2014年（平成26年）
5/25
No.1056

東京都トラック時報

昭和43年8月16日　第三種郵便物認可　毎月2回（10・25日）発行　1部 90円（送料別）

機関紙
発行所　一般社団法人 東京都トラック協会
〒160-0004　東京都新宿区四谷3-1-8
（東京都トラック総合会館）
☎（03）3359-6251（代表）
☎（03）3359-4134（広報部）
《ホームページアドレス》http://www.totokyo.or.jp/
ID：totokyo　パスワード：1009

「東京方式」で各支部を内部組織化へ

東ト協　26年度 第1回理事会

従来通り自主運営が可能

27年4月1日から実施

東京都トラック協会（大高一夫会長）は5月14日、東ト総合会館で平成26年度第1回理事会を開催し、昨年4月の一般社団法人移行後、懸案になっていた各支部組織の扱いについて、総務委員会（委員長＝古屋芳彦副会長）が取りまとめた「東京方式」による内部組織化を審議・承認した。各支部の自主性を尊重する形で内部組織化する、画期的な方式で、全国の協会における対応方式の「モデル」になるものとみられる。27年4月1日から実施する。同日はまた、25年度事業報告・収支決算などの今年度通常総会（6月16日開催）提案議題を承認した。

大高会長は冒頭あいさつで、4月に会員第一当事者の死亡事故が相次いで2件発生したことに触れ、改めて「安全優先」の事業運営を呼びかけた。その上で、具体的に「特に交差点での安全確認の励行」を求めるとともに、増加傾向にある健康起因事故の防止について注意喚起し、健康診断助成制度の活用により、「運転者の健康管理の徹底」を呼びかけた。

支部の内部組織化については、昨年12月の理事会後、総務委員会で支部の位置付けに関するヒアリングやアンケート調査結果などを踏まえ、審議・検討していたもの。

具体的には、①支部の自主性を尊重するという、現状の運営形態をできる限り変えない形で内部組織化する（東京方式）、②「東京方式」（支部運営の骨格となる事項）をあらかじめ明確にし、それを内部組織化の前提条件とする（支部規程の策定）、③実施時期は27年4月1日とする――の3点に配慮して行うことが適当と答申したものだ。

「東京方式」の主な内容は、①役員として理事・監事を置く、②役員は支部総会で選任、③理事の内から支部長・副支部長を選任、④支部長は支部総会で選出、⑤支部総会決議事項／理事・監事の選任・解任、貸借対照表・正味財産増減計算書の承認、⑥支部理事会決議事項／支部総会付議事項、事業報告、貸借対照表、正味財産増減計算書など、⑦資産（支部会費、本部からの交付金・助成金など）は支部長が管理する。

こうした方式による内部組織化により、本部との連結決算になる以外は、基本的には従来通り、各支部が自主的な運営ができる。

「東京方式」の取りまとめに当たった総務委員長の古屋副会長（所用で欠席のためメッセージでコメント）は「会員の立場から主体的にタタキ台を作成し議論したもので、大高会長が掲げる会員・支部重視の方針の大きな成果」とその意義を強調した。

特に、従来の運営形態のまま自主的な運営を可能とする「東京方式」は「画期的なもの」と指摘。支部資産の扱いの関係でやむを得ず外部組織化しているところや、資産処理に苦労している協会などがあることから、「全国のトラック協会における支部組織のあり方の、一つの典型的なモデルになり得る」とした。

具体的な支部規程などについては、引き続き総務委員会で各支部の意向などを踏まえて検討・策定する方針。

同日はこのほか、今年度通常総会日程や提案議題、25年度新規入会者（40社）を承認。各業務執行理事が定款第21条に基づき、昨年12月の理事会以降の業務報告を行った。

参入規制、厳格化を
利用運送の規制強化求める

全ト協　国交省へ要望

全日本トラック協会（星野良三会長）は5月15日、国土交通省に対して「トラック運送事業の新規許可手続要件の見直し等に関する要望書」を提出し、新規参入規制の厳格化を求めるとともに、利用運送事業に対する規制強化を要望した。

同日、全ト協の大高一夫副会長（物流政策委員長＝東ト協会長）や坂本克己副会長らが、田端浩自動車局長に対し要望したものだ。

具体的には、参入規制の強化として、①新規許可における手続きの厳格化（許可条件の現地確認の徹底など）、②法令試験のさらなる厳格化、③事業用自動車の要件強化（最新の環境基準適合車に限定）、④事業用自動車の自己保有義務化、⑤「5両割れ」事業者の取り扱い厳格化（5台未満への減車を許可制とし原則認めない）。

また、適正な事業運営や取引適正化の上で、かねて問題視されている利用運送事業に対する規制強化を要望した。第1種貨物利用運送事業（自動車）について、実質的には監査体制が整っておらず、適正化指導員による巡回指導なども行われていないため、運行管理上、問題のある運送委託が見られるとして、貨物自動車運送事業法の適用対象とするように求めた。

これにより、運行管理者の選任を義務付けるとともに、実運送事業者と同様の監査・指導・行政処分を行い、「輸送の安全を阻害する行為の禁止」規定を適用することなどを要望した。

大高会長は、業界の健全な発展のためには参入規制の一層の厳格化と利用運送事業に対する規制強化が必要と強調。その上で「事業者が公正な形で新規参入できるようにしていただきたい」と行政の対応を求めた。

田端局長㊧に要望書を手渡す大髙副会長（左から3人目）と坂本副会長（左から2人目）、福本理事長㊨

紙面あんない

国交省、大型車の通行適正化対策　2
全ト協、物流動向の調査結果　3
26年度臨時運管試験問題　4・5
優良運転者表彰への推薦を　6
東ト協、Gマーク認定申請説明会　7

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用 R80

45回ドラコン総合優勝

唐木さん（東京代表）ら

安倍総理を表敬訪問

平成25年度の第45回全国トラックドライバー・コンテスト（全ト協主催）で総合優勝した、東京都代表の唐木春生さん（11㌧部門出場・日通東京運輸＝**写真**＝右から2人目）ら各部門優勝者が5月15日、安倍晋三内閣総理大臣を表敬訪問した。全ト協の星野良三会長や伊藤昭人副会長（交通対策委員長）らとともに首相官邸を訪れたもので、同日は、改めて安倍総理から唐木さんに内閣総理大臣杯が授与された。

席上、安倍総理は「日本の物流を支えているのは皆さんです。（引き続き）安全に、物流における大きな役割を果たしてください」と激励した。表敬訪問後、唐木さんは「他のドライバーの模範となって安全運転に対する意識向上の輪をどんどん広げていきたい」と話した。

なお、表敬訪問には高木毅国土交通副大臣、木村太郎内閣総理大臣補佐官、国交省の田端浩自動車局長、警察庁の濱勝俊長官官房審議官らが同席した。

26年度 通常総会提案議題（6月16日開催）

第1号議案　25年度事業報告
第2号議案　25年度収支決算の承認
第3号議案　公益目的支出計画実施報告書の承認
第4号議案　定款の一部改正
第5号議案　役員の改選

軽油の価格

4月分

1ℓ当たりの軽油価格（東ト協調べ）

購入価格は、購入に関する諸要因（数量・支払条件・地域ほか）により多少の幅があります（消費税込み）。

☆スタンド	135.0～134.4円	平均＝134.76円
☆ローリー	127.3～118.9円	平均＝122.11円
☆元売り発行カード	137.1～120.2円	平均＝128.84円
☆ディーラー発行カード	138.9～119.2円	平均＝127.51円

サイドミラー

強まる事故増加への懸念

各種統計・指標によれば、トラック輸送需給のタイト化を背景に、消費税増税後も運賃上昇圧力がさらに強まる見通しという。業界にとって歓迎すべきことだが、心配な事態も生じている。交通事故の増加だ。

警察庁の交通事故統計によると、今年は、事業用貨物自動車による死亡事故(第一当事者)件数が、4月末までの累計で128件と前年同期比15件(13・3%)多く、増加傾向にある。

昨年は年間で361件と前年比27件の減少に転じたが、今年は前年より多い状況が続いている。

背景は、過去の景気回復期に見られたように、輸送需要の増加に伴い輸送業務が繁多になりつつあることだろう。運転者の不足感は近年にない高い水準にあるだけに、なおさらだ。

業務繁多となれば、いきおい、事業者そして運転者の関心は、どうしても依頼された輸送業務の遂行に、より関心がいきがちになる。そうした事業運営が、結果として事故リスクを高めるおそれがある。

ただ業務繁多だからといって、輸送の安全確保をないがしろにしていいわけではない。事故リスクが高まる状況にあるからこそ、これまで以上に重大事故を起こしてしまえば、事業経営に与える影響は計り知れない。

事故の処理費用はもちろん、取引先の信頼を失い、取引継続が難しくなるおそれもある。そうしたリスクは、事業経営者に十分認識されていると思われるが、万一、そうした事態となれば、せっかくの業況好転を享受するどころの話ではなくなってしまう。

