

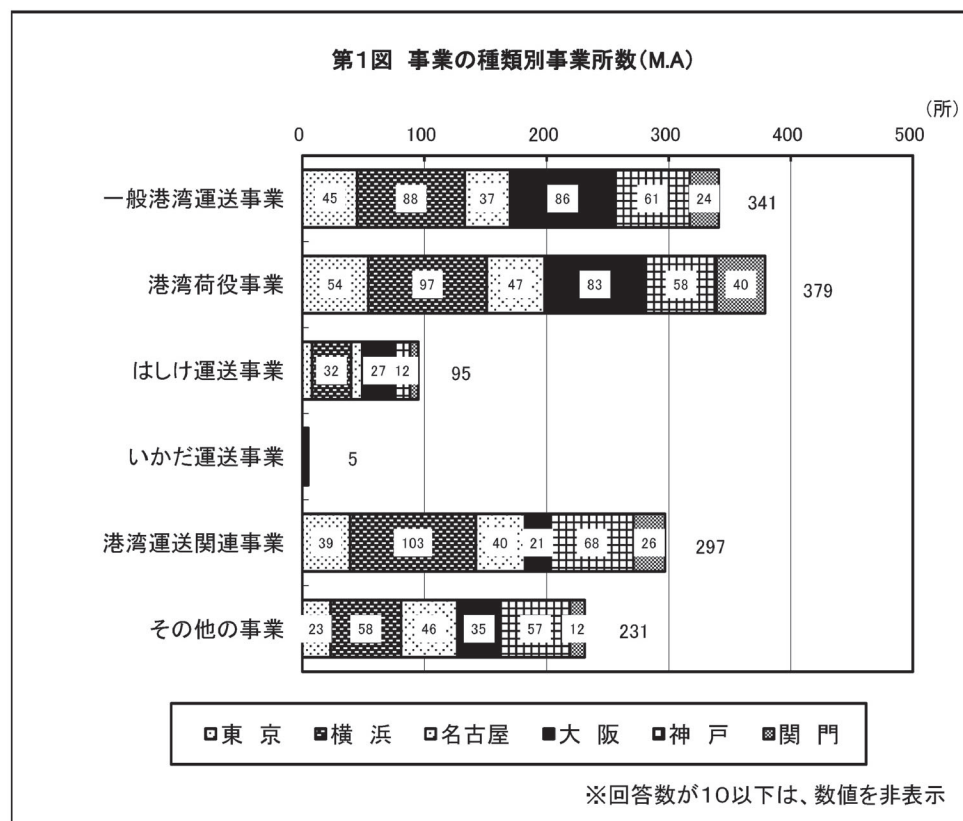
Ⅱ 令和5年港湾運送事業雇用実態調査結果概要

1 事業所の属性に関する状況

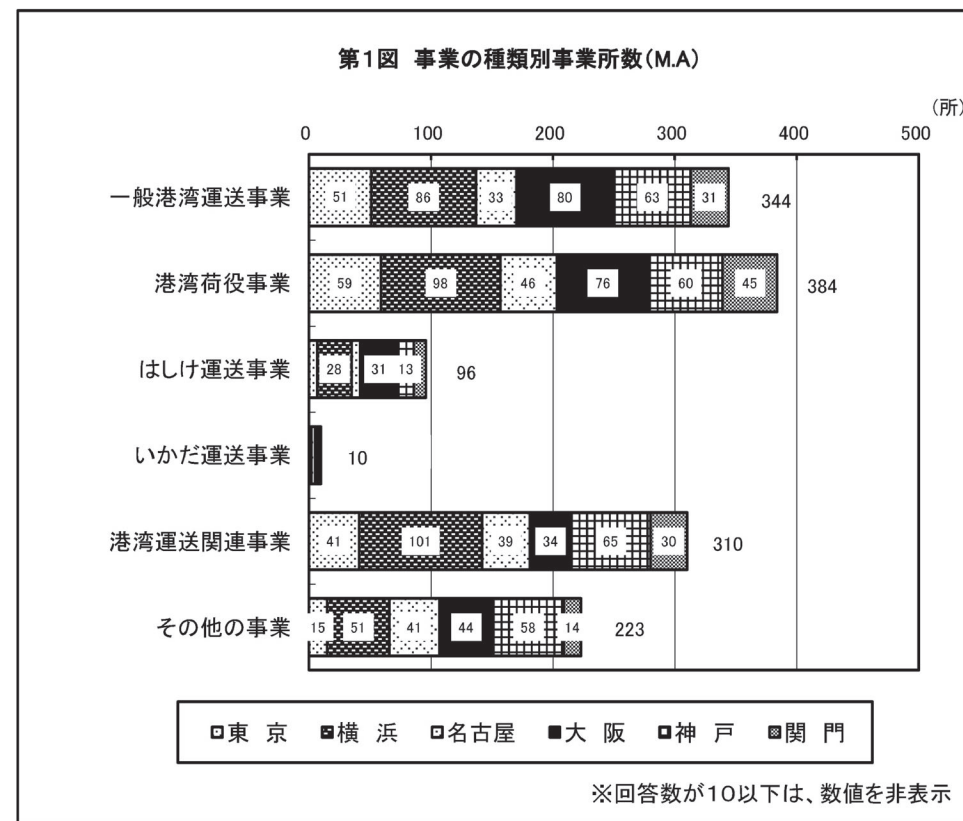
(1)事業の種類

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379事業所で42.3%と最も多く、次いで「一般港湾運送事業」が341事業所で38.0%、「港湾運送関連事業」が297事業所で33.1%、「はしけ運送事業」が95事業所で10.6%、「いかだ運送事業」が5事業所で0.6%となっている。

(令和5年)



(平成30年)



(2)事業所規模

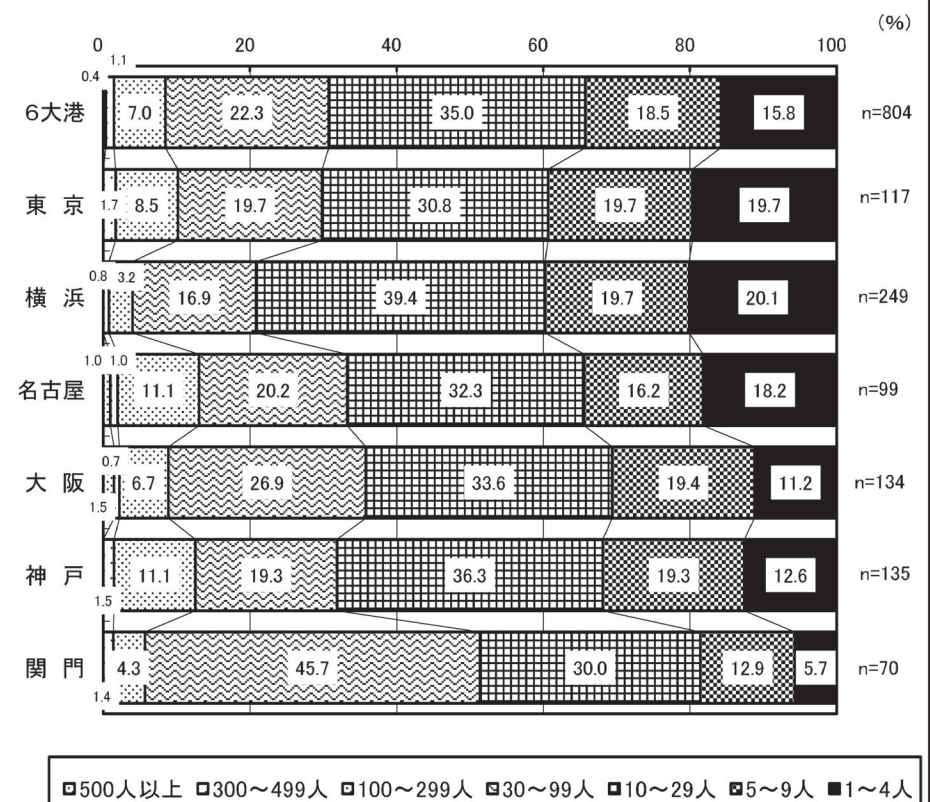
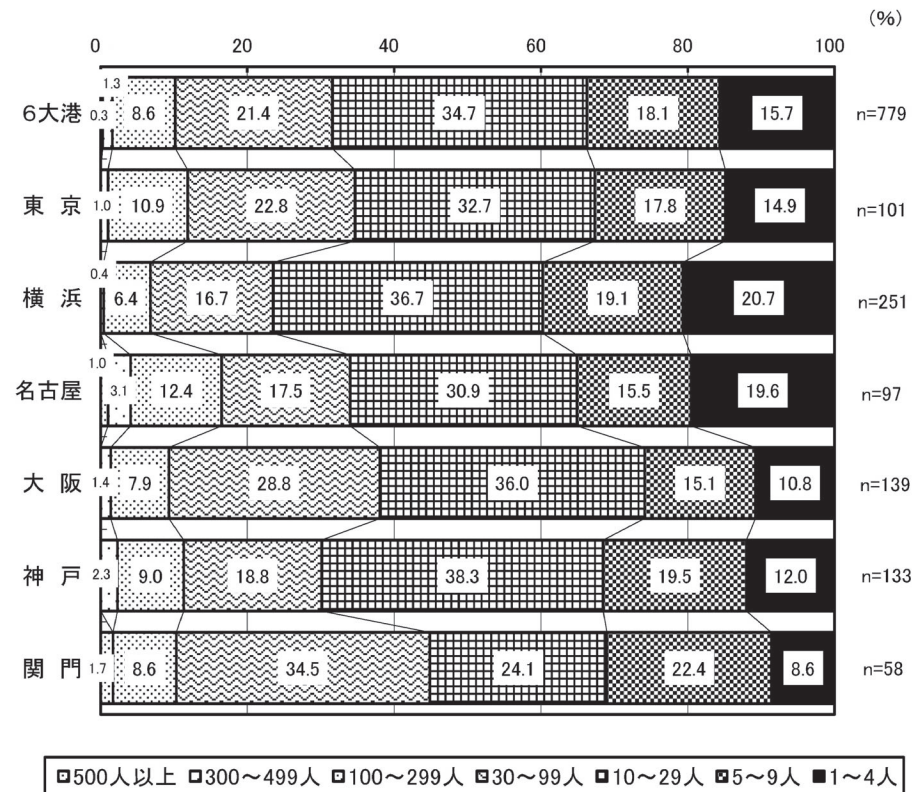
6大港全体では、30人未満の事業所が全体の68.4%を占め、平成30年(69.3%)と同程度となっている。港湾別では、横浜港で30人未満の事業所が76.5%となっており、小規模事業所の割合が高い。

(令和5年)

(平成30年)

第2図 事業所規模割合

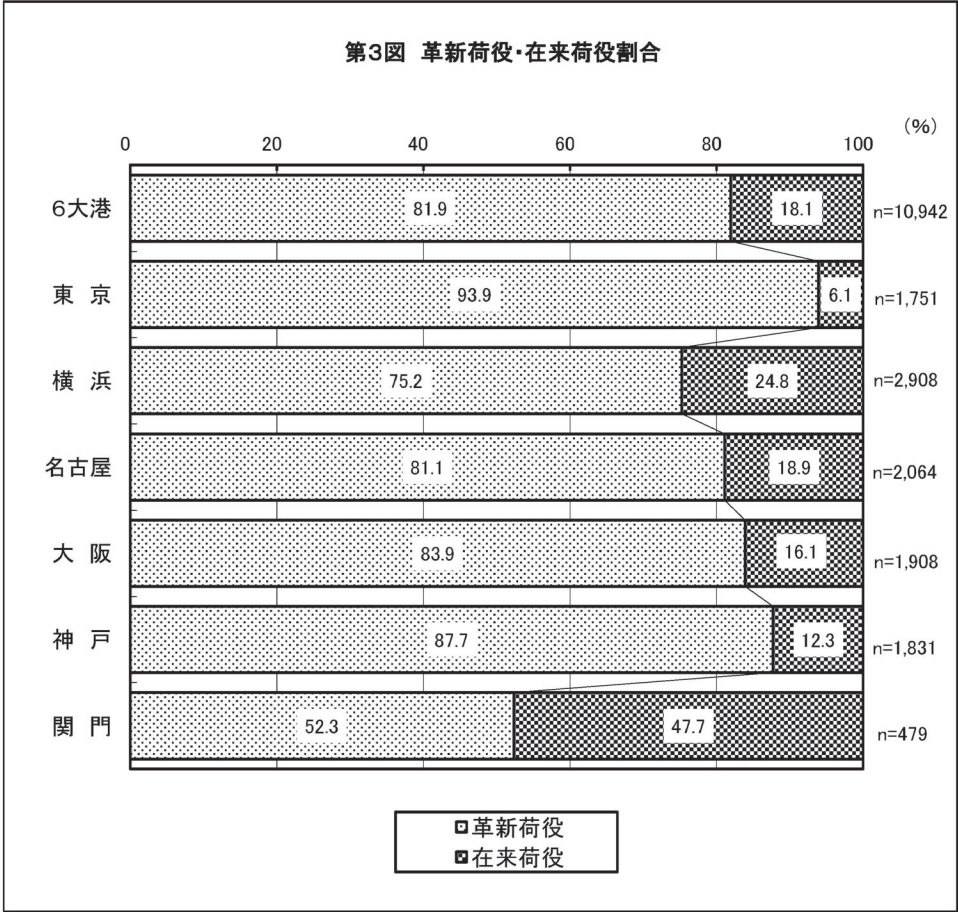
第2図 事業所規模割合



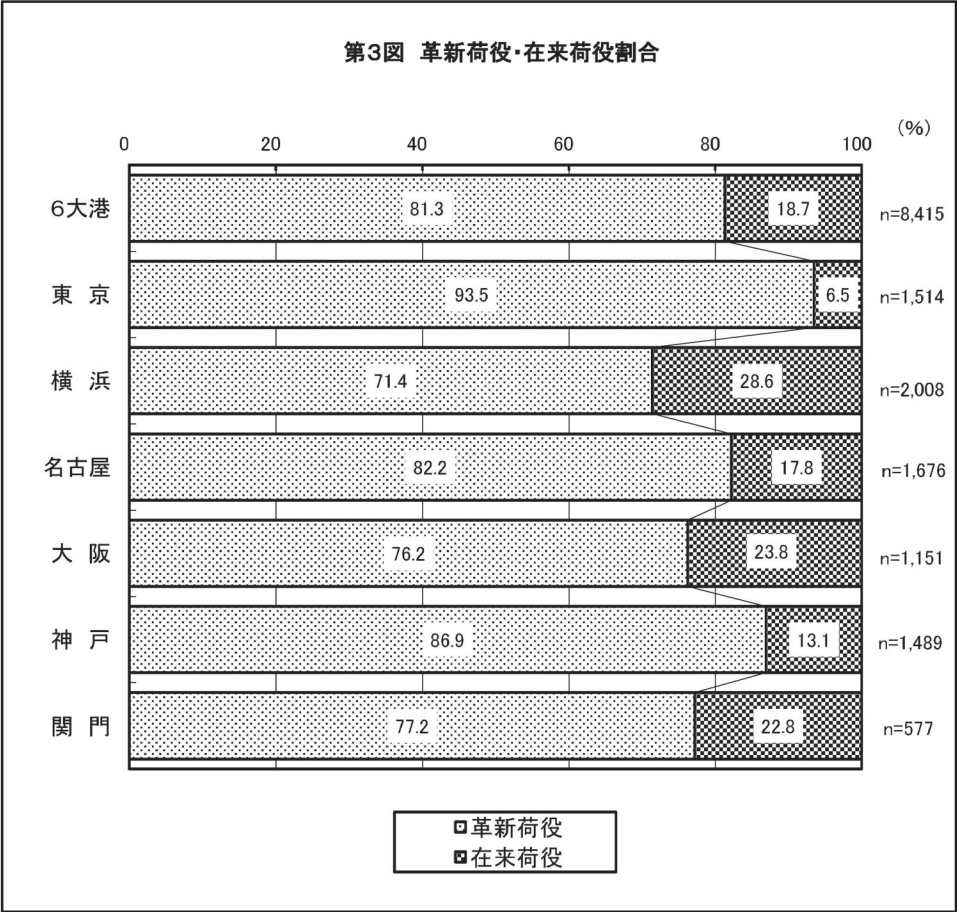
2 港湾運送事業量に関する状況

6大港全体では、革新荷役が81.9%を占め、平成30年(81.3%)と比べて増加している。

(令和5年)



(平成30年)

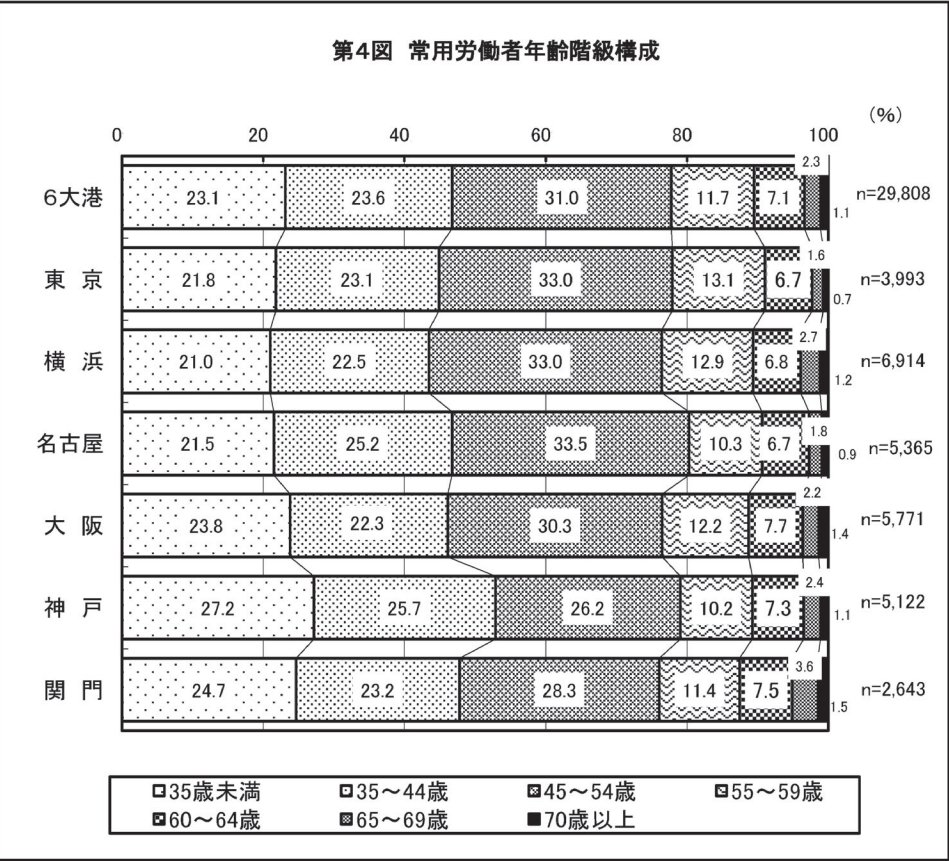


3 常用労働者の労働条件等に関する状況

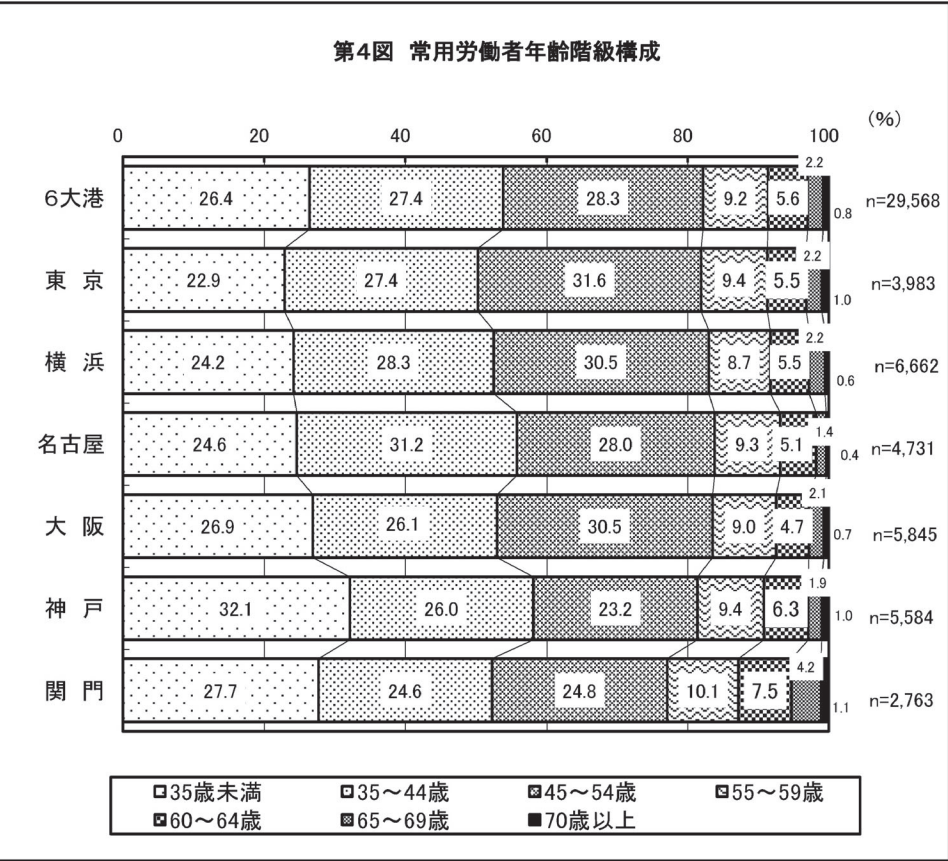
(1) 年齢階級構成

6大港全体では、「35歳未満」が23.1%、「35～44歳」が23.6%の計46.7%となり、平成30年の計53.8%と比べて減少している一方、「60～64歳」、「65～69歳」、「70歳以上」の合計は8.6%（平成30年）から10.5%に増加している。

(令和5年)



(平成30年)

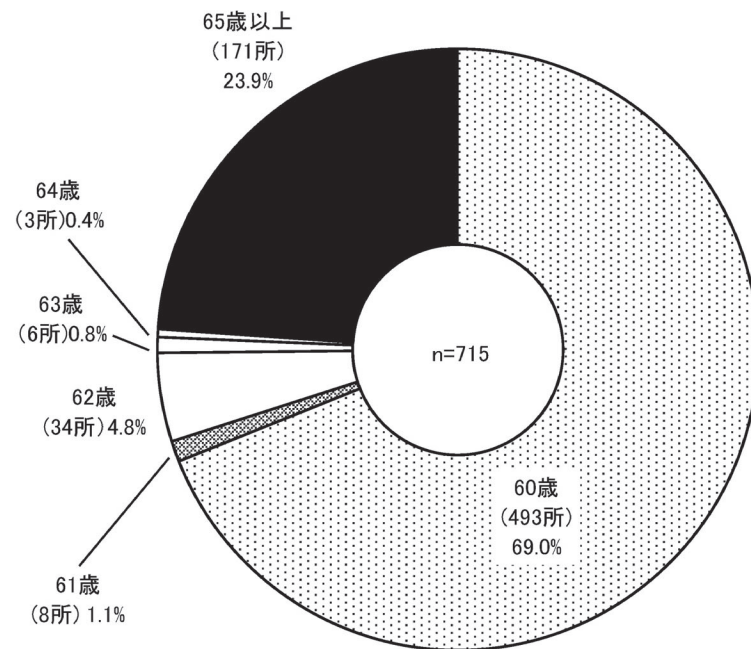


(2) 定年制

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「65歳以上」の事業所が23.9%となり、平成30年の8.1%と比べて大幅に増加した。

