
運転手としての心得

地球の星

タテ書き小説ネット Byヒナプロジェクト

<http://pdfnovels.net/>

注意事項

このPDFファイルは「小説家になろう」で掲載中の小説を「タテ書き小説ネット」のシステムが自動的にPDF化させたものです。この小説の著作権は小説の作者にあります。そのため、作者または「小説家になろう」および「タテ書き小説ネット」を運営するヒナプロジェクトに無断でこのPDFファイル及び小説を、引用の範囲を超える形で転載、改変、再配布、販売することを一切禁止致します。小説の紹介や個人用途での印刷および保存はご自由にどうぞ。

【小説タイトル】

運転手としての心得

【著者名】

ZZマーク

N1457T

【作者名】

地球の星

【あらすじ】

僕はこれまで何度も運転手の仕事を引き受けしてきた。

ボランティアなのでお金は基本的にもらえないが、様々なノウハウを学ぶことができた。

そこで、これまでの体験談を作品としてまとめてみた。

読者の方も、運転手という役割が具体的にどういったものかを知る機会になれば幸いだ。

KnowHow1 運転手とは

僕は2003年頃から仕事が休みの日を利用して、度々運転手の仕事を引き受けってきた。

ここでの運転手という意味は、イベントや行事、飲み会などに参加する人を乗せて、彼らを現地まで送り届けたり、お迎えに行ったりすることだ。

立場上はボランティアの仕事なので基本的にお金はもらえない。たまに食事に誘つてもらえたり、ガソリン代として多少のお金をもらつた程度だ。

もちろん、僕もお金目的でこの仕事を引き受けているわけではない。

しかし個人的にはやりがいがある仕事だと思っている。

それに、周りの人達も僕の運転の腕前を認めているようで、何かと僕に運転手を要請してくれる。

それが新たなモチベーションとなり、僕はこれまで運転手としての経験をたくさん積んできた。

思えばこれまで様々な日に運転手をやってきた。

暑い日にやつたこともあるが、寒い日にやつたこともある。

朝から夕方まで丸一日やつたこともあるし、短い時間が夜の時間にやつたこともある。

お酒の出るイベントに出席する人を乗せることもあった。

8人乗りの車で、ゴルフ大会のようなイベントに参加する人達を乗せて運転したこともあった。

選挙のための後援会活動（公示後は選挙活動）で、忙しく走り回つたこともあった。

経験こそわずかだが、高級車を運転したこともあった。

その中で、僕は運転手という人はただ車を運転するだけが役目ではないということを実感してきた。

事前に道を調べておくこと、加速のスピードやブレーキの効き具合などの特徴をつかんでおくこと、同乗者を安心させ、不安を取り除くことなど、やることは色々あった。

ある意味、やってみて色々奥の深い仕事だと実感した。

このことは、日常生活を送る上でも参考になると思った。

そこで今回は、これまでの体験を作品にまとめて発表することにした。

この作品を通じて、運転手とはいかなるものかということを知ると同時に、そこから色んなことを学んでもらえれば幸いだと思つ。

KnowHow2 様々な車の特徴をつかんでおく

運転手が運転する車は1種類とは限らない。時には様々な車を運転する。

僕の場合、最も運転した回数が多いのは自分の車（中古のハイブリッドカー）だ。

個人的にはこれが一番慣れた車なので、この場合はやりやすかつた。

だが、マイカーでない車で運転手をしたことも多々あった。

すでに第1項で書いたことだが、僕の場合はマイカー以外に軽自動車や軽トラック、8人乗りの大きな車、さらには経験こそわずかだが高級車を運転したことがある。

車には一台一台特徴がある。

車の大きさも違えば、加速の度合いも違う。ブレーキを踏んだ時の効き具合も違う。

パーキングブレーキも手動式だつたり足踏み式だつたりする。ギアの位置も運転席と助手席の間にあることもあれば、ハンドルのすぐ脇にあることもある。

さらには、最近では少なくなったが、マニュアル車を運転する場合にはギア操作とクラッチ操作も必要だ。

だから、運転手をする時にはその車の特徴を素早く把握し、瞬時に的確な判断を下せるようにしておこうことが大切だ。

僕自身、マイカーの次に多く運転した車は軽自動車だ。

軽自動車は車体や幅が小さいので、狭い隙間であつても通り抜けやすく、小回りも効くこともあって、運転しやすかった。

だからマイカー以外で車の選択肢がある場合には好んで運転した。僕が軽自動車について気付いた点としては、まず排気量が小さいためか、マイカーと比べて加速が少し遅いような気がしたことだ。

