

平成 28 年度 第 2 回 (H29.3 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. 国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の許可を受けようとする者が、一般貨物自動車運送事業の許可の取消しを受け、その取消しの日から 5 年を経過しない者であるときは、その許可をしてはならない。

2. 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）は、運送約款を定め、又はこれを変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

3. 事業者は、運行管理者に対し、国土交通省令で定める業務を行うため必要な権限を与えなければならない。また、事業者及び事業用自動車の運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う助言又は指導があった場合は、これを尊重しなければならない。

4. 事業者は、法令の規定により運行管理者を選任したときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

問 2 貨物自動車運送事業法に定める一般貨物自動車運送事業者の輸送の安全についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句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)

一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の 、荷役その他の事業用自動車の運転に附随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 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 の設定その他事業用自動車の運転者の 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。

1. 待機	2. 安全運転を確保	3. 数	4. 過労運転を防止
5. 種類	6. 勤務時間及び乗務時間	7. 睡眠	8. 拘束時間及び休息期間

問3 次の記述のうち、運行管理者の行わなければならない業務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。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、一般貨物自動車運送事業者の規定による報告をしなければならないことを、徹底すること。
2. 法令の規定により、乗務員等が休憩又は睡眠のために利用することができる施設を適切に管理すること。
3. 自動車事故報告規則第5条（事故警報）の規定により定められた事故防止対策に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保について、従業員に対する指導及び監督を行うこと。
4. 法令の規定により、従業員に対し、効果的かつ適切に指導及び監督を行うため、輸送の安全に関する基本的な方針の策定その他の国土交通大臣が告示で定める措置を講ずること。

問4 貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者に対する点呼に関する次の記述のうち、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. 運行管理者の補助者は、運行管理者の指導及び監督のもと、事業用自動車の運転者に対する点呼の一部（点呼を行うべき総回数の3分の2未満）を行うことができる。
2. 業務前及び業務後の点呼は、対面又は対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により行われなければならない。
3. 貨物自動車運送事業者は、運行上やむを得ない場合は、電話その他の方法により点呼を行うことができるが、営業所と当該営業所の車庫が離れている場合は、運行上やむを得ない場合に該当しないので、対面により点呼を行わなければならない。
4. 2日間にわたる運行（1日目の業務が営業所以外の遠隔地で終了し、2日目の業務開始が1日目の業務を終了した地点となるもの。）については、1日目の業務後の点呼及び2日目の業務前の点呼のいずれも対面等で行うことができないことから、2日目の業務については、業務前の点呼及び業務後の点呼（業務後の点呼は対面で行う。）のほかに、当該業務途中において少なくとも1回電話その他の方法により点呼（中間点呼）を行わなければならない。

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運輸支局長等に速報を要するものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業用自動車は、交差点で信号待ちで停車していた乗用車の発見が遅れ、ブレーキをかける間もなく追突した。この事故で、当該事業用自動車の運転者が30日の医師の治療を要する傷害を負うとともに、追突された乗用車の運転者が病院に15日間入院する傷害を負い、同乗者が死亡した。
2. 事業用自動車は交差点において乗用車と出会い頭の衝突事故を起こした。双方の運転者は共に軽傷であったが、当該事業用自動車の運転者が事故を警察官に報告した際、その運転者が道路交通法に規定する酒気帯び運転をしていたことが発覚した。
3. 事業用自動車は走行中、鉄道施設である高架橋の下を通過しようとしたところ、積載していたコンテナの上部が橋桁に衝突した。この影響で、3時間にわたり本線において鉄道車両の運転を休止させた。
4. 事業用自動車は片側2車線の道路を走行中、左側の車線から右側の車線に進路変更したところ、右後方から走行してきた乗用車と接触し、その反動で当該乗用車が対向車線に飛び出し対向車と衝突した。この事故で、乗用車に乗車していた5名が重傷（自動車事故報告規則で定めるもの。）を負った。

問6 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の過労運転等の防止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、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ず、この場合、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、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。
2. 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100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運行の業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等に対する適切な指導及び監督を行わなければならない。
3. 運転者が一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間（ただし、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（労働省告示）の規定において厚生労働省労働基準局長が定めることとされている自動車運転者がフェリーに乗船する場合における休息期間を除く。）は、168時間を超えてはならない。
4. 事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、当該運転者と交替するための運転者を配置しておかなければならない。

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

（※法改正により一部改変）

1. 事業用自動車の運転者の業務において、道路交通法に規定する交通事故若しくは自動車事故報告規則に規定する事故又は著しい運行の遅延その他の異常な事態が発生した場合にあっては、その概要及び原因を「業務の記録」に記録するよう運転者に対し指導及び監督すること。
2. 他の運転者と交替して乗務を開始しようとするときは、当該他の運転者から所定の通告を受け、当該事業用自動車の制動装置、走行装置その他の重要な装置の機能について、運行の状況に応じて必要な点検を実施するよう、運転者に対し指導及び監督すること。
3. 事業者は、適齢診断（高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したもの。）を運転者が65才に達した日以後1年以内に1回受診させ、その後3年以内ごとに1回受診させること。
4. 事業者は、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、当該事業者において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に他の事業者によって運転者として常時選任されたことがない者には、やむを得ない事情がある場合を除き、初任運転者を対象とする特別な指導を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行うこと。

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

（※法改正により一部改変）

1. 事業者は、事業用自動車に貨物を積載するときは、偏荷重が生じないように積載しなければならない。また、貨物が運搬中に荷崩れ等により落下することを防止するため、必要な措置を講じなければならない。
2. 国土交通大臣は、事業者が過積載による運送を行ったことにより、貨物自動車運送事業法の規定による命令又は処分をする場合において、当該命令又は処分に係る過積載による運送が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであると認められ、かつ、当該事業者に対する命令又は処分のみによっては当該過積載による運送の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該過積載による運送の再発の防止を図るため適当な措置を執るべきことを勧告することができる。
3. 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従事する運転者等は、当該業務において、法令の規定に基づき作成された運行指示書に「貨物の積載状況」が記録されている場合は、業務の記録に当該事項を記録したものとみなされる。
4. 事業者は、道路法第47条第2項の規定（車両でその幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径が政令で定める最高限度を超えるものは、道路を通行させてはならない。）に違反し、又は政令で定める最高限度を超える車両の通行に関し道路管理者が付した条件（通行経路、通行時間等）に違反して事業用自動車を通行させることを防止するため、運転者等に対する適切な指導及び監督を怠ってはならない。

（行政書士高橋幸也うめさと駅前事務所）

2. 道路運送車両法関係

問9 道路運送車両法の目的についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

この法律は、道路運送車両に関し、についての公証等を行い、並びに及びその他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、ことを目的とする。

- | | | |
|---|---------------|---------------|
| A | 1. 所有権 | 2. 取得 |
| B | 1. 運行の安定性の確保 | 2. 安全性の確保 |
| C | 1. 騒音の防止 | 2. 公害の防止 |
| D | 1. 道路交通の発達を図る | 2. 公共の福祉を増進する |

