2017年（平成29年）
3/10
No. 1123

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 運輸安全委員会

ドライブレコーダー活用の新ドラコン実施へ

「東京式」を全25支部に展開

東京都トラック協会（千原武美会長）は3月7日、東ト総合会館で平成28年度第3回運輸安全委員会（委員長・江森東副会長）を開催し、29年度から「東ト協プロドライバー・コンテスト」（仮称）を行うことを決めた。あわせて、同事業の実施に向けて検討小委員会の設置を承認した。足立支部（吉本商一支部長）が3年前から実施の、ドライブレコーダー（DR）による「足立式ドライバーコンテスト」を改良・水平展開する形で、25支部を対象に行うことにした。

江森委員長

東京式ドラコンは、2カメラタイプのDRにより、車両の挙動データや運転操作など運転中の画像を解析し、それにより安全運転の技能やマナーなどを評価するコンテスト。解析結果は、安全運転教育の推進とともに、事業用のプロドライバー育成にも活用できる。

同日の運輸安全委では冒頭、江森委員長が「東京式」による新たなドラコンについて、「25支部で安全運転を競うことで、少しでも事故防止に貢献できればと考えている」と述べ、その実施について理解を求めた。

解析結果を安全運転教育に活用

具体的には、足立支部の吉本支部長が委員会に出席し、安全運転診断ソフトによる評価の仕方・基準、実施手順、その狙いや成果などを説明。また、前足立支部長の藤倉泰徳副会長が、実施の意義について強調した。

その上で審議した結果、新たなドラコンの実施などを決めた。

一方、検討小委は足立支部・吉本支部長を委員長に、山田正信・新倉康榮・鈴木三津雄・中村克敏・武井一憲・鳥ノ海学・佐藤正樹各氏で構成。

今後、運輸安全委の江森委員長、鈴木健之委員長代理の両副会長を交えて、運営要領などの検討を進めた後、各支部から参加者を公募。5月に説明会を行い、DR・機材を取り付けた上で、6月以降、日常業務におけるデータ収集と解析を行い、11月に表彰式を開催する予定。少なくとも運転者200人以上の参加を想定している。

なお、新ドラコンの名称については、改めて検討し決定することにした。

春の交通安全運動

効果的に活動展開

同日の運輸安全委ではまた、春の全国交通安全運動（4月6～15日）について、警視庁交通部交通総務課の林新一郎交通安全組織主任と、東京運輸支局の増永佳典陸運技術専門官が、運動の重点事項などについて説明。

この後、東ト協では4月11日を街頭指導活動「統一実施日」とし、効果的に実施することを確認した。あわせて期間中、屋外マルチビジョンで、交通安全に関する啓発を行うことを承認した。

なお、秋の交通安全運動の「統一実施日」は、9月26日に設定した。

また、「東ト協ドライバー・コンテスト」に関して、29年度以降のあり方について審議。学科競技の試験問題を見直すとともに、全国大会と同じ出題80問・試験時間60分で実施することにした。

実科検定については、これまでトレーラ部門の検定を行ってきた、日立物流松戸研修所が30年度から利用できなくなるため、会場を含めた今後の実施体制について、改めて検討することにした。

初任運転者特別講習の本部開催に関しても一部見直し、日曜日の受講者が相対的に少ないため、日曜日の講習（6回）のうち、半分の3回を金曜日開催に変更することにした。このほか、警視庁交通部主催の29年度「セーフティドライバー・コンテスト」の実施計画などを承認した。

紙面あんない
国交省、荷主勧告制度の運用改善　2
都「貨物輸送評価制度」セミナー　3
28年度第2回運管試験問題　4～5
全ト協、28年度青年部会全国大会　6
東ト協GEP、新たなステージへ　7

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用

東ト協

50年史発刊

業界発展の足跡として

東ト協はこのほど、創立50周年記念事業の一環として、『1966－ともに進み、夢をかたちに。－2016 東ト協50年史』（写真）を発刊した。

昭和41年10月、前身である「東京陸上運輸協会」が発足し、東ト協は昨年10月で創立50周年を迎えた。本書は、半世紀に及ぶ協会の事業活動や業界発展の歩みを辿る記念史として編纂したもの。

これまでに「10年史」「15年史」「20年史」「30年史」を刊行していることから、「50年史」は最近20年間に重点を置いている。

このため、第1部は「バブル経済崩壊から今日までの苦闘と再生の20年」とし、第2部ではそれ以前の歩みを「東ト協創立から諸課題の解決に力を注いだ30年」としてまとめている。

さらに、第3部は「支部の活動」とし、これまでの年史にはない企画として、協会を支える25支部の歴代役員や活動の歩みなどを紹介している。

巻頭グラビアでは、昨年10月12日に挙行した記念式典・祝賀会の模様を収録。千原武美会長の発刊あいさつや関係者からの祝辞――と続く。

資料編には、協会の正副会長・常任委員会正副委員長・専門部会正副部会長や歴代役員、組織図、年表などを掲載している。

発刊のあいさつでは、千原会長が「次の50年に向けて、夢を形にできるよう、全力を尽くしてまいる所存」とその決意を表明。

また、50年史編集委員長の佐久間恒好副会長は編集後記で、本書が「トラック運送事業に対する、社会の理解促進に資することが出来ましたら幸いです」と記している。

石井国交大臣

自動車3団体と意見交換会

「働き方改革」へ

国土交通省は3月7日、自動車運送事業の「働き方改革」推進に向けて、石井啓一大臣と、全日本トラック協会など自動車運送関係業界3団体との意見交換会を開催した。

石井大臣は冒頭、「長時間労働が常態化している現状を変えていく必要がある」と取り組みを求め、時間外労働の上限規制に関し「この際、見直しを行った方が（業界には）プラスになるのではないか」と指摘した。

意見交換会には、石井大臣をはじめ末松信介副大臣、根本幸典政務官のほか、田端浩国交審議官、藤井直樹自動車局長らが同席。

全ト協からは星野良三会長や坂本克巳副会長、福本秀爾理事長が出席。長時間労働の改善には荷主側の協力が不可欠になることから、取引条件の改善など実態を踏まえた対応を要請した。

第7回

働き方改革実現会議

時間外労働の上限規制
事務局案・年720時間

政府の「働き方改革実現会議」（議長・安倍晋三首相）は、2月14日に開催した第7回会議で、内閣官房働き方改革実現推進室が提出した、時間外労働の上限規制に関する事務局案を踏まえ、今後の規制のあり方について審議した。

事務局案によると、原則として、「36協定」により、労働可能な時間外労働時間の限度を、月45時間かつ年360時間とする。その上限は法律に明記し、これを上回る時間外労働をさせた場合には、特例に該当する場合を除き、罰則を課す。

特例については、臨時的に特別な事情がある場合と労使が合意し、労使協定の締結を義務付ける。

ただし、この特例に該当する場合においても、上回ることができない年間の時間外労働時間を720時間（月平均60時間）とする。

また、一時的に事務量などが増加する場合、この限度内において最低限、上回ることのできない上限を設ける。

同日の会議では、こうした事務局案に対し、中小企業団体の議員が、トラック運送業界では「長時間労働の削減に取り組んでいるが、どうしても限界があり、発注者の荷主の協力も必要不可欠」などと指摘。流通業や建設業などとともに現場の実態を踏まえ、慎重に検討するよう求めた。

3月12日

「準中型免許」新設
免許種別の確認徹底

国交省

荷主勧告制度の運用を改善

違反運行の早期是正へ

「協力依頼書」を発出

国土交通省自動車局は、トラック運送取引に関する荷主勧告制度の運用を見直し、事業者による違反運行を早期に是正するため、新たに荷主企業に対して「協力依頼書」を発出する仕組みを導入する方針だ。

これに伴い3月27日まで、「トラック事業者における荷主への協力依頼の新設等について」のパブリックコメントを実施中。

関係機関からトラック事業者の法令違反情報があった場合、事業者に対する行政処分の有無にかかわらず、違反運行を行っていた際の積載貨物の荷主を形式的に特定し、新たに「協力依頼書」を発出するというもの。

これにより、早期の段階で荷主に対して、違反運行について注意喚起するとともに、是正・改善に向けて協力を求め、法令遵守への取り組みが促進されるようにする狙いがある。

現行の荷主勧告制度は、法令違反を犯した事業者に対して行政処分が行われることが前提。このため発動までに時間を要し、対象となる事案が限られるなど、必ずしも十分に機能していないといった問題が指摘されているためだ。

今後、パブコメ結果を踏まえて3月下旬に制度改正し、4月に施行する方針。

国交省

スピードリミッター不正改造防止で通達

国土交通省自動車局は、2月15日付で全日本トラック協会に対し、通達「大型貨物自動車の速度抑制装置（スピードリミッター）に係る改変の防止について」を発出し、会員事業者に周知を図るよう求めた。

