厚生労働省委託調査:トラック運転者労働条件改善事業

# 北海道パイロット事業

トラック運転者の労働条件改善に向けた取り組みについて

- 今後の改善についてのご提案 -

平成 28 年 12 月 19 日

株式会社 日通総合研究所

## ■本パイロット事業の対象

- ●本パイロット事業の対象は、道東地区と道南地区から札幌中央卸売市場への水産物輸送とした。
- ●本パイロット事業の関係事業者の構成は、発荷主(水産物加工会社、水産物販売会社)3社、運送事業者2社、着荷主 (卸売市場荷受会社(卸売業者))2社、卸売市場同荷受作業(小揚)会社2社の9社が、本事業の目的に賛同し、一 緒に取り組むこととした。
- ●発荷主を除く各社は「札幌市中央卸売市場関係者による水産物輸送懇談会」(市場管理者も参画)で、定期的に同市場における水産物輸送について会合を重ねて、情報や意見・要望等を交換している(直近は、平成28年7月26日開催。本パイロット事業の受託機関(当該事業のアドバイザー)もオブザーバー参加)。
- ●各構成事業者の概要は、以下の通り。

#### 【発荷主(水産物加工会社、水産物販売会社)】

《道東地区》(1社)

・水産加工会社。同地区で水揚げ・産地市場で仕入れた水産物を鮮魚の状態で、あるいは加工して、札幌中央市場 やその他販売先等に出荷している。

《道南地区》(2社)

- ・水産物販売会社 A 社は、同地区で水揚げ・産地市場で仕入れた水産物を、主に鮮魚で、札幌中央市場やその他販売先等に出荷している。
- ・水産物加工会社 B 社は、同地区で水揚げ・産地市場で仕入れた水産物を、主に加工品として、札幌中央市場やその他販売先等に出荷している。

# 【運送事業者】

《道東地区》(1社)

- ・ 道東地区に本社を置き、同地区内での水産物の輸送と、同地区から札幌中央卸売市場等への水産物輸送を行っている。
- ・今回対象とした輸送は、同地区内の水産加工会社を巡回集荷した水産物(加工品を含む)を、大型冷蔵車で札幌中央卸売市場等までの片道約 400 kmの輸送である。

#### 《道南地区》(1社)

・他県に本社を置くトラック運送事業者。今回対象としたのは札幌営業所及び道南地区の営業所。同地区内の本事業対象荷主である水産加工会社を巡回集荷した水産物(加工品を含む)を、大型冷蔵車で札幌中央卸売市場や本州向け輸送の拠点である苫小牧等まで輸送で、札幌中央卸売市場までは片道約 200 kmの輸送である。

# 【着荷主(卸売市場荷受会社(卸売業者))】(2社)

- ・卸売市場法に基づいて設置された札幌中央卸売市場の荷受会社(大卸)。産地から同市場に輸送される水産物を荷受け・セリを行い、28社の仲卸業者に引き渡す。
- ・図1の右上にあるように、「入荷・配列」は、午前0時から午前3時頃までに行われ、この間に、後述する「荷受作業会社」によって、「荷下ろし、品目・等級別に並べる」作業が行われ、午前3時からセリが開始される。

