

令和 4 年度 運行管理者試験【貨物】

C B T 試験 出題例

(制限時間 90 分)

※本問題は、試験センターが令和 5 年 11 月に公開した「令和 4 年度 C B T 試験の出題例」です。

1. 貨物自動車運送事業法関係

問1 貨物自動車運送事業に関する次の記述のうち、【正しいものを2つ】選びなさい。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. 一般貨物自動車運送事業者は、「乗務員等の休憩又は睡眠のための施設の位置及び収容能力」に係る事業計画の変更をしようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。
2. 貨物自動車運送事業とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業及び貨物自動車利用運送事業をいう。
3. 一般貨物自動車運送事業者は、運送約款を定め、又はこれを変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。
4. 一般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の許可を受けることができない。

問2 貨物自動車運送事業法等における運行管理者等の義務及び選任についての次の記述のうち、【誤っているものを1つ】選びなさい。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者は、事業用自動車（被けん引自動車を除く。）の運行を管理する営業所ごとに、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を30で除して得た数（その数に1未満の端数があるときは、これを切り捨てるものとする。）に1を加算して得た数以上の運行管理者を選任しなければならない。
2. 一般貨物自動車運送事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を尊重しなければならないが、事業用自動車の運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う指導に従わなければならない。
3. 一般貨物自動車運送事業者は、運行管理者の業務を補助させるための者（補助者）の選任については、運行管理者の履行補助として業務に支障が生じない場合であっても、同一事業者の他の営業所の補助者を兼務させることはできない。
4. 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権限を与えなければならない。

問3 次の記述のうち、一般貨物自動車運送事業の運行管理者が行わなければならない業務として、【正しいものを2つ】選びなさい。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. 乗務員等が有効に利用することができるように、休憩に必要な施設を整備し、及び乗務員等に睡眠を与える必要がある場合にあつては睡眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守すること。
2. 運行管理規程を定め、かつ、その遵守について運行管理業務を補助させるため選任した者（補助者）及び運転者等に対し指導及び監督を行うこと。
3. 事業用自動車に備えられた非常信号用具及び消火器の取扱いについて、当該事業用自動車の乗務員等に対する適切な指導を行うこと。
4. 法令の規定により、運転者等ごとに運転者等台帳を作成し、営業所に備え置くこと。

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ついての法令等の定めに関する次の記述のうち、【正しいものをすべて】選びなさい。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. 貨物自動車運送事業者は、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、対面等（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行い、次に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。
 - (1) 酒気帯びの有無
 - (2) 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
 - (3) 道路運送車両法第47条の2第1項及び第2項の規定による点検の実施又はその確認
2. 2日間にわたる運行（営業所から出発し1日目を遠隔地で終了、2日目に営業所に戻るもの。）については、1日目の業務前の点呼及び2日目の業務後の点呼についてはいずれも対面で行うことができることから、業務前の点呼及び業務後の点呼のほか、当該業務途中において少なくとも1回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（当該方法により点呼を行うことが困難である場合にあつては、電話その他の方法）により点呼（中間点呼）を行う必要はない。
3. 同一事業者内の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（Gマーク営業所）と当該営業所の車庫間で行うIT点呼の実施は、1営業日のうち連続する16時間以内としなければならない。
4. 貨物自動車運送事業者は、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として、電話その他の方法により点呼を行うことができる。

問5 次の自動車事故に関する記述のうち、一般貨物自動車運送事業者が自動車事故報告規則に基づき国土交通大臣に【報告を要するものを2つ】選びなさい。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. 事業用自動車が右折の際、一般原動機付自転車と接触し、当該一般原動機付自転車が転倒した。この事故で、一般原動機付自転車の運転者に30日間の通院による医師の治療を要する傷害を生じさせた。
2. 事業用自動車の運転者が運転操作を誤り、当該事業用自動車が道路の側壁に衝突した後、運転者席側を下にして転覆した状態で道路上に停車した。この事故で、当該運転者が10日間の医師の治療を要する傷害を負った。
3. 事業用自動車の運転者がハンドル操作を誤り、当該事業用自動車が道路の側壁に衝突した。その衝撃により積載されていた消防法第2条第7項に規定する危険物である灯油の一部が道路に漏えいした。
4. 事業用自動車が交差点に停車していた貨物自動車に気づくのが遅れ、当該事業用自動車がこの貨物自動車に追突し、さらに後続の自家用乗用自動車3台が関係する玉突き事故となり、この事故により8人が軽傷を負った。

問6 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の過労運転等の防止等についての法令の定めに関する次の記述のうち、【誤っているものを1つ】選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。(※法改正により一部改変)

1. 運転者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」(改善基準告示)に定める自動車運転者がフェリーに乗船している時間のうち休息期間とされる時間を除く。）は、168時間を超えてはならない。
2. 事業者は、休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間が十分に確保されるように、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。
3. 事業者は、事業計画に従い業務を行うに必要な員数の事業用自動車の運転者（以下「運転者」という。）又は特定自動運行保安員を常時選任しておかなければならず、この場合、選任する運転者及び特定自動運行保安員は、日々雇い入れられる者、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。
4. 特別積合せ貨物運送を行う事業者は、当該特別積合せ貨物運送に係る運行系統であって起点から終点までの距離が100キロメートルを超えるものごとに、所定の事項について事業用自動車の運行の業務に関する基準を定め、かつ、当該基準の遵守について乗務員等に対する適切な指導及び監督を行わなければならない。

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、事業者が行う国土交通省告示で定める特定の運転者に対する特別な指導の指針に関する次の文中、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】選びなさい。

1. 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。）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 以内ごとに1回受診させること。
2. 事業者は、初任運転者に対する特別な指導について、当該事業者において初めて事業用自動車に乗務する前に実施すること。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後 以内に実施すること。
3. 事業者が行う初任運転者に対する特別な指導は、法令に基づき運転者が遵守すべき事項、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する事項などについて、15時間以上実施するとともに、安全運転の実技について、 以上実施すること。

A : ① 2年 ② 3年

B : ① 1ヵ月 ② 3ヵ月

C : ① 20時間 ② 30時間

問 8 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の貨物の積載方法等に関する次の記述のうち、【正しいものを2つ】選びなさい。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、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。
2. 事業者は、事業用自動車（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る。）に、貨物を積載するときは、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。
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、運転者等に対する適切な指導及び監督を怠ってはならない。
4. 車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車の運行の業務に従事する運転者等は、当該業務において、法令の規定に基づき作成された運行指示書に「貨物の積載状況」が記録されている場合は、業務の記録に当該事項を記録したものとみなされる。

2. 道路運送車両法関係

問9 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、その事由があった日から30日以内に、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に届け出なければならない。
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. 道路運送車両法に規定する自動車の種別は、自動車の大きさ及び構造並びに原動機の種類及び総排気量又は定格出力を基準として定められ、その種別は、普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車である。
4. 登録自動車について所有者の変更があったときは、新所有者は、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移転登録の申請をしなければならない。

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. 自動車は、指定自動車整備事業者が継続検査の際に交付した有効な保安基準適合標章を表示している場合であっても、自動車検査証を備え付けなければ、運行の用に供してはならない。
2. 自動車の使用者は、継続検査を申請する場合において、道路運送車両法第67条（自動車検査証記録事項の変更及び構造等変更検査）の規定による自動車検査証の変更記録の申請をすべき事由があるときは、あらかじめ、その申請をしなければならない。
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 11 道路運送車両法に定める自動車の点検整備等に関する次の文中、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】選びなさい。

1. 初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量 8,990 キログラムの貨物の運送の用に供する自動車については、当該自動車検査証の有効期間は である。
2. 車両総重量 以上又は乗車定員 30 人以上の自動車は、日常点検において「ディスク・ホイールの取付状態が不良でないこと。」について点検しなければならない。
3. 自動車運送事業の用に供する自動車の日常点検の結果に基づく運行可否の決定は、自動車の使用者より与えられた権限に基づき、 が行わなければならない。
4. 事業用自動車の使用者は、点検の結果、当該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は、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当該自動車について必要な をしなければならない。

