

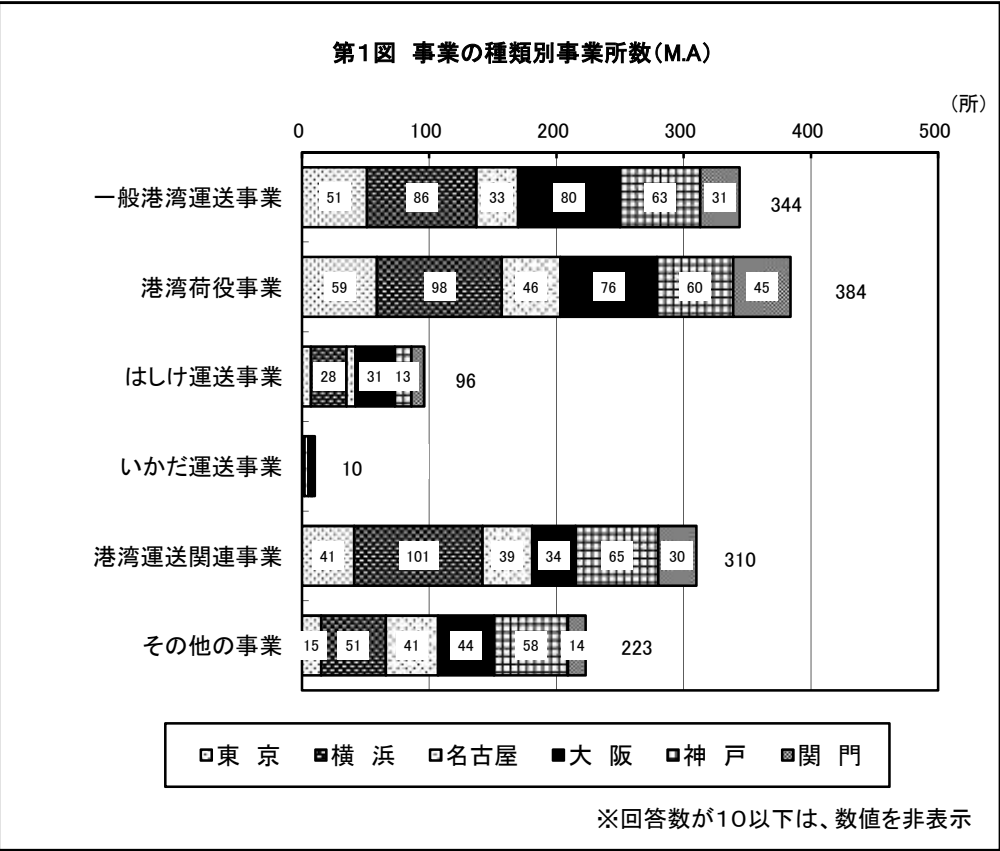
Ⅱ 平成30年港湾運送事業雇用実態調査結果概要

1 事業所の属性に関する状況

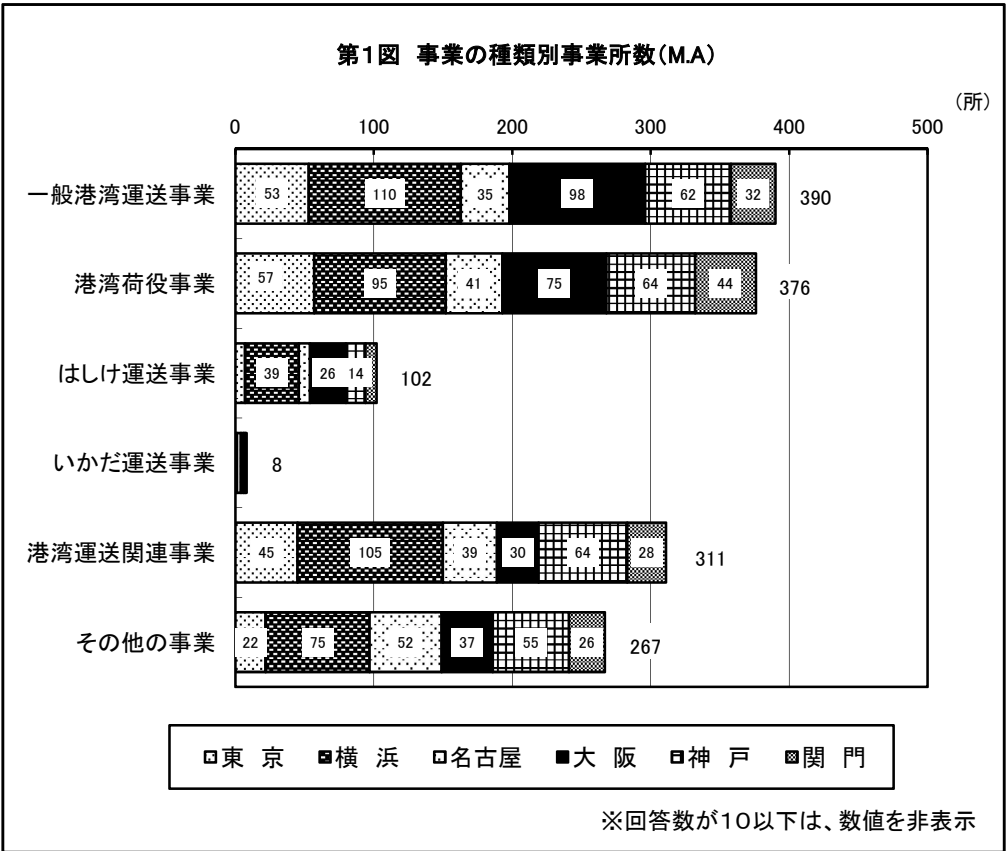
(1)事業の種類

港湾運送事業法(昭和26年法律第161号)第2条第3項及び第3条に規定する事業のうち港湾労働法適用業種及び「その他の事業」について、該当する事業の種類すべてに回答を求めた結果(複数回答可)、6大港全体では、「港湾荷役事業」が384事業所で42.4%と最も多く、次いで「一般港湾運送事業」が344事業所で38.0%、「港湾運送関連事業」が310事業所で34.2%、「はしけ運送事業」が96事業所で10.6%、「いかだ運送事業」が10事業所で1.1%となっている。

(平成30年)



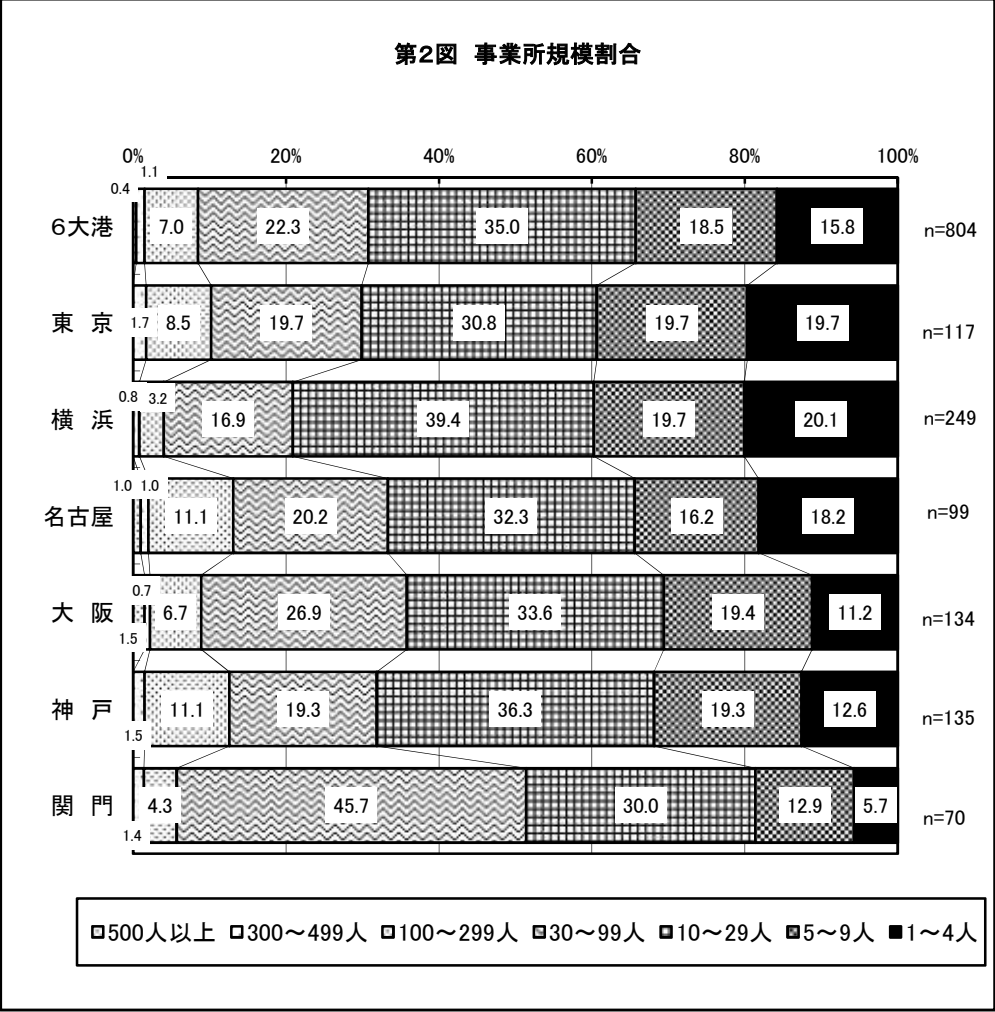
(平成25年)



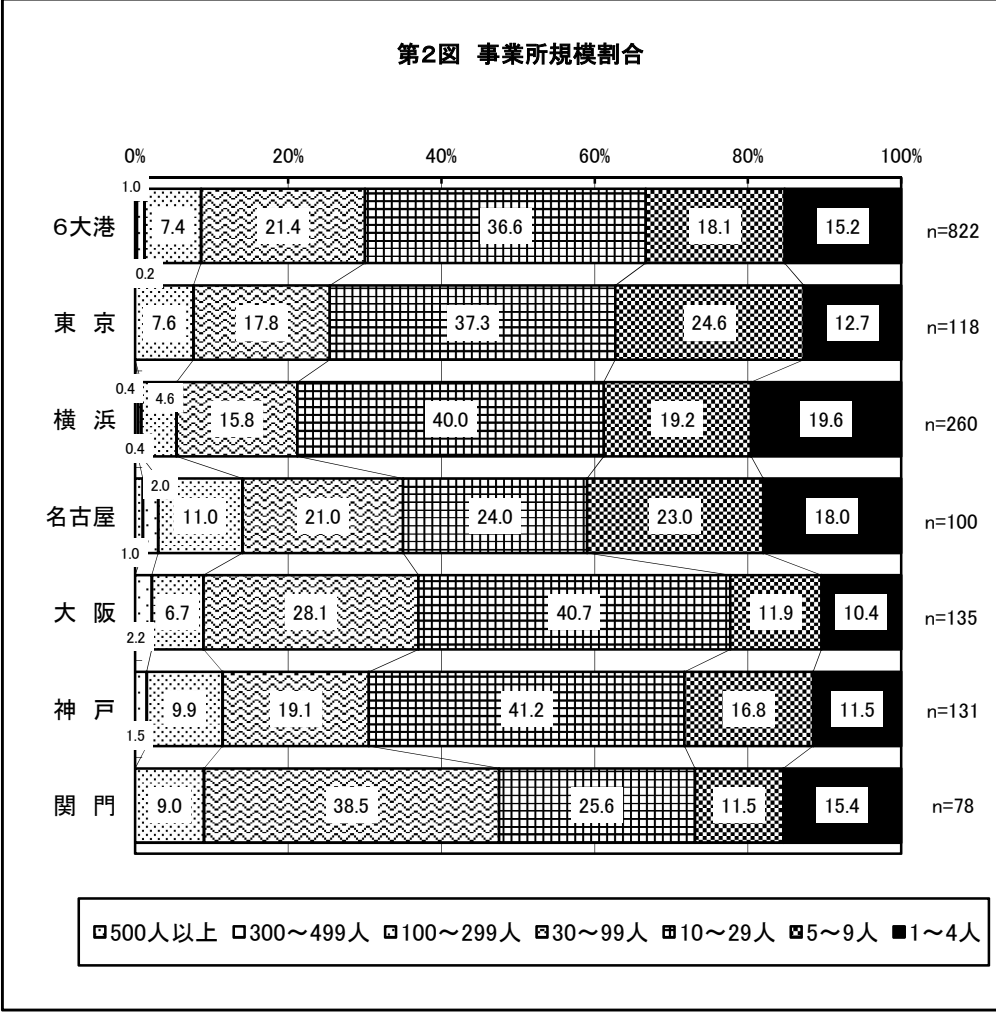
(2)事業所規模

6大港全体では、30人未満の事業所が全体の69. 3%を占め、平成25年(69. 9%)と同程度となっている。港湾別では、横浜で30人未満の事業所が79. 2%となっており、小規模事業所の割合が高い。

(平成30年)



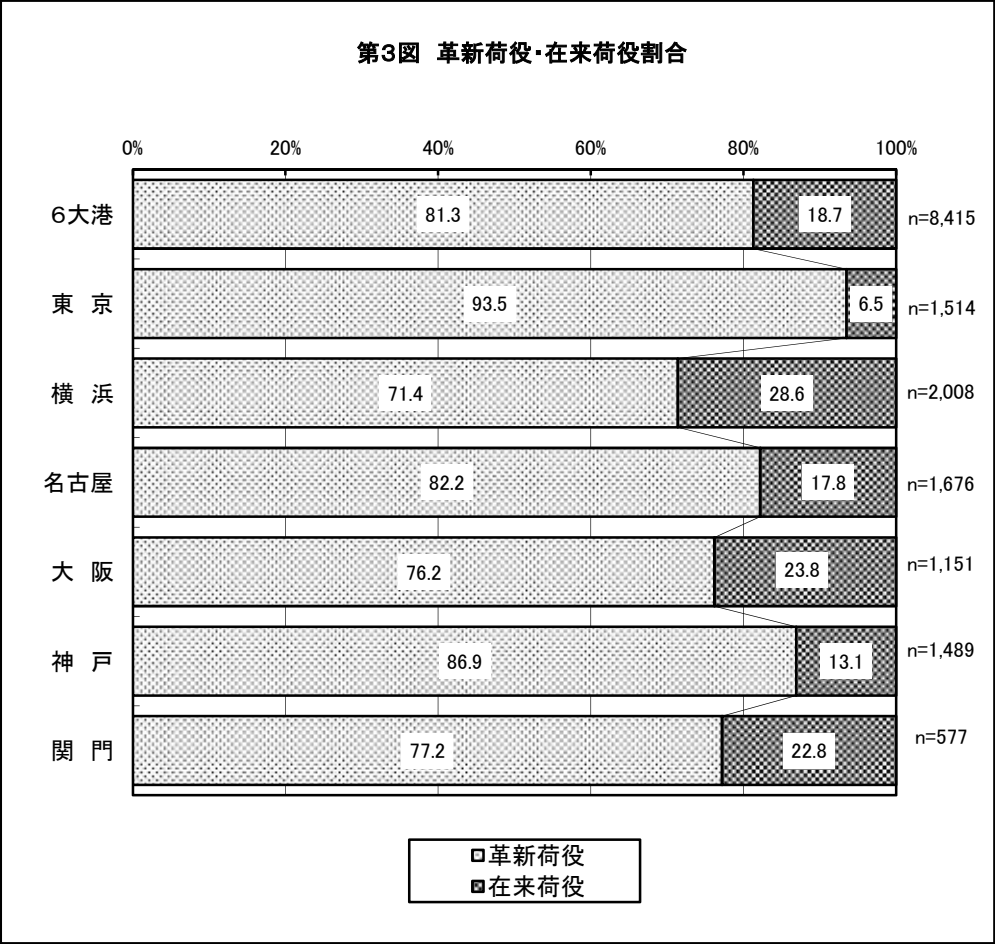
(平成25年)



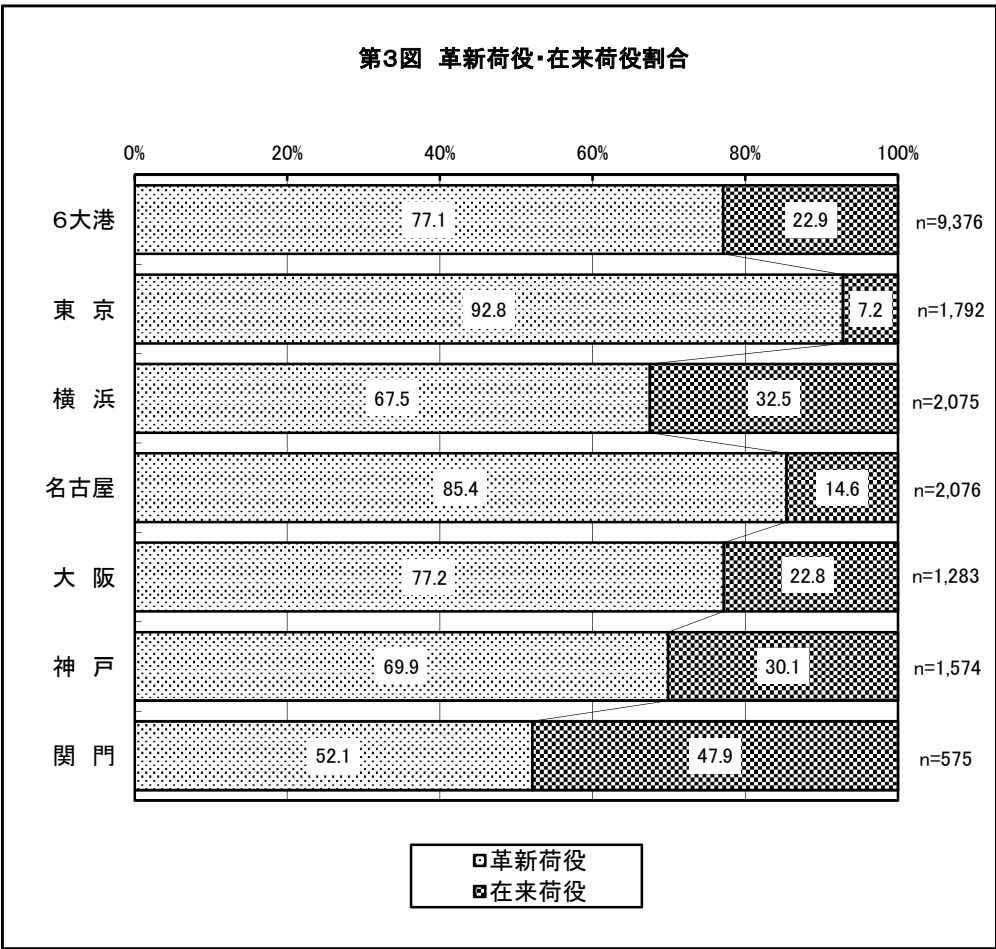
2 港湾運送事業量に関する状況

6大港全体では、革新荷役が77. 1%(平成25年)から81. 3%(平成30年)に増加している。港湾別にみると、神戸、関門で大幅に増加している。

(平成30年)



(平成25年)

