昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成30年（2018年）　第2104号

デジタコ・ドライブレコーダー、助成金のことなら
デンソー
デジドラナビゲーター
デジドラナビ　検索
http://www.denso-sales.co.jp/d-navi/
株式会社デンソーセールス

Japan Trucking Association

広報とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

3月15日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
http://www.jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（会員の購読料は会費に含みます）

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30年度事業計画と予算」

6・7　＜新運賃・料金届出促進企画＞・新標準約款を踏まえた実務対応について（その1）　寄稿：小坂　真弘氏

8　＜新運賃・料金届出促進企画＞・長崎県トラック協会の取り組み

※平成29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活用ください

全ト協機関誌 広報とらっく 主な紙面内容と関連リンク
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　3450
4/15～5/14　1819

全ト協

30年度事業計画書など承認

「働き方改革」の実現、新約款の普及等に向け取り組みを加速

第174回理事会を開催

全日本トラック協会は3月8日、第174回理事会を開き、平成30年度事業計画書（案）、30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）、トラックステーション管理運営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）。

坂本 克己 全ト協会長

坂本会長あいさつ要旨

承認された30年度事業計画書では、最重点施策として7項目、重点施策として5項目を掲げている（表）。

30年度は、国土交通省トラック運送業界にドライバーとして入っていただく方のため、また長く働いていただくためには、我々中小企業の事業主が、健全な経営を行い、利益をしっかりと担保できる環境整備が必要である。

その一環として、政府の主導する「働き方改革」に対応し、物流政策委員会（馬渡雅敏委員長）のもとにワーキンググループを設置して審議・検討を重ね、我々の抱える諸課題を解決するためのアクションプランを今回策定した。

また、昨年11月4日には、標準貨物自動車運送約款の改正が行われ、運賃と料金の範囲を明確化し、運送以外のサービスの対価を運賃とは別立ての料金として収受できる環境が整備された。先般、国会でも、衆議院予算委員会において、安倍晋三内閣総理大臣が「荷主を管轄する関係省庁が連携し、荷主団体・企業に対して遵守を強く働きかけていく」と明言した。これは、極めて異例なことであり、全国で公共の輸送産業を担っている皆様方が日々業務に邁進なさっているからこそである。

その一方で、全国的に見て、新約款の届出があまりなされていないという状況がある。トラック運送事業者が適正な運賃を収受するためのこの新約款の届出について、今日をきっかけに、各都道府県トラック協会で普及促進に努めていただきたい。

国交省と連携し「道路改革元年」推進

さらに、先月、警察庁は、特に都市部において、貨物集配中の車両に対する駐車規制の見直しを推進すると通達した。規制緩和が行われれば、我々の集配業務がより効率的に、隅々まで行き届くようになる。各都道府県ト協においては、具体的な要望を取りまとめ、早々に各県警本部に要望活動を行っていただきたい。

昨年、全国をまわり業界の皆様の生の声をお伺いした際、道路の整備・活用へのご要望を多く賜った。今年1月の新年賀詞交歓会では、本年を「道路改革元年」と位置付けていると申し上げたが、ミッシングリンクの解消、4車線化、あるいはPA等の活用の拡大などについて、国交省道路局と連携して取り組むべく、折衝を重ねている。各都道府県ト協においても、道路に係る諸課題について、各自治体としっかり話をしながら、しかるべくアクションを起こしていただくとともに、全ト協としても、自由民主党ITS推進・道路調査会等の様々な機関としっかりコンタクトを取り交わしながら、働きかけを強化していく。

最後に、我々の業界は安全が第一である。「トラック運送事業における総合安全プラン2020」の目標値である「死亡事故件数車両1万台当たり1・5以下」の達成を目指し、全協会員がさらに安全意識を高揚して、トラックは安全であるということを訴え、社会的なイメージアップを図りたいと考えている。

表 平成30年度事業計画書のポイント

○最重点施策
①長時間労働是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
②標準貨物自動車運送約款の明確化等を踏まえた適正な運賃・料金収受の推進
③人材確保対策の推進
④交通及び労災事故の防止の徹底
⑤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、割引制度の充実及び更なる高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
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自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
②燃料費対策等の推進
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

「働き方改革」の実現に向けたアクションプラン承認

同理事会では、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン（案）」についても審議を行い、原案通り承認した。

同プランは、石井啓一国交大臣から昨年9月に要請を受け、策定されたもの。罰則付き時間外労働の上限規制の適用が開始される2024年度に、時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合がゼロになるよう目標値を設定した。①労働生産性の向上、②運送事業者の経営改善、③適正取引の推進、④多様な人材の確保・育成――の4本柱で取り組みを推進。着実に実行し、より大きな効果を上げるためのフォローアップを行うとともに、国・自治体、発着荷主、物流関係施設等の管理運営者等、関係者に協力を呼びかけていく。

この他の審議事項では、会員の入退会（案）、全ト協表彰規程に基づく表彰および「正しい運転・明るい輸送運動」に係る表彰（案）、委員会規程の一部改定（案）――等を承認した。

報告事項では、国交省道路局と連携して推進する取り組みや、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議・第3回生産性向上国民運動推進協議会の内容や進捗状況、過労死等防止計画の策定（2面に関連）――等について説明した。

議事終了後には、内閣府原子力被災者生活支援チームの武藤寿彦参事官、復興庁の山崎速人参事官・増田圭参事官が「原子力災害からの福島復興の進捗について」をテーマに説明を行った。

なお、開会に先立ち、中西英一郎全ト協名誉会長の訃報（詳細別項）が伝えられ、出席者全員で黙祷を行った。

第174回理事会（3月8日、第一ホテル東京）

中西英一郎全ト協名誉会長が逝去

全日本トラック協会・東京都トラック協会元会長の中西英一郎氏（日本ロジテム㈱会長、全ト協名誉会長・東ト協顧問）が3月7日午前8時38分、逝去した（享年89）。

通夜・告別式は、故人の遺志により、近親者のみで行い、後日、お別れの会を行う予定（詳細未定）。

中西氏は昭和61年から東ト協副会長、平成9年から会長代行を務めた後、14年に第4代会長に就任し、18年まで会長を務めた。その後、東ト協名誉会長、顧問を歴任。

さらに17年には、全ト協・高橋喬郎会長の逝去に伴い、全ト協の第11代会長に就任し、23年まで会長を務めた。

全ト協会長時代には、当時の民主党政権が運輸事業振興助成交付金制度を事業仕分けの対象とした際、自ら事業仕分けに臨んで説明し、その後の交付金制度の法制化実現に尽力。トラック運送業界の振興・発展に大きな足跡を残した。

23年には、旭日重光章を受章している。

輸送統計

平成29年12月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	6,418	101.1%
	一　般	—	102.8%
	宅配便（千個）	466,825	100.8%

交通事故統計

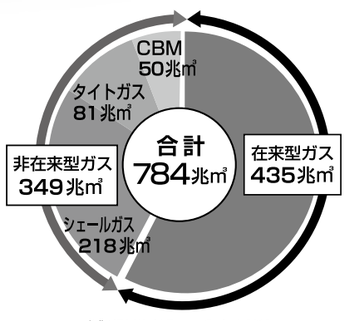
平成30年2月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（ ）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

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）	
大型	普通・準中型・中型	計		2月28日現在	3月14日現在
20（−6）	19（−1）	39（−7）	547（−12）	563（−7）	690（−10）

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【荷主から見た天然ガストラックの導入について】…3面／食の新旧街道を行く【西イチグルメの旅⑤牛肉、鶏肉、豚肉の揃いぶみ丼】…7面／トラック運送事業者のための経営のヒント【東京オリ・パラ後を見据え慎重経営】…8面

天然ガストラックは
エネルギーセキュリティに貢献します
NGV
輸送部門のエネルギー源は98％が石油に依存しており、燃料の多様化が必要です。**東日本大震災直後**にはガソリンや軽油が不足する中、**天然ガストラックは通常通り配送することができました。**天然ガスは、エネルギー調達先が世界広範囲に分布し、シェールガスなどの非在来型のガスをあわせると**可採年数は約222年**あると言われています。
2017年9月、国内メーカーにより、大型天然ガストラックの車型（自動トランスミッション）が追加されました。

写真提供：いすゞ自動車株式会社


出典：IEA World Energy Outlook 2016
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/

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

News 2018.2.28—3.15

全ト協

平成30年度「適正化事業活動指針」を了承

第12回全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長会議

3月8日、第一ホテル東京（東京都港区）で、第12回「全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長会議」が開催された。

議事では、①平成29年度適正化事業実施機関の活動状況等②30年度適正化事業活動指針――が審議され、原案通り承認された。

30年度適正化事業活動指針では、地方実施機関の重点項目として、全面改訂された「巡回指導の指針」および「巡回指導マニュアル」に基づく巡回指導の徹底を図ることが新たに盛り込まれ、評価手法の全国均一化をさらに推進する。

また、Gマーク制度の認知を図るため、昨年10～11月に実施した高速道路のサービスエリア（SA）における「Gマークエスカレーターラッピング」を、SAの利用者数が多い7～8月に時期を変えて実施し、積極的な周知活動を行うこととした。

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。

過労死等防止計画を策定

第9回労働安全・衛生委員会

第9回「労働安全・衛生委員会」（奈良幹男委員長）が2月28日に開催され、①平成29年度事業の進捗状況、②30年度事業計画――などについて審議を行い、いずれも原案通り承認した。

①では、昨年4月に設置された過労死等防止計画策定ワーキンググループ（WG）で検討を重ねてきた「過労死等防止計画」について報告。8項目の対策を推進し、直近5年間（2012～2016年度）の実績の平均値（労災請求件数130件、労災支給決定件数83件）を基準とし、2018～2022年度の5年間において、脳・心臓疾患による過労死等の発症の2割減を目標として掲げることとした。そのほか、緊急対策として、ハイリスク者へのフォローアップや配慮を行う。

②では、同計画の内容を盛り込んだセミナーの開催などを通じ、関係者が一丸となって過労死等防止対策を推進していくほか、「第13次労働災害防止計画（2018～2022）」を踏まえた労災防止対策に取り組むこととした。

また、30年度より、同WGを「過労死等防止計画フォローアップ委員会（仮称）」に改組。取り組みの成果を評価する指標の策定や結果のフォロー等を行う。

さらに、過労死や健康起因事故の予防策として、血圧計普及・活用のための助成事業を実施するほか、健康診断結果のフォローアップをサポートする「運輸ヘルスケアナビシステム」をバージョンアップして展開する。

そのほか、「29年における労働災害発生状況（速報）」や、「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」等について報告が行われた。

第9回労働安全・衛生委員会（2月28日、全ト協）

表　貨物運送事業の営業収益・営業利益率の推移（1者平均）

区分		営業収益（千円）			営業利益率（%）		
		平成26年度	27年度	28年度	26年度	27年度	28年度
全体		（▲ 0.8）	（0.3）	（6.1）	▲ 0.9	▲ 0.3	0.2
		200,795	201,492	213,751			
車両規模別	10台以下	（▲ 0.4）	（0.6）	（3.5）	▲ 2.3	▲ 1.3	▲ 0.7
		54,520	54,852	56,780			
	11～20台	（▲ 1.1）	（0.5）	（3.9）	▲ 1.0	▲ 0.4	0.1
		145,375	146,126	151,893			
	21～50台	（▲ 0.6）	（▲ 3.4）	（4.9）	▲ 0.8	▲ 0.2	0.2
		317,900	306,958	321,930			
	51～100台	（▲ 0.1）	（▲ 1.8）	（5.9）	▲ 0.6	▲ 0.1	0.3
		614,808	603,821	639,716			
	101台以上	（▲ 1.7）	（2.9）	（11.5）	▲ 0.2	0.0	1.0
		1,135,561	1,168,593	1,303,147			

注：営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%、▲はマイナス

人件費・傭車費用増により業績改善が限定的に

経営分析報告書 平成28年度決算版

全日本トラック協会はこのほど「平成28年度決算版経営分析報告書」をまとめ公表した。

これは、全国の運送事業者2333者（有効数）から提出された28年度決算（27年10月～29年8月）の「一般貨物自動車運送事業報告書」について、決算内容を分析したもの。

営業収益（貨物運送事業収入）は、輸送量の増加を背景に1者平均2億1375万1千円で、前年に比べ6・1%の増加となった（上表）。また、営業利益率は、燃料価格の下落により、前年度比0・5ポイント改善し、9年連続の営業赤字から脱却が図られ、黒字事業者の割合は55%（1287者）と半数以上を占めた。さらに、これまで車両10台以下の区分では半数以上が営業赤字となっていたが、人材不足による傭車利用の拡大を背景に営業収益が増加したことで、51%（378者）が営業黒字を計上した。

同報告書の集計対象となるトラック運送事業においては、燃料価格下落によるコスト削減が営業利益改善に寄与したが、人材不足による影響により人件費コスト上昇、傭車費用の増加により、前年度と同様に業績改善は限定的となった。

TS（トラックステーション）情報

食堂の営業時間を変更

岡山トラックステーション

岡山TSは、4月2日(月)より、食堂の営業時間を次の通り変更する。

・平日：11時～18時（オーダーストップ17時30分）
・土曜：11時～13時30分（オーダーストップ13時）

全ト協行事予定

（3月15日～3月31日）

▽3月19日
・第35回貨物自動車運送事業安全性評価委員会

少年サッカー大会開催に協力

大阪府トラック協会

大阪府トラック協会（辻卓史会長）の泉南地区の事業者によって組織されている泉南陸運青年協議会では、3月3日・4日の2日間にわたって、なみはやグランド（大阪府泉南市）で開催された少年サッカー大会「第1回トラックカップin泉州」の開催に協力した。

同協議会は、少年サッカー大会の支援を通じて子どもたちの心身の健やかな成長と夢の実現を応援するために、同大会に協賛。会場内では、大型ウイングトラックでトラックステージを設置して様々なイベントを行ったほか、4トン冷凍車や4トンキャリアカーの試乗や写真撮影（写真左上）、業界活動のパネル展示なども行った。

なお、同協議会では、今後も同大会の開催に向けて引き続き協力していく方針。

習志野TSを閉鎖

千葉県トラック協会

千葉県トラック協会（角田正一会長）は、3月31日をもって習志野トラックステーションを閉鎖する。

法令○×クイズ

～歩行者保護編～

❶ 身体障害者用の車椅子で通行している人がいるときは、一時停止か徐行をして、その通行を妨げないようにする。（○・×）

❷ 安全地帯のない停留所に停止中の路面電車に追いついたとき、乗り降りする人がおらず路面電車との間に1メートルの間隔がとれれば徐行して進行できる。（○・×）

❸ 横断歩道に近づいたとき、横断する人がいるかいないか明らかでないときは、そのまま進行することができる。（○・×）

❹ 幼児の乗降のために停止している通学通園バスの側方を通過しようとするときは、徐行して安全を確認する。（○・×）

❺ 横断歩道の手前の直前で停止している車両がある場合、その車両の側方を通過してその前方に出ようとするときは徐行する。（○・×）

（解答は7面）

〔第74回〕

春は強風に注意!!

