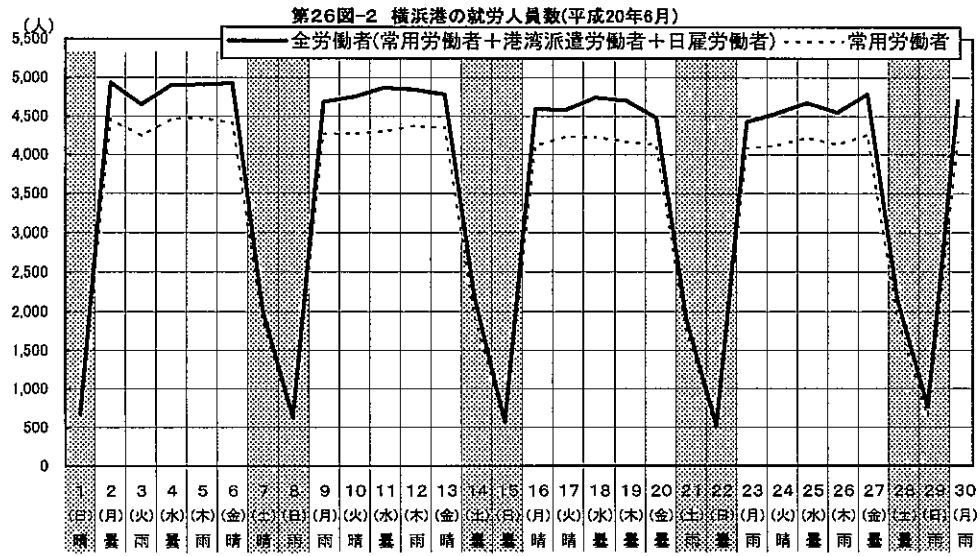
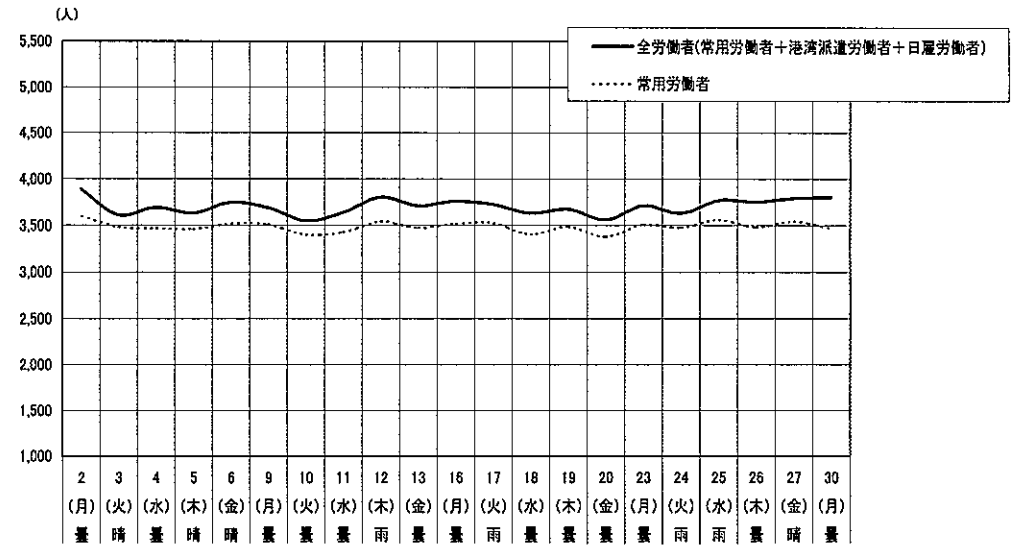


(平成20年)

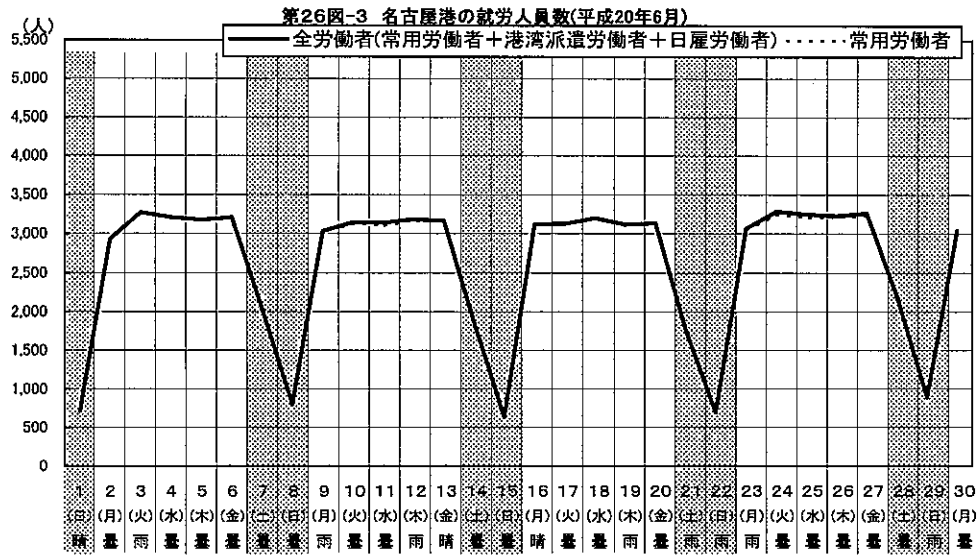


(平成15年)

第26図-2 横浜港の就労人員数(平成15年6月)

