MB

Maritime Bureau

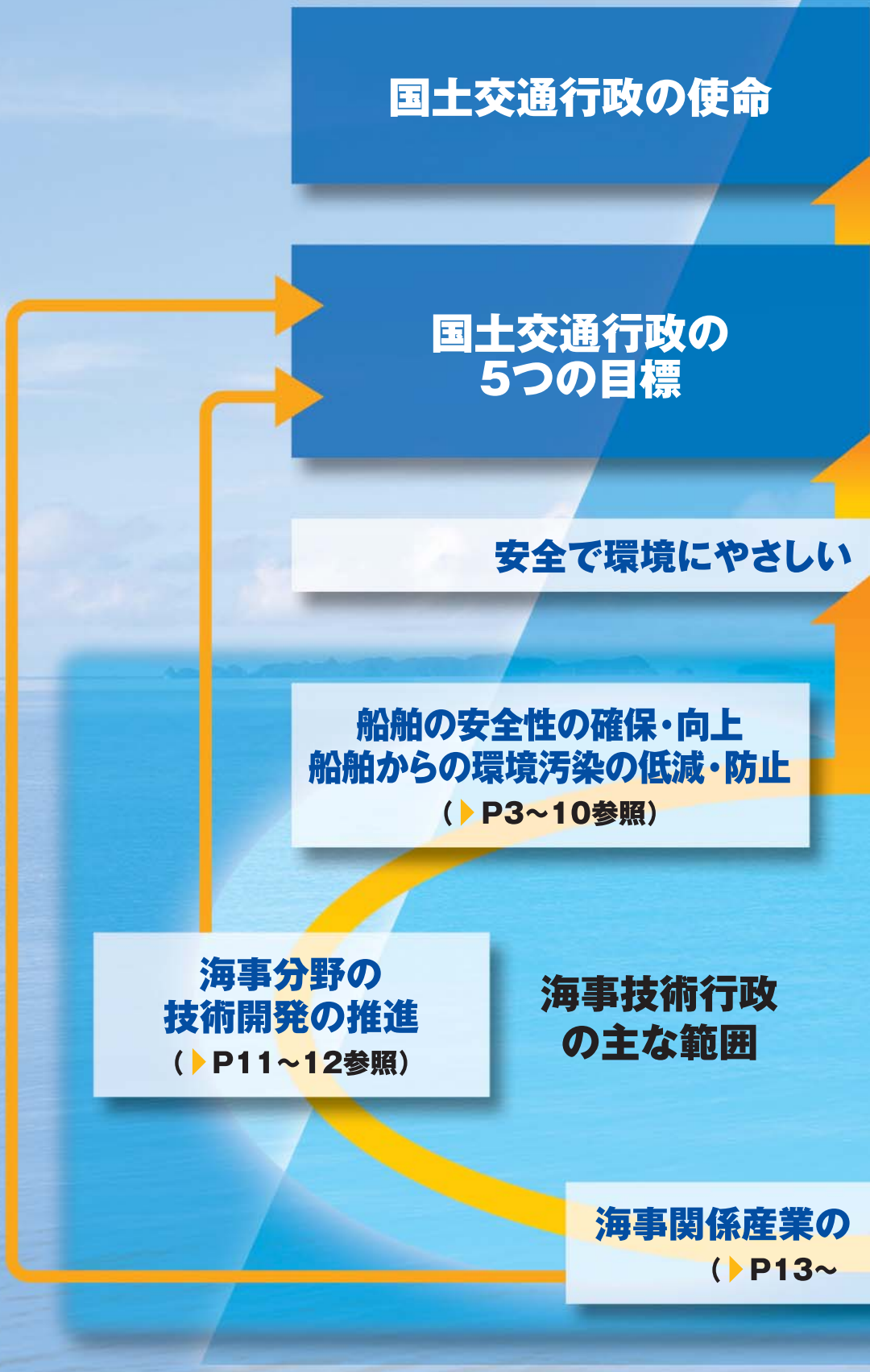
海事技術行政について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

国土交通省における海事技術行政の果たす役割

Maritime Bureau



人々の生き生きとした暮らしと、これを支える活力ある経済社会、日々の安全、美しく良好な環境、多様性のある地域を実現するためのハード・ソフトの基盤を形成すること。

- 自立した個人の生き生きとした暮らしの実現
- 競争力のある経済社会の維持・発展
- 安全の確保
- 美しく良好な環境の保全と創造
- 多様性のある地域の形成

安定的な海上輸送の確保

安定的で円滑な外航・内航海運の確保
安全な運航の確保

優良な船員の安定的確保

事業基盤の確保
16参照）

海事行政の主な範囲

MB
CONTENTS

- 国土交通省における海事技術行政の果たす役割 ―― 1
- 安全環境基準の策定と国際社会への貢献 ―― 3
- 海事技術専門官（船舶検査官）の業務 ―― 5
- 海事技術専門官（船舶測度官）の業務 ―― 7
- 海事技術専門官（外国船舶監督官）の業務 ―― 9
- 技術開発の推進 ―― 11
- 船が出来るまで ―― 13
- 舟艇関連産業の紹介 ―― 15
- 船舶産業政策の紹介 ―― 16
- 適確で効率的な業務遂行に向けた取り組み ―― 17
- 国内外に広がる活躍の場・組織 ―― 18

