

運行管理者試験問題（貨物）

- ・問題は全30問です。
- ・問題の内容は基本的に出題時のままになっています。
- ・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。
- ・このデータの著作権は放棄していません。再配布、販売等は認めておりません。

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。

1. 一般貨物自動車運送事業又は特定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又は特定貨物自動車運送事業の許可を受けることができない。
2. 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）は、運送約款を定め、又はこれを変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
3. 事業者は、運行管理者に対し、国土交通省令で定める業務を行うため必要な権限を与えなければならない。また、事業者及び事業用自動車の運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う助言又は指導があった場合は、これを尊重しなければならない。
4. 事業者は、法令の規定により運行管理者を選任したときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

問 2 貨物自動車運送事業法に定める一般貨物自動車運送事業者の輸送の安全についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢（1～8）から選びなさい。

一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の（A）、荷役その他の事業用自動車の運転に附帯する作業の状況等に応じて必要となる員数の運転者及びその他の従業員の確保、事業用自動車の運転者とその休憩又は（B）のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な（C）の設定その他事業用自動車の運転者の（D）するために必要な措置を講じなければならない。

- | | | |
|------------|---------------|---------------|
| 1. 待機 | 2. 安全運転を確保 | 3. 数 |
| 4. 過労運転を防止 | 5. 種類 | 6. 勤務時間及び乗務時間 |
| 7. 睡眠 | 8. 拘束時間及び休息期間 | |

問 3 次の記述のうち、運行管理者の行わなければならない業務として正しいものをすべて選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 運転者に対し、乗務を開始しようとするとき、法令に規定する乗務の途中及び乗務を終了したときは、法令の規定により点呼を受け、一般貨物自動車運送事業者の規定による報告をしなければならないことを、徹底すること。
2. 法令の規定により、乗務員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。
3. 自動車事故報告規則第5条（事故警報）の規定により定められた事故防止対策に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保について、従業員に対する指導及び監督を行うこと。
4. 法令の規定により、従業員に対し、効果的かつ適切に指導及び監督を行うため、輸送の安全に関する基本的な方針の策定その他の国土交通大臣が告示で定める措置を講ずること。

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つ選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 運行管理者の補助者は、運行管理者の指導及び監督のもと、事業用自動車の運転者に対する点呼の一部（点呼を行うべき総回数の3分の2未満）を行うことができる。
2. 乗務前の点呼は、対面（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。ただし、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、貨物自動車運送事業者が点呼を行う場合にあっては、当該事業者は、国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができる。
3. 貨物自動車運送事業者は、運行上やむを得ない場合は、電話その他の方法により点呼を行うことができるが、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に該当しないので、対面により点呼を行わなければならない。
4. 2日間にわたる運行（1日目の乗務が営業所以外の遠隔地で終了し、2日目の乗務開始が1日目の乗務を終了した地点となるもの。）については、1日目の乗務後の点呼及び2日目の乗務前の点呼のいずれも対面で行うことができないことから、2日目の乗務については、乗務前の点呼及び乗務後の点呼（乗務後の点呼は対面で行う。）のほかに、当該乗務途中において少なくとも1回電話その他の方法により点呼（中間点呼）を行わなければならない。

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運輸支局長等に速報を要するものを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。

1. 事業用自動車は、交差点で信号待ちで停車していた乗用車の発見が遅れ、ブレーキをかける間もなく追突した。この事故で、当該事業用自動車の運転者が30日の医師の治療を要する傷害を負うとともに、追突された乗用車の運転者が病院に15日間入院する傷害を負い、同乗者が死亡した。
2. 事業用自動車は交差点において乗用車と出会い頭の衝突事故を起こした。双方の運転者は共に軽傷であったが、当該事業用自動車の運転者が事故を警察官に報告した際、その運転者が道路交通法に規定する酒気帯び運転をしていたことが発覚した。
3. 事業用自動車は走行中、鉄道施設である高架橋の下を通過しようとしたところ、積載していたコンテナの上部が橋桁に衝突した。この影響で、3時間にわたり本線において鉄道車両の運転を休止させた。
4. 事業用自動車は片側2車線の道路を走行中、左側の車線から右側の車線に進路変更したところ、右後方から走行してきた乗用車と接触し、その反動で当該乗用車が対向車線に飛び出し対向車と衝突した。この事故で、乗用車に乗車していた5名が重傷（自動車事故報告規則で定めるもの。）を負った。

