

2026年10月版

旅客船の安全統括管理者試験（海上運送法）総合 想定問題集

全240問【解説つき】

6

問収録

無料サンプル版
製品版は全240問

SKILL BASE CAMP

本書は非公式の学習教材です。試験を実施する団体の公認・監修を受けたものではありません。
公的機関の公表資料および一般に公開された情報のみに基づき、著者が独自に作成しています。

本書について

本書は、安全統括管理者試験（海上運送法）の想定問題集（全240問）の無料サンプル版です。製品版の構成・難易度・解説の書き方を確認していただくため、6問を抜粋しています。

対象	旅客船の安全統括管理者試験（海上運送法）のうち、総合安全統括管理者（大型船舶・小型船舶の出題範囲を含む）の受験者。大型船舶または小型船舶の区分だけを受ける方も、下の「章の使い方」のとおり、自分の範囲の章だけを解ける
----	---

出題形式	4択。本試験の問題例は、「最も妥当なもの」を選ぶ形、正誤の組合せ、語句の組合せ、計算、図の読み取りで出されている。本書も4択で、計算問題と、表や場面を読んで答える設問を含む
------	--

収録数	6問（各章の問題のあとに解答・解説）
-----	--------------------

準拠	国土交通省が公表している試験科目（総合・大型船舶・小型船舶）と、試験の内容及び方法の基準を定める告示（令和6年国土交通省告示第257号）。法令は2027年4月1日時点（既存事業者の経過措置の期限）の内容で、2027年4月1日施行の海上運送法施行規則を含む
----	---

運航管理者の試験は扱わない

海上運送法には、安全統括管理者のほかに運航管理者の資格者証と試験がある。安全統括管理者試験と運航管理者の試験は別の試験で、告示の5科目は同じだが、問われる職務の視点が違う（安全統括管理者の職務に関するものか、運航管理者の職務に関するものか）。本書が対象とするのは安全統括管理者の試験だけで、運航管理者の試験の対策は含まない。

同じ著者の運航管理者向けの本とは別に、本書の間をすべて作った。両方の本の間を突き合わせ、同じ設定・同じ選択肢の組み立ての間は入っていない。科目が同じなので、同じ条文・論点を扱う間は両方の本にある。場面・表・選択肢の組み立ては別に作っている。運航管理者の選任や運航管理者との職務の分担は、安全統括管理者の側から見た形で第3章などに出てくる。

章の使い方（総合・大型・小型）

試験の区分は、総合・大型船舶・小型船舶の3つある。総合の試験科目は、大型の3科目と小型の3科目を合わせたもので、本書はこれを5科目に分けて13の章に置いた。章のタイトルの頭には、次の札を付けている。

【共通】第1～5章	輸送の安全の確保。総合・大型・小型のどの受験者も解く（84問）
------------------	---------------------------------

【大型】第6・7・10・11章	大型船舶の運航、大型船舶の施設及び船員（78問）
------------------------	--------------------------

【小型】第8・9・12・13章	小型船舶の運航、小型船舶の施設及び船員（78問）
------------------------	--------------------------

総合の受験者は全13章（240問）を解く。大型の受験者は【共通】と【大型】の章（第1～7・10・11章、162問）、小型の受験者は【共通】と【小型】の章（第1～5・8・9・12・13章、162問）を解く。大型の章は小型の章の知識がなくても、小型の章は大型の章の知識がなくても解けるように書いてあり、互いの設問を参照することはない。

受験する区分は、自分の事業の船で選ぶ。総合安全統括管理者の試験に合格しても、大型船舶・小型船舶の安全統括管理者資格者証は取れない（取れるのは総合安全統括管理者資格者証だけ）。小型船舶だけで事業をする場合は、小型船舶安全統括管理者の試験を受けることになる。区分と資格者証の対応は、受験の前に国土交通省と実施機関の案内で確かめてほしい。

本試験の形式と時間配分

本試験は、国土交通大臣の指定を受けた指定試験機関が、CBT方式で通年実施している。実施機関が公開している試験問題例の表紙では、総合が85分・30問、大型と小型がそれぞれ60分・20問である。単純に割ると1問あたり約3分で、本書を時間を計って解くときの目安になる。

本試験の問題数、科目別の出題数、合格基準、区分ごとの試験時間は公表されていない。そのため、次の「科目と配点」のとおり、本書の配分は問題例の論点の分布から著者が決めたもので、本試験の配分と一致するとは限らない。