- A : ① 1年 ② 2年
B : ① 7トン ② 8トン
C : ① 運行管理者 ② 整備管理者
D : ① 検査 ② 整備

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. 路線を定めて定期に運行する一般乗合旅客自動車運送事業用自動車に備える旅客が乗降中であることを後方に表示する電光表示器には、点滅する灯火又は光度が増減する灯火を備えることができる。
2. 自動車に備えなければならない後写鏡は、取付部付近の自動車の最外側より突出している部分の最下部が地上 2.0 メートル以下のものは、当該部分が歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝できる構造でなければならない。
3. 自動車に備えなければならない非常信号用具は、夜間 200 メートルの距離から確認できる赤色の灯光を発するものでなければならない。
4. 自動車（大型特殊自動車、小型特殊自動車を除く。）の車体の外形その他自動車の形状については、鋭い突起がないこと、回転部分が突出していないこと等他の交通の安全を妨げるおそれがないものとして、告示で定める基準に適合するものでなければならない。

3. 道路交通法関係

問 13 道路交通法に定める用語の定義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. 路側帯とは、歩行者及び自転車の通行の用に供するため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。
2. 安全地帯とは、路面電車に乗降する者若しくは横断している歩行者の安全を図るため道路に設けられた島状の施設又は道路標識及び道路標示により安全地帯であることが示されている道路の部分を用いる。
3. 車両とは、自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。
4. 自動車とは、原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転し、又は特定自動運行を行う車であって、原動機付自転車、軽車両、移動用小型車、身体障害者用の車及び遠隔操作型小型車並びに歩行補助車、乳母車その他の歩きながら用いる小型の車で道路交通法施行令で定めるもの以外のものをいう。

問 14 道路交通法に定める灯火及び合図等についての次の記述のうち、【正しいものを2つ】選びなさい。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. 車両等は、夜間（日没時から日出時までの時間をいう。）、道路にあるときは、道路交通法施行令で定めるところにより、前照灯、車幅灯、尾灯その他の灯火をつけなければならない。ただし、高速自動車国道及び自動車専用道路においては前方200メートル、その他の道路においては前方50メートルまで明りように見える程度に照明が行われているトンネルを通行する場合は、この限りではない。
2. 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、その速度を急に変更しなければならないこととなる場合にあっても、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。
3. 車両等の運転者は、山地部の道路その他曲折が多い道路について道路標識等により指定された区間以外であっても、見とおしのきかない道路のまがりかど又は見とおしのきかない上り坂の頂上を通行しようとするときは、必ず警音器を鳴らさなければならない。
4. 車両の運転者が同一方向に進行しながら進路を左方又は右方に変えるときの合図を行う時期は、その行為をしようとする時の3秒前のときである。

問 15 道路交通法及び道路交通法施行令に定める酒気帯び運転等の禁止等に関する次の文中、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】選びなさい。

- (1) 何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。
- (2) 何人も、酒気を帯びている者で、(1)の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがあるものに対し、してはならない。
- (3) 何人も、(1)の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。
- (4) 何人も、車両（トロリーバス及び旅客自動車運送事業の用に供する自動車で当該業務に従事中のものその他の政令で定める自動車を除く。）の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者に対し、当該車両を運転して自己を運送することを要求し、又は依頼して、当該運転者が(1)の規定に違反して運転するしてはならない。
- (5) (1)の規定に違反して車両等（軽車両を除く。）を運転した者で、その運転をした場合において身体に血液1ミリリットルにつき0.3ミリグラム又は呼気1リットルにつきミリグラム以上にアルコールを保有する状態にあったものは、3年以下の懲役又は50万円以下の罰金に処する。

A : ① 運転を指示 ② 車両等を提供

B : ① 車両に同乗 ② 機会を提供

C : ① 0.15 ② 0.25

©**運行管理者試験対策.net**
(行政書士高橋孝也つめさと駅前事務所)

問 16 道路交通法に定める法定速度についての次の記述のうち、【誤っているものを1つ】選びなさい。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. 自動車は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、高速自動車国道の本線車道（往復の方向にする通行が行われている本線車道で、本線車線が道路の構造上往復の方向別に分離されていないものを除く。）並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外の道路においては60キロメートル毎時をこえる速度で進行してはならない。
2. 貨物自動車（車両総重量12,000キログラム、最大積載量8,000キログラムであって乗車定員3名のトラック）の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）においては、100キロメートル毎時である。
3. 貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量が4,995キログラムの自動車が、故障した車両総重量1,500キログラムの普通自動車をロープでけん引する場合の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない一般道路においては、40キロメートル毎時である。
4. 貨物自動車は、高速自動車国道の往復の方向にする通行が行われている本線車道で、道路の構造上往復の方向別に分離されている本線車道においては、道路標識等により自動車の最低速度が指定されている区間にあつてはその最低速度に、その他の区間にあつては、50キロメートル毎時の最低速度に達しない速度で進行してはならない。

問 17 道路交通法に定める運転者の遵守事項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. 車両等の運転者は、監護者が付き添わない児童若しくは幼児が歩行しているときのほか、高齢の歩行者、身体の障害のある歩行者その他の歩行者でその通行に支障のあるものが通行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにしなければならない。
2. 車両等の運転者は、自動車を運転する場合において、道路交通法に規定する初心運転者の標識を付けた者が普通自動車（以下「表示自動車」という。）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、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てはならない。
3. 車両等は、交差点又はその直近で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、必ず一時停止し、その歩行者の通行を妨げないように努めなければならない。
4. 車両等の運転者は、児童、幼児等の乗降のため、道路運送車両の保安基準に関する規定に定める非常点滅表示灯をつけて停車している通学通園バス（専ら小学校、幼稚園等に通う児童、幼児等を運送するために使用する自動車で政令で定めるものをいう。）の側方を通過するときは、徐行して安全を確認しなければならない。

4. 労働基準法関係

問 18 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働契約等についての次の記述のうち、【正しいものを2つ】選びなさい。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、労働者の同意が得られた場合においては、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することができる。
2. 使用者は、労働者が出産、疾病、災害その他厚生労働省令で定める非常の場合の費用に充てるために請求する場合においては、支払期日前であっても、既往の労働に対する賃金を支払わなければならない。
3. 使用者は、労働者の国籍、信条又は社会的身分を理由として、賃金、労働時間その他の労働条件について、差別的取扱をしてはならない。
4. 法第 20 条（解雇の予告）の規定は、法に定める期間を超えない限りにおいて、「日雇い入れられる者」、「3 ヶ月以内の期間を定めて使用される者」、「季節的業務に 6 ヶ月以内の期間を定めて使用される者」又は「試の使用期間中の者」のいずれかに該当する労働者については適用しない。

問 19 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働時間及び休日等に関する次の記述のうち、【誤っているものを1つ】選びなさい。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. 使用者は、労働時間が6時間を超える場合においては少くとも35分、8時間を超える場合においては少くとも45分の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない。
3. 使用者は、労働者に対して、毎週少くとも1回の休日を与えなければならない。ただし、この規定は、4週間を通じ4日以上の日を与える使用者については適用しない。
4. 使用者は、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をし、これを行政官庁に届け出た場合においては、法定労働時間又は法定休日に関する規定にかかわらず、その協定で定めるところによって労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。

問 20 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等に関する次の文中、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】選びなさい。（※法改正により一部改変）

1. 拘束時間は、1ヵ月について を超えず、かつ、1年について3,300時間を超えないものとする。ただし、労使協定により、1年について6ヵ月までは、1ヵ月について まで延長することができ、かつ、1年について まで延長することができる。
2. 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 とすること。ただし、1週間における運行が全て長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が、運転者の住所地以外の場所におけるものである場合においては、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。

