


運行管理者試験問題(旅客)

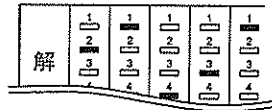
受験番号	R										氏名	
------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----	--

注 意

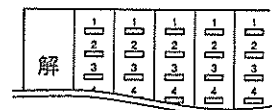
- これは試験問題です。問題は、1 ページから 30 ページまでの 30 問です。
- 「試験始め」の合図と同時に、問題のページ数を確認して下さい。
もし、印刷の不明瞭なものやページ数が不足しているものがあつた場合は、直ちに試験官に申し出て下さい。
- 答えは別の解答用紙に記入(マーク)して下さい。(解答欄にある該当番号の を  のように正しく黒く塗りつぶして下さい。)
- 解答用紙に記入(マーク)された答えは、光学式読取装置により読み取られ、採点されます。
正しくマークされていない答えは、読み取り不能となり、採点することができませんので、下記の注意点を守って正確にマークして下さい。

- ① 該当する (四角の枠)の全体を、HB 又は B の鉛筆等で正しく黒く(濃く)塗りつぶして下さい。(F 又は H を含むより薄い鉛筆等で記入した場合は、読取装置により読み取れず、無解答と判定されることがあります。)

(正しい塗りつぶし方)



(悪い塗りつぶし方)



- ② ①と同様に の一部だけを塗りつぶしたものや、線を引いたもの、レ点を打ったもの等は読み取れず、無解答と判定されることがあります。

読み取れる記入例	読み取れない記入例
	     

- ③ マークを消すときは、「消しゴム」を使用して、しっかりときれいに消し、消しくずを残さないようにして下さい。(消し残し等があると複数解答と判定され、不正解となる場合があります。)

5. 答えを記入の際は、各問題の設問の指示に従い解答して下さい。
なお、解答にあたっては、各問及び各選択肢に記載された事項以外は、考慮しないものとして下さい。

また、設問で求める数と異なる数の解答をしたもの、及び複数の解答を求める問題で一部不正解のものは、正解としません。

6. 参考書、携帯電話(その他の通信機器を含む)及び電卓その他の計算機能があるすべてのものの使用を禁止します。

計算をする場合は、問題用紙の余白を使って下さい。

1. 道路運送法関係

問 1 一般旅客自動車運送事業者が定める事業計画の変更に関する次の記述のうち、国土交通大臣の認可を受けなければならないものとして正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 路線定期運送を行う一般乗合旅客自動車運送事業の営業所の名称及び位置の変更
2. 一般乗合旅客自動車運送事業に係る停留所又は乗降地点の名称及び位置並びに停留所間又は乗降地点間のキロ程の変更
3. 一般乗用旅客自動車運送事業の主たる事務所の名称及び位置の変更
4. 一般貸切旅客自動車運送事業の自動車車庫の位置及び収容能力の変更

問 2 道路運送法に定める一般旅客自動車運送事業の運行管理者等の義務についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢(1～8)から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 運行管理者は、 にその業務を行わなければならない。
2. 一般旅客自動車運送事業者は、運行管理者に対し、法令で定める業務を行うため必要な を与えなければならない。
3. 一般旅客自動車運送事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を しなければならない。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 に従わなければならない。

- | | | | |
|--------|--------|--------|--------|
| 1. 指 導 | 2. 権 限 | 3. 考 慮 | 4. 公 平 |
| 5. 誠 実 | 6. 地 位 | 7. 勧 告 | 8. 尊 重 |

問 3 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正しいものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 死者又は負傷者(法令に掲げる傷害を受けた者)が生じた事故を引き起こした者等特定の運転者に対し、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせること。
2. 法令に規定する運行管理者資格者証を有する者又は国土交通大臣が告示で定める運行の管理に関する講習であって国土交通大臣の認定を受けたもの(基礎講習)を修了した者のうちから、運行管理者の業務を補助させるための者(補助者)を選任すること並びにその者に対する指導及び監督を行うこと。
3. 一般貸切旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、旅客自動車運送事業運輸規則第 28 条(経路の調査等)の調査をし、かつ、同条の規定に適合する自動車を使用すること。
4. 従業員に対し、効果的かつ適切に指導監督を行うため、輸送の安全に関する基本的な方針を策定し、これに基づき指導及び監督を行うこと。

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点呼に関する次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 乗務前の点呼においては、営業所に備えるアルコール検知器(呼気に含まれるアルコールを検知する機器であって、国土交通大臣が告示で定めるもの。)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。
2. 乗務前の点呼においては、酒気帯びの有無及び疾病、疲労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について、運転者に対し報告を求め、及び確認しなければならない。ただし、その他の方法により当該報告事項について確認ができる場合にあっては、当該報告を求めないことができる。
3. 点呼は、対面で行うとされているが、運行上やむを得ない場合は電話その他の方法によることも認められており、一般乗用旅客自動車運送事業において、営業所と離れた場所にある当該営業所の車庫から乗務を開始する運転者については、運行上やむを得ない場合に該当することから、電話による点呼を行うことができる。
4. 点呼を行った際に記録しなければならない事項は、運転者ごとに点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容のほか、①点呼を行った者及び点呼を受けた運転者の氏名、②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、③点呼の日時、④点呼の方法、⑤その他必要な事項である。

