

東ト協

## 「規制緩和区間」拡大に向けて

東京都トラック協会は3月6日、会員事業者が対応に苦慮している駐車問題対策の推進に向けて、東京商工会議所に対して協力要請を行った。東ト協では問題の改善が進まない中で、当面の対策として「荷さばき車両に配慮した駐車規制緩和区間」の拡大に取り組み方針。ただ、そのためには各地域の商店会などの理解と協力を得る必要があることから、「規制緩和区間」設定に関する「協議の場」設置に向けて協力を要請したものだ。

### 地元と「協議の場」設置へ

東ト協ではかねて駐車規制対策について検討を重ね、規制の見直し・緩和を東京都議会や警視庁などに要望してきた。しかし、依然として日常の集配業務に支障を来す状況が続く、改善されてい



重点4地域をモデルケースに

### 首都圏の高速料金体系 パブコメに意見提出

東ト協は2月26日、国土交通省による「高速道路を中心とした『道路を賢く使う取組』の基本方針」に関するパブリックコメントに意見提出し、首都圏の高速道路料金体系の見直しに当たって、現行料金を上回らないよう制度設計すべきことなどを求めた。

また幹線道路の維持管理費確保のため、検討課題として提起された、一般道路における大型車対距離課金について、導入すべきでないことを求めた。

このほか、首都圏三環状道路の整備に関して、事業中区間の確実・早期の完成を求めるとも意見提出した。

大と料金割引の拡大を結び付けた社会実験実施の検討、④長距離通減制の割引率の拡大、⑤首都高速における大口・多頻度割引や会社間乗継割引など、必要なら導入を検討するとして、導入反対を強く申し入れた。

### 東ト協 「負担」増えない制度にすべき

整備審議会道路分科会国土幹線道路部会が取りまとめたもの。この中で提言された首都圏の高速料金体系の基本方針に対する主な意見は次の通り。

また幹線道路の維持管理費確保のため、検討課題として提起された、一般道路における大型車対距離課金について、導入すべきでないことを求めた。

大と料金割引の拡大を結び付けた社会実験実施の検討、④長距離通減制の割引率の拡大、⑤首都高速における大口・多頻度割引や会社間乗継割引など、必要なら導入を検討するとして、導入反対を強く申し入れた。

携しつつ、まず重点対策地域の中から世田谷・杉並・荒川・足立の4地域に絞って、「規制緩和区間」の設置実現を目指すことにした。

東ト協は、取り締まり実態について継続的に調査しているが、5分以内の短時間駐車でも取り締まりを受ける場合が多い。2月の調査でも、半数以上は取り締まりを受ける事業者が、取り締まりを受けている実態が把握されている。

東ト協がこの数4件以下が601社と最も多く、全体の約73%を占める。なかには、年間50件以上も取り締まりを受けたところがあり、9社果(速報、回答あった。



物流政策委員会

事業用貨物車の事故が続発  
交差点で安全確認の徹底を!

### 違反取締り半数も

違反取締りを受けた件数

1~4件	601社
5~9件	137社
10~19件	55社
20~29件	12社
30~39件	3社
40~49件	2社
50件以上	9社

### 紙面あんない

26年の事業用死亡事故が減少  
新規許可事業者が1割減少  
26年度第2回運管試験問題 4・5・3・2  
東ト協、広報・情報委員会を開催  
東ト協、税制金融委員会を開催  
7 6 5 3 2

# 警察庁まとめ 事業用貨物車 26年死亡事故

警察庁はこのほど、「平成26年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」をまとめた。それによると、事業用貨物自動車(第一当事者)による死亡事故は昨年、前年を上回る状況が続き、懸念される事態となっていたが、秋以降、抑止傾向に転じ、年間では前年に続き2年連続の減少となった。事業用貨物車の死

## 349件、2年連続減少 中型・普通が前年下回る



死亡事故数は349件で前年比12件(3.3%)減少した。これは死亡事故全体の8.7%で、10年前(627件)に比べて大きく減少している。一方、自家用貨物車の死亡事故数は736件で同13件(1.7%)減少したが、死亡事故全体の18.3%を占め、事業用の2倍以上と多い。事業用貨物車の死亡事故を車種別にみると、大型車13件で同2.65件(6.2%)、死者数は411

死亡事故数は349件で前年比12件(3.3%)増加したが、中型車は113件で同20件(15.0%)、普通車は23件で同6件(20.7%)のそれぞれ減少。これらの内数であるトレーラは35件で同3件(9.4%)増加。軽貨物車は19件で同7件(58.3%)の大幅な増加となった。軽貨物車を除いた、事業用の死亡事故は330件で同19件(5.4%)減少した。死亡事故全体では4013件で同265件(6.2%)、死者数は4113人

3人で同260人(5.9%)のそれぞれ減少。14年連続の減少だが、近年、高齢者(65歳以上)人口の増加などを背景に、減少幅が縮小傾向にある。なお、高齢者の事故死者数は2193人で、全体の53.3%を占め、年齢層別で最も多い。

国土交通省自動車局は、全日本トラック協会に対して、2月19日付で安全政策課長・貨物課長「アルコール検知器の適切な使用及び管理について」を発出した。国民生活センターが市販の簡易型アルコール検知器に関する調査を行い、使用方法や使用回数などにより、指示値に差異や変動があるとの調査結果を公表したことを踏まえ、適正な使用・管理を

### アルコール検知器 適正な使用・管理を

の確認については、あくまで判断材料を増やすことが目的であるため、引き続き検知器の結果だけでなく、目視などにより総合的に判断するよう求めた。また、メーカーの定め

## 「安全運転教育 促進助成制度」 27年度

### 受講予約受付 3月13日から

全日本トラック協会は、「ドライバー等安全運転教育訓練促進助成制度」による平成27年度の教育訓練助成を実施する。助成の申し込み手続きは、各都道府県トラック協会を通じて行う。全ト協が定める特定・指定研修施設で、ドライバーおよび安全運転管理者の教育訓練を行う会員

事業者に対して、その受講料を助成するもの。実施期間は、4月1日から28年3月31日まで。各研修施設では3月13日から、受講の申し込みを受け付ける。特別研修は、受講料の7割を助成する。安全性優良事業所(Gマーク事業所)に対しては全額を助成。一般研修については定額助成(1講座につき1万円)する。

なお、各施設の研修内容などは全ト協ホームページを参照。※助成申し込みに当たっては、事前に所属協会に資格・要件や助成人数などを確認の上、各事業者が各施設に受講予約を行い、所属協会に申込書

自動車安全運転センター安全運転中央研修所▽クレフィール湖東交通安全研修所▽総合交通安全センター▽ライオンアカデミー北海道

## トラック事故速報 死亡事故

問い合わせ先：東京都トラック協会 運行管理部 ☎03-3359-3618

◎交差点右左折時は、横断歩道手前で一時停止し、指差し呼称を徹底すること!!

