

・解説の法令は平成29年度第2回（平成30年3月4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2回運行管理者試験問題（旅客）

問題	解答	ポイント解説
問1	1, 3	1. 道路運送法4条（一般旅客自動車運送事業の許可）第1項・第2項。 2. 「取消しの日から2年」⇒「取消しの日から5年」。道路運送法第7条（欠格事由）第1項②。 3. 道路運送法第8条（一般貸切旅客自動車運送事業の許可の更新）第1項。 4. 運送約款を定め、又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。道路運送法第11条（運送約款）第1項。
問2	3	1. 道路運送法第27条（輸送の安全等）第1項。 2. 道路運送法第27条（輸送の安全等）第2項。 3. 事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を尊重しなければならないが、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指導に従わなければならない。道路運送法第23条の5（運行管理者等の義務）第2項・第3項。 4. 道路運送法第27条（輸送の安全等）第5項。
問3	2, 3	1. アルコール検知器を備え置くのは旅客自動車運送事業者の業務。運輸規則第24条（点呼等）第3項・運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項⑥。 2. 運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項⑨の2。 3. 運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項⑫。 4. 旅客自動車運送事業者の業務。運輸規則第48条の2（運行管理規程）第1項・運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項⑯・⑱。
問4	A-5 : B-1 C-6	運輸規則第24条（点呼等）第1項・第2項・第3項。
問5	2, 3	1. 速報する必要はない。 2. 事故報告規則第4条（速報）第1項①。 3. 事故報告規則第4条（速報）第1項②ハ。 4. 速報する必要はない。
問6	2	1. 運輸規則第21条（過労運転の防止）第3項。 2. 「3ヵ月以内期間」⇒「2ヵ月以内期間」。運輸規則第36条（運転者として選任してはならない者）第1項各号。 3. 運輸規則第21条（過労運転の防止）第6項。 4. 運輸規則第21条の2（運行に関する状況の把握のための体制の整備）第1項。

問題	解答	ポイント解説
問7	3	1. 運輸規則第38条（従業員に対する指導監督）第1項。 2. 「指導監督の指針」第二章 ②（4）・第二章 ③（1）④。 3. 初任診断には「やむを得ない事情がある場合」という例外の規定はい。「指導監督の指針」第二章 ④（2）。 4. 「指導監督の指針」第二章 ⑤（1）。
問8	1, 2	1. 運輸規則第27条（運転基準図の作成と記載事項）第1項各号。 2. 運輸規則第27条（運転基準図の作成と記載事項）第2項。 3. 乗務前及び乗務後の点呼のいずれも対面で行うことができない乗務の運行に限らず各運行ごとに、所定の事項を記載した運行指示書を作成する。運輸規則第28条の2（運行指示書による指示内容）第1項各号。 4. 「運行を計画した日から」⇒「運行の終了の日から」。運輸規則第28条の2（運行指示書による指示内容）第2項。
問9	3	1. 車両法第35条（許可基準等）第6項。 2. 車両法第69条（自動車検査証の返納等）第1項①。 3. 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。車両法第20条（自動車登録番号標の廃棄等）第2項。 4. 車両法第12条（変更登録）第1項⑤。
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、自動車検査証の交付、備え付け及び検査標章の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62条（継続検査）第5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	A-1 B-2 C-1	車両法第46条（保安基準の原則）第1項。
問12	3	1. 保安基準第1条（用語の定義）第1項⑬。 2. 保安基準第41条の3（非常点滅表示灯）第1項・告示の基準。 3. 「1.4mm以上」⇒「1.6mm以上」。保安基準第9条（走行装置）第2項・告示の基準。 4. 保安基準第53条（乗車定員）第2項。

