書を最新の状態に保たなければなりません
- ✓ 運転者が拒否した場合、新たにサークルチェックを実施しなければなりません

127.3 チームドライバー（交代運転）

チームで運行される車両では、推奨手順として各ドライバーが点検を実施し、報告書は24時間有効です。

- ✓ 最初のドライバーが周回点検（circle check）を実施して報告書を作成し、交代ドライバーは運転を引き継ぐ際に別の点検を実施します。
- ✓ 両方の報告書は24時間の期間有効です。
- ✓ 運行者が1人のドライバーを指定した場合、もう一方のドライバーは共同署名（承認）するか、新たな点検を実施（拒否）することができます。

127.4 モーターコーチの特例

チームで運行されるモーターコーチでは、交代運転者は、最初の運転者が事業者によって指定されていなくても、最初の運転者の報告書に共同署名できる。

- ✓ 交代運転者は、最初の運転者が事業者によって指定されていなくても、受理された場合には最初の運転者の報告書に共同署名できる。
- ✓ 共同署名した運転者は点検について責任を負い、点検を最新の状態に保ち、欠陥を報告しなければならない。

CHAPTER 128

Driving in Difficult Conditions

128.1 夜間運転 — 速度とヘッドライトの照射範囲

夜間運転は難しく負担が大きく、疲労の原因になります。夜間は制限速度より遅めに運転し、停止距離がヘッドライトの照射範囲内に収まるようにすることが強く推奨されます。

- ✓ 速度が速いほど視野が狭くなり、危険を認識して反応するまでの時間が長くなります
- ✓ 停止距離がヘッドライトの照射範囲内に収まるようにしてください
- ✓ ロービームは前方約75m、ハイビームは前方約150mまで照らします

128.2 夜間の視力低下

夜間運転では視力、コントラスト知覚、色の識別、奥行き知覚が低下し、距離と速度の評価が難しくなります。

- ✓ 夜間視力の低下を補うために速度を落とす
- ✓ 反応するのに十分な時間をもって歩行者や障害物を発見できるよう、ヘッドライトが照らす範囲の先を見る
- ✓ 夜間は視界を悪くするため、着色レンズの眼鏡を絶対にかけない

128.3 夜間の眩しさの管理

ライトによる眩しさは数秒間視界を妨げることがあり、その間に目が暗さに再び慣れるまでかなりの距離を走行してしまうことがあります。

- ✓ ダッシュボードの光源を制限して減らし、他の車両のヘッドライトを直接見ないようにしてください。道路の右側に視線を向けてください。
- ✓ 対向車のヘッドライトの眩しさで目がくらんだ場合は、目が暗さに再び慣れるまで減速してください。
- ✓ 対向車とすれ違った直後は、すぐにハイビームに戻してください。他の運転者がハイビームを下げない場合は、無理に下げさせようとせず、減速し、右側を維持し、右を見て、必要なら路肩に停車してください。

128.4 雨でも晴れでも危険

快晴時でも、誤った安心感から危険になることがあります。まぶしい日光は大きな危険要因です。雨が降り始めると、水がほこり、砂、油と混ざり、路面が滑りやすくなります。

- ✓ 雨が降り始めたら減速し、滑りやすい路面で急にハンドルを切ったりブレーキをかけたりしなくて済むようにしてください。
- ✓ 夜明け、夕暮れ、雨、雪、霧のときは、ヘッドライトを点灯して他の人から見えるようにしてください。
- ✓ 駐車灯とテールライトだけでは、他の人があなたをはっきり確認するには十分ではありません。

128.5 視界不良と冬の運転

道路が雪に覆われていたり、滑りやすかったり、視界が悪化している場合、制動と操舵ははるかに難しくなります。トラクションの喪失は、加速、制動、ハンドリングに影響します。

- ✓ 雪や着氷性の雨により視界が悪化した場合は、ワイパーを使用し、車を路肩に寄せてフロントガラス、窓、ミラーを清掃してください。
- ✓ 視界が全くない場合は、できるだけ早く安全な場所に停車してください。
- ✓ 冬の路面ではトラクションが低下するため速度を落としてください。制動時には特に注意してください。後続車があなたから見えない可能性があるためです。

128.6 橋と高架道路 — ブラックアイス

気温が氷点付近まで下がると、結露によって目に見えないブラックアイスの膜ができ、橋や高架道路の路面は特に滑りやすく危険になることがあります。

- ✓ 橋と高架道路は、氷点付近では他の路面より先に凍結します。
- ✓ 結露により、道路上に目に見えない「ブラックアイス」の膜ができることがあります。

128.7 夜間運転 - 停止距離と前照灯

夜間の運転は難しく負担が大きく、疲労の原因になります。夜間は制限速度より遅く運転することが強く推奨されます。速く運転するほど視野が狭くなるからです。停止距離が前照灯の照射範囲内に収まるようにしてください。

- ✓ 安全のため、夜間は制限速度より遅く運転する
- ✓ ロービームでは約75m先まで見え、ハイビームでは約150m先まで見える
- ✓ 停止距離が前照灯の照射範囲内にあることを確認する
- ✓ 速く運転するほど視野は狭くなる

128.8 雨天・晴天時の運転条件

天気が良くても、誤った安心感と眩しい日光のために運転が危険になることがあります。雨が降り始め、道路の粉塵、砂、油と混ざると、路面が滑りやすくなります。夜明け、夕暮れ、または雨・雪・霧の中では見えにくく、相手からも見えにくいため、前照灯を点けてください。

- ✓ 眩しい日光は、天気が良いときでも大きな危険となり得ます
- ✓ 雨が降り始めると、水が粉塵、砂、油と混ざって路面が滑りやすくなるため、急なハンドル操作や急ブレーキを避けるように速度を落としてください
- ✓ 夜明け、夕暮れ、雨、雪、霧の中では、目立つために前照灯を点けてください
- ✓ 駐車灯と尾灯だけでは、他の人からあなたがはっきり見えるためには十分ではありません

128.9 冬の運転と視界不良

雪や着氷性の雨で視界が悪化した場合は、ワイパーを使用し、車を路肩に寄せてフロントガラス、窓、ミラーを清掃し、ワイパーから氷や雪を取り除いてください。雪に覆われた道路や滑りやすい道路では、制動と操舵がはるかに難しくなるため、速度を落としてください。視界が全くない場合は、安全な場所に停車してください。冬は、トラクションが低下する凍結箇所やブラックアイスが発生します。

- ✓ 視界が悪化した場合は、ワイパーを使用し、車を停めてフロントガラス、窓、ミラーを清掃してください
- ✓ 雪に覆われた道路や滑りやすい道路では、制動と操舵がはるかに難しくなるため、速度を落としてください
- ✓ 視界が全くない場合は、できるだけ早く安全な場所に停車してください
- ✓ トラクションの喪失は、車両の加速、制動、操縦に影響します

128.10 橋と高架道路 - ブラックアイス

気温が氷点近くまで下がると、橋や高架道路の路面は特に滑りやすく危険になることがあります。結露により、路面には「ブラックアイス」と呼ばれる目に見えない氷の膜が形成されることがあります。

- ✓ 気温が氷点近くまで下がると、橋や高架道路は特に滑りやすくなります
- ✓ 結露により、路面に目に見えない「ブラックアイス」の氷の膜ができることがあります
- ✓ 氷点近くの状況では、橋や高架道路でいつも以上に注意し、速度を落としてください

128.11 他者から見られることと清潔な窓

夜間は、自分が周囲を見ることができることと同じくらい、他者から見られることが重要です。ライト、ミラー、フロントガラスを清潔に保つと、視界が遮られず、光による悪影響を最小限に抑えられます。

- ✓ 車両のライトが清潔で、正常に作動していることを確認してください。
- ✓ 特に悪天候時は、ミラーとフロントガラスを内側と外側の両方とも清潔に保ってください。

128.12 夜間の視覚能力の低下

夜間運転では、視力、コントラストを識別する能力、色を判別する能力、奥行きを知覚する能力が低下します。物体は暗闇に溶け込み、距離と速度を判断するのが難しくなります。速度を落とし、ヘッドライトの照射範囲の先を見て、歩行者や障害物を十分な時間的余裕をもって発見してください。

- ✓ 夜間運転では、視力、コントラスト知覚、色の判別、奥行き知覚が低下する
- ✓ 夜間の視認性低下を補うために速度を落とす
- ✓ 反応するのに十分な時間をもって歩行者や障害物を発見できるよう、ヘッドライトが照らす範囲の先を見る

128.13 夜間運転時の眩しさ（グレア）の回避

光による眩しさは数秒間視力を損なうことがあり、その間に目が再調整するまで車両は距離を進みます。夜間は、ごく薄い色付きの眼鏡であっても絶対にかけてはいけません。対向車や後続車からの眩しさを管理するための具体的な方法があります。

- ✓ 夜間は視界を低下させるため、ごく薄い色付きの眼鏡であっても絶対にかけてはいけません。
- ✓ 他の車両のヘッドライトを直接見ないようにし、道路の右側に視線を向けます。
- ✓ 対向車の眩しさで見えなくなった場合は、速度を落とし、目が再調整してから速度を戻します。
- ✓ 他の運転者がハイビームを点けたままにしている場合は、自分のハイビームを一度点滅させます。相手がロービームに切り替えない場合は、速度を落として右側を見て、必要なら路肩に停車します。

128.14 見られることと窓をきれいに保つこと

夜間は、自分が見えることと同じくらい、他者から見えることも重要です。車両のライトはきれいにし、適切に作動する状態に保ってください。ミラーとフロントガラスは内外ともにきれいに保ち、視界を遮られないようにし、眩しさの影響を最小限にしてください。特に悪天候時は重要です。

- ✓ 夜間は、他者から見えることが、見えることと同じくらい重要です
- ✓ 車両のライトがきれいで、適切に作動する状態であることを確認してください
- ✓ ミラーとフロントガラスを内外ともにきれいに保ってください。特に悪天候時は重要です

128.15 大型車の後ろを走る乗用車の運転者

乗用車の運転者は、大型車の後ろをあまりに近く走行することがあり、大型車の運転者からは自分が見えないことに通常気づいていません。ブレーキをかけるときは特に注意してください。

- ✓ 乗用車の運転者はしばしば車間距離を詰めすぎ、大型車の運転者からは自分が見えないことに気づいていません
- ✓ 後ろから来る車両を守るため、ブレーキをかけるときは特に注意してください

CHAPTER 129

Other Parts — Reservoirs, Compressor & Chambers (Chapter 4)

129.1 圧縮空気タンク

大型車両には、少なくとも3つの圧縮空気タンクがあります。供給タンクはコンプレッサーから空気を受け取り、2つのサービス用タンクに送り、それらがブレーキチャンバーに空気を供給します。トレーラー/セミトレーラーには、トラックのサービス用タンクから供給される独自のタンクがあります。

- ✓ 大型車両には少なくとも3つのタンクがある
- ✓ 供給タンクはコンプレッサーから空気を受け取る
- ✓ 2つのサービス用タンクがブレーキチャンバーに空気を供給する
- ✓ トレーラーにはトラックのサービス用タンクから供給される独自のタンクがある

129.2 エアコンプレッサー故障と空気供給

エアコンプレッサーが故障した場合、ブレーキはしばらく作動しますが、ブレーキの使用、補助空気の使用、システムの気密性によっては、空気供給がすぐに不足する可能性があります。空気圧が低下すると、低空気圧表示灯が警告し、非常ブレーキが作動します。車を路肩に寄せて直ちに修理してください。

- ✓ リザーバーは、エアコンプレッサー故障後もしばらくブレーキを作動させるのに十分な空気を蓄えます
- ✓ 空気はすぐに不足する可能性があります
- ✓ 低空気圧表示灯が警告し、非常ブレーキが作動します
- ✓ 警告が表示されたら、すぐに車を路肩に寄せて修理してください

129.3 エアコンプレッサーと圧力調整器

コンプレッサーは外気を吸い込み圧縮して、供給リザーバーに送ります。これはエンジン駆動で、必要なときかつエンジンが動いているときだけ作動します。システムは138 kPa(20 psi)の幅を維持します。コンプレッサーは通常724 kPa(105 psi)を下回ると始動し、862 kPa(125 psi)で停止します。圧力調整器がこれを管理します。

- ✓ コンプレッサーはエンジンによって駆動される
- ✓ システムは138 kPa(20 psi)の幅を維持する
- ✓ コンプレッサーは圧力が約724 kPa(105 psi)を下回ると始動する
- ✓ コンプレッサーは約862 kPa(125 psi)で停止する
- ✓ 圧力調整器は550 kPa(80 psi)より前にコンプレッサーを始動し、805-945 kPa(117-137 psi)の間で停止させる

129.4 ブレーキチャンバー

各車輪の近くにブレーキチャンバーがあります。サービスリザーバーからの空気が、プッシュロッドに取り付けられたダイヤフラムを押します。ドラムブレーキでは、プッシュロッドがスラックアジャスターを作動させてカムシャフトを回し、Sカムがブレーキを締め付けます。シングルチャンバー（サービスブレーキ）とダブルチャンバー（サービス＋パーキングブレーキ）があります。

- ✓ ブレーキチャンバーは各車輪の近くにある
- ✓ 空気がプッシュロッドに取り付けられたダイヤフラムを押す
- ✓ シングルチャンバー＝サービスブレーキのみ
- ✓ ダブルチャンバー＝サービスブレーキ＋パーキングブレーキ

129.5 リザーバの空抜き（ブリーディング）

清浄な空気はブレーキ性能に不可欠です。温度や環境の変化により不純物が蓄積するため、毎日エアブリードバルブを使用してリザーバを完全にブリーディングして除去する必要があります。冬季は、バルブが開いたまま凍結するのを避けるため、運転後で暖かいうちにブリーディングしてください。

- ✓ 毎日リザーバを完全にブリーディングする
- ✓ 各リザーバのエアブリードバルブを使用する
- ✓ 冬季は、凍結を防ぐため車両がまだ暖かいうちにブリーディングする
- ✓ エアドライヤーや浄化装置が装備されていても必ずブリーディングする

129.6 エアピュリファイア（エアドライヤー）

ほとんどの現代の大型車両には、コンプレッサーと供給リザーバの間にエアピュリファイア（エアドライヤー／フィルター）があります。これは空気をろ過し、乾燥させ、不純物を除去しますが、リザーバをブリードする必要をなくすものではありません。

- ✓ コンプレッサーと供給リザーバの間に位置する
- ✓ 空気をろ過・乾燥し、不純物を除去する
- ✓ リザーバをブリードする必要性を置き換えない

129.7 一部車両の非常用予備エアリザーバー

一部の車両（例：バス）には、追加の非常用エアリザーバーがあります。サービスブレーキが故障し、非常ブレーキが作動した場合、このリザーバーは、車両が停止した場所から数メートル移動できるように空気を供給します。

- ✓ 一部の車両（バス）には追加の非常用リザーバーがある
- ✓ 非常停止後に車両を数メートル移動できるようにする

CHAPTER 130

Chapter 12 – Who Should Perform the Circle Check

130.1 サークルチェックを実施する人

通常は運転者がサークルチェックを実施しますが、事業者が別の人を指定することができ、その場合には事業者が責任を負います。

- ✓ 運転者は、自分が運転する車両のサークルチェックを実施しなければなりません。
- ✓ 事業者が指定した人が点検を実施することができ、その場合には事業者が責任を負います。
- ✓ 指定された人が運転者でもある場合、報告書には、事業者が指定した者として点検が行われたことを示さなければなりません。

130.2 指定された人の点検を受け入れるか拒否するか

指定された人が点検を行う場合、運転者はそれを受け入れて連署するか、拒否して新たに点検を行うことができる。

- ✓ 受け入れる場合、運転者は点検が有効であること（過去24時間以内）を確認し、報告書に連署しなければならない。
- ✓ 受け入れる場合、運転者はその点検について責任を負わないが、報告書を最新の状態に保ち、運行中の欠陥を報告しなければならない。
- ✓ 拒否する場合、運転者は新たなサークルチェックを実施し、新しい報告書を作成しなければならない。
- ✓ ハンドルを握る運転者は常に報告書を更新し、運行中に確認した欠陥を記録しなければならない。

CHAPTER 131

9 - Tires

131.1 トレッド溝の深さ

荷重を受ける車軸のタイヤのみ点検する必要があります（補助リフトアクスルの点検を推奨）。トレッド溝の深さを点検してください。トレッド摩耗インジケーターは1.6 mmに設定されており、摩耗インジケーターマーカーに面した位置にあります。

- ✓ 欠陥9.A（重大、車両GVWRが4,500 kg以上の操舵軸）：隣接する2本の溝の深さがトレッド摩耗インジケーターと同じか、それ以下です
- ✓ 欠陥9.1（軽微、すべてのタイヤ）：トレッド摩耗インジケーターが路面に触れている、または溝の深さがインジケーター（1.6 mm）と同じか、それ以下です

131.2 トレッドおよびサイドウォールの状態

すべてのタイヤのトレッドおよびサイドウォールで、摩耗、異物、損傷、および膨れがないか確認してください。フラットなデュアルタイヤを検出するには、ハンマーで叩いてください。リトレッドの場合、6mm以下の分離は正常です。欠陥の重大度は、単一タイヤ/デュアルタイヤ両方対デュアルタイヤの一つで異なります。

- ✓ 欠陥9.B/9.C（重大、単一タイヤまたはデュアルタイヤ両方）：パンクの可能性がある異物；コードまたは鋼ベルトを露出させる切断/摩耗/損傷
- ✓ 欠陥9.2/9.3（軽微、デュアルタイヤの一つ）：パンクの可能性がある異物；コードまたは鋼ベルトを露出させる切断/摩耗/損傷
- ✓ 欠陥9.D（重大、すべてのタイヤ）：タイヤが固定部品に接触している、空気漏れを示している、パンクしている、またはカーカス欠陥による膨れを示している
- ✓ 欠陥9.4（軽微）：異常な変形、またはトレッド/サイドウォールゴムがカーカスから分離している

131.3 トレッド深さと摩耗インジケータ

荷重を受ける車軸のタイヤのみ点検が必要です（補助リフトアクスルのタイヤも点検を推奨）。トレッドの溝の深さを確認します。トレッド摩耗インジケータは1.6 mmに設定されており、摩耗インジケータマーカーに面した位置にあります。

- ✓ 重大欠陥（9.A）：GVWR 4,500 kg以上の自動車の操舵軸タイヤで、隣接する2本の溝の深さがトレッド摩耗インジケータ以下である場合
- ✓ 軽微欠陥（9.1）：すべてのタイヤについて、トレッド摩耗インジケータが路面に触れている、または溝の深さがトレッド摩耗インジケータ以下である場合

131.4 タイヤバルブ

車両の周囲にあるタイヤのタイヤバルブの状態を確認してください。

- ✓ 欠陥 9.5（軽微）：タイヤバルブが摩耗または損傷している（例：擦り傷または切り傷）
- ✓ 車両の周囲にあるタイヤのバルブを点検する

CHAPTER 132

Appendix – Lists of Defects: List 3 – Motor Coaches

132.1 適用範囲およびブレーキシステムの適用可否（リスト3）

リスト3はモーターコーチに適用され、牽引されるトレーラーはリスト2に基づいて検査されます。特に、電気ブレーキシステムと油圧ブレーキシステムはモーターコーチでは検査対象外ですが、空気ブレーキシステムの欠陥は完全に適用されます。

- ✓ リスト3はモーターコーチに適用され、牽引されるすべてのトレーラーはリスト2に基づいて検査されます
- ✓ 電気ブレーキシステム（17）および油圧ブレーキシステム（18）は、モーターコーチでは検査対象外です
- ✓ 標準的な空気漏れ限度を伴う空気ブレーキシステムの欠陥（19）は完全に適用されます

132.2 短縮サスペンション検査（モーターコーチ）

モーターコーチでは、アクセス性のためサスペンション検査が制限され、特定の項目のみを対象とします：露出または修理済みコードを伴うエア漏れ（軽微）、補償されないエア漏れまたはボールの欠落/空気抜け（重大）、および平行度に影響する車軸/位置決め部品の破損（重大）。

- ✓ モーターコーチのサスペンション点検は、項目14.2、14.B、14.Gに限定される
- ✓ 重大（14.B）：コンプレッサーで補償されないエア漏れまたはボールの欠落/空気抜け；重大（14.G）：平行度またはホイール位置に影響する車軸の破損

CHAPTER 133

Chapter 1 - Move-Over Law and Road Work

133.1 ムーブオーバー法の要件

大型車両は道路作業員にとって危険であるため、ムーブオーバー法は、停止した車両（緊急車両、レッカー車、その他）の周囲に緩衝区域を設けることを義務付けています。その車両の黄色い矢印信号、回転灯または点滅灯が作動している場合に適用されます。減速し、安全なときはできるだけ遠くへ車線変更して移動し、状況に応じて停止してください。

- ✓ 警告灯または点滅灯が作動している停止車両の周囲を移動する
- ✓ 安全なときは減速し、できるだけ遠くへ車線変更する
- ✓ 状況に応じて車両を停止する

133.2 道路工事区域での運転

運転者は、道路工事現場の付近および現場内の標識に注意を払わなければなりません。オレンジ色の標識に示された速度制限は、白い道路標識の制限と同様に遵守しなければなりません。

- ✓ 道路工事現場の付近および現場内の標識に注意を払う
- ✓ オレンジ色の道路工事標識の速度制限を、白い標識と同様に遵守する

CHAPTER 134

Air Pressure Gauges and Indicators (Chapter 4)

134.1 低空気圧警報装置

サービスブレーキ（常用ブレーキ）を効果的に作動させるには空気圧が低すぎる場合、視覚警報（警告灯またはウィッグワグ）が運転者に警告し、場合によってはブザーも鳴ります。作動する圧力はシステムによって異なりますが、380 kPa（55 psi）より低くなることはありません。380 kPaではパーキングブレーキを解除するには低すぎますが、すでに走行中の場合は走行を続けることができます。

- ✓ 低空気圧警報は380 kPa（55 psi）より低い圧力では作動しない
- ✓ 視覚警報には警告灯とウィッグワグの2種類がある
- ✓ 380 kPaではパーキングブレーキを解除できないが、すでに走行中の車両は走行を続けることができる

134.2 空気圧計

空気圧計はサービスリザーバ内の空気圧を測定します。システムには2つの独立した回路があるため、回路ごとに1つずつ、2つのゲージ（または2本の針を備えた1つのゲージ）があります。供給リザーバ用のゲージはありません。

- ✓ 空気圧計はサービスリザーバの圧力を測定する
- ✓ 回路ごとに1つずつ、2つのゲージまたは2本の針を備えた1つのゲージ
- ✓ 供給リザーバ用のゲージはない

134.3 サービスブレーキ圧力計

このゲージは、ブレーキを作動させたときにブレーキチャンバー内の圧縮空気圧を測定します。空気圧計とは異なり、大型車両の標準装備ではありません。

- ✓ 制動時にブレーキチャンバー内の空気圧を測定する
- ✓ 大型車両の標準装備ではない

CHAPTER 135

Labelling Dangerous Substances

135.1 ラベル表示およびプラカード掲示義務

危険物質には、規定の安全標章を用いてラベル表示をしなければならない。運転者は、危険物質を引き受ける前に、分類、容器への適切な安全標章、および荷送人が提供したプラカードを確認しなければならない。

- ✓ 危険物質が分類されていることを確認する
- ✓ 荷送人が容器に適切な安全標章（ラベル、プラカードまたは標識）を貼付したことを確認する
- ✓ プラカードは車両の前後および両側面に掲示しなければならない

135.2 危険物の9分類

危険物は、識別可能な標識（プラカード）によって9つの分類に分けられます。第1類 火薬類、第2類 ガス類、第3類 引火性液体、第4類 可燃性固体/自然発火性/水反応性、第5類 酸化性物質/有機過酸化物、第6類 毒性/感染性、第7類 放射性、第8類 腐食性、第9類 その他。

- ✓ 第1類 火薬類；第2類 ガス類；第3類 引火性液体（引火点 ≤ 60.5°C、例：ガソリン、ディーゼル）
- ✓ 第4類 可燃性固体；第5類 酸化性物質および有機過酸化物；第6類 毒性および感染性物質
- ✓ 第7類 放射性；第8類 腐食性；第9類 その他の製品（例：PCB、アスベスト）

135.3 クラス1爆発物のプラカード免除

クラス1には区分1.1から1.6までがあります。特定の数量のクラス1.4にはプラカードは不要で、ケベック州では特定の爆発物に特別許可が必要です。

- ✓ 数量が1,000 kg以下であれば、クラス1.4にプラカードは不要
- ✓ 数量にかかわらず、クラス1.4Sにプラカードは不要
- ✓ ケベック州では、指定された爆発物を輸送する運転者はSûreté du Québecの許可を取得する必要があります

CHAPTER 136

Chapter 12 - Reporting Defects and When to Perform the Circle Check

136.1 運転者の欠陥報告責任

運転者は、運行中に気づいた欠陥を常に報告しなければならず、異常な挙動を検知するのに最も適した立場にあります。

- ✓ 運転者は、指定された担当者が点検を実施した場合でも、運行中に確認された欠陥を報告する責任を常に負います。
- ✓ 運転者は、点検を実施し、通常はサークルチェック中に発見される欠陥を認識できる必要があります。

136.2 サークルチェックの時期

サークルチェックは通常、運転前24時間以内に有効でなければならず、指定された担当者によって行われなかった場合の再検査規則があります。

- ✓ 検査は運転前24時間以内に行わなければならず、そうでなければ新たな検査が必要です。
- ✓ 検査が指定された担当者によって行われなかった場合、24時間未満しか経過していなくても、運転者は新たな検査を行わなければなりません。
- ✓ 運転者は、異なる制限がある特定の車両を除き、24時間が経過する前に新たなサークルチェックを行うよう計画しなければなりません。

CHAPTER 137

Appendices – Driver's Licence Classes: Class 2 and Class 3

137.1 クラス3免許（ストレートボディトラック）

クラス3免許は、ストレートボディトラックを運転することを許可します。正味重量4,500 kg以上の2軸トラック、または3軸以上のすべてのトラックが対象です。また、2,000 kg未満のトレーラーを連結したトラック、恒久的な装備を搭載した2,000〜4,500 kgのトレーラーを連結したトラック、およびトレーラーを連結していない2軸（4,500 kg以上）または3軸以上のトラックトラクターを含みます。

