

# 運行管理者試験問題（旅客）

（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。（マークシートは巻末にあります）  
（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. 道路運送法関係

問 1 旅客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. 一般貸切旅客自動車運送事業とは、一個の契約により乗車定員 11 人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業をいう。
2. 一般旅客自動車運送事業者（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 道路運送法に定める一般旅客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。

1. 一般旅客自動車運送事業者は、事業計画(路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画)の遂行に  運転者の確保、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  の設定その他の運行の管理その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。
2. 前項に規定するもののほか、一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員の適切な指導監督、事業用自動車内における当該事業者の氏名又は名称の掲示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の  のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。

- |              |          |               |
|--------------|----------|---------------|
| 1. 必要な資格を有する | 2. 睡眠    | 3. 勤務時間及び乗務時間 |
| 4. 利益の保護     | 5. 利便の確保 | 6. 拘束時間及び休息期間 |
| 7. 必要となる員数の  | 8. 待機    |               |

問 3 次の記述のうち、旅客自動車運送事業者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. 事業計画（路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業にあつては、事業計画及び運行計画）の遂行に十分な数の事業用自動車の運転者を常時選任すること。
2. 旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者（以下、「運転者」という。）に対し、運行中疾病、疲

労、天災その他の理由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、その旨を当該事業者申し出るよう指導すること。

3. 事業用自動車非常用信号用具、非常口又は消火器を備えたものであるときは、当該事業用自動車の乗務員に対し、これらの器具の取扱いについて適切な指導を行うこと。
4. 運転者に対し、事故により事業用自動車の運行を中断したときは、当該旅客自動車運送事業者とともに、当該事業用自動車に乗車している旅客のために、運送を継続するか又は出発地まで送還すること、及び旅客を保護する等適切な処置をしなければならないことを指導すること。

問4 旅客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. 運転者が所属する営業所において、アルコール検知器(国土交通大臣が告示で定めるものをいう。以下同じ。)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。
3. 点呼は、運行管理者と運転者が対面で行うとされているが、運行上やむを得ない場合は電話その他の方法によることも認められている。一般貸切旅客自動車運送事業において、営業所と離れた場所にある当該営業所の車庫から乗務を開始する運転者については、運行上やむを得ない場合に該当しないことから、電話による点呼を行うことはできない。
4. 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、「その他の方法」とは、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できるものでなければならず、電子メール、FAX等一方的な連絡方法はこれに該当しない。

問5 次の自動車事故に関する記述のうち、一般旅客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乗客6名が14日間医師の治療を要する傷害を受けた。
2. 事業用自動車は信号機のない交差点で他の乗用車と接触する事故を起こした。双方の運転者は負傷しなかったが、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、鉄道施設の高架橋の下を通過しようとしたところ、ハンドル操作を誤り橋桁に衝突した。この影響で、橋脚が損傷し、3時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させた。
4. 事業用自動車は片側2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ようとしてハンドルを切ったところ、右後方から走行してきた乗用車と接触した。慌ててハンドルを切ったところ、当該事業用自動車は、道路上に運転席を下にして横転した。この事故で乗客1名が、入院は要しないものの、30日間の医師の治療を要する傷害を受けた。

問6 一般旅客自動車運送事業者(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。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. 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、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、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。
2. 交通の状況を考慮して地方運輸局長が指定する地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者は、指定地域内にある営業所に属する運転者に、その収受する運賃及び料金の総額が一定の基準に達し、又はこれを超えるように乗務を強制してはならない。
3. 事業者は、事業計画(路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画)の遂行に十分な数の事業用自動車の運転者を常時選任しておかなければならない。この場合、事業者(個人タクシー事業者を除く。)は、日雇い入れられる者、2ヵ月以内の期間を定めて使用される者及び試みの使用期間中のもの(14日を超えて引き続き使用されるに至ったものを除く。)を当該運転者として選任してはならない。
4. 事業者は、乗務員に国土交通大臣が告示で定める基準による1日の勤務時間中に当該乗務員の属する営業所で勤務を終了することができない運行を指示する場合は、当該乗務員が有効に利用することができるように、事業用自動車内に睡眠が可能な設備を設け、これらを適切に管理し、保守しなければならない。

問7 一般旅客自動車運送事業者(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事態が発生した場合にあつては、その概要及び原因を「乗務記録」に記録するよう運転者に対し指導監督すること。
2. 乗務を終了したときは、乗務中の当該の自動車、道路及び運行の状況について交替する運転者に通告するよう、乗務を終了した運転者に対し指導監督すること。この場合において、乗務する運転者に対し、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、指導監督すること。
3. 事業者(個人タクシー事業者を除く。)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、その後75才に達するまでは3年以内ごとに1回、75才に達した日以後1年以内に1回、その後1年以内ごとに1回受診させること。
4. 事故惹起運転者に対する特別な指導の実施時期については、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する前に行うこと。なお、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はこの限りでない。

