

平成 28 年度 第 1 回 (H28.8 実施)

運行管理者試験問題【貨物】

(制限時間 90 分)

1. 貨物自動車運送事業法関係

問 1 貨物自動車運送事業法における定義についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 一般貨物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を除く。）を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のものをいう。

2. 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、貨物軽自動車運送事業及び貨物自動車利用運送事業をいう。

3. 貨物自動車利用運送とは、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を営業者が他の一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を営業者の行う運送（自動車を使用して行う貨物の運送に係るものに限る。）を利用してする貨物の運送をいう。

4. 特別積合せ貨物運送とは、一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場（以下「事業場」という。）において集貨された貨物の仕分を行い、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輸送安全規則に定める貨物自動車運送事業者の過労運転等の防止についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢（1～8）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。（※法改正により一部改変）

1. 一般貨物自動車運送事業者等は、事業計画に従い業務を行うに 事業用自動車の運転者（以下「運転者」という。）又は特定自動運行保安員を常時選任しておかなければならない。
2. 前項の規定により選任する運転者及び特定自動運行保安員は、日々雇い入れられる者、 以内の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中の者（14日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。）であってはならない。
3. 貨物自動車運送事業者は、運転者、特定自動運行保安員及び事業用自動車の運行の業務の補助に従事する従業員（以下「乗務員等」という。）の の把握に努め、疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により 運行の業務を遂行し、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員等を事業用自動車の運行の業務に従事させてはならない。

- | | | | |
|---------|-----------|--------|--------------|
| 1. 乗務状況 | 2. 2ヵ月 | 3. 安全に | 4. 必要な資格を有する |
| 5. 継続して | 6. 必要な員数の | 7. 3ヵ月 | 8. 健康状態 |

問3 次の記述のうち、運行管理者の行な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。（※法改正により一部改変）

1. 異常気象その他の理由により輸送の安全の確保に支障を生ずるおそれがあるときは、乗務員等に対する適切な指示その他輸送の安全を確保するために必要な措置を講ずること。
2. 一般貨物自動車運送事業者に対し、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。
3. 法令の規定により、運転者等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、並びに運転者に対して使用するアルコール検知器を備え置くこと。
4. 運転者に対し、道路運送車両法第47条の2第1項及び第2項の規定による点検（日常点検）を実施し、又はその確認をすることについて、指導、監督を行うこと。

問4 次の記述のうち、貨物自動車運送事業者の事業用自動車の運転者（以下「運転者」という。）に対する業務前の点呼（運転者の所属する営業所において対面で行うものに限る。）において、運行管理者が法令の定めにより実施しなければならない事項とし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。（※法改正により一部改変）

1. 「道路運送車両法第47条の2第1項及び第2項の規定による点検（日常点検）の実施又はその確認」について報告を求め、及び確認を行う。
2. 「酒気帯びの有無」について、報告を求めるとともに、運転者の状態を目視等で確認するほか、当該運転者の属する営業所に備えられたアルコール検知器（国土交通大臣が告示で定めるもの。）を用いて確認を行う。
3. 「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、確認を行う。
4. 「貨物の積載重量及び貨物の積載状況」について報告を求め、及び確認を行う。
5. 「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」をする。

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しないものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業用自動車が踏切を通過中、その先の道路が渋滞していたため前車に続き停車したところ、当該自動車の後部が踏切内に残った状態となり、そこに進行してきた列車と接触事故を起こした。
2. 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を巻き込む事故を起こした。この事故で、当該自転車に乗車していた者に20日間の医師の治療を要する傷害を生じさせた。
3. 事業用自動車の運転者が運転操作を誤り、当該事業用自動車が道路の側壁に衝突した後、運転席側を下にして横転した状態で道路上に停車した。この事故で、当該運転者が10日間の医師の治療を要する傷害を負った。
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、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（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. 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（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させるための者（補助者）を選任することができる。
3. 事業者は、次の①又は②の場合には、当該事故又は当該処分（当該事故に起因する処分を除く。以下「事故等」という。）に係る営業所に属する運行管理者に、事故等があった日の属する年度及び翌年度（やむを得ない理由がある場合にあっては、当該年度の翌年度及び翌々年度、国土交通省令の規定により既に当該年度に基礎講習又は一般講習を受講させた場合にあっては、翌年度）に基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。
 - ① 死者又は重傷者（法令で定めるもの。）を生じた事故（以下「事故」という。）を引き起こした場合
 - ② 貨物自動車運送事業法第33条（許可の取消し等）の規定による処分（輸送の安全に係るものに限る。以下「処分」という。）の原因となった違反行為をした場合
4. 事業者は、事故を引き起こした場合又は処分の原因となった違反行為をした場合には、これに係る営業所に属する運行管理者（当該営業所に複数の運行管理者が選任されている場合にあっては、統括運行管理者及び事故等について相当の責任を有する者として運輸支局長等が指定した運行管理者）に、当該事故の報告書を運輸支局長等に提出した日又は当該処分のあった日から、1年（やむを得ない理由がある場合にあっては、1年6ヵ月）以内においてできる限り速やかに特別講習を受講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、特定の運転者に対して行わなければならない国土交通省告示で定める特別な指導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。

1. 事業者は、高齢運転者に対する特別な指導については、国土交通大臣が認定した高齢運転者のための適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。この指導は、当該適性診断の結果が判明した後1ヵ月以内に実施する。
2. 特別な指導を要する事故惹起運転者とは、死者又は重傷者（法令で定めるもの。）を生じた交通事故を引き起こした運転者及び軽傷者（法令で定めるもの。）を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある運転者をいう。
3. 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法に規定する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。
4. 事業者が行う事故惹起運転者に対する特別な指導については、やむを得ない事情がある場合及び外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合を除き、当該交通事故を引き起こした後、再度事業用自動車に乗務を開始した後1ヵ月以内に実施する。

問8 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業用自動車の運行に係る記録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。（※法改正により一部改変）

1. 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の運行の業務に運転者を従事させた場合にあっては、当該業務を行った運転者ごとに貨物の積載状況を「業務の記録」に記録させ、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。
2. 事業者は、法令の規定により運行指示書を作成した場合には、当該運行指示書を、運行を計画した日から1年間保存しなければならない。
3. 事業者は、運転者が転任、退職その他の理由により運転者でなくなった場合には、直ちに、当該運転者に係る法令に基づき作成した運転者等台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載し、これを3年間保存しなければならない。
4. 事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、当該貨物自動車運送事業に係る主な道路の状況その他の事業用自動車の運行に関する状況、その状況の下において事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び法令に基づき自動車の運転に関して遵守すべき事項について、運転者に対する適切な指導及び監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導及び監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存しなければならない。

2. 道路運送車両法関係

問9 自動車の登録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。(※法改正により一部改変)

1. 登録自動車の所有者の住所に変更があったときは、所有者は、その事由があった日から15日以内に、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない。
2. 自動車の使用者は、自動車検査証記録事項について変更があったときは、法令で定める場合を除き、その事由があった日から15日以内に、当該変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の変更記録を受けなければならない。
3. 臨時運行の許可を受けた自動車を運行の用に供する場合には、臨時運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、臨時運行許可証を備え付けなければならない。また、当該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。
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 自動車の検査等に関する次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。(※法改正により一部改変)

1. 自動車運送事業の用に供する自動車は、自動車検査証を当該自動車又は当該自動車の所属する営業所に備え付けなければ、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（自動車検査証記録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変更記録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. 初めて自動車検査証の交付を受ける貨物の運送の用に供する事業用自動車であって、車両総重量8トン未満の自動車の当該自動車検査証の有効期間は1年である。
4. 自動車検査証の有効期間の起算日は、当該自動車検査証を交付する日又は当該自動車検査証に係る有効期間を記録する日とする。ただし、自動車検査証の有効期間が満了する日の1ヵ月前から当該期間が満了する日までの間に継続検査を行い、当該自動車検査証に係る有効期間を記録する場合は、当該自動車検査証の有効期間が満了する日の翌日とする。