- ✓ クラス3は、4,500 kg以上の2軸トラック、または3軸以上のすべてのトラックを許可します
- ✓ クラス3は、正味重量2,000 kg未満の連結トレーラーを対象とします
- ✓ クラス3は、恒久的な装備のみに使用される2,000〜4,500 kgの連結トレーラーを対象とします
- ✓ クラス3は、トレーラーを連結していないトラックトラクター（2軸4,500 kg以上または3軸以上）を許可します
- ✓ クラス3は、クラス1連結車、クラス2バス、クラス6オートバイを除外します

137.2 クラス2免許（バス）

クラス2免許は、24人を超える乗客を運ぶために設計されたバス、およびトレーラーが2,000kg未満である場合にバスにトレーラーを連結した車両を運転することを許可する。クラス2保有者は、車両の組み合わせ（クラス1）とオートバイを除く、他のすべてのカテゴリーを運転できる。

- ✓ クラス2は、24人を超える乗客用に設計されたバスの運転を許可する
- ✓ クラス2は、2,000kg未満のトレーラーを連結したバスを許可する
- ✓ クラス2は、車両の組み合わせ（クラス1）とオートバイを除外する

CHAPTER 138

In the Presence of Road Work

138.1 道路工事区間の速度制限

大型車両の運転者は、道路工事現場の付近および現場内の標識に注意を払わなければなりません。オレンジ色の標識に示された速度制限は、白い道路標識の速度制限と同様に守ってください。

- ✓ オレンジ色の道路工事標識の速度制限を、白い標識と同様に遵守する
- ✓ 道路工事現場の付近および現場内の標識に注意を払う

CHAPTER 139

Driving Uphill

139.1 上り坂の運転とギア操作

緩やかな勾配では、シフトダウンせずに少し加速することで一定速度を保つことができます。より急な勾配では、トランスミッションを適切に使用し、特に重い積荷では最大効率を得るためにシフトダウンする適切なタイミングを判断してください。上り坂で発進するには、サービスブレーキを使って後退を防ぎ、準備ができたらクラッチを摩擦点までゆっくり戻し、ブレーキを解除してから徐々に加速します。

- ✓ 急な勾配では、特に重い積荷のときに最大効率を得るため、シフトダウンのタイミングを適切に取ってください
- ✓ 上り坂で発進するときは、サービスブレーキを使って後退を防いでください
- ✓ クラッチを摩擦点までゆっくり戻し、ブレーキを解除してから徐々に加速してください

139.2 上り坂の運転

緩やかな坂では少しアクセルを踏むだけでよい場合があります。急な坂では、トランスミッションを適切に使用し、最大効率のために適切なタイミングでシフトダウンしてください。特に積載量が重い場合に重要です。上り坂で発進するには、後退を防ぐためにサービスブレーキを使用し、クラッチを摩擦点までゆっくり戻し、ブレーキを解除してから徐々に加速します。

- ✓ 急な坂では、最大効率のために適切なタイミングでシフトダウンする
- ✓ 特に積載量が重い場合、適切なギアチェンジのタイミングが重要である
- ✓ 上り坂で発進するには、後退を防ぐためにサービスブレーキを使用する
- ✓ クラッチを摩擦点までゆっくり戻し、ブレーキを解除してから加速する

CHAPTER 140

Reflective Strips

140.1 反射ストリップ要件

自動車安全法に基づき、幅の広い大型トレーラーおよびセミトレーラーには反射ストリップを装着する必要があり、限られた免除があります。

- ✓ 幅2.05m以上かつGVWR（車両総重量）4,500kg以上のすべてのトレーラーおよびセミトレーラーには反射ストリップを装着しなければなりません。
- ✓ 専ら住居または事務所として設計されたトレーラーは免除されます。
- ✓ スクールバスには反射ストリップは義務付けられていませんが、装着する場合、ストリップは黄色でなければなりません。

140.2 反射ストリップの配置と色

反射ストリップは、トレーラーの周囲の指定された位置に、規定の高さと色で取り付ける必要があります。

- ✓ 後方を向く上部コーナー: 最上部、白色
- ✓ 後方を向くリアバンパーバーの水平面、全幅: 赤色と白色
- ✓ トレーラー全幅にわたる後部: 地面から375mm以上1,525mm以下の範囲でできるだけ水平に、赤色と白色（後部/側面下部では単色の白色/黄色、または黄色と白色でも可）
- ✓ 外側を向く各側面: 車両長さの少なくとも50%にわたり連続または等間隔で、両端で開始および終了: 赤色と白色、黄色と白色、単色の白色または単色の黄色

140.3 代替としての反射板

一連の反射板は、規定の間隔制限内に配置されている場合、反射ストリップの代わりに使用できます。

- ✓ 場合によっては、反射ストリップの代わりに反射板を使用できます
- ✓ 各反射板の中心は、隣接する反射板の中心から100mm以内でなければなりません

140.4 反射ストリップの配置と色

基準は反射ストリップの位置、高さ、色を規定しています。後部上隅（白、最上部）、後部バンパーバー全幅（赤と白）、後部全幅（赤/白または下部車体の単色白/黄）、および各側面は車体長の少なくとも50%にわたります。

- ✓ 後部上隅：白、最上部。後部バンパーバー：全幅にわたり赤と白
- ✓ 後部全幅および側面ストリップ：できるだけ水平に、地面から375 mm〜1,525 mmの間
- ✓ 側面ストリップは車両長の少なくとも50%にわたり連続または等間隔で走り、両端で始まり終わらなければならない

CHAPTER 141

Types of LCVs Covered by the Regulation

141.1 許可証により認可されるLCVの種類

許可証は以下を認可することができます：Aダブルロードトレイン（トラクター、セミトレーラー、2台目のセミトレーラーをトレーラーに変換するタンデムアクセルのシングルドローバー・ドリー）；Cダブルロードトレイン（タンデムアクセルのダブルドローバー・ドリー）；Bダブルロードトレイン（2台目のセミトレーラーが1台目の後部の第五輪に載っているもの）；またはタンデムアクセル・ドリーを備えたダブルロードトレイン。

- ✓ Aダブルロードトレインは、2台目のセミトレーラーをトレーラーに変換するために、タンデムアクセルのシングルドローバー・ドリーを使用する
- ✓ Cダブルロードトレインは、タンデムアクセルのダブルドローバー・ドリーを使用する
- ✓ Bダブルロードトレインでは、2台目のセミトレーラーが1台目の後部の第五輪に載っている

141.2 LCVの総積載質量制限

最大総積載質量制限は67,500 kgです。トラクター、セミトレーラー、およびタンデムアクスルドーリーで構成されるLCV（2台目のセミトレーラーを除く）の場合、総積載質量はトラクターとセミトレーラーの規制制限値に2,000 kgを加えた範囲内でなければなりません。

- ✓ LCVの最大総積載質量制限は67,500 kgです
- ✓ トラクター／セミトレーラー／タンデムアクスルドーリーの組み合わせの場合、制限値はトラクターとセミトレーラーの規制制限値に2,000 kgを加えた値です

141.3 LCVの最小馬力とエアコンプレッサー

トラクターは、LCVの総積載質量180kgにつき少なくとも1HPを備えていなければなりません。また、ブレーキシステムに供給するために、毎分少なくとも425Lの容量を持つエアコンプレッサーを装備していなければなりません。

- ✓ トラクターは、LCVの総積載質量180kgにつき少なくとも1HPを備えていなければなりません。
- ✓ トラクターのエアコンプレッサーは、ブレーキシステム用に毎分少なくとも425Lの容量を備えていなければなりません。

141.4 LCV 第1セミトレーラーの長さ制限

第1セミトレーラーの最大長は16.2mです。最小長は異なります。Bトレインは12m、AまたはCダブルロードトレインは13.5mです。

- ✓ 第1セミトレーラーの最大長は16.2mです
- ✓ Bトレインの第1セミトレーラーの最小長は12mです
- ✓ AまたはCダブルロードトレインの第1セミトレーラーの最小長は13.5mです

CHAPTER 142

If an Animal Strays Onto the Road

142.1 野生動物の高危険地域で警戒を怠らない

森林地域の道路標識は野生動物への注意を促す。動物は道路に飛び出し、重大な事故を引き起こすことがあり、特に夜間はヘッドライトに引き寄せられる。速度制限を守り、視界が悪い場所（カーブ、坂道、路肩の植生）では特に注意し、早朝、夕暮れ、夕方、特に5月、6月、10月、11月は一層慎重になる。

- ✓ 動物はヘッドライトに引き寄せられるため、特に夜間は警戒する
- ✓ 速度制限を守り、視界が悪い場所に注意する
- ✓ 5月、6月、10月、11月は明け方、夕暮れ、夕方に特に注意する

142.2 道路上の動物への対応

道路上に動物がいる場合は、速度を落とし、ブレーキを数回踏んで後続の運転者に知らせてください。近くに他の動物がいないか注意してください。ディアホイッスルなどの装置は効果が証明されていないため、頼ってはいけません。

- ✓ 速度を落とし、ブレーキを数回踏んで後続の運転者に警告する
- ✓ 周辺に他の動物がいないか注意する
- ✓ ディアホイッスルに頼ってはいけない—効果は証明されていない

CHAPTER 143

Service, Parking & Drum/Disc Brakes (Chapter 4)

143.1 パーキングブレーキの取り付け位置とスプリング

パーキングブレーキは、トラクター/トラック/バスの後輪にのみ取り付けられ（少なくとも1本のアクスルに二重ブレーキチャンバーが必要）、トレーラー/セミトレーラーの車輪にも取り付けられます（ほとんどの補助リフトアクスルを除く）。パーキングブレーキは常にサービスブレーキと組み合わせて使用され、緊急ブレーキの役割も果たす強力なスプリングを使用します。

- ✓ パーキングブレーキはトラクター/トラック/バスの後輪に取り付けられる
- ✓ 少なくとも1本のアクスルに二重ブレーキチャンバーが必要
- ✓ トレーラー/セミトレーラーの車輪にも取り付けられる（ほとんどのリフトアクスルを除く）
- ✓ 常にサービスブレーキと組み合わせて使用される
- ✓ 強力なスプリングがパーキングブレーキを作動させ、緊急ブレーキを作動させる

143.2 スプリングブレーキ操作

パーキングブレーキレバーを引くと、ダブルチャンバーのパーキング部分から空気が抜け、スプリングが緩んでブレーキがかかります。レバーを下に押すと空気が入り、スプリングが圧縮されて車輪が解放されます。

- ✓ レバーを上に引く：空気が抜け、スプリングが緩み、パーキングブレーキがかかる
- ✓ レバーを下に押す：空気が入り、スプリングが圧縮され、車輪が自由に回転できる
- ✓ スプリングは空気なしで機械的にブレーキを作動させる

143.3 サービスブレーキ：エア動力対油圧

サービスブレーキは各車輪にあります。エアシステムの制動力は、運転者の筋力ではなく、圧縮空気の圧力から生じます（油圧システムとは異なります）。

- ✓ サービスブレーキは各車輪に取り付けられている
- ✓ エアブレーキの動力は筋力ではなく圧縮空気から得られる
- ✓ ブレーキペダルはサービスリザーバの空気をチャンバーへ送り込む

143.4 ドラムブレーキ（Sカム）

ドラムブレーキでは、ライニング付きのブレーキシューがドラムの内側に押し付けられます。Sカム式ドラムブレーキは大型車で最も一般的で、S字型のカムがシューを押し広げます。摩擦は熱を発生させ、過熱したライニングは効きが低下します。

- ✓ 大型車で最も一般的なブレーキはSカム式ドラムブレーキです
- ✓ S字型のカムがブレーキシューを押し広げます
- ✓ ライニング付きの2つのブレーキシューがドラムに押し付けられます
- ✓ 過熱したライニングは効きが低下します

143.5 ディスクブレーキ

ディスクブレーキは、ハブのディスクを使用し、キャリパーに保持されたパッドがディスクの両側を挟みます。モーターコーチ（大型バス）で一般的で、他の大型車両にもますます採用されています。ドラムブレーキと比べて、使用する空気が少なく（チャンバーが小さい）、高温時の制動損失に強いです。

- ✓ キャリパーがパッドをディスクに押し付ける
- ✓ モーターコーチで最も一般的
- ✓ ドラムブレーキより空気消費が少ない（チャンバーが小さい）
- ✓ 高温時に効率を失いにくい

CHAPTER 144

Driving Downhill

144.1 下り坂の前にブレーキを確認

どんな坂を下り始める前でも、ブレーキシステムの種類にかかわらず、ブレーキを確認してください。これは勾配に関係なく最も重要です。

- ✓ ブレーキシステムが何であっても、どのような坂を下る前にも必ずブレーキを確認する。
- ✓ 急な下り坂の前にはブレーキペダルを踏み込み、ブレーキが作動することを確認する。

144.2 緩やかな坂と急な坂の下り

緩やかな坂では、アクセルを少し緩めると速度を制御できる場合があります。急な坂では、ブレーキを確認し、減速して安全な速度に調整してから、下り始める前に適切なギアを選択してください。下っている間のギアチェンジは避けてください。非常に急な坂では、装備されている場合はエンジン圧縮ブレーキとリターダを使用してください。

- ✓ 下り始める前に適切なギアを選択し、坂の途中でギアチェンジを避ける
- ✓ 急な坂では、下り始める前に安全な速度まで減速する
- ✓ 非常に急な坂では、装備されている場合はエンジン圧縮ブレーキとリターダを使用する

144.3 長い下り坂でのブレーキ過熱

長い下り坂でブレーキを繰り返しかけ続けると、ブレーキが過熱し、必要なときに効かなくなるおそれがあります。そのため、下り始める前に適切なギアに入れることが、下り坂を最後まで制御するために不可欠です。

- ✓ 長い下り坂でブレーキを継続的または繰り返しかけると、ブレーキが過熱し、故障するおそれがある
- ✓ 下り始める前に適切なギアに入れ、エンジン圧縮で速度を制御する

144.4 長い下り勾配での正しいブレーキ操作

長い下り勾配でブレーキを使用しなければならない場合：車両が減速するのを感じる程度に強くブレーキを踏みます（エアブレーキでは、リザーバーの空気圧を低下させるポンピングは避けてください）。速度を安全速度より約10km/h低くしてから、ブレーキを解除します。速度が再び安全速度まで上がったら繰り返します。例：安全速度50km/h — 40km/hまでブレーキをかけ、解除し、再び50km/hになったら40km/hまで再びブレーキをかけます。

- ✓ 車両が減速するのを感じる程度にしっかりブレーキをかけ、その後解除する
- ✓ エアブレーキでは、ブレーキをポンピングしない — リザーバーの空気圧を低下させる
- ✓ 安全速度より約10km/h低い速度までブレーキをかけ、解除し、必要に応じて繰り返す

144.5 下り坂に入る前のブレーキ点検

坂を下り始める前にブレーキを点検することは、勾配の急さやブレーキシステムの種類にかかわらず、最も重要です。最後のサークルチェックからしばらく経っている場合は、ブレーキ点検手順を繰り返してください。

- ✓ どんな坂を下りる前でも、必ずブレーキを点検する
- ✓ ブレーキシステムの種類や勾配の急さにかかわらず適用される
- ✓ 最後のサークルチェックからしばらく経っている場合は、サークルチェックのブレーキ手順を繰り返す

144.6 緩やかな坂と急な坂の下り

緩やかな坂では、アクセルを緩めることで速度を制御できる場合があります。急な坂の前では、ブレーキペダルを踏んでブレーキをテストし、安全な速度まで減速し、下る前に適切なギアを選択してください。下っている間にギアを変更しないでください。非常に急な坂では、装備されている場合はエンジン圧縮とリターダーを使用してください。

- ✓ 急な坂を下る前にブレーキペダルを踏んでブレーキをテストする
- ✓ 下り始める前に適切なギアを選択し、下っている間にギアを変更しない
- ✓ 非常に急な坂では、装備されている場合はエンジン圧縮とリターダーを使用する

144.7 長い下り坂でのブレーキの使用

長い下り坂でブレーキを繰り返し使用したり長時間使用したりすると、ブレーキが過熱し、故障の原因になります。そのため、下り始める前に正しいギアを選択しなければなりません。ブレーキが必要な場合は、車両が減速するのを感じる程度に強く踏み、エアブレーキではポンピングを避けてください（リザーバーの空気圧が低下します）。安全速度より約10 km/h低い速度まで減速し、その後ブレーキを離します。必要に応じて繰り返してください。

- ✓ 長い下り坂でブレーキを繰り返し使用したり長時間使用したりすると、ブレーキが過熱し、故障を引き起こす可能性があります
- ✓ エアブレーキでは、ブレーキをポンピングしないでください—リザーバーの空気圧が低下します
- ✓ 安全速度より約10 km/h低い速度までブレーキをかけ、その後離し、繰り返します
- ✓ 例：安全速度50 km/h—40 km/hまでブレーキをかけ、離し、速度が再び上がったら繰り返します

144.8 下り勾配標識の読み方

勾配警告標識はパーセンテージを使用します — パーセンテージが高いほど勾配は急になります。勾配が1キロメートルを超えて続く場合は、そのことが示されます。15%と3 kmを示す標識は、少なくとも3 kmにわたり1キロメートルあたり150 mの勾配を意味します。標識によっては、異なるパーセンテージの連続する2つの勾配を示すものもあります。

- ✓ 標識のパーセンテージが高いほど勾配が急である
- ✓ 標識に示された距離は勾配がどれだけ続くかを示す
- ✓ 15% / 3 kmの標識は、少なくとも3 kmにわたり1キロメートルあたり150 mの下降を意味する

144.9 義務的なブレーキ点検エリア

一部の場所には、停車してブレーキを点検することを求める標識があり、標識にはブレーキ点検エリアまでの距離が示されています。到着すると、VÉRIFICATION標識はStop標識の前で完全に停止することを要求します。VÉRIFICATION標識は、総積載質量が少なくとも3,000kgの車両/車両組み合わせに適用され、運転者は停止後に自身のブレーキを点検しなければなりません。

- ✓ 義務的なVÉRIFICATIONブレーキ点検エリアでは、Stop標識の前で完全に停止する
- ✓ 総積載質量が少なくとも3,000kgの車両/車両組み合わせに適用される
- ✓ サークルチェックからしばらく経っている場合は、ブレーキ点検手順を繰り返す

144.10 道路標識および勾配標識の確認

標識は急勾配を警告する。パーセントが高いほど勾配は急になる。勾配が1キロメートル以上続く場合、標識はその距離を示す。15% / 3kmの標識例は、少なくとも3kmにわたり1キロメートルあたり150mの勾配を意味する。重ねられた標識は、異なるパーセントの連続する2つの勾配を示す。

- ✓ 勾配標識のパーセントが高いほど、勾配は急である
- ✓ 勾配が1キロメートルを超えて続く場合、勾配標識は距離を示す
- ✓ 15%/3kmの標識は、少なくとも3kmにわたり1キロメートルあたり150mの落差を意味する

144.11 義務的なブレーキ点検エリア

一部の場所には、特定の地点に停車してブレーキを点検することを求める標識があります。VÉRIFICATION標識は、一時停止標識の手前で完全に停止しなければならないことを示します。これは、積載時の総質量が3,000kg以上の車両または車両の組み合わせに適用され、その運転者は自身のブレーキを点検しなければなりません。

- ✓ VÉRIFICATIONブレーキ点検標識は、一時停止標識の手前で完全に停止することを要求します。
- ✓ 積載時の総質量が3,000kg以上の車両／車両の組み合わせに適用されます。
- ✓ 運転者はブレーキ点検エリアで自身のブレーキの状態を点検しなければなりません。

CHAPTER 145

Other Parts of the Vehicle – Reservoirs and Compressor (Chapter 4)

145.1 圧縮空気リザーバー

大型車には少なくとも3つのリザーバーがあります。供給リザーバーはコンプレッサーから直接空気を受け取り、残り2つのサービスリザーバーへ送り、これらのサービスリザーバーが車輪付近のブレーキチャンバーへ空気を供給します。トレーラーおよびセミトレーラーには、トラクターのサービスリザーバーから供給される独自のリザーバーがあります。

- ✓ 大型車には少なくとも3つの圧縮空気リザーバーがあります
- ✓ 供給リザーバーが2つのサービスリザーバーへ空気を送ります
- ✓ サービスリザーバーがブレーキチャンバーへ空気を供給します
- ✓ トレーラーにはトラクターのサービスリザーバーから供給される独自のリザーバーがあります

145.2 エアリザーバの空気供給とコンプレッサ故障

エアリザーバは、コンプレッサが故障してもしばらくブレーキを作動させるのに十分な空気を蓄えますが、使用状況、付属装置、システムの漏れによっては空気が急速に不足することがあります。この場合、低空気圧表示灯が警告し、緊急ブレーキが作動します。路肩に停車して修理を受けてください。

- ✓ コンプレッサが故障してもブレーキはしばらく作動します
- ✓ 頻繁な使用や漏れがあると空気が急速に不足することがあります
- ✓ 空気が不足すると緊急ブレーキが作動します。路肩に停車して修理してください

145.3 エアコンプレッサーとプレッシャーレギュレーター

コンプレッサーは外気を取り込み、圧縮して、供給リザーバーへ送ります。これはエンジン駆動で、必要なときだけ作動します。システムは138 kPa（20 psi）の圧力幅を維持します。通常、コンプレッサーは724 kPa（105 psi）未満で作動を開始し、862 kPa（125 psi）で停止します。プレッシャーレギュレーターは550 kPa（80 psi）より前にコンプレッサーの作動を開始させ、805 kPa（117 psi）から945 kPa（137 psi）の間で停止させます。

- ✓ コンプレッサーはエンジンで駆動され、必要なときだけ作動する
- ✓ システムは138 kPa（20 psi）の圧力幅を維持する
- ✓ コンプレッサーは通常、724 kPa未満で作動を開始し、862 kPaで停止する
- ✓ プレッシャーレギュレーターはリザーバー圧力を維持するようコンプレッサーの作動を管理する

145.4 リザーバーのブロー（排出）

清浄な空気は不可欠です。温度や環境により不純物が蓄積します。各リザーバーにあるエアブロー弁を使用して、毎日リザーバーを完全にブローする必要があります。冬季は、弁が開いたまま凍結するのを防ぐため、運転後、車両がまだ暖かいうちにブローしてください。エアピュリファイヤー／ドライヤーが装備されていてもブローしてください。

- ✓ 毎日リザーバーを完全にブローする
- ✓ 各リザーバーのエアブロー弁を使用する
- ✓ 冬季は弁が開いたまま凍結するのを避けるため暖かいうちにブローする
- ✓ エアピュリファイヤー／ドライヤーが装備されていてもブローする

145.5 エアピュリファイヤー（ドライヤー/フィルター）

ほとんどの現代の大型車両には、コンプレッサーと供給リザーバーの間にエアピュリファイヤーがあります。これは空気をろ過・乾燥し、不純物を除去しますが、リザーバーをブリードする必要性をなくすものではありません。

- ✓ エアピュリファイヤーはコンプレッサーと供給リザーバーの間に位置する
- ✓ 空気をろ過し、乾燥させ、不純物を除去する
- ✓ 毎日のブリードに代わるものではない

145.6 一部の車両における非常用リザーバー

バスなどの一部の車両には、追加の非常用リザーバーがあります。サービスブレーキが故障して非常ブレーキが作動すると、その空気により車両は停止地点を数メートル過ぎて移動することがあります。

- ✓ 一部の車両（例：バス）には追加の非常用リザーバーがある
- ✓ 非常停止後、車両を数メートル移動させることがある

CHAPTER 146

Chapter 6 Self-Evaluation Key Facts

146.1 危険な状況に関する重要な試験出題事項

ハイドロプレーニング現象の間は、ブレーキをかけないでください。制御を保つためにアクセルから足を離してください。セミトレーラーの双輪（デュアルホイール）の片方がバーストしても、運転者は強く感じません。スキッド（横滑り）した場合は、スキッドと同じ方向にステアリングホイールを切ってください。油圧ブレーキは過熱の影響を受けることがあります。エアブレーキリザーバー内の圧縮空気が不足すると、緊急ブレーキが代わって作動します。

- ✓ ハイドロプレーニング現象：ブレーキをかけず、アクセルから足を離す
- ✓ 双輪（デュアルホイール）のバーストは運転者に強く感じられない
- ✓ 制御を取り戻すには、スキッドと同じ方向にステアリングを切る
- ✓ 過熱は油圧ブレーキの性能に影響を与える
- ✓ リザーバー内の空気圧が不足すると、緊急ブレーキが代わって作動する

CHAPTER 147

Appendices – Licence Endorsements

147.1 F、M、T エンドースメント

エンドースメントはクラス1、2、3の免許に追加できます。Fエンドースメントはエアブレーキを装備した大型車両を運転する権限を認定します。Mエンドースメントはマニュアルトランスミッションの権限を認定します。Tエンドースメントはクラス1所持者が特別許可を必要とするロードトレイン（25m超のダブルロードトレイン）を運転できることを認定します。

- ✓ Fエンドースメントはエアブレーキ装備の大型車両の運転を許可します
- ✓ Mエンドースメントはマニュアルトランスミッション付き大型車両の運転を許可します
- ✓ Tエンドースメントはクラス1所持者が特別許可を得て25m超のロードトレインを運転することを許可します

CHAPTER 148

If an Animal Strays onto the Road

148.1 野生動物への注意と高リスク状況

道路標識は森林地域の野生動物について警告しています。動物はヘッドライトに引き寄せられるため、夜間は特に注意してください。高リスク地域では速度制限を守り、視界が悪い区域（カーブ、丘、道路脇の植生）や早朝、夕暮れ、夜間は特に注意してください。特に5月、6月、10月、11月は注意が必要です。

