

平成24年度第1回（平成24年8月実施）

運行管理者試験問題（旅客）

- ・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24年11月30日現在の内容となっています。
- ・解説中の法令名は略称となっています。正式名称は次のとおりです。

運輸規則	旅客自動車運送事業運輸規則
車両法	道路運送車両法
施行規則	道路運送車両法施行規則
保安基準	道路運送車両の保安基準
道交法	道路交通法
労基法	労働基準法
改善基準	自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

- ・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. 道路運送法関係

株式会社 自動車公論社

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

問 1 一般旅客自動車運送事業者（以下「事業者」という。）に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 事業者は、国土交通大臣から道路運送法の規定に基づく処分（輸送の安全に係る処分に限る。）を受けたときは、遅滞なく、当該処分の内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容をインターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。
2. 事業者は、運行管理者に対し、事業用自動車の運行の安全の確保に関す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、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。
3. 事業者は、事業用自動車の使用の本拠ごとに、自動車の点検及び清掃のための施設を設けなければならない。
4. 事業者は、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の国土交通省令で定める事項に関する事業計画の変更をしたときは、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。

問 2 次の記述のうち、旅客自動車運送事業の運行管理者の行わなければならない業務として誤っているものはどれか。

1. 過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させること。
2. 事業用自動車非常信号用具、非常口又は消火器を備えたものであるときは、当該事業用自動車の乗務員に対し、これらの器具の取扱いについて適切な指導を行うこと。
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. 旅客自動車運送事業運輸規則第35条（運転者の選任）の規定により選任された者その他旅客自動車運送事業者により運転者として選任された者以外の者に事業用自動車を運転させないこと。

問 3 旅客自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の過労防止等に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 事業者は、乗務員に国土交通大臣が告示で定める基準による1日の勤務時間中に当該乗務員の属する営業所で勤務を終了することができない運行を指示する場合は、当該乗務員が有効に利用することができるように、勤務を終了する場所の付近の適切な場所に睡眠に必要な施設を整備し、又は確保し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。
2. 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、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、交替するための運転者を配置しておかななければならない。
3. 交通の状況を考慮して地方運輸局長が指定する地域内に営業所を有する一般乗用旅客自動車運送事業者は、地方運輸局長が定める乗務距離の最高限度を超えて当該営業所に属する運転者を事業用自動車に乗務させてはならない。
4. 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者に休憩時間を与える必要のない運行となる場合（法令の定める許可を受けて乗合旅客を運送する場合を除く。）には、所定の事項を記載した運行指示書の作成を要しない。

問 4 旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者に対する乗務前の点呼に関する次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句の組合せとして、正しいものはどれか。

旅客自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者に対して対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行い、次の各号に掲げる事項について（A）を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために（B）を与えなければならない。

- 一 道路運送車両法第47条の2第1項及び第2項の規定による点検の実施又はその確認
- 二 （C）の有無
- 三 （D）その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無

	A	B	C	D
1. 報 告	適切な助言	酒気帯び	疾病、疲労	疾病、疲労
2. 意 見	必要な指示	疾病、疲労	酒気帯び	酒気帯び
3. 意 見	適切な助言	疾病、疲労	酒気帯び	酒気帯び
4. 報 告	必要な指示	酒気帯び	疾病、疲労	疾病、疲労

問 5 次の自動車事故に関する記述のうち、旅客自動車運送事業者が自動車事故報告規則に基づき、国土交通大臣に報告を要しないものはどれか。

1. 事業用自動車は右折の際、直進してきた原動機付自転車と衝突した。この事故により原動機付自転車の運転者が2日入院し、その後通院50日間の医師の治療を要したもの
2. 事業用自動車は走行中、不適切なブレーキ操作により、車内の乗客が転倒し、当該乗客に通院12日間の医師の治療を要する傷害が生じたもの
3. 事業用自動車を含む5台の自動車の衝突事故があり、この事故により5人の軽傷者を生じたもの
4. 運転者が心筋梗塞により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの

