2022年（令和４年）
2/10
No. 1241

東京都トラック時報

昭和43年8月16日　第三種郵便物認可　毎月2回（10・25日）発行　1部 90円（送料別）

機関紙
発行所　一般社団法人 東京都トラック協会
〒160-0004　東京都新宿区四谷3-1-8
（東京都トラック総合会館）
☎（03）3359-6251（代表）
☎（03）3359-4134（総務部広報G）
《ホームページアドレス》https://www.totokyo.or.jp/

全ト協・国交省

燃料サーチャージ導入 荷主４万５千社に要請

全日本トラック協会はこのほど、荷主企業約４万５０００社に対し、国土交通省と連名の要請文書「燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入について（お願い）」、および燃料サーチャージ制や「標準的な運賃」告示制度に関するパンフレット（写真）を送付し、燃料高騰分の適正な転嫁などに理解と協力を求めた。

トラック運送業界では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により輸送量が減少し、事業経営に大きな影響を及ぼす中で、燃料価格高騰の影響を受け、事業存続の大きな危機に直面している。

こうした燃料高騰時への対応として、国交省では平成20年に「燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を策定し、燃料価格の上昇・下落によるコスト増減分を別建ての運賃として設定することを制度化。また、令和２年に告示した「標準的な運賃」では、軽油価格を１㌔㍑１００円として算出し、これを超えた場合には別に収受することを定めた。

しかし、多くの事業者では価格高騰に伴う費用増加分を収受できていないのが実態であることから、要請文書では、その収受にはトラック輸送を利用する荷主企業の理解が欠かせないと強調。

事業者の窮状を理解するとともに、安定した輸送力を確保するためにも、燃料サーチャージ制の導入や「標準的な運賃」活用について要請。輸送依頼する各事業者と燃料サーチャージの基準となる価格（「標準的な運賃」では１㌔㍑１００円）を定め、同制度を導入することを求めている。

あわせて、燃料費上昇分の運賃・料金への反映を求められたにもかかわらず、不当に据え置くことは独占禁止法や貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ、要請、勧告・公表などの対象になるとして、注意を促している。

また「標準的な運賃」に関して、トラックドライバーの労働条件を改善しドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる運賃として、国交大臣が告示したものと説明し、その活用に理解と協力を要請している。

さらに、全ト協は荷主企業や広く一般に向けて、「燃料サーチャージ制」導入と「標準的な運賃」活用に関するインターネット広告（Ｙａｈｏｏ！ＪＡＰＡＮでバナー掲載）を展開している。

全ト協　坂本会長・浅井副会長

木原内閣官房副長官に対し 燃料高騰対策を要望

木原副長官（右から２番目）に要望する坂本会長（中央）、浅井副会長（左隣り）、東ト協多摩支部・笠原支部長（右端）、および盛山議員（左端）

全日本トラック協会の坂本克己会長と浅井隆副会長（東京都トラック協会長）、および東ト協多摩支部の笠原史久支部長が1月25日、木原誠二内閣官房副長官・総理大臣補佐官（自由民主党衆議院議員、東京都第20区選出）を表敬訪問し、燃料高騰対策の実施について要望した。

同日は、坂本会長らが衆議院第一議員会館を訪れ、木原内閣官房副長官に対し、昨年12月2日に開催した「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」（全ト協など自動車輸送関係3団体主催）における大会決議文を提出し、業界が直面する喫緊の重要課題として燃料高騰対策を要望したもの。

坂本会長は大会決議を踏まえ、「燃料高騰分の価格転嫁のための対策を進めていただくとともに、燃料費負担の軽減に資する補助支援制度の創設をお願いしたい」と要請した。

なお同日は、盛山正仁衆議院議員（自民党・兵庫県第1区）も同席した。

東ト協　ドラコン検討小委

４年度の開催方法見直し 学科・実科を同日実施へ

東京都トラック協会は1月21日、東ト総合会館で、ドライバー・コンテスト検討小委員会（委員長・森本勝也運輸安全委員長）をＷｅｂ併用で開催し、令和４年度・第43回「東ト協トラックドライバー・コンテスト」開催方法の見直しなどを審議・承認したほか、ホームページ（ＨＰ）にドラコン特設ページを開設したことを報告した。

冒頭、森本委員長があいさつし、「新型コロナウイルス感染症の感染拡大で先行き不透明な状況にあるが、ドラコンの開催準備を進める必要がある。開催方法の見直しは、運輸安全委員会の委員から提案されたもので、前向きに検討し対応したい」と述べた。

４年度ドラコンは7月31日、府中市の警視庁府中自動車運転免許試験場で開催する予定。従来、学科競技と実科競技・表彰式は2日間に分けた日程で行っていたが、参加者の負担軽減を図り、中小事業者所属の運転者も参加しやすくするため、1日での開催に見直すことにした。

参加促進に向けて ＨＰ特設ページ開設

具体的には、大会当日にまず学科競技を行い、採点後に実科競技に進む上位者を発表。実科競技の実施後、採点・集計などを行い、表彰式を実施する予定。

ただ、新型感染症の拡大が続いているため、感染状況に応じて参加人数や運営方法を変更する。また、緊急事態宣言の発令や台風などの荒天で、府中運転免許試験場が利用ができない場合は、８月６日に学科競技のみを行い、その結果により優勝者を決定する。

今後、運輸安全委員会に開催方法の変更を報告した上で、４月以降、参加者を募集する予定。

開催方法に関しては、昨年11月の今年度第2回運輸安全委員会で、2日間の日程では中小事業者所属運転者の負担となり、参加しにくい問題があるため見直しが提案され、同委員会正副委員長で今後の対応について検討していた。

また、同日は参加者の増加に向けた方策について報告。出場選手の募集チラシを作成するとともに、協会ＨＰに「東ト協トラックドライバー・コンテスト」特設ページを作成・開設したことを説明した。

特設ページでは、ドラコンの様子を知ってもらい、参加意欲の向上を図る観点から、動画で実科競技の模様を紹介しているほか、学科競技で過去に出題された問題などを掲載。今後、参加募集の告知をはじめ、優勝者の紹介記事を掲載するなど、コンテンツを充実させる方針。

東京都

３回目コロナワクチン 運送従事者など優先接種

東京都はこのほど、３回目の新型コロナウイルスワクチン接種について、接種対象をトラック運送業をはじめとするエッセンシャルワーカーに拡大し、２月４日から予約受付を行っている。

対象者は、都内在勤または都内在住で都外勤務のエッセンシャルワーカーで、その一環として物流・運送サービス従事者に対する優先接種が行われることになった。

東京都トラック協会では、都議会や都の４年度予算に対する知事ヒアリングで、トラック運送従事者への優先接種を要望していたもので、昨年に続き、３回目接種でも優先接種が実現した。

これに伴い、都は新たに２会場を開設したほか、３会場の接種対象を拡大した。使用ワクチンは武田／モデルナ社製。対象会場（カッコ内は接種開始日）は次の通り。

〈新設会場〉
①東京都教職員互助会三楽病院会場（2月8日）
②東京都乃木坂ワクチン接種センター（2月11日）

〈対象拡大した既存会場〉
①都庁南展望室ワクチン接種センター（2月13日）②東京都立川南ワクチン接種センター（2月13日）③東京都行幸地下ワクチン接種センター（2月16日）

接種予約はインターネットで。詳細は、都福祉保健局のホームページ（アクセス用ＱＲコード）を参照。

運管試験対策の参考に 2年度「出題例」掲載

運行管理者試験センターは2月19日から3月20日まで、令和3年度第2回運行管理者試験を実施します。

これに伴い、受験対策の参考資料として、同センターが公開したＣＢＴ方式による2年度試験（貨物）の出題例と正答を、**本号4・5面**に掲載していますので、ご活用ください。

東ト協が特別協力

映画『とんび』 4月8日全国公開

重松清氏のベストセラー小説『とんび』が初めて映画化され、4月8日から全国の劇場で公開予定です。

トラック運転者として働く父と息子の親子の絆を描いた物語で、その親子を俳優の阿部寛さんと北村匠海さんが演じています。

東ト協では、この映画の特別協力を行っています。公開のご案内とあわせ、**本号**にポスター・チラシを同封しましたので、事業所への掲示などにご活用ください。また、公開時にはぜひ劇場へ足を運んでいただきますようお願いします。

紙面あんない

経産省、事業復活支援金の申請受付　2
中企庁、ＩＴ導入補助金を拡充　3
２年度運管試験（ＣＢＴ）出題例　4・5
ラジオ番組で児童絵画入賞者を表彰　6
国交省、新特車通行確認制度を試行　7

古紙パルプ含有率80%再生紙を使用 R80

経産省

「事業復活支援金」最大で250万円給付

申請受付期間 5月31日まで

経済産業省は1月24日、新型コロナウイルス感染症により、大きな影響を受けた中堅・中小・小規模事業者、個人事業者を対象にした「事業復活支援金」の給付規程・申請要領などを公表し、同31日から通常申請の受付を行っている。

