

RY01-Q001 1-1 総則 > 目的・用語の定義 難易度:1

道路運送法の目的として最も適切なものはどれか。

- ア. 道路運送事業の適正・合理的な運営やサービス提供を通じ、輸送の安全、利用者利益・利便、道路運送の総合的発達を図り公共の福祉を増進すること。
- イ. 自家用車の保有台数を減少させることだけを目的とする。
- ウ. 旅客運賃を全国一律に固定することを唯一の目的とする。
- エ. 道路建設の技術基準だけを定めることを目的とする。

正答：ア

- ア ○ 正しい。道路運送法1条は輸送の安全、利用者利益・利便、道路運送の総合的発達、公共の福祉を掲げる。
- イ × 目的を著しく限定しすぎている。
- ウ × 運賃の全国一律固定が法の唯一の目的ではない。
- エ × 道路の構造・管理を中心に定める道路法とは異なる。

総合解説：道路運送法の目的は、安全・利用者保護・利便・道路運送の発達を一体として捉える。

RY01-Q002 1-1 総則 > 目的・用語の定義 難易度:1

道路運送法上の「道路運送事業」に含まれるものの組合せとして正しいものはどれか。

- ア. 旅客自動車運送事業、鉄道事業、航空運送事業
- イ. 旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業、自動車道事業
- ウ. 貨物自動車運送事業、海上運送事業、港湾運送事業
- エ. 旅客自動車運送事業、自家用自動車の使用、駐車場事業

正答：イ

- ア × 鉄道・航空は道路運送事業の定義には含まれない。
- イ ○ 正しい。道路運送法2条は道路運送事業をこの3つと定義する。
- ウ × 海上・港湾運送は道路運送事業の定義外である。
- エ × 自家用自動車の使用や駐車場事業はこの定義の3区分ではない。

総合解説：定義問題では「道路運送事業」と「自動車運送事業」を区別する。

RY01-Q003 1-1 総則 > 目的・用語の定義 難易度:1

道路運送法上の「自動車運送事業」の説明として正しいものはどれか。

- ア. 旅客自動車運送事業と自動車道事業だけをいう。
- イ. 貨物自動車運送事業と鉄道事業をいう。
- ウ. 旅客自動車運送事業と貨物自動車運送事業をいう。
- エ. 旅客自動車運送事業だけをいう。

正答：ウ

- ア × 自動車道事業は道路運送事業には含まれるが、自動車運送事業の定義には含まれない。
- イ × 鉄道事業は含まれない。
- ウ ○ 正しい。自動車運送事業は旅客と貨物の両自動車運送事業を指す。
- エ × 旅客だけではなく貨物も含む。

総合解説：道路運送事業の方が自動車運送事業より範囲が広い。

RY01-Q004 1-1 総則 > 目的・用語の定義 難易度:2

道路運送法上の「旅客自動車運送事業」の基本的な定義として適切なものはどれか。

- ア. 自社従業員だけを無償で送迎するすべての運行。
- イ. 自動車を使わず旅客を運ぶすべての事業。
- ウ. 他人の需要に応じるか、有償かを問わず、旅客を乗せればすべて該当する。
- エ. 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業で、法に定める種類のもの。

正答：エ

- ア × 無償・自家用の送迎が直ちに旅客自動車運送事業となるわけではない。
- イ × 自動車を使用することが定義要素である。
- ウ × 需要・有償性等の要件を無視している。
- エ ○ 正しい。「他人の需要」「有償」「自動車による旅客運送」が基本要素である。

総合解説：旅客自動車運送事業の定義は3つの基本要素を押さえる。

RY01-Q005 1-1 総則 > 目的・用語の定義 難易度:2

旅客自動車運送事業の種類の整理として正しいものはどれか。

- ア. 一般旅客自動車運送事業には一般乗合・一般貸切・一般乗用があり、これとは別に特定旅客自動車運送事業がある。
- イ. 一般旅客は一般乗合と一般貸切だけで、一般乗用は貨物事業に含まれる。
- ウ. 特定旅客自動車運送事業は一般旅客自動車運送事業の一類型である。
- エ. 一般貸切旅客自動車運送事業と特定旅客自動車運送事業は同義である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。道路運送法3条の体系である。
- イ × 一般乗用も一般旅客自動車運送事業の一類型である。
- ウ × 特定旅客は一般旅客とは別区分である。
- エ × 貸切と特定は需要・契約の構造が異なる。

総合解説：旅客では一般乗合・一般貸切・一般乗用・特定の区分を正確に整理する。

RY01-Q006 1-2 事業の許可等 > 許可・欠格事由 難易度:1

一般旅客自動車運送事業を営もうとする者に必要な手続として正しいものはどれか。

- ア. 営業所所在地の市町村長への届出だけで足りる。
- イ. 国土交通大臣の許可を受ける。
- ウ. 都道府県公安委員会の免許だけで足りる。
- エ. 運行管理者資格者証を取得すれば事業許可は不要である。

正答：イ

- ア × 市町村への届出だけで開始できる制度ではない。
- イ ○ 正しい。道路運送法4条により一般旅客自動車運送事業は許可制である。
- ウ × 道路運送事業の許可と運転免許行政は別である。
- エ × 運行管理者資格者証は事業許可の代替ではない。

総合解説：運転者・運行管理者の資格と、事業者の事業許可は別制度である。

RY01-Q007 1-2 事業の許可等 > 許可・欠格事由 難易度:2

一般旅客自動車運送事業の許可基準として含まれるものはどれか。

- ア. 必ず全国47都道府県に営業所を置くこと。
- イ. すべての車両を事業者が現金一括購入していること。
- ウ. 事業計画が輸送の安全を確保するため適切であり、事業を適確に遂行する能力を有すること。
- エ. 競争事業者が存在しないこと。

正答：ウ

- ア × 全国営業所は一律の許可基準ではない。
- イ × 車両取得方法を現金購入に限定していない。
- ウ ○ 正しい。道路運送法6条は安全、適切な計画、遂行能力を審査基準とする。
- エ × 競争事業者の不存在は一般的な許可要件ではない。

総合解説：許可基準は輸送の安全と事業遂行の適確性を中心に理解する。

RY01-Q008 1-2 事業の許可等 > 許可・欠格事由 難易度:2

一般旅客自動車運送事業の許可申請で、事業計画とともに審査上重要となるものはどれか。

- ア. 従業員全員の私有車の車検証。
- イ. 競合事業者の営業秘密一覧。
- ウ. 利用予定者全員の住民票。
- エ. 事業用自動車の運行管理体制など、国土交通省令で定める事項を記載した書類。

正答：エ

- ア × 私有車全般の資料が一律に必要なわけではない。
- イ × 競合の営業秘密は申請書類ではない。
- ウ × 利用者全員の住民票を集める制度ではない。
- エ ○ 正しい。許可申請では運行管理体制などの添付書類が求められる。

総合解説：申請時点から安全に運行できる管理体制を示す必要がある。

RY01-Q009 1-2 事業の許可等 > 許可・欠格事由 難易度:2

次のうち、一般旅客自動車運送事業の許可に関する欠格事由の考え方として正しいものはどれか。

- ア. 一定の刑に処せられ、その執行終了等から所定期間を経過していない者などは許可を受けられない。
- イ. 刑罰歴はどのような内容でも一切審査対象にならない。
- ウ. 過去に行政処分を受けた法人は将来永久に事業許可を受けられない。
- エ. 欠格事由は運転者にだけ適用され、事業許可申請者には関係しない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。道路運送法7条は一定の刑や処分等に関する欠格事由を定める。
- イ × 欠格事由には刑に関する規定がある。
- ウ × 永久欠格とする一般規定ではなく、法定要件・期間で判断する。
- エ × 事業許可申請者に対する規定である。

総合解説：欠格事由は「何でも永久に不可」ではなく、法定要件と期間を確認する。

RY01-Q010 1-2 事業の許可等 > 許可・欠格事由 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業の許可について、他の一般旅客事業と異なる重要な特徴はどれか。

- ア. 一般貸切だけは一切許可が不要である。
- イ. 許可に更新制度が設けられている。
- ウ. 一般貸切だけは運行管理者を選任できない。
- エ. 一般貸切だけは道路運送法の適用を受けない。

正答：イ

- ア × 一般貸切も許可制である。
- イ ○ 正しい。道路運送法8条は一般貸切旅客自動車運送事業の許可更新を定める。
- ウ × 一般貸切にも運行管理制度がある。
- エ × 道路運送法の旅客事業に含まれる。

総合解説：貸切バスでは許可更新制度がある点を押さえる。

RY01-Q011 1-2 事業の許可等 > 事業計画（変更認可・届出・軽微） 難易度:1

一般旅客自動車運送事業者が事業計画を変更しようとする場合の原則として正しいものはどれか。

- ア. すべて事後届出でよい。
- イ. すべて自由に変更できる。
- ウ. 法令で届出等とされる変更を除き、国土交通大臣の認可を受ける。
- エ. 必ず新規許可を取り直す。

正答：ウ

- ア × 変更内容により認可・届出が分かれる。
- イ × 事業計画は自由変更ではない。
- ウ ○ 正しい。道路運送法15条は原則認可、一定事項は届出等とする。
- エ × 変更のたびに新規許可を取り直す制度ではない。

総合解説：事業計画変更は「原則認可・例外的に届出等」の構造で理解する。

RY01-Q012 1-2 事業の許可等 > 事業計画（変更認可・届出・軽微） 難易度:1

営業所ごとに配置する事業用自動車の数など、省令で定める一定の事業計画変更を行う場合の手續として適切なものはどれか。

- ア. 変更後1年以内に任意報告すればよい。
- イ. 必ず事業許可を廃止して再申請する。
- ウ. 運転者代表の承認だけでよい。
- エ. あらかじめ国土交通大臣に届け出る。

正答：エ

- ア × 事前届出が必要である。
- イ × 再許可を一律に求める制度ではない。
- ウ × 社内承認だけでは法定手續を満たさない。
- エ ○ 正しい。道路運送法15条3項は一定事項について事前届出を定める。

総合解説：認可変更と事前届出変更を区別する。

RY01-Q013 1-2 事業の許可等 > 事業計画（変更認可・届出・軽微） 難易度:2

事業計画変更の手続を判断する際、最も適切な考え方はどれか。

- ア. 変更項目が認可対象か、事前届出対象か、軽微な変更かを法令・省令で確認する。
- イ. 変更金額が小さければ必ず手続不要とする。
- ウ. 運転者が了承すれば法定手続は不要とする。
- エ. 営業所内部の判断だけで手続区分を決める。

正答：ア

- ア ○ 正しい。変更内容ごとに法令上の区分を確認する。
- イ × 金額の大小だけでは判断できない。
- ウ × 従業員同意は行政手続の代替ではない。
- エ × 法令・省令に基づく判断が必要。

総合解説：事業計画の変更は内容に応じた手続区分の確認が基本である。

RY01-Q014 1-2 事業の許可等 > 事業計画（変更認可・届出・軽微） 難易度:2

事業計画変更の認可審査で重要となる視点として適切なものはどれか。

- ア. 変更により広告費が増えるかだけ。
- イ. 変更後の計画が輸送の安全確保や事業遂行上の適切性を満たすか。
- ウ. 社名の文字数が短くなるかだけ。
- エ. 競合会社が同意しているかだけ。

正答：イ

- ア × 安全・遂行能力を無視した基準ではない。
- イ ○ 正しい。許可基準が変更認可にも準用される。
- ウ × 社名文字数は本質ではない。
- エ × 競合の同意だけで審査されない。

総合解説：変更後も安全・適切な運営が確保されることが重要である。

RY01-Q015 1-2 事業の許可等 > 事業計画（変更認可・届出・軽微） 難易度:2

営業所の車両配置を増やす計画を立てた。運行管理者の実務上、事前に確認すべきものとして最も適切なのはどれか。

- ア. 広告看板の色だけ。
- イ. 運転者の私有スマートフォン機種だけ。
- ウ. 車両数増加に伴い必要な運行管理者数、点呼体制、車庫・休憩施設等が適切か。
- エ. 乗客の平均年齢だけ。

正答：ウ

- ア × 安全管理体制の確認にならない。
- イ × 私物端末機種は主たる許認可判断事項ではない。
- ウ ○ 正しい。車両増は安全管理体制や施設・人員要件に影響する。
- エ × 利用者年齢だけで安全体制は判断できない。

総合解説：事業計画変更は紙上の変更ではなく実際の運行管理体制へ影響する。

RY01-Q016 1-2 事業の許可等 > 事業計画（変更認可・届出・軽微） 難易度:2

認可が必要な事業計画変更を、認可前に実施することについて最も適切な説明はどれか。

- ア. 実施後に認可申請すれば常に適法になる。
- イ. 事業者が安全だと判断すれば認可は不要になる。
- ウ. 利用者に告知すれば認可は不要になる。
- エ. 原則として認可を受けてから変更を実施する必要がある。

正答：エ

- ア × 事後追認を前提とする制度ではない。
- イ × 事業者の主観で手続を外せない。
- ウ × 利用者告知は行政認可の代替ではない。
- エ ○ 正しい。認可対象は認可を得てから実施する。

総合解説：「認可」と「届出」の時間的な違いも意識する。

RY01-Q017 1-2 事業の許可等 > 事業計画（変更認可・届出・軽微） 難易度:2

事前届出事項を変更する場合に最も不適切な対応はどれか。

- ア. 変更を実施した後、行政に知らなければ届出をしなくてよいと判断する。
- イ. 変更前に必要な届出を行う。
- ウ. 届出対象かどうか不明なら所管運輸支局等へ確認する。
- エ. 変更内容を社内記録と一致させる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。法定の事前届出を意図的に省略するのは不適切である。
- イ × 適切な対応である。
- ウ × 適切な確認方法である。
- エ × 実態と書類を一致させることは重要である。

総合解説：法定手続は実態と行政上の登録・届出内容を一致させるために行う。

RY01-Q018 1-2 事業の許可等 > 事業計画（変更認可・届出・軽微） 難易度:3

事業計画変更の管理として、運行管理者と事業者の連携で最も望ましいものはどれか。

- ア. 変更当日に初めて運行管理者へ知らせる。
- イ. 変更予定を早期共有し、許認可手続と安全管理体制の準備を並行して進める。
- ウ. 行政手続だけ行い、点呼や配車体制は旧計画のままにする。
- エ. 運行管理者に知らせず営業部門だけで変更する。