日時	2月13日(金) 9時20分頃発生(晴天)
場所	練馬区内(笹目通り(都道))
当事者	事業用中型貨物車(50歳代男性) × 自転車(男性60歳代)
状況	
概要	事業用中型貨物車は、笹目通りの信号機のない交差点を、川越街道方向から光が丘団地方向に左折する際に安全確認を怠ったため、いずれかの方向に進行していた自転車を発見のまま衝突、轢過したものの。

を提出する。訓練後、実施報告書を提出すると、助成金が支給される。▽申し込み・問い合わせ先：東ト協運行管理部 ☎03-3359-3618

### 「青だけど車は私を見てるかな！」

平成27年1月末現在の都内全域の交通事故発生件数は2,834件で、前年同月比262件減少し、死者数は12人で同4人の増加となった。営業用貨物車の関与事故(「違反別」表の下段「注」参照)発生件数は、225件で前年同月比28件減少し、死者数は0人で同2人の減少となった。事故類型別では、右左折時の車両相互事故が19件で前年同月比18件減少し、死者数は0人だった。違反別では、歩行者妨害による関与事故が16件で前年同月比12件の大幅増加となっている。

## 違反別 営業用トラック関与の交通事故 (平成27年1月末)

大	中	小	計	
1当件数	8	4	1	13
関与事故件数	8	5	1	14
(前年比)	-3	-5	±0	-8
1当件数	7	19	7	33
関与事故件数	8	19	7	34
(前年比)	-13	-2	±0	+7
1当件数	32	18	12	62
関与事故件数	35	19	15	69
(前年比)	-7	+4	-8	+3
1当件数	47	41	20	108
関与事故件数	51	43	23	117
(前年比)	-23	-3	-8	+12
大型貨物車(1当)	0	0	0	0
中型貨物車(1当)	0	0	0	0
普通・軽貨物車(1当)	0	0	0	0

注：営業用貨物車の関与事故件数は、第1または第2当事者のどちらか一方が営業用貨物車であった事故の件数をいう。ただし、第1および第2当事者がともに営業用貨物車であった事故は件数を1件とする。  
※表中の(前年比)は、関与事故件数のもの。

## 平成26年度 第2回 運行管理者試験問題正答 (貨物)

問1	問2	問3	問4	問5	問6
2	4	2, 4	4	2	A:8, B:6 C:2, D:5
問7	問8	問9	問10	問11	問12
2	3	A:1, B:2 C:2, D:2	2, 3	3	4
問13	問14	問15	問16	問17	問18
1, 3	A:1, B:2 C:1, D:2	3	4	4	2, 3
問19	問20	問21	問22	問23	問24
4	A:5, B:2 C:7, D:3	2	4	3	適 2,4 不適 1,3
問25	問26	問27	問28	問29	問30
適 2,4 不適 1,3	適 1,4 不適 2,3	適 1,2 不適 3	A:6, B:3 C:1, D:5	適 2,3 不適 1,4	3

平成26年度第2回運行管理者試験(貨物)が3月1日に全国で一斉に行われ、東京会場(垂細亜)発表する。

## 26年度 第2回 運管試験 東京会場 2,564人受験

平成26年度第2回運行管理者試験(貨物)が3月31日午前9時から、運行管理者試験センターのホームページに掲載される。合格者については、3月31日午前9時から、運行管理者試験センターのホームページに掲載される。合格率は91.2%。なお、全国では2万7610人が受験し、受験率は89.4%だった。

エネルギー・フロンティア  
**TOKYO GAS**

NGVを選ぶことが  
地球の未来を変える。

- 天然ガスを燃料とするNGV(天然ガス自動車)は、燃料多様化によりエネルギーセキュリティに貢献
- 天然ガスの可採年数は250年程度(出典：IEA World Energy Outlook 2011)
- 天然ガスは燃やしてもSOxや黒煙を発生しないクリーンなエネルギー

東京ガス株式会社 NGV事業部 〒105-8527 東京都港区海岸1-5-20 TEL.03-5400-6772 http://eee.tokyo-gas.co.jp/ngv

おかげさまで  
**40000**台突破

日本の天然ガス自動車普及台数は、4万台を突破いたしました。(平成23年3月)



# 平成26年度 第2回 運行管理者試験問題 貨物

平成27年3月1日実施

・問題は、1ページから30ページまでの30問です。

・答を記入の際は、各問題の設問の指示に従い解答して下さい。

・なお、設問で求める数と異なる数の解答をしたもの、及び複数の解答を求める問題で一部不正解のものは、正解としません。

## 1. 貨物自動車運送事業法関係

**問1** 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業計画の変更に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 事業者は、「事業用自動車の運転者及び運転の補助に従事する従業員の休憩又は睡眠のための施設的位置及び確保能力」の事業計画の変更を上向きとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

2. 事業者は、「各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数」の事業計画の変更をしたときは、遅滞なくその旨を、国土交通大臣に届け出なければならない。

3. 事業者は、「主たる事務所名称及び位置」の事業計画の変更をしたときは、遅滞なくその旨を、国土交通大臣に届け出なければならない。

4. 事業者は、「自動車車両の設置及び取替能力」の事業計画の変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

**問2** 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）が、国土交通省令の定めにより、運行管理者を受けさせなければならない講習に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 事業者は、新たに選任した運行管理者に、選任届出をした日の属する年度（やむを得ない理由がある場合においては、当該年度の翌年度）に基礎講習又は一般講習（基礎講習を受講していない当該運行管理者については、基礎講習）を受講させなければならない。

2. 事業者は、次の①又は②の場合には、当該事故又は当該処分（当該事故に起因する処分を除く、以下「事故等」という。）に係る営業所に属する運行管理者に、事故等があった日の属する年度及び翌年度（やむを得ない理由がある場合においては、当該年度の翌年度及び翌々年度、国土交通省令の規定により既に当該年度に基礎講習又は一般講習を受講させた場合においては、翌年度）に基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。

① 死者又は重傷者（法令上定める基礎講習を受けた者）を生じた事故（以下「事故」という。）を引き起こした場合

② 貨物自動車運送事業法第33条（許可の取消し）による処分（輸送の安全に係るものに限る。以下「処分」という。）の原因となった違反行為をした場合

3. 事業者は、運行管理者に、国土交通省令の規定（新たに選任した運行管理者、事故を引き起こした場合又は処分の原因となった違反行為をした場合）による事故等に係る営業所に属する運行管理者に、基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。