申請受付期間は5月31日まで。

給付対象の要件は、①新型感染症の影響を受けた中小法人・個人事業者で、かつ②令和3年11月～4年3月のいずれかの月(対象月)の売上高が、平成30年11月～令和3年3月の任意の同じ月(基準月)と比較して50%以上または30%以上50%未満減少した事業者。

①と②の要件を満たす事業者は業種などを問わず給付対象で、給付上限額は**表**の通り。事業規模と売上高減少率に応じて、給付金を最大250万円支給する。

申請には、給付要件を満たしていることなどの宣言・同意書が必要で、不正受給や誤った申請を防止するため、登録確認機関が事前確認を行う。

申請手続きは、同支援金事務局のホームページ(HP)で、①アカウントの申請・登録、②事前確認に必要な書類の準備、③事務局HPで身近な登録確認機関を検索し、事前確認の依頼・事前予約、④事前確認の実施、④申請者のマイページにアクセスして必要事項の入力などを行い、事務局に申請――の手順で行う。既に1月27日から、申請アカウントの登録受付を行っている。

売上高減少率	個人事業者	法人 年間売上高 1億円以下	法人 年間売上高 1億円超～5億円以下	法人 年間売上高 5億円超
▲50%以上	50万円	100万円	150万円	250万円
▲30%以上50%未満	30万円	60万円	90万円	150万円

なお、過去に一時支援金または月次支援金を受給している場合は、過去の申請情報を活用できるため、申請ステップの一部を省略できる。また、電子申請が困難な人を対象に、補助員が手続きをサポートする申請サポート会場も開設している。

詳細は、同支援金事務局HPを参照。

▽問い合わせ先・相談窓口=フリーダイヤル☎0120・789・140、IP電話専用☎03・6834・7593)、

※いずれも受付時間は午前8時30分～午後7時(土日、祝日を含む)

国交省まとめ

「標準的な運賃」3年12月末届出率

全国では4割以上に 関東16.5%と低水準

国土交通省自動車局貨物課の集計によると、トラック運送事業における「標準的な運賃」に係る全国の届け出件数は、令和3年12月末時点で2万3992件となり、届け出率は42・1%と4割を超えている。

運輸局別、および関東各都県の運輸支局別の届け出件数・率は**表**の通り。

運輸局・支局	令和3年12月末 届出数	令和3年12月末 届出率	2年3月末 事業者数
関東	**2,980**	**16.5**	**18,039**
茨城	217	9.6	2,261
栃木	515	47.6	1,082
群馬	91	7.8	1,161
埼玉	494	14.9	3,305
千葉	225	10.2	2,211
東京	**819**	**16.4**	**4,986**
神奈川	461	18.1	2,545
山梨	158	32.4	488
北海道	1,778	53.1	3,349
東北	2,254	52.9	4,259
北陸信越	1,439	55.4	2,596
中部	3,531	52.2	6,767
近畿	3,675	39.1	9,392
中国	2,997	75.6	3,962
四国	1,695	80.5	2,105
九州	3,382	59.5	5,681
沖縄	261	32.3	809
合計	**23,992**	**42.1**	**56,959**

単位：件、%

届け出率を運輸局別にみると、四国が80・5%と最も高く、次いで中国が75・6%と7割以上に達している。これら以外では、高い順に九州が59・5%、北陸信越が55・4%、北海道が53・1%、東北が52・9%、中部が52・2%となっており、いずれも5割を超え進展しつつある。

一方、近畿は39・1%にとどまっており、特に関東は16・5%と全国で最も低い水準にある。

関東では、栃木が47・6%、山梨が32・4%と相対的に進展しつつあるが、一方で東京は16・4%と全国的にも低い水準にあり、さらなる取り組みが求められている。

公取委

親事業者の違反行為 情報提供フォーム開設

コスト上昇分 転嫁円滑化へ

公正取引委員会は1月26日、政府の「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に基づき、「違反行為情報提供フォーム」(https://www.jftc.go.jp/cgi-bin/formmail/formmail.cgi?d=joho)設置など3つの取り組みを実施した。

転嫁円滑化施策パッケージは昨年12月27日、政府の関係省庁が取りまとめたもので、施策の一環として、下請事業者が匿名で、買いたたきなどの違反行為が疑われる親事業者に関する情報提供フォームとして設置された。

具体的には、労務費やエネルギーコストなどの上昇に伴い、親事業者に取引価格の引き上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁しない理由を文書や電子メールなどで回答することなく、従来通りの取引価格に据え置く行為などに関する情報提供を求めている。

公取委と中小企業庁は同フォームを通じて、広く情報を受け付けており、提供された情報は、独占禁止法上の優越的地位の濫用に関する緊急調査や、下請代金支払遅延等防止法(下請法)の定期調査において、対象業種や調査票送付先の選定などに活用する。

なお、同フォームは違反行為を申告するものではなく、具体的な違反行為の事実を報告し、個別事件調査を求め、より詳細な情報提供を行うことを希望する場合は、公取委ホームページの「インターネットによる申告」から申告する。

あわせて、公取委は下請法に関する運用基準を改正。労務費などの上昇を取引価格に反映しない取引は、下請法上の「買いたたき」に該当するおそれがあることを明確化し、違反行為には厳正に対処するとしている。

また、ウェブサイト掲載「よくある質問コーナー(下請法)」のQ&Aを追加するなど、下請法上の留意点を示している。

東京都　4年度予算案

水素エネルギー普及へ FCトラック導入支援

東京都は1月28日、令和4年度予算案(概要)を発表した。それによると、主要施策の一環として、2050年「ゼロエミッション東京」の実現に971億円(3年度当初予算比722億円増)を計上した。

「ゼロエミッション東京」の実現に向けては、まず2030年までに都内温室効果ガス排出量を50%削減する「カーボンハーフ」の実現に向け、所要予算を前年度の約3・9倍に拡大し、水素エネルギーの普及拡大や省エネルギー対策・ZEV(ゼロエミッション・ビークル)の普及促進、再生可能エネルギーの導入拡大を強力に推進する。

このうち、水素エネルギーの普及拡大に269億円(同239億円増)を計上。その一環として、新たにZEVトラック早期実装化事業に13億円を計上し、商用FC(燃料電池)モビリティの実装化に向けて、FCトラックの導入支援を行う。

具体的には、都内物流拠点から配送センターへの輸送などに使用する、小型FCトラックの導入支援(100台規模)を計画している。

あわせて、新規にFCフォークリフト導入促進事業に1億円を計上し、まず導入促進に向けた調査などを実施する。

また、中小企業・地域産業などの支援に433.5億円(同319億円増)を計上。そのうち、新たに中小企業デジタルツール導入促進支援事業として6億円を計上し、ソフトウエアおよびクラウド利用に要する経費の補助などを行う。

なお、4年度予算案の一般会計歳出総額は7兆8010億円(同5・1%増)と過去最大。持続可能な都市へと進化する「サステナブル・リカバリー」を実現する取り組みや、東京2020大会のレガシーを発展させる取り組みに重点的に予算配分した。

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

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

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

運輸点描

最近、「ブランディング化」を目指すという中小事業者が出てきた。その背景には、これからの時代は他社との差別化を図らなければ勝ち残れないという認識がある。初歩的な取り組みとして、「何々の○○運送です」と、「何々の」を加えるようにした事業者がいる。その目的は、一つには地元の「○○運輸」との違いを出したいという消極的なものだが、もう一つは「何々の」で自社の得意なサービスや、将来の企業ビジョンなどをアピールしようという積極的な取り組みだ。

中小事業者による戦略的なブランディング化

地元密着や女性ドライバー採用

資格取得で「人材品質」可視化も

「ブランディング化」に取り組んでいる中小事業者の事例を、いくつか紹介してみる。例えば、BtoBの企業間サービスだけではなく、これからは地域に密着したBtoCの分野にも事業領域を拡大しようとしている事業者のケースである。

ブランディング化の第一歩として着手したのが、保育園の開設だ。従業員を確保するための企業内保育だけではなく、地域の一般の子供にも門戸を広げ、地域の子育て世代の人たちに身近に感じてもらえるような企業イメージを形成したい、というのが狙いである。

保育園では、イベントとして園児と保護者を対象に交通安全教室なども開く。その際、自社のトラックを使うので、道路をトラックが走っているのを見て園児が指さす。お母さんたちはSNSなどで紹介してくれたりするので、園児ではない地域の子育て世代にも企業イメージが浸透する。

このように地元密着のブランディング化と併行して、高齢者を対象にした買い物代行などの新サービスへの進出を進めるという戦略である。

ある中小事業者は、積極的に女性ドライバーの採用を進めている。すでに女性ドライバーが全ドライバーの4分の1を超えているが、女性ドライバーが増えると、さらにドライバー志望の女性が応募してくるという相乗効果をもたらしている。

トラックドライバーになりたいが、両親が反対するので応募しないという女性もいる。だが、街を走っている、その事業者のトラックに多数の女性ドライバーが乗務しているのを両親が目にして、「あの会社なら」と応募を認めてくれるのだという。これもブランディング化の効果である。

この事業者は、女性ドライバーの採用でドライバー不足を克服するだけでなく、女性が働きやすい職場は男性にとっても働きやすい会社とアピールしている。企業イメージがアップするだけでなく、男性の応募者も増加するという好循環をつくり出しているのだ。