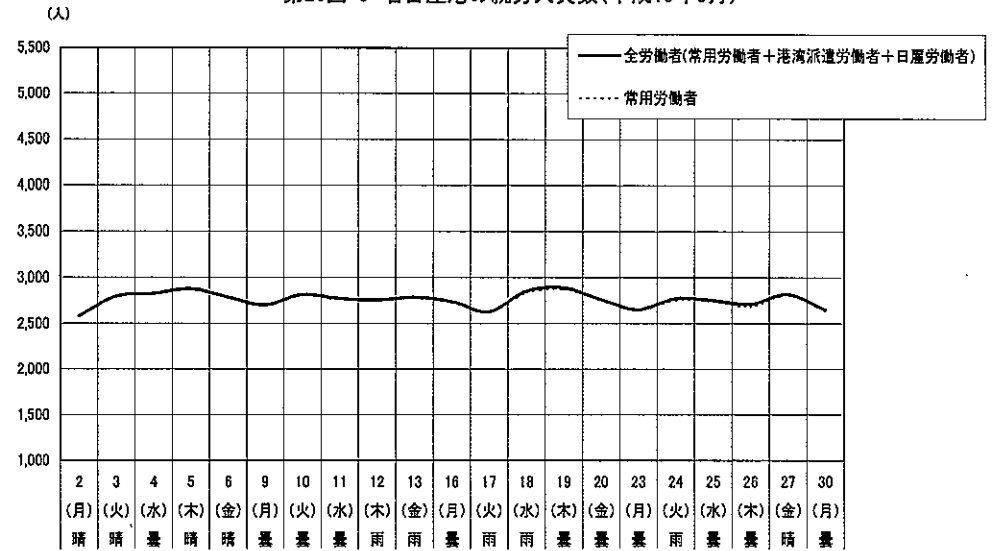


(平成20年)

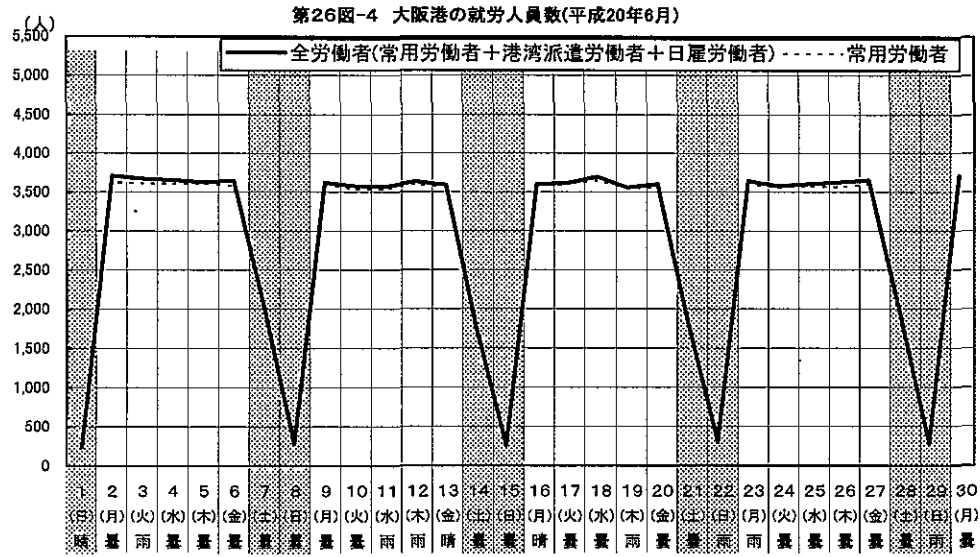


(平成15年)

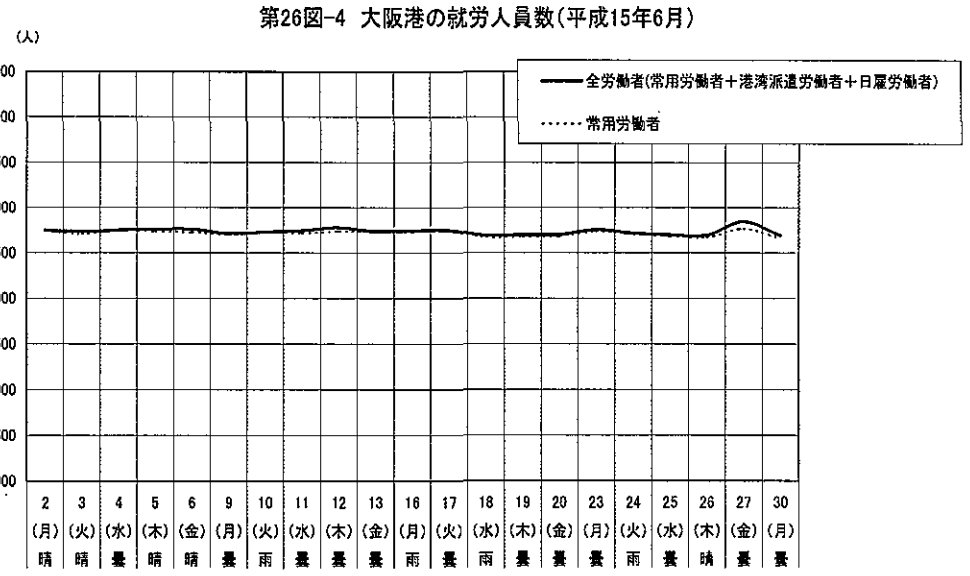
第26図-3 名古屋港の就労人員数(平成15年6月)



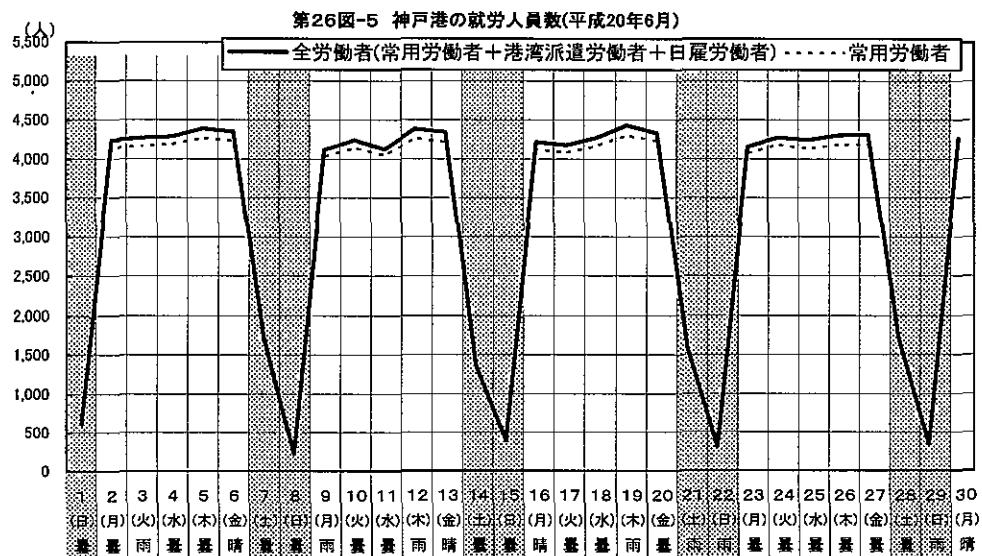
(平成20年)