問 6 一般旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行の安全を確保するために特定の運転者に対して行わなければならない国土交通省告示で定める特別な指導に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 高齢運転者に対する特別な指導は、国土交通大臣が認定した高齢運転者のための適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。この指導は、適性診断の結果が判明した後1カ月以内に実施する。
2. 一般旅客自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として新たに雇い入れた者であって、雇い入れの日又は選任される日前3年間に他の一般旅客自動車運送事業者において当該一般旅客自動車運送事業者と同一の種類の事業の事業用自動車の運転者として選任されたことがない者には、初任運転者を対象とする特別な指導を実施する。
3. 事故惹起運転者に対する特別な指導は、当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に実施する。ただし、やむを得ない事情がある場合には、再度事業用自動車に乗務を開始した後1カ月以内に実施する。なお、外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合は、この限りでない。
4. 事故惹起運転者に対する特別な指導は、安全運転の実技を除き所定の事項についてそれぞれ合計6時間以上実施する。なお、安全運転の実技については、可能な限り実施することが望ましい。

株式会社 自動車公論社

問 7 旅客自動車運送事業者が運転者に記録させる乗務記録に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 一般乗合旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が乗務したときは、乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び乗務した距離等所定の事項を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。
2. 一般貸切旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が乗務したときは、旅客が乗車した区間を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。
3. 一般乗合旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者は、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状態が発生した場合にあっては、その概要及び原因を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。
4. 一般乗用旅客自動車運送事業者は、旅客が乗車した区間並びに乗務した事業用自動車の走行距離計に表示されている乗務の開始時及び終了時における走行距離の積算キロ数を運転者ごとに記録させ、かつ、その記録を運転者ごとに1年間保存しなければならない。

問 8 次の記述のうち、旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が遵守しなければならない事項として誤っているものはどれか。

1. 乗務を終了したときは、交替する運転者に対し、乗務中の当該の自動車、道路及び運行状況について通告すること。この場合において、乗務する運転者は、当該自動車の制動装置、走行装置その他の重要な部分の機能について点検をすること。
2. 酒気を帯びた状態にあるときは、その旨を当該旅客自動車運送事業者に申し出ること。
3. 旅客の現在する事業用自動車の運行中当該自動車の重大な故障を発見し、又は重大な事故が発生するおそれがあると認めるときは、直ちに、運行を中止すること。
4. 事業用自動車の故障等により踏切内で運行不能となったときは、速やかに列車に対し適切な防護措置をとり、その後、旅客を誘導して退避させること。

株式会社 自動車公論社

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

2. 道路運送車両法関係

問 9 次の記述のうち、登録自動車の移転登録に関する事由として、正しいものはどれか。

1. 登録自動車が滅失し、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。
2. 登録自動車の使用の本拠の位置に変更があったとき。
3. 登録自動車について所有者の変更があったとき。
4. 登録自動車の所有者の氏名若しくは名称又は住所に変更があったとき。

問 10 自動車の検査等に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 自動車運送事業の用に供する自動車の自動車検査証は、当該自動車又は当該自動車の所属する営業所に備えなければならない。
2. 自動車の使用者は、自動車検査証の有効期間の満了後も当該自動車を使用しようとするときは、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行う継続検査を受けなければならない。
3. 自動車検査証の有効期間の起算日は、当該自動車検査証を交付する日又は当該自動車検査証に有効期間を記入する日とする。ただし、自動車検査証の有効期間が満了する日の1カ月前から当該期間が満了する日までの間に継続検査を行い、当該自動車検査証に有効期間を記入する場合は、当該自動車検査証の有効期間が満了する日の翌日とする。
4. 自動車の使用者は、自動車検査証の記載事項について変更があったときは、法令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、当該事項の変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の記入を受けなければならない。

問 11 事業用自動車の日常点検基準に関する次の記述のうち、走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に点検を行うことで足りるものはどれか。

1. 駐車ブレーキ・レバーの引きしろが適当であること。
2. 灯火装置及び方向指示器の点灯又は点滅具合が不良でなく、かつ、汚れ及び損傷がないこと。
3. エンジン・オイルの量が適当であること。
4. タイヤに亀裂及び損傷がないこと。

