

・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&ポイント解説

令和元年度第1回運行管理者試験問題（貨物）

問題	解答	ポイント解説
問1	4	<ol style="list-style-type: none"> 1. 一般貨物自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。運送事業法第3条（一般貨物自動車運送事業の許可）第1項。 2. 貨物自動車利用運送には、貨物軽自動車運送事業は含まれない。運送事業法第2条（定義）第7項。 3. 「特定の者の需要に応じて有償で自動車を使用し、営業所その他の事業場において、限定された貨物の集貨を行い」⇒「一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場において集貨された貨物の仕分けを行い」。運送事業法第2条（定義）第6項。 4. 運送事業法第10条（運送約款）第3項。
問2	2, 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「3ヵ月以内の期間」⇒「2ヵ月以内の期間」。安全規則第3条（過労運転の防止）第1項・第2項。 2. 安全規則第3条（過労運転の防止）第3項。 3. 安全規則第3条（過労運転の防止）第7項。 4. 「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上」⇒「車両総重量が7トン以上又は最大積載量が4トン以上」。安全規則第9条（運行記録計による記録）第1項。
問3	2	<ol style="list-style-type: none"> 1. 運送事業法第16条（安全管理規程等）第5項。 2. 「100両以上」⇒「200両」。安全規則第2条の3（安全管理規程を定める貨物自動車運送事業者の事業の規模）第1項。 3. 安全規則第2条の8（一般貨物自動車運送事業者等による輸送の安全に係る情報の公表）第1項・一般貨物自動車運送事業者等が公表すべき輸送の安全に係る事項〔告示〕。 4. 安全規則第2条の8（一般貨物自動車運送事業者等による輸送の安全に係る情報の公表）第2項。
問4	4	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「安全規則の解釈及び運用」第7条第1項。 2. 「安全規則の解釈及び運用」第7条第1項 3. 「安全規則の解釈及び運用」第7条第2項。 4. 「2分の1以上」⇒「3分の1以上」。「安全規則の解釈及び運用」第7条第1項。

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。 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。 3. 報告書を提出しなければならない事故であり、かつ、速報を要する事故であるため、「速報+報告書」を提出しなければならない。報告書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。 4. 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2項。
問6	2, 4	1. 事故を発生させた運転者に限らず、すべての運転者に対し、指導及び監督を行う。安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項。 2. 安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項。 3. 従業員に対する指導及び監督のための基本的な方針の策定は、貨物自動車運送事業者の業務。安全規則第10条（従業員に対する指導及び監督）第4項。 4. 安全規則第20条（運行管理者の業務）第1項。
問7	A-② B-② C-①	「貨物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2章 <small>Copyright (C) 2016 公明社 All Rights Reserved.</small>
問8	4	1. 安全規則第8条（乗務等の記録）第1項・「安全規則の解釈及び運用」第8条第1項。 2. 安全規則第8条（乗務等の記録）第1項。 3. 安全規則第8条（乗務等の記録）第1項・「安全規則の解釈及び運用」第8条第1項。 4. 運行指示書に「貨物の積載状況」が記載されている場合であっても、乗務等の記録に当該事項を記録しなければならない。安全規則第8条（乗務等の記録）第1項。
問9	2	1. 車両法第16条（一時抹消登録）第2項。 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69条（自動車検査証の返納等）第1項。 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。 2. 車両総重量8トン未満の貨物用自動車であるため、初回車検の有効期間は2年。車両法第61条（自動車検査証の有効期間）第2項。 3. 車両法第70条（再交付）第1項。 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 C-⑤ : D-②	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車両法第59条（新規検査）第1項。 2. 車両法第62条（継続検査）第1項。 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。 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。
問12	1	<ol style="list-style-type: none"> 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。 2. 保安基準第8条（原動機及び動力伝達装置）第4項・第5項。 3. 保安基準第38条（後部反射器）第2項・告示の基準。 4. 保安基準第2条（長さ、幅及び高さ）第1項。
問13	3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道交法第20条（車両通行帯）第1項。 2. 道交法第33条（踏切の通過）第1項。 3. 「徐行しなければならない」⇒「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。 4. 道交法第75条の4（最低速度）第1項・道交法施行令第27条の3（最低速度）第1項。
問14	3	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道交法第28条（追越しの方法）第1項・第2項。 2. 道交法第32条（割り込み等の禁止）第1項。 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（追い越しを禁止する場所）第1項。 4. 道交法第26条の2（進路の変更の禁止）第2項。
問15	A-② : B-① C-①	<ol style="list-style-type: none"> (1) 道交法第65条（酒気帯び運転等の禁止）第1項。 (2) 道交法第65条（酒気帯び運転等の禁止）第2項。 (3) 道交法第65条（酒気帯び運転等の禁止）第3項。 (4) 道交法第65条（酒気帯び運転等の禁止）第4項。 (5) 道交法第117条の2の2（酒気帯びの罰則）第1項・道交法施行令第44条の3（アルコールの程度）第1項。
問16	1	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 3. 道交法第34条（左折又は右折）第1項。 4. 道交法第34条（左折又は右折）第6項。