問10 自動車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、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. 指定自動車整備事業者が交付した有効な保安基準適合標章を自動車に表示している場合であっても、当該自動車に自動車検査証を備え付けなければ、これを運行の用に供してはならない。
2. 自動車は、その構造が、長さ、幅及び高さ並びに車両総重量（車両重量、最大積載量及び55キログラムに乗車定員を乗じて得た重量の総和をいう。）等道路運送車両法に定める事項について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。
3. 国土交通大臣は、一定の地域に使用の本拠の位置を有する自動車の使用者が、天災その他やむを得ない事由により、継続検査を受けることができないと認めるときは、当該地域に使用の本拠の位置を有する自動車の自動車検査証の有効期間を、期間を定めて伸長する旨を公示することができる。
4. 自動車に表示されている検査標章には、当該自動車の自動車検査証の有効期間の起算日が表示されている。

問11 道路運送車両法の自動車の登録等についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 登録自動車の所有者は、当該自動車の使用者が道路運送車両法の規定により自動車の使用の停止を命ぜられ、同法の規定により自動車検査証を返納したときは、遅滞なく、当該自動車登録番号標及び封印を取りはずし、自動車登録番号標について国土交通大臣の領置を受けなければならない。
2. 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。
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、速やかに、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. 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。

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、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. 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5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。
2. 自動車の軸重は、10トン（牽引自動車のうち告示で定めるものにあつては、11.5トン）を超えてはならない。
3. 自動車（二輪自動車等を除く。）の空気入ゴムタイヤの接地部は滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝は、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅にわたり滑り止めのために施されている凹部（サイピング、プラットフォーム及びウエア・インジケータの部分を除く。）のいずれの部分においても1.6mm以上の深さを有すること。
4. 貨物の運送の用に供する普通自動車であって、車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上のものの原動機には、自動車が時速100キロメートルを超えて走行しないよう燃料の供給を調整し、かつ、自動車の速度の制御を円滑に行うことができるものとして、告示で定める基準に適合する速度抑制装置を備えなければならない。

3. 道路交通法関係

問13 道路交通法に定める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。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. 徐行とは、車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。
2. 自動車とは、原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転し、又は特定自動運行を行う車であって、原動機付自転車、軽車両、移動用小型車、身体障害者用の車及び遠隔操作型小型車並びに歩行補助車、乳母車その他の歩きながら用いる小型の車で政令で定めるもの以外のものをいう。
3. 駐車とは、車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（荷待ちのための停止で5分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止（特定自動運行中の停止を除く。）をし、かつ、当該車両等の運転をする者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。
4. 道路標識とは、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋸、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。

問 14 道路交通法に定める車両通行帯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1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて **A** の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によって指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となっているときは、当該道路）に **B** の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も **C** の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。

- A 1. 一番目 2. 二番目
B 1. 二以上 2. 三以上
C 1. 右側 2. 左側

問 15 道路交通法に定める交差点における通行方法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. 信号機の表示する信号の種類が赤色の灯火のときは、交差点において既に右折している自動車は、青色の灯火により進行することができることとされている自動車に優先して進行することができる。
2. 車両は、環状交差点において左折し、又は右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り環状交差点の側端に沿って（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。
3. 車両は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。
4. 車両等（優先道路を通行している車両等を除く。）は、交通整理の行われていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、その前方に出る前に必ず一時停止しなければならない。

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、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。



1. 車両総重量が9,800キログラムで最大積載量が5,500キログラムの特定中型自動車（専ら人を運搬する構造のもの以外のもの）は通行してはならない。



2. 車両は、8時から20時までの間は駐停車してはならない。



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。
(矢印及びわくの色彩は青色、地の色彩は白色)



4. 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。

©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 17 貨物自動車に係る道路交通法に定める乗車、積載及び過積載（車両に積載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。

1. 車両（軽車両を除く。）の運転者は、貨物が分割できないものであるため政令で定める乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法（以下「積載重量等」という。）の制限又は公安委員会が定める積載重量等を超えることとなる場合において、当該車両の出発地を管轄する警察署長（以下「出発地警察署長」という。）が当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況により支障がないと認めて積載重量等を限って許可をしたときは、当該許可に係る積載重量等の範囲内で当該制限を超える積載をして車両を運転することができる。
2. 車両（軽車両を除く。）の運転者は、当該車両について政令で定める積載重量等の制限を超えて乗車をさせ、又は積載をして車両を運転してはならない。ただし、出発地警察署長による許可を受けてもっぱら貨物を運搬する構造の自動車（以下「貨物自動車」という。）の荷台に乗車させる場合にあっては、当該制限を超える乗車をさせて運転することができる。
3. 車両の運転者は、当該車両の乗車のために設備された場所以外の場所に乗車させ、又は乗車若しくは積載のために設備された場所以外の場所に積載して車両を運転してはならない。ただし、貨物自動車で貨物を積載しているものにあつては、当該貨物を看守するため当該自動車が積載可能な重量までの人員をその荷台に乗車させて運転することができる。
4. 警察官は、過積載をしている自動車の運転者に対し、当該自動車に係る積載が過積載とならないようにするため必要な応急の措置をとることを命ずることができる。

©運行管理者試験対策.net
(行政書士高橋幸也つめさと駅前事務所)

4. 労働基準法関係

問 18 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働条件及び労働契約についての次の記述のうち、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、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. 法で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、当事者間の合意がある場合を除き、この基準を理由として労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上を図るように努めなければならない。
2. 使用者は、労働契約の不履行についての違約金を定め、又は損害賠償額を予定する契約をしてはならない。ただし、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定があるときは、この限りではない。
3. 労働契約は、期間の定めのないものを除き、一定の事業の完了に必要な期間を定めるもののほかは、3年（法第14条（契約期間等）第1項各号のいずれかに該当する労働契約にあつては、5年）を超える期間について締結してはならない。
4. 労働者は、労働契約の締結に際し使用者から明示された賃金、労働時間その他の労働条件が事実と相違する場合においては、少なくとも30日前に使用者に予告したうえで、当該労働契約を解除することができる。

問 19 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働時間及び年次有給休暇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. 使用者は、災害その他避けることのできない事由によって、臨時の必要がある場合においては、行政官庁の許可を受けて、その必要の限度において法に定める労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。ただし、事態急迫のために行政官庁の許可を受ける暇がない場合においては、事後に遅滞なく届け出なければならない。
2. 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。
3. 使用者は、その雇入れの日から起算して6ヵ月間継続勤務し全労働日の7割以上出勤した労働者に対して、継続し、又は分割した10労働日の有給休暇を与えなければならない。
4. 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した期間及び育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律に定める育児休業又は介護休業をした期間は、年次有給休暇（法第39条）取得のための出勤率の算定上、これを出勤したものとみなす。

問 20 「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. 労使当事者は、時間外労働協定において貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、及び以内の一定の期間とするものとする。
2. 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車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についてを超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準第 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。

- | | | |
|---|----------------|----------------|
| A | 1. 2 週間 | 2. 4 週間 |
| B | 1. 1 カ月以上 3 カ月 | 2. 3 カ月以上 6 カ月 |
| C | 1. 1 週間 | 2. 2 週間 |
| D | 1. 1 回 | 2. 2 回 |