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関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 一般乗合旅客自動車運送事業用自動車の前面ガラスの上方には、灯光の色が青紫色である灯火を備えることができる。
2. 旅客自動車運送事業の用に供する乗車定員30人以上の自動車（すべての座席が乗降口から直接着席できる自動車を除く。）の非常口は、客室の右側面の後部（客室の右側面のうち客室の長手方向の中央より後方の部分をいう。）又は後面に設けられていること。この場合において、非常口の有効幅の中心が右側面の後部より後方のものは、この基準に適合するものとする。
3. 非常点滅表示灯は、盗難、車内における事故その他の緊急事態が発生していることを表示するための灯火として作動する場合には、方向指示器の点滅回数の基準に適合しない構造とすることができる。
4. 一般乗用旅客自動車運送事業用自動車には、灯光の色が赤色である空車灯及び料金灯を備えてはならない。

株式会社 自動車公論社

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

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関する次のA、B、C、Dの記述について、その意義に該当する用語の組合せとして、正しいものはどれか。

- A. 車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によって区画された道路の部分をいう。
- B. 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。
- C. 車両等が、進行を継続し、又は始めた場合においては危険を防止するため他の車両等が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おそれがあるときに、その進行を継続し、又は始めることをいう。
- D. 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鋏、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。

- | | A | B | C | D |
|----------|-----|------|------|---|
| 1. 車両通行帯 | 自動車 | 進路変更 | 道路標識 | |
| 2. 車道 | 自動車 | 進行妨害 | 道路標示 | |
| 3. 車両通行帯 | 車両 | 進行妨害 | 道路標識 | |
| 4. 車道 | 車両 | 進路変更 | 道路標示 | |

社 論 社
Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

問 14 道路交通法に定める最高速度違反行為に関する次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句の組合せとして、正しいものはどれか。

車両の運転者が最高速度違反行為を当該車両の使用者（当該車両の運転者であるものを除く。以下同じ。）の（A）に関してした場合において、当該最高速度違反行為に係る車両の使用者が当該車両につき最高速度違反行為を防止するため必要な（B）の管理を行っているとは認められないときは、当該車両の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、当該車両の使用者に対し、最高速度違反行為となる運転が行われることのないよう運転者に指導し又は（C）することその他最高速度違反行為を防止するため必要な措置をとることを（D）することができる。

- | | A | B | C | D |
|-------|----|----|----|---|
| 1. 業務 | 運行 | 助言 | 指示 | |
| 2. 責務 | 乗務 | 助言 | 勧告 | |
| 3. 責務 | 乗務 | 監督 | 指示 | |
| 4. 業務 | 運行 | 監督 | 勧告 | |

問 15 道路交通法に定める交通事故の場合の措置に関する次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を次の枠内の選択肢（1～8）から選びなさい。

交通事故があったときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員は、直ちに車両等の運転を停止して、(A) し、道路における (B) する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者（運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員）は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署（派出所又は駐在所を含む。）の警察官に当該交通事故が発生した (C)、当該交通事故における死傷者の数及び (D) 並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。

- | | | | |
|--------------|-----------|----------|--------------|
| 1. 原因及び道路の状況 | 2. 関係車両の数 | 3. 運行を確保 | 4. 負傷者の負傷の程度 |
| 5. 負傷者を救護 | 6. 救急車を要請 | 7. 危険を防止 | 8. 日時及び場所 |

問 16 徐行及び一時停止等に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 車両等は、横断歩道等（当該車両等が通過する際に信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等により当該横断歩道等による歩行者等の横断が禁止されているものを除く。）又はその手前の直前で停止している車両等がある場合において、当該停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない。
2. 車両は、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は法令の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、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。
3. 車両は、歩道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。
4. 車両等は、横断歩道等に接近する場合には、当該横断歩道等を通過する際に当該横断歩道等によりその進路の前方を横断しようとする歩行者等がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道等の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前）で停止することができるような速度で進行しなければならない。この場合において、横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該横断歩道等を徐行して通過しなければならない。