- ✓ 動物はヘッドライトに引き寄せられるため、特に夜間は注意する
- ✓ 5月、6月、10月、11月の早朝、夕暮れ、夜間は特に注意する
- ✓ 速度制限を守り、野生動物の標識付近の視界不良区域に注意する

148.2 道路上の動物への対応

道路上に動物がいる場合は、減速し、ブレーキを数回踏んで後続の運転者に知らせてください。近くに他の動物がいないか注意してください。効果が証明されていない鹿笛（ディアホイッスル）などの装置に頼らないでください。

- ✓ 減速し、ブレーキを数回踏んで後続の運転者に知らせる
- ✓ 近くに追加の動物がいないか注意する
- ✓ 鹿笛（ディアホイッスル）に頼らない — 効果は証明されていない

CHAPTER 149

Regulation Respecting Environmental Standards for Heavy Vehicles

149.1 環境基準の範囲と目的

2006年6月1日以降、大型車両の所有者は、排出ガスおよび汚染防止装置を管理する環境基準を車両が満たすようにしなければなりません。これは大気質、整備、燃料節約に役立ちます。

- ✓ GVWR 4,500 kg以上の道路車両および連結車両（特定の農場用・作業用車両を除く）ならびにバス、ミニバス、レッカー車に適用されます。
- ✓ 基準は有害排出ガスを削減し、より良い整備を確保し、燃料節約を可能にすることを目的としています。
- ✓ 他の交通が閉鎖されたトラック/フィールドで競技、展示またはレースに使用される大型車両は免除されます。

149.2 排出ガス制御装置

対象車両には、汚染制御装置が適切に機能していることが求められ、欠陥のある装置を交換する場合を除き、取り外したり改造したりしてはならない。

- ✓ 車両には、炭化水素、一酸化炭素、窒素酸化物または粒子状物質を低減する、適切に機能する装置・システムがなければならない。
- ✓ 所有者は、欠陥のある汚染制御装置を交換する場合を除き、汚染制御装置を取り外したり改造したりしてはならない。
- ✓ 交換用装置は、製造業者の交換用ユニットと同等でなければならず、製造業者のコードが付されていなければならない。
- ✓ 基準は、北緯55度以北の地域を除くケベック州全域に適用される。

149.3 路側排出ガス検査と取締り

運送取締官は排出ガスを検査し違反報告書を発行することができ、基準に適合しない車両の所有者は車両を修理し適合証明書を取得しなければならない。

- ✓ 目視できる排気煙または臭気が基準不適合と信じるに足る合理的理由を与える場合、取締官は排出ガスを測定することができる
- ✓ 測定値が基準を超える場合、違反報告書が発行される
- ✓ 所有者は修理通知を受けてから30日以内に認定整備工場から適合証明書を取得しなければならない
- ✓ 適合証明書なしに30日経過後も車両を使用すると、所有者は当初の金額の2倍の罰金を科される可能性があり、適合証明書が発行されるまで不適合車両の販売は禁止される

149.4 環境基準の適用範囲

2006年6月1日以降、大型車両の所有者は、車両が排出ガス制御および汚染防止装置に関する環境基準を満たすようにしなければなりません。基準は、排出ガス削減、保守整備の改善、燃料節約を目的としています。

- ✓ 車両総重量(GVWR)4,500kg以上の道路車両/車両連結に適用されます（農業用車両および工具車両を除く）。さらに、バス、ミニバス、レッカー車にも適用されます。
- ✓ 公道では燃料の種類を問わず適用されます。
- ✓ 閉鎖された競技会/展示会/レースで使用される車両は免除されます。

149.5 路上排出ガス検査

運送取締官は、目に見える煙や臭気が合理的な根拠となる場合、排出ガスを測定することがあります。不遵守の場合は、違反報告書および厳しい期限付きの修理義務につながります。

- ✓ 目に見える煙や臭気が合理的な根拠となる場合、取締官は排出ガス検査を実施できる。
- ✓ 所有者は、修理通知から30日以内に認定施設で適合証明書を取得しなければならない。
- ✓ 適合証明書なしで30日を過ぎて車両を使用すると罰金が2倍になり、適合証明書が発行されるまで不適合車両の販売は禁止される。

CHAPTER 150

Chapter 12 – Vehicle Used by More Than One Driver

150.1 連続運転者のサークルチェック規則

車両が24時間以内に複数の運転者によって連続して使用される場合、各運転者は運転前に有効なサークルチェックを実施または承認しなければなりません。

- ✓ 24時間以内に連続して運転する各運転者は、運転前にサークルチェックを実施しなければなりません
- ✓ 運行者が指定した者がいる場合、後続の各運転者はそれを承認（共同署名）または拒否できます
- ✓ 拒否した運転者は、新たなチェックを実施し、別の報告書に記入しなければなりません
- ✓ 運転者が、過去24時間以内にすでにチェックされた車両を再び運転する場合、新しい報告書は不要ですが、最初の報告書が車内にあり、車両の状態を正確に反映していなければなりません

150.2 バス、ミニバス、レッカー車、チームドライバー規則

特別な連署規則により、バス、ミニバス、レッカー車、大型観光バスの後続運転者または交代運転者は、他の運転者の点検を承認することができます。

- ✓ バス、ミニバス、レッカー車、緊急車両（消防署を除く）の場合、後続運転者は、指定されていない運転者が点検を行った場合でも、その点検に連署することができます。
- ✓ 連署した運転者は責任を負い、報告書を最新の状態に保たなければなりません。
- ✓ 指定のないチームドライバーの場合、各運転者が自身の点検を行い、両方の報告書は24時間有効です。
- ✓ チームで運転される大型観光バスの場合、交代運転者は、最初の運転者が事業者によって指定されていなくても、最初の運転者の報告書に連署することができます。

CHAPTER 151

10 - Doors and Other Openings

151.1 キャブドア

運転席側のドアが支障なく開くこと、およびすべてのキャブドアが閉めたときに完全に係合することを確認してください。運転席側のドアを外側と内側から開閉してください。寝台（スリーパー）ドアは含まれません。圧力を加えるか、再度閉めることで係合を確認できる場合があります。

- ✓ 欠陥 10.A（重大）：キャブドアの1つが完全に係合しない
- ✓ 欠陥 10.1（軽微）：運転席側のドアが内側と外側の両方から開かない、または開きにくい
- ✓ 乗客乗車用のドアのみが対象であり、寝台（スリーパー）ドアは除外される

151.2 バスの非常口および警告装置

バスおよびモーターコーチでは、非常口（ドア、窓、屋根ハッチ）にアクセスでき、非常ドアを開けて警告ブザーまたは警告灯が作動することを確認してください。非常口へのアクセスを妨げる物体は障害物です。

- ✓ 欠陥 10.B（重大）：非常口が塞がれている
- ✓ 欠陥 10.C（重大）：非常ドアが不適切である、または警告ブザー/警告灯が作動しない（警告装置が故障した時点で重大）

151.3 バスの非常口

バスおよびモーターコーチでは、非常口（ドア、窓、ルーフハッチ）にアクセスできることを確認し、非常ドアを開けて警告ブザーまたは警告灯が作動することを確認してください。

- ✓ 重大な欠陥（10.B）：非常口が、アクセスを妨げる物体や設置物によって塞がれている
- ✓ 重大な欠陥（10.C）：非常ドアが不適切である、または警告ブザー／警告灯が作動しない

CHAPTER 152

Chapter 12 - Special Cases for Circle Check Validity

152.1 修理後の路上試験の対象となる大型車両

すべての特定条件を満たす場合、修理後の路上試験ではサークルチェックが不要となることがあります。

- ✓ 路上試験は修理場所から半径15km以内で行わなければならない。
- ✓ 車両は貨物（恒久的な装備を除く）を輸送してはならない。
- ✓ 車両は乗客（路上試験に参加する者を除く）を輸送してはならない。
- ✓ 最新のサークルチェック報告書または作業指示書を車内に備え付けなければならない。

152.2 消防署車両のサークルチェック規則

消防署の車両には、出動および署内待機に関連する特定の点検時期があります。

- ✓ 出動前24時間以内、または署に戻った際に、サークルチェックを実施しなければなりません。
- ✓ 車両が署内に留まる場合、少なくとも7日ごとに1回点検を実施しなければなりません。

152.3 バス、ミニバス、緊急車両の有効期間の例外

駐車されたままのこれらの車両については、週末および休日は24時間の有効期間に算入されません。

- ✓ 駐車されたままのこれらの車両については、土曜日、日曜日および法定休日は24時間の有効期間に算入されません。
- ✓ この例外は、バス、ミニバスおよび緊急車両（消防署の車両を除く）にのみ適用されます。

152.4 都市公共交通バス／ミニバスの有効期間

公共交通バス／ミニバスには二重の有効期間があり、特定の条件の下で、より早く満了する方が適用されます。

- ✓ この期間中、車両が屋内に駐車されたままである場合、48時間有効
- ✓ 運行に供された時点から24時間有効で、いずれか早い方が適用される
- ✓ 公共交通当局が運行する都市公共交通バス／ミニバスについて、運行事業者が指定した者がサークルチェックを実施した場合にのみ適用される
- ✓ 屋内駐車中の48時間の期間には、土曜日、日曜日および法定休日は算入されない

CHAPTER 153

Types of Heavy Vehicles

153.1 大型車両の構成

大型車両には、単体車両や連結車両、旅客バスなど、さまざまな用途に合わせて設計された多くの構成があります。

- ✓ 単体車両の種類には、ストレートボディトラックが含まれます
- ✓ 連結車両の種類には、トラクターセミトレーラー、トラックトレーラー、ダブルロードトレインが含まれます
- ✓ バスの種類には、市街バス、スクールバス、モーターコーチ（都市間バス）が含まれます

CHAPTER 154

Appendix – Laws and Regulations

154.1 大型車両を規制する法律および規則

大型車両の運行は、大型車両の所有者、運行者および運転者に関する法律、道路安全法典、運輸法などの主要な法律のほか、貨物、勤務時間、積載限度、運転者の健康を対象とする多数の規則によって規制されています。

- ✓ 主要な法律: 大型車両の所有者、運行者および運転者に関する法律; 道路安全法典; 運輸法
- ✓ 主要な規則には、貨物固縛基準、車両の積載量および寸法限度、運転および休憩時間に関する規則、特殊ロードトレイン運行許可が含まれます。

CHAPTER 155

Dashboard Indicators

155.1 ダッシュボード表示灯の監視

車両を運転している間は、常に車両の性能を監視してください。車両の種類によってダッシュボードは異なるため、安全かつ効率的に運転するには、すべてのダッシュボード表示灯、ボタン、レバーに慣れておく必要があります。

- ✓ 危険を及ぼす可能性のある欠陥や故障を直ちに把握できるよう、ゲージと表示灯を定期的に点検してください
- ✓ 出発前に、すべての表示灯の位置を確認し、すべてのボタンとレバーを操作できるようにしてください
- ✓ 主要な操作装置には、トレーラーエア供給装置、フロントガラスワイパー/ウォッシャー、セミトレーラーハンドブレーキ、パーキングブレーキ、ギアシフトが含まれます

155.2 重要なダッシュボード計器

一部の表示灯と計器は他よりも重要であり、より頻繁に確認または使用する必要があります。

- ✓ 主要な表示項目には、燃料ゲージ、冷却水温度ゲージ、速度計、低圧ゲージが含まれます。
- ✓ その他の重要な計器には、エンジン油圧、一次および二次回路の空気圧、排気熱ゲージ、タコメーター、電圧計が含まれます。

155.3 確認すべき主要ゲージ

基本的な表示灯に加えて、いくつかのゲージは車両システム、特に大型車両のエアブレーキ関連の圧力を監視するうえで重要です。

- ✓ エンジンオイル圧力ゲージを監視してください
- ✓ 一次および二次回路の空気圧ゲージと低圧ゲージを監視してください
- ✓ 排気熱ゲージ、タコメーター、電圧計を監視してください

CHAPTER 156

Trailer Brake Hoses (Chapter 4)

156.1 色分けされたトレーラーブレーキホース

ブレーキホースは隣接する車両間に圧縮空気を送ります。赤いホースは通常、サービスリザーバを介してサービスブレーキチャンバーに空気を供給し、パーキングブレーキを解除します。青いホースはトレーラー/セミトレーラーのリレーバルブを作動させ、サービスブレーキチャンバーに空気を流入させます。

- ✓ 赤いホース：サービスブレーキ用の空気を供給し、パーキングブレーキを解除する
- ✓ 青いホース：サービスブレーキ用のリレーバルブを作動させる
- ✓ 同じ色のカプラを互いに接続する

156.2 ブレーキホースカプラーの接続

各ホースはカプラーで終わっており、連結車両にはそれぞれ2つのカプラーがあります。同じ色の対応するカプラーを合わせます。接続するには、カプラーを90°の角度で合わせ、ホースが一直線になるまで回します。

- ✓ 対応する同じ色のカプラーを接続する
- ✓ トラクターのサービスカプラーをセミトレーラーのサービスカプラーに合わせる
- ✓ カプラーを90°に合わせ、ホースが一直線になるまで回す
- ✓ 駐車/緊急回路のカプラーも同じ方法で合わせる

156.3 未連結トラクターのホース取扱い

ロードトラクターがトレーラーに連結されていない場合、各ブレーキホースカプラーはダミーカプラーに掛けなければならない。ダミーカプラーがない場合は、カプラーを並べて取り付け、ホースの落下や汚れのシステム侵入を防ぐよう固定する。

- ✓ 連結していないときは各カプラーをダミーカプラーに掛ける
- ✓ ダミーカプラーがない場合はカプラーを並べて固定する
- ✓ ホースの引きずりや汚れのシステム侵入を防ぐ

156.4 赤色と青色のブレーキホース

赤色のブレーキホースは、サービスブレーキチャンバーに空気を供給し（サービスリザーバーを経由）、パーキングブレーキを解除します。青色のブレーキホースは、トレーラー/セミトレーラーのリレーバルブを作動させるために空気を供給し、このバルブがサービスブレーキチャンバーに空気を送り込みます。

- ✓ 赤色ホースはサービスブレーキに空気を供給し、パーキングブレーキを解除する
- ✓ 青色ホースはサービスブレーキングのためにトレーラーリレーバルブを作動させる
- ✓ 色は各ホースがどの回路に対応するかを識別する

156.5 未使用カプラーの取り扱い

ロードトラクターがトレーラーに連結されていない場合は、各カプラーをダミーカプラーに接続してください。ダミーカプラーがない場合は、ホースカプラーを並べて取り付け、ホースが地面に触れず、システム内に汚れが入らないように固定してください。

- ✓ 連結していないときは、未使用のカプラーをダミーカプラーに接続する
- ✓ ダミーがない場合は、車両上でカプラーを並べて固定する
- ✓ システム内への汚れの侵入とホースの引きずりを防ぐ

CHAPTER 157

Supplemental Brakes

157.1 下り坂の制動のためのトランスミッションとエンジン圧縮

急な下り坂を下る前に、車両を制御できるギアにシフトしてください。製造元によれば、最大のエンジンブレーキ効果は1速にあり、一般的な慣行では、急な下り坂を下り始める前に1速にシフトし、下り切るまでそのギアを保持します。最も低い適切なギアは速度を制御するのに役立つエンジン圧縮を提供し、マニュアルトランスミッションまたは自動化マニュアルトランスミッションで有効です。

- ✓ 最大のエンジンブレーキ効果は1速にあり、急な下り坂を下る前に低速ギアにシフトダウンする
- ✓ 下り切るまで選択した低速ギアを保持する
- ✓ エンジン圧縮はマニュアルトランスミッションと自動化マニュアルトランスミッションの両方で機能する

157.2 下り坂でのトランスミッションとエンジン圧縮

急な勾配の前に、速度を制御できるギアにシフトする。メーカーによれば、最大のエンジンブレーキ効果は1速で得られる。一般的な慣行では、急な勾配の前に1速へシフトし、下りきるまでそのギアを維持する。エンジン圧縮は、マニュアルトランスミッションまたは自動化マニュアルトランスミッションで機能する。

- ✓ 急な勾配の前に制御用ギアへシフトし、勾配中にはシフトしない
- ✓ 最大のエンジンブレーキ効果は1速にある（急な勾配での一般的な慣行）
- ✓ 下りきるまで選択した低速ギアを維持する
- ✓ エンジン圧縮は、マニュアルトランスミッションまたは自動化マニュアルトランスミッションで有効である

157.3 補助ブレーキの使用

積載時、補助ブレーキはサービスブレーキを使いすぎることなく、希望する速度を維持するのに役立ちます。下り坂を走行する前に、スイッチを入れ、アクセルペダルを離して補助ブレーキが作動することを確認してください。補助ブレーキは、そのギアにおけるエンジン回転数が最大RPMのときに最も効果的です。坂の下では速度を上げ、適切なギアにシフトします。

- ✓ 下り坂に入る前にスイッチを入れ、アクセルペダルを離して補助ブレーキが作動することを確認する
- ✓ 補助ブレーキはそのギアでのエンジン最大RPM時に最も効果的である
- ✓ 補助ブレーキは積載時にサービスブレーキへの依存を減らす

157.4 オートメイテッドマニュアルトランスミッション

オートメイテッドマニュアルトランスミッションはマニュアルと同様に機能しますが、電子的に同期され、機械的故障の危険がない場合にのみダウンシフトまたはギアを保持します。下り坂でエンジン圧縮を利用するために、自動的に選択される最高ギアより低いギアを選ぶことができ、これにより自動アップシフトを防ぎます。エンジンのオーバーレブを避けるため、エンジンRPMを監視してください。急な坂道や滑りやすい坂道では、低いギアを選ぶことで頻繁または予期しないギアチェンジを防ぎます。

- ✓ オートメイテッドマニュアルトランスミッションは、機械的故障の危険がない場合にのみダウンシフトまたはギアを保持する
- ✓ 下り坂でのエンジンブレーキのために低いギアを選び、オーバーレブを避けるためRPMを監視する
- ✓ 急な坂道や滑りやすい坂道では低いギアを選ぶことで予期しないギアチェンジを防ぐ

157.5 補助ブレーキの使用

補助ブレーキは、特に積載時にサービスブレーキを使い過ぎずに希望の速度を維持するのに役立ちます。下り坂に入る前に、スイッチを作動させてアクセルを離し、作動することを確認してください。補助ブレーキは、特定のギアでエンジンが最高回転数（RPM）で回っているときに最も効果的です。坂の下では、速度を上げて適切なギアにシフトします。

- ✓ 補助ブレーキは積載時にサービスブレーキへの依存を減らす
- ✓ 下り坂を開始する前に補助ブレーキが作動することを確認する
- ✓ 補助ブレーキは特定のギアで最高RPMのときに最も効果的である
- ✓ 作動させるにはスイッチを作動させてアクセルを離す

157.6 自動化マニュアルトランスミッション

自動化マニュアルトランスミッションはマニュアルと同様に作動しますが、機械的故障の危険がない場合にのみ、電子的に同期してシフトダウンまたはギアを保持します。降坂時にエンジン圧縮（エンジンブレーキ）を得るために、自動変速の最高ギアより低いギアを選択できます。急勾配や滑りやすい坂道で役立ちますが、エンジン回転数が高くなりすぎないよう注意してください。

- ✓ 自動化マニュアルトランスミッションは、機械的故障の危険がない場合にのみシフトダウンまたはギアを保持する
- ✓ 降坂時にエンジン圧縮のために手動で低いギアを選択できる
- ✓ 低いギアを選ぶと、坂道での意図しないシフトアップを防げる
- ✓ 低いギアではエンジン回転数が高くなりすぎないよう注意する

CHAPTER 158

Chapter 12 – When Should the Circle Check Be Performed

158.1 一般的な24時間サークルチェック規則

運転者は、運転前に24時間以内に点検が実施されたことを確認しなければならず、指定された者によって行われなかった場合は新たな点検が必要です。

- ✓ 運転者は、運転前の24時間以内に点検が実施されたことを確認しなければなりません。
- ✓ 点検が運送事業者によって指定された者によって行われなかった場合、24時間未満しか経過していなくても、新たな点検が必要です。
- ✓ 運転者は、24時間が経過する前に新たな点検を実施するよう活動を計画しなければなりませんが、異なる制限がある特定の車両は除きます。

158.2 点検時期の特例

特定の車両タイプには、修理後の路上試験、消防車両、バス、公共交通車両など、別の有効期間ルールが適用される。

- ✓ 修理後の路上試験では、半径15km以内、貨物なし、乗客なし（試験要員を除く）、および直近の報告書または作業指示書が車内にある場合、点検は不要である。
- ✓ 消防部門の車両は、出動前24時間以内または帰署時に点検が必要である。署内にある場合は、少なくとも7日ごとに1回点検する。
- ✓ バス、ミニバス、緊急車両（消防を除く）については、駐車中の場合、土曜日、日曜日、法定休日は24時間の有効期間に算入されない。
- ✓ 都市公共交通のバス／ミニバス：屋内に駐車した場合は48時間、または運行に投入されてから24時間のいずれか早い時点まで点検が有効である（指定された者が行わなければならない）。

CHAPTER 159

Brake Chambers and Brake Types (Chapter 4)

159.1 ブレーキチャンバーとダイヤフラム

各ホイールの近くにブレーキチャンバーがあります。サービスリザーバーからの空気が、プッシュロッドに接続されたダイヤフラムを押します。ドラムブレーキでは、プッシュロッドがスラックアジャスターを作動させてカムシャフトを回転させ、Sカムがブレーキを締め付けます。シングルチャンバー（サービスブレーキ）とダブルチャンバー（サービス＋パーキングブレーキ）があります。

- ✓ ブレーキチャンバーは各ホイールの近くにあります
- ✓ 空気がプッシュロッドに接続されたダイヤフラムを押します
- ✓ シングルチャンバー＝サービスブレーキ、ダブルチャンバー＝サービス＋パーキングブレーキ
- ✓ ドラムブレーキではプッシュロッドがスラックアジャスターとSカムを作動させます

159.2 パーキングブレーキのスプリングと取り付け

パーキングブレーキは、トラクター/トラック/バスの後輪にのみ取り付けられ（少なくとも1本のアクスルにダブルチャンバーが必要）、ほとんどの補助リフトアクスルを除くトレーラー/セミトレーラーの車輪にも取り付けられます。パーキングブレーキは常にサービスブレーキと組み合わせて使用され、強力なスプリングを使用します。レバーを引き上げると空気が抜けてスプリングがブレーキを作動させ、押し下げると空気が入ってスプリングが圧縮され、車輪が解放されます。

- ✓ パーキングブレーキは強力なスプリングを使用し、常にサービスブレーキと組み合わせて使用される
- ✓ トラクター/トラック/バスの後輪およびトレーラーの車輪に取り付けられる
- ✓ 引き上げ = 空気が抜ける、スプリングがブレーキを作動; 押し下げ = 空気が入る、スプリングが圧縮、車輪が解放
- ✓ 問題が発生した場合、スプリングは緊急ブレーキも作動させる

159.3 ドラムブレーキ（Sカム）

ドラムブレーキは、車輪のドラム内側にブレーキシューのライニングを押し付けて作動します。Sカム式ドラムブレーキは大型車で最も一般的で、S字型カムがブレーキシューを押し広げます。摩擦は熱を発生させ、過熱したライニングは誤用や使い過ぎにより効きが悪くなります。

- ✓ ドラム（Sカム）ブレーキは大型車で最も一般的である
- ✓ S字型カムがブレーキシューをドラム側に押し広げる
- ✓ 過熱したライニングは効きが悪くなる

159.4 ディスクブレーキ

ディスクブレーキは、ハブに取り付けられたディスクと、キャリパーに保持されたライニング（パッド）を使用し、ディスクの両面を摩擦します。ディスクブレーキは大型バス（motor coaches）で最も一般的で、他の車両でもますます使用されています。ドラムブレーキと比較して、使用する空気が少なく（チャンバーが小さい）、高温時でも効率が低下しにくいです。

- ✓ ディスクブレーキはキャリパーがディスクの両面にパッドを押し付けて作動する
- ✓ ドラムブレーキより空気消費量が少ない
- ✓ 高温時に効率を失いにくい

CHAPTER 160

Chapter 12 - Responsibility for the Condition of the Vehicle

160.1 車両の所有者、事業者、運転者の義務

車両の運行に関わるすべての当事者は、その機械的状態と点検遵守について責任を共有します。

- ✓ 所有者は、車両を良好な機械的状態に維持し、報告された不具合を修理させなければなりません。
- ✓ 事業者は、運転者または指定された者が規制要件に従って周回点検（サークルチェック）を実施することを確保しなければなりません。
- ✓ 運転者は、要件に従って周回点検を実施し（他者の点検を承認する場合を除く）、運行中に発見した不具合を報告しなければなりません。

CHAPTER 161

Appendices – List 1 Heavy Vehicles: Coupling Devices

161.1 カップリング装置の欠陥 (リスト1)

リスト1は、バス、ミニバス、またはモーターコーチ以外の重量車に適用されます。カップリング装置の軽微な欠陥には、固定部品の欠落/破損/緩み、および損傷/不安全な安全固定具が含まれます。主要な欠陥(一部は結合時のみ適用)には、曲がったキングピン/カップリングプレート、第5ホイールの動き、ロック式ピンの故障が含まれます。

- ✓ 軽微: カップリング装置の固定部品が欠落、破損、または緩い
- ✓ 主要: カップリングプレートまたはキングピンが曲がった、ひび割れた、またはしっかり固定されていない
- ✓ 主要: カップリング機構の固定具の20%以上が損傷または欠落している
- ✓ 主要: ロック式ピンの25%以上が欠落しているか作動していない
- ✓ 主要: カップリング機構が適切に閉じられていないか、ロックされていない

CHAPTER 162

Chapter 6 Self-Evaluation Answers

162.1 危険な状況に関する重要事実

試験で強調される事実：ハイドロプレーニング時はブレーキを踏まないでください。セミトレーラーのデュアルホイールの片方がバーストしても、強い衝撃は感じられません。スキッド中は、スキッドと同じ方向にハンドルを切ってください。油圧ブレーキは過熱の影響を受けることがあります。リザーバー内の空気圧が不足すると、非常ブレーキが代わって作動します。

