

・解説の法令は平成29年度第1回（平成29年8月27日）実施日の内容となっています。

解答&ポイント解説

平成29年度第1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	1. 貨物自動車利用運送事業は含まれない。運送事業法第2条（定義）第1項。 2. 運送事業法第2条（定義）第2項。 3. 運送事業法第2条（定義）第4項。 4. 運送事業法第2条（定義）第7項。
問2	3	一般貨物自動車運送事業者等が公表すべき輸送の安全に係る事項 [告示]
問3	1, 3	1. 安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項⑧。 2. 自動車車庫を適切に確保するのは、貨物自動車運送事業者の業務。運行管理者の業務には自動車車庫に関する規定はない。安全規則第6条（自動車車庫の確保）第1項。 3. 安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項⑭の2。 4. 補助者を選任するのは、貨物自動車運送事業者の業務。運行管理者は補助者に対する指導及び監督を行う。安全規則第18条（運行管理者等の選任）第3項・安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項⑯。
問4	A-2 : B-1 C-1 : D-1	安全規則第7条（点呼等）第1項・第2項。
問5	2, 3	1. 畑に転落しているが、落差が0.3mであるため、報告を要しない。落差0.5m以上の転落事故は報告が必要となる。事故報告規則第2条（事故の定義）第1項第1号（転落事故）。 2. 事故報告規則第2条（事故の定義）第1項第5号（積載物漏えい事故）。 3. 負傷者は10名未満であるが、衝突台数が10台であるため報告が必要となる。事故報告規則第2条（事故の定義）第1項第2号（衝突事故）・第4号（負傷事故）。 4. 30日間の医師の治療のみの傷害であり、重傷者の定義に当てはまらないため、報告を要しない。事故報告規則第2条（事故の定義）第1項第3号（死傷事故）。
問6	2	1. 安全規則第8条（乗務等の記録）第1項⑥イ。 2. 事業用自動車に係る事故であるため、物損事故であっても「事故の記録」として記録しなければならない。安全規則第9条の2（事故の記録）第1項。 3. 安全規則第21条（運行管理規程）第1項。 4. 安全規則第9条の3（運行指示書による指示等）第1項。

問題	解答	ポイント解説
問7	3	1. 安全規則第10条（従業員に対する指導及び監督）第3項。 2. 「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・安全規則第9条の5（運転者台帳）第1項⑧。 3. 原則として事業用自動車に再度乗務する前に行う。ただし、やむを得ない事情がある場合には、再度乗務を開始した後1ヵ月以内実施する。なお、外部の専門的機関における指導講習の受講予定がある場合は除く。「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3（1）①。 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（1）①
問8	1, 4	1. 安全規則第3条（過労運転の防止）第7項。 2. 「勤務日数及び乗務距離」⇒「勤務時間及び乗務時間」。安全規則第3条（過労運転の防止）第4項。 3. 「選任することができる」⇒「選任しなければならない」。安全規則第18条（運行管理者等の選任）第2項。 4. 「講習の種類等を定める告示」第5条（特別講習）第1項。
問9	1, 4	1. 車両法第15条（永久抹消登録）第1項①。 2. 「15日以内」⇒「5日以内」。車両法第36条（臨時運行許可番号標表示等の義務）第1項・車両法第35条（許可基準等）第6項。 3. 「30日以内」⇒「15日以内」。車両法第12条（変更登録）第1項⑤。 4. 車両法第11条（自動車登録番号標の封印等）第5項。
問10	3	1. 車両法第67条（自動車検査証の記載事項の変更及び構造等変更検査）第1項。 2. 車両法第62条（継続検査）第2項。 3. 自動車検査証は当該自動車に備え付けておかなければならない。車両法第66条（自動車検査証の備付け等）第1項。 4. 車両法第99条の2（不正改造等の禁止）第1項。
問11	A-2 : B-2 C-1 : D-2	ア. 車両法第47条（使用者の点検及び整備の義務）第1項。 イ. 車両法第47条の2（日常点検整備）第2項。 ウ. 車両法第48条（定期点検整備）第1項① エ. 施行規則第32条（整備管理者の権限等）第1項②
問12	3	1. 保安基準第38条の3（再帰反射材）第1項・第2項。 2. 保安基準第18条の2（巻込防止装置等）第3項。 3. 「幅2.6メートル」⇒「幅2.5メートル」。保安基準第2条（長さ、幅及び高さ）第1項。 4. 保安基準第43条の2（非常信号用具）第1項・告示の基準。

