

運行管理者試験【貨物】

合格必勝テキスト

改訂第 27 版

－ 令和 6 年度第 2 回試験（令和 7 年 3 月試験）対応版 －

SAMPLE

©運行管理者試験対策.net

行政書士 高橋 幸也 [編著]
運行管理者有資格者

《目次》

第1章 貨物自動車運送事業法関係	5
1-1 法の目的、用語の定義	6
1-2 貨物自動車運送事業	8
1-3 輸送の安全	12
1-4 過労運転等の防止	14
1-5 点呼	16
1-6 運行に係る記録	18
1-7 従業員に対する指導・監督	22
1-8 乗務員・運転者の遵守事項	26
1-9 貨物の積載	27
1-10 運行管理者等の選任	28
1-11 運行管理者の業務	31
1-12 事故報告	35
Coffee Break<1> 運行管理者試験の概要 I	38
第2章 道路運送車両法関係	39
2-1 法の目的、自動車の種別	40
2-2 自動車の登録	41
2-3 自動車の検査	45
2-4 自動車の点検整備	48
2-5 道路運送車両の保安基準	52
【参考資料 I】特定自動運行貨物運送について 他	60
第3章 道路交通法関係	61
3-1 法の目的、用語の定義	62
3-2 自動車の種類・速度	64
3-3 車両の交通方法	66
3-4 交差点等における通行方法	70
3-5 停車、駐車	74
3-6 灯火、合図、信号の意味	76
3-7 乗車、積載	78
3-8 運転者の義務	81
3-9 使用者の義務	85
3-10 運転免許	88
3-11 道路標識	92
Coffee Break<2> 運行管理者試験の概要 II	94

第4章 労働基準法関係	95
4-1 労働条件の原則	96
4-2 労働契約	98
4-3 賃金	102
4-4 労働時間、休憩、休日、有給休暇	103
4-5 年少者、妊産婦、災害補償	106
4-6 就業規則その他	108
4-7 安全衛生（健康診断）	110
4-8 労働時間等の改善基準①（拘束時間）	111
4-9 労働時間等の改善基準②（運転時間）	119
4-10 労働時間等の改善基準③（特例）	126
【参考資料Ⅱ】「宿泊を伴う長距離貨物運送」の具体例について 他	128
第5章 実務上の知識及び能力	129
5-1 自動車の運転	130
5-2 緊急時の措置	135
5-3 運転者の健康管理	136
5-4 交通事故の防止対策	138
5-5 走行時に生じる諸現象	140
5-6 点呼の実施	141
5-7 特殊な点呼	146
5-8 運行管理者の業務上の措置	148
5-9 計算問題のポイント	150
5-10 運行記録計の読み取り	154

《フォローアップ資料》

スキマ時間を有効活用！



【重要数字まとめ一覧表】

《テキストのしくみ》

① [5-3] 運転者の健康管理

適切な健康管理は安全運転の確保や交通事故防止にもつながります。なお、健康診断に関する事項は、第4章の労働基準法関係から出題される場合もあります。

○健康診断の重要性 ★★★
第4章の労働基準法で学習したように、事業者は、運転者に対し法令で定める健康診断を受診させなければなりません。(p.110「○健康診断」参照)
ただし、**運転者が自ら受けた健康診断(人間ドックなど)でも、法令で定める健康診断の項目を充足(じゆうじゆう)している場合は、法定健診として代用することができる。**この場合、自ら受けた健康診断の結果を証明する書面を提出させる。

●診断結果の活用事例
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や就業上の措置を講じた運転者が一目で分かるように、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、これを点呼の際に活用させる。

○睡眠時無呼吸症候群(Sleep Apnea Syndrome:SAS) ★★★ ②
「鼾(いびき)運転」や居眠り運転の原因の一つとして、**睡眠時無呼吸症候群(SAS)**という病気があるが、この病気の特徴は以下の通りである。
※「考え事をしていた」、「ボーっとしていた」など、注意力が低下した状態での運転

●睡眠時無呼吸症候群(SAS)の特徴
(1)睡眠中に無呼吸状態が断続的に繰り返される病気であり、大きないびきや昼間の強い眠気などの症状がみられるが、疲労によるものだと誤ってしまうこともあり、本人が自覚しづらい。
(2)狭心症や心筋梗塞などの合併症を引き起こすおそれがある。

安全運転を確保するためには、この病気の早期発見・治療が重要なので、検査対象者を絞らず、定期的にスクリーニング検査[※]を実施し、また、日頃から病気の症状などについて理解させておく必要がある。
※病気の症状が現れていない人に対して、病気の有無や重症度を調べる検査検査

○アルコール依存症 ★★
常習的な飲酒運転の背景には、アルコール依存症という病気がありとされている。この病気は専門医による早期の治療をすることにより回復が可能とされているが、一度回復しても飲酒することにより再発することがあるため、**アルコール依存症から回復した運転者に対しても飲酒に関する指導を徹底的に行う必要がある。**

○アルコールの処理時間 ★★★
健康リスクの少ない程度ある適度な飲酒の目安は、**純アルコール 20g(アルコールの1単位)**といわれており、これを処理するための必要な時間の目安は、個人差もあるが、**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、すべての運転者に対し、酒気帯び運転防止の観点から酒類の飲み方等についても指導を行う必要がある。
1単位のアルコールを処理するための時間の目安【概ね4時間】について、さらに具体的には、**男性4時間、女性・高齢者5時間**といわれています！

▼図5-7 純アルコール20g(アルコールの1単位)を含む酒類

ビール アルコール5% 500ミリリットル	チューハイ アルコール7% 350ミリリットル	ワイン アルコール12% 200ミリリットル
日本酒 アルコール15% 180ミリリットル	焼酎 アルコール25% 100ミリリットル	ウイスキー アルコール43% 60ミリリットル

※純アルコール量(g)は、「酒類の量(ml)×アルコール度数(%)/100×0.8(アルコールの比重)」で求めることができる。【例：アルコール5%のビール500mlの場合、500×0.05×0.8=20g】

○生活習慣病 ★★
近年、脳血管疾患や心臓病などに起因した運転中の突然死による事故が増加傾向にあるが、これらの病気の要因が生活習慣に関係していることから**生活習慣病**と呼ばれている。この病気は、暴飲暴食や運動不足などの習慣が積み重なって発症するため、**健康診断の結果に基づいて生活習慣の改善を図ることが重要である。**

