

平成 26 年度 第 2 回 (H27.3 実施)

運行管理者試験問題【貨物】

(制限時間 90 分)

1. 貨物自動車運送事業法関係

問 1 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業計画の変更に関する次の記述のうち、誤っているものを 1 つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。(※法改正により一部改変)

1. 事業者は、「乗務員等の休憩又は睡眠のための施設の位置及び収容能力」の事業計画の変更をしようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。
2. 事業者は、「各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数」の事業計画の変更をしたときは、法令に定める場合を除き、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。
3. 事業者は、「主たる事務所の名称及び位置」の事業計画の変更をしたときは、遅滞なくその旨を、国土交通大臣に届け出なければならない。

4. 事業者は、「自動車車庫の位置及び収容能力」の事業計画の変更をしようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

問 2 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）が、国土交通省令の定めにより、運行管理者に受けさせなければならない講習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、新たに選任した運行管理者に、選任届出をした日の属する年度（やむを得ない理由がある場合にあつては、当該年度の翌年度）に基礎講習又は一般講習（基礎講習を受講していない当該運行管理者にあつては、基礎講習）を受講させなければならない。
2. 事業者は、次の①又は②の場合には、当該事故又は当該処分（当該事故に起因する処分を除く。以下「事故等」という。）に係る営業所に属する運行管理者に、事故等があった日の属する年度及び翌年度（やむを得ない理由がある場合にあつては、当該年度の翌年度及び翌々年度、国土交通省令の規定により既に当該年度に基礎講習又は一般講習を受講させた場合にあつては、翌年度）に基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。
 - ① 死者又は重傷者（法令に定める傷害を受けた者）を生じた事故（以下「事故」という。）を引き起こした場合
 - ② 貨物自動車運送事業法第 33 条（許可の取消し等）の規定による処分（輸送の安全に係るものに限る。以下「処分」という。）の原因となった違反行為をした場合
3. 事業者は、運行管理者に、国土交通省令の規定（新たに選任した運行管理者、事故を引き起こした場合又は処分の原因となった違反行為をした場合には、事故等に係る営業所に属する運行管理者に、基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。）により最後に基礎講習又は一般講習を受講させた日の属する年度の翌々年度以後 2 年ごとに基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。
4. 事業者は、事故を引き起こした場合又は処分の原因となった違反行為をした場合には、事故等に係る営業所に属する運行管理者（当該営業所に複数の運行管理者が選任されている場合にあつては、統括運行管理者及び事故等について相当の責任を有する者として運輸管理部長又は運輸支局長（以下「運輸支局長等」という。）が指定した運行管理者）に、当該事故の報告書を運輸支局長等に提出した日又は当該処分のあった日（運輸支局長等の指定を受けた運行管理者にあつては、当該指定の日）から 1 年（やむを得ない理由がある場合にあつては、1 年 6 ヶ月）以内においてできる限り速やかに特別講習を受講させなければならない。

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の行わなければならない業務として正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。(※法改正により一部改変)

1. 法令に規定する運行管理者資格者証を有する者又は国土交通大臣が告示で定める運行の管理に関する講習であって国土交通大臣の認定を受けたもの（基礎講習）を修了した者のうちから、運行管理者の業務を補助させるための者（補助者）を選任すること並びにその者に対する指導及び監督を行うこと。
2. 法令の規定により、運行指示書を作成し、及びその写しに変更の内容を記載し、運転者等に対し適切な指示を行い、運行指示書を事業用自動車の運転者等に携行させ、及び変更の内容を記載させ、並びに運行指示書及びその写しの保存をすること。
3. 事業用自動車の保管の用に供する自動車車庫を営業所に併設し、管理すること。
4. 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。

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。(※法改正により一部改変)

1. 業務前及び業務後の点呼は、対面又は対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により行われなければならない。
2. 業務前の点呼においては、道路運送車両法第47条の2第1項及び第2項の規定による点検（日常点検）の実施又はその確認について報告を求めなければならない。
3. 業務後の点呼は対面等により行い、当該業務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況並びに他の運転者と交替した場合にあっては、交替した運転者に対して行った法令の規定による通告について報告を求め、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。
4. 運転者が所属する営業所において、アルコール検知器（呼気に含まれるアルコールを検知する機器であって、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。

問5 次の自動車事故に関する記述のうち、一般貨物自動車運送事業者が自動車事故報告規則に基づく国土交通大臣への報告を要しないものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 事業用自動車の運転者が運転操作を誤り、当該事業用自動車が道路の側壁に衝突した。その衝撃により当該事業用自動車に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。
2. 高速自動車国道法に定める高速自動車国道を走行していた事業用自動車が、前方に事故で停車していた乗用車の発見が遅れ、当該乗用車に追突した。さらに当該事業用自動車の後続車5台が次々と衝突する多重事故となった。この事故で、当該高速自動車国道が2時間にわたり自動車の運行が禁止となった。
3. 事業用自動車が雨天時に緩い下り坂の道路を走行中、前を走行していた自動車が速度超過によりカーブを曲がりきれずにガードレールに衝突する事故を起こした。そこに当該事業用自動車が追突し、さらに後続の自動車も次々と衝突する事故となり、9台の自動車が衝突し10名の負傷者が生じた。
4. 事業用自動車の運転者が、走行中ハンドル操作を誤り道路のガードレールに衝突する物損事故を起こした。当該事故の警察官への報告の際、当該運転者が道路交通法に規定する麻薬等運転をしていたことが明らかになった。

問6 貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める貨物自動車運送事業者の過労運転の防止について次の文中、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。(※法改正により一部改変)

1. 一般貨物自動車運送事業者等は、に従い業務を行うに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ない。
2. 前項の規定により選任する運転者は、日々雇い入れられる者、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。
3. 貨物自動車運送事業者は、乗務員等が有効に利用することができるように、に必要な施設を整備し、及び乗務員等に睡眠を与える必要がある場合にあっては、睡眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。

- | | | | |
|---------|-----------|--------|--------------|
| 1. 運行計画 | 2. 2ヵ月 | 3. 待機 | 4. 必要な資格を有する |
| 5. 休憩 | 6. 必要な員数の | 7. 3ヵ月 | 8. 事業計画 |