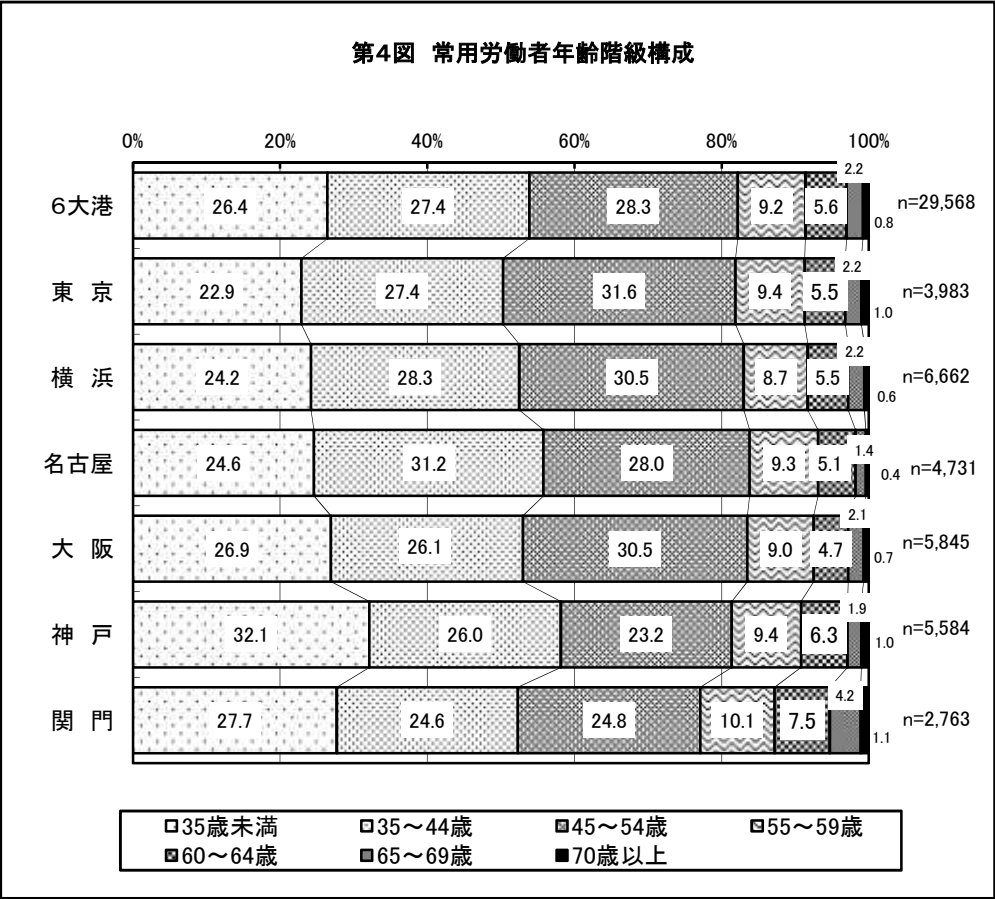


3 常用労働者の労働条件等に関する状況

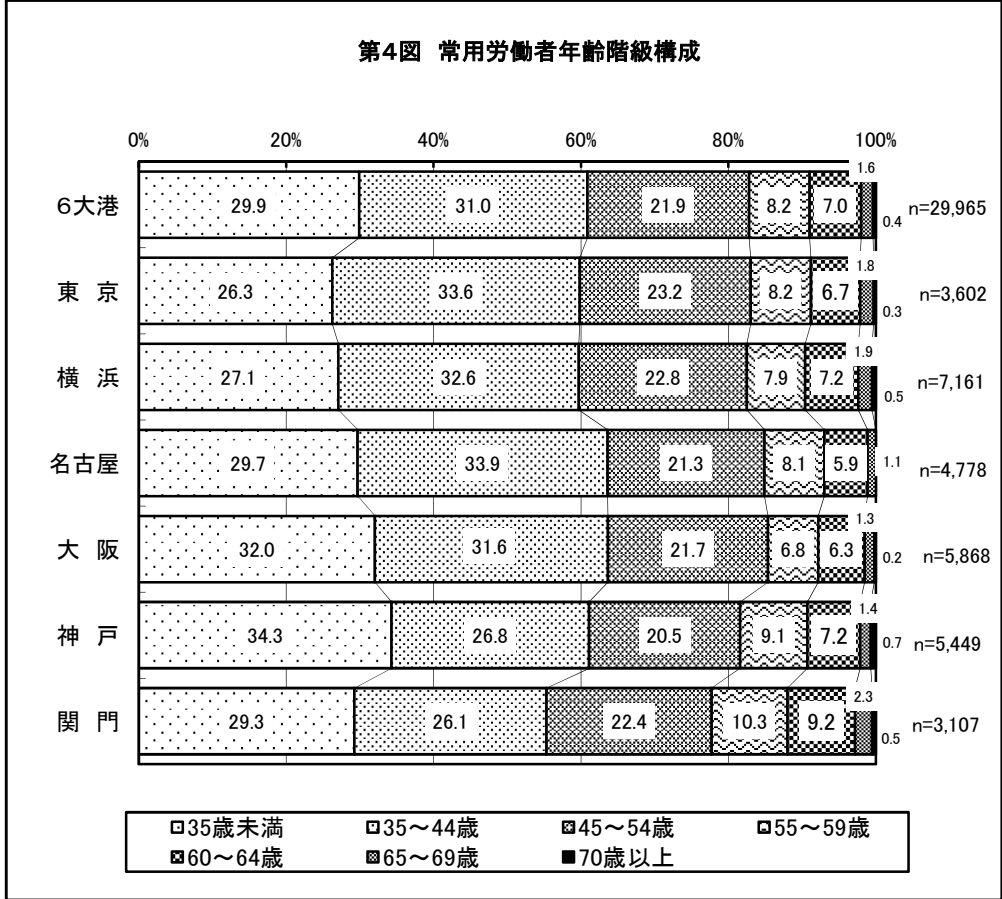
(1) 年齢階級構成

6大港全体では、「35歳未満」が26.4%、「35～44歳」が27.4%の計53.8%となり、平成25年の60.9%と比べて大きく減少している一方、「65～69歳」、「70歳以上」の合計は2.0%(平成25年)から3.0%に増加している。

(平成30年)



(平成25年)

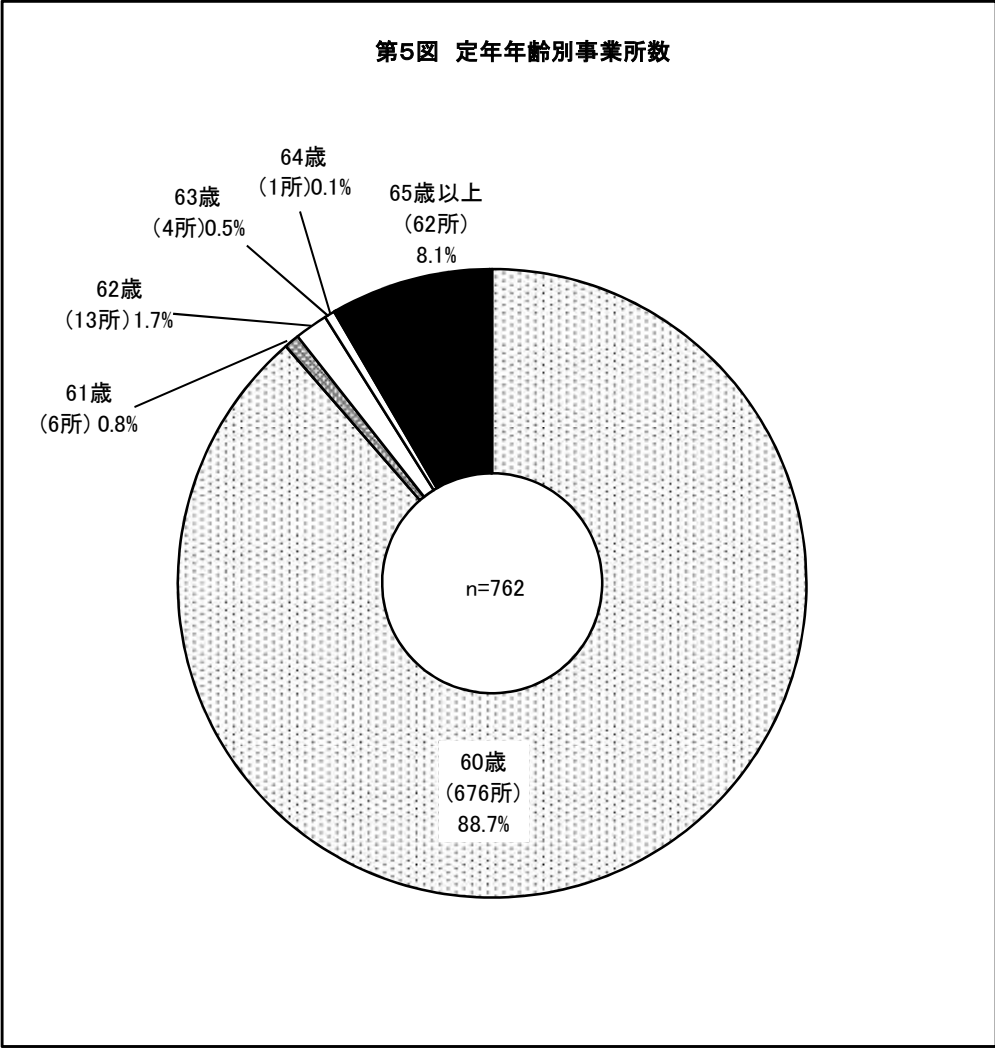




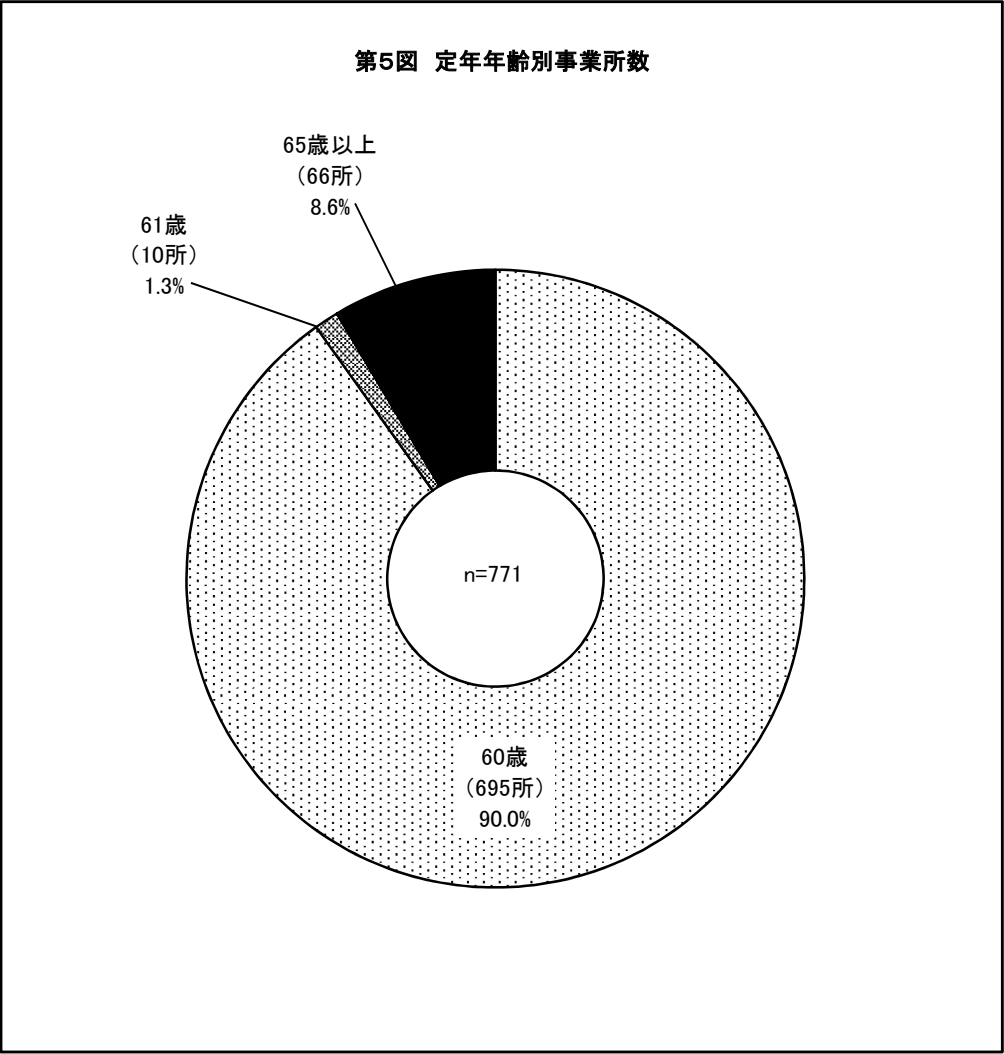
(2) 定年制

6大港全体では、一律の定年制を設けている事業所のうち、定年年齢「60歳」の事業所が約9割を占めている。

(平成30年)



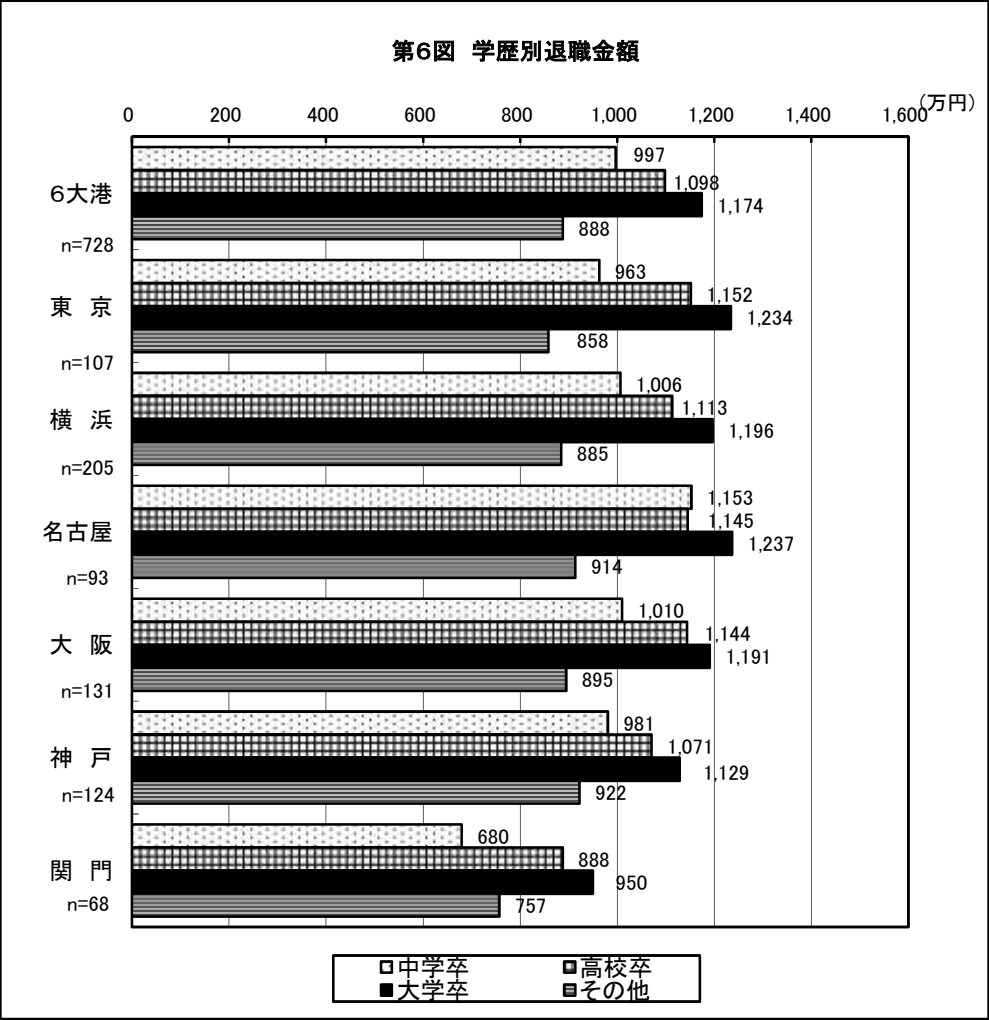
(平成25年)



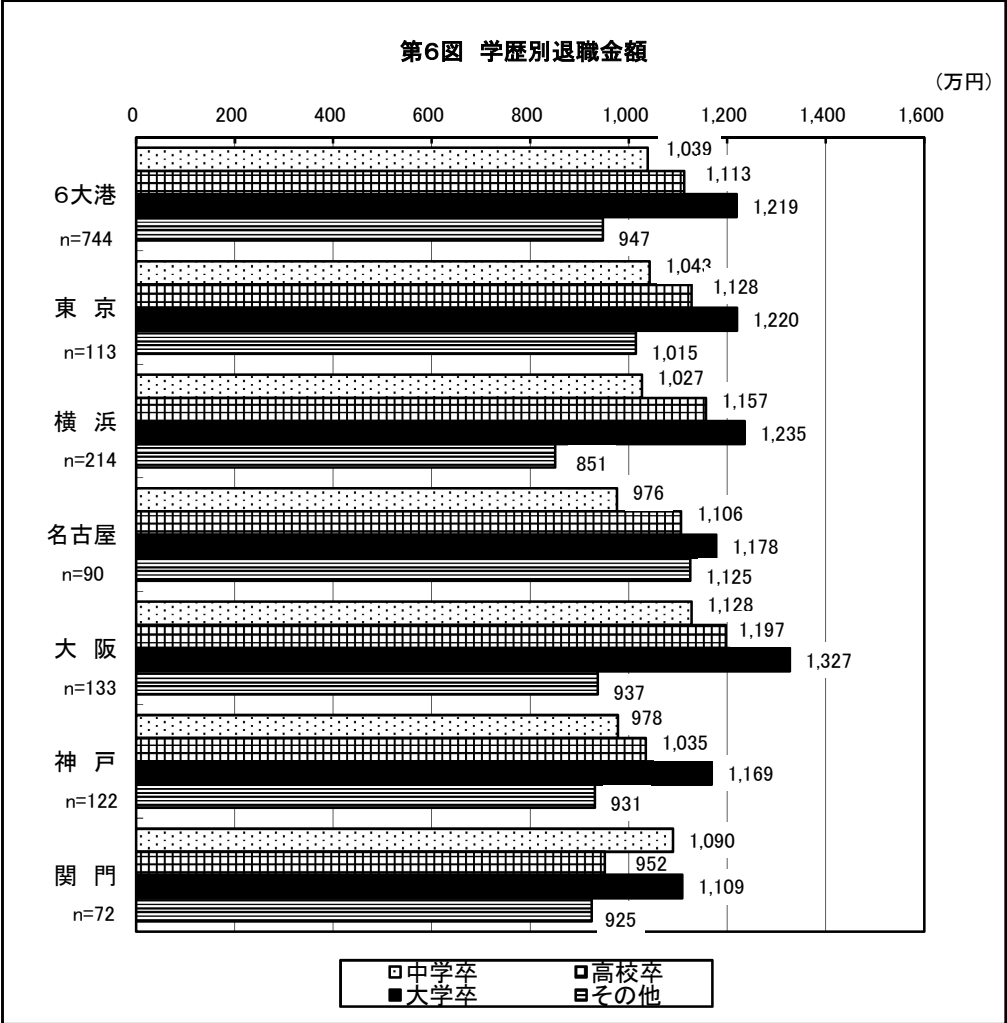
(3)退職金

6大港全体では、「大学卒」1,174万円(平成25年 1,219万円)、「高校卒」1,098万円(平成25年 1,113万円)、「中学卒」997万円(平成25年 1,039万円)、「その他」888万円(平成25年 947万円)となっており、いずれの区分でも減少している。

