



## 1. 道路運送法関係

問 1 一般旅客自動車運送事業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. 一般貸切旅客自動車運送事業者は、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を記載した安全管理規程を定め、法令の規定に定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。
2. 一般旅客自動車運送事業者(一般乗用旅客自動車運送事業者を除く。)は、運賃及び料金並びに運送約款を営業所その他の事業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。
3. 一般旅客自動車運送事業者は、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。
4. 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者が、一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業の許可の取消しを受け、その取消しの日から5年を経過していない者(当該許可を取り消された者が法人である場合においては、当該取消しを受けた法人のその処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する役員として在任した者で当該取消しの日から5年を経過していないものを含む。)であるときは、一般旅客自動車運送事業の許可をしてはならない。

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 A 運転者の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠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勤務時間及び B 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. 一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な C に基づく措置を講じなければならない。
3. 前2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 D 及び旅客の利便の確保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。

- |   |              |             |
|---|--------------|-------------|
| A | 1. 必要な資格を有する | 2. 必要となる員数の |
| B | 1. 乗務時間      | 2. 休息期間     |
| C | 1. 医学的知見     | 2. 運行管理規程   |
| D | 1. 車両の整備     | 2. 輸送の安全    |



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が行わなければならない業務として、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において、運転者として新たに雇い入れた者に対して、当該事業用自動車の運転者として選任する前に初任診断(初任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。)を受診させること。
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. 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ことに関して適切な処置をしなければならないことについて、指導及び監督を行うこと。
4. 運行管理者の職務及び権限、統括運行管理者を選任しなければならない営業所にあつてはその職務及び権限並びに事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務の実行に係る基準に関する規程(運行管理規程)を定めること。



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、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. 乗務前の点呼は、対面(運行上やむを得ない場合は電話その他の方法)により行い、①道路運送車両法の規定による定期点検の実施、②酒気帯びの有無、③疾病、疲労、睡眠不足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報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならない。
2. 乗務終了後の点呼は、対面(運行上やむを得ない場合は電話その他の方法)により行い、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報告を求め、並びに酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。  
この場合において、乗務を終了した運転者が他の運転者と交替した場合にあっては、当該運転者が交替した運転者に対して行った法令の規定による通告についても報告を求めなければならない。
3. 点呼を行った際に法令の規定により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点呼の日時である。
4. 乗務終了後の点呼における運転者の酒気帯びの有無については、当該運転者からの報告と目視等による確認で酒気を帯びていないと判断できる場合は、アルコール検知器を用いての確認は実施する必要はない。

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く国土交通大臣への報告を要するものを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. 大型バスが踏切を通過しようとしたところ、踏切内の施設に衝突して、線路内に車体が残った状態で停止した。ただちに乗務員が踏切非常ボタンを押して鉄道車両との衝突は回避したが、鉄道施設に損傷を与えたため、2時間にわたり本線において鉄道車両の運転を休止させた。
2. 貸切バスが乗客 20 名を乗せて一般道を目的地に向い走行していたが、カーブでタイヤがスリップし、曲がりきれずに道路から 0.6 メートル下の空き地に転落した。この事故で、運転者と乗客 3 名が軽傷を負った。
3. 事業用自動車が行中、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. 事業用自動車が行折したところ、左後方から走行してきた自転車を巻き込む事故を起こした。この事故で、当該自転車に乗車していた者に通院による 40 日間の医師の治療を要する傷害を生じさせた。

問 6 旅客自動車運送事業者(以下「事業者」という。)の過労防止等についての法令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. 事業者は、乗務員が事業用自動車の運行中疾病、疲労、睡眠不足その他の理由により安全な運転を継続し、又はその補助を継続することができないおそれがあるときは、当該乗務員に対する必要な指示その他輸送の安全のための措置を講じなければならない。
2. 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、勤務を終了する場所の付近の適切な場所に睡眠に必要な施設を整備し、又は確保し、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. 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。
4. 事業者は、乗務員の生活状況を把握し、疲労により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない。