問題	解答	ポイント解説
問13	1	1. 「徐行しなければならない」⇒「歩道等に入る直前で一時停止し、かつ、歩行者の通行を妨げないようにしなければならない」。道交法第17条（通行区分）第1項・第2項。 2. 道交法第53条（合図）第1項。 3. 道交法第30条（追越しを禁止する場所）第1項③。 4. 道交法第29条（追越しを禁止する場合）第1項。
問14	2, 3	1. 「いかなる場合であっても」⇒「その速度又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」。道交法第25条（道路外に出る場合の方法）第3項。 2. 道交法第36条（交差点における他の車両等との関係等）第4項。 3. 道交法第38条（横断歩道等における歩行者等の優先）第1項。 4. 「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15	A-2 : B-1 C-1 : D : 2	道交法第66条の2（過労運転に係る車両の使用に対する指示）第1項。
問16	2, 4	1. 「その側方を離れて走行し」⇒「一時停止し、又は徐行して」。道交法第71条（運転者の遵守事項）第1項②。 2. 道交法第71条（運転者の遵守事項）第1項②の2。 3. 「その速度を急に変更しなければならないこととなる場合にあっては」⇒「その速度又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」。道交法第31条の2（乗合自動車の発進の保護）第1項。 4. 道交法第71条（運転者の遵守事項）第1項②の3。
問17	3	1. 道交法第55条（乗車又は積載の方法）第2項。 2. 道交法第57条（乗車又は積載の制限等）第1項。 3. 高速道路に限らず、すべての場合において、運転者席以外の乗車装置に乗車させて自動車を運転するときは、座席ベルトを装着させなければならない。ただし、法令で定めるやむを得ない理由があるときを除く。道交法第71条の3（普通自動車等の運転者の遵守事項）第2項。 4. 道交法第55条（乗車又は積載の方法）第1項。
問18	1	1. 「分割した7労働日」⇒「分割した10労働日」。労基法第39条（年次有給休暇）第1項。 2. 労基法第34条（休憩）第1項。 3. 労基法第37条（時間外、休日及び深夜の割増賃金）第1項。 4. 労基法第38条（時間計算）第1項。

問題	解答	ポイント解説
問19	3	1. 衛生規則第44条（定期健康診断）第1項・衛生規則第51条（健康診断結果の記録の作成）第1項。 2. 安衛法第66条の4（健康診断の結果についての医師等からの意見聴取）第1項。 3. 請求があった場合に限らず、労働者に対し当該健康診断の結果を通知しなければならない。安衛法第66条の6（健康診断の結果の通知）第1項。 4. 安衛法第66条の8（面接指導等）第1項・衛生規則第52条の3（面接指導等）第1項・第3項。
問20	A-2 : B-6 C-3 : D-7	改善基準第5条第1項①。
問21	1, 3	1. 改善基準第5条第1項。 2. 連続運転時間は、1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。改善基準第5条第1項⑤。 3. 改善基準第5条第2項。 4. 自動車運転者が同時に1台の事業用自動車に2人以上乗務する場合は、1日についての最大拘束時間を20時間まで延長することができる。特例基準2。
問22	1, 3	改善基準第5条第1項②。 1. 改善基準に定める1日についての最大拘束時間は16時間である。月曜日～土曜日までの拘束時間はいずれも16時間を超えていないため、最大拘束時間に違反する勤務はない。 2. 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回以内である。月曜日～土曜日までのうち15時間を超えるのは、火曜日（16時間）、水曜日（16時間）、金曜日（16時間）の計3回となり、改善基準に違反している。 3. 勤務終了後の休息期間は継続して8時間以上であること。月曜日～土曜日の休息期間は、すべて8時間以上であるため、改善基準に違反していない。 4. 木曜日の拘束時間は12時間である。月曜日～土曜日のうち、最も拘束時間が短いのは月曜日の11時間となる。

問題	解答	ポイント解説
問23	3	<p>改善基準第5条第1項④。</p> <p>1. (A) を9時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>(B) を8時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>(C) を7時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>(D) を9時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>4週を平均し1週間当たりの運転時間は40時間を超えてはならないが、貸切バス及び高速バスの運転者については、労使協定がある場合には、44時間まで延長できる。第1週～第4週の4週を平均した1週間当たりの運転時間は44.5時間であり、44時間を超えているため、改善基準違反となる。</p> <p>2. (A) を8時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>(B) を時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>(C) を時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>(D) を時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>4週を平均し1週間当たりの運転時間は44時間を超えていないので、改善基準に適合している。</p> <p>第1週～第4週の4週を平均した1週間当たりの運転時間が44.0時間であり、4週間の運転時間の合計は$44.0時間 \times 4 = 176時間$となる。</p> <p>3. (A) を6時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>(B) を6時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>(C) を8時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>(D) を9時間とした場合、2日を平均し1日当たりの運転時間について改善基準に違反していない。</p> <p>また、4週を平均し1週間当たりの運転時間は44時間を超えていないので、改善基準に適合している。</p> <p>第1週～第4週の4週を平均した1週間当たりの運転時間が42.5時間であるから4週間の運転時間の合計は$42.5時間 \times 4 = 170時間$となる。</p>

