

運行管理者試験問題（貨物）

（試験時間は 90 分）

平成 28 年度 第 2 回（H29 3/5 実施分）

問 1 から問 30 までについて、それぞれの設問の指示に従って解答してください。
（答えを一つだけ選ぶもの、複数選ぶもの、枠の中から選ぶもの等があります。）

I. 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。

1. 一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の許可の取消しを受けた者は、その取消しの日から 2 年を経過しなければ、新たに一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の許可を受けることができない。
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。

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付帯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、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 するために必要な措置を講じなければならない。

- | | | |
|------------|---------------|---------------|
| 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。

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。

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. 乗務前の点呼は、対面(運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。)により行わなければならない。ただし、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、貨物自動車運送事業者が点呼を行う場合にあつては、当該事業者は、国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができる。
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日目の乗務が営業所以外の遠隔地で終了し、2日目の乗務開始が1日目の乗務を終了した地点となるもの。)については、1日目の乗務後の点呼及び2日目の乗務前の点呼のいずれも対面で行うことができないことから、2日目の乗務については、乗務前の点呼及び乗務後の点呼(乗務後の点呼は対面で行う。)のほかに、当該乗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。双方の運転者はともに軽傷であったが、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。

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。)を常時選任しておかなければならず、この場合、選任する運転者は、日々雇い入れられる者、2カ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。)であつてはならない。
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つ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乗務

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。

1. 事業用自動車の運転者の乗務において、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状態が発生した場合にあっては、その概要及び原因を「乗務等の記録」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、当該事業所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。

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。

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に乗務する運転者は、当該乗務において、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、乗務等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、運転者に対する適切な指導及び監督を怠ってはならない。

II. 道路運送車両法関係

問9 道路運送車両法の目的に関する次の文中、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。)、また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。)の空気入り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、空気入り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。

III. 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。

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する車であつて、原動機付自転車、自転車及び身体障害者用の車いす並びに歩行補助車その他の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鋲、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 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 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 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。

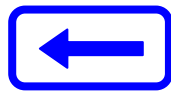
1. 車両総重量が9,800キログラムで最大積載量が5,500キログラムの特定中型自動車(専ら人を運搬する構造のもの以外のもの)は通行してはならない。



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。



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なくても貨物を運搬する構造の自動車(以下「貨物自動車」という。)の荷台に乗車を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をさせ、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、貨物自動車に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を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。

IV. 労働基準法関係

問 18 労働基準法(以下「法」という。)に定める労働条件およ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。)に定める一般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 ヶ月以上 3 ヶ月 | 2. 3 ヶ月以上 6 ヶ月 |
| 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 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、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(始業時間から起算して 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 22 下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の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。なお、フェリー乗船時間は休息期間として取り扱うものとする。

1 日 目	0:00 3:00 11:00 17:00 22:00 24:00 始業 (フェリー乗船) 終業
2 日 目	0:00 5:00 18:00 24:00 始業 終業
3 日 目	0:00 4:00 7:00 13:00 22:00 24:00 始業 (フェリー乗船) 終業
4 日 目	0:00 5:00 19:00 24:00 始業 終業
5 日 目	0:00 4:00 16:00 24:00 始業 終業

- | | | | | |
|----|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 1. | 1 日目 : 13 時間 | 2 日目 : 13 時間 | 3 日目 : 12 時間 | 4 日目 : 14 時間 |
| 2. | 1 日目 : 13 時間 | 2 日目 : 14 時間 | 3 日目 : 12 時間 | 4 日目 : 15 時間 |
| 3. | 1 日目 : 15 時間 | 2 日目 : 13 時間 | 3 日目 : 14 時間 | 4 日目 : 14 時間 |
| 4. | 1 日目 : 15 時間 | 2 日目 : 14 時間 | 3 日目 : 14 時間 | 4 日目 : 15 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。

前日：休日

始業時刻 4:00														終業時刻 17:45
1 日 目	乗務前 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	乗務後 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													