問 17 道路交通法に定める運転者の遵守事項等に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 車両等の運転者は、安全を確認しないで、ドアを開き、又は自動車から降りないようにし、及びその自動車に乗車している他の者がこれらの行為により交通の危険を生じさせないようにするため必要な措置を講じなければならない。
2. 自動車の運転者は、法令で定めるやむを得ない理由があるときを除き、他の者を運転者席の横の乗車装置以外の乗車装置（当該乗車装置につき座席ベルトを備えなければならないこととされているものに限る。）に乗車させて自動車を運転するときは、その者に座席ベルトを装着させるように努めなければならない。
3. 車両等の運転者は、車両等を離れるときは、その原動機を止め、完全にブレーキをかける等当該車両等が停止の状態を保つため必要な措置を講じなければならない。
4. 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

株式会社 自動車公論社

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

4. 労働基準法関係

問 18 労働基準法に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 労働条件は、労働者と使用者が、対等の立場において決定すべきものである。労働者及び使用者は、労働協約、就業規則及び労働契約を遵守し、誠実に各々その義務を履行しなければならない。
2. 使用者は、労働基準法及びこれに基づく命令の要旨、就業規則、時間外労働・休日労働に関する協定等を、常時各作業場の見やすい場所へ掲示し、又は備え付けること、書面を交付することその他の厚生労働省令で定める方法によって、労働者に周知させなければならない。
3. 使用者は、暴行、脅迫、監禁その他精神又は身体の自由を不当に拘束する手段によって、労働者の意思に反して労働を強制してはならない。
4. 使用者は、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使用者が指名する労働者との書面による協定をし、これを行政官庁に届け出た場合においては、法定労働時間又は法定休日に関する規定にかかわらず、その協定で定めるところによって労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。

問 19 労働基準法に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 使用者は、労働者に対して、毎週少なくとも1回の休日を与えなければならない。ただし、この規定は、4週間を通じ4日以上の日を有する使用者については適用しない。
2. 使用者は、満16歳以上の男性を交替制によって使用する場合その他法令で定める場合を除き、満18歳に満たない者を午後10時から午前5時までの間において使用してはならない。
3. 使用者は、その雇入れの日から起算して3カ月間継続勤務し全労働日の8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. 生後満1年に達しない生児を育てる女性は、労働基準法で定める所定の休憩時間のほか、1日2回各々少なくとも30分、その生児を育てるための時間を請求することができる。

問 20 一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業（以下「バス事業」という。）の「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。）に関する次の記述のうち、誤っているものはどれか。

1. 運転時間は、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、4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。ただし、貸切バス等の運転者については労使協定があるときは改善基準で定める範囲内において延長することができる。
2. 労使当事者は、時間外労働協定においてバス事業に従事する自動車運転者等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、2週間及び1カ月以上3カ月以内の一定期間とするものとする。
3. 使用者は、バス事業に従事する自動車運転者等の休息期間については、当該自動車運転者等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。
4. 使用者は、バス事業に従事する自動車運転者等に労働基準法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は2週間について1回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5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。

問 21 下表は、旅客自動車運送事業（一般乗用旅客自動車運送事業を除く。）に従事する運転者の運転時間及び休憩時間の例を示したものであるが、このうち、連続運転の中断方法として「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に適合しているものはどれか。

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

1.

乗務開始				乗務終了		
運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間
2時間30分	10分	1時間30分	20分	4時間	30分	30分

2.

乗務開始				乗務終了		
運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間
2時間50分	20分	1時間10分	20分	4時間	20分	30分

3.

乗務開始				乗務終了		
運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間
3時間20分	25分	40分	5分	3時間30分	30分	1時間

4.

乗務開始			乗務終了		
運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	
4時間10分	40分	2時間40分	20分	1時間40分	

問 22 下表は、貸切バスの運転者の4週間を平均した1週間当たりの拘束時間の例を示したものであるが、このうち、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に適合しているものはどれか。ただし、「4週間を平均し1週間当たりの拘束時間の延長に関する労使協定」があるものとする。

1.

	1～	5～	9～	13～	17～	21～	25～	29～	33～	37～	41～	45～	49～
	4週	8週	12週	16週	20週	24週	28週	32週	36週	40週	44週	48週	52週
4週平均の1週間 当たり拘束時間	64 時間	63 時間	64 時間	67.5 時間	62 時間	65 時間	70.5 時間	66 時間	64 時間	62 時間	71.5 時間	61 時間	66 時間

2.

