2015年（平成27年）
8/25
No.1086

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/

東ト協

「駐車問題」打開へ 取り組み強化

東京都トラック協会（大高一夫会長）は駐車問題対策について、依然として改善が進まない状況にあることから、今後さらに取り組みを強化し、事態の打開を目指す方針だ。当面の対応策として、引き続き「荷さばき車両に配意した駐車規制緩和区間」の設置拡大に粘り強く取り組むとともに、9月には東京都議会に対して、税制・予算関係事項とあわせて駐車問題対策を要望する方針。さらに11月に開催予定の警視庁による都駐車対策協議会で、会員事業者が取り締まり対応に苦労している実情などを説明する予定だ。

駐車問題対策については従来から、都議会や警視庁など関係当局に対して繰り返し、規制見直しや事業用トラックに配慮した運用を求めるとともに、駐車・荷さばき場所の整備・確保などを要望してきた。

しかし、依然として駐車取り締まりへの対応に苦労する状況が続いているため、事態の打開に向けて昨年、物流政策委員会（浅井隆委員長）のもとに駐車問題対策検討小委員会（松本有司委員長）を設置し、個別・具体的に対応策を検討し、状況の改善に取り組んできた。

その結果、当面の対応策として「駐車規制緩和区間」の設置拡大を目指すことを決め、各支部の意見・要望などを踏まえ、重点対策地域を選定した。

その設置拡大に向けて、3月に東京商工会議所に協力要請し、4月下旬から5月上旬にかけて、世田谷・杉並・荒川・足立の4地域で各地域の商店会連合会などと順次、協議を行った。

ただ「規制緩和区間」設置には、各地域の町内会をはじめ地域の合意形成が必要で、容易にはいかない難しさがある。このため、引き続き設置について理解と協力を働きかけていく方針。

4地域以外で、文京区内の商店街が設置に前向きな姿勢を示していることから、実現可能なところから積極的にアプローチすることにしている。

一方、こうした取り組みとあわせ、6月に警視庁交通部駐車対策課との意見交換を行い、円滑な集配業務に支障を来している業界の実情などを説明した。

この意見交換の結果を踏まえ、8月4日に駐車問題対策小委を開催（写真）。駐車問題に関する、荷主向け啓発チラシへの「駐車対策課」名義使用の申請や、11月に開催予定の都駐車対策協議会への対応、都議会への要望内容などについて審議した。

「駐車規制緩和区間」設置へ継続的にアプローチ

都議会への要望については、駐車監視員による公衆トイレ周辺での監視活動など、駐車規制強化の本来の趣旨にそぐわない活動のあり方などについて見直しを求めるとともに、事業用トラックが駐車可能なコインパーキングの増設などを要望する方針。

都駐車対策協議会への対応に関しては、駐車取り締まりの実態調査結果などを踏まえ、取り締まり強化の影響や事業運営上の問題などについて説明する方針だ。

ただ、駐車問題の抜本的な解決には今後の都市整備において、駐車・荷さばき場所の整備・確保を図る必要がある。このため、11月に発足する「中野駅周辺まちづくり協議会」（仮称）をはじめ、各地域の再開発計画などに積極的に参画し、業界の意見・要望の反映を求めることにしている。

駐車違反調査 5分以内が66%

東ト協の「駐車問題対策の推進に向けたアンケートに係るフォローアップ調査」結果（回答40社）によると、車両を離れて5分以内で取り締まりを受けたものが、全体の65・8%に上っている（図）。

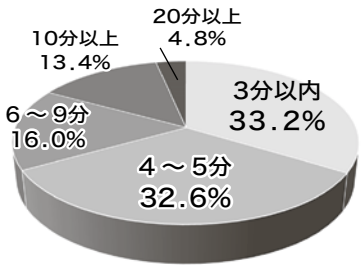
6月に全会員を対象に、平成26年中の駐車違反取り締まり状況に関するアンケート調査を実施し、違反取り締まりを受けた事業者が回答の約半数（825社）に上った。このうち今回、10件以上の取り締まりを受けた事業者を対象にフォローアップ調査したもの。

取り締まりを受けるまでの時間について、3分以内が243件と最も多く、次いで4～5分が238件だった。これらを合わせた5分以内が、全体の約3分の2を占め、ごく短時間の駐車で放置駐車違反とされる場合が多い実態が、改めて浮き彫りになった。

放置駐車違反による反則金の総額は、おおむね20万～30万円未満が13件と最も多く、次いで20万円未満が9件、50万円以上が5件だった。なかには年間で100万円を超える反則金負担を余儀なくされたケースもあった。

駐車取り締まりに対する意見・要望としては、集配中の事業用トラックは運転者不在ですぐ取り締まるのではなく、ある程度の猶予時間もしくは規制からの除外を望む声が21件と最も多かった。

次いで駐車規制緩和区間の拡大、搬出入時の立ち会いや駐車場所の確保など荷主の協力が不可欠、トラックの荷さばきベイや駐車可能なコインパーキングの増設が、それぞれ12件だった。



取り締まりまでの時間

紙面あんない

東京圏・物流施策の基本方針案　2
新型DPF装着車補助・2次公募　2
27年度第1回運管試験問題　4・5
東ト協、本部集団健診を拡大　6
大高会長「双方向の組織運営」へ　7

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用 R80

軽油の価格

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）。

1ℓ当たりの軽油価格　7月分

☆スタンド	平均＝108.06円
☆ローリー	平均＝ 95.80円
☆元売り発行カード	平均＝105.46円
☆ディーラー発行カード	平均＝101.10円

（東ト協調べ）

国交省 自動車局

労働時間の実態調査 異例の「協力依頼」

秡川貨物課長

国土交通省自動車局は、「トラック輸送状況の実態調査」について、8月17日付で秡川直也貨物課長名の協力依頼文書を発出した。

国交省と厚生労働省は、トラック業界の長時間労働抑制に連携して取り組むため、荷主業界を含めた協議会を設置し、今後の対応策の検討に当たり、運転者の労働実態について、9月に全国的な調査を実施する予定。

ただ実態調査に関しては、回答書が「監査や処分に結びつくのではないか」といった不安の声が聞かれる。こうした不安を払拭するため、今回の文書を発出したもの。

回答書で「監査せず」 事業者の不安感払拭へ

具体的には、調査の目的は「特定の事業者を指導・処分することではなく、実際にトラック運転者がどのような働き方をしているのか」を把握することにあると説明。

その上で、厚労省・国交省とも「調査結果を見て監査に入ったり、個別の事業者名を公表するということは絶対にいたしません」と強調し、現状の「ありのまま」を回答するよう求めている。

実態調査に当たり、行政がこうした協力依頼文書を発出するのは、極めて異例なこと。

文書では、仮に監査への懸念から、実態より問題のない内容で多くの回答がなされた場合、業界の労働環境はこれまで指摘されてきたことと異なり、実際には問題がないかのように認識されてしまいかねないと指摘。

その結果、協議会において実効性ある議論ができなくなり、長時間労働の「改善のチャンスを逃してしまう」として、現状の長時間労働の実態に即して回答するよう協力を呼びかけたものだ。

国交省

「乗務時間等告示」違反 指導方針の見直しを通達

9月以降適用

国土交通省自動車局は、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関（全日本トラック協会）に対し、「乗務時間等告示違反トラック事業者に対する指導方針について」（7月21日付安全政策課長・貨物課長通達）を発出し、9月1日以降、適用する。

過労運転につながる恐れがある「乗務時間等告示」違反を早期に改善させるため、指導方針を見直し、違反情報があった事業者の営業所に対して、まず適正化実施機関が巡回指導を行い、改善させることにした。

各運輸支局は違反情報があった営業所に対し、おおむね10日以内に指導通知書を交付するとともに、原則として、同時期に地方適正化実施機関に対し、巡回指導の指導要請書を交付する。これを受け各地方適正化実施機関は、おおむね1か月から2か月の間に巡回指導を行う。

違反があった営業所に対しては、巡回指導から3か月以内に改善報告を求め、改善後の違反事項ごとの件数や改善状況などを確認し、運輸支局に巡回指導結果報告書を提出する。

ただし、適正化実施機関の指導に従わない事業者や、改善報告により確認された違反状況に応じて、運輸支局が監査を実施する。

（関連記事3面）

「街づくり」計画に参画も

東京都市圏交通計画協議会

物流施策の基本方針
荷さばき駐車対策も

東京都市圏交通計画協議会（国土交通省関東地方整備局や東京都など関東各都県市などで構成）は8月19日、『東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて「基本方針」』（案）をまとめた。

平成25・26年度に実施した第5回「東京都市圏物資流動調査」結果を踏まえて取りまとめたもので、今後取り組むべき5つの施策の方向性を提示している。

具体的には①臨海部や郊外部における大規模で広域的な物流施設の立地支援、②居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置の推進、③物資輸送の効率化と都市環境の改善の両立、④まちづくりと一体となった端末物流対策の推進、⑤大規模災害時も機能する物流システムの構築。

端末物流対策では、①中心市街地などで既存駐車場などの活用を含め、荷さばき配送実態に即した荷さばき駐車施設の確保、②各地区のまちづくりや駐車施策の中に「端末物流」を明確に位置付け、端末物流対策を含めた一体的な取り組みを支援―を盛り込んだ。

同協議会では、こうした「基本方針」（案）に対する意見を募集中（受付は同協議会ホームページで）。募集期間は9月19日まで。

意見募集中！

27年度
新型DPF装着車
導入補助2次公募

受付期限 8月31日

経済産業省の平成27年度「省エネルギー型ロジスティクス等推進事業費補助金」による、①新型DPF装置装着車の導入補助、②外部給電式冷凍・冷蔵システム機器の導入補助の2次公募が行われている。受付期間は8月31日（消印有効）まで。