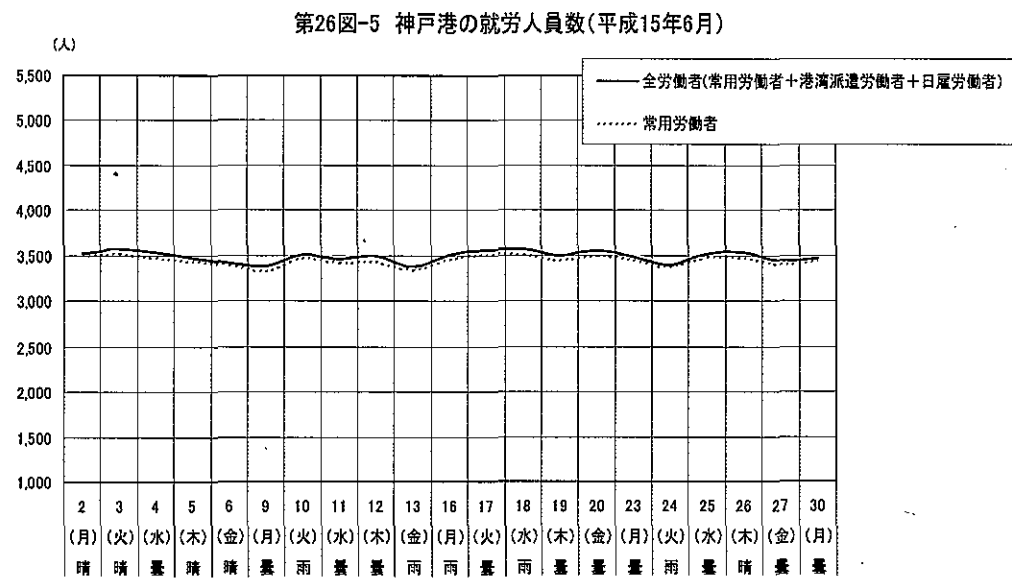
(平成15年)



(平成20年)

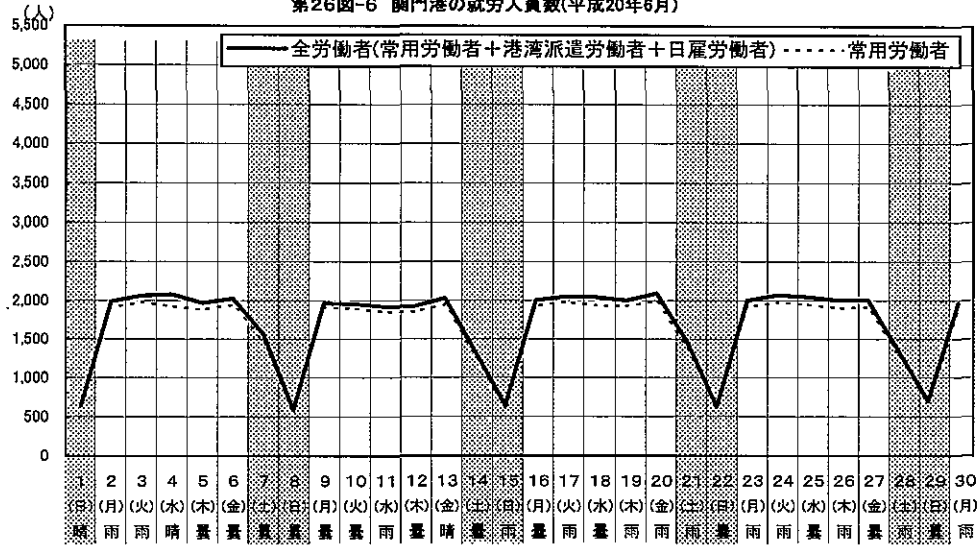


(平成15年)



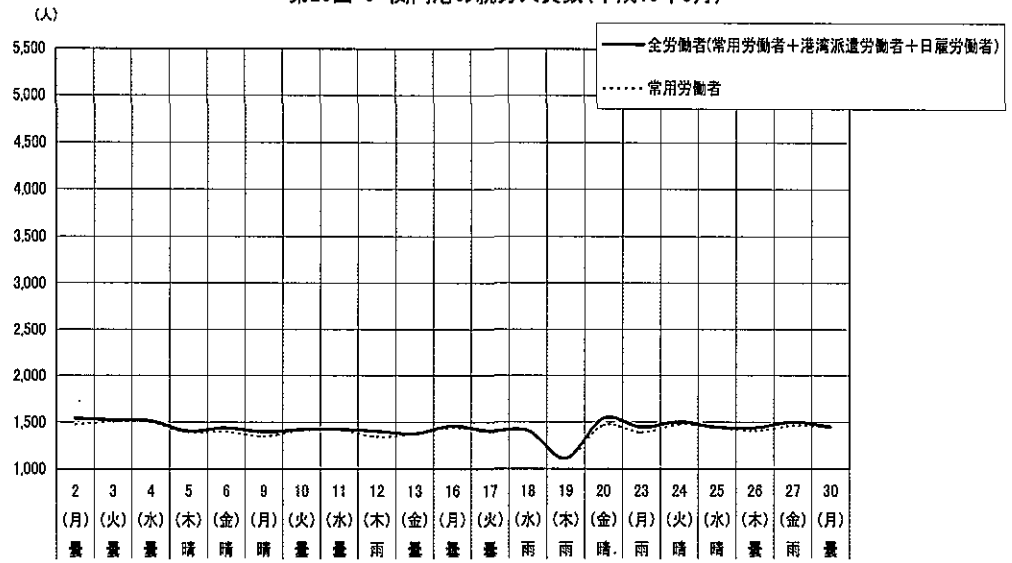
(平成20年)