正答：イ

- ア × 安全体制の準備が間に合わないおそれがある。
- イ ○ 正しい。手続と現場の安全管理を連動させる必要がある。
- ウ × 実態と管理体制が不一致になる。
- エ × 運行管理者の職務遂行に支障が出る。

総合解説：事業計画変更は許認可と現場運用を一体で管理する。

RY01-Q019 1-2 事業の許可等 > 名義利用禁止・譲渡譲受・休止廃止・取消し 難易度:2

一般旅客自動車運送事業の名義利用に関する考え方として正しいものはどれか。

- ア. 許可証を貸与すれば誰でもその名義で事業を行える。
- イ. 同業者間なら名義利用は自由である。
- ウ. 許可を受けた事業者が、他人に自己の名義を利用して事業を営ませることは認められない。
- エ. 名義利用の禁止は貨物事業だけにある。

正答：ウ

- ア × 許可は事業者に対するもので自由貸与できない。
- イ × 同業者間でも自由ではない。
- ウ ○ 正しい。許可制度の潜脱を防ぐため名義利用は禁止される。
- エ × 旅客事業にも名義利用規制がある。

総合解説：許可を他人へ事実上貸す行為は許可制度の趣旨に反する。

RY01-Q020 1-2 事業の許可等 > 名義利用禁止・譲渡譲受・休止廃止・取消し 難易度:2

一般旅客自動車運送事業の譲渡・譲受けを行う場合の基本的な考え方として適切なものはどれか。

- ア. 当事者間の売買契約だけで許可も自動移転する。
- イ. 車両だけ渡せば事業許可も当然に移る。
- ウ. 事業許可は売買契約書に記載すれば行政手続不要である。
- エ. 法令に定める認可等の手続を経て、事業主体の変更を適法に行う。

正答：エ

- ア × 私法上の契約だけでは行政上の許可関係は完結しない。
- イ × 車両所有権と事業許可は別問題である。
- ウ × 行政手続を省略できない。
- エ ○ 正しい。事業許可に関わる承継は法定手続を要する。

総合解説：事業の譲渡・譲受けは契約と行政手続の双方を確認する。

RY01-Q021 1-2 事業の許可等 > 名義利用禁止・譲渡譲受・休止廃止・取消し 難易度:2

一般旅客自動車運送事業を休止・廃止しようとする場合の対応として適切なものはどれか。

- ア. 法令に基づく届出等に加え、あらかじめ必要な公示を行う。
- イ. 何の告知もなく当日から突然すべて運休してよい。
- ウ. 休止・廃止は行政にも利用者にも知らせなくてよい。
- エ. 運転者へ伝えれば公示等は一切不要である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。道路運送法は休止・廃止に際して事前公示を求める規定を置く。
- イ × 旅客利便への影響が大きく不適切である。
- ウ × 法定手続・公示がある。
- エ × 社内通知だけでは足りない。

総合解説：旅客事業では利用者への影響を踏まえた手続が重要である。

RY01-Q022 1-2 事業の許可等 > 名義利用禁止・譲渡譲受・休止廃止・取消し 難易度:2

国土交通大臣が一般旅客自動車運送事業の許可を取り消し得る場合として適切なものはどれか。

- ア. 乗客から一度も苦情がなかった場合。
- イ. 道路運送法や命令、処分、許可・認可条件等に違反した場合。
- ウ. 黒字経営を続けている場合。
- エ. 運転者が全員第二種免許を保有している場合。

正答：イ

- ア × 取消事由ではない。
- イ ○ 正しい。法令等への違反は事業停止や許可取消し等の対象になり得る。
- ウ × 黒字かどうかは取消事由ではない。
- エ × 適法な免許保有は取消事由ではない。

総合解説：行政処分は輸送の安全や法令遵守を確保するための仕組みである。

RY01-Q023 1-2 事業の許可等 > 名義利用禁止・譲渡譲受・休止廃止・取消し 難易度:3

許可取消し等の行政処分について正しいものはどれか。

- ア. 違反があっても許可取消し以外の処分は存在しない。
- イ. 行政処分は運転者個人にしか行われない。
- ウ. 法令違反等がある場合、一定期間の輸送施設使用停止や事業停止、許可取消しが命じられることがある。
- エ. 事業者への事業停止命令は制度上存在しない。

正答：ウ

- ア × 段階的な行政処分があり得る。
- イ × 事業者が行政処分の対象となる。
- ウ ○ 正しい。道路運送法40条は使用停止・事業停止・許可取消し等を定める。
- エ × 事業停止命令も定められている。

総合解説：行政処分の種類を一つに固定して覚えなない。

RY01-Q024 1-3 輸送の安全 > 輸送の安全確保義務・情報公開 難易度:1

一般旅客自動車運送事業者の輸送の安全に関する基本姿勢として正しいものはどれか。

- ア. 収益が確保できれば安全対策は任意である。
- イ. 安全管理は運転者個人だけの責任である。
- ウ. 法令に明記された最低事項以外の改善はしてはならない。
- エ. 輸送の安全の確保が最も重要であることを認識し、事業の運営全般に安全を反映させる。

正答：エ

- ア × 安全は事業運営の基盤である。
- イ × 運転者だけでなく経営・管理側の責任もある。
- ウ × 法令遵守に加えて継続的改善が重要である。
- エ ○ 正しい。事業者には組織として輸送の安全を確保する責務がある。

総合解説：輸送の安全は経営上の最優先事項として扱う。

RY01-Q025 1-3 輸送の安全 > 輸送の安全確保義務・情報公開 難易度:2

安全統括管理者について正しいものはどれか。

- ア. 法令上の対象となる事業者は安全統括管理者を選任し、安全管理規程に基づき安全管理を行う。
- イ. すべての個人タクシー運転者が必ず安全統括管理者を兼任する。
- ウ. 安全統括管理者は道路管理者が指名する。
- エ. 安全統括管理者は運賃認可だけを担当する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。一定の旅客事業者には安全管理規程・安全統括管理者制度がある。
- イ × 対象範囲・要件があり一律ではない。
- ウ × 事業者側が法令に基づき選任する。
- エ × 職務は輸送の安全管理である。

総合解説：安全統括管理者と運行管理者は役割が関連するが別制度である。

RY01-Q026 1-3 輸送の安全 > 輸送の安全確保義務・情報公開 難易度:2

一般旅客自動車運送事業者と安全統括管理者の関係として適切なものはどれか。

- ア. 安全統括管理者の意見は営業利益と衝突すれば必ず無視する。
- イ. 事業者は輸送の安全確保に関する安全統括管理者の意見を尊重する。
- ウ. 安全統括管理者は事業者の指揮系統と無関係な行政職員である。
- エ. 安全統括管理者は運転者の第二種免許を発行する。

正答：イ

- ア × 安全上の意見を尊重する制度である。
- イ ○ 正しい。道路運送法は事業者に安全統括管理者の意見尊重を求める。
- ウ × 事業者の安全管理組織内の役割である。
- エ × 免許発行職務ではない。

総合解説：安全上の専門的意見を経営判断に反映することが制度趣旨である。

RY01-Q027 1-3 輸送の安全 > 輸送の安全確保義務・情報公開 難易度:2

輸送の安全にかかわる情報公表の目的として最も適切なものはどれか。

- ア. 事故情報をすべて非公開にすること。
- イ. 運賃競争だけを促進すること。
- ウ. 安全への取組や安全情報を公表し、事業者の安全意識向上や利用者による適切な選択に資すること。
- エ. 運転者個人の私生活を公開すること。

正答：ウ

- ア × 公表制度の趣旨と逆である。
- イ × 安全情報公表は単なる価格競争制度ではない。
- ウ ○ 正しい。安全情報の公表は透明性と安全向上に資する。
- エ × 個人の私生活公開が目的ではない。

総合解説：旅客事業では利用者が安全情報にアクセスできることも重要である。

RY01-Q028 1-3 輸送の安全 > 輸送の安全確保義務・情報公開 難易度:2

事業者が安全管理規程を定めても、現場で実行されていない。最も適切な評価はどれか。

- ア. 規程があれば実行しなくても法の目的を達成したことになる。
- イ. 運行管理者だけが読めば他部門は無関係である。
- ウ. 事故が起きるまで規程を運用する必要はない。
- エ. 文書作成だけでは不十分で、経営トップから現場まで規程に基づく安全管理を実行する必要がある。

正答：エ

- ア × 形だけの規程では安全を確保できない。
- イ × 組織的な安全管理が必要である。
- ウ × 事故前の予防が目的である。
- エ ○ 正しい。安全管理は規程の実効性が重要である。

総合解説：安全管理は「作る→実行→確認→改善」の循環で考える。

RY01-Q029 1-3 輸送の安全 > 輸送の安全確保義務・情報公開 難易度:2

輸送の安全に関する情報を公表する際の考え方として最も適切なものはどれか。

- ア. 法令上求められる事項を適切に公表し、虚偽や実態と異なる表示を避ける。
- イ. 安全実績が悪い年度は必ず公表を省略する。
- ウ. 利用者に良く見えるよう事故件数を任意に減らして表示する。
- エ. 公表内容と実際の安全管理体制が違っていても問題ない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。公表制度は正確な情報提供が前提である。
- イ × 不都合な情報だけ隠すのは趣旨に反する。
- ウ × 虚偽表示は不適切である。
- エ × 実態と公表内容を一致させる必要がある。

総合解説：安全情報公表は利用者の信頼を支えるため正確性が重要である。

RY01-Q030 1-3 輸送の安全 > 輸送の安全確保義務・情報公開 難易度:3

営業部門が『繁忙期なので安全教育を中止したい』と提案した。安全管理上最も適切な対応はどれか。

- ア. 繁忙期は事故リスクが低いので安全教育は不要とする。
- イ. 繁忙期であっても必要な安全教育・指導を確保し、運行計画を調整して安全を優先する。
- ウ. 売上目標を達成するまで安全管理業務を停止する。
- エ. 安全教育を行うかは各運転者の自由とする。

正答：イ

- ア × 繁忙期に事故リスクが自動的に下がるわけではない。
- イ ○ 正しい。繁忙期こそ疲労・焦り等のリスクも高まり得るため安全管理を継続する。
- ウ × 安全管理は営業都合で停止できない。
- エ × 事業者・運行管理者の組織的責任がある。

総合解説：安全を経営上の優先事項として実際の運行へ反映する。

RY01-Q031 1-3 輸送の安全 > 過労運転等の防止 難易度:1

旅客自動車運送事業者が運転者の勤務時間・乗務時間を定める際の基本として正しいものはどれか。

- ア. 運転者本人が希望すれば上限を設けなくてよい。
- イ. 営業所ごとに自由な基準だけでよい。
- ウ. 過労防止を十分考慮し、国土交通大臣が告示で定める基準に従う。
- エ. 旅客数が多い日は過労防止基準を適用しなくてよい。

正答：ウ

- ア × 本人希望で安全基準は外れない。
- イ × 告示基準に従う必要がある。
- ウ ○ 正しい。旅客自動車運送事業運輸規則21条の基本である。
- エ × 需要の多さで基準は消えない。

総合解説：過労防止は運行管理の核心であり、改善基準告示等と結び付けて管理する。

RY01-Q032 1-3 輸送の安全 > 過労運転等の防止 難易度:2

運転者の過労を防止するための事業者の対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 総運転距離だけ短ければ睡眠不足は無視する。
- イ. 休息施設がなくても運転者の自己責任とする。
- ウ. 点呼で疲労を申告しても予定どおり必ず乗務させる。
- エ. 勤務・乗務時間だけでなく、休憩・休息、睡眠施設、交替運転者の配置等も総合的に管理する。

正答：エ

- ア × 疲労は距離だけで判断できない。
- イ × 事業者側の環境整備も必要。
- ウ × 疲労状況に応じた乗務判断が必要。
- エ ○ 正しい。過労防止は時間・休息・施設・交替等を組み合わせて行う。

総合解説：時間数だけでなく、実際に休める体制まで確認する。

RY01-Q033 1-3 輸送の安全 > 過労運転等の防止 難易度:2

業務前点呼で運転者が強い疲労と睡眠不足を訴えた。最も適切な対応はどれか。

- ア. 安全な運転ができないおそれを確認し、必要に応じて乗務を見合わせるなどの措置を取る。
- イ. 本人が第二種免許を持っていれば必ず乗務させる。
- ウ. 予約客がいるため疲労確認を記録せず出発させる。
- エ. 短距離なら睡眠不足は安全に影響しないと判断する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。点呼では疾病・疲労・睡眠不足等による安全運転への支障を確認する。
- イ × 免許保有と当日の健康状態は別問題。
- ウ × 営業都合より安全を優先する。
- エ × 短距離でも判断・反応低下の危険はある。

総合解説：点呼時の体調情報を実際の乗務可否判断へ反映する。

RY01-Q034 1-3 輸送の安全 > 過労運転等の防止 難易度:3

過労防止のため交替運転者を配置する必要がある運行で、交替要員を手配できなかった。最も適切な判断はどれか。

- ア. 予約済みなので予定どおり1人で運転させる。
- イ. 安全基準を満たせるよう運行計画を変更し、必要な交替運転者なしに無理な運行を継続しない。
- ウ. 運転者が同意すれば交替要員は不要になる。
- エ. 途中でコーヒーを飲めば交替運転者の代わりになる。

正答：イ

- ア × 営業上の事情で安全要件を外せない。
- イ ○ 正しい。必要な交替体制を確保できない場合は運行計画そのものを見直す。
- ウ × 本人同意で安全基準は消えない。
- エ × 休憩と交替運転者の配置は同義ではない。

総合解説：無理な運行を組まないこと自体が過労防止策である。

RY01-Q035 1-3 輸送の安全 > 過労運転等の防止 難易度:3

運行管理者が過労防止を実効的に行う方法として最も適切なものはどれか。

- ア. 月末の総売上だけで過労を判断する。
- イ. 事故が起きた運転者だけ時間管理を行う。
- ウ. 勤務実績、点呼時の疲労・睡眠状況、運行計画を継続的に確認し、必要に応じ配車を修正する。
- エ. 本人から申告がなければ長時間勤務を確認しない。

