

平成 27 年度 第 2 回 (H28.3 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 一般貨物自動車運送事業者が定める事業計画の変更に関する次の記述のうち、あらかじめ国土交通大臣に届け出なければならないものとして正しいものを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. 営業所又は荷扱所の位置の変更 (貨物自動車利用運送のみに係るもの及び地方運輸局長が指定する区域内におけるものに限る。)
2. 各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数の変更 (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。)
3. 主たる事務所の名称及び位置の変更
4. 営業所又は荷扱所の名称の変更

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. 権限 | 3. 考慮 | 4. 公平 |
| 5. 誠実 | 6. 地位 | 7. 勧告 | 8. 尊重 |

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. 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を策定し、これに基づき指導及び監督を行うこと。
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. 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）を選任すること並びにその者に対する指導及び監督を行うこと。
4. 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。

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. 業務前の点呼においては、酒気帯びの有無及び疾病、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、運転者に対し報告を求め、及び確認しなければならない。ただし、その他の方法により当該報告事項について確認ができる場合にあつては、当該報告を求めないことができる。
2. 業務前の点呼においては、営業所に備えるアルコール検知器（呼気に含まれるアルコールを検知する機器であつて、国土交通大臣が告示で定めるもの。）を用いて酒気帯びの有無を確認できる場合であっても、運転者の状態を目視等で確認しなければならない。
3. 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。
4. 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回電話等により点呼（中間点呼）を行わなければならない。当該点呼においては、乗務する事業用自動車の法令に定める点検（日常点検）の実施又はその確認についての報告を求めなくてはならない。

問5 自動車事故に関する次の記述のうち、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。(※法改正により一部改変)

1. 事業用自動車が行中、運転者がハンドル操作を誤り、当該事業用自動車は道路から0.6メートル下の畑に転落した。
2. 事業用自動車が行中、鉄道施設である高架橋の下を通過しようとしたところ、積載していた建設用機械の上部が橋桁に衝突した。この影響で、2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。
3. 事業用自動車が行中、アクセルを踏んでいるものの速度が徐々に落ち、しばらく走行したところでエンジンが停止して走行が不能となった。再度エンジンを始動させようとしたが、燃料装置の故障によりエンジンを再始動させることができず、運行ができなくなった。
4. 事業用自動車は交差点を通過するため進入したところ、交差する道路の左方から進入してきた一般原動機付自転車と出会い頭に衝突した。当該事故で一般原動機付自転車の運転者に2日間の入院及び30日間の医師の治療を要する傷害を生じさせた。

問6 一般貨物自動車運送事業者(以下「事業者」という。)又は事業用自動車の運転者(以下「運転者」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。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、事業計画に従い業務を行うに必要な員数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. 事業者は、運転者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、及び運転者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、及び保守しなければならない。
3. 運転者は、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があるときは、その旨を事業者に申し出なければならない。
4. 事業者は、運行指示書の作成を要する運行の途中において、運行の開始及び終了の地点及び日時に変更が生じた場合には、運行指示書の写しに当該変更の内容を記載し、これにより運転者等に対し電話その他の方法により、当該変更の内容について適切な指示を行わなければならない。この場合、当該運転者等が携行している運行指示書については、当該変更の内容を記載させることを要しない。

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。

1. 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、初任運転者を対象とする特別な指導について、やむを得ない事情がある場合を除き、初めて事業用自動車に乗務する前に実施しなければならない。
2. 事業者は、危険物を運搬する場合、その運転者に対し、消防法（昭和23年法律第186号）その他の危険物の規制に関する法令に基づき、運搬する危険物の性状を理解させるとともに、取扱い方法、積載方法及び運搬方法について留意すべき事項を指導しなければならない。また、運搬中に危険物が飛散又は漏えいした場合に安全を確保するためにとるべき方法を指導し、習得させなければならない。
3. 事業者は、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又は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ヵ月以内に実施しなければならない。
4. 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回受診させなければならない。

© 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、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、事業用自動車に貨物を積載するときに偏荷重が生じないように積載するとともに、運搬中に荷崩れ等により事業用自動車から落下することを防止するため、貨物にロープ又はシートを掛けること等必要な措置を講じなければならないとされている。この措置を講じなければならないとされる事業用自動車は、車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上のものに限られる。
2. 事業者は、車両総重量が7トン又は最大積載量が4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した運転者に対し、貨物の積載状況を「業務の記録」に記録させなければならない。
3. 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、運転者に対する適切な指導及び監督を怠ってはならない。
4. 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。

（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 道路運送車両法の自動車の登録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。
2. 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5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。
3. 登録自動車の所有者は、自動車の用途を廃止したときは、その事由があった日から5日以内に、永久抹消登録の申請を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 10 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 A 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 B を行うべきことを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 C にある当該自動車の A 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。

- A 1. 使用者 2. 所有者
B 1. 整備 2. 点検
C 1. 適合しなくなるおそれがある状態 2. 適合しない状態

問 11 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. 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. 自動車の使用者は、自動車の長さ、幅又は高さを変更したときは、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 30 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. 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. 停止表示器材は、夜間 200 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ものであることなど告示で定める基準に適合するものでなければならない。
2. 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 3.9 メートルを超えてはならない。
3. 用語の定義に定める「空車状態」とは、道路運送車両が原動機及び燃料装置に燃料、潤滑油、冷却水等の全量を搭載し及び当該車両の目的とする用途に必要な固定的な設備を設ける等運行に必要な装備をした状態をいう。
4. 貨物の運送の用に供する普通自動車であつて、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 90 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、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. 本線車道とは、車両が道路の定められた部分を通行すべきことが道路標示により示されている場合における当該道路標示により示されている道路の部分という。
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. 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（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. 進行妨害とは、車両等が、進行を継続し、又は始めた場合においては危険を防止するため他の車両等がその速度又は方向を急に変更しなければならないこととなるおそれがあるときに、その進行を継続し、又は始めることをいう。

