

RY05-Q001 運行管理者の職務 > 権限・責任、事業者との関係、補助者 難易度:2

運行管理者と事業者の関係について最も適切なものはどれか。

- ア. 事業者は運行管理者が安全確保のため必要な業務を適切に行えるよう、必要な権限を与え、その意見を尊重する。
- イ. 運行管理者は事業者から独立した行政機関である。
- ウ. 事業者は運行管理者の安全上の意見を考慮する必要がある。
- エ. 運行管理者に権限を与えず、責任だけ負わせればよい。

正答：ア

- ア ○ 正しい。運行管理業務を実効的に行うには必要な権限と事業者の支援が必要である。
- イ × 誤り。運行管理者は事業者の営業所等で選任される。
- ウ × 誤り。輸送の安全確保のため意見を尊重する必要がある。
- エ × 誤り。権限を伴わない責任付与では実効的な管理ができない。

総合解説：運行管理者は事業者の安全管理体制の中核として、権限と責任を伴って職務を行う。

RY05-Q002 運行管理者の職務 > 権限・責任、事業者との関係、補助者 難易度:1

補助者が点呼を行った際、運転者の体調不良など通常と異なる事態を確認した。最も適切な対応はどれか。

- ア. 補助者だけで必ず乗務させると決める。
- イ. 補助者は直ちに運行管理者へ報告し、運行の可否等について指示を受ける。
- ウ. 特異事項は記録せず、運転者本人の判断に任せる。
- エ. 運行管理者への報告は月末にまとめて行えばよい。

正答：イ

- ア × 誤り。安全上重要な判断を独断で処理してはならない。
- イ ○ 正しい。補助者は運行管理者の指揮命令下で業務を行い、異常時は報告・指示を受ける。
- ウ × 誤り。異常事項は適切に扱い記録する必要がある。
- エ × 誤り。即時の安全判断が必要である。

総合解説：補助者は運行管理者を補助する立場であり、異常時の報告が重要である。

RY05-Q003 運行管理者の職務 > 権限・責任、事業者との関係、補助者 難易度:3

運行管理者が運転者の乗務可否を判断する際の基本姿勢として適切なものはどれか。

- ア. 納期が迫っていれば体調不良でも必ず乗務させる。
- イ. 本人が希望すれば酒気帯び確認結果にかかわらず乗務させる。
- ウ. 売上目標を達成するため安全上の懸念を記録しない。
- エ. 営業上の都合より輸送の安全を優先し、健康状態・疲労・酒気帯び等を踏まえて判断する。

正答：エ

- ア × 誤り。営業都合で安全判断を曲げてはならない。
- イ × 誤り。酒気帯び等があれば乗務させてはならない。
- ウ × 誤り。懸念事項は適切に記録・対応する。
- エ ○ 正しい。運行管理者の最優先事項は安全な運行の確保である。

総合解説：実務問題では『安全優先』を具体的な判断に落とし込めることが重要である。

RY05-Q004 運行管理者の職務 > 権限・責任、事業者との関係、補助者 難易度:2

運行管理者が事業主に安全上必要な設備改善を提案したが、費用を理由に先送りされている。最も適切な対応はどれか。

- ア. 安全上の必要性とリスクを具体的に示し、事業主に改善を働きかけ、必要な記録を残す。
- イ. 費用がかかるため以後は安全上の意見を出さない。
- ウ. 運行管理者の職務外なので事故が起きるまで放置する。
- エ. 運転者に自己責任で対応させる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。運行管理者は安全上必要な事項について事業主に意見を述べ、改善につなげる役割がある。
- イ × 誤り。費用だけを理由に安全上の懸念を無視できない。
- ウ × 誤り。事故予防が職務上重要である。
- エ × 誤り。組織的に対策すべき事項である。

総合解説：事業者と運行管理者の協働によって安全管理体制を機能させる。

RY05-Q005 運行管理者の職務 > 権限・責任、事業者との関係、補助者 難易度:1

点呼結果、運行記録、事故・ヒヤリハット情報を運行管理者が活用する目的として最も適切なものはどれか。

- ア. 書類を保存すること自体が目的で、内容分析は不要である。
- イ. 個々の運転者や運行のリスクを把握し、指導・運行計画・再発防止に反映するためである。
- ウ. 運転者の処罰だけを目的に利用する。
- エ. 事故が起きていない期間は記録を確認しない。

正答：イ

- ア × 誤り。記録は分析・改善に活用する。
- イ ○ 正しい。記録は安全管理の改善に活用して初めて価値がある。
- ウ × 誤り。教育・予防が重要な目的である。
- エ × 誤り。平時から傾向を把握する必要がある。

総合解説：データを安全施策に結びつけることが実務上の運行管理である。

RY05-Q006 運行管理者の職務 > 権限・責任、事業者との関係、補助者 難易度:2

運行管理者が補助者へ業務を任せるときの考え方として適切なものはどれか。

- ア. 補助者に全権を渡し、運行管理者は連絡不能でもよい。
- イ. 補助者に教育せず、経験だけで判断させる。
- ウ. 補助者が行える業務範囲を明確にし、必要な教育・指示・報告体制を整える。
- エ. 異常時の連絡先を定めなくてもよい。

正答：ウ

- ア × 誤り。運行管理者の指揮命令が前提である。
- イ × 誤り。適切な教育が必要である。
- ウ ○ 正しい。役割・教育・報告体制の明確化が必要である。
- エ × 誤り。異常時の迅速な連絡体制が重要である。

総合解説：補助者活用では『誰が・何を・どこまで判断するか』を明確にする。

RY05-Q007 運行管理者の職務 > 権限・責任、事業者との関係、補助者 難易度:1

運行管理者が「強い疲労があるため乗務させない」と判断した運転者について、事業者が「予約客がいるので乗務させたい」と求めてきた。最も適切な対応はどれか。

- ア. 事業者の営業判断なので無条件に乗務させる。
- イ. 旅客が同意すれば疲労状態を問わず乗務させる。
- ウ. 点呼記録を削除して乗務させる。
- エ. 輸送の安全を優先し、乗務不可の判断根拠を説明して代替運転者や運行計画変更を検討する。

正答：エ

- ア × 事業者にも輸送の安全確保責任がある。
- イ × 旅客同意で安全上の判断は変わらない。
- ウ × 記録を改ざんしてはならない。
- エ ○ 正しい。安全運転に支障があるおそれを把握した場合は営業上の事情より安全を優先する。

総合解説：運行管理者の判断は旅客の生命・身体の安全を最優先にする。

RY05-Q008 運転者の健康管理 > 健康診断（雇入時・定期・深夜業） 難易度:2

常時使用するバス・タクシー運転者を新たに雇い入れる場合の健康診断として正しいものはどれか。

- ア. 原則として雇入れ時に医師による所定の健康診断を行う。
- イ. 採用から3年以内に一度行えばよい。
- ウ. 運転免許が有効なら健康診断は不要である。
- エ. 本人の自己申告だけで健康診断に代えられる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。労働安全衛生規則43条は常時使用する労働者の雇入れ時健康診断を定める。
- イ × 雇入れ時に行うのが原則。
- ウ × 運転免許と健康診断は別制度。
- エ × 法定健康診断を自己申告だけで代替できない。

総合解説：旅客運転者の健康状態は雇入れ時から把握する。

RY05-Q009 運転者の健康管理 > 健康診断（雇入時・定期・深夜業） 難易度:3

常時使用する運転者（特定業務従事者を除く）の定期健康診断の実施頻度として正しいものはどれか。

- ア. 2年以内ごとに1回
- イ. 1年以内ごとに1回
- ウ. 6か月以内ごとに1回が全員一律
- エ. 5年以内ごとに1回

正答：イ

- ア × 間隔が長すぎる。
- イ ○ 正しい。労働安全衛生規則44条の定期健康診断は1年以内ごとに1回。
- ウ × 6か月ごとは深夜業等の特定業務従事者の基準。
- エ × 長すぎる。

総合解説：一般の定期健診と深夜業等の特定業務健診を区別する。

RY05-Q010 運転者の健康管理 > 健康診断（雇入時・定期・深夜業） 難易度:2

深夜業を含む特定業務に常時従事する運転者の健康診断について正しいものはどれか。

- ア. 3年以内ごとに1回でよい。
- イ. 深夜業開始後は健康診断不要である。
- ウ. 配置替えの際及び6か月以内ごとに1回、定期に実施する。
- エ. 1年以内ごとに1回だけで足りる。

正答：ウ

- ア × 頻度が不足する。
- イ × 深夜業は健康管理上重要な特定業務。
- ウ ○ 正しい。労働安全衛生規則45条の特定業務従事者健診である。
- エ × 6か月以内ごとが原則。

総合解説：夜行バス・深夜タクシー等では特定業務健診の対象該当性を確認する。

RY05-Q011 運転者の健康管理 > 健康診断（雇入時・定期・深夜業） 難易度:1

健康診断個人票の保存期間として正しいものはどれか。

- ア. 1年間だけ保存する。
- イ. 健康診断後すぐ廃棄してよい。
- ウ. 運転者が退職すれば即日廃棄しなければならない。
- エ. 5年間保存する。

正答：エ

- ア × 誤り。1年ではない。
- イ × 誤り。法定保存が必要である。
- ウ × 誤り。退職ただけで即廃棄する制度ではない。
- エ ○ 正しい。一般健康診断の個人票は5年間保存する。

総合解説：健康情報は適切な保存とプライバシー保護の双方が重要である。

RY05-Q012 運転者の健康管理 > 健康診断（雇入時・定期・深夜業） 難易度:2

健康診断で要再検査・要精密検査の所見があった運転者への対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 受診を促し、医師の意見等を踏まえて乗務内容や就業上の措置を検討する。
- イ. 結果を本人に伝えず通常どおり乗務させ続ける。
- ウ. 再検査は本人の私生活なので事業者は一切関与しない。
- エ. 異常所見があれば理由を問わず即時解雇する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。異常所見を早期受診・就業上の措置につなげることが健康起因事故防止に重要である。
- イ × 誤り。適切なフォローが必要である。
- ウ × 誤り。安全運行に関わる範囲で健康管理が必要である。
- エ × 誤り。適切な医学的判断と就業措置を検討する。

総合解説：健康診断は受けるだけでなく、結果に基づくフォローまでが重要である。

RY05-Q013 運転者の健康管理 > 健康診断（雇入時・定期・深夜業） 難易度:1

夜間運行に常時従事する運転者の健康管理として最も適切なものはどれか。

- ア. 健康診断だけ受けさせれば結果は確認しない。
- イ. 6か月以内ごとの健康診断に加え、睡眠・疲労・生活リズム等も把握し、必要な就業上の措置へつなげる。
- ウ. 夜間運行者は定期健康診断の対象外である。
- エ. 本人が若ければ深夜業の健康管理は不要である。

正答：イ

- ア × 結果の活用まで必要。
- イ ○ 正しい。法定健診だけでなく結果に基づく就業上の措置や日常管理が重要。
- ウ × 深夜業従事者には健康診断制度がある。
- エ × 年齢だけで省略できない。

総合解説：深夜勤務は疲労や睡眠への影響も含め継続的に管理する。

RY05-Q014 運転者の健康管理 > SAS（睡眠時無呼吸症候群） 難易度:2

睡眠時無呼吸症候群（SAS）が旅客自動車の安全運転上問題となる主な理由はどれか。

- ア. SASになると必ず視力が永久に失われるため。
- イ. SASは睡眠中だけの問題で日中の運転には影響しないため。
- ウ. 睡眠の質が低下し、日中の強い眠気や集中力低下を生じ、居眠り・漫然運転の危険を高めるため。
- エ. SAS患者は全員自覚症状が強いいため発見が容易だから。

正答：ウ

- ア × 代表的な説明ではない。
- イ × 日中の運転能力に影響し得る。
- ウ ○ 正しい。SASは日中の眠気や集中力低下を通じ安全運転へ影響する。
- エ × 眠気を自覚しない中等度・重度例もある。

総合解説：自覚的眠気の有無だけでSASリスクを判断しない。

RY05-Q015 運転者の健康管理 > SAS（睡眠時無呼吸症候群） 難易度:3

SAS対策として旅客運送事業者が行う取組で最も適切なものはどれか。

- ア. いびきがなければSASは絶対にはないと判断する。
- イ. スクリーニングで疑いが出た時点で無条件に永久解雇する。
- ウ. 眠気を訴えない運転者は検査対象から必ず除外する。
- エ. スクリーニングでリスクを把握し、必要な精密検査・治療につなげ、治療状況を安全管理に生かす。

正答：エ

- ア × 症状だけで完全には除外できない。
- イ × 診断・治療支援と就業判断を適切に行う。
- ウ × 無自覚例もある。
- エ ○ 正しい。早期発見・確定診断・治療継続が重要。

総合解説：SASは発見して排除するのではなく、適切な治療と安全な就業を支援する。

RY05-Q016 運転者の健康管理 > SAS（睡眠時無呼吸症候群） 難易度:2

CPAP等でSAS治療を継続している運転者への対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 治療継続・効果・日中の眠気等を確認し、医師の意見も踏まえて安全な乗務を管理する。
- イ. 治療を始めた時点で確認は一切不要になる。
- ウ. SAS治療歴があれば生涯乗務させてはならない。
- エ. 本人の自己判断だけで治療を中断しても運行管理上問題ない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。治療効果と継続性を確認して就業判断へ反映する。
- イ × 継続的確認が必要。
- ウ × 治療により安全運転能力が改善する場合がある。
- エ × 治療中断は再発・眠気のリスクにつながる。

総合解説：治療中であることだけでなく、治療が有効に継続されているかを見る。

RY05-Q017 運転者の健康管理 > SAS（睡眠時無呼吸症候群） 難易度:1

点呼時に運転者が『昨夜ほとんど眠れず、強い眠気がある』と訴えた。SASの有無が未診断の場合でも最も適切な対応はどれか。

- ア. SASと診断されていないので必ず乗務させる。
- イ. その日の安全な乗務可否を慎重に判断し、必要に応じ乗務を見合わせるとともに受診等につなげる。
- ウ. コーヒーを飲ませれば必ず安全になる。
- エ. 本人が大丈夫と言えれば眠気の訴えを記録しない。

正答：イ

- ア × 誤り。強い眠気は安全上重要な情報である。
- イ ○ 正しい。診断名の有無より、現時点の安全運転能力を重視する。
- ウ × 誤り。カフェインだけで安全を保証できない。
- エ × 誤り。訴えを把握・記録し対応する。