問8 次の記述のうち、旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者が遵守しなければならない事項及び旅客が事業用自動車内ではしてはならない行為(事故の場合その他やむを得ない場合を除く。)等として、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. 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、旅客が事業用自動車内において法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反する行為をするときは、これを制止し、又は必要な事項を旅客に指示する等の措置を講ずることにより、運送の安全を確保し、及び事業用自動車内の秩

序を維持するように努めなければならない。

2. 一般乗用旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、食事若しくは休憩のため、及び営業区域外から営業区域に戻るため、運送の引受けをすることができない場合又は乗務の終了等のため車庫若しくは営業所に回送しようとする場合には、回送板を掲出しなければならない。
3. 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車を利用する旅客は、禁煙の表示のある事業用自動車内で喫煙してはならない。
4. 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車を利用する旅客は、動物（身体障害者補助犬法による身体障害者補助犬及びこれと同等の能力を有すると認められる犬並びに愛玩用の小動物を除く。）を自動車内に持ち込んで서는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. 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。
2. 非常点滅表示灯は、盗難、車内における事故その他の緊急事態が発生していることを表示するための灯火として作動する場合においても、点滅回数の基準に適合する構造としなければならない。
3. 自動車の乗車定員は12歳以上の者の数をもって表すものとする。この場合において、12歳以上の者1人は、12歳未満の小児又は幼児2人に相当するものとする。
4. 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。

### 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(客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紙、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。

問14 道路交通法に定める車両通行帯についての次の文中、A、B、Cに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて A の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車(小型特殊自動車及び道路標識等によって指定された自動車を

除く。)は、当該道路の左側部分(当該道路が一方通行となっているときは、当該道路)に **B** の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も **C** の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。

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

問 15 道路交通法に定める交差点における通行方法等についての次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

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

問 16 次に掲げる標識に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

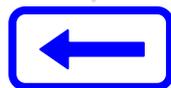
1. 乗車定員が29人で車両総重量が5,475キログラムの特定中型乗用自動車は通行してはならない。



2. 車両は、8時から20時までの間は駐停車してはならない。



3. 車両は、黄色又は赤色の灯火の信号にかかわらず左折することができる。



(矢印及びわくの色彩は青色、地の色彩は白色)

4. 車両は、指定された方向以外の方向に進行してはならない。



問 17 道路交通法に定める自動車の運転者の遵守事項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. 自動車を運転する場合において、道路交通法の規定により普通自動車を運転することができる免許を受けた75歳以上の者が、普通自動車の前面及び後面に内閣府令で定める様式の標識(いわゆる「高齢者マーク」)を表示して自動車を運転しているときは、危険防止のためやむを得ない場合を除き、進行している当該表示自動車の側方に幅寄せをし、又は当該自動車が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表示自動車が当該自動車との間に同法に規定する必要な距離を保つことができないこととなるときは進路を変更しないこと。
2. 自動車を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置(道路運送車両法に規定する速度計等の装置を除く。)に表示された画像を注視しないこと。
3. 停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、速やかに通過しなければならない。
4. 自動車の運転者は、道路運送車両法及びこれに基づく命令の規定により当該自動車に備えなければならないこととされている座席ベルト(以下「座席ベルト」という。)を装着しない者を運転者席以外の乗車装置(当該乗車装置につき座席ベルトを備えなければならないこととされているものに限る。)に乗車させて自動車を運転してはならない。

#### 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っては、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」に定める一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者であって隔日勤務に就くもの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. 一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者であって隔日勤務に就くものの拘束時間は、2暦日について21時間、1ヵ月について  (地域的事情その他の特別の事情がある場合において、労使協定があるときは、1年のうち  において、当該  の各月について  ) を超えないものとする。
2. 勤務終了後、継続  以上の休息期間を与えること。

- |   |           |           |
|---|-----------|-----------|
| A | 1. 252 時間 | 2. 262 時間 |
| B | 1. 3 ヶ月   | 2. 6 ヶ月   |
| C | 1. 270 時間 | 2. 278 時間 |
| D | 1. 20 時間  | 2. 24 時間  |

問21 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準」という。)において定める一般貸切旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者(以下、「貸切バス運転者」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、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。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、貸切バス運転者の拘束時間については、4週間を平均し1週間当たり71.5時間を超えないものとする。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(以下「労使協定」という。)があるときは、改善基準で定める範囲内において延長することができる。
2. 使用者は、貸切バス運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)についての拘束時間については、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、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3回以内とすること。
3. 使用者は、貸切バス運転者の運転時間については、2日(始業時刻から起算して48時間をいう。)を平均し1日当たり9時間、4週間を平均し1週間当たり40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4週間を平均した1週間当たりの運転時間については改善基準で定める範囲内において延長することができる。
4. 使用者は、貸切バス運転者の休息期間については、当該バス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、一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の運転時間等の例を示したものであるが、このうち、連続運転の中断方法として「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。なお、当該運行は、1人乗務とする。

1.

