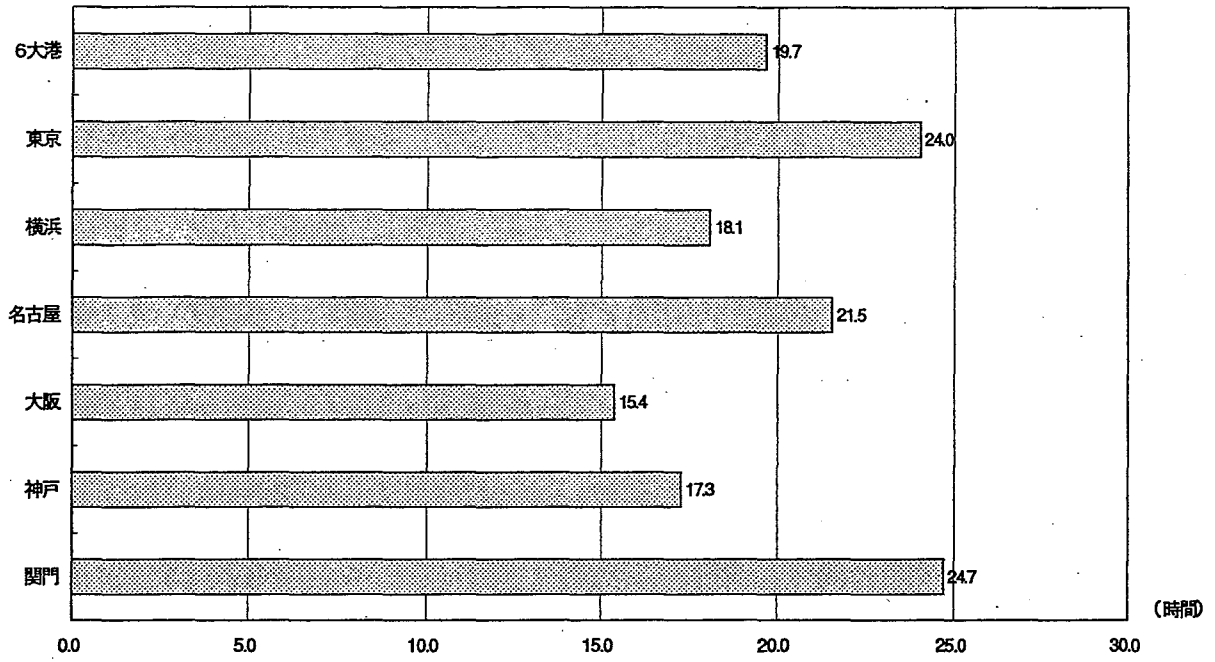
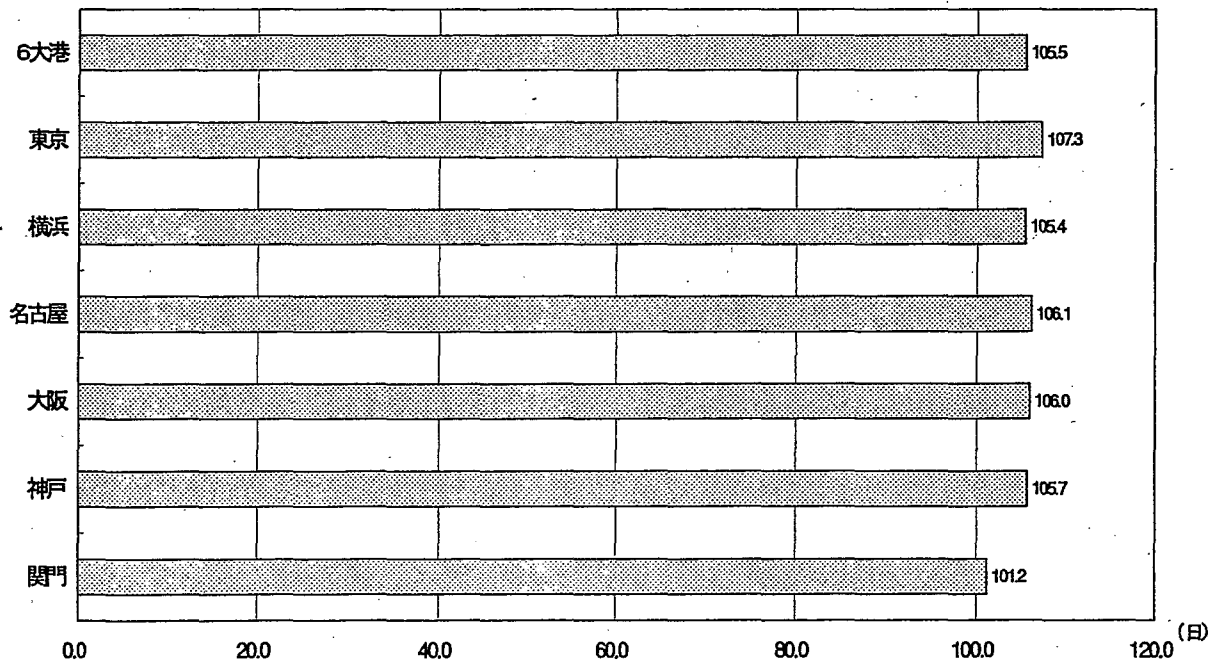