業務繁多でリスク高まる
警戒感持ち、事故抑止を

2年前の平成24年4月末に、関越自動車道での高速ツアーバスによる悲惨な事故が起きた。今年も3月に、北陸自動車道で再びバス事故が発生し、社会的にもバス業界の安全管理体制が問題視されている。

トラック業界にとっても他人事ではない問題だ。現に事故が増加傾向にあるだけに、業界に対しても厳しい社会的な批判の目が向くおそれがある状況とも言える。

それゆえ、運転者には点呼時などに繰り返し注意喚起し、従来にも増して安全運転の励行を徹底していくべきだろう。

さらに言えば、業界が若年運転者採用の阻害要因として見直しを要望している、中型免許問題にも影響しかねない。事故が多い状況では社会的な理解を得にくいからだ。

こうした懸念が、杞憂に終わるよう、各事業者が改めて警戒感を持って、事故抑止に努めることを期待したい。(Y)

警戒感を持って、日常の輸送業務に当たる必要がある。こうした認識を改めて銘記すべきだろう。

需要の増加、運賃水準の改善傾向と業況は近年にないほど好転しているように見えるが、一旦、

悪質な違反は厳罰化

国交省

大型車通行適正化対策

国土交通省道路局は5月9日、「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」を取りまとめた。悪質違反は厳罰化する一方、適正な利用者には許可手続きを簡素化する。また車両の大型化に対応し、許可基準などを見直す方針。

道路の老朽化対策が喫緊の課題になっているが、道路劣化への影響が大きい重量超過の大型車両対策を強化するためだ。同省によると、重量超過の大型車両は全体の0・3%と一部にすぎないが、道路橋の老朽化に与える影響は全交通の約9割と大きな要因になっている。

このため、違反者に対する指導・取り締まりを一段と強化する。特に基準の2倍以上の重量超過など悪質な違反者に対しては今年度から、現地取り締まりで違反を確認した場合、即時に告発する。

また、改正道路法に基づき、違反者に対する報告徴収や立入検査を行い、立入検査などを拒む者は告発する。さらに自動車局と連携し、違反通行を行った運送事業者に対して、貨物自動車運送事業法に基づく行政処分を行うとともに、荷主に対する是正指導を行うための措置を検討する。

許可基準を緩和

一方、許可基準を見直し、バン型車などセミトレーラ連結車の駆動軸重制限(現行10㌧)を、今年度中に国際海上コンテナセミトレーラと同等の11・5㌧に緩和し、基準の統一を図る。これにより積載重量は約6㌧(30%)増やすことが可能になる。あわせて45㍍コンテナ積載車両をはじめ、セミトレーラの車両長制限を緩和する。

また、違反実績のない適正な利用者には優遇措置を講じ、27年度実施に向けて許可期間(現行2年)の延長を検討する。

全ト協に協力要請

こうした方針を踏まえ、同省の徳山日出男道路局長は同日、全日本トラック協会の福本秀爾理事長に対して、大型車の通行適正化について協力要請した(写真㊤)。徳山局長は、「違反者には取り締まりを強化し、善良な事業者には、より道路を使いやすくするための緩和を行う」と述べた。

陸運業　25年の労働災害

死傷災害、依然増加

厚生労働省がこのほどまとめた平成25年の労働災害発生状況(確定値)によると、全産業では死傷災害(休業4日以上)が4年振り、死亡災害が2年振りに減少に転じた。陸上貨物運送事業では、死亡災害が大きく減少したものの、死傷災害は依然、増加傾向にある。

陸運業の死傷災害は1万4190人で前年比356人(2・6%)増加した。これらの約7割が積み降ろし作業中に発生したもので、「墜落・転落」が399人で同169人(4・4%)、「転倒」が2050人で同91人(4・6%)それぞれ増加した。

一方、死亡災害は107人で同27人(20・1%)減と大幅に減少。過半数を占める交通事故が大きく減少したことによる。

引き続き荷役作業中の労働災害が多いため、昨年策定した「荷役作業の安全対策ガイドライン」に基づく取り組みを促進していくことにしている。

全産業では、死傷災害が11万8157人で同1419人(1・2%)減少し、死亡災害が1030人で同63人(5・8%)の大幅な減少となった。死亡災害も減少に転じ、4年振りに死傷災害・死亡災害ともに減少した。

「経済センサス」「商業統計調査」
7月1日に実施

東京都は、各区市町村を通じて平成26年度の「経済センサス―基礎調査」(総務省所管)と「商業統計調査」(経済産業省所管)を一体的に実施する。

7月1日現在で全ての事業所・企業を対象に、統計法に基づき全国一斉に行われる国の重要な調査で、調査への協力を呼びかけている。

調査方法は、支社などを有する企業に対しては郵送調査を行い、支社などがない単独事業所および新設の事業所に対しては、都知事が任命する調査員が各事業所に調査票を配布・回収する。

平成26年度　**臨時**

運行管理者試験問題正答 貨物

(平成26年5月18日実施)

問1	問2	問3	問4	問5	問6
4	2	2,3	A:2, B:1 C:1, D:2	4	2,3
問7	問8	問9	問10	問11	問12
1	2	3	3	A:2, B:2 C:1, D:2	1,3
問13	問14	問15	問16	問17	問18
1,3	4	A:1, B:2 C:2, D:1	4	4	3
問19	問20	問21	問22	問23	問24
3	A:1, B:1 C:1, D:1	2	4	1,3	適 1,3 不適 2,4
問25	問26	問27	問28	問29	問30
適 1,2 不適 3,4	2,3	の1 24 / の2 1	適 1,2,3 不適 4	正 1,3,4 誤 2	の1 40 / の2 不適 / の3 不適

(試験問題は4・5面)

運輸点描

トラック運転者資格制度

「トラックマスター」を認定
国交省、有識者懇談会で提案

国土交通省は5月20日、「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」の第2回会合を開いた。3月の初会合で活性化対策として検討を進めることになった、トラックドライバーの公的資格制度については、意欲のある若手ドライバーを対象にデジタルタコグラフの点数などで評価する「トラックマスターズ」、熟練ドライバーの経営参画力などを評価する「トラックスーパーバイザー」という2つの資格制度のイメージを、国交省側が提案した。

資格制度は、トラックドライバーの確保・育成策の一つで、ドライバーの地位向上とキャリアアップに資する制度として検討。新たな就業を促すことも狙いとして、若手ドライバーに対する「トラックマスターズ」制度の創設が提案された。

評価対象は「安全・エコ」と「荷役・接遇」の各事項。「安全・エコ」についてはデジタコの点数やエコ運転の知識、燃費などを評価して「☆」印を付与し、「荷役・接遇」に関しては玉掛け技能や営業力、マナーなどを評価しポイントを付与するというイメージだ。

必要なポイントと「☆」印の数を達成したドライバーを「トラックマスター」に認定し、車両に貼付できるステッカーを配布する。

一方の「トラックスーパーバイザー」は、営業所の幹部になれるような熟練ドライバーが対象で、一定レベル以上の運転技能や運行管理者資格に加え、マネジメント能力や経営参画力について試験を行い、合格者に「トラックスーパーバイザー」資格を付与することを想定している。

資格取得者が経営層に入ることで、会社単位では適切な幹部登用が可能になるほか、業界全体としても経営者の意識の底上げが図れる効果が期待できる。

懇談会では、Gマークについても国が会社を評価する制度として位置付け、ドライバー資格制度と両輪で認知度を上げる必要がある、といった意見が出されたという。

女性の活用も課題

ドライバー確保のためには、女性の活用促進も重要なテーマだ。国交省によると、運転免許を保有する女性は約3500万人だが、このうち女性トラックドライバーは約2万3700人で、わずか0・1%だという。

さらに同省のヒアリングによると、トラック運送事業の経営者は、女性ドライバーについて、安全運転や荷役をこなせないなどの不安を持っているほか、結婚や出産ですぐに辞めてしまうのではないか、といった懸念を持っている。

こうした現状を踏まえ、潜在的な女性ドライバー志願者を顕在化させるため、女性になじみやすい運送貨物や志望者へのアプローチ方法などを論点としたほか、経営者側にとってのインセンティブや、就業継続を可能にする環境づくりなども指摘された。

健全化対策では、書面化定着に向けた取り組みの推進や、トラック協会が実勢運賃を調査・公表することを通じて、適正運賃収受を支援していくための通達を発出したことに加え、トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインを改定し、問題となる行為類型例や望ましい取引慣行例を追加していく方向性が示された。

下請け多層構造の弊害についても議論になったが、方向性を見いだすまでは至らなかった。

トラック運送事業の健全化・活性化のための抜本策はいかにあるべきなのか、有識者の知恵に期待がかかる。

（ジャーナリスト　伊集院　豪）

全ト協
物流動向調査
輸送量増加で稼働率上昇

全日本トラック協会がまとめた「物流動向に関する実態調査」結果（速報版）によると、輸送量の増加で車両の稼働率が上昇する一方、運転者の確保が難しくなっているため、例年にない年度末繁忙期となった今年3月には、運転者が「非常に不足」「やや不足」と回答した事業者が約7割に達している。

調査は、4月下旬から5月上旬にかけて実施したもの。国土交通省は、輸送力不足対策をテーマとした「物流問題調査検討会」を設置したが、全ト協は5月12日開催の第2回検討会で調査結果を報告・説明した。