(乗務開始)

(乗務終了)

運転時間	旅客乗車	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	旅客降車	運転時間
30分	20分	2時間30分	10分	1時間	1時間	3時間	20分	1時間30分	15分	30分

2.

(乗務開始)

(乗務終了)

運転時間	旅客乗車	運転時間	旅客乗車	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	旅客降車	運転時間	旅客降車	運転時間
30分	20分	30分	5分	3時間	1時間	2時間	25分	2時間	5分	30分	10分	30分

3.

(乗務開始)

(乗務終了)

運転時間	旅客乗車	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	旅客降車	運転時間	旅客降車	運転時間
30分	20分	3時間	10分	30分	1時間	3時間	20分	30分	10分	30分	5分	30分

4.

(乗務開始)

(乗務終了)

運転時間	旅客乗車	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	旅客降車	運転時間
30分	20分	3時間	5分	30分	1時間	3時間	15分	1時間	15分	20分	30分

問 23 下表は、一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の4週間の拘束時間の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準」という。)に定める拘束時間等に関する次の記述のうち、正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。ただし、1人乗務であって、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間の延長に関する労使協定はないものとする。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。

日付	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日 休日
拘束時間	9	11	10	12	10	11	—
累計 拘束時間	9	20	30	42	52	63	—

1週間の 拘束時間	63
--------------	----

日付	8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日 休日労働
拘束時間	9	11	10	12	10	9	11
累計 拘束時間	72	83	93	105	115	124	135

1週間の 拘束時間	72
--------------	----

日付	15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日 休日
拘束時間	16	8	16	8	16	8	—
累計 拘束時間	151	159	175	183	199	207	—

1週間の 拘束時間	72
--------------	----

日付	22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日 休日
拘束時間	9	10	15	12	10	12	—
累計 拘束時間	216	226	241	253	263	275	—

1週間の 拘束時間	68
--------------	----

(注1)4週間を平均し1週間当たりの拘束時間の起算日は1日とする。  
(注2)休日労働の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。  
(注4)休日を7日、14日、21日、及び28日と計画された乗務割を前提とする。

4週間の 拘束時間	275
--------------	-----

4週間を平均 した1週間 当たりの 拘束時間	68.8
---------------------------------	------

- 1日についての拘束時間が15時間を超える1週間についての回数は改善基準に違反していないが、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は改善基準に違反している。
- 1日についての拘束時間が15時間を超える1週間についての回数及び労働基準法第35条の休日に労働させる回数は改善基準に違反している。
- 1日についての拘束時間が15時間を超える1週間についての回数は改善基準に違反しているが、労働基準法第35条の休日に労働させる回数は改善基準に違反していない。
- 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間及び労働基準法第35条の休日に労働させる回数は改善基準に違反していない。

## 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 旅客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. ハイドロプレーニング現象   | 4. ウェット・スキッド現象 |
| 5. クリープ現象         | 6. フェード現象      |

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

1. ドライブレコーダーによる危険度の高い運転やヒヤリ・ハットの映像記録と、デジタル式運行記録計の速度・加速度等のデータを連携させることにより、運転行動全体を的確に把握し、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 貸切バス事業の営業所の運行管理者は、旅行会社から運送依頼を受けて、次のとおり運行の計画を立てた。当該運行計画に関する(1)～(4)について、国土交通省で定めた「貸切バスの交替運転者の配置基準」(以下、「配置基準」という。)等に照らして解答しなさい。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。

【旅行会社の依頼事項】

ハイキングツアー客(以下「乗客」という。)35名を乗せ、A地点を22時20分に出発し、D目的地に翌日4時40分に到着する。その後、D目的地を14時20分に出発し、A地点に20時40分に戻る。

