

北海道パイロット事業における改善検討結果 報告書

1 北海道パイロット事業における事業者構成と検討会等の実施概要

(1) 北海道パイロット事業検討会の構成

北海道パイロット事業の対象は、道東地区と道南地区から札幌市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、札幌市中央卸売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、札幌市中央卸売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、札幌市中央卸売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、同地区から札幌市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、大型冷蔵車で片道約400kmある札幌市中央卸売市場等まで輸送するものである。

《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から巡回集荷した水産物（加工品を含む）を、大型冷蔵車で札幌市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するものであり、札幌市中央卸売市場までは片道約200km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市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、29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30分から相対取引が、午前5時15分からセリが、それぞれ開始される。

【卸売市場荷受作業（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、札幌市中央卸売市場では、総合物流業者系列の2社が「入荷」等を担当している。

（2）北海道パイロット事業検討会等の実施概要

A. 第1回検討会 平成28年7月5日（火）北海道トラック協会会議室にて開催

第1回検討会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、自社（元請運送事業者・下請運送事業者）におけるトラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配付した。

B. 第1回事業所訪問

- ①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、札幌市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。
- ②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。
- ③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。

C. 第2回検討会 平成28年12月13日（火）北海道トラック協会会議室にて開催

第2回検討会では、トラック運転者の労働時間の短縮という観点から、さらに労働時間の短縮につながる改善策はないか、各社が一体となって検討した。

D. 第2回事業所訪問

- ①平成29年2月28日（火）、北海道トラック協会とアドバイザーで共同荷受作業会社2社を訪問し、現状の取り組み状況等を把握した。
- ②平成29年2月28日（火）、北海道トラック協会とアドバイザーで札幌市の市場担当者を訪問し、情報収集および意見交換を行った。

E. 第3回検討会 平成29年3月9日（木）北海道トラック協会会議室にて開催

第3回検討会では、それまでの経過について今次パイロット事業の参加4者で確認するとともに、運転者の労働時間の短縮効果について、評価を行った。

図1 札幌市中央卸売市場パンフレット(平成28年版)

札幌市中央卸売市場ってどんなところ?

野菜が余の生鮮食品、産地から届く大量の多種多様な魚や野菜を受け入れ、公正な取引で消費者のもとへ送り出す卸売市場が、安心供給力を発揮してきました。道内の拠点市場として、札幌圏など約230万人の食を支えるとともに、北海道という大きな生産地の市場として全国に供給する重要な役割を担っています。

1956年、全国で17項目に分類された品目として札幌市場は、12月に札幌、北海道内に支店市場の整備を進め、札幌市場は約13ヶ所・4.4km²、札幌中央卸売市場の整備を進め、札幌市場を拡大して、全国を放射しています。

市場の流れ

市場ではいろんな人が働いている



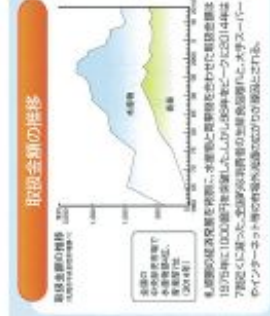
セリ売りの役割は、市場で生産された農産物を公平に取引し、消費者に届けることです。また、市場では、生産者と消費者の間で、情報の交換が行われ、市場は、生産者と消費者の間で、情報の交換が行われます。

セリ売りの役割は、市場で生産された農産物を公平に取引し、消費者に届けることです。また、市場では、生産者と消費者の間で、情報の交換が行われ、市場は、生産者と消費者の間で、情報の交換が行われます。

市場で働く人たち

ここでは一日およそ3,000～3,500人の人たちが働いています。

もっと詳しく! 市場のDATA



品目	数量	取扱額	取扱単価
野菜	1,200	1,200,000	1,000
果物	500	500,000	1,000
水産物	300	300,000	1,000
畜産物	200	200,000	1,000
その他	100	100,000	1,000
合計	2,300	2,300,000	1,000

2 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 400 km）。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、札幌市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市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、札幌市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、札幌市中央卸売市場で荷卸し後、夕方まで休憩を取ってから、返路貨物を積んで道東に戻るといって 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

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、社内のお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、札幌市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、札幌市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、道外向けと札幌市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、帰り便として札幌市中央卸売市場に輸送している(札幌市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、札幌市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