安全環境基準の策定と国際社会への貢献

IMOの役割

1958年設立の海事問題に関する国連の専門機関で、海上の安全や海洋汚染の防止といった海運に影響する技術的・法律的問題を取り扱っています。

IMOには世界167ヶ国が加盟していて（2007年12月現在）、総会、理事会とMSC・MEPCなど5つの委員会、専門的な技術的審議を行う9つの小委員会から構成されています。

日本の役割

日本は造船業、海運業の両方で世界のトップレベルにある世界でも類のない海事立国であり、IMO設立以来理事国の地位を確保し、IMOの諸活動に責任ある立場から参画しています。

委員会や小委員会による国際会議がほぼ毎月開催され、船舶技官は研究機関や業界団体などと協力し、世界各国を相手に船舶の安全性や環境影響といった技術的検討に基づく条約策定などの議論を行っています。

これらの議論の結果、日本の技術をもとに作成されたIMOの条約もあり、世界海運の発展に大いに貢献しています。

国内での対応

■国際基準の国内への取り入れ

国内法令では、外航船に対しては国際条約に基づく技術基準を適用します。これに対して内航船は、国際基準の考え方を適用しつつ、日本沿岸のみを航行することなどから、技術基準の緩和といった検討を行っています。

■国内由来の規制・基準の見直し

国内における事故などを契機として、安全基準等の強化や規制範囲の拡大を行っています。

国際会議開催までの流れ

コレスポンデンスグループ

会議と会議の間に、各国が参加して行われる、メーリングリストを利用した議論の場です。条約改正やガイドライン作成など、1週間程度の会議期間では達成できない作業を、時間をかけて議論します。各国の意見を踏まえつつ、いかに日本の意見を盛り込ませていくかが腕の見せ所です。

提案文書提出

これまでの会議の議論などをふまえ、各国の意見が文書として提出されます。提出された文書に対して反対意見の文書が出されることもあり、1回の会議に提出される文書は全体で100本近くにもなります。議論の動向は日本の造船・海運業に多大な影響を及ぼす場合もあるため、国内の情勢を汲みつつ積極的に文書を提出しています。

対処方針作成

会議1ヶ月前ともなると、会議への文書が出そろい、本格的な準備が始まります。日本を含めた各国からの提案文書の内容に基づき、関係する業界団体などと協力して会議場での対応を検討します。この際、日本にとって重要な案件を判断する目が行政官にとって必要になります。

会議

会議期間中は、全体会議だけでなく、WGやレセプションなどもあるため、それぞれの対処に追われます。会議では提案文書の説明や対処方針に基づいて議場で発言することも重要ですが、結果報告のためにメモをとることも国の代表として出席する行政官としての重要な仕事です。

VOICE 職員の声

海事局検査測度課危険物係長
野中　秀紀

入省して3年目、危険物輸送のルールの策定に加え、輸送に許可が必要な危険物の輸送申請への対応などを行っています。

危険物の規則は条約に基づく世界共通のルールなので、そのルールの改正は国際会議において行われます。私の場合はロンドンで開催されたDSCという危険物関係を扱う小委員会に出席し、ルール改正に対して日本としての発言を行いました。また、国際ルールが改正されると、対応する国内の法令の改正を行います。

危険物係に限らず、世界とつながっている海が対象の海事局では国際的な業務が多く、世界に目を向けた仕事ができるのが魅力の一つだと思います。

そんな海事局で一緒に働きませんか?

用語説明

MSC・MEPC
IMOにおいて技術的な検討を行う2つの委員会であり、それぞれ海上安全委員会（MSC）、海洋環境保護委員会（MEPC）といいます。これらの委員会を補助するために、防火や復原性などの小委員会があり、国際基準策定のための専門的な技術的検討を行っています。

WG
会議期間中に、設置される作業部会のことです。全体会議と並行して個別の議題についての議論を行い、結果を全体会議に報告します。多くの場合、重要な議題や、コレスポンデンスグループで議論された議題に対して設置されます。

業務紹介

01 海事技術専門官（船舶検査官）の業務

■ 船舶検査官の業務とは

船舶検査官は、100年以上の伝統を有するわが国でも有数の歴史ある職務です。全国に配置されている船舶検査官は、日々の船舶の検査業務を通じて、わが国の船舶の安全・保安の確保や海洋・大気環境の保全等を担っています。

