

令和5年港湾運送事業雇用実態調査 結果概要

令和5年10月
厚生労働省 職業安定局
建設・港湾対策室

I 令和5年港湾運送事業雇用実態調査の概要

1 調査の目的

この調査は、港湾労働法（昭和63年法律第40号）第2条第2号の規定に基づく一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業及びいかだ運送事業並びに港湾運送関連事業を行う事業所について、当該事業に従事する労働者の雇用の実態を調査し、今後の港湾労働対策を推進するための基礎資料を得ることを目的としている。

2 調査の内容

(1) 対象港湾

イ 調査対象港湾

港湾労働法第2条第1号の規定に基づく港湾、すなわち東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港及び関門港（6大港）

ロ 調査対象事業所

イの対象港湾において、港湾労働法第2条第2号の規定に基づく港湾運送事業又は港湾運送関連事業を行う全ての事業所 約1,000事業所

東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港	関門港	合計
140	326	120	183	155	79	1,003

ハ 対象労働者

ロの事業所に雇用される現業部門の常用労働者、港湾労働法第2条第5号の規定に基づく港湾労働者派遣事業により派遣された労働者（以下「港湾派遣労働者」という。）及び日雇労働者

(2) 主な調査事項

イ 事業所の属性に関する事項

ロ 港湾運送事業量に関する事項

ハ 常用労働者の労働条件に関する事項

ニ 港湾派遣労働者及び日雇労働者の利用に関する事項

ホ 荷役の波動性に関する事項

ヘ 教育訓練の実施に関する事項

(3) 調査対象期日及び実施期間

原則として令和5年6月30日現在の状況について、令和5年7月1日から同7月31日までの間に実施

(4) 公表の時期

令和6年7月末までに公表

(5) 調査の方法

郵送調査、統計調査員による調査及びオンライン調査

（調査系統）

郵送調査：厚生労働省—都府県労働局—公共職業安定所—報告者

調査員調査：厚生労働省—都府県労働局—公共職業安定所—統計調査員—報告者

オンライン調査：

（配布）厚生労働省—都府県労働局—公共職業安定所—（統計調査員）—報告者

（取集）報告者—民間事業者—厚生労働省

(6) 集計

厚生労働省職業安定局建設・港湾対策室において集計

(7) 回収状況

有効回答事業所数 897事業所（有効回答率 89.4%）

東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港	関門港	合計
109	270	118	177	155	68	897

(8) 主な用語の解説

用語	解説
6大港	港湾労働法第2条第1号の規定に基づく港湾、すなわち東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港及び関門港
港湾運送	港湾において行う行為であって、次のいずれかに該当するもの イ 港湾運送事業法第2条第1項に規定する港湾運送のうち、同行第2号から第5号までのいずれかに該当する行為 ロ イに準ずる行為であって政令に定めるもの（港湾運送関連事業）
革新荷役	コンテナ荷役、自動車専用船荷役、RO/RO船荷役及びサイロ荷役
在来荷役	「革新荷役」以外の荷役
常用労働者	期間を定めずに雇用している労働者又は2か月を超える期間を定めて雇用している労働者
日雇労働者	日々又は2か月以内の期間を定めて雇用している労働者
港湾派遣労働者	港湾労働法の規定に基づく港湾労働者派遣事業により派遣される労働者
日給月給	賃金が月単位で決められているが、欠勤した場合はその日数分を日割計算して差し引くもの
出来高給	賃金の基本的部分が生産高、作業量等を基準として支払われるもの
就労日数	港湾運送の業務に従事した日数
不就労日数	所定労働日数であって出勤したにもかかわらず、就労できなかった日数
年間休日総数	年間の「週休日」及び「週休以外の日」（「国民の祝日・休日」、「年末年始の休日」、「夏期休暇用特別休日」、「会社創立記念日」、「その他休日」）の合計日数をいい、雇用調整等のための臨時休業日は含まない
週所定労働時間	就業規則等で定められた1週間の労働時間
完全週休2日制	毎週週休2日制を行っているもの
月3回週休2日制	月のうち、3週について週休2日制を行っているもの（その他の週は週休1日制又は週休1日半制）
隔週週休2日制	1週おきに週休2日制を行っているもの（その他の週は週休1日制又は週休1日半制）
月2日週休2日制	月のうち2週だけ週休2日制をとっているもの（その他の週は週休1日制又は週休1日半制）
月1日週休2日制	月のうち1週だけ週休2日制をとっているもの（その他の週は週休1日制又は週休1日半制）

用語	解説
交代勤務制	昼間から夜間・早朝に作業が及ぶ場合等に、作業時間を分割して労働者を交代して勤務させることをいい、1日の作業時間について労働者を交代させる回数に応じて2交代制、3交代制等に区分するもの
雇用する常用労働者で適正であった日	事業所で雇用する常用労働者をすべて使用して荷役作業を行い、当該労働者で過不足を生じなかった場合の日数
雇用する常用労働者で過剰であった日	事業所で雇用する常用労働者だけで荷役作業を行ったものの、荷役作業につくことができなかつた過剰常用労働者が生じた場合の日数
雇用する常用労働者で不足であった日	事業所で雇用する常用労働者を全て使用して荷役作業を行ったにもかかわらず、当該労働者数に不足を生じた場合の日数
早朝荷役	4：00～8：00の間に行う荷役
夜間荷役	16：30～翌4：00の間に行う荷役
在職者訓練	既に身につけた技能のほかに、別の技能を身につけさせるために行う訓練や、既に身につけた技能について、さらに、その技能を向上させるために行う訓練
船内荷役作業員	船内において、荷の積卸し作業に従事する者（ただし、各種機械の運転者を除く）
沿岸荷役作業員	埠頭から倉庫までの間における荷の積卸し作業に従事する者（ただし、各種機械の運転者を除く）
関連荷役作業員	船内又はコンテナ内において、固定、区画荷造、荷直、清掃の作業に従事する者
はしけ、いかだ作業員	はしけ又はいかだに乗り込み、はしけの積卸し、積荷の保全、航行又はいかだの編成、解体、航行の作業に従事する者
大型特殊自動車運転者	大型特種自動車、大型自動車及び牽引自動車を運転する者

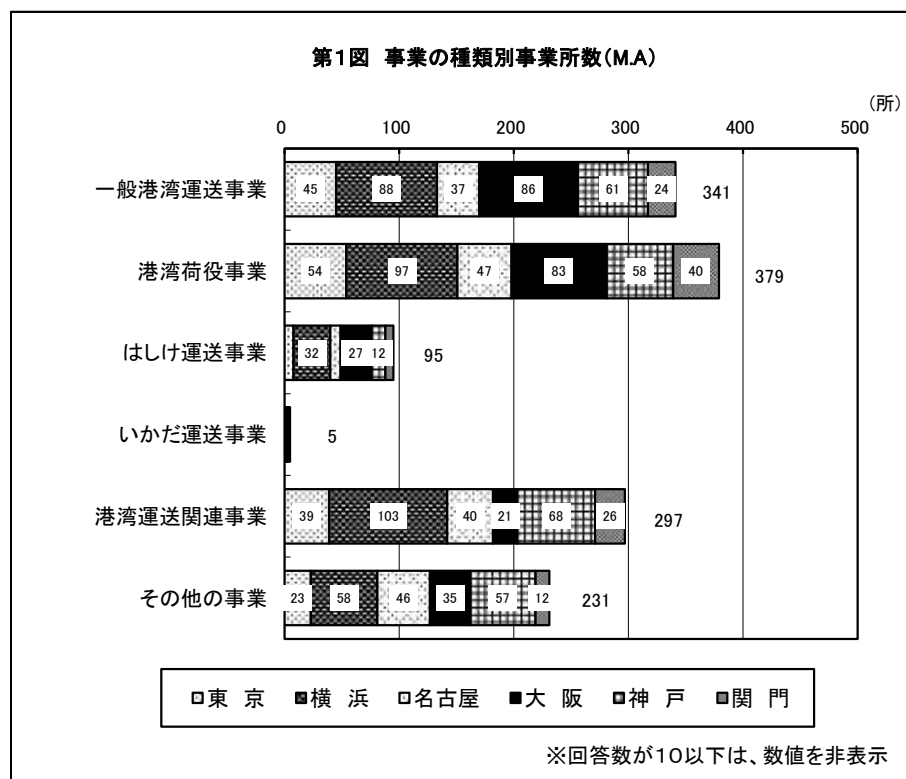
II 令和5年港湾運送事業雇用実態調査結果概要

1 事業所の属性に関する状況

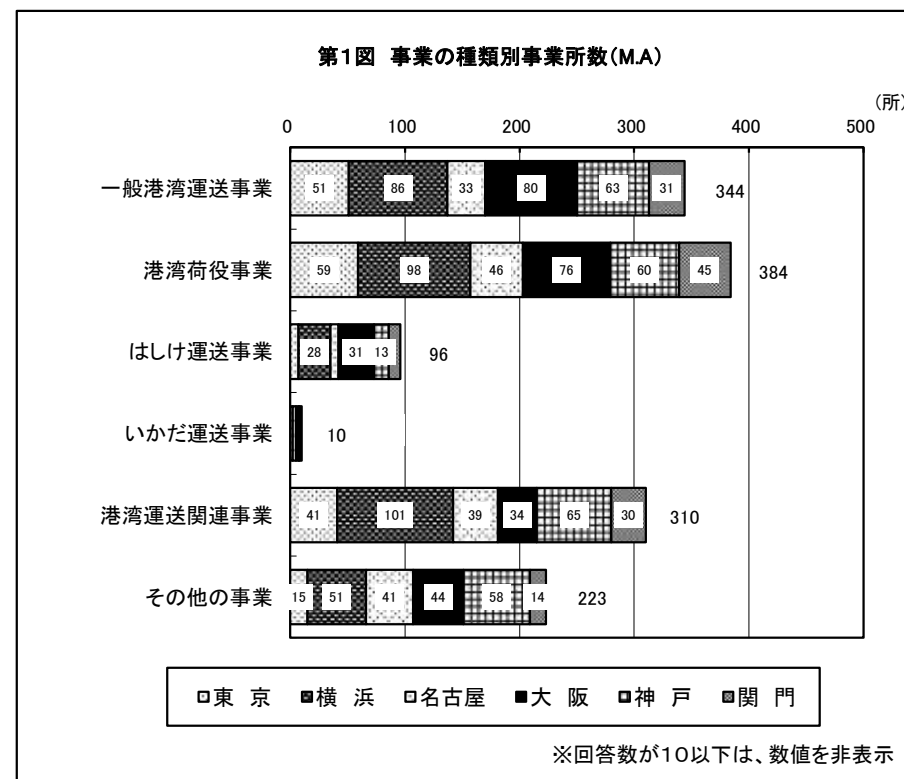
(1) 事業の種類

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)



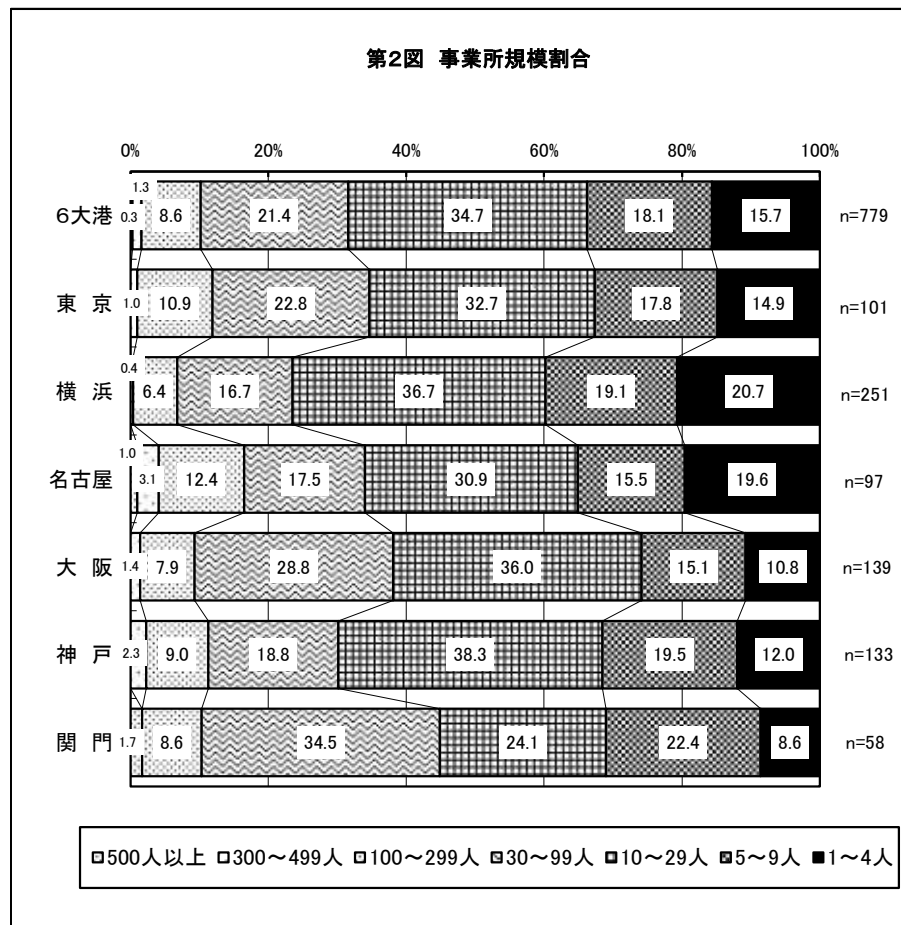
(平成30年)



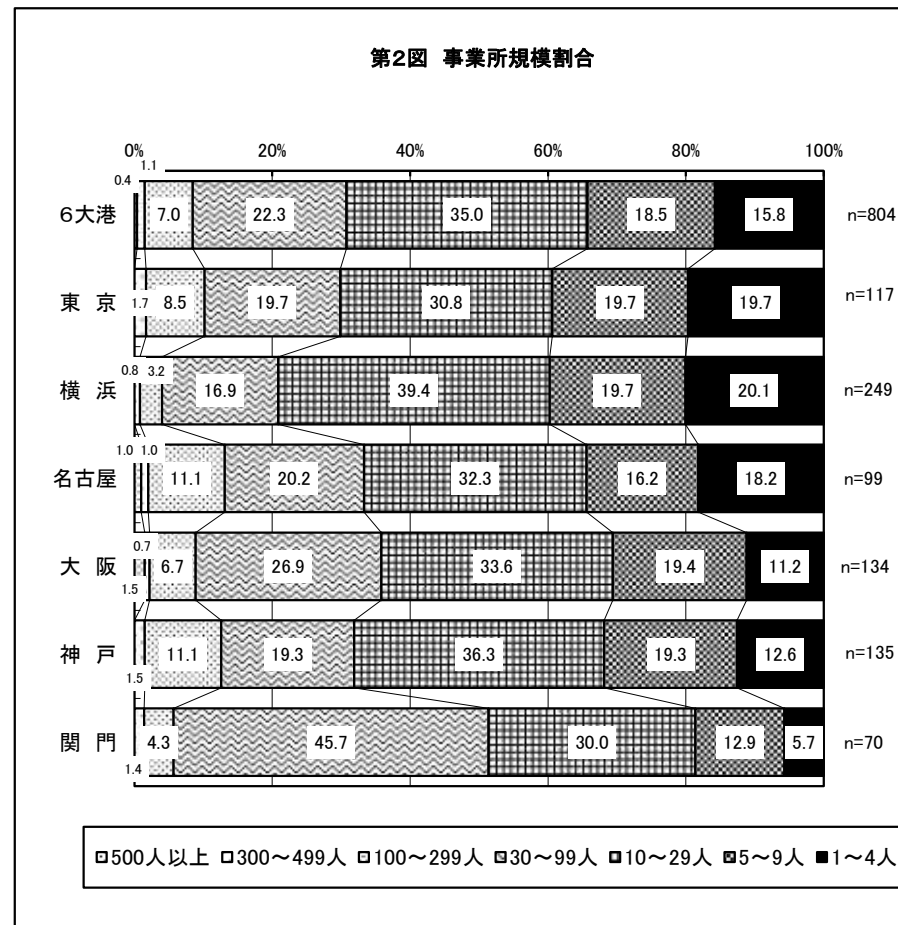
(2) 事業所規模

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)



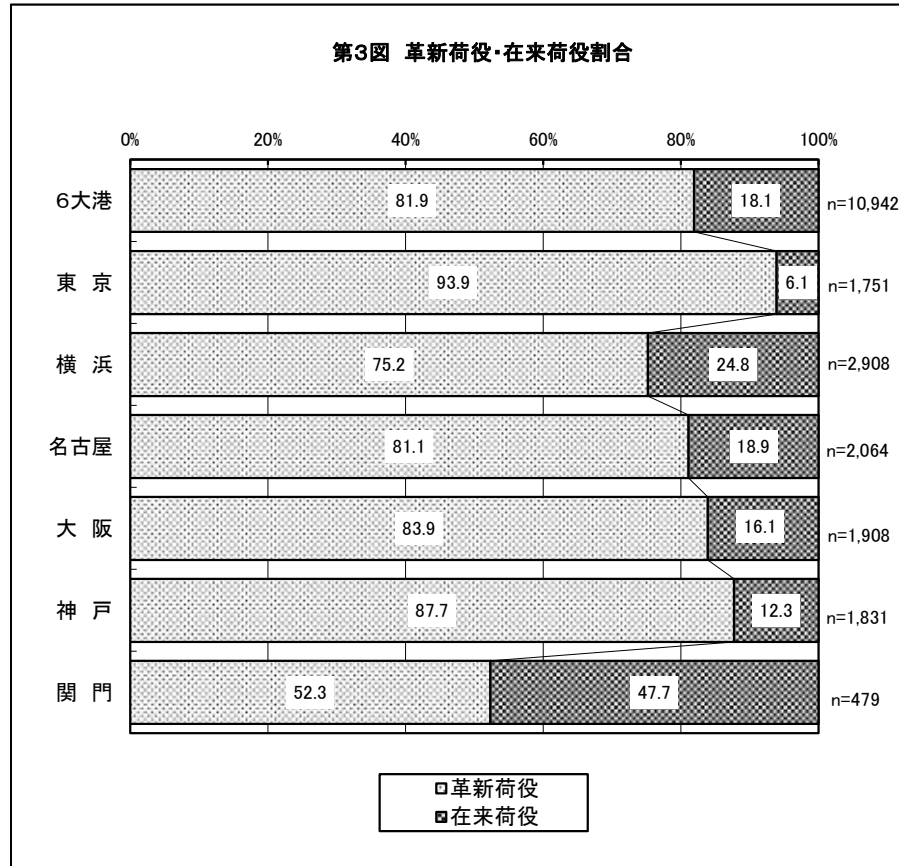
(平成30年)



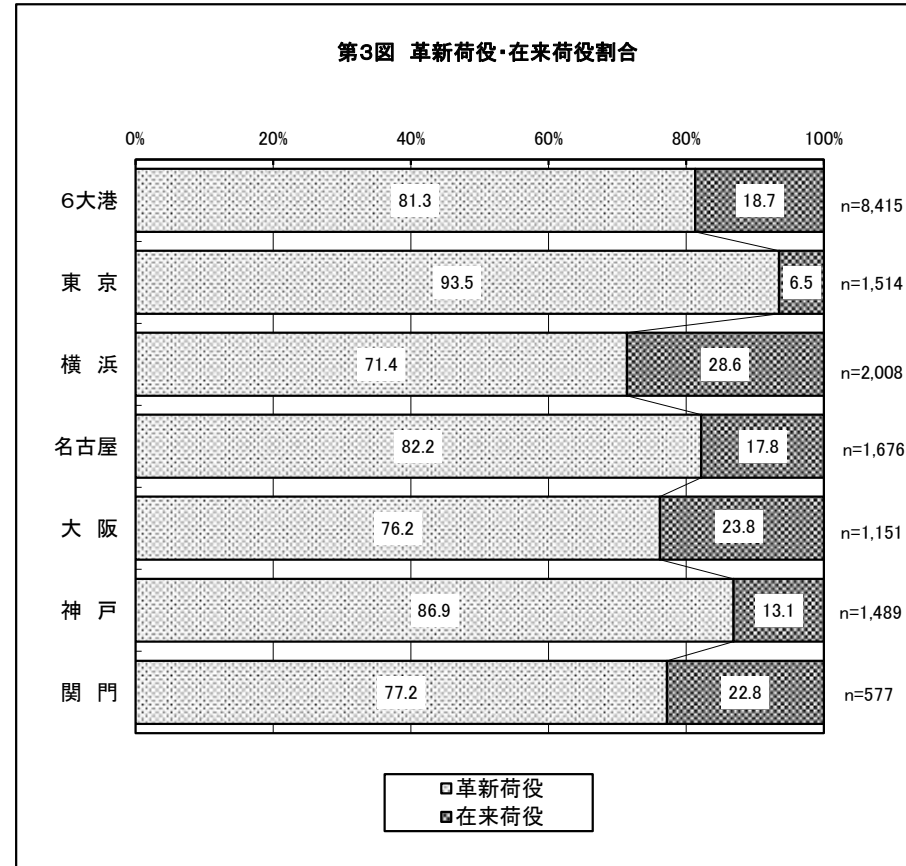
2 港湾運送事業量に関する状況

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)



