

Japan
Trucking
Association

広報 とらつく

FIGARO

自宅でもプロ仕様。
アルコール検知器は、
FuGo Pro

詳しくは、
検索 フーゴプロ

フィガロ技術株式会社 営業販売部
TEL. 072-728-2560 (9時～5時)

News Headline

主な紙面内容

- 2・3 トラック協会ニュース
・官公庁ニュース(国交省等)
 - 4・5 公益社団法人
全日本トラック協会
「平成29年度事業計画と予算」
 - 6 全ト協「青年経営者等
による先進的な事業取組
に対する顕彰」事例紹介
群馬県トラック協会青年部会
 - 7 インターンシップ受け入れを
始めませんか?
 - 8 改正道路交通法が施行
「準中型免許」スタート
- スマートフォンなどモバイル端末にも
対応する「トラマップ群馬」
- ※平成28年度第2回運行管理者試験問題(貨物)
と解答は抜き出してご利用ください
- 今号に掲載した記事の関連資料と
関連HPへは全ト協HPバナーから
アクセスできます。
- ▼全ト協会員専用ページのパスワード▼
- 3/15~4/14 3516
4/15~5/14 1414

石井国土交通大臣と意見交換

星野会長、坂本副会長が出席



自動車運送事業関係団体との意見交換会の冒頭にあいさつする石井国土交通大臣(左)と、星野全ト協会長ほか自動車運送事業関係団体幹部(3月7日、国交省幹部会議室)

「働き方改革」の推進に向けて

国土交通省は3月7日、自動車運送事業における「働き方改革」を推進するため、「石井国土交通大臣と自動車運送事業関係団体との意見交換会」を開催した。政府の主要施策の一つとされている長時間労働の是正等の「働き方改革」を進めるため、自動車運送事業関係団体のトップと石井国土交通大臣との意見交換会を実施した。

当日は、全日本トラック協会の星野良三会長、坂本克巳副会長、福本秀爾理事長のほか、日本バ

ス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会の各団体の幹部も参加した。国交省側は石井国土交通大臣に加えて、末松信介副大臣、根本幸典大臣政務官、田端浩審議員、藤井直樹自動車局長、加藤進貨物課長らが出席した。

冒頭、石井国土交通大臣は、「自動車運送事業は、日本の物流・人流を支えており、その役割は大きい。一方で、他産業と比べて厳しい労働環境があり、特にトラックでは他産業より労働時間が割長、人手不足感が強ま

ている」と指摘した。続けて、「この状況を打破しドライバーに安心して力を発揮してもらうためには、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」と述べている。また、「現在、適用除外として告示で別定定められている時間外労働の上限規制についても、働き方改革の一環としてこの際、見直しを行ったほうが将来の自動車運送事業にプラスになるのではないかと思う」と提起した。

星野会長からは、「働き方改革については、人材確保の観点からも重要であり、労働時間短縮に

全ト協 第169回理事会を開催

29年度事業計画・予算書など承認

- 表 平成29年度事業計画書のポイント**
- 最重点施策
 - ①取引環境の改善及び長時間労働の抑制並びに生産性の向上に向けた諸対策
 - ②交通及び労災事故の防止
 - ③人材確保対策の推進
 - ④高速道路通行料金の大口・多頻度割引最大50%の恒久化及び割引制度の充実
 - ⑤原価管理に基づく適正運賃収受の推進
 - ⑥参入基準の厳格化等規制緩和の見直しの促進
 - ⑦新技術を活用した物流の効率化等の推進
 - 重点施策
 - ①自動車関係税の簡素化・軽減の実現
 - ②燃料費対策の推進及び燃料サーチャージの導入
 - ③環境・省エネ対策の推進
 - ④適正化事業等の推進による法令遵守の徹底
 - ⑤大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立
- ※下線部は新規項目



「人材確保強化」への意気込みを語る星野会長

冒頭、星野良三会長があいさつに立ち、事業用自動車事故が第1当事者となる死亡事故件数について、平成28年は前年(308件)よりも大幅減の258件となることに触れた上で、「交通事故件数の減少は日頃の皆様方との取り組みの成果だ。今後も、なお一層の努力をお願いしたい」と語った。

また、3月12日から準中型免許制度が開始されるのに伴い、「あらゆる施策を講じ、大量の高等学校新卒者採用が叶うよう取り組んでいきたい」と、トラック運送業界における人材獲得強化への意気込みを述べた。

承認された29年度事業計画書では、最重点施策

全日本トラック協会は3月9日、第169回理事会を開き、平成29年度事業計画書(案)、29年度一般会計収支予算書(案)、交付金特別会計収支予算書(案)、鈴木基金特別会計収支予算書(案)などを審議。提案議案の全てについて原案通り承認した(詳細は4・5面に掲載)。

として7項目、重点施策として5項目を挙げている。28年度の最重点施策では、「取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた諸対策の推進」を掲げていたが、官民挙げてトラック運送事業における生産性向上に取り組んでいることも踏まえ、29年度は新たに「生産性の向上に向けた諸対策」を盛り込んでいる。

「交通及び労災事故の防止」では、労災対策として「過労死等防止計画」策定など過労死防止対策の推進に取り組む。また、準中型免許制度開始に伴い、高校新卒者等の「人材確保対策の推進」についても最重点施策に盛り込んだ。

さらに、輸送効率化に資する自動運転、隊列走行等への対策を強化し、物流の効率化等の推進

平成29年度事業計画書および予算書を審議し、原案通り承認した第169回理事会(3月9日、第一ホテル東京)

適正取引推進・生産性向上・長時間労働抑制実現に向け前進

を新たに最重点施策に加えた。28年度は19事業者が取り組む。これら19事業者は、同計画の内容を参考に、今年6月末までに自社の計画を策定し、課題解決に向けて取り組みを実施。全ト協は19事業者等の計画の進捗状況について毎年評価を行い、重点課題の確実な改善に向けた事業による取り組みを後押しする。

この他の審議事項では、会員の退会および代表者の変更(案)、全ト協協会の改組(案)、全ト協協会の改組(案)、全ト協協会の改組(案)などについて審議した。

また、議事に先立ち、国土交通省自動車局の加藤進貨物課長が、トラック運送業界を取り巻く当面の諸課題について説示した。

国土交通省自動車局の加藤進貨物課長は、トラック運送業界を取り巻く当面の諸課題について説示した。

平成29年度 適正化事業活動指針を了承

理事会に先立ち、第11回全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長会議が、3月13日(金)に開催された。

会議では、①平成28年度適正化事業実施機関の活動状況②29年度適正化事業活動指針③指針の審議と承認、原案通り承認された。

29年度適正化事業活動指針としては、適正化事業指針に対する研修事業の充実を図るとともに、「巡回指導の指針」を「巡回指導マニュアル」の見直し周知徹底により、巡回指導に係る評価手法の全国均一化をさらに推進する。

また、「マークス」ステッカーの有効期限切れや抹消登録時の剥離の徹底等、認定事業所におけるステッカーの適正な管理の推進を図っていく。

なお、議事に先立ち、国土交通省自動車局貨物課の高橋芳則トラック事業適正化対策室長による説示が行われた。

「女性部会」を新たに設立

全日本トラック協会では、新たに女性部会を設立し、4月24日に女性部会設立総会を開催する。同部会は、女性の職業生活における活躍を推進することを目的として、協会に女性組織が設置されており、3月1日現在、全国16のトラック協会に女性組織が設置されている。全ト協では、未設置のトラック協会での女性組織の設置を呼びかけ、女性の活躍を推進するための体制づくりを強化していく。