船舶は海上という極めて厳しい自然条件の中で安全に航行するために、様々な設備を搭載し、構造にも工夫が凝らされています。また、船舶の用途によって大きさや構造が大きく異なります。このため、船舶検査官には幅広い知識と豊富な経験、技術者としての深い洞察力と判断力が要求されますが、その分とてもやりがいがある職務です。

1 船舶検査の流れ（新造船の場合）

新造船の船舶検査は、概ね以下のような手順により行われます。

申請・事前打ち合わせ

造船所や船主から船舶検査の申請を受け付けることから船舶検査は始まります。また、申請の前後に申請者の方と検査の内容や進め方について打ち合わせをすることもあります。

打ち合わせ

設計検査

設計図面の審査を行います。船体や機関、電気設備、救命設備等について、提出された図面や計算図書等に基づいてその船舶が関係法令や規則に従って設計されているかどうか審査します。大型旅客船ともなると、設計検査のための資料も膨大なものとなります。

船体の検査

機関の検査

予備検査

船舶に取り付ける機器は、製造工場で完成された段階で検査を受けることができます。検査官は工場等に赴き、生産された機器・部品等が規則に適合しているかどうか検査を実施し、合格した部品には合格マークを打ちます。

溶接部のX線写真の検査

救助艇の検査

造船所等での検査

船舶の製造段階で、造船所等に赴き検査（臨検）を実施します。一隻の船舶について通常複数回臨検をします。設計図面どおり製造されているかどうかの確認や、溶接部のチェック、各種設備の作動試験等を行います。

船舶が海外の造船所で建造される場合には、船舶検査官がその造船所まで出張し、検査を行うこともあります。

試運転中の旅客船

試運転

海上での試運転に乗船し、船舶の各種機能に問題はないかどうか最終的に確認します。大型船になると、この試運転は複数日にわたることもあります。試運転が無事終了し、各種の船舶検査に合格すると、船舶検査証書が交付されます。

2 運航開始後の定期的な検査

船舶は海上という厳しい条件で使用され、通常10～20年といった長期にわたり使用されることから、適切な維持管理と定期的検査が極めて重要です。法で定められている検査の間隔は船種や航行区域等によって異なっています。この定期的検査を適確に実施することも船舶検査官の重要な業務です。

船体とプロペラの外観検査

エンジンのヘッドカバーの精密な検査

3 その他の検査

近年、船舶に求められる社会的要請の多様化を受けて、船舶検査官の活躍する分野も益々広がっています。特に環境分野では排ガスや船体塗料に関する規制等、様々な規制の導入が進められています。

また、船舶の運航会社の安全管理体制を審査する業務や、テロ等を防ぐための船舶の保安体制・設備に関する検査業務も船舶検査官が担当しています。

02 海事技術専門官（船舶測度官）の業務

■ 船舶測度官の業務とは

船舶の総トン数は海事分野に欠くことのできない基盤（指標）であり、国際性・安全性のベースとなるものです。その総トン数の算定を行い、公正、中立な行政、財産権の保全を支えているのが船舶測度官です。総トン数は、十分に能力のある専門家として船舶測度官が算定すると法令で定められており、責任も重く、高度な専門性を有しています。

1 総トン数の算定（海事制度における指標）

船舶測度官は、建造中の船舶に立ち入り、船体・甲板室等のデータを収集し、総トン数を算定します。算定された総トン数は安全基準を含む海事制度のベースとして用いられる他、財産権等を公証するものとして登記・登録がなされることになっています。

総トン数は船舶の各種活動に大きな影響を与えるものであり、また、全国共通に一律に定められる必要があります。

●総トン数の算定

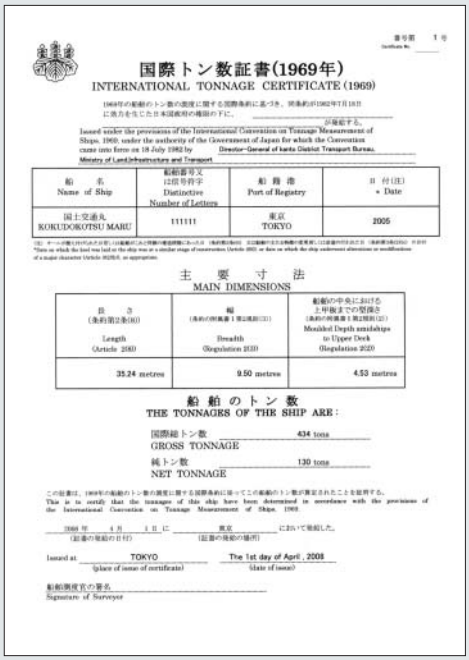
2 国際トン数証書（船舶のパスポート）の作成

船舶測度官は、船舶が国際航海をするために必要となる各種証書を作成します。

●国際トン数証書

「船舶のトン数の測度に関する法律」により、国際航海に従事する長さ24メートル以上の船舶には「国際トン数証書」の所持が義務づけられています。

国際総トン数は国際航海に従事する船舶の大きさを表す指標であり、船舶の国際性を担保するものとして「1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約」に基づき算定します。



