

平成 30 年度 第 1 回 (平成 30 年 8 月実施)

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 一般貨物自動車運送事業者 (以下「事業者」という。)の事業計画の変更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、「自動車車庫の位置及び収容能力」の事業計画の変更を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。
2. 事業者は、「各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数」の事業計画の変更 (当該変更後の事業計画が法令に掲げる基準に適合しないおそれがある場合を除く。)をするときは、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、「主たる事務所の名称及び位置」の事業計画の変更をしたときは、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。
4. 事業者は、「乗務員等の休憩又は睡眠のための施設の位置及び収容能力」の事業計画の変更をするときは、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。

問 2 貨物自動車運送事業法に定める運行管理者等の義務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。

1. 運行管理者は、にその業務を行わなければならない。
2. 一般貨物自動車運送事業者は、運行管理者に対し、法令で定める業務を行うため必要なを与えなければならない。
3. 一般貨物自動車運送事業者は、運行管理者がその業務として行う助言をしなければならず、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に従わなければならない。

1. 指導	2. 考慮	3. 誠実	4. 権限
5. 適切	6. 地位	7. 尊重	8. 勧告

問3 次の記述のうち、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、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. 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等を常時選任しておくこと。
2. 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。
3. 法令の規定により、死者又は負傷者（法令に掲げる傷害を受けた者）が生じた事故を引き起こした者等特定の運転者に対し、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせること。
4. 乗務員等が有効に利用することができるように、休憩に必要な施設を整備し、及び乗務員等に睡眠を与える必要がある場合にあっては睡眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守すること。

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。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。
2. 業務終了後の点呼においては、「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。
3. 運行管理者の業務を補助させるために選任された補助者に対し、点呼の一部を行わせる場合にあっては、当該営業所において選任されている運行管理者が行う点呼は、点呼を行うべき総回数の3分の1以上でなければならない。
4. 運転者が所属する営業所において、アルコール検知器により酒気帯びの有無について確認を行う場合には、当該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が、当該アルコール検知器が故障等により使用できない場合は、当該アルコール検知器と同等の性能を有したものであれば、当該営業所に備えられたものでなくてもこれを使用して確認することができる。

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。(※法改正により一部改変)

1. 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。
2. 事業用自動車が雨天時に緩い下り坂の道路を走行中、前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が追突し、さらに後続の自動車も次々と衝突する事故となり、9台の自動車が衝突し10名の負傷者が生じた。
3. 事業用自動車が右折の際、一般原動機付自転車と接触し、当該一般原動機付自転車が転倒した。この事故で、一般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。
4. 事業用自動車が、高速自動車国道法に定める高速自動車国道を走行中、前方に事故で停車していた乗用車の発見が遅れたため、当該乗用車に追突した。そこに当該事業用自動車の後続車5台が次々と衝突する多重事故となった。この事故で、当該高速自動車国道が2時間にわたり自動車の通行が禁止となった。

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貨物自動車運送事業輸送安全規則等の規定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。(※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（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、3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. 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。
3. 事業者は、乗務員等の身体に保有するアルコールの程度が、道路交通法施行令第44条の3（アルコールの程度）に規定する呼気中のアルコール濃度1リットルにつき0.15ミリグラム以下であれば事業用自動車の運行の業務に従事させてもよい。
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100キロメートルを超えるものごとに、所定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。

問7 次の記述のうち、一般貨物自動車運送事業者の運転者（以下「運転者」という。）が遵守しなければならない事項として誤っているものを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. 運転者は、乗務を開始しようとするとき、乗務前及び乗務後の点呼のいずれも対面で行うことができない乗務の途中及び乗務を終了したときは、法令に規定する点呼を受け、事業者に所定の事項について報告をすること。
2. 法令の定めにより運行指示書の作成を要する運行の途中において、運行の経路並びに主な経過地における発車及び到着の日時に変更が生じた場合に、運転者は携行している運行指示書に当該変更の内容を記載すること。
3. 運転者は、事業用自動車に乗務したときは、①乗務した事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示、②乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び乗務した距離等所定の事項を「乗務等の記録」（法令に規定する運行記録計に記録する場合は除く。）に記録すること。
4. 運転者は、乗務を終了して他の運転者と交替するときは、交替する運転者に対し、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況について通告すること。この場合において、交替して乗務する運転者は、当該通告を受け、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点検の必要性があると認められる場合には、これを点検すること。

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、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. 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2年間保存しなければならない。
2. 事業者は、法令の規定により点呼を行い、報告を求め、確認を行い、及び指示をしたときは、運転者等ごとに点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容並びに法令で定める所定の事項を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。
3. 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、当該運行指示書及びその写しを、運行の終了の日から1年間保存しなければならない。
4. 事業者は、事業用自動車に係る事故が発生した場合には、事故の発生日時等所定の事項を記録し、その記録を当該事業用自動車の運行を管理する営業所において2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 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、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. 自動車登録番号標及びこれに記載された自動車登録番号の表示は、国土交通省令で定めるところにより、自動車登録番号標を自動車の前面及び後面の任意の位置に確実に取り付けることによって行うものとする。
3. 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。
4. 道路運送車両法に規定する自動車の種別は、自動車の大きさ及び構造並びに原動機の種類及び総排気量又は定格出力を基準として定められ、その別は、普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車である。

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。(※法改正により一部改変)

1. 国土交通大臣の行う自動車（検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車を除く。以下同じ。）の検査は、新規検査、継続検査、臨時検査、構造等変更検査及び予備検査の5種類である。
2. 自動車検査証の有効期間の起算日については、自動車検査証の有効期間が満了する日の2ヵ月前（離島に使用の本拠の位置を有する自動車を除く。）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。
3. 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ならない、運行の用に供してはならない。
4. 初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量7,990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2年である。

問 11 道路運送車両法に定める自動車の整備命令等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。

地方運輸局長は、自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるとき（同法第 54 条の 2 第 1 項に規定するときを除く。）は、当該自動車の に対し、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために必要な整備を行うべきことを ことができる。この場合において、地方運輸局長は、保安基準に適合しない状態にある当該自動車の に対し、当該自動車が保安基準に適合するに至るまでの間の運行に関し、当該自動車の使用の方法又は その他の保安上又は公害防止その他の環境保全上必要な指示をすることができる。

- | | | |
|---|----------|----------|
| A | 1. 使用者 | 2. 所有者 |
| B | 1. 命ずる | 2. 勧告する |
| C | 1. 使用の制限 | 2. 経路の制限 |