ちなみに、子育て世代の女性ドライバーは主に配送など近場の仕事になるが、子供の成長とともに本人が望めば、中距離輸送、さらに長距離にもステップアップするような制度にしている。

運送業務を主体にセンター作業も手掛けている、ある中小事業者（東京都トラック協会会員）は、運行管理者の有資格者を増やす取り組みを進めている。

この事業者はISOやGマークのほか、様々な認定・認証を取得して、客観的品質を重視する経営を行ってきた。さらに、従業員一人ひとりに対して、運行管理者の資格取得を勧めている。その結果、現在ではドライバーの36・0％が運行管理者の有資格者で、保有車両数に対する運行管理者数の割合は40・0％にもなり、全従業員の25・7％が運行管理者という。

また、ドライバーだけでなく、フォークリフトや庫内作業員も含めて、運行管理者試験の受験を推奨し、全従業員の80％の資格取得を目指している。そのために必要な講習費用などは会社が負担し、有給で受講できる。

この事業者は、運行管理者資格の取得という形で従業員の人材レベルを見える化し、企業のブランディング化を図るという戦略だ。労働集約型産業では、人材品質レベルを可視化することが重要という認識である。

（物流ジャーナリスト　森田 富士夫）

中企庁

デジタル化推進に向けIT導入補助金を拡充

補助率引き上げ PCなど対象に

中小企業庁は、中小企業・小規模事業者のデジタル化を強力に推進するため、令和3年度補正予算により、「サービス等生産性向上IT導入支援事業」（IT導入補助金）を拡充する。

具体的には、デジタル化基盤導入類型として、インボイス制度導入への対応も見据えつつ、補助対象をITツールの会計・受発注・決済・ECソフトに特化し、補助率を通常（2分の1）より引き上げる。補助額50万円以下の場合は4分の3に、同50万円超～350万円の場合は3分の2に拡充する。

また、クラウド利用料に関して、最近のITツールのクラウド化を踏まえ、最大2年分の利用料をまとめて補助する。補助対象も拡大し、パソコン（PC）・タブレットの購入費用については、補助率を2分の1とし、上限額は10万円とする。

さらに、複数社連携IT導入類型を創設し、複数の中小・小規模事業者が連携してITツールやハードウエアを導入する取り組みを支援する。

同類型の補助対象は、事業協同組合や複数の中小・小規模事業者により形成されるコンソーシアムなどで、参加事業者が「10者以上」などを要件とする予定。

補助対象経費は、基盤導入経費（ITツールとハードウエア導入、および関連経費）のほか、効果的に連携するためのコーディネート費や、取り組みへの助言を行う外部専門家に係る費用を含めて支援する。

補助率は、基盤導入経費が2分の1～4分の3で、事務費・専門家費の補助率は3分の2とする。上限額は3000万円。

なお、同事業は制度設計中のため、今後、変更となる可能性がある。

東京都

感染症対応融資 対象要件を緩和

東京都は2月から、中小企業向け融資制度「新型コロナウイルス感染症対応融資（伴走）」を拡充し、資金繰り支援を強化した。国の保証制度改正を踏まえ、感染症の影響により売り上げが減少している中小企業者を対象とする、全国統一保証制度「伴走全国」と、これを利用する事業者向け「伴走対応」の対象要件を緩和したもの。

これまでは区市町村によるセーフティネット4号・5号認定を取得した場合のみ利用可能だったが、売り上げ減少（15％以上）の要件を満たせば、認定がない場合でも金融機関の売り上げ確認により利用できるようにした。

融資限度額は、「伴走全国」が6000万円に引き上げられたことに伴い、「伴走対応」は2億2000万円に引き下げられた。

信用保証料補助については3月末まで拡充措置が講じられており、「伴走全国」は国と都の補助により事業者負担なしで利用可能。「伴走対応」は保証料2000万円までしで利用可能となり、8000万円超の場合、事業者負担は4分の1となる。

詳細は、都産業労働局ホームページを参照。

経産省

燃料高騰抑制へ補助金 激変緩和対策を発動

経済産業省は燃料油価格高騰を抑制するため、元売り事業者などに補助金を支給する激変緩和対策事業を発動した。

1月24日時点調査で、全国平均のレギュラーガソリン小売価格が1リットル170・2円と、激変緩和対策の発動要件170円を超えたことから、発動したもので、同27日以降、ガソリン・軽油・灯油・重油それぞれ1リットル当たり3・4円の補助金を支給。

激変緩和対策は、元売りなどに上限5円の範囲内で補助金を支給し、卸価格を抑制することで、小売価格の急騰を抑制することを目的に講じられたもの。事業期間は3月末までの時限措置。

全額補助し、2000万円超の場合、4分の3補助する。

これら2メニュー合計で、8000万円まで信用保証料が事業者負担なしで利用可能となり、8000万円超の場合、事業者負担は4分の1となる。

詳細は、都産業労働局ホームページを参照。

NX総研が短観

1～3月荷動き 強含みで推移へ

NX総合研究所（旧日通総合研究所）がこのほど、企業物流短期動向調査（短観、令和3年12月調査）結果をまとめた。

それによると、昨年10～12月実績（見込み、以下同様）の国内向け出荷量「荷動き指数」はプラス12で、前期（昨年7～9月実績）比6ポイントの上昇に転じた。今年1～3月見通しもプラス13で、今期比1ポイントの上昇と強含みで推移するとみている。

業種別にみると、昨年10～12月実績では全15業種のうち9業種、今年1～3月見通しでは10業種がプラス水準で推移する見込み。

また、輸送機関別「利用動向指数」は、昨年10～12月実績では全6機関のうち3機関がプラス、3機関がマイナス水準。今年1～3月見通しでは4機関がプラス水準となる見込みだ。

運賃・料金「動向指数」は、昨年10～12月実績に続き、今年1～3月見通しも全6機関がプラス水準で推移する見込み。

WebKIT 運賃指数

1月は121 前年比2ポイント上昇

求荷求車情報ネットワークWebKITの成約運賃指数によると、1月の指数は121で前月比7ポイント低下したが、前年同月比2ポイント上昇した。

令和3年7月以降、7か月連続で前年を上回っている。

荷物情報（求車）登録件数は10万8535件で、前月比36・3％減少したが、前年同月比34・8増加し、求車需要は増大傾向にある。成約率は20・0％で前年同月比7・9ポイント低下した。

矢崎のデジタコ・ドラレコ

今お使いのバックアイカメラの映像を録画できます！

詳しくは、今すぐお電話を！

YAZAKI 矢崎エナジーシステム 特約販売店

世田谷サービス株式会社

本社　03-5727-1600（担当・青木）

板橋(営)　03-5916-3557（担当・倉持）

ホームページ　http://www.setagaya-yss.co.jp

E-mail : postmaster@setagaya-yss.co.jp

運行管理者試験問題 貨物

令和2年度 CBT試験出題例

運行管理者試験センターはホームページで、CBT方式（指定の試験会場でパソコンの画面に問題を解答する試験）による令和2年度運行管理者試験（貨物）の試験出題例を公開しました。2月19日から始まる3年度第2回試験を直前に控え、出題傾向をはじめ受験対策に活用できるよう、出題例を掲載します。

1. 貨物自動車運送事業法関係

問1 貨物自動車運送事業に関する次の記述のうち、【正しいものを2つ】選びなさい。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とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業をいう。
2. 一般貨物自動車運送事業とは、特定の者の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。）を使用して貨物を運送する事業をいう。
3. 貨物軽自動車運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。）を使用して貨物を運送する事業をいう。
4. 特別積合せ貨物運送とは、特定の者の需要に応じて有償で自動車を使用し、営業所その他の事業場（以下「事業場」という。）において、限定された貨物の集貨を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものをいう。

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に入るべき字句として【いずれか正しいものを2つ】選びなさい。

1. 一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の［ A ］、荷役その他の事業用自動車の運転に附帯する作業の状況等に応じて必要となる員数の運転者及びその他の従業員の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備及び管理、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事項に関し国土交通省令で定める基準を遵守しなければならない。
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。

A　1. 種類　　2. 数
B　1. 乗務時間　2. 休息時間
C　1. 医学的知見　2. 運行管理規程

問3 次の記述のうち、一般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、【誤っているものを1つ】選びなさい。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を常時選任しておくこと。
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、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. 法令の規定により、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貨物自動車運送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。
4. 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常時有効に保持すること。

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ついての法令等の定めに関する次の記述のうち、【正しいものをすべて】選びなさい。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点検の実施又はその確認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. 乗務後の点呼は、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況並びに他の運転者と交替した場合にあっては、交替した運転者に対して行った法令の規定による通告について報告を求め、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。
3. 同一事業者内の全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所（Gマーク営業所）間でIT点呼を実施した場合、点呼簿に記録する内容を、IT点呼を受ける運転者が所属する営業所で記録、保存すれば、IT点呼を行う営業所で記録、保存することは要しない。
4. 貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条第4項（点呼等）に規定する「アルコール検知器を営業所ごとに備え」とは、営業所又は営業所の車庫に設置されているアルコール検知器をいい、携帯型アルコール検知器は、これにあたらない。

