

2025.02 大型船舶運航管理者試験 試験問題例
(試験時間 60 分)

※解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

問1 運航管理者の職務に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 船長の意向にかかわらず、策定した運航計画の通りに船舶を発航させる。
2. 気象、海象の状況にかかわらず、船舶の運航を維持するための手段を講じる。
3. 運航に関する計画を策定し、これを実施することであり、航路ごとに選任される。
4. 運航計画の安全な実施を確保するため、必要な従業者を配置するなど、輸送の安全を確保するための船舶の運航体制を整備する。

問2 運航管理者の対応に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 天候の悪化が見込まれたが、経験豊富な船長が運航するので、天気予報を確認することなく出航させた。
2. 必要な乗組員の確保ができなかったので、運航中止を指示した。
3. 必要な乗組員の確保ができなかったが、天候は良好であり、安全に運航できると見込まれたので運航を指示した。
4. 乗組員が急に足りなくなったので、陸上に従業員がいなくなるが、自ら代理として乗り組んだ。

問3 運航管理者が海上運送法上の職務として把握すべき事項に関する次の記述のうち、適切なものに○、適切でないものに×をつけた場合、組合せとして正しいのはどれか。

A：乗船した旅客数

B：港内事情、航路の自然環境の特徴・特性

1. A：○ B：○
2. A：○ B：×
3. A：× B：○
4. A：× B：×

問4 運航管理者に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 運航管理者が気象、海象その他の事情を勘案して船舶の運航を中止するよう指示をしたときは、これを尊重したうえで、船長が運航の可否を判断する。
2. 原則、運航管理者が安全統括管理者を兼務してはならないが、大規模事業者においては講習を受講することで兼務が認められている。
3. 運航管理者資格者証を保有する者がいない場合には、事業者内で最も船舶の運航の管理に関する知識や能力、経験を有すると考えられる者を運航管理者として選任しなければならない。
4. 事業として船舶を運航しているときは、運航管理者は、運航管理業務に従事する必要がある。なお、運航管理者は1名ではなく複数名を選任して交代制で運航管理業務を行っても良い。

問5 海難が発生した際の運航管理者の対応に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 事故の原因調査は海上保安庁が実施するので、内部調査は行わなかった。
2. 事故を把握してから1か月後に、はじめて運輸局へ事故の概要を報告した。
3. 安全統括管理者や医療機関など、安全管理規程にあらかじめ定められた連絡先へ速報を行った。
4. 船長と連絡がとれなくなったので、連絡が来るまで何もせずに待った。

問6 人の運送をする船舶運航事業者の対応に関する次の記述のうち、適切なものに○、適切でないものに×をつけた場合、組合せとして正しいのはどれか。

- A： アルコール検知器が壊れてしまいやむを得ない場合は、1年間に限りアルコール検査を省略することができる。
- B： 船舶検査証書に定められた最大搭載人員は50人だが、スペースがある場合は、成人の旅客を55人乗せることができる。

1. A：○ B：○
2. A：○ B：×
3. A：× B：○
4. A：× B：×

問 7 大型船舶の一般的な特性に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 大型船舶の側面では、反発作用が働くため近づくことはできない。
2. 大型船舶の引き波は、小型船舶の船橋を越えるような大きな波の場合がある。
3. 機走中においては、風上に向かって、斜めにしか走ることができない。
4. 運動性能が高く、急旋回することができる。

問 8 片道の距離が 60 マイルの航路を往路は平均時速 20 ノット、復路は平均時速 30 ノットで航行した場合、全行程の平均時速は何ノットとなるか。

1. 時速 22 ノット
2. 時速 23 ノット
3. 時速 24 ノット
4. 時速 25 ノット

問 9 航海用海図に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 我が国では、航海用海図は国土地理院が刊行している。
2. 海は不変的であるため、航海用海図の内容を更新する必要はない。
3. メルカトル図法で記されている航海用海図は、面積が正しく記されている。
4. 航海用海図は、船舶が安全で効率的な航海をするために必要である。

