

令和2年度 前期 ビジネス・キャリア検定試験

ロジスティクス分野

2級 ロジスティクス・オペレーション

試験問題

(16ページ)

1. 試験時間 110分
2. 注意事項
 - (1) 試験問題は、係員の指示があるまで開かないでください。
 - (2) 試験問題は、40題あります。
 - (3) 試験問題の配点及び合格基準は、次のとおりです。
(配点) 問題1～問題40 各2.5点 合計100点
(合格基準) 試験全体として概ね60%以上の正答。
 - (4) 関係法令、会計基準、JIS等の各種規格等に基づく出題については、問題文中に断りがある場合を除き、令和2年5月1日時点で施行されている内容に基づくものとします。
 - (5) マークシート(解答用紙)には、①試験区分名、②氏名、③座席番号、④受験番号、⑤生年月日を正確に記入してください。
なお、受験番号の最後の桁は、アルファベットですので、数字と間違えないように注意してください。
 - (6) マークシートにマークする際には、HB又はBの黒鉛筆又はシャープペンシルのいずれかで、はっきりとマークしてください。それ以外は使用しないでください。
なお、訂正する場合は、採点の際にマークシートの誤読の原因となることがありますので、きれいに消してください。
 - (7) マークシートには、所定の事項以外は絶対に書き込まないでください。
なお、計算等が必要な場合は、問題用紙の余白又は裏面を使用してください。
 - (8) マークシートにはア～オまでマークする欄があります。問題番号及び問題文に従って正解と思われるものを1つだけ選んで間違えないようにマークしてください。
 - (9) 試験問題の内容に関する質問には、一切お答えできません。
 - (10) 試験中にトイレへ行きたくなった場合は、黙って手を挙げて係員の指示に従ってください。
 - (11) 試験終了時刻前に解答が済み、退出する場合は、黙って手を挙げて係員の指示に従ってください。ただし、試験開始後30分間及び終了前10分間は、退出できません。
なお、退出する場合は、周りの受験者に配慮して、静かに退出してください。
 - (12) 試験終了の合図があったら速やかに筆記用具を置き、係員の指示に従ってください。
 - (13) 試験終了後、マークシートを必ず提出してください。ただし、試験問題は、持ち帰ることができます。
なお、マークシートが提出されていない場合は、失格となります。
 - (14) 試験問題の転載、複製などを固く禁じます。

問題文中、次の法令名等は、略称で記載されています。

- ・日本産業規格 → J I S
- ・容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律 → 容器包装リサイクル法
- ・エネルギーの使用の合理化等に関する法律 → 省エネルギー法

問題1 包装の適正化・標準化に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 輸送包装においては、包装コストの低減や物流作業者の作業性についても留意することが重要である。
- イ. 包装の保護機能を決める際に、過剰包装にならないように、J I Sが適切と考えられる落下試験の条件を規定している。
- ウ. 輸送包装では、包装材の削減や安価な材料による包装コスト低減効果と、包装寸法の適正化による物流コスト低減効果とを比較した場合、前者の方がはるかに大きい。
- エ. J I Sによれば、輸送包装での適正包装とは、省資源、省エネルギー及び廃棄物処理性を考慮した包装である。
- オ. 多くの自治体では、消費者包装における過大包装、過剰包装、ごまかし包装等を防ぐため、製品に関する包装の容積比率、包装経費率等の目安を設定している。

問題2 輸出貨物の輸送包装を計画するときに考慮する事項に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 輸送先までの輸送経路の温湿度などの条件を確認する。
- イ. 合板以外の梱包材を使って輸出する場合は、梱包用木材規制（I S P M）に準拠した対応を行う必要がある。
- ウ. コンテナでの国際複合輸送の場合、港湾などの広域物流拠点での滞留日数は短いので、輸送日数に含めずに強度計算する。
- エ. 相手国の開梱作業、経路中の荷扱い作業時の衝撃度合い等、荷扱いの乱雑さを考慮する。
- オ. L C L コンテナ輸送の場合、コンテナ内での荷崩れ対策、におい対策なども考慮する。

問題3 輸送や輸送機器の包装の寸法を設計する場合の考え方に関する記述として最も不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 大型製品は、輸送効率よりも物流拠点での保管効率が高くなるよう設計する。
- イ. 容積勝ちの製品では、コンテナ内で大物と小物を詰め合わせて、容積効率が高まるよう設計する。
- ウ. ロールボックス等の外寸は、輸送機器の内法寸法を考慮し、格納効率を高めるよう設計する。
- エ. プラスチック容器や段ボールの設計をする場合には、包装モジュールに合わせるか、輸送機器の内法寸法等を考慮する。
- オ. 小型製品は、組合せでパレット寸法に収まるように設計する。