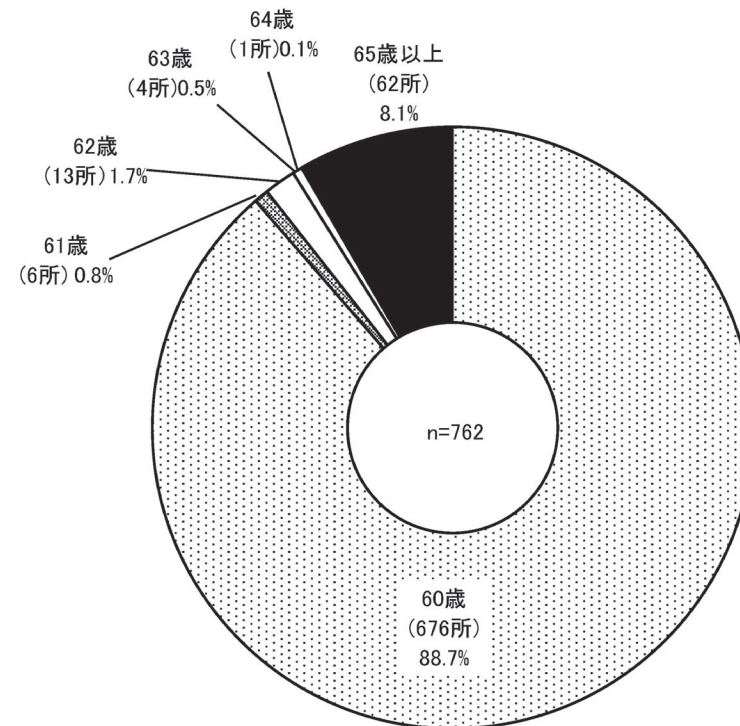
(令和5年)

第5図 定年年齢別事業所数



(平成30年)

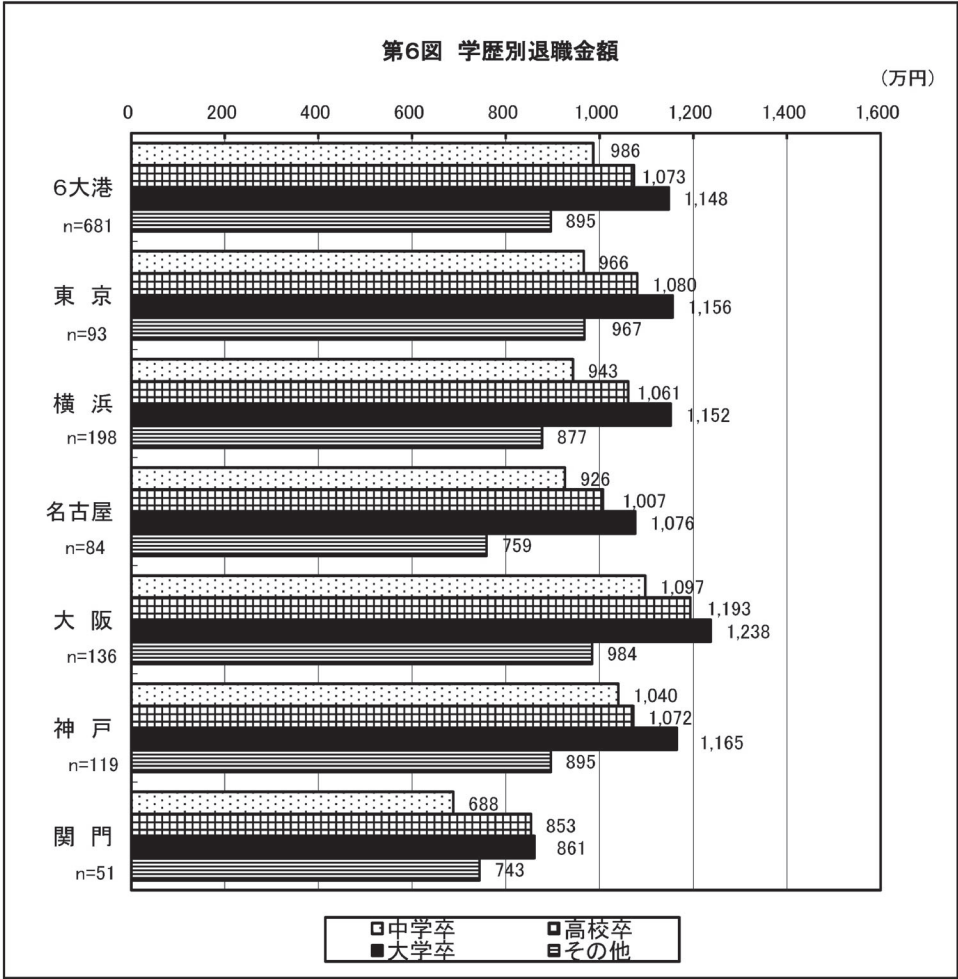
第5図 定年年齢別事業所数



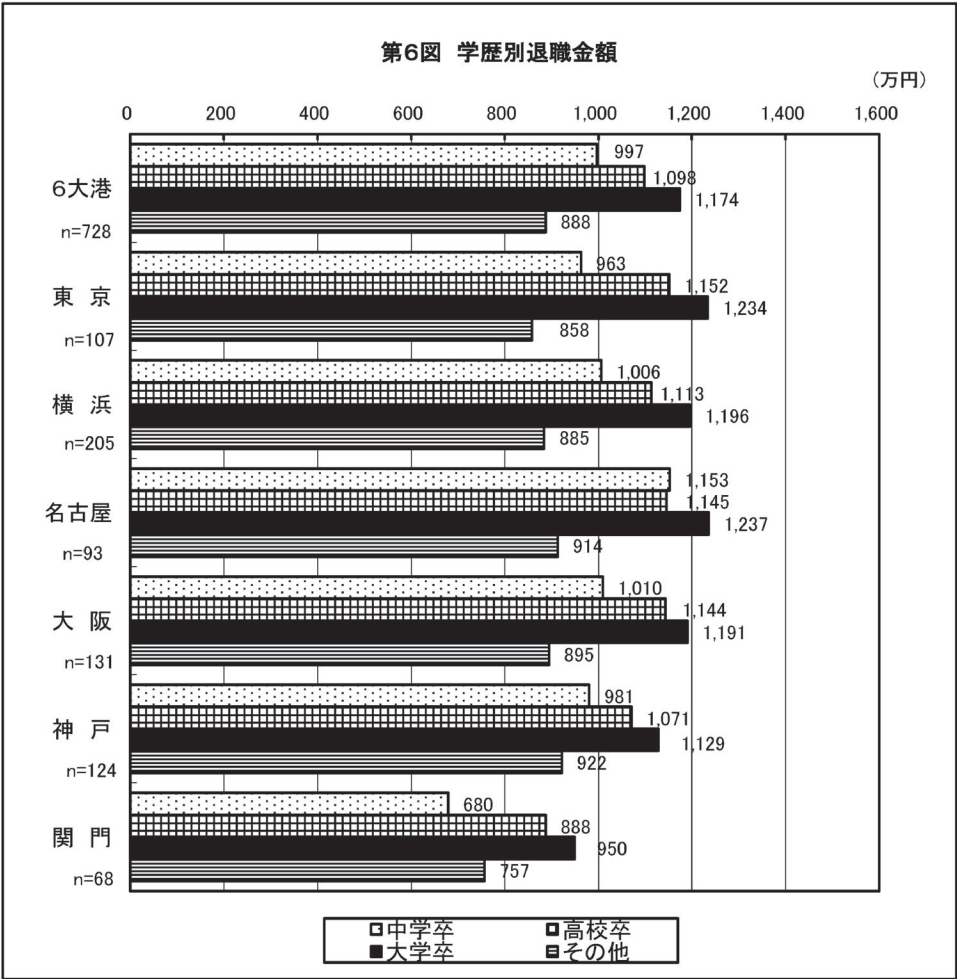
(3)退職金

6大港全体では、「大学卒」1,148万円(平成30年 1,174万円)、「高校卒」1,073万円(平成30年 1,098万円)、「中学卒」986万円(平成30年 997万円)、「その他」895万円(平成30年 890万円)となっており、「その他」を除く区分で減少している。

(令和5年)



(平成30年)

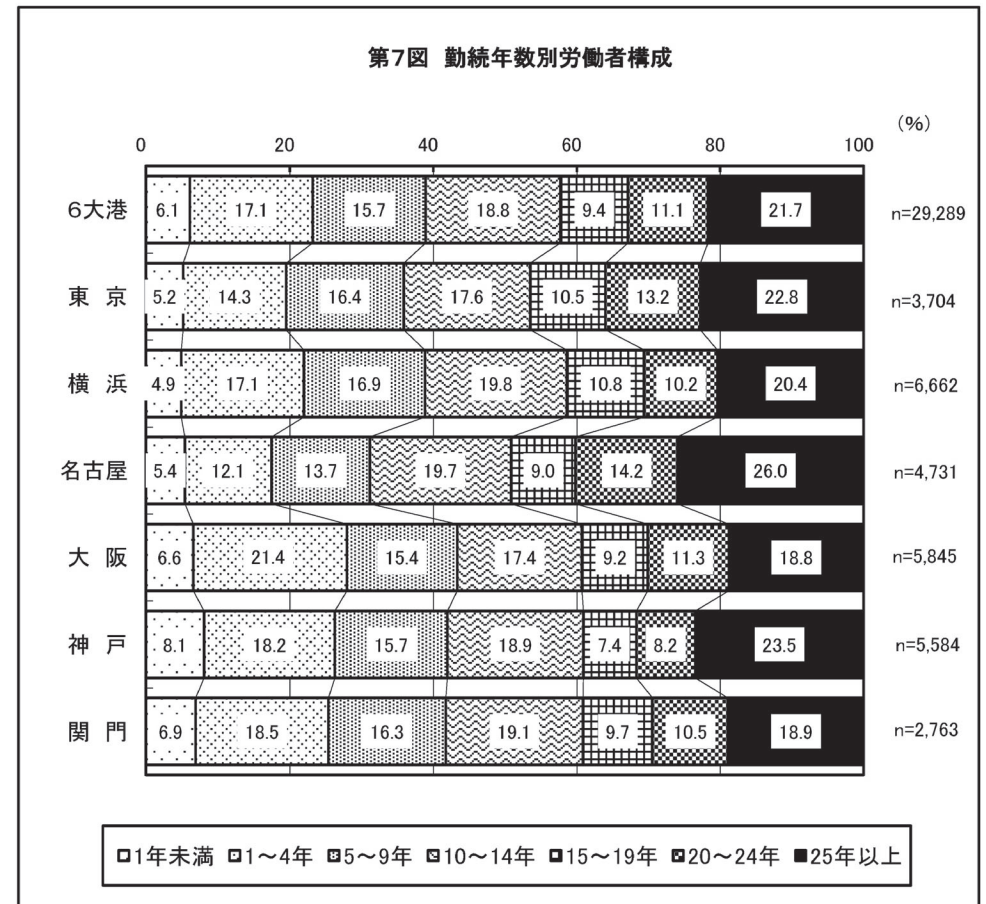
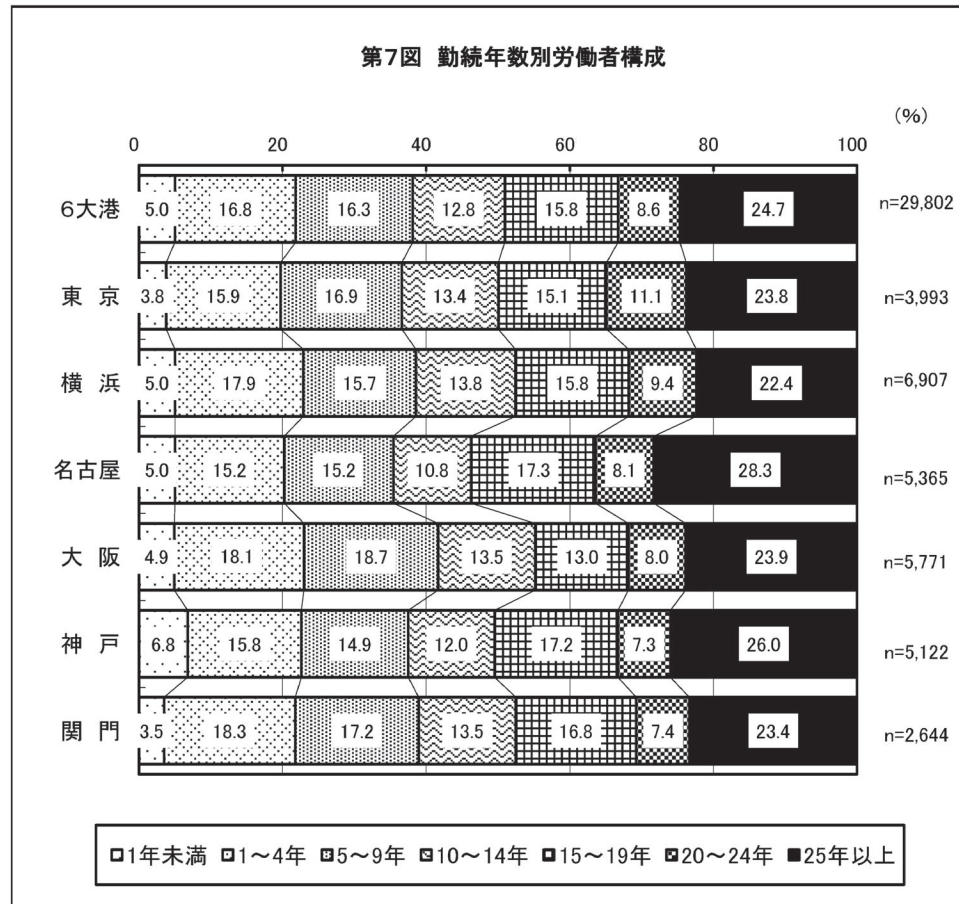


(4)勤続年数

6大港全体では、「15～19年」、「20～24年」、「25年以上」が計49.1%となり、平成30年の計42.2%と比べて増加している一方、「1年未満」、「1～4年」の合計は23.2%(平成30年)から21.8%に減少している。

(令和5年)

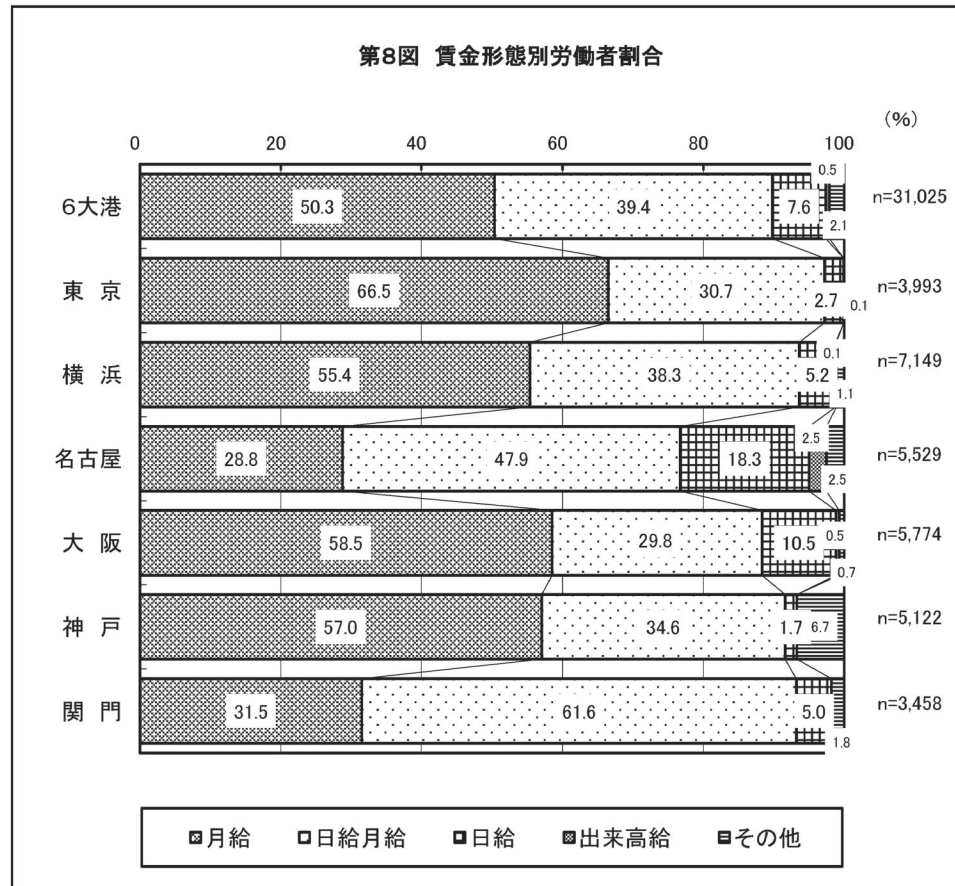
(平成30年)



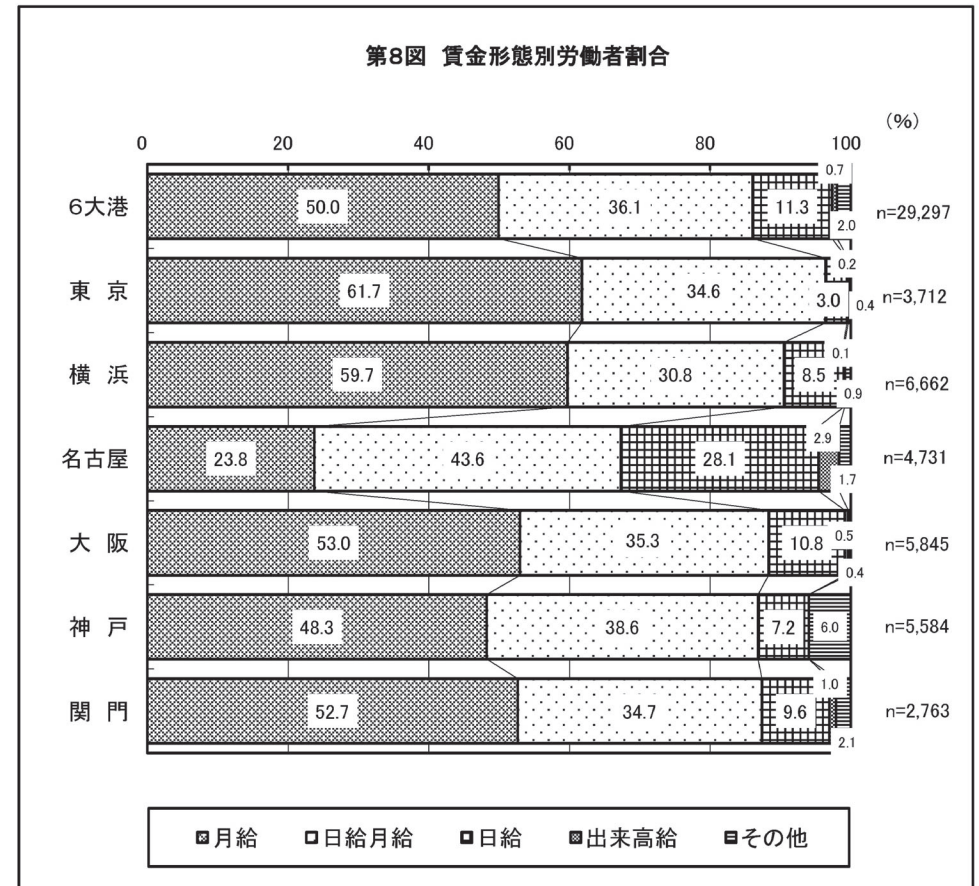
(5)賃金形態

6大港全体では、令和5年、平成30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、名古屋港では「日給」の割合が18.3%と他港に比べて高くなっているが、平成30年の28.1%から減少した。

(令和5年)



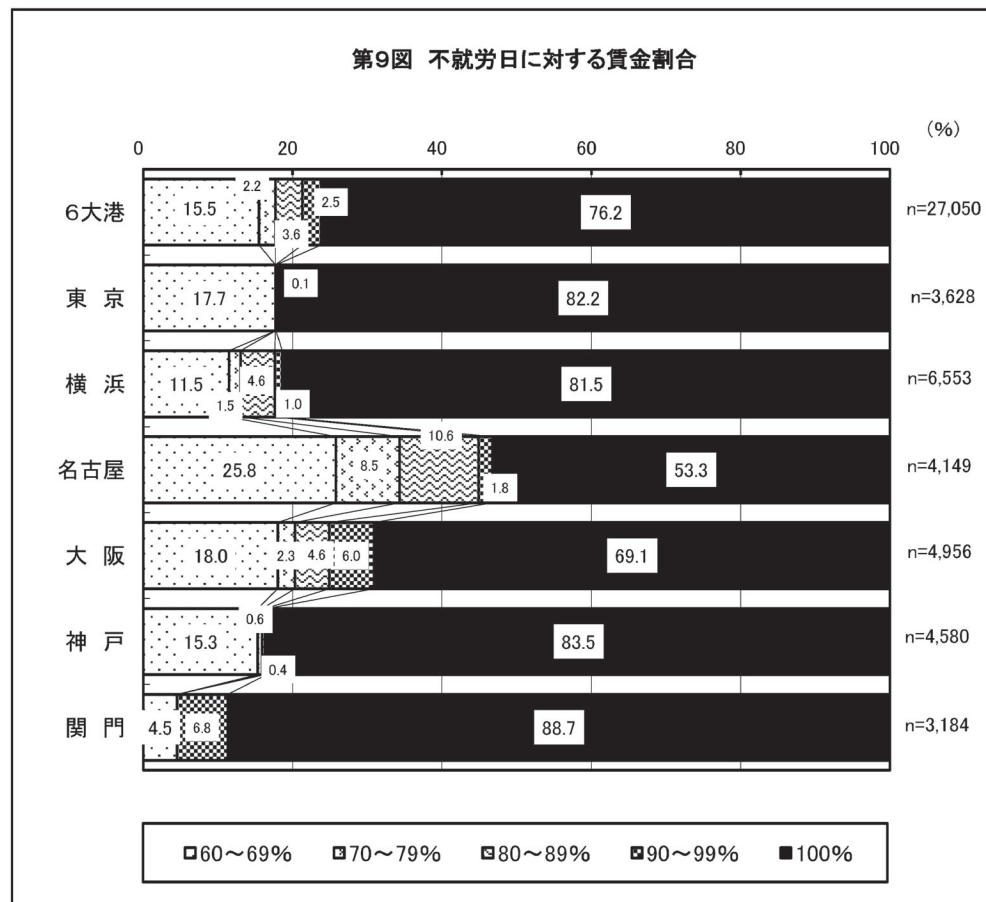
(平成30年)



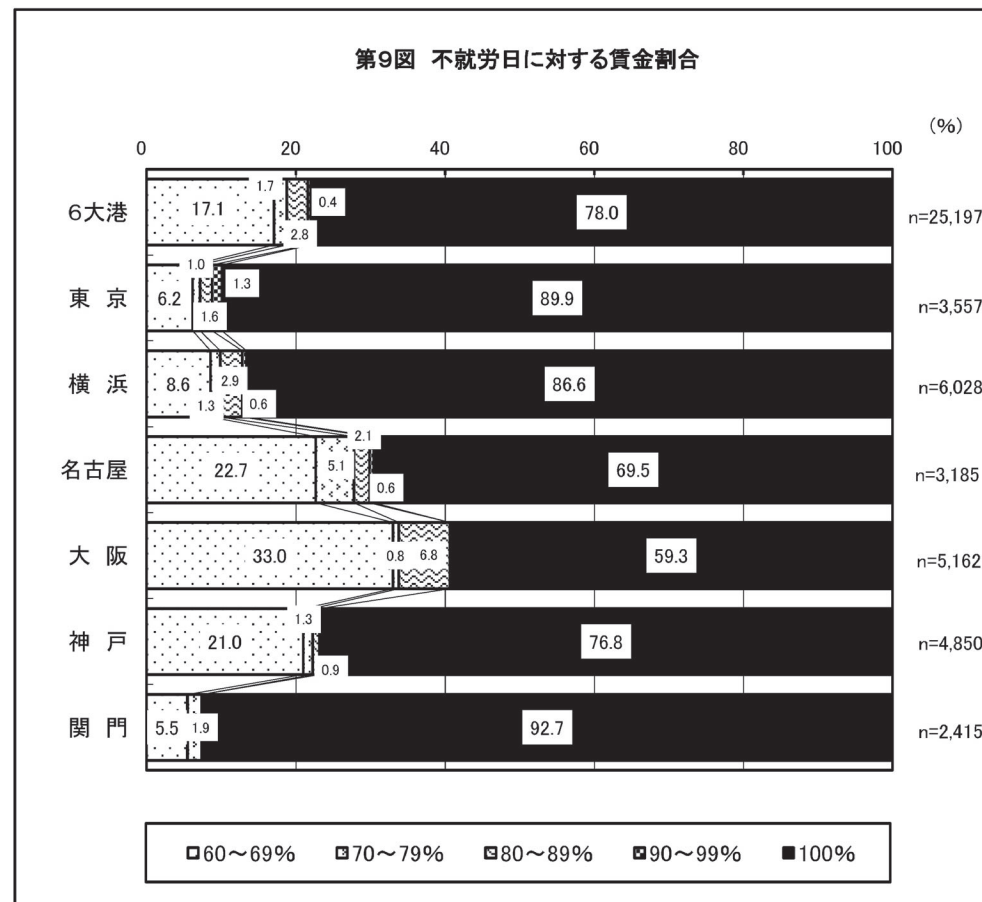
(6)不就労日の賃金

6大港全体では、「100%」が76.2%を占めている。港湾別では、名古屋港でその割合が低くなっている。

(令和5年)



