2019年（平成31年）
3/10
No. 1171

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》https://www.totokyo.or.jp/

東ト協

五輪交通対策に関する意見書

東京都 トラック輸送議員懇話会に提出

円滑な大会運営と輸送活動の両立へ

東京都トラック協会（浅井隆会長）は3月4日、自由民主党の国会議員で構成する、東京都トラック輸送議員懇話会（鴨下一郎会長＝自民党東京都支部連合会会長）に対し、「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に伴うTDM（交通需要マネジメント）等の対応に係る意見書」を提出した。意見書の内容は、ロードプライシングの対象から事業用貨物自動車（緑ナンバー）を除外することなど4項目（別掲）で、円滑な輸送活動の維持・確保に配慮した対応策を要請した。

東京都トラック輸送議員懇話会（国会議員）総会が同日、参議院議員会館講堂で開催され、東ト協の浅井会長が鴨下会長に対し、来年の五輪開催時における交通対策に関する意見書を提出し、協力を要請したものだ。

同日に続き、都議会自民党議員による同懇話会（都議会議員）総会が3月8日、新宿区のヒルトン東京で開催され、髙島なおき会長（自民党都連幹事長）に対し、同様の意見書を提出した。

都と大会組織委員会は、2月に開催した第4回交通輸送技術検討会で、交通量抑制への協力を呼びかけるTDMに加え、首都高速道路でのロードプライシング（通行料金に上乗せ課金）や、ナンバープレート規制、相乗り専用レーン設置などの交通システムマネジメント（TSM）の検討案を示した。

TDMだけでは開催時の交通量を抑制し、交通混雑の緩和を図ることが難しいと予測されるためだ。ただ、これら検討案は、輸送活動への影響が懸念されることから、今回、業界としての意見書を取りまとめ提出した。

意見書では、開催期間中は大会関連の交通に加え、関連の物流需要も増大し、特に競技会場が集中する臨海部には物流拠点施設が多く立地するため、輸送活動への影響が危惧されると指摘。円滑で安定的な輸送の維持・確保への対応策を要請した。

具体的には、TDMへの協力は運送事業者のみの対応では限界があるため、早期に荷主企業などに協力要請するとともに、広域的に広報PRを行うよう要請。東ト協では関係行政などからの依頼があれば、積極的に荷主企業などへの働きかけに協力するとしている。

また、ロードプライシングに関して、事業用貨物自動車（緑ナンバー）を対象外とするよう要請。あわせてロードプライシングの実施に伴い、一般道路などで交通量の増加が見込まれることから、強制力のある渋滞緩和策を講じるよう求め、その際、緑ナンバー車には通行許可証を発行するなど、規制対象外となるよう要請した。

さらに夜間時間帯の活用促進策として、首都高速道路の通行料金について、緑ナンバー車を対象に夜間（午後10時～翌午前5時）割引を行うよう求めた。

東ト協では、TDM推進プロジェクトの協力団体として登録するなど、五輪開催時の交通対策に協力する方針だが、五輪開催と円滑な輸送活動の両立を期す観点から、意見書を提出した。

東ト協・浅井会長が懇話会の鴨下会長（写真㊤左）、髙島会長（写真㊦右）に意見書を提出

【意見書】（要約）

○貨物車両に係るTSMなど通行規制に関する情報の速やかな共有
○発着荷主や消費者に対し早めのTDMなどへの協力要請、マスメディアによる広域な広報PR
○ロードプライシングの対象車から事業用貨物自動車（緑ナンバー）の除外、一般道路での強制力のある渋滞緩和策（事業用貨物車は除外）
○夜間時間帯の活用促進策として、首都高速道路通行料金の夜間（午後10時～翌午前5時）割引の実施

議員懇話会・総会

浅井会長 労働環境・条件改善へ協力要請

東京都トラック輸送議員懇話会（国会議員）の総会ではまず、鴨下一郎会長があいさつし、業界は「人手不足や高齢化などでご苦労されていると思う。公共的な輸送を担う皆様の仕事が少しでも安定的に発展できるよう、力を合わせて取り組んでいきたい」と述べた。

引き続き、東ト協の浅井隆会長があいさつに立ち、昨年12月の貨物自動車運送事業法改正への協力に感謝の意を示した上で、直面する業界課題への対応に言及。

特に労働力不足問題に触れ、「国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するというのが私どもの役目だが、その遂行もままならない状況。このため、労働環境や労働条件の改善などに取り組んでいく必要があり、ご協力をお願いしたい」と述べた。

さらに、こうした中で「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な物流確保といった課題にも直面している」と述べ、協力を要請した。

総会では事業報告として、来年度の税制改正に関する要望と結果や、事業法改正などに関する説明が行われ、この後、浅井会長が東京五輪のTDM対応などに関する意見書を提出。具体的な意見書の内容について、佐藤雄平副会長が説明した。

警察庁

制限外積載許可 取扱要領を改正

許可期間 原則1年以内に延長

警察庁は2月14日、道路交通法に基づく『制限外積載許可取扱要領』について」（通達）を改正し、包括申請に関する許可期間を、従来の原則として3か月以内から1年以内に延長した。

行政事務の合理化や申請者の負担軽減の観点から、制限外積載許可に係る申請手続きの特例や審査方法を見直したもの。

主な改正内容は、取扱要領「第6　申請手続の特例」として、同一運転者により定型的に反復、継続して行われる運転行為は、一定の要件を満たす場合に限り、包括して1個の運転行為とみなし処理しているが、その許可期間を「原則として1年以内」に改めた。

また「第9　審査方法」に関して、原則として車両の構造、貨物およびその積載状況、道路交通の状況（車両の構造等）の実査を行っているが、その方法を明確化するとともに、車両の構造等について、図面や写真などの資料により確認する方法を明記した。

国交省

特車許可証の携行 電子機器でも可能に

4月から施行

国土交通省は4月1日から、「国交省の所管する法令に係る民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律施行規則の一部を改正する省令」（2月15日公布）を施行する。

これに伴い、特殊車両通行許可証の備え付け（携行）義務について、従来の紙媒体に代え、パソコンやタブレットなど電子機器に入れた電子媒体による携行が可能になる。

特車許可証は、道路法に基づき通行時に携行することが義務付けられているものだが、通行経路が多い場合や、特車ゴールド制度による許可の場合などは、許可証の分量が膨大で、多くの保管スペースを要する。こうした実情を踏まえ、電子媒体による許可証の携行を認めることにしたもの。

これにより、現地取り締まりなどで許可証の提示（表示）を求められた際には、ドライバーが自らタブレットなど電子機器を操作し、走行している通行経路の許可証を表示する。

ただし、許可証を表示する電子機器は、許可証の内容を明瞭な状態で画面に表示できるものでなければならない。また、画面の大きさが8インチ以上のものなどが推奨されている。

◆お知らせ◆

本号9面は企画特集として、東京都オリンピック・パラリンピック準備局の「東京2020大会における交通需要マネジメントについて」を掲載しています。

紙面あんない

全ト協、来年度の事業計画を決定　2
国交省、生産性向上シンポジウム　3
30年度第2回運管試験問題　4・5
東京都、貨物輸送評価制度セミナー　6
東ト協、広報・情報委員会を開催　7

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用 R80

全ト協　来年度事業計画

改正法施行に向け対応 働き方改革へ対策推進

坂本会長

全日本トラック協会（坂本克己会長）は3月7日、港区の第一ホテル東京で第179回理事会を開催し、平成31年度の事業計画書案や収支予算書案などを審議・承認した。事業計画では働き方改革を推進し、労働条件の改善を図るとともに、事業の健全な発展に向けた施策に取り組む方針だ。

事業計画の最重点施策は、①貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応、②長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善など働き方改革の実現に向けた対策の推進、③標準貨物自動車運送約款の浸透などによる適正な運賃・料金収受の推進、④人材確保対策の積極的な推進、⑤交通および労災事故の防止対策の推進、⑥高速道路通行料金の大口・多頻度割引最大50％の継続・恒久化、割引制度の充実および高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現、⑦新技術を活用した物流の効率化などの推進――の7項目。

事業法改正の骨子は、規制の適正化や荷主対策の強化、国土交通大臣による標準的運賃の告示制度導入など。ドライバー不足が深刻化する中で、緊急に労働条件を改善する必要があるとして、昨年12月に改正された。

これに伴い、改正内容の周知を図るとともに、改正法施行に向けて今後、関係省令などが制定されることから、これら改正作業について積極的に対応する方針。

一方、働き方改革関連法の施行を踏まえ、全ト協策定の「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」などの普及促進を図るとともに、時間外労働の上限規制をはじめ、労働基準法などの改正内容や対応について周知・徹底し、取り組みを推進する。

人材確保対策では、対外的な広報PR活動を積極的に展開するほか、外国人労働者の活用に関しても、関係機関などと検討を進める。

また、ダブル連結トラックや中継輸送の推進に活用できるスワップボディの普及など、新技術を活用して物流の効率化を推進する。

これらに加え、重点施策として①自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現、②消費税の増税に係る円滑な転嫁の促進、③燃料対策などの推進、④環境・省エネ対策の推進、⑤適正化事業などの推進による法令遵守の徹底、⑥大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立――の6項目に取り組む方針。