問題4 J I S Z 0200では、包装貨物の衝撃試験区分は、輸送、保管及び荷役の程度によって、レベルⅠ～Ⅳの4つのレベルに区分されている。ドア・ツー・ドアの輸送で評価した場合の各レベルの組合せとして適切なものは、次のうちどれか。

[実際の輸送例]

- A：在来船を使用した輸出貨物
- B：コンテナ船を使用した輸出貨物のうち、L C L貨物（積合せ貨物）
- C：一般的な国内貨物（積合せ貨物）
- D：コンテナ船を使用した輸出貨物のうち、F C L貨物（貸切り貨物）
- E：国内でのユニットロード貨物

[衝撃試験の区分]

- レベルⅠ：転送積替回数が多く、非常に大きな外力が加わるおそれがある場合
- レベルⅡ：転送積替回数が多く、比較的大きな外力が加わるおそれがある場合
- レベルⅢ：転送積替及び加わる外力の大きさが、通常想定される程度の場合
- レベルⅣ：転送積替回数が少なく、大きな外力が加わるおそれがない場合

- ア. A-I B-II C-III D-IV E-IV
- イ. A-II B-IV C-I D-III E-IV
- ウ. A-I B-IV C-II D-IV E-III
- エ. A-III B-IV C-III D-I E-II
- オ. A-IV B-II C-II D-III E-I

問題5 データキャリアに関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 日本においては、2次元シンボルのうち、QRコードが広く普及している。
- イ. QRコードに記録できる情報量は、1次元シンボル（バーコード）の100倍以上である。
- ウ. バーコードは、光学的に読み取る必要があるが、RFタグは、段ボール等を透過して読み取ることができる。
- エ. RFタグのうち、パッシブタイプは、電波の到達距離は長いが高価であり、アクティブタイプは、電波の到達距離は短いが安価であるといった特徴がある。
- オ. アンチコリジョンとは、一度に多数のRFタグの情報を整理して、漏れも重複もなく読み取る技術のことをいう。

問題6 RFタグの特徴に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 温度や衝撃等のセンサー付きのタグが作成可能である。
- イ. 一旦書き込んだ情報を、書き換え・書き加えが可能なものがある。
- ウ. 1次元シンボル、2次元シンボルと比較し、読み取り精度が高いのが最大の利点である。
- エ. チップ単体に個体の識別子を設定することにより、モノを個別に識別することが可能である。
- オ. 1次元シンボル、2次元シンボルと比較し、汚れに強く、耐候性に優れている。

問題7 輸送包装の設計を行う場合の考慮すべきポイントに関する記述として適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 緩衝包装設計の最大のポイントは、内容品の保護を重視し、外力の大きさよりも安全余裕をできるだけ大きくすることである。
- イ. 包装貨物の荷役の作業性を決める要素の1つとして貨物の質量があるが、1人で手荷役を行う場合、荷扱いしやすい質量は、男子で40kg程度である。
- ウ. 輸送包装における表示の最大の目的は、物流業者向けの表示等を行うことである。
- エ. 特殊な寸法のパレットを使用するときや、特殊な寸法の包装が必要となるときは、パレットへの積載効率計算ソフトは利用できない。
- オ. 大半の包装は、最終消費者の手元に到着した時点でその役割を終えるが、「容器包装リサイクル法」では、すべての包装材を対象として再商品化を義務付けている。

問題8 輸送包装設計に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 倉庫保管中における段ボールの材質選定は、管理体制、保管期間、倉庫湿度等を考慮した負荷係数がJISにより決められている。
- イ. 物流過程での衝撃は、輸送中よりも仕分け、積替え時点での衝撃の方が大きい。
- ウ. 輸送包装設計において荷役方法を考慮することも重要で、人手による荷役であるのか、パレットを付けた機械荷役であるのかを、包装設計時に決めておく必要がある。
- エ. 輸送包装サイズは、最も多く利用される輸送手段に合わせたユニットロードサイズを算出して設計することが重要である。
- オ. 輸送中の振動によるダメージは、船舶、航空機、トラックを比べた場合、航空機の低周波振動が最も多い。

問題9 輸送包装等に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 防さび包装の方法は、金属の材質、表面処理の有無とその種類などによって違いがある。
- イ. 荷扱いによる貨物の落下事故に対し製品を保護するためには、包装材料の変形により衝撃を吸収できる包装にすると効果的である。
- ウ. ユニットロードは複数箱の軽量品、小物等を1つにまとめ、それを更に複数箱にまとめてパレット単位等にする機械荷役化の技法である。
- エ. 危険物の包装容器としては、ドラム缶、ジェリ缶（20ℓ等の携行缶）、箱、袋、複合容器などが国連規格で規定されている。
- オ. 欧州向け輸出品の包装については、T11型パレット（1,100mm×1,100mm）に合わせた包装寸法を基準とすることが適切である。