(平成30年)



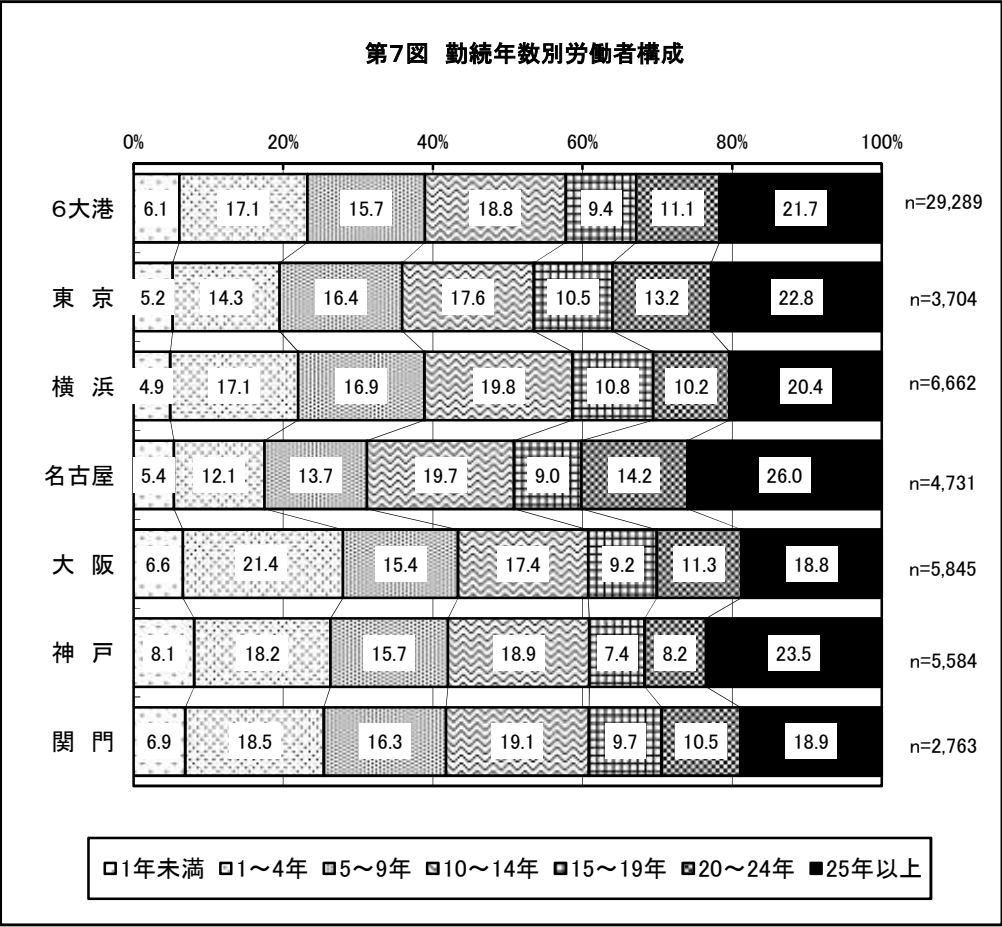
(平成25年)



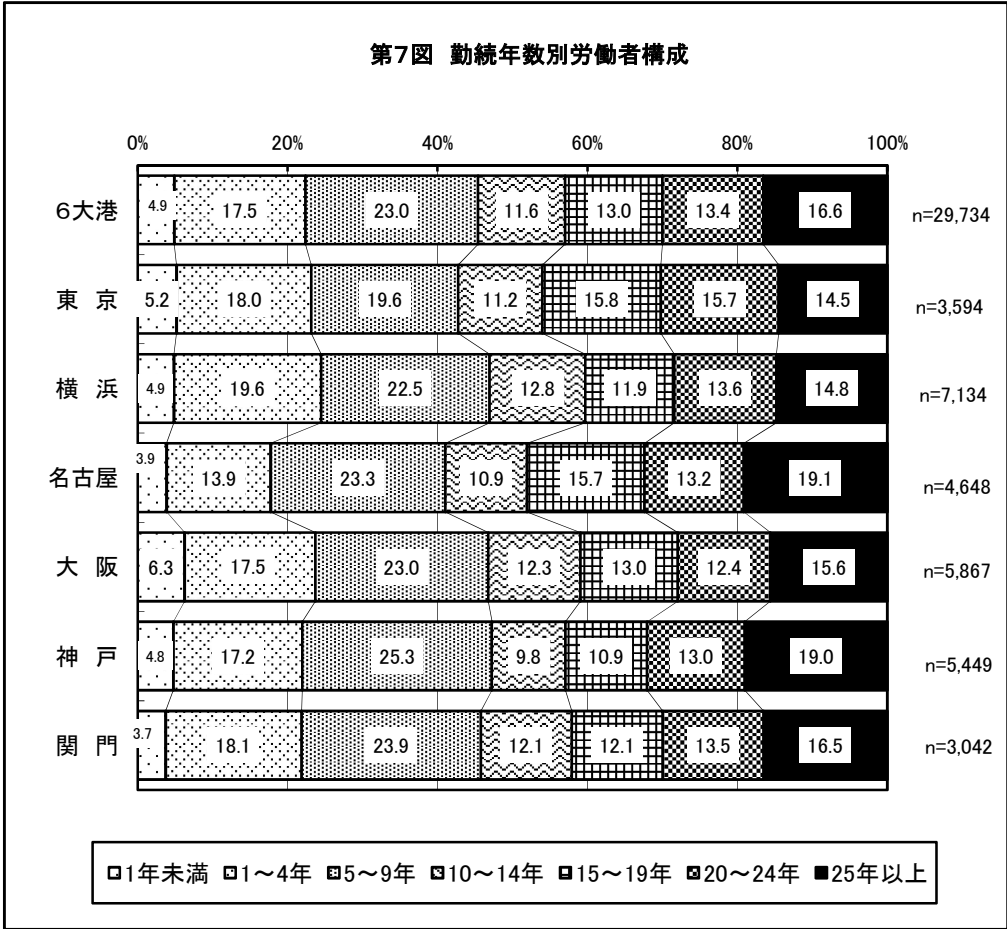
(4)勤続年数

6大港全体では、「20～24年」～「25年以上」の割合が32. 8%と高くなっており、港湾別にみても、いずれの港もおおむね3割以上となっている。

(平成30年)



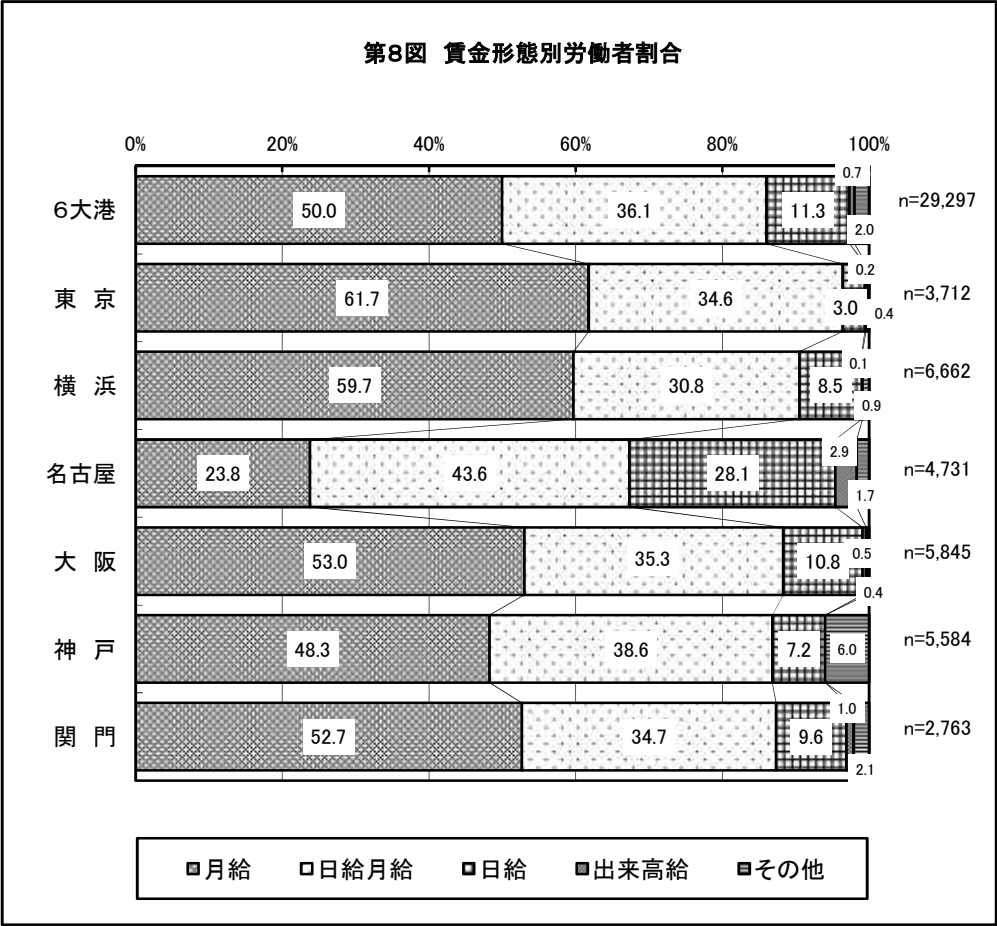
(平成25年)



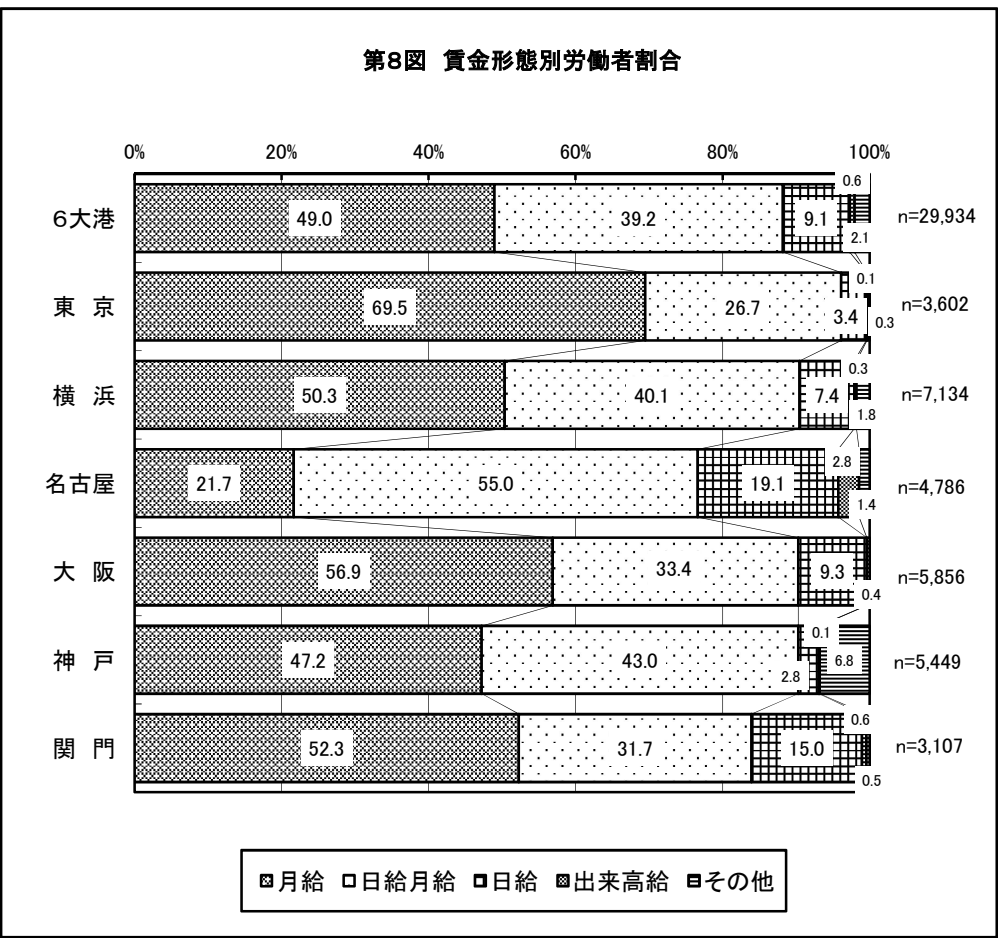
(5)賃金形態

6大港全体では、平成30年、平成25年のいずれにおいても、「月給」、「日給月給」の合計が全体の85%以上を占めている。港湾別では、名古屋でその割合が低く(67. 4%)、「日給」の割合が28. 1%と他港に比べて高くなっている。

(平成30年)



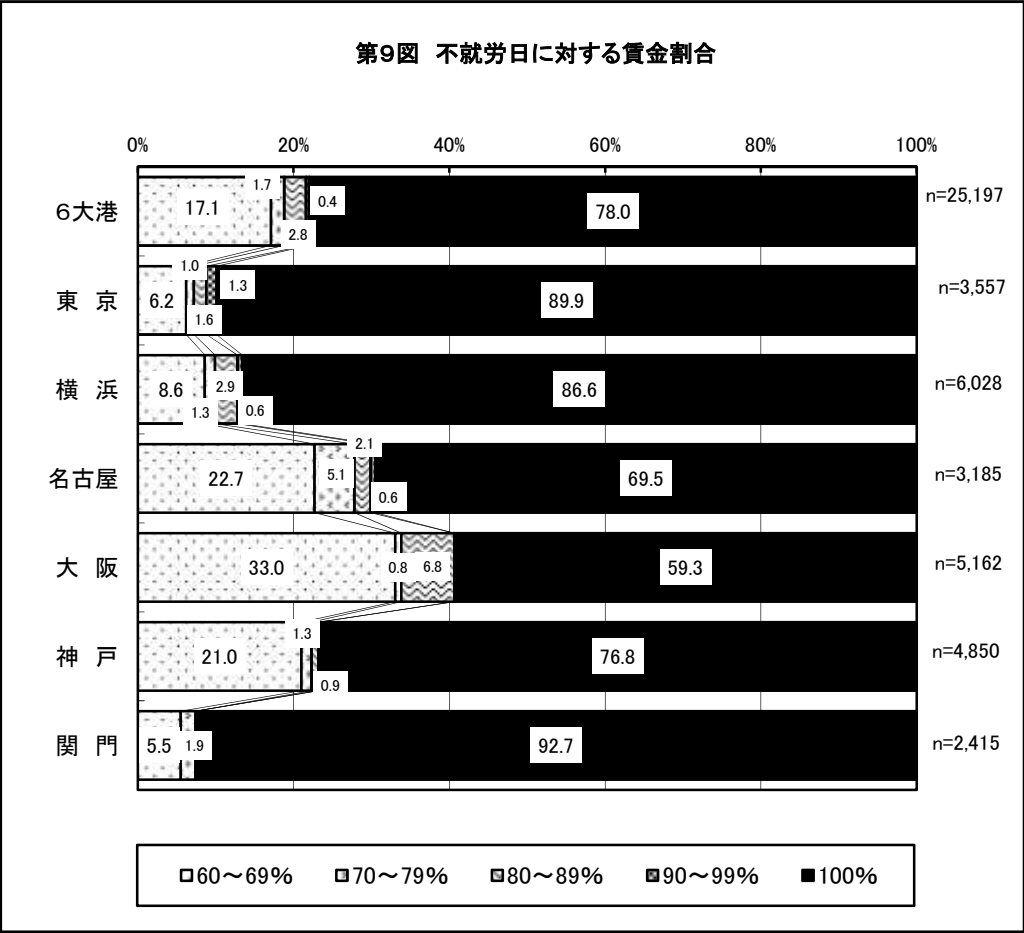
(平成25年)



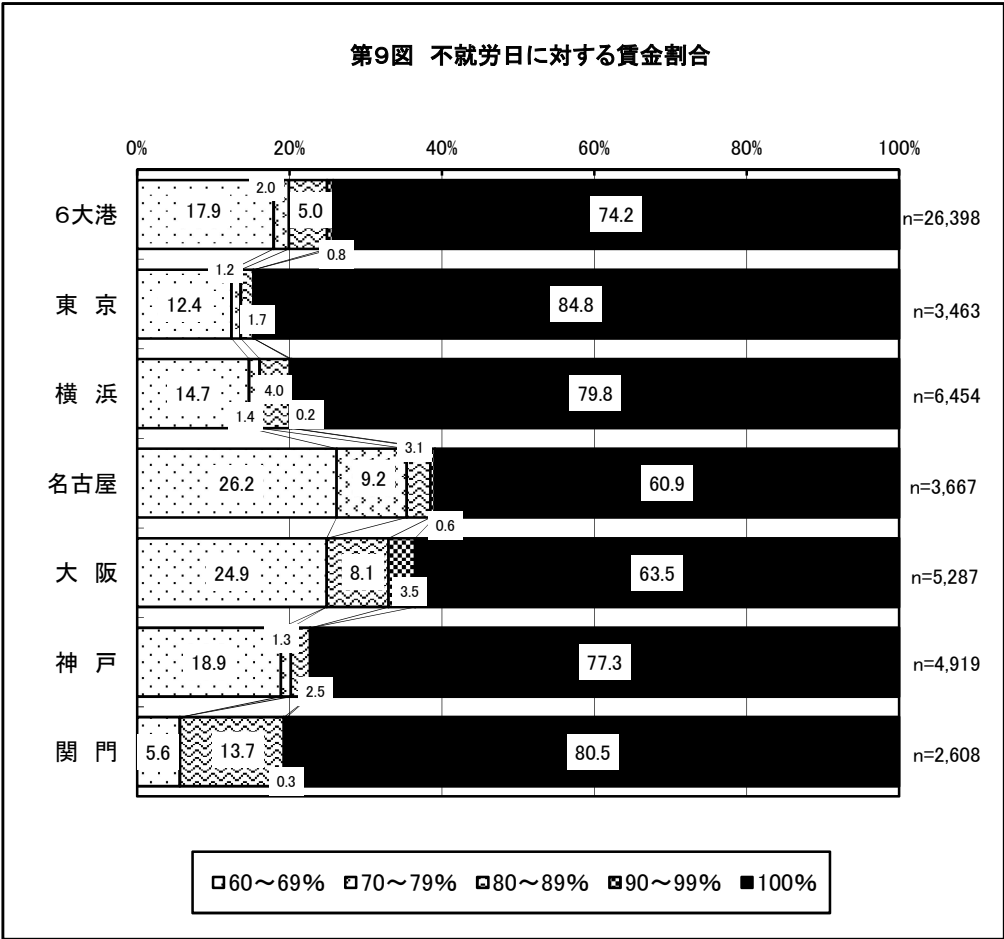
(6)不就労日の賃金

6大港全体では、「100%」が78.0%を占めている。港湾別では、東京、横浜、関門でその割合が高い。

(平成30年)