特に、今年10月に消費税率が10％に引き上げられることから、転嫁・表示に係るカルテルの効果的な活用などにより、増税分の適正かつ円滑な転嫁を促進する。

国交省

基準緩和自動車 認定要領など改正

幅広貨物の輸送 複数積載が可能

国土交通省自動車局は、「基準緩和自動車の認定要領について」（依命通達）を改正し、3月から、セミトレーラによる建設資材などの運搬方法の基準を緩和した。

幅広トレーラ（幅の基準緩和を受けて運行するセミトレーラ）を使用し、幅や長さが2・5㍍を超える分割不可能な建設資材などの幅広貨物を輸送する場合、セミトレーラ一般に対する保安基準の規定値である車両総重量28㌧（構造により36㌧）を超えない範囲で、複数積載を認めることにした。

一方、認定要領と「基準緩和自動車の行政処分等要領について」（通達）の改正により、行政処分を受けた事業者などに対する対応を厳格化した。

基準緩和自動車の申請者などの条件として、申請日前3か月（悪質違反6か月）間または申請日以降に、保安基準緩和の認定取り消し処分や、貨物自動車運送事業法違反による自動車等の使用停止以上の処分などを受けた者でないことを追加し、悪質な運送事業者には一定期間、緩和認定を行わないことにした。

また、処分要領における違反点数を明確化し、適切に貨物を積載せず幅広貨物を落下させた場合8点、幅広貨物の制限違反3点を新設した。

改正通達は3月1日から施行。ただし、一定期間、緩和認定を行わない措置は9月1日から施行する。

関運局

車輪脱落事故防止へ 改めて対策の徹底を

関東運輸局はこのほど、東京都トラック協会などに対し、「大型自動車等の車輪脱落事故防止について」を通知し、同種事故が冬期に多く発生していることから、防止対策を周知徹底するよう求めている。

平成30年度の同局管内における大型車の車輪脱落事故件数は、今年1月までの累計で10件と前年同期比5件多く、このうち昨年12月以降に5件発生している。

事故原因は、ホイール・ナットの締め付け不足が2件、タイヤ交換後の増し締め未実施が3件、日常（運行前）点検における確認不足が4件など。過去の統計でも特に2月が最も多いことから、同局では改めて注意を促している。

具体的には「車輪脱落事故防止のための4つのポイント」として、①ホイール・ナットの規定トルクでの確実な締め付け、②タイヤ交換後、50～100㌔㍍走行後の増し締めの実施、③日常（運行前）点検における確認、④ホイールに適合したボルトおよびナットの使用――の徹底を求めている。

全ト協　青年部会

30年度 全国大会

業界課題へチャレンジ

全日本トラック協会青年部会（結城賢進部会長）は2月22日、新宿区の京王プラザホテルで平成30年度全国大会を開催した。「変革への挑戦～物流人としての誇りを胸に～」をテーマに開催し、全国から約780人が参加した。

第1部の研修会では冒頭、結城部会長が開会のあいさつを行い、「私たちは社会性・公共性の高い、重要な社会インフラを担っているという誇りを忘れてはいけない」と強調し、業界課題の克服に向けて「果敢にチャレンジしていく」と述べた。

引き続き、同部会担当の須藤弘三副会長があいさつに立ち、働き方改革推進などに向けて「業界の先頭に立って活躍していただきたい」と述べた。

大会には来賓として、自由民主党青年局団体部長の宮澤博行議員と、国土交通省自動車局の平嶋隆司貨物課長が出席し、あいさつした。

この後、「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」授与式や、同部会の30年度活動報告などが行われた。

さらに、パネルディスカッションを行い、①長距離運行における改善基準告示遵守の現状と課題、②若年者、女性、高齢者等人材確保・活用に係る現状と課題――をテーマに意見交換した。

第2部では交流会を行った。

30年度　第2回

運管試験

東京会場で2,364人受験

平成30年度第2回運行管理者（貨物）試験が3月3日、全国で一斉に行われ、東京会場では2かところ合計で2364人が受験した（**試験問題は4・5面掲載**）。合格発表は4月2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。

30年度 第2回 運管試験正答

3月3日実施　貨物

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

天然ガストラックは物流の
エネルギーセキュリティ向上と
大気環境改善を実現します。

石油系燃料に頼らない天然ガストラックは東日本大震災直後でも、大半が運行を停止することがありませんでした。
天然ガスの産地は世界中にあり、エネルギーセキュリティ性が高いことが特徴です。
さらに天然ガストラックは CO_2 や NO_x 、PM などの排出量が少ないため大気環境改善に貢献しています。

エネルギー・フロンティア TOKYO GAS　NGV 事業室　〒105-8527 東京都港区海岸 1-5-20　Tel.03-5400-6774
http://eee.tokyo-gas.co.jp/product/ngv/
NGV

運輸点描

物流系ＩＴベンチャーのＹｐｅｒ（イーパー）は、日本郵便と共同で実施した置き配専用バッグ「ＯＫＩＰＰＡ（オキッパ）」の実証実験で、再配達を６割削減できたと発表した。「置き配保険」や、オートロック式マンションでドライバーが荷物の配送伝票を認識して解錠するシステムを開発するなど、環境整備を進めながらオキッパの普及を目指している。

「置き配バッグ」実証実験

再配達６割減と効果を実証

ドライバーが〝普及望む〟

オキッパは、ECサイトで購入した商品の配送状況を管理するスマートフォン・アプリとの連動により、不在時に自宅で宅配荷物を受け取る置き配バッグのこと。玄関のドアノブに設置できるため、宅配ボックスのように場所を取らない。

配達時にドライバーがバッグを広げて、その中に荷物を入れ施錠するだけで、操作も簡単。配達が完了すると、スマホのアプリに通知が届く。

昨年9月からの累計販売数は、既に6000個を超えた。

Ｙｐｅｒはオキッパ普及のための環境整備に力を入れ、昨年は東京海上日動火災保険と共同で、オキッパバッグ向けの盗難保険「置き配保険」を開発した。

アプリで配送状況を把握し、商品がオキッパに預け入れられている間（24時間以内）に適用するもの。３万円までの金額を補償する。

オートロック解錠も

再配達率の高いオートロック式マンションに、オキッパの利用可能な環境を整備するため、「オートロック解錠システム」の開発も行った。

一部で実用化されている既存の解錠システムは、ドライバーにカードキーを配布したり、ドライバーの指紋や顔を認証して解錠する方法が一般的だ。

だが、マンションに出入りする、すべてのドライバーにカードキーを配布するのは難しく、顔認証なども装置の設置にコストがかかる問題がある。

また、マンションによってシステムがまちまちだと、ドライバーが複数のカードキーを所持したり、マンションごとの認識方法に対応しなければならず、配送業務に負荷がかかる。

これに対し同社のシステムは、マンションのエントランスに設置したタブレットに、ドライバーが配送伝票番号を入力し、ドアを解錠する仕組みとなっている。

アプリで配送状況の管理が可能な、ヤマト運輸、佐川急便、日本郵便、Ａｍａｚｏｎデリバリープロバイダ、Ｒａｋｕｔｅｎ ＥＸＰＲＥＳＳの宅配５社の貨物に対応でき、汎用性が高い。

Ｙｐｅｒは昨年12月に1か月間、日本郵便と共同で置き配の実証実験を行った。日本郵便が杉並区の１０００世帯にオキッパを無料配布し、年末繁忙期における運用の効果を検証した。

期間中に実施したアンケート結果によると、配達された荷物は約６０００個で、最終の週にはオキッパで受け取った比率（再配達削減率）が６割を超えた。

満足度調査では、ユーザーの過半数が80点以上の評価を付け、ドライバーの9割以上が「オキッパの普及を望む」と回答した。

Ｙｐｅｒは、今年1年間に１００万個のオキッパの設置を目指しており、それにより、国内の再配達率を現状の半分以下に削減できると見込んでいる。

（ジャーナリスト　巴　未希）

国交省

「強い物流」構築へ

連携・協働で効率化を

国土交通省は２月19日、千代田区のＴＫＰ東京駅大手町カンファレンスセンターで、「関係者の連携・協働による物流の生産性向上に資するシンポジウム～明日を切り拓く物流標準化の取り組み」を開催し、荷主企業や物流事業者など約３００人が参加した。

総合物流施策大綱に基づき、〝強い物流〟の構築に必要な物流の効率化・生産性向上に向け、具体的な事例紹介などを通じて、関係者の連携・協働した取り組みを推進することを目的に開催したもの。

冒頭、国交省の大塚高司副大臣があいさつし、「物流はわが国の経済成長と国民生活を支える重要な社会インフラだが、人手不足が顕在化している。持続可能な〝強い物流〟の実現には生産性向上が急務であり、そのための施策を推進していく」と述べた（写真）。

シンポジウム第1部では、流通経済大学流通情報学部の矢野裕児教授が「企業連携による生産性向上に向けた取り組み」と題して講演。

各企業の物流部門の取り組みから、企業全体、さらに企業間連携による取り組みが必要な段階と指摘。物流危機への対応を共通認識とし、企業や部門の枠を超え、生産性向上などに取り組む必要があるとした。