問題10 ユニットロードシステムに関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 国際貨物コンテナのFCL複合一貫輸送のメリットとして、発地から着地まで封印されたまま運ばれるため、貨物の盗難が少ないことが挙げられる。
- イ. ユニットロードシステムの一貫パレチゼーションのデメリットとしては、パレットの体積分が積載効率の低下が挙げられる。
- ウ. ユニットロードシステムの運用に際しては、必要なパレットやコンテナの手配に加え、荷役が発生する各地点においてはフォークリフト、ハンドトラック等の荷役機器を準備する必要がある。
- エ. コンテナ輸送は、FCLの場合、荷役作業時間だけでなく通関等の手続も短時間で済むことが多い。
- オ. パレタイズされた貨物は、バラ積みと比較して積込みの時間と工数が削減されるが、トラックの待ち時間短縮にはつながらない。

問題11 コンテナリゼーションに関する記述として適切なものは、次のうちどれか。

- ア. コンテナ内への貨物積載が偏荷重状態であると、輸送中のコンテナ内荷崩れや、トレーラの横転事故につながる危険性がある。
- イ. 梱包用木材規制（ISPM）は、コンテナ内でのショアリング木材、木製パレット、木箱と同様に合板も対象としている。
- ウ. 海上輸送用に使用されている40ft、20ftコンテナは、国内での鉄道輸送には適合していない。
- エ. 海上コンテナは海運会社から借りて使用するため、ダンネージ、ラッシング、ショアリング等による貨物の荷崩れを防止する際、コンテナ床への釘打ちは禁止されている。
- オ. 海上コンテナは通気性があるため、コンテナ内部の結露による貨物の濡れの心配はない。

問題12 コンテナリゼーションに関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 海上コンテナでの輸出の際、FCLの場合コンテナの総質量をコンテナ船船長に提示する義務がある。
- イ. 1AAAとは、40ftハイキューブ海上コンテナの種類を表す。
- ウ. 海上コンテナ内のショアリングに使用する木材は、熱処理あるいは燻蒸処理の必要がある。
- エ. RORO船によるコンテナ輸送は、乗り入れの後トラクターを外し、トレーラを置くことが一般的である。
- オ. 港湾での海上コンテナの荷役には、ガントリークレーン、ストラドルキャリア、リーチスタッカー等があるが、コンテナ船への積卸しにはストラドルキャリアが使用されている。

問題13 物流センター計画に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 取扱対象となる貨物の質量や形状などは、物流センターに必要な保管機器や荷役機器を決定するための条件設定の項目である。
- イ. システムティックレイアウトプランニング（R・ミューサー）は、モノの流れと物流量をもとにシミュレーションを行い、レイアウトを提案する手法である。
- ウ. 物流サービスレベルの設定は、物流センターでの受注データの受信の締切時刻を考慮して判断することが大切である。
- エ. 物流センター内の工程別の品種、量（容積）、件数（頻度）、仕向先（納品先）数などの項目は、工程間でのラインバランス分析に重要な要素となる。
- オ. 冷蔵・冷凍品として区分する保管対象物には、生鮮食品、冷蔵・冷凍食品のほか、可燃性物質や引火性液体など特殊なものもある。