輸送統計

輸送量	前年同月比
特別積合せ(千トン)	6,305 102.6%
一般	101.3%
宅配便(千個)	463,189 109.9%

平成28年12月分
▶国土交通省調べ

交通事故統計

事業用貨物自動車の死亡事故件数	全国の死亡事故件数	交通事故死者数(人)
普通	276	282
中型	10	693
大型	18	693
計	294	693

平成29年1月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数(軽貨物は除く)は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

コラムラインナップ

ここまで来た天然ガストラック新時代【天然ガス自動車は次世代自動車と戦えるか】… 3面 / トラック運送事業者のための経営のヒント【異常を正常に戻す千載一遇の好機】… 6面 / 食の新旧街道を行く【食文化の道①「フライが絶品、伊勢えび」】… 7面

トラック・バス用アルミホイールのハイオニア 新日鐵住金 地球環境にやさしい「タフブライト」

新日鐵住金は1980年に国内で初めてトラック・バス用の一体鍛造アルミホイールを商品化しました。軽量化による燃費削減とCO₂削減は、皆様のお役に立つと同時に地球温暖化対策にも貢献します。「軽・強・美」三拍子揃った一体鍛造高剛度アルミホイール「タフブライト」。

「タフブライト」は新・ISOにも対応しています。

国内最高水準の輝き
ロイヤルモリブデン加工による光沢度30%アップ(実測値)

新日鐵住金株式会社 交通産機営業部 産機・ロール室
〒100-8071 東京都千代田区丸の内二丁目6番1号 丸の内パークビルディング
TEL 03-6867-6904 http://www.nssmc.com/

燃料調達NGVの安定性も、天然ガストラックの魅力です

都市ガス事業者は、増大するガス需要に対応するため、より多くの国から輸入するなど、安定調達に努めております。また、さらなる価格低減を目指して、長期にわたるLNG契約、上流権益の獲得、複数のプロジェクト契約による調達先多様化など、上流事業への参画にも積極的に取り組んでいます。

大型トラックの長距離輸送にも対応します

2016年11月、国内メーカーによる大型天然ガストラックの車種が追加されました
写真提供:イ・エス自動車株式会社

海外からのLNG調達先

1,400トン 2,501トン

2016年11月、国内メーカーによる大型天然ガストラックの車種が追加されました
写真提供:イ・エス自動車株式会社

一般社団法人 日本ガス協会 〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12 TEL:03-3502-0215 http://www.gas.or.jp/ngvj/

全ト協 適正取引推進のための 自主行動計画案を策定

第3回物流ネットワーク委員会

3月2日、物流ネットワーク委員会(齋藤委員長)の第3回委員会が開催された。齋藤委員長によるあいさつ後、オブザーバーとして参加した国土交通省自動車局貨物課の福田ゆきの課長補佐が、トラック運送業における取組の改善に向けた動きの方針・取り組みについて紹介するとともに、平

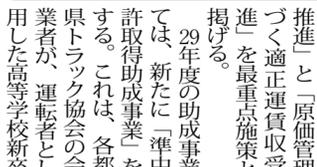
成28年11月に根本幸典国交省大臣政務官から要請が行われた「トラック運送業における適正取引推進 生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」策定に関する説明を行った。

議事ではまず、同委員会に設置された自主行動計画策定チーム会議での3回の会議を経て取りまとめられた同計画(案)を承認し、理事会に上程することとした。今後、同委員会を構成する19事業者が6月末までに、今回承認した計画案の全ての事項を盛り込んだ独自の計画を策定し、取り組みを進める。

また、同委員会の貨物事故削減対策チームについては、28年度の活動に



第3回物流ネットワーク委員会(3月2日、全ト協)



第8回経営改善・情報化委員会(3月3日、全ト協)

3月3日、第8回経営改善・情報化委員会が開催された。

29年度事業計画については、「人材確保対策の推進」と「原価管理に基づく適正運賃収受の推進」を重点施策として掲げる。

29年度の助成事業としては、新たに「準中堅型許取得助成事業」を実施する。これは、各都道府県トラック協会の会員事業者が、運転者として採用した高等学校新卒者等

の若年者に、準中堅免許を取得させる際の支援を行うもの。①準中堅免許の取得(普通免許取得後の取得を含む)②5,000円程度の限定解除料を助成する。③4万円④2万5千円を上限として助成する。

また、人材確保支援インターンシップ導入促進支援、中小企業大学校

WG設置・セミナー開催で過労死等防止対策を推進

3月3日、第7回労働安全衛生委員会(小林幹愛委員長)が開催された。

議事では、平成29年度事業計画(案)について審議し、原案通り承認。次に、過労死等防止計画策定ワーキンググループ(WG)の設置、過労死等の因果関係分析のための調査の実施について説明が行われた。

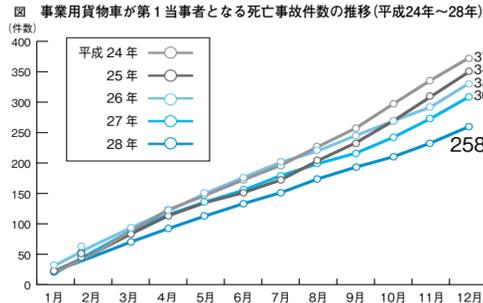
同WGでは、トラック運送業界における過労死等の削減を目標に、計画的かつ実効的な防止対策に取り組み、平成30年2月には、過労死等防止計画を取りまとめる予定。同WGのメンバーには、同委員会を構成する委員もオブザーバーを招聘することとした。

報告事項として、①貨物自動車運送事業法の一部改正(脳MRI法)②28年度労働災害発生状況(速報)③29年度の荷役作業対策の取り組み(厚労省)④「過労死等ゼロ」実現に向けた緊急要請(厚労省)——について報告が行われた。

また、委員会後、28年11月1日にランドオープンし、最新鋭の設備と規模を誇る中部トラック総合研修センターの施設見学会を開催した。

平成28年中の交通事故統計

事業用トラック死亡事故 対前年比50件減の258件



警察庁はこのほど、平成28年中の交通事故死亡事故の発生状況を公表した。それによると、事業用トラックが第1当事者となる死亡事故件数は、258件と300件を下回り(図)前年(26年)と比べ50件(対前年比16.2%)減の大幅な減少となった。

この内訳は、大型車150件(前年比マイナス35件)、中型車50件(同13件)、普通車15件(同13件)と、全ての車種で前年を下回った。

全日本トラック協会では、車両台数1万台当たりの事故件数目標を「2.0件以下」とし、各都道府県(車種別)の共有目標とする。これを掲げ、目標達成に向けた各種交通安全対策に取り組んでいる。

28年には、これまでの統計分析に加え、さらに詳細な統計・分析と迅速な情報提供を行うとともに、特に分析結果に基づいた「交差点事故」「追突事故」防止対策に力を入れるなど、交通安全の発生状況に応じた事故防止対策を実施したことが、今回の結果に繋がったとみられる。

全ト協では、「トラック事業における総合安全プラン2009」の最終目標達成に向け、今後ともトラック運送業界が「丸」となっており、呼びかけている。

仙台市海岸公園で植樹

全ト協青年部会

全日本トラック協会の青年部会(山本明徹部会長)は3月4日、宮城県仙台市海岸公園で植樹活動を行った。当日は、全国産業廃棄物連合会青年部協議会の「第10回全国大会」が開催されており、東日本大震災の復興支援

