

**近畿地方交通審議会
近畿船員部会議事録**

第196回

令和7年1月29日

日 時 令和7年1月29日（水） 16時00分から

場 所 近畿運輸局 会議室（船員部会室）

出席者 公益委員 横見委員、定岡委員、三輪委員、
安達委員

労働者委員 浦委員、佐藤委員（欠）、小林委員

使用者委員 磯合委員、土屋委員、開委員

運 輸 局 岩佐海事振興部長、三浦海事振興部次長、
土本船員労政課長、矢野船員労政課専門官、
衣川船員労働環境・海技資格課長

議題1. 管内の雇用等の状況について

議題2. その他

議 事 概 要

横見部会長：

それでは、ただ今から第196回近畿船員部会を開催いたします。

あらかじめお配りしております「第195回船員部会」の議事録につきまして、ご承認をお願いしたいと思います。ご異議ございませんか。

(異議なし)

横見部会長：

無いようですので、ご承認をいただいたものとして取り扱わせていただきます。

次に、議題1の「管内の雇用等の状況」について、運輸局からご説明をお願いいたします。

土本船員労政課長：

それでは「令和6年12月分管内雇用状況」につきまして、ご説明させていただきます。

1. 職業紹介状況

①求人関係

新規求人数は、47人（前月比+5人、11.9%の増、前年同月比：-11人、19.0%の減）となっています。

月間有効求人数は、154人（前月比-25人、14.0%の減、前年同月比：-54人、26.0%の減）となっています。

②求職関係

新規求職者数は、11人（前月比+6人、120%の増、前年同月比：+1人、10%の増）となっています。

月間有効求職者数は、26人（前月比増減なし、前年同月比-4人、13.3%の減）となっています。

③成立状況

当月の成立数は、4人（前月比：-1人、20%の減、前年同月比：+1人、33.3%の増）となっています。

④職員・部員別成立者内訳

職種別の内訳は、甲板部職員2人、機関部職員0人、甲板部部員1人、機関部部員0人、事務部部員1人となっています。

年齢別については、10歳代0人、20歳代1人、30歳代0人、40歳代0人、50歳代1人、60歳代2人、70歳代0人となっています。

2. 新規求人・求職者の取扱実績

①職種別内訳

新規求人の職種別内訳は、職員40人（甲板部23人、機関部17人、無線部0人、事務部0人）、部員7人（甲板部4人、機関部1人、無線部0人、事務部2人）となっています。

新規求職の職種別内訳は、職員9人（甲板部4人、機関部5人、無線部0人、事務部0人）、部員2人（甲板部1人、機関部0人、無線部0人、事務部1人）となっています。

②新規求職者の退職理由

内訳は、船舶所有者の都合が1人、定年退職1人、雇用期間満了0人、本人の申し出2人、自己の健康0人、倒産0人、就労中3人、不明4人となっています。

③新規求職者の年齢別

30歳未満2人、30歳代1人、40歳代2人、50歳代3人、60歳以上3人となっています。50歳以上は6人で占める割合は54.5%、30歳未満の占める割合は18.2%です。

3. 失業等給付金支給状況

当月末の受給資格者数は15人で、基本手当の支払実人数は6人、給付件数は6件となっています。給付金額は712,296円です。前月は3人、給付件数は3件、給付金額は430,858円でした。

それから、高年齢求職者給付金が0件0円、再就職手当が0件、0円、就業促進定着手当が0件0円よって、当月支給額計は、712,296円となります。

4. 月間有効求人倍率の推移

12月の近畿船員は5.92倍で、前月比-0.96ポイント、前年同月比、-1.01ポイントとなっています。

5. 近畿運輸局、月間有効求人・求職状況

①月間有効求人は154人で、このうち、新規求人者数は47人となっています。

当局の紹介による求人側の成立は2人、他局成立は0名でございました。求人の取り消しは81人で、理由の内訳は有効期限切れ81人、自己応募・縁故により採用0人、会社都合により取り下げ0人、その他は0人となっています。

②月間有効求職者は26人で、前月との差は±0でした。

当局の紹介による求職側の成立は1人、他局成立は2人でした。求職の取り消しは7人で、理由の内訳は期限切れ3人、自己応募・縁故により採用1人、自己都合により取り下げ3人、その他0人となっています。