- A : ① 284 時間 ② 287 時間
B : ① 310 時間 ② 315 時間
C : ① 3,340 時間 ② 3,400 時間
D : ① 14 時間 ② 15 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「改善基準告示」という。)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。)の拘束時間等の規定に関する次の記述のうち、【正しいものを 2 つ】選びなさい。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. 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。
2. 使用者は、業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2 暦日についての拘束時間が 22 時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間を与える場合に限り、トラック運転者を隔日勤務に就かせることができる。
3. 改善基準告示に定める 1 日についての拘束時間、2 日を平均した 1 日当たりの運転時間及び連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、改善基準告示に定める継続した休息期間を与えること。
4. トラック運転者がフェリーに乗船している時間は、原則として、2 時間(フェリー乗船時間が 2 時間未満の場合には、その時間)については拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として取り扱うものとする。

©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 22 下表の1～4は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の4日間の運転時間及び休憩等の勤務状況の例を示したものである。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)に定める連続運転の中断方法及び2日(始業時刻から起算して48時間をいう。以下同じ。)を平均して1日当たりの運転時間に関する次の記述のうち、【正しいものを2つ】選びなさい。(※法改正により一部改変)

前日：休日

1	営業所													営業所
1 日目	乗務開始	運転	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	荷下し	運転	休憩	運転	乗務終了	1日の運転時間の合計
		1時間50分	20分	2時間	30分	1時間	1時間	1時間30分	15分	1時間40分	10分	1時間		9時間

2	営業所													営業所
2 日目	乗務開始	運転	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	荷下し	運転	休憩	運転	乗務終了	1日の運転時間の合計
		40分	10分	1時間20分	15分	2時間	1時間	2時間10分	20分	1時間50分	40分	2時間		10時間

3	営業所													営業所
3 日目	乗務開始	運転	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	荷下し	運転	休憩	運転	乗務終了	1日の運転時間の合計
		1時間	20分	1時間20分	30分	1時間50分	1時間	2時間20分	15分	1時間40分	30分	50分		9時間

4	営業所													営業所
4 日目	乗務開始	運転	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	荷下し	運転	休憩	運転	乗務終了	1日の運転時間の合計
		1時間30分	15分	2時間20分	40分	1時間30分	1時間	1時間20分	10分	1時間	15分	2時間20分		10時間

翌日：休日

(注1) 2日を平均した1日当たりの運転時間は、当該4日間のすべての日を特定日とする。

(注2) 「高速自動車国道のサービスエリア等に駐車又は停車できないため、やむを得ず連続運転時間を延長できる場合」には該当しないものとする。

1. 連続運転の中断方法が改善基準告示に違反している勤務日は、2日目及び4日目であり、1日目及び3日目は違反していない。
2. 連続運転の中断方法が改善基準告示に違反している勤務日は、1日目及び4日目であり、2日目及び3日目は違反していない。
3. 2日を平均し1日当たりの運転時間は、改善基準告示に違反していない。
4. 2日を平均し1日当たりの運転時間は、改善基準告示に違反している。

問 23 下表の1～3は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの）の1年間における各月の拘束時間の例を示したものである。下表の空欄A、B、Cについて、次の選択肢ア～ウの拘束時間の組み合わせをあてはめた場合、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に【適合するものを選択肢ア～ウの中から1つ】選びなさい。なお、解答にあたっては「1ヵ月及び1年についての拘束時間の延長に関する労使協定」があるものとし、下表に示された内容及び各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。（※法改正により一部改変）

1.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	Aを除く11ヵ月の拘束時間の合計
拘束時間(時間)	279	285	281	295	A	289	280	283	285	276	278	281	

2.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	Bを除く11ヵ月の拘束時間の合計
拘束時間(時間)	286	274	275	285	292	285	273	B	287	283	291	282	

3.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	Cを除く11ヵ月の拘束時間の合計
拘束時間(時間)	266	289	282	290	283	287	273	282	285	275	C	287	

	A(時間)	B(時間)	C(時間)	
選 択 肢	ア	288	286	290
	イ	312	284	293
	ウ	279	277	295

5. 実務上の知識及び能力

問24 運行管理者の日常業務の記録等に関する次の記述のうち、【適切なものをすべて】選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。（※法改正により一部改変）

1. 運行管理者は、事業用自動車の運転者が他の営業所に転出し当該営業所の運転者でなくなったときは、直ちに、運転者等台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載して1年間保存している。
2. 運行管理者は、運行記録計により記録される「瞬間速度」、「運行距離」及び「運行時間」等により運転者の運行の実態や車両の運行の実態を分析し、運転者の日常の乗務を把握し、過労運転の防止及び運行の適正化を図る資料として活用しており、この運行記録計の記録を1年間保存している。
3. 運行管理者は、事業用自動車の運転者に対し、事業用自動車の構造上の特性、貨物の正しい積載方法など事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び自動車の運転に関して遵守すべき事項等について、適切に指導を行うとともに、その内容等について記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存している。
4. 運行管理者は、事業者が定めた勤務時間及び乗務時間の範囲内で、運転者が過労とならないよう十分考慮しながら、天候や道路状況などを勘案しつつ、乗務割を作成している。なお、乗務については、早めに運転者に知らせるため、事前に予定を示すことにしている。

©運行管理者試験対策.net
(行政書士高橋幸也うめさと駅前事務所)

問 25 一般貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導・監督に関する次の記述のうち、【適切なものをすべて】選びなさい。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. 時速 36 キロメートルで走行中の自動車を例に取り、運転者が前車との追突の危険を認知しブレーキ操作を行い、ブレーキが効きはじめるまでに要する空走時間を 1 秒間とし、ブレーキが効きはじめてから停止するまでに走る制動距離を 8 メートルとすると、当該自動車の停止距離は約 13 メートルとなるなど、危険が発生した場合でも安全に止まれるような速度と車間距離を保って運転するよう指導している。
2. 危険ドラッグ等の薬物を使用して運転した場合には、重大な事故を引き起こす危険性が高まり、その結果取り返しのつかない被害を生じることもあることから、運行管理者は、常日頃からこれらの薬物を使用しないよう、運転者等に対し強く指導している。
3. 大雨、大雪、土砂災害などの異常気象時の措置については、異常気象時等処理要領を作成し運転者全員に周知させておくとともに、運転者とも速やかに連絡がとれるよう緊急時における連絡体制を整えているので、普段から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すべて運転者の判断に任せ、中断、待避したときは報告するよう指導している。

4. 実際の事事故事例やヒヤリハット事例のドライブレコーダー映像を活用して、事故前にどのような危険が潜んでいるか、それを回避するにはどのような運転をすべきかなどを運転者に考えさせる等、実事例に基づいた危険予知訓練を実施している。

問 26 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）が行う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、【適切なものをすべて】選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、業務に従事する運転者に対し法令で定める健康診断を受診させ、その結果に基づいて健康診断個人票を作成して 5 年間保存している。また、運転者が自ら受けた健康診断の結果を提出したものについても同様に保存している。
2. 事業者は、日頃から運転者の健康状態を把握し、点呼において、意識の異常、眼の異常、めまい、頭痛、言葉の異常、手足の異常等の申告又はその症状が見られたら、脳血管疾患の初期症状とも考えられるためすぐに専門医療機関で受診させるよう対応している。
3. トラック運転者は、単独で判断する、連続作業をする、とっさの対応が必要、同じ姿勢で何時間も過ごすなどから、心身の状態が運行に及ぼす影響は大きく、健康状態を保持することが必要不可欠である。このため、事業者は、運転者が運転中に異常を感じたときには、運行継続の可否を自らの判断で行うよう指導している。
4. 睡眠時無呼吸症候群（SAS）は、大きないびきや昼間の強い眠気などの症状があるが、必ずしも眠気を感じる場合もない場合もある。SASスクリーニング検査を実施する場合には、本人の自覚症状による問診票だけで検査対象者を絞ってしまうと、重症のSAS患者を見逃してしまうリスクがあるため、定期的に、また、雇い入れ時等のタイミングで医療機器によるSASスクリーニング検査を受けることが重要である。

