

・解説の法令は令和2年度第1回（令和2年8月23日）実施日の内容となっています。

## 解答&amp;ポイント解説

## 令和2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 | 3    | <ol style="list-style-type: none"><li>1. 「認可」⇒「許可」。道路運送法第4条（一般旅客自動車運送事業の許可）第1項・第2項。</li><li>2. 「あらかじめ」⇒「遅滞なく」。道路運送法第15条（事業計画の変更）第4項。</li><li>3. 道路運送法第21条（乗合旅客の運送）第1項。</li><li>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。</li></ol>   |
| 問2 | 2, 4 | <ol style="list-style-type: none"><li>1. 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。・運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項。</li><li>2. 運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項。</li><li>3. 「1年間」⇒「3年間」。運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項。</li><li>4. 運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項。</li></ol>   |
| 問3 | 2    | <ol style="list-style-type: none"><li>1. 道路運送法第22条の2（安全管理規程等）第5項。</li><li>2. 「100両以上」⇒「200両以上」。運輸規則第47条の2（安全管理規程を定める旅客自動車運送事業者の事業の規模）第1項。</li><li>3. 運輸規則第47条の7（旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表）第1項・旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全にかかわる事項等（告示）。</li><li>4. 運輸規則第47条の7（旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表）第2項。</li></ol> |
| 問4 | 4    | <ol style="list-style-type: none"><li>1. 「運輸規則の解釈及び運用」第24条第1項。</li><li>2. 「運輸規則の解釈及び運用」第24条第1項。</li><li>3. 「運輸規則の解釈及び運用」第24条第2項。</li><li>4. 「2分の1以上」⇒「3分の1以上」。「運輸規則の解釈及び運用」第24条第1項。</li></ol>   |

| 問題  | 解答             | ポイント解説  |
|-----|----------------|---|
| 問5  | 2, 4           | 1. 「15日以内」⇒「30日以内」。事故報告規則第2条（事故の定義）第1項・事故報告規則第3条（報告書の提出）第1項。<br>2. 事故報告規則第2条（事故の定義）第1項・事故報告規則第3条（報告書の提出）第1項。<br>3. 報告書を提出する事故（死傷事故・負傷事故）であり、また、速報を要する事故のため、「速報+報告書」の提出をしなければならない。事故報告書の提出を省略することはできない。事故報告規則第2条（事故の定義）第1項・事故報告規則第3条（報告書の提出）第1項。・事故報告規則第4条（速報）第1項。<br>4. 事故報告規則第3条（報告書の提出）第2項。 |
| 問6  | 1              | 1. 「600km」⇒「400km」。配置基準2（1）。<br>2. 配置基準2（1）。<br>3. 配置基準2（1）。<br>4. 配置基準2（1）。  |
| 問7  | A-②：B-②<br>C-① | 「指導監督の指針」第二章2   |
| 問8  | 1, 3           | 1. 運輸規則第25条（乗務記録）第1項・「運輸規則の解釈及び運用」第25条第1項。<br>2. 運行指示書に「旅客が乗車する区間」が記載されている場合でも記録を省略できない。運輸規則第25条（乗務記録）第2項。<br>3. 運輸規則第25条（乗務記録）第1項。<br>4. 「当該乗務を行った事業用自動車ごとに」⇒「当該乗務を行った運転者ごとに」。運輸規則第25条（乗務記録）第3項。   |
| 問9  | 2              | 1. 車両法第16条（一時抹消登録）第2項。<br>2. 「15日以内」⇒「5日以内」。車両法第35条（許可基準等）第6項。<br>3. 車両法第69条（自動車検査証の返納等）第1項。<br>4. 車両法第12条（変更登録）第1項。  |
| 問10 | 2              | 1. 車両法第94条の5（保安基準適合証等）第11項。<br>2. 旅客を運送する自動車運送事業の用に供する自動車は、初回車検の有効期間は1年である。車両法第61条（自動車検査証の有効期間）第1項。<br>3. 車両法第70条（再交付）第1項。<br>4. 車両法第66条（自動車検査証の備付け等）第5項。   |

