

次世代デジタコ

運行・労務管理システム

050-3802-2132

https://logicompass.net/

株式会社 システック

Japan
Trucking
Association

広報 とらつく

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番地5
全日本トラック協会館
☎ (03) 3354-1029 (総務部広報室)
http://www.jta.or.jp
※紙面に掲載する問い合わせは広報室まで
(会員の購読料は会費に含まれます)

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
「2019年度事業計画と予算」

6

<新春特集②>
経営のヒント特別編
「トラック運送業界
平成の30年」第6回 (最終回)

7

全ト協・愛知県ト協
・物流経営士研修会を開催

8

<シリーズ 会長に聞く>
・(公社)長野県トラック協会
小池 会長※平成30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 3895

4/15~5/14 2981

表 補助内容

補助対象事業者: 中小のトラック事業者
補助対象車両: ハイブリッドトラック※
補助率: 通常車両価格との差額の3分の1
(ハイブリッドトラック約26万円)
※交付予定枠申込書の提出期限は、平成30年12月21日~31年3月31日までに初度登録(予定も含む)した車両については、4月19日まで。31年4月1日~7月31日までに初度登録(予定も含む)する車両については、5月31日までとする予定。

国交省は3月14日、中小企業向けハイブリッドトラック等の導入支援事業(平成30年度補正予算)を発表した。これは、平成30年度補正予算において、「中小企業向けハイブリッドトラック等導入支援事業」(990万円)が成立したことを受けての措置。近年の燃料費高騰を踏まえ、経営状況の厳しい中小トラック事業者に対し、燃料性能の良いハイブリッドトラックの導入費用の一部を補助することで車両代

助することである。また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

全ト協 第179回理事会

2019年度事業計画書・予算を承認



第179回理事会(3月7日、第一ホテル東京)

表 2019年度事業計画書のポイント

○最重点施策

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

○重点施策

- ①自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
- ②消費税の増税に係る円滑な転嫁の促進
- ③燃料対策等の推進
- ④環境・省エネ対策の推進
- ⑤適正化事業等の推進による法令遵守の徹底
- ⑥大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立

※下線部は新規項目



坂本 克己 全ト協会長

トラックドライバーの

労働条件改善早期実現を目指して

全日本トラック協会は3月7日、東京都港区の第一ホテル東京で第179回理事会を開催し、2019年度事業計画書(案)を承認した(関係者4・5面)。

2019年度事業の最重点施策(表)では、「貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応」を

最初に据えた。事業計画書の承認を受け、昨年12月に成立した改正貨物自動車運送事業法の施行に向け、全ト協では関係省令の制定等といった改正作業に係る対応を本格化させ、トラックドライバーの労働条件改善の早期実現を図って

と、事業法改正作業への対応に全力で取り組む姿勢を力強くアピールした(別項)。

その後、①2019年度事業計画書(案)、②2019年度一般会計収支予算書(案)および交付金特別会計収支予算書(案)、③トラックステーション管理運営特別会計収支予算書(案)および岩手県滝沢市について、2019年6月末まで閉鎖することが決まった。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

物流「新時代」を見据えて

坂本会長あいさつ要旨

平成の時代を振り返り、また、トラック運送業界は平成2年12月に施行された「物流二法」とともに、この時代を歩んできたということができる。

物流二法施行にあたっては、優良な事業者を保護し、トラック運送業界を良くするという狙いがありました。しかし、事業の参入が「免許制」から需給調整のない「許可制」に、また運賃は「許可制」から「事前届出制」へと緩和されたことにより、トラック運送業界は激しい競争の時代を迎えることとなりました。

事業法改正対応に全力で取り組む

着けることができました。本日は、国交省自動車局の平嶋隆司貨物課長もご臨席いただいております。

また、トラック運送事業者が「新時代」を見据えて、業界の皆様がともに、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

国交省 「中小企業向けハイブリッドトラック等導入支援事業」 3月15日から公募スタート

国交省は3月14日、中小企業向けハイブリッドトラック等の導入支援事業(平成30年度補正予算)を発表した。これは、平成30年度補正予算において、「中小企業向けハイブリッドトラック等導入支援事業」(990万円)が成立したことを受けての措置。近年の燃料費高騰を踏まえ、経営状況の厳しい中小トラック事業者に対し、燃料性能の良いハイブリッドトラックの導入費用の一部を補助することで車両代

助することである。また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

また、⑦平成31年度税制改正等に関する要望と結果、⑧トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)、⑨トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会、⑩事業用貨物自動車第1当事者となる死亡事故発生状況の推移、⑪重要物流道路の1次指定、⑫2019年度主要会議・行事開催日程について報告された。

輸送統計

平成30年12月分

▶国土交通省調べ

	輸送量	前年同月比
特別機合せ(千トン)	6,228	97.0%
トラック	一般	98.8%
宅配便(千個)	461,691	98.9%

交通事故統計

平成31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。○内は前年同月比増減)

▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数	計	全国の死亡事故件数	1月31日現在	3月31日現在
大型	8	260	265	584
中型	5	(-49)	(-53)	(-96)
準中型	0			
普通	0			
計	13			
	(-4)			
	(-3)			
	(-4)			
	(±0)			
	(-11)			

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント・特別編「取材メモから振り返るトラック運送業界平成の30年⑥(最終回)」平成中期・後期から始まっていた「働き方改革」への胎動…6面/食の新旧街道を行く「ソースの道①」「浜松の『地ソース』」…7面

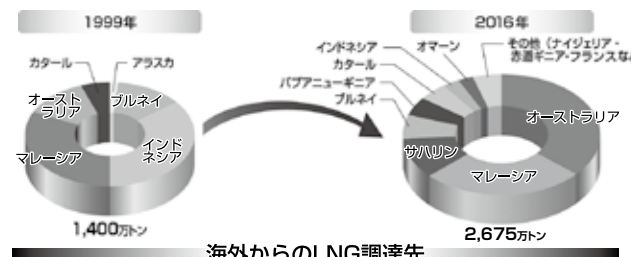
燃料調達の安定性も、天然ガストラックの魅力です

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。

都市間輸送の環境問題に貢献する大型天然ガストラック



写真提供: いすゞ自動車株式会社



検査時に車両を自動撮影! 顧客・車両管理を強力にバックアップ!!



検査車両撮影システム CS-Photo α6

・検査ラインとの連動で車両を6台のカメラで自動撮影し、お客様の管理と共にコンプライアンスを強化します。
・カメラは最大12台までの接続が可能です。

使用水量の大幅削減! ラクに・エコに・キレイに!!



大型門型洗車機 ビッグウォッシャー

・使用水量は1往復190Lの節水仕様(10tクラス)
・洗車に伴うスタッフへの負担を軽減させ、業務の効率化をサポートします。

販売元 株式会社 イヤサカ 本社/〒113-0034 東京都文京区湯島 3-26-9
Tel.03-3833-6110 Fax.03-5688-7074 http://www.iyasaka.co.jp

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/

2019年度適正化事業活動指針を了承

第13回全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長会議



栗飯原一平委員長

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長会議は、3月7日、第一ホテル東京

全ト協ホームページに
対応策を掲載

新標準引越運送約款
施行に伴い

全日本トラック協会では、4月1日から新標準引越運送約款が施行されるに伴い、全ト協ホームページに「新標準引越運送約款」を掲載している。また、「引越日」と引越日が4月1日をまたぐ場合の対応についても、全

法の改正に伴い実施されるもので、内容については大きな変更はないものの、若干の追加項目、文言の修正があった。今回の改正に伴い、4月1日以降新約款を使用する事業者に対して、①新たな標準引越運送約款をお客様に提示する、②新たな標準引越運送約款を営業所に掲示することをお願いしている。また、「引越日」と引越日が4月1日をまたぐ場合の対応についても、全

標準引越運送約款の改正に伴い
トラック運送事業者に行っていたこと
①新たな標準引越運送約款をお客様に提示する
②新たな標準引越運送約款を営業所に掲示する
※独自約款を使用する場合は、新しい標準引越運送約款の考え方を盛り込んだ内容の約款を作成し、認可を受ける必要があります。

ト協H.P.に掲載している。なお、改正約款(全文)は、3月18日(月)に全ト協H.P.に掲載される予定。今回の改正に伴い、4月1日以降新約款を使用する事業者に対して、①新たな標準引越運送約款をお客様に提示する、②新たな標準引越運送約款を営業所に掲示することをお願いしている。また、「引越日」と引越日が4月1日をまたぐ場合の対応についても、全

健康安全管理に資する冊子
等を作成、労働安全を
強化
第11回労働安全・衛生委員会
衛生委員会
第11回労働安全・衛生委員会(2月28日、全ト協)

業者訪問」を好事例集として取りまとめるほか、『安全運転・健康運転のためのトラックドライバー睡眠マニュアル』の作成を行うこととした。2019年度事業については、睡眠時無呼吸症候群(SAS)について、助算の拡充を図り、検査助算に関する予算を3千万円増額するほか、新たにSASに関するフットロア調査に対し2千万円を計上する。また、報告事項では、30年度事業計画では、人材確保対策の積極的な推進を掲げ、高校新卒者等の若年層、女性および高齢者を含めた労働力確保に努めるほか、外国人労働者の活用可能性について、国土交通省貨物課などの関係機関等と検討を進めることとした。また、31年度の助成事業では、準中堅型引越取得促進助成事業について1事業当り10万円と

3月6日、第12回経営改善・情報化委員会(須報とらつく)の連載記事「健康職場づくり」事

第12回経営改善・情報化委員会(3月6日、第一ホテル東京)

日本貨物運送協同組合連合会と全日本トラック協会は3月5日、平成31年2月分の求職率情報ネットワーク(WebKIT)成約運賃指数を公表した。同月の運賃指数は、前月比1ポイント減、前年同月比15ポイント増の127.7だった。また、同月末の求職登録件数は14万5000件で、前年同月比3781件増(2.8%)増。

運賃指数と求職登録件数は、引き続き例年を大きく上回る水準で推移し、特に運賃指数については30年4月から前年同月比で最高値を更新し続けている。

【解説】労働基準法第15条第1項では、使用者に対し、労働契約締結時に必ず明示が必要となる労働条件のうち、①労働契約期間、②期間の定めのある労働契約の更新、③就業場所と従事業務、④始業・終業時刻、残業の有無、休憩時間、休日、休暇、交代勤務、⑤賃金(退職金、賞与を除く)の決定・計算・支払方法、賃金の

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

A プリントアウトによる書面作成ができれば可能

【解説】労働基準法第15条第1項では、使用者に対し、労働契約締結時に必ず明示が必要となる労働条件のうち、①労働契約期間、②期間の定めのある労働契約の更新、③就業場所と従事業務、④始業・終業時刻、残業の有無、休憩時間、休日、休暇、交代勤務、⑤賃金(退職金、賞与を除く)の決定・計算・支払方法、賃金の

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

労務 Q&A

第177回

労働条件の明示方法、
携帯電話でもよいのか

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

働き方改革関連法により労働条件の明示方法が変わり、4月から書面以外にも、メール送信による明示が認められるようになったと聞きましたが、携帯電話への送信でもよいというのでしょうか。そのほかの具体的な取扱いも含め、ご教示ください。

【第84回】

隠れた危険に注意!!