科目と配点

輸送の安全の確保【共通】	84問
大型船舶の運航【大型】	40問
小型船舶の運航【小型】	38問
大型船舶の施設及び船員【大型】	38問
小型船舶の施設及び船員【小型】	40問

科目別の出題数は公表されていないので、公開されている問題例の論点の分布を数え、安全統括管理者の職務に近い「輸送の安全の確保」を厚くした（約35%）。残りは大型・小型で等分し、それぞれ運航と施設及び船員をおよそ半々にした。問題ごとの配点は、告示で「なるべく均等」とされている以外は公表されていない。

解き方の目安

法令の基準は2027年4月1日時点のものである。問いの主語は、できるだけ安全統括管理者や事業者にした。誰が決め、誰に報告し、何を記録・保存・掲示するか、という角度で読むと選びやすい。事業者ごとの運航基準や安全管理規程の数

値（発航中止の風速や波高など）は事業者によって違うため、本書では数値を問題文の表で与え、その当てはめを問う。計算問題は、風速や距離の単位換算、速力・距離・時間の関係、最大搭載人員の算定などで、解説に計算の過程を書いている。まず自分で計算し、そのあとで解説の式と照らし合わせてほしい。

収録内容

サンプル問題

6問 8

本書のご利用にあたって

本書をお読みになる前に、以下の事項をご確認ください。ご購入・ご利用をもって、これらに同意いただいたものとみなします。

- 1. 本書は非公式の学習教材です。** 安全統括管理者試験（海上運送法）を実施する指定試験機関（海洋共育センター）、および試験を所管する国土交通省の公認・監修・推奨を受けたものではなく、両者および関係する事業者と 本書の著者との間に、資本関係・提携関係・その他一切の関係はありません。
- 2. 本書の問題・解説は、すべて著者が独自に作成したものです。** 試験問題を再現・引用したものではありません。また、公式テキスト、講座資料、他社の教材から文章を転載した箇所也没有ありません。作成にあたっては、官公庁等が公表している資料、法令、各種基準など、一般に公開されている情報のみを参照しています。
- 3. 本書は試験に出題される内容を予測・保証するものではありません。** 収録した問題は、公開されている出題範囲をもとに著者が独自に構成した想定問題であり、実際の出題との一致を意図したものでも、保証するものでもありません。 本書を学習しても合格を保証するものではありません。
- 4. 内容は制作時点の情報に基づきます。** 本書の法令の内容は2027年4月1日時点（既存事業者の経過措置の期限）のものであります。この分野の制度・基準・法令は改正されます。本書の記述が最新の状況と異なる場合がありますので、実際の受験および実務にあたっては、必ず官公庁等が公表する 一次情報をご確認ください。
- 5. 内容の正確性について。** 著者は内容の正確性に努めていますが、誤りがないことを保証するものではありません。 本書の利用によって生じたいかなる損害についても、著者は責任を負いかねます。
- 6. 複製・再配布の禁止。** 本書は購入者ご本人が学習に利用する目的で提供されています。全部または一部を問わず、複製、転載、譲渡、貸与、公衆送信（インターネット上での共有・アップロードを含む）、 翻案することを禁じます。

7. 商標について。本文中に記載される試験名、団体名、製品名、サービス名は、各社の商標または登録商標です。本文中では ™ および ® を省略しています。これらの表示は、当該商品・サービスを説明する 目的で用いているものであり、権利者による本書の承認を示すものではありません。

サンプル問題

製品版の構成・難易度・解説の書き方を確認していただくため、全収録問題から抜粋しています。旅客名簿の要否の当てはめや、運航中止条件の当てはめ、最大搭載人員の算定など、表や場面を読んで答える設問も含めています。

問 1

輸送の安全の確保

安全統括管理者が営業所に出勤しない間の運航

一般旅客定期航路事業を営むC社の安全統括管理者Xは、体調を崩し、1週間営業所に出勤せず自宅で静養することになった。Xは職務を執ることはでき、この間も携帯電話で常時連絡がとれる。運航管理者は営業所で通常どおり職務を行う。国土交通省のQ & Aに照らした記述として、最も適切なものはどれか。

- A** Xが営業所に出勤していない間は常時連絡できる体制にあるとはいえないので、C社はこの間の運航を停止する。
- B** 傷病による不在なので、C社はこの間に限り、資格者証を持つ別の社員を安全統括管理者に選任して届け出る必要がある。
- C** 運航管理者が営業所にいるので、この間の安全統括管理者の職務は運航管理者が代わりに行い、Xへの連絡は要しない。
- D** 常時連絡できる体制は営業所等への勤務を求めるものではないので、携帯電話で常時連絡がとれれば運航できる。