4. 事業者は、事故を引き起こした場合又は処分の原因となった違反行為をした場合には、事故等に係る営業所に属する運行管理者（当該営業所に複数の運行管理者が選任されている場合にあっては、統括運行管理者及び事故等について相応の責任を有する者として運輸部長若しくは運輸支局長（以下「運輸支局長等」という。）が指定する者）に対して、当該事故の報告書を運輸支局長等へ提出した日又は当該処分があった日（運輸支局長等の指定を受けた運行管理者がいない場合は、当該指定の日）から1年（やむを得ない理由がある場合においては、1年6ヵ月）以内においてその限り連やむを特別講習を受講させなければならない。

**問3** 次の記述のうち、一般貨物自動車運送事業者の運行管理者の行うことができる行為として正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 法令で規定する運行管理者資格者証を有する者又は国土交通大臣が告示で定める運行の管理に関する講習であつて国土交通大臣の認定を受けた者の（基礎講習）を修了した者のうちから、運行管理者の業務を補助するための者（補助者）を選任すると並びにその者に相応の指導及び監督を行うこと。

2. 法令の規定により、運行指示書を作成し、及びその写しに変更の内容を記載し、運転示に対し適切な指示を行い、運行指示書を変更用自動車の運転者に行き渡らせ、及び変更の内容を記載させ、並びに運行指示書及びその写しの保存を行ふこと。

3. 事業用自動車の保管のために供する自動車庫車を適切に確保し、管理すること。

4. 事業用自動車に備えられた非常信号用具及び消火器の取扱いについて、当該事業用自動車に就労した者に対する適切な指導を行うこと。

**問4** 貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者に対する点呼に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 乗務前の点呼では、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法、以下同じ。）により行われなければならない。ただし、輸送の安全の確保に関する取扱が優良であると認められる管理において、貨物自動車運送事業者が点呼を行う場合においては、当該貨物自動車運送事業者は、対面より点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができる。

2. 乗務前の点呼においては、道路運送車両法第47条の第1項及び第2項の規定による点検（日常点検）の実施又はその確認について報告を求めなければならない。

3. 乗務後の点呼は対面により行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況並びに他の運転者と交錯した場面においては、交錯した運転者に対して行った法令の規定による通告について報告を求め、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。

4. 運転者が所属する営業所において、アルコール検知器（呼気に含まれるアルコールを検知する機器であつて、国土交通大臣が告示で定めるものをいう。以下同じ。）により酒気帯びの有無について確認を行う場合には、当該営業所に備えられたアルコール検知器を用いて行わなければならないが、当該アルコール検知器が故障等により使用できない場合は、当該アルコール検知器と同等の性能を有したものである、当該営業所に備えられたものでなくてもよいものを使用して確認することができる。

**問5** 次の自動車事故に関する記述のうち、一般貨物自動車運送事業者が自動車事故報告規則に基づき国土交通大臣への報告を要しないものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 事業用自動車の運転者が運転操作を誤り、当該事業用自動車が道路の横断した。その衝撃により、当該事業用自動車に搭載されていた消防法第2条第1項に規定する危険物である灯油の一部が道路に漏れた。

2. 高速自動車国道法に定める高速度自動車道を走行していた事業用自動車が行、前方で乗車が停止していた乗用車の発見を遅れ、当該乗用車に追突した。さらに当該事業用自動車の後続5台が次々と衝突する多重事故となった。この事故で、当該高速自動車国道が2時間におり自動車の通行が禁止となった。

3. 事業用自動車が無村間に緩い下り坂の道路を走行中、前を走行していた自動車が発進速度によりカーブを曲りきれずによりガードレールに衝突する事故を起こした。そこに当該事業用自動車も追突し、さらに後続の自動車も次々と衝突する事故となり、9台の自動車が無失傷10名の負傷者が生じた。

4. 事業用自動車の運転者が、走行ハンドル操作を誤り道路ガードレールに衝突する物損事故を起こした。当該事故の警察への報告の際、当該運転者が道路交差点に規定する麻薬等運転を犯していたことが明らかとなった。

**問6** 貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める貨物自動車運送事業者の過労運転の防止についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内を選択肢①～⑧から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

① 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）に従業員を行うに  する事業用自動車の運転者（以下「運転者」という。）を常時選任しておかなければならない。

② 前項の規定により選任する運転者は、日々雇入れられる者、 以内の期間を定め使用される者又は試みの使用期間中の者（14日を超えて引き続き使用されるに至つた者を除く。）であつてはならない。

3. 貨物自動車運送事業者は、運転者及び事業用自動車の運転の補助に従事する従業員（以下「乗務員」という。）が有効に利用することができるように、 に必要な施設を整備し、及び乗務員に睡眠を与える必要がある場合において、睡眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。

1. 運行計画	2. 2ヵ月	3. 待機
4. 必要な資格を有する	5. 休憩	6. 必要な数員の
7. 3ヵ月	8. 事業計画	

**問7** 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業用自動車の運行の安全を確保するために、特定の運転者に対して行わなければならない交通安全啓発告示で定められる特別な指導等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 事業者は、法令に基づき事業用自動車の運転者として常時選任するために新たに雇入れた場合には、当該運転者について、自動車安全運転センター法に規定する自動車安全運転センターが交付する無事故無違反証明書又は運転記録証明書等により、雇入れた前の事故歴を把握し、事故発覚運転者に対する告知を確約する。

2. 事業者が行う事故発覚運転者に対する特別な指導については、やむを得ない事情がある場合及び外部の専門機関等に照会した上で講習を受講する予定である場合を除き、当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務を開始した後1ヵ月以内を実施する。

3. 事業者は、事業用自動車の運転者として常時選任するために新たに雇入れた者であつて、当該事業者において初めて事業用自動車に乗務する前3年間において一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者による当該運転者として常時選任されたことがない者には、初任運転者を対象とする特別な指導についてやむを得ない事情がある場合を除き、当該事業者において初めて事業用自動車に乗務する場合実施する。

4. 事業者が行う初任運転者に対する特別な指導については、安全運転の実技を除き、特別な指導の内容について合計3時間以上実施する。なお、安全運転の実技については、可能な限り実施することが望ましい。

**問8** 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業用自動車の貨物の積載等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 事業者は、車両総重量が8トンを上り又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車に運転者が乗務した場合においては、貨物の積載状況に当該乗務者を行った運転者ごとに「乗務者の記録」に記載させなければならない。

2. 事業者は、運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始する運送条件の変更又は運送契約による運送の引継ぎ等の実施の安全を確保する行為を助長すると、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な積入れの確保を図らなければならない。