として、植樹活動が行われ、青年部会としても本趣旨に賛同し、正副部会長を中心に参加した。植樹にあたっては、震災時に部会員などから募った義援金の中から、100万円をふるまうとの杜再生プロジェクトとして仙台市へ寄付を行った。

仙台市の沿岸地区は、6年前の東日本大震災で甚大な津波被害に見舞われ、壊滅状態に陥った。現在は、海岸近くには防波堤、また海岸線に並行して南北に延びる県道については、かさ上げ

工事が行われ、完成後は県道も防波堤の役割を担うなど、大規模な復興工事が行われている。こうした復興工事が進む仙台市海岸公園の中に整備されている「避難の丘」近くの一面で行われた植樹式では、参加者全員でヒラドツツジ、ビヨウヤナギなどを手植えた(写真)。

また、2本のオオシマザクラについては、記念樹として青年部会等の看板が立てられた。

3月1日、愛知県の中部トラック総合研修センターで第46回環境対策委員会(賞鍋博委員長)が開催された。

議事では、平成29年度報告事項として、①地球温暖化対策計画の概要(環境省)②車内ゴミのポイ捨て防止キャンペーン③ディーゼル重車車の排出ガス規制の強化④国交省の平成29年度予算概要について報告が行われた。

また、委員会後、同センターの施設見学会を開催した。

第46回環境対策委員会(3月1日、中部トラック総合研修センター)

第46回環境対策委員会(3月1日、中部トラック総合研修センター)

運輸局	都道府県	平成28年12月	前年同期比
東北			
北海道		45	-7
青森		17	9
岩手		14	0
宮城		30	4
秋田		6	1
山形		4	-5
福島		32	8
計		103	17
関東			
茨城		18	-6
栃木		14	2
群馬		17	6
埼玉		44	-1
千葉		34	6
東京		57	-1
神奈川		31	-10
山梨		6	3
計		221	-1
北陸信越			
新潟		9	-1
長野		9	-1
富山		8	3
石川		3	-8
計		29	-7
中部			
福井		5	-6
岐阜		22	6
静岡		24	3
愛知		53	4
三重		16	-3
計		120	4
近畿			
滋賀		11	1
京都		30	4
大阪		94	8
兵庫		54	20
奈良		8	-1
和歌山		8	-6
計		205	26
中国			
鳥取		7	3
根拠		5	2
岡山		19	-5
広島		20	0
山口		10	2
計		61	2
四国			
徳島		7	3
香愛		11	2
媛高		7	-1
知		4	-7
計		29	-3
九州			
福岡		31	-15
佐賀		3	-1
長崎		5	-3
熊本		7	-4
大分		8	0
宮崎		9	1
鹿児島		10	-9
計		73	-31
沖縄		16	3
計		4	-2
合計		906	1

全ト協行事予定

3月23日

3月31日

第33回貨物自動車運送事業安全性評価委員会

マルバツクイズ

～一時停止編～

- ① 交差点やその付近以外の場所で、緊急自動車近づいてきたときは、道路の左側に寄って一時停止し、緊急自動車に道を譲らなければならない。(○・×)
- ② 前車に続いて踏切に進入するときでも、踏切の手前で一時停止し、安全を確認しなければならない。(○・×)
- ③ 横断歩道の手前に停止車両があるときは、その側方を通過して前方に出る前に一時停止しなければならない。(○・×)
- ④ 道路外施設に出入りするために歩道を横切るときは、歩行者がいなくても歩道の手前で一時停止しなければならない。(○・×)
- ⑤ 赤色の点滅信号では、歩行者も車両も停止位置で一時停止しなければならない。(○・×)

(解答は7面)

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく

ISUZU

先進の安全装備、プリクラッシュブレーキ等をFカーゴ・ウイングに標準化!!

先進の安全装備

- プリクラッシュブレーキ
- 電子式車両姿勢制御システム
- 車線逸脱警報
- ミリ波車間ウォーニング

進化を続ける信頼性能。

FORWARD

Safety Technology

フォワードの安全装備(プリクラッシュブレーキ・電子式車両姿勢制御システム「IESC」)は、税制特例の対象です。*中型トラックGVW8トンクラス 2016年5月時点 自館調べ

●本装置は、ドライバーの安全運転を支援するシステムであり、車両の限界を超えた走行を可能にするものではありません。本装置を過信せず、つねに安全運転を心がけてください。

トラックと物流ビジネスに関することは、すべてプロフェッショナルパートナーISUZUへ。 いすゞ自動車(株)お客様相談センター ☎0120-119-113 9:00~17:00 月曜~金曜(除く所定の休日) http://www.isuzu.co.jp 人と地球の未来のために、エコドライブを心がけましょう。

149の友好団体を代表し 星野会長が表彰状受領

自民党大会に出席

全日本トラック協会は、3月5日に開催された第84回自民党大会で、同党の「友好団体」として表彰状を受け取った。星野良三会長が代表して、星野良三



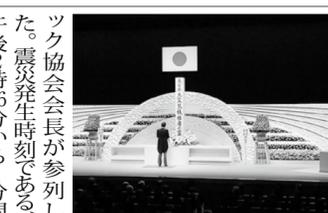
安倍晋三自民党総裁(右)から表彰を受ける星野会長(3月5日、グランドプリンスホテル新高輪)

会長が登壇し、安倍晋三自民党総裁から表彰状と記念品を受領した。なお、自民党大会で、全ト協が受領代表として表彰状を受け取るのは今回が初めて。

「今後、自民党大会で、全ト協が受領代表として表彰状を受け取るのは今回が初めて。」と回答した。ドライバへのインタビュー結果によると、ドライバー交替方式では、他のドライバーが強い一方、拘束時間が短縮したり、家に帰れる点に魅力を感じていることも分かった。今後の課題として経営者からは、収入の試算やエリア戦略など経営戦略に基づいた事業展開、与信関係の構築、事故発生時の責任など運用時の課題対応などを挙げた。

政府中央防災会議(安倍晋三会長)は3月8日、全日本トラック協会に対して「融雪出水期における防災態勢の強化について」の要請を行った。これからの融雪出水期を迎えるにあたり、気温上昇に伴う雪崩・落雪の発生や、融雪に伴う出水による河川の氾濫・土砂災害の発生が懸念されている。特に、今冬は積雪が平年を上回っている地域もあることから、運送事業者に対して次のような防災態勢の一層の強化を呼びかけている。

政府は3月11日、東京都千代田区の国立劇場で、秋篠宮文仁親王同妃両殿下のご臨席のもと、東日本大震災六周年追悼式(実行委員長・安倍晋三内閣総理大臣)を執り行った(写真・首相官邸ホームページより)。各県から約900人余が出席し、トラック運送業界からは星野良三全日本ト



の黙とうを捧げた後、安倍総理による式辞と文仁親王殿下のおことばに続き、大島理森参議院議長、山崎正昭参議院議長、寺田逸郎最高裁判所長官、岩手、宮城、福島県の各県から3人の遺族代表者が追悼の辞を述べた。参加者の献花後には、一般市民による献花も行われ、犠牲者の鎮魂と被災地復興のさらなる前進を願った。