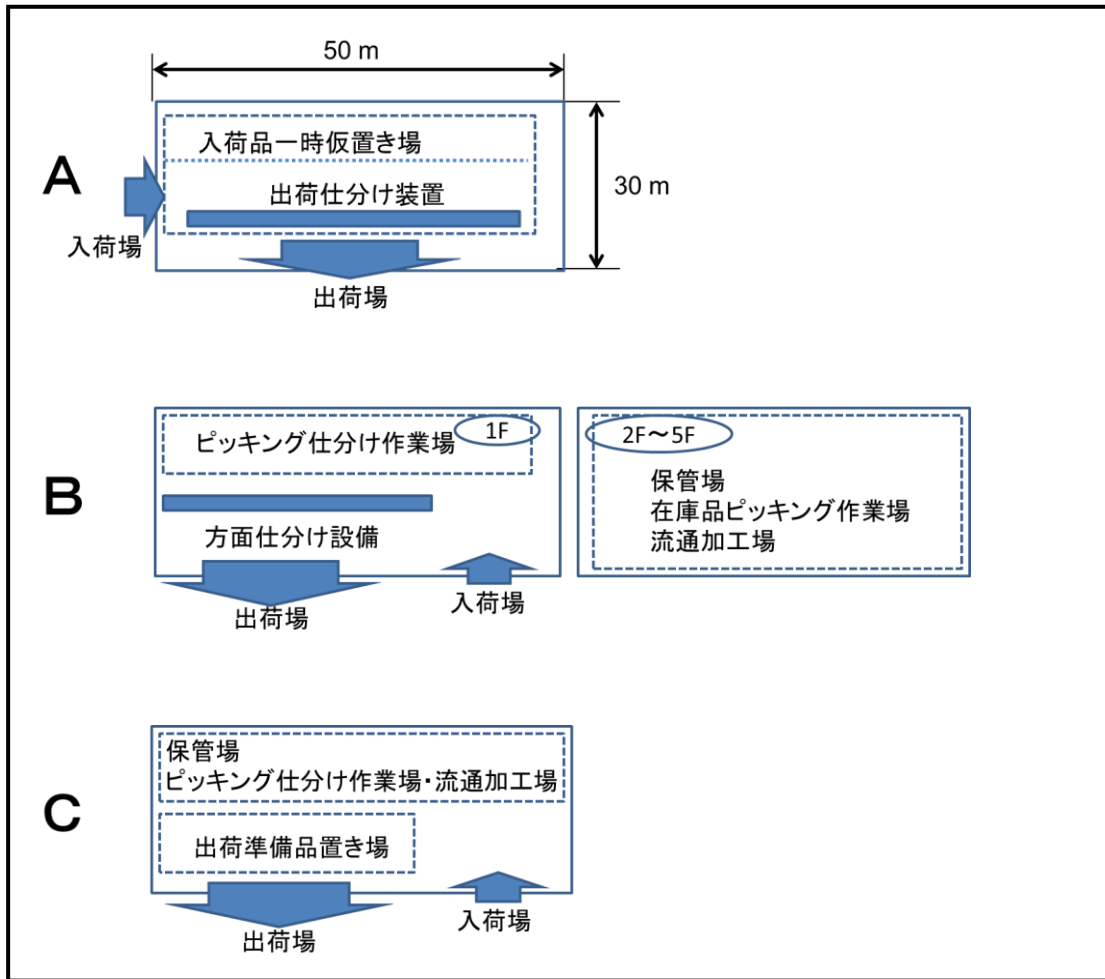
問題14 物流センター計画の基本分析に関する記述として最も適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 機能別の物量分析では、入庫、保管、ピッキングなどの諸機能ごとの数量のみならず、カテゴリー区分、サイズ、入出庫頻度などの要素も勘案して分析する。
- イ. 物流サービスレベルは、「誤納品率を3/100,000とする」、「納品リードタイムを48時間以内とする」など、具体的な数値で設定しなければならない。
- ウ. マテハンシステム計画におけるモノの流れを分析する場合、物流工程を作成するが、ここに物流量や荷姿なども併記すると物流フローが複雑となるので、好ましくない。
- エ. 物流センター計画の基本分析では、PQRST分析などを行うが、情報関連の分析は行わない。
- オ. 荷姿データ分析は、単品荷姿の分析をすることであり、ユニットロードの適合性などの分析は含まれない。

問題15 以下に示す<想定条件>を踏まえた場合、物流センターにおける設備機器の選定や機能に関する記述として最も適切なものは、次のうちどれか。

<想定条件>物流センター概要

1. Aでは、商品は小売店配送単位で入荷する。
2. B、Cでは、商品はメーカー・ベンダーからケース単位で入荷する。
3. 各種物流センターのレイアウトは、下図のとおりとする。



- ア. レイアウトAでは、ラック式デジタル表示ピッキングシステムが有効な設備である。
- イ. レイアウトAでは、駆動式流動ラックが有効な設備である。
- ウ. レイアウトAでは、軌道式自走台車や軌道式他動台車が有効な設備である。
- エ. レイアウトBでは、エレベータ、垂直コンベヤ等が有効な設備である。
- オ. レイアウトCは、最も通過型機能を重視したレイアウトである。

問題16 物流センターのレイアウト計画に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 物流センター内のレイアウト計画においては、フロア別利用計画と、各作業や保管スペース等の割り付けを行う。
- イ. 物流センターの役割や特性を見極め、土地の形状を有効に活用することが重要である。
- ウ. 入荷品の荷姿やロットサイズに基づいて保管設備を決めていくことが最も重要である。
- エ. データ分析に基づいてマテハン設備を選択しても、その運用能力を十分に考慮しないと、作業効率の低下、作業ミスの多発、作業人員の増加を招く要因となる。
- オ. 出荷のパレート分析に基づくAランク品から順に出荷口近くに配置し、ピッカー同士が同一の通路に集中する場合には、保管場所を分散する方が良い。

