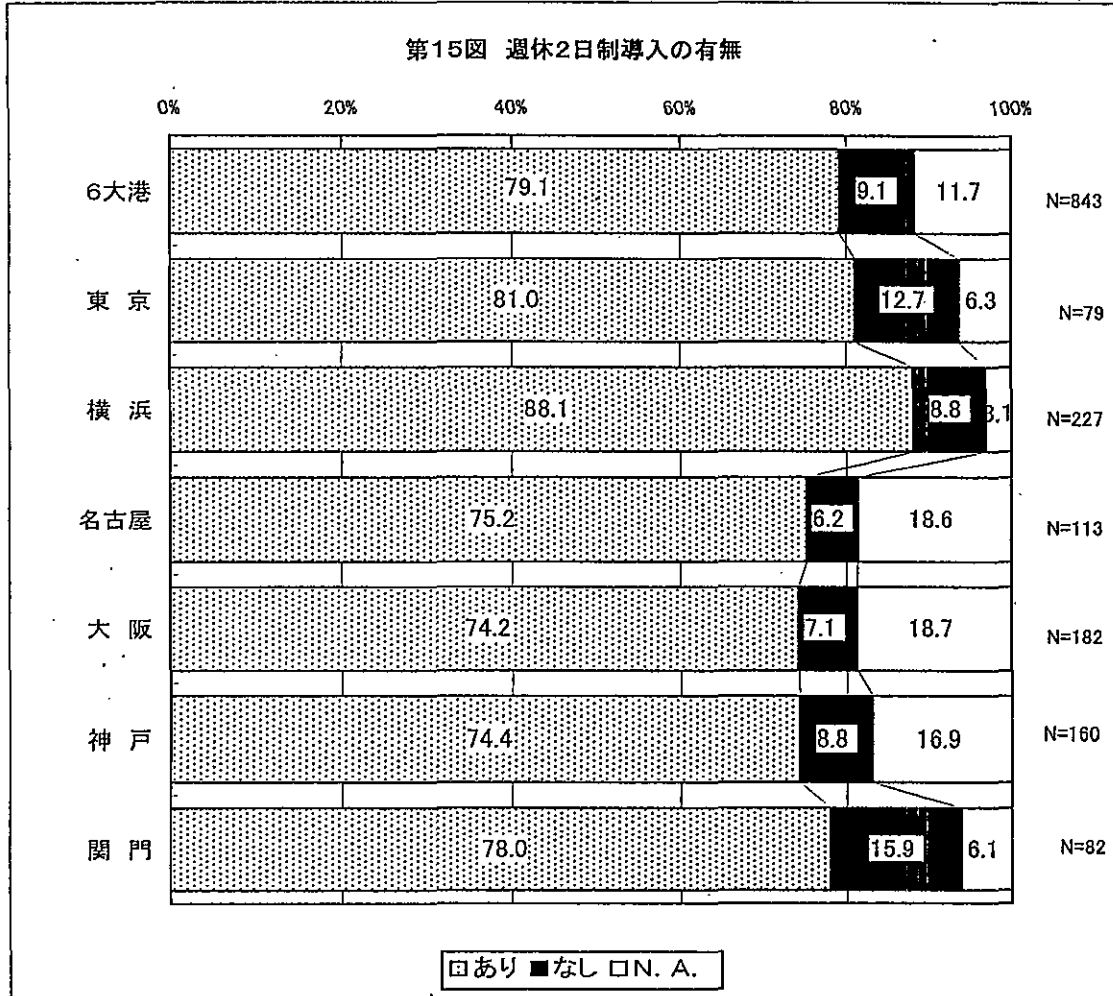


## (9) 週休2日制

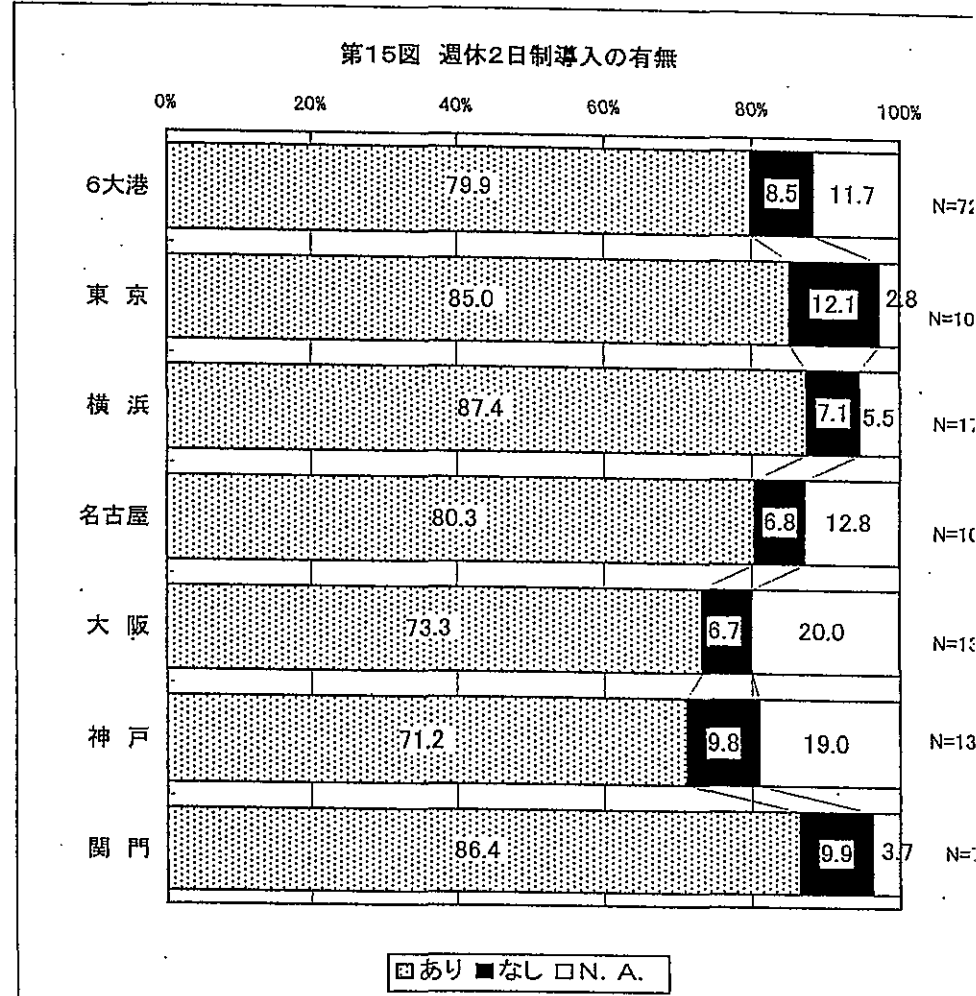
### ○週休2日制導入の有無

6大港全体では、「あり」が平成20年、平成15年いずれにおいても約80%を占めている。  