①の公募予算額は約1億2000万円。補助率は、対象経費（対象車両の本体価格と基準車両価格との差額）の3分の1以内で、上限額は大型車80万円、中型車50万円、小型車30万円。

一定の燃費・排出ガス性能基準を満たす、新型DPFを装着した車両総重量3・5㌧超のディーゼルトラックへの移行（入れ替え）が条件。

②の公募予算額は約3700万円。補助率は対象経費の2分の1以内。革新的省エネ機器の実証事業として補助するもので、アイドリングストップを行うことを前提に、燃費改善に役立つ機器が対象。

補助要件など詳細は、執行団体のパシフィックコンサルタンツのホームページを参照。

東京都警視庁
交通死亡事故が多発
注意促し対策強化を

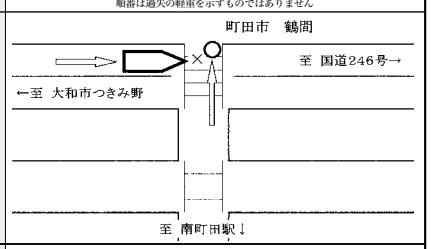
東京都青少年・治安対策本部と警視庁交通部は、7月30日夜から翌日早朝にかけて4件4人の死亡事故が連続して発生するなど、多発傾向にあるため、改めて交通事故防止への取り組み強化を呼びかけている。

関係機関・団体に対して要請文書「交通事故防止対策の強化について」（7月31日付）を発出し、「死者数は前年同期と比べて大きく増加するなど、憂慮すべき状況」として、注意喚起するとともに対策強化を求めた。

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

◎夜間は、危険な横断（信号無視）をする歩行者に注意!!

日時	7月31日（金）1時31分頃発生（晴天）
場所	町田市内（大和バイパス〈国道16号〉）
当事者	歩行者（男性47歳 死亡）×事業用中型貨物車（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	歩行者は、大和バイパスの信号機のある横断歩道上を、南町田駅方向から赤信号で横断中、大和市つきみ野方向から国道246号方向に進行してきた事業用中型貨物車と衝突したもの。

東ト協
交差点事故防止へ
マニュアル活用セミナー

10月 6・15・22日開催

東京都トラック協会は全日本トラック協会と共催で、10月に3回にわたり、平成27年度「トラック交差点事故防止マニュアル」活用セミナーを開催する。事業用貨物自動車関与の死亡事故のうち、半数以上が交差点で起きていることから、喫緊の課題としてその防止徹底を目的に開催するもの。

対象は会員事業者の経営者および管理者。受講料は無料。

開催日時・会場などは次の通り。

▽10月6日＝午後1時～3時30分／東京海上日動新館中会議室（千代田区丸の内1の2の1）／定員150人

▽10月15日＝午後2時～4時30分／東ト総合会館7階会議室（新宿区四谷3の1の8）／定員100人

▽10月22日＝午後2時～4時30分／東京海上日動西東京支店会議室（立川市曙町2の10の3）／定員100人

講師は東京海上日動リスクコンサルティングの担当者で、各回とも第1部は座学（1時間程度）、第2部では小集団による情報交換（1時間30分程度）を行う。

申し込み期間は9月9日から18日まで（定員になり次第締め切る）。先着順で、1社2人まで。

「参加申込書」に記入の上、東ト協運行管理部にFAX送信する（月～金曜日の各日午前9時～午後5時）。

▽申し込み・問い合わせ先＝東ト協運行管理部（☎03・3359・3618、FAX03・3359・4983）

警視庁
防災訓練の実施で
大規模な交通規制

警視庁は「防災の日」の9月1日、震災警備総合訓練に伴う大規模な交通規制（都内約86か所）を実施する。規制を行う時間は、同日午前9時頃から約10分間。

環状7号線の22か所の交差点で交通規制を行い、都心方向へは車両通行禁止とする。これ以外の幹線道路の一部（63か所）でも車両通行禁止とする。

また中山道（国道17号線）の志村坂下交差点～坂下三丁目交差点間や周辺道路で、同日午前9時頃から約20分間、車両通行禁止とする。

このほか、警察官による手信号訓練を97か所で実施する。

都総合防災訓練
東ト協が緊急輸送

同日は、平成27年度東京都・立川市合同総合防災訓練および第36回九都県市合同防災訓練（東京都が幹事）が行われ、東京都トラック協会は例年通り、同訓練に参加する。

訓練には、大田・多摩支部のトラック計12台（4㌧車10台・2㌧車2台）と協会車3台、および人員45人を動員して参加。緊急輸送訓練や救援物資輸送訓練、給油訓練などを行う。

国土交通省

（7月27日）

中部運輸局長（気象庁総務部長）鈴木昭久

（7月31日）

北海道運輸局長（鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事）川勝敏弘▽自動車局自動車情報課長（大臣官房付）益田浩▽大臣官房参事官＝自動車（保障）担当（総務省自治行政局地域政策課地域情報政策室長）増田直樹▽自動車局安全政策課長（自動車局付）平井隆志▽同局同課安全監理室長（厚生労働省職業安定局雇用政策課雇用復興企画官）内山正人

新型定期預金
マイハーベスト

有利な金利設定
固定金利の半年複利
1年、2年、3年から期間が選べる
お預け入れは50万円から

■ お問合せ・資料のご請求は
テレホンバンキングセンター（平日9:00～17:00、銀行休業日を除く）
0120-299-233
■ 詳しくはホームページで
http://www.shokochukin.co jp/

平成20年10月1日、商工中金は株式会社に変わりました。
「中小企業による、中小企業のための金融機関」として引き続き、皆さまから信頼され、支持され、これまで以上にお役に立てるよう、全力で努力を続けてまいります。

本店営業部 〒104-0028 中央区八重洲2-10-17 TEL：03(3246)9080
新宿支店 〒160-0023 新宿区西新宿1-22-2 TEL：03(3340)1551
押上支店 〒130-0002 墨田区業平3-10-8 TEL：03(3624)1161
東京支店 〒105-0012 港区芝大門2-12-18 TEL：03(3437)1231
池袋支店 〒171-0022 豊島区南池袋1-21-10 TEL：03(3988)6311
深川支店 〒135-0042 江東区木場5-11-17 TEL：03(3642)7131
大森支店 〒143-0016 大田区大森北1-1-10 TEL：03(3763)1251
上野支店 〒110-0005 台東区上野1-10-12 TEL：03(3834)0111
八王子支店 〒192-0081 八王子市横山町2-5 TEL：042(646)3131
渋谷支店 〒150-0002 渋谷区渋谷2-17-5 TEL：03(3486)6511
神田支店 〒101-0045 千代田区神田鍛冶町3-3-12 TEL：03(3254)6811

運輸点描

国土交通・厚生労働両省は９月１日から、運転者の「乗務時間等告示」（改善基準告示）に関連する制度改正を施行する。国交省は、告示違反について地方労働局から「労基通報」を受けた場合、監査を行う前に適正化事業実施機関による改善指導を行う仕組みを導入する。違反状態を早期に改善し、重大事故の未然防止につなげることが狙いだ。一方、長距離輸送などでフェリーを利用した場合の運転者の乗務時間について、これまで拘束時間とされていた、乗船中の２時間分を休息期間とする改正を実施する。

「改善基準」関係の制度改正

労基通報事案、監査前に指導
フェリー乗船中は休息期間に

国交省は７月21日付で、改善基準告示違反のトラック事業者に対する指導方針を定め、地方運輸局などに通達した。

地方労働局から運輸支局に対し、改善基準告示違反に関する情報提供、いわゆる「労基通報」（平成25年／年間９７４件）があった場合、運輸支局が事業者を監査することになっていた。

この指導方針を見直し、運輸支局が監査に入る前に、適正化実施機関が改善指導を行う仕組みを導入する。

24年４月の関越道高速ツアーバス事故を受け、国交省は行政処分基準を改正し、改善基準に著しく違反した事業者に対しては、30日間の事業停止処分を課すことにした。

これに伴い今年1月に北海道、8月には中部地方のトラック事業者が厳罰に処されている。

監査前に改善指導を行うことにしたのは、通報から監査まで半年程度かかっているのが通例で、その間、違反状態が続くと事故を引き起こす可能性が高いため、早急に違反事項を確認し改善させる必要があると判断したためだ。

運輸支局は、通報から10日以内に事業者に対して「指導通知」を発出するとともに、適正化実施機関に「指導要請」を行う。要請を受けた適正化実施機関は、要請から1、2か月の間に巡回指導を行い、事業者に対して巡回指導から3か月以内に改善報告を求める。

この結果、違反状態が改善されれば監査は行わず、改善されていない場合は、運輸支局が監査に入る。トラック事業者にとっては、監査・処分となる前に、指導を受けて改善に取り組む機会が与えられることになる。

また、国交・厚労両省は8月12日、改善基準告示関係の通達を改正し、9月1日から適用する旨、地方運輸局・労働局などに通知した。

従来、トラック運送事業でフェリーを利用する場合、乗船時間のうち2時間（乗船時間が2時間未満の場合には、その時間）を拘束時間として取り扱ってきた。

しかし、乗船後に運転者が作業を行うケースが少なくなっているなど、実態と乖離が生じているため、運転者のフェリー乗船時間は原則として休息期間として取り扱うことにしたものだ。

事業者にとっては、フェリー利用時の運転者の拘束時間を短縮できることになり、改善基準告示を守りやすくなる。

なお、バス運転者のフェリー乗船時間の扱いは従来通りとする。

労働基準関係法令は、「守られていない法律」の一つともいわれる。25年のトラック運送事業における労基関係法令の違反率（監督実施事業場に占める違反事業場の数）は82・9％、同じく改善基準告示の違反率は65・6％だ。