正答：ウ

- ア × 売上は疲労の直接指標ではない。
- イ × 予防的に全運転者を管理する。
- ウ ○ 正しい。客観データと点呼情報を組み合わせた継続管理が必要である。
- エ × 申告がなくても勤務実績等を確認する。

総合解説：過労防止は事後対応ではなく、日常の運行管理で予防する。

RY01-Q036 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:2

一般乗合旅客自動車運送事業の運賃等について、原則的な手続の組合せとして正しいものはどれか。

- ア. 実施運賃を自由に定め、行政手続は一切不要である。
- イ. 上限は届出、実施運賃は認可という逆の手続である。
- ウ. 乗合では運賃ではなく運送約款だけ認可を受ける。
- エ. 運賃等の上限について認可を受け、その上限の範囲内で実施運賃等を定めてあらかじめ届け出る。

正答：エ

- ア × 一般乗合の運賃等には法定手続がある。
- イ × 上限認可・実施運賃届出の関係が逆である。
- ウ × 運賃等にも手続がある。
- エ ○ 正しい。道路運送法9条の基本構造である。

総合解説：一般乗合は「上限認可+上限内の実施運賃等の届出」が基本である。

RY01-Q037 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:1

一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金について正しいものはどれか。

- ア. 運賃及び料金を定め、あらかじめ国土交通大臣に届け出る。
- イ. すべて国土交通大臣の個別認可を受けなければ設定できない。
- ウ. 運賃・料金は利用者との口頭合意だけで自由に設定できる。
- エ. 貸切バスでは運賃・料金を定めること自体が禁止されている。

正答：ア

- ア ○ 正しい。道路運送法9条の2は一般貸切の運賃・料金を事前届出とする。
- イ × 一般乗用の認可制度と混同している。
- ウ × 法定届出を無視できない。
- エ × 旅客運送の対価として運賃・料金を設定する。

総合解説：貸切は「届出」、乗用は原則「認可」、乗合は「上限認可+届出」と区別する。

RY01-Q038 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:1

一般乗用旅客自動車運送事業の運賃等について、原則として必要な手続はどれか。

- ア. 事後報告だけでよい。
- イ. 国土交通大臣の認可を受ける。
- ウ. 一般貸切と同じくすべて届出だけでよい。
- エ. 市町村長の許可だけで設定できる。

正答：イ

- ア × 認可が基本である。
- イ ○ 正しい。道路運送法9条の3は一般乗用の運賃等を原則認可制とする。
- ウ × 一般貸切との違いである。
- エ × 国の道路運送法上の手続がある。

総合解説：旅客3区分の運賃手続の違いは頻出論点である。

RY01-Q039 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:1

一般旅客自動車運送事業者が運送約款を定める場合の原則として正しいものはどれか。

- ア. 事業者が社内決裁すれば行政手続は不要である。
- イ. 運転者代表の署名だけで効力が生じる。
- ウ. 国土交通大臣の認可を受ける。
- エ. 約款は事故発生後に作成すればよい。

正答：ウ

- ア × 法定認可が必要である。
- イ × 社内手続だけでは足りない。
- ウ ○ 正しい。道路運送法11条は運送約款の認可を原則とする。
- エ × 運送開始前から適切に定める。

総合解説：運送約款は運賃収受や事業者責任等、利用者との運送条件を明確にする。

RY01-Q040 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:2

標準運送約款と同一の運送約款を定める場合の考え方として最も適切なものはどれか。

- ア. 標準運送約款を採用すると道路運送法の適用がなくなる。
- イ. 標準運送約款は貨物事業にしか存在しない。
- ウ. 標準運送約款を採用した場合でも必ず内容を自由変更しなければならない。
- エ. 法令が定める標準運送約款をそのまま採用する場合には、個別認可を要しない扱いがある。

正答：エ

- ア × 法適用がなくなるわけではない。
- イ × 旅客にも標準運送約款制度がある。
- ウ × 同一であることがポイントで、自由変更すれば別途確認が必要になる。
- エ ○ 正しい。標準運送約款の活用により個別認可を要しない場合がある。

総合解説：標準約款採用時の手続簡素化と、独自約款の認可を区別する。

RY01-Q041 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:1

一般旅客自動車運送事業者が運賃・料金や運送約款を実施する時期について正しいものはどれか。

- ア. 必要な公示をした後でなければ実施してはならない。
- イ. 公示前でも運転者が知っていれば実施できる。
- ウ. 利用者から質問がなければ公示は不要である。
- エ. 実施後1年以内に公示すれば足りる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。旅客自動車運送事業運輸規則4条の基本である。
- イ × 利用者への公示が必要である。
- ウ × 質問の有無で公示義務は変わらない。
- エ × 事後公示を原則とする制度ではない。

総合解説：運賃・約款は行政手続だけでなく、利用者に分かる形で公示してから実施する。

RY01-Q042 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:2

一般乗用旅客自動車運送事業者の運賃表示について適切なものはどれか。

- ア. 運賃は運転者だけが知っていればよい。
- イ. 法令・地方運輸局長の定めに従い、車内等で旅客に見やすいよう運賃・料金に関する事項を表示する。
- ウ. 料金を表示すると違法になる。
- エ. 一般乗用では旅客への運賃表示制度はない。

正答：イ

- ア × 利用者への情報提供が必要である。
- イ ○ 正しい。一般乗用では車両内等での見やすい表示が求められる。
- ウ × 表示自体が禁止されているわけではない。
- エ × 運輸規則に表示規定がある。

総合解説：旅客事業では運賃情報の透明性が利用者保護につながる。

RY01-Q043 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:2

一般旅客自動車運送事業者の運賃又は料金の割戻しについて正しいものはどれか。

- ア. 利用者獲得のためなら収受後に自由に割戻してよい。
- イ. 割戻しの禁止は一般貸切には適用されない。
- ウ. 法令で禁止される割戻しを行ってはならない。
- エ. 運賃を収受した後の扱いは道路運送法と無関係である。

正答：ウ

- ア × 公正な運送取引を害する割戻しは認められない。
- イ × 一般旅客自動車運送事業者に関する規定である。
- ウ ○ 正しい。道路運送法10条は運賃又は料金の割戻しを禁止する。
- エ × 収受後の割戻しにも規制がある。

総合解説：割戻し禁止は適正な運賃・料金制度を維持するための規定である。

RY01-Q044 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:3

一般乗合旅客自動車運送事業者が認可された上限を超える実施運賃を設定しようとしている。最も適切な対応はどれか。

- ア. 実施運賃の届出だけで上限を自由に超えられる。
- イ. 繁忙期だけなら上限を超えてよい。
- ウ. 運転者が旅客へ説明すれば上限超過は適法になる。
- エ. 上限を超えてそのまま実施せず、必要な上限変更認可等の手続を行う。

正答：エ

- ア × 届出は上限超過を認める制度ではない。
- イ × 繁忙期でも法定手続を外せない。
- ウ × 説明で認可上限を変更できない。
- エ ○ 正しい。実施運賃は認可上限の範囲内が原則である。

総合解説：上限認可と実施運賃届出の関係を実務判断に結び付ける。

RY01-Q045 1-4 運送約款・運賃料金 > 運送約款・運賃料金（認可・届出） 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業者が届け出た運賃・料金を変更しようとする場合の基本的な対応はどれか。

- ア. 変更についても、あらかじめ必要な届出を行う。
- イ. 一度届出をすれば以後の変更は自由である。
- ウ. 変更は必ず一般乗用と同じ認可制へ切り替わる。
- エ. 利用者が同意すれば行政への届出は不要である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。設定時だけでなく変更時も届出が必要である。
- イ × 変更にも手続がある。
- ウ × 一般貸切は原則届出の仕組みである。
- エ × 当事者合意だけでは法定手続を代替できない。

総合解説：運賃・料金は設定時と変更時の双方の手続を確認する。

RY01-Q046 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合 / 貸切 / 乗用） 難易度:1

一般旅客自動車運送事業者が運行管理者を選任する目的として最も適切なものはどれか。

- ア. 運賃の徴収だけを担当させるため。
- イ. 事業用自動車の運行の安全を確保するため、法令で定める運行管理業務を行わせるため。
- ウ. 車両の所有権移転登記だけを担当させるため。
- エ. 旅客の観光案内だけを担当させるため。

正答：イ

- ア × 職務を限定しすぎている。
- イ ○ 正しい。道路運送法23条は運行の安全確保の業務を行わせるため運行管理者を置く。
- ウ × 登録行政の専任担当者ではない。
- エ × 安全運行管理が中心である。

総合解説：運行管理者は旅客運送の安全を支える法定の管理者である。

RY01-Q047 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合／貸切／乗用） 難易度:2

一般乗合旅客自動車運送事業で、運行管理者の選任が必要となる営業所の考え方として正しいものはどれか。

- ア. 乗合では運行管理者制度がない。
- イ. 本社に1人いれば全国すべての営業所で選任不要である。
- ウ. 乗車定員11人以上の事業用自動車を管理する営業所など、法令で定める営業所に選任する。
- エ. 営業所ではなく各停留所ごとに必ず1人選任する。

正答：ウ

- ア × 乗合にも運行管理者制度がある。
- イ × 営業所ごとの管理体制が基本である。
- ウ ○ 正しい。旅客自動車運送事業運輸規則47条の9に営業所単位の選任基準がある。
- エ × 停留所ごとの一律選任ではない。

総合解説：選任単位は営業所と管理車両数・事業種別を基礎に判断する。

RY01-Q048 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合／貸切／乗用） 難易度:2

一般乗合旅客自動車運送事業の営業所で、管理する事業用自動車が39両の場合の最低運行管理者数として適切なものはどれか。

- ア. 2人
- イ. 3人
- ウ. 運行管理者は不要
- エ. 1人

正答：エ

- ア × 40両以上の区分と混同している。
- イ × 必要数が多すぎる。
- ウ × 乗合の該当営業所では選任が必要である。
- エ ○ 正しい。乗合では39両まで1人が基本となる。

総合解説：乗合は概ね40両ごとに必要数が増える配置基準を押さえる。

RY01-Q049 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合／貸切／乗用） 難易度:2

乗合バスの営業所で車両を39両から1両増車した。増車後に必要となる最低運行管理者数はどれか。

- ア. 2人
- イ. 1人
- ウ. 3人
- エ. 4人

正答：ア

ア ○ 正しい。40両から79両は2人となる基準である。

イ × 39両までの区分と混同している。

ウ × 80両以上の区分と混同している。

エ × 必要数が多すぎる。

総合解説：境界となる車両数を正確に判定する。

RY01-Q050 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合／貸切／乗用） 難易度:2

一般乗用旅客自動車運送事業の営業所で、乗車定員10人以下の事業用自動車を5両管理する場合の運行管理者について適切なものはどれか。

- ア. 5両では絶対に選任不要である。
- イ. 法令上の選任対象となり、少なくとも1人の運行管理者が必要となる。
- ウ. 乗用では100両を超えるまで選任不要である。
- エ. 一般乗用には運行管理者制度がない。

正答：イ

ア × 5両は選任対象となる基準に含まれる。

イ ○ 正しい。一般乗用では5両以上を管理する営業所が選任対象となる。

ウ × そのような100両基準ではない。

エ × タクシー等の一般乗用にも制度がある。

総合解説：乗用では少数車両の営業所でも運行管理者が必要になる場合がある。

RY01-Q051 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合／貸切／乗用） 難易度:2

タクシー営業所が事業用自動車39両を管理している。この規模に対応する最低運行管理者数はどれか。

- ア. 2人
- イ. 3人
- ウ. 1人
- エ. 選任不要

正答：ウ

- ア × 40両以上の区分と混同している。
- イ × 必要数が多すぎる。
- ウ ○ 正しい。一般乗用では5～39両の区分で1人が基本となる。
- エ × 5両以上の該当営業所では選任対象である。

総合解説：乗用の配置基準は乗合・貸切と別に整理する。

RY01-Q052 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合／貸切／乗用） 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業の現行の運行管理者配置について正しいものはどれか。

- ア. 貸切バスは何両管理しても運行管理者1人で足りる。
- イ. 貸切バスでは運行管理者を選任してはならない。
- ウ. 貸切バスの配置基準は一般乗用と完全に同一である。
- エ. 貸切バスは他の旅客区分より強化された配置基準があり、車両数に応じ複数の運行管理者が必要となる場合がある。

正答：エ

- ア × 車両数に応じ必要数が増える。
- イ × 選任義務がある。
- ウ × 一般乗用と同一基準ではない。
- エ ○ 正しい。貸切バスでは安全対策強化により事業規模に応じた配置基準が設けられている。

総合解説：貸切の配置基準は乗合・乗用と区別して扱う。

RY01-Q053 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合／貸切／乗用） 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業の営業所で、複数の運行管理者を選任する必要がある場合の考え方として適切なものはどれか。

- ア. 必要人数を満たすだけでなく、複数の運行管理者の業務を統括する体制も整える。
- イ. 人数を満たせば業務分担や統括は不要である。
- ウ. 複数選任した場合は点呼を行ってはならない。
- エ. 複数選任すると全員の資格者証が無効になる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。複数選任時には統括運行管理者の制度がある。
- イ × 組織的な統括が必要である。
- ウ × 点呼は運行管理業務の一部である。
- エ × 複数選任で資格が失効することはない。

総合解説：必要員数と統括体制をセットで考える。

RY01-Q054 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合／貸切／乗用） 難易度:1

運行管理者を選任した一般旅客自動車運送事業者の届出について正しいものはどれか。

- ア. 選任届は不要で、解任時だけ届出する。
- イ. 選任したときは遅滞なく国土交通大臣に届け出、解任したときも同様に届け出る。
- ウ. 選任後10年以内に届出すればよい。
- エ. 運転者本人が警察署へ届け出る。

正答：イ

- ア × 選任時にも届出が必要である。
- イ ○ 正しい。道路運送法23条3項は選任・解任の届出を定める。
- ウ × 遅滞なく行う。
- エ × 事業者が所管行政へ届け出る制度である。

総合解説：選任そのものと行政への届出の両方を管理する。

RY01-Q055 1-5 運行管理者等 > 選任・員数（乗合／貸切／乗用） 難易度:3

車両増車により運行管理者の法定必要数が増える営業所で、増車だけ先行させる計画について最も適切な評価はどれか。

- ア. 増車後1年間は旧人数のままでよい。
- イ. 運転者が増えれば運行管理者数は確認不要である。
- ウ. 増車時点で必要な運行管理者数を満たせるよう、選任・届出を含む管理体制を先に整えるべきである。
- エ. 事故が起きるまで運行管理者の増員は不要である。