問5 次の自動車事故に関する記述のうち、一般貨物自動車運送事業者が自動車事故報告規則に基づき国土交通大臣への【報告を要するものを2つ】選びなさい。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、当該事業用自動車が道路の側壁に衝突した。その衝撃により積載されていた消防法第2条第7項に規定する危険物である灯油の一部が道路に漏えいした。
2. 事業用自動車が右折の際、原動機付自転車と接触し、当該原動機付自転車を転倒した。この事故で、当該原動機付自転車の運転者に通院による30日間の医師の治療を要する傷害を生じさせた。
3. 事業用自動車が雨天時に続いて下り坂の道路を走行中、先頭を走行していた自動車が速度超過によりカーブを曲がりきれずにガードレールに衝突する事故を起こした。そこに当該事業用自動車を含む後続の自動車が止まりきれずに次々と衝突する事故となり、8台の自動車が衝突したが負傷者は生じなかった。
4. 高速自動車国道を走行中の事業用けん引自動車のけん引装置が故障し、事業用被けん引自動車と当該けん引自動車が分離した。

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、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、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。
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言うときは、あらかじめ、当該運転者を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、運行の途中において、運行の開始及び終了の地点及び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い、及び当該運転者が携行している運行指示書に当該変更の内容を記載させなければならない。
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200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、初任運転者に対する特別な指導について、当該事業者において初めて事業用自動車に乗務する前に実施すること。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1ヵ月以内に実施すること。
2. 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、6時間以上実施するとともに、安全運転の実技について、15時間以上実施すること。
3. 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等について、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年間保存すること。
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。）の運行管理者の選任等に関する次の記述のうち、【誤っているものを1つ】選びなさい。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（被けん引自動車を除く。）の運行を管理する営業所ごとに、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を30で除して得た数（その数に1未満の端数があるときは、これを切り捨てるものとする。）に1を加算して得た数以上の運行管理者を選任しなければならない。
2. 国土交通大臣は、運行管理者資格者証の交付を受けている者が、貨物自動車運送事業法若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分に違反したときは、その運行管理者資格者証の返納を命ずることができる。また、運行管理者資格者証の返納を命ぜられ、その日から5年を経過しない者には、運行管理者資格者証の交付を行わないことができる。
3. 事業者は、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（以下「基礎講習」という。）を修了した者のうちから、運行管理者の業務を補助させるための者（補助者）を選任することができる。
4. 事業者は、新たに選任した運行管理者に、選任届出をした日の属する年度（やむを得ない理由がある場合にあっては、当該年度の翌年度）に基礎講習又は一般講習（基礎講習を受講していない当該運行管理者にあっては、基礎講習）を受講させなければならない。ただし、他の事業者において運行管理者として選任されていた者にあっては、この限りでない。

2. 道路運送車両法関係

問9 自動車の登録等について次の記述のうち、【誤っているものを1つ】選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 登録自動車は、自動車登録番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示しなければ、運行の用に供してはならない。
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当該行政庁に返納しなければならない。
3. 登録自動車の使用者は、当該自動車が滅失し、解体し（整備又は改造のために解体する場合を除く。）、又は自動車の用途を廃止したときは、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。
4. 登録自動車の所有者は、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。

問10 自動車（検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車を除く。）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. 初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量8,990キログラムの貨物の運送の用に供する自動車については、当該自動車検査証の有効期間は1年である。
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. 自動車の使用者は、自動車の長さ、幅又は高さを変更したときは、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、当該事項の変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の記入を受けなければならない。

問11 道路運送車両法に定める自動車の点検整備等に関する次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句として【いずれか正しいもの】を選びなさい。

1. 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運行する者は、［ A ］、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。
2. 車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上の自動車の使用者は、スペアタイヤの取付状態等について、［ B ］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。
3. 自動車の使用者は、自動車の点検及び整備等に関する事項を処理させるため、車両総重量8トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であって国土交通省令で定める台数以上のもの（以下「特定自動車」という。）の使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、［ C ］を選任しなければならない。
4. 地方運輸局長は、自動車の［ D ］が道路運送車両法第54条（整備命令等）の規定による命令又は指示に従わない場合において、当該自動車が道路運送車両の保安基準に適合しない状態にあるときは、当該自動車の使用を停止することができる。

A　①1日1回　　②必要に応じて
B　①3ヵ月　　②6ヵ月
C　①安全統括管理者　②整備管理者
D　①所有者　　②使用者

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. 自動車の前面ガラス及び側面ガラス（告示で定める部分を除く。）は、フィルムが貼り付けられた場合、当該フィルムが貼り付けられた状態においても、透明であり、かつ、運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲に係る部分における可視光線の透過率が70％以上であることが確保できるものでなければならない。
2. 貨物の運送の用に供される普通自動車であって、車両総重量が7トン以上であるもの後面には、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. 自動車（法令に規定する自動車を除く。）の後面には、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し告示で定める基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、告示で定める構造の自動車にあっては、この限りでない。
4. 自動車は、告示で定める方法により測定した場合において、長さ（セミトレーラにあっては、連結装置中心から当該セミトレーラの後端までの水平距離）12メートル（セミトレーラのうち告示で定めるものにあっては、13メートル）、幅2.6メートル、高さ3.8メートルを超えてはならない。

3. 道路交通法関係

問13 道路交通法に定める車両の交通方法等について次の記述のうち、【誤っているものを1つ】選びなさい。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（自転車以外の軽車両を除く。）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。（罰状交差点における場合を除く。）
2. 一般乗合旅客自動車運送事業者による路線定期運行の用に供する自動車（以下「路線バス等」という。）の優先通行帯であることが道路標識等により表示されている車両通行帯が設けられている道路において、自動車（路線バス等を除く。）は、路線バス等が後方から接近してきた場合に当該道路における交通の混雑のため当該車両通行帯から出ることができないことなどやむをえないときであっても、路線バス等が実際に接近してくるまでの間は、当該車両通行帯を通行することができる。
3. 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の必要な限度において歩道等を通行するときは、歩道等に入る直前で一時停止し、かつ、歩行者の通行を妨げないようにしなければならない。
4. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量8,500キログラムの自動車は、法令の規定によりその速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、道路標識等により自動車の最低速度が指定されていない区間の高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）における最低速度は、時速50キロメートルである。

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、道路工事が行なわれている場合における当該工事区域の側端から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。
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、公安委員会が交通がひんぱんでないと認めて指定した区域を除き、法令の規定により駐車する場合に当該車両の右側の道路上に5メートル（道路標識等により距離が指定されているときは、その距離）以上の余地がないことなる場所においては、駐車してはならない。
4. 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。

問15 道路交通法に定める交通事故の場合の措置について次の文中、A、B、Cに入るべき字句として【いずれか正しいものを1つ】選びなさい。

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 ］、道路における危険を防止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［ B ］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［ C ］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死傷者の数　　②事故車両の数
C　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 次に掲げる標識に関する次の記述のうち、【誤っているものを1つ】選びなさい。

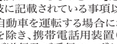
1. 大型貨物自動車、特定中型貨物自動車及び大型特殊自動車は、最も左側の車両通行帯を通行しなければならない。

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に定める様式
文字、記号及び縁を白色、地を青色とする。

2. 車両は、指定された方向以外の方向に進行してはならない。

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に定める様式
文字及び記号を青色、斜めの帯及び枠を赤色、縁及び地を白色とする。

3. 車両は、黄色又は赤色の灯火の信号にかかわらず左折することができる。



道路交通法施行規則　別記様式第1
矢印及びわくの色彩は青色、地の色彩は白色とする。

4. 車両は、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、8時から20時までの間は駐停車してはならない。

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」に定める様式
斜めの帯及び枠を赤色、文字及び縁を白色、地を青色とする。

問17 道路交通法に定める運転者の遵守事項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. 自動車を運転する場合においては、当該自動車が停止しているときを除き、携帯電話用装置（その全部又は一部を手で保持しなければ送信及び受信のいずれをも行うことができないものに限る。）を通話（傷病者の救護等のため当該自動車の走行中に緊急やむを得ずに行うものを除く。）のために使用してはならない。
2. 免許証の更新を受けようとする者で更新期間が満了する日における年齢が70歳以上のもの（当該講習を受ける必要がないものとして法令で定める者を除く。）は、更新期間が満了する日前6ヵ月以内にその者の住所地を管轄する公安委員会が行った「高齢者講習」を受けていなければならない。
3. 車両等に積載している物が道路に転落し、又は飛散したときは、必ず道路管理者に通報するものとし、当該道路管理者からの指示があるまでは、転落し、又は飛散した物を除去してはならない。
4. 自動車の運転者は、故障その他の理由により高速自動車国道等の本線車道若しくはこれに接する加速車線、減速車線若しくは登坂車線又はこれらに接する路肩若しくは路側帯において当該自動車を運転することができなくなったときは、道路交通法施行令で定めるところにより、停止表示器材を後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に置いて、当該自動車が故障その他の理由により停止しているものであることを表示しなければならない。