問 14 道路交通法に定める車両の交通方法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（トロリーバスを除く。）は左折し、右折し、横断し、若しくは転回するため軌道敷を横切の場合又は危険防止のためやむを得ない場合を除き、軌道敷内を通行してはならない。ただし、法令で定める軌道敷内を通行することができる場合であって、路面電車の通行を妨げないときを除く。
2. 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。
3. 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、後方から路線バス等が接近してきた場合であっても、その路線バス等の正常な運行に支障を及ぼさない限り、当該車両通行帯を通行することができる。
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、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。

© 行政書士高橋幸也うめさと駅前事務所

問 15 道路交通法に定める徐行及び一時停止についての次の記述のうち、誤っているものを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. 交差点又はその附近において、緊急自動車が接近してきたときは、車両（緊急自動車を除く。）は、交差点を避け、かつ、道路の左側（一方通行となっている道路においてその左側によることが緊急自動車の通行を妨げることとなる場合にあつては、道路の右側）に寄って一時停止しなければならない。
2. 車両等は、道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近又は勾配の急な上り坂及び下り坂を通行するときは、徐行しなければならない。
3. 車両等は、横断歩道等に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者等がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等を徐行して通過しなければならない。
4. 車両等は、環状交差点に入ろうとするときは、徐行しなければならない。

問 16 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、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 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 の業務に関してなされたものであると認めるときは、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 C 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 D を通知するものとする。

- | | | |
|---|-----------------|----------------|
| A | 1. 処分に違反 | 2. 条件に違反 |
| B | 1. 所有者 | 2. 使用者 |
| C | 1. 当該事業を監督する行政庁 | 2. 当該事業所の運行管理者 |
| D | 1. 違反の内容 | 2. 処分の理由 |

問 17 道路交通法に定める車両（軽車両を除く。以下同じ。）の積載物の積載方法、積載制限（出発地の警察署長が許可した場合を除く。）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. 車両の運転者は、当該車両について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の制限を超えて乗車させ、又は積載をして車両を運転してはならない。ただし、当該車両の出発地を管轄する警察署長による許可を受けて貨物自動車の荷台に乗車させる場合等にあつては、当該制限を超える乗車をさせて運転することができる。
2. 自動車の使用者は、その者の業務に関し、自動車の運転者に対し、道路交通法第57条（乗車又は積載の制限等）第1項の規定に違反して政令で定める積載物の重量、大きさ又は積載の方法の制限を超えて積載をして運転することを命じ、又は自動車の運転者がこれらの行為をすることを容認してはならない。
3. 過積載をしている車両の運転者に対し、警察官から過積載とならないようにするため必要な応急の措置命令がされた場合において、当該命令に係る車両の使用者（当該車両の運転者であるものを除く。）が当該車両に係る過積載を防止するため必要な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、車両を運転者に運転させる場合にあらかじめ車両の積載物の重量を確認することを運転者に指導し又は助言することその他車両に係る過積載を防止するため必要な措置をとることを指示することができる。
4. 警察官は、過積載をしている車両の運転者及び使用者に対し、当該車両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じることができる。

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、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. 平均賃金とは、これを算定すべき事由の発生した日以前3ヵ月間にその労働者に対し支払われた賃金の総額を、その期間の所定労働日数で除した金額をいう。
2. 法で定める基準に達しない労働条件を定める労働契約は、その部分については無効とする。この場合において、無効となった部分は、この法で定める基準による。
3. 使用者は、労働契約の締結に際し、労働者に対して賃金、労働時間その他の労働条件を明示しなければならない。この明示された労働条件が事実と相違する場合においては、労働者は、即時に労働契約を解除することができる。
4. 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30日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30日間は、解雇してはならない。

問 19 労働基準法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. 使用者は、労働者に、休憩時間を除き1週間について40時間を超えて、労働させてはならない。また、1週間の各日については、労働者に、休憩時間を含め1日について8時間を超えて、労働させてはならない。
2. 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、休暇に関する事項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。
3. 使用者は、その雇入れの日から起算して3ヵ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、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. 使用者は、6週間（多胎妊娠の場合にあっては、14週間）以内に出産する予定の女性が休業を請求した場合においては、その者を就業させてはならない。また、産後8週間を経過しない女性を就業させてはならない。ただし、産後6週間を経過した女性が請求した場合において、その者について医師が支障がないと認めた業務に就かせることは、差し支えない。

問 20 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の運転時間に関する次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢（1～8）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 運転時間は、2日（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週間当たりを超えないものとする。
2. 連続運転時間（1回が連続以上で、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をいう。）は、を超えないものとする。

1. 乗務開始	2. 5時間	3. 40時間	4. 10分
5. 44時間	6. 始業時刻	7. 15分	8. 4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」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、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。
2. 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。以下同じ。）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（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての最大拘束時間を20時間まで延長することができる。また、休息期間は、4時間まで短縮することができるものとする。
3. 使用者は、業務の必要上、トラック運転者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²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8時間以上でなければならないものとする。
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する。