問 5 自動車事故に関する次の記述のうち、一般旅客自動車運送事業者が自動車事故報告規則に基づく国土交通大臣への報告を要しないものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業用自動車が走行中、運転者がハンドル操作を誤り、当該事業用自動車が道路から0.6メートル下の畑に転落した。
2. 一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車が走行中、前を走行していた乗用車が交差点で停車しようとしてブレーキをかけたが、当該事業用自動車の運転者はこれに気付くのが遅れ、追突を避けるため急ブレーキをかけて停車させた。この際、立席の乗客1名が車内で転倒し、10日間の医師の治療を要する傷害を負った。
3. 事業用自動車が走行中、アクセルを踏んでいるものの速度が徐々に落ち、しばらく走行したところでエンジンが停止して走行が不能となった。再度エンジンを始動させようとしたが、燃料装置の故障によりエンジンを再始動させることができず運行ができなくなった。
4. 事業用自動車が交差点を通過するため進入したところ、交差する道路の左方から進入してきた原動機付自転車と出合い頭に衝突した。当該事故で原動機付自転車の運転者に2日間の入院及び30日間の医師の治療を要する傷害を生じさせた。

問 6 一般旅客自動車運送事業者(以下「事業者」という。)の過労運転の防止等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、事業計画(路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画)の遂行に十分な数の事業用自動車の運転者を常時選任しておかなければならない。この場合、事業者(個人タクシー事業者を除く。)は、日日雇い入れられる者、2ヵ月以内の期間を定めて使用される者及び試みの使用期間中の者(14日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。)を当該運転者として選任してはならない。
2. 事業者は、乗務員が有効に利用することができるように、営業所、自動車車庫その他営業所又は自動車車庫付近の適切な場所に、休憩に必要な施設を整備し、及び乗務員に睡眠を与える必要がある場合又は乗務員が勤務時間中に仮眠する機会がある場合は、睡眠又は仮眠に必要な施設を整備し、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。
3. 事業者は、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つて、事業用自動車の運転者の勤務日数及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。
4. 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つて、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、当該運転者と交替するための運転者を配置しておかなければならない。

問 7 一般旅客自動車運送事業者(以下「事業者」という。)の事業用自動車の運行の安全を確保するために、国土交通省告示に基づき運転者に対して行わなければならない指導監督及び特定の運転者に対して行わなければならない特別な指導に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、その事業用自動車の運転者に対し、告示で定めるところにより、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について、適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存しなければならない。
2. 事業者は、事故惹起運転者に対する特別な指導については、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ヵ月以内に実施する。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。
3. 事業者(個人タクシー事業者を除く。)は、適齢診断(高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したもの。)を運転者が65才に達した日以後1年以内に1回、その後75才に達するまでは3年以内ごとに1回、75才に達した日以後1年以内に1回、その後1年以内ごとに1回受診させなければならない。
4. 一般乗用旅客自動車運送事業者(個人タクシー事業者を除く。)は、運転者として新たに雇い入れた者が当該事業者の営業区域内において雇入れの日前2年以内に通算90日以上一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者であったときは、新たに雇い入れた者に対する特別な指導を行わなくてもよい。

問 8 旅客自動車運送事業の輸送の安全等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 旅客自動車運送事業者は、天災その他の事故により、旅客に死者又は重傷者のあるときは、すみやかに、その旨を家族に通知しなければならない。
2. 旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者は、乗務を終了して他の運転者と交替するときは、交替する運転者に対し、当該乗務に係る事業用自動車、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、交替して乗務する運転者は、当該通告を受け、当該事業用自動車の制動装置、走行装置その他の重要な部分の機能について点検の必要性があると認められる場合には、これを点検しなければならない。
3. 旅客自動車運送事業者は、道路運送法の規定による処分(輸送の安全に係るものに限る。)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。
4. 旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者は、疾病、疲労、天災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があるときは、その旨を当該旅客自動車運送事業者に申し出なければならない。

2. 道路運送車両法関係

問 9 道路運送車両法の自動車の登録等についての次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 自動車登録番号標及びこれに記載された自動車登録番号の表示は、国土交通省令で定めるところにより、自動車登録番号標を自動車の前面及び後面の任意の位置に確実に取り付けることによって行うものとする。
2. 臨時運行の許可を受けた自動車を運行の用に供する場合には、臨時運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、臨時運行許可証を備え付けなければならない。また、当該臨時運行許可証の有効期間が満了したときは、その日から5日以内に、当該臨時運行許可証及び臨時運行許可番号標を行政庁に返納しなければならない。
3. 登録自動車の所有者は、自動車の用途を廃止したときは、その事由があった日から5日以内に、永久抹消登録の申請をしなければならない。
4. 自動車の所有者は、当該自動車の使用の本拠の位置に変更があったときは、道路運送車両法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、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない。

