

・解説の法令は平成30年度第1回（平成30年8月26日）実施日の内容となっています。

解答&ポイント解説

平成30年度第1回運行管理者試験問題（旅客）

問題	解答	ポイント解説
問1	2	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道路運送法第15条（事業計画の変更）第1項。 2. 事業者は、営業所ごとに配置する、事業用自動車の数に関する事業計画の変更を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。道路運送法第15条（事業計画の変更）第3項。 3. 道路運送法第15条（事業計画の変更）第4項。 4. 道路運送法第20条（禁止行為）第1項。
問2	A-3 : B-4 C-7 : D-1	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道路運送法第23条の5（運行管理者等の義務）第1項。 2. 道路運送法第23条の5（運行管理者等の義務）第2項。 3. 道路運送法第23条の5（運行管理者等の義務）第3項。
問3	2, 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業計画の遂行に十分な数の運転者を常時選任するのは、旅客自動車運送事業者の業務。運輸規則第35条（運転者の選任）第1項。 2. 運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項⑥・運輸規則第24条（点呼等）第3項。 3. 運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項⑩。 4. 施設の「整備・管理・保守」は旅客自動車運送事業者の業務。運行管理者はその施設の「管理」のみが業務。運輸規則第21条（過労防止等）第2項・運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項③の2。
問4	1, 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「運輸規則の解釈及び運用」第24条第1項①。 2. 乗務終了後の点呼において、日常点検の実施又はその確認についての報告と確認を行う必要はない。乗務前の点呼において報告・確認が必要な事項である。運輸規則第24条（点呼等）第1項・第2項。 3. 「運輸規則の解釈及び運用」第24条第1項⑥。 4. アルコール検知器を用いて酒気帯びの有無が確認できる場合であっても、運転者の状態を目視等で確認しなければならない。運輸規則第24条（点呼等）第4項。
問5	1, 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事故報告規則第2条（定義）第1項第7号（旅客事故）。 2. 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（定義）第1項第3号（死傷事故）。 3. 事故報告規則第2条（定義）第1項第9号（疾病事故）。 4. 衝突台数が10台未満で、負傷者も10名未満のため、報告を要しない。事故報告規則第2条（定義）第1項第2号（衝突事故）・第4号（負傷事故）。

問題	解答	ポイント解説
問6	4	1. 「3ヵ月以内の期間」⇒「2ヵ月以内の期間」。運輸規則第35条（運転者の選任）第1項・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。 2. 「運転者の勤務日数及び乗務距離」⇒「運転者の勤務時間及び乗務時間」。運輸規則第21条（過労防止等）第1項。 3. 呼気中のアルコール濃度1リットルにつき0.15ミリグラム以下であるか否かを問わず、酒気を帯びた状態であれば、事業用自動車に乗務させてはならない。運輸規則第21条（過労防止等）第4項・「運輸規則の解釈及び運用」第21条（4）。 4. 運輸規則第23条（乗務距離の最高限度等）第1項。
問7	2	1. 運輸規則第50条（運転者）第1項⑦。 2. 「営業区域外から営業区域に戻る」場合は、回送板を掲出する必要はない。運輸規則第50条（運転者）第6項。 3. 運輸規則第50条（運転者）第1項⑧。 4. 運輸規則第49条（乗務員）第4項。
問8	1, 2	1. 運輸規則第37条（乗務員台帳及び乗務員証）第2項。 2. 運輸規則第24条（点呼等）第5項。 3. 「1年間保存」⇒「3年間保存」。運輸規則第26条の2（事故の記録）第1項。 4. 「1年間保存」⇒「3年間保存」。運輸規則第38条（従業員に対する指導監督）第1項。
問9	2	1. 車両法第20条（自動車登録番号標の廃棄等）第2項。 2. 自動車登録番号標の表示の位置は、自動車の前面及び後面であって、自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして告示で定める位置に確実に取り付ける。車両法第19条（自動車登録番号標の表示の義務）第1項・施行規則第8条の2（自動車登録番号標の表示）第1項。 3. 車両法第12条（変更登録）第1項。 4. 車両法第3条（自動車の種別）第1項・施行規則第2条（自動車の種別）。

