

港湾運送事業雇用実態調査 (平成25年)結果概要

平成30年3月
厚生労働省 職業安定局
建設・港湾対策室

Ⅱ 平成25年港湾運送事業雇用実態調査結果概要

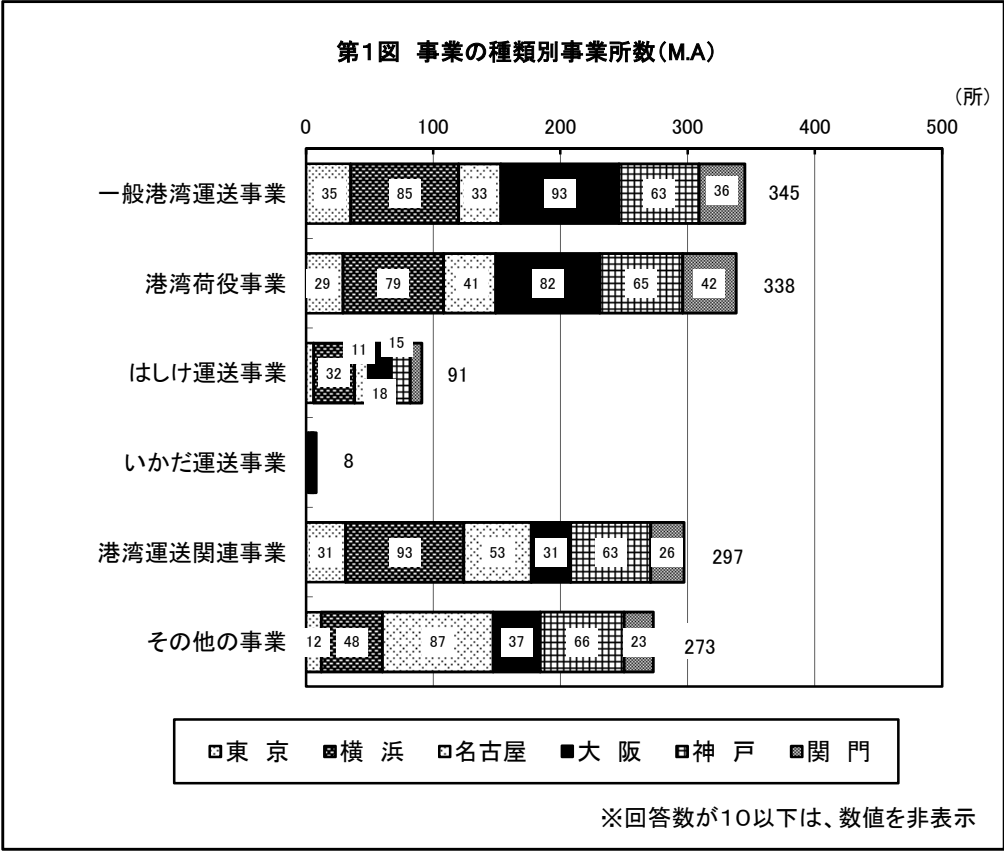
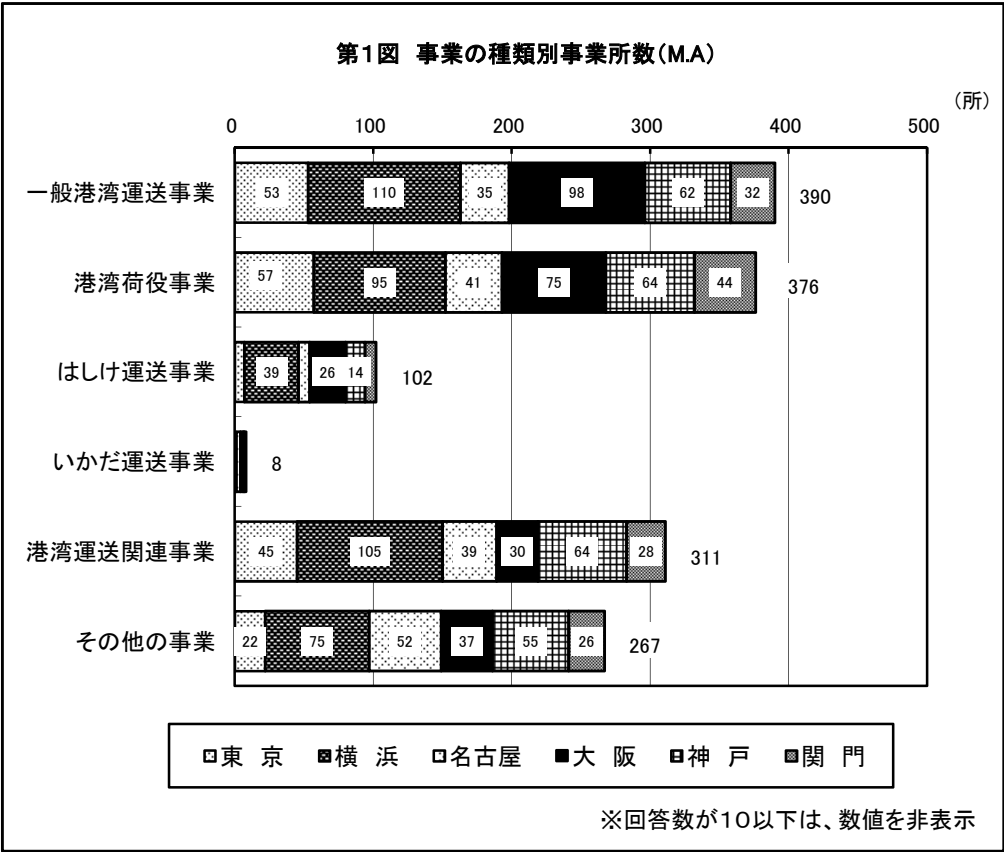
1 事業所の属性に関する状況

(1)事業の種類

港湾運送事業法(昭和26年法律第161号)第2条第3項及び第3条に規定する事業のうち港湾労働法適用業種及び「その他の事業」について、該当する事業の種類すべてに回答を求めた結果(複数回答可)、6大港全体は「その他の事業」以外では、「一般港湾運送事業」が390事業所で41.8%と最も多く、次いで「港湾荷役事業」が376事業所で40.3%、「港湾運送関連事業」が311事業所で33.4%、「はしけ運送事業」が102事業所で11.0%、「いかだ運送事業」が8事業所で0.9%となっている。

(平成25年)

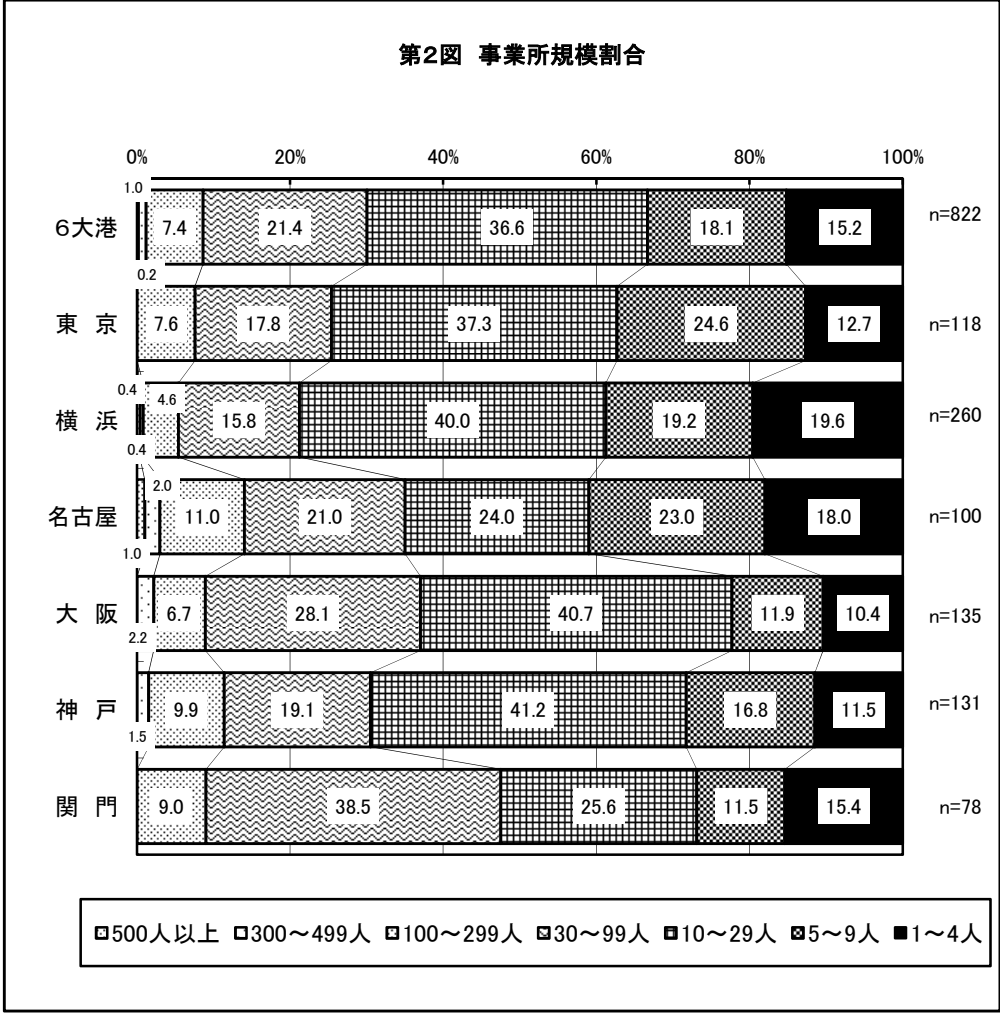
(平成20年)



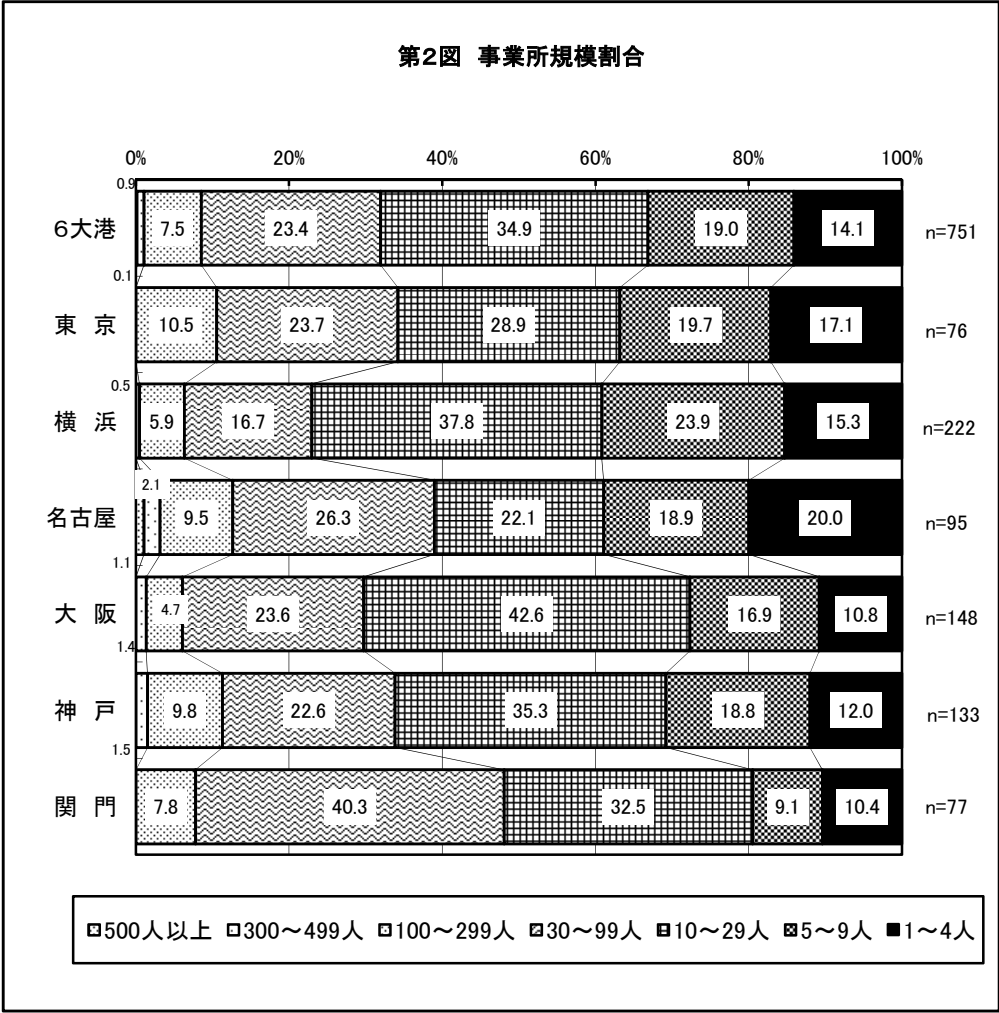
(2)事業所規模

6大港全体では、30人未満の事業所が全体の69. 9%(平成25年)を占め、平成20年(68. 0%)と同程度であり、全体の約7割を占めている。港湾別では、横浜で30人未満の事業所が78. 8%(平成25年)となっており、平成20年(77. 0%)と同水準となっている。

(平成25年)



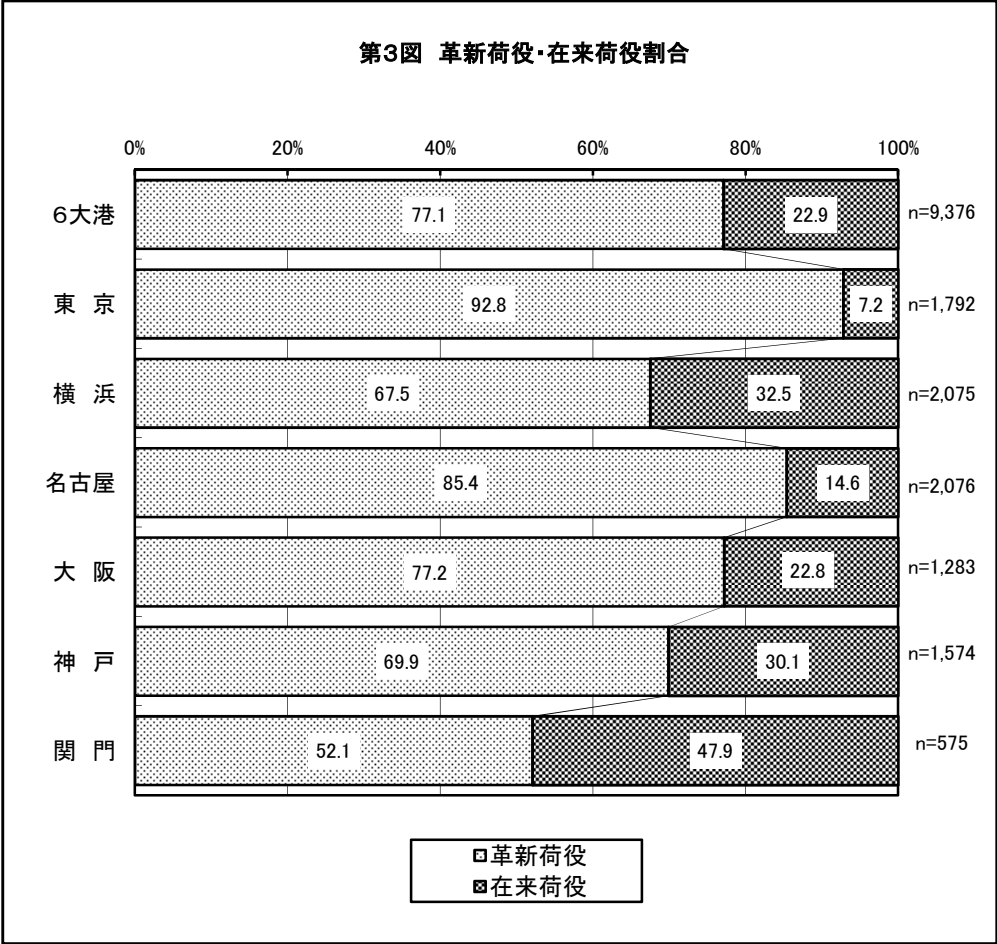
(平成20年)



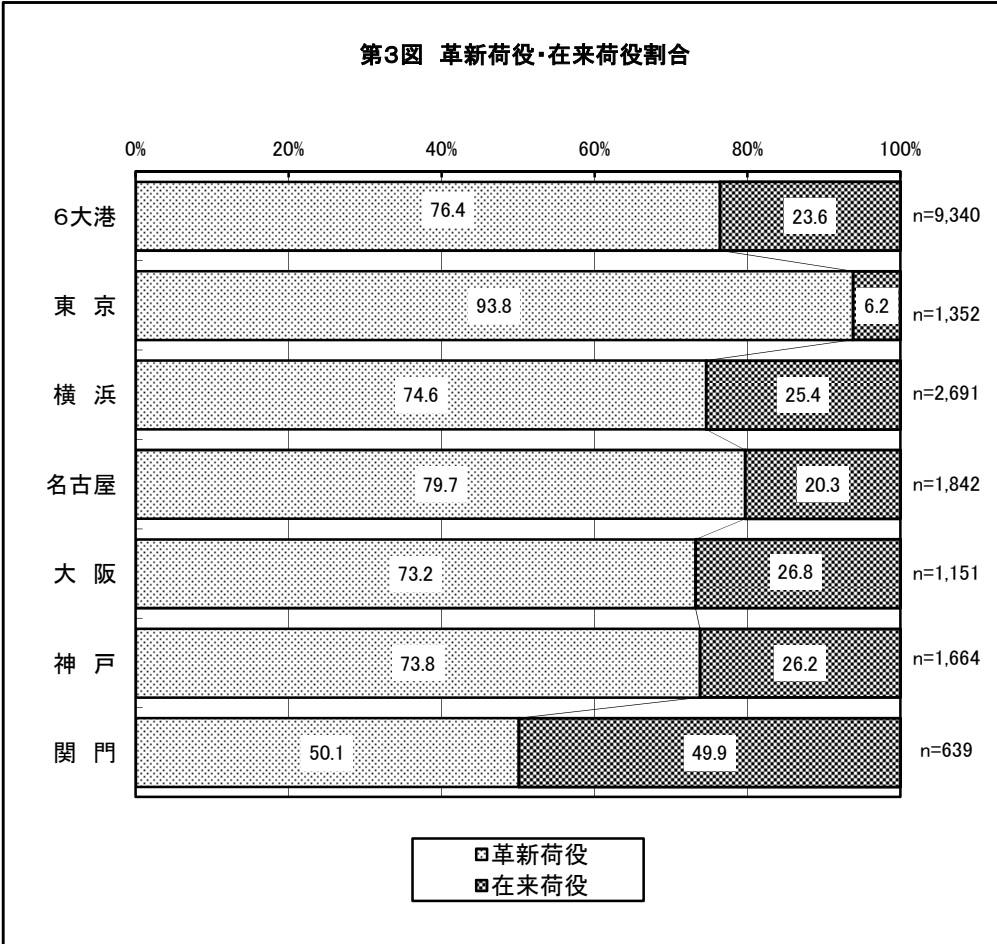
2 港湾運送事業量に関する状況

6大港全体では、革新荷役が76. 4%(平成20年)から77. 1%(平成25年)に、平成20年と同水準となっており、革新荷役割合は高い水準で推移している。

(平成25年)



(平成20年)

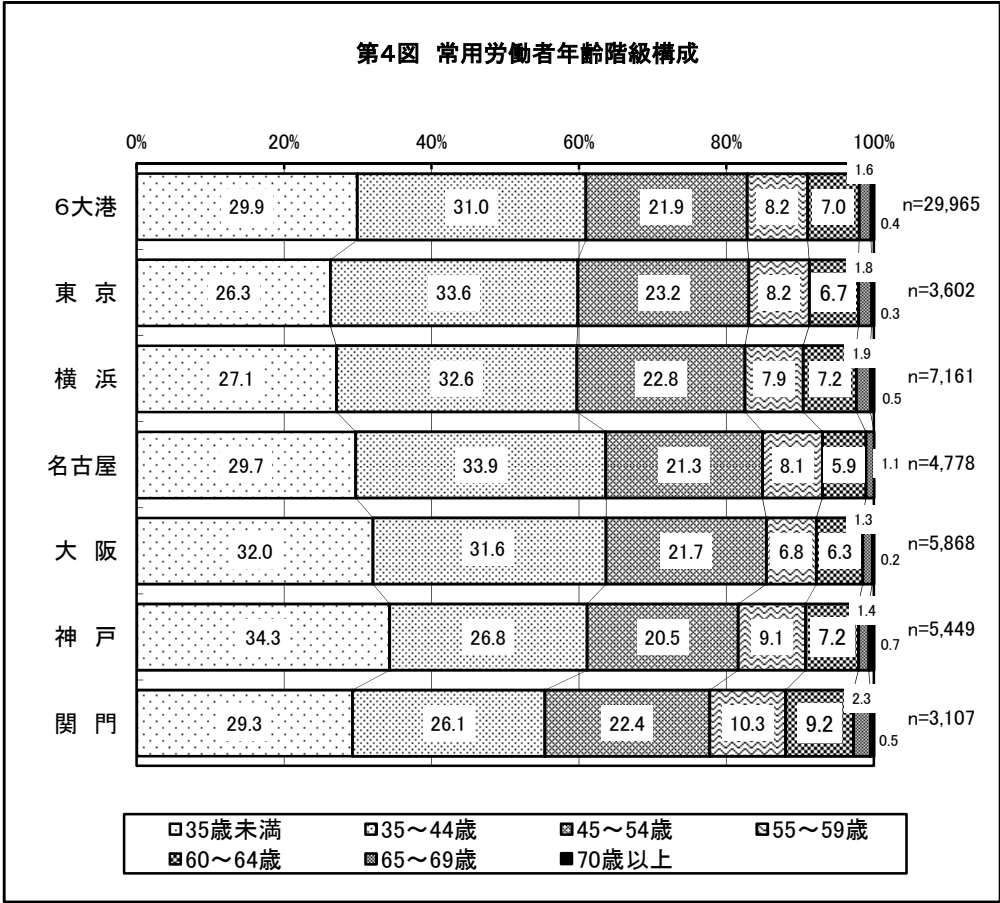


3 常用労働者の労働条件等に関する状況

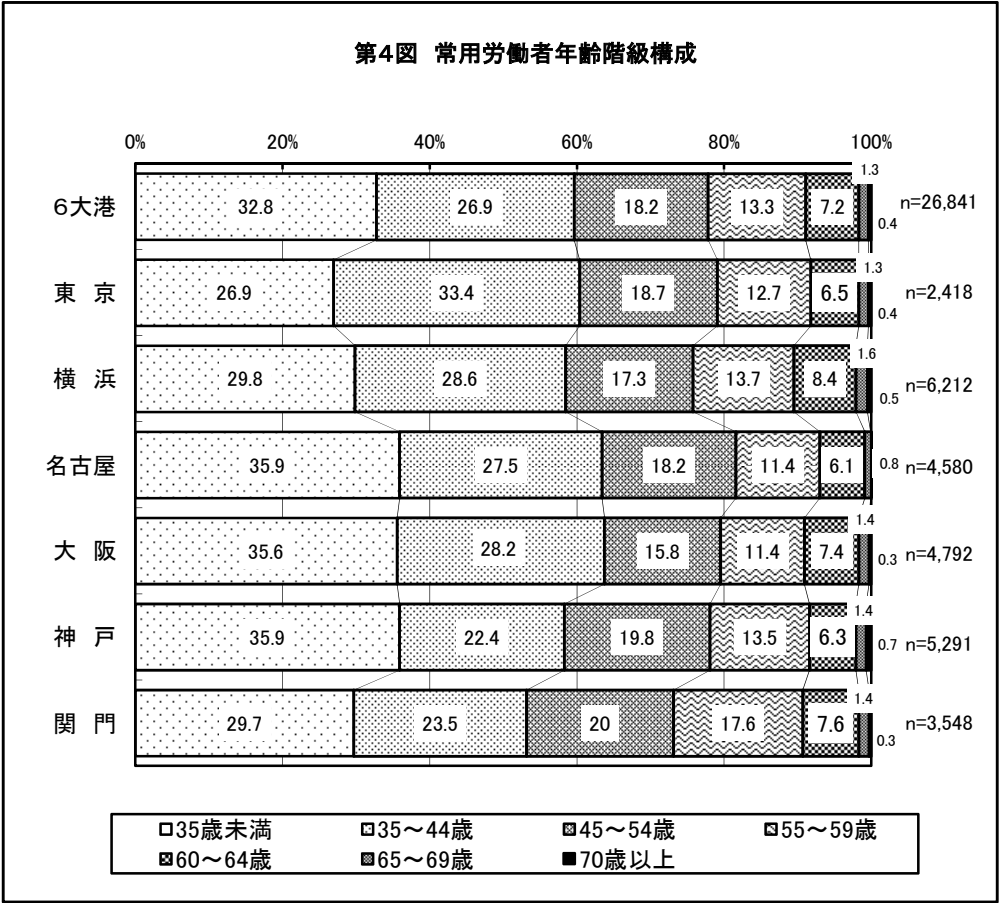
(1) 年齢階級構成

6大港全体では、「35歳未満」が29.9%（平成25年）、「35～44歳」が31.0%（平成25年）となり、平成20年と同じく全体の過半数以上を占めている。港湾別では、平成25年で「35歳未満」～「35～44歳」がいずれの港も過半数以上を占めている。6大港、港湾別ともに、「55～59歳」～「60～64歳」が平成20年と比べ減少している。

(平成25年)



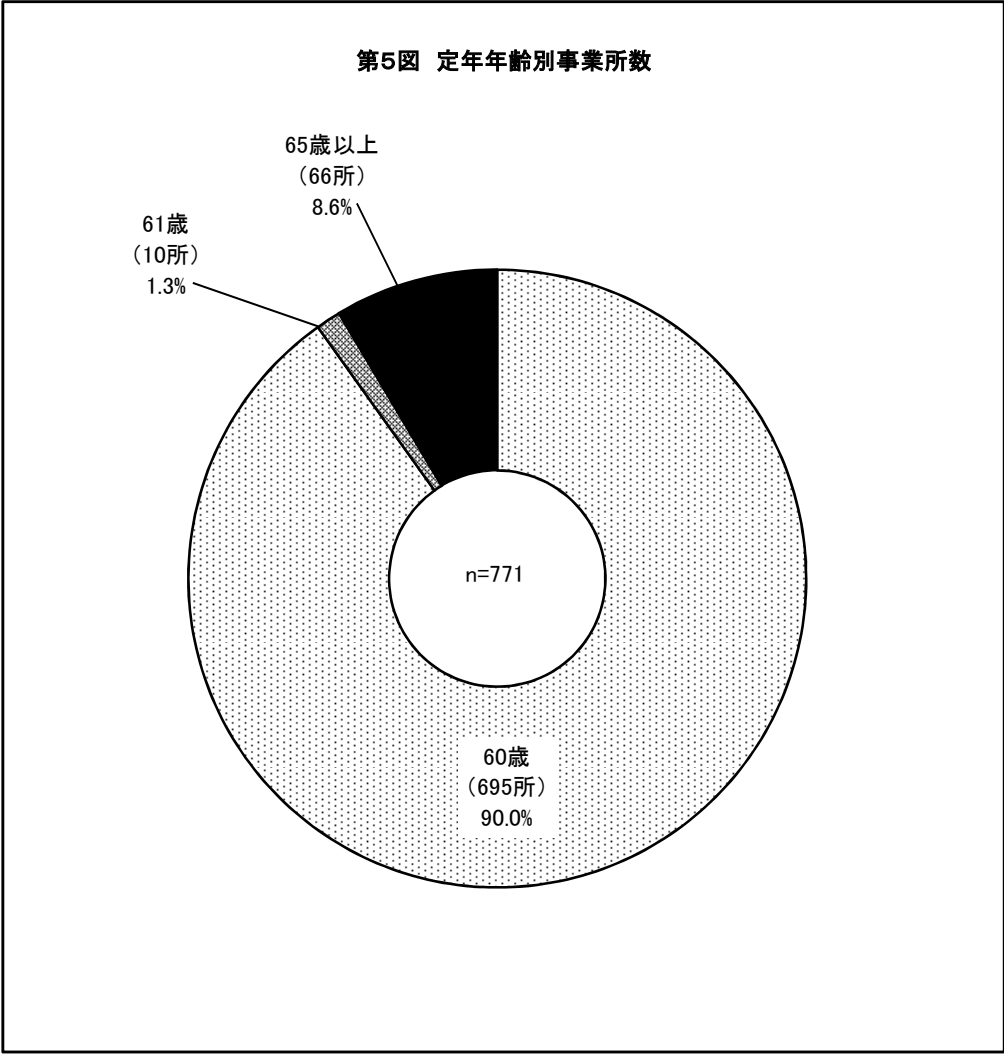
(平成20年)