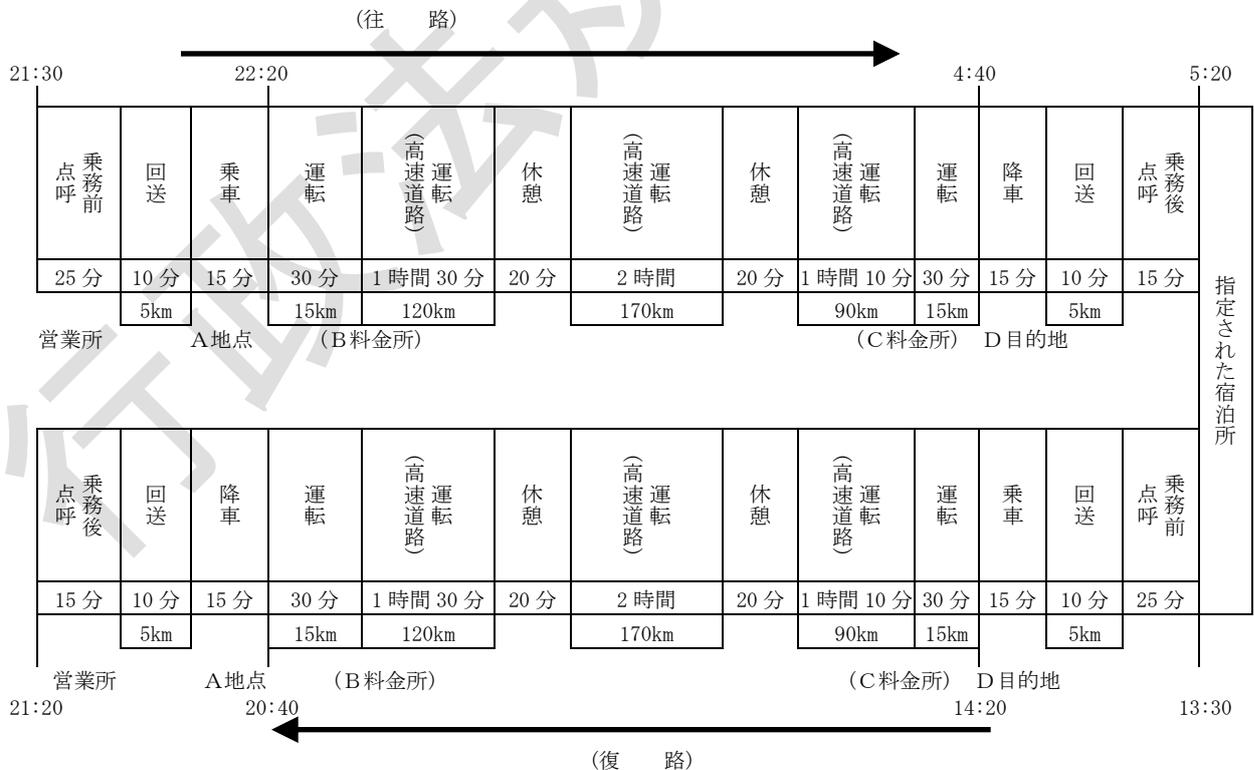
<運行の計画>

(往路)

- ア. デジタル式運行記録計を搭載した乗車定員39名の貸切バスを使用し、運転者に乗務途中の体調報告を指示し、1人乗務の運行計画とした。
- イ. 当該運転者は、本運行の開始前12時間の休息をとった後、始業時刻である21時30分に乗務前点呼を受け、点呼後21時55分に営業所を出発する。
- ウ. A地点には22時05分に到着し、乗客を乗せた後22時20分にD目的地に向け発車する。途中の高速自動車国道(以下「高速道路」という。)の2箇所のパーキングエリアにて、20分ずつ休憩をとり、その間に運行管理者への体調報告を行い、D目的地には4時40分に到着する。
- エ. 乗客を降ろした後、指定された宿泊所において、電話による乗務後点呼を受けた後、5時20分に往路の運行を終了する。運転者は、同宿泊所において8時間10分休息する。

(復路)

- オ. 13時30分に同宿泊所において電話による乗務前点呼を受け、13時55分に復路の運行を開始する。
- カ. D目的地において、乗客を乗せた後14時20分に出発し、A地点に向かう。往路と同じルート的高速道路等を運転し、途中20分ずつ2回の休憩をはさみ、A地点には20時40分に帰着する。
- キ. 乗客を降ろした後、21時05分に営業所に帰庫し、乗務後点呼を受けた後、21時20分に終業する。当該運転者は、翌日は休日とする。



(1) 当該運行計画の往路における実車距離を、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. 390 キロメートル | 2. 400 キロメートル |
|---------------|---------------|

3. 410 キロメートル

4. 420 キロメートル

(2) 当該運行計画の往路における実車距離の設定は、配置基準に照らし、違反しているか否かのいずれかを選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 違反している

