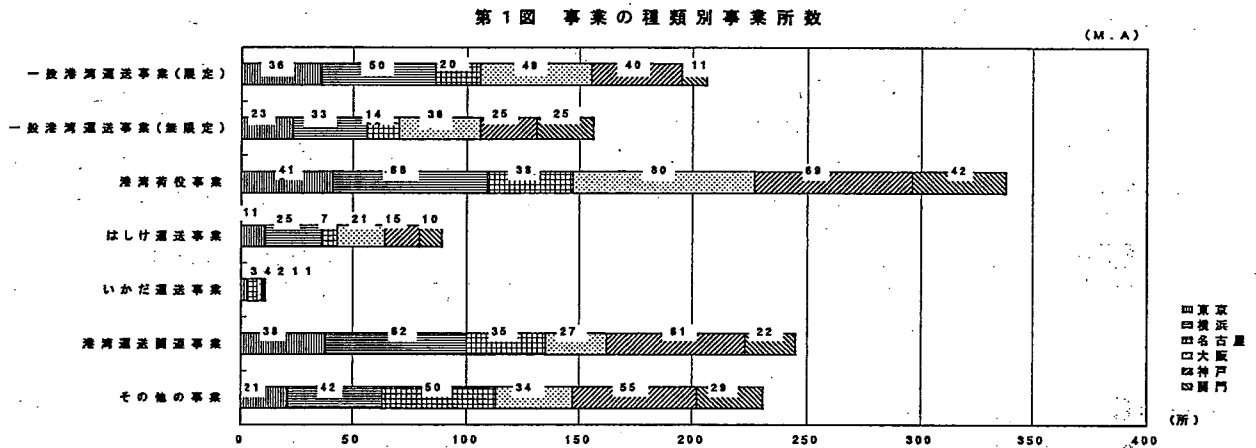


Ⅱ 調査結果の概要

1 事業所の属性に関する状況

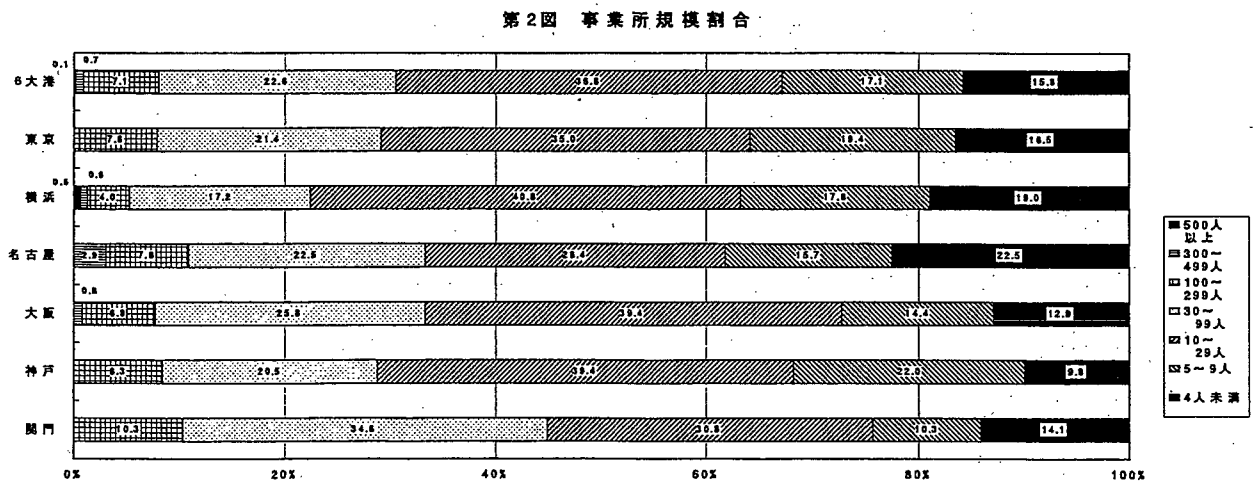
(1) 事業の種類

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、有効回答 815 事業所）、6 大港全体は「その他の事業」以外では、限定（業務の範囲に限定が附されているもの）と無限定（業務の範囲が限定されていないもの）を合わせた「一般港湾運送事業」が 362 事業所で 44.4 % と最も多く、次いで「港湾荷役事業」が 338 事業所で 41.5 %、「港湾運送関連事業」が 245 事業所で 30.1 %、「はしけ運送事業」が 89 事業所で 10.9 %、「いかだ運送事業」が 11 事業所で 1.3 % となっている。



(2) 事業所規模

現業、事務部門を合わせた労働者数を事業所規模別に見ると、「500 人以上」は 1 事業所で全体の 0.1 %、「300 人～499 人」は 5 事業所で 0.7 %、「100 人～299 人」は 51 事業所で 7.1 %、「30 人～99 人」が 163 事業所で 22.6 %、「10 人～29 人」が 264 事業所で 36.6 %、「5 人～9 人」が 123 事業所で 17.1 %、「4 人未満」が 114 事業所で 15.8 % となっており、「30 人未満」の事業所が全体の 69.5 % を占めている。

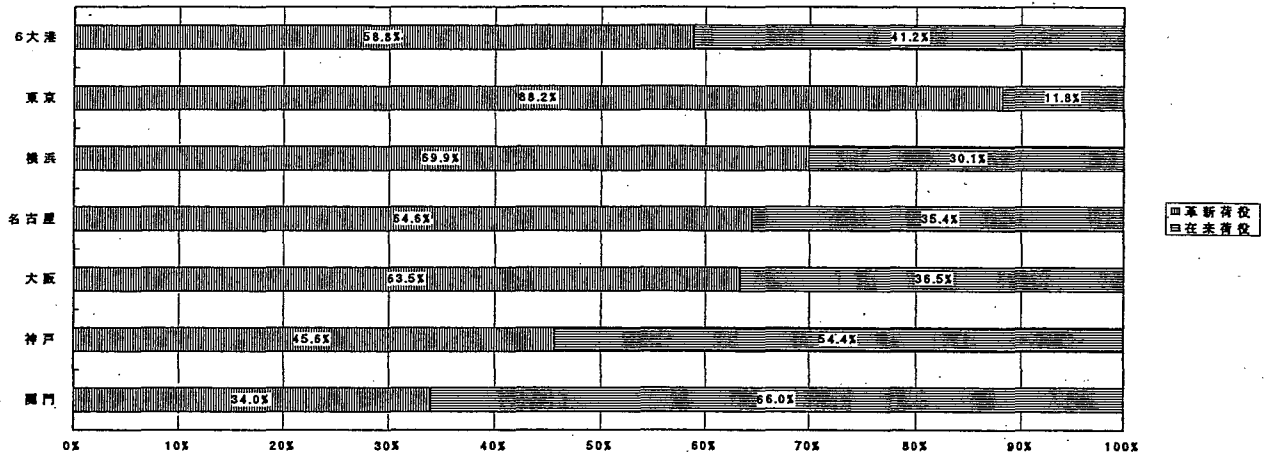


2 港湾運送事業量に関する状況

6大港における平成15年6月における貨物取扱量は約7,923万トンで、このうちコンテナ荷役等の「革新荷役」の貨物取扱量が約4,660万トンで58.8%を占め、「在来荷役」の貨物取扱量が約3,262万トンで41.2%となっている。

革新荷役の貨物取扱量の割合の高い順に東京湾88.2%、横浜港69.9%、名古屋港64.6%、大阪港63.5%、神戸港45.6%、関門港34.0%となっている。

第3図 革新荷役・在来荷役割合

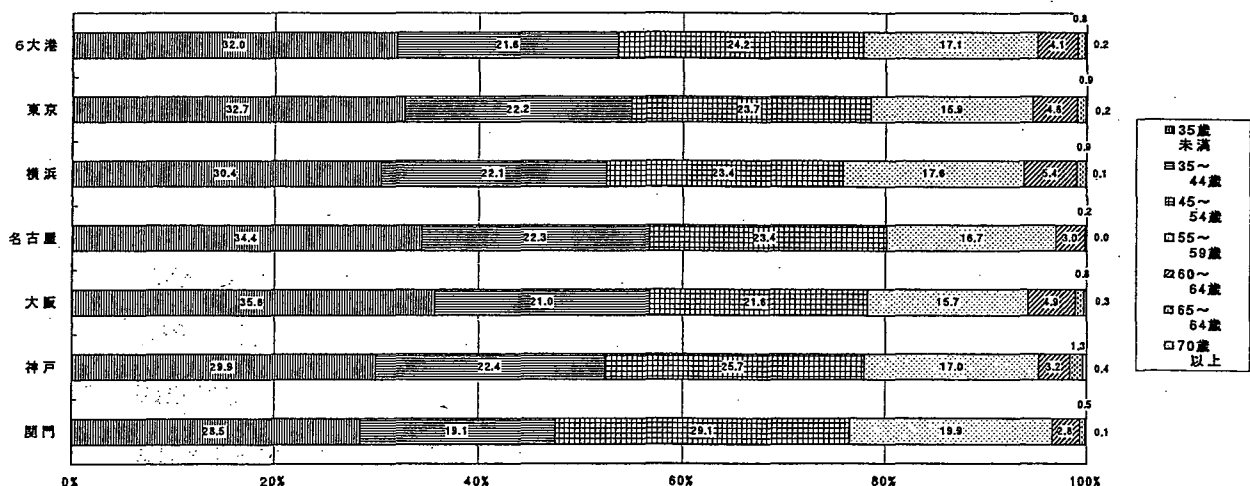


3 常用労働者の労働条件等に関する状況

(1) 年齢階級構成

平成15年6月現在における現業部門の港湾労働者数は24,732人で、年齢階級別に見ると「35歳未満」が7,921人で32.0%、「35歳～44歳」が5,340人で21.6%、「45歳～54歳」が5,996人で24.2%、「55歳～59歳」が4,222人で17.1%、「60歳～64歳」が1,014人で4.1%、「65歳～69歳」が193人で0.8%、「70歳以上」が46人で0.2%となっている。

第4図 常用労働者年齢階級構成

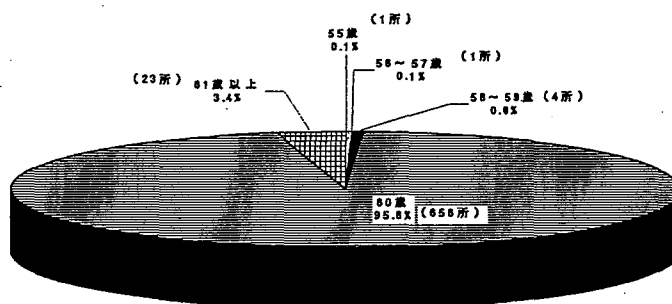


(2) 定年制

定年制のある事業所は 702 事業所で、全体の 86.1 %を占め、定年年齢が一律である事業所はそのうち 96.7 %を占めている。

定年年齢が一律の事業所における定年年齢は「60 歳」が 656 事業所で 95.8 %を占めている。それ以外の定年年齢は「54 歳以下」は該当がなく、「55 歳」が 1 事業所で 0.1 %、「56 歳～57 歳」が 1 事業所で 0.1 %、「58 歳～59 歳」も 4 事業所で 0.6 %、「61 歳以上」は 23 事業所 3.4 %となっている。