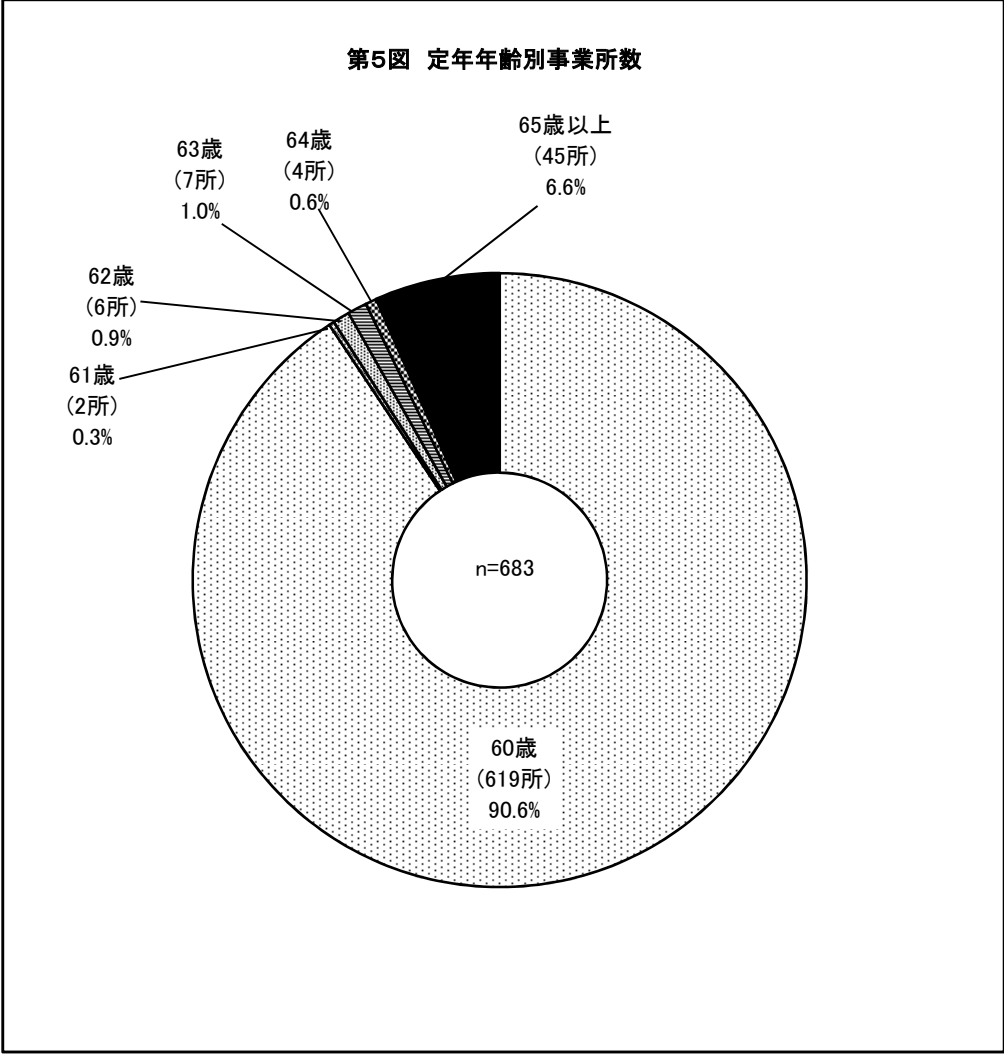
(2) 定年制

6大港全体では、「60歳」の事業所90.0%であり、60歳定年が定着していると考えられる。

(平成25年)



(平成20年)

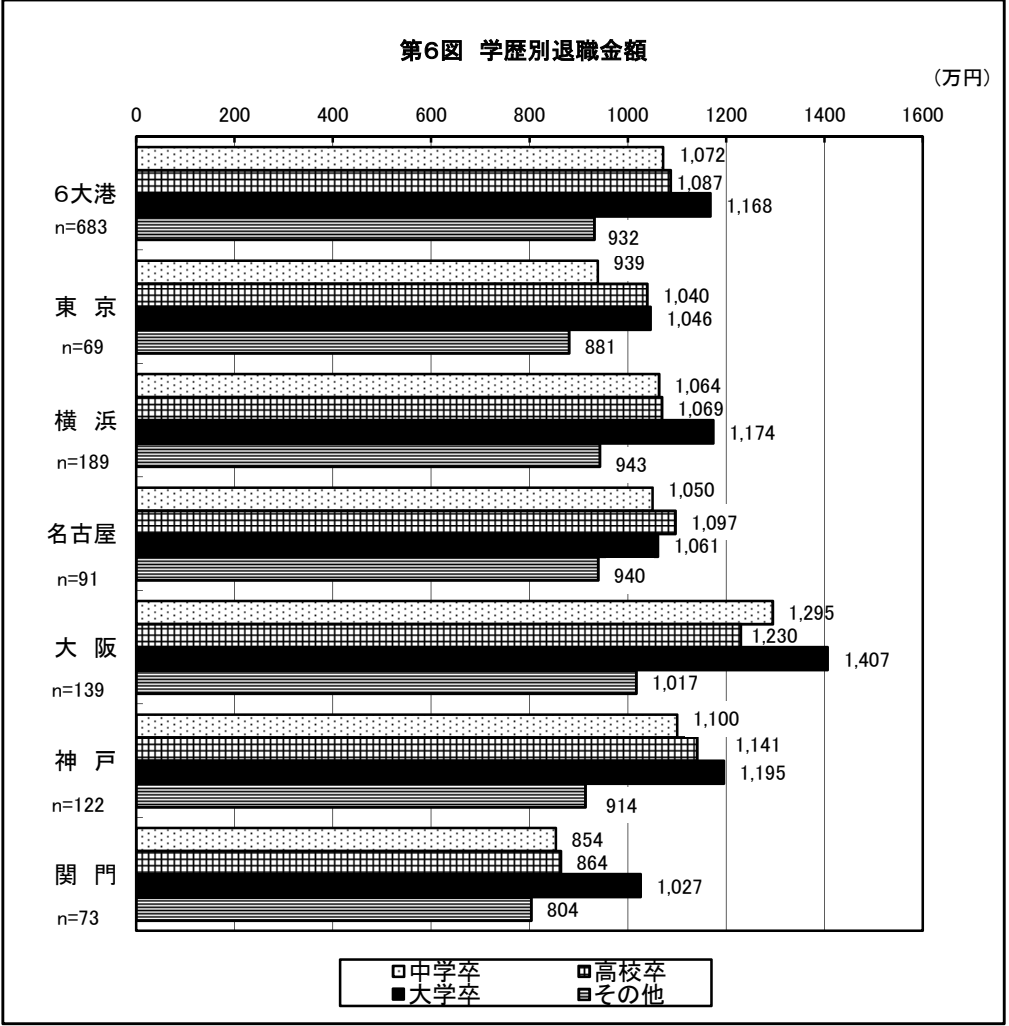
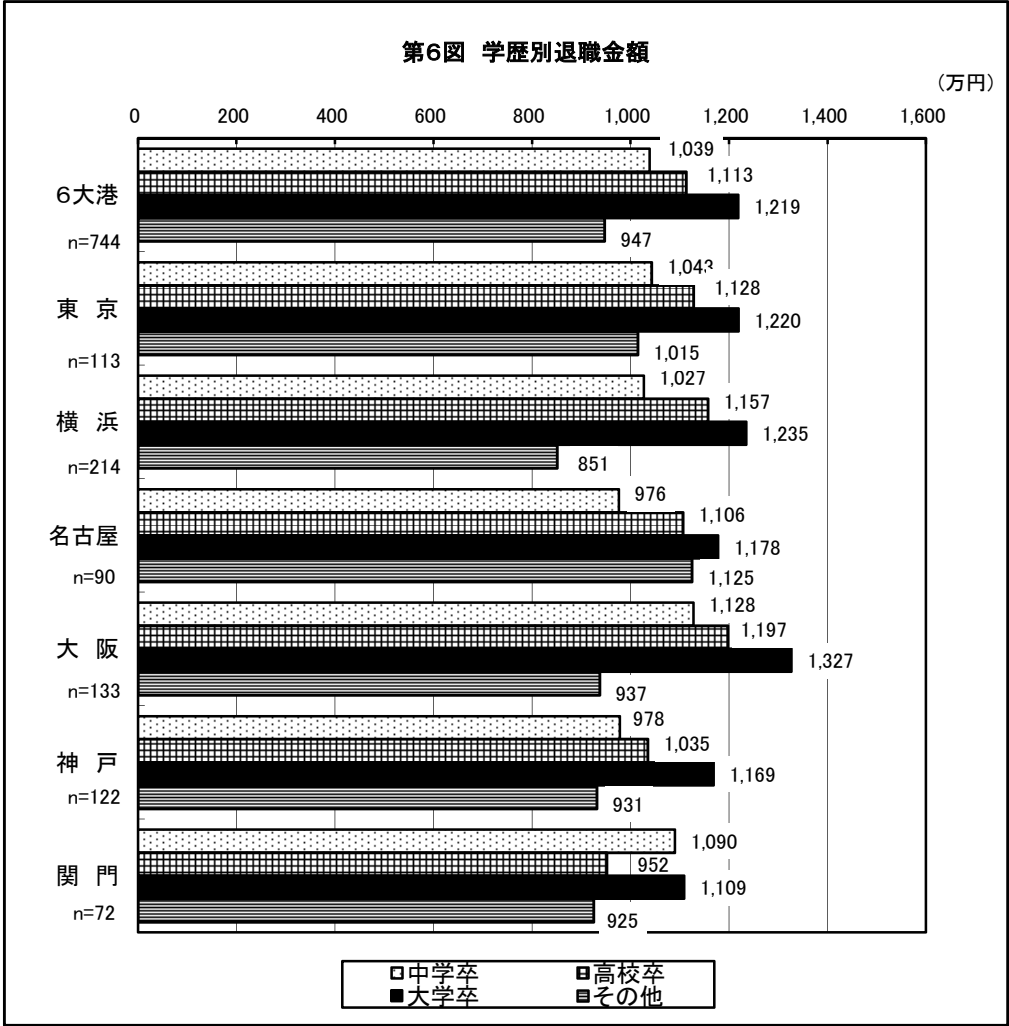


(3)退職金

6大港全体では、平成25年で「大学卒」1,219万円(平成20年 1,168万円)、「高校卒」1,113万円(平成20年 1,087万円)、「中学卒」1,039万円(平成20年 1,072万円)、「その他」947万円(平成20年 932万円)となっており、「中学卒」以外で増加している。

(平成25年)

(平成20年)

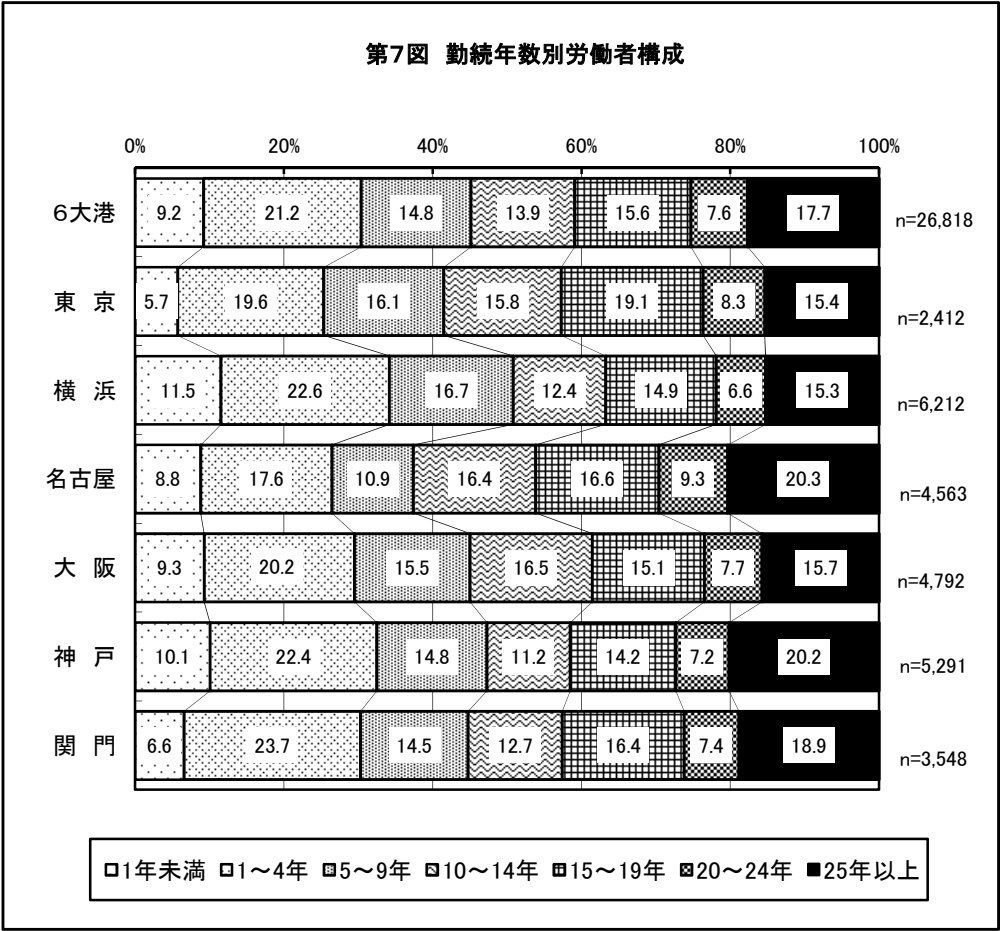
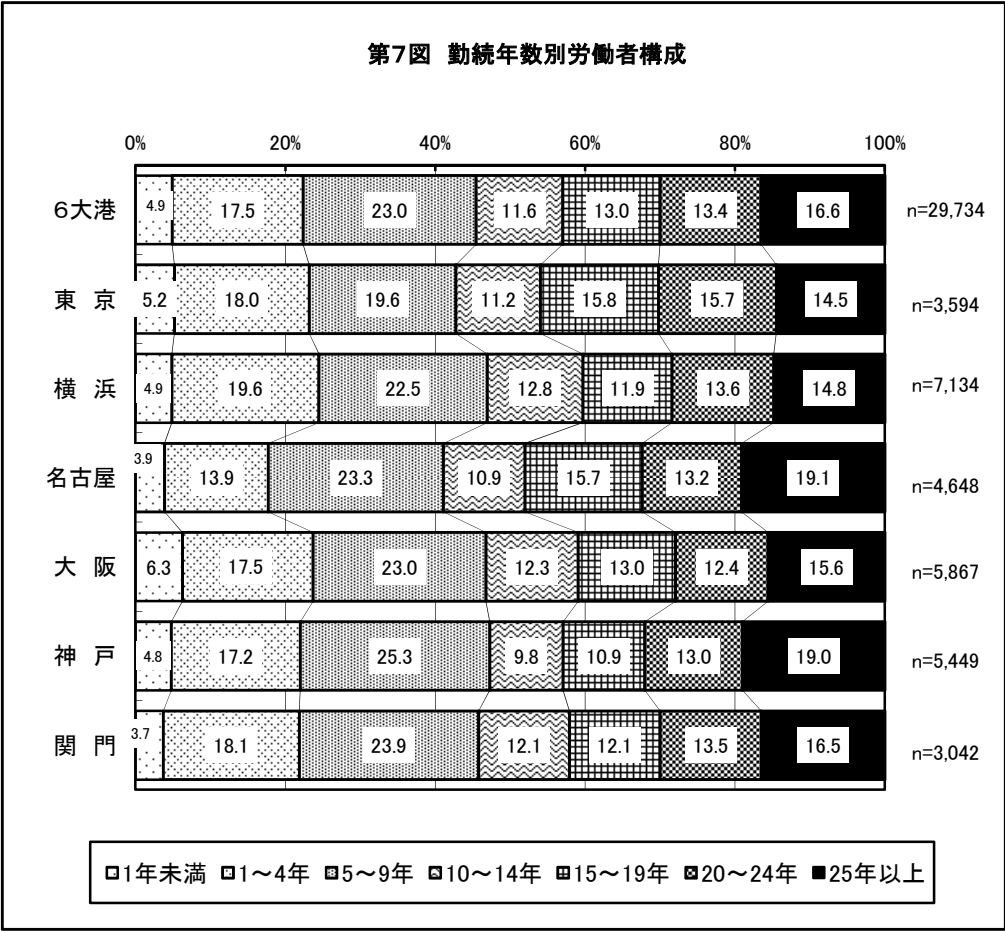


(4)勤続年数

6大港全体では、「1年未満」～「1～4年」の割合が30.4％(平成20年)から22.4％(平成25年)に減少している一方、「20～24年」～「25年以上」の割合が25.3％(平成20年)から30.0％(平成25年)に増加している。港湾別では、平成25年でいずれの港も「20～24年」～「25年以上」の割合が全体の25%を超えている。

(平成25年)

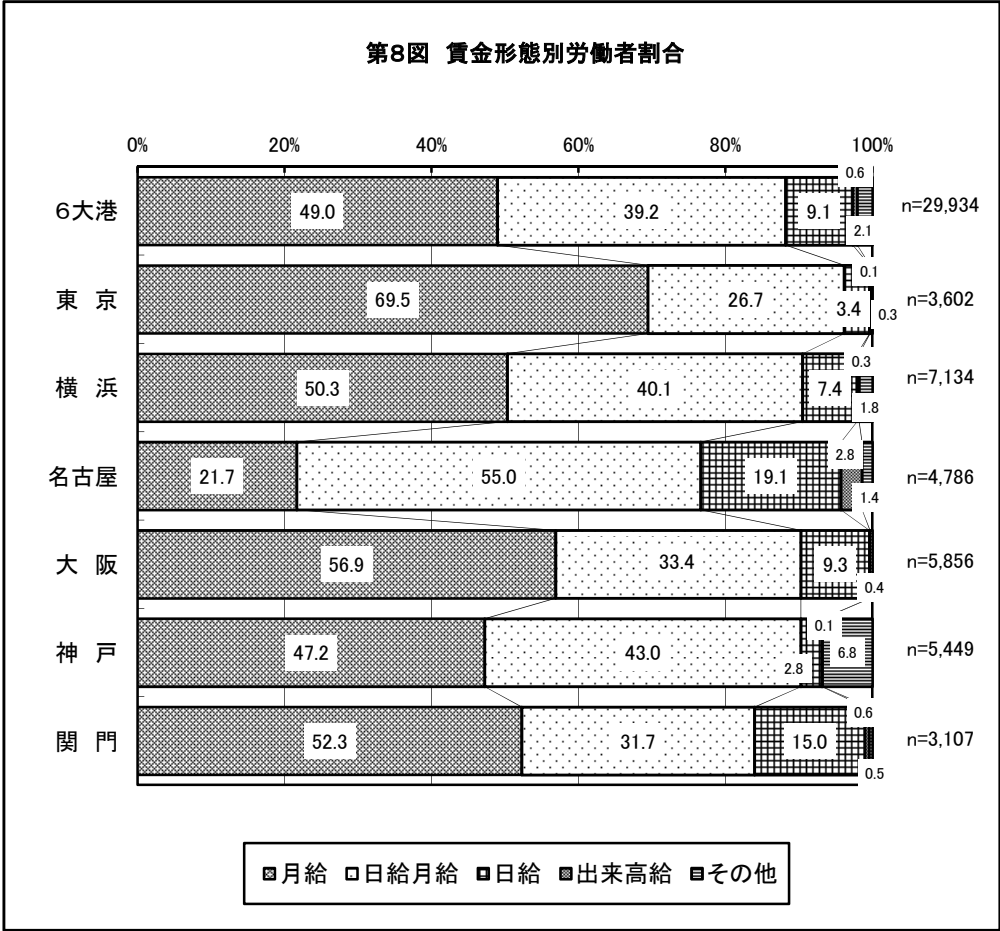
(平成20年)



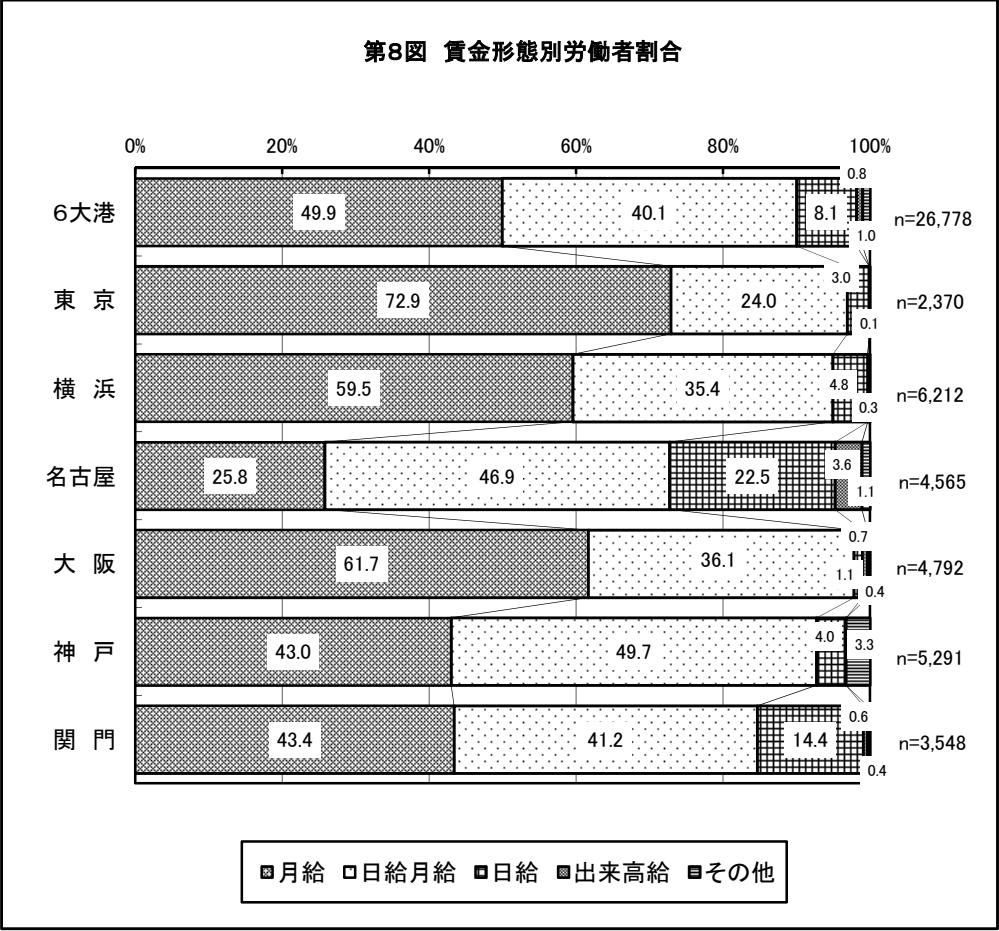
(5)賃金形態

6大港全体では、平成25年、平成20年いずれにおいても「月給」「日給月給」が全体の85%以上を占めている。港湾別では、名古屋で「月給」「日給月給」が76.7%と低い率であるものの、「日給」が22.5%(20年度)から19.1%(25年度)に減少していることから、「月給」「日給月給」の割合が増加している。

(平成25年)



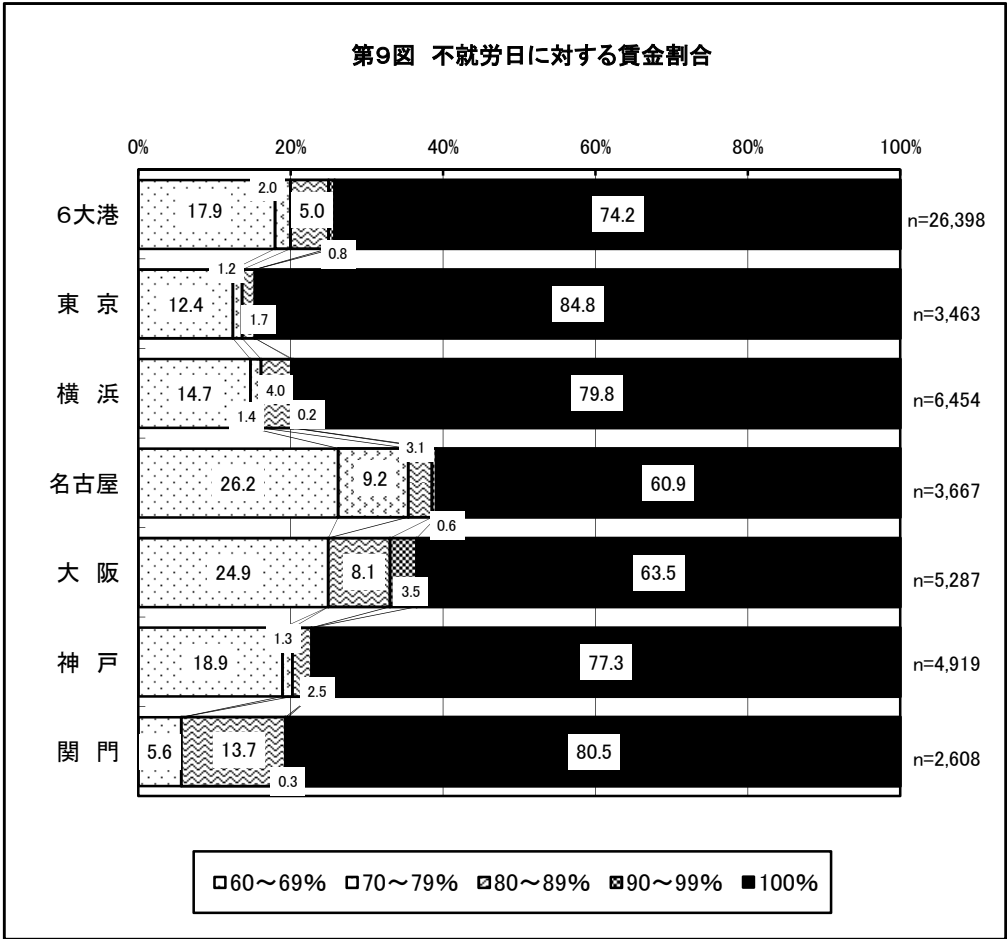
(平成20年)



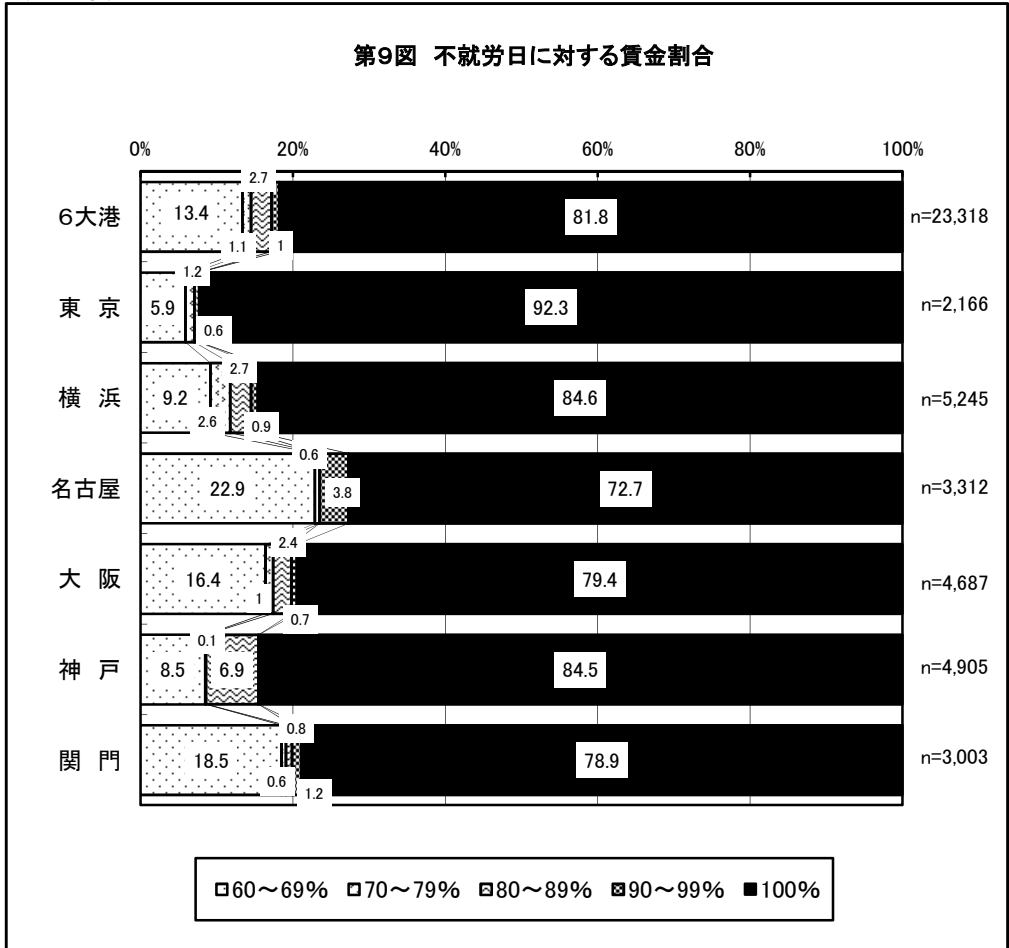
(6) 不就労日の賃金

6大港全体では、平成25年、平成20年いずれにおいても「100%」が70%以上を占めているものの81.8%(平成20年)から74.2%(平成25年)に減少している。港湾別では、関門港以外において「100%」が平成20年と比べ減少している。