速度抑制装置の機能を不正に改変するよう調整された、Lジョイントをインターネットで販売した運送事業者勤務の運転者が逮捕された事案を受け、整備課長・安全政策課長名で通達した。

通達では、Lジョイントの装着やパルス整合器の調整は、正規の目的以外で行わないよう周知するとともに、装着の有無などを確認するよう求めている。

ラグビーワールドカップ・日本開催

図柄入りナンバー（寄附金付き）

国土交通省自動車局は、平成31年に日本で開催される「ラグビーワールドカップ」に向けて、類送検した。

同局では重大または悪質な事案について、司法処分など厳正な対応を行うとしている。

特別仕様ナンバープレートを交付

国交省

4月3日から特別仕様ナンバープレートを交付する。これに伴い、交付申し込みを受付中。

大会ロゴ入りの特別仕様プレートで、大会支援のため1000円以上寄附すると、図柄入りのもの（写真）を選択できる。自家用・事業用ともに対象。

交付料金は地域により異なり、東京地区は7000円（プレートの取り付け費用は別途）。

申し込みは、ウェブサイト（http://www.graphic-number.jp）で行えるほか、最寄りのディーラー・整備工場に相談。

東労局

労基法違反が約8割 改善告示違反5割強

道路貨物運送業　28年の監督結果

東京労働局はこのほど、平成28年の都内の道路貨物運送業に対する臨検監督結果を公表した。それによると、労働時間関係をはじめ、何らかの労働基準法違反が認められた事業場は全体の約8割に上り、依然として多い状況にある。

臨検監督を実施したのは168事業場で、このうち何らかの労基法違反があったのは134事業場で、違反率は79・8%だった。

違反事項としては、労働時間関係が97事業場（違反率57・7%）と最も多く、次いで割増賃金関係が61事業場（同36・3%）。このほか、最低賃金関係が13事業場（同7・7%）、休日関係が8事業場（同4・8%）だった。

また「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（告示）について、違反があったのは90事業場で、違反率は53・6%と半数を超える。

違反事項は、最大拘束時間関係が64事業場（同38・1%）、総拘束時間関係が62事業場（同36・9%）と多く、次いで休息期間関係が39事業場（同23・2%）、連続運転時間関係が20事業場（同11・9%）だった。

なかには、月120時間を超える過重労働で、運転者が脳疾患を発症し死亡した事案があり、その企業と代表取締役を書

全ト協

「自動車識別シール」日貨協連で追加頒布

全日本トラック協会は、「準中型自動車免許」創設にあわせて作成・配布した、自動車識別シールについて、追加で入手を希望する事業者に対して、日本貨物運送協同組合連合会で識別シールを頒布することにした。

シールは、Aタイプ「準中型車」（車両総重量3・5ㇳン以上～5ㇳン未満）、Bタイプ「準中型車」（同5ㇳン以上～7・5ㇳン未満）、Cタイプ「中型車」（同7・5ㇳン以上～8ㇳン未満）、Dタイプ「中型車」（同8ㇳン以上～11ㇳン未満）の4種類。

これら4種類のシールを1シートにした標準タイプについては、既に機関紙『広報とらっく』3月1日号に同封して配布したが、追加希望があることから、日貨協連で頒布することにしたもの。

詳細は、日貨協連ホームページを参照。

▽問い合わせ先＝日貨協連事業部（α03・3355・2035）

28年度 第2回 運管試験 東京会場 2,534人受験

平成28年度第2回運行管理者（貨物）試験が3月5日、全国53会場で行われ、東京会場（亜細亜大学とTKP市ヶ谷）では2534人が受験した。受験率は89・0%（試験問題は4・5面掲載）。

合格発表は4月4日午前9時から、同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。

28年度 第2回 運管試験問題正答 貨物

（3月5日実施）

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

Pioneer
クラウド型運行管理サービス
Vehicle Assist（ビークルアシスト）
自然に事故削減。
詳細は
ビークルアシスト パイオニア　検索
http://pioneer.jp/biz/biz_carnavi/cloud/valp/

運輸点描

埼玉県は、ユニークな方法でコンテナラウンドユース（CRU）を推進している。インランドデポなどハードの整備ではなく、荷主と物流事業者の情報交換の場を提供し、マッチングの機会を創出することで支援を行うというもの。平成26年秋から、およそ２年間実施した社会実験には203社が参加し、2,868件のＣＲＵが行われた。今春には、参加企業の事例集を公開する予定だ。

埼玉県の支援でラウンドユース拡大

社会実験、2年間で2800件超に

「交流の場」提供しマッチング機会創出

埼玉県は、荷主・運送事業者・船社などの情報交換の場として「埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会」を設け、メンバーを対象に26年11月から今年1月まで、ＣＲＵ支援の社会実験を実施してきた。

協議会メンバーが中心となって、目的地と出発地のいずれかが県内となるラウンドユースに取り組み、実施状況を県に報告する。県は報告者に対し、「データ取得費」としてラウンドユースの片道につき３０００円を支払うという内容だ。

社会実験に参加した企業は、昨年10月までの2年間に２０３社あり、県が取得したデータ件数は累計で２８６８件に達した。

取得データによると、県内の企業同士によるＣＲＵは４割で、残りの６割は茨城・群馬・東京など県外の企業と実施したケースだった。

荷物の組み合わせでは、家具を輸入したコンテナに古紙を積んで輸出したパターンが１１５６件と最も多かった。これに次いで、家具（輸入）と産業機械（輸出）の組み合わせが４９１件あった。

推進策の一環として県は、民間からの公募により2か所に「お試しデポ」を設置。これを含め県内外の内陸のコンテナ置き場を利用して、ラウンドユースを実施したケースが全体の4割弱あった（残りはオン・シャーシ方式によるラウンドユース）。

インランドデポを活用する場合、デポに回送されたコンテナのタイプや所有する船社が一致しないと、輸出用に転用できない。また、アンマッチングによるコンテナの長期滞留が起こりやすく、所有者である船社の協力を得るのが難しい。

滞留期間　5日以内が5割

だが、この社会実験では、内陸デポでの滞留期間が5日以内に収まったケースが54％（28年度実績）に達し、コンテナは比較的スムーズに回転したようだ。

協議会メンバーの数はスタート時の26社から、昨年11月時点で80社に拡大した。

協議会は年に2回開催し、ＣＲＵの事例発表や関連事業者のサービス案内、他県のインランドデポの紹介、マッチング相手探しなどを行っている。

今年度は分科会を設けて、輸出入で別の船社を利用する、ＳＯＣ（Shipper's Owned Container）方式のＣＲＵや、マッチングシステムなどについて議論。また船社との意見交換会も実施した。

協議会での交流を通じて、鉄道を利用した内貨転用のＣＲＵモデル構築のきっかけが生まれたケースもある。

県では今年度で社会実験を終了するが、協議会活動は継続する。現在、メンバーによる具体的なＣＲＵの取り組み事例をまとめた冊子を作成中で、3月末にも県のホームページで公開する予定だ。

（ジャーナリスト　巴　未希）

東京都　貨物輸送評価制度セミナー

評価指標・区分など改正

ＧＥＰ参加、申請簡素化

東京都環境局は2月23日、千代田区の科学技術館サイエンスホールで、「貨物輸送評価制度セミナー」を開催し、ベンチマーク（評価指標）更新や評価区分変更など制度改正について説明した。

冒頭、都環境局の松永竜太環境改善部長があいさつし、エコドライブの推進では「評価制度に参加しているトラック運送事業者が、世界のトップランナーと認識している」と述べた。

セミナーではまず、東京大学先端科学技術研究センターの西成活裕教授が、「渋滞と『急がば回れ』の科学」と題して基調講演。

続いて、東京都トラック協会の佐久間恒好副会長（環境委員長）が、グリーン・エコプロジェクト（ＧＥＰ）の取り組みについて発表した。

佐久間副会長は、過去10年間の燃料削減量は累計約４・１万キロリットルで、ＣＯ２排出削減量はスギの木約７６７万本分の植樹に相当し、また交通事故削減率は平均29・４％と説明し、その成果を強調した。その上で、ＧＥＰの推進などにより、「信頼される運送事業者を目指し、すべての方々に喜んでもらえるウイン・ウインの関係を築いていきたい」と述べた。

また都環境局環境改善部の千田敏自動車環境課長が、評価制度の概要や制度改正などについて説明。蓄積した燃費データを基に、すべてのベンチマークを更新するとともに、評価区分も現行52区分から60区分に増やす。

さらに、ＧＥＰ参加事業者に対して、必要な添付書類を簡素化し申請負担を軽減するほか、継続的な取り組みを顕彰する表彰制度を創設する。今後、トラックによるエコドライブ実車研修なども行う予定だ。