産経 「中小企業等経営強化法」施行規則改正 3月15日から対象 設備等拡充へ

平成28年7月1日に施行された「中小企業等経営強化法」の施行規則が改正され、3月15日から施行された。29年度税制改正により、固定資産税の軽減措置対象が、現行の機械装置から器具備品・建物附属設備等まで拡充された。また、国税における中小企業投資促進税制の上乗せ措置については、「中小企業経営強化税制」に改組され、対象設備も従来の機械装置に加え、器具備品や建物附属設備まで拡充された。今回の施行規則の改正による優遇措置は、中小企業者が認定計画に基づき、30年度末までに対象設備を導入した場合、固定資産税の特例措置として、課税標準が3年間で2分の1に軽減されるとともに、中小企業経営強化税制については、即時償却または7%の税額控除の税制措置が受けられる。なお、これらの優遇措置を受けるには、経営方

労務 Q&A

第133回

同僚の過失が原因の労災は一般の場合と取り扱いが違うのか

先日、会社構内の駐車場で社員同士による事故が発生し、一人がけがをしました。事務連絡のため通じかけた総務担当者がトラックに接触したもので、幸い軽傷でした。仕事での交通事故であり、労働災害であることは間違いのないかと思いますが、このような社員同士の事故の場合、一般的な労災と扱いが異なるのでしょうか。

労災事故は、労災保険ではいわゆる「第三者行為労災」(労災保険法第12条の4)ということになります。つまり、労災保険は使用者の無過失責任による補償制度ですが、労災事故のうち、業務上災害の責任を負うべき使用者以外の他人の行為、または他人の支配・管理する建設設備が原因で起こった災害を第三者行為労災としています。当然、第三者行為労災も業務上災害にほかなりませんから、労災保険による保険給付は行われます。けがの治療には療養補償給付が、休業すれば休業補償給付が、また、休業すれば休業補償給付がそれぞれ給付されることとなります。

このため、労災保険では、こうした同僚労働者の過失に直接起因する労災については、被災労働者に法定の保険給付は行いますが、加害者側の求償はしないこととされています。また、論理的には、最終的に加害労働者に負担をさせるということでは、使用者への求償も不可能ではないかと思われ、それが、負担に耐えられない加害労働者が離職してしまう恐れがあるため、これを防ぐという意味での配慮がなされているようです。これは、労災保険制度の趣旨を考えれば、当然の措置といえるでしょう。

【解説】まず、基本的なことを申し上げれば、ご質問のような

「第三者行為労災」であり、給付は行われるが求償はしないという点に注意してください。

追悼式に星野会長参列

DTG7の新機能

- デジタコ + ドラレコ**
国内初! 路面&車間距離検知機能を搭載
●横断歩道検知 ●車線逸脱 ●車間距離検知
※検知機能は、天候・道路状況・運行環境等で正常に機能しない場合があります。
- 乗務員 + 運行管理者**
危険運転の兆候をリアルタイムに共有し予防安全を強化
●危険運転を乗務員、事務所(PCまたはモバイル)にお知らせ
- DTG7 + カメラ6台**
最大6カメラで、どこでも見える!
●車室内/車室外を問わず、6台のカメラが接続可能
- DTG7 + 従来システム**
運用中の矢崎従来システムとの互換性
●互換性により無理なく一台からも導入をご検討頂けます
- 動態情報 + 運行画像**
動態情報と運行画像を合わせた高度な安全運転評価を実現
●収集データを安全評価 ●KYTなどに活用可能
- カード + 無線LAN + LTE**
選択可能な3種類のデータ転送方式
●事務所の環境やご要望に応じてお選び頂けます

デジタルタコグラフの導入は、50年以上の実績と信頼の矢崎にお任せください。

- アナログタコグラフ: 一目でわかる「不朽の名作」 ATG21
- 単機型/高機能型デジタコ: カードタイプの基本型デジタコ DTG3/4
- 多機能通信型: カード不要&7インチタッチクラウド型 DTG5

全ト協

平成29年度

事業計画と予算

平成29年3月9日第160回理事会承認

※傍線は平成29年度新規及び改正事項等

【重点施策】

- ① 取引環境の改善及び長時間労働の抑制並びに生産性の向上に向けた諸対策
- ② 交通及び防災事故の防止
- ③ 人材確保対策の推進
- ④ 高速道路通行料金の大口・多頻度割引最大50%の恒久化及び割引制度の充実
- ⑤ 原価管理に基づく適正運賃収受の推進
- ⑥ 参入基準の厳格化等規制緩和の見直し等の促進
- ⑦ 新技術を活用した物流の効率化等の推進

【重点施策】

- ① 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
- ② 燃料費対策の推進及び燃料サーチャージの導入
- ③ 環境・省エネ対策の推進
- ④ 適正化事業等の推進による法令遵守の徹底
- ⑤ 大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立

事業計画

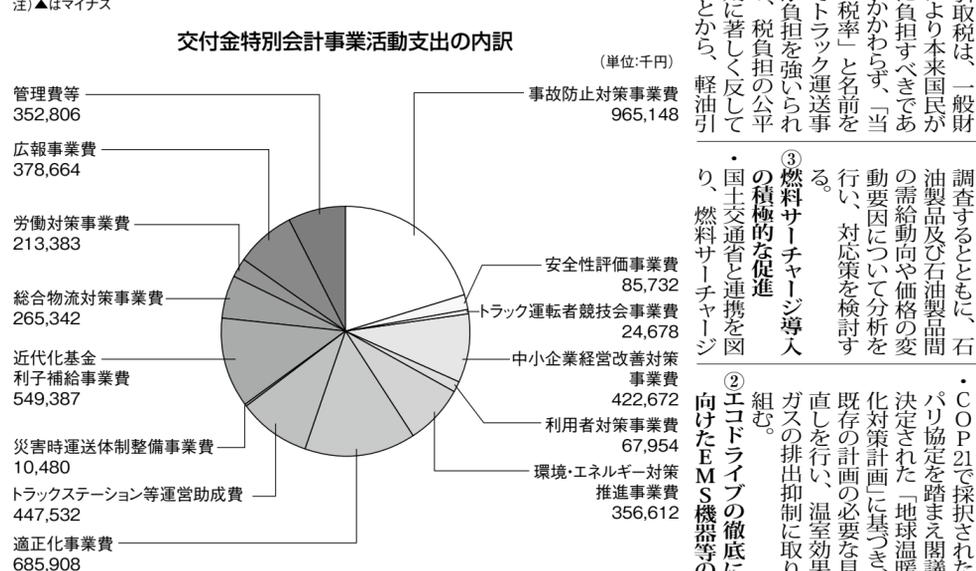
◆ 最重点施策 ◆

- ① 取引環境の改善及び長時間労働の抑制並びに生産性の向上に向けた諸対策
 - ・「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の適確な運営
 - ・国土交通省及び厚生労働省等と連携を図り、中央及び全都道府県の協議会が適確な運営がされるよう、都道府県トラック協会間の意見・情報交換を行うなど対応を図る。
 - ・着荷主を含めたパイロット事業への対応
 - ・平成28年度末の状況を踏まえ、着荷主も含めたパイロット事業の実施に向けて、国土交通省及び厚生労働省等との連携をさらに密にし、対応を図る。
 - ③ 労働基準法の改正や「働き方改革」への対応
 - ・平成27年4月に閣議決定された労働基準法の改正に対応するとともに、政府が推進する「働き方改革」の動向及びそれに伴う労働関係法
- ② 交通安全事故の防止
 - ・令の改正等に関して、必要に応じて行政機関等と調整を行う。
 - ② 交通安全事故防止対策
 - 交通安全事故防止対策
 - ・事業用トラックによる交通安全事故の把握と要因分析
 - ・事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を車両台数1万台当たり「2.0」以下とし、各都道府県(車籍別)の共通目標とし、事故防止の推進を図る。
 - ・車種別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等詳細に交通安全事故態を分析・把握し、有効な事故防止対策を立てる。
 - ④ 運行管理者に対する情報提供等支援体制の整備
 - ・トラック運送事業における運行管理者のあり方・報告書を踏まえつつ、運行管理者に対する情報提供等支援体制の整備を図る。
 - ⑤ 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保
 - ・国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドラインの取り組みを推進するとともに

