

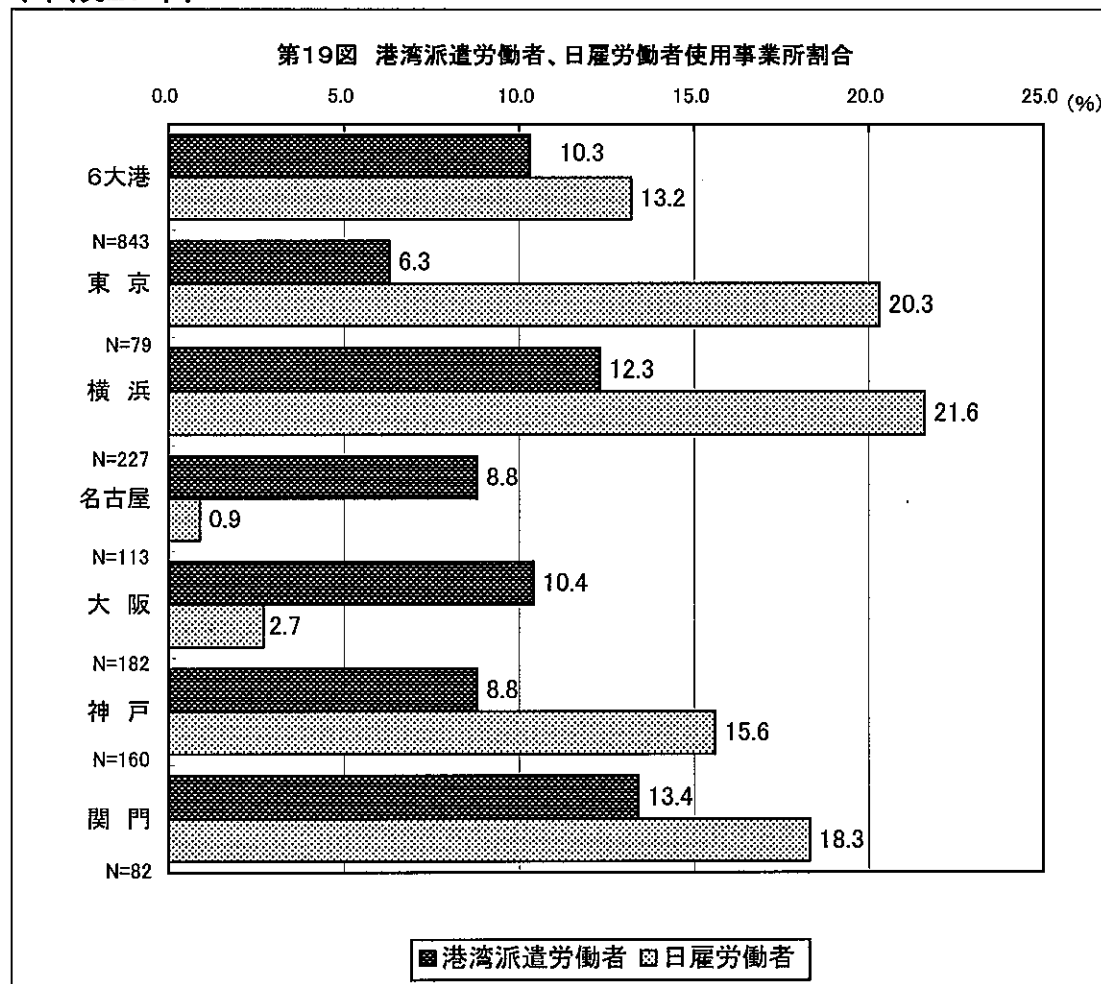
4 港湾派遣労働者及び日雇労働者の利用に関する状況

(1) 使用事業所割合

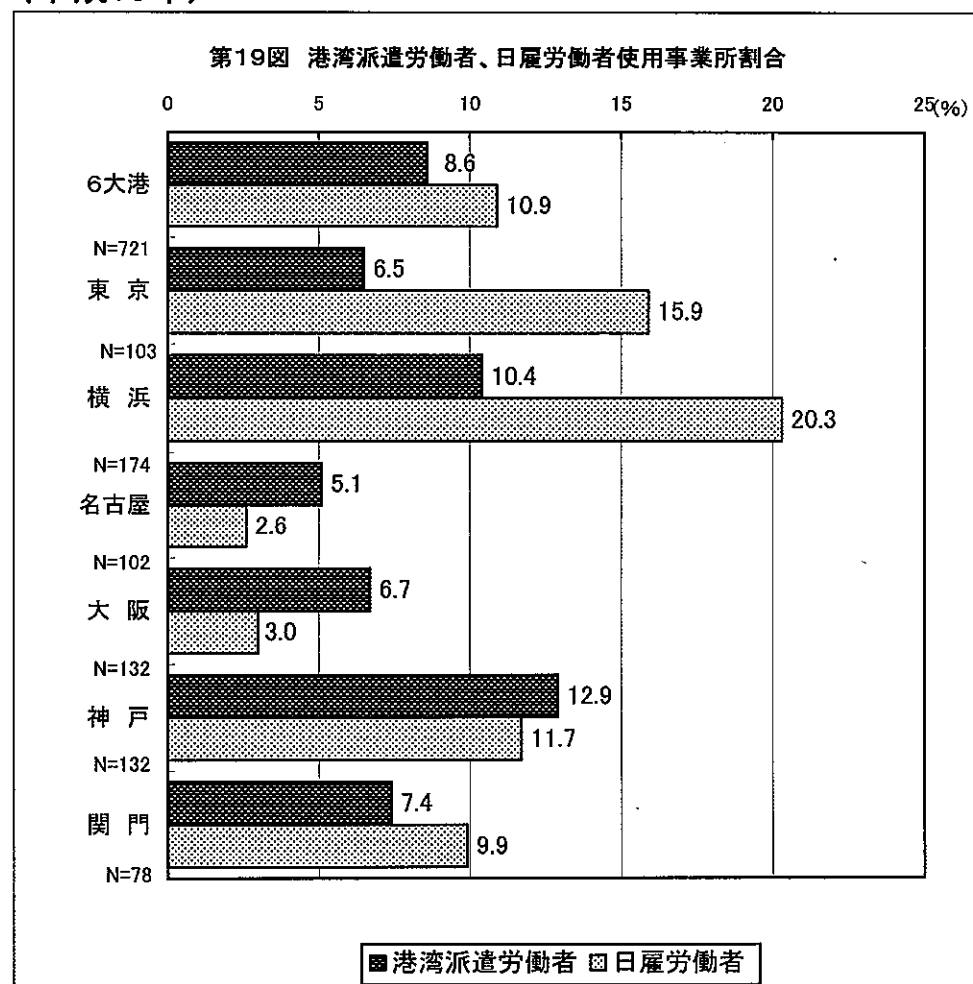
6大港全体では、「港湾派遣労働者」が8.6%(平成15年)から10.3%(平成20年)に、「日雇労働者」が10.9%(平成15年)から13.2%(平成20年)に増加している。港湾別では、名古屋・大阪で、平成20年、平成15年ともに「港湾派遣労働者」が「日雇労働者」を上回っている。一方、神戸では、「港湾派遣労働者」が平成15年に比べ減少、「日雇労働者」が平成15年に比べ増加したことにより、平成20年では「日雇労働者」が「港湾派遣労働者」を上回っている。