株式会社 公論出版

Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved

問 6 一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の過労運転の防止等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選びなさい。

1. 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。）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。
2. 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乗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に対する適切な指導及び監督を行わなければならない。
3. 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」（労働省告示）の規定において厚生労働省労働基準局長が定めることとされている自動車運転者がフェリーに乗船する場合における休息期間を除く。）は、168時間を超えてはならない。
4. 事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、当該運転者と交替するための運転者を配置しておかなければならない。

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、国土交通省告示に基づき運転者に対して行わなければならない指導監督及び特定の運転者に対して行わなければならない特別な指導に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業用自動車の運転者の乗務において、道路交通法に規定する交通事故若しくは自動車事故報告規則に規定する事故又は著しい運行の遅延その他の異常な事態が発生した場合にあっては、その概要及び原因を「乗務等の記録」に記録するよう運転者に対し指導及び監督すること。
2. 他の運転者と交替して乗務を開始しようとするときは、当該他の運転者から所定の通告を受け、当該事業用自車の制動装置、走行装置その他の重要な装置の機能について、運行の状況に応じて必要な点検を実施するよう、運転者に対し指導及び監督すること。
3. 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3年以内ごとに1回受診させること。
4. 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、やむを得ない事情がある場合を除き、初任運転者を対象とする特別な指導を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行うこと。

Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.

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. 事業者は、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なければならない。また、貨物が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。
2. 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。
3. 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に乗務する運転者は、当該乗務において、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、乗務等の記録に当該事項を記録したものとみなされる。
4. 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、運転者に対する適切な指導及び監督を怠ってはならない。

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つ選びなさい。

この法律は、道路運送車両に関し、(A) についての公証等を行い、並びに (B) 及び (C) その他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、(D) ことを目的とする。

- | | | |
|---|---------------|---------------|
| A | 1. 所有権 | 2. 取得 |
| B | 1. 運行の安定性の確保 | 2. 安全性の確保 |
| C | 1. 騒音の防止 | 2. 公害の防止 |
| D | 1. 道路交通の発達を図る | 2. 公共の福祉を増進する |

問 10 自動車の検査等についての次の記述のうち、正しいものを2つ選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 指定自動車整備事業者が交付した有効な保安基準適合標章を自動車に表示している場合であっても、当該自動車に自動車検査証を備え付けなければ、これを運行の用に供してはならない。
2. 自動車は、その構造が、長さ、幅及び高さ並びに車両総重量（車両重量、最大積載量及び55キログラムに乗車定員を乗じて得た重量の総和をいう。）等道路運送車両法に定める事項について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。
3. 国土交通大臣は、一定の地域に使用の本拠の位置を有する自動車の使用者が、天災その他やむを得ない事由により、継続検査を受けることができないと認めるときは、当該地域に使用の本拠の位置を有する自動車の自動車検査証の有効期間を、期間を定めて伸長する旨を公示することができる。
4. 自動車に表示されている検査標章には、当該自動車の自動車検査証の有効期間の起算日が表示されている。