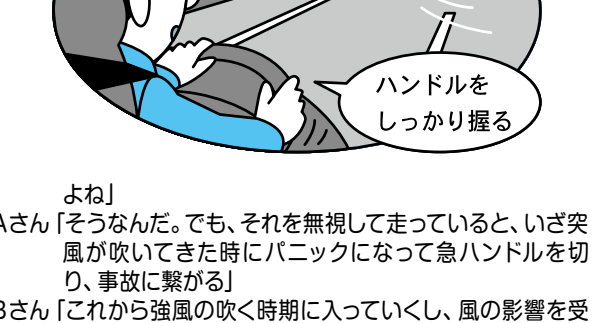
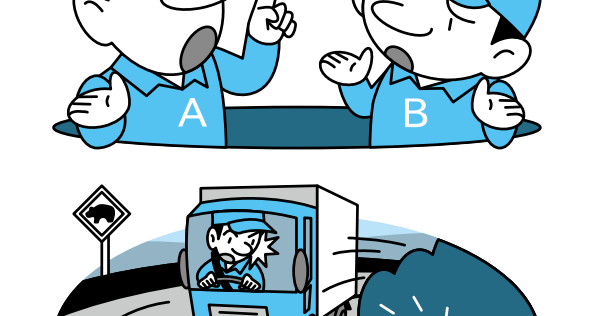
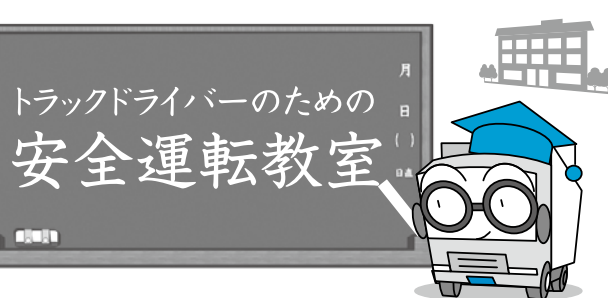
先ごろ、スマートフォン使用運転に対する罰則強化等を盛り込んだ道路交通法の改正案が閣議決定され、2019年中には施行される予定です。走行中のスマホ使用で交通の危険を生じさせた場合は、「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」となり、反則金の対象ではなくなります。つまり、事故等の交通の危険を生じさせれば、懲役か罰金の対象となります。また、事故を起こさなくても走行中にスマホを使用すれば、反則金が大幅にアップされ、大型車等では25,000円、普通車では18,000円になるという報道もあり、当然違反点数も引き上げられると考えられます。これらについては、詳しい改正内容が公表された時に改めて取り上げます。

●「かもしれない」という構えをとる

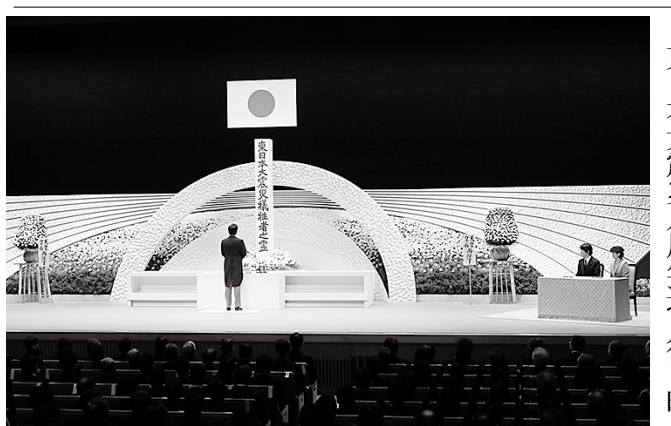
ところで、これは陸の話ではなく海の話ですが、先日、高速船がクジラらしき巨大生物と衝突して、80人が重軽傷を負うという事故がありました。
Aさん「高速船の運輸会社によれば、事故時の速度は時速74キロだったらしいね」
Bさん「高速道路の大型トラックの速度とあまり変わらないね、まさに高速船だ。でも、そんな速度で衝突して、相手はどうなったんだろう」
Aさん「確かに、船では80人も負傷しているんだから、相手も無傷だとは思えないね」
Bさん「もしクジラだったとして、まだ海を泳いでいるとしたら、それはそれですごい生き物だと思えるよ」
Aさん「運輸ルートでクジラなどが出没しやすい区間を減速区間としており、事故があった場所はその区間とは外れていた、ということだけど、クジラはどこに現れるかわからないし、高速船にとってはまさに海面下の隠れた危険といえるかもしれないね」
Bさん「隠れて見えない危険が、目に見える危険になって眼前に現れた時は、もう手遅れというケースが多いけど、この事故もその1つかもしれないね」
Aさん「海と違って、陸上の道路の場合は、突然地下から巨大な生物が出現するってことはないだろうけど、動物が飛び出してくることはあるからね」
Bさん「山間部の道路を走っていると、“動物が飛び出す恐れあり”の標識をよく見かけるし、“クマ注意”という看板も何回か見たことがある。来月になれば、そろそろクマも冬眠から覚める頃だし、いきなりクマが横断してきたらビックリするだろうな」
Aさん「そうだね。思いもしない危険がいきなり目の前に現れると、パニックになるしね。そうなったら正常な判断や的確な操作ができなくなる、それが怖いよ」
Bさん「そうならないためには、例えば“動物が飛び出す恐れあり”の標識を見たから、動物が飛び出すかもしれないという構えをとることが大切なんだね。そうすれば、漫然と運転するのではなく、左右への目配りも変わってくるし、万一動物が飛び出した時でも、早めにブレーキを踏むなどの措置がとれる」

●道路標識が知らせる隠れた危険

Aさん「道路には様々な隠れた危険がある。その危険をあらかじめ予告してくれるのが、道路標識なんだ。特に“警戒標識”がそうだね」
Bさん「例えば、“横風注意”の標識があるところでは、突風や強風が吹きつけることがあるから、用心してハンドルをしっかりと持つように、ということを知らせているわけだ



よね」
Aさん「そうなんだ。でも、それを無視して走っていると、いざ突風が吹いてきた時にパニックになって急ハンドルを切り、事故に繋がる」
Bさん「これから強風の吹く時期に入っていくし、風の影響を受けやすいトラックにとっては、決して見逃すことのできない標識だよ」
Aさん「道路標識なんて、ほとんど気にせず走っているドライバーもいるけど、運転にとって必要な情報、特に目に見えない隠れた危険に対する重要な情報が示されている」
Bさん「まさにそうだね。道路標識だけでなく道路標示も含めて、それらは事故を起こさない安全な運転を確保するために必要な情報を提供しているんだ。それをしっかりと認識しないとね」

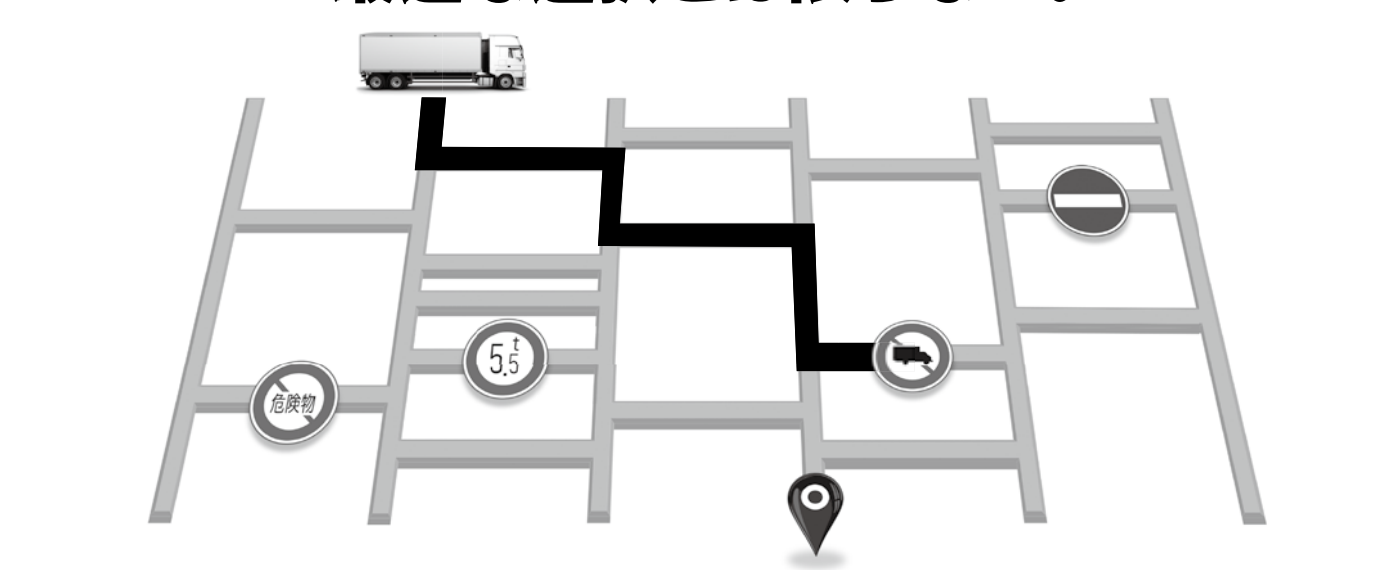


東日本大震災追悼式
トラック運送業界からは坂本会長が参列
政府は3月11日、東京都千代田区の国立劇場で、秋篠宮文仁親王同妃両陛下のご臨席のもと、「東日本大震災八周年追悼式」(実行委員長・安倍晋三内閣総理大臣)を執り行った(写真・首相官邸ホームページより)。
トラック運送業界からは、坂本克己全日本トラック協会会長が参列した。震災発生時刻である午後2時46分から1分間の黙とうを捧げた後、安倍総理による式辞と秋篠宮殿下のおことばに続き、大島理森衆議院議長、伊達忠孝参議院議長、大谷直人最高裁判所長官による追悼の辞、御遺族および被災者代表のことが述べられた。その後、参列者による献花が行われた。