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。 2. 道交法第101条の4（70歳以上の者の特例）第1項。 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、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない」⇒「当該横断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない」。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。 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。 2. 労基法第32条（労働時間）第1項・第2項。 3. 労基法第34条（休憩）第1項。 4. 「1年を超える期間」⇒「3年を超える期間」。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。 2. 安衛法第66条の6（健康診断の結果の通知）第1項。 3. 衛生規則第45条（特定業務従事者の健康診断）第1項。 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 C-②：D-②	Copyright (C) 2016 公職等 All Rights Reserved. 改善基準第1条（目的等）第1項・第2項・第3項。
問21	1, 3	1. 改善基準第4条第1項。 2. 「2週間について3回以内」⇒「1週間について2回以内」。改善基準第4条第1項。 3. 特例基準3。 4. 「合計8時間以上」⇒「合計10時間以上」。特例基準1。

問題	解答	ポイント解説
問22	2, 4	<p>改善基準第4条第1項。</p> <p>1 & 2. 各日の「拘束時間」は次のとおりになる。</p> <p>◎1日目の拘束時間は12時間10分と2日目の1時間30分で合計13時間40分、2日目の拘束時間は12時間5分、3日目の拘束時間は12時間20分となる。</p> <p>3 & 4.</p> <p>◎1日目は、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。次の運転時間合計1時間30分に付随する中断時間は、合計1時間20分で適合している。しかし、その後の運転時間の合計が4時間30分となる。連続運転時間が4時間を超えており、この運転時間に付随する休憩時間が25分のみのため、改善基準違反となる。</p> <p>◎2日目は、最初の運転時間合計2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。次の運転時間合計2時間30分に付随する中断時間は合計1時間50分で改善基準に適合している。しかし、その後の運転時間の合計が4時間10分となる。連続運転時間が4時間を超えており、この運転時間に付随する中断時間が10分のみのため改善基準違反となる。</p> <p>◎3日目は、最初の運転時間2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2時間に付随する中断時間は30分で改善基準に適合している。さらに次の運転時間1時間に付随する中断時間は1時間で改善基準に適合している。その後の運転時間合計4時間に付随する中断時間は、20分（改善基準では、10分未満は中断とみなさないため、休憩5分は中断していることにはなるが、考慮しない）で30分未満となるが、4時間運転直後に乗務終了のため、改善基準に適合している。</p>

問題	解答	ポイント解説
問23	2	<p>1. 1日についての最大拘束時間は、16時間である。第1週から第5週までのすべてにおいて16時間を超える日がないため、1日の最大拘束時間は改善基準に違反していない。</p> <p>2. 9日目を特定日とした場合、「特定日の前日（9時間）と特定日（10時間）」の平均運転時間は9.5時間。「特定日（10時間）と特定日の翌日（9時間）」の平均運転時間も9.5時間となり、いずれも9時間を超えているので、改善基準違反となる。</p> <p>3. 第1週及び第2週は、88時間（43時間+45時間）÷2=44時間 第3週及び第4週は、88時間（44時間+44時間）÷2=44時間 となり、いずれも1週間当たりの運転時間が44時間を超えていないため改善基準に適合している。</p> <p>4. 第1週から第2週及び第4週から第5週は15時間を超える日がないが、第3週の17日（16時間）に15時間を超えている。しかし、第3週で15時間を超える日は他にないため、1日についての拘束時間が15時間を超える1週間の回数については改善基準に適合している。</p>
問24	適：2, 4 不適：1, 3	<p>1. 不適：「1年間」⇒「3年間」。安全規則第9条の5第2項。</p> <p>3. 不適：「1年間」⇒「3年間」。安全規則第20条第1項。</p>
問25	1, 2	<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350ml（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時間とされている。「貨物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1章。</p>
問26	適：1, 2, 3 不適：4	<p>4. 不適：SASは本人に自覚がないことが多いため、運転者全員を対象に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、雇入れ時や職種変更、体重急増時等にも検査を行う。</p>
問27	適：2, 3, 4 不適：1	<p>1. 不適：「二輪車は速度が実際より速く感じたり、距離が近くに見えたりする」⇒「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」。</p>