問 2

輸送の安全の確保

旅客名簿の作成を要しない場合

甲社は一般旅客定期航路事業者で、次の表の4隻をそれぞれの航路に就航させている。海上運送法施行規則第12条の2に照らして、旅客名簿の作成・備置が必要となる船舶はどれか。なお、表の離島航路は離島航路整備法第2条第1項の離島航路であり、国土交通大臣が告示で定める航路には当たらないものとする。

甲社の船舶と航路

船舶	航行する区域	航路
第一甲丸	平水区域のみ	離島航路以外
第二甲丸	平水区域・沿海区域を超えて近海区域	離島航路以外
第三甲丸	平水区域を超えて沿海区域のみ	離島航路以外
第四甲丸	平水区域・沿海区域を超えて近海区域	離島航路

- A 第一甲丸
- B 第二甲丸
- C 第三甲丸
- D 第四甲丸

問 3

大型船舶の運航

運航の経過と中止条件の当てはめ

ある事業者は、丙港から戊水道を経て丁港に至る航路で旅客船を運航している。運航基準（ひな形の例による）に定めた中止条件と、ある日の第五丸の運航の経過に沿って運航管理者が得た情報は、次の表のとおりである。運航管理者が中止を決定しなければならない時点と中止の種類として、最も適切なものはどれか。なお、表の情報のほかに条件に達するおそれを示す情報はなく、表の値が条件に達しているかどうかで判断するものとする。

運航基準の中止条件（抜粋）

要素	発航中止（丙港）	発航中止（戊水道）	航行中止（戊水道）	入港中止（丁港）
風速	11 m/s以上	14 m/s以上	17 m/s以上	11 m/s以上
波高	1.1 m以上	1.6 m以上	2.2 m以上	1.3 m以上
視程	700 m以下	1,200 m以下	800 m以下	600 m以下

第五丸の運航の経過と運航管理者が得た情報

時刻	第五丸の状況	情報の地点	風速	波高	視程
7時00分	丙港で発航前	戊水道（予報）	8 m/s	1.4 m	5,000 m
7時25分	丙港で発航前	丙港（観測）	6 m/s	0.5 m	1,100 m
8時10分	戊水道を航行中	戊水道（観測）	16 m/s	1.7 m	4,000 m
8時40分	丁港への入港前	丁港（観測）	5 m/s	0.7 m	550 m

A 7時00分の戊水道の予報により、発航中止を決定する。

- B 7時25分の丙港の観測により、発航中止を決定する。
- C 8時10分の戊水道の観測により、航行中止を決定する。
- D 8時40分の丁港の観測により、入港中止を決定する。

問 4

小型船舶の運航

運航中止をめぐる安全統括管理者の対応

C社は旅客定員12名以下の小型船舶で一般旅客定期航路事業を営み、ひな形に沿って安全管理規程と運航基準を定めている。台風の接近を受けて、運航管理者Xは発航中止条件に達するおそれがあると判断し、翌日の全便の発航中止を決めた。経営の責任者は、前日も欠航しており続けて欠航すると利用者が離れるとして、安全統括管理者Yに、Xと話して運航できる便を探すよう求めた。Yの対応に関する記述として、最も適切なものはどれか。

- A Yは、輸送の安全の確保に関する改善の意見は国土交通大臣に述べるものなので、所轄の地方運輸局に中止の理由を説明する。
- B Yは、Xが誠実に職務と権限を行使できるよう統括管理し、経営の責任者に輸送の安全の確保に必要な意見を述べる。
- C Yは、自分の意見は経営の責任者が尊重するものとされていないので、中止の理由をXから助言として伝えてもらう。
- D Yは、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあるので、利用者の減少を防ぐ立場から、Xと運航できる便を探す。

問 5

大型船舶の施設及び船員

救命設備の表示と積付場所の標示

第二種船の安全統括管理者が、船内の救命設備の表示と積付場所の標示を点検した。船舶救命設備規則に照らして最も適切なものはどれか。

- A** 救命浮環には取扱いの注意事項のほか定員と製造番号を表示し、搭載する船舶の船名や船籍港は表示しなくてよい。
- B** 救命胴衣には、注意事項のほか、搭載する船舶の船名・船舶所有者名と着用できる者の身長又は体重の範囲を表示する。
- C** 救命胴衣を積み付けた場所にはその旨を標示するが、数まで標示するのは救命艇と救命いかだを積み付けた場所である。
- D** 救命胴衣を積み付けた旨と数の標示は、非常照明設備の有無にかかわらず、見やすい色であれば通常の塗料で行ってよい。