6. 全国運輸局別の有効求人、有効求職、成立数、有効求人倍率

①11月の全国の月間有効求人数は、3,275人で、前月比89人増の102.8%、前年同月比5人増の100.2%となっています。

②11月の全国の月間有効求職数は、583人で、前月比53人減の91.7%、前年同月比120人減の82.9%となっています。

③11月の全国の成立数は、46人で、前月比2人減の95.8%、前年同月比5人増の112.2%となっています。

④ 11月の全国船員の有効求人倍率は季節調整値により5.20倍となっています。11月の全国陸上は季節調整値により1.25倍となっています。

以上が管内の雇用等の状況でございます。

横見部会長：

ありがとうございます。

資料1、2、3についてご質問等ございますでしょうか。

横見部会長：

無いようですので、次に議題3の「その他」に入ります。

運輸局の方から説明をお願いします。

三浦海事振興部次長：

資料4を説明申し上げます。

まず、令和6年11月分の内航海運の輸送動向調査の概要ですが、貨物船と油送船を合計した輸送量は前年同月比98%となっております。

貨物船は 鉄鋼、雑貨が増加

原料、燃料（石炭、コークス）、紙・パルプ、自動車、セメントは減少

油送船は 黒油、高温液体が増加

ケミカル、高圧液化、耐腐食は減少

白油は前年同月水準で推移したようです。

11月の貨物船の輸送量は、前年同月比97%、前月比95%となっております。

鉄鋼は102%、今月も断続的に荒天による輸送障害があり、次月に繰り越す貨物が見られたようです。

原料は97%、非金属鉱のみ増、石灰石、スラグ、金属鉱と多くの品目が減少により、原料全体としても減少となったようです。

燃料は 98%、石炭の輸送が、今月、減少に転じたため、燃料全体を押し下げたようです。

紙・パルプは 92%、パルプは増加し、紙、木材は減少となり、全体としても低調に推移したようです。

雑貨は 103%、一般雑貨の農産品の扱いも少なくなってきたが、一部で鉄鋼製品やコンクリート製品等の輸送が好調に推移したようです。

自動車は 90%、一部メーカーの出荷停止から輸送に伸び悩みが見られたようです。

セメントは 96%、入渠船等もあったほか、低調な輸送が継続中のようです。

続きまして、油送船の輸送量ですが、前年同月比 99%で、前月比 97%となっています。

黒油（こくゆ）は 101%、前年同月に比べれば微増になっていますが、前年同月が低水準となっていたための反動増のようです。また、全国的に気温が高めのようで、黒油の火力発電所の需要自体は低調となっているようです。製油所装置不具合に伴う転送需要が今月も継続中のようです。

白油（はくゆ）は 100%、寒冷地が需要期に入る月のところですが、気温が高温に推移したため灯油の需要は出遅れが見られたようです。

引き続き、製油所装置の不具合による転送需要をケミカル船でカバーしている状況が継続しているようです。

それでは3ページ以降、貨物ごとの状況です。11月の対前年比欄と、右側の対前月の欄をご覧ください。

鉄鋼ですが、前年同月比で 101.6%、対前月比は 94.3%

原料は、前年同月比で 96.5%、前月比では 97.3%

燃料は、前年同月比で 98.3%、前月比では 106.9%

紙・パルプは、前年同月比で 92.0%、前月比では 86.9%

雑貨は、前年同月比で 103.1%、前月比では 93.0%

自動車は、前年同月比で 90.3%、前月比では 91.9%

セメントは、前年同月比で 96.3%、前月比では 93.7%

貨物船全体の輸送量は、1,687万9千トンで
前年同月比で96.8%、対前月比では95.3%となっています。

黒油（こくゆ）は、前年同月比で100.6%、前月比では96.7%
白油（はくゆ）は、前年同月比で99.9%、前月比では95.5%
ケミカルは、前年同月比で94.4%、前月比では95.0%
一般タンカーの輸送量は、725万1千トンで
前年同月比で99.6%、対前月比では96.2%となっています。

続きまして、
高圧液化は、前年同月比で95.5%、前月比では96.0%
高温液体は、前年同月比で114.9%、前月比では113.3%
耐腐食は、前年同月比で91.3%、前月比では99.7%
特タン船の輸送量は、93万1千トンで
前年同月比で95.3%、対前月比では99.9%となっており、
全てのタンカーの合計は、818万2千トンで
前年同月比で99.1%、対前月比では96.6%となっています。