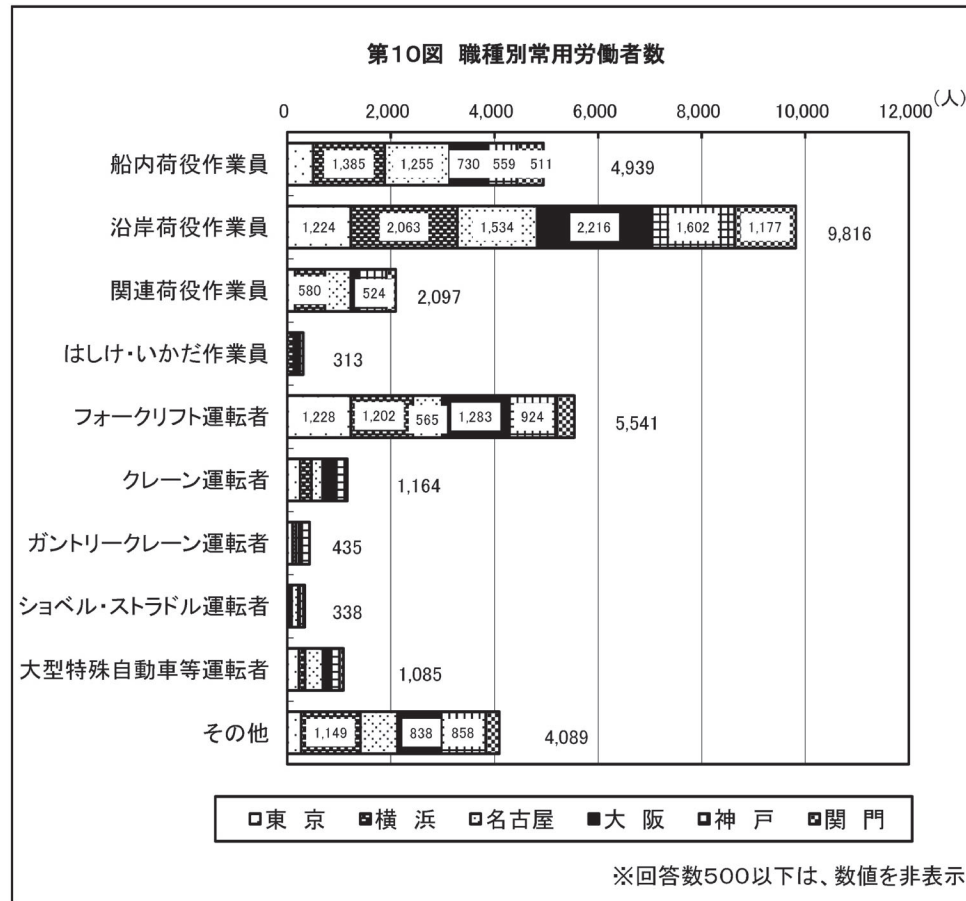
(平成30年)



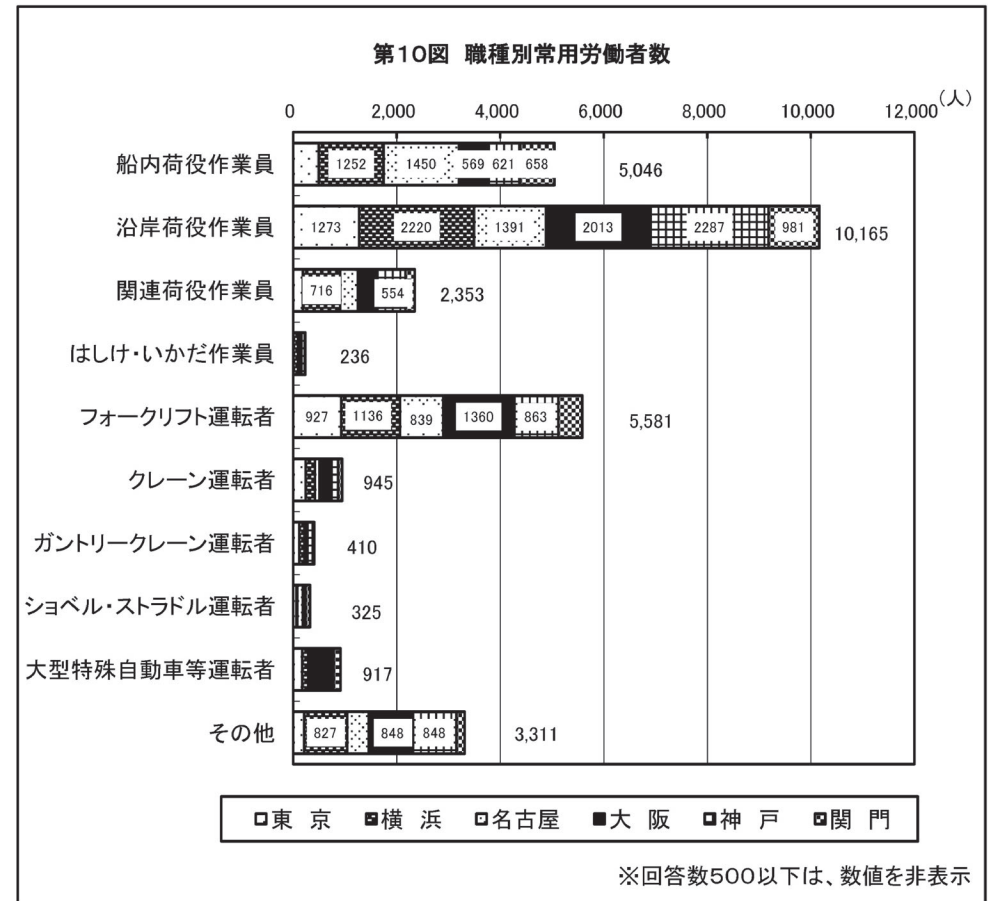
(7)職種別労働者数

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」となっている。

(令和5年)



(平成30年)

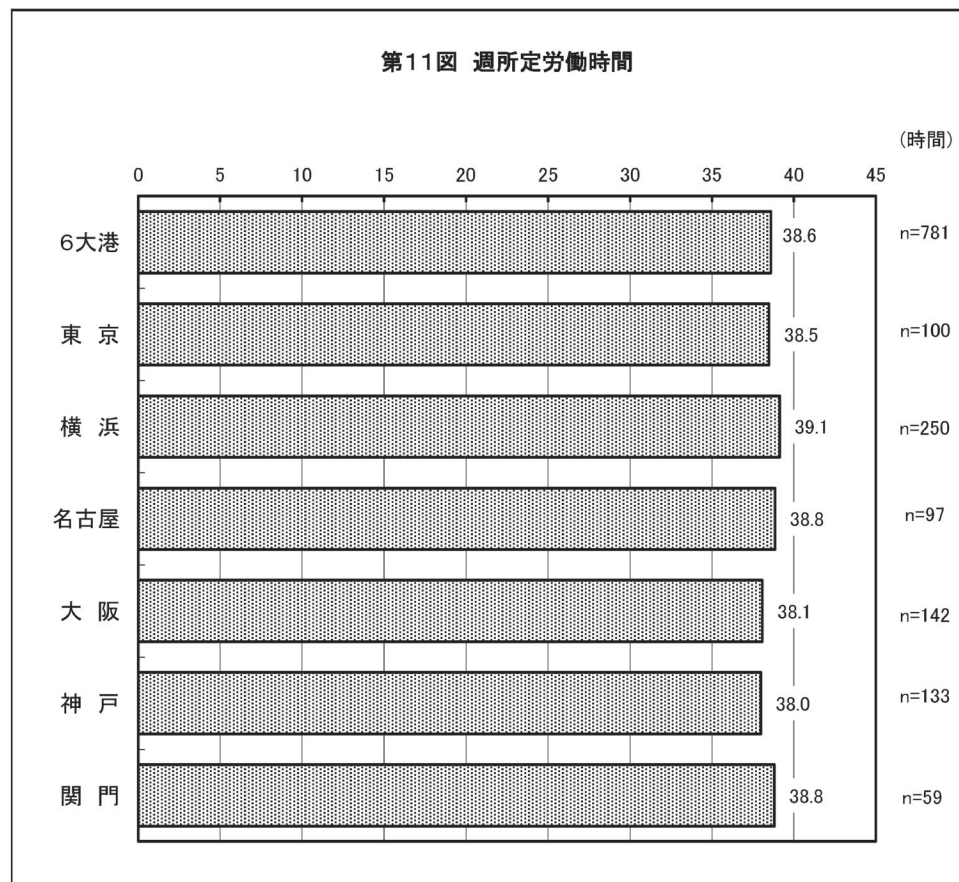


(8)労働時間、休日日数

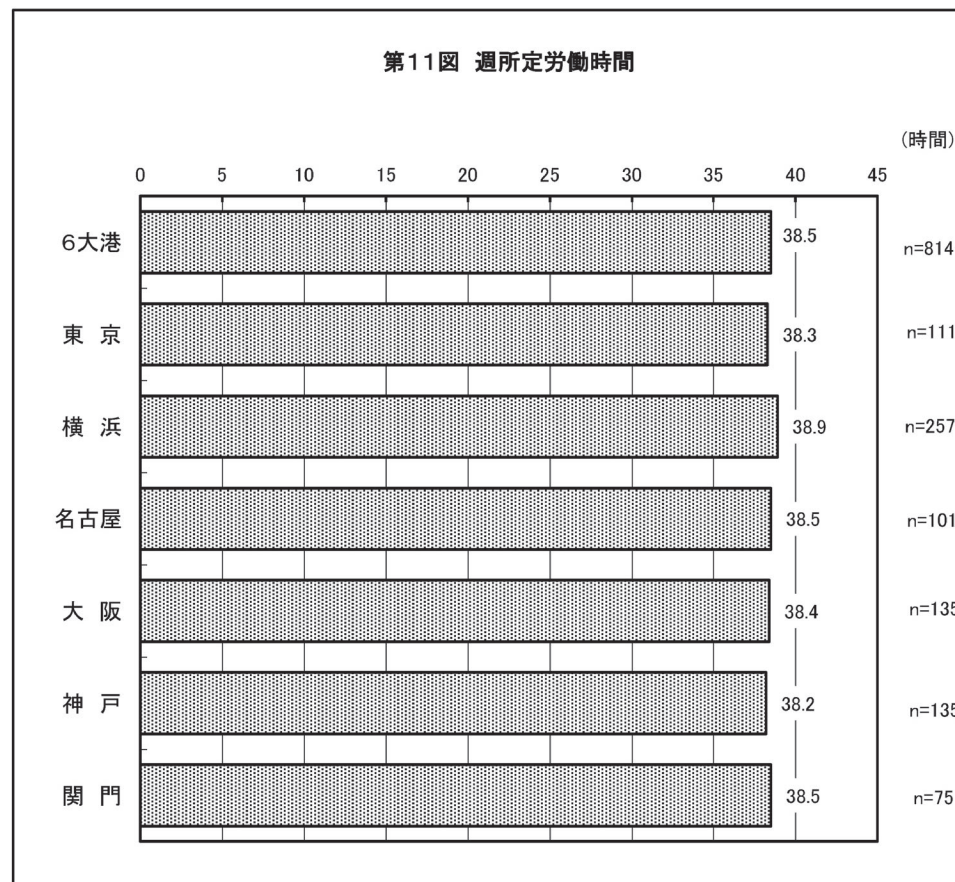
○週所定労働時間

6大港全体、港湾別ともに、平成30年と比べ大幅な増減はない。

(令和5年)



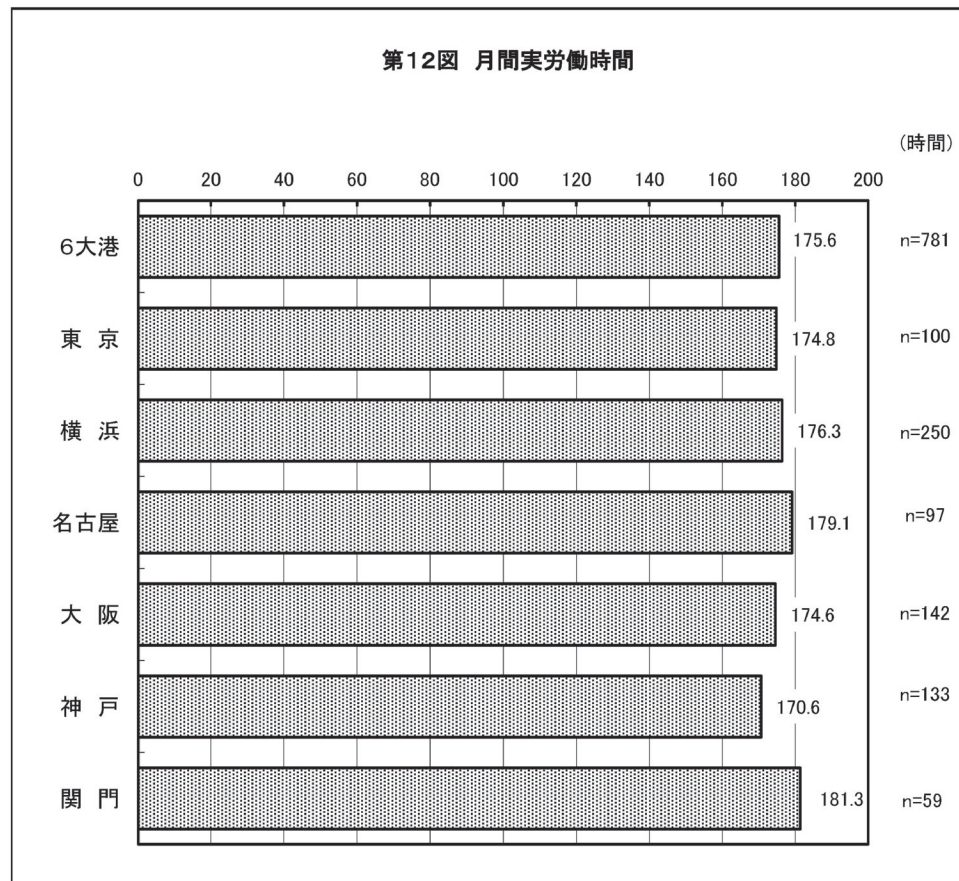
(平成30年)



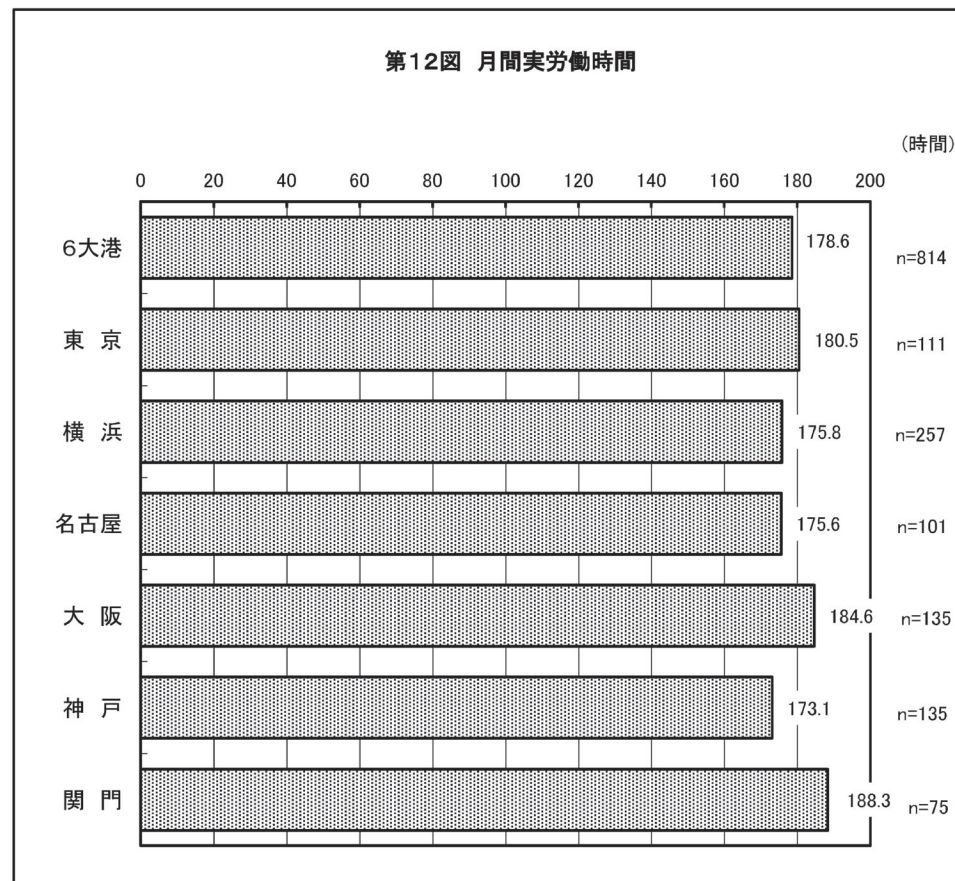
○月間実労働時間

6大港全体では、平成30年に比べて短くなっている。

(令和5年)



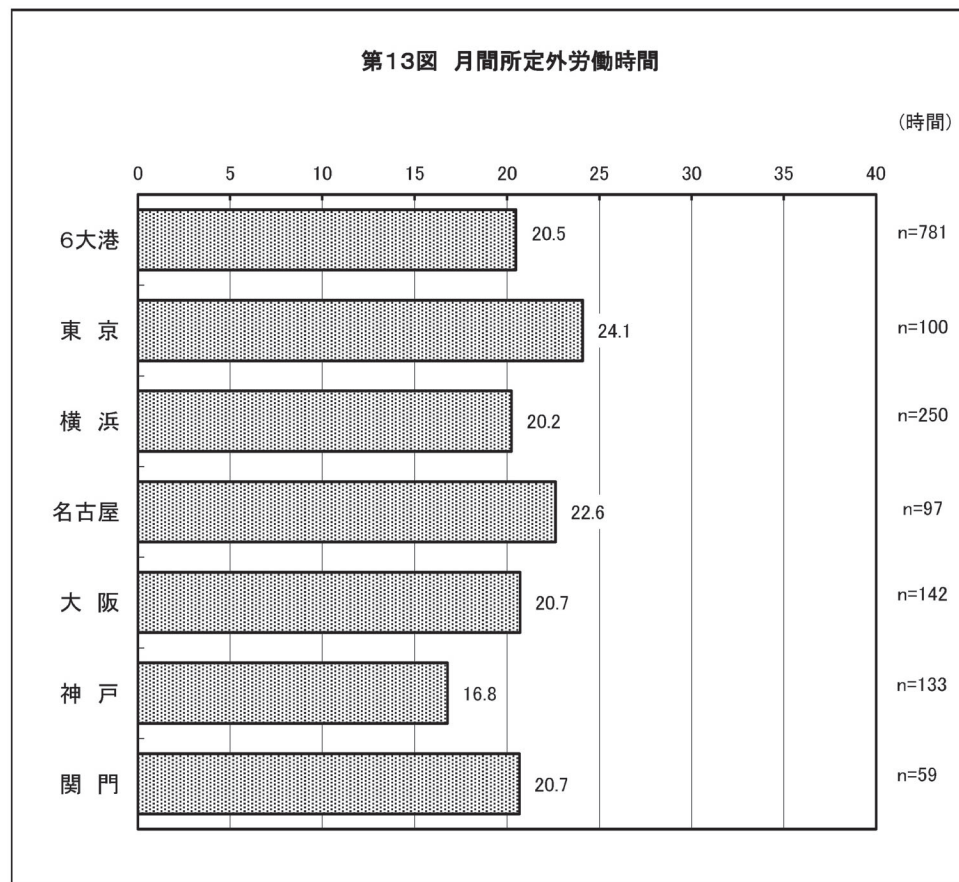
(平成30年)



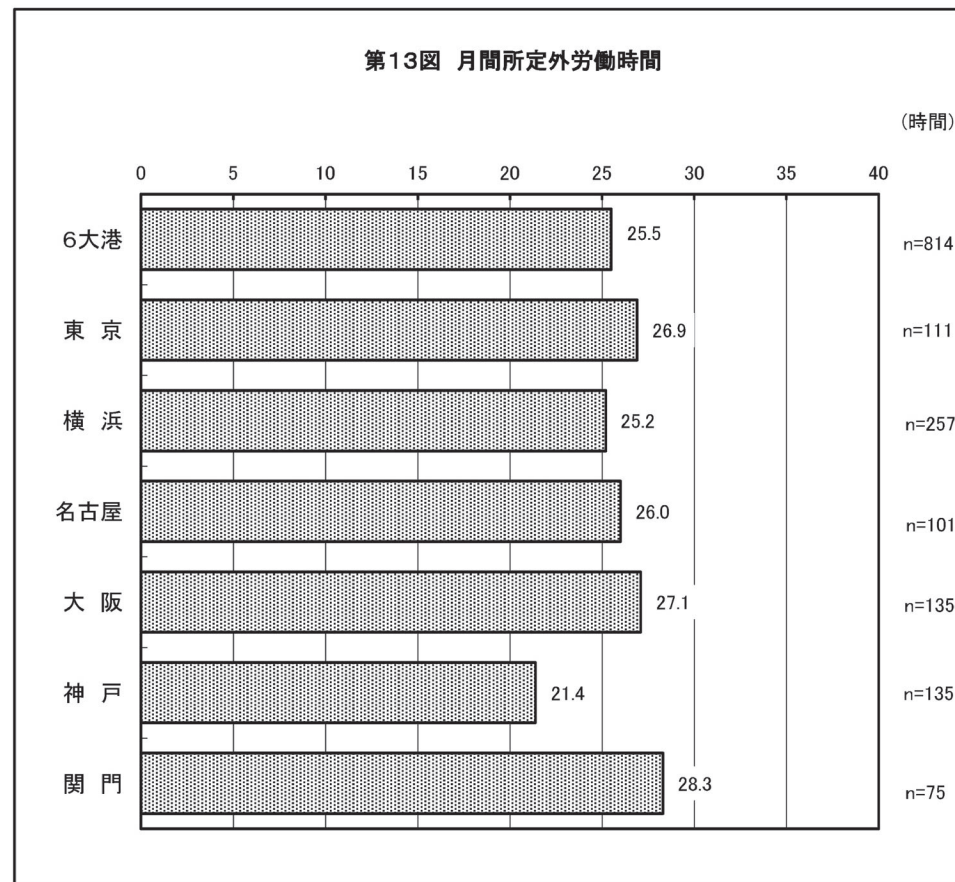
○月間所定外労働時間

いずれの港においても、平成30年に比べて短くなっている。

(令和5年)