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、軽傷者(法令で定める傷害を受けた者)を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こした運転者に対し、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診させること。
2. 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一般乗用旅客自動車運送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。
3. 一般貸切旅客自動車運送事業者が貸切バスの運転者に対して行う初任運転者に対する特別な指導は、事業用自動車の安全な運転に関する基本的事項、運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項等について、10時間以上実施するとともに、安全運転の実技について、20時間以上実施すること。
4. 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。

問 8 次の記述のうち、旅客自動車運送事業者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. 事業用自動車(乗車定員 11 人以上のものに限る。)の運転者は、旅客の現在する自動車の走行中職務を遂行するために必要な事項以外の事項について話をしてはならない。
2. 一般貸切旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、運行中、所定の事項を記載した運行指示書が当該事業用自動車の運行を管理する営業所に備えられ、電話等により必要な指示が行われる場合にあっては、当該運行指示書を携行しなくてもよい。
3. 一般貸切旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者は、夜間において長距離の運行を行うときは、当該乗務の途中において少なくとも一回電話その他の方法による点呼を受け、法令に定めるところにより、報告をしなければならない。
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 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30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。
2. 臨時運行の許可を受けた者は、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15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、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、その事由があった日(使用済自動車の解体である場合には解体報告記録がなされたことを知った日)から15日以内に、永久抹消登録の申請をしなければならない。
4. 登録自動車の所有者は、当該自動車の自動車登録番号標の封印が滅失した場合には、国土交通大臣又は封印取付受託者の行う封印の取付けを受けなければならない。



問10 自動車の検査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. 自動車は、指定自動車整備事業者が継続検査の際に交付した有効な保安基準適合標章を表示している場合であっても、自動車検査証を備え付けなければ、運行の用に供してはならない。
2. 自動車の使用者は、継続検査を申請する場合において、道路運送車両法第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)の規定による自動車検査証の記入の申請をすべき事由があるときは、あらかじめ、その申請をしなければならない。
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. 自動車に表示しなければならない検査標章には、国土交通省令で定めるところにより、その交付の際の当該自動車の自動車検査証の有効期間の満了する時期を表示するものとする。

問11 道路運送車両法に定める自動車の点検整備等に関する次のア、イ、ウの文中、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。

ア 自動車の A は、自動車の点検をし、及び必要に応じ整備をすることにより、当該自動車を道路運送車両の保安基準に適合するように維持しなければならない。

イ 自動車運送事業の用に供する自動車の使用者又は当該自動車を B する者は、C、その運行の開始前において、国土交通省令で定める技術上の基準により、自動車を点検しなければならない。

ウ 自動車運送事業の用に供する自動車の使用者は、D ごとに国土交通省令で定める技術上の基準により、自動車を点検しなければならない。

- |   |           |         |
|---|-----------|---------|
| A | 1. 所有者    | 2. 使用者  |
| B | 1. 運行     | 2. 管理   |
| C | 1. 必要に応じて | 2. 1日1回 |
| D | 1. 3ヵ月    | 2. 6ヵ月  |

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. 停止表示器材は、夜間 200 メートルの距離から走行用前照灯で照射した場合にその反射光を照射位置から確認できるものであることなど告示で定める基準に適合するものでなければならない。
2. 自動車(被けん引自動車を除く。)には、警音器の警報音発生装置の音が、連続するものであり、かつ、音の大きさ及び音色が一定なものである警音器を備えなければならない。
3. 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 ミリメートル以上の深さを有すること。
4. 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. 道路交通法関係

問13 道路交通法に定める合図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. 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、その速度を急に変更しなければならないこととなる場合にあっては、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。
2. 車両(自転車以外の軽車両を除く。以下同じ。)の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。(環状交差点における場合を除く。)
3. 車両の運転者が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の合図を行う時期は、その行為をしようとする地点から30メートル手前の地点に達したときである。
4. 車両の運転者が左折又は右折するときの合図を行う時期は、その行為をしようとする地点(交差点においてその行為をする場合にあっては、当該交差点の手前の側端)から30メートル手前の地点に達したときである。(環状交差点における場合を除く。)



問14 道路交通法に定める停車及び駐車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. 車両は、交差点の側端又は道路のまがりかどから5メートル以内の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。
2. 車両は、人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設けられた施設又は場所の道路に接する自動車用の出入口から5メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。
3. 車両は、消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽の側端又はこれらの道路に接する出入口から5メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。
4. 車両は、火災報知機から5メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。