このほか、荷主業界へのＰＲ活動について説明し、引き続き、評価取得事業者の優先的な利用を働きかけていくとした。

この後、エコドライブの推進をテーマにパネルディスカッション。湯浅コンサルティングのコンサルタント・芝田稔子氏をモデレーターに、パネリストとして荷主業界からパナソニック・金城佐和子物流企画部企画室管理総括担当主幹、評価取得事業者から金原運送店・金原裕一専務取締役、ハヤシ配送サービス・林秀行代表取締役、柳沢運輸・柳沢博之代表取締役、および都環境局・千田環境課長が参加して行われ、継続的に取り組むための手法などを紹介した。

全ト協

衝突被害軽減ブレーキ導入促進助成を実施へ

全日本トラック協会は、平成29年度交通対策事業として、車両総重量８トン未満の中型車を対象に「衝突被害軽減ブレーキ装置導入促進助成」を実施する方針だ。

安全対策機器の普及促進対策の一環として実施するもので、導入助成予算は２億円を予定。

また、大型車などによる左折時の巻き込み事故防止のため、「側方視野確認支援装置」も助成対象機器に追加する方針だ。

同装置に関しては、関東トラック協会が先に全ト協に対し、「関東圏における自動車事故防止対策検討会」によるモニター調査結果などを踏まえ、「左折事故防止支援装置導入促進のための助成措置」を要望していた。

なお、全ト協では2月16日に開催した交通対策委員会で、こうした助成措置などを盛り込んだ、来年度の交通対策事業計画案を承認した。

ＷｅｂＫＩＴ成約運賃指数

2月は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、2月の指数は、前月および前年同月より1ポイント上昇の114となった。2月としては調査開始以来、3番目に高い水準。

荷物情報（求車）の登録件数は9万２４６１件で、前年同月比14・５％増加し、求車需要は高い状況が続いている。

29年度　整備管理者研修（選任前）

東運支局

各奇数月に開催

東京運輸支局は、5月から平成30年3月にかけて各奇数月に、29年度整備管理者（選任前）研修を順次開催する。受講料は無料。

受講対象は、整備管理者として選任予定者（過去に同研修を受講したことがない者）。自動車整備士（1～3級）資格を有する者は受講する必要はない。

同研修は半日研修で、各回とも2日間の午前・午後の計4回開催。終了後に修了証を交付する。

〈研修日程〉第1回＝5月10・11日▽第2回＝7月11・12日▽第3回＝9月12・13日▽第4回＝11月7・8日▽第5回＝30年1月10・11日▽第6回＝3月6・7日

〈研修時間〉各日とも午前9時～12時と午後1時30分～4時30分

〈定員〉1回当たり最大66人（定員になり次第、締め切る）

〈会場〉いずれも東運支局1階会議室（品川区東大井1の12の17）

〈申し込み期間〉各開催月の前月（各偶数月）の1～7日（例えば、5月の第1回研修の申し込み期間は4月1～7日）

※受講申込書（東運支局ホームページからダウンロード）に記入の上、ＦＡＸ送信する

▽申し込み・問い合わせ先＝東運支局保安担当（☎03・３４５８・９２３７、ＦＡＸ03・３４５８・９７８３）

料金支払だけから、運転支援へ
YAZAKI
ETC2.0
予約受付中！
YAZAKI 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28年度 第2回

運行管理者試験問題

貨物

3月5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、解答にあたっては、各問及び各選択肢に記載された事項以外は、考慮しないものとして下さい。
・また、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、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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 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許可の取消しを受けた者は、その取消しの日から２年を経過しなければ、新た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許可を受けることができない。
2. 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）は、運送約款を定め、又はこれを変更しようとするときは、あらかじめ、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、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、事業者及び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助言又は指導があった場合は、これを尊重しなければならない。
4. 事業者は、法令の規定により運行管理者を選任したときは、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。これを解任したときも、同様とする。

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必要となる員数の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 [B] 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 [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. 待機	2. 安全運転を確保	3. 数	4. 過労運転を防止
5. 種類	6. 勤務時間及び乗務時間	7. 睡眠	8. 拘束時間及び休息期間

問3 次の記述のうち、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すべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 運転者に対し、乗務を開始しようとするとき、法令に規定する乗務の途中及び乗務を終了したときは、法令の規定により点呼を受け、一般貨物自動車運送事業者に規定による報告をしなければならないことを、徹底すること。
2. 法令の規定により、乗務員が休憩又は睡眠のために利用することができる施設を適切に管理すること。
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. 法令の規定により、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の策定その他の国土交通大臣が告示で定める措置を講ずること。

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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 運行管理者の補助者は、運行管理者の指導及び監督のもと、事業用自動車の運転者に対する点呼の一部（点呼を行うべき総回数の３分の２未満）を行うことができる。
2. 乗務前の点呼は、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、当該事業者は、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。
3. 貨物自動車運送事業者は、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うことができるが、営業所と当該営業所の車庫が離れている場合は、運行上やむを得ない場合に該当しないので、対面により点呼を行わなければならない。
4. ２日間にわたる運行（1日目の乗務が営業所以外の遠隔地で終了し、2日目の乗務開始が1日目の乗務を終了した地点となるもの。）については、1日目の乗務後の点呼及び２日目の乗務前の点呼のいずれも対面で行うことができないことから、２日目の乗務については、乗務前の点呼及び乗務後の点呼（乗務後の点呼は対面で行う。）のほかに、当該乗務途中において少なくとも１回電話その他の方法により点呼（中間点呼）を行わなければならない。

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運輸支局長等に速報を要するものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業用自動車が、交差点で信号待ちで停車していた乗用車の発見が遅れ、ブレーキをかける間もなく追突した。この事故で、当該事業用自動車の運転者が30日の医師の治療を要する傷害を負うとともに、追突された乗用車の運転者が病院に15日間入院する傷害を負い、同乗者が死亡した。
2. 事業用自動車が交差点において乗用車と出会い頭の衝突事故を起こした。双方の運転者は共に軽傷であったが、当該事業用自動車の運転者が事故を警察官に報告した際、その運転者が道路交通法に規定する酒気帯び運転をしていたことが発覚した。
3. 事業用自動車が走行中、鉄道施設である高架橋の下を通過しようとしたところ、積載していたコンテナの上部が橋桁に衝突した。この影響で、３時間にわたり本線において鉄道車両の運転を休止させた。
4. 事業用自動車が片側２車線の道路を走行中、左側の車線から右側の車線に進路変更したところ、右後方から走行してきた乗用車と接触し、その反動で当該乗用車が対向車線に飛び出し対向車と衝突した。この事故で、乗用車に乗車していた５名が重傷（自動車事故報告規則で定めるもの。）を負った。

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. 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100キロメートルを超えるものごとに、所定の事項について事業用自動車の乗務に関する基準を定め、かつ、当該基準の遵守について乗務員に対する適切な指導及び監督を行わなければならない。
3. 運転者が一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤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」（労働省告示）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。
4. 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。

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、国土交通省告示に基づき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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業用自動車の運転者の乗務において、道路交通法に規定する交通事故若しくは自動車事故報告規則に規定する事故又は著しい運行の遅延その他の異常な事態が発生した場合にあっては、その概要及び原因を「乗務等の記録」に記録するよう運転者に対し指導及び監督すること。
2. 他の運転者と交替して乗務を開始しようとするときは、当該他の運転者から所定の通告を受け、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、運行の状況に応じて必要な点検を実施するよう、運転者に対し指導及び監督すること。
3. 事業者は、適齢診断（高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したもの。）を運転者が65才に達した日以後１年以内に１回受診させ、その後３年以内ごとに１回受診させること。
4. 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い入れた者であって、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年間に他の事業者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、やむを得ない事情がある場合を除き、初任運転者を対象とする特別な指導を当該事業者において初めて事業用自動車に、乗務する前に行うこと。

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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、事業用自動車に貨物を積載するときは、偏荷重が生じないように積載しなければならない。また、貨物が運搬中に荷崩れ等により落下することを防止するため、必要な措置を講じなければならない。
2. 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。
3. 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する運転者は、当該乗務において、法令の規定に基づき作成された運行指示書に「貨物の積載状況」が記録されている場合は、乗務等の記録に当該事項を記録したものとみなされる。
4. 事業者は、道路法第47条第２項の規定（車両でその幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径が政令で定める最高限度を超えるものは、道路を通行させてはならない。）に違反し、又は政令で定める最高限度を超える車両の通行に関し道路管理者が付した条件（通行経路、通行時間等）に違反して事業用自動車を通行させることを防止するため、運転者に対する適切な指導及び監督を怠ってはならない。

