

2026年10月版

旅客船の運航管理者試験 (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、運航管理者試験（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	旅客船の運航管理者試験（海上運送法）のうち、総合運航管理者（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、2026年4月14日公布・2027年4月1日施行の海上運送法施行規則の改正を含む
----	---

安全統括管理者の試験は扱わない

海上運送法には、運航管理者のほかに安全統括管理者の資格者証と試験がある。本書が対象とするのは運航管理者の試験だけで、安全統括管理者の試験の対策は含まない。ただし、運航管理者の試験でも安全統括管理者の選任や職務は出題範囲に入るため、第2章で扱っている。

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1～3章 輸送の安全の確保。総合・大型・小型のどの受験者も解く（60問）

【大型】第4～6・10・11章 大型船舶の運航、大型船舶の施設及び船員（90問）

【小型】第7～9・12・13章 小型船舶の運航、小型船舶の施設及び船員（90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1～6・10・11章、150問）、小型の受験者は【共通】と【小型】の章（第1～3・7～9・12・13章、150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。総合運航管理者の試験に合格しても、大型船舶・小型船舶の運航管理者資格者証は取れない（取れるのは総合運航管理者資格者証だけ）。大型船舶だけ、または小型船舶だけで事業をする場合は、その区分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。試験時間は60～90分とされている（区分ごとの時間は公表されていない）。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、大型と小型がそれぞれ60分、問題数は総合34問、大型20問、小型20問である。単純に割ると1問あたり2～3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問題数と出題範囲の広さから

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】	60問
大型船舶の運航【大型】	52問
小型船舶の運航【小型】	48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】	42問

科目別の出題数は公表されていないので、出題範囲を細かい論点に分けたとき、各科目に何論点あるかの比（約25%・22%・20%・16%・18%）で問数を決めた。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。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、速力・距離・時間の関係、風速の単位換算、最大搭載人員の算定などで、解説に計算の過程を書いてある。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	7
--------	----	---

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。** 運航管理者試験（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。発航中止条件の当てはめや速力・距離・時間の計算など、表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

限定小規模事業者特例の当てはめ

B社は、人の運送をする内航一般不定期航路事業を営んでいる。同時に運航する船舶は1隻で、総トン数15トン、旅客定員12人である。B社は、選任している運航管理者Xを船長として船舶に乗り組ませたいと考えている。通達に照らした記述として、最も適切なものはどれか。

- A Xと陸上従業者にあらかじめ兼務講習を受けさせ、陸上従業者を常時連絡できる場所に置き、事前に報告と修了証明書の提出をすれば乗り組ませられる。
- B 陸上従業者はXと常時連絡を取る役割を担うため、B社の従業者でなければならず、組合など自社外の者を陸上従業者に充てることはできない。
- C 兼務講習は、Xが船長として乗り組んで運航を始めた後に速やかに受ければよく、運航開始前にXと陸上従業者が受講している必要はない。
- D 旅客定員が13人未満でも、内航一般不定期航路事業は特例の対象とされていないので、B社はXを船長として乗り組ませることはできない。

問 2

輸送の安全の確保

KAZU I 事故の出航の判断

KAZU I 事故の船舶事故調査報告書に記載された、事業者の運航基準の定めと事故当日の状況を次の表にまとめた。報告書が示した、本船の出航の判断についての評価として、最も適切なものはどれか。

事業者の運航基準（発航の可否判断の要旨）

項目	定め
港内の状況による判断	港内が風速8m/s以上・波高0.5m以上・視程300m以下のいずれかに達していれば、船長は発航を中止する
航行中の見込みによる判断	航行中に遭遇する気象・海象が風速8m/s以上・波高1.0m以上のいずれかに達するおそれがあれば、船長は発航を中止する

事故当日の状況

項目	状況
出航時（10時ごろ）の港付近の海面	波は小さく穏やかだった
出航前に得られた情報	強風注意報と波浪注意報が発表されていた。運航予定の10時～13時は、北西の風15m/s・波高2～2.5mと予報されていた
船長の考え	様子を見て、悪化したら途中で引き返せばよい

- A** 出航時の港付近は穏やかで港内の中止条件に達していなかったため、出航の判断そのものは運航基準に沿っていたと評価された。
- B** 運航時間帯に中止条件を超える気象・海象となることが出航前に明らかになっていたため、本船は出航してはならなかったと評価された。