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. 火薬類（省令に掲げる数量以下のものを除く。）を運送する自動車、指定数量以上の高圧ガス（可燃性ガス及び酸素に限る。）を運送する自動車及び危険物の規制に関する政令に掲げる指定数量以上の危険物を運送する自動車には、消火器を備えなければならない。（被牽引自動車の場合を除く。）

2. 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 2.0 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. 自動車の後面には、夜間にその後方 150 メートルの距離から走行用前照灯で照射した場合にその反射光を照射位置から確認できる赤色の後部反射器を備えなければならない。

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（セミトレーラにあつては、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、幅 2.5 メートル、高さ 4.1 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通行帯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. 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1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3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。
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は、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となるときであっても、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（トロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車は道路の左側に寄って、当該道路を通行しなければならない。ただし、追越しをするとき、法令の規定により道路の中央若しくは右側端に寄るとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、この限りでない。
4. 車両は、道路の中央から左の部分の幅員が6メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき（道路の中央から右の部分を見とおすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。）は、法令の規定にかかわらず、道路の中央から右の部分にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。

問 14 道路交通法に定める追越し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. 車両は、トンネル内の車両通行帯が設けられている道路の部分（道路標識等により追越しが禁止されているものを除く。）においては、他の車両を追い越すことができる。
2. 車両は、他の車両を追い越そうとするときは、その追い越されようとする車両（以下「前車」という。）の右側を通行しなければならない。ただし、前車が法令の規定により右折をするため道路の中央又は右側端に寄って通行しているときは、前車を追越してはならない。
3. 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。
4. 車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に變更させることとなるおそれがあるときは、速やかに進路を変更しなければならない。

問 15 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、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. 車両は、交差点の側端又は道路の曲がり角から5メートル以内の道路の部分においては、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、停車し、又は駐車してはならない。
2. 車両は、法令の規定により駐車しようとする場合には、当該車両の右側の道路上に3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）以上の余地があれば駐車してもよい。
3. 車両は、踏切の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の道路の部分においては、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、停車し、又は駐車してはならない。
4. 交通整理の行われている交差点に入ろうとする車両等は、その進行しようとする進路の前方の車両等の状況により、交差点に入った場合においては当該交差点内で停止することとなり、よって交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがあるときは、当該交差点に入ってはならない。

問 16 道路交通法に定める運転者及び使用者の義務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. 自動車の使用者等が法令の規定に違反し、当該違反により自動車の運転者が道路交通法第66条（過労運転等の禁止）に掲げる行為をした場合において、自動車の使用者がその者の業務に関し自動車を使用することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、当該違反に係る自動車の使用の本拠の位置を管轄する都道府県公安委員会は、当該自動車の使用者に対し、6ヵ月を超えない範囲内で期間を定めて、当該違反に係る自動車を運転してはならない旨を命ずることができる。
2. 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、自動車電話用装置その他の無線通話装置（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。
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（以下「本線車道等」という。）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、政令で定めるところにより、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が、本線車道等に接する路肩若しくは路側帯においては、この限りではない。

問 17 車両等の運転者が道路交通法に定める規定に違反した場合等の措置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。

車両等の運転者が道路交通法若しくは同法に基づく命令の規定又は同法の規定に基づく した場合において、当該違反が当該違反に係る車両等の の業務に関してなされたものであると認めるときは、都道府県公安委員会は、内閣府令で定めるところにより、当該車両等の使用者が道路運送法の規定による自動車運送事業者、貨物利用運送事業法の規定による第二種貨物利用運送事業を営業者であるときは当該事業者及び当該事業を監督する行政庁に対し、当該車両等の使用者がこれらの事業者以外の者であるときは当該車両等の使用者に対し、当該 を通知するものとする。

- | | | |
|---|----------|----------|
| A | 1. 処分に違反 | 2. 指示に違反 |
| B | 1. 運行管理者 | 2. 使用者 |
| C | 1. 違反の内容 | 2. 指示の内容 |

4. 労働基準法関係

問 18 労働基準法（以下「法」という。）の定め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。

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. 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。
3. 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。
4. 法第106条に基づき使用者は、この法律及びこれに基づく命令の要旨、就業規則、時間外労働・休日労働に関する協定等を、常時各作業場の見やすい場所へ掲示し、又は備え付けること、書面を交付することその他の厚生労働省令で定める方法によって、労働者に周知させなければならない。

問 19 労働基準法に定める就業規則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. 常時10人以上の労働者を使用する使用者は、始業及び終業の時刻、休憩時間、休日、休暇等法令に定める事項について就業規則を作成し、行政官庁に届け出なければならない。
2. 就業規則で、労働者に対して減給の制裁を定める場合においては、その減給は、1回の額が平均賃金の1日分の半額を超え、総額が一賃金支払期における賃金の総額の10分の1を超えてはならない。
3. 使用者は、就業規則の作成又は変更について、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協議し、その内容について同意を得なければならない。
4. 就業規則は、法令又は当該事業場について適用される労働協約に反してはならない。また、行政官庁は、法令又は労働協約に抵触する就業規則の変更を命ずることができる。

問 20 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等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及び休息期間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。ただし、1人乗務で、フェリーには乗船しないものとし、また、隔日勤務に就く場合には該当しないものとする。

- (1) 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、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、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。
- (2) 業務の必要上、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回当たり継続以上、合計以上でなければならないものとする。

1. 4時間	2. 5時間	3. 8時間	4. 10時間
5. 13時間	6. 14時間	7. 15時間	8. 16時間

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。）及び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「特例通達」という。）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. 休息期間とは、勤務と次の勤務との間にあって、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分は労働者の全く自由な判断にゆだねられる時間をいう。
2. 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の運転者（以下「トラック運転者」という。）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、2週間及び1ヵ月以上6ヵ月以内の一定の期間とするものとする。
3. 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条の規定及び特例通達により与えるべき休息期間の時間から減算す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2分の1を下回ってはならない。
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 22 下表の 1～3 は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの。）の 1 年間における各月の拘束時間の例を示したものである。下表の空欄 A、B、C について、次の選択肢ア～ウの拘束時間の組み合わせをあてはめた場合、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に適合するものを 1 つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、「1 カ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」があるものとする。

1.

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	A を除く 11 カ月の拘束時間の合計
拘束時間 (時間)	291	293	A	302	270	278	289	294	299	297	272	292	3177

2.

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	B を除く 11 カ月の拘束時間の合計
拘束時間 (時間)	288	293	310	300	B	287	294	293	313	283	269	292	3222

3.