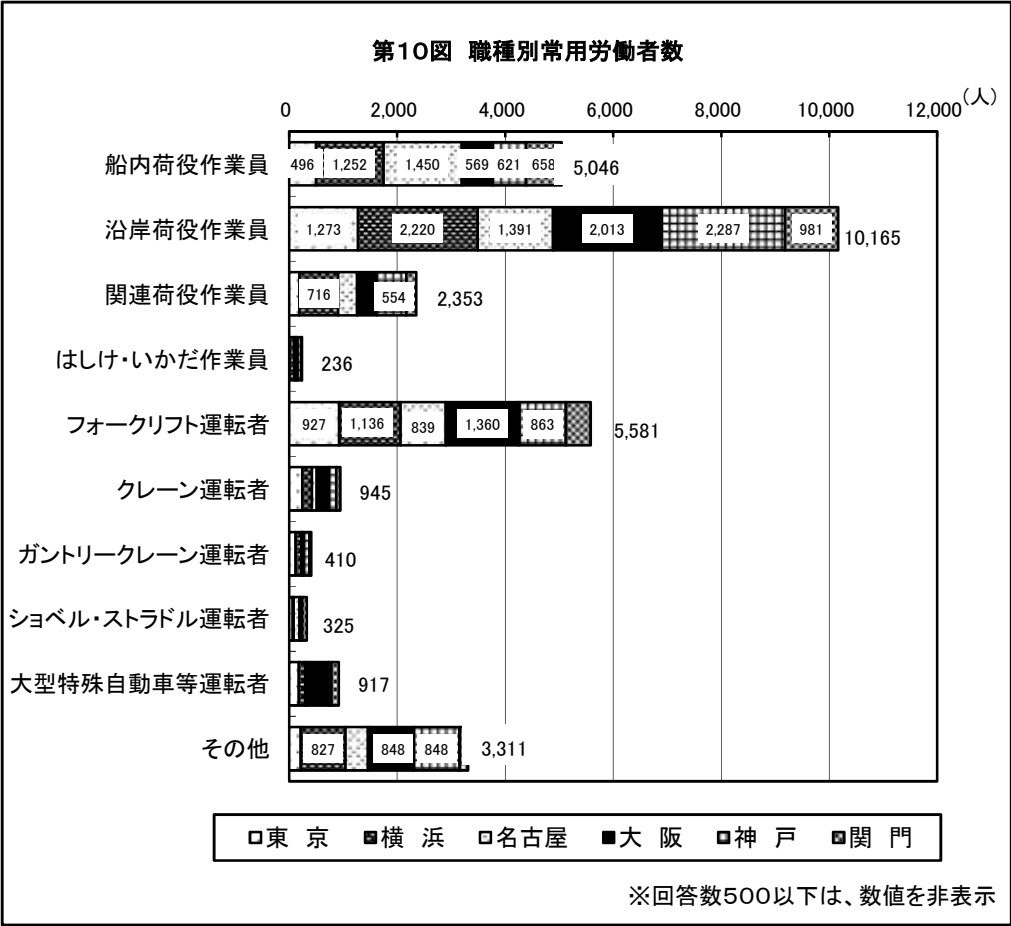
(平成25年)



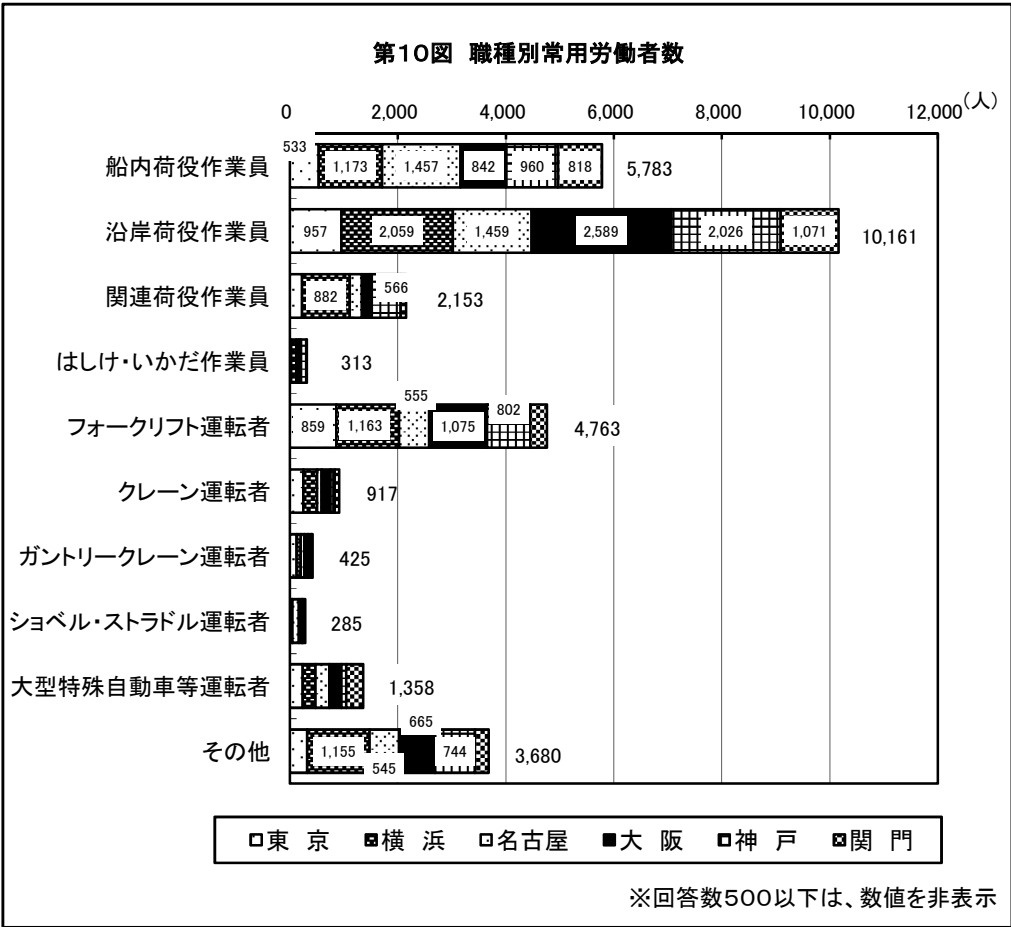
(7)職種別労働者数

6大港全体では、「沿岸荷役作業員」が最も多く、次いで「フォークリフト運転者」(平成25年は「船内荷役作業員」)となっている。

(平成30年)



(平成25年)

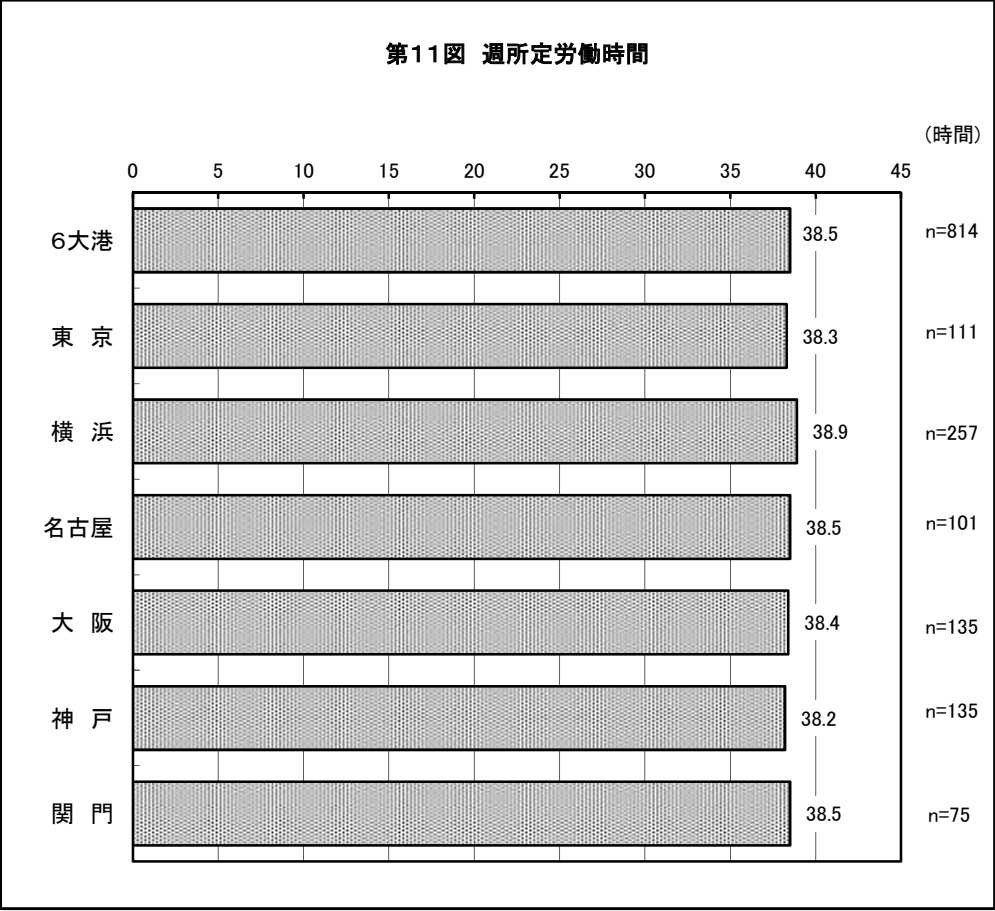


(8)労働時間、休日日数

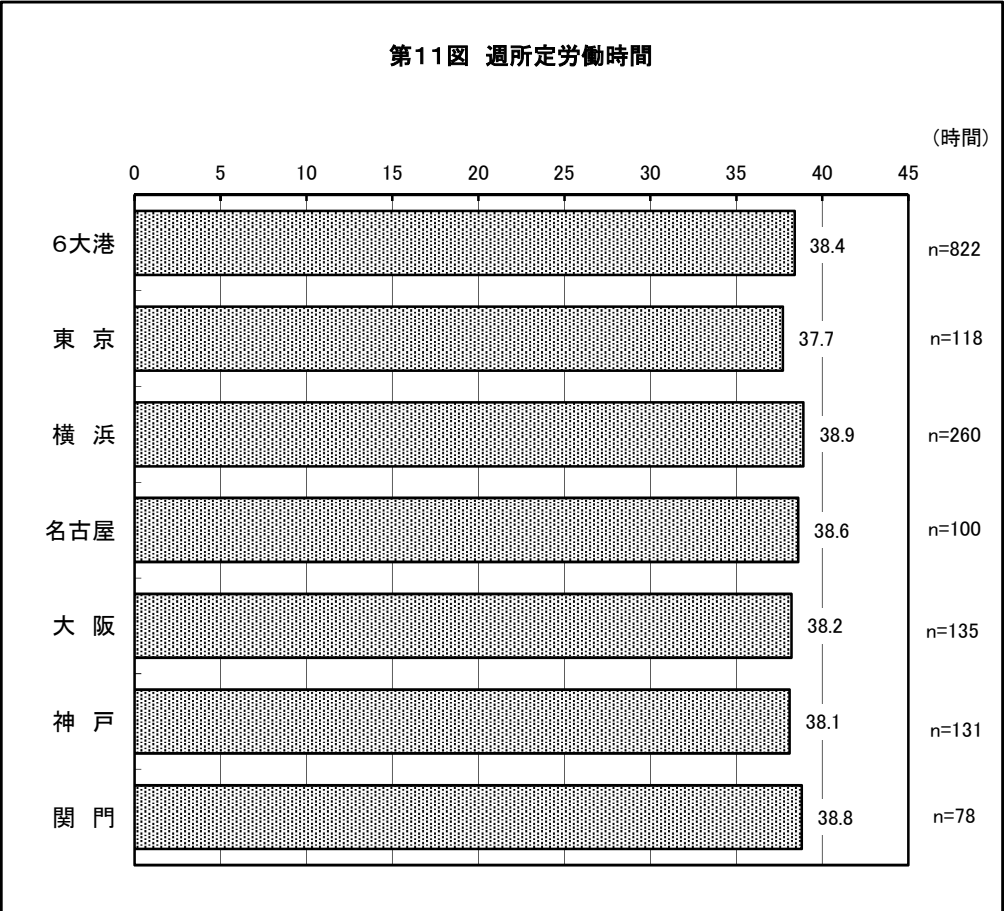
○週所定労働時間

6大港全体、港湾別ともに、平成25年と比べ大幅な増減はない。

(平成30年)



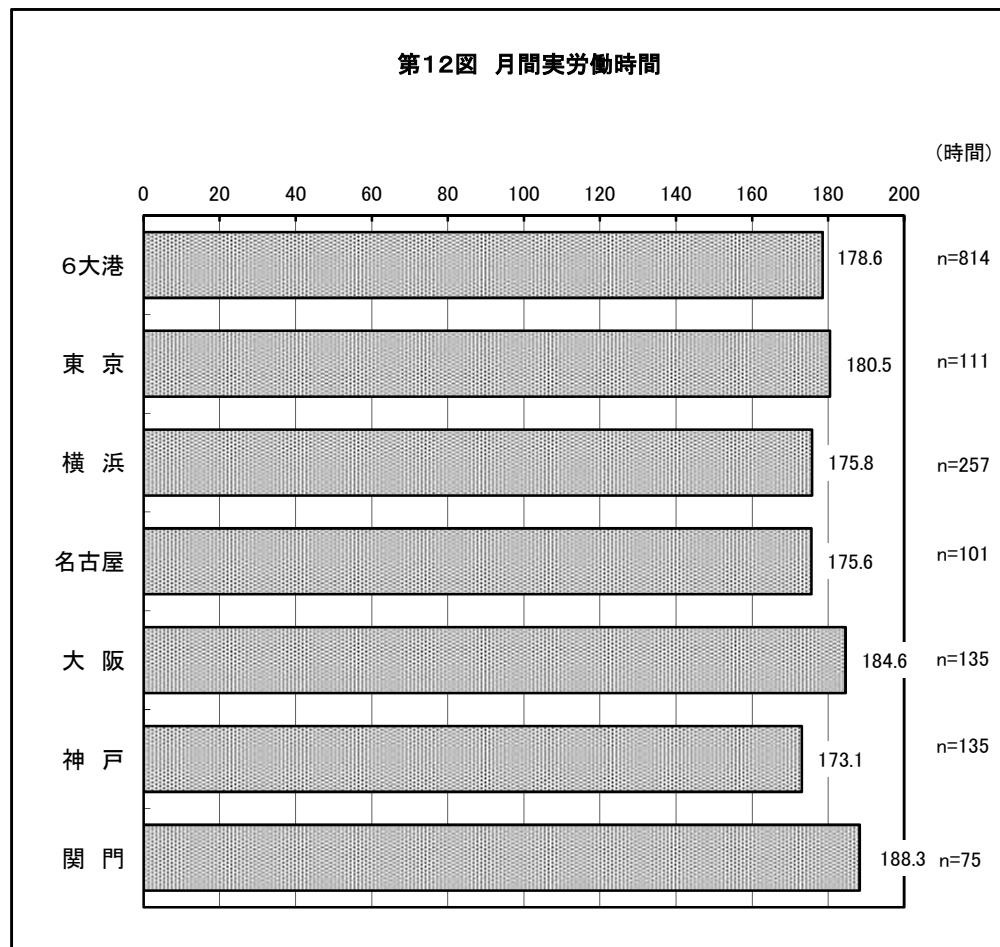
(平成25年)



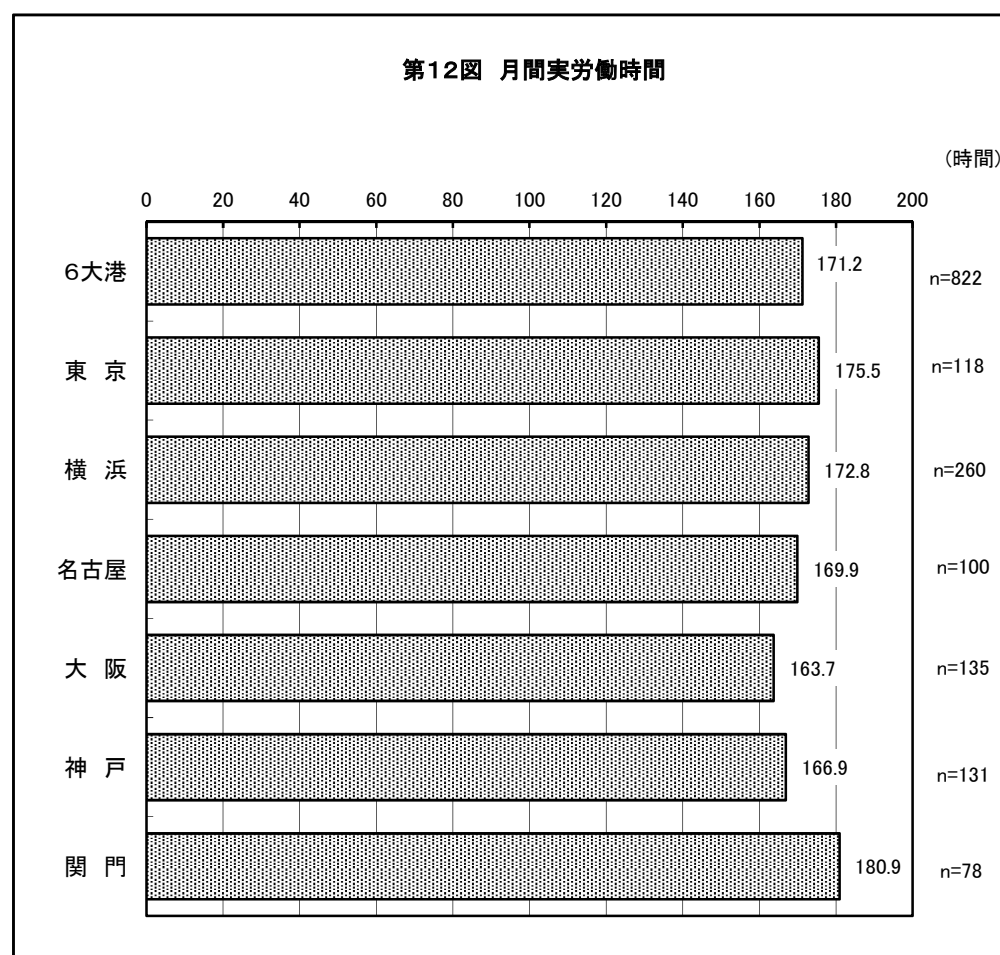
## ○月間実労働時間

いずれの港においても、平成25年に比べて長くなっている。また、最長の関門で188.3時間、最短の神戸で173.1時間となっており、15.2時間の差がある。

(平成30年)



(平成25年)