問 11 道路運送車両法に定める自動車の日常点検及び定期点検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. 自動車運送事業の用に供する自動車の 又はこれを運行する者は、、
国土交通省令で定める技術上の基準により、灯火装置の点灯、制動装置の作動その
他の に点検すべき事項について、目視等により自動車を点検しなければならない。

2. 自動車運送事業の用に供する自動車の は、国土交通省令で定める技術上の
基準により、当該事業用自動車を に点検しなければならない。

- A 1. 所有者 2. 使用者
B 1. 1日1回、その運行の開始前において
 2. 自動車の走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期において
C 1. 日常的 2. 定期的
D 1. 6ヵ月毎 2. 3ヵ月毎

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. 貨物の運送の用に供する自動車の車体後面には、最大積載量（タンク自動車にあ
っては、最大積載量、最大積載容積及び積載物品名）を表示しなければならない。
2. 貨物の運送の用に供する普通自動車であって車両総重量が7トン以上のものの後
面には、所定の後部反射器を備えるほか、反射光の色、明るさ等に関し告示で定め
る基準に適合する大型後部反射器を備えなければならない。
3. 貨物の運送の用に供する普通自動車及び車両総重量が8トン以上の普通自動車（乗
車定員11人以上の自動車及びその形状が乗車定員11人以上の自動車の形状に類す
る自動車を除く。）の両側面には、堅ろうであり、かつ、歩行者、自転車の乗車人員
等が当該自動車の後車輪へ巻き込まれ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巻込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. 自動車に備えなければならない後写鏡は、取付部付近の自動車の最外側より突出
している部分の最下部が地上2メートル以下のものは、当該部分が歩行者等に接触
した場合に衝撃を緩衝できる構造でなければならない。

3. 道路交通法関係

問 13 道路交通法に定める目的及び用語の意義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。(※法改正により一部改変)

1. 路側帯とは、歩行者及び自転車の通行の用に供するため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。
2. 道路交通法の規定の適用については、移動用小型車、身体障害者用の車、遠隔操作型小型車、小児用の車又は歩行補助車等を通行させている者（遠隔操作型小型車にあつては、遠隔操作により通行させている者を除く。）は、歩行者とする。
3. 車両とは、自動車、原動機付自転車及びトロリーバスをいう。
4. 道路交通法は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。

問 14 追越し等に関する次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。(※法改正により一部改変)

1. 車両は、法令に規定する優先道路を通行している場合における当該優先道路にある交差点を除き、交差点の手前の側端から前に30メートル以内の部分においては、他の車両（特定小型原動機付自転車及び軽車両を除く。）を追い越すため、進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならない。
2. 車両は、道路標識等により追越しが禁止されている道路の部分においても、前方を進行している一般原動機付自転車は追い越すことができる。
3. 車両は、道路の曲がり角付近、勾配の急な上り坂又は勾配の急な下り坂の道路の部分においては、他の車両（特定小型原動機付自転車及び軽車両を除く。）を追い越すため、進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならない。
4. 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、停止し、若しくは停止しようとして徐行している車両等に追いついたときは、その前方にある車両等の側方を通過して当該車両等の前方に割り込み、又はその前方を横切ってはならない。

問 15 道路交通法に定める過労運転に係る車両の使用者に対する指示についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

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

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

問 16 車両の運転者の遵守事項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. 車両等の運転者は、道路の左側部分に設けられた安全地帯の側方を通過する場合において、当該安全地帯に歩行者がいるときは、徐行しなければならない。
2. 車両等の運転者は、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、速やかに転落し、又は飛散した物を除去する等道路における危険を防止するため必要な措置を講じなければならない。
3. 車両等の運転者は、児童、幼児等の乗降のため、車両の保安基準に関する規定に定める非常点滅表示灯をつけて停車している通学通園バスの側方を通過するときは、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。
4. 自動車等の運転者は、自動車等を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置（道路運送車両法に規定する装置であるものを除く。）に表示された画像を注視してはならない。

問 17 大型貨物自動車に係る乗車又は積載の方法及び積載の制限（出発地の警察署長が許可した場合を除く。）並びに過積載（車両に積載をする積載物の重量が法令による制限に係る重量を超える場合における当該積載。以下同じ。）についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。（※法改正により一部改変）

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）から自動車の積載をする場所の高さを減じたものを超えないこと。
2. 警察署長は、荷主が自動車の運転者に対し、過積載をして自動車を運転することを要求するという違反行為を行った場合において、当該荷主が当該違反行為を反復して行うおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、当該自動車の運転者に対し、当該違反行為に係る運送の引き受けをしてはならない旨を命ずることができる。
3. 車両の運転者は、運転者の視野若しくはハンドルその他の装置の操作を妨げ、後写鏡の効用を失わせ、車両の安定を害し、又は外部から当該車両の方向指示器、車両の番号標、制動灯、尾灯若しくは後部反射器を確認することができないこととなるような乗車をさせ、又は積載をして車両を運転してはならない。
4. 積載物の長さは、自動車の長さとその長さの10分の2の長さを加えたものを超えてはならず、積載の方法は、自動車の車体の前後から自動車の長さの10分の1の長さを超えてはみ出してはならない。

4. 労働基準法関係

問 18 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働契約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. 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つては、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、少なくとも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」いずれかに該当する労働者については適用しない。

問 19 労働基準法及び労働安全衛生法の定める健康診断に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、常時使用する労働者を雇い入れるときは、当該労働者に対し、労働安全衛生規則（以下、「衛生規則」という。）に定める既往歴及び業務歴の調査等の項目について医師による健康診断を行わなければならない。ただし、医師による健康診断を受けた後、6ヵ月を経過しない者を雇い入れる場合において、その者が当該健康診断の結果を証明する書面を提出したときは、当該健康診断の項目に相当する項目については、この限りではない。
2. 事業者は、常時使用する労働者（深夜業を含む業務等衛生規則に定める業務に従事する労働者を除く。）に対し、1年以内ごとに1回、定期的に、衛生規則に定める所定の項目について医師による健康診断を行わなければならない。
3. 事業者は、深夜業を含む業務に常時従事する者に対し、当該業務への配置換えの際及び6ヵ月以内ごとに1回、定期的に、衛生規則に定める所定の項目について医師による健康診断を行わなければならない。
4. 事業者は、衛生規則で定めるところにより、深夜業に従事する労働者が、自ら受けた健康診断の結果を証明する書面を事業者に提出した場合において、その健康診断の結果（当該健康診断の項目に異常の所見があると診断された労働者に係るものに限る。）に基づく医師からの意見聴取は、当該健康診断の結果を証明する書面が事業者に提出された日から2ヵ月以内に行わなければならない。

問 20 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める目的等についての文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢（1～8）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 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、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。）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を図ることを目的とする。
2. 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、そのに努めなければならない。
3. 使用者は、季節的繁忙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。

- | | | |
|--------------|--------------|------------|
| 1. 二輪以上の自動車 | 2. 四輪以上の自動車 | 3. 労働条件の向上 |
| 4. 労働契約の遵守 | 5. 向上 | 6. 維持 |
| 7. 労働時間を延長し、 | 8. 休息期間を短縮し、 | |

問 21 貨物自動車運送事業の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）において厚生労働省労働基準局長の定める「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について」（以下、「特例基準」という。）に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 使用者は、業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、改善基準第4条の1ヵ月についての拘束時間及び1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）の拘束時間等の規定にかかわらず、次の条件の下で貨物自動車運送事業に従事する運転者（以下「トラック運転者」という。）を隔日勤務に就かせることができる。
 - (1) 2暦日における拘束時間は、一定の要件に該当する場合を除き、21時間を超えてはならない。
 - (2) 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならない。
2. 使用者は、業務の必要上、トラック運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの。）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2分の1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与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。
3. 使用者は、トラック運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの。）が同時に1台の事業用自動車に2人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、1日についての最大拘束時間を20時間まで延長することができる。
4. トラック運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合における拘束時間及び休息期間は、フェリー乗船時間（乗船時刻から下船時刻まで）については、原則として、休息期間として取り扱うものとし、この休息期間とされた時間を改善基準第4条の規定及び特例基準により与えるべき休息期間の時間から減ずることができるものとする。ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の3分の1を下回ってはならない。