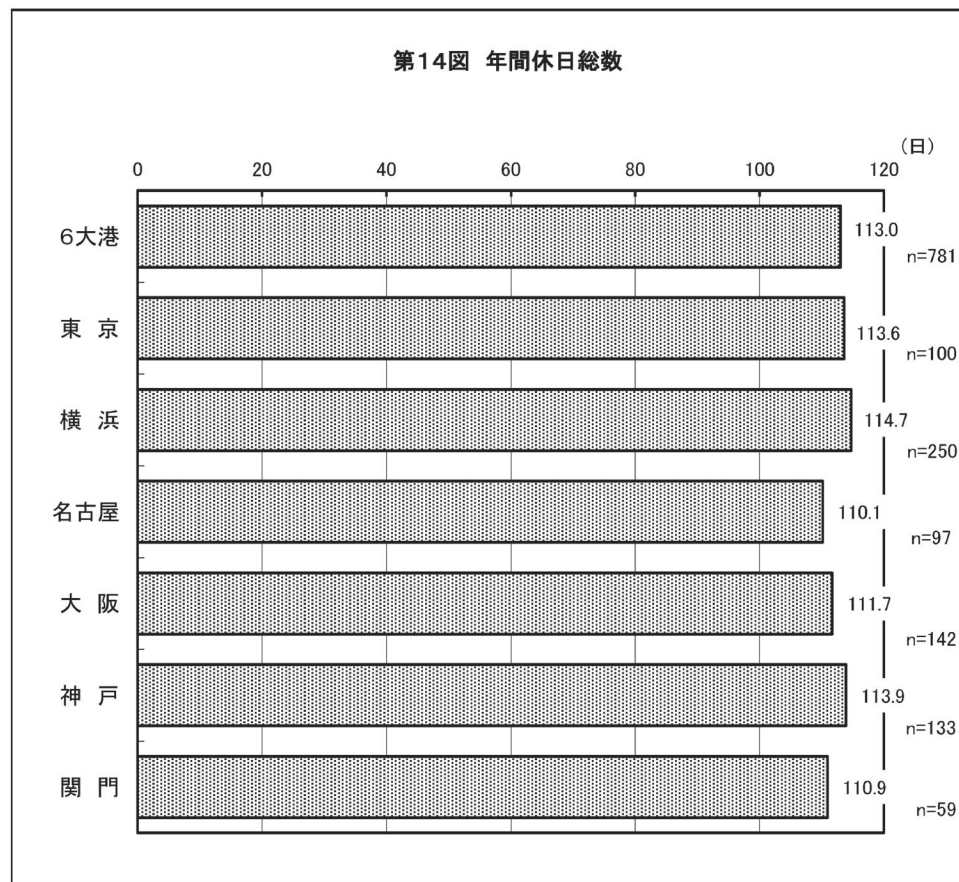
(平成30年)



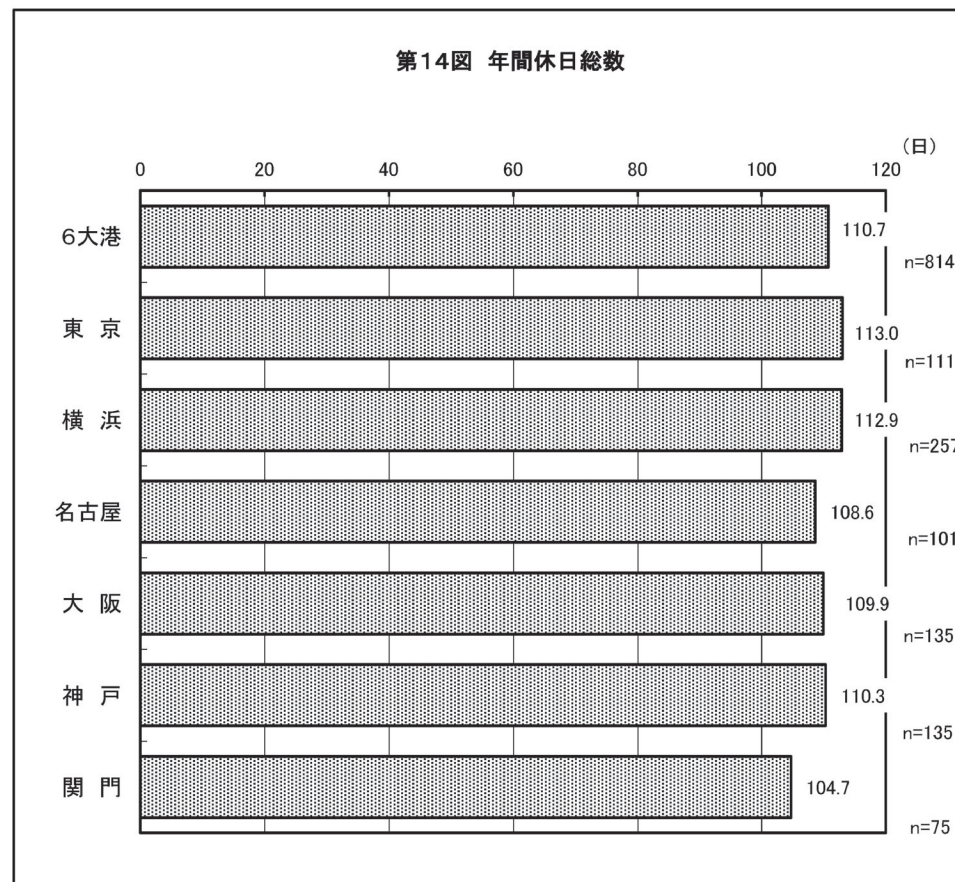
○年間休日総数

いずれの港においても、平成30年に比べて増加している。

(令和5年)



(平成30年)

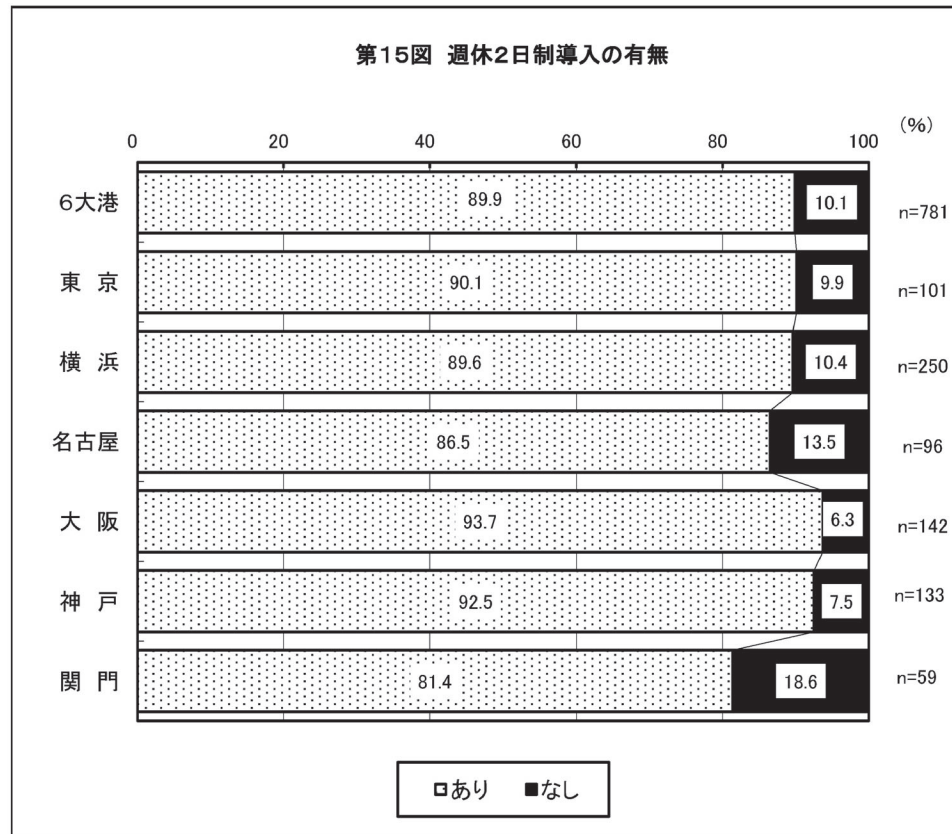


(9) 週休2日制

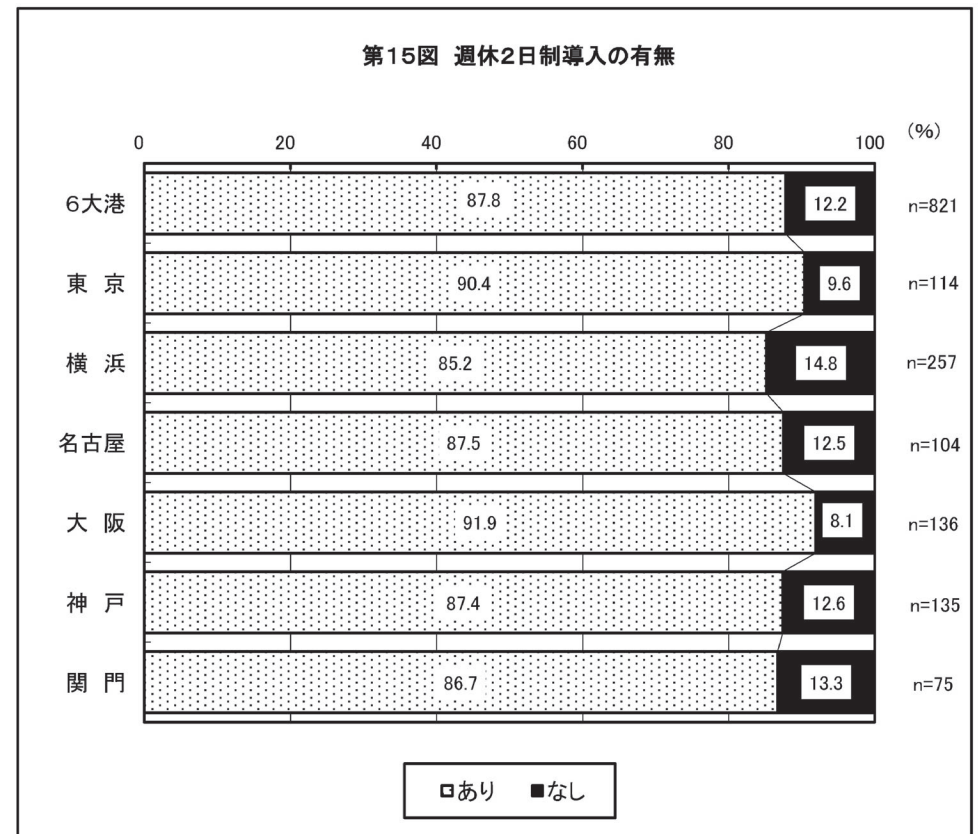
○週休2日制導入の有無

何らかの形態での週休2日制の導入について、6大港全体では、「あり」が約9割を占めている。

(令和5年)



(平成30年)

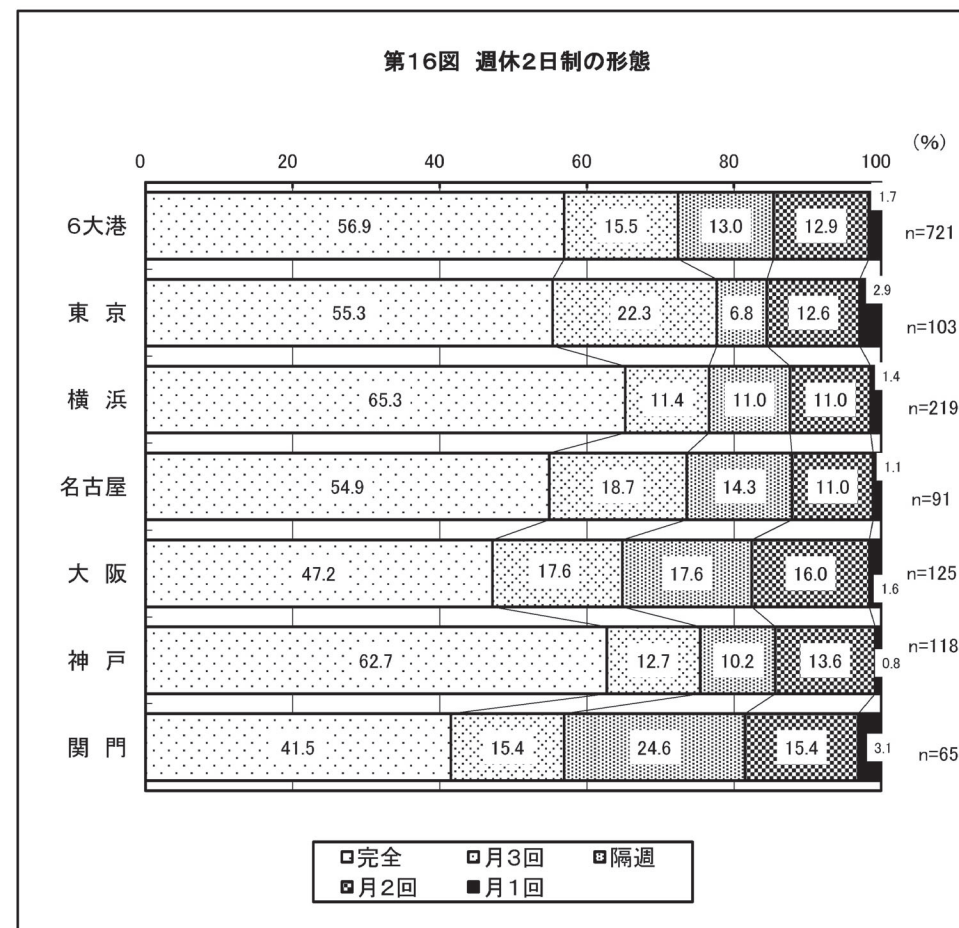
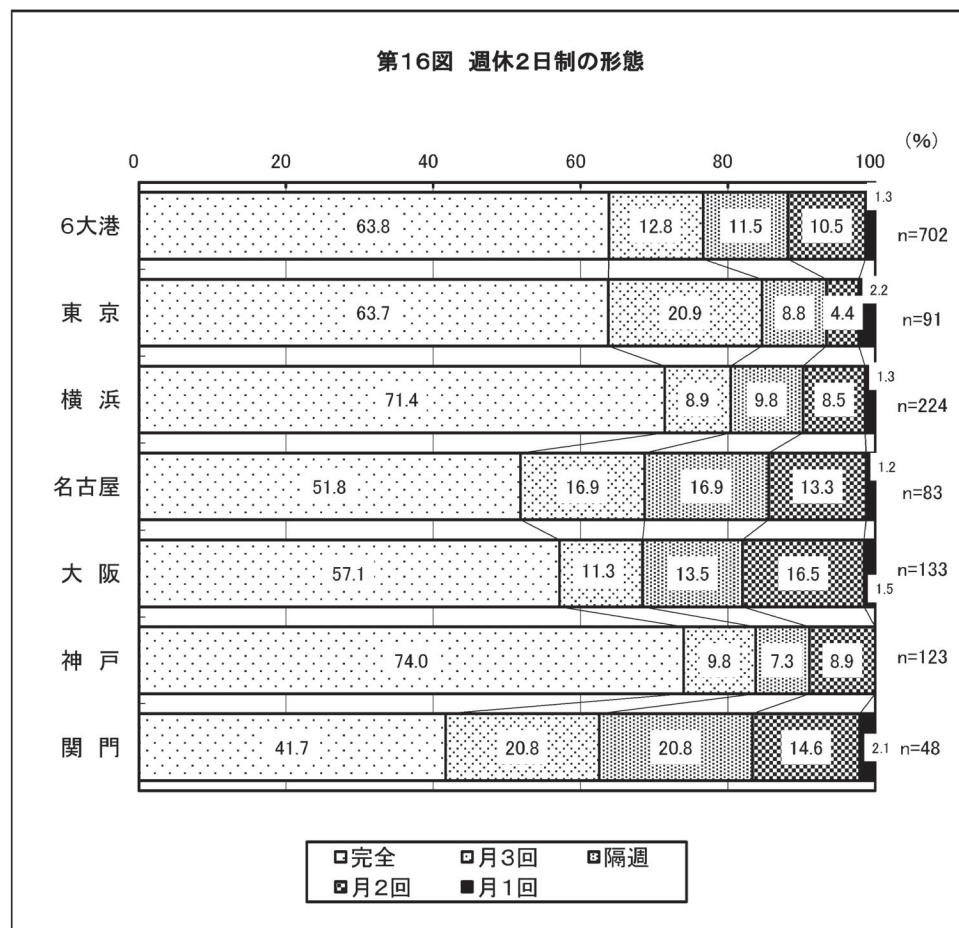


○週休2日制の形態

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63.8%となり、平成30年の56.9%から増加している。港湾別にみると、横浜、神戸でその割合が高い。

(令和5年)

(平成30年)

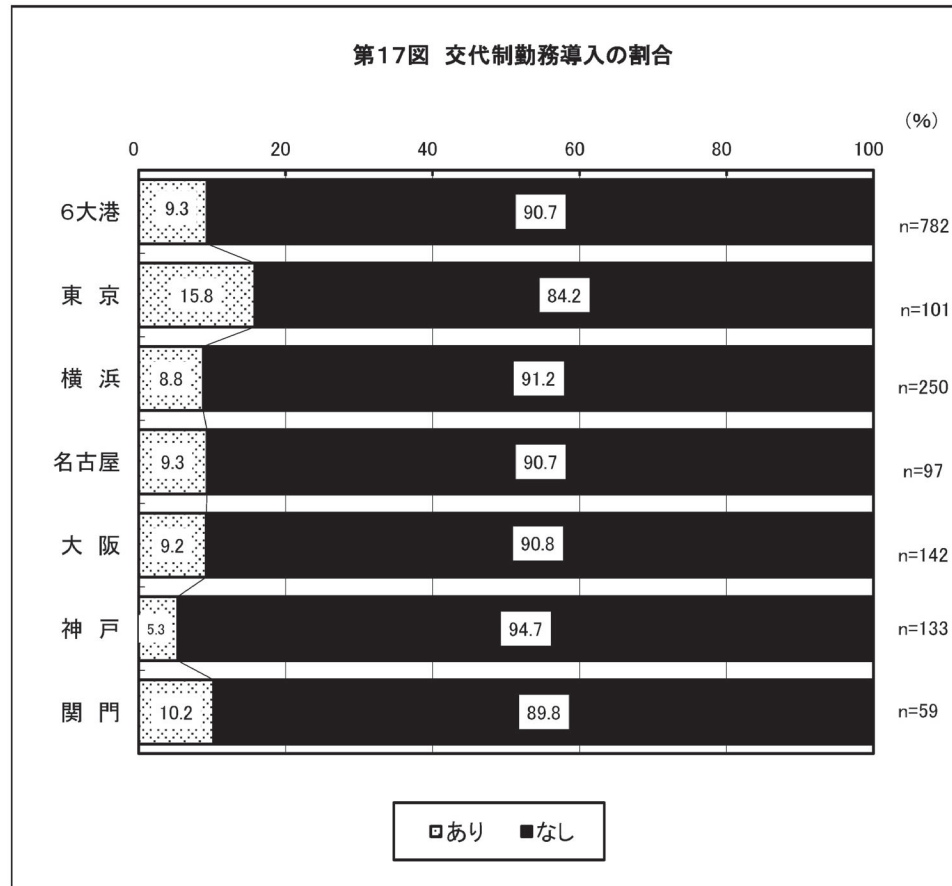


(10)交代制勤務

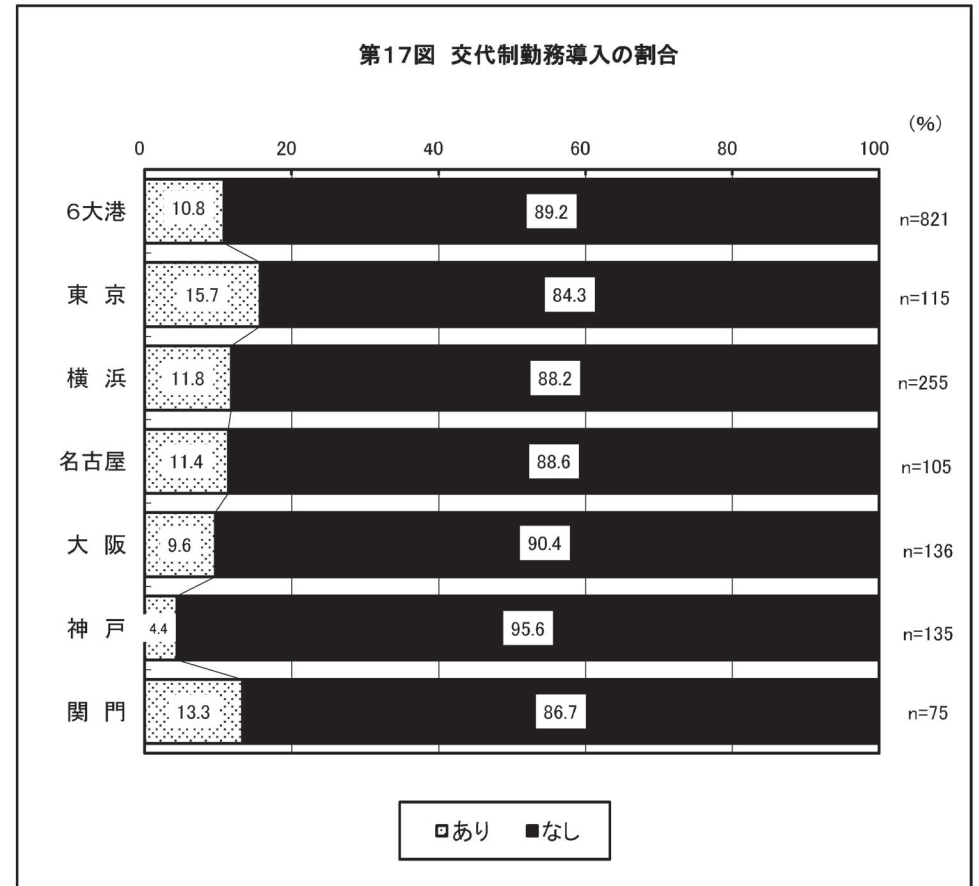
○交代制勤務導入の割合

6大港全体では、「なし」が約9割となっている。

(令和5年)



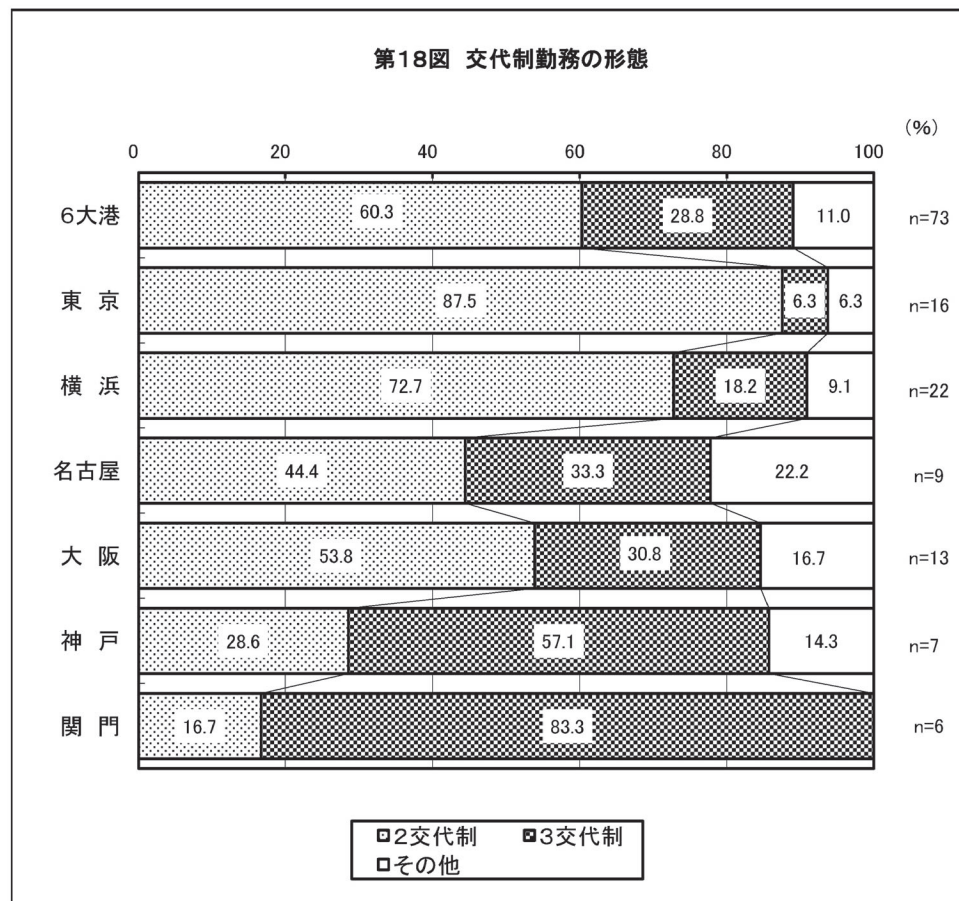
(平成30年)



