

物流ラストワンマイル問題の 解決に向けた政策提言

2020年11月6日

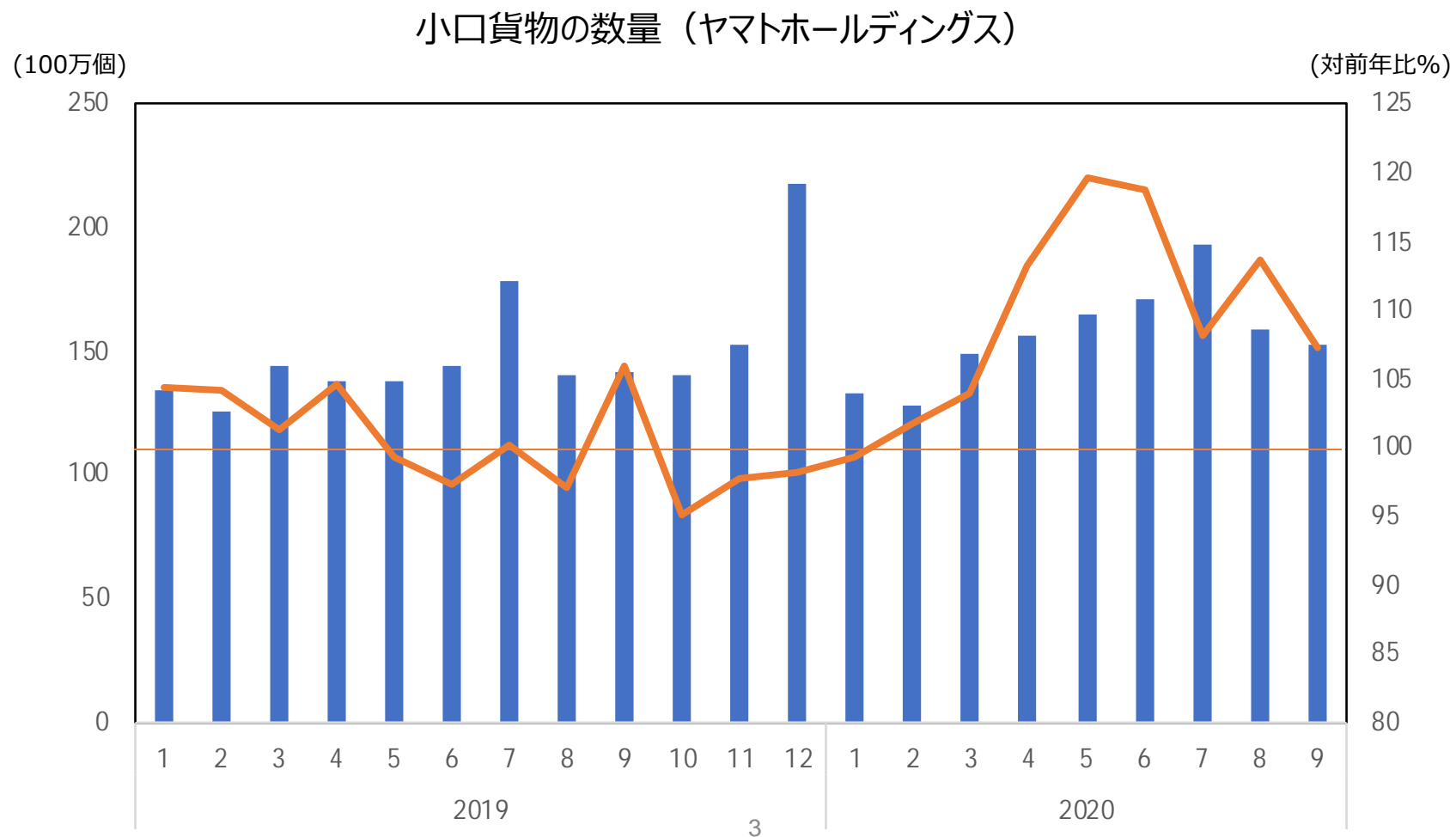


IT団体連盟による本件提言の趣旨・目的

- 新型コロナウイルス感染拡大による巣ごもり需要の増加を受け、家庭向けの配送の需要が高まった。感染防止のために外出を避ける高齢者等の飲食物や生活必需品などの配送需要が高まっている。
- しかし、特に地方においては、ドライバー不足により十分に対応できていない。
- 他方、コロナによる失業者が増加。また、自由な働き方を求める人も増加。まずは短時間からでも、試行的にドライバーとして働く機会を提供することは、個人にとっても収入の確保及び多様な働き方を実現するために有用。
- そこで、安全性の確保と責任の明確化を前提に、個人も貨物の配送を受託できるよう制度改正を行えば、ITの力により、配送需要とドライバーをマッチングさせ、上記のような社会問題の解決に繋がる。また、個人に限らず、物流業界全体にとっても、ITの力で荷物とドライバーをマッチングさせ、配送効率を向上させていくことは重要ではないか。かかる観点から、IT連において本件提言を行うもの。