問 22 下表は、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が、このうち、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に適合しているものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。ただし、「1ヵ月についての拘束時間の延長に関する労働協定」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	1年間
拘束時間	273時間	281時間	294時間	282時間	282時間	294時間	292時間	296時間	322時間	286時間	282時間	306時間	3,490時間

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	1年間
拘束時間	272時間	292時間	293時間	294時間	280時間	287時間	295時間	300時間	302時間	291時間	272時間	318時間	3,496時間

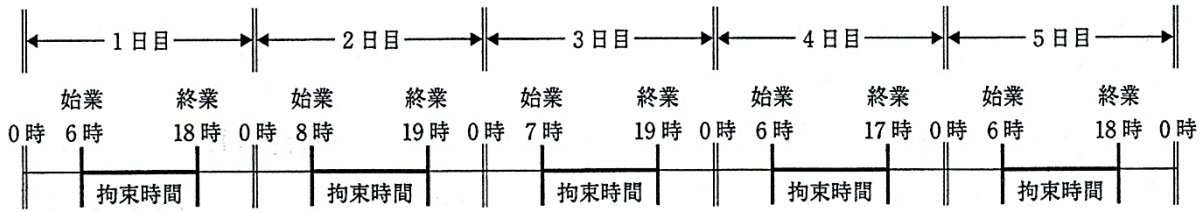
3.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間
拘束時間	286時間	294時間	289時間	301時間	262時間	278時間	299時間	292時間	314時間	293時間	294時間	308時間	3,510時間

4.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間
拘束時間	293時間	294時間	302時間	286時間	289時間	300時間	284時間	306時間	280時間	294時間	293時間	297時間	3,518時間

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5日間の勤務状況の例を示したものであるが、次の1～4の拘束時間のうち、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」における1日についての拘束時間として、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. 1日目：12時間 2日目：12時間 3日目：12時間 4日目：11時間
2. 1日目：12時間 2日目：11時間 3日目：12時間 4日目：11時間
3. 1日目：12時間 2日目：12時間 3日目：13時間 4日目：11時間
4. 1日目：12時間 2日目：11時間 3日目：13時間 4日目：11時間

5. 実務上の知識及び能力

問 24 点呼の実施に関する次の記述のうち、適切なものを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. A営業所の運行管理者は、所属する運転者に乗務が同社のB営業所で終了する運行を指示した。そこで、当該運転者の業務後の点呼における酒気帯びの有無を確認するため、B営業所に設置してあるアルコール検知器(検査日時、測定値を自動的に記録できるもの。)を使用させてもらうよう依頼した。その日の業務後点呼の際、運転者は、当該検知器による測定結果をA営業所の運行管理者に電話で報告した。その測定にはB営業所の運行管理者が立ち会った。
2. 運行管理者は、深夜の時間帯に長距離走行となる運送について交替運転者を同乗させている。出庫時から運転を開始する運転者に対する業務前の点呼については、所属する営業所において対面により行い、出庫時から同乗する交替運転者の業務前の点呼については、あらかじめ運転を交替する地点として指示した地点において、交替運転者が運転を開始する前にカメラ機能付き携帯電話及び車載されているアルコール検知器を使用して、健康状態、酒気帯びの有無等の報告、確認を行った。
3. 運行管理者の補助者は、業務前点呼において、運転者が疾病、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があると判断したが、本人から時間が経てば大丈夫との申告があったため、そのまま乗務させた。
4. 輸送の安全の確保に関する取組みが優良であると認められたA営業所(全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所)に選任された運行管理者は、営業所から離れた場所にある当該営業所のB車庫から乗務を開始する運転者に対して、当該車庫に設置してある国土交通大臣が定めた機器を使用して業務前の点呼を行っている。

問 25 緊急事態等に関する次の記述のうち、運行管理者又は事業用自動車の運転者の措置として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. 大型トラックが荷物を積載して高速道路を走行中、アクセルを踏んでも車速が上がらず徐々に減速してきて今にも停止しそうになったため、当該トラックの運転者は、やむを得ず当該トラックが停車することができる幅のある路側帯に停車させた。運転者は、昼間で視界も良好であるため非常点滅表示灯を点灯させることで十分と考え、停止表示器材の表示は行わなかった。
2. 運転者は、中型トラックで道幅の広い幹線道路を走行中、大地震が発生したのでトラックを左側の路肩に寄せ停車させ様子を見ていた。この地震により道路等が損壊し車両の通行が困難となったので、当該運転者はトラックを道路外に移動させてから避難しようとしたが、道路等の状況から当該トラックを適当な場所に移動させることが困難であったため、やむを得ず停車した場所にトラックを置いて避難した。避難の際、エンジンを止め、エンジンキーを付けたままにし、窓を閉め、ドアをロックしない状態で当該トラックから離れた。
3. 大型トラックに荷物を積載して運送中の運転者から、営業所の運行管理者に対し「現在走行している地域一帯に大雨注意報が発令されており、雨が強く降り続いて視界が悪くなってきたので一時運転を中断している。」との連絡があった。連絡を受けた運行管理者は、こちらでは何もできないと考え、運行する経路を運転者自ら判断し、また、運行することが困難な状況に至った場合は、適当な待避場所を見つけて運送の中断等を運転者自らの判断で行わせることとした。
4. 中型トラックが配送のため走行中、歩行者と接触する事故を起こし、歩行者が負傷した。当該トラックの運転者は、ただちに、救急車の出勤を要請するとともに、警察署に交通事故発生を報告した。救急車が到着して歩行者を病院に搬送した後に、運転者は、通報の際警察官から事故現場を離れないと言われていたが、警察官の到着が遅れていたため、配送先が近くでありすぐに戻れると思い、一時事故現場を離れた。運送終了後直ちに事故現場に戻り、警察官の指示に従った。