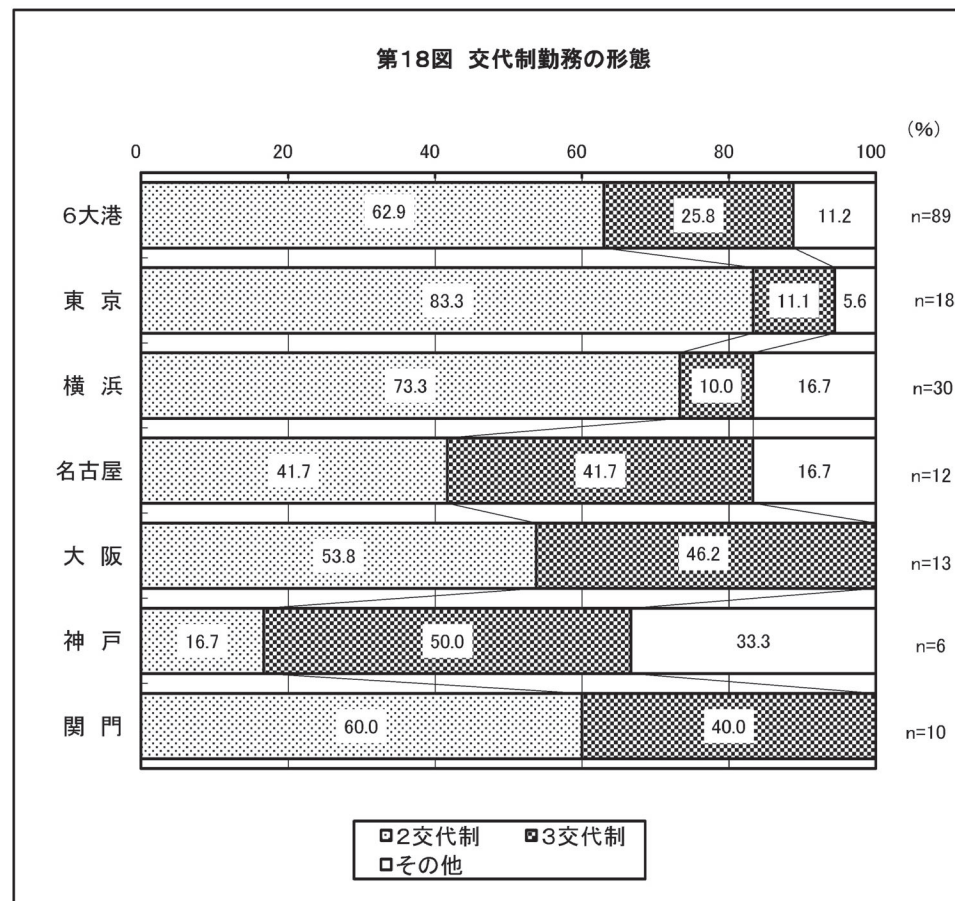
○交代制勤務の形態

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6割を占めている。

(令和5年)



(平成30年)

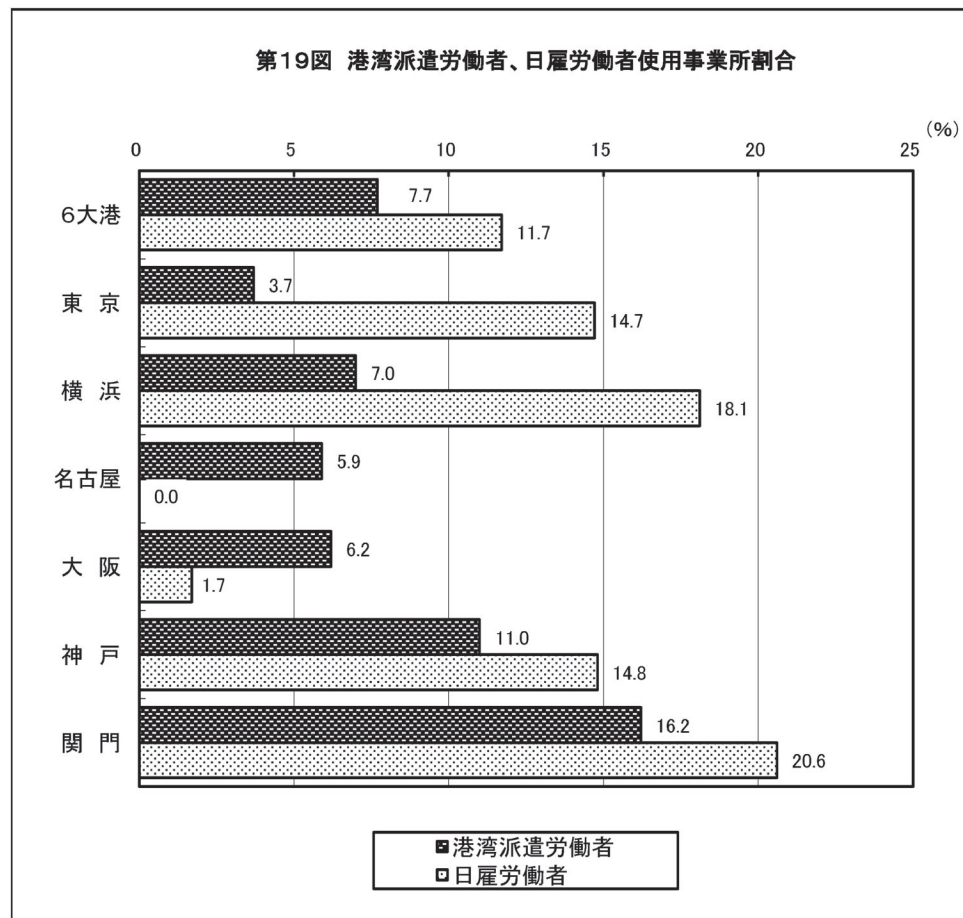


4 港湾派遣労働者及び日雇労働者の利用に関する状況

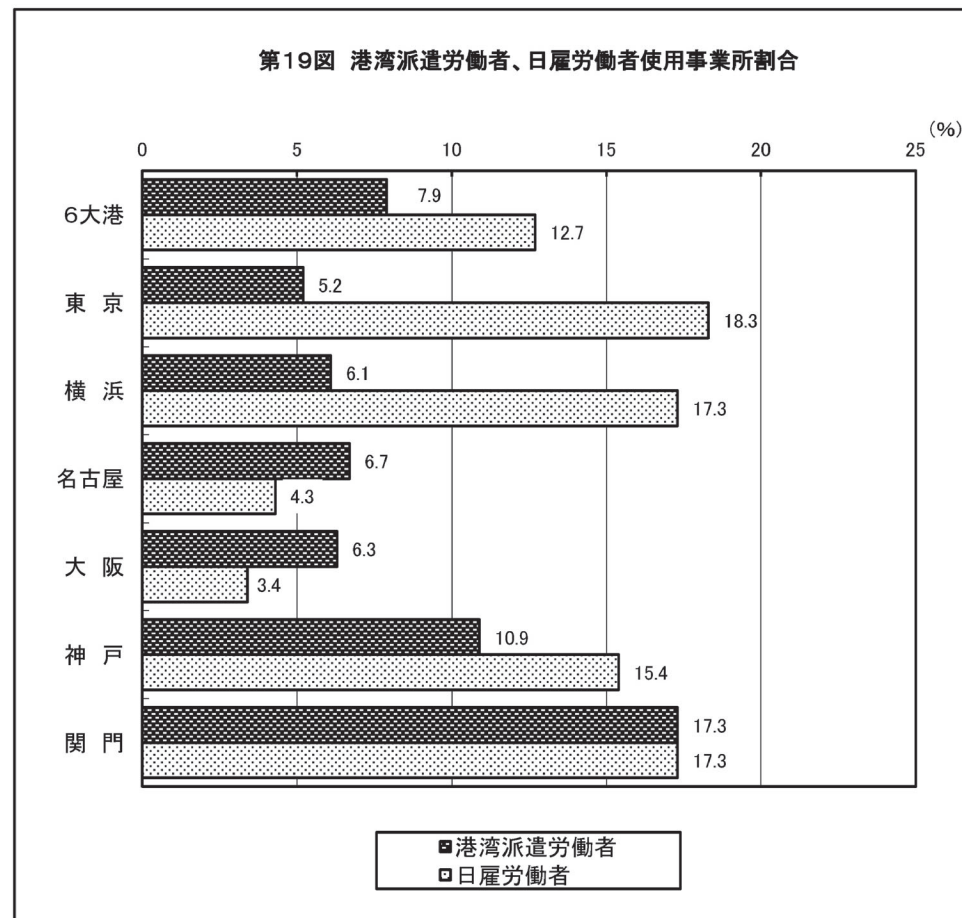
(1) 使用事業所割合

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30年より減少した。

(令和5年)



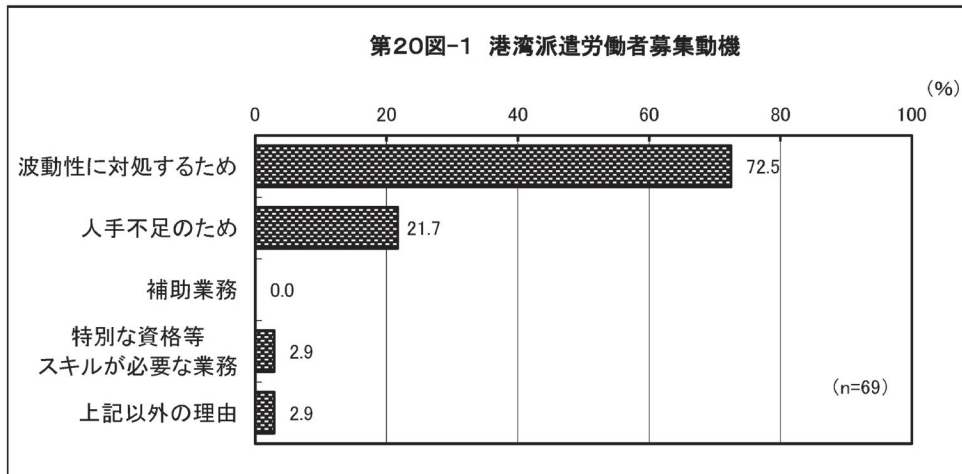
(平成30年)



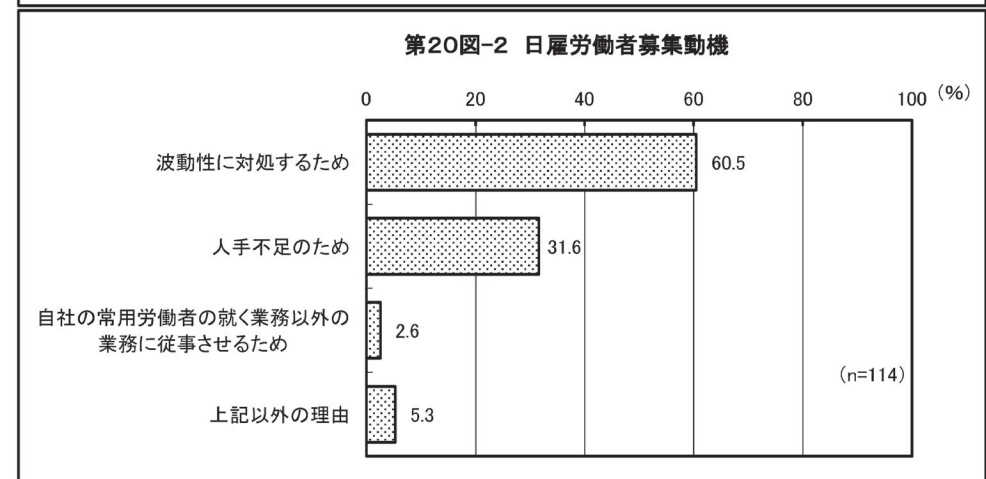
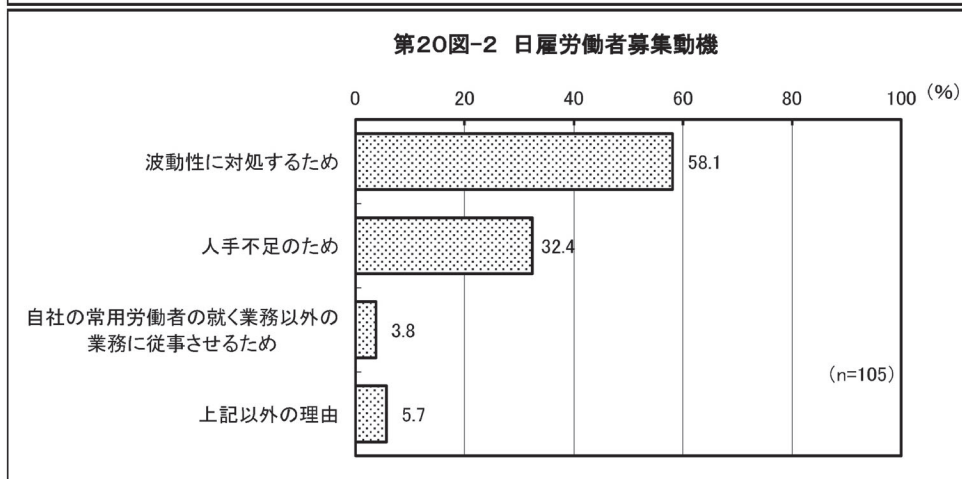
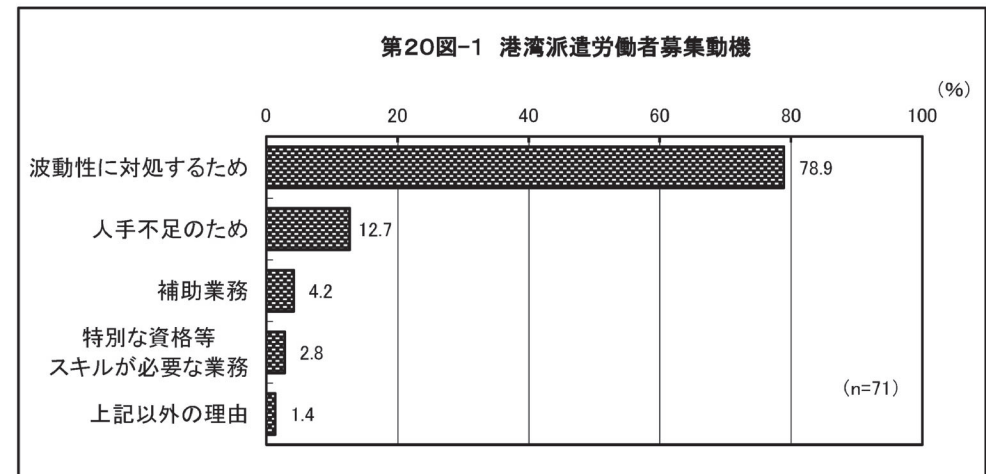
(2) 募集動機

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。
港湾派遣労働者においては、「人手不足のため」が21.7%となり、平成30年の12.7%と比べて増加している。

(令和5年)



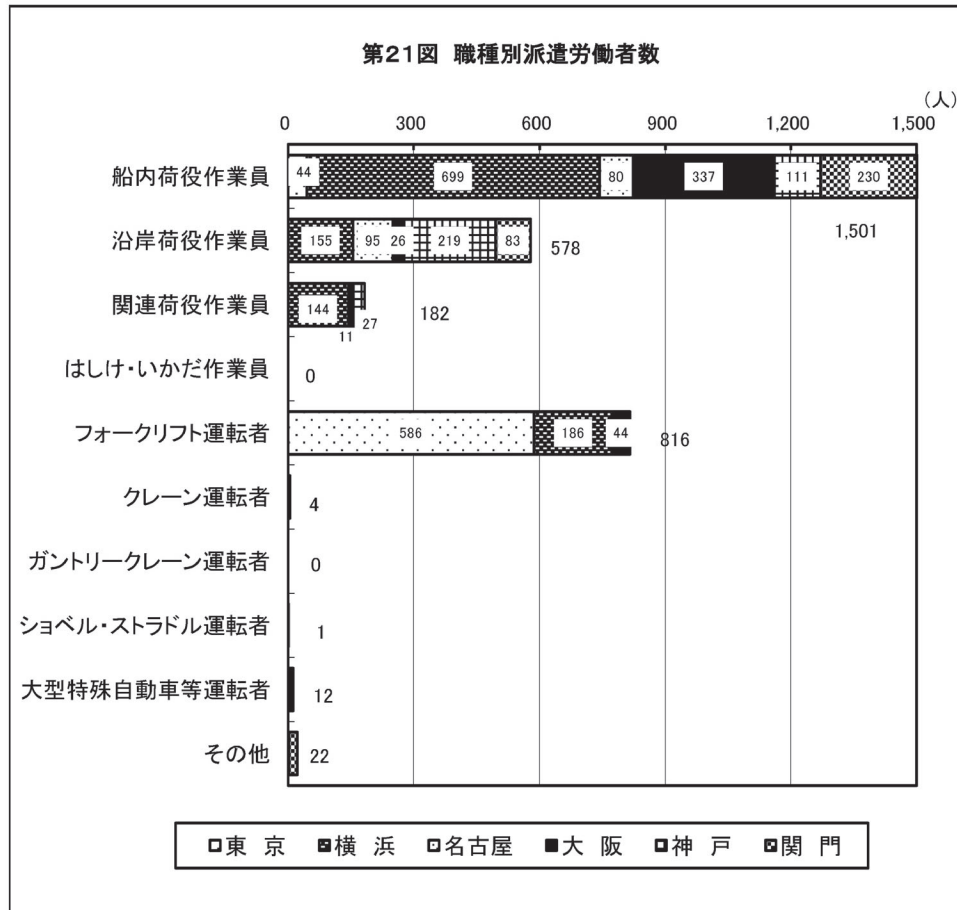
(平成30年)



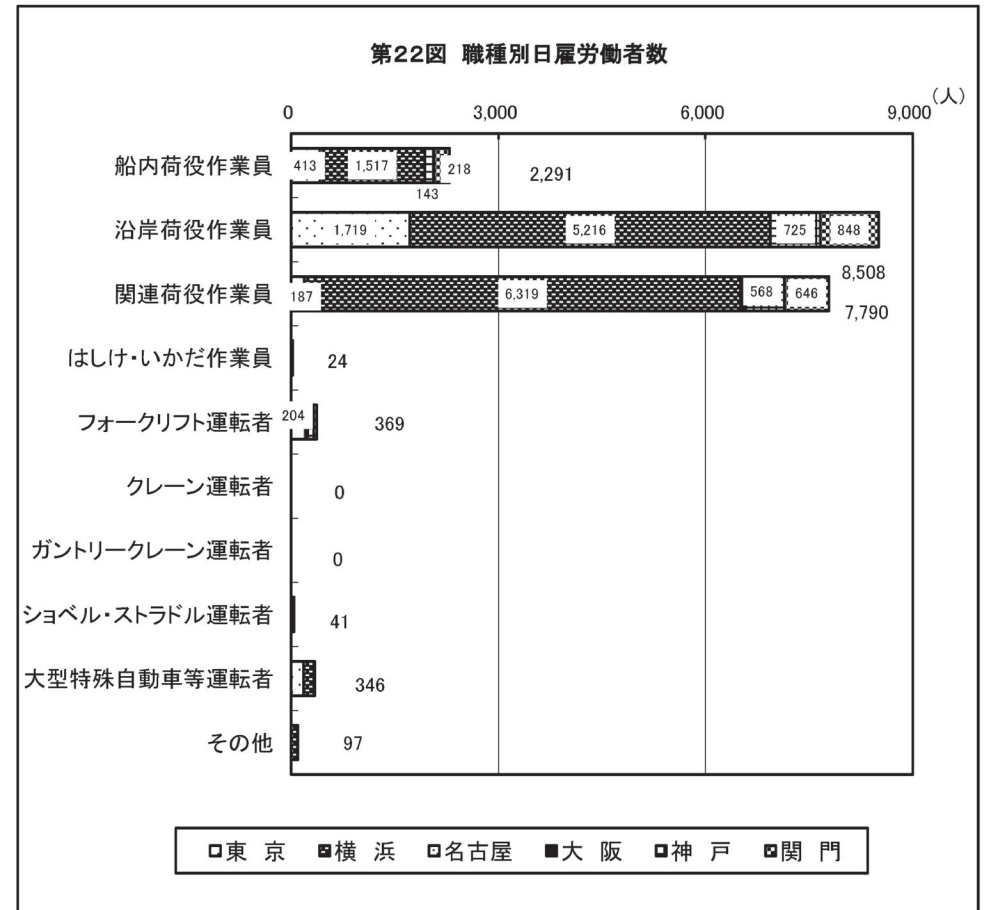
(3)職種別労働者数(港湾派遣労働者、日雇労働者)

港湾派遣労働者の就労については「船内荷役作業員」が、日雇労働者の就労については「沿岸荷役作業員」が最も多い。
また、港湾派遣労働者、日雇労働者のいずれも、港湾別では、横浜、東京が多い。

(港湾派遣労働者)



(日雇労働者)