●脳血管疾患の発見
脳血管疾患(脳梗塞、脳出血、くも膜下出血など)は、MRI検査やCT検査などで早期に見ることが可能ですが、健康診断では脳そのものの疾患を診る項目は設定されていないため、**定期健康診断で発見することは難しい**といわれています！

○健康状態に起因する重大事故(※平成29年以降のデータより) ★
すべての事業用自動車の乗務員に起因する重大事故報告件数の推移を見ると、平成30年までは約2,000件だったが、近年は約1,400件まで減少している。
なお、このうち、**運転者の健康状態に起因する事故件数は、いずれの年も約300件(そのうち運転者が死亡に至った事例は50~60件)**であり、病名別に見ると、**心筋梗塞等の心臓疾患と脳内出血等の脳疾患が多く発生している。**

POINT
睡眠時無呼吸症候群やアルコールの処理時間に関する問題は、よく出題されている。

①節のテーマ：節のテーマとこの節で学習する内容について示しています。

②重要度：条文の重要度を★マークの数(★~★★★★)で表しています。★の数が多いほど重要度が高い条文です。

③重要キーワードなど：試験問題を解く際に正誤判断のポイントとなるキーワードや数字については、**太字**や**下線**で表しています。

④図表：重要ポイントや理解しづらいテーマについて、イラストや表を活用することでスッと頭に入っていきやすい仕様になっています。

⑤ワンポイントアドバイスなど：試験問題を解く際のコツや学習の理解を深めるための応用知識などをフクロウ博士がアドバイスしています。

⑥ポイント：各節の学習ポイントについてまとめています。

第1章 貨物自動車運送事業法関係



貨物自動車運送事業法は、運送事業者のルールを定めた法律であり、いわば「運送会社のルールブック」です。試験での出題数は【30問中8問】と全科目中最も多く、最重要科目といえます。

《試験データ》

出題数	備考
8問 (問1～問8)	<p>必ず出題される項目</p> <p>[1-5]点呼</p> <p>[1-11]運行管理者の業務</p> <p>[1-12]事故報告</p> <p>出題されやすい項目</p> <p>[1-2]貨物自動車運送事業</p> <p>[1-4]過労運転等の防止</p> <p>[1-7]従業員に対する指導・監督</p>

●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

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

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

事故報告規則……………自動車事故報告規則

[1-2]貨物自動車運送事業

一般貨物自動車運送事業を開始する際は、国土交通大臣の許可が必要です。また、一般貨物自動車運送事業者は、あらかじめ定めた事業計画に従って業務を行い、事業計画を変更する場合には、変更内容に応じた手続きが必要です。

○一般貨物自動車運送事業の許可（事業法3条、5条）★★

一般貨物自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

なお、国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の許可を受けようとする者が、「一般貨物自動車運送事業の許可の取消しを受け、その取消しの日から5年を経過しない者」であるときは、その許可をしてはならない。



国土交通大臣の許可を受けることで一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」）として、一般貨物自動車運送事業を行うことができます。

なお、後半の記述は「許可を受けることができない要件」、いわゆる欠格要件（欠格事由）を定めた規定です！

○許可の申請（事業法4条）★

一般貨物自動車運送事業の許可を受けようとする者は、所定事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。申請書には、事業用自動車の運行管理の体制その他の所定事項を記載した書類を添付しなければならない。

○許可の基準（事業法6条）★★

国土交通大臣は、許可の申請において、その事業の計画が過労運転の防止、事業用自動車の安全性その他輸送の安全を確保するため適切なものであること等、法令で定める許可の基準に適合していると認めるときでなければ、その許可をしてはならない。

○貨物軽自動車運送事業の届出（事業法36条）★

貨物軽自動車運送事業を經營しようとする者は、所定事項を国土交通大臣に届け出なければならない。届出をした事項を変更しようとするときも同様とする。

▼図1-2 運送事業の開始



○事業計画（事業法8条）★

事業者は、その業務を行う場合には、事業計画に定めるところに従わなければならない。国土交通大臣は、事業者が事業計画に従って業務を行っていないと認めるときは、当該事業者に対し、事業計画に従い業務を行うべきことを命ずることができる。

○事業計画の変更（事業法9条）★★★

1. 事業者は、事業計画の変更（2.に規定するものを除く。）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。

●認可を受けなければならない事業計画の変更

- (1)「自動車車庫の位置および収容能力」の変更
- (2)「乗務員等の休憩・睡眠のための施設の位置および収容能力」の変更 など

2. 事業者は、下記Aに該当する事業用自動車に関する事業計画の変更をするときは、あらかじめその旨を、Bに該当する軽微な事項に関する事業計画の変更をしたときは、遅滞(ちたい)なくその旨を、国土交通大臣に届出なければならない。

●変更内容によって届出の時期が異なるので、それぞれを正確に覚える！

A. あらかじめ届出する事業計画の変更（事業法施行規則6条）

- (1)「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（変更後の車両数が一定の基準に該当しない場合など特定の場合を除く。）
- (2)「各営業所に配置する運行車*の数」の変更

※特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する事業用自動車

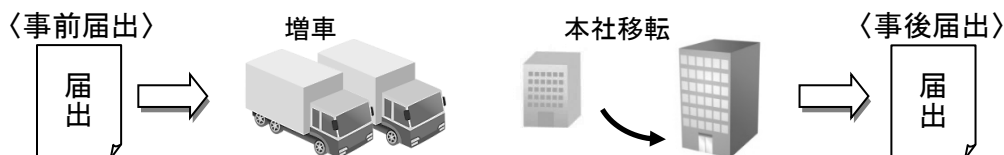


(1)の「各営業所に配置する事業用自動車の種別ごとの数」の変更とは、いわゆる増車・減車のことです！

B. 変更後に遅滞なく届出する軽微な事業計画の変更(事業法施行規則7条)

- (1)「主たる事務所*の名称および位置」の変更
※いわゆる会社本店(本社)のこと。運送業務を行う「営業所」のことではない！
- (2)「営業所または荷扱所の名称」の変更
- (3)「営業所または荷扱所の位置」の変更（貨物自動車利用運送のみに係るものおよび地方運輸局長が指定する区域内におけるものに限る。）