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

1. 使用者は、トラック運転者の拘束時間については、1 カ月について 293 時間を超えないものとする。ただし、労使協定があるときは、1 年のうち 6 カ月までは、1 年間についての拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲内において、329 時間まで延長することができる。
2. 使用者は、トラック運転者の 1 日(始業時刻から起算して 24 時間をいう。)についての拘束時間については、13 時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、15 時間とすること。この場合において、1 日についての拘束時間が 13 時間を超える回数は、1 週間について 2 回以内とすること。
3. 使用者は、トラック運転者の運転時間については、2 日(始業時刻から起算して 48 時間をいう。)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 時間を超えないものとする。
4. 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。

問 23 下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の4日間の勤務状況の例を示したものであるが、当該運転者の拘束時間、運転時間及び連続運転の中断方法に関する次のア～ウについて、「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、解答しなさい。なお、当該運行は、1人乗務で、隔日勤務には就いていない場合とする。(※法改正により一部改変)

前日：休日

始業時刻														終業時刻
4:00														17:45
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	運転	荷積み	休憩	運転	業務後 点呼
	20分	30分	30分	3時間	30分	1時間 30分	15分	2時間	1時間	2時間	30分	10分	1時間	30分
営業所														営業所

始業時刻														終業時刻
5:00														19:10
2日目	業務前 点呼	運転	荷下ろし	運転	休憩	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	業務後 点呼
	20分	1時間	20分	2時間	20分	30分	1時間 30分	1時間	2時間 30分	20分	1時間 30分	20分	2時間	30分
営業所														営業所

始業時刻														終業時刻
3:00														15:45
3日目	業務前 点呼	運転	休憩	荷積み	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 30分	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

始業時刻														終業時刻
5:00														17:10
4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	運転	荷下ろし	休憩	運転	業務後 点呼
	20分	30分	40分	1時間 30分	5分	1時間 30分	20分	1時間	1時間	2時間	20分	25分	2時間	30分
営業所														営業所

翌日：休日

ア 1日についての最大拘束時間に違反しているものを、次の1～4の中から1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 1日目 2. 2日目 3. 3日目 4. 4日目

イ 4日間のすべての日を特定日とした2日(始業時刻から起算して48時間をいう。)を平均した1日当たりの運転時間に違反しているものを、次の1～4の中から1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 1日目 2. 2日目 3. 3日目 4. 4日目

ウ 連続運転時間に違反しているものを、次の1～4の中から1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 1日目 2. 2日目 3. 3日目 4. 4日目

5. 実務上の知識及び能力

問 24 点呼の実施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. 業務前の点呼においてアルコール検知器を使用するのは、酒気帯びの有無を確認するためであって、道路交通法で定める呼気中のアルコール濃度1リットル当たり0.15ミリグラム以上であるか否かを判定するものではない。
2. 業務後の点呼において、業務を終了した運転者からの当該業務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況についての報告は、特に異常がない場合には運転者から求めないこととしており、点呼記録表に「異常なし」と記録している。
3. 運行管理者は、業務開始及び業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、遠隔地で業務を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、その他の方法で行っている。
4. 業務前の点呼において運転者の健康状態を的確に確認することができるようにするため、健康診断の結果等から異常の所見がある運転者又は就業上の措置を講じた運転者が一目で分かるように、個人のプライバシーに配慮しながら点呼記録表の運転者の氏名の横に注意喚起のマークを付記するなどして、これを点呼において活用している。

©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 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. 他の自動車に追従して走行するときは、常に「秒」の意識をもって自車の速度と制動距離に留意し、前車との追突等の危険が発生した場合でも安全に停止できるよう制動距離と同じ距離の車間距離を保って運転するよう指導している。
2. 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、酒類の飲み方等についても指導を行っている。
3. 大雨、大雪、土砂災害などの異常気象時の措置については、異常気象時等処理要領を作成し、運転者全員に周知させておくとともに運転者とも速やかに連絡がとれるよう緊急時における連絡体制を整えているので、事業用自動車の運行の中断、待避所の確保、徐行運転等の運転に関わるることについては運転者の判断に任せ、中断、待避したときに報告するよう指導している。
4. 走行中に事故を起こし、負傷者を発生させた際の措置については、当該負傷者を最初に救護し、その後、事故現場となった当該道路における危険を防止するため、発炎筒等を使用して後続車に注意を促すよう指導した。

問 26 交通事故防止対策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. 適性診断は、運転者の運転能力、運転態度及び性格等を客観的に把握し、運転の適性を判定することにより、運転に適さない者を運転者として選任しないようにするためのものであり、ヒューマンエラーによる交通事故の発生を未然に防止するための有効な手段となっている。
2. 輸送の安全に関する教育及び研修については、知識を普及させることに重点を置く手法に加えて、問題を解決することに重点を置く手法を取り入れるとともに、グループ討議や「参加体験型」研修等、運転者が参加する手法を取り入れることも交通事故防止対策の有効な手段となっている。
3. 交通事故は、そのほとんどが運転者等のヒューマンエラーにより発生するものである。したがって、事故惹起運転者の社内処分及び再教育に特化した対策を講ずることが、交通事故の再発を未然に防止するには最も有効である。そのためには、発生した事故の調査や事故原因の分析よりも、事故惹起運転者及び運行管理者に対する特別講習を確実に受講させる等、ヒューマンエラーの再発防止を中心とした対策に努めるべきである。
4. 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、道路の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い、安全確認に重要な運転者の意識レベルを高めるなど交通事故防止対策に有効な手段の一つとして活用されている。

問 27 自動車の走行時に生じる諸現象とその主な対策に関する次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢（1～6）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

ア A とは、雨の降りはじめに、路面の油や土砂などの微粒子が雨と混じって滑りやすい膜を形成するため、タイヤと路面との摩擦係数が低下し急ブレーキをかけたときなどにスリップすることをいう。これを防ぐため、雨の降りはじめには速度を落とし、車間距離を十分にとって、不用意な急ハンドルや急ブレーキを避けるよう運転者に対し指導する必要がある。

イ B とは、タイヤの空気圧不足で高速走行したとき、タイヤに波打ち現象が生じ、セパレーション（剥離）やコード切れ等が発生することをいう。これを防ぐため、タイヤの空気圧が適当であることを、日常点検で確認するよう運転者に対し指導する必要がある。

ウ C とは、フット・ブレーキを使い過ぎると、ブレーキ・ドラムやブレーキ・ライニングが摩擦のため過熱することにより、ドラムとライニングの間の摩擦力が低下し、ブレーキの効きが悪くなることをいう。これを防ぐため、長い下り坂などでは、エンジン・ブレーキ等を使用し、フット・ブレーキのみの使用を避けるよう運転者に対し指導する必要がある。

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

- | | |
|-------------------|----------------|
| 1. スタンディング・ウェーブ現象 | 2. ベーパー・ロック現象 |
| 3. ハイドロプレーニング現象 | 4. ウェット・スキッド現象 |
| 5. クリープ現象 | 6. フェード現象 |