問 26 交通事故防止対策に関する次の記述のうち、適切なものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

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. 飲酒は、運転に欠かせない視力、反応時間、運動機能、注意力、集中力、判断力、平衡感覚等を大きく損なわせることから、飲酒による運転への影響を運転者に指導することは、事故防止対策の有効な手段となっている。
3. 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、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うが、安全確認に重要な運転者の意識レベルは、個人差があるため有効な交通事故防止対策の手段となっていない。
4. 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。

©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 27 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。

1. 常習的な飲酒運転の背景には、アルコール依存症という病気があるといわれている。この病気は専門医による早期の治療をすることにより回復が可能とされているが、一度回復しても飲酒することにより再発することがあるため、事業者は、アルコール依存症から回復した運転者に対しても飲酒に関する指導を行う必要がある。
2. 事業者が、自社指定の医師による定期健康診断を実施したが、一部の運転者からは当該医師による健康診断ではなく他の医師による健康診断を受診したい旨の希望があった。そこで、自社で実施した健康診断を受診しなかった運転者には、他の医師が行う当該健康診断に相当する健康診断を受け、その結果を証明する書面を提出するようにさせた。
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、睡眠中に呼吸が止まる、日中の強い眠気などの症状があり、また、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。このため、安全運転を続けていくためには早期の発見及び治療が重要であることから、事業者は、日頃から運転者に対し、SASの症状などについて理解させておく必要がある。
4. 自社で行った定期健康診断においては特に異常な所見がなかった運転者が、数ヵ月後に脳梗塞と診断され、病院に入院し治療を受けた。その後、退院した運転者より「完治したので乗務に戻りたい。」との申告があったことから、運行管理者は、医師から乗務に係わる意見を聴取することなく、運転者の顔色等を確認のうえ大丈夫と判断して、乗務させた。

問 28 自動車の走行時に働く力及び運転中の人間の視覚と視野等に関する次の記述のうち、適切でな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。

1. 自動車がカーブを走行するとき、自動車の重量及びカーブの半径が同一の場合には、速度が2倍になると遠心力の大きさも2倍になることから、カーブを走行する場合の横転などの危険性について運転者に対し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. 自動車の夜間の走行時においては、自車のライトと対向車のライトで、お互いの光が反射し合い、その間にいる歩行者や自転車が見えなくなることがあり、これを蒸発現象という。蒸発現象は暗い道路で特に起こりやすいため、夜間の走行の際には十分注意するよう運転者に対し指導する必要がある。
4. 自動車が追越しをするときは、前の自動車の走行速度に応じた追越し距離、追越し時間が必要になる。前の自動車と追越しをする自動車の速度差が小さい場合には追越しに長い時間と距離が必要になることから、無理な追越しをしないよう運転者に対し指導する必要がある。

問 29 運行管理者は複数の荷主からの運送依頼を受けて、下のとおり 4 日にわたる 2 人乗務による運行計画を立てた。この 2 人乗務を必要とした根拠についての次の 1～3 の下線部の運行管理者の判断について、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、<4 日にわたる運行計画>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)

< 4 日にわたる運行計画 >

前日 当該運行の前日は、この運行を担当する運転者は、休日とする。

1 日 目	始業時刻	出庫時刻											到着時刻	終業時刻
	4時	4時45分											19時15分	20時00分
	営業所	業務前等 点呼等	運 転	荷積 み	運 転	休 憩	運 転	休 憩	運 転	荷下 ろし	運 転	業務後 等 点呼等	宿 泊 所 (休 憩)	
		45分	1時間	1時30分	3時間	30分	2時間	1時間	3時間	1時30分	1時間	45分		

2 日 目	始業時刻	出庫時刻											到着時刻	終業時刻
	6時	6時45分											19時45分	20時30分
	宿 泊 施 設	業務前等 点呼等	運 転	荷積 み	運 転	休 憩	運 転	休 憩	運 転	荷下 ろし	運 転	業務後 等 点呼等	宿 泊 所 (休 憩)	
		45分	1時間	1時間	3時間	1時間	2時間	30分	2時間	1時30分	1時間	45分		

3 日 目	始業時刻	出庫時刻											到着時刻	終業時刻
	6時	6時45分											19時45分	20時30分
	宿 泊 施 設	業務前等 点呼等	運 転	荷積 み	運 転	休 憩	運 転	休 憩	運 転	荷下 ろし	運 転	業務後 等 点呼等	宿 泊 所 (休 憩)	
		45分	1時間	1時間	3時間	1時間	2時間	30分	2時間	1時30分	1時間	45分		

4 日 目	始業時刻	出庫時刻											到着時刻	終業時刻
	4時	4時45分											16時10分	16時55分
	宿 泊 施 設	業務前等 点呼等	運 転	荷積 み	運 転	休 憩	運 転	休 憩	運 転	荷下 ろし	運 転	業務後 等 点呼等	営 業 所	
		45分	30分	1時間	2時間	1時間	1時30分	5分	1時30分	20分	2時間	1時間	30分	45分