国際トン数証書(1969年)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

船名 Name of Ship	船舶番号又は区別符字 Distinctive Number of Letters	船籍港 Port of Registry	日付(注) Date
国土交通丸 KOKUDOKOTSU MARU	111111	東京 TOKYO	2005

主要寸法 MAIN DIMENSIONS

長さ Length (Article 2(6))	幅 Breadth (Regulation 2(1))	船舶の中央における上甲板までの型深さ Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
35.24 metres	9.50 metres	4.53 metres

船舶のトン数 THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

国際総トン数 GROSS TONNAGE 434 tons

純トン数 NET TONNAGE 130 tons

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

(証書の発給の日付) (証書の発給の場所)

Issued at TOKYO (place of issue of certificate) The 1st day of April, 2008 (date of issue)

船舶測度官の署名 Signature of Surveyor

3 立入臨検

船舶測度官は、定期的に船舶に立入り（検認）、総トン数等登録事項の確認を行います。また、年末年始の安全総点検、外国船舶に対するPSC（トン数PSC）でも、船舶に立入り違法改造のないことを確認しています。

4 行政相談

船舶測度官は、総トン数算定の専門家として幅広い分野に関わることとなります。船舶の総トン数の算定を中心に船舶の登記・登録、トン数に関する国際条約、外国船舶への立入（トン数PSC）等幅広い知識が必要です。

行政相談では、事業者等からの相談に対し幅広い知識を基に適確に判断する必要があります。

03 海事技術専門官（外国船舶監督官）の業務

■ 外国船舶監督官（PSC官）の業務とは

我が国に入港した外国籍船に対して、海上における人命の安全や海洋環境の保全を図るため、船舶の構造設備、海洋汚染防止に係る措置及び乗組員の資格要件等について国際条約に適合しているか検査（ポートステートコントロール：PSC）を執行します。

1 PSC（ポートステートコントロール）とは

船舶の航行安全及び海洋環境の保全などは、旗国が検査を実施することになっています。PSCは、その旗国が果たすべき役割を補完するために実施するもので、寄港国の権利として入港する外国船舶に立入り、国際条約に定める構造設備基準等の適合性について検査を実施するものです。

●救命設備を確認する外国船舶監督官

2 PSCの検査内容・是正手続き

（PSC開始） → 条約基準の適合性確認 → 重大な不適合発見 → 是正命令 → 是正措置の確認 → （PSC終了）

PSCの検査は、条約証書の確認、船体構造の健全性、救命・消防設備、海洋汚染防止設備、船員の資格証明書及び船舶の保安の確保等について国際条約に基づき検査を行います。

PSCの検査の結果、国際条約の基準に適合していなければ技術基準適合命令（あるいは是正通告又は改善命令）を発出します。

基準不適合が是正された場合は、当該不適合の是正確認を行い、出港を認めることになります。なお、技術基準適合命令等に従わない場合には、航行停止命令等を発出することになります。

3 PSCにおける国際調和

我が国は東京MOU域内におけるメンバー国からの研修生の受入を行い、域内のPSCの向上に努めています。

また、外国船舶監督官のレベルアップのために関係国との相互派遣事業等も行っています。

＊東京MOUとは、PSCを効率的に実施するために、アジア太平洋地域の関係国との合意により設立されたPSC実施の体制のことです。我が国も東京MOUのメンバー国の一員となっています。

