

運行管理者試験問題(旅客)

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

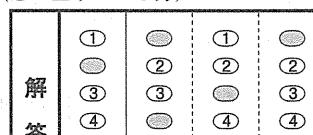
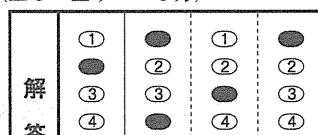
注 意

1. 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。
2. 「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。
3. 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。)
4. 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○(円の枠)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。

<よい例> ●

<悪い例> ○



- 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 旅客自動車運送事業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. 一般貸切旅客自動車運送事業とは、一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業をいう。
2. 一般旅客自動車運送事業者(以下「事業者」という。)は、運送約款を定め、又はこれを変更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。
3. 事業者は、運行管理者に対し、国土交通省令で定め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、事業者及び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助言又は指導があった場合は、これを尊重しなければならない。
4. 事業者は、法令の規定により運行管理者を選任したときは、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。これを解任したときも、同様とする。

問 2 道路運送法に定める一般旅客自動車運送事業者の輸送の安全等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. 一般旅客自動車運送事業者は、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  運転者の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は  のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な  の設定その他の運行の管理その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。

2. 前項に規定するもののほか、一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員の適切な指導監督、事業用自動車内における当該事業者の氏名又は名称の掲示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の  のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。

- |              |          |               |
|--------------|----------|---------------|
| 1. 必要な資格を有する | 2. 睡眠    | 3. 勤務時間及び乗務時間 |
| 4. 利益の保護     | 5. 利便の確保 | 6. 拘束時間及び休息期間 |
| 7. 必要となる員数の  | 8. 待機    |               |

問 3 次の記述のうち、旅客自動車運送事業者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. 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すること。
2. 旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者(以下「運転者」という。)に対し、運行中疾病、疲労、天災その他の理由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、その旨を当該事業者に申し出るよう指導すること。
3. 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。
4. 運転者に対し、事故により事業用自動車の運行を中断したときは、当該旅客自動車運送事業者とともに、当該事業用自動車に乗車している旅客のために、運送を継続するか又は出発地まで送還すること、及び旅客を保護する等適切な処置をしなければならないことを指導すること。

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、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. 運行管理者の補助者は、運行管理者の指導及び監督のもと、事業用自動車の運転者に対する点呼の一部(点呼を行うべき総回数の3分の2未満)を行うことができる。
2. 運転者が所属する営業所において、アルコール検知器(国土交通大臣が告示で定めるものをいう。以下同じ。)により酒気帯びの有無について確認を行う場合には、当該営業所に備えられたアルコール検知器を用いて行わなければならないが、当該アルコール検知器が故障等により使用できない場合は、当該アルコール検知器と同等の性能を有したものであれば、当該営業所に備えられたものでなくてもこれを使用して確認することができる。
3. 点呼は、運行管理者と運転者が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いる。一般貸切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しないことから、電話による点呼を行うことはできない。
4. 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うことができるが、「その他の方法」とは、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できるものでなければならず、電子メール、FAX 等一方的な連絡方法はこれに該当しない。

問 5 次の自動車事故に関する記述のうち、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き運輸支局長等に速報を要するものを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. 事業用自動車が、交差点で信号待ちで停車していた乗用車の発見が遅れ、ブレーキをかける間もなく追突した。この事故で、当該事業用自動車の乗客6名が14日間医師の治療を要する傷害を受けた。
2. 事業用自動車が信号機のない交差点で他の乗用車と接触する事故を起こした。双方の運転者は負傷しなかったが、当該事業用自動車の運転者が事故を警察官に報告した際、その運転者が道路交通法に規定する酒気帯び運転をしていたことが発覚した。
3. 事業用自動車が鉄道施設の高架橋下を通過しようとしたところ、ハンドル操作を誤り橋脚に衝突した。この事故で、橋脚が損傷し、3時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させた。
4. 事業用自動車が片側2車線の道路を走行中、左側の車線から右側の車線に進路変更しようとしてハンドルを切ったところ、右後方から走行してきた乗用車と接触した。慌ててハンドルを切ったところ、当該事業用自動車は、道路上に運転席を下にして横転した。この事故で乗客1名が、入院は要しないものの、30日間の医師の治療を要する傷害を受けた。