(平成25年)



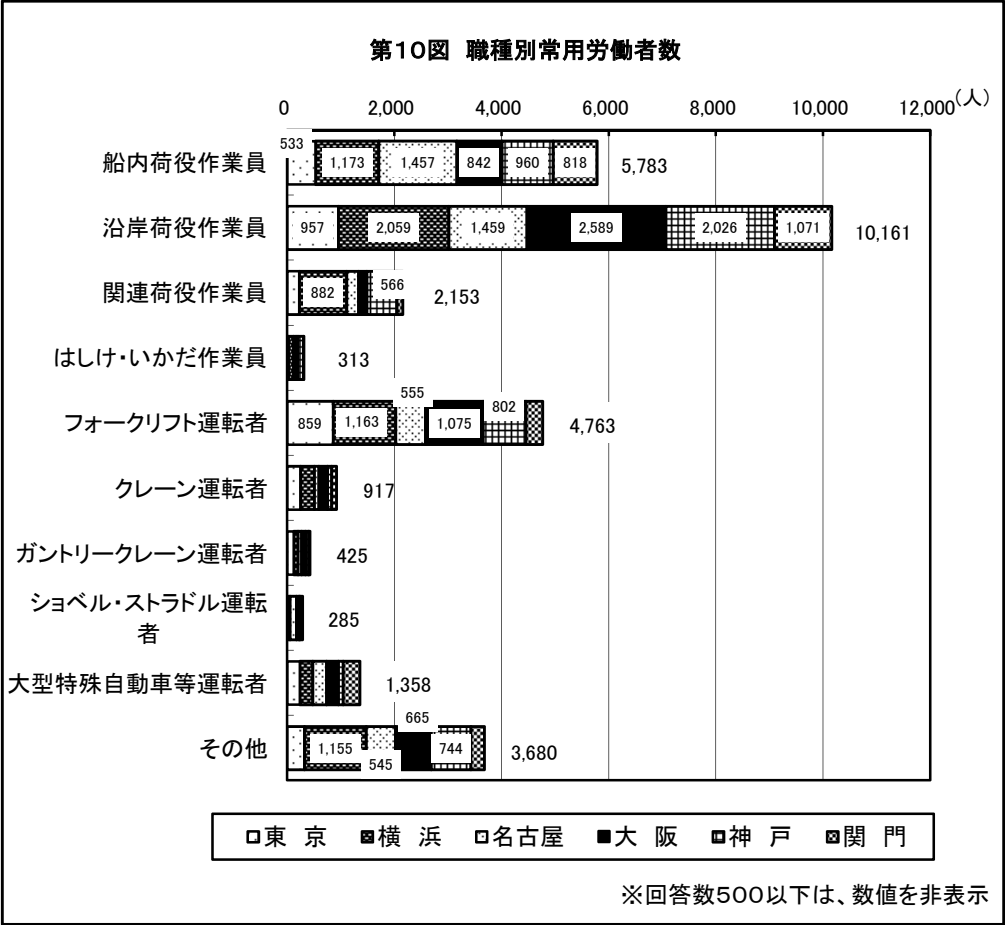
(平成20年)



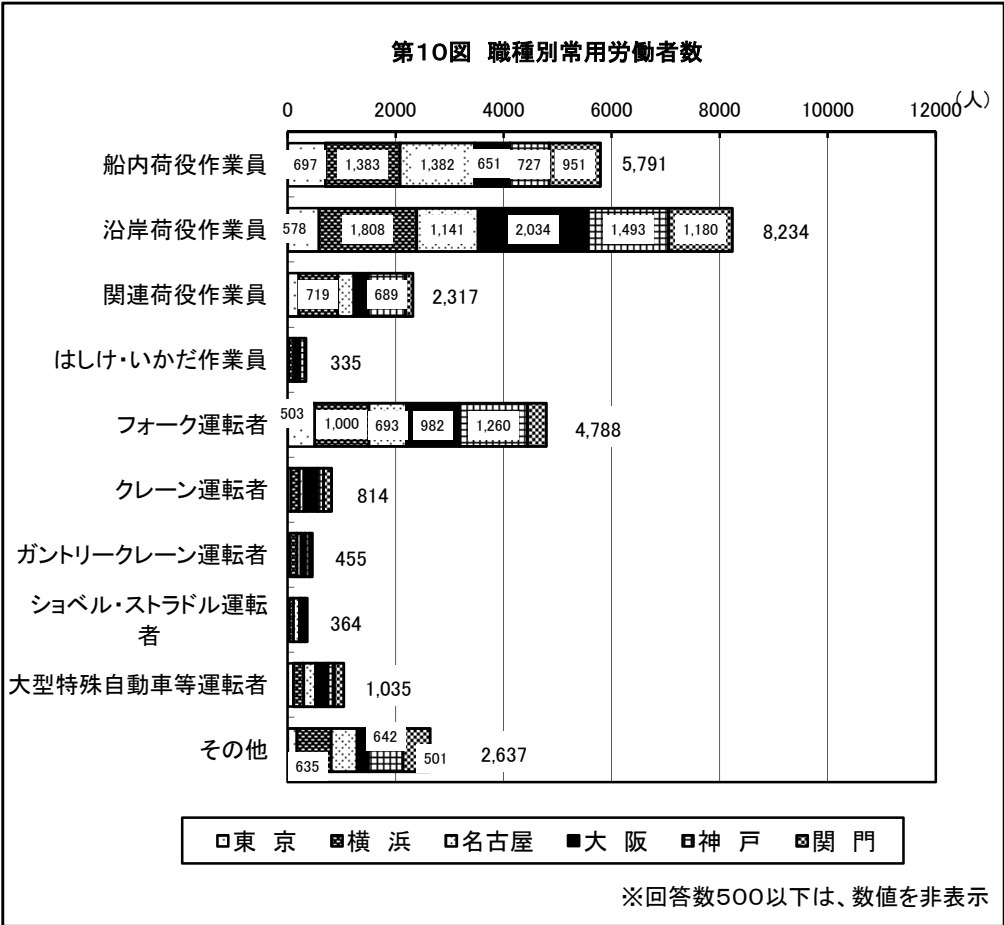
(7)職種別労働者数

6大港全体では、平成25年において「沿岸荷役作業員」が最も多く、続いて「船内荷役作業員」となっている。港湾別では、東京で「沿岸荷役作業員」が7. 0 % (平成20年) から9. 4 % (平成25年) に増加している。

(平成25年)



(平成20年)



(8)労働時間、休日日数

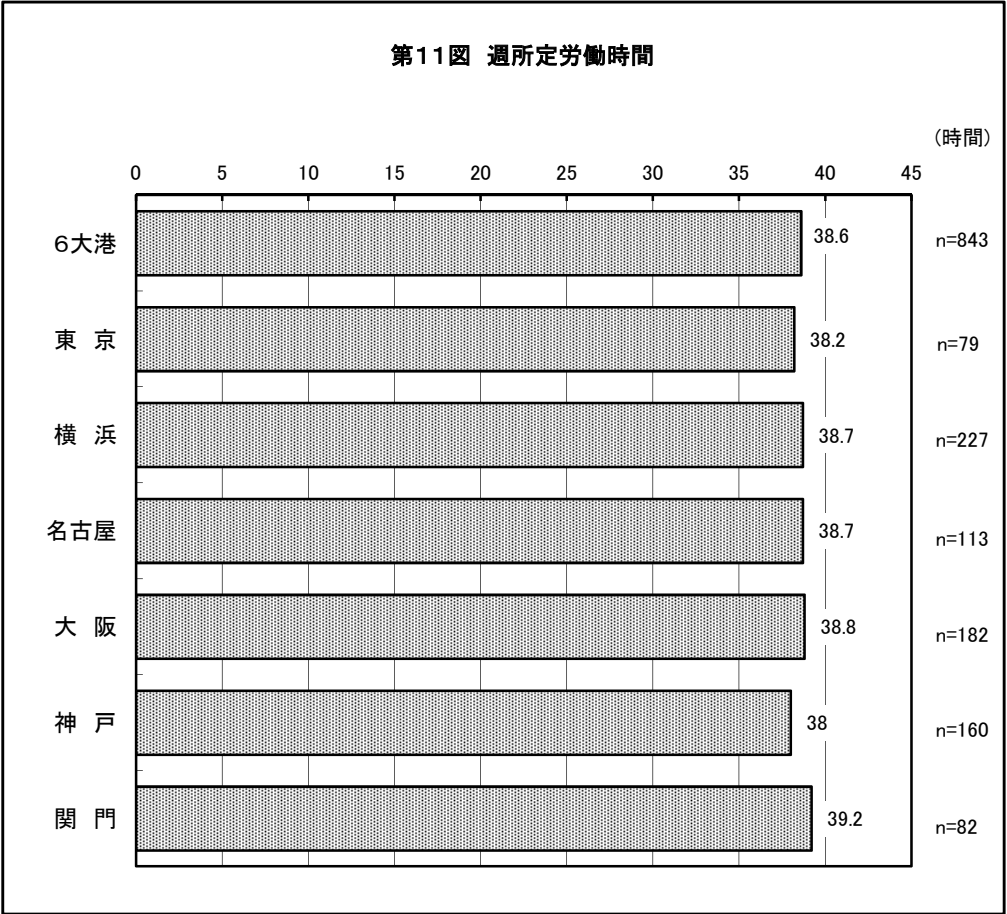
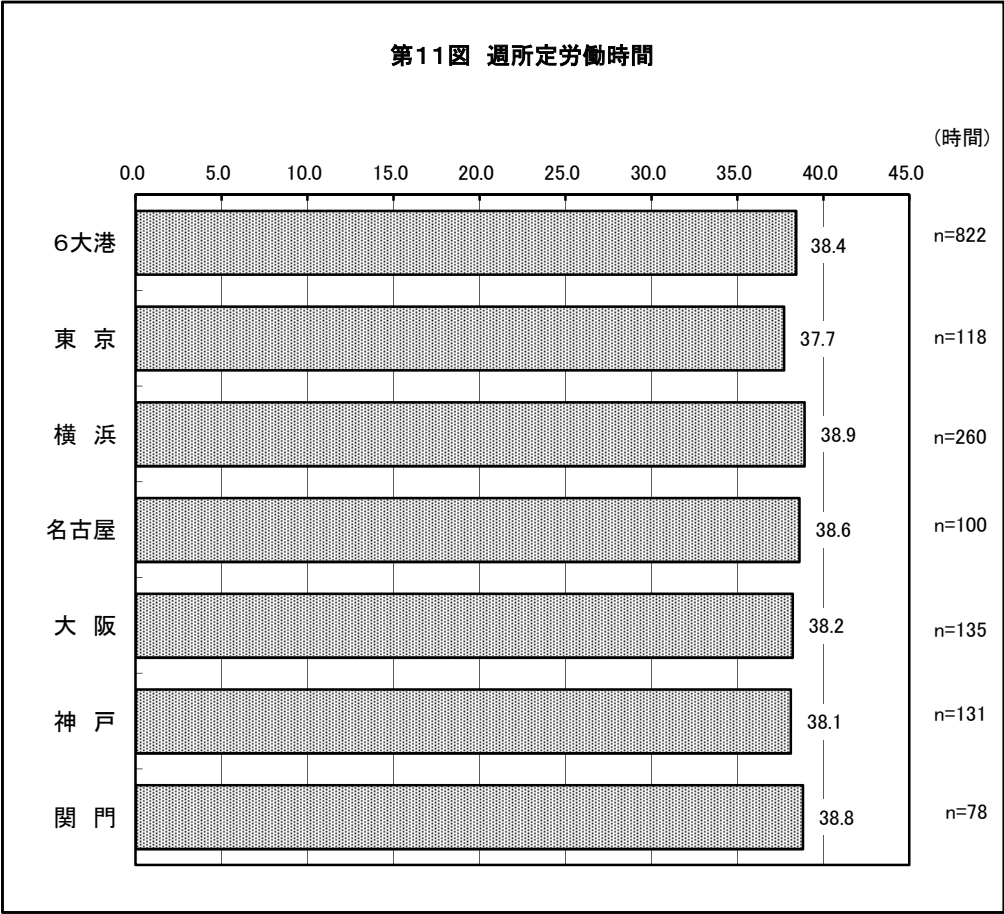
○週所定労働時間

6大港、港湾別ともに、平成20年と比べ大幅な増減はない。

これらより、時系列的に見れば各港湾ごとに若干の増減はあるものの、各港湾における週単位の所定内労働時間は平準化されてきている傾向と考えられる。

(平成25年)

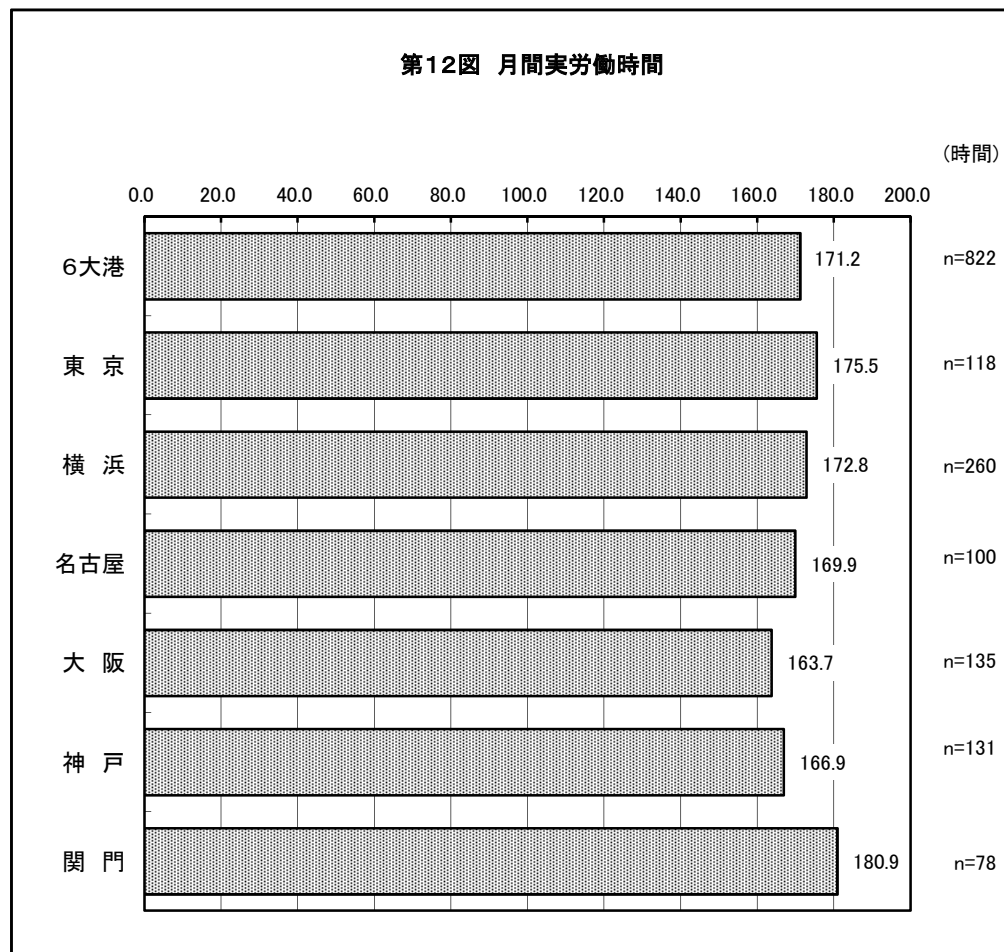
(平成20年)



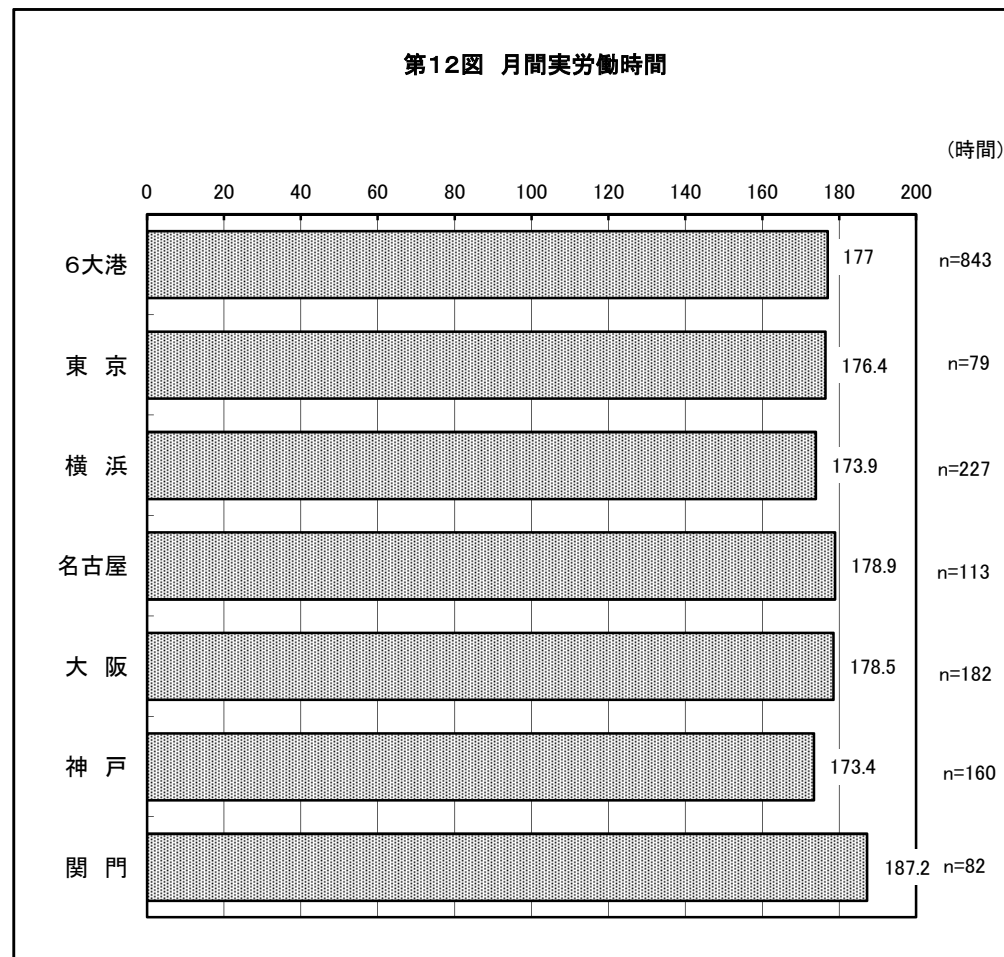
○月間実労働時間

平成25年における港湾別の月間実労働時間では、最長の関門で180.9時間、最短の大阪で163.7時間となっており、17.2時間の差がある。

(平成25年)



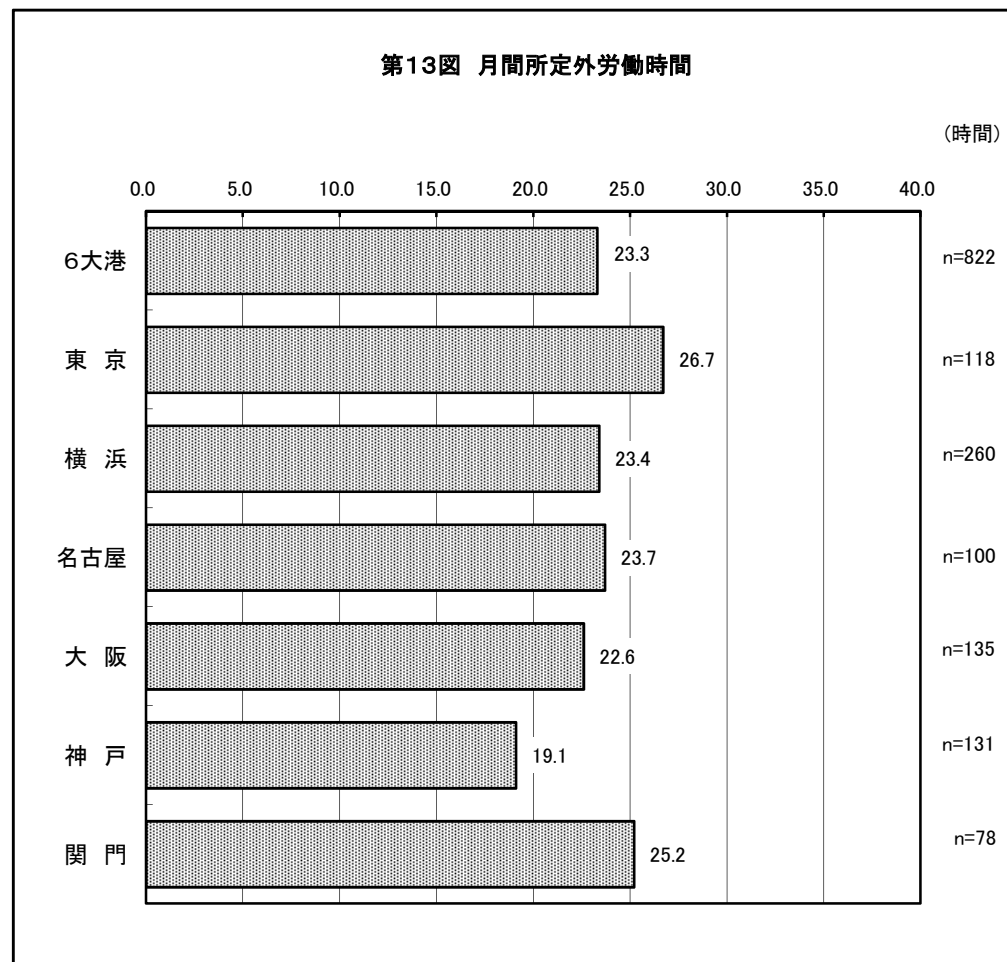
(平成20年)



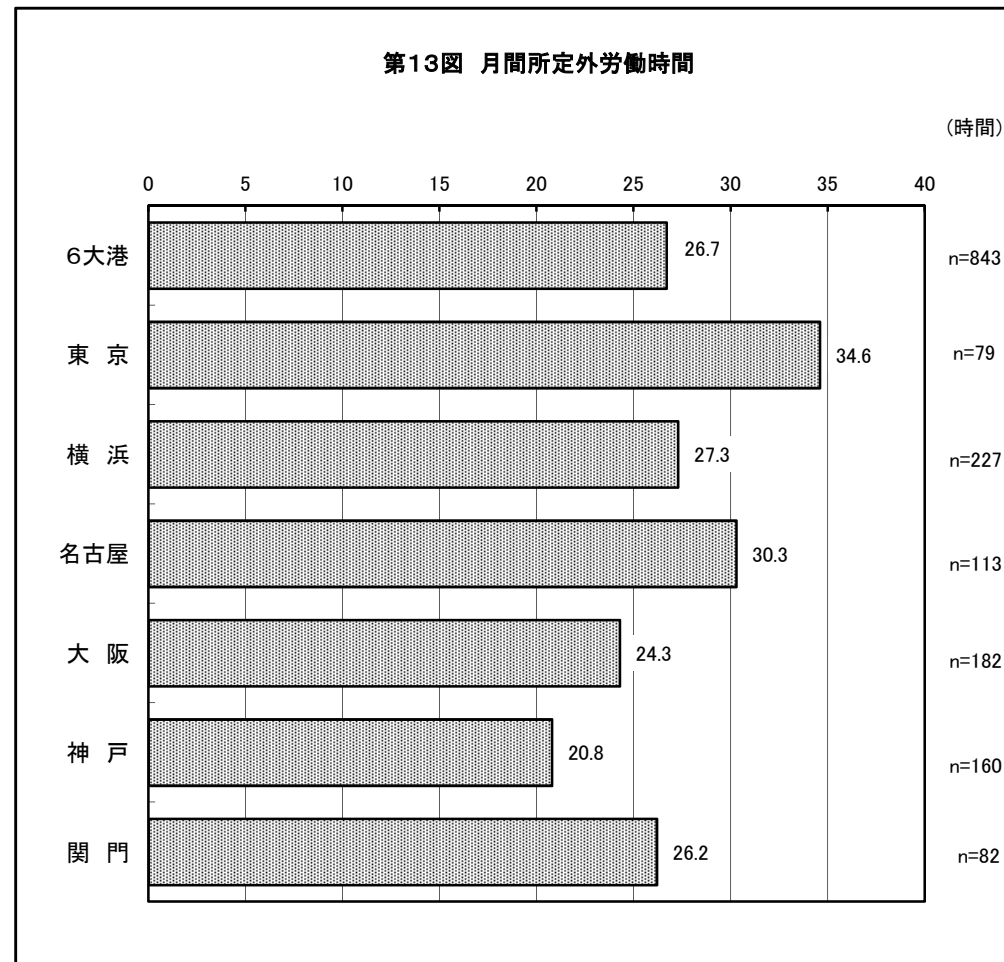
○月間所定外労働時間

平成25年における月間所定外労働時間では、最長の東京で26.7時間で、最短の神戸で19.1時間となっており、7.6時間の差がある。

(平成25年)



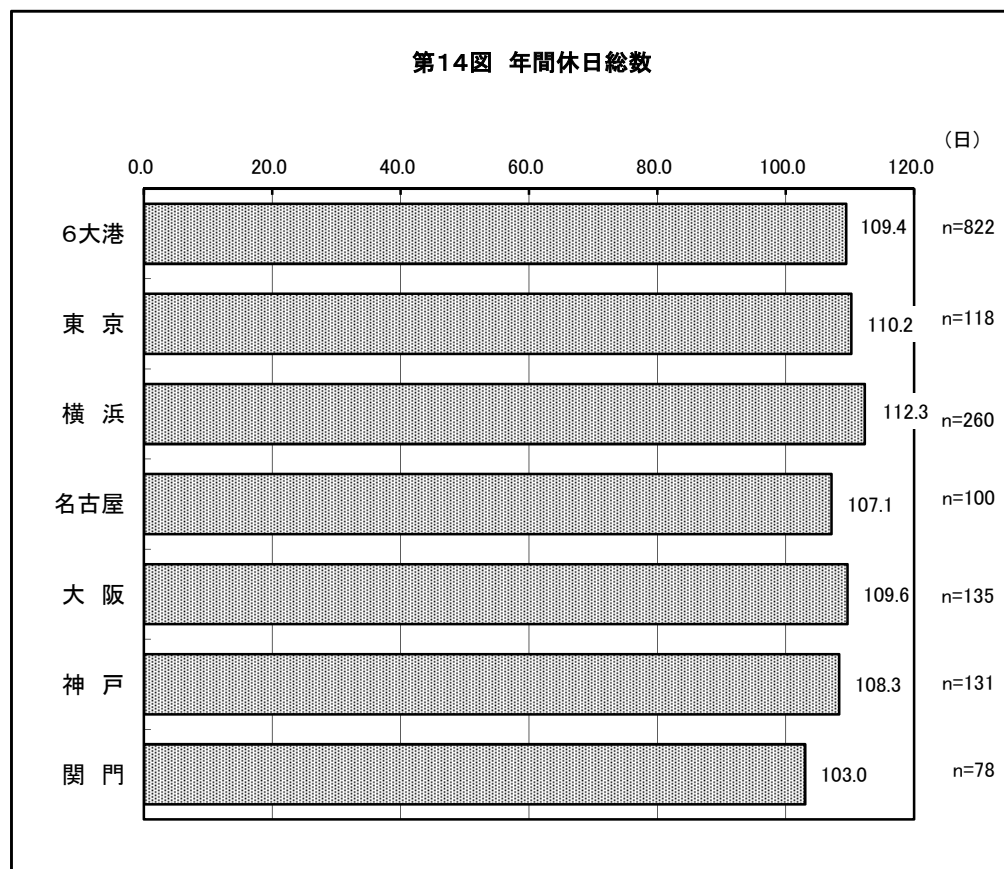
(平成20年)