第26図-6 関門港の就労人員数(平成20年6月)



(平成15年)

第26図-6 関門港の就労人員数(平成15年6月)

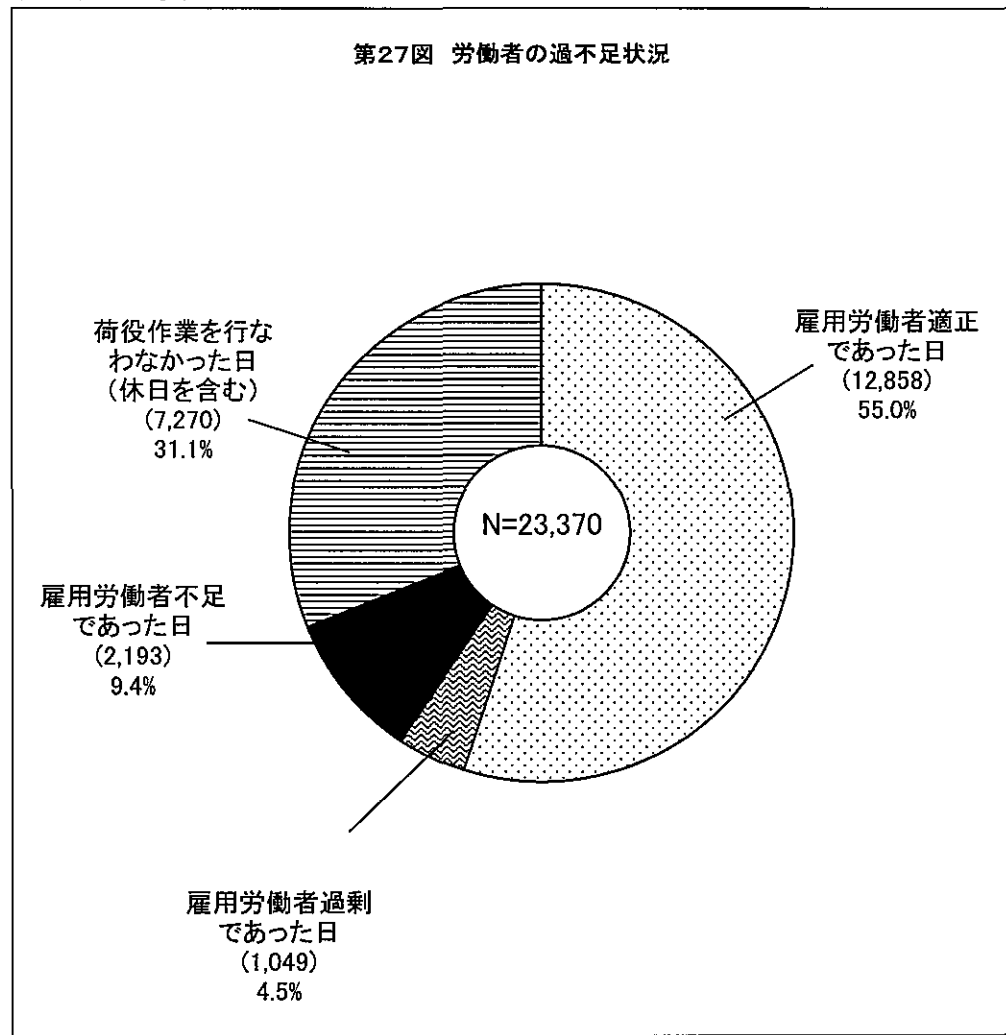


(6) 港湾労働者の過不足

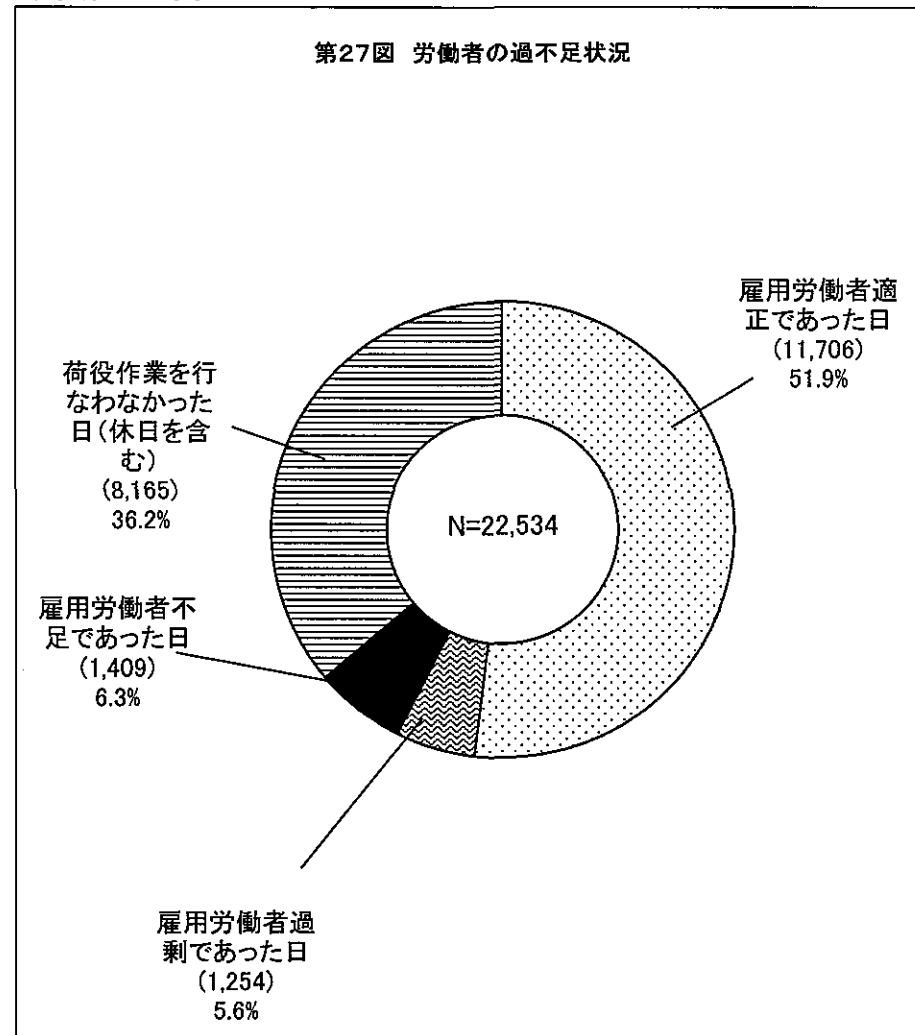
6大港全体では、雇用労働者が適正であった日が55.0%(平成20年)と、平成15年と同じく過半数を占めている。