問題	解答	ポイント解説
問10	1, 4	<p>1. 国土交通大臣が行う自動車の検査は次の5種類。①新規検査（車両法第59条）新たに自動車を使用するときに受ける検査、②継続検査（車両法第62条）車検証の有効期間満了後も自動車を使用しようとするときに受ける検査、③臨時検査（車両法第63条）構造等の不良により事故が多発している自動車に国土交通大臣が公示して行う検査、④構造等変更検査（車両法第67条）自動車の大きさなどの改造があったときに受ける検査、⑤予備検査（車両法第71条）大型特殊自動車などで販売が未定のときに受ける検査。ただし、臨時検査は過去においてほとんど行われたことがない。</p> <p>2. 「2ヵ月前」⇒「1ヵ月前」。施行規則第44条（自動車検査証等の有効期間の起算日）第1項。</p> <p>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。</p> <p>4. 車両法第61条（自動車検査証の有効期間）第1項。</p>
問11	A-1 : B-1 C-2	<p>車両法第54条（整備命令等）第1項。</p>
問12	2, 3	<p>1. 「乗車定員10人以上」⇒「乗車定員11人以上」。保安基準第47条（消火器）第1項②・⑦・⑨。</p> <p>2. 保安基準第44条（後写鏡等）第6項。</p> <p>3. 保安基準第26条（非常口）第1項・告示の基準。</p> <p>4. 一般乗用旅客自動車運送事業用自動車には、後方に表示する灯光の色が白色である社名表示灯を備えることができる。保安基準第42条（その他の灯火等の制限）第1項・告示の基準2④。</p>
問13	2	<p>1. 道交法第20条（車両通行帯）第1項。</p> <p>2. 路線バス等が後方から接近してきた場合に、当該道路における交通の混雑のため、当該車両通行帯から出ることができないこととなるときは、当該車両通行帯を通行してはならない。道交法第20条の2（路線バス等優先通行帯）第1項。</p> <p>3. 道交法第18条（左側寄り通行等）第1項。</p> <p>4. 道交法第17条（通行区分）第5項④。</p>
問14	1, 3	<p>1. 道交法第30条（追越しを禁止する場所）第1項②。</p> <p>2. 前車が道路の中央又は右側端に寄って通行しているときは、その左側を通行しなければならない。道交法第28条（追越しの方法）第1項・第2項。</p> <p>3. 道交法第32条（割り込み等の禁止）第1項。</p> <p>4. 「速やかに進路を変更しなければならない」⇒「進路を変更してはならない」。道交法第26条の2（進路の変更の禁止）第2項。</p>

問題	解答	ポイント解説
問15	2	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. 「3メートル以上」⇒「3.5メートル以上」。道交法第45条（駐車を禁止する場所）第2項。 3. 道交法第44条（停車及び駐車を禁止する場所）第1項⑥。 4. 道交法第50条（交差点等への進入禁止）第1項。
問16	1, 2	1. 道交法第75条（自動車の使用者の義務等）第2項。 2. 道交法第71条（運転者の遵守事項）第1項⑤の5。 3. 負傷若しくは障害のため、座席ベルトを装着させることが健康保持上適当でない者は、座席ベルトの着用義務から除外される。道交法施行令第26条の3の2（座席ベルト及び幼児用補助装置に係る義務の免除）第1項①。 4. 「必ず一時停止しなければならない」⇒「一時停止し、又は徐行して、その通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の2。
問17	A-1 : B-2 C-1	道交法第108条の34（使用者に対する通知）第1項。
問18	2, 4	1. 「当事者間の合意」がある場合であっても、労基法で定める労働条件の基準を理由として、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. 労基法第14条（契約期間等）第1項。 3. 「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。 4. 労基法第106条（法令等の周知義務）第1項。
問19	3	1. 労基法第89条（就業規則の作成及び届出の義務）第1項①。 2. 労基法第91条（制裁規定の制限）第1項。 3. 労働者の過半数で組織する労働組合がない場合は、労働者の過半数を代表する者の意見を聴かなければならない。協議し、同意を得る必要はない。労基法第90条（作成の手続き）第1項。 4. 労基法第92条（法令及び労働協約との関係）第1項・第2項。
問20	A-1 : B-4 C-7 : D-6	改善基準第2条第1項②。
問21	2	1. 改善基準第5条第1項。 2. 「2週間及び1ヵ月以上6ヵ月以内」⇒「2週間及び1ヵ月以上3ヵ月以内」。改善基準第5条第4項。 3. 特例基準2。 4. 改善基準第5条第2項。