3. 事業者は、事業用自動車に貨物を積載するときには、積載者が生じたように積載するとともに、運転中に荷崩れ等により事業用自動車から落下することを防止するため、貨物のロープ又はシートを掛けること等必要措置を講じなければならないとされている。この措置を講じなければならないこととする事業用自動車は、車両総重量が8トンを上り又は最大積載量が5トンを上りのものである。

4. 国土交通大臣は、事業者が過積載による運送を行ったことにより、貨物自動車運送警察法に定める命令又は処分を行つた場合に、当該命令又は処分に係る記録から、貨物の積載状況を把握し、行方等が明らかとなつておると認められる認められ、かつ、当該事業者に対する命令又は処分のと認められている運送の再発の防止を図ることに資し、当該再発の防止を図るため当該再発の防止に資する措置を執るべきことを勧告することができる。

## 2. 道路運送車両法関係

**問9** 道路運送車両法第24条の目的についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句として正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 車両等の運転者は、乗務前点呼を行ふべき4項規定していること及び、目が見えない者が道路交差点に基づく合合（以下「合合」という。）で定めつつを携え、若しくは合政で定める首肯灯を連れて通行していること、耳か聞こえない者が若しくは合政で定める程度の音声の障害のある者が合政で定めるつえを携えて通行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにしなければならない。

2. 車両等の運転者は、乗降口のドアを開け、貨物の積載を確実に行う等乗務前点呼を乗務している者の形跡又は積載している物の形跡若しくは積載したため必要な措置を講じなければならない。

3. 貨物（大型自動車二輪車及び普通自動車二輪車を除く。）の運転者は、合政で定めるやむを得ない理由があるときを除き、座席ベルトを着用しない者を運転者席以外の乗客装置（当該乗客装置につき座席ベルトを備えなければならないこととされているものに限る。）に乗客させて自動車を運転してはならない。

4. 運行管理者は、乗務前の点呼において、運転者に対して酒気帯びの有無を確認しようとしたところ、営業所に設置されているアルコール検知器が故障等により使用できない場合は、当該アルコール検知器と同等の性能を有したものであれば、当該営業所に備えられたものでなくてもよいものを使用して確認することができる。

**問10** 事業用自動車の日常点検基準についての次の記述のうち、走行距離、運行時の状態等から判断した適切に時期に点検を行えばよいとされているものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

- タイヤに亀裂及び損傷がないこと。
- バッテリーの液量が適量であること。
- 原動機のアファンベルトの張り具合が適当であり、かつ、ファンベルトに損傷がないこと。
- ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で、ブレーキの効きが十分であること。

**問11** 自動車の検査等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 自動車は、自動車検査証を備え付け、かつ、法令で定めるところにより検査標章を表示しなければならない。運行の用に供してはならない。

2. 自動車の使用者は、自動車検査証の有効期間の満了後とも当該自動車を使用しようとするときは、当該自動車を提示して、国土交通大臣が行なう最終検査を受けなければならない。

3. 自動車の使用者は、自動車おとぎ、車高が高さを変更したときは、道路運送車両法で定める場合を除き、その幅があった日から1ヵ月以内、当該事項の変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の記入を受けるなければならない。

4. 自動車検査証の有効期間の起算日は、当該自動車検査証を交付する日又は当該自動車検査証に有効期間を記入する日とする。ただし、自

動車検査証の有効期間が満了する日の1ヵ月前から当該期間が満了する日までの間に最終検査を行い、当該自動車検査証に有効期間を記入する場合は、当該自動車検査証の有効期間が満了する日の翌日とする。

**問12** 道路運送車両の保安基準等々の細目に関する告示に関する次の記述のうち、正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 貨物の運送の用に供する普通自動車であつて、車両総重量が5トンを上り又は最大積載量が5トンを上りのもの原動機は、自動車毎時速100キロメートルを超えて走行しないう燃料の供給を調整し、かつ、自動車の速度の制御を併用に行うことができるものとして、告示で定める基準に適合する速度抑制装置を備えなければならない。

2. 車両総重量が20トンを上りのセミトレーラーをけん引する大型自動車には、灯光の色が黄色であつて点滅式の灯火を車体の上部の見やすい箇所に備えることができる。

3. 貨物の運送の用に供する普通自動車であつて、車両総重量が5トン以上のものの後面には、所定の後部反射鏡を備えほか、反射光の色、明るさ等に関して告示で定める基準に適合する大型後部反射鏡を備えなければならない。

4. 貨物の運送の用に供する普通自動車及び車両総重量が8トン以上の普通自動車（乗車定員11人以上の自動車及びその積載が乗車定員11人以上の自動車の形状に類する自動車を除く。）の両側面には、後ろ向きであり、かつ、歩行者、自転車乗車人員等が当該自動車の後面へ巻き込まれることを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し告示で定める基準に適合する巻込防止装置を備えなければならない。ただし、告示で定める構造の自動車においては、この限りでない。

4. 法定で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、当事者間の合意がある場合を除き、この基準を理由として労働条件を低下させるべきではないことより、その向上を図るようし労働しなければならぬ。

## 3. 道路交通法関係

**問13** 道路交通法に定める目的及び用語の意義についての次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 道路交通法は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。

2. 停車し、車両等が待ち待、荷待ち、貨物の積し、故障その他の理由により継続的に停車しているとき（貨物の積卸のため停止する5分以上を超えない時間内のも及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいふ。

3. 追越とは、車両が他の車両と追いつく場合において、その進路を変えてその追いついた車両等の側方を通過し、かつ、当該車両等の前方に出ることをいふ。道路の交通に関し、規則又は告示が表示する告示で、路面に描かれた道路標、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。

**問14** 道路交通法に定める最高速度違反行為についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句として正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

車両の運転者が最高速度違反行為を当該車両の使用者（当該車両の運転者であるものを除く。以下同じ）のした場合において、当該最高速度違反行為に係る事業用自動車に当該車両上り最高速度違反行為を防止するための必要を用いておると認められるときは、当該車両の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、当該車両の運転者に対し、最高速度違反行為となる運転が行われたことのないよう助言をとることをすることができる。

A 1. 業務に関して  
B 1. 業務の管理  
C 1. 指導し又は助言  
D 1. 助告

2. 責務に関して  
2. 業務の管理  
2. 命令  
2. 指示

**問15** 交差点における通行方法等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 車両は、左折するときには、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄らなければならない。

2. 車両は、交差点に入るとき、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきた者等と適切に連絡し、及び当該交差点又はその直前で道路を横断する歩行者に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