 これらより、港湾運送事業を営む大部分の事業所において、何らかの形態で週休2日制を導入している傾向と考えられる。

(平成20年)



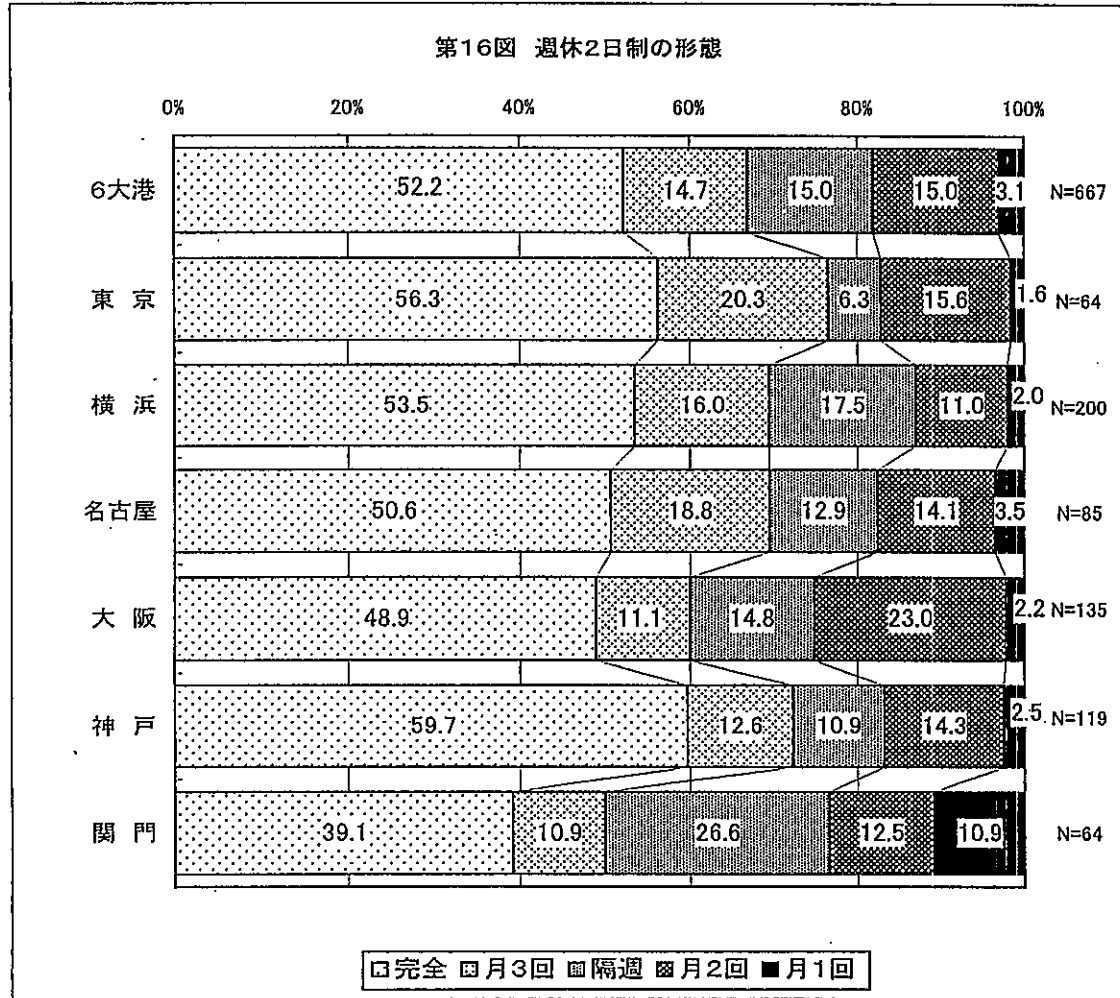
(平成15年)