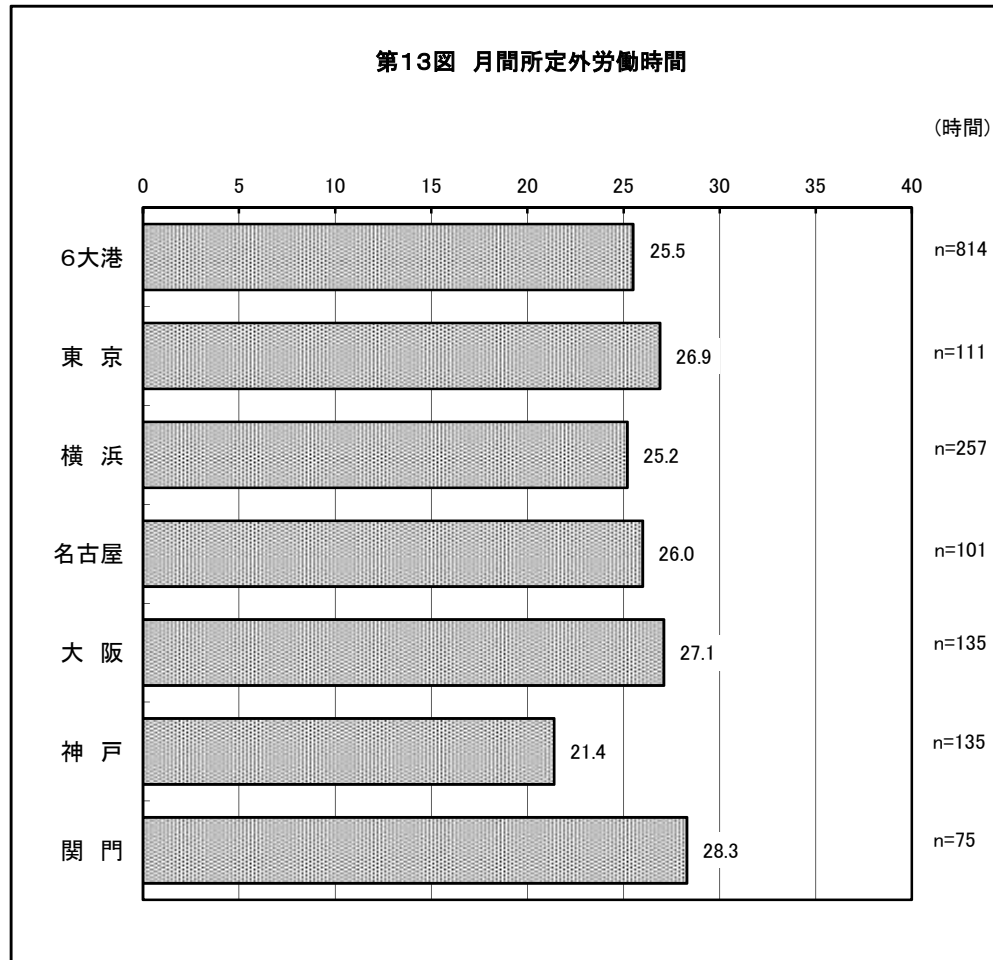




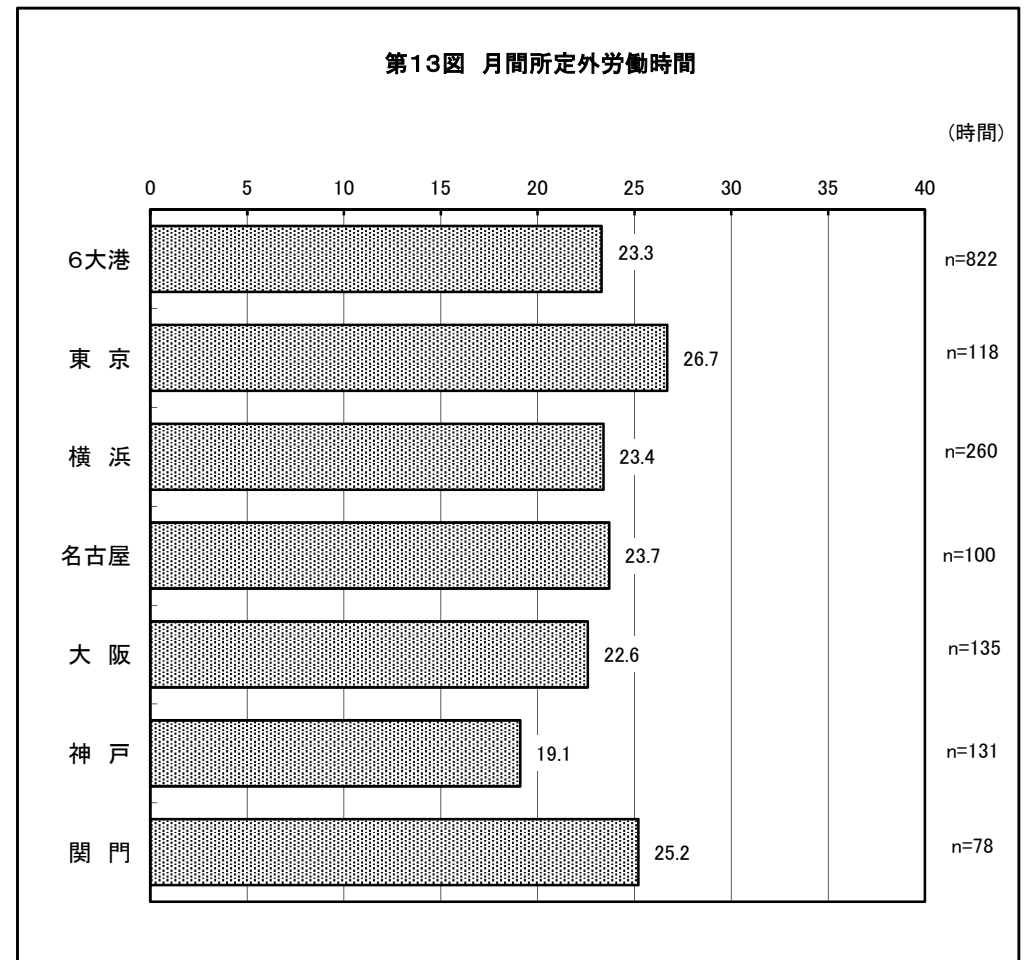
## ○月間所定外労働時間

いずれの港においても、平成25年に比べて長くなっている。、また、最長の関門で28. 3時間で、最短の神戸で21. 4時間となっており、6. 9時間の差がある。

(平成30年)



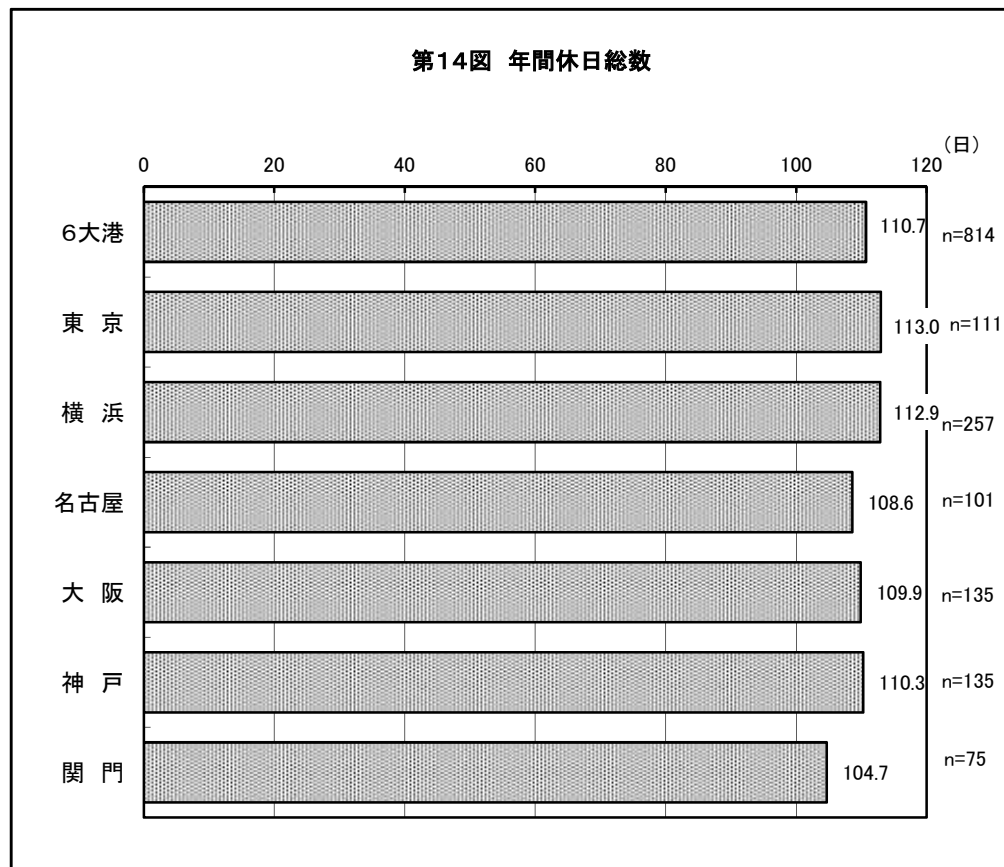
(平成25年)



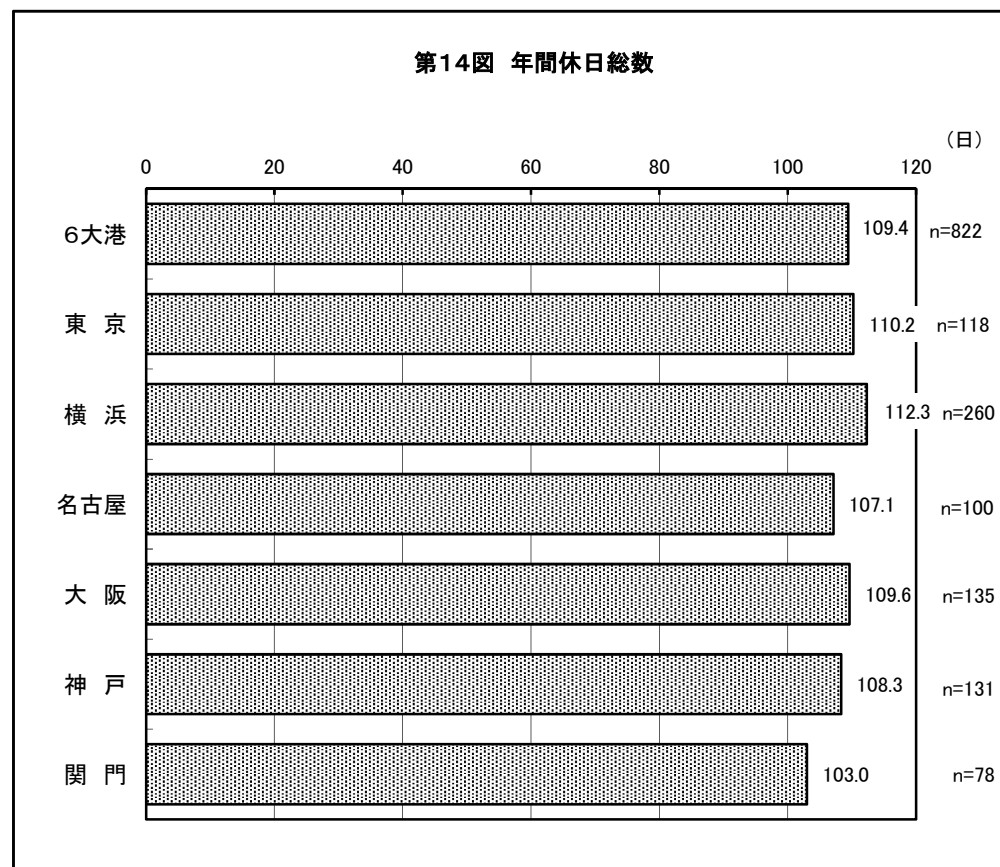
## ○年間休日総数

いずれの港においても、平成25年に比べて増加している。

(平成30年)



(平成25年)

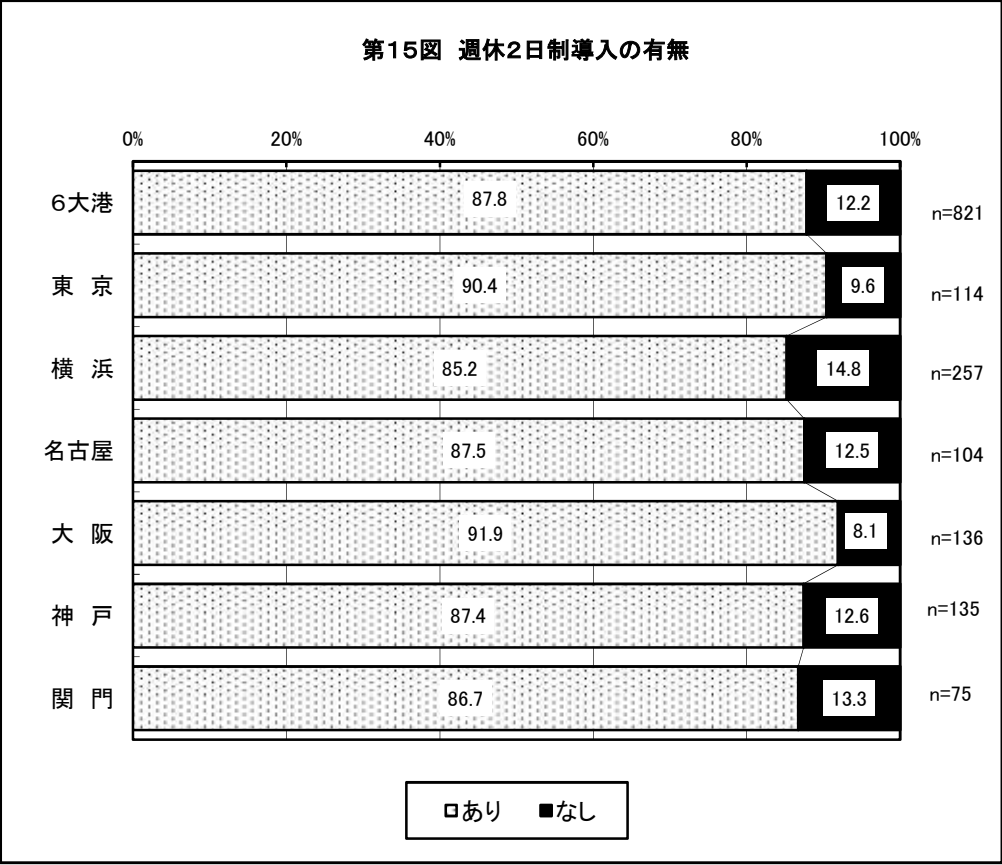


(9) 週休2日制

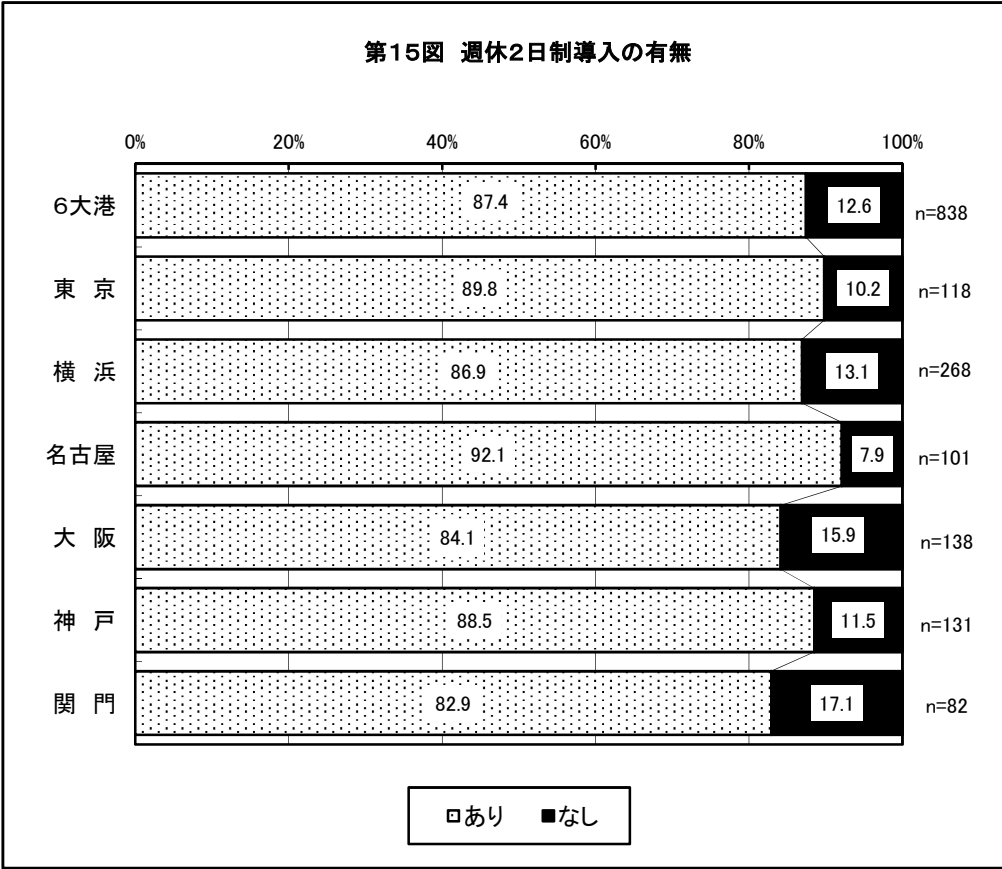
○週休2日制導入の有無

何らかの形態での週休2日制の導入について、いずれの港においても、「あり」が85%以上を占めている。

(平成30年)



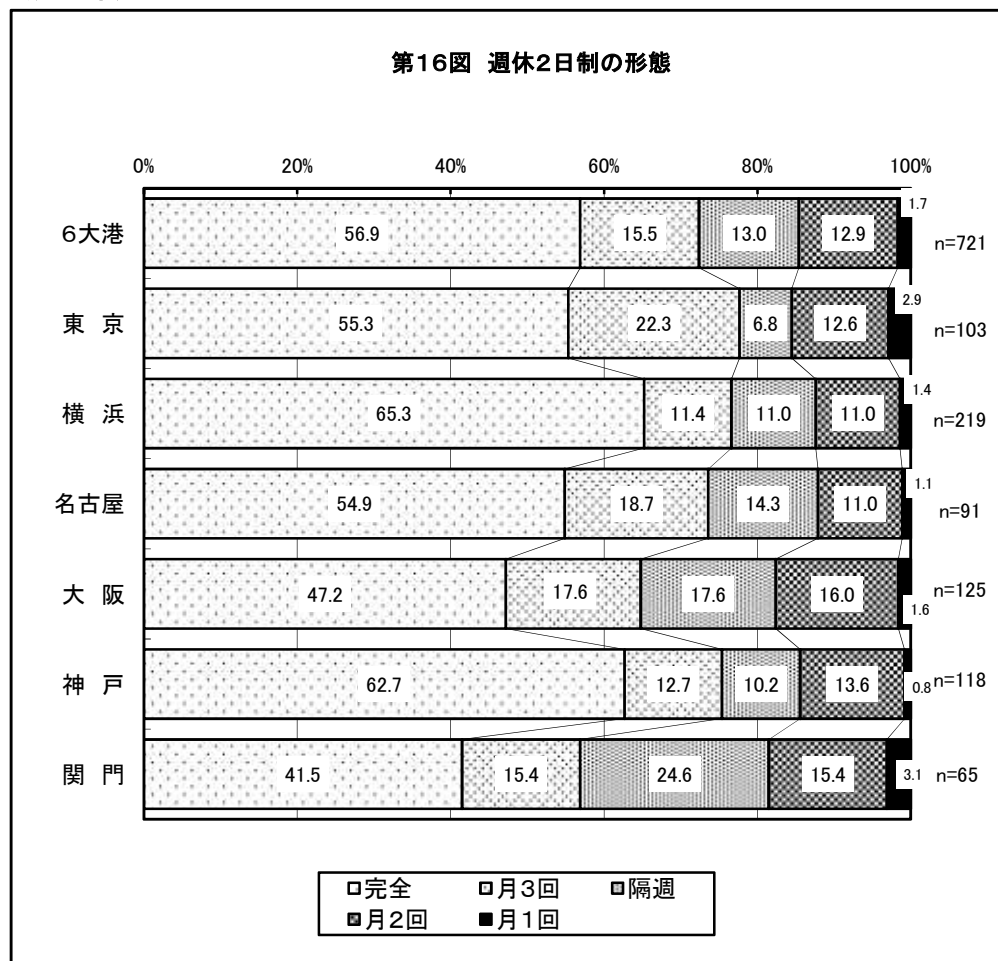
(平成25年)