- ③ 健康状態に起因する事故及びメンタルヘルス対策の推進
 - 健康状態に起因する事故及びメンタルヘルス対策の推進
 - ・全対策機器の普及促進
 - ・ドライバーロータ後方視野確認支援装置、アルコーンインテクトックなどをはじめとした安全対策機器の導入を助成し、積極的な普及を推進する。
 - ④ 運行管理者に対する情報提供等支援体制の整備
 - ・トラック運送事業における運行管理者のあり方・報告書を踏まえつつ、運行管理者に対する情報提供等支援体制の整備を図る。
 - ⑤ 国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保
 - ・国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドラインの取り組みを推進するとともに
 - ④ 高速道路のSA・PA・道の駅における駐車スペースの確保
 - ・国土交通省の「事業用自動車健康起回事業」の推進
 - ・自動車健康起回事業対策協議会にて審議する脳・心臓など主要疾病等に対する検査方法等の普及方策について検討する。
 - ・中小トラック運送事業者の健康起回事業の推進
 - ・高次新卒者の採用促進のためのインターンシップを含む総合的な対策の策定及び実施
 - ・インターンシップ登録サイトの充実、インターンシップ実施事業者への支援を図るとともに、高等学校等へのインターンシップ活用を周知し、高校生等に対する業界への採用促進を図る。

平成29年度収支予算(総括)

区分	収入	支出	収支差額
事業活動	4,256,432	4,826,298	▲569,866
投資活動	0	45,900	▲45,900
財務活動	1,350,312	1,300,000	▲50,312
予備費支出	10,000	10,000	0
当期収支差額	▲575,454	▲575,454	▲575,454
前期繰越収支差額	575,454	575,454	0



- ① 大口・多頻度割引最大50%の恒久化及び割引制度の充実
 - ・新運賃制度施行に伴い、準中型免許取得5.1限定準中型免許制限解除に係る費用に対する支援を行い、若年ドライバーの確保を図る。
 - ② 女性、高齢者の採用等
 - ・少子高齢化に対応した労働力確保と定着及び活用・育成対策の推進
 - ・若年者、女性及び高齢者の採用活動、採用後の労務管理等のマニュアルを作成、人材確保セミナーを通じ事業者への支援を図る。
 - ③ 労働環境の改善及び整備
 - ・女性ドライバーの雇用促進に係る労働条件改善等
 - ・職場環境整備等女性が働きやすい職場に向けた改善策を検討する。
 - ④ 事業後継者の育成
 - ・物流経営士の認定事業の充実、活用を図る。
 - ・遠隔地の受講促進を図るための方策を検討するとともに、物流経営士の質的向上及び物流経営士間の連携を図るための研修会等を開催する。
 - ⑤ 青年部会において実務に即した研修事業の実施、他業界等の青年組織との意見交換を行う
 - ⑥ 都道府県トラック協会等の青年組織に所属する経営者等の先進的な創意工夫による収益性向上などの取り組みに対する支援を行う。
 - ⑦ 事業承継の方法や好事例をまとめ、事業後継者の確保・育成に悩む中小事業者への支援を行う。
 - ⑧ 優秀な管理者を育成するため、(独)中小企業基盤整備機構が運営する中小企業大学の講座受講を促進する。

- ① 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
 - ・軽油引取税の旧暫定税率の廃止等負担の軽減
 - ・軽油引取税は、一般財源化に向けて、政府与党等に対して要望・陳情活動を積極的に展開する。また、営業用トラックに対して新たな負担となるような議論が生じた場合には、これを阻止するための要望・陳情活動を展開する。
 - ② 石油製品価格動向調査の実施
 - ・石油製品価格の動向を調査するとともに、石油製品及び石油製品間の需給動向や価格の変動要因について分析を行い、対応策を検討する。
 - ③ 燃料サーチャージ導入の積極的な促進
 - ・国土交通省と連携を図り、燃料サーチャージの導入に向けたE.M.S.機器等への導入を推進する。
 - ④ エコドライブの徹底に向けたE.M.S.機器等の導入
 - ・環境基本行動計画を踏まえ、先進環境対応車の導入の促進、車両の大型化等輸送の効率化、環境啓発活動を推進する。
 - ・COP21で採択されたパリ協定を踏まえ閣議決定された「地球温暖化対策計画」に必要な見直しを行い、温室効果ガスの排出抑制に取り組む。

- ① 新・環境基本行動計画の推進
 - ・新・環境基本行動計画を踏まえ、先進環境対応車の導入の促進、車両の大型化等輸送の効率化、環境啓発活動を推進する。
 - ② 環境・省エネ対策の推進
 - ・国土交通省の「中継輸送実証実験モデル事業」に賛同し、中小事業者が対応可能な中継輸送や共同輸送について、関係行政機関と検討を行う。
 - ③ 中継輸送及び共同輸送の対応
 - ・国土交通省の「中継輸送実証実験モデル事業」に賛同し、中小事業者が対応可能な中継輸送や共同輸送について、関係行政機関と検討を行う。
 - ④ 自家用燃料供給施設整備
 - ・自家用燃料供給施設整備支援助成事業及び燃料費対策特別融資の実施
 - ・自家用燃料供給施設に対する助成を実施するとともに、助成を受けたい事業者に対して、燃料費対策特別融資の活用について、関係行政機関と検討を行う。
 - ⑤ フューリー利用等の推進
 - ・北海道・九州・本州間等のフューリー利用等について、高速道路料金の割引に相当する助成制度の創設の要望や改善基準告示の関連運送においてフューリー乗船の特例が見直されたことを周知するなど、フューリー利用等の推進に向けた対策を検討する。

ガイドラインを周知するなど、導入を促進するとともに、適正運賃収受のための方策を検討する。

【第64回】許されないUターン

3月12日に準中型免許が施行されました。初めて免許を取得する場合については、約3週間近くかかりますが、既に5トン限定の普通免許を取得している場合は、運転免許試験場で限定解除の審査に合格すれば、指定自動車教習所で最低4時間の限定解除の教習を受けて合格すれば、準中型免許を取得できます。校の壁の前に、準中型免許を持った新人ドライバーが入ってくる会社も多いことでしょう。先輩ドライバーの皆さんには、安全でマナーの良い運転のお手本を示していただくようお願いいたします。