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	C を除く 11 カ月の拘束時間の合計
拘束時間 (時間)	276	299	304	300	293	272	283	C	308	285	288	298	3206

©運行管理者試験対策.net
 (行政書士高橋幸也らめさと駅前事務所)

		A	B	C
選 択 肢	ア	321	290	298
	イ	312	296	290
	ウ	302	292	294

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 ヶ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」に定める拘束時間及び運転時間等に照らし、次の1~4の中から違反している事項を1つ選び、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 ヶ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 ヶ月は、当該協定により1 ヶ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。また、「時間外労働及び休日労働に関する労使協定」があるものとする。

(起算日)

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	7	5	7	9	8	休日	42
	各日の拘束時間	9	13	10	10	13	13		68

第2週		8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日 休日労働	週の合計時間
	各日の運転時間	5	4	5	8	10	8	6	46
	各日の拘束時間	8	7	7	15	15	10	8	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	4	5	4	9	10	9	休日	41
	各日の拘束時間	8	8	8	11	16	11		62

第4週		22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日 休日労働	週の合計時間
	各日の運転時間	9	8	5	4	5	6	4	41
	各日の拘束時間	13	12	9	10	12	11	10	77

第5週		29日	30日	31日	週の合計時間	1 ヶ月(第1週~第5週)の 合計時間	
	各日の運転時間	8	6	7	21		191
	各日の拘束時間	12	10	13	35		312

(注1) 7日、14日、21日及び28日は法定休日とする。

(注2) 法定休日労働に係る2週間及び運転時間に係る2週間の起算日は1日とする。

(注3) 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5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. 2週間における法定休日に労働させる回数

5. 実務上の知識及び能力

問 24 運行管理者の日常業務の記録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、選任された運転者ごとに採用時に提出させた履歴書が、法令で定める運転者等台帳の記載事項の内容を概ね網羅していることから、これを当該台帳として使用し、索引簿なども作成のうえ、営業所に備え管理している。
2. 運行管理者は、事業者が定めた勤務時間及び乗務時間の範囲内で、運転者が過労とならないよう十分考慮しながら、天候や道路状況などを勘案しつつ、乗務割を作成している。なお、乗務については、早めに運転者に知らせるため、事前に予定を示すことにしている。
3. 運行管理者は、事業用自動車の運行中に暴風雪等に遭遇した場合、運転者から迅速に状況を報告させるとともに、その状況に応じて、運行休止を含めた具体的な指示を行うこととしている。また、報告を受けた事項や指示した内容については、異常気象時等の措置として、詳細に記録している。
4. 運行管理者は、運転者に法令に基づく運行指示書を携行させ、運行させている途中において、自然災害により運行経路の変更を余儀なくされた。このため、当該運行管理者は、営業所に保管する当該運行指示書の写しにその変更した内容を記載するとともに、当該運転者に対して電話等により変更の指示を行ったが、携行させている運行指示書については帰庫後提出させ、運行管理者自ら当該変更内容を記載のうえ保管し、運行の安全確保を図った。

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、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. 飲酒は、速度感覚の麻痺、視力の低下、反応時間の遅れ、眠気が生じるなど自動車の運転に極めて深刻な影響を及ぼす。個人差はあるものの、体内に入ったビール500ミリリットル(アルコール5%)が分解処理されるのに概ね2時間が目安とされていることから、乗務前日の飲酒・酒量については、運転に影響のないよう十分気をつけることを運転者に指導している。
2. 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(ブレーキが効きはじめてから止まるまでに走った距離)に留意し、前車への追突の危険が発生した場合でも安全に停止できるよう、制動距離と同程度の車間距離を保って運転するよう指導している。
3. 平成28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の類型別発生状況を見ると、「追突」が全体の約半分を占めており、最多となっている。この事実を踏まえ、運転者に対しては日頃より、適正な車間距離の確保や前方への注意を怠らないことを指導している。
4. 平成28年における交通事故統計によれば、人口10万人当たり死者数については、65歳以上の高齢者層は全年齢層の約2倍となっており、高齢者が事故により死亡するリスクが特に高いので、運行する際に、歩道や路肩に高齢歩行者を発見したときは、その動静に注意をはらって、運転を行うよう運転者に指導している。

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、業務に従事する運転者に対し法令で定める健康診断を受診させ、その結果に基づいて健康診断個人票を作成して5年間保存している。また、運転者が自ら受けた健康診断の結果を提出したのものについても同様に保存している。
2. 事業者や運行管理者は、点呼等の際に、運転者が意識や言葉に異常な症状があり普段と様子が違うときには、すぐに専門医療機関で受診させている。また、運転者に対し、脳血管疾患の症状について理解させ、そうした症状があった際にすぐに申告させるように努めている。
3. 事業者は、深夜（夜11時出庫）を中心とした業務に常時従事する運転者に対し、法令に定める定期健康診断を1年に1回、必ず、定期的に受診させるようにしている。
4. 事業者は、脳血管疾患の予防のため、運転者の健康状態や疾患につながる生活習慣の適切な把握・管理に努めるとともに、これらの疾患は定期健康診断において容易に発見することができることから、運転者に確実に受診させている。

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. 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速く感じたり、距離が近くに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。
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、大型車の場合には運転席が高いため、車間距離をつめてもあまり危険に感じない傾向となるので、この点に注意して常に適正な車間距離をとるよう運転者を指導する必要がある。
3. 夜間等の運転において、①見えにくい時間帯に自車の存在を知らせるため早めの前照灯の点灯、②より広範囲を照射する走行用前照灯（ハイビーム）の積極的な活用、③他の道路利用者をげん感させないよう適切なすれ違い用前照灯（ロービーム）への切替えの励行、を運転者に対し指導する必要がある。
4. 衝突被害軽減ブレーキについては、同装置が正常に作動していても、走行時の周囲の環境によっては障害物を正しく認識できないことや、衝突を回避できないことがあるため、当該装置が備えられている自動車の運転者に対し、当該装置を過信せず、細心の注意をはらって運転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. 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、解析することにより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. 平成 28 年中の自動車乗車中死者の状況をみると、シートベルト非着用時の致死率は、着用時の致死率の 10 倍以上となっている。他方、自動車乗車中死者のシートベルト非着用者の割合は、全体の約 40%を占めていることから、シートベルトの確実な着用は死亡事故防止の有効な手段となっている。
4. 交通事故の多くは、見かけ上運転者の運転操作ミスや交通違反等の人的要因によって発生しているが、その背景には、運転操作を誤ったり、交通違反せざるを得なかったりすることに繋がる背景要因が潜んでいることが少なくない。したがって、事業用自動車による事故防止を着実に推進するためには、事故の背景にある運行管理その他の要因を総合的に調査・分析することが重要である。