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、特定の運転者に対して行わなければならない国土交通省告示で定める特別な指導等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答紙の該当する欄にマークしなさい。（※法改正により一部改変）

1. 事業者は、法令に基づき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場合には、当該運転者について、自動車安全運転センター法に規定する自動車安全運転センターが交付する無事故・無違反証明書又は運転記録証明書等により、雇い入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認する。
2. 事業者が行う事故惹起運転者に対する特別な指導については、やむを得ない事情がある場合及び外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合を除き、当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務を開始した後1ヵ月以内に実施する。
3. 事業者は、事業用自動車の運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者であって、当該事業者において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に他の一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者によって運転者として常時選任されたことがない者には、初任運転者を対象とする特別な指導についてやむを得ない事情がある場合を除き、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。
4. 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、20時間以上実施する。

問 8 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業用自動車の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。（※法改正により一部改変）

1. 事業者は、車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車の運行の業務に運転者を従事させた場合にあっては、貨物の積載状況を当該業務を行った運転者ごとに「業務の記録」に記録させなければならない。
2. 事業者は、運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始以降の運送条件の変更、荷主の都合による集貨地点等における待機又は運送契約によらない附帯業務の実施に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならない。
3. 事業者は、事業用自動車に貨物を積載するときに偏荷重が生じないように積載するとともに、運搬中に荷崩れ等により事業用自動車から落下することを防止するため、貨物にロープ又はシートを掛けること等必要な措置を講じなければならないとされている。この措置を講じなければならないとされる事業用自動車は、車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上のものである。
4. 国土交通大臣は、事業者が過積載による運送を行ったことにより、貨物自動車運送事業法の規定による命令又は処分をする場合において、当該命令又は処分に係る過積載による運送が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであると認められ、かつ、当該事業者に対する命令又は処分のみによっては当該過積載による運送の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該過積載による運送の再発の防止を図るため適当な措置を執るべきことを勧告することができる。

2. 道路運送車両法関係

問 9 道路運送車両法の目的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。

この法律は、道路運送車両に関し、所有権についての 等を行い、並びに 及び公害の防止その他の環境の保全並びに整備についての を図り、併せて自動車の の健全な発達に資することにより、公共の福祉を増進することを目的とする。

- | | | |
|---|-----------|-----------|
| A | 1. 公証 | 2. 認証 |
| B | 1. 耐久性の確保 | 2. 安全性の確保 |
| C | 1. 知識の向上 | 2. 技術の向上 |
| D | 1. 運送事業 | 2. 整備事業 |

問 10 事業用自動車の日常点検基準についての次の記述のうち、走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に点検を行えばよいとされているものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. タイヤに亀裂及び損傷がないこと。
2. バッテリの液量が適当であること。
3. 原動機のファン・ベルトの張り具合が適当であり、かつ、ファン・ベルトに損傷がないこと。
4. ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で、ブレーキの効きが十分であること。

問 11 自動車の検査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。(※法改正により一部改変)

1. 自動車は、自動車検査証を備え付け、かつ、法令で定めるところにより検査標章を表示しなければ、運行の用に供してはならない。
2. 自動車の使用者は、自動車検査証の有効期間の満了後も当該自動車を使用しようとするときは、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行なう継続検査を受けなければならない。
3. 自動車の使用者は、自動車の長さ、幅又は高さを変更したときは、道路運送車両法で定める場合を除き、その事由があった日から1ヵ月以内に、当該変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の変更記録を受けなければならない。
4. 自動車検査証の有効期間の起算日は、当該自動車検査証を交付する日又は当該自動車検査証に係る有効期間を記録する日とする。ただし、自動車検査証の有効期間が満了する日の2ヵ月前から当該期間が満了する日までの間に継続検査を行い、当該自動車検査証に係る有効期間を記録する場合は、当該自動車検査証の有効期間が満了する日の翌日とする。

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。

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 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。
2. 車両総重量が 20 トン以上のセミトレーラをけん引するけん引自動車には、灯光の色が黄色であって点滅式の灯火を車体の上部の見やすい箇所に備えることができる。
3. 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。
4. 貨物の運送の用に供する普通自動車及び車両総重量が 8 トン以上の普通自動車(乗車定員 11 人以上の自動車及びその形状が乗車定員 11 人以上の自動車の形状に類する自動車を除く。)の両側面には、堅ろうであり、かつ、歩行者、自転車の乗車人員等が当該自動車の後車輪へ巻き込まれることを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し告示で定める基準に適合する巻込防止装置を備えなければならない。ただし、告示で定める構造の自動車にあつては、この限りでない。

3. 道路交通法関係

問 13 道路交通法に定める目的及び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。

1. 道路交通法は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。
2. 停車とは、車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で 5 分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、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。
3. 追越しとは、車両が他の車両等に追い付いた場合において、その進路を変えてその追い付いた車両等の側方を通過し、かつ、当該車両等の前方に出ることをいう。
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鋸、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最高速度違反行為についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

車両の運転者が最高速度違反行為を当該車両の使用者（当該車両の運転者であるものを除く。以下同じ。）の した場合において、当該最高速度違反行為に係る車両の使用者が当該車両につき最高速度違反行為を防止するため必要な を行っていると認められないときは、当該車両の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、当該車両の使用者に対し、最高速度違反行為となる運転が行われることのないよう運転者に することその他最高速度違反行為を防止するため必要な措置をとることを することができる。

- | | | |
|---|------------|-----------|
| A | 1. 業務に関して | 2. 責務に関して |
| B | 1. 情報の管理 | 2. 運行の管理 |
| C | 1. 指導し又は助言 | 2. 命令 |
| D | 1. 勧告 | 2. 指示 |

問 15 交差点における通行方法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. 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。

2. 車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

3. 車両等は、横断歩道等に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者等がないことが明らかなる場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等を徐行し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

4. 車両等は、交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。

問 16 車両等の運転者の遵守事項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。(※法改正により一部改変)