始業時刻 5:00														終業時刻 19:10
2 日 目	乗務前 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	乗務後 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													

始業時刻 3:00														終業時刻 15:45
3 日 目	乗務前 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	乗務後 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													

始業時刻 5:00														終業時刻 17:10
4 日 目	乗務前 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	乗務後 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													

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

V. 実務上の知識

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。

1. 乗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. 乗務後の点呼において、乗務を終了した運転者からの当該運転者からの当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行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報告を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、乗務開始及び乗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、遠隔地で乗務が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. 乗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。

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綱を作成し、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取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ことについては運転者の判断に任せ、中断、退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、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。

1. 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。
2. 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、タイヤの空気圧がで適当であることを、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。
3. 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。
4. 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、タイヤの空気圧およ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. ハイドロブレーキング現象 | 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、運転行動全体を的確に把握し、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。

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。

(荷主の依頼事項)

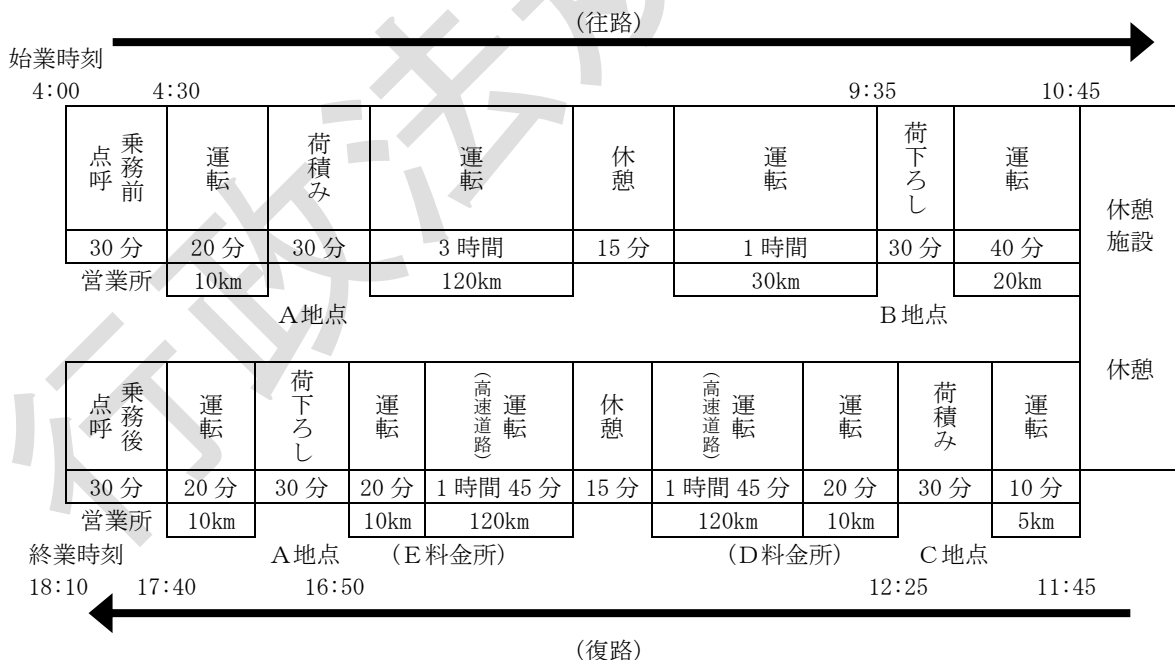
A地点から、重量が5,250キログラムの荷を10時30分までにB地点に運び、その後戻りの便にて、C地点から4,500キログラムの荷を18時までにA地点に運ぶ。

＜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、乗務前点呼後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。