総合解説：点呼では病名ではなく実際の体調と安全性を確認する。

RY05-Q018 運転者の健康管理 > SAS（睡眠時無呼吸症候群） 難易度:2

SAS対策におけるスクリーニング検査の位置付けとして正しいものはどれか。

- ア. スクリーニングだけで全員の確定診断が完了する。
- イ. 運転技術の上手下手だけを測定する検査。
- ウ. SASの可能性を早期に見つけ、必要な者を専門医による確定診断へつなげるための検査。
- エ. アルコール依存症だけを判定する検査。

正答：ウ

- ア × 確定診断とは異なる。
- イ × 運転技能試験ではない。
- ウ ○ 正しい。スクリーニングは確定診断の前段階。
- エ × SASリスクの検査である。

総合解説：検査結果に応じ精密検査・医療受診へつなげる。

RY05-Q019 運転者の健康管理 > 脳・心臓疾患の予防 難易度:2

脳・心臓疾患のリスク管理で特に重要な生活習慣上の要素として適切なものはどれか。

- ア. 喫煙、過度の飲酒、肥満、運動不足、睡眠不足などを含めて改善を支援する。
- イ. 運転技術だけ高めれば生活習慣は無関係である。
- ウ. 水分を控えるほど脳・心臓疾患を必ず予防できる。
- エ. 睡眠時間を削って運動時間を増やすのが最優先である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。複数の生活習慣要因を総合的に改善することが重要である。
- イ × 誤り。生活習慣は健康リスクに関係する。
- ウ × 誤り。過度な水分制限は適切でない。
- エ × 誤り。十分な睡眠も重要である。

総合解説：運転者の健康管理は勤務設計と生活習慣支援の両面で考える。

RY05-Q020 運転者の健康管理 > 脳・心臓疾患の予防 難易度:3

運転中に突然、片側の手足の力が入りにくい、ろれつが回らない等の症状が現れた。最も適切な対応はどれか。

- ア. 目的地まで走行してから受診する。
- イ. 安全な場所に停止し、緊急性の高い脳血管疾患を疑って速やかに救急要請等を行う。
- ウ. 少し休めば必ず治るので記録しない。
- エ. 本人に運転を継続させながら様子を見る。

正答：イ

- ア × 誤り。運転継続は危険である。
- イ ○ 正しい。脳卒中を疑う症状は緊急対応が必要である。
- ウ × 誤り。自然軽快を前提にしてはならない。
- エ × 誤り。安全な停止と救急対応を優先する。

総合解説：急性症状では『運行継続より救命・安全確保』が原則である。

RY05-Q021 運転者の健康管理 > 脳・心臓疾患の予防 難易度:2

運転者が胸部圧迫感、冷汗、息苦しさを訴えている。最も適切な判断はどれか。

- ア. 到着後に受診すればよいので乗務を続ける。
- イ. 若年者なら心疾患ではないと判断する。
- ウ. 心臓疾患の可能性を考え、乗務を中止し、症状に応じて救急要請を含む医療対応を行う。
- エ. 点呼記録に書かなければ問題ない。

正答：ウ

- ア × 誤り。乗務継続は危険である。
- イ × 誤り。年齢だけで除外できない。
- ウ ○ 正しい。心筋梗塞等の可能性がある症状は緊急性を考慮する。
- エ × 誤り。記録と適切な対応が必要である。

総合解説：重大な症状は病名確定前でも安全側に判断する。

RY05-Q022 運転者の健康管理 > 脳・心臓疾患の予防 難易度:1

健康診断で血圧・血糖・脂質に複数の異常所見がある運転者への対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 症状がないので一切対応しない。
- イ. 異常値は運転業務と無関係なので記録を廃棄する。
- ウ. 本人に知らせず長時間勤務を増やす。
- エ. 医療機関受診・保健指導を促し、必要に応じ医師の意見を踏まえて勤務や運行を調整する。

正答：エ

- ア × 誤り。無症状でもリスク管理が必要である。
- イ × 誤り。健康情報は適切に管理する。
- ウ × 誤り。過重負荷を避ける配慮が必要である。
- エ ○ 正しい。複数のリスク因子が重なる場合は特にフォローが重要である。

総合解説：健康診断結果と勤務負荷を合わせて評価する。

RY05-Q023 運転者の健康管理 > 脳・心臓疾患の予防 難易度:2

長時間勤務が続くバス運転者の脳・心臓疾患予防として最も適切なものはどれか。

- ア. 改善基準告示等を守って十分な休息・睡眠を確保し、健診結果や血圧等のリスクに応じて医療受診・勤務調整を行う。
- イ. 月の拘束時間内なら睡眠時間は考慮しない。
- ウ. 若い運転者なら長時間勤務でも健康管理不要とする。
- エ. 健診異常があっても本人が希望すれば無制限に夜間勤務へ配置する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。長時間労働対策と医学的リスク管理を組み合わせる。
- イ × 休息・睡眠も重要。
- ウ × 年齢だけでリスクを除外できない。
- エ × 健診結果に基づく就業措置が必要。

総合解説：健康起因事故防止では勤務管理と健康管理を一体で行う。

RY05-Q024 運転者の健康管理 > アルコール依存・飲酒運転防止 難易度:1

事業用自動車運転者の飲酒運転防止策として最も適切なものはどれか。

- ア. 点呼時に臭いがしなければ検知器は不要である。
- イ. 点呼時のアルコール検知器による確認に加え、教育、飲酒習慣の把握、依存症が疑われる場合の専門医療への接続を行う。
- ウ. 前夜の飲酒は翌朝の運転に影響しないと教える。
- エ. 依存症の疑いは本人の問題なので事業者は一切関与しない。

正答：イ

- ア × 誤り。アルコール検知器による確認が必要である。
- イ ○ 正しい。機器確認だけでなく組織的な予防策が重要である。
- ウ × 誤り。翌朝まで残る可能性がある。
- エ × 誤り。安全運行に関わるため適切な支援が必要である。

総合解説：飲酒運転防止は『検知・教育・早期支援』の多層対策で行う。

RY05-Q025 運転者の健康管理 > アルコール依存・飲酒運転防止 難易度:2

旅客自動車運送事業の営業所におけるアルコール検知器の管理として正しいものはどれか。

- ア. 故障していても外観があればよい。
- イ. 旅客事業ではアルコール検知器を使わない。
- ウ. 点呼で確実に使用できるよう、必要なアルコール検知器を備え、常時有効に保持する。
- エ. 運転者の自己申告があれば検知器は常に不要である。

正答：ウ

- ア × 作動確認が必要。
- イ × 旅客事業でも点呼で用いる。
- ウ ○ 正しい。酒気帯び確認に使用する検知器は有効に作動する状態で管理する。
- エ × 自己申告だけでは代替できない。

総合解説：機器の備付けと日常的な作動状態確認をセットで行う。

RY05-Q026 運転者の健康管理 > アルコール依存・飲酒運転防止 難易度:3

遠隔地で業務を開始・終了する運転者の酒気帯び確認として適切なものはどれか。

- ア. 遠隔地では酒気帯び確認を省略する。
- イ. 本人の声だけで必ず酒気帯びなしと判定する。
- ウ. 帰庫後に数日分まとめて確認する。
- エ. 携帯型アルコール検知器を携行させ、所定の方法で確認する。

正答：エ

- ア × 誤り。遠隔地でも確認が必要である。
- イ × 誤り。機器による確認が必要である。
- ウ × 誤り。業務の開始前・終了後に適切に確認する。
- エ ○ 正しい。遠隔地でもアルコール検知器を活用して確認する。

総合解説：遠隔地であることは酒気帯び確認を省略する理由にならない。

RY05-Q027 運転者の健康管理 > アルコール依存・飲酒運転防止 難易度:2

アルコール依存症が疑われる運転者への事業者・運行管理者の対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 飲酒傾向を把握し、医療機関等の専門支援につなげ、治療・回復を支援しながら安全な乗務可否を管理する。
- イ. 本人の意思が弱いだけとして叱責だけで解決する。
- ウ. 隠れて飲酒するようになるため一切話題にしない。
- エ. 一度の検知器反応だけで医学的評価なく依存症と断定する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。国土交通省の飲酒運転防止マニュアルも医療機関での治療を含む取組を示している。
- イ × 依存症は専門的支援が必要な疾病。
- ウ × 早期介入が重要。
- エ × 診断は専門家が行う。

総合解説：飲酒問題を隠す文化を作らず、治療につながる安全管理を行う。

RY05-Q028 運転者の健康管理 > アルコール依存・飲酒運転防止 難易度:1

翌朝早い乗務がある運転者への飲酒指導として最も適切なものはどれか。

- ア. 睡眠を4時間取れば飲酒量に関係なく必ずゼロになる。
- イ. 飲酒量や終了時刻によっては翌朝までアルコールが残るため、乗務を見据えて節酒・禁酒を含む具体的な指導を行う。
- ウ. 水を多く飲めば短時間で必ずアルコールは消える。
- エ. サウナに入れば検知されなくなる。

正答：イ

- ア × 誤り。睡眠時間だけで決まらない。
- イ ○ 正しい。アルコール分解には時間が必要で、安易な『抜き方』に頼らない指導が必要である。
- ウ × 誤り。水分だけで急速に分解できない。
- エ × 誤り。発汗で確実に除去できるものではない。

総合解説：翌朝運転を見越した飲酒管理を習慣化させる。

RY05-Q029 運転者の健康管理 > ストレスチェック 難易度:2

2026年8月時点のストレスチェック制度について正しいものはどれか。

- ア. 50人未満の事業場も2026年8月時点ですでに一律義務化済みである。
- イ. ストレスチェック制度は2026年に廃止された。
- ウ. 労働者数50人以上の事業場は実施義務があり、50人未満の事業場への義務化は2028年4月1日から施行される。
- エ. 事業場規模にかかわらず実施してはならない。

正答：ウ

- ア × 施行前である。
- イ × 制度は継続・拡充されている。
- ウ ○ 正しい。2025年改正法による小規模事業場への義務拡大は2028年4月1日施行。
- エ × メンタルヘルス対策として実施する制度である。

総合解説：制度改正の公布と施行時期を区別する。

RY05-Q030 運転者の健康管理 > ストレスチェック 難易度:1

高ストレス者として選定された労働者が医師による面接指導を申し出た場合の対応として適切なものはどれか。

- ア. 申出を理由に不利益な扱いをする。
- イ. 結果を本人の同意なく職場全体に公開する。
- ウ. 面接指導は制度上認められていない。
- エ. 法定要件に基づき面接指導を実施し、医師の意見を踏まえて必要な就業上の措置を検討する。

正答：エ

- ア × 誤り。不利益取扱いを避ける必要がある。
- イ × 誤り。個人情報保護が重要である。
- ウ × 誤り。医師面接制度がある。
- エ ○ 正しい。高ストレス者への医師面接と必要な事後措置が制度に組み込まれている。

総合解説：ストレスチェックは個人の気づきと職場環境改善につなげる制度である。

RY05-Q031 運転者の健康管理 > ストレスチェック 難易度:2

ストレスチェック結果の取扱いとして最も適切なものはどれか。

- ア. 労働者のプライバシーを保護し、個人結果を不適切に人事評価へ利用しない。
- イ. 管理者全員が自由に個人結果を閲覧できるようにする。
- ウ. 高ストレス判定を降格の自動条件にする。
- エ. 個人結果は掲示板に掲示する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。機微な健康情報として適切な管理が必要である。
- イ × 誤り。閲覧権限は厳格に扱う。
- ウ × 誤り。不利益取扱いは制度趣旨に反する。
- エ × 誤り。個人情報を公開してはならない。

総合解説：制度への信頼を保つにはプライバシー保護が不可欠である。

RY05-Q032 自動車の運転特性 > 停止距離（空走 + 制動） 難易度:3

停止距離の構成として正しいものはどれか。

- ア. 運転者が危険を認知する前の距離だけをいう。
- イ. 危険を認知してブレーキが効き始めるまでの空走距離と、ブレーキが効き始めて停止するまでの制動距離の合計である。
- ウ. 制動距離だけをいう。
- エ. 車間距離から車長を引いた距離をいう。

正答：イ

- ア × 誤り。認知後の反応時間中の走行も含む。
- イ ○ 正しい。停止距離 = 空走距離 + 制動距離である。
- ウ × 誤り。空走距離も含む。
- エ × 誤り。車間距離の定義ではない。

総合解説：停止距離の構成を理解することが安全な車間距離設定の基礎となる。

RY05-Q033 自動車の運転特性 > 停止距離（空走 + 制動） 難易度:2

速度が高くなると停止距離が長くなる主な理由として最も適切なものはどれか。

- ア. 速度が上がると反応時間が必ず短くなるためである。
- イ. 高速になるほどタイヤと路面の摩擦が無限に増えるためである。
- ウ. 空走距離が速度に応じて増え、制動距離も速度上昇に伴って大きく増えるためである。
- エ. 速度と停止距離には関係がないためである。

正答：ウ

- ア × 誤り。反応時間が自動的に短くなるわけではない。
- イ × 誤り。摩擦は無限に増えない。
- ウ ○ 正しい。速度上昇は空走距離と制動距離の双方を増大させる。
- エ × 誤り。速度は停止距離に大きく影響する。

総合解説：速度のわずかな上昇でも安全余裕が大きく減ることを理解する。

RY05-Q034 自動車の運転特性 > 停止距離（空走 + 制動） 難易度:1

同じ反応時間なら、空走距離に最も直接影響するのはどれか。

- ア. タイヤの溝だけである。
- イ. ブレーキ液の色だけである。
- ウ. 荷台の塗装色だけである。
- エ. 走行速度である。

正答：エ

- ア × 誤り。タイヤ溝は主として制動性能に関係する。
- イ × 誤り。色自体は空走距離を決めない。
- ウ × 誤り。塗装色は関係しない。
- エ ○ 正しい。反応時間が同じなら速度が高いほど空走距離は長くなる。

総合解説：空走距離は『反応時間×速度』という考え方で理解できる。

RY05-Q035 自動車の運転特性 > 停止距離（空走 + 制動） 難易度:2

運転者の疲労が強い場合、停止距離にどのような影響が考えられるか。

- ア. 認知・判断・操作が遅れ、空走距離が長くなる可能性がある。
- イ. 疲労すると必ず反応が速くなり空走距離が短くなる。
- ウ. 疲労は制動装置にしか影響しない。
- エ. 疲労と停止距離は無関係である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。疲労や眠気は反応時間を延ばし得る。
- イ × 誤り。一般に反応が遅れる方向のリスクがある。
- ウ × 誤り。運転者側の反応に影響する。
- エ × 誤り。安全運転能力に関係する。