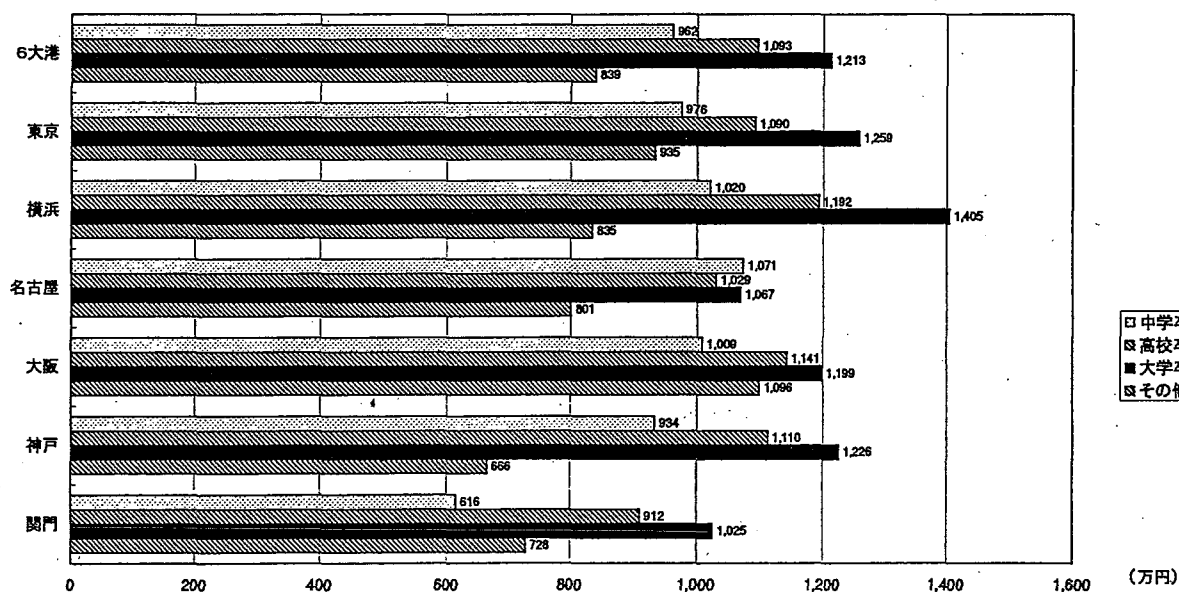
第5図 定年年齢別事業所数



(3) 退職金

退職金制度のある事業所は全体の 82.3 %で、定年退職の場合の標準的な退職金の状況は、「中学卒」962 万円、「高校卒」1,093 万円、「大学卒」1,213 万円、「その他」839 万円となっている。

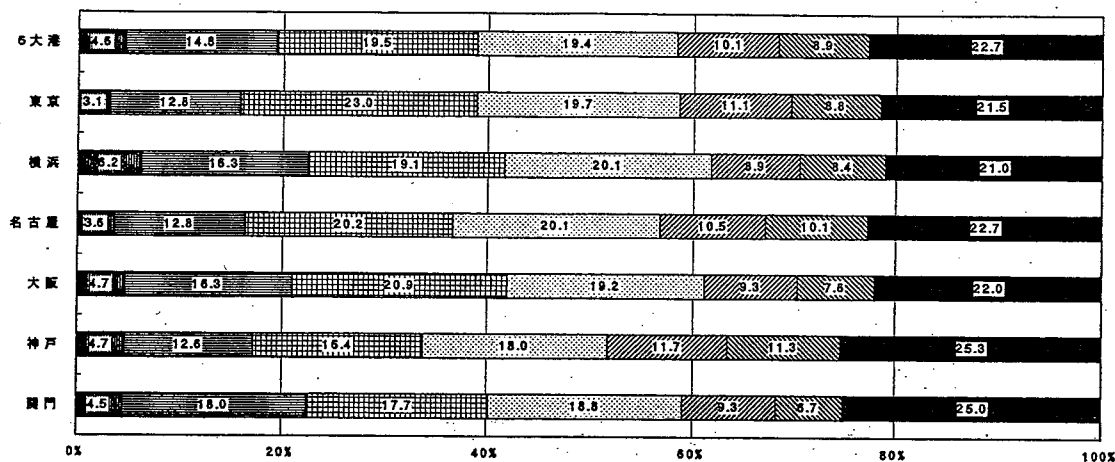
第6図 学歴別退職金額



(4) 勤続年数

勤続年数階級別の労働者数は「1年未満」4.6%、「1～4年」14.8%、「5～9年」19.5%、「10～14年」19.4%、「15～19年」10.1%、「20～24年」8.9%、「25年以上」22.7%となっている。

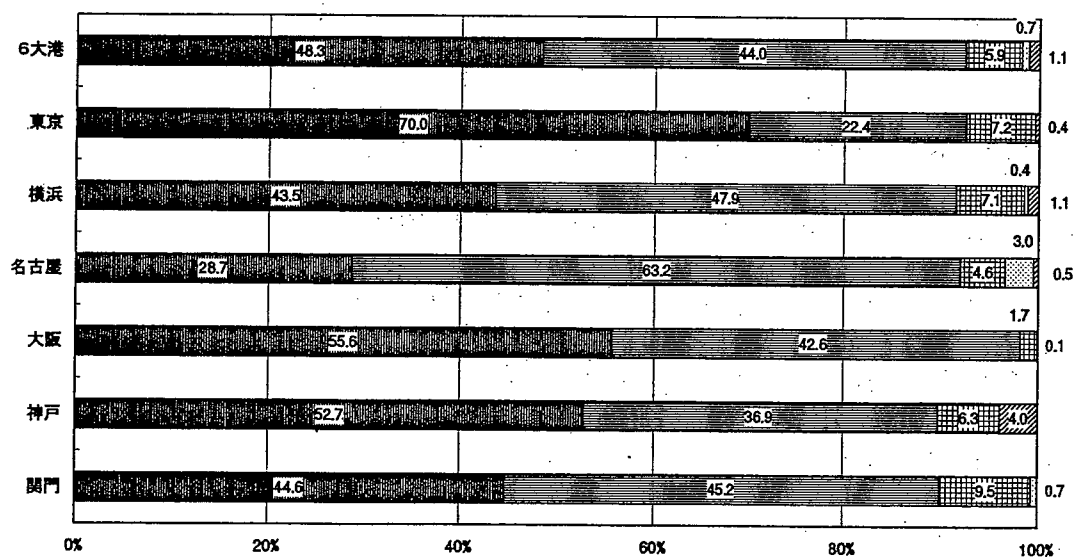
第7図 勤続年数別労働者構成



(5) 賃金形態

6大港の賃金形態別労働者割合は「月給」が48.3%、「日給月給」が44.0%、「日給」が5.9%、「出来高給」が0.7%、「その他」が1.1%である。

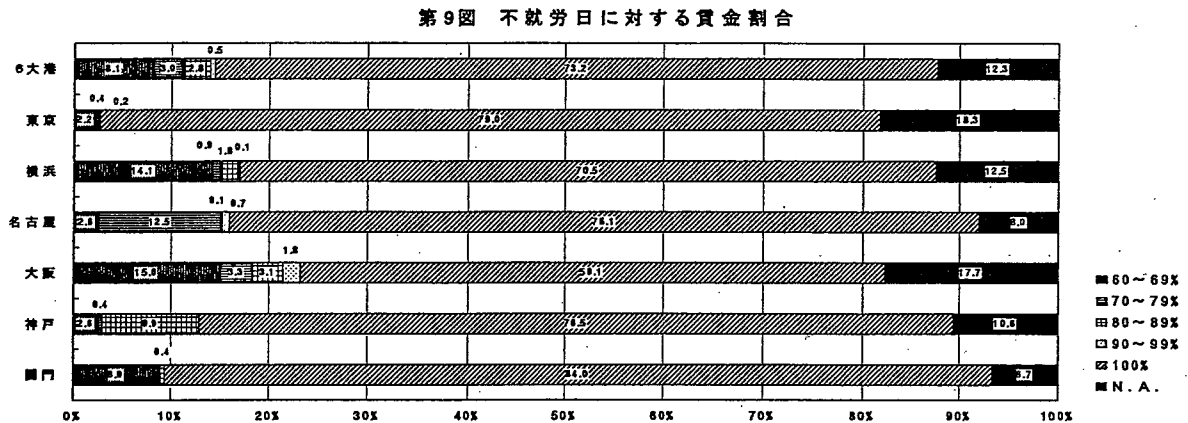
第8図 賃金形態別労働者割合



(6)不就労日の賃金

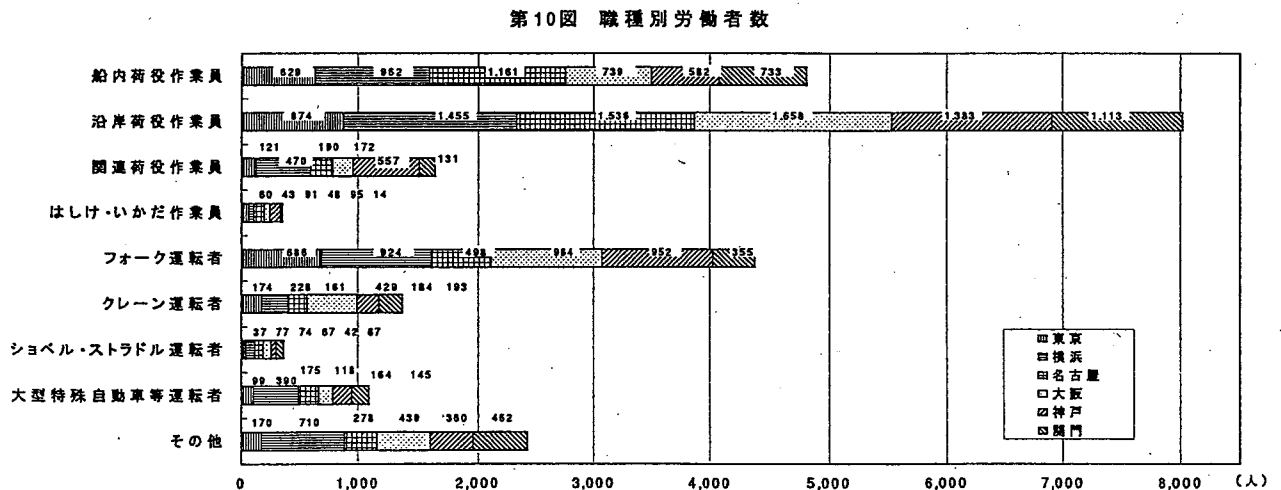
不就労日に対する通常賃金支給日額については、労働基準法第26条において使用者の責に帰すべき事由による休業の場合においては、使用者は休業期間中当該労働者に、その平均賃金の百分の60以上の手当を支払わなければならないと規定している。

不就労日に対する支給割合は100%支給が全体の73.2%を占め、次いで60～69%支給、70～79%支給、80～89%支給、90～99%支給となっている。



(7)職種別労働者数

労働者総数は24,439名で、職種別にみれば沿岸荷役作業員が最も多く、8,019人で32.8%を占め次いで船内荷役作業員が4,806人で19.7%、フォーク運転者が4,379人で17.9%、関連荷役作業員が1,641人で6.7%、クレーン運転者が1,369人で5.6%で、大型特殊自動車等運転者1,091人で4.5%、ショベル・ストラドル運転者が364人で1.5%、はしけ・いかだ作業員が351人1.4%、の順となっており、その他は2,419人で9.9%となっている。

