

・解説の法令は平成30年度第2回（平成31年3月3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	3	1. 道路運送法第22条の2（安全管理規程等）第1項・第2項。 1. 道路運送法第12条（運賃及び料金等の掲示等）第1項。 3. 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。 4. 道路運送法第7条（欠格事由）第1項②。
問2	A-2 : B-1 C-1 : D-2	1. 道路運送法第27条（輸送の安全等）第1項・第2項・第3項。
問3	1, 3	1. 運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項⑩の2。 2. 補助者を選任するのは、旅客自動車運送事業者の業務である。運輸規則第47条の9（運行管理者等の選任）第3項・運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項⑩。 3. 運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項⑩・運輸規則第18条（事故の場合の措置）第1項。 4. 運行管理規程を定めるのは、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。
問4	2	1. 乗務前の点呼においては、定期点検の実施又はその確認についての報告・確認は必要ない。運輸規則第24条（点呼等）第1項。 2. 運輸規則第24条（点呼等）第2項。 3. 選択肢の事項以外に、①点呼を受けた運転者が乗務する事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示、②点呼の方法、③その他必要な事項、の3項目も記録すること。 4. 目視等のみの確認で終わらず、必ず運転者の所属する営業所に備えられたアルコール検知器を用いて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	2, 3	1. 「2時間にわたり本線において鉄道車両の運転の休止」では、報告を要しない。事故報告規則第2条（定義）第1項第13号（鉄道障害事故）。 2. 事故報告規則第2条（定義）第1項第1号（転落事故）。 3. 事故報告規則第2条（定義）第1項第11号（運行不能事故）。 4. 40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）。

問題	解答	ポイント解説
問6	4	1. 運輸規則第21条（過労防止等）第7項。 2. 運輸規則第21条（過労防止等）第3項。 3. 運輸規則第21条（過労防止等）第6項。 4. 「乗務員の生活状況を把握し、疲労により安全な運転をし」⇒「乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転をし」。運輸規則第21条（過労防止等）第5項。
問7	1	1. 「当該事故前の1年間」⇒「当該事故前の3年間」。「旅客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」第二章4（1）① 2. 運輸規則第36条（運転者として選任してはならない者）第2項。 3. 「旅客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」第二章2（2）。 4. 「旅客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」第二章4（3）
問8	2	1. 運輸規則第49条（乗務員）第3項②。 2. 一般貸切旅客自動車運送事業者の運転者は、乗務中には運行指示書を携行しなければならない。運輸規則第50条（運転者）第11項。 3. 運輸規則第50条（運転者）第10項。 4. 運輸規則第52条（物品の持込制限）第1項⑬。
問9	3, 4	1. 「30日以内」⇒「15日以内」。車両法第12条（変更登録）第1項⑤。 2. 「15日以内」⇒「5日以内」。車両法第35条（許可基準等）第6項。 3. 車両法第15条（永久抹消登録）第1項①。 4. 車両法第11条（自動車登録番号標の封印等）第4項。
問10	1	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. 車両法第66条（自動車検査証の備付け等）第3項。
問11	A-2 : B-1 C-2 : D-1	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。
問12	4	1. 保安基準第43条の4（停止表示器材）第1項・告示の基準。 2. 保安基準第43条（警音器）第1項・告示の基準。 3. 保安基準第9条（走行装置等）第2項・告示の基準。 4. 非常灯として作動する場合には、点滅回数の基準に適合しない構造とすることができる。保安基準第41条の3（非常点滅表示灯）第1項・告示の基準。