しかし、これは少し運転すればすぐに慣れたので、特に気にする程でもなかつた。

個人的には、もしも車を買い替えるとしたら軽自動車も悪くないなと思つた。

燃費がいいのでガソリン代も少なくて済むし、さらには「今日から出来る二酸化炭素削減法（完全版）」を執筆した本人として言わせてもらえば、二酸化炭素排出量も少なくて済むし（笑）。

軽自動車の次に多く運転したのは軽トラックだ。

軽トラックは主に大きな荷物やテントなどの機材を運搬する時に運転した。

軽自動車を借りて運転するようになる以前は、私用で使うこともあつた。

（すばり、「今日から出来る二酸化炭素削減法（完全版）」の「エイガソリン・灯油・軽油から出来る二酸化炭素削減法」に出てきた「軽自動車」とは、すばりこの軽トラックのことです。）

今道路を走つている車は、ほとんど全てオートマチック車になつた。

その中で軽トラックは今でもマニュアル車が主流だ。

僕は元々マニュアル車で運転免許証を取つたし、足が左利きなので左足でクラッチを操作することに抵抗はない方だ。

むしろマニュアル車を運転する機会がなくなつていき、左足が使えなくなることを寂しく感じていたので、軽トラックは大歓迎だった。

だから軽トラックを運転する機会があれば喜んで引き受けた。

選挙のための後援会活動をしていた時には、他の車を運転できる状況であつても軽トラックを選んでいたくらいだ（それも私用で）。

ただ、100kmを越すような重い機材を積んでいた時には加速が遅くなり、さらにはブレーキの効きも落ちてしまう。

こういう時にはいつも以上に慎重に運転する必要があつた。

具体的に言うと、いつもなら50km/h以上で運転していたところを40km/h程度に落として運転していた。

後ろを走っている車には申し訳ないが、安全には代えられないため、何とか了解してほしいと思っていた。

ブレーキもいつもよりも早めにかけ始め、ぶつかったりオーバーランしないように注意を払った。

また、軽トラックで荷物を運搬する際にはロープでそれらを固定をする必要がある。

2人で協力して固定する場合もあるが、大抵の場合は一人でそれをやらなければならない。

そのため、運転手はロープの結び方も事前に習得しておく必要もあつた。

僕自身、いつの間にか結び方を忘れてしまい、空いている時間に他の人の手ほどきを受けたことがあつた。

上記に挙げた車はこれまで運転する機会が多く、乗り慣れていたものだ。

そのため、余計な緊張を感じることなく運転することができた。しかし、8人乗りの車となると話は違つた。

いつだつたのかは忘れてしまつたが、初めてこの車で大勢の人を乗せるという役目を買って出た時には手が震えた。

何しろ当時はそのような大きな車をこれまで運転したことがなかつた。

だが、幸運にも本番まで少し時間があつたため、事前に練習をすることことができた。

その時、乗つてみて気付いたことは、運転席がかなり高い位置にあつたということだ。

そのため、運転している時の景色はいつもどこか違つて見えた。今では何とも思わないことだが、当時はそのようなことであつてもストレスになり、プレッシャーにもなつた。

そのため、慣れるまではささいなことでも神経を使つた。

最も神経を使つたことは、間をすり抜ける時と、バック駐車をした時だ。

8人乗りの車は横幅がかなり広いため、狭い間をすり抜ける時は当たつたりしないか心配になつた。

バック駐車をした時には、どこまで下がればいいのかよく分からず、後ろの壁に車をぶつけてしまうのではないかという不安がつきまとつた。

（もちろん車は借り物なので、壁などにぶつけへこませてしまつわけにはいかなかつた。）

しかし、何ごともなくできたため、結果的に自信がつけることができた。

そのかいもあつて、本番では自信を持つて運転をすることができるた。

もしもぶつけ本番だつたら手が震え、同乗者の皆様を不安にさせていたかもしれない。

その後、僕は大きな車を運転する自信もつき、これまでに知人の結婚式や統一地方選挙のための後援会活動（選挙活動）の時に8人乗りの車の運転を引き受けってきた。

しかし、一度も運転したことのない車をぶつけ本番で運転したことあつた。

それは、黒の高級車に政治家のの人を乗せた時だ。

その時のプレッシャーは相当なものだつた。

何しろ、乗せている人は時々新聞の記事にも載るような人だ。間違つても事故を起こしたりして、その人の名誉を傷つけるようなことはあつてはならなかつた。

しかも、乗つている高級車は借り物だ。間違つても何かにぶつけてへこませてはならなかつた。

車の幅もマイカーであるハイブリッド車より広いため、狭い道路

を通り、車と車の間を通りの時には十分に注意をしなければならなかつた。

排気量も大きいために加速も一般的の車に比べて速く、アクセルの踏み方にも気を使わなければならなかつた。

とにかく、僕にとってはやりにくい要素が多く、終始緊張しつぱなしだつた。

それでもその時は素早くその車の特徴をつかみ、落ち着けと自分に言い聞かせながら運転をした。