- ✓ ハイドロプレーニング中はブレーキをかけず、スキッドと同じ方向にステアリングを切る
- ✓ デュアルホイールのバーストは強く感じられず、油圧ブレーキは過熱の影響を受ける
- ✓ リザーバー内の圧縮空気が不足すると、非常ブレーキが代わって作動する

CHAPTER 163

11 - Glass and Mirrors

163.1 フロントガラスの状態

運転席に座り、運転中の視界を妨げる透明度の低下、損傷、ひび割れがないかフロントガラスを点検してください。最良の視界を確保するため、ダッシュボードとフロントガラスから視界を遮る物を取り除いてください。

- ✓ 欠陥11.1（軽微）：フロントガラスが曇っている、白濁している、または破損しており、運転者が道路や道路標識・信号を見る視界が低下するもの
- ✓ 運転席から点検し、視界を遮る物を取り除くこと

163.2 外部バックミラー

すべての外部ミラーについて、取り付け状態を点検し、鋭利なエッジ（けがをする可能性のある先端や切断面）がないか確認する。必須ミラー：すべての車両には両側に外部ミラーが必要。スクールバスやミニバスはさらに両側に前方取り付けの凸面外部ミラーが必要。各ミラーが調整可能で、安全運転のために位置が維持されることを確認する。

- ✓ 欠陥 11.3（軽微、すべてのミラー）：外部バックミラーがしっかり取り付けられていない、または鋭利なエッジがある
- ✓ 欠陥 11.2（軽微、必須ミラー）：必須ミラーがない、壊れている、ひび割れている、変色している、または調整できない/所定の位置に維持できない
- ✓ スクールバスとミニバスは両側に前方取り付けの凸面外部ミラーが必要

163.3 フロントガラスとサイドウィンドウ

運転席に座り、フロントガラスとサイドウィンドウの透明性、損傷、ひび割れ、または視界を妨げる障害物がないか点検してください。スクールバスとマイクロバスは、運転席のすぐ後ろのサイドウィンドウも確認しなければなりません。

- ✓ 軽微な欠陥（11.1）：フロントガラスまたはサイドウィンドウが変色し、曇り、遮られ、細かいひび割れがあり、またはひび割れていて、道路または道路標識/信号に対する運転者の視界を低下させている場合
- ✓ 軽微な欠陥（11.4、スクールバス/マイクロバス）：運転席のすぐ後ろのサイドウィンドウが運転者の視界を低下させる場合

163.4 側面窓

運転者座席から運転者区画の両側の側面窓の状態を透明性、損傷、割れ、または障害物(例：不透明なステッカー)について確認してください。スクールバスとミニバスは、運転者区画のすぐ後ろの側面窓も確認する必要があります。

- ✓ 欠陥11.1（軽微）：運転者区画の側面窓が曇っている、濁っている、塞がっている、ひび割れている、またはヒビが入っているため、運転者の視界を低下させている
- ✓ 欠陥11.4（軽微、スクールバス/ミニバス）：運転者区画のすぐ後ろの両側の側面窓が同様に損傷している

CHAPTER 164

Laws and Regulations (Transportation of Passengers)

164.1 バスの運転時間およびサークルチェック規制

都市交通を除くすべてのバス運転者は、運転時間および休憩時間に関する規則に従い、ケベック州外を走行する際は他の管轄区域の規則に従わなければなりません。道路交通車両の安全基準に関する規則に基づき、バス運転者はバスを運行させる前24時間以内にサークルチェックを行わなければならず、または直前24時間以内に行われた点検報告書を読み、署名しなければなりません。

- ✓ 都市交通以外のバス運転者は、運転時間および休憩時間の規則に従う
- ✓ ケベック州外を走行する際は、他の管轄区域の規制に従う
- ✓ バスを運行させる前24時間以内にサークルチェックを行わなければならない
- ✓ 他の人が点検を行った場合、運転者は報告書を読み、署名しなければならない

164.2 執行機関および適用される法律

乗客を輸送する運転者は、適用される法律を理解しなければなりません。主な執行機関は、ケベック州自動車保険公社（Société de l'assurance automobile du Québec）、ケベック州交通省（Ministère des Transports du Québec）、ケベック州交通委員会（Commission des transports du Québec）です。Highway Safety Code に加えて、乗客輸送運転者は、Transport Act、Bus Transport Regulation、および学校児童の輸送に使用される道路車両に関する規制（Regulation respecting road vehicles used for transporting school children）の適用を受けます。

- ✓ 執行機関：SAAQ、Ministère des Transports、Commission des transports du Québec
- ✓ Transport Act は、スクールバス運転者が能力証明書（certificate of competency）を保持することを義務付けています。
- ✓ Bus Transport Regulation は、バスによる乗客輸送の許可を規定しています。
- ✓ スクールバスの製造・装備・使用基準は、専用の規制によって定められています。

CHAPTER 165

Appendix – Pressure Conversion Table

165.1 圧力単位の換算（psi、kPa、bar）

圧力換算表は、psiをkPaおよびbarに換算するもので、ブレーキの空気漏れ限度とタイヤ空気圧を解釈するのに役立ちます。およそ1 psiは6.9 kPa（0.07 bar）に相当します。

- ✓ 1 psi ≈ 6.90 kPa ≈ 0.07 bar、5 psi ≈ 34.5 kPa（35 kPaの空気漏れ限度に関連）
- ✓ この表を使用して、ブレーキの空気漏れしきい値とタイヤ空気圧をヤード・ポンド法単位とメートル法単位の間で換算する

CHAPTER 166

How Service Brakes Work (Chapter 4)

166.1 エアブレーキの反応時間

エアブレーキは空気が圧縮可能であるため、油圧ブレーキより反応が遅くなります。バルブ（リレーバルブを含む）は空気を待機状態に保つことで反応時間を短縮します。空気がシステムを通過するには約0.5秒かかり、時速90kmで走行する車両はこの間に12.5m進みます。

- ✓ エアブレーキは油圧ブレーキより反応が遅い（空気が圧縮可能）
- ✓ リレーバルブは空気を待機状態に保ち、反応時間を短縮する
- ✓ 空気がシステムを通過するには約0.5秒かかる
- ✓ 時速90kmでは、車両はその0.5秒間に12.5m進む

166.2 圧縮空気の循環と増幅

コンプレッサーは外気を取り込み、エアドライヤーを通して供給リザーバーへ送り、その後サービスリザーバーへ送ります。ブレーキペダルを踏むと、空気が各ブレーキチャンバーへ送られ、ドラムまたはディスクに力を加えます。このシステムは空気の力とてこの原理を組み合わせ、わずかなペダル踏力を強い制動力に増幅します。

- ✓ 空気の経路：コンプレッサー → エアドライヤー → 供給リザーバー → サービスリザーバー → ブレーキチャンバー
- ✓ わずかなペダル踏力が大きな制動力に増幅される
- ✓ 空気の力とてこの原理を組み合わせて使用する

166.3 ドラムブレーキとディスクブレーキの作動

ドラムブレーキでは、ダイヤフラムがプッシュロッドを動かし、そのプッシュロッドがスラックアジャスタを作動させてSカムを回転させ、シューを広げてドラムに押し付けます。ディスクブレーキでは、ダイヤフラムがレバーを押し、ピストンを介してパッドに力を加えます。反力がキャリパーを動かし、反対側のパッドをディスクに押し付けます。

- ✓ ドラム：ダイヤフラム → プッシュロッド → スラックアジャスタ → Sカム → シューがドラムを締め付ける
- ✓ ディスク：ダイヤフラム → レバー → ピストン → パッド、キャリパーが反対側のパッドを押す
- ✓ どちらもホイールが自由に回転するのを止める

166.4 制動力に影響を与える要因

制動力は、いくつかの機械的要因が組み合わさって生じる。制動能力には限界があり、それはサービスリザーバーが供給できる最大空気圧と、ドラムブレーキの場合はスラックアジャスタの適切な調整によって決まる。

- ✓ 要因：圧縮空気圧、ブレーキチャンバーサイズ、スラックアジャスタの長さ、カム回転（ドラム）
- ✓ 制動能力は最大リザーバー空気圧によって制限される
- ✓ ドラムブレーキ能力は適切なスラックアジャスタ調整によっても制限される

166.5 トレーラー同時制動

セミトレーラーのサービスブレーキは、トラクタのサービスブレーキと同時に作動する。ブレーキペダルを踏むと、車両の組み合わせのすべての車輪のブレーキが作動する。

- ✓ セミトレーラーのサービスブレーキはトラクタのサービスブレーキと同時に作動する
- ✓ ブレーキペダルは車両の組み合わせのすべての車輪のブレーキを作動させる

166.6 圧縮空気の循環

コンプレッサーは外気を吸い込み、エアドライヤーを通して供給リザーバーへ送り、その後サービスリザーバーへ送ります。ブレーキペダルを踏むと、空気が各車輪のブレーキチャンバーへ送られ、ブレーキシューをドラムまたはディスクに押し付けます。わずかなペダル踏力でも、増幅によって大きな制動力が得られます。

- ✓ 空気の経路：コンプレッサー → エアドライヤー → 供給リザーバー → サービスリザーバー → ブレーキチャンバー
- ✓ ペダル踏力により各車輪のブレーキチャンバーへ空気が送られる
- ✓ システムは運転者のペダル踏力を増幅する

166.7 ドラムブレーキとディスクブレーキの作動

ドラムブレーキでは、ダイヤフラムがプッシュロッドを押し、プッシュロッドがスラックアジャスタを作動させ、カムシャフトを介してSカムを回転させることで、シューをドラムに向けて押し広げます。ディスクブレーキでは、ダイヤフラムがレバーを押し、レバーがパッドをディスクに押し付け、等しい反力がキャリパーを動かして反対側のパッドを押し付けます。

- ✓ ドラム：ダイヤフラム → プッシュロッド → スラックアジャスタ → Sカムがシューを押し広げる
- ✓ ディスク：ダイヤフラム → レバーがパッドを押し付ける；キャリパーが反対側のパッドを押し付ける
- ✓ どちらもホイールが自由に回転するのを止める

166.8 トラクタとトレーラの同時制動

セミトレーラのサービスブレーキはトラクタのサービスブレーキと同時に作動するため、ブレーキペダルを踏むと連結車両のすべての車輪にブレーキがかかります。

- ✓ セミトレーラのサービスブレーキはトラクタのサービスブレーキと同時に作動する
- ✓ ブレーキペダルを踏むと連結車両のすべての車輪にブレーキがかかる

CHAPTER 167

12 - Wheels, Hubs and Fasteners

167.1 ホイール（ディスクおよびスポーク）

荷重を支える車軸のホイールのみ点検が必要です（補助リフトアクスルの点検を推奨）。目視できる部分を点検します。スポークホイールではスポーク、ディスク、リムを、ディスクホイールではホイール全体、特にボルト周辺を点検します。

- ✓ 欠陥12.C（重大）：ホイールにひび割れ、破損、または修理もしくは溶接の形跡がある
- ✓ 欠陥12.C（重大）：スタッド穴の1つが広がっている、または楕円形になっている

167.2 ホイールファスナー

車両周囲のホイールファスナー（ボルト、ホイールリムクランプ、ホイールスタッド、ナット）の有無と状態を確認すること。

- ✓ 欠陥 12.B（重大）：ホイールファスナーが欠落している、ひび割れている、破損している、または確実に固定されていない
- ✓ 車両周囲のボルト、リムクランプ、スタッド、ナットを点検すること

167.3 ホイールベアリングと潤滑

ホイールハブの漏れとオイルレベルを確認する。装備されている場合はハブのサイトグラスを通して潤滑油を確認する（フィラーキャップを外さないこと）。ホイールまたは地面に油/グリースの跡がないか確認する。潤滑油が不足すると、ホイールが外れることがある。漏れは、破損/欠落したプラグ、フィラーキャップ、アクスルキャップ、または損傷したシールによって引き起こされることがある。

- ✓ 欠陥 12.A（重大）：サイトグラスを通してホイールベアリング潤滑油が見えない、またはサイトグラスの有無にかかわらず潤滑油が存在しない
- ✓ 欠陥 12.1（軽微）：サイトグラスを通して見える場合に潤滑油が最低レベル未満である、またはにじみ以外の潤滑油漏れ
- ✓ ハブにサイトグラスがある場合にのみオイルレベルを確認する。確認のためにアクスルキャップを外さないこと

167.4 ホイールベアリングとハブの潤滑

ホイールハブの漏れ（シール）とオイルレベルを確認してください。ハブにサイトグラスがある場合にのみオイルレベルを確認してください（通常、ステアアクスルおよび一部のトレーラー/セミトレーラーホイールにあります）。フィラーキャップやアクスルキャップを取り外さないでください。ホイールや地面にオイル/グリースの跡がないか確認してください。潤滑が不十分な場合、ホイールが外れることがあります。

- ✓ 重大な欠陥（12.A）：サイトグラスを通してホイールベアリング潤滑剤が見えない、またはサイトグラスの有無にかかわらず潤滑剤が存在しない
- ✓ 軽微な欠陥（12.1）：サイトグラスを通して見たときに潤滑剤が最小量を下回っている、またはにじみ以外の潤滑剤漏れがある

167.5 スペアホイールの支持部及び固定具

キャブ後方又は車両下部にあるスペアホイールの支持部と固定具の堅牢性を確認する。車両の下に潜る必要はなく、支持部がスペアホイールを確実に保持していると思われるかを目視で確認するだけでよい。

- ✓ 不具合12.2（軽微）：スペアタイヤの支持部又は固定具が、しっかりと固定されたスペアホイールを保持できない
- ✓ 支持部の目視確認で十分であり、車両の下に潜る必要はない

CHAPTER 168

Liquids in Tank Trucks

168.1 タンクが部分的にしか満たされていない状態での運転

液体の動きと高い重心が組み合わさることで、特別な運転条件が生じます。タンクが部分的にしか満たされていない場合、急な操舵や制動は車両の制御に直接影響します。

- ✓ タンクが部分的にしか満たされていない場合は、急な操舵や制動を避ける
- ✓ 部分的に満たされたタンク内の液体の動きは、車両の制御に直接影響を与えることがあります

168.2 温度の影響と充填限度

タンクに充填する際は、認定プレートに記載された製造元の最大積載量を守るために、液体の密度と温度を考慮する必要があります。液体には膨張するものがあり、硫酸のような高密度の液体は重量制限を超えることがあります。

- ✓ タンク容量の70%を超えて充填しないこと
- ✓ 認定プレートの積載量制限を守るために、液体の密度と温度を考慮すること
- ✓ 硫酸のような高密度の液体は、車両が許容重量制限を超える原因となることがあります

168.3 液体の移動とバッフル

ブレーキをかけると、液体は前方へ進む波を形成し、タンク前端に衝突して後方へ跳ね返り、推力を及ぼす。バッフル（穴あき壁）は前後の揺れを減らすが、横方向の移動は依然として車両を転覆させる可能性がある。

- ✓ ブレーキングにより、タンク端部に推力を及ぼす前方への液体波が発生する
- ✓ バッフルは前後の揺れを減らすが、車両を転覆させ得る横方向の移動を防ぐものではない
- ✓ 特に滑りやすい状況やカーブ／出口／曲がり角では、最高制限速度より十分低い速度まで減速する

168.4 タンク内の液体の分配

多区画タンクでは、液体を各区画に均等に分配し、安全な積み下ろしのために前後の重量バランスを保たなければなりません。

- ✓ 多区画タンクの各区画に液体を均等に分配する
- ✓ 前方または後方に過度な重量をかけるのを避ける

CHAPTER 169

Chapter 12 - Mechanical Defects: Minor and Major

169.1 軽微な欠陥の定義と規則

軽微な欠陥は直ちに安全上の危険をもたらすものではないが、悪化する可能性があり、定められた期間内に修理する必要がある。

- ✓ 軽微な欠陥は運転者や道路利用者の安全に直ちに危険を及ぼすものではないが、急速に悪化する可能性がある。
- ✓ 軽微な欠陥のある車両は、48時間以内に修理が行われない場合、運転してはならない。

169.2 重大な欠陥の定義と規則

重大な欠陥は直ちに安全上の危険をもたらし、運行が絶対に禁止されます。

- ✓ 重大な欠陥は安全に対して直ちに危険をもたらします
- ✓ 重大な欠陥がある車両を運行し、または運行を許可することは禁止されています

169.3 軽微な欠陥と重大な欠陥を報告すべき時期

報告期限は軽微な欠陥と重大な欠陥で異なり、重大な欠陥には即時の対応が必要です。

- ✓ 軽微な欠陥は、次のサークルチェック前または24時間以内のいずれか早い時点までに記録し、運行者に通知しなければなりません。
- ✓ 重大な欠陥は、直ちに記録し、遅滞なく運行者に報告しなければなりません。
- ✓ 重大な欠陥は運行禁止に該当します — 車両を運転し、または運行に供することはできません。

CHAPTER 170

Appendices – List 1: Frame, Controls, Steering

170.1 ステアリングシステムの欠陥

軽微なステアリング欠陥には、ステアリングコラムの位置ずれ、調整式ステアリングホイールが設定位置に固定されないこと、パワーステアリングフルード量の不適切、ポンプベルトの切断が含まれる。重大な欠陥には、分離の危険を示すステアリングコラム/ホイールの位置ずれと、パワーステアリングの不作動が含まれる。

- ✓ 軽微: パワーステアリングフルード量の不適切; ポンプベルトの切断
- ✓ 重大: 分離の危険を示すステアリングコラム/ホイールの位置ずれ
- ✓ 重大: パワーステアリングの不作動

170.2 フレームおよびカーゴボディの欠陥

軽微な欠陥には、サイドレールまたはクロスメンバーのひび割れ、固定されたボディ部品の欠落または固定不良が含まれます。重大な欠陥には、破損するおそれのあるサイドレール、可動部品が車体に接触するようなたわみ、およびスライディングボギーのロックピンの25%超が欠落または係合していない状態が含まれます。

- ✓ 軽微：サイドレールのひび割れ、またはクロスメンバーのひび割れ/破損
- ✓ 重大：サイドレールが破損するおそれがある
- ✓ 重大：スライディングボギーのロックピンの25%超が欠落または係合していない

170.3 運転者操作装置の欠陥

軽微な欠陥には、アクセルまたはクラッチの作動不良、およびホーンが正常に作動しないことが含まれます。重大な欠陥は、アクセルを離したときにエンジンがアイドル状態に戻らない場合です。

- ✓ 軽微：アクセルまたはクラッチが正常に作動しない；ホーンが作動しない
- ✓ 重大：アクセルを離したときにエンジンがアイドル状態に戻らない

CHAPTER 171

Steering Wheel

171.1 正しい手の位置とステアリング操作

大型車両は他の車両よりはるかに大きいため、熟練した安全な操作が不可欠です。ハンドルを両手で握り、しっかりした制御を維持して素早く反応できるよう、両手を十分に離して配置してください。

- ✓ ハンドルを両手で握り、快適さのために位置を変えてください
- ✓ しっかりしたステアリング制御を維持し、素早く反応できるよう、両手を十分に離して保ってください
- ✓ 特別な旋回技術では、腕を曲げて後ろ深く座り、8時/4時の位置から始め、車輪が切れるまでハンド・オーバー・ハンドで手を交互に動かしてください

171.2 ステアリングホイール上の正しい手の位置

大型車両ははるかに大きいため、大型車両の運転には特別な技術が必要です。両手でハンドルを握り、快適さのために位置を変えながらも、しっかりと操作できるよう手を十分に離してください。一部のモデルでは、ステアリングホイールのサイズや構成により、特別な転舵技術が必要です。

- ✓ 両手でステアリングホイールを握り、しっかりと操作を維持できるよう手を十分に離しておく
- ✓ 座席に深く腰掛け、ハンドルを回すときは腕を曲げた状態を保つ
- ✓ 手を8時と4時の位置に置き、手を交互に送る技術を使って曲がり始める
- ✓ 何が起きてもしっかりとしたステアリング操作を維持できるよう素早く反応する

CHAPTER 172

Pulling Over to the Side of the Road

172.1 路肩での停車とハザードランプ

路肩に停車するときは、特に夜間はハザードランプを点け、他の運転者が停止中の車両を走行中だと誤認して追随しないようにしてください。故障で停車した場合は、車両が停止していることを示すために発炎筒や赤色反射板も使用し、信号が途切れないよう、燃え尽きた発炎筒は交換してください。

- ✓ 路肩に停車するときは、特に夜間はハザードランプを点ける
- ✓ 故障で停車した場合は、発炎筒や赤色反射板を使用し、燃え尽きた発炎筒は交換する
- ✓ 可燃性、爆発性、または危険物（燃料、ペイントシンナー、プロパン、ダイナマイト）を積載しているときは、発炎筒の使用は禁止されている

172.2 二次道路における警告信号

二次道路では、警告信号を次のように設置します。1つ目は車両の後方約3m、車両の左側と一直線上に。2つ目は後方約30m、1つ目と一直線上に。3つ目は車両の前方約30m、車両の左側と一直線上に。

- ✓ 1つ目の信号は車両後方約3m、車両の左側と一直線上に置く
- ✓ 2つ目の信号は後方約30m、1つ目と一直線上に置く
- ✓ 3つ目の信号は車両前方約30m、車両の左側と一直線上に置く

172.3 高速道路における警告信号

高速道路、一方通行道路、または対向交通のない幹線道路では、警告信号を次のように設置する。1つ目は左側と一直線に約3m後方、2つ目は1つ目と一直線に約30m後方、3つ目は他と一直線に約60m後方に設置する。

- ✓ 1つ目の信号は左側と一直線に約3m後方
- ✓ 2つ目の信号は1つ目と一直線に約30m後方
- ✓ 3つ目の信号は他と一直線に約60m後方（すべて車両の後方）

172.4 路肩での停車

路肩に停車するときは、ハザードランプを点けてください。特に夜間は、他の運転者が車がまだ動いていると思って後を追ってこないようにするためです。故障で停止した場合も、車両が停止していることを示すために発炎筒または赤色反射器を使用し、発炎筒が燃え尽きたら交換してください。可燃性、爆発性、または危険物（燃料、シンナー、プロパン、ダイナマイト）を積んでいる場合は、発炎筒の使用は禁止されています。

- ✓ 路肩に停車するときは、特に夜間はハザードランプを点ける
- ✓ 故障で停止した場合は、ハザードランプに加えて発炎筒または赤色反射器を使用する
- ✓ 継続的な警告を維持するため、発炎筒が燃え尽きたら交換する
- ✓ 可燃性/爆発性/危険物を積んでいるときは発炎筒の使用は禁止

172.5 二次道路における警告信号

二次道路では、警告信号を次のように設置する。最初の信号は車両の後方約3m、車両の左側と一直線になる位置に置く。2番目の信号は後方約30m、最初の信号と一直線になる位置に置く。3番目の信号は車両の前方約30m、左側と一直線になる位置に置く。

- ✓ 最初の信号は後方3m、車両の左側と一直線
- ✓ 2番目の信号は後方30m、最初の信号と一直線
- ✓ 3番目の信号は車両の前方30m、左側と一直線

172.6 高速道路での警告信号

高速道路、一方通行路、または対向車のない幹線道路では、信号を次のように配置します。1つ目は約3m後方の左側と一直線上、2つ目は約30m後方で1つ目と一直線上、3つ目は約60m後方で他の信号と一直線上に配置します。

- ✓ 1つ目の信号は3m後方、左側と一直線上
- ✓ 2つ目の信号は30m後方、1つ目と一直線上
- ✓ 3つ目の信号は高速道路（対向車なし）で60m後方、他の信号と一直線上

CHAPTER 173

Transportation of Passengers – Laws and Regulations

173.1 監督機関および適用される法律

旅客輸送運転者は、SAAQ、ケベック交通省（Ministère des Transports du Québec）、ケベック交通委員会（Commission des transports du Québec）が執行する適用法律を理解していなければなりません。ハイウェイ安全コード（Highway Safety Code）に加えて、運送法（Transport Act）、バス運送規則（Bus Transport Regulation）、学校児童の輸送に使用される道路車両に関する規則（Regulation respecting road vehicles used for transporting school children）の適用を受けます。

- ✓ 執行機関: SAAQ、Ministère des Transports、Commission des transports du Québec
- ✓ 運送法（Transport Act）は、スクールバス運転者が能力証明書（certificate of competency）を保持することを義務付けています
- ✓ バス運送規則（Bus Transport Regulation）は、旅客輸送許可の発行を規律します

173.2 バスの運転時間・休息時間およびサークルチェック規則

都市交通を除くすべてのバス運転者は、運転時間及び休息時間に関する規則に従わなければならず、ケベック州外を走行する際は他の管轄区域の規則に従わなければなりません。バス運転者は、バスを出す前の24時間以内にサークルチェックを実施するか、直前の24時間以内に実施された場合は前回のサークルチェック報告書を読んで署名しなければなりません。

- ✓ 都市交通を除くすべてのバス運転者は、運転時間及び休息時間の規則に従わなければなりません
- ✓ バスを出す前の24時間以内にサークルチェックを実施しなければなりません
- ✓ 直前の24時間以内に実施されている場合、運転者は前回のサークルチェック報告書を読んで署名することができます

CHAPTER 174

Chapter 12 – Responsibility and Reporting of Defects

174.1 車両状態に対する責任

所有者、運行事業者、および運転者は、車両を安全な機械的状態に保つために、それぞれ異なる義務を負っています。

- ✓ 所有者は、車両を良好な機械的状態に維持し、報告された欠陥を修理させなければならない。
- ✓ 運行事業者は、運転者または指定された者が規制要件に従って点検を実施することを確保しなければならない。
- ✓ 運転者は、要件に従って点検を実施し（他者の点検を承認する場合を除く）、運行中に発見した欠陥を報告しなければならない。

174.2 運転者の運行中の不具合報告責任

運転者は、他の誰かがサークルチェックを実施した場合でも、運行中に不具合を発見し報告する責任を常に負います。

- ✓ 運転者は、他の人が点検を実施した場合でも、運行中に気付いた不具合を常に報告する責任があります。
- ✓ 運転者は、点検を実施し、サークルチェック中に通常発見される不具合を認識できなければなりません。
- ✓ 運転者は、車両の異常な挙動を検知するのに最も適した立場にあるため、常に警戒を怠ってはなりません。