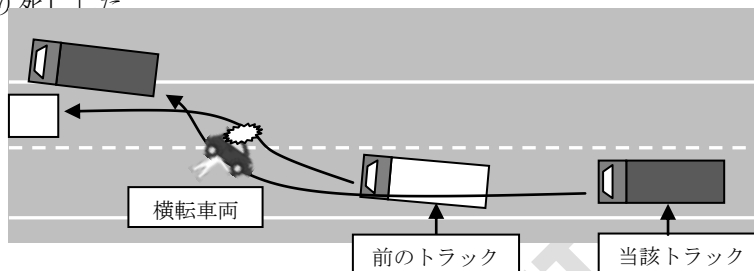
ウ 11時45分に休憩施設を出発してC地点に向かい、荷積みを行う。その後、12時25分にC地点を出発し、一般道を20分走行した後、D料金所から高速自動車国道（法令による最低速度を定めない本線車道に該当しないもの。）に乗り、途中15分の休憩をはさみ、3時間30分運転した後E料金所にて高速道路を降りる。（D料金所とE料金所間の距離は240キロメートル）その後、一般道を20分走行し、荷主先のA地点に16時50分に到着する。荷下ろし後、20分運転して営業所に17時40分に帰庫する。営業所において乗務後点呼を受け、18時10分に終業する。



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、運転席後方のベッドにて休息した。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、適切な休憩をと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、安全運転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

行政法規研究会

平成 28 年度第 2 回 運行管理者試験問題（貨物） 解答と解説

問題番号	解答と解説	対ページ
問 1	<p>正解 1、4</p> <p>1 ○ 事業法第 5 条第 2 号 欠格事由。取消しの日から 2 年を経過していなければ新規許可を受けることができない。</p> <p>2 × 運送約款は、認可事項である。事業法第 10 条（運送約款）</p> <p>3 × 事業法第 22 条第 2 項、第 3 項 事業者は、運行管理者に業務に必要な権限を与え、 運行管理者は、<u>事業者</u>に業務としての助言を行い、<u>事業者</u>はそれを<u>尊重</u>する。 運行管理者は、<u>従業員等</u>に業務としての指導を行い、<u>従業員等</u>はそれに<u>従う</u>。</p> <p>4 ○ 事業法第 18 条第 3 項 運行管理者の選任、解任は遅滞なく届出ること。</p>	P2 P4 P17 P2
問 2	<p>正解 A-3 B-7 C-6 D-4 事業法第 17 条第 1 項</p>	P7
問 3	<p>正解 1、2、3</p> <p>1 ○ 安全規則第 20 条第 1 項第 8 号 運転者に対し点呼を徹底すること</p> <p>2 ○ 安全規則第 20 条第 1 項第 2 号 運行管理者は管理のみ</p> <p>3 ○ 安全規則第 20 条第 1 項第 17 号 事故防止対策に基づき、安全確保について指導監督を行うこと</p> <p>4 × 会社の基本的な方針の策定は事業主の仕事</p>	P18 P17 P20 P20
問 4	<p>正解 4</p> <p>1 ○ 総回数の 3 分の 2 未満は補助者が点呼することができる。</p> <p>2 ○ 安全規則第 7 条第 1 項 安全性優良事業所では IT 点呼可能</p> <p>3 ○ 運行上やむを得ない場合は、宿泊を伴う運行で遠隔地において点呼する場合である。車庫と営業所が離れている場合にあつては、必ず対面で点呼を行うこと。</p> <p>4 × 安全規則第 7 条第 3 項 貨物で中間点呼が必要なのは、2 泊 3 日以上のみである。1 泊 2 日の場合は、1 日目の乗務前点呼と、2 日目の乗務後点呼を対面で点呼を行えるため、中間点呼は必須ではない。</p>	P21 P10 P10 P10 P75
問 5	<p>正解 2、4</p> <p>1 不要 貨物は 2 人以上の死者又は 5 人以上の重傷者がある時速報。この場合は死者が 1 名のため、報告書の提出を行う。</p> <p>2 要 報告規則第 4 条第 1 項第 5 号 酒気帯び運転は速報しなければならない</p> <p>3 不要 報告規則第 2 条第 1 項第 13 3 時間以上の鉄道車両の運転の休止は、速報でなく、報告書提出事項。</p> <p>4 要 報告規則第 4 条第 1 項第 2 号ロ 5 人以上の重傷者は速報事項。</p>	P23 P23 P23 P23
問 6	<p>正解 3</p> <p>1 ○ 安全規則第 3 条第 1 項、第 2 項 過労運転の防止の条件</p> <p>2 ○ 安全規則第 3 条第 8 項</p> <p>3 × 営業所を出発してから再び営業所に戻るまで 144 時間(6 日間)を超えてはならない。(フェリー乗船時間を除く)</p> <p>4 ○ 安全規則第 3 条第 7 項 過労防止のため交替運転者の確保</p>	P6 P7 P13 P7
問 7	<p>正解 2</p> <p>1 ○ 事故、遅延、異常状態を記録する。 安全規則第 8 条</p>	P12