第13図 月間所定外労働時間



第14図 年間休日総数

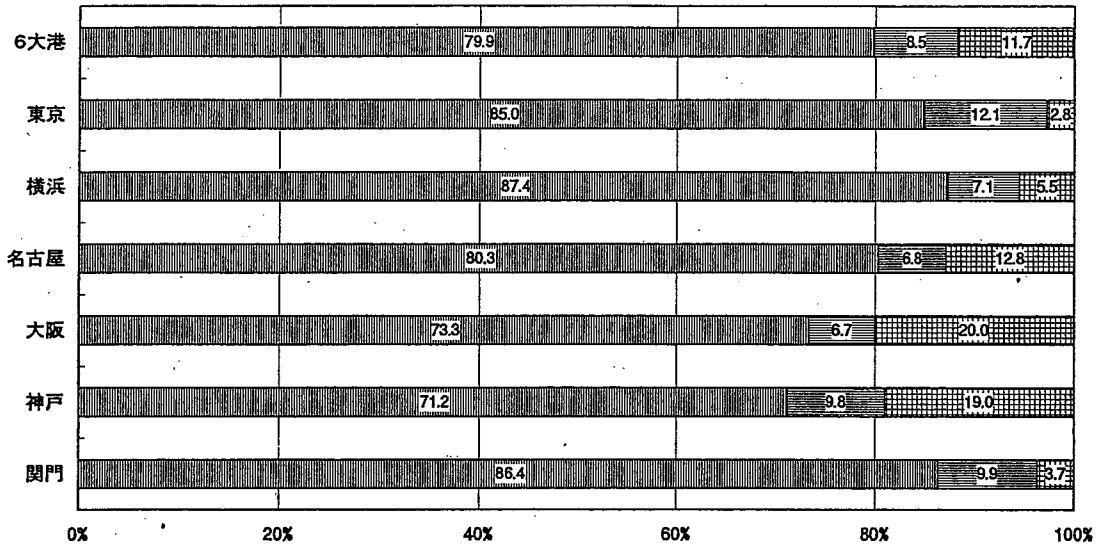


### (9) 週休2日制

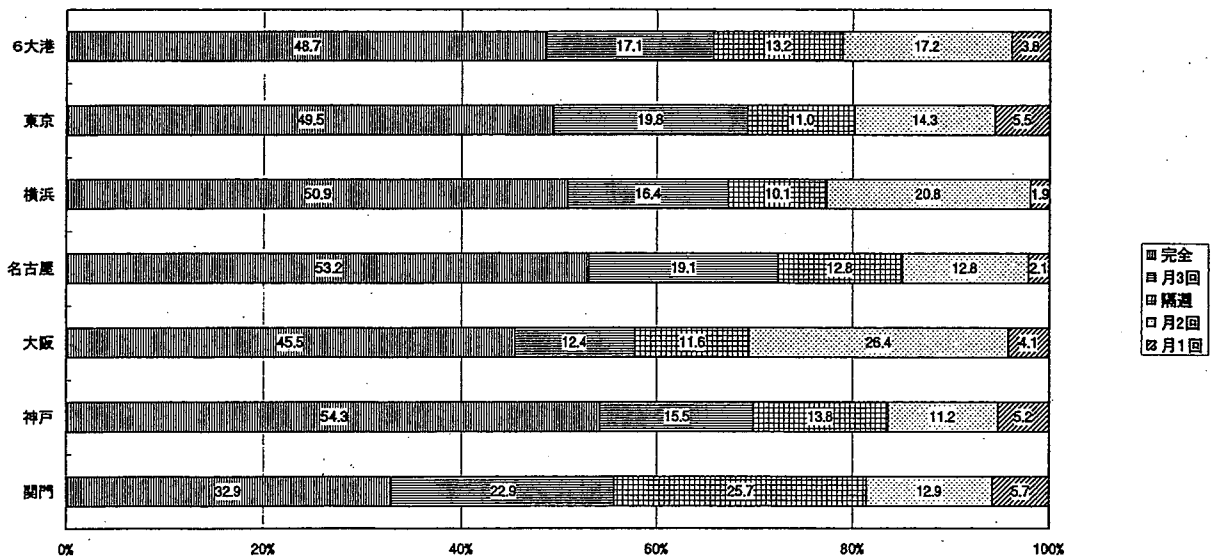
週休2日制は全事業所の79.9%、651所が導入しており、69事業所が導入していない。