幌市中央卸売市場向けの大型車両を運行する。

- ⑩札幌市中央卸売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 日頃まで伸ばしている。
- ⑪札幌市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）。
- ⑫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。
- ⑬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。
- ⑭3 名いたドライバーの 1 名が辞めて、代わりに募集しているが、応募がない。
- ⑮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。
- ⑯札幌市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) 札幌市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、札幌市中央卸売市場の
水産棟における水産物流通の実態を把握した。

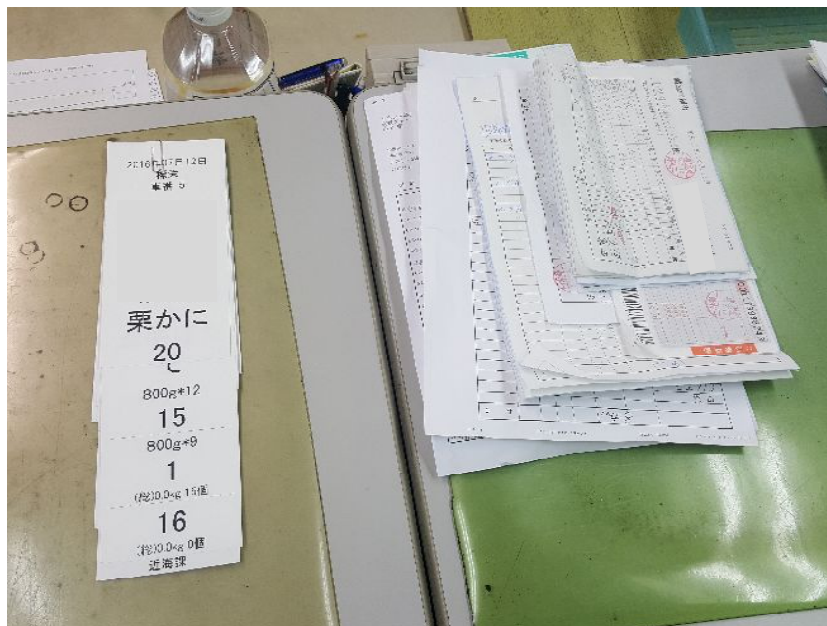
1) 水産棟における水産物流通の実態

- 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 鮮魚入荷受付簿

No.	産地	運送会社	漁業団	到着時刻	作業開始時刻	作業終了時刻	品名	重量	担当者
61	苫小牧			1:12	1:20	1:30	アヒ	100	山本
62	苫小牧			1:12	1:20	1:30	アヒ	100	山本
63	苫小牧			1:12	1:20	1:30	アヒ	100	山本
64	苫小牧			1:20	1:30	1:40	アヒ	100	山本
65	苫小牧			1:30	1:40	1:50	アヒ	100	山本
66	苫小牧			1:40	1:50	2:00	アヒ	100	山本
67	苫小牧			1:50	2:00	2:10	アヒ	100	山本
68				1:20	1:30	1:40	アヒ	100	山本
69							アヒ	100	山本
70							アヒ	100	山本
71							アヒ	100	山本
72							アヒ	100	山本
73							アヒ	100	山本
74							アヒ	100	山本
75							アヒ	100	山本
76							アヒ	100	山本
77							アヒ	100	山本
78							アヒ	100	山本
79							アヒ	100	山本
80							アヒ	100	山本

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）～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札幌市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、札幌市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市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、荷台上的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「ぎょれん」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、札幌市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。

写真 早い時間帯の水産棟内の様子（水産棟内に駐車して荷卸し作業が可能）



図2 札幌市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、卸売業者からの要望で、廃道側の壁に通路を設置してもらった。
- 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な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。
- ⑪相対取引開始の時刻である午前3時30分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。
- ⑫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。

写真 荷卸し作業用のネコ車



写真 廃道側に設けられた通路



2) 荷役作業会社からみた水産物流通の実態

- ①札幌市中央卸売市場、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、トラックの駐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、札幌市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～札幌市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、21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。

3 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・課題について

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・課題は、以下のとおりである。

(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、札幌市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った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、札幌市中央卸売市場で荷卸し後、夕方まで休憩を取ってから、返路貨物を積んで道東に戻るといった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、札幌市中央卸売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）