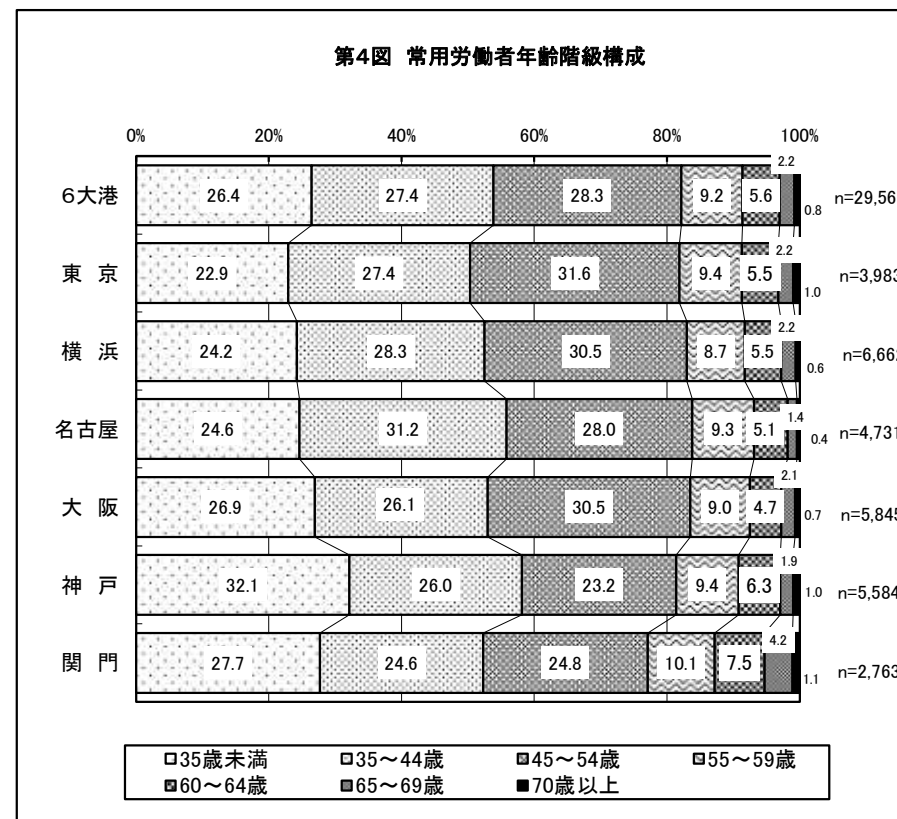
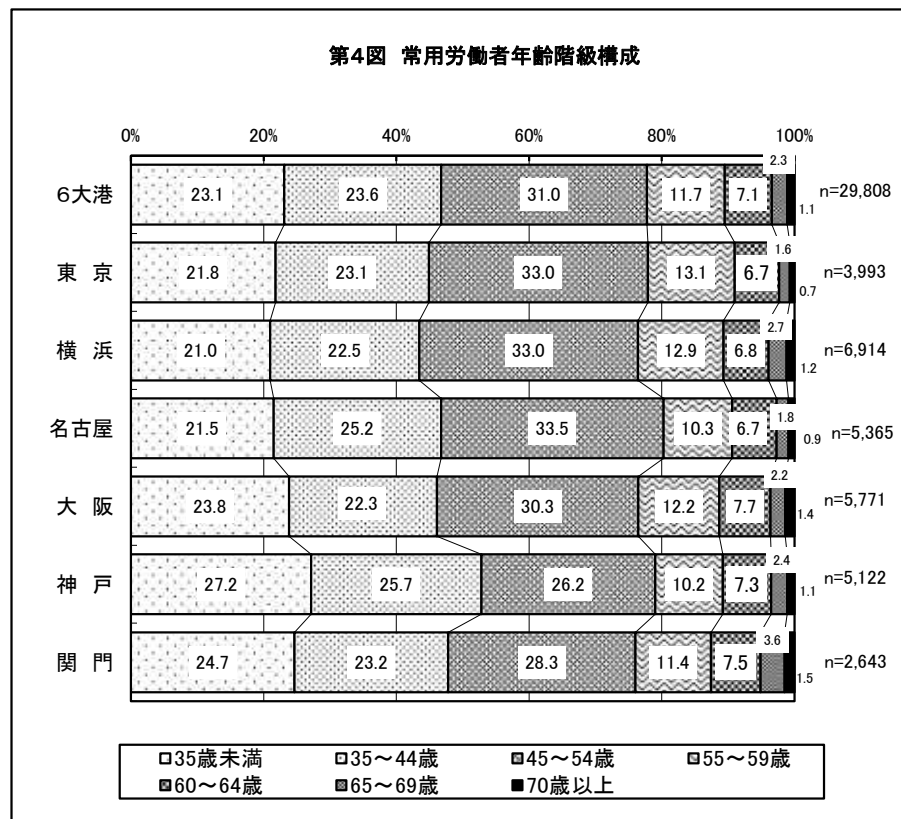
3 常用労働者の労働条件等に関する状況

(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)

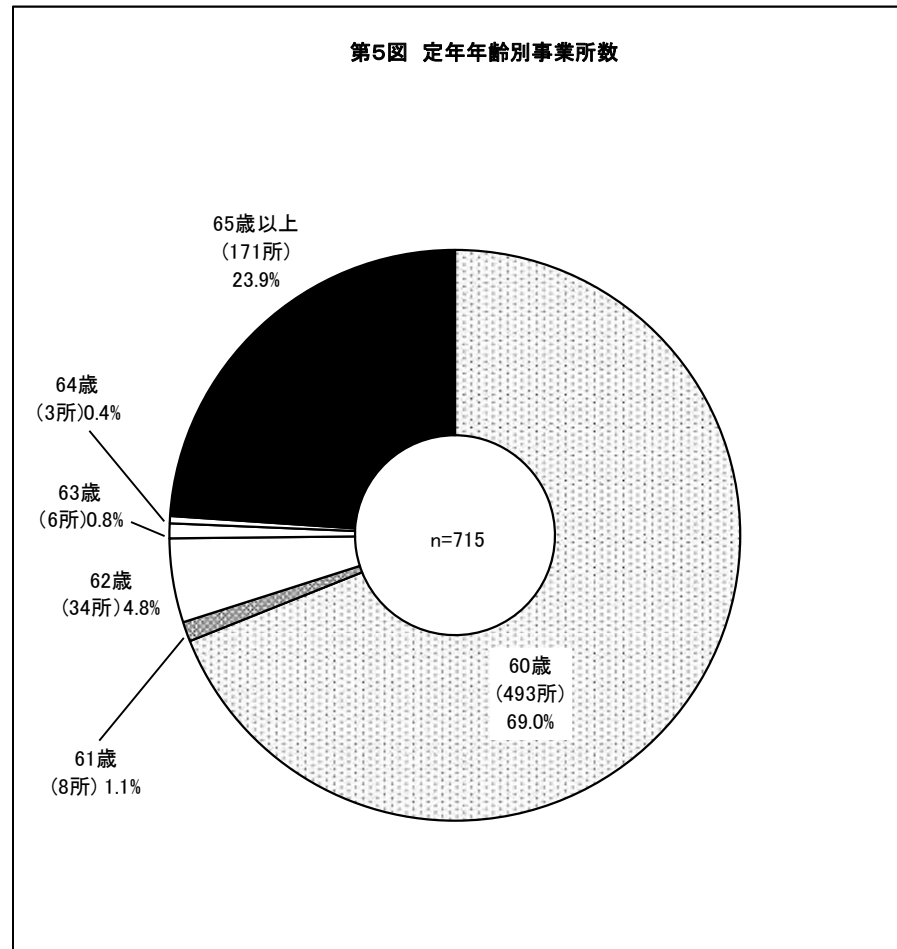
(平成30年)



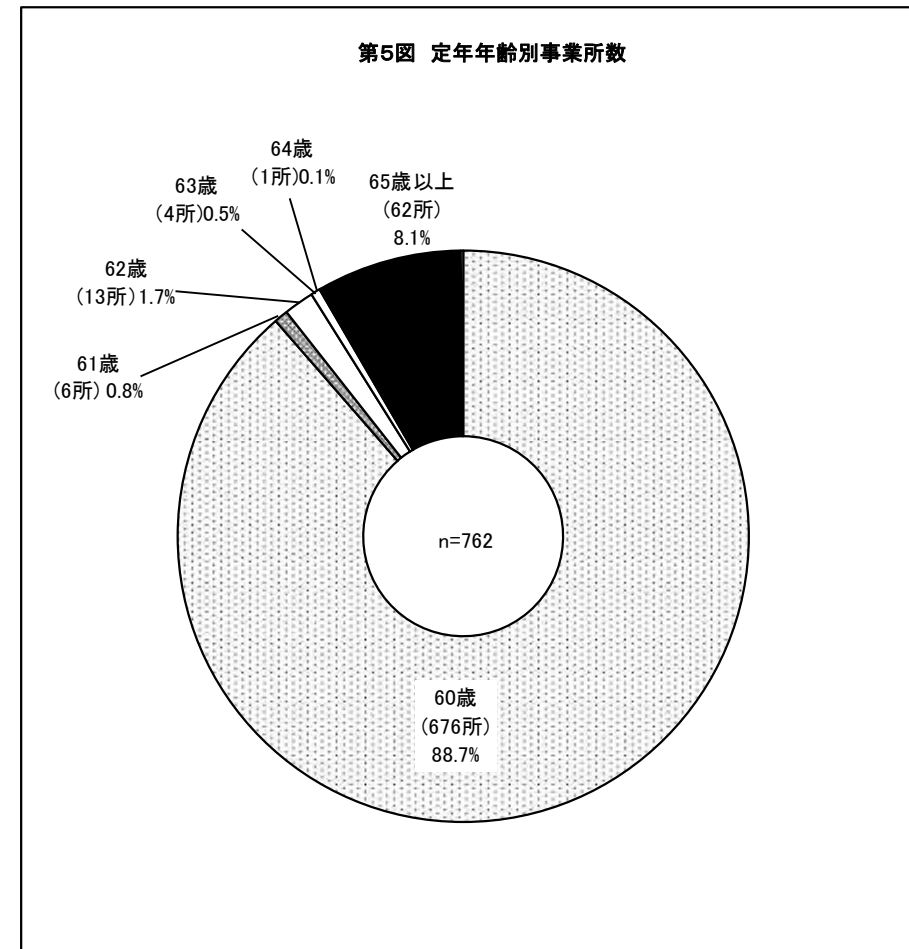
(2) 定年制

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)



(平成30年)

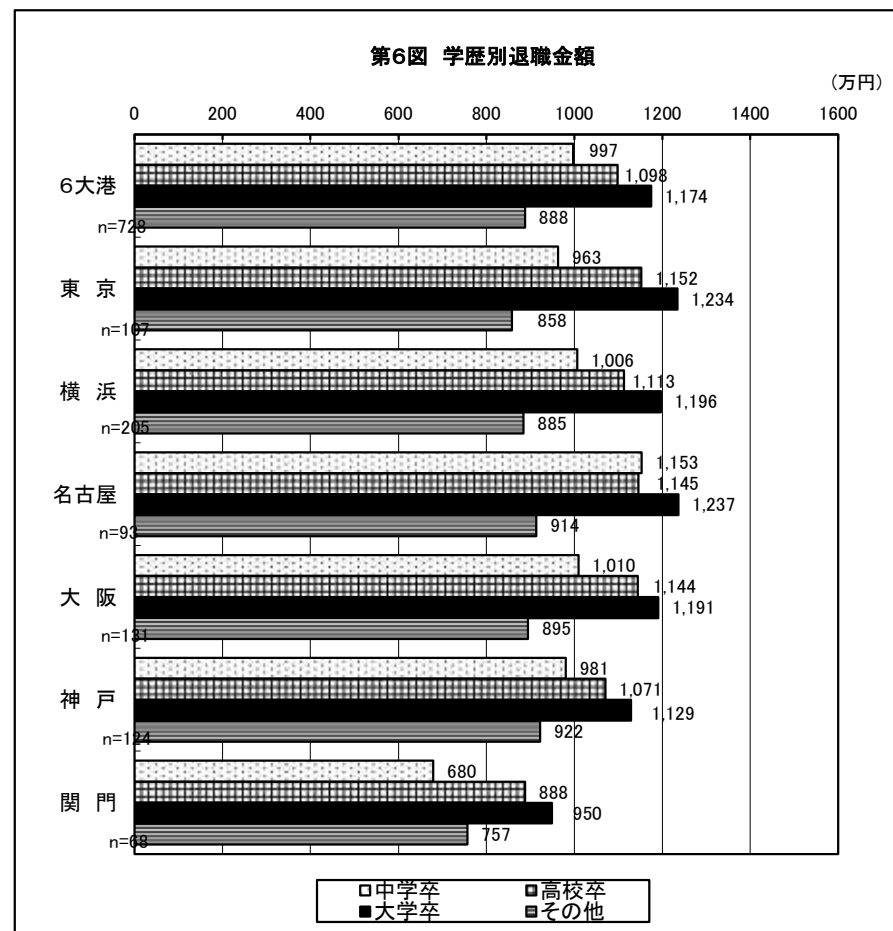
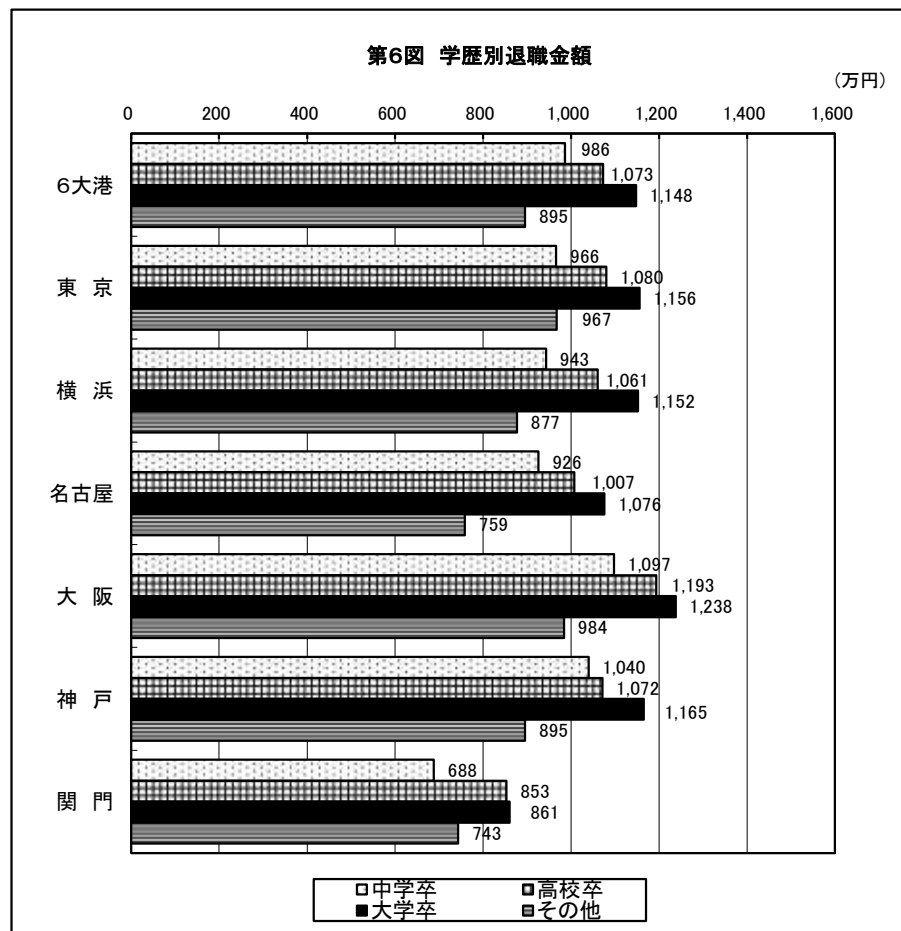


(3)退職金

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)

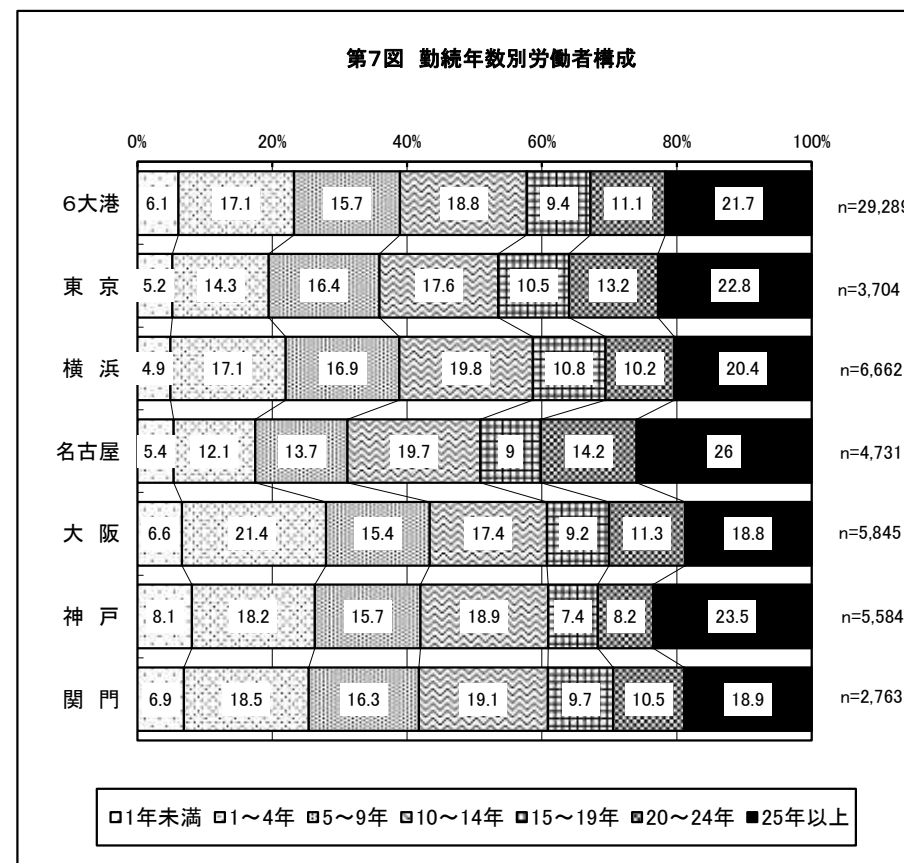
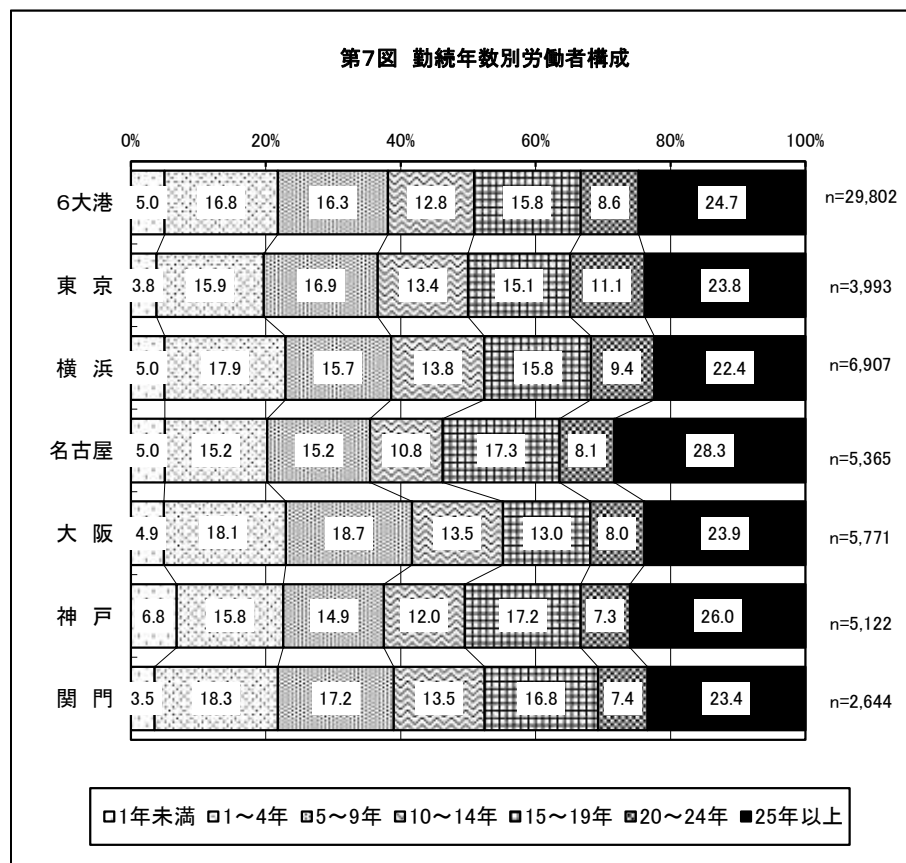


(4) 勤続年数

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)

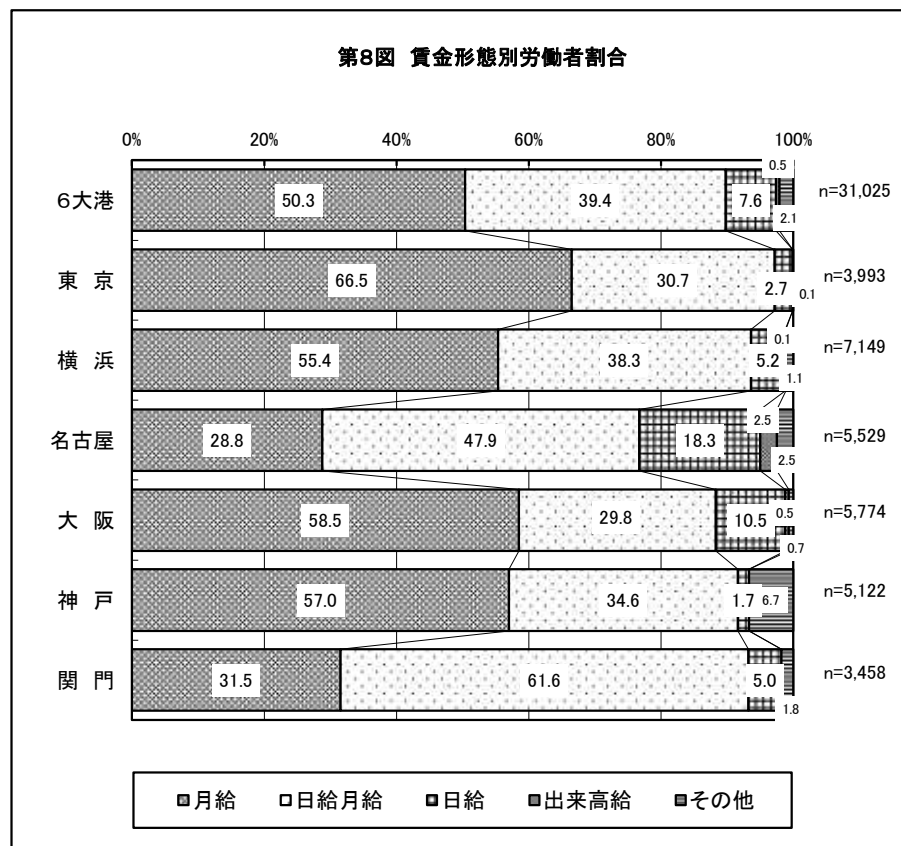
(平成30年)