CHAPTER 175

Appendix – Self-Evaluation Answer Key (Chapter 12)

175.1 第12章 自己評価の解答と重要概念

解答キーは、試験に出るサークルチェック規則を確認しています。運転者が自ら点検を行う必要はありません。モーターコーチでの1分間あたり35 kPaの空気漏れは軽微ではありません（単一車両では重大な欠陥です）。表示部と同じ高さにある隣接する前輪タイヤのトレッド摩耗は運行を禁止します。運行中の軽微な欠陥も依然として記録しなければなりません。また、運転者はパワーステアリングフルードを点検しなければなりません。

- ✓ 単一車両のモーターコーチにおける毎分35 kPaの空気漏れは軽微のしきい値を超えており、重大な欠陥に該当します（解答：「軽微」は誤り）
- ✓ フロントステアリングアクスルの隣接する2つのトレッドの摩耗が表示部と同じ高さにある場合、車両を運行できません（解答：正しい）
- ✓ 運転者は運行中に見つけた軽微な欠陥を記録しなければならず、パワーステアリングフルードのレベルを点検しなければなりません（両方の記述は誤り）

CHAPTER 176

Number of Passengers

176.1 スクールバスおよび非スクールバスの乗客制限

ハイウェイ安全法典は、バスごとの最大乗客数を定めている。スクールバスでは、許可される人数は座席位置の数と等しく、1座席につき学校児童は最大3人で、各児童が通路を塞がずに十分な空間を持てなければならない。都市部以外の非スクールバス（例：貸切）の場合、制限は座席位置の数に座席1列につき立っている乗客1人を加えた数と等しい。都市バス（大量輸送）については、法典は乗客制限を定めていない。

- ✓ スクールバス：乗客は座席位置の数と等しい。1座席につき最大3人の児童
- ✓ 児童は通路を塞いではならず、安全に着席しなければならない
- ✓ 非都市部バス：座席位置の数に座席1列につき立っている乗客1人を加える（例：15列＝立っている乗客は最大15人）
- ✓ 都市／大量輸送バス：乗客制限なし

176.2 スクールバスおよびその他のバスの乗客制限

ハイウェイ安全法典（Highway Safety Code）は最大乗客数を定めています。スクールバスの場合、許可される乗客数は座席位置の数に等しく、1席につき学童は3人までで、各児童が通路をふさがず安全に座れる十分なスペースが必要です。都市部以外で運行される非スクールバス（貸切）の場合、最大は座席位置の数に各列につき立席乗客1人を加えた数です。都市バス（大量輸送）の場合、乗客制限はありません。

- ✓ スクールバス: 乗客数は座席位置の数に等しい。1席につき最大3人の児童
- ✓ 貸切／都市部以外のバス: 座席位置の数に各列につき立席乗客1人を加える
- ✓ 都市／大量輸送バス: 乗客数に制限なし

CHAPTER 177

Braking Power (Chapter 4)

177.1 重量とGVWRが制動に与える影響

制動力は車両重量と速度に依存します。ブレーキは総車両重量定格（GVWR）— 車両重量と積載量の合計 — の範囲内で効率的に作動するように設計されています。GVWRを超えるとブレーキ性能が低下し、摩耗が増加します。

- ✓ 制動力に影響する2つの要因：重量と速度
- ✓ GVWR = 車両重量 + 積載量
- ✓ GVWRを超えると性能が低下し、ブレーキの摩耗が早まる
- ✓ 車両の最大許容積載量を絶対に超えないでください — ブレーキが完全に故障する可能性があります

177.2 重量が2倍になった場合の影響

車両総重量が2倍になると、同じブレーキ圧力を加えた場合、停止/制動距離も2倍になります。ブレーキ圧力を2倍にすると距離は変わりませんが、熱は2倍になります。過熱を避けるには、速度を落とすか停止距離を延ばしてください。

- ✓ 同じブレーキ圧力では、重量が2倍になると停止距離も2倍になる
- ✓ 圧力を2倍にすると距離は変わらないが熱は2倍になる
- ✓ 過熱を防ぐには速度を落とすか距離を延ばす

177.3 速度が制動に与える影響（二乗）

速度は重量よりもさらに重要です。必要な制動力は速度増加の二乗に比例するからです。速度を2倍にすると、必要な制動力は4倍になり、発生する熱も4倍になります。

- ✓ 必要な制動力は速度の二乗に比例する
- ✓ 速度2倍 = 必要な制動力4倍
- ✓ 速度2倍 = ブレーキ熱4倍
- ✓ 速度は重量/積載量よりも重要である

177.4 重量と速度の複合効果

重量と速度がどちらも2倍になると、停止するには8倍の制動能力が必要になります。過度の制動はドラム/ディスクが吸収できる以上の熱を発生させ、ライニングをガラス化（グレージング）させ、冷却されるまで制動効果を低下させます。

- ✓ 重量と速度がともに2倍 = 必要な制動力は8倍
- ✓ 過剰な熱はライニングをグレージングさせ、制動効果を低下させる
- ✓ ライニングが冷却されればグレージングは改善する

177.5 ブレーキ性能に影響するその他の要因

ブレーキ性能はブレーキ力だけで決まるものではありません。ブレーキ調整、ライニングの種類と状態、タイヤの状態、道路勾配、路面、車両のエアロダイナミクスがすべて影響します。

- ✓ ブレーキ調整は性能に影響する
- ✓ ライニングの種類と状態が重要である
- ✓ タイヤの状態、道路勾配、路面、エアロダイナミクスもブレーキに影響する

177.6 重量、GVWR、制動距離

必要な制動力は重量と速度によって決まります。ブレーキは、車両総重量定格（GVWR）、つまり製造元が定める車両と積載物の最大重量まで効率的に作動するよう設計されています。GVWRを超えると性能が低下し、摩耗が増加します。同じ空気圧で積載量を2倍にすると制動距離は2倍になり、空気圧を2倍にすると制動距離は変わらないものの熱は2倍になります。最大許容積載量を絶対に超えないでください。ブレーキが完全に故障する可能性があります。

- ✓ 制動力に影響する2つの要因：重量と速度
- ✓ GVWR（車両＋積載物の最大重量）を超えないこと
- ✓ 同じ空気圧で積載量を2倍にすると制動距離も2倍になる
- ✓ 最大許容積載量を超えるとブレーキが完全に故障する可能性がある

177.7 速度と制動力の二乗比例

速度は重量よりも重要です。なぜなら、制動力は速度増加の二乗に比例するからです。速度を2倍にすると、必要な制動力は4倍になり、発生する熱も4倍になります。重量と速度の両方を2倍にすると、8倍の制動力が必要になります。

- ✓ 制動力は速度増加の二乗に比例する
- ✓ 速度を2倍にすると、4倍の制動力と熱が必要になる
- ✓ 重量と速度の両方を2倍にすると、8倍の制動力が必要になる

177.8 ブレーキの過熱とグレージング

過度のブレーキ使用は、ドラムとディスクが吸収できる以上の熱を発生させ、ライニングがグレージングを起こして効きが悪くなります。ライニングが冷えるとこの現象は解消されます。速度を落とすか停止距離を延ばすことで熱を減らしてください。性能はブレーキ調整、ライニング、タイヤ、道路の勾配と路面、空気力学にも左右されます。

- ✓ 過度の熱はライニングをグレージングさせ、効きを低下させる
- ✓ ライニングが冷えるとグレージングは消える
- ✓ 速度を落とすか停止距離を延ばして熱を減らす

CHAPTER 178

Chapter 12 – Mechanical Defects: Minor and Major

178.1 軽微な欠陥の定義と規則

軽微な欠陥は直ちに危険を及ぼすものではありませんが、悪化する可能性があります。定められた時間内に修理しない場合、車両を運行することはできません。

- ✓ 軽微な欠陥は安全に直ちに危険を及ぼすものではありませんが、急速に悪化する可能性があります。
- ✓ 軽微な欠陥がある車両は、48時間以内に修理が行われない場合、運行することはできません。
- ✓ 軽微な欠陥は報告書に記録し、次のサークルチェック前または24時間以内のいずれか早い時点で運行者に通知しなければなりません。

178.2 重大な欠陥の定義と規則

重大な欠陥は差し迫った安全上のリスクをもたらし、法律上、車両の運行を禁止します。

- ✓ 重大な欠陥は安全に対する差し迫ったリスクをもたらす
- ✓ 重大な欠陥がある車両を運行し、またはその運行を許可することは禁止されている
- ✓ 重大な欠陥は直ちに報告書に記録し、遅滞なく運行者に報告しなければならない
- ✓ 重大な欠陥は運行禁止を構成する

CHAPTER 179

13 - Seat

179.1 運転者用シートベルト

運転者用シートベルトの有無、状態、作動状態（固定点、バックル、リトラクター、ロック機構）を確認する。バックルを締めたり外したりして、適切に作動することを確認する。

- ✓ 欠陥 13.A（重大）：運転者用シートベルトが欠落している、改造されている、または不適切である
- ✓ シートベルトが適切に作動しない場合、不適切である

179.2 運転席

運転席の全般的な状態と調整を確認する。運転席に座り、安全運転に必要な調整を行い、調整後もシートが所定の位置にロックされていることを確認する。安全でないほど適切に作動しないシートは不適切である。

- ✓ 欠陥 13.1（軽微）：運転席が不適切である、または所定の位置にロックされたままにならない
- ✓ シートが安全でないほど適切に作動しない場合は不適切である

CHAPTER 180

Level Crossings

180.1 踏切への接近

踏切では注意してください。線路標識は雪、雑草、枝で見えにくくなることがあります。大型車は大きさと積荷のため、踏切を渡るのに他の車両より時間がかかります。踏切を渡っている間はギアチェンジを避けてください。操作ミスやエンストは重大な結果を招くおそれがあります。バスは乗客の安全のためリスクがより大きくなります。バス運転者と危険物運搬者は特別な規則の対象です（第7章および第8章）。

- ✓ 線路警告標識は雪、雑草、枝で見えにくくなることがある
- ✓ 大型車は他の車両より踏切を渡るのに時間がかかる
- ✓ 踏切を渡っている間はギアチェンジを避けること—操作ミスやエンストは重大な結果を招くおそれがある
- ✓ バス運転者と危険物運搬者は特別な踏切規則の対象である

180.2 踏切への接近

踏切では注意してください。線路の警告標識は雪、雑草、枝で見えなくなることがあります。大型車両は大きさと積荷のため、踏切を通過するのに時間がかかります。踏切を通過中はギアチェンジを避けてください。ギア操作の誤りやエンストは重大な結果を招く恐れがあります。バスはリスクがより大きくなります（乗客の安全）。バス運転者と危険物輸送者は特別な規則の対象です（第7章と第8章）。

- ✓ 踏切を通過中はギアチェンジを避ける
- ✓ 雪、雑草、枝により見えにくくなった線路警告標識に注意する
- ✓ バスおよび危険物車両には踏切に関する特別規則が適用される

180.3 減速踏切標識

特別な警戒標識は、踏切の構造上、標識に示された制限速度の70%を超えて速度を落とさなければならないことを意味します。たとえば、標識に示された制限速度が70 km/hの場合、踏切を通過する前に20 km/h以下まで減速しなければなりません。

- ✓ 特別標識は、標識に示された制限速度の70%を超える減速を求めている
- ✓ 標識に示された制限速度が70 km/hの場合、踏切通過前に20 km/h以下まで減速する

180.4 減速踏切警告標識

トラック用の特別警告標識は、踏切の構造上、指定された制限速度の70%を超えて減速しなければならないことを意味します。例えば、指定された制限速度が70 km/hの場合、踏切を通過する前に20 km/h以下まで減速する必要があります。

- ✓ この標識は、指定された制限速度の70%を超えて減速することを義務付けています
- ✓ 例：指定された制限速度が70 km/hの場合、踏切を通過する前に20 km/h以下まで減速します

CHAPTER 181

Appendices – List 1: Wipers, Emergency Material, Lights

181.1 前照灯および灯火装置の不具合

単一のロービーム、駐車灯、方向指示器、ブレーキ灯、またはナンバープレート灯が点灯しない場合は軽微な不具合です。重大な不具合は、すべてのロービームの故障、および単一車両または最後尾車両の後部における、すべての方向指示器、ブレーキ灯、または駐車灯の故障です。

- ✓ 軽微：ロービーム、駐車灯、方向指示器、ブレーキ灯、またはナンバープレート灯のうち1つが点灯しない
- ✓ 重大：すべてのロービームの故障
- ✓ 重大：後部におけるすべての方向指示器、ブレーキ灯、または駐車灯の故障

181.2 フロントガラス用ワイパー/ウォッシャーおよび緊急用品

助手席側のワイパーが欠けているか不適切、またはウォッシャーが効果を発揮しない場合は軽微な欠陥であり、運転席側のワイパーが欠けているか不適切な場合は重大な欠陥です。法律で義務付けられている救急箱および化学消火器がしっかり固定されていない、または容易に取り出せない場合は軽微な欠陥です。

- ✓ 軽微：助手席側ワイパーの欠落/不適切、ウォッシャー不良
- ✓ 重大：運転席側ワイパーの欠落または不適切
- ✓ 軽微：義務付けられた救急箱または消火器が固定不十分/すぐに取り出せない

CHAPTER 182

Accelerator

182.1 アクセルペダルの使用

アクセルペダルは車両の速度を制御します。滑らかで緩やかな加速は、車両の揺れを防ぎ、車両の制御を維持します。適切な燃料の流れは、最適なエンジン性能を確保します。

- ✓ 車両が揺れないように、滑らかかつ緩やかに加速する
- ✓ 靴の裏はペダルに平らに当て、かかとは床に置く
- ✓ エンジン回転数（RPM）を確認しながら緩やかに加速し、より良い制御のために希望する速度を維持する

182.2 アクセルペダルの正しい使用

アクセルペダルは車両の速度を制御します。車両がぎくしゃくせずに動き出すよう、滑らかに徐々に加速してください。靴の裏はかかとを床に付けたまま、ペダルに平らに当てるようにします。エンジン回転数を確認し、到達したら一定速度を維持します。

- ✓ 車両がぎくしゃくしないよう、滑らかに徐々に加速する
- ✓ かかとを床に付けたまま、靴の裏をアクセルペダルに平らに当てる
- ✓ 最適なエンジン性能を得るためにエンジン回転数を確認しながら徐々に加速する
- ✓ 目的の速度に達したら、車両を制御するためにその速度を維持する

CHAPTER 183

Rules for the Road (Passenger Transport)

183.1 乗客の乗車と降車

乗客を乗せたり降ろしたりする前に、道路の一番右側または指定された場所に寄せて完全に停止してください。停止した後は、安全であることを確認するまでドアを開けないでください。

- ✓ 道路の一番右側または指定された場所に寄せて完全に停止する
- ✓ 安全であることを確認するまでドアを開けない

183.2 バスを運転する際の交通規則

乗客の快適さと安全のために滑らかに運転してください。バスの外側に寄りかかっている人がいる場合は発進しないでください。また、降車した乗客がはねられる危険がないことを確認してください。時速70 km未満の市街地道路では、バスが車線に戻る際に優先権がありますが、依然として判断を働かせ、合図をし、進路が安全であることを確認しなければなりません。踏切では減速し、踏切から少なくとも5 m離れた地点で停止し、完全に通過できる空間ができるまで進んではいけません。ただし、EXEMPT標識が設置されている場合は除きます。

- ✓ バスの外側に寄りかかっている人がいる場合は発進しない
- ✓ 時速70 km未満の道路では、バスが車線に戻る際に優先権があるが、合図をし安全を確認しなければならない
- ✓ 踏切では少なくとも5 m離れて停止し、完全に踏切を通過するまで進んではいけない
- ✓ EXEMPT標識があると踏切停止義務が免除される

183.3 検査所とブレーキ点検エリア

バスはトレーラーを牽引している場合を除き、検査所で停車する必要はありません。総積載質量が3,000kg以上の車両（バスを含む）を運転する場合、VÉRIFICATION標識で示されたブレーキ点検エリアに寄せて停車し、一時停止標識で停止し、自分でブレーキを点検しなければなりません。

- ✓ バスはトレーラーを牽引している場合を除き、検査所で停車しない
- ✓ 3,000kg以上の車両はVÉRIFICATIONブレーキ点検エリアで停車しなければならない
- ✓ 完全に停止し、自分でブレーキを点検する

183.4 路肩の走行

高速道路またはアクセス制御道路の路肩を走行することは、運転者が所定の研修コースを受講している場合、標識がその道路の通行を許可している場合、かつ高速道路の交通速度が50 km/h未満である場合にのみ許可される。

- ✓ 運転者が所定の研修コースを受講していること
- ✓ 標識が路肩の走行を許可していること
- ✓ 高速道路の交通速度が50 km/h未満であること

CHAPTER 184

Chapter 12 - Lists of Defects and Components to Inspect

184.1 欠陥の3つのリスト

車両タイプに合わせた3つの欠陥リストがあり、欠陥を軽微または重大に分類するのに役立ちます。

- ✓ リスト1 – 大型車両: リスト2およびリスト3に含まれる車両を除く、すべての大型車両に適用されます。
- ✓ リスト2 – バス: モーターコーチを除くバス、ミニバス、およびそれらが牽引するトレーラーに適用されます。
- ✓ リスト3 – モーターコーチ: モーターコーチに適用されます。
- ✓ 認定されたPMPの対象でないモーターコーチの所有者は、12,000kmごとまたは30日ごとのいずれか早い時点で、特定の検査報告書に記入しなければなりません。

184.2 欠陥リストに関する義務

欠陥リストには規定された内容があり、事業者と運転者の双方が車両内に備え付けなければならない。

- ✓ 事業者は、各車両に該当する欠陥リストを規定の形式（文言、順序、番号は変更できない）で備え付けなければならない。
- ✓ 要素を追加できるのは「事業者が必要とする特定の点検」欄のみである。
- ✓ 運転者は、リストが車内に備え付けられていることを確保し、要求する治安官には誰に対してもこれを手渡さなければならない。

184.3 サークルチェック中に点検する構成部品

サークルチェックでは、指定された構成部品のセットを対象とします。リスト1には19項目があり、リスト2と3では旅客輸送に関する20番目のセクションが追加されます。

- ✓ リスト1（大型車両）には19の構成部品があります。リスト2と3には、旅客輸送車両用の20番目のセクションがあります。
- ✓ 20の構成部品には、連結装置、フレーム/荷台、ステアリング、ブレーキ（電気式、油圧式、空気圧式）、タイヤ、ホイール/ハブ/締結具、サスペンション、旅客輸送が含まれます。
- ✓ 車両に存在しない構成部品は確認する必要はありません。本来あるべき部品が欠けている場合は、報告対象の欠陥となります。
- ✓ リストに含まれる軽微な欠陥は、報告書に記入し、次のチェック前または24時間以内に報告しなければなりません。

CHAPTER 185

Types of Transmissions

185.1 大型車両の自動変速機

多くの大型車両は、速度と加速度に基づいて自動的にギアチェンジします。乗用車のオートマチックとは異なり、大型車両の自動変速機にはPARK設定がありません。

- ✓ 停車時に車両を静止状態に保つには、エンジンをかけたままニュートラル（N）に入れ、パーキングブレーキをかけます。
- ✓ 大型車両の自動変速機にはPARK設定がありません。
- ✓ 1速と2速でブレーキをかけるかダウンシフトすると、滑りやすい道路で駆動輪がロックし、制御を失う原因になることがあります。

185.2 マニュアルトランスミッション — シンクロメッシュとノンシンクロメッシュ

大型車両には、シンクロメッシュとノンシンクロメッシュの2種類のマニュアルトランスミッションがあります。どちらも（および一部の自動化マニュアルも）クラッチペダルを備えています。

- ✓ シンクロメッシュトランスミッション（通常5–6速）は、ギア鳴りなくシフトでき、スクールバスや軽量2軸トラックで使用されます。ダブルクラッチは不要です
- ✓ ノンシンクロメッシュトランスミッション（通常8–18速）は、3軸以上でGVWRが高い大型車両、トラクターセミトレーラーを含む車両で使用されます
- ✓ ノンシンクロメッシュトランスミッションは、安全で効率的な運転のためにダブルクラッチ技術が必要です

185.3 クラッチペダルの使用

クラッチはエンジンとトランスミッションを連結し、駆動輪に動力を伝達します。正しい運転姿勢は、正確なクラッチ操作にとって極めて重要です。

- ✓ ペダルを上げた状態＝クラッチ接続（車輪に動力伝達）、ペダルを踏んだ状態＝クラッチ切断（ニュートラル相当）で、ギアチェンジが可能
- ✓ クラッチを完全に切断できるまでペダルを十分に深く踏み込み、かつ膝を少し曲げた状態を保てるように座る
- ✓ ペダルを早く離しすぎたり（無理な開放）、遅く離しすぎたり（滑り／発熱）、ペダルに足を乗せたままにしたり、変速時にペダルを床まで踏み込んだりするのは避ける

185.4 非シンクロメッシュ式マニュアルトランスミッション

非シンクロメッシュ式マニュアルトランスミッションは、主に3軸以上で車両総重量定格（GVWR）が高い大型車両（トラクターセミトレーラーを含む）に使用されます。通常8速から18速のギアを持ち、ギア鳴りを防ぐシンクロメッシュがないため、ダブルクラッチ技法が必要です。

- ✓ 非シンクロメッシュ式マニュアルトランスミッションは、3軸以上でGVWRが高い車両（トラクターセミトレーラーを含む）に使用されます
- ✓ 通常8速から18速のギアを持ちます
- ✓ 安全で効率的な運転のためにダブルクラッチ技法を使用する必要があります
- ✓ ダブルクラッチを習得するには、正確なタイミングと多くの練習時間が必要です

185.5 機械式ギアシフト位置

機械式ギアシフトは自動車のレバー式シフトに似ており、各ギア位置には特定の目的があります。

- ✓ N（ニュートラル）はエンジン始動、長時間のアイドリング、駐車に使用します。R（リバース）は使用前に完全停止が必要です。
- ✓ 2から5またはDは通常走行用の前進ギアです。2と3または2から4は積載走行用の低速ギアです。
- ✓ ギア2は雪道や急勾配で使用します。ギア1は非常に低速のオフロード走行で最大出力を与えます。MODEはパフォーマンス/エコノミーモードを切り替えます。

185.6 4ポジション・クラッチペダル

非同期式トランスミッション（ノンシンクロメッシュ・トランスミッション）のクラッチペダルには4つの位置があり、それぞれが適切なダブルクラッチ操作に不可欠な特定の役割を担っています。

- ✓ 位置1（上部フリープレイ）は部品が常時回転し続けるのを防ぎ、位置2（フリクションポイント）はギアチェンジ前にエンジンを切り離します
- ✓ 位置3（下部フリープレイ）はフリクションポイントからクラッチブレーキへ移行し、位置4（クラッチブレーキ）は1速へシフトできるようトランスミッション部品を停止させます

185.7 変速のためのエンジン特性

ノンシンクロメッシュ式トランスミッションを使用するには、エンジンの主要特性を把握し、変速時にRPMを監視する必要があります。

- ✓ エンジンのアイドリングRPM、最高速度RPM、最大トルクを把握すること。
- ✓ ギアを変速するたびにタコメーター/エンジンRPMを確認すること。
- ✓ 10速の構成例：アイドリング650 RPM、最高速度1,800 RPM、最大トルク1,200 RPM。

185.8 トランスミッション構成と増分

トランスミッションはエンジン出力を増幅し、デファレンシャルに伝達します。ノンシンクロメッシュ手動変速機は、通常、平坦な地形でギア間の特徴的なRPM増分を持つ2つの構成に従います。

- ✓ 10速または15速は、平坦な地形で次のギアに移るごとに約300 RPMの増分があります
- ✓ 8速、13速または18速は、平坦な地形で次のギアに移るごとに約400 RPMの増分があります
- ✓ ダブルクラッチ技術を使用するには、シフトアップとシフトダウンの方法を理解する必要があります

185.9 シンクロメッシュ式マニュアルトランスミッション

シンクロメッシュ式マニュアルトランスミッションは通常5速または6速のギアを持ち、内部シンクロメッシュによりギア鳴りなくシフトできます。主にスクールバスおよび低い総車両重量定格（GVWR）の特定の2軸トラックに使用され、ダブルクラッチ操作は必要ありません。

- ✓ シンクロメッシュ式マニュアルトランスミッションは通常5速または6速のギアを持つ
- ✓ 内部シンクロメッシュによりギア鳴りなくシフトできる
- ✓ 主にスクールバスおよび低GVWRの特定の2軸トラックに使用される
- ✓ ダブルクラッチ操作を必要としない

185.10 クラッチペダルを正しく使用する

クラッチはエンジンとトランスミッションをつなぎ、駆動輪に動力を伝えます。ペダルを上げた状態＝接続（動力伝達）、踏み込んだ状態＝切断（ニュートラル相当で、ギアチェンジが可能）です。正しい運転姿勢が極めて重要で、避けるべき特定の誤りがあります。

- ✓ ギアチェンジするにはクラッチペダルを踏み込んでクラッチを切断する必要があり、そうして初めてマニュアルトランスミッションでギアを変えられます
- ✓ 膝を少し曲げたままクラッチを完全に切断できるように座ります
- ✓ クラッチを早く離しすぎないこと（トランスミッションに負担をかける）。また、遅く離しすぎないこと（滑り、熱、摩耗を引き起こす）
- ✓ 使用していないときはクラッチペダルに足を乗せないでください。また、ギアチェンジのときにペダルを床までいっぱいに踏み込まないでください

185.11 トランスミッション構成とRPM増分

トランスミッションはエンジン出力を倍増させ、それをデファレンシャルに伝達する。ほとんどの非シンクロメッシュ式マニュアルトランスミッションは、平坦地でギア間のRPM増分が異なる2つの構成のうちの1つに従う。

- ✓ 10速または15速のトランスミッションは、平坦地で次のギアに移る際に約300 RPMの増分がある。
- ✓ 8速、13速または18速のトランスミッションは、平坦地で次のギアに移る際に約400 RPMの増分がある。
- ✓ トランスミッションはエンジン出力を倍増させ、それをデファレンシャルに伝達する。