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○をマークしなさい。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. 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ければならない。
2. 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、指定地域内にある営業所に属する運転者に、その収受する運賃及び料金の総額が一定の基準に達し、又はこれを超えるように乗務を強制してはならない。
3. 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。
4. 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、事業用自動車内に睡眠が可能な設備を設け、これを適切に管理し、保守しなければならない。

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. 事業用自動車の運転者の乗務において、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事態が発生した場合にあっては、その概要及び原因を「乗務記録」に記録するよう、運転者に対し指導監督すること。
2. 乗務を終了したときは、乗務中の当該の自動車、道路及び運行の状況について交替する運転者に通告するよう、乗務を終了した運転者に対し指導監督すること。この場合において、乗務する運転者に対し、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、運行の状況に応じて必要な点検を実施するよう、指導監督すること。
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回受診させること。
4. 事故惹起運転者に対する特別な指導の実施時期については、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行うこと。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。



問 8 次の記述のうち、旅客自動車運送事業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及び旅客が事業用自動車内ではしてはならない行為(事故の場合その他やむを得ない場合を除く。)等として、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. 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、旅客が事業用自動車内において法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反する行為をするときは、これを制止し、又は必要な事項を旅客に指示する等の措置を講ずることにより、運送の安全を確保し、及び事業用自動車内の秩序を維持するように努めなければならない。
2. 一般乗用旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、食事若しくは休憩のため、及び営業区域外から営業区域に戻るため運送の引受けをすることができない場合又は乗務の終了等のため車庫若しくは営業所に回送しようとする場合には、回送板を掲出しなければならない。
3. 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車を利用する旅客は、禁煙の表示のある事業用自動車内で喫煙してはならない。
4. 一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車を利用する旅客は、動物(身体障害者補助犬法による身体障害者補助犬及びこれと同等の能力を有すると認められる犬並びに愛玩用の小動物を除く。)を事業用自動車内に持ち込んではならない。

## 2. 道路運送車両法関係

問 9 道路運送車両法の目的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。

この法律は、道路運送車両に関し、 についての公証等を行い、並びに  及び  その他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、 ことを目的とする。

- |   |               |               |
|---|---------------|---------------|
| A | 1. 所有権        | 2. 取得         |
| B | 1. 運行の安定性の確保  | 2. 安全性の確保     |
| C | 1. 騒音の防止      | 2. 公害の防止      |
| D | 1. 道路交通の発達を図る | 2. 公共の福祉を増進する |

問10 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. 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. 自動車は、その構造が、長さ、幅及び高さ並びに車両総重量(車両重量、最大積載量及び55キログラムに乗車定員を乗じて得た重量の総和をいう。)等道路運送車両法に定める事項について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。
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11 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、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. 登録自動車の所有者は、当該自動車の使用者が道路運送車両法の規定により当該自動車の使用の停止を命ぜられ、同法の規定により自動車検査証を返納したときは、遅滞なく、当該自動車登録番号標及び封印を取りはずし、自動車の登録番号標について国土交通大臣の領置を受けなければならない。

2. 自動車は、自動車登録番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示しなければ、運行の用に供してはならない。

3. 登録自動車の使用者は、当該自動車が滅失し、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は、速やかに、当該自動車検査証を国土交通大臣に返納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、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(二輪自動車等を除く。)の空気入ゴムタイヤの接地部は滑り止めを施したものであり、滑り止めの溝は、空気入ゴムタイヤの接地部の全幅にわたり滑り止めのために施されている凹部(サイピング、プラットフォーム及びウエア・インジケータの部分を除く。)のいずれの部分においても 1.6 mm 以上の深さを有すること。
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. 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 2 人に相当するものとする。
4. 自動車の軸重は、10 トン(牽引自動車のうち告示で定めるもの)にあっては、11.5 トン)を超えてはならない。