| 問題  | 解答                     | ポイント解説   |
|-----|------------------------|--|
| 問11 | A-① : B-②<br>C-⑤ : D-② | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車両法第59条（新規検査）第1項。</li> <li>2. 車両法第62条（継続検査）第1項。</li> <li>3. 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。</li> <li>4. 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。</li> </ol>  |
| 問12 | 1                      | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「60%以上」⇒「70%以上」。保安基準第29条（窓ガラス）第4項・告示の基準。</li> <li>2. 保安基準第26条（非常口）第1項・告示の基準。</li> <li>3. 保安基準第38条（後部反射器）第2項・告示の基準。</li> <li>4. 保安基準第2条（長さ、幅及び高さ）第1項。</li> </ol>  |
| 問13 | 3                      | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 道交法第20条（車両通行帯）第1項。</li> <li>2. 道交法第33条（踏切の通過）第1項。</li> <li>3. 「徐行しなければならない」⇒「車両は、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」。道交法第17条（通行区分）第1項・第2項。</li> <li>4. 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。</li> </ol>         |
| 問14 | 3                      | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 道交法第28条（追越しの方法）第1項・第2項。</li> <li>2. 道交法第32条（割り込み等の禁止）第1項。</li> <li>3. 交差点（優先道路を通行している場合における当該優先道路にある交差点を除く。）の手前の側端から前に30m以内の部分は追い越しを禁止する場所にあたるので、進路を変更してはならない。道交法第30条（追越しを禁止する場所）第1項。</li> <li>4. 道交法第26条の2（進路の変更の禁止）第2項。</li> </ol> |
| 問15 | A-② : B-①<br>C-①       | <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 道交法第65条（酒気帯び運転等の禁止）第1項。</li> <li>(2) 道交法第65条（酒気帯び運転等の禁止）第2項。</li> <li>(3) 道交法第65条（酒気帯び運転等の禁止）第3項。</li> <li>(4) 道交法第65条（酒気帯び運転等の禁止）第4項。</li> <li>(5) 道交法第117条の2の2（酒気帯びの罰則）第1項③・道交法施行令第44条の3（アルコールの程度）第1項。</li> </ol>                 |
| 問16 | 1                      | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「その前方に出る前に必ず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。</li> <li>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。</li> <li>3. 道交法第34条（左折又は右折）第1項。</li> <li>4. 道交法第34条（左折又は右折）第6項。</li> </ol>  |

| 問題  | 解答                 | ポイント解説   |
|-----|--------------------|--|
| 問17 | 1, 2               | 1. 道交法第103条（免許の取消し、停止等）第1項・道交法施行令第38条（免許の取消し又は停止及び免許の欠格期間の指定の基準）第5項。<br>2. 道交法第101条の4（70歳以上の者の特例）第1項。<br>3. 「当該歩行者等の直前で停止することができるような速度で進行し」⇒「当該横断歩道等の直前で一時停止し」。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。<br>4. 「停車してはならない」⇒「駐車してはならない」.[駐車禁止]  |
| 問18 | 2, 3               | 1. 「1年間保存」⇒「5年間保存」。労基法第109条（記録の保存）第1項。<br>2. 労基法第32条（労働時間）第1項・第2項。<br>3. 労基法第34条（休憩）第1項。<br>4. 「1年」⇒「3年」。労基法第14条（契約期間等）第1項。  |
| 問19 | 4                  | 1. 衛生規則第43条（雇入時の健康診断）第1項。<br>2. 安衛法第66条の6（健康診断の結果の通知）第1項。<br>3. 衛生規則第45条（特定業務従事者の健康診断）第1項。<br>4. 「4ヵ月以内」⇒「2ヵ月以内」。衛生規則第51条の2（健康診断の結果についての医師等からの意見聴取）第2項。  |
| 問20 | A-①：B-②<br>C-②：D-② | 改善基準第1条（目的等）第1項・第2項・第3項。   |
| 問21 | 2, 4               | 1. 「13時間を超える回数」⇒「15時間を超える回数」。改善基準第5条第1項。<br>2. 特例基準1。<br>3. 「フェリー乗船時間（乗船時刻から下船時刻まで）のうち、1時間」⇒「フェリー乗船時間（乗船時刻から下船時刻まで）のうち、2時間」、「フェリー乗船時間が1時間未満の場合は」⇒「フェリー乗船時間が2時間未満の場合は」。特例基準4。<br>4. 改善基準第5条第4項。   |
| 問22 | 3, 4               | 改善基準第2条第2項、第4項。<br>1. 休息期間は、いずれも継続20時間以上のため改善基準に違反していない。<br>2. 労働基準法第35条の休日に労働させる回数は、2週間で1回（25～26日）のみのため、改善基準に違反していない。<br>3. 拘束時間は、17～18日（22時間）が21時間を超えているため改善基準に違反している。<br>4. 1ヵ月についての拘束時間の延長に関する労使協定及び1ヵ月についての拘束時間を延長することができる月に該当しているため、1ヵ月の拘束時間を270時間まで延長できるが、拘束時間の合計が271時間であるため、改善基準に違反している。 |

