「物流の2024年問題」にみる農産物物流で置き去りにされている落とし穴
～ドライバーに蓄積する専門的なナレッジ消失の危機～

吉間 めぐみ
公益財団法人流通経済研所 上席研究員

アブストラクト：
いわゆる「物流の2024年問題」は農産物物流に大きな影響を与える。不足する輸送能力は３割といわれ、荷主から配送先まで軒並み物流効率化を謳い始めた。様々な物流効率化を実施していくべきであるが、きわめて重要な盲点が見落とされがちだ。それは農産物物流を担うドライバーのナレッジである。現状ではナレッジは明文化されておらず、ドライバーの頭の中にしかない。ドライバーの高齢化と併せてこのままでは貴重なナレッジが消滅する。本稿では、ナレッジが必要な理由について、農産物物流を難しくしている要因として挙げられる①農産物特有の事情、②輸送に関する事情、③荷主の事情、④配送先の事情、⑤その他の５つから整理した。結論として、ナレッジをシェアできる体制ができれば、農産物輸送を敬遠するドライバーも減り、今後のドライバー不足解消につながる可能性があるのではないかと考える。

キーワード：農産物物流、物流の2024年問題、働き方改革2024、物流効率化、ドライバー、ナレッジ

1 はじめに

2023年に入ってようやく2024年４月の物流に関する一連の法制度改正により発生する「物流の2024年問題」について、重い腰を上げて対応する事業者や、報道するメディアが出始めた。この問題は、特に農産物物流にとって大きな影響を及ぼすと想定されており、民間のシンクタンクによれば、業界別の不足能力は農産・水産品出荷団体が32.5％で最多といわれている。青果物輸送は長距離輸送となる遠方に産地が多く、またトラックでの輸送が圧倒的に多い。ドライバーは集荷場や卸売市場での荷待ち、荷下ろし時間も長く、荷役も担っており、負担が大きいにもかかわらず、対価が見合わないと撤退する輸送業者も出てきている。つまり、国内の農業産地は販売拡大戦略を描く上で、輸送力を確保することがセットとなっており、切り離した議論はできないのが実態である。

今年に入って、パレットやフレコンで物流を効率化する、また貨車やフェリーを使ったモーダルシフトを活用して物流の2024年問題に対応する、というような声が聞かれるようになったものの、依然ドライバー不足についてはなかなか解決の兆しが見えてこない。物流業界全体での業界イメージの向上や働きやすさといった環境を整備していく必要がある一方で、ドライバーの働く時間の上限を決められ、働きたくても働けない、つまり稼ぎたいドライバーが稼げない業界になることも魅力度をマイナスしている要素となっている。ただ、ここまではどこかのレポートや記事、

有識者、メディアも発信していることであるが、非常に重要なことを置き去りにしていないだろうか。

私が、全国各地の農産物の物流状況の現場を見てきて感じていること、それは特に農産物特有の状況になるが、「ドライバー個人に専門的なナレッジが蓄積されており、それが明文化されていない現状があること」である。これを軽視することは、直近ではなく、おそらく今から５年～10年後または20年後に農産物物流に携わる者が確実に陥る落とし穴になると想定しており、今からその対策、つまり明文化への対応を実施していくことが必要だと認識している。

そこで本稿では、特に農産物の物流において、ドライバーの専門的なナレッジの明文化がなぜ必要なのかについて、実態とともにポイントをまとめる。またこの課題については、物流会社のみの課題ではなく、モノが運べなくなると困る荷主への提言も含めてまとめる。