▼図1-3 事業計画の変更における届出のタイミング



○運送約款（事業法 10 条）★★★

事業者は、運送約款を定め、また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。

○標準運送約款（事業法 10 条）★★

国土交通大臣が標準運送約款を定めて公示した場合において、事業者が、標準運送約款と同一の運送約款を定め、または現に定めている運送約款を標準運送約款と同一のものに変更したときは、その運送約款については、国土交通大臣の認可を受けたものとみなす。



運送約款は、運送人と荷主との間で運送契約の内容を事前に定めたものです。また、「**認可を受けたものとみなす**」とは、認可を受けたことと同じように扱うということです！

▼図 1-4 運送約款



■試験によく出題される手続きのまとめ

許可	一般貨物自動車運送事業を經營するとき	
認可	自動車車庫の位置・収容能力の変更 休憩睡眠のための施設の位置・収容能力の変更 運送約款の制定・変更	
届出	あらかじめ届出	事業用自動車の種別ごとの数の変更
	変更後に遅滞なく届出	主たる事務所の名称・位置の変更

○運賃・料金の届出（貨物自動車運送事業報告規則 2 条の 2）★

事業者は、運賃・料金を定め、または変更したときは、運賃・料金の設定または変更後 30 日以内に、所定の事項を記載した運賃料金設定（変更）届出書を、所轄地方運輸局長に提出しなければならない。

○運賃・料金、運送約款等の掲示等（事業法 11 条）★★

事業者は、運賃・料金（個人を対象とするものに限る。）、運送約款その他国土交通省令で定める事項について、主たる事務所その他の営業所において公衆に見やすいように掲示するとともに、その事業の規模が著しく小さい場合その他の国土交通省令で定める場合を除き、電気通信回線に接続して行う自動公衆送信（＝インターネット）により公衆の閲覧に供しなければならない。

○点検整備（安全規則3条の3）★

事業者は、事業用自動車の構造・装置および運行する道路の状況、走行距離その他事業用自動車の使用の条件を考慮して、定期に行う点検の基準を作成し、これに基づいて点検をし、必要な整備をしなければならない。

○点検等のための施設（安全規則3条の4）★

事業者は、事業用自動車の使用の本拠（ほんきょ）ごとに、事業用自動車の点検・清掃のための施設を設けなければならない。

○自動車車庫の位置（安全規則6条）★★

事業者は、事業用自動車の保管の用に供する**自動車車庫**を営業所に併設しなければならない。ただし、営業所に併設して設けることが困難な場合において、当該自動車車庫を当該営業所から法令に規定する距離を超えない範囲で設けるときは、この限りでない。

**●自動車車庫の管理は整備管理者が行う！**

「車庫を営業所に併設すること」は事業者が行いますが、「**自動車を管理すること**」は**整備管理者**が行います。（p.50「○整備管理者の権限等」参照）
いずれも**運行管理者の業務ではない**ことを覚えておきましょう！

○名義の利用等の禁止（事業法27条）★

事業者は、その名義を他人に一般貨物自動車運送事業または特定貨物自動車運送事業のため利用させてはならず、また、事業の貸渡しその他いかなる方法をもってするかを問わず、一般貨物自動車運送事業または特定貨物自動車運送事業を他人にその名において経営させてはならない。

○許可の取消し等（事業法33条）★

国土交通大臣は、事業者が貨物自動車運送事業法もしくは同法に基づく命令もしくはこれらに基づく処分もしくは道路運送法83条（有償旅客運送の禁止）、95条（自動車に関する表示）、84条1項（運送に関する命令）の規定による処分または許可もしくは認可に付した条件に違反したときは、**6ヵ月以内**において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止もしくは事業の全部もしくは一部の停止を命じ、または運送事業の許可を取り消すことができる。

POINT

- ☞ 一般貨物自動車運送事業を開始するときは、国土交通大臣の**許可**が必要であり、許可の取消しを受けた場合、取消後**5年**は新たに許可を受けられない。
- ☞ **事業計画の変更**の手続き（**認可** or **事前届出** or **事後届出**）を正確に覚える。
- ☞ **運送約款**を定めるときは、国土交通大臣の**認可**を受けなければならない。

第2章 道路運送車両法関係



道路運送車両法は、自動車の登録・検査・点検整備などについて定められた法律であり、自動車の所有者や使用者に適用されます。試験での出題数は【30問中4問】と最も少ないです。

《試験データ》

出題数	備考
4問 (問9～問12)	必ず出題される項目 [2-3]自動車の検査 [2-5]道路運送車両の保安基準 出題されやすい項目 [2-2]自動車の登録 [2-4]自動車の点検整備

●凡例

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
点検基準……………自動車点検基準
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

[2-2]自動車の登録

自動車は、適切な登録手続きを行い、自動車登録番号標（ナンバープレート）の交付を受けなければ公道を走行することができません。また、自動車の使用状況に変更が生じたような場合も所定の登録手続きが必要です。

○登録の一般的効力（車両法4条、5条）★

1. 自動車（法令で定める所定の自動車を除く。）は、自動車登録ファイルに登録を受けたものでなければ、これを運行の用に供してはならない。
2. 登録を受けた自動車の所有権の得喪（とくそう）^{*}は、登録を受けなければ、第三者に対抗することができない。 ※「得ること」と「失うこと」



●「運行の用に供する」とは？

「運行の用に供する」とは、単に「道路（公道）を走行する」という意味であり、運送業務などのために使用するという意味ではありません。

●「自動車の所有権を第三者に対抗できない」とは？

自動車登録をしなければ、自分が自動車の持ち主であることを当事者以外（例：売買の場合、買主・売主以外）の者に主張できないということです。

○新規登録の申請（車両法7条）★

登録を受けていない自動車の登録（新規登録）を受けようとする場合には、その所有者は、国土交通大臣に対し、所定事項を記載した申請書に、国土交通省令で定める区分により、当該自動車の所有権を証明するに足る書面を添えて提出し、かつ、当該自動車を提示しなければならない。

○自動車登録番号標の封印等（車両法11条）★★

1. 自動車の所有者は、国土交通大臣より自動車登録番号の通知を受けたときは、当該番号を記載した自動車登録番号標（ナンバープレート）の交付を受け、国土交通省令で定めるところによりこれを当該自動車に取り付けた上、国土交通大臣または封印取付受者の行う封印の取付けを受けなければならない。



