

○ 港湾雇用安定等計画 新旧対照表

新港湾雇用安定等計画（新）	港湾雇用安定等計画（現行）
<p>1 計画の基本的考え方 (1) 計画のねらい この計画は、港湾労働法施行令（昭和63年政令第335号）別表の上欄に掲げる港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸及び関門の各港湾。以下「6大港」という。）における港湾労働者に係る労働力の需給の調整並びに雇用の改善並びに能力の開発及び向上に関し、国、都府県、港湾労働者雇用安定センター、<u>事業主及び事業主団体</u>が講ずべき措置の指針を示すものである。</p>	<p>1 計画の基本的考え方 (1) 計画のねらい この計画は、港湾労働法施行令（昭和63年政令第335号）別表の上欄に掲げる港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸及び関門の各港湾。以下「6大港」という。）における港湾労働者に係る労働力の需給の調整並びに雇用の改善並びに能力の開発及び向上に関し、国、都府県、港湾労働者雇用安定センター<u>及び事業主</u>が講ずべき措置の指針を示すものである。</p>
<p>(2) 計画の背景と課題 イ 港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上の現状 港湾運送事業は、貨物の取扱量が日ごとに変動するという特徴（港湾運送の波動性）を有しており、個別の企業において常用労働者のみによって荷役作業を処理することには限界があり、企業外労働力に依存せざるを得ない状況にある。企業外労働力として日雇労働者に依存することは労働者の雇用の安定上も問題があるだけでなく、その就労に際し、第三者が不当に介入する弊害も生ずるおそれがある。また、港湾運送事業主には、中小企業が多いこともあり、次に掲げるように、他の産業に比して、労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上について、なお改善の余地のある状況となっているところである。 (イ) 労働時間 賃金構造基本統計調査によると、港湾労働者の平成19年6月における実労働時間は年間に換算すると2,460時間（待機時間も含む。）となっており、全産業の労働者の同年同月における年間総実労働時間である2,160時間に比して長くなっている。 また、賃金構造基本統計調査によると、港湾労働者の平成19年6月における月間所定労働時間は全産業の労働者の同年同月における月間所定労働時間に比して短くなっている一方、港湾労働者の同年同月における月間所定外労働時間は46時間となっており、全産業の労働者の同年同月における月間所定外労働時間14時間に比して長くなっている。 (ロ) 週休二日制の導入状況 港湾運送事業雇用実態調査によると、六大港の港湾運送事業所のうち何らかの形で週休二日制を導入している事業所の割合は、平成20</p>	<p>(2) 計画の背景と課題 イ 港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上の現状 港湾運送事業は、貨物の取扱量が日ごとに変動するという特徴（港湾運送の波動性）を有しており、個別の企業において常用労働者のみによって荷役作業を処理することには限界があり、企業外労働力に依存せざるを得ない状況にある。企業外労働力として日雇労働者に依存することは労働者の雇用の安定上も問題があるだけでなく、その就労に際し、第三者が不当に介入する弊害も生ずるおそれがある。また、港湾運送事業主には、中小企業が多いこともあり、次に掲げるように、他の産業に比して、労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上について、なお改善の余地のある状況となっているところである。 (イ) 労働時間 屋外労働者職種別賃金調査によると、港湾労働者の平成14年8月における実労働時間（休憩時間を除き、手待時間を含む。）は一日当たり平均8.8時間、年間に換算すると2,239時間となっており、毎月勤労統計調査による全産業（事業所規模五人以上）の平成14年における年間総実労働時間である1,825時間に比して長くなっている。 (ロ) 週休二日制の導入状況 六大港の港湾運送事業所のうち、何らかの形で週休二日制を導入している事業所の割合は、<u>港湾運送事業雇用実態調査</u>によると、平成1</p>

年6月30日現在で79.1%となっており、就労条件総合調査による全産業の平成20年1月1日現在における何らかの週休二日制の導入割合である87.9%に比して導入率が低くなっているところである。