1. 車両等の運転者は、身体障害者用の車が通行しているとき、目が見えない者が道路交通法に基づく政令（以下「政令」という。）で定めるつえを携え、若しくは政令で定める盲導犬を連れて通行しているとき、耳が聞こえない者若しくは政令で定める程度の身体の障害のある者が政令で定めるつえを携えて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、乗降口のドアを閉じ、貨物の積載を確実に行う等当該車両等に乗車している者の転落又は積載している物の転落若しくは飛散を防ぐため必要な措置を講じなければならない。
3. 自動車（大型自動二輪車及び普通自動二輪車を除く。）の運転者は、政令で定めるやむを得ない理由があるとき等を除き、座席ベルト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。
4. 車両等の運転者は、児童、幼児等の乗降のため、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、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

問 17 大型貨物自動車の過積載（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. 警察官は、積載物の重量の制限を超える積載をしていると認められる自動車が運転されているときは、当該自動車を停止させ、並びに当該自動車の運転者に対し、自動車検査証その他政令で定める書類の提示を求め、及び当該自動車の積載物の重量を測定することができる。
2. 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。
3. 荷主は、自動車の運転者に対し、当該自動車への積載が過積載となるとの情を知りながら、積載重量等の制限に係る重量を超える積載物を当該自動車に積載させるため、当該積載物を引き渡す行為をしてはならない。
4. 公安委員会は、荷主が自動車の運転者に対し、過積載をして自動車を運転することを要求するという違反行為を行った場合において、当該荷主が当該違反行為を反復して行うおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、当該自動車の使用者に対し、当該違反行為に係る運送の引き受けをしてはならない旨を勧告することができる。

4. 労働基準法関係

問 18 労働基準法（以下「法」という。）の定めに関する次の記述のうち、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。

1. 平均賃金とは、これを算定すべき事由の発生した日以前3ヵ月間にその労働者に対し支払われた賃金の総額を、その期間の所定労働日数で除した金額をいう。ただし、その金額は、法令の規定によって計算した金額を下ってはならない。
2. 労働契約は、期間の定めのないものを除き、一定の事業の完了に必要な期間を定めるもののほかは、3年（法第14条（契約期間等）第1項各号のいずれかに該当する労働契約にあっては、5年）を超える期間について締結してはならない。
3. 使用者は、労働者が業務上負傷し、又は疾病にかかり療養のために休業する期間及びその後30日間並びに産前産後の女性が法第65条（産前産後）の規定によって休業する期間及びその後30日間は、解雇してはならない。ただし、法第81条の規定によって打切補償を支払う場合又は天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となった場合においては、この限りでない。
4. 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。

問 19 労働基準法の定めに関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 使用者は、6週間（多胎妊娠の場合にあっては、14週間）以内に出産する予定の女性が休業を請求した場合においては、その者を就業させてはならない。また、産後8週間を経過しない女性を就業させてはならない。ただし、産後6週間を経過した女性が請求した場合において、その者について医師が支障がないと認めた業務に就かせることは、差し支えない。
2. 使用者は、労働基準法及びこれに基づく命令の要旨、就業規則、時間外労働及び休日労働に関する協定等を、常時各作業場の見やすい場所へ掲示し、又は備え付けること、書面を交付することその他の厚生労働省令で定める方法によって、労働者に周知させなければならない。
3. 使用者は、法令の規定による有給休暇を労働者の請求する時季に与えなければならない。ただし、請求された時季に有給休暇を与えることが事業の正常な運営を妨げる場合においては、他の時季にこれを与えることができる。
4. 使用者は、就業規則の作成又は変更について、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者と協議し、その内容について同意を得なければならない。

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ついての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を次の枠内の選択肢（1～8）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。ただし、1人乗務とし、隔日勤務に就く場合には該当しないものとする。

拘束時間は、1ヵ月について 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 までは、1年間についての拘束時間が を超えない範囲内において、 まで延長することができる。

1. 3ヵ月	2. 6ヵ月	3. 320時間	4. 322時間
5. 293時間	6. 299時間	7. 3,516時間	8. 3,588時間

問 21 貨物自動車運送事業の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の休息期間については、勤務終了後、継続8時間以上与えなければならない。ただし、業務の必要上、勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、厚生労働省労働基準局長の定めるところによることができる。

2. 労使当事者は、時間外労働協定においてトラック運転者に係る一定期間についての延長期間について協定するに当たっては、当該一定期間は、2週間及び1ヵ月以上6ヵ月以内の一定の期間とするものとする。

3. 業務の必要上やむを得ずトラック運転者を隔日勤務に就かせる場合は、厚生労働省労働基準局長の定めにより、2暦日における拘束時間は21時間を超えてはならない。ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができる。この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることはできない。また、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならない。

4. 使用者は、トラック運転者の休息期間については、当該トラック運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。

問 22 下表は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の 1 ヶ月の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(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。なお、1 人乗務とし、「1 ヶ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」及び「時間外労働及び休日労働に関する労使協定」があり、下表の 1 ヶ月は、当該協定により 1 ヶ月についての拘束時間を延長することができる月に該当する。

第 1 週		1 日	2 日	3 日	4 日	5 日	6 日	7 日 休日労働
	各日の拘束時間(時間)	8	8	13	8	8	14	8

(起算日)

第 2 週		8 日	9 日	10 日	11 日	12 日	13 日	14 日 休日
	各日の拘束時間(時間)	8	8	9	14	8	15	—

第 3 週		15 日	16 日	17 日	18 日	19 日	20 日	21 日 休日労働
	各日の拘束時間(時間)	16	8	13	16	8	16	7

第 4 週		22 日	23 日	24 日	25 日	26 日	27 日	28 日 休日
	各日の拘束時間(時間)	8	15	14	8	16	10	—

第 5 週		29 日	30 日	31 日
	各日の拘束時間(時間)	9	12	13

1 ヶ月(第 1 週～第 5 週)の拘束時間計
318 時間

(注 1) 協定における 1 ヶ月の拘束時間及び休日労働についての起算日は、1 日とする。

(注 2) 各労働日の始業時刻は午前 8 時とする。

- 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が改善基準に違反しており、かつ、1 日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反しているものがある。
- 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ないが、1 日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反しているものがある。
- 1 日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反しているものはないが、労働基準法第 35 条の休日に労働させる回数が改善基準に違反している。
- 1 日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反しているものではなく、労働基準法第 35 条の休日に労働させる回数も改善基準に違反していない。

問 23 下表は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の 2 週間の運転時間の例を示したものであるが、下表のすべての日を特定日とした 2 日を平均して 1 日当たりの運転時間及び 2 週間を平均した 1 週間当たりの運転時間がともに「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に違反していないものを 1 つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1.