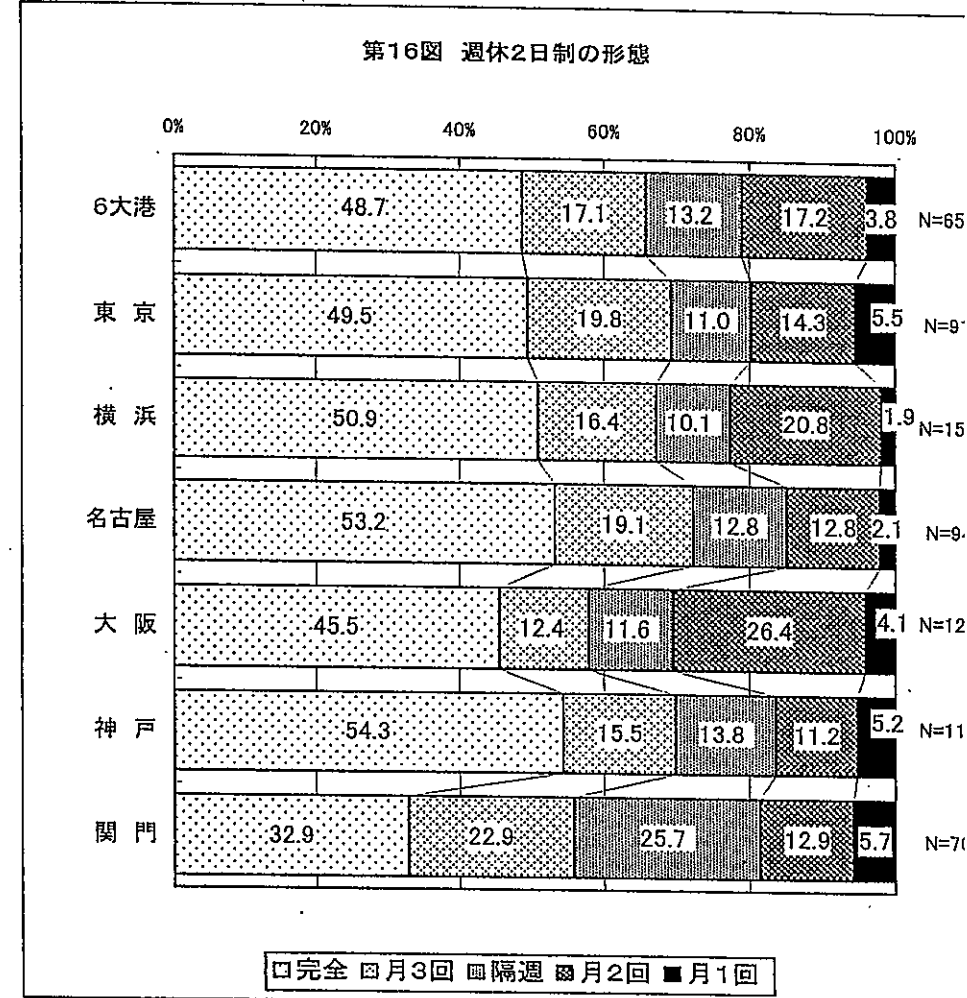
## ○週休2日制の形態

6大港全体では、「完全」が平成20年、平成15年いずれにおいても最も高い割合を占めている。  
 これらより、港湾運送事業を営む各事業所において、「完全」週休二日制の導入に向けた動きがある傾向と考えられる。