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、それぞれ荷積みと荷下ろしを行う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」及び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。

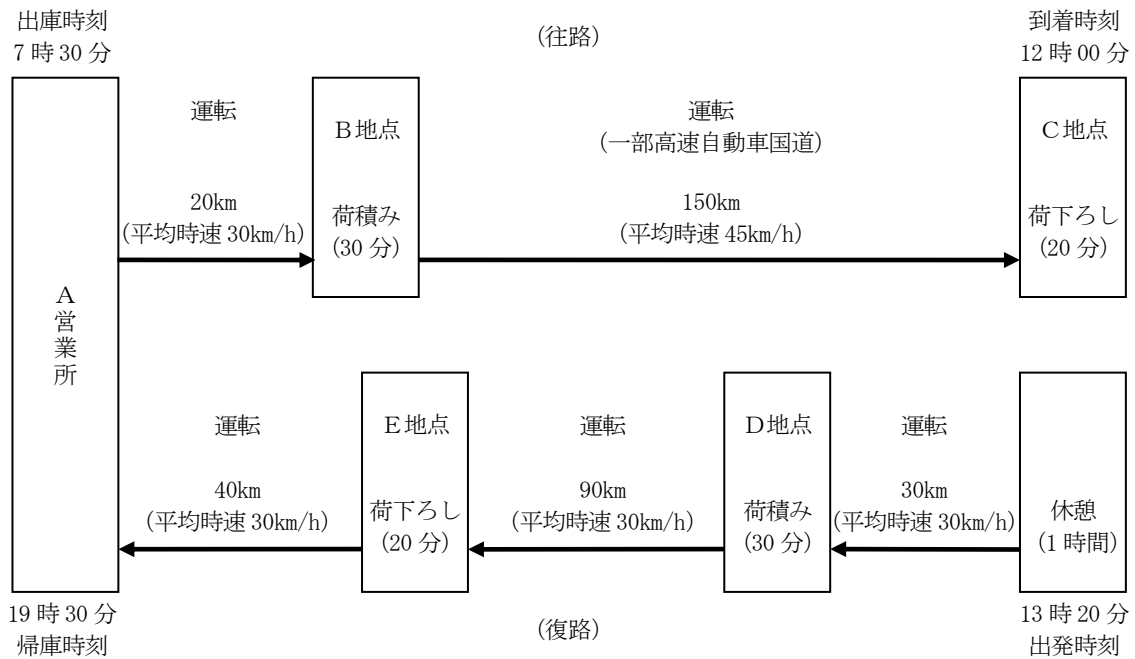
「当日の運行計画」

往路

- A 営業所を 7 時 30 分に出庫し、20 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 150 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 00 分に到着する。
- C 地点において 20 分間の荷下ろし後、1 時間の休憩をとる。

復路

- 休憩後、C 地点を 13 時 20 分に出発し、荷積みのため 30 キロメートル離れた D 地点まで平均時速 30 キロメートルで走行する。
- D 地点において 30 分間の荷積みを行う。
- 荷下ろしのため 90 キロメートル離れた E 地点まで平均時速 30 キロメートルで走行し、E 地点にて 20 分間の荷下ろしを行う。
- 荷下ろし後、帰庫のため E 地点から 40 キロメートル離れた A 営業所まで平均時速 30 キロメートルで走行し、A 営業所には 19 時 30 分に帰庫する。



ア B地点とC地点の間の運転時間について、次の1~3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. 2時間40分 2. 3時間20分 3. 4時間

イ 当該運転者の前日の運転時間は9時間であり、また、当該運転者の翌日の運転時間は8時間50分と予定した。当日を特定日とした場合の2日を平均した1日当たりの運転時間は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準」という。)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. 違反している
2. 違反していない

ウ 当日の全運行において、連続運転時間は「改善基準」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。

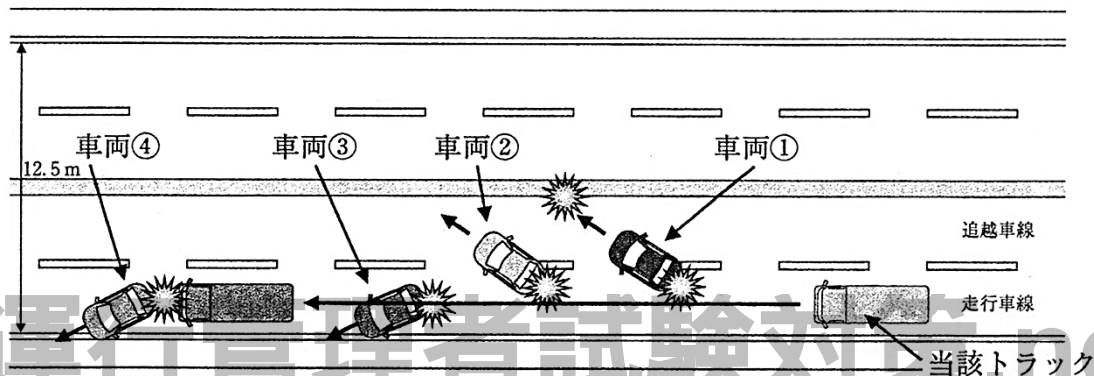
1. 違反している
2. 違反していない

問 30 運行管理者が次の事業用普通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＞

当該トラックは、17 時頃、霧で見通しの悪い高速道路を走行中、居眠り運転により渋滞車列の最後尾にいた乗用車に追突した。当該トラックは当該乗用車を中央分離帯に押し出したのち、前方の乗用車 3 台に次々と追突し、通行帯上に停止した。

この事故により、最初に追突された乗用車に乗車していた 3 人が死亡し、当該トラックの運転者を含む 7 人が重軽傷を負った。当時霧のため当該道路の最高速度は時速 50 キロメートルに制限されていたが、当該トラックは追突直前には時速 80 キロメートルで走行していた。