問 11 道路運送車両法の自動車の登録等についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 登録自動車の所有者は、当該自動車の使用者が道路運送車両法の規定により自動車の使用の停止を命ぜられ、同法の規定により自動車検査証を返納したときは、遅滞なく、当該自動車登録番号標及び封印を取りはずし、自動車登録番号標について国土交通大臣の領置を受けなければならない。
2. 自動車は、自動車登録番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示しなければ、運行の用に供してはならない。
3. 登録自動車の使用者は、当該自動車が滅失し、解体し（整備又は改造のために解体する場合を除く。）、又は自動車の用途を廃止したときは、速やかに、当該自動車検査証を国土交通大臣に返納しなければならない。
4. 自動車の所有者は、当該自動車の使用の本拠の位置に変更があったときは、道路運送車両法で定める場合を除き、その事由があった日から15日以内に、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない。

問 12 道路運送車両の保安基準及びその細目を定める告示についての次の記述のうち、正しいものを2つ選びなさい。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. 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。
2. 自動車の軸重は、10トン（牽引自動車のうち告示で定めるものにあつては、11.5トン）を超えてはならない。
3. 自動車（二輪自動車等を除く。）の空気入ゴムタイヤの接地部は滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝は、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅にわたり滑り止めのために施されている凹部（サイピング、プラットフォーム及びウエア・インジケータの部分を除く。）のいずれの部分においても1.6mm以上の深さを有すること。
4. 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。

3. 道路交通法関係

問 13 道路交通法に定める用語の意義についての次の記述のうち、正しいものを2つ選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 徐行とは、車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。
2. 自動車とは、原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であって、原動機付自転車、自転車及び身体障害者用の車いす並びに歩行補助車その他の小型の車で政令で定めるもの以外のものをいう。
3. 駐車とは、車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（荷待ちのための停止で5分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。
4. 道路標識とは、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋳、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。

問 14 道路交通法に定める車両通行帯についての次の文中、A、B、Cに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選びなさい。

Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.

車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて（A）の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によって指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となっているときは、当該道路）に（B）の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も（C）の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。

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

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

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

株式会社 公論出版

Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.

問16 次に掲げる標識に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選びなさい。

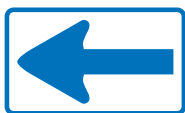
1. 車両総重量が9,800キログラムで最大積載量が5,500キログラムの特定中型自動車（専ら人を運搬する構造のもの以外のもの）は通行してはならない。



2. 車両は、8時から20時までの間は駐停車してはならない。



3. 車両は、黄色又は赤色の灯火の信号にかかわらず左折することができる。



4. 車両は、指定された方向以外の方向に進行してはならない。



Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.

問 17 貨物自動車に係る道路交通法に定める乗車、積載及び過積載（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（軽車両を除く。）の運転者は、貨物が分割できないものであるため政令で定める乗車人員又は積載物の重量、大きさ若しくは積載の方法（以下「積載重量等」という。）の制限又は公安委員会が定める積載重量等を超えることとなる場合において、当該車両の出発地を管轄する警察署長（以下「出発地警察署長」という。）が当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況により支障がないと認めて積載重量等を限って許可をしたときは、当該許可に係る積載重量等の範囲内で当該制限を超える積載をして車両を運転することができる。
2. 車両（軽車両を除く。）の運転者は、当該車両について政令で定める積載重量等の制限を超えて乗車をさせ、又は積載をして車両を運転してはならない。ただし、出発地警察署長による許可を受けてもっぱら貨物を運搬する構造の自動車（以下「貨物自動車」という。）の荷台に乗車させる場合にあっては、当該制限を超える乗車をさせて運転することができる。
3. 車両の運転者は、当該車両の乗車のために設備された場所以外の場所に乗車させ、又は乗車若しくは積載のために設備された場所以外の場所に積載して車両を運転してはならない。ただし、貨物自動車で貨物を積載しているものにおいて、当該貨物を看守するため当該自動車が積載可能な重量までの人員をその荷台に乗車させて運転することができる。
4. 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。