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3日間の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下、「改善基準」という。)に定める拘束時間及び連続運転の中断方法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。(※法改正により一部改変)

前日：休日

始業時刻														終業時刻
5:40														18:15
1日目	業務前点呼	運転	荷積み	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	休憩	荷積み	運転	休憩	運転	業務後点呼
	20分	30分	20分	2時間	15分	1時間30分	20分	1時間	1時間	30分	3時間	10分	1時間10分	30分
	営業所													営業所

始業時刻														終業時刻
6:30														17:40
2日目	業務前点呼	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	休憩	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	業務後点呼
	20分	2時間	15分	1時間	20分	1時間	1時間	20分	2時間30分	10分	1時間	15分	30分	30分
	営業所													営業所

始業時刻														終業時刻
4:30														16:45
3日目	業務前点呼	運転	休憩	荷下ろし	運転	荷積み	休憩	運転	休憩	運転	荷下ろし	休憩	運転	業務後点呼
	20分	2時間	15分	20分	2時間	20分	1時間	1時間	5分	2時間	20分	5分	2時間	30分
	営業所													営業所

翌日：休日

1. 各日の拘束時間は、1日目は12時間35分、2日目は11時間10分、3日目は12時間15分である。
2. 各日の拘束時間は、1日目は12時間35分、2日目は13時間10分、3日目は12時間15分である。
3. 連続運転の中断方法が改善基準に違反している勤務日は、1日目及び3日目であり、2日目は違反していない。
4. 連続運転の中断方法が改善基準に違反している勤務日は、2日目及び3日目であり、1日目は違反していない。

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を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準」という。)に定める運転時間に関する次の記述のうち、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。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。

第1週		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	週の合計時間
	各日の運転時間	6	10	8	9	10	5	休日	48
	各日の拘束時間	12	15	12	12	13	13		77
第2週		8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	週の合計時間
	各日の運転時間	5	5	10	9	10	5	休日	44
	各日の拘束時間	9	10	13	12	14	12		70
第3週		15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	週の合計時間
	各日の運転時間	5	8	7	8	5	6	休日	39
	各日の拘束時間	12	10	11	12	12	10		67
第4週		22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日	週の合計時間
	各日の運転時間	5	5	5	8	9	8	休日	40
	各日の拘束時間	11	10	12	13	12	11		69
第5週		29日	30日	31日	週の合計時間	1ヵ月(第1週～第5週)の合計時間			
	各日の運転時間	7	7	8	22	193			
	各日の拘束時間	11	12	12	35	318			

(注1) 2週間の起算日は1日とする。

(注2) 各労働日の始業時刻は午前8時とする。

1. 当該5週間のすべての日を特定日とした2日を平均し1日当たりの運転時間(以下「1日当たりの運転時間」という。)及び2週間を平均し1週間当たりの運転時間(以下「1週間当たりの運転時間」という。)は、改善基準に違反しているものがある。
2. 1日当たりの運転時間は改善基準に違反しているものがあるが、1週間当たりの運転時間は改善基準に違反しているものはない。
3. 1日当たりの運転時間は改善基準に違反しているものはないが、1週間当たりの運転時間は改善基準に違反しているものがある。
4. 1日当たりの運転時間及び1週間当たりの運転時間は、改善基準に違反しているものはない。

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。

1. 運行管理者は、事業者に代わって法令に定められた事業用自動車の運行の安全確保に関する業務を行い、交通事故を防止するという重要な役割を果たすことが求められていることから、運行管理者以外に複数の補助者を選任し運行管理業務に当たらせ、運行管理者は運行管理に関し、これらの補助者の指導・監督のみを行っている。
2. 運行管理者は、運行の安全に関する、改善すべき点及び運転者その他の従業員の「現場の声」を踏まえた対策について、事業者に対し積極的に助言を行い、運行の安全確保を図ることも重要な役割である。
3. 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 1 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。
4. 運行管理者は、自社の営業所において重大事故が発生したため、直ちに、情報の収集を行い、事故の直接的及び間接的な要因として考えられる事故原因について分析を行い、必要な再発防止策を検討・作成した。しかし、対策の実施及びその時期は事業者の責任で行うべきであるので、これらの対策の実施を事業者に助言しなかった。

（行政書士高橋幸也うめさと駅前事務所）

問 25 点呼の実施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。(※法改正により一部改変)

1. A営業所においては、運行管理者は昼間のみの勤務体制となっている。しかし、運行管理者が不在となる時間帯の点呼が当該営業所における点呼の総回数の7割を超えていることから、その時間帯における点呼については、事業者が選任した複数の運行管理者の補助者に実施させている。運行管理者は、点呼を実施した当該補助者に対し、点呼の実施内容の報告を求める等十分な指導及び監督を行っている。
2. 運行管理者が業務前の点呼において、運転者に対して酒気帯びの有無を確認しようとしたところ、営業所に設置されているアルコール検知器が停電によりすべて使用できなかったことから、当該運行管理者は、運転者に携帯させるために営業所に備えてある携帯型アルコール検知器を使用して酒気帯びの有無を確認した。
3. 定期健康診断の結果、すべて異常なしとされた運転者については、健康管理が適切に行われ健康に問題がないと判断され、また、健康に問題があるときは、事前に運行管理者等に申し出るよう指導している。このため、業務前の点呼における疾病、疲労等により安全な運転をすることができないおそれがあるか否かの確認は、本人から体調不良等の申し出があるときには行っている。
4. 以前に自社の運転者が自動車運転免許の効力の停止の処分を受けているにもかかわらず、事業用自動車を運転していた事案が発覚したことがあったため、運行管理規程に業務前の点呼における実施事項として、自動車運転免許証の提示及び確認について明記した。運行管理者は、その後、業務前の点呼の際の自動車運転免許証の確認は、各自の自動車運転免許証のコピーにより行い、再発防止を図っている。

(行政書士高橋幸也うめさと駅前事務所)

問 26 運行管理者の業務上の措置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。(※法改正により一部改変)

1. 運行管理者は、運転者に対し業務前の点呼を実施したところ、当該運転者から「乗務する事業用トラックのワイパーブレードの劣化により払拭状態が不良である」との報告を受けた。運行管理者は、本日の天気は晴れとの予報なので、運行には差し支えないと考え、整備管理者に確認を求めず出庫させた。
2. 運行管理者は、貨物自動車運送事業法その他の法令に基づく運転者の遵守すべき事項に関する知識のほか、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技能及び知識について、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。ただし、その実施については、個々の運転者の運転に関する技能あるいは過去の運転の経験等に応じて適切な時期に行えばよく、必ずしも継続的、計画的に行わなくてもよい。
3. 4年前まで他の一般貨物自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として常時選任されていた者を一般貨物自動車運送事業の運転者として常時選任するために新たに雇い入れた。このため、運行管理者は初任運転者に対する適性診断を受診させるとともに、特別な指導を当該運転者に行った後、大型トラックに乗務させた。
4. 運行管理者は、業務後の点呼において乗務記録を回収したところ、運転者が記載した筆跡がいつもと異なることに気づいたため、当該運転者に状況を確認した。本人からは、最近ときどき手にしびれが出るが大事ではないとのことであったので、念のためその状況を家族に連絡したが、医師の診断を受けるようにとの指導は行わなかった。