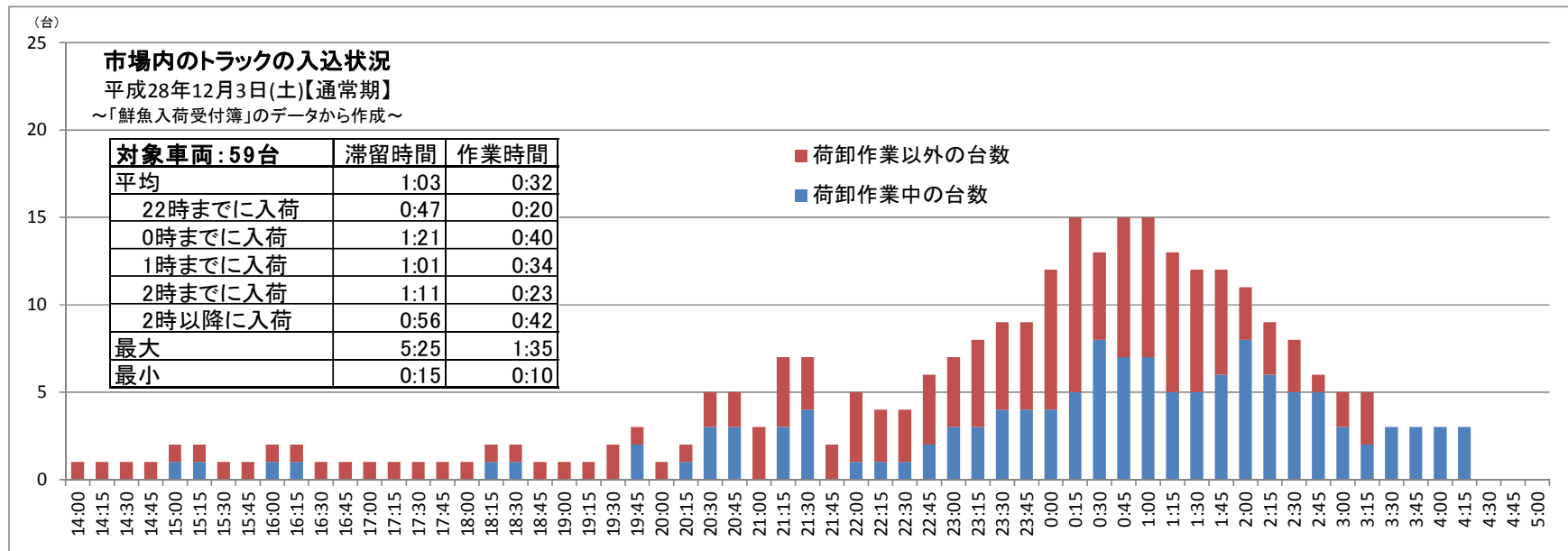
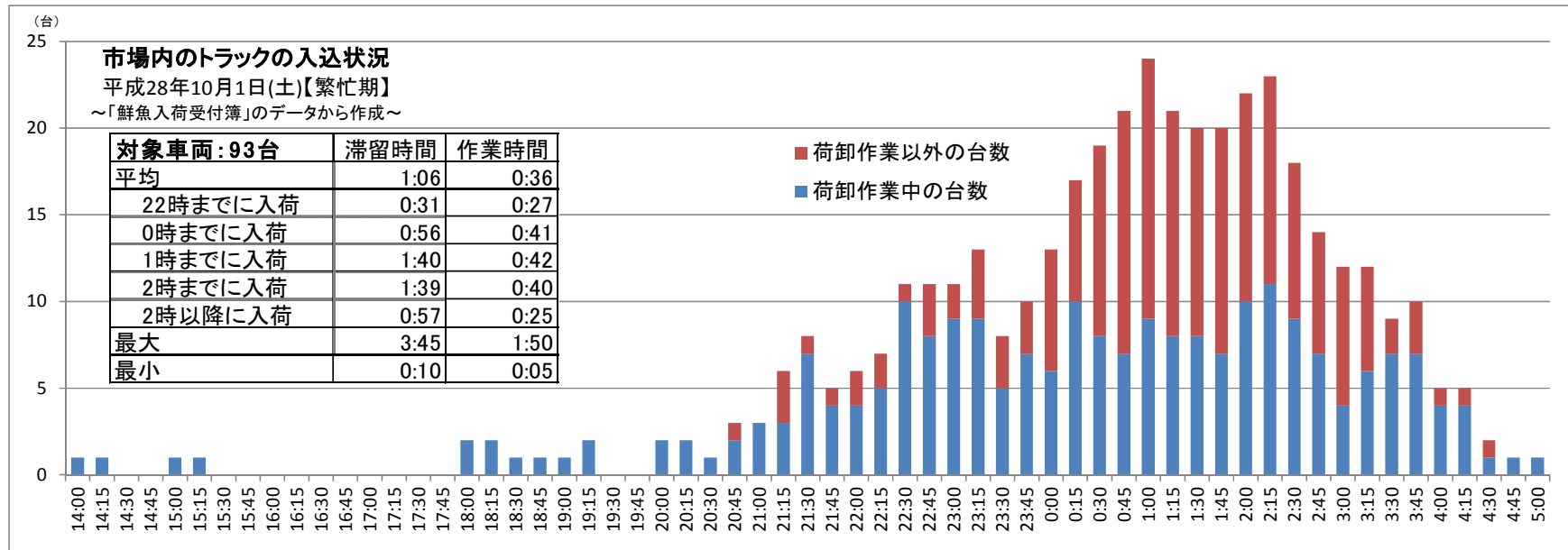
※「鮮魚入荷受付簿」のデータから、トラックの入所時間、作業開始・終了時間について、
「繁忙期（10月1日（土）」と「通常期（12月3日（土）」を比較して検証した。