# 【卸売市場共同荷受作業(小揚)会社】(2社)

・小揚は、卸売業者や仲卸業者から委託を受けて、市場内の物流を担当する運送会社であり、札幌中央卸売市場では、総合物流業者系列の2社が「入荷」等を担当している。

#### 図1 札幌中央卸売市場パンフレット(平成28年版)



# ■検討会、チェックリスト、事業場訪問による輸送の現状と問題点について

- ●本パイロット事業の対象とする「水産物輸送」の概要は、以下のとおりである。
- (1) 道東地区からの水産物輸送の現場
- ※平成28年10月10日(火)、道東の漁港における鮭の漁獲ピーク期に、地元漁協、今回の事業対象の荷主水産加工業者、運送事業者を訪問し、産地の水産物流通の実態を把握した。
- ①当該運送事業者では、地元漁港並びに近隣漁港の産地卸売業者・水産加工業者を大型車で巡回して、水産物の集荷を行い、通常期では15時ごろ、繁忙期では17時ごろ、札幌に向けて出発する(片道、約400km)。札幌便は、業務に慣れたドライバーを固定配置している。積合せた水産物の内容によっては、途中の卸売市場に立ち寄って一部を卸すこともある。
- ②札幌では、道外へのフェリーの締切時刻の関係から、まず協力会社の札幌営業所等の中継貨物取扱業者で先に卸してから、札幌中央卸売市場に入るため、市場到着が1時過ぎ、遅いときは3時近くとなる。
- ③到着しても先に到着したトラックが荷卸し中の時は、手待ち時間が発生する(ピーク期では最大1時間程度)。
- ④「札幌市中央卸売市場関係者による水産物輸送懇談会」を通じて、「中継貨物の荷卸し場所を札幌中央卸売市場内 あるいは隣接地に設定して欲しい」「荷卸し場所となっている廃道が露天荷役のため、品質保持・作業改善の観点 から屋根を設置して欲しい」等を要望しているが、施設管理者側での具体的な動きはまだない。
- ⑤以前に、廃道から水産棟への通路がなく、搬送に大回りしていたので、懇談会で要望して廃道側の壁に通路を設置 してもらった経緯があり、是非改善して欲しいとの意見であった。
- ⑥従来は、札幌中央卸売市場で荷卸し後、休憩を取って、翌朝、札幌発、空車で道東に戻るという2日運行であった ため、拘束時間が16時間を超えることもあった。
- ⑦今般、札幌中央卸売市場で荷卸し後、夕方まで休息を取ってから、返路貨物を積んで道東に戻るという3日運行に 改善し、拘束時間を削減した。2日運行から3日運行となり、車両・ドライバーが増えたが、輸送の安全確保のために決断した。

#### (2) 道南地区からの水産物輸送の現場

※平成 28 年 11 月 29 日 (火)、道南地区にて今回の事業対象の荷主水産物販売会社 A 社、水産物加工会社 B 社、運送事業者を訪問し、産地の水産物流通の実態を把握した。

## 1) 水産物販売会社 A 社の立場から

- ①主に鮮魚・貝類を扱い、水産加工はしていない。
- ②2015年12月、輸送を委託している今回の事業対象の運送事業者から、ドライバーの拘束時間短縮のため、他の発荷主とともに、出荷締切時刻の繰り上げ要請があり、協議の結果、出荷締切時刻を16:00に繰り上げ、2016年1月から実施した。
- ③その対応として、社内の出荷作業時間の迅速化を進めた。集荷に遅れた場合は、漁港から水産物を引き取っている自社の小型車両で、運送事業者の道南営業所に持ち込むことにした。
- ④持ち込みは、往復で1時間要するのが、自社の負担となっている。道南地区の地元水産加工業者3社中、最も 遅い出荷締切時刻なので、ドライバーの拘束時間短縮のためには、やむを得ないとの判断であった。
- ⑤9月~12月の繁忙期は、トラック台数を増やし、札幌中央卸売市場向けの出荷締切時刻を 30 分延ばしてもらっている。

#### 2) 水産物加工会社 B 社の立場から

- ①取扱品目が冷凍水産物で、ほとんどが道外向けで、札幌中央卸売市場向けは、小口出荷のみである。
- ②運送事業者の道南営業所からも至近であり、冷凍品のため、出荷締切時刻の前倒し要請にも、問題なく対応している。