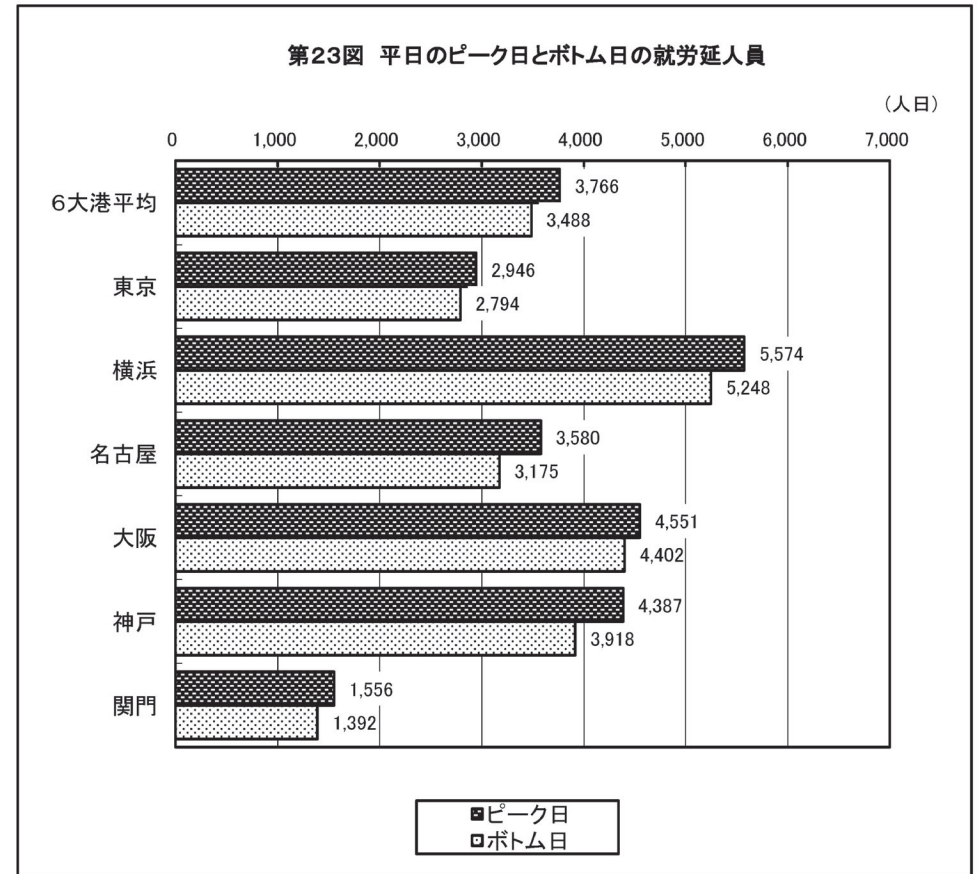
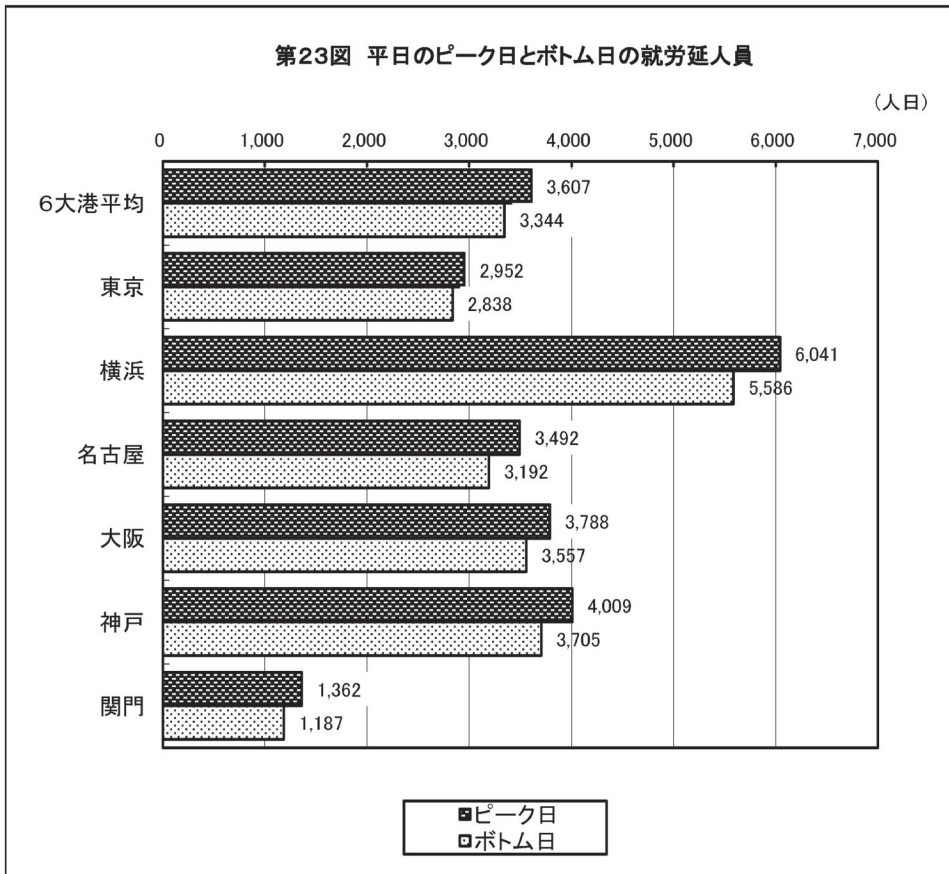
5 荷役の波動性に関する状況

(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263人日となり、平成30年（278人日）から減少した。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。

（令和5年）

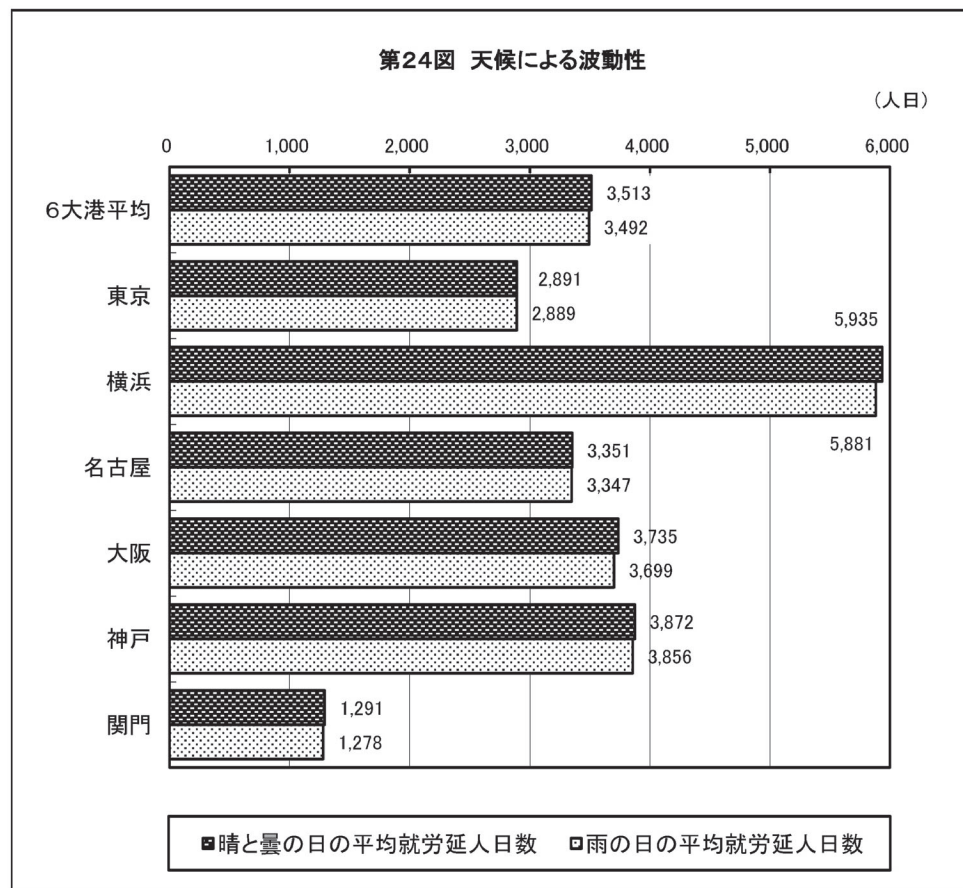
（平成30年）



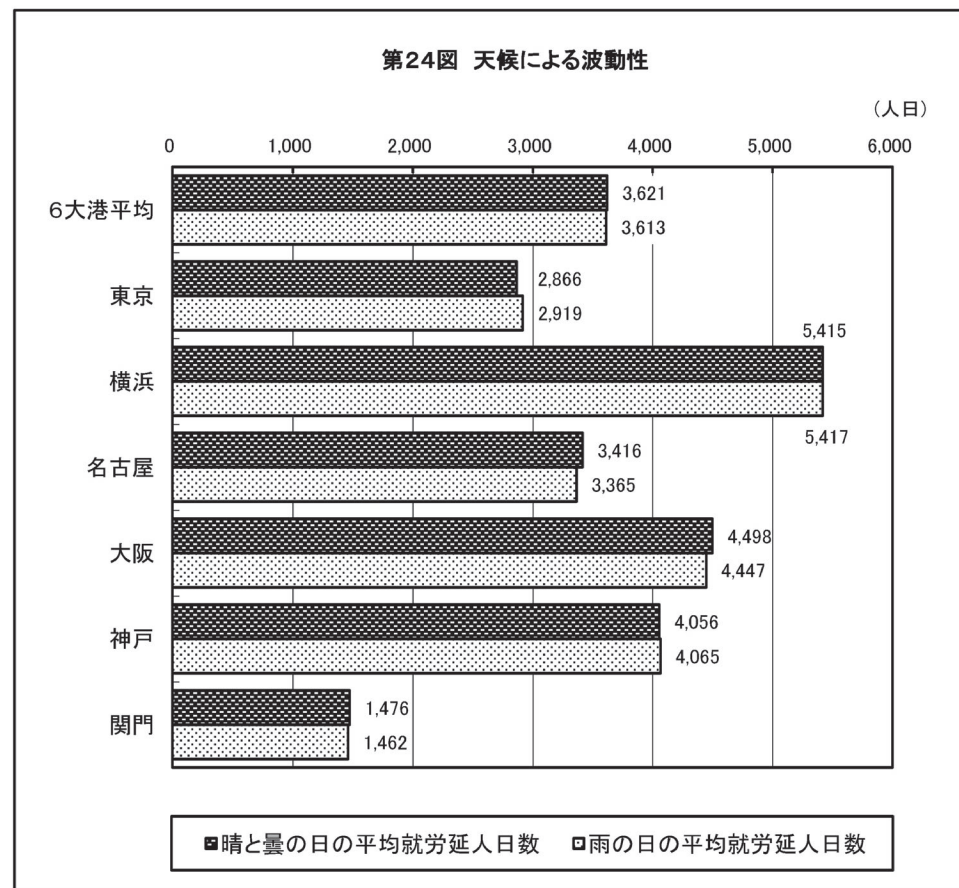
(2)天候による波動性

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。

(令和5年)



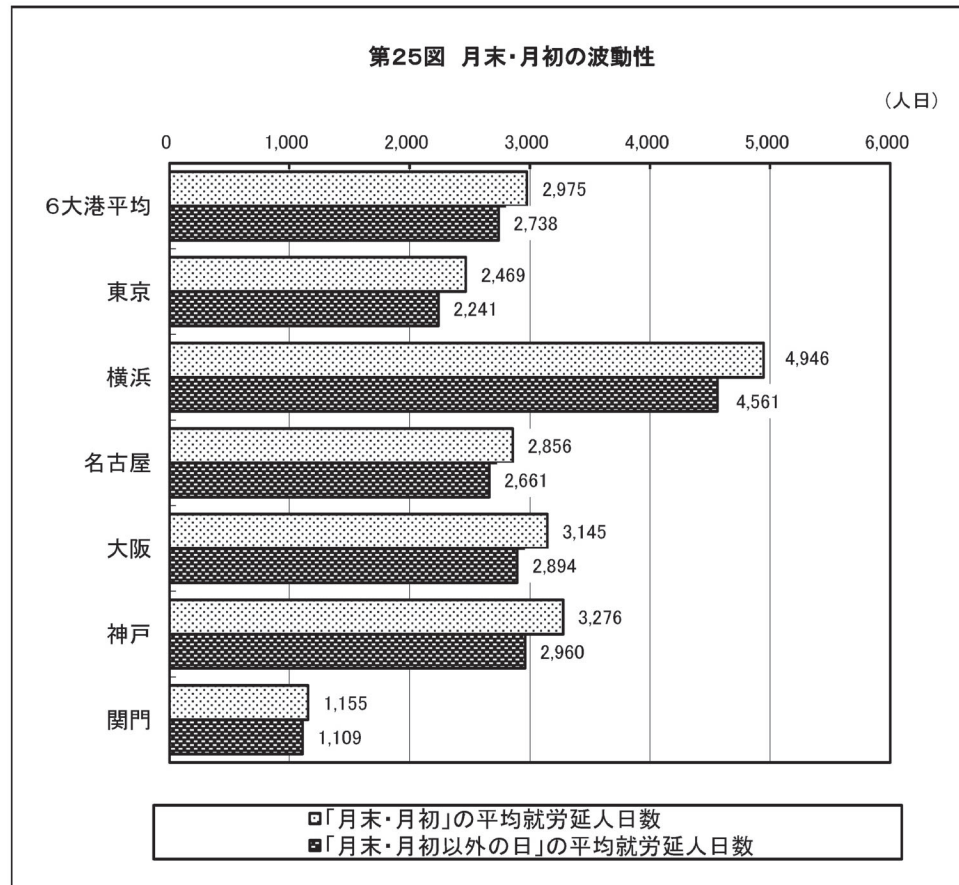
(平成30年)



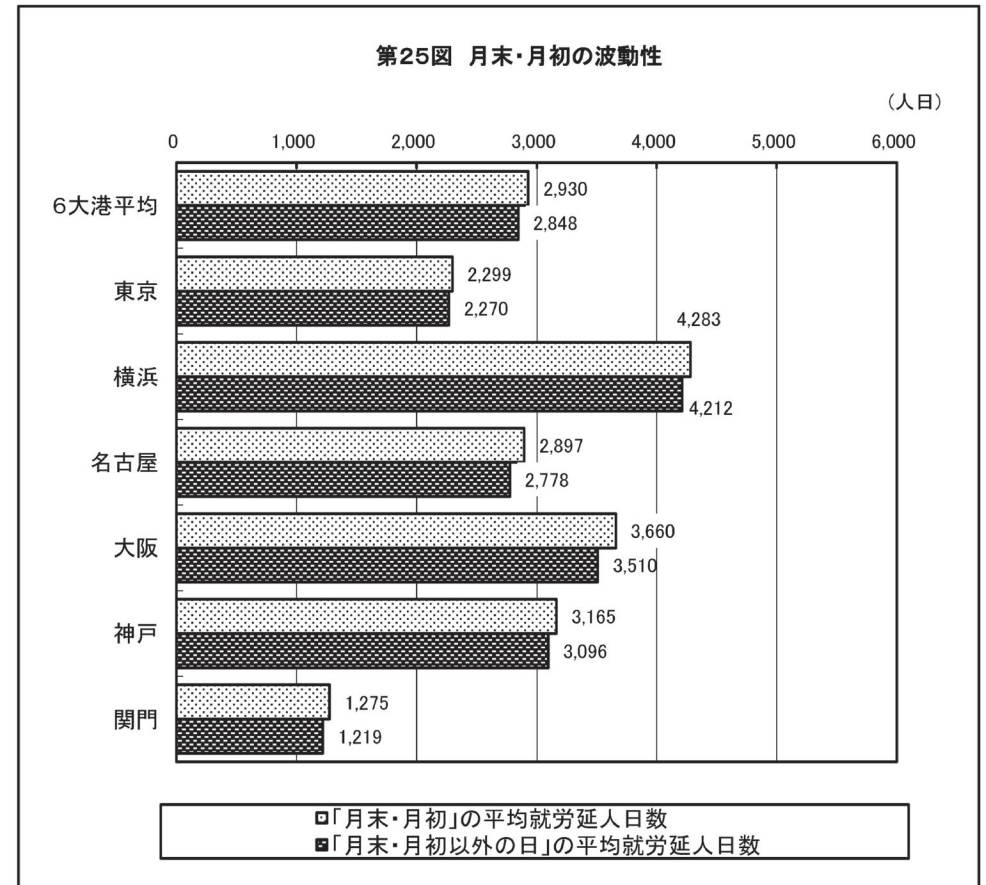
(3) 月末・月初の波動性

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。

(令和5年)



(平成30年)

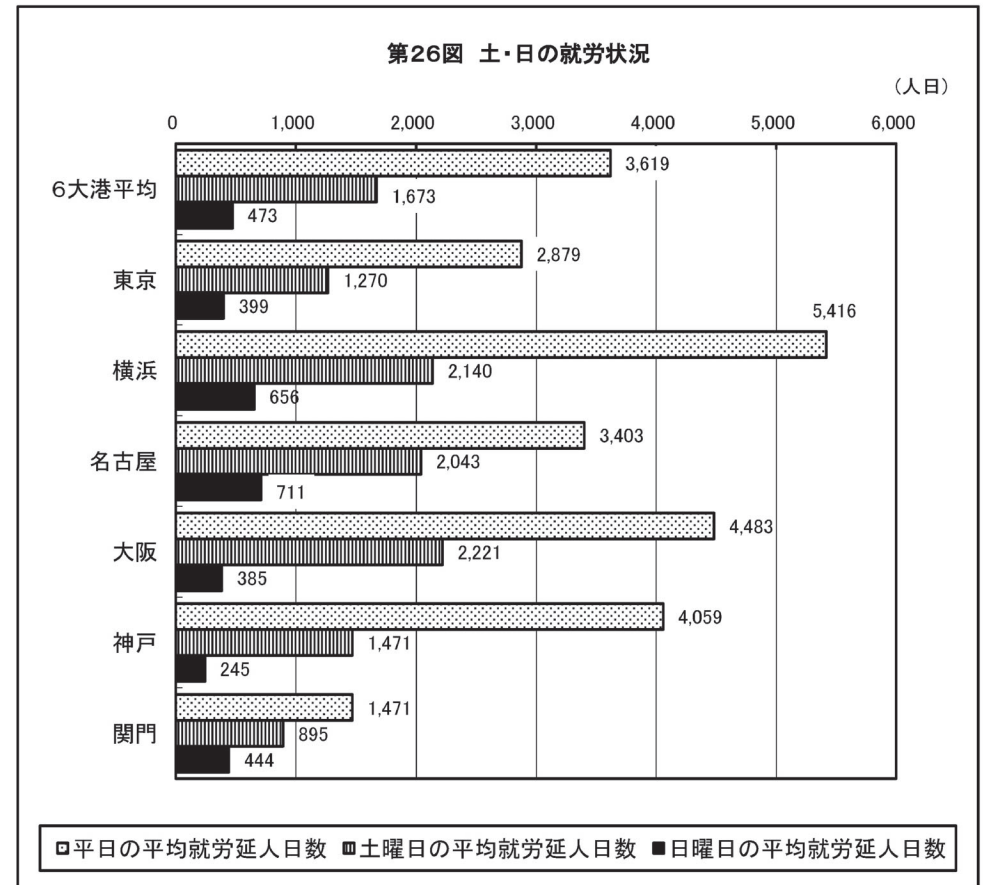
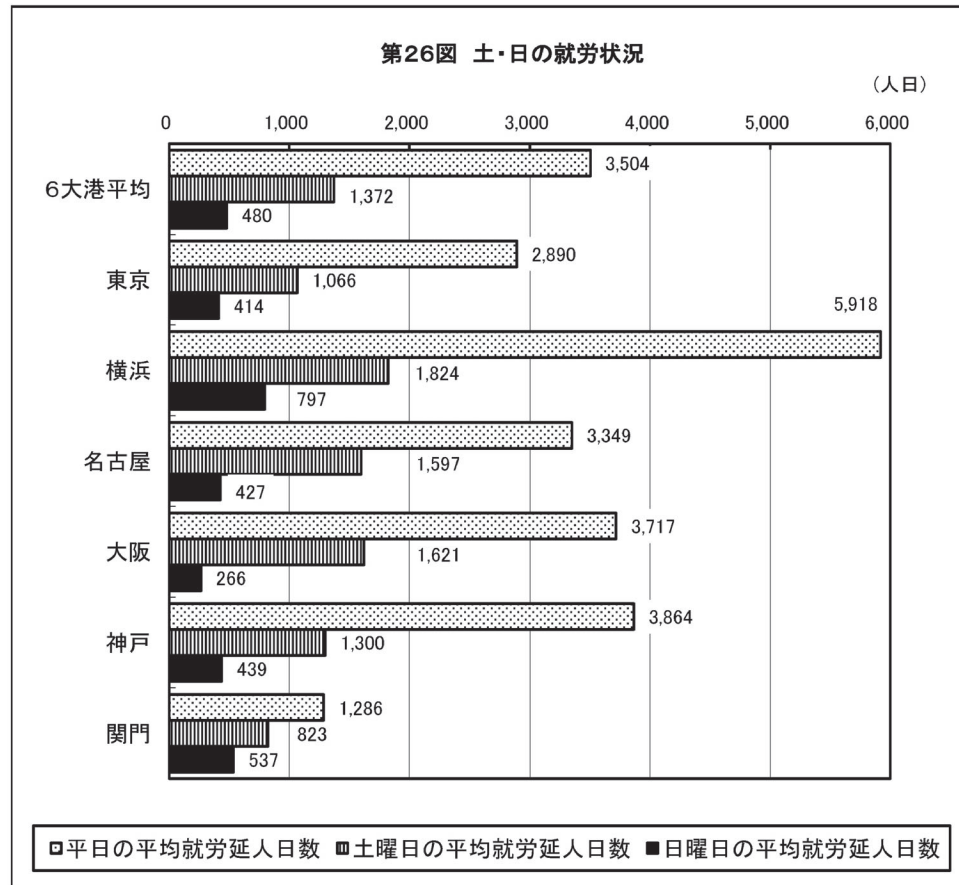


(4)土・日の就労状況

6大港平均では、平成30年と比べて平日、土曜日の平均就労延日数が減少し、日曜日の平均就労延日数は増加した。

(令和5年)

(平成30年)

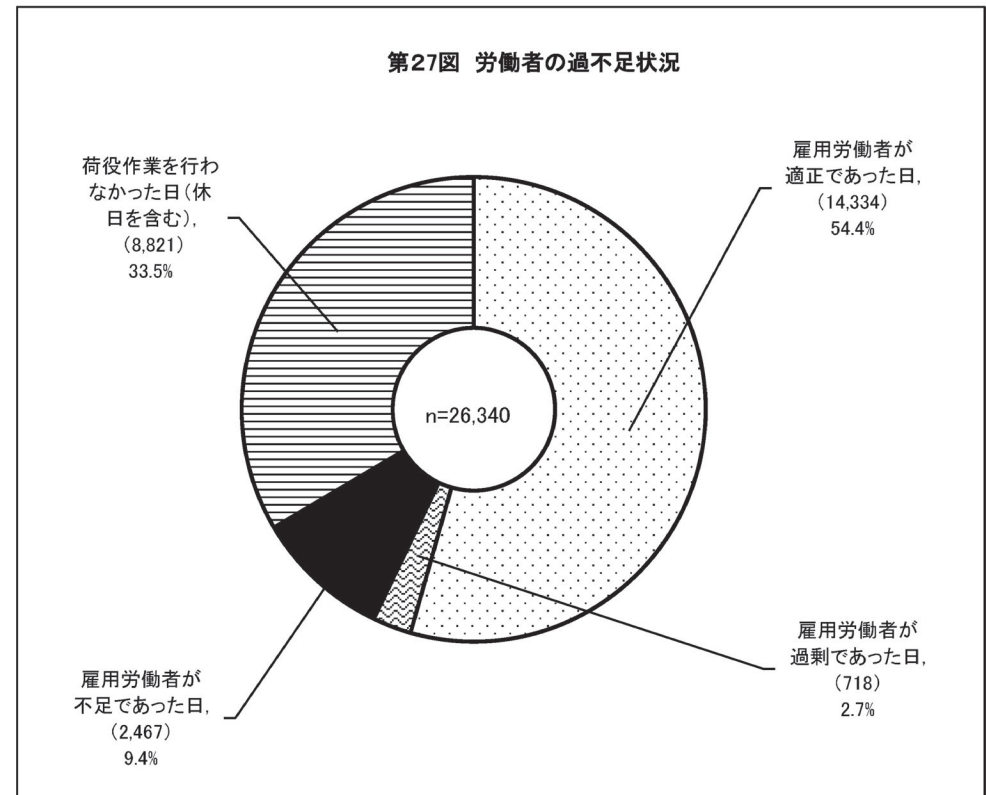
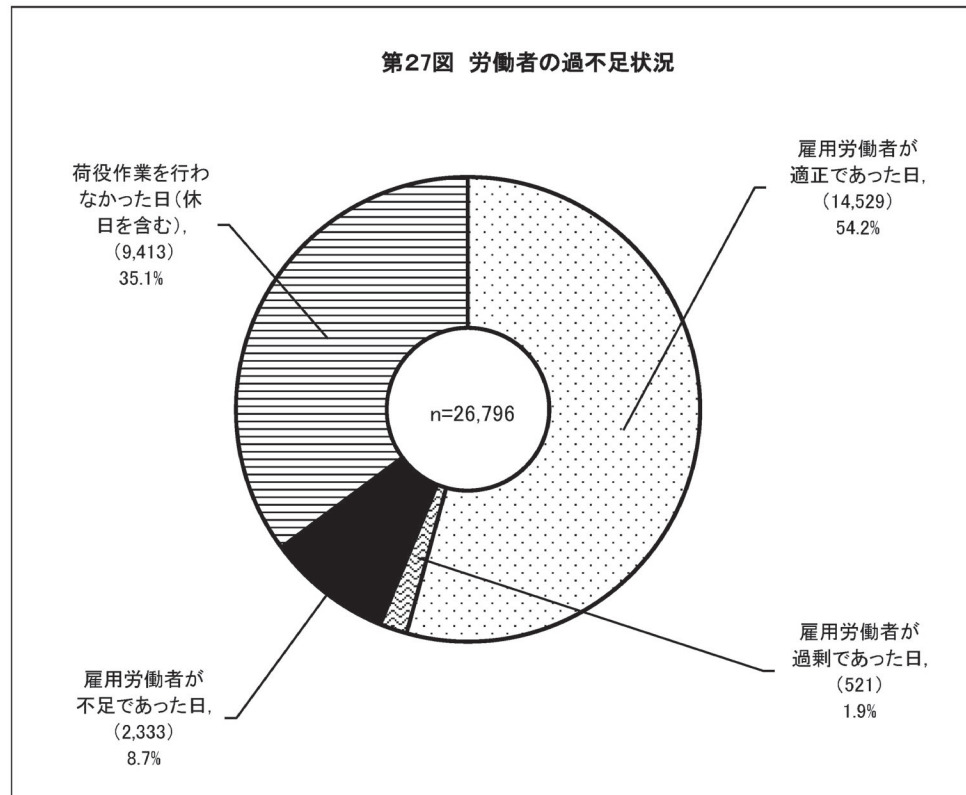