正答：ウ

- ア × 基準を満たす時点を先送りできない。
- イ × 運転者数と運行管理者必要数は別に確認する。
- ウ ○ 正しい。車両数増加と必要運行管理者数は連動する。
- エ × 予防的に法定体制を整える必要がある。

総合解説：事業計画変更と運行管理者配置を一体で確認する。

RY01-Q056 1-5 運行管理者等 > 資格者証・返納・講習 難易度:1

旅客の運行管理者として選任されるための基本要件として正しいものはどれか。

- ア. 第二種運転免許だけを持っていれば運行管理者になれる。
- イ. 整備管理者資格だけで自動的に旅客運行管理者になれる。
- ウ. 資格者証がなくても事業者が任命すれば必ず選任できる。
- エ. 対象事業に対応する運行管理者資格者証の交付を受けていること。

正答：エ

- ア × 運転免許と運行管理者資格者証は別制度である。
- イ × 整備管理者とは職務・資格が異なる。
- ウ × 事業者の任命だけでは資格要件を満たさない。
- エ ○ 正しい。法令で定める種類の資格者証を有する者から選任する。

総合解説：運行管理者資格者証と運転免許を混同しない。

RY01-Q057 1-5 運行管理者等 > 資格者証・返納・講習 難易度:2

運行管理者資格者証の取得方法について正しいものはどれか。

- ア. 運行管理者試験に合格する方法があり、貸切を除く一定の旅客区分では、所定の実務経験と講習受講要件を満たす方法もある。
- イ. 試験合格以外の方法は一切ない。
- ウ. 第二種免許を10年保有すれば自動交付される。
- エ. 事業者の推薦だけで交付される。

正答：ア

- ア ○ 正しい。試験合格による交付のほか、貸切を除く一定の旅客区分では5年以上の実務経験等による交付ルートがある。
- イ × 貸切を除く一定の旅客区分では実務経験等による交付ルートがある。
- ウ × 運転免許保有年数だけで自動交付される制度ではない。
- エ × 推薦のみでは交付要件を満たさない。

総合解説：試験合格による「旅客」資格と、貸切を除く一定の旅客区分で認められる実務経験等による交付を区別する。

RY01-Q058 1-5 運行管理者等 > 資格者証・返納・講習 難易度:2

貸切を除く旅客区分で、実務経験等により運行管理者資格者証の交付要件を満たす場合、基本となる実務経験期間はどれか。

- ア. 1年以上
- イ. 5年以上
- ウ. 3年以上
- エ. 10年以上

正答：イ

- ア × 1年は試験受験資格の実務経験と混同しやすい。
- イ ○ 正しい。貸切を除く対象区分では、同種類の事業の運行管理業務に関し5年以上の実務経験が基本要件となる。
- ウ × 3年ではない。
- エ × 10年を一律に求める制度ではない。

総合解説：実務経験による資格者証交付では「5年以上」を押さえ、試験受験資格の「1年以上」と混同しない。

RY01-Q059 1-5 運行管理者等 > 資格者証・返納・講習 難易度:2

貸切を除く旅客区分で、実務経験等による資格者証交付要件として基本的に求められる所定講習の受講回数はどれか。

- ア. 1回以上
- イ. 2回以上
- ウ. 5回以上
- エ. 20回以上

正答：ウ

- ア × 1回だけでは足りない。
- イ × 2回では足りない。
- ウ ○ 正しい。5年以上の実務経験に加え、所定の講習を5回以上受講し、そのうち少なくとも1回は基礎講習であることが基本要件となる。
- エ × 20回を一律要件とする制度ではない。

総合解説：実務経験ルートでは「5年以上の実務経験 + 5回以上の講習（少なくとも1回は基礎講習）」をセットで覚える。

RY01-Q060 1-5 運行管理者等 > 資格者証・返納・講習 難易度:2

国土交通大臣から運行管理者資格者証の返納を命じられることがある場合として適切なものはどれか。

- ア. 事業者が黒字になった場合。
- イ. 運転免許を更新した場合。
- ウ. 運行管理者が有給休暇を取得した場合。
- エ. 道路運送法やこれに基づく命令・処分に違反した場合。

正答：エ

- ア × 返納事由ではない。
- イ × 通常の免許更新は返納事由ではない。
- ウ × 休暇取得は返納事由ではない。
- エ ○ 正しい。法令違反等により資格者証返納命令を受けることがある。

総合解説：資格者証は取得後も法令遵守が求められる。

RY01-Q061 1-5 運行管理者等 > 資格者証・返納・講習 難易度:2

資格者証の返納命令を受けた者について、再交付制限に関する基本的な期間として正しいものはどれか。

- ア. 返納命令の日から5年を経過していない場合、交付しないことができる。
- イ. 返納命令の翌日から必ず1週間だけ。
- ウ. 返納命令後は永久に再取得できない。
- エ. 返納命令から30年が一律の制限期間である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。道路運送法23条の2は5年を基準とする欠格的取扱いを定める。
- イ × 1週間ではない。
- ウ × 永久失格とする一般規定ではない。
- エ × 30年ではない。

総合解説：返納命令後の期間規定は5年を押さえる。

RY01-Q062 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:1

旅客運行管理者の業務として正しいものはどれか。

- ア. 運転者の私生活を無制限に監視する。
- イ. 法令に基づく点呼を行い、必要な報告・確認・指示を行って記録を保存する。
- ウ. 道路の舗装工事を直接施工する。
- エ. 第二種免許を発行する。

正答：イ

- ア × 職務範囲を逸脱する。
- イ ○ 正しい。点呼は運行管理者の中核業務である。
- ウ × 道路工事は道路管理者等の業務である。
- エ × 運転免許発行権限はない。

総合解説：点呼は運転者・車両・道路状況を把握して安全運行へつなげる。

RY01-Q063 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:1

運行管理者がアルコール検知器に関して行うべき業務として適切なものはどれか。

- ア. 検知器は故障していても外観があればよい。
- イ. 検知器の管理は旅客事業では不要である。
- ウ. 点呼で使用するアルコール検知器を常時有効に保持する。
- エ. 運転者が自宅に1台持っていれば営業所の管理は不要である。

正答：ウ

- ア × 有効に使用できる状態が必要。
- イ × 旅客でも酒気帯び確認に使用する。
- ウ ○ 正しい。運行管理者の業務としてアルコール検知器を常時有効に保持することが定められる。
- エ × 営業所側の適切な管理が必要である。

総合解説：検知器は備付けだけでなく作動状態の維持まで管理する。

RY01-Q064 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:1

運行管理者の業務記録に関する職務として正しいものはどれか。

- ア. 運転者の記録を禁止する。
- イ. 事故がなければ記録をすべて廃棄する。
- ウ. 記録は運賃担当者の記憶だけで代用する。
- エ. 運転者等に必要な業務記録をさせ、その記録を保存する。

正答：エ

- ア × 法定記録が必要である。
- イ × 事故の有無にかかわらず保存義務がある。
- ウ × 客観的な記録が必要である。
- エ ○ 正しい。旅客運輸規則の業務記録を運行管理者が管理する。

総合解説：運行管理では記録を作らせ、保存し、必要に応じ分析する。

RY01-Q065 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:2

運行記録計の対象となる運行について、運行管理者の業務として適切なものはどれか。

- ア. 運行記録計を管理し、必要な記録を保存する。
- イ. 運行記録計の記録は作成後すぐ削除する。
- ウ. 対象車両でも故障したまま運行させる。
- エ. 運行記録計は旅客事業では一切使用しない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。運行記録計の管理・記録保存は法定業務である。
- イ × 保存が必要である。
- ウ × 記録できない対象車両を安易に運行させない。
- エ × 乗合・貸切等で対象となる。

総合解説：運行記録計は速度・距離・時間等の客観情報を安全管理へ活用する。

RY01-Q066 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:3

事故が発生した場合の運行管理者の記録管理として適切なものはどれか。

- ア. 事故原因は記録せず損害額だけ残す。
- イ. 法令で定める事故記録を作成・保存し、原因と再発防止対策まで管理する。
- ウ. 軽微と思えば法定記録の要否を確認せず全部廃棄する。
- エ. 事故記録は警察だけが作るので事業者は不要である。

正答：イ

- ア × 原因分析も記録項目である。
- イ ○ 正しい。旅客運輸規則の事故記録には原因や再発防止対策も含まれる。
- ウ × 法令上の事故該当性を確認する。
- エ × 事業者側にも事故記録義務がある。

総合解説：事故記録は事実確認と再発防止を結び付ける。

RY01-Q067 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:2

路線バスの安全管理で、一般乗合の運行管理者が作成・備付けを行う資料として正しいものはどれか。

- ア. 貸切の運行指示書だけを作成し、運行基準図は使用しない。
- イ. タクシーの運賃メーター検定だけを行う。
- ウ. 運行基準図を作成して営業所に備え、運転者等へ適切な指導を行う。
- エ. 道路標識を設置する。

正答：ウ

- ア × 貸切固有業務と混同している。
- イ × 運行管理者の中心業務ではない。
- ウ ○ 正しい。一般乗合では運行基準図を用いた指導がある。
- エ × 標識設置は道路管理・公安行政の領域である。

総合解説：乗合特有の運行基準図と貸切特有の運行指示書を区別する。

RY01-Q068 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:2

路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業の運行管理者に関する業務として正しいものはどれか。

- ア. 運行表は利用者が任意に作る。
- イ. 運行表は作成しても運転者へ渡してはならない。
- ウ. 路線定期運行では運行計画を持つ必要がない。
- エ. 運行表を作成し、運転者等に携行させる。

正答：エ

- ア × 事業者側の運行管理資料である。
- イ × 運転者等が携行する。
- ウ × 計画的な運行が必要である。
- エ ○ 正しい。路線定期運行では運行表の作成・携行が運行管理に含まれる。

総合解説：乗合の運行表は定時・定路線運行の安全管理に重要である。

RY01-Q069 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:2

貸切バスの運行前準備として、運行管理者が担うべき貸切固有の業務はどれか。

- ア. 主な経路の道路・交通状況を事前に調査し、その経路に適した自動車を使用するよう管理する。
- イ. 貸切では経路調査をしてはならない。
- ウ. 経路は旅客にだけ任せ、事業者は確認しない。
- エ. 道路状況にかかわらず車種は同じでよい。

正答：ア

- ア ○ 正しい。貸切では経路調査と適合車両の使用が重要である。
- イ × 事前調査が求められる。
- ウ × 事業者・運行管理者側の安全管理事項である。
- エ × 道路状況に適した車両を選ぶ必要がある。

総合解説：貸切バスは運行ごとに経路条件が変わりやすいため事前調査が重要である。

RY01-Q070 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業の運行管理者が運行指示書について行う業務として正しいものはどれか。

- ア. 運行指示書は事故後にだけ作る。
- イ. 運行ごとに運行指示書を作成し、適切な指示を行い、運転者等に携行させ、保存する。
- ウ. 貸切では運行指示書を営業所から持ち出してはならない。
- エ. 運行指示書の内容は経路と無関係でよい。

正答：イ

- ア × 運行前に作成し指示へ用いる。
- イ ○ 正しい。旅客運輸規則28条の2と48条に基づく貸切特有の業務である。
- ウ × 運転者等が携行する。
- エ × 実際の運行経路等を反映する。

総合解説：貸切の運行指示書は運行計画を現場へ確実に伝える中核文書である。

RY01-Q071 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:2

旅客運行管理者が運転者の選任状況を管理する際に守るべきことはどれか。

- ア. 人手不足なら未選任者を自由に乗務させる。
- イ. 第二種免許がなくても運転経験が長ければ旅客運送できる。
- ウ. 法令により適切に選任された者以外を事業用自動車の運行の業務に従事させない。
- エ. 選任状況は運行管理と無関係である。

正答：ウ

- ア × 人手不足でも法定要件を外せない。
- イ × 旅客運送には必要な免許・選任等が必要である。
- ウ ○ 正しい。選任された運転者等以外に従事させないことは運行管理者の業務である。
- エ × 運行管理者が把握すべき事項である。

総合解説：人員不足を理由に不適格者を乗務させない。

RY01-Q072 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:3

運行管理者が疾病・疲労等のある運転者を把握した場合の対応として適切なものはどれか。

- ア. 運転者が希望すれば必ず乗務させる。
- イ. 予約客が多ければ健康状態を無視する。
- ウ. 第二種免許が有効なら疾病は一切考慮しない。
- エ. 安全な運転ができないおそれがあれば乗務させないなど、必要な措置を講ずる。

正答：エ

- ア × 本人希望だけで安全性は決まらない。
- イ × 営業都合より安全を優先する。
- ウ × 免許と当日の健康状態は別問題である。
- エ ○ 正しい。運行管理者は点呼等を通じ健康・疲労を把握し安全側に判断する。

総合解説：運行管理者の判断は「乗せること」ではなく「安全に運べること」を基準とする。

RY01-Q073 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:2

運行管理者が運転者への指導監督を行う際の考え方として最も適切なものはどれか。

- ア. 法令や指導監督指針に基づき、事故歴・適性・経験・健康状態等も踏まえ継続的に行う。
- イ. 採用時に1回説明すれば以後は不要である。
- ウ. 事故を起こした運転者だけに限定する。
- エ. 指導内容は記録せず口頭だけにするのが原則である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。一般指導と対象者別の特別な指導を継続的に行う。
- イ × 継続教育が必要である。
- ウ × 事故予防のため全運転者への指導が必要である。
- エ × 必要な指導記録も適切に管理する。

総合解説：指導監督は事故後の処罰ではなく事故前の予防教育である。

RY01-Q074 1-5 運行管理者等 > 運行管理者の業務 難易度:3

複数の安全データから運行管理者が改善策を決める場合の最も適切な方法はどれか。

- ア. 売上高だけで安全度を判断する。
- イ. 点呼記録、業務記録、運行記録計、事故・ヒヤリハット等を組み合わせて原因を分析し、配車や指導へ反映する。
- ウ. 一つの記録だけを見て他の情報は捨てる。
- エ. 事故件数がゼロなら安全管理データは確認しない。