4. 労働基準法関係

問18 労働基準法（以下「法」という。）に定める労働条件及び労働契約についての次の記述のうち、正しいものを1つ選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 法で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、当事者間の合意がある場合を除き、この基準を理由として労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上を図るように努めなければならない。
2. 使用者は、労働契約の不履行についての違約金を定め、又は損害賠償額を予定する契約をしてはならない。ただし、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定があるときは、この限りでない。
3. 労働契約は、期間の定めのないものを除き、一定の事業の完了に必要な期間を定めるもののほかは、3年（法第14条（契約期間等）第1項各号のいずれかに該当する労働契約にあつては、5年）を超える期間について締結してはならない。
4. 労働者は、労働契約の締結に際し使用者から明示された賃金、労働時間その他の労働条件が事実と相違する場合においては、少なくとも30日前に使用者に予告したうえで、当該労働契約を解除することができる。

問 19 労働基準法(以下「法」という。)に定める労働時間及び年次有給休暇等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選びなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 使用者は、災害その他避けることのできない事由によって、臨時の必要がある場合においては、行政官庁の許可を受けて、その必要の限度において法に定める労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。ただし、事態急迫のために行政官庁の許可を受ける暇がない場合においては、事後に遅滞なく届け出なければならない。
2. 労働時間は、事業場を異にする場合においても、労働時間に関する規定の適用については通算する。
3. 使用者は、その雇入れの日から起算して6ヵ月間継続勤務し全労働日の7割以上出勤した労働者に対して、継続し、又は分割した10労働日の有給休暇を与えなければならない。
4. 労働者が業務上負傷し、又は疾病にかかり療養のために休業した期間及び育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律に定める育児休業又は介護休業をした期間は、年次有給休暇（法第39条）取得のための出勤率の算定上、これを出勤したものとみなす。

問 20 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準」という。)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に入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選びなさい。

1. 労使当事者は、時間外労働協定において貨物自動車運送事業に従事する自動車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、(A)及び(B)以内の一定の期間とするものとする。
2. 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に労働基準法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は(C)について(D)を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準第4条第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

- | | | |
|---|-------------|-------------|
| A | 1. 2週間 | 2. 4週間 |
| B | 1. 1ヵ月以上3ヵ月 | 2. 3ヵ月以上6ヵ月 |
| C | 1. 1週間 | 2. 2週間 |
| D | 1. 1回 | 2. 2回 |

問 21 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」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。)の拘束時間及び運転時間等に関する次の記述のうち、正しいものを2つ選びなさい。ただし、1人乗務で、隔日勤務には就いていない場合とする。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 使用者は、トラック運転者の拘束時間については、1ヵ月について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6ヵ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、329時間まで延長することができる。
2. 使用者は、トラック運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)についての拘束時間については、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、15時間とすること。この場合において、1日についての拘束時間が13時間を超える回数は、1週間について2回以内とすること。
3. 使用者は、トラック運転者の運転時間については、2日(始業時刻から起算して48時間をいう。)を平均し1日当たり9時間、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。
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 下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の5日間の勤務状況の例を示したものであるが、次の1～4の拘束時間のうち、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」における1日についての拘束時間として、正しいものを1つ選びなさい。なお、フェリー乗船時間は休息期間として取り扱うものとする。

1 日 目	0:00 3:00 ----- 始業 11:00 17:00 ----- (フェリー乗船) 22:00 24:00 ----- 終業
2 日 目	0:00 5:00 ----- 始業 18:00 24:00 ----- 終業
3 日 目	0:00 4:00 7:00 13:00 22:00 24:00 ----- 始業 (フェリー乗船) 終業
4 日 目	0:00 5:00 19:00 24:00 ----- 始業 終業
5 日 目	0:00 4:00 16:00 24:00 ----- 始業 終業

株式会社 公論出版

Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.