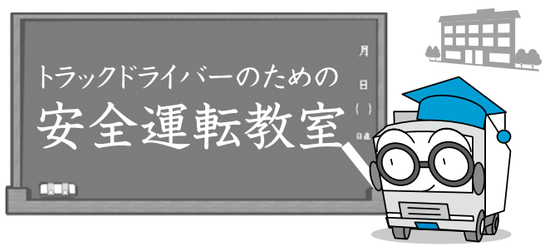
今年は例年に比べて、桜の開花が早いと予測されています。早く咲けば早く散るのも、また自然の摂理ですが、桜が好まれる理由の一つは、散りゆく様にも風情があるという点でしょう。特に桜吹雪は、遠山の金さんならずとも見応え満点で、人々の目を楽しませてくれます。それを演出しているのが風であり、ほどよく吹く風は花見を大いに盛り上げてくれます。ただ、風も度を過ぎれば強風・突風となって、桜を一気に散らしてしまうだけでなく、我々の日常生活にも重大な影響を及ぼします。トラックの運転にとっても同様で、横転などをもたらす大きな原因となります。

●風の影響を受けやすいトラック

Aさん「気象庁のホームページによると、1年のうちで、風速10メートル以上の強い風の吹く日が最も多いのは4月、次が3月、その次が5月だそうだ」
Bさん「まさに春は強風の季節なんだね」
Aさん「車体が大きくて高いトラックは風の影響をまともに受けるから、風の強い日は要注意だ」
Bさん「特に橋の上やトンネルの出入口、海岸沿いの道路、切り通しなどは横風や突風が吹きやすいから、十分に警戒しないとね」
Aさん「気象庁のホームページには、風が車などに与える影響も掲載されているけど、それによると『やや強い風』の時は『道路の吹流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける』と書かれている（表）。高速道路で吹流しが真横にたなびいていたら、スピードを落とし、ハンドルをしっかり握って慎重に運転する必要があるね」
Bさん「風に流されたと感じて慌てると、急ハンドルを切ったり急ブレーキをかけたりして、かえって危険なことになるから、落ち着いて対応しないとね」
Aさん「また、『非常に強い風』の時は『通常の速度で運転するのが困難』で、風速30メートル近くになると、『走行中のトラックが横転する』と書かれている。そんな時に運行するのは事故をもらいにいくようなものだ」
Bさん「トラックがひっくり返ったら、大変なことになるからね」

●自転車や歩行者も風の影響を受ける

Aさん「風の影響を受けるのはトラックだけじゃない。自転車や歩行者も影響を受けるから、注意しないと」
Bさん「そういえば、風の強い日に川沿いの道路を走っていた時、前方の自転車が風に流されて倒れそうになったことがあった。なんだか危なっかしいのでスピードを落としていたから事故にはならなかったけど、一瞬、ヒヤッとしたよ」
Aさん「自転車がガードレールの外側や歩道を走っている時は、そんなに気にしなくてもいいだろうけど、車道を走っている時は、風に流されるかもしれない、ふらつくかもしれない、ということを頭に入れておかないとね」



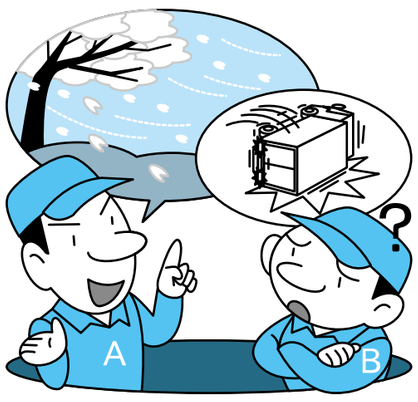


表　風が車に与える影響

風の強さ	平均風速(m/s)	車への影響
やや強い風	10以上15未満	道路の吹流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける。
強い風	15以上20未満	高速運転中では横風に流される感覚が大きくなる。
非常に強い風	20以上30未満	通常の速度で運転するのが困難になる。
猛烈な風	30以上	走行中のトラックが横転する。

（気象庁のホームページ「風の強さと吹き方」に基づき作表）

Bさん「歩行者でも油断できないよ。学校帰りの子どもたちが歩道を歩いていた時のこと。突然強風が吹いたんだろうね、ひとりの子どもが帽子を吹き飛ばされて、それを追いかけようと車道に飛び出してきたんだ。距離があったからよかったものの、風が強い時にはこんなこともあるんだなと思ったよ」
Aさん「確かに、風が強い時に帽子が飛ばされるというのはよくあるな」
Bさん「雨の日に、傘が飛んできたこともあったよ」
Aさん「強風時は車だけでなく、自転車や歩行者も当然影響を受けるし、それが思わぬ危険な事態に繋がることもある。だから、自転車や歩行者の動きにも十分に目を配って運転する必要があるね」

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2018.2.26―3.15

国交省　大雪対策の検討開始

立ち往生による滞留で

国土交通省は2月26日、「冬期道路交通確保対策検討委員会」（委員長・石田東生筑波大学名誉教授）の初会合を開き、大雪対策の検討を開始した。

特に1月22日からの首都圏での大雪や2月4日からの北陸地方を中心とした大雪により、立ち往生車両による大量の滞留車両の発生や、その通行止め解除に時間を要した。このため、同検討委は、関係団体からヒアリングなどを行って4月頃中間取りまとめを行い、大雪時の道路交通確保対策を提言する。

クルマ社会の進展、物流の高頻度化、車両の大型化などにより経済・生活が変わる中、冬期の道路交通確保はどうあるべきかを検討する。

早期の段階での予防的通行止めなど、道路管理者や地域社会があらかじめ、どのような対応をしておくべきか、除雪体制の増強など車両の滞留等による影響を最小化するための方策、滞留が発生した場合のケアなどについても検討する。

同検討委ではさらに、事前の準備から事象が発生した際の対応まで、道路管理者や自治体など各関係者の役割や連携のあり方についても検討する。

脳疾患でガイドライン　検査の自主的導入に期待

国土交通省は2月23日、「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を策定した。運転者の脳健診受診を促進し、健康起因事故の防止を図るため、事業者が脳血管疾患対策を進めていくために知っておくべき内容や取り組む際の手順等を具体的に示したもの。同省では、運転中の脳梗塞、脳出血、くも膜下出血などを防ぐため、事業者による自主的なスクリーニング検査導入が拡大することを期待している。

事業用自動車の運転者が疾病により運転できなくなる事案は、平成24年から28年までの5年間で1046件発生しており、うち脳血管疾患が16％、心臓疾患が14％を占めている。

同ガイドラインは、運転者の脳健診、精密検査、治療等の結果を踏まえ、医師の指示に従って、勤務時間の変更や業務の配置転換など、就業における配慮を適切に行うよう促すとともに、運転者に対し不当に差別的な扱いをしないよう求めている。

同ガイドラインは、国交省・全日本トラック協会のホームページからダウンロードが可能。なお、全ト協では、今号の『広報とらっく』に同ガイドラインの概要版を折り込み、周知・啓発を図っている。

「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方検討会」初会合　全ト協と共同で設置

3月14日、第1回「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方検討会」（座長・鎌田実東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻教授）が開催された。

同検討会は、トラックドライバー不足が進む状況において、女性等のトラックドライバーが運転しやすいトラックの開発等働きやすい労働環境を整えることにより、女性ドライバー等の多様な人材の確保を図るため、女性等のトラックドライバーの視点に立った車両のあり方に対する検討を行うために設置されたもの。

国土交通省自動車局、全日本トラック協会が共同事務局を務め、メーカー・ユーザーへのアンケート・ヒアリング等の調査を行い、その結果を踏まえ、11月に最終報告書を取りまとめる予定。

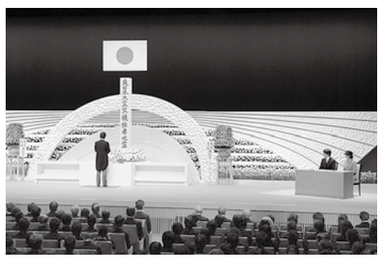
第1回「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方検討会」（3月14日、東京都トラック協会）

政府　東日本大震災七周年　追悼式に坂本会長参列

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、東日本大震災七周年追悼式（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）。各界から約800人が出席し、トラック運送業界からは坂本克己全日本トラック協会会長が参列した。

震災発生時刻である午後2時46分から1分間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、大島理森衆議院議長、伊達忠一参議院議長、大谷直人最高裁判所長官、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。

参列者の献花後には、一般弔問者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。



労務Q&A　第156回

解雇通知書を郵送したら、そのまま返送されてきたが

Q　長期の無断欠勤者に手を焼いています。すでに無断欠勤が1か月近くにもなっていますので、解雇することにし、解雇通知書を郵送したのですが、そのまま返送されてきました。このような場合、解雇通知書は無効ということでしょうか。

A　相手方の住居に到達し、知り得る状態であれば効力は発生

【解説】解雇は、使用者が労働者に対し、一方的に労働契約を将来に向かって解約・終了を告げるという意思表示です。多くの事業場では、就業規則の懲戒規定に、例えば「正当な事由なしに、無断欠勤が14日に及んだ時は懲戒解雇する」というような規定をおいているわけですが、ご質問のケースもこれに当てはまるものといえるでしょう。

それでは、次に、その解雇を告げる際にどのような方法で告げればよいのかということになりますが、そのやり方については、特に法律上の規定はありませんから、口頭で申し渡してもよいし、あるいは、文書で通知してもよく、いずれの方法でもかまわないということになります。ただし、いずれの方法をとっても、被解雇者が確実に了知し得る状態にしなければなりません。

ご質問の場合は、文書による通知になりますが、実際に、同じように、解雇通知書が届いても、封を切らないまま返送したりする場合が結構あり、ときどき問題になっています。しかしながら、このような場合でも、実は、相手方が了知し得る状態にしたと解され、「解雇の意思表示は到達したもの」と判断されているところです。

解雇通知書の受領が拒否されているわけですから、もしかすると、解雇の意思表示が相手方に到達していないのではないかと思われるかもしれませんが、そうではありません。民法第97条第1項では「隔地者に対する意思表示は、その通知が相手方に到達した時からその効力を生ずる」とされており、法律上は、隔地者に対する意思表示は、「相手が知ろうと思えば知り得る状態」であれば、意思表示が到達したものとされているからです。つまり、解雇通知の効力の発生は、通知が相手方に到達した時であり、郵送の場合は、相手方の住居に配達された時です。したがって、解雇に不服な労働者が解雇通知書の受領を拒んだり、解雇通知書を返上したりしても、解雇通知書が相手方の住居に到達すれば、解雇通知の効力は発生するのです。

このように、解雇通知書の受領拒否は法律上何ら意味のない行為で、単に解雇に反対だという示威行為にすぎないということです。

ところで、解雇は、労働者にとって、深刻な影響を引き起こしますので、よく法律上の争いとなりがちです。このため、解雇通知も後日争いとなることを予想して、確実に、しかも証拠関係を明らかにしておくことが必要です。したがって、一般には、口頭で通知するとともに、文書でも通知する方法がとられています。さらに、口頭の場合でも立会人をおくに越したことはなく、郵送の場合には、配達証明の手続きをとっておくのも一つの方法です。

第25期物流大学校講座　92人が修了

愛知県トラック協会

愛知県トラック協会（小幡銀伸会長）は3月10日、愛知県みよし市の中部トラック総合研修センターで、第25期（平成29年度）物流大学校講座の修了式を開催し、今期の全92人の修了者（うち資格認定を受けた物流経営士90人）が晴れの式に臨んだ。修了式には、全日本トラック協会の坂本克己会長、桝野龍二理事長、藤原利雄常務理事、愛知県トラック協会の小幡会長をはじめ、国土交通省中部運輸局の大釜達夫交通政策部長、同部の小林直人環境・物流課長ら多数来賓が駆けつけ、修了式に華を添えた。なお、今回の資格認定で、累計の物流経営士数は全国で1834人となった。

第25期物流大学校講座の修了式で祝辞を述べる坂本全ト協会長（3月10日、愛知県みよし市の中部トラック総合研修センター）

ここまで来た――天然ガストラック新時代

第48回『荷主から見た天然ガストラックの導入について』

㈱阪急阪神百貨店 業務効率推進室長　中川 匠

当社は、2008年10月に㈱阪急百貨店と㈱阪神百貨店が経営統合し、㈱阪急阪神百貨店として誕生いたしました。1929年（昭和4年）、世界初のターミナルデパート「阪急百貨店」を開業し、現在では関西に10店舗、関東に3店舗、博多に1店舗を展開する百貨店であり、特に関西エリアでは圧倒的な地位を占めるべく『ドミナントエリア戦略』を、グループ関連会社とともに進めています。