		第 1 週							第 2 週							2 週間の 運転時間計	
		1 日	2 日	3 日	4 日	5 日	6 日	7 日	8 日	9 日	10 日	11 日	12 日	13 日	14 日		
運転時間等 (時間)	休日	8	7	5	8	11	8	休日	8	10	4	5	6	4	休日	84 時間	

(起算日)

(注 1) 2 週間の起算日は、1 日とする(以下同じ)。

(注 2) 各労働日の始業時刻は午前 8 時とする(以下同じ)。

2.

		第 1 週							第 2 週							2 週間の 運転時間計	
		1 日	2 日	3 日	4 日	5 日	6 日	7 日	8 日	9 日	10 日	11 日	12 日	13 日	14 日		
運転時間等 (時間)	休日	4	8	8	8	4	3	休日	9	10	9	5	5	5	休日	78 時間	

(起算日)

3.

		第 1 週							第 2 週							2 週間の 運転時間計	
		1 日	2 日	3 日	4 日	5 日	6 日	7 日	8 日	9 日	10 日	11 日	12 日	13 日	14 日		
運転時間等 (時間)	休日	6	6	9	9	9	5	休日	4	5	5	10	9	9	休日	86 時間	

(起算日)

4.

		第 1 週							第 2 週							2 週間の 運転時間計	
		1 日	2 日	3 日	4 日	5 日	6 日	7 日	8 日	9 日	10 日	11 日	12 日	13 日	14 日		
運転時間等 (時間)	休日	9	10	8	6	6	7	休日	7	6	8	10	8	5	休日	90 時間	

(起算日)

5. 実務上の知識及び能力

問 24 運行管理に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。(※法改正により一部
改変)

1. 運行管理者は、自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の代理人として事業用自動車の輸送の安全確保に関する業務全般を行い、交通事故を防止する役割を担っている。したがって、事故が発生した場合には、事業者と同等の責任を負うこととなる。
2. 運行管理者は、運行管理業務に精通し、確実に遂行しなければならない。そのためにも自動車輸送に関連する諸規制を理解し、実務知識を身につけると共に、日頃から運転者と積極的にコミュニケーションを図り、必要な場合にあっては運転者の声を事業者に伝え、常に安全で明るい職場環境を築いていくことも重要な役割である。
3. 運行管理者は、業務開始及び業務終了後の運転者に対し、原則、対面又は対面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により点呼を実施しなければならないが、遠隔地で業務を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、運行上やむを得ない場合には、電話、その他の方法で行う必要がある。
4. 運行管理者は、事業用自動車が行っているときにおいては、運行管理業務に従事している必要がある。しかし、1人の運行管理者が毎日、24時間営業所に勤務することは不可能である。そのため事業者は、複数の運行管理者を選任して交代制で行わせるか、又は、運行管理者の補助者を選任し、点呼の一部を実施させるなど、確実な運行管理業務を遂行させる必要がある。

問 25 点呼の実施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。(※法改正により一部改変)

1. 運行管理者が業務前の点呼において、運転者の酒気帯びの有無を確認するためアルコール検知器(国土交通大臣が告示で定めたもの。以下同じ。)を使用し測定をした結果、アルコールを検出したが、道路交通法施行令第44条の3(アルコールの程度)に規定する呼気中のアルコール濃度1リットル当たり0.15ミリグラム未満であったので、乗務させた。
2. 運行管理者は、業務前の点呼において、運転者から「事業用自動車の日常点検を実施したところ、左のブレーキランプのレンズが破損していた。整備管理者に報告したが、このままの状態では運行できないとの指示があった。」との報告を受けた。そこで、当該運行管理者は、整備管理者に確認を行い、代車を出して乗務を開始させることとした。
3. 運行管理者が業務前の点呼において、運転者の健康状態等について顔色、動作、声等を確認したところ、普段の状態とは違っており、健康状態に問題があり安全な運転に支障があると感じた。本人から聞いたところ、「昨日から熱があるが、風邪薬を飲んでいるので安全な運転に支障はない。」との報告があった。当該運行管理者は、代わりとなる運転者がいなかったこともあり、当該運転者を乗務させた。
4. 運行管理者が業務前の点呼において、運転者に対して酒気帯びの有無を確認しようとしたところ、営業所に設置されているアルコール検知器が停電により全て使用できなかったことから、当該運行管理者は、運転者に携帯させるために営業所に備えてある携帯型アルコール検知器を使用して酒気帯びの有無を確認した。

問 26 業務の記録、運行指示書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。(※法改正により一部改変)

1. 業務の記録は、業務の開始及び終了した地点、走行距離等を運転者ごとに記録させることとされており、乗務員等の日常の業務を運行管理者が把握し、過労の防止や過積載による運送の防止等業務の適正化を図るために活用するためのものである。
2. 事業用自動車に係る事故が発生した場合には、加害事故であるか被害事故にかかわらず、運転者にその概要と原因を業務の記録に記録させ、事故の再発防止に活用している。ただし、事故の被害が人身に及ばない事故の場合にあっては、記録させていない。
3. 運行管理者は、運転者に法令に基づく運行指示書を携行させ、運行させている途中において、自然災害により運行経路の変更を余儀なくされた。そこで当該運行管理者は、営業所に保管する当該運行指示書の写しにその変更した内容を記載するとともに、当該運転者に対して電話等により変更の指示を行ったが、携行させている運行指示書については帰庫後提出させ、運行管理者自ら当該変更内容を記載のうえ保管し、運行の安全確保を図っている。
4. 点呼の記録については、運転者からの報告事項、運転者に対する確認事項及び運行の安全に関する指示事項等を記録することによって、点呼の実施状況を把握し、点呼実施者の責任を明らかにするものであり、事故防止につながる資料ともなるものである。さらには、点呼実施者の引継ぎ資料になることから、要点を漏らさず的確に記録しておく必要がある。

問 27 適切な車間距離の確保等についての運転者に対する指導に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