●相互交流でのPSC

●外国人受入研修でのプレゼンテーション

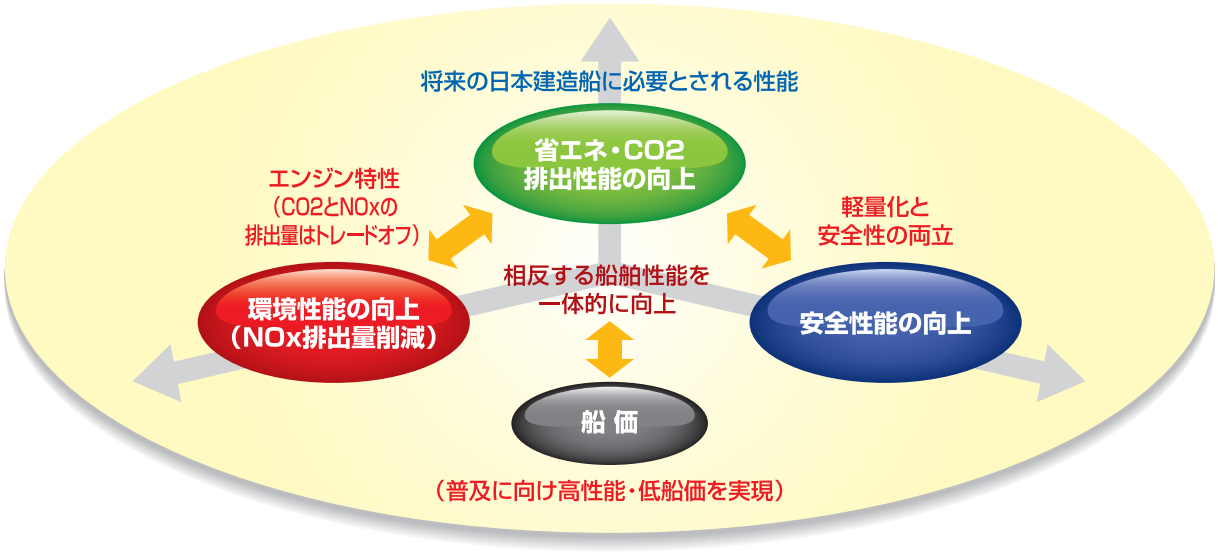
技術開発の推進

我が国は世界でもトップクラスの海事技術を有する技術大国です。この技術力を活かし、安全や環境問題への対策の提案、海洋の利活用、海運や造船・舶用工業の国際競争力強化など、国際・国内の海事分野の政策課題に取り組んでいます。

海洋環境対策

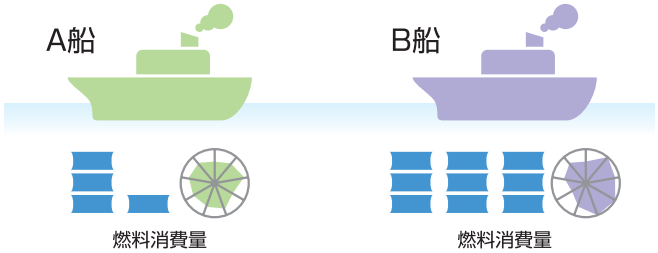
環境対策を国際的にリード　～海洋環境イニシアティブ～

船舶からの排ガス（NOx）や地球温暖化、海洋汚染など多様な環境問題に対応し、より環境に優しい海運の実現を図るため、「海の10モードプロジェクト」、「スーパークリンマリンディーゼルエンジンの開発」、「リスク評価に基づく構造基準の構築」等の政策と、これらを実現する基盤となる人材育成を一体的に推進しています。



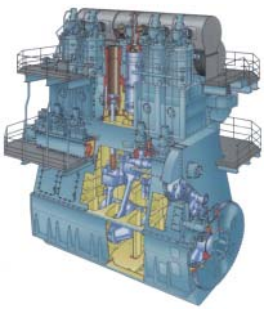
船の燃費性能を測る　～海の10モードプロジェクト～

海の10モードプロジェクトでは、実際の運航状態を反映した船の燃費性能を判りやすく示す指標を開発します。この技術を基に、省エネ性能に優れた船舶の普及を図り、国際海運からのCO2削減を推進します。



環境に優しいエンジンの開発　～スーパークリンマリンディーゼル～

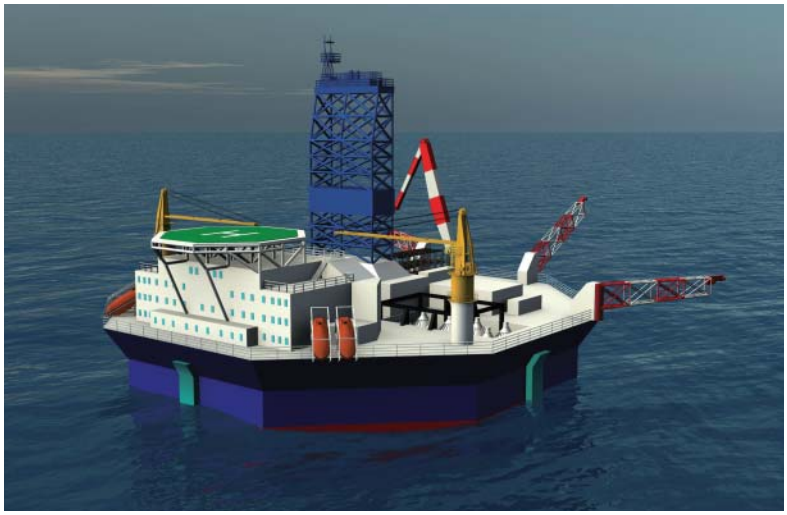
大幅な規制強化が見込まれるNOx排出に関する国際動向に対応し、NOx排出量80％の削減を実現可能とする技術開発です。排ガス後処理装置により、NOxとトレードオフの関係にあるCO2の排出を抑えながら大幅なNOx削減が可能となります。



