

2025.02 総合運航管理者試験 試験問題例
(試験時間 85 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 操縦時の風の影響に関する次の記述中、A、Bに当てはまる語句の組合せとして正しいのはどれか。

直進時に、船舶の横方向から風を受けた場合、(A)に進路がずれる。また、水に接する面積の(B)船型ほど、風の影響を強く受ける。

1. A：風上側 B：大きい
2. A：風上側 B：小さい
3. A：風下側 B：大きい
4. A：風下側 B：小さい

問8 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9 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10 船舶安全法の航行区域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：「平水区域」とは、湖、川及び港内のみの水域をいう。

B：「2時間限定沿海区域」とは、平水区域から最強速力で2時間以内に往復できる沿海区域内の水域をいう。

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

問11 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12 小型船舶が航行中に、浅瀬に乗り揚げた場合、直ちに機関を使用してはならない理由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：船底の損傷箇所を拡大するおそれがあるため。

B：プロペラが損傷するおそれがあるため。

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

問 1 3 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 4 運航の可否判断について、発航地港内及び航行予定の海域上の気象予報を確認すべきタイミングに関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 同一港内から他船が発航している場合は、確認する必要はない。
2. 船長の起床時に確認し、安全管理規程に定めた運航を中止すべき波高等の条件に達していなければ発航してよい。
3. 発航予定日の1日前に、安全管理規程に定めた運航を中止すべき波高等の条件に達していなければ、発航直前に確認する必要はない。
4. 発航予定時刻直前のタイミングで、船長及び運航管理者が確認しなければならない。

問 1 5 安全管理規程に記載の基準航路上の決められた地点を通過したときに、船長が運航管理者に連絡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。

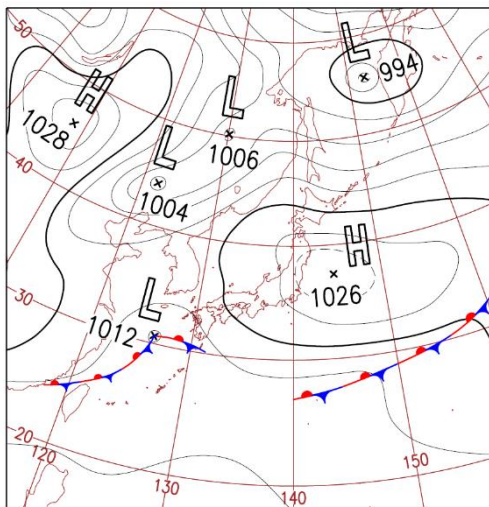
A：天候
B：視程

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

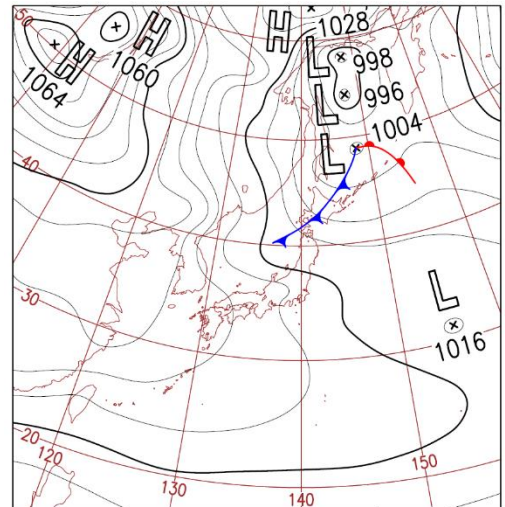
問 1 6 視程に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

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。

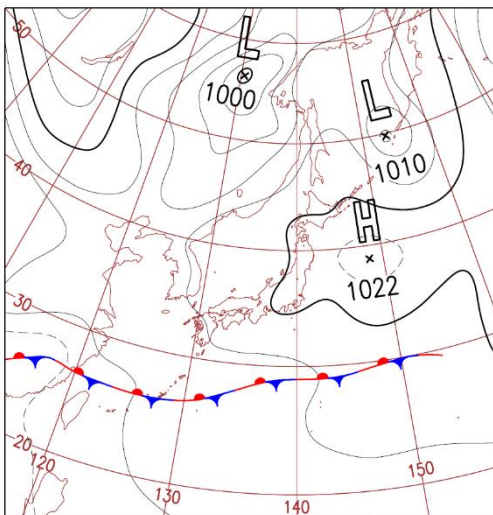
問 1 7 西高東低の気圧配置を示す天気図として、最も妥当なのはどれか。



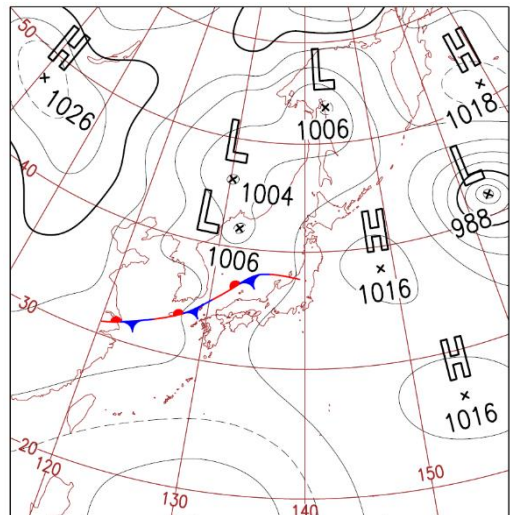
1.



