

・解説の法令は平成28年度第2回（平成29年3月5日）実施日の内容となっています。

## 解答&amp;ポイント解説

## 平成28年度第2回運行管理者試験問題（貨物）

問題	解答	ポイント解説
問1	1, 4	1. 運送事業法第5条（欠格事由）第1項②。 2. 国土交通大臣の認可を受けなければならない。運送事業法第10条（運送約款）第1項。 3. 事業者は、助言を尊重し、事業用自動車の運転者等は、指導に従わなければならない。運送事業法第22条（運行管理者等の義務）第2項・第3項。 4. 運送事業法第18条（運行管理者）第3項。
問2	A-3 : B-7 C-6 : D-4	運送事業法第17条（輸送の安全）第1項。
問3	1, 2, 3	1. 安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項⑭。 2. 安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項②。 3. 安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項⑰。 4. 貨物自動車運送事業者の業務。安全規則第10条（従業員に対する指導及び監督）第4項。
問4	4	1. 「安全規則の解釈及び運用」第7条第1項第10号。 2. 安全規則第7条（点呼等）第1項。 3. 安全規則第7条（点呼等）第1項・「安全規則の解釈及び運用」第7条第1項第1号。 4. 2日目に乗務後の点呼を対面で行うため、中間点呼を行う必要はない。安全規則第7条（点呼等）第3項。
問5	2, 4	1. 当該運転者が軽傷、乗用車の運転者が重傷及び同乗者1名死亡であるため、速報は要しない。 2. 事故報告規則第4条（速報）第1項⑤。 3. 鉄道障害事故は、速報は要しない。 4. 「死傷事故」に該当するため速報しなければならない。事故報告規則第4条（速報）第1項②ロ。
問6	3	1. 安全規則第3条（過労運転の防止）第1項。 2. 安全規則第3条（過労運転の防止）第8項。 3. 「168時間を超えてはならない」⇒「144時間を超えてはならない」。「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（告示）」。 4. 安全規則第3条（過労運転の防止）第7項。

問題	解答	ポイント解説
問7	2	1. 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第1章3(1)・安全規則第8条(乗務等の記録)第1項⑦。 2. 運行の状況に応じて必要な点検を実施するのではなく、交替時には必ず点検を行うよう指導及び監督すること。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第1章3(1)・安全規則第17条(運転者)第1項⑤。⇒93P 3. 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第2章4(3)。 4. 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第2章4(2)・第2章3(1)②。
問8	3	1. 安全規則第5条(貨物の積載方法)第1項①・②。 2. 運送事業法第64条(荷主への勧告)第1項。 3. 乗務等の記録に当該事項を記録しなければならない。安全規則第8条(乗務等の記録)第1項⑥。 4. 安全規則第5条の2(通行の禁止又は制限等違反の防止)第1項①・②。
問9	A-1 : B-2 C-2 : D-2	車両法第1条(この法律の目的)第1項。
問10	2, 3	1. 有効な保安基準適合標章を自動車に表示している場合は、表示の規定は適用されない。車両法第94条の5(保安基準適合証等)第11項。 2. 車両法第40条(自動車の構造)第1項。 3. 車両法第61条の2(自動車検査証の有効期間の伸長)第1項。 4. 「有効期間の起算日」⇒「有効期間の満了する時期」。車両法第66条(自動車検査証の備付け等)第3項。
問11	3	1. 車両法第20条(自動車登録番号標の廃棄等)第2項。 2. 車両法第19条(自動車登録番号標の表示の義務)第1項。 3. 15日以内に永久抹消登録の申請をしなければならない。車両法第15条(永久抹消登録)第1項①。 4. 車両法第12条(変更登録)第1項⑤。
問12	2, 3	1. 「車両総重量が5トン以上のもの」⇒「車両総重量が7トン以上のもの」。保安基準第38条の2(大型後部反射器)第1項。 2. 保安基準第4条の2(軸重等)第1項。 3. 保安基準第9条(走行装置等)第2項・告示の基準。 4. 「自動車が時速100キロメートルを超えて」⇒「自動車が時速90キロメートルを超えて」。保安基準第8条(原動機及び動力伝達装置)第4項・第5項。