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。

この法律は、道路運送車両に関し、 [A] についての公証等を行い、並びに [B] 及び [C] その他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、 [D] ことを目的とする。

A	1. 所有権	2. 取得
B	1. 運行の安定性の確保	2. 安全性の確保
C	1. 騒音の防止	2. 公害の防止
D	1. 道路交通の発達を図る	2. 公共の福祉を増進する

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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 指定自動車整備事業者が交付した有効な保安基準適合標章を自動車に表示している場合であっても、当該自動車に自動車検査証を備え付けなければ、これを運行の用に供してはならない。
2. 自動車は、その構造が、長さ、幅及び高さ並びに車両総重量（車両重量、最大積載量及び55キログラムに乗車定員を乗じて得た重量の総和をいう。）等道路運送車両法に定める事項について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。
3. 国土交通大臣は、一定の地域に使用の本拠の位置を有する自動車の使用者が、天災その他やむを得ない事由により、継続検査を受けることができないと認めるときは、当該地域に使用の本拠の位置を有する自動車の自動車検査証の有効期間を、期間を定めて伸長する旨を公示することができる。
4. 自動車に表示されている検査標章には、当該自動車の自動車検査証の有効期間の起算日が表示されている。

問11 道路運送車両法の自動車の登録等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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 登録自動車の所有者は、当該自動車の使用者が道路運送車両法の規定により自動車の使用の停止を命ぜられ、同法の規定により自動車検査証を返納したときは、遅滞なく、当該自動車登録番号標及び封印を取りはずし、自動車登録番号標について国土交通大臣の領置を受けなければならない。
2. 自動車は、自動車登録番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示しなければ、運行の用に供してはならない。
3. 登録自動車の使用者は、当該自動車が滅失し、解体し（整備又は改造のために解体する場合を除く。）、又は自動車の用途を廃止したときは、速やかに、当該自動車検査証を国土交通大臣に返納しなければならない。
4. 自動車の所有者は、当該自動車の使用の本拠の位置に変更があったときは、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15日以内に、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない。

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、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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

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。
2. 自動車の軸重は、10トン（牽引自動車のうち告示で定めるものにあっては、11.5トン）を超えてはならない。
3. 自動車（二輪自動車等を除く。）の空気入ゴムタイヤの接地部は滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝は、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅にわたり滑り止めのために施されている凹部（サイピング、プラットフォーム及びウエア・インジケータの部分を除く。）のいずれの部分においても1.6mm以上の深さを有すること。
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. 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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 徐行とは、車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。
2. 自動車とは、原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であって、原動機付自転車、自転車及び身体障害者用の車いす並びに歩行補助車その他の小型の車で政令で定めるもの以外のものをいう。
3. 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５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。
4. 道路標識とは、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。

問14 道路交通法に定める車両通行帯についての次の文中、A、B、C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。

車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて [A] の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によって指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となっているときは、当該道路）に [B] の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も [C] の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。

A	1. 一番目	2. 二番目
B	1. 二以上	2. 三以上
C	1. 右側	2. 左側

問15 道路交通法に定める交差点における通行方法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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 信号機の表示する信号の種類が赤色の灯火のときは、交差点において既に右折している自動車は、青色の灯火により進行することができることとされている自動車に優先して進行することができる。
2. 車両は、環状交差点において左折し、又は右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り環状交差点の側端に沿って（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。
3. 車両は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。
4. 車両等（優先道路を通行している車両等を除く。）は、交通整理の行われていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、その前方に出る前に必ず一時停止しなければならない。

問16 次に掲げる標識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. 車両総重量が9,800キログラムで最大積載量が5,500キログラムの特定中型自動車（専ら人を運搬する構造のもの以外のもの）は通行してはならない。

2. 車両は、8時から20時までの間は駐停車してはならない。

3. 車両は、黄色又は赤色の灯火の信号にかかわらず左折することができる。

4. 車両は、指定された方向以外の方向に進行してはならない。

問17 貨物自動車に係る道路交通法に定める乗車、積載及び過積載（車両に積載をする積載物の重量が法令による制限に係る重量を超える場合における当該積載。以下同じ。）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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 車両（軽車両を除く。）の運転者は、貨物が分割できないものであるため政令で定める乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法（以下「積載重量等」という。）の制限又は公安委員会が定める積載重量等を超えることとなる場合において、当該車両の出発地を管轄する警察署長（以下「出発地警察署長」という。）が当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況により支障がないと認めて積載重量等を限って許可をしたときは、当該許可に係る積載重量等の範囲内で当該制限を超える積載をして車両を運転することができる。
2. 車両（軽車両を除く。）の運転者は、当該車両について政令で定める積載重量等の制限を超えて乗車をさせ、又は積載をして車両を運転してはならない。ただし、出発地警察署長による許可を受けてもっぱら貨物を運搬する構造の自動車（以下「貨物自動車」という。）の荷台に乗車させる場合にあっては、当該制限を超える乗車をさせて運転することができる。
3. 車両の運転者は、当該車両の乗車のために設備された場所以外の場所に乗車させ、又は乗車若しくは積載のために設備された場所以外の場所に積載して車両を運転してはならない。ただし、貨物自動車で貨物を積載しているものにあっては、当該貨物を看守するため当該自動車が積載可能な重量までの人員をその荷台に乗車させて運転することができる。
4. 警察官は、過積載をしている自動車の運転者に対し、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な応急の措置をとることを命ずることができる。

4. 労働基準法関係

問18 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働条件及び労働契約についての次の記述のうち、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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 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、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してはならない。ただし、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があるときは、この限りでない。
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、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。
4. 労働者は、労働契約の締結に際し使用者から明示された賃金、労働時間その他の労働条件が事実と相違する場合においては、少なくとも30日前に使用者に予告したうえで、当該労働契約を解除することができる。

問19 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働時間及び年次有給休暇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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 使用者は、災害その他避けることのできない事由によって、臨時の必要がある場合においては、行政官庁の許可を受けて、その必要の限度において法に定める労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。ただし、事態急迫のために行政官庁の許可を受ける暇がない場合においては、事後に遅滞なく届け出なければならない。
2. 労働時間は、事業場を異にする場合においても、労働時間に関する規定の適用については通算する。
3. 使用者は、その雇入れの日から起算して６ヵ月間継続勤務し全労働日の７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。
4. 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した期間及び育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律に定める育児休業又は介護休業をした期間は、年次有給休暇（法第39条）取得のための出勤率の算定上、これを出勤したものとみなす。

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。

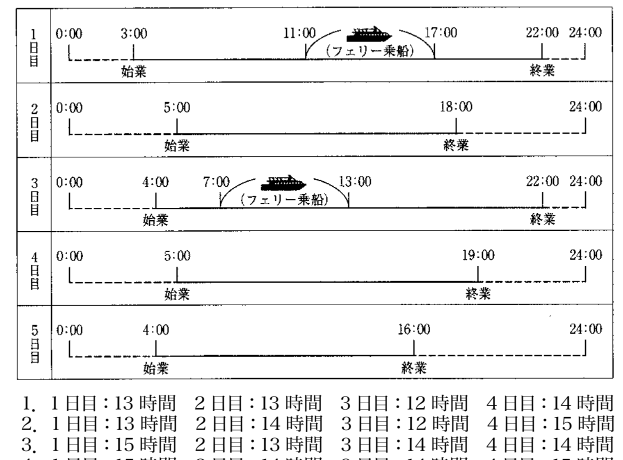
1. 労使当事者は、時間外労働協定において貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、 [A] 及び [B] 以内の一定の期間とするものとする。
2. 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に労働基準法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は [C] について [D] を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準第４条第１項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

A	1. ２週間	2. ４週間
B	1. １ヵ月以上３ヵ月	2. ３ヵ月以上６ヵ月
C	1. １週間	2. ２週間
D	1. １回	2. ２回

問21 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」において定める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。）の拘束時間及び運転時間等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、隔日勤務には就いていない場合とする。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

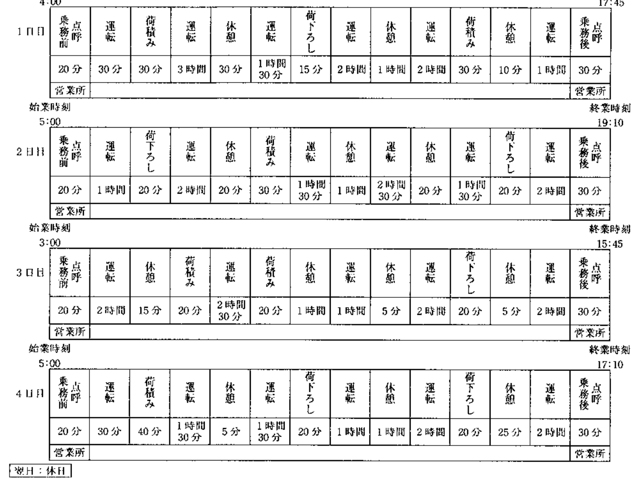
1. 使用者は、トラック運転者の拘束時間については、１ヵ月について293時間を超えないものとすること。ただし、労使協定があるときは、１年のうち６ヵ月までは、１年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、329時間まで延長することができる。
2. 使用者は、トラック運転者の１日（始業時刻から起算して24時間をいう。）についての拘束時間については、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、15時間とすること。この場合において、１日についての拘束時間が13時間を超える回数は、１週間について２回以内とすること。
3. 使用者は、トラック運転者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44時間を超えないものとすること。
4. 使用者は、トラック運転者の休息期間については、当該トラック運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。