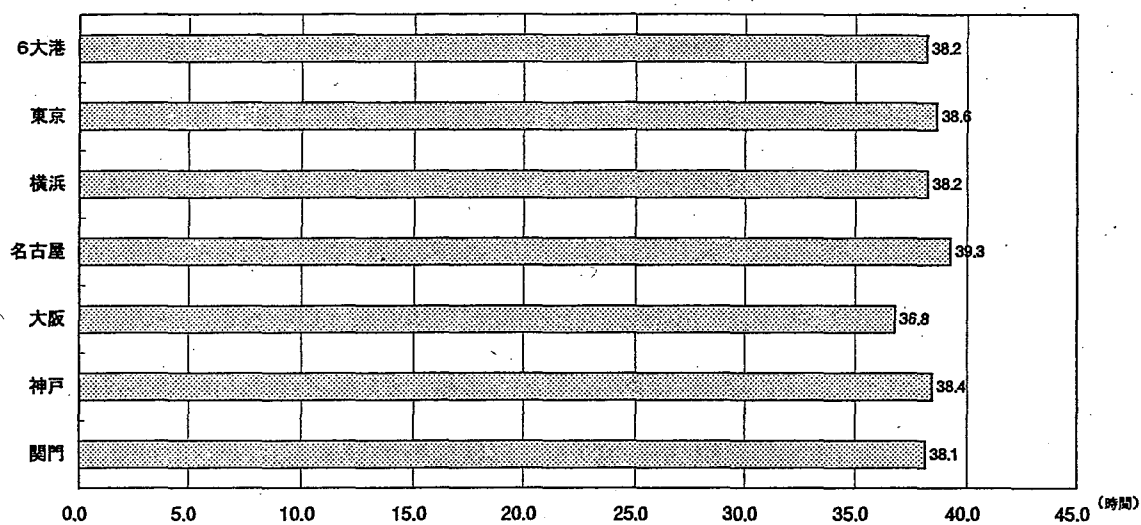


(8)労働時間、休日日数

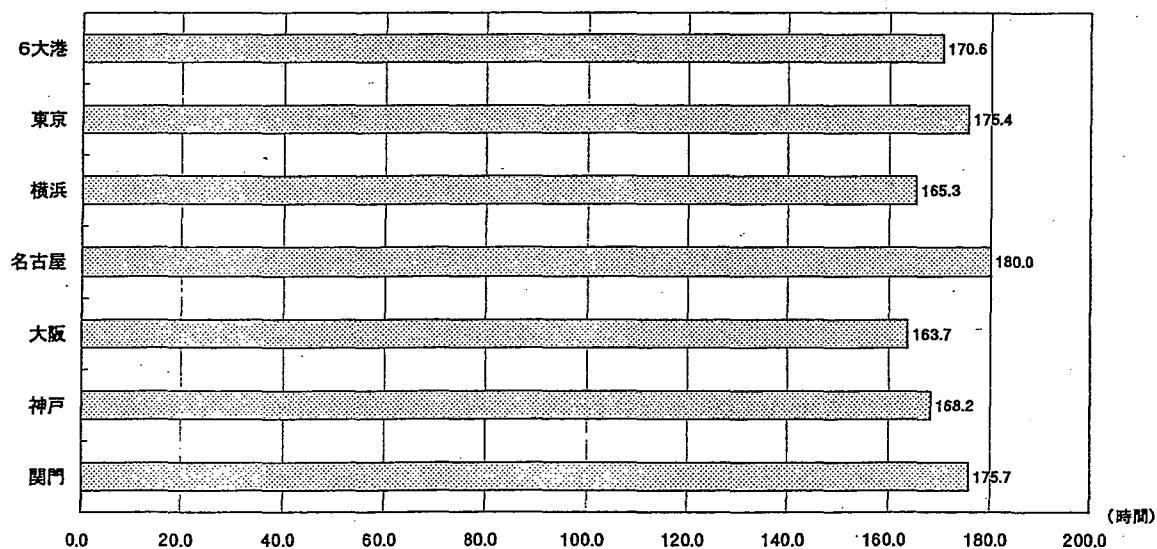
6大港における平均の週所定労働時間は38.2時間、月間実労働時間は170.6時間、月間所定労働時間は19.7時間、年間休日総数は105.5日となっている。

週所定労働時間階級別の事業所数は、40時間未満が371所で45.5%、40～45時間未満が309所で37.9%であり、両者で全体の83.4%を占めており、45時間以上が3.2%となっている。