問題	解答	ポイント解説
問22	イ	<p>改善基準第5条第1項①。</p> <p>拘束時間は、4週間を平均し1週間当たり65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、52週間のうち16週間までは、4週間を平均し1週間当たり71.5時間まで延長することができる。</p> <p>1. 拘束時間が65時間を超えている区分は、5～8週（67時間）、13～16週（66時間）、45～48週（68時間）の3区分。3区分×4週間＝12週間。71.5時間まで延長できる16週まで残り1区分。</p> <p>2. 拘束時間が65時間を超えている区分は、1～4週（70時間）、25～28週（66時間）、49～52週（67時間）の3区分。3区分×4週間＝12週間。71.5時間まで延長できる16週まで残り1区分。</p> <p>3. 拘束時間が65時間を超えている区分は、1～4週（67時間）、13～16週（68時間）、29～32週（66時間）、33～36週（71時間）の4区分。4区分×4週間＝16週間となり、71.5時間まで延長できる区分は残っていない。</p> <p>4. 拘束時間が65時間を超えている区分は、13～16週（66時間）、17～20週（69時間）、37～40週（67時間）、45～48週（70時間）の4区分。4区分×4週間＝16週間となり、71.5時間まで延長できる区分は残っていない。</p> <p>以上のことから</p> <p>◎選択肢アのBが72時間であり、最大延長時間である71.5時間を超えるため、選択肢アは除外できる。</p> <p>◎選択肢ウは、Dが66時間であり、拘束時間の65時間を超えているため除外となる。</p> <p>したがって、A～Dの条件をすべて満たしている「選択肢イ」が正解となる。</p>
問23	3	<p>改善基準第5条第1項②・④・第5項。</p> <p>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。4週間の勤務状況より、第1週から第4週までのすべてにおいて16時間を超える日がないため、1日の最大拘束時間は改善基準に適合している。</p> <p>2. 4週間の運転時間の合計は174時間。したがって、4週間を平均し1週間当たりの運転時間は改善基準に適合している。</p> <p>3. 19日目を特定日とした場合、「特定日の前日（9時間）と特定日（10時間）」の平均運転時間は9.5時間。「特定日（10時間）と特定日の翌日（9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週間における法定休日に労働させる回数は1回を超えると違反となる。第2週と第4週に休日労働をしているが、2週間について1回なので違反とはならず、改善基準に適合している。</p>

問題	解答	ポイント解説
問24	適：2, 3 不適：1, 4	<p>1. 不適：履歴書を乗務員台帳として使用することはできない。一定の様式の乗務員台帳を作成しなければならない。運輸規則第37条（乗務員台帳及び乗務員証）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。「運輸規則の解釈及び運用」第28条の2(1)。</p>
問25	3, 4	<p>1. ビール500ミリリットル（アルコール5%）を処理するために必要な時間の目安は、概ね4時間とされている。</p> <p>2. 「速度と制動距離（ブレーキが効きはじめてから止まるまでに走った距離）」⇒「速度と停止距離（危険認知から自動車が止まりきるまでの総走行距離）」、「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>3. 平成28年中のハイヤー・タクシーが第1当事者となった人身事故の類型別発生状況をみると、13,526件であり、そのうち、追突が2,936件（21.7%）で最も多く、全体の約2割を占め、同程度に出会い頭衝突が2,790件（20.6%）でこちらも全体の約2割となっている。このため、安全に停止できるような速度と適正な車間距離を保って運転するよう指導する必要がある。</p> <p>4. 平成28年中の人口10万人当たり死者数は、65歳以上の高齢者は6.3人で、全年齢層は3.1人となっており、65歳以上の高齢者の死者数は全年齢層の約2倍となっている。</p>
問26	適：1, 2 不適：3, 4	<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> <p>4. 不適：定期健康診断において、労働者に脳血管疾患及び心臓疾患に関連する血圧、血糖値等の検査項目に異常の所見があると診断されたときに、脳血管や心臓の状態を把握するために必要な検査を行う。しかし、これらの疾患は、定期健康診断では容易には発見できない。</p>
問27	適：2, 3, 4 不適：1	<p>1. 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>