問題	解答	ポイント解説
問13	4	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道交法第18条（左側寄り通行等）第2項。 2. 道交法第20条（車両通行帯）第2項。 3. 道交法第17条（通行区分）第5項④。 4. 後方から路線バス等が接近してきたときは、その正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに当該車両通行帯の外に出なければならない。道交法第20条の2（路線バス等優先通行帯）第1項。
問14	1, 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道交法第32条（割り込み等の禁止）第1項。 2. 原動機付自転車は軽車両に該当しないため、追越し禁止の道路では追いついてはならない。道交法第30条（追越しを禁止する場所）第1項。 3. 道交法第26条（車間距離の保持）第1項。 4. 「前方が見とおせる場合」という適用除外はない。道交法第30条（追いついてを禁止する場所）第1項。
問15	A-2 : B-1 C-1 : D-1	道交法第72条（交通事故の場合の措置）第1項。
問16	2	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道交法第44条（停車及び駐車を禁止する場所）第1項②。 2. 「5メートル以内」⇒「3メートル以内」。道交法第45条（駐車を禁止する場所）第1項①。 3. 道交法第50条（交差点等への進入禁止）第2項。 4. 道交法第45条（駐車を禁止する場所）第1項③。
問17	1, 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道交法第71条（運転者の遵守事項）第1項⑤の3。 2. 速やかに転落物や飛散物を除去する等道路の危険防止のため必要な措置を講ずること。道交法第71条（運転者の遵守事項）第1項④の2。 3. 道交法第71条（運転者の遵守事項）第1項③。 4. 「その側方を離れて走行するよう努めなければならない」⇒「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すること」。道交法第71条（運転者の遵守事項）第1項②。
問18	3, 4	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「差別的取扱をしないように努めなければならない」⇒「差別的取扱をしてはならない」。労基法第3条（均等待遇）第1項。 2. 「所定労働日数」⇒「総日数」。労基法第12条（平均賃金の定義）第1項。 3. 労基法第9条（労働者の定義）第1項。 4. 労基法第10条（使用者の定義）第1項。
問19	2	<ol style="list-style-type: none"> 1. 労基法第24条（賃金の支払）第2項。 2. 「労働時間にかかわらず」⇒「労働時間に応じ」。労基法第27条（出来高払制の保障給）第1項。 3. 労基法第35条（休日）第1項・第2項。 4. 労基法第36条（時間外及び休日の労働）第1項。