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)



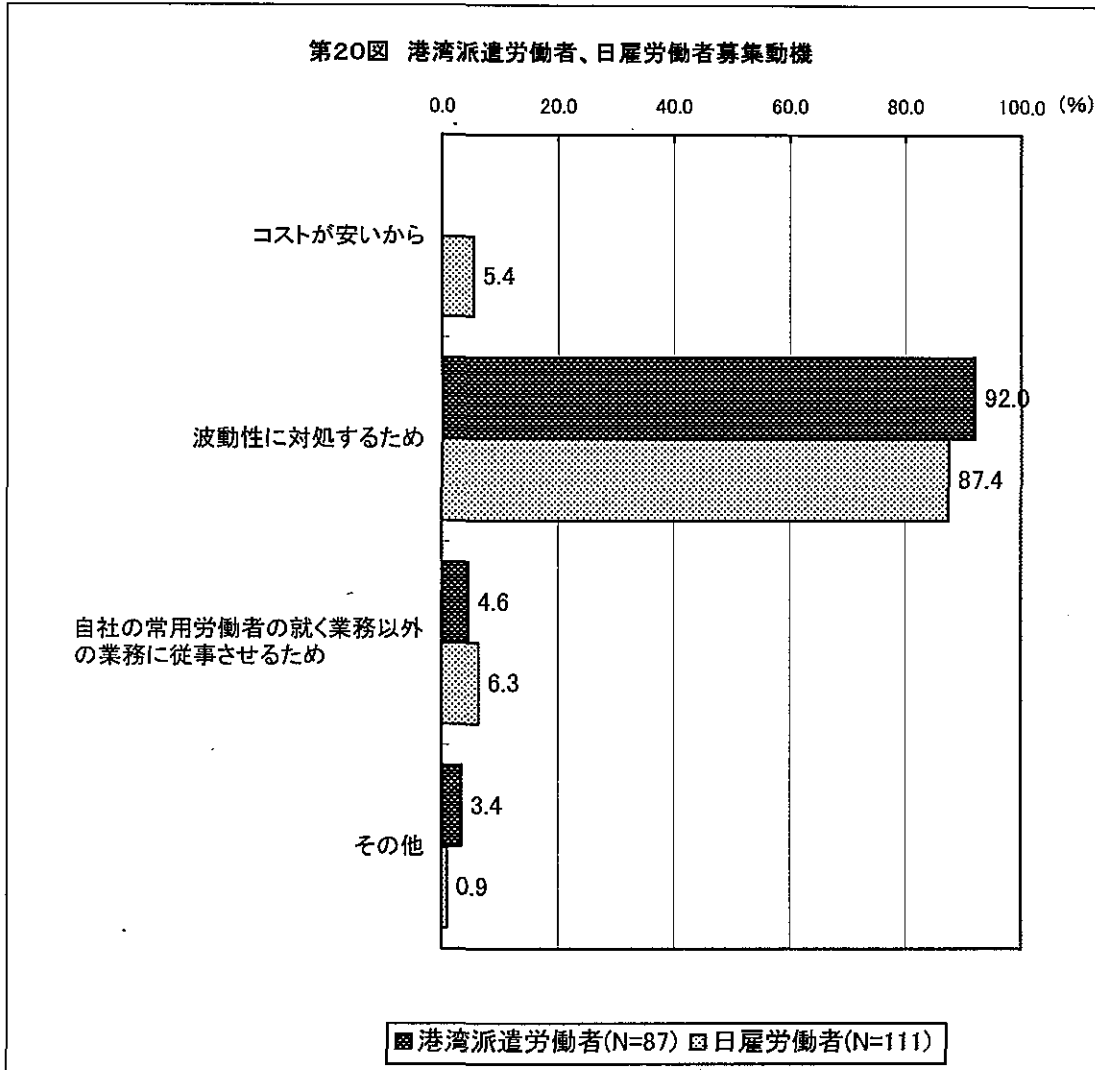
(平成15年)