これらより、荷役量の増加等に伴い、土・日の就労が概ね増加している中において、雇用労働者が不足している状況が若干増加しているものの、港湾労働者の需給バランスは概ね適正な状況と考えられる。

(平成20年)



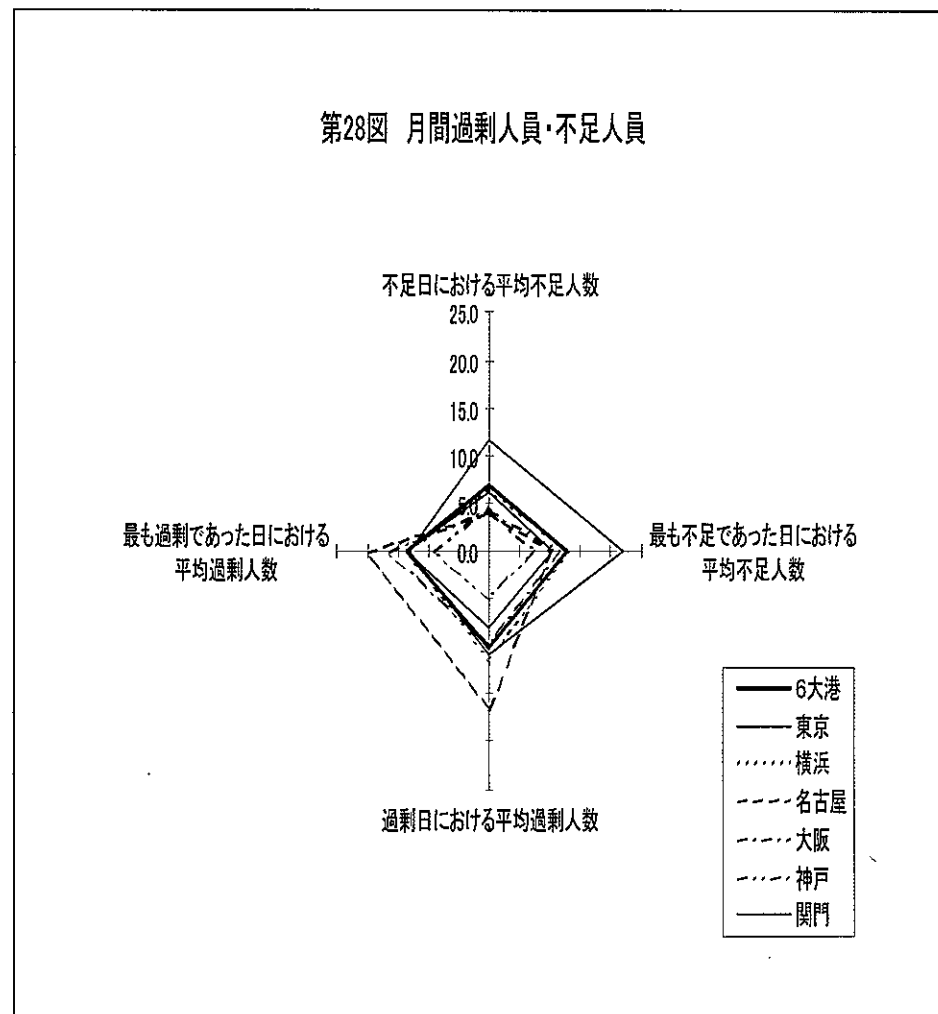
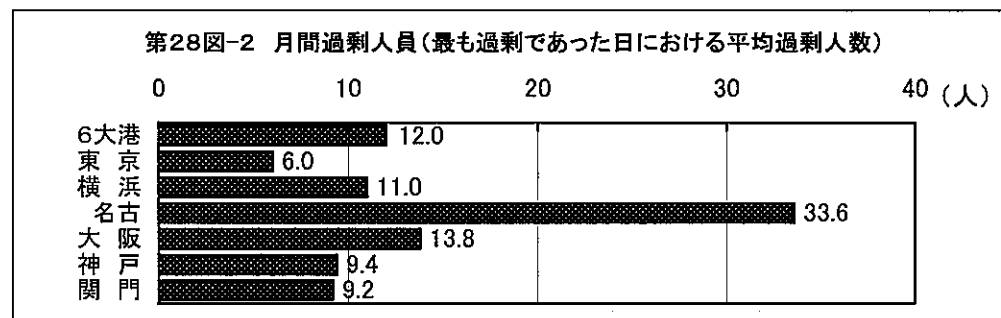
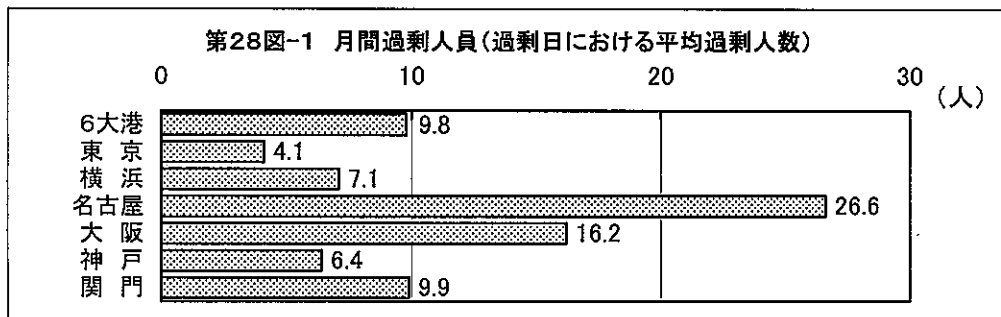
(平成15年)