続いて、国交省総合政策局の山田輝希物流政策課長が、「物流の生産性向上を目指して」と題して講演。総合物流施策大綱に基づく同省の物流施策などを説明した。

また、日本アプライドリサーチ研究所の大野幸雄代表取締役社長が、「物流の標準化調査概要」と題して講演した。

第2部では具体的な取り組み事例として、新型パレットの共同開発や流通取引情報の標準化、段ボールのモジュール化、ＡＳＮ（事前出荷情報）活用などに関する取り組みの報告などが行われた。

国交省　厚労省

来年度アドバンス事業

国土交通省と厚生労働省は、トラック輸送の生産性向上や労働時間改善に向けた取り組みとして、平成31年度に各地方ブロックで、輸送品目ごとに改善策を検証するアドバンス事業を実施する方針だ。

輸送品目ごとに実証実験

2月に開催した、第10回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」と第9回「トラック運送業の生産性向上協議会」で審議・決定した。

28・29年度の2年間にわたりパイロット事業（実証実験）を行い、これを踏まえて、30年度には地方ブロックごとにコンサルティング事業を実施した。

あわせて、輸送品目ごとに課題や実態が異なるため、荷待ち時間の多い加工食品などを対象として、輸送品目別の懇談会を設置し、改善策の検討・検証を行っている。

こうした輸送品目別懇談会で検討・検証した改善策の展開・浸透を図るため、来年度は各運輸局単位で地方懇談会を設置し、アドバンス事業として各輸送品目に係る改善策の実証実験を行う。

検証した結果、有効な改善策や効果などについては、改善に向けたガイドラインや事例集に反映する方針。

全ト協

働き方改革推進に向け

アクションプラン解説書

全日本トラック協会はこのほど、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」（平成30年3月策定）の解説書を作成した。

今年4月から、働き方改革関連法に基づく改正規定が順次施行されることから、アクションプランの中でも、特に早急に取り組むべき課題について説明したもの。

解説書ではまず、時間外労働の上限規制（自動車運転業務は5年後から年間960時間の上限規制適用）や、月60時間超の時間外労働に対する法定割増賃金率の適用など、改正規定の施行スケジュールや内容を説明。

その上で、働き方改革の推進に必要な労働生産性の向上や経営改善、適正取引の推進、人材の確保・育成の各課題別の取り組み方策について解説している。

具体的には、労働生産性向上に向けた方策として、荷待ち時間・荷役時間の削減に役立つ荷役のパレット化や、省力・アシスト機器の活用などについて説明。

また、経営改善に向けた方策としては、原価計算とそれに基づく運賃・料金の設定、デジタルタコグラフなどを活用した運行管理と労働時間管理、さらに適正取引の推進方策として運送契約の書面化、再生産可能な運賃の設定などについて説明し、取り組みを促している。

解説書では、長時間労働の是正に向けてまず運転者の勤務実態を把握し、自社の課題を明確にすることが重要と指摘し、早めに取り組みを推進するよう求めている。

WebKIT運賃指数

2月は127　高い水準で推移

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１２７で、前月より1ポイント低下したが、前年同月を5ポイント上回り、高い水準で推移している。

荷物情報（求車）登録件数は14万５００件で、前年同月比2・8％増加し、成約率は16・3％で同1・6ポイント上昇。引き続き求車需要は強い状況にある。

矢崎の
デジタコ・ドラレコ

巻込みカメラの映像を
録画・モニター表示できます！
詳しくは、今すぐお電話を！
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（担当・青木）
板橋(営)　03-5916-3557（担当・倉持）
ホームページ http://www.setagaya-yss.co.jp
E-mail : postmaster@setagaya-yss.co.jp

平成30年度　第２回

運行管理者試験問題

貨物

3月3日実施

・問題は、1ページから30ページまでの30問です。
・答えを記入する際は、下記の事項に留意して下さい。
①各問題の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設問で一部不正解のものは、正解とします。
②解答にあたっては、各設問及び選択肢に記載された事項以外は、考慮しないものとします。
③各設問及び選択肢に記載されたく（以下「・・」という。）及び（以下「・・」に同じ。）等については、当該問題における記述に限り適用されます。
※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　一般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。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. 国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の許可の申請において、その事業の計画が過労運転の防止その他輸送の安全を確保するための適切なものであること等、法令で定める許可の基準に適合していると認めるときでなければ、その許可をしてはならない。
2. 一般貨物自動車運送事業者は、運賃及び料金（個人（事業として又は事業のために運送契約の当事者となる場合におけるものを除く。）を対象とするものに限る。）、運送約款の国土交通省令で定める事項を主たる事務所その他の営業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。
3. 一般貨物自動車運送事業者は、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。
4. 一般貨物自動車運送事業者（その事業の規模が国土交通省令で定める規模未満であるものを除く。）は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、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. 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の数、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［ A ］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［ B ］の設定その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。
2. 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な［ C ］に基づく措置を講じなければならない。
3. 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の最大積載量を超える積載をすることなる運送（以下「過積載による運送」という。）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その他の従業員に対する過積載による［ D ］をしてはならない。

A　1. 必要となる員数の　　2. 必要な資格を有する
B　1. 乗務時間　　2. 休息期間
C　1. 運行管理規程　　2. 医学的知見
D　1. 運送の指示　　2. 輸送の阻害

問３　次の記述のうち、一般貨物自動車運送事業（以下「事業者」という。）の運行管理者が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。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. 事業者に対し、事業用自動車の運行の安全の確保に関して緊急を要する事項に限り、遅滞なく、助言を行うこと。
2. 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、事業者に報告をしなければならないことについて、指導及び監督を行うこと。
3. 法令に規定する運行管理者資格者証を有する者又は国土交通大臣が告示で定める運行の管理に関する講習であ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）を選任すること並びにその者に対する指導及び監督を行うこと。
4. 法令の規定により、運転者として常時選任するため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年間に初任診断（初任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。）を受診したことがない者に対して、当該診断を受診させること。

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関する次の記述のうち、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. 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）により行い、①酒気帯びの有無、②疾病、疲労、睡眠不足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、③道路運送車両法の規定による定期点検の実施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必要な指示をしなければならない。
2. 乗務終了後の点呼は、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況並びに他の運転者と交替した場合にあっては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、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。
3. 乗務前及び乗務終了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、乗務前及び乗務終了後の点呼のほかに、当該乗務の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）を行わなければならない。当該点呼においては、①酒気帯びの有無、②疾病、疲労、睡眠不足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、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必要な指示をしなければならない。
4. 乗務終了後の点呼における運転者の酒気帯びの有無については、当該運転者からの報告と目視等による確認で酒気を帯びていないと判断できる場合は、アルコール検知器を用いての確認は実施する必要はない。

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く国土交通大臣への報告を要するものを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. 事業用自動車の運転者がハンドル操作を誤り、当該自動車が車道と歩道の区別がない道路を逸脱し、当該道路との落差が０.３メートルの畑に転落した。
2. 事業用自動車の運転者が走行中に意識がもうろうとしてきたので直近の駐車場に駐車させ、その後の運行を中止した。後日、当該運転者は脳梗塞と診断された。
3. 事業用自動車が走行中、アクセルを踏んでいるものの速度が徐々に落ち、しばらく走行したところでエンジンが停止して走行が不能となった。再度エンジンを始動させようとしたが、燃料装置の故障によりエンジンを再始動させることができず、運行ができなくなった。
4. 事業用自動車が左折したところ、左後方から走行してきた自転車を巻き込む事故を起こした。この事故で、当該自転車に乗車していた者に通院による４０日間の医師の治療を要する傷害を生じさせた。

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ついて法令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。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（以下「運転者」という。）は、酒気を帯びた状態にあるとき、又は疾病、疲労、睡眠不足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なければならない。
2. 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。
3. 事業者は、事業計画に従い業務を行うに必要な員数の運転者を常時選任しておかなければなりて、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験用期間中の者（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。
4. 事業者は、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、運転者の勤務日数及び乗務距離を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。

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. 事業者は、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すること。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導及び監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において３年間保存すること。
2. 事業者は、転職者（法令で定める傷害を受けた者）を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の１年間に交通事故を引き起こした運転者に対し、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって国土交通大臣の認定を受けたものを受診させること。
3. 事業者が行う初任運転者に対する特別な指導は、法令に基づき運転者が遵守すべき事項、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に関する事項などについて、15 時間以上実施するとともに、安全運転の実技について、20 時間以上実施すること。
4. 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。

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、道路法第 47 条第２項の規定（車両での幅、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に、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. 事業者は、事業用自動車（車両総重量が８トン以上又は最大積載量が５トン以上のものに限る。）に、貨物を積載するときは、偏荷重が生じないように積載するとともに、運搬中に荷崩れ等により事業用自動車から落下することを防止するため、貨物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７トン以上又は最大積載量が４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。

2. 道路運送車両法関係

問９　自動車の登録等について次の記述のうち、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. 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30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。
2. 臨時運行の許可を受けた者は、臨時運行許可証の有効期間が満了したときは、その日から 15 日以内に、当該臨時運行許可証及び臨時運行許可番号標を行政庁に返納しなければならない。
3. 登録自動車の所有者は、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、その事由があった日（使用済自動車の解体である場合には解体報告証録がなされたことを知った日）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。
4. 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。