総合解説：健康管理と停止距離の理解は別々ではなく、安全余裕の確保でつながっている。

RY05-Q036 自動車の運転特性 > 停止距離（空走 + 制動） 難易度:1

雨天時に乾燥路面と同じ速度・車間距離で走ることが危険な理由として最も適切なものはどれか。

- ア. 雨で空気抵抗が増えるので必ず短く止まれる。
- イ. 路面が滑りやすくなり制動距離が長くなるため、より低い速度と長い車間距離が必要になる。
- ウ. 濡れた路面ではタイヤ摩擦が必ず増える。
- エ. 雨天ではブレーキを使わないので停止距離は関係ない。

正答：イ

- ア × 誤り。安全側に短くなるとは考えない。
- イ ○ 正しい。濡れた路面では制動性能が低下し得る。
- ウ × 誤り。一般に滑りやすくなる。
- エ × 誤り。停止時には制動が必要である。

総合解説：悪天候時は法定速度以内でも状況に応じてさらに速度を落とす。

RY05-Q037 自動車の運転特性 > 停止距離（空走 + 制動） 難易度:2

乗客・手荷物を多く載せた大型バスを運転する場合、停止距離に関する安全上の考え方として最も適切なものはどれか。

- ア. 乗客が多いほど必ず停止距離が短くなる。
- イ. ABSがあれば路面状態に関係なく一定距離で停止できる。
- ウ. 速度、路面、タイヤ・ブレーキの状態、車両重量などにより停止距離は変化し得るため、十分な車間距離を確保する。
- エ. 大型バスは重量に関係なく乗用車と必ず同じ制動距離になる。

正答：ウ

- ア × 一般化できない。
- イ × ABSも物理的限界をなくさない。
- ウ ○ 正しい。停止距離は複数の条件に左右されるため余裕ある車間距離が必要。
- エ × 車両特性を考慮する必要がある。

総合解説：旅客の転倒防止のためにも急制動を避けられる車間距離を取る。

RY05-Q038 自動車の運転特性 > 停止距離（空走 + 制動） 難易度:2

路面凍結時の制動について最も適切なものはどれか。

- ア. 乾燥路面より著しく滑りやすくなるため、速度を十分に落とし、急制動を避け、車間距離を大きく取る。
- イ. 乾燥路面より摩擦が大きくなるので車間距離を短くできる。
- ウ. 急ブレーキほど必ず直進安定性が増す。
- エ. ABS装着車なら路面状態を無視できる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。凍結路では制動余裕を大きく取る必要がある。
- イ × 誤り。滑りやすくなる。
- ウ × 誤り。急操作はスリップを招きやすい。
- エ × 誤り。ABSがあっても物理的な摩擦限界はある。

総合解説：安全装置があっても路面条件に応じた減速が基本である。

RY05-Q039 自動車の運転特性 > 停止距離（空走 + 制動） 難易度:1

同じ速度で走行中、運転者の反応時間が1秒から2秒に延びた場合、空走距離はどうなるか。

- ア. おおむね半分になる。
- イ. おおむね2倍になる。
- ウ. 必ずゼロになる。
- エ. 反応時間は空走距離に影響しない。

正答：イ

- ア × 誤り。逆に長くなる。
- イ ○ 正しい。空走距離は速度 × 反応時間で考えられるため、速度一定なら反応時間に比例する。
- ウ × 誤り。ゼロにはならない。
- エ × 誤り。直接影響する。

総合解説：眠気・脇見・注意散漫が反応時間を伸ばす点を意識する。

RY05-Q040 自動車の運転特性 > 停止距離（空走 + 制動） 難易度:2

高速道路で速度感覚が鈍ることへの対策として最も適切なものはどれか。

- ア. 感覚だけを頼りに速度計を見ない。
- イ. 前車に近づいて速度を合わせる。
- ウ. 速度計を適宜確認し、十分な車間距離を保ち、早めの減速を心掛ける。
- エ. 停止距離は一般道と同じと考える。

正答：ウ

- ア × 誤り。速度感覚は鈍ることがある。
- イ × 誤り。車間を詰めるのは危険である。
- ウ ○ 正しい。高速では制動距離が長くなるため客観的な速度確認と車間距離が重要である。
- エ × 誤り。高速ほど停止距離は長くなる。

総合解説：高速走行では速度の自覚と先読みが事故防止に重要である。

RY05-Q041 自動車の運転特性 > 遠心力・慣性力・衝撃力 難易度:1

カーブ走行時の遠心力について正しいものはどれか。

- ア. 速度が高いほど必ず小さくなる。
- イ. 速度とは無関係である。
- ウ. 停止中に最大となる。
- エ. 速度が高いほど大きくなり、同じ条件なら速度の2乗に比例して増大する。

正答：エ

- ア × 誤り。逆に増大する。
- イ × 誤り。速度の影響が大きい。
- ウ × 誤り。停止中の遠心力は問題にならない。
- エ ○ 正しい。カーブでは速度上昇により横方向の力が急増する。

総合解説：カーブ手前で十分減速することが重要である。

RY05-Q042 自動車の運転特性 > 遠心力・慣性力・衝撃力 難易度:2

同じ速度でカーブを曲がる場合、一般に旋回半径が小さくなると遠心力はどうなるか。

- ア. 大きくなる。
- イ. 小さくなる。
- ウ. 必ずゼロになる。
- エ. 車両重量だけで決まり半径は無関係である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。急なカーブほど遠心力が大きくなる。
- イ × 誤り。逆である。
- ウ × 誤り。走行中のカーブでは生じる。
- エ × 誤り。半径も重要である。

総合解説：急カーブではより低速で進入する必要がある。

RY05-Q043 自動車の運転特性 > 遠心力・慣性力・衝撃力 難易度:2

走行中のバスが急ブレーキをかけたとき、立っている乗客や手荷物が前方へ動こうとする主な理由はどれか。

- ア. 遠心力が必ず前方へ働くため。
- イ. 重力が前方へ向きを変えるため。
- ウ. 慣性により、それまでの運動状態を保とうとするため。
- エ. エンジン出力が乗客を前へ押すため。

正答：ウ

- ア × カーブの外向きの力とは異なる。
- イ × 重力は主に鉛直方向。
- ウ ○ 正しい。急減速時には慣性により乗客等が進行方向へ動こうとする。
- エ × 主因ではない。

総合解説：旅客バスでは車内事故防止のため、発進・停止・旋回を滑らかに行う。

RY05-Q044 自動車の運転特性 > 遠心力・慣性力・衝撃力 難易度:1

衝突時の衝撃を小さくする安全運転上の基本として最も適切なものはどれか。

- ア. 速度を上げれば衝突時間が短くなり必ず安全になる。
- イ. 車体が大きければ速度に関係なく衝撃は一定である。
- ウ. 衝撃力は速度と無関係である。
- エ. 速度を抑える。速度が高いほど衝突時のエネルギーが大きくなり、被害が重大化しやすい。

正答：エ

- ア × 誤り。高速ほど危険度が増す。
- イ × 誤り。速度は重要な要素である。
- ウ × 誤り。速度は衝突エネルギーに大きく影響する。
- エ ○ 正しい。速度管理は事故時の被害軽減にも直結する。

総合解説：速度超過は事故発生確率だけでなく被害の大きさも増やす。

RY05-Q045 自動車の運転特性 > 遠心力・慣性力・衝撃力 難易度:2

重心が比較的高い大型バスがカーブを走行する際、横転や乗客転倒のリスクを下げる方法として最も適切なものはどれか。

- ア. カーブ手前で十分に減速し、急ハンドルを避けて滑らかに旋回する。
- イ. カーブ進入後に急ブレーキで速度を落とす。
- ウ. 速度を上げて短時間でカーブを抜ける。
- エ. 乗客が座っていれば遠心力を考慮しなくてよい。

正答：ア

- ア ○ 正しい。遠心力は速度が高いほど大きく、急操作も車体・乗客を不安定にする。
- イ × カーブ内の急制動は不安定化させる。
- ウ × 速度上昇は遠心力を大きくする。
- エ × 車体挙動のリスクは残る。

総合解説：大型バスでは車体だけでなく乗客の姿勢安定にも配慮する。

RY05-Q046 自動車の運転特性 > 死角・内輪差・外輪差 難易度:1

大型バスの死角に関する説明として最も適切なものはどれか。

- ア. 運転席が高いので死角は一切ない。
- イ. 車体が大きく運転席位置も高いため、前方直近・左右側方・後方などに死角が生じ、ミラーや確認装置だけに頼らない確認が必要。
- ウ. 左側には死角がない。
- エ. バスの死角は普通乗用車より必ず小さい。

正答：イ

- ア × 前方直近にも死角が生じる。
- イ ○ 正しい。大型バスには複数の死角がある。
- ウ × 左側の巻き込みにも注意が必要。
- エ × 大型車は死角が大きい。

総合解説：発進・左折・後退ではミラー、モニター、目視等を組み合わせる。

RY05-Q047 自動車の運転特性 > 死角・内輪差・外輪差 難易度:3

左折時の巻き込み事故を防ぐ方法として最も適切なものはどれか。

- ア. 左側確認は交差点に入る前の1回だけでよい。
- イ. 速度を上げて短時間で左折する。
- ウ. 左ミラーだけ見て歩行者信号は確認しない。
- エ. 早めの合図、十分な減速、ミラー・目視による左側方確認を繰り返し、内輪差を考慮して徐行する。

正答：エ

- ア × 誤り。状況は刻々と変化する。
- イ × 誤り。高速左折は危険。
- ウ × 誤り。周囲全体の確認が必要。
- エ ○ 正しい。継続的な安全確認と徐行が重要である。

総合解説：大型車の左折は『速度を落とす・確認を繰り返す』が基本である。

RY05-Q048 自動車の運転特性 > 死角・内輪差・外輪差 難易度:2

後退時に最も適切な安全確認はどれか。

- ア. 可能な限り後退を避け、必要な場合は周囲の安全を直接確認し、必要に応じ誘導者を活用してゆっくり後退する。
- イ. バックモニターだけを見れば周囲確認は不要である。
- ウ. 警報音を鳴らせば高速で後退してよい。
- エ. 後方死角は運転者の責任範囲外である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。機器を補助として使い、直接確認・誘導も組み合わせる。
- イ × 誤り。モニターにも範囲・死角がある。
- ウ × 誤り。徐行と確認が必要。
- エ × 誤り。後退時の安全確認は重要である。

総合解説：安全装置を過信せず複数の確認手段を用いる。

RY05-Q049 自動車の運転特性 > 死角・内輪差・外輪差 難易度:1

大型バスの「外輪差」の説明として最も適切なものはどれか。

- ア. 左折時に後輪が前輪より常に外側を通る現象だけをいう。
- イ. 旋回時に後部の車体が前輪の軌跡より外側へ振り出すことがあり、周囲の歩行者・車両等に注意が必要である。
- ウ. 直進中に車体が上下に揺れる現象。
- エ. 制動距離が長くなる現象。

正答：イ

- ア × 内輪差との説明が混在している。
- イ ○ 正しい。大型バスは長い後部オーバーハングにより外側への振出しにも注意する。
- ウ × 外輪差ではない。
- エ × 制動の現象ではない。

総合解説：右左折時は内輪差と車体後部の振出しの両方を確認する。

RY05-Q050 自動車の運転特性 > 死角・内輪差・外輪差 難易度:2

交差点で自転車は大型バスの左側を並走している。左折する際の最も適切な対応はどれか。

- ア. 自転車は必ず停止すると考えてそのまま左折する。
- イ. 警音器を鳴らせば確認せず左折できる。
- ウ. 速度を十分落とし、自転車の位置をミラー・目視等で継続確認し、先に行かせるなど巻き込みを防ぐ。
- エ. バスの方が大きいので自転車が避ける前提で進む。

正答：ウ

- ア × 相手の停止を前提にしない。
- イ × 警音器は安全確認の代替ではない。
- ウ ○ 正しい。大型バスの左側死角・内輪差を踏まえて自転車を見失わない。
- エ × 大型車側が十分に安全確認する。

総合解説：旅客車の運転者は車外の弱い交通参加者にも十分配慮する。

RY05-Q051 自動車の運転特性 > 視覚特性（明順応・蒸発現象・グレア等） 難易度:1
 暗いトンネルから明るい屋外へ出た直後などに、目が明るさへ適応する現象を何というか。
 ア. 暗順応である。
 イ. 内輪差である。
 ウ. ハイドロブレーニングである。
 エ. 明順応である。

正答：エ
 ア × 誤り。暗順応は明所から暗所への適応。
 イ × 誤り。車両旋回の現象。
 ウ × 誤り。タイヤと水膜の現象。
 エ ○ 正しい。暗所から明所へ移った際に目が明るさへ適応する。
 総合解説：急激な明暗変化では視認性低下を予測して速度を調整する。

RY05-Q052 自動車の運転特性 > 視覚特性（明順応・蒸発現象・グレア等） 難易度:2
 明るい場所から暗いトンネルへ入った直後、見えにくくなる現象への対処として適切なものはどれか。
 ア. 暗順応に時間がかかることを見込み、進入前から速度を抑え、前照灯等を適切に使う。
 イ. 目は瞬時に完全適応するので速度を上げる。
 ウ. サングラスをさらに濃くして視界を暗くする。
 エ. 前車に接近してその灯火だけを頼りにする。

正答：ア
 ア ○ 正しい。暗所への適応には時間がかかる。
 イ × 誤り。瞬時に完全適応しない。
 ウ × 誤り。さらに視認性を下げる可能性がある。
 エ × 誤り。車間距離を十分に取る。
 総合解説：トンネル出入口では明暗順応を考えた速度管理が重要である。

RY05-Q053 自動車の運転特性 > 視覚特性（明順応・蒸発現象・グレア等） 難易度:3

夜間に対向車の強い前照灯で一時的に見えにくくなる現象に最も近いものはどれか。

- ア. 内輪差である。
- イ. グレア（まぶしさ）である。
- ウ. フェード現象である。
- エ. ペーパーロック現象である。

正答：イ

- ア × 誤り。旋回軌跡の現象。
- イ ○ 正しい。強い光によるまぶしさは視認性を低下させる。
- ウ × 誤り。ブレーキ過熱の現象。
- エ × 誤り。ブレーキ液の気泡化。

