

の、景気の低迷を反映して、平成6年度以降は横ばい傾向となっていたところであるが、6大港の船舶積卸量が509百万トンであった平成13年度以降再び増加傾向にあり、平成17年度においては616百万トンとなっている。また、6大港における船舶積卸量に占めるコンテナ貨物の割合は、昭和45年度の5%から平成13年度には63.3%と上昇し、その後も引き続き上昇傾向にあり、平成17年度においては65.5%となっているところである。

このような近代的荷役の進展にもかかわらず、日単位の短期の波動を特徴とする港湾運送の波動性は依然として存在しているところである。

の、景気の低迷を反映して、平成6年度以降横ばい傾向となっているところであり、平成13年度における6大港の船舶積卸量は、前年度に比べ約1.608万トン減少し、50,904万トンとなっている。また、6大港における船舶積卸量に占めるコンテナ貨物の割合は、昭和45年度の5%から、平成13年度には63.3%と上昇している。さらに、コンテナ貨物量については、今後においても、貨物量全体の動きを上回る伸び率で推移することが予測されることである。

このような近代的荷役の進展にもかかわらず、日単位の短期の波動を特徴とする港湾運送の波動性は依然として存在しているところである。

(2) 港湾労働者の雇用の動向

イ 労働者数

6大港における常用港湾労働者数は、昭和62年度以降の荷役量の増加及び港湾労働者の雇用の安定を図るための企業常用化の促進により増加傾向にあったものの、平成5年度以降は減少傾向となっていたところであるが、6大港の常用港湾労働者数が28,573人であった平成14年度以降再び増加傾向にあり、平成19年度においては30,859人となっているところである。

(2) 港湾労働者の雇用の動向

イ 労働者数

6大港における常用港湾労働者数は、昭和62年度以降の荷役量の増加及び港湾労働者の雇用の安定を図るための企業常用化の促進により増加傾向にあったが、平成5年度以降減少傾向となっており、平成14年度末現在における6大港の常用港湾労働者数は、28,573人となっているところである。

ロ 就労状況

6大港における港湾労働者の月間平均就労延日数は、昭和62年度においては約70万2千人日であり、その後は減少傾向となっていたところであるが、6大港における港湾労働者の月間平均就労延日数が約50万8千人日であった平成14年度以降増加傾向にあり、平成19年度においては約55万人日となっているところである。そのうち常用港湾労働者の月間平均就労延日数は、港湾労働者の雇用の安定を図るための企業常用化の推進により、平成19年度においては、約53万8千人日（港湾労働者派遣制度に係る派遣労働者の就労日数を含む。）で、全体の97.8%を占めるに至っているところである。

ロ 就労状況

6大港における港湾労働者の月間平均就労延数は、昭和62年度においては、約70万2千人日であったが、その後減少傾向にあり、平成14年度においては、約50万8千人日となっているところである。そのうち常用港湾労働者の月間平均就労延数は、港湾労働者の雇用の安定を図るための企業常用化の推進により、平成14年度においては、約49万8千人日（港湾労働者派遣制度による就労人日を含む。）で、全体の98.1%を占めるに至っているところである。

ハ 入職率及び離職率

6大港における港湾労働者の入職率は、全産業における入職率に比して一貫して低い割合となっており、平成18年については、全産業における労働者の入職率が16.0%となっているのに対し、6大港における港湾労働者の入職率は13.3%にとどまっている。また、離職率についても同様の傾向が見られるところであり、平成18年については、全産業における労働者の離職率が16.2%となっているのに対し、6

ハ 入職率及び離職率

6大港における港湾労働者の入職率は、全産業における入職率に比して一貫して低い割合となっており、平成14年については、全産業における入職率が14.5%となっているのに対し、6大港における港湾労働者の入職率は、13.5%にとどまっている。また、離職率についても同様の傾向が見られるところであり、平成14年については、全産業における離職率が16.6%となっているのに対し、6大港における港