3. 車両等は、横断歩道等に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等よりその道路の前方を横断しようとする歩行歩等がないことが明らかとなる場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前）で停止することができよう速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によるその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等を徐行し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

4. 車両等は、交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。

**問16** 車両等の運転者の遵守事項に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 車両等の運転者は、身体障害者用の車いす4項規定していること及び、目が見えない者が道路交差点に基づく合合（以下「合合」という。）で定めつつを携え、若しくは合政で定める首肯灯を連れて通行していること、耳か聞こえない者が若しくは合政で定める程度の音声の障害のある者が合政で定めるつえを携えて通行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにしなければならない。

2. 車両等の運転者は、乗降口のドアを開け、貨物の積載を確実に行う等乗務前点呼を乗務している者の形跡又は積載している物の形跡若しくは積載したため必要な措置を講じなければならない。

3. 貨物（大型自動車二輪車及び普通自動車二輪車を除く。）の運転者は、合政で定めるやむを得ない理由があるときを除き、座席ベルトを着用しない者を運転者席以外の乗客装置（当該乗客装置につき座席ベルトを備えなければならないこととされているものに限る。）に乗客させて自動車を運転してはならない。

4. 運行管理者は、乗務前の点呼において、運転者に対して酒気帯びの有無を確認しようとしたところ、営業所に設置されているアルコール検知器が故障等により使用できない場合は、当該アルコール検知器と同等の性能を有したものであれば、当該営業所に備えられたものでなくてもよいものを使用して確認することができる。

**問17** 大型貨物自動車の過積載（車両に積載する積載物の重量が法令による制限に係る重量を超え場合における当該積載。以下同じ。）に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 警察官は、積載物の重量の制限を超える積載をしていると認められる自動車は積載されているときは、当該自動車を停止させ、並びに当該積載に對し、自動車検査証に対し、自動車検査証その他合政で定める書類の提示を求め、及び当該自動車の積載物の重量を測定することをできる。

2. 警察官は、過積載を行っている自動車に対して、当該自動車に係る積載が過積載とならないようにするため必要に応じた措置をとることを命ずることができる。

3. 荷主は、自動車の運転者に対し、当該自動車への積載が過積載となつたの情を知りながら、積載重量等の制限に係る重量を超える積載物を当該自動車に積載させたため、当該積載物を引き渡す行為をしてはならない。

4. 公安委員会は、荷主が自動車の運転者に対し、過積載をして自動車を運転することを要求するよう違反行為を行った場合において、当該荷主が当該違反行為を反復して行うおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、当該自動車の使用禁止を、当該違反行為に係る運送の引き受けをしてはならない旨を勧告することができる。

## 4. 労働基準法関係

**問18** 労働基準法（以下「法」という。）の定めに関する次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 平均賃金は、これを算定すべき事由の発生した日から3ヵ月間にその労働者に対し支払われた賃金の総額を、その期間の所定労働日数で除した金額でない。ただし、その金額は、法令の規定によつて計算した金額を下つてはならない。

労働契約は、期間の定めのないものを除き、一定の事業の完了に必要な期間を過ぎた場合は、3年（法第14条（契約期間等）第1項各号のいずれかに該当する労働契約にあっては、5年）を超える期間について締結してはならない。

3. 使用者は、労働者が業務上怪傷、又は疾病にかかり療養のために休業する期間及びその後30日以内に直前産後後の女性法第65条（休産産後）の規定によつて休業する期間及びその後30日間は、解雇してはならない。ただし、法第81条の規定によつて切迫の恐れが支拂いとなつた場合においては、この限りでない。

4. 法定で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、当事者間の合意がある場合を除き、この基準を理由として労働条件を低下させるべきではないことより、その向上を図るようし労働しなければならぬ。

**問19** 労働基準法の定めに関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 使用者は、6週間（多胎妊娠の場合にあっては、14週間）以内に出席する予定の女性が休養を請求した場合には、その者を就業させてはならない。また、産後8週間を経過しない女性を就業させてはならない。ただし、産後8週間を経過した女性が請求した場合において、その者について医師が支障がないと認められた業務に就かせることは、差し支えない。

2. 使用者は、労働基準法及びこれに基づく命令等の就業規則、時間外労働及び休日労働に関する協定等を、常時各作業場の見やすい場所に掲示し、又は備付けると、書面を交付することその他の厚生労働省令で定める方法によつて、労働者に周知させなければならない。

3. 使用者は、法令の規定による給付権を労働者に請求する時等にない限りはならない。ただし、請求された時季に有給付権を有することが事業の経営な運営を妨げた場合においては、他の時季にこれを充てることとなる。

4. 使用者は、就業規則の作成又は変更に関し、当該事業場に労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においては労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との協議し、その内容について同意を得なければならない。

1. 1日についての拘束時間が15時間を超える1週間にわたる回数人が改善基準に違反してあり、かつ、1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間を超えていないものがある。

2. 1日についての拘束時間が15時間を超える1週間にわたる回数が改善基準に違反してないが、1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間を超えているものがある。

3. 1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間と違反しているものはないが、労働基準法第35条の休日労働させられる回数が改善基準に違反してない。

4. 1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間と違反しているものはないが、労働基準法第35条の休日労働させられる回数も改善基準に違反してない。

**問23** 下表は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の2週間の運転時間の例を示すものであるが、下表のすべての日を特定日とした2日を平均して1日当たりの運転時間及び2週間に平均した1週間当たりの運転時間とともに「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に違反していないものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1.		第1週		第2週		2週間の運転時間(時刻)											
		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	休日労働	
		休	8	7	5	8	11	8	11	8	10	4	5	6	4	休日	
		(起算日)	(注1)	2週間の運転時間は、1日24時間以下とする。											(注2)	各労働日の始業時刻は午前8時とする(以下同じ)。	
		(起算日)															84時間

2.		第1週		第2週		2週間の運転時間(時刻)											
		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	休日労働	
		休	4	8	8	8	4	3	休日	9	10	9	5	5	5	休日	
		(起算日)															78時間

3.		第1週		第2週		2週間の運転時間(時刻)											
		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	休日労働	
		休	6	6	9	9	9	5	休日	4	5	5	10	9	9	休日	
		(起算日)															86時間

4.		第1週		第2週		2週間の運転時間(時刻)				
		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日	9日

# 東ト協 広報・情報委員会 業界PR映像を制作へ



東京都トラック協会広報・情報委員会(彦田昌昭委員長)は3月3日、東ト総合会館で平成26年度第5回委員会を開催し、27年度広報事業・予算案などを審議し、新たに業界PR映像を制作することを決めた。