	2 × 安全規則第 17 条第 1 項第 4 号、第 5 号 点検は運行の状況や、必要性の有無を問わず、必ず実施すること。	P10
	3 ○ 指導監督指針第 2 章適性診断の受診第 3 項 高齢者は 65 歳以後 1 年以内に 1 回その後 3 年ごとに受診。	P15
	4 ○ 指導及び監督の「特別な指導の実施にあたって配慮すべき事項」	P15
問 8	正解 3 1 ○ 安全規則第 5 条 貨物の積載方法 2 ○ 事業法第 64 条により荷主への勧告が行われる。 3 × 安全規則第 8 条第 1 項 6 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に乗務した場合は <u>貨物の積載状況を「乗務等の記録」に記載しなければならない。</u> 運行指示書は乗務前後のいずれも対面で点呼できない場合に運転者に携行させるもので、その記載事項に貨物の積載状況というものはない。 4 ○ 安全規則第 5 条の 2 により指導教育する。	P9 P9 P12 P9
問 9	正解 A = 1 B = 2 C = 2 D = 2 車両法第 1 条 (目的)	P25
問 10	正解 2、3 1 × 施行規則第 94 条の 5 第 11 項 車検証がなくても運行可能 2 ○ 車両法第 40 条 自動車の構造 3 ○ 道路運送車両法第 61 条の 2 第 1 項 4 × 道路運送車両法第 66 条 3 検査標章は有効期間の満了する時期が表示されている。	P27 P32 P27 P27
問 11	正解 3 1 ○ 車両法第 20 条第 2 項 封印を取り外し国土交通大臣の領置を受けること 2 ○ 車両法第 19 条 自動車登録番号標表示の義務 3 × 車両法第 15 条第 1 項 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。)、または自動車の用途を廃止したときは、 <u>所有者が、15 日以内に、永久抹消登録の申請をし、自動車検査証を返納する。</u> 4 ○ 本拠地の変更も 15 日以内 車両法第 12 条 (変更登録)。	P27 P27 P26 P26
問 12	正解 2、3 1 × 保安基準第 38 条の 2 (大型車両の後部反射器義務) 誤 : 5 トン以上 → 正 : 7 トン以上 2 ○ 保安基準第 4 条の 2 3 ○ 保安基準第 9 条、細目告示第 167 条第 4 項第 2 号 4 × 自動車が時速 90 キロメートルを超えて走行しないよう備える。	P35 P31 P37 P33
問 13	正解 1、2 1 ○ 道交法第 2 条第 1 項第 20 号 2 ○ 道交法第 2 条第 1 項第 9 号 3 × 道交法第 2 条第 1 項第 18 号 × <u>荷待ちのための停止で 5 分を超えない時間内のもの</u> → ○ <u>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</u> 4 × 道交法第 2 条第 1 項第 22 号 道路標識とは、 <u>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。</u> 設問は、「道路標示」についての説明である。	P39 P38 P39 P39
問 14	正解 A-1 B-2 C-1 道交法第 20 条第 1 項	P41
問 15	正解 2、3 1 × 道交法施行令第 2 条 交差点において既に右折している車両はそのまま進行することができるが、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 <u>車両等の進行妨害をしてはならない。</u> 2 ○ 道交法第 35 条の 2 第 1 項 環状交差点における左折等	P54