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５日間の勤務状況の例を示したものであるが、次の１～４の拘束時間のうち、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」における１日についての拘束時間として、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。なお、フェリー乗船時間は休息期間として取り扱うものとする。



1. 1日目：13時間 2日目：13時間 3日目：12時間 4日目：14時間
2. 1日目：13時間 2日目：14時間 3日目：12時間 4日目：15時間
3. 1日目：15時間 2日目：13時間 3日目：14時間 4日目：14時間
4. 1日目：15時間 2日目：14時間 3日目：14時間 4日目：15時間

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４日間の勤務状況の例を示したものであるが、当該運転者の拘束時間、運転時間及び連続運転の中断方法に関する次のア～ウについて、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に照らし、解答しなさい。なお、当該運行は、１人乗務で、隔日勤務には就いていない場合とする。



ア １日についての最大拘束時間に違反しているものを、次の１～４の中から１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. ２日目 3. ３日目 4. ４日目

イ ４日間の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。）を平均した１日当たりの運転時間に違反しているものを、次の１～４の中から１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. ２日目 3. ３日目 4. ４日目

ウ 連続運転時間に違反しているものを、次の１～４の中から１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. ２日目 3. ３日目 4. ４日目

5. 実務上の知識及び能力

問24 点呼の実施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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 乗務前の点呼においてアルコール検知器を使用するのは、酒気帯びの有無を確認するためであって、道路交通法で定め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を判定するものではない。
2. 乗務後の点呼において、乗務を終了した運転者からの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の報告は、特に異常がない場合には運転者から求めないこととしており、点呼記録表に「異常なし」と記録している。
3. 運行管理者は、乗務開始及び乗務終了後の運転者に対し、原則、対面で点呼を実施しなければならないが、遠隔地で乗務が開始又は終了する場合、車庫と営業所が離れている場合、又は運転者の出庫・帰庫が早朝・深夜であり、点呼を行う運行管理者が営業所に出勤していない場合等、運行上やむを得ず、対面での点呼が実施できないときには、電話、その他の方法で行っている。
4. 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注意喚起のマークを付記するなどして、これを点呼において活用している。

問25 一般貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導・監督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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 他の自動車に追従して走行するときは、常に「秒」の意識をもって自車の速度と制動距離に留意し、前車との追突等の危険が発生した場合でも安全に停止できるよう制動距離と同じ距離の車間距離を保って運転するよう指導している。
2. 飲酒により体内に摂取されたアルコールを処理するために必要な時間の目安については、例えばビール500ミリリットル（アルコール５％）の場合、概ね４時間とされている。事業者は、これを参考に個人差も考慮して、体質的にお酒に弱い運転者のみを対象として、酒類の飲み方等についても指導を行っている。
3. 大雨、大雪、土砂災害などの異常気象時の措置については、異常気象時等処理要領を作成し、運転者全員に周知させておくとともに運転者とも速やかに連絡がとれるよう緊急時における連絡体制を整えているので、事業用自動車の運行の中断、待避所の確保、徐行運転等の運転に関わることについては運転者の判断に任せ、中断、待避したときに報告するよう指導している。
4. 走行中に事故を起こし、負傷者を発生させた際の措置については、当該負傷者を最初に救護し、その後、事故現場となった当該道路における危険を防止するため、発炎筒等を使用して後続車に注意を促すよう指導した。

問26 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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 適性診断は、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。
2. 輸送の安全に関する教育及び研修については、知識を普及させることに重点を置く手法に加えて、問題を解決することに重点を置く手法を取り入れるとともに、グループ討議や「参加体験型」研修等、運転者が参加する手法を取り入れることも交通事故防止対策の有効な手段となっている。
3. 交通事故は、そのほとんどが運転者等のヒューマンエラーにより発生するものである。したがって、事故惹起運転者の社内処分及び再教育に特化した対策を講ずることが、交通事故の再発を未然に防止するには最も有効である。そのためには、発生した事故の調査や事故原因の分析よりも、事故惹起運転者及び運行管理者に対する特別講習を確実に受講させる等、ヒューマンエラーの再発防止を中心とした対策に努めるべきである。
4. 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に有効な手段の一つとして活用されている。

問27 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文中、A、B、C、D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。

ア [A] 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う。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。

イ [B] とは、タイヤの空気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、タイヤの空気圧が適当であることを、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。

ウ [C] 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低下し、ブレーキの効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。

エ [D] 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、日頃よりスピードを抑えた走行に努めるべきことや、タイヤの空気圧及び溝の深さが適当であることを日常点検で確認することの重要性を、運転者に対し指導する必要がある。

1. スタンディング・ウェーブ現象	2. ベーパー・ロック現象
3. ハイドロプレーニング現象	4. ウェット・スキッド現象
5. クリープ現象	6. フェード現象

問28 自動車運送事業者において最近普及の進んできた映像記録型ドライブレコーダー（以下「ドライブレコーダー」という。）等を活用した運転者指導の取組に関する次の記述のうち、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。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. ドライブレコーダーによる危険度の高い運転やヒヤリ・ハットの映像記録と、デジタル式運行記録計の速度・加速度等のデータを連携させることにより、運転行動全体を適確に把握し、運転指導や運行管理の改善に役立てている。
2. ドライブレコーダーは、事故時の映像だけでなく、運転者のブレーキ操作やハンドル操作などの運転状況を記録し、解析診断することで運転のクセ等を読み取ることができるものがあり、運行管理者が行う運転者の安全運転の指導に活用されている。
3. デジタル式運行記録計は、自動車の運行中、交通事故や急ブレーキ、急ハンドルなどにより当該自動車が一定以上の衝撃を受けると、衝突前と衝突後の前後10数秒間の映像などを記録する装置であり、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。
4. 衝突被害軽減ブレーキは、レーダー等で検知した前方の車両等に衝突する危険性が生じた場合に運転者にブレーキ操作を行うよう促し、さらに衝突する可能性が高くなると自動的にブレーキが作動し、衝突による被害を軽減させるためのものである。当該ブレーキが備えられている自動車に乗務する運転者に対しては、当該ブレーキの機能等を正しく理解させる必要がある。

問29 運行管理者は、荷主からの運送依頼を受けて、次のとおり運行の計画を立てた。この計画を立てた運行管理者の判断に関する次の１～３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。なお、解答にあたっては、<運行の計画>に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

（荷主の依頼事項）

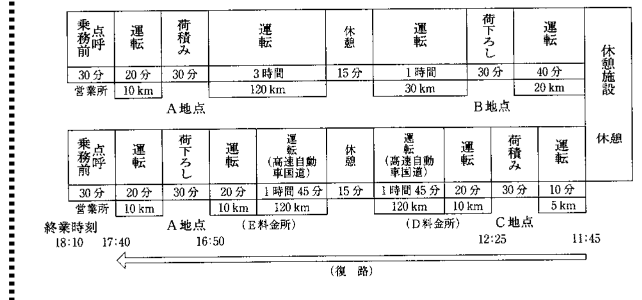
A地点から、重量が5,250キログラムの荷を10時30分までにB地点に運び、その後戻りの便にて、C地点から4,500キログラムの荷を18時までにA地点に運ぶ。

<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４時とし、乗務前点呼後４時30分に営業所を出庫して荷主先のA地点に向かう。A地点にて荷積み後B地点に向かうが、途中15分の休憩をはさみ、B地点には９時35分に到着する。荷下ろし後、休憩施設に向かい、当該施設において10時45分から11時45分まで休憩をとる。

ウ 11時45分に休憩施設を出発してC地点に向かい、荷積みを行う。その後、12時25分にC地点を出発し、一般道を20分走行した後、D料金所から高速自動車国道（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。）に乗り、途中15分の休憩をはさみ、３時間30分運転した後E料金所にて高速道路を降りる。（D料金所とE料金所の間の距離は240キロメートル）その後、一般道を20分走行し、荷主先のA地点に16時50分に到着する。荷下ろし後、20分運転して営業所に17時40分に帰庫する。営業所において乗務後点呼を受け、18時10分に終業する。