クラウドだから
できること
6

そのルートが、
最適な選択とは限らない。

FUJITSU



クラウドデジタコ14万台*の運行実績から、
大型車が通行できるルートと時間を検索。

車格／危険物の積載／速度指定／フェリー利用などさまざまな条件で検索でき、季節や時間帯ごとの最適ルートを表示。安全で効率的な運行計画を支えます。

クラウド型運行支援サービス
ITP-WebService V2

運行計画支援オプション

標準価格
月額500円(税別)／1契約
1契約で31回/月のご利用が可能です。(1日の中で、同車番であれば何度でもご利用いただけます。)

*1 2018年8月現在 *2 デジタル式運行記録計の規格に対応したネットワーク型デジタコにおいて(弊社調べ) *3 デジタコ本体、ITP-WebService基本サービスが別途必要です。

株式会社 トランストロン 情報サービス営業部
〒222-0033 神奈川県横浜市中区新横浜2丁目15番地16 NMF新横浜ビル
TEL.045-476-4640 FAX (045)476-5024
http://www.transtroon.com

今年4月より

※QRコードは(株)デンソー
ウェブの登録商標です

を実施し、その結果を発表した。

回答企業は、昨年12月3日～13日にWebで回答した中小企業2537社。回答によると、繁忙期は約7割の企業で発生し、特に建設業、食料日品製造業、紙・紙加工品など

め、厚労省と中企庁では中小企業の労働基準関係法令違反の背景に極端な短納期発注等起因する下請代金支払遅延等防止法等の違反が疑われる事案について、公正取引委員会を含む関係行政機関との連携を図り、指導

また、発注側企業に對して、①受注企業にも配慮した生産計画の立案、②繁忙期における発注の平準化、③納期・納入頻度の適正化、④適正なスト負担などを實施し、受注側の中小企業経営者の長時間労働に繋

紙・パも労働時間改善
懇談会で対策議論

は8割超の企業で発生している。

残業時間への影響については、繁忙期対応によつて約8割、短納期受注によつて約7割の企業が、従業員の平均残業時間が「増加する」と回答している。

約更新の時期を迎える有期契約労働者が多く、契約期間が今年3月末までの有期契約労働者が同権利を行使した場合、翌4月1日に無期労働契約へ転換することとなるため、人事制度の検討や就業規則などの関係諸規程

のため厚労省では、前述の整備が未了の企業に対して、早急な対応を呼びかけている。

なお、厚労省では「有期契約労働者の無期転換ポータルサイト」を開設しており、「事業主・人事労務担当者向けペー

「Aコーナ」を設け、無
期転換を円滑にサポート
するための周知活動を行

兵IC	約 4.1km	京
西IC	約 7.8km	
	約 12.2km	
CT	約 3.3km	
C	約 4.2km	
C	約 4.8km	
洲IC	約 4.4km	

舞鶴若狹自動車道	舞鶴東IC～大
舞鶴若狹自動車道	大飯高浜IC～
広島吳道路	坂北IC～
岡山自動車道	有漢IC～北
米子自動車道	江府IC～浜
徳島自動車道	脇町IC～美
松山自動車道	内子五十峰

TOP「熱中症 クール
ワークキャンペーン」を5
月から開始すると発表し
た。

平成30年の「職場にお

- ・ WBGT 値（暑さ指数）計の準備
- ・ 夏期の暑熱環境下における作業計画
- ・ 緊急時に搬送を行う病院の把握・確認
- ・ WBGT 値（暑さ指数）の把握・計測
- ・ 作業計画に基づき、WBGT 基準値以下の作業時間の短縮
- ・ 労働者の健康状態の確認

準備期 (4月)	表「STC」 期間中
キャンペーン (5月～)	

※ IC = インターチェンジ、JCT = ジャンクション

生状況（確定値）と比較するとともに2倍を越えても1.5倍を上回る結果となった。死亡災害の発生状況をみると、WB G T値（暑さ指数）値を事業場で準備していないために作業環境の把握や作業計画の変更ができていない例や、熱中症になった労働者の発見や救急搬送が遅

ける熱中症による死傷災害の発生状況（速報値）」をみると、死傷者数は128人、29年544人、死亡者数は29人（同14人）

れた例、事業場における健康管理を適切に実施していない例などがみられた。

こうしたことから、同

ワークが寸断する可能性が高い箇所。広島県道路は4車線化、その他の箇所は付加車線の設置が予定されている。

これらの区間で4車線化・付加車線設置が行われることにより、災害時のネットワーク強化に繋がるほか、平常時においても物流ネットワークの強化が期待されている。

国交省では、同区間の4車線化等に向けて、有識者委員会での審議などの必要な手続きを進めていくほか、その他の区間についても防災上の観点および速度低下等の課題を踏まえ、今年夏頃を区間に優先的に整備する区間をまとめ、順次整備を行うっていくことにしている。

砂災害等の危険性が高い

～点検整備編～



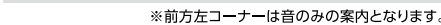
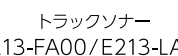
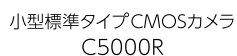
- ① 前日の運行で自動車に異状が認められなかった場合は、翌日の運行前の日常点検は省略できる。(○×)
- ② タイヤの亀裂や損傷の点検は、運行時の状態等から判断した適切な時期に行うことで足りる。(○×)
- ③ エンジン・オイルの量の点検は、1日1回、運行前に行わなければならない。(○×)
- ④ 方向指示器の点灯や点滅具合等の点検は、1日1回、運行前に行わなければならない。(○×)
- ⑤ 車両総重量8トン以上の自動車には、ディスク・ホイールの取付状態の点検が義務づけられている。(○×)

(解答は7面)

暗いところや過酷な環境でもクリアな「映像」と「音」で安全運転をサポート

車両用後方確認カメラシステム & トラック用後方確認センサー

カービジョン & トラックソナー



お問い合わせ 株式会社 **コシダテック**

市 販 部	〒108-8570	東京都港区高輪 2-15-21	(03) 5789-1644
札幌営業所	〒003-0026	札幌市白石区本通 15 丁目南 3-18	(011) 350-5808
仙台営業所	〒984-0011	仙台市若林区六丁目の西町 8-1	(022) 390-6027
関西営業所	〒532-0004	大阪市淀川区西宮原 1-8-29	(06) 6394-8285
九州営業所	〒812-0042	福岡市博多区豊 1-9-31	(092) 477-9905

【ホームページアドレス】
<https://www.koshida.co.jp/>
【Eメールでのお問い合わせ】
 **camera@koshida.co.jp**



2019年度

全ト協事業計画と予算

平成31年
3月7日
第179回
理事会承認

【最重点施策】

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

【重点施策】

- (1)自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
- (2)消費税の増税に係る円滑な転嫁の促進
- (3)燃料対策等の推進
- (4)環境・省エネ対策の推進
- (5)適正化事業等の推進による法令遵守の徹底
- (6)大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立

※傍線=2019年度新規及び改正事項等

事業計画

最重点施策

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

Going the Extra Mile

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

- (1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応
- (2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進
- (3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進
- (4)人材確保対策の積極的な推進
- (5)交通及び防災事故の防止対策の推進
- (6)高速道路通行料金大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化、割引制度の充実及び高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現
- (7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

UDトラックス公式ホームページで、積載能力にこだわった新しいQuon8Lエンジン搭載車をお確かめください。



UD TRUCKS

更なる生産性を実現する 8Lエンジン搭載のQuon新登場。

11Lエンジンに加えて8Lエンジン搭載車がラインアップに加わります。

ウイングはもちろん、ダンプ、ミキサー仕様もご用意。

より多く、より効率的に生産性の高い車両を提供します。



Going the Extra Mile

Quon
人を想い、先を駆ける。一歩先を行く
生産性

最大700kg*の積載能力向上を実現

8Lエンジンの採用により、シャーシを300kg軽量化することに成功、また架装メーカーとの協業によるボディの軽量化で「パーフェクトQuon」に標準仕様車と高積載仕様車を設定しました。

輸送の効率化を通して、お客様の生産性はさらに一歩前進します。



ミキサー高積載仕様車



ダンプ高積載仕様車



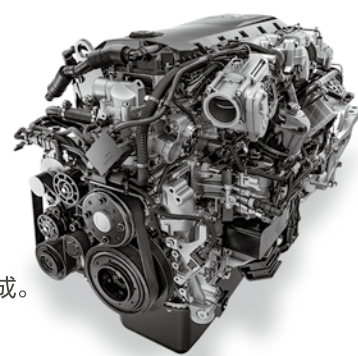
カーゴ高積載仕様車

*当社GH11エンジン搭載「パーフェクトQuon」比

軽量・コンパクトかつパワフルな「GH8エンジン」

ダウンサイジングにより軽量・コンパクトでありながら、低回転から幅広い回転域で力強いトルクを発生。

平成28年排出ガス規制に適合するとともに、全車重量車燃費基準+5%を達成。



UDトラックス公式ホームページで、積載能力にこだわった新しいQuon8Lエンジン搭載車をお確かめください。



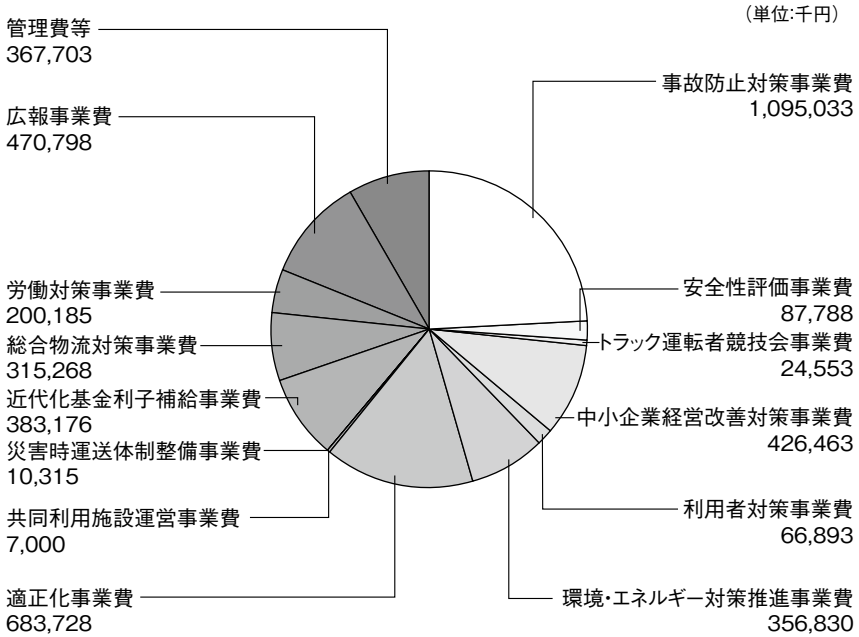
2019年度収支予算(総括)