(ハ) 退職金制度等の有無

港湾運送事業雇用実態調査によると、6大港の港湾運送事業所のうち退職金制度を導入している事業所の割合は、平成20年6月30日現在で81.0%となっており、就労条件総合調査による全産業の平成20年1月1日現在における退職給付制度の導入割合である83.9%に比して導入率が若干低くなっているところである。

(二) 職業訓練

港湾運送事業雇用実態調査によると、港湾運送事業主の行う職業訓練は、平成20年6月30日現在で、6大港の66.9%の港湾運送事業所で実施されている。

5年6月30日現在で、79.9%となっており、就労条件総合調査による全産業の平成15年1月1日現在における何らかの週休二日制の導入割合である88.4%に比して導入率が低くなっているところである。

(ハ) 退職金制度等の有無

6大港の港湾運送事業所のうち、退職金制度を導入している事業所の割合は、港湾運送事業雇用実態調査によると、平成15年6月30日現在で、82.3%となっており、就労条件総合調査による全産業の平成15年1月1日現在における退職給付制度の導入割合である86.7%に比して導入率が若干低くなっているところである。

(二) 職業訓練

港湾運送事業雇用実態調査によると、港湾運送事業主の行う職業訓練は、6大港の61.6%の港湾運送事業所で実施されている。

ロ 今後の港湾労働対策の課題

(イ) イで述べたように、港湾労働の分野においては、港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上についてなお改善すべき状況にあるが、これに加え、近年、港湾労働を取り巻く環境は大きく変化しているところである。

a 規制改革の影響

6大港における港湾運送事業に係る規制改革に伴い、港湾運送事業主は、事業の一層の効率化、サービスの多様化が求められており、事業の効率化に伴い、港湾労働者の雇用の安定が損なわれることが懸念されることから、港湾労働者の雇用の安定と港湾運送事業における効率的な経営・就労体制の確立との両立に資する施策を引き続き講ずる必要がある。

b 近代的荷役の進展

近年、貨物輸送のコンテナ化、荷役作業の機械化、設備の近代化等近代的荷役が進展しており、港湾労働者自身が高度な技能・技術を習得することはもちろん、港湾運送事業主においても高度な技能労働者を確保することが課題となっている。また、港湾運送事業に係る規制改革に伴い、港湾運送事業主においては、より効率的な経営が求められ、高度な技能労働者を確保する必要性が一層高まっている。このため、高度な技能労働者の確保に資する施策を引き続き講ずる必要がある。

ロ 今後の港湾労働対策の課題

(イ) イで述べたように、港湾労働の分野においては、港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上についてなお改善すべき状況にあるが、これに加え、近年、港湾労働を取り巻く環境は大きく変化しているところである。

a 規制改革の影響

6大港における港湾運送事業に係る規制改革に伴い、港湾運送事業主は、事業の一層の効率化、サービスの多様化が求められており、共同受注・共同就労の増加等の変化が生じてきているが、事業の効率化に伴い、港湾労働者の雇用の安定が損なわれることが懸念されることから、港湾労働者の雇用の安定と港湾運送事業における効率的な経営・就労体制の確立との両立に資する施策を引き続き講ずる必要がある。

b 近代的荷役の進展

近年、貨物輸送のコンテナ化、荷役作業の機械化、設備の近代化等近代的荷役が進展しており、港湾労働者自身が高度な技能・技術を習得することはもちろん、港湾運送事業主においても高度な技能労働者を確保することが課題となっている。また、港湾運送事業に係る規制改革に伴い、港湾運送事業主においては、より効率的な経営が求められ、高度な技能労働者を確保する必要性が一層高まっている。このため、高度な技能労働者の確保に資する施策を引き続き講ずる必要がある。

c 波動性への対応

貨物輸送のコンテナ化等近代的荷役の進展にもかかわらず、日単位の短期の波動を特徴とする港湾運送の波動性は依然として存在しているところであるが、港湾運送事業に係る規制改革により港湾運送事業主はより効率的な経営が求められ、これに伴い、港湾運送の波動性により効率的かつ的確に対応していくことが求められている。このため、港湾運送の波動性に効率的かつ的確に対応するための施策を引き続き講ずる必要がある。