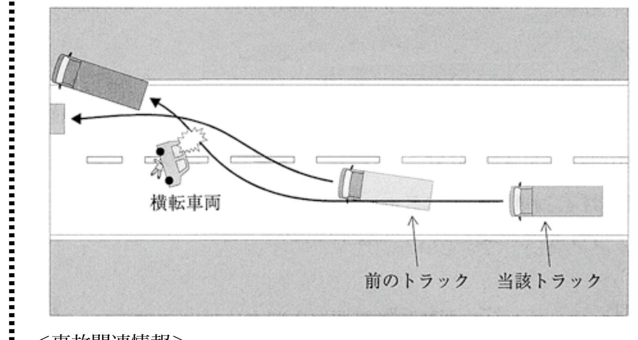


1. D料金所からE料金所までの間の高速自動車国道の運転時間を、制限速度を考慮して３時間30分と設定したこと。
2. 当該運転者は前日の終業時刻は19時00分であり、また、当該運転者の翌日の始業時刻を３時30分としても、前日及び当日の各々の勤務終了後の休息期間は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）に違反していないと判断したこと。
3. 当日の運行における連続運転時間の中断方法は改善基準に違反していないと判断したこと。

問30 運行管理者が、次の大型トラックの事故報告に基づき、この事故の要因分析を行ったうえで、同種事故の再発を防止するための対策として、最も直接的に有効と考えられる組合せを、下の枠内の選択肢（１～８）から１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、<事故の概要>及び<事故関連情報>に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

<事故の概要>

運転者及び交替運転者は、事故日前日の23時50分に営業所に隣接した車庫にて電話点呼を受けたのち、アルミサッシ類を積み置きしてあった車両総重量19トンの大型トラックにて出庫した。翌日（事故日）の23時30分に片側２車線の高速道路にて前方を走行していた大型トラックの後方約70メートルを時速90キロメートルで追従走行していたところ、前方の大型トラックが急に追い越し車線に進路変更したため、走行車線前方に横転していた車両の発見が遅れ、ハンドル操作で右に回避しようとしたが間に合わず当該横転車両に衝突した。この衝突の衝撃により当該横転車両に乗っていた運転者は車外に放り出され、頭部挫傷により死亡した。



<事故関連情報>

○この運行は、２人乗務により荷主から直接運送の依頼を受けた長距離定期運行として行っているものであり、この事故惹起運転者も過去において何度も同経路の運行を行っていた。

○この２名の運転者は、事故日前日の23時50分に運行管理者の電話による点呼を受けた後、初めに当該運転者が運転して出庫した。当該運転者は、途中15分の休憩をはさみ翌日７時10分に交替運転者に運転を代わり、運転席後方のベットにて休息した。17時に起床して、19時に再び運転を交替し、途中10分の休憩を取った後、23時30分に事故を起こした。

○当該運転者は、事故日前１ヵ月間の勤務において、４時間を超える連続運転及び１日最大拘束時間について「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）に違反した運行を複数回行っていた。また、運行記録計のデータからも、この間に数回の速度超過が確認された。

○当該営業所においては、補助者は選任されておらず、運行管理者１名により運行管理業務を行っていた。

○当該営業所では、１ヵ月に１回、従業員全員が参加する安全会議を実施していた。

○事業者は、健康診断及び適性診断を定期的に実施し、すべての運転者に受診させていた。当該運転者も、健康診断を年２回、適性診断を毎年受診しており、適性診断結果に基づき運行管理者から指導を受けていた。

<事故の再発防止対策>

ア 運転者に対し、過労が運転に及ぼす危険性を認識させ、疲労を感じたときは、適切な休憩を取るなどの対応を指導する。

イ 深夜・早朝においても、対面による点呼を確実に実施できる運行管理者等を配置し、高速道路においても、安全運行に関し運転者に常時適切な指示を行える体制を整える。

ウ 漫然運転や脇見運転による追突事故を防止する観点から、衝突被害軽減ブレーキ装着車の導入を促進する。

エ 連続運転時間などが改善基準に違反しない乗務計画を作成し、運転者に対する適切な運行指示を徹底する。

オ 運転者に対し、偏荷重が生じないような貨物の積載方法及び運搬中に荷崩れが生じないような貨物の固縛方法を指導する。

カ 運行管理者は、安全を確保するために必要な運転に関する知識・技能を習得させるため、運転者に対する指導・監督を継続的、計画的に実施し、適切な車間距離の確保、危険を予測し適切に回避するための運転、制限速度を遵守した安全な運行等を徹底させる。

キ 運転者に対し、疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例で示し説明すること等により理解させ、定期的な健康診断の結果に基づいて適切な健康管理を行うことを指導する。

ク 運転者に対し、夜間の高速道路においては、運転操作が単調になる等、脇見運転や漫然運転の危険性が高くなることを、安全会議などで周知・徹底する。

1. ア・イ・ウ・キ	2. ア・ウ・カ・キ
3. ア・エ・オ・カ	4. ア・イ・オ・カ
5. イ・エ・カ・ク	6. イ・オ・キ・ク
7. ウ・エ・オ・ク	8. ウ・エ・キ・ク

全ト協 青年部会 28年度 全国大会

人材確保テーマに議論

全日本トラック協会青年部会(山本明徹部会長)は2月24日、新宿区の京王プラザホテルで平成28年度全国大会を開催し、業界の次世代を担う若手経営者約730人が参加した。

大会は、「ともに歩もう　新しい未来へ」をテーマに掲げて開催。第1部の研修会では冒頭、山本部会長が「部会活動を活性化させ、業界の発展につなげたい」とあいさつ。

続いて、全ト協・星野良三会長があいさつに立ち、生産性の向上など業界課題の克服に向けて「若い皆様の力に大いに期待している」と述べた。

同日は、来賓として自民党の鈴木馨祐青年局長や、国土交通省自動車局の加藤進貨物課長があいさつした。

大会では、「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」の授与式などが行われ、この後、研修会を実施。人材確保対策をテーマにパネルディスカッションなどが行われた。

なお、第2部では交流会を開催した。

東ト協

物流経営士課程 講義見学、募集中

東京都トラック協会は、第18期物流経営士課程・受講生の募集に先立って、現在開講中の第17期課程の講義見学(受講体験)を実施する。

同課程の講義内容についてはホームページで閲覧可能だが、実際にどのような講義が行われているかなどについて、具体的に理解してもらうため、講義見学を実施しているもの。受講料は無料。

申し込み期間 3月22日まで

東ト協では将来の物流業界を担う人材育成に向けて、経営幹部に必要な物流や企業経営に関する専門知識・技術などを修得できる、実践的な講座として毎年、同課程を開講している。なお、第18期課程・受講生は8月末から募集する予定。

講義見学の募集要領は次の通り。

〈対象科目〉営業管理／4月5日▽財務会計／4月12日▽顧客契約管理／4月19日▽労務管理／5月17日▽自社計画の策定(補講)／6月14日

※なお、体験時間は講義開始から1時間

〈場所〉東ト総合会館6階研修室

〈対象〉会員事業者の経営者・管理者・社員

〈定員〉1科目5人(原則1人1科目)

〈申し込み期限〉3月22日(先着順、定員になり次第、締め切る)

申し込みは「講義見学申込書」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)

先進的な取組顕彰

東ト協

足立支部青年部が金賞 川崎陸送が銅賞受賞

28年度「先進的な事業取組に対する顕彰」では、7件の事業を顕彰。東京都トラック協会の足立支部青年部が、ドライブレコーダーを活用した「足立式ドライバーコンテスト」により金賞(顕彰金100万円)、また東ト協会員の川崎陸送が、「ドライバーの待ち時間を解消する為の『予約システム』の導入」により銅賞(同50万円)を受賞した。

星野会長から顕彰を受ける野山氏㊨

授与式では星野会長から、足立支部青年部・野山貴裕部長、川崎陸送・樋口由人取締役に対して、それぞれ顕彰金(目録)が贈られた。

29年度

NASVA 適性診断活用講座

自動車事故対策機構(NASVA)東京主管支所は4月から毎月、平成29年度「適性診断活用講座」を開催する。

講座内容は、診断結果の見方と活用方法(理論編)、および指導のロールプレイング(実践編)。受講料は1人2600円。

開催日程は次の通り。

4月14日・5月19日・6月16日・7月14日・8月18日・9月15日・10月13日・11月17日・12月15日・30年1月19日・2月16日・3月2日

会場は、いずれもNASVA東京主管支所。

受講申し込みは、各開講予定日の1週間前まで。

▽申し込み・問い合わせ先＝NASVA東京主管支所(☎03・3621・9941、FAX03・3621・9944)