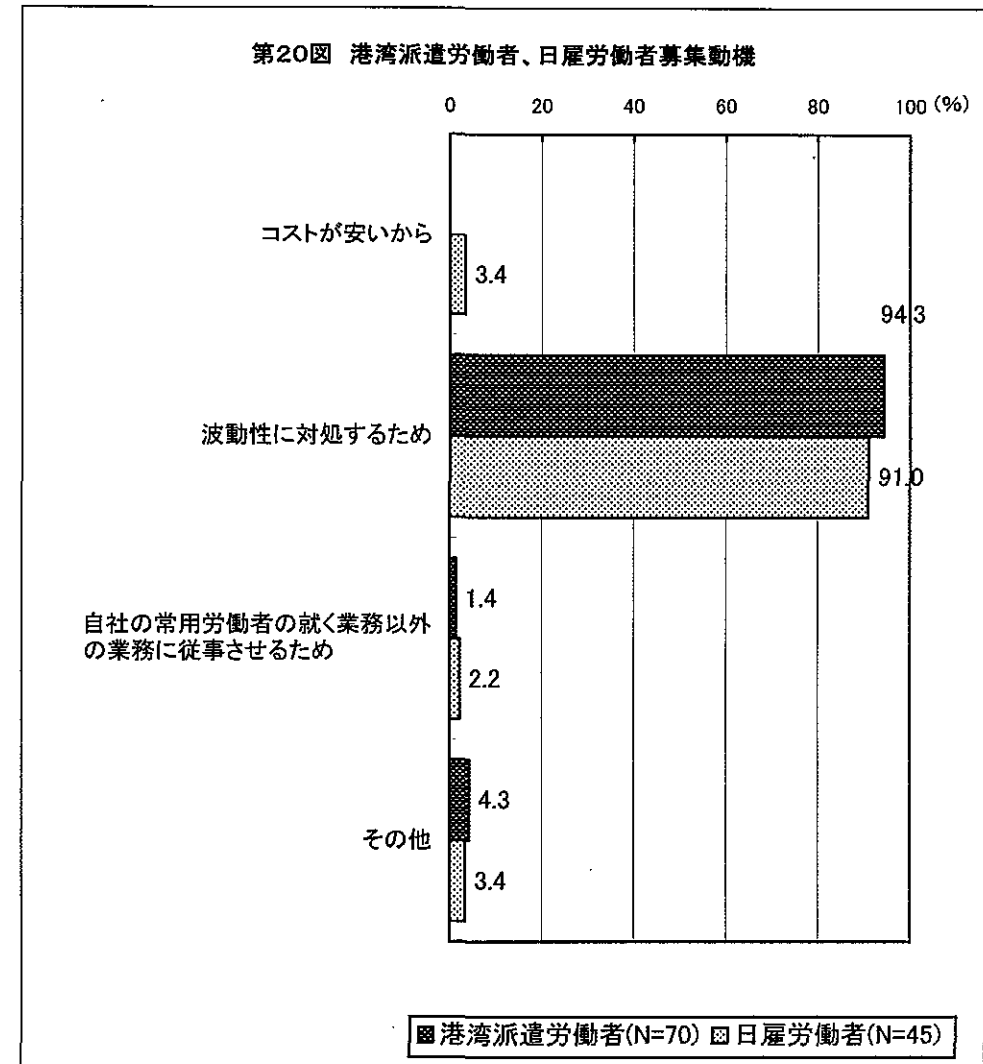
(2) 募集動機

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)