●「封印」とは？

ナンバープレートを固定するボルト上に被せるアルミ製のキャップで、車両後部のナンバープレートの左側のボルトに取り付けます。

ナンバープレートの取り外しを防止するとともに、車両の盗難犯罪を防ぐ役割があります。



【自動車登録番号標】

2. 自動車の所有者は、当該自動車に係る自動車登録番号標に取り付けられた封印が滅失(めっしつ)し、または、毀損(きそん)したときは、国土交通大臣または封印取付受託者の行う封印の取付けを受けなければならない。
3. 何人(なんびと=いかなる者)も、国土交通大臣もしくは封印取付受託者が取付けをした封印またはこれらの者が封印の取付けをした自動車登録番号標は、これを取り外してはならない。
ただし、整備のため特に必要があるときその他の国土交通省令で定めるやむを得ない事由に該当するときは、この限りでない。

○自動車登録番号標の表示の義務（車両法 19 条）★★★

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(ひふく)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。

●自動車登録番号標の表示の位置（車両法施行規則 8 条の 2）

自動車登録番号標の表示の位置は、自動車の前面*および後面であって、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ように、見やすい位置とする。

※三輪自動車、被けん引自動車または一部の大型特殊自動車などは、前面の自動車登録番号標を省略可能

○自動車登録番号標の領置（車両法 20 条）★★

新規登録を受けた自動車（以下「登録自動車」）の所有者は、当該自動車の使用者が整備命令等に基づく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およ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(りょうち)*を受けなければならない。

※管理下に置かれること

○変更登録（車両法 12 条）★★★

自動車の所有者は、登録されている型式、車台番号、原動機の型式、所有者の氏名・名称または住所、使用の本拠の位置に変更があったときは、法令で定める所定の場合を除き、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。



●「所有者の氏名・名称の変更」とは？

「所有者の氏名・名称の変更」とは、個人の場合は結婚などによる氏名の変更、法人であれば商号変更による会社名の変更などが該当します。

○移転登録（車両法 13 条）★★★

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。



●変更登録と移転登録の違い

自動車の所有者はそのまま「自動車の所有者以外」に何か変更があった場合には変更登録を行い、「自動車の所有者」に変更があった場合には移転登録（＝いわゆる名義変更）を行います！

▼図 2-1 移転登録は所有者に変更があった場合に行う！



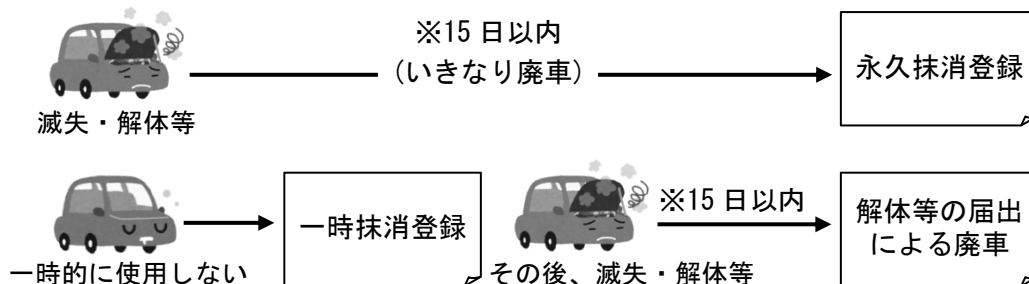
○永久抹消登録（車両法 15 条）★★★

登録自動車の所有者は、当該登録自動車滅失し、解体し（整備また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、その事由があった日（使用済自動車の解体である場合には、解体報告記録がなされたことを知った日）から 15 日以内に、永久抹消登録の申請をしなければならない。

○一時抹消登録（車両法 16 条）★★

1. 登録自動車の所有者は、永久抹消登録をする場合を除くほか、その自動車を運行の用に供することをやめたときは、一時抹消登録の申請をすることができる。
2. 一時抹消登録を受けた自動車の所有者は、当該自動車が滅失し、解体し（整備また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、その事由があった日（使用済自動車の解体である場合には、解体報告記録がなされたことを知った日）から 15 日以内に、国土交通省令で定めるところにより、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

▼図 2-2 永久抹消登録と一時抹消登録



○臨時運行の許可（車両法 34 条、35 条）★

1. 行政庁（市長、区長など）が行う臨時運行の許可（いわゆる仮ナンバー）を受ければ、自動車検査証を備え付けていなくても、当該自動車を運行の用に供することができる。（臨時運行許可証に記載された目的・経路に限る。）
2. 臨時運行の許可は、当該自動車の試運転を行う場合、新規登録、新規検査または当該自動車検査証が有効でない自動車についての継続検査その他の検査の申請をするために必要な提示のための回送を行う場合その他特に必要がある場合に限り、行うことができる。
3. 行政庁は、臨時運行の許可をしたときは、臨時運行許可証を交付し、かつ、臨時運行許可番号標を貸与しなければならない。

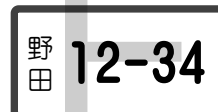
▼臨時運行許可番号標



「臨時運行許可」に類似した制度で「回送運行許可」がありますが、臨時運行許可が「自動車の検査や登録」など限られた場合にのみ認められるに対し、回送運行許可は、検査や登録以外にも業務に関連した運行（自動車販売業の場合、仕入れ先から営業所への回送、納品先への運行など）が可能です。

有効期間についても、臨時運行許可が最長5日であるのに対し、回送運行許可は最長で5年間です。

なお、回送運行許可は一般的に「ディーラーナンバー」と呼ばれ、赤枠で囲まれたナンバープレートになります。



○臨時運行許可の有効期間等（車両法 35 条）★★★

1. 臨時運行の許可の有効期間は、**5日**をこえてはならない。ただし、長期間を要する回送の場合その他特にやむを得ない場合は、この限りでない。
2. 臨時運行許可証の有効期間が満了したときは、その日から**5日以内**に、当該臨時運行許可証および臨時運行許可番号標を行政庁に返納しなければならない。



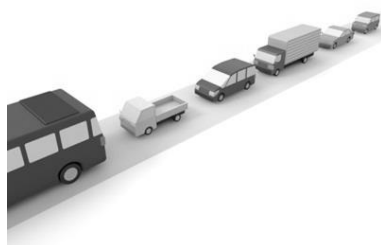
●返納期限の数字に注意！

変更登録、移転登録、抹消登録などの登録手続きは、該当する事由があった日から「**15日以内**」に行いますが、**臨時運行許可証・臨時運行許可番号標の返納期限**は、有効期間が満了した日から「**5日以内**」です！