問題	解答	ポイント解説
問13	2, 4	1. 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、当該合図をした乗合自動車の進路を妨げてはならない。道交法第31条の2（乗合自動車の発進の保護）第1項。 2. 道交法第53条（合図）第1項。 3. 同一方向に進行しながら進路を左方又は右方に変えるときは、その行為をしようとする3秒前に合図を行う。道交法施行令第21条（合図の時期及び方法）第1項②。 4. 道交法施行令第21条（合図の時期及び方法）第1項①・③。
問14	1, 3	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。 3. 道交法第45条（駐車を禁止する場所）第1項③。 4. 「5メートル以内」⇒「1メートル以内」。道交法第45条（駐車を禁止する場所）第1項⑤。
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	3	1. 道交法施行令第12条（一般道路の最高速度の特例）第1項。 2. 道交法施行令第27条（高速道路の最高速度）第1項①。 3. 道路標識等により、最低速度が指定されていない区間の高速道路の最低速度は、自動車の区分に関係なく、50km/h。道交法第75条の4（高速道路の最低速度）第1項・道交法施行令第27条の3（高速道路の最低速度）第1項。 4. けん引する自動車の車両総重量が1,800kg、けん引する自動車の車両総重量が2,265kgで、3倍以下（ $2,265\text{kg} \div 1,800 = 1.2583\cdots$ ）の車両総重量車両によってけん引するため、30km/hが最高速度となる。道交法施行令第12条（最高速度の特例）第1項①・②。
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71条（運転者の遵守事項）第1項⑤の5。 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。

問題	解答	ポイント解説
問18	3	1. 労基法第109条（記録の保存）第1項。 2. 労基法第19条（解雇制限）第1項。 3. 解雇の予告の規定は、次の労働者については適用しない。①日日雇い入れられる者、②2ヵ月以内の期間を定めて使用される者、③季節的業務に4ヵ月以内の期間を定めて使用される者、④試の使用期間中の者。労基法第21条（解雇の予告）第1項。 4. 労基法第15条（労働条件の明示）第1項・第2項。
問19	4	1. 労基法第32条（労働時間）第1項・第2項。 2. 労基法施行規則第16条第1項。 3. 労基法第33条（災害等による臨時の必要がある場合の時間外労働等）第1項。 4. 4週間を通じ4日以上の日を与える場合を除き、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。労基法第35条（休日）第1項・第2項。
問20	A-1 : B-2 C-2 : D-2	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	1, 3	1. 改善基準第5条第1項②。 2. 「1週間当たり44時間」⇒「1週間当たり40時間」。改善基準第5条第1項④。 3. 改善基準第5条第5項。 4. 「1回が連続5分以上」⇒「1回が連続10分以上」。改善基準第5条第1項⑤。

問題	解答	ポイント解説
問22	2, 3	<p>改善基準第5条第1項⑤。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 最初の運転時間合計3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1時間30分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30分となる。連続運転時間が4時間を超え、かつ、この運転時間に付随する中断時間は25分のみのため、改善基準違反となる。</li> <li>2. 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1時間に付随する中断時間は1時間で、適合している。この後の運転時間合計3時間に付随する中断時間は、10分のみで30分未満となるが、4時間運転後に乗務を終了しているため、改善基準に適合している。</li> <li>3. 最初の運転時間合計4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1時間に付随する中断時間は1時間で、適合している。この後、運転時間合計4時間に付随する中断時間は20分のみで30分未満となるが、4時間運転後に乗務を終了しているため、改善基準に適合している。</li> <li>4. 最初の運転時間で、運転30分の後の休憩が5分である。10分未満は中断とみなさないため、休憩5分後の運転時間1時間30分までが連続運転時間となる。連続運転時間が4時間を超え、かつ、この運転時間に付随する中断時間は25分のみのため、改善基準違反となる。</li> </ol>
問23	2	<p>改善基準第5条第1項②。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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～金曜日までの拘束時間で16時間を超えている日はないため、最大拘束時間に違反する勤務はない。</li> <li>2. 改善基準に定める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～金曜日までのうち15時間を超える日は、火曜日（16時間）、木曜日（16時間）、金曜日（16時間）の計3回であり、改善基準に違反している。</li> <li>3. 改善基準に定める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～金曜日の休息期間は、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。</li> <li>4. 水曜日の拘束時間は9時間である。月曜日～金曜日のうち、最も拘束時間が短い。</li> </ol>