### 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、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. 徐行とは、車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。
2. 自動車とは、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。
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(客待ちのための停止で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. 道路標識とは、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鋸、ペイント、石等による線、記号又は文字をいう。

問14 道路交通法に定める車両通行帯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。

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  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  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  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。

- |   |        |        |
|---|--------|--------|
| A | 1. 一番目 | 2. 二番目 |
| B | 1. 二以上 | 2. 三以上 |
| C | 1. 右側  | 2. 左側  |

問15 道路交通法に定める交差点における通行方法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. 信号機の表示する信号の種類が赤色の灯火のときは、交差点において既に右折している自動車は、青色の灯火により進行することができることとされている自動車に優先して進行することができる。
2. 車両は、環状交差点において左折し、又は右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り環状交差点の側端に沿って(道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して)徐行しなければならない。
3. 車両は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って(道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して)徐行しなければならない。
4. 車両等(優先道路を通行している車両等を除く。)は、交通整理の行われていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、その前方に出る前に必ず一時停止しなければならない。

問16 次に掲げる標識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。

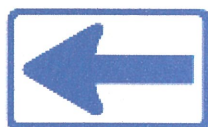
1. 乗車定員が29人で車両総重量が5,475キログラムの特定中型乗用自動車は通行してはならない。



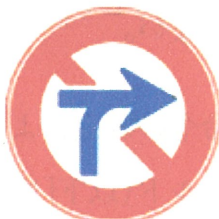
2. 車両は、8時から20時までの間は駐停車してはならない。



3. 車両は、黄色又は赤色の灯火の信号にかかわらず左折することができる。



4. 車両は、指定された方向以外の方向に進行してはならない。



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. 自動車を運転する場合において、道路交通法の規定により普通自動車を運転することができる免許を受けた75歳以上の者が、普通自動車の前面及び後面に内閣府令で定める様式の標識(いわゆる「高齢者マーク」)を表示して自動車を運転しているときは、危険防止のためやむを得ない場合を除き、進行している当該表示自動車の側方に幅寄せをし、又は当該自動車が進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる表示自動車が当該自動車との間に同法に規定する必要な距離を保つことができないこととなるときは進路を変更しないこと。
2. 自動車を運転する場合においては、当該自動車が停止しているときを除き、当該自動車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速度計等の装置を除く。)に表示された画像を注視しないこと。
3. 停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、速やかに通過しなければならない。
4. 自動車の運転者は、道路運送車両法及びこれに基づく命令の規定により当該自動車に備えなければならないこととされている座席ベルト(以下「座席ベルト」という。)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。



#### 4. 労働基準法関係

問18 労働基準法(以下「法」という。)に定める労働条件及び労働契約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. 法で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、当事者間の合意がある場合を除き、この基準を理由として労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上を図るように努めなければならない。
2. 使用者は、労働契約の不履行についての違約金を定め、又は損害賠償額を予定する契約をしてはならない。ただし、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労働者の過半数を代表する者との書面による協定があるときは、この限りではない。
3. 労働契約は、期間の定めのないものを除き、一定の事業の完了に必要な期間を定めるもののほかは、3年(法第14条(契約期間等)第1項各号のいずれかに該当する労働契約にあつては、5年)を超える期間について締結してはならない。
4. 労働者は、労働契約の締結に際し使用者から明示された賃金、労働時間その他の労働条件が事実と相違する場合においては、少なくとも30日前に使用者に予告したうえで、当該労働契約を解除することができる。

問19 労働基準法(以下「法」という。)に定める労働時間及び年次有給休暇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、災害その他避けることのできない事由によって、臨時の必要がある場合においては、行政官庁の許可を受けて、その必要の限度において法に定める労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。ただし、事態急迫のために行政官庁の許可を受ける暇がない場合においては、事後に遅滞なく届け出なければならない。
2. 労働時間は、事業場を異にする場合においても、労働時間に関する規定の適用については通算する。
3. 使用者は、その雇入れの日から起算して6ヵ月間継続勤務し全労働日の7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. 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した期間及び育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律に定める育児休業又は介護休業をした期間は、年次有給休暇(法第39条)取得のための出勤率の算定上、これを出勤したものとみなす。