	<p>3 ○ 道交法第 34 条第 1 項 左折の方法</p> <p>4 × 道交法 36 条第 3 項 ×その前方に出る前に必ず一時停止しなければならない →○徐行しなければならない</p>	P44																				
問 16	<p>正解 4</p> <p>1 ○ 大型貨物自動車等通行止め 大型貨物自動車（車両総重量 11t 以上、又は最大積載量 6.5t 以上）と大型特殊自動車、特定中型貨物自動車（車両総重量 8t 以上 11t 未満、又は最大積載量が 5t 以上 6.5t 未満）（専ら人を運搬する構造のもの以外のもの）は通行できない。</p> <p>2 ○ 駐停車禁止 この場合は、8 時から 20 時までの間は駐停車してはならない。</p> <p>3 ○ 左折可 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。</p> <p>4 × 車両横断禁止 車両は、横断してはいけない。（道路外の施設又は場所に入出入りするのための左折を伴う横断はできる）</p>	<p>P55</p> <p>P56</p> <p>P56</p> <p>P56</p>																				
問 17	<p>正解 3</p> <p>1 ○ 道交法第 57 条第 3 項 分割不可能の積載過大の荷物 出発地警察署長の許可があれば過積載も可能</p> <p>2 ○ 道交法第 57 条第 1 項 出発地の警察署長の許可があれば過積載も可能。</p> <p>3 × 道交法第 55 条第 1 項 ×当該自動車が積載可能な重量までの人員 → ○必要最小限度の人員</p> <p>4 ○ 道交法第 58 条の 3 第 1 項 警察官は、<u>運転者</u>に対して緊急措置命令をする。</p>	<p>P47</p> <p>P47</p> <p>P47</p> <p>P48</p>																				
問 18	<p>正解 3</p> <p>1 × 労基法第 1 条第 2 項 合意があっても除外できない</p> <p>2 × 労基法第 16 条 協定や同意に問わず、労働に予め損害賠償の予定はできない</p> <p>3 ○ 労基法第 14 条第 1 項</p> <p>4 × 労基法第 15 条第 2 項 労働者は即時に労働契約を解除できる。</p>	<p>P57</p> <p>P59</p> <p>P59</p> <p>P60</p>																				
問 19	<p>正解 3</p> <p>1 ○ 労基法第 33 条 災害等による臨時の必要がある場合の時間外労働等</p> <p>2 ○ 労基法第 38 条 時間計算</p> <p>3 × 労基法第 39 条第 1 項 雇入り日より 6 カ月以上継続勤務し全労働日の <u>8 割以上</u>出勤</p> <p>4 ○ 労基法第 39 条第 8 項 育児休業、介護休業、産前産後休業をした期間は、有給休暇取得のための出勤率の算定上は、出勤したものとみなす。</p>	<p>P58</p> <p>P58</p> <p>P58</p> <p>P64</p>																				
問 20	<p>正解 A-1 B-1 C-2 D-1</p> <p>改善基準第 4 条（拘束時間等）第 4 項、第 5 項</p>	<p>P70</p> <p>P68</p>																				