一般会計			交付金特別会計		
事業活動収支の部	収入	675,634	事業活動収支の部	収入	3,965,328
	支出	581,822		支出	4,674,063
	収支差額	93,812		収支差額	▲708,735
	収入	0		収入	0
投資活動収支の部	支出	62,500	投資活動収支の部	支出	556,320
	収支差額	▲62,500		収支差額	▲556,320
	収入	20,000		収入	1,350,312
財務活動収支の部	支出	50,312	財務活動収支の部	支出	1,300,000
	収支差額	▲30,312		収支差額	50,312
	予備費支出	1,000		予備費支出	10,000
当期収支差額		0	当期収支差額		▲1,224,743
前期繰越収支差額		0	前期繰越収支差額		1,224,743

一般会計			交付金特別会計		
事業活動収支の部	収入	423,656	事業活動収支の部	収入	1,600
	支出	585,683		支出	10,600
	収支差額	▲162,027		収支差額	▲9,000
	収入	253,027		収入	10,000
投資活動収支の部	支出	86,000	投資活動収支の部	支出	0
	収支差額	167,027		収支差額	10,000
	予備費支出	5,000		予備費支出	1,000
当期収支差額		0	当期収支差額		0
前期繰越収支差額		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



注) TS管理運営特別会計への繰入金を除く

① 積極的な要望活動を行う。
② ETC2・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、高速道路からの一時退出を可能とする措置について箇所を増加や退出時間の拡大、「ETC2・0車両運行管理支援サービス」の普及、「特車ガイド」(特殊車両通行許可の簡素化)の周知等ETC2・0を活用した各種物流対策の充実に向けた対応を図る。
③ 新技術を活用した物流の効率化等の推進
④ 自動運転・隊列走行の対応
・国の先進安全自動車(A-SV)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。
⑤ 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。
⑥ IT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設を行う。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。
⑦ 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。
⑧ 中継輸送の実現に向けた対応及びスワップボディ、ダブル連結トラック等の普及
・国土交通省の「中継輸送

① 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
② 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
③ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
④ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑤ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑥ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑦ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑧ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑨ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑩ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑪ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑫ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑬ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑭ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑮ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑯ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑰ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑱ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑲ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑳ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉑ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉒ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉓ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉔ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉕ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉖ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉗ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉘ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉙ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉚ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉛ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉜ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉝ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉞ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉟ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊱ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊲ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊳ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊴ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊵ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊶ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊷ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊸ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊹ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊺ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊻ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊼ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊽ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊾ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊿ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現

① 燃料対策等の推進
② 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こと
・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・陳情活動を行う。
③ 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、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。
④ 燃料サッチャー導入の積極的な促進
・国土交通省と連携を図り、燃料サッチャーガイドラインを周知するとともに、サッチャーなど導入を促進するための方策を検討する。
⑤ 環境・省エネ対策の推進
⑥ 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

① 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
② 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
③ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
④ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑤ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑥ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑦ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑧ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑨ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑩ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑪ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑫ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑬ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑭ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑮ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑯ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑰ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑱ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑲ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
⑳ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉑ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉒ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉓ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉔ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉕ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉖ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉗ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉘ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉙ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉚ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉛ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉜ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉝ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉞ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㉟ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊱ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊲ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊳ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊴ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊵ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊶ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊷ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊸ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊹ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊺ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊻ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊼ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊽ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊾ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現
㊿ 自動車関係諸税の簡素化
・軽減の実現

① 積極的な要望活動を行う。
② ETC2・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、高速道路からの一時退出を可能とする措置について箇所を増加や退出時間の拡大、「ETC2・0車両運行管理支援サービス」の普及、「特車ガイド」(特殊車両通行許可の簡素化)の周知等ETC2・0を活用した各種物流対策の充実に向けた対応を図る。
③ 新技術を活用した物流の効率化等の推進
④ 自動運転・隊列走行の対応
・国の先進安全自動車(A-SV)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。
⑤ 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。
⑥ IT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設を行う。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。
⑦ 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。
⑧ 中継輸送の実現に向けた対応及びスワップボディ、ダブル連結トラック等の普及
・国土交通省の「中継輸送

① 燃料対策等の推進
② 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こと
・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・陳情活動を行う。
③ 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、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。
④ 燃料サッチャー導入の積極的な促進
・国土交通省と連携を図り、燃料サッチャーガイドラインを周知するとともに、サッチャーなど導入を促進するための方策を検討する。
⑤ 環境・省エネ対策の推進
⑥ 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

① 燃料対策等の推進
② 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こと
・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・陳情活動を行う。
③ 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、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。
④ 燃料サッチャー導入の積極的な促進
・国土交通省と連携を図り、燃料サッチャーガイドラインを周知するとともに、サッチャーなど導入を促進するための方策を検討する。
⑤ 環境・省エネ対策の推進
⑥ 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

① 燃料対策等の推進
② 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こと
・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・陳情活動を行う。
③ 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、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。
④ 燃料サッチャー導入の積極的な促進
・国土交通省と連携を図り、燃料サッチャーガイドラインを周知するとともに、サッチャーなど導入を促進するための方策を検討する。
⑤ 環境・省エネ対策の推進
⑥ 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

チームスマートレコーダー T5 モデル

DC12V/DC24V 対応

商品コード: 592817

■TSR-T5 WiFi 直電仕様+GPS

希望小売価格¥30,400(税別)

WiFi

microSD カード フォーマットフリー

3年保証

HD画 高品質録画

●WiFi 機能搭載スマートフォンで録画映像を確認・設定が出来る。

●バッテリーが劣化しないので繰り返し使用可能。

※microSD カードは別売となります。

初視野角度 最大120度

2ch Max30fps

Gセンサー 内蔵

駐車モード 録画

モーションセンサー付

ボイススピーカー 内蔵

リアカメラ 対応

Google Map 連動

トラック協会助成対象品

安心のお声掛け機能 未然に事故を抑制

7インチモニター / バックカメラ有線セット

DC12V/DC24V 対応

商品コード: 592831

※申請等については、所属の各都道府県トラック協会にお問い合わせください。

トラック協会助成対象品

有線カメラをお求めの方はこちら

無線カメラをお求めの方はこちら

「上下視野角 120°」

「視野角最大 160°」

「バードビュー」のような広範囲映像で後方確認

赤外線内蔵防塵防水カメラ

内蔵マイクで後方の「音」をスピーカーからお知らせ

GX-001 ■鏡像 / 有線モデル

希望小売価格¥80,000(税別)

チームスマートレコーダー TAT2 モデル

DC12V/DC24V 対応

商品コード: 592783

※申請等については、所属の各都道府県トラック協会にお問い合わせください。

■TSR-TAT2 直電仕様+GPS

希望小売価格¥25,000(税別)

WiFi

microSD カード フォーマットフリー

3年保証

HD画 高品質録画

●WiFi 機能搭載スマートフォンで録画映像を確認・設定が出来る。

●バッテリーが劣化しないので繰り返し使用可能。

※microSD カードは別売となります。

初視野角度 最大120度

2ch Max30fps

Gセンサー 内蔵

駐車モード 録画

モーションセンサー付

ボイススピーカー 内蔵

リアカメラ 対応

Google Map 連動

7インチモニター / バックカメラ無線セット

DC12V/DC24V 対応

商品コード: 592834

※申請等については、所属の各都道府県トラック協会にお問い合わせください。

無線カメラをお求めの方はこちら

無線カメラをお求めの方はこちら

「上下視野角 120°」

「視野角最大 160°」

「バードビュー」のような広範囲映像で後方確認

赤外線内蔵防塵防水カメラ

内蔵マイクで後方の「音」をスピーカーからお知らせ

GX-004 ■鏡像 / 無線モデル

希望小売価格¥88,000(税別)

製品に関するお問い合わせは

0120-596-332

受付時間: 月~金(祝祭日除く) 9:00~16:30 担当: 西海地・谷口

JET INOUE Official website

http://www.jet-inoue.co.jp/

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種が拡大

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

第6回

平成中期・後期から始まっていた「働き方改革」への胎動

トラック運送事業者のための

経営のヒント

新春特別編(228回)

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

1月1日号から「経営のヒント」特別編として、トラック運送業界における平成の30年を振り返っている。これは厳密な時代考証やデータの裏づけなどに基づいた分析ではなく、筆者個人がこの間に書き綴った取材メモを通して、「トラック運送業界の平成30年」である。したがって直接取材した範囲での回顧が中心になる。

今年は元号も変わるが、トラック運送業界にとつては「働き方改革元年」でもある。だが、平成の中期・後期からすでに働き方改革への対応は始まっていた。今回は「特別編」の最終回として、すでに平成の時代から進められていた働き方改革への取り組みを振り返り、新しい時代に向けての参考に供したい。

「働き方改革」というのは関係もあつて、ここでは生産性向上については触れない。

すでに平成の中期から後期にかけて、部の事業で試みられていた、人員の確保と労働時間短縮に向けた取り組みを振り返ることになる。これらは、平成の次の時代にも

「働き方改革を実現するには、まず現在以上の人員が確保できるかどうか。どのように人員増を図るかを考えなければならぬ。有給休暇の取得にしても、拘束時間や労働時間の短縮にしても、従来と同じ仕事量を前提にすると、短縮された時間を補填する人員が必要になる。

次に、「生産性の向上」である。同じ人員で休日を増やしたり拘束時間や労働時間を短縮するに、単位時間当たりの生産性を向上することが不可欠になる。だが、紙数



導入である。10年ほど前から、繁忙期と閑散期が逆になる中小事業者2社が提携して導入したのが、ドライバーの相互出向制度だ。一方は、野菜などの農産物の取り扱いが多い事業者で、夏が繁忙期で春から秋にかけて忙し

平成も終盤になってくると、週休3日制や週休4日制の正社員ドライバーを採用するような中小事業者も出てきた。このような正社員募集には応募者がかなり多い。ほと

1の年休取得や労働時間を増やす結果をもたらす。この数年間に女性ドライバーを急増させた中小事業者によると、トラック運送業界の有効求人倍率が全産業平均よりも高い要因の1つは、女性の就業率の増加率が高い点にある。約130人の女性ドライバーのうち女性ドライバーが約4分の1という事業者は、出社時間を2時間遅らせることで女性が働ける条件を改善した。ところが、結果論だが、着荷主の方は、納品時間が2時間遅くなっても支障はなかったことが多かった。建材を現場に運ぶ仕事をしている別の事業者も、荷主の協力で女性ドライバーは全員9時出社で平均40分を片道2時間ぐらいの納品先の仕事をしている。これは女性ドライバーではないが、ドライバー食品のメーカー物流をしてい

高齢者の活用も重要である。定年退職してもまだ働きたいが、しかし、毎日の乗務は難しいという人もいる。そこで、ある事業者は運送とは直接関係ない軽作業の仕事を開始した。定年退職した人で本人が希望すれば、通常はその軽作業に従事し、1週間に1回とか2回はトラックに乗務するようにした。つまり高齢ドライバーは「レギュラー」のドライバーの有給取得や労働時間の短縮を調整する」という役割を担っている。高齢者は通常業務ではなく、時間調整のために乗務するという位置づけである。