事業用貨物車 一当死亡事故 1月18件で5件減

警察庁の交通事故統計によると、1月の事業用貨物自動車(第一当事者)による死亡事故件数(軽貨物車を除く)は、前年同月比5件(21・7%)少ない18件にとどまった。

大型車は前年同月と同じ10件だったが、中型車が8件で同3件減少。また、普通車はゼロで同2件減った。

29年度

定期点検整備促進運動 ステッカー貼付し励行

自動車の安全を確保し、公害防止・環境保全を図るため、平成29年度も引き続き、「定期点検整備促進運動」(4月1日～30年3月31日)が実施される。

自動車関係団体で構成する定期点検整備促進協議会(代表団体・日本自動車整備振興会連合会)が毎年度、「定期点検整備促進対策要綱」に基づき、関係行政の指導により実施しているもの。

普及・促進対策として、自動車使用者の保守管理意識の高揚を図るためのPRと、自動車の構造および点検・整備に関する知識の向上促進などを図るとともに、点検整備済みステッカーを貼付し、その実施の励行を促進する。

なお、29年度対策要綱ではステッカーの再交付について、追加規定した。

･･●●『ご存知ですか？』●●･･

関交協の自動車共済は

損保各社の割引率を

引き継げます

掛金制度改定で一段とご利用しやすくなりました。
お気軽にお問い合わせ下さい。

●他社からお切替のご用命は**営業部**まで
☎ 03-5337-1753
Fax 03-5337-1767

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
☎ 03-5337-1750 Fax.03-5337-1765
http://www.kankokyo.or.jp/

東ト協 グリーン・エコプロジェクト

佐久間委員長

環境委員会が検証へ検討委

将来も継続可能な体制構築へ 新たなステージでの展開目指す

東京都トラック協会は、環境対策の最重点事業として推進しているグリーン・エコプロジェクト（GEP）について、その推進体制などを検証し、新たなステージでの展開を目指す方針だ。GEP事業を担当する環境委員会（委員長・佐久間恒好副会長）は、このための検討委員会を４月にも立ち上げる予定。これにより、将来的にも継続・発展可能な事業体制の構築に取り組む方針。

環境委員会は２月に開催した委員会で、平成29年度の環境対策事業計画案を審議・承認した。引き続き、GEP事業の着実な推進を図るとともに、各支部での説明会などを通じて、その普及・拡大を推進する。

あわせて、GEPが18年度の開始後、10年以上経過することから、佐久間委員長の提案により、これまでの推進体制をはじめ事業のあり方を検証し、必要な見直しを行うことにした。

GEPは、エコドライブの推進により、燃費改善とCO_2排出削減で大きな成果を上げており、過去10年間の燃料削減量は約４・１万㌔㍑、CO_2削減量は10・７万㌧に達する。加えて、エコドライブが安全運転の励行につながり、参加事業者の交通事故発生率は平均で約30％も低減している。

こうした大きな成果により、GEPは国内外で高い評価を得ているが、さらなる事業の拡大・発展に向けて、事業の再検証を行い、再構築に取り組むことにした。

基本的にはさらに参加促進を図るとともに、将来的にも継続して展開可能な新たなステージを目指す方針だ。

参加費用については現在、東ト協の補助により、費用負担なく参加が可能だが、こうした観点から、費用負担のあり方についても検討する方向だ。

こうした事業体制の再構築とあわせ、GEPをこれまで以上に事業経営に活用する取り組みも推進する方針。

都は、GEPの燃費データを活用して構築した「貨物輸送評価制度」により、評価取得の運送事業者を公表するとともに、荷主業界に対し、これら運送事業者を優先的に利用するよう働きかけている。

また、グリーン購入ネットワークも「輸配送（貨物自動車）契約ガイドライン」を制定し、ガイドラインに基づく要件をクリアする運送事業者の利用を推奨している。

こうした制度は、運送事業者にとって受注機会の拡大につながることから、GEP参加事業者に積極的な対応を促し、経営戦略としての活用を進めるなど、さらにステップアップした展開を目指す方針だ。

中央支部 青年部

児童用自転車とヘルメット

区の校外学習施設に寄贈 交通安全教育などに活用

東ト協中央支部（中川卓三支部長）青年部（岩田享也部長）は２月21日、中央区の校外学習などを行う施設・区立「柏学園」に対し、児童用の自転車20台とヘルメット20個を寄贈した。

寄贈したのは、運転者などの目に付きやすい黄色の自転車やヘルメットで、自転車前面のカゴに、東ト協と警視庁交通部による交通安全活動「いっしょに安全！」のロゴマークを付けたもの。

同区PTA連合会の会長を務める、支部青年部の岩田部長が区教育委員会と協議・調整し、寄贈する運びとなった。

柏学園は、主に子供達の校外学習やスポーツ・レクリエーション施設で、交通安全教室も行われている。そこで、こうした校外学習などに活用し、交通安全教育に役立ててもらうことにした。

これに伴い同日、中央区役所庁議室で贈呈式が行われ、岩田部長が、矢田美英区長に目録を手渡した。席上、矢田区長が感謝の意を込めてあいさつし、「児童が交通ルールなどを学ぶことは大変重要。ぜひ活用していきたい」と述べた。

贈呈式には、区教育委員会の島田勝敏教育長、渥美哲夫委員、高橋和義事務局次長、斎藤公一事務局学務課長、および浅沼孝一郎秘書担当部長が出席。

一方、同支部からは吉田浩一・澤幡淳各副支部長、および青年部の寺内正一・水野圭・巽大輔・松本克仁・渥美明哲の各氏が同席。

同支部青年部では、東京都トラック交通遺児等助成財団の社会貢献活動として、これまでに小学児童用の置き傘を寄贈するなど、地域社会に対する様々な貢献活動を展開。今回の寄贈もその一環として行った。

矢田区長に目録を贈る青年部・岩田部長（前列右から３人目）

アクセル君

No.811 芝岡☆友衛

第２回 経営者セミナー

３月29日開催

東ト協は３月29日、平成28年度第２回経営者セミナーを開催する。時間は午後３時～４時30分、会場は東ト総合会館４階会議室。参加費は無料。

今回は、アームの内海弦代表取締役が「近未来のドライバーの見守りと管理とは」と題して講演。トラック運送業界におけるIoT（インターネットとモノのコラボレーション）やAI（人工知能）の活用などについて解説する。

定員は70人。受講申し込みは３月22日まで。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）

新会員

【深川支部】

◆JAPAN EXPRESS株式会社＝江東区東陽１の16の12、ヴィレッジエステ501▽☎03・6458・4945▽一般貨物運送（普通車15台、小型８台）、利用運送

◆ロジ・エンジェル株式会社＝江東区新砂２の５の28▽☎03・6666・0536▽一般貨物運送（普通車26台、小型車１台）、利用運送

【多摩支部】

◆株式会社新開トランスポートシステムズ＝八王子市石川町2969の16▽☎042・673・0122▽一般貨物運送（普通車10台、小型車１台）、利用運送

◆株式会社エスロジスティクス＝武蔵村山市伊奈平４の19の１▽☎042・520・4047▽一般貨物運送（普通車５台）、利用運送

◆株式会社齋藤商運＝武蔵村山市伊奈平４の19の１▽☎042・520・4045▽一般貨物運送（普通車５台）、利用運送

協会日誌

【２月16～28日】

16日 東京都トラック交通遺児等助成財団理事会▽グリーン・エコプロジェクトセミナー（～17日）▽ロジ研温故創新セミナー（～20日）

17日 経営分析報告書データ活用セミナー

18日 本部集団健診（～19日）

20日 事務局部長会▽広報・情報委員会

21日 IP無線定期通信訓練▽環境委員会正副委員長会議▽同委員会

22日 物流経営士課程▽支部輸送相談員研修会▽関東・甲信越重量部会、地方整備局意見交換会

23日 適正化事業指導委員会▽出版・印刷・製本・取次専門部会役員会

24日 交付金事業実施計画案検討委員会

26日 物流経営士課程

27日 指導監査▽事務局部長会▽ロジ研正副本部長会議▽同本部連絡会

28日 近代化基金運営委員会

日程ボード

【３月16～31日】

16日(木) 10時30分＝タンクトラック専門部会役員会（東ト総合会館）▼17時＝青年部研修会（同）

17日(金) 10時30分＝女性部正副本部長会議（東ト総合会館）▼同幹事会（同）▼16時＝会員増強プロジェクト（同）▼16時＝物流政策小委員会（同）

22日(水) 正午＝正副会長会（東ト総合会館）▼13時30分＝常任理事会（同）▼15時＝三組織連絡会（同）

23日(木) 13時30分＝適正化事業実施機関評議委員会（東ト総合会館）

24日(金) 13時30分＝海上コンテナ専門部会視察（名古屋ターミナル）

28日(火) 正午＝正副会長会（東ト総合会館）▼13時30分＝理事会（同）▼15時＝ロジ研正副本部長会議（同）▼16時＝同本部連絡会（同）

29日(水) 14時＝食料・酒類飲料専門部会見学会（日立物流）▼15時＝経営者セミナー（東ト総合会館）

お悔やみ申し上げます

大森 裕逸氏（ヒロ運送代表取締役・多摩支部）２月16日、胆汁性腹膜炎のため死去。73歳。通夜は２月22日、告別式は翌23日、いずれも町田市のみなみ会館で。喪主は長男、裕司氏。