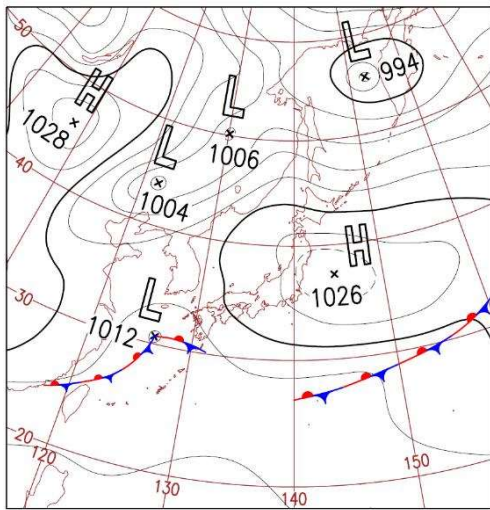
問 10 運航の可否判断に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 大型船舶は不測の事故が起こった場合に被害が大きくなるため、大型船舶の運航の可否判断は、最終的には安全統括管理者が行う必要がある。
2. 人の運送をする大型船舶の船長は、運航管理者から船舶の運航中止の指示があった場合には、その指示を考慮したうえで、出航するかどうかを判断する。
3. 気象、海象などを勘案し、安全な船舶の運航に支障をきたすと考えられる場合は、運航管理者は、運航の中止を指示しなければならない。
4. 人の運送をする船舶運航事業者は、運航管理者に対し、その職務を行うため必要な権限を与えなくともよいが、その場合は必ず、安全統括管理者に運航管理者を兼任させなければならない。

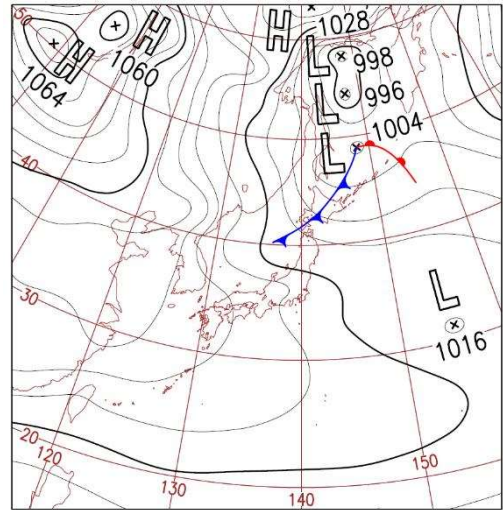
問 1 1 視程に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 視程とは、垂直方向での見通せる距離をいう。
2. 視程とは、水平方向での見通せる距離をいう。
3. 視程が方向によって異なる場合は、通常、平均の距離をいう。
4. 視程が方向によって異なる場合は、通常、最大の距離をいう。

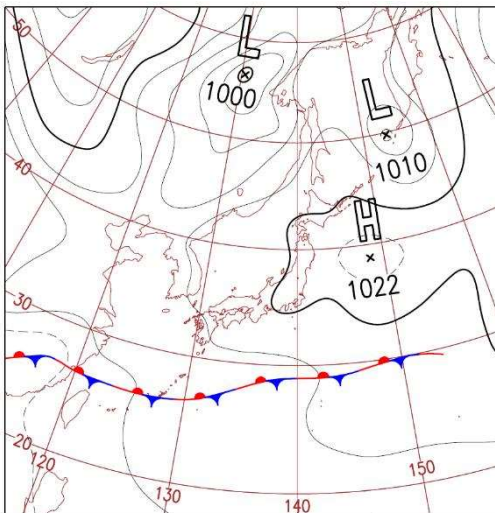
問 1 2 西高東低の気圧配置を示す天気図として、最も妥当なのはどれか。



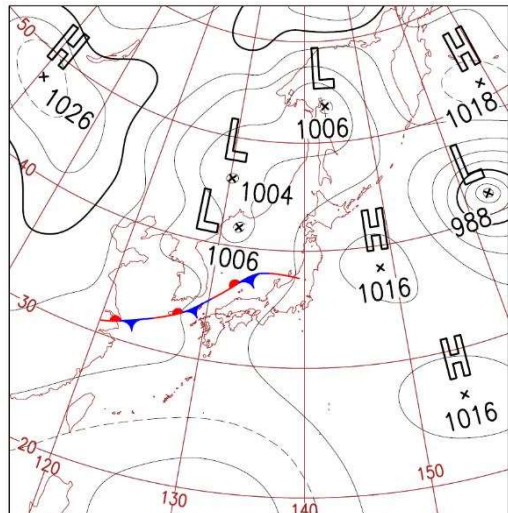
1.