いずれにしても、働き方改革には「時間」という概念が不可欠だ。これは近距離の配送業務の事例だが、ある中小事業者は今年から20年ほど前に1時間単位でコストを把握するようになり、燃費だけは走行距離で把握。ここではドライバーの労働時間管理だけに絞ると、この事業者は月初めに各ドライバーの1か月間に法的に許容される拘束時間や労働時間を、エタセルで作成した表に入力しておく。1日働くごとに、消化した時間をそこから引くと、月内の残り時間が一目で分かるという仕組みだ。

その残りの時間を見ながら余裕のあるドライバーと余裕のないドライバーの業務を交代したりしてコントロールする。もちろん、それだけではクリアするが難しいので、どんな業務でもこなせる



1月1日号から「経営のヒント」の特別編として、取材メモから振り返った、トラック運送業界の平成30年を6回にわたって連載してきた。今回は特別編のために改めて取材をすることなく、あくまで過去の取材の蓄積をベースに短時間でまとめたものです。

しかし、この間、たくさんの方々から様々な声をいただきました。それらのなかには、これまで

出向期間には、当該ドライバーが進んだ運賃収入の何%と決めて相互に会社を支払う。農産物輸送の事業者では、支払われた金額を総てドライバーの賃金として。しかし、同じ%なら石油輸送の方が運賃水準が高いので、振り込まれてくる金額も高くなる。だが、当該事業者は通常より高い賃金をそのままだドライバーを支払う。一方、石油輸送の事業者は振り込まれてくる金額が安いので、自社で差額をプラスして通常通りの賃金額をドライバーに支払ってきた。もちろん、事故やその他に對する取り決めも交わしている。

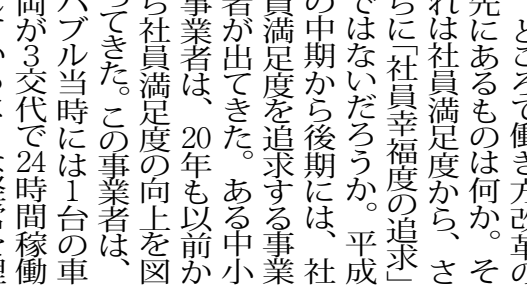
平成も終盤になってくると、週休3日制や週休4日制の正社員ドライバーを採用するような中小事業者も出てきた。このような正社員募集には応募者がかなり多い。ほと

1の年休取得や労働時間を増やす結果をもたらす。この数年間に女性ドライバーを急増させた中小事業者によると、トラック運送業界の有効求人倍率が全産業平均よりも高い要因の1つは、女性の就業率の増加率が高い点にある。約130人の女性ドライバーのうち女性ドライバーが約4分の1という事業者は、出社時間を2時間遅らせることで女性が働ける条件を改善した。ところが、結果論だが、着荷主の方は、納品時間が2時間遅くなっても支障はなかったことが多かった。建材を現場に運ぶ仕事をしている別の事業者も、荷主の協力で女性ドライバーは全員9時出社で平均40分を片道2時間ぐらいの納品先の仕事をしている。これは女性ドライバーではないが、ドライバー食品のメーカー物流をしてい

高齢者の活用も重要である。定年退職してもまだ働きたいが、しかし、毎日の乗務は難しいという人もいる。そこで、ある事業者は運送とは直接関係ない軽作業の仕事を開始した。定年退職した人で本人が希望すれば、通常はその軽作業に従事し、1週間に1回とか2回はトラックに乗務するようにした。つまり高齢ドライバーは「レギュラー」のドライバーの有給取得や労働時間の短縮を調整する」という役割を担っている。高齢者は通常業務ではなく、時間調整のために乗務するという位置づけである。

いずれにしても、働き方改革には「時間」という概念が不可欠だ。これは近距離の配送業務の事例だが、ある中小事業者は今年から20年ほど前に1時間単位でコストを把握するようになり、燃費だけは走行距離で把握。ここではドライバーの労働時間管理だけに絞ると、この事業者は月初めに各ドライバーの1か月間に法的に許容される拘束時間や労働時間を、エタセルで作成した表に入力しておく。1日働くごとに、消化した時間をそこから引くと、月内の残り時間が一目で分かるという仕組みだ。

その残りの時間を見ながら余裕のあるドライバーと余裕のないドライバーの業務を交代したりしてコントロールする。もちろん、それだけではクリアするが難しいので、どんな業務でもこなせる



1月1日号から「経営のヒント」の特別編として、取材メモから振り返った、トラック運送業界の平成30年を6回にわたって連載してきた。今回は特別編のために改めて取材をすることなく、あくまで過去の取材の蓄積をベースに短時間でまとめたものです。

しかし、この間、たくさんの方々から様々な声をいただきました。それらのなかには、これまで

取材メモから振り返る トラック運送業界 平成の30年

『広報とらつく』平成31年 新春特集②



度には他業種で定年退職した人を採用し、1台に15人にして労働時間短縮も図った。それに伴い、運行管理者も時間を基準にした配車をするようになり、時間給制度を導入してから半年後は、売上対比で人件費比率が歩合制当時よりも低くな

1が首都圏まで運んでい、今度では九州から兵庫にある自社営業所までもあるが、将来にはドライバーの確保が難しくなることを見越していたのである。

そこで最初は、夜間の荷主から撤退した。次に祝祭日の仕事を止めたのである。もちろん、一時的に資金繰りが苦しくなるので事前に資金調達をして、計画的に撤退を進めてきた。その結果、日曜日は事務職もドライバーも全員が一緒に休めるようになった。さらに、月曜日から土曜日まで、間は交代で1日休めるようにして、完全週休2日制を実現した。この間、定期的な社員の満足度を調べながらの体質転換である。

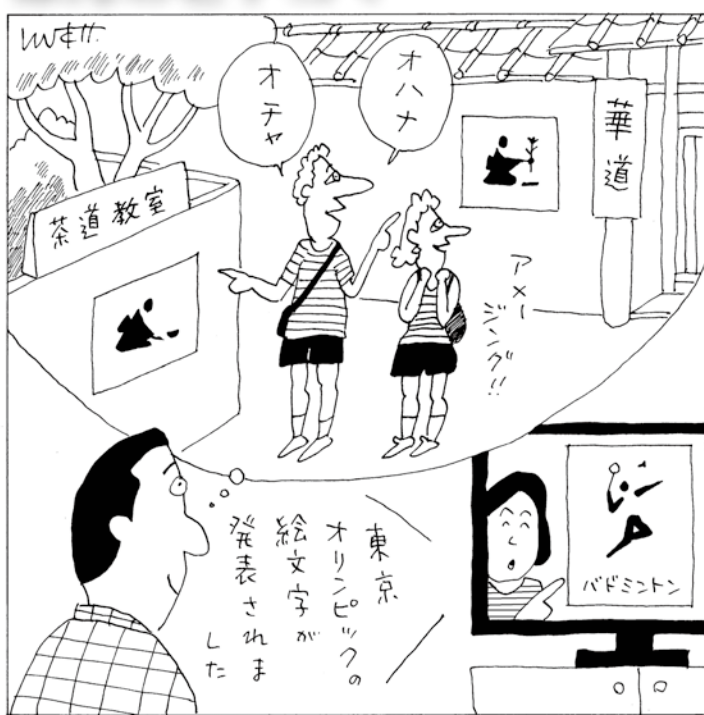
その結果「賃金は少し下がっても休日などがちゃんと取得できる会社が良い」という人たちが残ってきた。ただし、ピーク時と比べてポトム時は一時的に売上規模が約3割少なくなった。だが、賃金はそこまで下がっていない。北海道の場合にはどこかでフェリをしなければならない。北

このように平成の中期・後期には、すでに働き方改革に着手していた事業者も存在する。働き方改革を実現するために、改正貨物自動車運送事業法も成立した。同時に、働き方改革関連法の施行は待ったなしである。就業規則や賃金体系などの制度を見直すことは必要だが、それを現実することの仕組を考えることが経営者自身の「働き方改革」に外ならない。

(一)

ほんのヒトコマ

【第38回】 前川しんすけ



街の中でも絵文字(ピクトグラム)を使うというのは...

法令クイズ

～点検整備編～ 【解答】3面に問題

- ① × (車両法第47条の2第2項) 前日の自動車の状態にかかわらず、日常点検は1日1回、運行前に行わなければならない。
- ② × (自動車点検基準表第一) タイヤの亀裂や損傷の点検は、1日1回、運行前に行わなければならない。
- ③ × (自動車点検基準表第一) エンジン・オイルの量の点検は、運行時の状態等から判断した適切な時期に行うことで足りる。
- ④ ○ (自動車点検基準表第一) 方向指示器の点灯や点滅具合等の点検は、1日1回、運行前に行わなければならない。
- ⑤ ○ (自動車点検基準表第一) ディスク・ホイールの取付状態の点検が義務づけられているのは、車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上の自動車である。

全ト協・愛知県ト協 物流経営士研修会を開催



各地から集まった物流経営士たちが講演などを通じてスキルアップを図った

この研修会は、物流経営士のさらなるスキルアップと、物流経営士同士の受講期を超えた交流を深めることを目的に実施されているもので、今回で6回目の開催。愛知県トラック協会中部トラック総合研修センターで物流経営士の資格認定を受



小幡 銀伸 愛知県ト協会長

全日本トラック協会と愛知県トラック協会は2月8日、愛知県名古屋市の名鉄ニコクランドホテルにて、愛知県トラック協会中部トラック総合研修センター物流大学校講座修了生を対象とした「平成30年度物流経営士研修会」を開催した。

今回の研修会では、サプライチェーン・ロジスティクス研究所代表社員・久保田精一氏による講演(テーマ:「現場改善を実現する『見える化』」)と事例発表を実施した。

研修会では、まず藤原利雄全ト協常務理事があいさつし、その後講演(別掲)と事例発表を実施。昨今女性の雇用促進・活躍推進が話題になる中で、神谷氏による女性物流経営士としての自覚と責任の取組を紹介。自社創業以来初めてとなる女性責任者として、13年前から携わってきた軽貨物輸送



久保田 精一 サプライチェーン・ロジスティクス研究所 代表社員

講演 物流事業者におけるKPI導入による業務改善について
合同会社サプライチェーン・ロジスティクス研究所 代表社員 久保田精一氏

▽現場改善を実現する「見える化」
「見える化」(「ミニマム・ケース」促進)「評価」

課題を抱えている現場を改善していくにあたっては、まず「正確な現状把握」に適切な対策を講ずることが必要です。管理の第1歩は「見える化」です。改善が必要ポイントについて、KPI(Key Performance Indicators)・重要業績評価指標を用いて「見える化」することで問題点を見いだし、改善の必要性を認識し、それを関係者が共有していくことにより、改善活動に繋げていく必要があります。「見える化」した問題