総合解説：夜間は視線を適切にずらし、速度を落として視認性低下に備える。

RY05-Q054 自動車の運転特性 > 視覚特性（明順応・蒸発現象・グレア等） 難易度:2

夜間、対向車のライトと自車のライトが重なる付近で歩行者などが見えにくくなる現象として知られるものはどれか。

- ア. ハイドロプレーニング現象である。
- イ. スタンディングウェーブ現象である。
- ウ. 蒸発現象である。
- エ. フェーン現象である。

正答：ウ

- ア × 誤り。水膜でタイヤが浮く現象。
- イ × 誤り。タイヤの異常変形に関係する用語。
- ウ ○ 正しい。双方の灯火が重なる明るい領域で対象物が見えにくくなることもある。
- エ × 誤り。気象現象。

総合解説：夜間の横断歩行者を見落とさないよう速度を抑え、広く確認する。

RY05-Q055 自動車の運転特性 > 視覚特性（明順応・蒸発現象・グレア等） 難易度:1

速度が高くなると運転者の視野に起こりやすい変化として最も適切なものはどれか。

- ア. 周辺視野が必ず広がる。
- イ. 後方まで肉眼で見えるようになる。
- ウ. 速度と視野には全く関係がない。
- エ. 注視点が遠方に寄り、周辺視野が狭くなって近くの情報を見落としやすくなる。

正答：エ

- ア × 誤り。一般に狭くなる方向。
- イ × 誤り。そのような能力は生じない。
- ウ × 誤り。速度は視覚情報処理に影響する。
- エ ○ 正しい。高速走行では視野が狭まりやすい。

総合解説：高速時ほど意識してミラーや周辺を確認する必要がある。

RY05-Q056 交通事故防止対策 > ヒヤリハット・ハインリッヒの法則 難易度:1

ヒヤリハット情報を収集する主な目的として最も適切なものはどれか。

- ア. 事故が起きなかった事例は安全管理に不要だからである。
- イ. 事故に至らなかった危険事例から共通要因を見つけ、重大事故の未然防止に生かすためである。
- ウ. 運転者を処罰する材料だけに使うためである。
- エ. 報告件数をゼロに見せるためである。

正答：イ

- ア × 誤り。事故前の兆候は重要な学習材料である。
- イ ○ 正しい。小さな兆候を分析して事故の芽を摘むことが重要である。
- ウ × 誤り。処罰だけを目的にすると報告が集まりにくくなる。
- エ × 誤り。報告を促す文化が必要である。

総合解説：ヒヤリハットは安全管理の先行指標として活用できる。

RY05-Q057 交通事故防止対策 > ヒヤリハット・ハインリッヒの法則 難易度:2

ハインリッヒの法則を安全管理に活用する際の考え方として最も適切なものはどれか。

- ア. 必ず1件の重大事故につき全く同じ件数の軽微事故が発生すると预言する法則である。
- イ. 重大事故だけを調べればよく、軽微な事例は無視する。
- ウ. 重大事故の背後には多数の軽微事故や不安全行動が存在し得るという考え方から、日常の危険兆候を改善する。
- エ. 事故件数の比率だけを暗記すれば安全対策は不要である。

正答：ウ

- ア × 誤り。比率を絶対的な自然法則として扱うのは不適切である。
- イ × 誤り。小さな兆候の分析が重要。
- ウ ○ 正しい。厳密な预言式ではなく、事故の裾野にある危険要因へ着目する考え方として使う。
- エ × 誤り。改善活動につなげることが目的。

総合解説：数字そのものより『重大事故の前段階を減らす』という実務的意味を理解する。

RY05-Q058 交通事故防止対策 > ヒヤリハット・ハインリッヒの法則 難易度:3

ヒヤリハット報告制度を機能させる方法として最も適切なものはどれか。

- ア. 報告者を一律に減点する。
- イ. 事故でなければ記録させない。
- ウ. 同じ事例が再発しても対策を変えない。
- エ. 報告したこと自体を不利益扱いせず、原因分析と対策共有に重点を置く。

正答：エ

- ア × 誤り。報告抑制につながる。
- イ × 誤り。未事故事例も重要。
- ウ × 誤り。再発時は対策の有効性を見直す。
- エ ○ 正しい。報告しやすい環境が情報量と予防力を高める。

総合解説：安全文化では『隠さない・責めるだけにしない・改善する』が重要である。

RY05-Q059 交通事故防止対策 > ヒヤリハット・ハインリッヒの法則 難易度:2

同じ交差点で複数の運転者から『左折時に自転車を見落とししかけた』という報告があった。最も適切な対応はどれか。

- ア. 共通する道路環境・死角・運転行動を分析し、経路情報や左折確認手順の改善に反映する。
- イ. 事故になっていないので何もしない。
- ウ. 報告した運転者だけの問題として終える。
- エ. 交差点名を記録せず報告を破棄する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。複数報告は組織的なリスクの兆候である。
- イ × 誤り。再発前に対策する価値が高い。
- ウ × 誤り。共通要因の可能性を調べる。
- エ × 誤り。場所情報は分析に有用。

総合解説：ヒヤリハットを個人の失敗だけでなく、環境・手順・教育の改善へつなげる。

RY05-Q060 交通事故防止対策 > ヒヤリハット・ハインリッヒの法則 難易度:1

ヒヤリハット分析で最も避けるべき考え方はどれか。

- ア. 人的要因と環境要因を分けて検討すること。
- イ. 『注意不足だった』だけで原因分析を終え、道路環境・勤務状況・車両・手順などを調べないこと。
- ウ. 再発条件を整理すること。
- エ. 対策後に同様事例が減ったか確認すること。

正答：イ

- ア × 誤りではない。多面的分析は有効である。
- イ ○ 正しい。抽象的な精神論だけでは再発防止策が具体化しにくい。
- ウ × 誤りではない。再発条件把握は重要。
- エ × 誤りではない。効果検証が必要。

総合解説：事故防止では『なぜその行動になったか』まで掘り下げる。

RY05-Q061 交通事故防止対策 > ドラレコ・デジタコの活用 難易度:2

ドライブレコーダーの安全管理上の主な活用方法として適切なものはどれか。

- ア. 映像は事故後の責任追及にしか使えない。
- イ. 録画していれば運転者教育は不要である。
- ウ. 事故・ヒヤリハット時の映像を客観的に確認し、危険場面や確認行動を具体的に指導する。
- エ. 映像は個人情報を含まないで管理ルールは不要である。

正答：ウ

- ア × 誤り。予防教育にも活用できる。
- イ × 誤り。機器は教育を代替しない。
- ウ ○ 正しい。映像に基づく具体的な振り返りは教育に有効である。
- エ × 誤り。適切な情報管理が必要。

総合解説：ドラレコは事実を可視化し、指導を具体化する道具である。

RY05-Q062 交通事故防止対策 > ドラレコ・デジタコの活用 難易度:1

デジタルタコグラフから把握しやすい情報として最も適切なものはどれか。

- ア. 乗客一人ひとりの健康診断結果。
- イ. 旅行商品の販売価格。
- ウ. 道路工事の設計図。
- エ. 速度、走行時間、走行距離、急加減速等の運行データ。

正答：エ

- ア × 健康情報の記録装置ではない。
- イ × 販売管理装置ではない。
- ウ × 道路設計資料ではない。
- エ ○ 正しい。デジタコは運転状態を客観的な時系列データとして記録する。

総合解説：デジタコを速度管理・労務管理・安全指導へ活用する。

RY05-Q063 交通事故防止対策 > ドラレコ・デジタコの活用 難易度:2

ドラレコとデジタコを組み合わせる利点として最も適切なものはどれか。

- ア. 映像による状況と速度・時間等の運行データに対応させ、危険行動の背景を具体的に分析できる。
- イ. 両方付ければ運行管理者は不要になる。
- ウ. 機器があれば点呼を全て省略できる。
- エ. 事故が起きてもデータ確認は不要となる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。複数の客観データを組み合わせると指導精度が上がる。
- イ × 誤り。運行管理者の判断・指導は必要。
- ウ × 誤り。点呼義務の代替ではない。
- エ × 誤り。事故分析にデータを活用する。

総合解説：ICTは人の判断を支援するものであり、安全管理責任を置き換えるものではない。

RY05-Q064 交通事故防止対策 > ドラレコ・デジタコの活用 難易度:3

デジタコで急加速・急減速が多い運転者が見つかった。最も適切な対応はどれか。

- ア. 数値だけで即座に解雇する。
- イ. 実際の運行状況やドラレコ映像等も確認し、個別の原因に応じた指導を行う。
- ウ. データは機械なので必ず誤りとして無視する。
- エ. 他の情報を確認せず全員に同じ注意文だけ配る。

正答：イ

- ア × 誤り。適正な分析と指導が先。
- イ ○ 正しい。データを起点に背景を確認し、具体的な指導へつなげる。
- ウ × 誤り。客観データとして検証する価値がある。
- エ × 誤り。個別特性に応じた指導が有効。

総合解説：データ活用では『検知→確認→指導→効果検証』の流れが重要である。

RY05-Q065 交通事故防止対策 > ドラレコ・デジタコの活用 難易度:2

ドラレコ映像を社内教育に使う際の取扱いとして最も適切なものはどれか。

- ア. 教育目的なら映像をインターネットに無制限公開してよい。
- イ. 顔や位置情報が含まれても管理不要である。
- ウ. 利用目的を明確にし、個人情報・プライバシーに配慮しながら必要な範囲で教材化する。
- エ. 映像は保存期限やアクセス権を決める必要がない。

正答：ウ

- ア × 誤り。無制限公開は不適切。
- イ × 誤り。個人情報等への配慮が必要。
- ウ ○ 正しい。安全教育と情報管理を両立させる必要がある。
- エ × 誤り。管理ルールを整備する。

総合解説：安全データを活用するほど、適切な情報管理も重要になる。

RY05-Q066 交通事故防止対策 > 適性診断結果の活用・指導監督指針 難易度:1

運行管理者が適性診断の結果を日常の安全指導へ反映する方法として最も適切なものはどれか。

- ア. 点数が低い者を理由説明なく乗務から永久排除する。
- イ. 診断結果は本人にも運行管理者にも一切見せない。
- ウ. 全員に同一の指導だけを行い個人差を考慮しない。
- エ. 結果を「合否」として扱わず、個々の運転特性・注意点を本人と共有し、具体的な安全行動の改善へつなげる。

正答：エ

- ア × 単純な合否判定のための制度ではない。
- イ × 本人・指導者が改善へ活用する。
- ウ × 個別性を踏まえる。
- エ ○ 正しい。適性診断は個々の運転特性に応じた助言・指導に活用する。

総合解説：適性診断は安全意識向上と具体的な行動改善の資料として使う。

RY05-Q067 交通事故防止対策 > 適性診断結果の活用・指導監督指針 難易度:2

適性診断で『焦りやすい傾向』が示された運転者への指導として適切なものはどれか。

- ア. 余裕ある運行計画、急ぎ心理が生じた場面の振り返り、早めの減速等の具体策を本人と確認する。
- イ. 性格は変わらないとして指導しない。
- ウ. 全ての運行から永久に外す。
- エ. 結果を他の運転者に公開して恥をかかせる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。特性に応じて実行可能な行動目標を設定する。
- イ × 誤り。行動の工夫でリスクを下げられる。
- ウ × 誤り。一律排除ではない。
- エ × 誤り。プライバシー配慮が必要。

総合解説：適性診断は具体的な安全行動へ落とし込むことが大切である。

RY05-Q068 交通事故防止対策 > 適性診断結果の活用・指導監督指針 難易度:1

一般的な指導及び監督を効果的に行う方法として最も適切なものはどれか。

- ア. 全員に毎年全く同じ資料を読ませるだけで十分である。
- イ. 法定の指導項目を網羅しつつ、事故歴・適性診断・運行データ・健康状態等から個人ごとの重点項目を設定する。
- ウ. 事故を起こした者だけ教育すればよい。
- エ. 適性診断結果と指導内容を関連付けない。

正答：イ

- ア × 誤り。理解度や特性に応じた工夫が必要。
- イ ○ 正しい。体系的な指導と個別化を組み合わせることが有効である。
- ウ × 誤り。全運転者への継続教育が重要。
- エ × 誤り。個別特性を活用する。

総合解説：網羅性と個別性の両方を確保する。

RY05-Q069 交通事故防止対策 > 適性診断結果の活用・指導監督指針 難易度:2

指導後の効果確認として最も適切なものはどれか。

- ア. 指導した事実があれば効果確認は不要である。
- イ. 事故が起きるまで改善状況を確認しない。
- ウ. デジタコ・ドラレコ・点呼・ヒヤリハット等で行動変化を確認し、必要なら指導方法を見直す。
- エ. 本人が『分かりました』と言えば必ず改善済みとする。

正答：ウ

- ア × 誤り。行動変化を確認する。
- イ × 誤り。事故前に評価する。
- ウ ○ 正しい。教育は実施だけでなく効果検証が必要である。
- エ × 誤り。理解表明と実際の行動は別に確認する。

総合解説：PDCAで指導の実効性を高める。

RY05-Q070 交通事故防止対策 > 適性診断結果の活用・指導監督指針 難易度:3

旅客自動車運送事業で、事故惹起運転者・初任運転者・高齢運転者に対する指導について最も適切な考え方はどれか。

- ア. 一般指導を一度行えば対象者別指導は不要である。
- イ. 高齢運転者は年齢だけを理由に一律解雇する。
- ウ. 適性診断結果は指導に利用してはならない。
- エ. 法令・指導監督指針に基づき対象者に応じた特別な指導を行い、必要な適性診断の結果も指導へ反映する。

正答：エ

- ア × 対象者別の制度がある。
- イ × 加齢特性に応じ安全指導する制度である。
- ウ × 結果に基づく指導が求められる。
- エ ○ 正しい。対象者ごとに必要な指導・診断を事故防止へ活用する。

総合解説：旅客では特定運転者への指導を形式化せず、実際の運転改善につなげる。

RY05-Q071 悪条件下の運行 > 雨天・降雪・凍結（ハイドロ／フェード／ペーパーロック） 難易度:1

ハイドロプレーニング現象として正しいものはどれか。

- ア. 長い下り坂でブレーキが過熱する現象である。
- イ. 高速で濡れた路面を走行した際、タイヤと路面の間に水膜が入り、操舵・制動が効きにくくなる現象である。
- ウ. ブレーキ液に気泡が生じる現象である。
- エ. 夜間に歩行者が見えにくくなる現象である。