折しも、国交・厚労両省は、荷主を巻き込んでトラック輸送における取引環境・労働時間を改善するための協議会を立ち上げ、長らく放置されてきた長時間労働の是正に向け、取り組みを開始したところだ。

優れた人材を確保するためにも、労基関係の法令遵守が求められている。

（ジャーナリスト 伊集院 豪）

物流経営士課程 第16期 受講生を募集

東ト協

東京都トラック協会は、第16期物流経営士課程の受講生を募集している。募集期間は9月30日まで。

第16期の開講式は10月21日。講座を修了し試験に合格した者に対しては、全日本トラック協会認定の「物流経営士」資格が授与される。

募集要領は次の通り。

【受講資格】

東ト協および関東トラック協会の会員事業者の役員またはその社員で、経営管理職の経験3年以上、もしくはこれに準ずる者。このほか、会長が特に認めた者

【募集定員】 32人

【研修期間】

おおむね10か月（10月21日～28年8月3日）。授業時間は総計１４５時間

【受講日・時間】

一般講義（東ト総合会館）／原則として毎週水曜日午後1時30分～5時45分。このほか、宿泊研修（1泊2日）2回（11月初旬と28年6月予定）、ビジネスデータ処理（3日間）、物流先進企業見学（1回）を実施

【受講料】

東ト協および関ト協会員事業者の役員またはその社員＝35万円▽その他の者＝40万円（いずれも税込み）

【申し込み方法】

所属支部（関東各県ト協会員は所属協会）を通じて、東ト協教育研修部へ申込書を郵送またはＦＡＸ送信

【申し込み・問い合わせ先】

東ト協教育研修部（〒160－0004新宿区四谷3の1の8東京都トラック総合会館、☎03・3359・4137、ＦＡＸ03・3359・6020）

引越基本講習 10月14日開催

東ト協

東ト協引越専門部会（五十嵐良夫部会長）は、平成27年度の第2回引越基本講習を10月14日（午前10時～午後4時）、第3回引越管理者講習を同29日（午後零時45分～5時30分）にそれぞれ開催する。

両講習とも、会場は東ト総合会館7階大会議室で、定員は１００人。

受講申し込みは基本講習が9月30日まで、管理者講習が10月15日まで（必着／定員になり次第、受付終了）。

受講申込書および申込書兼受講票に必要事項を記入し、ＦＡＸ送信により仮予約した上で、申込書兼受講票（本編）を期限までに郵送する。

詳細は東ト協ホームページを参照。

◆申し込み・問い合わせ先＝東ト協事業振興部／引越専門部会事務局（〒160－0004新宿区四谷3の1の8東京都トラック総合会館、☎03・3359・3401、ＦＡＸ03・3359・4983）

引越管理者講習 10月29日開催

各種補助・助成制度 利用案内の冊子発行

東ト協

東ト協はこのほど、会員事業者の円滑な事業経営に資するため、各種支援制度などをまとめた冊子「平成27年度融資制度、補助・助成制度のご案内」を発行した。

各種の補助・助成制度について、その内容や問い合わせ先などを分かりやすく紹介したもの。

問い合わせ先
東ト協交付金会計部
☎03-3359-4136

具体的には、資金繰りに関する支援制度として、①信用保証制度②東京都融資制度③商工中金の融資制度④近代化基金融資制度⑤区市の経営支援融資制度―の各制度。

また各種補助・助成制度に関しては、①信用保証料助成②環境対策補助制度③交通安全対策機器等の助成④健康診断受診に係る助成―の各制度について紹介している。

このほか、東ト協や東京都・区市のトラック購入に関する融資制度の一覧を掲載。

冊子の内容は、東ト協ホームページの会員専用ページに掲載。

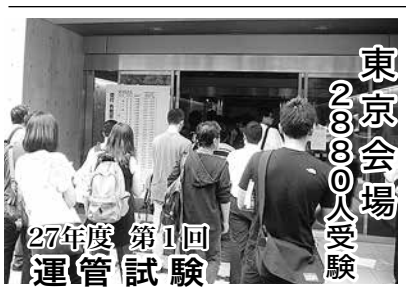
WebKIT 7月運賃指数

前月と同じ 114

求荷求車情報ネットワークＷｅｂＫＩＴの成約運賃指数によると、7月の指数は前月と同じ１１４で、前年同月比1ポイント低下した。

前年を下回ったのは4月以降初めてだが、2年前の平成25年7月を6ポイントも上回っており、引き続き高い水準にある。

7月の荷物情報（求車）登録件数（確定値）は7万６６５４件で同4・7％増加し、求車需要は引き続き強い状況。成約件数は1万４５９８件で同11・5％増え、成約率は19・0％で同1・2ポイント上昇。



東京会場 2880人受験

平成27年度第1回運行管理者試験（貨物）が8月23日、全国53会場で一斉に行われ、東京会場（東京都市大学・世田谷キャンパス）では、受験申請者３２１４人のうち２８８０人が受験し、受験率は89・6％だった（**試験問題は4・5面掲載、正答は㊨**）。

合格発表は9月18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。また受験者本人に「試験結果通知書」を郵送する。なお、「運行管理者資格者証」の交付申請期限は、合格発表から3か月以内。

詳細は同センターホームページを参照。

27年度 第1回 運管試験問題正答 貨物

（8月23日実施）

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

（試験問題は4・5面）

カメラは見ていた。その瞬間を!
YAZAKI
ドライブレコーダー
を付けてみませんか？
ご希望がございましたら、ご連絡下さい。
矢崎エナジーシステム 特約販売店
世田谷サービス株式会社
本社 03-5727-1600
板橋(営) 03-5916-3557
ホームページ http://www.setagaya-yss.co.jp
E-mail : postmaster@setagaya-yss.co.jp

平成27年度 第1回 運行管理者試験問題 貨物

8月23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3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. 貨物自動車運送事業とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業及び貨物自動車利用運送事業をいう。
2. 一般貨物自動車運送事業者は、その名義を他人に一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業のため利用させてはならず、また、事業の貸渡しその他いかなる方法をもってするかを問わず、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を他人にその名において経営させてはならない。
3. 一般貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業法第23条（輸送の安全確保の命令）、同法第26条（事業改善の命令）又は同法第33条（許可の取消し等）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. 特別積合せ貨物運送とは、一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場（以下「事業場」という。）において集貨された貨物の仕分を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものをいう。

問2 貨物自動車運送事業法に定める一般貨物自動車運送事業者の輸送の安全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の選択肢（1～8）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の［A］、荷役その他の事業用自動車の運転に附帯する作業の状況等に応じて［B］運転者及びその他の従業員の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び［C］の設定その他事業用自動車の運転者の［D］するために必要な措置を講じなければならない。

1. 種類	2. 安全運転を確保	3. 乗務時間	4. 過労運転を防止
5. 数	6. 必要となる員数の	7. 休息時間	8. 必要な資格を有する

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. 事業用自動車に係る事故が発生した場合には、事故の発生日時等所定の事項を記録し、その記録を当該事業用自動車の運行を管理する営業所において3年間保存すること。
3. 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、及び保守すること。
4. 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。

問4 次の記述のうち、貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者（以下「運転者」という。）に対する乗務終了後の点呼（運転者の所属する営業所において対面で行うものに限る。）において、運行管理者が法令の定めにより実施しなければならない事項として正しいものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1.「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（日常点検）の実施又はその確認」について報告を求め、及び確認を行う。
2.「酒気帯びの有無」について、運転者の状態を目視等で確認するほか、当該運転者の属する営業所に備えられたアルコール検知器（国土交通大臣が告示で定めるもの。）を用いて確認を行う。
3.「運行中の疾病、疲労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」について報告を求め、確認を行う。
4. 運送依頼事項及び貨物の積載状況について報告を求め、及び確認を行う。
5.「乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況」について報告を求める。
6. 点呼を受ける運転者が他の運転者と交替した場合にあっては、当該運転者が交替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る。

問5 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告書の提出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. 事業用自動車が鉄道車両（軌道車両を含む。）と接触する事故を起こした場合には、当該事故のあった日から30日以内に、自動車事故報告規則に定める自動車事故報告書（以下「報告書」という。）3通を当該事業用自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局長等を経由して、国土交通大臣に提出（以下「国土交通大臣に提出」という。）しなければならないものの、運輸支局長等への速報までは要しない。
2. 事業用自動車が転覆する事故を起こし、積載する灯油の一部が漏えいしても火災が生じなかった場合には、当該事故のあった日から30日以内に、報告書3通を国土交通大臣に提出しなければならないものの、運輸支局長等への速報までは要しない。
3. 事業用自動車が歩行者1名に医師の治療を要する期間が30日の傷害を生じさせる事故を起こし、当該傷害が病院に入院することを要しないものである場合には、報告書を国土交通大臣に提出しなくてもよい。
4. 事業用自動車の運転者に道路交通法に規定する救護義務違反があった場合には、当該違反があったことを事業者が知った日から30日以内に、報告書3通を国土交通大臣に提出しなければならない。

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. 事業者が法令に基づき常時選任しておかなければならない事業用自動車の運転者（以下「運転者」という。）は、日々雇い入れられる者、2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. 運転者が一の運行における最初の乗務を開始してから最後の乗務を終了するまでの時間（ただし、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の規定において厚生労働省労働基準局長が定めることとされている自動車運転者がフェリーに乗船する場合における休息期間を除く。）は、168時間を超えてはならない。
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. 事業者は、乗務前及び乗務後の点呼のいずれも対面（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、点呼を行う場合にあっては、国土交通大臣が定めた機器による方法を含む。）で行うことができない乗務を含む運行ごとに、所定の事項を記載した運行指示書を作成し、これにより運転者に対し適切な指示を行い、及びこれを当該運転者に携行させなければならない。