問題	解答	ポイント解説
問20	A-2 : B-1 C-2 : D-1	<ol style="list-style-type: none"> 1. 改善基準第1条(目的等)第1項。 2. 改善基準第1条(目的等)第2項。 3. 改善基準第1条(目的等)第3項。
問21	2, 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「4週間について3回」⇒「2週間について1回」。改善基準第4条第5項。 2. 改善基準第4条第4項。 3. 特例基準4(1)・(2)・(3)。 4. 「1回当たり継続4時間以上、合計8時間以上」⇒「1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上」。特例基準1(1)。
問22	3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 最初の運転時間合計4時間に付随する中断時間は合計35分で、改善基準に適合している。次の運転時間2時間に付随する中断時間は1時間で適合している。しかし、この後の運転時間が合計4時間10分となる。連続運転時間が4時間を超えており、この運転時間に付随する中断時間が25分のみのため改善基準違反となる。 2. 最初の運転時間合計2時間に付随する中断時間は合計30分で、改善基準に適合している。次の運転時間合計4時間に付随する中断時間は1時間15分で適合している。その後の運転時間合計2時間40分に付随する中断時間も30分で適合している。最後は運転時間が1時間30分で乗務終了しているため、すべて改善基準に適合している。また、拘束時間は、1時間+15分+1時間+15分+2時間+15分+2時間+1時間+1時間20分+20分+1時間20分+10分+1時間30分=12時間25分となる。 3. 最初の運転時間合計2時間に付随する中断時間は合計30分で、改善基準に適合している。次の運転時間合計4時間に付随する中断時間は1時間10分で適合している。その後の運転時間合計2時間40分に付随する中断時間も30分で適合している。最後は運転時間が1時間30分で乗務終了しているため、すべて改善基準に適合している。また、拘束時間は、1時間+15分+1時間+15分+2時間+10分+2時間+1時間+1時間20分+15分+1時間20分+15分+1時間30分=12時間20分となる。 4. 最初の運転時間合計4時間に付随する中断時間は合計40分で、改善基準に適合している。次の運転時間2時間に付随する中断時間は1時間で適合している。しかし、この後の運転時間が合計4時間10分となる。連続運転時間が4時間を超えており、この運転時間に付随する中断時間が25分のみのため、改善基準違反となる。

問題	解答	ポイント解説
問23	3	<p>1. 1ヵ月の勤務状況の例により、第1週から第3週及び第5週は15時間を超える日がないが、第4週の26日（16時間）に15時間を超えている。しかし、第4週で15時間を超える日がほ他にないため、1日についての拘束時間が15時間を超える1週間の回数については改善基準に適合している。</p> <p>2. 1ヵ月の勤務状況の例により、1ヵ月の拘束時間が318時間であるため、改善基準に適合している。</p> <p>3. 11日目を特定日とした場合、「特定日（9時間）と特定日の前日（10時間）」の平均運転時間は9.5時間。「特定日（9時間）と特定日の翌日（10時間）」の平均運転時間も9.5時間となり、いずれも9時間を超えているので、改善基準違反となる。</p> <p>4. 2週間の運転時間を平均すると、 第1週及び第2週は、88時間（44時間+44時間）÷2=44時間 第3週及び第4週は、88時間（45時間+43時間）÷2=44時間 となり、いずれも1週間当りの運転時間が44時間を超えていないため改善基準に適合している。</p>
問24	4	<p>1. 乗務後点呼は、対面で行わなければならない。運行管理者が営業所に不在である場合は、「運行上やむを得ない場合」には含まれないため、電話による点呼はできない。必要に応じて補助者が行う等、対面点呼を確実に実施する。安全規則第7条（点呼等）第2項・「安全規則の解釈及び運用」第7条第1項第1号。</p> <p>2. 乗務後の点呼では、事業用自動車、道路及び運行状況についての報告を求め、その内容を記録しなければならない。物損事故は事業用自動車の状況に該当するため、点呼記録表に記録しなければならない。安全規則第7条（点呼等）第2項・第5項。</p> <p>3. 中間点呼についても必ず点呼記録表に記録しなければならない。安全規則第7条（点呼等）第3項・第5項。</p> <p>4. 補助者が点呼を行う場合でも、運行管理者は点呼全体の3分の1以上を実施しなければならない。補助者が行う点呼の総回数が6割を超えていないということは、運行管理者が行う点呼が3分の1以上となるので適切である。「安全規則の解釈及び運用」第7条第1項第10号。</p>