正答：イ

- ア × 売上は安全度の直接指標ではない。
- イ ○ 正しい。複数の記録を横断してリスクを把握することが実務的である。
- ウ × 複数情報の照合が有効である。
- エ × 事故前の兆候把握が重要である。

総合解説：運行管理記録を保存するだけでなく、再発・未然防止へ活用する。

RY01-Q075 1-5 運行管理者等 > 統括運行管理者・補助者・運行管理規程 難易度:1

1つの営業所で複数の運行管理者を選任する場合に必要なものはどれか。

- ア. 運行管理者全員を解任する。
- イ. 補助者を必ず10人选任する。
- ウ. それらの業務を統括する統括運行管理者を選任する。
- エ. 営業所長を自動的に運行管理者資格者証保有者とみなす。

正答：ウ

- ア × 複数選任自体が問題なのではない。
- イ × 補助者10人という一律基準はない。
- ウ ○ 正しい。旅客運輸規則は複数選任時に統括運行管理者を求める。
- エ × 資格要件を自動的に満たす制度ではない。

総合解説：複数の運行管理者の判断・指示を統一するため統括体制を置く。

RY01-Q076 1-5 運行管理者等 > 統括運行管理者・補助者・運行管理規程 難易度:2

運行管理の補助者として選任できる者の考え方として正しいものはどれか。

- ア. 運行管理に関する知識がなくても誰でも自動的に補助者になれる。
- イ. 旅客事業では補助者制度が存在しない。
- ウ. 補助者は必ず事業者の代表取締役でなければならない。
- エ. 一定の運行管理者資格者証を有する者や、国土交通大臣が認める基礎講習等を修了した者から選任できる。

正答：エ

- ア × 誰でもよいわけではない。
- イ × 旅客にも補助者制度がある。
- ウ × 代表者限定ではない。
- エ ○ 正しい。補助者にも資格・講習等の要件がある。

総合解説：補助者は運行管理者を支えるため一定の知識・資格を前提とする。

RY01-Q077 1-5 運行管理者等 > 統括運行管理者・補助者・運行管理規程 難易度:3

補助者が点呼を行い、運転者に重大な体調異常を認めた場合の対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 直ちに運行管理者へ報告し、乗務可否等について必要な指示を受ける。
- イ. 補助者の独断で必ず乗務させる。
- ウ. 異常を記録せず運転者本人に任せる。
- エ. 月末まで報告を保留する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。補助者は運行管理者の指揮・監督下で業務を補助し、異常時は報告する。
- イ × 重大判断を独断で処理しない。
- ウ × 安全上の異常は記録・報告が必要である。
- エ × 即時の安全判断が必要である。

総合解説：補助者制度は運行管理者の責任を消す制度ではない。

RY01-Q078 1-5 運行管理者等 > 統括運行管理者・補助者・運行管理規程 難易度:1

運行管理規程の役割として最も適切なものはどれか。

- ア. 運賃の値引率だけを定める。
- イ. 運行管理者の職務、権限、業務分担や運行管理の実施方法などを明確にする。
- ウ. 旅客の観光日程だけを定める。
- エ. 車両の売買価格だけを定める。

正答：イ

- ア × 運行管理の中心事項ではない。
- イ ○ 正しい。運行管理規程は組織内で運行管理を確実に実施するための基本文書である。
- ウ × 観光日程表とは異なる。
- エ × 車両売買契約書ではない。

総合解説：誰が何を判断し、どう報告するかを規程で明確にする。

RY01-Q079 1-5 運行管理者等 > 統括運行管理者・補助者・運行管理規程 難易度:2

運行管理者と補助者の役割分担について最も適切なものはどれか。

- ア. 補助者へ全権を渡し運行管理者は連絡不能でもよい。
- イ. 役割分担を決めず、その場の気分で判断する。
- ウ. 補助者が行う業務範囲、異常時の報告先、運行管理者が最終判断する事項を明確にしておく。
- エ. 補助者がいる日は運行管理者は一切責任を負わない。

正答：ウ

- ア × 指揮・連絡体制が必要である。
- イ × 曖昧な分担は事故時の判断遅れにつながる。
- ウ ○ 正しい。平常時と異常時の判断権限を明確にすることが安全管理に必要である。
- エ × 補助者は責任移転のための制度ではない。

総合解説：補助者活用では権限・報告・最終判断の線引きが重要である。

RY01-Q080 1-5 運行管理者等 > 統括運行管理者・補助者・運行管理規程 難易度:3

運行管理規程を作成した後の運用として最も適切なものはどれか。

- ア. 作成後は内容を確認せず永久に変更しない。
- イ. 現場運用が規程と違ってても放置する。
- ウ. 規程は行政検査のときだけ取り出せばよい。
- エ. 実際の点呼・配車・記録・報告体制と規程が一致しているか確認し、必要に応じ見直す。

正答：エ

- ア × 制度・組織変更に応じた見直しが必要である。
- イ × 実態との不一致を是正する。
- ウ × 日常の運行管理に使う文書である。
- エ ○ 正しい。規程は実務で機能させ、組織や制度変更に応じて整合を保つ必要がある。

総合解説：運行管理規程は「保管する書類」ではなく「運用するルール」である。

RY01-Q081 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:1

旅客自動車運送事業者が業務前点呼で確認すべき事項として適切なものはどれか。

- ア. 日常点検の実施又は確認、酒気帯びの有無、疾病・疲労・睡眠不足等による安全運転への支障の有無。
- イ. 運転者の趣味、家族構成、私有車の色。
- ウ. 旅客の職業、年収、学歴。
- エ. 競合会社の運賃と広告費だけ。

正答：ア

- ア ○ 正しい。業務前点呼は車両・酒気帯び・健康状態等を確認して必要な指示を行う。
- イ × 点呼の法定確認事項ではない。
- ウ × 利用者個人情報の確認ではない。
- エ × 安全な乗務可否確認にならない。

総合解説：業務前点呼は人と車両の双方が安全に運行できる状態かを確認する。

RY01-Q082 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:3

業務前点呼で運転者から日常点検の結果に異常があると報告された。最も適切な対応はどれか。

- ア. 短距離なら異常を無視して出発させる。
- イ. 異常内容を確認し、安全性が確保されるまで当該車両を運行させない。
- ウ. 運転者がベテランなら点検結果を取り消す。
- エ. 旅客が待っていれば確認せず運行する。

正答：イ

- ア × 距離で安全要件は消えない。
- イ ○ 正しい。車両の安全性を確認できない状態で運行を開始してはならない。
- ウ × 経験で機械的不具合は解消しない。
- エ × 営業都合より安全を優先する。

総合解説：点呼は出発を許可する儀式ではなく、運行可否を判断する安全管理である。

RY01-Q083 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:2

業務前点呼で酒気帯びが確認された運転者への対応として正しいものはどれか。

- ア. 本人が『酔っていない』と言えば乗務させる。
- イ. 乗客が少なければ乗務させる。
- ウ. 当該運転者を乗務させない。
- エ. 水を飲ませれば直ちに乗務させる。

正答：ウ

- ア × 本人の主観で酒気帯び確認を覆せない。
- イ × 乗客数で基準は変わらない。
- ウ ○ 正しい。酒気帯びが確認された者を運転業務へ従事させてはならない。
- エ × 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：酒気帯び確認は乗務可否判断へ直結させる。

RY01-Q084 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:1

業務後点呼で運転者から求める報告として適切なものはどれか。

- ア. 翌月の希望休だけ。
- イ. 旅客全員の個人情報。
- ウ. 競合会社の経営状況。
- エ. 事業用自動車、道路及び運行の状況についての報告。

正答：エ

- ア × 勤務希望だけでは業務後点呼の目的を満たさない。
- イ × 旅客の不要な個人情報収集が目的ではない。
- ウ × 安全運行報告とは無関係である。
- エ ○ 正しい。業務後点呼では運行・道路・車両状況の報告を求める。

総合解説：業務後点呼の情報は後続運行の安全にも活用する。

RY01-Q085 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:1

業務後点呼でも確認が必要な事項として正しいものはどれか。

- ア. 運転者の酒気帯びの有無。
- イ. 業務後は酒気帯び確認が一切不要である。
- ウ. 運転者の自家用車の燃料残量。
- エ. 運転者の翌年の年収見込み。

正答：ア

- ア ○ 正しい。業務後点呼でも酒気帯びの有無を確認する。
- イ × 業務後にも確認規定がある。
- ウ × 点呼事項ではない。
- エ × 安全運行の確認事項ではない。

総合解説：酒気帯び確認は業務前だけの制度ではない。

RY01-Q086 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業者が夜間の長距離運行を行う場合の中間点呼について適切なものはどれか。

- ア. 夜間長距離でも中間点呼は禁止されている。
- イ. 対象となる運転者等に業務途中で少なくとも1回、法令に沿った方法で点呼を行う。
- ウ. 中間点呼は運行終了後にまとめて行えばよい。
- エ. 運転者が10年以上の経験者なら必ず省略できる。

正答：イ

- ア × 安全確認のため中間点呼制度がある。
- イ ○ 正しい。貸切バスの夜間長距離運行では途中点呼が必要となる。
- ウ × 運行途中に行う。
- エ × 経験年数だけで免除されない。

総合解説：貸切バスの夜間長距離運行は途中の疲労・運行状況を確認する。

RY01-Q087 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:2

一般貸切の中間点呼で確認する事項として適切なものはどれか。

- ア. 旅客の旅行代金の支払状況だけ。
- イ. 運転者の私有財産だけ。
- ウ. 道路・運行状況や疾病・疲労・睡眠不足等による安全運転への支障の有無。
- エ. 翌年度の観光需要予測だけ。

正答：ウ

- ア × 安全運行の確認にならない。
- イ × 業務と無関係な個人情報である。
- ウ ○ 正しい。中間点呼は運行途中の安全状態を確認する。
- エ × 中間点呼の法定目的ではない。

総合解説：中間点呼ではその時点で運行継続可能かを判断する。

RY01-Q088 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:3

業務前点呼で運転者が『昨夜2時間しか眠れなかった』と申告した。最も適切な対応はどれか。

- ア. 酒気帯びでなければ必ず乗務させる。
- イ. 第二種免許が有効なら睡眠不足は無視する。
- ウ. 乗客に事情を説明すれば運転させてよい。
- エ. 睡眠不足による安全運転への支障を具体的に確認し、支障のおそれがあれば乗務させない。

正答：エ

- ア × 酒気帯び以外の健康要因も確認する。
- イ × 免許の有効性と当日の覚醒状態は別問題。
- ウ × 説明で安全性は確保できない。
- エ ○ 正しい。点呼では睡眠不足等も確認して安全な乗務可否を判断する。

総合解説：点呼で得た情報を実際の乗務判断へ反映する。

RY01-Q089 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:3

業務後点呼で『道路工事により予定経路が通行止めになっていた』との報告があった。運行管理上の対応として最も適切なのはどれか。

- ア. 情報を記録・共有し、後続便の経路や運行計画を必要に応じ見直す。
- イ. 事故ではないので情報を破棄する。
- ウ. 翌月まで共有しない。
- エ. 運転者個人の問題として扱い事業者は何もしない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。業務後点呼で得た道路情報を次の運行へ活用する。
- イ × 事故前の危険情報として重要である。
- ウ × 即時性のある情報は速やかに共有する。
- エ × 組織的な運行管理が必要である。

総合解説：点呼は情報収集と次便への安全情報フィードバックの場でもある。

RY01-Q090 1-6 点呼 > 対面点呼（業務前・業務後・中間） 難易度:3

点呼執行者が形式的に『異常なし』だけを記録し、運転者への質問や状態確認を行っていない。最も適切な評価はどれか。

- ア. 記録欄が埋まっていれば点呼内容は問われない。
- イ. 点呼の実質を欠いており、必要な報告・確認・指示を行う運用へ改善すべきである。
- ウ. 事故が起きなければ常に適法である。
- エ. 点呼は書類作成だけが目的である。

正答：イ

- ア × 形式だけでは法令趣旨を満たさない。
- イ ○ 正しい。点呼は実際の安全確認を行うことが目的である。
- ウ × 事故の有無で適法性が決まるわけではない。
- エ × 実質的な報告・確認・指示が必要である。

総合解説：点呼の品質はチェック欄ではなく実際の確認内容で評価する。

RY01-Q091 1-6 点呼 > 電話等・IT・遠隔・業務前／業務後自動点呼 難易度:2

旅客事業の点呼を対面以外の方法で行うことについて正しいものはどれか。

- ア. 対面以外は2026年時点でも一切認められない。
- イ. 任意のSNSメッセージだけで必ず代替できる。
- ウ. 対面と同等の効果を有するとして国土交通大臣が定める方法など、法令上認められた方法によることができる。
- エ. 運転者の自己申告だけで点呼完了とできる。

正答：ウ

- ア × 現行制度では認められた対面同等方法がある。
- イ × 方法・機器・体制の要件がある。
- ウ ○ 正しい。遠隔点呼や自動点呼等の制度が整備されている。
- エ × 事業者側の点呼実施が必要である。

総合解説：IT点呼は『何でも可』ではなく、認められた方式と要件に従う。

RY01-Q092 1-6 点呼 > 電話等・IT・遠隔・業務前／業務後自動点呼 難易度:2

2026年時点の自動点呼制度について適切なものはどれか。

- ア. 自動点呼は業務後にも一切使えない。
- イ. 業務前自動点呼は永久に禁止されている。
- ウ. 自動点呼を使えば点呼記録は不要になる。
- エ. 業務後だけでなく、要件を満たす業務前自動点呼も制度化されている。

正答：エ

- ア × 業務後自動点呼制度がある。
- イ × 業務前も所定要件で可能である。
- ウ × 自動点呼でも記録・管理は必要である。
- エ ○ 正しい。制度改正により業務前自動点呼も可能となっている。

総合解説：旧制度だけで覚え、2026年の業務前・業務後自動点呼に対応する。

RY01-Q093 1-6 点呼 > 電話等・IT・遠隔・業務前／業務後自動点呼 難易度:2

遠隔点呼を導入する事業者の対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 必要な機器・通信環境・本人確認・情報連携など告示・通達上の要件を満たす。
- イ. 一般の電話番号があれば他の要件は一切不要である。
- ウ. 導入後は運行管理者が点呼結果を確認しなくてよい。
- エ. 通信障害時の対応を決める必要はない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。遠隔点呼は対面同等の効果を確保するための要件がある。
- イ × 電話だけで全要件を満たすとは限らない。
- ウ × 結果の管理が必要である。
- エ × 障害時の代替方法等も重要である。