問7 次の記述のうち、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転者が遵守しなければならない事項として誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 運転者は、乗務を開始しようとするとき、乗務前及び乗務後の点呼のいずれも対面（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、点呼を行う場合にあっては、国土交通大臣が定めた機器による方法を含む。）で行うことができない乗務の途中及び乗務を終了したときは、法令に規定する点呼を受け、事業者に所定の事項について報告をすること。
2. 運転者は、酒気を帯びた状態にあるとき、又は疾病、疲労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があるときは、その旨を事業者に申し出ること。
3. 運転者は、乗務を終了して他の運転者と交替するときは、交替する運転者に対し、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況について通告すること。この場合において、交替して乗務する運転者は、当該通告を受け、当該事業用自動車の制動装置、走行装置その他の重要な装置の機能について点検の必要性があると認められる場合には、これを点検すること。
4. 一般貨物自動車運送事業者の運転者は、事業用自動車に乗務したときは、乗務した事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示、乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び乗務した距離等所定の事項を「乗務等の記録」（法令に規定する運行記録計により記録する場合は除く。）に記録すること。

問8 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の運行管理者の選任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、事業用自動車（被けん引自動車を除く。）の運行を管理する営業所ごとに、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を30で除して得た数（その数に1未満の端数があるときは、これを切り捨てるものとする。）に1を加算して得た数以上の運行管理者を選任しなければならない。ただし、5両未満の事業用自動車の運行を管理する営業所であって、地方運輸局長が当該事業用自動車の種別、地理的条件その他の事情を勘案して当該事業用自動車の運行の安全の確保に支障を生ずるおそれがないと認めるものについては、この限りでない。
2. 事業者は、法令に規定する運行管理者資格者証を有する者、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務について5年以上の実務の経験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って国土交通大臣の認定を受けたもの（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させるための者（補助者）を選任することができる。
3. 国土交通大臣は、運行管理者資格者証の交付を受けている者が、貨物自動車運送事業法若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分に違反したときは、その運行管理者資格者証の返納を命ずることができる。また、運行管理者資格者証の返納を命ぜられ、その日から2年を経過しない者に対しては、運行管理者資格者証の交付を行わないことができる。
4. 事業者は、運行管理者に対し、国土交通省令で定める業務を行うため必要な権限を与えなければならない。また、事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を尊重しなければならず、事業用自動車の運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う指導に従わなければならない。

2. 道路運送車両法関係

問9 道路運送車両法の目的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. 道路運送車両に関し、所有権についての公証等を行うこと。
2. 道路運送車両に関し、安全性の確保を図ること。
3. 道路運送車両に関し、整備についての技術の向上を図ること及び自動車の製造事業の健全な発達に資すること。
4. 道路運送車両に関し、公害の防止その他の環境の保全を図ること。

問10 自動車の検査等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. 国土交通大臣の行う自動車（検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車を除く。以下同じ。）の検査は、新規検査、継続検査、臨時検査、構造等変更検査及び予備検査の5種類である。
2. 自動車運送事業の用に供する自動車は、自動車検査証を当該自動車又は当該自動車の所属する営業所に備え付けなければ、運行の用に供してはならない。
3. 初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量7,990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1年である。
4. 自動車は、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整備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［A］又はこれを運行する者は、1日1回、その運行の開始前において、国土交通省令で定める技術上の基準により、灯火装置の点灯、［B］の作動その他の日常的に点検すべき事項について、目視等により自動車を点検しなければならない。

自動車の［A］は、点検の結果、［C］状態にあるときは、［D］ために当該自動車について必要な整備をしなければならない。

A	1. 所有者	2. 使用者
B	1. かじ取り装置	2. 制動装置
C	1. 当該自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない	2. 当該自動車が保安基準に適合しない
D	1. 保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させる	2. 保安基準に適合させる

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. 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7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。
2. 自動車の前面ガラス及び側面ガラス（告示で定める部分を除く。）は、フィルムが貼り付けられた場合、当該フィルムが貼り付けられた状態においても、透明であり、かつ、運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲に係る部分における可視光線の透過率が70%以上であることが確保できるものでなければならない。
3. 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。
4. 自動車に備えなければならない後写鏡は、取付部付近の自動車の最外側より突出している部分の最下部が地上2メートル以下のものは、当該部分が歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝できる構造でなければならない。

3. 道路交通法関係

問13 道路交通法に定める合図等についての次の記述のうち、誤っているものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 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進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、その速度を急に変更しなければならないこととなる場合にあっても、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。
2. 車両（自転車以外の軽車両を除く。以下同じ。）の運転者が同一方向に進行しながら進路を左方又は右方に変えるときの合図を行う時期は、その行為をしようとする地点から30メートル手前の地点に達したときである。
3. 車両の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為を終わるまで当該合図を継続しなければならない。（環状交差点における場合を除く。）
4. 車両の運転者が左折又は右折するときの合図を行う時期は、その行為をしようとする地点（交差点においてその行為をする場合にあっては、当該交差点の手前の側端）から30メートル手前の地点に達したときである。（環状交差点における場合を除く。）

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、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. 車両は、道路工事が行なわれている場合における当該工事区域の側端から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、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。
3. 車両は、公安委員会が交通がひんぱんでないと認めて、指定した区域を除き、法令の規定により駐車する場合に当該車両の右側の道路上に5メートル（道路標識等により距離が指定されているときは、その距離）以上の余地がないこととなる場所においては、駐車してはならない。
4. 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。

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に入るべき字句を下の枠内の選択肢（1～8）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

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日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び［C］並びに損壊した物及びその損壊の程度、［D］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。

1. 事故状況を確認	2. 負傷者を救護
3. 当該交通事故に係る車両等の積載物	4. 安全な駐車位置を確保
5. 事故関係車両の数	6. 負傷者の負傷の程度
7. 危険を防止	8. 当該交通事故に係る発生の経緯

問16 道路交通法に定める自動車の法定速度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. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量5,995キログラムの自動車の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない片側一車線の一般道路においては、時速60キロメートルである。
2. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量7,520キログラムの自動車は、法令の規定によりその速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、道路標識等により自動車の最低速度が指定されていない区間の高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）における最低速度は、時速50キロメートルである。
3. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量9,595キログラムの自動車の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）においては、時速100キロメートルである。
4. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量が4,995キログラムの自動車が、故障した車両総重量1,485キログラムの普通自動車をロープでけん引する場合の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない一般道路においては、時速40キロメートルである。

問17 道路交通法に定める大型貨物自動車の貨物の積載制限（出発地の警察署長が許可した場合を除く。）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. 積載物の長さは、自動車の長さにその長さの10分の1の長さを加えたものを超えてはならず、積載の方法は、自動車の車体の前後から自動車の長さの10分の1の長さを超えてはみ出してはならない。
2. 積載物の幅は、自動車の幅を超えないものとし、積載の方法は、自動車の車体の左右からはみ出さないこと。
3. 積載物の高さは、3.9メートル（公安委員会が道路又は交通の状況により支障がないと認めて定めるものにあっては3.9メートル以上4.1メートルを超えない範囲内において公安委員会が定める高さ）から自動車の積載をする場所の高さを減じたものを超えないこと。
4. 自動車の使用者は、その者の業務に関し、自動車の運転者に対し、道路交通法第57条（乗車又は積載の制限等）第1項の規定に違反して政令で定める積載物の重量、大きさ又は積載の方法の制限を超えて積載をして運転することを命じ、又は自動車の運転者がこれらの行為をすることを容認してはならない。

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.「労働者」とは、職業の種類及び賃金の支払いの有無を問わず、事業又は事務所（以下「事業」という。）に使用されるすべての者をいう。
2.「使用者」とは、事業主又は事業の経営担当者その他その事業の労働者に関する事項について、事業主のために行為をするすべての者をいう。
3. 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定めるもののほかは、2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。
4. 使用者は、労働者の同意が得られた場合においては、労働契約の不履行についての違約金を定め、又は損害賠償額を予定する契約をすることができる。

問19 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、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. 使用者が、法の規定により労働時間を延長し、又は休日に労働させた場合においては、その時間又はその日の労働については、通常の労働時間又は労働日の賃金の計算額の2割5分以上5割以下の範囲内でそれぞれ政令で定める率以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。ただし、当該延長して労働させた時間が1ヵ月について60時間を超えた場合においては、その超えた時間の労働については、通常の労働時間の賃金の計算額の5割以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。
2. 使用者は、労働者を解雇しようとする場合においては、少くとも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。但し、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。
3. 使用者は、その雇入れの日から起算して3ヵ月間継続勤務し全労働日の8割以上出勤した労働者に対して、継続し、又は分割した10労働日の有給休暇を与えなければならない。ただし、法第39条第3項に規定する1週間の所定労働日数が相当程度少ない労働者等は除く。
4. 使用者は、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その労働組合、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書面による協定をし、これを行政官庁に届け出た場合においては、法定労働時間又は法定休日に関する規定にかかわらず、その協定で定めるところによって労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。ただし、法令で定める健康上特に有害な業務の労働時間の延長は、1日について2時間を超えてはならない。

問20 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）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等についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を次の枠内の選択肢（1～8）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

労使当事者は、時間外労働協定において貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、［A］及び［B］以上［C］以内の一定の期間とするものとする。

使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に労働基準法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は［A］について［D］を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準第4条第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

1. 1回	2. 2回	3. 2週間	4. 4週間
5. 1ヵ月	6. 2ヵ月	7. 3ヵ月	8. 6ヵ月

問21 貨物自動車運送事業の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」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。ただし、1人乗務で、フェリーには乗船せず、また、隔日勤務には就いていない場合とする。