(5) 港湾労働者の過不足

6大港全体では、「雇用労働者が適正であった日」が54.2%と、平成30年と同じく過半数を占めている一方、「過剰であった日」、「不足であった日」ともに平成30年と比べて減少している。

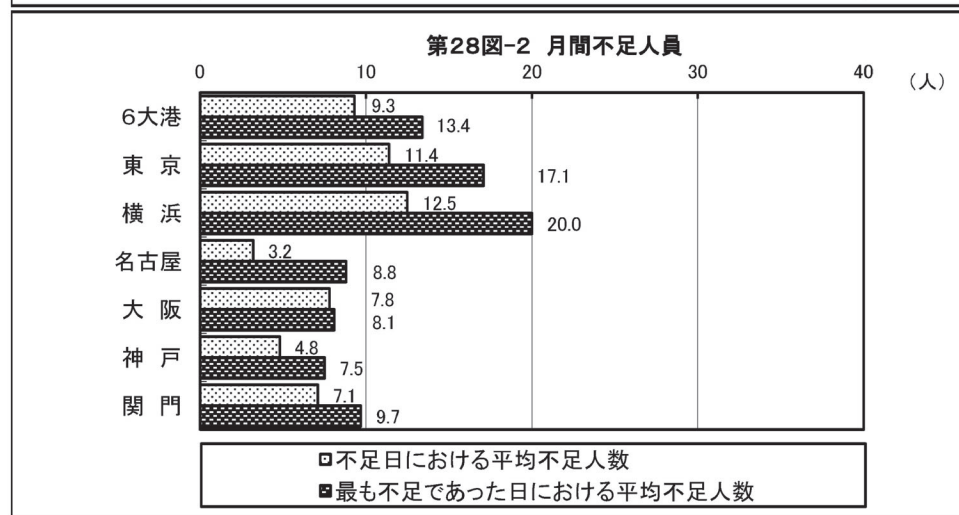
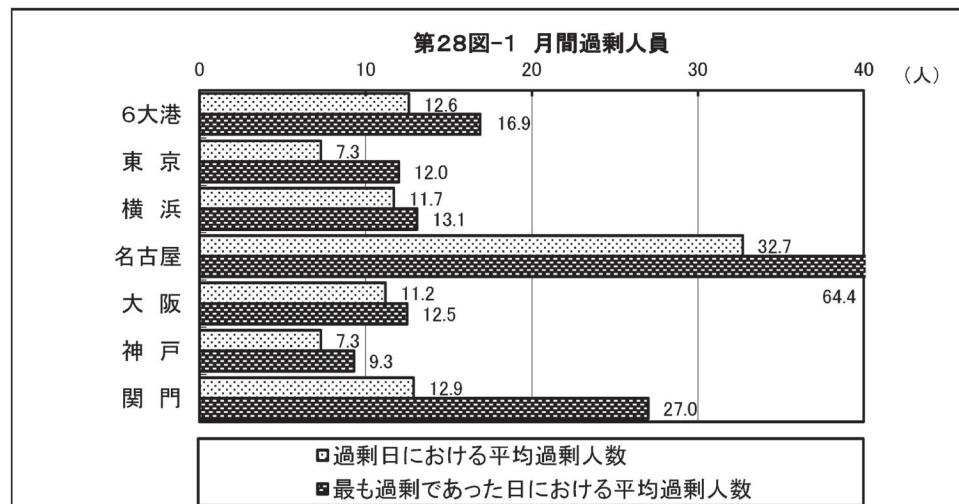
(令和5年)

(平成30年)

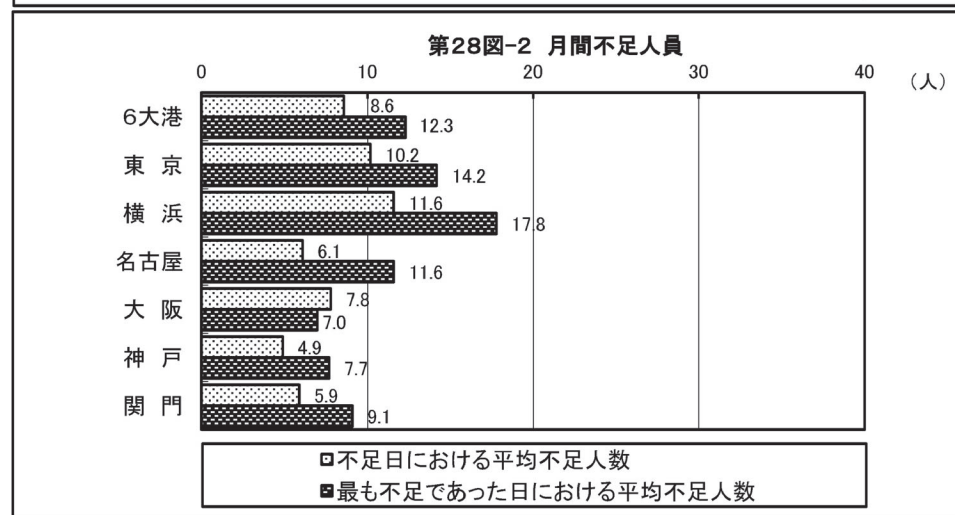
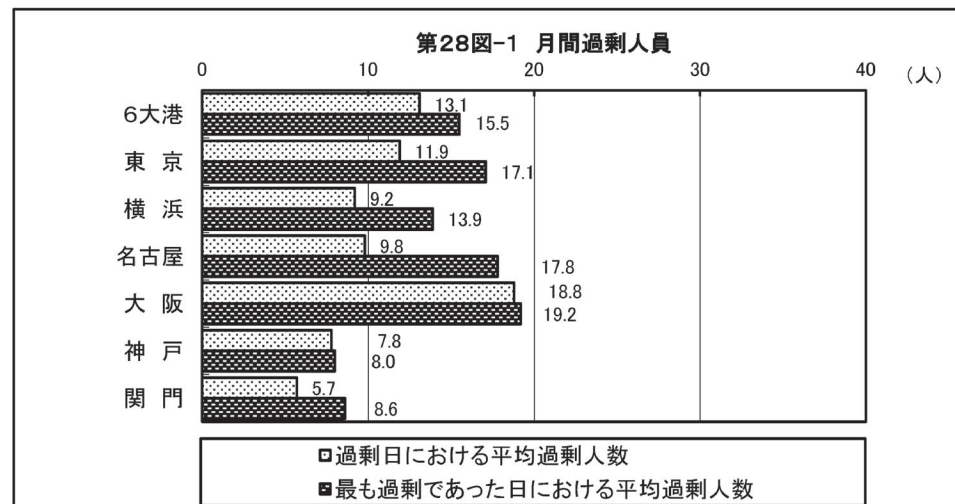


6大港全体では、月間の過剰日における平均過剰人数(12.6人)が不足日における平均不足人数(9.3人)より多くなっている。

(令和5年)



(平成30年)

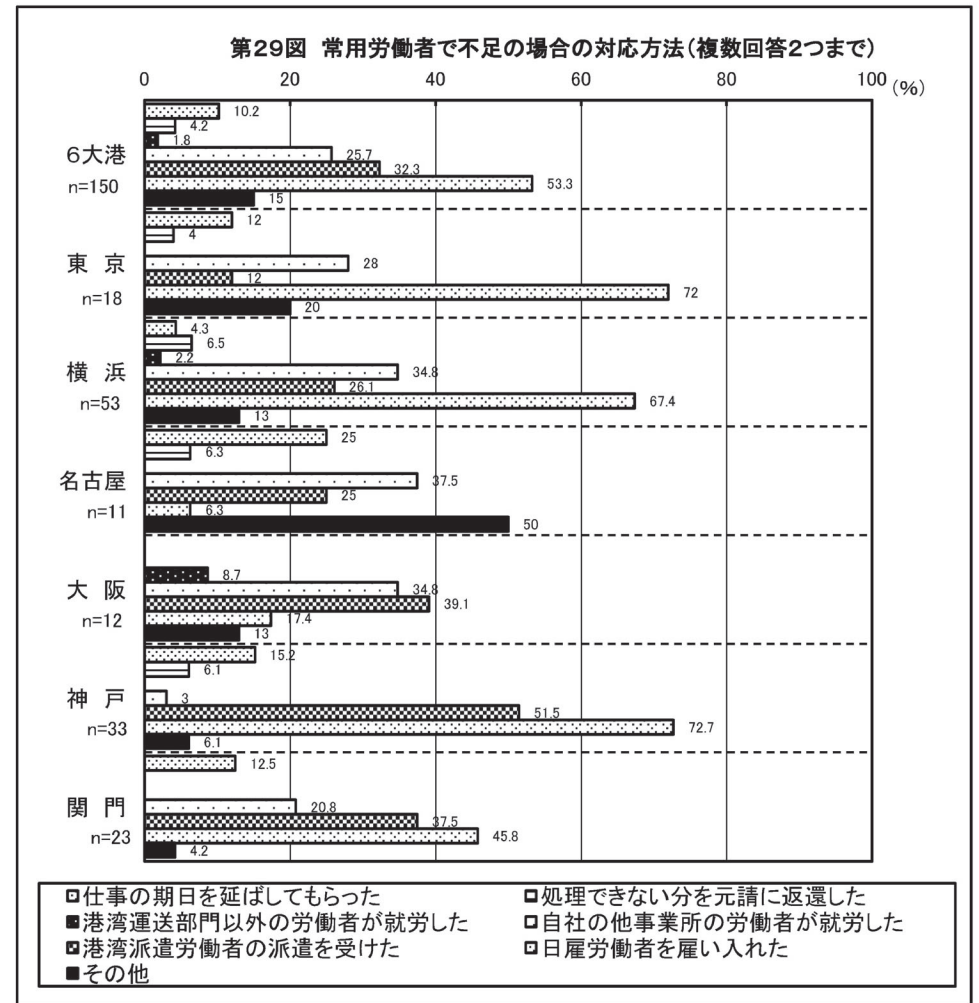
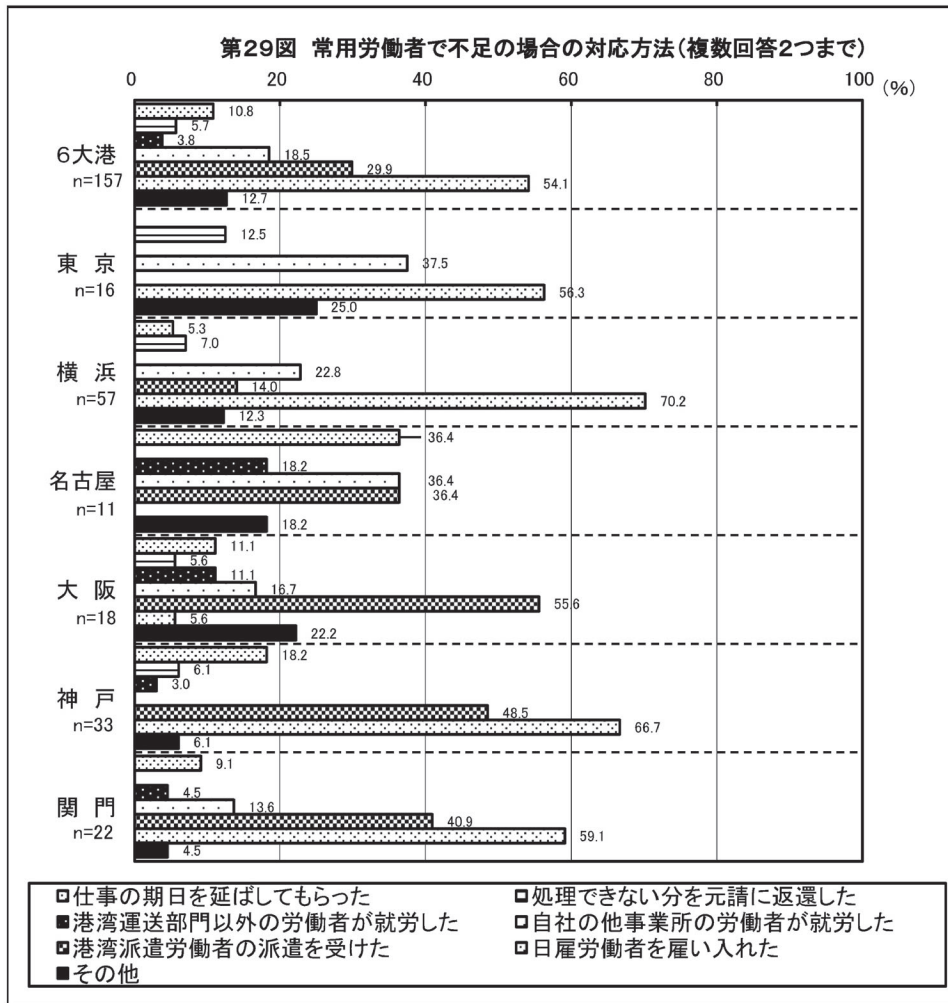


(6)不足の場合の対応方法

6大港全体では、「日雇労働者を雇い入れた」が54.1%で最も多く、次いで「港湾派遣労働者の派遣を受けた」が29.9%となっている。港湾別にみると、名古屋港では「仕事の期日を延ばしてもらった」、「自社の他事業所の労働者が就労した」及び「港湾派遣労働者の派遣を受けた」が、大阪港では「港湾派遣労働者の派遣を受けた」が多くなっている。

(令和5年)

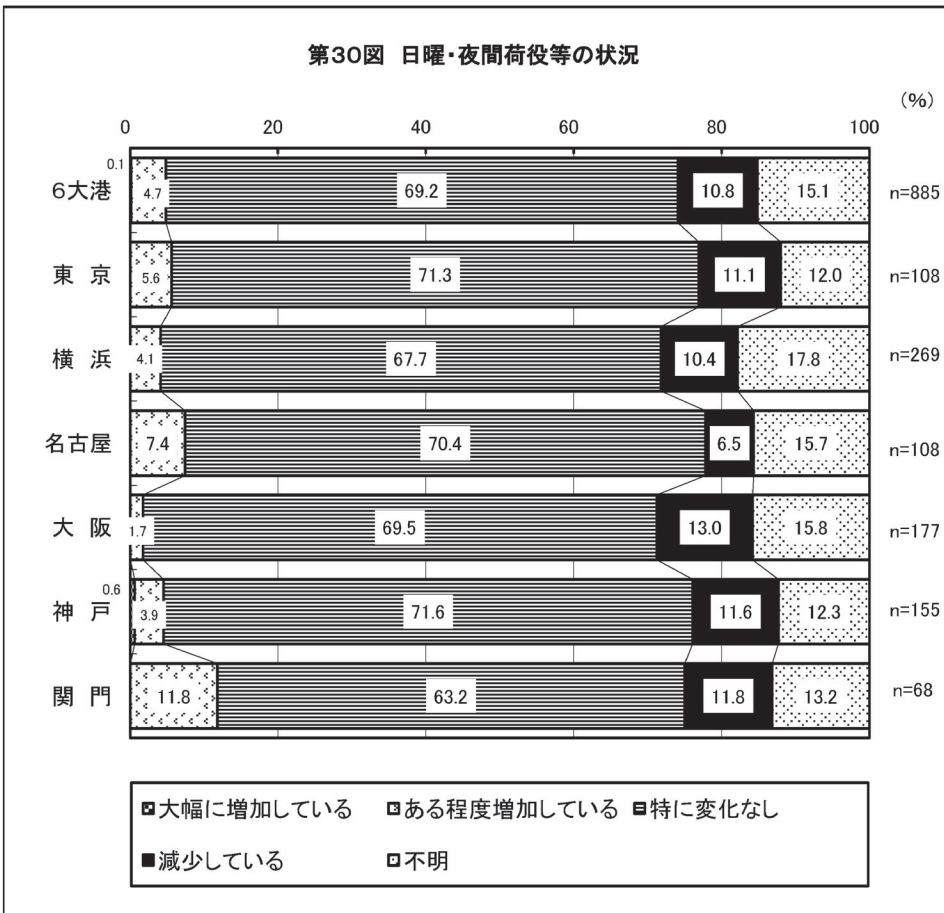
(平成30年)



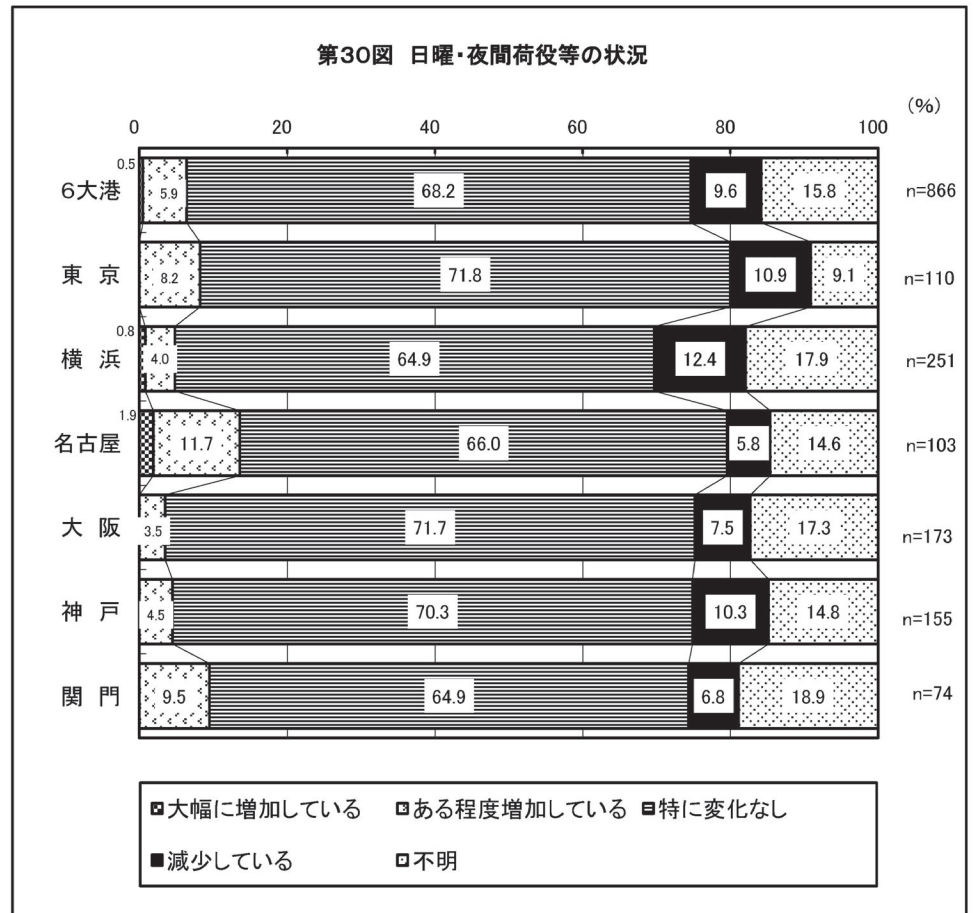
(7)日曜夜間荷役等の状況

6大港全体では、「大幅に増加している」が0.1%、「増加している」が4.7%の計4.8%となり、平成30年の計6.4%と比べて減少した一方、「減少している」は9.6%(平成30年)から10.8%に増加した。

(令和5年)



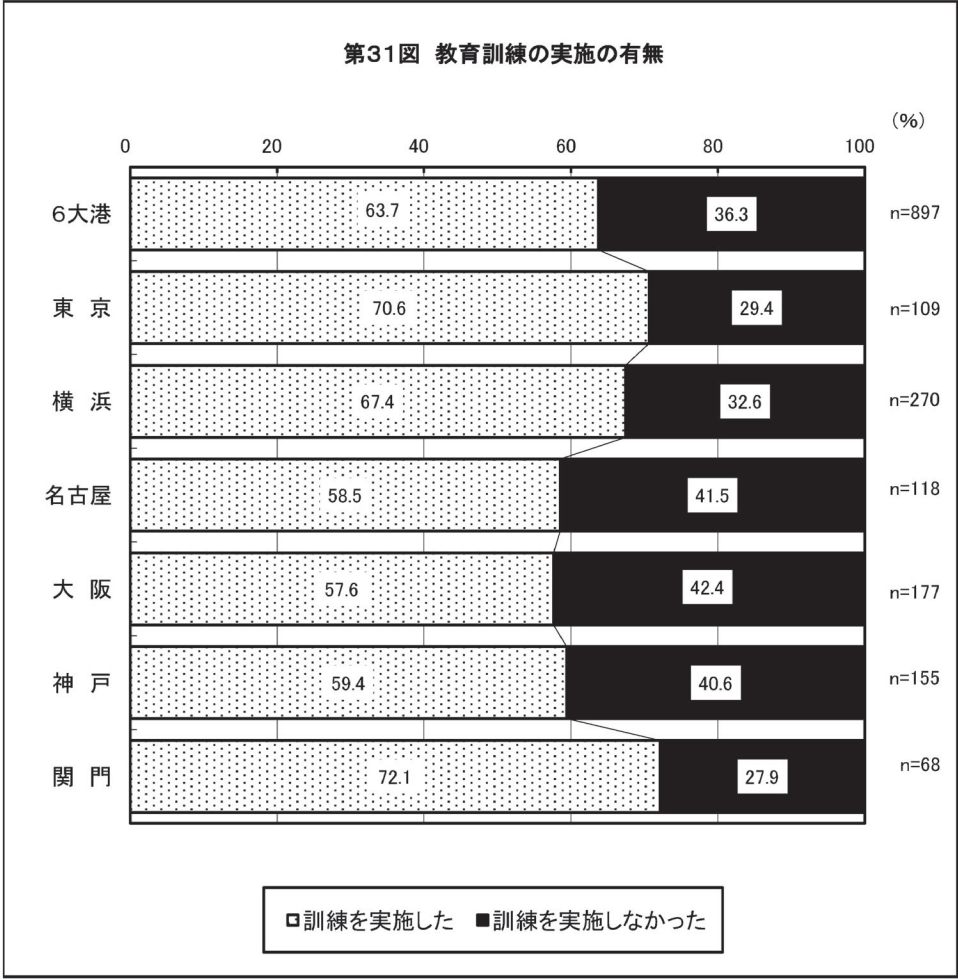
(平成30年)