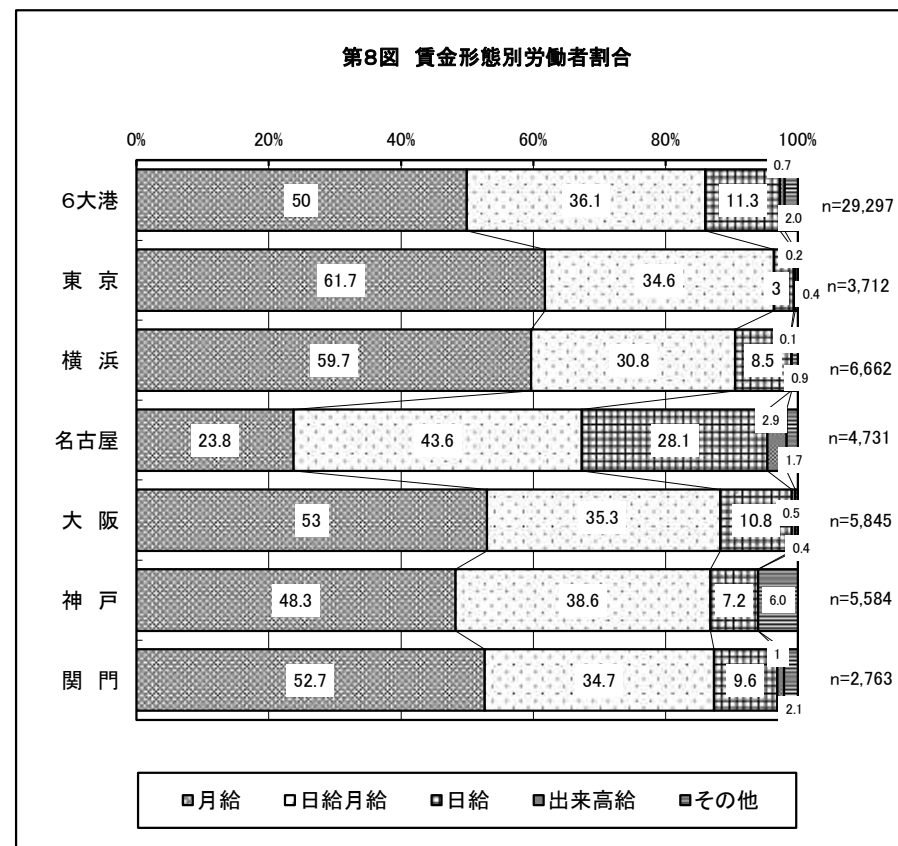
(5)賃金形態

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)



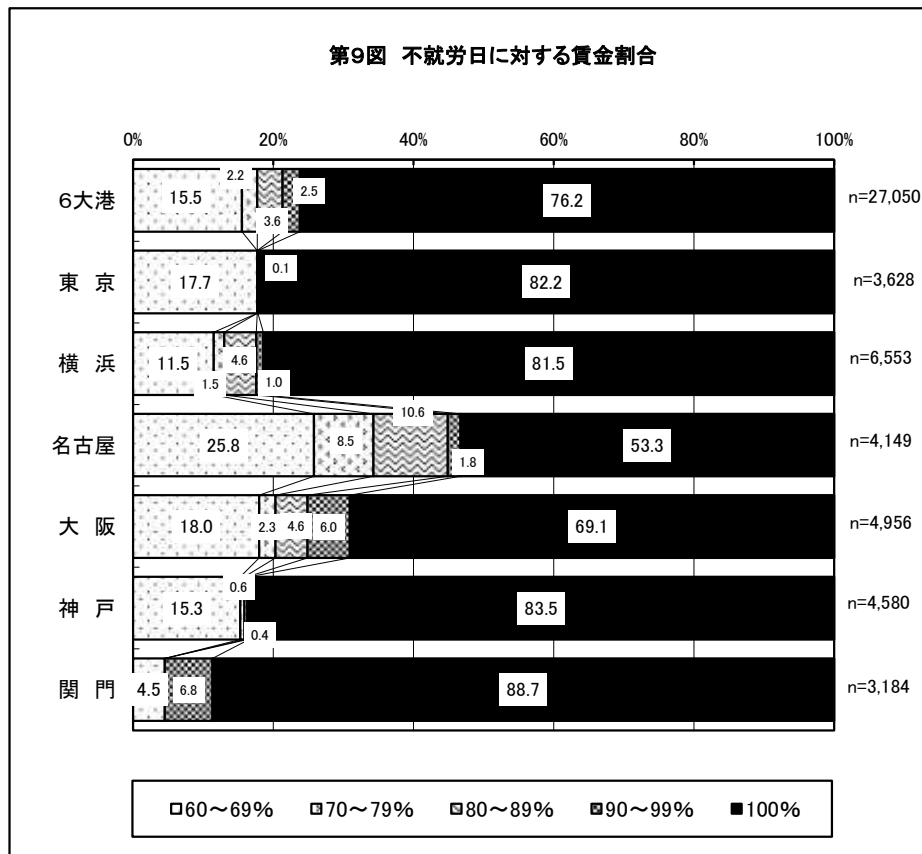
(平成30年)



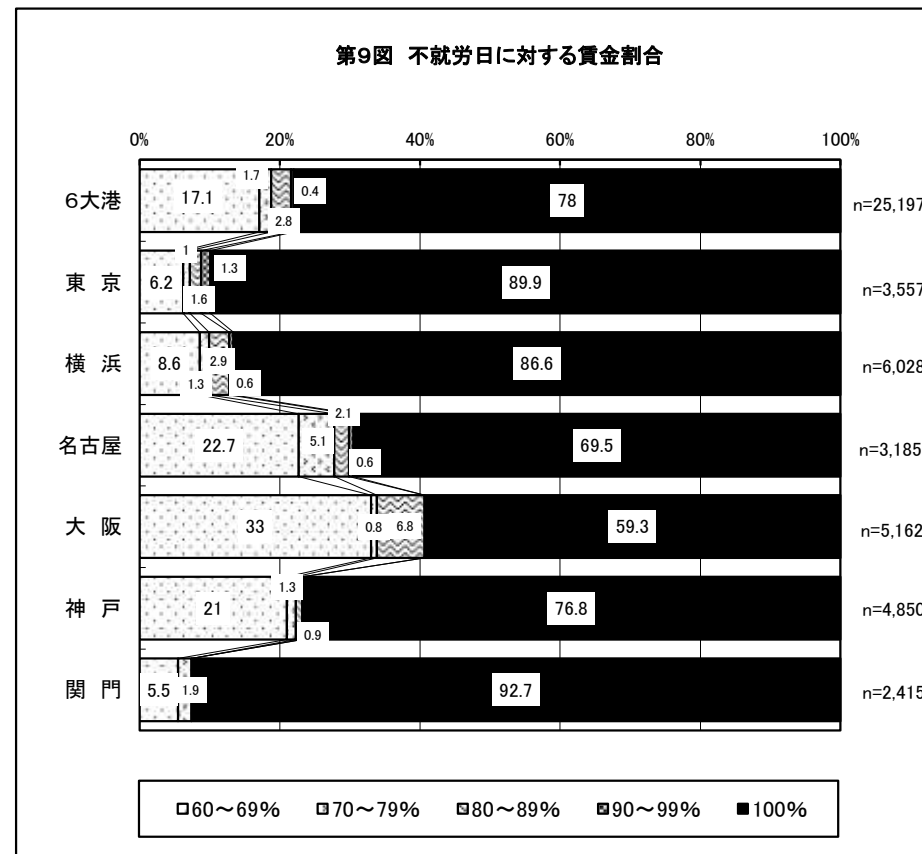
(6)不就労日の賃金

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)



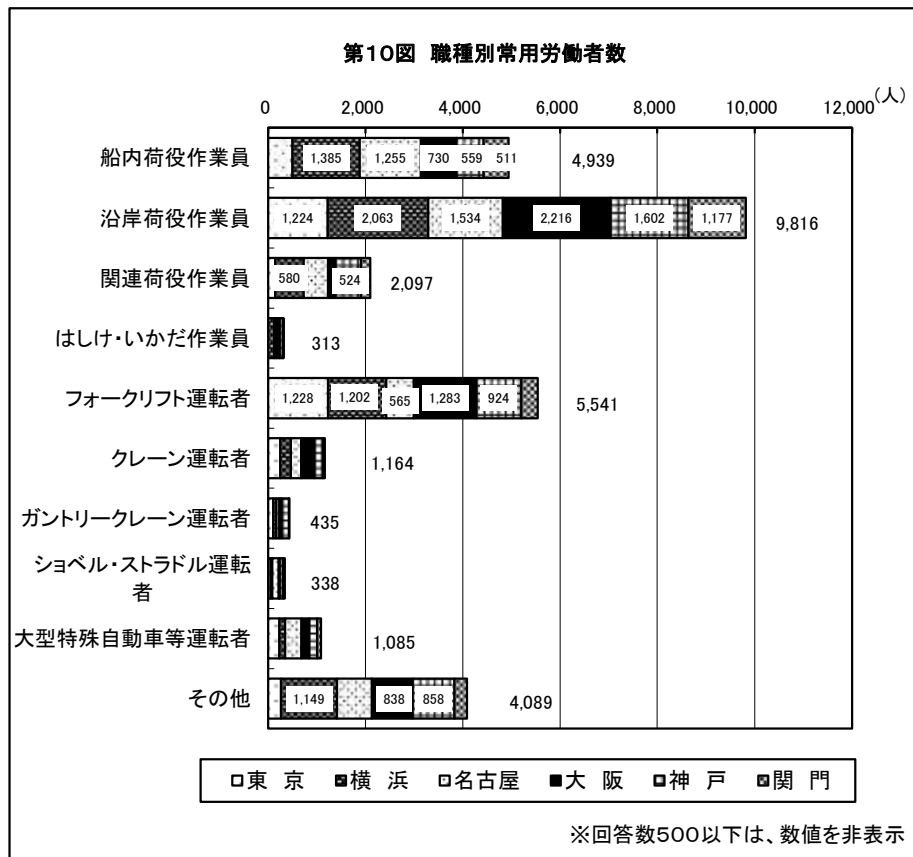
(平成30年)



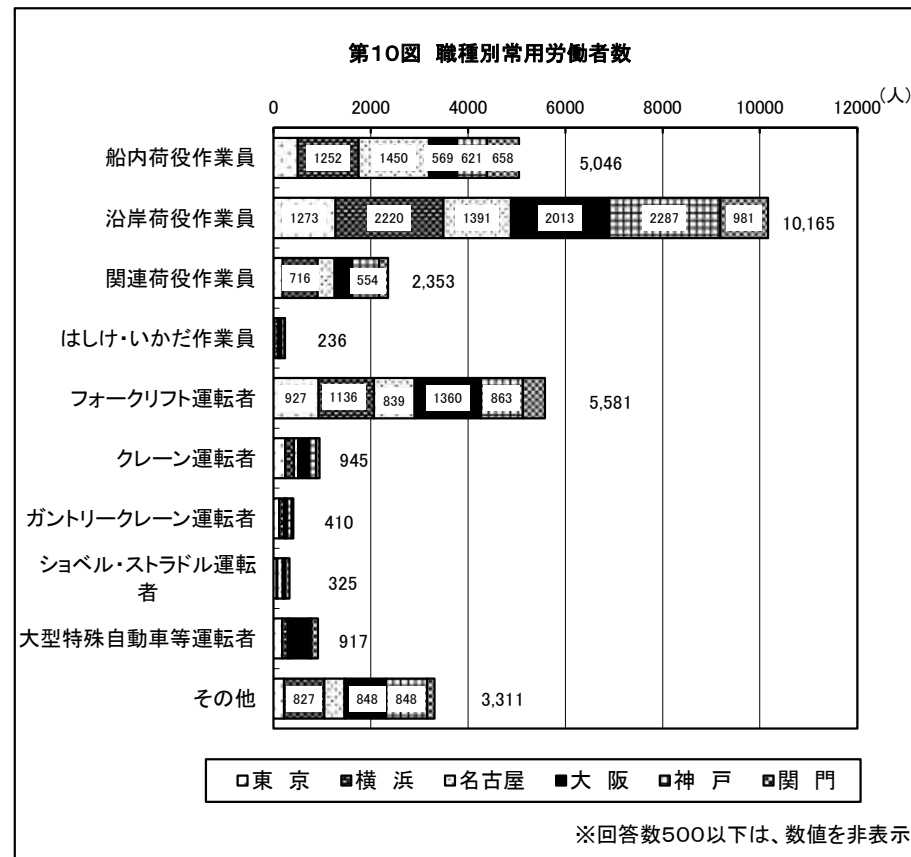
(7)職種別労働者数

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)

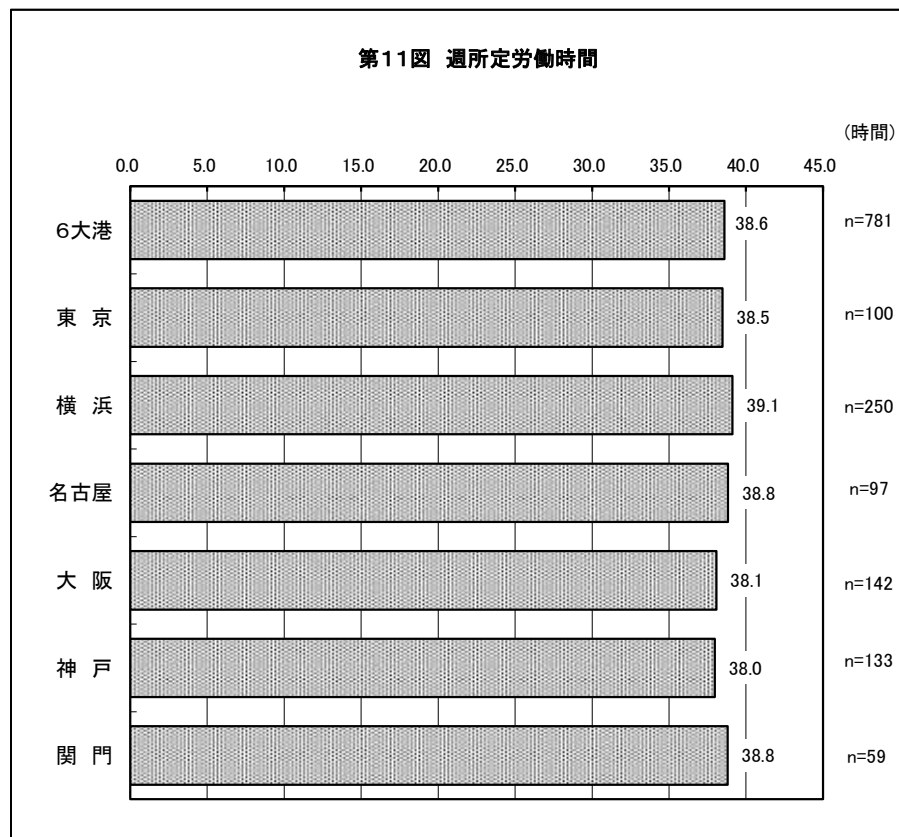


(8)労働時間、休日日数

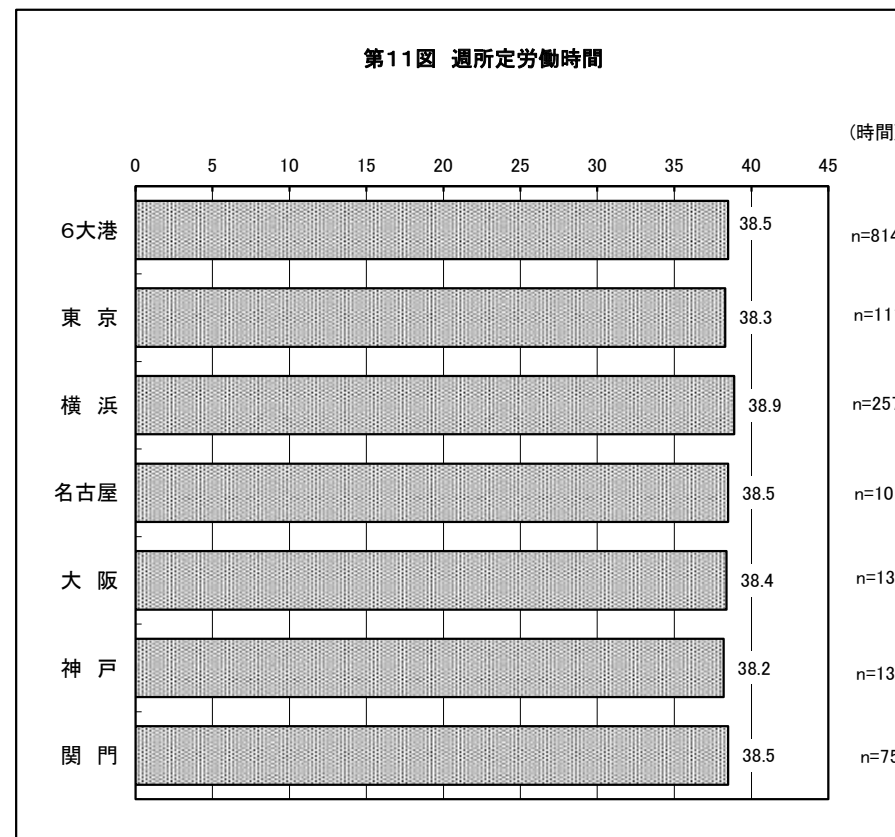
○週所定労働時間

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)



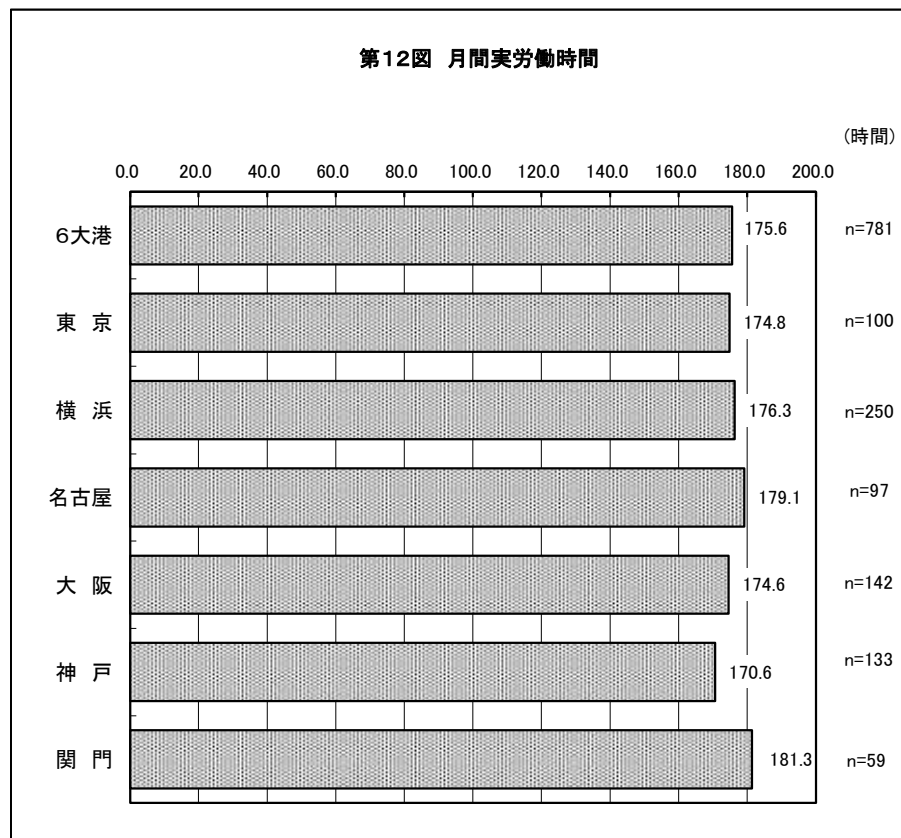
(平成30年)



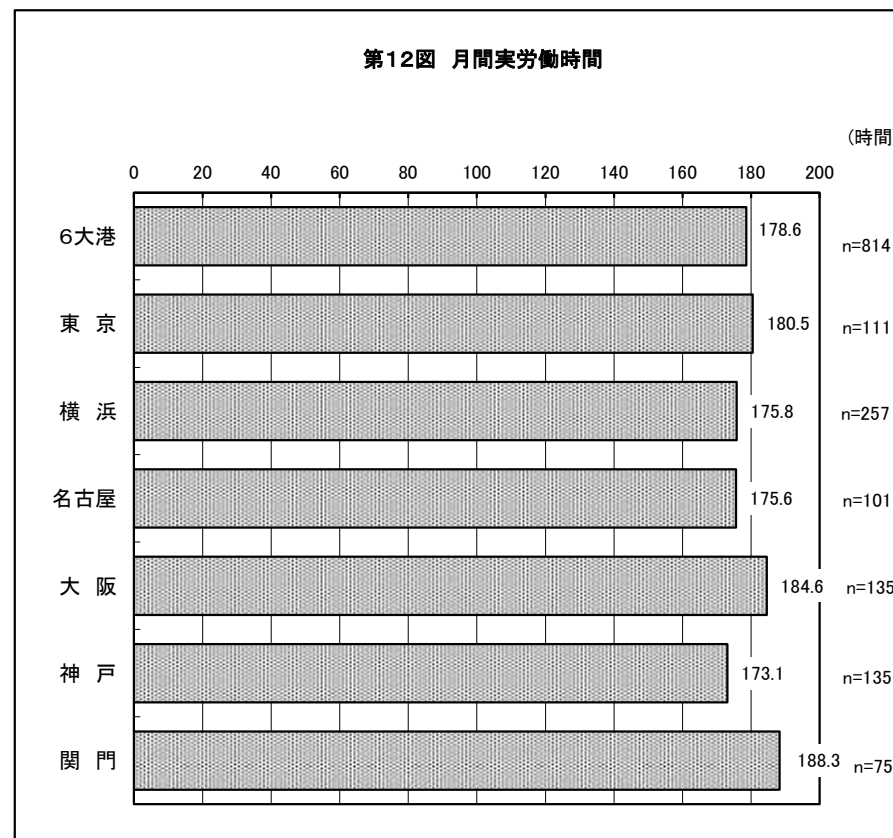
○月間実労働時間

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)