背景（１）小口貨物の運送需要について

- 新型コロナウイルス感染の拡大・長期化による巣ごもり需要の増加を受け、小口貨物の配送需要は前年比で大幅に増加している。

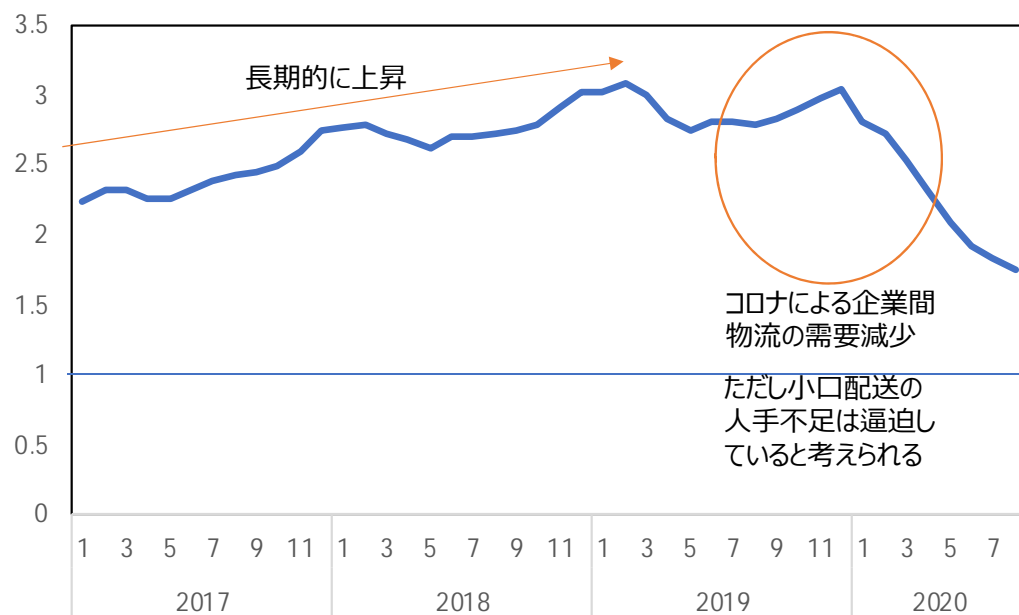


(出典) ヤマトホールディングス「小口貨物取扱実績」

背景（２）貨物自動車ドライバーについて

- 貨物自動車の運転手の有効求人倍率は、長期的に高い水準となっている。
- ドライバーの平均年齢は恒常的に上昇している。
- 繁忙期に限り自家用車の貨物運送を認める通達(※)は存在するが、抜本的な解決とはいえない。
 ※「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」（平成15年2月14日付国自貨第91号）