そして、本百貨店事業を展開する企業群を統括している持ち株グループ「エイチ・ツー・オーリテイリンググループ」の中核会社として、社会的な責任も果たすべく環境方針を定め、①二酸化炭素（CO_2）排出削減・省エネ省資源②廃棄物処理とリサイクル③グリーン購入については、独自の数値目標を設定しその達成を目指しております。配送分野においてもこれら方針に沿って、各方策について取り組んでいます。

天然ガス自動車について、以前よりCO_2排出量の削減等、環境問題に貢献する車両であることはもとより、特に排気ガスがクリーンでにおいがないので、結果として納品・配送作業場等での大切な商品へのプロテクトに効果的で、また、ドライバー、従業員への健康への影響も少なく、小売業としてのメリットも大いにあると考えています。

そうした中、取引のある物流事業者に「環境問題への取組み」に関してヒアリングを行った結果、無駄な走行を減らす等あるものの「他の輸送手段を使うこと」が一番貢献できるという声をいただいています。加えて天然ガストラックについて聞くと、環境問題への効果は認識しているものの、燃料拠点数（スタンド）の問題やメンテナンス取扱店舗数の少なさから、「多少の燃料効率の良さでは導入に踏み込めない」と考えているようです。

このような状況を踏まえると今後、物流事業者の天然ガストラック導入のポイントは、「コストパフォーマンスの優位性をどう確保するか」にあるようです。別の言い方をすると環境問題に対し決して関心が薄いわけではないので、現状のディーゼル車よりも大きなコスト優位性をもてば、かなりのスピードで普及が進むことも予想されます。電気自動車にも大きな課題があり、まして自動運転技術等、新技術の取り込みには時間がかかると思われます。燃料拠点数の拡大や燃料費のさらなる低減を行うような環境問題への対応だけでなく、コスト課題へも十分対応できる体制を取ることが、今必要なことではないでしょうか。

物流事業者において天然ガストラック導入が進み、環境問題の解決に加えコスト削減による事業基盤の安定化が実現できれば、百貨店業界にとっても安定した商品の調達・買上品の搬送サービスが維持できるため非常にメリットが大きいものがあり、その導入の推進に期待します。

（一社）日本ガス協会による実証走行中の高効率天然ガストラック

※本写真は直接コラムとは関係ありません

全ト協 平成30年度 事業計画と予算

平成30年3月8日 第174回理事会承認

【最重点施策】

(1)長時間労働是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
(2)標準貨物自動車運送約款の明確化等を踏まえた適正な運賃・料金収受の推進
(3)人材確保対策の推進
(4)交通及び労災事故の防止の徹底
(5)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、割引制度の充実及び更なる高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
(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)自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
(2)燃料費対策等の推進
(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

※傍線＝平成30年度新規及び改正事項等

事業計画

最重点施策

(1)長時間労働是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進

①**「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の普及**

・平成30年3月に策定した「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」について、国土交通省等と連携し、セミナー等を通じて、長時間労働の是正等に関する目標や働き方改革の実現に向けて取り組む事項など、アクションプランの内容について業界内へ普及を進め長時間労働是正を図る。

・長時間労働是正に係る抑止力強化のため国土交通省が検討している行政処分の強化について周知するとともに、法令義務等未遵守の事業者に対する指導強化等対応について検討を行う。

②**「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引き続き適確に運営されるよう、都道府県トラック協会間の意見・情報交換を行うとともに、都道府県の協議会における広報活動等の取り組みを支援する。

③**荷主との連携による生産性向上に向けた取り組みの実施**

・これまでのパイロット事業の実績を踏まえ、引き続き荷主とトラック運送事業者との連携による生産性向上に向けた取り組みを実施する。

・国土交通省、厚生労働省と連携し、ガイドラインの作成、普及を進めさらなる生産性向上が図られるよう取り組みを進める。

・トラック予約受付システムの導入、パレット化の促進及び規格統一化などについて検討を進め、その対策について普及を図り生産性向上に努める。

④**賃金・労働環境の現状把握を図りつつ、労働関係法令改正への適切な対応**

・トラックドライバー等の賃金や労働実態を把握し、労働時間法制の現状を踏まえ、諸施策や要望活動等に対応する。

・労働関係法令改正について、最新の情報を収集するとともに、必要に応じて行政機関等と適切な情報交換等調整を行う。また、労働関係法令改正の内容やとるべき対応について会員事業者に正確な情報提供を行う。

(2)標準貨物自動車運送約款の明確化等を踏まえた適正な運賃・料金収受の推進

①**標準貨物自動車運送約款、契約の書面化及び下請・荷主適正取引推進ガイドラインの普及・定着**

・運賃と料金の区別や附帯作業の内容が明確化された標準貨物自動車運送約款、契約の書面化及び下請・荷主適正取引推進ガイドラインについて、トラック運送業界及び荷主に対してさらなる周知を行い、普及・定着を図る。

②**原価管理の徹底等による適正運賃・料金の収受**

・国土交通省の「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」に積極的に対応し、国土交通省と連携を図り、適正な運賃・料金のあり方及びその収受に向けての方策について検討を行う。

・原価意識の強化及び適正運賃収受に繋がるセミナー等を開催するとともに、業界の指標となる経営分析報告書の作成と個別企業に対する経営診断助成を行う。

③**その他**

・求荷求車情報ネットワークの成約運賃を指数化し、荷主業界、トラック運送業界に公表する。

・物流施設の整備、荷役機械の購入、激甚災害を受けた場合の経営安定等に対する近代化基金融資を推進するとともに、当該融資に係る利子補給を行う。

・各都道府県信用保証協会のセーフティネット保証等の保証を受ける際に支払う保証料の助成事業を行う都道府県トラック協会に対して補助を行う。

(3)人材確保対策の推進

①**高校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の周知を行い、高校生等に対する業界への採用促進を図る。

・新運転免許制度施行に伴い、準中型免許取得、5ﾄﾝ限定準中型免許限定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及び育成・定着対策の推進**

・トラック業界の労働力を確保し、定着を図るために、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。

・女性ドライバーの雇用促進に向けた働き方、職場環境整備等女性が働きやすい職場の実現に向けた改善策を検討する。

③**事業後継者等の育成**

・将来のトラック業界を担う優秀な人材を育成するため、物流経営士の認定事業の充実、活用を図る。また、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。

・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校の講座受講を促進する。

・事業後継者並びに青年経営者を育成するため、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とともに、社会貢献活動に取り組み、業界の社会的地位向上に貢献する。

・都道府県トラック協会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。

・女性の職業生活における活躍を推進するため、女性部会において、実務に即した研修事業等を実施し、女性の採用・育成・定着に有効な施策の検討を行う。

・事業承継の方法や好事例をまとめた冊子を活用し、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。

④**人材確保に係る現状把握及び将来等の検証並びに業界として積極的な広報活動の展開**

・トラック運送業界における人材確保の現状並びに将来動向等について把握・分析し、その課題や問題点を抽出し検証する。また、特に女性や次世代を担う若年労働者層、ドライバー未経験者等の求職者に対し、トラック運送業界の社会的役割等を積極的にPRし、職業としての魅力をアピールする。

(4)交通及び労災事故の防止の徹底

○交通事故防止対策

①**事業用トラックによる交通事故実態の把握と要因分析**

・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「1・5」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。

・車籍別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等詳細に交通事故実態を分析・把握し、有効な事故防止対策を立てる。

②**追突事故及び交差点、高速道路における事故防止対策の啓発**

・事業用自動車の運転者に対する指導及び監督の指針の強化に対応し、ドライバー教育テキストを活用したトラックドライバーの初任運転者教育等について実施体制等を強化し、交通事故防止の実効性向上を図る。

・ドライバー等安全教育訓練促進助成事業の対象施設の拡充を図り、より充実した安全教育訓練の実施を促進する。

・交通事故実態に即した事故防止セミナー等を通じて、交通事故防止の意識の高揚を図る。また、効果的な映像を活用した実践的なドライブレコーダセミナーとするほか、「WEB版ヒヤリハット集」の充実を図る。

③**安全対策機器の普及促進**

・ドライブレコーダをはじめとした後方視野等確認支援装置、アルコールインターロックなど安全対策機器の導入を助成し、積極的な普及促進を図る。

・衝突時被害軽減ブレーキ搭載車両等先進安全自動車（ASV）の普及拡大を図る。

④**高度なIT点呼システムの普及拡大**

・運行管理の効率化を図るため、IT点呼に係る活用範囲の拡大を図るとともに、輸送の安全確保体制の充実を図る。

・デジタル式運行記録計等の高度化に合わせ、IT機器等を活用した高度な点呼システムの普及拡大を図る。

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」の更なる周知活動と、国際海上コンテナ輸送における運行の適正化および交通事故防止の徹底を図る。

・45ﾌｨｰﾄコンテナの陸上輸送における安全性の確保や法的環境整備、マルチトレーラ等輸送を効率化する新技術導入に向けた方策を推進する。

⑥**「運輸安全マネジメント」の普及拡大**

・運輸安全マネジメント評価制度見直し（最低車両台数の範囲拡大）について周知するとともに、運輸安全マネジメントについて、一層の定着と取組みの深度化、高度化を図るため、官民一体で取り組む普及・啓発活動を推進する。

⑦**駐車問題見直しへの対応**

・貨物集配中の事業用トラックに係る駐車規制の見直しに伴う諸課題について情報収集に努め、必要に応じ、改善に向けた関係機関への働きかけを行う。

・トラックドライバーの労働環境の改善に向け、大型車駐車場案内システムについて調査・研究を行う。

⑧**全国トラックドライバー・コンテストの実施**

・安全意識ならびに運転技能の向上を図るため「全国トラックドライバー・コンテスト」を実施する。

⑨**トラックステーションの管理運営**

・長距離運行トラックの安全運行確保を目的とした、トラックステーションの管理運営について、利用実態を踏まえた運営の効率化を図りつつ、利用者が快適に施設を利用できるよう計画的な施設の保全及び運営を行なう。

○労働対策

①**過労死等防止対策の推進**

・平成29年度に策定した「過労死等防止計画」の具体的な行動計画に基づき、関係者が一丸となって過労死等防止対策を推進する。

・「過労死等防止対策白書」（厚生労働省発行）に基づき、過労死防止対策等を取りまとめた啓発資料を活用したセミナー等を通じ、過労死防止の意識の高揚を図るとともに、過労死予防対策の普及・促進を図る。

②**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**

・「トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル」を活用したセミナー等を通じ、健康起因事故防止対策を推進するとともに、メンタルヘルス対策強化について普及・啓発を図る。

・中小トラック運送事業者のための健康管理システムについて、導入・活用を推進する。

・また、国土交通省の「事業用自動車健康起因事故対策協議会」で審議する脳・心臓など主要疾病等に対する検査方法等について普及を図る。

・ドライバーの睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査に対する助成を行うとともに、スクリーニング検査後の治療状況などの把握に努める。

③**労働災害防止、荷主対策の推進**

・荷主先を含めた労働災害の発生状況等の実態を調査分析・把握するため、陸上貨物運送事業労働災害防止協会等関係機関との連携を図りつつ、第13次労働災害防止計画（2018～2022）を踏まえた労働災害防止に取り組む。

・安全衛生管理の徹底と、「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」の周知・徹底を図る。

④**高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの確保・拡充**

・ドライバーが計画通り運行し、労働関係法令を遵守できるよう、高速道路のSA・PA、道の駅等における駐車スペースの確保や拡充について、要望を行うなど対応を図る。

⑤**フェリー利用等の推進に向けた対策**

・北海道・九州～本州間等のフェ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など、フェリー利用等の推進に向けた対策の検討を行う。

(5)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、割引制度の充実及び更なる高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現

①**大口・多頻度割引最大50％の継続・恒久化及び更なる割引制度の充実**

・高速道路の利用をさらに促進するため、高速道路料金の大口・多頻度割引最大50％の継続・恒久化及び長距離逓減制の割引及び深夜割引等の拡充など更なる割引制度の充実に向けて、積極的な要望活動や行政機関等との調整を行う。

②**全国の高速道路ネットワークの積極的な整備の推進及びミッシングリンクの解消**

・輸送時間の短縮、定時性の確保、物流効率化による経済活動の活性化等高速道路の持つ効果が最大限に発揮されるよう、高速道路ネットワークの積極的な整備の推進やミッシングリンクの解消に向けて、国土交通省や全国道路利用者会議等関係機関と連携を図り、積極的な要望活動を行う。

③**高速道路における暫定2車線の4車線化など安全対策の推進や渋滞対策の推進**

・より安全に高速道路を利用し、輸送時間の短縮など高速道路の持つ効果が最大限に発揮されるよう、暫定2車線の4車線化など安全対策及び渋滞対策の推進に向けて、国土交通省や全国道路利用者会議等関係機関と連携を図り、積極的な要望活

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。

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

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

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

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

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。

《製品ラインナップ》

アナログタコグラフ
一目でわかる「不朽の名作」
ATG21

単機能型／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&ワンタッチクラウド型
DTG5

矢崎エナジーシステム株式会社　http://www.yazaki-group.com/

計装事業部：〒427-8555 静岡県島田市横井1-7-1 ☎(0547)37-2601
東北計装営業部（仙台支店）☎022(284)9113　関東計装営業部（埼玉支店）☎048(654)2188　関東計装営業部（東京支店）☎03(5782)2703
中部計装営業部（名古屋支店）☎052(769)1533　関西計装営業部（大阪支店）☎06(6458)8091　中国計装営業部（広島支店）☎082(568)7803
九州計装営業部（福岡支店）☎092(411)4833　矢崎総業北海道販売（株）☎011(852)2913　矢崎総業四国販売（株）☎087(833)3337
※電話はすべてダイヤルインです。