問15 道路交通法に定める交通事故の場合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。

交通事故があったときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員は、直ちに車両等の運転を停止して、Aし、道路におけるBする等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者(運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員)は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故におけるC及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びにDを報告しなければならない。

- |   |                    |               |
|---|--------------------|---------------|
| A | 1. 事故状況を確認         | 2. 負傷者を救護     |
| B | 1. 危険を防止           | 2. 安全な駐車位置を確保 |
| C | 1. 死傷者の数           | 2. 事故車両の数     |
| D | 1. 当該交通事故について講じた措置 | 2. 運転者の健康状態   |

問16 道路交通法に定める自動車の法定速度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. 旅客自動車運送事業の用に供する乗車定員 55 人の自動車の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない片側一車線の一般道路においては、時速 60 キロメートルである。
2. 旅客自動車運送事業の用に供する乗車定員 47 人の自動車の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）においては、時速 100 キロメートルである。
3. 旅客自動車運送事業の用に供する乗車定員 29 人の自動車は、法令の規定によりその速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、道路標識等により自動車の最低速度が指定されていない区間の高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）における最低速度は、時速 60 キロメートルである。
4. 旅客自動車運送事業の用に供する車両総重量が 2,265 キログラムの自動車が、故障した車両総重量 1,800 キログラムの普通自動車をロープでけん引する場合の最高速度は、道路標識等により最高速度が指定されていない一般道路においては、時速 30 キロメートルである。

問17 道路交通法に定める乗車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. 車両の運転者は、運転者の視野若しくはハンドルその他の装置の操作を妨げ、後写鏡の効用を失わせ、車両の安定を害し、又は外部から当該車両の方向指示器、車両の番号標、制動灯、尾灯若しくは後部反射器を確認することができないこととなるような乗車をさせて車両を運転してはならない。
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てはならない。本規定に違反し、よって道路における交通の危険を生じさせた者は、交通違反の反則行為の処分又は懲役若しくは罰金を受ける。
3. 自動車の運転者は、高速自動車国道に限り、法令で定めるやむを得ない理由があるときを除き、他の者を運転者席の横の乗車装置以外の乗車装置(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するときは、その者に座席ベルトを装着させなければならない。
4. 車両の運転者は、当該車両の乗車のために設備された場所以外の場所に乗車させ、又は乗車若しくは積載のために設備された場所以外の場所に積載して車両を運転してはならない。ただし、もっぱら貨物を運搬する構造の自動車で貨物を積載しているものにあつては、当該貨物を看守するため必要な最小限度の人員をその荷台に乗車させて運転することができる。



#### 4. 労働基準法関係

問18 労働基準法(以下「法」という。)に定める労働契約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. 使用者は、労働者名簿、賃金台帳及び雇入、解雇、災害補償、賃金その他の労働関係に関する重要な書類を3年間保存しなければならない。
2. 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。
3. 法第20条(解雇の予告)の規定は、法に定める期間を超えない限りにおいて、「日日雇い入れられる者」、「3ヵ月以内の期間を定めて使用される者」、「季節的業務に6ヵ月以内の期間を定めて使用される者」又は「試の使用期間中の者」のいずれかに該当する労働者については適用しない。
4. 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。

問19 労働基準法(以下「法」という。)に定める労働時間及び休日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、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、休憩時間を除き1日について8時間を超えて、労働させてはならない。
2. 使用者は、法令に定める時間外、休日労働の協定をする場合には、時間外又は休日の労働をさせる必要のある具体的事由、業務の種類、労働者の数並びに1日及び1日を超える一定の期間についての延長することができる時間又は労働させることができる休日について、協定しなければならない。
3. 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。
4. 使用者は、4週間を通じ8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2回の休日を与えなければならない。

問20 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める目的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. この基準は、自動車運転者(労働基準法(以下「法」という。)第9条に規定する労働者であって、Aの運転の業務(厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。)に主として従事する者をいう。以下同じ。)の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等のBを図ることを目的とする。
2. 労働関係の当事者は、この基準を理由として自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことはもとより、そのCに努めなければならない。
3. 使用者は、季節的繁忙期その他の事情により、法第36条第1項の規定に基づき臨時にD、又は休日に労働させる場合においても、その時間数又は日数を少なくするように努めるものとする。