- ・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30~40分程度であるため、0時~2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約1時間、順番待ちの手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。

図3 札幌市中央卸売市場内のトラックの入れ込み状況



(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、出航できず水揚げがあり、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への遵守が難しくなる現場が少なくない。

4 本パイロット事業で対象とした「水産物輸送」における改善の方向性について

本パイロット事業で対象とした「水産物輸送」における改善の方向性について、以下の項目を提案した。

なお、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」、「札幌市中央卸売市場における施設改善」が考えられる。

（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 2015 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、札幌市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、札幌市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。

(3) 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、札幌市中央卸売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ーなどへの変更が効果を持つのではないかと考えられる。

(4) 札幌市中央卸売市場における施設改善

①市場内あるいは隣接地等における中継貨物スペースの確保

- ・現在の水産物の商取引では、札幌市中央卸売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、札幌市中央卸売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、市場内あるいは隣接地等に、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・着荷主企業とともに、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。

②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

- ・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

などが望まれる。

- 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。

(5) 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FAX）」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FAX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) 附帯業務内容
- 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

5 本パイロット事業で対象とした「水産物輸送」における改善の取り組みについて

(1) 水産物輸送事業者への要請

- ・平成 29 年 1 月 30 日付けで、卸売市場共同荷受作業会社 2 社と北海道トラック協会の連名にて、札幌市中央卸売市場に水産物を輸送するトラック運送事業者宛てに、今次パイロット事業の主旨並びに、以下を内容とする要請文書（別添）を発出した。
 - 1) 運送状（送り状）を事前に F A X する
 - 2) 受付が 0 時から 2 時に集中するため、比較的近郊からの車両は、早めに到着する
 - 3) 荷卸しは受付順であるが、受付後に中継等で車列を離れた場合は、車列に戻った時が受付の順番になる
- ・平成 29 年 2 月 28 日（火）に、北海道トラック協会とアドバイザーで共同荷受作業会社 2 社を訪問し、要請文書送付後、約 1 か月の状況をヒアリングした。同時期は、閑散期で取扱貨物・車両ともピークの半分以下の状況であるが、徐々に事前 F A X 送信が増えているとのことであった。その実績は、以下の通りである。
 - 1) 2 月上旬～下旬までの F A X 受信件数は、1 日あたり約 20 件。
 - 2) 要請文書送付前と比較すると F A X 受信件数は、1 日あたり約 5 枚増。
 - 3) 要請文書を送付していない場合の F A X 受信件数は約 15 件と想定。従前の F A X 受信の割合が約 30%であったことから、1 日あたりの到着台数は、50 台と換算。従って、**F A X 受信の割合は、事前事後で約 30%から約 40%と 10%向上した。**
 - 4) つまり、**従前に比べ 10%の車両（ドライバー）が、荷札の作成のために要する手待ち時間である約 30 分が短縮**できているとみることができる。

平成29年1月30日

水産物輸送事業者 様

株式会社

株式会社

公益社団法人北海道トラック協会

札幌市中央卸売市場における運転者の労働時間（手待ち時間）短縮に
向けた送り状FAX送信のお願いについて

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は水産物輸送に関してご尽力を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、平成27年7月にトラック輸送事業者、荷主、行政等の関係者が一堂に会し、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働を抑制するため「北海道トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を立上げ、協議を重ねて来ました。平成28年度はトラック運転者の長時間労働等の改善に向け、発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員としたパイロット事業（実証実験）を札幌市中央卸売市場（水産物関係）で実施しております。