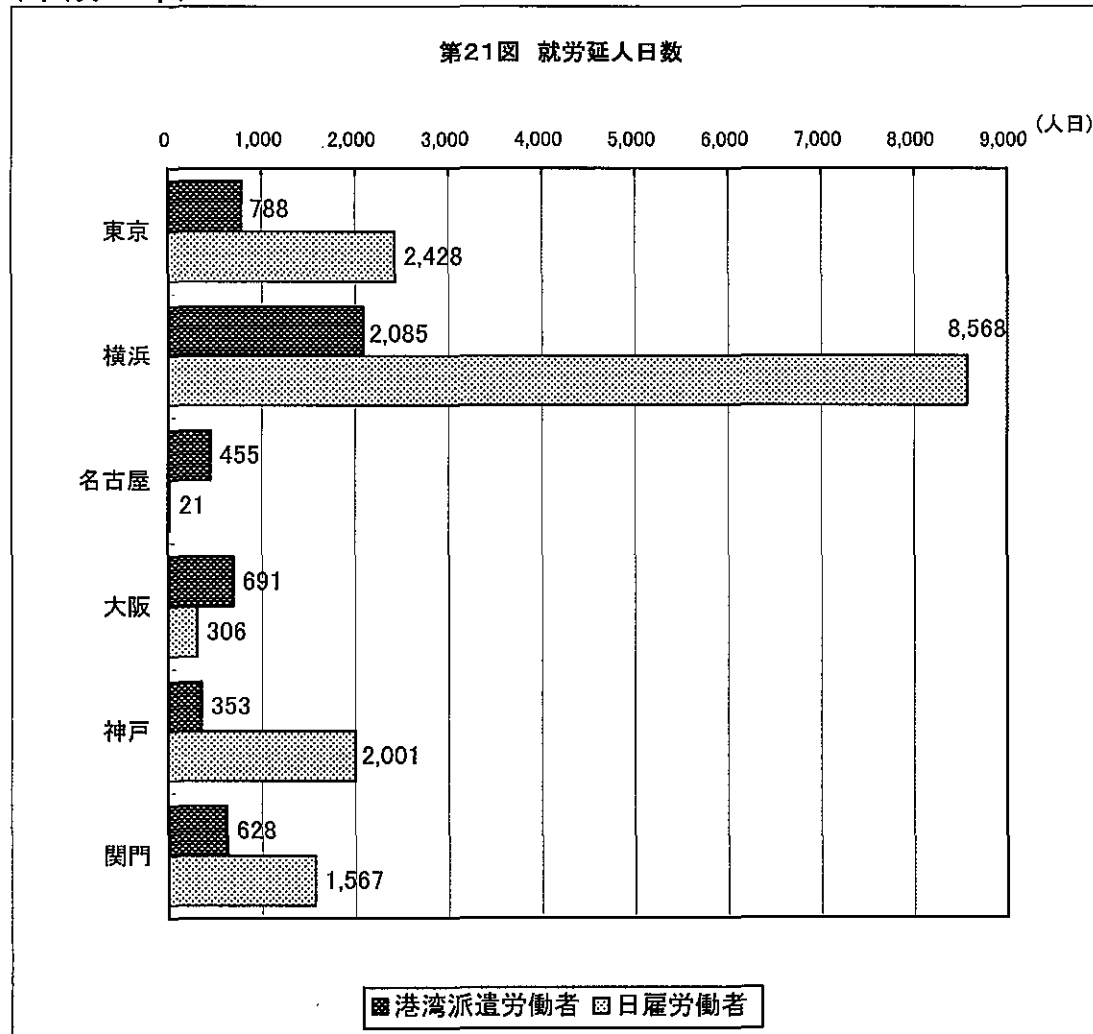


(3) 就労延人数

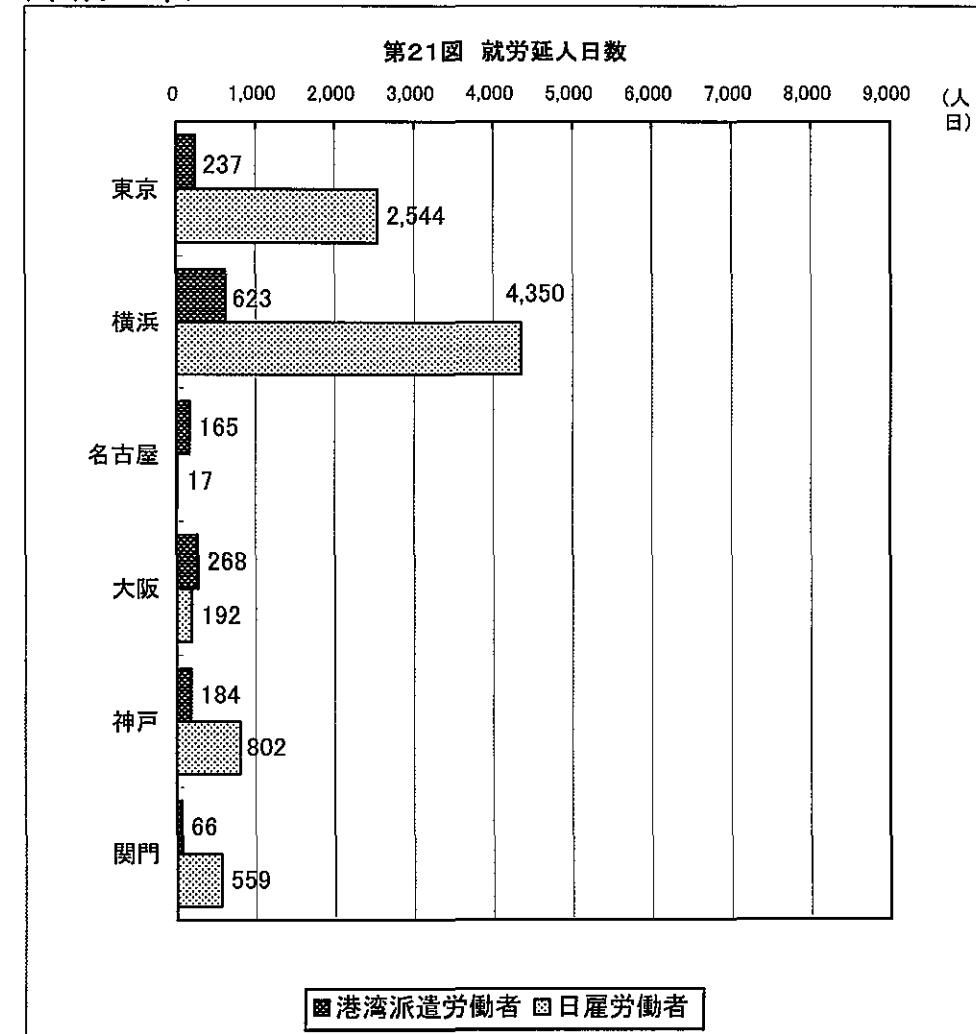
港湾別では、名古屋、大阪で、平成20年、平成15年のいずれにおいても「港湾派遣労働者」が「日雇労働者」を上回っている。また、横浜で「日雇労働者」が4,350人日(平成15年)となっていたものが、8,568人日(平成20年)となり、大幅に増加している。

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)