海洋の利用

フロンティアへの挑戦 ～外洋上プラットフォーム～

我が国は、世界第6位の広大な排他的経済水域を有しています。外洋上プラットフォームは、この海洋空間・資源を有効に利活用し、海洋国家として発展していくために重要な基盤技術です。



内航海運の活性化

海上輸送の高度化　～次世代内航船（SES）の開発・普及～

スーパーエコシップ（SES）は、電気推進システム、二重反転ポッドプロペラ等の採用により、従来の内航船に比べ、CO2排出量の10%以上削減、NOx排出量30%削減、操作性能の向上、船内労働環境の改善等を実現する次世代内航船です。

COLUMN

海上技術安全研究所との連携

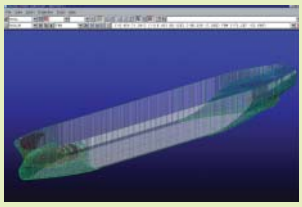
これらの海事行政課題に関係する研究開発や政策検討に際しては、独立行政法人海上技術安全研究所が大きな役割を担っています。

海上技術安全研究所は、400メートル水槽や実海域再現水槽など世界でも有数の研究施設や高度な技術力を有し、安全・環境・海洋・輸送の高度化などの国際・国内の海事行政ニーズに対し、「政策課題解決型研究所」として質の高い技術的ソリューションを提供しています。

こうした研究所の活動は、IMO（国際海事機関）における安全・環境基準の策定等の我が国の国際活動を支え、海事分野における日本の国際的プレゼンスの確保にも貢献しています。

船が出来るまで

計画・設計



コンピュータ技術を駆使し、船を立体的に設計します。

鋼材切断

設計情報に基づき鋼板を自動切断します。

組立

溶接してつないだ部品を組立ブロックにします。

ブロック搭載

ドックまたは船台の上で、船体ブロックを積み上げていきます。

搭載

舶用工業製品

船舶が安全に運航するために必要な設備（機器）です。

■ 主な舶用工業品（例）

ディーゼル機関、発電機

一般的な船のエンジンは、ディーゼル機関です。熱交換率が非常に良いのが特徴です。

その他、電気推進機関、タービン機関で動く船なども存在します。

プロペラ

エンジンの出力を推進力に変換するための装置がプロペラです。扇風機が風を起こすように、後方に向けて早い水流を作り、その反力により船は推進します。

ぎょう鉄

船の先端部など複雑な部分の曲面はガスバーナーの炎と水だけで人の手によって造られます。

溶接

溶接して鋼板をつなぎます。

進水

船台から滑らせるか又は、ドックに水を入れて船を浮かべます。

艤装

岸壁につないだ状態で、船内の工事を行います。
艤装工事は進水後だけでなく、進水前にも行われます。

引渡へ

搭載

船舶の建造行程を効率化するため、
ブロック搭載の際に舶用工業製品を先行的に搭載します。

操舵機、レーダー等

船舶では、自動車のハンドルに当たる操舵機、方位を測定するコンパス、また、周囲の船や障害物を把握するレーダ等により安全な操船を行います。

錨

船舶を一定の場所に泊めておくためのものが錨です。錨が海底をかく力と錨鎖が海底に横たわることによる摩擦力により、船舶が風や波浪で流されることを防いでいます。

舟艇産業の紹介

舟艇産業とは

舟艇産業とは、舟艇（20トン未満のプレジャーボート）、舟艇用機関、および舟艇関連部品等の製造、整備および流通などに関わる産業です。たとえば、モーターボート、ヨット、PWC、ミニボート、マリンエンジンなどが含まれます。