週休2日制の導入形態は、完全週休2日制が48.7%、月3回実施が17.1%、隔週実施が13.2%、月2回実施が17.2%、月1回実施が3.8%となっている。

第15図 週休2日制導入の有無



第16図 週休2日制の形態

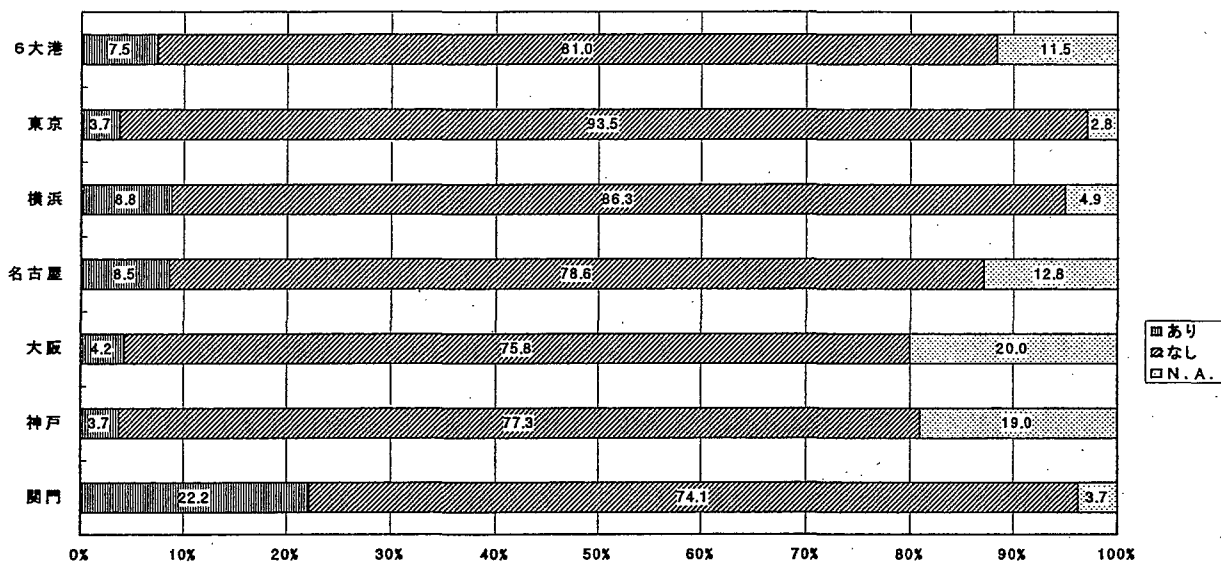


### (10)交代制勤務

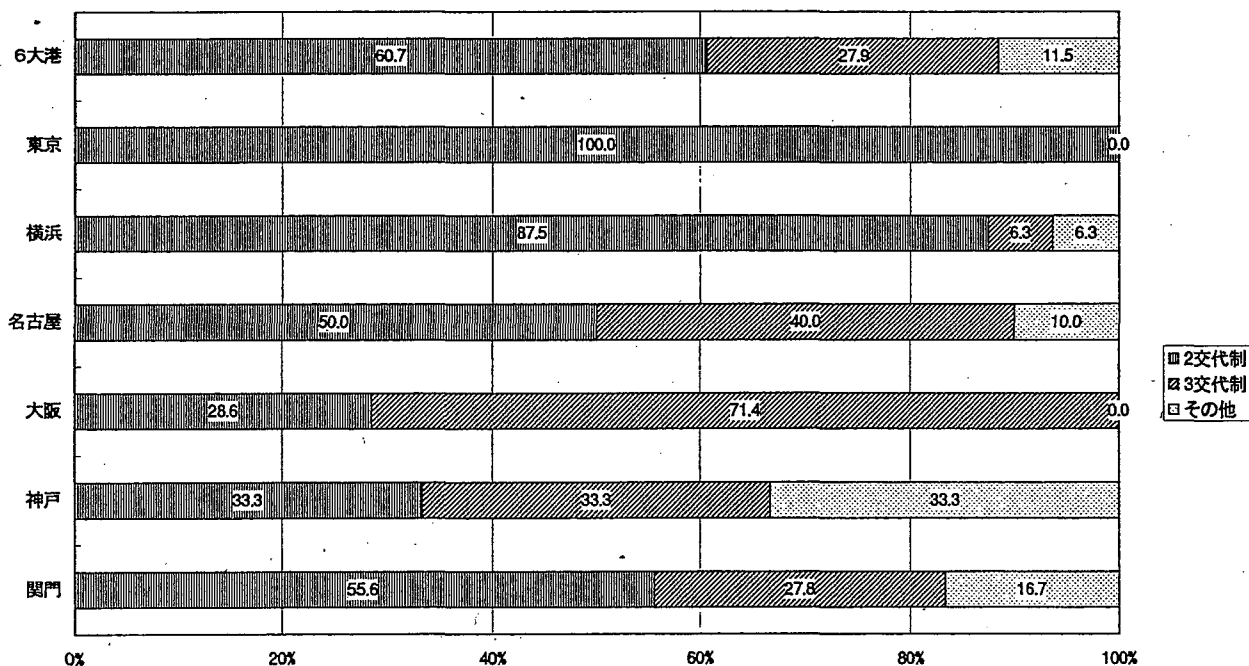
交代制勤務は全事業所の7.5%、61事業所が導入している。

交代制勤務の導入形態は、2交代制が60.7%、3交代制が27.9%、その他が11.5%となっている。