POINT

- ☞自動車登録番号標は、自動車の前面および後面の**見やすい位置**に取り付ける。
- ☞**変更登録と移転登録**の違いは正確に覚えておくこと。
- ☞**変更登録、移転登録、永久抹消登録**は、該当事由があった日から**15日以内**に行う。
- ☞**臨時運行許可証等**は、有効期間満了後**5日以内**に返納しなければならない。

第3章 道路交通法関係



道路交通法は、自動車の運転等についての交通ルールを定めた法律であり、運転免許を取得している人にとっては馴染み深い法律ですが、運行管理者試験では難しい問題が出題される傾向があるので注意してください。試験での出題数は【30問中5問】です。

《試験データ》

出題数	備考
5問 (問13～問17)	必ず出題される項目：なし(※) 出題されやすい項目：なし(※) (※) 他の法令科目とは異なり、「必ず出題される項目」や「出題されやすい項目」がなく、 広範囲から出題されている。

●凡例

道交法……………道路交通法

道交法施行令……………道交法施行令

道交法施行規則……………道交法施行規則

[3-4]交差点等における通行方法

本節においても前節同様、実際の運転状況をイメージしたり、「徐行」するのか「一時停止」するのかを意識したりして学習してみましょう。

○左折・右折（道交法 34 条）★★★

1. 車両が左折または右折するときは、下表に定めるところにより、あらかじめその前からできる限り決められた道路の部分に寄り、徐行しなければならない。

行為	対象	通行方法
左折	車両全般	・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徐行する。
右折	自動車 一般原付 トロリーバス	・道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側を徐行する。 ・一方通行の道路の場合は、右側端に寄り、かつ、交差点の中心の内側を徐行する。 ※一般原付の場合、一部の道路では、道路の左側端に寄り、交差点の側端に沿って徐行する。（二段階右折）
	特定小型原付 軽車両	・道路の左側端に寄り、交差点の側端に沿って徐行する。（二段階右折）

2. 左折または右折しようとする車両が、法令の規定により、それぞれ道路の左側端、中央または右側端に寄ろうとして手または方向指示器による合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度また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、合図をした車両の進路の変更を妨げてはならない。

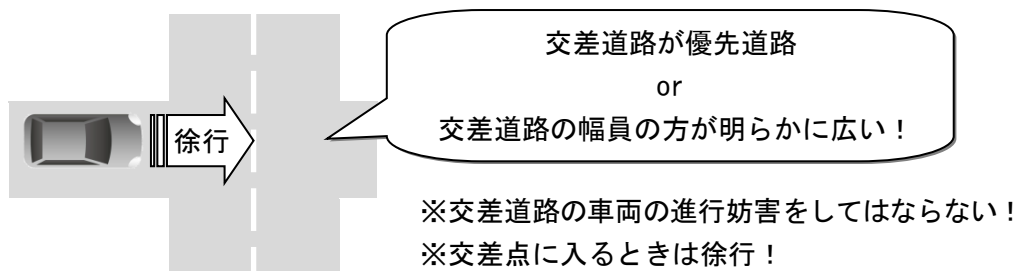
○交差点における他の車両との関係（道交法 36 条）★★★

1. 車両は、交通整理の行なわれていない交差点においては、その通行している道路が優先道路である場合を除き、交差道路が優先道路であるとき、また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、当該交差道路を通行する車両の進行妨害をしてはならない。
2. 車両（優先道路を通行している車両を除く。）は、交通整理の行な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、また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、徐行しなければならない。



「交通整理の行なわれていない交差点」とは、「信号機」または「警察官による手信号など」による交通整理が行われていない交差点のことです。

▼図 3-8 交差道路が優先道路等の場合における通行方法



3. 車両は、交差点に入ろうとし、およ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および当該交差点また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。

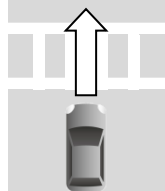
○横断歩道等における歩行者等の優先①（道交法 38 条）★★★

車両は、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でない場合を除き、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、また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。

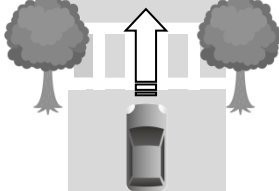
▼図 3-9 横断歩道等における歩行者等の優先

横断しようとする歩行者
がないことが明らか



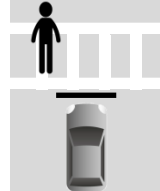
そのまま進行可能

横断しようとする歩行者
がいるか不明



「停止することができるような速度」で進行

横断し、または横断しようとする歩行者がいる



横断歩道の直前で「一時停止」し、歩行者の通行を妨げない



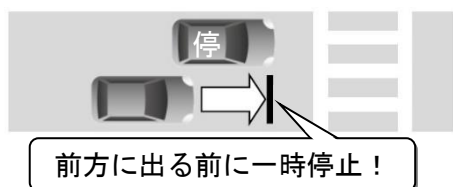
いわゆる「信号のない横断歩道」での通行方法です。

横断している歩行者がいる場合はもちろんのこと、**横断しようとしている歩行者**がいる場合も**一時停止**しなければなりません！

○横断歩道等における歩行者等の優先②（道交法 38 条）★★

車両は、横断歩道等（当該車両が通過する際に信号機または警察官等の手信号等により歩行者等の横断が禁止されているものを除く。）またはその手前の直前で停止している車両等がある場合において、当該停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、**その前方に出る前に一時停止**しなければならない。

▼図 3-10 横断歩道等の直前で停止車両がある場合



このような場合、**一時停止**です！
普段、自動車の運転をされる方は違反しないようご注意ください！

○横断歩道のない交差点における歩行者の優先（道交法 38 条の 2）★★

車両は、交差点また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、その歩行者の通行を妨げてはならない。

○緊急自動車の優先（道交法 40 条）★

交差点またはその附近において、緊急自動車が接近してきたときは、車両（緊急自動車を除く。）は交差点を避け、かつ、道路の左側（一方通行の道路においてその左側に寄ることが緊急自動車の通行を妨げることとなる場合には、道路の右側）に寄って一時停止しなければならない。