27年度広報事業として、引き続きテレビ・ラジオや新聞・雑誌など各種メディアを活用し、効果的に広報・PR活動を展開する方針。加えて、業界のイメージアップを図るため、新たにPR映像を制作する予定。

PR映像の内容については、交通安全教室など社会貢献活動の紹介を通じてイメージ改善に役立つものや、若年者の雇用促進につながるものなどが提起され、今後、ターゲットを絞って検討し、アピール度の高いものを制作する方針。

また、「トラックの日」の本部イベントは、引き続き注目度が高いイベントに協賛する形で実施するも、事業者が対応に苦

さらに、運輸安全委員会の小委員会や事故防止大会のあり方を見直し、都民参加型のイベント開催が提起されていることに関し、広報事業の観点から対応を協議。業界の広報・PRにつながることから、関係委員会と協力して対応することを承認した。

駐車問題対策に関して、事業者が対応に苦

## 都民参加イベント 実現に協力

このほか、新入学児童を対象にした「交通安全啓発用下敷き」の制作・配布、機関紙「東京都トラック時報」発行などにより、広報・PRや情報提供を行う。なお、26年度事業として、東ト総合会館1階のショーウィンドー・ディスプレイを一部刷新する。

また、協会ホームページに関して、委員からの指摘を受けて、各種融資制度など、事業運営に資する情報掲載を拡充する方針。

▽同東京港周辺における違法駐車車両撲滅キャンペーン▽適正化事業指導委員会

## 協会日誌

〔2月16〜28日〕

- 16日 事務局部長会▽グリーン・エコプロジェクトセミナー(18日)
- ▽経営者実務セミナー
- 17日 女性部一日研修見学会▽海上コンテナ専門部会定例業務委員会
- 16日 事務局部長会▽グリーン・エコプロジェクトセミナー(18日)
- ▽経営者実務セミナー
- 17日 女性部一日研修見学会▽海上コンテナ専門部会定例業務委員会
- 18日 海上コンテナ専門部会定例役員会▽同東京港周辺における違法駐車車両撲滅キャンペーン▽物流経営士課程▽広報・情報小委員会▽関東・甲信越重量部会、関東地方整備局交通対策課)と正副部長との意見交換会
- 19日 事故防止大会▽ロジ研正副本部長会議
- 20日 物流経営士課程講義実施事前打合せ
- 23日 事務局部長会
- 部会定例役員会(日本コンテナ輸送)▽13時30分同東京港周辺における違法駐車車両撲滅キャンペーン(大井コンテナターミナル)
- 16日 交通遺児等助成財団評議員会(東ト総合会館)
- 19日 正午正副会長会(東ト総合会館)▽13時30分理事会(同)
- 16日 本部事故防止大会の在り方検討小委員会(同)
- 25日 14時セメント専門部会「セメント輸送に関するワーキンググループ(仮称)設置準備委員会(東ト総合会館)▽15時同研修会(同)

## 日程ボード

〔3月16〜31日〕

- 16日(月) 13時30分東ト総会(東ト総合会館)▽15時食料・酒類飲料専門部会研修会(スクワール麹町)▽15時30分人材養成基本問題検討委員会(東ト総合会館)
- 17日(火) 16時都庁・区役所専門部会研修会(ホテルグランドヒル市ヶ谷)
- 18日(水) 10時適正化事業実施機関評議員会(東ト総合会館)▽11時海上コンテナ専門部会定例役員会(同)
- 19日(木) 正午正副会長会(東ト総合会館)▽13時30分理事会(同)
- 16日 本部事故防止大会の在り方検討小委員会(同)
- 25日 14時セメント専門部会「セメント輸送に関するワーキンググループ(仮称)設置準備委員会(東ト総合会館)▽15時同研修会(同)

## 環境対応車 補助説明会



算による「環境対応型ディーゼルトラック導入に対する補助」説明会を開催した。補助は1社1台だが、安全性優良事業所(Gマーク事業所)は2台まで。申請には事前に交付予定枠の申し込み(3月10日まで)を行い、内定通知書取得する必要がある(内定通知を受けていない場合、申請不可)。

27年度燃費基準未達成車との入れ替えが要件で、申請受付は、導入車両の

「新車新規登録」と入れ替え前車両の「名義変更または廃車」の両方が完了している場合、3月16日から20日まで、いずれかが完了していない場合は、完了日から7日以内または3月31日までのいずれかの早い日まで。

なお、補助予算額は30・3億円。予算額に達し次第、受付終了。▽問い合わせ・申請先 東ト協環境部(03・3359・3617)。

## 寄附

東京都トラック交通遺児等助成財団に次の方から寄附がありました。



◇川崎運輸(三津橋洋行社長) 写真は大高一夫会長に寄附金を手渡す三津橋氏

24日 本部事故防止大会の在り方検討小委員会  
25日 指導監査▽東京都トラック交通遺児等助成財団評議員選定委員会▽物流経営士課程▽総務小委員会▽同委員部会▽運行管理者試験事務局事前説明会  
26日 支部輸送相談員・事務長研修合同会議  
27日 福利厚生対策事業研究会▽女性部、滋賀県トラック女子部との情報・意見交換会

お悔やみ 申し上げます

山本 英輔氏(昭和設備代表取締役・大田支部) 2月18日、死去。84歳。通夜は2月21日、告別式は同22日、それぞれ大田区の光教寺光輪閣で。喪主は長男、英樹氏  
岩瀬 直美氏(岩瀬運輸機工代表取締役・江戸川支部) 2月19日、臍臓がんで死去。73歳。通夜は2月24日、告別式は同25日、それぞれ江戸川区の月光殿で。喪主は女婿、卓氏。

北澤 昭人氏(北澤梱包運輸代表取締役社長・多摩支部) 2月19日、自動車事故により死去。50歳。通夜は2月28日、告別式は3月1日、それぞれ調布市のセレモニアル調布で。喪主は妻、浩美さん。  
矢澤 久氏(久星物流代表取締役会長・多摩支部) 2月21日、肝細胞がんで死去。78歳。通夜は2月27日、告別式は同28日、それぞれ東村山市のシティーホール清瀬で。喪主は妻、薫子さん。

# トラック事業者のための 自動車共済

安全と安心をお届けして43年。  
関交協は、みなさまと共に  
歩みつづけます。

みんなで助ける みんなが助かる

## 関交協

関東交通共済協同組合

160-0023  
東京都新宿区西新宿7丁目21番20号(関交協ビル)  
Tel.03-5337-1750 Fax.03-5337-1765

関交協 検索

# 高速料金の見直し動向を注視

## 税制改正要望の結果など報告

東京都トラック協会税制金融委員会(天野智義委員長)は3月4日、東ト総合会館で委員会を開き、平成27年度税制改正に関する要望結果と、国土交通省が先にパブリックコメントを行った「高速道路を中心とした『道路を賢く使う取組』の基本方針」について報告。説明し、今後の対応をめぐって意見交換した。