#### 3) 担当する運送事業者の立場から

- ①同社の道南地区営業所の保有車両は、大型車2両、中型車3両、いずれも冷凍車を配置し、ドライバーは2名である。
- ②通常期(1~8月)は、1両の大型車に、道外向けと札幌中央卸売市場向けを積み合わせて、18時までに道南営業所発、20時に札幌市までの中間地点である苫小牧営業所着、荷卸しを行う。
- ③道外向けは、北海道の他営業所発の水産物と、苫小牧営業所トレーラあるいは大型車(自社車両あるいは傭車)

- に積み合わせて、北海道における内航海運・フェリーの拠点港である苫小牧港から、21 時発または 24 時発のフェリーに載せる。
- ④以前は、産地側での出発が遅れるケースがあったため、21 時発というフェリーの時刻に安全確実に間に合うように、産地の出荷締切時刻を設定し、2015 年 12 月に各荷主を訪問して、締切時間の厳守を文書で要請した(道内の同社全営業所で一斉に実施)。
- ⑤通常期は道南地区からの貨物は少ないため、苫小牧営業所で道内の他営業所からの貨物と積み合わせて、苫小牧営業所に貨物を輸送してきた札幌営業所の車両が、帰り便として札幌中央卸売市場に輸送している(札幌中央卸売市場到着は、22 時頃)。道南地区営業所の車両は、苫小牧営業所で荷卸し後、空車で道南地区営業所に戻って来る(通常は、24 時頃帰着)。
- ⑥道南地区営業所所属のドライバーの始業は、前日が休日の場合は 9:30 で、午前中は中型車で荷主を巡回集荷し、 道南地区営業所で大型車両に積み替える。
- ⑦貨物量が多いときは、大型車両で巡回集荷を行い、道南地区営業所で中型車両で集荷した小口貨物を積み合わせる (この時に、水産物販売会社 A 社からの持込貨物も積合わせる)。
- ⑧当日の貨物量は、当日の漁獲量により変動するので、道南営業所では、午前中から各荷主と連絡を取り合うが、 最終的には出荷当日の13時頃確定する。貨物量が多いときは、苫小牧営業所や札幌営業所に応援を依頼する。
- ⑨繁忙期(9~12月)は貨物量が増えるため、札幌中央卸売市場向けと道外向けの2便体制としている。道外向けは札幌営業所のトレーラを配車している。道南地区営業所は、札幌中央卸売市場向けの大型車両を運行する。
- ⑨札幌中央市場向けが直行となるため、苫小牧港のフェリー締切時刻に左右されないので、出荷締切時刻も 16:30 頃まで伸ばしている。
- ⑩札幌中央卸売市場の到着は、通常期と同じ 22 時頃、荷卸しに 1~1.5 時間で、道南地区営業所への帰着は 3 時頃(翌日は 13 時始業)。
- ⑪以前から比べると、出荷締切時刻を早めることで、帰着時刻も早くなり、拘束時間も減った。
- ②以上は、標準的な運行で、水産物の特性(漁が休み、不漁・大漁、漁船の入港時刻のバラツキ等)による貨物量や時間の変動に対応して柔軟な対応をしている。
- ③3名いたドライバーの1名が辞めて、代わりを募集しているが、応募がない。
- ⑭荷主との当日打ち合わせを、もっと密接に行えば、ドライバーの始業時刻をさらに遅らせて、拘束時間を減ら

すことは可能であるが、自宅に居るドライバーに、日々始業時刻の変更を指示することが難しい。 ⑤札幌中央卸売市場での荷卸しの手待ち時間は、さらに改善できるように思うとのことであった。