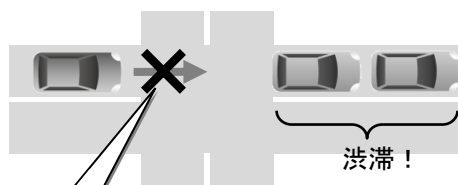
●「緊急自動車」とは？（道路運送車両の保安基準 1 条）

「緊急自動車」とは、消防自動車、警察自動車、保存血液を販売する医薬品販売業者が保存血液の緊急輸送のため使用する自動車、救急自動車、公共用応急作業自動車等の自動車および国土交通大臣が定めるその他の緊急の用に供する自動車をいう。

○交差点等への進入禁止（道交法 50 条）★★

1. 交通整理の行なわれている交差点に入ろうとする車両は、その進行しようとする進路の前方の車両等の状況により、交差点に入った場合においては当該交差点内で停止することとなり、よって交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがあるときは、**当該交差点に入ってはならない。**

▼図 3-11 交差点への進入禁止



交差点に入ってはならない！

2. 車両は、その進行しようとする進路の前方の車両等の状況により、横断歩道、自転車横断帯、踏切または道路標示によって区画された部分に入った場合においてはその部分で停止することとなるおそれがあるときは、これらの部分に入ってはならない。

○環状交差点における他の車両等との関係等（道交法 37 条の 2）★

1. 車両等は、環状交差点においては、当該環状交差点内を通行する車両等の進行妨害をしてはならない。
2. 車両等は、環状交差点に入ろうとするときは、**徐行**しなければならない。
3. 車両等は、環状交差点に入ろうとし、および環状交差点内を通行するときは、当該環状交差点の状況に応じ、当該環状交差点に入ろうとする車両等、当該環状交差点内を通行する車両等および当該環状交差点また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。



画像元：国土交通省資料
「ラウンドアバウトの現状」



なお、環状交差点に入るときは、方向指示器（ウインカー）による合図をする必要はありません！（※出るときは左側の方向指示器で合図します）

●環状交差点とは？（道交法 4 条）

環状交差点とは、車両の通行の用に供する部分が環状の交差点であって、道路標識（右図参照）等により車両が当該部分を右回りに通行すべきことが指定されているものをいう。



○環状交差点における通行方法等（道交法 35 条の 2）★★

車両は、環状交差点において直進し、左折し、右折し、または転回するときは、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。

POINT

- ☞ 徐行する場合、一時停止する場合、それぞれを意識しながら覚えておくこと。
- ☞ 信号のない横断歩道を横断している、または横断しようとしている歩行者がいるときは、横断歩道の手前で一時停止しなければならない。
- ☞ 進路前方の状況により、交差点に入った場合において交差点内で停止してしまうような場合は、交差点に入ってはならない。

第4章 労働基準法関係



労働基準法は、労働者に対する労働条件の最低基準を定めた法律であり、この基準を下回るような労働契約は認められません。トラック運転者だけに適用される特別ルールを定めた『[4-8]～[4-10]労働時間等の改善基準』の内容が極めて重要です。試験での出題数は【30問中6問】です。

《試験データ》

出題数	備考
6問 (問18～問23)	必ず出題される項目 [4-8]～[4-10]労働時間等の改善基準 出題されやすい項目 [4-2]労働契約 [4-4]労働時間、休憩、休日、有給休暇

●凡例

労基法……………労働基準法
労基法施行規則…労働基準法施行規則
安衛法……………労働安全衛生法
衛生規則……………労働安全衛生規則
改善基準告示……自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

[4-9]労働時間等の改善基準②（運転時間）

トラック運転者の1日の運転時間、1週間の運転時間、連続運転時間には上限が定められています。特殊な考え方をするので、時間をかけて学習しましょう。

○トラック運転者の運転時間（改善基準告示4条）★★★

運転時間は、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、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

●運転時間の考え方

運転時間が改善基準告示に違反しているかは、単純に1日9時間、1週間で44時間までしか運転できないわけではなく、「特定日」という少し特殊な考え方をして、2日間または2週間の平均で判断する。

①1日の運転時間の考え方

1日の運転時間は、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均で違反の有無を判断するが、「[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には、改善基準告示に違反することになる。

▼図4-10「1日の運転時間」の考え方

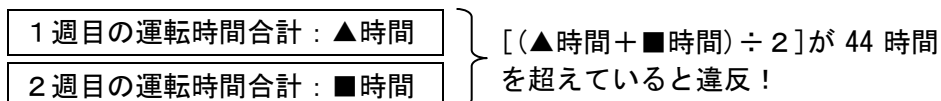


①と②が両方とも9時間を超えている	違反！
①と②が両方とも9時間を超えていない	違反しない
①と②どちらか一方だけが9時間を超えている	

②1週間の運転時間の考え方

1週間の運転時間は、特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間の平均で違反の有無を判断するが、「2週間の運転時間の平均」が44時間を超えている場合には、改善基準告示に違反することになる。

▼図4-11「1週間の運転時間」の考え方



【例題 4】下図は、トラック運転者の運転時間の例を示したものであるが、2日目を特定日とした場合、次のうち、2日を平均して1日当たりの運転時間について改善基準告示に【違反しているものを2つ】選びなさい。

1.	1日目 運転時間 9時間	2日目 運転時間 10時間	3日目 運転時間 9時間
2.	1日目 運転時間 10時間	2日目 運転時間 9時間	3日目 運転時間 9時間
3.	1日目 運転時間 9時間	2日目 運転時間 11時間	3日目 運転時間 8時間
4.	1日目 運転時間 7時間	2日目 運転時間 11時間	3日目 運転時間 9時間



解法のポイント

①「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」を求める。

⇒どちらも9時間を超えている場合のみ違反！

【解答】 1, 3

2日目を特定日とした場合の「特定日の前日（1日目）と特定日（2日目）の運転時間の平均」と「特定日（2日目）と特定日の翌日（3日目）の運転時間の平均」は、それぞれ次のようになる。