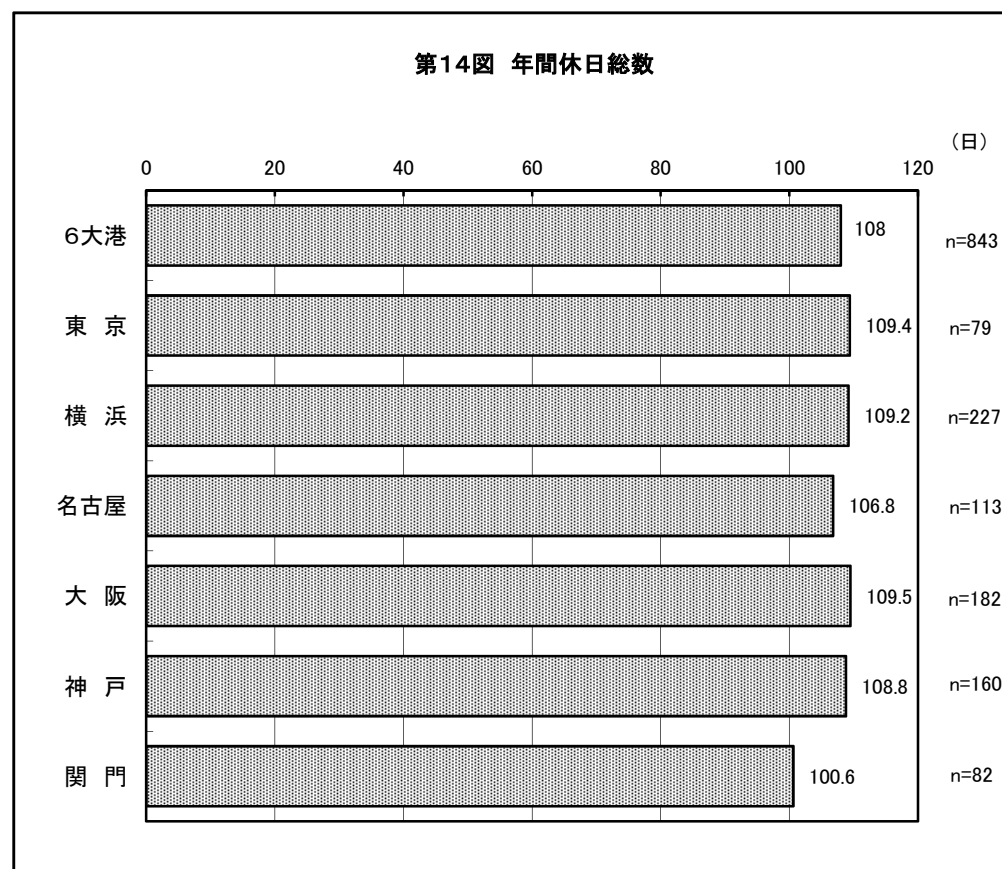
○年間休日総数

6大港全体では、108.0日(平成20年)から109.4日(平成25年)に微増している。港湾別では、横浜港で109.2日(平成20年)から112.3日(平成25年)に増加している。

(平成25年)



(平成20年)

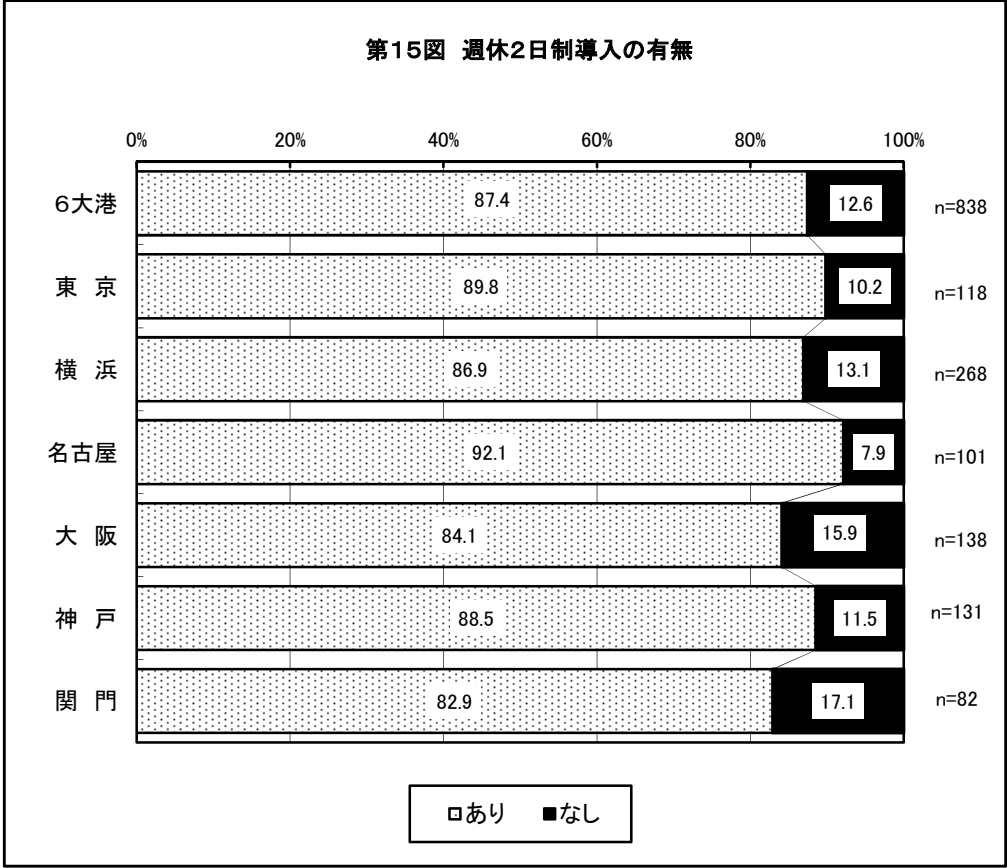


(9) 週休2日制

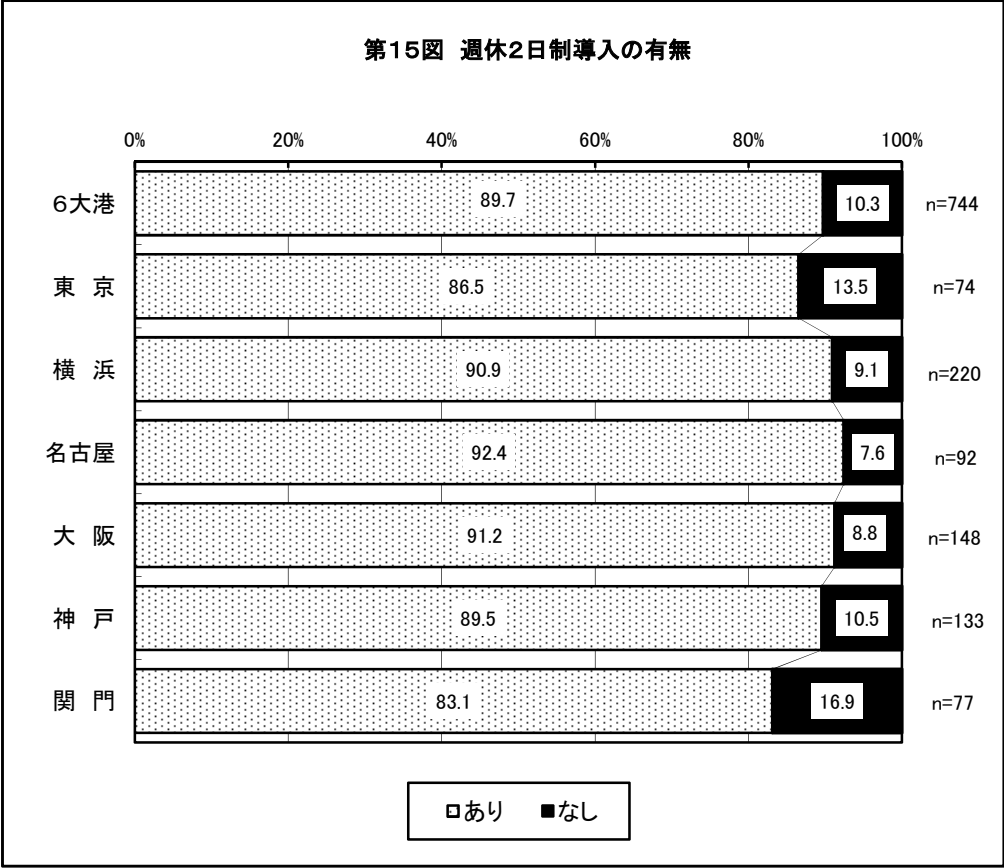
○週休2日制導入の有無

6大港全体では、「あり」が平成25年、平成20年いずれにおいても85%以上を占めている。
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25年)



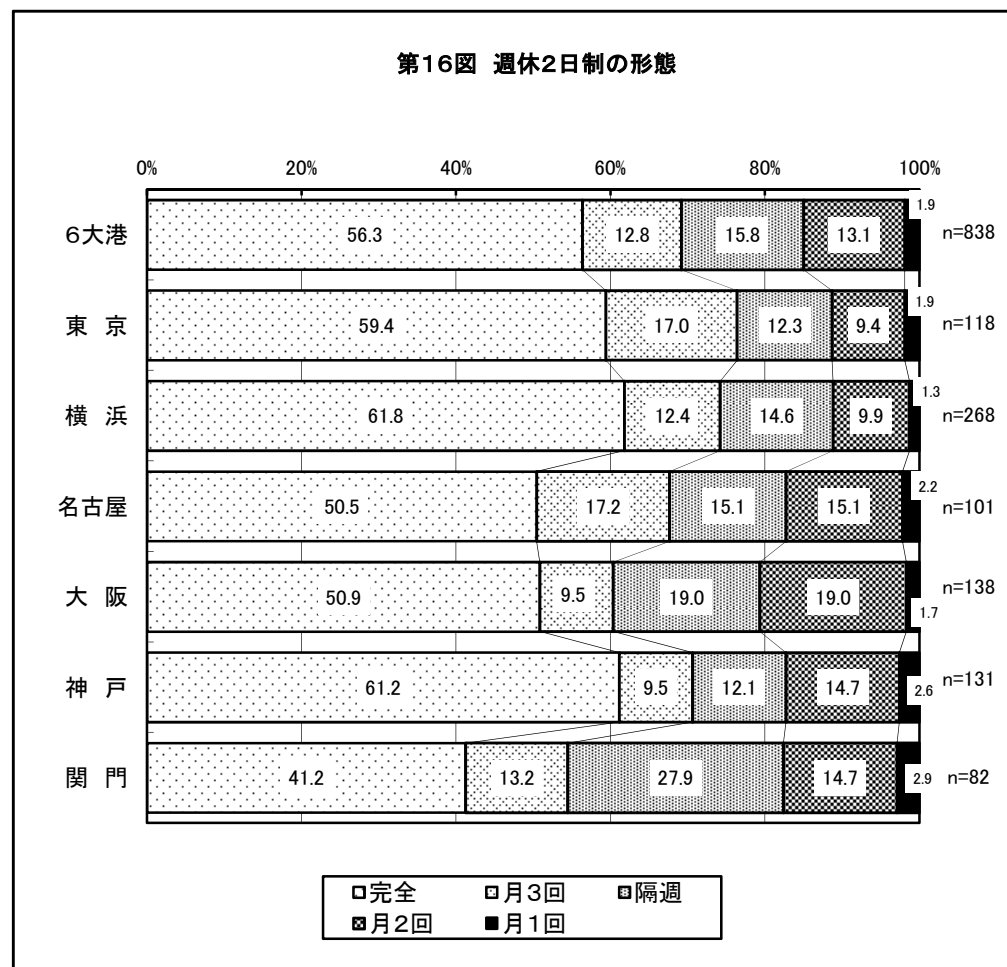
(平成20年)



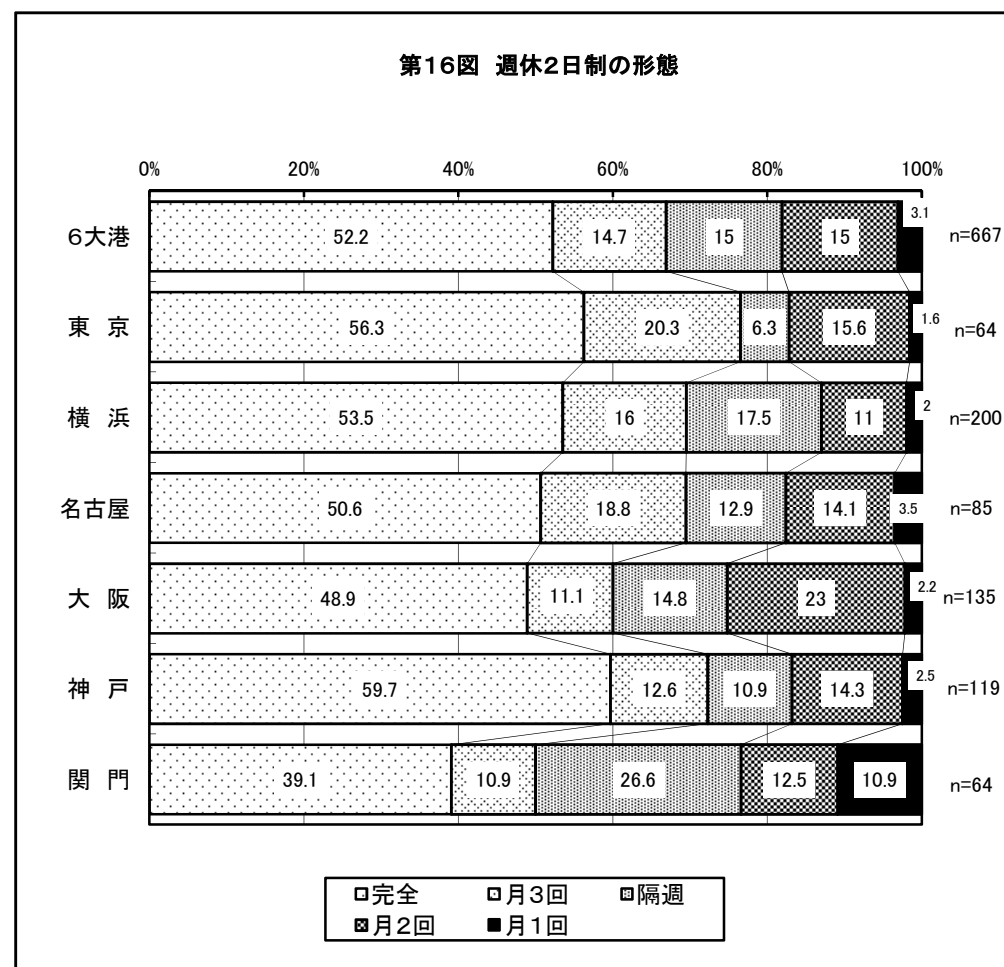
○週休2日制の形態

6大港全体では、「完全」が平成25年、平成20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25年)



(平成20年)



(10)交代制勤務

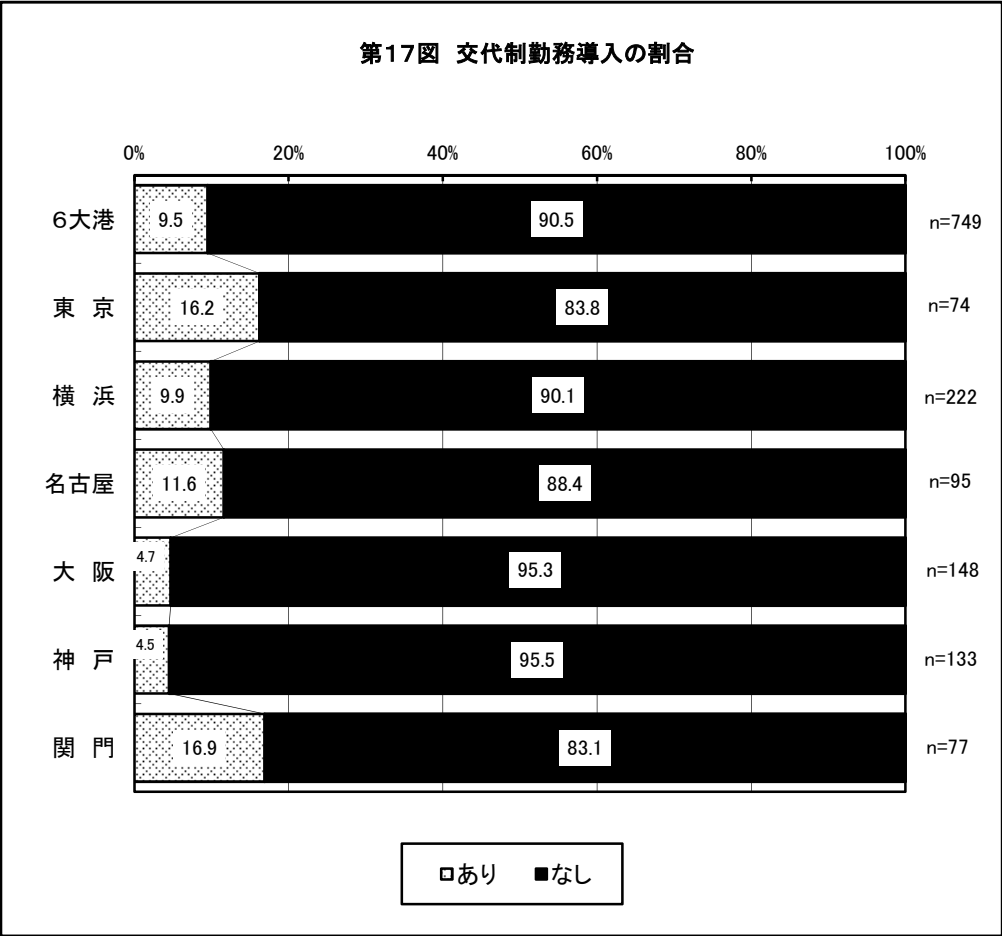
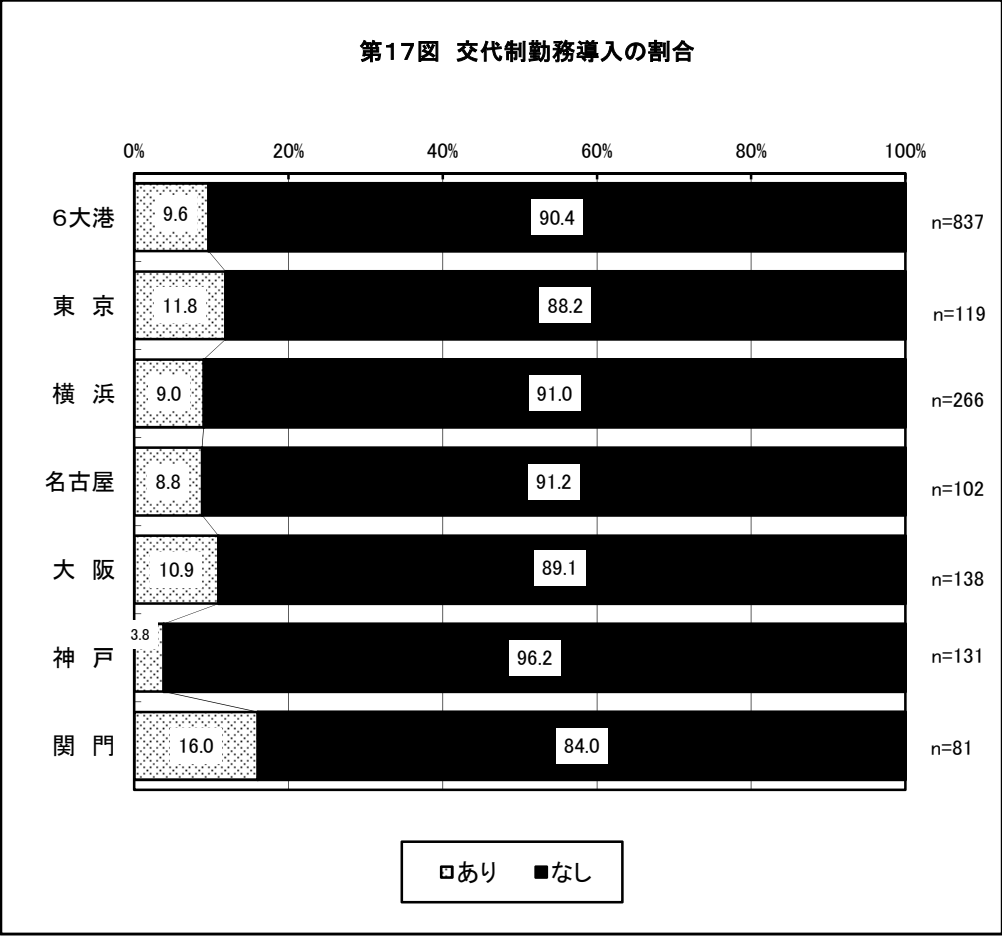
○交代制勤務導入の割合

6大港全体では、平成25年、平成20年いずれにおいても「なし」が90%を超えている。港湾別では、大阪で「あり」が4.7%（平成20年）から10.9%（平成25年）に増加している。

これらより、大阪において交代制勤務の導入が一部図られたと考えられる。

(平成25年)

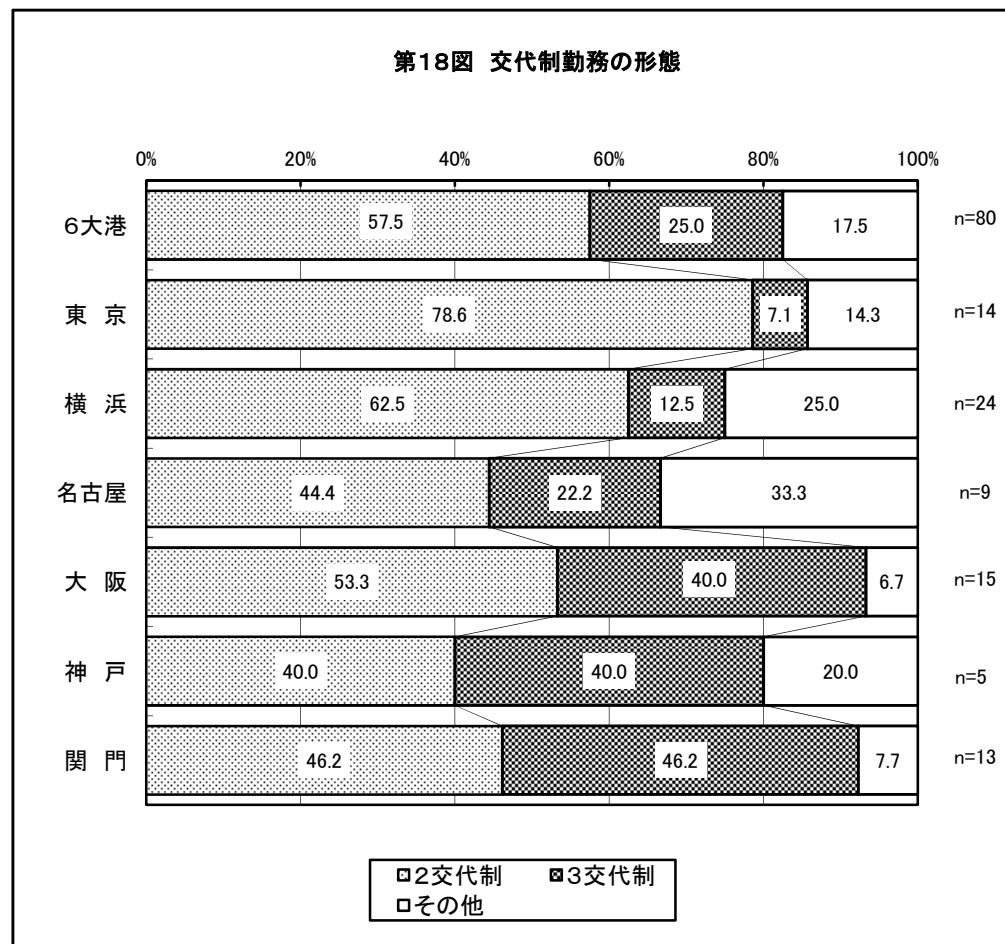
(平成20年)



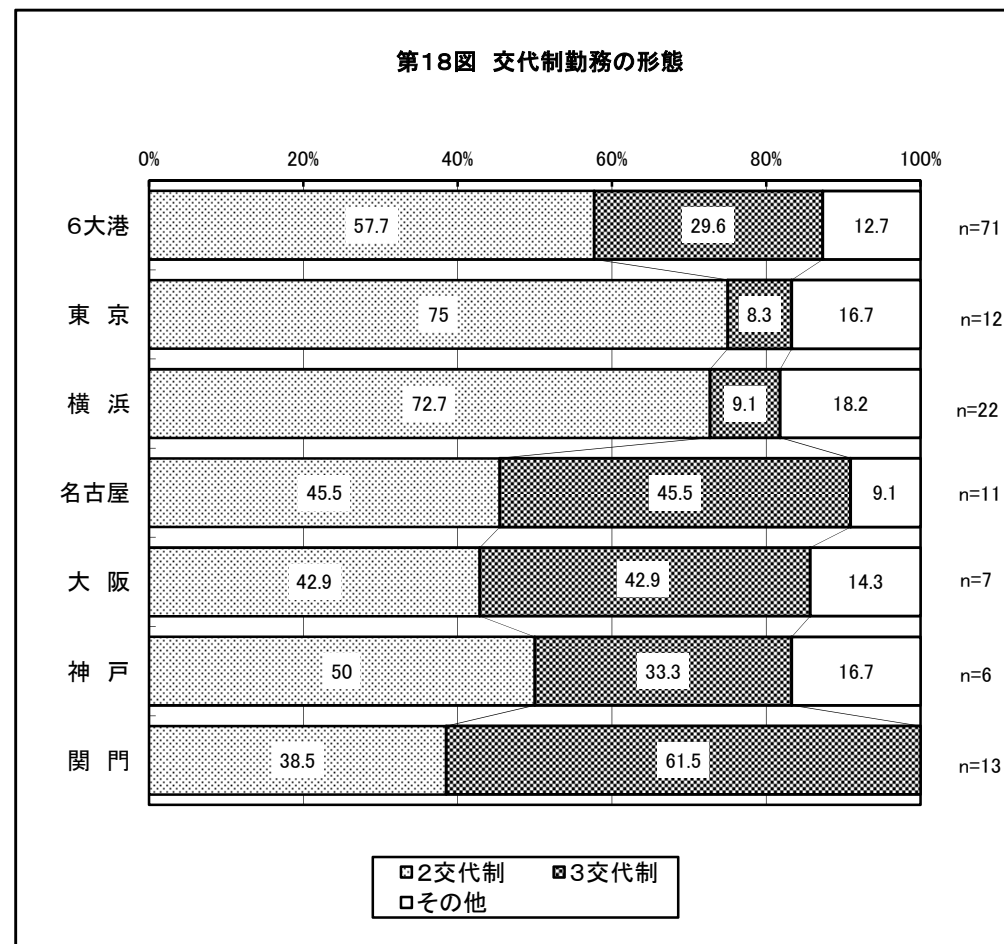
○交代制勤務の形態

6大港全体では「2交代制」が平成25年、平成20年ともに約60%を占めている。港湾別では、横浜で「3交代制」が12.5%（平成25年）に増加し、神戸でも「3交代制」が33.3%（平成20年）となっていたものが40.0%（平成25年）に増加している。一方、名古屋では「3交代制」が45.5%（平成20年）から22.2%（平成25年）に減少している。