#### (3) 札幌中央卸売市場における水産物輸送の現場

※平成 28 年 7 月 12 日 (火)、卸売市場荷受会社(卸売業者)の案内で、札幌中央卸売市場の水産棟における水産物流通の実態を把握した。

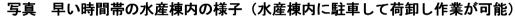
## 1) 水産棟における水産物流通の実態

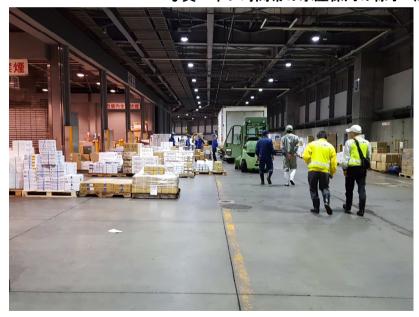
①夕刻から深夜にかけて、各地から市場に到着したトラックは、「水産荷受所」で到着受付を行う(鮮魚入荷受付簿に記入)。「水産荷受所」では、大卸から委託を受けた荷役作業会社が、トラックドライバーが持参した送り状(積荷明細)に基づき、「荷札」を発行して荷役作業会社に渡す。入荷(荷受)業務の効率化のため、ASN(事前出荷情報)として送り状をFAXで送信するよう、大卸から出荷者に要請しているが、到着前にFAX送信されてくるのは、約3割にとどまっている。

写真 送り状(右)に基づき発行される荷札(左)



- ②1日あたりの到着台数は、60台(通常期) $\sim$ 120台(秋の繁忙期)で、車種は4トン、10トン、一部にトレーラもあり、大半が保冷・冷蔵車である。
- ③到着は、近距離(道央・道南発)が0時前、その後、遠距離(道北・道東発)が3時前までとなる。
- ④札幌中央卸売市場市場向けと道外向け(中継)を積み合わせたトラックは、道外輸送分は、札幌で他社に積み替えて、その後の輸送を委託している。道外輸送はフェリーの締切時刻との関係で、札幌中央卸売市場向けよりも先に荷卸しする必要がある。そのため、中継分を卸してから札幌中央卸売市場に到着することになる。中継貨物(道外向け、あるいは道内の他卸売市場向け)は、正確なデータはないが、約1割ということである。
- ⑤水産荷受所で到着受付をしたドライバーは、早い時間の到着であれば、まだ水産棟内にトラックが着けられる ため、水産棟内にトラックを駐車する。







- ⑥荷役作業は、荷役作業会社の作業員(チーム)が実施する。トラックドライバーは、荷台上の移動作業のみを 行う。荷受作業会社2社が、到着トラックごとに順次・交互に担当する。作業員は「荷札」を持って、トラッ クの到着場所に移動して、荷札と現品を照合しながら荷卸しを開始する。
- (7)水産棟内では、荷卸しされた水産物が、セリの準備のため順次並べられるので、時間の経過とともに、トラッ ク通路がなくなり、遅く到着したトラックは、図2「見取り図」の水産棟と北側駐車場の間の廃道で荷卸し作 業を行うことになり、水産棟内まで約30mをネコ車と呼ばれる、札幌中央卸売市場独特の荷役車両で、荷役作 業会社が搬送している。



図2 札幌中央卸売市場水産棟 見取り図

- ⑧廃道での荷卸しは屋外作業となり、最大でも 5 台程度しか停められず、トラックが集中する季節や時間帯には、 手待ち時間が生じる。
- ⑨以前は廃道から水産棟への通路がなく、搬送に大回りしていたため、懇談会で要望して廃道側の壁に通路を設置してもらった。

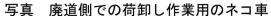
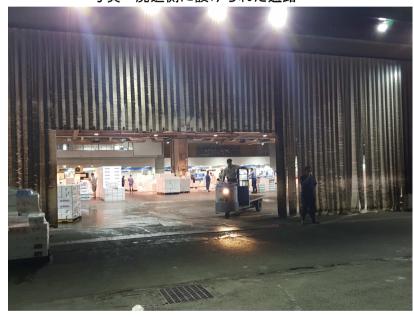




写真 廃道側に設けられた通路



- ⑩遅く到着するトラックは、道北・道東の大産地発のため、大型車で積載量も多く多種多様の水産物を積合わせているため、当日の荷卸しでは最大30分ほど要していた。
- ①セリの開始時刻から、午前3時までに荷卸しを完了するのが原則のため、時間ギリギリの到着トラックには、 荷役会社2社の作業チームが総出で荷卸し作業を行っている。
- ②荷卸し作業終了後、ドライバーは「水産荷受所」で荷卸し完了を報告して、往路の運行を終了する。その後は、 自社指定場所で休憩・休息後、次に運行を開始する。