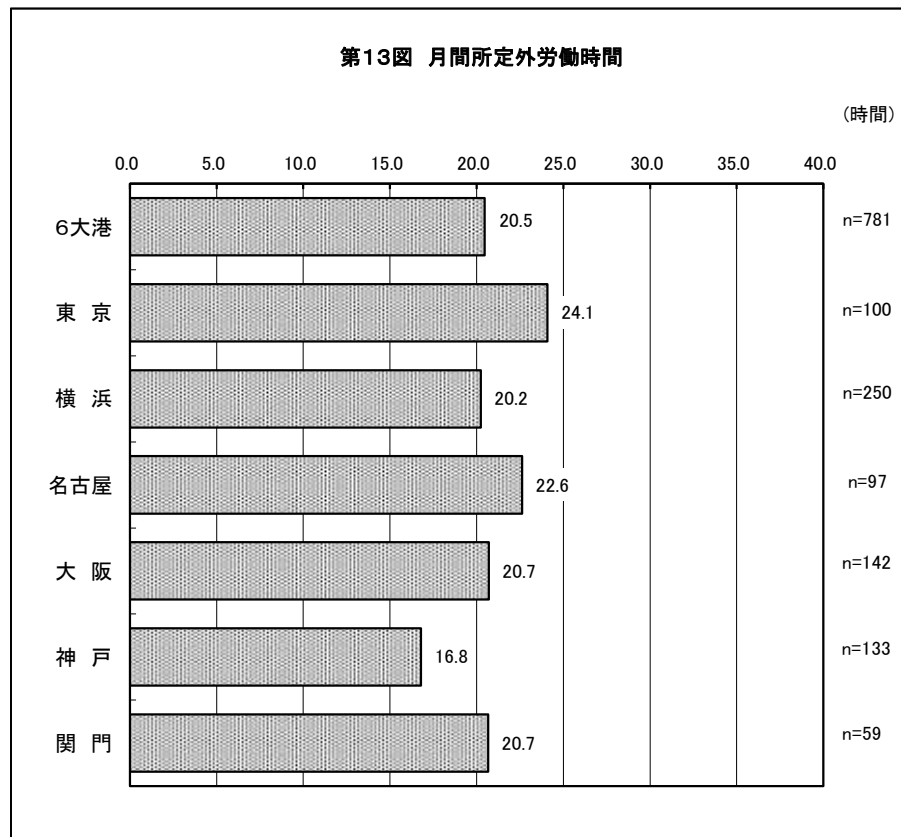
(平成30年)



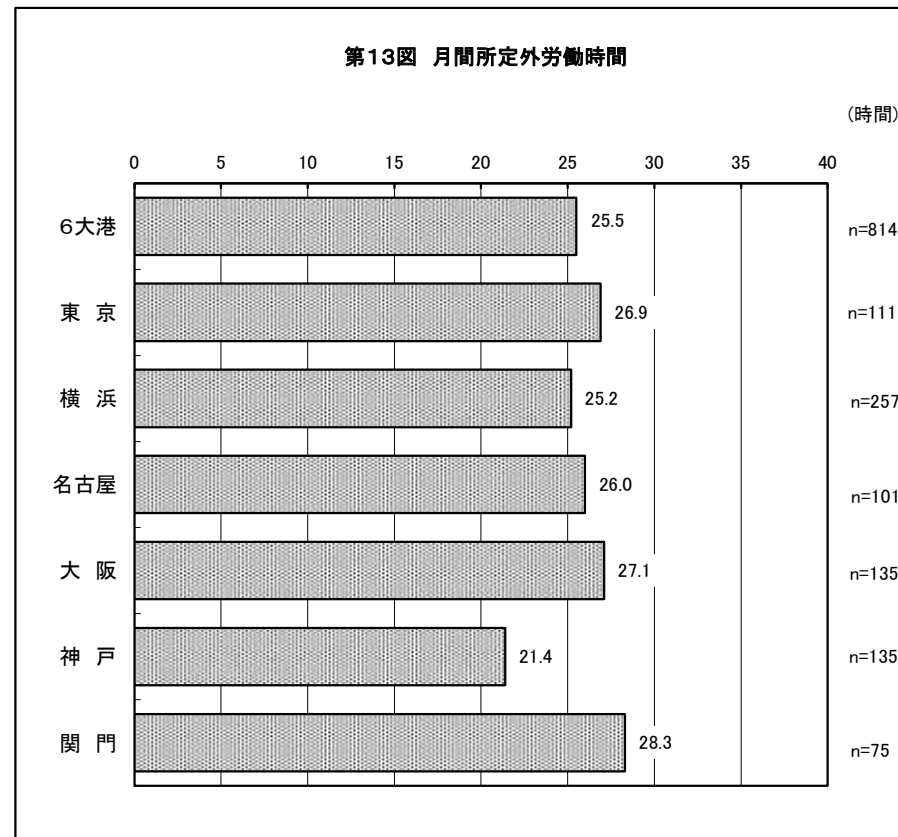
○月間所定外労働時間

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)



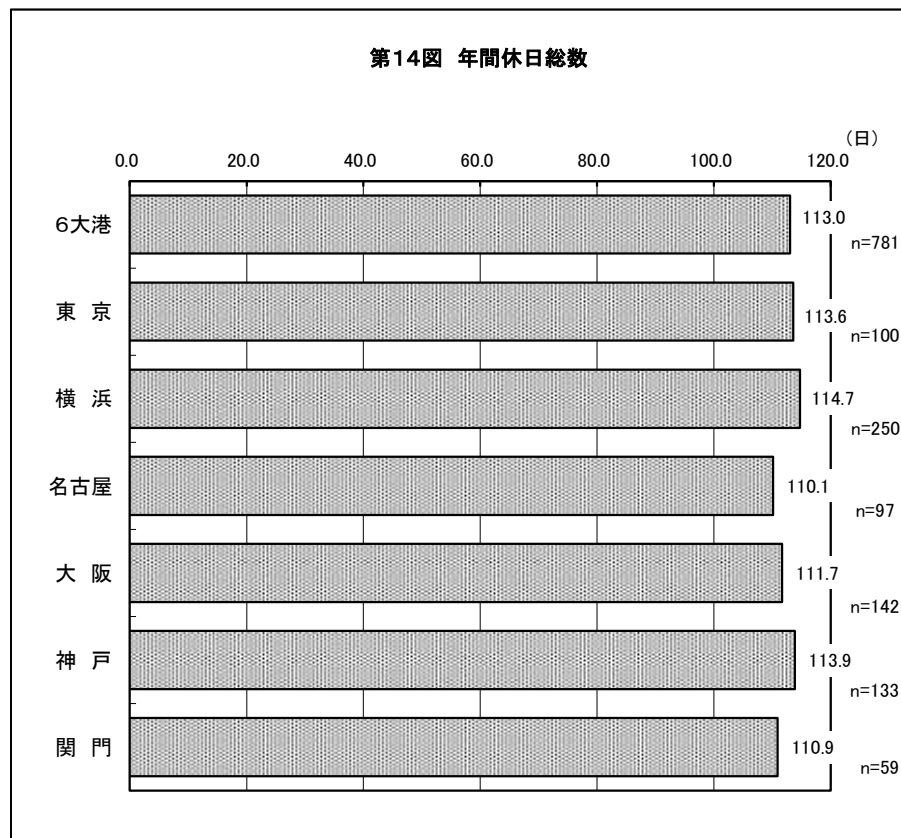
(平成30年)



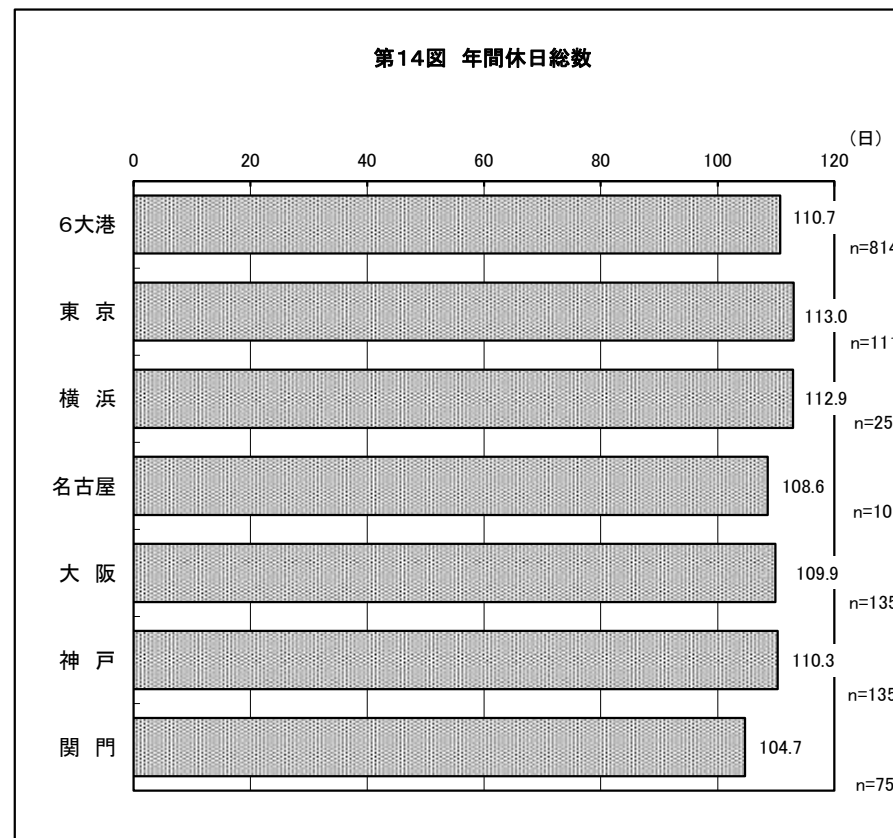
○年間休日総数

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)

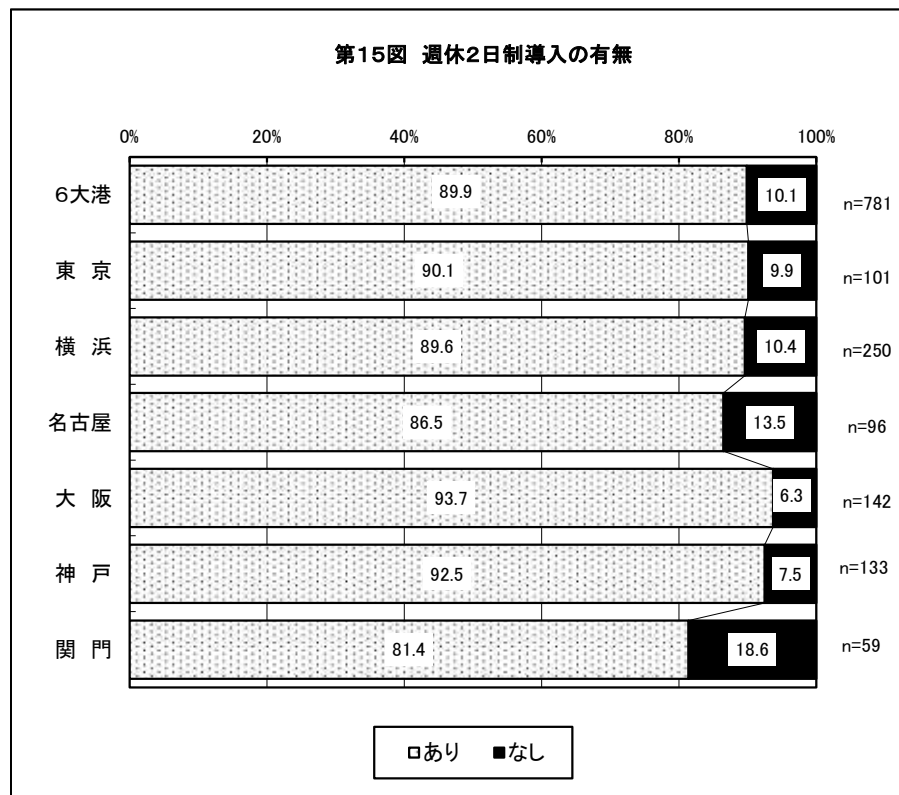


(9) 週休2日制

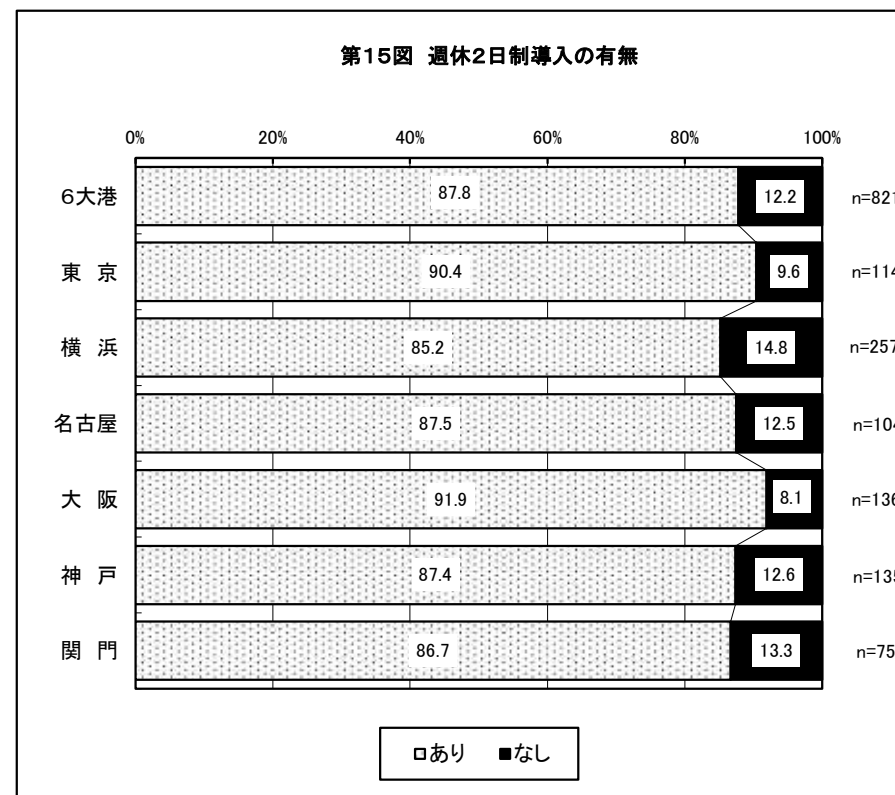
○ 週休2日制導入の有無

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)



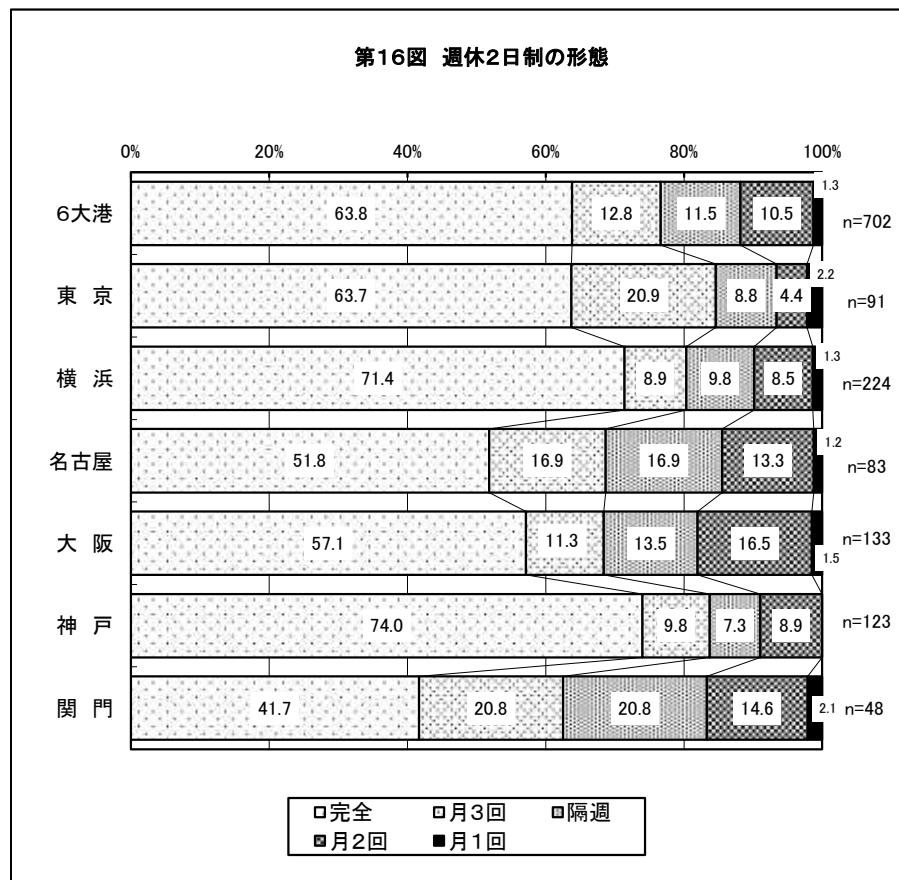
(平成30年)



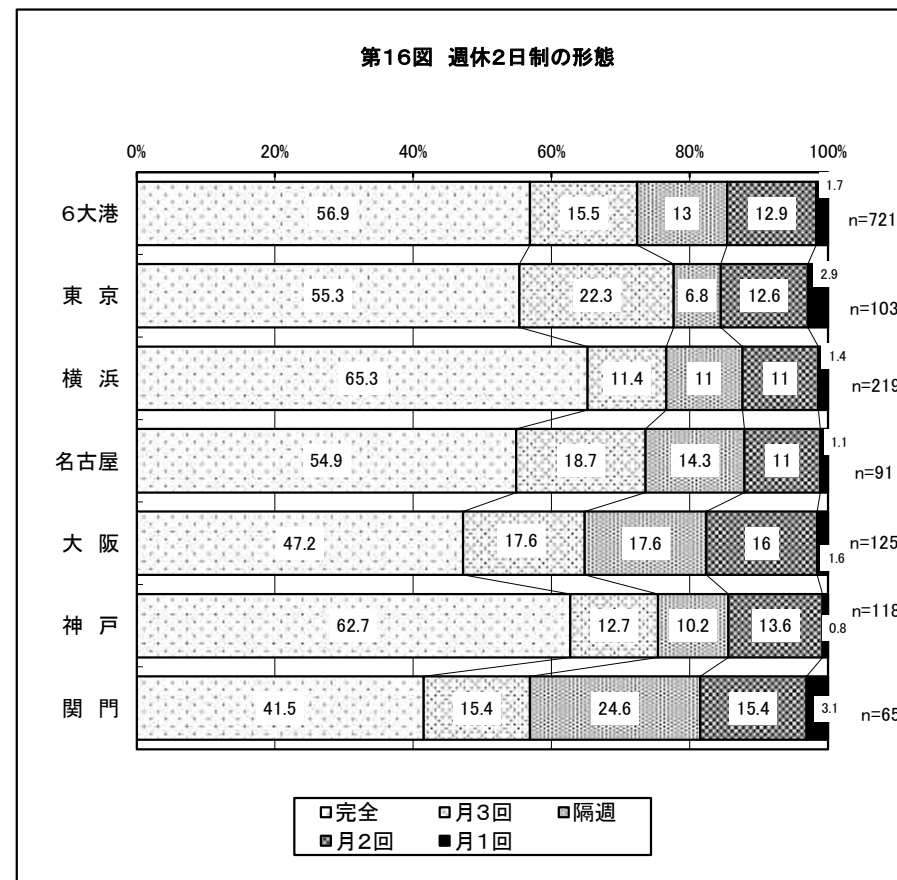
○週休2日制の形態

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)

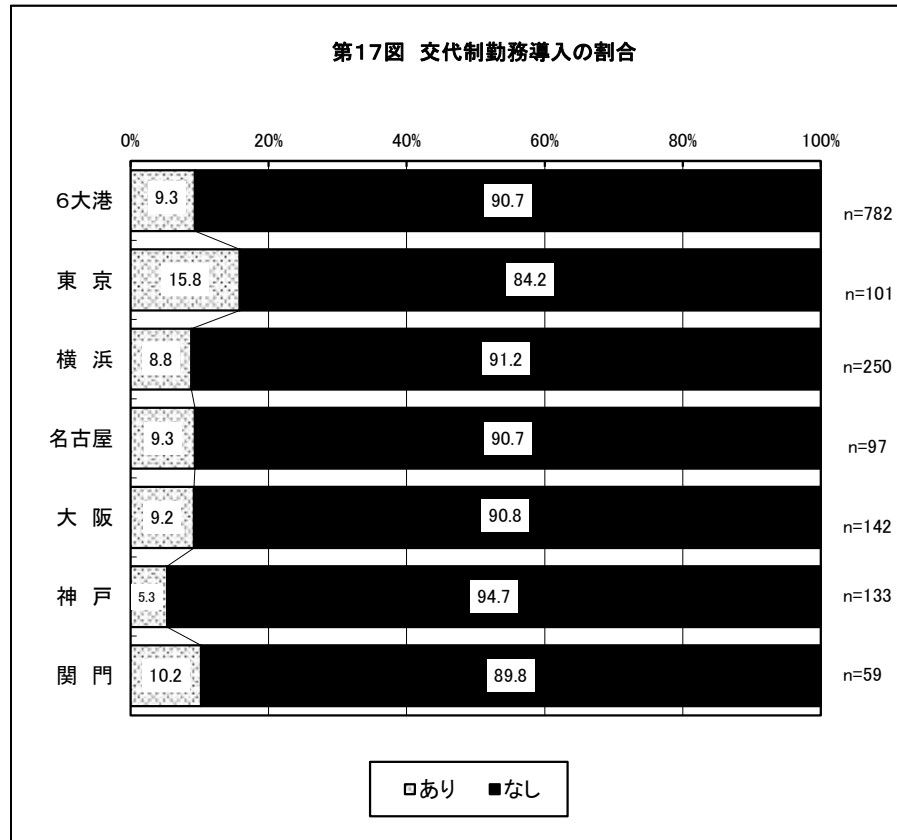


(10)交代制勤務

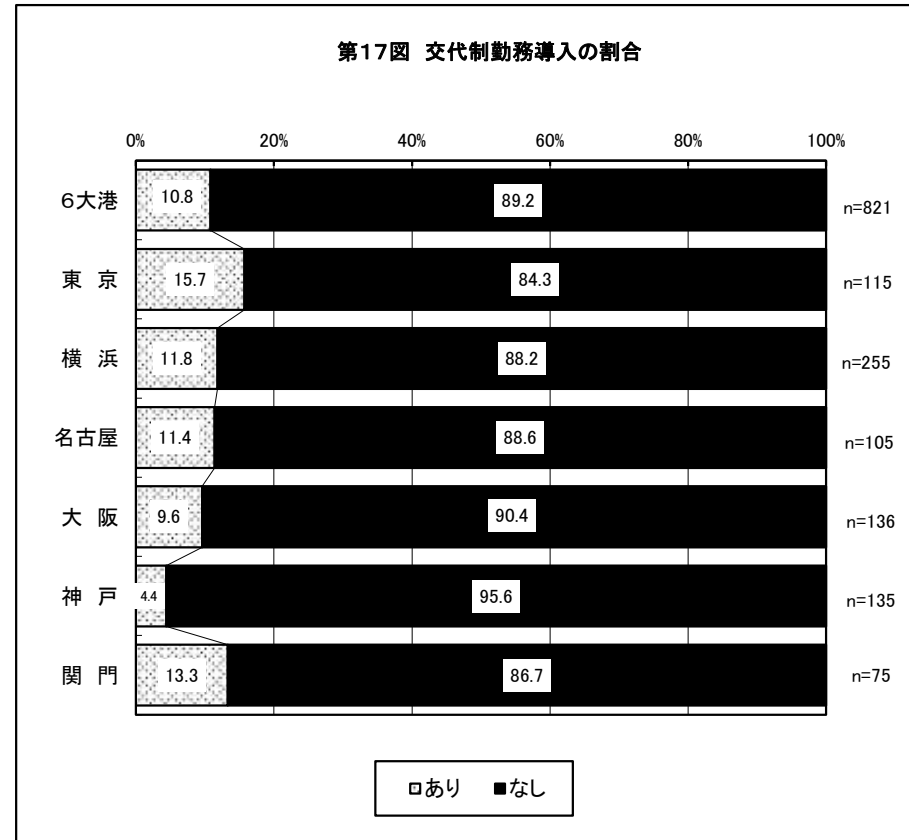
○交代制勤務導入の割合

6大港全体では、「なし」が約9割となっている。

(令和5年)



