

## ○ 港湾雇用安定等計画（素案）新旧対照表

新港湾雇用安定等計画（素案）	港湾雇用安定等計画（現行）
<p>1 計画の基本的考え方</p> <p>(1) 計画のねらい</p> <p>この計画は、港湾労働法施行令（昭和63年政令第335号）別表の上欄に掲げる港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸及び関門の各港湾。以下「6大港」という。）における港湾労働者に係る労働力の需給の調整並びに雇用の改善並びに能力の開発及び向上に関し、国、都府県、港湾労働者雇用安定センター、<u>事業主及び事業主団体</u>が講ずべき措置の指針を示すものである。</p>	<p>1 計画の基本的考え方</p> <p>(1) 計画のねらい</p> <p>この計画は、港湾労働法施行令（昭和63年政令第335号）別表の上欄に掲げる港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸及び関門の各港湾。以下「6大港」という。）における港湾労働者に係る労働力の需給の調整並びに雇用の改善並びに能力の開発及び向上に関し、国、都府県、港湾労働者雇用安定センター<u>及び事業主</u>が講ずべき措置の指針を示すものである。</p>
<p>(2) 計画の背景と課題</p> <p>イ 港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上の現状</p> <p>港湾運送事業は、貨物の取扱量が日ごとに変動するという特徴（港湾運送の波動性）を有しており、個別の企業において常用労働者のみによって荷役作業を処理することには限界があり、企業外労働力に依存せざるを得ない状況にある。企業外労働力として日雇労働者に依存することは労働者の雇用の安定上も問題があるだけでなく、その就労に際し、第三者が不当に介入する弊害も生ずるおそれがある。また、港湾運送事業主には、中小企業が多いこともあり、次に掲げるように、他の産業に比して、労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上について、なお改善の余地のある状況となっているところである。</p> <p>(イ) 労働時間</p> <p><u>賃金構造基本統計調査</u>によると、港湾労働者の平成19年6月における実労働時間は年間に換算すると2,460時間（待機時間も含む。）となっており、<u>全産業の労働者の同年同月</u>における年間総実労働時間である2,160時間に比して長くなっている。</p> <p><u>また、賃金構造基本統計調査</u>によると、港湾労働者の平成19年6月における月間所定労働時間は全産業の労働者の同年同月における月間所定労働時間に比して短くなっている一方、<u>港湾労働者の同年同月における月間所定外労働時間は46時間となっており、全産業の労働者の同年同月における月間所定外労働時間14時間に比して長くなっている。</u></p> <p>(ロ) 週休二日制の導入状況</p> <p><u>港湾運送事業雇用実態調査</u>によると、六大港の港湾運送事業所のうち何らかの形で週休二日制を導入している事業所の割合は、平成</p>	<p>(2) 計画の背景と課題</p> <p>イ 港湾労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上の現状</p> <p>港湾運送事業は、貨物の取扱量が日ごとに変動するという特徴（港湾運送の波動性）を有しており、個別の企業において常用労働者のみによって荷役作業を処理することには限界があり、企業外労働力に依存せざるを得ない状況にある。企業外労働力として日雇労働者に依存することは労働者の雇用の安定上も問題があるだけでなく、その就労に際し、第三者が不当に介入する弊害も生ずるおそれがある。また、港湾運送事業主には、中小企業が多いこともあり、次に掲げるように、他の産業に比して、労働者の雇用の改善並びに能力の開発及び向上について、なお改善の余地のある状況となっているところである。</p> <p>(イ) 労働時間</p> <p><u>屋外労働者職種別賃金調査</u>によると、港湾労働者の平成14年8月における実労働時間（休憩時間を除き、手待時間を含む。）は一日当たり平均8.8時間、年間に換算すると2,239時間となっており、<u>毎月勤労統計調査による全産業（事業所規模五人以上）の平成14年</u>における年間総実労働時間である1,825時間に比して長くなっている。</p> <p>(ロ) 週休二日制の導入状況</p> <p>六大港の港湾運送事業所のうち、何らかの形で週休二日制を導入している事業所の割合は、<u>港湾運送事業雇用実態調査</u>によると、平</p>