2. 違反していない

(3) 当該運行計画の復路における運転時間を、次の1～4の中から1つを選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 5時間 40分

2. 6時間

3. 7時間

4. 7時間 40分

(4) 当該運行計画の復路における運転時間の設定は、配置基準に照らし、違反しているか否かのいずれかを選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 違反している

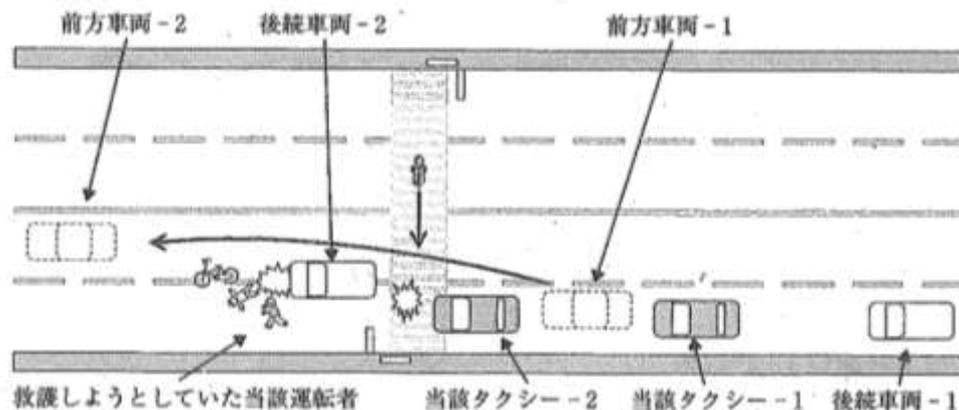
2. 違反していない

問 30 運行管理者が、次のタクシーの事故報告に基づき、この事故の要因分析を行い、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つを選び、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>

当該運転者は、事故前日の16時50分頃に点呼を受けた後出庫し、客扱いを終えて、午前3時15分頃、営業所に帰庫するため、回送板を表示して一般道路(制限速度時速50キロメートル)を走行していた。自車タクシーの前方を走行していた自動車は、赤信号を無視して横断している自転車を発見し、右に急ハンドルを切って自転車を回避したが、当該タクシーの運転者は、車間距離を十分にとらず、制限速度を25キロメートル超過して走行していたことに加え、衝突回避のための反応が遅れたことから、自転車を避けきれず衝突し、自転車の運転者は路上に投げ出され負傷した。

当該タクシーの運転者は、他の車両に対し停止していることを知らせることはなく、その場で自転車の運転者の救護措置を行っていたところ、後続の自動車は事故現場に突入し、衝突した。この事故で自転車の運転者が死亡し、当該タクシーの運転者が負傷した。



<事故関連情報>

- この事故惹起運転者は、事故日前1ヵ月の勤務において、拘束時間、連続運転時間に係る違反はなかった。
- 当該営業所では点呼は適正に実施されていた。営業所には複数の運行管理者が選任されており、24時間点呼が実施できる体制がとられていた。
- 当該運転者は、普段からスピード超過の傾向があり、事故当時も制限速度時速50キロメートルの道路を時速75キロメートルと制限速度を大きく超過して走行していた。また、当該運転者は、事故時回送運行ということもあり、考え事をしながら運転をしていた。

- 事業者は、運転者に対する集合教育を月 1 回実施しているが、運転者が多く出勤する時間帯に朝礼の中で行っていた。欠席した者には、指導内容を掲示板に張り出し、確認できるようにしていた。
- 当該運転者は、満 67 歳になっており、適齢診断において動体視力に問題ありと判定された他、過去の診断結果と比較して動作の正確さに大きな低下が認められた。また、本人は、加齢に伴う身体能力の衰えを十分自覚していなかった。
- 当該運転者は、健康診断を適正に受診していた。高血圧、心臓の疾患があったが、重度のものではないため経過観察としていた。