動を行う。

④ETC2・0を活用した物流対策

・ETC2・0の更なる普及促進を図るため、ETC2・0を活用した「車両運行管理支援サービス」の普及、高速道路から一時退出した場合の退出時間の拡充や料金の継続、「特車ゴールド」（特殊車両通行許可の簡素化）の周知等各種物流対策の充実に向けた対応を図る。

(6)参入基準の厳格化等規制緩和の見直しの促進

①参入基準の厳格化等規制緩和の見直しの促進

・国土交通省と適正化実施機関との連携を強化し、新規事業者の参入基準の厳格化等行き過ぎた規制緩和の見直しを要望する。

・利用運送事業に関して、実態を踏まえつつ、規制の在り方等について検討を行う。

・貨物自動車運送事業の許可に係る更新制度について検討を行う。

(7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

①自動運転・隊列走行の対応

・国の先進安全自動車（ASV）推進計画及び隊列走行実現に向けた取り組みに参画し、より安全性の高い自動車運転技術の普及等に取り組む。

・ドライバー不足や生産性向上等に資する自動運転・隊列走行など新技術を活用した物流の効率化等の推進について要望を行うとともに、関係機関と検討を行う。

②IT化の推進

・中小トラック運送事業者を対象とした情報化支援諸施策を行う。また、先進活用事例やセキュリティ対策等を幅広く周知するとともに、セミナーを開催するなどIT活用の推進を図り、事業者の生産性向上等を支援する。

・輸送効率向上とIT化を促進するため、求荷求車情報ネットワーク事業を支援する。

③中継輸送及び共同輸配送の対応

・国土交通省の「中継輸送実施の手引き」について周知するなど、中小事業者が対応可能な中継輸送や共同輸配送について必要な対応を図る。

重点施策

(1)自動車関係諸税の簡素化

①自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

・自動車関係諸税の簡素化・軽減に向けて、自動車関係団体と連携を図り、政府与党等に対し要望・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税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軽油引取税の旧暫定税率の廃止等税負担の軽減

・軽油引取税は、一般財源化により本来国民が公平に負担すべきであるにもかかわらず、「当分の間税率」と名前を変えてトラック運送事業者が負担を強いられており、税負担の公平の原則に著しく反していることから、軽油引取税の旧暫定税率の廃止に向けて、政府与党等に対し要望・陳情活動を展開する。

(2)燃料費対策等の推進

①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、助成を受けた給油施設を大災害等の際の緊急輸送時における燃料供給に活用する。

・軽油等燃料費対策および環境・省エネに対する重要性に鑑み、最新排出ガス規制適合車等の導入に必要な設備資金融資に対する利子補給を行う。

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、燃料サーチャージガイドラインを周知するなど導入を促進するとともに、サーチャージなどを適正に収受するための方策を検討する。

(3)環境・省エネ対策の推進

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。

・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」に基づく温室効果ガスの排出抑制に取り組む。

②エコドライブの徹底に向けたEMS機器等の導入及びアイドリングストップ支援機器の普及促進

・燃料消費量の削減効果が高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等環境対応車の普及促進

・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・啓発の推進

・巡回指導は、新規事業者、総合評価が低い事業者等、優先度に応じた指導内容及び頻度で行い、法令遵守の徹底について指導・啓発を図る。また、巡回指導実施目標件数を定めるなど指導の強化を図る。

・行政と連携し、速報制度並びに新規参入事業者に対する新規巡回指導及び労基特別巡回指導への的確な対応を図る。

・巡回指導等を通じて、社会保険等の未加入事業者に対し、社会保険制度に関する周知を図るとともに、加入の徹底を的確に指導する。

・地方実施機関に対する巡回指導の実態調査等により、新しい巡回指導指針、マニュアルの徹底を図り、評価手法の全国均一化を推進する。

・適正化事業指導員の専任化を推進するとともに、地方実施機関の指導体制の強化を図る。

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アップを図るため、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を実施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。

・全ト協会長名で荷主に対して、Gマーク取得事業所の優位を高める方策について検討を図る。

・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、実践的な調査技術や専門的知識の修得等、指導実務に即した研修を開催する。特に、特別研修及びスキルアップ研修は、時宜を得たテーマを設定し研修の高度化を図る。

・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。

・全国研修を補完する小規模グループ研修では、模擬巡回指導やグループ討議等の実施により、評価手法の全国均一化を図る。

・適正化事業指導員の更なる資質の向上を図るため、運行管理者資格の取得を積極的に推進する。

④車両及び道路通行等諸規制の緩和要望の推進

・車両制限令及び特車申請の運用のあり方等について、制度の簡素化・手続きの迅速化、また各種規制の緩和等について、国土交通省等に対して適宜要望を行う。

・車両制限令違反者に対する大口多頻度割引停止措置の運用について実態を踏まえ、国土交通省等に対して適宜要望を行う。

⑤特殊車両通行許可制度の遵守の徹底

・特殊車両にかかる法令遵守等を図るため、許可条件違反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)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物資輸送体制の確立及び復興関連申請書手続きの弾力的運用

・全ト協「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、これまでの大規模災害対応等を踏まえつつ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に必要となる諸手続きの簡素化、ダンプカーやセメント輸送車両の緊急時の輸送体制のあり方について検討する。

②大規模災害発生時に備えた物流専門家の育成

・大規模災害発生時における広域的な物資輸送体制の確立を図るため、各都道府県トラック協会と連携し、基礎知識の習得の場を設定する等により、物流専門家の育成を推進する。

(6)その他

①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、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、認定講師として全ト協担当部内職員への教育及び外部講師の育成に取り組む。また、お客様対応責任者研修の充実を図る。

②標準引越運送約款改正に伴う事業者及び消費者への周知

・平成30年6月に改正が予定されている標準引越運送約款について、引越講習等で事業者へ周知徹底するとともに、全ト協ホームページや各都道府県トラック協会を通じて消費者への周知活動を推進する。

③「広報とらっく」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素材を制作し、各都道府県トラック協会に配布するほか、大型ビジョンを活用した街頭PRを行う。

・高校新卒者等を中心とした若年労働力確保のためのDVDを制作し、各都道府県トラック協会に配布する。

・全ト協が創立70周年を迎えるにあたり、記念誌を制作し各都道府県トラック協会をはじめ、関係行政機関等に配布する。

・機関紙「広報とらっく」（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、必要に応じ号外を発行する。

・ホームページの運営およびSNS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とともに、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。

④全ト協及び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

・全ト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、マイナンバー（事業所番号）を活用した検索について検討を行う。

⑤全ト協・都道府県トラック協会の会員及び役職員等に対する研修の充実及び能力の開発

・新規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わる検討を行う。

⑥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）等はじめ海外の行政機関及び関係団体・機関との交流を促進する。

⑦庶務関係事項

・①優秀運転者等の表彰、②正しい運転・明るい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（必要により随時）、⑥各委員会（必要により随時）とする。

平成30年度収支予算（総括）

（単位:千円）

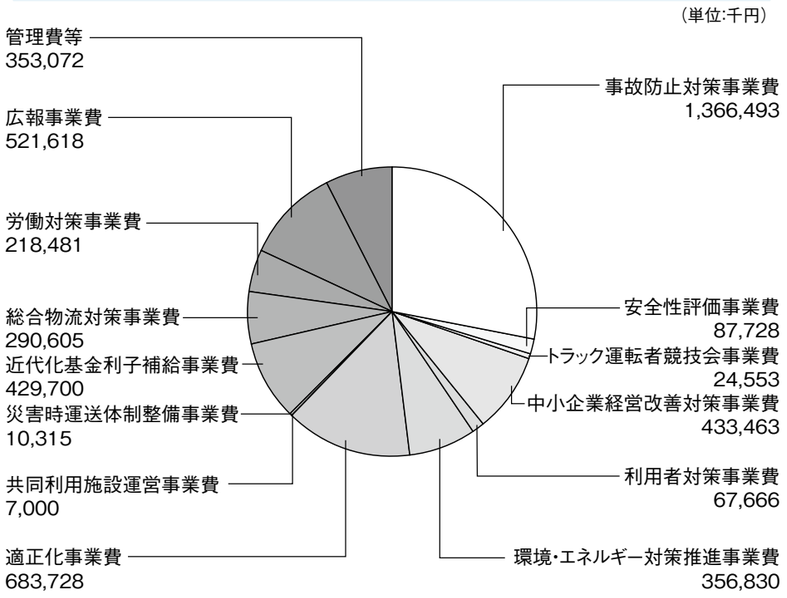
交付金特別会計	事業活動収支の部	収入	4,240,073
		支出	5,089,344
		収支差額	▲849,271
	投資活動収支の部	収入	0
		支出	44,900
		収支差額	▲44,900
	財務活動収支の部	収入	1,350,312
		支出	1,300,000
		収支差額	50,312
	予備費支出		10,000
	当期収支差額		▲853,859
	前期繰越収支差額		853,859

一般会計	事業活動収支の部	収入	674,143
		支出	580,831
		収支差額	93,312
	投資活動収支の部	収入	0
		支出	62,000
		収支差額	▲62,000
	財務活動収支の部	収入	20,000
		支出	50,312
		収支差額	▲30,312
	予備費支出		1,000
	当期収支差額		0
	前期繰越収支差額		0
鈴木基金特別会計	事業活動収支の部	収入	1,600
		支出	10,600
		収支差額	▲9,000
	投資活動収支の部	収入	10,000
		支出	0
		収支差額	10,000
	予備費支出		1,000
	当期収支差額		0
	前期繰越収支差額		0

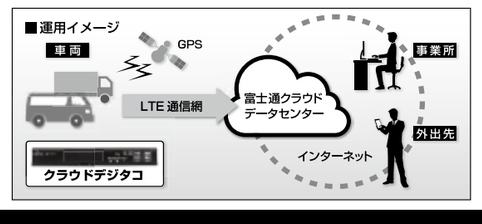
注）▲はマイナス

交付金特別会計事業活動支出の内訳

（単位:千円）



shaping tomorrow with you
社会とお客様の豊かな未来のために
FUJITSU
みんなのクラウドデジタコ、発進。

運行管理の「こうしたい」に、応えます。
「走行中の車両状況を知りたい」「コストをかけずに運行管理したい」「安全運転を徹底したい」。
クラウドデジタコならそんな願いに応え、さまざまなシーンで手軽に導入できます。
すべての車両に、ネットワークを。
クラウド型運行支援サービス
ITP-WebService V2 F1A
標準価格 月額1,480円(税別)/車両
●リアルタイム運行支援 ●動態管理 ●地図ソフト ●通信費 ●Q&A、センドバックサポート


transtron 株式会社 トランストロン 情報サービス営業部
〒222-0033 神奈川県横浜市港北区新横浜2丁目15番地16 NMF新横浜ビル
http://www.transtron.com
■お問い合わせ、資料請求はお気軽に
TEL.045-476-4640
FAX(045)476-5024

省燃費と長時間使用を実現した冷房機

アイドリングストップクーラー
i-Cool Plus
［アイクール・プラス］
車載車専用冷房機として
優れた性能のアイドリングストップクーラー
①優れた冷房能力
1800Wの高い冷房能力を発揮
②ゆとりの室内居住性
スリムな室内機でベッド内の居住性を確保
③車両に合わせたラインナップ
車両に適した配管により装着可能車型が拡大
icl いすゞ自動車(株)グループ
株式会社 アイ・シー・エル
〒140-0013
東京都品川区南大井3-26-7 ICLビル　お客様相談窓口　TEL.03-3763-6481　http://www.i-c-l.co.jp

標準貨物自動車運送約款一部改正▽新運賃・料金届出促進企画

新標準貨物自動車運送約款を踏まえた実務対応について（その1）

寄稿　日本PMIコンサルティング㈱ 代表取締役社長　小坂　真弘氏

国土交通省では昨年11月4日に標準貨物自動車運送約款（以下「新標準約款」という）を改正し、運賃と料金の定義を明確にするとともに、運賃、積込料・取卸料、附帯作業料、待機時間料、高速道路利用料金等を分けて収受する内容となっている。ここでは、新標準約款を踏まえて、取引慣行を是正し、利益が生まれる運賃・料金を設定するにはどのように対応するかを分かりやすく解説する。

1. 標準約款が改正された背景

現在、トラック運送業界は人材不足であり、運転者人材について必要な人数を確保できない実態がある。人材不足の理由として真っ先に挙げられるのは「長時間労働、低賃金」である。運転者は長時間拘束されても、低賃金であり、1時間当たりの賃金にすると最低賃金スレスレというケースも珍しくない。運賃・料金に関する調査（平成29年）からも、運転者の賃金を引上げできない理由として、「運賃が低い」（53・6％）、「料金が十分もらえない」（23・8％）が挙げられる（図1）。

それでは、どうして長時間拘束されても、低賃金なのか？　運送業では待機時間、積込・取卸作業等で長時間拘束されても、割増料を収受できない実態があり、時間を基準にして運賃・料金を取り決めする考え方が希薄なためである。「モノを運んでなんぼ」という距離を基準にした考え方が根強く、時間延長しても無料（タダ）という意識が強い。

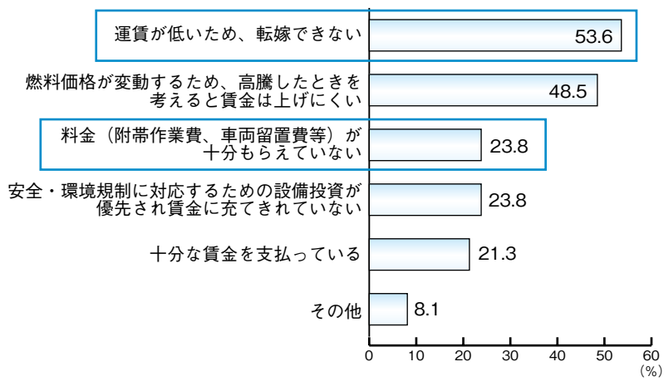
企業業績が好調な現在、数百億円以上の利益を計上している荷主でも、数時間の待機をさせても、待機時間料を全く支払いしていないケースがほとんどである。待機時間料など時間をベースに料金をキチンと支払っている事例を見つけるほうが困難な状況にある。企業業績が好調な荷主は自社の社員の給与水準を引上げ、一方、多くの運送事業者は荷主都合で拘束された超過時間分については全く収受できず、運転者は安い賃金で生活していかなければならない。こうした状況は大変理不尽であり、速やかに解決に向けた取り組みをしなければ、日本の物流を支えるトラック運送業界の魅力は高まらない。