- 1日目と2日目の運転時間の平均 $= (9 \text{ 時間} + 10 \text{ 時間}) \div 2 = \underline{9.5 \text{ 時間}}$
2日目と3日目の運転時間の平均 $= (10 \text{ 時間} + 9 \text{ 時間}) \div 2 = \underline{9.5 \text{ 時間}}$
- 1日目と2日目の運転時間の平均 $= (10 \text{ 時間} + 9 \text{ 時間}) \div 2 = 9.5 \text{ 時間}$
2日目と3日目の運転時間の平均 $= (9 \text{ 時間} + 9 \text{ 時間}) \div 2 = 9 \text{ 時間}$
- 1日目と2日目の運転時間の平均 $= (9 \text{ 時間} + 11 \text{ 時間}) \div 2 = \underline{10 \text{ 時間}}$
2日目と3日目の運転時間の平均 $= (11 \text{ 時間} + 8 \text{ 時間}) \div 2 = \underline{9.5 \text{ 時間}}$
- 1日目と2日目の運転時間の平均 $= (7 \text{ 時間} + 11 \text{ 時間}) \div 2 = 9 \text{ 時間}$
2日目と3日目の運転時間の平均 $= (11 \text{ 時間} + 9 \text{ 時間}) \div 2 = 10 \text{ 時間}$

以上により、「1日目と2日目の運転時間の平均」と「2日目と3日目の運転時間の平均」が、ともに9時間を超えている肢1と肢3が違反となる。

【例題5】下表は、トラック運転者の1ヵ月の運転時間の例を示したものであるが、改善基準告示に定める運転時間に関する次の記述のうち、【正しいものを1つ】選びなさい。

第1週		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	週の合計時間
	各日の運転時間	6	9	8	7	5	7	休日	42
第2週		8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	週の合計時間
	各日の運転時間	5	6	10	9	10	4	休日	44
第3週		15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	週の合計時間
	各日の運転時間	7	5	7	8	9	8	休日	44
第4週		22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日	週の合計時間
	各日の運転時間	8	10	9	6	8	5	休日	46
第5週		29日	30日	31日	週の合計時間		1ヵ月の合計時間		
	各日の運転時間	6	4	7	17		193		

(注) 2週間の起算日は1日とする。

1. 当該5週間のすべての日を特定日とした2日を平均し1日当たりの運転時間（以下「1日当たりの運転時間」という。）及び2週間を平均し1週間当たりの運転時間（以下「1週間当たりの運転時間」という。）のどちらも改善基準告示に違反していない。
2. 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が、1週間当たりの運転時間は改善基準告示に違反している。
3. 1日当たりの運転時間は改善基準告示に違反しているが、1週間当たりの運転時間は改善基準告示に違反していない。
4. 1日当たりの運転時間及び1週間当たりの運転時間のどちらも改善基準告示に違反している。



解法のポイント

①「1日当たりの運転時間」は、すべての日を特定日として判断するので、1日～31日まですべての日を特定日とし、前日および翌日との運転時間の平均をそれぞれ算出して違反の有無を判断する。

⇒どちらも9時間を超えていると違反!

②「1週間当たりの運転時間」は、特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、2週間の運転時間の平均で判断するが、本問では「(注)2週間の起算日は1日とする。」と注意書きがあるので、1日を起算日として2週間ごとに区切り、「第1週～第2週(1日～14日)の運転時間の平均」、「第3週～第4週(15日～28日)の運転時間の平均」でそれぞれ違反の有無を判断する。

⇒2週間の運転時間の平均が44時間を超えていると違反!

【注意】1週間当たりの運転時間は、起算日である1日から2週間ごとに区切って考えるので、「第2週～第3週(8日～21日)の運転時間の平均」や「第4週～第5週(22日～31日)の運転時間の平均」を考慮する必要はない。(※下図のように「第2週と第3週の間」や「第4週と第5週の間」は区切られているから!)

▼「1日から2週間ごとに区切る」とは?

第1週	1日～7日	} ※この「2週間の運転時間の平均」が 44時間を超えていると違反!
第2週	8日～14日	
第3週	15日～21日	} ※この「2週間の運転時間の平均」が 44時間を超えていると違反!
第4週	22日～28日	
第5週	29日～31日	

【解答】4

「1日当たりの運転時間」については、右図のように、第2週の11日を特定日とした場合、「特定日の前日(10日)と特定日(11日)の運転時間の平均」が(10時間+9時間)÷2=9.5時間、「特定日(11日)と特定日の翌日(12日)の運転時間の平均」が(9時間+10時間)÷2=9.5時間であり、どちらも9時間を超えているため、改善基準告示に違反している。

前日	特定日	翌日
↓	↓	↓
10日	11日	12日
10	9	10
} 平均		} 平均
9.5時間		9.5時間

「1週間当たりの運転時間」については、「第3週～第4週の運転時間の平均」が(44時間+46時間)÷2=45時間であり、44時間を超えているため、改善基準告示に違反している。

以上により、1日当たりの運転時間及び1週間当たりの運転時間のどちらも改善基準告示に違反しているので、肢4が正解となる。

第5章 実務上の知識及び能力



実務上の知識及び能力は、まさに運行管理者が行う運行管理業務に関する実務上の知識や能力についての理解度が問われる科目です。法令の横断的な知識、事例判断能力、トラブルへの対処能力など非常に広範囲から難しい問題が出題されます。試験での出題数は【30問中7問】です。

《試験データ》

出題数	備考
7問 (問 24～問 30)	必ず出題される項目 [5-6] 点呼の実施(*) 出題されやすい項目 [5-1] 自動車の運転 [5-3] 運転者の健康管理 [5-4] 交通事故の防止対策

(*) 第1章の「貨物自動車運送事業法関係」から出題される場合もある。

●凡例

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

点呼告示…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を定める告示

[5-6]点呼の実施

近年の試験では、この項目からの出題が増えています。点呼の実施方法やアルコール検知器の活用など、より実務に直結した内容となっています。重要度の高いものばかりなので、時間をかけてじっくり学習してください。

○点呼を行う場所 ★

点呼は、運転者に対して安全運行に必要な指示を伝達したり、報告を受けたりする重要な業務なので、静かで独立したスペースで実施することが望ましいが、無理な場合には、“ついで”で仕切るなどの工夫も必要である。

○運行上やむを得ない場合の点呼（安全規則解釈運用7条）★★★

1. 業務前点呼および業務後点呼は、対面（または対面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）で行うのが原則だが、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。

この「運行上やむを得ない場合」とは、遠隔地で業務を開始または終了するため、業務前点呼または業務後点呼を運転者等が所属する営業所において対面で実施できない場合等※をいい、「車庫と営業所が離れている場合」や「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」は該当しない。