＜事故関連情報＞

- 当該運転者は、事故前日運行先に積雪があり、帰庫時間が 5 時間程度遅くなって業務を早朝 5 時に終了した。その後、事故当日の正午に業務前点呼を受け出庫した。
- 当該運転者は、事故日前 1 ヶ月間の勤務において、拘束時間及び休息期間について複数回の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」違反があった。
- 当該運転者に対する業務前点呼はアルコール検知器を使用し対面で行われていた。また、この営業所においては、営業所長が運行管理者として選任されていたが補助者の選任がされておらず、運行管理者が不在のときは点呼が実施されていなかった。
- 当該営業所では、年度ごとの教育計画に基づき、所長自ら月 1 回ミーティングを実施していたが、交通事故を惹起した場合の社会的影響の大きさや、疲労などの生理的要因による交通事故の危険性などについて理解させる指導・教育が不足していた。
- 当該運転者は、採用後 2 年が経過していたが、初任運転者に対する適性診断を受診していなかった。
- 当該事業者は、年 2 回の定期健康診断の実施計画に基づき実施しており、当該運転者は、これらの定期健康診断を受診していた。
- 当該トラックは、法令で定められた日常点検及び定期点検を実施していた。また、速度抑制装置（スピードリミッター）が取り付けられていた。

<事故の再発防止対策>

ア 運行管理者は、運転者に対して、交通事故を惹起した場合の社会的影響の大きさや過労が運転に及ぼす危険性を認識させ、疲労や眠気を感じた場合は直ちに運転を中止し、休憩するよう指導を徹底する。

イ 運行管理者は、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に違反しないよう、日頃から運転者の運行状況を確実に把握し、適切な乗務割を作成する。また、運転者に対しては、点呼の際適切な運行指示を行う。

ウ 事業者は、点呼の際に点呼実施者が不在にならないよう、適正な数の運行管理者又は補助者を配置するなど、運行管理を適切に実施するための体制を整備する。

エ 運行管理者は、法に定められた適性診断を、運転者に確実に受診させるとともに、その結果を活用し、個々の運転者の特性に応じた指導を行う。

オ 事業者は、運転者に対して、疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを正しく理解させ、定期的な健康診断結果に基づき、自ら生活習慣の改善を図るなど、適切な心身の健康管理を行うことの重要性を理解させる。

カ 事業者は、自社の事業用自動車に衝突被害軽減ブレーキ装置の導入を促進する。その際、運転者に対し、当該装置の性能限界を正しく理解させ、装置に頼り過ぎた運転とならないように指導を行う。

キ 運行管理者は、点呼を実施する際、運転者の体調や疲労の蓄積などをきちんと確認し、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、当該運転者を交替させる措置をとる。

ク 法令で定められた日常点検及び定期点検整備を確実に実施する。その際、速度抑制装置の正常な作動についても、警告灯により確認する。

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

平成 30 年度第 1 回試験 (平成 30 年 8 月実施) 解答・解説

問 1	問 2			問 3	問 4	問 5	問 6
4	A3 B4 C7 D1		2,3	1,3	1,2		4
問 7	問 8	問 9	問 10	問 11		問 12	
4	2,3	2	1,4	A1 B1 C2		1,3	
問 13	問 14	問 15	問 16	問 17		問 18	
2	1,3	2	1,2	A1 B2 C1		2,4	
問 19	問 20		問 21	問 22	問 23		
3	A5 B8 C1 D4		2	ウ		2	
問 24		問 25	問 26		問 27		
適 2,3 不適 1,4		3,4	適 1,2	不適 3,4		適 2,3,4 不適 1	
問 28		問 29		問 30			
適 2,3,4 不適 1		ア2 イ1 ウ1		2			

【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

1. 貨物自動車運送事業法

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

2. 道路運送車両法

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

3. 道路交通法

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

4. 労働基準法

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

5. 実務上の知識及び能力

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4

1. 正しい。(事業法9条1項)
2. 正しい。(事業法9条3項、事業法施行規則6条1項1号)
3. 正しい。(事業法9条3項、事業法施行規則7条1項1号)
4. 誤り。「乗務員等の休憩又は睡眠のための施設の位置及び収容能力」の事業計画の変更については、国土交通大臣の認可を受けなければならない(事業法9条1項)。

問2 正解 A3 B4 C7 D1 (事業法22条)

1. 運行管理者は、(A=誠実)にその業務を行わなければならない。
2. 一般貨物自動車運送事業者は、運行管理者に対し、法令で定める業務を行うため必要な(B=権限)を与えなければならない。
3. 一般貨物自動車運送事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を(C=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(D=指導)に従わなければならない。

問3 正解2,3

1. 誤り。「事業用自動車の運転者等を常時選任しておくこと」は、事業者の義務であり(安全規則3条1項)、運行管理者の業務ではない。運行管理者の業務は、「事業者により運転者等として選任された者以外の者を事業用自動車の運行の業務に従事させないこと」である(同規則20条1項1号)。
2. 正しい。(安全規則20条1項15号)
3. 正しい。(安全規則20条1項14号の2)
4. 誤り。運行管理者の業務は、「乗務員等が利用する休憩や睡眠のための施設を適切に管理すること」である(安全規則20条1項2号)。これらの施設の整備や保守については事業者の義務であり、運行管理者の業務ではない(同規則3条3項)。

問4 正解1,3

1. 正しい。(安全規則7条1項、2項)
2. 誤り。「道路運送車両法の規定による日常点検の実施又はその確認」については、業務前の点呼において報告を求め、及び確認を行う事項であり、業務後の点呼では不要である(安全規則7条1項3号、2項)。
3. 正しい。例えば、1ヵ月の点呼の総回数が60回の場合、20回以上は運行管理者が点呼を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.)。
4. 誤り。所属営業所で酒気帯びの有無について確認を行う場合には、当該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(安全規則7条4項)。そのため、事業者はアルコール検知器を常時有効に保持しなければならない、正常に作動し、故障がない状態で保持しなければならない(安全規則解釈運用7条2.(4))。

問5 正解1,2

1. 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)。「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。
2. 報告を要する。本事故は「10人以上の負傷者を生じたもの」に該当するので、事故の報告を要する(事故報告規則2条4号)。
3. 報告を要しない。「重傷者を生じた事故」があった場合には事故の報告を要するが(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、「通院による30日間の医師の治療を要する傷害」重傷には該当しないので、事故の報告を要しない。

4. 報告を要しない。「10台以上の自動車の衝突・接触を生じた事故」や「高速道路において、3時間以上自動車の通行を禁止させた事故」があった場合には事故の報告を要するが(事故報告規則2条2号、14号)、本肢の事故はいずれにも該当しない。

問6 正解4

1. 誤り。事業者が選任する運転者等は、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(安全規則3条2項)。
2. 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)。
3. 誤り。事業者は、酒気を帯びた状態に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3条5項)。「酒気を帯びた状態」とは、「道路交通法施行令に規定する呼気中のアルコール濃度1リットルにつき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3条4.)ので、身体にわずかでもアルコールを保有している場合、運行の業務に従事させてはならない。
4. 正しい。(安全規則3条8項)