## 2) 荷役作業会社からみた水産物流通の実態

- ①札幌中央卸売市場、とくに水産棟は開設から 12 年が経過し、狭隘であること(改善については、施設管理者にも要請していること)。
- ②そのため、トラックの停車場所から水産棟内までの搬送が長く、ネコ車という効率の悪い荷役車両の使用を余 儀なくされている。
- ③新規募集しても人が集まらない人手不足のなかで、札幌市民への水産物の安定供給のため、締切の 3 時に多少遅れても、何とかセリ時間に間に合わせるよう、荷受けしているとのこと。
- ④荷受け・荷卸し作業の改善が必要であり、荷卸し時間短縮のため、産地の出荷情報を事前にFAXで入手して「荷札」の事前発行をしている。
- ⑤荷卸し場が狭いため、産地に対して、近距離は 0 時前の到着、遠距離はそれ以降の到着と、3 時までの到着厳守を要請している。
- ⑥国内の水産卸売市場全般についても言えるが、消費者の「魚離れ」により、札幌中央卸売市場でも取扱量・取扱高が減少し、取扱高(金額)の一定比率が売上となる大卸、大卸から荷役作業の委託を受ける荷役作業会社としては苦慮している。

## 3) 運送事業者からみた水産物流通の実態

- ①道南地区を担当する運送事業者では、道南~札幌中央卸売市場間の輸送のほか、道外への中継輸送も担当して おり、札幌営業所には、一時保管用の冷蔵庫も併設している。
- ②道南~札幌(約200km)の運行は、道南地区営業所が担当している。発荷主の水産販売会社ほか水産加工場を 巡回集荷して、道南地区営業所に戻る。
- ③前述のとおり、発荷主の水産物販売会社に要請し、遅くも 16 時には道南地区営業所を出発する。道南~苫小牧 ~札幌というルートで、苫小牧で道外中継貨物を卸した後、22 時頃札幌に到着する。札幌での荷卸し後は、空 車で道南地区の営業所に帰社するので、1 運行で 1 日当たり原則 13 時間の拘束時間を超えることは、ほとんど ない。

●本パイロット事業で対象とした「水産物輸送」における問題点・課題を、以下に整理する。

# ①運行計画の難しさから拘束時間が長時間化している

- ・道東地区を担当する運送事業者では、従来は、札幌中央卸売市場で荷卸し後、休憩を取って、翌朝、札幌発、空車で道東に戻るという2日運行であったため、拘束時間が16時間を超えることもあった。
- ・今般、札幌中央卸売市場で荷卸し後、夕方まで休息を取ってから、返路貨物を積んで道東に戻るという3日運行 に改善し、拘束時間を削減した。2日運行から3日運行となり、車両・ドライバーが増えたが、コンプライアン スと輸送の安全確保のために実行した。

# ②中継輸送が必要なことにより拘束時間が長時間化している

・出荷先からは、札幌市場以外に途中の市場や、道外向け商品等を積み合せて運ぶケースが少なくなく、途中での 荷役作業や手待ち時間、卸し先との間の移動などに時間を要することで、拘束時間が長くなっている。