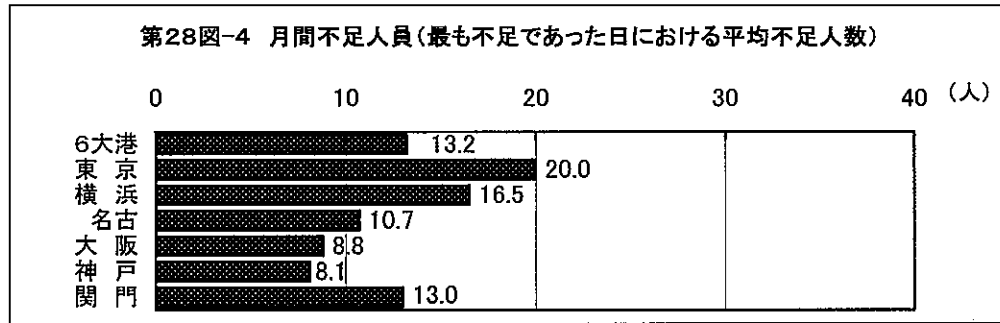
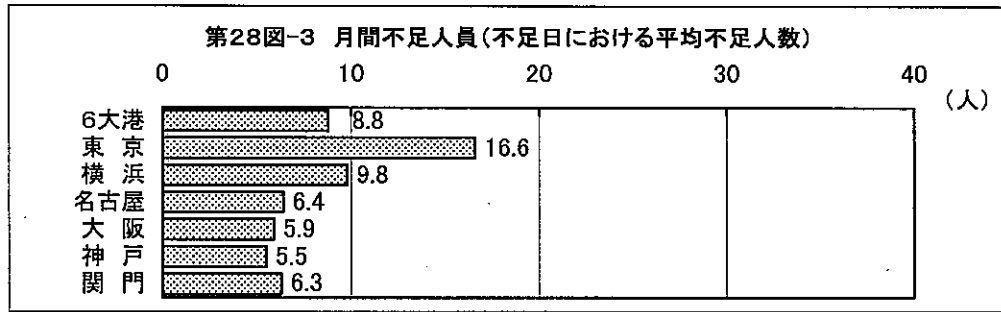


6大港全体では、平成20年において、月間の過剰日における平均過剰人数(9.8人)が不足日における平均不足人数(8.8人)より若干多くなっている。港湾別では、東京において平均不足人数(16.6人)が平均過剰人数(4.1人)より大幅に多くなっている一方、名古屋において平均過剰人数(26.6人)が平均不足人数(6.4人)より大幅に多くなっている。これらにより、平成20年における港湾労働者の需給バランスについて、6大港全体では概ね適正な状況であるものの、港湾別では相当程度の需給ギャップが生じている傾向と考えられる。

(平成20年)

(平成15年)