問10 道路運送車両法に定める自動車の整備命令等についての次の文中、A、B、Cに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

地方運輸局長は、自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるとき(同法第54条の2第1項に規定するときを除く。)は、当該自動車の に対し、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために必要な を行うべきことを命ずることができる。この場合において、地方運輸局長は、保安基準に にある当該自動車の に対し、当該自動車が保安基準に適合するに至るまでの間の運行に関し、当該自動車の使用の方法又は経路の制限その他の保安上又は公害防止その他の環境保全上必要な指示をすることができる。

- A 1. 使用者 2. 所有者
B 1. 整備 2. 点検
C 1. 適合しなくなるおそれがある状態 2. 適合しない状態

問11 自動車の検査等についての次の記述のうち、正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 指定自動車整備事業者が交付した有効な保安基準適合標章を自動車に表示している場合であっても、当該自動車に自動車検査証を備え付けなければ、これを運行の用に供してはならない。
2. 自動車の使用者は、自動車の長さ、幅又は高さを変更したときは、道路運送車両法で定める場合を除き、その事由があった日から30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。
3. 国土交通大臣は、一定の地域に使用の本拠の位置を有する自動車の使用者が、天災その他やむを得ない事由により、継続検査を受けることができないと認めるときは、当該地域に使用の本拠の位置を有する自動車の自動車検査証の有効期間を、期間を定めて伸長する旨を公示することができる。
4. 自動車に表示されている検査標章には、当該自動車の自動車検査証の有効期間の起算日が表示されている。

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ついての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 自動車の乗車定員は、12歳以上の者の数をもって表すものとする。この場合において、12歳以上の者1人は、12歳未満の小児又は幼児1.5人に相当するものとする。
2. 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おいても、点滅回数の基準に適合する構造としなければならない。
3. 用語の定義に定める「空車状態」とは、道路運送車両が原動機及び燃料装置に燃料、潤滑油、冷却水等の全量を搭載し及び当該車両の目的とする用途に必要な固定的な設備を設ける等運行に必要な装備をした状態をいう。
4. 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. 道路交通法関係

問13 道路交通法に定める用語の意義についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 本線車道とは、車両が道路の定められた部分を通行すべきことが道路標示により示されている場合における当該道路標示により示されている道路の部分という。
2. 道路交通法の規定の適用については、身体障害者用の車いす、歩行補助車等又は小児用の車を通行させている者は、歩行者とする。
3. 駐車とは、車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること(貨物の積卸しのための停止で5分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。)、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。
4. 進行妨害とは、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。

問14 道路交通法に定める車両の交通方法等についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 車両(トロリーバスを除く。)は左折し、右折し、横断し、若しくは転回するため軌道敷を横切る場合又は危険防止のためやむを得ない場合を除き、軌道敷内を通行してはならない。ただし、法令で定める軌道敷内を通行することができる場合であって、路面電車の通行を妨げないときを除く。
2. 車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて1番目の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車(小型特殊自動車及び道路標識等によって指定された自動車を除く。)は、当該道路の左側部分(当該道路が一方通行となっているときは、当該道路)に3以上の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も右側の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。
3. 一般乗合旅客自動車運送事業者による路線定期運行の用に供する自動車(以下「路線バス等」という。)の優先通行帯であることが道路標識等により表示されている車両通行帯が設けられている道路においては、自動車(路線バス等を除く。)は、後方から路線バス等が接近してきた場合であっても、その路線バス等の正常な運行に支障を及ぼさない限り、当該車両通行帯を通行することができる。
4. 車両は、道路の中央から左の部分の幅員が6メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき(道路の中央から右の部分を見とおすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。)は、道路の中央から右の部分にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。

問15 道路交通法に定める徐行及び一時停止についての次の記述のうち、誤っているものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 交差点又はその附近において、緊急自動車が接近してきたときは、車両（緊急自動車を除く。）は、交差点を避け、かつ、道路の左側（一方通行となっている道路においてその左側に寄ることが緊急自動車の通行を妨げることとなる場合にあっては、道路の右側）に寄って一時停止しなければならない。
2. 車両等は、道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近又は勾配の急な上り坂及び下り坂を通行するときは、徐行しなければならない。
3. 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。
4. 車両等は、環状交差点に入ろうとするときは、徐行しなければならない。

問16 車両等の運転者が道路交通法に定める規定に違反した場合等の措置についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