4. 労働基準法関係

問18 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働契約についての次の記述のうち、【正しいものを2つ】選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 使用者は、労働者が業務上負傷し、又は疾病にかかり療養のために休業する期間及びその後6週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6週間は、解雇してはならない。
2. 労働者が、退職の場合において、使用期間、業務の種類、その事業における地位、賃金又は退職の事由（退職の事由が解雇の場合にあっては、その理由を含む。）について証明書を請求した場合においては、使用者は、遅滞なくこれを交付しなければならない。
3. 使用者は、労働者を解雇しようとする場合においては、法第20条の規定に基づき、少くとも14日前にその予告をしなければならない。14日前に予告をしない使用者は、14日分以上の平均賃金を支払わなければならない。
4. 法第20条（解雇の予告）の規定は、法に定める期間を超えない限りにおいて、「日日雇い入れられる者」、「2ヵ月以内の期間を定めて使用される者」、「季節的業務に4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。

問19 労働基準法に定める労働時間及び休憩に関する次の記述のうち、【誤っているものを1つ】選びなさい。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. 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。
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30分、8時間を超える場合においては少くとも45分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. 使用者は、労働者に対して、毎週少くとも1回の休日を与えなければならない。ただし、この規定は、4週間を通じ4日以上の休日を与える使用者については適用しない。
4. 貨物自動車運送事業の用に供する自動車総重量8,500キログラムの自動車は、法令の規定によりその速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、道路標識等により自動車の最低速度が指定されていない区間の高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）における最低速度は、時速50キロメートルである。

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】選びなさい。

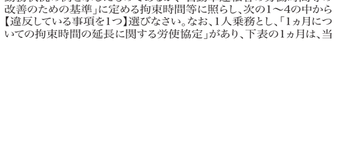
1. 拘束時間は、1ヵ月について［ A ］を超えないものとすること。ただし、労使協定があるときは、1年のうち6ヵ月までは、1年間について の拘束時間が［ B ］を超えない範囲内において、320時間まで延長することができる。
2. 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。）以下の［ C ］の拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日について の拘束時間の限度（最大拘束時間）は、［ C ］とすること。この場合において、1日について の拘束時間が［ D ］を超える回数は、1週間について2回以内とすること。

A　①　293時間　②　296時間
B　①3,516時間　②3,552時間
C　①　15時間　②　16時間
D　①　13時間　②　15時間

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。）の拘束時間等に関する次の記述のうち、【正しいものを2つ】選びなさい。ただし、1人乗務で、隔日勤務には就いていない場合とする。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 使用者は、業務の必要上、トラック運転者に勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の3分の2を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割してなえることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、1日（始業時刻から起算して24時間をいう。）において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
2. 使用者は、トラック運転者の休息期間については、当該トラック運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。
3. 使用者は、トラック運転者に労働基準法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は2週間について1回を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準告示第4条第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。
4. 使用者は、トラック運転者の連続運転時間（1回が連続5分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとすること。

問22 下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（1人乗務で隔日勤務に就く運転者以外のもの。）の5日間の勤務状況の例を示したものであるが、次の1～4の拘束時間のうち、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等における1日についての拘束時間として、【正しいものを1つ】選びなさい。



1. 1日目：9時間　2日目：12時間　3日目：15時間　4日目：12時間
2. 1日目：9時間　2日目：12時間　3日目：11時間　4日目：12時間
3. 1日目：9時間　2日目：14時間　3日目：11時間　4日目：13時間
4. 1日目：14時間　2日目：14時間　3日目：15時間　4日目：13時間

問23 下表は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の1ヵ月の勤務状況の例である。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める拘束時間等に照らし、次の1～4の中から【違反している事項を1つ】選びなさい。なお、1人乗務とし、「1ヵ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」があり、下表の1ヵ月は、当該協定により1ヵ月についての拘束時間を延長することができる月に該当するものとする。

（拘束日）

		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	連の合計時間
第1週	各日の運転時間	6	7	5	7	9	8	休日	42
	各日の拘束時間	9	13	10	10	13	13		68

		8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	連の合計時間
第2週	各日の運転時間	6	6	8	8	10	9	休日	46
	各日の拘束時間	8	9	10	15	16	13		70

		15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	連の合計時間
第3週	各日の運転時間	4	5	4	9	10	9	休日	41
	各日の拘束時間	8	8	8	11	16	11		62

		22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日	連の合計時間
第4週	各日の運転時間	9	10	5	6	8	6	休日	41
	各日の拘束時間	13	16	9	13	13	13		76

		29日	30日	31日	連の合計時間	1ヵ月(第1週～第5週)の合計時間
第5週	各日の運転時間	8	6	7	21	191
	各日の拘束時間	12	10	13	36	311

（注1）2週間の起算日は月とする。
（注2）各労働日の始業時刻は午前8時とする。

1. 1日の最大拘束時間
2. 当該3週間のすべての日を特定日とした2日を平均した1日当たりの運転時間
3. 2週間を平均した1週間当たりの運転時間
4. 1ヵ月の拘束時間

5. 実務上の知識及び能力

問24 運行管理に関する次の記述のうち、【適切なものをすべて】選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 運行管理者は、自動車運送事業者の代理人として事業用自動車の輸送の安全確保に関する業務全般を行い、交通事故を防止する役割を担っている。したがって、事故が発生した場合には、自動車運送事業者に代わって責任を負うことになる。
2. 運行管理者は、運行管理業務に精通し、確実に遂行しなければならない。そのために自動車輸送に関する諸規制を理解し、実務知識を身につけると共に、日頃から運転者と積極的にコミュニケーションを図り、必要な場合には運転者の声を自動車運送事業者に伝え、常に安全で明るい職場環境を築いていくことも重要な役割である。
3. 運行管理者は、乗務開始及び乗務終了後の運転者に対し、原則、対面で点呼を実施しなければならないが、遠隔地で乗務が開始又は終了する場合、車庫と営業所が離れている場合、又は運転者の出庫・帰庫が早朝・深夜であり、点呼を行う運行管理者が営業所に出勤していない場合等、運行上やむを得ず、対面での点呼が実施できないときには、電話、その他の方法で行う必要がある。
4. 運行管理者は、事業用自動車が運行しているときにおいては、運行管理業務に従事している必要がある。しかし、1人の運行管理者が毎日、24時間営業所に勤務することは不可能である。そのため自動車運送事業者は、複数の運行管理者を選任して交替制で行わせるか、又は、運行管理者の補助者を選任し、点呼の一部を実施させるなど、確実な運行管理業務を遂行させる必要がある。

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. 時速36キロメートルで走行中の自動車を例に取り、運転者が前車との追突の危険を認知しブレーキ操作を行い、ブレーキが効きはじめるまでに要する空走時間を1秒間とし、ブレーキが効きはじめから停止するまでに走る制動距離を8メートルとすると、当該自動車の停止距離は約13メートルとなるど、危険が発生した場合でも安全に止まれるような速度と車間距離を保って運転するよう指導している。
2. 運転者は貨物の積載を確実に行い、積載物の転落防止や、転落させたときに危険を防止するために必要な措置をとることが遵守事項として法令で定められている。出発前に、スペアタイヤや車両に備えられている工具箱等も含め、車両に積載されているものが転落のおそれがないことを確認しなければならないことを指導している。
3. 運転者の目は、車の速度が速い程と、周辺の景色が視界から消え、物の形を正確に捉えることができなくなるため、周辺の危険要因の発見が遅れ、事故につながるおそれが高まることを理解させるよう指導している。
4. 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。

問26 事業用自動車の運転者の健康管理に関する次の記述のうち、【適切なものをすべて】選びなさい。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、運転者が引き受けた健康診断（人間ドックなど）において、法令で必要な定期健康診断の項目を充足している場合であっても、法定健診として代用することができない。
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短期間に限り従業員休業を続けさせた。
4. 平成29年中のすべての事業用自動車の乗務員に起因する重大事故報告件数は約2,000件であり、このうち、運転者の健康状態に起因する事故件数は約300件となっている。病名別に見てみると、心筋梗塞等の心臓疾患と脳内出血等の脳疾患が多く発生している。

問27 自動車の運転に関する次の記述のうち、【適切なものをすべて】選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 運転中の車外への脇見だけでなく、車内にあるカーナビ等の画像表示用装置を注視したり、スマートフォン等を使用することによって追突事故等の危険性が増加することについて、日頃から運転者に対して指導する必要がある。
2. 自動車がカーブを走行するとき、自動車の重量及びカーブの半径が同一の場合には、速度が2倍になると遠心力の大きさも2倍になることから、カーブを走行する場合の横転などの危険性について運転者に対し指導する必要がある。
3. 自動車の夜間の走行時においては、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があり、これを蒸発現象という。蒸発現象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。
4. 四輪車を運転する場合、二輪車との衝突事故を防止するための注意点として、①二輪車は死角に入りやすいため、その存在に気づきにくくまた、②二輪車は速度が実際より遅く感じたり、距離が実際より遠く見えたりする特性がある。したがって、運転者に対してこのような点に注意するよう指導する必要がある。