問7 正解4

1. 正しい。(安全規則17条3号)
2. 正しい。(安全規則17条7号)
3. 正しい。(安全規則17条6号)
4. 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)。「点検の必要性があると認められる場合」に限られるわけではない。

問8 正解2,3

1. 誤り。「運転者でなくなった者に係る運転者等台帳」は、3年間保存しなければならない(安全規則9条の5第2項)。
2. 正しい。(安全規則7条5項)
3. 正しい。(安全規則9条の3第4項)
4. 誤り。「事故の記録」は、3年間保存しなければならない(安全規則9条の2)。

問9 正解2

1. 正しい。(車両法20条2項)
2. 誤り。自動車登録番号標は、自動車の前面及び後面の見やすい位置に取り付ける(車両法施行規則8条の2、自動車登録番号標等の表示の位置及び表示の方法の基準を定める告示2条)。「任意の位置」ではない。
3. 正しい。(車両法12条1項)
4. 正しい。(車両法3条)

問10 正解1,4

1. 正しい。(車両法59条、62条、63条、67条、71条)
2. 誤り。自動車検査証の有効期間の起算日は、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(車両法施行規則44条1項)。
3. 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。
4. 正しい。初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量8トン(8,000キログラム)未満の貨物自動車の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)。

問11 正解 A1 B1 C2 (車両法 54 条 1 項)

地方運輸局長は、自動車保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるとき(同法第 54 条の 2 第 1 項に規定するときを除く。)は、当該自動車の(A=使用者)に対し、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために必要な整備を行うべきことを(B=命ずる)ことができる。この場合において、地方運輸局長は、保安基準に適合しない状態にある当該自動車の(A=使用者)に対し、当該自動車が保安基準に適合するに至るまでの間の運行に関し、当該自動車の使用の方法又は(C=経路の制限)その他の保安上又は公害防止その他の環境保全上必要な指示をすることができる。

問12 正解 1, 3

1. 正しい。(保安基準 47 条 1 項 1 号、2 号、4 号)
2. 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)。
3. 正しい。(細目告示 210 条 1 項 3 号、4 号)
4. 誤り。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 12 メートル、幅 2.5 メートル、高さ 3.8 メートルを超えてはならない(保安基準 2 条 1 項)。

問13 正解 2

1. 正しい。(道交法 20 条 1 項)
2. 誤り。路線バス等の優先通行帯が設けられている道路においては、自動車は、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となるときは、当該車両通行帯を通行してはならない(道交法 20 条の 2 第 1 項)。
3. 正しい。(道交法 18 条 1 項)
4. 正しい。(道交法 17 条 5 項 4 号)

問14 正解 1, 3

1. 正しい。つまり、トンネル内の「車両通行帯の設けられている道路以外の道路の部分」では、追越しが禁止されているということである(道交法 30 条 2 項)。
2. 誤り。後半の記述が誤り。他の車両を追い越そうとする場合において、前車が右折をするため道路の中央又は右側端に寄って通行しているときは、その左側を通行しなければならない(道交法 28 条 2 項)。「追越ししてはならない」わけではない。
3. 正しい。(道交法 32 条)
4. 誤り。車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない(道交法 26 条の 2 第 2 項)。

問15 正解 2

1. 正しい。(道交法 44 条 1 項 2 号)
2. 誤り。車両は、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 3.5 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となる場所においては、駐車してはならない(道交法 45 条 2 項)。
3. 正しい。(道交法 44 条 1 項 6 号)
4. 正しい。(道交法 50 条 1 項)

問16 正解 1, 2

1. 正しい。(道交法 75 条 2 項)
2. 正しい。(道交法 71 条 5 号の 5)

3. 誤り。車両等に積載している物が道路に転落又は飛散したときは、速やかに転落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（道交法 71 条 4 号の 2）。
4. 誤り。故障その他の理由により高速自動車国道等の本線車道等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、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（道交法 75 条の 11 第 1 項）。

問 17 正解 A1 B2 C1（道交法 108 条の 34）

車両等の運転者が道路交通法若しくは同法に基づく命令の規定又は同法の規定に基づく（A＝処分に違反）した場合において、当該違反が当該違反に係る車両等の（B＝使用者）の業務に関してなされたものであると認めるときは、都道府県公安委員会は、内閣府令で定めるところにより、当該車両等の使用者が道路運送法の規定による自動車運送事業者、貨物利用運送事業法の規定による第二種貨物利用運送事業を経営する者であるときは当該事業者及び当該事業を監督する行政庁に対し、当該車両等の使用者がこれらの事業者以外の者であるときは当該車両等の使用者に対し、当該（C＝違反の内容）を通知するものとする。

問 18 正解 2, 4

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っ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. 正しい。（労基法 14 条 1 項）
3. 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。
4. 正しい。（労基法 106 条 1 項）

問 19 正解 3

1. 正しい。（労基法 89 条）
2. 正しい。（労基法 91 条）
3. 誤り。就業規則の作成又は変更については、労働者の過半数で組織する労働組合（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）の意見を聴かななければならない（労基法 90 条 1 項）。「協議」や「同意を得ること」は不要である。
4. 正しい。（労基法 92 条 1 項、2 項）

問 20 正解 A5 B8 C1 D4（改善基準 4 条 1 項 2 号、特例通達 1）

- (1) 1 日についての拘束時間は、（A＝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、（B＝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。
- (2) 業務の必要上、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（C＝4 時間）以上、合計（D＝10 時間）以上でなければならないものとする。

問 21 正解 2

1. 正しい。（厚生労働省労働基準局資料「改善基準のポイント」より）

2. 誤り。労使当事者は、時間外労働協定においてトラック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、2週間及び1ヵ月以上3ヵ月以内の一定の期間とするものとする（改善基準4条4項）。
3. 正しい。（特例通達4）
4. 正しい。（改善基準4条2項）

問22 正解ウ

トラック運転者の拘束時間は、1ヵ月について293時間を超えてはならない。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）。

つまり、「1年間の拘束時間が3,516時間を超えている」、「拘束時間が320時間を超えている月がある」、「拘束時間が293時間を超えている月が6ヵ月を超えている（＝7ヵ月以上ある）」のいずれかに該当する場合、改善基準に違反することになる。