総合解説：遠隔化しても点呼の確認品質を下げてはならない。

RY01-Q094 1-6 点呼 > 電話等・IT・遠隔・業務前／業務後自動点呼 難易度:3

業務前自動点呼で機器が運転者の本人確認を正常に行えない。最も適切な対応はどれか。

- ア. 別人の認証でそのまま続ける。
- イ. 自動点呼を成立させたことにせず、認められた別の点呼方法へ切り替える。
- ウ. 本人確認に失敗しても記録上は成功とする。
- エ. 点呼を省略して出発させる。

正答：イ

- ア × 本人確認が必要である。
- イ ○ 正しい。機器要件を満たさない状態では適正な自動点呼にならない。
- ウ × 虚偽の成功記録は不適切である。
- エ × 点呼義務は残る。

総合解説：自動化では異常時のフォールバック手順が重要である。

RY01-Q095 1-6 点呼 > 電話等・IT・遠隔・業務前 / 業務後自動点呼 難易度:3

遠隔点呼中に通信が途絶え、健康状態や酒気帯び確認を完了できなかった。最も適切な対応はどれか。

- ア. 通信が一度つながったので点呼完了とみなす。
- イ. 酒気帯び確認だけ省略する。
- ウ. 未完了のまま乗務させず、法令上認められた代替方法で必要な点呼を完了する。
- エ. 運転者の自己判断だけで出発させる。

正答：ウ

- ア × 途中接続だけでは必要事項の確認が不足する。
- イ × 酒気帯び確認も重要事項である。
- ウ ○ 正しい。必要事項を確認できなければ点呼完了とはいえない。
- エ × 事業者側の安全確認が必要である。

総合解説：IT点呼は通信障害を前提に代替手順を整える。

RY01-Q096 1-6 点呼 > 電話等・IT・遠隔・業務前 / 業務後自動点呼 難易度:1

自動点呼の導入目的として最も適切なものはどれか。

- ア. 運行管理者の安全責任を完全に消滅させること。
- イ. 酒気帯び確認を省略すること。
- ウ. 点呼記録を残さないこと。
- エ. 点呼の質を維持しつつ、認められた技術で運行管理を効率化・高度化すること。

正答：エ

- ア × 責任が消えるわけではない。
- イ × 必要確認事項は維持される。
- ウ × 記録管理も必要である。
- エ ○ 正しい。自動化は安全確認の代替品質を確保した上で活用する。

総合解説：技術導入は安全水準の低下ではなく維持・向上を前提とする。

RY01-Q097 1-6 点呼 > 電話等・IT・遠隔・業務前／業務後自動点呼 難易度:2

遠隔地にいる運転者に電話その他の方法で点呼を行う場合の考え方として適切なものはどれか。

- ア. 運行上やむを得ない場合等、法令上認められる条件と方法を確認して実施する。
- イ. 遠隔地なら無条件に点呼自体を省略できる。
- ウ. 電話を1回鳴らすだけで点呼が完了する。
- エ. 遠隔地では酒気帯び確認は不要である。

正答：ア

- ア ○ 正しい。対面できない事情があっても必要な報告・確認・指示を行う。
- イ × 省略制度ではない。
- ウ × 実質的な確認が必要である。
- エ × 酒気帯び確認等も必要である。

総合解説：遠隔地でも点呼の中身は確保する。

RY01-Q098 1-6 点呼 > 電話等・IT・遠隔・業務前／業務後自動点呼 難易度:3

遠隔点呼・自動点呼を導入した営業所の監査で最も重要な確認事項はどれか。

- ア. 機器の購入価格だけ。
- イ. 機器が認められた要件を満たし、実際の点呼記録・異常時対応・運行管理者の監督が機能しているか。
- ウ. 端末の色だけ。
- エ. 導入したという事実だけで運用状況は確認しない。

正答：イ

- ア × 価格だけでは安全性を評価できない。
- イ ○ 正しい。制度適合と実運用の双方を確認する必要がある。
- ウ × 色は本質ではない。
- エ × 導入後の適正運用が重要である。

総合解説：IT点呼は設備認定だけでなく継続的な運用管理が重要である。

RY01-Q099 1-6 点呼 > 点呼記録・保存 難易度:1

点呼を後から検証できるようにするため、記録しておくべき情報の組合せとして適切なものはどれか。

- ア. 運転者の私有財産一覧。
- イ. 旅客全員の住所。
- ウ. 点呼を行った者・受けた運転者等の氏名、車両識別表示、日時、方法、報告・確認・指示内容等。
- エ. 競合事業者の売上額。

正答：ウ

- ア × 点呼記録の法定事項ではない。
- イ × 不要な旅客個人情報である。
- ウ ○ 正しい。点呼記録は誰が誰にいつどのような方法で何を確認・指示したかを残す。
- エ × 運行安全の点呼記録とは無関係である。

総合解説：点呼記録は後から実施状況を再現できる内容にする。

RY01-Q100 1-6 点呼 > 点呼記録・保存 難易度:1

一般的な旅客自動車運送事業者の点呼記録の基本保存期間として正しいものはどれか。

- ア. 30日間
- イ. 3か月間
- ウ. 10年間
- エ. 1年間

正答：エ

- ア × 短すぎる。
- イ × 原則保存期間ではない。
- ウ × 一律10年ではない。
- エ ○ 正しい。旅客運輸規則24条は原則1年間の保存を定める。

総合解説：貸切には別途、電磁的記録の3年保存等の追加ルールがある点も区別する。

RY01-Q101 1-6 点呼 > 点呼記録・保存 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業者の点呼記録について適切なものはどれか。

- ア. 点呼内容を記録した電磁的記録について3年間保存する取扱いがある。
- イ. 貸切だけは点呼記録を一切保存しない。
- ウ. 貸切の点呼記録は必ず1日で廃棄する。
- エ. 貸切では紙に書けば他の記録ルールは全て無視できる。

正答：ア

- ア ○ 正しい。貸切バスには強化された点呼記録の保存ルールがある。
- イ × 貸切にも保存義務がある。
- ウ × 1日ではない。
- エ × 電磁的記録等の追加要件がある。

総合解説：貸切バスの点呼は一般的な旅客事業より記録保存が強化されている。

RY01-Q102 1-6 点呼 > 点呼記録・保存 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業者が点呼を行った状況の録音・録画について正しいものはどれか。

- ア. 録音・録画は必ず当日中に削除する。
- イ. 法令に従い録音・録画等を行い、その記録を90日間保存する。
- ウ. 点呼状況を記録することは禁止されている。
- エ. 保存期間は必ず20年間である。

正答：イ

- ア × 90日保存が求められる。
- イ ○ 正しい。貸切バスの点呼状況記録には90日保存の規定がある。
- ウ × むしろ記録義務がある。
- エ × 20年ではない。

総合解説：貸切の点呼は記録の種類ごとに保存期間を区別する。

RY01-Q103 1-6 点呼 > 点呼記録・保存 難易度:3

点呼記録の訂正が必要になった場合の実務対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 都合の悪い記録を完全削除して痕跡を残さない。
- イ. 事故後に点呼内容を事実と異なる内容へ書き換える。
- ウ. 元の記録を不自然に消去せず、訂正経緯が分かる形で正確性・追跡可能性を確保する。
- エ. 記録を作らず担当者の記憶だけに頼る。

正答：ウ

- ア × 監査・事故調査を妨げる。
- イ × 虚偽記録は不適切である。
- ウ ○ 正しい。法定記録は真正性・追跡可能性を確保することが重要である。
- エ × 客観記録を残す必要がある。

総合解説：点呼記録は安全管理と事後検証の証拠になるため真正性を保つ。

RY01-Q104 1-7 運転者・従業員 > 運転者の選任・乗務員等台帳 難易度:1

旅客自動車運送事業者が運転者を選任する際の基本として正しいものはどれか。

- ア. 運転者は必要な日にだけ無資格者を臨時選任すればよい。
- イ. 運転者の選任は旅客事業では不要である。
- ウ. 事業計画と運転者数は無関係である。
- エ. 事業計画等を遂行するために十分な数の適格な運転者を常時選任しておく。

正答：エ

- ア × 旅客運送には適格な運転者が必要である。
- イ × 選任制度がある。
- ウ × 事業計画を遂行できる人員体制が必要である。
- エ ○ 正しい。旅客運輸規則35条は必要な数の事業用自動車運転者を常時選任することを求める。

総合解説：人員不足を前提に無理な運行計画を組まないことが重要である。

RY01-Q105 1-7 運転者・従業員 > 運転者の選任・乗務員等台帳 難易度:1

乗務員等台帳に記載する事項として適切なものはどれか。

- ア. 運転免許情報、運転経歴、事故概要、健康状態、特別指導・適性診断の状況など。
- イ. 本人の趣味だけ。
- ウ. 旅客の氏名一覧だけ。
- エ. 競合会社の運賃表だけ。

正答：ア

- ア ○ 正しい。旅客運輸規則37条は運転者の資格・経歴・健康・指導等を台帳で管理する。
- イ × 台帳の法定事項ではない。
- ウ × 旅客名簿ではない。
- エ × 安全管理の台帳内容ではない。

総合解説：乗務員等台帳は運転者の適格性と安全管理履歴を継続的に把握するための基礎資料である。

RY01-Q106 1-7 運転者・従業員 > 運転者の選任・乗務員等台帳 難易度:2

乗務員等台帳に貼り付ける写真について正しいものはどれか。

- ア. 20年前の集合写真でもよい。
- イ. 台帳作成前6か月以内に撮影した、単独・無帽・正面・無背景の写真を用いる。
- ウ. 後ろ姿の写真でなければならない。
- エ. 写真は必ず家族全員が写っている必要がある。

正答：イ

- ア × 本人確認に適した最新写真が必要である。
- イ ○ 正しい。現行規則は台帳写真の撮影時期や態様を定める。
- ウ × 正面写真が求められる。
- エ × 単独写真である。

総合解説：台帳は本人識別に使える正確な情報を維持する。

RY01-Q107 1-7 運転者・従業員 > 運転者の選任・乗務員等台帳 難易度:2

運転者が退職して事業用自動車の運転者でなくなった場合の乗務員等台帳の扱いとして正しいものはどれか。

- ア. 退職した当日に必ず廃棄する。
- イ. 10日間だけ保存する。
- ウ. 運転者でなくなった年月日・理由を記載し、3年間保存する。
- エ. 退職後は氏名だけ消して保存期間を設けない。

正答：ウ

- ア × 即時廃棄ではない。
- イ × 3年間である。
- ウ ○ 正しい。旅客運輸規則37条は運転者でなくなった後の台帳を3年間保存する。
- エ × 履歴が分かる形で保存する。

総合解説：退職後も一定期間、安全管理履歴として台帳を保存する。

RY01-Q108 1-7 運転者・従業員 > 特別な指導・適性診断 難易度:1

旅客自動車運送事業者が特別な指導と適性診断を行う対象として適切なものはどれか。

- ア. 事故と無関係な旅客全員。
- イ. 運転免許を持たない事務員だけ。
- ウ. 事業者の取引銀行員。
- エ. 死者又は一定の負傷者を生じた事故を引き起こした運転者。

正答：エ

- ア × 旅客は対象者ではない。
- イ × 事務員だけを対象とする制度ではない。
- ウ × 取引銀行員は対象ではない。
- エ ○ 正しい。事故惹起運転者は特別な指導・適性診断の対象となる。

総合解説：事故歴に応じた再発防止教育と適性把握を行う。

RY01-Q109 1-7 運転者・従業員 > 特別な指導・適性診断 難易度:1

新たに雇い入れた運転者について正しいものはどれか。

- ア. 法令・告示に基づく特別な指導や適性診断の対象となる。
- イ. 新任者は免許を持っていれば一切教育不要である。
- ウ. 新任者には安全教育をしてはならない。
- エ. 採用後10年経過するまで指導できない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。新任運転者は対象者別の特別指導・診断を受ける。
- イ × 免許保有だけで事業用旅客運送の教育は完結しない。
- ウ × むしろ適切な指導が必要である。
- エ × 採用初期に行うべき教育である。

総合解説：新任者には営業区域・路線、車両特性、旅客対応等を含めた教育が重要である。

RY01-Q110 1-7 運転者・従業員 > 特別な指導・適性診断 難易度:2

乗務しようとする車種について、当該事業者で必要な乗務経験がない運転者への対応として正しいものはどれか。

- ア. 経験がないほど教育は不要である。
- イ. 特別な指導・適性診断の対象として必要な教育を行う。
- ウ. 本人が『大丈夫』と言えれば何の確認も不要である。
- エ. 経験不足は運行管理と無関係である。

正答：イ

- ア × 経験不足は事故リスクにつながり得る。
- イ ○ 正しい。必要な乗務経験がない者も対象となる。
- ウ × 本人の主観だけで判断しない。
- エ × 運行管理上の重要事項である。

総合解説：経験の有無を把握し、車種・路線に応じた教育を行う。

RY01-Q111 1-7 運転者・従業員 > 特別な指導・適性診断 難易度:1

高齢運転者として特別な指導・適性診断の対象となる年齢について正しいものはどれか。

- ア. 55歳以上
- イ. 60歳以上
- ウ. 65歳以上
- エ. 75歳以上だけ

正答：ウ

- ア × 55歳ではない。
- イ × 60歳ではない。
- ウ ○ 正しい。旅客運輸規則38条は高齢者を65歳以上としている。
- エ × 75歳だけに限定されない。

総合解説：高齢運転者は65歳以上という基準を押さえる。

RY01-Q112 1-7 運転者・従業員 > 特別な指導・適性診断 難易度:2

通常の指導監督を実施した場合の記録について正しいものはどれか。

- ア. 記録は一切不要である。
- イ. 保存は1日でよい。
- ウ. 口頭で覚えておけば十分である。
- エ. 日時、場所、内容、指導した者・受けた者等を記録し、営業所で3年間保存する。

正答：エ

- ア × 指導実施の証拠として記録が必要。
- イ × 3年間である。
- ウ × 客観的な記録を残す。
- エ ○ 正しい。旅客運輸規則38条は指導監督記録の3年保存を定める。