車両等の運転者が道路交通法若しくは同法に基づく命令の規定又は同法の規定に基づく した場合において、当該違反が当該違反に係る車両等の の業務に関してなされたものであると認めるときは、公安委員会は、内閣府令で定めるところにより、当該車両等の使用者が道路運送法の規定による自動車運送事業者、貨物利用運送事業法の規定による第二種貨物利用運送事業を営む者であるときは当該事業者及び に対し、当該車両等の使用者がこれらの事業者以外の者であるときは当該車両等の使用者に対し、当該 を通知するものとする。

- | | | |
|---|-----------------|----------------|
| A | 1. 処分に違反 | 2. 条件に違反 |
| B | 1. 所有者 | 2. 使用者 |
| C | 1. 当該事業を監督する行政庁 | 2. 当該事業所の運行管理者 |
| D | 1. 違反の内容 | 2. 処分の理由 |

問17 道路交通法に定める車両等の運転者の遵守事項についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 自動車等の運転者は、自動車等を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置(道路運送車両法に規定する装置であるものを除く。)に表示された画像を注視してはならない。
2. 自動車(大型自動二輪車及び普通自動二輪車を除く。)の運転者は、政令で定めるやむを得ない理由があるとき等を除き、座席ベルトを装着しない者を運転者席以外の乗車装置(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してはならない。
3. 車両等の運転者は、監護者が付き添わない児童若しくは幼児が歩行しているときは、一時停止し、又は徐行して、その歩行を妨げないようにしなければならない。
4. 自動車の運転者は、自動車を離れるときは、その原動機を止めることを要しないが、完全にブレーキをかける等当該自動車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. 労働基準法関係

問18 労働基準法(以下「法」という。)の定めに関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 平均賃金とは、これを算定すべき事由の発生した日以前3ヵ月間にその労働者に対し支払われた賃金の総額を、その期間の所定労働日数で除した金額をいう。
2. 法で定める基準に達しない労働条件を定める労働契約は、その部分については無効とする。この場合において、無効となった部分は、この法で定める基準による。
3. 使用者は、労働契約の締結に際し、労働者に対して賃金、労働時間その他の労働条件を明示しなければならない。この明示された労働条件が事実と相違する場合においては、労働者は、即時に労働契約を解除することができる。
4. 使用者は、労働者が業務上負傷し、又は疾病にかかり療養のために休業する期間及びその後30日間並びに産前産後の女性が法第65条(産前産後)の規定によって休業する期間及びその後30日間は、解雇してはならない。

問19 労働基準法の定めに関する次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 使用者は、労働者に、休憩時間を除き1週間について40時間を超えて、労働させてはならない。また、1週間の各日については、労働者に、休憩時間を含め1日について8時間を超えて、労働させてはならない。
2. 常時10人以上の労働者を使用する使用者は、始業及び終業の時刻、休憩時間、休日、休暇に関する事項等法令に定める事項について就業規則を作成し、行政官庁に届け出なければならない。
3. 使用者は、その雇入れの日から起算して3ヵ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. 使用者は、6週間(多胎妊娠の場合にあっては、14週間)以内に出産する予定の女性が休業を請求した場合においては、その者を就業させてはならない。また、産後8週間を経過しない女性を就業させてはならない。ただし、産後6週間を経過した女性が請求した場合において、その者について医師が支障がないと認めた業務に就かせることは、差し支えない。

問20 「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に従事する自動車運転者の運転時間に関する次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢(1～8)から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 運転時間は、2日(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 を超えないものとする。ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び改善基準に定める特定運転者については、労使協定があるときは、改善基準に定める時間まで延長することができる。
2. 連続運転時間(1回が連続 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。)は、 を超えないものとする。

1. 乗務開始	2. 5時間	3. 40時間	4. 10分
5. 44時間	6. 始業時刻	7. 15分	8. 4時間

問21 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」等に関する次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 使用者は、バス事業に従事する自動車の運転者(以下「バス運転者」という。)の休息期間については、当該バス運転者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。
2. 使用者は、バス運転者(隔日勤務に就く運転者以外のもの。以下同じ。)が同時に1台の事業用自動車に2人以上乗務する場合(車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。)においては、1日(始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。)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。また、休息期間は、4時間まで短縮することができるものとする。
3. 使用者は、業務の必要上、バス運転者に勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計8時間以上でなければならないものとする。
4. バス運転者が勤務の中途においてフェリーに乗船する場合における拘束時間及び休息期間は、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2時間未満の場合には、その時間)については、拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として扱うものとする。

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を2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、隔日勤務に就く場合には該当しないものとする。また、「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～ 4週	5～ 8週	9～ 12週	13～ 16週	17～ 20週	21～ 24週	25～ 28週	29～ 32週	33～ 36週	37～ 40週	41～ 44週	45～ 48週	49～ 52週
4週間を平均した1週間 当たりの拘束時間	60 時間	68 時間	63 時間	62 時間	65 時間	66 時間	58 時間	62 時間	66 時間	67 時間	64 時間	63 時間	70 時間

2.