	1～	5～	9～	13～	17～	21～	25～	29～	33～	37～	41～	45～	49～
	4週	8週	12週	16週	20週	24週	28週	32週	36週	40週	44週	48週	52週
4週平均の1週間 当たり拘束時間	64 時間	63 時間	64 時間	67 時間	62 時間	60 時間	71.5 時間	62 時間	63 時間	65 時間	70.5 時間	64 時間	66 時間

3.

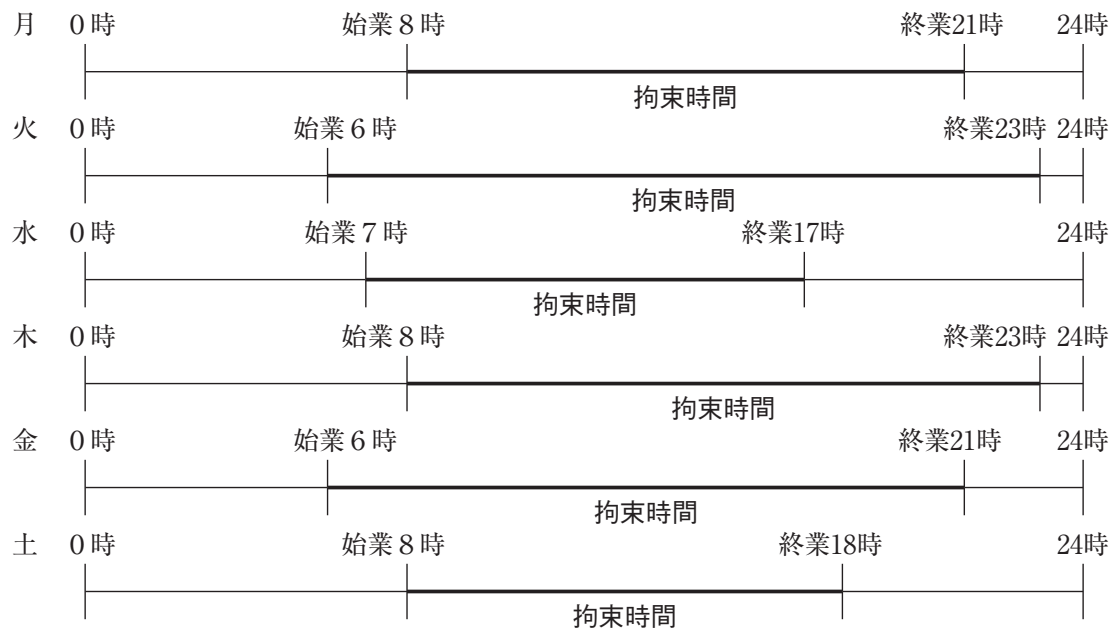
	1～	5～	9～	13～	17～	21～	25～	29～	33～	37～	41～	45～	49～
	4週	8週	12週	16週	20週	24週	28週	32週	36週	40週	44週	48週	52週
4週平均の1週間 当たり拘束時間	64 時間	63 時間	64 時間	71.5 時間	61 時間	67 時間	64.5 時間	63 時間	62 時間	65 時間	72.5 時間	61 時間	70.5 時間

4.

	1～	5～	9～	13～	17～	21～	25～	29～	33～	37～	41～	45～	49～
	4週	8週	12週	16週	20週	24週	28週	32週	36週	40週	44週	48週	52週
4週平均の1週間 当たり拘束時間	64 時間	63 時間	64 時間	70.5 時間	62 時間	68 時間	63 時間	66 時間	62 時間	64 時間	71.5 時間	62 時間	70 時間

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

問 23 下表は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者（隔日勤務に就くものを除く。）の1週間の勤務状況の例を示したものであるが、「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。）に定める拘束時間等に関する次の記述のうち、正しいものはどれか。ただし、車庫待ち等はないものとし、日曜日は休日とする。