結果、僕は何とか事故だけは起こさずに任務を遂行することは出来た。

しかし、この役目は自分には重過ぎると判断した。

正直、選挙などで高級車に重役の人を乗せて運転する人は、こんなプレッシャーと闘いながら任務をこなしていたのかと実感した。

そのため、このような形式の運転手はその後もう一度やつただけで、現在はお断りしている。

上記のように、運転手は様々な車を乗りこなせる必要がある。時には車を選べず、たまたまその場にあつた車を運転しなければならないこともある。

その時には素早く車の特徴をつかみ、運転に慣れなければならぬ。

い。

そして同乗者に不安を与えないようにしなければならない。もちろん事故を起こさないようにしなければならない。

大変だが、人に頼られているわけだからその分やりがいもある。だからこそ、僕は今後も機会があれば運転手を引き受けたいと考えている。

KnowHow3 事前の道調べが大事

運転手は車を運転している時だけが仕事ではない。目的地に着くまでの道筋を事前に調べておくことも仕事だと僕は考えている。

すでに行ったことがあり、道筋などをすでにしつかりと把握できていれば問題はない。

しかし、まだ行ったことのない場所や、ずっと前に一度行つただけで、行き方をよく覚えていない場所に行かなればならないことも多々ある。

そのためには事前に道筋を詳しく調べて、本番までにしつかりとそれを把握しておかなければならない。

もし本番で道に迷つてしまつようなことがあれば最悪だ。

僕自身も、そのようなことを経験したことがある。

幸い、その時はイベントでスピーチを控えていた同乗者的人が道を教えてくれたおかげで、事なきを得た。

だが、結果的に運転手交代を命じられ、同乗者的人が運転することになった。

僕自身、腹わたが煮えくり返るほどの屈辱を味わった。

それでも、このまま運転したら同乗者を不安にさせることは目に見えているし、事故の起きる可能性を高くしてしまう。

もし本当に事故を起こしてしまつたら、取り返しのつかない代償を背負つてしまふかもしれない。

その日の失敗を取り返すチャンスをもらえなかつたことは悔しいが、そこで気持ちを爆発させては信用を落とし、次から起用してもらえなくなるかもしれない。

結局その時にできることは、後部座席に座りながら、必死に冷静さを保ち続けることだけだった。

そつならぬいためにも、事前の準備は大切なことだ。

僕自身、これが運転手としての仕事の半分近くを占めているのではないかと考えている。

僕はこれまで目的地までの道筋を調べるために、ゼンリンの住宅地図を多用してきた。

あらかじめ一枚の真っ白な紙を用意し、住宅地図を見ながらシャーペンで道筋を書いていき、道路地図を作るというやり方だ。

信号のある交差点の部分では、交差点の名前を書き込んだ。

信号のない交差点で曲がらなければならない場合には、近くにある建物やバス停の名前を書き込んだりした。

道というものは千差万別だ。広い道もあれば大型車の通りにくい細い道もある。

右折しやすい道や、右折しにくい道もある。時には団地など複雑に入り組んだ道もある。

一方通行の道もある。

交差点でも丁字路（丁字路）のように見えて実はY字路のような形だつたり、5つ（時には6つ）の道路が交差していて、曲がりに曲がり交差点だつたりすることもある。

それらを考慮しながら紙に線を引いていき、道路地図の形に仕上げていった。

はつきり言つて地道な、そして時間を要する作業だつた。気がついたら3時間経過していたということもある。

しかし、道がつながつただけではまだ十分とは言い切れない。

大きな国道になると信号が多いし、時間帯（特に夕方）によつては渋滞が生じる可能性もある。

同乗者をでくるだけ早く目的地に連れていきたい運転手にとって、度重なる赤信号と渋滞は大敵だ。できることなら避けなければならない。

そのために、予備の道（例：国道と並行してはしるわき道や、川

の堤防沿いの道など）も時間があれば調べておく必要がある。

そして、実際にその道を通ったこともある。

とにかく自分で道を調べておけば、最初から自信を持って運転に取り組んでいくことができる。

それに、いざという時（道路が混んでいる時や急にスケジュール変更が生じた時など）でも冷静に対処ができる。

そのため、事前の道調べは本当に大事な作業だつたし、それによつて無事に役目を果たせた時の達成感は大きかつた。

なお、今の車にはカーナビが取り付けられているものが多い。もちろん、そのカーナビの地図のお世話になつたことはある。しかし、それを考慮したとしても、事前に自分で道を調べておくことは大事なことだ。

というのも、車によつてはカーナビがついていなかつたり、ナビの地図が古かつたりするからだ。

（僕の所有しているハイブリッドカーの場合、10年以上前の地図が載つてるので、あまり当てにしていない場合が多いです。）

それに、途中でスケジュール変更が生じたり、渋滞回避のために予備の道を通る場合にはナビがあまり役に立たなくなつてしまふし、画面に注目して前方不注意になつてしまつては本末転倒だ。