次に資料5、令和6年11月における長距離フェリーの輸送実績でございます。

11月の欄と、右のほうの対前月、対前年同月比のところをご覧ください。
まずは「トラック」ですが、

北海道方面では、13,368台となっており、前月比が82.4%、
前年比110.0%

北九州方面では、35,551台となっており、前月比が94.2%、
前年比103.8%

中九州方面では、11,812台となっており、前月比が94.3%、
前年比106.3%

南九州方面では、12,667台となっており、前月比が106.4%、
前年比103.5%となっています。

次のページの「旅客」では、
北海道方面では、
9,630人となっており、前月比が53.7%、前年比155.9%北
九州方面では、
89,635人となっており、前月比が100.5%、前年比107.7%
中九州方面では、
38,460人となっており、前月比が106.7%、前年比106.8%
南九州方面では、
28,969人となっており、前月比が123.3%、前年比103.5%
となっています。

最後に、次のページの「乗用車」では、
北海道方面では、
2,829台となっており、前月比が49.5%、前年比129.2%北
九州方面では、
26,060台となっており、前月比が96.5%、前年比103.2%
中九州方面では、
5,256台となっており、前月比が98.0%、前年比99.5%南
九州方面では、
7,843台となっており、前月比が100.1%、前年比98.1%と
なっています。

トラックは、対前月比で比べると全体的に減少傾向のようですが、対前年同
月で見ると増加しているようです。

旅客は、北海道航路で対前月比の半分くらいの割合になっているものの、こ
こ数年の同月比の中では最多のようです。その他の航路は、増加しているよ
うです。

乗用車については、北海道航路が旅客と同様のようです。

その他については、「対前月比」「対前年同月比」とともにほぼ横ばいの傾向のようです。

- ・ R6. 7～9月長距離フェリー等のトラック輸送に係る積載率動向
- ・ 令和7年度海事局関係予算決定概要
- ・ 海技人材の確保のあり方に関する検討会
- ・ (独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会
- ・ 船員の特定最低賃金の改正に係る答申について

〔 三浦海事振興部次長（説明） 〕

私からの説明・報告は以上です。

横見部会長：

ありがとうございました。

それでは、これまでの説明についてご質問等ございますでしょうか。

浦委員：

資料7の1ページ目の、1番の(3)①海技教育機構の予算のところ、一番右の倍率1.13倍って書いてあるのですが、これは令和6年度の予算に、令和7年度の予算に令和6年度の補正予算をプラスしたもので上がっているのでしょうか。

三浦海事振興部次長：

そうです。

浦委員：

令和6年度の補正は、令和6年度の予算に入れて割らないと意味ないのではないかと。倍率として、D割るAというのは、どういう趣旨で出しているんですか。令和6年度の補正は令和6年度についているものじゃないですか。令和7年度の予算に令和6年度の補正を足したって、何の意味もなさないんじゃないですか。令和7年度の補正予算は決まっていなくて。

三浦海事振興部次長：

令和7年度補正はまだ出てこないです。

浦委員：

補正予算がでるのは大体冬でしょう。このD割るAというのはどういう趣旨で出しているんですか。令和6年度の比較対象は純粋な予算、令和7年度の予算は令和7年度プラス令和6年度の補正を足しているって、これはどういう趣旨で出しているのか、全く意味が分からない。何かこの1.13倍というのは強調したいだけなのか。仮に令和6年度のところに令和6年度の補正をプラスしたら、どうせこれは0.99になるわけでしょう。

三浦海事振興部次長：

そうですね。ただJ M E T Sの場合は、先ほどもちょっと触れましたけれども、J M E T Sの予算自体は今回プラスになっています。

今言われた令和5年の補正と令和6年度の予算の合計と、令和7年度の予算と令和6年度の補正予算の合計を見比べても増になっています、今回。ここには確かに出てこないですけど。

浦委員：

そういう計算のやり方をしているわけだ。前年度の補正を足して、それを繰り返してやっている、であれば、このD割るAじゃなくて、令和5年度の補正予算と令和6年度の予算をプラスしたものとDを割らなきゃいけないのでは。Dを「令和6年度の予算に令和5年度の補正を足したもの」で割らないと、比較にならない。1.13倍にはならないでしょう。