以上を踏まえ、空欄A～Cに選択肢ア～ウの運転時間をそれぞれ当てはめて正誤判断していく。

肢アを当てはめた場合、表1の6月(空欄A)の運転時間が320時間を超える(321時間)ので、改善基準に適合しない。

肢イを当てはめた場合、表2の1年間の拘束時間の合計が3,516時間を超える(3,222時間+296時間(空欄B)=3,518時間)ので、改善基準に適合しない。

肢ウを当てはめた場合、表1～3いずれにおいても、1年間の拘束時間は3,516時間を超えず、1ヵ月の拘束時間が320時間を超える月もなく、293時間を超えている月は6ヵ月以内である。

したがって、改善基準に適合するのは肢ウとなる。

問23 正解2

1. 違反していない。1日の最大拘束時間については、16時間を超えてはならない（改善基準4条1項2号）。

本問の勤務状況を見ると、拘束時間が16時間を超えている日はないので、改善基準に違反していない。

2. 違反している。1日の運転時間については、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！）

本問の勤務状況を見ると、19日を特定日とした場合、「特定日の前日(18日)と特定日(19日)の運転時間の平均」が(9時間+10時間)÷2=9.5時間、「特定日(19日)と特定日の翌日(20日)の運転時間の平均」が(10時間+9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。

3. 違反していない。1週間の運転時間については、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2) 運転時間に係る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週と第2週の運転時間の平均」は(42時間+46時間)÷2=44時間で、44時間を超えていないので改善基準に違反していない。「第3週と第4週の運転時間の平均」も(41時間+41時間)÷2=41時間で、44時間を超えていないので改善基準に違反していない。

4. **違反していない。**法定休日(=労働基準法35条の休日)に労働させる場合、当該労働させる休日は2週間について1回を超えてはならない(改善基準4条5項)。

本問の場合、問題の表の下に「(注2) 法定休日労働に係る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2週間における休日労働の回数」と「第3週～第4週(15日～28日)の2週間における休日労働の回数」でそれぞれ違反の有無を判断する。

本問の休日労働の回数を見ると、第1週～第2週で1回(14日)、第3週～第4週で1回(28日)、つまり、休日労働の回数は2週間について1回であり「休日に労働させる回数」は改善基準に違反していない。

問24 正解 適2,3 不適1,4

1. **適切でない。**採用時に提出させた履歴書が、法令で定める運転者等台帳の記載事項の内容を「すべて網羅」していればまだしも、概ね網羅しているということは一部の事項については記載されていないということなので適切ではない。

なお、法令上、「履歴書を運転者等台帳として使用すること」を禁止する規定はないが、運転者台帳は一定の様式であることが求められており(安全規則9条の5第1項)、仮に、法令で定める運転者等台帳の記載事項をすべて網羅している履歴書であっても、運転者ごとに異なる様式の履歴書を運転者等台帳とすることは適切ではない。

2. **適切。**「事業者が定めた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成すること」は運行管理者の業務であり(安全規則20条1項3号)、本肢の内容は適切である。
3. **適切。**「異常気象等により輸送の安全の確保に支障を生ずるおそれがある場合において、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ること」は運行管理者の業務であり(安全規則20条1項15号)、本肢の内容は適切である。
4. **適切でない。**運行管理者は、運転者等が運行指示書を携行した運行の途中に、運行経路に変更が生じた場合には、運行指示書の写しに変更内容を記載し、これにより運転者等に対し変更内容について適切な指示を行い、運転者等が携行している運行指示書に変更内容を記載させなければならない(安全規則9条の3第2項)。したがって、運転者に携行させていた運行指示書を帰庫後提出させ、運行管理者自ら当該変更内容を記載することは適切ではない。

問25 正解3,4

1. **適切でない。**個人差はあるものの、体内に入ったビール500ミリリットル(アルコール5%)が分解処理される目安は、概ね**4時間**とされている。
2. **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。

3. 適切。平成 28 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の類型別発生状況について適切な記述である。「追突」が最も多く、全体の 52.3%を占めている。
4. 適切。平成 28 年における交通事故統計について適切な記述である。人口 10 万人当たり死者数については、全年齢層が 3.1 人であるのに対し、65 歳以上の高齢者層は 6.3 人であった。

問 26 正解 適 1, 2 不適 3, 4

1. 適切。健康診断個人票の作成等について適切な記述である。健康診断個人票は「5 年間」保存する（衛生規則 51 条）。
2. 適切。運転者の健康管理について適切な記述である。
3. 適切でない。深夜業（原則として午後 10 時～午前 5 時までの間における業務）を含む業務に常時従事する者に対しては、当該業務への配置換えの際及び **6 ヶ月以内** ごとに定期健康診断を受診させなければならない（衛生規則 45 条 1 項）。
4. 適切でない。脳血管疾患（脳梗塞、脳内出血、くも膜下出血など）は、MR I 検査や CT 検査などで早期に発見することが可能だが、健康診断では脳そのものの疾患を診る項目は設定されていないため、**定期健康診断で発見することは容易ではない**。

問 27 正解 適 2, 3, 4 不適 1

1. 適切でない。②の記述が適切ではない。四輪車を運転する場合、二輪車は速度が実際より遅く感じたり、距離が遠くに見えたりする特性がある。
2. 適切。距離の錯覚について適切な記述である。運転席が高い位置にある大型車の場合、車間距離に余裕があるように感じてしまう。
3. 適切。前照灯について適切な記述である。
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。衝突被害軽減ブレーキとは、レーダー等で検知して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装置である。

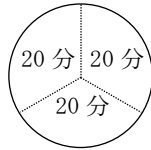
問 28 正解 適 2, 3, 4 不適 1

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。ドライブレコーダーについて適切な記述である。ドライブレコーダーとは、交通事故や急ブレーキ、急ハンドルなどにより自動車が衝撃を受けると、その前後の映像や加速度等の走行データを記録する装置（常時記録の機器もある）である。
3. 適切。平成 28 年中の自動車乗車中死者の状況について適切な記述である。シートベルト着用時の致死率は 0.18%であるのに対し、非着用時の致死率は 2.65%と、着用時の致死率の 14.5 倍となっている。また、自動車乗車中死者のシートベルト非着用者の割合は、全体の 41.7%を占めている。
4. 適切。交通事故発生の要因について適切な記述である。

問 29 正解 ア 2 イ 1 ウ 1

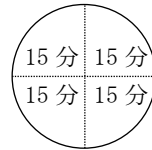
※設問ア及びイを解く際の運転時間の計算については、以下を理解しておくとい。

・ 1 時間 (60 分) を 3 分割すると…



なので、20 分 = $1/3$ 時間
40 分 = $2/3$ 時間 となる。

・ 1 時間 (60 分) を 4 分割すると…



なので、15 分 = $1/4$ 時間
30 分 = $2/4$ 時間
45 分 = $3/4$ 時間 となる。

ア. B 地点と C 地点の間の運転時間

運転時間は「距離÷時速」で求めることができるので、B 地点と C 地点の間の運転時間は、 $150\text{km} \div 45\text{km/h}$ を計算すればよいが、以下いずれの解法でも解答可能である。