正答：イ

- ア × 誤り。それはフェード現象に近い。
- イ ○ 正しい。水膜によってタイヤが路面との接触を失いやすくなる。
- ウ × 誤り。それはペーパーロック現象。
- エ × 誤り。視覚現象である。

総合解説：雨天高速走行では速度低下とタイヤ状態の管理が重要である。

RY05-Q072 悪条件下の運行 > 雨天・降雪・凍結（ハイドロ／フェード／ペーパーロック） 難易度:1

長い下り坂でフットブレーキを多用し、摩擦材が過熱して制動力が低下する現象はどれか。

- ア. ハイドロプレーニング現象である。
- イ. 蒸発現象である。
- ウ. 明順応である。
- エ. フェード現象である。

正答：エ

- ア × 誤り。水膜によるタイヤの浮き上がり。
- イ × 誤り。夜間視認の現象。
- ウ × 誤り。視覚の適応現象。
- エ ○ 正しい。ブレーキ摩擦材の過熱による制動力低下がフェードである。

総合解説：下り坂ではエンジンブレーキ等を活用し、フットブレーキの過熱を避ける。

RY05-Q073 悪条件下の運行 > 雨天・降雪・凍結（ハイドロ／フェード／ペーパーロック） 難易度:2

ペーパーロック現象として正しいものはどれか。

- ア. ブレーキ系統の液が過熱して気泡が生じ、ペダルを踏んでも油圧が十分伝わらず制動力が低下する現象である。
- イ. タイヤと路面の間に水膜ができる現象である。
- ウ. タイヤが低温で硬化するだけの現象である。
- エ. 強風で車体が横に流される現象である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。ブレーキ液の気泡化で油圧伝達が悪化する。
- イ × 誤り。ハイドロブレーニング。
- ウ × 誤り。ペーパーロックの説明ではない。
- エ × 誤り。横風の影響。

総合解説：フェードとペーパーロックは原因が異なるが、どちらも長い下り坂の過熱対策が重要である。

RY05-Q074 悪条件下の運行 > 雨天・降雪・凍結（ハイドロ／フェード／ペーパーロック） 難易度:3

積雪路での発進・制動として最も適切なものはどれか。

- ア. タイヤを空転させるほど強くアクセルを踏む。
- イ. 急発進・急加速・急制動を避け、低速で滑らかな操作を行う。
- ウ. 通常路面と同じ車間距離にする。
- エ. カーブ内で強くブレーキを踏む。

正答：イ

- ア × 誤り。空転はグリップを失う。
- イ ○ 正しい。急操作はスリップを誘発しやすい。
- ウ × 誤り。車間を大きく取る。
- エ × 誤り。カーブ前に減速する。

総合解説：雪道では『急』の付く操作を避けることが基本である。

RY05-Q075 悪条件下の運行 > 雨天・降雪・凍結（ハイドロ／フェード／ペーパーロック） 難易度:2

凍結が特に起こりやすい場所として注意すべきものはどれか。

- ア. 日当たりの良い乾燥路面だけである。
- イ. 屋内駐車場の停止中だけである。
- ウ. 橋の上、日陰、トンネル出入口などである。
- エ. 気温が高い真夏の日中だけである。

正答：ウ

- ア × 誤り。凍結リスクは低い。
- イ × 誤り。走行路の局所凍結が問題。
- ウ ○ 正しい。橋梁や日陰等は路面温度が低く凍結しやすい。
- エ × 誤り。冬季低温時が中心。

総合解説：見た目で分かりにくいブラックアイスにも注意する。

RY05-Q076 悪条件下の運行 > 雨天・降雪・凍結（ハイドロ／フェード／ペーパーロック） 難易度:2

下り坂でブレーキ過熱を防ぐ運転として最も適切なものはどれか。

- ア. ニュートラルにして惰性走行する。
- イ. フットブレーキを軽く踏み続けるだけにする。
- ウ. 速度が出てから強く一気に止める。
- エ. 下り坂に入る前に適切な低いギアを選び、エンジンブレーキ等を活用して速度を抑える。

正答：エ

- ア × 誤り。制御性が低下し危険。
- イ × 誤り。連続使用は過熱の原因となる。
- ウ × 誤り。事前の速度管理が重要。
- エ ○ 正しい。補助制動を活用しフットブレーキへの負担を減らす。

総合解説：長い下り坂では『入る前の速度とギア選択』が安全を左右する。

RY05-Q077 悪条件下の運行 > 雨天・降雪・凍結（ハイドロ/フェード/ペーパーロック） 難易度:2

雨天時に前車へ接近しやすくなるリスクを減らす対応として適切なものはどれか。

- ア. 晴天時より速度を落とし、車間距離を長く取り、視界不良にも備える。
- イ. ワイパーを使えば車間距離は短くできる。
- ウ. ABSがあれば乾燥路と同じ停止距離になる。
- エ. 前車の尾灯が見えるので接近しても安全である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。視界と制動性能の両方が悪化する可能性がある。
- イ × 誤り。ワイパーで路面摩擦は回復しない。
- ウ × 誤り。ABSでも摩擦限界はある。
- エ × 誤り。追突余裕が減る。

総合解説：雨天では『見える距離』と『止まれる距離』の両方を考える。

RY05-Q078 悪条件下の運行 > 濃霧・強風・異常気象時の措置 難易度:3

濃霧時の運転として最も適切なものはどれか。

- ア. 前車の尾灯だけを頼りに接近して走る。
- イ. 視認できる範囲内で停止できる速度まで減速し、適切な灯火を使用して車間距離を確保する。
- ウ. 視界が悪いほど速度を上げて早く抜ける。
- エ. ハイビームを使えば必ず霧の先まで見える。

正答：イ

- ア × 誤り。前車への接近は追突リスクを高める。
- イ ○ 正しい。視界に合わせた速度と灯火・車間距離が重要である。
- ウ × 誤り。速度を落とす。
- エ × 誤り。霧で光が散乱し見えにくくなる場合がある。

総合解説：『見える距離以内で止まれる』ことを基準に速度を選ぶ。

RY05-Q079 悪条件下の運行 > 濃霧・強風・異常気象時の措置 難易度:2

強い横風を受けやすい橋梁・高架区間を大型バスで走行する場合に最も注意すべきことはどれか。

- ア. 乗客が多ければ横風の影響は完全になくなる。
- イ. 大型バスは乗用車より横風の影響を受けない。
- ウ. 車体側面が大きく横風の影響を受けやすいため、風速・規制情報を確認し減速や運行見合わせを判断する。
- エ. 速度を上げるほど横風に強くなる。

正答：ウ

- ア × 影響がなくなるわけではない。
- イ × 横風リスクに注意する。
- ウ ○ 正しい。大型バスは側面積が大きく、突風で進路を乱される危険がある。
- エ × 速度を落として余裕を確保する。

総合解説：強風時は旅客の安全を優先し運行中止も含めて判断する。

RY05-Q080 悪条件下の運行 > 濃霧・強風・異常気象時の措置 難易度:2

台風接近で暴風・大雨が予想されている場合の運行管理者の判断として最も適切なものはどれか。

- ア. 予定どおりの到着を最優先し、警報の有無を確認しない。
- イ. 運転者が経験豊富なら気象情報は不要である。
- ウ. 道路が冠水していても大型車なら必ず通行できる。
- エ. 気象・道路・通行止め情報を収集し、安全確保が困難なら運行中止・経路変更・待機を判断する。

正答：エ

- ア × 誤り。安全を優先する。
- イ × 誤り。客観的情報が必要。
- ウ × 誤り。冠水路進入は危険。
- エ ○ 正しい。異常気象時は事前情報と安全側の運行判断が必要である。

総合解説：運行中止は失敗ではなく、安全確保のための重要な管理判断である。

RY05-Q081 悪条件下の運行 > 濃霧・強風・異常気象時の措置 難易度:3

道路が冠水しており水深が分からない場所へ進入しようとしている。最も適切な判断はどれか。

- ア. 安易に進入せず、迂回・待機等を選択し、道路管理者等の情報を確認する。
- イ. 大型バスなら水深に関係なく進める。
- ウ. 前車が通ったら必ず同じように通れる。
- エ. 速度を上げればエンジンへの浸水を防げる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。冠水路は路面状況や水深が見えず危険である。
- イ × 誤り。車種に関係なく危険がある。
- ウ × 誤り。車高・流れ・路面状態が異なる。
- エ × 誤り。高速進入は危険を増す。

総合解説：分からない危険へ進まない判断が重要である。

RY05-Q082 悪条件下の運行 > 濃霧・強風・異常気象時の措置 難易度:3

大雪で立ち往生の可能性が高い場合の事前対策として適切なものはどれか。

- ア. ノーマルタイヤでも大型車なら十分である。
- イ. 気象・道路情報を確認し、冬用タイヤ・チェーン等を適切に準備し、無理な運行を避ける。
- ウ. 情報収集せず予定時刻だけで出発する。
- エ. 降雪時ほど車間距離を短くする。

正答：イ

- ア × 誤り。適切な冬装備が必要。
- イ ○ 正しい。装備と情報、運行判断を事前に整える。
- ウ × 誤り。情報収集が重要。
- エ × 誤り。車間距離を大きく取る。

総合解説：異常気象対策は出発後ではなく出発前から始まる。

RY05-Q083 危険予知・ヒューマンエラー > KYT・ヒューマンエラーの要因分析 難易度:2

KYT（危険予知トレーニング）の目的として最も適切なものはどれか。

- ア. 作業・運転場面に潜む危険を事前に洗い出し、具体的な安全行動を共有することで事故を予防する。
- イ. 事故発生後に責任者を決めることだけを目的とする。
- ウ. 危険を全て機械任せにし、運転者の予測力を不要にする。
- エ. 法令の条文番号だけを暗記することを目的とする。

正答：ア

- ア ○ 正しい。KYTは危険の先取りと具体的な行動目標の共有に使う。
- イ × 誤り。事前予防が中心である。
- ウ × 誤り。人の危険予測力を高める訓練である。
- エ × 誤り。実際の場面で危険を予測することが目的である。

総合解説：KYTでは『何が危険か→なぜ危険か→どう行動するか』まで具体化する。

RY05-Q084 危険予知・ヒューマンエラー > KYT・ヒューマンエラーの要因分析 難易度:1

バスターミナルで出発が予定より2時間遅れ、運転者が「遅れを取り戻さなければ」と焦っている。ヒューマンエラー対策として最も適切なものはどれか。

- ア. 到着時刻を守るため速度超過を指示する。
- イ. 運行予定を見直して遅れを受け入れ、速度超過や休憩省略をさせず、焦りを軽減する。
- ウ. 休憩を全部取りやめる。
- エ. 焦っている運転者には説明せずそのまま出発させる。

正答：イ

- ア × 法令違反を誘発する。
- イ ○ 正しい。時間的プレッシャーは確認不足・無理な運転を誘発するため、管理側で原因を除く。
- ウ × 疲労リスクを高める。
- エ × 心理状態を含め点呼・指導で対応する。

総合解説：ヒューマンエラーは個人の注意力だけでなく運行計画・職場要因も改善する。

RY05-Q085 危険予知・ヒューマンエラー > KYT・ヒューマンエラーの要因分析 難易度:2

同じ運転者が右左折時の確認漏れを繰り返している。原因分析として最も適切なものはどれか。

- ア. 性格の問題と決めつけ、他の要因を調べない。
- イ. 事故になっていないので分析しない。
- ウ. 本人の注意不足だけで終えず、ミラー位置、運行経路、時間的余裕、疲労、確認手順など複数要因を確認する。
- エ. 毎回同じ注意文を渡すだけで効果確認しない。

正答：ウ

- ア × 誤り。単一要因への決めつけは再発防止を弱める。
- イ × 誤り。事故前の兆候として分析価値がある。
- ウ ○ 正しい。再発するエラーは人・設備・環境・手順を多面的に分析する。
- エ × 誤り。対策後の行動変化も確認する。

総合解説：ヒューマンエラー対策では『個人を責める』から『エラーが起きにくい仕組みを作る』へ広げる。

RY05-Q086 危険予知・ヒューマンエラー > KYT・ヒューマンエラーの要因分析 難易度:3

KYTで『住宅街の見通しの悪い交差点を左折する』場面を扱う場合、最も良い行動目標はどれか。

- ア. 青信号なら確認せず一定速度で左折する。
- イ. 左ミラーを1回見ればその後は確認しない。
- ウ. 後続車を待たせないため加速して曲がる。
- エ. 交差点手前で十分に減速し、死角からの歩行者・自転車を予測して左右・左後方を繰り返し確認する。

正答：エ

- ア × 誤り。信号が青でも安全確認が必要。
- イ × 誤り。状況は変化するため継続確認が必要。
- ウ × 誤り。安全を優先する。
- エ ○ 正しい。危険源に対応した具体的で実行可能な行動目標である。

総合解説：KYTの行動目標は『注意する』だけでなく、速度・確認位置・確認回数など具体化すると有効である。

RY05-Q087 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:1

180kmの区間を3時間で走行した。平均速度は何km/hか。

- ア. 45km/h。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 60km/h。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 90km/h。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 540km/h。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：イ

- ア × 180 ÷ 4に相当し条件と合わない。
- イ ○ 180 ÷ 3 = 60km/hである。
- ウ × 180 ÷ 2に相当する。
- エ × 距離と時間を掛けており誤り。

総合解説：速度 = 距離 ÷ 時間で求める。

RY05-Q088 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:2

150kmを平均75km/hで走行する場合、休憩を除く走行時間は何時間か。

- ア. 1時間30分。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 2時間30分。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 2時間。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 3時間。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ウ

- ア × 75km/hで112.5kmしか進まない時間。
- イ × 計算条件と合わない。
- ウ ○ 150 ÷ 75 = 2時間である。
- エ × 50km/hで走る場合の時間に相当する。

総合解説：時間 = 距離 ÷ 速度。

RY05-Q089 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:1

72km/hを秒速に換算すると、およそ何m/sか。

- ア. 12m/s。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 25m/s。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 36m/s。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 20m/s。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：エ

- ア × 43.2km/h相当である。
- イ × 90km/h相当である。
- ウ × km/hの数値を半分にただけで換算式と合わない。
- エ ○ $72 \div 3.6 = 20\text{m/s}$ である。

総合解説：km/hをm/sへ直すときは3.6で割る。

RY05-Q090 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:3

240kmを平均60km/hで走行し、途中で30分休憩した。出発から到着までの経過時間は何時間か。

- ア. 3時間30分。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 4時間30分。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 4時間。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 5時間。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：イ