総合解説：教育は実施だけでなく記録・保存まで含めて管理する。

RY01-Q113 1-7 運転者・従業員 > 特別な指導・適性診断 難易度:2

適性診断結果の活用方法として最も適切なものはどれか。

- ア. 診断結果を一律の処分材料にせず、運転特性を理解して個別指導や安全行動の改善に生かす。
- イ. 診断だけで将来の事故を100%予測する。
- ウ. 結果を社外に無制限公開する。
- エ. 診断結果は受け取ったら直ちに破棄する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。適性診断は個人特性に応じた安全指導へ活用する。
- イ × 将来事故を完全予測する検査ではない。
- ウ × 個人情報の適切な管理が必要。
- エ × 安全指導へ継続活用する。

総合解説：適性診断はラベル付けではなく事故予防のための自己理解・指導資料である。

RY01-Q114 1-7 運転者・従業員 > 健康状態の把握・指導監督 難易度:2

一般旅客自動車運送事業者の健康起因事故防止策として正しいものはどれか。

- ア. 疾病は私生活の問題なので事業者は一切確認できない。
- イ. 疾病により安全な運転ができないおそれを防止するため、必要な医学的知見に基づく措置を講じる。
- ウ. 健康診断結果に異常があっても必ず長距離運行へ配置する。
- エ. 運転免許が有効なら医学的措置は不要である。

正答：イ

- ア × 安全運転に関わる範囲で健康管理が必要である。
- イ ○ 正しい。道路運送法は疾病による安全運転支障を防ぐ措置を事業者に求める。
- ウ × 異常所見に応じたフォローが必要。
- エ × 免許の有効性と健康状態は別問題である。

総合解説：健康管理は個人情報保護に配慮しつつ安全運行に必要な範囲で行う。

RY01-Q115 1-7 運転者・従業員 > 健康状態の把握・指導監督 難易度:2

乗務員等台帳で健康状態を管理する目的として最も適切なものはどれか。

- ア. 採用時の身長だけを比較するため。
- イ. 旅客に健康情報を公開するため。
- ウ. 運転者等の健康上のリスクを把握し、点呼や配車・指導に反映するため。
- エ. 運転者を順位付けするだけのため。

正答：ウ

- ア × 身長比較が主目的ではない。
- イ × 健康情報は適切に保護する。
- ウ ○ 正しい。健康状態は安全運転能力の把握に重要である。
- エ × 安全管理へ活用する。

総合解説：健康情報は点呼時の観察や健診結果と組み合わせて管理する。

RY01-Q116 1-7 運転者・従業員 > 健康状態の把握・指導監督 難易度:3

運転者が服薬を開始したと申告した場合の運行管理者の対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 薬の名称を聞かず必ず乗務させる。
- イ. 服薬者は理由を問わず永久に運転禁止とする。
- ウ. 本人が申告したことを不利益に扱い、以後申告させない。
- エ. 眠気等の運転への影響を確認し、必要に応じ医師の意見を踏まえて乗務可否や勤務内容を調整する。

正答：エ

- ア × 安全への影響確認が必要である。
- イ × 一律永久禁止ではなく医学的判断を踏まえる。
- ウ × 申告しやすい環境が重要である。
- エ ○ 正しい。薬の副作用等が安全運転に影響する可能性を確認する。

総合解説：健康管理は申告を促し、安全側の個別判断へつなげる。

RY01-Q117 1-7 運転者・従業員 > 健康状態の把握・指導監督 難易度:3

健康状態に関する情報を運行管理へ活用する際の考え方として適切なものはどれか。

- ア. 必要な範囲で情報を共有し、プライバシーに配慮しつつ安全な勤務配置へ反映する。
- イ. 営業所内に個人の病名を無制限掲示する。
- ウ. 健康情報は安全管理にも一切使わない。
- エ. 本人の同意があれば法令上の安全判断を省略する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。安全管理と個人情報保護を両立する。
- イ × 必要最小限の取扱いが望ましい。
- ウ × 安全運行に必要な範囲で活用する。
- エ × 安全判断自体は省略できない。

総合解説：健康情報は慎重に管理しながら、事故予防に必要な判断へ使う。

RY01-Q118 1-8 記録・書類 > 運行記録計・業務記録 難易度:1

旅客事業の業務記録に含める基本事項として適切なものはどれか。

- ア. 運転者の私有財産一覧。
- イ. 運転者等の氏名、車両識別情報、業務開始・終了の地点と日時、主な経過地点、業務距離等。
- ウ. 旅客のクレジットカード番号。
- エ. 競合会社の株主構成。

正答：イ

- ア × 法定業務記録ではない。
- イ ○ 正しい。業務記録は実際の運行を再現できる情報を残す。
- ウ × 不要な個人情報である。
- エ × 運行記録とは無関係。

総合解説：業務記録は運行実態、休憩・交替、事故等を確認する基礎資料となる。

RY01-Q119 1-8 記録・書類 > 運行記録計・業務記録 難易度:2

一般貸切旅客自動車運送事業の業務記録について特徴的なものはどれか。

- ア. 貸切では業務記録が不要である。
- イ. 旅客乗車区間は記録してはならない。
- ウ. 旅客が乗車した区間も記録し、その記録を3年間保存する。
- エ. 保存は24時間だけでよい。

正答：ウ

- ア × 業務記録が必要である。
- イ × 乗車区間は追加記録事項である。
- ウ ○ 正しい。貸切には旅客乗車区間の記録と3年保存が求められる。
- エ × 3年間保存する。

総合解説：貸切では点呼や業務記録の保存が強化されている。

RY01-Q120 1-8 記録・書類 > 運行記録計・業務記録 難易度:2

一般乗用旅客自動車運送事業の業務記録として適切なものはどれか。

- ア. 走行距離計の値は記録してはならない。
- イ. 旅客が乗車した区間は一切記録しない。
- ウ. 運転者名は不要である。
- エ. 旅客乗車区間に加え、業務開始時・終了時の走行距離計の積算キロ数等を記録する。

正答：エ

- ア × 記録事項に含まれる。
- イ × 乗車区間も記録する。
- ウ × 運転者ごとの記録が必要である。
- エ ○ 正しい。一般乗用では乗車区間と走行距離計の積算キロ数等を記録する。

総合解説：乗用は営業区域内での実運送実態を記録から把握できるようにする。

RY01-Q121 1-8 記録・書類 > 運行記録計・業務記録 難易度:1

運行記録計で記録する基本情報として正しいものはどれか。

- ア. 瞬間速度、運行距離、運行時間。
- イ. 旅客の氏名・住所・電話番号。
- ウ. 運転者の給与額。
- エ. 営業所の広告費。

正答：ア

- ア ○ 正しい。運行記録計は車両の運行状態を客観的に記録する。
- イ × 旅客個人情報記録装置ではない。
- ウ × 給与管理装置ではない。
- エ × 広告費記録とは無関係。

総合解説：デジタコ等の記録を速度・時間管理や事故分析へ活用する。

RY01-Q122 1-8 記録・書類 > 運行記録計・業務記録 難易度:3

一般貸切旅客自動車運送事業で運行記録計の記録が必要な車両を、記録不能のまま運行させることについて適切な評価はどれか。

- ア. 貸切は運行記録計と無関係なので問題ない。
- イ. 原則として不適切であり、運行管理者は必要な記録ができる状態を確保する。
- ウ. 記録不能でも旅客が同意すればよい。
- エ. 運転者が時刻を覚えていれば機器は不要になる。

正答：イ

- ア × 貸切は運行記録計の対象となる。
- イ ○ 正しい。対象運行では記録計による記録・保存が必要である。
- ウ × 旅客同意で法定記録を外せない。
- エ × 記憶だけで代替できない。

総合解説：運行記録計は作動・記録・保存まで一体で管理する。

RY01-Q123 1-8 記録・書類 > 運行指示書（貸切） 難易度:1

一般貸切旅客自動車運送事業者の運行指示書について正しいものはどれか。

- ア. 事故が起きた運行だけ作成する。
- イ. 月に1枚あればすべての運行を共通で処理できる。
- ウ. 原則として運行ごとに作成し、運転者等へ適切な指示を行い、携行させる。
- エ. 運行指示書は運転者に見せてはならない。

正答：ウ

- ア × 事故後文書ではない。
- イ × 運行ごとの実態を反映する。
- ウ ○ 正しい。貸切では運行ごとの作成・指示・携行が基本である。
- エ × 運転者等が携行する。

総合解説：運行指示書は貸切バス特有の重要な安全管理文書である。

RY01-Q124 1-8 記録・書類 > 運行指示書（貸切） 難易度:1

運行指示書の記載事項として適切なものはどれか。

- ア. 営業所の年間利益だけ。
- イ. 運転者の趣味だけ。
- ウ. 旅客の家族構成だけ。
- エ. 運行の開始・終了地点と日時、経路、主な経由地の発着日時、旅客乗車区間等。

正答：エ

- ア × 運行指示書の法定事項ではない。
- イ × 安全運行と無関係。
- ウ × 不要な個人情報である。
- エ ○ 正しい。実際の運行計画と安全上必要な情報を記載する。

総合解説：経路・時刻・休憩・交替・注意箇所など実務で使える情報を具体化する。

RY01-Q125 1-8 記録・書類 > 運行指示書（貸切） 難易度:1

運行指示書に、休憩がある場合に記載すべき事項はどれか。

- ア. 休憩地点及び休憩時間。
- イ. 運転者の休日の趣味。
- ウ. 旅客の土産購入予定。
- エ. 営業所長の昼食内容。

正答：ア

- ア ○ 正しい。休憩のある運行では地点と時間を記載する。
- イ × 法定記載事項ではない。
- ウ × 旅客の個人的予定ではなく運行上の休憩を記す。
- エ × 無関係である。

総合解説：休憩計画を明確にし過労防止と安全運行へつなげる。

RY01-Q126 1-8 記録・書類 > 運行指示書（貸切） 難易度:1

運行指示書に、運転者等の交替がある場合に記載すべき事項はどれか。

- ア. 交替者の好きな食べ物。
- イ. 運転又は業務の交替地点。
- ウ. 交替前後の旅客の感想。
- エ. 交替者の私有車ナンバー。

正答：イ

- ア × 法定事項ではない。
- イ ○ 正しい。交替がある場合はその地点を明確にする。
- ウ × 安全運行の指示事項ではない。
- エ × 不要な個人情報である。

総合解説：交替計画を明確にし、長距離運行での疲労管理を確実にする。

RY01-Q127 1-8 記録・書類 > 運行指示書（貸切） 難易度:3

運行指示書の「運行に際して注意を要する箇所」の記載について最も適切なものはどれか。

- ア. 何も調べず常に『特になし』とする。
- イ. 旅客の希望がなければ道路危険情報は記載しない。
- ウ. 狭隘道路、急坂、工事区間など、事前調査で把握した安全上の注意地点を具体的に記載する。
- エ. 注意箇所は運転者へ伝えず営業所だけで保管する。

正答：ウ

- ア × 実態に応じて記載する。
- イ × 旅客希望ではなく安全上の必要性で判断する。
- ウ ○ 正しい。経路調査の結果を運行指示へ反映する。
- エ × 運転者へ指示するための情報である。

総合解説：経路調査と運行指示書を連動させることで事前の危険予知ができる。

RY01-Q128 1-8 記録・書類 > 運行指示書（貸切） 難易度:1

一般貸切旅客自動車運送事業者の運行指示書の保存期間として正しいものはどれか。

- ア. 当日だけ。
- イ. 30日間だけ。
- ウ. 永久保存。
- エ. 運行終了の日から1年間。

正答：エ

- ア × 短すぎる。
- イ × 1年である。
- ウ × 永久保存を一律に求めている。
- エ ○ 正しい。旅客運輸規則28条の2は運行終了日から1年間の保存を定める。

総合解説：作成・携行だけでなく運行終了後の保存まで管理する。

RY01-Q129 1-8 記録・書類 > 運行指示書（貸切） 難易度:3

運行途中に経路変更が必要になった場合の運行指示書管理として最も適切なものはどれか。

- ア. 変更内容を安全上必要な指示として運転者へ確実に伝え、実際の運行内容と記録の整合を確保する。
- イ. 変更があっても旧経路のまま走るよう強制する。
- ウ. 電話で変更を伝えても記録を一切残さない。
- エ. 運転者が自己判断で大幅変更しても営業所へ連絡しない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。運行途中の変更も営業所と運転者で共有・記録し安全管理する。
- イ × 危険・通行止め等に応じ適切に変更する。
- ウ × 変更経緯を追跡できる記録が重要。
- エ × 営業所との連携が必要である。

総合解説：運行指示書は固定文書ではなく、実際の安全運行と一致させて管理する。

RY01-Q130 1-8 記録・書類 > 事故の記録・保存期間 難易度:1

事業用自動車で事故が発生した。営業所に残す事故記録へ含めるべき情報として適切なものはどれか。

- ア. 事故車の洗車回数だけ。
- イ. 乗務員等の氏名、車両識別情報、事故日時・場所、事故概要、原因、再発防止対策等。
- ウ. 旅客の趣味だけ。
- エ. 競合会社の事故件数だけ。

正答：イ

- ア × 法定事故記録の中心事項ではない。
- イ ○ 正しい。事故の事実と原因・再発防止まで記録する。
- ウ × 不要な個人情報である。
- エ × 自社事故の記録ではない。

総合解説：事故記録は事故の再現と再発防止策の検証に使える内容にする。

RY01-Q131 1-8 記録・書類 > 事故の記録・保存期間 難易度:1

旅客自動車運送事業者の事故記録の保存期間として正しいものはどれか。

- ア. 30日間
- イ. 1年間
- ウ. 3年間
- エ. 10年間

正答：ウ

- ア × 短すぎる。
- イ × 点呼一般保存期間等と混同している。
- ウ ○ 正しい。旅客運輸規則26条の2は営業所で3年間保存する。
- エ × 一律10年ではない。

総合解説：事故記録は3年間保存する。

RY01-Q132 1-8 記録・書類 > 事故の記録・保存期間 難易度:2

事故記録に再発防止対策を記載する意味として最も適切なものはどれか。

- ア. 責任者名を決めて終わらせるためだけ。
- イ. 行政に見せないため。
- ウ. 事故をなかったことにするため。
- エ. 原因分析を具体的な教育・運行計画・設備改善等へつなげ、同種事故を防ぐため。