問題	解答	ポイント解説
問24	適：1, 3 不適：2, 4	<p>2. 不適：運転者が整備管理者に報告した場合であっても、必ず点呼時には日常点検の実施についての確認を行わなければならない。安全規則第7条（点呼等）第1項③。</p> <p>4. 不適：運行管理者が、事業者と同等の責任を負うことはない。ただし、適切な運行管理を行っていないことで交通事故が発生した場合は、厳しい処分を受ける場合がある。</p>
問25	1, 2, 3	<p>4. 平成29年中の事業用乗合バス自動車が第1当事者となった人身事故の類型別発生状況を見ると、「車内事故（412件）」が最も多く、次いで、「追突（155件）」の順となっている。また、「車内事故」は、全体の約1/3を占めている。このため、旅客の着席前及び離籍時に急発進・急ブレーキを行わないことや、旅客への声掛けなどを指導する必要がある。</p>
問26	適：2 不適：1, 3, 4	<p>1. 不適：作成した健康診断個人票は5年間保存する。衛生規則第51条（健康診断結果の記録の作成）第1項。</p> <p>3. 不適：運転者から乗務が可能であると申告があっても、健康状態に問題がありそうな場合は、安全な運行ができないと判断し、運行管理者はその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>4. 不適：繁忙期を理由に配置替えした運転者を戻すこと自体は問題ないが、設問の場合、運転者は夜間運転業務時に、加齢に伴う視覚機能の低下が原因と思われる軽微な接触事故を起こしている。その後、改善されないまま運行管理者の判断で、繁忙期を理由に夜間運転業務に従事させることは不適切である。</p>
問27	A-1：B-2 C-1：D-2	_____
問28	適：1 不適：2, 3, 4	<p>2. 不適：運行記録計による記録は1年間保存しなければならない。安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項⑩。</p> <p>3. 不適：設問の内容は、ドライブレコーダ。</p> <p>4. 不適：衝突被害軽減ブレーキは、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、さらに危険が高まると自動的にブレーキを作動し、衝突による被害を軽減させるためのものである。したがって、運転者には、確実に危険を回避できるものではなく、ブレーキの機能等を正しく理解させる必要がある。</p>

問題	解答	ポイント解説
問29	2, 3	<p>1. 夜間ワンマン運行の実車運行区間における休憩は、運転時間概ね2時間毎に連続20分以上、一運行の実車距離が400km以下の場合、運転時間概ね2時間毎に連続15分以上を確保しなければならない。</p> <p>設問の夜間ワンマン運行の実車距離は330kmのため、運転時間概ね2時間毎に連続15分以上の休憩を確保する。</p> <p>しかし、最初の運転時間1時間30分の後にとった休憩が10分だけで15未満のため、「配置基準」に定める限度に違反している。</p> <p>2. 往路の夜間ワンマン運行（往路）連続運転時間は、「配置基準」に照らし、違反していない。</p> <p>復路の昼間ワンマン運行（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。</p> <p>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。</p> <p>3. 1日についての実車距離の限度は、「配置基準」に照らし、違反していない。</p> <p>1日について運転時間の限度は、「配置基準」に照らし、違反していない。</p> <p style="text-align: center;">   <small>Copyright (C) 2016 公論出版 All Rights Reserved.</small> </p>

問題	解答	ポイント解説
問30	6	<p>「事故の概要」と「事故の推定原因・事故の要因」から、事故の再発防止策として有効であるかどうかを判断する。</p> <p>イ. 適性診断の結果に基づく指導が十分でなかったため、適性診断結果の活用による助言・指導の徹底は、同種事故の再発を防止するための対策として有効である。</p> <p>エ. 事故当時、夜間であり、左外側線付近が暗く、また、運転者は昨年にも夜間に接触事故を起こすなど夜間の運転に不安があったため、悪天候や夜間におけるリスクへの理解と確認、危険への配慮とともに、慎重な運転をすることを運転者に対して徹底することは、同種事故の再発を防止するための対策として直接的に有効である。</p> <p>オ. 左外側線付近の安全確認が不十分により起きた事故であるため、発進の際は右後方だけに気を取られず、左外側線付近の安全を十分に確認するよう徹底することは、同種事故の再発を防止するための対策として直接的に有効である。</p> <p>キ. 扉の操作等、基本動作の徹底に関する指導監督が十分ではなく、運転者の安全不確認により起きた事故であるため、扉開閉装置の不適切な操作により、旅客が扉にはさまれる等の危険を予測し回避するため、運転者に対して、指差呼称や安全呼称などを行う習慣を徹底させることは、同種事故の再発を防止するための対策として直接的に有効である。</p>