それによると、今年3月の輸送量が昨年3月および今年2月より「増加」「やや増加」とした事業者が約7割。4月の見通しは3月より「減少」「やや減少」とする事業者が約6割だった。

今年3月の車両稼働率については、同様の比較で「上昇」「やや上昇」が5割超、4月の見通しは「下落」「やや下落」が半数以上あった。稼働率が上昇した場合の対応としては「利用運送事業者に委託」「運送依頼を断っている」が多い。

今年3月に運送依頼を断った実績が、昨年3月より「増加」「やや増加」が約8割。4月の見通しは3月より「減少」「やや減少」が約4割だが、「横ばい」および「増加」「やや増加」も約3割ある。

こうした中で、今年3月における運転者の不足感は「非常に不足」「やや不足」との回答が約7割。4月の見通しでも、引き続き「不足」見込みが約6割と高い水準にある。

今年3月の運賃動向および4月の見通しでは「横ばい」が最も多いが、昨年3月より「上昇」が約3割、4月も3月より「上昇」見込みとする事業者が約2割あった。

また消費税の転嫁状況は、約9割が「税率引き上げ分を適正に転嫁できている」と回答しているが、一部、転嫁を拒否されている事業者もある。

運転者不足が約7割にも

厚労省
賃金構造基本統計調査
7月に実施

厚生労働省は7月に、平成26年「賃金構造基本統計調査」を実施する予定。各都道府県労働局、労働基準監督署を通じて行うもので、調査への協力を呼びかけている。

調査対象は主要産業に属する事業所のうち、5人以上の常用労働者を雇用する民営の事業所、および10人以上の常用労働者を雇用する公営事業所。

WebKIT
成約運賃指数

全ト協がまとめた求荷求車情報ネットワークWebKITの成約運賃指数（平成22年4月を100とした指数）によると、4月の指数は115で前年同月比7ポイント高く、12か月連続で前年同月を上回っている。

消費税増税前の駆け込み需要などが加わり、例年にない年度末繁忙期となった3月より11ポイント下がったものの、増税後も引き続き高い水準を維持している。

4月の荷物情報（求車）登録件数は6万9479件で同36・1%増加したが、成約率は17・9%で同4・6ポイント低下した。依然として、運転者・車両不足が深刻な状況にあり、輸送需給がタイトな状況にあることを示している。

年度ごとの成約運賃指数（22年度を100とした指数）では111・6で前年度比1・5ポイント上昇。このうち荷物重量4㌧以下は113・0で同1・1ポイント、4㌧超は111・9で同1・7ポイントそれぞれ上回っている。

4月も高い水準を維持
前年比7ポイント高い115

全ト協
26年度「経営診断」助成
6月2日から申請受付

全ト協は、中小トラック運送事業者のための平成26年度「経営診断事業」を実施し、経営診断・経営相談費用を一部助成する。申請受付期間は6月2日から27年2月27日まで（予算枠に達し次第締め切る）。

全ト協標準経営診断システムによる「総合的な経営診断（ステップ1）」と、この結果に基づき助言などを行う「経営改善相談（ステップ2）」の受診費用を助成するもの。助成金予算は合計で310万円。

「総合的な経営診断」の診断費用は16万円（税別、診断士の交通費は別途負担）で、この診断費用の2分の1（税別）、8万円を上限に助成する。ただし、安全性優良事業所（Gマーク事業所）については優遇し、10万円を上限に助成する。

「経営改善相談」の診断費用は5万円（税別、診断士の交通費は別途負担）で、このうち2万円を助成する。ただし、Gマーク事業所は3万円を助成する。申請先はいずれも各都道府県トラック協会。なお、詳細は全ト協ホームページを参照。

全国安全週間
7月1～7日

厚生労働省・中央労働災害防止協会の提唱により、7月に平成26年度「全国安全週間」（7月1～7日）が実施される。スローガンは「みんなでつなぎ　高まる意識　達成しようゼロ災害」。

安全週間の実効を上げるため、6月の1か月間を準備期間として各種取り組みを推進する。

安全週間、準備期間中の取り組みとしては、経営トップによる安全への所信表明や職場の安全パトロールなどを行うほか、安全活動の標語や「安全の日」設定などにより、安全意識の高揚を図る。

荷役災害防止を

陸上貨物運送事業における対策は、①荷役作業中の荷台などからの墜落・転落防止対策の徹底、②荷主との合同による荷役作業現場の安全点検および改善、③適正な労働時間などの管理や走行管理――を実施する。

セレモア　セレモアホールディングス
ぜひご覧ください　セレモア　検索
「セレモア」は登録商標です。
大切な人へ…ありがとう
心の花束®
ISO9001認証取得
―セレモアの―
家族葬
お葬儀は事前のご相談・お見積りが安心です
日本テレビ番組提供　途中下車の旅　毎週土曜日　午前9:30～10:30
0120-57-1121
人の心 日本文化を守る
◆品質保証の国際規格ISO9001認証取得（葬祭サービス）
Eternal Heart　株式会社セレモア　担当：石田

平成26年度 臨時

運行管理者試験問題 貨物

平成26年5月18日実施

・問題は、1ページから30ページまでの30問です。
・答えを記入の際は、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。

※問題文は原文のまま掲載しています。（正答は2面に掲載）

1．貨物自動車運送事業法関係

問1　貨物自動車運送事業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。

1．一般貨物自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2．一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）は、事業計画の変更（国土交通省令に定めるものを除く。）を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。

3．事業者は、主たる事務所の名称及び位置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、各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数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。

問2　一般貨物自動車運送事業の輸送の安全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。

1．一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）は、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任し、当該運行管理者に対し事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行うための必要な権限を与えなければならない。

2．事業者は、選任した運行管理者の職務及び権限並びに事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務の処理基準に関する安全管理規程を定めなければならない。

3．事業者は、貨物自動車運送事業法の規定による処分（輸送の安全に係るものに限る。）を受けたときは、遅滞なく、当該処分の内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容をインターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

4．事業者は、貨物自動車利用運送を行う場合にあっては、その利用する運送を行う事業者が貨物自動車運送事業法の規定又は安全管理規程を遵守することにより輸送の安全を確保することを阻害する行為をしてはならない。

問3　次の記述のうち、一般貨物自動車運送事業の運行管理者の行わなければならない業務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．従業員に対し、効果的かつ適切に指導及び監督を行うため、輸送の安全に関する基本的な方針を策定し、これに基づき指導及び監督を行うこと。

2．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、当該事業用自動車の乗務員に対する適切な指導を行うこと。

3．自動車事故報告規則第5条（事故警報）の規定により定められた事故防止対策に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保について、従業員に対する指導及び監督を行うこと。

4．休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間が十分に確保されるように、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させること。

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ついて次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の［A］を開始しようとする運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。）により点呼を行い、次に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために［B］をしなければならない。ただし、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、貨物自動車運送事業者が点呼を行う場合にあっては、当該貨物自動車運送事業者は、対面による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。

一　［C］の有無
二　［D］その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
三　道路運送車両法第47条の2第1項及び第2項の規定による点検の実施又はその確認

A	1．運転	2．乗務
B	1．必要な指示	2．適切な助言
C	1．酒気帯び	2．疾病、疲労
D	1．酒気帯び	2．疾病、疲労

問5　一般貨物自動車運送事業者等（以下「事業者等」という。）の事業用自動車の運行の安全を確保するために、運転者に対して行わなければならない指導監督及び特定の運転者に対して行わなければならない国土交通省告示で定める特別な指導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．事業者等は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、当該貨物自動車運送事業に係る主な道路の状況その他の事業用自動車の運行に関する状況、その状況の下において事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び法令に基づき自動車の運転に関して遵守すべき事項について、運転者に対する適切な指導及び監督をしなければならない。

2．事業者等は、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い入れた者であって、当該事業者等において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に他の事業者等によって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、初めて事業用自動車に乗務する前に実施する。

3．事業者等は、高齢運転者に対する特別な指導については、国土交通大臣が認定した高齢運転者のための適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。この指導は、適性診断の結果が判明した後1ヵ月以内に実施する。

4．事業者等は、事故惹起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的機関における指導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ヵ月以内に実施する。

問6　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の過労運転の防止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．事業者は、事業計画に従い業務を行うに必要な員数の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ず、この場合、選任する運転者は、日々量い入れられる者、3ヵ月以内の期間を定めて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った者を除く。）であってはならない。

2．事業者は、乗務員が有効に利用することができるように、休憩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あっては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。

3．事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、当該運転者と交替するための運転者を配置しておかなければならない。

4．特別積合せ貨物運送を行う事業者は、当該特別積合せ貨物運送に係る運行系統であって起点から終点までの距離が150キロメートルを超えるものごとに、「主な地点間の運転時分及び平均速度」、「乗務員が休憩又は睡眠をする地点及び時間」及び「交替するための運転者を配置する場合にあっては、運転を交替する地点」について事業用自動車の乗務に関する基準を定めなければならない。