問10　自動車の検査等について次の記述のうち、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. 自動車は、指定自動車整備事業者が継続検査の際に交付した有効な保安基準適合標章を表示している場合であっても、自動車検査証を備え付けなければ、運行の用に供してはならない。
2. 自動車の使用者は、継続検査を申請する場合において、道路運送車両法第 67 条（自動車検査証の記載事項の変更及び構造等変更検査）の規定による自動車検査証の記入の申請をすべき事由があるときは、あらかじめ、その申請をしなければならない。
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. 初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量 8,990 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。

問11　道路運送車両法に定める自動車の点検整備等に関する次の文、イ、ウの文中、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。

ア　自動車の［ A ］は、自動車の点検をし、及び必要に応じ整備をすることにより、当該自動車を道路運送車両の保安基準に適合するように維持しなければならない。
イ　自動車運送事業の用に供する自動車の使用者又は当該自動車を［ B ］する者は、［ C ］、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、自動車を点検しなければならない。
ウ　自動車運送事業の用に供する自動車の使用者は、［ D ］ごとに国土交通省令で定める技術上の基準により、自動車を点検しなければならない。

A　1. 所有者　　2. 使用者
B　1. 運行　　2. 管理
C　1. 必要に応じて　　2. １日１回
D　1. ３ヵ月　　2. ６ヵ月

問12　道路運送車両の保安基準及びその細目を定める省令について次の記述のうち、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. 停止表示器材は、夜間 200 メートルの距離から走行用前照灯で照射した場合にその反射光を照射位置から確認できるものであることなど当該自動車の保安基準に適合するものでなければならない。
2. 自動車（被けん引自動車を除く。）には、警音器の警報音発生装置の音が、連続するものであり、かつ、音の大きさ及び音色が一定なものである警音器を備えなければならない。
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ー インジケータの部分を除く。）のいずれの部分においても 1.6 ミリメートル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、自動車から時速 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合図等について次の記述のうち、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. 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合場合にあっても、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ようとする時、手、方向指示器又は灯火により合図をしなかった者の行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。（現状交差点における場合を除く。）
3. 車両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ようとする合図を行う時は、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。
4. 車両の運転者が左折又は右折するとの合図を行う時は、その行為をしようとする地点（交差点において交差する道路の中央を通行しようとするときは、当該交差点の中央）から 30 メートル手前の地点に達したときである。（現状交差点における場合を除く。）

問14　道路交通法に定める停車及び駐車等について次の記述のうち、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. 車両は、交差点の側端又は道路のまがりかどから５メートル以内の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又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、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。
4. 車両は、火災報知機から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、又は負傷したためその運転ができないときは、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［ C ］及び負傷者の負傷の程度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［ D ］を報告しなければならない。

A　1. 事故状況を確認　　2. 負傷者を救護
B　1. 危険を防止　　2. 安全な駐車位置を確保
C　1. 死傷者の数　　2. 事故車両の数
D　1. 当該交通事故について講じた措置　　2. 運転者の健康状態

問16　道路交通法に定める自動車の法定速度について次の記述のうち、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. 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 7,950 キログラム、最大積載量 4,500 キログラムであって乗車定員２名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 80 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 1,500 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　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。）等について次の記述のうち、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. 積載物の高さは、3.8 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 3.8 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）からその自動車の積載をする場所の高さを減じたものを超えてはならない。
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乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法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、当該車両の出発地を管轄する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の荷台に乗車させる場合にあっては、当該制限を超え乗車をさせて運転することができる。
3. 警察署長は、荷主が自動車の運転者に対し、過積載をして自動車を運転することを要求するという違反行為を行った場合において、当該荷主が当該違反行為を反復して行うおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、当該自動車の運転者に対し、当該過積載による運転をしてはならない旨を命ずることができる。
4. 準中型自動車とは、大型自動車、中型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量 3,500 キログラム以上、7,500 キログラム未満のもの又は最大積載量 2,000 キログラム以上 4,500 キログラム未満のものをいう。

4. 労働基準法関係

問18　労働基準法（以下「法」という。）に定める労働契約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. 使用者は、労働者名簿、賃金台帳及び雇入、解雇、災害補償、賃金その他労働関係に関する重要な書類を３年間保存しなければならない。
2. 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法第 65 条（産前産後の）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。
3. 法第 20 条（解雇の予告）の規定は、法に定める期間を超えない限りにおいて、「日日雇い入れられる者」、「３ヵ月以内の期間を定めて使用される者」、「季節的業務に６ヵ月以内の期間を定めて使用される者」又は「試の使用期間中の者」のいずれかに該当する労働者については適用しない。
4. 使用者は、労働契約の締結に際し、労働者に対して賃金、労働時間その他の労働条件を明示しなければならない。この明示された労働条件が事実と相違する場合においては、労働者は、即時に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休日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、労働者に、休憩時間を除き１週間について 40 時間を超えて、労働させてはならない。また、１週間の各日については、労働者に、休憩時間を除き１日について８時間を超えて、労働させてはならない。
2. 使用者は、法令に定める時間外、休日労働の協定をする場合には、時間外又は休日の労働をさせる必要のある具体的事由、業務の種類、労働者の数並びに１日及び１日を超える一定の期間についての延長することができる時間又は労働させることができる休日について、協定しなければならない。
3. 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ついては、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。
4. 使用者は、４週間を通じ８日以上の休日を与える場合を除き、労働者に対して、毎週少くとも２回の休日を与えなければならない。

問20「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める目的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. この基準は、自動車運転者（労働基準法（以下「法」という。）第９条に規定する労働者であって、［ A ］の運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の［ B ］を図ることを目的とする。
2. 労働関係の当事者は、この基準を理由として自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことはもとより、その［ C ］に努めなければならない。
3. 使用者は、事故の発生防止の観点から、法第 36 条第１項の規定に基づき臨時に［ D ］、又は休日に労働させる場合においても、その時間数又は日数を少なくするように努めるものとする。

A　1. 四輪以上の自動車　　2. 二輪以上の自動車
B　1. 労働受約の遵守　　2. 労働条件の向上
C　1. 維持　　2. 向上
D　1. 休息期間を短縮し　　2. 労働時間を延長し

問21「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）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、16 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。
2. 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。
3. 使用者は、トラック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２週間について１回を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準告示第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。
4. 使用者は、トラック運転者の連続運転時間（１回が連続５分以上で、かつ、合計が 30 分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、４時間を超えないものとすること。

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	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	乗務終了
	30分	10分	2時間	15分	30分	10分	1時間30分	1時間	2時間	15分	1時間30分	10分	1時間	

2.

乗務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	乗務終了
	1時間	15分	2時間	10分	1時間	15分	1時間	1時間	1時間30分	10分	1時間	5分	30分	

3.

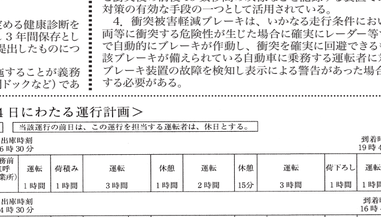
乗務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	乗務終了
	2時間	10分	1時間30分	15分	30分	10分	1時間	1時間	1時間	10分	1時間	10分	2時間	

4.

乗務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	乗務終了
	1時間	10分	1時間30分	15分	30分	5分	1時間30分	1時間	2時間	10分	1時間30分	10分	30分	

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「改善基準告示」という。）に定める拘束時間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。

ただし、すべて１人乗務の場合とする。なお、解答にあたっては、下図に示された内容及び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。



注）土曜日及び日曜日は休日とする。

1. 積載物の高さは、3.8 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 3.8 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）からその自動車の積載をする場所の高さを減じたものを超えてはならない。
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乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法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、当該車両の出発地を管轄する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の荷台に乗車させる場合にあっては、当該制限を超え乗車をさせて運転することができる。
3. 警察署長は、荷主が自動車の運転者に対し、過積載をして自動車を運転することを要求するという違反行為を行った場合において、当該荷主が当該違反行為を反復して行うおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、当該自動車の運転者に対し、当該過積載による運転をしてはならない旨を命ずることができる。
4. 準中型自動車とは、大型自動車、中型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量 3,500 キログラム以上、7,500 キログラム未満のもの又は最大積載量 2,000 キログラム以上 4,500 キログラム未満のものをいう。

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。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. 運行管理者は、仮に事故が発生していない場合でも、同業他社の事故防止の取組事例などを参考にしながら、現状の事故防止対策を分析・評価することにより、絶えず運行管理業務の改善に向けて努力していくことも重要な役割である。
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、運転者が整備管理者に報告した場合にあっては、点呼において運行管理者は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. 運行管理者は、運転者の指導教育を実施していく際、運転者一人ひとりの個性に応じた助言・指導（カウンセリング）を行うことも重要である。そのためには、日頃から運転者の性格や能力、事故歴のほか、場合によっては個人的な事情についても把握し、そして、これらに基づいて助言・指導を積み重ねることによって事故防止を図ることも重要な役割である。
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。