- |   |             |             |
|---|-------------|-------------|
| A | 1. 四輪以上の自動車 | 2. 二輪以上の自動車 |
| B | 1. 労働契約の遵守  | 2. 労働条件の向上  |
| C | 1. 維持       | 2. 向上       |
| D | 1. 休息期間を短縮し | 2. 労働時間を延長し |



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「改善基準告示」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2回以内とすること。
2. 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44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告示で定める範囲内において延長することができる。
3. 使用者は、貸切バス運転者に労働基準法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は2週間について1回を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準告示第5条第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。
4. 使用者は、貸切バス運転者の連続運転時間(1回が連続5分以上で、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、4時間を超えないものとする。

問22 下図は、旅客自動車運送事業(一般乗用旅客自動車運送事業を除く。)に従事する自動車運転者の運転時間及び休憩時間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。

1.

|      |     |     |     |     |     |     |        |     |     |     |        |     |     |      |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|-----|--------|-----|-----|------|
| 乗務開始 | 運転  | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転     | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転     | 休憩  | 運転  | 乗務終了 |
|      | 30分 | 10分 | 2時間 | 15分 | 30分 | 10分 | 1時間30分 | 1時間 | 2時間 | 15分 | 1時間30分 | 10分 | 1時間 |      |

2.

|      |     |     |     |     |     |     |     |     |        |     |     |    |     |      |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-----|-----|----|-----|------|
| 乗務開始 | 運転  | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転     | 休憩  | 運転  | 休憩 | 運転  | 乗務終了 |
|      | 1時間 | 15分 | 2時間 | 10分 | 1時間 | 15分 | 1時間 | 1時間 | 1時間30分 | 10分 | 1時間 | 5分 | 30分 |      |

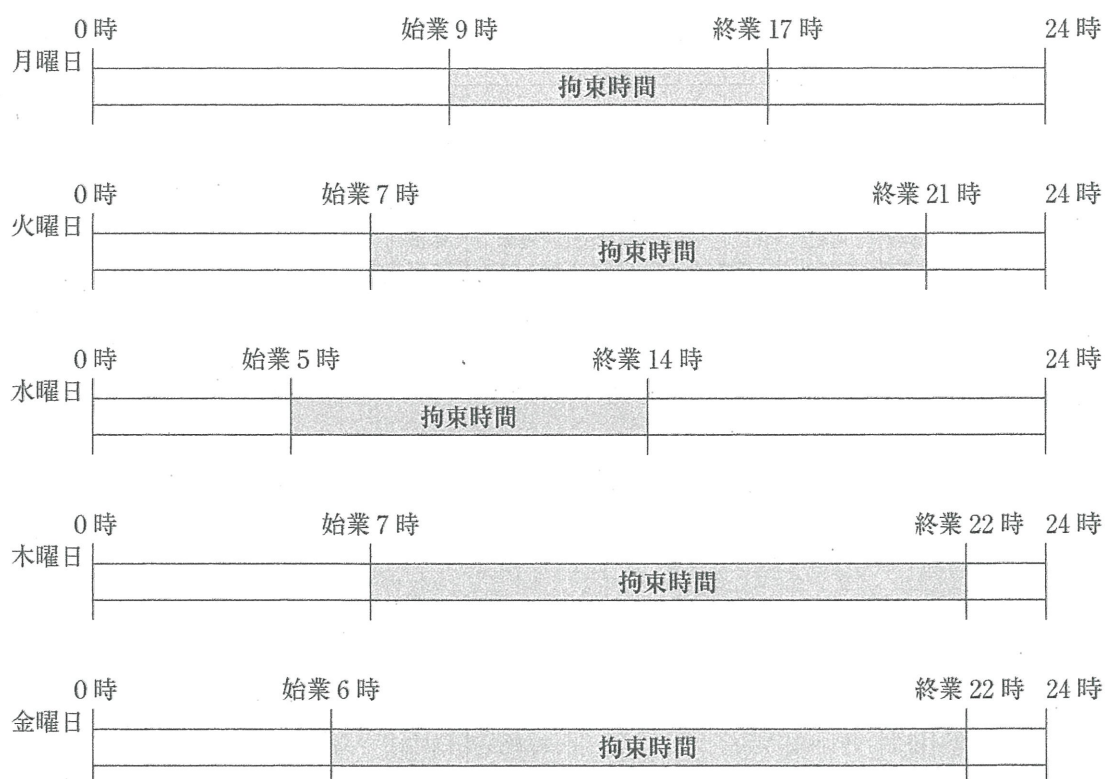
3.