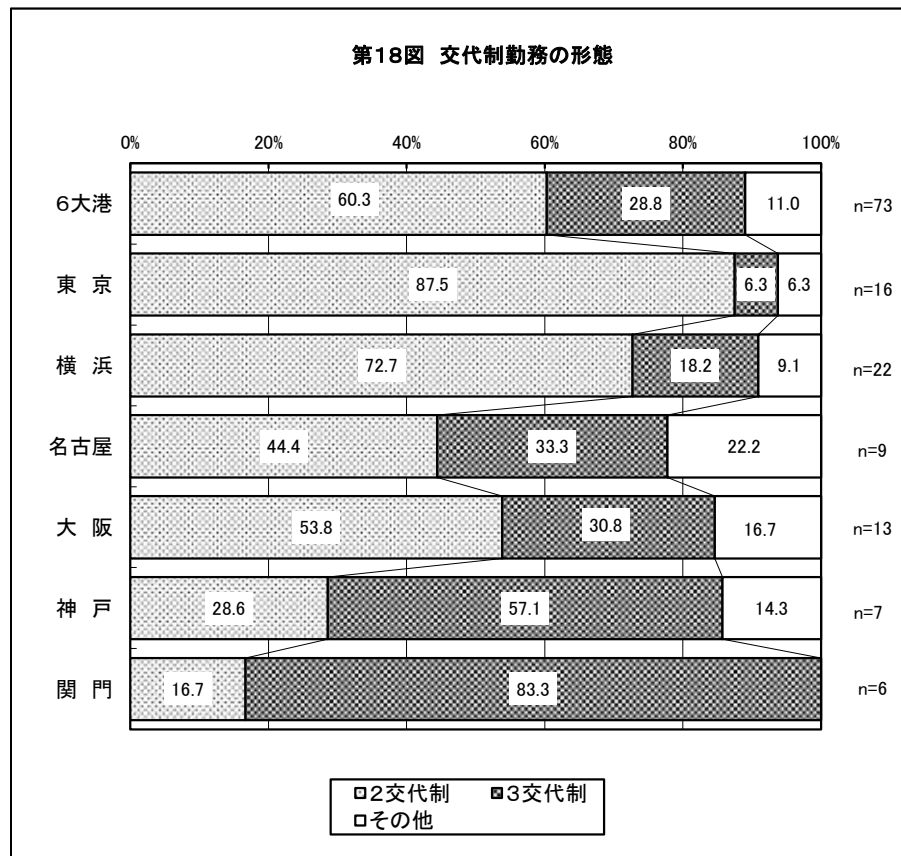
(平成30年)



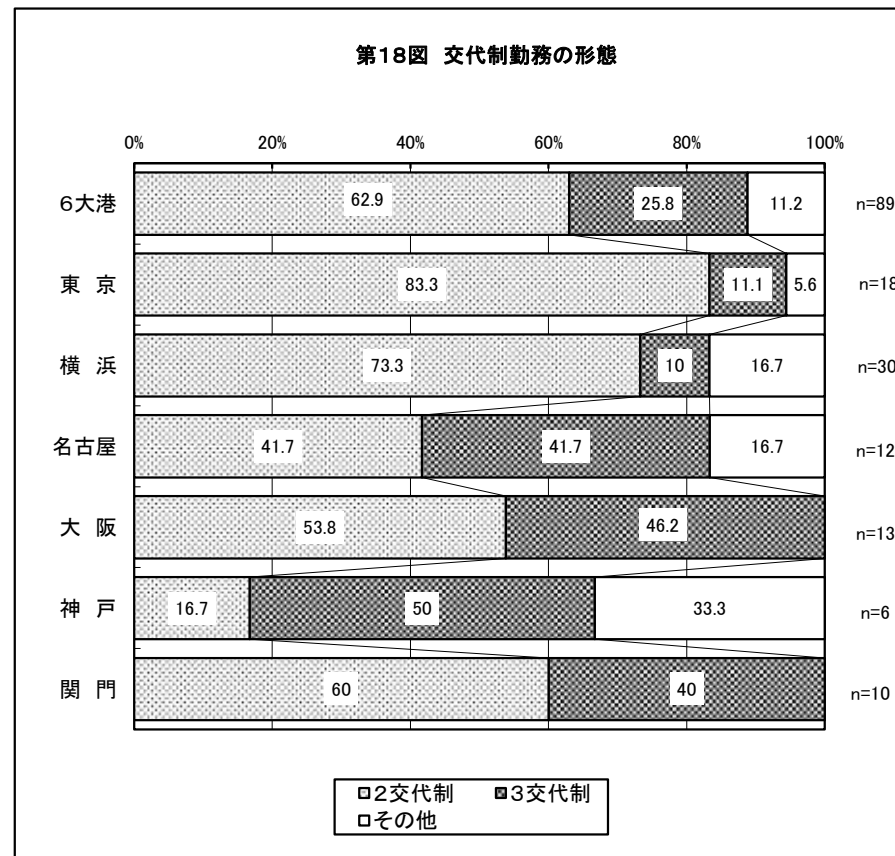
○交代制勤務の形態

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)

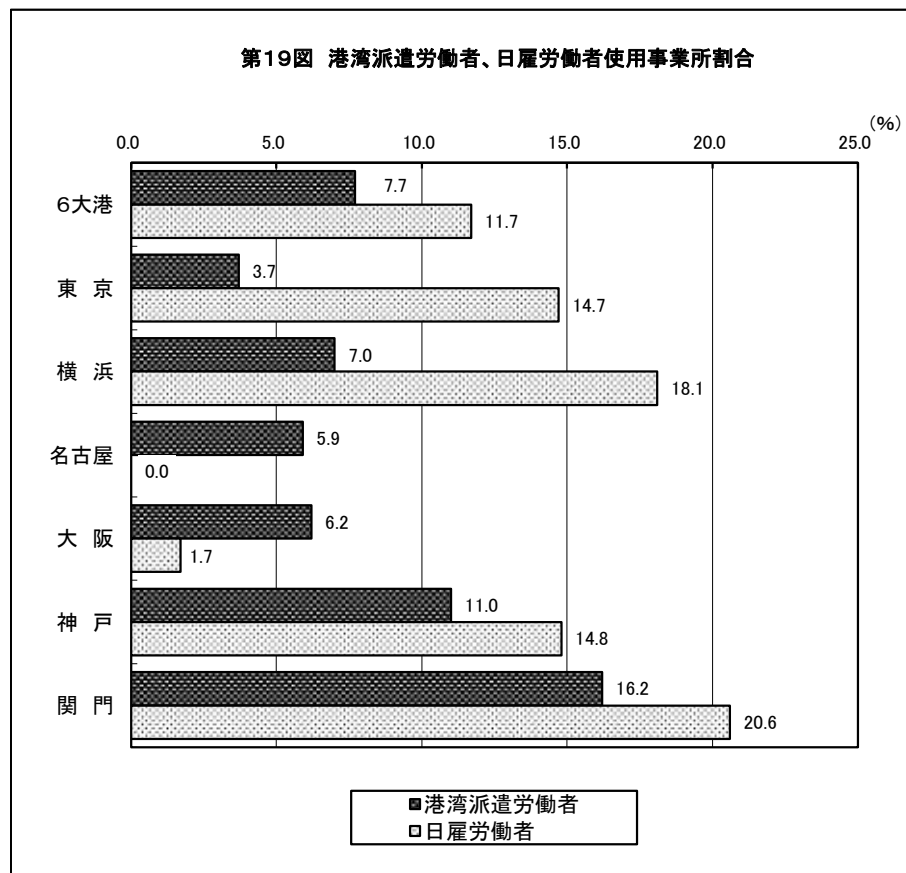


4 港湾派遣労働者及び日雇労働者の利用に関する状況

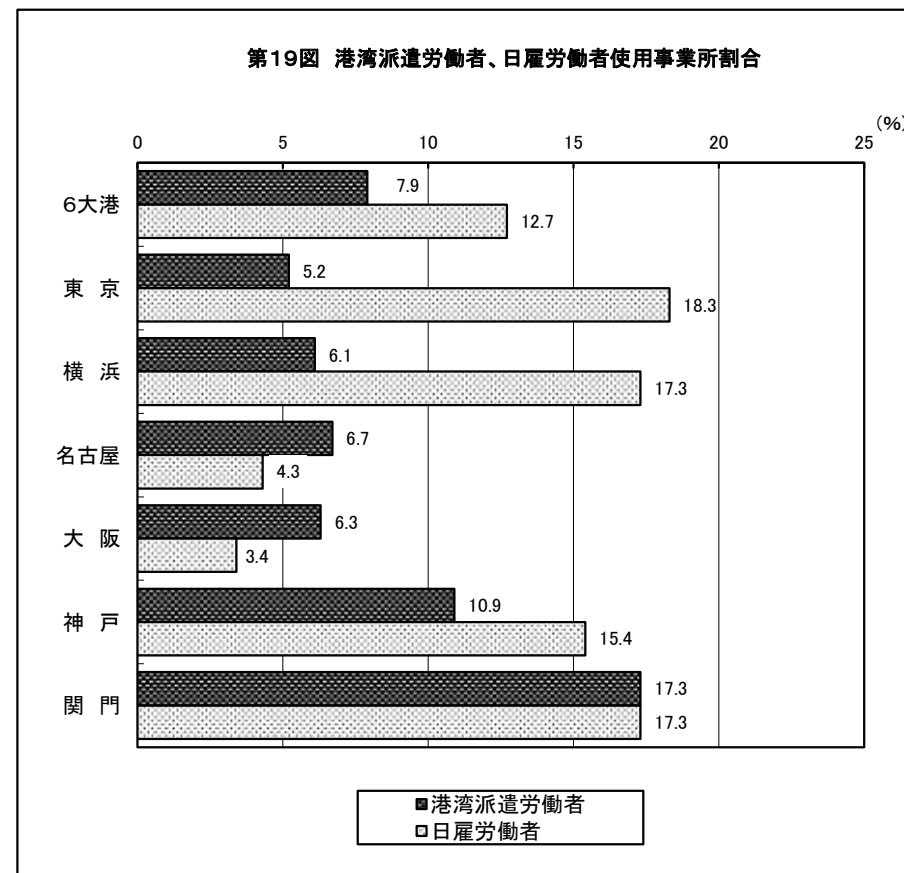
(1) 使用事業所割合

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)



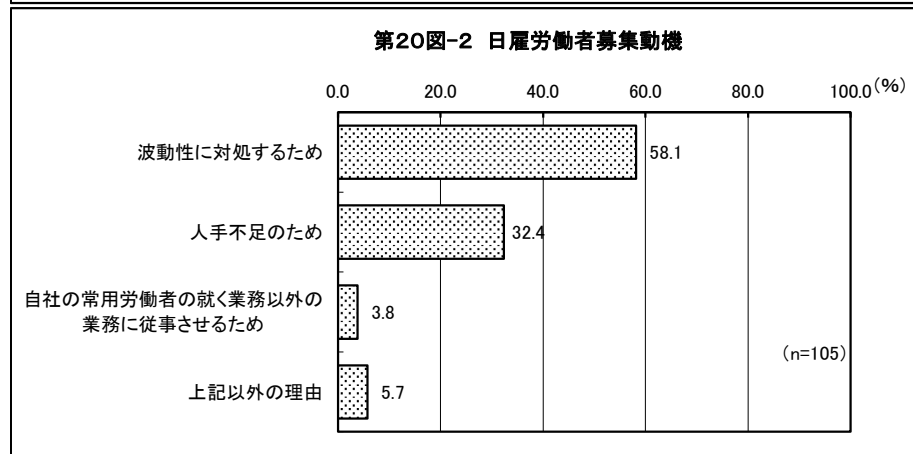
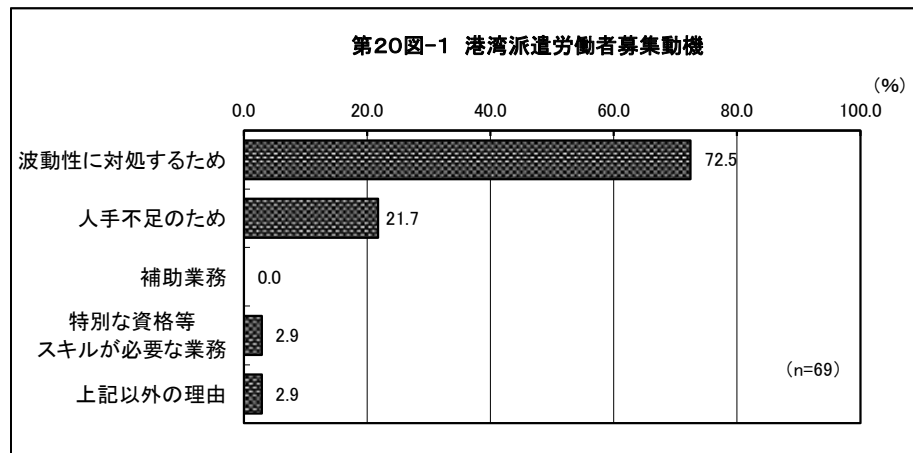
(平成30年)



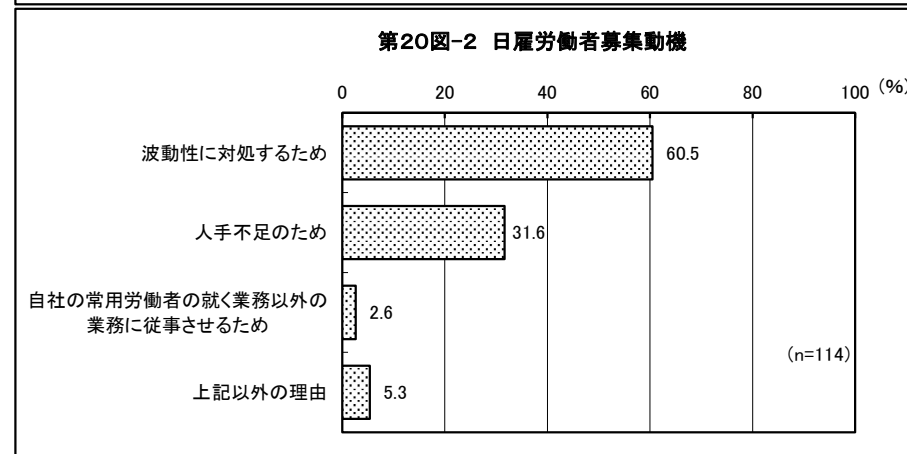
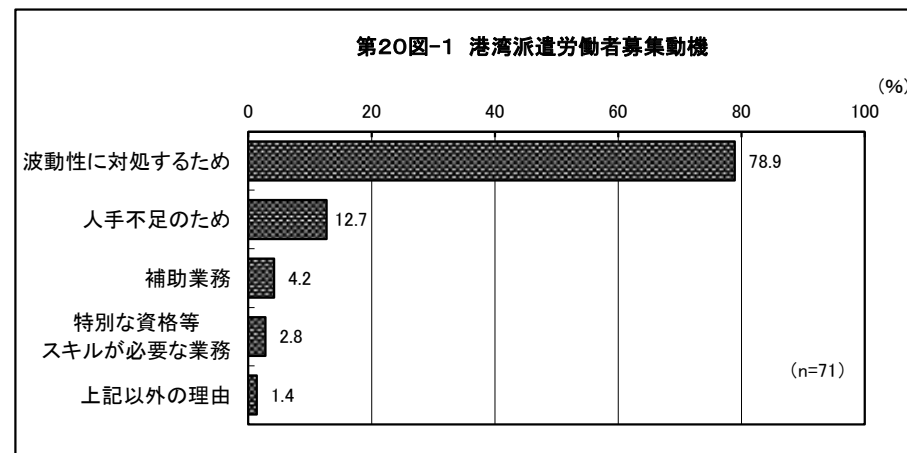
(2) 募集動機

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)



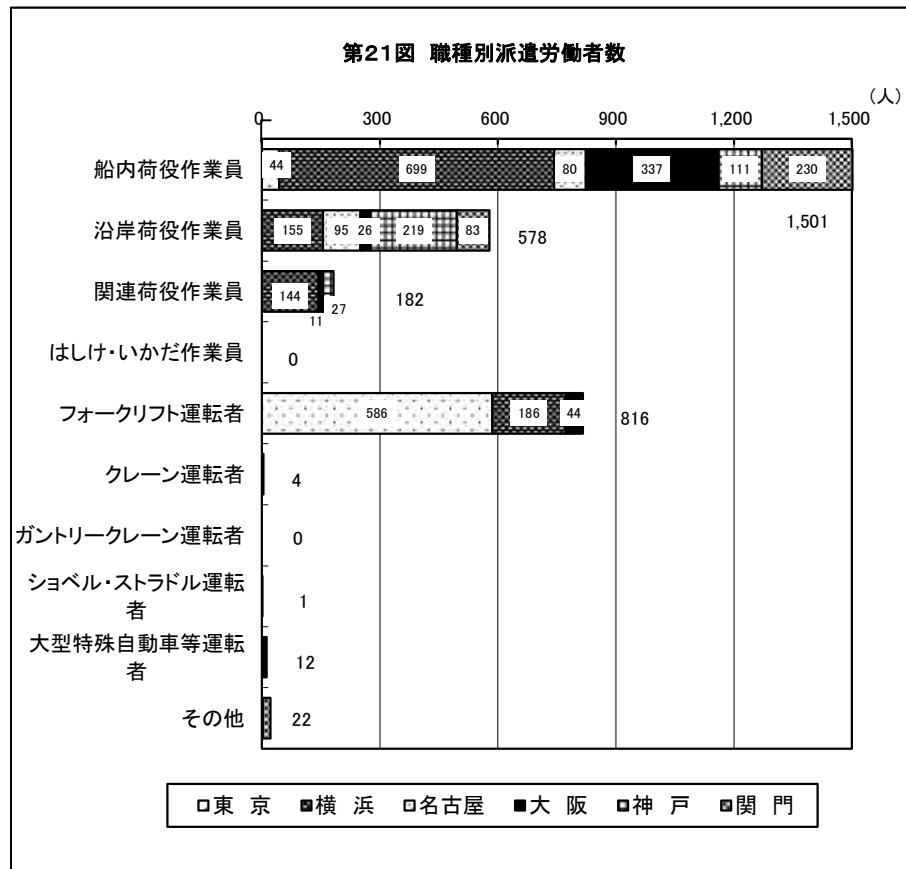
(平成30年)



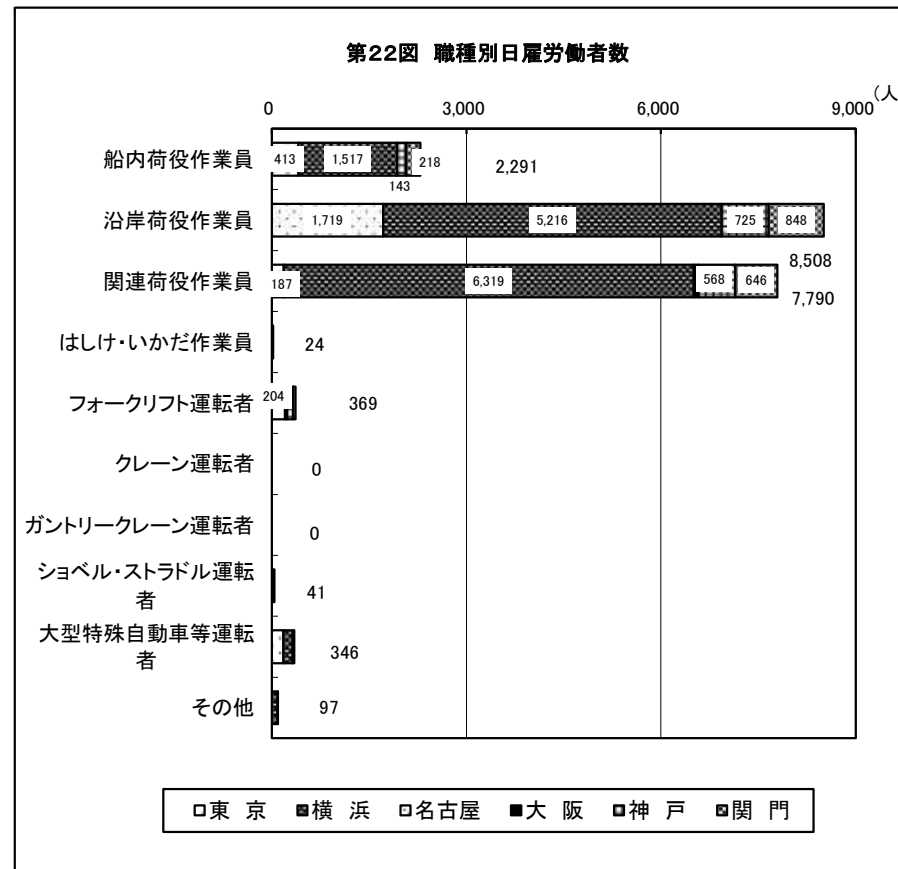
(3) 職種別労働者数(港湾派遣労働者、日雇労働者)