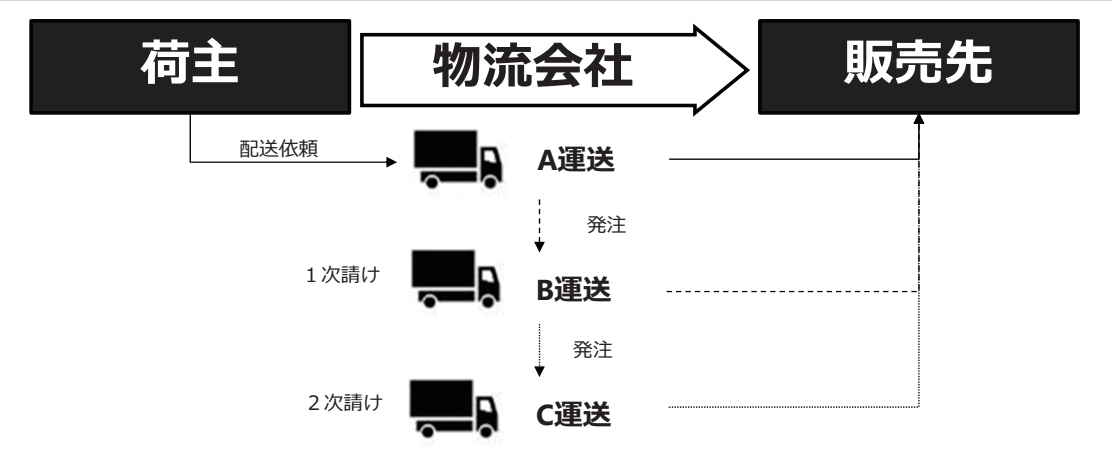
2　物流会社への委託構造

農産物の荷主の多くは、年間契約等をした提携物流会社を１社以上保持していることが多く、荷主はその物流会社に配送依頼をかけ、販売先へ農産物を送る。もちろんイレギュラーな事象が発生した場合は、年間契約をしていない物流会社や宅急便を使うこともある。物流会社は、地域に根付いたトラック会社や全国規模の物流企業など様々ではあるが、多くの場合、荷主から依頼を受けた物流会社には階層がある。**図表１**にある通り、元請け（提携物流会社）となるＡ運送があり、そのＡ運送が実際に運んでいるケースもあるが、多くは１次請けのＢ運送や、２次請けのＣ運送に依頼をし、実際の輸送を担っている。２次請け以上の階層も存在し、多重下請構造にあるのが実態である。多重下請構造は農産物に限った話ではなく、物流業界全体での傾向であるといわれている。

図表１のような構造で輸送の依頼がかかるが、例えばＡ運送からＢ運送に依頼したものの他の輸送で手一杯のため、Ｃ運送に依頼することがある。農産物の場合、元請けのＡ運送から依頼を受けたＢ運送が、○○方面行は自社（つまりＢ運送）で配送し、△△市場行はＣ運送に依頼する、というような棲み分けがされている場合も多い。つまり、この構造

図表１

農産物輸送の物流委託構造



からいえることは、荷主は実際にどの物流会社がどのように運んでいるのかといった詳細を把握していない、あるいは把握できないケースが多いことに加え、輸送方面などで物流会社を棲み分けていると、実際に輸送している物流会社にのみ、当該エリアの情報やナレッジが蓄積されていく、ということである。図表１にあるＡ運送が、実際には運送していない場合、荷主と契約しているのはＡ運送だが、実際の現場の状況や指定された配送先へのノウハウなどは蓄積されていない、つまり知らない可能性がある。

3 ドライバーの年齢構成

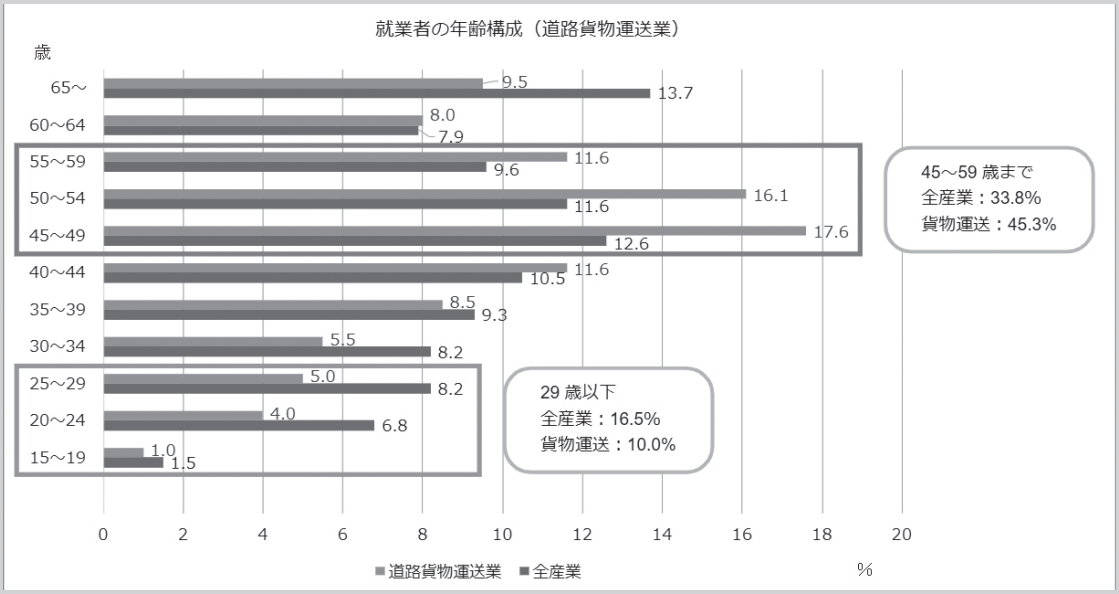
道路貨物運送業の就業者年齢構成を**図表２**に示している。こちらは総務省の労働力調査（令和３年）のデータから厚生労働省が作成しているグラフであり、トラックドライバー以外の従業員の人数も含まれている。ただし従業員の多くがドライバーだと仮定した場合、図表２からは主たる労働層と想定できる20歳から60歳の幅で見ると、高齢化が進んでいるといえる。29歳以下の構成では全産業が16.5％に対して貨物運送は10.0％、つまり若い層のドライバーが少ない。一方、45～59歳までの年齢層で見れば、全産業が33.8％に対して、貨物運送は45.3％と高い数値になっており、全産業に比べると、高齢化が進んでいるといえる。