問題	解答	ポイント解説
問28	<p>適：2, 3, 4 不適：1</p>	<p>1. 適性診断は、運転者の運転能力、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>2. ドライブレコーダーの中には、ヒヤリ・ハットの直前直後の現場映像だけでなく、運転者のブレーキ操作・停止状況・ハンドル操作・右左折操作などの運転状況を記録し解析診断することで、運転者も気づかない運転のクセ等を読み取ることができるものもあるため、安全運転の指導に活用できる。</p> <p>3. 適：平成28年中の自動車乗車中死者のシートベルト着用状況を見てみると、運転席の非着用死者は41%、助手席の非着用死者は27%であるのに対し、後部座席の非着用死者は57%となっており、後部座席の非着用の割合が高い。シートベルト着用有無別致死率は、着用では0.18%に対し、非着用は2.65%と約14.5倍と極めて高い。そのため、後部座席のシートベルトの確実な着用は死亡事故防止の有効な手段となる。</p> <p>4. 適：事故防止を着実に推進するためには、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、分析し、背後に潜在する危険要因を排除することが重要となる。</p>
問29	<p>ア：2 イ：2 ウ：1</p>	<p>ア. B 駅～C 観光地の運転時間を次の式から求める。 $\text{運転時間} = \frac{10}{3} \text{ 時間} \times 60 \text{ 分} = 3 \text{ 時間} 20 \text{ 分}$</p> <p>イ. すべての地点間の運転時間から、当日の運転時間を求める。 ◎A 営業所～B 駅の運転時間：30分 ◎B 駅～C 観光地間の運転時間：3 時間20分。 ◎C 観光地～D 観光地の運転時間：2 時間 ◎D 観光地～B 駅の運転時間：2 時間40分 ◎B 駅～A 営業所の運転時間：30分 これらを合計すると当日の運転時間は、9 時間となる。 「特定日の前日と特定日」の平均運転時間は（9 時間＋9 時間）÷2 より9 時間。「特定日と特定日の翌日」の平均運転時間は（9 時間＋8 時間50 分）÷2 より8 時間55分となり、いずれも9 時間を超えていないため、2 日を平均した1 日当たりの運転時間は「改善基準」に照らし、違反していない。改善基準第5 条第1 項④。</p> <p>ウ. 運転時間と中断時間をまとめると次のとおりとなる。 出庫後、合計3 時間50分の運転に対し、合計2 時間10分の中断で改善基準に適合しているが、その後の運転時間の合計が4 時間40分となり、連続運転時間の4 時間を超えている。また、これに付随する中断時間は20 分のみであるため、連続運転時間は「改善基準」に照らし、違反している。改善基準第5 条第1 項⑤。</p>

問題	解答	ポイント解説
問30	4	<p>「事故の概要」と「事故関連情報」から、事故の再発防止策として直接的に有効であるかどうかを判断する。</p> <p>ア. 乗務前点呼時に運行管理者は運転者が睡眠不足気味に見えたが、本人の申し出がないことで、疲労状態は問題がないと判断したため、起きた事故である。運転者の生活状況を把握して、点呼時に疲労状況・睡眠不足・健康状態を確認し、必要な助言・指導を行うことは、同種事故の再発を防止するための対策として直接的に有効である。</p> <p>エ. 毎月の運転者の集合教育において、運行時のヒヤリ・ハット体験などが教育に活用されておらず、また、情報も共有化されていなかった。そのため、実際に事故が発生した地点の情報や、ヒヤリ・ハット情報に基づく危険予知トレーニングを速やかに全社的に実施し、運転者がこれらの地点において安全運転の基本動作を確実に実施するよう指導することは、同種事故の再発を防止するための対策として直接的に有効である。</p> <p>カ. ドライブレコーダーが未装着であったので、ドライブレコーダーを速やかに導入し、運転者ごとの運転特性を的確に把握して、これを基に各運転者を指導することは、同種事故の再発を防止するための対策として直接的に有効である。</p> <p>ク. 見通しの悪いバス停で、陰から客が見えたため、慌ててブレーキをかけたことにより乗客が負傷した事故であるため、バスの全運行経路において、見通しの悪いバス停をリストアップして、安全確保のための改善対策を速やかに講じ、運転者に周知することは、同種事故の再発を防止するための対策として直接的に有効である。</p>