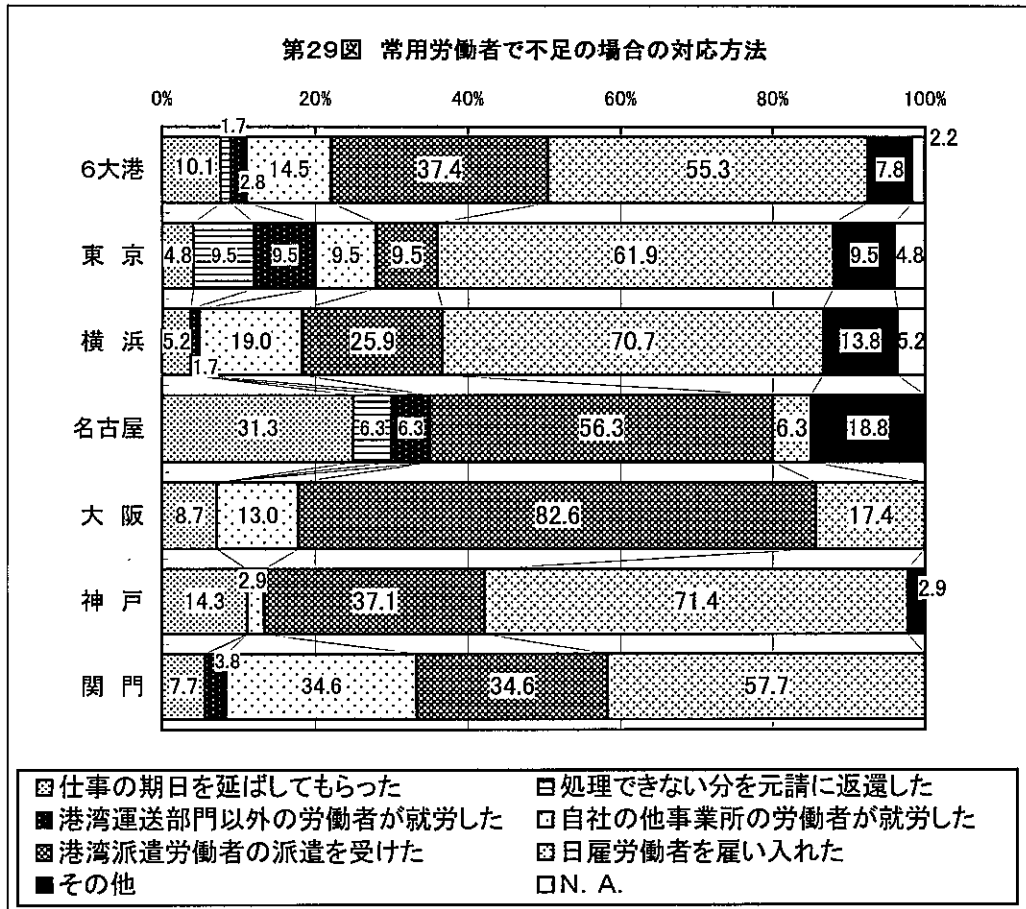


(7)不足の場合の対応方法

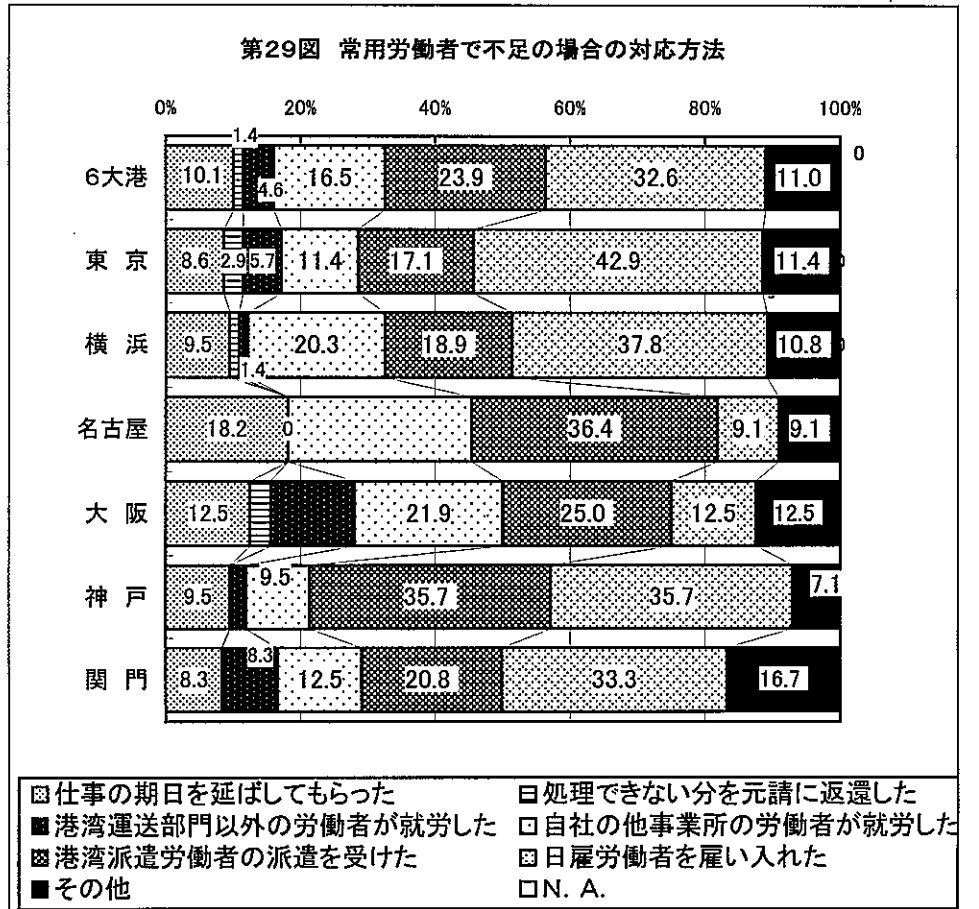
6大港全体では、「港湾派遣労働者の派遣を受けた」が23.9%(平成15年)から37.4%(平成20年)に、「日雇労働者を雇い入れた」が32.6%(平成15年)から55.3%(平成20年)にいずれも増加している。港湾別では、大阪で「港湾派遣労働者の派遣を受けた」が25.0%(平成15年)から82.6%(平成20年)に大幅に増加している一方、東京では17.1%(平成15年)から9.5%(平成20年)に減少している。また、名古屋では、平成15年と比べ、「港湾派遣労働者の派遣を受けた」が増加している一方、「日雇労働者を雇い入れた」が減少している。

これらにより、常用労働者が不足している場合において、各事業所内部の労働力を活用するケースが減少している一方、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))等により、各事業所外部の労働力(「港湾派遣労働者」や「日雇労働者」)を活用するケースが増加している傾向と考えられる。

(平成20年)



(平成15年)