<再発防止対策>

- ア ドライブレコーダーは、事故発生時の映像、速度等のデータにより、事故の要因分析が可能であるため、ドライブレコーダー装着車両の導入を検討する。
- イ 運行管理者は、運転者に対し、交通事故を発生させたときは、直ちに自車の運転を停止して負傷者を救護し、道路における危険を防止するなど必要な措置を講ずべきことについて、指導・監督を徹底する。
- ウ 運行管理者は、健康診断の結果において精密検査を要するとされた運転者は再検査を必ず受診させるとともに、その再診結果については、医師から詳細な報告を受けた上で、業務上の措置を検討する。
- エ 運行管理者は、法令違反を犯した運転者に対しては、個別指導により適正な車間距離の確保、法定速度の厳守、道路状況等に適応した運転を行うなど、安全運転の指導を徹底する。
- オ 運転者に対し、過労が運転に及ぼす危険性を認識させ、疲労を感じたときは、適切な休憩を取るなどの対応を指導する。
- カ 事業者は、高齢運転者に対して、適齢診断結果に基づき、加齢に伴う反応時間の遅れや視覚の衰え等が、安全運転に悪影響を及ぼすことについて入念な指導を行い、診断結果によっては、深夜業務からの配置転換も検討する。
- キ 運行管理者は、点呼を通じて運転者の健康状態の把握に努め、安全な運行ができないおそれのある運転者を事業用自動車に乗務させない等の措置をとる。
- ク 運行管理者は、深夜の営業運行を終えての回送運行は、営業運転中と比較して緊張状態が薄れ、漫然運転となる可能性があるため、回送運行においても絶えず周囲の状況に目を配り、安全な運行に努めるべきことを徹底する。

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

平成 28 年度第 2 回 運行管理者試験問題（旅客） 解答と解説

問題番号	解答と解説	テキストページ
問 1	<p>正解 1、4</p> <p>1 ○ 運送法第 3 条第 1 号ロ</p> <p>2 × 運送約款は、認可事項である。運送法第 11 条（運送約款）</p> <p>3 × 運送法第 23 条の 5</p> <p>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>事業者はそれを尊重する。</u>                      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>従業員等はそれに従う。</u></p> <pre>                     graph LR                         SO[事業者] -- "業務に必要な権限付与" --&gt; OM[運行管理者]                         SO -- "尊重" --&gt; OM                         OM -- "業務としての助言" --&gt; SO                         OM -- "業務としての指導" --&gt; OE[運転者・従業員]                         OE -- "指導に従う" --&gt; OM                     </pre> <p>4 ○ 運送法第 23 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>	P1 P2 P20   P19
問 2	<p>正解 A-7 B-2 C-3 D-5</p> <p>運送法第 27 条第 1 項、第 3 項</p>	P6、10
問 3	<p>正解 2、3、4</p> <p>1 × 運輸規則第 35 条 運転者の選任は事業者の業務である。</p> <p>2 ○ 運輸規則第 50 条第 1 項 3 の 3 号。</p> <p>3 ○ 運輸規則第 48 条第 1 項第 16 号 消火器等の使用方法を指導する</p> <p>4 ○ 運輸規則第 18 条</p>	P10、21 P14 P23 P10
問 4	<p>正解 2</p> <p>1 ○ 運輸規則第 24 条 目視及びアルコール検知器の両方で行う。</p> <p>2 × アルコール検知器は営業所で備えられたもので確認する事</p> <p>3 ○ H22.4.28 国自安第 6 号告示によりやむを得ない場合とは遠隔地のみで、車庫と営業所が離れている場合には該当しない。</p> <p>4 ○ 遠隔地での点呼は、電話か無線で行うこと。</p>	P19 P11 P11 P11
問 5	<p>正解 2、4</p> <p>1 × この場合、負傷者が 10 名未満で、負傷者は入院を要していないため、重大事故の定義には当てはまらない。</p> <p>2 ○ 酒気帯びによる事故は速報事項である。</p> <p>3 × 橋脚を損傷し 3 時間以上の本線の鉄道車両の運転を休止させた場合は、速報は必要ないが重大事故であるので報告書の提出を要する。</p> <p>4 ○ 横転は速報事項である。</p>	P8 P8 P9 P8
問 6	<p>正解 4</p> <p>1 ○ 運輸規則第 21 条第 6 項</p> <p>2 ○ 運輸規則第 23 条 ノルマ運転をさせてはならない。</p> <p>3 ○ 運輸規則第 36 条</p> <p>4 × 運輸規則第 21 条第 3 項                      × 事業用自動車内に → ○ 勤務を終了する場所の付近の適切な場所に                      睡眠に必要な施設を整備し、又は確保し、管理し、保守しなければならない。</p>	P10 P10 P14 P10
問 7	<p>正解 2</p> <p>1 ○ 事故、遅延、異常状態を記録する。 運輸規則第 25 条 乗務記録記載事項</p> <p>2 × 運輸規則第 50 条第 1 項第 8 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。</p> <p>3 ○ 高齢運転者に対し設問の通り適性診断を受診させる</p>	P12 P14 P16