- | | | | |
|-------------|----------|----------|----------|
| 1. 1日目：13時間 | 2日目：13時間 | 3日目：12時間 | 4日目：14時間 |
| 2. 1日目：13時間 | 2日目：14時間 | 3日目：12時間 | 4日目：15時間 |
| 3. 1日目：15時間 | 2日目：13時間 | 3日目：14時間 | 4日目：14時間 |
| 4. 1日目：15時間 | 2日目：14時間 | 3日目：14時間 | 4日目：15時間 |

問 23 下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の4日間の勤務状況の例を示したものであるが、当該運転者の拘束時間、運転時間及び連続運転の中断方法に関する次のア～ウについて、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に照らし、解答しなさい。なお、当該運行は、1人乗務で、隔日勤務には就いていない場合とする。

前日：休日

始業時刻
4:00

終業時刻
17:45

1日目	乗務前 点呼	運転	荷積み	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	休憩	運転	荷積み	休憩	運転	乗務後 点呼
	20分	30分	30分	3時間	30分	1時間 30分	15分	2時間	1時間	2時間	30分	10分	1時間	30分
	営業所													

始業時刻
5:00

終業時刻
19:10

2日目	乗務前 点呼	運転	荷下ろし	運転	休憩	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	乗務後 点呼
	20分	1時間	20分	2時間	20分	30分	1時間 30分	1時間	2時間 30分	20分	1時間 30分	20分	2時間	30分
	営業所													

始業時刻
3:00

終業時刻
15:45

3日目	乗務前 点呼	運転	休憩	荷積み	運転	荷積み	休憩	運転	休憩	運転	荷下ろし	休憩	運転	乗務後 点呼
	20分	2時間	15分	20分	2時間 30分	20分	1時間	1時間	5分	2時間	20分	5分	2時間	30分
	営業所													

始業時刻
5:00

終業時刻
17:10

4日目	乗務前 点呼	運転	荷積み	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	休憩	運転	荷下ろし	休憩	運転	乗務後 点呼
	20分	30分	40分	1時間 30分	5分	1時間 30分	20分	1時間	1時間	2時間	20分	25分	2時間	30分
	営業所													

翌日：休日

ア. 1日についての最大拘束時間に違反しているものを、次の1～4の中から1つ選びなさい。

1. 1日目 2. 2日目 3. 3日目 4. 4日目

イ. 4日間のすべての日を特定日とした2日（始業時刻から起算して48時間をいう。）を平均した1日当たりの運転時間に違反しているものを、次の1～4の中から1つ選びなさい。

1. 1日目 2. 2日目 3. 3日目 4. 4日目

ウ. 連続運転時間に違反しているものを、次の1～4の中から1つ選びなさい。

1. 1日目 2. 2日目 3. 3日目 4. 4日目

5. 実務上の知識及び能力

問 24 点呼の実施等に関する次の記述のうち、適切なものには「適」を、適切でないものには「不適」を記入しなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 乗務前の点呼においてアルコール検知器を使用するのは、酒気帯びの有無を確認するためであって、道路交通法で定める呼気中のアルコール濃度1リットル当たり0.15ミリグラム以上であるか否かを判定するものではない。
2. 乗務後の点呼において、乗務を終了した運転者からの当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況についての報告は、特に異常がない場合には運転者から求めないこととしており、点呼記録表に「異常なし」と記録している。
3. 運行管理者は、乗務開始及び乗務終了後の運転者に対し、原則、対面で点呼を実施しなければならないが、遠隔地で乗務が開始又は終了する場合、車庫と営業所が離れている場合、又は運転者の出庫・帰庫が早朝・深夜であり、点呼を行う運行管理者が営業所に出勤していない場合等、運行上やむを得ず、対面での点呼が実施できないときには、電話、その他の方法で行っている。
4. 乗務前の点呼において運転者の健康状態を的確に確認することができるようにするため、健康診断の結果等から異常の所見がある運転者又は就業上の措置を講じた運転者が一目で分かるように、個人のプライバシーに配慮しながら点呼記録表の運転者の氏名の横に注意喚起のマークを付記するなどして、これを点呼において活用している。