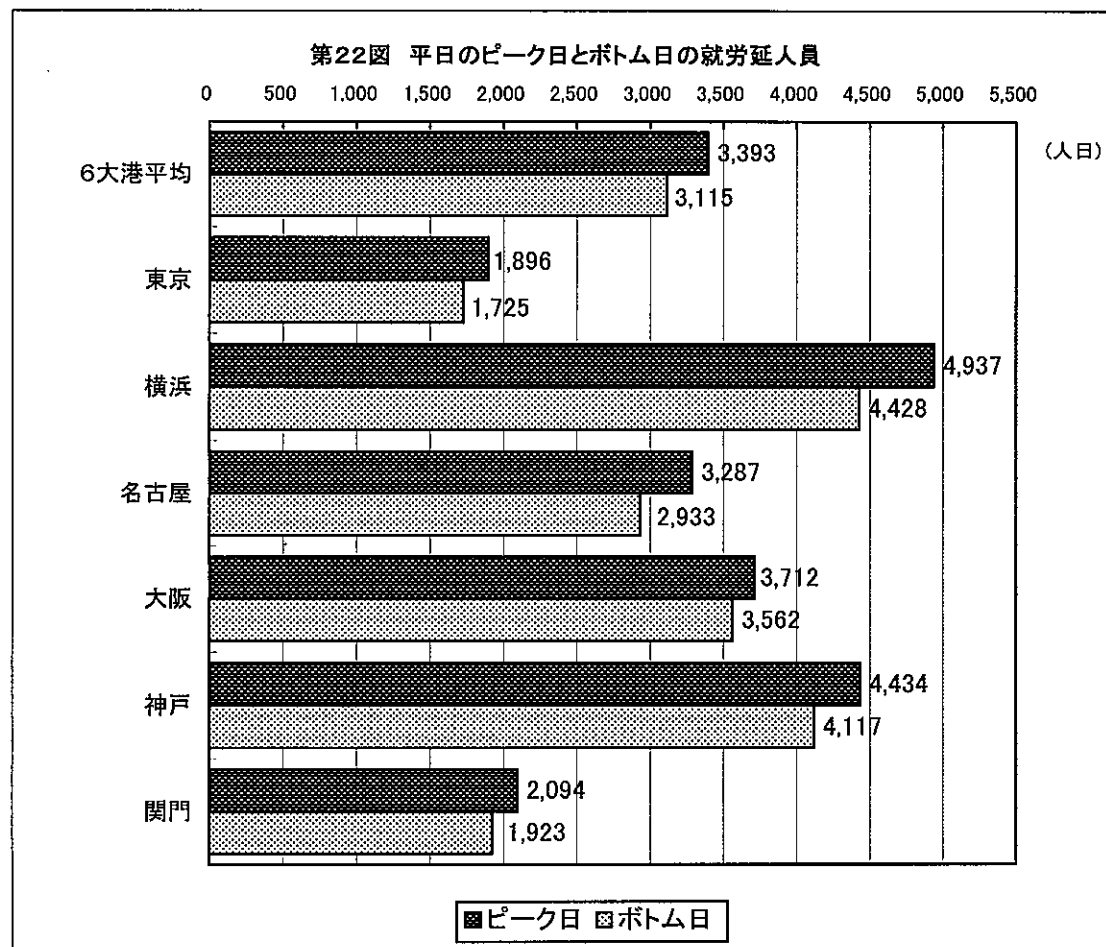
5 荷役の波動性に関する状況

(1) 波動性の大きさ

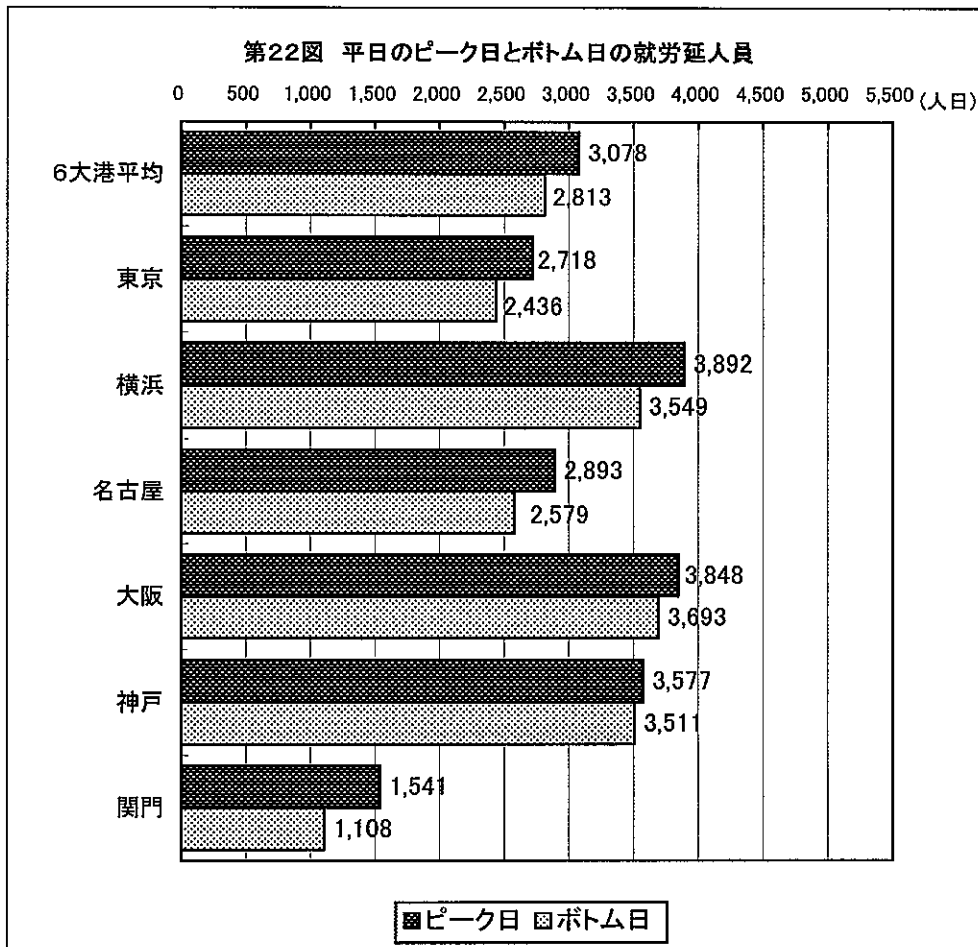
「ピーク日」と「ボトム日」の差(波動性の大きさ)について、6大港平均では265人日(平成15年)、278人日(平成20年)と大幅な差異はない。港湾別では、横浜で343人日(平成15年)から509人日(平成20年)に、神戸で66人日(平成15年)から317人日(平成20年)に、それぞれ大幅に増加している。

これらより、横浜・神戸において、他港湾と異なる何らかの事情によって「ピーク日」と「ボトム日」の差(波動性の大きさ)が増加している傾向と考えられる。

(平成20年)



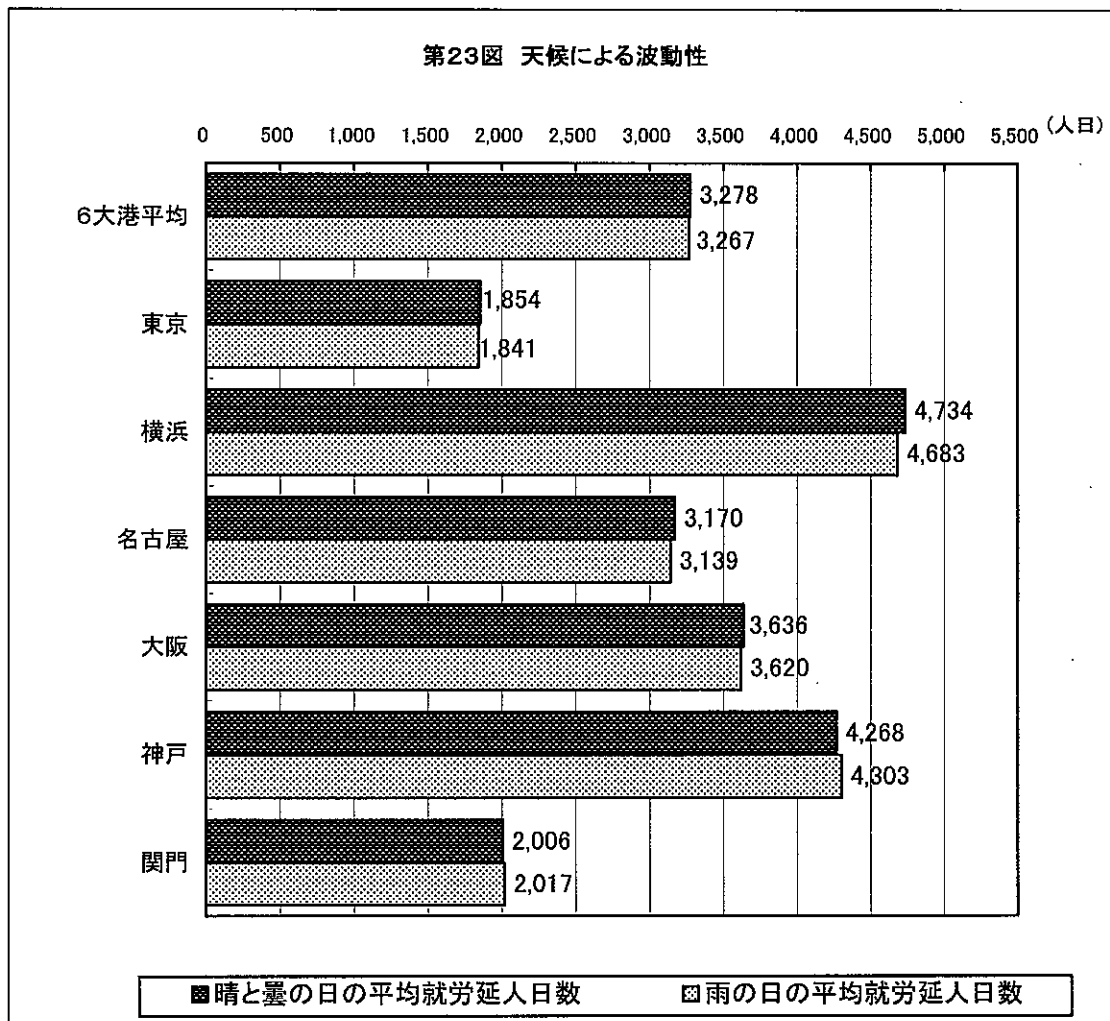
(平成15年)