1. 1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反する勤務はない。また、勤務終了後の休息期間については改善基準に違反するものが1回ある。
2. 1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反する勤務が1回ある。また、勤務終了後の休息期間についても改善基準に違反するものが1回ある。
3. 1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反する勤務が2回ある。また、勤務終了後の休息期間は改善基準に違反していない。
4. 1日についての拘束時間が改善基準に定める最大拘束時間に違反する勤務が2回ある。また、勤務終了後の休息期間についても改善基準に違反するものが1回ある。

5. 実務上の知識及び能力

問 24 運行管理者等の点呼の実施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「否」を記入しなさい。

1. 乗務前の点呼において運転者の酒気帯びの有無を確認しようとしたところ、アルコール検知器が故障により作動しなかったことから、当該運転者からの前日の飲酒の有無についての報告と、当該運転者の顔色、呼気の臭い、応答の声の調子等による確認から酒気を帯びていないと判断できたので、当該運転者を乗務させた。
2. 乗務前の点呼における運転者の酒気帯びの有無について、アルコール検知器を用いる等により確認しているので、当該運転者の乗務後の点呼において、当該運転者からの報告と目視等による確認で酒気を帯びていないと判断できる場合は、アルコール検知器を用いての確認はしていない。
3. 運送の依頼主の都合により、運転者が営業所を早朝に出庫する場合の乗務前の点呼については、運行管理者等が営業所に出勤していないため対面で実施できないことから、運行管理者等が営業所に出勤した後電話で実施している。
4. 点呼は運行管理者が行うこととされているが、運行管理者の勤務体制上そのすべてを運行管理者が行うことが困難な場合もあることから、旅客自動車運送事業者が選任する運行管理者の補助者に点呼の一部を行わせている。運行管理者は、当該補助者に対し点呼の実施方法、実施内容の報告を求める等適切な指導及び監督を行っている。

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

問 25 運行管理者の点呼の実施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「否」を記入しなさい。

1. 運転者が受診した定期健康診断の結果、すべて異常なしとされた運転者については、健康管理が適切に行われ健康に問題がないと判断されるため、乗務前の点呼における安全な運転をすることができないおそれがあるか否かの確認は、本人から体調不良等の報告があった場合に限り、行うこととしている。
2. 事故を起こした運転者については、乗務前の点呼において事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしているが、無事故無違反の運転者については、安全運転に関する意識が高いことから、運行上特に注意が必要な場合に限り、この指示をすることとしている。
3. 運行管理者は、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、点呼記録表に、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この旨記載し、これを点呼において活用している。
4. 乗務前の点呼における事業用自動車の日常点検の実施結果については、事業用自動車に不具合があった場合、乗務する運転者から運行管理者に必ず報告するよう徹底しているが、当該点検において不具合もなく何も問題がなければ運転者からこの報告を求めないこととしており、報告がない場合は「異常なし」との報告があったものとして、点呼記録表の点検結果の欄に「良」として記載している。

株式会社 自動車公論社

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

問 26 運行管理者等の業務上の措置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「否」を記入しなさい。

1. 営業所に運行管理者が不在の際、運行管理者の補助者が点呼を行ったところ、運転者の健康状態に問題があると感じられたが、当該運転者を乗務させてよいかどうかの判断が困難であったため、当該補助者が運行管理者に電話で指示を仰いだところ、運行管理者から、当該運転者を乗務させず他の運転者を乗務させるよう指示された。
2. 最近、会社として営業所の配置車両を増やしたが、運行管理者は、運転者の数が不足し、法令に基づき定めた乗務時間を超えて運転者を乗務させていることが多々あることから、各運転者の健康状態に不安を抱いていた。運行管理者は、この状況を改善するためには新たに運転者を採用する必要があると考えていたが、運転者の確保は事業主の責任で行うべきものであり、自分の責任ではないので、運転者を確保する等の措置をとる必要があることを事業主に助言しなかった。
3. 事業者が運行管理者の補助者を選任し、運行管理者に対し補助者の指導及び監督を行うよう指示したところ、運行管理者は、補助者の指導等については、他の従業員と同様に事業者の責任において行うべきものであるとして指導等を行わなかった。
4. 乗合バス事業者は、運転者として選任するため大型第二種免許を受けている者を新規採用し営業所に配属した。配属先の営業所の運行管理者は当該運転者が採用の4年前まで他の貸切バス事業者において貸切バスの運転者として選任されていたので、乗合バスの運転者として選任する前に、国土交通省告示で定める初任運転者に対する特別な指導を行わなかった。