問 6

小型船舶の施設及び船員

最大搭載人員と座席の面積

安全統括管理者が、平水区域を航行区域とする自社の小型旅客船の客室を改装する計画を確かめている。改装後の最大搭載人員を、検査機関が十分と認める乾げん・復原性を保持できる最大限の乗船者の数（40人）と同じにしたい。次の計画のとき、中央客室に設ける座席に必要な面積の最小値として、正しいものはどれか。ただし、寝台は設けず、検査機関が構造、速力等を考慮して指定する高速艇ではないものとする。

改装後の搭載場所の計画

搭載場所	種類	面積又は正面幅
前部客室	椅子席	正面幅の合計 6.2 m
後部甲板	立席	面積 2.5 m ²
中央客室	座席	面積は未定

単位面積・単位幅（小型船舶安全規則第76条の抜粋。旅客船の場合）

航行区域の区分	座席（m ² ）	椅子席（m）	立席（m ² ）
沿海区域（二時間限定沿海小型船舶を除く）	0.45	0.45	0.30
二時間限定沿海小型船舶・平水区域	0.30	0.40	0.30

- A 4.5 m²
- B 5.1 m²
- C 7.5 m²
- D 8.55 m²

解答・解説

問 1 正解 D 輸送の安全の確保 安全統括管理者が営業所に出勤しない間の運航

Q & A は、安全統括管理者が常時連絡できる体制になければならないことを前提とする（ひな形第8条第1項も、安全統括管理者は常時連絡できる体制で職務を執るとしている）。そのうえで、この「常時連絡できる体制」は営業所等への勤務を求めるものではなく、携帯電話等で連絡がとれる体制を指すとし、休暇や傷病で営業所に不在でも、携帯電話等で常時連絡がとれるのであれば運航は可能としている。したがって D が正しい。

他の選択肢 A は誤り。Q & A は、営業所に不在でも携帯電話等で常時連絡がとれれば運航できるとしている。B は誤り。X は職務を執ることができ常時連絡もとれるので、別の者を選任し直す必要はない。C は誤り。Q & A は、携帯電話等で安全統括管理者と常時連絡がとれることを運航できる前提としており、運航管理者がいれば安全統括管理者への連絡が要らないとはしていない。

出典 安全統括管理者及び運航管理者の資格者証制度の創設に関する Q & A（ver.16）資格者証制度の創設について Q15／安全管理規程ひな形（小規模航路事業者用）第8条第1項

問 2 正解 B 輸送の安全の確保 旅客名簿の作成を要しない場合

第15条ただし書を受けて、規則第12条の2は旅客名簿の作成・備置きを要しない場合として、(1) 平水区域のみを航行するとき、(2) 平水区域を超えて沿海区域のみを航行するとき、(3) 離島航路（航海距離・本邦の海岸からの距離などを勘案して大臣が告示で定める航路を除く）を航行するとき、を定める。近海区域を航行し、離島航路でもない第二甲丸はどれにも当たらないので、名簿が必要である。したがって **B** が正しい。

他の選択肢 A は誤り。第一甲丸は第1号に当たり、名簿を要しない。C は誤り。第三甲丸は第2号に当たり、名簿を要しない。D は誤り。第四甲丸は近海区域を航行するが、告示で定める航路に当たらない離島航路を航行するので第3号に当たり、名簿を要しない。なお、旅客不定期航路事業では、沿海区域のみを航行する場合の除外は大臣が告示で定める場合に限られる（規則第22条の5）。

出典 海上運送法 第15条、海上運送法施行規則 第12条の2・第22条の5

問 3 正解 D 大型船舶の運航 運航の経過と中止条件の当てはめ

中止条件は、区分ごとに定めた地点の情報や予報（入港中止は入港予定港内の情報）が、条件の**いずれかに**達しているとき又は達するおそれがあるときである。発航前は発航中止条件（発航地港内と航行予定の海域上）、航行中は航行中止条件、入港前は入港中止条件に当てはめる。

当てはめ

時刻	当てはめる条件	条件に達した項目	決定
7時00分	発航中止（戊水道）	なし（8 m/s・1.4 m・5,000 m）	中止しない
7時25分	発航中止（丙港）	なし（6 m/s・0.5 m・1,100 m）	中止しない
8時10分	航行中止（戊水道）	なし（16 m/s・1.7 m・4,000 m）	中止しない
8時40分	入港中止（丁港）	視程 550 m（600 m以下）	入港中止