上記の年齢構成から見れば、早ければ10年後、また確実に20年後、30年後に今の若い世代が中核を担う頃にはドライバー不足が顕著になり、モノが運べなくなる時代がくるのは明らかだといえる。

特に農産物のドライバーについては、私が全国各地を訪問し、現場を見る限り、地域によっては若手ドライバーが充実している事業者もあるが、人手が足りているということはなく、若手のドライバーが主体であってもドライバー全体の人数が足りていない、という

図表2

道路貨物運送業の就業者の年齢構成（令和3年度）



出所：厚生労働省ウェブサイト「統計からみる運転者の仕事」

のが現状だと認識している。また、最近の若手ドライバーの傾向として、長距離で宿泊を伴うような運送よりも、毎日自宅に帰ることが可能な運送、つまり近距離を望むという話をよく聞く。それらを踏まえ、総合的に考えると、おそらく昔からトラックドライバーをしている現在50～70歳代の健康的で元気なドライバーが「昔はもっと稼げていたのに」といいながら、長距離を担当しているケースが多いのではないだろうか。

4 ドライバーへの教育

[1] 業界全体におけるドライバー教育の実態

全日本トラック協会では、安全や環境に関する情報のみならず、様々な観点での情報をウェブサイトで多く掲示している。その中に、「人材の確保・育成」というページもあり、インターンシップの促進や女性ドライバーの採用成功事例集など、人材確保に向けた情報などを掲示し、また積極的にセミナーも実施している。さらに経営管理層の人材育成などを目的とした、資格制度を充実させるなど、業界全体での取り組みが行われている。このように物流会社の経営層へのセミナーや資格制度が多い中、一部の組織ではドライバー向けの有償研修やセミナー、DVDや書籍などの提供も実施している。先日話を伺った物流事業者３社にドライバー向けの有償研修などに参加しているかどうか確認したところ、参加した実績はなかった。物流事業者の多くは、中小、零細企業となっており、人材教育の重要性を理解していても、有償のセミナーに人材不足の中でドライバーを研修に出せるほど資金と時間に余裕のある事業者が少ないと想定され、各事業者内でドライバーへの教育を実施しているのが実態であろう。

[2] 農産物輸送ドライバー教育の実態

農産物を輸送する物流事業者では、自社内の教育として、座学での指導を実施している事業者もいるが、多くは座学での指導とOJTでの指導を併用するか、もしくはOJTでの指導のみとなっているケースが多い。つまり、現場での場数を踏んで、成長していくという方法が通常のパターンである。ドライバーが学ぶべきことは現場での知識習得や経験を踏むことで得られることが多く、またOJTで学ぶものこそ、簡単に忘れることのない知識として蓄積されるのだろう。これらのドライバーへの教育に関する情報については、私が現場で物流会社の代表やドライバーへのヒアリングから収集した情報であり、地域や事業者によってはマニュアルをしっかり作り、それをドライバーが活用している事業者もいるかもしれないが、その割合は、少ないと感じている。

[3] 農産物物流ドライバーのナレッジ共有の必要性

農産物を輸送しているドライバーは、入社して間もない新人の時期に、先輩ドライバー等から座学やOJTでノウハウを伝授される。おそらく、そこで基礎的なナレッジをインプットし、経験を積んでいくことで、独自のナレッジを蓄積させていく。農産物を輸送するドライバーに特に多いと感じるのは「属人的なナレッジ」である。詳細は次節で説明するが、たとえベテランドライバーだとしても、農産物を輸送した経験がない場合は、新人ドライバーのように学ばなければならないことが多い。結果的に、農産物の荷主が依頼する物流会社や、その下請事業者も固定化されやすい状況になる。しかしながら、ドライバー不足が叫ばれる中、固定化された物流会社以外の事業者が農産物を運ぶ機会が増えること