例：宿泊を伴う長距離運行において、宿泊施設で業務が開始・終了する場合など

▼図5-8「運行上やむを得ない場合」に該当しない例



※車庫と営業所が離れている

※早朝・深夜で点呼執行者が不在

●対面で行うことができない場合の点呼の実施方法（安全規則解釈運用7条）

携帯電話、業務無線等により運転者等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該当しない。

なお、運転者が「所属営業所以外の営業所」で乗務を開始または終了する場合、より一層の安全を確保する観点から、当該営業所において、当該運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労、睡眠不足等の状況を可能な限り対面で確認するよう指導することとされている。



例えば、A営業所の運転者が自社のB営業所で乗務を開始または終了する場合、**B営業所でも運転者の状況をなるべく対面で確認する**ということです！

2. 点呼は営業所で行うことが原則だが、**営業所と車庫が離れている場合には、必要に応じて運行管理者や補助者を車庫へ派遣して点呼を行うこととされている。**これは対面点呼を確実に実施するためである。

なお、この場合、酒気帯びの有無については、「**車庫に設置したアルコール検知器**」、「**運行管理者等が（営業所から）持参したアルコール検知器**」または「**事業用自動車に設置されているアルコール検知器**」を使用して確認する。



つまり、「**営業所と車庫が離れている場合**」は、電話点呼はNGですが、**運行管理者や補助者が車庫まで出向いて対面点呼を行うことは可能**ということです！

▼図 5-9 営業所と車庫が離れている場合の点呼



※電話点呼はNGだが、**運行管理者や補助者が車庫まで出向いて対面点呼をするのはOK!**

○点呼におけるその他確認事項等 ★★

法令には直接明記されていないが、点呼の際は、携行品（**運転免許証、非常信号用具、必要な帳票など**）についても確認を行うことが望ましい。

特に、**運転免許証**については、原本の提示・確認により、不携帯、停止・取消処分中の運転などの法令違反を防ぐことができる。

●本試験で出題された不適切事例①

以前に運転者が運転免許の停止の処分を受けているにもかかわらず、事業用自動車を運転していた事案が発覚したことがあったため、運行管理規程に業務前の点呼における実施事項として、**運転免許証の提示及び確認について明記した。**運行管理者は、その後、**業務前点呼の際の運転免許証の確認は、各自の運転免許証のコピーにより行い、再発防止を図っている。**



この場合、コピーではなく、**運転免許証の原本**で確認すべきなので、適切ではありません！

○交替運転者への点呼 ★★

業務前点呼は、「**業務に従事しようとする運転者**」に対して行わなければならないが、長距離運行などで交替運転者を出庫時から同乗させるような場合、同乗する交替運転者も「**業務に従事しようとする運転者**」に該当する。

したがって、この場合、出庫時から運転を開始する運転者はもちろんのこと、同乗する交替運転者に対しても**対面等による点呼を実施する必要がある。**

▼図5-10 交替運転者への点呼



○補助者が行う点呼（安全規則解釈運用 18 条、7 条）★★★

補助者は、運行管理者の履行補助を行う者であって、代理業務を行える者ではないが、点呼については、その一部を補助者に行わせることができる。

(⇒つまり、すべての点呼を補助者に行わせることは認められない!)

ただし、補助者に点呼の一部を行わせる場合でも、当該営業所の運行管理者が行う点呼は、点呼を行うべき総回数の少なくとも **3分の1以上** でなければならない。

▼図 5-11 補助者が行う点呼



【例】1ヵ月間の点呼の総回数が60回の場合、20回以上は運行管理者が行う！

●運行可否の最終的な判断は「運行管理者」、補助者には適切な指示を！

例えば、運行管理者の不在時に補助者が行った点呼において、運転者の健康状態に問題があり、乗務させてよいか判断が困難な場合、補助者は、直ちに運行管理者に報告し、**運行の可否の決定等について指示を仰ぐ**必要があります。

この際、運行管理者は、運行の可否等について判断し、適切な指示をする必要があります、「直接運転者を見ておらず責任を負えないので、運行の可否の判断を補助者に委ねる」というような指示は適切ではありません!

○アルコール検知器の使用 ★★★

業務前点呼、業務後点呼、中間点呼のいずれの場合においても、**酒気帯びの有無については、必ずアルコール検知器を使用して確認する必要がある。**

●本試験で出題された不適切事例②

(1)業務前点呼において、アルコール検知器が故障により作動しなかったことから、当該運転者からの前日の飲酒の有無についての報告と、当該運転者の顔色、呼気の臭い、応答の声の調子等による確認から酒気を帯びていないと判断できたので、当該運転者を乗務させた。

(2)業務前点呼では、運転者の酒気帯びの有無について、アルコール検知器により確認しているので、業務後点呼においては、当該運転者からの報告と目視等による確認で酒気を帯びていないと判断できる場合は、アルコール検知器を用いての確認はしていない。

○アルコール検知器の活用等（安全規則解釈運用7条）★★★

1. 点呼時に確認する「酒気帯びの有無」とは、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問わない。



「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」というのは、道路交通法で定める「酒気帯び運転」の基準です。つまり、アルコール検知器による酒気帯びの有無の判定は、呼気中のアルコール濃度の数値ではなく、「アルコールが検知されるか否か」によって行うということです！

▼図5-12 アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認

アルコール検知器 0.15mg/ℓ未満でも乗務×

※わずかでもアルコールが検知された場合には乗務させない！

2. 事業者は、アルコール検知器を営業所ごとに備え、常時有効に保持しなければならないが、「アルコール検知器を営業所ごとに備え」とは、以下のものをいう。(⇒「営業所で管理しているアルコール検知器」とイメージするとよい)

●「アルコール検知器を営業所ごとに備え」とは？（安全規則解釈運用7条）

- ① 営業所に設置されているもの
- ② 営業所の車庫に設置されているもの
- ③ 営業所に備え置かれているもの（携帯型アルコール検知器等）
- ④ 営業所に属する事業用自動車に設置されているもの

▼図5-13 アルコール検知器の備付け

①営業所に設置 ②車庫に設置 ③携帯型 ④トラックに設置

また、「常時有効に保持」とは、正常に作動し、故障がない状態で保持しておくことをいう。このため、アルコール検知器の製作者が定めた取扱説明書に基づき、適切に使用し、管理し、保守するとともに、定期的に故障の有無を確認し、故障がないものを使用しなければならない。

お申込みは

以下 Web サイトよりお願いします！

<https://www.unkan-net.com/lecture/>

試験合格を心よりお祈りしております！