- C** 途中で引き返すことを前提にした出航は運航基準に反するとされ、同業者の間には見られない本船の船長独自の運航方法だったと評価された。
- D** 航行中の見込みに使う風速8m/s以上・波高1.0m以上という値が本船には緩すぎたことが、出航の判断を誤らせた背景にあると評価された。

問 3

大型船舶の運航

風速の単位換算と発航中止条件

ある旅客船事業者の運航基準では、発航地港内の発航中止条件のうち風速を「15 m/s以上」と定めている。港の風速計はノットで表示されるため、運航管理者は観測値を m/s に換算して条件に当てはめている。次の表の観測値について、風速が初めて発航中止条件に達した時刻として、最も適切なものはどれか。なお、1 ノット=0.514 m/s とし、換算値は小数第2位を四捨五入する。

港の風速計の観測値（10分間平均）

時刻	風速（ノット）
7時00分	26
8時00分	28
9時00分	31
10時00分	35

- A** 7時00分の観測値で初めて条件に達した。
- B** 9時00分の観測値で初めて条件に達した。
- C** 8時00分の観測値で初めて条件に達した。
- D** 10時00分までのいずれの観測値も条件に達しない。

問 4

小型船舶の運航

海図上の距離と所要時間

小型船舶が、次の表の出発地点から目的地点まで、同じ経度線に沿って真北へ一定の速力で航行する。風や潮流の影響は無いものとする。所要時間として、最も適切なものはどれか。

航行の条件

項目	値
出発地点	北緯34度12.0分・東経133度40.0分
目的地点	北緯34度31.5分・東経133度40.0分
速力	13ノット

- A 1時間30分
- B 1時間50分
- C 2時間47分
- D 40分

問 5

大型船舶の施設及び船員

国内旅客船の救命設備の備付け

国際航海に従事しない旅客船である次の表の船P・船Qについて、船舶救命設備規則による救命設備の備付けの記述として、最も適切なものはどれか。なお、いずれもロールオン・ロールオフ旅客船ではなく、表に書いた以外の限定や管海官庁による特段の指定はないものとする。

対象船舶の概要

項目	船P	船Q
航行区域	沿海区域	平水区域（湖川港内のみではない）
最大搭載人員（人）	300	200

- A 船Pは、最大搭載人員にあたる300人を収容するため十分な救命艇、救命いかだ、救命浮器又は救命浮環のいずれかを備える
- B 船Qは、平水区域を航行区域とする第二種船として、救命浮器等の備付けとは別に一隻の救助艇を備え付ける
- C 船Pは、救命艇又は救命いかだで最大搭載人員の全員を収容できるときは、救命胴衣を最大搭載人員の10%の数だけ備える
- D 船Qは、最大搭載人員の50%にあたる100人を収容するため十分な救命艇、救命いかだ、救命浮器又は救命浮環を備える

問 6

小型船舶の施設及び船員

船舶検査済票・臨時航行許可証

小型船舶の検査に合格したときに交付される書類等に関する記述として、最も不適切なものはどれか。

- A 船舶検査済票は、定期検査に合格した船舶のうち小型船舶に限り、船舶検査証書とあわせて交付される。
- B 臨時航行検査に合格した船舶には、船舶検査証書ではなく臨時航行許可証が交付される。
- C 臨時航行許可証の交付を受けた船舶が沈没したときは、船舶所有者は速やかにその許可証を返納しなければならない。
- D 小型船舶の所有者は、船舶検査済票を、船内の操縦場所付近の見やすい位置にはりつけておかなければならない。

解答・解説

問 1 正解 A 輸送の安全の確保 限定小規模事業者特例の当てはめ

運航管理者は、職務を行っている間は原則として船舶に乗り組めない。ただし、同時に運航する船舶が1隻で、総トン数20トン未満かつ旅客定員13人未満の内航貨客定期航路事業者または内航一般不定期航路事業者（限定小規模事業者）は、次のすべてを満たせば運航管理者を船員として乗り組ませてよい。

限定小規模事業者特例の条件

対象者	条件
運航管理者	兼務講習をあらかじめ受講する
陸上従業者	兼務講習をあらかじめ受講し、運航管理者と常時連絡が可能な場所に配置される
事業者	所轄地方運輸局長に、あらかじめ陸上従業者の報告と講習修了証明書の提出を行う

B社は1隻・15トン・定員12人の内航一般不定期航路事業者なので、この特例に当たる。したがって A が正しい。

他の選択肢 B は誤り。陸上従業者は自社の従業者以外の者でも差し支えないとされている。C は誤り。限定小規模事業者特例では、兼務講習をあらかじめ受講させることが条件である。運航開始後の受講でもよいとされるのは、災害等緊急事由特例の場合である。D は誤り。内航一般不定期航路事業を営む者は、限定小規模事業者特例の対象に含まれる。