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. 自動車が追越しをするときは、前の自動車の走行速度に応じた追越し距離、追越し時間が必要になる。前の自動車と追越しをする自動車の速度差が小さい場合には追越し長い時間と距離が必要になることから、無理な追越しとしないよう運転者に対し指導する必要がある。
2. 冬道への対応の遅れは、雪道でのチェーンの未装着のため自動車が登り坂を登れないことや、または、雪道での未装着の大規模な立ち往生を発生させることにもつながる。このことから運行管理者は、状況に応じて早めのチェーン装着等を運転者に対し指導する必要がある。
3. 運転中の携帯電話・スマートフォンの使用などは運転への注意力を著しく低下させ、事故につながる危険性が高くなる。このような運転中の携帯電話等の操作は法令違反であることはもとより、いかに危険な行為であるかを運行管理者は運転者に対し理解させて、運転中の使用の禁止を徹底する必要がある。
4. 平成28年中の事業用貨物自動車が第１当事者となった人身事故の類型別発生状況をみると、「出会い頭衝突」が最も多く、全体の約半分を占めており、続いて「追突」の順となっている。このため、運転者に対し、特に、交差点における一時停止の確実な履行と安全確認の徹底を指導する必要がある。

問26　事業用自動車の運転者の健康管理及び就業における判断・対処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. 事業者は、業務に従事する運転者に対し法令で定める健康診断を受診させ、その結果に基づいて健康診断個人票を作成３年間保存としている。また、運転者が信ぴょう性の健康診断の結果を提出したものについても同様に保存している。
2. 事業者は、法令により定められた健康診断を実施することが義務づけられているが、運転者が自ら受けた健康診断（人間ドックなど）であっても法令で必要な定期健康診断の項目を充足している場合は、法定健診として代用することができる。
3. 配送業務である早朝の乗務前点呼において、これから乗務する運転者の目が赤く眠そうな顔つきであったため、本人に報告を求めたところ、連日、就寝が深夜２時頃と遅く寝不足気味ではあるが、何とか乗務は可能であるとの申告があった。このため運行管理者は、当該運転者に対し途中で眠気等があったときには、自らの判断で適宜、休憩をとるなどして運行するよう指示し、出庫させた。
4. 事業者は、ある高齢運転者が夜間運転業務において加齢に伴う視覚機能の低下が原因と思われる軽微な接触事故が多く見られたため、昼間の運転業務に配置替えをした。しかし、繁忙期であったことから、運行管理者の判断で点呼において当該運転者の健康状態を確認しつつ、以前の夜間運転業務に短期間復帰させた。

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。

ア［ A ］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. ハイドロプレーニング現象　　2. ウェットスキッド現象

イ［ B ］とは、自動車の夜間の走行時において、自車のライトと対向車のライトで、お互いの光が反射し合い、その間いる歩行者や自転車が見えなくなることをいう。この状況は暗い道路で特に起こりやすいので、夜間の走行の際には十分注意するよう運転者に対し指導する必要がある。

1. クリープ現象　　2. 蒸発現象

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・ライニングなどが摩擦のため過熱してその熱がブレーキ液に伝わり、液内に気泡が発生することによりブレーキが正常に作用しなくなり効きが低下することをいう。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。

1. ベーパー・ロック現象　　2. スタンディングウェーブ現象

エ［ D ］とは、運転者が走行中に危険を認知して判断し、ブレーキ操作に至るまでの間に自動車が走り続けた距離をいう。自動車を運転するとき、特に他の自動車に追従して走行するときは、危険が発生した場合でも安全に停止できるよう速度又は車間距離を保って運転するよう運転者に対し指導する必要がある。

1. 制動距離　　2. 空走距離

問28　自動車運送事業において最近普及の進んできたデジタル式運行記録計を活用した運転者指導の取組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. 運行管理者

東京都

持続可能な取り組み CO2削減の推進へ

―東京五輪の調達物流―

東京都環境局は3月5日、千代田区のTKPガーデンシティ竹橋で「貨物輸送評価制度セミナー」を開催し、東京都トラック協会のグリーン・エコプロジェクト(GEP)参加事業者をはじめ、関係者ら約120人が参加した。

同日は冒頭、都環境局の筧直環境改善部長があいさつし、「評価制度開始から6年間で、評価取得事業者は2・6倍に増加した。より申請しやすい制度となるよう見直しを図り、今後さらに増やしていきたい」と述べた。

セミナーではまず、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会の徳弘欣也総務局持続可能性担当副部長が、「持続可能性に配慮した調達について～東京2020大会における取り組み」と題して基調講演。

東京2020大会では、国連が定めるSDGS(持続可能な開発目標)について、気候変動や資源管理など5つを主要テーマとして、持続可能性に配慮した調達コードを策定していると説明。関係者に法令遵守や環境問題、人権・労働問題の防止など調達コードを尊重するよう働きかけているとした。

引き続き荷主講演として、ファンケルの大内直晴CSR推進室係長が「取引先と行う持続可能な調達」(サステナブル宣言の策定、持続可能な原料、素材の調達など)、また同社の中澤啓至物流部物流運営G課長が「配送時のCO2削減の取り組み」(置き場所指定サービスなど再配達削減の取り組み)」と題して講演した。

この後、都環境局の堀哲環境改善部自動車環境課長が、貨物輸送評価制度の概要やこれまでの実績について紹介し、評価取得への積極的な取り組みを呼びかけた。

また東ト協環境部の前川宣将次長が、GEPの取り組みについて発表。12年間の活動実績として、燃料削減量はドラム缶約30万本分に達し、交通事故の削減率は平均29・1%と事故が大幅に減っているなどと説明し、その成果を強調した。

さらに、6年連続して評価を取得している東京ロジステック小林徳市運送の小林秀男代表取締役社長が、同社の取り組みを発表。GEPへの取り組みとともに、「エコ通信」の発行、全社的な安全品質・環境・P(プライバシー)マーク研修などについて紹介した。

東ト協
全ト協

トラック事業者の人材確保セミナー

効果的な求人・採用 職場環境の整備など

東京都トラック協会は全日本トラック協会との共催により2月25日、東ト総合会館で平成30年度「トラック運送事業者のための人材確保セミナー」を開催した。

冒頭、東ト協の西澤康雄常務理事があいさつし、「トラック運送業界では人材確保が特に深刻な問題となっている。働き方改革や生産性の向上を図り、人が集まる業界にしていかなければならない」と述べた。

セミナーでは、日本PMIコンサルティングの小坂真弘代表取締役が講演。まず働き方改革への対応に関して解説した後、深刻化する運転者不足の実態を説明し、効果的な運転者人材の採用方法などを紹介した。

近年、ハローワーク経由の採用が減少し、インターネットを含めた広告経由の採用が増加する傾向にあるとし、特に若年層や未経験者の採用は、求人広告経由での採用割合が高くなっていると指摘。こうした動向を踏まえ、求人サイトの活用とともに、スマートフォン対応のホームページ開設などの対応策を講じる必要があるとした。

また、即戦力となる経験者の採用は厳しい状況にあるため、未経験者を採用・育成することが重要とも指摘。なお、経験者の採用は縁故経由による場合が多く、従業員による紹介制度が効果的と紹介した。

さらに、新卒者・女性・高齢者の雇用促進の取り組みや、人材が定着するための職場環境の整備などについて説明した。

国交省

皇室式典に伴いテロ対策徹底を

国土交通省はこのほど、全日本トラック協会に対し、「天皇陛下の御退位及び皇太子殿下の御即位に伴う式典に係るテロ対策の徹底について」を通知し、会員事業者に対して周知徹底するよう求めた。

トラック関係の徹底事項は、営業所・車庫内外の巡回や終業後のドアロック、営業所などにおける不審な荷物を発見時の警察への連絡、テロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備など。

消防庁

移動タンク貯蔵所 輸送中の保安確保を

消防庁危険物保安室はこのほど、昨年11月を中心に実施した移動タンク貯蔵所(タンクローリー)などの立入検査結果を踏まえ、改めて「危険物の移送等における保安確保のための留意事項」を周知し、危険物輸送の保安確保を図るよう求めた。

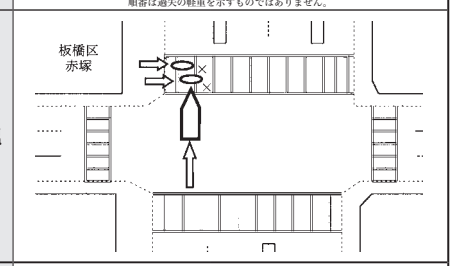
立入検査結果によると、無許可車両数が112台で前年(検査結果)に比べて45台増加している。また、立入検査の重点項目に掲げている、定期点検に係る義務違反が1225台で同96台増えており、他の項目に比べ違反台数が非常に多い。

こうした結果を踏まえ、「保安確保のための留意事項」を周知するとともに、法令違反事項の是正に係る指導と確認を徹底するよう求めたものだ。

トラック事故速報

死亡事故

◎交差点通行時は、信号の切り替わりに注意し、左右の安全確認を行い自転車等の動きに注意を払うこと!!