1. 時速 54 キロメートルで走行中の自動車の運転者が、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 秒間とすると、当該自動車の空走距離は、15 メートルとなることを指導している。
2. 時速 54 キロメートルで走行中の自動車の運転者が、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 9 メートルとすると、当該自動車の停止距離は 24 メートルとなることを指導している。
3. 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な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。

問 28 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。

ア. A 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、スピードを抑えた走行やタイヤの空気圧が適当であることを、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。

イ. 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）やコード切れ等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。

ウ. 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・ライニングなどが摩擦のため過熱してその熱がブレーキ液に伝わり、液内に気泡が発生することによりブレーキが正常に作用しなくなり効きが低下することをいう。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。

エ. D 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。

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 1. ベーパー・ロック現象 | 2. ウェット・スキッド現象 |
| 3. スタンディング・ウェーブ現象 | 4. クリープ現象 |
| 5. フェード現象 | 6. ハイドロプレーニング現象 |

問 29 交通事故及び緊急事態が発生した場合における運行管理者又は事業用自動車の運転者の措置に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

1. 大型トラックに荷物を積載して運送中の運転者から、営業所の運行管理者に対し「現在走行している地域一帯に大雪注意報が発令されており、雪が強く降り続いて視界が悪くなってきたので一時運転を中断している。」との連絡があった。連絡を受けた運行管理者は、「営業所では判断できないので、運行する経路を運転者自ら判断し、また、運行することが困難な状況に至った場合は、適当な待避場所を見つけて運転者自らの判断で運送の中断等を行うこと」を指示した。
2. 運転者は、中型トラックで走行中にオートバイと接触事故を起こした。オートバイの運転者が足を負傷し自力で動けなかったため、当該運転者を救護するため歩道に移動させた。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必要があると考え、双方の事故車両を道路脇に移動させ、発炎筒を使用して後続車に注意を促すとともに、救急車の手配と警察への通報を行い、運行管理者に連絡し、到着した警察官に事故について報告した。
3. 運転者は、大型トラックで踏切を通過する際、後輪が脱輪して運行不能となり、踏切内で立ち往生してしまった。このため、当該運転者は直ちに踏切支障報知装置の非常ボタンを押すと同時に、発炎筒を使用して列車の運転士等に踏切内に当該トラックが立ち往生していることを知らせた。その後、当該トラックを踏切の外に移動させるための措置を講じた。
4. 運転者は、中型トラックで高速道路を走行中、大地震が発生したのに気づき当該トラックを路側帯に停車させ様子を見ていた。この地震により高速道路の車両通行が困難となったので、当該運転者は、運行管理者に連絡したうえで、エンジンキーを持ってドアをロックして当該トラックを置いて避難した。

平成 26 年度第 2 回試験 (H27.3 実施) 解答・解説

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

【運行管理者試験合格必勝セットのご案内】

専用 Web サイトでは、オリジナルテキスト・過去問題集・模擬試験が
セットになった**運行管理者試験合格必勝セット**を販売しております！



運行管理者試験対策.net <https://www.unkan-net.com/>

- 凡例
- 事業法…貨物自動車運送事業法
 - 事業法施行規則…貨物自動車運送事業法施行規則
 - 安全規則…貨物自動車運送事業輸送安全規則
 - 事故報告規則…自動車事故報告規則
 - 指導及び監督の指針…貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針
 - 車両法…道路運送車両法
 - 車両法施行規則…道路運送車両法施行規則
 - 保安基準…道路運送車両の保安基準
 - 保安基準細目…道路運送車両の保安基準の細目を定める告示
 - 点検基準…自動車点検基準
 - 道交法…道路交通法
 - 道交法施行令…道路交通法施行令
 - 道交法施行規則…道路交通法施行規則
 - 労基法…労働基準法
 - 安衛法…労働安全衛生法
 - 安衛則…労働安全衛生規則
 - 改善基準…自動車運転者の労働時間等の改善のための基準
 - 特例通達…一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について
 - 安全規則の解釈及び運用…貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について

問1 正解2

1. 正しい。(事業法9条1項)
2. 誤り。「各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数の変更」については、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(事業法9条3項、事業法施行規則6条1項1号)。
3. 正しい。(事業法9条3項、事業法施行規則7条1項1号)
4. 正しい。(事業法9条1項)

問2 正解4

1. 正しい。(運行の管理に関する講習の種類を定める告示4条1項)
2. 正しい。(運行の管理に関する講習の種類を定める告示4条2項)
3. 正しい。(運行の管理に関する講習の種類を定める告示4条3項)
4. 誤り。事業者は、このような場合には、事故等に係る営業所に属する運行管理者に、当該事故又は当該処分のあった日から1年(やむを得ない理由がある場合にあっては、1年6ヵ月)以内においてできる限り速やかに特別講習を受講させなければならない(運行の管理に関する講習の種類を定める告示5条)。

問3 正解2,4

1. 誤り。補助者を選任することは事業者の義務であり(安全規則18条3項)、運行管理者の業務ではない。なお、事業者によって選任された補助者に対する指導・監督を行うことは運行管理者の業務である(同規則20条1項16号)。
2. 正しい。(安全規則20条1項12号の2)
3. 誤り。事業用自動車の車庫について、「営業所に併設すること」は事業者の義務(安全規則6条)、「管理すること」は整備管理者の業務である(車両法施行規則32条1項8号)。
4. 正しい。(安全規則20条1項14号)

問4 正解4

1. 正しい。(安全規則7条1項、2項)
2. 正しい。(安全規則7条1項)
3. 正しい。(安全規則7条2項)
4. 誤り。所属営業所において、酒気帯びの有無について確認を行う場合には、当該営業所に備えられたアルコール検知器を用いて行わなければならない(安全規則7条4項)。そもそも、事業者はアルコール検知器を常時有効に保持しなければならない、正常に作動し、故障がない状態で保持しなければならない(安全規則の解釈及び運用7条2.(4))。

問5 正解2

1. 報告を要する。本事故は「自動車に積載された危険物等の全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの」に該当するので報告を要する(事故報告規則2条5号イ)。
2. 報告を要しない。「10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの」や「高速自動車国道において、3時間以上自動車の通行を禁止させたもの」であれば報告を要するが(事故報告規則2条2号、14号)、本肢はいずれにも該当しないので、報告を要しない。
3. 報告を要する。本事故は「10人以上の負傷者を生じたもの」に該当するので報告を要する(事故報告規則2条4号)。
4. 報告を要する。本事故は「麻薬等運転を伴う事故」に該当するので報告を要する(事故報告規則2条8号)。