点効果を改善していく。不明確な言葉ではなく、具体的な数値を使うことが大切。また、「評価」の面では、数値による評価により、原因者に改善を促すことが可能となり、課題を白日の下にさら

とて、企業内では様々な数字が利用されていますが、KPIとは①「特定の重要な指標にフォーカスする」と②「その指標の改善に責任をもつ取り組み」——ことが大切になります。

物流現場における課題は山積しており、改善が必要ポイントがどこにあるのか見えないのが一般的です。その問題点に対して、「見える化」によって深く追究していくとともに、KPI管理によって数値化することにより、改善の目的を明確化。また、改善には現場

の社長に就任してからは、女性社員たちに「家庭にマイナスイメージを付与しない働き方」を推奨。仕事と家庭を両立できる働き方を得ることで、病欠や介護、育児や妊娠・出産などによる離職者ゼロを目指す取り組みなどを紹介した。

研修会終了後には交流会が行われ、小幡銀伸愛知県トラック協会会長が「物流経営士の仲間たちと刺激し合い、交流を深めていただくことで、皆様の仕事にも大いにプラスになる。今後も物流大学校講座を通じて優秀な人材を育成し、トラック運送業界の発展に貢献していきたい」とあいさつ。参加者たちは積極的な情報交換を行った。

「見える化」「ミニマム・ケース促進」「評価」の3つの効果により、自律的な改善サイクルが完成します。このサイクルが回り続けることにより、物流現場を取り巻く多くの問題は解決していくといえるでしょう。

④改善の現場への定着化(ポイント:「担当者」にインセンティブを与える)「現場への過度な介入を避け自主的改善とする」「改善活動を簡素化し日常業務の中で取り組む」⑤他社連携の仕掛け(荷主と事業者との間で、定期的なコミュニケーションの場をもち、荷主と事業者が共通のベクトルで改善に取り組む)

最後に、業務は日々変わっていくため、それを評価するKPIも日々進化させていく必要があります。現場の疑問に答えながら、KPIをブラッシュアップさせていくことが、継続的な改善に繋がっていくのです。



神谷 弘恵 高浜共立運輸株式会社 代表取締役

食の新旧街道を行く

—俯瞰食文化の視点から—

フードジャーナリスト、食文化研究家 向笠 千恵子

そんななか、浜松のソーシスは穏やかなテイストで、ほのかに好評だ。ヤマハ、スズキ、ホンダなど輸送機器や楽器メーカーがある浜松で、うまいソーシスが生まれたのは理由がある。「機械技術を通じて西洋文化になじみがあったし、社員食堂や外食を利用する方ならウスターソースを

149「ソースの道①」浜松の「地ソース」

東海道五十三次の真ん中は宿場なら袋井宿、距離でいうと静岡県浜松市東区中野町で、天竜川を西に渡ったところ、浜松は東西の食文化の分岐点にあたり、ウスターソースも例外ではない。一般に日本のソースは関東は酸味が強めで、関西は甘め嗜好といわれる。

が、浜名湖産のかきのフライには中濃ソースが人気。大粒かきのジュシーな味わいに、とろりと甘口のソースがからんで風合いが高まるからだ。浜松名物のお好み焼き・遠州焼きはウスターソースを使って関西風よりさっぱり味に仕上げ、み

食文化

710R

ALL SEASON TIRE for TRUCK & BUS

YOKOHAMA



「3つの安全と環境」
そして「安心」と「安定」求めて

バッテリーあがりもこれで安心! 充電時間たったの2分!!

スタートブースター 12・24Vスーパーキャパシタ

- 弱ったバッテリーから内部の「電気二重層キャパシタ」へ充電(約2分)し瞬時に電気エネルギーを放出するジャンプスターターです。
- キャパシタなので、満充電での保管は必要ありません。
- バッテリーを内蔵していないので劣化度合いが極めて少なく、100万回の充放電が可能!!
- 大型トラックやバスなどのディーゼルエンジンのもともと建機やフォークリフト、緊急車両、小型船舶までも使用可能な24V仕様。

自動車 	バス・トラック 	特殊車両 	フォークリフト 	二輪車 
--	--	---	--	--

 C15-24V
 C1-TR-1224V

前述する信頼のパートナー



製品に関するお問い合わせ先 | 株式会社アルティア | 〒140-0088 東京都江川区西葛西7-20-10 | Tel.03-5659-8161 | E-mail: info.kiko@alta.co.jp | アルティアホームページ: www.alta.co.jp

平成30年度
第2回

運行管理者試験問題

貨物

平成30年度第2回運行管理者試験(貨物)が、3月3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2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、下記の事項に留意して下さい。
- ①各問題の設問で求める数と異なる数の解答をしたもの、及び複数の解答を求める設問で一部不正解のものは、正解としません。
- ②解答にあたっては、各設問及び選択肢に記載された事項以外は、考慮しないものとします。
- ③各設問及び選択肢に記載された(以下「・」という。)及び(以下「・・」に同じ。)等については、当該問題における記述に限り適用されます。
※問題文は原文のまま掲載しています。

1. 貨物自動車運送事業法関係

問1 一般貨物自動車運送事業に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の許可の申請において、その事業の計画が過労運転の防止その他輸送の安全を確保するため適切なものであること等、法令で定める許可の基準に適合していると認めるときでなければ、その許可をしてはならない。
2. 一般貨物自動車運送事業者は、運賃及び料金(個人(事業として又は事業のために運送契約の当事者となる場合におけるものを除く。))を対象とするものに限る。)、運送約款その他国土交通省令で定める事項を主たる事務所その他の営業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。
3. 一般貨物自動車運送事業者は、運送約款を定め、又はこれを変更しようとするときは、あらかじめその旨を、国土交通大臣に届け出なければならない。
4. 一般貨物自動車運送事業者(その事業の規模が国土交通省令で定める規模未満であるものを除く。)は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

問2 貨物自動車運送事業法に定める一般貨物自動車運送事業者の輸送の安全についての次の文中、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. 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の数、荷役その他の事業用自動車の運転に附帯する作業の状況等に応じて **【A】** 運転者及びその他の従業員の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び **【B】** の設定その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。
2. 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な **【C】** に基づく措置を講じなければならない。
3. 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の最大積載量を超える積載をすることとなる運送(以下「過積載による運送」という。)の引受け、過積載による運送を前提とする事業用自動車の運行計画の作成及び事業用自動車の運転者その他の従業員に対する過積載による **【D】** をしてはならない。

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

問3 次の記述のうち、一般貨物自動車運送事業者(以下「事業者」という。)の運行管理者が行わなければならない業務として、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者に対し、事業用自動車の運行の安全の確保に関して緊急を要する事項に限り、遅滞なく、助言を行うこと。
2. 運転者に対し、乗務を開始しようとするとき、法令に規定する乗務の途中及び乗務を終了したときは、法令の規定により、点呼を受け、事業者に報告をしなければならないことについて、指導及び監督を行うこと。
3. 法令に規定する運行管理者資格者証を有する者又は国土交通大臣が告示で定める運行の管理に関する講習であって国土交通大臣の認定を受けたもの(基礎講習)を修了した者のうちから、運行管理者の業務を補助するための者(補助者)を選任すること並びにその者に対する指導及び監督を行うこと。
4. 法令の規定により、運転者として常時選任するため新たに雇い入れた者であって当該事業者において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に初任診断(初任運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したもの。)を受診したことがない者に対して、当該診断を受診させること。

問4 貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者に対する点呼に関する次の記述のうち、正しいものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 乗務前の点呼は、対面(運行上やむを得ない場合は電話その他の方法)により行い、①酒気帯びの有無、②疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無、③道路運送車両法の規定による定期点検の実施について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない。
2. 乗務終了後の点呼は、対面(運行上やむを得ない場合は電話その他の方法)により行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況並びに他の運転者と交替した場合においては交替した運転者に対して行った法令の規定による通告について報告を求め、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。
3. 乗務前及び乗務終了後の点呼のいずれも対面で行うことができる業務を行う運転者に対しては、乗務前及び乗務終了後の点呼のほかは、当該乗務の途中において少なくとも1回電話等により点呼(中間点呼)を行わなければならない。当該点呼においては、①酒気帯びの有無、②疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない。
4. 乗務終了後の点呼における運転者の酒気帯びの有無については、当該運転者からの報告と目視等による確認で酒気を検出していないと判断できる場合は、アルコール検知器を用いての確認は実施する必要はない。

問5 次の自動車事故に関する記述のうち、一般貨物自動車運送事業者が自動車事故報告規則に基づく国土交通大臣への報告を要するものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

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

問6 一般貨物自動車運送事業者(以下「事業者」という。)の過労運転の防止等について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. 事業用自動車の運転者(以下「運転者」という。)は、酒気を帯びた状態にあるとき、又は疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をすることができないおそれがあるときは、その旨を事業者に申し出なければならない。
2. 事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、当該運転者と交替するための運転者を配置しておかなければならない。
3. 事業者は、事業計画に従い業務を行うに必要な員数の運転者を常時選任しておかなければならず、この場合、選任する運転者は、日々雇い入れられる者、2カ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。
4. 事業者は、休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間が十分に確保されるように、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務日数及び乗務距離を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。

問7 一般貨物自動車運送事業者(以下「事業者」という。)の事業用自動車の運行の安全を確保するために、国土交通省告示に基づき運転者に対して行わなければならない指導監督及び特定の運転者に対して行わなければならない特別な指導に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び法令に基づき自動車の運転に関して遵守すべき事項について、運転者に対する適切な指導及び監督をすること。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導及び監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存すること。
2. 事業者は、軽傷者(法令で定める傷害を受けた者)を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こした運転者に対し、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって国土交通大臣の認定を受けたものを受診させること。
3. 事業者が行う初任運転者に対する特別な指導は、法令に基づき運転者が遵守すべき事項、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する事項などについて、15時間以上実施するとともに、安全運転の実技について、20時間以上実施すること。
4. 事業者は、適齢診断(高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したもの。)を運転者が65才に達した日以後1年以内に1回受診させ、その後3年以内ごとに1回受診させること。

問8 一般貨物自動車運送事業者(以下「事業者」という。)の貨物の積載等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、道路法第47条第2項の規定(車両でその幅、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關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. 事業者は、事業用自動車(車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上のものに限る。)に、貨物を積載するときは、偏荷重が生じないように積載するとともに、運搬中に荷崩れ等により事業用自動車から落下することを防止するため、貨物にロープ又はシートを掛けること等必要な措置を講じなければならない。
3. 事業者は、車両総重量が7トン以上又は最大積載量が4トン以上の普通自動車である事業用自動車に係る運転者の乗務について、当該事業用自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。
4. 事業者は、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した場合にあつては、貨物の積載状況を当該乗務を行った運転者ごとに乗務等の記録をさせなければならない。