当市場では運転者が持参した送り状（積荷明細）で荷札を発行しており、荷卸し業務の効率化のため、出荷者へ送り状をFAXするようお願いもしておりますが、約3割にとどまっている状況です。

つきましては、当市場内での運転者の手待ち時間削減のため、送り状（荷積明細）を到着前にFAXして頂くよう、また到着時刻等も含めて下記のとおりお願い申し上げます。

記

(1) 運送状（送り状）を事前にFAXして頂くようお願い致します。

① 必要な情報として、積載商品の明細及び札幌市場への到着予定時刻、運転者様の氏名・連絡先になります。（個人情報のため弊社で厳重取扱）

② 送り状については、車両に積載されている積荷の内容のわかる明細を持参願います。

（2台または3台で1枚の送り状では、どの商品が積載されているか分からないため荷卸効率が非常に悪くなっているのが現状です。）

FAX送信先：

（水産荷受所あて）

(2) 受付は0時から2時に集中するため、比較的近郊からの車両はそれを避けて、早めの時間帯に受付し、荷卸しができるよう市場に入って下さい。

(3) 荷卸しは受付順になりますが、受付後中継等で車列を離れた場合は元の順番ではなく、戻ってきた時が受付の順番になります。

また、市場内及び周辺地域においては、これまでもタバコ等のポイ捨て禁止やアイドリングストップにご協力頂いておりますが、今後とも運転者の方々に一層の徹底方をお願い申し上げます。

(2) 市場関係者による荷卸し作業改善の取り組み

- ・札幌市中央卸売市場の開設者（札幌市）においては、同市場内の施設の改善など、各種の検討、取組がなされている。その中で荷卸しの効率化が検討課題として挙げられており、その一つの方策として、水産棟内のレイアウトの変更が3月20日に行われる予定となっている。
- ・開設者（札幌市）によれば、新しい荷卸し体制の効果については、閑散期～繁忙期を通じ今後1年間ウォッチしていく考えである。
- ・3月20日以降の新しい荷卸し体制が円滑かつ効率的に進むよう、水産物輸送事業者も協力するとともに、市場側での取り組み成果についてウォッチしつつ、事業側としての要望や提案を反映していくことが必要である。

6 本パイロット事業で対象とした「水産物輸送」における改善の取り組みと成果について

(1) 今回の対象事業の特性

- ①今回、パイロット事業の対象とした輸送は、水産物の輸送という、「市民生活を支えるべく安定供給が不可欠である」「鮮度・品質が重視される」「到着時間が『セリ』で決まっている」「天候・季節等により波動が大きい」という特徴のある輸送であり、また、札幌市中央卸売市場（他の地方卸売市場立ち寄りも含む）向けと道外向けの中継貨物を共載して、札幌市中央卸売市場のセリ時間と、道外向けのフェリー出発時間の両方に制約された厳しい輸送であり、使用するトラックも冷蔵・冷凍車に限られる。
- ②また、今回のパイロット事業における出発地である、道東から札幌市までは約400km、道南から札幌市までは約200kmの中距離であり、対象としたケースでは、主に、
 - 1) 出発地で出荷業者を前日巡回して積込み（一部、出荷業者が持込み）
 - 2) 前日夕刻～夜間に営業所を出発
 - 3) 一部で途中の地方卸売市場に荷卸し後、札幌市内（道東発）・苫小牧市内（道南発）の中継貨物拠点で、道外向けを荷卸し
 - 4) その後、札幌市中央卸売市場に到着、荷受会社で受付
 - 5) 荷受会社でラベル発行後、荷卸し場所（早い時間帯は水産棟内、遅い時間帯は水産棟内では卸せないのので、廃道部分＝屋外）に移動
 - 6) 運転者は荷室から積み荷を車側に引き出すと、荷役会社がネコ車（一部パレット積みはフォークリフト）で卸して、水産棟内に横持移動
 - 7) 運転者は荷卸し終了後、荷受会社受付で終了報告（以降は、各社の運行計画により異なる）という運行パターンであり、一部で休息期間が不足する等、改善基準を超えるような運行が見られた。