問27 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、発生した事故の要因の調査・分析を行うことなく、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。
2. ドライブレコーダーは、事故時の映像だけでなく、運転者のブレーキ操作やハンドル操作などの運転状況を記録し、解析することにより運転のクセ等を読み取ることができるものがあり、運行管理者が行う運転者の安全運転の指導に活用されている。
3. 指差呼称は、運転者の錯覚、誤判断、誤操作等を防止するための手段であり、道路の信号や標識などを指で差し、その対象が持つ名称や状態を声に出して確認することをいい、安全確認に重要な運転者の意識レベルを高めるなど交通事故防止対策に有効な手段の一つとして活用されている。
4. 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。

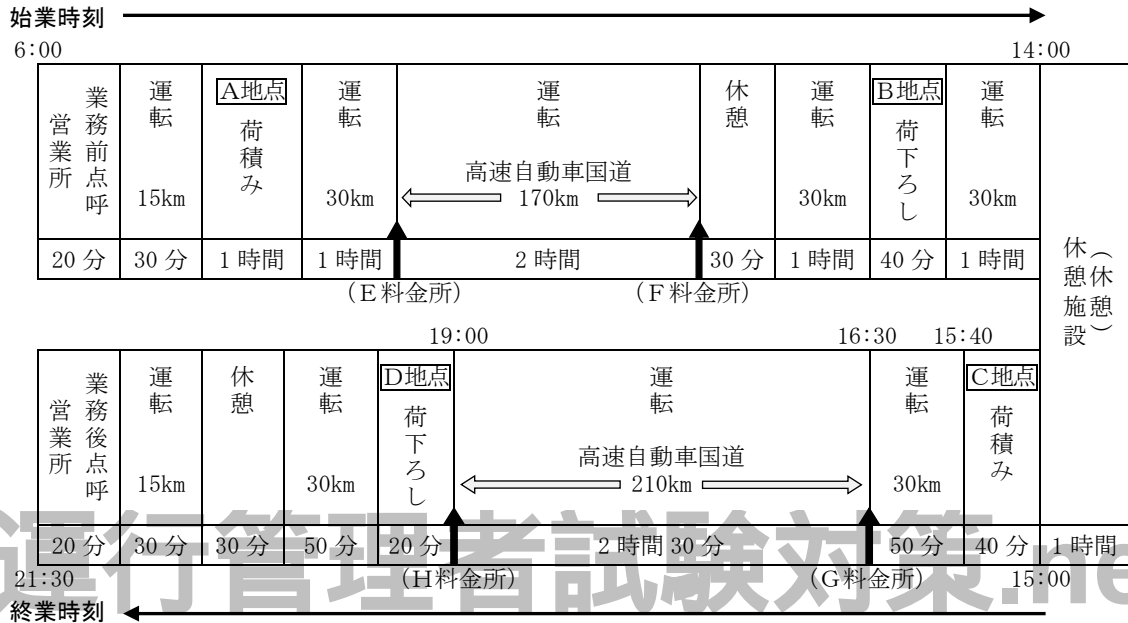
問28 自動車の運転等に関する次の記述のうち、【適切なものを2つ】選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 自動車の夜間の走行時において、自車のライトと対向車のライトで、お互いの光が重なり合い、その間にいる歩行者や自転車が見えなくなることがクリープ現象という。
2. 自動車の乗員が自分の両手両足で支えられる力は、自分の体重のせいぜい2~3倍が限度といわれている。これは、自動車が時速7キロメートル程度で衝突したときの力に相当することになる。このため、危険から自身を守るためにシートベルトを着用することが必要である。
3. 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、速度を2分の1に落として走行すると遠心力の大きさは2分の1になる。
4. 自動車が衝突するときの衝撃力は、速度が2倍になると4倍になる。

問 29 運行管理者は、荷主からの運送依頼を受けて、下の図に示す運行計画を立てた。
この運行に関する次の1~3の記述について、解答しなさい。なお、解答にあたっては、**<運行計画>**及び各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。
(※法改正により一部改変)

<運行計画>

A地点から、重量が5,250キログラムの荷物をB地点に運び、その後、戻りの便にて、C地点から5,000キログラムの荷物をD地点に運ぶ行程とする。当該運行は、最大積載量6,000キログラムの中型トラックを使用し、運転者1人乗務とする。



(注)「高速自動車国道のサービスエリア等に駐車又は停車できないため、やむを得ず連続運転時間を延長できる場合」には該当しないものとする。

1. E料金所からF料金所までの間の高速自動車国道(本線車道に限る。以下同じ。)の運転時間を2時間、及びG料金所からH料金所までの間の高速自動車国道の運転時間を2時間30分と設定したことは、道路交通法令に定める制限速度に照らし適切か否かについて、【正しいものを1つ】選びなさい。
 ① 適切 ② 不適切

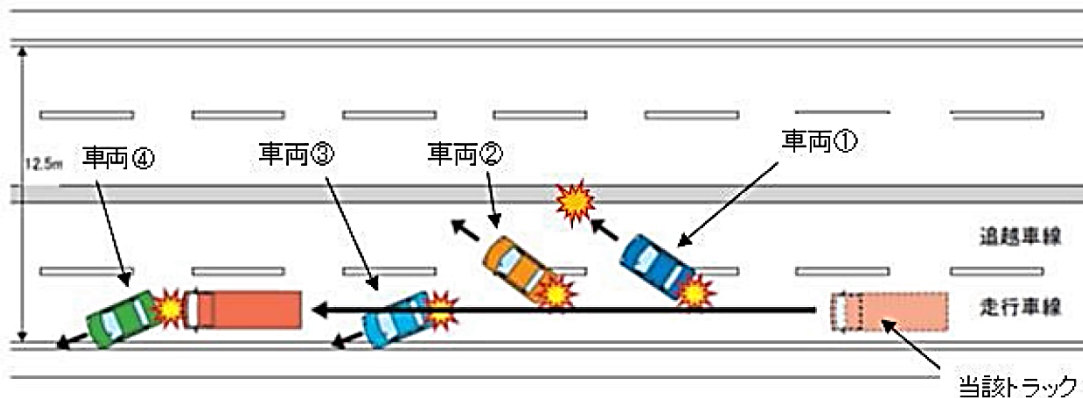
2. 当該運転者は前日の運転時間が8時間30分であり、また、翌日の運転時間を8時間30分とした場合、当日を特定の日とした場合の2日を平均して1日当たりの運転時間が「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)に違反しているか否かについて、【正しいものを1つ】選びなさい。
 ① 違反していない ② 違反している

3. 当該運行の連続運転時間の中断方法について「改善基準告示」に照らし、違反しているか否かについて、【正しいものを1つ】選びなさい。
 ① 違反していない ② 違反している

問 30 運行管理者が次の事業用普通トラックの事故報告に基づき、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ものを<事故の再発防止対策>から3つ】選びなさい。なお、解答にあたっては、<事故の概要>及び<事故関連情報>に記載されている事項以外は考慮しないものとする。(※法改正により一部改変)

<事故の概要>

当該トラックは、17時頃、霧で見通しの悪い高速道路を走行中、居眠り運転により渋滞車列の最後尾にいた乗用車に追突し、4台がからむ多重衝突事故が発生した。当時、霧のため当該道路の最高速度は時速50キロメートルに制限されていたが、当該トラックは追突直前には時速80キロメートルで走行していた。