○時短解法 (※とにかく簡単に正解を出す)

$150\text{km} \div 45\text{km/h}$ を計算すると「3.333…」なので、**答えは「3 時間 0 分」**であることがわかる。各選択肢を見ると **肢イのみ 3 時間台**なので、正解は肢イとなる。

○詳細解法 (※正確に計算する)

$150\text{km} \div 45\text{km/h}$ を計算すると 3 と $15/45$ 、つまり「3 と $1/3$ 」時間であり、 $1/3$ 時間は 20 分なので、B 地点と C 地点の間の運転時間は **3 時間 20 分**となる。

また、 45km/h を分速 ($45\text{km/h} \div 60 \text{分} = 0.75\text{m/分}$) に変換し、 $150\text{km} \div 0.75\text{m/分} = 200 \text{分} = \mathbf{3 \text{時間} 20 \text{分}}$ と計算することも可能である。

なお、以下のように「A 営業所から B 地点までの運転時間」から解答する方法もある。

A 営業所から B 地点までの運転時間は、 $20\text{km} \div 30\text{km/h} = 2/3 \text{時間} = 40 \text{分}$ であり、A 営業所の出庫時刻が 7 時 30 分なので、B 地点の到着時刻は 8 時 10 分であることがわかる。

B 地点では 30 分間の荷積みを行っているので、B 地点の出発時刻は 8 時 40 分であり、C 地点の到着時刻は 12 時なので、B 地点と C 地点の間の運転時間は、8 時 40 分～12 時で **3 時間 20 分** である。

イ. 1 日当たりの運転時間の違反の有無

問 23 の肢 2 の解説にもあるように、1 日の運転時間は 2 日を平均し 1 日当たり 9 時間を超えてはならない。

運行当日の運転時間については、以下いずれかの計算により求める。

○合計計算 (※運転時間の合計のみを算出する)

A 営業所の出庫時刻が 7 時 30 分、帰庫時刻が 19 時 30 分なので、その間の時間 (いわゆる拘束時間) は 7 時 30 分～19 時 30 分 = 12 時間である。

このうち、運転以外の時間が、B 地点での荷積み 30 分 + C 地点での荷下ろし 20 分 + C 地点での休憩 1 時間 + D 地点での荷積み 30 分 + E 地点での荷積み 20 分 = 2 時間 40 分なので、運転時間は 12 時間 - 2 時間 40 分 = **9 時間 20 分** となる。

○個別計算 (※個別の運転時間を合計する)

運転時間を合計すると、A 営業所～B 地点 : 40 分 (設問アより) + B 地点～C 地点 : 3 時間 20 分 (設問アより) + C 地点～D 地点 : 1 時間 ($30\text{km} \div 30\text{km/h}$) + D 地点～E 地点 : 3 時間 ($90\text{km} \div 30\text{km/h}$) + E 地点～A 営業所 : 1 時間 20 分 ($40\text{km} \div 30\text{km/h}$) = **9 時間 20 分** となる。

したがって、前日の運転時間が9時間、当日の運転時間が9時間20分であり、翌日の運転時間は8時間50分を予定しているので、「特定日の前日と特定日の運転時間の平均」が(9時間+9時間20分)÷2=9時間10分、「特定日と特定日の翌日の運転時間の平均」が(9時間20分+8時間50分)÷2=9時間5分となる。

結果、「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時間を超えており、改善基準に違反している。

ウ. 連続運転時間の違反の有無

連続運転時間(1回が連続10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)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。

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。

つまり、「運転時間の合計が4時間を超える前に「合計30分以上の運転中断」をしなければならない(=※「合計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、「合計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。

設問ア及びイで計算した運転時間を当てはめると、運転状況は以下のようになる。

		往路				復路					
A営業所	運転 40分	B地点 荷積み 30分	運転 3時間 20分	C地点 荷下ろし 20分	C地点 休憩 1時間	運転 1時間	D地点 荷積み 30分	運転 3時間	E地点 荷下ろし 20分	運転 1時間 20分	A営業所

往路～復路の[D地点での荷積み:30分]までは問題ないが、D地点出発後の運転状況を見ると、「運転3時間⇒運転中断20分(E地点での荷下ろし)⇒運転1時間20分⇒A営業所帰庫」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20分)。したがって、連続運転時間が4時間を超えることになり、改善基準に違反している。

問30 正解2

※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 <事故関連情報>によると、月1回ミーティングを実施していたものの、交通事故を惹起した場合の社会的影響の大きさや、疲労などの生理的要因による交通事故の危険性などについて理解させる指導・教育が不足していたことがわかる。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。

イ 休息期間は勤務終了後に継続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)。しかし、<事故関連情報>によると、事故日前日の積雪の影響により終業が早朝5時になり、事故当日は正午に出庫しているので、この間は7時間しか空けておらず、休息期間は8時間未満であることがわかる。さらに、事故日前1ヵ月間の勤務において、拘束時間・休息期間について複数回の改善基準違反があったことも考慮すると、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。

ウ <事故関連情報>によると、この営業所では、補助者が選任されておらず、運行管理者が不在のときは点呼が実施されていなかったとあるものの、事故当日は、アルコール検知器を使用し対面による業務前点呼が行われていた。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 <事故関連情報>によると、本事故を起こした運転者は、初任運転者に対する適性診断（初任診断）を受診していなかったとあるが、本事故は、初任診断を受診していなか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。

なお、本事故により死者や重傷者が生じていることを考慮すると、事故惹起運転者に対する適性診断（特定診断）を受診させることは、同種事故の再発防止対策として有効であるとも考えられるが、肢ウ、オ、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。

オ <事故関連情報>によると、本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、また、本事故は、運転者の疾病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。

カ 衝突被害軽減ブレーキの性能（※問27の肢4参照）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 本事故の原因が運転者の「居眠り運転」であったことや、肢イの解説にあるように休息期間が8時間未満の状態に乗務していたことを考慮すると、事故当日の運転者は、疲労が蓄積された状態であったと考えられる。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。

ク <事故関連情報>によると、当該トラックは、日常点検・定期点検を実施しており、また、本事故は、速度抑制装置の誤作動など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、ア・イ・カ・キとなり、肢2が正解となる。