三浦海事振興部次長：

独法の運営費交付金については、行政改革推進法で国の歳出の縮減を図る見地からの見直しが求められており、当初は中期目標の期間である基本計画5年に対して5%ぐらい、年1%減とか、交付金自体は少しずつ下げること

が求められていたかと思うんですけれども、それを補うために補正で足りない分を予算確保して、事業維持に取り組んでいるのが現状ではないかと思えます。それと今言われた質問の令和6年度の予算だけで令和7年度予算に令和6年度補正をプラスして見るとおかしいよねというのは、確かにそう感じるかなと思います。

浦委員：

この13%増という数字は何を意味しているのか。

三浦海事振興部次長：

そこはわかりかねます。

浦委員：

多分令和5年度の補正を令和6年度に足して、それを割ったら1ないしは0.99とか、0.98とかになるんじゃないか。

三浦海事振興部次長：

1%は超えています。1億3200万増です。

浦委員：

とはいえ、人数をもっと増やしていこうという指針が出ている中で、この予算で本当にできるのか。

資料9の5つの論点と方向性の中で、企業に協力を求めて、社船実習の間口を広げていくとか、それはいいと思うんだけど、もう一つ気になるのが5番の真ん中のポツ、「学生に負担を求める場合には」という記載。以前、食料金の負担を学生に求めて、総スカンを食らってなくなったことがあって、にもかかわらず、また学生に負担を求めるということを考えているのかと。

我々、海員組合として取り組んでいるのは、今の状況の中で、貧困を理由に学校を辞めなきゃいけない子というのはかなり出てきており、それをどう救うかということで、微々たる金額だけれども、我々から奨学金という形で

支援しています。そういう状況の中でさらに学生に負担を求めると、支援の拡充と書いてあるけれども、学生に負担を求めるといのが具体的に何を考えているのか。

三浦海事振興部次長：

いや、ここでは、負担する内容は出てなかったと思います。

浦委員：

これは非常に恐ろしい話やね。

三浦海事振興部次長：

ただ、実際にそういうふうに拡充する場合には、今は考えていないけれども、今後そういう方向もあるよねという考え方が取り上げられているということだと。やっぱり重要な学校教育でもあるので、そこをどうにかして維持していくためということで、できるものの考え方が取り上げられていると思います。

浦委員：

それが学生に負担を求めることになるんですか。

三浦海事振興部次長：

それも一つの考えとしてはあるんじゃないのということだと思いますが、これをやるとは言っていないですよ。

浦委員：

やるとは書いてないけれども、「場合には」だけ。

三浦海事振興部次長：

やるときはもう一回相談があるんじゃないかなと思います。

浦委員：

もちろんそれはあるんでしょうけれども。もう一個いいですか。

その予算のところ②のほうで、20ページの外航日本人船員数の表で、これだけ減少している中でさらに予算、4000万だけど、減らすという意味が分からない。国はこのままでいいのかという考えなのか。さらに言うと、③の造船業についての予算は倍近くなっている。国は、造船に力を入れて、船員はもう要らんとやっているのかという話です。

三浦海事振興部次長：

造船はかなり増えていますよね。

浦委員：

そうです。船員養成機関は、ちょっと今年は増えているという話だけど、今までで予算は毎年毎年減らされている。

三浦海事振興部次長：

多分造船業が非常に逼迫して、限界にきてしまっているのので、補正で、追加要求をして増になっているという現状だと思います。

浦委員：

別に造船を下げろと言っているわけじゃないんだけど、船員のほうは補正がないのか。

三浦海事振興部次長：

多分そこはJ M E T Sの予算をかなり多くしていると思います。

浦委員：

何か今年の予算編成は、国の考え方が変に見えちゃったような気がして、非常に気分が悪い気がしますね。

三浦海事振興部次長：

J M E T Sにはかなり海事局としても力を入れて、予算減ではなくて確保、練習船とかの維持だけじゃなく、海上技術学校の設備維持・体制とか、そういうふうなのも少しでも確保しようという動きで取り組んで、ここまでは確保できたというところかなと思っています。