1. <事故関連情報>

- 当該運転者（35歳）は、事故日前日、運行先に積雪があり、帰庫時間が5時間程度遅くなって業務を早朝5時に終了した。その後、事故当日の正午に業務前点呼を受け出庫した。
- 当該運転者は、事故日前1ヵ月間の勤務において、拘束時間及び休息期間について複数回の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）違反があった。
- 月1回ミーティングを実施していたが、交通事故を惹起した場合の社会的影響の大きさや疲労などによる交通事故の危険性などについての指導・教育が不足していた。
- 当該運転者は、事業者が行う定期健康診断において、特に指摘はなかった。

2. <事故の再発防止対策>

- ① 運行管理者は、運転者に対して、交通事故を惹起した場合の社会的影響の大きさや過労が運転に及ぼす危険性を認識させ、疲労や眠気を感じた場合は直ちに運転を中止し、休憩するよう指導を徹底する。
- ② 事業者は、運転者に対して、疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを理解させ、健康診断結果に基づき、生活習慣の改善を図るなど、適切な心身の健康管理を行うことを理解させる。
- ③ 運行管理者は、「改善基準告示」に違反しないよう、適切な乗務割を作成するとともに、点呼の際適切な運行指示を行う。
- ④ 運行管理者は、法定等に定められた適齢診断を運転者に確実に受診させるとともに、その結果を活用し、個々の運転者の特性に応じた指導を行う。
- ⑤ 運行管理者は、点呼を実施する際、運転者の体調や疲労の蓄積などをきちんと確認し、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、当該運転者を交替させる措置をとる。
- ⑥ 法令で定められた日常点検及び定期点検整備を確実に実施する。その際、速度抑制装置の正常な作動についても、警告灯により確認する。

©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)

令和4年度試験 CBT試験 出題例 解答・解説

問1	問2	問3	問4	問5	問6	問7
1,3	3	3,4	1,2	2,3	1	A② B① C①
問8	問9	問10	問11		問12	問13
1,3	1	2,3	A① B② C② D②	2	1	
問14	問15		問16	問17	問18	問19
1,4	A② B① C①	2	3	2,3	2	
問20		問21	問22	問23	問24	問25
A① B① C② D②		1,3	2,4	ウ	2,3,4	2,4
問26	問27	問28	問29		問30	
1,2,4	2,3	2,4	1.① 2.② 3.②	①,③,⑤		

直近5回分の過去問については、専用 Web サイト(<https://www.unkan-net.com/>)
で販売している【運行管理者試験合格必勝セット】に含まれる過去問題集と同一内容
のものとなりますので、印刷はご遠慮ください。(※禁止設定をしております)
有料商品をサービス公開しているものですので、何卒ご理解ください。



<p>●凡例</p> <p>1. 貨物自動車運送事業法 事業法……………貨物自動車運送事業法 事業法施行規則……………貨物自動車運送事業法施行規則 安全規則……………貨物自動車運送事業輸送安全規則 事故報告規則……………自動車事故報告規則 指導監督の指針……………貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導 及び監督の指針</p> <p>2. 道路運送車両法 車両法……………道路運送車両法 車両法施行規則……………道路運送車両法施行規則 保安基準……………道路運送車両の保安基準 細目告示……………道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 点検基準……………自動車点検基準</p> <p>3. 道路交通法 道交法……………道路交通法 道交法施行令……………道路交通法施行令 道交法施行規則……………道路交通法施行規則</p> <p>4. 労働基準法 労基法……………労働基準法 安衛法……………労働安全衛生法 衛生規則……………労働安全衛生規則 改善基準……………自動車運転者の労働時間等の改善のための基準</p> <p>5. 実務上の知識及び能力 安全規則解釈運用……………貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について</p>
--

問1 正解1,3

1. 正しい。(事業法9条1項)
2. 誤り。貨物自動車運送事業とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業及び貨物軽自動車運送事業の3種類をいい、「貨物自動車利用運送事業」は含まない(事業法2条1項)。
3. 正しい。(事業法10条1項)
4. 誤り。一般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5年を経過しなければ、新たに一般貨物自動車運送事業の許可を受けることができない(事業法5条2号)。

問2 正解3

1. 正しい。(安全規則18条1項)
2. 正しい。(事業法22条3項)
3. 誤り。補助者については、運行管理者の履行補助として業務に支障が生じない場合に限り、同一事業者の他の営業所の補助者を兼務することができる(安全規則解釈運用18条3.)。
4. 正しい。(事業法22条2項)

問3 正解3,4

1. 誤り。運行管理者の業務は、「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」である(安全規則20条1項2号)。施設の整備や保守については事業者の義務であり、運行管理者の業務ではない(同規則3条3項)。
2. 誤り。「運行管理規程を定めること」は事業者の義務であり(安全規則21条1項)、運行管理者の業務ではない。また、事業者は、運行管理規程の遵守について、運行管理者に対する適切な指導及び監督を行わなければならないとされている(同22条)。
3. 正しい。(安全規則20条1項14号)
4. 正しい。(安全規則20条1項13号)

問4 正解1,2

1. 正しい。(安全規則7条1項)
2. 正しい。業務途中に中間点呼を行わなければならないのは、「同一の業務における業務前点呼と業務後点呼」がいずれも対面等で行うことができない場合であり(安全規則7条3項)、本肢のように、1日目の業務前点呼や2日目の業務後点呼が対面で行うことができる場合は、中間点呼を行う必要はない。
3. 誤り。IT点呼の実施について、「1営業日のうち連続する16時間以内」とされているのは、異なる営業所間で実施する場合であり、営業所と当該営業所の車庫間で実施する場合には、実施時間の制限はない(安全規則解釈運用7条1.(5))。
4. 誤り。運行上やむを得ない場合には、電話その他の方法により点呼を行うことができるが、「運行上やむを得ない場合」とは、「遠隔地で業務を開始又は終了するため、運転者の所属営業所で対面点呼が実施できない場合」等をいい、車庫と営業所が離れている場合は、運行上やむを得ない場合には該当しないので、電話その他の方法により点呼を行うことはできない(安全規則解釈運用7条1.(1))。

問5 正解2,3

1. 報告を要しない。「重傷者を生じた事故」の場合には事故の報告を要するが(事故報告規則2条3号)、ここでいう重傷とは「腕などの骨折や内臓の破裂」、「14日以上病院に入院することを要する傷害」、「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」をいい、「通院による30日間の医師の治療を要する傷害」は重傷には該当しないので、事故の報告を要しない。

2. 報告を要する。本事故は「自動車が転覆したもの」に該当するので、事故の報告を要する（事故報告規則 2 条 1 号）。「転覆」とは「道路上において路面と 35 度以上傾斜したとき」をいうので、運転者席側を下にして横転している本事故も該当する。
3. 報告を要する。本事故は「自動車に積載された危険物等が漏えいしたもの」に該当するので、事故の報告を要する（事故報告規則 2 条 5 号イ）。
4. 報告を要しない。「10 台以上の自動車の衝突や接触を生じた事故」、「重傷者を生じた事故」、「10 人以上の負傷者を生じた事故」のような場合には事故の報告を要するが（事故報告規則 2 条 2 号、3 号、4 号）、本肢の場合、いずれにも該当しないので、事故の報告を要しない。

問 6 正解 1

1. 誤り。運転者が一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間は 144 時間を超えてはならない(令和 6 年国土交通省告示第 279 号)。
2. 正しい。(安全規則 3 条 4 項)
3. 正しい。(安全規則 3 条 1 項、2 項)
4. 正しい。(安全規則 3 条 8 項)

問 7 正解 A② B① C① (指導監督の指針第 2 章 2、3、4)

1. 事業者は、適齢診断を運転者が 65 才に達した日以後 1 年以内に 1 回受診させ、その後 (A=3 年)以内ごとに 1 回受診させること。
2. 事業者は、初任運転者に対する特別な指導について、当該事業者において初めて事業用自動車に乗務する前に実施すること。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後 (B=1 ヶ月)以内に実施すること。
3. 事業者が行う初任運転者に対する特別な指導は、法令に基づき運転者が遵守すべき事項、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する事項などについて、15 時間以上実施するとともに、安全運転の実技について、(C=20 時間)以上実施すること。

