



Amazon で購入される場合には
良い評価をコメントいただくと
飛び上がるほど嬉しいです...

2024年
4月下旬
発売!

オリジナルテキストを書籍化

効率的に知識を定着！ 合格へ導く仕掛けが詰まった1冊

日本能率協会マネジメントセンターより『1冊合格！運行管理者試験[貨物]』を出版することになりました。埼玉県トラック協会様で毎年2回担当させていただいている「運行管理者試験対策講座」で使用しているオリジナルテキストを書籍化しました。

ポイント

1

効率的な INPUTとOUTPUT

本書は効率よく INPUT と OUTPUT ができる見開きの構成になっています。左ページは法律や制度などの解説、右ページは演習問題で、知識の INPUT を行った後、すぐに OUTPUT (演習問題) に挑戦できます。知識の定着には INPUT と OUTPUT の繰り返しが大切です。付属の赤シートを使用すると正誤や語句が隠れるので、反復学習に役立ちます。本書は知識の定着にこだわった一冊となっています。



付属の
赤シートで
サクサク
学習!

Compact & Complete

1冊合格!

運行管理者 試験[貨物]

行政書士法人佐久間行政法務事務所 代表社員
佐久間翔一
Shoichi Sukuma



難化・CBT試験化した
資格試験をこの1冊で突破する!

- コンパクトながら試験で繰り返し問われる知識を1冊に凝縮!
- 要点を簡潔にまとめたテキスト&サクッと確認できる演習を同時学習!
- 「2024年問題」への対応や長文問題の過去問も収録!
- 講師として活動する著者によるワンポイントアドバイスも随所に掲載!

日本能率協会マネジメントセンター

ポイント

2

閑話休題 オリジナルコラム

本書では佐久間のオリジナルコラムを収録しています。これらのコラムはどれも運行管理者試験に臨むうえで抱く疑問に答える内容となっています。例えば、「学習するけど、すぐ忘れてしまう。なぜ?」「試験当日に緊張しないためには?」「過去問はいつのタイミングで解き始めるべき?」などの疑問に佐久間の独断と偏見を交えながらお答えします。試験勉強中の閑話休題として活用していただければ幸いです。

ポイント

3

“ここがポイント”で「理由」を解説

本書を作成する上でこだわった点の一つが「理由」の解説です。単に知識を覚えるだけではすぐ忘れてしまいますし、実際に運行管理者として業務に携わるときに生きた知識として活用できません。

法律も制度もちゃんとした理由があるのです。その理由を理解することによって、知識の点と点がしっかりと「線」になると考えています。本書での“ここがポイント”のコーナーを読み進めることで、知識の着実な定着が期待できます。

ポイント

4

合格への戦略提示

佐久間独自の指標である「投下時間得点効率」を用いながら、得点すべき設問と捨てても良い設問を解説しています。運行管理者試験は90分という時間制限の中で60%の得点で合格できる試験です。だからこそ、絶対に得点すべき問題と捨てても良い問題に分け、最小の時間投下で最大の成果を上げることを考えなくてはなりません。また、試験当日の上手な時間の使い方も提案しています。合格に大きく近づくために必要な戦略が本書にはあります。

通行確認システムにおける許可実績利用の運用開始について

令和5年12月に国土省より「通行確認システムにおける許可実績利用の運用開始について」という資料が発表されました。以下、内容の要約です。

- ① 特殊車両通行許可制度の個別審査結果（許可実績）を特殊車両通行確認システムの通行可能経路の判定に利用する運用を開始する
- ② 通行確認システムにて通行可能経路を求める登録車両と車種が同じであり、道路管理者の同意を得た個別審査結果が通行可能経路の判定に利用される（他の申請者の個別審査結果も利用可能）

現状の特車確認制度では、個別審査箇所を含む経路の申請を行うことはできませんでしたが、特車許可制度の通行実績を当該個別審査箇所に反映させることによって、特車確認制度の利用促進を図ることを目的としています。

制度の詳細を確かめるべく、国土交通省道路局道路交通管理課に直接問い合わせました。

Q 特車確認システムに対して特車許可制度の通行実績を反映させる施策について、資料上では特車確認システムのみ通行実績が反映され、特車許可制度には反映しないように読めるが、認識は正しいか。

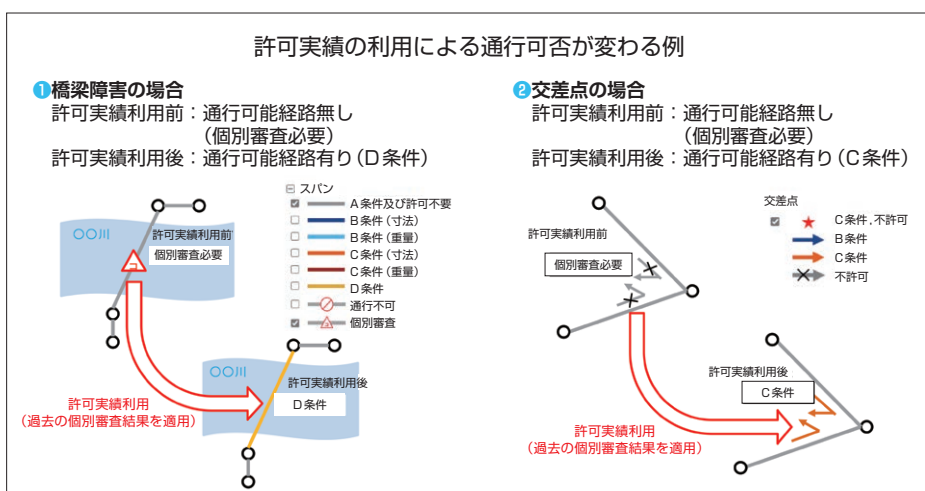
A 特車許可制度については既に許可実績が反映されており、その意味で特車確認制度にのみ許可実績を反映するという事です。

Q 特車許可制度も特車確認制度も同じ許可実績を反映するならば、以下2つの認識は正しいか。

① 許可制度において個別審査となる箇所は同様に特車確認制度でも個別審査となる。

② 特車確認制度では個別審査とならず、特車許可制度では個別審査となる箇所が存在することはない。

A 認識は正しいです。



佐久間の私見！

私は個別審査箇所に通行実績の反映は広がらないと考えています。なぜならば、そもそも道路管理者は故意的に個別審査箇所を設定している実態があるからです。

これはある道路管理者にて特車申請の担当をされている方の話ですが、近隣住民からの要請に基づいて通行量を把握するために政策的な観点で個別箇所を設定しているというのです。道路管理者は管理する道路を個別審査箇所に指定することによって、当該道路を通行経路に含む申請数及び申請車両数についてすべて把握することができるようになります。個別審査にしていなければ、システム上で通行の可否が自動判定され、道路管理者は通行量を把握できなくなってしまうので、これを防ぐ意図があります。

通行実績の範囲に道路管理者の同

意が条件として付されている以上、個別審査箇所への通行実績の反映は大きく広がらないだろうというのが私の意見です。

特車通行制度において、申請～許可までの期間を長期化させている要因は①未収録道路の存在、②個別審査箇所の存在です。現在、国土交通省は各道路管理者である自治体と協力して未収録道路の収録化拡大を進めています。また、個別審査を少なくできるよう許可実績の反映を積極的に行っている点については制度が進化していると感じています。

しかし、前述の通り各自治体のさまざまな政策的な意図が存在するがゆえに個別審査の解消は進んでいないのが現状です。特車通行制度の円滑な運用の実現は、国土交通省がリーダーシップを発揮し、各自治体に収録化および最新の許可実績を反映させられるかにかかっています。