第17図 交代制勤務導入の割合



第18図 交代制勤務の形態

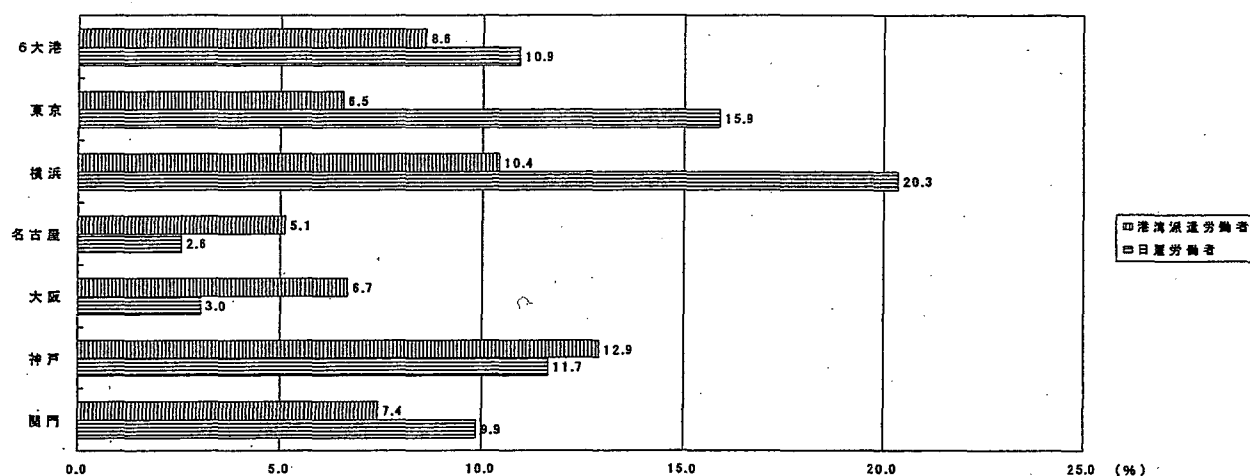


#### 4 港湾派遣労働者及び日雇労働者の利用に関する状況

##### (1) 使用事業所割合

平成 15 年 6 月における港湾派遣労働者の派遣を受入れた事業所割合は、6 大港平均で 8.6 %であり、日雇労働者を雇用した事業所の割合は 10.9 %となっている。港湾派遣労働者の派遣受入れ割合の高い港は神戸港、横浜港、関門港の順で、日雇労働者の雇用割合の高い港は横浜港、東京港、神戸港の順となっている。