を想定すると、一定の標準化やナレッジの公開は必須で、もしそれを実施しなければ、ドライバーが農産物の輸送を敬遠する可能性も高まるだろう。農産物の輸送でミスが生じる可能性が高まり、それゆえ補償や賠償を求められる、または配送先でのノウハウがないと、配送先から指摘を受けることも考えられる。特に最近の傾向として、一度配送先で何らかの指摘を受けると、すぐにドライバーをやめてしまうというような話もよく聞く。つまり、最も重要な課題としていえることは、先輩ドライバーから学ぶノウハウやドライバー自身が積み重ねていった「属人的なナレッジ」が明文化されたものを保持しているドライバーが少ないことである。少なくとも、私が過去にヒアリングしてきたドライバーはノウハウをすべて頭の中に入れており、明文化した紙やデータなどを保持しているドライバーはいなかった。

前節でトラックドライバーの年齢構成を確認したが、現在の50～70歳代の元気なドライバーの数に対して現在の若者の数は圧倒的に少ないことから、将来的にナレッジがすべて後輩に引き継がれていくと考えるのは難しい。今はまだ農産物が運べており、危機感を感じることが難しいかもしれないが、長期的に見て課題になることは明らかである。本来であれば、彼ら先輩が持っているナレッジに対して「残す」などといった対応が求められるべきで、現時点でそれがないことに危機感を抱くべきであると考える。

5 農産物物流になぜナレッジが必要なのか

農産物の輸送は何も資格が必要であるわけではなく、主に経験から培った輸送に関するナレッジを保持していないと難しい。本節では、農産物物流を難しくする要因を５つに分け（**図表３**）、その要因からナレッジの必要性をまとめる。

［1］農産物特有の事情

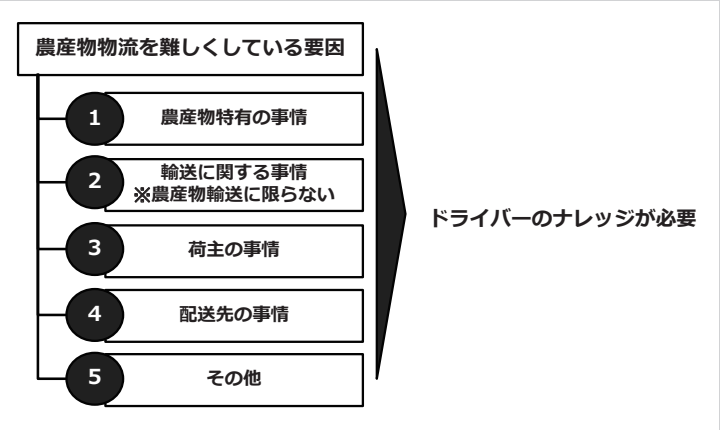
はじめに農産物特有の事情として、以下の４つを挙げる。

❶複雑な等階級による農産物の種類の多さ

農産物の輸送において、多品目であること、その上で地域や事業者特有のそれぞれの等階級が存在し、また品種別の品目などを含める

図表3

ドライバーのナレッジが必要な理由（農産物輸送を難しくしている要因）



と非常に種類が多いことが挙げられる。例えば、同じ出荷団体のトマトでも、品種・等級・階級があり、出荷団体がAで、品種がBで、等級が秀で、階級はA級といった細かい情報によって1つ1つ選果されている。さらに、配送先の指示通りの分け方で荷下ろしする必要があれば、それが分かるようにトラックに積む必要がある。**図表4**の写真から分かる通り、外側に等階級などの詳細が荷下ろしする際に分かるように積んでおり、等階級を分けてパレットに分けて積んでいる。

そもそも、一大産地であっても、上記のような等階級は存在し、10トン車すべてトマトが積まれていても、品種ごと等階級ごとの仕分け、積み込みが必要になる。国内の多くの産地は多品目であるが故に、この等階級の仕組みが品目ごとに付随する。また等階級はすべて同じではなく、品目や生産者・生産者団体ごとによって違うため、多くは段ボールなどに記載があるが、それを把握していないと、誤送などの可能性がでてしまう。つまり、ドライバーは自身が運ぶべき品目の種類と確認すべきことを把握している必要がある。またミスがなく、効率的に運ぶノウハウについては属人的なナレッジになっていると想定される。