(平成20年)



(平成15年)



# (10) 交代制勤務

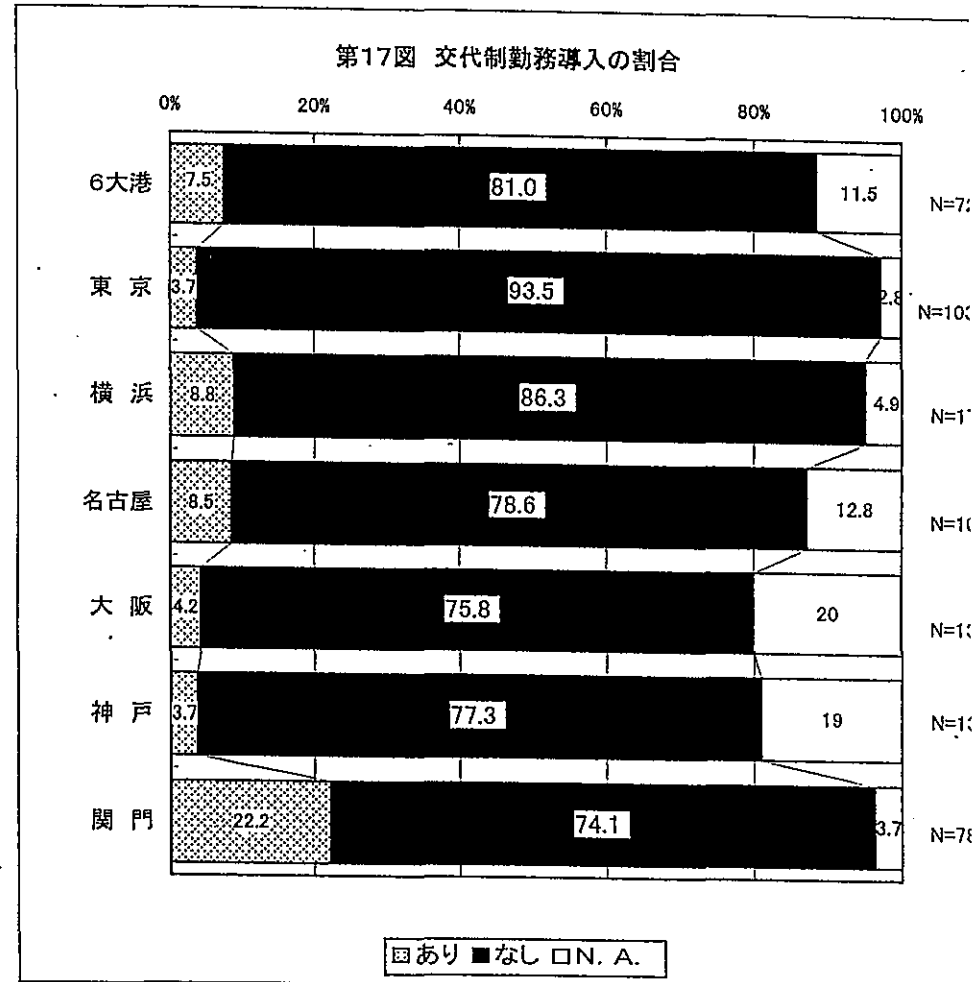
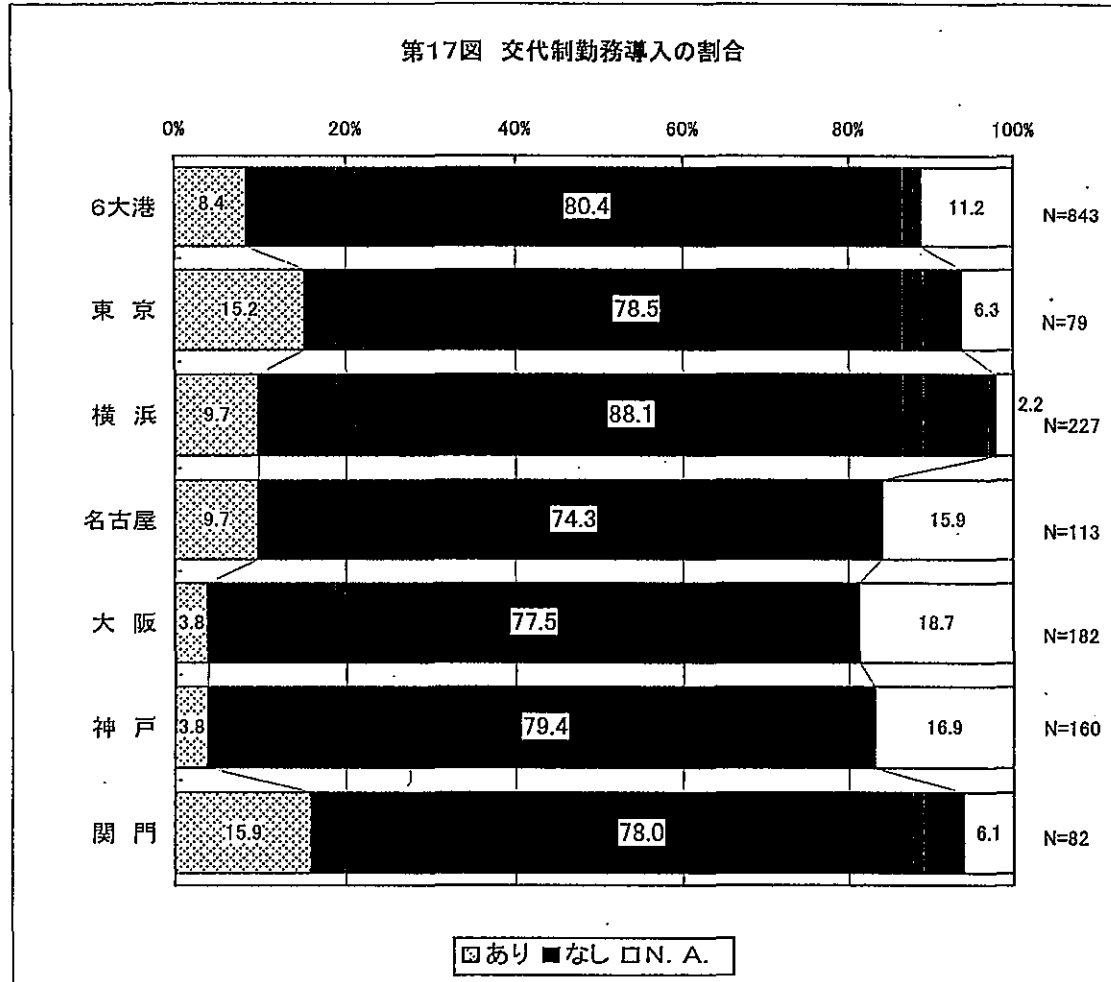
## ○交代制勤務導入の割合