問6 正解 A8 B6 C2 D5 (安全規則3条1項、2項、3項)

1. 一般貨物自動車運送事業者等は、(A=事業計画)に従い業務を行うに(B=必要な員数の)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。
2. 前項の規定により選任する運転者は、日々雇い入れられる者、(C=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。
3. 貨物自動車運送事業者は、乗務員等が有効に利用することができるように、(D=休憩)に必要な施設を整備し、及び乗務員等に睡眠を与える必要がある場合にあっては、睡眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。

問7 正解2

1. 正しい。(指導及び監督の指針第2章5)
2. 誤り。事故惹起運転者に対する特別な指導については、やむを得ない事情がある場合及び外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合を除き、当該交通事故を引き起こした後再度トラックに乗務する前に実施する(指導及び監督の指針第2章3)。
3. 正しい。(指導及び監督の指針第2章2)
4. 正しい。初任運転者に対する特別な指導は、平成29年3月の法令改正により、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等について15時間以上、安全運転の実技について20時間以上実施することとされた(指導及び監督の指針第2章2)。

問8 正解3

1. 正しい。(安全規則8条1項6号)
2. 正しい。(安全規則9条の4)
3. 誤り。事業用自動車に貨物を積載するときは、本肢のように必要な措置を講じなければならない。これはすべての事業用自動車を対象であり、「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上のもの」に限られるわけではない(安全規則5条)。
4. 正しい。(事業法65条1項)

問9 正解 A1 B2 C2 D2 (車両法1条)

この法律は、道路運送車両に関し、所有権についての(A=公証)等を行い、並びに(B=安全性の確保)及び公害の防止その他の環境の保全並びに整備についての(C=技術の向上)を図り、併せて自動車の(D=整備事業)の健全な発達に資することにより、公共の福祉を増進することを目的とする。

問10 正解2,3

点検基準によると、肢2の「バッテリーの液量が適当であること」と肢3の「原動機のファン・ベルトの張り具合が適当であり、かつ、ファン・ベルトに損傷がないこと」については、走行距離等から判断した適切な時期に点検を行えばよいとされている。なお、他の肢の点検については、1日1回運行開始前に行わなければならない。

問11 正解3

1. 正しい。(車両法66条1項)
2. 正しい。(車両法62条1項)
3. 誤り。自動車の長さ、幅又は高さを変更した場合など、自動車検査証記録事項に変更があったときは、その事由があった日から15日以内に、当該変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の変更記録を受けなければならない(車両法67条1項)。
4. 正しい。(車両法施行規則44条1項)

問12 正解4

1. 誤り。車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の貨物自動車に備えなければならないのは、自動車が時速90キロメートルを超えて走行しないような性能の速度抑制装置である（保安基準8条4項、5項）。
2. 誤り。灯光の色が黄色であって点滅式の灯火を備えることができるのは、道路維持作業用自動車だけである（保安基準49条の2、保安基準細目232条）。
3. 誤り。大型後部反射器を備えなければならないのは、車両総重量が7トン以上の貨物の運送の用に供する普通自動車である（保安基準38条の2第1項）。
4. 正しい。（保安基準18条の2第1項）

問13 正解1,3

1. 正しい。（道交法1条）
2. 誤り。これは駐車の定義である。停車とは、車両等が停止することで駐車以外のものをいう（道交法2条1項19号）。
3. 正しい。（道交法2条1項21号）
4. 誤り。これは道路標示の定義である。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板をいう（道交法2条1項15号）。

問14 正解 A1 B2 C1 D2（道交法22条の2第1項）

車両の運転者が最高速度違反行為を当該車両の使用者（当該車両の運転者であるものを除く。以下同じ。）の（A＝業務に関して）した場合において、当該最高速度違反行為に係る車両の使用者が当該車両につき最高速度違反行為を防止するため必要な（B＝運行の管理）を行っているとは認められないときは、当該車両の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、当該車両の使用者に対し、最高速度違反行為となる運転が行われることのないよう運転者に（C＝指導し又は助言）することその他最高速度違反行為を防止するため必要な措置をとることを（D＝指示）することができる。

問15 正解3

1. 正しい。（道交法34条1項）
2. 正しい。（道交法36条4項）
3. 誤り。後半の記述が誤り。車両等は、横断歩道等に接近する場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない（道交法38条1項）。
4. 正しい。（道交法37条）

問16 正解4

1. 正しい。（道交法71条2号）
2. 正しい。（道交法71条4号）
3. 正しい。（道交法71条の3第2項）
4. 誤り。車両等の運転者は、本肢のように停車している通学通園バス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（道交法71条2号の3）。

問17 正解4

1. 正しい。（道交法58条の2）
2. 正しい。（道交法58条の3第1項）
3. 正しい。（道交法58条の5第1項2号）
4. 誤り。警察署長は、荷主が自動車の運転者に対し、過積載運転を要求するという違反行為を行った場合において、当該荷主が当該違反行為を反復して行うおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、当該違反行為をした者

(=荷主)に対し、当該違反行為(過積載運転を要求する行為)をしてはならない旨を命ずることができる(道交法58条の5第2項)。

問18 正解2,3

1. 誤り。平均賃金とは、算定すべき事由の発生した日以前3ヵ月間に労働者に対し支払われた賃金の総額を、その期間の総日数で除した金額をいう。(労基法12条1項)。
2. 正しい。(労基法14条1項)
3. 正しい。(労基法19条1項)
4. 誤り。労基法で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、この基準を理由として労働条件を低下させてはならない(労基法1条2項)。
「当事者間の合意」の有無は無関係であり、当事者間の合意があつたとしても、労基法上の基準を理由とする労働条件の低下は許されない。

問19 正解4

1. 正しい。(労基法65条1項、2項)
2. 正しい。(労基法106条1項)
3. 正しい。(労基法39条5項)
4. 誤り。就業規則の作成又は変更については、労働者の過半数で組織する労働組合(労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者)の意見を聴かなければならない(労基法90条1項)。同意を得ることまでは不要である。