	1～ 4週	5～ 8週	9～ 12週	13～ 16週	17～ 20週	21～ 24週	25～ 28週	29～ 32週	33～ 36週	37～ 40週	41～ 44週	45～ 48週	49～ 52週
4週間を平均した1週間 当たりの拘束時間	64 時間	66 時間	64 時間	71 時間	65 時間	63 時間	60 時間	59 時間	67 時間	70 時間	62 時間	64 時間	61 時間

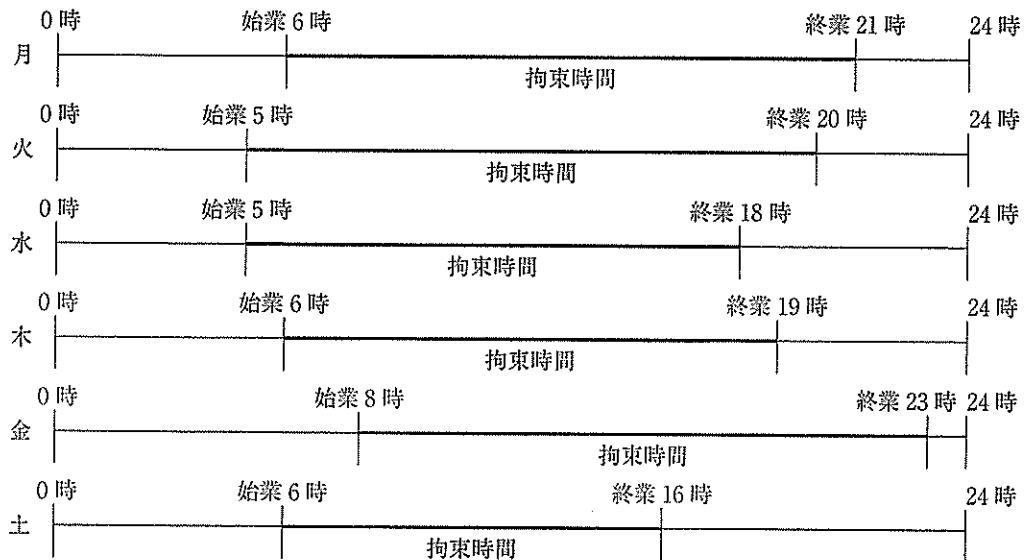
3.

	1～ 4週	5～ 8週	9～ 12週	13～ 16週	17～ 20週	21～ 24週	25～ 28週	29～ 32週	33～ 36週	37～ 40週	41～ 44週	45～ 48週	49～ 52週
4週間を平均した1週間 当たりの拘束時間	61 時間	64 時間	60 時間	71 時間	65 時間	64 時間	63 時間	60 時間	62 時間	69 時間	64 時間	70 時間	67 時間

4.

	1～ 4週	5～ 8週	9～ 12週	13～ 16週	17～ 20週	21～ 24週	25～ 28週	29～ 32週	33～ 36週	37～ 40週	41～ 44週	45～ 48週	49～ 52週
4週間を平均した1週間 当たりの拘束時間	64 時間	70 時間	61 時間	66 時間	62 時間	63 時間	58 時間	64 時間	70 時間	72 時間	62 時間	63 時間	60 時間

問23 下図は、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、正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。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 点呼の実施に関する次の記述のうち、適切なものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. A営業所の運行管理者は、所属する運転者に乗務が同社のB営業所で終了する運行を指示した。そこで、当該運転者の乗務後の点呼における酒気帯びの有無を確認するため、B営業所に設置してあるアルコール検知器(検査日時、測定値を自動的に記録できるもの。)を使用させてもらうよう依頼した。その日の乗務後点呼の際、運転者は、当該検知器による測定結果をA営業所の運行管理者に電話で報告した。その測定にはB営業所の運行管理者が立ち会った。
2. 運行管理者は、深夜の時間帯に長距離走行となる運送について交替運転者を同乗させている。出庫時から運転を開始する運転者に対する乗務前の点呼については、所属する営業所において対面により行い、出庫時から同乗する交替運転者の乗務前の点呼については、あらかじめ運転を交替する地点として指示した地点において、交替運転者が運転を開始する前にカメラ機能付き携帯電話及び車載されているアルコール検知器を使用して、健康状態、酒気帯びの有無等の報告、確認を行った。
3. 運行管理者の補助者は、乗務前点呼において、運転者が疾病、疲労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があると判断したが、本人から時間が経てば大丈夫との申告があったため、そのまま乗務させた。
4. 点呼は、運行上やむを得ない場合を除き、対面により行うこととされている。一般乗合旅客自動車運送事業において、営業所から1キロメートル離れた場所にある当該営業所の車庫から乗務を開始する運転者については、運行上やむを得ない場合に該当することから、運行管理者は電話により点呼を行っている。