問 28 自動車運送事業者において最近普及の進んできた映像記録型ドライブレコーダー（以下「ドライブレコーダー」という。）等を活用した運転者指導の取組に関する次の記述のうち、適切なものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. ドライブレコーダーによる危険度の高い運転やヒヤリ・ハットの映像記録と、デジタル式運行記録計の速度・加速度等のデータを連携させることにより、運転行動全体を適確に把握し、運転指導や運行管理の改善に役立っている。
2. ドライブレコーダーは、事故時の映像だけでなく、運転者のブレーキ操作やハンドル操作などの運転状況を記録し、解析診断することで運転のクセ等を読み取ることができるものがあり、運行管理者が行う運転者の安全運転の指導に活用されている。
3. デジタル式運行記録計は、自動車の運行中、交通事故や急ブレーキ、急ハンドルなどにより当該自動車が一定以上の衝撃を受けると、衝突前と衝突後の前後 10 数秒間の映像などを記録する装置であり、事故防止対策の有効な手段の一つとして活用されている。
4. 衝突被害軽減ブレーキは、レーダー等で検知した前方の車両等に衝突する危険性が生じた場合に運転者にブレーキ操作を行うよう促し、さらに衝突する可能性が高くなると自動的にブレーキが作動し、衝突による被害を軽減させるためのものである。当該ブレーキが備えられている自動車に乗務する運転者に対しては、当該ブレーキの機能等を正しく理解させる必要がある。

©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 29 運行管理者は、荷主からの運送依頼を受けて、次のとおり運行の計画を立てた。
この計画を立てた運行管理者の判断に関する次の1~3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、<運行の計画>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)

(荷主の依頼事項)

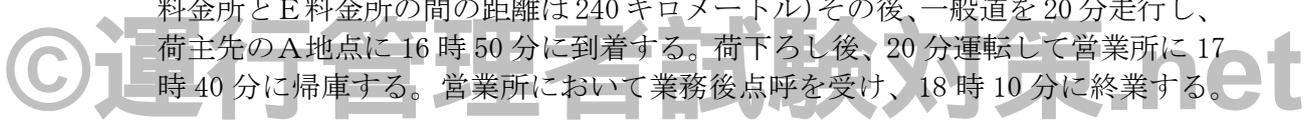
A地点から、重量が5,250キログラムの荷を10時30分までにB地点に運び、その後戻りの便にて、C地点から4,500キログラムの荷を18時までにA地点に運ぶ。

<運行の計画>

ア 乗車定員2名で最大積載量6,000キログラム、車両総重量10,950キログラムの中型貨物自動車を使用する。当該運行は、運転者1人乗務とする。

イ 当日の当該運転者の始業時刻は4時とし、業務前点呼後4時30分に営業所を出庫して荷主先のA地点に向かう。A地点にて荷積み後B地点に向かうが、途中15分の休憩をはさみ、B地点には9時35分に到着する。荷下ろし後、休憩施設に向かい、当該施設において10時45分から11時45分まで休憩をとる。

ウ 11時45分に休憩施設を出発してC地点に向かい、荷積みを行う。その後、12時25分にC地点を出発し、一般道を20分走行した後、D料金所から高速自動車国道(法令による最低速度を定めない本線車道に該当しないもの。)に乗り、途中15分の休憩をはさみ、3時間30分運転した後E料金所にて高速道路を降りる。(D料金所とE料金所間の距離は240キロメートル)その後、一般道を20分走行し、荷主先のA地点に16時50分に到着する。荷下ろし後、20分運転して営業所に17時40分に帰庫する。営業所において業務後点呼を受け、18時10分に終業する。



(行政書士高橋幸也のさと駅前事務所) (往 路)

始業時刻

4:00 4:30

9:35

10:45

業務前点呼	運転	荷積み	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	休憩施設		
30分	20分	30分	3時間	15分	1時間	30分	40分	休憩施設		
営業所	10 km		120 km		30 km		20 km			
A地点			B地点				休憩			
業務後点呼	運転	荷下ろし	運転	運転(高速自動車国道)	休憩	運転(高速自動車国道)	運転	荷積み	運転	
30分	20分	30分	20分	1時間45分	15分	1時間45分	20分	30分	10分	
営業所	10 km		10 km	120 km		120 km	10 km		5 km	

終業時刻

18:10 17:40

16:50

12:25

11:45

(復 路)

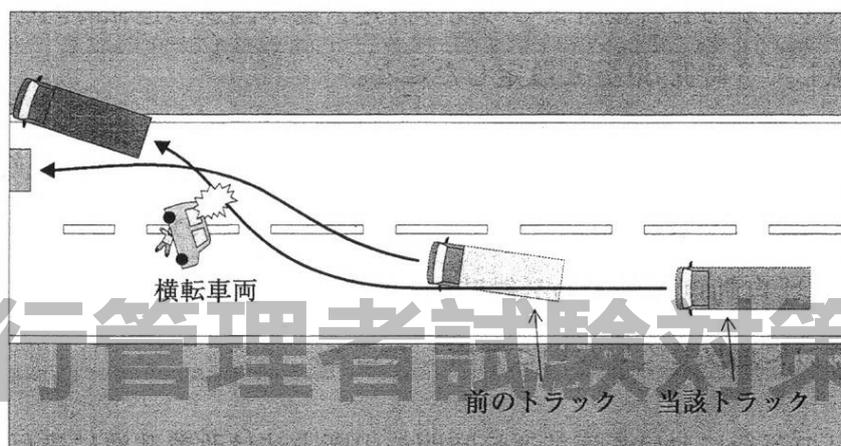
1. D料金所からE料金所までの間の高速自動車国道の運転時間を、制限速度を考慮して3時間30分と設定したこと。
2. 当該運転者は前日の終業時刻は19時00分であり、また、当該運転者の翌日の始業時刻を3時30分としても、前日及び当日の各々の勤務終了後の休息期間は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）に違反していないと判断したこと。
3. 当日の運行における連続運転時間の中断方法は改善基準に違反していないと判断したこと。

©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。

＜事故の概要＞

運転者及び交替運転者は、事故日前日の23時50分に営業所に隣接した車庫にて電話点呼を受けたのち、アルミサッシ類を積み置きしてあった車両総重量19トンの大型トラックにて出庫した。翌日（事故日）の23時30分に片側2車線の高速道路にて前方を走行していた大型トラックの後方約70メートルを時速90キロメートルで追従走行していたところ、前方の大型トラックが急に追い越し車線に進路変更したため、走行車線前方に横転していた車両の発見が遅れ、ハンドル操作で右に回避しようとしたが間に合わず当該横転車両に衝突した。この衝突の衝撃により当該横転車両に乗っていた運転者は車外に放り出され、頭部挫傷により死亡した。



＜事故関連情報＞

- この運行は、2人乗務により荷主から直接運送の依頼を受けた長距離定期運行として行っているものであり、この事故惹起運転者も過去において何度も同経路の運行を行っていた。
- この2名の運転者は、事故日前日の23時50分に運行管理者の電話による点呼を受けた後、初めに当該運転者が運転して出庫した。当該運転者は、途中15分の休憩をはさみ翌日7時10分に交替運転者に運転を代わり、運転席後方のベットにて休息した。17時に起床して、19時に再び運転を交替し、途中10分の休憩を取った後、23時30分に事故を起こした。
- 当該運転者は、事故日前1ヵ月間の勤務において、4時間を超える連続運転及び1日最大拘束時間等について「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。）に違反した運行を複数回行っていた。また、運行記録計のデータからも、この間に数回の速度超過が確認された。
- 当該営業所においては、補助者は選任されておらず、運行管理者1名により運行管理業務を行っていた。
- 当該営業所では、1ヵ月に1回、従業員全員が参加する安全会議を実施していた。
- 事業者は、健康診断及び適性診断を定期的実施し、すべての運転者に受診させていた。当該運転者も、健康診断を年2回、適性診断を毎年受診しており、適性診断結果に基づき運行管理者から指導を受けていた。