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)

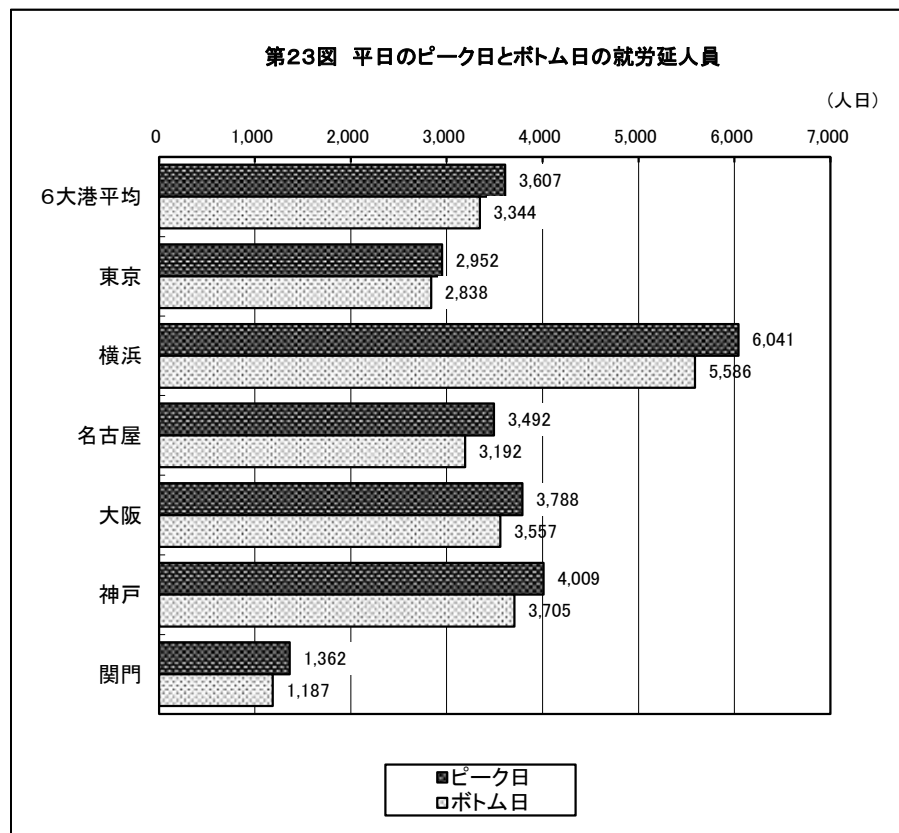


5 荷役の波動性に関する状況

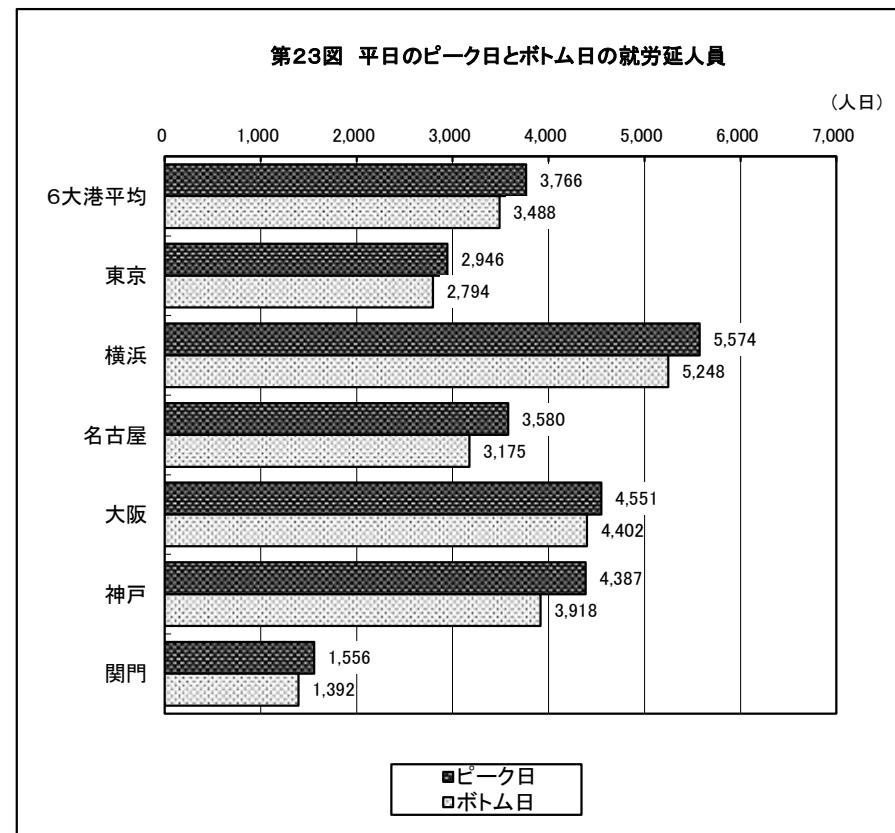
(1) 波動性の大きさ

「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)



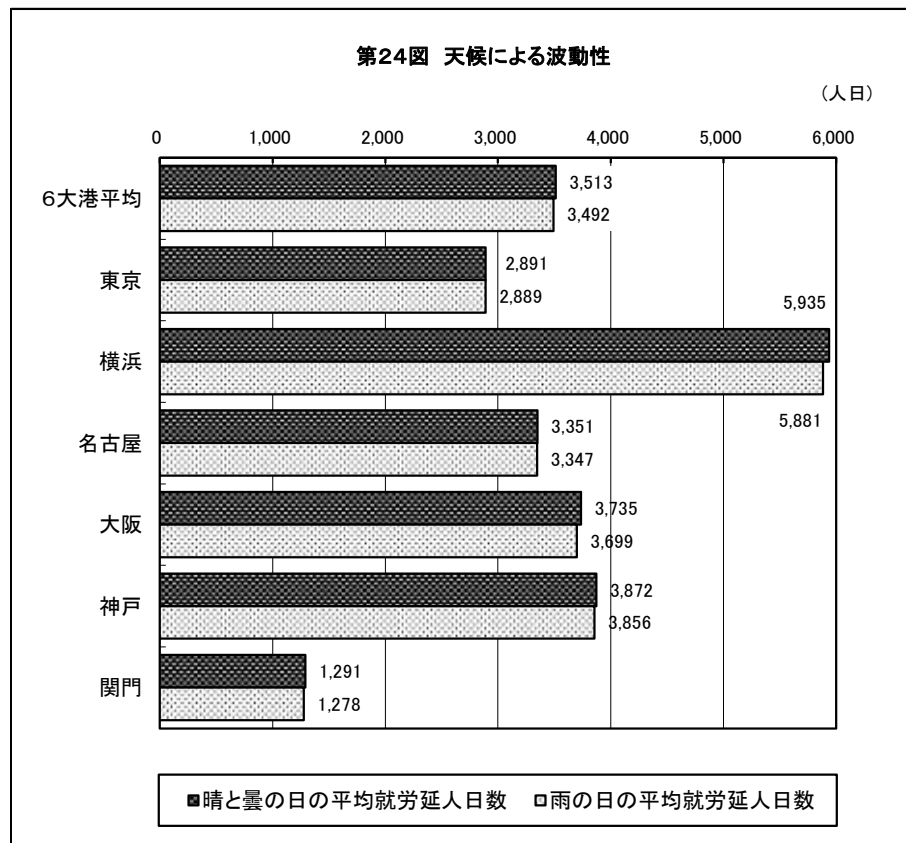
(平成30年)



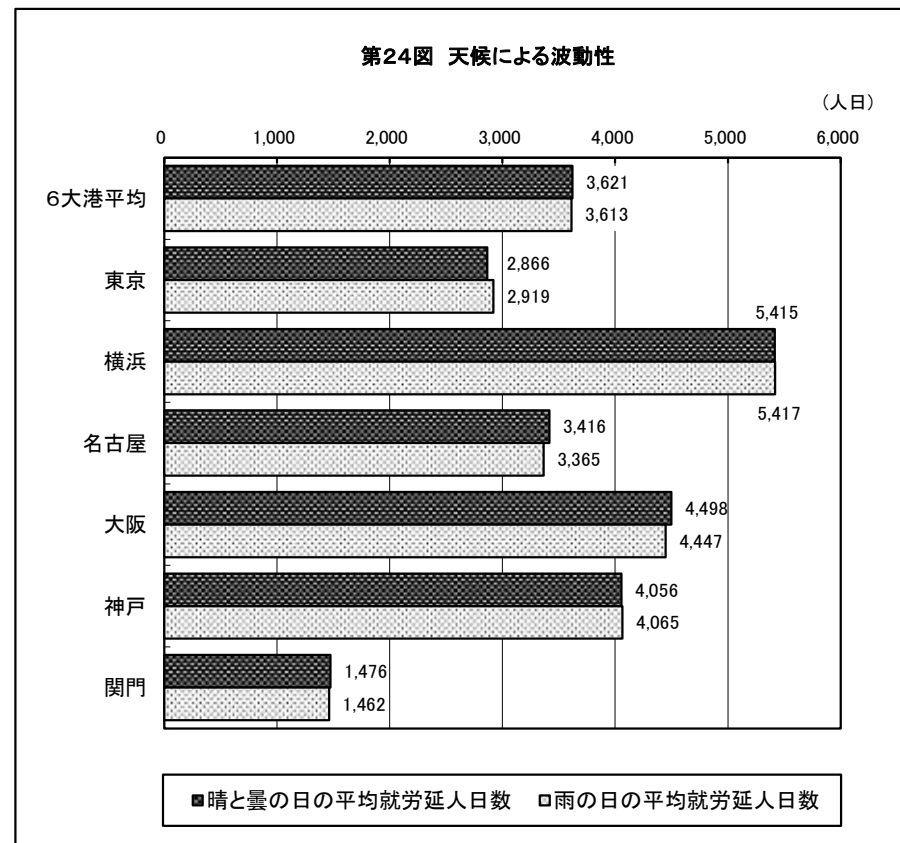
(2)天候による波動性

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)



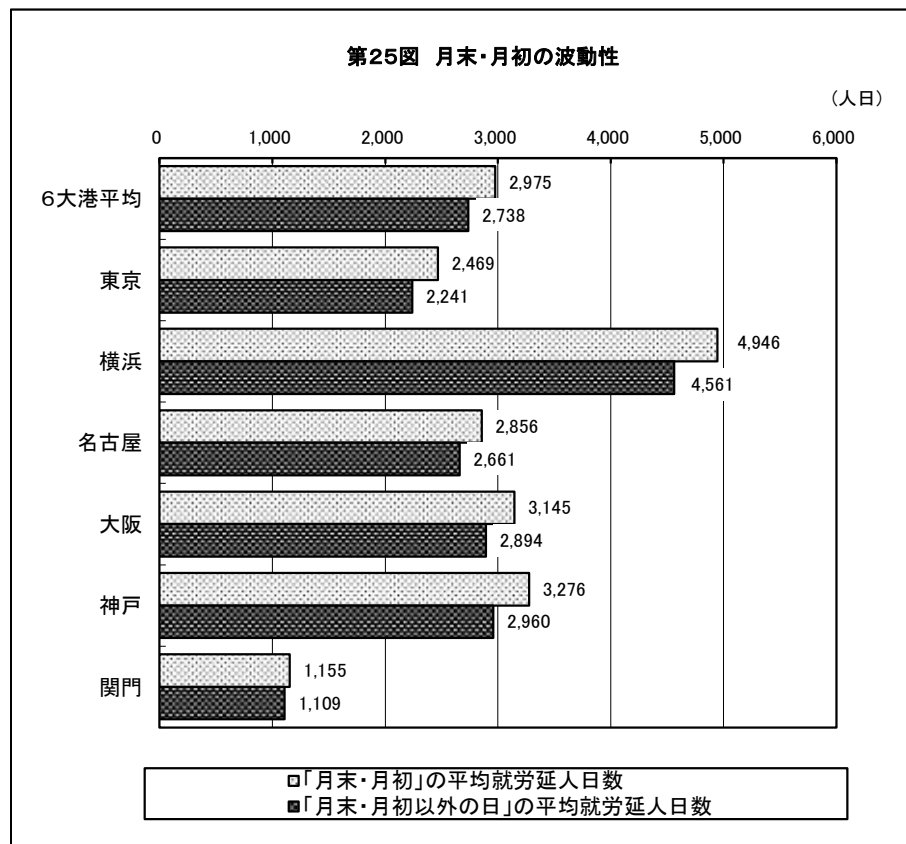
(平成30年)



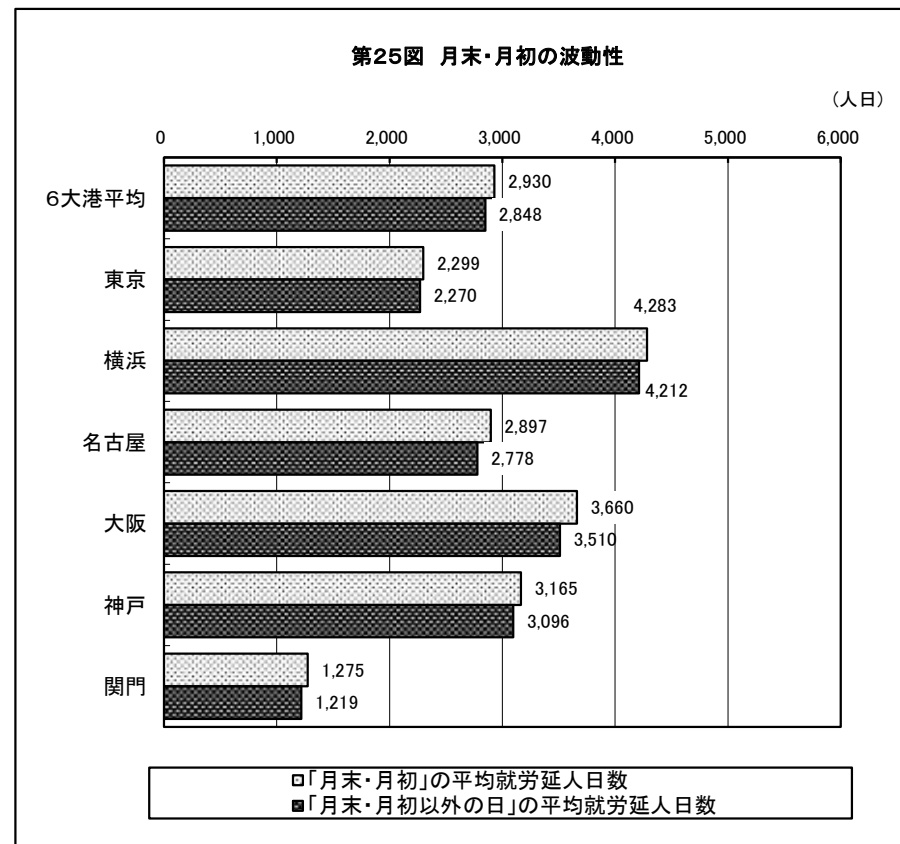
(3) 月末・月初の波動性

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)



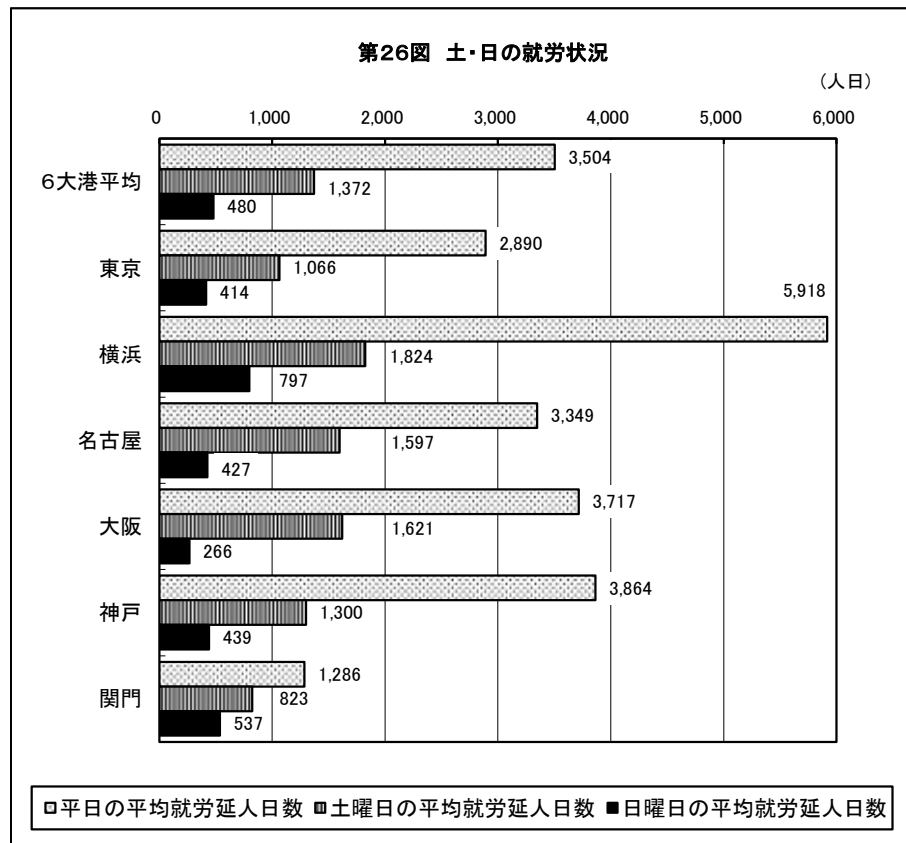
(平成30年)



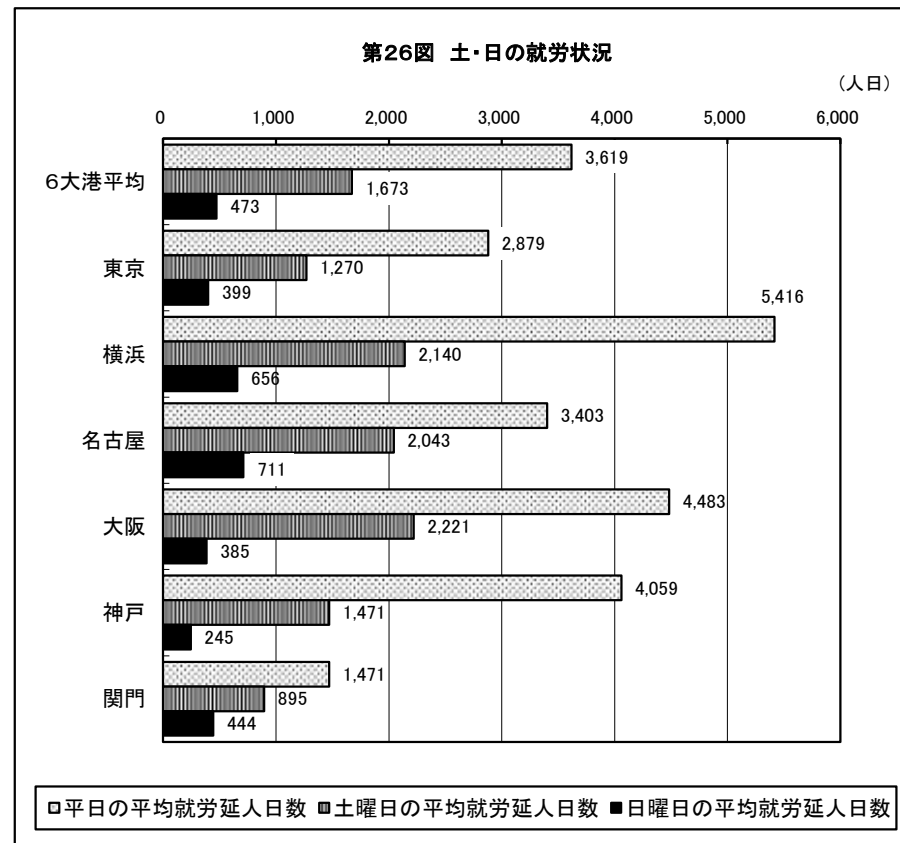
(4) 土・日の就労状況

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)



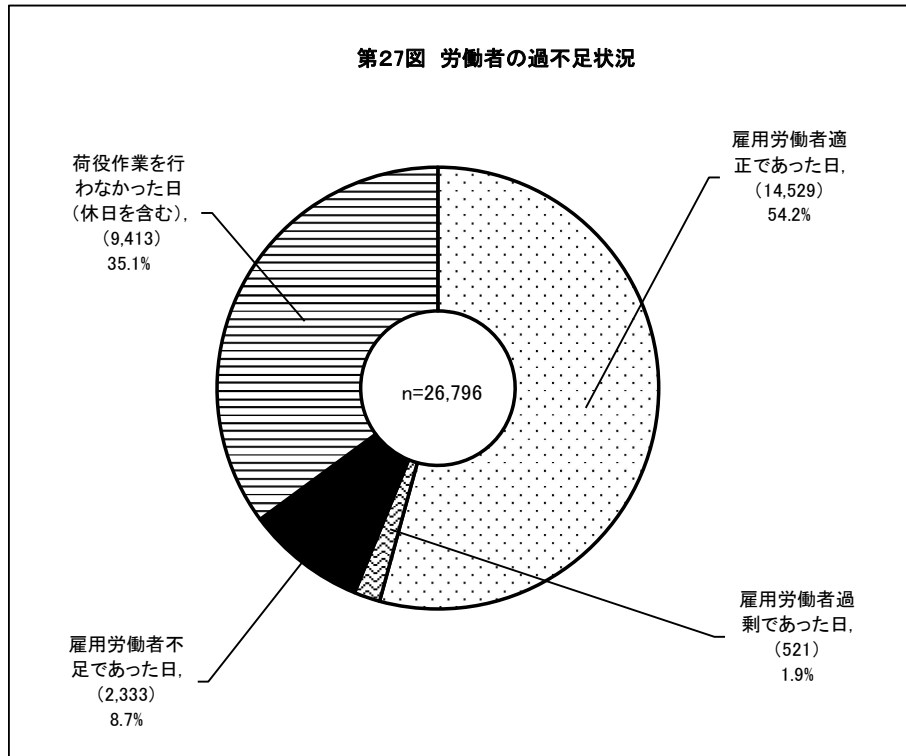
(平成30年)