（行政書士高橋幸也うめさと駅前事務所）

問 27 自動車の運転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。

1. 自動車のハンドルを切り旋回した場合、左右及び前後輪はそれぞれ別の軌跡を通る。ハンドルを左に切った場合、左側の後輪が左側の前輪の軌跡に対し内側を通ることとなり、この前後輪の軌跡の差を内輪差という。ホイールベースの長い大型車ほどこの内輪差が大きくなる。したがって、このような大型車を運転する運転者に対し、交差点での左折時には、内輪差による歩行者や自転車等との接触、巻き込み事故に注意するよう指導する必要がある。
2. 前方の自動車を大型車と乗用車から同じ距離で見た場合、それぞれの視界や見え方が異なり、運転席が高い位置にある大型車の場合は車間距離に余裕がないように感じ、乗用車の場合は車間距離に余裕があるように感じやすくなる。したがって、運転者に対して、運転する自動車による車間距離の見え方の違いに注意して、適正な車間距離をとるよう指導する必要がある。
3. 平成 26 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件数は 2 万件超である。過去 10 年間の事業用貨物自動車の交通事故の発生状況を見ると、平成 21 年頃までは減少幅が比較的大きかったものの、それ以降は減少傾向にあるが減少幅が縮まる。事故内容別発生状況を見ると、追突事故が約半分を占めており、トラック事業者にとって追突事故対策は重要な課題となっている。このため、運転者に対して、適正な車間距離の確保や前方不注意の危険性等追突事故の原因となる運転をしないよう指導する必要がある。
4. 交通事故の中には、二輪車と四輪車が衝突することによって発生する事故が少なくない。このような事故を防止するためには、四輪車の運転者から二輪車が、二輪車の運転者から四輪車がどのように見えているのか理解しておく必要がある。四輪車を運転する場合、二輪車に対する注意点として、①二輪車も四輪車と同じように急に停車できない。②二輪車は死角に入りやすく、その存在に気づきにくい。③二輪車は速度が遅く感じたり、距離が実際より遠く見えたりする。したがって、運転者に対して、このような二輪車に関する注意点を指導する必要がある。

問 28 事業用自動車の運転者の健康管理及び就業における判断・対処に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、運転者の自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある脳血管疾患及び心疾患等に係る外見上の前兆や自覚症状等を確認し、総合的に判断して必要と認められる場合には、運転者に医師の診断等を受診させ所見に応じた精密検査を受けさせてその結果を常に把握するとともに、医師から結果に基づく運転者の乗務に係わる意見を聴取する。
2. 運転者は、営業所に帰庫する途中で体調が悪くなり、このままでは運行の継続ができないと判断し、近くの場所に安全に駐車して運行管理者に連絡をした。運行管理者は運転者に対し、しばらくその場所にて休憩を取り、営業所にも近いことから、自らの判断で運行を再開するよう指示した。
3. 漫然運転や居眠り運転の原因の一つとして、睡眠時無呼吸症候群（SAS）と呼ばれている病気がある。この病気は、狭心症や心筋梗塞などの合併症を引き起こすおそれはないが、安全運転を続けていくためには早期の治療が不可欠であることから、事業者は、運転者に対しSASの症状などについて理解させるよう指導する必要がある。
4. 健康へのリスクの少ない節度ある適度な飲酒の目安としては、純アルコール 20 グラム（以下「1 単位」という。）と言われている。その 1 単位（アルコール 5% のビールの場合約 500 ミリリットル）のアルコールを処理するための必要な時間の目安は、概ね 4 時間とされているので、事業者は、これらを参考に個人差を考慮して、社内教育の中で酒気帯び運転防止の観点から酒類の飲み方等についても指導を行っている。

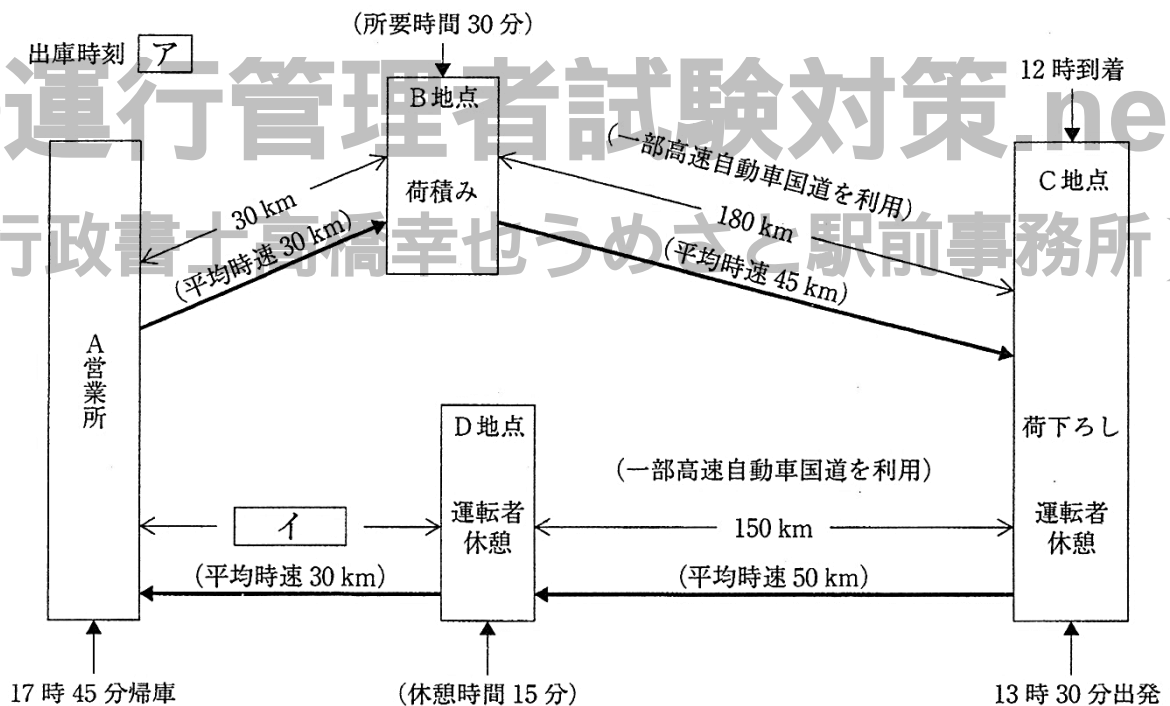
（行政書士高橋幸也うめさと駅前事務所）

問 29 荷主から貨物自動車運送事業者に対し、B地点で荷積みをし、C地点に12時に到着させるよう運送の依頼があった。これを受けて、運行管理者として運転者に対し当該運送の指示をするため、次に示す「当日の運行計画を策定するための前提条件」に基づき運行計画を立てた。

この運行に関する次のア～ウについて解答しなさい。なお、解答にあたっては、「当日の運行計画を策定するための前提条件」に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

[当日の運行計画を策定するための前提条件]

- A営業所を出庫し、30キロメートル離れたB地点まで平均時速30キロメートルで走行する。
- B地点において30分間の荷積みを行う。
- B地点から180キロメートル離れたC地点までの間、一部高速自動車国道を利用し、平均時速45キロメートルで走行して、C地点に12時に到着する。
- 荷下ろし後、1時間の休憩をとる。休憩後、A営業所に帰庫するため、C地点を13時30分に出発、一部高速自動車国道を利用し、150キロメートル先のD地点まで平均時速50キロメートルで走行して到着後、15分の休憩をとる。
- D地点からA営業所まで平均時速30キロメートルで走行して、A営業所に17時45分に帰庫する。



ア C地点に12時に到着させるためにふさわしいA営業所の出庫時刻について、次の1~4の中から正しいものを1つ選び解答用紙にマークしなさい。

1. 6時30分 2. 7時00分 3. 7時30分 4. 8時00分

イ D地点とA営業所の距離について、次の1~4の中から正しいものを1つ選び解答用紙にマークしなさい。

1. 15キロメートル 2. 30キロメートル
3. 45キロメートル 4. 60キロメートル

ウ 当日の全運行において、連続運転時間は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に照らし、違反しているか否かについて、次の1~2の中から正しいものを1つ選び解答用紙にマークしなさい。