<事故の再発防止対策>

- ア 運転者に対し、過労が運転に及ぼす危険性を認識させ、疲労を感じたときは、適切な休憩を取るなどの対応を指導する。
- イ 深夜・早朝においても、対面による点呼を確実に実施できる運行管理者等を配置し、高速道路においても、安全運行に関し運転者に常時適切な指示を行える体制を整える。
- ウ 漫然運転や脇見運転による追突事故を防止する観点から、衝突被害軽減ブレーキ装着車の導入を促進する。
- エ 連続運転時間などが改善基準に違反しない乗務計画を作成し、運転者に対する適切な運行指示を徹底する。
- オ 運転者に対し、偏荷重が生じないような貨物の積載方法及び運搬中に荷崩れが生じないような貨物の固縛方法を指導する。
- カ 運行管理者は、安全を確保するために必要な運転に関する知識・技能を習得させるため、運転者に対する指導・監督を継続的、計画的に実施し、適切な車間距離の確保、危険を予測し適切に回避するための運転、制限速度を遵守した安全な運行等を徹底させる。
- キ 運転者に対し、疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例で示し説明すること等により理解させ、定期的な健康診断の結果に基づいて適切な健康管理を行うことを指導する。
- ク 運転者に対し、夜間の高速道路においては、運転操作が単調になる等、脇見運転や漫然運転の危険性が高くなることを、安全会議などで周知・徹底する。

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

平成 28 年度第 2 回試験 (H29.3 実施) 解答・解説

問 1	問 2			問 3	問 4	問 5	問 6
1,4	A3	B7	C6	D4	1,2,3	4	2,4
3							
問 7	問 8	問 9			問 10	問 11	問 12
2	3	A1	B2	C2	D2	2,3	3
2,3							
問 13	問 14		問 15	問 16	問 17	問 18	
1,2	A1	B2	C1	2,3	4	3	3
3							
問 19	問 20			問 21	問 22	問 23	
3	A1	B1	C2	D1	3,4	2	ア 2 イ 2 ウ 3
3,4							
問 24		問 25			問 26		
適 1,4	不適 2,3		適 4	不適 1,2,3		適 2,4	不適 1,3
問 27		問 28	問 29			問 30	
A4	B1	C6	D3	1,2,4	適 1,2	不適 3	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 1, 4

1. 正しい。許可を受けることができない期間（欠格期間）については、令和元年11月の法改正により2年から5年に延長された（事業法5条2号）。
2. 誤り。事業者は、運送約款を定め、又はこれを変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない（事業法10条1項）。
3. 誤り。前半の記述は正しいが（事業法22条2項）、後半の記述が誤り。事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を尊重しなければならない、事業用自動車の運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う指導に従わなければならない（同条3項）。
4. 正しい。（事業法18条3項）

問2 正解 A3 B7 C6 D4（事業法17条1項）

一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の（A＝数）、荷役その他の事業用自動車の運転に付随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（B＝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C＝勤務時間及び乗務時間）の設定その他事業用自動車の運転者の（D＝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。

問3 正解 1, 2, 3

1. 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1の正誤判断について

肢1の内容については、運行管理者の業務として法令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3号には、運転者が遵守すべき事項のひとつとして、「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、貨物自動車運送事業者これら規定による報告をすること」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、「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、貨物自動車運送事業者これら規定による報告をすることを、徹底すること」が含まれる。（※条文上「徹底すること」とは書かれていないので、疑義があるが…）

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。

2. 正しい。（安全規則20条1項2号）
3. 正しい。（安全規則20条1項17号）

4. 誤り。「輸送の安全に関する基本的な方針の策定その他の国土交通大臣が告示で定める措置を講ずること」は事業者の義務であり（安全規則 10 条 5 項）、運行管理者の業務ではない。

問 4 正解 4

1. 正しい。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. (10)、18 条 4.）。したがって、本肢の内容は正しいということだが、内容に疑義のある選択肢である（詳しくは下記参照）。

※問 4 の肢 1 の正誤判断について

上記解説にあるように、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。

したがって、補助者が行うことができる点呼は、正確には、点呼を行うべき総回数の 3 分の 2 「以下」であり、3 分の 2 「未満」と書かれている本肢は誤りとも判断できる。

しかしながら、「肢 4 の内容が明らかに誤りであること」及び（かなり強引ではあるが、）「以下」の中に「未満」の数も含まれるので、『点呼を行うべき総回数の 3 分の 2 未満を行うことができる』という表記も完全な誤りではない」と解釈することも可能である。

（ただし、国家試験問題の選択肢としては非常に疑義のある内容である）

2. 正しい。（安全規則 7 条 1 項、2 項）
3. 正しい。業務前及び業務後の点呼は、原則、対面で行わなければならないが、運行上やむを得ない場合は電話その他の方法により行うことができる。

ただし、電話その他の方法で点呼を行うことができる「運行上やむを得ない場合」とは、「遠隔地で業務を開始又は終了するため、運転者の所属営業所で対面点呼が実施できない場合」等をいい、「車庫と営業所が離れている場合」は「運行上やむを得ない場合」には該当しないので、電話による点呼を行うことはできない（安全規則解釈運用 7 条 1. (1)）。

4. 誤り。業務前及び業務後の点呼のいずれも対面等で行うことができない業務を行う運転者に対しては、業務前及び業務後の点呼の他に、当該業務途中において少なくとも 1 回電話その他の方法により中間点呼を行わなければならないが（安全規則 7 条 3 項）、この場合における「業務前及び業務後の点呼」とは、同一業務において行う点呼を意味する。

したがって、本肢の 2 日目の業務の場合、業務前点呼は対面等で行うことができないが、業務後点呼については対面で行うとされているので、必ずしも中間点呼を行う必要はない。

問 5 正解 2, 4

1. 速報を要しない。「2 人以上の死者を生じた場合」には事故の速報を要するが（事故報告規則 4 条 1 項 2 号イ）、本肢の場合、死者が 1 名なので速報は不要である。なお、人数にかかわらず、死者が生じた事故には該当するので、事故の「報告」は必要である（事故報告規則 2 条 3 号）。
2. 速報を要する。本事故は「酒気帯び運転を伴うもの」に該当するので事故の速報を要する（事故報告規則 4 条 1 項 5 号）。
3. 速報を要しない。本事故は「法令に定める鉄道施設を損傷し、3 時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの」に該当するので、事故の「報告」は要するが（事故報告規則 2 条 13 号）、事故の速報までは要しない。
4. 速報を要する。本事故は「5 人以上の重傷者を生じたもの」に該当するので事故の速報を要する（事故報告規則 4 条 1 項 2 号ロ）。