問28 交通事故防止対策に関する次の記述のうち、【適切なものをすべて】選びなさい。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. 大型トラックの原動機に備えなければならない「速度抑制装置」とは、当該トラックが時速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ためのものである。したがって、運行管理者はこの速度を考慮して運行の計画を立てる必要があり、運転者に対しては、速度抑制装置の機能等を理解させるとともに、追突事故の防止等安全運転に努めさせる必要がある。
2. 指差呼称は、運転者の錯覚、誤判断、誤操作等を防止するための手段であり、信号や標識などを指で差し、その対象が持つ名称や状態を声に出して確認することをいうが、安全確認に重要な運転者の意識レベルは、個人差があるため有効な交通事故防止対策の手段となっていない。
3. 交通事故の防止対策を効率的かつ効果的に講じていくためには、事故情報を多角的に分析し、事故実態を把握したうえで、①計画の策定、②対策の実施、③効果の評価、④対策の見直し及び改善、という一連の交通安全対策のPDCAサイクルを繰り返すことが重要である。
4. 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、その前後数十秒の映像などを記録する装置、または、自動車の運行中常時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。

問29 荷主から貨物自動車運送事業者に対し、往路と復路において、それぞれ荷積みが可能であり、走行うよう運送の依頼があった。これを受けて運行管理者は下の図に示す運行計画を立てた。この

東ト協

児童絵画コンテスト ラジオで入賞者表彰

東京都トラック協会は1月21日、文化放送のラジオ番組『くにまるジャパン極』の「なるほどジャパン」コーナーで、令和3年度「トラックの日」児童絵画作品コンテストの入賞者を表彰した。

同日は、鎮目隆雄副会長(広報・情報委員長)がリモートで生出演。コンテストの開催目的の説明や結果報告を行うとともに、応募児童へのお礼の言葉を述べた。

鎮目副会長

鎮目副会長が出演 業界の役割アピール

番組では、今年度の最優秀賞(東京運輸支局長賞)を受賞した半澤弥空さん(荒川区立尾久西小学校)へのインタビューも放送。半澤さんの喜びの声とあわせて、多くの人の思いが込められた荷物を運ぶトラックドライバーに対する、日頃の感謝と応援メッセージを伝えた。

引き続き、パーソナリティの野村邦丸さんと文化放送の水谷加奈アナウンサーが、優秀賞・佳作の入賞者全員の名前と学校名を紹介した。

鎮目委員長は、来年度コンテストへの参加を呼びかけるとともに、新型コロナウイルス感染症が続く中でも「プロのトラックドライバーはエッセンシャルワーカーとして、皆さんの生活や経済活動を支えています」とアピール。さらに、「業界はドライバーの感染予防対策に万全を期していますが、皆様にもトラック運送事業に対するご支援、ご協力をお願いします」と、コロナ禍でも輸送を継続する業界に対する理解と支援を呼びかけた。

東ト協

引越専門部会

ＩＴ点呼活用して業務効率の改善を

東ト協引越専門部会(福本勝由部会長)は1月19日、東ト総合会館で令和3年度研修会(Web併用)を開催した。

開催に当たり、あいさつに立った福本部会長は、今後「引越繁忙期を迎えるが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う、まん延防止等重点措置の対象となる地域で影響が出るものと考えている。また業界は人手不足の状況にあり、ＩＴ点呼の活用などにより対応していかなければならない」と述べた。

研修会では、テレニシ・法人事業本部法人事業統括部一部ソリューション4課の田中壮史課長代行と岩永尽氏が「点呼システムを活用した業務効率の改善」をテーマに講演。

ＩＴ点呼はこれまで、安全性優良事業所(Gマーク事業所)と、一定の要件を満たしている事業所に認められていたが、その対象が拡大され、高度なシステムやＩＴ機器を使用する遠隔点呼が今年7月から実施要領の要件を満たし、かつ運行管理高度化検討会で承認された事業所で実施が認められるようになると説明した。

その上で、ＩＴ点呼に対応した同社システムの概要や導入事例を紹介するとともに、パソコンやスマートフォン、アルコール検知器を使用した点呼のデモンストレーションを実施。これらを活用し、運行管理者の業務時間の改善や点呼簿作成の効率化などを進めるよう促した。

国土交通大臣表彰 優良運転者の推薦を！

提出期限 3月14日

貨物自動車などの優良運転者を表彰する、国土交通大臣表彰が行われます。東ト協の各会員事業所における該当者については、所属支部を通じて、提出期限までに推薦してください。

【表彰の範囲】

事業用自動車の運転者として、運輸局長の表彰を受けて2年以上経過した模範者で、10月1日(基準日)時点において勤続満30年以上・年齢55歳以上で、責任事故がない成績・操行とも優秀な者。また、軽微なものを含めて過去3年以内に交通違反がない者

【表彰期日】10月(予定)

【提出期限】3月14日(月)必着

【提出書類】

①功績調書、②履歴書、③戸籍抄本、④事業主の在籍証明書、⑤事業主の推薦書、⑥事業主の無事故証明書、⑦企業の規模および事業概況等調、⑧局長表彰の表彰状のコピー(紛失の場合、添付不要)、⑨無事故無違反証明書、⑩5年間の運転記録証明書、⑪自認書(国交大臣表彰専用)

※⑨⑩は3月1日以降に発行のもの

【提出部数】

③④⑤⑥⑨⑩⑪は正本1通、①②⑦は原則データ(Wordファイル)で提出(A4判、横書き／裏白、ワープロ印字)

※提出書類の様式は、東ト協ホームページからダウンロード可能

【その他】

①勤続期間中に中断がある場合は、その中断期間を除いて、前後を通算する、②職場の異動が少なく、かつ勤務期間の2分の1以上(満15年以上)を現事業所に勤務していること、③推薦者は1社につき1人まで

▽問い合わせ先＝東ト協総務部総務G(☎03・3359・6252)

東ト協

駐車スペース不足や渋滞箇所アンケート

東ト協は、令和4年度「渋滞箇所及び駐車スペース等に関するアンケート」を実施している。

道路の渋滞箇所や、道の駅・サービスエリアなどにおける駐車スペースの不足状況を把握し、政府への要望などに反映するため行っているもの。

アンケート用紙を東ト協ホームページからダウンロードし、3月18日までにメールまたはFAXで回答する。

▽回答・問い合わせ先＝東ト協業務部交通環境G(☎03・3359・3618、FAX03・3359・4983、メールyamguchi@tta.ne.jp)

協会日誌

【1月16～31日】

17日 女性部正副本部長会議▽同幹事会▽グリーン・エコプロジェクトセミナー(～21日)

18日 東ト協IP無線定期通信訓練

19日 物流経営士課程▽海上コンテナ専門部会役員会▽引越専門部会研修会▽青年部正副本部長会▽同幹事会

20日 月次監査

21日 ドライバーコンテスト検討小委員会

26日 物流経営士課程▽引越専門部会役員・二委員会合同会議

29日 運行管理者試験事前講習会

日程ボード

【2月16～28日】

16日(水) 14時＝関東・甲信越重量部会迅速化(トラック)ワーキンググループ(東ト総合会館／Web併用)

18日(金) 13時30分＝適正化事業指導委員会(東ト総合会館／Web併用)

19日(土) 本部集団健診(東ト総合会館、～20日)

21日(月) 13時30分＝労務講習会(東ト総合会館／Web併用、～22日)

28日(月) 10時30分＝関ト協正副会長会(東ト総合会館／Web併用)

▼15時30分＝広報・情報委員会(同)

関交協オリジナル冊子

運行管理者用

健康起因事故防止マニュアル

関交協では運送事業者の皆様とともに、交通事故削減を課題とし、様々な事故防止支援を行っております。近年、運転者の健康状態に起因する事故が増加傾向にあることから、事故に至る前に健診結果等を活用し、運転中に発症に至るリスクをできるだけ低減する取り組みが必要と考え、マニュアルを作成しました。

運行管理者の皆様にご一読いただき、事故防止にご活用いただければ幸いです。

ご希望の方は、関交協・安全推進部まで
TEL：03-5337-1754
MAIL：anzen@kankokyo.or.jp

●トラックの自動車事故損害賠償と交通事故防止●
関東交通共済協同組合

国交省

新たな特車通行確認制度 4月1日から本格運用へ

円滑な施行めざし 2月には試行開始

国土交通省道路局は、限度超過車両の新たな通行確認制度（特殊車両通行確認システム）を4月1日から施行することに伴い、その円滑な運用に向けて2月7日から、新制度の試行を開始した。

新制度は、道路法改正により創設されたもので、寸法・重量など一定の限度を超える車両（限度超過車両）を通行させようとする場合、あらかじめ登録した車両については、従来の許可申請手続きに代え、運行が可能な経路をオンラインで即時に確認し、通行できるようにするもの。

システムの試行期間・時間は、次の通り。

①2月7～18日／平日午前9時30分～12時と午後1時30分～5時30分の各日いずれかの時間帯

②2月21日～3月31日／平日午前9時30分～午後5時30分

①の期間では試行できる車種・機能に制限があり、ダブルスやその他軸種の選択、および追加経路確認はできないが、②の期間では試行可能な車種・機能が拡張され、これらが実施可能となる。ただし、回答書の発行・手数料支払いは、4月1日から運用開始となる。