問25 緊急事態等に関する次の記述のうち、運行管理者又は事業用自動車の運転者等の措置として適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

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る幅のある路側帯に停車させた。運転者は、昼間で視界も良好であるため非常点滅表示灯を点灯させることで十分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、速やかに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. 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と考え、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わせることとした。
4. タクシーの運転者は乗客を乗せて踏切を通過中に、エンジンが突然停止して踏切内で立ち往生してしまった。当該運転者は、エンジンの再始動は困難と判断し、まず踏切支障報知装置の非常ボタンを押し、列車の運転士等に踏切内に当該車両が立ち往生していることを知らせた後に、乗客を誘導して退避させた。

問26 交通事故防止対策に関する次の記述のうち、適切なものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 適性診断は、運転者の運転能力、運転態度及び性格等を客観的に把握し、運転の適性を判定することにより、運転に適さない者を運転者として選任しないようにするためのものであり、ヒューマンエラーによる交通事故の発生を未然に防止するための有効な手段となっている。
2. 飲酒は、運転に欠かせない視力、反応時間、運動機能、注意力、集中力、判断力、平衡感覚等を大きく損なわせることから、飲酒による運転への影響を運転者に指導することは、事故防止対策の有効な手段となっている。
3. 指差呼称は、運転者の錯覚、誤判断、誤操作等を防止するための手段であり、信号や標識などを指で差し、その対象が持つ名称や状態を声に出して確認することをいうが、安全確認に重要な運転者の意識レベルは、個人差があるため有効な交通事故防止対策の手段となっていない。
4. 交通事故は、そのほとんどが運転者等のヒューマンエラーにより発生するものである。したがって、事故惹起運転者の社内処分及び再教育に特化した対策を講ずることが、交通事故の再発を未然に防止するには最も有効である。そのためには、発生した事故の調査や事故原因の分析よりも事故惹起運転者及び運行管理者に対する特別講習を確実に受講させる等、ヒューマンエラーの再発防止を中心とした対策に努めるべきである。

問27 事業用自動車の運転者の健康管理に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

1. 常習的な飲酒運転の背景には、アルコール依存症という病気があるといわれている。この病気は専門医による早期の治療をすることにより回復が可能とされているが、一度回復しても飲酒することにより再発することがあるため、事業者は、アルコール依存症から回復した運転者に対しても飲酒に関する指導を行う必要がある。
2. 事業者が、自社指定の医師による定期健康診断を実施したが、一部の運転者からは当該医師による健康診断ではなく他の医師による健康診断を受診したい旨の希望があった。そこで、自社で実施した健康診断を受診しなかった運転者には、他の医師が行う当該健康診断に相当する健康診断を受け、その結果を証明する書面を提出するようにさせた。
3. 漫然運転や居眠り運転の原因の一つとして、睡眠時無呼吸症候群(SAS)と呼ばれている病気がある。この病気は、睡眠中に呼吸が止まる、日中の強い眠気などの症状があり、また、狭心症や心筋梗塞などの合併症を引き起こすおそれがある。このため、安全運転を続けていくためには早期の発見及び治療が重要であることから、事業者は、日頃から運転者に対し、SASの症状などについて理解させておく必要がある。
4. 自社で行った定期健康診断においては特に異常な所見がなかった運転者が、数ヵ月後に脳梗塞と診断され、病院に入院し治療を受けた。その後、退院した運転者より「完治したので乗務に戻りたい。」との申告があったことから、運行管理者は、医師から乗務に係わる意見を聴取することなく、運転者の顔色等を確認のうえ大丈夫と判断して、乗務させた。

問28 自動車の走行時に働く力及び運転中の人間の視覚と視野等に関する次の記述のうち、適切でないものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 自動車がカーブを走行するとき、自動車の重量及びカーブの半径が同一の場合には、速度が2倍になると遠心力の大きさも2倍になることから、カーブを走行する場合の横転などの危険性について運転者に対し指導する必要がある。
2. 前方の自動車を大型車と乗用車から同じ距離で見た場合、それぞれの視界や見え方が異なり、運転席が高い位置にある大型車の場合は車間距離に余裕がないように感じ、乗用車の場合は車間距離に余裕があるように感じやすくなる。したがって、運転者に対して、運転する自動車による車間距離の見え方の違いに注意して、適正な車間距離をとるよう指導する必要がある。
3. 自動車の夜間の走行時においては、自車のライトと対向車のライトで、お互いの光が反射し合い、その間にいる歩行者や自転車が見えなくなることがあり、これを蒸発現象という。蒸発現象は暗い道路で特に起こりやすいので、夜間の走行の際には十分注意するよう運転者に対し指導する必要がある。
4. 自動車が追越しをするときは、前の自動車の走行速度に応じた追越し距離、追越し時間が必要になる。前の自動車と追越しをする自動車の速度差が小さい場合には追越しに長い時間と距離が必要になることから、無理な追越しをしないよう運転者に対し指導する必要がある。