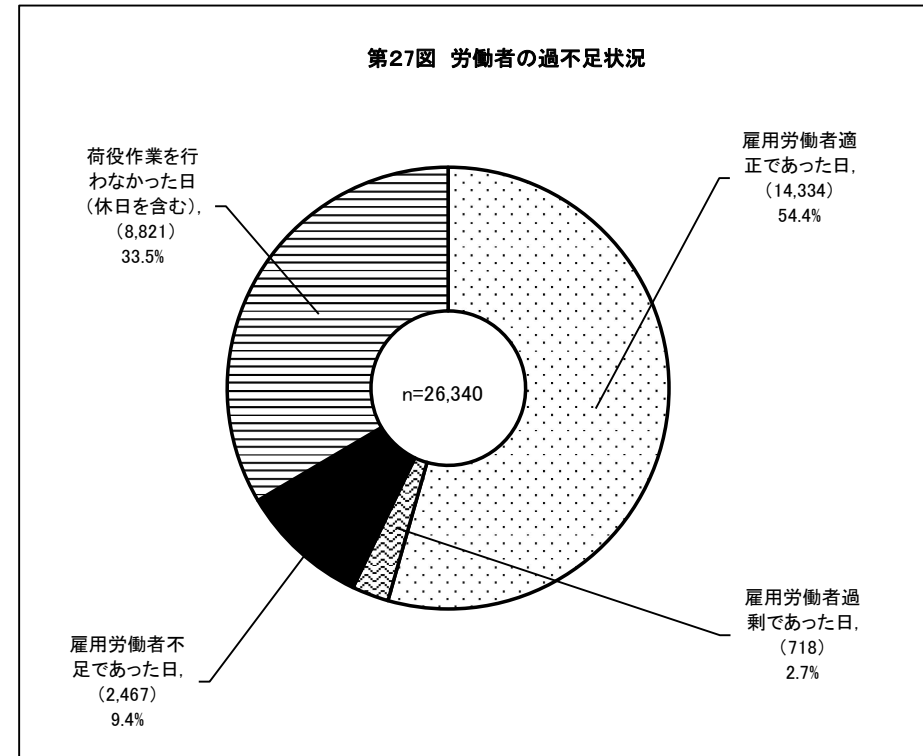
(5) 港湾労働者の過不足

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)



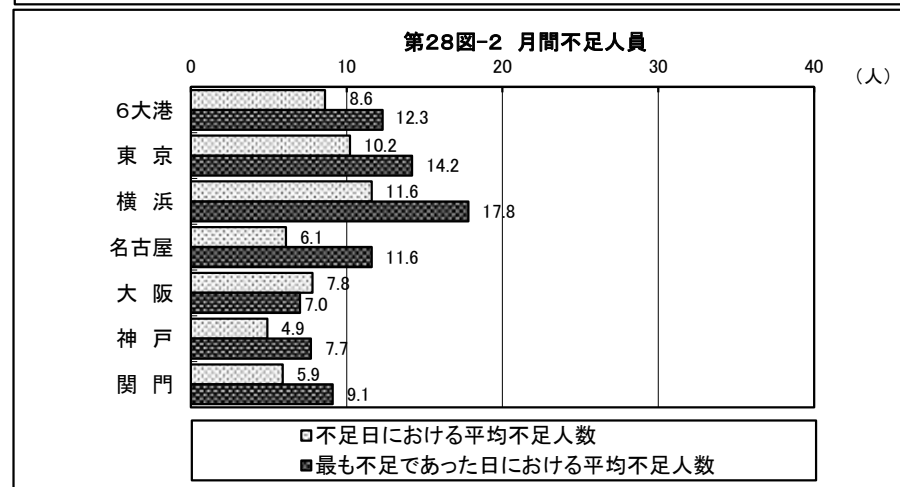
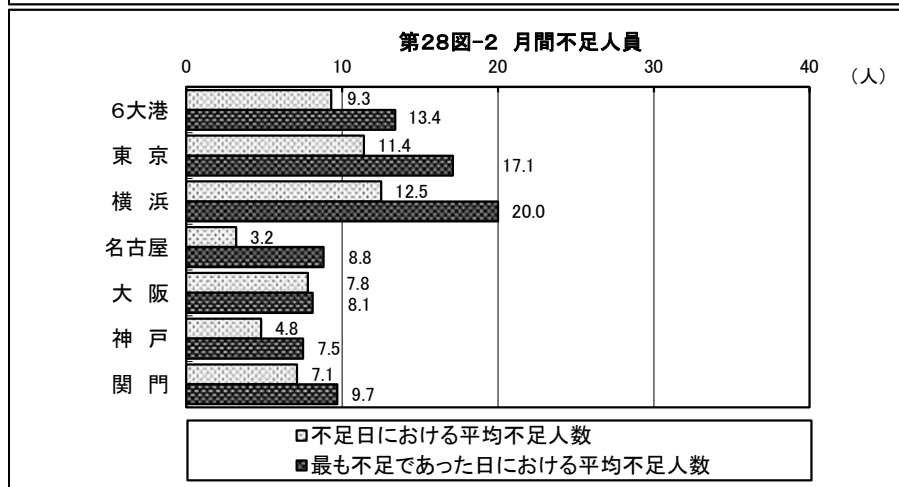
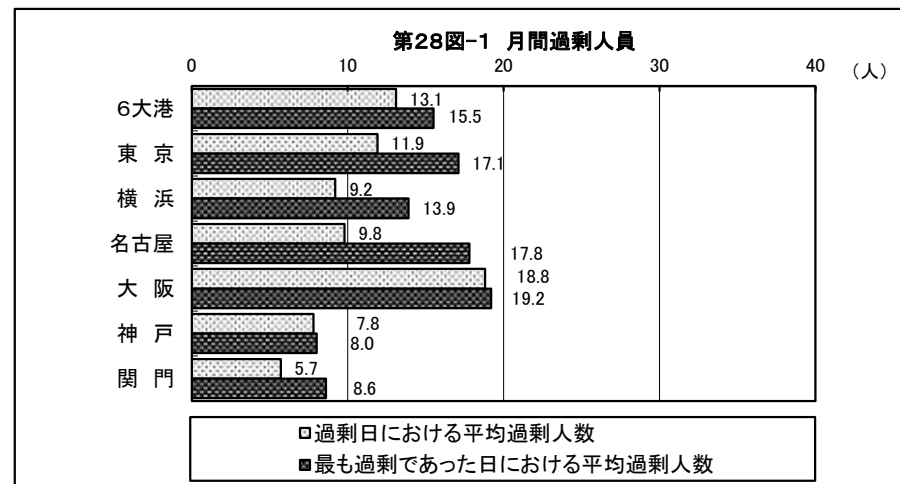
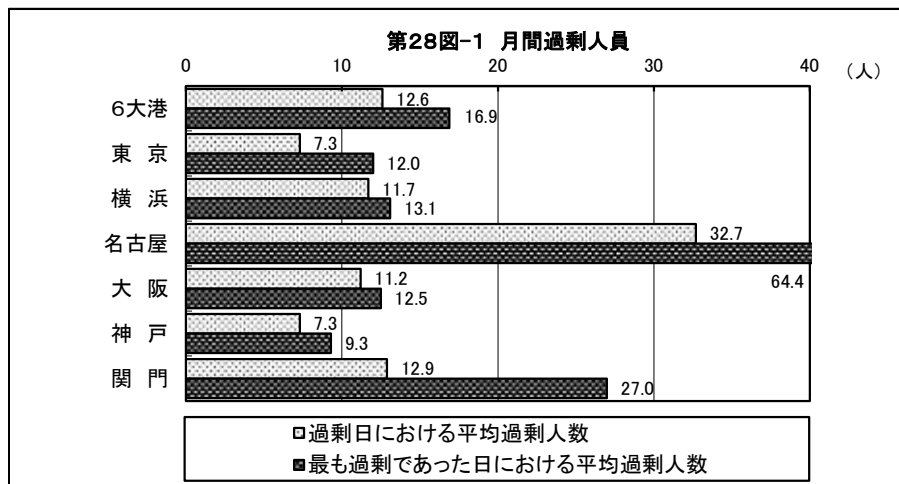
(平成30年)



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)

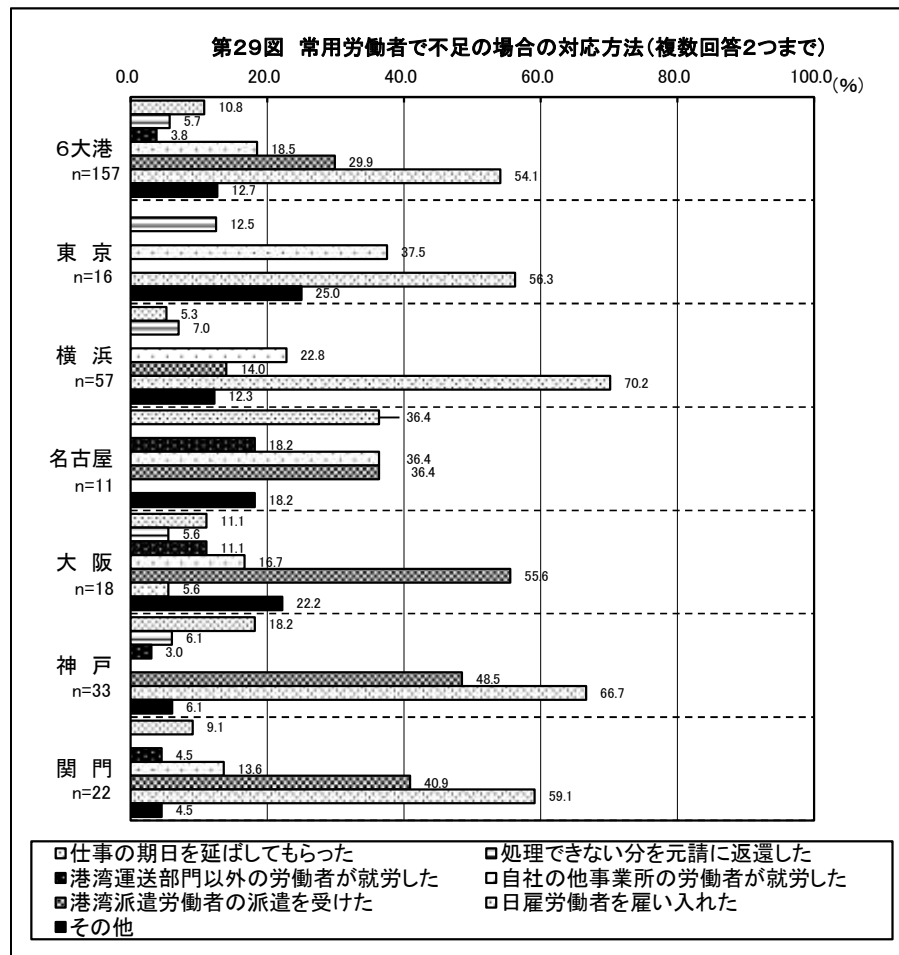
(平成30年)



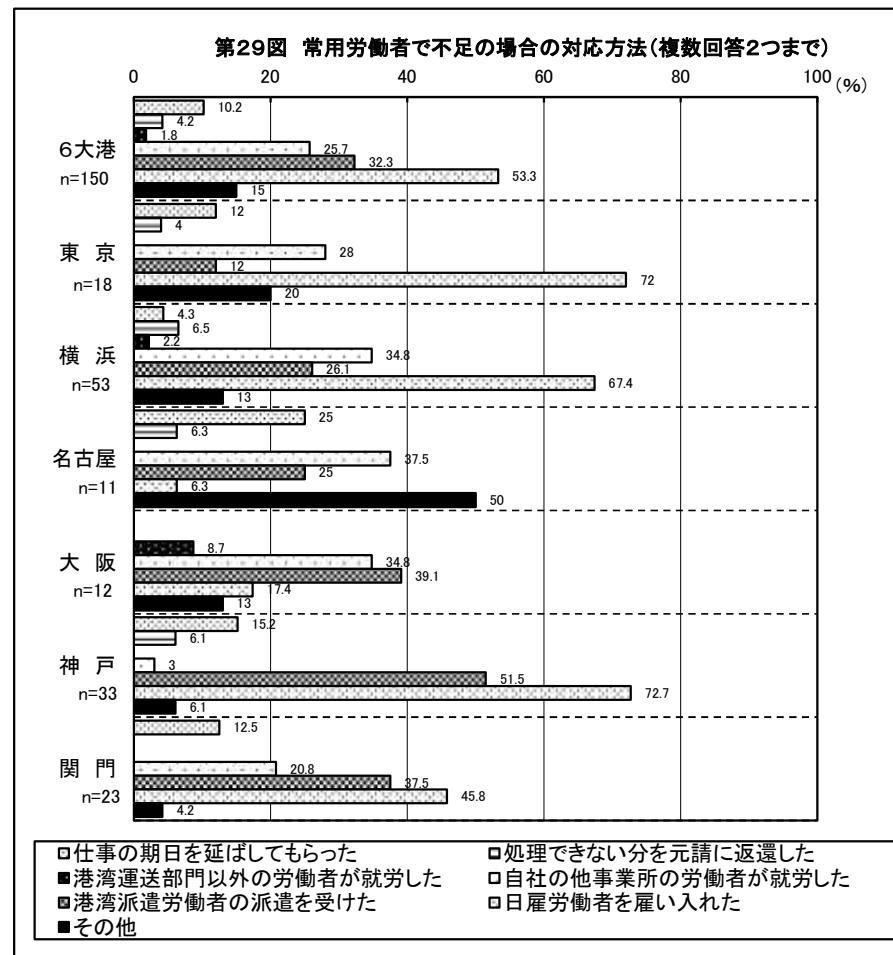
(6)不足の場合の対応方法

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)



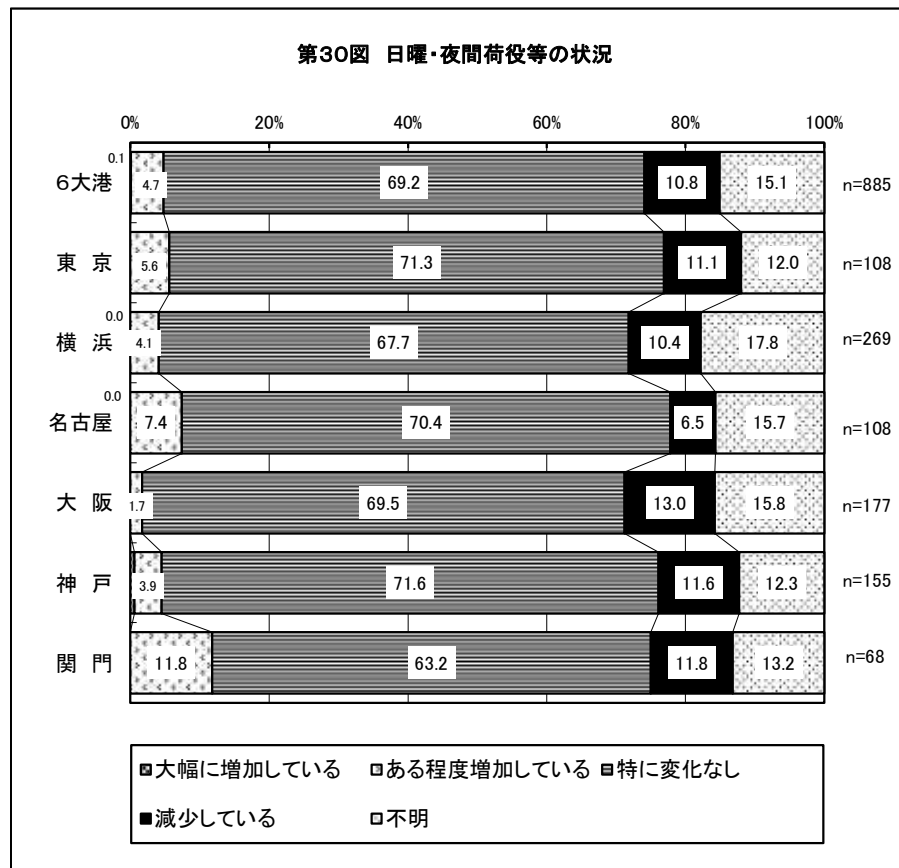
(平成30年)



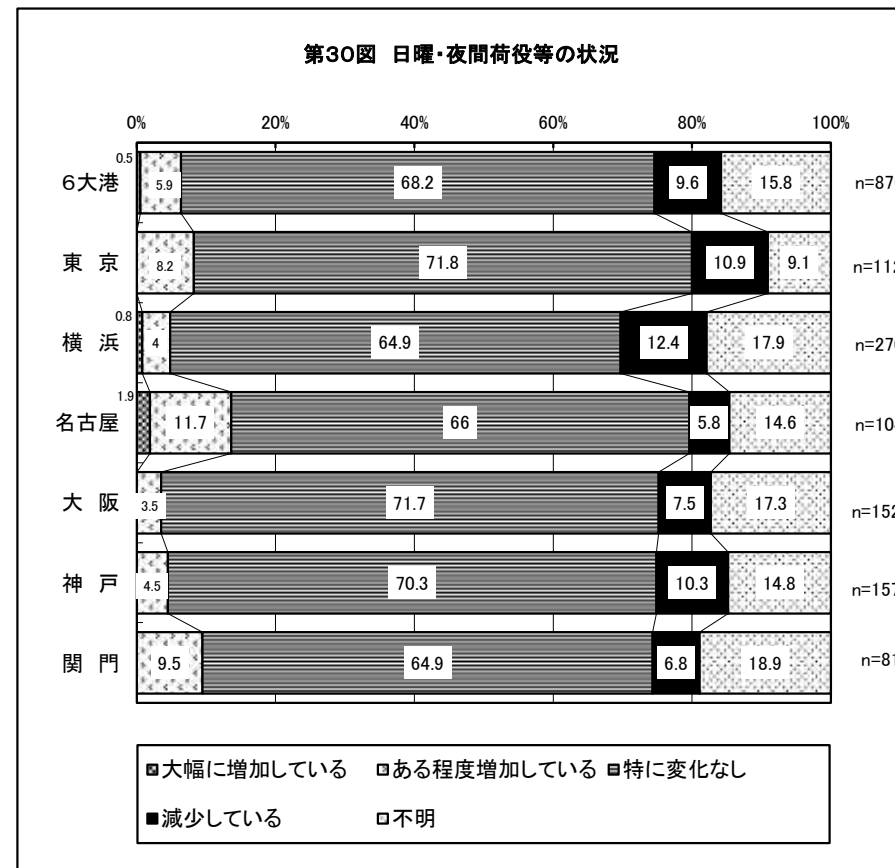
(7) 日曜夜間荷役等の状況

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)

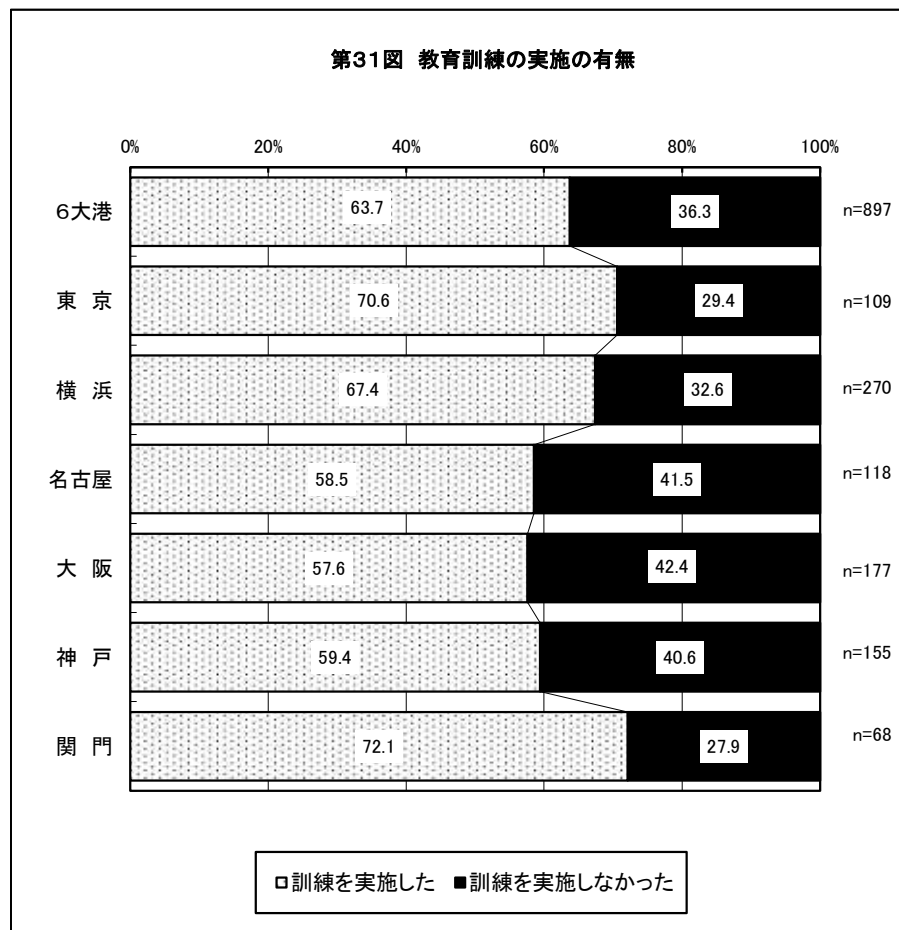


6 教育訓練の実施状況

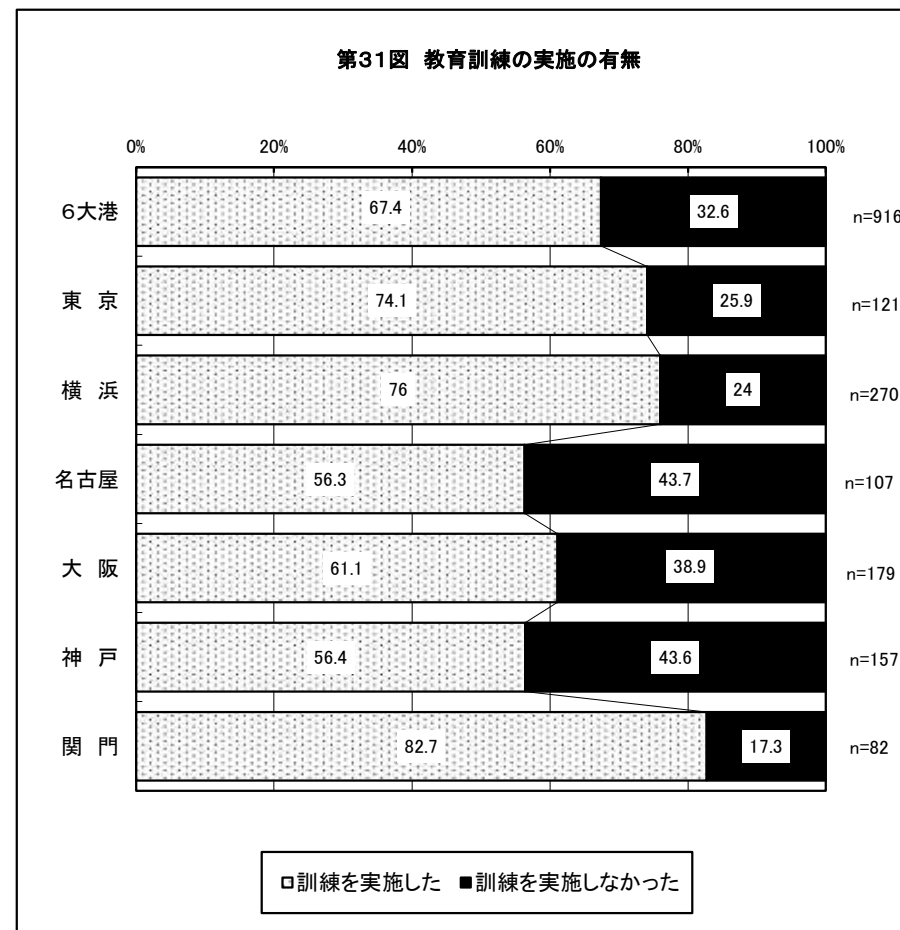
(1) 教育訓練の実施の有無

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)