1. 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の拘束時間については、1ヵ月について293時間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3,516時間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. 使用者は、業務の必要上、トラック運転者に勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、厚生労働省労働基準局長の定めにより、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
3. 使用者は、トラック運転者の運転時間については、2日（始業時刻から起算して48時間をいう。）を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり40時間を超えないものとすること。
4. 使用者は、トラック運転者の1日についての拘束時間については、13時間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、15時間とすること。この場合において、1日についての拘束時間が13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。

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運転時間及び休憩時間の例を示したものであるが、このうち、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.（乗務開始）→（乗務終了）

運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間
2時間10分	15分	1時間30分	15分	1時間	10分	3時間

2.（乗務開始）→（乗務終了）

運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間
3時間	20分	30分	5分	30分	5分	3時間30分	20分	30分

3.（乗務開始）→（乗務終了）

運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間
2時間10分	10分	1時間50分	20分	2時間10分	10分	50分	10分	1時間10分

4.（乗務開始）→（乗務終了）

運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間
1時間35分	5分	1時間20分	20分	1時間	10分	3時間	30分	1時間30分

問23 下表は、一般貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の4週間の運転時間の例を示したものであるが、すべての日を特定日とした2日（始業時刻から起算して48時間をいう。以下同じ。）を平均して1日当たりの運転時間、及び2週間を平均した1週間当たりの運転時間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。

前週		第1週							第2週							
	31日	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	1日～14日の運転時間計
運転時間等（時間）	休日	4	5	9	9	10	8	休日	4	9	10	9	6	5	休日	88時間

（起算日）15日

	第3週							第4週							
	15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日	15日～28日の運転時間計
運転時間等（時間）	10	9	3	4	4	9	休日	10	9	9	5	4	4	休日	80時間

（注1） 2週間の起算日は、1日とする。
（注2） 各労働日の始業時刻は午前8時とする。

1. 当該4週間のすべての日を特定日とした2日を平均し1日当たりの運転時間（以下「2日を平均し1日当たりの運転時間」という。）は「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。）に違反していないが、2週間を平均し1週間当たりの運転時間が改善基準に違反している。
2. 2日を平均し1日当たりの運転時間が改善基準に違反しているが、2週間を平均し1週間当たりの運転時間は改善基準に違反していない。
3. 2日を平均し1日当たりの運転時間及び2週間を平均し1週間当たりの運転時間のどちらも改善基準に違反している。
4. 2日を平均し1日当たりの運転時間及び2週間を平均し1週間当たりの運転時間のどちらも改善基準に違反していない。

5. 実務上の知識及び能力

問24 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. A営業所においては、運行管理者は、昼間のみの勤務体制となっている。このため、運行管理者が不在となる時間帯の点呼が当該営業所における点呼の総回数の7割を超えていることから、その時間帯における点呼については、事業者が選任した複数の運行管理者の補助者に実施させている。しかしながら、運行管理者は、点呼を実施した当該補助者に対し、当該点呼の実施内容の報告を求める等十分な指導及び監督を行っている。
2. いわゆるGマークの認定を受けていないA営業所の運行管理者は、所属する運転者が遠隔地にある自社のB営業所から運行を開始する場合は、当該運転者が所属していないB営業所の運行管理者に点呼を実施させている。その際、当該B営業所に備えられたアルコール検知器（国土交通大臣が告示で定めたもの。）を使用した酒気帯びの有無の確認など所定の事項をB営業所の運行管理者が実施し、その結果を、A営業所の運行管理者に連絡している。このため、連絡を受けたA営業所の運行管理者は、当該運転者から直接の報告をさせることなく点呼を実施したこととしている。
3. 乗務前の点呼において運転者の健康状態を的確に確認することができるようにするため、健康診断の結果等から異常の所見がある運転者又は就業上の措置を講じた運転者が一目で分かるように、個人のプライバシーに配慮しながら点呼記録表の運転者の氏名の横にマークを付与するなどして、これを点呼において活用している。
4. 以前に自社の運転者が自動車運転免許証の停止の処分を受けているにも拘わらず、業務中の事業用自動車を運転していた事案が発覚したことがあったため、運行管理規程に乗務前の点呼における実施事項として、自動車運転免許証の提示及び確認について明記した。運行管理者は、その後の乗務前の点呼の際は、法令によるもののほか、運転者全員に対し、事前に提出させた各自の自動車運転免許証のコピーによる確認を行い、その再発防止を図っている。

問25 運行管理者の日常業務の記録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. 運行管理者は、選任された運転者ごとに採用時に提出させた履歴書が、法令で定める運転者台帳の記載事項の内容をほぼ網羅していることから、これを当該台帳として使用し、索引簿なども作成のうえ、営業所に備え管理をしている。なお、他の営業所への転任又は退職した運転者については、余白部にそのことがあった年月日及び理由を記載し、3年間保存している。
2. 運行管理者は、事業者が定めた勤務時間及び乗務時間の範囲内で、運転者が過労とならないよう十分考慮しながら、そのほか天候や道路状況などをあわせて考え、乗務割を作成している。なお、乗務割は、早めに運転者に知らせるため、1ヵ月分程度の予定を事前に示し、これに従って運転者に乗務させている。
3. 運行管理者は、運転者に法令に基づき作成した運行指示書を携行させ運行させていたが、当該運転者から、運行経路の途中において交通事故が発生しており、その影響で運行の遅延が予想される旨、運行管理者に連絡があった。そこで当該運行管理者は、運行経路を変更すべきと判断し、営業所に保管する当該運行指示書の写しにその変更した内容を記載するとともに、当該運転者に対して電話等により変更の指示を行った。また、運転者に携行させている運行指示書については帰庫後提出させ、運行管理者自ら当該変更内容を記載のうえ保管した。
4. 運行管理者は、運行記録計により記録される「瞬間速度」、「運行距離」及び「運行時間」等により運転者の運行の実態や車両の運行の実態を分析し、運転者の日常の乗務を把握し、過労運転の防止及び運行の適正化を図る資料として活用しており、運行記録計の記録を1年間保存している。

問26 事業用自動車の運転者の健康管理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。

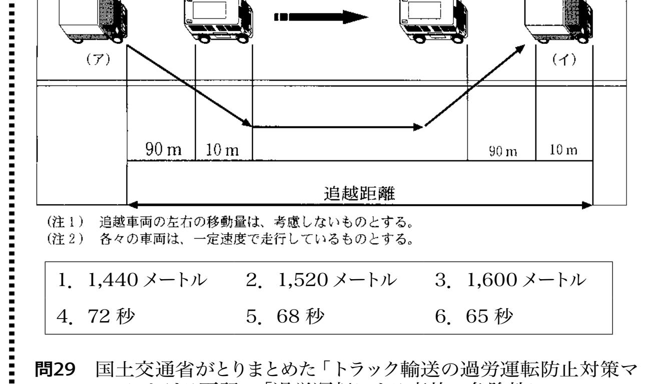
1. 事業者は、深夜（夜11時出庫）を中心とした業務に常時従事する運転者に対し、法に定める定期健康診断を1年に1回、必ず、定期に受診させるようにしている。しかし、過去の診断結果に「異常の所見」があった運転者及び健康に不安を持ち受診を希望する運転者に対しては、6ヵ月ごとに受診させている。
2. 事業者が、自社指定の医師による定期健康診断を実施したが、一部の運転者からは当該医師による健康診断ではなく他の医師による健康診断を受診したい旨の希望があった。そこで、自社で実施した健康診断を受診しなかった運転者には、他の医師が行う当該健康診断に相当する健康診断を受け、その結果を証明する書面を提出するようにさせた。
3. 漫然運転や居眠り運転の原因の一つとして、睡眠時無呼吸症候群と呼ばれている病気がある。この病気は、狭心症や心筋梗塞などの合併症を引き起こすおそれがあるので、事業者は、日頃から運転者に対し、睡眠時無呼吸症候群の症状などについて理解させ、早期発見・早期治療に取り組んでいる。
4. 常習的な飲酒運転の背景には、アルコール依存症という病気があるといわれている。この病気は専門医による早期の治療をすることにより回復が可能とされており、一度回復すると飲酒しても再発することはないので、事業者は、アルコール依存症から回復した運転者に対する飲酒に関する指導を特別に行うことはしていない。

問27 自動車の特性と運転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. 前方の自動車を大型車と乗用車から同じ距離で見た場合、それぞれの視界や見え方が異なり、運転席が高い位置にある大型車の場合は車間距離に余裕がないように感じ、乗用車の場合は車間距離に余裕があるように感じやすくなる。したがって、運転者に対して、運転する自動車による車間距離の見え方の違いに注意して、適正な車間距離をとるよう指導する必要がある。
2. 自動車のハンドルを切り旋回した場合、左右及び前後輪はそれぞれ別の軌跡を通る。ハンドルを左に切った場合、左側の後輪が左側の前輪の軌跡に対し内側を通ることとなり、この前後輪の軌跡の差を内輪差という。ホイール・ベースの長い大型車ほどこの内輪差が大きくなる。したがって、このような大型車を運転する運転者に対し、交差点での左折時には、内輪差による歩行者や自転車等との接触、巻き込み事故に注意するよう指導する必要がある。
3. 一般的に車両全長が長い大型車が右左折する場合、ハンドルを一気にいっぱいに切ることにより、その付近における車体後部のオーバーハング部分（最後輪より車両後端までのはみ出し部分）の対向車線等へのはみ出し量が少なくなり、対向車などに接触する事故を防ぐことができる。したがって、このような大型車の右左折においては、ハンドルを一気にいっぱいに切るような運転を心がける必要がある。
4. 自動車は、運転者が直接見ることが出来ない箇所に対して後写鏡やアンダーミラー等を備えるなどして、構造上の死角が少なくなるよう設計されているが、なお、死角は存在する。その他にも「前走車、対向車など他の交通による死角」、「道路構造、建物、樹木等道路環境による死角」、「夜間走行時の死角」等があるので、これらの死角の特性に十分注意した運転が必要である。