問7　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、運輸支局長等に速報することを要しないものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1．事業用自動車が雨天時に緩い下り坂の道路を走行中、先頭を走行していた自動車が速度超過によりカーブを曲がりきれずに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を含む後続の自動車が止まりきれずに次々と衝突する事故となり、15台の自動車が衝突したが死傷者は生じなかった。

2．事業用自動車の前方を走行していた乗用車が信号が赤になり停車したが、後続の当該事業用自動車の運転者が気づくのが遅れたために追突し、この事故により当該乗用車に乗車していた4人と追突した当該事業用自動車の運転者が重傷を負った。

3．事業用自動車が右折の際、対向車線を走行してきた大型自動二輪車と衝突し、この事故により当該大型自動二輪車に乗車していた2人が死亡した。

4．事業用自動車が走行中、突然、自転車が道路上に飛び出してきたため急停車したところ、当該事業用自動車及び後続の自動車8台が関係する玉突き事故となり、この事故により10人が負傷した。

問8　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の貨物の積載についての次の記述のうち、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、過積載による運送の引受け、過積載による運送を前提とする事業用自動車の運行計画の作成及び事業用自動車の運転者への他の従業員に対する過積載による運送の指示をしてはならない。

2．事業者は、車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車に貨物を積載する場合に限り、偏荷重が生じないように積載するとともに、貨物が運搬中に荷崩れ等により当該事業用自動車から落下することを防止するため、貨物にロープ又はシートを掛けること等必要な措置を講じなければならない。

3．事業者は、車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車に乗務した場合にあっては、貨物の積載状況を当該乗務を行った運転者ごとに乗務等の記録をさせなければならない。

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、貨物自動車運送事業法の規定による命令又は処分をする場合において、当該命令又は処分に係る過積載による運送が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであると認められ、かつ、当該事業者に対する命令又は処分のみによっては当該過積載による運送の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該過積載による運送の再発の防止を図るため適当な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　自動車の登録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．登録自動車について所有者の変更があったときは、新所有者は、その事由があった日から15日以内に、国土交通大臣の行う移転登録の申請をしなければならない。

2．登録自動車の所有者は、当該自動車の自動車登録番号標の封印が滅失した場合には、国土交通大臣又は封印取付受託者の行う封印の取付けを受けなければならない。

3．自動車登録番号標及びこれに記載された自動車登録番号の表示は、国土交通省令で定めるところにより、自動車登録番号標を自動車の前面（法令により前面の自動車登録番号標を省略することができる場合を除く。）及び後面の任意の位置に確実に取り付けることによって行うものとする。

4．登録自動車の所有者は、自動車の用途を廃止したときは、その事由があった日から15日以内に、永久抹消登録の申請をしなければならない。

問10　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．初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量7,890キログラムの貨物の運送の用に供する自動車については、当該自動車検査証の有効期間は2年である。

2．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継続検査を行い、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。

3．自動車の使用者は、自動車の長さ、幅又は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、その事由があった日から30日以内に、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なければならない。

4．自動車（検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車を除く。）は、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを運行の用に供してはならない。

問11　道路運送車両法に定める自動車の日常点検についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

自動車運送事業の用に供する自動車の使用者又はこれを［A］する者は、1日1回、その運行の［B］において、国土交通省令で定める技術上の基準により、［C］、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項について、［D］等により自動車を点検しなければならない。

A	1．管理	2．運行
B	1．終了後	2．開始前
C	1．灯火装置の点灯	2．警音器の作動
D	1．試運転	2．目視

問12　道路運送車両の保安基準及びその細目を定める告示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．自動車に備えなければならない方向指示器は、毎分60回以上120回以下の一定の周期で点滅するものでなければならない。

2．貨物の運送の用に供する普通自動車であって、車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上のものの原動機には、自動車が時速100キロメートルを超えて走行しないよう燃料の供給を調整し、かつ、自動車の速度の制御を円滑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。

3．自動車に備えなければならない非常信号用具は、夜間200メートルの距離から確認できる赤色の灯光を発するものでなければならない。

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

3．道路交通法関係

問13　道路交通法に定める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．道路標示とは、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋲、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。

2．駐車とは、車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で10分を超えない時間内のもの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う。

3．進行妨害とは、車両等が、進行を継続し、又は始めた場合においては危険を防止するため他の車両等がその速度又は方向を急に変更しなければならないこととなるおそれがあるときに、その進行を継続し、又は始めることをいう。

4．安全地帯とは、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。

問14　道路交通法に定める駐車を禁止する場所（公安委員会の定めるところにより警察署長の許可を受けたときを除く。）についての次の記述のうち、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、消火栓、指定消防水利の標識が設けられている位置又は消防用防火水槽の吸水口若しくは吸管投入孔から5メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。

2．車両は、消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽の側端又はこれらの道路に接する出入口から5メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。

3．車両は、火災報知機から1メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。

4．車両は、人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設けられた施設又は場所の道路に接する自動車用の出入口から5メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。

問15　道路交通法に定める交通事故の場合の措置についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

交通事故があったときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員は、直ちに車両等の運転を停止して、［A］し、道路における［B］する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者（運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員。）は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署（派出所又は駐在所を含む。）の警察官に当該交通事故が発生した［C］、当該交通事故における死傷者の数及び［D］並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。

A	1．負傷者を救護	2．救急車を要請
B	1．運行を確保	2．危険を防止
C	1．原因及び道路の状況	2．日時及び場所
D	1．負傷者の負傷の程度	2．関係車両の数

問16　追越し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、他の車両を追い越そうとするときは、その追い越されようとする車両（以下「前車」という。）の右側を通行しなければならない。ただし、前車が法令の規定により右折をするため道路の中央又は右側端に寄って通行しているときは、その左側を通行しなければならない。

2．車両は、トンネル内の車両通行帯が設けられている道路（道路標識等により追い越しが禁止されている道路の部分を除く。）においては、他の車両を追い越すことができる。

3．停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため道路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度又は方向を急に変更しなければならないこととなる場合を除き、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。

4．車両は、道路標識等により追い越しが禁止されている道路の部分においても、前方を進行している原動機付自転車は追い越すことができる。

問17　次に掲げる標識のある道路における通行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、横断（道路外の施設又は場所に出入するための左折を伴う横断を除く。）することができない。

2．大型貨物自動車、特定中型貨物自動車及び大型特殊自動車は、最も左側の車両通行帯を通行しなければならない。

3．車両は、他の車両（軽車両を除く。）を追い越すことができない。

4．車両総重量が7,980キログラムで最大積載量が4,500キログラムの中型貨物自動車は通行することができない。

4．労働基準法関係

問18　労働基準法の定めについての次の記述のうち、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．労働基準法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、この基準を理由として労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上を図るように努めなければならない。

2．使用者は、労働者が女性であることを理由として、賃金について、男性と差別的取扱いをしてはならない。

3．労働条件は、労働者と使用者が、対等の立場において決定すべきものである。労働者及び使用者は、労働協約、就業規則及び労働契約を遵守し、誠実に各々その義務を履行するよう努めなければならない。

4．使用者は、労働者を解雇しようとする場合においては、少なくとも30日前にその予告をしなければならない。30日前に予告をしない使用者は、30日分以上の平均賃金を支払わなければならない。ただし、天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となった場合又は労働者の責に帰すべき事由に基いて解雇する場合においては、この限りでない。

問19　労働基準法における労働契約等に関する定めについての次の記述のうち、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．労働基準法で定める基準に達しない労働条件を定める労働契約は、その部分については無効とする。この場合において、無効となった部分は、労働基準法で定める基準による。

2．使用者は、労働契約の不履行について違約金を定め、又は損害賠償額を予定する契約をしてはならない。

3．使用者は、労働者の死亡又は退職の場合において、権利者の請求があった場合においては、30日以内に賃金を支払い、積立金、保証金、貯蓄金その他名称の如何を問わず、労働者の権利に属する金品を返還しなければならない。

4．使用者は、労働者が業務上負傷し、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日間並びに産前産後の女性が労働基準法第65条（産前産後）の規定によっ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、労働基準法の規定によって打切補償を支払う場合又は天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となった場合においては、この限りでない。

問20　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間について次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。ただし、1人乗務で、フェリーには乗船しないものとし、また、隔日勤務に就く場合には該当しないものとする。

（1）拘束時間は、1ヵ月について［A］を超えないものとすること。ただし、労使協定があるときは、1年のうち6ヵ月までは、1年間についての拘束時間が、［B］を超えない範囲内において、320時間まで延長することができる。

（2）1日についての拘束時間は、［C］を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、［D］とすること。この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とすること。

A	1．293時間	2．299時間
B	1．3,516時間	2．3,588時間
C	1．13時間	2．14時間
D	1．16時間	2．17時間

問21　貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の運転時間及び休憩時間に関する次の記述のうち、連続運転の中断方法として「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に適合しているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

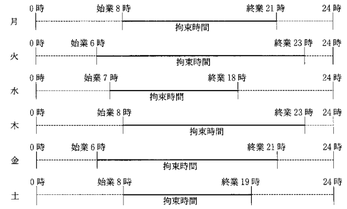
1．運転を開始して、連続2時間50分運転後に20分休憩し、次に連続1時間10分運転後に20分休憩し、さらに連続4時間運転後に20分休憩し、そして連続30分運転して乗務を終了した。