2.



3.



4.

問 1 3 台風の表現方法に関する次の記述中、A に当てはまる語句として、最も妥当なのはどれか。

台風の予報円は、(A)を表している。

1. 台風の中心の到達する確率が 70%の範囲
2. 雨が 1 時間に 50 mm 以上降る範囲
3. 台風の気圧が 960 hPa 以下の範囲
4. 風速が 20 m/s 以上の範囲

問 1 4 自船が重大かつ急迫の危険に陥った場合に、船長が取るべき措置に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 遭難信号等を発するべきか、運航管理者に判断を仰ぐ。
2. 遭難信号等を発するべきか、安全統括管理者に判断を仰ぐ。
3. 直ちに遭難信号等を発する。
4. 他船に迷惑をかけないように、なるべく自分で対処する。

問 1 5 運航管理者の勤務体制に関する次の記述のうち、適切なものに○、適切でないものに×をつけた場合、組合せとして正しいのはどれか。

A：船舶が就航している間は、原則として本社や事務所等に勤務する。

B：船舶の就航中に職場を離れるときは、運航管理を補助する者と常時連絡がとれる体制をとる。

1. A：○ B：○
2. A：○ B：×
3. A：× B：○
4. A：× B：×

問 1 6 「走錨」に気を付けなければならない状況として、最も妥当なのはどれか。

1. 快晴の日
2. 曇りの日
3. 台風接近時
4. 猛暑日

問 17 船舶検査に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 定期検査は、船舶検査証書の有効期間の満了前に受けることができる。
2. 船舶所有者は、検査申請の際に検査を受ける場所、日時及び検査を行う者を指定することができる。
3. 船舶検査証書に記載される最大搭載人員は、一歳未満の者を含め、すべて一人として取り扱う。
4. 船舶検査申請書は、定期検査、中間検査で提出が必要となるが、臨時検査、特別検査では必要とならない。

問 18 総トン数 5 トン以上かつ、旅客定員 13 名以上の旅客船における中間検査の受検頻度として、最も妥当なのはどれか。

1. 半年ごと
2. 1 年ごと
3. 5 年ごと
4. 10 年ごと

問 19 船員法に規定する船員の労働時間及び休日に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 船舶所有者は、1 日について休息時間を 2 回に分割して船員に与える場合には、休息時間のうち、いずれか長い方の休息時間を 1 時間以上としなければならない。
2. 船舶所有者が船員に与えるべき休日は、基準労働期間について 1 ヶ月当たり平均 2 日以上とする。
3. 船員の 1 日当たりの労働時間は、労使協定を締結した上で 16 時間以内とする。
4. 船員の 1 週間当たりの労働時間は、基準労働期間で平均 40 時間以内とする。

問 2 0 大型船舶の船舶所有者が、船舶職員及び小型船舶操縦者法に規定する乗組み基準に従い、当該船舶のために乗り組ませなければならない者に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 船長及び船長以外の船舶職員として、雇用契約をしている者を乗り組ませなければならないこととされている。
2. 船舶職員として、5年以上の乗船経験をもつ者を乗り組ませなければならないこととされている。
3. 乗り組ませなければならない者は、乗り組ませる者の経歴、経験年数、事故歴等の乗船する者の安全に関する事項を考慮して、配乗表として法令で定められている。
4. 乗り組ませなければならない者は、船舶の大きさ等の船舶の航行の安全に関する事項を考慮して、配乗表として法令で定められている。