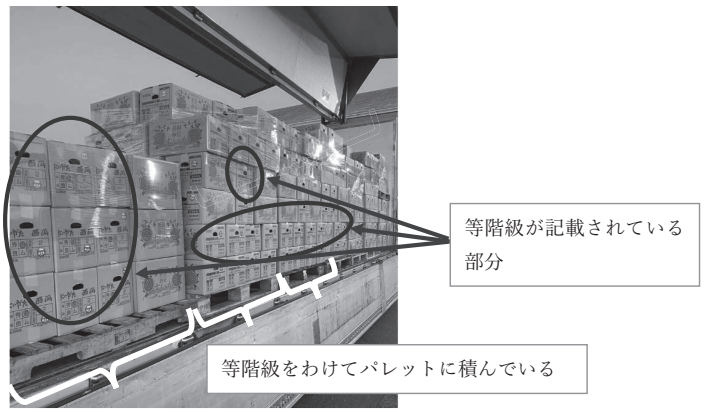
❷多種多様な輸送形態

農産物は1年中同じものを作っている産地は少なく、おおよそ国内全体を南から北に向かって産地リレーをしていくのが通常である。つまり、産地では旬や旬の前後で作る品目や、他の品目などを多数作っているため、1つの都道府県で1つか2つしか農作物を作っていない、という地域は存在しない。つまり、どの地域もドライバーの視点からすれば、運ぶべき品目数が多いのが実態である。

品目数が多いだけではなく、例えばブロッコリー1つにしても、段ボールで運ぶ場合と発砲スチロールで運ぶ場合があり、それは荷主となる集荷場をもつ地域の生産者・生産者団体によって形態が異なる。また他の品目では折り畳みコンテナや鉄コンテナで運ぶ場合もある。その地域のその時期の品目によって、または運ぶ手段によって農産物の輸送形態が変わる。またパレットを使用する、しないというのも荷主や配送先に依拠するものが多く、ドライバーはそれによって対応を変化させる必要がある。つまり、運び方については、ドライバーのナレッジから編み出される方法に

図表4

同じ品目でも等階級ごとに分けてトラックに積んでいる様子



なる。

最近では、農林水産省よりパレット輸送の推進が実施されており、各地でパレット化への対応が求められている。パレットを導入することによって、ドライバーの手荷役軽減、拘束時間の削減に効果があることは明らかであるものの、パレット１つとっても、全国展開には複雑な状況にある。例えば、荷主が積極的にパレット使用を促し、配送先もパレット輸送を歓迎していても、パレット導入により積載率が減少することで物流会社がパレット利用を嫌がるケースや、物流会社として積極的にパレット活用を求めていても、パレットの入手ができず、レンタルパレットとなる場合のコスト分担が明確でない故に、パレット輸送ができないケースもある。つまり、パレット輸送をするかどうかについて、ドライバーは当日荷物を集荷に行かないと分からないケースが多数となっている。

❸梱包形態の強度

❷で記載した通り、輸送当日まで詳細情報が分からないケースが多いが、それに加えて本来は、段ボールの強度などの情報も必要になる。鉄コンテナや折り畳みコンテナは強度が高いことは明らかであるが、段ボールは素材がそれぞれ異なっており、強度まで配慮して作っている生産者や生産者団体は少ない。例えば、取り扱い数量が少ない場合は、配送先の事情でパレットを２段で積んでいるが（**図表５**）、段ボールについては強度の情報がないと２段で載せることができず、ドライバーは積み込み方を変えなければならない。強度がないのであれば、上の方に積む、またはパレットを入れずに積み、荷下ろしの際にパレットに積んで下すなどの対応が求められる。

こういった形態の強度に関するナレッジも実際に輸送を担当するドライバーに属人的に蓄積されているのが実態であるだろう。

図表5

パレットの2段積み

配送先の都合で荷物を仕分けし、パレットごとに積んでいるため、２段になっている

❹農産物の鮮度との闘い

農産物の大きな特徴の１つとして、当然ながら鮮度を重視する荷物が多い。つまり、温度管理が必要な場合（1）や、配送先への時間の制約が強い場合（2）がある。

（1）温度管理が必要な場合

初夏から秋のシーズンを中心に鮮度を維持するため、物流会社は冷蔵車を用意する。庫内の設定温度については、農作物によって温度が違う場合や荷主の要望に応える必要がある。多品目の農産物を混載していれば、どの品目の温度に合わせるべきなのかなどの意思決定に至った情報もドライバーしか持ち合わせていない。もちろん温度設定には、コストがかかるので、ドライバーだけの判断で温度設定を高めにするなどということはできないが、冷蔵車の庫内で冷房が直接吹き付ける部分にその形態の素材が強いものを置くなどという配慮をドライバーがしないと、農産物が