6大港全体では、平成20年、平成15年いずれにおいても「なし」が80%を超えている。港湾別では、東京で「あり」が3.7%（平成15年）から15.2%（平成20年）に増加している。

これらより、交代制勤務の導入について、東京において他港湾と比べて積極的な対応が図られている傾向と考えられる。

(平成20年)

(平成15年)

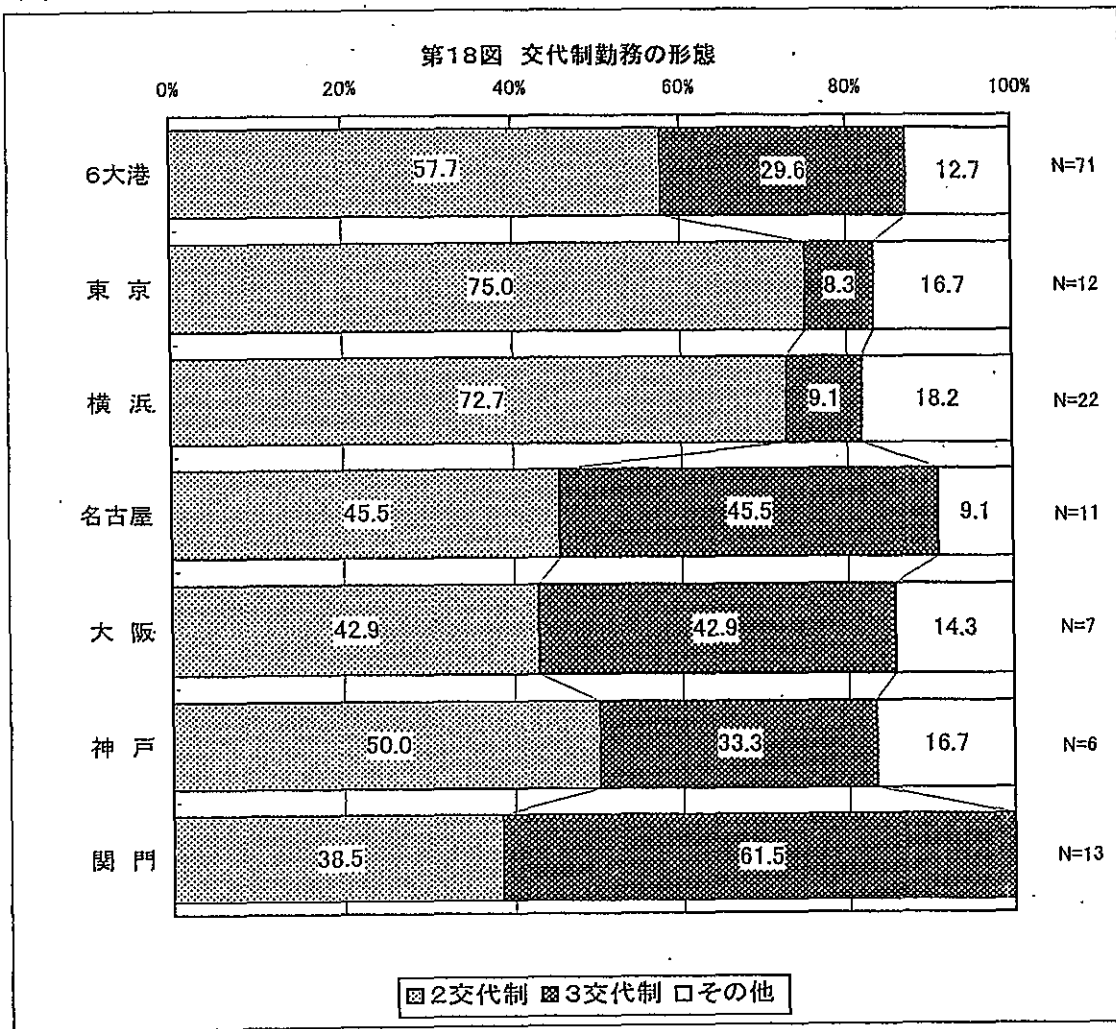


## ○交代制勤務の形態

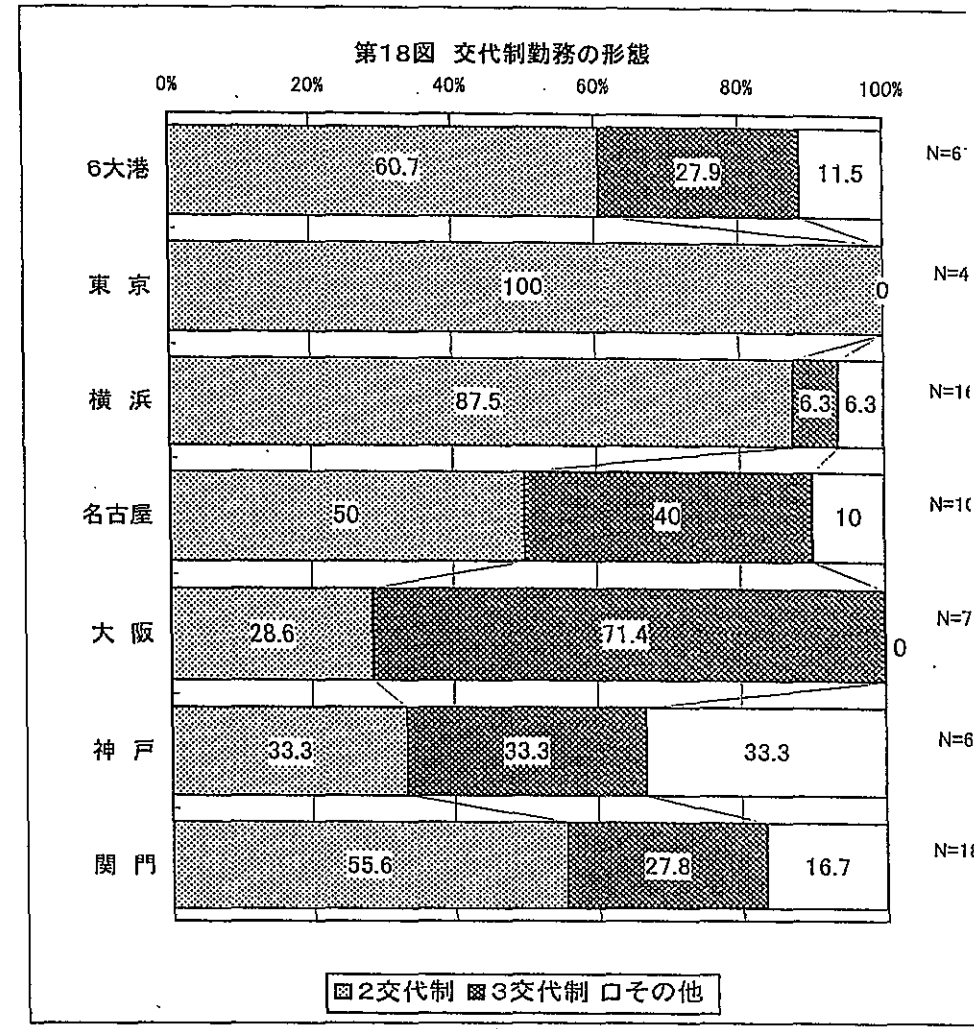
6大港全体では「2交代制」が平成20年、平成15年ともに約60%を占めている。港湾別では、東京で「3交代制」が8.3%（平成20年）に増加し、関門でも「3交代制」が27.8%（平成15年）となっていたものが61.5%（平成20年）に増加している。一方、大阪では「3交代制」が71.4%（平成15年）から42.9%（平成20年）に減少している。