「適正運賃」、「再生産可能な運賃」とよく聞くが、具体的に何をもって適正なのか、再生産可能なのか、具体的に分かりづらい。頭で何となく分かっていても、具体的に何を実行すべきなのか、現場では苦慮していることが多い。荷主はお客様であり、神様のような存在だから、余計に厄介である。必要なコストを運賃等に転嫁できない問題は、特にアジアの文化圏の特有の問題である。ある意味、文化に根付いた取引慣行を改善するには、運送事業者単独の努力では限界がある。そこで、国土交通省は約款を改正し、運送事業者が時間をベースにして「料金」を収受しやすい環境を整えたわけだが、長年形成されてきた取引慣行を打破する必要があるため、いかに実効性を確保するか、これからの取り組みが極めて重要である。

2. 新標準約款を踏まえ、いかに対応すべきか

平成30年2月下旬時点の新標準約款を踏まえた全国の届出率は約4割と、今後届出する事業者も想定される。改正趣旨を踏まえれば、取引慣行是正のためには当然新標準約款を使用することが望ましい。そこで、新標準約款に即した対応方法を整理すると図2の通りである。

図1　運転者の賃金を引上げできない理由



出典：トラック運送業における運賃・料金に関する調査結果報告書（平成29年全ト協調査）

図2　標準貨物自動車運送約款等の改正に伴いトラック事業者に行っていただくこと（国交省）

○待機時間料、積込料及び取卸料を収受するためには、①運賃及び料金の変更届出、②新標準約款の提示が必要です。

平成29年11月4日以降

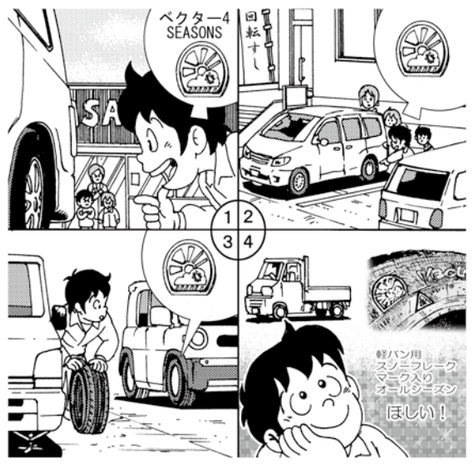
- 新標準約款を使用する場合 → 必要な作業
  - ①改正告示後の新標準約款を営業所に掲示する
  - ②運賃及び料金の変更届出を行う
- 新標準約款を使用しない場合
  - 旧標準約款を引き続き使用する場合 → 必要な作業
    - ①旧標準約款を使用することについて認可申請を行う
    - ※この場合11月4日までに申請を行う
    - ②認可後、旧標準約款を営業所に掲示する
  - 新たに独自に定めた約款を使用する場合 → 必要な作業
    - ①独自に定めた運送約款を使用することについて認可申請を行う
    - ②運賃及び料金の変更届出を行う
    - ③認可された運送約款を営業所に掲示する

（その他：従前から独自の約款を使用している場合）
○独自の約款を引き続き使用する場合には手続きは不要
○独自の約款の変更を行う場合については①認可申請、②運賃及び料金の届出、③約款の掲示が必要

※新標準約款：平成29年11月4日に施行される標準貨物自動車運送約款及び標準貨物軽自動車運送約款
※旧標準約款：平成29年11月3日以前に適用されていた標準貨物自動車運送約款及び標準貨物軽自動車運送約款

タイヤケア ホントの話　タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

第82回「増えてきた『ベクター4シーズンズ』」



このタイトルを見て、すぐさまこれがタイヤの名前だと分かる人が相当いるかもしれません。グッドイヤーが販売している、乗用車専用のチェーン規制対応オールシーズンタイヤ『ベクター4シーズンズ』のことです。乗用車タイヤの販売市場で、第二の冬用タイヤとして確固たる地位を築き、いまではスタッドレスタイヤの代わりにこのオールシーズンタイヤを選択するユーザーが確実に増えてきました。

これまでの冬用装備といえば、タイヤの側面に「STUDLESS」の刻印が入るスタッドレスタイヤと、自分で着脱をしなければならない「ゴムチェーン（鉄チェーン）」の二者択一です。タイヤの側面に「M＋S（MUD＆SNOW）」の刻印だけが入る「オールシーズンタイヤ」もありますが、高速道路でチェーン規制がかかると通行できません。トラック用タイヤで「ミックス」と呼ばれる品種も同様です。つまり、「STUDLESS」表記のないタイヤはすべて、雪道を安全に走行できる性能を持ち合わせていないものと考えていいでしょう。

そこで、この『ベクター4シーズンズ』は「STUDLESS」の刻印はないものの、山の形をした「スノーフレークマーク」を入れることによって、チェーン規制の通行を可能にしたのです。実はスタッドレスタイヤにもこのマークが入っています。

「スノーフレークマーク」というのは欧州の認証記号です。きわめて厳しい寒冷地でも十分な性能を発揮できるタイヤとして認証され、このマークさえあれば、国内のチェーン規制はクリアできます。

しかもこの『ベクター4シーズンズ』は、夏場の路面で走行をしても、ノーマルタイヤ（夏用タイヤ）とあまり変わらない乗り心地で、燃費性能や雨天での安全性も備わったタイヤですから、少雪地域などで最大の能力を発揮します。事実、北海道や東北の豪雪地域以外で広く重宝され、特にタクシー業界では、スタッドレスタイヤに準ずる氷雪上性能に加え、夏冬の履き替えが必要ないという便利さから、この『ベクター4シーズンズ』を全車両に装着する事例もあるほどです。また、今後はカーシェアリングやレンタカーの車両に対しての導入も広まることが予想されますから、あと数年でスタッドレスタイヤの販売規模に並ぶ可能性があるほど装着率が伸びています。

以前にもこの『ベクター4シーズンズ』を当コラムで紹介しましたが、このタイヤほど日本の気候に合ったものはないと思います。スタッドレスタイヤを過去に使用し、冬道走行に慣れたドライバーが上手に乗りこなせば、北海道以外の雪道（幹線道路）はまず問題なく走れることが証明されています。近い将来、この『ベクター4シーズンズ』の開発が商用車／バン用（195／80R15LTや145R12LTサイズ）まで広がれば、雪道での立ち往生を予防する強力な安全装備になることは間違いないでしょう。

スタッドレスタイヤを前面に売り出す国産メーカーのさじ加減ひとつだと思いますが、年2回の履き替え作業が省けて、突然の降雪にも耐えられる、この「スノーフレークマーク」入りのオールシーズンタイヤを、本格的に開発していくべき時代に入ったのではないかと考えています。

3. 新標準約款を届出の事業者における対応

新標準約款を届出の事業者においては、車両ごと、取引先ごとに原価を踏まえた1時間（30分）ごとの売値を決め、料金表を作成する必要がある。各運輸支局に届出した積込・取卸料及び待機時間料の時間単価は上限・下限の数字となるため、実務的な対応ができる料金表が必要である。なお、売値は原価を基準に一定率を「上乗せ」または「割引する」ことにより設定される。

(1)原価の計算手順

改正標準約款を踏まえ、利益の生まれる運賃・料金を設定するためには、車両の類型別、重量別に、1時間当たりの原価、走行距離1キロメートル当たりの原価を把握することが必要である。

自社の原価を把握するには、Step1で保有車両ごとに過去1年間の数字から車両単位の原価計算を実施。Step2で走行距離1キロメートル当たり変動費、稼働1時間当たり固定費（原単位）を算出。Step3で車両の類型別等から「平均値」を算出する（図3）。

自社の各車両の類型別、最大積載量別などの区分から、各車両類型別の平均原価（1時間当たり・1キロメートル当たりの原価）を計算する（図4）。

(2)現場での所要平均時間の把握

積込・取卸料及び待機時間料については、①毎回の所要時間を計測して1回ごとに変動する時間を基礎に請求するケース、②年間の平均値を算出して運賃・料金を固定化するケースがある。①の対応方法は事務的に煩雑で、小規模事業者では対応が困難であることから、②の対応方法が望まれる。実態に即して枠組みを話し合いの上、決定する必要がある。

このときに、現場では貨物量、時期、方面等の相違により、所要時間が異なるケースがあるため、年間の平均値を調査する必要がある。現場での実態と所要時間を把握しなければ、取引先との話し合いもできないため、現場に足を運び、所要時間も含め詳細に実態を把握することがポイントである。このとき、取引先ごとに、方面別、時間帯別に、前提条件を分けて所要時間を整理していただきたい。

時間は、荷主等の現場に到着してから受付、待機、積込、輸送、待機、取卸と作業区分を分けて時間を計測する。なお、待機時間は取引先都合の待機時間と自社都合の待機時間があるため、待機時間の計測にあたっては留意が必要である。

(3)運賃単価ごとの原価計算

現場における所要時間の把握ができたら、次は運賃単価ごとに原価を算出する。

自社車両の類型別等における走行距離1キロメートル当たり変動費、稼働1時間当たり固定費（原単位）の平均値が求められた後、運賃単価ごとに原価計算を行う。このとき、「各運賃単価－運賃単価ごとの原価＝運賃単価の損益」の計算をして、積込・取卸料、待機時間料等をどの程度収受すべきかを検討する（図5）。

(4)運賃・料金の原価内訳を作成する

特に赤字の仕事については、運賃・料金の原価内訳を作成する。どこの部分が赤字の原因になっているかを分析して、運賃・料金の引上げの検討をする（図6）。

4. 次回以降の内容

次回以降は、具体的な事例、取引先との交渉事例などを解説し、いかに原価計算の実施方法、原価を踏まえた運賃・料金対応すべきか整理する。

の設定事例、契約書面の

（つづく）

図3　改正標準約款に対応するための自社原価の把握手順

Step1　車両単位の原価計算

○保有車両ごとに、過去データから1年間の運送原価を算出します。

○原価計算は、保有する車両ごとに原価計算を実施します。
○各車両の稼働時間、実稼働時間率を把握します（デジタルタコグラフデータ等から）。

Step2　原単位の算出

○車両類型別に走行距離1km当たり変動費、稼働1時間当たり固定費（原単位）を算出します。

○車両単位の運送原価データから、車両類型別に1km当たり変動費及び1時間当たり固定費を算出します。
○原単位には、実車率、実稼働時間により割戻しします。自社都合の待機時間、空車の時間等の原価を調整します。

Step3　各車両の類型別等を踏まえ、原単位の平均値を算出

○各車両の原単位を車両の類型別、最大積載重量別等の基準から平均値を算出します。

図4　会社全体の運送費用（事業所単位）

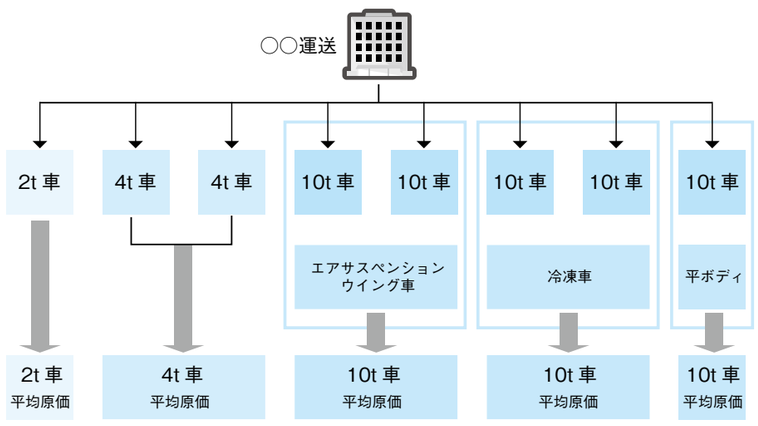


図5　運賃単価ごとの原価計算

変動費	1km当たり変動費	×	平均走行距離（km）
＋			
固定費	1時間当たり固定費	×	平均拘束時間（時間）
＋			
料金・実費等	・高速道路利用料 ・フェリー利用料 ・駐車場利用料	・その他諸費用	

図6　運賃・料金の原価内訳

運送原価	・（【名目】1km当たり変動費 ÷ 実車率）×1回当たり平均走行距離① ・（【名目】1時間当たり固定費 ÷ 実稼働時間率）×1回当たり平均拘束時間② ・運送原価＝①＋②
積込・取卸原価 附帯作業原価	・（【名目】1時間当たり固定費 ÷ 実稼働時間率）×1回当たり平均所要時間 ・フォークリフト等の機材の1回当たりの実費
待機時間原価	・（【名目】1時間当たり固定費 ÷ 実稼働時間率）×1回当たり平均待機時間
高速道路利用料・フェリー利用料等	・1回当たりの平均的な実費 ・高速道路利用料、フェリー利用料、駐車場利用料等
その他実費	・1回当たりの実費
原価合計	・運送原価＋積込・取卸原価・附帯作業原価＋待機時間原価＋高速道路利用料等＋その他費用

見積りの運賃・料金

原価合計	＋	適正利益額	＝	見積の運賃・料金

ほんのヒトコマ

［第16回］　前川しんすけ

うぬぼれ親子の卒業式の朝…「第二ボタン、たくさん付けといてあげたよ」「母さん、ありがとう！」

法令○×クイズ　～歩行者保護編～

【解答】2面に問題

❶○（法第71条第2号）身体障害者用の車椅子が通行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにすること。
❷×（法第31条）路面電車に乗降する者がいない場合において、当該路面電車の左側に当該路面電車から1.5メートル以上の間隔を保つことができるときは、徐行して当該路面電車の左側を通過することができる。
❸×（法第38条第1項）横断歩道に接近する場合には、横断しようとする歩行者又は自転車がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。
❹○（法第71条第2号の3）児童、幼児等の乗降のため、停車している通学通園バスの側方を通過するときは、徐行して安全を確認すること。
❺×（法第38条第2項）横断歩道又はその手前の直前で停止している車両等がある場合において、当該停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない。