なお、土・日曜、祝日はセキュリティの観点から、同システムは利用できない。試行時間外はサイトを閉鎖しており、アクセスしても「このページを表示できません」などのエラー画面が表示される。

試行期間中のシステム操作フローは、図の通り。まずユーザー情報登録（初回利用者は企業コードを登録、登録済みの場合はユーザーID・パスワードでログイン）を行い、システムトップ画面で車両登録を行う。

さらに、確認の求めを行うには登録車両から車種情報を選択し、積載物貨物情報や経路情報を入力して、通行可能経路の確認を行う。

試行期間中に実施した車両登録情報は、4月から運用開始時に引き継がれる予定。

▽新制度システムURL・試行版＝https://www.tokusyaportal.ktr.mlit.go.jp/

▽問い合わせ先（システム操作方法）＝道路新産業開発機構・特車登録センター（☎0120・161・948、※受付時間／年末年始、土・日曜、祝日を除く平日午前9時～午後5時30分）

試行期間中のシステム操作フロー

❶ユーザー情報登録
↓
❷企業コード登録
↓
❸車両登録
↓
★手数料の支払い
↓
❺車両の選択
↓
❻積載物貨物情報の入力
↓
❼経路情報の入力
↓
❽通行可能経路の確認
↓
★❾手数料の確認・支払い 回答書の交付

以下の車両登録は、2月21日以降に利用可能。
●ダブルス（全軸種）
●軸種その他（全車種）

以下の機能は、2月21日以降に利用可能。
●実車空車同一申請

以下の機能は、2月21日以降に利用可能。
●追加経路確認

●：試行対象
★：4月1日運用開始から可能

全ト協

新特車通行制度 説明動画を配信

全日本トラック協会は1月26日から、ホームページ（HP）会員専用ページで、国土交通省の新たな特殊車両通行制度「特殊車両通行確認制度」に関する説明動画を配信している（全ト協YouTubeチャンネルで限定公開）。

新制度は国交省が4月1日から施行するもの。

動画の内容は①「特殊車両通行確認制度の概要」（約36分／講師・国交省道路局道路交通管理課車両通行対策室）、②「特車通行確認制度システム操作説明ビデオ」＝車両登録（約12分）▽車両グループ・トラクタ／トレーラ組合せ設定（約3分）▽経路確認（約13分）。

配信期間は3月31日午後3時まで。

詳細は、全ト協HPを参照。

全ト協

新特車通行確認制度でオンライン質疑応答会

全日本トラック協会は2月1～3日、国土交通省が令和4年4月1日から「特殊車両通行確認制度」（**関連記事＝別掲**）を施行することに伴い、同制度に関する質疑応答会（Web会議方式）を実施した。

質疑応答会は、3日間で全国38都府県のトラック協会を通じて行われたもので、2月2日には東京都トラック協会鉄鋼専門部会の三村文雄部会長などが参加した。

東京都トラック協会鉄鋼・重量品・海上コンテナ各専門部会では部会員からの意見や疑問などを集約し、これらを踏まえ、実施されたもので、高速道路・国道以外の都道府県道および市町村道だけを通行する場合の申請や、車両登録前の経路事前確認などについて質疑応答が行われた。

質問には、国交省道路局道路交通管理課車両通行対策室と、道路新産業開発機構（HIDO）の担当者が回答。質疑応答会で出された意見および回答については後日、取りまとめて公表される予定。

東ト協専門部会 意見・質問集約

国交省

健康管理などによる事故防止セミナー

2月21日 Web開催

国土交通省は2月21日、運送事業者を対象とした「プロドライバーの健康管理・労務管理の向上による事故防止に関するセミナー」を開催する。

Web開催（Zoomによるオンラインセミナー）するもので、時間は午後1～4時30分。定員は400人（先着順、定員に達した時点で受付終了）。参加費は無料。

プログラム（予定）は、基調講演「働き方改革で安全運転の確保～過労・睡眠不足と安全運転の関係について学ぶ～」（大原記念労働科学研究所主管研究員・酒井一博氏）のほか、国交省による健康起因事故防止対策や、事業者による取り組みを紹介する。

参加方法は、申し込みアドレス（https://tkp-jp.zoom.us/webinar/register/WN_A97fe2W-S1a56GjYvn0iSw）にアクセスし、必要事項を入力する。申し込み完了者には完了eメールと、オンライン参加のためのURLを送信する。

詳細は国交省ホームページを参照。

▽問い合わせ先（運営委託先）＝SOMPOリスクマネジメント・モビリティコンサルティング部（☎03・3349・5435）

第5期 自動車環境管理計画書制度説明会

東京都環境局　**動画配信で実施**

東京都環境局は、第5期自動車環境管理計画書制度などに関する説明会を、YouTube動画配信により実施する。

配信期間は、2月14日午前9時から3月11日まで。

令和4年度から、第5期計画期間が始まることに伴い実施するもの。第4期計画期間の分析結果、第5期計画期間について（制度概要や変更内容など）や計画書の作成方法に関して説明する。

同制度は「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」に基づき、自動車排出CO_2削減対策として実施されているもの。

都内で自動車30台以上使用している事業者に対し、自動車環境管理計画書と実績報告書の提出が義務化されている。このうち、自動車200台以上使用の事業者に対し、一定割合以上の特定低公害・低燃費車の導入が義務付けられている。

参加申し込みは2月25日まで。説明会事務局へ電話またはメールで申し込む。

▽申し込み・問い合わせ先＝説明会事務局（☎03・5321・1111、内線667・595または596／メールtokyo keikaku@nittsu-soken.jp）

厚労省

令和3年（速報値） 労災発生状況

陸運業

死傷者は6・4％増 死亡も増加に転じる

厚生労働省がまとめた労働災害発生状況（速報値）によると、令和3年（1～12月）の陸上貨物運送事業における死傷者数（死亡・休業4日以上）は1万5325人で、前年比927人（6・4％）増加し、このうち死亡者数は84人で同5人（6・3％）多く、いずれも増加に転じている。

死傷災害を事故の型別にみると、多い順に①「墜落・転落」4175人（前年比165人、4・1％増）、②「動作の反動・無理な動作」2696人（同214人、8・6％増）、③「転倒」2573人（同206人、8・7％増）、④「はさまれ・巻き込まれ」1489人（同17人、1・2％増）、⑤「激突」1115人（同21人、1・9％増）。これらに次いで多い「交通事故（道路）」も752人（同53人、7・6％増）と増えている。

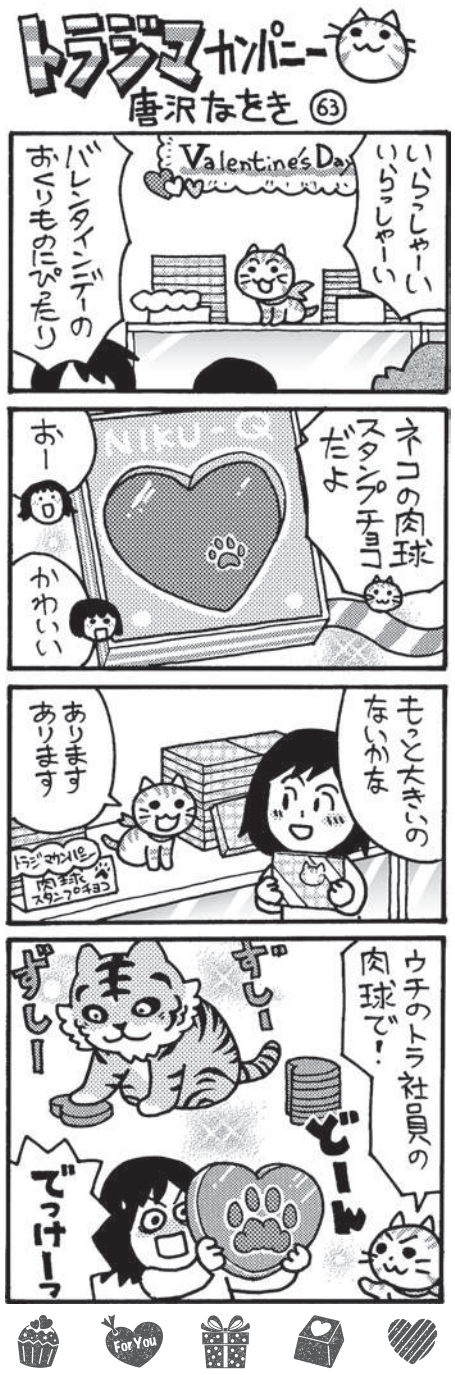
死亡災害では「交通事故（道路）」が38人（同9人、31・0％増）と全体の約45％を占めている。

全産業では死傷者数が13万5358人で同2万689人（18・0％）の大幅な増加。死亡者数も779人で同61人（8・5％）多い。

◇　◇

東京労働局管内では、陸運業の死傷者数は991人で前年比118人（13・5％）も増加したが、死亡者数は2人で同3人（60・0％）の大幅な減少となっている。

運行管理者国家試験対策テキスト
【貨物自動車運送事業編】
令和3年度受験対策版
過去の問題の解説と実践模擬問題
定価 2,640円（税込）
令和3年版（7月刊行）
自動車六法
定価 7,700円（税込）
㈱輸送文研社〈柏林書房〉
TEL.03-3861-0291㈹ FAX.03-3861-0295