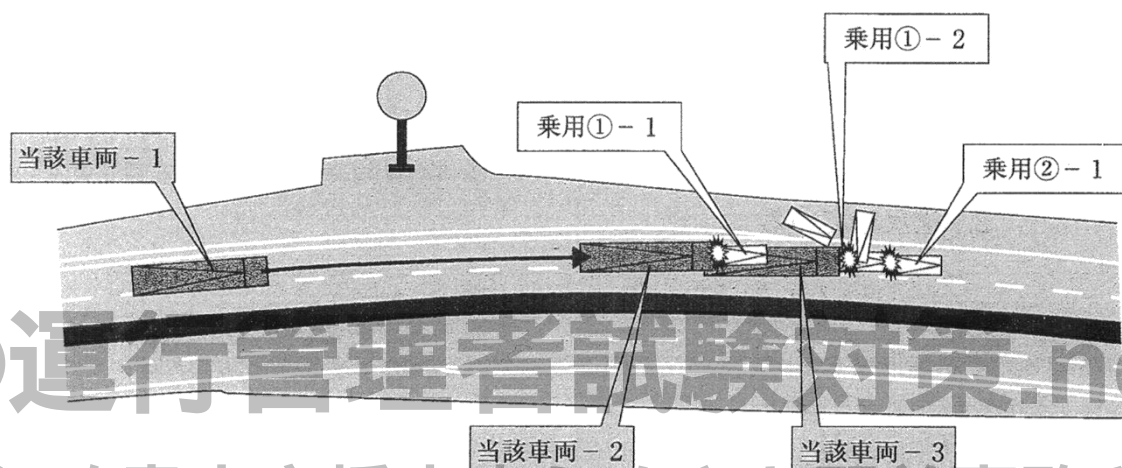
1. 違反していない
2. 違反している

©運行管理者試験対策.net
(行政書士高橋幸也うめさと駅前事務所)

問 30 運行管理者が、次の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<事故関連情報>に記載されている事項以外は考慮しないものとする。（※法改正により一部改変）

<事故の概要>

当該運転者は、事故当日は普段より遅れて入社し、運行管理者の補助者による業務前点呼を受けた後、積み置きしてあった最大積載量 14 トンの大型トラックに 1 名で乗務し、8 時に営業所を出発した。1 時間一般道路を走行した後高速道路に入り、2 時間走行した後 20 分の休憩をとった。さらに 3 時間走行し 15 分の休憩をとり、続けて 1 時間 30 分程度走行したところで（運行開始より約 550 キロメートル走行した地点）、緩やかな右カーブにおいて、前方で起きた事故のために徐行していた自動車に追突した。



<事故関連情報>

- 当該運転者は、事故前日休日で就寝時間が遅かった。
- 当日の運行は、荷主直接からの運送依頼による定期運行の経路であり、事故日前々日に営業所隣の車庫で積み荷作業を済ませていた。
- 当該営業所では、運行管理者と運行管理者の補助者による交代制で点呼を実施しており、当該運行については、補助者が業務前点呼を実施した。
- 当該運転者は、事故日の 1 ヶ月前に、拘束時間、連続運転時間について、改善基準を超えた運行を行っていた。他の運転者においても同様の違反があった。
- 事業者は、毎月 1 回の安全衛生委員会を開催して運転者の指導を行っている。また、当該運転者に対しては、速度超過があるので個別の指導も実施していた。
- 当該運転者は、直近の適性診断の結果では、動作の正確さ、判断・動作のタイミングも良く、また、働き方や生活習慣も非常に良い状態であった。しかし、睡眠時無呼吸症候群（SAS）の疑いを指摘されていた。
- 当該運転者は、適性診断では SAS の疑いを指摘されていたが、健康診断においては特に指摘がなかったため、スクリーニング検査は受けていなかった。
- 当該車両は、法令で定められた日常点検及び定期点検整備を実施していた。また、当該車両には衝突被害軽減ブレーキが装着されていた。

<事故の再発防止対策>

ア 定期健康診断において所見が認められなかった運転者に対して、S A S等に係る外見上の前兆や自覚症状がないかを確認する。また、自覚症状等がない運転者に対しても、主要疾病等に関するスクリーニング検査を実施し、着実かつ早期の発見に努める。

イ 点呼において、運転者に対し、最近、連続運転時間及び速度超過の違反が多いことを再認識させ、休憩場所や休憩時間等について指示どおり運行することを徹底する。

ウ 常に点呼が確実に実施できるよう、体制の整備を図る。

エ たとえいつも慣れた運行経路であっても、漫然運転に陥らないよう、運転中は常に運転に集中し、前方に注意して走行するよう指導する。また、危険を予測し、これを回避できる運転操作を徹底させる。

オ 関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の違反防止を図るため、運転者に対して適切な運行指示を徹底する。

カ 貨物自動車運送事業は、公共的な輸送事業であり、貨物を安全かつ確実に輸送することが社会的使命であることを運転者に深く認識させる。

キ 衝突被害軽減ブレーキ装着車であっても、必ず衝突をさけるものではない。運転者及び運行管理者は、これらの安全技術が装着されている車両においても、その技術を過信しすぎないことの実践を深める必要がある。

ク 法令で定めた日常点検及び定期点検整備を確実に実施する。

1. ア・イ・ウ・キ

2. ア・イ・オ・ク

3. ア・ウ・エ・カ

4. ア・エ・キ・ク

5. イ・エ・オ・キ

6. イ・オ・カ・ク

7. ウ・エ・カ・ク

8. ウ・オ・カ・キ

平成 28 年度第 1 回試験（H28.8 実施）解答・解説

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

【運行管理者試験合格必勝セットのご案内】

専用 Web サイトでは、オリジナルテキスト・過去問題集・模擬試験が
セットになった**運行管理者試験合格必勝セット**を販売しております！



運行管理者試験対策.net <https://www.unkan-net.com/>

●凡例

- 事業法……………貨物自動車運送事業法
- 事業法施行規則……………貨物自動車運送事業法施行規則
- 安全規則……………貨物自動車運送事業輸送安全規則
- 事故報告規則……………自動車事故報告規則
- 指導監督の指針……………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及び監督の指針
- 車両法……………道路運送車両法
- 車両法施行規則……………道路運送車両法施行規則
- 保安基準……………道路運送車両の保安基準
- 細目告示……………道路運送車両の保安基準の細目を定める告示
- 点検基準……………自動車点検基準
- 道交法……………道路交通法
- 道交法施行令……………道路交通法施行令
- 道交法施行規則……………道路交通法施行規則
- 労基法……………労働基準法
- 安衛法……………労働安全衛生法
- 衛生規則……………労働安全衛生規則
- 改善基準……………自動車運転者の労働時間等の改善のための基準
- 特例通達……………一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について
- 安全規則解釈運用……………貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について

問1 正解2

1. 正しい。(事業法2条2項)
2. 誤り。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の3種類をいい、「貨物自動車利用運送事業」は含まない(事業法2条1項)。
3. 正しい。(事業法2条7項)
4. 正しい。(事業法2条6項)

問2 正解 A6 B2 C8 D3 (安全規則3条1項、2項、6項)

1. 一般貨物自動車運送事業者等は、事業計画に従い業務を行うに (A=必要な員数の) 事業用自動車の運転者又は特定自動運行保安員を常時選任しておかなければならない。
2. 前項の規定により選任する運転者及び特定自動運行保安員は、日々雇い入れられる者、(B=2ヵ月以内)の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中の者(14日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。)であってはならない。
3. 貨物自動車運送事業者は、乗務員等の (C=健康状態)の把握に努め、疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により (D=安全に) 運行の業務を遂行し、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員等を事業用自動車に乗務させてはならない。

問3 正解1,4

1. 正しい。(安全規則20条1項15号)
2. 誤り。運行管理者は、一般貨物自動車運送事業者に対し、事業用自動車の運行の安全の確保に関し 必要な事項について助言を行うことができる(安全規則20条3項)。つまり、助言する事項は「緊急を要する事項」に限られるわけではない。
3. 誤り。運行管理者の業務は、「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、並びにアルコール検知器を 常時有効に保持すること」である(安全規則20条1項8号)。「備え置くこと」ではない。
4. 正しい。(安全規則20条1項14号)ただし、内容に疑義あり(詳しくは下記参照)。

※問3の肢4の正誤判断について

肢4の内容については、運行管理者の業務として条文上に明確な規定があるわけではなく、以下のような解釈が必要である。

① 安全規則20条1項14号には、「国土交通大臣が告示で定める内容について、運転者に対する適切な指導及び監督をすること」が運行管理者の業務のひとつとして規定されている。

↓

② ①の「国土交通大臣が告示で定める内容」とは、「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及び監督の指針」という告示に規定された内容のことを指し、この中には、指導及び監督の内容のひとつとして「貨物自動車運送事業法に基づき事業用自動車の運転者が遵守すべき事項を理解させる」と規定されている。

↓

③ 貨物自動車運送事業法17条5項には、「事業用自動車の運転者及び運転の補助に従事する従業員は、運行の安全を確保するため、国土交通省令(=貨物自動車運送事業輸送安全規則)で定める事項を遵守しなければならない」と規定されている。