|      |     |     |        |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |
|------|-----|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 乗務開始 | 運転  | 休憩  | 運転     | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転  | 乗務終了 |
|      | 2時間 | 10分 | 1時間30分 | 10分 | 30分 | 10分 | 1時間 | 1時間 | 1時間 | 10分 | 1時間 | 10分 | 2時間 |      |

4.

|      |     |     |        |     |     |    |        |     |     |     |        |     |     |      |
|------|-----|-----|--------|-----|-----|----|--------|-----|-----|-----|--------|-----|-----|------|
| 乗務開始 | 運転  | 休憩  | 運転     | 休憩  | 運転  | 休憩 | 運転     | 休憩  | 運転  | 休憩  | 運転     | 休憩  | 運転  | 乗務終了 |
|      | 1時間 | 10分 | 1時間30分 | 15分 | 30分 | 5分 | 1時間30分 | 1時間 | 2時間 | 10分 | 1時間30分 | 10分 | 30分 |      |

問23 下図は、一般貸切旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の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「改善基準告示」という。)に定める拘束時間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。ただし、すべて1人乗務の場合とする。なお、解答にあたっては、下図に示された内容及び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。



注) 土曜日及び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告示に定める最大拘束時間に違反する勤務はない。
2. 1日についての拘束時間が15時間を超えることができる1週間についての回数は、改善基準告示に違反していない。
3. 勤務終了後の休息期間は、改善基準告示に違反しているものはない。
4. 水曜日に始まる勤務の1日についての拘束時間は、この1週間の勤務の中で1日についての拘束時間が最も短い。



## 5. 実務上の知識及び能力

問24 運行管理の意義、運行管理者の役割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. 運行管理者は、仮に事故が発生していない場合でも、同業他社の事故防止の取組事例などを参考にしながら、現状の事故防止対策を分析・評価することなどにより、絶えず運行管理業務の改善に向けて努力していくことも重要な役割である。
2. 事業用自動車の点検及び整備に関する車両管理については、整備管理者の責務において行うこととされていることから、運転者が整備管理者に報告した場合にあっては、点呼において運行管理者は事業用自動車の日常点検の実施について確認する必要はない。
3. 運行管理者は、運転者の指導教育を実施していく際、運転者一人ひとりの個性に応じた助言・指導(カウンセリング)を行うことも重要である。そのためには、日頃から運転者の性格や能力、事故歴のほか、場合によっては個人的な事情についても把握し、そして、これらに基づいて助言・指導を積み重ねることによって事故防止を図ることも重要な役割である。
4. 事業者が、事業用自動車の定期点検を怠ったことが原因で重大事故を起こしたことにより、行政処分を受けることになった場合、当該重大事故を含む運行管理業務上に一切問題がなくても、運行管理者は事業者に代わって事業用自動車の運行管理を行っていることから、事業者が行政処分を受ける際に、運行管理者が運行管理者資格者証の返納を命じられる。

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. 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。
2. 雪道への対応の遅れは、雪道でのチェーンの未装着のため自動車が登り坂を登れないこと等により後続車両が滞留し大規模な立ち往生を発生させることにもつながる。このことから運行管理者は、状況に応じて早めのチェーン装着等を運転者に対し指導する必要がある。
3. 運転中の携帯電話・スマートフォンの使用などは運転への注意力を著しく低下させ、事故につながる危険性が高くなる。このような運転中の携帯電話等の操作は法令違反であることはもとより、いかに危険な行為であるかを運行管理者は運転者に対し理解させて、運転中の使用の禁止を徹底する必要がある。
4. 平成 28 年中に発生した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みると、「追突」が最も多く、全体の約半分を占めており、続いて「車内事故」の順となっている。このため、運転者に対し、特に、適正な車間距離の確保や前方への注意を怠らないことを指導する必要がある。

