

20年6月30日現在で79.1%となっており、就労条件総合調査による全産業の平成20年1月1日現在における何らかの週休二日制の導入割合である87.9%に比して導入率が低くなっているところである。

(ハ) 退職金制度等の有無

港湾運送事業雇用実態調査によると、6大港の港湾運送事業所のうち退職金制度を導入している事業所の割合は、平成20年6月30日現在で81.0%となっており、就労条件総合調査による全産業の平成20年1月1日現在における退職給付制度の導入割合である83.9%に比して導入率が若干低くなっているところである。

(二) 職業訓練

港湾運送事業雇用実態調査によると、港湾運送事業主の行う職業訓練は、平成20年6月30日現在で、6大港の66.9%の港湾運送事業所で実施されている。

□ 今後の港湾労働対策の課題

(イ) イで述べたように、港湾労働の分野においては、港湾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すべき状況にあるが、これに加え、近年、港湾労働を取り巻く環境は大きく変化しているところである。

a 規制改革の影響

6大港における港湾運送事業に係る規制改革に伴い、港湾運送事業主は、事業の一層の効率化、サービスの多様化が求められており、事業の効率化に伴い、港湾労働者の雇用の安定が損なわれることが懸念されることから、港湾労働者の雇用の安定と港湾運送事業における効率的な経営・就労体制の確立との両立に資する施策を引き続き講ずる必要がある。

b 近代的荷役の進展

近年、貨物輸送のコンテナ化、荷役作業の機械化、設備の近代化等近代的荷役が進展しており、港湾労働者自身が高度な技能・技術を習得することはもちろん、港湾運送事業主においても高度な技能労働者を確保することが課題となっている。また、港湾運送事業に係る規制改革に伴い、港湾運送事業主においては、より効率的な経営が求められ、高度な技能労働者を確保する必要性が一層高まっている。このため、高度な技能労働者の確保に資する施策を引き続き講ずる必要がある。

平成15年6月30日現在で、79.9%となっており、就労条件総合調査による全産業の平成15年1月1日現在における何らかの週休二日制の導入割合である88.4%に比して導入率が低くなっているところである。

(ハ) 退職金制度等の有無

6大港の港湾運送事業所のうち、退職金制度を導入している事業所の割合は、港湾運送事業雇用実態調査によると、平成15年6月30日現在で、82.3%となっており、就労条件総合調査による全産業の平成15年1月1日現在における退職給付制度の導入割合である86.7%に比して導入率が若干低くなっているところである。

(二) 職業訓練

港湾運送事業雇用実態調査によると、港湾運送事業主の行う職業訓練は、6大港の61.6%の港湾運送事業所で実施されている。

□ 今後の港湾労働対策の課題

(イ) イで述べたように、港湾労働の分野においては、港湾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すべき状況にあるが、これに加え、近年、港湾労働を取り巻く環境は大きく変化しているところである。

a 規制改革の影響

6大港における港湾運送事業に係る規制改革に伴い、港湾運送事業主は、事業の一層の効率化、サービスの多様化が求められており、共同受注・共同就労の増加等の変化が生じてきているが、事業の効率化に伴い、港湾労働者の雇用の安定が損なわれることが懸念されることから、港湾労働者の雇用の安定と港湾運送事業における効率的な経営・就労体制の確立との両立に資する施策を引き続き講ずる必要がある。

b 近代的荷役の進展

近年、貨物輸送のコンテナ化、荷役作業の機械化、設備の近代化等近代的荷役が進展しており、港湾労働者自身が高度な技能・技術を習得することはもちろん、港湾運送事業主においても高度な技能労働者を確保することが課題となっている。また、港湾運送事業に係る規制改革に伴い、港湾運送事業主においては、より効率的な経営が求められ、高度な技能労働者を確保する必要性が一層高まっている。このため、高度な技能労働者の確保に資する施策を引き続き講ずる必要がある。