浦委員：

ここで言っても、これがどうなる話ではないが、しっかり議事録に残して、ちゃんとかいいう話があったということを伝えていただければと思います。お願いします。

三浦海事振興部次長：

そうですね、造船だけじゃなくて船員ももっと頑張ってもらいたいということですね。

浦委員：

いや、船員というか、J M E T Sの定員を増やしていこうと言いながら、船員の確保、育成体制の強化のところの予算を減らすってどういうことなのか、意味が分からないですね。

三浦海事振興部次長：

船員不足、非常に重要な課題ではあるので、皆さん頑張って、予算確保には努めていると思いますので、よろしくお願いします。

浦委員：

機構の中期的な在り方に関する検討会の開催趣旨の中では、非常にすばらしいことを述べているんですから、このとおりにやってくればいいのに。

三浦海事振興部次長：

どこまでこれを実践できるかというか。これは、各委員の……

浦委員：

いや、どこまで実践できるかって、絵に描いた餅を作っているわけじゃないんだから、やっぱり開催して答えがでた以上、それにのっかってやってもらわないと。

三浦海事振興部次長：

頑張っしてほしいですね。

横見部会長：

ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

土屋委員：

資料9の論点2のところ、「海上技術学校については、集約化など、運営のあり方を見直すことはやむを得ない」というところが、中小の海運業者にとっては非常にダメージが大きいのかなと思っております。

三浦海事振興部次長：

学校の集約というのは、多分まとめていくというのはあるけれども、ただ、全体としての養成規模、今、例えば500人ぐらいいるのであれば、それは維持よりはもっと上の創造プランですかね、あそこまでは維持していきたいという意気込みではあるみたいな感じです。

土屋委員：

海上技術学校や水産系の高校と高専、短大、旧商船大では免状の違いもあって、学生さんの志向も求人する会社側も中小と大手で住み分けをしてきた経緯があります。

4級以下の育成は6級制度の拡大で賄えという事かも知れませんが、寮生活の経験や一定の意思を持っている学校卒は比較的即戦力に近く、育成の余裕のない中小海運会社や小型船には欠かせない存在です。

この人材が減っていくという事は、既に船員不足で船を止めているような中小の海運会社を中心として実際の輸送に支障が出るのではないかと懸念しています。

この議事録で、そういう意見があるという声が少しでも聞いていただいて、海上技術学校の存続も出来ればありがたいと思っています。

既に海上技術学校では設備も古く予算が無いため直すお金もない、このままいったら嫌でも来年、再来年から縮小せざるを得ないという声も聞いています。学生の応募も少ないのかも知れませんが、広報を増やすなどに予算を使って頂き広い幅を持った今の学校教育体制の維持を図ってもらえると良いかと思っています。

浦委員：

今まさに土屋委員が言ったような話が本当であって、二、三十年ぐらい前から、我々の中で言う内航二団体という一番給料が高いと言われている団体があって、その後、ちょっとディスカウントした全内航という団体があって、さらにディスカウントして個別の会社が大体3層的にあって、親会社、オペ中心に子会社をつくって、全内航の会社をつくって、さらに個別の会社をつくってと3段階で運用したわけですよ。

でも、最近のトレンドというか、よく耳にするのがもう3つを全部上に上げて1社にまとめて、一番上に集約することで、下2層にいる人たちの給料を一気に上げる、ということをやらないと船員が集まらないという状況で、水産高校が今、内航フェリーのソースになりつつあります。

横見部会長：

はい、ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

私からも一つ、資料6の船舶へのモーダルシフトの資料についてです。積載率の余裕を公開することで、トラック事業者に働き方改革の残業上限規制の話と絡めて船へのモーダルシフトを促していこうという意図だと思うのですが、既にこういった情報を公開して1年近くたつと思います。こうした情報を公開した効果を検証されたものがあれば教えていただきたい。

三浦海事振興部次長：

ここにこういうふうに周知していますよという情報までしか今のところまだなくて、その効果というのは、ちょっとまだ伺ってはいないです。

横見部会長：

はい、ありがとうございます。このような情報を公開することは大事だと思いますので、また何か情報がありましたらお聞かせいただければと思います。

ほか、何かいかがでしょうか。はい、お願いします。

小林委員：

資料8の海技人材の確保のあり方、1ページ目に書いていますが、最初「船員不足の深刻化」の2つ目のところ、私は気になるのですが、船員の働き方改革による適正な就労体制の確保が進み、船員1人当たりの総労働時間は近年減少と書いてありますが、私がいろいろ船に回っている中で減少している傾向はあまり見当たらないのですが、どういったところで減少となっているのか、教えてもらいたい。人が足りていない状況なのに、総労働時間は減少していると言えるのかなと思います。