トラック運送業
～労務管理のポイント

傷病手当金の支給の見直しについて

NACマネジメント研究所 所長
小林 弘和（社会保険労務士）

今回は、前回（1月10日号）の「法改正の概要」の中で触れた「健康保険の傷病手当金の見直し」について、改めて傷病手当の基本的な留意事項も含めて取り上げ、説明します。

1　健康保険の傷病手当て支給要件

傷病手当金は、業務上または通勤災害による労災保険の給付対象となる事由以外の負傷・疾病により労務不能となり、給与が支給されない場合に、生活保障として支給される健康保険の保険給付です。

傷病手当金が支給される要件としては、次の①～④の条件をすべて満たす必要があります。

①業務外・通勤外の事由による病気やけがの療養のための休業であること

療養については、健康保険の保険給付として受ける療養に限らず、自費で診療を受けた場合でも、仕事に就くことができないことについての医師の証明がある時は、支給対象となります。また、自宅療養期間についても支給対象となります。

ただし、労災保険の給付対象となる業務災害や通勤災害によるもの、病気とみなされない美容整形などによる休業は支給対象となりません。

②労務不能（仕事に就くことができない状態）であること

労務不能であることの判定は、療養担当者である医師などの意見をもとに、被保険者の業務の内容を考慮して判断されることになっていますが、通常は「傷病手当金支給申請書」の療養担当者の意見記入欄に記載された、「労務不能と認めた期間」が支給対象期間となります。

③連続する3日間の待期期間を満了していること

業務外・通勤外の事由による病気やけがの療養のため、労務不能となった日から連続した3日間は「待期期間」として傷病手当金は支給されず、4日目以降の労務不能である日が支給対象となります。

待期期間の初日は、就業時間中のけがや病気の場合はその日、就業時間後の場合には翌日が待期の初日となります。また、待期期間の3日間には有給休暇や公休日も含まれ、給与の支払いの有無は問われません。

なお、労災保険の生活保障給付である「休業補償給付」の場合は、同様に3日間の待期期間がありますが、連続している必要はなく、通算3日間で待期期間が満了することになります。

④休業した期間の給与の支払いがないこと

給与が支給されている間は、傷病手当金は支給されません。ただし、給与の支払いがあっても、傷病手当金の額よりも少ない場合は、差額が支給されることになります。

2　傷病手当ての支給額

傷病手当金の支給額は原則として、1日につき、支給を始める月以前の直近12か月間の、各月の標準報酬月額を平均した額の30分の1に相当する額に3分の2を乗じた額となります。

ただし、支給開始日以前の加入期間が12か月に満たない場合には、

▽支給開始日の属する月以前の直近の継続した各月の標準報酬月額の平均額

▽当該年度の前年度9月30日における全被保険者の同月の標準報酬月額を平均した額

のいずれか低い額を使用し、その額の30分の1に相当する額の3分の2となります。

標準報酬月額が保険者の平均額より高い者が、資格取得後の加入期間が12か月に満たない間に傷病手当金の対象となった場合には、本人の標準報酬月額より低い「全保険者の平均額」に基づく金額が支給されることになってしまうことから、留意しておく必要があります。

3　資格喪失後の傷病手当金の継続給付

健康保険の被保険者資格喪失日の前日（退職日など）まで、継続して1年以上の被保険者期間があり、被保険者資格喪失日の前日において、現に傷病手当金を受給しているか、受けられる状態（前記1 健康保険の傷病手当ての支給要件①②③を満たしている場合）であること。

例えば、退職日において支給要件を満たしているが、年次有給休暇を取得していたため、傷病手当金を受給していない場合などであれば、資格喪失後も引き続き、傷病手当金の支給を受けることができます。

ただし、この場合、資格喪失後、一旦、仕事に就くことができる状態になった場合、その後、さらに仕事に就くことができない状態になっても、傷病手当金は支給されないことになります。

4　今年1月1日からの改正内容

傷病手当金の支給は従来、最初に支給された日から通算して1年6か月を限度として支給されることとなっていました。同一のけがや病気で傷病手当金の支給を受け、支給期間中に途中で就労するなど傷病手当金が支給されない期間がある場合についても、支給開始から1年6か月を経過すると、傷病手当金の支給を受けることができないことになっていました。

今年1月の改正により、支給期間が通算1年6か月とされたことから、そのような場合には、支給開始から1年6か月を経過しても、実際の支給が1年6か月分となるまでの間、傷病手当金の支給を受けることができるようになりました。

一般的に、復職と休職を繰り返すことの多い「メンタル不全」などの場合には、メリットが大きい改正内容となっています。

この改正は、今年1月1日以後に支給事由が生じた傷病手当金だけでなく、3年12月31日時点で、支給開始日から起算して1年6か月を経過していない傷病手当金（2年7月2日以降に支給が開始された傷病手当金）も対象になるとされていますので、ご留意ください。

ポケット

駄菓子値上げの陰に

新型コロナウイルス感染症は、オミクロンという名の新たな変異株により、感染のスピードが加速しており、多くの地域で再び「まん延防止等重点措置」が適用されている。

今回の適用は、1月9日からの沖縄・山口・広島3県を皮切りに、同21日から東京都など首都圏1都3県を含めた13都県に、さらに同27日からは18道府県にそれぞれ適用された。その後、2月5日に1県追加され、現在の適用地域は35都道府県に及んでいる。

適用地域では、政府の「基本的対処方針」により、飲食店の時短要請や会食における同一テーブル、イベントの人数制限などが要請されている。

適用地域のうち、首都圏1都3県を含めた13都県では2月13日に適用期限を迎えるが、感染拡大が収まらない状況にあり、適用期限がさらに延長される予定。

一方、原材料費や物流費の高騰で、消費財の値上げが増え続けていることも気になる。これまで、食品などは内容量を減らして価格を維持してきた経緯もあるが、自助努力ももはや限界にきている。

先般、国民的駄菓子の「うまい棒」が、4月から2円値上げされると発表された。発売以来の価格を維持してきた企業に対し、国民の目は温かい眼差しを寄せた。

都内の駄菓子屋を覗くと、コロナ感染症への配慮から店内での飲食ができなくなっていた。一角に小さな焼き台があり、鉄板は新聞紙で塞がれていた（写真）。

駄菓子の価格が上がっても、子供たちに転嫁はできないと店主は言う。限られた小遣いを握りしめ、通ってくれるし、計算とお釣りも面倒だからと笑う。焼き台を囲む風景が戻るのはいつになるのか。改めて、当たり前の生活がいかに大切かを駄菓子屋で再認識した。

フォト散歩 第117回 大江戸
まちかど写真家 筑峯 総太

三丁目

まだまだ冬の底。空は澄み、遠くまで見通せる。東京近郊の知人宅では、雪化粧の富士山が見えた◆その昔、噴火する富士山は恐れられ、人々は鎮魂を願った。鎮まった後、聖も俗も超越した山となった。以来、崇高で優美な姿が人々を魅了し続けている◆2013年には世界文化遺産に登録された。正式名称は「富士山―信仰の対象と芸術の源泉」。日本人の自然観、文化観が評価されたことは素晴らしい◆山梨、静岡両県では条例で2月23日を「富士山の日」と定めている。くしくもこの日は、一昨年から「天皇誕生日」として祝日になった◆太宰治『富嶽百景』には、杉並区のアパートから見える冬の富士山にふれた記述がある。80年ほど前の小説だが、今でも都内の鑑賞スポットは数多い◆羽田空港や高層ビルの展望室はもちろんのこと、都心の平地でも「富士見橋」「富士見坂」などと名付けられた場所が点在する◆閉塞感が漂い、晴れ晴れとしない日々が続く昨今。時には、ひんやりとした空気を纏って富士山を望み、清々しい気持ちに浸るのも悪くない。霊峰が鎮まっているうちに。

パズル&クイズ

by 草野 公平

漢字のパーツクイズ

四角の中には、漢字をバラバラにしたものが入ってます。復元してできる漢字を並べ替え意味のある4字熟語を作ってください。

［解答］

□□□□

応募方法

官製はがきに、①答え②あなたの住所・郵便番号③会社名④氏名⑤年齢⑥本紙へのご意見・ご要望を明記し、お送りください。正解者の中から抽選で3名様に図書カード（1,000円分）をプレゼント。

☆ インターネットでのご応募も可能です。
https://www.totokyo.or.jp/

☆ インターネット応募の場合、解答フォームをご利用ください。東ト協HPトップ「会員の皆様へ」をクリックし、「東京都トラック時報→」から「**パズル＆クイズ解答フォーム**」へ。

●宛先
〒160-0004 新宿区四谷3-1-8
（一社）東京都トラック協会
総務部広報G「トラック時報」係

●締め切り
2月末日（**正解は3月10日号に掲載**）

★1月10日号「間違い探し」の正解は**「14か所」**でした。