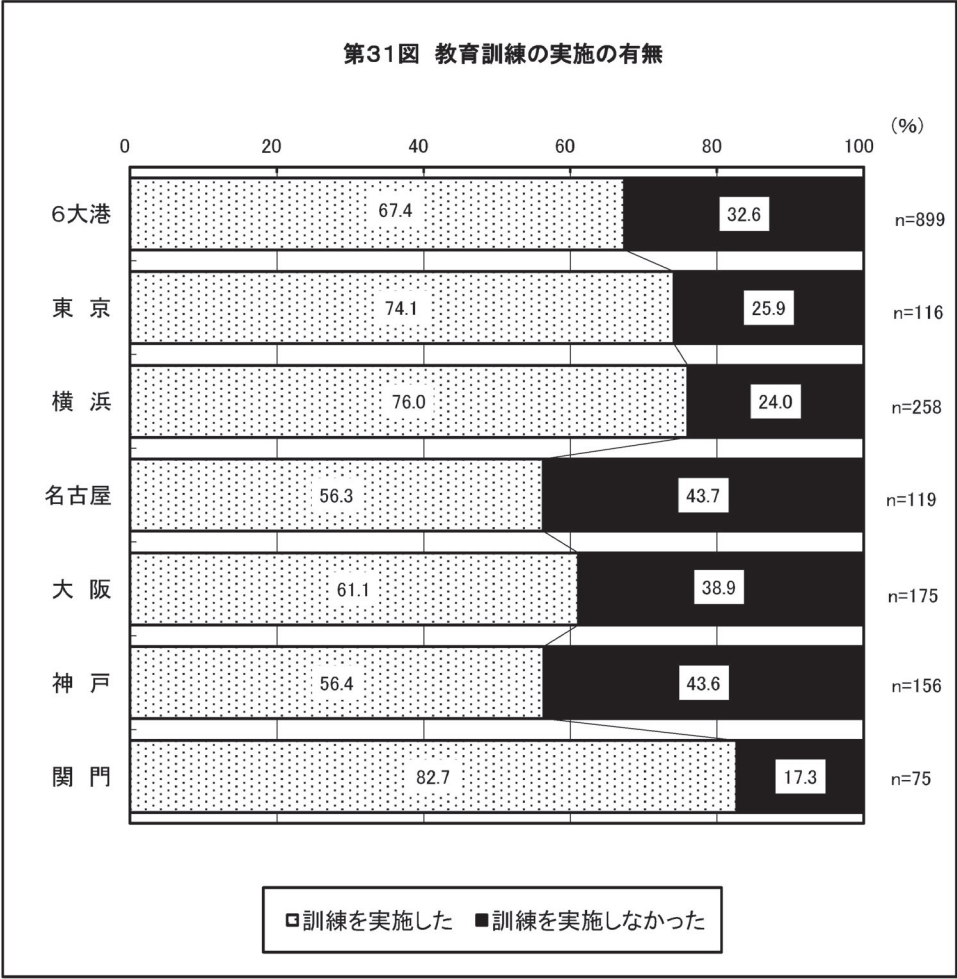
6 教育訓練の実施状況
(1)教育訓練の実施の有無

6大港全体では、「訓練を実施した」が63.7%となっており、平成30年の67.4%から減少した。

(令和5年)



(平成30年)



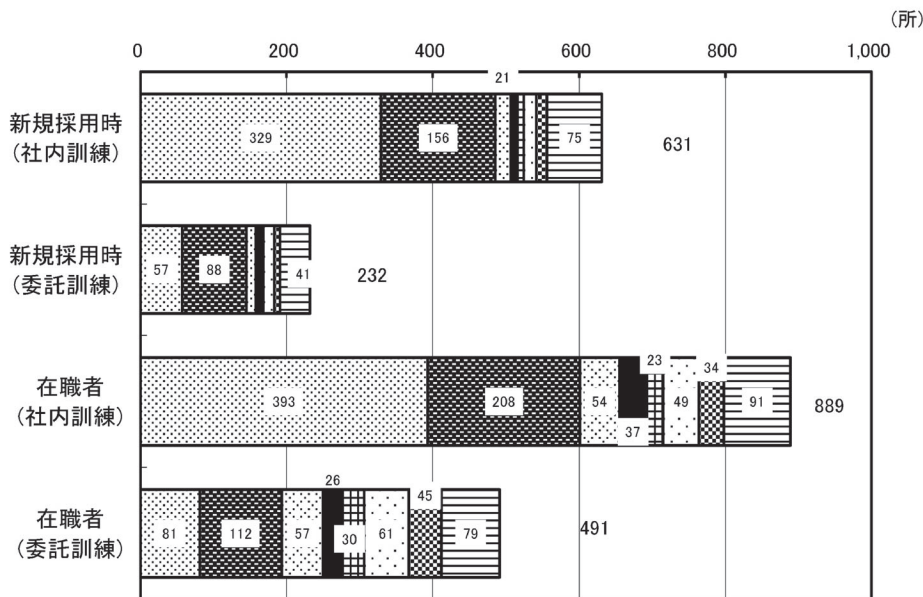
(2)教育訓練の実施方法

「新規採用時の社内訓練」、「新規採用時の委託訓練」、「在職者に対する社内訓練」を実施した事業所は平成30年と比べて増加した。
全体として、教育訓練は、委託訓練よりも社内訓練が積極的に行われている。

(令和5年)

(平成30年)

第32図 教育訓練の実施事業所数(M.A)



- 安全衛生
- クレーン運転
- ショベル・ストラドル運転
- 他の荷役機械運転
- フォークリフト運転
- ガントリークレーン運転
- 大型特種自動車等運転
- その他

※回答数が20以下は、数値を非表示

第32図 教育訓練の実施事業所数(M.A)



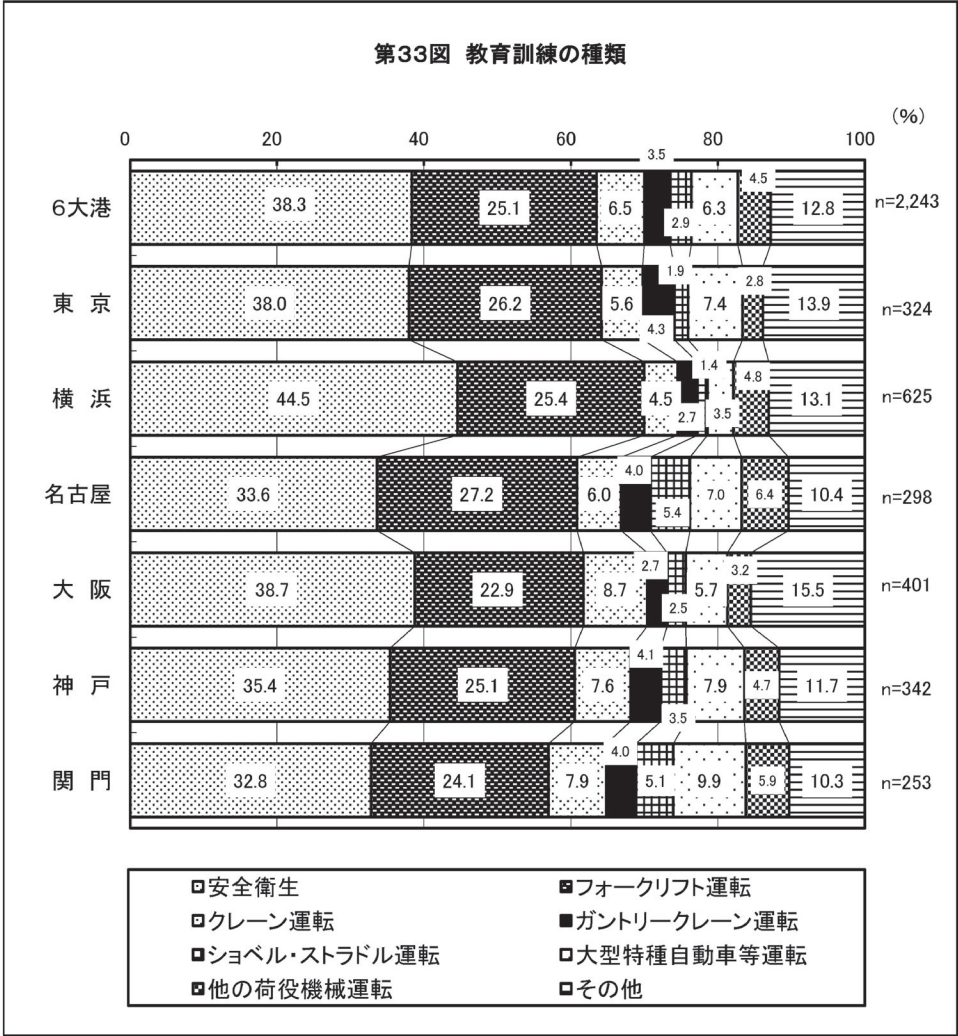
- 安全衛生
- クレーン運転
- ショベル・ストラドル運転
- 他の荷役機械運転
- フォークリフト運転
- ガントリークレーン運転
- 大型特種自動車等運転
- その他

※回答数が20以下は、数値を非表示

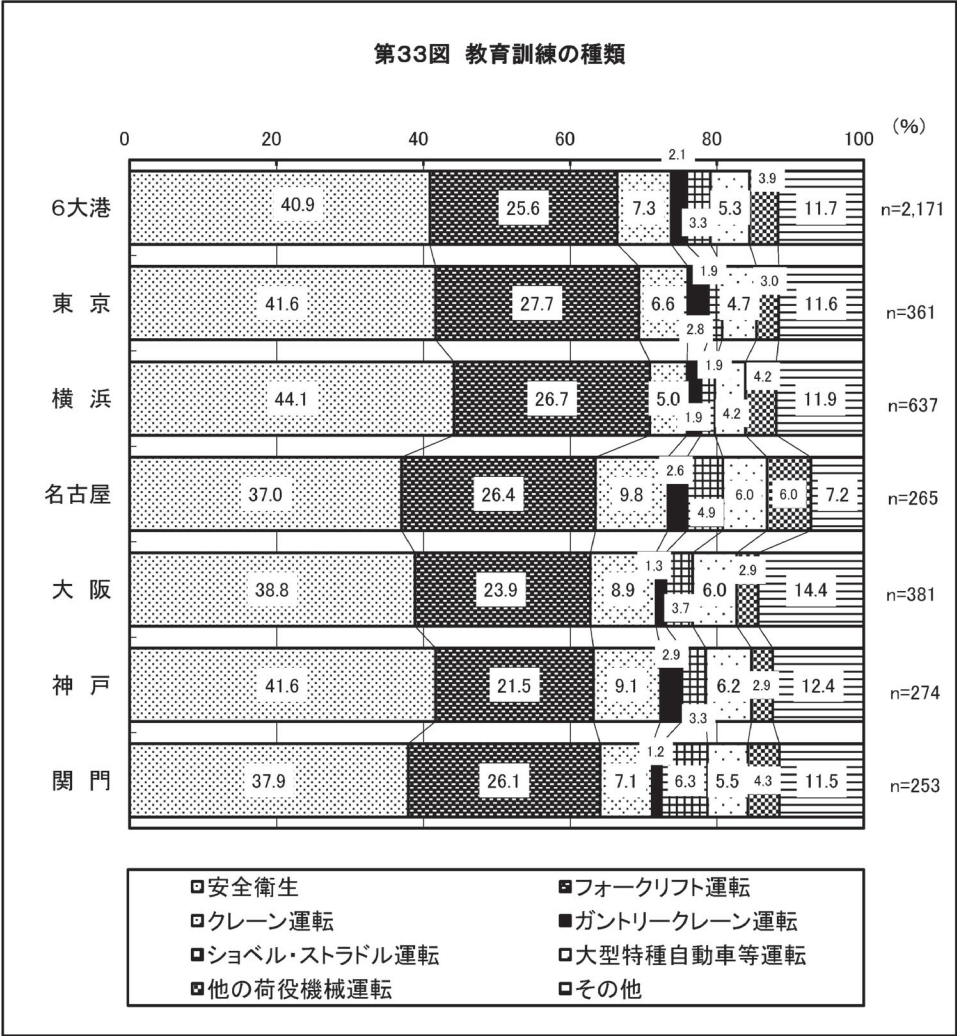
(3)教育訓練の種類

6大港全体、各港湾別のいずれにおいても、「安全衛生」が最も高い割合を占めており、次いで「フォークリフト運転」となっている。

(令和5年)



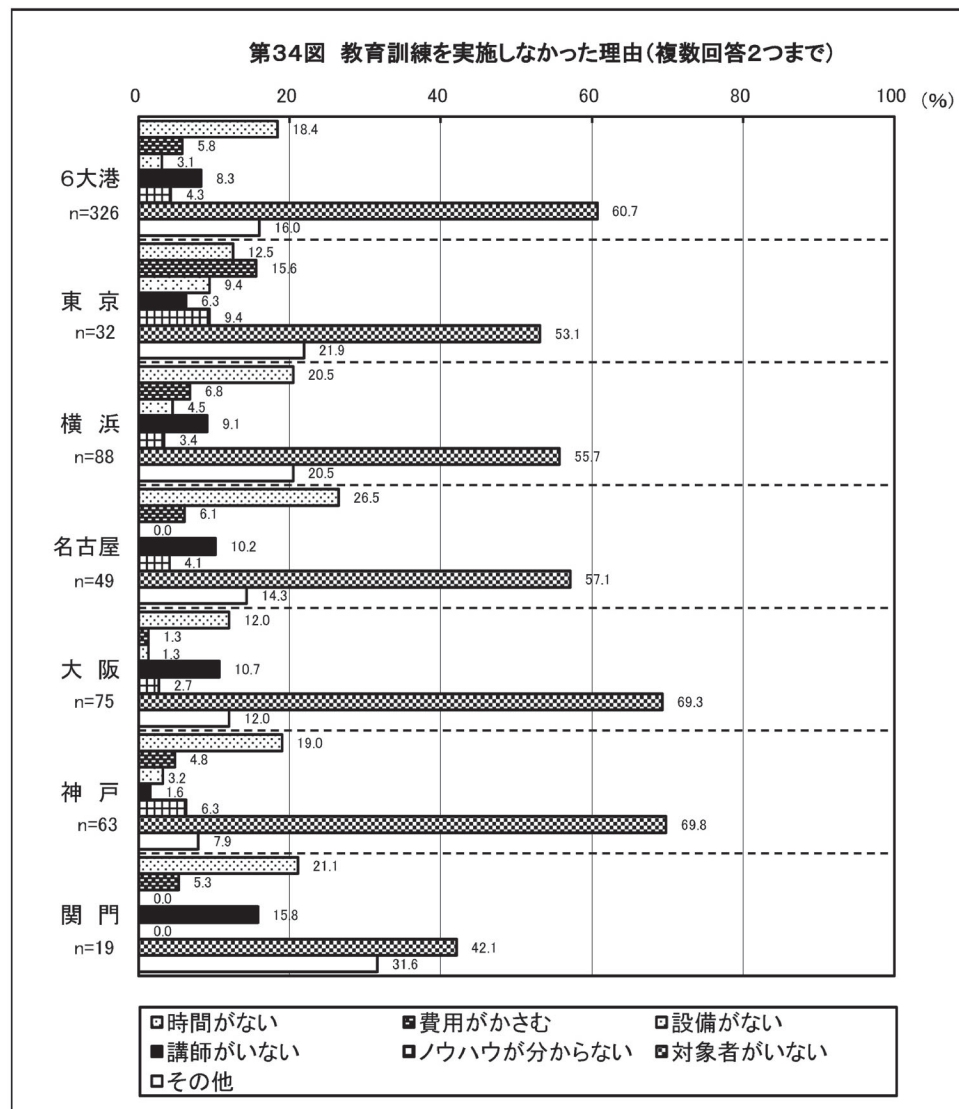
(平成30年)



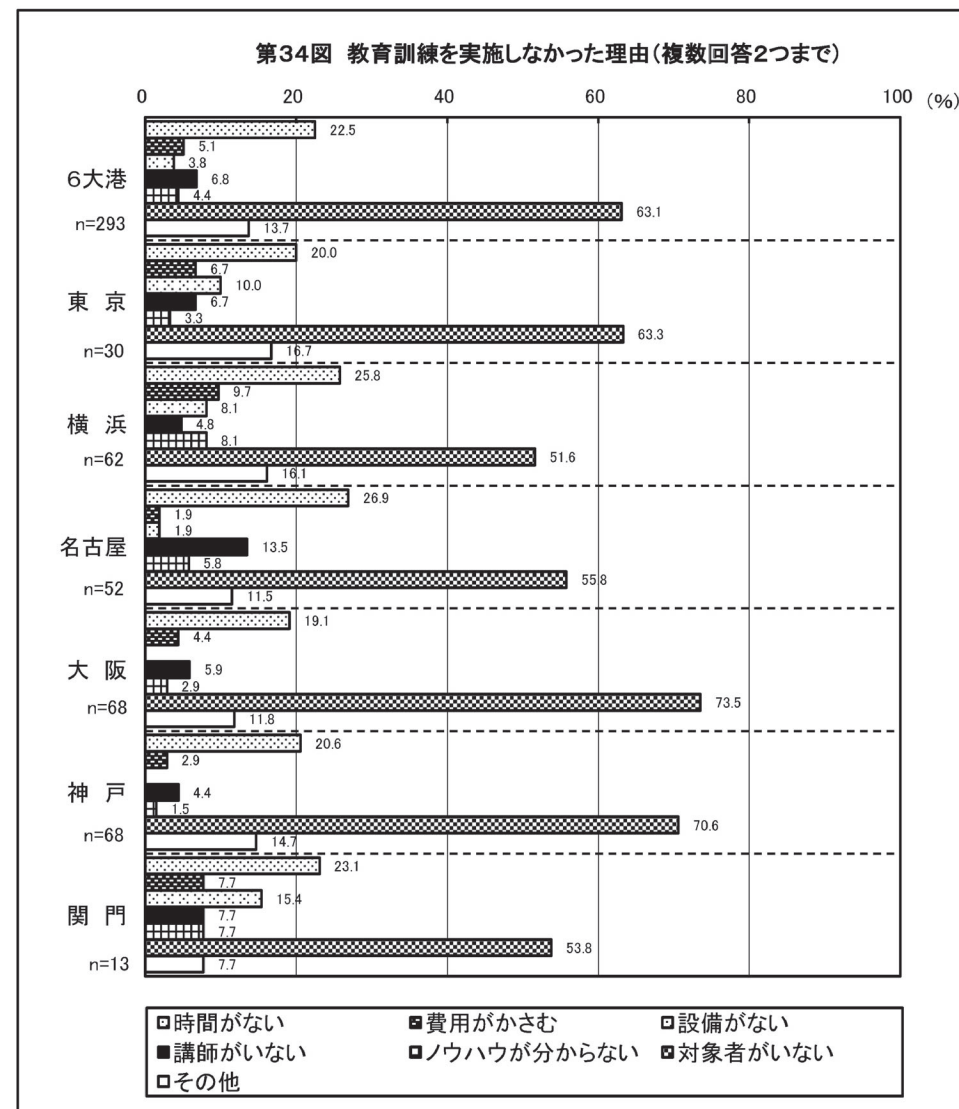
(4)教育訓練を実施しなかった理由

6大港全体では、「対象者がいない」が最も多く、次いで「時間がない」となっている。

(令和5年)



(平成30年)

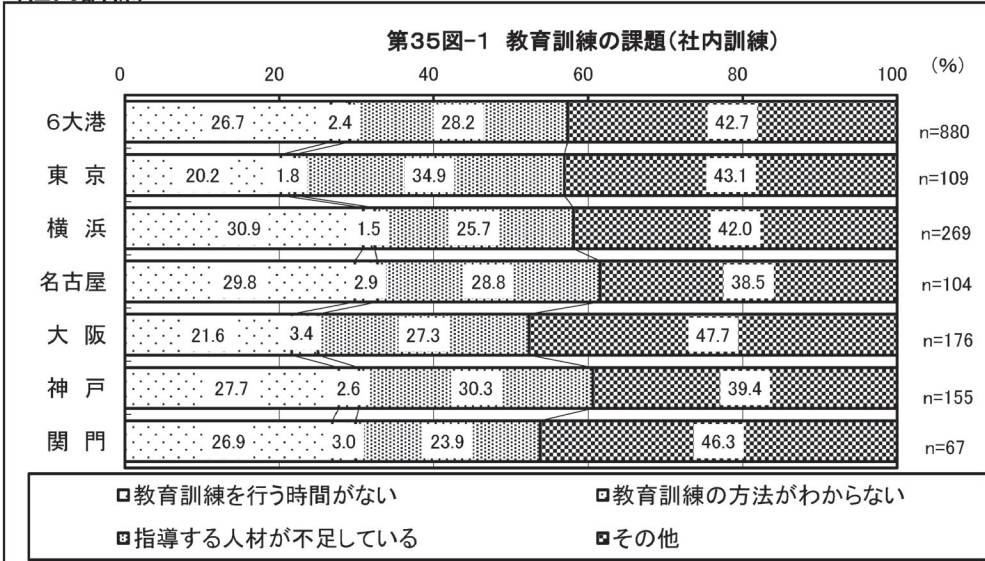


(5)教育訓練の課題

6大港全体では、社内訓練は「指導する人材が不足している」が最も多く、次いで「教育訓練を行う時間がない」となっている。また、委託訓練は「教育訓練を行う時間がない」が最も多く、次いで「適切な教育訓練施設がない」となっている。

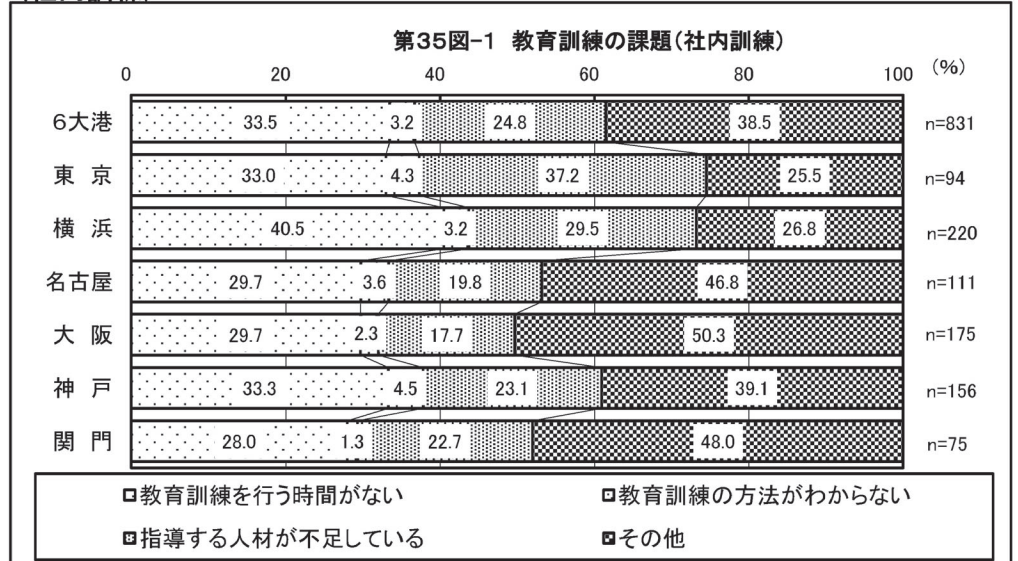
(令和5年)

(社内訓練)

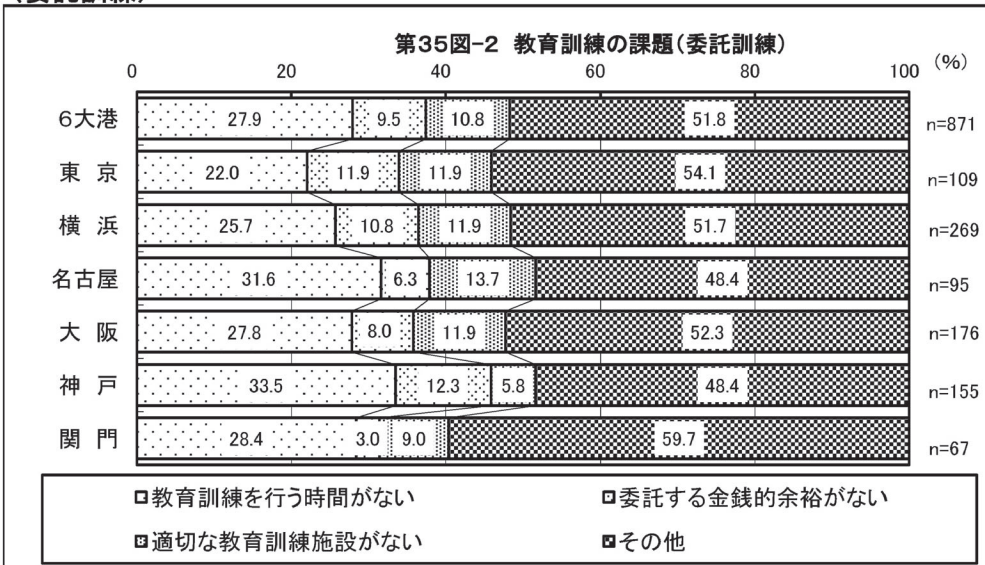


(平成30年)

(社内訓練)



(委託訓練)



(委託訓練)