東ト協では27年度税制改正・予算などに関し、自民党東京都支部連合会や東京都議会各党に対して、要望活動を展開。特別要望として燃料高騰対策や駐車規制の緩和などを要望するとともに、27年度税制改正・予算関連では、軽油引取税・旧暫定税率の廃止など自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現や、高速道路料金の大口・多頻度割引の最大5割引の継続などを求めた。

この結果、26年度補正予算ではトラック関係で合計562億円の予算が計上され、高速料金・最大5割引の1年延長や、燃料費対策として環境対応車導入補助などが実施されることを説明した。

また、今後の要望活動について、軽油引取税・旧暫定税率の廃止が当面難しいのであれば、これに代わる対策要望として価格高騰時の課税停止や、補助金創設を求める意見などが出された。

### 第19回 事故防止大会

#### パネルディスカッション(上)

- ◆コーディネーター◆  
芝浦工業大学工学部共通学群 春日伸予 教授
- ◆パネリスト◆  
日本交通事故調査機構 佐々木尊貴 代表  
城東支部 永嶋信一 副支部長  
江戸川支部 森本勝也 支部長  
足立支部 藤倉泰徳 支部長  
本部青年部 笠原史久 本部長  
運輸安全委員会 中村克敏 副委員長

東ト協は第19回事故防止大会(2月19日)で、今後取り組むべき交通安全活動をテーマにパネル

## 今後の交通安全活動を考える

東ト協は第19回事故防止大会(2月19日)で、今後の交通安全活動を考えるパネルディスカッションを行った。独自の活動を行っている各支部などの取り組みが紹介された後、事故防止大会のあり方を見直し、都民参加型のイベントを開催し、社会的に業界の取り組みを発信していくべきことが提起された。要旨は次の通り。

賞カレンダー」を作成・配布している。従業者の子供達などを含めて、より多くの人達に交通安全について考え、もらえる効果があり、毎日、カレンダーの標語を目にすることで、安全への意識を再確認してもらうことができる。

森本氏 今年度で34回目となるが、自動車教習所を借りて、貨物自動車安全運転競技会を開催している。実際にトラックを運転し、日頃培った運転技能を競うもので、教習所の検定員が同乗して採点を行っている。

年末には運転者講習会も開催しており、こうした競技会や講習会を通じて運転技術や安全意識の向上に取り組んでいる。

藤倉氏 支部で第一当事故が連続で起きたことを契機に、従来の事故防止活動を見直し、交通安全意識の共有化とも

### 春日氏 東ト協では熱心に事故防止活動に取り組んでおられるが、それを知っているのは業界の中だけにどまっています。外に向けて発信し、一般市民に知ってもらい、一緒に交通安全に取り組むようにすれば、もって効果があるのではないかと考えている。

佐々木氏 トラック協会がこれほど真剣に事故防止に努力していることを、多くの人は知らないのが実情だ。こうした素晴らしい活動が、一般家庭まで伝わるような取り組みが必要ではないか。

中村氏 それぞれ有意義な活動をやっておられるが、我々が目指す原点は同じで、「大切な家族を事故に遭わせない」「大切な社員を加害者にさせない」「大切な命を守りたい」、この3点ではないかと思う。

佐々木氏 トラック協会がこれほど真剣に事故防止に努力していることを、多くの人は知らないのが実情だ。こうした素晴らしい活動が、一般家庭まで伝わるような取り組みが必要ではないか。

## 東ト協 税制金融委員会



この後、意見交換が行われ、首都圏の高速料金体系に関する基本方針について、天野委員長は事業経営に大きな影響を及ぼすおそれがある問題として、「今後の動向を注視していく必要がある」と述べた。



### 事故防止には「仕組み」づくり重要

折時の正しい手順などについてポイントで明確に把握し、それにより給与が変動するもの。例えば、無事故無違反の継続や運行管理者資格の取得などが加点評価される一方、デジタルタコグラフの評価が悪いとポイントが下がる。

こうした仕組みの導入が、ドライバーのモチベーション向上に役立っていると説明した。

東ト協は2月16日、東ト総合会館で第4回経営者実務セミナーを開催し、ナルキユウ代表取締役の酒井誠氏が「荷主から信頼されるプロドライバー」を兼ね備えた者が真のプロドライバーである」と強調した上で、安全運転のスキルとして、シフトチェンジの方法や右左折時の正しい手順などについて説明した。

また、「事故の真の原因はヒューマンエラーではなく、会社が仕組みを作っていないこと」と指摘。自社で起きた重大事故の防止対策として講じた「左後輪への輪止めの徹底」をはじめ、「バック走行手順の遵守」などについて説明し、事故防止のための手順や仕組みづくりが重要と強調した。

永嶋氏 交差点での街頭活動を中心とした取り組みを発展させる形で、会員事業者の従業員やその家族から交通安全標語を募集し、優秀作品を掲載した「安全標語大賞」を開催している。

藤倉氏 支部で第一当事故が連続で起きたことを契機に、従来の事故防止活動を見直し、交通安全意識の共有化とも

佐々木氏 トラック協会がこれほど真剣に事故防止に努力していることを、多くの人は知らないのが実情だ。こうした素晴らしい活動が、一般家庭まで伝わるような取り組みが必要ではないか。

中村氏 それぞれ有意義な活動をやっておられるが、我々が目指す原点は同じで、「大切な家族を事故に遭わせない」「大切な社員を加害者にさせない」「大切な命を守りたい」、この3点ではないかと思う。

## アキセル君



こうした仕組みの導入が、ドライバーのモチベーション向上に役立っていると説明した。

## 業界の活動、対外発信を 優秀な運転者「ヒーロー」に



笠原氏 昨年初めて、青年部主催で交通安全教室を開催し、運営の仕方などをマニュアル化した。今後、各支部青年部などで活用してもらおうとしている。

佐々木氏 トラックの特性や注意点について理解しやすいように、実際のトラックを使って行ったが、子供達だけでなく、先生や父兄にもトラックの役割を知ってもらい、意識も大きく変わったことを実感している。