| 問題  | 解答                           | ポイント解説  |
|-----|------------------------------|---|
| 問23 | 1, 4                         | <p>改善基準第5条第1項。</p> <p>はじめに、選択肢1～4の第1週～第4週を合計した運転時間を4で割り、4週間を平均した1週間当たりの運転時間をそれぞれ求めると、選択肢2が4週間を平均した1週間当たりの運転時間が44時間を超えており、改善基準に違反しているため除外される。</p> <p>また、図の空欄Cの18日を特定日とした場合、17日が9時間、19日が10時間であるため、Cに入る時間は8時間以下でなければならないが、選択肢3のCが10時間であるため、除外される。</p> <p>次に、選択肢1と選択肢4それぞれのA～Dに運転時間を入れてみる。</p> <p>《選択肢1》</p> <p>◎5日（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は改善基準に適合している。</p> <p>◎9日（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は改善基準に適合している。</p> <p>◎18日（C）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は改善基準に適合している。</p> <p>◎24日（D）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は改善基準に適合している。</p> <p>◎選択肢1は改善基準に適合している。</p> <p>《選択肢4》</p> <p>◎5日（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は改善基準に適合している。</p> <p>◎9日（B）を10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は改善基準に適合している。</p> <p>◎18日（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は改善基準に適合している。</p> <p>◎24日（D）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は改善基準に適合している。</p> <p>◎選択肢4は改善基準に適合している。</p> |
| 問24 | <p>適：2, 4</p> <p>不適：1, 3</p> | <p>1. 不適：「1年間」⇒「3年間」。運輸規則第37条（乗務員台帳及び乗務員証）第2項。</p> <p>3. 不適：「1年間」⇒「3年間」。運輸規則第38条（従業員に対する指導監督）第1項。・運輸規則第48条（運行管理者の業務）第1項。</p>  |

| 問題  | 解答                         | ポイント解説   |
|-----|----------------------------|--|
| 問25 | 1                          | <p>2. 事故を起こした場合は、まず最初に負傷者の救護等を行い、その後、運行管理者に連絡をし、指示を受けるよう指導する。</p> <p>3. 適性診断は、運転者の運転行動や運転態度の長所や短所を診断し、運転のクセ等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>4. チューハイ350m ℓ（アルコール7%）を処理するために必要な時間の目安は、概ね4時間以上とされている。「指導監督の指針」第1章2（1）。</p>   |
| 問26 | 適：1, 2, 3<br>不適：4          | <p>4. 不適：SASは本人に自覚がないことが多い。事業者は、自己申告した運転者に限定せず、3年に1度を目安にSASスクリーニング検査を実施し、また、雇入れ時等にも検査を行う。</p>  |
| 問27 | 適：2, 3, 4<br>不適：1          | <p>1. 不適：四輪車を運転する場合、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ため注意をするよう指導する必要がある。</p>  |
| 問28 | <p>アー②<br/>イー②<br/>ウー①</p> | <p>ア. 6分間記録図表から、「6:56:00」直後に速度のグラフが0になっているため、この時に急ブレーキをかけた事が分かる。この時の速度を読み取ると、70km/h付近である。よって、空走時間が1秒であることから、70km/hで走行中の自動車は1秒間に走行する距離を求めるため、時速を秒速に変換する。1kmは1000m、1時間は3600秒（s）である。</p> $70\text{km/h} = \frac{70 \times 1000\text{m}}{3600\text{s}} = \frac{700\text{m}}{36\text{s}} = 19.4\cdots\text{m/s} \Rightarrow 19.4\text{m}$ <p>したがって、A自動車の空走距離はおよそ20mとなる。</p> <p>イ. 危険を認知してから停止するまでに走行した距離を停止距離といい、空走距離と制動距離の和から求める。</p> <p style="text-align: center;">停止距離 = 空走距離 + 制動距離</p> <p>アで求めた空走距離は20mであるため、A自動車が危険を認知してから停止するまでに走行した距離は、20m + 40m = 60mとなる。</p> <p>ウ. A自動車とB自動車のそれぞれの停止距離を確認する。A自動車の停止距離はイより、60m。B自動車は危険を認識後、ブレーキ・ペダルを踏み込む。この時点からB自動車は制動距離35mを走行して停止する。</p> <p>A自動車とB自動車の車間距離は50mであるため、B自動車はA自動車の50m先から35m移動して停止する。一方、A自動車は60m移動して停止する。したがって、停止時のA自動車とB自動車の車間距離は（50m + 35m） - 60m = 25mとなる。</p> |