問26 事業用自動車の運転者の健康管理及び就業における判断・対処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. 事業者は、業務に従事する運転者に対し法令で定める健康診断を受診させ、その結果に基づいて健康診断個人票を作成し3年間保存としている。  
また、運転者が自ら受けた健康診断の結果を提出したものについても同様に保存している。
2. 事業者は、法令により定められた健康診断を実施することが義務づけられているが、運転者が自ら受けた健康診断(人間ドックなど)であっても法令で必要な定期健康診断の項目を充足している場合は、法定健診として代用することができる。
3. 送迎業務である早朝の乗務前点呼において、これから乗務する運転者の目が赤く眠そうな顔つきであったため、本人に報告を求めたところ、連日、就寝が深夜3時頃と遅く寝不足気味ではあるが、何とか乗務は可能であるとの申告があった。このため運行管理者は、当該運転者に対し途中で眠気等があったときには、自らの判断で適宜、休憩をとるなどして運行するよう指示し、出庫させた。
4. 事業者は、ある高齢運転者が夜間運転業務において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が多く見られたため、昼間の運転業務に配置替えをした。しかし、繁忙期であったことから、運行管理者の判断で点呼において当該運転者の健康状態を確認しつつ、以前の夜間運転業務に短期間従事させた。



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。

ア A 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. ハイドロプレーニング現象
2. ウェットスキッド現象

イ B とは、自動車の夜間の走行時において、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をいう。この状況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。

1. クリープ現象
2. 蒸発現象

ウ C 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・ライニングなどが摩擦のため過熱してその熱がブレーキ液に伝わり、液内に気泡が発生することによりブレーキが正常に作用しなくなり効きが低下することをいう。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。

1. ベーパー・ロック現象
2. スタンディングウェーブ現象

エ D とは、運転者が走行中に危険を認知して判断し、ブレーキ操作に至るまでの間に自動車が走り続けた距離をいう。自動車を運転するとき、特に他の自動車に追従して走行するときは、危険が発生した場合でも安全に停止できるような速度又は車間距離を保って運転するよう運転者に対し指導する必要がある。

1. 制動距離
2. 空走距離

問28 自動車運送事業者において最近普及の進んできたデジタル式運行記録計を活用した運転者指導の取組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. 運行管理者は、デジタル式運行記録計の記録図表(24時間記録図表や12分間記録図表)等を用いて、最高速度記録の▼マークなどを確認することにより最高速度超過はないか、また、急発進、急減速の有無についても確認し、その記録データを基に運転者に対し安全運転、経済運転の指導を行う。
2. 運行管理者は、貸切バスに装着された運行記録計により記録される「瞬間速度」、「運行距離」及び「運行時間」等により運行の実態を分析して安全運転等の指導を図る資料として活用しており、この運行記録計の記録を6ヵ月間保存している。
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、いかなる走行条件においても前方の車両等に衝突する危険性が生じた場合に確実にレーダー等で検知したうえで自動的にブレーキが作動し、衝突を確実に回避できるものである。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、当該ブレーキ装置の故障を検知し表示による警告があった場合の対応を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。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、この計画を立てた運行管理者の判断等に関する1～3の記述について、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、＜運行の計画＞及び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。

(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。)39名を乗せ、A地点を22時55分に出発し、D目的地に翌日の3時50分に到着する。その後、E目的地を13時40分に出発し、A地点に18時00分に戻る。

＜運行の計画＞

ア. デジタル式運行記録計を装着した乗車定員45名の貸切バスを使用し、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22時00分に乗務前点呼を受け、点呼後22時30分に営業所を出発する。A地点において乗客を乗せた後22時55分にD目的地に向け出発する。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、2回の休憩をとり乗務途中点呼後に、D目的地には翌日の3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、4時40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05分休息する。

ウ. 12時45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15分に出発する。E目的地において乗客を乗せた後13時40分にA地点に向け出発する。復路も高速道路等を運転し、2回の休憩をはさみ、A地点には18時00分に到着する。