(ロ) 港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上がなお十分に進展しているとはいえない現状にあることや、近年、港湾労働を取り巻く環境が変化していることを踏まえ、今後の港湾労働対策においては、従来より実施されている港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上に係る施策に加え、「港湾労働者の雇用の安定と港湾運送事業における効率的な経営・就労体制の確立との両立に資する施策」、「高度な技能労働者の確保に資する施策」及び「港湾運送の波動性により効率的かつ的確に対応できる施策」として、港湾労働法の一部を改正する法律（平成12年法律第72号）により導入された「港湾労働者派遣制度」の適切な運営及び有効活用の促進、港湾労働を取り巻く環境の変化に的確に対応した港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上を促進するための施策の推進等を通じて、引き続き港湾労働者の雇用の安定その他の港湾労働者の福祉の増進を図っていくことが重要である。

(3) 計画の期間

計画の期間は、平成21年度から平成25年度までとする。

2 港湾労働者の雇用の動向に関する事項

(1) 港湾運送量の動向

6大港における港湾運送量は、昭和62年度以降増加基調にあったものの、景気の低迷を反映して、平成6年度以降は横ばい傾向となっていたと

c 波動性への対応

貨物輸送のコンテナ化等近代的荷役の進展にもかかわらず、日単位の短期の波動を特徴とする港湾運送の波動性は依然として存在しているところであるが、港湾運送事業に係る規制改革により港湾運送事業主はより効率的な経営が求められ、これに伴い、港湾運送の波動性により効率的かつ的確に対応していくことが求められている。このため、港湾運送の波動性に効率的かつ的確に対応するための施策を引き続き講ずる必要がある。

d 港湾のフルオープン化の合意

平成13年11月に、港湾運送事業に係る労使間の協議において、港湾における荷役作業の24時間364日の実施（港湾のフルオープン化）の合意がなされたところであり、この合意等に基づき、今後、日曜・夜間荷役が増加することが考えられるが、この場合においても、労働時間の増加等の労働環境の悪化が生ずることのないよう、荷役作業の実施状況、労働環境への影響の状況等を勘案しつつ、必要な施策を講ずる必要がある。

(ロ) 港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上がなお十分に進展しているとはいえない現状にあることや、近年、港湾労働を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、今後の港湾労働対策においては、従来より実施されている港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上に係る施策に加え、「港湾労働者の雇用の安定と港湾運送事業における効率的な経営・就労体制の確立との両立に資する施策」、「高度な技能労働者の確保に資する施策」及び「港湾運送の波動性により効率的かつ的確に対応できる施策」として、港湾労働法の一部を改正する法律（平成12年法律第72号）により導入された「港湾労働者派遣制度」の適切な運営及び有効活用の促進、港湾労働を取り巻く環境の変化に的確に対応した港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上を促進するための施策の推進等を通じて、引き続き港湾労働者の雇用の安定その他の港湾労働者の福祉の増進を図っていくことが重要である。

(3) 計画の期間

計画の期間は、平成16年度から平成20年度までとする。

2 港湾労働者の雇用の動向に関する事項

(1) 港湾運送量の動向

6大港における港湾運送量は、昭和62年度以降増加基調にあったものの、景気の低迷を反映して、平成6年度以降横ばい傾向となっていたとこ

ころであるが、6大港の船舶積卸量が509百万トンであった平成13年度以降再び増加傾向にあり、平成17年度においては616百万トンとなっている。また、6大港における船舶積卸量に占めるコンテナ貨物の割合は、昭和45年度の5%から平成13年度には63.3%と上昇し、その後も引き続き上昇傾向にあり、平成17年度においては65.5%となっているところである。

このような近代的荷役の進展にもかかわらず、日単位の短期の波動を特徴とする港湾運送の波動性は依然として存在しているところである。

ろであり、平成13年度における6大港の船舶積卸量は、前年度に比べ約1,608万トン減少し、50,904万トンとなっている。また、6大港における船舶積卸量に占めるコンテナ貨物の割合は、昭和45年度の5%から、平成13年度には63.3%と上昇している。さらに、コンテナ貨物量については、今後においても、貨物量全体の動きを上回る伸び率で推移することが予測されることである。