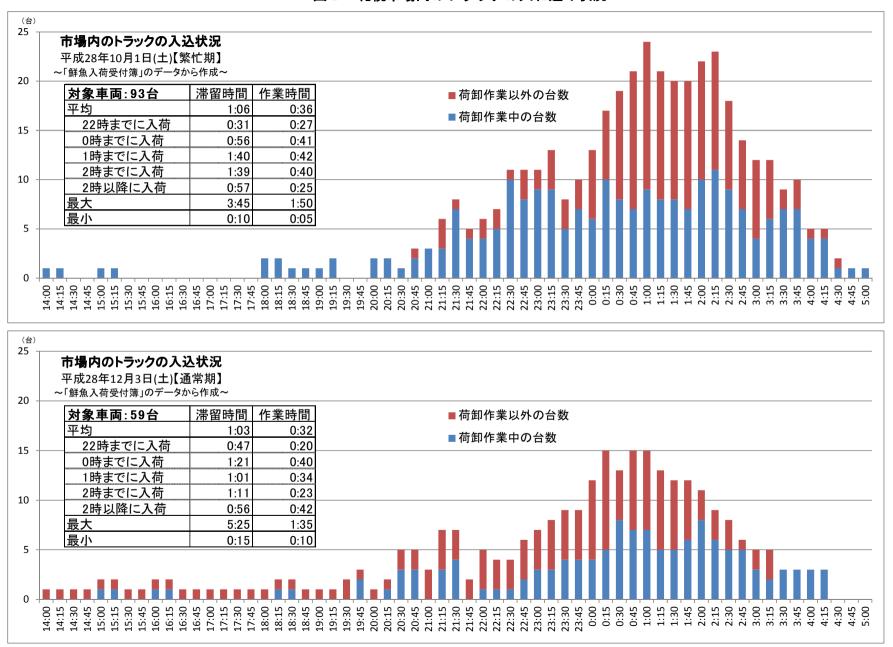
# ③市場での手待ち時間の発生が拘束時間に影響を及ぼしている

・販売先である市場では、夕刻から深夜にかけて、各地からトラックが到着する。到着時間の傾向は、近距離(道央・道南発)が 0 時前、その後、遠距離(道北・道東発)が 3 時前までとなる。時間が遅くなるにつれてトラックが集中し、荷卸しのための順番待ちのための手待ち時間が発生している。(次ページの図3参照)

# ④施設が狭いために、施設内で荷卸し作業ができず、労力と時間を要している

・水産棟内では、時間とともに荷卸しされた水産物が、セリの準備のため順次並べられるため、通常期であっても、時間の経過とともに、トラック通路がなくなり、遅く到着したトラックは、廃道で荷卸し作業を行うことになり、水産棟内までをネコ車と呼ばれる荷役車両で、荷役作業会社が搬送するため、労力と時間を要している。(前掲の写真参照)

#### 図3 札幌市場内のトラックの入れ込み状況



- ※「鮮魚入荷受付簿」のデータから、トラックの入所時間、作業開始・終了時間について、「繁忙期(10月1日(土)) と「通常期(12月3日(土)」を比較して検証した。
- ・市場への入込台数:繁忙期93台、通常期59台
- ・市場での滞留時間(入所時間と作業終了時間の間)は、繁忙期平均1:06、通常期1:03と全体平均では大差がないが、トラックが集中する0時以降は、荷卸し作業中の台数が10台以下、荷卸し作業以外(概ね順番待ち)の台数が10台程度となっており、順番待ちの時間が発生していることが分かる。
- ・荷卸しの作業時間(開始時間から終了時間)は、時間帯に関わらず  $30\sim40$  分程度であるため、0 時 $\sim2$  時の間に入荷したトラックの滞留時間が 1:40 程度であるため、荷卸し作業の時間を差し引くと<u>約1時間、順番待ちの手</u>待ち時間が発生しているものとみることができる。
- ・繁忙期に比べると通常期は、作業時間は概ね同程度の時間であるが、滞留時間は短い。
- ・特に入荷のトラックが集中する「繁忙期0時~3時の間」の荷卸し作業の体制整備が課題と考えられる。

## ⑤水揚げや生産の時間から輸送までの時間的な余裕がない

・特に鮮魚の輸送に関しては、水揚げの時間から、到着先の締切時間(市場ではセリに間に合わせる時間、道外輸送へは中継輸送で利用するフェリーの乗船時間)に間に合わせるための現地の出発時間の間に余裕がないケースが散見される。そこで締切時間に合わせるために、無理な運行を行うケースもみられる。