185.12 ダブルクラッチ技術の例示値

ダブルクラッチ技術を使うには、アップシフトとダウンシフトを理解する必要があります。学習教材の例示値は、10速トランスミッションと特定のエンジンRPMパラメータを前提としています。

- ✓ 例示エンジンアイドリング回転数は650 RPMです
- ✓ 例示エンジン最高回転数は1,800 RPMです
- ✓ 例示エンジン最大トルクは1,200 RPMです
- ✓ ダブルクラッチを行うには、アップシフトとダウンシフトの両方を理解する必要があります

185.13 電子式および電気機械式ギアシフト

これらのギアシフトはレバーではなくボタンで操作され、機械式ギアシフトと同じ位置に加え、アップボタンとダウンボタンを備えています。

- ✓ アップ（↑）ボタンとダウン（↓）ボタンにより、道路状況に応じてより高いギアまたはより低いギア（1〜5）を手動で選択できます。
- ✓ ギアを選択する前に、MODEボタンを押してオートマチックからマニュアルに切り替えます。

185.14 自動化マニュアルトランスミッション

ますます多くの大型車両が、ギアチェンジに影響を与える要因を常時監視する自動化マニュアルトランスミッションを使用しています。

- ✓ 「スマート」トランスミッションは、道路勾配、車両重量、速度、転がり抵抗を監視します。
- ✓ これらの要因を分析し、最も滑らかなギアチェンジを自動的に決定します。

CHAPTER 186

How the Parking Brake Works (Chapter 4)

186.1 パーキングブレーキの作動

パーキングブレーキは車両を静止させ、装備されているすべての車輪を固定します。車両が完全に停止した後にのみ、コントロールノブを引き上げてください。エアが抜け、スプリングが緩んでプッシュロッドを押します。ドラムブレーキではスラックアジャスタが回転し、ディスクブレーキではレバーがライニングをディスクに押し付けます。

- ✓ 完全に停止したときのみコントロールノブを引き上げる
- ✓ エアが抜け、スプリングが緩んでブレーキがかかる
- ✓ ドラム：スラックアジャスタが回転してブレーキを締め付ける
- ✓ ディスク：レバーがライニングをディスクに押し付ける

186.2 パーキングブレーキの解除

パーキングブレーキを解除すると、空気がチャンバーに戻り、スプリングが圧縮されてホイールが自由に回転します。パーキングブレーキ制御ノブを引くと、トラクターとトレーラーのホイールがロックされ、トレーラーエア供給ノブが自動的に飛び出します。トレーラーエア供給のみを引くと、トレーラーのホイールだけがロックされます。

- ✓ 解除: 空気が流入し、スプリングが圧縮され、ホイールが自由に回転する
- ✓ パーキングブレーキノブはトラクターとトレーラーの両方のホイールをロックする
- ✓ トレーラーエア供給ノブはパーキングブレーキと連動して自動的に飛び出す
- ✓ トレーラーエア供給のみを引くと、トレーラー/セミトレーラーのホイールだけがロックされる

186.3 パーキングブレーキの適用

完全に停止したら、パーキングブレーキ制御ノブを引き上げて、パーキングブレーキから空気を排出し、チャンバースプリングを緩めてプッシュロッドを押します。ドラムブレーキではスラックアジャスタが回転してブレーキを締め付け、ディスクブレーキではレバーがライニングをディスクに押し付けます。解除すると空気が戻り、スプリングが圧縮され、車輪が自由に回転します。

- ✓ 車両が完全に停止した後でのみ、パーキングブレーキを適用すること。
- ✓ 引き上げ = 空気が排出され、スプリングがブレーキを適用する
- ✓ 押し下げ = 空気が充填され、スプリングが圧縮され、車輪が自由に回転する

186.4 パーキングブレーキとトレーラーエア供給の相互作用

パーキングブレーキ制御を引き上げると、トラクターとトレーラー/セミトレーラーの車輪がロックされ、トレーラーエア供給ノブが自動的に飛び出します。トレーラーエア供給制御だけを引き上げると、トレーラー/セミトレーラーの車輪だけがロックされます。

- ✓ パーキングブレーキノブを上げるとすべての車輪がロックされ、トレーラーエア供給ノブが飛び出します
- ✓ トレーラーエア供給ノブだけを上げるとトレーラー/セミトレーラーの車輪だけがロックされます

CHAPTER 187

Rules for the Road (Buses)

187.1 乗客の乗車と降車

乗客を乗せたり降ろしたりする前に、道路の一番右側または指定された区域に寄せて完全に停止してください。安全であることが確認できるまでドアを開けないでください。

- ✓ 道路の一番右側または指定された区域で完全に停止すること
- ✓ 安全であることを確認するまでドアを開けないこと

187.2 乗客を保護するための運転規則

乗客の快適さと安全のために、特に発進時、停車時、曲がる時、またはでこぼこ道では滑らかに運転してください。誰かがバスの外側に寄りかかっている場合は発進しないでください。発進する前に、降車した乗客がはねられる危険がないことを確認してください。市街地の70 km/h未満の道路では、バスが車線に戻る際に優先権がありますが、それでも適切な判断を行い、合図を出し、安全を確認しなければなりません。

- ✓ 誰かがバスの外側に寄りかかっている場合は発進しないこと
- ✓ 発進する前に、降車した乗客がはねられないことを確認すること
- ✓ 市街地の70 km/h未満の道路では、バスは交通に再合流する際に優先権があるが、合図を出し安全を確認しなければならない

187.3 踏切におけるバスの行動

踏切では、速度を落とし、他の人を危険にさらさずに停止できることを確認してください。踏切から少なくとも5m離れた場所で停止し、信号に関係なく、前方に踏切を完全に通過できる十分なスペースができるまで進んではいけません。これは、EXEMPT標識が設置されている場所でのみ免除されます。

- ✓ 踏切から少なくとも5m離れて停止する
- ✓ 踏切を完全に通過できるスペースができるまで進まない
- ✓ EXEMPT標識が設置されている場所でのみ免除される

187.4 検査所およびブレーキ点検エリア

バスはトレーラーを牽引している場合を除き、検査所に停車する必要はありません。バスを含め、総積載質量が3,000kg以上の車両は、VÉRIFICATION標識のあるブレーキ点検エリアに寄せて停車し、一時停止標識で完全に停止して、自分でブレーキを点検しなければなりません。

- ✓ バスはトレーラーを牽引している場合にのみ検査所に停車します
- ✓ 総積載質量が3,000kg以上の車両は、VÉRIFICATIONブレーキ点検エリアに停車しなければなりません
- ✓ ブレーキ点検エリアでは完全に停止し、自分でブレーキを点検してください

187.5 路肩走行

高速道路またはアクセス管理道路の路肩走行は、すべての条件を満たす場合にのみ許可されます。運転者が必要な講習を受講していること、標識がそれを許可していること、道路の交通速度が時速50km未満であることです。

- ✓ 運転者は必要な講習課程を受講していなければなりません
- ✓ 標識がその高速道路または道路での通行を許可していなければなりません
- ✓ 高速道路の交通速度が時速50km未満でなければなりません

CHAPTER 188

14 - Suspension

188.1 Uボルトと車軸の位置

荷重を支える車軸のサスペンション部品のみ点検する必要があります。車軸/車輪が正常な位置から移動していないか確認してください。近づく際には、車輪の平行性と車軸の位置を確認してください。アクセス可能な場所では、Uボルトと位置決め部品（トルクロッド、サスペンションブラケット）を点検してください。

- ✓ 欠陥14.C（重大）：Uボルトの欠落、不適切な取り付け、ひび割れ、または破損
- ✓ 欠陥14.G（重大）：車輪が平行でない、または車軸/車輪が正常な位置から移動している

188.2 アクスル位置決めとUボルト

荷重を支えるアクスルのサスペンション部品のみ点検する必要があります。近づく際には、ホイールとアクスル位置の平行性を確認し、正常位置からの動きがないか調べます。アクセス可能な場合は、Uボルトとアクスル位置決め部品（トルクロッド、サスペンションブラケット）を点検します。

- ✓ 重大欠陥（14.C）：Uボルトが欠落している、不適切に取り付けられている、ひび割れている、または破損している
- ✓ 重大欠陥（14.G）：ホイールが平行でない、またはアクスルかホイールが正常位置から移動している

188.3 金属/複合スプリングサスペンション

金属製または複合製のスプリングサスペンションでは、リーフスプリング、コイルスプリング、トーションバーの有無、状態、位置を確認します。近づく際に全体または部分的なたるみを観察し、その後、点検可能な部品を検査します。交差亀裂とは、2つの亀裂が直角に交差していることを意味します。

- ✓ 欠陥14.A（重大）：マスタリーフがない、または破損している、もしくはアッセンブリのリーフスプリングの25%以上が破損または欠落している
- ✓ 欠陥14.D（重大）：複合リーフスプリングが全長の75%に沿って亀裂がある、または交差亀裂がある
- ✓ 欠陥14.E/14.F（重大）：コイルスプリングが位置ずれして可動部に接触している；コイルスプリングの破損により完全にたるんでいる；またはトーションバーが破損している
- ✓ 欠陥14.1（軽微）：マスタリーフ以外のリーフスプリング、またはコイルスプリングが破損している

188.4 エア（空気圧）サスペンション

エアサスペンションでは、車両のバランス、エアスプリングの状態、システムの漏れを点検してください。サスペンションライン内を空気が循環していること、およびエアスプリングが適切に膨張していることを確認してください（ラインは通常 483 kPa / 70 psi で供給されます）。漏れ音を聞いてください。コンプレッサーを作動させ、漏れが重大な欠陥かどうかを判断するには、車両を始動する必要があります。

- ✓ 欠陥 14.B（重大）： アイドリング状態でコンプレッサーが補正できない空気漏れ、またはエアスプリングの欠落もしくは空気抜け
- ✓ 欠陥 14.2（軽微）： サスペンションに空気漏れが見られる、コードが露出するほど損傷したエアスプリング、または修理跡があるエアスプリング
- ✓ サスペンションラインは通常、空気圧が 483 kPa（70 psi）に達すると供給されます

188.5 ゴムパッド式サスペンション

ゴムパッド式サスペンション（コンクリートミキサーに多く見られる）では、ゴムパッドの有無と状態を確認すること。これは14.1の点検に加えて行う。

- ✓ 不具合14.A（重大）： ゴムパッドの欠落または破損
- ✓ サスペンションのゴムパッドを点検するために姿勢を取ること。

CHAPTER 189

Chapter 12 - The Inspection Report

189.1 報告書の目的と義務的性質

サークルチェック報告書は欠陥リストとは異なり、各点検ごとに作成する必要があり、点検結果と欠陥を記録します。

- ✓ 点検報告書は、各サークルチェック時に記入しなければなりません。
- ✓ 点検結果、欠陥、点検時刻および有効期間を記録します。
- ✓ 点検を行う者は発見した欠陥を記録し、運転者は運行中に気づいた欠陥を追記しなければなりません。
- ✓ 記入済みで有効な報告書と欠陥リストを車内に保管しなければならず、サークルチェックごとに報告書は1部です。

189.2 サークルチェック報告書の必須記載事項

特定の様式は義務付けられていないが、報告書には特定の必須情報項目を記載しなければならない。

- ✓ 車両のナンバープレート/ユニット番号、運転者名、点検の日時、場所を含めなければならない。
- ✓ 点検中または運行中に認められた不具合、または不具合が認められなかった旨の記載を含めなければならない。
- ✓ 点検を行った者の判読可能な活字氏名および署名済みの宣言を含めなければならない。
- ✓ 他者の点検を確認し承認した場合は運転者の署名を、また装備されている場合はオドメーターのキロメートル走行距離を含めなければならない。

189.3 報告書の提出と書式

原本の報告書は定められた期間内に事業者に提出しなければならず、条件を満たせば電子的な形式も認められます。

- ✓ 運転者は、報告書を作成した日から20日以内に、その原本を事業者に提出しなければならない
- ✓ これは、欠陥を報告するためにすでに写しを提出していた場合にも適用される
- ✓ 電子報告書は、情報技術の法的枠組みを確立する法律に適合する場合に認められる

189.4 カナダとアメリカ合衆国での運転

ケベックのサークルチェック規則はNational Safety Code Standard 13に基づいており、相互承認がありますが、他の地域では欠陥分類が異なる場合があります。

- ✓ ケベックのサークルチェック規則はNational Safety Code Standard 13に基づいています
- ✓ 軽微欠陥と重大欠陥の分類は管轄区域によって異なる場合があります
- ✓ ケベック外で運転するドライバーは、地域の規制について事業者に確認し、走行する管轄区域の規制を常に遵守しなければなりません

CHAPTER 190

Appendices – List 1: Tires, Doors, Glass and Mirrors

190.1 タイヤの欠陥と摩耗限界

軽微なタイヤの欠陥には、摩耗インジケーターが路面に接している、または溝の深さがインジケーター以下である、異物の埋没、コード/スチールベルトの露出、変形、摩耗または損傷したバルブが含まれる。重大な欠陥には、摩耗インジケーター以下である隣接する2本の溝があるステアリングアクスル（GVWR 4,500 kg以上）のタイヤ、アセンブリ全体のコード露出、偏平、接触、または膨らみがあるタイヤが含まれる。

- ✓ 軽微：摩耗インジケーターが路面に接している、または溝の深さが摩耗インジケーター以下
- ✓ 重大：ステアリングアクスルタイヤ（GVWR 4,500 kg以上）で、隣接する2本の溝が摩耗インジケーター以下
- ✓ 重大：コードまたはスチールベルトが露出した単胎/複輪タイヤ
- ✓ 重大：固定部品に接触している、偏平している、空気が抜けている、または膨らんでいるタイヤ

190.2 ドア、ガラス、ミラーの欠陥

運転席ドアが開きにくい場合は軽微な欠陥であり、客室ドアが確実に閉まらない場合は重大な欠陥です。運転者の視界を妨げる損傷したフロントガラス/サイドウィンドウ、必須の外部ミラーの欠落/損傷/調整不能、および固定が不十分または鋭い縁のあるミラーは軽微な欠陥です。

- ✓ 軽微: 運転席ドアが開きにくい、または開かない
- ✓ 重大: 客室ドアが確実に閉まらない
- ✓ 軽微: 必要な視界を妨げるフロントガラス/サイドウィンドウの損傷; 必須ミラーの欠落/損傷/固定不十分

CHAPTER 191

Chapter 12 – Lists of Defects and Obligations

191.1 欠陥の3つのリスト

欠陥には、車両の種類ごとに定められた3つの異なるリストがあり、欠陥が軽微か重大かを判断するために用いられます。

- ✓ リスト1は、リスト2およびリスト3の対象となる車両を除くすべての大型車両に適用されます。
- ✓ リスト2は、バス（モーターコーチを除く）、マイクロバス、およびそれらが牽引するトレーラーに適用されます。
- ✓ リスト3は、モーターコーチに適用されます。
- ✓ PMP非適用のモーターコーチは、特定の点検報告書およびリスト3を車内に備え付ける必要があります。所有者は、12,000kmまたは30日のいずれか早い方ごとに報告書に記入します。

191.2 欠陥リストに関する義務

運行者と運転者はどちらも、規定された欠陥リストを車内に備え付け、改変せずに保持する義務があります。

- ✓ 運行者は、該当する所定様式の欠陥リストを各大型車両に備え付けなければならず、その文言、順序、番号を変更してはなりません。
- ✓ 要素は「運行者が要求する特定の点検」欄にのみ追加することができます。
- ✓ 運転者は、該当するリストが車内に備え付けられていることを確実にし、要求したピース・オフィサーにそれを手渡さなければなりません。

CHAPTER 192

School Buses

192.1 スクールバス運転者訓練および認定

スクールバスとミニバスの運転者は、2つの道路輸送訓練センターのいずれかが発行する能力証明書と、適切なクラスの運転免許証を所持しなければなりません。認定には、役割、安全装備、乗降技術、緊急対応を網羅する15時間の基本訓練プログラムの修了が必要で、6時間の補足訓練を受けた後、3年ごとに更新しなければなりません。運転者は忍耐強く、警戒心を持ち、道路交通法および教育委員会の方針を熟知している必要があります。

- ✓ 能力証明書と適切なクラスの運転免許証が必要
- ✓ 認定取得には15時間の基本訓練プログラムを修了すること
- ✓ 6時間の補足訓練後に3年ごとに証明書を更新すること
- ✓ 道路交通法および教育委員会の交通方針を熟知していること

192.2 スクールバスの必須装備

スクールバスには、反射警告用三角表示板3枚、前方ドア付近に設置され運転者の手が届く箱内に固定された粉末消火器1本、および運転者の手が届く場所に置かれた規定の内容物を備えた完全な救急箱1個を装備しなければならない。停車後、すべての乗客が着席しドアが閉まるまで発進してはならず、絶対に必要な場合を除き、乗客を乗せたままバスを離れてはならない。

- ✓ 反射警告用三角表示板を3枚携行する
- ✓ 前方ドア付近の手が届く場所に固定された粉末消火器を1本携行する
- ✓ 運転者の手が届く場所に完全な救急箱を1個携行する
- ✓ すべての乗客が着席しドアが閉まるまで発進しない
- ✓ 絶対に必要な場合を除き、乗客を乗せたスクールバスを離れない

192.3 ÉCOLIERS 標識要件

スクールバスを使用して学校の児童または18歳未満の乗客を輸送する場合、車両の前部と後部に ÉCOLIERS 標識を付けなければなりません。18歳以上の乗客を輸送する場合は、これらの標識を取り外すか覆わなければなりません。

- ✓ 児童または18歳未満の乗客を輸送するときは、前部と後部に ÉCOLIERS 標識が必要です。
- ✓ 18歳以上の乗客を輸送するときは、ÉCOLIERS 標識を取り外すか覆わなければなりません。

192.4 学校の児童の乗降

速度を落とし、車線の端または駐車エリアへ右に寄せてください。2段階あります。まず、交互に点滅する黄色の警告灯を点けて（2005年8月29日より前に製造されたバスは代わりにハザードランプを使用）、次に点滅する赤色灯を点けて停止標識を作動させます。点滅する赤色灯が点いていない限り、児童を乗せたり降ろしたりしてはいけません。点滅灯が点いている別のスクールバスの後ろに停車している場合も、自分の灯火と停止標識を点けなければなりません。その他の状況では、これらの灯火や標識を決して使用してはいけません。

- ✓ 第1段階：交互に点滅する黄色の警告灯を点ける（2005年以前のバスではハザードランプ）。
- ✓ 第2段階：点滅する赤色灯を点け、義務の停止標識を作動させる。
- ✓ 点滅する赤色灯が点いていない限り、児童を乗せたり降ろしたりしてはいけない。
- ✓ 点滅灯が点いている別のスクールバスの後ろに停車している場合は、自分の灯火と停止標識を点ける。
- ✓ その他のいかなる状況でも、点滅灯や停止標識を使用してはいけない。

192.5 スクールバスの運転中およびバスを離れる際の規則

停車後は、すべての乗客が着席し、ドアが閉まるまで走行を続けてはいけません。絶対に必要な場合を除き、乗客がまだ車内にいる間はスクールバスを離れてはいけません。

- ✓ すべての乗客が着席し、ドアが閉まるまで走行を続けない
- ✓ 絶対に必要な場合を除き、乗客が乗車しているバスを離れない

192.6 スクールバス運転者の研修要件

スクールバスおよびミニバスの運転者は、2つの道路輸送訓練センターのいずれかが発行する能力証明書と、適切なクラスの運転免許が必要です。認定を受けるには、役割、安全装備、乗降技術、緊急時対応を扱う15時間の基礎研修プログラムを修了する必要があります。3年ごとの更新には、6時間の補足研修が必要です。

- ✓ 能力証明書と適切なクラスの運転免許を保有していなければならない
- ✓ スクールバス運転者向けの15時間の基礎研修プログラムを修了する
- ✓ 6時間の補足研修を経て、3年ごとに証明書を更新する

192.7 必須のスクールバス装備

スクールバスには、反射警告三角標識が3つ、運転者の手が届く前方ドア付近の箱に固定された粉末消火器が1つ、そして手の届く場所に規則で定められた内容物を備えた完全な救急箱が1つなければなりません。18歳未満の児童または乗客を乗せるときは、ÉCOLIERS標識を前部と後部に表示しなければなりません。18歳以上の乗客の場合は、これらの標識を取り外すか覆わなければなりません。

- ✓ 反射警告三角標識を3つ備える
- ✓ 前方ドア付近の手が届く場所に固定された粉末消火器を備える
- ✓ 規則で定められた内容物を備えた完全な救急箱を手が届く場所に備える
- ✓ 18歳未満の乗客にはÉCOLIERS標識が必要で、18歳以上には取り外すか覆う

CHAPTER 193

How the Emergency Brake Works (Chapter 4)

193.1 緊急ブレーキの機能と作動

パーキングブレーキシステムは緊急ブレーキとしても機能します。サービスブレーキシステムが故障し、エアがブレーキチャンバーに到達できない場合、緊急ブレーキが車両を停止させます。パーキングブレーキノブを引き上げることで手動で作動でき、サービスブレーキの空気圧が 242 kPa（35 psi）未満に低下すると自動的に作動します。

- ✓ パーキングブレーキシステムは緊急ブレーキを兼ねる
- ✓ パーキングブレーキ制御ノブを引き上げて手動で作動させる
- ✓ 242 kPa（35 psi）未満で自動的に作動する
- ✓ サービスブレーキ故障時に緊急ブレーキが代行する

193.2 緊急ブレーキの圧力しきい値

緊急ブレーキが作動すると、ブレーキチャンバーを備えた車輪は 483 kPa（70 psi）以下でロックし始めます。242 kPa（35 psi）未満になると空気はすべて排出され、緊急ブレーキが完全にかかり、車両は停止します。深刻な機械的不具合があると、圧力が数秒で低下し、後輪が突然ロックすることがあります。

- ✓ 車輪は 483 kPa（70 psi）以下でロックし始める
- ✓ 242 kPa（35 psi）未満：空気がすべてなくなり、ブレーキが完全にかかる
- ✓ 深刻な不具合では圧力が数秒で低下する可能性がある
- ✓ 後輪が突然ロックし、制御が難しくなることがある

193.3 事前警告と運転者の対応

低空気圧インジケーターは緊急事態の前に警告し、サービスリザーバー圧力が380 kPa（55 psi）未満に低下すると作動します。一部のメーカーはより早い警告のために550 kPa（80 psi）に設定しています。警告されたら直ちに対応し、非常ブレーキが車輪をロックする前に停止する最適な場所を選んでください。

- ✓ 低空気圧インジケーターは380 kPa（55 psi）未満で作動します
- ✓ 一部のメーカーは警告を550 kPa（80 psi）に設定しています
- ✓ ライトまたはブザーが作動したら直ちに対応する
- ✓ 非常ブレーキが車輪を完全にロックする前に安全に停止する

193.4 非常ブレーキ機能と自動作動

パーキングブレーキシステムは非常ブレーキとしても機能します。サービスブレーキが故障した場合、非常ブレーキが車両を停止させます。パーキングブレーキ制御ノブを引き上げて作動させることができ、サービス系統の空気圧が 242 kPa（35 psi）未満に低下すると自動的に作動します。

- ✓ パーキングブレーキシステムは非常ブレーキを兼ねる
- ✓ パーキングブレーキ制御ノブを引き上げて手動で作動させる
- ✓ 242 kPa（35 psi）未満で自動的に作動する

193.5 空気圧損失時の圧力しきい値

非常ブレーキが作動すると、ブレーキチャンバーを備えた車輪は 483 kPa（70 psi）以下でロックし始めます。242 kPa（35 psi）未満になるとすべての空気が排出され、非常ブレーキが完全に作動して車両を停止させます。低空気圧警告は 380 kPa（55 psi）未満で作動します。一部のメーカーは、警告の余裕を増やすため、しきい値を 550 kPa（80 psi）に設定しています。

- ✓ 車輪は 483 kPa（70 psi）以下でロックし始める
- ✓ 242 kPa（35 psi）未満で非常ブレーキが完全に作動する
- ✓ 低空気圧警告は 380 kPa（55 psi）未満で作動し、場合によっては 550 kPa（80 psi）

193.6 空気圧低下への対応

低圧警告灯またはブザーが作動したら直ちに対応してください。圧力が車輪をロックするほど低下する前に、停止するのに最適な場所を選んでください。深刻な機械的故障では数秒で圧力が低下することがあり、後輪が突然ロックして車両の制御が難しくなる場合があります。

- ✓ 低圧警告には直ちに対応する
- ✓ 非常ブレーキが車輪をロックする前に安全に停止する
- ✓ 空気漏れは数秒で起こり得る。後輪が突然ロックする場合がある

CHAPTER 194

Self-Evaluation Exercises - Chapter 1 & 2

194.1 責任と疲労に関する重要出題事項

自己評価演習は、重要な試験事実を強化します：シートベルト着用義務、車両周囲点検（サークルチェック）の報告、検査所の義務、春の雪解け期の積載制限、事故現場での義務、疲労／アルコール／視力に関する原則。

- ✓ ケベック州の大型車両運転者は、製造者が設置したシートベルトを着用しなければなりません。
- ✓ ケベック州の道路における事故の主な原因は、速度超過、アルコール、注意散漫、疲労です。
- ✓ 運転中に疲れた場合は、安全な場所に車を寄せて停車し、休憩してください。
- ✓ 夜間運転時は、完全停止距離がヘッドライトで照らされている範囲内に収まっていなければなりません。

194.2 疲労と睡眠の試験解答

疲労セルフテストは、睡眠負債、体内時計、アルコールとの相互作用、長距離運転の準備に関する試験で問われる重要ポイントを確認するものです。

- ✓ 睡眠を17時間とらなかった後の疲労の影響は、血中アルコール濃度（BAC）0.05と同等です。
- ✓ 一晩でも十分な睡眠をとらなかった後は、運転能力に影響が出ます。
- ✓ 眠気が生じる時間帯は夜に多く、疲労による事故リスクが最も低いのは午前8時から正午までの朝です。
- ✓ 25歳未満の運転者は年配の運転者より多くの時間眠る必要があり、すでに疲れている運転者は1、2杯の飲酒でも大きな影響を受けます。