問題17 物流センターの運営方法に関する記述として最も不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 入荷品について全品検査をしていたが、入荷先別の精度実績データが蓄積されてきたので、精度が一定基準以上の入荷先は抜き取り検査に切り替えた。
- イ. 同一作業において、生産性に大きなバラツキがあったので、最速の個人の作業手順を標準化して教育・訓練を行った。
- ウ. 当日出荷オーダーは前日の午前中までには60%しか分からないので、翌日の人員手配は過去の出荷データなどを参考にして決めている。
- エ. 巡回監視しきれない広い物流センターで、作業工程ごとの作業進捗をコントロールするため、進捗管理システムを導入し、モニターで集中管理することにした。
- オ. 当日出荷オーダー受注締切時刻をトラックの出発時刻から逆算して午前11時と決めているが、締切時刻過ぎの出荷にも対応している。

問題18 物流センターのオペレーション計画に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. オーダー別ピッキングは、集約ピッキングに比べ、特定オーダー、緊急オーダーに対応しやすい。
- イ. クロスドッキングとは、物流センターの入荷ドックで、入荷品を事前出荷通知に基づき出荷するか保管するかを識別して出荷品を出荷ドックに通過させることである。
- ウ. 流通加工には、商品包装作業や値札付け作業のほか、生鮮食品の二次加工や注文に対応する機器の組立てなども含まれる。
- エ. 日本の消費財の流通業界では、製・配・販3層一連で業務効率を向上させるため商流EDIとして流通BMS（Business Message Standards）を制定し実用段階に入っている。
- オ. 納期遵守率を改善するため、最終受注締め時間遵守率を物流センターのKPIに設定した。

問題19 荷役作業の機械化・自動化に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 立体自動倉庫の保管機能と入出庫機能を活用することで、保管スペースの効率化のみならず、ピッキング作業の効率化やピッキング精度向上を図ることができる。
- イ. 最大7,000個/hの仕分け能力を持つスライドシュー式仕分け装置を使って中物、大物、長尺物を仕分ける場合、長尺物の仕分け個数が増えるほど、実際の仕分け個数は7,000個/hを下回る。
- ウ. 設備導入効果の評価において、顧客に対するイメージアップや作業員のモチベーション等のように金額で表しにくい項目については対象とはならない。
- エ. 受入れ検品作業の機械化・自動化では、荷役作業だけでなく納品伝票等の処理も併せて検討する。
- オ. 設備の保全には、事後保全、予防保全、予知保全などがある。

問題20 Q C 7つ道具に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 散布図において、グラフの起点を左にし、データ群が右肩上がりに分布すれば正の相関を示し、右肩下がりに分布すれば負の相関を示す。
- イ. チェックシートには、不適合や不適合項目がどのくらい発生しているかを示す調査用と、点検すべき項目をあらかじめ決めておく点検用がある。
- ウ. ヒストグラムを作成した結果、各区間に含まれる度数があまり変わらない場合、工程（作業）が安定していることを示している。
- エ. 管理図では、従来までの傾向と異なるデータや管理限界線を逸脱したデータの有無から異常の発生を判定する。
- オ. 特性要因図とは、問題とする特性と、それに影響を及ぼしていると思われる要因との関連を体系的に図に整理するもので、原因追求などに用いられる。

問題21 作業改善の分析方法に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 荷役・運搬機器（MH機器）の設備投資の採算性検討の対象は、荷役・運搬作業に直接かかる費用であり、荷役・運搬機器の不備による生産稼働率の低下などの機会損失は含まれない。
- イ. MH機器導入の検討には、搬送する商品の荷姿別に時間当たりの処理能力を分析する必要がある。
- ウ. シミュレーション分析によりMH機器の導入効果を検討するには、物流センターで取り扱う商品の到着時間間隔、取扱商品数、処理能力に関するデータを入手しておく必要がある。
- エ. 運搬工程分析の目的は、モノの停滞する場所やモノの移動線の逆行及び交差する箇所等を見付け出し、改善箇所を抽出することである。
- オ. メモーション分析は、作業時間が長時間である場合、また作業が不規則である場合に用いられる分析方法である。

問題22 作業改善の分析手法に関する記述として適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 作業工程分析では、作業工程が、「加工」、「運搬」、「貯蔵」、「滞留」の4つに分類されている。
- イ. 活性分析で用いる活性示数は、その数値が低いほど、モノの運搬がしやすい状態であることを示す。
- ウ. MOSTのうち、包装のような繰り返し性の高いサイクル作業を測定する場合には、Maxi-MOSTを用いる。
- エ. ワークサンプリングの調査対象の作業が周期性のある作業の場合、観測間隔は、等間隔サンプリングを用いる。
- オ. 動作分析は、人の動作を18に分類したサブリックに集約して、その単位で作業動作を分析し、作業改善を図る手法である。