## ⑥輸送計画・輸送需要が天候に左右される

- ・特に鮮魚の輸送に関しては、天候による影響が極めて大きく、シケなどにより漁船が出航できず、水揚げがない (少ない)場合など、輸送計画を立てることが難しく、実際の輸送計画の変更を余儀なくされる。
- ・例えば、道東地区の運送事業者が携わる漁港では、今年の10月は天候不順で、出航でき水揚げがあり、輸送の 仕事になったのは、11日間であったとのことである。
- ・一方で、水揚げ量が見込みより多い場合にも、その輸送が求められるため、非常に不規則な輸送をこなさざるを 得ず、ドライバーの労働時間が不規則でルールの遵守が難しくなる現場が少なくない。

# ■改善の方向性のご提案について

- ※改善の前提は、発荷主、運送事業者、着荷主(卸売業者)、卸売市場同荷受作業会社が、三位一体で「コンプライアンスの厳守=ルール(改善基準告示)厳守」を前提とし、「ドライバーの拘束時間の短縮に向けた輸送システムの提供」を目指すものである。
- ※ドライバーの拘束時間を削減する上での対応は、「荷主・運送事業者の連携による運行計画の見直し」、「荷受作業の 効率化に向けた協力体制の構築」、「中継貨物の輸送効率化への対応」、「札幌中央卸売市場に対する施設改善の要請」 等が考えられる。

# ●発荷主・運送事業者の連携による運行計画の見直し

- (1)発荷主と運送事業者の連携による出発時刻のルール化
  - ・水揚げ時間から出発時間までの余裕が十分ではない一方で、到着先の締切時間(市場ではセリに間に合わせる時間、道外輸送へは中継輸送で利用するフェリーの乗船時間)に間に合わせるために、余裕のない無理な運行を行うケースがみられる。
  - ・このような運行については、運送事業者から、発荷主側への集荷時間厳守による定時刻出発への協力(ルール化)を求めることが望まれる。発荷主側においても、様々な条件から現状のような対応に至っていることは一定の理解ができるものの、改善基準告示の遵守は、輸送を担う運送事業者としてのコンプライアンス上必須であることを説明し、お互い協力できる対応を協議するような関係へと強化していくことが必要と考えられる。
  - ・実際に、今回のパイロット事業の対象となった道南地区においては、運送事業者が昨年 12 月に各荷主を訪問し、 締切時間の厳守を文書で要請した結果、荷主側の協力を得られて、安定した輸送が行えるようになっている。
  - ・今後も必要に応じ、同様の対応から、荷主側の理解・協力を得ていくことが重要と考えられる。

## (2) 運送事業者の自助努力による運行計画の見直し

- ・道東地区を担当する運送事業者では、一部の運行で、札幌中央卸売市場に輸送の後、休憩を取り、地元に戻るという2日運行で、拘束時間が16時間を超えるなど、厳しい運行の実態が散見される。
- ・このような運行については、改善基準告示を遵守した運行に見直す必要がある。ケースバイケースであるが、札幌中央卸売市場に輸送の後、8時間以上の休息期間(あるいは合計 10時間以上の分割休息)をとるような3日運行への改善である。
- ・帰り荷の確保が難しいなど現実的な課題があると考えられるが、ドライバーの労働条件の改善やコンプライアンスの視点から、運送事業者でできる限りの自助努力が求められる。