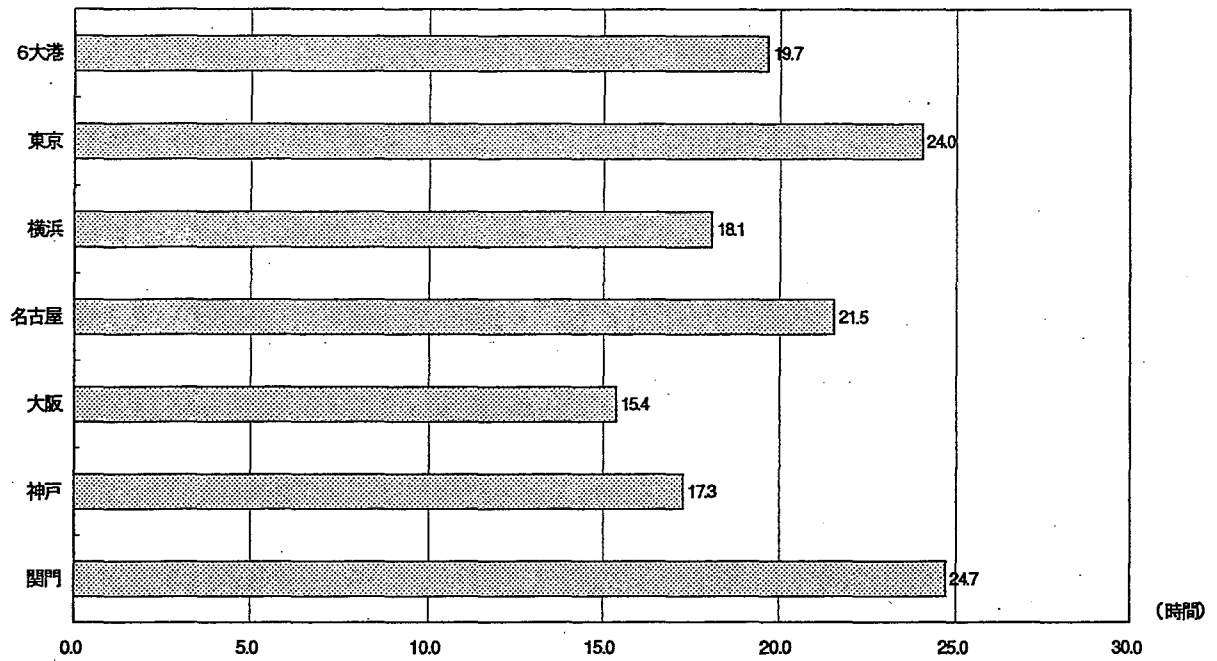
第11図 週所定労働時間



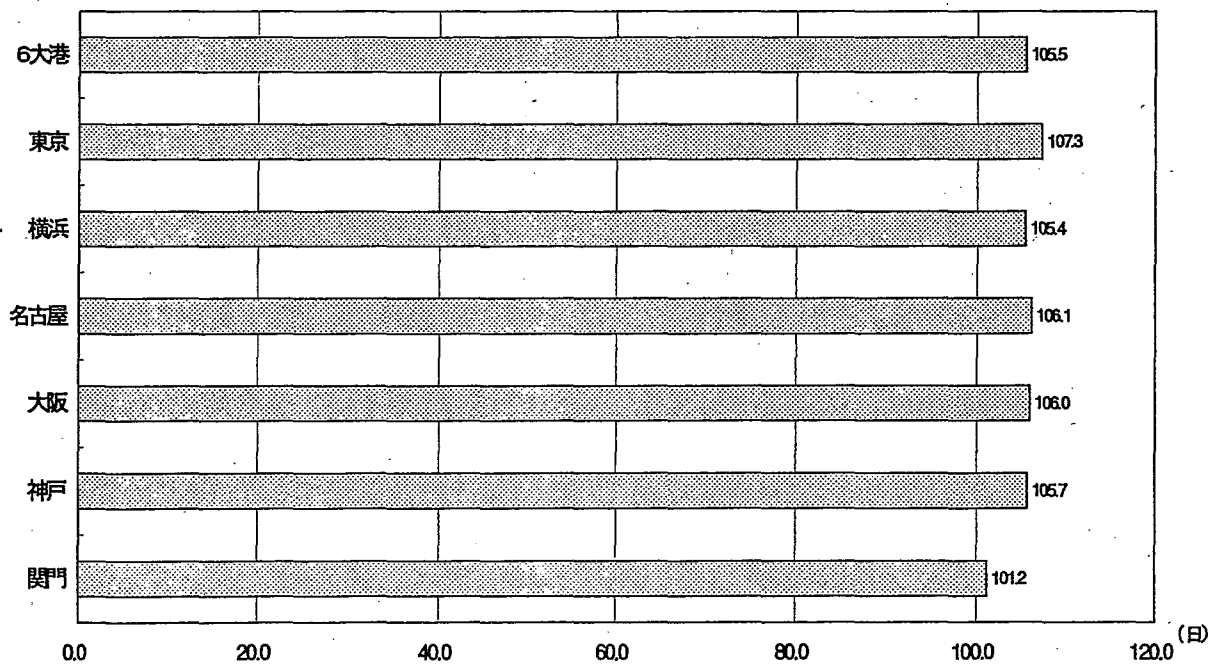
第12図 月間実労働時間



第13図 月間所定外労働時間



第14図 年間休日総数

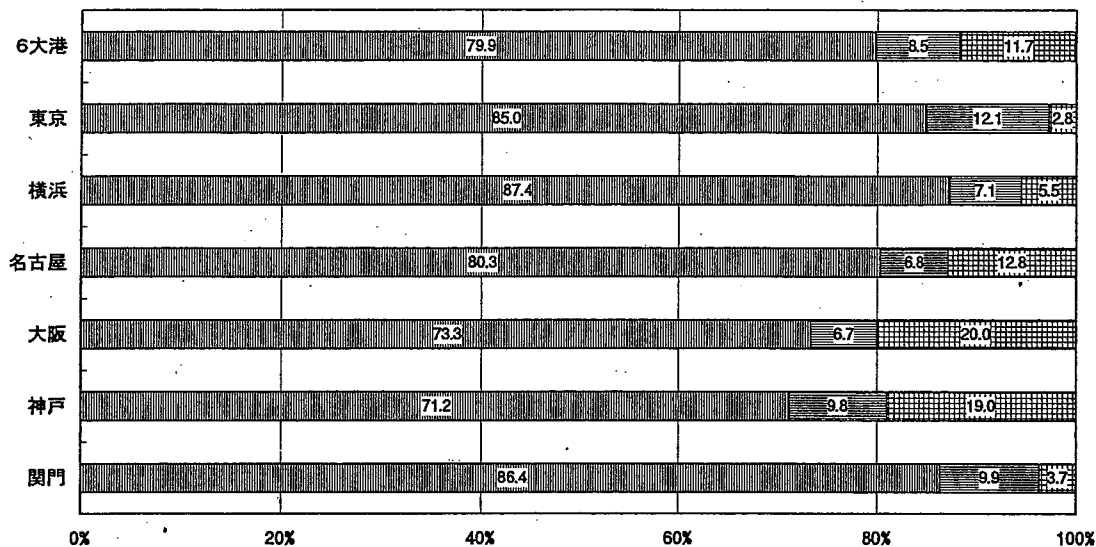


(9) 週休2日制

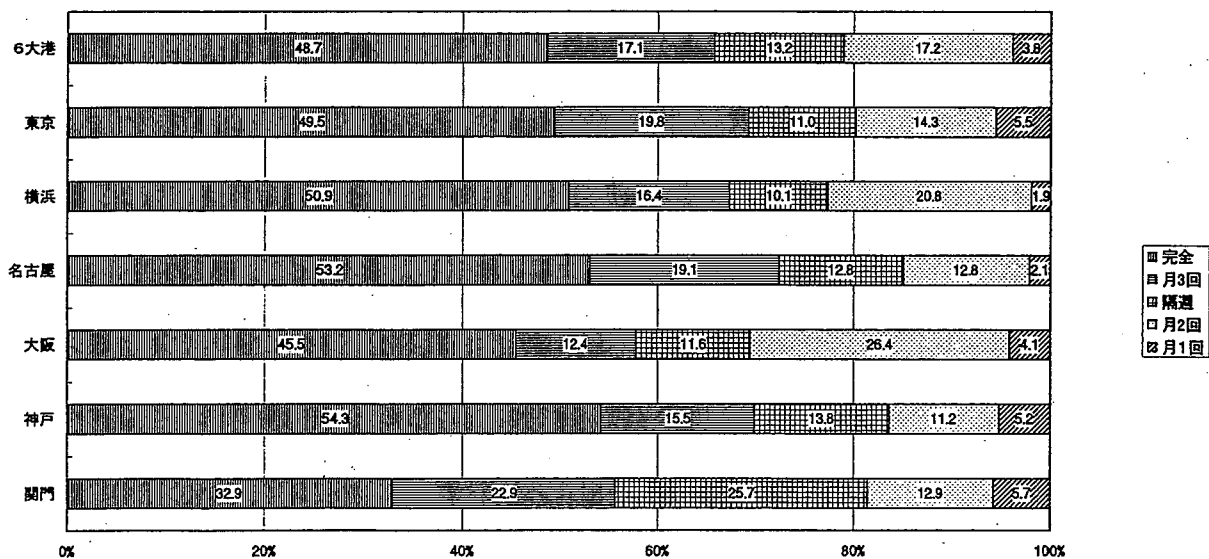
週休2日制は全事業所の79.9%、651所が導入しており、69事業所が導入していない。

週休2日制の導入形態は、完全週休2日制が48.7%、月3回実施が17.1%、隔週実施が13.2%、月2回実施が17.2%、月1回実施が3.8%となっている。

第15図 週休2日制導入の有無



第16図 週休2日制の形態

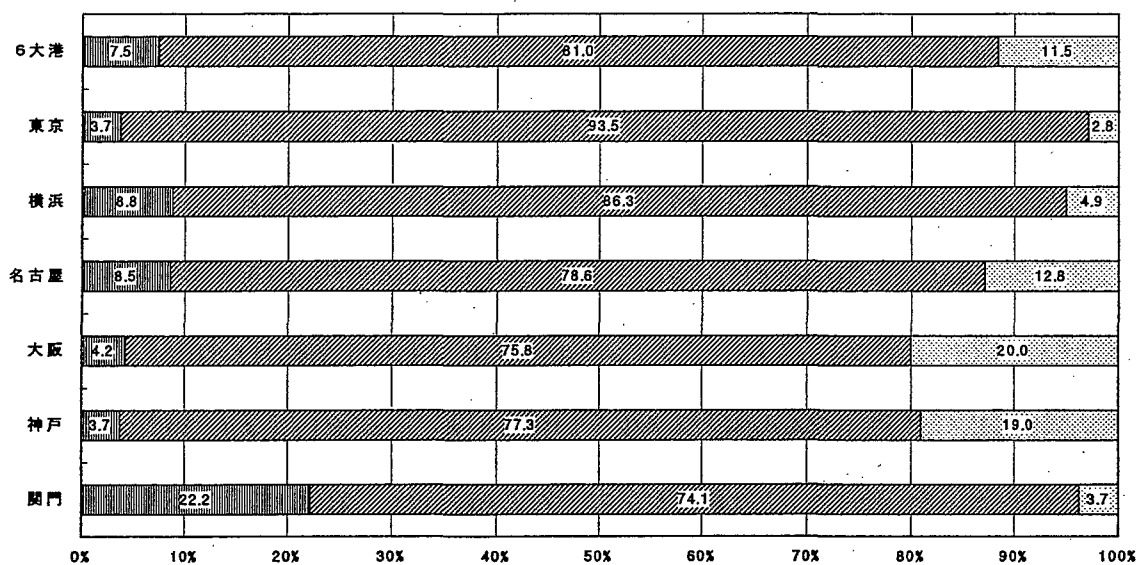


(10)交代制勤務

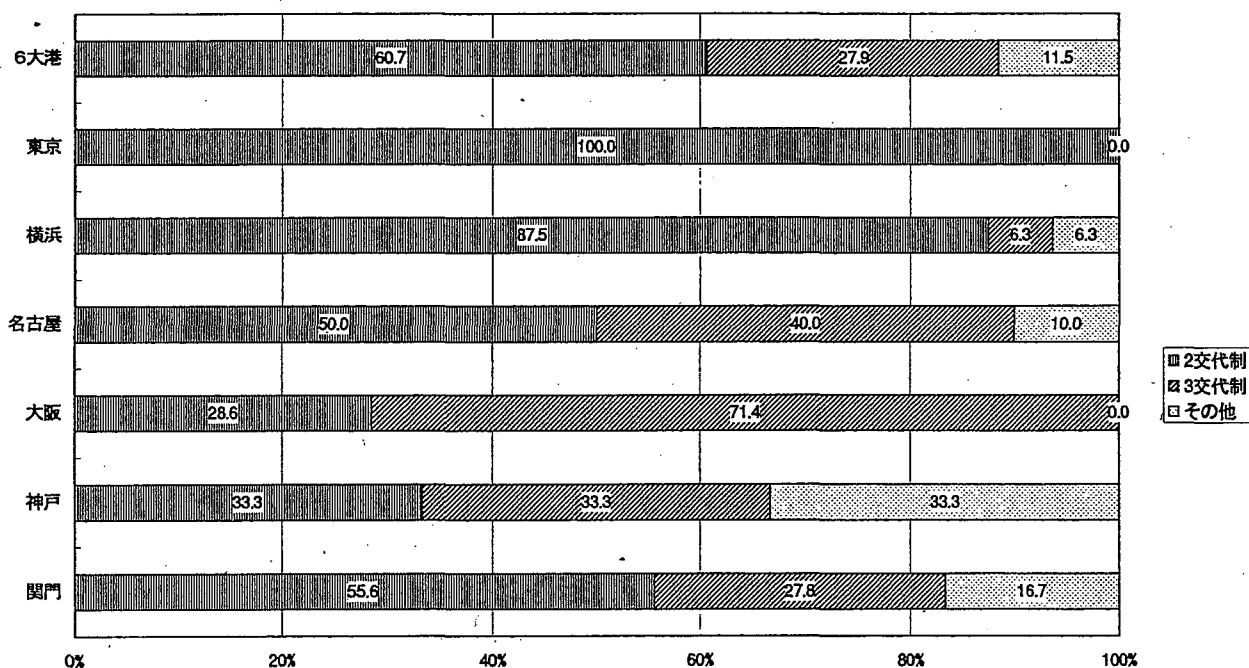
交代制勤務は全事業所の7.5%、61事業所が導入している。

交代制勤務の導入形態は、2交代制が60.7%、3交代制が27.9%、その他が11.5%となっている。

第17図 交代制勤務導入の割合



第18図 交代制勤務の形態

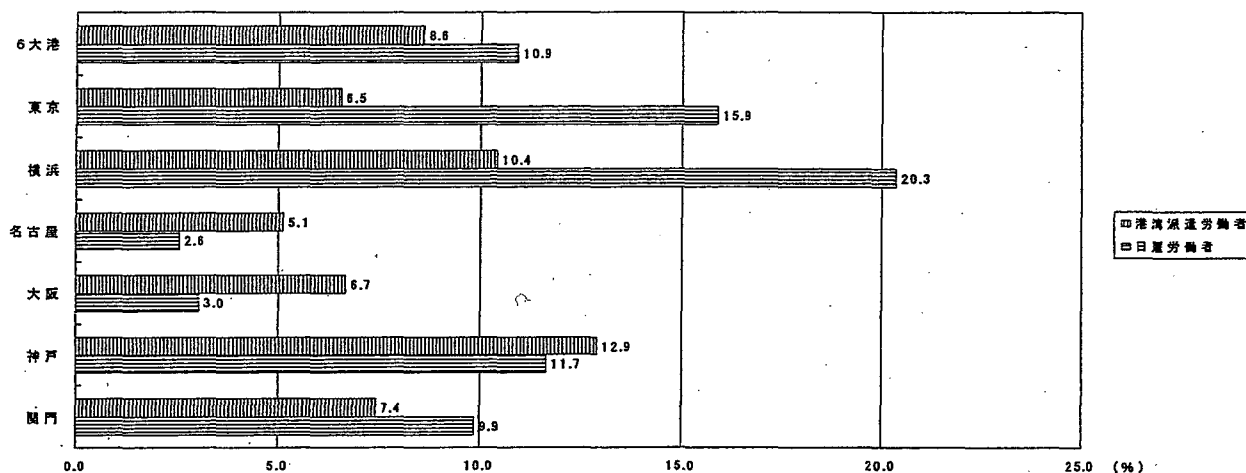


4 港湾派遣労働者及び日雇労働者の利用に関する状況

(1) 使用事業所割合

平成 15 年 6 月における港湾派遣労働者の派遣を受入れた事業所割合は、6 大港平均で 8.6 %であり、日雇労働者を雇用した事業所の割合は 10.9 %となっている。港湾派遣労働者の派遣受入れ割合の高い港は神戸港、横浜港、関門港の順で、日雇労働者の雇用割合の高い港は横浜港、東京港、神戸港の順となっている。

第19図 港湾派遣労働者、日雇労働者使用事業所割合

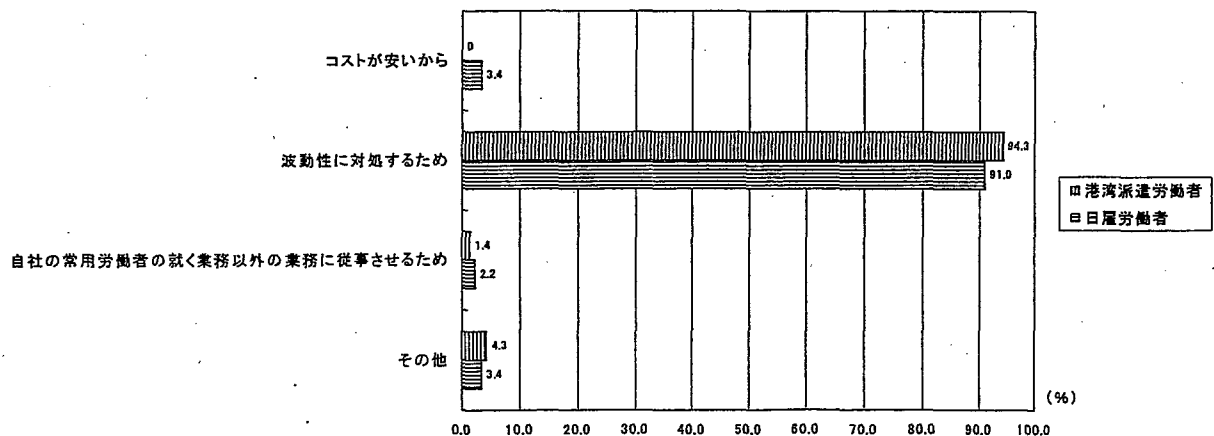


(2) 募集動機

港湾派遣労働者の受入れ動機は波動性に対処するためが 94.3 %、その他が 4.3%、自社の常用労働者の就く業務以外の業務に従事させるためが 1.4 %となっている。

日雇労働者の雇用動機は波動性に対処するためが 91.0%、コストが安いからが 3.4%、その他が 3.4%、自社の常用労働者の就く業務以外の業務に従事させるためが 2.2%となっている。