問20 正解 A5 B2 C7 D3 (改善基準4条1項1号)

拘束時間は、1ヵ月について(A=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(B=6ヵ月)までは、1年間についての拘束時間が(C=3,516時間)を超えない範囲内において、(D=320時間)まで延長することができる。

問21 正解2

1. 正しい。(改善基準4条1項3号、3項1号)
2. 誤り。労使当事者は、時間外労働協定においてトラック運転者に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、2週間及び1ヵ月以上3ヵ月以内の一定の期間とするものとする(改善基準4条4項)。
3. 正しい。(特例通達3)
4. 正しい。(改善基準4条2項)

問22 正解4

1日についての最大拘束時間は、16時間を超えてはならず、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内としなければならない(改善基準4条1項2号)。また、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2週間について1回を超えてはならない(改善基準4条5項)。

1. 誤り。第3週の拘束時間を見ると、15時間を超える回数が1週間について3回あるので「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、最大拘束時間については、16時間を超えている日はなく、「1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間」に違反しているものはない。
2. 誤り。肢1の解説の通り、「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おり、「1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間」に違反しているものはない。
3. 誤り。肢1及び肢2の解説の通り、「1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間」に違反しているものはない。また、休日労働についても、第1週～第2週で1回(7日)、第3週～第4週で1回(21日)、つまり休日労働の回数

は2週間について1回であり「労働基準法第35条の休日に労働させる回数」も改善基準に違反していない。

4. 正しい。肢3の解説の通り、「1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間」に違反しているものはない。また、「労働基準法第35条の休日に労働させる回数」も改善基準に違反していない。

※本問は、単純に「改善基準に違反しているか否か」を問う問題ではなく、「下記①～③それぞれに対する違反の有無」を読み取る問題である。

- ①1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 → 1週間で2回まで
②1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間 → 最大拘束時間は16時間まで
③労働基準法第35条の休日に労働させる回数 → 休日労働は2週間で1回まで

本問の勤務状況を見ると、①には違反しているが、②と③には違反していない。したがって、肢4が正解となる。

①には違反しているので改善基準には違反しているにもかかわらず、肢4が正解となることについて疑問に感じる受講生も多いようだが、前述したように、本問は「単純な違反の有無」を問う問題ではなく、「どのルールに違反しているのか」を読み取る問題である。

問23 正解3

運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えてはならない（改善基準4条1項4号）。

1日の運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として前後2日ごとに区切り、その2日間の平均を算出し、『特定日の前日と特定日の運転時間の平均』と『特定日と特定日の翌日の運転時間の平均』が、ともに9時間を超えている場合は改善基準に違反していることになる。（「どちらも9時間を超えていない場合」や「どちらか一方だけが9時間を超えている場合」は違反にはならない）

また、1週間の運転時間については、「2週間を平均した1週間当たりの運転時間が44時間を超えている場合」は改善基準に違反していることになる。

1. 違反している。5日を特定日とすると、「特定日の前日(4日)と特定日(5日)の運転時間の平均」が $(8時間+11時間) \div 2 = 9.5時間$ 、「特定日(5日)と特定日の翌日(6日)の運転時間の平均」が $(11時間+8時間) \div 2 = 9.5時間$ であり、どちらも9時間を超えているため改善基準に違反している。
2. 違反している。9日を特定日とすると、「特定日の前日(8日)と特定日(9日)の運転時間の平均」が $(9時間+10時間) \div 2 = 9.5時間$ 、「特定日(9日)と特定日の翌日(10日)の運転時間の平均」が $(10時間+9時間) \div 2 = 9.5時間$ であり、どちらも9時間を超えているため改善基準に違反している。
3. 違反していない。1日の運転時間について、どの日を特定日としても「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」がどちらも9時間を超えている日はない。
また、2週間の運転時間の平均も $86時間 \div 2 = 43時間$ となり、44時間を超えていない。したがって、改善基準に違反していない。
4. 違反している。1日の運転時間については、どの日を特定日としても「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」がどちらも9時間を超えている日はないが、2週間の運転時間の平均が $90時間 \div 2 = 45時間$ となり、44時間を超えているため改善基準に違反している。

問24 正解 適2,4 不適1,3

1. 適切でない。確かに、運行管理者は、事業者の代理人として事業用自動車の輸送の安全確保に関する業務全般を行い、交通事故を防止する役割を担っているといえるが、だからといって、事故が発生した場合に、必ずしも事業者と同等の責任

を負うことになるわけではない。

例えば、運行管理業務とは無関係なことが原因で事故が起きた場合において、運行管理業務上に一切問題がなければ、運行管理者が責任を負うことはないと考えられる。したがって、本肢の内容は適切ではない。

2. 適切。運行管理者の役割について適切な記述である。
3. 適切でない。業務前及び業務後の点呼は、原則、対面等で実施しなければならないが、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。
ただし、「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、当該運転者が所属する営業所において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」には該当しないことから、電話による点呼を行うことはできない(安全規則の解釈及び運用7条1.(1))。
4. 適切。点呼は、その一部を補助者に行わせることができる。なお、点呼の一部を補助者に行わせる場合でも、点呼を行うべき総回数の少なくとも3分の1以上は運行管理者が行わなければならない(安全規則の解釈及び運用7条1.(10)、18条4.)。

問25 正解 適2,4 不適1,3

1. 適切でない。アルコール検知器による酒気帯びの有無の判定は、道路交通法施行令第44条の3(アルコールの程度)に規定する呼気中のアルコール濃度1リットル当たり0.15ミリグラム以上であるか否かではなく、アルコールが検知されるか否かによって行う(安全規則の解釈及び運用7条1.(9))。

したがって、アルコールが検知された運転者を乗務させることは適切ではない。

2. 適切。日常点検の結果に基づく対応として適切である。日常点検の結果に基づく運行可否の決定は、整備管理者が行い、運行管理者は、業務前の点呼において日常点検の実施又はその確認について運転者に報告を求めなければならない。
3. 適切でない。健康状態に問題があり安全な運転に支障があると感じた運転者をそのまま乗務させることは適切ではない。

また、本肢の運転者は風邪薬を服用しており、風邪薬には、眠気を誘う成分が含まれているものがあるので、場合によっては、服用後は運転を見合わせるよう指示することも必要である。