問20 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者であって隔日勤務に就くものの拘束時間等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。

1. 一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者であって隔日勤務に就くものの拘束時間は、2暦日について21時間、1ヵ月について  (地域的事情その他の特別の事情がある場合において、労使協定があるときは、1年のうち  において、当該  の各月について ) を超えないものとする。

2. 勤務終了後、継続  以上の休息期間を与えること。

A 1. 252時間 2. 262時間

B 1. 3ヵ月 2. 6ヵ月

C 1. 270時間 2. 278時間

D 1. 20時間 2. 24時間

問21 「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。)

において定める一般貸切旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者(以下、「貸切バス運転者」という。)の拘束時間及び運転時間等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。ただし、当該運行は、1人乗務で、隔日勤務には就いていない場合とする。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、貸切バス運転者の拘束時間については、4週間を平均し1週間当たり71.5時間を超えないものとする。ただし、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労働者の過半数を代表する者との書面による協定(以下、「労使協定」という。)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. 使用者は、貸切バス運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)についての拘束時間については、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、16時間とすること。この場合において、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3回以内とすること。
3. 使用者は、貸切バス運転者の運転時間については、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40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、4週間を平均し1週間当たりの運転時間について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。
4. 使用者は、貸切バス運転者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。

問22 下図は、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等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、当該運行は、1人乗務とする。

1.

乗務開始										乗務終了
運転時間	旅客乗車	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	旅客降車	運転時間
30分	20分	2時間30分	10分	1時間	1時間	3時間	20分	1時間30分	15分	30分

2.

乗務開始										乗務終了		
運転時間	旅客乗車	運転時間	旅客乗車	運転時間	休憩時間	運転時間	休憩時間	運転時間	旅客降車	運転時間	旅客降車	運転時間
30分	20分	30分	5分	3時間	1時間	2時間	25分	2時間	5分	30分	10分	30分

3.

乗務開始										乗務終了		
運転時間	旅客乗車	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	旅客降車	運転時間	旅客降車	運転時間
30分	20分	3時間	10分	30分	1時間	3時間	20分	30分	10分	30分	5分	30分

4.

乗務開始										乗務終了		
運転時間	旅客乗車	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	休憩時間	旅客降車	運転時間	
30分	20分	3時間	5分	30分	1時間	3時間	15分	1時間	15分	20分	30分	

問23 下表は、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4週間の拘束時間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、1人乗務であって、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はないものとする。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。

日付	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日 休日
拘束時間	9	11	10	12	10	11	—
累計拘束時間	9	20	30	42	52	63	—

1週間の拘束時間	63
----------	----

日付	8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日 休日労働
拘束時間	9	11	10	12	10	9	11
累計拘束時間	72	83	93	105	115	124	135

1週間の拘束時間	72
----------	----

日付	15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日 休日
拘束時間	16	8	16	8	16	8	—
累計拘束時間	151	159	175	183	199	207	—

1週間の拘束時間	72
----------	----

日付	22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日 休日
拘束時間	9	10	15	12	10	12	—
累計拘束時間	216	226	241	253	263	275	—

1週間の拘束時間	68
----------	----

(注1) 4週間を平均し1週間当たりの拘束時間の起算日は1日とする。

(注2) 休日労働の2週間の起算日は1日とする。

(注3) 各労働日の始業時刻は午前8時とする。

(注4) 休日を7日、14日、21日及び28日と計画された乗務割を前提とする。

4週間の拘束時間	275	4週間を平均した1週間当たりの拘束時間	68.8
----------	-----	---------------------	------

- 1日についての拘束時間が15時間を超える1週間についての回数は改善基準に違反していないが、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は改善基準に違反している。
- 1日についての拘束時間が15時間を超える1週間についての回数及び労働基準法第35条の休日に労働させる回数は改善基準に違反している。
- 1日についての拘束時間が15時間を超える1週間についての回数は改善基準に違反しているが、労働基準法第35条の休日に労働させる回数は改善基準に違反していない。
- 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間及び労働基準法第35条の休日に労働させる回数は改善基準に違反していない。