CHAPTER 195

Chapter 12 - Component 1: Coupling Devices Inspection

195.1 第五輪（フィフスホイール）締結部品の点検

第五輪（フィフスホイール）の取付アングル締結部品を点検することで、連結の堅牢性を判断できる。欠陥の重大度は、欠落・緩みのある部品の割合と連結状態によって異なる。

- ✓ MAJOR (1.C): 連結時、第五輪（フィフスホイール）をフレームに固定する部品の20%超が、1つの固定部（アンカレッジ）で欠落、破損、または緩んでいる場合
- ✓ MAJOR (1.B): 連結時、第五輪（フィフスホイール）の締結部品（取付アングル）と車両シャシフレームとの間に動きがある場合
- ✓ MINOR (1.1): 連結時、締結部品の20%以下が、1つの固定部（アンカレッジ）で欠落、破損、または緩んでいる場合
- ✓ MINOR (1.1): 非連結時、1つ以上の締結部品が欠落、破損、または緩んでいる場合
- ✓ 非耐荷重セクション（赤色）はサークルチェックの対象外です。

195.2 スライディング第五輪のロックピン

スライディング第五輪のロックピンは存在し、ロック位置になければなりません。割合の基準によって重大な欠陥かどうかが決まります。

- ✓ 重大（1.D）： 連結時に、スライディング第五輪のロックピンの25%以上が欠落しているか作動しない場合
- ✓ この割合はすべてのピンの合計を対象とします。通常は2本（各側に1本ずつ）ですが、それ以上の場合もあるため、すべてのピンを確認してください

195.3 第五輪構成部品の状態

目に見える第五輪の構成部品は、破損や分離を引き起こす可能性のあるひび割れ、変形、劣化がないか検査しなければならない。

- ✓ MAJOR (1.F): 連結時に第五輪の構成部品にひび割れ、変形、または劣化があり、破損や分離の危険がある場合
- ✓ 下部連結板、取付アングル、ジョー、サポートを含む目に見える部品を検査する。

195.4 上部カップリングプレートとキングピン

セミトレーラーの上部カップリングプレートとキングピンは、変形、亀裂、または不適切な固定がないか検査する必要があります。

- ✓ MAJOR (1.A): カップリングプレートまたはキングピンが、連結に悪影響を及ぼすほど変形している、または亀裂がある、もしくは不適切に固定されている
- ✓ MAJOR (1.F): 連結時において、カップリングプレートまたはキングピンが破損または分離の危険があるほど劣化している
- ✓ 変形は連結時には確認しにくいため、車両が非連結のときにこれらの部品を検査する機会を利用すること

195.5 第五輪ジョーとロック機構

安全に連結するには、第五輪のジョーがキングピンの後方で完全に閉じ、ロック機構が掛かっている必要があります。

- ✓ MAJOR (1.E): 連結時に、ジョーがキングピンの後方で完全に閉じていない
- ✓ MAJOR (1.F): 連結時に、ジョーのロック機構が掛かっていない
- ✓ ロック機構のインジケーター（ボルト）またはロックハンドルの位置を確認し、すべてのハンドルが完全に押し込まれていることを確認する
- ✓ ジョーを確認するためにセミトレーラー下にもぐる場合は、エンジンを停止し、車両を静止させた状態で安全に作業を進め、誰かに知らせる

195.6 第五輪以外の連結装置

フックアンドリング式連結装置（例：ピントルフック、ドローバーリング）では、けん引する車両とけん引される車両の両方の締結具を点検しなければなりません。

- ✓ MAJOR (1.C): 連結時、連結装置を取り付ける締結具の20%超が欠落、破損、または緩んでいる
- ✓ MINOR (1.1): 連結時、連結装置を取り付ける締結具の20%以下が欠落、破損、または緩んでいる
- ✓ MINOR (1.1): 非連結時、1つ以上の締結具が欠落、破損、または緩んでいる
- ✓ トラクター車両（フック）と被けん引車両（ドローバーに接続するリング）の両方で、装置を取り付ける締結具を点検する。

195.7 欠陥アイコンと圧力換算

点検表では、アイコンを使用して欠陥の重大度と違反を区別し、ブレーキ/サスペンション点検用の圧力換算単位を提供しています。

- ✓ アイコンは軽微な欠陥、重大な欠陥、およびHighway Safety Code違反（安全基準規則に基づく欠陥ではない）を区別します。
- ✓ 1 psi (lb/in^2) = 6.895 kPa; kPa単位の圧力は、psiに6.895を掛けて計算します。
- ✓ 100 kPa = 1 bar; 1 kcm^2 = 14.22 psi

CHAPTER 196

Appendices – List 1: Wheels, Hubs, Fasteners and Seat

196.1 ホイール、ハブ、締結具の欠陥

軽微な欠陥には、潤滑油が最低量未満であるか、（にじみ出る以外の）漏れがある場合、およびスペアホイールの取付部が不安定な場合が含まれる。重大な欠陥には、ホイールベアリングの潤滑油がないか確認できない場合、ホイール締結具がない、ひび割れている、折れている、または不安定な場合、およびホイールが損傷しているか溶接修理の痕跡がある場合が含まれる。

- ✓ 軽微：潤滑油が最低レベル未満、またはにじみ出る以外の漏れ
- ✓ 重大：ホイールベアリング潤滑油がない、またはサイトグラスから見えない
- ✓ 重大：ホイール締結具の欠落、ひび割れ、破損、または不安定
- ✓ 重大：ホイールの損傷、または溶接修理の形跡

196.2 運転席の欠陥

運転席が不適切であるか、設定された位置に留まらない場合は軽微な欠陥です。運転席のシートベルトが欠落している、改造されている、または不適切な場合は重大な欠陥です。

- ✓ 軽微：運転席が不適切、または設定された位置に留まらない
- ✓ 重大：運転席のシートベルトが欠落、改造、または不適切

CHAPTER 197

Chapter 12 – Components to Inspect

197.1 サークルチェックの20の構成部品

サークルチェックは最大20の番号付き構成部品を対象とします。リスト1は大型車両用の19項目で、バスとモーターコーチは20番目の旅客輸送セクションを追加します。

- ✓ リスト1（大型車両）には19の構成部品があります。バスとモーターコーチは20番目（旅客輸送）のセクションを追加します。
- ✓ 構成部品には、連結装置、フレーム/荷台、ステアリング、タイヤ、ブレーキ（電気式、油圧式、空気圧式）、サスペンションなどが含まれます。
- ✓ 特定の構成部品（例：油圧ブレーキ、連結機構）を装備していない車両は、それらの部品を確認する必要はありません。
- ✓ あるべき部品が欠けている場合は、報告しなければならない欠陥です。

CHAPTER 198

15 - Fuel System

198.1 燃料タンクの締結具と給油口キャップ

各燃料タンクが確実に取り付けられ、給油口キャップがあることを確認してください。車両には複数の燃料タンクがあることが多く、すべてを点検する必要があります。締結具を点検し、すべてのタンクに給油口キャップがあることを確認してください。

- ✓ 欠陥 15.A（重大）：燃料タンクが確実に固定されておらず、分離する危険がある
- ✓ 欠陥 15.B（重大）：ガソリンまたはディーゼル燃料タンクに給油口キャップがない
- ✓ 車両上のすべての燃料タンクを点検しなければならない

198.2 燃料タンクの漏れ

燃料タンク（複数の場合を含む）に漏れがないか確認してください。地面に液体がないか確認し、すべてのタンクについて、にじみ以外の燃料漏れがないか点検してください。トレーラー/セミトレーラーには、確認する価値のある付属タンク（例：冷凍装置）がある場合があります。

- ✓ 欠陥 15.C（重大）：燃料タンクににじみ以外の漏れがある、または燃料供給システムに沿ってにじみ以外の燃料漏れがある
- ✓ 漏れは地面に燃料が存在することによって検出される

198.3 燃料タンクおよび燃料供給系の漏れ

地面に液体がないか確認し、すべての燃料タンクににじみ以外の漏れがないか点検する。トレーラーやセミトレーラーには付属タンク（例：冷凍装置）がある場合があり、それらも点検することが推奨される。

- ✓ 重大な欠陥（15.C）：燃料タンクににじみ以外の漏れがある、または燃料供給系に沿ってにじみ以外の燃料漏れがある。
- ✓ 漏れは地面に燃料があることによって検出される。

CHAPTER 199

Securing Baggage

199.1 モーターコーチにおける手荷物規則

モーターコーチ内では、重量が50 kgを超え、かつ容積が0.450 m^3を超える物品を運搬することは禁止されています。乗客の手荷物は、自由に動かないように分散して固定しなければなりません。固定されていない手荷物は、乗客を負傷させたり、運転手の注意をそらしたりするおそれがあるからです。小包と手荷物は、その目的のために設計された収納区画に収納しなければなりません。

- ✓ モーターコーチ内では、50 kgを超え、かつ0.450 m^3を超える物品の運搬は禁止
- ✓ 手荷物は自由に動かないように分散して固定しなければならない
- ✓ 小包と手荷物は指定された収納区画に収納すること

199.2 モーターコーチ内の手荷物規則

モーターコーチ内では、50 kgを超え、かつ0.450 m^3を超える物品を運搬することは禁止されています。手荷物は自由に動かないように分散して固定しなければなりません。荷崩れした手荷物は乗客を負傷させたり、運転者の注意をそらしたりするおそれがあります。荷物や手荷物は、それ用に設計された収納区画に収めなければなりません。

- ✓ モーターコーチ内で50 kgを超え、かつ0.450 m^3を超える物品の運搬は禁止
- ✓ 手荷物は自由に動かないように分散して固定しなければならない
- ✓ 荷物と手荷物は指定された収納区画に収めなければならない

CHAPTER 200

Chapter 12 – The Inspection Report

200.1 サークルチェック報告書要件

点検報告書は欠陥リストとは異なり、事業者/所有者に結果を知らせるため、サークルチェックごとに作成しなければなりません。

- ✓ 各サークルチェック時に、結果と欠陥を記録するため報告書を作成しなければなりません。
- ✓ 欠陥が見つからなかった場合も、その旨を示さなければなりません。
- ✓ 作成済みの有効な報告書と欠陥リストは、車内に保管しなければなりません。
- ✓ 報告書が車内にない場合、運転者はそれを入手するか、点検を再度実施しなければなりません。

200.2 必須報告内容

報告書に定められた様式はないが、車両、点検、および点検を行った者に関する一定の情報を含めなければならない。

- ✓ ナンバープレートまたはユニット番号、運転者の氏名、点検の日時を含めなければならない
- ✓ 点検を行った自治体/場所および確認された欠陥（または欠陥がなかった旨の記載）を含めなければならない
- ✓ 点検を行った者の活字氏名および署名/宣言を含めなければならない
- ✓ 運転者が点検を行わなかった場合は、確認および受諾を証明する運転者の署名が必要であり、装備されている場合はオドメーターのキロメートル走行距離も必要である

200.3 報告書の提出および電子形式

原本の報告書は定められた期間内に運行事業者に提出しなければならず、法的条件の下で電子的に作成することができます。

- ✓ 運転者は、サークルチェック報告書の原本を、その作成日から20日以内に運行事業者に提出しなければなりません。
- ✓ これは、欠陥を報告するために既に写しを提出していた場合にも適用されます。
- ✓ 電子報告書は、情報技術の法的枠組みを確立する法律の要件を満たす場合に認められます。

200.4 ケベック州外での運転（カナダおよび米国）

ケベック州のサークルチェック規則は国家基準に基づいていますが、運転者は走行する地域の現地規則を遵守しなければなりません。

- ✓ ケベック州のサークルチェック規則は国家安全コード基準13に基づいています。
- ✓ ケベック州外で運行する運転者は、具体的な現地規制について運行管理者に相談しなければなりません。
- ✓ 運転者は常に走行する管轄区域の規制を遵守しなければならず、不知は言い訳になりません。

CHAPTER 201

Load Restrictions

201.1 許可車両の寸法

積載物を含む一般最大許可寸法：高さ4.15m、幅2.6m。トラック長さ12.5m（最大張り出し4m）。バス長さ14m（最大張り出し4m）。トラックとトレーラー23m（最大荷箱長20m、張り出し4m）。トラクターとセミトレーラー23m（最大ホイールベース6.2m、最小車軸間3m、張り出しはホイールベースの35%）。タイプBダブルトレイン25m。セミトレーラー16.2m（最大ホイールベース12.5m）。ドリー付きトレーラー14.65m；ドリーなし12.5m。

- ✓ 最大高さ4.15mおよび最大幅2.6m
- ✓ トラック最大長12.5m；バス14m；トラックとトレーラー23m
- ✓ トラクターとセミトレーラー最大23m；タイプBダブルトレイン最大25m
- ✓ セミトレーラー最大16.2m；最大張り出しは一般に4m（トラクター-セミはホイールベースの35%）

201.2 道路網と車両部品の保護

規則は、高額な道路損傷を抑えるために車両の積載量を制限しています。法規またはメーカーが定めた積載限度を超えると、主要部品であるブレーキ、タイヤ、サスペンション、連結装置に重大な損傷を与えるおそれがあり、これらは特定の最大積載量に合わせて設計されているため、過積載になると早期に摩耗します。

- ✓ 積載限度は、高額な損傷から道路網を保護するために存在する
- ✓ 限度を超えると、ブレーキ、タイヤ、サスペンション、連結装置が損傷する
- ✓ 部品は特定の最大積載量に合わせて設計されており、過積載になると早期に摩耗する

201.3 車両の積載量及び寸法の制限に関する規則

車両の積載量及び寸法の制限に関する規則は、道路利用者の安全を確保し、道路や橋などのインフラを保護します。この規則は、公共道路を走行するトラックについて、積載物の大きさ、車軸群ごとの荷重、積載時の総質量を制限する基準を、規則で定義された車両区分に基づいて定めています。詳細はすべて、当該規則及び車両の積載量及び寸法の制限ガイドに記載されています。

- ✓ この規則は安全を確保し、道路や橋を保護します
- ✓ 積載物の大きさ、車軸群ごとの荷重、積載時の総質量を制限します
- ✓ 制限は、規則で定義された車両区分に基づいています

201.4 車軸あたりの荷重

車軸クラスの最大認可荷重は、次の3つの値のうち最も低い値です: その車軸クラスのすべてのタイヤの総容量(タイヤ側面に表示)、前車軸容量(前単軸クラスB.1は5,500kg、前タンデムクラスB.2または前多軸クラスB.3は11,000kg。ただし、製造業者または認可された改造業者がそれ以上を示す場合を除く)、および年間の時期(通常時または春の雪解け時)に応じた車軸クラスの荷重限度です。

- ✓ 最大車軸荷重は3つの値のうち最も低い値である
- ✓ 前単軸(B.1)の容量は5,500kg
- ✓ 前タンデム(B.2)または多軸(B.3)の容量は11,000kg
- ✓ タイヤ容量は側面に表示され、荷重限度は季節によって異なる

201.5 総積載質量

トラックまたは車両の組み合わせにおける認可総積載質量は、次の2つの値のうち低い方です：各車軸区分に認可された最大積載量の合計（季節による）、または車両または組み合わせの区分における総積載質量制限。

- ✓ 総積載質量は2つの値のうち低い方です
- ✓ 値1：車軸区分ごとの最大認可積載量の合計（季節別）
- ✓ 値2：車両または組み合わせ区分の総積載質量制限

CHAPTER 202

Appendices – List 1: Suspension

202.1 サスペンションシステムの欠陥

軽微なサスペンションの欠陥には、主リーフ以外のリーフスプリングまたはコイルスプリングの折損、エア漏れまたはエアボールの損傷が含まれる。重大な欠陥には、主スプリングリーフの折損/アセンブリの25%の破損、補償されないエア漏れ、75%を超える複合リーフのひび割れ、可動部に接触するスプリング、アライメントに影響するアクスルの破損が含まれる。

- ✓ 軽微: 主リーフ以外のリーフスプリングまたはコイルスプリングの折損
- ✓ 重大: 主スプリングリーフ、ゴムパッド、またはリーフスプリングの25%以上の折損/欠落
- ✓ 重大: コンプレッサーで補償されないエア漏れ、またはエアボールの欠落/空気抜け
- ✓ 重大: 平行度に影響するアクスルまたは位置決め部品の破損

CHAPTER 203

Supplemental Brake Systems (Chapter 4)

203.1 補助ブレーキの目的と限界

補助ブレーキは車両の速度を低下または安定させるのに役立ち、単独で、またはサービスブレーキと併用できますが、車両を停止させることはできません。これらはオプションの追加装置で、特に急勾配で重い荷物を積んでいる場合に有用であり、通常のブレーキを頻繁に使い続けることなく一定速度を維持できます。

- ✓ 速度を低下または安定させるのに役立つが、車両を停止させることはない
- ✓ オプションであり、標準装備ではない
- ✓ 急勾配での重い荷物に特に有用
- ✓ 通常のブレーキの摩耗を減らす

203.2 補助ブレーキの種類

カテゴリーには、エンジン圧縮ブレーキ（最も一般的で、エンジンを空気圧縮機に転換）、排気ブレーキリターダー/ターボチャージャー（排気ガスを絞る）、電磁/渦電流リターダー（磁場を利用）、流体/油圧リターダー（油圧を利用）が含まれる。エンジンブレーキの騒音を管理し、排気システムを基準に適合させて維持する必要がある。

- ✓ エンジン圧縮ブレーキが最も一般的なタイプである
- ✓ 排気ブレーキリターダーは排気ガスを絞る
- ✓ 電磁リターダーは軟鉄ディスクに磁場を利用する
- ✓ 流体リターダーはモーター/トランスミッション油圧を利用する
- ✓ エンジンブレーキの騒音に注意し、排気システムを基準に適合させる

203.3 補助ブレーキの作動方法

エンジンブレーキとリターダはスイッチまたはレバーで作動しますが、アクセルペダルから足を離したときだけ作動し始めます。リターダは適切なギアに入っている必要があります。エンジン圧縮ブレーキは最大RPMで非常に効率的に作動します。制動力は常に駆動輪に加えられます。

- ✓ スイッチ/レバーで作動するが、アクセルペダルから足を離したときのみ作動する
- ✓ リターダを作動させるには適切なギアに入っている必要がある
- ✓ エンジン圧縮ブレーキは最大RPMで最もよく作動する
- ✓ 制動力は常に駆動輪に加えられる

203.4 補助ブレーキの目的

補助ブレーキは速度を落とす、または安定させるのに役立ちますが、車両を停止させるものではありません。これらは選択装備であり（標準装備ではありません）、単独で、またはサービスブレーキと併用して使用できます。エンジンブレーキはエンジン圧縮を利用し、リターダーは車両の他の部分に取り付けられます。

- ✓ 補助ブレーキは速度を落とす、または安定させるが、車両を停止させるものではない
- ✓ これらは選択装備であり、標準装備ではない
- ✓ 制動力は常に駆動輪に加えられる

203.5 坂道での補助ブレーキ使用

補助ブレーキは、特に積載量の多い車両が急勾配を下る際に推奨され、通常のブレーキを常時使用することなく一定の速度を維持します。エンジンブレーキの騒音に注意し、排気システムが基準に適合していることを確認し、サークルチェック時にその状態を点検してください。

- ✓ 急勾配の下り坂では積載量の多い車両に推奨
- ✓ 通常のブレーキを常時使用せず一定速度を維持
- ✓ エンジンブレーキの騒音のため排気システムの基準適合を確認

203.6 補助ブレーキの操作方法

エンジンブレーキとリターダーはスイッチまたはレバーでオンにしますが、アクセルペダルから足を離したときだけ作動し始めます。リターダーには適切なギアが必要で、特にエンジン圧縮ブレーキは最大RPMで非常に効率的に作動します。メーカーのマニュアルを参照してください。

- ✓ スイッチまたはレバーで作動可能になりますが、アクセルペダルから足を離したときだけ作動します
- ✓ まず適切なギアにシフトする必要があります
- ✓ エンジン圧縮ブレーキは最大RPMで最も効果を発揮します

CHAPTER 204

16 - Exhaust System

204.1 排気システムの構成部品

排気構成部品の状態を点検する。重大な欠陥を確認するにはエンジンをかけていなければならない。キャブ内で排気の臭いがする場合は、フロアボードに穴がないか確認する。車両の周囲では、臭いを確認し、欠陥のある接合部/亀裂/製造時に元々設けられていない穴からの漏れを点検し、異音を聞き、異常なすすがないか確認する。構成部品（マフラー、配管、ブラケット、締結具、遮熱板）は破損したり緩んだりすることがある。

- ✓ 欠陥16.A（重大）：フロアボードに穴が開いていると排気ガスが客室に漏れ入る
- ✓ 欠陥16.1（軽微）：製造元が元々設けた穴以外からの排気ガス漏れ
- ✓ 重大な欠陥を判定するにはエンジンをかけていなければならない

CHAPTER 205

Anti-Lock Brakes (Chapter 4)

205.1 ABSの利点と作動

アンチロック・ブレーキ・システム(ABS／滑り止め／ブロック防止)は、より高い安定性、優れた操舵制御、場合によってはより短い制動距離を提供します。これは、急ブレーキ時など、車輪がロックする危険がある場合(ジャックナイフが発生する状況)にのみ作動します。センサーとコンピューターが、グリップ、速度、路面に基づいてチャンバーへの空気圧を調整します。

- ✓ ABSは安定性と操舵制御を向上させる
- ✓ 車輪がロックしそうなときのみ作動する
- ✓ 急ブレーキ時のジャックナイフを防ぐのに役立つ
- ✓ センサー／コンピューターが最適なトラクションのためにブレーキ圧を調整する

205.2 ABSでブレーキをかける方法

アンチロック・ブレーキ（ABS）付きの車では、緊急時にはブレーキペダルを床までいっぱいに踏み込み、そのまま保持します。ABSはポンピング効果を生み出して制動を自動的に制御します。運転者はペダルをポンピングしてはいけません。

- ✓ 緊急時はペダルを床まで完全に踏み込み、保持する
- ✓ ペダルをポンピングしない — ABSが自動的にポンピングする
- ✓ ABS自体がポンピング効果を生み出す

205.3 ABSの作動と利点

アンチロック・ブレーキ・システム（ABS、アンチスキッド/アンチブロッキングとも呼ばれる）は、車輪がロックする危険があるとき、たとえば急ブレーキなど、ジャックナイフ現象や事故が起こり得る状況でのみ作動します。ABSはセンサーとコンピューターを使って各チャンバーへの空気圧を調整し、最適なトラクションを確保することで、より高い安定性、優れた操舵制御、場合によっては短い制動距離を提供します。

- ✓ ABSは車輪がロックする危険があるときのみ作動する
- ✓ 安定性、操舵制御、場合によっては短い制動距離を提供する
- ✓ センサーとコンピューターがブレーキ圧を継続的に調整する

CHAPTER 206

Appendices – List 1: Fuel, Exhaust, Electric and Hydraulic Brakes

206.1 電気ブレーキおよび油圧ブレーキの欠陥

電気ブレーキの軽微な欠陥はケーブルまたは接続部の不安定であり、重大な欠陥はサービスブレーキ容量の著しい低下です。油圧ブレーキの軽微な欠陥には、マスターシリンダー液の不足とペダルが床まで達することが含まれます。重大な欠陥には、液が最大量の4分の1未満であること、10秒未満でペダルが床まで達すること、ブレーキブーストが作動しないことが含まれます。

- ✓ 重大な欠陥（電気/油圧）：サービスブレーキの制動容量の著しい低下
- ✓ 重大な欠陥：マスターシリンダー液が最大レベルの4分の1未満
- ✓ 重大な欠陥：ブレーキペダルが10秒未満で床まで達する、または繰り返し踏む必要がある
- ✓ 軽微な欠陥：エンジン運転中に警告灯が点灯している、またはパーキングブレーキ警告灯が作動しない

206.2 燃料および排気システムの不具合

燃料システムの重大な不具合は、固定が不十分で外れる可能性がある燃料タンク、キャップの欠落、およびにじみ出る以外の燃料漏れです。排気システムの軽微な不具合は、製造者が意図した場所以外での漏れです。重大な不具合は、床に穴が開いた客室に排気ガスが侵入する漏れです。

- ✓ 重大: 燃料タンクの固定が不十分で外れる可能性がある；キャップ欠落；にじみ出る以外の燃料漏れ
- ✓ 軽微: 製造者が意図した場所以外での排気漏れ
- ✓ 重大: 床に穴が開いた客室に侵入する排気漏れ

CHAPTER 207

Chapter 7 Self-Evaluation Answers

207.1 旅客輸送の重要事項

強化された試験事実：スクールバスは立っている乗客を乗せてはいけません（座席＋立ち乗り規則は、スクールバス以外の貸切バスに適用されます）。3,000kg以上の車両はVÉRIFICATION標識で停止しなければなりません。バスは踏切から少なくとも5m（3mではなく）離れて停止しなければなりません。赤色点滅灯を点けずに学童を乗降させることは禁止されています。赤色点滅灯を点けたスクールバスの後ろで停止したときは、自分の点滅灯を点けなければなりません。

- ✓ スクールバスは立ち乗り乗客を輸送しません。1列につき+1の規則は、スクールバス以外の貸切バスに適用されます。
- ✓ 踏切からの最低停止距離は3mではなく5mです。
- ✓ 学童を乗降させるには、赤色点滅灯が点いていなければなりません。

CHAPTER 208

Chapter 12 – Component 1: Coupling Devices

208.1 第五輪締結具の欠陥

第五輪を車両フレームに固定するナットとボルトは、存在し、確実に固定され、動きがない状態でなければならない。欠陥の重大度は、影響を受ける割合と連結状態によって決まる。

- ✓ 重大(1.B): 連結時に、第五輪の締結具／取付アングルと車両シャシフレームとの間に動きがある
- ✓ 重大(1.C): 連結時に、固定部の締結部品の20%超が欠落、破損、または緩んでいる
- ✓ 軽微(1.1): 連結時に、固定部の締結部品の20%以下が欠落、破損、または緩んでいる
- ✓ 軽微(1.1): 非連結時に、1つ以上の締結部品が欠落、破損、または緩んでいる