4. 適切。事業者は、アルコール検知器を営業所ごとに備え、常時有効に保持するとともに、点呼時に酒気帯びの有無について確認を行う場合には、運転者の状態を目視等で確認するほか、当該運転者の属する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とされている。

本肢の場合、停電という、いわば不可抗力が原因で使用できなくなったので、「アルコール検知器を常時有効に保持すること」に違反しているとはいえない。

また、「アルコール検知器を営業所ごとに備え」とは、①営業所若しくは営業所の車庫に設置され、②営業所に備え置き(携帯型アルコール検知器等)又は③営業所に属する事業用自動車に設置されているものをいうので(安全規則の解釈及び運用7条2.(3))、営業所に備えてある携帯型アルコール検知器を使用して酒気帯びの有無を確認したことは適切である。

問26 正解 適1,4 不適2,3

1. 適切。業務の記録について適切な記述である。
2. 適切でない。業務の記録に記録させる「事故」とは、道路交通法67条2項に規定する交通事故(人の死傷又は物の損壊があった事故)又は自動車事故報告規則2条に規定する事故(=いわゆる国土交通大臣に報告が義務付けられている重大な事故)をいい、事故の被害が人身に及ばない事故の場合でも記録しなければならない。
3. 適切でない。運転者が運行指示書を携行した運行の途中において、運行経路に変更が生じた場合には、運行指示書の写しに当該変更の内容を記載し、これにより

運転者に対し電話等により当該変更の内容について適切な指示を行い、及び当該運転者が携行している運行指示書に当該変更の内容を記載させなければならない。

4. 適切。点呼の記録について適切な記述である。

問 27 正解 適 1, 2 不適 3

1. 適切。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、本設問では空走時間を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54kmで走行中の自動車の場合、1時間(=3,600秒)で54km(=54,000m)の距離を走行することになる。したがって、空走距離は、 $54,000\text{m} \div 3,600\text{秒} = 15\text{m}$ となり、本肢は適切である。
2. 適切。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。
肢1の解説により空走距離は15mなので、停止距離は、空走距離15m+制動距離9m=24mとなり、本肢は適切である。
3. 適切でない。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停止距離に留意し、前車との追突等の危険が発生した場合でも安全に停止できるような速度又は車間距離を保って運転するよう指導する。制動距離と同じ距離の車間距離では、急ブレーキの際に前車に衝突する危険がある。なお、安全な車間距離の目安は、一般的に「停止距離以上の距離」とされている。

問 28 正解 A6 B3 C1 D5

- ア. (A=ハイドロプレーニング現象)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、スピードを抑えた走行やタイヤの空気圧が適当であることを、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。
- イ. (B=スタンディング・ウェーブ現象)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)やコード切れ等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。
- ウ. (C=ベーパー・ロック現象)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・ライニングなどが摩擦のため過熱してその熱がブレーキ液に伝わり、液内に気泡が発生することによりブレーキが正常に作用しなくなり効きが低下することをいう。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。
- エ. (D=フェード現象)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。

問 29 正解 適 2, 3 不適 1, 4

1. 適切でない。運行管理者は、異常気象その他の理由により輸送の安全の確保に支障を生ずるおそれがあるときは、乗務員等に対する適切な指示その他輸送の安全を確保するために必要な措置を講じなければならない(安全規則20条1項15号)、本肢のように、運行経路や運送の中断などを運転者の判断に任せてしまうことは適切ではない。
2. 適切。交通事故があった場合の措置(救護義務)について適切な記述である。
3. 適切。踏切内で立ち往生してしまった場合の対処について適切な記述である。
4. 適切でない。大地震発生時に自動車を道路上に置いて避難するときは、エンジンキーは抜かず、ドアはロックしないようにする。緊急車両や避難する人たちの邪

魔になった場合に、誰でも動かせる状態にしておく必要がある。

問 30 正解 3

1. 誤り。(1日についての最大拘束時間は改善基準の限度を超えていない)

問 22 の解説にもあるように、1日についての最大拘束時間は、16 時間を超えてはならない。

1 日目～4 日目までの各日の拘束時間を見ると、1 日目は 15 時間 (始業 4 時～終業 19 時)、2 日目は 16 時間 (始業 6 時～終業 22 時)、3 日目は 14 時間 30 分 (始業 6 時～終業 20 時 30 分)、4 日目は 14 時間 (始業 6 時～終業 20 時) であり、16 時間を超えている日はないので、改善基準の限度を超えていない。

2. 誤り。(連続運転時間は改善基準の限度を超えていない)

連続運転時間は、4 時間を超えてはならない (改善基準 4 条 1 項 5 号)。

連続運転時間が改善基準に違反しているかどうかは、運転開始後 4 時間以内又は 4 時間経過直後に、30 分以上の「運転の中断」をしているかどうかで判断するが、この 30 分以上の「運転の中断」については、少なくとも 1 回につき 10 分以上とした上で分割することもできる。

1 日目～4 日目までの各日の運転状況を見ると、連続運転時間が 4 時間を超えている日はないので、改善基準の限度を超えていない。なお、「運転の中断」とは、運転していない時間のことなので、休憩だけでなく荷積みや荷降しの時間も含まれる。

3. 正しい。(2 日目を起算日として特定した場合の 2 日を平均して 1 日当たりの運転時間が改善基準の限度を超えている)

(※1 日の運転時間の考え方については、問 23 解説を参照のこと)

各日の運転時間の合計はそれぞれ、1 日目が 10 時間、2 日目が 10 時間、3 日目 9 時間、4 日目が 9 時間である。

2 日目を起算日として特定した場合の 2 日を平均して 1 日当たりの運転時間を見ると、「特定日の前日 (1 日目) と特定日 (2 日目) の運転時間の平均」が $(10 \text{ 時間} + 10 \text{ 時間}) \div 2 = 10 \text{ 時間}$ 、「特定日 (2 日目) と特定日の翌日 (3 日目) の運転時間の平均」が $(10 \text{ 時間} + 9 \text{ 時間}) \div 2 = 9.5 \text{ 時間}$ であり、どちらも 9 時間を超えているため、改善基準の限度を超えている。