- ア × 走行時間の計算が不足。
- イ ○ 走行4時間 + 休憩30分 = 4時間30分。
- ウ × 休憩を含めていない。
- エ × 休憩を1時間としている。

総合解説：運行時刻問題では走行時間と休憩・待機を区別して足し合わせる。

RY05-Q091 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:2

210kmを平均70km/hで走行し、途中30分休憩する。8時00分に出発した場合の到着予定時刻はどれか。

- ア. 10時30分。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 11時00分。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 11時30分。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 12時00分。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ウ

- ア × 走行時間を2時間としている。
- イ × 休憩を加えていない。
- ウ ○ 走行3時間 + 休憩30分で、8時から3時間30分後の11時30分。
- エ × 余分に30分加えている。

総合解説：到着時刻 = 出発時刻 + 走行時間 + 休憩等。

RY05-Q092 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:1

前半100kmを平均50km/h、後半120kmを平均80km/hで走行した。休憩を除く合計走行時間はどれか。

- ア. 2時間45分。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 3時間。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 4時間。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 3時間30分。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：エ

- ア × 各区間の時間計算が不足。
- イ × 後半を1時間と誤っている。
- ウ × 後半を2時間と誤っている。
- エ ○ 前半2時間、後半1.5時間、合計3.5時間。

総合解説：区間ごとに距離 ÷ 速度を計算して合計する。

RY05-Q093 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:2

300kmを実運転5時間で走行した。実運転時間だけを基にした平均速度はどれか。

- ア. 60km/h。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 50km/h。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 75km/h。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 1500km/h。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ア

- ア ○ $300 \div 5 = 60\text{km/h}$ 。
- イ × $300 \div 6$ の値で条件と異なる。
- ウ × $300 \div 4$ の値。
- エ × 距離と時間を掛けている。

総合解説：平均速度は実際に対象とする時間の定義を確認して計算する。

RY05-Q094 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:1

90kmの区間を平均45km/hから60km/hへ変更した場合、計算上短縮される走行時間はどれか。

- ア. 15分。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 30分。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 45分。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 1時間。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：イ

- ア × 差は0.25時間ではない。
- イ ○ 45km/hでは2時間、60km/hでは1.5時間なので30分短縮。
- ウ × 差は0.75時間ではない。
- エ × 差は1時間ではない。

総合解説：速度を上げたときの時間短縮は各条件の走行時間を別々に求めて比較する。

RY05-Q095 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:2

360kmを平均80km/hで走り、途中15分休憩を2回取る。出発から到着までの所要時間はどれか。

- ア. 4時間30分。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 4時間45分。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 5時間。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 5時間30分。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ウ

- ア × 休憩を含めていない。
- イ × 休憩を15分しか加えていない。
- ウ ○ 走行4時間30分 + 休憩30分 = 5時間。
- エ × 休憩を1時間加えている。

総合解説：走行時間4.5時間に休憩合計0.5時間を加える。

RY05-Q096 計算問題 > 速度・距離・時間の計算 難易度:3

距離270kmの運行を、実運転4時間30分で終えた。平均速度はどれか。

- ア. 54km/h。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 67.5km/h。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 75km/h。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 60km/h。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：エ

- ア × $270 \div 5$ の値。
- イ × $270 \div 4$ の値。
- ウ × 条件より高い。
- エ ○ $4時間30分 = 4.5時間$ 、 $270 \div 4.5 = 60km/h$ 。

総合解説：時間の小数変換を正確に行う。

RY05-Q097 計算問題 > 停止距離の計算 難易度:2

速度54km/h（15m/s）で走行中、反応時間が0.8秒だった。計算上の空走距離は何mか。

- ア. 12m。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 6m。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 15m。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 18.75m。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ア

- ア ○ $15 \times 0.8 = 12\text{m}$ 。
- イ × 反応時間を0.4秒としている。
- ウ × 1秒分の距離。
- エ × $15 \div 0.8$ で誤り。

総合解説：空走距離は速度(m/s) × 反応時間で求める。

RY05-Q098 計算問題 > 停止距離の計算 難易度:2

60km/hを約16.7m/sとし、反応時間1.5秒、制動距離30mとする。停止距離はおよそ何mか。

- ア. 約30m。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 約42m。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 約55m。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 約70m。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ウ

- ア × 空走距離を含まない。
- イ × 反応時間を約0.7秒相当で扱っている。
- ウ ○ 空走距離約25m + 制動30m = 約55m。
- エ × 過大である。

総合解説：反応時間が長くなると空走距離が増える。

RY05-Q099 計算問題 > 停止距離の計算 難易度:1

72km/h (20m/s) で、通常時の反応時間0.8秒が疲労により1.2秒になったとする。空走距離は何m増えるか。

- ア. 4m。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 12m。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 24m。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 8m。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：エ

- ア × 0.2秒分。
- イ × 0.6秒分。
- ウ × 疲労時の空走距離そのもの24mで、増加分ではない。
- エ ○ 反応時間の増加0.4秒 × 20m/s = 8m。

総合解説：『増加分』を問われたら反応時間差 × 速度で求める。

RY05-Q100 計算問題 > 停止距離の計算 難易度:2

ある条件で空走距離18m、制動距離40mだった。停止距離は何mか。

- ア. 58m。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 22m。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 40m。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 72m。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ア

- ア ○ $18 + 40 = 58\text{m}$ 。
- イ × $40 - 18$ で誤り。
- ウ × 制動距離だけ。
- エ × 数値の足し方が誤り。

総合解説：停止距離は2つの距離の和である。

RY05-Q101 計算問題 > 停止距離の計算 難易度:3

停止距離70m、空走距離28mだった。制動距離は何mか。

- ア. 28m。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 42m。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 48m。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 98m。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：イ

- ア × 空走距離をそのまま答えている。
- イ ○ $70 - 28 = 42\text{m}$ 。
- ウ × 差の計算誤り。
- エ × 加算している。

総合解説：構成要素が1つ不明なら停止距離から他方を差し引く。

RY05-Q102 計算問題 > 停止距離の計算 難易度:2

90km/h（25m/s）で反応時間0.8秒、制動距離60mと仮定する。停止距離は何mか。

- ア. 60m。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 70m。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 80m。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 100m。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ウ

- ア × 空走を加えていない。
- イ × 空走を10mとしている。
- ウ ○ 空走距離 $25 \times 0.8 = 20\text{m}$ 、 $20 + 60 = 80\text{m}$ 。
- エ × 空走を40mとしている。

総合解説：km/hからm/sへの換算が与えられているときはその値を使う。

RY05-Q103 計算問題 > 停止距離の計算 難易度:1

同じ速度・反応時間で空走距離15mとする。乾燥路面の制動距離30m、濡れた路面で45mだった場合、停止距離の差は何mか。

- ア. 0m。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 30m。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 45m。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 15m。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：エ

- ア × 制動距離が変わっている所以差は0ではない。
- イ × 乾燥路面の制動距離そのもの。
- ウ × 濡れた路面の制動距離そのもの。
- エ ○ 乾燥45m、濡れ60mで差は15m。

総合解説：空走距離が同じなら停止距離の差は制動距離の差に等しい。

RY05-Q104 計算問題 > 燃料消費率・走行時間・到着時刻 難易度:2

燃費6km/Lの車両で360km走行した。計算上の燃料消費量は何Lか。

- ア. 60L。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 36L。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 54L。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 2160L。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ア

- ア ○ $360 \div 6 = 60$ L。
- イ × $360 \div 10$ の値で条件と異なる。
- ウ × $360 \div 6.67$ 相当。
- エ × 距離と燃費を掛けており誤り。

総合解説：km/L表記では、消費量 = 距離 ÷ 燃費。

RY05-Q105 計算問題 > 燃料消費率・走行時間・到着時刻 難易度:2

燃費6km/Lで、使用可能な燃料が180Lある。計算上走行できる距離は何kmか。

- ア. 30km。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 360km。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 1080km。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 900km。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ウ

- ア × 180 ÷ 6で誤り。
- イ × 60km/Lと混同した値。
- ウ ○ $180 \times 6 = 1080\text{km}$ 。
- エ × 150L使用時に相当する。

総合解説：走行可能距離 = 燃料量 × 燃費。

RY05-Q106 計算問題 > 燃料消費率・走行時間・到着時刻 難易度:3

最初の200kmを5km/L、次の300kmを6km/Lで走った。合計燃料消費量は何Lか。

- ア. 50L。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 80L。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 100L。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 90L。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：エ

- ア × 後半分だけ。
- イ × 前半を30Lと誤っている。
- ウ × 両区間を5km/Lで計算している。
- エ ○ $200 \div 5 = 40\text{L}$ 、 $300 \div 6 = 50\text{L}$ 、合計90L。

総合解説：区間ごとに燃費が違う場合は個別に計算して合計する。

RY05-Q107 計算問題 > 燃料消費率・走行時間・到着時刻 難易度:2

500km走行して80L消費した。実績燃費は何km/Lか。

- ア. 6.25km/L。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 5km/L。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 6km/L。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 8km/L。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ア

- ア ○ $500 \div 80 = 6.25\text{km/L}$ 。
- イ × 400km走行時相当。
- ウ × 丸めすぎで正確な値ではない。
- エ × 640km走行時相当。

総合解説：実績燃費 = 走行距離 ÷ 燃料消費量。

RY05-Q108 計算問題 > 燃料消費率・走行時間・到着時刻 難易度:1

320kmを平均80km/hで走行し、途中45分休憩した。出発から到着までの所要時間はどれか。

- ア. 4時間。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 4時間45分。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 4時間30分。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 5時間15分。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：イ

- ア × 休憩を含めていない。
- イ ○ 走行4時間 + 休憩45分 = 4時間45分。
- ウ × 休憩を30分としている。
- エ × 休憩を1時間15分としている。

総合解説：実運転時間と休憩時間を分けて計算する。

RY05-Q109 計算問題 > 燃料消費率・走行時間・到着時刻 難易度:2

8時20分に出発し、走行2時間40分、休憩30分を要した。到着予定時刻はどれか。

- ア. 10時50分。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 11時00分。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 11時30分。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 12時00分。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ウ

- ア × 休憩を含めていない。
- イ × 走行時間を2時間40分ではなく2時間10分としている。
- ウ ○ $2時間40分 + 30分 = 3時間10分$ 、 $8時20分 + 3時間10分 = 11時30分$ 。
- エ × 30分余計に加えている。

総合解説：時刻計算では分の繰上がりに注意する。

RY05-Q110 計算問題 > 燃料消費率・走行時間・到着時刻 難易度:1

予定では9時出発・3時間走行・30分休憩だったが、出発が40分遅れた。他の条件が同じなら到着予定時刻はどれか。

- ア. 12時30分。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 12時50分。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 13時30分。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 13時10分。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：エ

- ア × 出発遅れを反映していない。
- イ × 遅れを20分としている。
- ウ × 遅れを1時間としている。
- エ ○ 本来12時30分到着。40分遅れで13時10分。

総合解説：出発遅延がそのまま到着へ影響する場合は予定時刻に加算する。

RY05-Q111 計算問題 > 燃料消費率・走行時間・到着時刻 難易度:2

出発時に燃料70Lあり、運行で48L消費した。途中給油がなければ残量は何Lか。

- ア. 22L。距離・時間などの単位をそろえて計算することが前提となる。
- イ. 18L。休憩・待機などを含むかは設問で与えられた条件に従って判定する。
- ウ. 32L。分や秒を扱う場合は、必要に応じて時間又は秒へ換算して比較する。
- エ. 118L。求める量に応じて、距離・速度・時間又は構成要素の関係を確認する。

正答：ア

- ア ○ $70 - 48 = 22$ L。
- イ × 差の計算誤り。
- ウ × $48 - 16$ のような誤計算。
- エ × 加算している。

総合解説：燃料残量 = 初期量 - 消費量。

RY05-Q112 計算問題 > 燃料消費率・走行時間・到着時刻 難易度:3

A経路は240kmで燃費6km/L、B経路は270kmで燃費7.5km/Lとする。燃料消費量が少ないのはどちらで、差は何Lか。

- ア. A経路で、B経路より4L少ない。
- イ. B経路で、A経路より4L少ない。
- ウ. A経路で、B経路より10L少ない。
- エ. 両経路とも40Lと同じ。

正答：イ

- ア × 大小関係が逆。
- イ ○ Aは $240 \div 6 = 40$ L、Bは $270 \div 7.5 = 36$ L。Bが4L少ない。
- ウ × 差は10Lではない。
- エ × Bは36Lで同じではない。

総合解説：距離だけでなく燃費を含めて比較する。

RY05-Q113 計算問題 > 拘束時間・休息期間の計算 難易度:2

バス運転者が6時00分に始業し18時30分に終業した。途中の休憩時間も拘束時間を含む場合、この日の拘束時間はどれか。

- ア. 11時間30分
- イ. 13時間
- ウ. 12時間30分
- エ. 18時間30分

正答：ウ

- ア × 計算が1時間短い。
- イ × 13時間ではない。
- ウ ○ 正しい。始業から終業まで12時間30分で、休憩も拘束時間を含む。
- エ × 時刻そのものを時間数としている。

総合解説：拘束時間は始業から終業までの時間として計算する。

RY05-Q114 計算問題 > 拘束時間・休息期間の計算 難易度:1

バス運転者が5時00分に始業し20時00分に終業した。この日の拘束時間と現行の1日最大拘束時間との関係として正しいものはどれか。

- ア. 拘束時間は14時間なので原則13時間以内である。
- イ. 拘束時間は16時間で上限を1時間超える。
- ウ. バスは1日拘束時間に上限がない。
- エ. 拘束時間は15時間で、通常の最大拘束時間15時間の上限ちょうどである。

正答：エ

- ア × 計算誤り。
- イ × 計算誤り。
- ウ × 最大拘束時間が定められている。
- エ ○ 正しい。5時から20時は15時間で、延長時の最大15時間に達している。

総合解説：最大値を常態化させず、14時間超の回数もできるだけ少なくする。

RY05-Q115 計算問題 > 拘束時間・休息期間の計算 難易度:2

バス運転者が7時00分に始業し22時30分に終業した。2人乗務等の特例に該当しない場合の評価として正しいものはどれか。

- ア. 拘束時間は15時間30分となり、通常の最大15時間を超えるため不適合。
- イ. 15時間以内なので適合する。
- ウ. 月281時間以内なら1日15時間30分でもよい。
- エ. 旅客が同意すれば30分延長できる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。通常の1日最大拘束時間は15時間。
- イ × 15時間30分である。
- ウ × 日上限も独立して守る。
- エ × 旅客同意で上限は変わらない。