海事局では、舟艇産業の健全な発展を図るため、安全で安心なマリンレジャーの普及促進と、環境に配慮した舟艇関連製品の製造などへの取り組みを積極的に推進しています。

舟艇関連製品

モーターボート

ヨット

PWC（Personal water craft）

ミニボート

マリンエンジン

マリンレジャーの振興と健全な利用に向けた取り組み

プレジャーボート利用の拡大

利用活性化への取り組み「利用振興」

●利用者の拡大

■マリンイベントの開催

■国際ボートショー
■マリンフェスタ
■マリンウィーク
■ミニボートフェスティバル　など

●利用形態の多様化を推進　●地域の活性化

■『海の駅』の拡大・利用促進

いつでも、誰でも、気軽に利用できるマリンレジャーの拠点として海の駅を全国各地に展開し、利用者の増加を推進

プレジャーボートを巡る社会的課題

社会的課題の解決への取り組み「利用適正化」

●利用環境対策

■FRP船リサイクルシステムの構築

FRP船のリサイクル処理の普及・推進

■排ガス・騒音の業界自主規制

エンジン排ガス値やPWC騒音値を段階的に低減する業界自主規制を実施

■PWCの利用環境整備

管理型ゲレンデやゲレンデルールの策定などを推進

●安全対策

■プレジャーボート保険の普及

マリンレジャーを安全に楽しむための保険の加入を促進

船舶産業政策の紹介

造船施策

造船業は、船主へ船舶を供給することを通じて、我が国の流通を支えるとともに、国内立地を維持し地域経済・雇用に貢献している重要な産業です。

国土交通省では、造船業が多様化する社会的・経済的ニーズに応えることのできる技術力、競争力を確保し続けられるよう各種課題に取り組んでいます。

また、国際的には、造船市場は世界単一市場であり、一国の政策、造船事業者の受注慣行等が国際造船市場における競争環境へ直ちに影響を与えるため、各国との緊密な対話を行い、多国間との政策協調に向けた取組みを行っています。

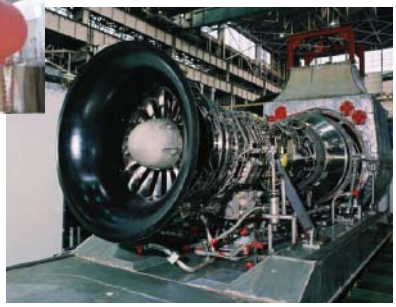
舶用工業施策

舶用工業は、船舶の安全運航等のために設置されている設備（エンジン、発電機、航海設備、救命設備等）について製造・修理を行う重要な産業です。

原材料の高騰・入手難による舶用工業製品の安定供給への懸念や韓国・中国市場の国際競争が激化しているため、産業基盤の整備を進めるとともに国際競争力の強化等を図っています。

また、厳しい環境課題の克服、海難事故の防止等を図るため、舶用品の技術開発に取り組んでいます。

二重反転ポッド型プロペラ



ガスタービンエンジン

舟艇施策

プレジャーボートを利用したマリンレジャーへの国民のニーズに応え、マリンレジャーをより身近に楽しめる国民生活を目指し、プレジャーボートの利用活性化を推進しています。

一方、近年、海難事故の増加や、水面利用の問題、環境負荷の増大等の社会的な課題となっていることから、安全で環境にも配慮したプレジャーボート利用のための環境づくりを進めています。

適確で効率的な業務遂行に向けた取り組み

海事技術行政の内容が複雑化、高度化するなかで、職務を行う職員を適切にサポートし、行政組織として必要な業務を適確かつ効率的に遂行していくために、国土交通省海事局では下記に示すような様々な取り組みを行っています。

ISO9001の導入による業務の継続的改善

平成18年6月に、全国規模の行政組織としてはわが国で初めて、国土交通省の船舶検査等実施組織（地方運輸局を含む）は、ISO9001（品質マネジメントシステム）を取得しました。

これにより、業務手順の文書化、手順書に従った業務の実施、実施記録の管理、PDCA（Plan-Do-Check-Act）サイクルによる業務の継続的改善等の体制を確立し、行政サービスの高品質化や事業者ニーズへの迅速な対応、手順の文書化を通じた全国における行政サービスの均一化を進めています。

海事技術専門官制度の導入

国土交通省では平成18年に船舶検査官、船舶測度官、外国船舶監督官の3執行官を、海事技術専門官に統合しました。これにより、常に効率化が求められる行政組織において、変動する行政ニーズにより機動的で柔軟に対応していくことが可能となりました。

研修制度の充実

海事技術行政を担当する職員に求められる知識・経験は、行政官としての一般的なものに加えて、技術職員として船舶分野を中心とした専門的な知識が必要とされます。最近では、安全・環境保全分野の新規規制の導入や外部・内部組織に対する監査業務などの新しい業務も増えているほか、海事技術専門官制度の導入により、各職員がより幅広い知識を身につける必要があります。このため研修制度も、さまざまなメニューを取り揃えており、職員の知識の深化やスキルの向上をシステマチックにサポートします。

研修メニューの例

- 船舶技術行政研修
- 船舶測度業務研修
- 乗船研修
- 機関解放研修
- 造船学基礎研修
- 放射線・原子力関係研修
- ISO審査員補研修

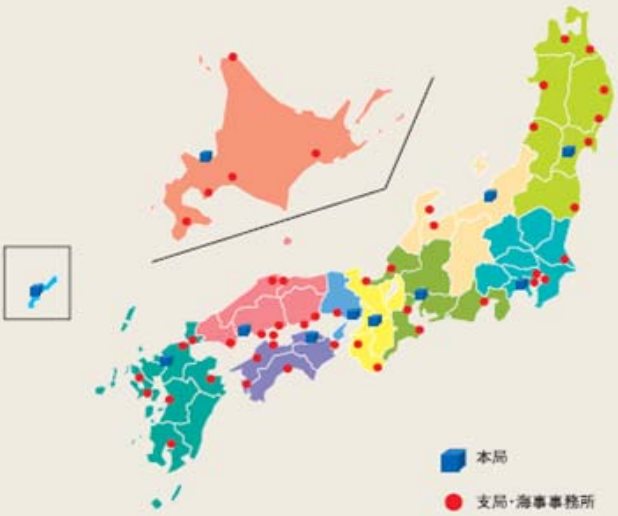
情報システムの強化

国土交通省海事局では、船舶検査等の業務の情報化やデータベース化を進めています。およそ1万2000隻に及ぶ検査対象船舶の要目や検査履歴等を管理しており、これらのデータベースに基づいた事故やトラブル等の分析作業も行っています。