## 5. 実務上の知識及び能力

問24 点呼の実施等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。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アルコール検知器を使用するのは、酒気帯びの有無を判定するためであって、道路交通法で定める呼気中のアルコール濃度1リットル当たり0.15ミリグラム以上であるか否かを判定するものではない。
2. 乗務後の点呼において、乗務を終了した運転者からの当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況についての報告は、特に異常がない場合には運転者から求めないこととしており、点呼記録表に「異常なし」と記録している。
3. 運行管理者は、乗務開始及び乗務終了後の運転者に対し、原則、対面で点呼を実施しなければならないが、遠隔地で乗務が開始又は終了する場合、車庫と営業所が離れている場合、又は運転者の出庫・帰庫が早朝・深夜であり、点呼を行う運行管理者が営業所に出勤していない場合等、運行上やむを得ず、対面での点呼が実施できないときには、電話、その他の方法で行っている。
4. 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、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注意喚起のマークを付記するなどして、これを点呼において活用している。

問25 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・監督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。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. 他の自動車に追従して走行するときは、常に「秒」の意識をもって自車の速度と制動距離に留意し、前車との追突等の危険が発生した場合でも安全に停止できるよう制動距離と同じ距離の車間距離を保って運転するよう指導している。
2. 飲酒により体内に摂取されたアルコールを処理するために必要な時間の目安については、例えばビール 500 ミリリットル(アルコール 5%)の場合、概ね 4 時間とされている。事業者は、これを参考に個人差も考慮して、体質的にお酒に弱い運転者のみを対象として、酒類の飲み方等についても指導を行っている。
3. 大雨、大雪、土砂災害などの異常気象時の措置については、異常気象時等処理要領を作成し、運転者全員に周知させておくとともに運転者とも速やかに連絡がとれるよう緊急時における連絡体制を整えているので、事業用自動車の運行の中断、待避所の確保、徐行運転等の運転に関わることについては運転者の判断に任せ、中断、待避したときに報告するよう指導している。
4. 走行中に事故を起こし、負傷者を発生させた際の措置については、当該負傷者を最初に救護し、その後、事故現場となった当該道路における危険を防止するため、発炎筒等を使用して後続車に注意を促すよう指導した。



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。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. 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. 輸送の安全に関する教育及び研修については、知識を普及させることに重点を置く手法に加えて、問題を解決することに重点を置く手法を取り入れるとともに、グループ討議や「参加体験型」研修等、運転者が参加する手法を取り入れることも交通事故防止対策の有効な手段となっている。
3. 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。
4. 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、道路の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い、安全確認に重要な運転者の意識レベルを高めるなど交通事故防止対策に有効な手段の一つとして活用されている。

問27 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文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢(1～6)から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

ア とは、雨の降りはじめに、路面の油や土砂などの微粒子が雨と混じって滑りやすい膜を形成するため、タイヤと路面との摩擦係数が低下し急ブレーキをかけたときなどにスリップすることをいう。これを防ぐため、雨の降りはじめには速度を落とし、車間距離を十分にとって、不用意な急ハンドルや急ブレーキを避けるよう運転者に対し指導する必要がある。

イ とは、タイヤの空気圧不足で高速走行したとき、タイヤに波打ち現象が生じ、セパレーション(剥離)やコード切れ等が発生することをいう。これを防ぐため、タイヤの空気圧が適当であることを、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 とは、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低下し、ブレーキの効きが悪くなることをいう。これを防ぐため、長い下り坂などでは、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 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、日頃よりスピードを抑えた走行に努めるべきことや、タイヤの空気圧及び溝の深さが適当であることを日常点検で確認することの重要性を、運転者に対し指導する必要がある。

- |                   |                |
|-------------------|----------------|
| 1. スタンディング・ウェーブ現象 | 2. ベーパー・ロック現象  |
| 3. ハイドロプレーニング現象   | 4. ウェット・スキッド現象 |
| 5. クリープ現象         | 6. フェード現象      |