食の新旧街道を行く

―俯瞰食文化学の視点から―

フードジャーナリスト、食文化研究家　向笠 千恵子

126「西イチグルメの旅⑤」牛肉、鶏肉、豚肉の揃いぶみ丼

丹波は、京料理を支える食材の王国。京都府と兵庫県にまたがる中山間地域で、ほぼ京都縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道沿いのエリアである。

このあたりは内陸型気候で、昼夜の寒暖差が大きく、丹波霧と呼ばれる朝霧のおかげで作物はどれもおいしく育つ。とりわけ栗、黒大豆、大納言小豆の評判が高いが、一方では肉類の品質にも定評がある。

そんな丹波ならではの肉と野菜を組み合わせたみごとな丼が、舞鶴若狭自動車道・西紀SA（下り線）の「丹波ご当地肉〝三種〟揃いぶみ丼」。西日本高速道路㈱主催の「西イチグルメ決定戦」で審査員特別賞を受賞した地産地消の丼物で、審査員の一人だった私が先頭をきって一票を入れた逸品である。

肉三種の揃いぶみとは、牛鶏豚の肉を惜しみなく使っているとの意味。

まず、牛肉は「但馬牛」。日本が誇る黒毛和牛で、但馬つまり現兵庫県北部の特産。霜降り肉になりやすい血統で、現代の日本の高級牛肉はほとんどが但馬牛の系統だから、味に間違いはない。

鶏肉は「丹波地どり」。開放鶏舎と広い運動場でゆったり育った鶏で、適度な運動がほどよい食感に繋がり、コクとうま味が濃い肉になっている。

三種目は地元の兵庫県立氷上高等学校の生徒たちが育てた「氷上高ポーク」だ。開拓者精神を校訓とし、農作物などの生きものに触れる「命の教育」を実践している高校で、中ヨークシャー種の豚を飼っているのである。

そんな三種の肉を、篠山産のコシヒカリのご飯にどさっと載せたボリューム丼は、まさしく揃いぶみの味わい。一口ごとに変化がつくから、おいしさが勝るうえに、食べるほどに楽しくなる。丹波野菜の小鉢やデザートまで付いて1620円（税込）はお値打ちだ。

（むかさ・ちえこ）

一歩先を行く 運転性能

より使いやすく、よりスムーズに。
ドライバーに快適な運転環境を求めて。

進化した電子制御式オートマチックトランスミッション「ESCOT-Ⅵ」、
素早く滑らかに応答するディスクブレーキ、そして使い心地を追求したインテリア。
その洗練された運転感覚が、疲労の少ない快適な運転環境を実現。
これが、新型Quonの「一歩先を行く運転性能」です。

比類のない操作性「ESCOT-Ⅵ」

正確で迅速なギアチェンジを実現し、燃費のばらつきを抑える「ESCOT-Ⅵ」。微速でのスムースな後退や泥濘地での脱出性にも優れ、素早く滑らかな変速が、ドライバーへ負担の少ない操作性を提供します。

UDトラックス公式ホームページ udtrucks.co.jpで、新型Quonのすべてをお確かめください。

全会員の届出目標に

長崎県トラック協会の取り組み

標準貨物自動車運送約款一部改正▽新運賃・料金届出促進企画

標準貨物自動車運送約款が一部改正され、平成29年11月4日から施行された。今回の改正は、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を明確化し、別建てで収受できる環境を整備するためのもの。これにより、附帯作業コストの見える化、サービスに見合った対価の収受等を通して、全体としての効率性・生産性の向上が図られるとともに、取引環境改善および労働時間削減に資すると期待されている（6・7面に関連）。

ここでは、長崎県トラック協会（塚本政治会長）の新約款に基づく新運賃・料金の届出における会員支援への取り組みを紹介する。

広報活動と説明会で周知

「運賃・料金」を明確化　適正収受のチャンスと捉え

国土交通省が、標準貨物自動車運送約款等の一部改正を平成29年8月に公布し、同年11月4日から施行すると公表した際、長崎県トラック協会の鶴田孝廣専務理事は、これまで慣例でサービス化されていた附帯作業について、「これでようやく運賃・料金が明確化されるためのツールが手に入った」と感じ、また「このツールを全事業者が活用してこそ、本当の力になる」と思ったという。

「標準引越運送約款がいい例で、荷造り、梱包も自分で行う人と、荷造りから梱包まですべてお任せするサービスでは、同じものを運ぶのにも料金は明確に異なり非常に明瞭なものです。これまで、附帯業務の料金や車両留置料等が充分に収受できていない状況でしたが、今度の約款改正で引越と同じように明確化できることになり、非常に画期的なことだと受け入れました」（鶴田専務理事）

運輸支局と密接に連携

長崎県ト協では、鶴田専務理事の指示を受け、山田伸一適正化事業部長が早速動き出した。まず第一に、長崎県ト協の機関誌『ながさきトラック広報』9月号に、同改正に関する記事を掲載し、広報を行った。また、国交省九州運輸局の長崎運輸支局と連携し、10月に県内各地区で説明会を開くための準備を開始。日頃から長崎運輸支局とは密接に連絡を取り合っており、説明会開催に際しても首席専門官が参加し、説明をしてもらう快諾を取り付けた。

さらに、説明会は、通常の事務連絡事項等では、2～3か所で実施するところを、同県ト協で開催し得る最大会場数の7か所で実施した。

広報の必要性　最高レベルと判断

「長崎では、県内に離島等も含めて13支部ありますが、各種説明会等は、長崎市内での1回開催が通常です。しかし、今回の約款改正については、『広報・説明の必要性』としては、最高レベルと判断して、離島にも出向き7か所で開催しました」（山田部長）

長崎では、広報誌でのPRや、丁寧な説明会の開催、そして、適正化事業巡回指導時の情報提供などを最大限活用した結果、30年3月12日現在、県外本社等で届出が必要ない事業者を除いた要届出410事業者中、新運賃・料金届出事業者は357者（87％）、旧約款の認可申請事業者は4者（1％）、未届出事業者は49者（12％）となっている。なお、旧約款の認可申請をした4者の理由は、物流子会社等の親会社からの指示や自社判断などであった。

今後は適正化事業指導員を活用し　個別事業者へ直接面談・支援へ

新約款施行からおよそ5か月が過ぎ、「もはや広報や説明会の段階ではなくなった」（鶴田専務理事）として、長崎県ト協では、今後は、適正化事業指導員を活用し、巡回指導ごとのお知らせ・説明・支援を行っていくとしている。

また、届出は、トラック協会がまとめて運輸支局へ提出しているので、未届事業者について把握できている。このため、未届会員宛に、改正内容に合わせた運賃・料金設定（変更）が未届けである旨をお知らせする通知文を発出。広報、説明会で情報が届いていなかった可能性のある事業者の掘り起こしをしている。また、今後は一歩進んで、未届事業者について、個別訪問をして丁寧に説明を行っていく。

「未届けゼロ」まで　根気強く活動

「ドライバー不足で、物流の基幹産業であるトラック輸送が危機であることが、今ほど一般に理解をされている時はありません。今こそ、適正に運賃・料金を収受し、また、不当な待機時間等でドライバーにしわ寄せがきている現状を打破し、さらに魅力あるトラック運送業界を創る強いツールとして、新約款を使わない手はありません」（鶴田専務理事）

「未届事業者を訪問し、新約款の有効性を説明して回っています。中には、旧約款で届出された方や、これから届出する方でも旧約款を考えている場合もあるようですが、今、直近で必要ないと考えていても、今後のために、運賃のほかに附帯料金を収受できる体制を整えておいて損はありませんので、ぜひ、契約の書面化の推進と併せて新約款での届出を行うようお薦めしています」（山田部長）

長崎県ト協では、新運賃届出事業者が「大多数になってこそ本領を発揮する」として、今後も未届事業者がゼロになるまで、根気強く会員支援活動を継続していくこととしている。

街で見かけた おもしろトラック

67 鹿児島PR「西郷どん」ラッピングトラック

（鹿児島県・鹿児島市、阿久根市、鹿屋市／セイコー運輸㈱、㈱タハラ運送、㈲大姶良運送）

鹿児島県トラック協会では、NHK大河ドラマ「西郷どん」の放映、明治維新150周年記念事業の実施に併せ、鹿児島の観光振興の取り組みが展開されているため、全国を走行するトラックに鹿児島をPRする広告をラッピングして、鹿児島の魅力を発信している。

デザインには、鹿児島県作成の「西郷どん」キャンペーンのロゴマークや、「かごしま明治維新博」のロゴマークが、鹿児島の名所など観光促進に繋がる写真等と組み合わせて使用されている。

国交省

高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」全国17か所で追加実施

ETC2・0搭載車対象　3月23・24日から

国土交通省は昨年9月26日、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」を全国17か所の「道の駅」で追加実施することを発表していたが、このほど、各地方整備局から追加実施箇所の開始日について表の通り発表された。同実験は、ETC2・0搭載車を対象に、当該ICで高速道路を降り、左表の「道の駅」に立寄り後、1時間以内に当該ICから高速道路に再流入して順方向に利用した場合に、目的地まで高速道路を降りずに利用した場合と同じ料金になるもの。昨年5～7月にかけて既に3か所の「道の駅」で開始されており、今回開始する17か所と合わせて計20か所となる。

表　高速道路からの一時退出を可能とする料金の実験を実施する「道の駅」一覧

●数字は実験開始済み3か所、○数字は今回実験を開始する17か所　（※各地方整備局が発表した資料等を基に全ト協で作成、計20か所）

No.	道の駅 名称	道の駅 所在地	道の駅 大型車駐車スペース数	高速道路・IC	実験開始日（平成）
❶	「玉村宿」	群馬県玉村町	22	関越道・高崎玉村スマートIC	29年5月27日
❷	「もっくる新城」	愛知県新城市	13	新東名・新城IC	29年6月24日
❸	「ソレーネ周南」	山口県周南市	42	山陽道・徳山西IC	29年7月15日
①	「おりつめ」	岩手県九戸村	14	八戸道・九戸IC	30年3月24日
②	「村田」	宮城県村田町	4	東北道・村田IC	30年3月24日
③	「猪苗代」	福島県猪苗代町	16	磐越道・猪苗代磐梯高原IC	30年3月24日
④	「ごか」	茨城県五霞町	67	圏央道・五霞IC	30年3月24日
⑤	「保田小学校」	千葉県鋸南町	5	富津館山道・鋸南保田IC	30年3月24日
⑥	「しらね」	山梨県南アルプス市	14	中部横断道・白根IC	30年3月24日
⑦	「親不知ピアパーク」	新潟県糸魚川市	15	北陸道・親不知IC	30年3月24日
⑧	「若狭おばま」	福井県小浜市	7	舞鶴若狭道・小浜IC	30年3月24日
⑨	「アグリの郷栗東」	滋賀県栗東市	3	名神高速・栗東IC	30年3月24日
⑩	「丹波おばあちゃんの里」	兵庫県丹波市	13	舞鶴若狭道・春日IC	30年3月24日
⑪	「奥大山」	鳥取県江府町	6	米子道・江府IC	30年3月23日
⑫	「むいかいち温泉」	島根県吉賀町	2	中国道・六日市IC	30年3月23日
⑬	「舞ロードIC千代田」	広島県北広島町	12	中国道・千代田IC	30年3月23日
⑭	「来夢とごうち」	広島県安芸太田町	8	中国道・戸河内IC	30年3月23日
⑮	「霧の森」	愛媛県四国中央市	2	高知道・新宮IC	30年3月24日
⑯	「彼杵の荘」	長崎県東彼杵町	4	長崎道・東そのぎIC	30年3月24日
⑰	「えびの」	宮崎県えびの市	6	九州道・えびのIC	30年3月24日

点呼時の睡眠不足の確認についてパブコメ募集

～3月31日まで

国土交通省では現在、貨物自動車運送事業輸送安全規則および「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」の一部改正に関して、パブリックコメントを募集中（3月31日締切）。

改正案には、①事業者が乗務員を乗務させない事由に睡眠不足を追加、②乗務前点呼における報告・確認事項に睡眠不足により安全な運転ができないおそれの有無を追加、③運転者が遵守すべき事項に、睡眠不足により安全な運転ができない恐れがある場合にその旨を事業者に申し出ることを追加、④点呼時の記録事項に睡眠不足の状況を追加――することが盛り込まれており、4月中旬に公布、公布日から1か月を経過した日に施行予定。

詳細は、電子政府の総合窓口「e-Gov（イーガブ）」を参照のこと。

2018・3・15

こちら広報室　四季折々 134

▼三寒四温、厳しい冬がようやく終わり、春はすぐそこまで来ています。東京・浜松町に近い「浜離宮恩賜庭園」の菜の花が一斉に咲き誇り、一足早い春の訪れです。▼春は、年度替わりで一種独特の雰囲気です。自宅近くの、全国に店舗を有する紳士服専門店に行くと、親子連れの姿が。4月から社会人になる学生と母親にスーツをすすめる若い男性店員。その男性も先頃、社会人になったかのような初々しさと丁寧な接客です。▼濃紺のスーツを選ぶまで時間を要した様子ですが、親子とも満足気でセット割引のネクタイとYシャツのコーナーに移動していました。幾つものビルが林立する都会で働くのか、雲の量が多く自然が溢れる地方で働くのか。鏡に映るビシッとしたスーツ姿は、彼の一生の想い出になることでしょう。▼1876（明治9）年に札幌農学校（現北海道大学）を開校したクラーク博士の言葉「少年よ、大志を抱け！」の如く、新社会人の未来は大きな希望に溢れています。学生にパン食を推奨し、米飯はカレーライスのみ認めたクラーク博士。彼の地の食生活は如何なものだったのでしょうか。▼インド料理を元にイギリスで開発され、日本で独自に味付けされたカレーライスは、洋の東西を問わず、年齢を問わず愛される定番メニューです。私は亡母が丹精込めて作った中辛のカレーが好きでした。▼辛い（からい・つらい）に一字を加えると幸い（さいわい）になります。漢字は上手く出来ています。一山越えれば辛い出来事も克服して幸福感が得られることでしょう。▼私には全く無縁ですが、米国の有名な国立大学の図書館の壁には幾つかの言葉が書いてあります。中でも「幸福には順位はないが、成功には順位がある」は琴線をくすぐります。一山も二山も越え、人生、いつまでも夢を追い掛け、追い越せ、ですね！