2．運転を開始して、連続3時間20分運転後に5分休憩し、次に連続35分運転後に30分休憩し、そして連続3時間35分運転して乗務を終了した。

3．運転を開始して、連続2時間30分運転後に30分休憩し、次に連続1時間30分運転後に10分休憩し、さらに連続3時間運転後に10分休憩し、そして連続1時間30分運転して乗務を終了した。

4．運転を開始して、連続1時間30分運転後に10分休憩し、次に連続1時間30分運転後に10分休憩し、さらに連続1時間30分運転後に10分休憩し、そして連続2時間運転して乗務を終了した。

問22　下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の1週間の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）に定める拘束時間等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。ただし、1人乗務で、フェリーには乗船しないものとし、また、業務の必要上、勤務の終了後継続して、定められた時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には該当しないものとする。なお、日曜日は休日とする。



1．1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に違反する勤務は1回である。

2．1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に違反する勤務は1回である。また、勤務終了後の休息期間についても改善基準に違反するものは1回である。

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に違反する勤務は2回である。また、勤務終了後の休息期間は改善基準に違反していない。

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に違反する勤務は2回である。また、勤務終了後の休息期間についても改善基準に違反するものは1回である。

問23　下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の運転時間の例を示したものであるが、2日目を特定日とした場合、次のうち、2日を平均して1日当たりの運転時間について「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。

1.

1日目	2日目	3日目
運転時間 9時間	運転時間 10時間	運転時間 9時間

2.

1日目	2日目	3日目
運転時間 10時間	運転時間 9時間	運転時間 9時間

3.

1日目	2日目	3日目
運転時間 8時間	運転時間 11時間	運転時間 8時間

4.

1日目	2日目	3日目
運転時間 11時間	運転時間 9時間	運転時間 8時間

5．実務上の知識及び能力

問24　運行管理の意義、運行管理者の役割等に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

1．運行管理者には、事業者に代わって法令に定められた事業用自動車の運行の安全確保に関する業務を行い、交通事故を防止するという役割を果たすことが求められている。

2．事業用自動車の点検及び整備に関する車両管理については、整備管理者の責務において行うこととされていることから、運行管理者の業務として事業用自動車の日常点検の実施について確認する必要はない。

3．社会的影響の大きい重大事故が発生している状況の中、事業者にとって、運行管理の徹底などによる事故防止への取組みが重要である。

4．事業者が、事業用自動車の定期点検を怠ったことが原因で重大事故を起こしたことにより、行政処分を受けることになった場合、当該重大事故を含む運行管理業務上に一切問題がなくても、運行管理者は事業者に代わって事業用自動車の運行管理を行っていることから、事業者が行政処分を受ける際に、運行管理者が運行管理者資格者証の返納を命じられることがある。

問25　点呼の実施に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

1．乗務前の点呼においては、運転者の健康状態や疲労の度合いを把握するだけではなく、疾病等を治療中の運転者については、定期的に通院しているか、医師の処方薬を飲んでいるかが等を確認している。

2．点呼は、運行上やむを得ない場合は電話その他の方法によることも認められているが、営業所（輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所には該当しないものとする。）と離れた場所にある当該営業所の車庫から乗務を開始する運転者については、運行上やむを得ない場合に該当しないことから、電話により点呼を行うことはできない。

3．運行管理者は、事業者から運行の安全の確保に関する業務を行うため必要な権限を与えられているが、運行管理者の勤務体制上その業務のすべてを運行管理者が適切に行うことは困難である。したがって、点呼については、事業者が選任する運行管理者の補助者にすべて一任しており、当該補助者は、日々の点呼の実施による運行可否の判断やその記録及び当該記録の保存までを行い、これを運行管理者に報告している。

4．運転者が営業所を早朝に出庫する場合の乗務前の点呼については、運行管理者等が営業所に出勤していないため対面で実施できないことから、運行管理者等が営業所に出勤した後電話で実施している。

問26　点呼の実施に関する次の記述のうち、適切なものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1．乗務前の点呼における運転者の酒気帯びの有無について、アルコール検知器が故障により作動しない場合は、運転者からの前日の飲酒の有無についての報告と、当該運転者の顔色、呼気の臭い、応答の声の調子等による確認をしなければならない。この確認により、酒気を帯びていると判断できれば、当該運転者を乗務させてもよい。

2．乗務前及び乗務後の点呼のいずれも対面で行うことができない乗務を行う運転者に対しては、乗務前及び乗務後の点呼の他に、当該乗務途中において少なくとも1回電話等により点呼（中間点呼）を行うこととされている。この点呼においては、乗務する事業用自動車の日常点検の実施についての報告を求めなくてもよい。

3．乗務前の点呼において、酒気帯びの有無を確認するためアルコール検知器を使用しなければならないとされているが、アルコール検知器による酒気帯びの有無の判定は、道路交通法施行令第44条の3（アルコールの程度）に規定する呼気中のアルコール濃度1リットル当たり0.15ミリグラム以上であるか否かではなく、アルコールが検知されるか否かによって行う。

4．運転者が受診した定期健康診断の結果、すべて異常なしとされた運転者については、健康管理が適切に行われ健康に問題がないと判断されるため、乗務前の点呼における安全な運転をすることができないおそれがあるか否かの確認は、本人から体調不良等の報告があった場合に行うこととしている。

問27　下の一般貨物自動車運送事業のA営業所の概要に関する記述に基づき、次の1及び2について解答しなさい。

＜A営業所の概要＞

○	営業所の稼動	→ 無休で営業
○	事業用自動車の配置車両数	→ 30両（トレーラ10両を含む。）
○	事業用自動車の稼動状況	→ 全車両とも毎日運行
○	運転者の乗務形態	→ 全車両とも1人1車
○	運転者の休日	→ 1週間に1日の公休

1．A営業所の事業用自動車を全車両、毎日運行させるために必要な運転者の員数を解答用紙の該当する数字の欄にマークしなさい。

なお、交替運転者の配置、運転者の有給休暇、事業用自動車の整備等上記以外の事情は一切考慮しないものとし、解答として求めた数値に1未満の端数がある場合には、これを切り上げるものとする。

2．A営業所に選任しなければならない運行管理者の数を、解答用紙の該当する数字の欄にマークしなさい。

臨時運管試験 都内受験者3731人

平成26年度臨時運行管理者試験（貨物）が5月18日、全国一斉に行われ、東京都内では市ヶ谷会場をはじめ5か所で行われた。

車両5台未満の事業者の運行管理者選任義務付けなどに伴い臨時に行われたもの。全国では1万2567人が受験申請し、1万1542人が受験。受験率は91・8％だった。

都内では5会場合計4141人が受験申請し、3731人が受験した。受験率は90・1％。（写真＝市ヶ谷会場）

合格発表は6月10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合格者の受験番号を掲載するとともに、受験者本人あてに「試験結果通知書」を郵送する。

問28　交通事故防止対策に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

1．いわゆるヒヤリ・ハットとは、運転者が運転中に他の自動車等と衝突又は接触するおそれがあったと認識した状態をいい、1件の重大な事故（死亡・重傷）が発生する背景には多くのヒヤリ・ハットがあるとされており、このヒヤリ・ハットを調査し減少させていくことは、交通事故防止対策に有効な手段となっている。

2．指差呼称は、運転者の錯覚、誤判断、誤操作等を防止するための手段であり、道路の信号や標識などを指で差し、その対象が持つ名称や状態を声に出して確認することをいい、安全確認のために重要な運転者の意識レベルを高めるなど交通事故防止対策の有効な手段の一つとして活用されている。

3．交通事故の防止対策を効率的かつ効果的に講じていくためには、事故情報を多角的に分析し、事故実態を把握したうえで、①計画の策定、②対策の実施、③効果の評価、④対策の見直し及び改善、という一連の交通安全対策のサイクルを繰り返すことが必要である。

4．過性診断は、運転者の運転能力、運転態度及び性格等を客観的に把握し、運転の適性を判定することにより、運転に適さない者を運転者として選任しないようにするためのものであり、ヒューマンエラーによる交通事故の発生を未然に防止するための有効な手段となっている。

問29　自動車の走行時に生じる諸現象とその主な対策に関する次の記述のうち、正しいものには解答用紙の「正」の欄に、誤っているものには解答用紙の「誤」の欄にマークしなさい。

1．「スタンディング・ウェーブ現象」とは、タイヤの空気圧不足で高速走行したとき、タイヤに波打ち現象が生じ、セパレーション（剥離）やコード切れ等が発生することをいう。これを防ぐため、タイヤが適正な空気圧であることを、日常点検で確認するよう運転者に対し指導する必要がある。