2. 道路運送車両法関係

問9 自動車の登録等についての次の記述のうち、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. 自動車の所有者は、当該自動車の使用の本拠の位置に変更があったときは、道路運送車両法で定める場合を除き、その事由があった日から30日以内に、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない。
2. 臨時運行の許可を受けた者は、臨時運行許可証の有効期間が満了したときは、その日から15日以内に、当該臨時運行許可証及び臨時運行許可番号標を行政庁に返納しなければならない。
3. 登録自動車の所有者は、当該自動車が滅失し、解体し(整備又は改造のために解体する場合を除く。)、又は自動車の用途を廃止したときは、その事由があった日(使用済自動車の解体である場合には解体報告記録がなされたことを知った日)から15日以内に、永久抹消登録の申請をしなければならない。
4. 登録自動車の所有者は、当該自動車の自動車登録番号標の封印が滅失した場合には、国土交通大臣又は封印取付受託者の行う封印の取付けを受けなければならない。

問10 自動車の検査等についての次の記述のうち、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. 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準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、期間を定めて伸长了る旨を公示することができる。
4. 初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量8,990 kilogramsの貨物の運送の用に供する自動車については、当該自動車検査証の有効期間は1年である。

問11 道路運送車両法に定める自動車の点検整備等に関する次のア、イ、ウの文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

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

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

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. 停止表示器材は、夜間200メートルの距離から走行用前照灯で照射した場合にその反射光を照射位置から確認できるものであることなど告示で定める基準に適合するものでなければならない。
2. 自動車(被けん引自動車を除く。)には、警告音の警報音発生装置の音が、連続するものであり、かつ、音の大きさ及び音色が一定なものである警告音を備えなければならない。
3. 自動車(二輪自動車等を除く。)の空気入ゴムタイヤの接地部は滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝は、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅にわたり滑り止めのために施されている四部(サイピング、プラットフォーム及びウエー・インジケータの部分を除く。)のいずれの部分においても1.6ミリメートル以上の深さを有すること。
4. 貨物の運送の用に供する普通自動車であつて、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合図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. 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つても、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。
2. 車両(自転車以外の軽車両を除く。以下同じ。)の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図を、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. 車両の運転者が同一方向に進行しながら進路を左方又は右方に変えるときの合図を行う時期は、その行為をしようとする地点から30メートル手前の地点に達したときである。
4. 車両の運転者が左折又は右折するときの合図を行う時期は、その行為をしようとする地点(交差点においてその行為をする場合にあつては、当該交差点の手前の側端)から30メートル手前の地点に達したときである。(環状交差点における場合を除く。)

問14 道路交通法に定める停車及び駐車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. 車両は、交差点の側端又は道路のまがりかどから5メートル以内の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。
2. 車両は、人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設けられた施設又は場所の道路に接する自動車用の出入口から5メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。
3. 車両は、消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽の側端又はこれらの道路に接する出入口から5メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。
4. 車両は、火災報知機から5メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。

問15 道路交通法に定める交通事故の場合の措置についての次の文中、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。

交通事故があったときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員は、直ちに車両等の運転を停止して、**【A】** し、道路における **【B】** する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者(運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員)は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における **【C】** 及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに **【D】** を報告しなければならない。

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

問16 道路交通法に定める自動車の法定速度についての次の記述のうち、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. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量5,995 kilogramsの自動車の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない片側一車線の一般道路においては、時速60キロメートルである。
2. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量7,520 kilogramsの自動車は、法令の規定によりその速度を減する場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、道路標識等により自動車の最低速度が指定されていない区間的高速自動車国道の本線車道(政令で定めるものを除く。)における最低速度は、時速50キロメートルである。
3. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量7,950 kilograms、最大積載量4,500 kilogramsであつて乗車定員2名の自動車の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない高速自動車国道の本線車道(政令で定めるものを除く。)においては、時速80キロメートルである。
4. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量が4,995 kilogramsの自動車が、故障した車両総重量1,500 kilogramsの普通自動車をロープでけん引する場合の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない一般道路においては、時速40キロメートルである。

問17 貨物自動車に係る道路交通法に定める乗車、積載及び過積載(車両に積載する積載物の重量が法令による制限に係る重量を超える場合における当該積載。以下同じ。)等についての次の記述のうち、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つては3.8メートル以上4.1メートルを超えない範囲内において公安委員会が定める高さ)からその自動車の積載をする場所の高さを減じたものを超えてはならない。
2. 車両(軽車両を除く。)の運転者は、当該車両について政令で定める乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法の制限を超えて乗車をさせ、又は積載をして車両を運転してはならない。ただし、当該車両の出発地を管轄する警察署長による許可を受けなくてもばら貨物を運搬する構造の自動車の荷台に乗車させる場合にあつては、当該制限を超える乗車をさせて運転することができる。
3. 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運行することを要求するという違反行為を行った場合において、当該荷主が当該違反行為を反復して行うおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、当該自動車の運転者に対し、当該過積載による運転をしてはならない旨を命ずることができる。

4. 準中型自動車とは、大型自動車、中型自動車、大型特殊自動車、大型自動二輪車、普通自動二輪車及び小型特殊自動車以外の自動車で、車両総重量 3,500キログラム以上、7,500キログラム未満のもの又は最大積載量 2,000キログラム以上 4,500キログラム未満のものをいう。

4. 労働基準法関係

問18 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働契約等についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

- 使用者は、労働者名簿、賃金台帳及び雇入、解雇、災害補償、賃金その他の労働関係に関する重要な書類を3年間保存しなければならない。
- 使用者は、労働者が業務上負傷し、又は疾病にかり療養のために休業する期間及びその後30日間並びに産前産後の女性が法第65条（産前産後）の規定によって休業する期間及びその後30日間は、解雇してはならない。
- 法第20条（解雇の予告）の規定は、法に定める期間を超えるい限りにおいて、「日雇い入れられる者」、「3ヵ月以内の期間を定めて使用される者」、「季節的業務に6ヵ月以内の期間を定めて使用される者」又は「試の使用期間中の者」のいずれかに該当する労働者については適用しない。
- 使用者は、労働契約の締結に際し、労働者に対して賃金、労働時間その他の労働条件を明示しなければならない。この明示された労働条件が事実と相違する場合においては、労働者は、即時に労働契約を解除することができる。

問19 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働時間及び休日等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

- 使用者は、労働者に、休憩時間を除き1週間について40時間を超えて、労働させてはならない。また、1週間の各日については、労働者に、休憩時間を除き1日について8時間を超えて、労働させてはならない。
- 使用者は、法令に定める時間外、休日労働の協定をする場合には、時間外又は休日の労働をさせる必要のある具体的事由、業務の種類、労働者の数並びに1日及び1日を超過する一定の期間についての延長することができる時間又は労働させることができる休日について、協定しなければならない。
- 使用者は、災害その他避けることのできない事由によって、臨時の必要がある場合においては、行政官庁の許可を受けて、その必要の限度において法に定める労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。ただし、事態急迫のために行政官庁の許可を受ける暇がない場合においては、事後に遅滞なく届け出なければならない。
- 使用者は、4週間を通じ8日以上の日休を与える場合を除き、労働者に対して、毎週少なくとも2回の日休を与えるなければならない。

問20 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める目的等についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

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

- | | | |
|---|-------------|-------------|
| A | 1. 四輪以上の自動車 | 2. 二輪以上の自動車 |
| B | 1. 労働契約の遵守 | 2. 労働条件の向上 |
| C | 1. 維持 | 2. 向上 |
| D | 1. 休憩期間を短縮し | 2. 労働時間を延長し |

問21 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）において定める貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の拘束時間及び運転時間等に関する次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。ただし、1人乗務で、隔日勤務には就いていない場合とする。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

- 使用者は、トラック運転者の1日（始業時刻から起算して24時間をいう。）についての拘束時間については、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、16時間とすること。この場合において、1日についての拘束時間が13時間を超える回数は、1週間について2回以内とすること。
- 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。
- 使用者は、トラック運転者に労働基準法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は2週間について1回を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準告示第4条第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。
- 使用者は、トラック運転者の連続運転時間（1回が連続5分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

問22 下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の運転時間及び休憩時間の例を示したものであるが、このうち、連続運転の中断方法として「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に適合しているものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1.														
乗務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	乗務終了
	30分	10分	2時間	15分	30分	10分	1時間30分	1時間	2時間	15分	1時間30分	10分	1時間	
2.														
乗務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	乗務終了
	1時間	15分	2時間	10分	1時間	15分	1時間	1時間	1時間30分	10分	1時間	5分	30分	
3.														
乗務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	乗務終了
	2時間	10分	1時間30分	10分	30分	10分	1時間	1時間	1時間	10分	1時間	10分	2時間	
4.														
乗務開始	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	乗務終了
	1時間	10分	1時間30分	15分	30分	5分	1時間30分	1時間	2時間	10分	1時間30分	10分	30分	

問23 下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の1週間の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める拘束時間等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

ただし、すべて1人乗務の場合とする。なお、解答にあたっては、下図に示された内容及び各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

月曜日	0時	始業9時	終業17時	24時
			拘束時間	
火曜日	0時	始業7時	終業21時	24時
			拘束時間	
水曜日	0時	始業5時	終業14時	24時
			拘束時間	
木曜日	0時	始業7時	終業22時	24時
			拘束時間	
金曜日	0時	始業6時	終業22時	24時
			拘束時間	
注）土曜日及び日曜日は休日とする。				

- 1日についての拘束時間が改善基準告示に定める最大拘束時間に違反する勤務はない。
- 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、改善基準告示に違反していない。
- 勤務終了後の休息期間は、改善基準告示に違反しているものはない。
- 水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1日についての拘束時間が最も短い。