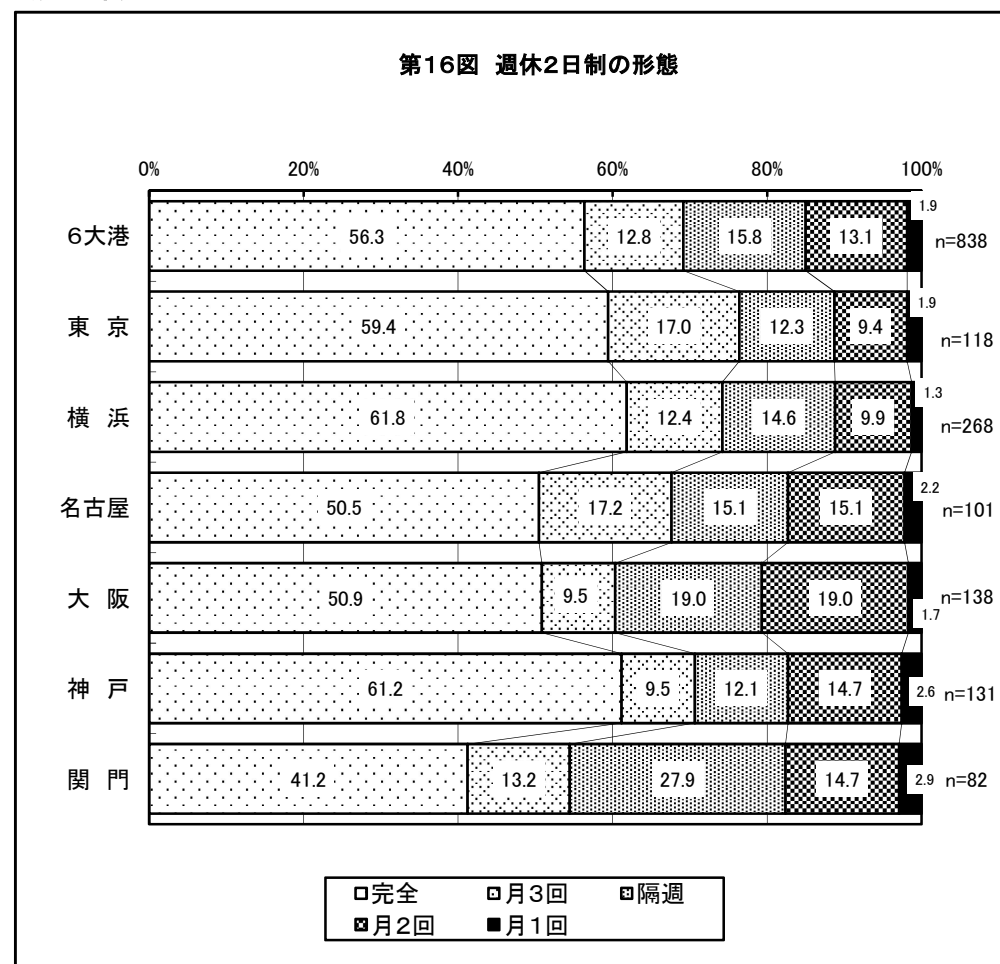
## ○週休2日制の形態

週休2日制を導入している企業のうち、「完全」に実施している企業の割合は、6大港全体で56.9%となっている。港湾別にみると、横浜、神戸でその割合が高い。

(平成30年)



(平成25年)

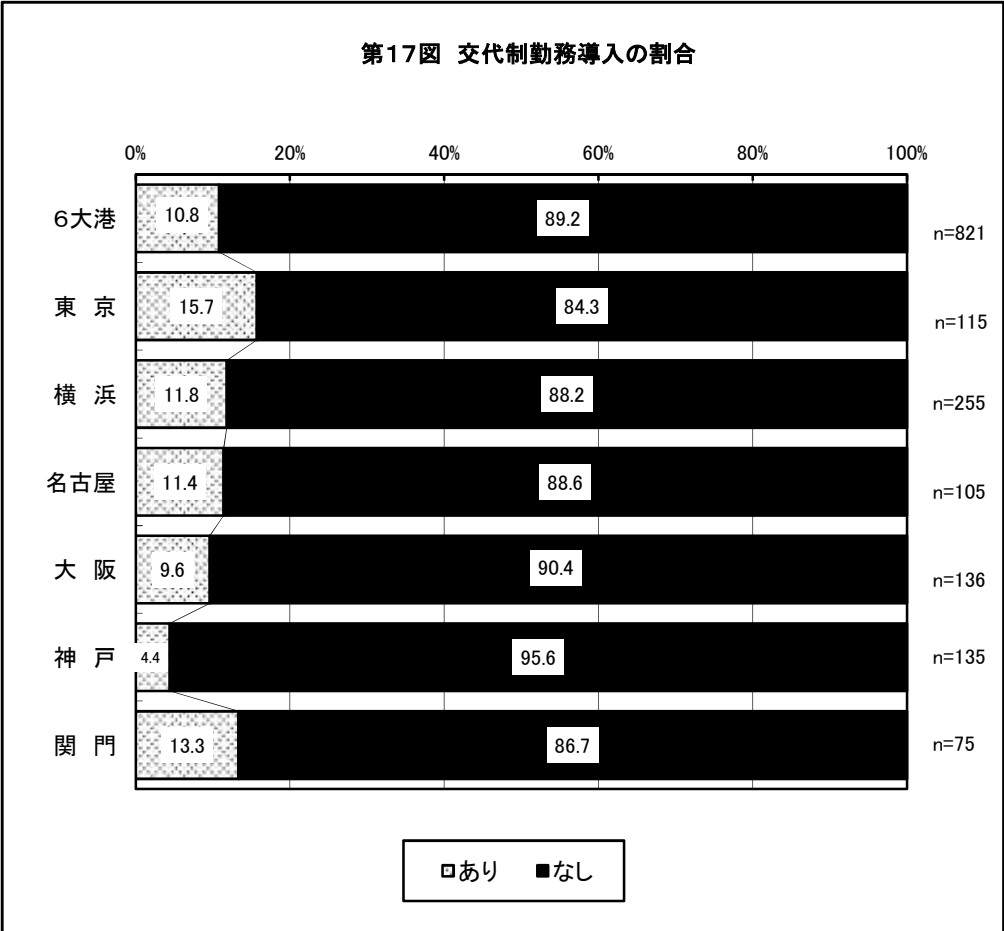


(10)交代制勤務

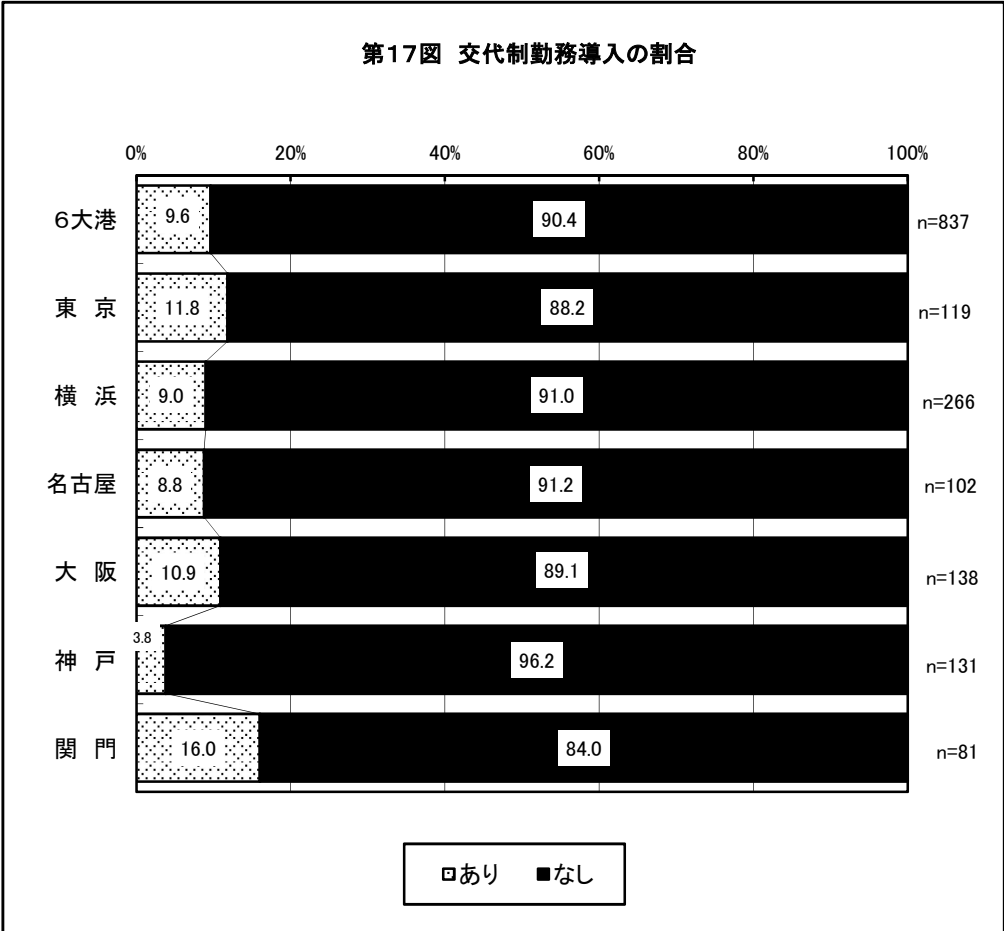
○交代制勤務導入の割合

6大港全体では、「なし」が約9割となっている。

(平成30年)



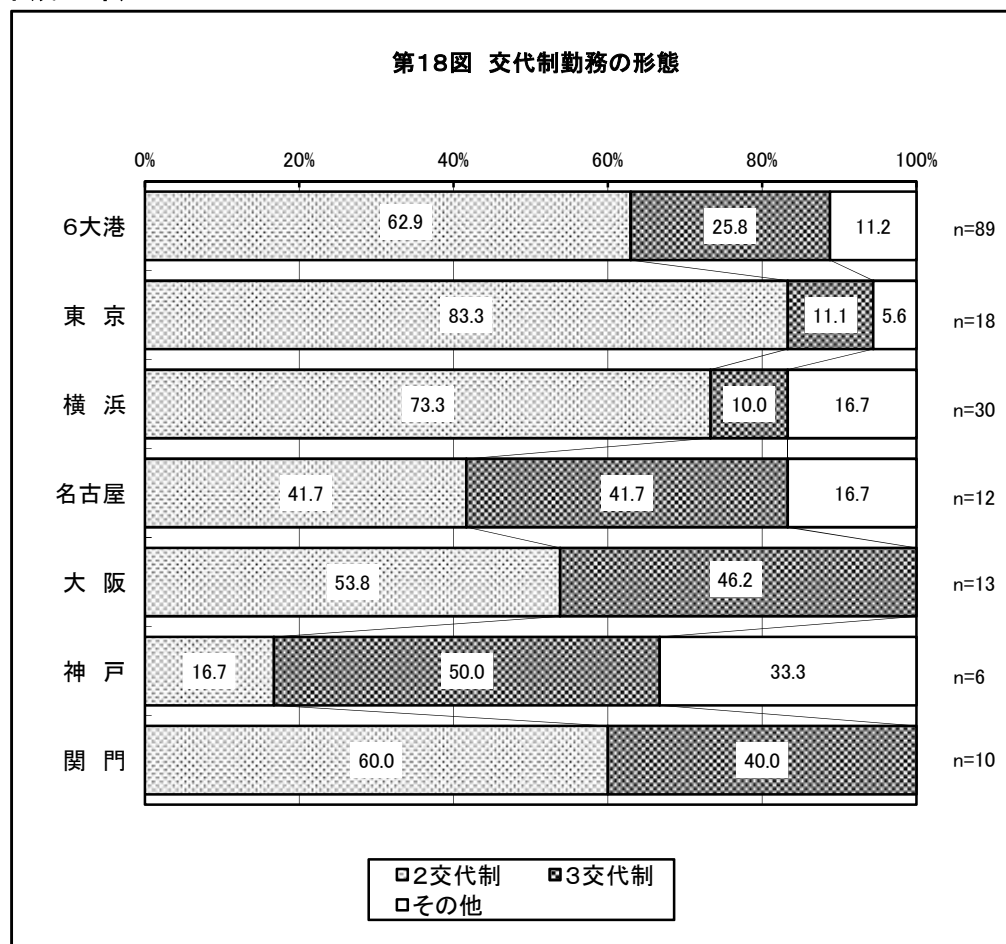
(平成25年)



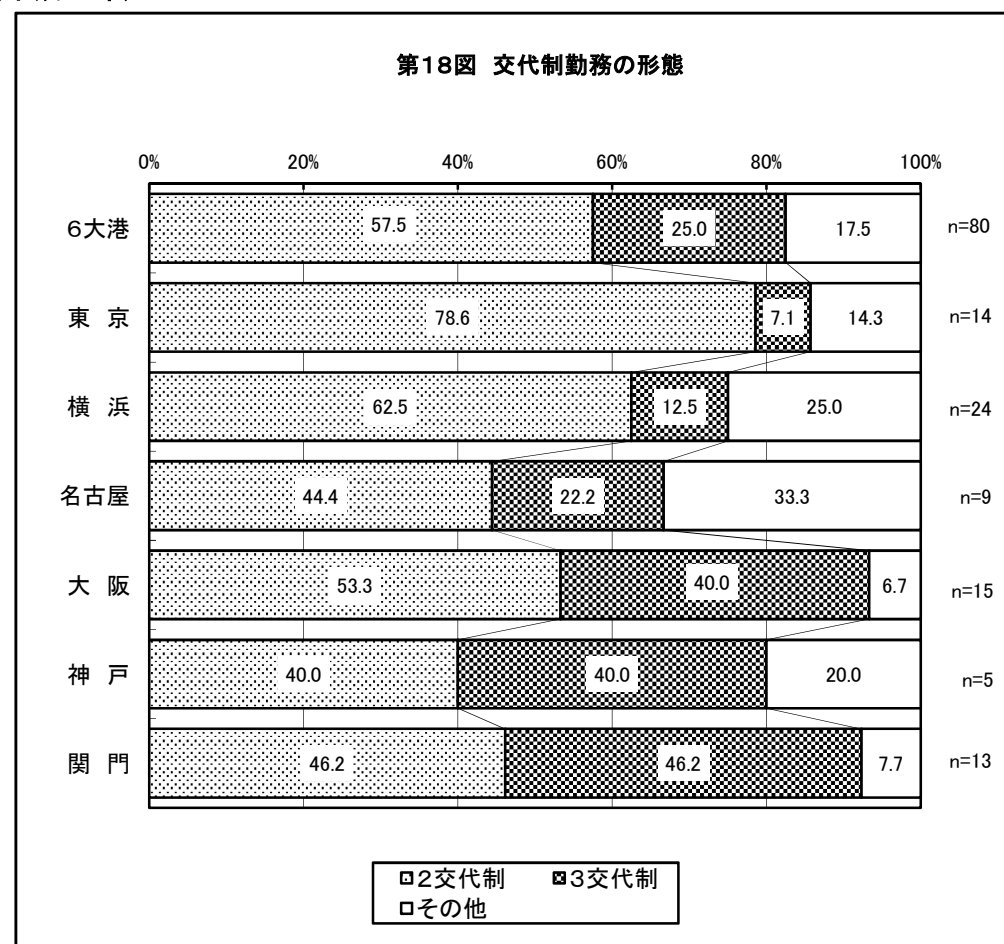
## ○交代制勤務の形態

6大港全体では、交替制勤務を導入している企業のうち、「2交代制」が約60%を占めている。港湾別にみると、東京、横浜が「2交代制」の割合が極めて高い一方、名古屋、大阪、神戸、関門は「3交代制」の割合が比較的高い。

(平成30年)



(平成25年)