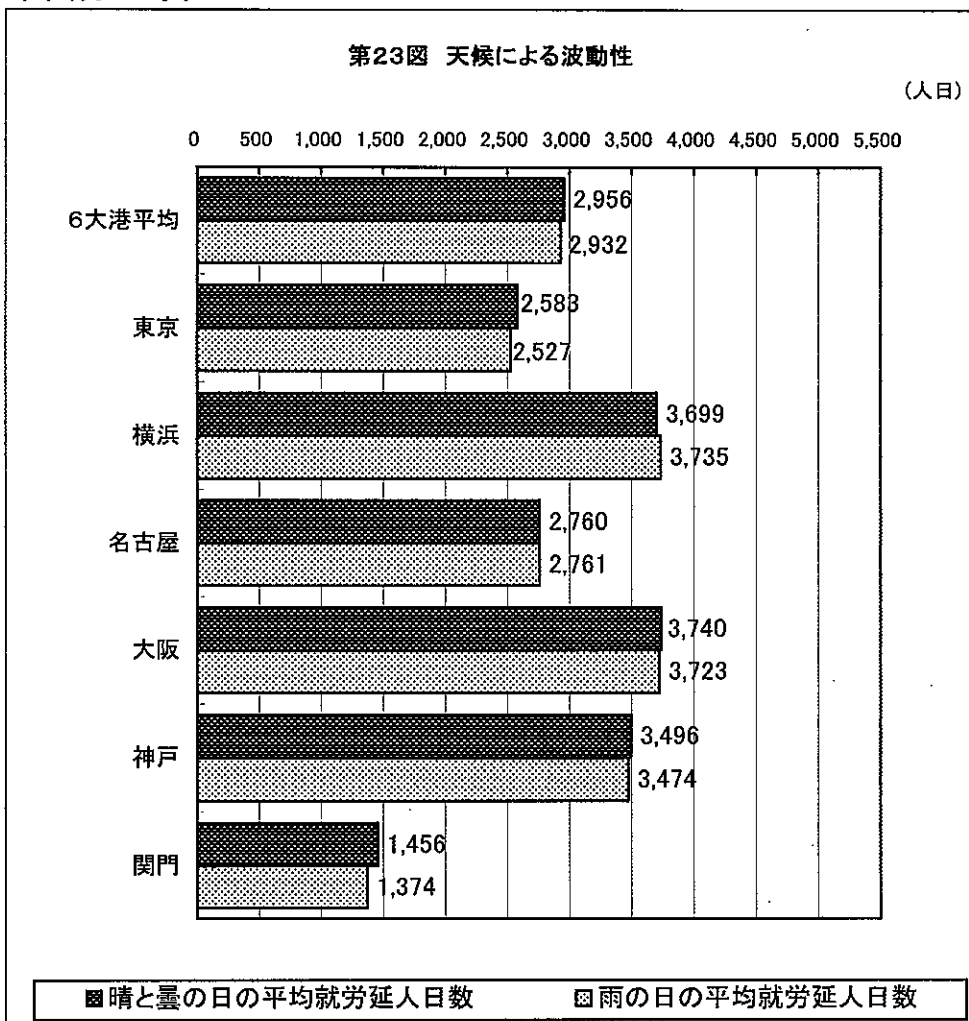
(2)天候による波動性

「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15年いずれにおいても大幅な差異は見られない。

(平成20年)



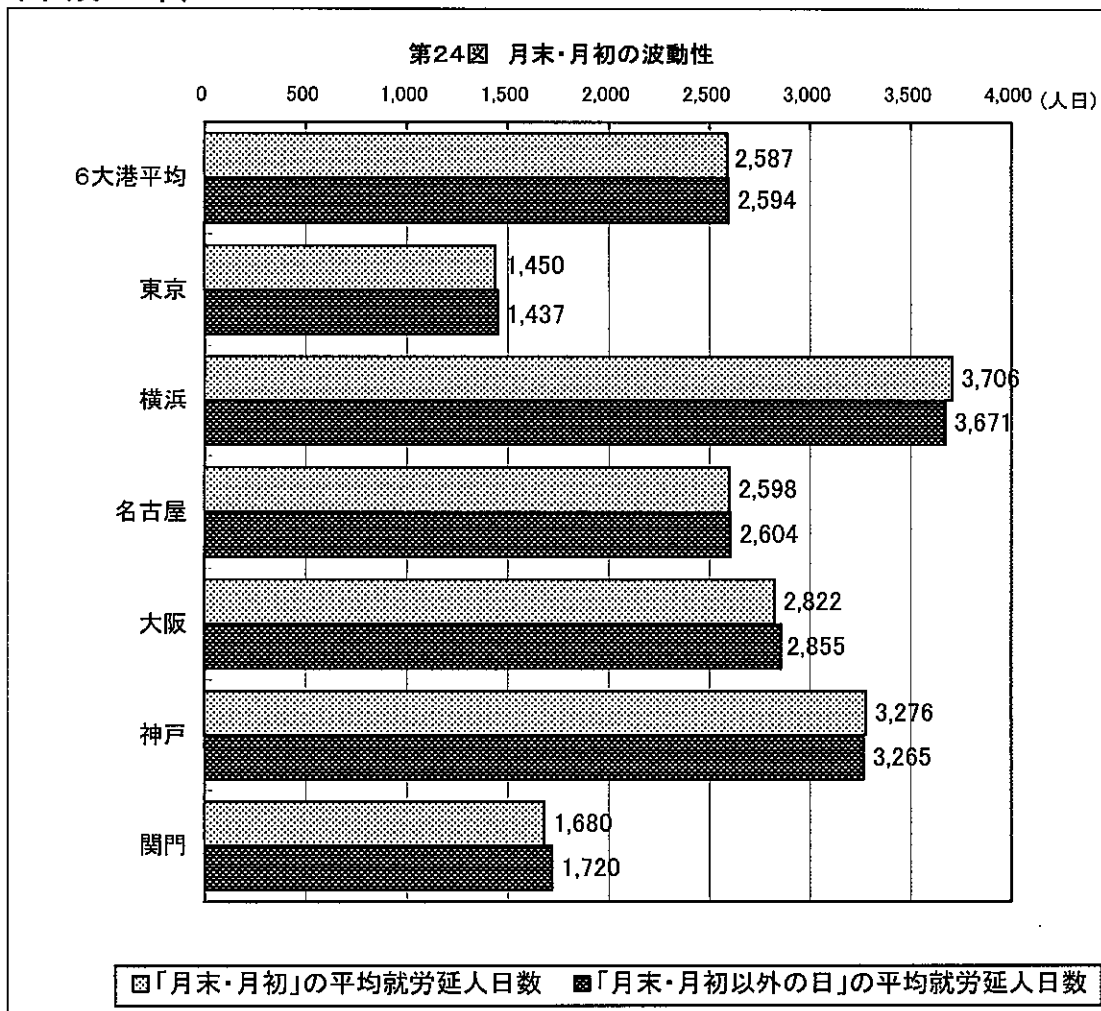
(平成15年)