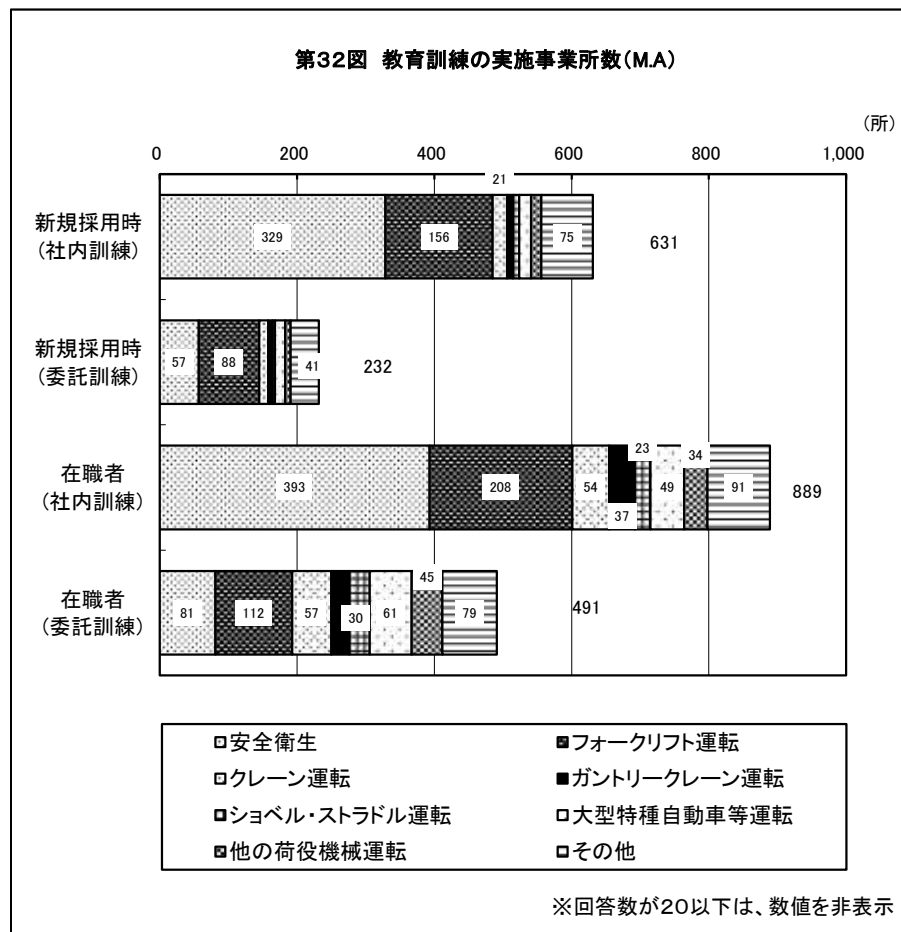
(平成30年)



(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)

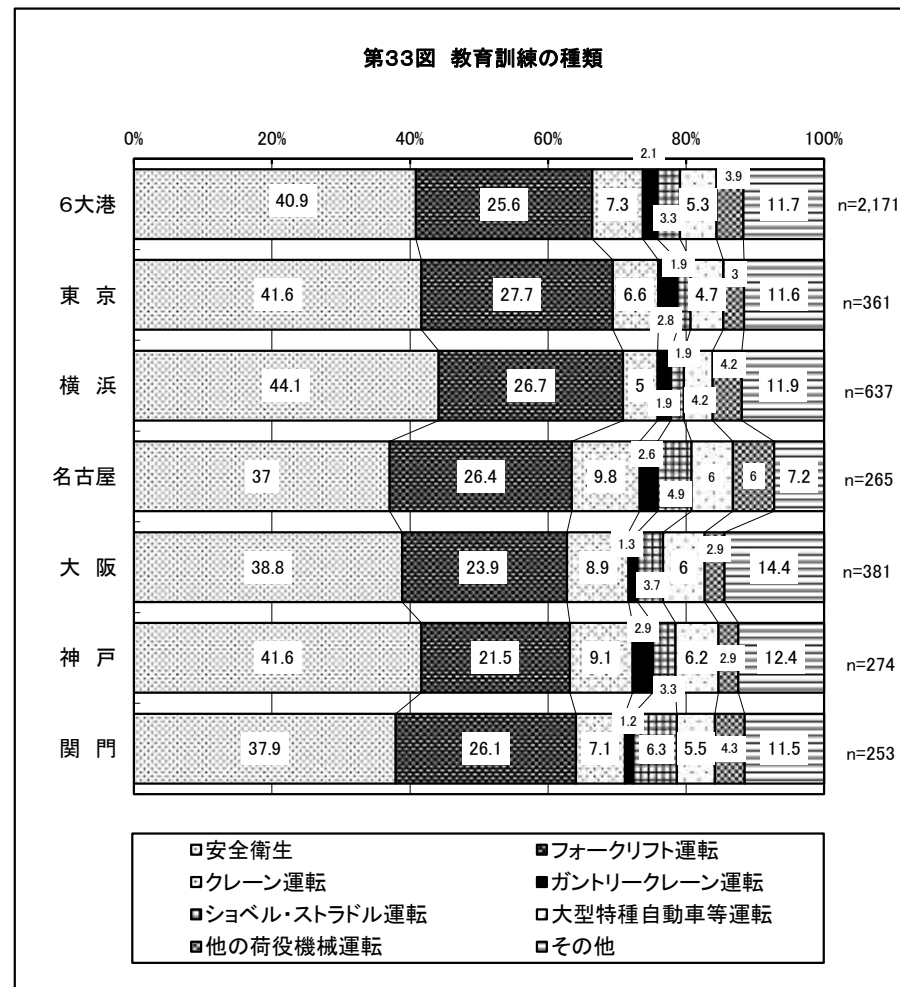
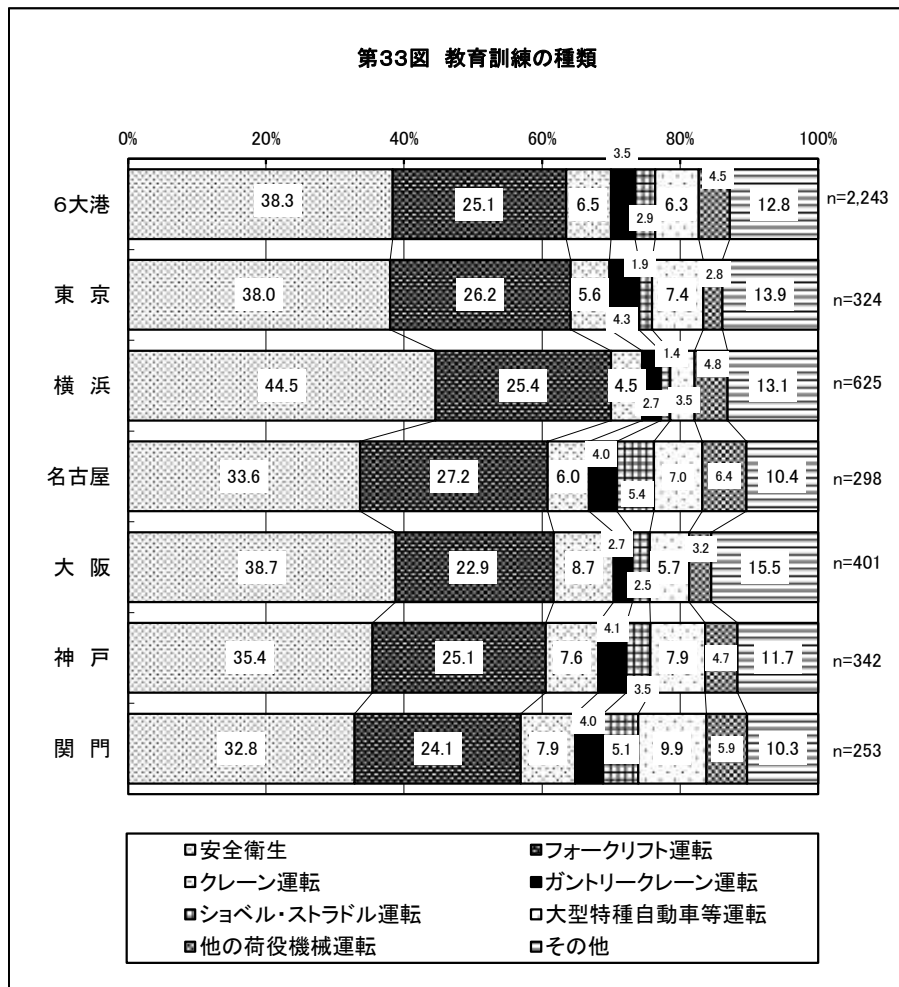


(3)教育訓練の種類

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)

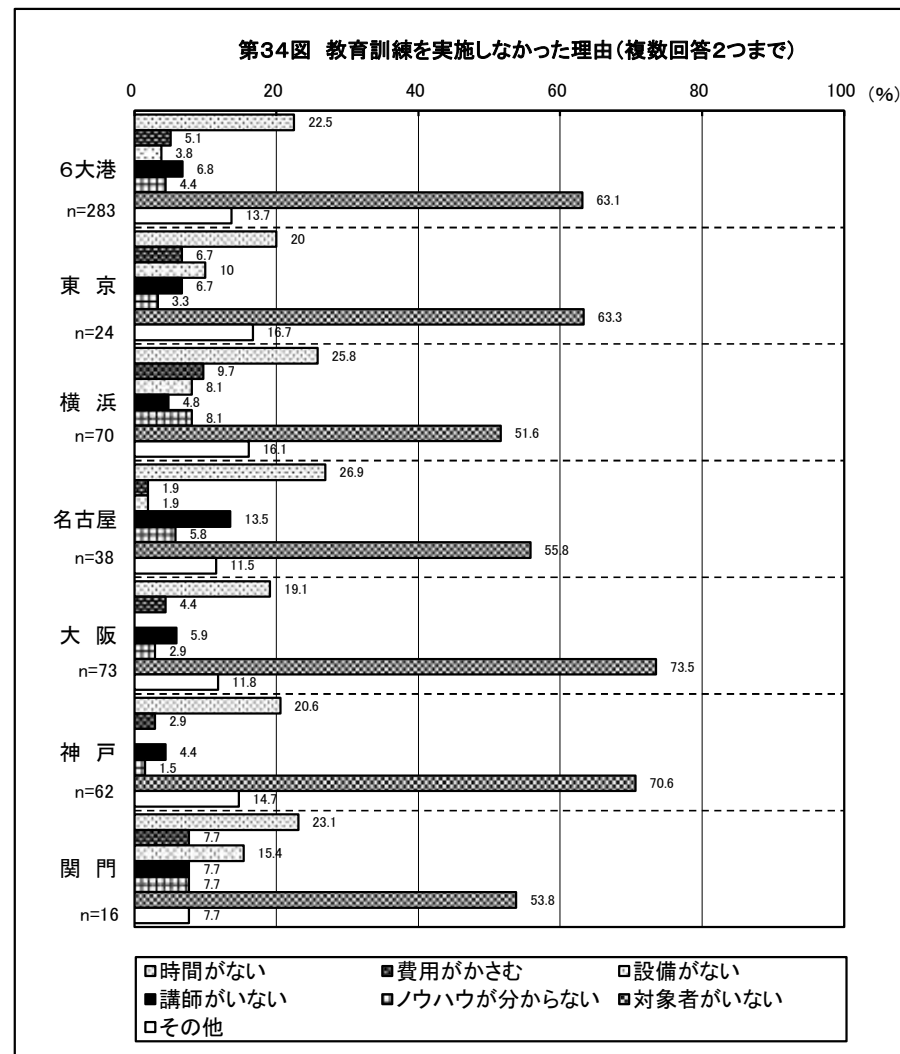
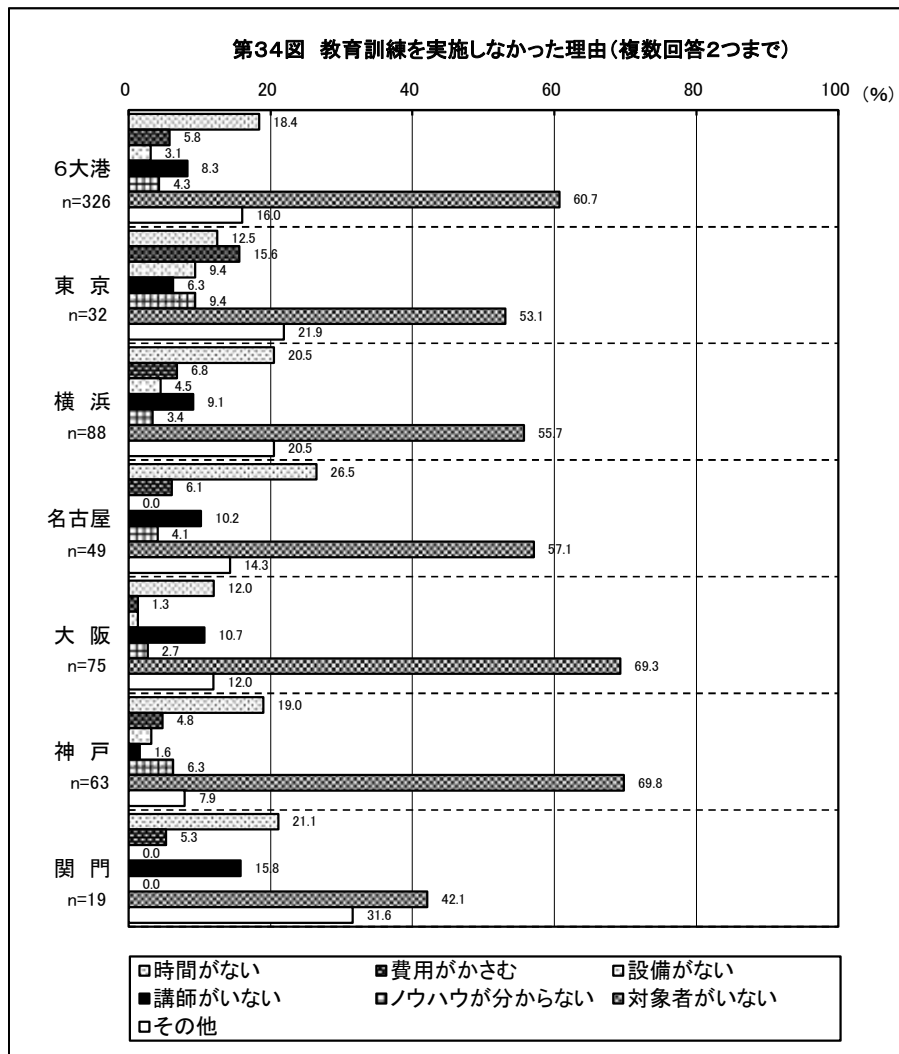


(4)教育訓練を実施しなかった理由

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)

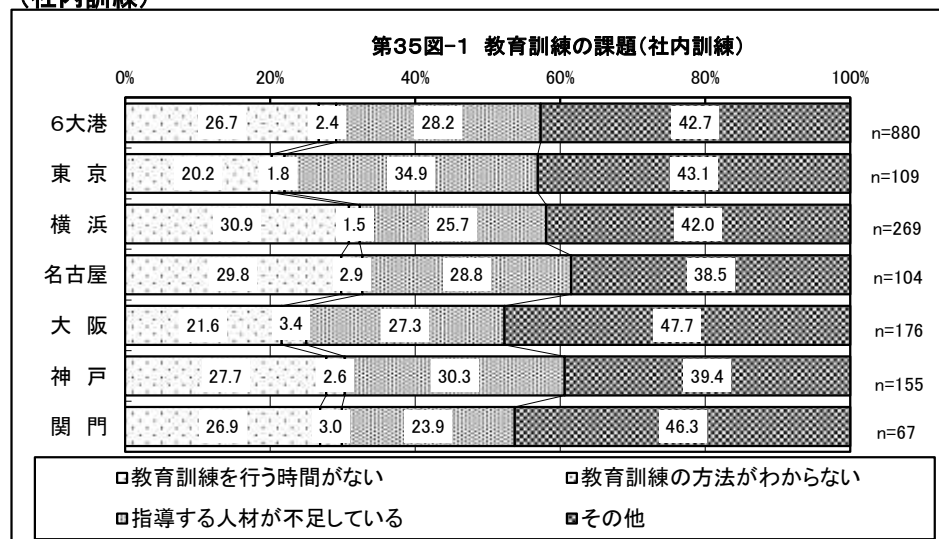


(5)教育訓練の課題

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。

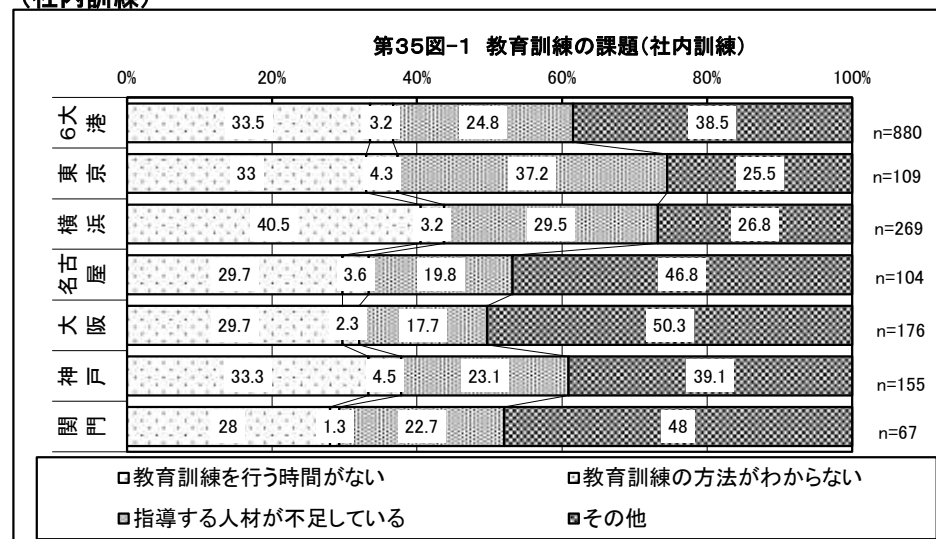
(令和5年)

(社内訓練)

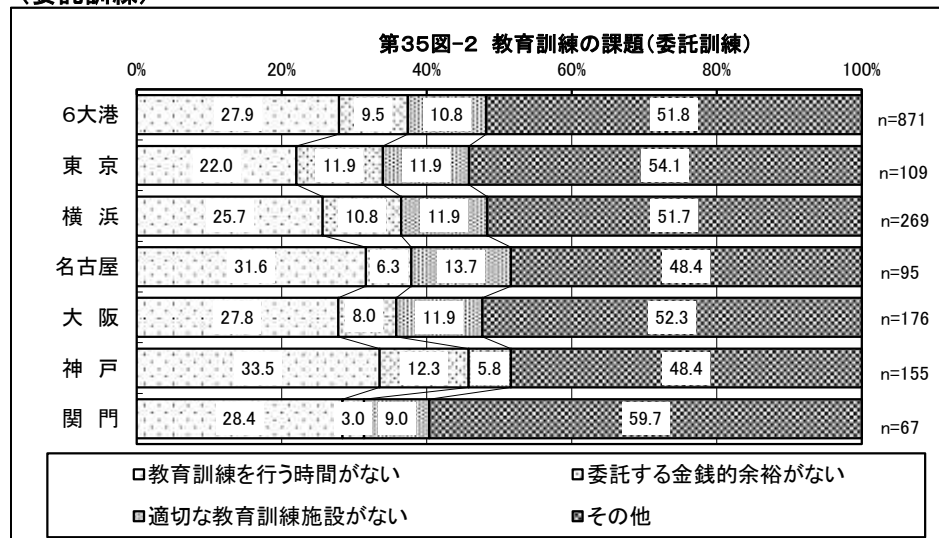


(平成30年)

(社内訓練)



(委託訓練)



(委託訓練)