	4 ○ 旅客自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針告示第 1676 号 適性診断はやむを得ない場合は乗務後 1 ヶ月以内であるが特別な指導教育は再乗務する前である。但し、外部の専門機関である場合は例外	P16
問 8	正解 2 1 ○ 運輸規則第 49 条第 4 項 車内の秩序維持に努めること 2 × 運輸規則第 50 条第 6 項、7 項 回送板を掲示してよいのは、食事若しくは休憩のため運送の引受けをすることができない場合と乗務終了等のため車庫等に回送する場合に限る。営業区域外から営業区域内に戻る場合という規定はない。 3 ○ 運輸規則第 53 条第 1 項第 6 号 禁止行為 4 ○ 運輸規則第 52 条第 1 項第 13 号 物品の持ち込み制限	P13 P14 P4 P4
問 9	正解 A = 1 B = 2 C = 2 D = 2 車両法第 1 条 (目的)	P24
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時期を表示している。	P26 P30 P26 P26
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)。	P26 P26 P25 P25
問 12	正解 1、4 1 ○ 保安基準第 9 条、細目告示第 167 条第 4 項第 2 号 2 × 保安基準第 41 条の 3 (非常点滅表示灯) 第 2 項 告示第 217 条 (非常点滅表示灯) 第 3 項第 1 号ただし書 非常の場合なので規格なし。 3 × 保安基準第 53 条第 2 項 12 歳未満又は幼児は 1.5 人で大人 1 人 4 ○ 保安基準第 4 条の 2	P36 P34 P32 P30
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>客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。	P38 P37 P38 P38
問 14	正解 A-1 B-2 C-1 道交法第 20 条第 1 項	P40
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 3 ○ 道交法第 34 条第 1 項 左折の方法 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	P53 P43

問 16	<p>正解 4</p> <p>1 ○ 大型乗用自動車（車両総重量 11t 以上、最大積載量 6.5t 以上、乗車定員 30 人以上の乗用自動車[大型バス等]）、特定中型乗用自動車（最大積載量 5 t 以上 6.5t 未満、車両総重量 8t 以上 11t 未満、乗車定員 11 人以上 29 人未満の乗用自動車[マイクロバス・中型バス等]）のみ通行できない。</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>P54</p> <p>P55</p> <p>P55</p> <p>P55</p>
問 17	<p>正解 3</p> <p>1 ○ 道交法第 71 条 5 の 4 号 初心者マーク、高齢者マーク、聴覚障がい者マーク等表示している車に対する幅寄せなど禁止。</p> <p>2 ○ 道交法第 71 条第 1 項第 5 の 5 号 画像の注視禁止</p> <p>3 × 道交法第 31 条の 2 × 速やかに通過 → ○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場合を除き、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。</p> <p>4 ○ 道交法第 71 条第 3 項 シートベルト装着義務</p>	<p>P50、53</p> <p>P51</p> <p>P45</p> <p>P53</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>P56</p> <p>P58</p> <p>P58</p> <p>P59</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>P57</p> <p>P57</p> <p>P57</p> <p>P63</p>
問 20	<p>正解 A-2 B-2 C-1 D-1</p> <p>改善基準第 2 条第 2 項</p> <p>隔日勤務のタクシー運転者は</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2 暦日で 21 時間以内</li> <li>・ 1 ヶ月につき 262 時間以内(労使協定があれば 6 ヶ月以内で 270 時間以内)</li> </ul>	<p>P69</p>
問 21	<p>正解 3、4</p> <p>1 × 拘束時間は 4 週平均 <b>65</b> 時間/週 以内であり、<b>労使協定がある場合</b>、16 週/52 週まで 4 週平均 <b>71.5</b> 時間/週</p> <p>2 × 1 日についての拘束時間が <b>15 時間を超える回数は、1 週間につき 2 回以内。</b></p> <p>3 ○ 運転時間は 2 日平均 <b>9</b> 時間/日以内 4 週平均 <b>40</b> 時間以内であり、<b>労使協定がある場合</b>、16 週/52 週まで 4 週平均 <b>44</b> 時間/週</p> <p>4 ○ 自動車運転者の労働時間等についての改善のための基準 第 5 条第 2 項</p>	<p>P68</p> <p>P68</p> <p>P68</p> <p>P65</p>
問 22	<p>正解 3、4</p> <p>4 時間を超える連続運転禁止。1 回 10 分以上合計 30 分の運転の中断(休憩、旅客の乗降)が必要</p> <p>1 に関して <u>3 時間(運転) 20 分(休憩) 1 時間 30 分(運転) 15 分(休憩)</u> 運転時間合計 4 時間 30 分に対し、休憩時間が 20 分であるので×</p> <p>2 に関して 10 分未満の運転の中断(休憩)はカウントされないので、×</p> <p><u>30 分(運転) 20 分(休憩) 30 分(運転) 5 分(×休憩→運転) 3 時間(運転)</u></p>	<p>P68</p>