これらより、交代制勤務の形態について、港湾運送事業を営む各事業所において「2交代制」から「3交代制」への移行の動きがある傾向と考えられる。

（平成20年）



（平成15年）



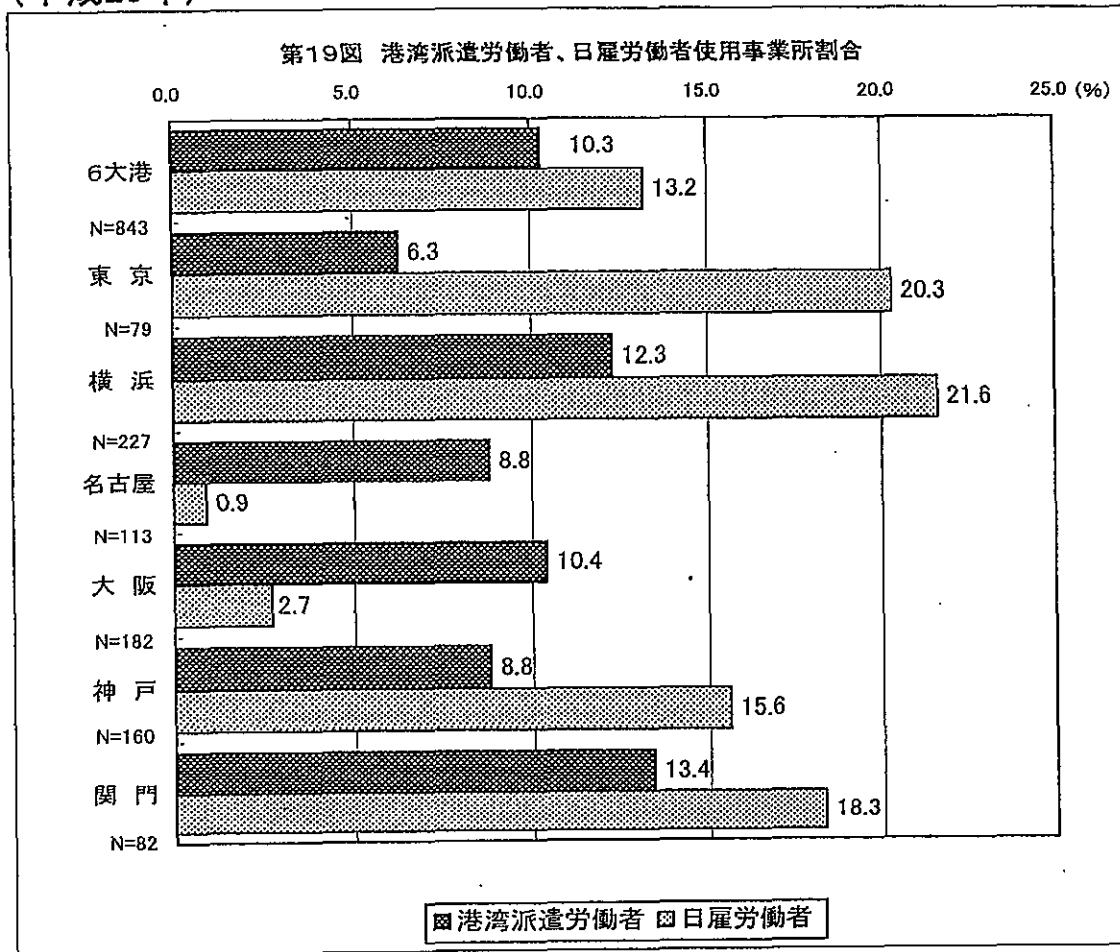
#### 4 港湾派遣労働者及び日雇労働者の利用に関する状況

##### (1) 使用事業所割合

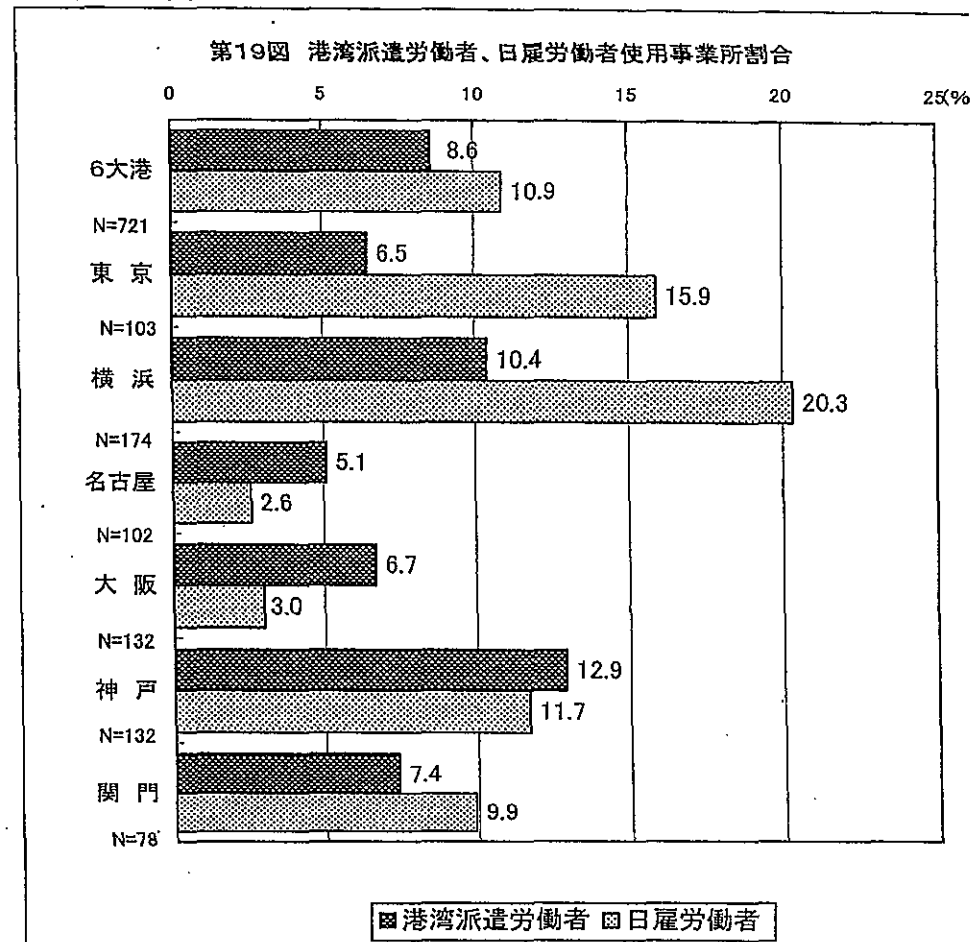
6大港全体では、「港湾派遣労働者」が8.6%(平成15年)から10.3%(平成20年)に、「日雇労働者」が10.9%(平成15年)から13.2%(平成20年)に増加している。港湾別では、名古屋・大阪で、平成20年、平成15年ともに「港湾派遣労働者」が「日雇労働者」を上回っている。一方、神戸では、「港湾派遣労働者」が平成15年に比べ減少、「日雇労働者」が平成15年に比べ増加したことにより、平成20年では「日雇労働者」が「港湾派遣労働者」を上回っている。