問題	解答	ポイント解説
問13	1, 2	1. 道交法第2条(定義)第1項⑳(徐行)。 2. 道交法第2条(定義)第1項⑨(自動車)。 3. 「荷待ちのための停止」⇒「貨物の積卸しのための停止」。道交法第2条(定義)第1項⑱(駐車)。 4. 設問の内容は道路標示。道交法第2条(定義)第1項⑮(道路標識)・⑯(道路標示)。
問14	A-1 : B-2 C-1	道交法第20条(車両通行帯)。
問15	2, 3	1. すで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の進行妨害をしてはならない。道交法施行令第2条(信号機の意味等)(赤色の灯火)③。 2. 道交法第35条の2(環状交差点における左折等)第1項。 3. 道交法第34条(左折又は右折)第1項。 4. 「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」。道交法第36条(交差点における他の車両等との関係等)第3項。
問16	4	1. [大型貨物自動車等通行止め] 2. [駐停車禁止] 3. [左折可] 4. 車両は横断(道路外の施設等に入出入りするのための左折を伴う横断を除く)することができない。[車両横断禁止]
問17	3	1. 道交法第57条(乗車又は積載の制限等)第3項。 2. 道交法第57条(乗車又は積載の制限等)第1項。 3. 「当該貨物を看守するため当該貨物自動車が積載可能な重量までの人員」⇒「当該貨物を看守するため必要な最小限度の人員」。道交法第55条(乗車又は積載の方法)第1項。 4. 道交法第58条の3(過積載車両に係る措置命令)第1項。
問18	3	1. 労働条件を低下させてはならない。労基法第1条(労働条件の原則)第2項。 2. 労働契約の不履行についての違約金を定め、又は損害賠償額を予定する契約をしてはならない。労基法第16条(賠償予定の禁止)第1項。 3. 労基法第14条(契約期間等)第1項。 4. 「少なくとも30日前に使用者に予告したうえで」⇒「即時に」。労基法第15条(労働条件の明示)第2項。

問題	解答	ポイント解説
問19	3	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）第1項。 2. 労基法第38条（時間計算）第1項。 3. 「全労働日の7割以上」⇒「全労働日の8割以上」。労基法第39条（年次有給休暇）第1項。 4. 労基法第39条（年次有給休暇）第8項。
問20	A-1 : B-1 C-2 : D-1	改善基準第4条第4項・第5項。
問21	3, 4	1. 「329時間まで」⇒「320時間まで」。改善基準第4条第1項①。 2. 「最大拘束時間は、15時間とすること」⇒「最大拘束時間は、16時間とすること」、 「13時間を超える回数」⇒「15時間を超える回数」。改善基準第4条第1項②。 3. 改善基準第4条第1項④。 4. 改善基準第4条第2項。
問22	2	改善基準第4条第1項②・特例基準4（1）。 貨物自動車運送事業の運転者のフェリー乗船時間（乗船時刻から下船時刻まで）は、原則として休息期間として取り扱う。 1 日目13時間19時間（始業3時～終業22時）－6時間（11時～17時） 2 日目14時間13時間（始業5時～終業18時）＋翌日1時間 3 日目12時間18時間（始業4時～終業22時）－6時間（7時～13時） 4 日目15時間14時間（始業5時～終業19時）＋翌日1時間

問題	解答	ポイント解説
問23	アー 2 イー 2 ウー 3	<p>改善基準第4条第1項②・④・⑤。</p> <p>ア. 各日の「拘束時間」は次のとおりになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日目の拘束時間は13時間45分、2日目の拘束時間は16時間10分、3日目の拘束時間は12時間45分、4日目の拘束時間12時間10分となる。よって、2日目の拘束時間が1日についての最大拘束時間（16時間）に違反している。</li> </ul> <p>イ. 「4日間のすべての日を特定日とした2日を平均した1日当たりの運転時間」は次のとおりとなる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日目を特定日とした場合、「特定日と特定日の前日」の平均運転時間は5時間。「特定日と特定日の翌日」の平均運転時間は10時間15分。</li> <li>・ 2日目を特定日とした場合、「特定日と特定日の前日」の平均運転時間は10時間15分。「特定日と特定日の翌日」の平均運転時間は10時間。</li> <li>・ 3日目を特定日とした場合、「特定日と特定日の前日」の平均運転時間は10時間。「特定日と特定日の翌日」の平均運転時間は9時間。</li> <li>・ 4日目を特定日とした場合、「特定日と特定日の前日」の平均運転時間は9時間。「特定日と特定日の翌日」の平均運転時間は4時間15分。</li> </ul> <p>ウ. 「連続運転時間」は次のとおりになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1日目は、すべて改善基準に適合している。</li> <li>・ 2日目は、すべて改善基準に適合している。</li> <li>・ 3日目は、連続運転時間が4時間を超える運転があり、その運転時間の中断時間が20分のため改善基準違反となる。</li> <li>・ 4日目は、すべて改善基準に適合している。</li> </ul>
問24	適：1, 4 不適：2, 3	<p>2. 不適：特に異常がない場合であっても報告を求め確認する。安全規則第7条（点呼等）第2項。</p> <p>3. 不適：車庫と営業所が離れている場合や出庫・帰庫が早朝、深夜である場合は「運行上やむを得ない場合」には含まれない。「安全規則の解釈及び運用」第7条第1項第1号。</p>
問25	適：4 不適：1, 2, 3	<p>1. 不適：「速度と制動距離」⇒「速度と停止距離」、「安全に停止できるように制動距離と同じ距離の車間距離」⇒「安全に停止できるような速度又は車間距離」。</p> <p>2. 不適：すべての運転者に対し、酒類の飲み方等について指導・監督を行わなければならない。「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」第1章2(10)。</p> <p>3. 不適：運転者の判断に任せるのではなく、事業者が状況を的確に把握したうえで、適切な指示を行い、また、必要な措置を講じなければならない。安全規則第11条（異常気象時等における措置）第1項。</p>