●他人の敷地で勝手にUターン

Aさん「運転マナーで思い出しただけ、うちのカメラさんから、とんでもないトラックの話聞いたよ」
Bさん「あおりを繰り返すとか、窓からゴミをポイ捨てするとか…」
Aさん「いや、そういうのじゃなくて、Uターンだよ」
Bさん「Uターン?…どういふことだよ」
Aさん「親戚の法事があって、カメラさんが朝早く車で遠出をした時のことだ。高速道路の手前で給油しておこうと、ガソリンスタンドに入った時、大きなトラックもスタンドに入ってきた。給油するのになんか見てたら、どうも様子がおかしい。店の人が出てきて怒ったような顔で何か言ってるけど、トラックはあまり気にするふうでもなく、給油もせずに出て行った。何のためにトラックがスタンドに入ってきたのかよく分からなかった。店の人に聞いてみると、『給油のためじゃなくUターンするためにスタンドに入ってきた』とのこと。『そんなトラックがいるんですか?』とビックリしてカメラさんが聞き返すと、『けっこう多いんです。危険だし、迷惑だし、注意しても、どっか風通して感じで、まったく困り果ててます』と、憤まんやらかたないという表情だったそうよ」
Bさん「そりゃそうだよ。図体でかいトラックにUターンするのだから利用されたんじゃない、たまたまもんじゃない、万一事故でも起こったら、大変なことになる」
Aさん「コンビニでも、同じようなことをしているトラックがいるらしい」
Bさん「何も買わずに、Uターンのためにコンビニの敷地を利用するわけだ」
Aさん「例えば、うちの営業所の敷地内に、何の関係もない車がUターンするために入ってきたらどうする?」
Bさん「何をやってるんだ、出て行け、すぐに追い返すよ」
Aさん「それが当然だよ。ところがガソリンスタンドやコンビニなんかでは、平気でそんなことをする。危険、迷惑、非常識。プロドライバーとして、到底、許されることではないよ」

●Uターンは避けるべき

Bさん「ガソリンスタンドなどを利用してUターンするのは論外だけど、そうでない場合でもUターンというのは、危険を伴う行為だから、基本的には避けるべきだと思うよ」
Aさん「Uターンする時って、道を間違えた時が多いと思うけど、そういう時は焦っているから、安全確認もいまい減になりやすいしね」
Bさん「道路交通法では、歩行者や他の車両の正常な交通を妨害する恐れがある時は、転回(Uターン)してはならないと定められている。トラックは車体が長く内輪差も大きいから、道幅が相当広く、しかも交通量が非



常に少ないという道路でもない限り、他の車両などの正常な交通を妨害せずにUターンするなんて、無理な話だよ
Aさん「Uターンが可能なのは、右折矢印の信号が設置され、かつ、標識等(図)でUターンが禁止されていない交差点くらいかな」
Bさん「その場合でもUターンする時は、かなりの急ハンドルになるから、重心が高いと横転する恐れがある。その点も頭に入れておかないと」
Aさん「そう考えると、よほどの事情がない限り、避けたほうが無難だね」
Bさん「そもそも道を間違えてUターンしなくちゃならないこと自体、プロとして恥ずかしいし、ましてや、先を急いでいるからとか、時間をロスしたくないからといって、他人の敷地に入り込んでUターンしようなんて、もってのほかだよ」
Aさん「もしも、運行経路がそうしたUターンを前提としたものであったとしたら、それこそ重大問題だ。運行経路が適切かどうかのチェックも必要だね」

導入及びアイドリングストップ支援装置の普及促進
燃料消費量の削減効果が大きいデジタル式運行記録計などEMS機器等の導入のための補助事業を促進する。
エアーヒーター、バッテリー式冷暖房装置等の導入のための事業を実施する。
③NGV等低公害車の普及促進
環境対応車であるNGV及びハイブリッド車の導入を促進する事業を実施する。
環境保全とエネルギーセキュリティ等の観点から、利用しやすい圧縮天然ガススタンド設置に対する助成を行う。
(4)適正化事業等の推進による法令遵守の徹底
①事故防止・安全対策等の指導内容の充実強化及び事業者・運行管理者等に対する指導の推進
巡回指導については、行政と連携し、新規事業者、悪質事業者、小規模事業者及び巡回指導結果等を踏まえ、優

先度に応じた指導内容及び巡回頻度とする。また、巡回指導等を通じて、事業者や運行管理者等に対し、法令遵守の徹底について指導する。なお、社会保険等の未加入事業者に対しては、社会保険制度に関する周知を図るとともに、加入の徹底を確実に指導する。
適正化事業指導員の更なる専門性を推進するとともに、年間又は月間の巡回指導実施目標件数を定めるなどの指導の強化を図る。
評価が公平に行われるよう評価手法の全国均一化を推進するため、各地方貨物自動車運送適正化事業実施機関における評価などの現状を把握する、実態調査を行う。また、「巡回指導の指針」及び「巡回指導マニュアル」について所要の見直しを行い巡回指導業務の円滑な実施を図るとともに、調査手法、判断基準の徹底を図る。
②安全性評価事業(Gマーク制度)の積極的な

推進及び普及促進策の実施
「貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)」について、引き続き関係行政機関や地方貨物自動車運送適正化事業実施機関と連携し、円滑な推進を図る。
Gマーク制度の認知度を高めるため、引き続きGマークラッピングトラックの走行及びWEBを利用した一般消費者等向けの認知度アンケートの実施を検討するなど広報啓発活動を展開する。また、荷主等に対し、Gマークの安全優位性について啓発を行うなど、Gマーク事業所の利用促進を図る。
Gマーク事業所に関する苦情等については、内容の詳細分析及び処理を図る。
Gマーク取得事業者の保険料の引き下げなどインセンティブの拡充に努める。
Gマークステッカーの「有効期限切れ」や「廃車時の剥離の徹底等、

ステッカーの適正な管理を推進する。
③適正化事業指導員に係る研修事業の充実並びに更なる資質の向上
全国研修では、指導業務に即したより実践的な調査技術や専門的知識の修得、指導能力の向上に資する研修を開催する。特に、特別研修及びスマールアップ研修のテーマについては、時宜を得た内容のテーマを設定するなど研修効果の高度化を図る。
模擬巡回指導による評価手法などの討議や全国研修を補完する小規模グループ研修の推進、指導員相互の連携強化を図る。また、運輸局・運輸支局との官民合同の地方ブロック研修を推進し情報の共有を図るとともに、地域の諸課題について討議を行う。
適正化事業指導員の運行管理者資格の取得を積極的に推進するとともに、特殊車両両通行許可制度の遵守の徹底

重超過対策への対応等関係法令改正について関係行政機関と連携し講習会を開催する。
⑤車両及び道路通行等諸規制の緩和と要望の推進
中央で開催される連絡会議等へ参加するとともに、国交省や警察庁との意見交換会を開催し、制度簡素化と各種規制の緩和及び特殊車両通行の審査迅速化等について要望を行う。
(5)大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立
①大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立及び復興関連連請書手続きの弾力的運用
全土協防災業務計画に基づき必要な体制整備を推進するとともに、これまでの震災対応を踏まえ緊急物資輸送体制の確立を図る。
他の指定公共機関との連携強化を図るとともに、国等の関係機関との訓練に積極的に対応する。また、全日本トラック協会と各都道府県