このような近代的荷役の進展にもかかわらず、日単位の短期の波動を特徴とする港湾運送の波動性は依然として存在しているところである。

(2) 港湾労働者の雇用の動向

イ 労働者数

6大港における常用港湾労働者数は、昭和62年度以降の荷役量の増加及び港湾労働者の雇用の安定を図るための企業常用化の促進により増加傾向にあったものの、平成5年度以降は減少傾向となっていたところであるが、6大港の常用港湾労働者数が28,573人であった平成14年度以降再び増加傾向にあり、平成19年度においては30,859人となっているところである。

(2) 港湾労働者の雇用の動向

イ 労働者数

6大港における常用港湾労働者数は、昭和62年度以降の荷役量の増加及び港湾労働者の雇用の安定を図るための企業常用化の促進により増加傾向にあったが、平成5年度以降減少傾向となっており、平成14年度末現在における6大港の常用港湾労働者数は、28,573人となっているところである。

ロ 就労状況

6大港における港湾労働者の月間平均就労延日数は、昭和62年度においては約70万2千人日であり、その後は減少傾向となっていたところであるが、6大港における港湾労働者の月間平均就労延日数が約50万8千人日であった平成14年度以降増加傾向にあり、平成19年度においては約55万人日となっているところである。そのうち常用港湾労働者の月間平均就労延日数は、港湾労働者の雇用の安定を図るための企業常用化の推進により、平成19年度においては、約53万8千人日（港湾労働者派遣制度に係る派遣労働者の就労日数を含む。）で、全体の97.8%を占めるに至っているところである。

ロ 就労状況

6大港における港湾労働者の月間平均就労延日数は、昭和62年度においては、約70万2千人日であったが、その後減少傾向にあり、平成14年度においては、約50万8千人日となっているところである。そのうち常用港湾労働者の月間平均就労延日数は、港湾労働者の雇用の安定を図るための企業常用化の推進により、平成14年度においては、約49万8千人日（港湾労働者派遣制度による就労人日を含む。）で、全体の98.1%を占めるに至っているところである。

ハ 入職率及び離職率

6大港における港湾労働者の入職率は、全産業における入職率に比して一貫して低い割合となっており、平成18年においては、全産業における労働者の入職率が16.0%となっているのに対し、6大港における港湾労働者の入職率は13.3%にとどまっている。また、離職率についても同様の傾向が見られるところであり、平成18年においては、全産業における労働者の離職率が16.2%となっているのに対し、6大港における港湾労働者の離職率は12.5%となっているところである。

ハ 入職率及び離職率

6大港における港湾労働者の入職率は、全産業における入職率に比して一貫して低い割合となっており、平成14年については、全産業における入職率が14.5%となっているのに対し、6大港における港湾労働者の入職率は、13.5%にとどまっている。また、離職率についても同様の傾向が見られるところであり、平成14年については、全産業における離職率が16.6%となっているのに対し、6大港における港湾労働者の離職率は、12.9%となっているところである。

る。

二 港湾労働者の年齢構成

他の産業に比して入職率及び離職率ともに引き続き低い水準にあるものの、港湾労働者の高齢者割合は若年労働者の増加等により他産業と同程度となっており、平成19年においては、全産業の労働者における50歳以上の者の比率が27.2%となっているのに対し、港湾労働者における50歳以上の者の比率は27.3%となっているところである。

二 港湾労働者の年齢構成

他の産業に比して入職率及び離職率ともに低い水準にあることから、港湾労働者の高齢化は他産業に比して進展しており、平成14年については、全産業の労働者における50歳以上の者の比率が26.2%となっているのに対し、港湾労働者における50歳以上の者の比率は、39.6%となっているところである。