↓

④ 貨物自動車運送事業輸送安全規則17条2号には、運転者が遵守すべき事項のひとつとして、「道路運送車両法第47条の2第1項及び第2項の規定による点検(日常点検)を実施し、又はその確認をすること」と規定されている。

↓

⑤ したがって、運行管理者の業務のひとつとして、「道路運送車両法第47条の2第1項及び第2項の規定による点検(日常点検)を実施し、又はその確認をすることについて、指導及び監督を行うこと」が含まれる。

以上のような解釈により肢1は運行管理者の業務として正しいということになるが、かなり応用的な解釈であり、非常に疑義のある問題である。

問4 正解 1, 2, 3, 5

1. 正しい。(安全規則7条1項3号)
2. 正しい。(安全規則7条1項1号、4項)
3. 正しい。(安全規則7条1項2号)
4. 誤り。「貨物の積載重量及び貨物の積載状況」についての報告・確認は、業務前の点呼において、法令の定めにより実施しなければならない事項ではない。
5. 正しい。(安全規則7条1項本文)

問5 正解 2

1. 報告を要する。本事故は「鉄道車両と接触したもの」に該当するので報告を要する(事故報告規則2条1号)。
2. 報告を要しない。「重傷者を生じた事故」があった場合には報告を要するが(事故報告規則2条3号)、ここでいう重傷とは「腕などの骨折や内臓の破裂」、「14日以上病院に入院することを要する傷害」又は「病院に入院することを要する傷害で医師の治療を要する期間が30日以上のもの」のことをいい、「20日間の医師の治療を要する傷害を生じさせたもの」は、重傷者を生じた事故には該当しない。

※ただし、本肢の場合、「20日間の医師の治療を要する傷害」が入院を伴うものなのか、それとも通院のみなのか読み取れない不親切な記述であり(14日以上入院を伴うものであれば「重傷者」に該当する)、少し疑義のある問題である。

3. 報告を要する。本事故は「自動車が転覆したもの」に該当するので、事故の報告を要する(事故報告規則2条1号)。なお、「転覆」とは「自動車が道路上において路面と35度以上傾斜したとき」をいうので、運転者席を下にして横転している本事故も該当する。
4. 報告を要する。本事故は「故障により被けん引自動車の分離を生じたもの」に該当するので報告を要する(事故報告規則2条12号)。

問6 正解 4

1. 正しい。(安全規則18条1項)
2. 正しい。(安全規則18条3項)
3. 正しい。(運行の管理に関する講習の種類を定める告示4条2項)
4. 誤り。記述のような運行管理者に対する特別講習は、当該事故又は当該処分のあった日から1年(やむを得ない理由がある場合にあつては、1年6ヵ月)以内においてできる限り速やかに受講させなければならない(運行の管理に関する講習の種類を定める告示5条)。「事故の報告書を運輸支局長等に提出した日」ではない。

問7 正解 4

1. 正しい。(指導監督の指針第2章2、3)
2. 正しい。(指導監督の指針第2章2)
3. 正しい。(指導監督の指針第2章5)
4. 誤り。事故惹起運転者に対する特別な指導は、やむを得ない事情がある場合及び外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合を除き、当該交通事故を引き起こした後再度トラックに乗務する前に実施する(指導監督の指針第2章3)。

問8 正解 2

1. 正しい。
2. 誤り。運行指示書は、運行の終了の日から1年間保存しなければならない(安全

規則9条の3第4項)。「運行を計画した日」ではない。

3. 正しい。(安全規則9条の5第2項)
4. 正しい。(安全規則10条1項)

問9 正解3

1. 正しい。(車両法12条1項、36条)
2. 正しい。(車両法67条1項)
3. 誤り。臨時運行の許可の有効期間が満了したときは、その日から5日以内に、臨時運行許可証等を行政庁に返納しなければならない(車両法35条6項)。
4. 正しい。(車両法11条4項)

問10 正解2,4

1. 誤り。自動車検査証は当該自動車に備え付けるのであって(車両法66条1項)、営業所ではない。自動車運送事業の用に供する自動車の場合でも同様である。
2. 正しい。(車両法62条5項)
3. 誤り。初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量8トン未満の貨物自動車については、当該自動車検査証の有効期間は2年である(車両法61条2項1号)。
4. 正しい。(車両法施行規則44条1項)

問11 正解 A2 B1 C1 D2 (車両法47条の2第2項、48条1項1号)

1. 自動車運送事業の用に供する自動車の(A=使用者)又はこれらの自動車を運行する者は、(B=1日1回、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、灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の(C=日常的)に点検すべき事項について、目視等により自動車を点検しなければならない。
2. 自動車運送事業の用に供する自動車の(A=使用者)は、国土交通省令で定める技術上の基準により、当該自動車を(D=3ヵ月毎)に点検しなければならない。

問12 正解4

1. 正しい。(保安基準18条7項)
2. 正しい。(保安基準38条の2第1項)
3. 正しい。(保安基準18条の2第1項)
4. 誤り。後写鏡は、取付部付近の自動車の最外側より突出している部分の最下部が地上1.8メートル以下のものは、当該部分が歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝できる構造でなければならない(細目告示224条1項2号)。

問13 正解2,4

1. 誤り。路側帯とは、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。自転車の通行の用に供するためのものではない(道交法2条1項3号の4)。
2. 正しい。(道交法2条3項1号)
3. 誤り。車両とは、自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう(道交法2条1項8号)。
4. 正しい。(道交法1条)

問14 正解1,4

1. 正しい。(道交法30条3号)
2. 誤り。道路標識等により追越しが禁止されている道路の部分であっても、前方を進行している特定小型原動機付自転車や軽車両を追い越すことはできるが(道交法30条)、一般原動機付自転車を追い越すことはできない。

3. 誤り。追越しが禁止されているのは、道路の曲がり角付近、上り坂の頂上付近又は勾配の急な下り坂の道路の部分であり（道交法 30 条 1 号）、「勾配の急な上り坂」は含まれない。
4. 正しい。（道交法 32 条）

問 15 正解 A2 B1 C1 D2（道交法 66 条の 2 第 1 項）

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

問 16 正解 3

1. 正しい。（道交法 71 条 3 号）
2. 正しい。（道交法 71 条 4 号の 2）
3. 誤り。車両等の運転者は、本肢のように停車している通学通園バスの側方を通過するときは、徐行して安全を確認しなければならない（道交法 71 条 2 号の 3）。
4. 正しい。（道交法 71 条 5 号の 5 後段）

問 17 正解 2

1. 正しい。（道交法施行令 22 条 3 号ハ）
2. 誤り。荷主が本肢のような「過積載運転の要求」という違反行為を行った場合、警察署長は、違反行為を行った荷主に対し、当該違反行為をしてはならない旨を命ずることができる（道交法 58 条の 5 第 2 項）。「自動車の運転者に対して違反行為に係る運送の引き受けをしてはならない旨を命ずることができる」わけではない。
3. 正しい。（道交法 55 条 2 項）
4. 正しい。なお、積載物の長さは、従来は、自動車の長さとその長さの「10 分の 1」の長さを加えたものを超えてはならなかったが、令和 4 年 5 月の法改正により、本記述のように「10 分の 2」に変更された（道交法施行令 22 条 3 号イ、4 号イ）。

問 18 正解 2, 4

1. 誤り。解雇が制限されているのは、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 30 日間、産前産後の女性が法第 65 条の規定によって休業する期間及びその後 30 日間である（労基法 19 条 1 項）。
2. 正しい。（労基法 22 条 1 項）
3. 誤り。労働者を解雇しようとする場合には、少なくとも 30 日前に予告をしなければならず、30 日前に予告をしない使用者は、30 日分以上の平均賃金を支払わなければならない（労基法 20 条 1 項）。
4. 正しい。（労基法 21 条）

問 19 正解 1

1. 誤り。事業者は、常時使用する労働者を雇い入れるときは、当該労働者に対し、衛生規則に定める項目について健康診断を行わなければならない。ただし、医師による健康診断を受けた後、3 カ月を経過しない者を雇い入れる場合において、その者が当該健康診断の結果を証明する書面を提出したときは、当該健康診断の項目に相当する項目については、この限りではない（衛生規則 43 条）。
2. 正しい。（衛生規則 44 条 1 項）