（平成25年）



（平成20年）

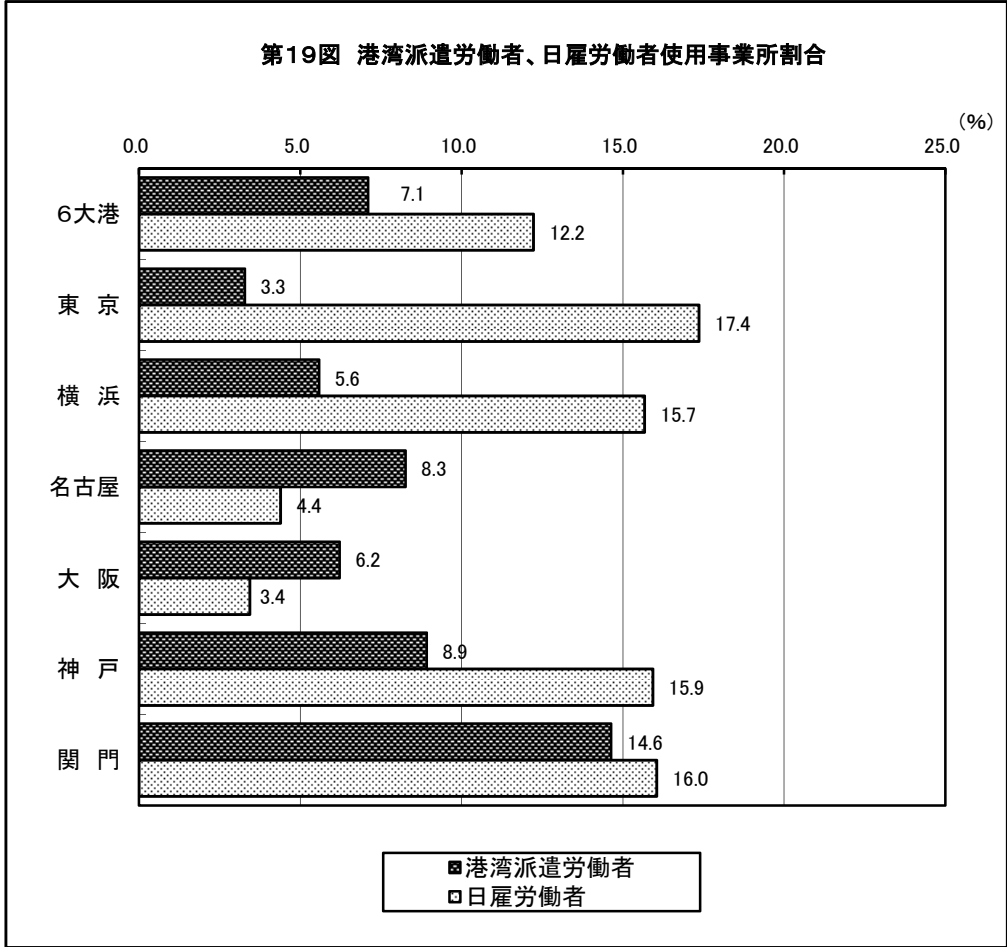


4 港湾派遣労働者及び日雇労働者の利用に関する状況

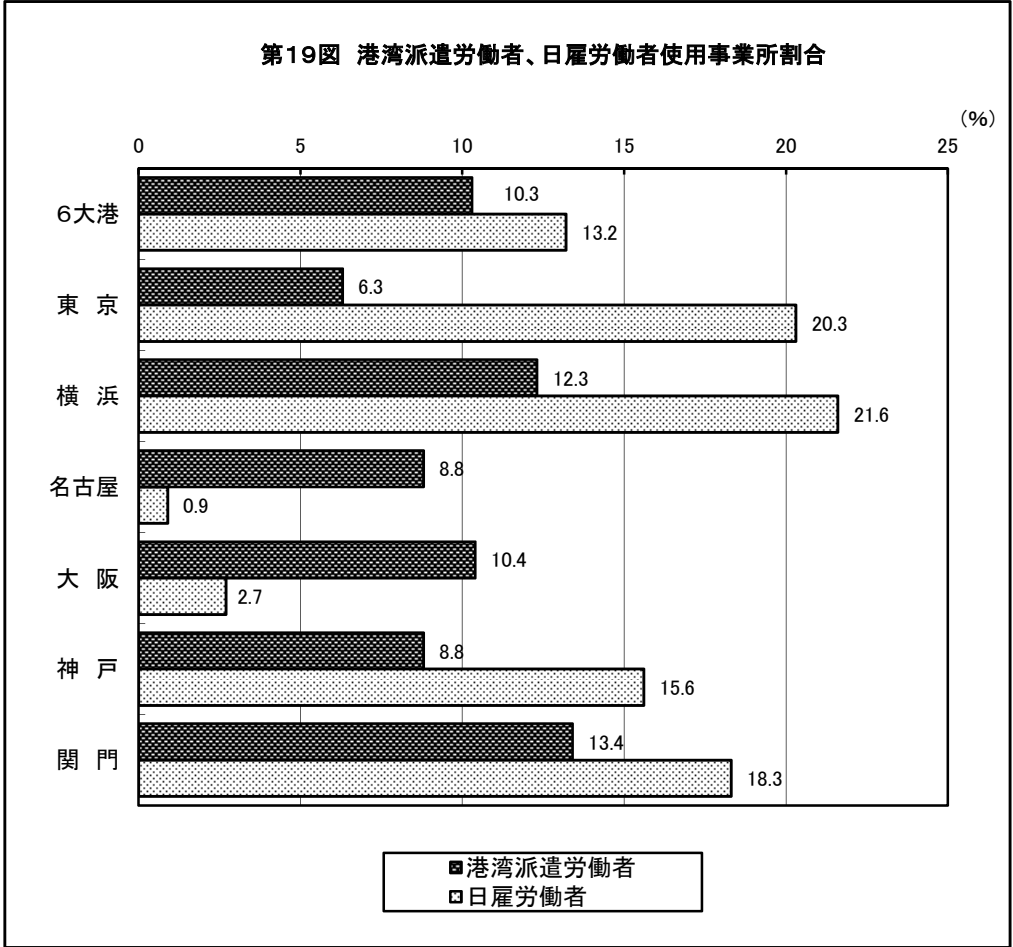
(1) 使用事業所割合

6大港全体では、「港湾派遣労働者」が10.3%(平成20年)から7.0%(平成25年)に、「日雇労働者」が13.2%(平成20年)から12.0%(平成25年)に減少している。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」を上回っており、横浜港においては、「港湾派遣労働者」が12.3%(平成20年)から5.6%(平成25年)に、「日雇労働者」が21.6%(平成20年)から15.6%(平成25年)に減少している。

(平成25年)



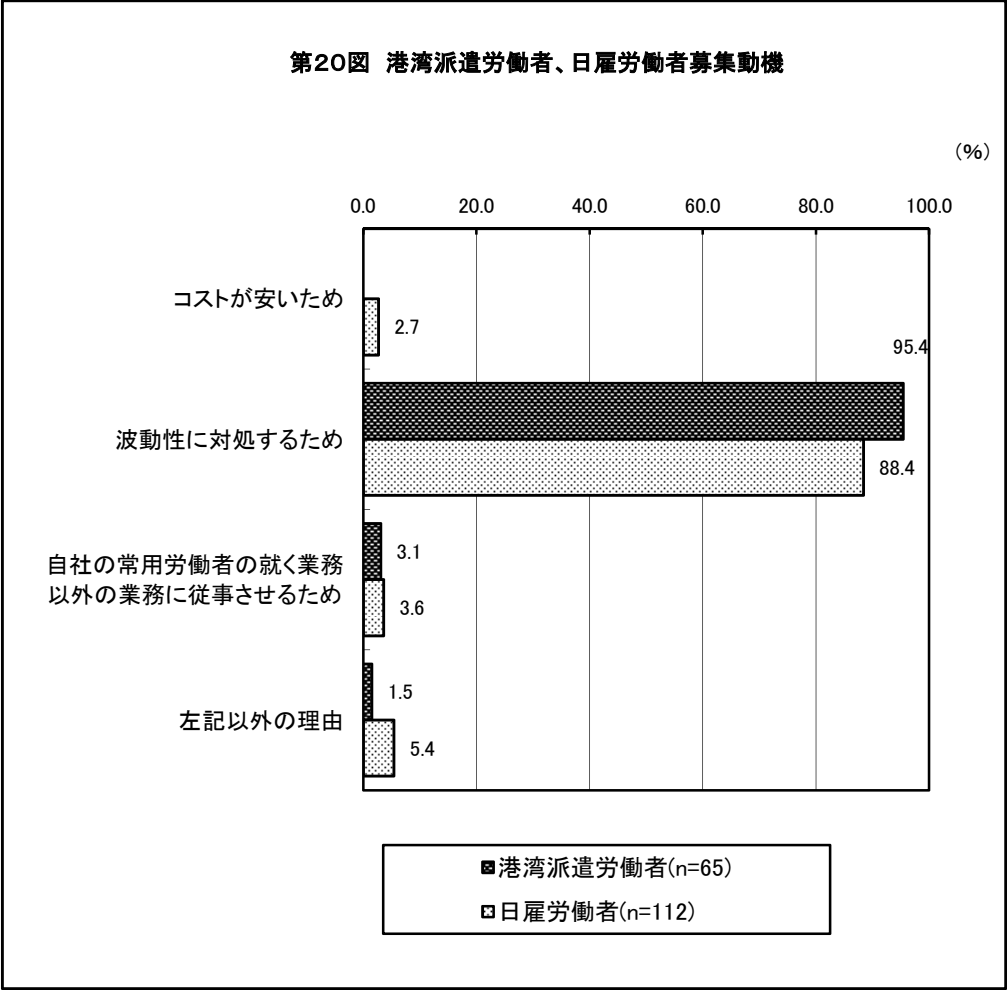
(平成20年)



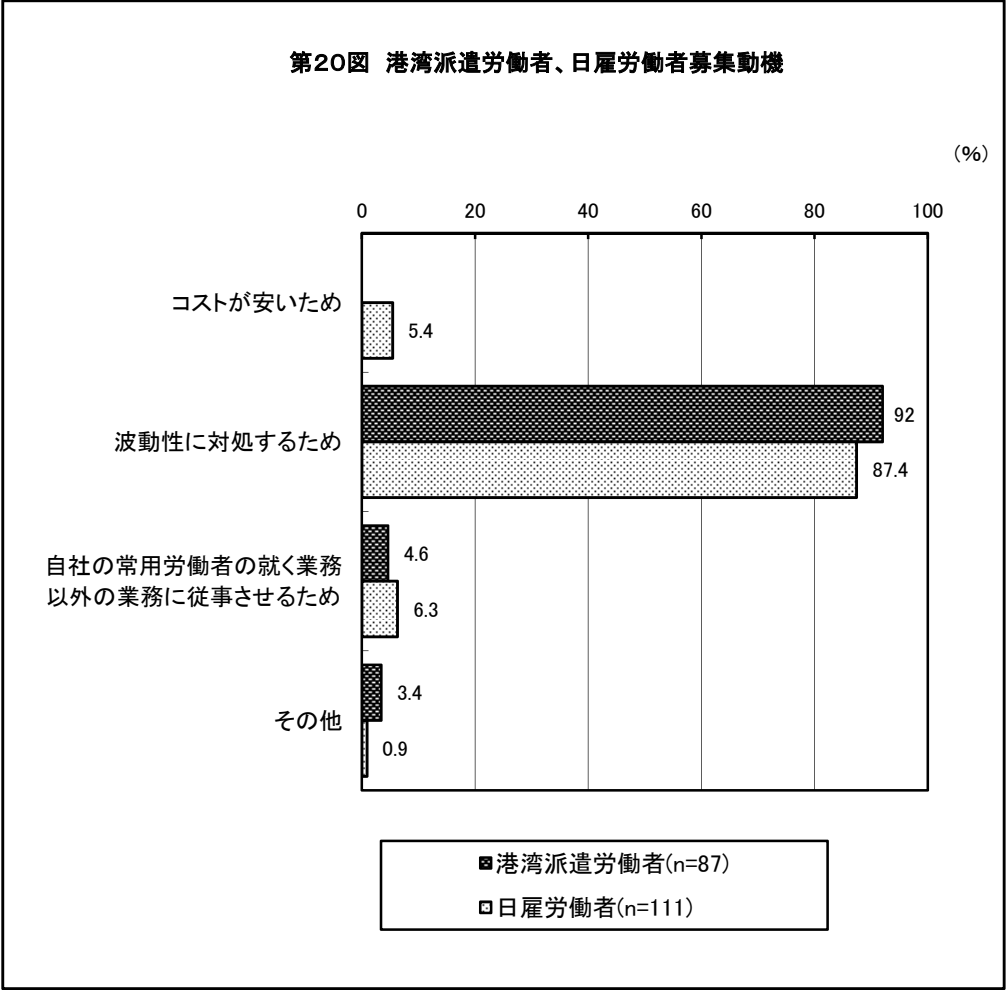
(2) 募集動機

平成25年、平成20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25年)



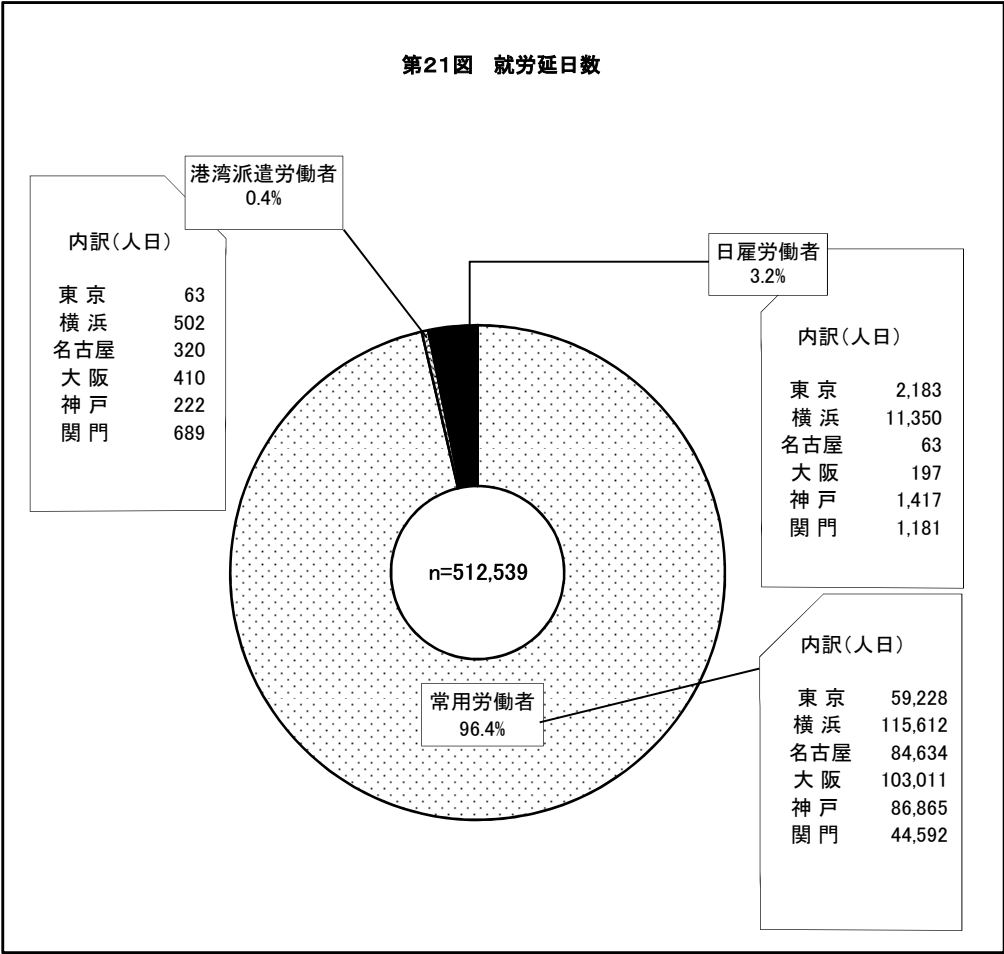
(平成20年)



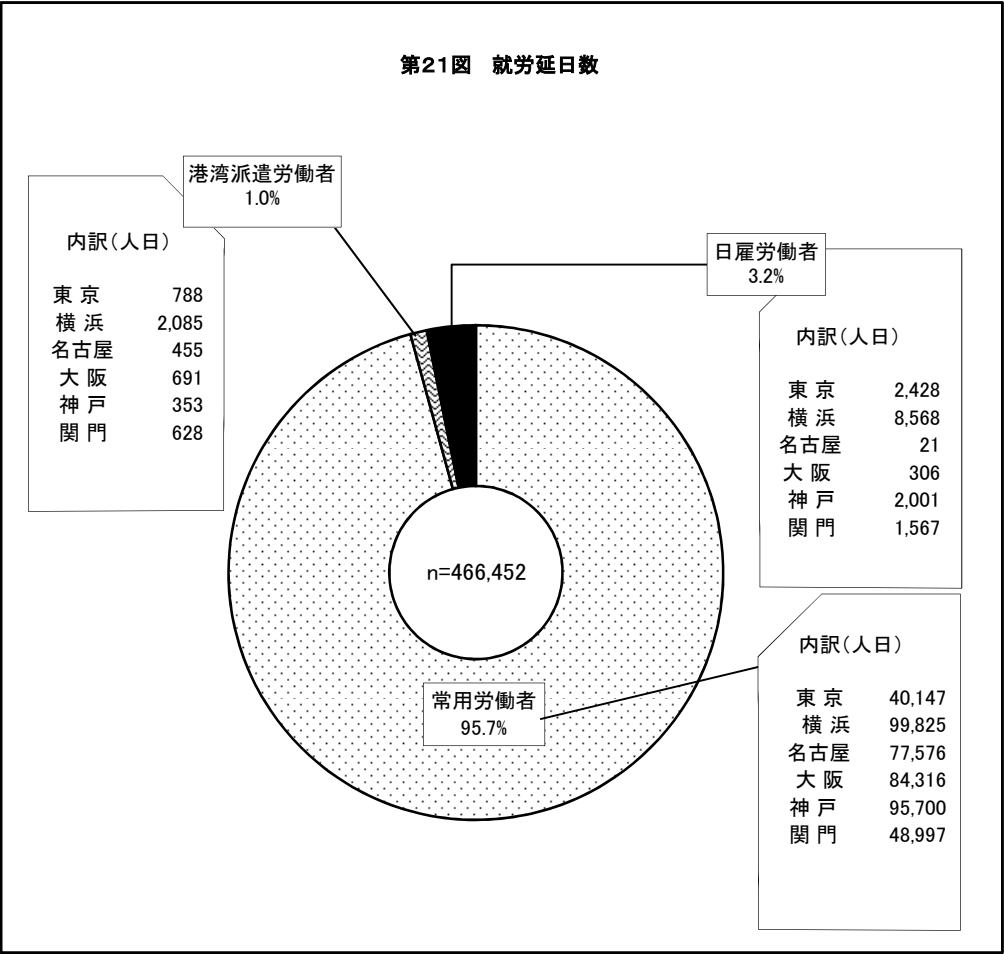
(3)就労延人数

港湾別では、名古屋、大阪で平成25年、平成20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「港湾派遣労働者」が2, 085人日(平成20年)から502人日(平成25年)と1, 583人日の減となっている一方、「日雇労働者」が8, 568人日(平成20年)となっていたものが、11, 350人日(平成25年)と2, 782人日の増となっている。

(平成25年)



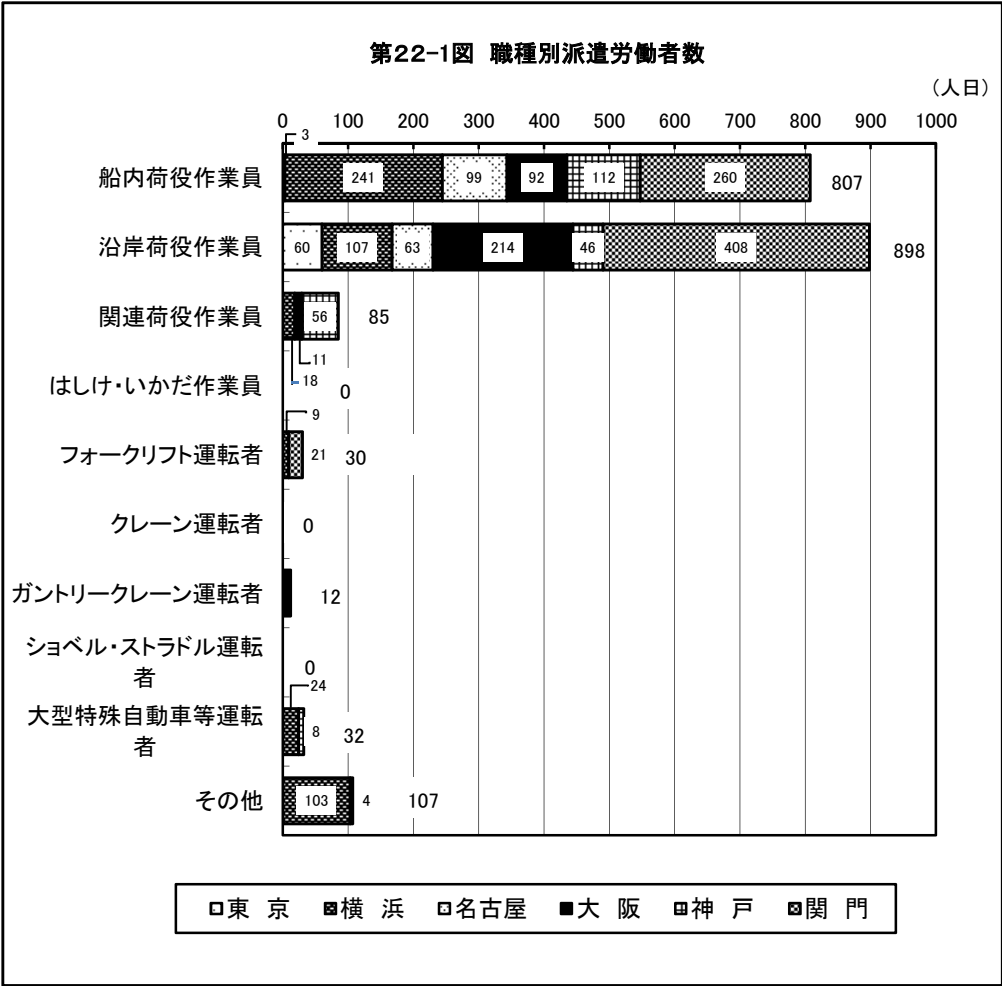
(平成20年)



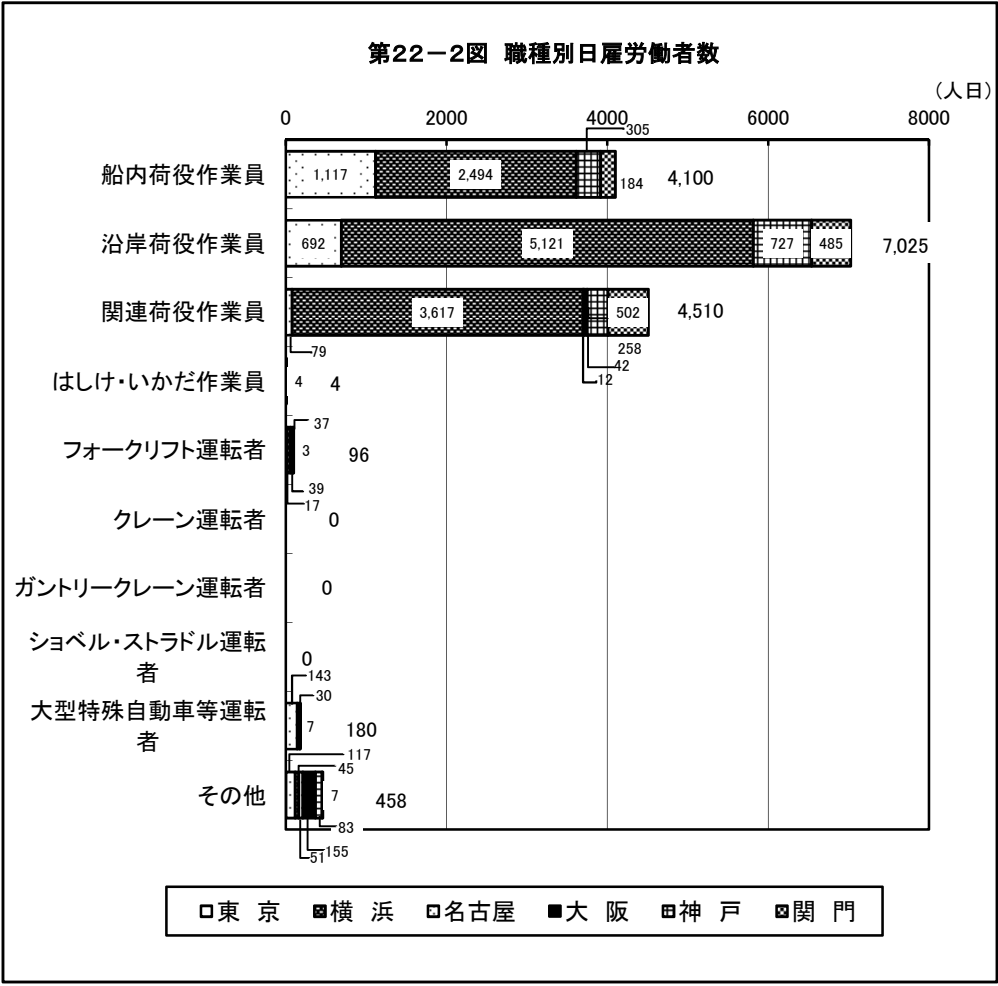
(4)職種別労働者数(港湾派遣労働者、日雇労働者)

派遣及び日雇による就労は、共に「船内荷役作業員」及び「沿岸荷役作業員」の職種に多い。6大港別では、港湾派遣労働者の就労延日数は、関門港、横浜港及び大阪港に多く、日雇労働者の就労延日数については、横浜港、東京港及び神戸港に多い。
大阪港については、派遣労働者の就労により労働力の需給調整を図っていることが考えられる。

(港湾派遣労働者)



(日雇労働者)



5 荷役の波動性に関する状況

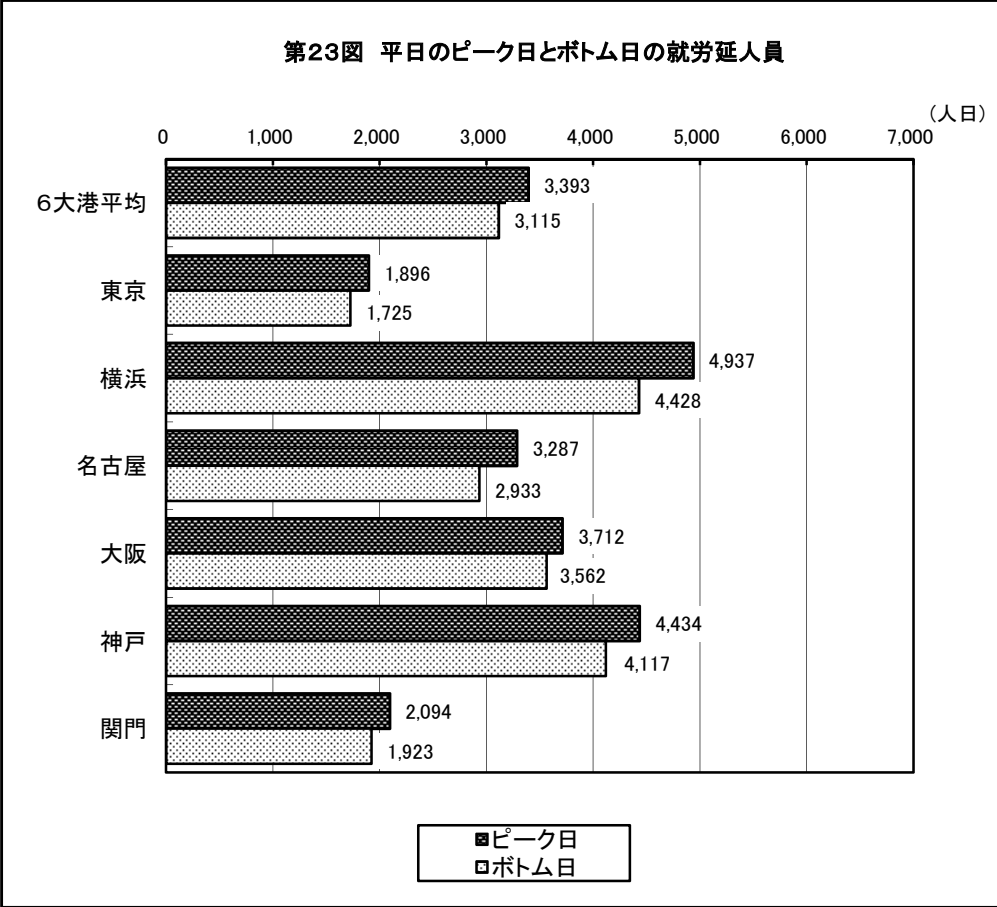
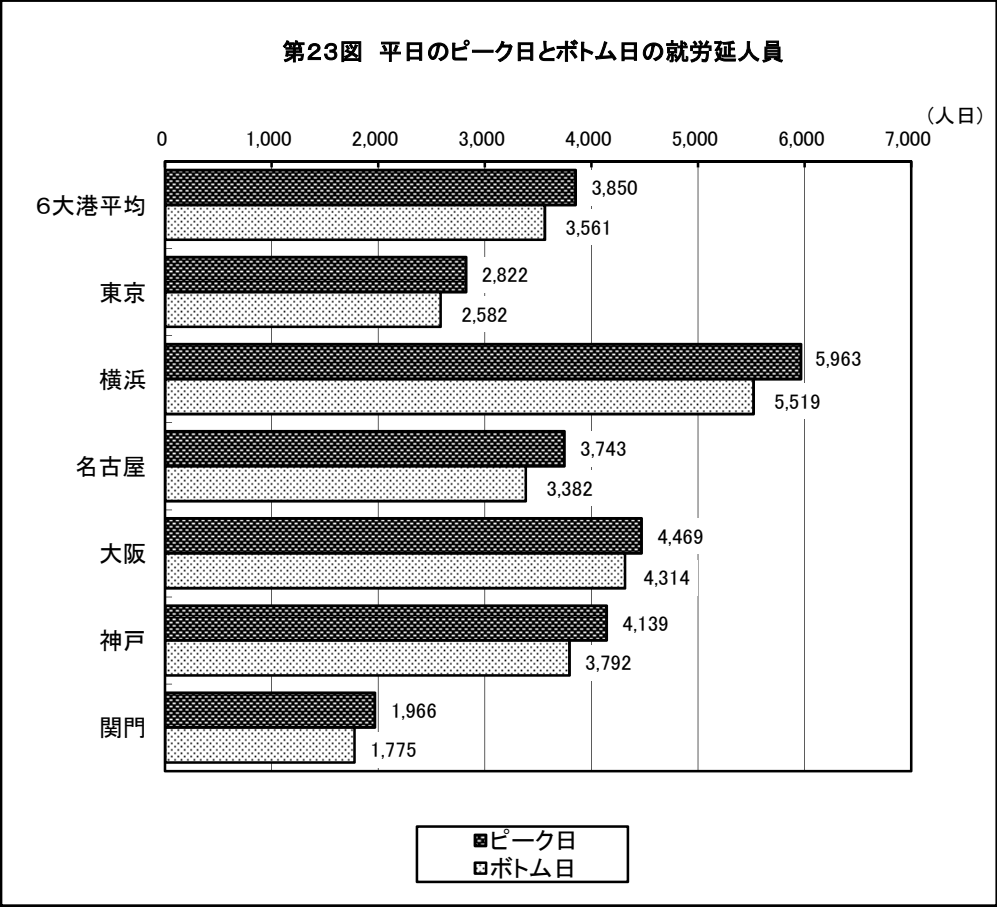
(1) 波動性の大きさ