これらより、荷役量の増加等に伴い、港湾労働者派遣制度に係る派遣就業の上限日数の緩和(「1人1月につき5日」→「1人1月につき7日」(平成16年厚生労働省告示第129号))も受けて、「港湾派遣労働者」や「日雇労働者」を使用する事業所が概ね増加している傾向と考えられる。

(平成20年)



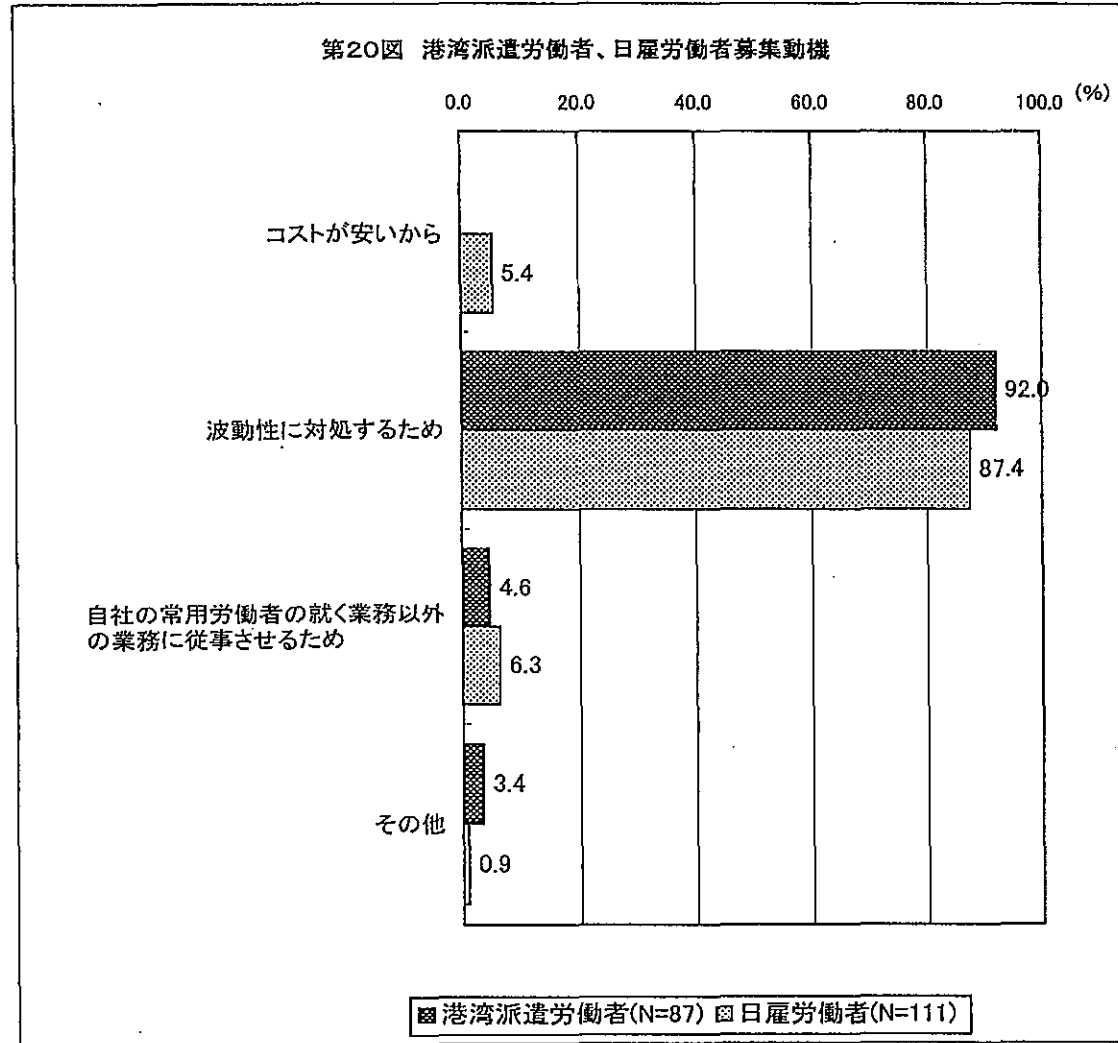
(平成15年)