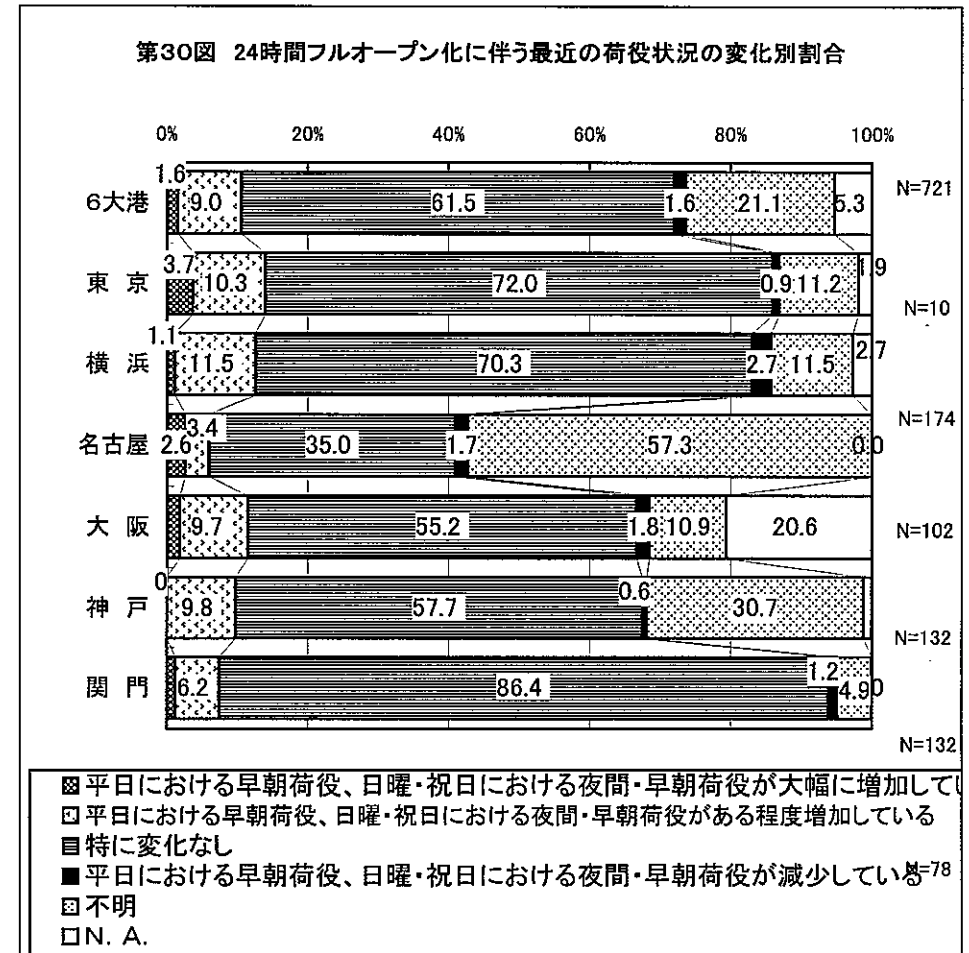
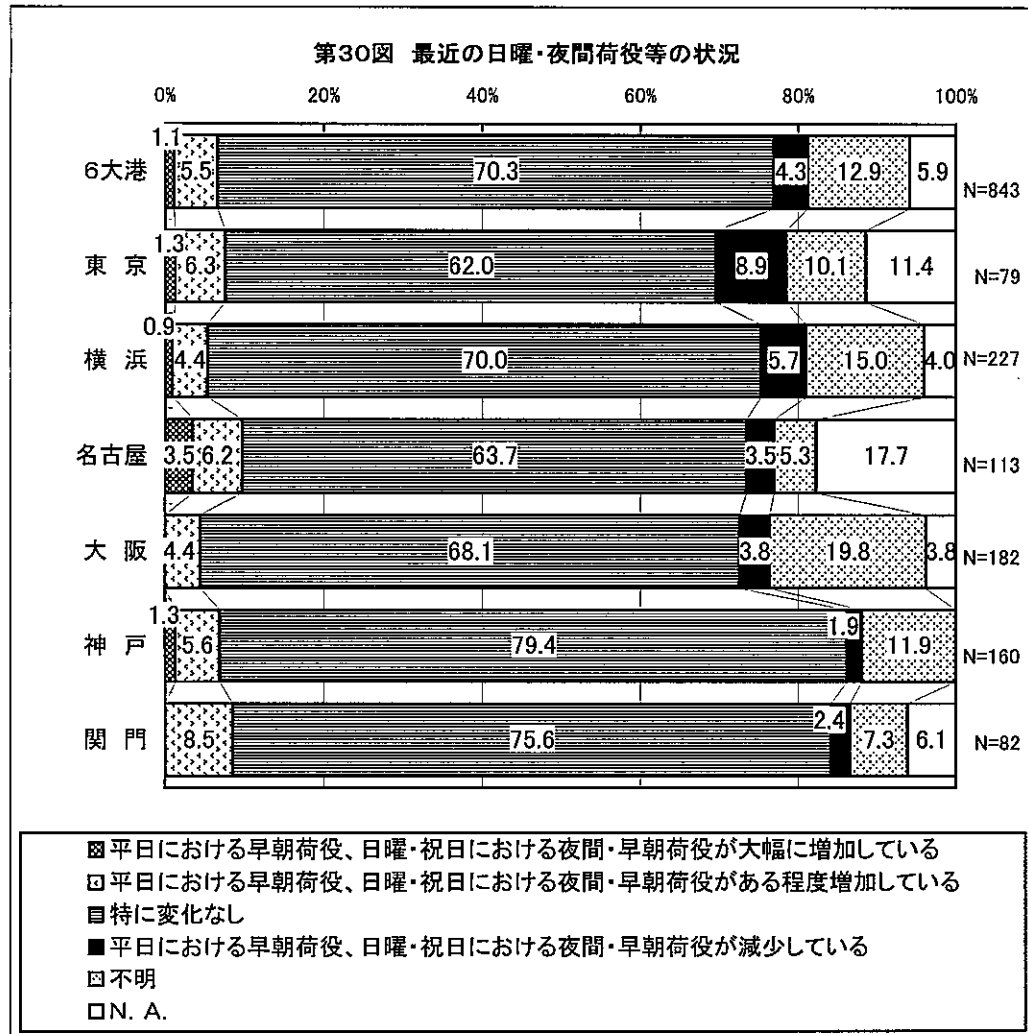
(8)最近の日曜夜間荷役等の状況

6大港全体では、「特に変化なし」が70.3%(平成20年)となり、平成15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15年と比べ減少している。港湾別では名古屋・関門で「ある程度増加している」が平成15年と比べ増加している。

これらにより、最近の日曜夜間荷役等について、港湾別で若干状況は異なるものの、6大港全体では概ね平準化が図られてきている傾向と考えられる。

(平成20年)

(平成15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61.6%(平成15年)から66.9%(平成20年)に増加している。港湾別では、いずれの港においても「訓練を実施した」が平成15年と比べ増加している。

これらにより、港湾運送事業を営む各事業所において、教育訓練の実施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)