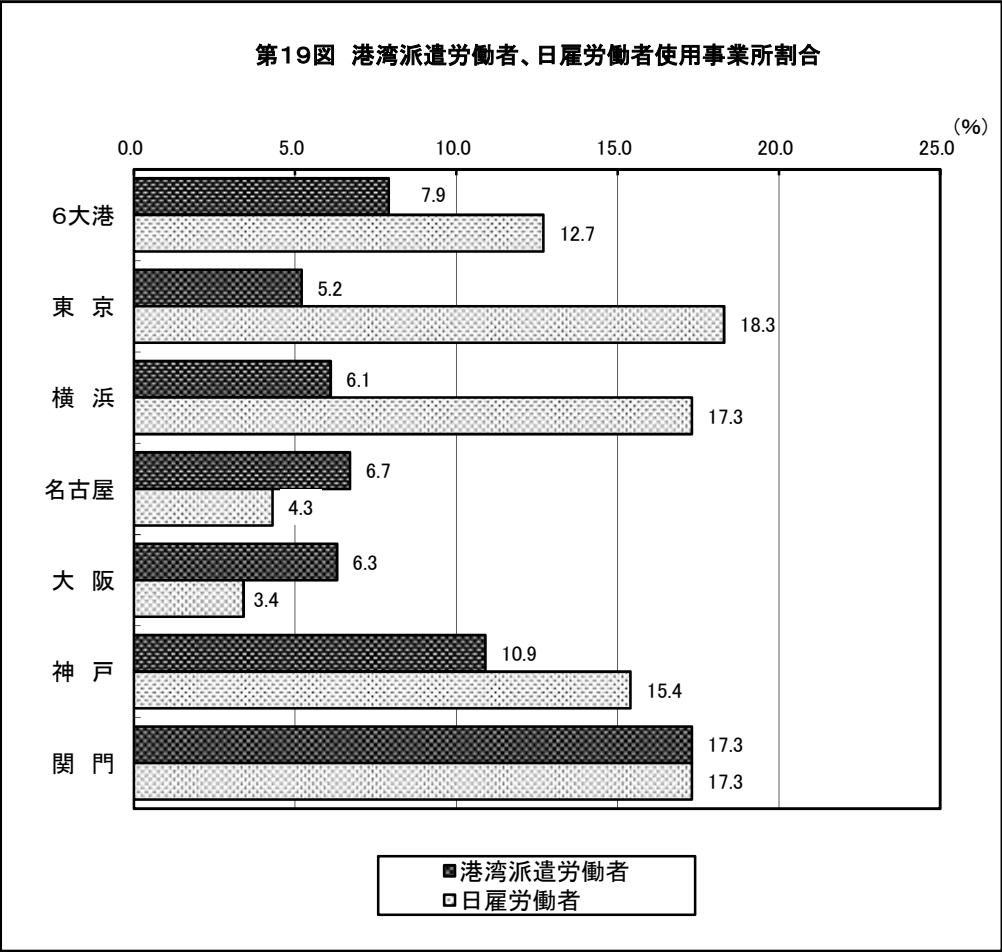


4 港湾派遣労働者及び日雇労働者の利用に関する状況

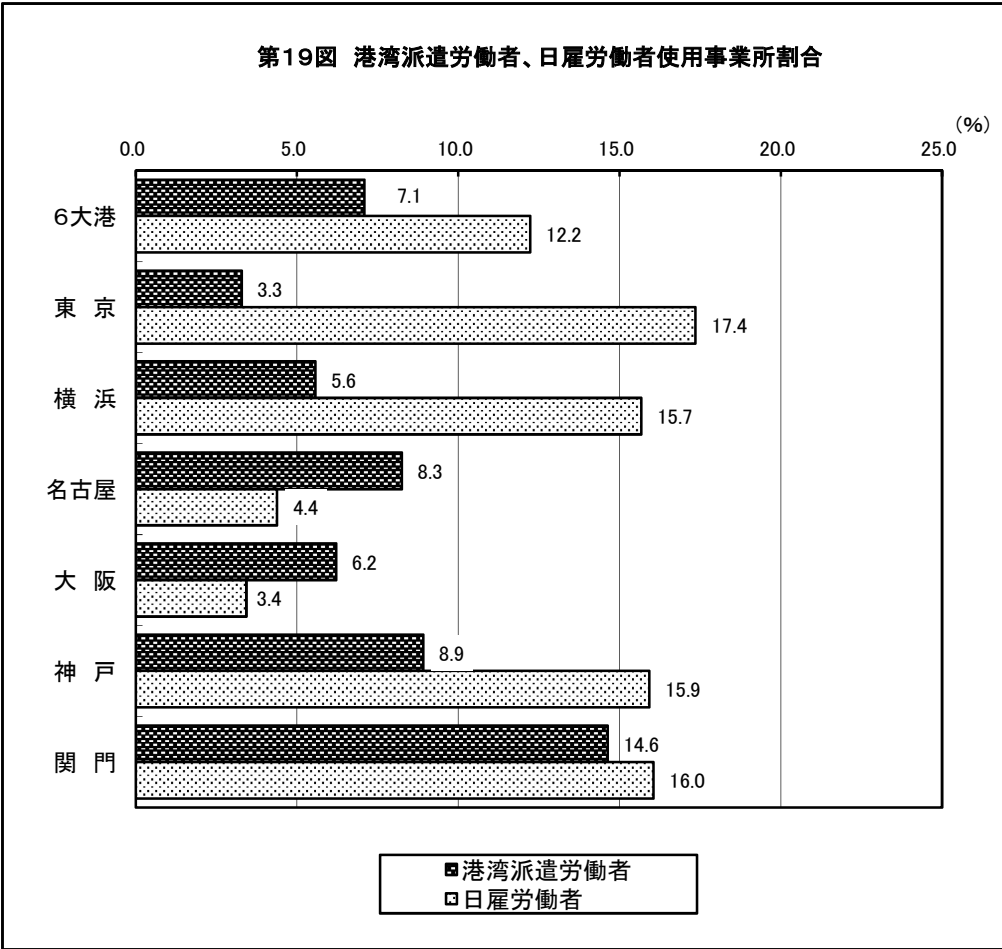
(1) 使用事業所割合

6大港全体では、「港湾派遣労働者」、「日雇労働者」を使用した事業所の割合はともに平成25年から大幅な増減はない。

(平成30年)



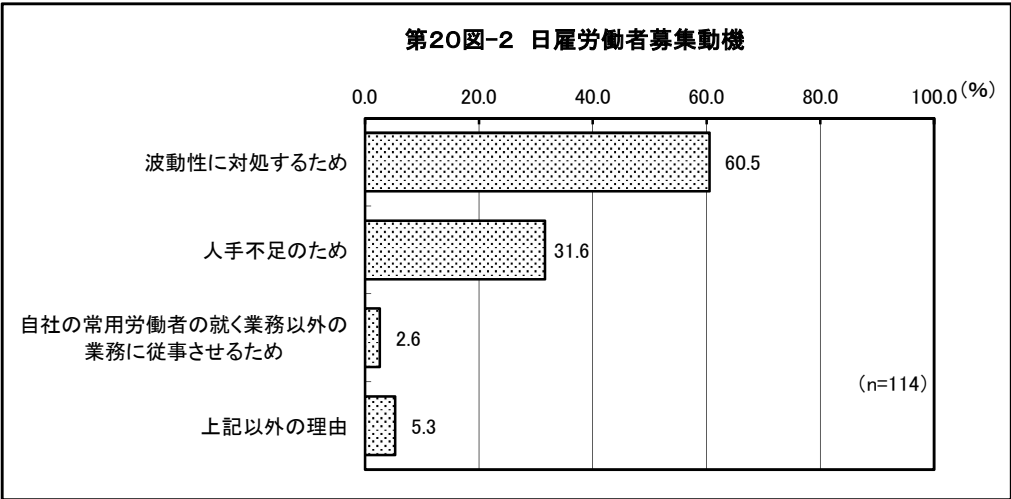
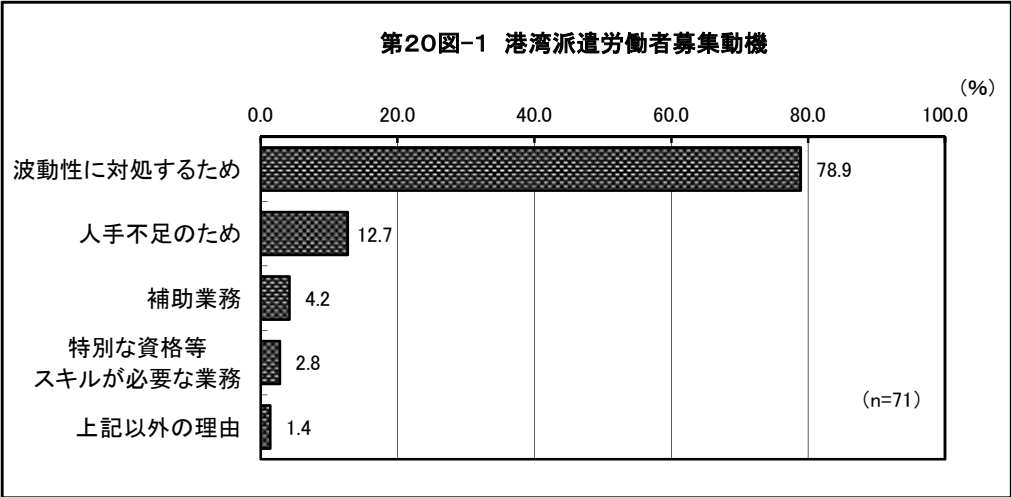
(平成25年)



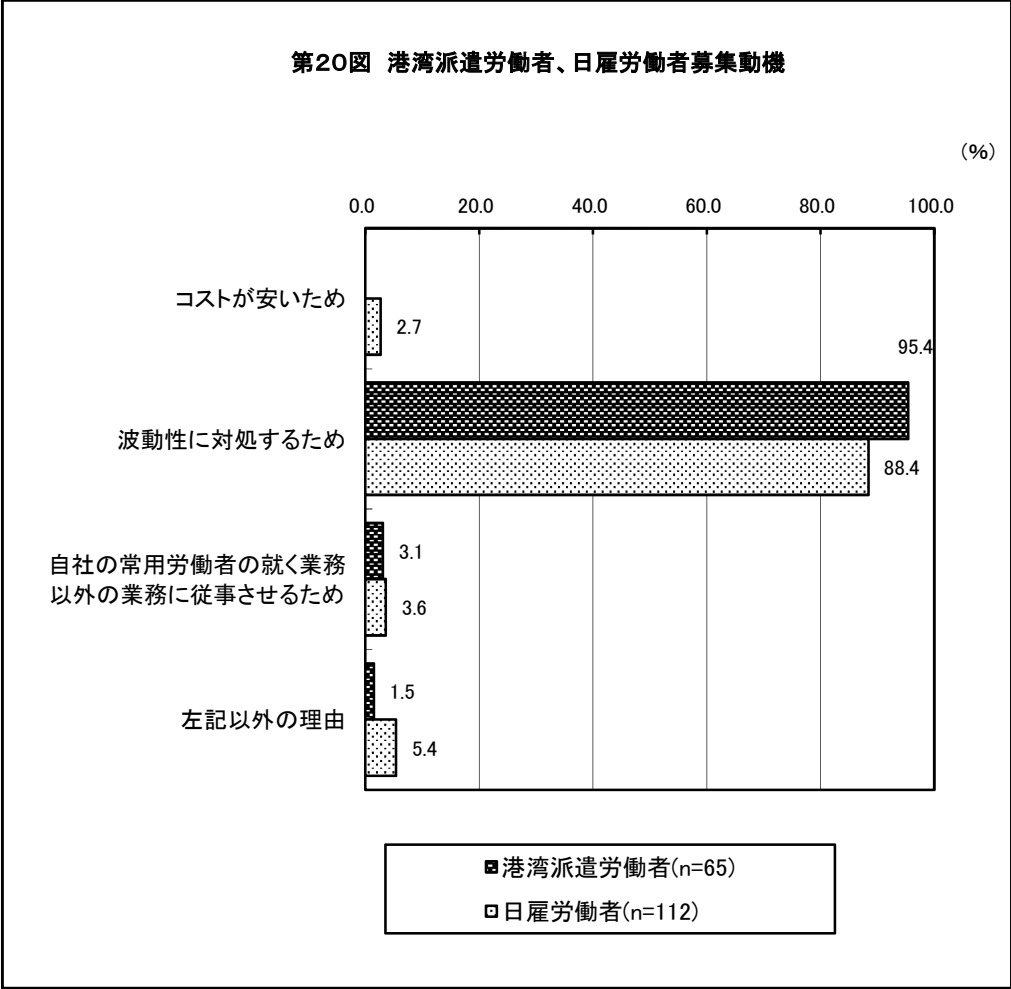
(2) 募集動機

港湾派遣労働者、日雇労働者のいずれも「波動性に対処するため」が最も高い割合となっている。

(平成30年)



(平成25年)

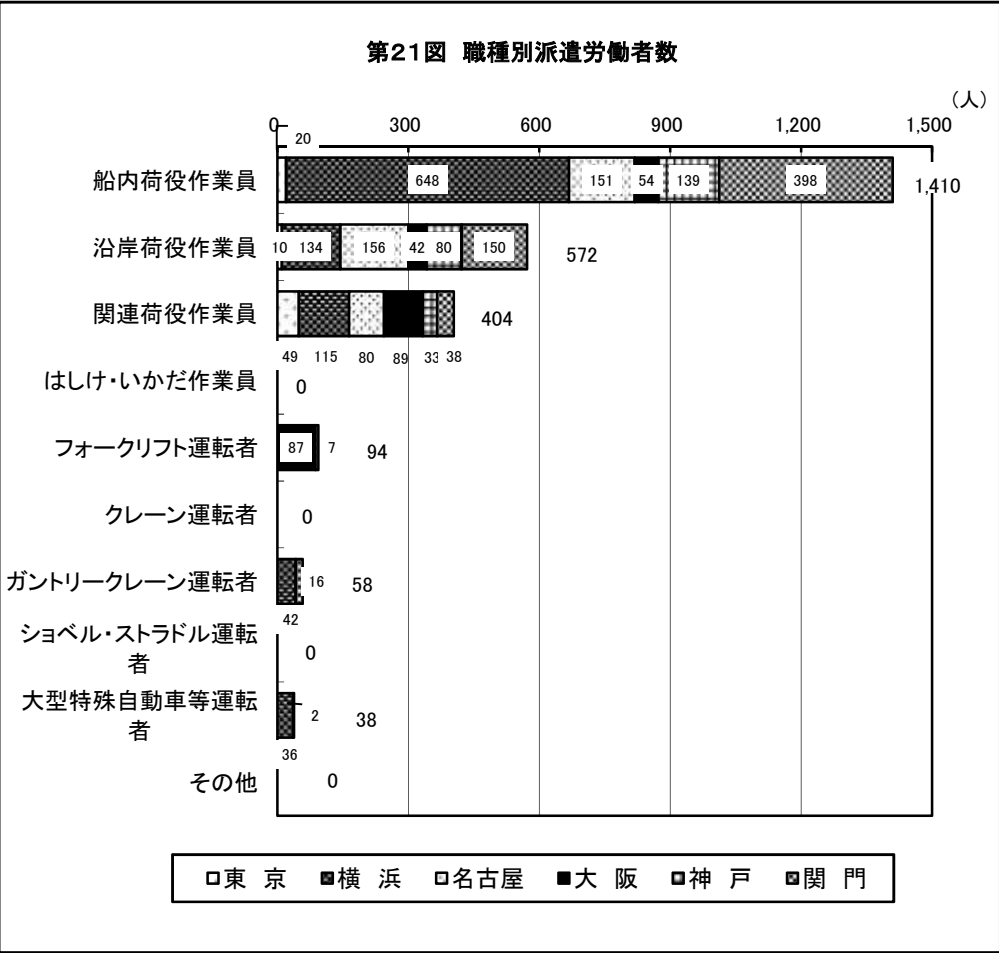




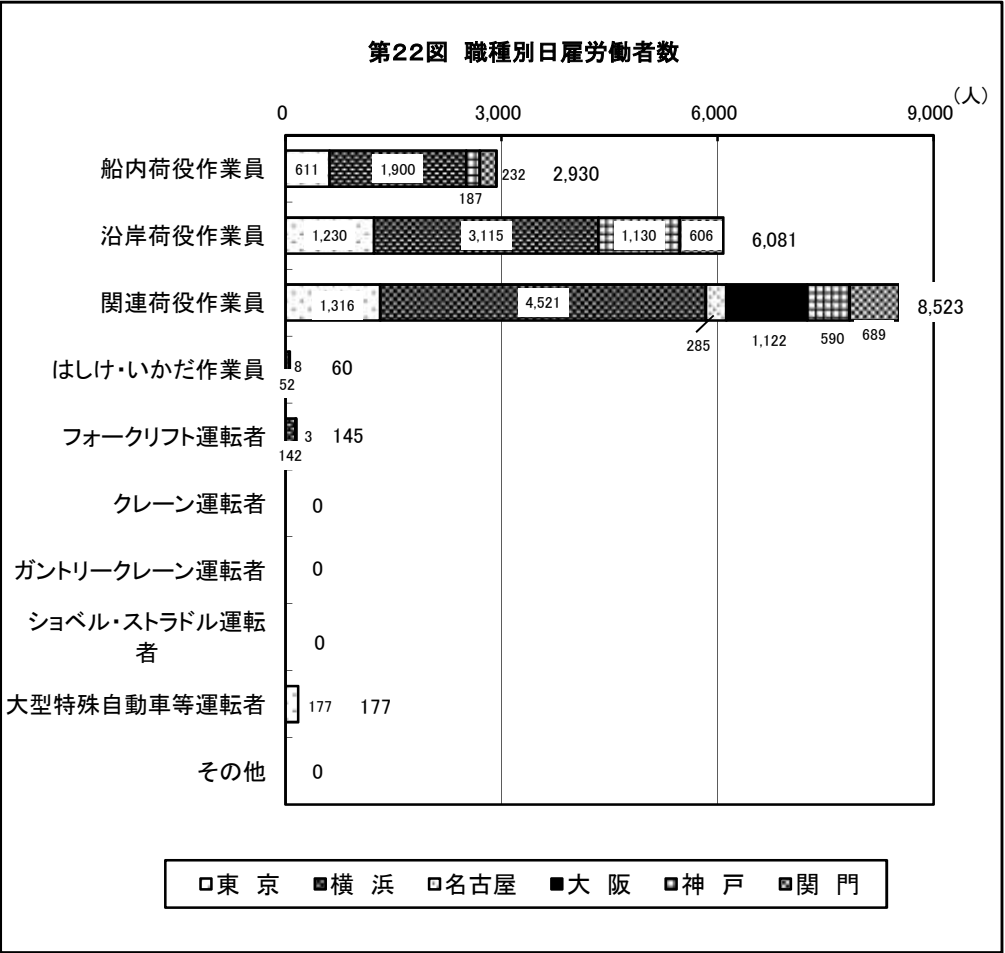
(3)職種別労働者数(港湾派遣労働者、日雇労働者)

港湾派遣労働者及び日雇労働者による就労については、ともに「船内荷役作業員」、「沿岸荷役作業員」及び「関連荷役作業員」の3職種で9割以上を占めている。港湾派遣労働者の就労延日数は、職種別では「船内荷役作業員」が、港湾別では横浜、関門が多い。また、日雇労働者の就労延日数は、職種別では「関連荷役作業員」が最も多く、港湾別では、横浜、東京が多い。

(港湾派遣労働者)



(日雇労働者)