5. 実務上の知識及び能力

問24 運行管理の意義、運行管理者の役割等に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

- 運行管理者は、仮に事故が発生していない場合でも、同業他社の事故防止の取組事例などを参考にしながら、現状の事故防止対策を分析・評価することなどにより、絶えず運行管理業務の改善に向けて努力していくことも重要な役割である。
- 事業用自動車の点検及び整備に関する車両管理については、整備管理者の責務において行うこととされていることから、運転者が整備管理者に報告した場合には、点呼において運行管理者は事業用自動車の日常点検の実施について確認する必要はない。
- 運行管理者は、運転者の指導教育を実施していく際、運転者一人ひとりの個性に応じた助言・指導（カウンセリング）を行うことも重要である。そのためには、日頃から運転者の性格や能力、事故歴のほか、場合によっては個人的な事情についても把握し、そして、これらに基づいて助言・指導を積み重ねることによって事故防止を図ることも重要な役割である。
- 事業者が、事業用自動車の定期点検を怠ったことが原因で重大事故を起こしたことにより、行政処分を受けることになった場合、当該重大事故を含む運行管理業務上的一切問題がなくても、運行管理者は事業者に代って事業用自動車の運行管理を行っていることから、事業者が行政処分を受ける際に、運行管理者が運行管理者資格者証の返納を命じられる。

問25 一般貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導・監督に関する次の記述のうち、適切なものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

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

問26 事業用自動車の運転者の健康管理及び就業における判断・対処に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

- 事業者は、業務に従事する運転者に対し法令で定める健康診断を受診させ、その結果に基づいて健康診断個人票を作成し3年間保存としている。また、運転者が自ら受けた健康診断の結果を提出したのものについても同様に保存している。
- 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）であっても法令が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。
- 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眼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ったとの申告があった。このため運行管理者は、当該運転者に対し途中で眠気等があったときには、自らの判断で適宜、休憩をとるなどして運行するよう指示し、出庫させた。
- 事業者は、ある高齢運転者が夜間運転業務において加齢に伴う視覚機能の低下が原因と思われる軽微な接触事故が多く見られたため、昼間の運転業務に配置替えをした。しかし、繁忙期であったことから、運行管理者の判断で点呼において当該運転者の健康状態を確認しつつ、以前の夜間運転業務に短期間従事させた。

問27 自動車の走行時に生じる諸現象とその主な対策に関する次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

ア **【A】**とは、路面が水でおおわれているときに高速で走行するとタイヤの排水作用が悪くなり、水上を滑走する状態になって操縦不能になることをいう。これを防ぐため、日頃よりスピードを抑えた走行に努めるべきことや、タイヤの空気圧及び溝の深さが適当であることを日常点検で確認することの重要性を、運転者に対し指導する必要がある。

1. ハイドロプレーニング現象
2. ウェットスキッド現象

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

1. クリープ現象
2. 蒸発現象

ウ **【C】**とは、フット・ブレーキを使い過ぎると、ブレーキ・ドラムやブレーキ・ライニングなどが摩擦のため過熱してその熱がブレーキ液に伝わり、液内に気泡が発生することによりブレーキが正常に作用しなくなり効きが低下することという。これを防ぐため、長い下り坂などでは、エンジン・ブレーキ等を使用し、フット・ブレーキのみの使用を避けるよう運転者に対し指導する必要がある。

1. ペーパー・ロック現象
2. スタンディングウェーブ現象

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

1. 制動距離
2. 空走距離

問28 自動車運送事業者において最近普及の進んできたデジタル式運行記録計を活用した運転者指導の取組等に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

- 運行管理者は、デジタル式運行記録計の記録図表（24時間記録図表や12分間記録図表）等を用いて、最高速度記録の▼マークなどを確認することにより最高速度超過はないか、また、急発進、急減速の有無についても確認し、その記録データを基に運転者に対し安全運転、経済運転の指導を行う。
- 運行管理者は、大型トラックに装着された運行記録計により記録される「瞬間速度」、「運行距離」及び「運行時間」等により運行の実態を分析して安全運転等の指導を図る資料として活用しており、この運行記録計の記録を6ヵ月間保存している。
- デジタル式運行記録計は、自動車の運行中、交通事故や急ブレーキ、急ハンドルなどにより当該自動車が一定以上の衝撃を受けると、衝突前と衝突後の前後10数秒間の映像などを記録する装置であり、事故防止対策の有効な手段の一つとして活用されている。
- 衝突被害軽減ブレーキは、いかなる走行条件においても前方の車両等に衝突する危険性が生じた場合に確実にレーダー等で検知したうえで自動的にブレーキが

作動し、衝突を確実に回避できるものである。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、当該ブレーキ装置の故障を検知し表示による警告があった場合の対応を指導する必要がある。

問29 貨物自動車運送事業者の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＞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。

＜4日にわたる運行計画＞														
前日 当該運行の前日は、この運行を担当する運転者は、休日とする。														
始業時刻	出庫時刻									到着時刻	終業時刻			
6時00分	6時30分									19時45分	20時00分			
1日目	乗務前点呼(営業所)	運転	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	乗務後点呼	宿泊所		
	1時間	1時間	1時間	3時間	1時間	2時間	15分	3時間	1時間	1時間				
始業時刻	出庫時刻									到着時刻	終業時刻			
4時00分	4時30分									16時45分	17時00分			
2日目	乗務前点呼	運転	荷積み	運転	休憩	運転	中間点呼休憩	運転	荷下ろし	運転	乗務後点呼	宿泊所		
	1時間	1時間	1時間30分	15分	2時間30分	1時間	3時間	1時間	1時間	1時間				
始業時刻	出庫時刻									到着時刻	終業時刻			
4時00分	4時30分									16時45分	17時00分			
3日目	乗務前点呼	運転	荷積み	運転	中間点呼休憩	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	乗務後点呼	宿泊所		
	1時間	1時間	1時間	3時間	1時間	2時間	15分	2時間	1時間	1時間				
始業時刻	出庫時刻									到着時刻	終業時刻			
5時00分	5時30分									21時30分	22時00分			
4日目	乗務前点呼	運転	荷積み	運転	フェリー乗船	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	乗務後点呼(営業所)			
	1時間30分	1時間	1時間	2時間	3時間	2時間	1時間	3時間	1時間	1時間30分				
翌日 当該運行の翌日は、この運行を担当する運転者は、休日とする。														

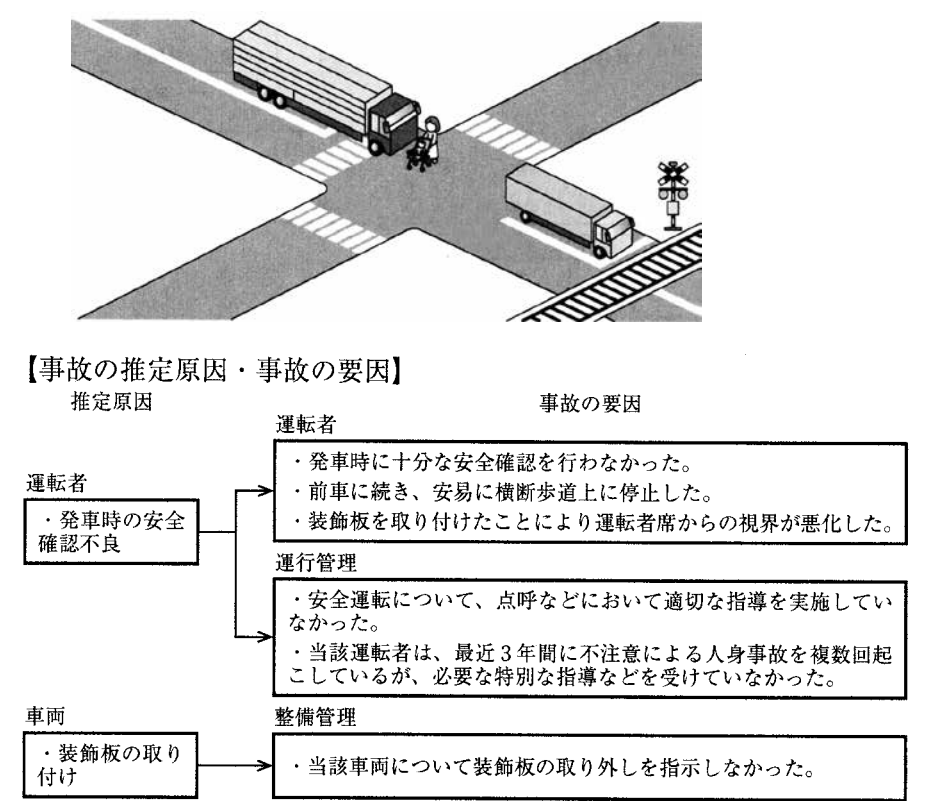
- 1人乗務とした場合、1日についての最大拘束時間及び休息期間が「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。
- 1人乗務とした場合、すべての日を特定の日とした場合の2日を平均して1日当たりの運転時間が改善基準告示に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。
- 1人乗務とした場合、連続運転時間が改善基準告示に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。

問30 運行管理者が次の事業用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【事故の推定原因・事故の要因】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】

当該運転者は、当日早朝に出勤し運行管理者の電話点呼を受けたのち、貨物の納入先へ向け運行中、信号機のない交差点に差しかかり、前方の普通トラックが当該交差点から約10メートル先の路切で安全確認のため一時停止したため、それに続いて当該交差点の横断歩道上に停止した。その後前方のトラックが発進したことをうけ、車両前方を母子が横断していることに気付かず発進し、母子と接触し転倒させた。この事故により、母親とベビーカーの子供が重傷を負った。
なお、当該車両にはフロントガラス下部を覆う高さ約30センチメートルの装飾板が取り付けられていた。

- | | |
|----------------|-----------------|
| ・事故発生：午前10時20分 | ・天候：晴れ |
| ・道路：幅員8.0メートル | ・運転者：45歳 運転歴14年 |



【事故の再発防止対策】

ア 対面による点呼が行えるよう要員の配置を整備する。

イ 装飾板等により運転者の視界を妨げるものについては、確実に取り外させるとともに、装飾板等取り付けが運転者の死角要因となることを運転者に対して、適切な指導を実施する。

ウ 運転者に対して、交通事故を惹起した場合の社会的影響の大きさと過労が運転に及ぼす危険性を認識させ、疲労や眠気を感じた場合は直ちに運転を中止し、休憩するよう指導を徹底する。

エ 事故惹起運転者に対して、安全運転のための特別な指導を行うとともに、適性診断結果を活用して、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協行させる。

オ 運転者に対して、運行開始前に直接見ることのできない箇所について後写鏡やアンダーミラー等により適切な視野の確保を図ったうえで、発車時には十分な安全確認を行うよう徹底する。

カ 労務運転の防止を図るため、自動車運転者の労働時間等の改善のための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。

キ 安全運転教育において、横断歩道、交差点などの部分で停止しないよう徹底するとともに、横断歩道に接近する場合及び通過する際に、横断しようとする者がいないことを確実に確認するよう徹底する。

ク 運転者に対して、疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを正しく理解させ、定期的な健康診断結果に基づき、自ら生活習慣の改善を図るなど、適切な自身の健康管理を行うことの重要性を理解させる。

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

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