トラック協会間の緊急通信体制(テレビ会議システム等)の整備及び情報伝達の訓練を行う。
トラック運送事業者及び協同組合の自家用スタンドを活用した給油ネットワークの整備を推進する。
災害発生時や復興時においてトラック輸送の必要となる諸手続きの簡素化、ダンプロックやタンクローリー等の緊急時の輸送体制のあり方について検討する。
(6)その他
①貨物自動車運送事業振興センターの合併
長距離ドライバーの休憩確保に対応するため、振興センター業務を継承し一元業務を行う組織作りを行う。
②女性の業界での職業生活における活躍を推進
女性の指定公共機関との連携強化を図るとともに、全日本トラック協会内に都道府県トラック協会の女性経営者等の組織を構成員とする女性部会を設立

する。
③引越事業者優良認定制度の推進と消費者サービスの向上
引越事業者優良認定制度の普及促進を図るとともに、一般消費者の認知度を向上させるための積極的な周知活動を行う。
一般消費者からの輸送相談に対応するため、関係行政機関、関係団体、法律専門家等との連携により、相談体制の強化を図る。
引越講習(引越基本講習、引越管理者講習)を開催して、引越約款や法令等の周知徹底を図るとともに、認定講師として全土協担当内職員の育成及び外部講師の育成に取り組み。また、お客様対応責任者研修の充実を図る。
④標準引越運送約款改正要約の推進(適用範囲、キャンセル料金等の見直し)
平成15年の改正後、引越業界を取り巻く環境変化により、引越事業者、消費者共に不都合を来している部分について、国交省主催の「標準引越運送約款改正検討会」を通じて約款改正に取り組む。
⑤「広報とらつく」等による会員事業者向け情報提供及び各種広報媒体を活用したPR対策の推進
労働力確保および業界イメージ向上のためのテレビCM素材制作し、各都道府県トラック協会に配布する。
(毎月1日・15日発行)年間23回、1回の発行部数5万5000部)を発行し、会員事業者をはじめ、関係行政機関等に配布する。また、必要に応じて号外を発行する。
⑥SNSの活用により、多様化する情報ニーズに幅広く対応する。
10月9日「トラックの日」を中心に全国紙、業界紙、ラジオ放送、ホームページ等各種メディアを活用することにも、全国統一ポスターを作成・配布するな

ど広報活動を展開する。
荷主等に対しトラック運送業界の現状を訴えるとともに、適正取引の推進、安全性評価事業(Gマーク制度)、引越事業者優良認定制度(引越安心マーク)の普及に向けて、各種メディアへのPR活動を展開する。
⑥全土協と都道府県トラック協会の情報共有化対策の推進及び連携体制の整備
全土協と都道府県トラック協会の情報共有化について検討する。
会員事業者の助成金の活用状況、Gマークの取得状況など様々な情報について、マンナバー(事業所番号)を活用した検索について検討を行う。
⑦全土協・都道府県トラック協会の会員及び役員等に対する研修の充実及び能力の若手新採用に採用された若手職員等に対して、トラック運送業界の基本的な知識の習得や現場研修を通じて職員として必要な能力を身につけるための研修を実施するとともに、能力の向上を図るためキャリアアップ制度に関する検討を行う。
⑧海外関係団体・関係機関との交流の促進
IRU(国際道路輸送連盟)をはじめ海外の行政機関及び関係団体・関係機関との交流を促進する。
⑨庶務関係事項
①優秀運転者等の表彰、②正しい運転・明確な輸送運動による表彰、③業界の永年勤続功労者に対する感謝・表彰、④トラック輸送において優れた業績に対する鈴木賞、等を実施してきたが、成果について検証し、見直しを図る。開催する会議は①通常総会(6月)、②事業者大会(10月)、③理事会(6月・7月、12月・3月)、④常任理事会(7月)、⑤正副会長会議(原則偶数月)、⑥各委員会(必要により随時)とする。

法令対応でお悩みならご安心ください!
デジタル初導入にピッタリ! シンプルな運用
出庫時 01 SDカードを挿入する 02 運行中ボタンを押す 03 運行開始
帰庫時 01 運行中ボタンを押す 02 SDカードを取り出す 03 事務所のパソコンで日報印刷
本体価格 50,000円 (税別)
商品手配・取付手配が全てお任せください。
お客さま専用ダイヤル 050-3802-2132

HITACHI Inspire the Next
自家用給油所、3つの進化。
東日本大震災以降、BCP(事業継続計画)の観点からも、注目を集める自家用給油所。スマート給油所「TOKICO SMA-Q」は、マンホール蓋を廃止し、地上ボックス内に計器類等を集約化させるという新発想で、さらに進化しました。
工期短縮
従来の自家用給油所と比べ、約20%の工期短縮を実現。必要な時、必要な場所に、速やかに設置できます。
簡単管理
地上ボックス内に給油管や注油管などの配管、直読液面計やリークモニターなどの機器を集約配置し、点検・メンテナンスを簡便に。
安全安心
給油配管を外部に露出させることで、万一の油漏れも即時確認できるようになりました。修理も容易に行えます。
Tokico SMA-Q
日立オートモティブシステムズ株式会社

全ト協 青年部会 平成28年度 顕彰事例紹介

創意工夫ある先進的取り組みが トラック運送業界の未来を創る

全日本トラック協会では、都道府県トラック協会青年部会(堀越泰毅部会長)による、危険箇所・休憩場所等情報提供事業「トラマップ群馬」に関する取り組みについて紹介する。

危険箇所・休憩場所等の情報提供を通じ 安全運行に繋げる

県内の危険箇所等の情報を無料で提供 パソコン・スマホから閲覧可能



ピンをクリックすると各地点の詳細情報画面(写真②)に切り替わり、その地点の様子が画像で表示されるほか、ドライバーが気を付けるべきポイントなどが詳しく記されている。

群馬県トラック協会青年部会(堀越泰毅部会長)では、平成28年2月27日からウェブ上で「トラマップ群馬」を公開している。

パソコンやスマートフォンからアクセスすることができ、アクセスすると、地図の中に3種類のピンがたたくさん立てられた画面が表示される(写真①)。



「群馬に特化した情報を」 地元の道路を熟知した青年部会員が情報収集

普及を背景に、26年春に同青年部会の中で「トラマップ」を取得したデータを何かに活用できないかというアイデアが持ち上がった。

このような県内運送事業者におけるトラマップの活用は、助成金活用による導入などを加えると、会員事業者が所有するトラックのおよそ6割にトラマップが設置されることになった。

群馬県トラック協会(武井宏会長)では24年から27年にかけて、同県ト協の事業として、会員事業者を対象にドライバーの無償配布を行ってきた。無償配布されたトラマップは97,99台に

「トラマップ群馬」の公開が始まって1年が過ぎ、利用者は増加傾向で推移しているという。特に、顕彰受賞がきっかけとなり、最近ではアクセス数が目に見えて増加している。

群馬を走るなら「トラマップ」閲覧を 他エリアでの情報発信を働きかけへ

群馬県以外の地域の皆様にも、こうした取り組みが広がっていくことを願っています。(同)

宅配便の引受け抑制検討が最初に報道される4日前に、筆者はある経済誌のオンライン版に「ネット通販の激増で日本の宅配便は崩壊する」という記事をUPしていた。

トラック運送事業者のための 経営のヒント

宅配便の時間帯指定見直しや、ドライバーの労働条件の改善などが大きな話題になっている。

「トラマップ群馬」制作に際しては「限られた費用の中で、いかに多くの事業者が利用してもらえるようなサイトを作るかが大きなカギとなった。」

異常を正常に戻す千載一遇の好機

求められたコメントは、ほぼ次のような点だ。①今の他の、現在私たちが当たり前に享受しているサービスや利便性が、本当に必要なものなのか、あるいは過剰か、など、少子高齢化が進む今後の日本の在り方と合わせて考えるきっかけにすれば良い、と答えた。⑤の改善策では、対応策の一つとして宅配ロッカーなどを説明した。