問題	解答	ポイント解説
問25	適：2, 4 不適：1, 3	<p>1. 不適：停止距離は空走距離+制動距離で求めるが、空走距離がわからないため、はじめに空走距離を求める。</p> $36\text{km/h} = \frac{36 \times 1000\text{m}}{3600\text{秒}} = \frac{360\text{m}}{36\text{秒}} = 10\text{m/s} \Rightarrow 10\text{m}$ <p>空走距離が10mとわかったので、停止距離を求める。</p> $\text{停止距離} = \text{空走距離} + \text{制動距離} = 10\text{m} + 8\text{m} = 18\text{m}$ <p>したがって、停止距離は18メートルとなることを指導する。</p> <p>3. 不適：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、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26	適：2, 3 不適：1, 4	<p>1. 不適：履歴書を運転者台帳として使用することはできない。一定の様式の運転者台帳を作成しなければならない。安全規則第9条の5（運転者台帳）第1項。</p> <p>4. 不適：運行の途中において運行経路の変更が生じた場合は、運転者に対し、電話等で変更の指示をし、また、携行させている運行指示書に変更の内容を記載させなければならない。安全規則第9条の3（運行指示書による指示等）第2項。</p>
問27	適：1, 4 不適：2, 3	<p>2. 不適：運転者が運転中に安全運転の継続が困難となった場合、速やかに安全な場所に事業用自動車を停止させ、連絡し、指示を受けるよう指導しているところまでは適切である。しかし、その後の運行再開の可否について運転者が自ら判断し決定するよう指導しているため、不適切である。この場合、運行管理者等が運行再開の可否の判断を行い、適切な指示、または必要な措置を講じなければならない。</p> <p>3. 不適：深夜業務に常時従事する運転者の定期健康診断は、6ヵ月に1回受診させなければならない。衛生規則第45条（特定業務従事者の健康診断）第1項。</p>
問28	適：1, 2, 3 不適：4	<p>4. 不適：「二輪車は速度が実際より速く感じたり、距離が近くに見えたりする」⇒「二輪車は速度が実際より遅く感じたり、距離が遠くに見えたりする」。</p>
問29	適：1, 3, 4 不適：2	<p>2. 不適：平成27年中の事業用貨物自動車第1当事者となった人身事故の類型別発生状況をみると、発生件数は19,825件であり、そのうち、「追突(9,698件)」が最も多く、全体の約半分を占めている。次いで、「出会い頭衝突(2,436件)」の順となっている。このため、適切な車間距離の確保や前方への注意を怠らないことを指導する必要がある。</p>

問題	解答	ポイント解説
問30	アー2 イー2 ウー1	<p>ア. A営業所～B地点及びB地点～C地点の所要時間を求める。</p> <p>A営業所～B地点は次のとおり。</p> $\text{所要時間} = \frac{\text{距離}}{\text{速度}} = \frac{30\text{km}}{30\text{km/h}} = 1 \text{ 時間}$ <p>B地点～C地点は次のとおり。</p> $\text{所要時間} = \frac{\text{距離}}{\text{速度}} = \frac{180\text{km}}{45\text{km/h}} = 4 \text{ 時間}$ <p>C地点に12時に到着予定のため、求めたそれぞれの時間を12時から引けばA営業所の出庫時刻がわかる。</p> $\text{A営業所の出庫時刻} = 12\text{時} - 4\text{時間} - \text{荷積み30分} - 1\text{時間} = 6\text{時30分}$ <p>イ. C地点～D地点の所要時間を求める。</p> $\text{所要時間} = \frac{\text{距離}}{\text{速度}} = \frac{150\text{km}}{50\text{km/h}} = 4 \text{ 時間}$ <p>C地点～D地点の所要時間が3時間のため、D地点に到着時刻は16時30分（13時30分+3時間）となる。</p> <p>D地点で15分休憩をとっているので、D地点の出発時刻は16時45分（16時30分+15分）となる。</p> <p>D地点～A営業所の所要時間は1時間（17時45分-16時45分）となるため、D地点～A営業所の距離は次のとおり。</p> $\text{距離} = \text{速度} \times \text{所要時間} = 30\text{km/h} \times 1 \text{ 時間} = 30\text{km}$ <p>ウ. 1時間運転後に30分の中断、4時間運転後に1時間30分の中断、合計4時間運転後に15分の中断だが乗務終了しているため、改善基準に違反していない。</p>

株式 公論出版
会社

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