総合解説：運行計画段階で最大拘束時間超過を防ぐ。

RY05-Q116 計算問題 > 拘束時間・休息期間の計算 難易度:2

バス運転者が21時00分に勤務を終了し、翌日8時00分に始業した。休息期間の評価として正しいものはどれか。

- ア. 9時間で最低基準だけ満たす。
- イ. 8時間なので基準未滿。
- ウ. 11時間であり、現行基準が基本とする休息期間を満たす。
- エ. 休息期間は拘束時間に含まれる。

正答：ウ

- ア × 計算誤り。
- イ × 計算誤り。
- ウ ○ 正しい。21時から翌8時は11時間。
- エ × 休息期間は使用者の拘束を受けない期間。

総合解説：バスは11時間以上を基本とし、最低9時間を下回らない。

RY05-Q117 計算問題 > 拘束時間・休息期間の計算 難易度:3

バス運転者が22時00分に勤務終了し、翌日7時00分に始業した。通常勤務の休息期間について正しいものはどれか。

- ア. 8時間で最低基準にも達していない。
- イ. 11時間なので基本水準も満たす。
- ウ. 9時間では必ず違反となる。
- エ. 9時間で最低基準は満たすが、11時間以上を基本とする水準には達していない。

正答：エ

- ア × 計算誤り。
- イ × 11時間ではない。
- ウ × 最低9時間は満たす。
- エ ○ 正しい。22時から翌7時は9時間。

総合解説：最低基準を常態化させず11時間確保を基本にする。

RY05-Q118 計算問題 > 拘束時間・休息期間の計算 難易度:2

バス運転者の各月の拘束時間が275時間で12か月続いた。年間総拘束時間は何時間で、原則年上限との関係はどうか。

- ア. 3,300時間で、原則年上限と同じ。
- イ. 3,025時間で上限未満。
- ウ. 3,400時間で例外上限と同じ。
- エ. 3,516時間で旧基準と同じ。

正答：ア

- ア ○ 正しい。 $275 \times 12 = 3,300$ 時間。バスの原則年上限3,300時間に一致する。
- イ × 掛け算が誤り。
- ウ × 294時間等と混同している。
- エ × 計算が誤る。

総合解説：月上限だけでなく年合計も確認する。

RY05-Q119 計算問題 > 拘束時間・休息期間の計算 難易度:1

貸切バス等乗務者で適法な労使協定による例外を用い、6か月が各294時間、残り6か月が各260時間だった。年間総拘束時間は何時間か。

- ア. 3,300時間
- イ. 3,324時間
- ウ. 3,400時間
- エ. 3,516時間

正答：イ

- ア × 計算誤り。
- イ ○ 正しい。 $294 \times 6 + 260 \times 6 = 1,764 + 1,560 = 3,324$ 時間。
- ウ × 例外の年上限値であって今回の実績合計ではない。
- エ × 旧基準等と混同している。

総合解説：3,324時間は例外の年上限3,400時間以内だが、月数・連続月数等の条件も別途確認する。

RY05-Q120 計算問題 > 拘束時間・休息期間の計算 難易度:2

バス運転者が6時00分始業、20時00分終業、翌6時00分始業だった。拘束時間と休息期間の組合せとして正しいものはどれか。

- ア. 拘束13時間・休息11時間
- イ. 拘束15時間・休息9時間
- ウ. 拘束14時間・休息10時間
- エ. 拘束14時間・休息11時間

正答：ウ

- ア × 双方の計算が異なる。
- イ × 計算が異なる。
- ウ ○ 正しい。6時から20時は14時間、20時から翌6時は10時間。
- エ × 休息は10時間。

総合解説：最大拘束15時間以内・最低休息9時間以上だが、休息11時間基本には達しない。

RY05-Q121 計算問題 > 拘束時間・休息期間の計算 難易度:1

バス運転者が8時00分始業、23時00分終業、その翌8時00分に再始業した。通常勤務として最も適切な評価はどれか。

- ア. 拘束16時間・休息8時間なので必ず違反。
- イ. 拘束時間だけ見ればよく休息期間は確認不要。
- ウ. 休息が9時間なので拘束時間は何時間でもよい。
- エ. 拘束15時間で最大上限内、休息9時間で最低基準は満たすが、いずれも余裕が小さく長時間勤務の常態化を避けるべき。

正答：エ

- ア × 計算が誤る。
- イ × 双方の基準を確認する。
- ウ × 休息基準を満たしても拘束上限は残る。
- エ ○ 正しい。拘束15時間、休息9時間。

総合解説：数値上の限界を日常的な目標にしない。

RY05-Q122 計算問題 > 連続運転時間の判定 難易度:2

バス運転者が2時間運転後15分中断し、さらに2時間運転後15分中断した。バスの連続運転時間基準上の評価として最も適切なものはどれか。

- ア. 各中断が10分以上で合計30分となり、合計運転4時間時点で必要な中断要件を満たす。
- イ. 15分の中断は全く算入できない。
- ウ. 30分は必ず1回で取らなければならない。
- エ. バスの連続運転上限は4時間30分なのでまだ中断不要である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。バスは1回連続10分以上の中断を合計30分以上確保する。
- イ × 15分は算入できる。
- ウ × 分割可能。
- エ × 原則上限は4時間。

総合解説：中断時間の「1回10分以上・合計30分以上」を確認する。

RY05-Q123 計算問題 > 連続運転時間の判定 難易度:3

バス運転者が1時間30分運転→10分中断→1時間30分運転→10分中断→1時間運転→10分中断とした。評価として正しいものはどれか。

- ア. 10分休憩は短いので全て無効。
- イ. 合計運転4時間までに10分以上の中断を3回、合計30分確保しており基準に適合する。
- ウ. 運転は合計4時間なので中断を一切取ってはならない。
- エ. 中断時間の合計は20分なので不足する。

正答：イ

- ア × 1回10分以上なので有効。
- イ ○ 正しい。3回×10分＝30分で要件を満たす。
- ウ × 中断を確保することが必要。
- エ × 合計30分。

総合解説：分割例を正確に計算する。

RY05-Q124 計算問題 > 連続運転時間の判定 難易度:2

バス運転者が1時間運転するごとに8分の停止を3回取り、その後さらに1時間運転して合計4時間となった。連続運転時間管理として最も適切なものはどれか。

- ア. 8分×3回＝24分なので中断要件を満たす。
- イ. 停止回数が3回あれば時間は問わない。
- ウ. 8分の停止は「1回連続10分以上」の中断要件を満たさないため、有効な運転中断として算入せず、4時間を超える前に10分以上・合計30分の中断を確保する。
- エ. 4時間30分までは何の中断も不要である。

正答：ウ

- ア × 合計も30分未満。
- イ × 時間要件がある。
- ウ ○ 正しい。バスでは各中断が連続10分以上必要。
- エ × 原則4時間を超えない。

総合解説：短い停車を形式的に積み上げて休憩扱いにしない。

RY05-Q125 計算問題 > 連続運転時間の判定 難易度:2

貸切バスが連続運転3時間55分となった時点で、予定していたサービスエリアが満車だった。最も適切な運行管理上の対応はどれか。

- ア. 4時間30分までの一般的な延長を前提にせず、4時間を超えないよう代替の安全な休憩場所を確保する。
- イ. 満車なら自動的に4時間30分まで延長できる。
- ウ. 旅客が同意すれば5時間まで連続運転できる。
- エ. 到着後に休息期間を増やせば連続運転超過は解消される。

正答：ア

- ア ○ 正しい。バスの連続運転は原則4時間を超えないよう計画する。
- イ × そのような一般的延長をバスの通常基準として用いない。
- ウ × 旅客同意で基準は変わらない。
- エ × 別の基準である。

総合解説：休憩場所の混雑を見込んだ代替計画を持つ。

RY05-Q126 計算問題 > 連続運転時間の判定 難易度:1

バス運転者が3時間45分運転した後、30分の運転中断を確保した。最も適切な説明はどれか。

- ア. 4時間未満なので30分中断は法律上禁止される。
- イ. 連続運転4時間に達する前に30分の中断を確保しており、次の連続運転区間へ切り替えられる。
- ウ. 30分中断しても最初の3時間45分と次の運転時間は必ず合算する。
- エ. 中断は45分以上でなければ無効。

正答：イ

- ア × 早めの休憩は問題ない。
- イ ○ 正しい。合計30分以上の適切な中断により連続運転区間を区切る。
- ウ × 要件を満たす中断により区切られる。
- エ × 30分でよい。

総合解説：余裕をもった休憩計画を立てる。

RY05-Q127 計算問題 > 連続運転時間の判定 難易度:2

バス運転者が4時間5分連続運転し、「目的地が近かったので休憩を後回しにした」と説明した。評価として最も適切なものはどれか。

- ア. 5分程度なら常に許容される。
- イ. 旅客の希望があれば超過できる。
- ウ. 通常の連続運転上限4時間を超えており、目的地に近いことは正当化理由にならない。
- エ. 運転者が疲れていなければ時間上限は適用されない。

正答：ウ

- ア × 一律の5分猶予はない。
- イ × 旅客都合で変わらない。
- ウ ○ 正しい。通常は4時間を超えない。
- エ × 疲労自覚の有無だけで上限は外れない。

総合解説：運行計画で休憩場所・時刻を事前に確保する。

RY05-Q128 計算問題 > 連続運転時間の判定 難易度:3

駐車中の貸切バスを緊急車両の通行確保のため短時間移動させた。一定の要件・記録を満たす場合の「軽微な移動時間」の取扱いとして正しいものはどれか。

- ア. 何時間でも全ての時間規制から除外できる。
- イ. 軽微移動は休息期間として扱う。
- ウ. 記録は不要で自己申告だけでよい。
- エ. 一の連続運転時間につき合計30分を上限として連続運転時間から除くことができるが、労働時間・拘束時間・運転時間からは除外しない。

正答：エ

- ア × 30分上限かつ適用範囲は限定。
- イ × 労働である。
- ウ × 移動理由等の記録が必要。
- エ ○ 正しい。バスの軽微移動特例は連続運転時間の算定に限定される。

総合解説：特例を拡大解釈しない。

RY05-Q129 事例問題 > 事故発生時の対応 難易度:2

旅客運送中のバスが歩行者と接触し、歩行者が負傷している。運転者が最初に優先すべき対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 直ちに停止し、負傷者の救護と道路上の危険防止を行い、警察官へ必要な報告をする。
- イ. 運行時刻を守るため先に旅客を目的地へ届ける。
- ウ. 会社へだけ連絡し現場を離れる。
- エ. 相手が話せる状態なら救護・報告は不要である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。交通事故時は停止・救護・危険防止・警察への報告を優先する。
- イ × 定時性より人命。
- ウ × 社内連絡だけでは足りない。
- エ × 負傷者の状態にかかわらず必要な措置を行う。

総合解説：旅客の安全確保・案内も行いつつ人命救護を最優先する。

RY05-Q130 事例問題 > 事故発生時の対応 難易度:1

高速道路で追突事故を起こし、車両が走行車線に停止した。負傷者はいないが後続車による二次事故のおそれが高い。最も適切な対応はどれか。

- ア. 車内に留まり後続車が避けるのを待つだけにする。
- イ. 自らの安全を確保しつつ、可能な範囲で後続車への危険防止措置を行い、警察・道路管理者等へ通報する。
- ウ. 事故車の写真撮影を最優先し、危険防止措置を後回しにする。
- エ. 交通の妨げになるので警察へ報告せず走り去る。

正答：イ

- ア × 誤り。車線上に留まること自体が危険な場合がある。
- イ ○ 正しい。二次事故防止と関係機関への通報が重要である。
- ウ × 誤り。安全確保が優先。
- エ × 誤り。報告を省略できない。

総合解説：高速道路事故では後続車による二次事故の防止を強く意識する。

RY05-Q131 事例問題 > 事故発生時の対応 難易度:2

事故発生連絡を受けた運行管理者の対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 事故現場の状況を確認せず、到着継続だけを指示する。
- イ. 運転者に全て任せ、会社として記録を残さない。
- ウ. 運転者・負傷者の状況、場所、車両・道路状況を確認し、救護・警察通報の実施を確認した上で、事業者として必要な事故対応を進める。
- エ. 事故が小さそうなら報告を受けなかったことにする。

正答：ウ

- ア × 誤り。安全状況の把握が先である。
- イ × 誤り。事業者としての事故管理が必要。
- ウ ○ 正しい。運行管理者は現場の安全対応を確認し、組織として事故処理・記録・再発防止につなげる。
- エ × 誤り。事故情報を適切に記録・処理する。

総合解説：現場対応と社内対応を切り分けつつ、必要情報を速やかに集める。

RY05-Q132 事例問題 > 事故発生時の対応 難易度:1

事故後、運転者から『相手と話し合いがついたので警察には連絡していない』との報告があった。運行管理者の最も適切な対応はどれか。

- ア. 示談できれば警察への報告は不要である。
- イ. 物損事故なら警察への報告は常に不要である。
- ウ. 会社に報告済みなら警察への報告を省略できる。
- エ. 当事者間の合意だけで警察への報告義務はなくなることを伝え、速やかに適切な報告を行わせる。

正答：エ

- ア × 誤り。示談は報告義務の代替ではない。
- イ × 誤り。物損でも事故時の報告が必要。
- ウ × 誤り。社内報告と警察報告は別。
- エ ○ 正しい。事故当事者間の合意と警察報告義務は別である。

総合解説：事故時の法定措置を私的な合意で省略しない。

RY05-Q133 事例問題 > 事故発生時の対応 難易度:2

事故処理が終わった後の事業者の再発防止策として最も適切なものはどれか。

- ア. ドラレコ、運行記録、点呼記録、道路状況、勤務状況等を分析し、原因に応じた指導・運行計画・設備面の対策を行う。
- イ. 運転者の注意不足とだけ記録して分析を終了する。
- ウ. 事故車を修理すれば再発防止は完了とする。
- エ. 事故情報を他の安全教育に一切利用しない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。人的・車両・環境・管理面を多面的に分析することが再発防止に重要である。
- イ × 誤り。単一要因への決めつけは不十分。
- ウ × 誤り。車両修理だけでは原因対策にならない場合がある。
- エ × 誤り。匿名化等に配慮しつつ教育に活用できる。