問 8 正解 1, 3

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

問 9 正解 1

1. 誤り。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じられ、自動車検査証を返納したときは、遅滞なく、当該自動車登録番号標及び封印を取りはずし、自動車登録番号標について国土交通大臣の領置(=管理下に置かれること)を受けなければならない(車両法 20 条 2 項)。
2. 正しい。(車両法 19 条)
3. 正しい。(車両法 3 条)
4. 正しい。(車両法 13 条 1 項)

問10 正解2,3

1. 誤り。指定自動車整備事業者が交付した有効な保安基準適合標章を自動車に表示している場合には、自動車検査証を備え付けなくても、当該自動車を運行の用に供することができる（車両法94条の5第11項）。
2. 正しい。（車両法62条5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11 正解 A① B② C② D②（車両法47条の2第2項、3項、48条2項、

61条1項、2項1号、自動車点検基準別表第1、車両法施行規則32条1項2号）

1. 初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量8,990キログラムの貨物の運送の用に供する自動車については、当該自動車検査証の有効期間は(A=1年)である。
2. 車両総重量(B=8トン)以上又は乗車定員30人以上の自動車は、日常点検において「ディスク・ホイールの取付状態が不良でないこと。」について点検しなければならない。
3. 自動車運送事業の用に供する自動車の日常点検の結果に基づく運行可否の決定は、自動車の使用者より与えられた権限に基づき、(C=整備管理者)が行わなければならない。
4. 事業用自動車の使用者は、点検の結果、当該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は、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当該自動車について必要な(D=整備)をしなければならない。

問12 正解2

1. 正しい。（細目告示218条6項18号）
2. 誤り。後写鏡は、取付部付近の自動車の最外側より突出している部分の最下部が地上1.8メートル以下のものは、当該部分が歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝できる構造でなければならない（細目告示224条2項2号）。
3. 正しい。（細目告示220条1項1号）
4. 正しい。（保安基準18条1項2号）

問13 正解1

1. 誤り。路側帯とは、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つためのものであり（道交法2条1項3号の4）、「自転車の通行の用に供するためのもの」ではない。
2. 正しい。（道交法2条1項6号）
3. 正しい。（道交法2条1項8号）
4. 正しい。（道交法2条1項9号）

問14 正解1,4

1. 正しい。（道交法52条1項、道交法施行令18条1項）
2. 誤り。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方向指示器等により合図をした場合には、その後方にある車両は、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（道交法31条の2）。
3. 誤り。警音器を鳴らさなければならないのは、山地部の道路その他曲折が多い道路について道路標識等により指定された区間における左右の見とおしのきかない交差点、見とおしのきかない道路のまがりかど又は見とおしのきかない上り坂の頂上を通行しようとするときである（道交法54条1項2号）。
4. 正しい。（道交法施行令21条1項）

問 15 正解 A② B① C①

(道交法 65 条 1 項～4 項、117 条の 2 の 2 第 1 項 3 号、道交法施行令 44 条の 3)

- (1) 何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。
- (2) 何人も、酒気を帯びている者で、(1)の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがあるものに対し、(A=車両等を提供)してはならない。
- (3) 何人も、(1)の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。
- (4) 何人も、車両の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者に対し、当該車両を運転して自己を運送することを要求し、又は依頼して、当該運転者が(1)の規定に違反して運転する(B=車両に同乗)してはならない。
- (5) (1)の規定に違反して車両等(軽車両を除く。)を運転した者で、その運転をした場合において身体に血液 1 ミリリットルにつき 0.3 ミリグラム又は呼気 1 リットルにつき (C=0.15) ミリグラム以上にアルコールを保有する状態にあったものは、3 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金に処する。

問 16 正解 2

1. 正しい。(道交法 22 条 1 項、道交法施行令 11 条)
2. 誤り。本肢のような「車両総重量 8 トン以上又は最大積載量 5 トン以上のトラック」の場合、高速道路における最高速度は、時速 90 キロメートルである(道交法施行令 27 条 1 項 2 号)。
3. 正しい。本肢のような「車両総重量が 2,000kg 以下の車両」を「その車両の車両総重量の 3 倍以上の車両総重量の自動車」がロープでけん引する場合の最高速度は、時速 40 キロメートルである(道交法施行令 12 条 1 項 1 号)。
4. 正しい。(道交法 75 条の 4、道交法施行令 27 条の 3)

問 17 正解 3

1. 正しい。(道交法 71 条 2 号、2 号の 2)
2. 正しい。(道交法 71 条 5 号の 4)
3. 誤り。交差点又はその直近で横断歩道の設けられていない場所で歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない(道交法 38 条の 2)。「必ず一時停止」や、通行を妨げないように「努めなければならない」というのは誤り。
4. 正しい。(道交法 71 条 2 号の 3)

問 18 正解 2, 3

1. 誤り。使用者は、労働契約の不履行について違約金を定め、又は損害賠償額を予定する契約をしてはならない(労基法 16 条)。「労働者の同意」の有無は無関係であり、このような契約をすることは許されない。
2. 正しい。(労基法 25 条)
3. 正しい。(労基法 3 条)
4. 誤り。解雇の予告の規定が適用されないのは、「日日雇い入れられる者」、「2 ヶ月以内の期間を定めて使用される者」、「季節的業務に 4 ヶ月以内の期間を定めて使用される者」又は「試の使用期間中の者」に該当する労働者である(労基法 21 条)。

問 19 正解 2

1. 正しい。(労基法 33 条 1 項)
2. 誤り。休憩時間は、労働時間が 6 時間を超える場合には少なくとも 45 分、8 時間を超える場合には少なくとも 1 時間 与えなければならない(労基法 34 条 1 項)。
3. 正しい。(労基法 35 条 1 項、2 項)
4. 正しい。(労基法 36 条 1 項)

問 20 正解 A① B① C② D② (改善基準 4 条 1 項 1 号、3 号)

1. 拘束時間は、1 ヶ月について (A=284 時間) を超えず、かつ、1 年について 3,300 時間を超えないものとする。ただし、労使協定により、1 年について 6 ヶ月までは、1 ヶ月について (B=310 時間) まで延長することができ、かつ、1 年について (C=3,400 時間) まで延長することができる。
2. 1 日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 (D=15 時間) とすること。

問 21 正解 1, 3

1. 正しい。(改善基準 4 条 2 項)
2. 誤り。業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2 暦日についての拘束時間が 21 時間 を超えず、かつ、継続 20 時間以上の休息期間を与える場合に限り、トラック運転者を隔日勤務に就かせることができる (改善基準 4 条 4 項 3 号)。
3. 正しい。なお、「予期し得ない事象」とは、車両故障、フェリー欠航、災害や事故による道路封鎖・道路渋滞、異常気象などが該当する (改善基準 4 条 3 項)。
4. 誤り。フェリーに乗船時間は、原則として、休息期間 として取り扱う (改善基準 4 条 4 項 4 号)。「2 時間については拘束時間として取り扱う」ということはない。

問 22 正解 2, 4

(1) 連続運転時間について

連続運転時間 (1 回がおおむね連続 10 分以上で、かつ、合計が 30 分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間) は、4 時間を超えてはならない (改善基準 4 条 1 項 7 号)。

また、運転の中断は、原則として「休憩」を与えるものとされている (同項 8 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 分以上の運転中断」をしているかどうかで判断するが、この「30 分以上の運転中断」については、少なくとも 1 回につき「おおむね連続 10 分以上」とした上で分割することもできる。(※「5 分以内」の中断は、「おおむね連続 10 分以上」と乖離しているため、運転中断の時間として扱われない)