問28	<p>アー②</p> <p>イー②</p> <p>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。直前の速度を読み取ると、70km/h付近である。空走時間が1秒であることから、70km/hで走行中の自動車が1秒間に走行する距離を求める。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は、停止距離といい、空走距離と制動距離の和から求める。</p> $\text{停止距離} = \text{空走距離} + \text{制動距離}$ <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、$20\text{m} + 40\text{m} = 60\text{m}$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$(50\text{m} + 35\text{m}) - 60\text{m} = 25\text{m}$となる。</p>
-----	----------------------------------	---

問題	解答	ポイント解説
問29	アー③ イー② ウー①	<p>ア. A営業所～B地点及びB地点～C地点の所要時間を求める。</p> <p>◎A営業所～B地点は次のとおり。</p> $\text{所要時間} = \frac{\text{距離}}{\text{速度}} = \frac{30\text{km}}{30\text{km/h}} = 1 \text{ 時間}$ <p>◎B地点～C地点は次のとおり。</p> $\text{所要時間} = \frac{\text{距離}}{\text{速度}} = \frac{165\text{km}}{55\text{km/h}} = 3 \text{ 時間}$ <p>C地点に12時に到着するためには、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> $\text{A営業所の出庫時刻} = 12\text{時} - 3\text{時間} - \text{荷積み20分} - 1\text{時間} = 7\text{時}40\text{分}$ <p>イ. C地点～D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>C地点～D地点の所要時間が2時間のため、D地点に到着時刻は15時40分となる。</p> <p>D地点で20分休憩をとっているので、D地点の出発時刻は16時00分となる。</p> <p>D地点～E地点の所要時間は2時間となるため、D地点～E地点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. 出庫から順に、合計4時間運転後に2時間の中断、合計4時間運転後に40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 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. 右折時の事故の主な要因として「対向車から譲られたときの安全確認不足」が挙げられているため、右折するときは、対向車に注意して徐行するとともに、右折したその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Bとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>イ. 直進時の事故の主な要因として「たばこや携帯電話の操作」が挙げられているため、喫煙や携帯電話の使用などは停車してから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Aとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>エ. 左折時の事故の主な要因として「大回りで左折する際の対向車等への意識傾注」が挙げられているため、慎重に安全を確認してから左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> <p>オ. 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、対向車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Bとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>カ. 直進時の事故の主な要因として「飲酒運転」が挙げられているため、運転者の飲酒習慣を把握し、必要と考えられる運転者に対し、運転者の画像が確認できるアルコールチェッカーを運行時に携帯させ、随時運転者の飲酒状況をチェックできるようにすることは、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. 右折時の事故の主な要因として「二輪自動車等の対向車のスピードの誤認」が挙げられているため、右折の際は、対向する二輪自動車との距離などに十分注意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>ケ. 左折時の事故の主な要因として「徐行・一時停止の不履行、目視不履行」が挙げられているため、あらかじめ交差点の手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徐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>コ. 直進時の事故の主な要因として「伝票の整理によるわき見運転」が挙げられているため、伝票等の確認は、安全な場所に移動し停止した後に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Aとして最も直接的に有効と考えられる。</p> <p>シ. 左折時の事故の主な要因として「左折前の確認のみで、左折時の再度の確認の不履行」が挙げられているため、左折する際は、左折前の確認に加えて、左折時にも再度歩行者や自転車等がないかをミラーや直視で十分確認するように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>