3. 正しい。(衛生規則 45 条 1 項)
4. 正しい。(衛生規則 51 条の 2 第 2 項 1 号)

問 20 正解 A2 B3 C5 D7 (改善基準 1 条)

1. この基準は、自動車運転者（法第 9 条に規定する労働者であって、(A=四輪以上の自動車)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。）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=労働条件の向上)を図ることを目的とする。
2. 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=向上)に努めなければならない。
3. 使用者は、季節的繁忙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=労働時間を延長し、)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。

問 21 正解 4

1. 正しい。(特例通達 3)
2. 正しい。(特例通達 1)
3. 正しい。(特例通達 2)
4. 誤り。後半の記述が誤り。休息期間とされたフェリーの乗船時間については、改善基準の規定により与えるべき休息期間の時間から減ずることができるが、その場合でも、減算後の休息期間は、2 人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2 分の 1を下回ってはならない（特例通達 4）。

問 22 正解 2, 3

<各日の拘束時間について>

1 日の拘束時間は、「始業時刻から起算して 24 時間のなかで拘束されていた時間」をいう（改善基準 4 条 1 項 2 号）。したがって、各日の拘束時間は以下ようになる。

・ 1 日目：5 時 40 分～18 時 15 分=12 時間 35 分

・ 2 日目：6 時 30 分～17 時 40 分+3 日目の 4 時 30 分～6 時 30 分=13 時間 10 分

※2 日目の拘束時間は、「2 日目の 6 時 30 分～3 日目の 6 時 30 分の 24 時間の中で拘束されていた時間」なので、「3 日目の 4 時 30 分～6 時 30 分」は 2 日目の拘束時間にも含まれる。

・ 3 日目：4 時 30 分～16 時 45 分=12 時間 15 分

<連続運転時間について>

連続運転時間は、4 時間を超えてはならない（改善基準 4 条 1 項 5 号）。

連続運転時間が改善基準に違反しているかどうかは、運転開始後 4 時間以内又は 4 時間経過直後に、30 分以上の運転の中断をしているかどうかで判断する。

つまり、「30 分以上の運転中断」をした時点で連続運転がリセットされる”ということであり、「30 分以上の運転中断」をする前に運転時間の合計が 4 時間を超えてしまった場合、改善基準に違反することになる。

なお、この「30 分以上の運転中断」については、少なくとも 1 回につき 10 分以上（※10 分未満の場合、運転中断の時間として扱われない）とした上で分割することもできる。

また、「運転の中断」とは、「運転を行っていない時間」のことなので、休憩だけでなく荷積みや荷下ろしの時間も含まれる。

1 日目の後半（5 回目の運転以降）を見ると、〔運転 3 時間⇒休憩 10 分⇒運転 1 時間 10 分〕という運転状況であり、「30 分以上の運転中断」をする前に運転時間の合計が 4 時間を超えている(=4 時間 10 分)。したがって、連続運転時間が 4 時間を超

えているため、改善基準に違反している。

2日目は、4時間を超える連続運転はみられず、改善基準に違反していない。

3日目の途中(3回目の運転以降)を見ると、[運転1時間⇒休憩5分⇒運転2時間⇒荷下ろし20分⇒休憩5分⇒運転2時間]という運転状況であるが、10分未満の休憩等は運転中断の時間として扱われないため、最初の休憩5分は運転中断の時間とはならない(※2回目の5分休憩については、20分の荷下ろしの後に休憩しているため、合計25分の運転中断となる)。以上を踏まえると、運転状況は[運転3時間(運転1時間+運転2時間)⇒運転中断25分(荷下ろし20分+休憩5分)⇒運転2時間]となり、「30分以上の運転中断」をする前に運転時間の合計が4時間を超えている(=5時間)。したがって、連続運転時間が4時間を超えているため、改善基準に違反している。

問23 正解1

運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えてはならない(改善基準4条1項4号)。

<1日当たりの運転時間について>

1日の運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として前後2日ごとに区切り、その2日間の平均を算出し、「特定日の前日と特定日の運転時間の平均」と「特定日と特定日の翌日の運転時間の平均」が、ともに9時間を超えている場合は改善基準に違反していることになる。(※「どちらも9時間を超えていない場合」や「どちらか一方だけが9時間を超えている場合」は違反にはならない)

本問の勤務状況を見ると、11日を特定日とした場合、「特定日の前日(10日)と特定日(11日)の運転時間の平均」が(10時間+9時間)÷2=9.5時間、「特定日(11日)と特定日の翌日(12日)の運転時間の平均」が(9時間+10時間)÷2=9.5時間であり、どちらも9時間を超えているため、改善基準に違反している。

<1週間当たりの運転時間について>

1週間の運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間ごとに平均を計算し、「2週間を平均した1週間当たりの運転時間が44時間を超えている場合」は改善基準に違反していることになる。

本問の場合、問題の表の下に「(注1)2週間の起算日は1日とする。」との注意書きがあるので、1日を起算日として2週間ごとに区切り、「第1週～第2週(1日～14日)の運転時間の平均」と「第3週～第4週(15日～28日)の運転時間の平均」でそれぞれ違反の有無を判断する。(※「1日から2週間ごと」に区切って考えるので、「第2週～第3週(8日～21日)の運転時間の平均」を考慮する必要はない)

本問の勤務状況を見ると、「第1週～第2週の運転時間の平均」が(48時間+44時間)÷2=46時間であり、44時間を超えているため、改善基準に違反している。

以上により、「1日当たりの運転時間及び1週間当たりの運転時間は、改善基準に違反しているものがある」ため、肢1が正解となる。

問24 正解 適2,3 不適1,4

1. 適切でない。補助者の指導・監督については、運行管理者の業務のひとつではあるが、補助者は、運行管理者の履行補助を行う者であって、代理業務を行える者ではない(ただし、点呼については、その一部を行うことができる)(安全規則解釈運用18条4.)。したがって、複数の補助者に運行管理業務を行わせ、運行管理者が「補助者の指導・監督のみ」を行うことは適切ではない。
2. 適切。運行管理者の役割として適切な記述である。
3. 適切。運行管理者の役割として適切な記述である。
4. 適切でない。運行管理者は、事業者に対し、運行の安全確保に関し必要な事項に

ついて助言を行うことができ、本肢のように、事故の再発防止策を検討・作成したのであれば、事業者に対し、適切な助言を行うべきである。

問 25 正解 適 2 不適 1, 3, 4

1. 適切でない。点呼については、その一部を補助者に行わせることができるが、点呼の一部を補助者に行わせる場合であっても、点呼を行うべき総回数の少なくとも 3 分の 1 以上は運行管理者が行わなければならない（安全規則解釈運用 7 条 1. (9)、18 条 4.）。本肢の場合、点呼の総回数の 7 割を超えた回数の点呼を補助者に実施させており、適切ではない。
2. 適切。事業者は、アルコール検知器を営業所ごとに備え、常時有効に保持するとともに、点呼時に酒気帯びの有無について確認を行う場合には、当該運転者の属する営業所に備えられたアルコール検知器を用いて行わなければならないとされている。
本肢の場合、停電という、いわば不可抗力が原因で使用できなくなったので、「アルコール検知器を常時有効に保持すること」に違反しているとはいえない。
また、「アルコール検知器を営業所ごとに備え」とは、①営業所に設置されたもの、②営業所の車庫に設置されたもの、③営業所に備え置かれたもの（携帯型アルコール検知器等）、④営業所に属する事業用自動車に設置されているものをいうので（安全規則解釈運用 7 条 2. (3)）、営業所に備えてある携帯型アルコール検知器を使用して酒気帯びの有無を確認したことは適切である。
3. 適切でない。業務前の点呼における「疾病、疲労等により安全な運転をすることができないおそれがあるか否かの確認」は、健康診断の結果にかかわらず、すべての運転者に対して行わなければならない。
4. 適切でない。「運転免許証の提示・確認」については、点呼の際に実施しなければならない事項ではないが、運行管理規程に明記した上で実施事項とすることは適切である。しかし、本肢の場合、運行管理規程に明記したにもかかわらず、その後の業務前の点呼において、運転免許証のコピーによる確認しか行っておらず、適切ではない。