「ピーク日」と「ボトム日」の差(波動性の大きさ)について、6大港平均では278人日(平成20年)、289人日(平成25年)と大幅な差異はない。港湾別では、横浜で509人日(平成20年)から444人日(平成25年)と65人日減少しているが、その他の港湾では前同又は微増となっている。

また、各港湾における「ピーク日」と「ボトム日」の差(波動性の大きさ)は、大阪を除き「ボトム日」の人日数の概ね1割程度となっている。

(平成25年)

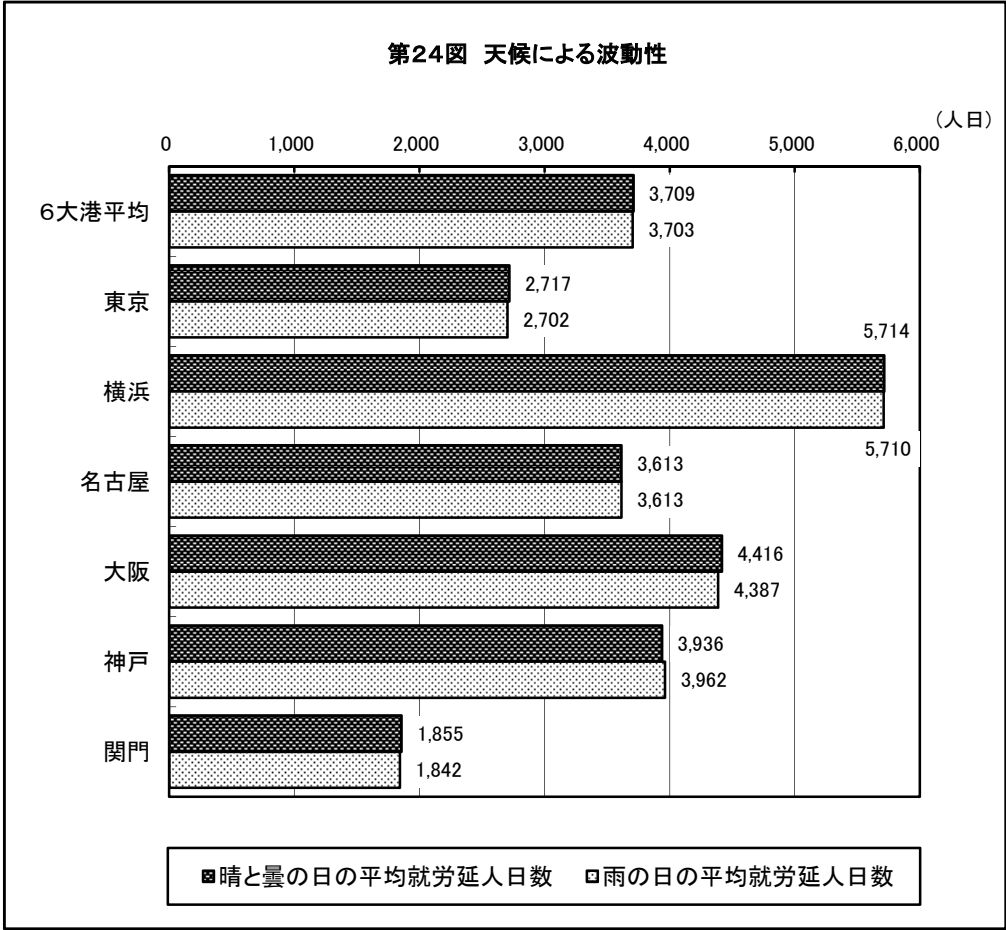
(平成20年)



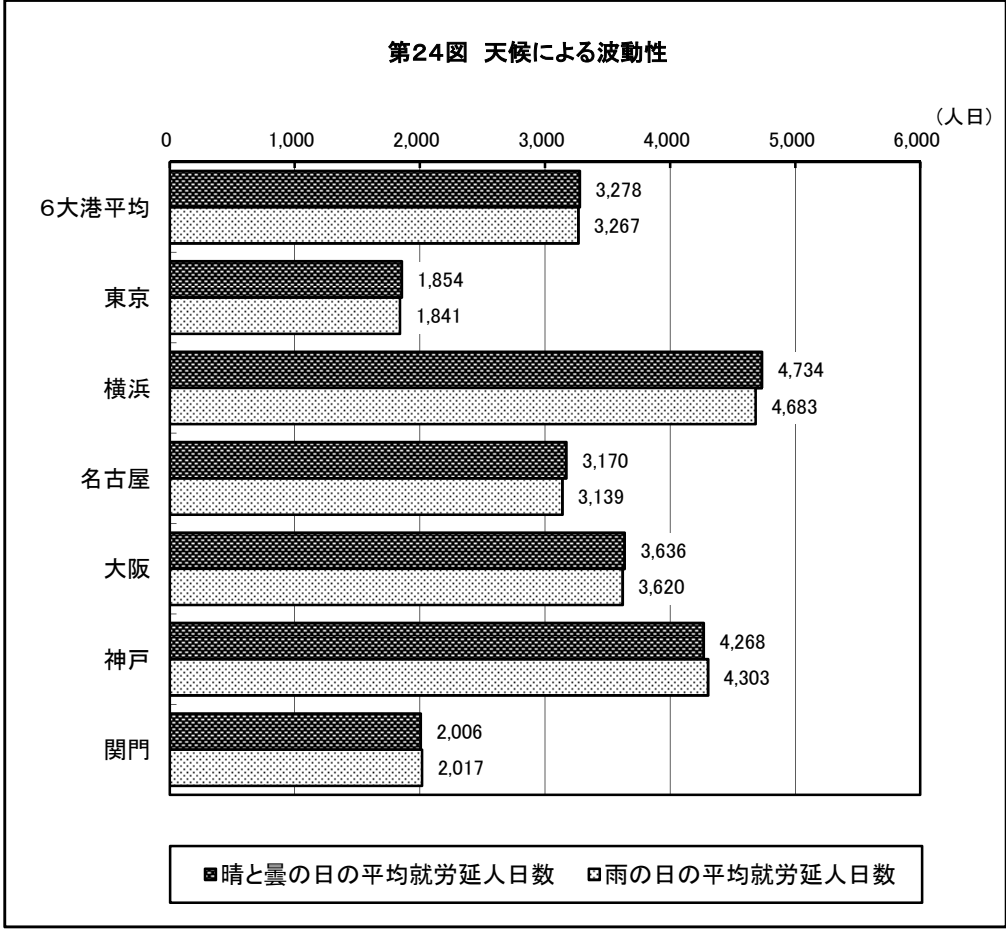
(2)天候による波動性

「晴と曇りの日の平均就労延人日数」と「雨の日の平均就労延人日数」について、平成20年、平成25年いずれにおいても大幅な差異は見られない。

(平成25年)



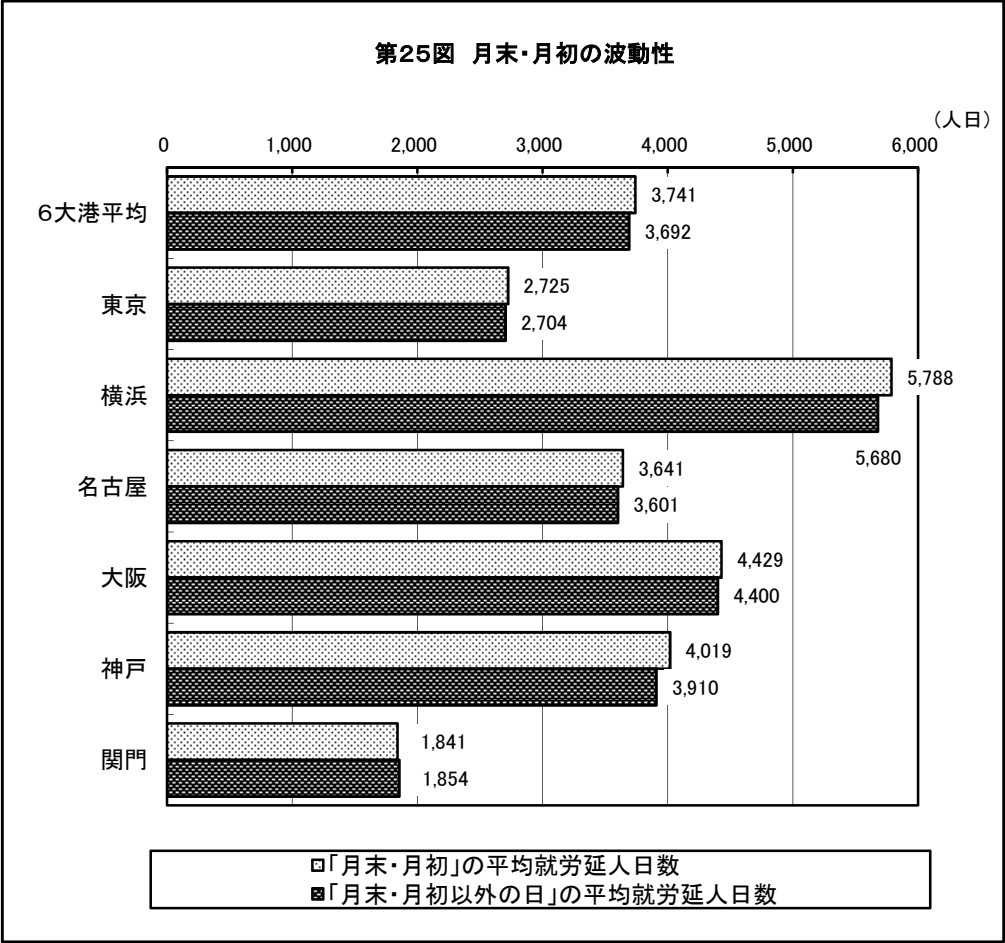
(平成20年)



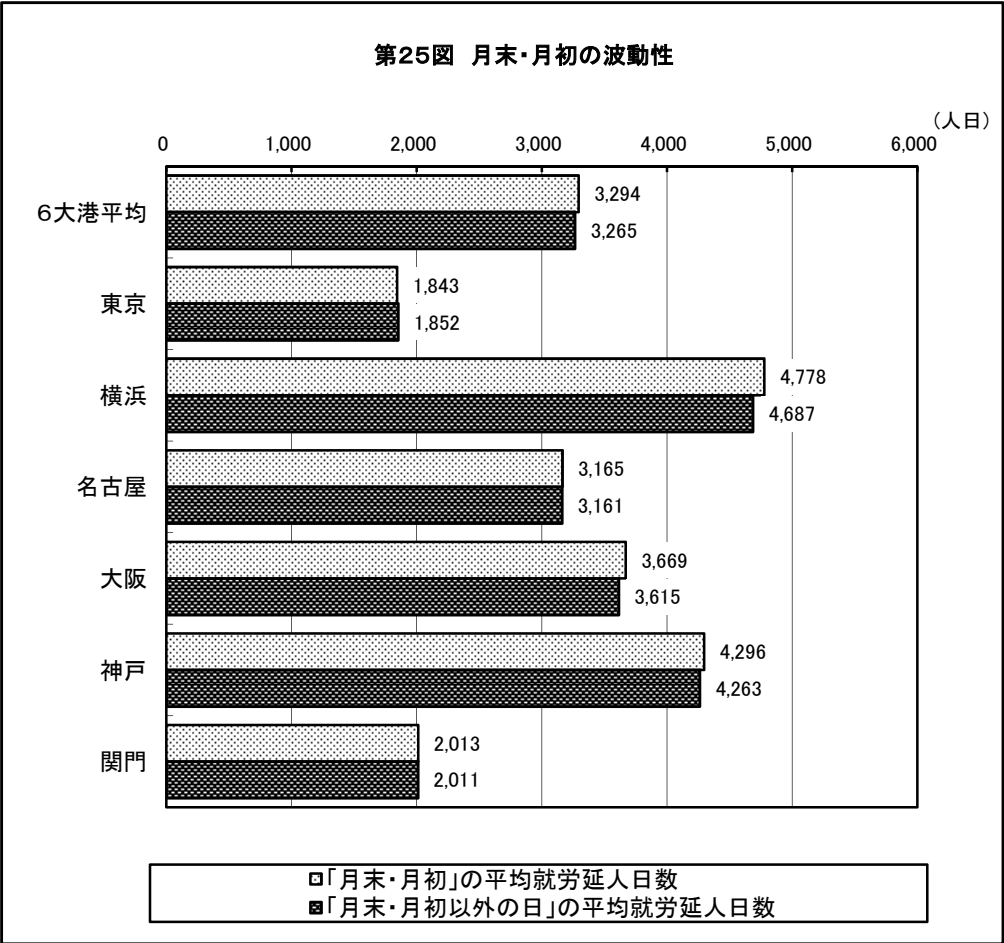
(3) 月末・月初の波動性

「月末・月初」の平均就労延人日数」と「月末・月初以外の日」の平均就労延人日数」について、平成20年、平成15年いずれにおいても大幅な差異は見られない。

(平成25年)



(平成20年)

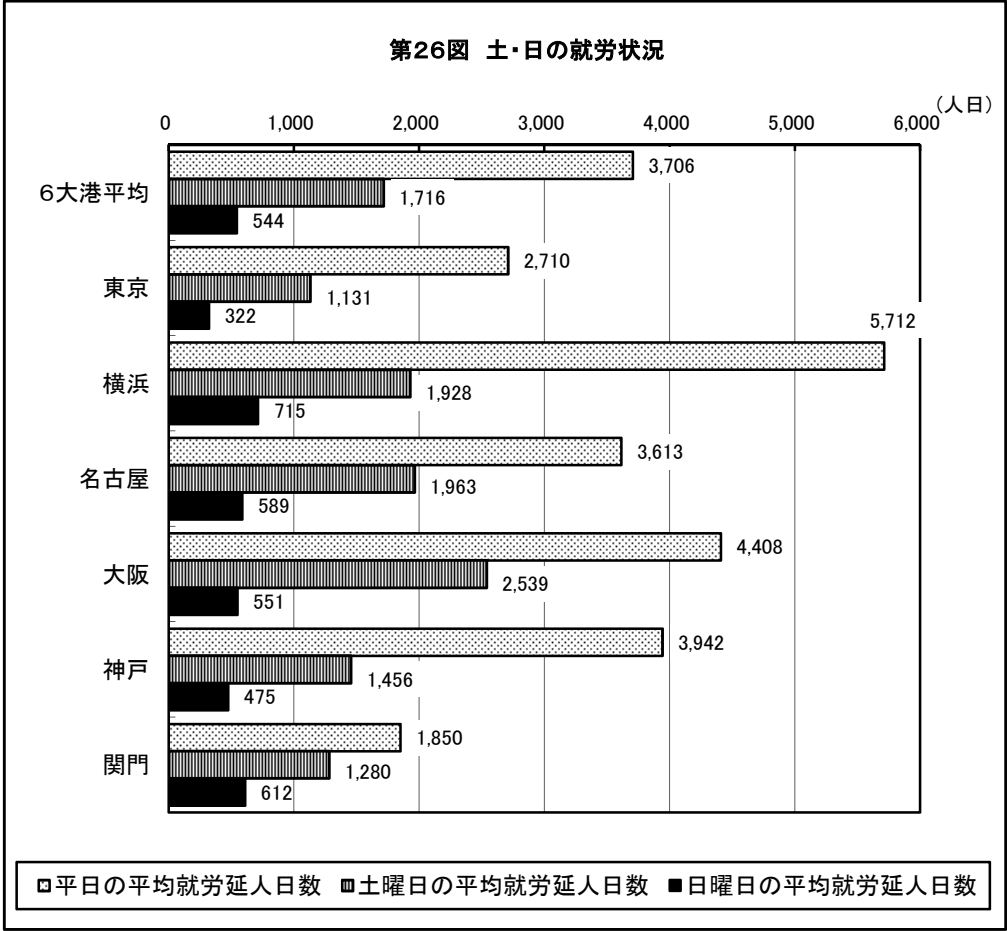


(4)土・日の就労状況

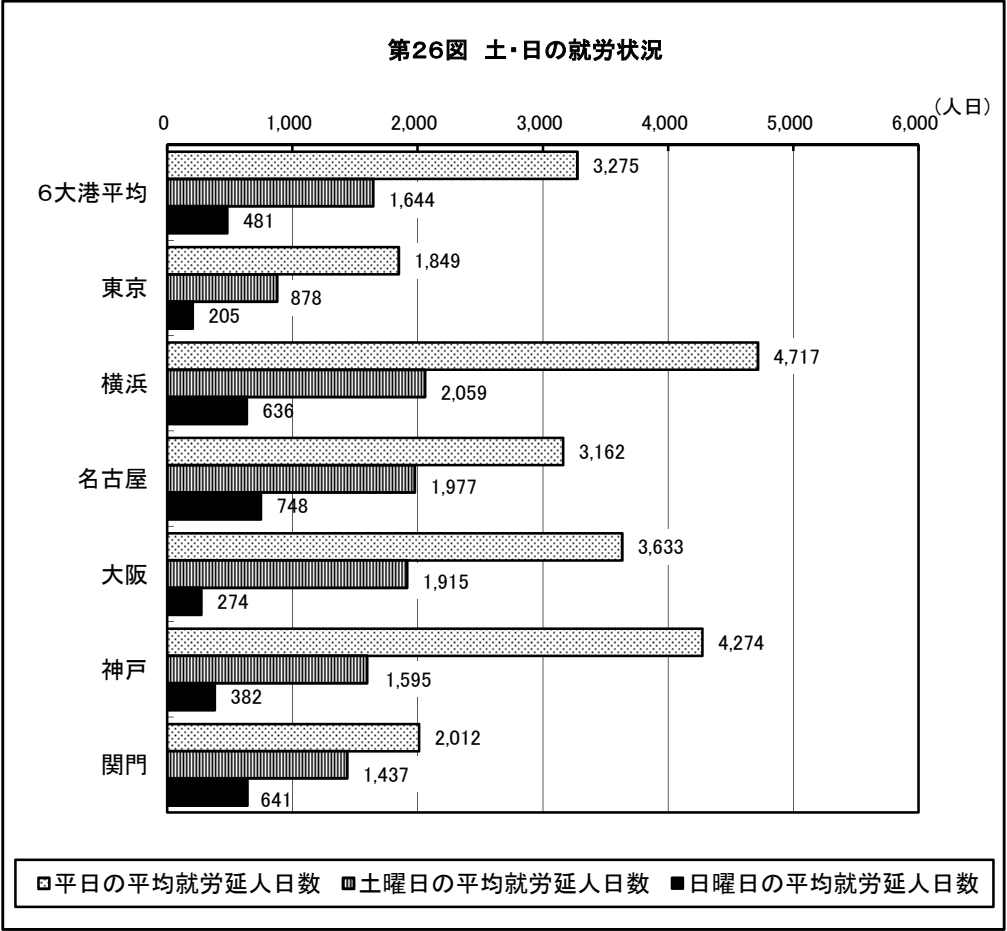
6大港平均では、土曜日について1, 644人日(平成20年)から1, 716人日(平成25年)に、日曜日について481人日(平成20年)から544人日(平成25年)にいずれも増加している。港湾別では、東京・大阪で土・日いずれも増加し、名古屋・関門で、土・日いずれについても減少している。

これらより、荷役量の変動等に伴い、各港湾における状況は異なると考えられる。

(平成25年)

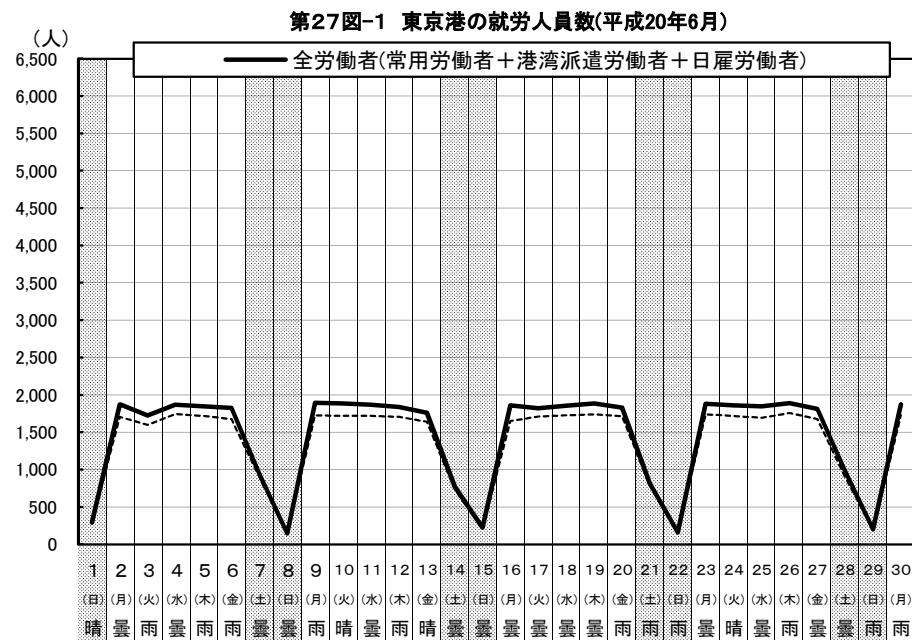
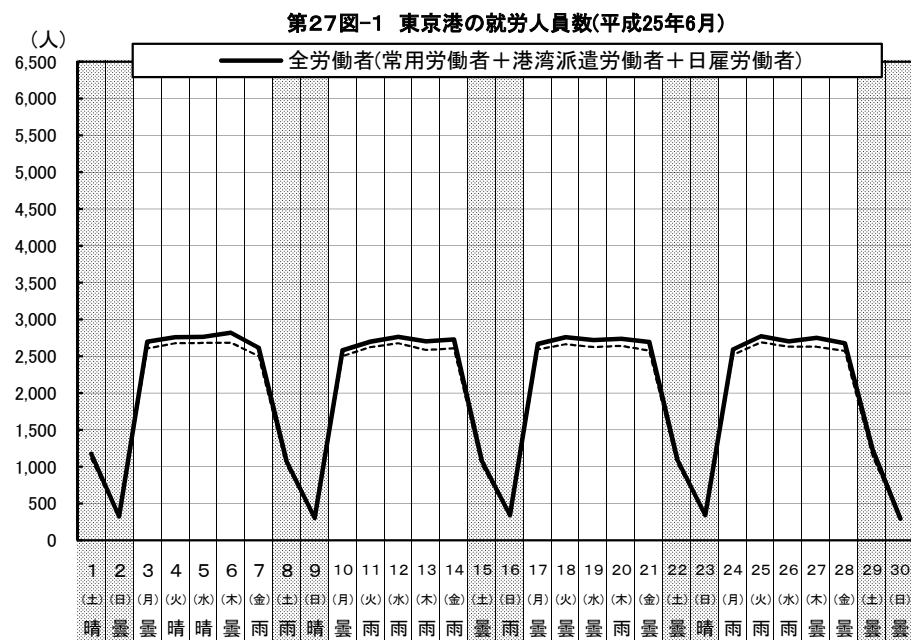


(平成20年)

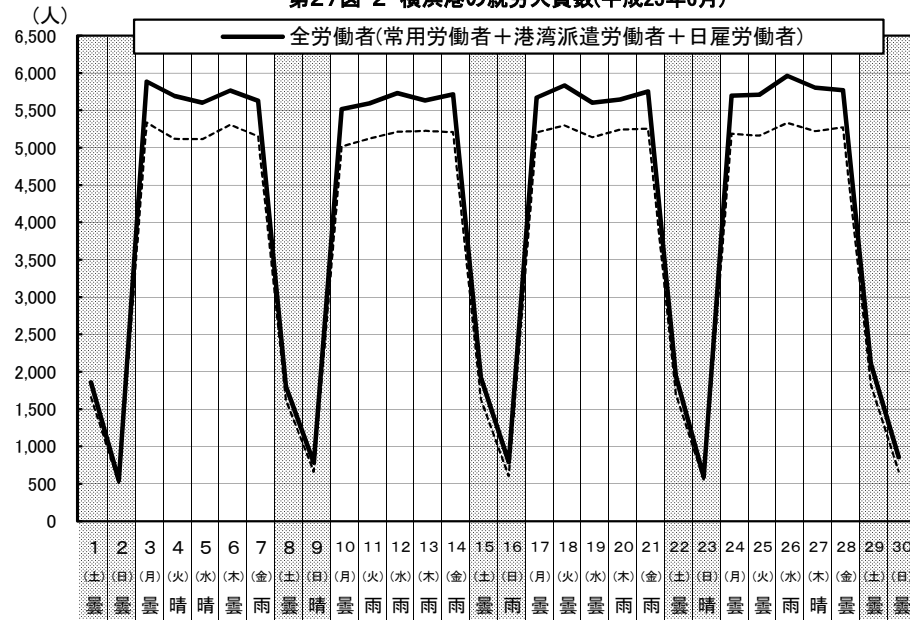


(5) 港別日々の波動性

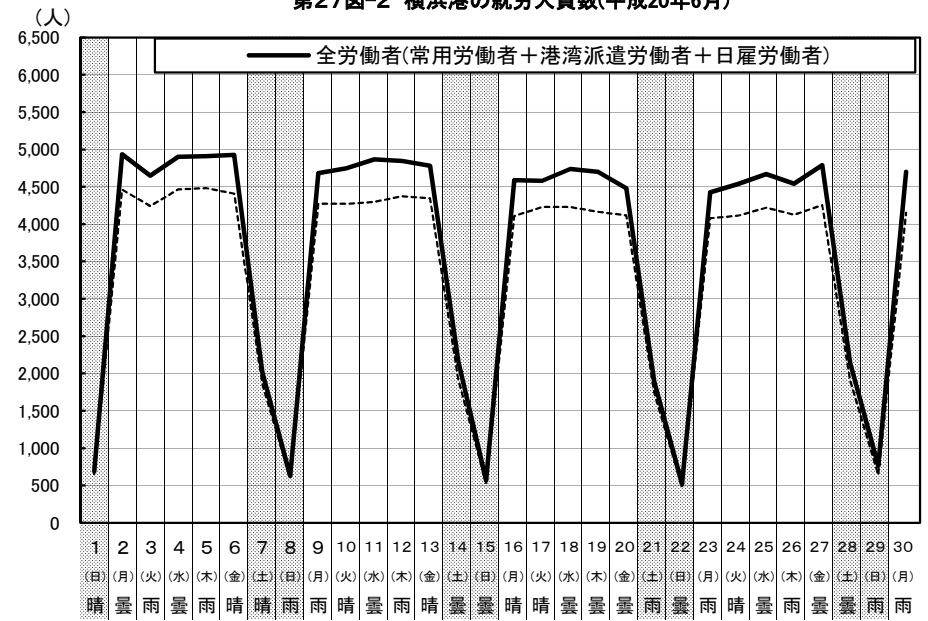
平成25年、平成20年の各港湾いずれにおいても、大幅な差異は見られない。



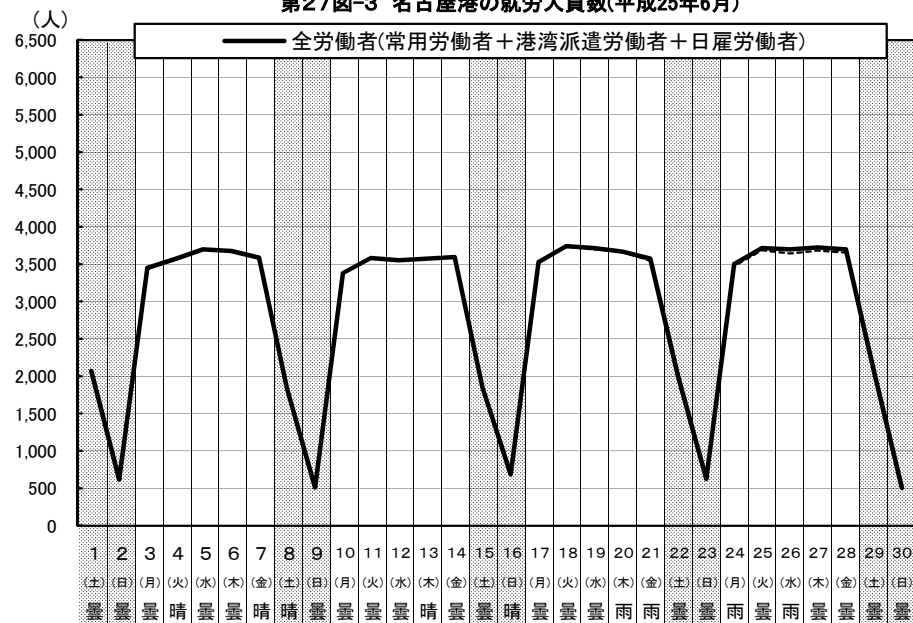
第27図-2 横浜港の就労人員数(平成25年6月)