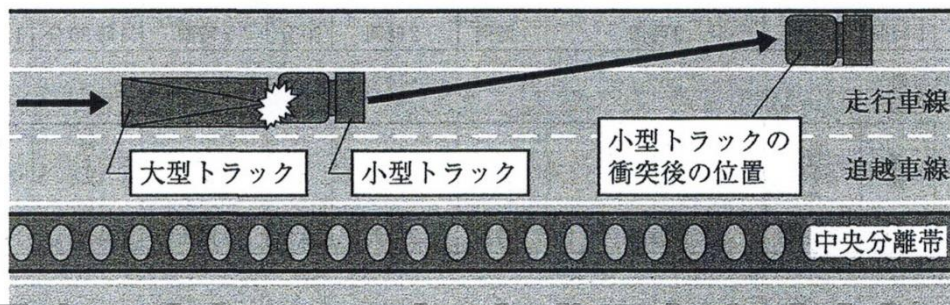
翌日 当該運行の翌日は、この運行を担当する運転者は、休日とする。

- 1 人乗務とした場合、1 日についての拘束時間及び休息期間が「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。)に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。
- 1 人乗務とした場合、すべての日を特定の日とした場合の 2 日を平均して 1 日当たりの運転時間が改善基準に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。
- 1 人乗務とした場合、連続運転時間が改善基準に違反すると判断して、当該運行には交替運転者を配置した。

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>

運転者は、営業所に21時に出社し、運行管理者の補助者の業務前点呼を受け、あらかじめ積置きした積載重量8トンの大型トラックに乗務し、配送先に向け21時30分に出庫した。最寄りの高速道路のインターチェンジまでの一般道路が渋滞しており、予定時刻より大幅に遅れて高速道路のインターチェンジに入った。当夜は濃霧であり制限速度が時速50キロメートルに規制されていたが、当該運転者は時速80キロメートルで走行していたところ、途中休憩をはさみ翌日1時30分頃に、前方を走行していた小型トラックに追突し、重軽傷者2人の事故を惹き起こした。



<事故関連情報>

- 当該運転者は前日が休日であり、22時に就寝し、当日7時に起床した。運行管理者の補助者は、当該運転者に対する業務前の点呼において、疲労等に問題がないことを確認していた。
- 当該運転者は、営業所を出発後、一般道路の渋滞により、大幅に到着時刻が遅れることを気にしながら運転していた。
- 当該一般道路は、頻繁に渋滞が発生しており、これまでの運行においても遅延が多発していた。その状況は、運行管理者も把握していたが、当該運転者に対し指導はしていなかった。
- 事故当時、濃霧のため視界が悪く、高速道路は道路標識等により時速50キロメートルの速度制限が課せられていたため、当該運転者は、さらに遅れがひどくなることを心配していた。
- 当該運転者は、3ヵ月前に定期健康診断を受診した際、肥満及び高血圧を指摘され、精密検査の受診を勧められていたが、まだ、精密検査は受診していなかった。

<再発防止対策>

ア 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ことを運転者に認識させる。

イ 運行管理者は、道路交通法令又は道路標識等により指定された最高速度を遵守して運転するだけでなく、道路、交通及び車両等の状況に応じた安全な速度と方法で運転するように運転者に対し、指導する。

ウ 点呼の確実な実施体制を整備する。

エ 運行管理者は、十分な睡眠時間の確保等、勤務に影響を及ぼさない日常生活の過ごし方についても指導する。

オ 運行管理者は、運転者に安全性の確保、事故の防止のための知識・技能を習得させるため、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者の対して行う指導及び監督の指針」に基づき、運転者に対して指導・監督を継続的、計画的に実施するとともに、事故惹起運転者等に対して特別な指導を実施する。

カ 運行管理者は、運転者に対して、主として運行する経路における道路及び交通の状況をあらかじめ把握させるよう指導するとともに、これらの状況を踏まえ、事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導する。

キ 運行管理者は、運転者の健康状態を常に把握し、コミュニケーションを十分図る等により、運転者に対する指導の効果を向上させる。

ク 運行管理者は、運行経路等の調査を十分に行い、適切な運行計画の作成を行うよう努める。

1. ア・ウ・エ・カ

3. ア・ウ・オ・キ

5. ア・ウ・カ・キ

7. ア・エ・キ・ク

2. イ・エ・カ・ク

4. イ・オ・カ・ク

6. イ・エ・オ・キ

8. イ・ウ・オ・ク

平成 27 年度第 2 回試験（H28.3 実施）解答・解説

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

【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 (事業法9条3項、事業法施行規則6条1項)

あらかじめ国土交通大臣に届け出なければならないものは、2の「各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数の変更(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。)」である。なお、他の肢の事項については、「変更後に遅滞なくその旨を、国土交通大臣に届け出なければならないもの」である。

問2 正解 A5 B2 C8 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(D=指導)に従わなければならない。

問3 正解2,4

1. 誤り。輸送の安全に関する基本的な方針を策定す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。運行管理者の業務は、「乗務員等に対し、国土交通大臣が告示で定める指導・監督を行うこと」である(同規則20条1項14号)。
2. 正しい。(安全規則20条1項2号)
3. 誤り。補助者を選任することは事業者の義務であり(安全規則18条3項)、運行管理者の業務ではない。なお、「事業者によって選任された補助者に対する指導・監督を行うこと」は運行管理者の業務である(同規則20条1項16号)。
4. 正しい。(安全規則20条1項14号の2)