問題23 物流ABC（活動基準原価計算）に関する記述として適切なものは、次のうちどれか。

- ア. アクティビティごとの作業単価を設定する場合には、その施設の主な作業の単価のみを設定すればよい。
- イ. 投入要素の資材消耗品費のうち、折りたたみコンテナのように繰り返して使用されるものについては、発生原価を算出する必要はない。
- ウ. アクティビティの設定は細かな動作単位ではなく、ケースピッキングのように1つの完結した作業単位にまとめることが望ましい。
- エ. 人に係るアクティビティごとの作業単価は、当該センターの作業員全員の費用と間接費を含む総人件費をアクティビティごとの処理量に按分して求める。
- オ. アクティビティ単価による物流コスト上昇は、生産・仕入れ・営業部門の責任であり、処理量増加による物流コスト上昇は、物流部門の責任である。

問題24 投資採算分析に関する記述として最も不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 投資採算分析は、概念設計時に、新物流センターがコストに対して利益が上回るかどうかを検討する場合に用いられる。
- イ. 現在価値法では、将来のキャッシュフローを現時点における価値に置き換える。
- ウ. 現在価値法で投資採算分析を行う場合、利率は各年度で変動させる。
- エ. 現在価値法で用いる利率は、その企業が社内で設定している金利を用いる。
- オ. ROI法では、採算分析の対象期間を決め、その期間の利回りを求める。

問題25 物流作業に関わる技能講習についての記述として適切なものは、次のうちどれか。

- ア. クレーン運転に関する資格を取得すれば、吊り上げの際の荷掛け、荷はずしができる。
- イ. フォークリフトの運転技能講習を修了すれば、積載最大荷重にかかわらず、フォークリフトを公道上で走行させることができる。
- ウ. クレーン運転の業務にかかわる特別教育を修了すれば、吊り上げ荷重5 t未満の移動クレーンを操作することができる。
- エ. デリックの運転の業務にかかわる特別教育を修了すれば、吊り上げ荷重5 t以上のデリックを運転することができる。
- オ. 床上操作式クレーン運転技能講習を修了すれば、吊り上げ荷重にかかわらず床上操作式クレーンを操作することができる。

問題26 輸送機関の特性に関する記述として適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 内航海運は、輸送効率が高く、環境対策にも極めて有効な輸送手段であることから、大型家電製品等の日用雑貨品輸送を支えている。
- イ. 31ft鉄道コンテナは、大型トラックと同等の内容積を持っている。
- ウ. 2003年のセミトレーラの保安基準規制緩和によって、車両総質量36 tのセミトレーラは、分割不可能な単体物のみの輸送が可能となった。
- エ. 鉄道利用運送事業者が共同で運営している東京・大阪間直行の31ftコンテナ輸送専用の列車は、スーパーレールカーゴと呼ばれている。
- オ. ドリー式フルトレーラは、センターアクストレーラよりも積載効率が高い。

問題27 以下に示す<事例>を踏まえ、自動車貨物輸送を利用してレストランチェーンへ納品する場合、コスト削減を目的とした貨物量による様々な配送手段の選択として不適切なものは、次のうちどれか。

<事例>

新潟市に本社を置く創業10年のA社は、米及び米関連商品を、産地直送の個人向け通信販売で業績を伸ばしている企業である。約2年前から、レストランチェーン等の飲食店に対する業務用の米の販売を開始した。業務用の出荷量は順調に伸び、2～3年のうちに、出荷量、売上高も個人向けと同等に達すると思われる。

現在、A社の物流は、精米工場に隣接した自社所有の倉庫から、宅配便を利用して出荷している。業務用の出荷も個人向け産地直送と同じく、現在は各店に宅配便で直送している。ただし、各レストランチェーンへは指定倉庫への納品が原則となっている。

- ア. 1納品先へのお荷量がまとまれば、チャーター便を利用する。
- イ. 複数の納品先が比較的近距离に立地している場合は、ルート配送をする。
- ウ. 指定倉庫ではなく例外的に1個口を店舗へ直送する場合は、宅配便を利用する。
- エ. 複数個口になるが、チャーター便を仕立てられない程度の量の場合は、特別積合せ貨物運送便を利用する。
- オ. 出発時間や納品時間の設定が自由なチャーター便を中心的に利用する。