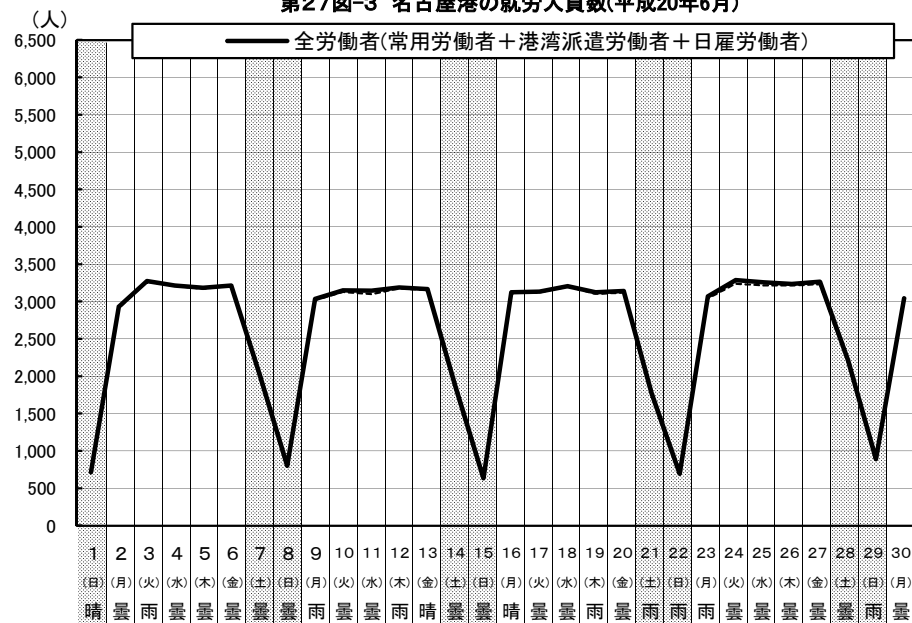
第27図-2 横浜港の就労人員数(平成20年6月)



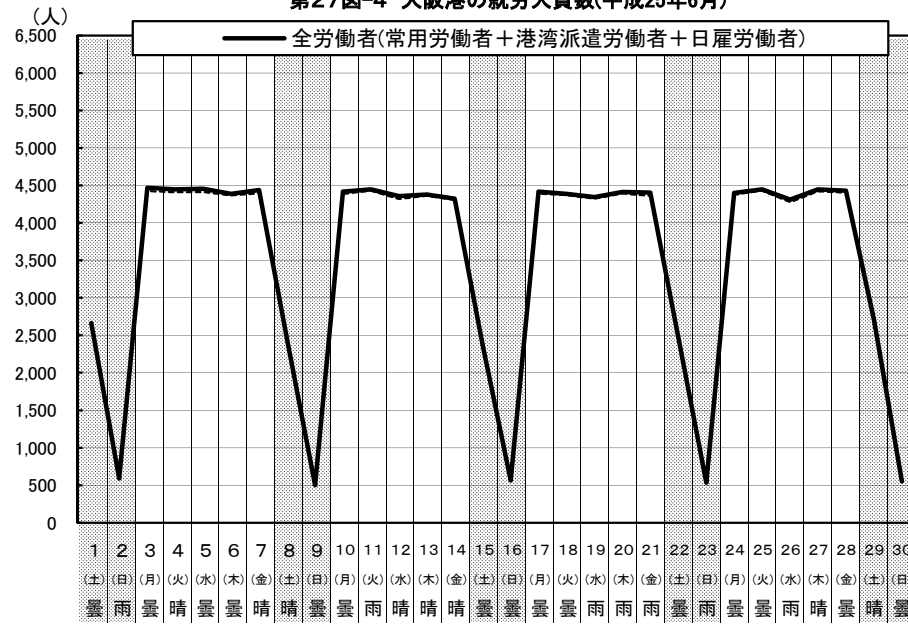
第27図-3 名古屋港の就労人員数(平成25年6月)



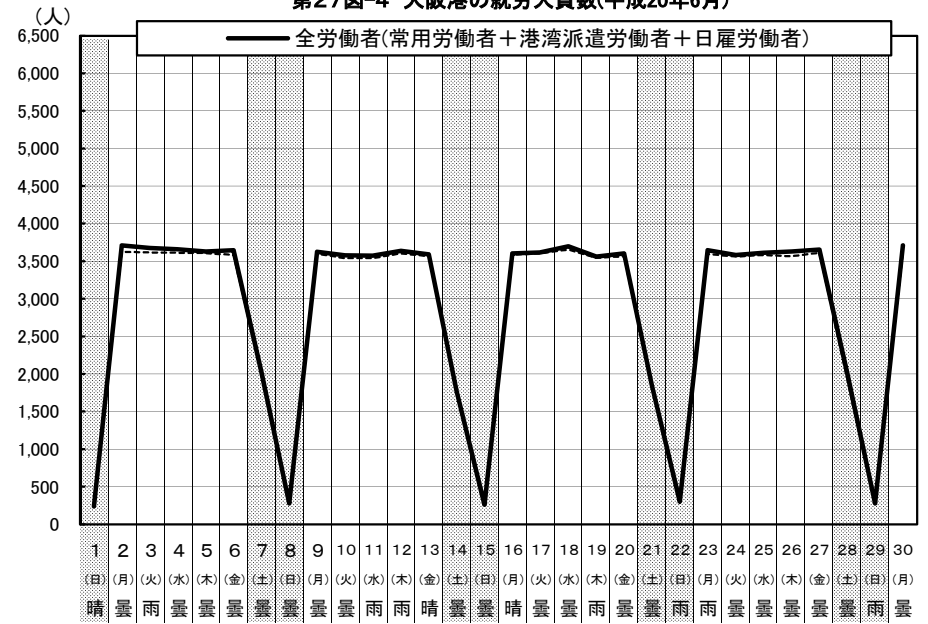
第27図-3 名古屋港の就労人員数(平成20年6月)



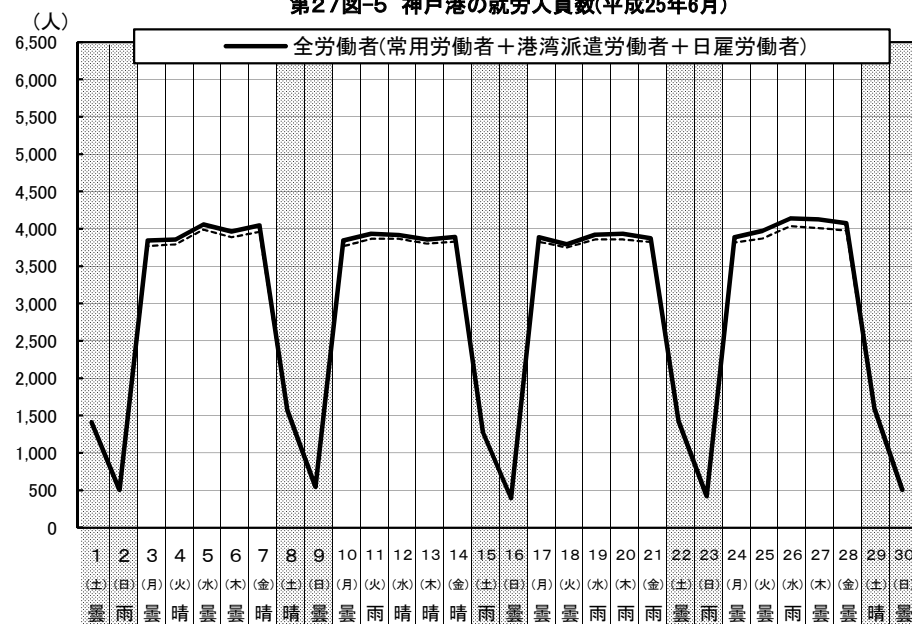
第27図-4 大阪港の就労人員数(平成25年6月)



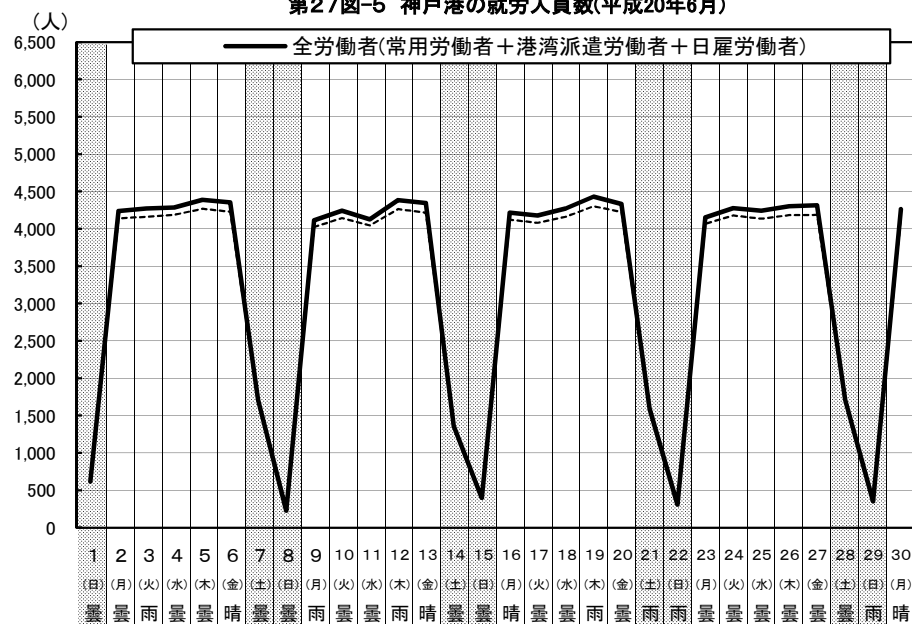
第27図-4 大阪港の就労人員数(平成20年6月)



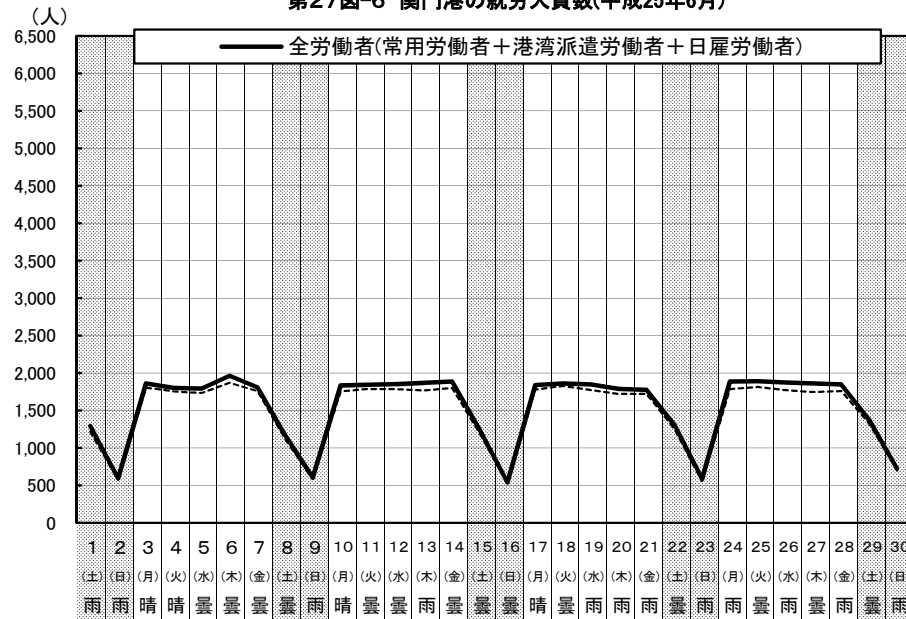
第27図-5 神戸港の就労人員数(平成25年6月)



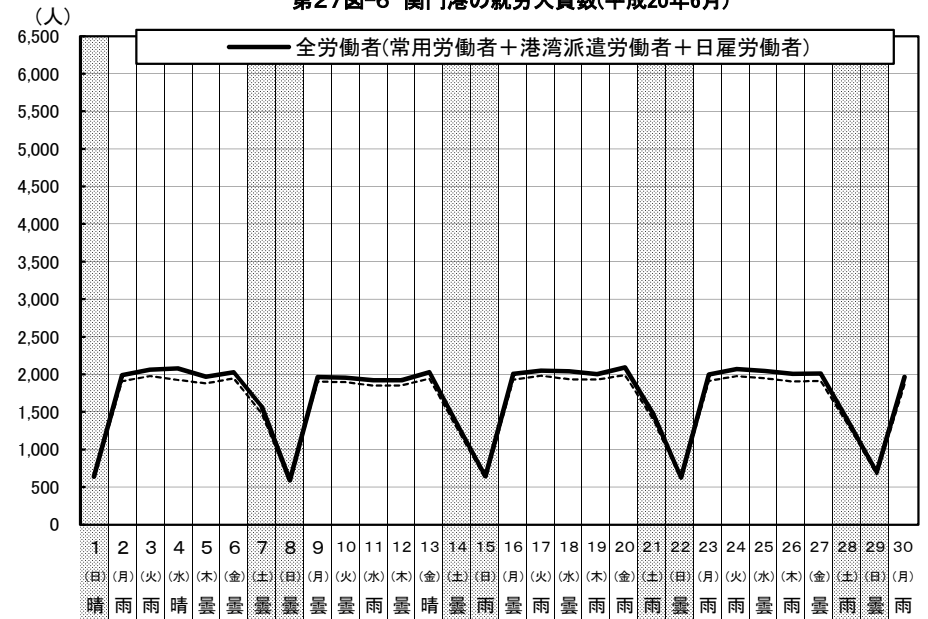
第27図-5 神戸港の就労人員数(平成20年6月)



第27図-6 関門港の就労人員数(平成25年6月)



第27図-6 関門港の就労人員数(平成20年6月)



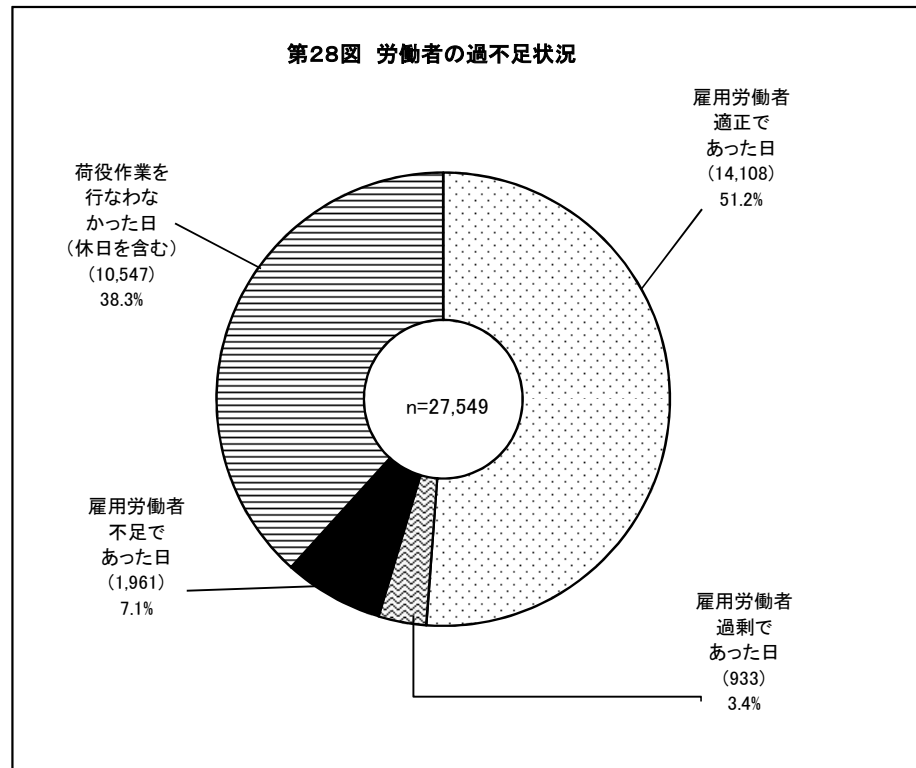
(6) 港湾労働者の過不足

6大港全体では、雇用労働者が適正であった日が51.2%(平成25年)と、平成20年と同じく過半数を占めている。これらより、荷役量の増加等に伴い、土・日の就労が概ね増となっており、6大港全体では、「雇用労働者が適正であった日」が、平成20年と同じく過半数を占めている。

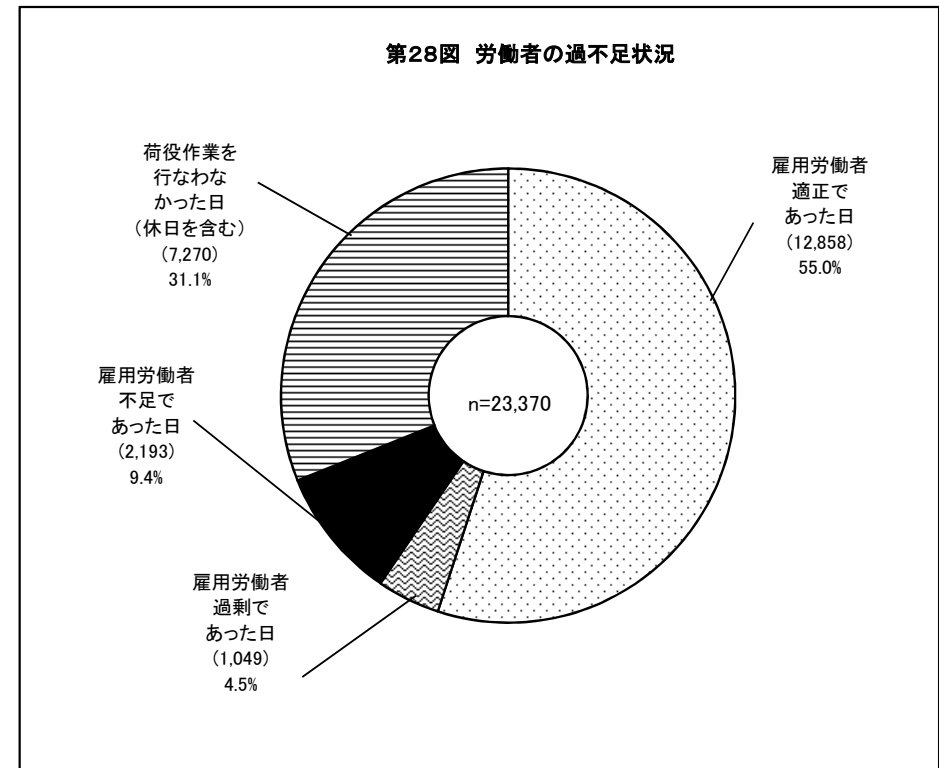
また、「荷役作業を行わなかった日」を除いて適正・過剰・不足を見てみると、過剰・不足が減少し、適正が増加していることがわかる。

これらより、港湾労働者の需給バランスは概ね適正な状況に推移しつつあると考えられる。

(平成25年)



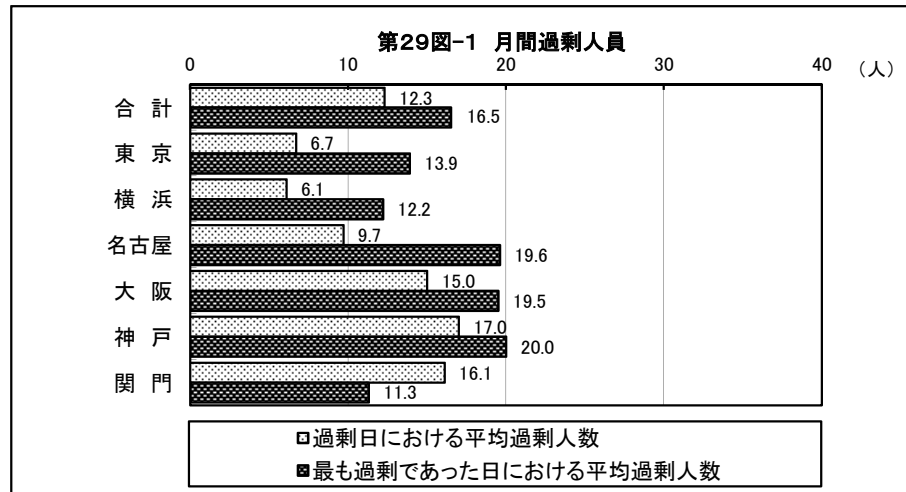
(平成20年)



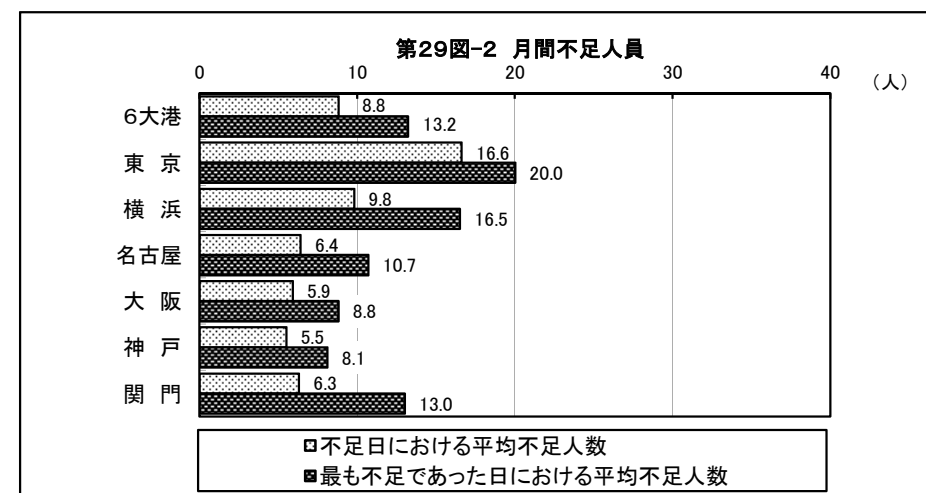
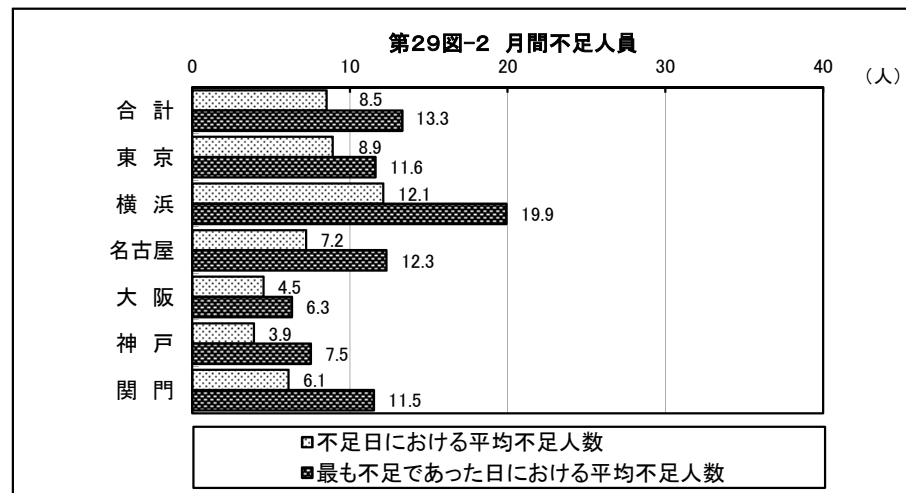
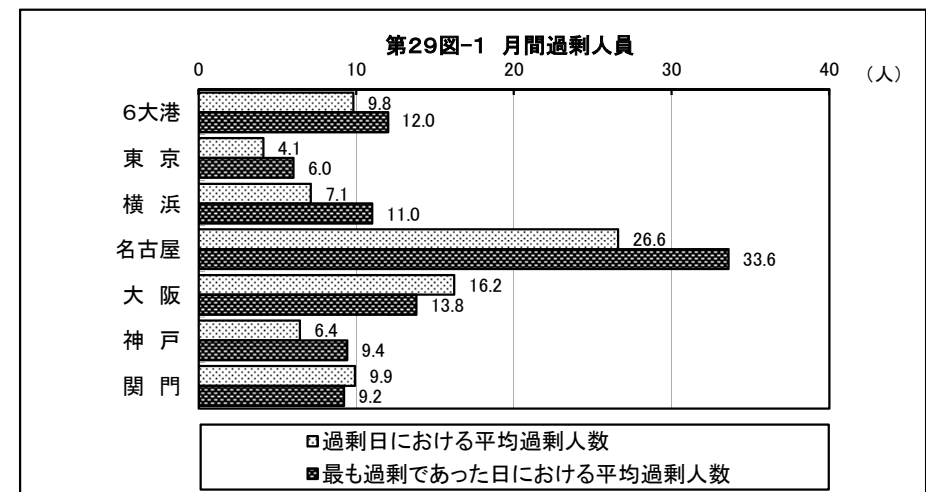
6大港全体では、平成25年において、月間の過剰日における平均過剰人数(12.3人)が不足日における平均不足人数(8.5人)より若干多くなっている。港湾別では、東京・横浜において平均不足人数が平均過剰人数より多くなっている一方、他の港湾では平均過剰人数が平均不足人数より多くなっている。

これらにより、平成25年における港湾労働者の需給バランスについて、6大港全体では概ね適正な状況であるものの、港湾別では需給ギャップが生じている傾向と考えられる。

(平成25年)



(平成20年)