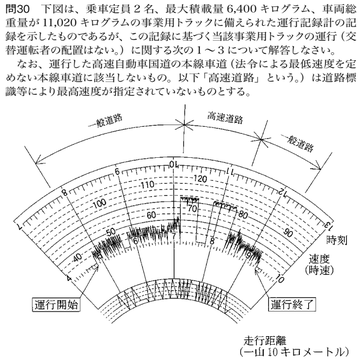
2．「ベーパー・ロック現象」とは、フット・ブレーキを使い過ぎると、ブレーキ・ドラムやブレーキ・ライニングが摩擦のため過熱することにより、ドラムとライニングの間の摩擦力が減り、ブレーキのききが悪くなることをいう。これを防ぐため、長い下り坂などでは、エンジン・ブレーキ等を使用し、フット・ブレーキのみの使用を避けるよう運転者に対し指導する必要がある。

3．「ハイドロプレーニング現象」とは、路面が水でおおわれているときに高速で走行すると、タイヤの排水作用が悪くなり、水上を滑走する状態になって、操縦不能になることをいう。これを防ぐため、スピードを抑えた走行や、タイヤが適正な空気圧であることを、日常点検で確認するよう運転者に対し指導する必要がある。

4．「ウェット・スキッド現象」とは、雨の降りはじめに、路面の油や土砂などの微粒子が雨と混じって滑りやすい膜を形成するため、タイヤと路面との摩擦係数が低下し急ブレーキをかけたときなどにスリップすることをいい、これを防ぐため、雨の降りはじめには速度を落とし、車間距離を十分にとって、不用意な急ハンドルや急ブレーキを避けるよう運転者に対し指導する必要がある。

問30　下図は、乗車定員2名、最大積載量6,400キログラム、車両総重量が11,020キログラムの事業用トラックに備えられた運行記録計の記録を示したものであるが、この記録に基づく当該事業用トラックの運行（交替運転者の配置はない。）に関する次の1～3について解答しなさい。

なお、運行した高速自動車国道の本線車道（法令による最低速度を定めない本線車道に該当しないもの。以下「高速道路」という。）は道路標識等により最高速度が指定されていないものとする。



1．運行開始から運行終了の間における平均時速（キロメートル）を、解答用紙の該当する数字の欄にマークして解答しなさい。なお、解答として求めた数値に1未満の端数がある場合には、小数点第1位を四捨五入すること。

2．高速道路の運行において、最高速度違反が認められない場合は解答用紙の「適」の欄に、最高速度違反が認められる場合は解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

3．運行開始から運行終了の間において「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める連続運転時間の違反が認められない場合は解答用紙の「適」の欄に、連続運転時間の違反が認められる場合は解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

関東運輸局長・支局長表彰

優良運転者の推薦を！

今年も貨物自動車の優良運転者を表彰する関東運輸局長、および東京運輸支局長表彰が行われます。各会員事業所における該当者については、次の要領により、各支部を通じて期限までに推薦書類を提出してください。

※提出書類の中に、自動車安全運転センターの「無事故無違反証明書」と「運転記録証明書」の両方を忘れずに添付してください。

◆関東運輸局長表彰

【表彰の範囲】貨物自動車運送事業などの事業用自動車の運転者として、運輸支局長表彰を受けた模範者で、5月31日（基準日）において満15年以上勤続し、責任事故がない者

【表彰者】関東運輸局長

【表彰期日】10月

【提出期日】6月27日（必着）

【提出書類】①功績調書②履歴書③在職証明書④事業主の無事故証明書⑤責任事故に関する申立書⑥支局長表彰の表彰状の写し（コピー）⑦無事故無違反証明書⑧運転記録証明書（5年間）※⑦⑧は6月1日以降に取得のもの

【提出部数】各2部＝③④⑤⑦⑧正本1通、写し1通（A4判、横書き／裏白、クリップ止め／ホチキスで綴じないこと、ワープロ印刷）

【表彰対象】

①事業用貨物自動車の運転者として満15年以上勤続している期間のうち、現事業所（統合・分割期間を含む）に引き続き、満5年以上勤続していること。勤続期間に中断がある場合には、中断期間を除いて、前後の期間を通算する

②「責任事故がない」とは、運転者の責に帰すべき事由により、自動車の運行において、他人の身体・生命・財産を害した事故がないことをいう。また今年5月31日（基準日）より遡って、過去3年間において交通違反（軽微なものを含む）がない者に限る

③東京都内の営業所に勤務している者に限る

◆東京運輸支局長表彰

【表彰の範囲】貨物自動車運送事業などの事業用自動車の運転者として団体長（全日本トラック協会長など）の表彰を受けた模範者で、5月31日（基準日）において満10年以上勤続し、責任事故がない者

【表彰者】東京運輸支局長

【表彰期日】9月

【提出期日】7月18日（必着）

【提出書類】①功績調書②履歴書③在職証明書④事業主の無事故証明書⑤責任事故に関する申立書⑥団体長表彰の表彰状の写し（コピー、※全ト協規程による表彰・優秀運転者顕章、または警察関係の表彰など）⑦無事故無違反証明書⑧運転記録証明書（5年間）※⑦⑧は6月1日以降に取得のもの

【提出部数】各2部＝③④⑤⑦⑧正本1通、写し1通（A4判、横書き／裏白、クリップ止め／ホチキスで綴じないこと、ワープロ印刷）

【表彰対象】

①事業用貨物自動車の運転者（助手・補助期間は除く）として、満10年以上勤続している期間のうち、現事業所（統合・分割期間を含む）に引き続き、満5年以上勤続していること。勤続期間に中断がある場合には、中断期間を除いて、前後の期間を通算する

②「責任事故がない」とは、運転者の責に帰すべき事由により、自動車の運行において、他人の身体・生命・財産を害した事故がないことをいう。また今年5月31日（基準日）より遡って、過去3年間において交通違反（軽微なものを含む）がない者に限る

③東京都内の営業所に勤務している者に限る

▽問い合わせ先＝各支部または東ト協総務課（☎03・3359・6252、永谷（ナガヤ））へ。なお、各表彰の提出書類の書式は、東ト協ホームページからダウンロード可能。

全ト協　全日本トラック協会は、平成26年度「トラックの日」ポスターのデザインコンテスト応募作品を一般公募している。応募期間は6月30日（必着）まで。

テーマは、国民生活や経済活動を支えるトラック輸送の役割や重要性などを表現し、アピールする内容のもの。

「トラックの日」ポスター デザインコンテスト

応募作品募集中!!

応募資格は、国内在住の大学生（専門学校生を含む）以上の者で、個人やグループ、および企業での応募も受け付ける。個人・1グループにつき3作品まで。

7月開催予定の広報委員会で、応募作品の中からグランプリ1点を選出し、今年度「トラックの日」ポスターとして採用する。グランプリは賞金50万円。これ以外で特に優秀な作品については、佳作（若干数）として賞金5万円を贈る。

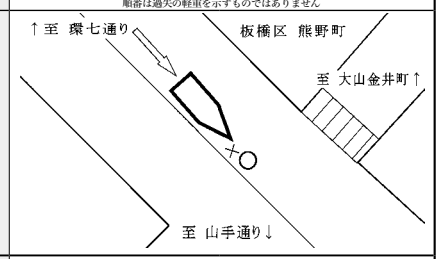
応募要領などは全ト協ホームページに掲載。

【問い合わせ先】
全ト協 総務部広報室 ☎03-5323-7242
受付時間＝午前10～12時、午後1～5時
（土・日曜を除く）

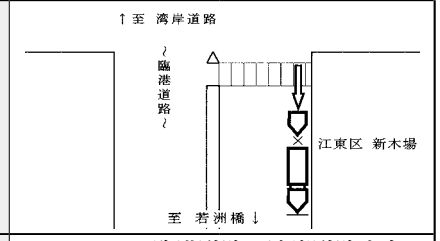
トラック事故速報　死亡事故

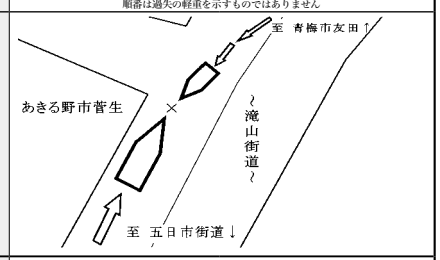
問い合わせ先：東京都トラック協会 運行管理課 ☎03-3359-3618

道路上に「人」はいないという思い込みは危険、特に早朝（夜間）の走行に注意!!

日時	5月1日（木）　3時20分頃発生
場所	板橋区内（川越街道〈国道254号〉）
当事者	事業用中型貨物車（40歳代前半）×歩行者（男性49歳 死亡） 順番は過失の軽重を示すものではありません
状況	
概要	事業用中型貨物車は、川越街道を環七通り方向から山手通り方向に進行中、何らかの理由で路上に横臥していた（確認中）歩行者を未発見のまま轢過したもの。

駐車違反は絶対にしない!!