# ●荷受作業の効率化に向けた協力体制の構築

## (1)発荷主からの事前出荷情報の徹底

- ・現在、市場での荷受業務は、荷役作業会社がトラックドライバーが持参した送り状(積荷明細)を受け取り、その情報をコンピュータに入力して荷札を発行し、それをもとに作業を行っている。荷受業務の効率化のため、ASN(事前出荷情報)として送り状をFAXで送信するよう、大卸から出荷者に要請しているが、到着前にFAX送信されてくるのは、約3割にとどまっている。
- ・この到着前のFAX送信の比率を現行の3割から例えば6割にすることで、荷札の作成にかかる時間(現状約30分)の短縮が期待でき、その分、手待ち時間の短縮につながるものと考えられる。大卸側から出荷者への更なる協力要請と出荷者の一層の協力が望まれる。

#### (2) 荷役設備の改良

・現在、札幌市場で使用されている荷役設備のネコ車は、取り回しの良さなど優れた点がある一方で、積載効率や 安全面等で、他の市場等で利用されている現代的な台車やターレットなどへの変更が効果を持つのではないかと 考えられる。

## ●中継貨物の輸送効率化への対応

- ・現在の水産物の商取引では、札幌市場以外に道外向け商品等を積み合せて運ぶ中継貨物のケースが少なくなく、 この貨物を中継施設に卸す必要がある。現状ではこの中継施設が、札幌市場から離れた場所にあるため、主に横 持ちのための時間等を要している。
- ・この商取引を根本的に変更することや、発地側で中継貨物と市場向け貨物を積み替えることなどは、現実的に難しいと考えられることから、札幌市場の隣接地等に中継貨物のための作業スペースを設けることができれば、多くの運送事業者及び発・着荷主企業ともに、輸送の効率化による時間の有効利用ができ、結果としてドライバーの拘束時間の短縮につながるものと考えられる。

# ●札幌中央卸売市場に対する施設改善の要請(廃道における上屋等の設置による荷受けスペースの拡大に対して)

- ・札幌中央卸売市場の水産棟内の施設が狭隘であるために、トラックが集中する深夜時間以降は、水産棟内で荷受 作業が行えず、廃道等の外部を利用し、ネコ車で運ぶことを余儀なくされている。
- ・この状況では、荷受作業に時間を要することのみならず、トラックが集中する深夜時間に約1時間の手待ち時間 の発生要因ともなっているとみられる。
- ・また廃道での荷卸し作業は、屋根もない屋外での作業となっており、風雪の中での作業となれば、その労働環境 は厳しいものとなっている。
- ・ついては、根本的には水産棟の拡大が望まれるが、それが難しいとするならば、現在も利用している廃道を更に 効率的に利用できるように、上屋の設置、廃道側の壁に通路の増設などが考えられる。
- ・これらによって、荷役作業の効率向上と手待ち時間の短縮が期待でき、その分、ドライバーの拘束時間の短縮に つながるものと考えられる。
- ・ついては、水産物輸送の関係者、各業界団体等を通じて、札幌中央卸売市場に対する施設改善について、一層の 要請を行うこと等の検討が望まれる。

## ●その他(契約の書面化の推進)

・前述の「発荷主からの事前出荷情報(積荷内訳の事前 F A X )」は、現在、国土交通省にて指導されている「契約の書面化」の一つである。現状、この情報の事前 F A X は3 割に過ぎず、書面化が進んでいないとも言える。

- ・書面化されていない取引 (例えば漁港や市場での待機時間の常態化、延着時の罰金や買い取り契約など) については、荷主勧告の対象ともなることが考えられる。
- ・水産物の輸送は、水揚げの状況をはじめとする多くの要因に左右されるスポット的な特性が強いとはいえ、適切 に契約の書面化を推進することが望まれる。

# 【参考】「トラック運送業における書面化ガイドライン」に定める必要記載事項

- 1) 運送委託者/受託者名、連絡先等
- 2)委託日、受託日
- 3) 運送日時(積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所)
- 4) 運送品の概要、車種、台数
- 5) 運賃、燃料サーチャージ
- 6) 附带業務内容
- 7) 有料道路利用料、附帯業務料その他
- 8) 支払方法、支払期日

以上