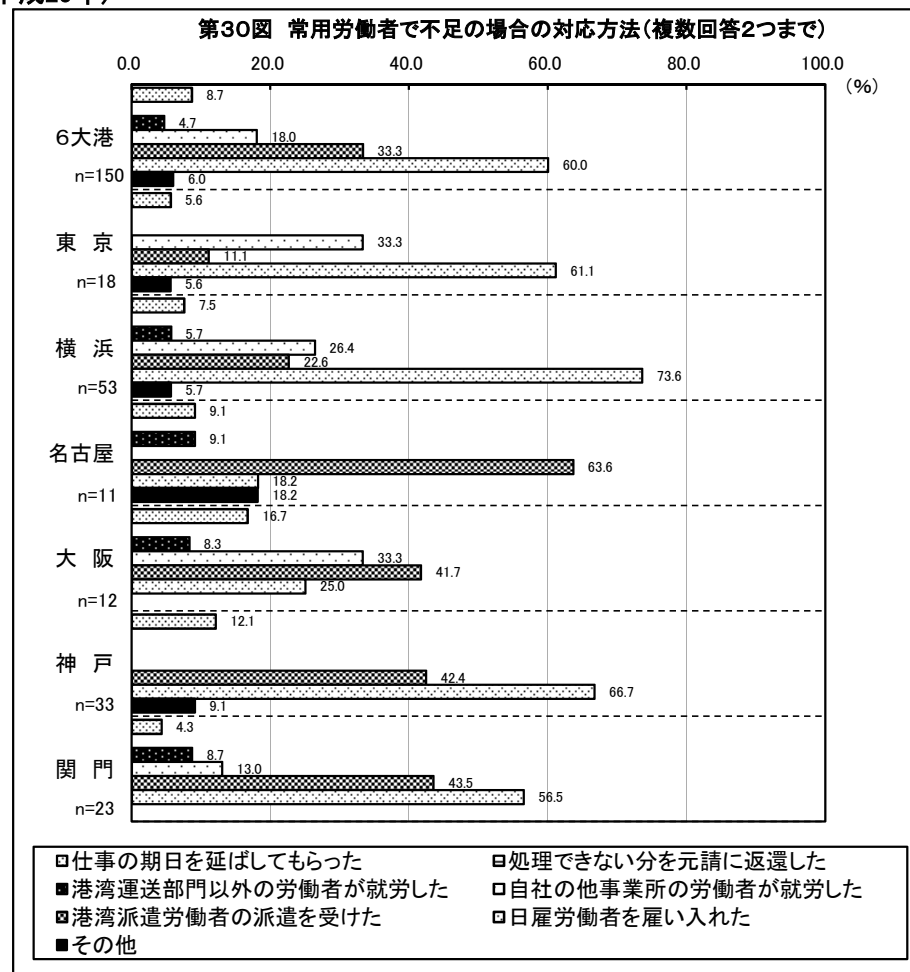


(7) 不足の場合の対応方法

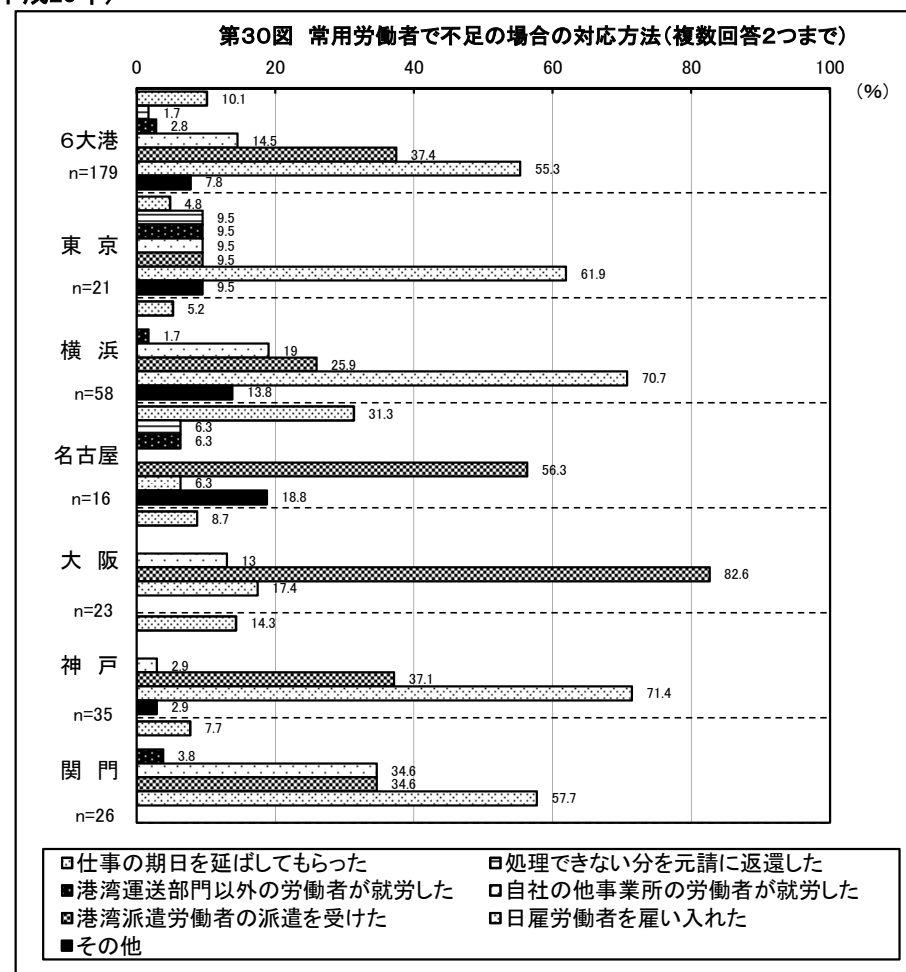
6大港全体では、「港湾派遣労働者の派遣を受けた」が37.4%(平成20年)から33.3%(平成25年)と減少し、「日雇労働者を雇い入れた」が55.3%(平成20年)から60.0%(平成25年)に増加している。港湾別では、「港湾派遣労働者の派遣を受けた」が大阪で82.6%(平成20年)から41.7%(平成25年)に大幅に減少、横浜で25.9%(平成20年)から22.6%(平成25年)に減少している一方、他の港湾では微増している。また、「日雇労働者を雇い入れた」が大阪で17.4%(平成20年)から25.0%(平成25年)と増加している一方、他の港湾では減少又は前同である。

これらにより、常用労働者が不足している場合において、名古屋においては増加、大阪においては大幅な減少などがみられるものの、各事業所外部の労働力(「港湾派遣労働者」や「日雇労働者」)を活用するケースは6大港全体としては概ね変わらない傾向と考えられる。

(平成25年)



(平成20年)

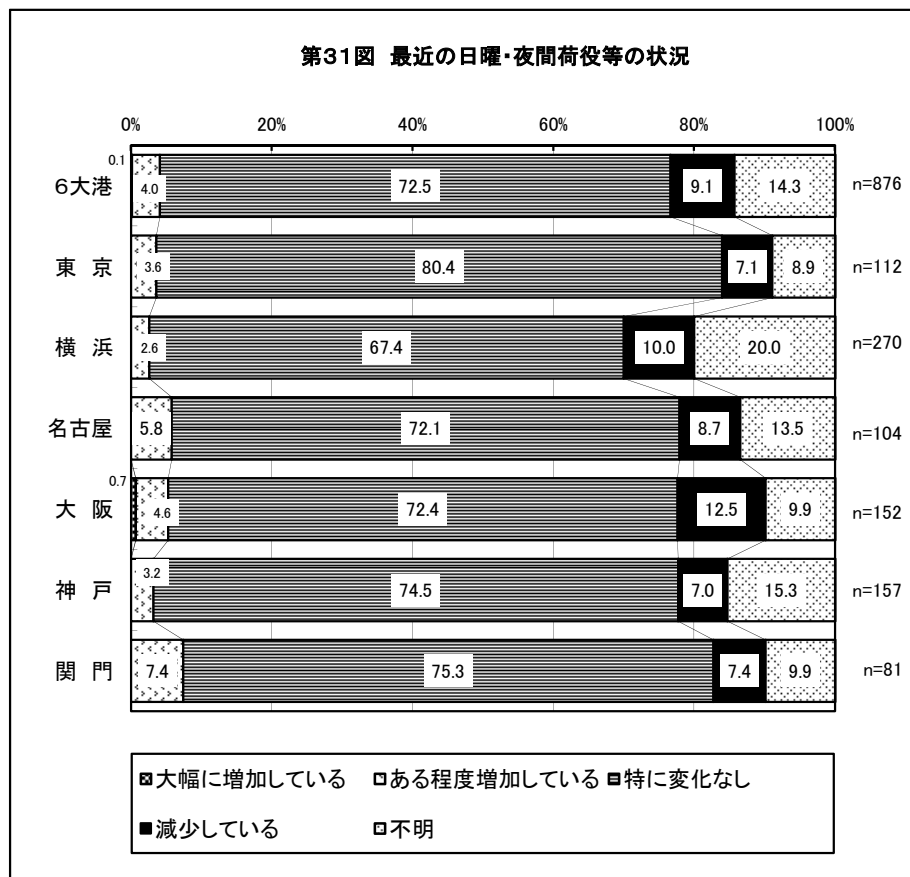


(8) 最近の日曜夜間荷役等の状況

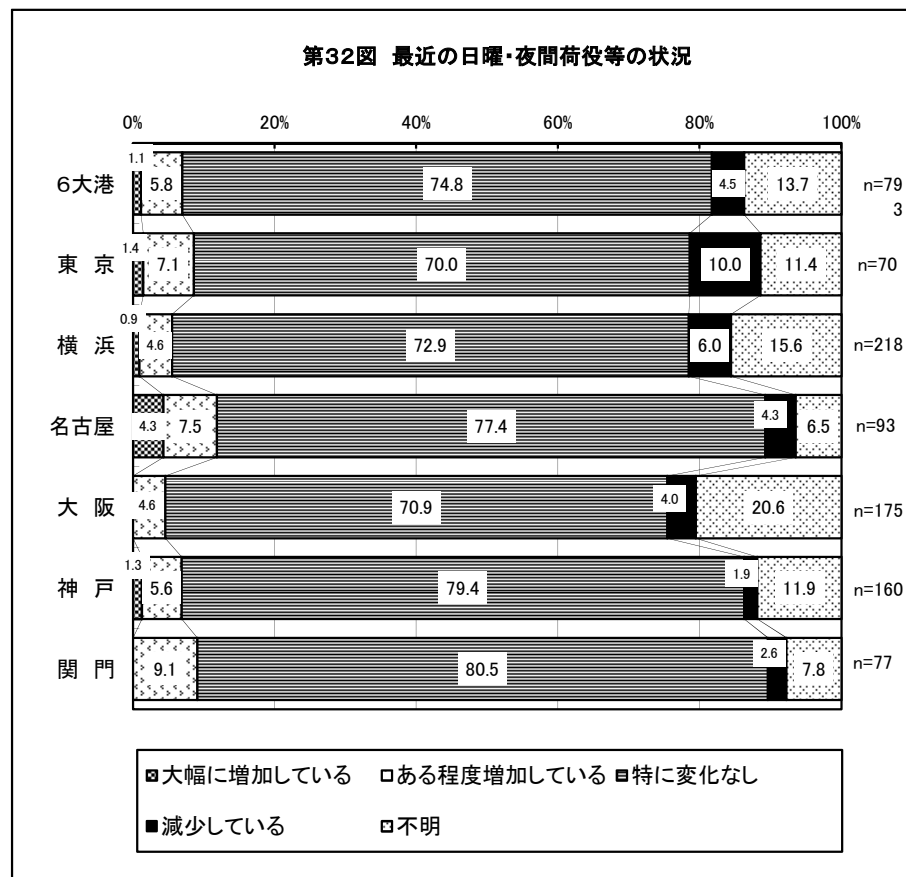
6大港全体では、「特に変化なし」72.5%(平成25年)となり、平成20年と同じく過半数以上を占めている。また、「大幅に増加している」「ある程度増加している」について、平成20年と比べ減少している。港湾別に見ても大阪を除き「大幅に増加している」「ある程度増加している」が平成20年と比べ減少している。

これらにより、最近の日曜夜間荷役等について、概ね平準化が図られてきている傾向と考えられる。

(平成25年)



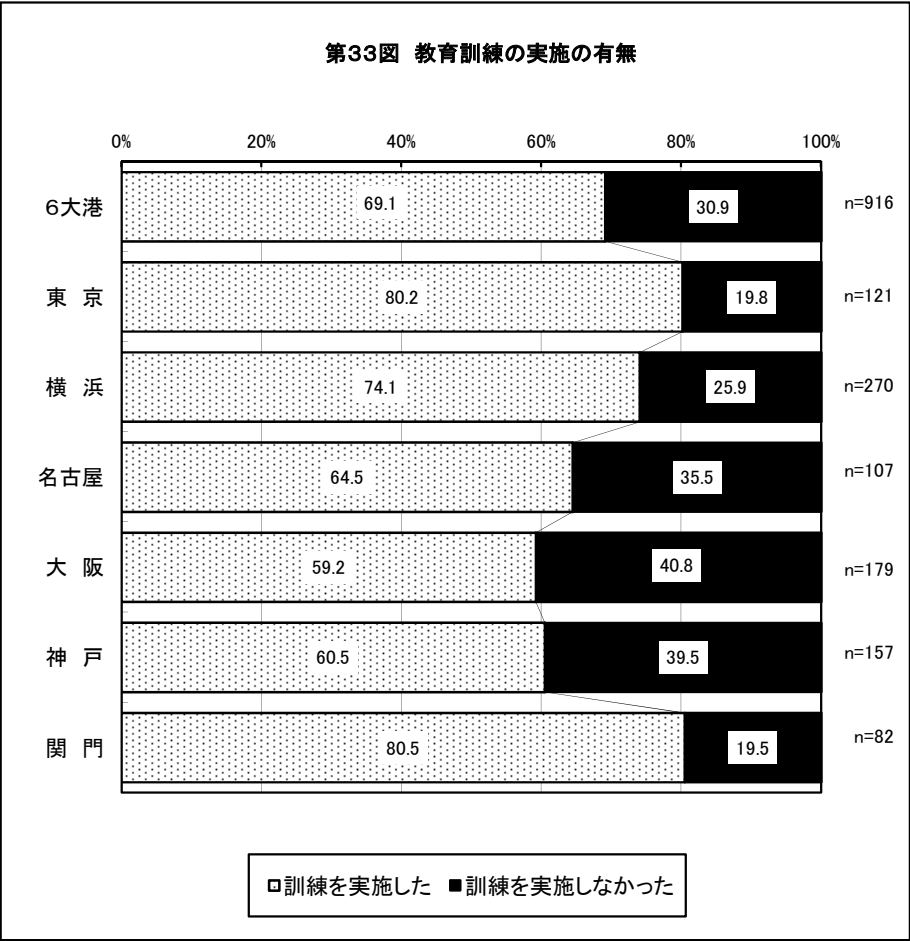
(平成20年)



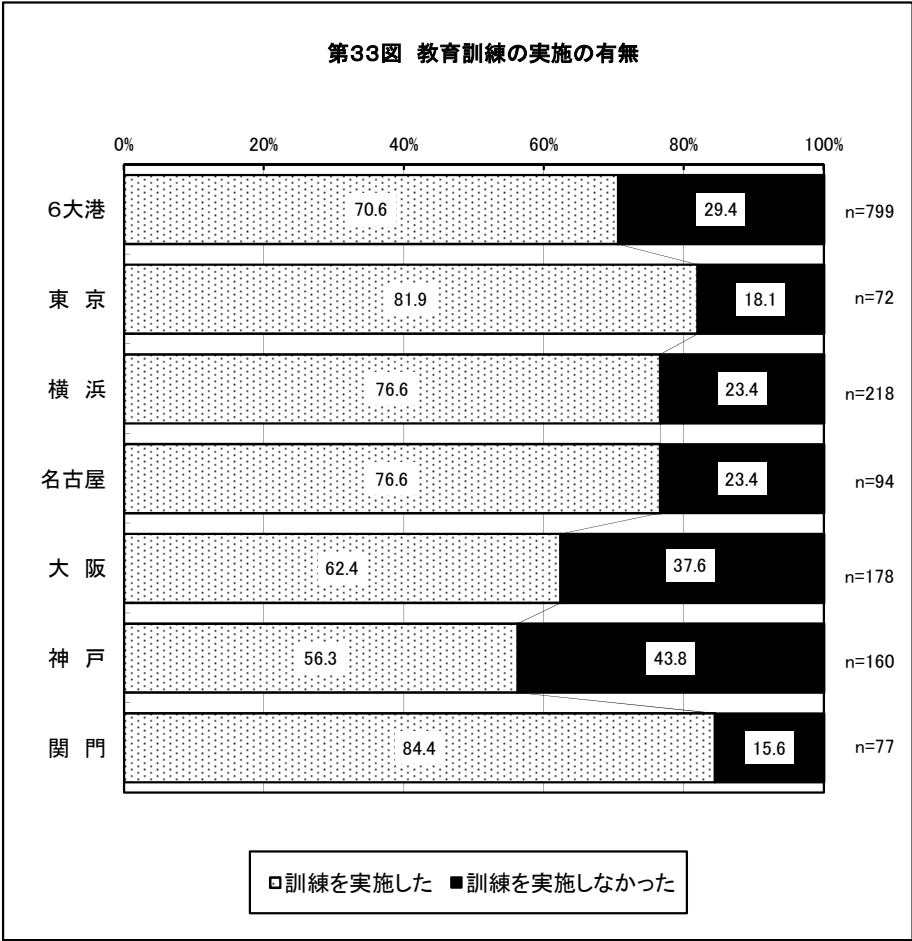
6 教育訓練の実施状況
(1)教育訓練の実施の有無

6大港全体では、「訓練を実施した」が69. 1%(平成25年)となっており、平成20年とほぼ同水準となっている。

(平成25年)



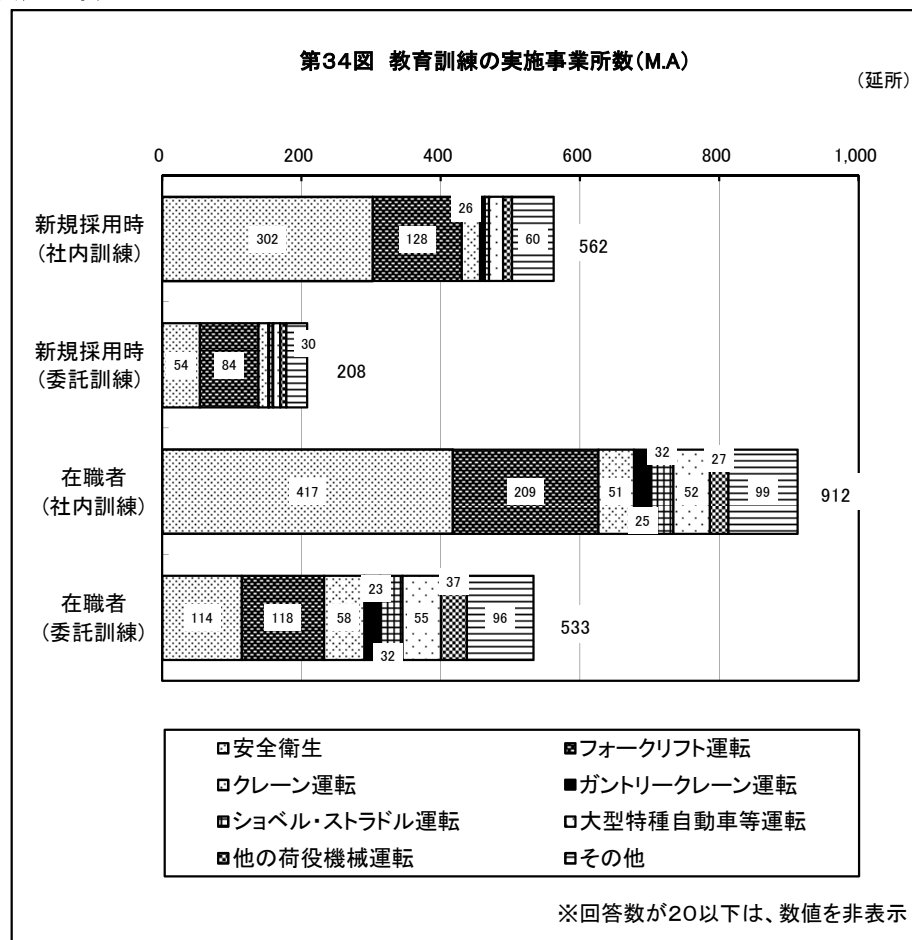
(平成20年)



(2) 教育訓練の実施方法

「新規採用時の社内訓練」を実施した事業所は、562事業所(平成25年)となっており、551事業所(平成20年)と概ね同水準である。「在職者に対する社内訓練」を実施した事業所は、912事業所(平成25年)となっており、平成20年に比して増加している。新規採用者向け・在職者向け教育訓練は、平成25年、20年両年度において、いずれも社内訓練が積極的に行われている。

(平成25年)



(平成20年)

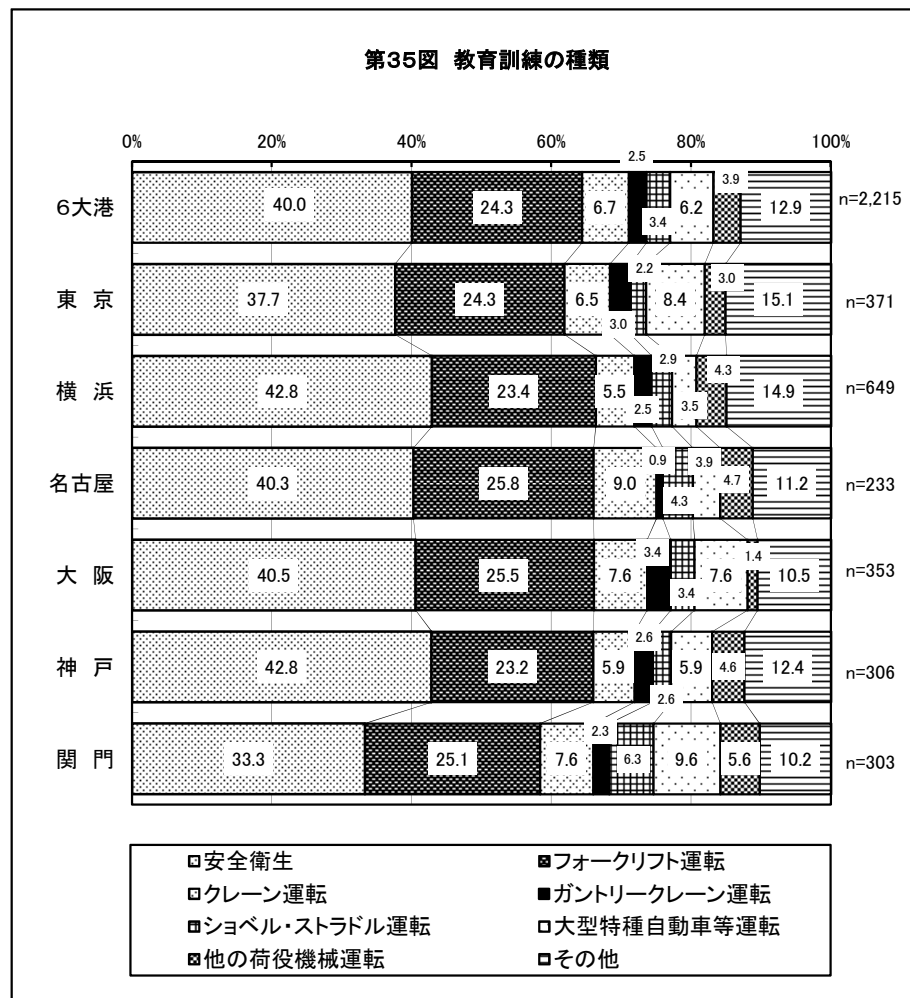


(3) 教育訓練の種類

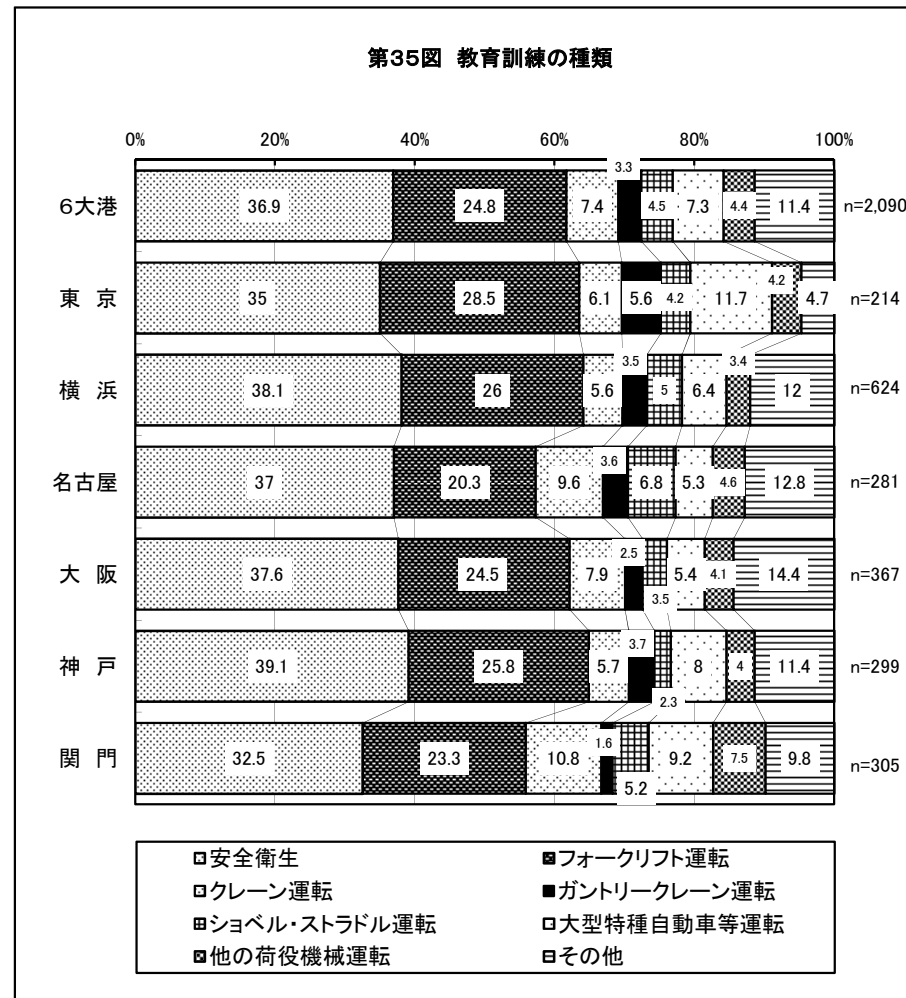
6大港全体、各港湾別いずれでも、平成25年、平成20年ともに「安全衛生」が最も高い割合を占めており、次いで「フォークリフト」となっている。

これらにより、港湾運送事業を営む各事業所において、「安全衛生」分野における教育訓練が重点的に実施されている傾向と考えられる。

(平成25年)



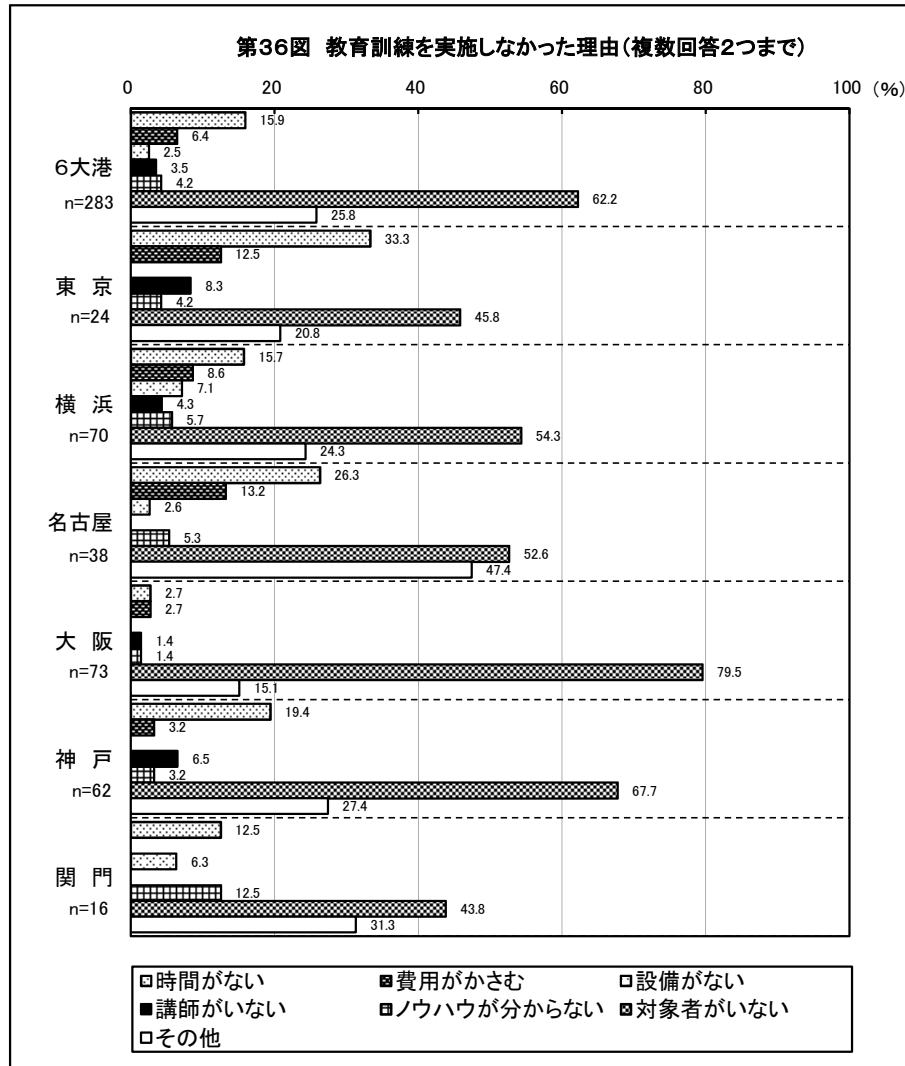
(平成20年)



(4)実施しなかった理由

6大港全体では、平成25年、平成20年いずれにおいても「対象者がいない」が最も多く、次いで「時間がない」となっている。

(平成25年)



(平成20年)