2.



3.



4.

問18 安全管理規程に定める発航を中止すべき波高等の条件が次のとおりであるとき、船長のとる行動として、最も妥当なのはどれか。

発航を中止すべき波高等の条件

(発航地港内) 風速 5 m/s 以上、波高 1.3 m 以上、視程 500 m 未満

(航行中) 風速 5 m/s 以上、波高 1.5 m 以上

1. 当日は朝から荒れ模様であり、正午の発航直前に港内の 風速・波高を確認したところ、それぞれ 6 m/s、1.5 m 程度であったが、晴れ間が見えてきており、船長から「この後は穏やかな気象・海象になるので発航できる。他の船も発航した。」と申し出があったので、発航を指示した。
2. 発航前に天気予報を確認したところ、運航中に 2.0 m 以上の波高となる海象に遭遇するおそれがあったが、旅客から「どうしても運航してほしい」と申し出があったため、運航管理者と協議せず発航した。
3. 発航直前に港内の 風速・波高を確認したところ、それぞれ 4 m/s、1.2 m 程度であったが、当日の天候は朝から荒れ模様であったため、運航管理者と協議し、大事をとって発航を中止した。
4. 港内の波高が 2.0 m を超えそうであり、天気も良くないので発航を中止すべきではないかと考え、船長へ相談したが、船長からは、発航して問題ないとの意見があった。両方で協議したが、船長が意見を変えないため、運航管理者として仕方なく発航を認めた。

問19 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20 秋雨前線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： 停滞前線の一種である。

B： 夏から秋への季節の移行期に出現する。

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

問21 小型船舶の船長が、暴露甲板に乗船している旅客に対して講じなければならない措置として、最も妥当なのはどれか。

1. 未成年の旅客にのみ救命胴衣を着用させる。
2. 非常時に救命胴衣を渡すことができるよう準備する。
3. 救命胴衣の格納場所を伝える。
4. 原則、全員に救命胴衣を着用させる。

問22 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23 事故の発生を知ったときに、運航管理者が最初にとるべき必要な措置として、最も妥当なのはどれか。

1. 事故原因の究明と再発防止策の検討
2. 事故の実態把握及び救助要請
3. 安全統括管理者に対する再発防止策の助言
4. 旅客への正確な情報の周知

問24 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25 荒天準備に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 排水口（スカッパ）の点検を行ったうえで、排水装置を停止する。
2. ハッチ、出入口、通風筒など開口部を確実に開放する。
3. 移動する危険のある物は、ロープなどで固縛し流されないようにする。
4. 18歳未満の乗船者のみがライフジャケットの着用を義務付けられているため、これらの乗船者のライフジャケットの着用状況を再確認する。

問26 「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27 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28 船舶検査済票の取り扱いに関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 事故の際、船舶と船舶所有者が特定できるようライフジャケットに貼り付ける。
2. 外から確認できるよう、両船側の船外の見やすい場所に貼り付ける。
3. 船長、船員等がすぐ確認できるよう船内の見やすい場所に貼り付ける。
4. 検査に関係するものであるため、検査手帳に貼り付ける。

問29 救命胴衣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：国土交通省が型式承認を行い、安全基準への適合が確認された救命胴衣には、桜のマークが付くので、購入する際の目安にできる。

B：乗船人数が35人の小型旅客船の船長は救命胴衣が必要ではないため、船長の分を除いた34個を搭載して出航した。

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

問30 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3 1 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3 2 人の運送をする船舶運航事業者における従業者に対する教育及び訓練に関する次の記述のうち、最も妥当なのはどれか。

1. 従業者に対し、必要な教育及び訓練を実施しなければならないが、実施方法については安全管理規程に記載する必要はない。
2. 安全管理規程に、従業者に対する必要な教育及び訓練の実施方法に関する事項を記載し、当該教育及び訓練を適切に実施しなければならない。
3. 従業者に対し、必要な教育及び訓練の実施方法に関する事項を安全管理規程に記載しなければならないが、当該教育及び訓練の実施に当たっては、当該方法によらなくともよい。
4. 安全統括管理者及び運航管理者に対しては必要な教育及び訓練を適切に実施しなければならないが、運航管理を補助する者等に対する教育及び訓練は不要である。

問3 3 船舶職員及び小型船舶操縦者法の目的に関する次の記述中、A、Bに当てはまる語句の組合せとして正しいのはどれか。

船舶職員及び小型船舶操縦者法は、船舶職員として船舶に乗り組ませるべき者の資格並びに (A) として小型船舶に乗船させるべき者の資格及び遵守事項等を定め、もって (B) を図ることを目的とする。

1. A：小型船舶操縦者 B：船舶の航行の安全
2. A：小型船舶操縦者 B：船舶運航事業者の利益の確保
3. A：海技士 B：船舶の航行の安全
4. A：海技士 B：船舶運航事業者の利益の確保

問34 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、最も妥当なものはどれか。

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。