日時	2月14日(木)　8時 4分頃発生(晴天)
場所	板橋区内(国道17号)
当事者	事業用準中型貨物車(男性40代)×自転車(女性50代死亡)×自転車(男性40代) 順番は過失の軽重を示すものではありません。
状況	
概要	交差点を通行中の事業用準中型貨物車が、横断歩道を通行中の自転車2台と衝突したもの。

問い合わせ先：東京都トラック協会 運行管理部 ☎03-3359-3618

来年度の実施計画案承認
児童絵画コンテスト実施

広報・情報委員会

東ト協

東京都トラック協会広報・情報委員会（鎮目隆雄委員長）は3月5日、東ト総合会館で平成30年度第3回委員会を開催し、31年度広報事業（実施計画案）などについて審議・承認した。

来年度の広報事業に関しては、前回委員会で報告した各委員に対するアンケート結果を踏まえて検討し、一部見直しを行った上で実施計画案を編成した。

引き続き各種媒体を活用し、トラック輸送に対する理解促進を図るための広報活動を展開する。具体的には、文化放送のラジオCMや交通安全ラジオへの協賛を行うとともに、一般紙や専門紙など紙媒体に加え、インターネットなども活用する。

また、「トラックの日」PR活動として、本部で各種イベントに協賛するとともに、本部用ノベルティの製作などを行う。

さらに、運輸安全委員会からの移管を受け、広報事業の一環として「トラックの日」児童絵画コンテストを実施する。

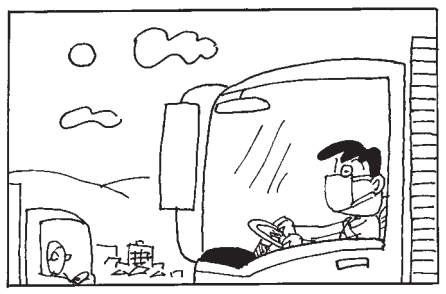
都内全域の小学校児童から、より多くの作品を募集するため、来年度は募集方法を見直し、都内の小学校に配布されている「小学校壁新聞」を活用し、作品募集を行う。

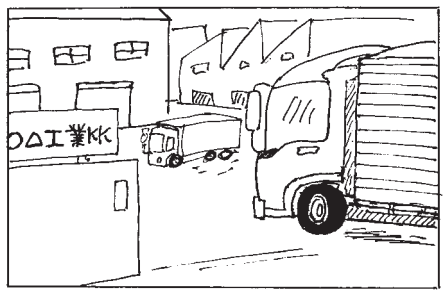
6月中旬に募集案内を掲載・配布して募集し、9月上旬に応募を締め切った上で、10月に1次・2次審査や最終審査を行い、11月に審査結果を発表する予定。

他方、事業見直しにより、東京MXテレビの番組提供や、新入学児童向け交通安全啓発下敷きの作成・寄贈は廃止する。また、支部「トラックの日」活動費用の助成やノベルティの提供は廃止するが、代わりに支部活動運営費を拡充する。

鎮目委員長は、こうした見直しについて「広報事業を縮小するというのではない。より有効で効果的な広報を行っていきたい」と説明した。

このほか、外部サイトに開設している人材確保のための情報サイト「RUN TALK 109 TOKYO」を、東ト協ホームページに移設し、管理・運営することにした。





中央支部青年部
児童用反射バンド贈呈

写真㊤＝矢田区長（左から4番目）に目録を手渡す渥美部長（右隣り）

東ト協中央支部（吉田浩一支部長）青年部（渥美明哲部長）は2月27日、中央区教育委員会に対し、児童用反射バンド3000枚を寄贈した。白と黄色の2色セットのもので、同区内の新入学児童に配布される。

同日は、中央区役所庁議室で贈呈式が行われ、同支部青年部の渥美部長が、矢田美英区長に対し目録を手渡した。

児童用反射バンドは、自動車などのライトに反射し、運転者の視認性を向上させる交通安全グッズとして活用されているもので、腕や足のほか、自転車や鞄などに子供でも簡単に装着できる。表面の反射部に、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！」のロゴマークを入れたものを寄贈した。

矢田区長は感謝の意を示した上で、「引き続き事故防止への取り組みをお願いする」と述べた。

贈呈式には、同区教育委員会の平林治樹教育長や渥美哲夫委員、長嶋育夫事務局次長、星野一晃事務局学務課長が出席。一方、同支部から吉田支部長のほか、岩田享也副支部長や宇野政雄監事が同席した。

多摩支部
物流業界説明・面接会
業界の人材確保へハローワークと連携

東ト協多摩支部（竹内政司支部長）は2月27日、立川市のRISURUホールで、多摩地区などのハローワークとの共催により「物流業界説明・面接会」を開催し、同支部所属の事業者13社が参加した。

人材確保に向けた支部独自の取り組みとして行っているもので、経験者の中途採用だけでなく、他業界から転職の未経験者や女性、シニア層なども対象に開催。

会場では各社の担当者が来場者と面談し、自社の業務内容や採用条件などを説明。また物流業界セミナーを行い、業界の概要やトラック運転者の仕事の内容などを紹介したほか、エントリーシート記入方法や面接対策などを内容とした就活セミナーも開催した。

同支部では平成28年から、物流業界を中心とした「合同企業説明会」を開催しており、今回で14回目。

当初はハローワーク八王子の後援でスタートしたが、現在は多摩地区6か所（三鷹・府中・立川・八王子・町田・青梅）のハローワークに加え、ハローワーク相模原（神奈川県）との共催により開催している。

なお、3月12日にはハローワーク八王子でも、合同説明会を開催する。

第2回 経営者セミナー
3月20日開催

東ト協は3月20日、平成30年度第2回経営者セミナー「今、トラック業界の人手不足対応について」を開催する。時間は午後2時30分～4時30分、会場は東ト総合会館7階大会議室。

定員は70人。参加費は無料。申し込み期間は3月18日まで。

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

経営分析報告書データ活用セミナー
3月25日開催

東ト協は3月25日、「平成30年度経営分析報告書のデータ活用セミナー」（利益の出る運賃・料金の設定に向けた財務分析と原価分析）を開催する。時間は午後1時30分～4時、会場は東ト総合会館4階会議室。

定員は50人。参加費は無料。申し込み期間は3月19日まで。

▽申し込み・問い合わせ先＝東ト協企画課（☎03・3359・6253、FAX03・3359・4695）

協会日誌
【2月16～28日】

16日　運行管理者試験事前講習会▽東京都船橋備蓄倉庫運用訓練
18日　食料・酒類飲料専門部会見学研修会▽事務局部長会▽個別指導▽正副会長会▽都庁・区役所専門部会研修会
19日　東ト協IP無線定期通信訓練▽物流政策委員会▽関東・甲信越重量部会関東地方整備局と正副部会長等との意見交換会▽衛生委員会
20日　物流経営士課程▽交付金事業実施計画案検討委員会
21日　適正化事業指導委員会
22日　支部事務局事務長会議
23日　運行管理者試験事前講習会
25日　事務局部長会▽トラック運送事業者のための人材確保セミナー
26日　経営者及び実務者セミナー
27日　フェスタ実行プロジェクトワーキンググループ会議▽物流経営士課程▽「トラックフェスタTOKYO2019」協賛企業・団体様説明会
28日　組織整備特別委員会

日程ボード
【3月16～31日】

18日㈪　13時30分＝常任理事会（東ト総合会館）▼15時30分＝労務厚生委員会（同）
19日㈫　11時＝海上コンテナ専門部会役員会（日本コンテナ輸送）
20日㈬　14時30分＝経営者セミナー（東ト総合会館）
22日㈮　14時＝関東各県トラック協会青年部会事務局担当者会議（東ト総合会館）
25日㈪　11時＝女性部正副本部長会議（東ト総合会館）▼12時＝同幹事会（同）
28日㈭　13時30分＝理事会（東ト総合会館）▼15時15分＝ロジ研正副本部長会議（同）▼16時＝三組織連絡会（同）

お悔やみ　申し上げます

齋藤 満護 氏（斎藤運輸代表取締役社長・新宿支部）2月7日死去。78歳。通夜は2月14日、告別式は翌15日、いずれも新宿区の最勝寺会館で。

中島 重喜 氏（若潮運輸代表取締役・深川支部）2月12日死去。72歳。通夜・告別式は過日、家族葬により執り行った。喪主は妻、静栄氏。

改正・改訂版
平成30年12月刊
運行管理規程
定価 216円（税込）
平成29年9月刊
保安基準ハンドブック（22版）
定価 1,620円（税込）
㈱輸送文研社〈柏林書房〉
TEL.03-3861-0291㈹ FAX.03-3861-0295

中国・朝鮮半島と日本

関谷興仁さんの優しい悼み

「韓国は好きだ。行きたいけど、このところどうもね、行ってイヤな思いをしそうだから」と言う人が多い。筆者もその一人だ。

まず従軍慰安婦像だ。ソウルでもプサンでも、行けば目にすることになる。さらに最近は、強制徴用工の像も建てられているらしい。いったい何でこうなったのか。

3月1日、韓国は「三一節」で国民の祝日だ。1919年のこの日、民族代表33人が、現ソウルの仁寺洞で独立宣言を読み上げた。1910年に朝鮮を併合・統治した日本からの独立である。

「我らはここにわが朝鮮が独立国であり、朝鮮人が自由民であることを宣言する……」

学生を中心に、デモが全半島に広がり、同時に弾圧が始まった。死者7500人、焼かれた家屋715軒、逮捕者4万6千人余とも伝えられる。

「1937年に日中全面戦争に突入してから、労働力や軍要員の不足を補うために、国策として朝鮮人・中国人を日本内地、樺太、南方の各地に投入した。1939年7月には国民徴用令が公布され、徴用計画110万のうち8万5千が朝鮮人に割り当てられ、各事業主にその狩出しを認可した」(平凡社『世界大百科事典第2版』による)