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

問 27 緊急事態等に関する次の記述のうち、事業用自動車の運転者等の措置として適切なものには「適」を、適切でないものには「否」を記入しなさい。

1. 貸切バスが高速道路を走行中、アクセルを踏んでも車速が上がらず徐々に減速してきて今にも停止しそうになったため、当該バスの運転者は、やむを得ず当該バスが停車することができ幅のある路側帯に停車させ、非常点滅表示灯を点灯させたが、当該道路の交通量が多く外に出ることは危険であると考え、停止表示器材の表示は行わなかった。
2. 乗合バスが乗客を乗せ運行中、交差点の赤信号に従い停止していたところ、後続のトラックに追突され、乗客数名が重軽傷を負う事故が発生した。当該バスの運転者は、事故発生時にとるべき措置を講じた後、営業所の運行管理者に、事故の発生及び被害の状況等について連絡した。連絡を受けた運行管理者は、自社の規程に基づき、運転者から事故の状況及び乗客の状態等を確認し、負傷者の家族に連絡するとともに、負傷しなかった当該バスの乗客の意向を踏まえ、乗客を出発地まで送還するための代替バスを運行させた。
3. タクシーが乗客を乗せ運行中、交差する道路から自転車が突然飛び出してきたため当該タクシーの運転者は急ブレーキをかけ停車した。自転車とは衝突しなかったが、停止の際に乗客が顔面を運転席の後部に強打した。乗客から、首に痛みがあるが先を急いでいるので運送を継続してもらいたい旨話があったことから、運送を継続し、乗客を目的地まで運送した。乗務終了後、運転者は、自転車と衝突しておらず、また、乗客が病院に行かなかったことから、乗務後の点呼において「運行状況に問題はない。」と報告した。
4. 貸切バスが乗客を乗せ運行中、当該バスの運転者から、営業所の運行管理者に対し「現在走行している地域一帯に大雨注意報が発令されており、雨が強く降り続いて視界が悪くなってきたので一時運転を中断している。」との連絡があった。連絡を受けた運行管理者は、「こちらでは何もできないので、運行する経路を運転者自ら判断し、また、運行することが困難な状況に至った場合は、適当な待避場所を見つけて運送の中断等を運転者自らの判断で行うこと」を指示した。

問 28 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ア～エの記述について、A、B、C、Dに入るべき字句の組合せとして、正しいものはどれか。

ア. (A) 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が適正な空気圧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。

イ. (B) とは、タイヤの空気圧不足で高速走行した場合、タイヤが波を打つような現象が起こりバースト（破裂）しやすくなることをいう。これを防ぐため、タイヤが適正な空気圧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、長い下り坂などでフット・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、なるべくエンジン・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。

エ. (D) とは、長い下り坂などでフット・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することによりドラムとライニングの間の摩擦力が減り、ブレーキの効きが低下することをいう。これを防ぐため、なるべくエンジン・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。

	A	B	C	D
1.	スタンディング・ウェーブ	ハイドロプレーニング	ベーパー・ロック	フェード
2.	ハイドロプレーニング	スタンディング・ウェーブ	フェード	ベーパー・ロック
3.	ハイドロプレーニング	スタンディング・ウェーブ	ベーパー・ロック	フェード
4.	スタンディング・ウェーブ	ハイドロプレーニング	フェード	ベーパー・ロック