問題	解答	ポイント解説
		<p>4. (A) を10時間とした場合、「特定日と特定日の前日」が9.5時間、「特定日と特定日の翌日」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>したがって、2日を平均して1日当たりの運転時間及び4週間を平均した1週間当たりの運転時間が改善基準に適合しているのは選択肢2～3であり、その中で4週間の運転時間の合計が最も最少となるのは174時間の選択肢3が正解となる。</p>
問24	<p>適：4 不適：1, 2, 3</p>	<p>1. 不適：アルコール検知器を使用する理由は、微量であってもアルコールが残っていないかどうかを確認するためである。「運輸規則の解釈及び運用」第24条(1)④。</p> <p>2. 不適：健康状態に問題がありそうな場合は、運転者を乗務させてはならない。運輸規則第24条(点呼等)第1項・運輸規則第48条(運行管理者の業務)第1項④の2。</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、深夜であり、運行管理者が不在の場合などは「運行上やむを得ない場合」には含まれない。「運輸規則の解釈及び運用」第24条(1)①。</p> <p>4. 適：運輸規則第24条(点呼等)第1項・運輸規則第48条(運行管理者の業務)第1項④の2。</p>
問25	<p>適：3, 4 不適：1, 2</p>	<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、制動距離と同程度の車間距離」⇒「安全に停止できるような速度又は車間距離」。</p> <p>2. 不適：体質的に酒に弱い者のみに限定せず、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。「指導監督の指針」第一章②(9)。</p> <p>3. 適</p> <p>4. 適</p>
問26	<p>適：1, 2, 4 不適：3</p>	<p>1. 適</p> <p>2. 適</p> <p>3. 不適：医師より「より軽度な勤務における経過観察が必要」との所見が出された場合は、繁忙期であることを理由に従来と同様の乗務を続けさせてはならない。繁忙期であるなしに関わらず、運転者の配置転換等を行う。</p> <p>4. 適</p>

問題	解答	ポイント解説
問27	A-4 : B-1 C-6 : D-2	<ul style="list-style-type: none"> ・ふらつき注意喚起装置は、運転者の低覚醒状態や低覚醒状態に起因する挙動を検知し、運転者に注意を喚起するようにする。 ・車線逸脱警報装置は、走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報が作動する。 ・車両安定性制御装置は、急なハンドル操作や積雪がある路面の走行などを原因とした横転の危険を、警報音などにより運転者に知らせるとともに、エンジン出力やブレーキ力を制御し、横転の危険を軽減させるものである。
問28	適 : 2, 3 不適 : 1, 4	<ol style="list-style-type: none"> 1. 不適 : 異常気象時は、旅客の安全を最優先に考え、旅客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。運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項②。 2. 適 : 道交法第72条（交通事故の場合の措置）第1項。 3. 適 : 運輸規則第18条（事故の場合の処置）第1項②。 4. 不適 : 道路交通法により、交通事故を起こした時はたとえ軽微なものであっても、警察への報告が義務付けられている。道交法第72条（交通事故の場合の措置）第1項。
問29	1, 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 適 : 往路の拘束時間は①22時15分～翌日4時55分（6時間40分）と、翌日②13時00分から19時30分（6時間30分）も往路の拘束時間に含まれる。したがって、往路の拘束時間は13時間10分（6時間40分+6時間30分）となる。復路の拘束時間は②13時00分から19時30分（6時間30分）となる。したがって、1日についての拘束時間は最大拘束時間を超えていない。 2. 不適 : この運行は、往路は夜間ワンマン運行となり、復路は昼間ワンマン運行となる。 《1日についての実車距離》 当該運行計画における1日の合計実車距離は、「配置基準」に照らし、違反していない。 《1日についての運転時間》 1日の運転時間は、9時間10分となり、9時間を超えているため、配置基準に定める限度を超えている。 3. 適 : 《往路（夜間ワンマン運行）の連続運転時間》 往路の連続運転時間は、「配置基準」に照らし、違反していない。 《復路の連続運転時間》 復路の高速道路の連続運転時間は、「配置基準」に照らし、違反していない。したがって、往路及び復路ともに「配置基準」に定める連続運転時間の限度に違反していない。

問題	解答	ポイント解説
問30	<p>A-1</p> <p>B-1</p> <p>C-1</p>	<p>A : 1. 運転者は、この地域への運行経験はなく、地図を確認しながら運転をしていたため、歩行者の発見が遅れ、事故となった。事前の経路調査の不備が事故の一因であるため、運行経路、交通状況等を事前に把握させるとともに、それらの状況下における運転方法について、適切に指導することは、同種事故の再発を防止するための対策としてより直接的に有効である。</p> <p>B : 1. 運転者は、到着時間に遅れていることを気にしていた。遅延時の対応手順が定められていなかったことが事故の一因でもあるため、運行中の遅延、トラブル等の発生を考慮した対応マニュアルを作成し、これを確実に実施できる体制を整備するとともに、運転者等に周知・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より直接的に有効である。</p> <p>C : 1. 適性診断の診断結果を活用していなかったことが事故の一因でもあるため、事故惹起運転者に対し、適性診断結果を活用して、本人の運転上の弱点について助言・指導を徹底することにより、安全運転のための基本動作を励行させることは、同種事故の再発を防止するための対策としてより直接的に有効である。</p>