僕にとつてはカーナビが発展したとしても、やはり自分で道を調べておくことが大事だと思っている。

この考え方はこれからも変わることはないだろう。

KnowHow4 話し相手や相談相手も役割の一つ

運転手は誰かを乗せている時、ただ黙つて運転しているだけではいけないと思つ。

僕はほとんどの場合、同乗者と会話をしながら運転をしている。野球が大好きな僕は、野球の話題で盛り上がりながら運転をしたことわざつた。

時には旅行の話題や、政治の話題で盛り上がりもした。時には政治などに精通している人だけが知つているような、とつておきの情報を聞くこともできた。

そういう時には楽しい気分で運転手をすることもできた。

しかし、同乗者の気分は状況によつて様々だ。

ある時には怒つたような気分の時もある。

恐らく、同乗者が会場で誰かに怒られたり、誰かにやじられたりしたのかもしれない。

またある時には落ち込んでいることもある。

恐らく、目標や役割を果たせず、悔しい気分と鬪つているのかもしれない。

そんな時、同乗者の人は運転手である僕に、興奮したような感じで心の内をぶつけてくることがあった。

僕のこれまでの経験では、これが運転手として最もやりにくい時の一つだった。

何故僕が不満のはけ口にならなければならないのかと思つこともあつた。

しかし、運転手を引き受けている以上、役目を途中で放棄することはできない。

とにかく相手を刺激しないようにする事が大事だ。

刺激しないようにと言つても、ただ黙つて運転しているだけでは

いけない。

つまり、運転手は運転をしながら、時には話し相手や相談役になるというスキルが必要となる。

なかなか難しいことではあるが、それができこそ一人前の運転手になれると僕は考えている。

そのためには人間の心理について知つて、他人の気持ちを理解したり、他人の相談役をしておくことが効果的だろう。

実際、僕はよく友達の相談相手を引き受けている。

友達に何か良くないことが起こつたり、落ち込んだりしている時には、時間を見つけては彼らとよく会うことにしている。

そしてカラオケやスポーツ観戦、食事をしながら楽しく会話をすることが多い。

そうしていると、やがて友達が僕に心の内を打ち明けてくる」とことがある。

もちろん話す内容はあまり前向きではないことが多い。

でも僕はあえて言い返すようなことはせず、最後まで相手の話を聞くことを心がけている。

何故なら僕がそこで何か言い返してしまったら、相手が（結局、星野君（仮名）もおれの気持ちを分かってくれないのか。）と考えてしまうかもしれないからだ。

そうなつたらこれから僕を頼つてくれなくなるかもしれない。

もしその友達に何か良くないことがあれば、僕自身が（あの時あんなことを言わなければ。）と後悔することになるかもしれない。

そうなつた時の後悔は結構長く引きずつたりするものだが、一方で、誰かの話はせいぜい数分もすれば終わるものだ。

そう考えれば、話を聞くことに対する抵抗感も少なくなるだろう。

僕の経験では、ある友達と久しぶりに会つて話をしている時に、悩みを色々と打ち明けられたことがある。

そして「こんなことは求次（仮名）にしか話せないことなんだ。
だから、今日会えてよかつた。」と言われたこともある。

その人のブログを見ると、いつも明るいことを書いているので、
少し意外だった。