問4 正解2,3

1. 誤り。業務前の点呼では、運転者から、酒気帯びの有無及び疾病、疲労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、必ず報告を求めなければならない(安全規則7条1項)、これらの報告を省略してはならない。
2. 正しい。酒気帯びの有無については、アルコール検知器を用いて確認するほか、運転者の状態を目視等でも確認しなければならない(安全規則7条4項)。
3. 正しい。(安全規則7条1項、2項)
4. 誤り。後半の記述が誤り。「日常点検の実施又はその確認についての報告」は、業務前の点呼で報告を求める事項であり、中間点呼では不要である(安全規則7条3項)。

問5 正解2

1. 報告を要する。本事故は「自動車が転落したもの」に該当するので報告を要する(事故報告規則2条1号)。ここでいう「転落」とは、道路外に転落した場合で、その落差が0.5メートル以上のときをいう。
2. 報告を要しない。国土交通大臣への報告を要するのは、「橋脚、架線その他の鉄道施設を損傷させ、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」である(事故報告規則2条13号)。
3. 報告を要する。本事故は「自動車の装置の故障により、自動車が運行できなくなったもの」に該当するので報告を要する(事故報告規則2条11号)。
4. 報告を要する。本事故は「重傷者を生じたもの」に該当するので報告を要する(事故報告規則2条3号)。ここでいう重傷には、「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」が含まれており、本肢も該当する。

問6 正解4

1. 正しい。(安全規則3条1項、2項)

2. 正しい。(安全規則 3 条 3 項)
3. 正しい。(安全規則 17 条 1 号の 2)
4. 誤り。事業者は、運行指示書の作成を要する運行の途中において、「運行の開始及び終了の地点及び日時」に変更が生じた場合には、運行指示書の写しに当該変更の内容を記載し、これにより運転者等に対し電話その他の方法により当該変更の内容について適切な指示を行い、及び当該運転者等が携行している運行指示書に当該変更の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)。

問 7 正解 3

1. 正しい。(指導監督の指針第 2 章 2)
2. 正しい。(指導監督の指針第 1 章 2)
3. 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)。
4. 正しい。(指導監督の指針第 2 章 4)

問 8 正解 3, 4

1. 誤り。事業用自動車に貨物を積載するときは、本肢のように必要な措置を講じなければならない。これはすべての事業用自動車を対象であり、「車両総重量が 8 トン以上又は最大積載量が 5 トン以上のもの」に限られるわけではない(安全規則 5 条)。
2. 誤り。貨物の積載状況を「業務の記録」に記録させなければならないのは、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従事した運転者に対してである (安全規則 8 条 1 項 6 号イ)。
3. 正しい。(安全規則 5 条の 2 第 1 号)
4. 正しい。(安全規則 64 条 1 項)

問 9 正解 2, 4

1. 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。
2. 正しい。(車両法 35 条 6 項、36 条)
3. 誤り。自動車の用途を廃止したときは、その事由があった日から 15 日以内に、永久抹消登録の申請をしなければならない (車両法 15 条 1 項 1 号)。
4. 正しい。(車両法 12 条 1 項)

問 10 正解 A1 B1 C2 (車両法 54 条 1 項)

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 (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ため、又は保安基準に適合させるために必要な (B = 整備) を行うべきことを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 (C = 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 11 正解 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. 誤り。自動車の長さ、幅又は高さを変更した場合など、自動車検査証記録事項に変更があったときは、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(車両法67条1項)。
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12 正解2

1. 正しい。(細目告示222条1項2号)
2. 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)。
3. 正しい。(保安基準1条1項6号)
4. 正しい。(保安基準8条4項、5項)

問13 正解1

1. 誤り。これは**車両通行帯**の説明である(道交法2条1項7号)。本線車道とは、高速自動車国道又は自動車専用道路の本線車線により構成する車道をいう(同項3号の2)。
2. 正しい。(道交法2条3項1号)
3. 正しい。(道交法2条1項18号)
4. 正しい。(道交法2条1項22号)

問14 正解3

1. 正しい。(道交法21条1項、2項)
2. 正しい。(道交法20条1項)
3. 誤り。路線バス等の優先通行帯を通行している自動車は、後方から路線バス等が接近してきたときは、**その正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに当該車両通行帯の外に出なければならない**(道交法20条の2第1項)。
4. 正しい。(道交法17条5項4号)

問15 正解2,3

1. 正しい。(道交法40条1項)
2. 誤り。車両等が徐行しなければならないは、道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近又は**勾配の急な下り坂**を通行するときであり(道交法42条2項)、**「勾配の急な上り坂」は含まれない**。
3. 誤り。前半は正しいが、後半が誤り。車両等は、横断歩道等に接近する場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、**当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない**(道交法38条1項)。
4. 正しい。(道交法37条の2第2項)

問16 正解 A1 B2 C1 D1 (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、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者を営業者であるときは当該事業者及び**(C=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**(D=違反の内容)**を通知するものとする。

問17 正解4

1. 正しい。(道交法 57 条 1 項)
2. 正しい。(道交法 75 条 1 項 6 号)
3. 正しい。(道交法 58 条の 4)
4. 誤り。警察官は、過積載をしている車両の運転者に対し、当該車両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(道交法 58 条の 3 第 1 項)。この応急措置命令は、車両の運転者に対して発せられるものであり、車両の「使用者」ではない。