問 25 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、適切なものには「適」を、適切でないものには「不適」を記入しなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 他の自動車に追従して走行するときは、常に「秒」の意識をもって自車の速度と制動距離に留意し、前車との追突等の危険が発生した場合でも安全に停止できるよう制動距離と同じ距離の車間距離を保って運転するよう指導している。
2. 飲酒により体内に摂取されたアルコールを処理するために必要な時間の目安については、例えばビール500ミリリットル（アルコール5%）の場合、概ね4時間とされている。事業者は、これを参考に個人差も考慮して、体質的にお酒に弱い運転者のみを対象として、酒類の飲み方等についても指導を行っている。
3. 大雨、大雪、土砂災害などの異常気象時の措置については、異常気象時等処理要領を作成し、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、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は運転者の判断に任せ、中断、待避したときに報告するよう指導している。
4. 走行中に事故を起こし、負傷者を発生させた際の措置については、当該負傷者を最初に救護し、その後、事故現場となった当該道路における危険を防止するため、発炎筒等を使用して後続車に注意を促すよう指導した。

株式会社 公論出版

Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.

問 26 交通事故防止対策に関する次の記述のうち、適切なものには「適」を、適切でないものには「不適」を記入しなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 適性診断は、運転者の運転能力、運転態度及び性格等を客観的に把握し、運転の適性を判定することにより、運転に適さない者を運転者として選任しないようにするためのものであり、ヒューマンエラーによる交通事故の発生を未然に防止するための有効な手段となっている。
2. 輸送の安全に関する教育及び研修については、知識を普及させることに重点を置く手法に加えて、問題を解決することに重点を置く手法を取り入れるとともに、グループ討議や「参加体験型」研修等、運転者が参加する手法を取り入れることも交通事故防止対策の有効な手段となっている。
3. 交通事故は、そのほとんどが運転者等のヒューマンエラーにより発生するものである。したがって、事故惹起運転者の社内処分及び再教育に特化した対策を講ずることが、交通事故の再発を未然に防止するには最も有効である。そのためには、発生した事故の調査や事故原因の分析よりも、事故惹起運転者及び運行管理者に対する特別講習を確実に受講させる等、ヒューマンエラーの再発防止を中心とした対策に努めるべきである。
4. 指差呼称は、運転者の錯覚、誤判断、誤操作等を防止するための手段であり、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。

Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.

問 27 自動車の走行時に生じる諸現象とその主な対策に関する次の文中、A～Eに入るべき字句を下の枠内の選択肢（1～6）から選びなさい。

- ア. (A) とは、雨の降りはじめに、路面の油や土砂などの微粒子が雨と混じって滑りやすい膜を形成するため、タイヤと路面との摩擦係数が低下し急ブレーキをかけたときなどにスリップすることをいう。これを防ぐため、雨の降りはじめには速度を落とし、車間距離を十分にとって、不用意な急ハンドルや急ブレーキを避けるよう運転者に対し指導する必要がある。
- イ. (B) 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。
- ウ. (C) 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。
- 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。
- オ. (E) 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。

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

1. ドライブレコーダーによる危険度の高い運転やヒヤリ・ハットの映像記録と、デジタル式運行記録計の速度・加速度等のデータを連携させることにより、運転行動全体を適確に把握し、運転指導や運行管理の改善に役立っている。
2. ドライブレコーダーは、事故時の映像だけでなく、運転者のブレーキ操作やハンドル操作などの運転状況を記録し、解析診断することで運転のクセ等を読み取ることができるものがあり、運行管理者が行う運転者の安全運転の指導に活用されている。
3. デジタル式運行記録計は、自動車の運行中、交通事故や急ブレーキ、急ハンドルなどにより当該自動車が一定以上の衝撃を受けると、衝突前と衝突後の前後10数秒間の映像などを記録する装置であり、事故防止対策の有効な手段の一つとして活用されている。
4. 衝突被害軽減ブレーキは、レーダー等で検知した前方の車両等に衝突する危険性が生じた場合に運転者にブレーキ操作を行うよう促し、さらに衝突する可能性が高くなると自動的にブレーキが作動し、衝突による被害を軽減させるためのものである。当該ブレーキが備えられている自動車に乗務する運転者に対しては、当該ブレーキの機能等を正しく理解させる必要がある。

株式会社 公論出版

Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.