だが、その人のライフスタイルを聞いていると、（確かにこれで
は人前で弱みを見せるわけにはいかないだろうな。）と、納得する
ことができた。

だからこそ、人間の心理について勉強して、他人の気持ちや痛み
を察することができるようにしておくは大事なことだと考えている。
その体験が、険悪な雰囲気や落ち込んだ雰囲気が漂うような、い
ざという時になつても冷静に車を運転できるということにつながっ
ている。

これは車の運転に限らず、仕事や野球観戦など、様々なことに応
用できるだらう。

KnowHow5 様々な状況に対応する

運転手は誰かからの依頼を受けて行動するため、基本的に自分で時と場合を選ぶことができない。

暑い時期や寒い時期に依頼されることもある。

晴天の時や悪天候の時もある。

朝7時過ぎからやることもある。夜9時過ぎにやることもある。そんな時、運転手に求められることは、いかなる条件であつても冷静に、そして安全に運転をすることだ。

そのためには、その日の運転前に何がありそなのかを予測しておくことが大事だ。

夏が苦手な僕にとって、暑い日の運転ははつきり言つて大変だ。

特に、車置き場には屋根がない場合にはもつと大変だ。

車が日なたに置かれていると、乗り込んだ時にはすでに内部が暑くなっていることが多い。

そんな中では僕自身も運転することが大変だし、同乗者にも失礼になつてしまつ。

だから運転をする前にあらかじめ車に乗り込んで窓を開けておくか、カーエアコンを入れておくといつたような配慮が必要だ。

とはいって、僕は本来あまりエアコンを好まないタイプだ。

夏場にプライベートで運転する時には窓を開けて、エアコンを入れずに運転することにしている。

だが、同乗者の中には夏はエアコンを入れて過ごすのが当たり前という人もいる。

それ故に、僕はできることならエアコンをつけたくない。つけたとしても27~28度にしたいと主張する一方、同乗者は22度といつも、意見が分かれてしまうこともある。

じつは、この場合にはなるべく同乗者の意見に従うことにしてくる。

僕にとつては寒いと言いたくなるくらい涼しい上に、ヒューゴンの冷風が体に当たるので、やりにくい条件が重なるが、これも運転手の宿命と割り切ることにしている。

また、暑い日にはなるべく日陰に車を駐車するように心がけることも大事だ。

日陰がないような場所に駐車する場合ならば同乗者が戻ってくるまでの間、カーエアコンをつけて待つしかない。

しかしエンジンを止めたままカーエアコンをつけていたのでは、バッテリーがあがつてしまふ心配もある。

だからこそ、僕は日陰を好んで駐車している。

(この体験が「DAWN」の第7話「入院」の中で、病院の駐車場に車を止めるシーンに反映されています。)

同乗者にとつては少し歩く距離が長くなつて不便かもしけないが、そこは配慮してもらつてい。

上記のようなことは冬にも当てはまる。

寒い日には事前に暖房を入れて、車内を暖めておく必要がある。ただ、エンジンが暖まらないと温風が出ないので、あらかじめそれを考慮に入れておくことが必要だ。

運転中も、暖房の温度をめぐつて同乗者と意見が分かれることがありうるが、そこは割り切つて考えることにしている。

(僕の経験では、「夏=ヒューゴン」の生活を送る人は、大抵「冬=暖房」の生活をしてくることが多いので、事前に予想がついてしまうこともあります。)