問18 正解1

1. 誤り。平均賃金とは、算定すべき事由の発生した日以前 3 ヶ月間に労働者に対し支払われた賃金の総額を、その期間の総日数で除した金額をいう(労基法 12 条 1 項)。
2. 正しい。(労基法 13 条)
3. 正しい。(労基法 15 条 2 項)
4. 正しい。(労基法 19 条 1 項)

問19 正解2,4

1. 誤り。前半は正しいが、後半が誤り。1 週間の各日については、労働者に、休憩時間を除き1 日について 8 時間を超えて、労働させてはならない(労基法 32 条 2 項)。
2. 正しい。(労基法 89 条)
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 65 条 1 項、2 項)

問20 正解 A6 B5 C4 D8 (改善基準4条1項4号、5号)

1. 運転時間は、2 日 ((A=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 (B=44 時間)を超えないものとする。
2. 連続運転時間 (1 回が連続 (C=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をいう。)は、(D=4 時間)を超えないものとする。

問21 正解3

1. 正しい。(改善基準 4 条 2 項)
2. 正しい。(特例通達 2)
3. 誤り。休息期間を分割して与える場合、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(特例通達 1)。
4. 正しい。フェリー乗船時間について、以前は「2 時間までは拘束時間、残りを休息期間として取り扱う」とされていたが、平成 27 年 9 月に特例通達の一部改正され、フェリーの乗船時間については、原則として、休息期間として取り扱うこととされた(特例通達 4)。

問22 正解2,3

拘束時間は、1 ヶ月について 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 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)。

したがって、「1 年間の拘束時間が 3,516 時間を超えている」、「1 ヶ月の拘束時間が 320 時間を超えている」、「1 ヶ月の拘束時間が 293 時間を超えている月が 7 ヶ月以上ある」のいずれかに該当する場合には、改善基準に違反することになる。

1. 適合していない。12 月の拘束時間が 320 時間を超えている。

2. 適合している。1年間の拘束時間が3,516時間を超えておらず、拘束時間が320時間を超えている月もない。また、拘束時間が293時間を超えている月が5ヵ月（7月、10月、11月、12月、3月）である。
3. 適合している。1年間の拘束時間が3,516時間を超えておらず、拘束時間が320時間を超えている月もない。また、拘束時間が293時間を超えている月が6ヵ月（5月、7月、10月、12月、2月、3月）である。
4. 適合していない。1年間の拘束時間が3,516時間を超えている。

問23 正解3

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）。各日の拘束時間は以下のようになる。

- ・1日目：6時～18時＝12時間
- ・2日目：8時～19時＋3日目の7時～8時＝12時間
 ※2日目の拘束時間は、「2日目の8時～3日目の8時の24時間の中で拘束されていた時間」なので、「3日目の7時～8時」は2日目の拘束時間にも含まれる。
- ・3日目：7時～19時＋4日目の6時～7時＝13時間
 ※3日目の拘束時間は、「3日目の7時～4日目の7時の24時間の中で拘束されていた時間」なので、「4日目の6時～7時」は3日目の拘束時間にも含まれる。
- ・4日目：6時～17時＝11時間

問24 正解1,4

1. 適切。本肢のように、所属営業所ではない自社の他の営業所（＝B営業所）で乗務を開始・終了する場合において、運転者に、B営業所に備えられたアルコール検知器（B営業所に常時設置されており、検査日時及び測定数値を自動的に記録できる機能を有するものに限る。）を使用させ、及び当該アルコール検知器の測定結果を電話等の方法により所属営業所（＝A営業所）の運行管理者等に報告させたときは、「A営業所に備えられたアルコール検知器」を用いたとみなされる。
 （なお、この場合には、B営業所の運行管理者等の立ち会いの下で検査を実施するよう事業者を指導することとされており、本肢の実施方法は適切である。（安全規則解釈運用7条6.（6）（7））
2. 適切でない。事業用自動車の運行の業務に従事しようとする運転者に対しては、運行上やむを得ない場合を除き、対面等により点呼を行わなければならない。したがって、本肢の場合、同乗する交替運転者に対しても、所属する営業所において対面等による点呼を行う必要がある。
3. 適切でない。補助者が行う補助業務は、運行管理者の指導及び監督のもと行われるものであり、補助者が行うその業務において、「疾病、疲労、睡眠不足等の理由により安全な運転をすることができないおそれがあること」が確認された場合には、直ちに運行管理者に報告を行い、運行の可否の決定等について指示を仰ぎ、その結果に基づき運転者に対し指示を行わなければならない（安全規則解釈運用18条5.）。したがって、運行管理者の指示を仰がずにそのまま乗務させたことは適切でない。
4. 適切。輸送の安全の確保に関する取組みが優良であると認められた営業所（Gマーク営業所）において認められているIT点呼についての記述である。

問25 正解 適2 不適1,3,4

1. 適切でない。高速道路の走行中、故障等の理由により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自動車を運転することができなくなったときは、停止表示器材を、後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に設置して、当該自動車が故障等の理由により停止していることを表示しなければならない。たとえ昼間で視界が良好であっても、停止表示器材の表示は必要である。

2. 適切。大地震発生時に自動車を道路上に置いて避難するときは、このように、緊急車両や避難者の邪魔になった場合に、誰でも動かせる状態にしておく。
3. 適切でない。運行管理者は、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、運行経路や運送の中断などを運転者の判断に委ねてことは適切ではない。
4. 適切でない。警察官から事故現場を離れないと言われていたにもかかわらず、一時的とはいえ、事故現場を離れたことは適切ではない。