出典 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（令和8年2月16日一部改正）第7（1）・（2）／海上運送法 第22条第2項（第10条の7第2項の準用）／海上運送法施行規則 第23条の6第1項（第21条の5の準用）

問 2 正解 B 輸送の安全の確保 KAZU I 事故の出航の判断

運航基準は、港内の状況だけでなく、航行中に遭遇する気象・海象が中止条件に達するおそれがあるときにも発航を中止すると定めていた。出航前の予報（運航予定の時間帯に北西の風15m/s・波高2～2.5m）は、航行中の見込みによる中止条件（風速8m/s以上・波高1.0m以上）をいずれも超えている。報告書は、出航前に波浪注意報が発表され、運航時間帯に運航中止基準を超える気象・海象となることが明らかになっていたことから、**出航してはならなかった**と考えられるとしている。したがって **B** が正しい。

他の選択肢 A は誤り。港内が穏やかでも、航行中の見込みによる発航中止の定めにあった。C は誤り。途中で引き返す判断をすることを前提とした出航が運航基準に反するとした点は正しいが、報告書は、ウトロ地区の小型遊覧船事業者の間で、気象・海象の悪化が想定される場合にこうした出航が少なからずあったとし、同業者の船長らの従前の出航が本船の船長の判断に影響した可能性があるとしている。D は誤り。報告書は、風速8m/s以上又は波高1.0m以上という値は本船が知床半島西側海域を航行する際に危険な状況に陥りかねない境目の条件を示したもので、運航基準がこれを運航中止基準に採用していることには**合理性がある**としている。

出典 船舶事故調査報告書 旅客船KAZU I 沈没（運輸安全委員会、令和5年9月）2 事実情報「運航基準」第2条、3.5.1 本船の安全な運航が困難となる気象・海象の条件 (1)(2)、3.5.2 本船船長による出航判断に関する分析 (1)～(3)、4 結論「本船船長の運航上の判断」・「本事故の原因」(3)

問 3 正解 B 大型船舶の運航 風速の単位換算と発航中止条件

ノットで表示された風速に 0.514 を掛けて m/s に換算し、15 m/s以上かどうかを確かめる。

観測値の換算

時刻	換算	風速 (m/s)	条件 (15 m/s以上)
7時00分	26×0.514	13.4	達しない
8時00分	28×0.514	14.4	達しない
9時00分	31×0.514	15.9	達する
10時00分	35×0.514	18.0	達する

初めて条件に達したのは9時00分の観測値である。気象庁の換算表でも、30ノットは約15 m/s、35ノットは約18 m/s とされている。したがって **B** が正しい。

他の選択肢 A は誤り。ノットの値をそのまま m/s の条件と比べると、 $26 \geq 15$ として7時00分で達したことになる。C は誤り。1ノット=1.852 km/h の係数で割ると、 $28 \div 1.852 = 15.1$ となり8時00分で達したように見えるが、1.852 はノットを km/h にするときの係数で、m/s への換算には使えない。D は誤り。km/h から m/s への換算 ($\div 3.6$) をノットに当てはめると、 $35 \div 3.6 = 9.7$ となり、どの時刻も条件に達しないように見える。

出典 気象庁「速度、風速、距離の換算表」(風速 ノット→m/s)、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

問 4 正解 A 小型船舶の運航 海図上の距離と所要時間

海図上の距離は海里で表し、2点間の距離はその地点の真横の緯度尺で測る。緯度1分が1海里なので、緯度の差がそのまま距離になる。1ノットは1時間に1海里進む速力である。

計算の過程

段階	計算	結果
距離	$34\text{度}31.5\text{分} - 34\text{度}12.0\text{分} = 19.5\text{分}$	19.5海里
所要時間	$19.5 \div 13 = 1.5$	1.5時間
時間・分	$0.5\text{時間} \times 60 = 30$	1時間30分

したがって A が正しい。

他の選択肢 B は誤り。1.5時間を「1時間50分」と読み違えた値である。C は誤り。 $19.5 \times 1.852 = 36.1$ とキロメートルに直した距離を、ノットのまま13で割った値（約2.78時間）である。D は誤り。 $13 \div 19.5$ と速力を距離で割った値（約0.67時間）である。

出典 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）第3章の1 第2課 2-2 沿岸における航法 2 距離と速力