問 26 正解 適 3 不適 1, 2, 4

1. 適切でない。「ワイパーの払拭状態が不良でないこと」については、自動車の日常点検に係るものであり、日常点検の結果に基づく運行の可否の決定は整備管理者が行う。したがって、ワイパーの払拭状態が不良である場合には、整備管理者に確認を求め、運行の可否を整備管理者が決定する必要がある。
2. 適切でない。本記述のような運転者に対する指導及び監督の実施については、国土交通省告示（指導監督の指針）に基づき、継続的・計画的に行わなければならない。
3. 適切。特別な指導の対象となる「初任運転者」とは、事業用自動車の運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者であって、当該事業者で初めてトラックに乗務する前「3 年間」に他の事業者等によって運転者として常時選任されたことがない者をいう（指導監督の指針 2 章 2 の(2)）。したがって、4 年前まで他の事業者の運転者として常時選任されていた者の場合には、「初任運転者」に該当するので、特別な指導を行ったことは適切である。
4. 適切でない。手にしびれが出ている症状のまま運転業務を継続させていくことは、輸送の安全を確保するうえで危険を伴うので、本記述のような場合、当該運転者に対し、医師の診断を受けるよう指導すべきである。

問 27 正解 適 1, 3, 4 不適 2

1. 適切。内輪差の特徴について適切な記述である。
2. 適切でない。前方の自動車を大型車と乗用車から同じ距離で見た場合、運転席が高い位置にある大型車の場合は車間距離に余裕があるように感じ、乗用車の場合は車間距離に余裕がないように感じやすい。

3. 適切。交通事故の発生状況について適切な記述である。平成 26 年中の事業用貨物自動車第 1 当事者となった人身事故件数は 21,564 件であった。
4. 適切。二輪車の特性等について適切な記述である。

問 28 正解 適 1, 4 不適 2, 3

1. 適切。運転者に対する健康管理について適切な記述である。
2. 適切でない。運行管理者は、乗務員等の健康状態の把握に努め、疾病等により安全な運転をすることができないおそれがある乗務員等を事業用自動車の運行の業務に従事させてはならない(安全規則 20 条 1 項 4 号の 2)。本記述のような場合、運行再開の可否については、運転者の体調を考慮した上で運行管理者が判断すべきであり、運転者自らの判断で運行を再開するよう指示することは適切ではない。
3. 適切でない。睡眠時無呼吸症候群は、狭心症や心筋梗塞などの合併症を引き起こすおそれがある。
4. 適切。個人差はあるものの、1 単位のアアルコールを処理するための必要な時間の目安は、おおむね「4 時間」とされている。

問 29 正解 ア 1 イ 2 ウ 1

ア. C 地点に 12 時に到着させるためにふさわしい A 営業所の出庫時刻

「C 地点に 12 時に到着させるためにふさわしい A 営業所の出庫時刻」を求めるには、「A 営業所～C 地点までの所要時間」を求める必要がある。

運転時間は「距離÷時速」で求めることができるので、A 営業所～B 地点までの運転時間が $30\text{km} \div 30\text{km/h} = 1$ 時間、B 地点～C 地点までの運転時間が $180\text{km} \div 45\text{km/h} = 4$ 時間であり、A 営業所～C 地点までの所要時間は 5 時間 30 分 (A 営業所～B 地点まで運転 1 時間 + B 地点での荷積み 30 分 + B 地点～C 地点まで運転 4 時間) であることがわかる。

したがって、A 営業所の出庫時刻は、C 地点到着時刻である 12 時の 5 時間 30 分前であり、6 時 30 分となる。

イ. D 地点と A 営業所間の距離

「D 地点と A 営業所間の距離」を求めるには、「D 地点～A 営業所の運転時間」を求める必要がある。

C 地点～D 地点までの運転時間が $150\text{km} \div 50\text{km/h} = 3$ 時間なので、D 地点の到着は 16 時 30 分、出発は 16 時 45 分であることがわかる。そして、A 営業所への帰庫が 17 時 45 分なので、D 地点～A 営業所の運転時間は 1 時間である。

距離は「時速×運転時間」で求めることができるので、D 地点～A 営業所の距離は $30\text{km/h} \times 1$ 時間 = 30kmとなる。

ウ. 連続運転時間の違反の有無

問 22 の解説にもあるように連続運転時間は 4 時間を超えてはならない。

本運行の運転時間は、A 営業所～B 地点までが 1 時間 ($30\text{km} \div 30\text{km/h}$)、B 地点～C 地点までが 4 時間 ($180\text{km} \div 45\text{km/h}$)、C 地点～D 地点までが 3 時間 ($150\text{km} \div 50\text{km/h}$)、D 地点～A 営業所までが 1 時間 (※設問イの解答より) である。

したがって、運転状況は以下ようになり、連続運転時間は 4 時間を超えていないので、改善基準に違反していない。

A 営業所出庫

A 営業所帰庫

運転 1 時間	B 地点 荷積み 30 分	運転 4 時間	C 地点 荷下ろし 30 分	C 地点 休憩 1 時間	運転 3 時間	D 地点 休憩 15 分	運転 1 時間
------------	---------------------	------------	----------------------	--------------------	------------	--------------------	------------

問 30 正解 5

※本問のような「事故の再発を防止する対策として最も直接的に有効なもの」を選ぶ問題については、問題で問われている「最も直接的に有効な内容のもの」を考えるより、逆に「事故の原因とは直接的に関係ない内容のもの」を削除していった方が解答しやすい。

ア 運転者は睡眠時無呼吸症候群(SAS)の疑いを指摘されていたにもかかわらず、スクリーニング検査を受けていなかったため、本肢のような指導を行うことは、同種事故の再発防止対策として有効とも考えられるが、事故の概要からは、**事故の直接的な原因が運転者のSASによるものであるとは読み取れず、同種事故の再発防止対策として、直接的に有効であるとはいえない。**

また、後述の解説により肢ウ、カ、クの内容は、明らかに同種事故の再発防止対策として、直接的に有効であるとはいえないので、選択肢の組み合わせから判断することも可能である。

イ 事故当日の運行を見ると、以下のような運転状況であり、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の連続運転違反がみられる。

運転(一般道) 1 時間	運転(高速道路) 2 時間	休憩 20 分	運転 3 時間	休憩 15 分	運転 1 時間 30 分
-----------------	------------------	------------	------------	------------	-----------------

したがって、本肢のような指導を行うことは、同種事故の再発防止対策として、直接的に有効である。(※連続運転違反の考え方は問 22 の解説を参照)

ウ 事故当日、補助者による業務前点呼を実施しており、**本事故は、点呼の実施体制に不備があったことが直接的な原因で起きた事故ではない。**したがって、同種事故の再発防止対策として、直接的に有効であるとはいえない。

エ 「本運行が定期運行であったこと」や「穏やかなカーブであったにもかかわらず前方の自動車に追突したこと」を考慮すると、本肢のような指導を行うことは、同種事故の再発防止対策として、直接的に有効である。

オ イの解説にもあるように、本運行では「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の連続運転違反がみられる。したがって、本肢のような指導を行うことは、同種事故の再発防止対策として、直接的に有効である。

カ たしかに貨物自動車運送事業は公共的な輸送事業であり、貨物を安全、確実に輸送することが社会的使命であるといえるが、**事故の再発防止対策としては、もっと具体的な指導等が必要であり、このような抽象的なものは直接的に有効とはいえない。**

キ 本運行では衝突被害軽減ブレーキが装着された車両を使用しており、本肢のような指導を行うことは、同種事故の再発防止対策として、直接的に有効である。

ク 事故当日、法令で定められた日常点検及び定期点検を実施しており、**本事故は、日常点検及び定期点検の実施に不備があったことが直接的な原因で起きた事故ではない。**したがって、同種事故の再発防止対策として、直接的に有効であるとはいえない。

以上により、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は、イ・エ・オ・キとなり、肢 5 が正解となる。