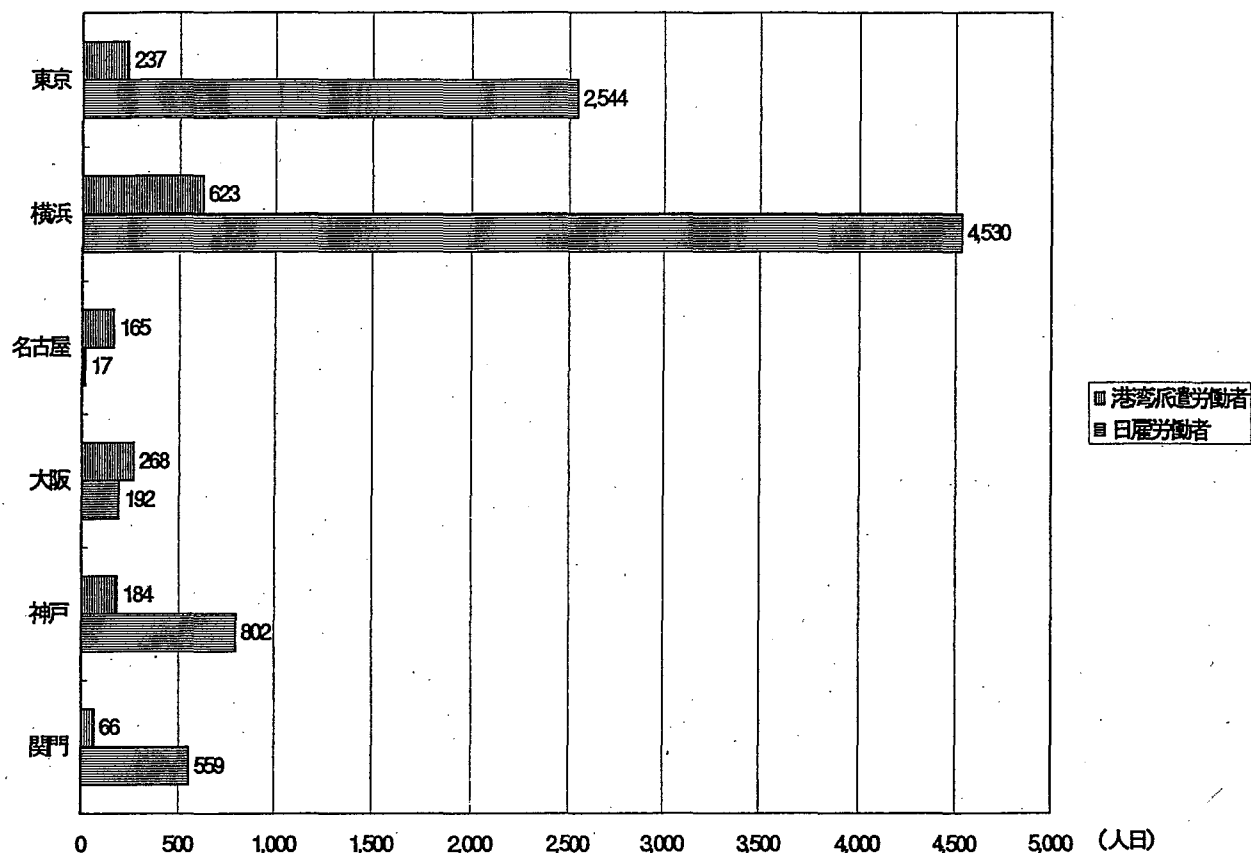
第20図 港湾派遣労働者、日雇労働者募集動機



(3)就労延人日数

平成 15 年 6 月における港湾派遣労働者の就労延数は多い順に横浜港 623 人日、大阪港 268 人日、東京港 237 人日、神戸港 184 人日となっており、日雇労働者の就労延数は横浜港 4,530 人日、東京港 2,544 人日、神戸港 802 人日、関門港 559 人日という順になっている。

第21図 就労延人日数



5 荷役の波動性に関する状況

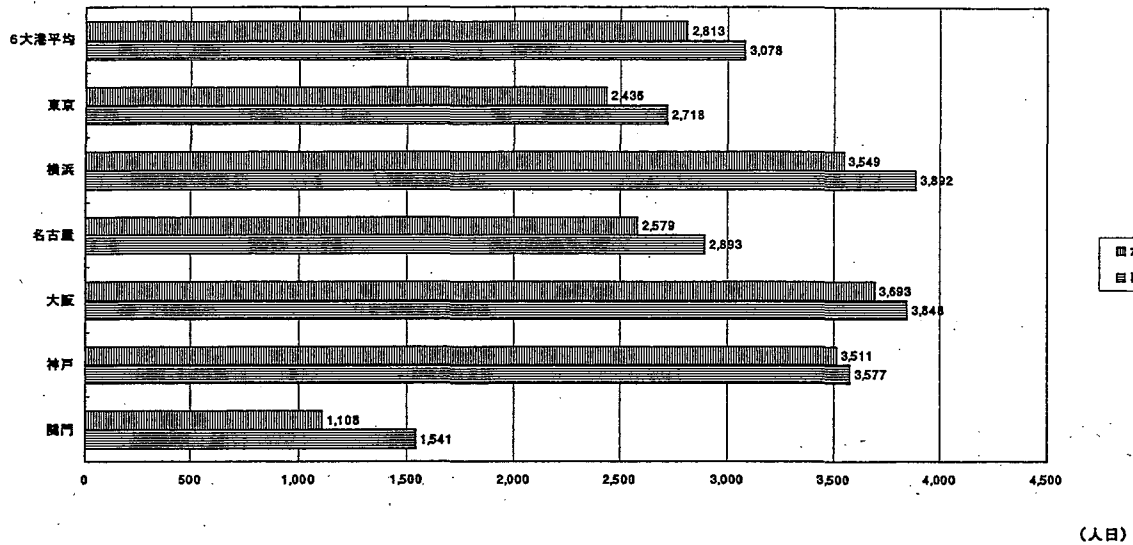
平成 15 年 6 月中における港湾運送事業への就労人員数について、常用労働者（港湾派遣労働者として派遣先で就労した常用労働者は含まず、通常は港湾運送事業以外の業務に従事している常用労働者で、臨時に港湾運送の業務に従事した労働者を含む）、港湾派遣労働者、日雇労働者について日毎に港湾運送業務に従事した延日数等を調査した。

(1)波動性の大きさ

各港における全労働者の就労延日数のピーク日とボトム日の差は、東京港で 282 人日、横浜港で 343 人日、名古屋港で 314 人日、大阪港で 155 人日、神戸港で 66 人日、関門港で 433 人日で 6 大港平均で 265 人日となっている。

また、ピーク日の就労延日数に対するボトム日のその割合は、6 大港平均で 91.4 %、東京港で 89.6%、横浜港で 91.2%、名古屋港で 89.1%、大阪港で 96.0%、神戸港で 98.2%、関門港で 71.9%となっている。

第22図 ピーク日とボトム日の就労延人数

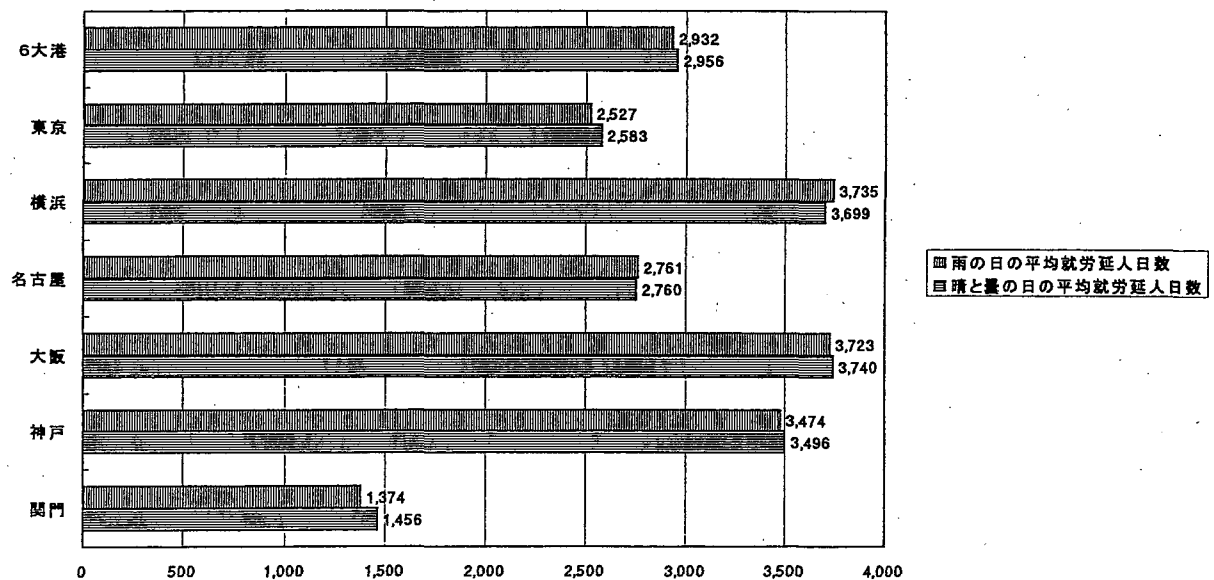


(2)天候による波動性

各港における平日の雨の日の平均就労延日数と平日の晴と曇の日の平均就労延日数の差は、1日当たり6大港平均で24人日、東京港で56人日、横浜港で△36人日、名古屋港で△1人日、大阪港で17人日、神戸港で22人日、関門港で82人日となっている。

また、平日の晴と曇の日の平均就労延日数に対する平日の雨の日の平均就労延日数の割合は6大港全体で99.2%で、東京港で97.8%、横浜港100.1%、名古屋港で100.0%、大阪港で99.5%、神戸港で99.4%、関門港で94.4%となっている。

第23図 天候による波動性

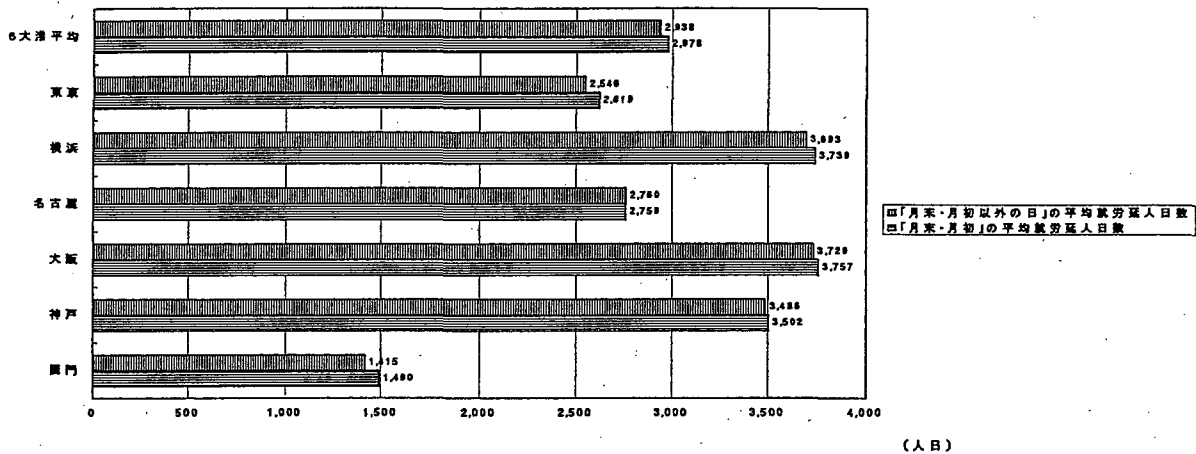


(3)月末・月初の波動性

各港における月末・月初の平日（6月1日から6月5日及び6月26日から6月30日の10日間のうち平日）の平均就労延人日数と月末・月初以外の平日（6月6日から6月25日の間の平日）の平均就労延人日数の差は6大港平均で40人日、東京港で73人日、横浜港で46人日、名古屋港で△1人日、大阪港で28人日、神戸港で16人日、関門港で75人日となっている。