問28 自動車運送事業者において最近普及の進んできた映像記録型ドライブレコーダー(以下「ドライブレコーダー」という。)等を活用した運転者指導の取組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. ドライブレコーダーによる危険度の高い運転やヒヤリ・ハットの映像記録と、デジタル式運行記録計の速度・加速度等のデータを連携させることにより、運転行動全体を適確に把握し、運転指導や運行管理の改善に役立っている。
2. ドライブレコーダーは、事故時の映像だけでなく、運転者のブレーキ操作やハンドル操作などの運転状況を記録し、解析診断することで運転のクセ等を読み取ることができるものがあり、運行管理者が行う運転者の安全運転の指導に活用されている。
3. デジタル式運行記録計は、自動車の運行中、交通事故や急ブレーキ、急ハンドルなどにより当該自動車が一定以上の衝撃を受けると、衝突前と衝突後の前後10数秒間の映像などを記録する装置であり、事故防止対策の有効な手段の一つとして活用されている。
4. 衝突被害軽減ブレーキは、レーダー等で検知した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、さらに衝突する可能性が高くなると自動的にブレーキが作動し、衝突による被害を軽減させるためのものである。当該ブレーキが備えられている自動車に乗務する運転者に対しては、当該ブレーキの機能等を正しく理解させる必要がある。

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)～(4)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。)35名を乗せ、A地点を22時20分に出発し、D目的地に翌日4時40分に到着する。その後、D目的地を14時20分に出発し、A地点に20時40分に戻る。

<運行の計画>

(往路)

ア デジタル式運行記録計を装着した乗車定員39名の貸切バスを使用し、運転者に乗務途中の体調報告を指示し、1人乗務の運行計画とした。

イ 当該運転者は、本運行の開始前12時間の休息をとった後、始業時刻である21時30分に乗務前点呼を受け、点呼後21時55分に営業所を出発する。

ウ A地点には22時05分に到着し、乗客を乗せた後22時20分にD目的地に向け発車する。途中の高速自動車国道(以下「高速道路」という。)の2箇所のパーキングエリアにて20分ずつ休憩をとり、その間に運行管理者への体調報告を行い、D目的地には4時40分に到着する。

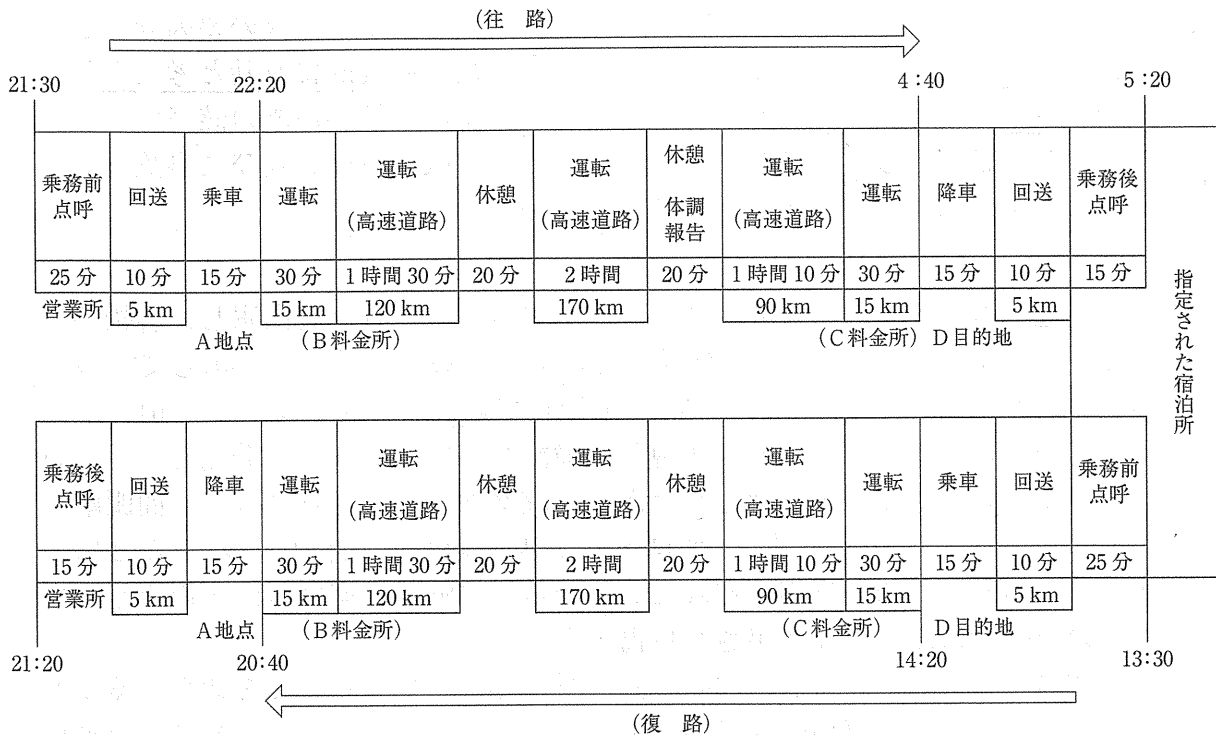
エ 乗客を降ろした後、指定された宿泊所において電話による乗務後点呼を受けた後、5時20分に往路の業務を終了する。運転者は、同宿泊所において8時間10分休息する。