208.2 スライド式第五輪のロックピン

スライド式第五輪のロックピンはすべて存在し、ロック位置になければなりません。第五輪は通常、2本以上のピンでロックされるためです。

- ✓ 重大（1.D）： 連結時、スライド式第五輪のロックピンの25%以上が欠落または作動不能である
- ✓ この割合の欠陥は、すべてのピンの合計を対象とする
- ✓ すべてのピンを点検し、ロック位置にあることを確認しなければならない

208.3 第五輪構成部品の状態

目に見える第五輪構成部品は、車両連結体が破損または分離する危険があるほど損傷していてはならない。

- ✓ 重大(1.F)： 連結時、第五輪構成部品に亀裂、変形、または破損や分離の危険がある程度までの劣化がある場合
- ✓ 構成部品には、下部連結板、取付アングル、ジョー、およびサポートが含まれる。

208.4 上部カップリングプレートとキングピン

セミトレーラーの上部カップリングプレートとキングピンは、連結（ヒッチング）に影響を及ぼすような変形、亀裂、劣化があってはならない。

- ✓ 重大（1.A）： カップリングプレートまたはキングピンが、連結（ヒッチング）に悪影響を及ぼすほど変形している、または亀裂がある、もしくは不適切に固定されている
- ✓ 重大（1.F）： 連結時において、カップリングプレートまたはキングピンが、破損または分離の危険があるほど劣化している
- ✓ セミトレーラーの下の目に見える部品を点検すること。連結時は変形を確認しにくい

208.5 第五輪のジョーとロック機構

第五輪のジョーはキングピンの後ろで完全に閉じていなければならず、ロック機構が係合していなければなりません。

- ✓ 重大（1.E）：連結時、ジョーがキングピンの後ろで完全に閉じていない
- ✓ 重大（1.F）：連結時、ジョー ロック機構が係合していない
- ✓ ロック機構のインジケーター（ボルト）またはロックハンドル（複数可）の位置を確認すること。すべてのハンドルは完全に押し込まれていなければなりません。

208.6 第5輪以外の連結装置

第5輪以外の連結装置（例：ピントルフックとリング）は、けん引する車両とけん引される車両の両方に確実に固定された締結具がなければなりません。

- ✓ 重大（1.C）：連結時、連結装置を取り付けている締結具の20%超が欠落、破損、または緩んでいる
- ✓ 軽微（1.1）：連結時、締結具の20%以下が欠落、破損、または緩んでいる
- ✓ 軽微（1.1）：非連結時、1つ以上の締結具が欠落、破損、または緩んでいる
- ✓ トラクター車両とけん引される車両の両方で、装置を取り付けている締結具を点検する

CHAPTER 209

17 - Electric Brake System

209.1 電動ブレーキケーブルと接続部

一部のトレーラーは電動ブレーキシステムを使用しています。車両外部の接続点と取付点で、目に見える電動ケーブルと接続部を点検してください。取付点は、ケーブルを車両構造に固定し、たるみを防ぎます。

- ✓ 欠陥17.1（軽微）：電動ケーブルまたはコネクタが接続点または取付点で不適切に固定されている
- ✓ 接続点と取付点の両方で、目に見えるケーブル/接続部を点検してください

209.2 トレーラーのサービスブレーキ効果

電気ブレーキシステムの効果を確認する：車両を始動し、少し前進し、ブレーキペダルを踏み、車両が速やかに停止するか確認する。

- ✓ 欠陥17.A（重大）：制動能力に著しい低下がある
- ✓ 少し前進してブレーキペダルを踏んで試験する

CHAPTER 210

Special Travel Permits

210.1 規格外または過積載車両の許可

車両の積載量及び寸法の制限に関する規則を超える車両は、規格外または過積載であり、特別走行許可を必要とします。クラス1〜7許可（特別許可に関する規則に基づく）は、車両の特性または分割不能な積荷によって規格外/過積載となる車両を対象とします。633許可は、試験車両や特定の組合せ（リフトアクスル、後部フォークリフト、ホイールベース6.2m超、25m超のタイプBダブルトレイン、自動車輸送、後輪軸3本のトラクター）などの例外事例を対象とします。特別ロードトレイン運行許可は、専用の規則に基づいて発行されます。

- ✓ 規格外または過積載の車両には特別走行許可が必要です
- ✓ クラス1〜7許可は、分割不能な積荷または車両の特性を対象とします
- ✓ 633許可は、試験車両および特定の規格外組合せを対象とします
- ✓ 特別ロードトレイン運行許可は専用の規則に基づきます

210.2 特別走行許可証の種類

車両積載量及び寸法制限規則を超える車両は、寸法超過/過積載車両であり、特別走行許可証が必要です。クラス1〜7許可（特別許可に関する規則）は、車両の特性又は分割不能貨物による寸法超過/過積載を対象とします。633許可は、例外的/実験的車両や、リフトアクスル、後部搭載フォークリフト、トラクターのホイールベース6.2m超、25m超のタイプBダブルトレイン、自動車を輸送する場合、又はトラクター後部3軸などの状況を対象とします。特別ロードトレイン運行許可は別の規則に基づきます。

- ✓ 寸法超過/過積載車両は特別走行許可を取得しなければなりません
- ✓ クラス1〜7許可は、特性又は分割不能貨物による寸法超過/過積載を対象とします
- ✓ 633許可は、他の管轄区域と調和するための実験的/例外的状況を対象とします

CHAPTER 211

Brake Inspection & Brake Adjustment (Chapter 4)

211.1 運行前および運行中のブレーキ点検

各運行前にブレーキが正常に作動していることを確認してください（方法は第12章）。運転中は圧力計と警告灯を監視し、異常があれば警戒してください。丘陵地・山間部では、VÉRIFICATION標識で示された指定のブレーキ点検エリアを利用してください — 道路脇に寄せて停車し、停止標識のある場所に駐車してブレーキを点検してください。

- ✓ 毎回の運行前にブレーキを点検する
- ✓ 運転中は圧力計と警告灯を監視する
- ✓ VÉRIFICATION標識では、道路脇に停車してブレーキを点検する
- ✓ 特に丘陵地・山間部ではブレーキを点検する

211.2 適切なブレーキ調整の重要性

ブレーキは、ライニングが常にドラム/ディスクに最大の圧力を加えるように調整されなければなりません。不適切に調整されたブレーキ（サービス、パーキング、緊急の各ブレーキ）は決して効率的に作動しません。ドラムとライニングの間の隙間が大きすぎると、ゲージが十分なエア圧を示していても圧力が不十分になります。

- ✓ 良好な状態に加えて適切な調整が必要である
- ✓ サービス、パーキング、緊急ブレーキに適用される
- ✓ 過大な隙間は、十分なエア圧があっても不十分な制動を招く
- ✓ ドラムは高温で膨張し、隙間が大きくなる

211.3 プッシュロッド、クリアランス、定期点検

プッシュロッドは隙間を埋め、ライニングが利用可能な全圧力でドラムに押し付けられるようにしなければなりません。ドラムは摩耗、伸び、またはねじれによってクリアランスが大きくなることがあります。ブレーキ調整は、自動自己調整式ブレーキレバーがあっても定期的に点検する必要があります。

- ✓ ライニングとドラムの間の正しいクリアランスが不可欠です
- ✓ プッシュロッドは全圧力を得るために隙間を埋めなければなりません
- ✓ 自動自己調整式レバーがあっても調整を定期的に点検してください

211.4 自動自己調整式ブレーキレバー

装着されている場合、これらのレバーはライニングが摩耗するにつれてライニングとドラム間の遊びを自動的に補正します。ただし、定期的な点検は依然として必要です。

- ✓ ライニングの摩耗による遊びを自動的に補正する
- ✓ 依然として定期的に点検する必要がある

211.5 予防調整手順

簡単な手順で、ライニングとドラムの間の遊びを最適化できます。ブレーキが冷えていることを確認し、パーキングブレーキを解除し、システムを最大空気圧（120 psi）にし、ブレーキペダルを5秒間完全に踏み込んでから完全に放します。4〜5回繰り返します。

- ✓ ブレーキが冷えていることを確認する
- ✓ パーキングブレーキを解除する
- ✓ システムを最大空気圧（120 psi）にする
- ✓ ペダルを5秒間完全に踏み込み、放す。4〜5回繰り返す
- ✓ コンプレッサーが作動したときにサークルチェックに組み込むことができる

211.6 手動ブレーキレバー

車両に自動自己調整レバーがない場合、ブレーキは手動で調整する必要があります。これは複雑な作業であり、整備士または特別な訓練を受けた運転者のみが行うべきです。

- ✓ 自動自己調整レバーがない場合は手動調整が必要
- ✓ 複雑な作業 — 整備士または特別な訓練を受けた運転者のみが行うべき

CHAPTER 212

Appendices – List 1: Pneumatic Brake System

212.1 空気圧（エア）ブレーキの欠陥と漏れ率

軽微な空気圧欠陥には、ブザー／警告灯およびレギュレーターが適切に作動しないこと、ならびに限度内の聴覚的または測定された漏れが含まれる。重大な欠陥には、作動する低圧警告がないこと、作動しないコンプレッサー、過度の空気漏れ、制動能力の著しい低下が含まれる。

- ✓ 軽微：聴覚で確認できる漏れ、または単一車両で 20 kPa（3 psi）/分、2連結車両で 28 kPa/分、3連結車両で 35 kPa/分を超える漏れ
- ✓ 重大：単一車両で 40 kPa（6 psi）/分、2連結車両で 48 kPa/分、3連結車両で 62 kPa/分を超える漏れ
- ✓ 重大：低圧の視覚警告または警告灯／ブザーが作動しない
- ✓ 重大：エアコンプレッサーが適切に作動しない；制動能力の著しい低下

CHAPTER 213

Trucking – Load Restrictions

213.1 積載制限の目的

積載規則は、道路網を高額な損害から保護し、車両部品の損傷を防ぎます。法令またはメーカーが定めた積載限度を超えると、ブレーキ、タイヤ、サスペンション、連結装置が損傷し、早期摩耗を引き起こします。車両積載量および寸法制限規制は、道路利用者の安全を確保し、道路や橋などのインフラを保護します。

- ✓ 積載限度を超えると、ブレーキ、タイヤ、サスペンション、連結装置が損傷する
- ✓ 車両積載量および寸法制限規制は、積載寸法、アクスルグループごとの積載量、総積載質量を制限する
- ✓ 積載制限は、道路利用者の安全とインフラを保護する

213.2 車軸ごとの積載量の決定

車軸クラスの最大許容積載量は、次のうち最も低い値です。その車軸クラスのすべてのタイヤの総容量（サイドウォールに表示）、前軸容量（前単軸クラスB.1は5,500kg、前タンデムB.2または多軸B.3は11,000kg。製造者または認可された改造業者がそれより高い値を示す場合はその値）、および季節（通常期または春の雪解け期）による車軸クラスの積載制限です。

- ✓ 最大車軸積載量は、タイヤ容量、前軸容量、季節別車軸制限のうち最も低い値です。
- ✓ 前単軸（B.1）の容量は5,500kgです。
- ✓ 前タンデム（B.2）または多軸（B.3）の容量は11,000kgです。
- ✓ 積載制限は季節（通常期と春の雪解け期）によって異なります。

213.3 総積載質量の決定

許可された総積載質量は、次のいずれか低い方です。季節に応じて各車軸クラスに許可される最大荷重の合計、またはその車両／組み合わせクラスの総積載質量制限。

- ✓ 総積載質量は、車軸クラス制限の合計または車両クラス制限のいずれか低い方です。
- ✓ 季節期間（通常期または春の雪解け期）は車軸クラスの合計に影響します。

213.4 車両の最大寸法

積載物を含む一般最大寸法：高さ4.15m、幅2.6m。長さ：トラック12.5m（最大オーバーハング4m）、バス14m（最大オーバーハング4m）、トラックとトレーラー23m（最大荷箱長20m、最大オーバーハング4m）、トラクターとセミトレーラー23m、B型ダブルトレイン25m（最大荷箱長20m）、ドリー付きトレーラー14.65m、ドリーなしトレーラー12.5m、セミトレーラー16.2m（最大ホイールベース12.5m）。

- ✓ 最大高さは4.15m、最大幅は2.6mです
- ✓ トラックの最大長は12.5m、バスの最大長は14m、トラクターとセミトレーラーは23mです
- ✓ B型ダブルトレインの最大長は25m、最大荷箱長は20m、最大オーバーハングは4mです

CHAPTER 214

Safeguarding Bridges and Overpasses

214.1 橋および高架道路の重量制限標識

橋や高架道路付近の重量制限標識は、積載時の総質量が表示された上限を超えるバスやトラック（レッカー車、工具車両、設備輸送車両も含む）の通行を禁止します。手前の交差点にある補助標識が併設されている場合、その標識は方向と距離を示し、運転者が代替ルートを選べるようにします。« UN VÉHICULE À LA FOIS » の補助標識は、表示された質量制限内であっても、重量車両は一度に1台のみ通行できることを意味します。

- ✓ 重量制限標識は、表示された積載時総質量を超える車両の通行を禁止する
- ✓ 交差点の補助標識は、構造物への方向と距離を示す
- ✓ « UN VÉHICULE À LA FOIS » の補助標識は、重量車両を一度に1台のみ通行させる
- ✓ 標識はレッカー車、工具車両、設備輸送車両にも適用される

214.2 EN SURCHARGE（法定積載量制限）標識と許可証

法定積載量制限（EN SURCHARGE）標識は、車両の積載量及び寸法の制限に関する規則に基づく法定制限を車両重量が超える場合、大型車両が橋または高架橋を通行できないことを意味します。掲示された制限または法定制限を超えて通行するには、そのために発行された特別通行許可証を運転者が所持していなければなりません。

- ✓ EN SURCHARGE標識は、法定積載量制限を超える車両の通行を禁止します。
- ✓ 掲示された制限または法定制限を合法的に超えて通行するには、特別通行許可証が必要です。
- ✓ 重量制限に関する情報については、ケベック州交通省（Ministère des Transports du Québec）にお問い合わせください。

214.3 重量制限標識

制限重量標識は、橋や高架橋が支えることができる最大総積載質量を示します。これを超えるバス/トラックは通行できません（レッカー車、工具車両、設備輸送車両にも適用されます）。交差点にある距離補助標識付きの制限重量標識では、代替ルートを選べます。「UN VÉHICULE À LA FOIS」の補助標識は、重量制限内であっても一度に1台の車両しか通行できないことを意味します。

- ✓ 表示された最大質量を超える車両は、橋/高架橋を通行してはならない
- ✓ 交差点の補助標識は方向/距離を示し、代替ルートを見つけることができる
- ✓ 「UN VÉHICULE À LA FOIS」の補助標識は、一度に1台の大型車両のみ通行できることを意味する

214.4 法定積載量制限標識と許可証

EN SURCHARGE(法定積載量制限までに重量を制限)標識は、その重量が車両の積載量および寸法規制(Vehicle Load and Size Limits Regulation)における法定制限を超える大型車両は通行できないことを意味します。掲示された制限または法定制限を超えて通行するには、運転者はその目的で発行された特別通行許可証を所持していなければなりません。

- ✓ EN SURCHARGE標識は、重量が法定積載量制限を超える場合の通行を禁止する
- ✓ 橋や高架橋で掲示された制限または法定制限を超えるには特別通行許可証が必要である

CHAPTER 215

Brake Inspection and Adjustment (Chapter 4)

215.1 ブレーキ点検要件

各運行前にブレーキが正常に作動することを確認してください（方法は第12章）。運転中は圧力ゲージとランプを監視し、異常があれば記録してください。丘陵地帯や山岳地域には、VÉRIFICATION標識で示されたブレーキ点検エリアがあり、路肩に停車し、停止標識の位置に駐車してブレーキを点検しなければなりません。

- ✓ 各運行前にブレーキを点検する
- ✓ 運転中は圧力ゲージとランプを監視する
- ✓ VÉRIFICATIONブレーキ点検標識で停車してブレーキを点検する

215.2 ブレーキ調整の重要性

ブレーキは単に良好な状態にあるだけでなく、適切に調整されていなければならず、それにより最大のライニング圧がドラムまたはディスクに達します。調整が不十分なブレーキは決して効率的に作動しません。ドラムライニングとドラムの間の隙間が大きすぎると、ゲージが十分な空気圧を示していても圧力が不足します。ドラムは熱くなると膨張し、摩耗したり歪んだりして隙間が大きくなることがあります。プッシュロッドがその隙間を埋めなければなりません。自動自己調整レバーがあっても、常に調整状態を確認してください。

- ✓ 最大の制動には、単に良好な状態ではなく、適切な調整が必要です。
- ✓ 隙間が過大だと、十分な空気圧があっても圧力が不足します。
- ✓ 熱はドラムを膨張させ、隙間を増大させます。
- ✓ 自動自己調整ブレーキレバーがあっても調整状態を確認してください。

215.3 自動自己調整ブレーキレバー

これらはライニングの摩耗に伴い、ライニングとドラムの間の遊びを自動的に補正しますが、依然として定期的な点検が必要です。

- ✓ 自動レバーはライニングの摩耗を自動的に補正します
- ✓ 定期的な点検は依然として不可欠です

215.4 予防調整手順

ライニングとドラムの隙間を最適化するには、ブレーキが冷えていることを確認し、パーキングブレーキを解除し、システムを最大空気圧（120 psi）まで上げてから、ブレーキペダルを5秒間完全に踏み込み、完全に戻します。これを4〜5回繰り返します。圧力調整器を点検する際の日常点検（サークルチェック）に含めてもよいです。定期的に行っていない場合は、手順4を5回より多く繰り返してください。

- ✓ ブレーキは冷えており、パーキングブレーキは解除されていること
- ✓ システムを最大空気圧（120 psi）まで上げる
- ✓ ペダルを5秒間完全に踏み込み、戻す動作を4〜5回繰り返す

215.5 手動ブレーキレバー

自動自己調整レバーを備えていない車両では、ブレーキを手動で調整する必要があります。これは複雑な作業であり、整備士または特別な訓練を受けた運転者だけが行うべきです。

- ✓ 手動ブレーキレバーは手動で調整する必要があります
- ✓ 整備士または特別な訓練を受けた運転者だけが調整すべきです

CHAPTER 216

Rules for Securing Cargo

216.1 ハイウェイ安全法典 貨物要件

ハイウェイ安全法典に基づき、車両の積荷は、移動や脱落を防ぐために適切に固定または覆われ、運転者の視界を妨げず、安定性や操縦に支障をきたさず、灯火を遮らないように配置され、貨物固縛基準規則に準拠して固定されなければならない。

- ✓ 積荷は、移動したり落下したりしないように固定または覆わなければならない。
- ✓ 積荷は、運転者の視界を妨げたり、安定性や操縦に影響を与えたり、灯火を遮ったりしてはならない。
- ✓ 積荷は、貨物固縛基準規則に準拠しなければならない。

216.2 貨物固縛基準規則

貨物固縛基準規則は、北米全域で適用される国家安全コード基準10（貨物固縛）を統合している。車両の種類と貨物の種類に基づき、固縛システムとその使用に関する最低要件を定め、貨物の移動や転倒を防ぎ、車両の安定性を確保することを目的としている。

- ✓ 本規則は国家安全コード基準10（貨物固縛）を統合している
- ✓ 車両と貨物の種類に基づき最低要件を定める
- ✓ 目的は移動・転倒を防ぎ、車両の安定性を確保することである

216.3 貨物固縛要件

ハイウェイ安全法典に基づき、積荷は移動したり外れたりしないよう適切に固縛または覆われなければなりません。また、運転者の視界を妨げず、安定性や操作に影響を与えず、灯火類を遮らないように配置しなければなりません。さらに、貨物固縛基準規則に従って固縛する必要があります。この規則は国家安全コード基準10を統合し、北米全域に適用され、車両および貨物の種類に応じた最低固縛要件を定めることで、移動や転倒を防ぎ、安定性を確保します。

- ✓ 積荷は移動したり外れたりしないよう固縛または覆われなければならない
- ✓ 積荷は運転者の視界を妨げたり、灯火類を遮ったり、安定性や操作に影響を与えたりしてはならない
- ✓ 貨物は貨物固縛基準規則（NSC基準10）を遵守しなければならない

CHAPTER 217

Driving Know-How and Road Safety (Chapter 5)

217.1 基本的な車両制御技能

すべての大型車両の運転者は、速度と方向を制御するための基本技能を習得しなければなりません — カーブを通過するとき、交差点で曲がるとき、または追い越すときに、アクセル、ステアリングホイール、ブレーキ、トランスミッションを正しく使用することです。

- ✓ 速度と方向の制御を習得する
- ✓ アクセル、ステアリング、ブレーキ、トランスミッションの正しい使用
- ✓ カーブ、交差点、追い越しに技能を適用する

217.2 観察と安全運転行動

機械的な運転技術だけでなく、運転者は運転環境を観察し、適応しなければなりません。死角の確認、バックミラーの使用、意図の合図、十分な空間の確保は、安全で協力的かつ責任あるプロの運転のために身についた習慣でなければなりません。

- ✓ 定期的に死角を確認する
- ✓ バックミラーを使用し、意図を合図で示す
- ✓ 車両の周囲に十分な空間を確保する
- ✓ 初めから正しいプロとしての態度を身につける

CHAPTER 218

Appendices – List 2 Buses: Distinctive Defects

218.1 リスト2の適用およびバス固有の欠陥

リスト2は、モーターコーチ以外のバス、ミニバス、およびバス、ミニバス、モーターコーチに牽引されるすべてのトレーラーに適用される。バス固有の欠陥には、荷物室のドアの問題、非常口およびドアの要件、スクールバスの側面窓の視界、乗客輸送の安全項目が追加される。

- ✓ リスト2は、バス、ミニバス、およびそれらに牽引されるトレーラーに適用される
- ✓ 重大：非常口が塞がれている；非常ドアが不十分または警告が作動しない
- ✓ 軽微（11.4）：スクールバスの側面/後部の運転者領域の窓が損傷し、必要な視界を妨げている
- ✓ 軽微：外部荷物室/補助室のドアが不十分または固定が不十分

218.2 旅客輸送の欠陥（バス）

旅客輸送の欠陥（すべて軽微）には、固定されていない支柱／手すり／つり革、衝撃吸収材の欠落、損傷した床／ステップ、作動しない通路照明、固定されていない荷物棚、不適切な座席、スクールバスの停止標識および点滅灯の故障が含まれます。

- ✓ 軽微：支柱、横棒、つり革、またはガードパネルが固定されていない
- ✓ 軽微：停止標識が適切に作動しない、または点滅灯が点灯しない（20.7）
- ✓ 軽微：点滅灯または交互点滅する黄色灯が点灯しない（20.8）

CHAPTER 219

Self-Evaluation Key Facts (Chapters 3 & 4)

219.1 正誤試験の重要事項

自己評価演習から出題され得る事実：ギアチェンジにはエンジン音よりタコメーターの方が信頼できる；プログレッシブシフトは最高RPMまで回すことではない；エマージェンシーブレーキは駐車車両を保持する装置ではない（それはパーキングブレーキである）；ハンドブレーキを走行用サービスブレーキとして使用してはならない；エアブレーキは油圧ブレーキより反応が遅い；パーキングブレーキは圧縮空気ではなくバネ力で作動する；制動力は車両重量と速度に依存する。

- ✓ ギアチェンジには、エンジン音よりタコメーターの方が信頼できる
- ✓ プログレッシブシフトは、最高RPMまで回すことではない
- ✓ ハンドブレーキ制御を走行用サービスブレーキとして絶対に使わない
- ✓ パーキングブレーキはバネ力で作動する（エアが解除する）
- ✓ 制動力は重量と速度に依存する

CHAPTER 220

Appendices – List 3 Motor Coaches: Distinctive Defects

220.1 リスト3の適用とモーターコーチの免除

リスト3はモーターコーチに適用されます。牽引されるトレーラーはリスト2に基づいて検査されます。特に、電気ブレーキシステム（17）および油圧ブレーキシステム（18）はモーターコーチでは検査対象外であり、サスペンションのリストは縮小されています。旅客輸送の項目では、スクールバスの停止標識／点滅灯の項目が除外されます。

- ✓ リスト3はモーターコーチに適用され、牽引トレーラーはリスト2を使用します。
- ✓ 電気ブレーキ（17）および油圧ブレーキ（18）システムは検査対象外です。
- ✓ モーターコーチのサスペンション不具合は、空気漏れおよびアクスル破損の項目に限定されます。
- ✓ 旅客輸送項目20.1〜20.6が適用されます（停止標識／点滅灯の項目はありません）。

CHAPTER 221

Appendices – Laws and Regulations

221.1 適用される法令および規則

大型車両の運行は、大型車両の所有者、運行管理者および運転者に関する法律、道路交通法典、運輸法を含む主要な法律のほか、バス輸送、貨物の固定、免許、安全基準、運転時間・休息、危険物に関する多数の補助的規則によって規制されています。

- ✓ 主要な法律：大型車両の所有者/運行管理者/運転者に関する法律、道路交通法典、運輸法
- ✓ 規則は貨物の固定、免許、安全基準、運転時間・休息を規制します
- ✓ 特定の規則は危険物および車両の積載量・寸法制限を対象とします

CHAPTER 222

Appendices – Conversion Tables

222.1 圧力換算リファレンス

圧力換算表は、ブレーキとタイヤの圧力について psi、kPa、bar の関係を示します。試験に関連する重要な値には、1 psi ≈ 6.9 kPa があり、5 psi ≈ 34.5 kPa や 3 psi ≈ 20.7 kPa などのしきい値はエアブレーキの漏れ限度で使用されます。

- ✓ 1 psi は約 6.9 kPa（0.07 bar）です。
- ✓ 5 psi ≈ 34.5 kPa と 3 psi ≈ 20.7 kPa はブレーキの漏れしきい値に対応します。
- ✓ 表を使用して psi、kPa、bar の間で換算してください。