(2) 今回の取り組みによる成果

- ①上記のような貨物特性・時間特性・作業特性等、従来、この種の「市場向け輸送」については、拘束時間の長時間化は止むを得ないこととされていたが、今回は、コンプライアンスや安全を重視する各輸送事業者の意向もあり、改善基準を順守して運転者の拘束時間を短縮化するため、各輸送事業者の運行の見直しや、荷卸しの待機時間の短縮に取り組んだものである。
- ②そのため、出発地（産地）側・到着地（市場）側の双方で、作業実態を把握したうえで、運行時間・荷卸し時間の短縮に取り組んだのが、今回のパイロット事業である。
- ③その成果については、以下のとおりである。

【道東地区からの運行の見直し】

- 1) 従来、道東～札幌市の往復運行については、返路貨物がない（復路は空荷）2日運行であり、途中の休息期間が確保できず、最大16時間の拘束時間をオーバーする例があった。
- 2) そこで、札幌発道東向けの返路貨物（雑貨）を確保することにより、3日運行に変更し、休息期間が確保できるように改善した。

【道南地区からの運行の見直し】

- 1) 道南～苫小牧市～札幌市の運行については、1日運行であり、改善基準を逸脱するような運行はない。これは、パイロット事業取り組み以前（2015年当時）には改善基準を逸脱するような事例もあったが、2015年12月の繁忙期に輸送事業者から出荷業者に対して、「改善基準遵守の必要性による出荷締め切り時間の設定」について文書で要請し、出荷業者側も了解して協力したことが、大きな成果として挙げられる。

【荷受会社あてに積荷明細を事前にFAXで送信】

- 1) 道内各地から到着したトラックの札幌市中央卸売市場での荷卸しは、前記のように、品目（魚種・等級・サイズ）と取扱大卸業者ごとに仕分け卸ししなければならず、そのための仕分ラベル発行が必要である。
- 2) 従来は、トラックが荷受会社受付で、受付時に積荷明細（伝票）を提出し、荷受会社が手作業で仕分ラベルを印刷・発行するのに、1台当たり約30分を要し、それが運転者の待機時間となっていた。
- 3) それを、水産物輸送事業者から事前（輸送中）に、FAXで積荷明細を荷受会社へ送信することにより、仕分けラベルが事前発行されて、トラック到着時にすぐ運転者に仕分けラベルが渡され、荷卸し場所に移動できるよう改善された。
- 4) しかし、事前FAX送信率は30%と低く、未だに7割の運転者が仕分けラベル作成待ち（約30分）の待機を余儀なくされている。
- 5) そこで、前述の通り、1月30日付で荷受会社2社（今次パイロット事業にも参加）と

北海道トラック協会の連名で、前述の「事前FAX送信のお願い」文書を改めて、水産物輸送事業者に配布した。

- 6) 2月末での荷受会社ヒアリングでは、「送信率が徐々に上昇している」と改善状況が見られた。FAX受信の割合は、事前事後で約30%から約40%と10%向上している。従って、従前に比べ10%の車両（ドライバー）が、荷札の作成のために要する手待ち時間である約30分が短縮できているとみることができる。

【札幌市中央卸売市場側での水産棟内における荷卸し時間の延長】（3月20日夜以降）

- 1) パイロット事業参加者から強く希望のあった、札幌市中央卸売市場の荷役設備・施設（廃道部分への屋根の設置等）については、前述のように、この3月20日夜から水産棟内で荷卸し時間の拡大（2時締切→3時30分締切）が実施されることになった。
- 2) このことにより、前述のように、「廃道から水産棟内へのネコ車による横持作業が不要となり、荷卸し効率が高まる」「屋外作業という労働環境が改善され、水産物の品質も確保できる」、ひいては、「トラックの荷卸し時間が短縮され、運転者の拘束時間の削減に結び付く」ことが期待される。

このように、各工程を見直して、出荷業者側・輸送事業者側・荷受業者側が時間削減に取り組み総和が、運転者の労働時間の短縮に結び付くものと思われる。

- ④これらの成果の要因は、発着地とも、荷主である出荷業者・荷受業者が改善の取り組みに積極的であったことが大きい。特に、到着地では、前述したように多くの関係事業者があり、その調整・協議を進めながら水産棟内での荷卸し時間の拡大を推進した大卸業者のリーダーシップにより、運転者の待機時間・荷役時間の短縮に成果が出ることを期待する。
- ⑤今回の取り組みは、同じような貨物特性・作業特性のために、運転者の労働時間短縮に取り組みかねている他の中央卸売市場・地方卸売市場等にも、大いに参考になるとと思われる。