〈狩出し〉とは、とてもショッキングな表現だが、資料を見ると、そのようにある。徴用された朝鮮人は、炭鉱など過酷な現場に送られたそうだ。

中国ではもっとひどい状況だったようだ。1971年、朝日新聞が連載『中国の旅』で「万人坑」の存在を記事にした。その〈坑〉は満州を中心として、中国各地に60か所あったという。炭鉱などで、栄養失調や怪我、病気で亡くなった労働者などを〈坑〉に埋めたとされる。

取材した本多勝一氏は、後に「私はまだナチがやったアウシュビッツの殺人工場の現場を見たことはない。だから、この万人坑のような恐ろしい光景は生涯で初めてだった」と書いている。

万人坑に関しては反論や異説があり、炭鉱でのトン当たりの労災死が中国側では25・8人、日本側の調査では0・7人と極端に違う。しかし、いずれにしても石炭約1・5トンで、一人が死ぬのはただごとではないのではないか。

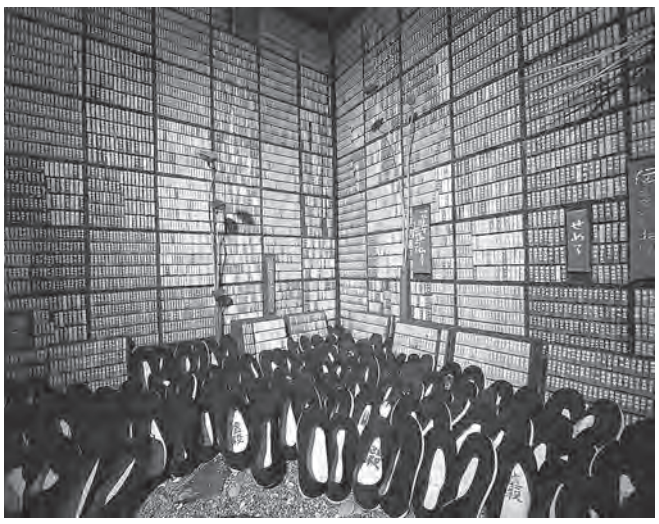
2017年10月、毎日新聞朝刊は「創作を通じて加害の歴史を伝える陶芸家」として、関谷興仁さんのことを伝えた。

「栃木県益子町で私設の陶板彫刻美術館(朝露館)を開いて25年」。アジアの戦争被害者をはじめ原爆の広島、マレーシア、チェルノブイリ、アウシュビッツ、そして万人抗・強制連行と、無念に死んでいった人たちをひたすら悼む作品を作り続けた。

関谷さんは、早稲田大学を出て公立中学校の教員になったが、後に陶芸家を志して益子の成井窯で修業した。しかし、ある時から実用の陶器などは作る気がしなくなった。

「土を揉んでいると、ヒロシマ・ナガサキの被爆者、水俣病の患者さん、海の底に沈んでいった若い特攻の貌が立ちのぼってきた」からだ。思いの強さは、生乾きの土に刻み込んでいく文字が、涙でかすんでしまうほどだった。万人坑で死んでいった人たちを悼む時、関谷さんは慟哭(どうこく)の詩を土に刻み、名前を彫ることしかできなかった。

初めて朝露館を訪ねた時のことを思い出す。溢れる作品群のパワーに圧倒されて、どう受け止めて良いか分からなかった。これでもか、これでもかと迫られて逃げようがなかった。



万人坑―強制連行者名簿。「外務省の名簿で調べ、4万人の名前を彫った。だが不明者は名前すら残せないままだ」

益子工房の関谷興仁さん

【関谷興仁陶芸彫刻美術館(朝露館)】

栃木県芳賀郡益子町益子4117-3
☎0285-72-3899(開館時のみ)
開館時期：春期4～6月、秋期9月～11月(いずれも金・土・日曜日12時～16時)。ただし、上記以外でも電話・FAX03-3694-4369へ希望を連絡すれば見学可能
入館料：大人500円、高校・大学生200円、中学生以下無料

オリンパスOM-D E-M1 MarkII M.zuiko Digital 12-100mm F4

視点 焦点 合点

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

ポケット

時速40キロの格差

今月から東北自動車道と新東名高速道路の一部で、時速120キロメートル規制の試行が開始された。昭和38年に、わが国の高速道路が開通して以来、最速の規制速度だ。

試行区間は、新東名高速・新静岡IC～森掛川ICと、東北道・花巻南IC～盛岡南ICの各区間。警察庁は平成29年末から、時速110キロメートル規制への引き上げ試行を行い、実勢速度の変化と事故件数などを調査し、問題なしと判断して今回の試行に至った。

一般車両が時速120キロメートルで走れるようになったが、懸念されるのが大型トラックなどとの格差だ。大型車は従来通り時速80キロメートル規制に据え置かれ、一般車との速度格差は時速40キロメートルにも広がる。

一方、安全運行の観点から、「社速」を設けている事業者もいるため、格差はそれ以上に広がる可能性が高い。あわせて、初心者や高齢者などの運転弱者との速度差もある。注意を要するのは、こうした速度格差からくる割り込み、追突の危険性だ。

大型トラックは平成15年以来、スピードリミッターが義務付けられ、スピードを出したくても出せない状況にある。規制速度の引き上げにより、トラックが邪魔者にならないか、という心配もある。社会問題化した「煽(あお)り運転」が規制速度の上昇でなくなる、という見方をする者もいるが、そうは思わない。むしろ増えるに違いない。

規制速度が引き上げられたからといって、その上限速度で走らなくてはいけないわけではない。そのことを認識し、「トラックへの思いやりの運転を……」望みたい。

フォト散歩 大江戸 第83回
まちかど写真家 筑峯 総太

パズル&クイズ

by 草野 公平

数楽パズル

タテ9列、ヨコ9列どの列にも、1～9の数字がひとつずつ入ります。同時に太い線で囲まれた9マスの、どのブロックにも、1～9の数字がひとつずつ入ります。最後に問1のAと問2のBをプラスしてください。その数字が答えです。

問1

	7		1	3	5		2	
3		1	2			8		6
			4	8	6		□A	
	1	3	5		9	6		2
7	2			1		5	9	
4		9	3		2	7		1
			7	2	3			
	3			5			1	
2		5				3		8

問2

8		7	9		5	4	3	
1		2		3			9	
	9		4		1	2		7
		6		4		7	5	
2	7		1	5	9		4	8
		8		6		9		
	3		8		2		7	
7	□B	9		1		3		4
6				7			8	9

解答 A+B=

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。
https://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「会員の皆様へ」をクリックし、「東京都トラック時報→」から「**パズル&クイズ解答フォーム**」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「詰めクロスワード」の正解は「**サンカンシオン**」でした。

三丁目

東京はマンモス化して、人の集まりも尋常ではないが、かつて東京タワーが建設された昭和33年は、まさに高度経済成長への助走の時期であり、これからが発展だ、と期待の時代であった。その東京タワーもすでに還暦を過ぎ、別の趣で東京のシンボルとなっている◆東京タワー建設から6年後の昭和39年に、東京オリンピックが開催されたが、来年また東京オリンピックが開催される。これに先立ち、今年は元号も新しくなる◆なぜか時間の経過が早く感じられ、時代の流れの速さに驚かせられる。平成時代は自然災害が多かったが、新時代はどんな幕開けになるのだろうか◆産業は、イギリスでの蒸気機関車の発明から革命的な発展を遂げ、電気、コンピューターへと上りつめて、さらなる段階に達しつつある。もたもたしていると取り残される思いが強い。年齢とともに、その速度に追いつけなくなってしまう。どうしようもないジレンマに襲われるが、こればかりはなんともし難い◆事業とて生き物であり、時代の流れに上手に乗って、新しさを失わないようにしなくては、そう思う。

東京2020大会における交通需要マネジメントについて

東京都オリンピック・パラリンピック準備局

はじめに

東京オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京２０２０大会」という）は、世界各国から多くの大会関係者と観客が訪れることが見込まれています。大会時の安全・円滑な輸送サービスの提供と、都市活動や経済活動の安定との両立を図ることを目的として、東京都並びに東京２０２０大会組織委員会、内閣官房で交通需要マネジメント（ＴＤＭ）を推進しています。

1．大会の概要

（1）大会スケジュールと規模

オリンピックは７月24日から17日間、パラリンピックは８月25日から13日間開催されます。

【オリンピック】
・２０２０年７月24日㈮～８月９日㈰
・33競技
・選手＝約１万１０００人
観客＝約７８０万人
メディア関係者＝約２万５０００人

【パラリンピック】
・２０２０年８月25日㈫～９月６日㈰
・22競技
・選手＝約４４００人
観客＝約２３０万人
メディア関係者＝約９５００人

なお、首都圏（１都４県）では、平成22年度道路交通センサスによると、自動車利用者は約３２００万台／日、第５回東京都市圏パーソントリップ調査によると、鉄道利用者は約２５００万人／日となっています。これに大会開催に伴う選手、関係者並びに観客の利用が付加されます。