問28 自動車の追い越しに関する次の文中、A及びBに入るべき字句を下の枠内の選択肢（1～6）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 高速自動車国道を車両の長さ10メートルのトラックが時速80キロメートルで走行中、下図のとおり、時速70キロメートルで前方を走行中の車両の長さが10メートルのバスを追い越すために要する追越距離は［A］である。なお、この場合の「追越」とは、トラックが前走するバスの後方90メートル（ア）の位置から始まり、バスを追い越してバスとの車間距離が90メートル（イ）の位置に達するまでのすべての行程をいう。
2.「1」の場合において追い越しに要する時間は、［B］である。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、小数点第一位以下を四捨五入すること。



（注1） 追越車両の左右の移動量は、考慮しないものとする。
（注2） 各々の車両は、一定速度で走行しているものとする。

1. 1,440メートル	2. 1,520メートル	3. 1,600メートル
4. 72秒	5. 68秒	6. 65秒

問29 国土交通省がとりまとめた「トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル」における下記の「過労運転による事故の危険性について」の記述等を踏まえ、事業者又は運行管理者が実施する次のア～クの対策の中で、過労運転防止のために最も直接的に有効と考えられる組合せを、末尾の枠内の選択肢（1～6）から1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

「過労運転による事故の危険性について」
（平成20年「トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル」より）
トラック運送事業においては、運転者の深夜・早朝を含む長時間の労働の結果、慢性的な休養不足により疲労が蓄積しやすく、運転者に過労状態が生じやすい傾向がある。また、長距離運行の際の車中泊等、睡眠環境の悪さなどが疲労回復を妨げ、過労運転の要因となっており、
(1)「睡眠時間5時間未満の運転者」のヒヤリハット体験や居眠り運転の体験率は、「睡眠時間5時間以上の運転者」に比べてヒヤリハットの体験率が2.3倍、居眠り運転の体験率は、3.3倍となっている。
(2) 運転者の65%が運転中に眠気により危険を感じたことがあり、このうちの3分の2（全体の44%）は、実際に居眠り運転の経験があると回答している。
(3) 大型トラックの事故の約55%は追突事故であり、これによる死亡事故率は、乗用車に比べて約12倍高いという事故分析結果がある。

ア 経営トップから現場の運転者に至るまで、「輸送の安全」が企業の存立に最も重要であることをあらためて自覚し、過労運転防止を安全方針等に掲げて具体的数値目標を設定し、PDCAサイクルに基づき輸送の安全性の向上を図ること。
イ 運転者には、大型トラックの運転方法、多様な地理的・気象状況のもとでの道路状況及び運行の状況に関する指導を計画的に行い、運転者の安全運転に関する技量向上を図ること。
ウ 点呼において、運転者の顔つきなどの変化をよく観察し、前日の勤務状況や疲労及び健康状態などについて細かくチェックすることはもとより、運転者が疲労及び健康に関連した異常を感じたときに、常に「安全を優先した」対応のできる職場環境作りをすること。
エ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を遵守し、運転者が疲れを感じたときには、臨時に休憩がとれる余裕を見込んだ運行計画を作成すること。
オ 法令に基づく運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、大型トラックの持つ特性等について理解をさせ、運行の安全を確保するための必要な運転に関する技能・知識を習得させること。
カ 運転者自らが日常的に健康管理を適切に行っていくことを指導すること。特に、脳卒中や心臓病など、運転中の突然死を招く生活習慣病を予防していくためには、食生活、運動習慣、休養、飲酒、喫煙等の習慣を改善し、自身の健康状態を把握するために、定期的な健康診断は必ず受診をさせること。
キ 大型トラックが駐車して休憩できる駐車場やトラックステーション等の位置を把握し、運行計画の策定時に運転者が休憩・仮眠に利用できるよう配慮し、これらの施設を運転者に活用させるよう指導すること。
ク ASV（先進安全自動車）の導入により、車両面の安全対策を行っていくこと。

1. ア・イ・ウ・オ・カ	2. ア・ウ・エ・カ・キ	3. ア・エ・オ・キ・ク
4. イ・ウ・エ・オ・ク	5. イ・ウ・カ・キ・ク	6. エ・オ・カ・キ・ク

問30 下の荷主からの運送依頼に基づいて、A営業所の運行管理者がア～ウの運行に関する計画を立てた。この運行計画を立てた際の運行管理者の判断に関する1～3の記述のうち、適切なものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

〔荷主からの運送依頼事項〕
A地点から重量が5,250キログラムの荷をB地点まで往路運送し、復路はC地点から重量が5,000キログラムの荷をD地点に運送する。

〔運行の計画〕
ア 乗車定員2名で最大積載量6,000キログラム、車両総重量10,950キログラムの中型貨物自動車を使用する。当該運行は、運転者1人乗務とする。
イ 当日の当該運転者の始業時刻は7時とし、乗務前点呼後7時30分に営業所を出庫して荷主先のA地点に向かう。荷積み後B地点に向かうが、途中、最高速度が指定されていない高速自動車国道（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。以下同じ。）のE料金所からF料金所までの間（この間の距離は180キロメートル）を連続2時間30分運転し、途中に5分の休憩を挟み、B地点には12時までに到着する。荷下ろし後荷主先C地点の休憩施設に向かい、当該施設において1時間の休憩をとる。
ウ C地点にて荷積み後、荷主先を14時30分に出発してD地点に向かい、高速自動車国道のG料金所からH料金所までの間（この間の距離は210キロメートル）を連続3時間運転し、荷主先の地点に18時45分までに到着する。荷下ろし後、当社営業所に19時20分までに帰庫し、乗務後点呼を受け19時50分に終業する。
（詳細は次図を参照）

〔当該運転者の勤務状況〕
ア 前日の勤務は、7時から19時までの勤務であり、拘束時間が12時間であった。その間の運転時間は9時間15分であり、当日までの休息期間は12時間であった。
イ 翌日の勤務は、8時から20時までの勤務であり、拘束時間を12時間とし、その間の運転時間は9時間を予定している。

7:00 → 13:00

乗務前点呼（営業所）	運転	荷積み（A地点）	運転	運転 高速自動車国道 ←180km→	休憩	運転	荷下ろし（B地点）	運転	（休憩施設・C地点）
30分	10分	20分	40分	2時間30分	5分	45分	25分	35分	休憩
			E料金所		F料金所				

19:50 ← 14:00

乗務後点呼（営業所）	運転	荷下ろし（D地点）	運転	休憩	運転	運転 高速自動車国道 ←210km→	運転	荷積み（C地点）	（休憩施設・C地点）
30分	10分	25分	5分	10分	30分	3時間	30分	30分	1時間
					H料金所		G料金所		

1. E料金所からF料金所までの間の高速自動車国道の運転時間を2時間30分、及びG料金所からH料金所までの間の高速自動車国道の運転時間を3時間と制限速度を考慮してそれぞれ設定したこと。
2. 当日を特定日とした場合の2日を平均した1日当たりの運転時間が、「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。）に違反していないと判断したこと。
3. 当日の運行計画における連続運転時間の中断方法は、「改善基準」に違反していないと判断したこと。

運転者の健康管理を徹底

東ト協

本部集団健診拡大へ

東京都トラック協会は定期健康診断の受診率向上対策の一環として、平成27年度も引き続き「本部集団健診」(会場・東ト総合会館)を実施する。今年度は前年度の実施状況を踏まえて、受診時間帯を一部見直すとともに、実施時期も11月と28年2月に加えて1月にも実施し、開催日を増やす方向で検討中だ。

東ト協では、増加傾向にある運転者の健康起因事故防止のため、健康管理の前提となる定期健診の受診率向上に取り組んでいる。このため25年度から、運輸事業振興助成交付金により受診費用の一部助成(1人1000円)を行っている。

ただ、運転者は日常業務の都合で各支部での集団健診などを受診できない場合が少なくない。こうした実情を踏まえ、運転者の受診促進を図るには受診機会を増やす必要があることから、26年度に新たな試みとして本部集団健診を実施した。

前年度は11月と2月の各土・日曜日に実施し、4日間合計で411人が受診した。

今年度も同様に実施する計画だが、前年度の申し込み状況を踏まえ、受診時間帯を一部見直して実施する。土曜日は前年度と同様だが、日曜日については午後の受診希望が少なく午前が多いため、午前の受診枠を増やして実施する。

さらに、受診機会を増やしてより受診しやすくするため、開催日を増やすことを検討しており、来年1月にも実施する方向で調整中だ。

東ト協ではこうした定期健診の受診促進に加え、運転者の健康管理をさらに強化・徹底するため、今年度は脳・心疾患などに伴う事故の未然防止に向けて、総合的に運転者の健康確保対策を検討し、啓発用のパンフレットも作成する方針。

健診機会を増やし受診促進

東ト協は11月21・22日(土・日曜日)、平成27年度第1回本部集団健診(定期健康診断)を実施する。受診申し込み期間は10月13日まで。開催日程・時間帯・定員は**下表**の通り。

受診申し込みは、原則として時間帯別に受け付ける(時間帯別に先着順／受診枠に空きがある場合、申し込み期限後も受け付ける)。

第1回本部健診
11月21・22日開催
受付期限10月13日

申し込み方法は、**同封のチラシ**「定期健康診断受診申込書(本部健診用)」に必要事項を記入の上、FAX送信する。

▽申し込み・問い合わせ先＝東ト協運行管理部業務課(☎03・3359・6257、FAX03・3359・4983)