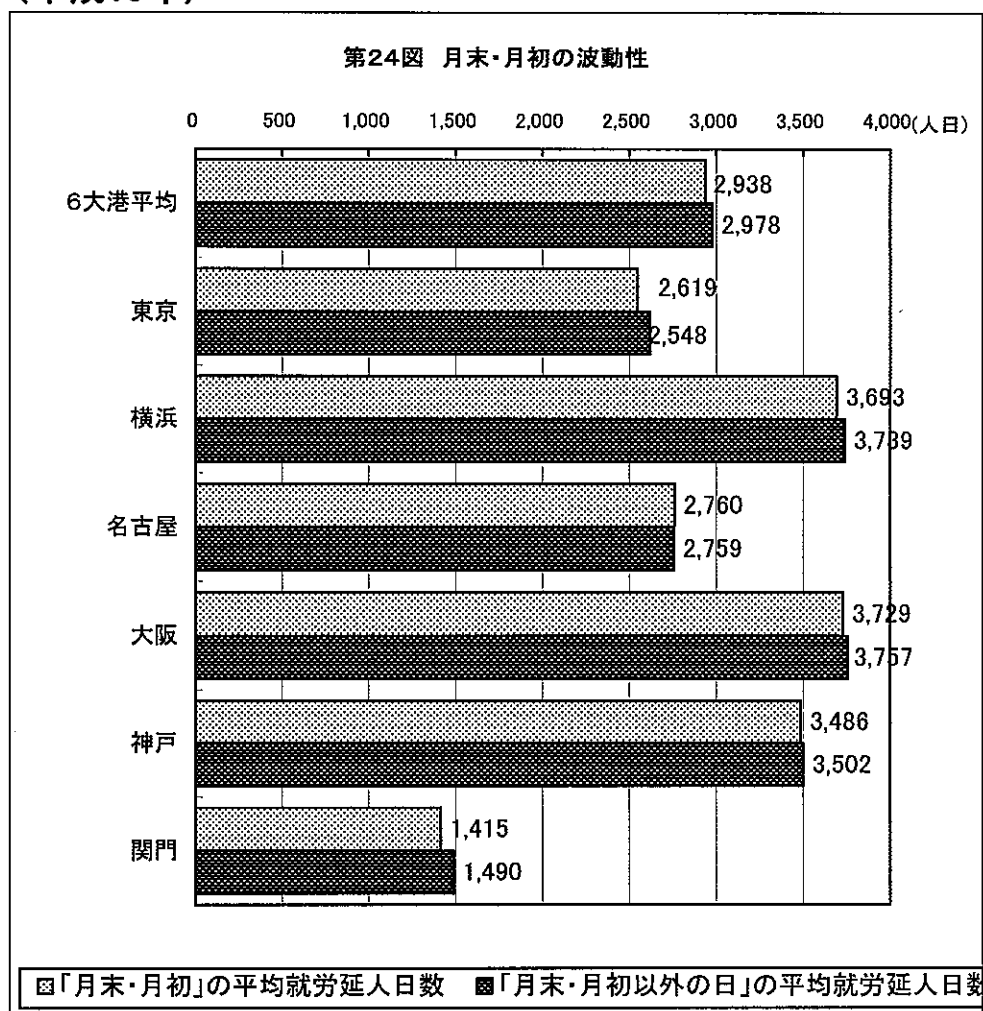
(3) 月末・月初の波動性

「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20年)



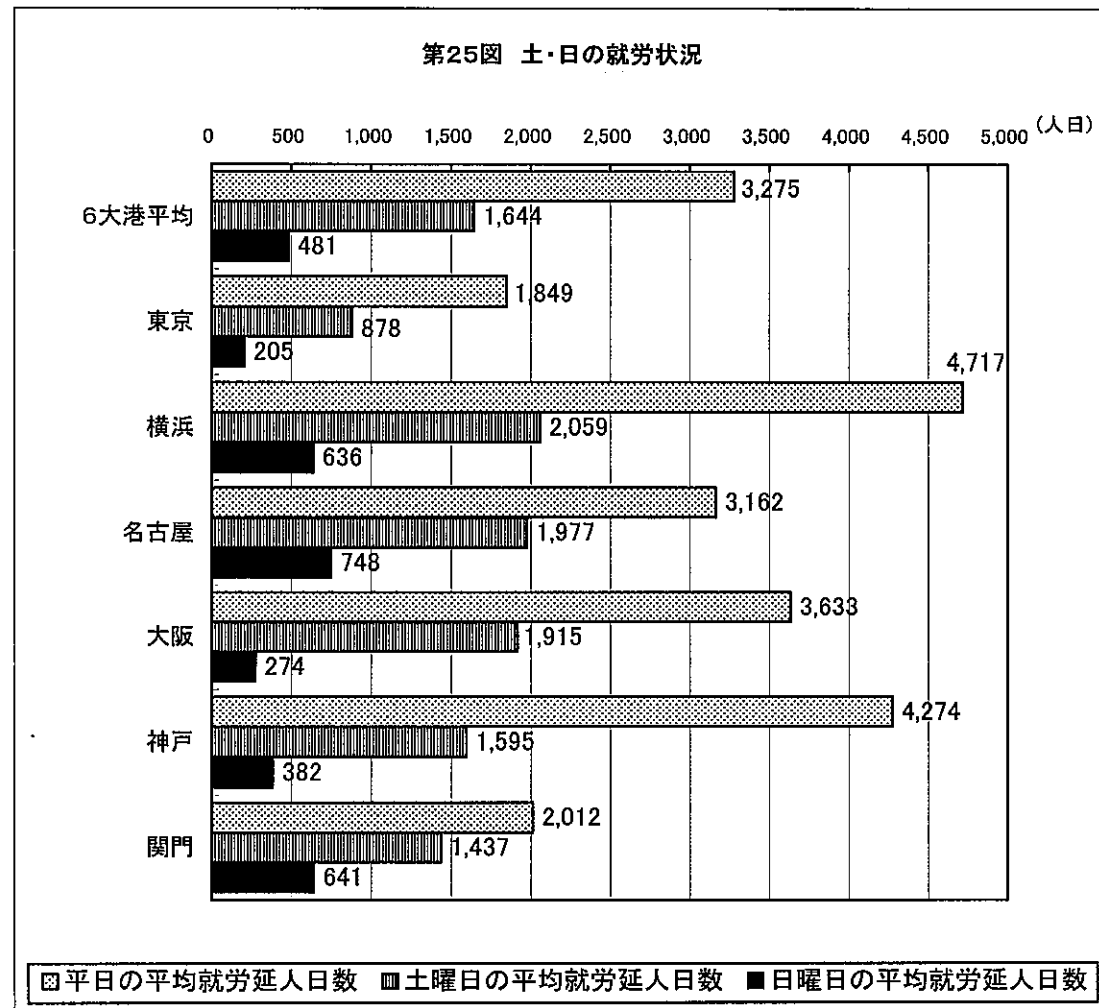
(平成15年)