3 労働力の需給の調整の目標に関する事項

(1) 労働力の需給の調整の目標

港湾労働法（昭和63年法律第40号）は、事業主に雇用される常用労働者による荷役処理を原則としているところであるが、近年、コンテナ輸送の増大等、港湾における輸送革新はより一層進展しているところであり、港湾運送の分野においては、高度な技術・技能を有する労働者をより積極的に活用していく方策が求められているところである。このため、港湾運送の業務に従事する労働者については、常用労働者として雇用し、計画的に教育訓練を行うことにより、高度な技術・技能を有する労働者を養成していくことが重要である。また、日雇労働者の就労に際し、第三者が不当に介入することによる弊害が発生するおそれがあることから、このような問題を回避するためにも、港湾運送の業務については、基本的に常用労働者で対応することが適当である。

このような観点から、港湾における荷役作業については、各事業主に雇用される常用労働者による対応を原則としており、港湾運送の波動性に対応した企業外労働力については、港湾労働者派遣制度に基づき派遣される他の事業主に雇用される常用労働者による労働力の需給の調整が原則とされ、港湾労働者派遣制度を利用したにもかかわらず必要な労働力を確保できない場合には公共職業安定所の紹介による日雇労働者の雇入れが認められ、さらにその適格な紹介が受けられない等の場合に限り日雇労働者の直接雇用が例外的な措置として認められているところである。

これらのことを踏まえ、港湾における荷役作業については、今後とも、各事業主に雇用される常用労働者による対応を原則とし、企業外労働力としては港湾労働者派遣制度による他の事業主に雇用される常用労働者による対応を原則とすることについて徹底を図ることにより、港湾労働者の常用化を更に推進するとともに、事業主に雇用される常用労働者の雇用の安定に一層努めることとする。

3 労働力の需給の調整の目標に関する事項

(1) 労働力の需給の調整の目標

港湾労働法（昭和63年法律第40号）は、事業主に雇用される常用労働者による荷役処理を原則としているところであるが、近年、コンテナ輸送の増大等、港湾における輸送革新はより一層進展しているところであり、港湾運送の分野においては、高度な技術・技能を有する労働者をより積極的に活用していく方策が求められているところである。このため、港湾運送の業務に従事する労働者については、常用労働者として雇用し、計画的に教育訓練を行うことにより、高度な技術・技能を有する労働者を養成していくことが重要である。また、日雇労働者の就労に際し、第三者が不当に介入することによる弊害が発生するおそれがあることから、このような問題を回避するためにも、港湾運送の業務については、基本的に常用労働者で対応することが適当である。

このような観点から、港湾における荷役作業については、各事業主に雇用される常用労働者による対応を原則としており、港湾運送の波動性に対応した企業外労働力については、港湾労働者派遣制度に基づき派遣される他の事業主に雇用される常用労働者による労働力の需給の調整が原則とされ、港湾労働者派遣制度を利用したにもかかわらず必要な労働力を確保できない場合には公共職業安定所の紹介による日雇労働者の雇入れが認められ、さらにその適格な紹介が受けられない等の場合に限り日雇労働者の直接雇用が例外的な措置として認められているところである。

これらのことを踏まえ、港湾における荷役作業については、今後とも、各事業主に雇用される常用労働者による対応を原則とし、企業外労働力としては港湾労働者派遣制度による他の事業主に雇用される常用労働者による対応を原則とすることについて徹底を図ることにより、港湾労働者の常用化を推進するとともに、事業主に雇用される常用労働者の雇用の安定に努めることとする。

(2) 労働力の需給の調整に関して講ずべき措置

イ 国及び都府県が講ずる措置

(イ) 港湾労働法の趣旨及び目的の徹底を図るための事業主に対する指導の実施

事業主の企業外労働力への安易な依存を排除し、港湾労働者の常用化を促進するため、事業所等の積極的な訪問等を通じ、必要な指導を行うことにより、港湾における荷役作業については、各事業主に雇用される常用労働者によって処理することを原則とする港湾労働法の趣旨及び目的の更なる周知徹底を図る。