（山崎薫）

トラック運送事業者のための

経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第205回　東京オリ・パラ後を見据え慎重経営

「ドライバーがいれば仕事はある」という話を聞く。これは「人手があれば事業を拡大できる」、ということである。だが、1月1日号の当コラムにも書いたように、筆者は2020年の東京オリンピック・パラリンピックを期に、日本経済は縮小すると予想している。同様の考え方をしている経営者は少なくない。

A社は保有車両数が約30台で、建築資材の荷主4、5社の仕事をしている。「建築戸数が増えているので荷動きは良い」という。だが、積極的に仕事を拡大して増車しようとは考えていない。建築資材の売上が約70％なので、経営面でのリスクが大きいからだ。「2020年の後は、景気が後退して国内市場の縮小が進む」と予測し、「増えた仕事は傭車で対応し、当面は様子をみている」という。同時に他の分野の荷主開拓を進めている。

一方、精密機器の輸送と搬入・据付けが売上の約3分の1というB社は保有車両数が30台弱。この間、設備投資が増えているため事業は順調だが、このままの状況が続くとは思っていない。「2020年までに、別の輸送分野で新しい柱をつくらないといけない」と考えている。仕事が増えているのは「増産のための設備投資ではなく、効率化のための設備投資」で、東京オリ・パラ以降は設備投資の勢いも変化してくる、と予想するからだ。

各業界の荷主団体や大手企業は国内市場の中長期の予測値をもっている。だが、影響が大きいのでほとんど公表していない。業種によっては、自分たちの与信力低下に繋がるぐらいの厳しい数値もあるからだ。

C社は保有車両数約120台で、そのうち110台はある業種の20社以上の荷主の仕事をしている。だが、その業界では「東京オリ・パラ以降は30％ダウンが予想されている」。そのため同社では輸送から派生する業務にも進出し、今後さらに設備を整えていく。事業者が過剰になるのは明らかで、競争に勝ち残るにはサービスの総合化が有利だからである。同時に「2年前から別の分野の輸送に進出し、すでに10台は新規業種の荷物を運んでいる。

4年前に5台で事業を始めたD社は、現在40台強にまで保有車両数を増やしてきた。約4年間で8倍以上にしたが、「これから2年間は増車をしない」。5年の買取リース契約なので、東京オリ・パラまでに約半数の車両のリース支払いを終了させる。最悪のシナリオも想定し、「2020年以降の景気後退次第では、減車も可能にしておく」ためだ。

3年後に、「あの時ドライバー不足がブレーキになって、事業拡大できなくて逆に良かった」と振り返るような事態もあり得る。

東海電子のアルコール測定＆総合点呼システム　新製品のご案内

東海電子株式会社　東京事業所 TEL.042-526-0905　〒190-0012 東京都立川市曙町 2-34-13 オリンピック第3ビル 203号室　http://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子　検索

平成29年度 第2回

運行管理者試験問題 貨物

平成29年度第2回運行管理者試験（貨物）が、3月4日（日）に全国47都道府県で実施された。
試験結果については、4月3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、合否結果は「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。
答えを記入する際は、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　一般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を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。
2. 一般貨物自動車運送事業の許可の取消しを受けた者は、その取消しの日から１年を経過しなければ、新たに一般貨物自動車運送事業の許可を受けることができない。
3. 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。
4. 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。

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（以下「事業者」という。）の輸送の安全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。

1. 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乗務時間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. 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医学的知見に基づく措置を講じなければならない。
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. 事業用自動車の運転者及び運転の補助に従事する従業員は、運行の安全を確保するため、国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。

問3　次の記述のうち、貨物自動車運送事業の運行管理者の行わなければならない業務として正しいものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。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. 法令の規定により、運転者に対して点呼を行い、報告を求め、確認を行い、及び指示を与え、並びに記録し、及びその記録を保存し、並びに国土交通大臣が告示で定めるアルコール検知器を備え置くこと。
2. 法令に規定する「運行記録計」を管理し、及びその記録を保存すること。
3. 事業用自動車に係る事故が発生した場合には、法令の規定により「事故の発生日時」等の所定の事項を記録し、及びその記録を保存すること。
4. 運行管理規程を定め、かつ、その遵守について運行管理業務を補助させるため選任した補助者及び運転者に対し指導及び監督を行うこと。

問4　貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者に対し、各点呼の際に報告を求め、及び確認を行うべき事項として、A、B、C 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。

【乗務前点呼】
（1）酒気帯びの有無
（2）疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
（3）［A］

【乗務後点呼】
（1）乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況
（2）他の運転者と交替した場合にあっては法令の規定による通告
（3）［B］

【中間点呼】
（1）酒気帯びの有無
（2）［C］

1. 酒気帯びの有無
2. 乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況
3. 他の運転者と交替した場合にあっては法令の規定による通告
4. 貨物の積載状況
5. 道路運送車両法の規定による点検の実施又はその確認
6. 疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無

問5　自動車事故に関する次の記述のうち、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. 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、２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。
2. 消防法に規定する危険物である灯油を積載した事業用のタンク車が、運搬途中の片側１車線の一般道のカーブ路においてハンドル操作を誤り、転覆し、積み荷の灯油の一部がタンクから漏えいする単独事故を引き起こした。この事故で、当該自動車の運転者が軽傷を負った。
3. 事業用自動車が高速道路を走行中、前方に渋滞により乗用車が停止していることに気づくのが遅れ、追突事故を引き起こした。この事故で、乗用車に乗車していた５人が重傷（自動車事故報告規則で定める傷害のものをいう。以下同じ。）を負い、当該道路の通行が３時間禁止された。
4. 事業用自動車が信号のない交差点を通過しようとした際、交差する右方の道路から進行してきた二輪車を避けようとして、誤って前方の歩道に乗り上げ、登校中の小学生の列に突っ込む事故を引き起こした。この事故で、歩道を歩いていた小学生のうち、４人が重傷、５人が軽傷を負った。

問6　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の過労運転の防止についての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. 事業者は、運転者及び事業用自動車の運転の補助に従事する従業員（以下「乗務員」という。）が有効に利用することができるように、休憩に必要な施設を整備し、及び乗務員に睡眠を与える必要がある場合にあっては睡眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。
2. 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、３ヵ月以内の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中の者（14 日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。）であってはならない。
3. 事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、当該運転者と交替するための運転者を配置しておかなければならない。
4. 特別積合せ貨物運送を行う事業者は、当該特別積合せ貨物運送に係る運行系統であって起点から終点までの距離が 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。

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、国土交通省告示等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、当該運送事業に係る主な道路の状況その他の事業用自動車の運行に関する状況、その状況の下において事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び法令に基づき自動車の運転に関して遵守すべき事項について、運転者に対する適切な指導及び監督をしなければならない。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年間保存しなければならない。
2. 事業者は、高齢運転者に対する特別な指導については、国土交通大臣が認定した高齢運転者のための適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。この指導は、当該適性診断の結果が判明した後１ヵ月以内に実施する。
3. 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年間に他の事業者等によって運転者として常時選任されたことがない者には、初任運転者を対象とする特別な指導について、やむを得ない事情がある場合は、初めて事業用自動車に乗務を開始した後３ヵ月以内に実施する。
4. 事業者は、法令に基づき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場合には、当該運転者について、自動車安全運転センターが交付する無事故・無違反証明書又は運転記録証明書等により、雇い入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認する。

問8　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の運行指示書による指示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。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、乗務前及び乗務後の点呼のいずれも対面で行うことができない乗務を含む運行ごとに、「運行の開始及び終了の地点及び日時」等の所定の事項を記載した運行指示書を作成し、これにより事業用自動車の運転者に対し適切な指示を行い、及びこれを当該運転者に携行させなければならない。
2. 事業者は、運行指示書の作成を要する運行の途中において、「運行の経路並びに主な経過地における発車及び到着の日時」に変更が生じた場合には、運行指示書の写しに当該変更の内容を記載し、これにより運転者に対し電話その他の方法により、当該変更の内容について適切な指示を行わなければならない。この場合、当該運転者が携行している運行指示書への当該変更内容の記載を省略させることができる。
3. 事業者は、運行指示書の作成を要しない運行の途中において、事業用自動車の運転者に乗務前及び乗務後の点呼のいずれも対面で行うことができない乗務を行わせることとなった場合には、当該乗務以後の運行について、所定の事項を記載した運行指示書を作成し、及びこれにより当該運転者に対し電話その他の方法により適切な指示を行わなければならない。
4. 事業者は、法令の規定により運行指示書を作成した場合には、当該運行指示書を、運行を計画した日から１年間保存しなければならない。

2. 道路運送車両法関係

問9　道路運送車両法の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. 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５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。
2. 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、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記録がなされたことを知った日）から 15 日以内に、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。
3. 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、その事由があった日から 30 日以内に、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に届け出なければならない。
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. 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. 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　道路運送車両法第 46 条に定める「保安基準の原則」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。

自動車の構造及び自動車の装置等に関する保安上又は［A］その他の環境保全上の技術基準（「保安基準」という。）は、道路運送車両の構造及び装置が［B］に十分堪え、操縦その他の使用のための作業に安全であるとともに、通行人その他に［C］を与えないことを確保するものでなければならず、かつ、これにより製作者又は使用者に対し、自動車の製作又は使用について不当な制限を課することとなるものであってはならない。

A　1. 公害防止　　2. 事故防止
B　1. 衝撃　　2. 運行
C　1. 危害　　2. 影響

問12　道路運送車両の保安基準及びその細目を定める告示についての次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。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.「緊急自動車」とは、消防自動車、警察自動車、保存血液を販売する医薬品販売業者が保存血液の緊急輸送のため使用する自動車、救急自動車、公共用応急作業自動車等の自動車及び国土交通大臣が定めるその他の緊急の用に供する自動車をいう。
2. 自動車の軸重は、10 トン（けん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 1.4mm 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７トン以上のものの後面には、所定の後部反射器を備えるほか、反射光の色、明るさ等に関し告示で定める基準に適合する大型後部反射器を備えなければならない。

3. 道路交通法関係

問13　車両の交通方法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. 車両は、道路外の施設又は場所に出入するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は法令の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、徐行しなければならない。
2. 車両の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。（環状交差点における場合を除く。）
3. 車両は、法令に規定する優先道路を通行している場合における当該優先道路にある交差点を除き、交差点の手前の側端から前に 30 メートル以内の部分においては、他の車両（軽車両を除く。）を追い越すため、進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならない。
4. 追越しをしようとする車両（後車）は、その追い越されようとする車両（前車）が他の自動車を追い越そうとしているときは、追越しを始めてはならない。

問14　道路交通法に定める交差点等における通行方法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. 左折又は右折しようとする車両が、法令の規定により、それぞれ道路の左側端、中央又は右側端に寄ろうとして手又は方向指示器による合図をした場合においては、その後方にある車両は、いかなる場合であっても当該合図をした車両の進路を妨げてはならない。
2. 車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。
3. 車両等は、横断歩道に接近する場合には、当該横断歩道を通過する際に当該横断歩道によりその進路の前方を横断しようとする歩行者がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道の直前で停止することができるような速度で進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15　道路交通法に定める過労運転に係る車両の使用者に対する指示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。

車両の運転者が道路交通法第 66 条（過労運転等の禁止）の規定に違反して過労により［A］ができないおそれがある状態で車両を運転する行為（以下「過労運転」という。）を当該車両の使用者（当該車両の運転者であるものを除く。以下同じ。）の業務に関してした場合において、当該過労運転に係る［B］が当該車両につき過労運転を防止するため必要な［C］を行っていると認められないときは、当該車両の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、当該車両の使用者に対し、過労運転が行われることのないよう運転者に指導し又は助言することその他過労運転を防止するため［D］ことを指示することができる。

A　1. 運転の維持、継続　　2. 正常な運転
B　1. 車両の使用者　　2. 車両の所有者
C　1. 運行の管理　　2. 労務の管理
D　1. 必要な施設等を整備する　　2. 必要な措置をとる

問16　車両等の運転者の遵守事項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. 車両等の運転者は、身体障害者用の車椅子が通行しているときは、その側方を離れて走行し、車椅子の通行を妨げないようにしなければならない。
2. 車両等の運転者は、高齢の歩行者でその通行に支障のあるものが通行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行を妨げないようにしなければならない。
3. 停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度を急に変更しなければならないこととなる場合にあっても、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。
4. 車両等の運転者は、児童、幼児等の乗降のため、車両の保安基準に関する規定に定める非常点滅表示灯をつけて停車している通学通園バス（専ら小学校、幼稚園等に通う児童、幼児等を運送するために使用する自動車で政令で定めるものをいう。）の側方を通過するときは、徐行して安全を確認しなければならない。

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. 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。
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. 自動車の使用者は、その者の業務に関し、自動車の運転者に対し、道路交通法第 57 条（乗車又は積載の制限等）第１項の規定に違反して政令で定める積載物の重量、大きさ又は積載の方法の制限を超えて積載をして運転することを命じ、又は自動車の運転者がこれらの行為をすることを容認してはならない。