（2）東京２０２０大会の特徴

これまでのロンドン大会やリオ大会等の過去大会においては、オリンピックパークの中に競技会場が集中的に立地していましたが、東京２０２０大会の場合は、各競技会場に向けて、個別に輸送を計画しなくてはなりません。なお、東京２０２０大会時には、バス約２０００台、乗用車約４０００台を調達する予定であり、選手やメディア関係者等の大会関係者に対して、輸送サービスを提供する計画です。そうした交通需要が増加する中でも、経済活動と大会運営を両立させることが非常に重要です。

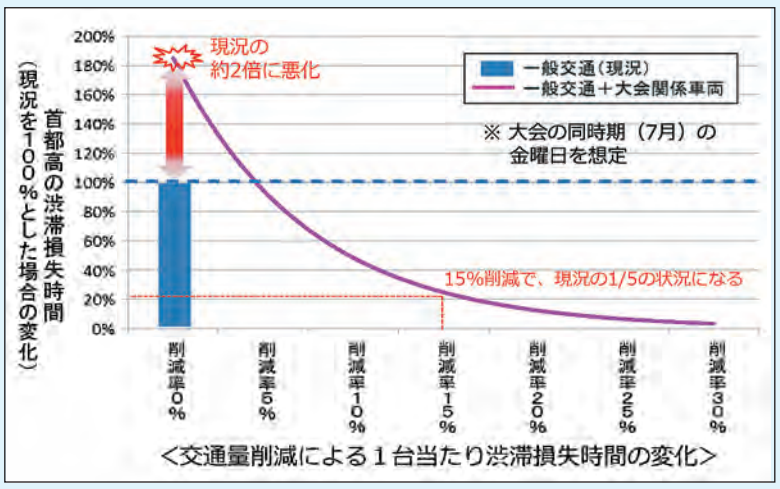
2．ＴＤＭの必要性と目標

（1）大会時の交通の見通し

大会時における道路や鉄道の交通状況は、例えば高速道路の場合、何も交通対策を行わなければ、選手や大会関係者が利用するバスや乗用車によって、首都高速道路の渋滞が約２倍程度まで悪化する見通しです。

また、鉄道においては、多くの観客や観光客をはじめ、約11万人のボランティアスタッフの移動が生じることにより、現在よりも平均して１割程度乗客数が増えることが想定されます（図１）。

図１　大会時の交通の見通し



（2）ＴＤＭの必要性

このような状況が予測される中、円滑な大会輸送と都市活動の安定との両立を図るため、交通需要を低減する取組である交通需要マネジメント（ＴＤＭ）を推進しています。

道路利用者には、混雑する時間帯での自動車利用を避けることや、混雑区間・箇所を回避する経路の利用促進など、交通量の低減につながる取組をお願いしています。

また、鉄道においては、競技会場の近傍路線などを中心に、輸送力の増強について鉄道事業会社と調整を行っていきます。加えて、会場ごとに観客の入退場時の分散や平準化などを検討しています。なお、通勤等で利用されている方々に対しては、「混雑が予想されるエリアや時間帯（※後述：大会輸送影響度マップ）」などの情報を分かりやすく提供することにより、混雑する時間帯での利用を避ける時差ビズやテレワークの促進、会場周辺へのアクセスを避けていただくなど、混雑の緩和に資する呼び掛けを実施していきます。

（3）ＴＤＭの目標

大会関係車両や観客の交通需要の影響により、道路、鉄道ともに交通混雑の深刻化が予測されることから、道路交通では、平日の15％程度交通量が少ない休日並みの良好な交通環境の実現を目指します。このため、全体の交通量を大会前の10％程度平均的に減らすことに加えて、部分的には更なる分散・抑制への協力を呼び掛けていきます。

一方、鉄道は、①輸送力の増強、②観客の分散・平準化、③一般利用者の分散・平準化という３つの方策により、現状と同程度の安全で円滑な運行状況を目指します。

なお、これらの目標を達成するために、都民のみならず、広く首都圏の企業や個人の皆様から、少しずつご協力をいただきたいと考えています。

（4）重点的な取組が必要な期間

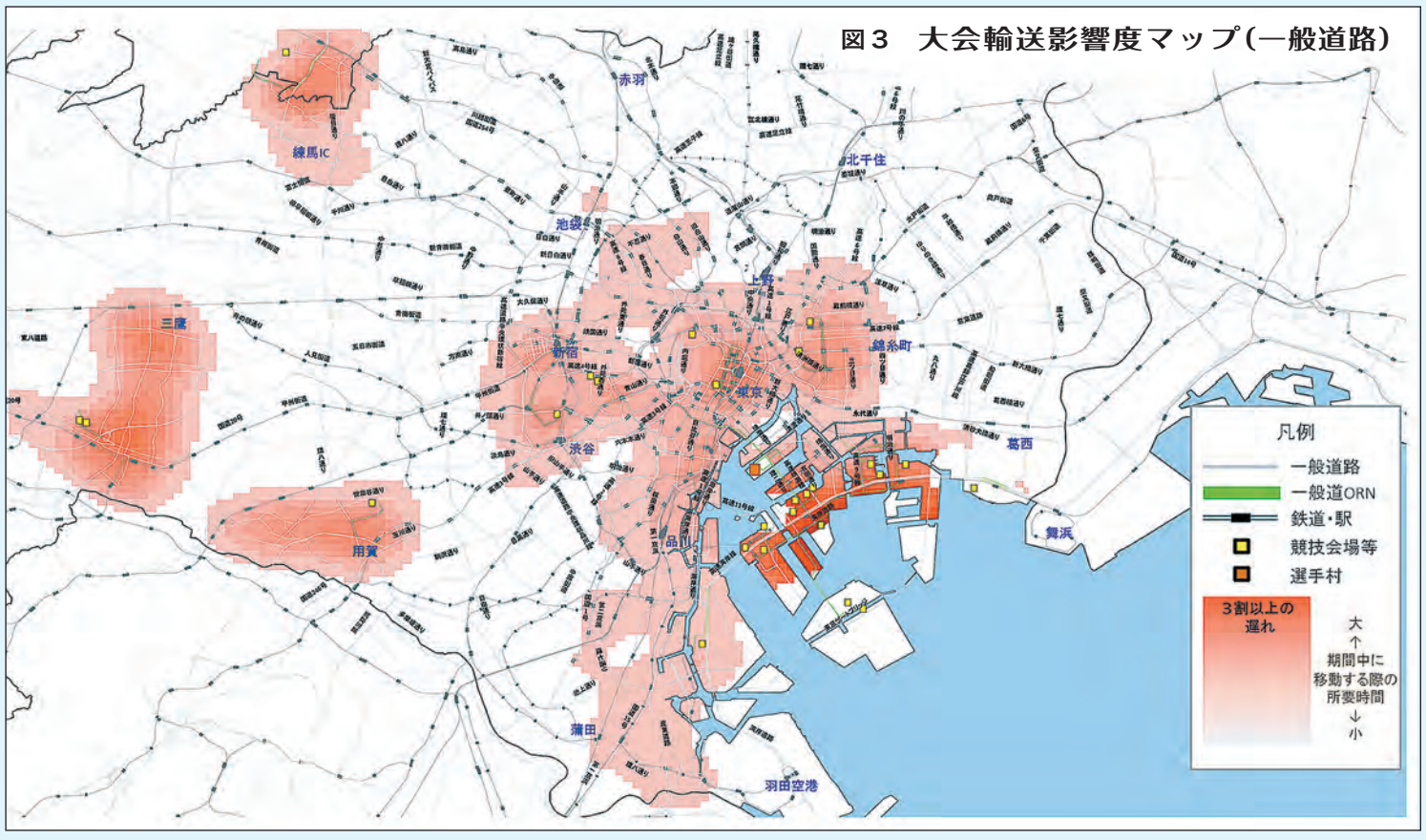
大会輸送と都市活動や経済活動の安定との両立を図るため、オリンピック期間中の平日10日間、パラリンピック中の平日９日間は、特にＴＤＭの重点的な取組が必要な期間と考えています（図２）。

図２　2020年カレンダー

（5）東京２０２０大会に向けた取組

期間中の混雑回避のための計画や準備に活用していただくため、大会時に交通対策を何も実施しない場合、どのような交通状況になるかということを「大会輸送影響度マップ」として公表しています（図３）。

図３　大会輸送影響度マップ（一般道路）



3．大会に向けた準備

想定される状況として、例えば、商品が時間どおりに届かない、バスやタクシーがなかなか来ない、といったようなことが考えられます。

ロンドン大会においても、多くの企業などが混雑回避のための行動計画をＢＣＰ（事業継続計画）として作成し実践することで、大会の成功と市民生活・経済活動の維持との両立を図りました。東京２０２０大会でも同様に、大会時の混雑をリスクとして想定し、企業の皆様がアクションプランを作成できるよう、東京都としても支援をしていきます。

２０２０ＴＤＭ推進プロジェクトＨＰでは、大会時の交通の見通しをはじめとした詳しい情報を提供しております。ＨＰを通じてご登録いただきますと、事務局から速やかな情報提供をさせていただきますので、ご登録のご検討をお願いいたします。

https://2020tdm.tokyo/