| 問題  | 解答                | ポイント解説   |
|-----|-------------------|--|
| 問29 | アー③<br>イー②<br>ウー① | <p>ア. A営業所～B駅、B駅～C地点及びC地点～D観光地の所要時間を求める。</p> <p>◎A営業所～B駅は次のとおり。</p> $\text{所要時間} = \frac{\text{距離}}{\text{速度}} = \frac{15\text{km}}{30\text{km/h}} = \frac{1}{2} \text{時間} \Rightarrow \frac{1}{2} \times 60\text{分} = 30\text{分}$ <p>◎B駅～C地点は次のとおり。</p> $\text{所要時間} = \frac{\text{距離}}{\text{速度}} = \frac{110\text{km}}{55\text{km/h}} = 2 \text{時間}$ <p>◎C地点～D観光地は次のとおり。</p> $\begin{aligned} \text{所要時間} &= \frac{\text{距離}}{\text{速度}} = \frac{45\text{km}}{30\text{km/h}} = \frac{3}{2} \text{時間} \Rightarrow \frac{3}{2} \times 60\text{分} = 90\text{分} \\ &= 1 \text{時間} 30\text{分} \end{aligned}$ <p>D観光地に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> <p>A営業所の出庫時刻 = 12時 - 1時間30分 - 休憩10分 - 2時間 - 乗車10分 - 回送30分 = 7時40分</p> <p>イ. D観光地～E地点の所要時間を求める。</p> $\text{所要時間} = \frac{\text{距離}}{\text{速度}} = \frac{60\text{km}}{30\text{km/h}} = 2 \text{時間}$ <p>D観光地～E地点の所要時間が2時間のため、E地点に到着時刻は16時となる。</p> <p>E地点で20分休憩をとっているため、D地点の出発時刻は16時20分となる。</p> <p>E地点～F駅の所要時間は2時間となるため、E地点～F駅の距離は次のとおり。</p> $\text{距離} = \text{速度} \times \text{所要時間} = 25\text{km/h} \times 2 \text{時間} = 50\text{km}$ <p>ウ. 乗務開始から順に、合計4時間運転後に合計2時間20分の中断、合計4時間運転後に合計30分の中断、40分運転後に乗務終了しているため、改善基準に違反していない。</p> |

| 問題  | 解答             | ポイント解説   |
|-----|----------------|--|
| 問30 | A－⑤：B－③<br>C－⑧ | <p>「死亡・重傷事故の特徴」と「事故の主な要因」から、「事故低減対策のポイント」ア～シの内容が、Aの直進時の事故、Bの右折時の事故、Cの左折時の事故の防止のための指導として直接的に有効であるかどうかをそれぞれ判断する。</p> <p>ア. 直進時の事故の主な要因として「慣れている道による気の緩み」が挙げられているため、慣れている直進道路などでは、気の緩みが追突事故を誘発することから、慎重な運転と適正な車間距離をとるよう運転者に対し指導することは、事故防止のための指導Bとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>イ. 車内事故の主な要因として「乗客が着席したものと誤認して発進」が挙げられているため、高齢の乗客が走行中に席を立ち車内を移動した場合、バスが停車してから席を立つように乗客に注意喚起をするよう運転者に対し指導することは、事故防止のための指導Aとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>エ. 右折時の事故の主な要因として「車両の片側の安全確認不足」が挙げられているため、対向車に注意して徐行するとともに、右折した先の状況にも十分注意を払い走行するよう運転者に対し指導することは、事故防止のための指導Cとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>オ. 直進時の事故の主な要因として「自転車の挙動に対する運転者の認識の甘さ」が挙げられているため、自転車の挙動に注意して運転するよう運転者に対し指導することは、事故防止のための指導Bとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>カ. 車内事故の主な要因として「乗客が着席したものと誤認して発進」が挙げられているため、バスを発車しようとするときは、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、発車する前にその旨を車内アナウンスするよう運転者に対し指導することは、事故防止のための指導Aとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>ク. 直進時の事故の主な要因として「寝不足による注意力散漫」が挙げられているため、運転者が体調不良や睡眠不足で運転することがないように、運転者の体調や通勤時間などを考慮した無理のない乗務割を行うことは、事故防止のための指導Bとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>ケ. 右折時の事故の主な要因として「回送による気の緩み、注意力不足」が挙げられているため、回送時も乗客がいるときと同様に集中して運転を行うよう運転者に対し指導することは、事故防止のための指導Cとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>コ. 車内事故の主な要因として「乗客が走行中に立ち上がったたり移動したりすることがある」が挙げられているため、発進、停止時等において滑らかで静かな運転となるよう、デジタルタコグラフ等を活用して、運転者が客観的に自身の走行状況を把握し、運転技術の向上を図るよう運転者に対し指導することは、事故防止のための指導Aとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>シ. 右折時の事故の主な要因として「対向車の後方の安全確認不足」が挙げられているため、右折時に対向車が接近しているときはその通過を待つとともに、対向車の後方にも車がいるかもしれないと予測して、対向車の通過後に必ずその後方の状況を確認してから右折するよう運転者に対し指導することは、事故防止のための指導Cとして最も直接的に有効と考えられる。</p> |