問 21	<p>正解 3、4</p> <p>1 × 労使協定があるときは 1 年のうち 6 ヶ月まで 3516 時間を超えない範囲内において <u>320 時間</u>まで延長可。</p> <p>2 × 最大拘束時間は <u>16 時間</u> (<u>15 時間</u>を超える回数は 1 週間について 2 回以内)</p> <p>3 ○ 改善基準第 4 条第 1 項第 4 号</p> <p>4 ○ 改善基準 第 4 条第 2 項</p>	<p>P66</p> <p>P68</p> <p>P68</p> <p>P68</p>																				
問 22	<p>正解 2</p> <p>始業時刻から 24 時間を拘束時間の 1 日として計算するため、翌日の出勤が早くなっている場合には、重複時間として早くなった時間を前日にも加算すること。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>始業時間</th> <th>終業時間</th> <th>拘束時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 日目</td> <td>3 : 00</td> <td>22 : 00</td> <td>19 時間 - 6 時間 = 13 時間 フェリー乗船時間(17:00-11:00)</td> </tr> <tr> <td>2 日目</td> <td>5 : 00</td> <td>18 : 00</td> <td>13 時間 + 1 時間 = 14 時間 翌日の始業時間が早い分</td> </tr> <tr> <td>3 日目</td> <td>4 : 00</td> <td>22 : 00</td> <td>18 時間 - 6 時間 = 12 時間 フェリー乗船時間(7:00-13:00)</td> </tr> <tr> <td>4 日目</td> <td>5 : 00</td> <td>19 : 00</td> <td>14 時間 + 1 時間 = 15 時間 翌日の始業時間が早い分</td> </tr> </tbody> </table>		始業時間	終業時間	拘束時間	1 日目	3 : 00	22 : 00	19 時間 - 6 時間 = 13 時間 フェリー乗船時間(17:00-11:00)	2 日目	5 : 00	18 : 00	13 時間 + 1 時間 = 14 時間 翌日の始業時間が早い分	3 日目	4 : 00	22 : 00	18 時間 - 6 時間 = 12 時間 フェリー乗船時間(7:00-13:00)	4 日目	5 : 00	19 : 00	14 時間 + 1 時間 = 15 時間 翌日の始業時間が早い分	P66
	始業時間	終業時間	拘束時間																			
1 日目	3 : 00	22 : 00	19 時間 - 6 時間 = 13 時間 フェリー乗船時間(17:00-11:00)																			
2 日目	5 : 00	18 : 00	13 時間 + 1 時間 = 14 時間 翌日の始業時間が早い分																			
3 日目	4 : 00	22 : 00	18 時間 - 6 時間 = 12 時間 フェリー乗船時間(7:00-13:00)																			
4 日目	5 : 00	19 : 00	14 時間 + 1 時間 = 15 時間 翌日の始業時間が早い分																			