痛むなどの症状を起こしてしまう。加えて、ウィング車での開け閉めが多いと、温度変化の影響でカビや腐りの要因にもなりうるため、こういった配慮が求められることも、現場のドライバーが蓄積しているナレッジの１つである。

（2）配送先への時間の制約が強い場合

多くが量販店などのセンターへの輸送や市場への輸送に時間的制約を求められる。量販店のセンターなどは、パッキングや仕分けなどの作業をした上で、各店舗への配送をする機能を持つため、農産物の輸送に対して、○時までの納品というような制約がつくことが多い。また市場においても、競りの時間帯に間に合うように輸送を求められるため、時間の制約が強くなっている。したがって、ドライバーのナレッジから時間に間に合わせる工夫が組み込まれるか、また明らかに間に合わない場合は荷主に連絡をして間に合わない旨を伝えるなどの判断がなされる。

配送先への時間の制約が強い場合に注力せざるを得ない必要があるため、制約が強くない配送先へも、配送時間の必要性が高いと感じてしまうケースもある。実際には柔軟に対応してくれる配送先もあり、輸送を担当したドライバーが配送先から、「次回から○時まででも構わない」といわれているケースもあり、ドライバーが独自で持ちうる情報になっている。

［2］輸送に関する事情（農産物輸送に限らない）

輸送に関する事情については、農産物輸送に限らないが、配送先までに適切なルートや休憩するサービスエリアのうち、どこのサービスエリアがよいかなどといった情報はドライバーならではの情報となる。適切なルートについても、その時の渋滞事情や天候による事情によって、どのルートでいくべきなのかなど、ドライバーの経験と共に培ったナレッジが十分に発揮されるだろう。また配送先に行くまでに４時間走行して30分の休憩はどのサービスエリアでも差がないが、８時間の休息をとる際には、就寝が伴うため、シャワーが完備されている、ネットが繋がりやすい、駐車場が空いているなどの条件がドライバーによっては必要となる。そうした情報を自分で学んでいく、または先輩ドライバーから伝授してもらい、蓄積していくことでナレッジの１つになる。

このような輸送に役立つ情報については、本来は自社内にとどまらず、トラックドライバー全体で共有できるアプリなどを活用し、その瞬間の情報などがシェアできると望ましいだろう。

［3］荷主の事情

農産物の輸送について、多くのドライバーは荷主のもとへ荷物を集荷に行き、配送先へ輸送するのが通常である。その際に、いつ頃集荷が可能か、自分でパレットへの積みつけが必要なのか、パレットは持参しなくてはならないのかなど、何がどこまで必要なのかについて、荷主の情報が必要になる。また荷主も複数に渡る場合もあり、２カ所以上集荷して回る際には、それぞれの情報がないと、効率的に集荷できない可能性がある。

特に、集荷に行く際に荷物が整っていない状態であることが多い。農産物特有の事情だといえるが、「翌日の天気予報が雨なので、明日の分まで収穫したい」という生産者の要望があると、集荷すべき荷物の準備が整っていないこととなる。その間、待機時間となるため、一気に拘束時間に影響がでる。仮に、このような荷主だと分かっていれば、事前に

連絡をし、何時頃に集荷できるのかを確認し、効率的に集荷に行くことが可能になるだろう。このようなやり方もドライバーのナレッジの１つである。また前項で説明したが、荷物のパレットへの積みつけを誰がどこまでやるのか、については荷主によって異なる部分が多く、それによって自身の拘束時間に影響ができることから、ドライバーの頭の中には、「荷主カルテ」に近い状態のナレッジが蓄積されていると想定される。

また全国各地で、荷主の物流問題に対する意識が低いことも農産物物流を難しくしている大きな要因の１つといえる。依然、物流問題は物流会社だけの問題という捉え方をしている荷主も多く、「物流会社からクレーム等何もいわれていない」という荷主すら存在するのが実態である。荷主と物流会社についてはパワーバランスが存在するため、実際には物流会社からの要望がないわけではないはずである。荷主からの歩み寄りがない限り、農産物物流は改善されることはないだろう。今後この状態が放置され続ければ、歩み寄れない荷主にとっては、ある日突然運びたいものが運べなくなるだけである。荷主にこそ、ドライバーのナレッジを共有してもらわないと、実際にどう運んでいるのか全く把握できず、結果的に販売拡大戦略を描けないことに繋がる。