問29 貸切バス事業の営業所の運行管理者は、旅行会社から運送依頼を受けて、次のとおり運行の計画を立てた。当該運行計画に関する(1)及び(2)について、国土交通省で定めた「貸切バスの交替運転者の配置基準」(以下「配置基準」という。)等に照らして解答しなさい。なお、解答にあたっては、<運行の計画>に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

(旅行会社の依頼事項)

ハイキングツアー客(以下「乗客」という。)25名を乗せ、A地点を22時40分に出発し、D目的地に翌日4時50分に到着する。その後、D目的地を14時30分に出発し、A地点に20時40分に戻る。

<運行の計画>

ア 乗車定員29名の中型乗用自動車を使用し、当該運行計画全体における運転者は1人乗務とする。

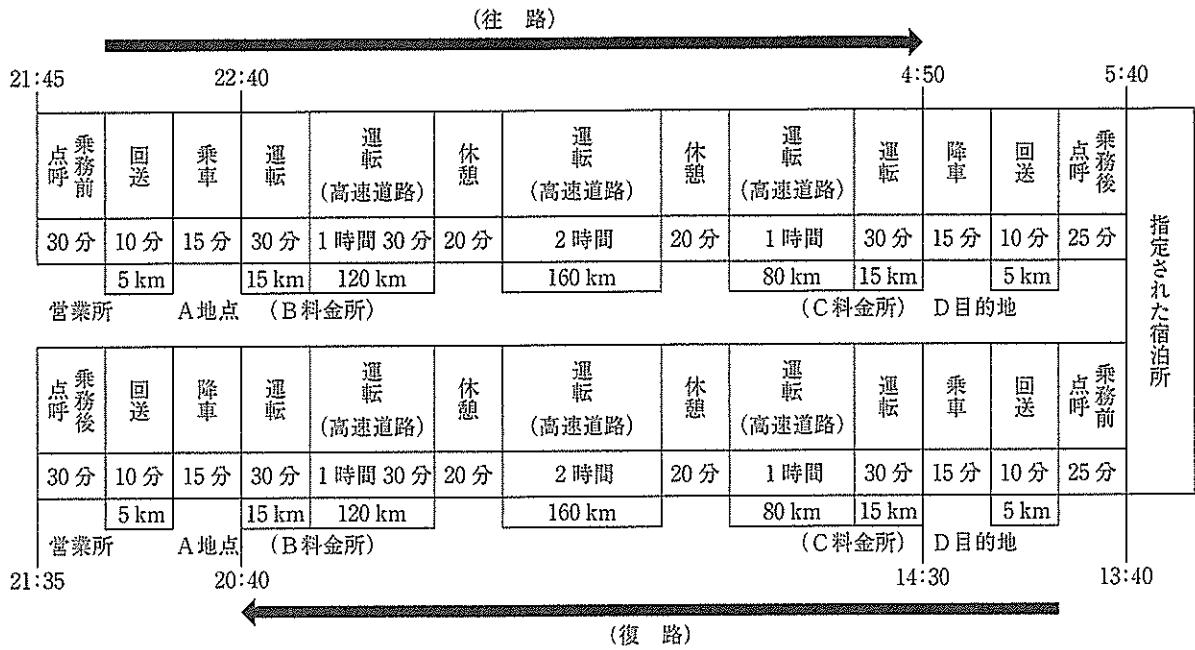
イ 当該運転者は、本運行の開始前10時間の休息をとった後、始業時刻である21時45分に乗務前点呼を受け、点呼後22時15分に営業所を出発する。A地点には22時25分に到着し、乗客を乗せた後22時40分にD目的地に向け発車する。途中の高速自動車国道(法令による最低速度を定めない本線車道に該当しないもの。以下「高速道路」という。)のパーキングエリアにて、20分ずつ2回の休憩をとり、D目的地には4時50分に到着する。

乗客を降ろした後、指定された宿泊所に向かい、当該宿泊所において電話による乗務後点呼を受けた後、5時40分に往路の運行を終了する。

運転者は、同宿泊所において8時間休息する。

ウ 13時40分に同宿泊所において電話による乗務前点呼を受け、14時5分に復路の運行を開始する。D目的地において乗客を乗せた後14時30分に出発し、A地点に向かう。往路と同じルート的高速道路等を運転し、途中20分ずつ2回の休憩を挟み、A地点には20時40分に帰着する。

乗客を降ろした後、21時5分に営業所に帰庫し、乗務後点呼の後、21時35分に終業する。当該運転者は、翌日は休日とする。



(1) 当該運行計画の往路における実車距離を、次の1～4の中から1つ選び、解答紙の該当する欄にマークしなさい。

- | | |
|---------------|---------------|
| 1. 380 キロメートル | 2. 390 キロメートル |
| 3. 400 キロメートル | 4. 410 キロメートル |