	5 日目	4 : 00	16 : 00	12 時間																															
問 23	正解 アー2 イー2 ウー3 ア 拘束時間に関して <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>始業時間</th> <th>終業時間</th> <th>拘束時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 日目</td> <td>4 : 00</td> <td>17 : 45</td> <td>13 時間 45 分</td> </tr> <tr> <td>2 日目</td> <td>5 : 00</td> <td>19 : 10</td> <td>14 時間 10 分 + 2 時間 = 16 時間 10 分 (翌日の始業時間が早い分)</td> </tr> <tr> <td>3 日目</td> <td>3 : 00</td> <td>15 : 45</td> <td>12 時間 45 分</td> </tr> <tr> <td>4 日目</td> <td>5 : 00</td> <td>17 : 10</td> <td>12 時間 10 分</td> </tr> </tbody> </table> 最大拘束時間の 16 時間を超えているのは 2 日目となる。 イ 運転時間に関して 各日の運転時間は <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>1 日目</th> <th>2 日目</th> <th>3 日目</th> <th>4 日目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運転時間</td> <td>10 時間</td> <td>10 時間 30 分</td> <td>9 時間 30 分</td> <td>8 時間 30 分</td> </tr> </tbody> </table> 2 日目を特定日とすると、 $(10 \text{ 時間} + 10 \text{ 時間 } 30 \text{ 分}) \div 2 = 10 \text{ 時間 } 15 \text{ 分}$ $(10 \text{ 時間 } 30 \text{ 分} + 9 \text{ 時間 } 30 \text{ 分}) \div 2 = 10 \text{ 時間}$ \Rightarrow 両方が 9 時間を超えるため、違反している。 3 日目を特定日とすると、 $(10 \text{ 時間 } 30 \text{ 分} + 9 \text{ 時間 } 30 \text{ 分}) \div 2 = 10 \text{ 時間}$ $(9 \text{ 時間 } 30 \text{ 分} + 8 \text{ 時間 } 30 \text{ 分}) \div 2 = 9 \text{ 時間}$ \Rightarrow 片方だけが 9 時間を超えるのは、違反ではない。 ウ 連続運転が 4 時間を超える場合には少なくとも 30 分（分割の場合は 1 回 10 分以上）の運転の中断を必要とする。荷積み、荷下ろしも運転の中断である。 1 回 5 分の休憩は、運転の中断とみなされないため、 3 日目の 運転(1 時間) <u>休憩(5 分)</u> 運転(2 時間) 荷下ろし(20 分) <u>休憩(5 分)</u> 運転(2 時間) の部分が違反している。					始業時間	終業時間	拘束時間	1 日目	4 : 00	17 : 45	13 時間 45 分	2 日目	5 : 00	19 : 10	14 時間 10 分 + 2 時間 = 16 時間 10 分 (翌日の始業時間が早い分)	3 日目	3 : 00	15 : 45	12 時間 45 分	4 日目	5 : 00	17 : 10	12 時間 10 分		1 日目	2 日目	3 日目	4 日目	運転時間	10 時間	10 時間 30 分	9 時間 30 分	8 時間 30 分	P68
	始業時間	終業時間	拘束時間																																
1 日目	4 : 00	17 : 45	13 時間 45 分																																
2 日目	5 : 00	19 : 10	14 時間 10 分 + 2 時間 = 16 時間 10 分 (翌日の始業時間が早い分)																																
3 日目	3 : 00	15 : 45	12 時間 45 分																																
4 日目	5 : 00	17 : 10	12 時間 10 分																																
	1 日目	2 日目	3 日目	4 日目																															
運転時間	10 時間	10 時間 30 分	9 時間 30 分	8 時間 30 分																															
問 24	正解 1ー適 2ー不適 3ー不適 4ー適 1 適 酒気帯びの有無は血中アルコール濃度 0.3mg/ml 又は呼気中 0.15mg/l であるかを問わない。ゼロでなければならない。 2 不適 必ず報告させること。 3 不適 点呼は対面で行うのが原則であるが、「運行上やむを得ない場合」は電話その他の方法で行うことができる。しかし、「 <u>運行上やむを得ない場合</u> 」とは、 <u>遠隔地で乗務が開始または終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼を当該運転者が所属する営業所において対面で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及び早朝・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等は「運行上やむを得ない場合」には該当しない。</u> 4 適 個人のプライバシーを配慮することも必要である				P10 P75 P74 P74																														
問 25	正解 1ー不適 2ー不適 3ー不適 4ー適 1 不適 制動距離と空走距離の合計が停止距離であり、車間距離は停止距離分を保つ必要がある。 2 不適 「体質的にお酒に弱い運転者のみ」という部分が誤り。運転者全員を対象に指導を行う。1 単位のアルコールを処理するには概ね 4 時間であるが、個人差があることに注意する。 3 不適 非常事態の時の判断は運転者にさせてはならず必ず運行管理者又は事業主がする。 4 適 先ず、負傷者の救護をし、現場の危険回避を行うこと。				P73 P84 P20 P77																														