［4］配送先の事情

配送先の事情として、以下の４つを挙げる。

❶荷物の積み方

先述の通り、配送先の都合に合わせてトラックに荷物を積む必要がある。荷下ろしが遅い順に奥に積む、また荷下ろす際に等階級別に仕分けする必要があるため、荷下ろししやすいように積むなどの対応が必要である（**図表６**）。また冷蔵車の場合は、直接冷気があたる場所においてもよい形態の農産物かどうか、また段ボールの強度なども荷物を積む上での重要な情報となる。一度でも配送したことがある先であれば、ドライバーがその配送先のナレッジを蓄積しているが、配送先の事情が分からない場合は、配送可能なトラックは箱車なのかウィング車なのかなど、手配すべき車両タイプも変わってくる。

図表６

最後に荷下ろしする荷物の積みこみを待つトラック

❷荷物の下し方

配送先での荷下ろしについては、まず荷下ろし場所がどこなのか、例えば、広い市場などであればどこにトラックを停めていいのか、量販店のセンターなどであれば、どのバースに停めてよいのかなどの情報が必要になる。事前におおよその情報が分かれば、当日になって現場で把握するのが通常だと考えられるが、そういった事前情報の有無によって、ドライバーの心持ちも作業効率も変わってくるだろう。また量販店のセンターによっては、帽子着用必須のところがあり、そうした荷下ろし先での必需品についてもドライバーのナレッジの一部であるといえる。

次に、荷下ろし場所が分かった後は、下し

方とマテハンの置き場所に関する情報が必要である。フォークリフトで下すのか、ハンドリフトで下すのか、またそれは自分でフォークリフトの置き場所を探して、フォークを使って下すのか、配送先がフォークを使って下すのかなど配送先によってそれぞれ異なっている。こういった情報がないと、荷下ろし先でドライバーが迷ってしまい、どう荷下ろしてよいか分からない時間までが拘束時間に含まれてしまう。

このように、荷下ろし先の情報をもとに、効率的で、先方に迷惑をかけずにスムーズに荷下ろしをするためのナレッジを、現場のドライバーは頭の中に蓄積している。

❸バース予約システムの有無

農林水産省で積極的な推進をしているバース予約システムの導入だが、すべての農産物配送先で導入しているわけではなく、配送先に合わせてドライバーがバース予約を実施する必要がある。このシステムの導入によって、待機時間が削減でき、ドライバーの拘束時間を守ることに繋がっているが、九州のドライバーによると、バース予約システムは長距離ドライバーには使いにくいという話も聞く。長距離の場合、出発時に立てていた想定の到着時間のずれが大きくなってしまうことが、バース予約システムをなかなか使えない理由だという。想定している時間より遅くなってしまうと、予約を入れていても一番後ろに回される、つまり予約を入れていないのと同じ状況になる。また想定している時間より早く着いてしまっても、早い時間には既に他社の予約が入っているので、待たなければならないという状況になる。したがって、近づいてから予約を入れるのが適切だというが、近くなった頃には既に近距離のドライバーによって枠が埋まっている、ということである。

したがって、この状況から特に長距離ドライバーが学んでいることは、どの配送先にバース予約が必要で、どのタイミングでバース予約を入れるべきか、仮に予約を入れなくてもそこまで遅くならないか、また遅くなるのであれば、先に別の場所へ荷下ろしをした方がよいのかについて必要な情報を集約し、当日の状況を見て判断していることが想定される。こういった判断材料や判断基準は、現場のドライバーの日々の仕事の中で蓄積されている。

❹荷下ろしの待機時間

❸で取り上げた通り、荷下ろし時間の長さは農産物物流の大きな課題の１つとなっている。そのためにバース予約システムが導入されているが、一部の大手市場や大規模センターなどでの導入にとどまっており、導入していない配送先が多い状態である現状では、この課題は依然残っている。よってドライバーはこういった待機時間の見通しの予測を立てる必要がある。場合によっては、荷下ろしの待機時間を推測して、他の配送先を先に回るなどの対応も求められる。

また、「いつまでも何もいわずに待っていても、下せないため、○○市場の場合は自分から積極的に担当者を捕まえ、下しにいく」というドライバーもおり、こういったノウハウやナレッジはドライバー独自に蓄積していることが分かる。