つまり、“運転時間の合計が 4 時間を超える前に「合計 30 分以上の運転中断」をしなければならない (=「運転中断の時間が合計 30 分に達した時点」で連続運転時間がリセットされる)” ということであり、「合計 30 分以上の運転中断」をする前に運転時間の合計が 4 時間を超えてしまった場合、改善基準に違反する。

以上を踏まえ、連続運転時間の違反の有無は以下のように判断する。

1 日目の運転状況を見ると、前半は、まず 4 時間以内の運転 (1 回目:1 時間 50 分 + 2 回目:2 時間 = 3 時間 50 分) 後に 30 分の休憩をしているので問題なく、その後も 1 時間の運転後に 1 時間の休憩をしているので問題ない。

しかし、後半 (4 回目の運転～) を見ると、〔運転 1 時間 30 分 ⇒ (荷下し 15 分) ⇒ 運転 1 時間 40 分 ⇒ 休憩 10 分 ⇒ 運転 1 時間〕という運転状況であり、「30 分以上の運転中断」をする前に運転時間の合計が 4 時間を超えている (=4 時間 10 分) ので、改善基準に違反している。

2 日目の運転状況を見ると、前半 (2 回目の休憩:1 時間まで) は、4 時間の運転 (1 回目:40 分 + 2 回目:1 時間 20 分 + 3 回目:2 時間) に対し、1 時間 15 分の休憩 (1 回目:15 分 + 2 回目:1 時間) をしているので問題ない。

後半 (4 回目の運転～) も、4 時間の運転 (4 回目:2 時間 10 分 + 5 回目:1 時間 50 分) 後に 40 分の休憩をしているので問題なく、さらに 2 時間の運転後に乗務を終了しているので問題ない。

3日目の運転状況を見ると、前半は、4時間以内の運転（1回目：1時間+2回目：1時間20分=2時間20分）後に30分の休憩をしているので問題なく、その後も1時間50分の運転後に1時間の休憩をしているので問題ない。

後半（4回目の運転～）も、4時間の運転（4回目：2時間20分+5回目：1時間40分）後に30分の休憩をしているので問題なく、さらに50分の運転後に乗務を終了しているので問題ない。

4日目の運転状況を見ると、前半は、4時間以内の運転（1回目：1時間30分+2回目：2時間20分=3時間50分）後に40分の休憩をしているので問題なく、その後も1時間30分の運転後に1時間の休憩をしているので問題ない。

しかし、後半（4回目の運転～）を見ると、〔運転1時間20分⇒（荷下し10分）⇒運転1時間⇒休憩15分⇒運転2時間20分〕という運転状況であり、**「30分以上の運転中断」をする前に運転時間の合計が4時間を超えている（=4時間40分）ので、改善基準に違反している。**

(2) 1日当たりの運転時間について

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6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、1日目が9時間、2日目が10時間、3日目が9時間、4日目が10時間なので、違反の有無は以下のように判断する。

1日目を特定日とした場合、特定日の前日が休日のため、「特定日の前日と特定日の運転時間の平均」は9時間を超えないので、改善基準に違反していない。

2日目を特定日とした場合、「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 $(9時間+10時間) \div 2 = 9時間30分$ 、「特定日（2日目）と特定日の翌日（3日目）の運転時間の平均」が $(10時間+9時間) \div 2 = 9時間30分$ であり、**「特定日の前日と特定日の運転時間の平均」と「特定日と特定日の翌日の運転時間の平均」のどちらも9時間を超えているので、改善基準に違反している。**

3日目を特定日とした場合、「特定日の前日（2日目）と特定日（3日目）の運転時間の平均」が $(10時間+9時間) \div 2 = 9時間30分$ 、「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 $(9時間+10時間) \div 2 = 9時間30分$ であり、**「特定日の前日と特定日の運転時間の平均」と「特定日と特定日の翌日の運転時間の平均」のどちらも9時間を超えているので、改善基準に違反している。**

4日目を特定日とした場合、特定日の翌日が休日のため、「特定日と特定日の翌日の運転時間の平均」は9時間を超えないので、改善基準に違反していない。

問23 正解ウ

トラック運転者の拘束時間は、1ヵ月について284時間を超えず、かつ、1年について3,300時間を超えてはならないが、労使協定があるときは、1年について6ヵ月までは、1ヵ月について310時間まで延長することができ、かつ、1年について3,400時間まで延長することができる。ただし、1ヵ月の拘束時間が284時間を超える月が3ヵ月を超えて連続してはならない（改善基準4条1項1号、2号）。

つまり、①1年間の拘束時間が3,400時間を超えている、②拘束時間が310時間を超えている月がある、③拘束時間が284時間を超えている月が6ヵ月を超えている（=7ヵ月以上ある）、④拘束時間が284時間を超えている月が連続3ヵ月を超えている（=4ヵ月以上連続している）のいずれかに該当する場合、改善基準に違反する。

以上を踏まえ、空欄A～Cに選択肢ア～ウの運転時間を当てはめて正誤判断する。

肢アを当てはめた場合、表2において、拘束時間が284時間を超える月が6ヵ月を超える(4月、7月、8月、9月、11月(空欄B)、12月、2月)ので、改善基準に適合しない。

肢イを当てはめた場合、表1の8月(空欄A)の運転時間が310時間を超える(312時間)ので、改善基準に適合しない。

肢ウを当てはめた場合、表1～3いずれにおいても、1年間の拘束時間は3,400時間を超えず、1ヵ月の拘束時間が310時間を超える月もない。また、284時間を超える月は6ヵ月以内であり、かつ、連続3ヵ月までなので、改善基準に適合する。

問24 正解2,3,4

1. **適切でない。**記述のような「運転者でなくなった者に係る運転者等台帳」は、3年間保存しなければならない(安全規則9条の5第2項)。
2. **適切。**運行記録計の記録について適切な記述である(安全規則9条)。
3. **適切。**運転者に対する指導の記録について適切な記述である(安全規則10条1項)。
4. **適切。**「事業者が定めた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成すること」は運行管理者の業務であり(安全規則20条1項3号)、本肢の内容は適切である。

問25 正解2,4

1. **適切でない。**停止距離とは「危険を認知してから停止するまでに走行した距離」のことをいい、空走距離+制動距離で求めることができる。
空走距離とは「危険を認知しブレーキ操作を行い、ブレーキが効きはじめるまでに要する時間(=空走時間)の間に走行する距離」のことをいい、本問では空走時間を1秒間としているので「空走距離=1秒間に走行する距離」となる。
時速36kmで走行中の自動車の場合、1時間(=3,600秒)で36km(=36,000m)の距離を走行することになるので、空走距離は、 $36,000\text{m} \div 3,600\text{秒} = 10\text{m}$ となる。
制動距離は問題文にあるように8mなので、停止距離は、空走距離10m+制動距離8m=18mとなり、本肢は適切ではない。
2. **適切。**薬物に関する指導として適切な記述である。
3. **適切でない。**運行管理者は、異常気象などにより輸送の安全の確保に支障を生ずるおそれがあるときは、乗務員等に対する適切な指示その他輸送の安全を確保するために必要な措置を講じなければならない(安全規則20条1項15号)。本肢のように、運転に関わることをすべて運転者の判断に任せてしまうことは適切ではない。
4. **適切。**危険予知に関する指導として適切な記述である。

問26 正解1,2,4

1. **適切。**健康診断個人票の作成等について適切な記述である。健康診断個人票は「5年間」保存する(衛生規則51条)。
2. **適切。**運転者の健康管理について適切な記述である。
3. **適切でない。**運行管理者は、乗務員等の健康状態の把握に努め、疾病等により安全に運行の業務を遂行することができないおそれがある乗務員等を事業用自動車の運行の業務に従事させてはならない(安全規則20条1項4号の2)。運転者が運転中に異常を感じた場合、運行継続の可否については、運行管理者が判断すべきであり、運転者が自ら判断で行うよう指導することは適切ではない。
4. **適切。**睡眠時無呼吸症候群(SAS)について適切な記述である。この病気は「本人が自覚しにくい」病気であるため、検査対象者を絞らずに、「運転者全員」に対して定期的にスクリーニング検査を実施することが重要である。