したがって **D** が正しい。

他の選択肢 A は誤り。戊水道の予報の波高1.4 m に、丙港の条件（1.1 m以上）を当てはめている。戊水道の発航中止条件は1.6 m以上で、達していない。B は誤り。丙港の視程1,100 m に、戊水道の条件（1,200 m以下）を当てはめている。丙港の条件は700 m以下で、達していない。C は誤り。航行中の第五丸に、発航中止条件の戊水道の値（14 m/s以上・1.6 m以上）を当てはめている。航行中は航行中止条件（17 m/s以上・2.2 m以上・800 m以下）で判断し、いずれにも達していない。

出典 安全管理規程ひな形（小規模航路事業者用）運航基準 第2条第1項、第3条第1項、第4条第1項

問 4 正解 B 小型船舶の運航 運航中止をめぐる安全統括管理者の対応

安全管理規程（ひな形）は、安全統括管理者の権限及び責務として、**運航管理者が誠実に職務及び権限を行使できるよう運航管理者を統括管理すること**（第11条第11号）や、経営の責任者に対し輸送の安全の確保に関し必要な改善に関する意見を述べること（同第9号）を挙げ、経営の責任者は安全統括管理者の意見を尊重しなければならないとする（第10条第4項）。海上運送法第10条の5第3項も、事業者は安全統括管理者の職務を行う上での意見を尊重しなければならないとしている。したがって **B** が正しい。

他の選択肢 A は誤り。ひな形第11条第9号は、必要な改善に関する意見を述べる相手を**経営の責任者**としている。C は誤り。事業者は安全統括管理者のその職務を行う上での意見を尊重しなければならず（法第10条の5第3項）、ひな形第10条第4項はこれを経営の責任者の責務としている。運航管理者の助言の尊重（法第10条の7第4項）は、これと別の定めである。D は誤り。法第10条の4第1項は、安全統括管理者を**その事業における安全管理体制の確保を図るために選任するものとし**、ひな形の用語の定義も、安全統括管理者を、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、**輸送の安全を確保するための管理業務を統括管理する者**としている。第11条の権限及び責務にも、利用者の減少を防ぐために運航できる便を探すことは挙げられていない。

出典 海上運送法 第10条の4第1項・第10条の5第3項・第10条の7第4項、安全管理規程（ひな形）旅客定員12名以下の小型船舶事業者用 用語の定義(5)・第10条第4項・第11条第9号・第11号

問 5 正解 B 大型船舶の施設及び船員 救命設備の表示と積付場所の標示

船舶救命設備規則第97条により、救命設備には取扱いに関する注意事項を表示し（第1項）、救命胴衣には、そのほかに**搭載する船舶の船名及び船舶所有者名と着用できる者の身長又は体重の範囲**を表示しなければならない（第2項の表）。したがって **B** が正しい。

他の選択肢 A は誤り。第97条第2項の表により、救命浮環に表示する事項は**搭載する船舶の船名及び船籍港と投下試験の高さ**である。C は誤り。第98条第1項により、救命設備を積み付けた場所には、その旨及び**当該設備の数**を明瞭に標示しなければならず、救命胴衣も含まれる。D は誤り。第98条第2項により、第一種船又は第二種船に救命胴衣を積み付けた旨及びその数を標示する場合は、**夜光塗料その他これに類似する材料**を用いなければならない（管海官庁が適当と認める非常照明設備を備える場合を除く）。

出典 船舶救命設備規則 第97条第1項・第2項、第98条

問 6 正解 B 小型船舶の施設及び船員 最大搭載人員と座席の面積

最大搭載人員は、搭載場所に収容できる乗船者の数と、乾げん・復原性から定まる数のいずれか小さい数である（小型船舶安全規則第75条第1項）。40人とするには、収容できる数の合計が40人以上でなければならない。収容数は、座席・椅子席・立席ごとに面積又は正面幅を単位面積・単位幅で除して得た**最大整数**を合計して求める（第76条）。平水区域を航行区域とする旅客船は、座席 0.30 m^2 ・椅子席 0.40 m ・立席 0.30 m^2 を使う。

計算

区分	計算	結果
椅子席	$6.2 \div 0.40 = 15.5$	15人
立席	$2.5 \div 0.30 = 8.3\cdots$	8人
座席で収容する人数	$40 - 15 - 8 = 17$	17人
座席の面積	$17 \times 0.30 = 5.1$	5.1 m^2