日時	5月5日（月）　23時30分頃発生
場所	江東区内（臨港道路）
当事者	ミニカー（男性63歳 死亡）×事業用大型貨物車（40歳代後半） 順番は過失の軽重を示すものではありません
状況	
概要	ミニカーは、臨港道路を湾岸道路方向から若洲橋方向に進行中、前方に駐車中（運転者乗車中）の事業用大型貨物車に追突したもの。

日時	5月7日（水）　14時05分頃発生
場所	あきる野市内（滝山街道〈国道411号〉）
当事者	自家用軽乗用車（女性71歳死亡）×事業用大型貨物車（40歳代前半） 順番は過失の軽重を示すものではありません
状況	
概要	自家用軽乗用車は、滝山街道を青梅市友田方向から五日市街道方向に進行する際、対向車線にはみ出したため、対向から進行してきた事業用大型貨物車と正面衝突したもの。

今日から実践！組合員27社の成功事例を掲載

関交協オリジナル小冊子

事故防止対策のヒント

事故防止対策成功事例集

「もっと効果的な方法は？」
「ほかの事業者はどんな対策をしているんだろう？」
事故防止対策のそんな疑問にお答えします。

関交協・安全推進部では、小冊子『事故防止対策のヒント～事故防止対策成功事例集』を作成いたしました。関交協加入事業者27社のご協力を得てまとめたオリジナルの成功事例集です。

運行管理者のみなさまにご一読いただき、日頃の事故防止対策にお役立て頂ければ幸いです。

ご希望の方は、関交協・安全推進部まで
☎03-5337-1754
（月～金　9:00～17:00）

関交協　検索

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

東ト協

Gマーク説明会

事業者の取得促進をバックアップ

東京都貨物自動車運送適正化事業実施機関（東京都トラック協会）は5月15・16・20日の各日午前・午後の計6回、東ト総合会館で平成26年度貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）申請説明会を開催した。多摩支部では5月27・28日の両日に実施する。

5月15日午前の説明会では、適正化事業部の西澤康雄部長がまず、Gマーク認定取得の意義や取得状況、申請方法などについて説明。

都内のGマーク事業所は、26年3月末時点で1085事業所、取得率は17・5％。西澤部長は「さらなる取得率の向上を目指すため、6月30日に初めての巡回指導に係る研修会を開催し、会員事業者の取得をバックアップしていく」と述べた。

またGマーク事業所に対するインセンティブの一環として、「受委託点呼（共同点呼）」が認められているほか、今年度から運輸局長・運輸支局長による表彰制度が創設されることなどを紹介した。

申請方法の変更点に関しては、手書きによる複写式申請書の場合、申請実費として1000円（税込み）を収受する。「Web申請書作成システム」で申請書を作成した場合は無料。

評価方法に関しては、「安全性に対する取組の積極性」の加点対象に、「運転者の健康状態や疲労状態の把握などに効果が高い取り組み」（自認事項11）が追加された。具体的には、SAS（睡眠時無呼吸症候群）スクリーニング検査の実施などが対象となる。

さらに、提出書類については「運輸安全マネジメントに対する取組状況」と「安全性に対する取組の積極性」の各自認事項に関するチェックリストが追加され、申請時に提出する必要がある。

なお、Gマーク認定申請の受付は、本部では7月1日から14日まで（土・日曜日を除く）、多摩支部では7月2・3・7・8の4日間。

東ト協では会員の認定取得を支援するため、説明会に続き、6月に本部・多摩支部会場で個別の事前相談会を実施する。

［事前相談会］

◎本部会場（東ト総合会館4階会議室）＝6月12・13・18日／各日午前9時20分から午後4時45分（午前11時50分から午後1時20分を除く）／1事業所40分程度

◆申し込み期限＝6月10日（定員になり次第受付終了）。電話予約の上、参加申込書をFAX送信

◆問い合わせ・申し込み先＝東ト協適正化事業部（☎03-3359-4138、FAX03-3359-6009）

◎多摩支部会場＝6月24・25日

※詳細は多摩支部（☎042-524-3469、FAX042-525-1775）へ

東ト協

巡回指導に係る研修会

Gマーク申請予定者向けに

東ト協は6月30日、午前10時と午後1時30分からの2回、東ト総合会館7階大会議室で平成26年度「巡回指導に係る研修会」を開催する。

参加費無料。定員は各回とも80人。申し込みは6月9日から25日まで（定員になり次第締め切る）。

安全性優良事業所（Gマーク事業所）の申請予定事業者を対象に初めて実施するもの。評価項目となっている「安全性に対する法令の遵守状況」への対応に関して、巡回指導のポイントや必要な帳票類などについて説明する。

研修内容は、巡回指導を受ける際のポイント全般にわたるため、Gマーク申請を予定していない場合でも、巡回指導を控えている事業者の参加も可能。

申し込みは「参加申込書」（東ト協ホームページからダウンロード可能）に記入の上、FAX送信する。

▽問い合わせ・申し込み先＝東ト協適正化事業部（☎03・3359・4138、FAX03・3359・6009）。

動向ファイル

◇4月分◇

●**東京都トラック協会**、平成26年度「健康診断助成事業（定期健康診断）」を開始する。運輸事業振興助成交付金による健診助成は、健診受診率向上のための実証事業として25年度から実施されているもので、今年度は車両30台以下の助成要件を廃止し、さらなる受診促進を図る（1日）

●**全日本トラック協会**、「トラック運送事業の新規許可手続要件の見直し等に関する要望書」をまとめる。要望内容は新規許可手続きや事業用自動車の要件強化、車両5台未満の事業者への対応強化、利用運送事業の規制強化など（3日）

●**国土交通省総合政策局**、新たに「物流問題調査検討会」を設置する。景気の回復傾向に伴う輸送需要の増加の中で、トラック輸送をはじめ輸送力不足への懸念が強まり、景気回復の足かせになるおそれがあるため（4日）

●**全ト協**、3月のWebKIT成約運賃指数を発表。景気の回復傾向に加え、消費税増税前の駆け込み需要などで例年にない年度末繁忙期となり、運賃指数は前年同月比13ポイント上昇の126と過去最高の水準を示す（7日）

●**社会資本整備審議会道路分科会**、第46回基本政策部会で「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」を取りまとめ、太田昭宏国土交通大臣に建議する。道路メンテナンスに関するルール・基準を明確化し、5年に1度、近接目視による全数監視を行い、必要な修繕を行うよう提言（14日）

●**全ト協**、平成26年度から創設・運用を開始する「引越事業者優良認定制度」申請書類の頒布を開始する。申請受付期間は7月1日から14日まで（14日）

●**東ト協**、警視庁と「ドライブレコーダ等の映像情報の円滑な提供に関する協定書」に調印する。ドライブレコーダーには、犯罪事件や交通事故などの現場状況が記録される可能性があり、その映像が事件・事故の捜査や早期解決に役立つ有力な証拠となることから、警視庁から協力要請を受けていたもの（17日）

●**国交省自動車局**、3月に発生した北陸自動車道の高速バス事故を踏まえ、運転者の体調急変に伴う事故防止対策の一環として、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を改訂する。新たに疾病予兆および乗務の可否などを判断する、具体的な「判断目安」を示す（18日）

新会員

【大田支部】

◆株式会社松岡運輸＝大田区東糀谷4の8の1▽☎03・3741・0751▽一般貨物（普通車5台、けん引車3台、被けん引車3台）

【深川支部】

◆株式会社東都春陽堂＝江東区辰巳1の4の11▽☎03・5534・7031▽一般貨物（小型車5台）

【江戸川支部】

◆株式会社日本オフィスオートメーション＝江戸川区松江4の4の1▽☎03・5661・2601▽一般貨物（普通車5台）

◆株式会社スワロー海コン＝江戸川区臨海町4の2の2▽☎03・3687・0213▽一般貨物（けん引車22台、被けん引車14台）、利用運送

お悔やみ　申し上げます

吉田　祀子氏（茂呂運送代表取締役・練馬支部）

5月3日、心不全のため死去、81歳。通夜は5月7日、告別式は同8日にそれぞれ板橋区の戸田葬祭場で。喪主は長男・守泰氏。

交通安全功労者表彰

東ト協　原副会長が受賞

東ト協副会長・女性部本部長の原玲子氏（日本興運代表取締役社長）が、警視庁交通部長と関東交通安全協会連合会長連名による平成26年交通安全功労者賞を受賞した。表彰式は5月16日、さいたま市の浦和ロイヤルパインズホテルで行われた。

長年にわたり、トラック運送業界はもちろん、地域においても交通安全活動に積極的に取り組み、自らも模範運転に努めるなど、交通安全思想の普及とともに交通事故防止に多大な貢献をした功労により、表彰を受けたもの。

日程ボード

【6月1～15日】

2日（月）16時＝セメント専門部会通常総会（東ト総合会館）

3日（火）10時30分＝ダンプ専門部会通常総会（東ト総合会館）▼16時＝鉄骨・橋梁専門部会通常総会（同）

4日（水）16時30分＝建設専門部会通常総会（東ト総合会館）▼17時＝青年部通常総会（同）▼18時45分＝同懇親会（同）

5日（木）16時＝海上コンテナ専門部会通常総会（東ト総合会館）

6日（金）13時30分＝女性部女性経営者物流セミナー（東ト総合会館）▼14時＝引越専門部会通常総会（主婦会館プラザエフ）▼15時20分＝女性部通常総会（東ト総合会館）▼16時50分＝同懇親会（同）