もしあなたが 日本を愛しているなら、  
この二人の詩人の声に耳をかたむけてみよう。

アーサー・ビナード

アーサー・ビナードは1号機が破砕した20キ  
んはアメリカ生まれ。日  
本人よりも日本語がうま  
いくらいで、詩集『釣り  
上げては』で中原中也賞  
絵本『こが家だベン・  
シャーン』の第五福  
竜丸で日本絵本  
大賞をとった詩人  
である。納豆が好き  
で、日本語の名前  
は「朝 美納豆」  
では、美納豆さん  
のすすめにしたが  
い、さつそく二人の  
日本の詩人の声を  
聞いてみよう(残念  
ながら全編を紹介するス  
ペースがない。抄訳でお  
許し願いたい)。

## 希望の牛

御庄さんの本名  
は丸屋博。広島共  
立病院名誉院長  
で、惜しくも先月亡くな  
られた。「原爆と原発の  
分離できない双子の遺産  
に」、「ヒロシマでの事実  
を知る一人の詩人とし  
て、書き残さなければな  
らぬ」とあとがきに書  
く。



希望牧場代表の吉澤正巳さん(左)と話す石川逸子さん(右)、中央は陶板彫刻家の関谷興仁さん。



被爆3年後、牛にまだらの斑点が出てきた。農水省は原因不明とい、大学では「放射能の影響がないとはいえない」という。

『逃げる』御庄博実  
逃げるという／福島原発

長詩『千鳥ヶ淵へ行き  
ましたか』で、地球賞を  
得た石川逸子さんも「被  
害に遭わない身が詩を書  
くことの不適切に怯えつ  
つ、全くの人災である原  
発事故をおもう」と、書  
かずにはいられなかった。  
ウという言葉も

石川逸子  
牛舎で倒れている牛  
たち、道ばたで、バタリ  
倒れる牛たち、地震で  
は崩れなかった牛舎が、  
放射能汚染区域となり、  
突如避難させられた飼  
い主たち、倒れていく牛  
は知らない／ホウシヤノ  
ウという言葉も

絶望の牧場が希望だと？  
しかし、いま僕たちは、  
希望はどこかにあるもの  
ではなく、自分の中にだけ  
いることがかすかな希望の  
火なのだ。  
…その火が、炎になって  
燃えさかることを希いなが  
ら。

視点  
焦点  
合点

文と写真＝  
写真家・石黒健治  
http://ishigurokenji.com

福島県浪江町、  
第1原発から14キ  
ロの地点で道路は  
封鎖され、それ以  
上は近づけない。  
そのわずかな数分  
前に左へ曲がる道  
があり、そこから  
先は「希望の牧場」  
である。ここに3

パズル  
&  
クイズ  
by 草野 公平

### 熟語のスケルトン

リストの漢字各2文字をピツタ  
リの熟語となるように空欄のマス  
に入れます。リストの漢字を全部  
入れて、最後に二重マスにできる  
4文字熟語が答えです。

天			保		
		車			
			人		道
用			到		
					総
		柄			亜
日					地

【リスト】

- 名文 熱帯 土曜 地無 所帯 氣地  
 検証 着物 外遊 管場 周意  
 台文 見本 房具 山岳 浴光

### ポケット

「買い物弱者」という言葉  
を、物流に従事されている皆  
さんは耳にされているかもし  
れません。生鮮食品店への  
直線距離が500m以上  
で、車がない高齢者などが  
該当します。  
商店街がすたれ、郊外型  
の大型スーパーなどが増  
えていく中、2025(平  
成37)年には該当者が全国  
で600万人に上るとい  
われます。介護の視点か  
らして、深刻な問題だと思  
います。

「買い物弱者」という言葉  
は、最も重要な介護予防だ  
と思えます。  
今後、買い物弱者の問題が  
顕在化するの、都市部です。  
将来、自分がどこで買物を  
するのか、今のうちに考えて  
おく必要があるかもしれませ  
ん。

### 買い物弱者と物流の視点

「買い物弱者」という言葉  
は、最も重要な介護予防だ  
と思えます。  
今後、買い物弱者の問題が  
顕在化するの、都市部です。  
将来、自分がどこで買物を  
するのか、今のうちに考えて  
おく必要があるかもしれませ  
ん。

医療と  
介護  
第11回  
医療ライター 西 健悟

「買い物弱者」という言葉  
を、物流に従事されている皆  
さんは耳にされているかもし  
れません。生鮮食品店への  
直線距離が500m以上  
で、車がない高齢者などが  
該当します。  
商店街がすたれ、郊外型  
の大型スーパーなどが増  
えていく中、2025(平  
成37)年には該当者が全国  
で600万人に上るとい  
われます。介護の視点か  
らして、深刻な問題だと思  
います。

- 官製はがきに、①答え②あなたの住所・郵便番号③会社名④氏名  
⑤年齢⑥本紙へのご意見・ご要望を明記し、お送りください。正解者  
の中から抽選で3名様に図書カード(1,000円分)をプレゼント。  
●宛先＝〒160-0004 新宿区四谷3-1-8  
(一社)東京都トラック協会  
広報部「トラック時報」係  
●締め切り＝3月末日(正解は4月10日号に掲載)

- ☆インターネットでのご応募も可能です。  
http://www.totokyo.or.jp/  
☆インターネット応募の場合、解答フォームをご利用ください。  
東ト協HPトップ「会員の方へ」をクリックし、次ページ右  
の「トラック時報パズル&クイズに応募」へ。  
★2月10日号「二字熟語のしりとりパズル」の正解は「絵画」でした。

目次  
かつて第  
一次オイル  
ショックの  
時、「狂乱物  
価」、「便乗  
値上げ」という世間を  
揺るがせた状況が生  
じた。「狂乱物価」は昭  
和48年、当時の福田起  
夫蔵相が「異常な物価  
上昇を狂乱物価と名  
付け、全治3年を要す  
る」と発言したこと  
による◆一方、ある石油  
業者が行った行為、つ  
まり「いまは千載一遇  
のチャンスである。値  
上げを積極的に進めよ  
と販売員を叱咤激励し  
た」ということが、国  
会で問題となった。こ  
れが「便乗値上げ」と  
して問題視され、以降  
物価上昇、インフレ対  
策が重要な政策課題と  
なった。その後「バブ  
ル崩壊」という経済の  
変動を経験する◆戦後  
70年、目まぐるしく経  
済・社会は変転し、平  
成に入ってから不況が長く  
続いた。物価上昇がウ  
ソのように消え、デフ  
レ時代が到来した。そ  
して、今や「デフレ脱  
却」がメインテーマに  
なり、経済成長の政策  
の柱になっている。そ  
の政策遂行の手段は  
「アベノミクス」の3本  
の矢である。議論紛々  
ではあるが、安倍内閣  
は自信満々だ◆こう見  
てくると、時々のキー  
ワードが的確な状況を  
教えてくれる。言葉は  
心だ。