国内外に広がる活躍の場

地方運輸局

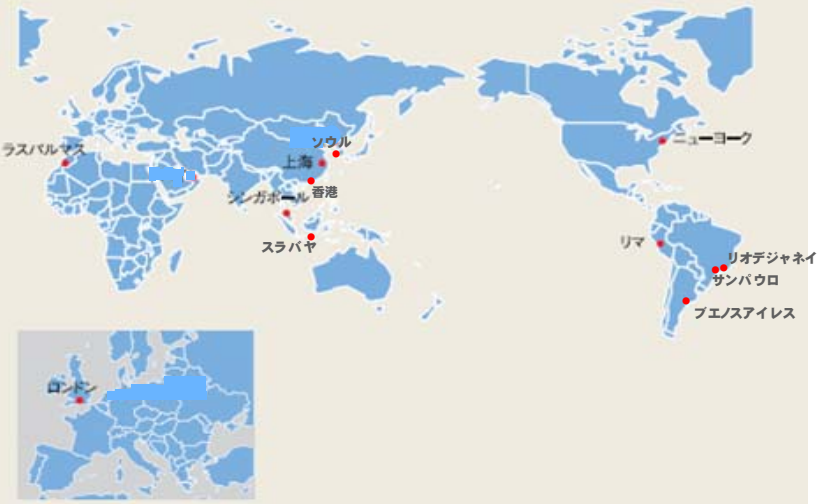
海事技術専門官は、全国の地方運輸局（沖縄は沖縄総合事務局）に配置されています。地方運輸局は本局及び支局、海事事務所で構成されています。



［2008年7月現在］

在外公館、JETRO海外事務所等

海事技術行政は国際的な業務が多く、在外公館等の海外駐在や国際会議での交渉、海外での船舶検査等、様々な場面で海事技術職員が活躍しています。



［2013年7月現在］

組織

国土交通省

- 国土交通大臣
- 国土交通副大臣
- 国土交通大臣政務官
- 国土交通事務次官
- 技監
- 国土交通審議官

（施設等機関）
- 国土交通政策研究所
- 国土技術政策総合研究所
- 国土交通大学校
- 航空保安大学校

（地方支分部局）
- 地方整備局
- 北海道開発局
- 地方運輸局
- 地方航空局
- 航空交通管制部

（外局）
- 運輸安全委員会
- 気象庁
- 海上保安庁
- 観光庁

（内部部局）
- 大臣官房
- 総合政策局
- 国土政策局
- 土地・建設産業局
- 都市局
- 水管理・国土保全局
- 道路局
- 住宅局
- 鉄道局
- 自動車局
- 海事局
- 港湾局
- 航空局
- 北海道局
- 政策統括官

海事局

- 局長
- 次長
- 審議官
- 技術審議官
- 総務課
- 安全政策課
- 海洋・環境政策課
- 船員政策課
- 外航課
- 内航課
- 船舶産業課
- 検査測度課
- 海技課
- 安全技術調査官

海事局関連
独立行政法人
- 独立行政法人海上技術安全研究所
- 独立行政法人航海訓練所
- 独立行政法人海技教育機構

［2013年7月現在］

問い合せ先

国土交通本省	海事局	検査測度課	03-5253-8639
北海道運輸局	海上安全環境部	船舶安全環境課	011-290-2771
東北運輸局	海上安全環境部	船舶安全環境課	022-791-7516
北陸信越運輸局	海事部	船舶安全環境課	025-285-9158
関東運輸局	海上安全環境部	船舶安全環境課	045-211-7225
中部運輸局	海上安全環境部	船舶安全環境課	052-952-8021
近畿運輸局	海上安全環境部	船舶安全環境課	06-6949-6426
神戸運輸局	海上安全環境部	船舶安全環境課	078-321-7052
中国運輸局	海上安全環境部	船舶安全環境課	082-228-8794
四国運輸局	海上安全環境部	船舶安全環境課	087-825-1189
九州運輸局	海上安全環境部	船舶安全環境課	092-472-3174
沖縄総合事務局	運輸部	船舶船員課	098-866-1838

国土交通省

〒100-8918
東京都千代田区霞が関2-1-3 中央合同庁舎3号館
TEL:03-5253-8111　URL:http://www.mlit.go.jp