［5］その他

その他の農産物輸送を難しくしている要因として、商慣習によるものがある。何度も本稿で触れているパレット輸送においても、荷積み・荷下ろしは本来、荷主、配送先、ドライバーのうち誰の業務なのか、それが契約書にどこまで記載されていて、ドライバーがど

こまで理解しているのかなど、不確かな状態が多い。つまり、「このような商慣習」という一言で片付けられている状況が多く見られ、ドライバーが一連の荷役作業を担っている。荷主や配送先によっては、一切を自社で行う事業者もいるため、農産物物流のすべてがドライバーに任されているとはいい切れないが、多くのケースでは、荷積みから荷下ろしまでドライバーの業務となっている。また、荷積み時に仕分けやピッキングが必要な場合も多く、それを含めてドライバー任せとなっている実態も多い。要は、農産物を運ぶとなると、荷主によっては、ドライバー自身で仕分けからピッキングまで行い、さらにパレットへの積みつけまで実施した上で、ラップを巻いて、フォークリフトでトラックに積んでいる（**図表７**）。さらに、配送先まで運転した後は、指定された場所にドライバー自身がフォークリフトを探し、荷下ろしを実施し、配送先の担当者に検品の承諾をもらい次第、次の荷下ろし先に向かうという一連の流れが、「商慣習」で片づけられている。現状では、これが「商慣習」であるという実態も、ドライバーのナレッジとして蓄積されているのである。

最近になって、政府が荷役作業の有償化の実施に向けて動き始めているが、「商慣習」という流れで行われている作業の有償化は難しいことだと想定される。しかしながら、「商慣習」の域から脱さない限り、つまりどこかで風穴を開けないと現状を変えることは難しい。今回の施策が有償化に向けて推進するためには、どの物流事業者も荷役の有償化に向けて前向きに検討していく必要があるだろう。またどうしても物流会社と荷主のパワーバランスから物流会社が先陣を切っていくのは難しいため、荷主側も主体的にこの問題に向き合っていくべきだと考える。

本節［1］～［5］では、農産物輸送を難しくしている要因を挙げた。これらを解決するためには、すでに現場のドライバーが蓄積している豊富なナレッジを、他のドライバーが活用できるようにすることにより、農産物輸送を担うドライバーを増やしていくこと、また、農産物の取り扱いを敬遠するドライバーを減らしていくことが必要となる。

ドライバーのナレッジ活用のためには、まずは彼らの頭の中にある多くのナレッジを明文化し、広くナレッジシェアをしていく必要があるだろう。

図表7

ドライバーがパレットの積み替えをする様子

6 むすびにかえて

本稿では、農産物の物流について、物流の2024年問題への対応を進めつつあるものの、現場でドライバーが蓄積しているナレッジの活用がドライバー任せになっていることを明らかにした。これは、今後働き方改革をさらに進めていく上で落とし穴になるのではないかと懸念している。現場のドライバーには、たくさんの事例を含めてナレッジが蓄積されており、それを自社の後輩などにシェアしているケースもあるが、その多くは属人的にドライバーにのみ蓄積されている。つまり、早ければ5年後、確実に10年、20年後に現役ドライバーが現場を去ってしまうと、ナレッジが消滅してしまうのである。こうした事態を回避するためには、現状を重く受け止め、ナレッジの明文化に踏み込むべきだと考える。ナレッジをシェアできる体制が構築できれば、ドライバーが「知らないことによるミスや指摘」を極力減らすことに繋がり、また農産物の取り扱いを敬遠するドライバーも減ることで、今後のドライバー確保にも繋がるような明るい材料となるのではないだろうか。また、荷主が主体的にこの問題に取り組み、ドライバーのナレッジ共有をサポートすることが、販路拡大戦略の要になるだろう。

〈参考文献〉

株式会社NX総合研究所 「物流の2024年問題」の影響について（2）ウェブサイト（ https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/003_01_00.pdf）2023年６月20日閲覧

公益社団法人全日本トラック協会　ウェブサイト（https://jta.or.jp/coho/yuso.html）2023年６月20日閲覧

一般社団法人日本トラックドライバー育成機構　ウェブサイト（http://www.jtdo.jp/）2023年6月20日閲覧

船井総研ロジ株式会社「物流の多重下請け構造」 ウェブサイト（ https://logiiiii.f-logi.com/series/knowhow/subcontracting-structure/）2023年6月20日閲覧