問 5 正解 D 大型船舶の施設及び船員 国内旅客船の救命設備の備付け

国際航海に従事しない旅客船は第二種船である。平水区域を航行区域とする第二種船は、最大搭載人員の50%（湖川港内のみを航行するものは25%）を収容するため十分な救命艇、救命いかだ、救命浮器又は救命浮環を備える（第58条第1項）。船Qは $200 \times 0.5 = 100$ （人）分となる。したがって D が正しい。

他の選択肢 A は誤り。沿海区域を航行区域とする第二種船は、最大搭載人員を収容するため十分な救命艇又は救命いかだを備える（第57条第1項）。救命浮器等で代えられるのは、航行区域が平水区域から最強速力で2時間以内に往復できる区域に限定された船（同条第3項）で、本問ではその限定はない。B は誤り。第58条の2第1項により救助艇を備えるのは、遠洋区域又は近海区域を航行区域とする第二種船と、沿海区域を航行区域とするロールオン・ロールオフ旅客船（一部を除く）であり、平水区域を航行区域とする船Qには求められていない。C は誤り。第60条第1項により第二種船は最大搭載人員と同数の救命胴衣を備える。最大搭載人員の10%で足りるのは、同項ただし書により、平水区域を航行区域とする第二種船で最大搭載人員を収容するため十分な救命艇、救命いかだ、救命浮器又は救命浮環を備えるもの（ロールオン・ロールオフ旅客船を除く）に限られ、沿海区域を航行区域とする船Pは当たらない。

出典 船舶救命設備規則 第1条の2第2項・第57条・第58条・第58条の2・第60条

問 6 正解 D 小型船舶の施設及び船員 船舶検査済票・臨時航行許可証

船舶安全法施行規則第42条第3項は、小型船舶の所有者に、船舶検査済票を**両船側の船外から見やすい場所**にはりつけておくことを求めている（両船側にはりつけることが困難な船舶は、管海官庁が適当と認める場所。小型船舶検査機構が検査事務を行う小型船舶では、施行規則第65条の5により「機構」と読み替える）。操縦場所付近の船内ではない。したがって **D** が正しい。

他の選択肢 A は適切。定期検査に合格した船舶には船舶検査証書が交付され、船舶検査済票は小型船舶に限って交付される（法第9条第1項）。B は適切（法第9条第2項）。C は適切。施行規則第43条第2項は、船舶が滅失し、沈没し、又は解撤されたときに船舶検査証書を返納させる第41条第1項を、臨時航行許可証に準用している。なお、法第9条と施行規則第41条第1項・第42条の「管海官庁」は、機構が検査事務を行う小型船舶では「小型船舶検査機構」（法第7条ノ2）又は「機構」（施行規則第65条の5）と読み替えるので、許可証・検査済票を交付する者と許可証の返納先も、その小型船舶では機構になる。

出典 船舶安全法 第7条ノ2、第9条第1項・第2項、船舶安全法施行規則 第41条第1項、第42条第3項、第43条第2項、第65条の5

本章の出典

- ・ 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日時点
- ・ 海上運送法に基づく安全統括管理者資格者証及び運航管理者資格者証に関する省令（令和6年国土交通省令第43号）
- ・ 海上運送法に基づく安全統括管理者試験及び運航管理者試験の内容及び方法の基準等を定める告示（令和6年国土交通省告示第257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政策課長
- ・ 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
- ・ 安全統括管理者試験・運航管理者試験（国土交通省 海事局ウェブページ、2026年10月閲覧）
- ・ 運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン（国土交通省大臣官房運輸安全監理官、令和5年6月）
- ・ 運輸安全委員会設置法
- ・ 船舶事故調査報告書 旅客船KAZU I 沈没（運輸安全委員会、令和5年9月4日議決）
- ・ 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」（台風に関する用語、風、波浪・潮位、氷・霜・霧・雷・日照時間、気団・前線・気圧配置、「特別警報、危険警報、警報、注意報、気象情報」）（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）
- ・ 国土交通省 海事局「安全管理規程（ひな形）小規模航路事業者用」（安全管理規程・運航基準）
- ・ 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）
- ・ 船舶職員及び小型船舶操縦者法・同法施行規則
- ・ 海上運送法施行規則
- ・ 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）
 - 船舶復原性規則（昭和31年運輸省令第76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）
 - 船舶機関規則（昭和59年運輸省令第28号）
 - 旅客船の総合的な安全・安心対策（令和4年12月22日 知床遊覧船事故対策検討委員会）
 - 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。

旅客船の運航管理者試験（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。