健診開催日時

11月21日(土)	11月22日(日)
①10時～11時30分	④ 8時30分～10時
②13時～14時30分	⑤10時30分～12時
③15時～16時30分	

※申し込みは原則、時間帯別とし、①～⑤のいずれかの枠で。定員は各時間帯ともに80人

東ト協フェスタ実行委員会

メーンタイトル トラックフェスタTOKYO 2016

東ト協は8月11日、東ト総合会館で第2回東ト協フェスタ実行委員会を開催し、フェスタのタイトルなどを決定した。

フェスタは来年秋、渋谷区の代々木公園で実施する計画で、現在、会場としての使用許可について手続き中。

メーンタイトルは「トラックフェスタTOKYO 2016」、サブタイトルを「親子で体験 安全と環境」に決定した。

彦田昌昭委員長は、従来の「業界イメージを払拭するような、都民に喜ばれるイベント」開催を目指す方針を示し、今後、この方針に基づき、具体的な企画内容などについて、検討を進めることにしている。

協会日誌

【8月1～15日】

4日 物流政策委員会駐車問題対策検討小委員会▽ロジ研正副本部長会議▽同納涼会
5日 物流経営士課程資格認定試験
6日 指導監査▽グリーン・エコプロジェクトセミナー(～7日)▽正副会長会▽50年史編集委員会▽物流専門紙記者懇談会
8日 初任運転者特別講習(～9日)
9日 運行管理者試験事前講習会
10日 常任理事会▽グリーン・エコプロジェクトセミナー(～11日)▽ロジ研勉強会
11日 東ト協フェスタ実行委員会▽本部事故防止大会の在り方検討小委員会
13日 海上コンテナ専門部会定例業務委員会

日程ボード

【9月1～15日】

1日(火) 東京都・立川市合同総合防災訓練、九都県市合同防災訓練へ参加
2日(水) 15時＝運輸安全委員会(東ト総合会館)▼15時30分＝物流経営士課程修了式(同)▼16時50分＝同記念パーティー(同)
3日(木) 13時30分＝広報・情報委員会(東ト総合会館)
4日(金) 正午＝女性部幹事会(東ト総合会館)▼14時＝同研修会(同)▼16時＝引越専門部会役員・二委員会合同会議(同)
7日(月) 正午＝正副会長会(東ト総合会館)
8日(火) 10時30分＝総務小委員会(東ト総合会館)▼16時＝重量品専門部会委員会(同)▼18時＝青年部幹事会(同)
10日(木) 11時30分＝関ト協正副会長会議(鬼怒川・あさやホテル)▼13時＝同事業者大会(同)
15日(火) 15時＝東ト協フェスタ実行委員会(東ト総合会館)

青年部研修会 9月17日開催

マイナンバー制度対応などテーマに

東ト協は9月17日、平成27年度第1回青年部研修会を開催する。時間は午後6時から7時30分まで、会場は浅草文化観光センター5階大会議室(台東区雷門2の18の9)。参加費は無料。

今回は、28年1月から運用が始まる「マイナンバー制度」(1時間程度)と、12月から導入される「ストレスチェックの概要」(20分程度)についての講演が行われる。

申し込み受付は9月10日まで。「参加申込書」に記入の上、FAX送信する。

▽申し込み・問い合わせ先＝東ト協教育研修部(☎03・3359・4137、FAX03・3359・6020)

お悔やみ 申し上げます

唐松 リン氏(唐松運送店代表・葛飾支部)7月30日、膵臓がんのため死去。77歳。通夜は8月2日、告別式は同3日にそれぞれ葛飾区四ツ木のセレモニー会館で。喪主は長男、正己氏。

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45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

「双方向の組織運営」を推進

東ト協 物流専門紙記者懇談会

大髙会長

業界課題の克服へ「精力」傾注

「支部の会合に出向き、いろいろと意見を交わし、双方向の組織運営が実現できたらと考えている」――。東京都トラック協会は8月6日、新宿区のヒルトン東京で物流専門紙記者懇談会を開催し、あいさつに立った大髙一夫会長は今後の協会運営方針について、全25支部の内部組織化を踏まえ、本部と支部が一体化し「双方向の組織運営」の推進に努める考えを強調した。

大髙会長はまず「今は山ほどある諸課題をどう克服していくのか、そこに精力を費やすべき時」と強調。このため、各支部長や支部役員との意見交換会で提起された意見・要望などを踏まえ、山積する業界課題の克服や要望の実現に向けて、各種事業を展開してきたとした。

具体的には、駐車問題対策の推進をはじめ、女性の活躍促進、適正運賃収受の研究、高速道路料金に関する要望活動、都民参加型イベントの実現、定期健康診断の受診率向上――などの取り組みを挙げた。

さらに、業界の働きかけで成果が得られた事項として、デジタル式運行記録計義務付け対象拡大の見合わせや中型免許制度の見直し、運転時間の改善基準告示違反に対する指導方針の見直しを挙げ、「今後もこうした活動を積み重ね、さらに成果が得られるよう努力していく」とした。

その上で今後の協会運営方針に関して、支部に出向いて意見交換を行うなど、本部と支部の「双方向の組織運営」を目指す考えを表明し、「会員・支部重視」の観点から、新たな展開を目指す意向を示した。

4月に各支部を内部組織化したが、「本部と支部が一体化したということは、本部が責任ある活動を行っていくと同時に、支部も責任と主体性をもって協会活動にかかわっていただく、この双方の自覚と責任がなければ、組織運営はうまくいかない」と指摘。

双方向の組織運営により、協会運営をめぐる問題や業界課題に対する認識を共有化し、問題解決に取り組む必要があるとし、そのためには「風通しの良い組織づくり」と「対話促進、相互理解が必要」と強調した。

女性の活躍促進へ

東ト協 都の助成金制度説明会

東ト協は7月28日、東ト総合会館で「女性の活躍促進支援」助成金説明会を開催し、東京都の中小企業ワークバランス推進助成金制度などについて研修した。

冒頭、原玲子副会長（女性の活躍促進担当）があいさつし、東ト協では「女性の活躍促進に取り組んでいるが、女性ドライバーの活用に必要なインフラ整備が追いついていないのが実情」と指摘。

このため、関係行政などに支援を働きかけた結果、都が女性活用のためのインフラ整備について、「中小企業ワークバランス推進助成金」の対象に加えたと説明し、活用を呼びかけた（写真）。

同日は、都労働相談情報センター・園田智子事業普及課長と唐川美由紀企業支援係長が、「東京都中小企業ワークバランス推進助成金～女性の活躍推進に向けた環境整備事業」と題して、制度の概要などについて説明。

同制度は、女性の割合が4割以下の職場で、新たに女性の採用計画（1か月以上雇用のパートを含む）がある場合、そのために必要なトイレ・ロッカー・仮眠室などの整備にかかる経費の2分の1（上限100万円）を助成するもの。

募集期間は12月16日まで。詳細は、都産業労働局雇用就業部のホームページ「TOKYOはたらくネット」を参照。

あわせて、トラックなどの車両や売掛債権、在庫などを担保に融資が受けられる、「動産・債権担保融資制度」について、都産業労働局金融部金融課の松浦友亮金融係主事が説明した。

人材確保・育成の助成金講習会

東ト協は7月30日、東ト総合会館で「トラックドライバーの人材確保・育成における助成金」に関する講習会を開催し、東京労働局の担当官が、厚生労働省が実施している各種助成金制度の内容について説明した。

同日は、東労局職業安定部職業対策課の関根直起助成金第二係長らが、主に「キャリアアップ助成金」に関して、助成対象など制度の内容を説明した上で、その活用方法について事例を挙げながら紹介した。

具体的には、人材育成のため外部で訓練を実施した場合、その経費の2分の1と1人1時間当たり800円を助成する。また自社の企業内実習として、仕事を覚えながら教育・訓練する場合についても助成する。

ドライバー不足が慢性化し、中長期的に今後さらに深刻化することが懸念される中、東ト協では重点施策の一つに「労働力確保問題への対応」を掲げ、対策強化に取り組んでいる。

その対策の一環として、会員事業者が人材の確保・育成に取り組む上で、活用できる助成金制度などについて紹介するため、今回の講習会を開催したもの。

第47回 全国ドラコン 東京代表4選手決定

東ト協はこのほど、10月に開催される第47回全国トラックドライバー・コンテスト（全日本トラック協会主催）に、東京都代表として出場する4選手を決定した。先に開催した第36回東ト協ドライバー・コンテストの結果や、全国ドラコン出場規定を踏まえ決定した。

代表選手は、11ﾄﾝ部門が吉田栄次さん（多摩運送・多摩支部）、4ﾄﾝ部門が鴨志田和憲さん（日本通運関東警送支店警送第一課・港支部）、女性部門が柏崎さくらさん（ハナワトランスポート東京営業所・中央支部）、トレーラ部門が千葉隆博さん（南関東日立物流サービス京浜輸送営業所・大田支部）。

4ﾄﾝ部門 鴨志田さん

11ﾄﾝ部門 吉田さん

トレーラ部門 千葉さん

女性部門 柏崎さん

11ﾄﾝ部門を除き、いずれも東ト協ドラコン各部門の優勝者。11ﾄﾝ部門優勝者は小原啓太さん（日本通運羽田空港支店国内貨物営業課）だが、4ﾄﾝ部門優勝の鴨志田さんと所属企業が同じ日通のため、全ト協の推薦要領などに基づき、11ﾄﾝ部門では準優勝の吉田さんが出場することになった。

動向ファイル ◇7月分◇

●**国土交通省**、道路運送車両の保安基準などを改正・施行し、平成28（2016）年排出ガス規制として、ディーゼル重量車の窒素酸化物（NOx）排出規制を強化する。ポスト新長期規制より約4割低減を求めるもので、新車の場合、28年10月から順次、この規制を適用する（1日）

●**東京都トラック協会**、第1回「東ト協フェスタ実行委員会」を開催。従来の本部事故防止大会を抜本的に見直し、平成28年度に都民参加・外部発信型イベントの開催を目指しており、その実現に向けて特別委員会として設置（9日）