また平日の月末・月初以外の日の平均就労延人日数に対する月末・月初の平均就労延人日数の割合は、6大港平均で101.4%、東京港102.9%、横浜港101.2%、名古屋港100.0%、大阪港で100.8%、神戸港で100.5%、関門港で105.3%となっている。

第24図 月末・月初の波動性

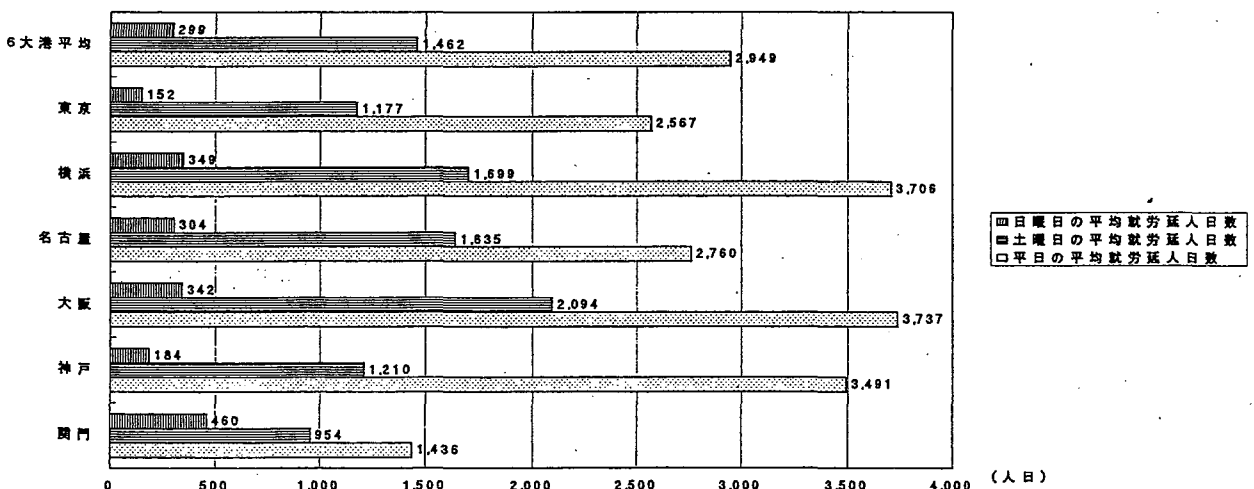


(4)土・日の就労状況

各港における平日、土曜日、日曜日の平均就労延人日数は第25図のとおりで、平日に対する土曜日の就労率は、6大港全体で49.6%、東京港で45.9%、横浜港で45.8%、名古屋港で59.2%、大阪港で56.0%、神戸港で34.7%、関門港で66.4%となっている。

また平日に対する日曜日の就労率は6大港全体で10.1%、東京港で5.9%、横浜港で9.4%、名古屋で11.0%、大阪港で9.2%、神戸港で5.3%、関門港で32.0%となっている。

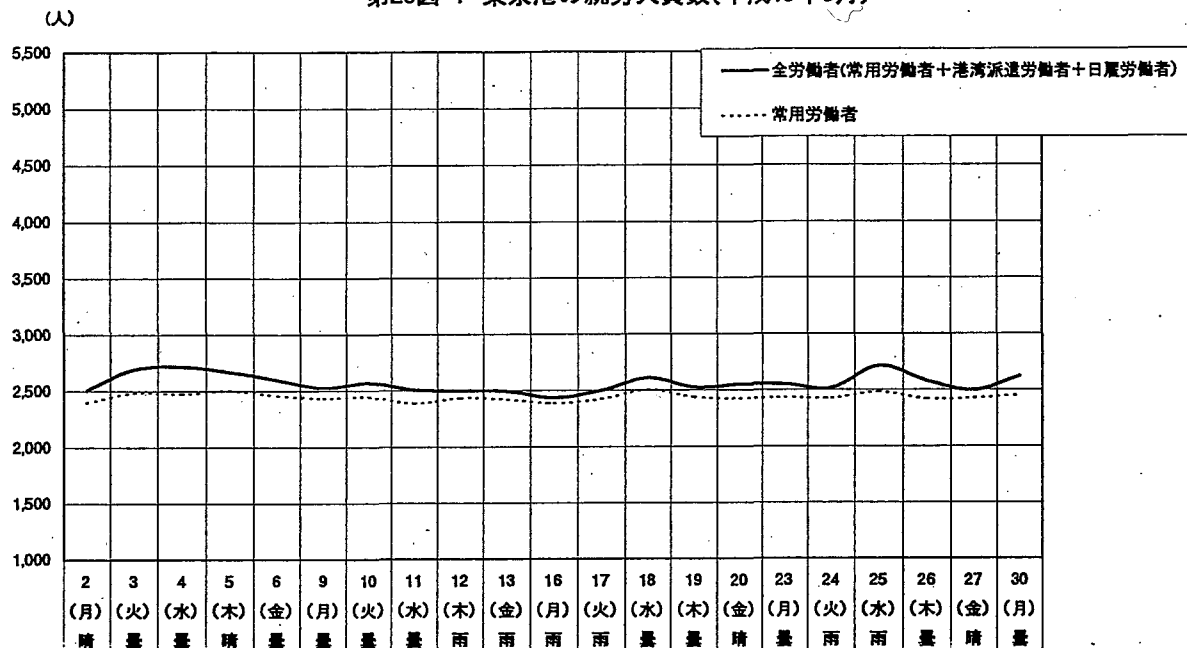
第25図 土・日の就労状況



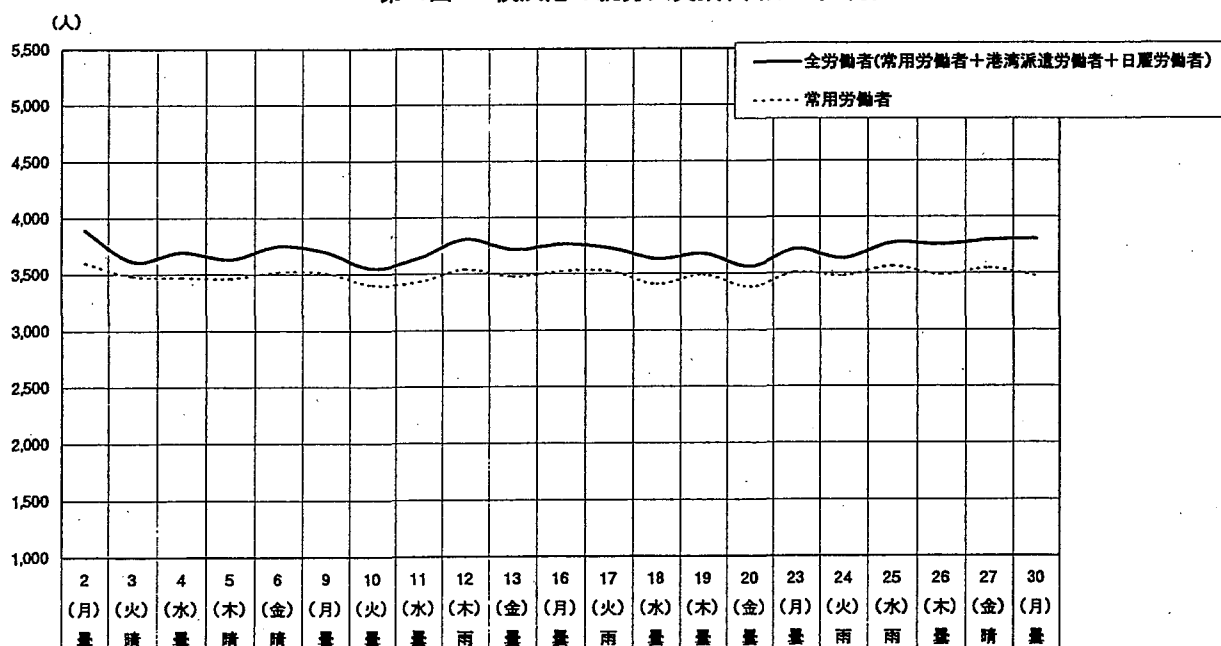
(5) 港別日々の波動性

土曜日、日曜日、祝日を除いた6月における平日の日々の波動性は第26-1図から第26-6図のとおりになっている。

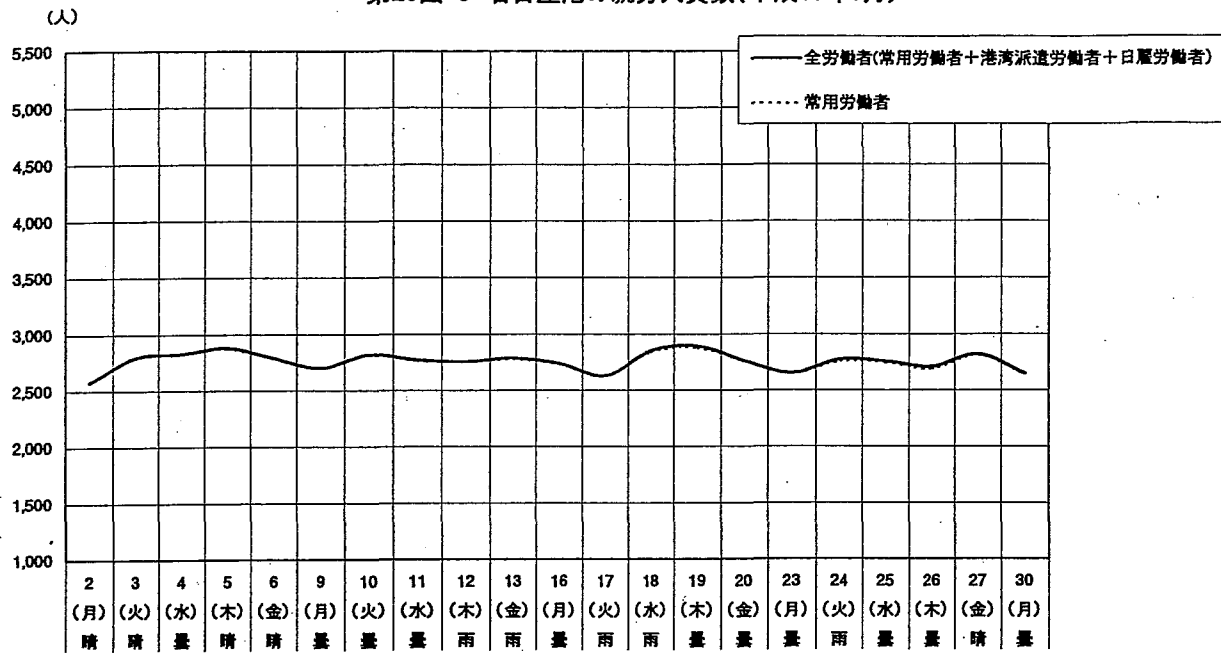
第26図-1 東京港の就労人員数(平成15年6月)