問 26	<p>正解 1－不適 2－適 3－不適 4－適</p> <p>1 不適 運転者としての適否を判断するのではなく態度や性格に応じた改善指導するためのものである。</p> <p>2 適 輸送の安全教育において、運転者とのコミュニケーションをとったり、双方向から伝え合う研修も有効である。</p> <p>3 不適 交通時の大半は認知と判断のミスである。そのためにも事故の調査や事故原因の分析をしっかりと行いその上で再発防止の指導をすべきである。</p> <p>4 適 口に出し指をさすことにより、事故防止の有効な手段となる。</p>	P14 P89 P72 P84
問 27	<p>正解 A－4 B－1 C－6 D－3</p> <p>ベーパーロック現象は、フェード現象と似ているが、フットブレーキの多用により、ブレーキ・ドラム、ブレーキ・ライニングが過熱して、熱がブレーキ液に伝わり気泡が発生し、ブレーキがきかなくなることをいう。</p> <p>クリープ現象とは、アクセルペダルを踏むことなく、エンジンがアイドリングの状態でも車両が動く現象。</p>	P79 P80
問 28	<p>正解 1、2、4</p> <p>1 ○ 正しい。</p> <p>2 ○ 正しい。</p> <p>3 × ドライブレコーダーに関する説明である。デジタル式運行記録計は、アナログ式運行記録計と同様の瞬間速度、運行距離及び運行時間の記録に加え、広範な運行データを電子情報として記録し、運転者の運転特性を把握し、運転者ごとの安全運転の指導に効果的に活用できる。</p> <p>4 ○ 正しい。</p>	P85 P85 P85 P85
問 29	<p>正解 1－適 2－適 3－不適</p> <p>1. 速さ＝距離÷時間なので 240km÷3.5時間≒68.5km/時 なので、中型トラックの高速道路の制限速度 100km/時に違反していないため、適。</p> <p>2. 前日 19:00 終業 → 当日 4:00 始業 【休息期間 9時間】 当日 18:10 終業 → 翌日 3:30 始業 【休息期間 9時間 20分】 休息期間が8時間以上確保されているため、適。</p> <p>3. 荷積み、荷下ろしも運転の中断と考える。 復路C地点を出発してから、 <u>運転 20分→運転 1時間 45分→休憩 15分→運転 1時間 45分→運転 20分</u> の部分が、4時間 10分の運転に対し 15分しか途中休憩がなかったため、連続運転時間の違反に該当する。</p>	P68 P85
問 30	<p>正解 5</p> <p>各選択肢とも、事故の再発防止策として有効ではあるが、事故の概要と、事故関連情報から、直接的に再発防止につながるものを考える。文章の中から明らか原因と考えられるのは、 ・車間距離が十分に取れていなかったこと、 ・連続運転や速度超過が日常的に行われていたこと、 ・運行管理体制が不十分で、対面点呼ができていなかったこと、である。</p> <p>ア × 連続運転は見られたが、2人乗務で事故当日の運転まで車内のベッドにて休息期間は十分に取られている。</p> <p>イ ○ 事故日前日の点呼が、対面で行われていない。点呼は対面が原則である。確実な対面点呼を行える運行管理体制を整えるのが急務である。</p> <p>ウ × 衝突軽減ブレーキ等に関しては特に記述されていない。</p> <p>エ ○ 当該運転者は、事故日前日は 23:50 運転開始→(途中 15分休憩)→翌日 7:10 交替 事故日当日は 19:00 運転開始→(途中 10分休憩)→23:30 事故 と、連続運転が見られる。</p> <p>オ × 荷崩れ等に関しては記述されていない。</p>	

	<p>カ ○ 時速 90 キロメートル走行で、前方の車との車間距離が 70 メートルでは、十分に車間距離がとれていない。高速道路走行中の車間距離の目安は、速度が 100km/h では 100m、80km/h では 80m 程度が必要であり、さらに、運転している大型トラックの特性、前車も大型トラックであり、通常より見通しが良くないこと、夜間であることを考えると、通常より車間距離を多くとらなければならない。</p> <p>キ × 深夜に勤務する運転者として健康診断は年 2 回受診していた。</p> <p>ク ○ 夜間運転で車間距離を十分にとっていなかったこと、慣れた道路で漫然運転になっており、前方に関する注意が足りなかったことが原因の一つであり、再発防止のため、安全会議で周知徹底することが必要である。</p>	
--	---	--

注：テキストページは 法令事務センター発行 「運行管理者試験テキスト・過去問題集【貨物】」平成 29 年最新版の参照ページを記載しております。

行政法規研究