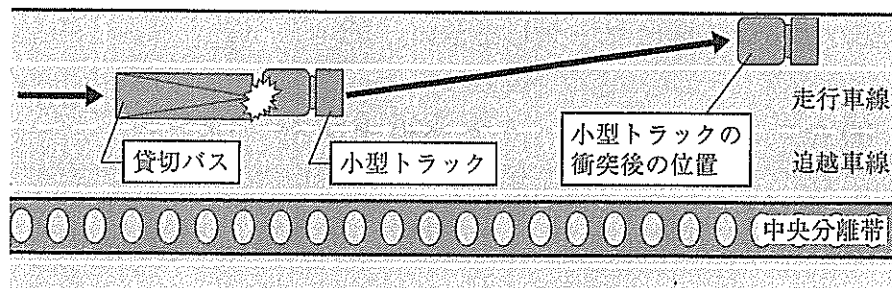
(2) 配置基準に照らし、違反している事項を、次の1～4の中から1つ選び、解答紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 1日における運転時間
2. 往路運行における運転時間
3. 往路運行の実車運行区間の途中における休憩の確保
4. 復路運行における実車距離

問30 運行管理者が、次の貸切バスの事故報告に基づき、この事故の要因分析を行ったうえで、同種事故の再発を防止するための対策として、最も直接的に有効と考えられる組合せを、下の枠内の選択肢(1～8)から1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、<事故の概要>及び<事故関連情報>に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

<事故の概要>

運転者は、営業所に21時に出社し、運行管理者の補助者の乗務前点呼を受けて21時30分にワンマン運転により出庫した。貸切バス(定員55名のハイデッカー車)は、乗客を乗車させる場所として指定された駅に向かい、当駅にて車中泊の登山ツアー客41名を乗車させ22時に出発した。最寄りの高速道路のインターチェンジまでの一般道路が渋滞しており、予定時刻より大幅に遅れて高速道路のインターチェンジに入った。当夜は濃霧であり制限速度が時速50キロメートルに規制されていたが、当該運転者は時速80キロメートルで走行していたところ、途中休憩をはさみ翌日1時30分頃に、前方を走行していた小型トラックに追突し、重軽傷者21人の事故を惹き起こした。



<事故関連情報>

- 当該運転者は前日が休日であり、22時に就寝し、当日7時に起床した。運行管理者の補助者は、当該運転者に対する乗務前の点呼において、疲労等に問題がないことを確認していた。
- 当該運転者は、駅を出発後、一般道路の渋滞により、大幅に到着時刻が遅れることを気にしながら運転していた。
- 当該一般道路は、頻繁に渋滞が発生しており、これまでの運行においても遅延が多発していた。その状況は、運行管理者も把握していたが、当該運転者に対し指導はしていなかった。
- 事故当時、濃霧のため視界が悪く、高速道路は道路標識等により時速50キロメートルの速度制限が課せられていたため、当該運転者は、さらに遅れがひどくなることを心配していた。
- 当該運転者は、3ヵ月前に定期健康診断を受診した際、肥満及び高血圧を指摘され、精密検査の受診を勧められていたが、まだ、精密検査は受診していなかった。

<再発防止対策>

- ア 旅客自動車運送事業は、公共的な輸送事業であり、旅客を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを運転者に認識させる。
- イ 運行管理者は、道路交通法令又は道路標識等により指定された最高速度を遵守して運転するだけでなく、道路、交通及び車両等の状況に応じた安全な速度と方法で運転するように運転者に対し、指導する。
- ウ 点呼の確実な実施体制を整備する。
- エ 運行管理者は、十分な睡眠時間の確保等、勤務に影響を及ぼさない日常生活の過ごし方についても指導する。
- オ 運行管理者は、運転者に安全性の確保、事故の防止のための知識・技能を習得させるため、「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」に基づき、運転者に対して指導・監督を継続的、計画的に実施するとともに、事故惹起運転者等に対して特別な指導を実施する。
- カ 運行管理者は、運転者に対して、主として運行する経路における道路及び交通の状況をあらかじめ把握させるよう指導するとともに、これらの状況を踏まえ、事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導する。
- キ 運行管理者は、運転者の健康状態を常に把握し、コミュニケーションを十分図る等により、運転者に対する指導の効果を向上させる。
- ク 運行管理者は、運行経路等の調査を十分に行い、適切な運行計画の作成を行うよう努める。

1. ア・ウ・エ・カ
3. ア・ウ・オ・キ
5. ア・ウ・カ・キ
7. ア・エ・キ・ク

2. イ・エ・カ・ク
4. イ・オ・カ・ク
6. イ・エ・オ・キ
8. イ・ウ・オ・ク