問 26 正解 2

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。飲酒に関する指導について適切な記述である。
3. 適切でない。指差呼称は、安全確認のため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の有効な手段の一つとして活用されている。
4. 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。

問 27 正解 適 1, 2, 3 不適 4

1. 適切。アルコール依存症について適切な記述である。アルコール依存症は、一度回復しても飲酒することにより再発することも多い。
2. 適切。健康診断の受診について適切な記述である。労働者の安全と衛生についての基準を定めた労働安全衛生法によると、「労働者は、原則として、事業者の指定した医師が行なう健康診断を受けなければならないが、当該健康診断を受けることを希望しない場合には、他の医師が行なう『当該健康診断に相当する健康診断』を受け、その結果を証明する書面を事業者に提出すればよい」とされている（安衛法 66 条 5 項）。
3. 適切。睡眠時無呼吸症候群（SAS）について適切な記述である。SAS 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. 適切でない。本肢の運転者は脳梗塞という重病を発症しており、退院後において運転業務に戻す場合には、乗務の可否や乗務させた場合の配慮事項等を医師に相談すべきである。したがって、医師の意見を聴取することなく、当該運転者を乗務させた本肢の運行管理者の対応は適切とはいえない。

問 28 正解 1, 2

1. 適切でない。自動車に働く遠心力は、速度の 2 乗に比例して大きくなる。したがって、自動車がカーブを走行する場合において、自動車の重量及びカーブの半径が同一の場合には、速度が 2 倍になると遠心力の大きさは **4 倍** になる。
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。蒸発現象の特徴等について適切な記述である。
4. 適切。追越しにかかる時間及び距離について適切な記述である。前の自動車と追越しをする自動車の速度差が小さい場合、追越しに長い時間と距離が必要になる。

問 29 正解 1, 3

1. 適切。(1日についての拘束時間及び休息期間が改善基準に違反している)

1日の最大拘束時間は、16時間を超えてはならず(改善基準4条1項2号)、また、勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与えなければならない(同項3号)。

なお、問23の解説にもあるように、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。

<拘束時間>

- ・1日目：4時～20時＝16時間
- ・2日目：6時～20時30分＝14時間30分
- ・3日目：6時～20時30分＋4日目の4時～6時＝16時間30分

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

- ・4日目：4時～16時55分＝12時間55分

<休息期間>

- ・1日目：終業20時～2日目の始業6時＝10時間
- ・2日目：終業20時30分～3日目の始業6時＝9時間30分
- ・3日目：終業20時30分～4日目の始業4時＝7時間30分

以上により、3日目の拘束時間及び3日目の休息期間が改善基準に違反している。

2. 適切でない。(すべての日を特定の日とした場合の2日を平均して1日当たりの運転時間は改善基準に違反していない)

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)

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9時間、3日目が9時間、4日目が8時間である。

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時間＋10時間)÷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時間＋9時間)÷2＝9.5時間であり、「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時間＋9時間)÷2＝9.5時間、「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(9時間＋9時間)÷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。

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(9時間＋9時間)÷2＝9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時間＋8時間)÷2＝8.5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＋8時間)÷2＝8.5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＋0時間)÷2＝4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時間を超えていないので、改善基準に違反していない。

3. 適切（4日目の連続運転時間が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分以上の運転の中断」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、運転の中断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～3日目については、すべての運転が連続4時間以下であり、なおかつ、運転後には30分以上の運転の中断をしているため、改善基準に違反していない。

4日目の運転状況を見ると、2回目の休憩時間が10分未満（5分）のため、運転中断の時間とは扱われない。結果、3回目の運転以降の運転状況は「運転3時間（3回目の運転：1時間30分＋4回目の運転：1時間30分）⇒休憩20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時間を超えており（＝5時間）、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4

※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 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。

イ 本事故が起きた原因のひとつとして、濃霧のため視界が悪いにもかかわらず、規制速度を超える速度で走行していたことが挙げられる。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。

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 運転者は事故前日～当日にかけて9時間の睡眠をとっており、さらに事故当日の業務前の点呼において、疲労等に問題がないことが確認されているため、本事故は、運転者の睡眠不足や日常生活の過ごし方に問題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。

オ 本事故では重傷者が生じており、事故を起こした運転者は、特別な指導の対象となる事故惹起運転者に該当する（指導及び監督の指針第2章2）。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 本事故が起きた原因のひとつとして、運転者が、一般道路の渋滞により、大幅に到着時刻が遅れることを気にしながら運転し、結果として規制速度を超える速度で走行していたことが挙げられる。しかも、当該一般道路は、渋滞が原因でこれまでも遅延が多発していたことを運行管理者は把握していたにもかかわらず、当該運転者に対し指導していなかった。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。

キ 運転者は、定期健康診断において、肥満及び高血圧を指摘され、精密検査の受診を勧められていたにもかかわらず、精密検査は受診していなかったとあるが、**本事故は、運転者の健康状態の悪化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。

ク 今回の運行で通行した一般道路は、渋滞が原因でこれまでの運行においても遅延が多発していたわけなので、渋滞や遅延を考慮した運行計画を作成することは、運転者の安全運転につながる。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。

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・オ・カ・クとなり、肢4が正解となる。

©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)