三浦海事振興部次長：

制度で労働時間の縛りをかけているので、オーバーしている時間がなくなってきていますよということをお願いしたい文言ではないかなと思います。

小林委員：

そう書かれたら、よくなっているという感じに受け取られます。実態はそうではないと思います。

三浦海事振興部次長：

そこは多分各委員さん、公労使ですかね、皆さん検討の場を踏まえた結果としてこういうふうな方向で整理されているところかなど。

浦委員：

そこは、国が働き方改革を大々的に打ち出しているのに、総労働時間が増加傾向にあると言ってしまうと怒られちゃいます。

土屋委員：

業界全体でトレンドになっていると思いますが、専用船という形で荷主さん丸抱えの船がだんだん増えてきています。こういう船では労働時間が目に見えて下がっている例が見られます。一方で専用船化が進むと、不定期のスポット輸送が集まりやすいので、スポット輸送船では逆に稼働時間が長くて忙しいけれど、専用船は割と余裕があるといったばらつきが出てきているのも実情かと思います。

専用船では、この法律が出来たことで、違反すると荷主さんにも役所が行きますよという話をすると、じゃ、止めましょうということが実際あるので、効果はゼロではないのかなというふうに思っています。

磯合委員：

タンカー業界も同じですね。令和4年4月から施行された海運産業強化法により、荷主さんの物流部門へ、この海運産業強化法の説明を行い、国のほうから指導があり、協力を依頼してきた結果、昔はタイトな運航スケジュールであった石油産業の繁忙期である冬場においても余裕のある運航スケジュールが行われ公共岸壁などで係留できる機会が増えています。

1日当たりの労働時間が大きく減少しているわけではないのですが、稼働率が下がって休憩を多くとれるようになったことから、現場の感覚では労働時間が短縮されたと感じています。

横見部会長：

ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、次に、船員政策や船員労働全般に関わる様々な問題につきまして、ご意見や情報等ございましたらご発言をお願いいたします。

まず、労働者委員のほうから、何かございましたらお願いします。

横見部会長：

使用者委員のほうはいかがでしょう。

横見部会長：

公益委員の皆さんはいかがでしょう。

横見部会長：

事務局のほうからはいかがでしょう。

土本船員労政課長：

1枚、「めざせ！海技者セミナー」の案内について配付させていただいております。2月9日に神戸のポートアイランドの神戸国際展示場で開催いたします。神戸運輸監理部のほうがメインとなって調整させていただいております。参加企業さんが過去最大の91社ということになっております。これは去年申込みをされた企業さんで、会場の都合で落選されたという企業さんもありましたので、今年は申し込まれた企業さんが全て参加いただけるような状況をつくるということで、大きな会場を借りまして、参加企業さんが91社ということになっております。

水産系高校の学生さん、神戸港に停泊中の練習船の青雲丸、銀河丸、大成丸の学生さん、海技大学校の学生さんも会場に来てくださるとお聞きしています。他にも、神戸大学さんにも神戸の船員部会のほうからご案内しておりますし、工業系の高校とか、ハローワークとかにも周知依頼しておりますので、多数の来場者が見込まれている状況を、報告させていただきます。

横見部会長：

はい、ありがとうございました。

横見部会長：

それでは本日の部会は終了いたします。

次回は2月26日（水）16時00分からとなっておりますので、皆様よろしく願いいたします。

（配付資料）

- 資料1．令和6年12月分 近畿運輸局管内船員職業紹介実績表
- 資料2．令和6年12月分 月間有効求人・求職状況（近畿管内）
- 資料3．令和6年11月分 局別月間有効求人数（商漁船・職部員別）等
- 資料4．内航輸送実績状況（令和6年11月分まで）
- 資料5．長距離フェリー輸送実績の推移（令和6年11月まで）
- 資料6．R6.7～9月 長距離フェリー等のトラック輸送に係る積載率動向
- 資料7．令和7年度海事局関係予算決定概要
- 資料8．海技人材の確保のあり方に関する検討会
- 資料9．（独）海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会