座席が 5.1 m^2 あれば $5.1 \div 0.30 = 17$ で、合計は $15 + 8 + 17 = 40$ 人となる。したがって **B** が正しい。

他の選択肢 **A** は誤り。椅子席と立席の端数を切り上げて16人・9人とし、 $40 - 16 - 9 = 15$ 、 $15 \times 0.30 = 4.5$ とした値である。 4.5 m^2 では座席が15人で、合計は $15 + 8 + 15 = 38$ 人とどまる。**C** は誤り。立席を数えずに $40 - 15 = 25$ 、 $25 \times 0.30 = 7.5$ とした値で、必要な最小の面積より大きい。**D** は誤り。沿海区域（二時間限定沿海小型船舶を除く）の単位を使い、椅子席を $6.2 \div 0.45 = 13.7\cdots$ から13人とし、 $40 - 13 - 8 = 19$ 、 $19 \times 0.45 = 8.55$ とした値である。

出典 小型船舶安全規則 第75条第1項、第76条

本章の出典

- 海上運送法（昭和24年法律第187号）
- 海上運送法施行規則（昭和24年運輸省令第49号）
- 安全統括管理者及び運航管理者の選任等の運用方法について（国海安第1号 令和7年4月1日、令和8年2月16日一部改正）国土交通省海事局
- 安全統括管理者及び運航管理者の資格者証制度の創設に関するQ & A（2026.7.1 ver.16）国土交通省
- 安全管理規程ひな形（小規模航路事業者用）国土交通省
- 海上運送法（昭和24年法律第187号。2027年4月1日時点）
- 海上運送法施行規則（昭和24年運輸省令第49号。2027年4月1日施行版）
- 運輸安全委員会設置法（昭和48年法律第113号）
- 船舶事故調査報告書 旅客船KAZU I 沈没（MA2023-9。運輸安全委員会、令和5年9月）
- 旅客船の総合的な安全・安心対策（知床遊覧船事故対策検討委員会、令和4年12月22日）
- 気象業務法（昭和27年法律第165号）
- 気象庁「台風の大きさと強さ」「台風の一生」「台風情報の種類と表現方法」（2026年10月取得）
- 気象庁「天気予報等で用いる用語」（風、波浪・潮位、気団・前線・気圧配置・天気図・気圧系の発達、移動に関する用語）（2026年10月取得）
- 気象庁「速度、風速、距離の換算表」（2026年10月取得）
- 気象庁「海上警報・予報」（2026年10月取得）
- 安全管理規程ひな形（小規模航路事業者用）・運航基準（国土交通省）
- 小型船舶の航行の安全に関する教則（令和4年12月22日改正・令和5年4月1日施行）
- 気象庁風力階級表 一面面状態から風力を知る手引―（気象庁、2006.3）
- 気象庁 知識・解説「台風情報の種類と表現方法」
- 気象庁 予報用語「風」「波浪、潮位」「霧や視程に関する用語」
- 気象庁 知識・解説「海上警報・予報」
- 安全管理規程（ひな形）・運航基準（ひな形）旅客定員12名以下の小型船舶事業者用（国土交通省海事局）
- 船舶安全法（昭和8年法律第11号）
- 船舶安全法施行規則（昭和38年運輸省令第41号）

-
- 船舶構造規則（平成10年運輸省令第16号）
 - 船舶区画規程（昭和27年運輸省令第97号）
 - 船舶救命設備規則（昭和40年運輸省令第36号）
 - 船舶消防設備規則（昭和40年運輸省令第37号）
 - 船舶設備規程（昭和9年逓信省令第6号）
 - 小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第36号）
 - 船舶のトン数の測度に関する法律（昭和55年法律第40号）
 - 小型旅客船等の安全対策（ハード）（国土交通省、遊漁船業にのみ供する船舶向けの説明資料）

いずれも公的機関等が公表している資料です。制度は改正されるため、受験にあたっては必ず最新版をご確認ください。

旅客船の安全統括管理者試験（海上運送法）総合 想定問題集

2026年10月版（第1.1版・2026年10月14日改訂）

発行：Skill Base Camp <https://skillbasecamp.com>

本書は非公式の学習教材であり、試験を実施する団体の公認・監修を受けたものではありません。

内容は公開情報に基づき著者が独自に作成しています。制作時点の情報に基づくため、制度の最新の状況は一次情報をご確認ください。

文中に記載される試験名・団体名・製品名は、各社の商標または登録商標です。本文中では ™ および ® を省略しています。