第19図 港湾派遣労働者、日雇労働者使用事業所割合

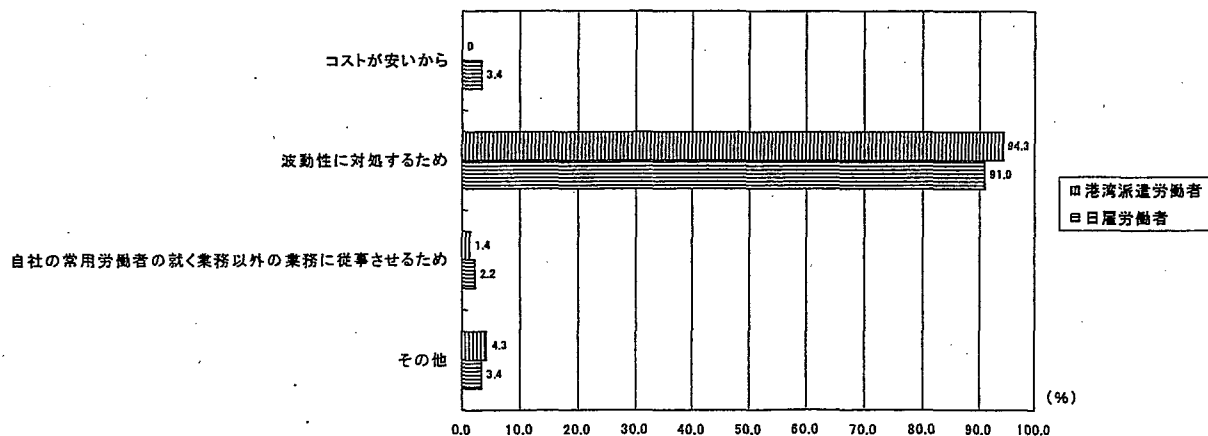


##### (2) 募集動機

港湾派遣労働者の受入れ動機は波動性に対処するためが 94.3 %、その他が 4.3%、自社の常用労働者の就く業務以外の業務に従事させるためが 1.4 %となっている。

日雇労働者の雇用動機は波動性に対処するためが 91.0%、コストが安いからが 3.4%、その他が 3.4%、自社の常用労働者の就く業務以外の業務に従事させるためが 2.2%となっている。