(復路)

オ 13時30分に同宿泊所において電話による乗務前点呼を受け、13時55分に復路の運行を開始する。

カ D目的地において乗客を乗せた後14時20分に出発し、A地点に向かう。往路と同じルートの高速度道路等を走行し、途中20分ずつ2回の休憩をはさみ、A地点には20時40分に帰着する。

キ 乗客を降ろした後、21時05分に営業所に帰庫し、乗務後点呼を受けた後、21時20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、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

- 1. 390 キロメートル      2. 400 キロメートル
- 3. 410 キロメートル      4. 420 キロメートル

(2) 当該運行計画の往路における実車距離の設定は、配置基準に照らし違反しているか否かのいずれかを選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

- 1. 違反している。
- 2. 違反していない。

(3) 当該運行計画の復路における運転時間を、次の1～4の中から1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

- 1. 5時間40分      2. 6時間
- 3. 7時間            4. 7時間40分

(4) 当該運行計画の復路における運転時間の設定は、配置基準に照らし違反しているか否かのいずれかを選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

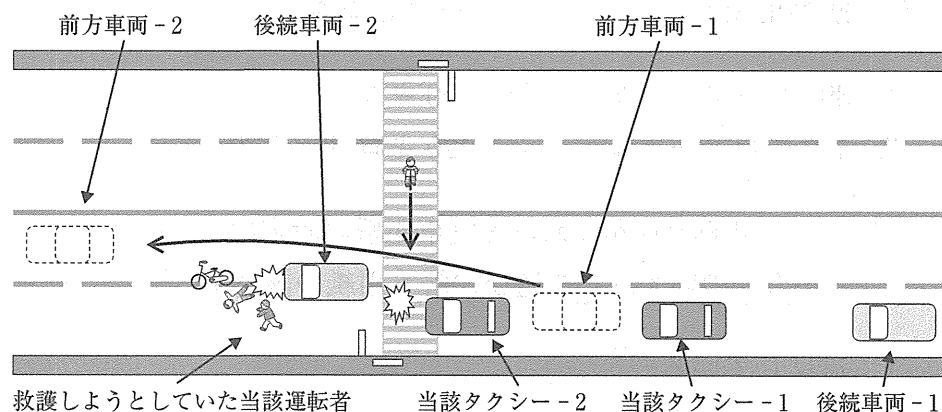
- 1. 違反している。
- 2. 違反していない。

問30 運行管理者が、次のタクシーの事故報告に基づき、この事故の要因分析を行い、同種の事故の再発を防止する対策として、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>