車の運転をする日には、晴天の日もあれば雨天の日もある。

晴天の日の場合には、西日などに注意すればいいくらいで、運転はやりやすい方だ。

だが、雨の日の場合は、注意しなければならないことが多いですね。

その代表的なことと言えば、道路の水たまりと僕は考へている。僕自身、雨の日には水たまりをなるべく通らないように運転し、通りざるを得ない場合にはスピードを落とすことを心がけている。というのも、水たまりの水を歩行者や自転車に乗っている人達にかけてしまつたら大変だからだ。

僕自身、雨の日に道を歩いていて（または自転車をこいでいて）、車に水をかけられてしまつことを何度も経験した。

一方、車は何も言わずに走り去つてしまふので、まるで通り魔のようだつた。

経験したことがある人ならば、この時どのような気持ちになるかは容易に想像できるだろう。

だからこそ、僕は自分が通り魔にならないように気をつけている。他にも、雨の日はフロントガラスの雨やワイパーなどで集中力が落ちるし、ブレーキがかかつてから止まるまでの距離（制動距離）が長くなる。

だからいつもよりスピードを落として運転するなどの対策を取らなければならぬ。

とにかく、雨の日の運転は難易度が上がる。運転手はそのようなことを考慮するだけのスキルが必要だ。

運転手が気を使うのは気温や天候だけではない。時間帯にも気を使つことが必要だ。

僕の経験では、早い場合には朝6時半に家を出て、朝7時から同乗者を乗せて運転手をつとめたことがある。

（例：選挙期間中に朝7時から駅前でお辞儀をする場合など）

一方で、夜の9～10時頃に運転手をつとめたこともある。

（例：選挙期間中の個人演説会や、飲み会に参加した人のお迎えなど）

朝早い時間や、夜遅い時間に誰かを乗せて運転することは大変なことだ。

僕の場合、いくら朝早くても朝食は欠かさず摂ることにしている。

そしてカフェイン入りの飲み物（大抵の場合コーヒー）を飲んでしっかりと目を覚ましてから外出することを心がけている。

ただ、トイレが近くなるので、同乗者を降ろしている間によくお手洗いに行くことになるのだが。

一方で、夜の時間は朝と比べて少々面倒だ。
すでに疲れた体で運転することになるため、朝と比べて集中力を保つのが難しい。

まして雨が降っている日の夜の運転は、難易度がさらに上がる。
しかし僕の場合、夜8時以降にカフェインの入った飲み物を飲むと、夜眠れなくなる傾向があるため、コーヒーなどを飲むわけにはいかない。

だから、眠気に襲われても我慢しながら運転していることが多い。

運転手は基本的には季節や天候、時間帯などを理由に、役目を断るようなことは許されない。

だからこそ、どんな条件であっても事故を起こさないように車を運転するスキルが求められる。

大変な時もあるが、その中でいかに最善を尽くせるようになれるかが大切なことだ。

そしてそのような体験が自分の本業の仕事や日常生活の中で励みになっている。

さらには、他人から必要とされているという喜びにもなっている。
だからこそ、僕は運転手の役割を長い間続けてこられたし、これからも依頼があれば進んで引き受けたいと考えている。

KnowHow6 待ち時間的有效活用する

同乗者が何らかのイベントに出席している間、運転手は車の中でじっと待っているというケースが多い。

これは運転手であれば誰もが経験しなければならない宿命と言つていいだろう。

僕が観察した限りでは、運転手の人が車の中でひたすら待ち続けている姿をよく目にしてきた。

しかし、じつとしているのが苦手な僕にとってはこれがかなり苦痛だった。

10分程度の時間ならまだしも、イベントによつては40～50分、時には1時間を越えるようなこともある。

しかも、いつ戻つてくるのか予想がつかないこともしばしばだ。この点については運転手によつては判断の分かれるところであろうが、僕はこういう時にじつと待ち続けるのではなく、何かをしている方がいいと考えている。

僕の場合、事前に道を調べる時間が確保できなかつた場合には、待ち時間の間にゼンリンの住宅地図を取り出して、次の目的地までの道筋を調べることにしている。

そして時間に余裕ができるればその目的地まで大体何分くらいかかりそつかを頭の中で計算している。

すでにその日にまわる道筋を把握している場合には、理科や英語の参考書をあらかじめ持ち込んで運転席で読んでいることが多い。（ラジオで野球中継をしている場合には、それに聞き入つていることもあるが…。）