問 27 正解 2, 3

1. 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、「発生した事故の要因の調査・分析を行うことなく、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。
2. 適切。ドライブレコーダーについて適切な記述である。
3. 適切。指差呼称について適切な記述である。
4. 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。

問 28 正解 2, 4

1. 適切でない。夜間の走行時において、自車のライトと対向車のライトで、お互いの光が重なり合い、その間にいる歩行者等が見えなくなることを蒸発現象という。なお、クリープ現象とは、AT車においてエンジンがアイドリング状態で、ギアがP又はN以外のときにアクセルを踏まなくとも車が動いてしまうことをいう。
2. 適切。自動車の衝突時の力について適切な記述である。つまり、シートベルトを着用していないと、「時速7キロメートル」を超える速度での衝突に耐えられない。
3. 適切でない。自動車の重量及びカーブの半径が同一の場合、速度を2分の1に落として走行すると遠心力の大きさは4分の1になる。
4. 適切。衝撃力について適切な記述である。衝撃力や遠心力は、「速度の2乗」に比例するので、速度が2倍になると「4倍」に、速度が3倍になると「9倍」になる。

問 29 正解 1. ① 2. ② 3. ②

1. 「E料金所からF料金所間の運転時間を2時間」、「G料金所からH料金所間の運転時間を2時間30分」と設定したことについて

「E料金所～F料金所間（170km）を設定された運転時間（2時間）で走行できるか」及び「G料金所～H料金所間（210km）を設定された運転時間（2時間30分）で走行できるか」をそれぞれ考えるが、「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の中型トラック」が高速道路を走行する際の最高速度は時速90kmとされており、本運行で使用する中型トラックは最大積載量が5トン以上であるため、これに該当する。

以上を踏まえ、以下(1)～(3)のいずれの解法で正誤判断してもよい。

解法(1)（※走行距離から正誤判断する）

・ E料金所～F料金所間（170km）

時速90kmで2時間走行した場合、 $90\text{km/h} \times 2\text{時間} = 180\text{km}$ なので、設定時間で180kmの距離を走行することができる。

・ G料金所～H料金所間（210km）

時速90kmで2時間30分（2.5時間）走行した場合、 $90\text{km/h} \times 2.5\text{時間} = 225\text{km}$ なので、設定時間で225kmの距離を走行することができる。

解法(2)（※運転時間から正誤判断する）

・ E料金所～F料金所間（170km）

170kmの距離を時速90kmで走行する場合、 $170\text{km} \div 90\text{km/h} \approx 1.9$ （1.88…）時間、これを「分」に変換すると $1.9\text{時間} \times 60\text{分} = 114\text{分}$ （1時間54分）なので、運転時間が1時間54分以上に設定されていれば設定時間内に走行可能である。

・ G料金所～H料金所間 (210km)

210kmの距離を時速90kmで走行する場合、 $210\text{km} \div 90\text{km/h} = 2.4$ (2.33...) 時間、これを「分」に変換すると $2.4 \text{時間} \times 60 \text{分} = 144 \text{分}$ (2時間24分) なので、運転時間が2時間24分以上に設定されていれば設定時間内に走行可能である。

解法(3) (※平均速度(時速)から正誤判断する)

・ E料金所～F料金所間 (170km)

170kmの距離を2時間で走行する場合、 $170\text{km} \div 2 \text{時間} = 85\text{km/h}$ なので、時速85km以上で走行することができれば設定時間内に走行可能である。

・ G料金所～H料金所間 (210km)

210kmの距離を2時間30分で走行する場合、 $210\text{km} \div 2.5 \text{時間} = 84\text{km/h}$ なので、時速84km以上で走行することができれば設定時間内に走行可能である。

したがって、「E料金所からF料金所間の運転時間を2時間」、「G料金所からH料金所間の運転時間を2時間30分」と設定したことは適切である。

2. 運行当日を特定日とした場合の2日を平均した1日当たりの運転時間の違反の有無
問22の解説にもあるように、1日の運転時間は2日を平均し1日当たり9時間を超えてはならない。

本問の場合、運行前日の運転時間が8時間30分、運行当日の運転時間を合計すると10時間10分であり、翌日の運転時間は8時間30分なので、運行当日を特定日とすると、「特定日の前日と特定日の運転時間の平均」が $(8 \text{時間} 30 \text{分} + 10 \text{時間} 10 \text{分}) \div 2 = 9 \text{時間} 20 \text{分}$ 、「特定日と特定日の翌日の運転時間の平均」が $(10 \text{時間} 10 \text{分} + 8 \text{時間} 30 \text{分}) \div 2 = 9 \text{時間} 20 \text{分}$ であり、「特定日の前日と特定日の運転時間の平均」と「特定日と特定日の翌日の運転時間の平均」のどちらも9時間を超えているので、改善基準に違反している。

3. 連続運転時間の違反の有無

問22の解説にもあるように、連続運転時間は4時間を超えてはならない。

往路については、まず、4時間以内の運転 (30分+1時間+高速道路2時間=3時間30分) 後に30分の休憩をしているので問題なく、その後も4時間以内の運転 (1時間+1時間=2時間) 後に休憩施設で1時間の休憩をしているので問題ない。

しかし、復路については、C地点出発後、[運転50分⇒高速道路運転2時間30分⇒(荷下ろし20分)⇒運転50分...] という運転状況であり、「30分以上の運転中断」をする前に運転時間の合計が4時間を超えている (=4時間10分) ので、改善基準に違反している。

問30 正解①, ③, ⑤

※本問のような「事故の再発を防止する対策として最も直接的に有効なもの」を選ぶ問題については、問題で問われている「最も直接的に有効な内容のもの」を考えるより、逆に「事故の原因とは直接的に関係ない内容のもの」を削除していった方が解答しやすい。

- ① <事故関連情報>によると、月1回ミーティングを実施していたものの、交通事故を惹起した場合の社会的影響の大きさや疲労などによる交通事故の危険性などについての指導・教育が不足していた。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。
- ② <事故関連情報>によると、本事故を起こした運転者は定期健康診断において特に指摘はなく、また、本事故は、運転者の疾病が直接的な原因で起きた事故ではない。したがって、同種事故の再発防止対策として直接的に有効であるとはいえない。

- ③ 勤務終了後の休息期間は9時間を下回ってはならないが（改善基準告示4条1項5号）、＜事故関連情報＞によると、事故日前日の積雪の影響により終業が早朝5時になり、事故当日の正午にはすでに業務を開始しているので、明らかに休息期間が9時間未満であることがわかる。さらに、事故日前1ヵ月間の勤務において、拘束時間・休息期間について複数回の改善基準告示違反があったことも考慮すると、本肢のような指導を行うことは、同種事故の再発防止対策として直接的に有効である。
- ④ 本事故は、適齢診断を受診していなかったことが直接的な原因で起きた事故ではない。そもそも、「適齢診断」とは、65歳以上の高齢運転者のための適性診断であり（指導監督の指針第2章4）、本事故を起こした運転者は35歳なので受診対象ではない。したがって、いずれにしても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。
- ⑤ 本事故の原因が運転者の「居眠り運転」であったことや、肢③の解説にあるように休息期間が9時間未満の状態で乗務していたことを考慮すると、事故当日の運転者は疲労が蓄積された状態であったと考えられる。したがって、本肢のような指導を行うことは、同種事故の再発防止対策として直接的に有効である。
- ⑥ 本事故は、日常点検・定期点検を怠ったことや速度抑制装置の誤作動などが直接的な原因で起きた事故ではない。したがって、同種事故の再発防止対策として直接的に有効であるとはいえない。

以上により、同種事故の再発を防止するための対策として、最も直接的に有効と考えられるものは、①・③・⑤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)