7 本パイロット事業で対象とした「水産物輸送」における今後の課題について

(1) 今後の課題

今回のパイロット事業における今後の課題を、以下に整理する。

①出発側の出荷締切り時間設定の拡大

今回のパイロット事業では、道南地域での出荷締切り時間の設定が大きな成果を挙げていることが、輸送事業者から報告された。

出荷時間が延びて（遅くなって）、「市場のセリ」「フェリーの出発時間」という到着時間に遅れないよう、輸送事業者には大きな負担となっており、最高速度違反や連続運転時間違反と

隣り合わせの状況もあった。

それを、「改善基準告示の遵守（コンプライアンス）」を基本に、出荷業者に対して出荷締め切り時間を設定することは、輸送事業者とすれば、ともすれば発荷主を失う（取引を打ち切られるかも知れない）というリスクを抱えた、大きな決断であったと思われるが、発荷主である水産物出荷業者の理解と協力を得て実施した。

このことは、道南という地域特性（漁獲品目や、鮮魚・加工品の出荷比率、札幌向け・道外向けの出荷比率等）にもよるが、道北・道東等の比較的長い距離を輸送する輸送事業者にとっても、大きなヒントになると考えられる。

②輸送事業者から荷受会社への事前FAXの送信

前述の札幌市中央卸売市場に卸す水産物については、仕分ラベル発行が必要であり、前述のように、到着台数で約3割の貨物については、積荷明細が事前にFAXで荷受会社に送信されており、市場到着時に仕分けラベルが事前発行されて、そのまま、荷卸し場に直行して荷卸しが可能となる。しかし、事前に積荷明細をFAX送信しない7割の車両は、仕分けラベル作成待ち（約30分）の待機を余儀なくされている。

そこで、前述の通り、1月30日付で荷受会社2社（今次パイロット事業にも参加）と北海道トラック協会の連名で、前述の「事前FAX送信のお願い」文書を改めて、水産物輸送事業者に配布し、2月末での荷受会社ヒアリングでは、「送信率が徐々に上昇している」と改善状況が見られた。

今後は、事前に積荷明細が事前にFAXで送信されない輸送事業者について、個々に原因・理由を把握するとともに、北海道トラック協会（水産部会）と荷受会社間で送信様式の簡素化、取扱方法の改善や周知等を図ることが必要である。

③札幌市中央卸売市場側での水産棟内における荷卸し時間の延長（3月20日夜以降）

この取り組みは、今回のパイロット事業とは別に、市場関係者の検討により、スタートするものである。

3月20日実施以降、上記①、②の取り組みとの連携により、到着後の待機時間・荷卸し時間が短縮でき、運転者や荷役会社の作業者の労働環境の改善、水産物の鮮度・品質保持等にも大きな成果が期待される。

今後は、北海道トラック協会（水産部会）、市場の関係業者、市場開設者での施設の改善等に関する協議、検討が望まれる。

④市場内あるいは隣接地等における中継貨物スペースの確保

今回のパイロット事業では、札幌市中央卸売市場以外に道外向け商品等を積み合せて運ぶ中継貨物を卸すための中継施設を、札幌市中央卸売市場内あるいは隣接地等に設けることについては、具体的な候補地等を絞り込むには至らなかった。

現在の中継施設は、各事業者により設置されており、その多くが札幌市中央卸売市場から離

れた場所にあり、主に横持ちのための時間等を要している。先の提案のとおり、中継施設を札幌市中央卸売市場内あるいは隣接地等に設けることにより、多くの運送事業者及び発・着荷主企業ともに、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ため、引き続き、水産物輸送の関係者が一体となり、具現化に向けた検討を続けていくことが望まれる。

(2) 今回のパイロット事業以外のトラック輸送への展開

今回のパイロット事業対象以外にも、道内各地の漁港（生産地市場）から、札幌市中央卸売市場・地方卸売市場、さらには道外への水産物輸送があり、その多くは今回のパイロット事業で対象としたような問題点が共通するものと思われる。

さらには、中央卸売市場・地方卸売市場では農産物も取り扱っており、同様の問題は、水産物輸送だけでなく農産物輸送にもあると思われる。

今回のパイロット事業での改善取り組みを参考事例として、他のトラック輸送にも活用・展開できるよう、情報提供や協力依頼を行なっていくことが期待される。

以上