問6 正解3

1. 正しい。(安全規則3条1項、2項)
2. 正しい。(安全規則3条8項)
3. 誤り。運転者が一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間は 144時間 を超えてはならない(平成13年国土交通省告示第1365号)。
4. 正しい。(安全規則3条7項)

問7 正解2

1. 正しい。(安全規則8条1項7号)
2. 誤り。他の運転者と交替して乗務を開始しようとするときは、事業用自動車の制動装置、走行装置その他の重要な装置の機能について点検しなければならない(安全規則17条5号)。「運行の状況に応じて」必要な点検を実施するわけではない。
3. 正しい。(指導監督の指針第2章4)
4. 正しい。(指導監督の指針第2章2、3)

問8 正解3

1. 正しい。(安全規則5条)
2. 正しい。(事業法64条1項)
3. 誤り。車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の事業用自動車の運行の業務に従事する運転者等は、「貨物の積載状況」を業務の記録に記録しなければならない(安全規則8条1項6号)。貨物の積載状況を運行指示書に記録したことで、業務の記録に当該事項を記録したとみなされるわけではない。
4. 正しい。(安全規則5条の2)

問9 正解 A1 B2 C2 D2 (車両法1条)

この法律は、道路運送車両に関し、(A=所有権)についての公証等を行い、並びに(B=安全性の確保)及び(C=公害の防止)その他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、(D=公共の福祉を増進する)ことを目的とする。

問10 正解2,3

1. 誤り。指定自動車整備事業者が交付した有効な保安基準適合標章を自動車に表示している場合には、自動車検査証を備え付けなくても、当該自動車を運行の用に供することができる(車両法94条の5第11項)。
2. 正しい。(車両法40条)
3. 正しい。(車両法61条の2第1項)
4. 誤り。自動車に表示されている検査標章には、当該自動車の自動車検査証の有効期間の満了する時期が記載されている(車両法66条3項)。

問11 正解3

1. 正しい。(車両法20条2項)
2. 正しい。(車両法19条)
3. 誤り。自動車の使用者は、自動車が滅失し、解体し、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(当該事由が使用済自動車の解体である場合にあっては、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、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(車両法69条1項1号)。「速やかに」ではない。
4. 正しい。(車両法12条1項)

問 12 正解 2, 3

1. 誤り。大型後部反射器を備えなければならないのは、車両総重量が 7 トン以上 の貨物の運送の用に供する普通自動車である（保安基準 38 条の 2 第 1 項）。
2. 正しい。（保安基準 4 条の 2 第 1 項）
3. 正しい。（細目告示 167 条 4 項 2 号）
4. 誤り。車両総重量が 8 トン以上又は最大積載量が 5 トン以上の貨物自動車に備えなければならないのは、自動車が 時速 90 キロメートル を超えて走行しないような性能の速度抑制装置である（保安基準 8 条 4 項、5 項）。

問 13 正解 1, 2

1. 正しい。（道交法 2 条 1 項 20 号）
2. 正しい。（道交法 2 条 1 項 9 号）
3. 誤り。駐車 of 定義から除かれるのは、「貨物の積卸しのための停止」で 5 分を超えない時間内のもの」であり、「荷待ちのための停止」でない。その他の記述は正しい（道交法 2 条 1 項 18 号）。
4. 誤り。これは 道路標示 の説明である（道交法 2 条 1 項 16 号）。道路標識とは、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいう（道交法 2 条 1 項 15 号）。

問 14 正解 A1 B2 C1（道交法 20 条 1 項）

車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて (A = 一番目) の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によって指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となっているときは、当該道路）に (B = 三以上) の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も (C = 右側) の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。

問 15 正解 2, 3

1. 誤り。赤信号であっても、交差点において既に右折している自動車はそのまま通行することができるが、この場合、青色の灯火により進行することができることとされている車両等の進行妨害をしてはならない のであり（道交法施行令 2 条 1 項）、優先して進行することができるわけではない。
2. 正しい。（道交法 35 条の 2 第 1 項）
3. 正しい。（道交法 34 条 1 項）
4. 誤り。車両等（優先道路を通行している車両等を除く。）は、交通整理の行なわれていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、徐行しなければならない（道交法 36 条 3 項）。

問 16 正解 4

肢 1～3 の道路標識の説明については正しい。なお、肢 1 は、「車両総重量 8 トン以上又は最大積載量 5 トン以上の貨物自動車等」の通行を禁止する「大型貨物自動車等通行止め」の標識である。（※特定中型自動車とは、中型自動車のうち「車両総重量 8 トン以上または最大積載量 5 トン以上のもの」をいう）

肢 4 は、「車両の横断（道路外の施設又は場所へ出入するための左折を伴う横断を除く。）を禁止する」ことを意味する「車両横断禁止」の道路標識である。

※指定方向以外の方向に進行してはならないことを意味する「指定方向外進行禁止」の道路標識は右図のような道路標識である。



問 17 正解 3

1. 正しい。（道交法 57 条 3 項）

2. 正しい。(道交法 57 条 1 項)
3. 誤り。後半の記述が誤り。車両の運転者は、貨物自動車で貨物を積載しているものにあつては、当該貨物を看守するため必要な最小限度の人員をその荷台に乗車させて運転することができる (道交法 55 条 1 項)。
4. 正しい。(道交法 58 条の 3 第 1 項)

問 18 正解 3

1. 誤り。労働基準法で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、この基準を理由として労働条件を低下させてはならない (労基法 1 条 2 項)。「労働基準法上の基準を理由とする労働条件の低下」は当事者間の合意があつたとしても許されない。したがって、「当事者間の合意がある場合を除き」というのは誤り。
2. 誤り。後半の記述が誤り。使用者は、労働契約の不履行について違約金を定め、又は損害賠償額を予定する契約をしてはならない (労基法 16 条)。「労働組合等との書面による協定」の有無にかかわらず、このような契約は許されない。
3. 正しい。(労基法 14 条 1 項)
4. 誤り。労働者は、労働契約の締結に際し使用者から明示された賃金、労働時間その他の労働条件が事実と相違する場合においては、即時に労働契約を解除することができる (労基法 15 条 2 項)。「30 日前の予告」は不要である。

問 19 正解 3

1. 正しい。(労基法 33 条 1 項)
2. 正しい。(労基法 38 条 1 項)
3. 誤り。使用者は、雇入れの日から 6 ヶ月間継続勤務し全労働日の 8 割以上 出勤した労働者に対して、10 労働日の有給休暇を与えなければならない (労基法 39 条 1 項)。
4. 正しい。(労基法 39 条 8 項)

問 20 正解 A1 B1 C2 D1 (改善基準 4 条 4 項、5 項)

1. 労使当事者は、時間外労働協定において貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、(A=2 週間) 及び (B=1 ヶ月以上 3 ヶ月) 以内の一定の期間とするものとする。
2. 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車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 (C=2 週間) について (D=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。