	<p>運転時間合計 4 時間 5 分に対し、休憩時間が 20 分であるので×  2 時間(運転) 25 分(休憩) 2 時間(運転) 5 分(×休憩→運転) 30 分(運転)  運転時間合計 4 時間 35 分に対し、休憩時間が 25 分であるので×</p>	
問 23	<p>正解 3</p> <p>※拘束時間の最大限度は 16 時間で、15 時間超えは週 2 回までである。  15 日～21 日の週に、拘束時間 16 時間が 3 回あるため、改善基準に違反している。  ※4 週間を平均した 1 週間当たりの拘束時間は、労使協定のない時で 65 時間。(参考：  労使協定がある場合、71.5 時間)  4 週間を平均した 1 週間当たりの拘束時間が 68.8 時間のため、改善基準に違反してい  る。  ※労働させる休日は 2 週間について 1 回まで  14 日は休日労働であるが、7 日は休日ととれているため、違反していない。</p>	P68
問 24	<p>正解 1-適 2-不適 3-不適 4-適</p> <p>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。</p> <p>2 不適 必ず報告させること。</p> <p>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、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を実施できない場合等をいい、<u>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></p> <p>4 適 個人のプライバシーを配慮することも必要である</p>	<p>P10</p> <p>P79</p> <p>P77</p> <p>P77</p>
問 25	<p>正解 1-不適 2-不適 3-不適 4-適</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>4 適 先ず、負傷者の救護をし、現場の危険回避を行うこと。</p>	<p>P76</p> <p>P87</p> <p>P23</p> <p>P80</p>
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>	<p>P16</p> <p>P90</p> <p>P75</p> <p>P86</p>
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<b>気泡  が発生</b>し、ブレーキがきかなくなることをいう。  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  で車両が動く現象。</p>	P82
問 28	<p>正解 1、2、4</p> <p>1 ○ 正しい。  2 ○ 正しい。</p>	<p>P88</p> <p>P88</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>	P88 P88
問 29	<p>正解 (1)3 (2)2 (3)2 (4)2</p> <p>(1) 実車距離とは乗客を乗せた運行距離なので  <math>15+120+170+90+15=410</math> キロメートル(往路実車)</p> <p>(2) 往路は夜間運行にあたり、原則実車 400km、例外として 500km まで可能。      当該運行に関しては、体調報告と、デジタコ管理ができており、運行前は 12 時間の休息と、復路の運行終了後の翌日が休日ということから、500km まで可能であり、配置基準に違反していない。</p> <p>(3) 復路の運転時間は、      復路：10 分+30 分+1 時間 10 分+2 時間+1 時間 30 分+30 分+10 分=6 時間</p> <p>(4) 復路の運転時間は 9 時間以内であり、連続運転にならないよう休憩時間が設定されており、高速道路においてもおおむね 2 時間で 20 分の休憩が確保されているため、運転時間の設定に関して配置基準に違反していない。</p>	P70, 71
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、<u>直接的に</u>再発防止につながるものを考える。文章の中から明らかな原因と考えられるのは、・事故時、負傷者の救護と、道路における危険の防止を行わなければならないこと・車間距離が十分に取れていなかったこと、・普段からスピード違反の傾向があったこと・運転者が 67 歳であり、加齢に伴い動体視力に問題があり身体能力の低下があったことで、深夜運転は体力、視力的に厳しいと考えられることである。</p> <p>ア × ドライブレコーダーに関しては特に記述されていない。</p> <p>イ ○ 負傷者の救護とともに、道路における危険を防止する必要があった。</p> <p>ウ × 健康診断を適正受診しており、経過観察中であつたので、健康面では特に不備はない。</p> <p>エ ○ 当該運転者は、普段からスピード超過の傾向があり、また、当該事故時に車間距離を十分にとっていなかったことから衝突回避のための反応が遅れた。さらに、運転者に対する教育に関して、欠席者に対しては掲示のみで済ませていたのみであつた。欠席者に対しては、別途機会を設け、理解を確認する必要があるため、安全運転の指導を徹底する必要がある。</p> <p>オ × 事故日 1 ヶ月の勤務で拘束時間に関する違反はなかった。</p> <p>カ ○ 加齢に伴う反応時間の遅れが安全運転に悪影響のあることについての指導が必要であつた。また、結果により深夜運転からの配置換えを検討することも必要である。</p> <p>キ × 点呼方法に関して問題はなかった。</p> <p>ク ○ 夜間の回送運転で車間距離を十分にとっていなかったこと、緊張状態が薄れて考え事をしながら漫然運転をしていたことも事故の原因の一つである。</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。