乗客を降ろした後、18時20分に営業所に帰庫し、乗務後点呼の後、18時50分に終業する。当該運転者は、翌日は休日とする。



| (往 路)     |      |      |           |              |      |              |      |              |              |         |      |           |           |
|-----------|------|------|-----------|--------------|------|--------------|------|--------------|--------------|---------|------|-----------|-----------|
| 22 時 00 分 |      |      | 22 時 55 分 |              |      | 3 時 50 分     |      |              |              |         |      | 4 時 40 分  |           |
| 乗務前<br>点呼 | 回送   | 乗車   | 運転        | 運転<br>(高速道路) | 休憩   | 運転<br>(高速道路) | 休憩   | 乗務途中<br>点呼   | 運転<br>(高速道路) | 運転      | 降車   | 回送        | 乗務後<br>点呼 |
| 30 分      | 10 分 | 15 分 | 30 分      | 1 時間         | 10 分 | 1 時間 30 分    | 20 分 | 5 分          | 1 時間         | 20 分    | 10 分 | 10 分      | 30 分      |
| 営業所       | 5 km |      | 20 km     | 90 km        |      | 120 km       |      |              | 90 km        | 10 km   |      | 5 km      |           |
|           |      | A 地点 |           | (B 料金所)      |      |              |      |              |              | (C 料金所) |      | D 目的地     |           |
| 指定された宿泊所  |      |      |           |              |      |              |      |              |              |         |      |           |           |
|           |      |      |           |              |      |              |      |              |              |         |      |           |           |
| 乗務後<br>点呼 | 回送   | 降車   | 運転        | 運転<br>(高速道路) | 休憩   | 運転<br>(高速道路) | 休憩   | 運転<br>(高速道路) | 運転           | 乗車      | 回送   | 乗務前<br>点呼 |           |
| 30 分      | 10 分 | 10 分 | 30 分      | 1 時間         | 10 分 | 1 時間         | 10 分 | 1 時間         | 30 分         | 15 分    | 10 分 | 30 分      |           |
| 営業所       | 5 km |      | 20 km     | 80 km        |      | 80 km        |      | 80 km        | 10 km        |         | 5 km |           |           |
|           |      | A 地点 |           | (B 料金所)      |      | (F 料金所)      |      |              |              | E 目的地   |      |           |           |
| 18 時 50 分 |      |      | 18 時 00 分 |              |      | 13 時 40 分    |      |              |              |         |      | 12 時 45 分 |           |
| (復 路)     |      |      |           |              |      |              |      |              |              |         |      |           |           |

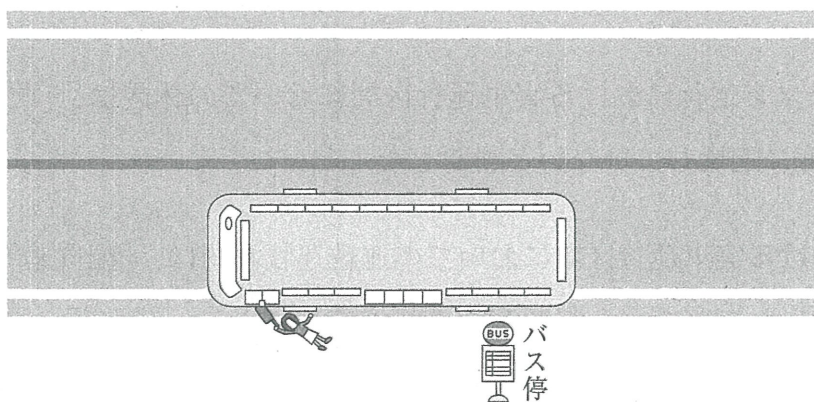
1. 当該夜間ワンマン運行における実車運行区間における休憩は、「配置基準」に定める限度に違反していないと判断したこと。
2. 当該運行における実車運行区間における連続運転時間は、「配置基準」に定める限度に違反していないと判断したこと。
3. 1 日についての実車距離は「配置基準」に定める限度を超えておらず、また、1 日についての運転時間も「配置基準」に定める限度を超えていないと判断したこと。

問30 運行管理者が次の乗合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、同種の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【事故の推定原因・事故の要因】に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