問題	解答	ポイント解説
問26	適：2, 4 不適：1, 3	<p>1. 不適：適性診断は、運転者の運転行動や運転態度の長所や短所を診断し、運転の癖などに応じたアドバイスを提供するためのもので、運転者を選任する際の判断材料ではない。</p> <p>3. 不適：交通事故の再発を未然に防止するための対策を講じていくためには、運転者の人的要因とともに、事故が発生した要因について様々な角度から情報を収集し、調査や事故原因の分析を行うことが必要である。なお、特別講習とは、死亡又は重傷者を生じた事故を惹起した営業所の運行管理者又は行政処分を受けた営業所の運行管理者が対象である。</p>
問27	A-4 : B-1 C-6 : D-3	——
問28	1, 2, 4	3. 設問の内容はドライブレコーダー。
問29	適：1, 2 不適：3	<p>1. 適：D料金所からE料金所までの走行距離240km（120km+120km）、走行時間3時間30分（1時間45分+1時間45分）から、平均速度を計算する。</p> $\text{平均速度} = \text{距離} \div \text{時間}$ $= 240\text{km} \div 210/60\text{時間} = 68.571\text{km/h} \approx 68.5\text{km/h}$ <p>中型貨物自動車の高速道路での最高速度は80km/hであるため、適切な運行計画となる。道交法施行令第27条（高速道路の最高速度）第1項②。</p> <p>2. 適：前日の終業時刻が19時で当日の始業時刻を4時とした場合、休息期間は9時間となる。次に当日の終業時刻が18時10分で翌日の始業時刻を3時30分とした場合、休息期間は9時間20分となる。適切な運行計画となる。改善基準第4条第1項③。</p> <p>3. 不適：連続運転時間が4時間を超えており、中断時間が15分のみのため、改善基準違反となる。改善基準第4条第1項③。</p>

問題	解答	ポイント解説
問30	5	<p>「事故の概要」と「事故関連情報」から、適切な事故の再発防止策であるかどうかを判断する。</p> <p>イ. 運行管理者が1名で運行管理業務を行っていたため、深夜・早朝においても対面による点呼を確実に実施できる運行管理者等を配置し、高速道路においても安全運行に関し運転者に常時適切な指示を行える体制を整えることは、同種事故の再発を防止するための対策として有効である。</p> <p>エ. 当該運転者は事故日前1ヵ月間の勤務において、4時間を超える連続運転など改善基準に違反した運行や速度超過を複数回行っていたため、改善基準に違反しない乗務計画を作成し、運転者に対する適切な運行指示を徹底することは、同種事故の再発を防止するための対策として有効である。</p> <p>カ. 適切な車間距離をとっておらず、また、速度超過によって起きた事故であるため、運転者に対する指導・監督を継続的、計画的に実施し、適切な車間距離の確保、危険を予測し適切に回避するための運転、制限速度を遵守した安全な運行等を徹底させることは、同種事故の再発を防止するための対策として有効である。</p> <p>ク. 過去において何度も同経路の運行を行っており、また、事故当時は夜間運行であったため、夜間の高速道路においては、運転操作が単調になる等、脇見運転や漫然運転の危険性が高くなることを、安全会議などで周知・徹底することは、同種事故の再発を防止するための対策として有効である。</p>