問 21 正解 3, 4

1. 誤り。トラック運転者の拘束時間については、1 ヶ月について 293 時間を超えないものとする。ただし、労使協定があるときは、1 年のうち 6 ヶ月までは、1 年間についての拘束時間が 3,516 時間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 (改善基準 4 条 1 項 1 号)。
2. 誤り。トラック運転者の 1 日についての拘束時間については、13 時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、16 時間とすること。この場合において、1 日についての拘束時間が 15 時間を超える回数は、1 週間について 2 回以内とすること (改善基準 4 条 1 項 2 号)。
3. 正しい。(改善基準 4 条 1 項 4 号)
4. 正しい。(改善基準 4 条 2 項)

問 22 正解 2

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。

なお、問題文にもあるように、フェリー乗船時間は休息期間として取り扱うため、拘束時間には含まれない(=差し引く)ので注意。

- ・ 1 日目 : $3:00 \sim 22:00 = 19$ 時間 - フェリー乗船時間 6 時間(11:00~17:00) = 13 時間
- ・ 2 日目 : $5:00 \sim 18:00 + 3$ 日目の $4:00 \sim 5:00 = 14$ 時間
※2 日目の拘束時間は、「2 日目の 5:00~3 日目の 5:00 の 24 時間の中で拘束されていた時間」なので、「3 日目の 4:00~5:00」は 2 日目の拘束時間にも含まれる。
- ・ 3 日目 : $4:00 \sim 22:00 = 18$ 時間 - フェリー乗船時間 6 時間(7:00~13:00) = 12 時間
- ・ 4 日目 : $5:00 \sim 19:00 + 5$ 日目の $4:00 \sim 5:00 = 15$ 時間
※4 日目の拘束時間は、「4 日目の 5:00~5 日目の 5:00 の 24 時間の中で拘束されていた時間」なので、「5 日目の 4:00~5:00」は 4 日目の拘束時間にも含まれる。

問 23 正解 ア 2 イ 2 ウ 3

ア. 1 日の最大拘束時間は、16 時間を超えてはならない(改善基準 4 条 1 項 2 号)。各日の拘束時間は以下ようになる。(※拘束時間の考え方は、問 22 を参照のこと)

- ・ 1 日目 : $4:00 \sim 17:45 = 13$ 時間 45 分
 - ・ 2 日目 : $5:00 \sim 19:10 + 3$ 日目の $3:00 \sim 5:00 = 16$ 時間 10 分
※2 日目の拘束時間は、「2 日目の 5:00~3 日目の 5:00 の 24 時間の中で拘束されていた時間」なので、「3 日目の 3:00~5:00」は 2 日目の拘束時間にも含まれる。
 - ・ 3 日目 : $3:00 \sim 15:45 = 12$ 時間 45 分
 - ・ 4 日目 : $5:00 \sim 17:10 = 12$ 時間 10 分
- 以上により、2 日目が「1 日についての最大拘束時間」に違反している。

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

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)

各日の運転時間の合計はそれぞれ、1 日目が 10 時間、2 日目が 10 時間 30 分、3 日目が 9 時間 30 分、4 日目が 8 時間 30 分である。

1 日目を特定日とすると、「特定日の前日(休日)と特定日(1 日目)の運転時間の平均」が $(0 \text{ 時間} + 10 \text{ 時間}) \div 2 = 5$ 時間、「特定日(1 日目)と特定日の翌日(2 日目)の運転時間の平均」が $(10 \text{ 時間} + 10 \text{ 時間 } 30 \text{ 分}) \div 2 = 10$ 時間 15 分であり、「特定日の前日と特定日の運転時間の平均」については、9 時間を超えていないので、改善基準に違反していない。

2 日目を特定日とすると、「特定日の前日(1 日目)と特定日(2 日目)の運転時間の平均」が $(10 \text{ 時間} + 10 \text{ 時間 } 30 \text{ 分}) \div 2 = 10$ 時間 15 分、「特定日(2 日目)と特定日の翌日(3 日目)の運転時間の平均」が $(10 \text{ 時間 } 30 \text{ 分} + 9 \text{ 時間 } 30 \text{ 分}) \div 2 = 10$ 時間であり、「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」のどちらも 9 時間を超えているので、改善基準に違反している。

3 日目を特定日とすると、「特定日の前日(2 日目)と特定日(3 日目)の運転時間の平均」が $(10 \text{ 時間 } 30 \text{ 分} + 9 \text{ 時間 } 30 \text{ 分}) \div 2 = 10$ 時間、「特定日(3 日目)と特定日の翌日(4 日目)の運転時間の平均」が $(9 \text{ 時間 } 30 \text{ 分} + 8 \text{ 時間 } 30 \text{ 分}) \div 2 = 9$ 時間であり、「特

定日と特定日の翌日の運転時間の平均」については、9 時間を超えていないので、改善基準に違反していない。

4 日目を特定日とすると、「特定日の前日(3 日目)と特定日(4 日目)の運転時間の平均」が(9 時間 30 分+8 時間 30 分)÷2=9 時間、「特定日(4 日目)と特定日の翌日(休日)の運転時間の平均」が(8 時間 30 分+0 時間)÷2=4 時間 15 分であり、「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」のどちらも 9 時間を超えていないので、改善基準に違反していない。

以上により、2 日目が「1 日当たりの運転時間」に違反している。

ウ. 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。

3 日目を見ると、途中(3 回目の運転以降)、「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)。

したがって、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。

以上により、3 日目が「連続運転時間」に違反している。

問 24 正解 適 1, 4 不適 2, 3

1. 適切。酒気帯びの有無の判定は、道路交通法で定める呼気中のアルコール濃度 1 リットル当たり 0.15 ミリグラム以上であるか否かを問わないとされている(安全規則解釈運用 7 条 1. (9))。つまり、アルコール検知器による酒気帯びの有無の判定は、「アルコールが検知されるか否か」によって行うということである。
2. 適切でない。業務後の点呼における「当該業務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況」については、異常の有無にかかわらず、報告を求めなければならない。
3. 適切でない。業務前及び業務後の点呼は、原則、対面で行わなければならないが、運行上やむを得ない場合は電話その他の方法により行うことができる。
ただし、電話その他の方法で点呼を行うことができる「運行上やむを得ない場合」とは、「遠隔地(他の営業所や宿泊施設など)で業務を開始または終了するため、運転者の所属営業所で対面点呼が実施できない場合」等をいう。
「車庫と営業所が離れている場合」や「早朝・深夜等において点呼執行者が営業所に出勤していない場合」は「運行上やむを得ない場合」には該当しないので、電話その他の方法による点呼を行うことはできない(安全規則解釈運用 7 条 1. (1))。
4. 適切。点呼の実施方法として適切である。

問 25 正解 適 4 不適 1, 2, 3

1. 適切でない。他の自動車に追従して走行するときは、自車の速度と停止距離に留意し、前車との追突等の危険が発生した場合でも安全に停止できるような車間距離を保って運転するよう指導する必要がある。
「停止距離」とは「危険を認知してから停止するまでに走った距離」のことであり、空走距離（＝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走った距離）と制動距離（＝ブレーキが効きはじめてから止まるまでに走った距離）とを合わせた距離をいう。
安全な車間距離の目安は、一般的に「停止距離以上の距離」とされており、「制動距離と同程度の車間距離」では、急ブレーキの際に前車に追突する危険がある。
2. 適切でない。後半の記述が不適切。事業者は、体質的にお酒に弱い運転者のみならず、すべての運転者を対象として、酒類の飲み方等について指導する必要がある。
3. 適切でない。運行管理者は、異常気象など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じなければならない（安全規則 20 条 1 項 15 号）。本肢のように、運行経路や輸送の中断等について、運転者の判断に任せてしまうことは適切ではない。
4. 適切。交通事故の場合の措置として適切である。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、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じるとともに、事故の概要を警察官に報告しなければならない（道交法 72 条 1 項）。