待ち時間の間に食事の時間を迎えてしまつとも、運転手にはよくありがちなことだ。

僕はそういう時に備えて携帯用の食べ物（大抵の場合はカロリー

メイト」とペットボトル入りのお茶を持ち込むことにしていく。

そして「飯時に車の中で食べていることもある。

しかしカロリーメイトやお茶はいつも自分が食べられるとは限らない。

時には同乗者が食事になかなかありつけず、空腹になってしまうこともある。

そういう時には、自分で用意しておいたカロリーメイトをその人に渡してしまうこともある。

結果的には自分が身代わり地蔵になつて空腹と闘うことになつてしまつが、このような自己犠牲的な面も運転手には求められるものだと、僕は割り切つて考えている。

僕は待ち時間の間に、イベントスタッフとして飛び入り参加することもある。

例えば、同乗者を降ろし、車を止めた後に駐車場整理のスタッフになつて誘導棒を持ち、車を誘導したことがある。

さらにはイベント会場の入り口に立つておじぎをする人達の中に参加し、ひたすら「ご来場ありがとうございます。」と言い続けたこともある。

選挙前の個人演説会の時には会場の入り口まで入つていき、演説者の言つていることにじつと耳を傾けたこともある。

時には餅投げに飛び入り参加して、お菓子やお餅をもらつていたこともある。

運転手とは待ち時間の間、車の中でじつと待ち続けるのがモットーと考えている人もいるだろう。

そういう人からすれば、僕が待ち時間にしている行為は少し変に映るかもしれない。

しかし、僕は待ち時間的有效に活用することも大切だと考えている。

だから、回乗者に必要な点を配慮していただきたいと思います。

KnowHow 一酸化炭素削減に貢献する

車を運転するところ「ことは、当然一酸化炭素を排出する」とを意味するものだ。

「ことは、運転手誰もが意識しているわけではないだろ。しかし、過去に「今日から出来る一酸化炭素削減法」、「今日から出来る一酸化炭素削減法（完全版）」、「地球温暖化物語」を執筆した僕としては、一酸化炭素や環境のことを無視して運転手をするわけにはいかない。

そして、なるべく一酸化炭素の排出を少なくできるようにしながら運転することを心がけている。

僕が「今日から出来る一酸化炭素削減法（完全版）」で書いた、車の運転を通じてできる一酸化炭素削減方法は次のとおりだ。

- ・アイドリングを抑える
- ・カーエアコンの使用をなるべく少なくする
- ・寄り道を控える
- ・ゆるやかに加速、減速をする
- ・余計な荷物を積まないようにする

「の中でも、最も一酸化炭素削減量の大きいのは「アイドリングを抑える」だと思う。

参考資料に使った本によると、アイドリング10分間で燃料を130ml消費すると書いてあった。

ガソリン1リットルで一酸化炭素を2315kg排出すると仮定すると、0.13リットル × 2315kg = 301kg排出される計算になる。

これを体積に置き換えると、27で168リットルなる。

分かりやすく言えば、入浴時にお風呂に入れたお湯の体積と書つたところだらう。

つまり、たつた10分間のアイドリングで私達は「これだけの一酸化炭素を排出していることになる。

この排出量を他の項目（電気やプラスチック、紙）に置き換えた場合、次のようになる。

- ・電気…約670Wh（32W蛍光灯4本を約40分間点灯）の電力消費
- ・プラスチック（ポリエチレン、ポリプロピレン）…約96gを完全燃焼
- ・紙…約207gを完全燃焼

普通に日常生活をした場合、これらよりも10分間のアイドリング削減の方が簡単にできるだらう。

つまり、車の運転は少ない努力で多くの二酸化炭素を削減できるということだ。

運転手の中には、停車中の車の中で、エンジンをかけたままじつとしている人がいる。

しかし、これを知れば少しは考え方も変わるのはないかと思う。そして積極的にアイドリング防止に協力してほしいと思っている。

僕は他にも急な加速をしないことも心がけている。

そのため、片側2車線以上ある道路を走つていて、信号が赤から青に変わつて車を加速させていく場合、横に並んでいる他の車に遅れを取る場合が多い。

さらには急な減速をしないことも心がけている。

そのため、前方の信号機が赤になつて停車することになつた場合には、少し早めのタイミングで減速に入り、ゆっくり減速していくことが多い。

(自分の後ろに車がついていない場合には、必ずといづれかやっています。)