(ロ) 常用労働者の雇用の安定の確保

港湾労働者派遣制度の適正な運営及び有効活用の促進並びに雇用秩序維持対策を講ずることにより、事業主に雇用される常用労働者の就労の機会を確保し、常用労働者の雇用の安定を図る。

(ハ) 直接雇用の日雇労働者問題への対応

平成19年度における直接雇用の日雇労働者の月間平均就労延日数は11.793人日で、港湾労働者全体の月間平均就労延日数の2.1%を占めているに過ぎない。しかしながら、各事業主に雇用される常用労働者の平成19年度における月間平均就労日数（港湾労働者派遣制度による就労日数を含む。）は17.9日であり、平成16年度から平成19年度にかけて、直接雇用の日雇労働者の月間平均就労延日数が若干増加傾向にある等、近年、直接雇用の日雇労働者が増加しているところである。

現行制度の基本的な枠組みにおいて例外的な措置として認められている日雇労働者の直接雇用については、派遣形態による違法な就労の防止等の観点から、その縮小に向けた公共職業安定所の紹介による雇用の拡大等を目標として、荷役の種類の違いなど各港湾における固有の事情に応じた取組を積極的に行うことが求められる。

このため、事業主が求める人材及び日雇労働者が有する技能・経験等のマッチングが各港湾における固有の事情に応じて円滑に図られるよう、事業主及び事業主団体とも連携しつつ、公共職業安定所による適格な紹介の実施に向けた機能の充実・強化を図ることとする。

また、各事業主における直接雇用の日雇労働者の利用状況の的確な把握に引き続き努め、直接雇用の日雇労働者を多数使用する事業主に対しては、雇用管理に関する勧告を含め、必要な指導を行い、直接雇用の日雇労働者の月間平均就労延日数の減少に更に努めることとする。

(ニ) 人付きリース問題への対応

小型フォークリフトの人付きリースの借受け台数は、平成4年度には月平均で延べ10,680台であったものが、平成14年度には月平均で延べ1,651台まで減少し、更に平成19年度には月平均で延べ1,323台まで減少しているところであるが、人付きリースに

(2) 労働力の需給の調整に関して講ずべき措置

イ 国及び都府県が講ずる措置

(イ) 港湾労働法の趣旨の徹底を図るための事業主に対する指導の実施

事業主の企業外労働力への安易な依存を排除し、港湾労働者の常用化を促進するため、事業所等の積極的な訪問等を通じ、必要な指導を行うことにより、港湾における荷役作業については、各事業主に雇用される常用労働者によって処理することを原則とする港湾労働法の趣旨の徹底を図る。

(ロ) 常用労働者の雇用の安定の確保

港湾労働者派遣制度の適正な運営及び有効活用の促進並びに雇用秩序維持対策を講ずることにより、事業主に雇用される常用労働者の就労の機会を確保し、常用労働者の雇用の安定を図る。

(ハ) 直接雇用の日雇労働者問題への対応

平成14年度における直接雇用の日雇労働者の月間平均就労延数は、9.384人日で、港湾労働者全体の月間平均就労延日数の1.8%を占めているに過ぎない。しかしながら、各事業主に雇用される常用労働者の平成14年度における月間平均就労日数（港湾労働者派遣制度による就労日数を含む。）は、17.2日であり、港湾労働者派遣制度の更なる活用により、各事業主に雇用される常用労働者の就労日数を増加させ、直接雇用の日雇労働者の使用を減少させることが可能である。

このため、各事業主における直接雇用の日雇労働者の利用状況の的確な把握に努め、直接雇用の日雇労働者を多数使用する事業主に対しては、雇用管理に関する勧告を含め、必要な指導を行い、直接雇用の日雇労働者の月間平均就労延日数の減少に努めることとする。

(ニ) 人付きリース問題への対応

小型フォークリフトの人付きリースの借受け台数は、平成4年度には月平均で延べ10,680台であったものが、平成14年度には月平均で延べ1,651台まで減少しているところであるが、人付きリースについては、その運転手の行う作業が、借り受けた事業主の指示