当該運転者は、事故前日の16時50分頃に点呼を受けた後出庫し、客扱いを終えて、午前3時15分頃、営業所に帰庫するため、回送板を表示して一般道路(制限速度時速50キロメートル)を走行していた。自車タクシーの前方を走行していた自動車は、赤信号を無視して横断している自転車を発見し、右に急ハンドルを切って自転車を回避したが、当該タクシーの運転者は、車間距離を十分にとらず、制限速度を25キロメートル超過して走行していたことに加え、衝突回避のための反応が遅れたことから、自転車を避けきれず衝突し、自転車の運転者は路上に投げ出され負傷した。

当該タクシーの運転者は、他の車両に対し停止していることを知らせることなく、その場で自転車の運転者の救護措置を行っていたところ、後続の自動車が事故現場に突入し、衝突した。この事故で自転車の運転者が死亡し、当該タクシーの運転者が負傷した。



<事故関連情報>

- この事故惹起運転者は、事故日前1ヵ月の勤務において、拘束時間、連続運転時間に係る違反はなかった。
- 当該営業所では点呼は適正に実施されていた。営業所には複数の運行管理者が選任されており、24時間点呼が実施できる体制がとられていた。
- 当該運転者は、普段からスピード超過の傾向があり、事故当時も制限速度時速50キロメートルの道路を時速75キロメートルと制限速度を大きく超過して走行していた。また、当該運転者は、事故時回送運行ということもあり、考え事をしながら運転をしていた。
- 事業者は、運転者に対する集合教育を月1回実施しているが、運転者が多く出勤する時間帯に朝礼の中で行っていた。欠席した者には、指導内容を掲示板に張り出し、確認できるようにしていた。

- 当該運転者は、満 67 歳になっており、適齢診断において動体視力に問題ありと判定された他、過去の診断結果と比較して動作の正確さに大きな低下が認められた。また、本人は、加齢に伴う身体能力の衰えを十分自覚していなかった。
- 当該運転者は、健康診断を適正に受診していた。高血圧、心臓の疾患があったが、重度のものではないため経過観察としていた。

<事故の再発防止対策>

ア ドライブレコーダーは、事故発生時の映像、速度等のデータにより、事故の要因分析が可能であるため、ドライブレコーダー装着車両の導入を検討する。

イ 運行管理者は、運転者に対し、交通事故を発生させたときは、直ちに自車の運転を停止して負傷者を救護し、道路における危険を防止するなど必要な措置を講ずべきことについて、指導・監督を徹底する。

ウ 運行管理者は、健康診断の結果において精密検査を要するとされた運転者は再検査を必ず受診させるとともに、その再検結果については、医師から詳細な報告を受けた上で、業務上の措置を検討する。

エ 運行管理者は、法令違反を犯した運転者に対しては、個別指導により適正な車間距離の確保、法定速度の厳守、道路状況等に適応した運転を行うなど、安全運転の指導を徹底する。

オ 運転者に対し、過労が運転に及ぼす危険性を認識させ、疲労を感じたときは、適切な休憩を取るなどの対応を指導する。

カ 事業者は、高齢運転者に対して、適齢診断結果に基づき、加齢に伴う反応時間の遅れや視覚の衰え等が、安全運転に悪影響を及ぼすことについて入念な指導を行い、診断結果によっては、深夜業務からの配置転換も検討する。

キ 運行管理者は、点呼を通じて運転者の健康状態の把握に努め、安全な運行ができないおそれのある運転者を事業用自動車に乗務させない等の措置をとる。

ク 運行管理者は、深夜の営業運行を終えての回送運行は、営業運転中と比較して緊張状態が薄れ、漫然運転となる可能性があるため、回送運行においても絶えず周囲の状況に目を配り、安全な運行に努めるべきことを徹底する。

1. ア・イ・ウ・キ

2. ア・ウ・カ・キ

3. ア・エ・オ・カ

4. ア・イ・オ・カ

5. イ・エ・カ・ク

6. イ・オ・キ・ク

7. ウ・エ・オ・ク

8. ウ・エ・キ・ク