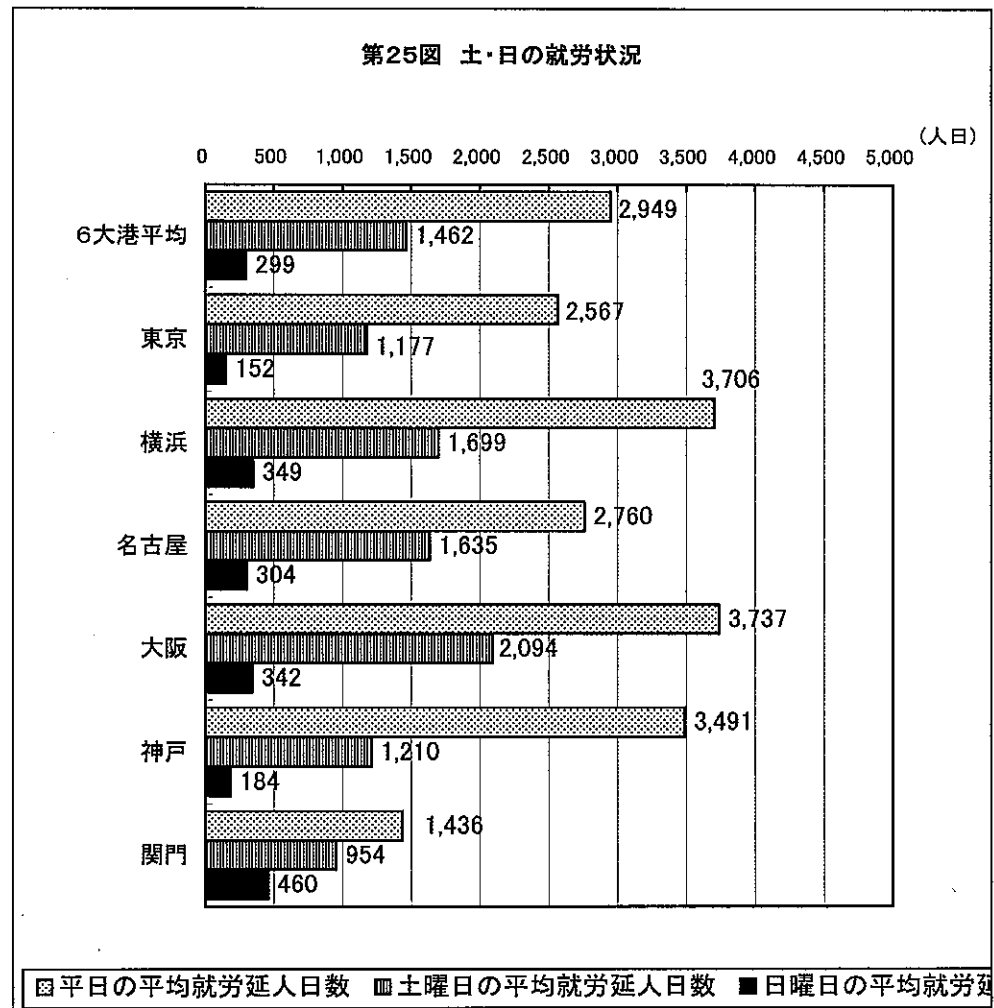
(4)土・日の就労状況

6大港平均では、土曜日について1,462人日(平成15年)から1,644人日(平成20年)に、日曜日について299人日(平成15年)から481人日(平成20年)にいずれも増加している。港湾別では、横浜・名古屋・関門で、土・日いずれについても増加している。これらより、荷役量の増加等に伴い、平日の就労のみならず、土曜日や日曜日の就労も概ね増加している傾向と考えられる。

(平成20年)



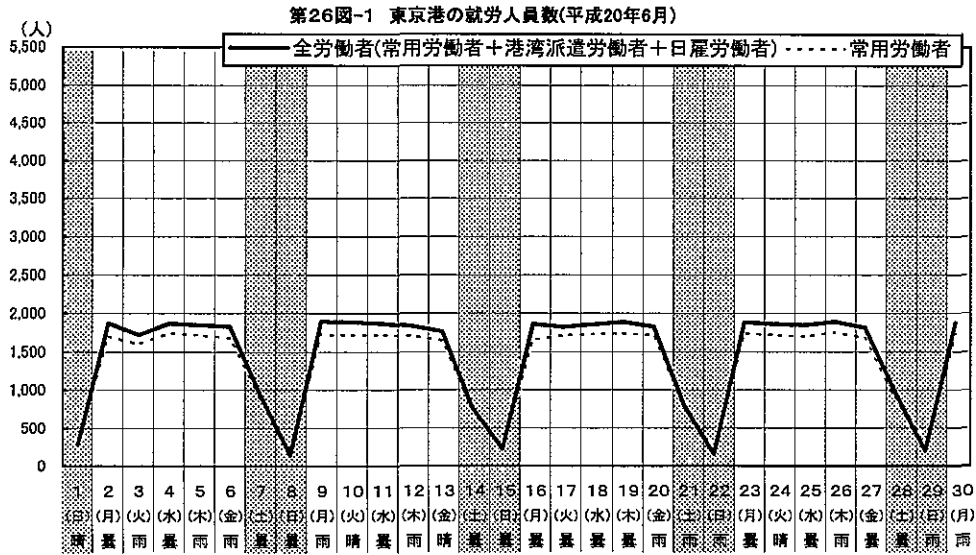
(平成15年)



(5) 港別日々の波動性

平成20年、平成15年の各港湾いずれにおいても、天候による就労人員数について大幅な差異は見られない。

(平成20年)



(平成15年)