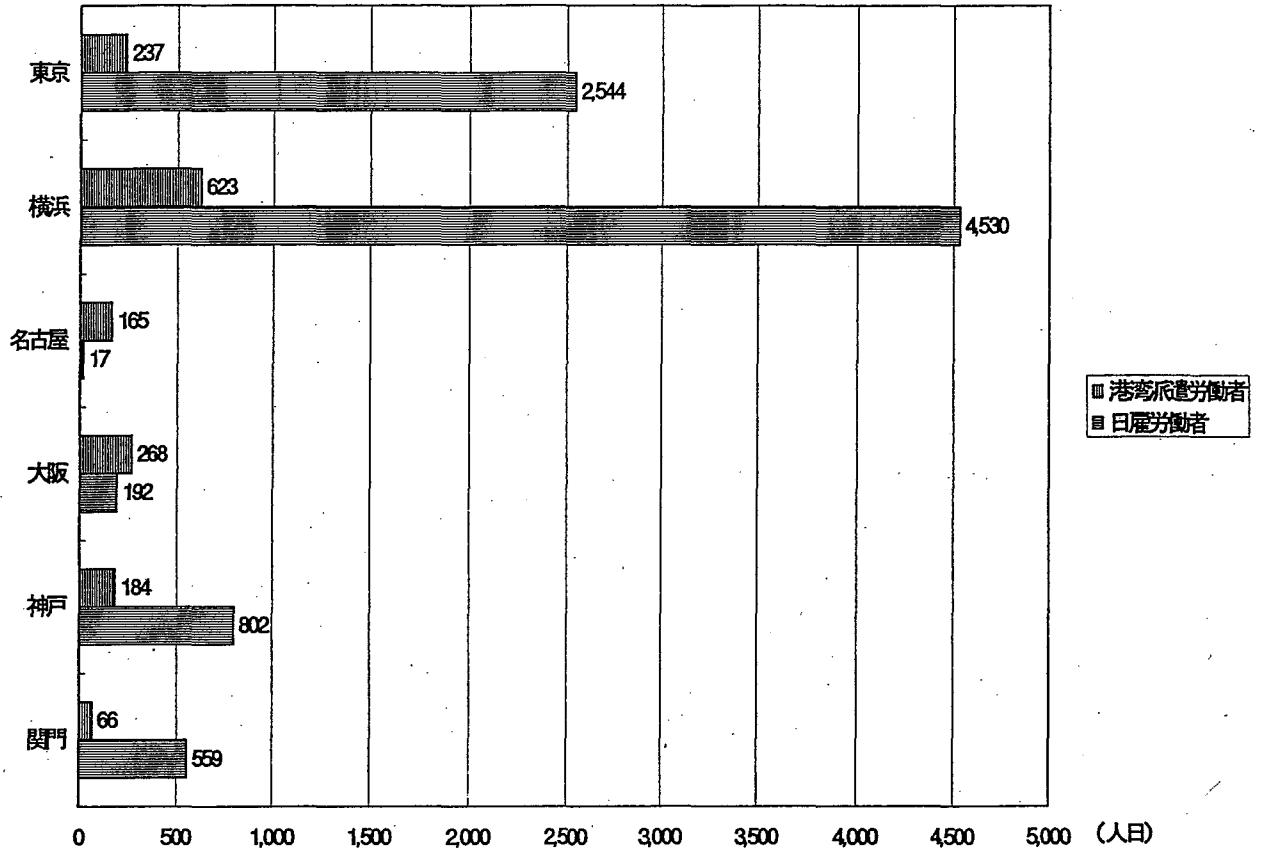
第20図 港湾派遣労働者、日雇労働者募集動機



### (3) 就労延人日数

平成 15 年 6 月における港湾派遣労働者の就労延数は多い順に横浜港 623 人日、大阪港 268 人日、東京港 237 人日、神戸港 184 人日となっており、日雇労働者の就労延数は横浜港 4,530 人日、東京港 2,544 人日、神戸港 802 人日、関門港 559 人日という順になっている。