総合解説：事故は結果だけでなく、事故に至る過程を分析して対策へ反映する。

RY05-Q134 事例問題 > 点呼における判断 難易度:3

業務前点呼でアルコール検知器が反応した。運転者は『前夜の酒が少し残っただけで体調は良い』と説明している。最も適切な判断はどれか。

- ア. 本人が元気なら乗務させる。
- イ. 酒気帯びが確認された運転者を乗務させず、必要な社内措置・指導を行う。
- ウ. 到着が急ぎなら短距離だけ乗務させる。
- エ. 水を飲ませてすぐ再出発させる。

正答：イ

- ア × 誤り。本人の主観で酒気帯びを無視できない。
- イ ○ 正しい。酒気帯びの有無は安全な乗務可否に直結する。
- ウ × 誤り。距離や納期で例外にしない。
- エ × 誤り。短時間で確実にアルコールが消えるわけではない。

総合解説：点呼では営業都合より酒気帯びのないことを優先する。

RY05-Q135 事例問題 > 点呼における判断 難易度:1

業務前点呼で日常点検の結果、制動装置に異常のおそれがあるとの報告を受けた。最も適切な対応はどれか。

- ア. ブレーキは走りながら確認すればよい。
- イ. 運転者がベテランならそのまま出発させる。
- ウ. 短距離運行なら異常を無視する。
- エ. 整備・確認により安全性が確認されるまで、その車両での運行を開始させない。

正答：エ

- ア × 誤り。走行前に安全確認する。
- イ × 誤り。経験で機械的不具合は解消しない。
- ウ × 誤り。距離に関係なく安全性が必要。
- エ ○ 正しい。車両の安全性が確認できない状態で運行を開始させない。

総合解説：点呼では運転者だけでなく使用車両の運行可否も確認する。

RY05-Q136 事例問題 > 点呼における判断 難易度:2

遠隔地で業務を開始する運転者の酒気帯び確認について最も適切なものはどれか。

- ア. 携帯型アルコール検知器等を用い、法令・制度に沿った方法で業務前点呼を行う。
- イ. 遠隔地なら酒気帯び確認を省略する。
- ウ. 本人のメールで『飲んでいない』と送れば検知器は不要である。
- エ. 帰庫後にまとめて確認する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。遠隔地でも酒気帯び確認を含む点呼を適切に行う必要がある。
- イ × 誤り。遠隔地は省略理由にならない。
- ウ × 誤り。検知器による確認が必要。
- エ × 誤り。業務開始前に確認する。

総合解説：遠隔点呼・自動点呼を使う場合も、認められた方法と機器を用いる。

RY05-Q137 事例問題 > 点呼における判断 難易度:1

業務後点呼で運転者から『帰路で路面凍結が始まり、橋の上が特に滑りやすかった』との報告があった。運行管理者の最も適切な対応はどれか。

- ア. その運転者の感想として記録せず捨てる。
- イ. 報告を記録し、後続運行の運転者へ道路・気象情報として共有し、必要なら経路変更等を検討する。
- ウ. 事故が起きていないので他の運転者に伝えない。
- エ. 翌週まで情報共有を延期する。

正答：イ

- ア × 誤り。重要な現場情報である。
- イ ○ 正しい。業務後点呼で得た運行上の異常・道路情報を次の安全運行へ反映する。
- ウ × 誤り。事故前に共有する価値がある。
- エ × 誤り。即時性が重要な場合がある。

総合解説：点呼情報は単なる記録ではなく、次の運行の安全判断に活用する。

RY05-Q138 事例問題 > 点呼における判断 難易度:2

営業所から離れた場所で業務を開始・終了するため対面点呼ができない運行を計画している。最も適切な考え方はどれか。

- ア. 対面できなければ点呼は一切不要である。
- イ. 運転者の自己申告を翌月まとめて確認すればよい。
- ウ. 点呼を省略せず、法令上認められた電話等・遠隔点呼・自動点呼等の方法と必要要件を確認して実施する。
- エ. 貸切バスは点呼制度の対象外である。

正答：ウ

- ア × 点呼義務は残る。
- イ × 実質的な確認が必要。
- ウ ○ 正しい。対面できない場合でも法令に沿った方法で必要な点呼を行う。
- エ × 貸切にも点呼義務がある。

総合解説：IT化は点呼省略ではなく、対面同等の安全確認を実現するために使う。

RY05-Q139 事例問題 > 点呼における判断 難易度:3

点呼で運転者の顔色が悪く、受け答えも普段と異なるが、本人は『大丈夫』と答えた。最も適切な対応はどれか。

- ア. 本人が大丈夫と言えれば必ず乗務させる。
- イ. 点呼時間を短くするため追加確認をしない。
- ウ. 運転中に悪化したら本人に任せる。
- エ. 本人の申告だけで判断せず、症状・睡眠・服薬等を追加確認し、安全運転に支障のおそれがあれば乗務させない。

正答：エ

- ア × 誤り。点呼執行者自身の観察も重要。
- イ × 誤り。異常があれば追加確認する。
- ウ × 誤り。出発前に安全性を判断する。
- エ ○ 正しい。客観的な様子と申告を総合して乗務可否を判断する。

総合解説：点呼では『異常を見つけたら深掘りする』ことが事故防止につながる。

RY05-Q140 事例問題 > 運行指示書の作成・変更 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業で、翌日の貸切バス運行を計画している。運行管理者が出発前に運行指示書について行う対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 運行ごとに実際の経路・時刻・休憩・交替・注意箇所等を反映した運行指示書を作成し、運転者へ指示して携行させる。
- イ. 事故が起きた運行だけ後から作成する。
- ウ. 月初に1枚だけ共通様式を作れば全運行に使用できる。
- エ. 運行指示書は運転者に見せず営業所だけで保管する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。貸切バスの運行指示書は運行ごとの安全計画を運転者へ伝える重要文書。
- イ × 事故後文書ではない。
- ウ × 実運行を反映する。
- エ × 運転者が携行する。

総合解説：経路調査と運行指示書を連動させる。

RY05-Q141 事例問題 > 運行指示書の作成・変更 難易度:1

貸切バスの運行途中で、道路通行止めにより目的地までの経路を大きく変更する必要が生じた。運行指示書の扱いとして最も適切なものはどれか。

- ア. 運行指示書と違う経路は何かあっても走れないので危険な旧経路を進む。
- イ. 営業所と運転者が変更内容・安全上の注意を共有し、実際の運行内容と運行指示・記録の整合を確保する。
- ウ. 運転者だけで変更し営業所には知らせない。
- エ. 変更内容は記録せず口頭伝達だけで終了する。

正答：イ

- ア × 危険回避のため適切に変更する。
- イ ○ 正しい。運行中の変更も安全を優先し、運行管理者との連携・記録を行う。
- ウ × 営業所と情報共有する。
- エ × 変更経緯を追跡できるようにする。

総合解説：運行指示書は実際の運行と一致させる。

RY05-Q142 事例問題 > 運行指示書の作成・変更 難易度:2

貸切バスの運行指示書を作成する際、休憩・交替運転者に関する記載として最も適切なものはどれか。

- ア. 休憩や交替は運転者の当日判断だけに任せ、指示書には一切記載しない。
- イ. 旅客の土産購入予定だけを書けばよい。
- ウ. 休憩がある場合は休憩地点・時間、運転者等の交替がある場合は交替地点などを具体的に記載する。
- エ. 交替運転者がいても交替地点は記載してはならない。

正答：ウ

- ア × 事前計画が重要。
- イ × 安全管理文書として不十分。
- ウ ○ 正しい。過労防止と確実な交替のため具体的な計画を示す。
- エ × 交替地点は必要な記載事項。

総合解説：休憩・交替を行程に組み込んで無理な運行を防ぐ。

RY05-Q143 事例問題 > 運行指示書の作成・変更 難易度:1

一般貸切旅客自動車運送事業の運行指示書の保存について正しいものはどれか。

- ア. 運行終了後すぐ廃棄する。
- イ. 30日間だけ保存する。
- ウ. 永久保存が法定義務である。
- エ. 運行終了の日から1年間保存する。

正答：エ

- ア × 保存義務がある。
- イ × 1年間である。
- ウ × 永久保存の法定義務ではない。
- エ ○ 正しい。旅客自動車運送事業運輸規則に基づき1年間保存する。

総合解説：作成・携行・変更管理・保存まで一体で行う。

RY05-Q144 事例問題 > 運行指示書の作成・変更 難易度:2

貸切バスの運行指示書を作成する際の基本姿勢として最も適切なものはどれか。

- ア. 実地調査等で把握した道路・交通状況、運転時間・休憩・休息、車両特性を踏まえ、安全に実行できる具体的な内容にする。
- イ. 旅行会社の希望時刻だけを転記し安全基準は後で考える。
- ウ. 毎回同じ経路・時刻をコピーし道路状況は確認しない。
- エ. 旅客の希望があれば改善基準告示を超える行程を記載する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。運行指示書は法令と現地条件を反映した実行可能な安全計画である。
- イ × 安全・労務基準も必要。
- ウ × 運行ごとの条件を確認する。
- エ × 旅客希望で安全基準は変わらない。

総合解説：書類作成を目的化せず、安全に走れる行程を設計する。

RY05-Q145 事例問題 > 過労運転・健康起因事故の判断 難易度:3

バス運転者の前月拘束時間が長く、ここ数日も睡眠不足が続き、業務前点呼で強い疲労を訴えている。最も適切な運行管理者の判断はどれか。

- ア. 前月が法定上限内なら必ず乗務させる。
- イ. 疾病・疲労・睡眠不足による安全運転への支障を確認し、支障のおそれがあれば乗務させず代替手配等を行う。
- ウ. 旅客が待っていれば疲労申告を記録せず出発させる。
- エ. 第二種免許が有効なら睡眠不足を考慮しない。

正答：イ

- ア × 上限内 = 必ず安全ではない。
- イ ○ 正しい。時間基準内でも個人の疲労状態に応じ安全側に判断する。
- ウ × 営業都合より安全。
- エ × 免許と当日の健康状態は別。

総合解説：改善基準は最低基準であり、実際の疲労状態も評価する。

RY05-Q146 事例問題 > 過労運転・健康起因事故の判断 難易度:2

運転中に胸部圧迫感と冷汗が出たとの連絡を受けた。最も適切な指示はどれか。

- ア. 目的地が近ければそのまま運転させる。
- イ. 水分補給だけで必ず回復すると判断する。
- ウ. 安全な場所に停止させ、乗務を継続させず、症状に応じて救急要請等の医療対応を取らせる。
- エ. 会社に戻るまで自分で運転させる。

正答：ウ

- ア × 誤り。重大な健康起因事故につながるおそれがある。
- イ × 誤り。症状を軽視してはならない。
- ウ ○ 正しい。心疾患等を疑う症状では運転継続を避け、救命と二次事故防止を優先する。
- エ × 誤り。本人運転での帰社は危険。

総合解説：健康起因事故では病名確定前でも安全側に判断する。

RY05-Q147 事例問題 > 過労運転・健康起因事故の判断 難易度:2

運転者が一時的に意識を失うような症状を経験したが、現在は回復している。次回乗務への対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 今元気なら原因不明でも直ちに長距離運行へ戻す。
- イ. 本人が事故を起こしていないので記録しない。
- ウ. 症状の原因は私生活なので事業者は確認しない。
- エ. 原因について医療機関での評価を受け、医師の意見等に基づいて安全に乗務できることを確認してから判断する。

正答：エ

- ア × 誤り。再発リスクの確認が必要。
- イ × 誤り。安全管理上重要な健康情報である。
- ウ × 誤り。就業上必要な範囲で確認・措置する。
- エ ○ 正しい。失神等は運転中再発すると重大事故につながるため医学的評価が重要である。

総合解説：重大症状後の復帰は『本人が大丈夫と言うか』ではなく医学的根拠を重視する。

RY05-Q148 事例問題 > 悪天候時の運行可否判断 難易度:3

出発前、経路上に大雪警報が出ており、高速道路も予防的通行止めの可能性が高い。運行管理者の最も適切な判断はどれか。

- ア. 気象・道路情報を確認し、経路変更、出発延期、運行中止を含め安全側に判断する。
- イ. 納期があるため情報を確認せず出発させる。
- ウ. 冬用装備があれば通行止め情報を無視する。
- エ. 大型車は雪の影響を受けないと考える。

正答：ア

- ア ○ 正しい。異常気象時は客観情報を基に無理な運行を避ける。
- イ × 誤り。事前情報の確認が必要。
- ウ × 誤り。装備があっても通行規制には従う。
- エ × 誤り。大型車も雪・凍結の影響を受ける。

総合解説：運行中止・延期も安全確保のための積極的な運行管理である。

RY05-Q149 事例問題 > 悪天候時の運行可否判断 難易度:3

運行中の運転者から『濃霧で視界が極端に悪く、前方がほとんど見えない』と連絡があった。最も適切な指示はどれか。

- ア. 到着時刻に間に合わせるため速度を上げるよう指示する。
- イ. 無理に走行を続けさせず、安全な場所への退避・待機を指示し、視界や道路状況の改善を確認する。
- ウ. 前車に近づいて尾灯を追うよう指示する。
- エ. ハザードを点ければ視界に関係なく走行継続できると指示する。

正答：イ

- ア × 誤り。視界不良時の高速走行は危険。
- イ ○ 正しい。停止できる視距離を確保できない状況では無理な運行を避ける。
- ウ × 誤り。追突リスクが高まる。
- エ × 誤り。灯火だけで安全は保証されない。

総合解説：現場の危険報告を尊重し、待機判断をためらわない。

RY05-Q150 事例問題 > 悪天候時の運行可否判断 難易度:3

強風が予想される橋梁区間へ大型バスを向かわせる予定である。運行管理者の最も適切な判断はどれか。

- ア. 大型バスは重いので横風の影響を考えなくてよい。
- イ. 旅客が乗っていれば車体は絶対に横転しない。
- ウ. 気象・道路規制・風速・車両特性を確認し、横風で安全確保が困難なら迂回・待機・運行中止を判断する。
- エ. 定時運行を優先し警報や通行規制は無視する。

正答：ウ

- ア × 重量だけで横風リスクは消えない。
- イ × 絶対ではない。
- ウ ○ 正しい。大型バスは側面積が大きく横風の影響を受けるため安全余裕を持って判断する。
- エ × 規制・警報を確認し安全優先。

総合解説：悪天候時は「走れるか」ではなく「旅客を安全に運べるか」で判断する。