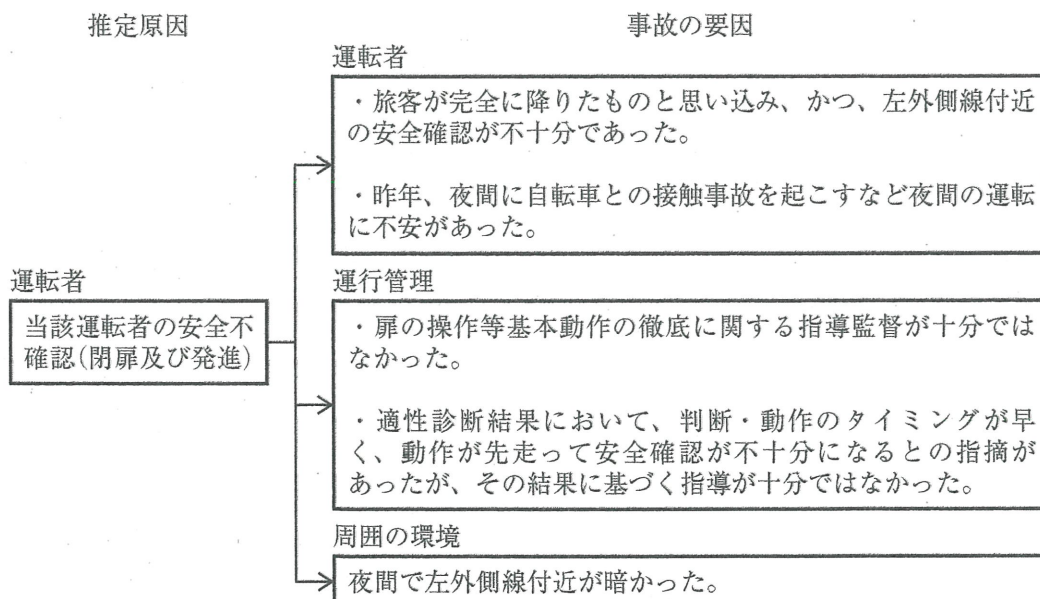
### 【事故の概要】

当該運転者は、14時00分に運行管理者の点呼を受け、14時35分に出庫し、市内循環バスを運行中、バス停において降車した旅客のキャリーバッグの一部が前扉に挟まれたことに気付かず発車したため旅客が転倒した。当該運転者はこれに気付かずバスを約7メートル前進させ、旅客の左腕を負傷させた。

- ・ 事故発生：20時30分
- ・ 天候：晴れ
- ・ 道路：幅員6メートル
- ・ 運転者：58歳 運転歴30年 定期健康診断を年2回受診していた。



### 【事故の推定原因・事故の要因】



【事故の再発防止対策】

ア ヒューマンエラーを補完するため、前扉にもアクセルインターロック等を装備する。

イ 運転者に対して、適性診断結果を活用して運転上の弱点を十分理解させ、その弱点を克服していけるよう助言・指導を徹底する。

ウ 運転者に対して、疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを正しく理解させ、定期的な健康診断結果に基づき、自ら生活習慣の改善を図るなど、適切な心身の健康管理を行うことの重要性を理解させる。

エ 悪天候や夜間においては、事故発生のリスクが高まることから、どのようなリスクがあるのかを理解、確認させ、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。

オ 運転者に対して、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してから発進するよう徹底する。

カ 点呼において運転者から睡眠不足等により安全な運行ができないおそれがあるかについて報告を受けるとともに、運転者の体調を顔色などから確認し、異常がなければ運転業務につかせる。

キ 乗降口の扉を開閉する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。

ク 個々の運転者について、休息期間は通勤時間を考慮して十分な睡眠時間が確保できるように配慮するとともに、乗務時間は運転履歴等を踏まえた疲労状況や健康状態を考慮する運行計画とする。

1. ア・イ・オ・ク

2. ア・イ・カ・キ

3. ア・オ・キ・ク

4. ア・ウ・オ・キ

5. イ・ウ・エ・カ

6. イ・エ・オ・キ

7. ウ・エ・キ・ク

8. ウ・エ・オ・カ