小林 智保子氏（東京小林運輸代表取締役・江戸川支部）３月３日、急性心不全のため死去。77歳。通夜は３月８日、告別式は翌９日、いずれも江戸川区東葛西の平安祭典葛西会館で。喪主は長男、智行氏。

平成 29年 改正改訂版
２月刊
運行管理規程
定価 216円（税込）
㈱輸送文研社〈柏林書房〉
TEL.03-3861-0291㈹ FAX.03-3861-0295

視点 焦点 合点

イギリス料理を食べに行く

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

世界中の男たちの最高の幸せは、アメリカの家に住み、日本人の女性を妻として、毎日、フランス料理を食べること。その反対に、最悪の不幸は、日本の家屋に住み、アメリカ人の女性と結婚し、毎日、イギリス料理を食べること、だそうである。

なかなかよくできたジョークだ、とロンドン帰りの人はにやりと笑ってうなずく。

確かにイギリス旅行の記憶の中で、〈おいしい経験〉は、あまりない。朝は焦げた食パンと脂っこいソーセージ。街歩きの途中で、有名なアフタヌーンティーを試してみると、紅茶とスコーンで、もうお腹がいっぱいになってしまう…。ディナーは、イタリア人経営のイタリア料理の店を見つけたが、味は？X▲▽★？である。

イギリス2日目、何を食べたらいいか、絶望していると、目にとまったのはカフェの店頭看板の〈Fish & Chips〉の文字と写真。ものは試しで食べてみる。悪くない。値段も適当。以後、ランチの定番となった。

イギリス料理は、なぜ不味いのか？。

フィッシュ＆チップス
ラージ(大)1,620円、レギュラー(中)1,404円、フィンガー(小)1,242円。ほかにサーモンセット864円、チキンセット864円など
(マリン☎03-5413-6851)

チーフシェフのフィリップ・レイサイドさん(34歳)。日本人の女性と結婚して、まもなく赤ちゃんが誕生する

不味いか？おいしいか？
フィッシュ＆チップス

一説には、ジェントルマンは食べものに文句を言わない、うまい、不味いと騒ぐのは下層階級のやることで、質素な食事を静かにとることこそ紳士の誇りである、という気風が料理の進歩を妨げたという。

武士は食わねど高楊枝、みたいなことなのだろうか。

18世紀中頃から、イギリスから起こった産業革命が世界を変えた。労働者は1日20時間働き、食事を作る暇もなかった。

その頃、ロンドンの下町のジョセフ・マリンの店で、タラをころもで包んで揚げたものに、ポテトチップスを添えたものが売り出され、労働者たちは新聞紙に包んで買って帰り、ほくほくと温かい食事をすることができた。

フィッシュ＆チップスは、すぐに食べられて、安くて栄養もあり、何よりおいしい食べものとして、国民的ソウルフードとなった。

六本木、ミッドタウンの前のビルの1階に、イギリスの旗と〈Fish & Chips〉のディスプレイを見つけた。

チーフシェフ、フィリップ・レイサイドさんは、スコットランド出身で、タラとポテトを揚げ続けて14年。「イギリス国際フィッシュ＆チップス協会」のコックとして、日本の㈱マリンの招きで、同社のチーフシェフとなった。来日の3年半、本場の味とレシピを守っている。タラとポテトは日本産、植物油を使い、ソースなどはイギリスからの直輸入だという。

さて、産業革命で世界を変えたイギリスは、1979年に首相となったM・サッチャーが、グローバル経済で世界を主導した。労働者の賃金は低下し、格差は広がった。

2016年、イギリスはEU離脱を決めて、今度はグローバリゼーション終熄の先駆けとなった。アメリカはあとに続いてTPPを離脱した。

3月、いよいよEU離脱交渉が始まるという。

オリンパスOM-D E-M1 Mark II　M.zuiko ED 12-40mm F2.8

●大英自然史博物館展
会場：国立科学博物館
(台東区上野公園)
3月18日～6月11日
問い合わせ
☎03-5777-8600

パズル＆クイズ

by 草野 公平

キーなしクロスワード

このクロスワードにはキーがありません。リストの文字をマスに入れて、意味のある言葉にしてください。

文字は1度しか使えません。最後にA～Gを順に読むと答えになります。

［リスト］

ウ ウ カ キ
ツ バ フ ミ
ギ シ ソ チ
ヨ ル ワ ン

F	ユ		■	G	マ	ツ
バ	■	A	セ	ン	■	
イ		シ	■	キ	B	サ
■	ゴ			■	ボ	■
	ン	■	E	ラ	ミ	
サ	■		フ		■	ホ
C	ヤ	グ	■	チ	D	ウ

［解答］

A	B	C	D	E	F	G

応募方法

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。

☆ 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。

●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**)

★2月10日号「クロスワードパズル」の正解は
「ダイトウリヨウ」でした。

ポケット

四谷で消防の認識高める

大江戸フォト散歩 第35回
まちかど写真家 筑峯 総太

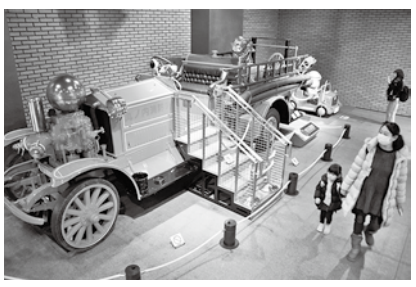
空気が乾燥している。気象庁のデータを見ると、1875(明治8)年の観測以来、東京都の降水量は、2月が15・5ミリと過去6番目に少なかった。あわせて、関東では春一番が2月17日に吹いた。発表はしないものの、20日、23日も条件に匹敵する二番、三番が吹いた年も珍しい。

春一番の条件として、立春から春分の間に日本海側に低気圧が位置し、最大風速8メートル以上の南寄りの風が吹くことを指す。関東では、東京で観測された場合に限るので、隣接県で吹かなくても関東で春一番を発表するという。

そこで、何より気を付けたいのが、火災だ。東京都トラック協会にほど近い、新宿通りと外苑東通りが交差する四谷三丁目交差点に、東京消防庁の「消防博物館」がある。

同館は、地上10階建てで、地下1階から7階に至り、消防にかかわる資料が一堂に会するミュージアムだ(**写真**)。ちなみに2階は四谷消防署が入っているため、来館者は立ち入ることはできない。

東京消防庁の沿革を見ると、1880(明治13)年、内務省に府下の消防を管掌する消防本部が置かれ、翌年には6か所の消防分署(消防署)が設置された。あわせて、東京に消防ポンプ自動車が導入されたのが、1917(大正6)年というから、今年で100年だ。



博物館では、消防が組織化した江戸の火消しに始まり、現代に至る消防システムへの変遷を見ることができるので、上の階から見学することをお勧めしたい。

とりわけ、低年齢層に対する観て聴いて、体験して学べる正しい流れを演出しているので、園児はもとより、就園前の子供を持つ親子連れが引っ切りなしに入館する人気スポットだ。

消防、防災に対する認識と理解は、親しみある低年齢層へのアプローチと、親子で話す場が大切である。

三丁目

昭和56年3月に「第二次臨時行政調査会」、いわゆる「土光臨調」が初会合を開き、行政簡素化について検討を始めた。これを端緒に、わが国の行政組織の簡素化、諸規制緩和の流れが本格化した◆運送事業の分野も例外ではなく、トラック、タクシー、バスなどの事業も規制緩和が行われた。物流にかかる、わがトラックも事業法が全面的に生まれ変わった。承知の通りである◆昨年1月に、長野県軽井沢で「スキーツアーバス事故」が起きてから、はや1年が過ぎた。この事故で、改めて問題視されたのが「事業規制緩和の弊害」であった。参入の安易さで事業者間の競争が激しくなり、価格競争や従業員への労働のしわ寄せなどの結果、重大事故を招いたと激しく批判された◆長時間労働による、「居眠り運転」が引き起こした事故だ。平成24年4月の関越自動車道の高速バス事故で厳しく指摘されたが、再び長野県で発生したことにより、世論を震撼させた。マスコミでは「そもそもの要因は2000年の規制緩和にある」という。規制緩和とは何かを考え直してみたい。