7日（土）18時＝木材専門部会通常総会（熱海新かどや）

9日（月）16時＝紙・パルプ専門部会通常総会（東ト総合会館）

10日（火）14時＝ロジ研特別研修会（東ト総合会館）▼16時＝同通常総会（同）▼17時30分＝同懇親会（同）

11日（水）12時45分＝引越専門部会引越管理者講習（東ト総合会館）

13日（金）16時30分＝出版・印刷・製本・取次専門部会通常総会（東武ホテルレバント東京）

協会日誌

【5月1～15日】

1日　正副会長会

2日　関ト協専務理事連絡会

7日　事務局部長会▽会計監査▽物流経営士課程▽東京港各コンテナターミナルにおける海上コンテナ車両待機時間調査（～23日）

8日　青年部幹事会▽東京運輸支局・街頭検査に協力

12日　事務局部長会▽取扱事業・積合専門部会役員会▽関ト協海上コンテナ部会正副部会長・監事合同会議▽生コン専門部会通常総会▽グリーン・エコプロジェクトセミナー（～16日）

13日　関ト協青年部会常任幹事会▽運行管理者試験事務局説明会

14日　正副会長会▽理事会▽物流経営士課程▽三組織連絡会

15日　女性部正副本部長会▽安全性評価事業申請説明会

坊巷透話

ルポライター　飛鳥井 恭司

健康にもダイエットにも

人気のウオーキング

まずは歩き始めよう

ウオーキング人気は高い。全国で愛好者は4千万人以上といわれている。運動不足解消の手段として、誰もが年齢に関係なく、どこでもいつでも自分の体調と相談してできるという手軽さがあるが、歩き始めないと始まらない。

仲間同士の歩こう会だけではいかがかと思い、京王電鉄が主催する「京王沿線ウォーキング」（問い合せ先：京王お客さまセンター＝☎042・357・6161）に参加してみた。

今年で18年目となり、今年度は「ぐるり沿線 街歩き 大人の社会科見学」のテーマで年間8回開催。イベントには毎回約2500人が参加するそうだ。コースは「テーマに沿って事前に調査し、安全面に注意しながら参加者が楽しめるように」しているという。

距離は10キロメートル前後から12キロメートルだが、これまでに「ウオーキングの専門家とともに社員が実際に何度も歩き、参加者からの声を聴き、大人から子供まで幅広い年代が参加できるよう設定」されている。スタート時間帯とゴール時間帯が決められ、5回参加すれば記念品のプレゼントがあり、スポーツ気分とゲーム感覚でも楽しめる。

参加者は受付でコース図を受け取り、思い思いにスタートしていくが、コース図には見どころやトイレの位置、交差点なども詳細図化してあってよくできている。自分なりの見どころや味どころなど、様々な情報を書き込んでおけば、自分用の便利なウオーキングマップにもなる。

歩き始めたものの、自己流でいいのかとの心配もあり、ウオーキング講習会に参加してチェックをしてみた。スポーツ型の運動重視タイプではない、景色を楽しみ語らいながらのウオーキングなら、日ごろの歩き方でいいのではないかと自分自身で勝手に納得。

ただ、姿勢には気を付けないといけない（気が付いたら背筋を伸ばす）。疲れて姿勢が崩れたまま歩くと、ひざや腰などに悪いことになるからだ。

ウオーキングに用具などはあまりいらないが、靴選びには注意する必要がある。

外反母趾、偏平足、魚の目やたこ（胼胝）、ひざなど足の悩みを抱えている人から頼りにされている、健康靴専門店のゴゾ（GOZO）シューズデパートメント（東京都八王子市、☎042・621・0007）の福士公輔代表は「悩みのある人は専門家に相談するのが一番。インソール（中敷き）を作ってくれることも重要」と話す。

「靴には木型が最も重要」と話す福士さん

福士さんは、ドイツ整形外科靴マイスターのもとで18年間修業し、靴と足や歩き方、健康との関係、靴の調整の仕方などを学び、足の悩みを抱える人から靴作りで信頼されている。

福士さんは、靴選びについて「足の長さを測って、それに0・5～1センチメートルくらい足したサイズを選ぶ。履いてしっかりとかかとをあわせ（かかとがスポスポしない）、靴ひもがあればきちんと結ぶ（靴ひもは飾りではない）。立ち上がった状態で、かかとから足の甲の部分がしっかりとホールドされていて、足の指先が余裕で動く（足の真ん中から後ろでしっかりと支えてあって、前の方が緩やかな感じ）。左右の靴は必ず履いて歩いてみることが大切」という。

外反母趾の人は、緩い靴を選びがちになるので要注意。ウオーキングではクッションのあるものは長く歩くと疲れやすくなり、ひざ痛のある人は靴底のやわらかいものはいけない、痛いところがあればインソールで対応を、などともアドバイスする。

足は人それぞれで、右と左が微妙に違うこともあり、しっかり、じっくりと自分に合った靴を選ぶ必要がある。「スムーズに体重移動ができる靴で楽しむことが大切」と話す。

あちこち見てある記

虎ノ門ヒルズ

6月11日オープン

超高層ビルの「虎ノ門ヒルズ」（地上52階、地下5階建て）が6月11日にオープンします。日本に初めて進出する外資系ホテルのほか、オリンピック開催に向けた周辺環境の整備など、新たなランドマークとして期待されているスポットです。

建物の中を道路が通る

さて、この虎ノ門ヒルズ、高さは247メートル。東京で一番高いミッドタウン・タワー（248メートル）より低く、都庁（243メートル）より高いという、微妙な立ち位置ですが、注目すべき点は、その高さよりも地下部分にあります。

それは建物の地下部分を、ようやく実現した環状第2号線（通称：マッカーサー道路）の地下トンネルが貫通しているのです。

法律により、道路の上下空間には建物を建築することはできませんでしたが、平成元年にできた「立体道路制度」により、建築が可能になりました。

この道路は、虎ノ門ヒルズのオープンに先立ち、3月29日に開通しました。開通部分のほとんどは地下トンネルですが、虎ノ門ヒルズ貫通部以外の地上部は、新しくできた新虎通りとなっています。

今後、更新される地図では、環状第2号線の上に虎ノ門ヒルズがある、少しややこしいものになるかもしれません。

虎ノ門ヒルズ
住　所：港区虎ノ門1-23-1～4

ポケット

『上毛』の風　自然さんぽ　第4回

南 東風

「トチノキ」と「ホオノキ」どう違う？

玉原高原の散策はいくつかのコースがあります。今の季節、土・日曜日はたくさんの人があふれるとのことです。

観光バスで森の手前まで気軽に行けるため、ミズバショウ見たさなのでしょうか、多くの人が足を運んでいるようです。でも、足の支度はフットワークよろしく、スニーカーなどで歩いてほしいものです。

センターハウスの場所で、車はストップです。ダムの管理舗道はあるものの、通行止めの柵が打ってあります。そこを抜けて、森の中に踏み入れることになります。

若葉の香りが新鮮な今の季節、右手に鳥の看板絵が登場します。ブナ平方面に続く山道です。小川が流れています。なんと、冷たくおいしいことでしょうか。甘露、甘露。

足は探鳥路の山道を進みます。すぐに左に階段があり、少し登ると太い木たちとササが現れてきます。大きな手を広げたような葉を見せている「トチノキ」、枝から葉を螺旋状に見せているのは「ホオノキ」です。花、実とも全く違う「個性葉」です。

場所によっては、明るい日が差し込んでいます。成長の「戦い」が始まっているのでしょう。

山道のぬかるみには、板が渡してあります。近くに「ヨグソミネバリ」の太い幹が登場します。面白い名前ですね。枝を折るとサルチル酸メチルの匂いがします。「ミズメ」とも呼ばれています。

香りということでは、「クロモジ」も優れものです。あの「木枯らし紋次郎」のまねをして、歯ブラシの代わりの爪楊枝に、少しだけいただいても…。森と仲良くなるには、それくらいはかまわないかもしれませんね。

「ニオイコブシ」も負けていません。「タムシバ」ともいわれ、モクレンの仲間です。樹高は5～6メートルくらいで、日本海側や山地で見かける、白いきれいな花です。

それと「キハダ」。こちらは生薬として、健胃整腸剤として貴重な存在ですね。

三丁目

ある経済誌に『良いものをより安く』から『良いものをいかに高く売るか』へ」という、経済ジャーナリスト・磯山友幸氏の言葉が載っていた。時代の変り様を象徴的に表しているといえる。

今は良いものであれば、高くても売れる時代になった。とびっきり良質なもの、他にはない差別化されたものであれば、それを必要とする人は高くても買う◆磯山氏は「良いものを高く売る」というのは、その「戦略を考える」ことに意義があると指摘している。これは、単にハードのことだけではなく、ソフトについてもいえることなのだ。いわば、商売とはそういうことなので、良いものは高く売れる時代になったと理解される◆運送事業も考え方としては同列とみていい。例えば、物を運ぶことに付帯して「良質なサービス」を提供できないだろうか、と考えてみるのも悪くはない。いかに高く売れるか、が落としどころだ◆素人の本欄がとやかくいうのは口幅ったいが、磯山氏の提案が妙に心に残り、時代の変わり目を感じる。もうデフレは去りつつあるとみたいのだが、いかが…？