問 26 正解 適 2, 4 不適 1, 3

1. 適切でない。適性診断は、運転者の運転行動や運転態度が安全運転にとって好ましい方向へ変化するように動機付けを行うことにより、運転者自身の安全意識を向上させるためのものであり、運転に適さない者を運転者として選任しないようにするためのものではない。
2. 適切。輸送の安全に関する教育及び研修について適切な記述である。
3. 適切でない。たしかに運転者の運転操作ミスや交通違反等のヒューマンエラー（人的要因）により発生している交通事故は多いが、事故防止を着実に推進するためには、事故の調査や事故原因の分析が重要かつ有効である。したがって、「発生した事故の調査や事故原因の分析よりも事故惹起運転者や運行管理者に特別講習を確実に受講させることを中心とした対策に努めること」は適切ではない。
4. 適切。指差呼称について適切な記述である。

問 27 正解 A4 B1 C6 D3

- ア 雨の降りはじめに、路面の油や土砂などの微粒子が雨と混じって滑りやすい膜を形成するため、タイヤと路面との摩擦係数が低下し急ブレーキをかけたときなどにスリップすることを（A＝ウェット・スキッド現象）という。
- イ タイヤの空気圧不足で高速走行したとき、タイヤに波打ち現象が生じ、セパレーション（剥離）やコード切れ等が発生することを（B＝スタンディング・ウェーブ現象）という。
- ウ フット・ブレーキを使い過ぎると、ブレーキ・ドラムやブレーキ・ライニングが摩擦のため過熱することにより、ドラムとライニングの間の摩擦力が低下し、ブレーキの効きが悪くなることを（C＝フェード現象）という。
- エ 路面が水でおおわれているときに高速で走行するとタイヤの排水作用が悪くなり、水上を滑走する状態になって操縦不能になることを（D＝ハイドロプレーニング現象）という。

問 28 正解 1, 2, 4

1. 適切。ドライブレコーダーについて適切な記述である。
2. 適切。ドライブレコーダーについて適切な記述である。
3. 適切でない。これは**ドライブレコーダー**の説明である。デジタル式運行記録計とは、瞬間速度・運行時間・運行距離などの運行データを電子情報として電氣的に記録するものである。
4. 適切。衝突被害軽減ブレーキについて適切な記述である。

問 29 正解 適 1, 2 不適 3

1. 適切。「D料金所～E料金所間 (240km) を、設定された運転時間 (3 時間 30 分) で走行できるか」を考えるが、「車両総重量が 8 トン以上又は最大積載量が 5 トン以上の貨物自動車」が高速道路の本線車道を走行する際の最高速度は時速 80km とされており、本運行で使用する自動車も該当する。

時速 80km で 3 時間 30 分走行した場合、 $80\text{km/h} \times 3.5 \text{時間} = 280\text{km}$ の距離を走行することができる (または、240km の距離を時速 80km で走行した場合、 $240\text{km} \div 80\text{km/h} = 3 \text{時間}$ で走行することができる) ので、D料金所～E料金所間 (距離 240km) の運転時間を 3 時間 30 分と設定したことは適切である。

なお、本問については、「平均速度」から正誤判断することも可能だが、 $240\text{km} \div 3.5 \text{時間} = 68.6\text{km/h}$ と計算が若干複雑なため、あまり推奨しない。

2. 適切。(勤務終了後の休息期間は、改善基準に違反していない)

トラック運転者の休息期間については、勤務終了後、継続 8 時間以上与えなければならない (改善基準 4 条 1 項 3 号)。

本問のトラック運転者の休息期間は、前日が 9 時間 (前日の終業 19 時～当日の始業 4 時)、当日が 9 時間 20 分 (当日の終業 18 時 10 分～翌日の始業 3 時 30 分) であり、両日とも 8 時間以上であるため改善基準に違反していない。

3. 適切でない。(連続運転時間の中断方法は、改善基準に違反している)

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)。(※連続運転の考え方については、問 23 のウの解説を参照のこと)

復路における C 地点出発後の運転状況を見ると、「運転 2 時間 5 分 (一般道路 20 分 + 高速道路 1 時間 45 分) ⇒ 運転中断 15 分 (休憩) ⇒ 運転 2 時間 5 分 (高速道路 1 時間 45 分 + 一般道路 20 分) …」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 (=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**。

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 当該事故を起こした運転者は、事故当日、改善基準に違反した連続運転を行っており (エの解説参照)、また、事故日前 1 ヶ月間の勤務において、連続運転時間や 1 日の最大拘束時間等について改善基準に違反した運行を複数回行っていったので、疲労が蓄積した状態であったかもしれない。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有効とも考えられるが、**事故の直接的な要因が運転者の疲労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、オ、キは、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 当該事故を起こした運転者は、乗務前の点呼を「営業所に隣接した車庫」において「電話による方法」で行っているが、この場合の乗務前の点呼は、対面で実施しなければならない。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。

なお、「運行上やむを得ない場合」は電話その他の方法による点呼も認められているが、本問の場合、「運行上やむを得ない場合」には該当しない。（※問 4 の肢 3 や問 24 の肢 3 の解説も参照のこと）

ウ **本事故は漫然運転や脇見運転による追突事故ではない。**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。なお、「漫然運転」とは、“運転以外のことを考えていた”“ボーっとしていた”など、運転以外の動作の伴わない前方不注意による運転のことをいう。

エ 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。

23 時 50 分 (←7 時間 20 分→) 7 時 10 分 17 時 19 時 (←4 時間 30 分→) 23 時 30 分

運転	休憩 15 分	運転	休息	同乗	運転	休憩 10 分	運転
----	------------	----	----	----	----	------------	----

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。（※連続運転の考え方については、問 23 のウの解説を参照のこと）

オ **本事故は偏荷重による積載や運搬中の荷崩れが要因で生じた事故ではない。**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。

カ 本運行では「車両総重量 19 トンの大型トラック」に乗務しているので、高速道路を走行する際の最高速度は時速 80km とされている（※問 29 の肢 1 の解説参照）。

しかし、事故発生時、当該トラックは制限速度を超える時速 90km で走行していた。

また、高速走行時の安全な車間距離の目安は、一般的に「速度と同じくらい」（100km/h では約 100m、80km/h では約 80m）といわれているが、事故発生時の車間距離は 70m と、安全な距離とはいえなかった。

以上を考慮すると、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。

キ 当該事故を起こした運転者は健康診断を年 2 回受診しており、**運転者の疾病が本事故の要因となったわけではない。**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。

ク 「本事故が夜間(23 時 30 分)に発生していること」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。

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・カ・クとなり、肢 5 が正解となる。