●**東京運輸支局・東京労働局**、第1回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会」を開催する。9月に運転者の労働実態を調査した上で、平成28年度から長時間労働の抑制・改善に向けた実証実験を実施する予定（13日）

●**政府**、「過労死等の防止のための対策に関する大綱」を閣議決定。「過労死等防止対策推進法」に基づき、今後おおむね3年間における取り組みを定める（24日）

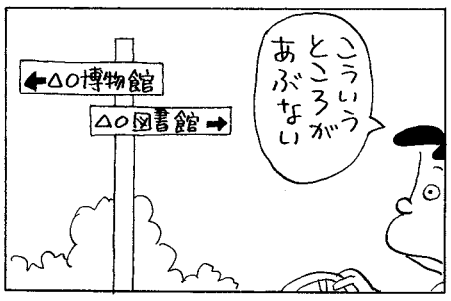
●**国交省・社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会**、中間答申『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」』をまとめる。この中で、首都圏の高速料金体系を整理・統一し、圏域共通の料金体系確立などを提言（30日）

●**厚生労働省・中央最低賃金審議会**、平成27年度地域別最低賃金額改定の目安について、全国加重平均で18円の引き上げを答申する。東京都の目安は、3年連続で19円の引き上げ（30日）

アクセル丹口

芝岡☆友衛

No.774



我々は想いや願いをお届けするプロ集団です
～荷主様の祝賀会、ホテル等の大きな会場へのお祝い花から、突然のご供花まで～
東京都トラック協会会員様特典
東京都23区及び、多摩地区一部地域のお届に関しましては単価5,000円（税別）以上のご利用で会員様特別割引をさせていただきます。
YOUKAEN
株式会社 ユー花園
お問い合わせ先 担当・法人営業部
TEL．03-3706-4187
http://biz.youkaen.com

戦後70年

記憶から歴史へ

～どう伝えようとしていくのか～

これからの史実が大切

東京・八王子で最大の列車空襲

8月15日は終戦の日。今年は70年を迎え、各メディアが様々な特集・企画を組んでいる。その一つにTBS（JNN系列）が3月に放映した、米軍の戦闘機に搭載されたガンカメラ映像も使って製作した「千の証言スペシャル　私の街も戦場だった」がある。

終戦前の8月5日に、単独列車に対する小型機空襲で日本最大の犠牲者を出す「湯の花トンネル」列車銃撃空襲が、ドラマ仕立てのドキュメンタリーとして放映された。

湯の花トンネル（地元では「猪の鼻トンネル」）は、中央本線浅川駅（現・高尾駅）から相模湖方面へ2・5キロメートルに位置する、162メートルほどのトンネル。空襲の悲劇は、高尾側の東側出入り口付近（現・八王子市裏高尾町荒井）で起こった。

5日正午すぎ（零時20分頃といわれている）、ED167が引く419列車（貨物車を含め8両編成）が浅川駅を出発。東側出入り口にさしかかった頃、米軍のP51戦闘機編隊から銃撃を受ける。機関車が狙われ、機関車と客車の1両目と2両目の半分がトンネルに入ったところで止まり、トンネル外の客車が繰り返し銃撃を受けた。52人以上といわれる死者と、133人を超える負傷者を出した。

当時の人々の証言から、P51は埼玉県方面から帰還途中に列車を発見して銃撃したようだ。列車空襲は誰が乗っているのか分からないため、全容を明らかにすることが難しいという。そのため、死者数がもっと多いという話もある。

そこに「あるもの」が教えること

小さい頃、遊んでいた公園のお地蔵さんが不思議だったが、その像が空襲による被害者慰霊のためだということを、戦争体験者から聞いて意味が分かった、という小学生の投書（「朝日新聞」8月14日付）が目についた。

ランドセルを背負ったお地蔵さんが、相即寺（八王子市泉町）に立っている。品川区から疎開してきた国民学校の子供たちの一人が、1945年7月8日にP51の機銃掃射で死亡。母親が寺にあった150体の地蔵の中から、わが子に似た地蔵を探し出し遺品のランドセルを背負わせたのだ。

「ランドセル地蔵」として、疎開児たちの霊を慰める供養が今でも続けられている。ランドセル地蔵の開帳は年3回（6月23日、7月8日、8月8日）だが、堂の前にランドセルを背負った地蔵さんが立っている。

見た子供たちが「どうしてランドセルを背負っているの」と不思議に思ったら、そこからこの地に何があったのかを知る入り口になる。

歴史をどう語り伝えていくのか

歴史に「もし」は禁句だが、繰りごとのように、もっと早く戦争を終わらせられなかったのかと、言いたくなってしまう。6月からの地方都市の爆撃、広島・長崎への原爆投下、シベリア抑留、満洲逃避行などの悲劇は、敗戦が数か月早ければ起こらなかったのではないかと。

戦争指導部は〝米国に一撃を加えてひるませ、ソ連（現ロシア）の仲介で講和交渉する〟というシナリオだったというが、確たる根拠があったのだろうか。

実感をもって体験を語れるのは70年ぐらいだという。太平洋戦争の敗戦から70年の今年は、「同時代史から歴史へ」の節目に当たる。どう記憶し記録して後世に伝えていくのかが大切で、若い世代が〝語り部〟を受け継ごうというところもある。

「悲劇」と語られる背後に何千、何万という一人ひとりの体験があることを忘れてはならない。こうした記憶は、体験者の記憶として記録されていくことが大切だ。

例えば、各地の資料館などに体験者の記憶による絵などがあったりするが、それを〝記憶遺産〟として残すことができれば、新しい世代の語り部たちへの一助にもなると思う。

できるだけ多くの角度から見られるように、多くの資料・史料公開の進展も必要だろう。

坊巷透話（ぼうこうとうわ）

ルポライター　飛鳥井　恭司

あちこち見てある記

日本には1つ、オーストラリアに3つ、アメリカに4つ、ロシアには何と11もあるもの――それは、「タイムゾーン（標準時）」です。

日本の標準子午線（東経135度）は、兵庫県明石市にあると学校で習います。日本の標準時は当然、そこで決められていると思うところですが、実は小金井市にある情報通信研究機構で、日本標準時が生まれているのです。

日本標準時が生まれる町「小金井」

情報通信研究機構

では、その標準時がどのように生み出されるのかというと、12台の原子時計の時刻差を計測してコンピューターで計算し、協定世界時に9時間を足すというものです。

先頃、「うるう秒」が話題になりましたが、これは、7月1日の標準時に1秒を追加したものです。

情報通信研究機構は、このような標準時の生成をはじめ、日常の生活に役立つ様々な情報通信技術（ICT）の研究開発を進めており、研究内容や歴史を、展示室で見ることができます。

暑さもほんの少しだけ和らいできました。難しい研究に触れ、頭の中で、しっかり汗をかいてみてはいかがでしょうか。

情報通信研究機構（NICT）展示室

住　　所：小金井市貫井北町4-2-1
開館時間：午前9時30分～午後5時まで（受付は午後4時30分まで）
入 館 料：無料
休 館 日：土・日曜日、祝日および年末年始
問い合わせ先：☎042-327-6375

ポケット

医療と介護　続　知らなきゃマズい　第22回

医療ライター　西　健悟

遠慮せず使ってみる

介護について取材していると、意外と介護保険を使っていない人が結構いると感じます。「家の前に介護サービスの車が止まると恥ずかしい」「玄関に手すりを付けると保険のお世話になっていると思われる」などといったことが、気がかりなためのようです。

しかし、状態を放置して転んで骨折したりすれば、寝たきりになってしまうかもしれません。それでは逆に、医療保険財政を圧迫することになります。

介護が必要な状態なのに、要介護認定を受けたことがない人もいます。現在、お年寄り夫婦でお互いに介護をし合う「老老介護」の人たちが増えていますが、そうした人たちが介護サービスを受けずに認知症になった場合、生活が立ちいかなくなったり、孤立死してしまうかもしれません。

医療も介護も、希望するだけいくらでも使ってよいというわけではありません。

ただ、例えば、少しリハビリを受けたりするだけで体を動かしやすくなったり、薬を飲ませてくれる支援を受けるだけで、薬の飲み忘れで体調が急変し、救急車で運ばれるようなこともなくなるかもしれません。

両親が、最近どうも日常生活で不便を感じている、体の動きが悪くなったと思った場合、近くの地域包括支援センターに電話で相談したり、市役所などに問い合わせてみてはどうでしょうか。

そこで相談をしながら、必要と思われるサービスを使ってみることをお勧めします。

介護サービスは社会の限りある資源ですが、遠慮せずに、そして、これから先に利用する人のことを考えながら使うことが大切だと思います。

三丁目

今年で100年目を迎えた夏の高校野球が終わり、季節は秋に向かいつつある。接戦を戦った東東京・関東第一、西東京・早稲田実業とも決勝戦には及ばなかったが、いい試合展開であった◆高校球児の爽やかさは、勝った負けたにかかわらず、それぞれが心に残る。その中で、ひときわ傑出して話題になる選手が毎年出てくる。今年は早実の清宮だろう。われわれ、素人目にはマスコミ情報でしかないが、楽しみではある◆高校野球の歴史が100年ともなれば、話題は多い。今では語り草になっているものもあり、当時の球児の熱闘ぶりを思い起こす。彼らが黒くなった顔に見せる涙は快い◆100年の歴史を覗いてみると、昭和16年から戦局が悪化して、この夏から20年まで第2次世界大戦のため中断した、と記録にある。その後、甲子園で再開されたのが昭和22年というから、100年といえども、回数からすると、今年は97回になった◆何かと節目の今年、半年にして話題の多い年になった。まだまだ波乱は続くだろうが、球児の快音だけは絶やすまいと思う。