問題28 発地から500km以上の同一方面にある複数の工場にJIT納品している輸配送システムの改善案として、最も実現性の低いものは、次のうちどれか。

- ア. 発荷主近傍の業者と共同で荷物を集約し、幹線輸送の輸送単位を大きくする。
- イ. トラックやJRコンテナが満載になるように、共同化等で同じ納品先の荷物を集め直送する。
- ウ. 幹線輸送はモーダルシフトを検討する。
- エ. 納品先近くにSPやVMI倉庫をつくり、納品する。
- オ. 発荷主地域で複数の納品先の部品をパレタイズし、納品先地域ではTCなどで納品先別に再仕分けする。

問題29 物流サービスに関する記述として最も不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 受注してから納品するまでのリードタイムが長ければ、物流拠点の集約による即納率の向上が期待できる。
- イ. 発注した商品が欠品等なく指定した納期どおりに供給された比率のことを在庫充足率という。
- ウ. 物流センターでの流通加工や納品先での棚入れも物流サービスの一種である。
- エ. 各社の経営方針や営業戦略により、物流サービスレベルを重視しない企業もみられる。
- オ. 物流サービスレベルを高めることによる売上増と総物流費は一般的にはトレードオフの関係にあるため、バランスを取る必要がある。

問題30 貨物追跡システム等に関する記述として最も不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 食品等の低温輸配送の場合、輸配送途中の温度変化等の履歴を残すことにより、溶解等のトラブル発生時に、二次被害を最小限にすることができる。
- イ. 宅配便貨物の場合、それぞれの貨物に個体番号を振り、バーコードなどを付け、貨物の受託から中継地点を含めて配達まで、チェックポイントにおいてデータを読み取り、通過地点を把握できる。
- ウ. GPS、移動体通信等を利用して、トラック等の位置情報を把握することにより、車両の動態管理を行い、到着時刻の予測や配達順の変更指示などに役立てている。
- エ. 貨物輸送の品質を向上させるとともに、貨物追跡情報を提供することが、顧客サービスの向上につながっている。
- オ. 貨物追跡システムは、生産者から消費者までの流通経路を遡及することができる。

問題31 配車計画システム構築における留意点に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. ベースとなるパッケージソフトだけでなく、開発を依頼するソフトウェア会社の選択にも留意すべきである。
- イ. システム導入の目的は、配車担当者だけでなく管理者やシステム開発担当者とも共有すべきである。
- ウ. 開発コスト削減と開発期間短縮のため、可能な限りパッケージソフトをベースとして開発すべきである。
- エ. 各種画面等はベテランの配車担当者以外にも理解しやすいように、視覚的な工夫をすべきである。
- オ. システムは、手作業による調整が発生しないように、例外にも備えて自動化すべきである。

問題32 物流事業者が荷主と協力して共同配送を計画する際に、着荷主と調整が必要な項目に関する記述として最も不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 納品時刻の見直し
- イ. 発注単位及び締切時間のルール化
- ウ. 積載率の管理
- エ. 商品の積み合わせによる品質上の影響の確認
- オ. 納品時の付帯作業の確認

問題33 特殊車両の通行許可のオンライン申請のメリットに関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 通常の窓口での申請に比べて、手数料の割引を受けられる。
- イ. Webのデジタル地図上で、通行経路を指定できる。
- ウ. 個別審査がない場合には、許可証発行までの期間が短縮される。
- エ. 経路を選択しながら、事前に通行条件がわかる。
- オ. 基本的には、自動車検査証の写しの添付が不要となる。

問題34 コンテナ港湾に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. シンガポールは、ASEANのハブ港湾として、取扱貨物の大部分は中継貨物である。
- イ. 香港港では、中国との中継貿易の拠点としてコンテナ貨物取扱量が急増しており、2010年以降シンガポール港の取扱量を上回っている。
- ウ. 上海では、従来の長江沿いのコンテナバースでは水深を確保できないため、新たに沖合を埋め立てて、超大型コンテナ船が着岸可能な大規模港湾を整備している。
- エ. 釜山では、東アジアのゲートウェイを目指して大規模な港湾整備が行われており、日本の地方港に発着する貨物の中には、釜山港を中継港として利用するものもある。
- オ. 日本では、周辺諸国の急速なコンテナ港湾整備に対し、国際競争力を確保するため、主要コンテナ港の「選択と集中」により、国際戦略港湾育成を目指す港湾政策を採用している。