正答：エ

- ア × 責任追及だけでは予防にならない。
- イ × 記録は適切に保存・必要に応じ提出等する。
- ウ × 事実を消すものではない。
- エ ○ 正しい。事故記録は再発防止のPDCAに活用する。

総合解説：事故原因と対策を対応付けることが重要である。

RY01-Q133 1-8 記録・書類 > 事故の記録・保存期間 難易度:3

事故記録を作成する際の最も不適切な対応はどれか。

- ア. 事業者に不利な事実を意図的に省き、原因を運転者の不注意だけに固定する。
- イ. 客観資料を確認する。
- ウ. 運転者・車両・道路・勤務状況を分析する。
- エ. 再発防止策を具体化する。

正答：ア

- ア ○ 正しい。不都合な事実の隠蔽や単純な責任転嫁は適切な事故分析を妨げる。
- イ × 適切な方法である。
- ウ × 多面的分析は重要である。
- エ × 対策具体化は必要である。

総合解説：事故記録の真正性と多面的な原因分析を確保する。

RY01-Q134 1-9 事故の報告 > 事故の定義・速報・報告書 難易度:1

自動車事故報告規則上、報告対象となる事故の例として正しいものはどれか。

- ア. 駐車場で運転者が傘を忘れただけの場合。
- イ. 自動車の転覆・転落・火災、鉄道車両との衝突・接触など。
- ウ. 営業所のコピー機が故障した場合。
- エ. 運転者が休憩中に飲料をこぼしただけの場合。

正答：イ

- ア × 自動車事故報告規則上の事故ではない。
- イ ○ 正しい。自動車事故報告規則2条は転覆・転落・火災・鉄道車両との衝突等を事故として定める。
- ウ × 車両事故ではない。
- エ × 運行事故の定義とは無関係。

総合解説：事故報告規則の事故は重大性・態様に応じて具体的に列挙されている。

RY01-Q135 1-9 事故の報告 > 事故の定義・速報・報告書 難易度:1

自動車事故報告規則上、10台以上の自動車の衝突又は接触を生じた事故について正しいものはどれか。

- ア. 台数が多いほど報告対象から外れる。
- イ. 旅客自動車だけは対象外である。
- ウ. 報告対象となる事故に含まれる。
- エ. 死者がいなければ絶対に対象外である。

正答：ウ

- ア × 重大な多重事故として対象となる。
- イ × 旅客事業者も対象である。
- ウ ○ 正しい。多重事故も規則上の報告対象である。
- エ × 死者の有無だけで判断しない。

総合解説：事故の態様ごとの報告対象を確認する。

RY01-Q136 1-9 事故の報告 > 事故の定義・速報・報告書 難易度:1

死者又は重傷者を生じた自動車事故について、事故報告規則上の扱いとして正しいものはどれか。

- ア. 物損事故と同じく必ず報告不要である。
- イ. 旅客事業者は死傷事故を報告してはならない。
- ウ. 運転者個人が希望しなければ報告しない。
- エ. 報告対象となる。

正答：エ

- ア × 重大事故として報告対象である。
- イ × 報告義務がある。
- ウ × 本人希望で法定報告を外せない。
- エ ○ 正しい。死者又は重傷者を生じた事故は明確な報告対象である。

総合解説：死傷者の発生は事故報告の重要な判定要素である。

RY01-Q137 1-9 事故の報告 > 事故の定義・速報・報告書 難易度:1

事故報告規則の報告書を提出する期限として原則正しいものはどれか。

- ア. 事故があった日から30日以内。
- イ. 24時間以内に報告書3通を必ず提出する。
- ウ. 事故から1年以内ならいつでもよい。
- エ. 報告書の期限は存在しない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。報告書は原則30日以内に提出する。
- イ × 24時間以内は一定重大事故の速報と混同している。
- ウ × 30日以内が原則である。
- エ × 法定期限がある。

総合解説：「報告書30日以内」と「一定事故の速報24時間以内」を区別する。

RY01-Q138 1-9 事故の報告 > 事故の定義・速報・報告書 難易度:1

一定の重大事故について行う速報の期限として正しいものはどれか。

- ア. 7日後に一括して行う。
- イ. 24時間以内においてできる限り速やかに行う。
- ウ. 30日以内なら速報不要である。
- エ. 翌年度末まででよい。

正答：イ

- ア × 遅すぎる。
- イ ○ 正しい。自動車事故報告規則4条は24時間以内のできる限り速やかな速報を求める。
- ウ × 報告書と速報は別制度である。
- エ × 著しく遅い。

総合解説：重大事故では30日報告書を待たず速報する。

RY01-Q139 1-9 事故の報告 > 事故の定義・速報・報告書 難易度:3

旅客自動車運送事業者が使用する自動車により死者1人を生じた事故が発生した。速報について最も適切な説明はどれか。

- ア. 旅客事業では死者10人以上でなければ速報不要である。
- イ. 死者がいても旅客事業者は速報禁止である。
- ウ. 旅客事業者が使用する自動車の事故では、死者1人以上の一定事故が速報対象となる。
- エ. 30日後の報告書だけ出せば必ず足りる。

正答：ウ

- ア × 閾値が高すぎる。
- イ × 速報制度がある。
- ウ ○ 正しい。旅客事業者等が使用する自動車が引き起こした一定の死者事故は速報対象である。
- エ × 重大事故では速報も必要となる。

総合解説：旅客の重大事故では迅速な行政報告が必要である。

RY01-Q140 1-9 事故の報告 > 事故の定義・速報・報告書 難易度:3

事故報告書と営業所で保存する事故記録の関係として正しいものはどれか。

- ア. 報告書を出せば営業所の事故記録は必ず不要になる。
- イ. 営業所で記録すれば行政への報告は必ず不要になる。
- ウ. 両者は完全に同一の書類でなければならない。
- エ. 行政への事故報告と営業所での事故記録は別の義務であり、双方の要件を確認する。

正答：エ

- ア × 事故記録義務は別に存在する。
- イ × 報告対象事故なら行政報告も必要である。
- ウ × 同一書類であることが要件ではない。
- エ ○ 正しい。事故報告規則による報告と旅客運輸規則による事故記録は目的・手続が異なる。

総合解説：事故時は「現場措置・社内記録・行政報告」を分けて漏れなく管理する。

RY01-Q141 1-9 事故の報告 > 事故の定義・速報・報告書 難易度:3

事故が速報対象か判断できない状況で、運行管理者が取るべき対応として最も適切なものはどれか。

- ア. 事故態様・死傷者数・車両状況等を速やかに確認し、規則を照合して必要なら期限内に速報する。
- イ. 判断できないので何もしない。
- ウ. 30日経過後に初めて確認する。
- エ. 運転者が『大丈夫』と言えは事故態様を調べない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。速報期限が短いため事実確認と法令照合を迅速に行う。
- イ × 期限徒過の危険がある。
- ウ × 遅すぎる。
- エ × 客観的事実の確認が必要である。

総合解説：重大事故時は初動段階で報告要否を判定できる体制を整える。

RY01-Q142 1-10 その他 > 安全取組公表・自家用有償・運輸規則 難易度:2

旅客自動車運送事業運輸規則の目的として正しいものはどれか。

- ア. 貨物の積載効率だけを最大化すること。
- イ. 旅客自動車運送事業の適正な運営を確保し、輸送の安全及び旅客の利便を図ること。
- ウ. 道路舗装の施工方法だけを定めること。
- エ. 鉄道運賃だけを規制すること。

正答：イ

- ア × 貨物専用規則ではない。
- イ ○ 正しい。旅客運輸規則1条の目的である。
- ウ × 道路工事規則ではない。
- エ × 旅客自動車運送事業の省令である。

総合解説：道路運送法と旅客運輸規則の目的を結び付けて理解する。

RY01-Q143 1-10 その他 > 安全取組公表・自家用有償・運輸規則 難易度:2

旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表について適切なものはどれか。

- ア. 安全情報は事業者が必ず秘密にしなければならない。
- イ. 事故があった年度だけ全ての情報を削除する。
- ウ. 法令で求められる安全情報を適切に公表し、利用者等が安全への取組を確認できるようにする。
- エ. 安全情報の公表制度は旅客事業と無関係である。

正答：ウ

- ア × 公表制度がある。
- イ × 不都合な情報を隠す制度ではない。
- ウ ○ 正しい。安全情報公表は透明性と安全向上を目的とする。
- エ × 旅客事業者にも公表規定がある。

総合解説：安全への取組を外部から確認できることが利用者の信頼にもつながる。

RY01-Q144 1-10 その他 > 安全取組公表・自家用有償・運輸規則 難易度:2

自家用自動車を有償で運送の用に供することについて、道路運送法上の原則として正しいものはどれか。

- ア. 自家用車なら誰でも自由に有償旅客運送できる。
- イ. 運転者が第二種免許を持てば事業者手続なしで自由に営業できる。
- ウ. SNSで募集しなければ有償運送規制は適用されない。
- エ. 法令で認められる例外を除き、自家用自動車を有償運送に使用してはならない。

正答：エ

- ア × 法定の許可・登録等が必要となる。
- イ × 免許だけで事業規制は外れない。
- ウ × 募集方法で規制が消えるわけではない。
- エ ○ 正しい。道路運送法78条は自家用自動車の有償運送を原則禁止し例外を定める。

総合解説：自家用有償旅客運送は一般の白タク行為と区別して法定制度に基づき行う。

RY01-Q145 1-10 その他 > 安全取組公表・自家用有償・運輸規則 難易度:2

自家用有償旅客運送を行おうとする者について、道路運送法上必要となるものはどれか。

- ア. 国土交通大臣の行う登録。
- イ. 旅客全員からの口頭同意だけ。
- ウ. 運転者の第一種免許だけ。
- エ. 一般貸切旅客自動車運送事業の許可を必ず取得することだけ。

正答：ア

- ア ○ 正しい。道路運送法79条は自家用有償旅客運送の登録制度を定める。
- イ × 利用者同意だけでは足りない。
- ウ × 免許とは別に運送制度上の登録がある。
- エ × 自家用有償旅客運送は一般貸切許可とは別制度である。

総合解説：自家用有償旅客運送は登録制度により一定の要件下で認められる。

RY01-Q146 1-10 その他 > 安全取組公表・自家用有償・運輸規則 難易度:2

道路運送法78条で、自家用自動車の有償運送が例外的に認められる場面として適切なものはどれか。

- ア. 単に利益が大きい場合。
- イ. 災害のため緊急を要する場合。
- ウ. 運転者が副業をしたい場合。
- エ. 旅客が現金払いを希望した場合。

正答：イ

- ア × 利益の大きさは例外要件ではない。
- イ ○ 正しい。災害時の緊急運送は法定例外の一つである。
- ウ × 副業希望だけでは例外にならない。
- エ × 支払方法は例外要件ではない。

総合解説：自家用車の有償運送例外は法定の公益的・登録等の場面に限られる。

RY01-Q147 1-10 その他 > 安全取組公表・自家用有償・運輸規則 難易度:2

公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に、地域又は期間を限定して自家用自動車を有償運送に使用する制度について正しいものはどれか。

- ア. 事業者が自分で許可証を作ればよい。
- イ. 旅客が1人でもいれば自動的に許可されたことになる。
- ウ. 国土交通大臣の許可を受けることで例外的に認められる場合がある。
- エ. 地域・期間を限定する必要は一切ない。

正答：ウ

- ア × 自己発行の許可は認められない。
- イ × 旅客数だけで許可される制度ではない。
- ウ ○ 正しい。道路運送法78条3号の許可による有償運送がある。
- エ × 地域又は期間を限定する仕組みである。

総合解説：自家用有償旅客運送の登録制度と、78条3号の個別許可を区別する。

RY01-Q148 1-10 その他 > 安全取組公表・自家用有償・運輸規則 難易度:2

旅客自動車運送事業者が旅客から苦情を受けた場合の基本的な対応として最も適切なものはどれか。

- ア. すべての苦情を記録せず削除する。
- イ. 運転者に知らせず放置する。
- ウ. 苦情を申し出た旅客の利用を一律拒否する。
- エ. 苦情の内容を適切に処理し、安全・サービス改善に必要な情報として活用する。

正答：エ

- ア × 苦情情報は改善に有用である。
- イ × 必要な調査・共有が必要。
- ウ × 正当な理由なく一律拒否する対応は不適切。
- エ ○ 正しい。旅客運輸規則には苦情処理に関する規定があり、適正運営に活用する。

総合解説：旅客事業では安全と利便の双方から苦情を改善情報として扱う。

RY01-Q149 1-10 その他 > 安全取組公表・自家用有償・運輸規則 難易度:2

旅客が走行中の自動車内で運転者にみだりに話しかける行為について最も適切な説明はどれか。

- ア. 運転の安全を妨げるおそれがあるため、旅客にも一定の禁止行為が定められている。
- イ. 旅客は車内でどのような行為をしても法令上制限されない。
- ウ. 走行中の運転者への会話は常に事業者が強制しなければならない。
- エ. 旅客の行為は道路運送法と一切関係しない。

正答：ア

- ア ○ 正しい。道路運送法は旅客による危険物持込みや運転者へのみだりな話しかけ等を規制する。
- イ × 旅客にも安全上の義務・禁止行為がある。
- ウ × 安全運転を妨げる行為を強制するものではない。
- エ × 旅客の禁止行為規定がある。

総合解説：輸送の安全は事業者・運転者だけでなく旅客側の遵守事項も含めて確保する。

RY01-Q150 1-10 その他 > 安全取組公表・自家用有償・運輸規則 難易度:3

運行管理者が道路運送法78条3号の許可を受けた自家用自動車の運行管理に関与する場合の考え方として適切なものはどれか。

- ア. 自家用車なので安全管理は一切不要である。
- イ. 旅客運輸規則に基づき、対象となる運行管理業務を事業用自動車に準じて適切に行う。
- ウ. 許可を受けた瞬間に点呼や健康管理の考え方はなくなる。
- エ. 運行管理者は対象自家用車について何も把握してはならない。

正答：イ

- ア × 自家用であっても有償運送の安全管理が必要である。
- イ ○ 正しい。公共の福祉のための許可有償運送では、規則により運行管理業務を準用する仕組みがある。
- ウ × 許可は安全管理免除ではない。
- エ × 運行管理者の対象業務がある。

総合解説：許可自家用車でも旅客の安全を確保する管理体制を維持する。