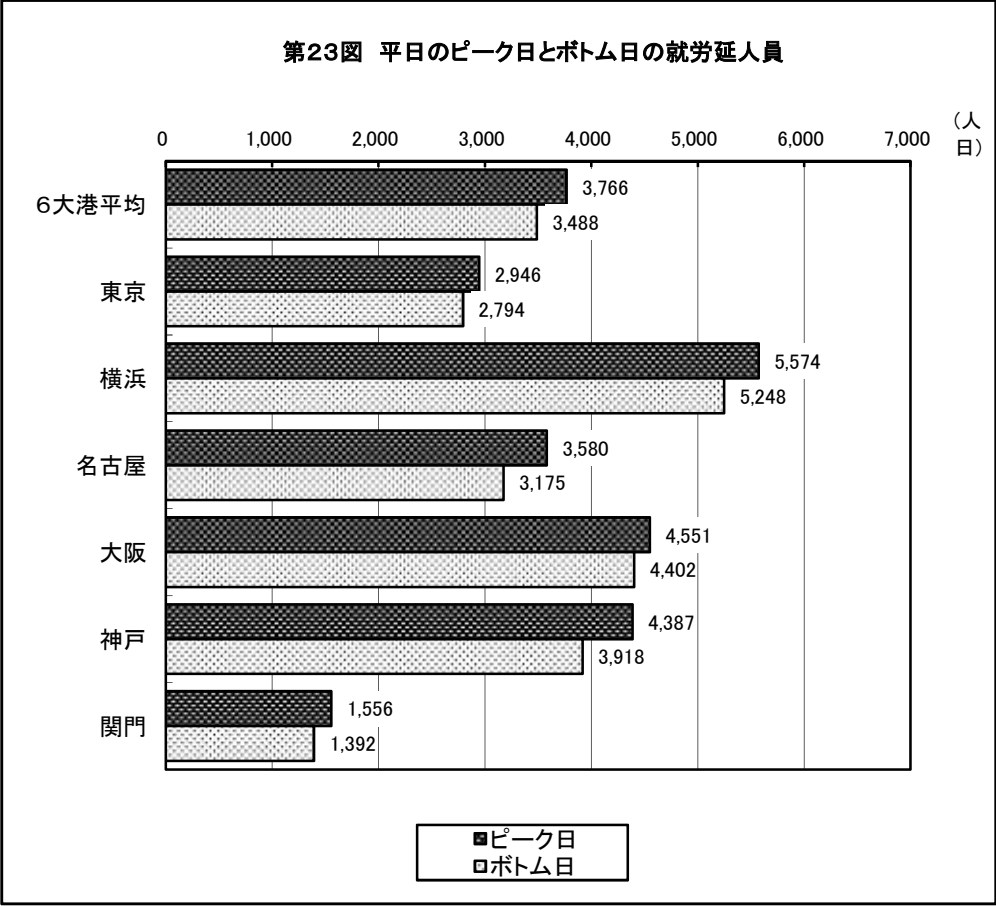


5 荷役の波動性に関する状況

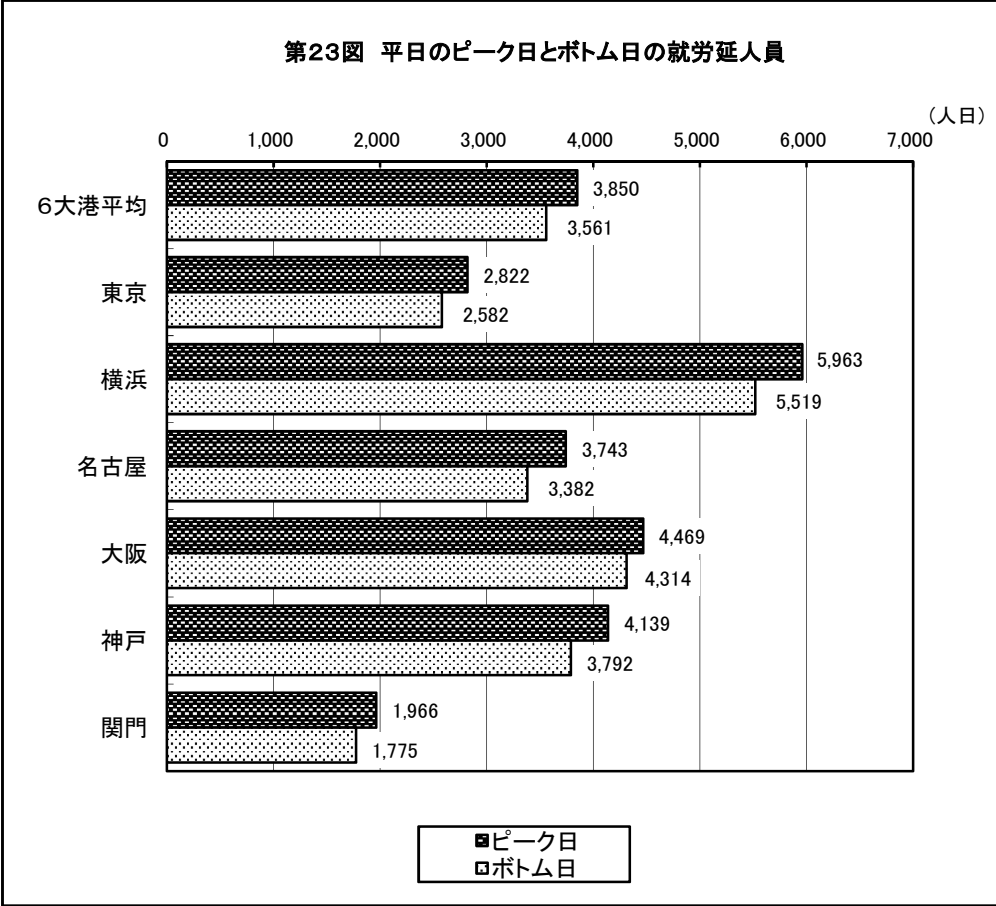
(1) 波動性の大きさ

「ピーク日」と「ボトム日」の差(波動性の大きさ)について、6大港平均では278人日となり、平成25年(289人日)から大幅な増減はない。港湾別では、横浜、名古屋、神戸が比較的波動性が大きくなっている。

(平成30年)



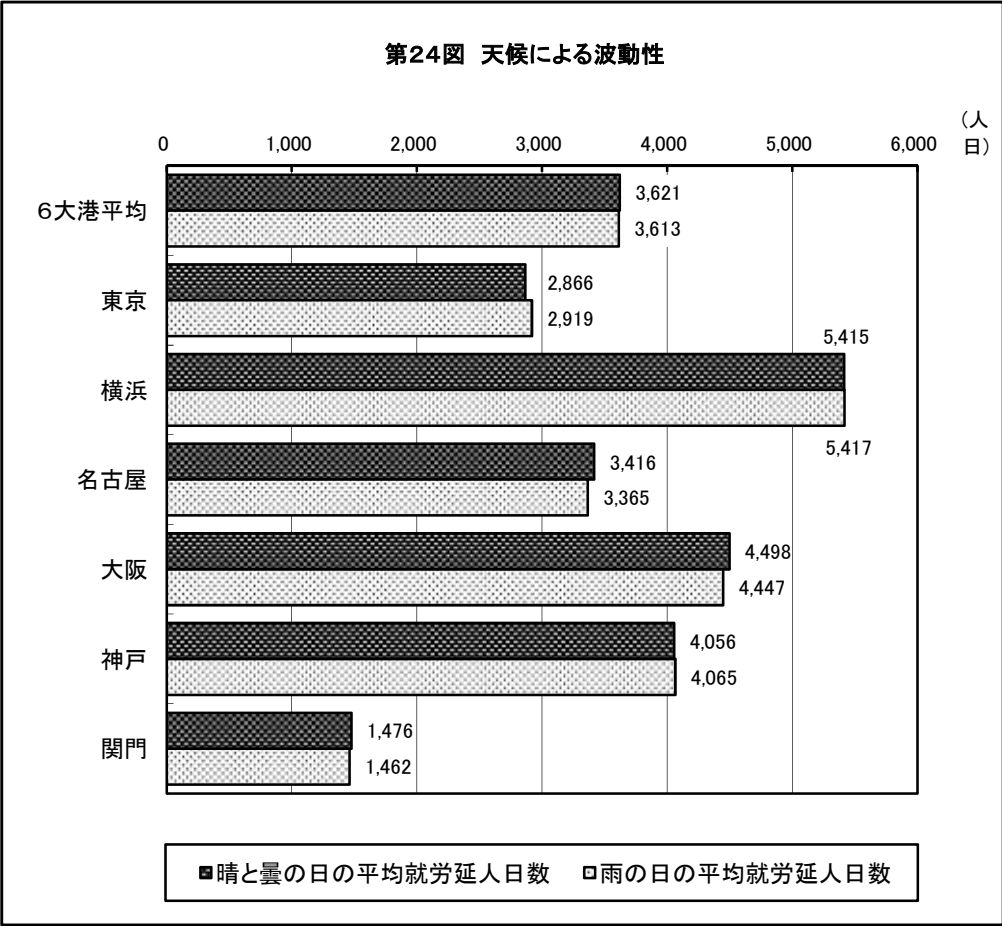
(平成25年)



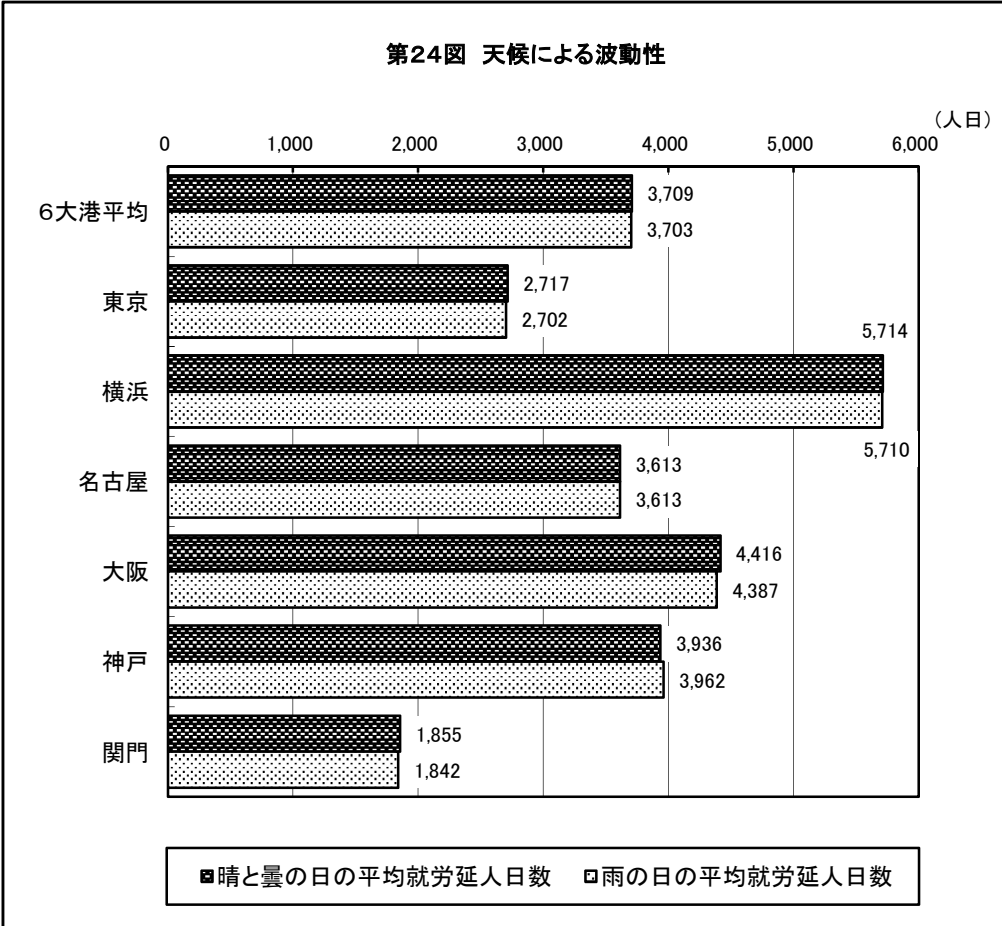
(2)天候による波動性

いずれの港においても、「晴と曇の日の平均就労延人日数」と「雨の日の平均就労延人日数」について、大幅な差異は見られない。

(平成30年)



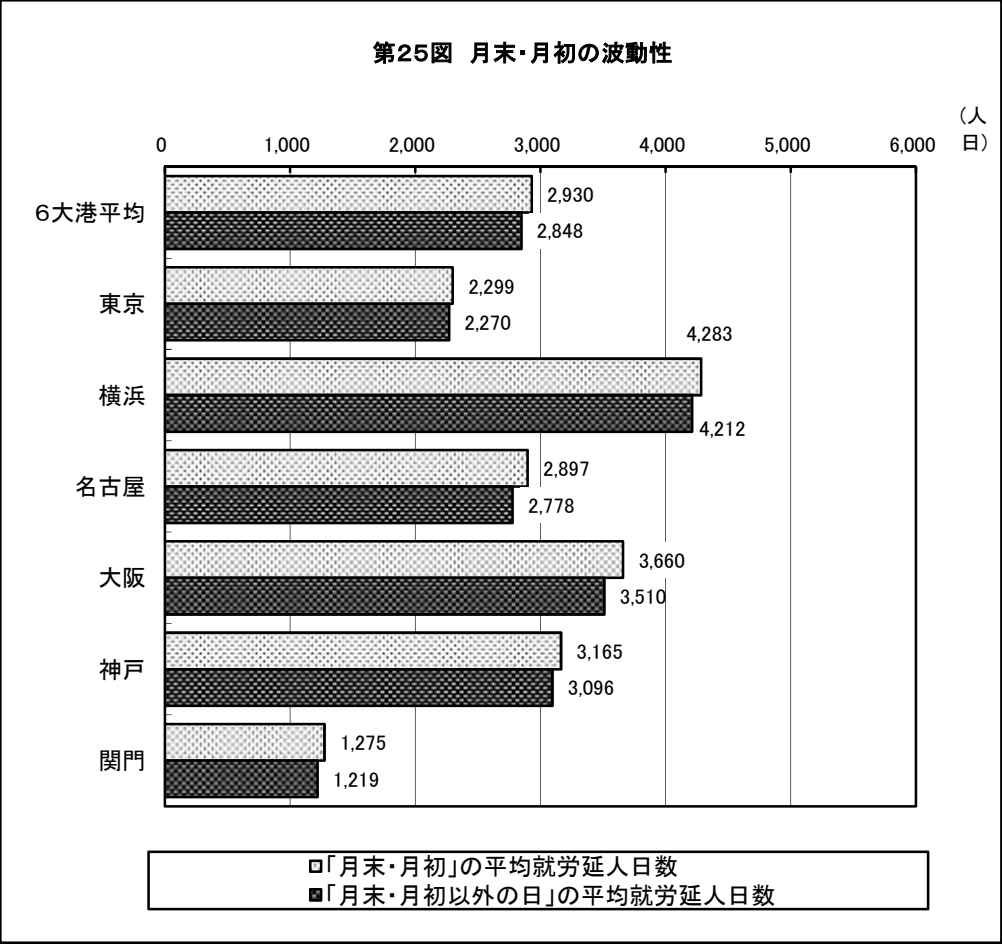
(平成25年)



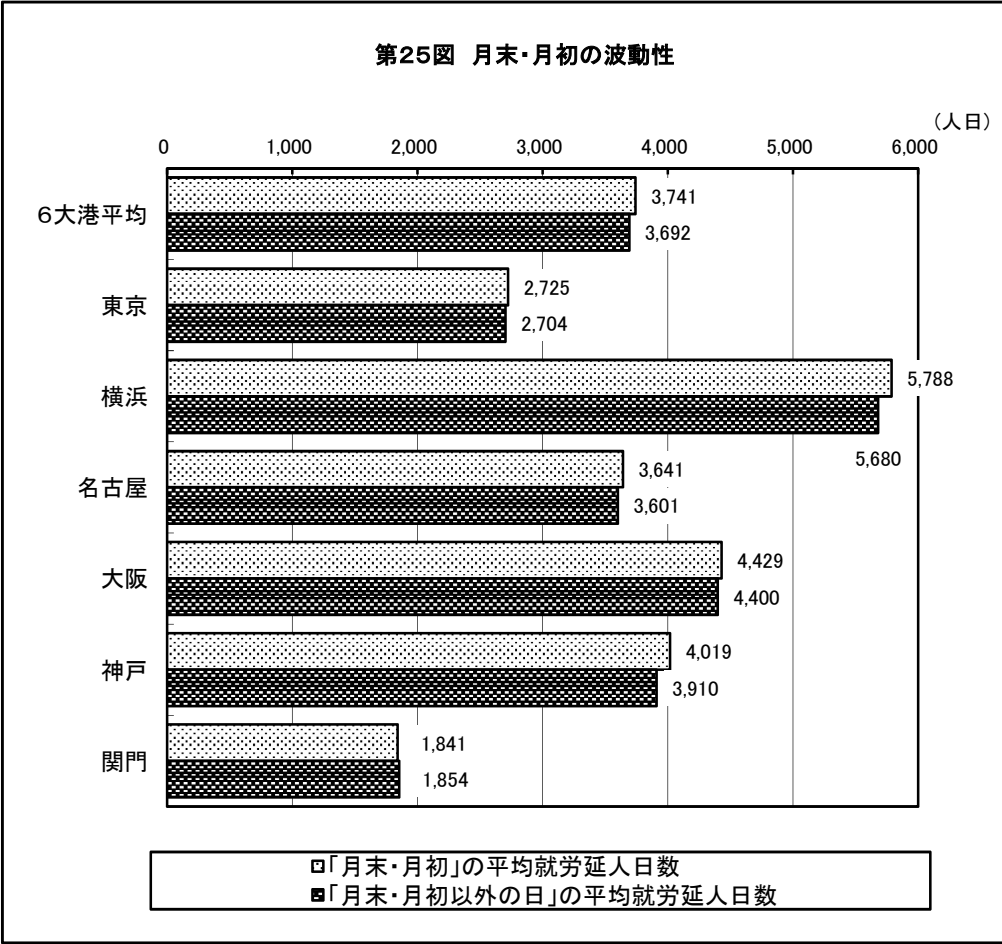
(3) 月末・月初の波動性

いずれの港においても、「月末・月初」と「月末・月初以外の日」のそれぞれの平均就労延人日数について、大幅な差異は見られない。

(平成30年)



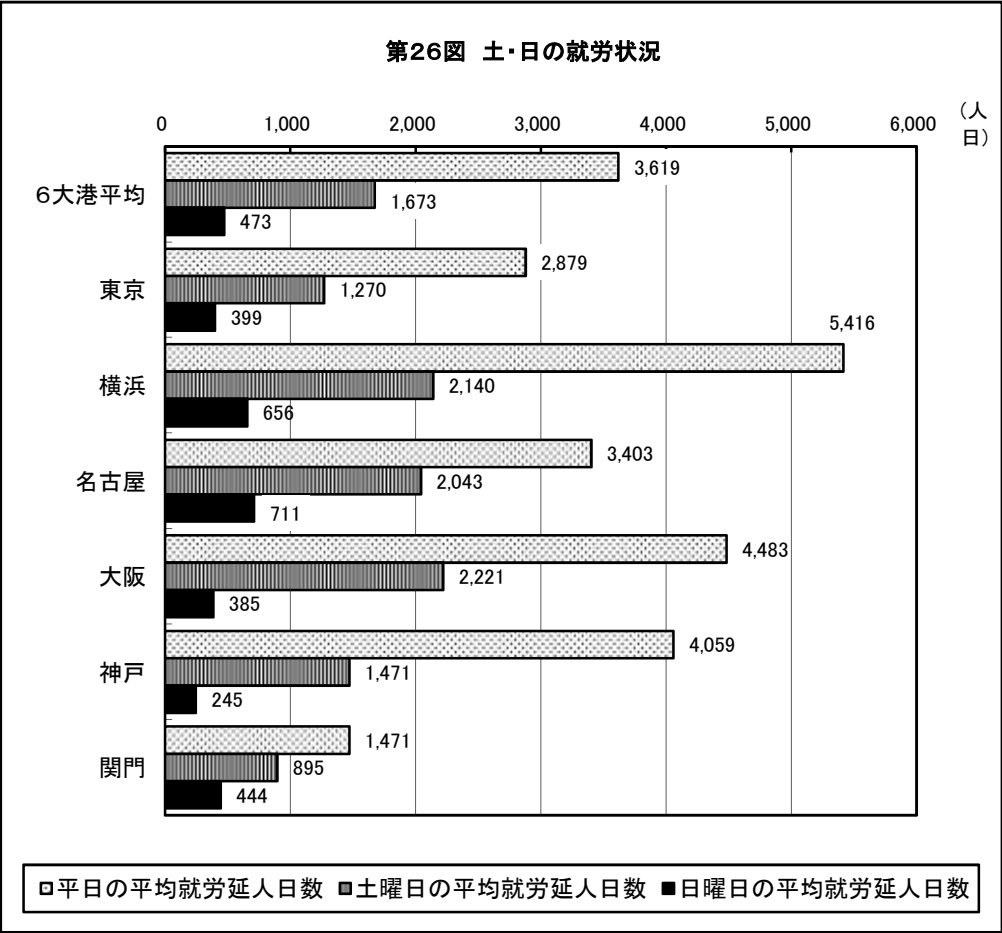
(平成25年)



(4)土・日の就労状況

6大港平均では、平日、土曜日、日曜日のいずれの平均就労延日数についても、平成25年と比べて減少している。

(平成30年)



(平成25年)