第21図 就労延人日数



### 5 荷役の波動性に関する状況

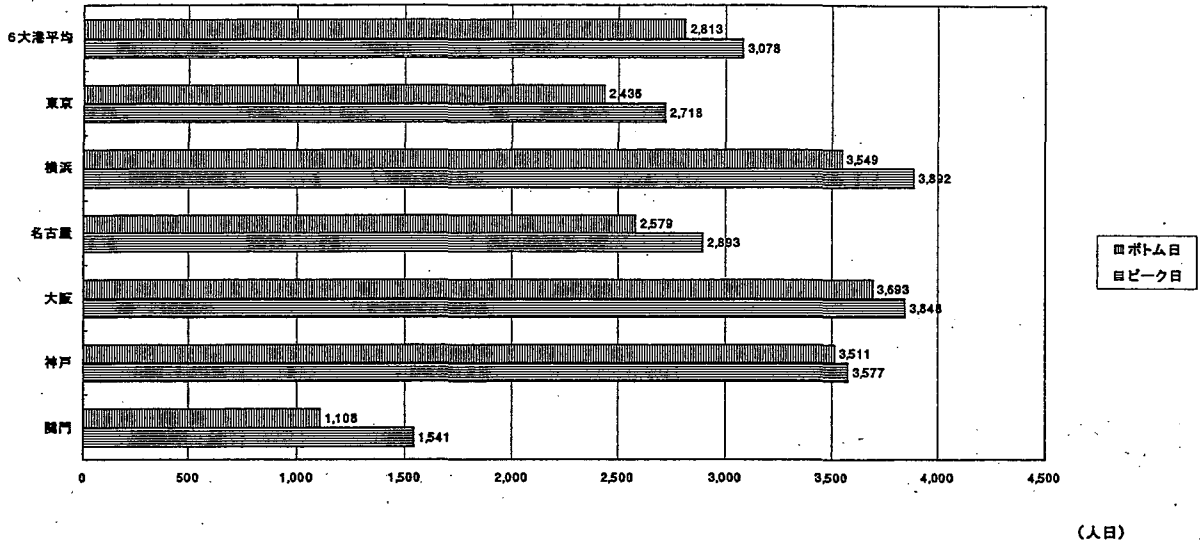
平成 15 年 6 月中における港湾運送事業への就労人員数について、常用労働者（港湾派遣労働者として派遣先で就労した常用労働者は含まず、通常は港湾運送事業以外の業務に従事している常用労働者で、臨時に港湾運送の業務に従事した労働者を含む）、港湾派遣労働者、日雇労働者について日毎に港湾運送業務に従事した延日数等を調査した。

#### (1) 波動性の大きさ

各港における全労働者の就労延日数のピーク日とボトム日の差は、東京港で 282 人日、横浜港で 343 人日、名古屋港で 314 人日、大阪港で 155 人日、神戸港で 66 人日、関門港で 433 人日で 6 大港平均で 265 人日となっている。

また、ピーク日の就労延日数に対するボトム日のその割合は、6 大港平均で 91.4 %、東京港で 89.6%、横浜港で 91.2%、名古屋港で 89.1%、大阪港で 96.0%、神戸港で 98.2%、関門港で 71.9%となっている。

第22図 ピーク日とボトム日の就労延人数



(2)天候による波動性

各港における平日の雨の日の平均就労延日数と平日の晴と曇の日の平均就労延日数の差は、1日当たり6大港平均で24人日、東京港で56人日、横浜港で△36人日、名古屋港で△1人日、大阪港で17人日、神戸港で22人日、関門港で82人日となっている。

また、平日の晴と曇の日の平均就労延日数に対する平日の雨の日の平均就労延日数の割合は6大港全体で99.2%で、東京港で97.8%、横浜港100.1%、名古屋港で100.0%、大阪港で99.5%、神戸港で99.4%、関門港で94.4%となっている。

第23図 天候による波動性