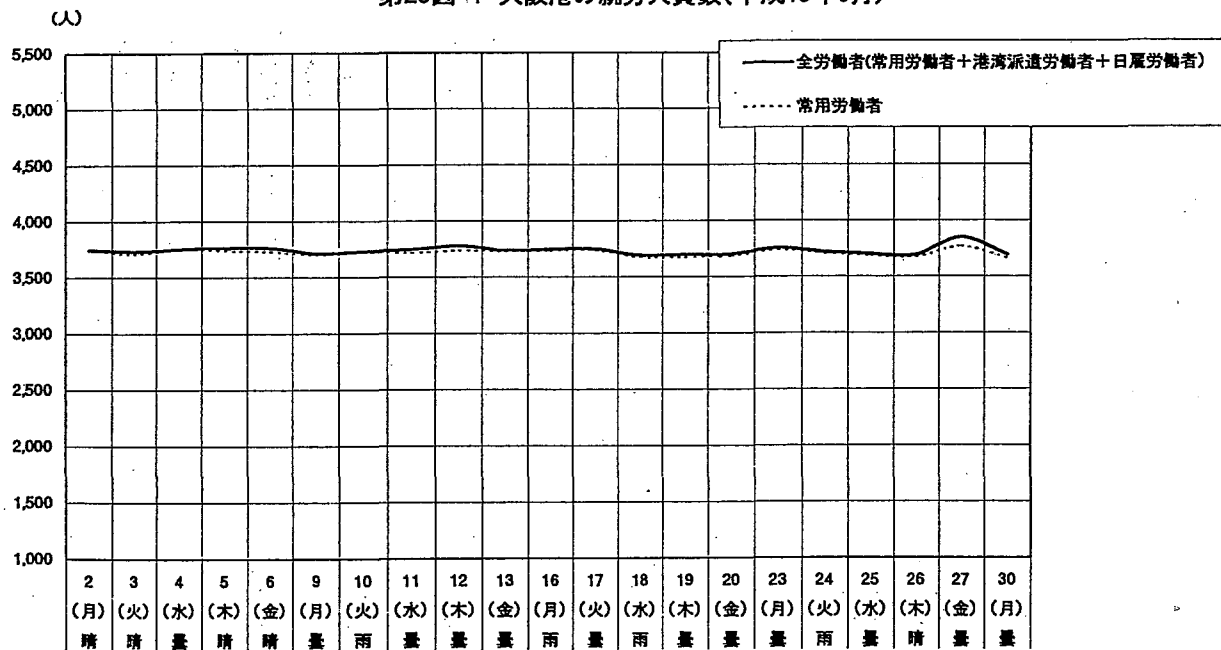
第26図-2 横浜港の就労人員数(平成15年6月)



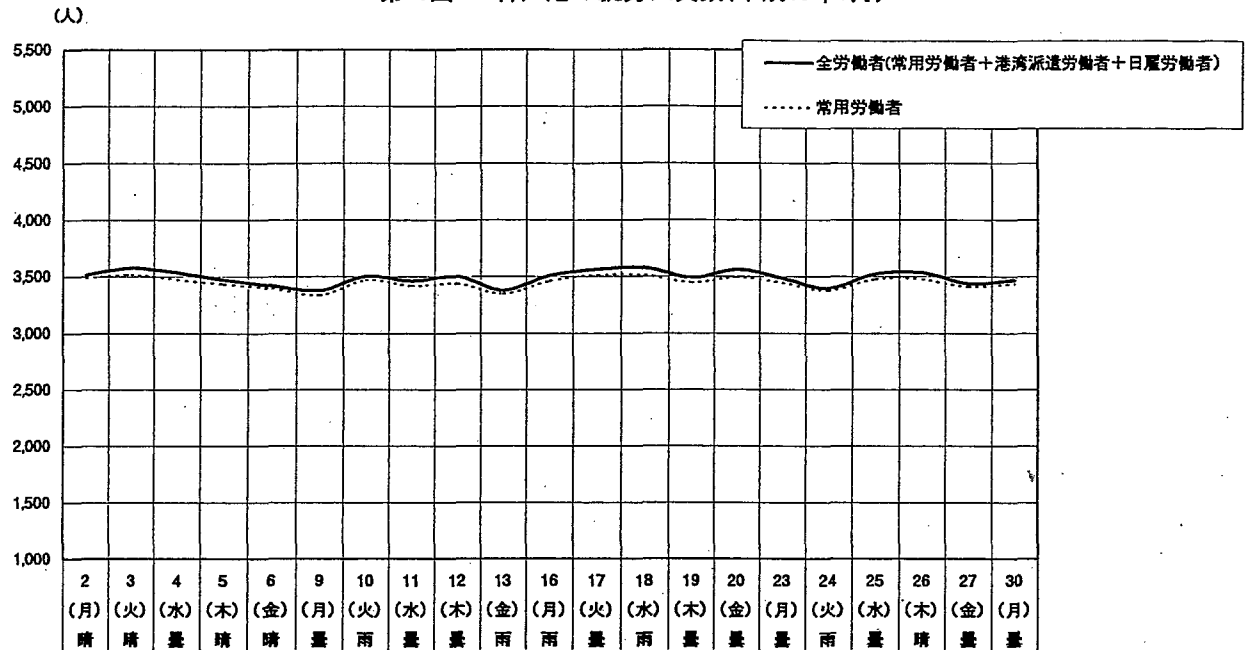
第26図-3 名古屋港の就労人員数(平成15年6月)



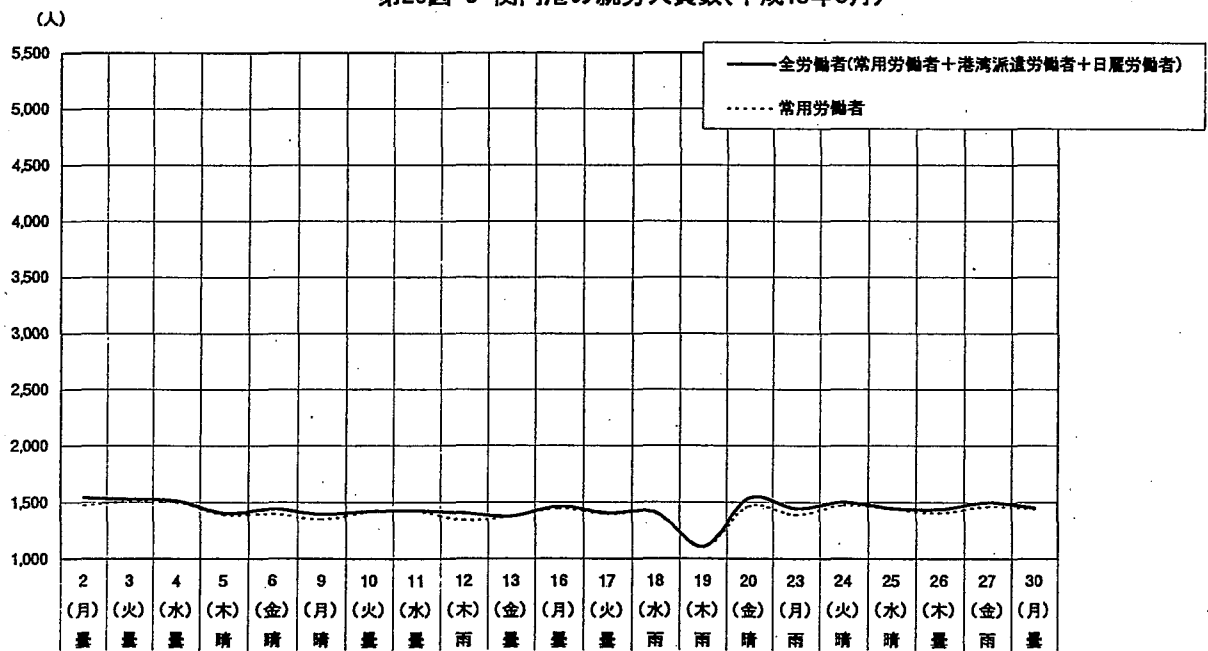
第26図-4 大阪港の就労人員数(平成15年6月)



第26図-5 神戸港の就労人員数(平成15年6月)



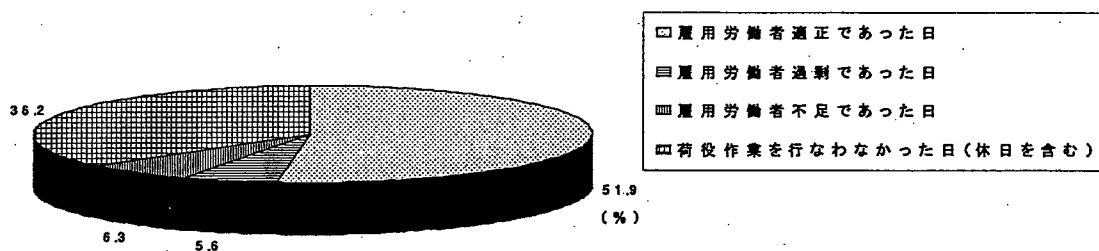
第26図-6 関門港の就労人員数(平成15年6月)



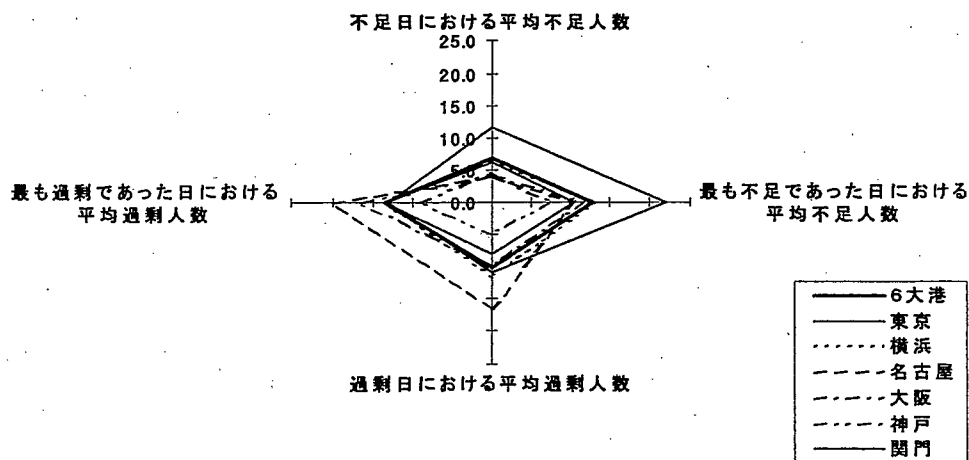
(6) 港湾労働者の過不足

荷役作業を行う際、雇用労働者で適正であった日が 51.9%、雇用労働者で過剰であった日が 5.6%、雇用労働者で不足であった日が 6.3%、休日を含んだ荷役作業を行わなかった日が 36.2%となっている。また、1 事業所あたり不足日における平均不足人数が 6.8 人、過剰日における平均過剰人数が 10.1 人となっており、最も不足であった日における平均不足人数は 12.7 人、最も過剰であった日における平均過剰人数は 13.5 人となっている。