4. 労働基準法関係

問18　労働基準法（以下「法」という。）の定めに関する次の記述のうち、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、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８割以上出勤した労働者に対して、継続し、又は分割した７労働日の有給休暇を与えなければならない。

2．使用者は、労働時間が６時間を超える場合においては少くとも 45 分、８時間を超える場合においては少くとも１時間の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない。

3．使用者が、法の規定により労働時間を延長し、又は休日に労働させた場合においては、その時間又はその日の労働については、通常の労働時間又は労働日の賃金の計算額の２割５分以上５割以下の範囲内でそれぞれ政令で定める率以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない。

4．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。

問19　労働基準法及び労働安全衛生法の定める健康診断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、常時使用する労働者（労働安全衛生規則（以下「規則」という。）に定める深夜業を含む業務等に常時従事する労働者を除く。）に対し、１年以内ごとに１回、定期に、規則に定める項目について医師による健康診断を行わなければならない。また、この健康診断の結果に基づき、健康診断個人票を作成し、５年間保存しなければならない。

2．事業者は、健康診断の結果（当該健康診断の項目に異常の所見があると診断された労働者に係るものに限る。）に基づき、当該労働者の健康を保持するために必要な措置について、規則で定めるところにより、医師又は歯科医師の意見を聴かなければならない。

3．事業者は、事業者が行う健康診断を受けた労働者から請求があった場合に限り、当該労働者に対し、規則で定めるところにより、当該健康診断の結果を通知するものとする。

4．事業者は、その労働時間の状況その他の事項が労働者の健康の保持を考慮して規則第 52 条の２で定める要件に該当する労働者からの申出があったときは、遅滞なく、当該労働者に対し、規則で定めるところにより、医師による面接指導を行わなければならない。

問20　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等についての次の文中、A、B、C、D に入るべき字句を次の枠内の選択肢（１～８）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

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

1. 293 時間	2. 296 時間	3. 320 時間	4. 323 時間
5. 3,516 時間	6. 3,552 時間	7. ３ヵ月	8. ６ヵ月

問21　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の拘束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。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。

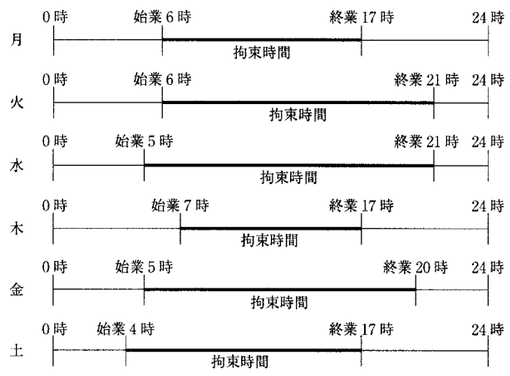
1．拘束時間とは、労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいい、休息期間とは、使用者の拘束を受けない期間をいう。

2．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。

3．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。

4．使用者は、トラック運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの。）が同時に１台の事業用自動車に２人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、１日についての最大拘束時間を 21 時間まで延長することができる。

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１週間の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）に定める拘束時間等に関する次の記述のうち、正しいものを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、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）日曜日は休日とする。

1．１日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反する勤務はない。

2．１日についての拘束時間が15時間を超えることができる1週間についての回数は、改善基準に違反していない。

3．勤務終了後の休息期間は、改善基準に違反しているものはない。

4．木曜日に始まる勤務の１日についての拘束時間は、この１週間の勤務の中で拘束時間が最も短い。

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週間の運転時間の例を示したものである。図の空欄 A、B、C、D について、次の選択肢１～４の運転時間の組み合わせを当てはめた場合、２日を平均し１日当たりの運転時間及び２週間を平均し１週間当たりの運転時間が「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に違反せず、かつ、当該４週間の運転時間の合計が最少となるものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、当該４週間の運転時間は１人乗務のものとする。

前週		第１週							第２週						
	31日	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日
運転時間等（時間）	休日	4	5	9	A	9	7	休日	5	9	B	10	6	8	休日

（起算日）

	第３週							第４週						
	15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日
運転時間等（時間）	10	C	8	4	4	9	休日	10	D	9	5	4	5	休日

（注１）２日を平均した１日当たりの運転時間については、当該４週間のすべての日を特定日とすること。
（注２）２週間の起算日は１日とする。
（注３）各労働日の始業時刻は午前８時とする。

		A（時間）	B（時間）	C（時間）	D（時間）	２週間を平均した１週間当たりの運転時間（時間） 第１週～第２週	第３週～第４週	第１週～第４週の４週間を平均した１週間当たりの運転時間（時間）
選択肢	1	8	9	8	9	44.5	42.5	43.5
	2	8	8	7	9	44.0	42.0	43.0
	3	9	6	10	5	43.5	41.5	42.5
	4	10	5	6	7	43.5	40.5	42.0

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．乗務前の点呼における酒気帯びの有無を確認するため、アルコール検知器を使用しなければならないとされているが、アルコール検知器を使用する理由は、身体に保有しているアルコールの程度を測定し、道路交通法施行令で定める呼気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ためである。

2．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時には、自らの判断で適宜、休憩を取るなどして運行するよう指示し、出庫させた。

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（ブレーキが効きはじめてから止まるまでに走った距離）に留意し、前車への追突の危険が発生した場合でも安全に停止できるよう、制動距離と同程度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、飲酒が運転に及ぼす影響等について指導を行っている。

3．平成 27 年中の交通事故死者数のうち、65 歳以上の高齢者の占める割合は、全体の５割を超えている。その中でも、道路を横断中の高齢歩行者の死亡事故が特に多く発生していることから、歩道や路肩に高齢歩行者を発見したときは、急に横断するかもしれないと考え、その動静に注意を払って、万が一に備えた走行を行うよう運転者に対し指導している。

4．ある運転者が、昨年今年と連続で追突事故を起こしたので、運行管理者は、ドライブレコーダーの映像等をもとに事故の原因を究明するため、専門的な知識及び技術を有する外部機関に事故分析を依頼し、その結果に基づき運転者に指導した。

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、運転者が医師の診察を受ける際は、自身が職業運転者で勤務時間が不規則であることを伝え、薬を処方されたときは、服薬のタイミングと運転に支障を及ぼす副作用の有無について確認するよう指導している。

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．事業者は、健康診断の結果、運転者に心疾患の前兆となる症状がみられたので、当該運転者に医師の診断を受けさせた。その結果、医師より「直ちに入院治療の必要はないが、より軽度な勤務において経過観察することが必要」との所見が出されたが、繁忙期であったことから、運行管理者の判断で従来と同様の乗務を続けさせた。

4．漫然運転や居眠り運転の原因の一つとして、睡眠時無呼吸症候群（SAS）と呼ばれている病気がある。安全運転を確保するためには、この病気の早期発見が重要であることから、事業者は、運転者に対し雇い入れ時、その後は定期的に医療機器による SAS スクリーニング検査を実施している。

問27　近年普及の進んできた安全運転支援装置等に関する次の文中、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。

【A】は、走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報が作動する装置

【B】は、レーダー等により先行車との距離を常に検出し、追突の危険性が高まったら、まずは警報し、運転者にブレーキ操作を促し、それでもブレーキ操作をせず、追突、若しくは追突の可能性が高いと車両が判断した場合において、システムにより自動的にブレーキをかけ、衝突時の速度を低く抑える装置

【C】は、急なハンドル操作や積雪がある路面の走行などを原因とした横転の危険を、運転者へ警告するとともに、エンジン出力やブレーキ力を制御し、横転の危険を軽減させる装置

【D】は、交通事故やニアミスなどにより急停止等の衝撃を受けると、その前後の映像とともに、加速度等の走行データを記録する装置（常時記録の機器もある。）

1. 衝突被害軽減ブレーキ	2. 映像記録型ドライブレコーダー
3. ふらつき注意喚起装置	4. 車線逸脱警報装置
5. デジタル式運行記録計	6. 車両安定性制御装置

問28　交通事故及び緊急事態が発生した場合における運行管理者又は事業用自動車の運転者の措置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．大型トラックに荷物を積載して運送中の運転者から、営業所の運行管理者に対し「現在走行している地域の天候が急変し、雪が強く降りはじめた。視界も悪くなってきたので、一時運転を中断している。」との連絡があった。連絡を受けた運行管理者は、「営業所では判断できないので、運行する経路を運転者自ら判断し、また、運行することが困難な状況に至った場合は、適当な待避場所を見つけて運転者自らの判断で運送の中断等を行うこと」を指示した。

2．運転者は、中型トラックで走行中にオートバイと接触事故を起こした。オートバイの運転者が足を負傷し自力で動けなかったので、当該運転者を救護するため歩道に移動させた。その後、双方の事故車両を道路脇に移動させ、発炎筒を使用して後続車に注意を促すとともに、救急車の手配と警察への通報を行い、運行管理者に連絡し、到着した警察官に事故について報告した。

3．運転者が大型トラックを運転して踏切を通過中、後輪が脱輪して運行不能となった。このため、当該運転者は、直ちに踏切支障報知装置の非常ボタンを押すとともに、発炎筒を使用して列車の運転士等に踏切内において当該トラックが運行不能となっていることを知らせた。その後、当該トラックを踏切の外に移動させるための措置を講じた。

4．事業用自動車の運転者が運転中、交差点内で接触事故を起こした。当方及び相手方の運転者にけがはなく、双方の自動車の損傷も軽微なものであった。相手方の運転者との話し合いの結果、事故はお互いの過失によるものであることから、自動車の修理費用についてはお互いが自己負担することとし、警察官には事故の報告をしないことにした。

問29　運行管理者は複数の荷主からの運送依頼を受けて、下のとおり４日にわたる２人乗務による運行計画を立てた。この２人乗務を必要とした根拠についての次の１～３の下線部の運行管理者の判断について、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、＜４日にわたる運行計画＞に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

＜４日にわたる運行計画＞

1．１人乗務とした場合、１日についての最大拘束時間及び休息期間が「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。

2．１人乗務とした場合、すべての日を特定の日とした場合の２日を平均して１日当たりの運転時間が改善基準に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。

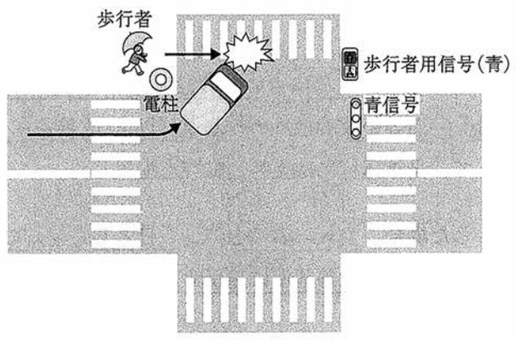
3．１人乗務とした場合、連続運転時間が改善基準に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。

問30　貨物自動車運送事業者において、次の概要のような事故が発生し、運行管理者はこの事故原因を下記の【事故の原因分析】のとおり「なぜなぜ分析」を行った。この分析結果をもとに導かれた「事故の原因」に基づき、社内の同種事故を防止するためにより直接的に有効な再発防止策として表中の A、B、C に当てはまるものを、【考えられる再発防止策】の中からそれぞれいずれか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、【事故概要】及び【事故の原因分析】に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

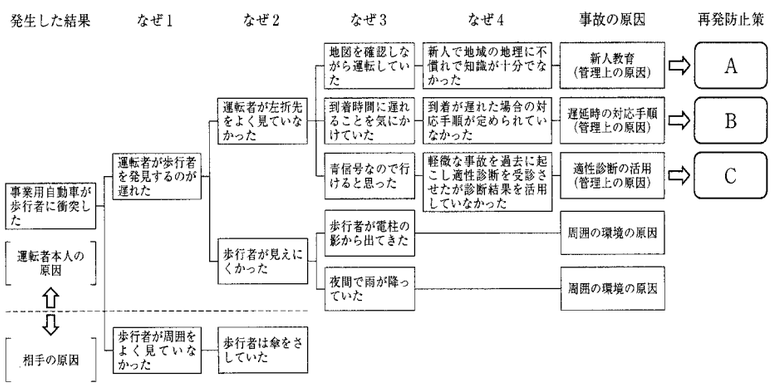
【事故概要】

貨物自動車運送事業者の運転者は、青信号で交差点に進入し、左折しようとしたところ、電柱の影から飛び出してきた歩行者と衝突し、重傷を負わせた。

- 事故発生：21 時
- 天候：雨
- 運転者は、不慣れな車高の高い新型トラックを運転していた。
- 運転者は、新人でこの地域の地理に慣れておらず、地図を確認しながら運転していた。
- 運転者は、混雑のため、指示された運行時間に大幅に遅れて走行していた。
- 歩行者は、雨のため傘をさしていた。



【事故の原因分析】



【考えられる再発防止策】

A　1. 事業用自動車の運転者は、多様な地理的・気象的状況下での運転を余儀なくされることから、運行経路、交通状況等を事前に把握させるとともに、それらの状況下における運転方法について、新人教育を含め適切に指導する。

2. 事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差及び制動距離等は車両ごとに異なることから、これらを十分に把握せずに運転したことに起因する交通事故やヒヤリ・ハットの事例を用いて、新人の運転者に対し、自動車の構造上の特性を把握することを含め安全運転について適切に指導する。

B　1. 運行中の遅延、トラブル等の発生を考慮した対応マニュアルを作成し、これを確実に実施できる体制を整備するとともに、運転者等に周知・徹底する。

2. 常に「安全運転」が最優先であることをあらためて運転者に徹底する。

C　1. 事故惹起運転者に対し、適性診断結果を活用して、本人の運転上の弱点について助言・指導を徹底することにより、安全運転のための基本動作を励行させる。

2. 適性診断結果の評価の低い事故惹起運転者については、特別な指導を行うことなく、当分の間運転業務から外して、他の業務を行わせる。

【正答表】

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