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

「ESCOT-V」搭載率約80% UDトラックは、1995年に電子制御式トランスミッション「ESCOT」を発表。

群馬県トラック協会青年部会(堀越泰毅部会長)は、首都圏をはじめ様々な場所からトラックを走らせています。私たちは、これまで関東トラック協会青年部会などに対し、「トラマップ群馬」の運用管理やドライバーへの働きかけを進めるとともに、群馬県内の事業者を対象としたアンケート調査を通じて、「トラマップ群馬」へのニーズを踏まえながら、改良を加えていっています。



Advertisement for UD Trucks featuring a large truck image and text: 「ESCOT-V」搭載率約80%。UDトラックは、1995年に電子制御式トランスミッション「ESCOT」を発表。時代へのニーズに応えるため、20年間、進化し続けています。今やQuonカーゴの約8割が「ESCOT-V」搭載車なのは、その一歩先を行く運転性能と燃費性能の証でもあるのです。

平成28年度
第2回

運行管理者試験問題

貨物

平成28年度第2回運行管理者試験(貨物)が、3月5日(日)に全国47都道府県53会場で実施された。
試験結果については、4月4日(火)午前9時に、合格者の受験番号が(公財)運行管理者試験センターのホームページ(<http://www.unkan.or.jp/>)に掲載される。また、合格結果は「試験結果通知書」により受験者本人宛てに郵送される。

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。

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。

- 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。
- 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。
- 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に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。
- 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を整備、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。

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

- 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。
- 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おいては、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。
- 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。
- 2日間わたる運行(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。

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

- 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、日々雇入れられる者、2ヵ月以上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。
- 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。
- 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。
- 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。

- 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事態が発生した場合においては、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。
- 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。
- 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)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。
- 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。

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

- 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。
- 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ように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。
- 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。
- 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。

- 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。
- 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)にあつては、11.5トンを超えてはならない。
- 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(サイピンガ、ブラッド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1.6mm以上の深さ有すること。
- 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。

- 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。
- 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つて、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。
- 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(荷待ちのための停止で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。
- 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識で、路面に描かれた道路線、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。

- 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の優先して進行することができる。
- 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じて)徐行しなければならない。
- 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じて)徐行しなければならない。
- 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。

- 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。



- 車両は、8時から20時までの間は駐停車してはならない。



- 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。



- 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。

- 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。
- 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つば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おいては、当該制限を超える乗車をさせて運転することができる。
- 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ついては、当該貨物を看守するため当該自動車に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。
- 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ぬ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。

- 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とはより、その向上を図るように努めなければならない。
- 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。
- 労働契約は、期間の定めのないものを除き、一定の事完了に必要な期間を定めるものほかは、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つては、5年)を超える期間について締結してはならない。
- 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する。

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。

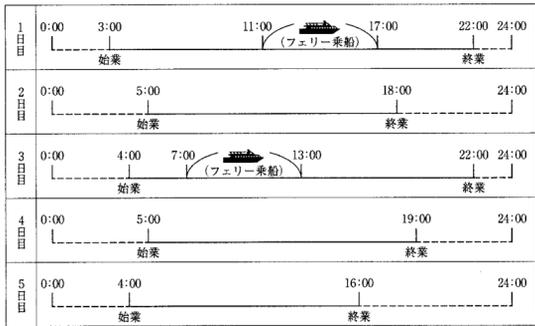
1. 労使当事者は、時間外労働協定において貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、**【A】**及び**【B】**以内の一定の期間とするものとする。
2. 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に労働基準法第35条の休日労働させる場合は、当該労働させる休日は**【C】**について**【D】**を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準第4条第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

- | | | |
|---|-------------|-------------|
| 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。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。
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時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。

前日：休日	始業時刻	乗務前	運転	荷積み	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	休憩	運転	荷積み	休憩	運転	乗務後	点呼
1日目	4:00	20分	30分	30分	3時間	30分	1時間30分	15分	2時間	1時間	2時間	30分	10分	1時間	30分	30分
2日目	5:00	20分	1時間	20分	2時間	20分	30分	1時間	30分	20分	30分	20分	2時間	30分	30分	30分
3日目	3:00	20分	2時間	15分	20分	2時間30分	1時間	1時間	5分	2時間	20分	5分	2時間	30分	30分	30分
4日目	5:00	20分	30分	40分	1時間30分	5分	1時間30分	20分	1時間	1時間	2時間	20分	25分	2時間	30分	30分

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目で見分けるように、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・監督に適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な制動距離と同じ距離の間隔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す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、負傷者が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、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行い、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り、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・ブレーキを使いすぎると、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. ペーパー・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っている。
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に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、レーダー等で検出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。

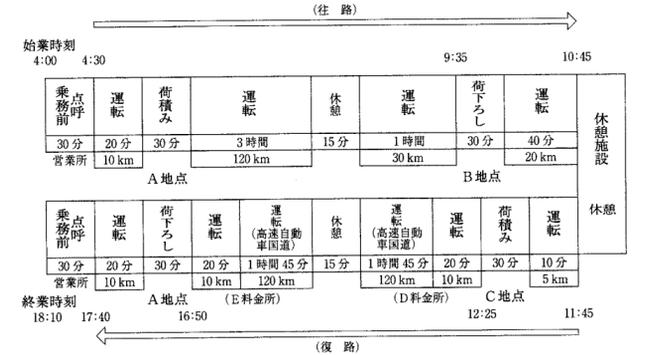
<運行の計画>

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

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分の休憩をほさみ、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分の休憩をほさみ、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。

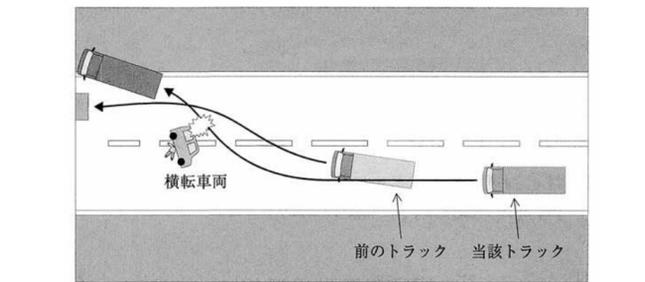


1. D料金所からE料金所までの間の高速自動車国道の運転時間を、制限速度を考慮して3時間30分と設定したこと。
2. 当該運転者は前日の終業時刻は19時00分であり、また、当該運転者の翌日の始業時刻を3時30分としても、前日及び当日の各々の勤務終了後の休息期間は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準」という。)に違反していないと判断したこと。
3. 当日の運行における連続運転時間の中断方法は改善基準に違反していないと判断したこと。

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、アルミサン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、走行車線前方に横断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断車両に衝突した。この衝突の衝撃により当該横断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分の休憩をほさみ翌日7時10分に交替運転者に運転を代わり、運転席後のベットのにて休息した。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日最大拘束時間等について「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行い、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 |

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

(正答表)

STOP

危険ながらスマホ



歩行中や、自動車や自転車を運転中にスマートフォンを操作する「ながらスマホ」は非常に危険です。画面に意識が集中してしまい、周囲の危険を発見することができず、思わぬ事故につながります。絶対にやめましょう。