1. D料金所からE料金所までの間の高速自動車国道の運転時間を、制限速度を考慮して3時間30分と設定したこと。
2. 当該運転者は前日の終業時刻は19時00分であり、また、当該運転者の翌日の始業時刻を3時30分としても、前日及び当日の各々の勤務終了後の休息期間は「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。)に違反していないと判断したこと。
3. 当日の運行における連続運転時間の中断方法は改善基準に違反していないと判断したこと。

株式会社 公論出版

Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.

問 30 運行管理者が、次の大型トラックの事故報告に基づき、この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組合せを、下の枠内の選択肢（1～8）から1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。

<事故の概要>

運転者及び交替運転者は、事故日前日の23時50分に営業所に隣接した車庫にて電話点呼を受けたのち、アルミサッシ類を積み置きしてあった車両総重量19トンの大型トラックにて出庫した。翌日（事故日）の23時30分に片側2車線の高速道路にて前方を走行していた大型トラックの後方約70メートルを時速90キロメートルで追従走行していたところ、前方の大型トラックが急に追い越し車線に進路変更したため、走行車線前方に横転していた車両の発見が遅れ、ハンドル操作で右に回避しようとしたが間に合わず当該横転車両に衝突した。この衝突の衝撃により当該横転車両に乗っていた運転者は車外に放り出され、頭部挫傷により死亡した。

<事故関連情報>

- この運行は、2人乗務により荷主から直接運送の依頼を受けた長距離定期運行として行っているものであり、この事故惹起運転者も過去において何度も同経路の運行を行っていた。
- この2名の運転者は、事故日前日の23時50分に運行管理者の電話による点呼を受けた後、初めに当該運転者が運転して出庫した。当該運転者は、途中15分の休憩をはさみ翌日7時10分に交替運転者に運転を代わり、運転席後方のベットにて休息した。17時に起床して、19時に再び運転を交替し、途中10分の休憩を取った後、23時30分に事故を起こした。
- 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及び1日最大拘束時間等について「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。）に違反した運行を複数回行っていた。また、運行記録計のデータからも、この間に数回の速度超過が確認された。
- 当該営業所においては、補助者は選任されておらず、運行管理者1名により運行管理業務を行っていた。
- 当該営業所では、1ヵ月に1回、従業員全員が参加する安全会議を実施していた。
- 事業者は、健康診断及び適性診断を定期的実施し、すべての運転者に受診させていた。当該運転者も、健康診断を年2回、適性診断を毎年受診しており、適性診断結果に基づき運行管理者から指導を受けていた。

<事故の再発防止対策>

- ア 運転者に対し、過労が運転に及ぼす危険性を認識させ、疲労を感じたときは、適切な休憩を取るなどの対応を指導する。
- イ 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。
- ウ 漫然運転や脇見運転による追突事故を防止する観点から、衝突被害軽減ブレーキ装着車の導入を促進する。
- エ 連続運転時間などが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。
- オ 運転者に対し、偏荷重が生じないような貨物の積載方法及び運搬中に荷崩れが生じないような貨物の固縛方法を指導する。
- カ 運行管理者は、安全を確保するために必要な運転に関する知識・技能を習得させるため、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。
- キ 運転者に対し、疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例で示し説明すること等により理解させ、定期的な健康診断の結果に基づいて適切な健康管理を行うことを指導する。
- ク 運転者に対し、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。

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