このような運転を他の人が見た場合、少し特殊に見えるかもしれません。

現に、忠告を受けたこともある。

だが、二酸化炭素削減に積極的に貢献したいと思っている僕としては、同乗者にもこのことを多少なりとも理解してほしいと考えている。

運転手として車を運転する以上、二酸化炭素を排出してしまうことは絶対に避けられない。

しかし、少しでも排出量削減につながることを実践しながら運転するのも、これから運転手にとって必要なことだと思つ。

まとめ

この作品の中で、僕は自分が運転手として体験したことと書いてきた。

ここで、これまでに書いたことをまとめてみようと思つ。

- ・様々な車の特徴をつかんでおく

運転手は様々な種類の車を運転するため、車のサイズ、加速度合、ブレーキの効き具合などの特徴や違いがある。
マニュアル車を運転する場合にはギア操作とクラッチ操作も必要だ。

時には不慣れな車を運転しなければならない時もある。
そのため、事前に運転する車の特徴を素早くつかみ、それに素早く順応するスキルが求められる。
そして、本番では同乗者に不安を与えるようなことのないようになければならない。

- ・事前の道調べが大事

運転手は不慣れな道を通り、行ったことのない場所に行かなければならぬことがある。

そういう場合には、事前に道を調べておくことが重要だ。

そして、間違つても本番で道を間違えたり、道に迷つたりするとのないようにしなければならない。

さらには、必要最小限の道を調べるのではなく、迂回路や別の道も調べておけば、急に予定変更になつたり、渋滞が発生する時間帯

になつても対応できる。

- ・話し相手や相談相手も役割の一つ

運転手はただ黙つて運転するのではなく、同乗者とつまべ「」二ヶーションをとることも必要だ。

しかし、同乗者の機嫌が悪い場合には、愚痴を言われる場合もある。

運転手はそういうになつても、カツとならずに、冷静に運転するスキルが必要だ。

そのためには、他人の相談役になつたり他人の気持ちを理解できるようにしておぐと効果的だ。

- ・様々な状況に対応する

運転の仕事は暑い時期や寒い時期に依頼されることもある。晴天の時や悪天候の時もある。

朝早くやることもあれば、夜遅くにやることもある。

だからこそ、運転手は運転前に何がありそなのかを予測し、いかなる条件であつても冷静に、安全に運転することが大事だ。暑い日には運転前にあらかじめ窓を開けて、内部が必要以上に熱くならないようにする配慮も求められる。

雨の日にはブレーキをかけてから止まるまでの距離が長くなることも念頭に入れておかなければならぬ。

- ・待ち時間的有效活用する

同乗者がイベントなどに参加している間、運転手は車の中でじっと待機していることが多い。

それに備えて、僕は待機中に道を調べたり、本を読んだりすることが多い。

時には自分もイベントに参加することがある。

- ・二酸化炭素削減に貢献する

車を運転する以上、運転手は二酸化炭素を排出しなければならない。

しかし、アイドリングを防止したり、急加速をしないように工夫することで、排出量を減らすことができる。

これからの一時世の運転手は、このようなことを念頭に入れた上で運転することも求められる。

僕の経験の範囲内で、自分の見解に基づいて書けることは以上のことだ。

もちろん、世の中にはタクシーやバス、トラックなど、もつと色々なタイプの運転手がいるし、上記のことが全てではないだろう。しかし、運転手に関する苦労やノウハウについて知る機会にはなるのではないかと思う。

この作品に書かれている内容で、役に立つことは色々あると思うので、それらが読者の参考になれば幸いだ。

PDF小説ネット発足にあたって

PDF小説ネット（現、タテ書き小説ネット）は2007年、ルビ対応の縦書き小説をインターネット上で配布するという目的の基、小説家になろうの子サイトとして誕生しました。ケータイ小説が流行し、最近では横書きの書籍も誕生しており、既存書籍の電子出版など一部を除きインターネット関連＝横書きという考えが定着しようとっています。そんな中、誰もが簡単にPDF形式の小説を作成、公開できるようにしたのがこのPDF小説ネットです。インターネット発の縦書き小説を思う存分、堪能してください。

この小説の詳細については以下のURLをご覧ください。
<http://ncode.syosetu.com/n1457t/>

運転手としての心得

2011年6月18日20時55分発行