問題35 国際海上コンテナに関する記述として適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 国際標準化機構（ISO）規格では、40ftコンテナの幅は8ft又は8ft6インチに定められている。
- イ. 45ftコンテナは、国際標準化機構（ISO）による規格が定められていない。
- ウ. 高さ8ft6インチの一般コンテナと比べると、背高コンテナは容積と最大総質量が大きく積載効率が優れている。
- エ. 重要物流道路では、通常の道路より水準が高い特別の構造基準を設定しているため、全区間で背高コンテナを積載した車両が通行できる。
- オ. 背高コンテナを積載していても積載車両の高さが4.1mまでの場合には、特殊車両の通行許可なしで高さ指定道路を通行できる。

問題36 航空混載貨物運送における標準国際利用運送約款（以下「標準約款」という。）に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア．混載業者が独自で制定した運送約款を使用する場合には、国土交通大臣の認可が必要である。
- イ．混載業者が、国土交通大臣公示の標準約款を常用する場合でも国土交通大臣の認可が必要である。
- ウ．標準約款によれば、荷送り人は、運送人の定める様式、方法及び枚数で作成した航空運送状を貨物の引渡しと同時に運送人に引き渡さなければならない。
- エ．標準約款によれば、貨物又は貨物の梱包の外観が良好でない場合は、荷送人は、その外観を航空運送状に記載しなければならない。ただし、荷送人がそれを記載しない場合、運送人は当該運送状に記載することができる。
- オ．標準約款によれば、荷送人は、すべての貨物について価額の申告をしなければならない。

問題37 国際複合輸送に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア．欧州向けシー・アンド・エア輸送は、手頃な運賃とスピードが人気を呼び、輸送量を拡大している。
- イ．北米のガルフ地区、東部向けコンテナ輸送では、北米西岸港を經由して鉄道を利用する複合輸送が普及している。
- ウ．J I F F A国際複合輸送取扱実績によれば、日本に発着する複合貨物取扱量（T E Uベース）が最も多い国は輸出入ともに中国である。
- エ．日本のフォワードナーは、日本を発着地とする複合輸送だけでなく、海外進出先間の3国間輸送ルートを開発を進めている。
- オ．J I F F Aは、会員向けに複合運送証券等の運送書類の書式、約款等を制定している。

問題38 貨物海上保険に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア．貨物海上保険では、貨物の梱包が不十分であったために生じた損害や、船舶の遅延により生じた損害は補填できない。
- イ．協会貨物約款（I C C）の基本条件には、海上輸送用の3種類（I C C（A）、I C C（B）、I C C（C））及び航空輸送用の1種類（I C C（Air））がある。
- ウ．協会貨物約款（I C C）は、戦争危険、ストライキ危険を担保していないため、これらの危険に対処するためには、協会戦争約款（I W C）、協会ストライキ約款（I S C）をセットで付帯する必要がある。
- エ．貨物海上保険の基本的な保険期間は、海上危険、ストライキ危険、戦争危険のいずれについても、仕出地で貨物を積み込んでから、仕向地で貨物を取り卸すまでである。
- オ．原則として、仕向け港で本船から荷卸しが完了してから60日間経つと、海上危険についての保険期間は終了する。

問題39 省エネルギー法に関する記述として不適切なものは、次のうちどれか。

- ア. パリ協定では、世界共通の長期目標として産業革命後の気温上昇を2℃以内に抑える目標が設定された。
- イ. 2016年に地球温暖化対策計画が閣議決定され、地球温暖化ガスを2030年度に2013年度比で26%削減する中期目標が掲げられた。
- ウ. モーダルシフトや共同輸配送など、複数の事業者が連携する省エネルギーへの取組を認定し、省エネ量を企業間で分配して定期報告することが認められている。
- エ. 荷主の定義は、貨物の所有権によって判断しているため、ネット小売事業者は省エネルギー法の規制対象外となっている。
- オ. 到着日時等を指示できる貨物の荷受側等の事業者を準荷主と位置付け、省エネルギー取組への協力を促している。

問題40 企業のCSR（社会的責任）に関する記述として適切なものは、次のうちどれか。

- ア. 一定規模以上の事業者には、環境負荷を低減するための環境マネジメントシステムであるISO14001の認証を取得することが、法律で義務付けられている。
- イ. 交通エコロジー・モビリティ財団が認証機関となるグリーン経営認証では、廃棄物の適正処理及びリサイクルの推進は、評価項目とされていない。
- ウ. 上場企業には、所定様式に基づいて、環境報告書又はCSR報告書を作成して広報することが、法律で義務付けられている。
- エ. 改正省エネルギー法により定められた一定規模以上の事業者には、省エネルギー計画の作成と年次報告とが、法律で義務付けられている。
- オ. 改正省エネルギー法によれば、輸送機関からの地球温暖化ガスの排出量の算定においては、精度の高い燃料法のみが認められ、燃費法と改良トンキロ法は認められなくなった。