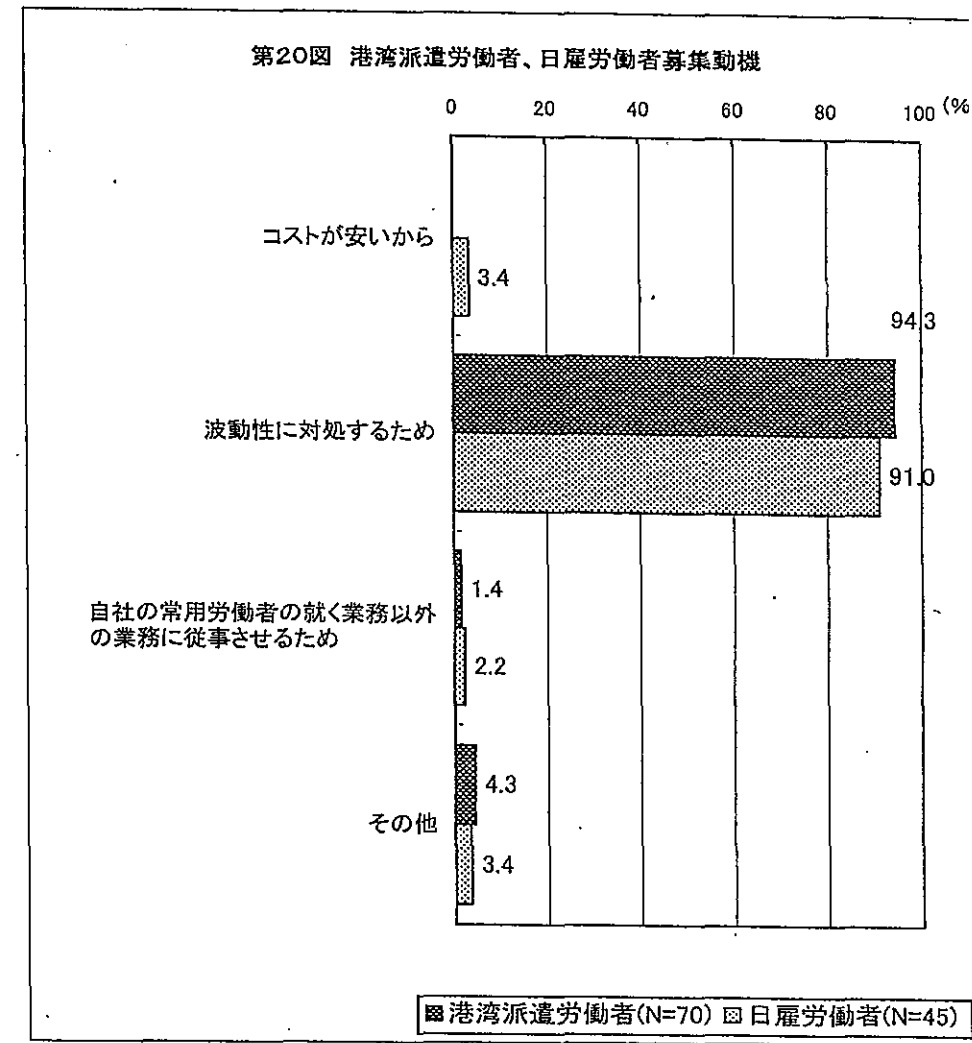
## (2) 募集動機

平成20年、平成15年いずれにおいても「波動性に対処するため」が85%を超えている。

(平成20年)



(平成15年)

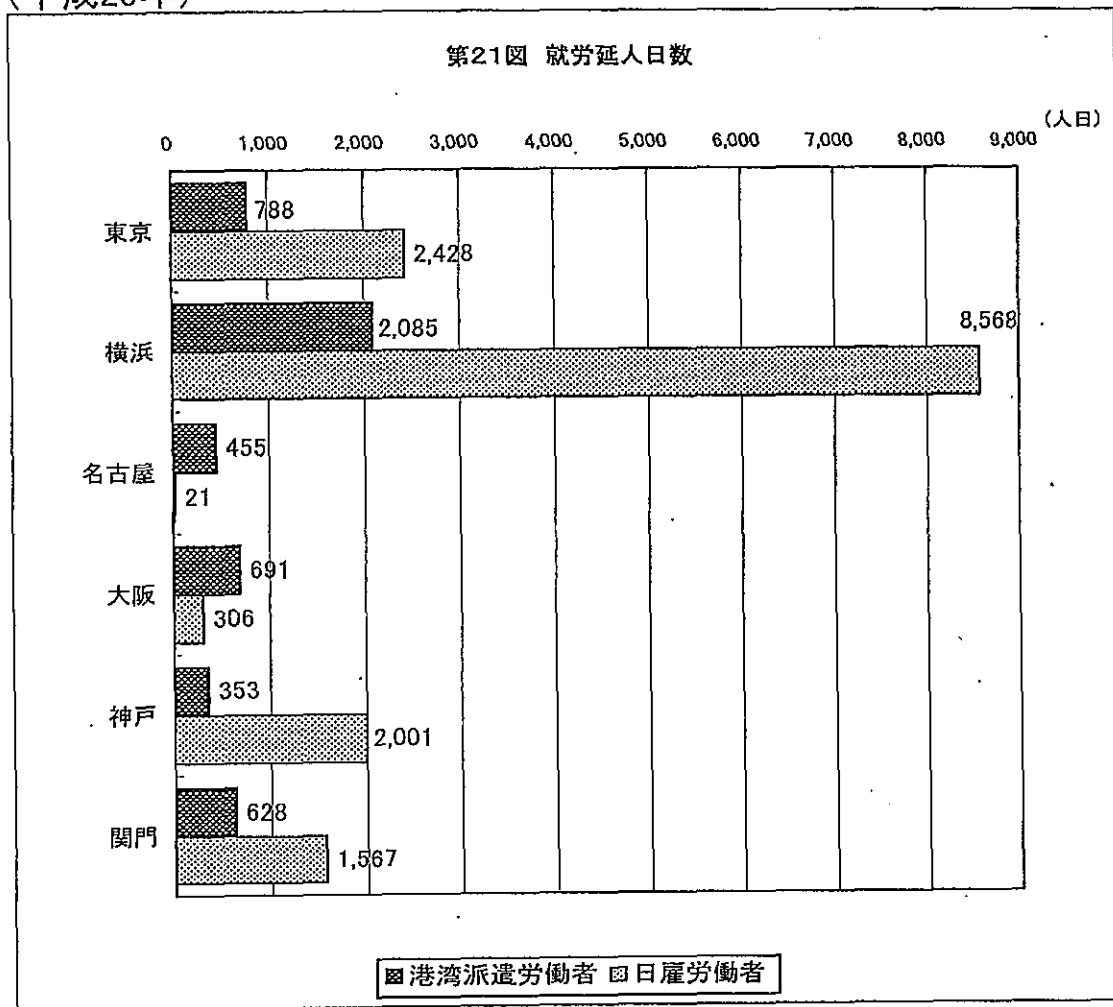


### (3) 就労延人日数

港湾別では、名古屋、大阪で、平成20年、平成15年のいずれにおいても「港湾派遣労働者」が「日雇労働者」を上回っている。また、横浜で「日雇労働者」が4,350人日(平成15年)となっていたものが、8,568人日(平成20年)となり、大幅に増加している。

これらより、荷役量の増加等に伴い、港湾労働者派遣制度に係る派遣就業の上限日数の緩和(「1人1月につき5日」→「1人1月につき7日」(平成16年厚生労働省告示第129号))も受けて、「港湾派遣労働者」や「日雇労働者」の就労が増加している傾向と考えられる。特に、横浜において、港湾運送関連事業を営む事業所及び関連荷役作業員の大幅増加等も影響し、「日雇労働者」の就労が増加している傾向と考えられる。

(平成20年)



(平成15年)