第 27 図 労働者の過不足状況



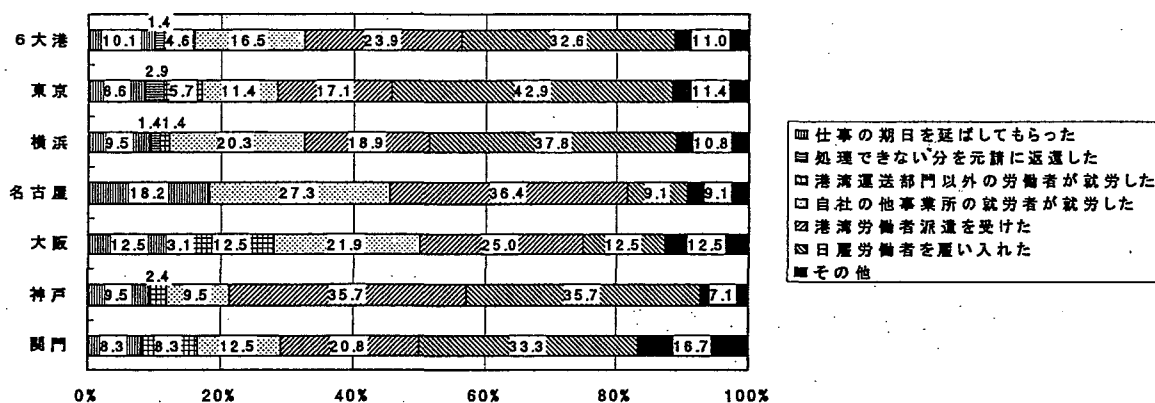
第 28 図 月間過剰人員・不足人員



(7) 不足の場合の対応方法

常用労働者で不足の場合の対応方法として6大港全体では多い順に、「日雇労働者を雇い入れた」32.6%「港湾労働者派遣を受けた」23.9%、「自社の他事業所の労働者が就労した」16.5%、「仕事の期日を延ばしてもらった」10.1%、「港湾運送部門以外の労働者が就労した」4.6%、「処理できない分を元請けに返還した」1.4%、「その他」11.0%となっている。

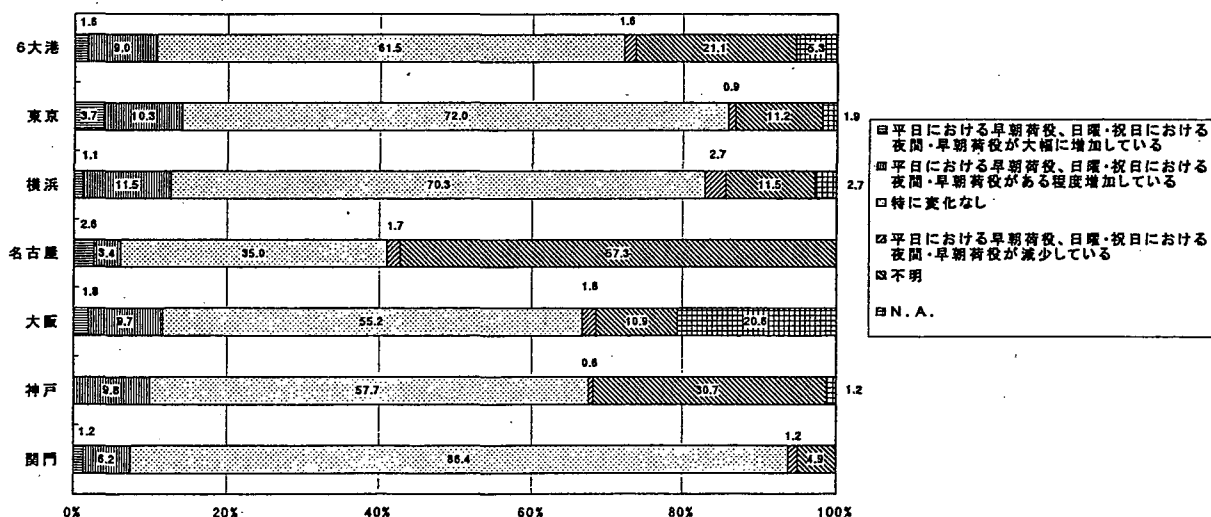
第29図 常用労働者で不足の場合の対応方法



(8) 24時間364日フルオープン化に伴う最近の荷役状況の変化

24時間364日フルオープン化に伴う最近の荷役状況の変化は、6大港全体として多い順に、「特に変化なし」が61.5%、「不明」が21.1%、「平日における早朝荷役、日曜・祝日における夜間・早朝荷役がある程度増加している」が9.0%、「平日における早朝荷役、日曜・祝日における夜間・早朝荷役が大幅に増加している」が1.6%となっている。

第30図 24時間フルオープン化に伴う最近の荷役状況の変化別割合

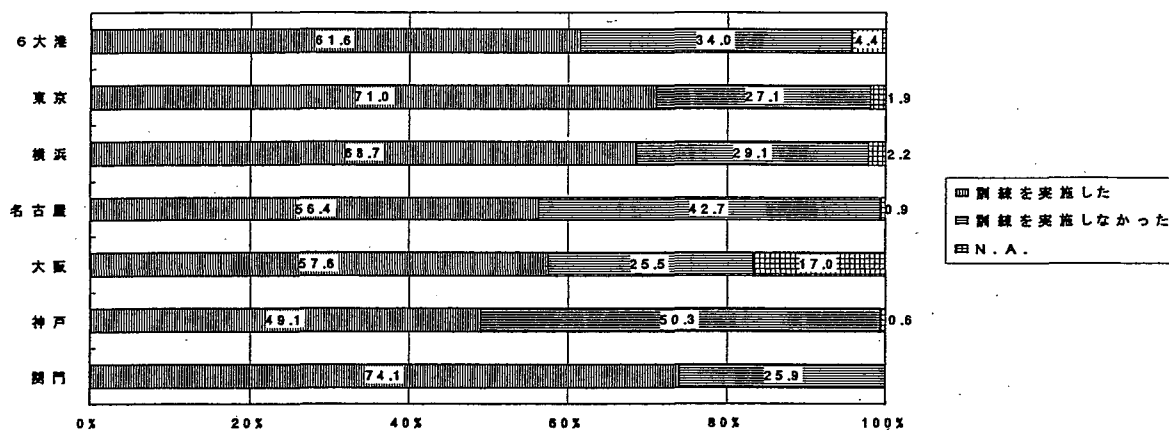


6 教育訓練の実施状況

(1) 教育訓練の実施の有無

過去1年間（平成14年7月～平成15年6月）に教育訓練を実施した事業所は61.6%となっている。港別に「訓練を実施した」事業所の割合を見ると、関門港、東京港では比較的その割合が高く、神戸港で最も低くなっている。

第31図 教育訓練の実施の有無

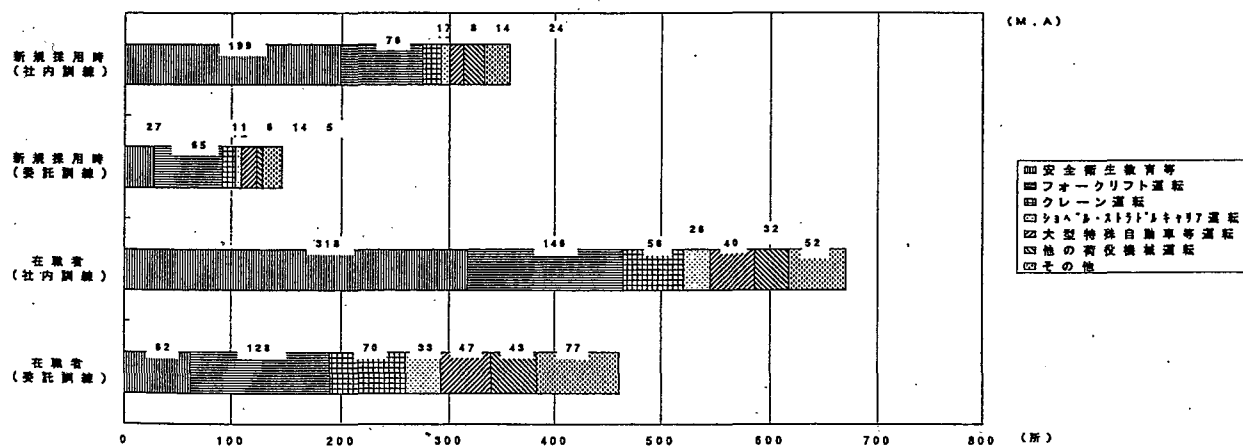


(2) 教育訓練の実施方法

教育訓練の実施方法は新規採用時訓練では、社内訓練を実施した事業所が357所、委託訓練を実施した事業所が145所となっており、在職者訓練では社内訓練を実施した事業所が670所、委託訓練を実施した事業所が460所となっている。

新規採用時訓練の社内訓練で最も多いものは安全衛生教育等の199所で55.7%、フォークリフト運転が76所で21.3%。委託訓練では、フォークリフト運転が65所で44.8%、安全衛生教育等が27所で18.6%、大型特殊自動車等運転が14所で9.7%、クレーン運転が11所で7.6%となっている。在職者訓練の社内訓練では、多いものは安全衛生教育等の318所で47.5%、フォークリフト運転の146所で21.8%。委託訓練では、フォークリフト運転の128所で27.8%、クレーン運転が70所で15.2%、安全衛生教育等が62所で13.5%、大型特殊自動車等運転が47所で10.2%となっている。

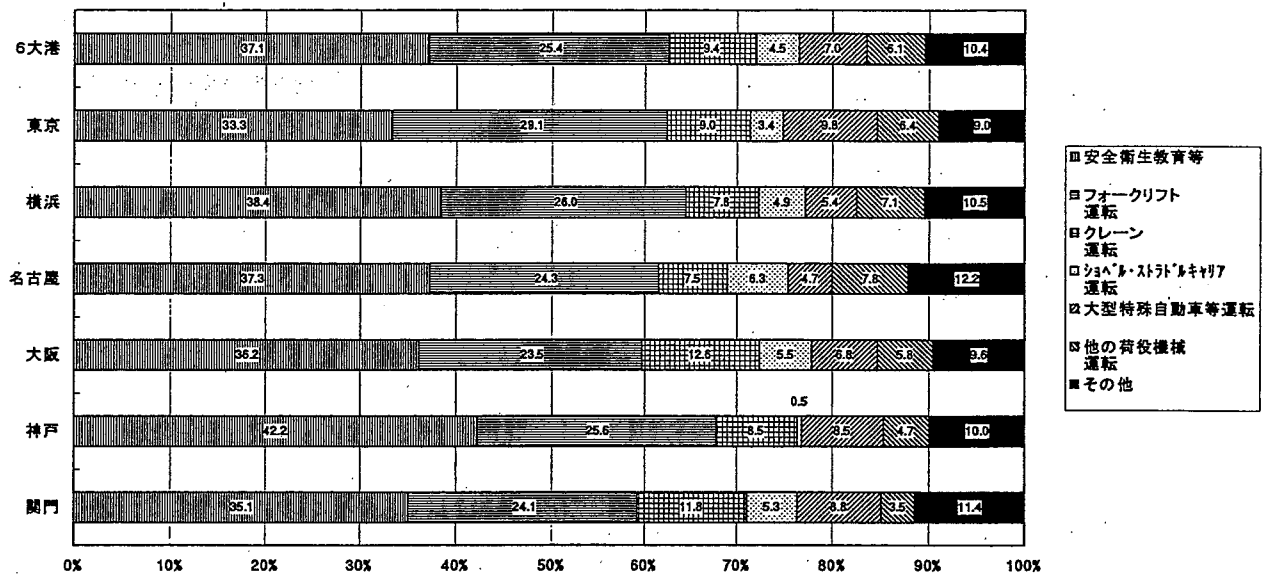
第32図 教育訓練の実施事業所数



(3)教育訓練の種類

教育訓練の実施種類は6大港では安全衛生教育等が37.1%、フォークリフト運転が25.4%、クレーン運転が9.4%、ショベル・ストラドル運転が4.5%、大型特殊自動車等運転が7.0%、他の荷役機械運転が6.1%、その他が10.4%となっている。

第33図 教育訓練の種類



(4)実施しなかった理由

教育訓練を実施しなかった理由は、6大港では、「対象者がいない」43.0%、「時間がない」15.2%、「費用がかさむ」8.0%、「ノウハウがわからない」3.2%、「講師がいない」4.3%となっている。

第34図 教育訓練を実施しなかった理由