問 29 乗合バスの乗客の車内転倒事故（以下「車内事故」という。）の防止対策に関するア～カの記述のうち、適切なものの組合せを次の1～6の中から選びなさい。

- ア. バス停付近では乗合バスの走行速度は遅いものの、高齢の乗客が降車するため停車する前に席を立ち出口に向かい車内を移動した場合、車内事故に繋がる可能性が高いので、高齢の乗客に対し、乗合バスが停車してから席を立つようにとの注意喚起をするよう運転者に対し指導しているが、その他の乗客については、車内事故に至る可能性が低いと考えられることから、この注意喚起をしなくてもよい旨運転者に対し指導している。
- イ. 乗車してきた乗客が、着席又は手すり等につかまったことを車内に備えられたミラー等で確認するとともに、発車する前に発車する旨を車内アナウンスで乗客に情報提供してから発進するよう運転者に対し指導している。
- ウ. 車内事故は、発進時、ブレーキ操作の際及び乗客の着席等の確認不足など運転者に起因することが多いことから、運転者に対する運転操作等についての指導が当該事故防止を図るうえで重要である。また、車内の手すりの握り手や床面を滑りにくい材質にする等乗合バスの構造面での改善に取り組むことも当該事故防止に有効である。
- エ. 高齢の乗客等が乗車した場合は、車内事故を防止するため滑らかで静かに発進させるよう運転者に対し指導しているが、その他の乗客が乗車した場合については、車内事故に至る可能性が低いと考えられること、また、乗合バスの定時運行を確保する必要があることから、滑らかで静かに発進するか否かは、状況に応じて判断するよう運転者に対し指導している。
- オ. 右左折時の車内事故については、右左折時に十分減速することにより防止することができること、また、右左折の際には他の自動車等の通行の確認について意識を集中させることが重要であるので、乗客に対して車内アナウンスで右折（左折）する旨の情報提供をしないよう運転者に対し指導している。
- カ. 前輪タイヤハウス上の座席や、前方に座席や手すりがない最後部の中央座席等は、急制動時に車内事故が発生する可能性が高いので、これらの座席の利用については、車内ステッカーの貼付等により当該座席の危険性を注意喚起するとともに、子供や高齢の乗客は利用を避けるよう要請している。

1. ア・イ・ウ
2. ア・エ・カ
3. イ・ウ・カ
4. イ・エ・オ
5. ウ・エ・オ
6. エ・オ・カ

問 30 下の旅行業者からの運送依頼に基づき、A営業所の運行管理者が立てた次の運行に関する計画等の1～4について、適切でないものをすべて選びなさい。

<旅行業者からの運送依頼事項>

- B幼稚園の園児21名と付添人である大人6名の乗客をC行楽地まで運送し、行楽後、乗客を同幼稚園まで運送する。
- C行楽地の到着時刻を午前10時50分とする。

<運行に関する計画等>

- この運送には、運転者1名（交替運転者の配置はない。）及びバスガイド1名を乗務させる。
 - この運送においては、B幼稚園を出発後、C行楽地への到着までの間に休憩をとる。
1. 園児の乗車人員21名は、大人（12才以上）の乗車人員15名に相当すると判断した。
 2. 乗車定員が29人で車両総重量が6,900キログラムの中型自動車である貸切バスを使用することとし、運転者は中型自動車第二種免許を受けている者を乗務させることとした。
 3. 当該バスの出庫する時間帯は運行管理者が業務の都合上不在となるため、当該バスの運転者に対する乗務前の点呼を運行管理者の補助者に行わせることにする。
 4. A営業所を午前5時30分に出庫し、B幼稚園に午前5時55分に到着する。同幼稚園で園児等を乗せて午前6時に出発する。運行の途中で20分の休憩をとり、C行楽地に午前10時50分に到着する。B幼稚園とC行楽地間の距離は144キロメートル、この間を平均時速32キロメートルで走行する。

株式会社自動車公論社

Copyright (C) 2014 自動車公論社 All Rights Reserved.

1. 道路運送法関係（8問）							
問1	問2	問3	問4	問5	問6	問7	問8
4	1	4	4	3	3	4	4
2. 道路運送車両法関係（4問）							
問9	問10	問11	問12				
3	1	3	4				
3. 道路交通法関係（5問）							
問13	問14	問15	問16	問17			
2	1	A-5 : B-7 C-8 : D-4	4	2			
4. 労働基準法関係（6問）							
問18	問19	問20	問21	問22	問23		
4	3	1	1	2	4		
5. 実務上の知識及び能力（7問）							
問24		問25		問26		問27	
適	否	適	否	適	否	適	否
4	1, 2, 3	3	1, 2, 4	1	2, 3, 4	2	1, 3, 4
問28	問29	問30					
3	3	1, 4					

※解答は出題時のままの解答になります。