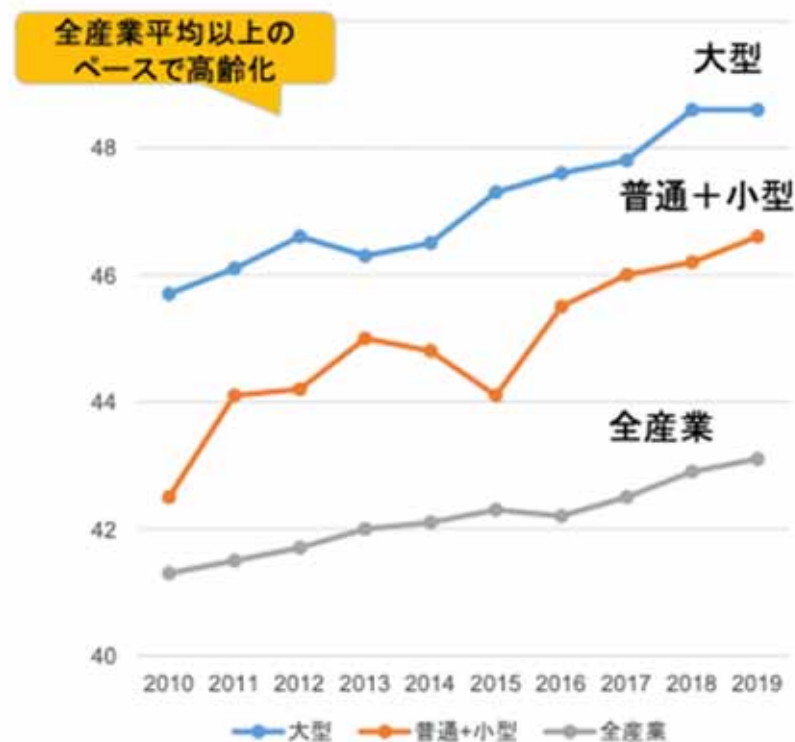
貨物自動車運転手の有効求人倍率



(出典) 厚生労働省「職業安定業務統計」

4

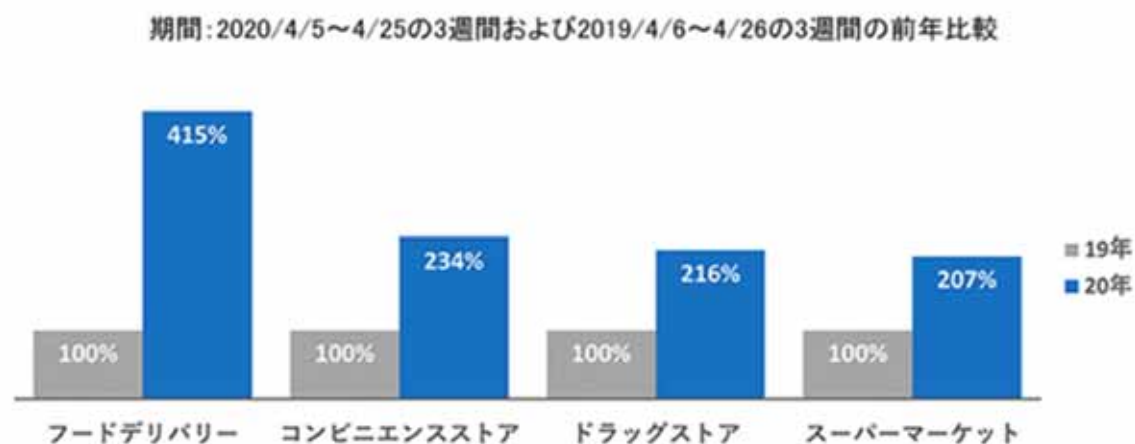
トラックドライバーの平均年齢



(出典) 国土交通省「物流を取り巻く動向と物流施策の現状について」

背景（3）地方におけるドライバー不足／コロナ下での新たな配送需要

- 自転車や原付バイクによるフードデリバリーは、大都市では機能するが、地方では普及していない。
- スーパーマーケットからの生鮮品・日用品の配達、Eコマースのリアル店舗の在庫を活用した即日配送など、新たな配送需要が生まれつつある。買い物難民のための買い物代行アプリも登場。小品目・近距離の配送需要は増大。
- 一部の地方自治体では、外出できない高齢者等への飲食品配達、飲食店の需要確保、フードデリバリー事業の地域展開を各企業に要請。
- しかし、地方都市圏や、坂の多い地域・気象条件の厳しい地域等では、自動車による配送が実現しない限り、こうしたサービスの展開は難しい状況。



(出典) HRソリューションズ【調査レポート】新型コロナウイルスの影響により進む「雇用の移転」現象

背景（４）IT技術を用いた物流業界の生産性向上

- 小口配送のドライバー不足が深刻化する一方で、多頻度小口化等により、継続的に積載効率が低下していることが、物流業界の課題であると認識。
- 貨物事業者も利用できるマッチングのアプリケーションを開発する等、ITの力により物流業界の生産性向上に貢献していく政策的アプローチも必要。
- なお、過積載による道路の毀損も課題となっているが、今回の提言は小口配送であり、影響しないと考えられる。



(出典) 国土交通省「物流を取り巻く動向と物流施策の現状について」
<https://www.mlit.go.jp/common/001354690.pdf>

現行制度（概要）

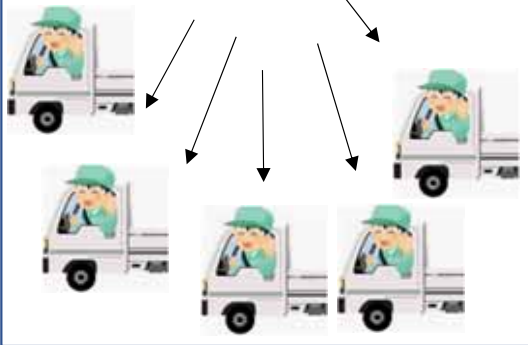
規制対象

自動車

荷主

配送委託

貨物事業者
(許可) 管理責任



* 車両 5 台以上

軽自動車

荷主

配送委託

貨物事業者

配送委託



貨物事業者
(届出)

* 1 台から、個人事業主も可能

原付、自転車

荷主

マッチング
仲介者 仲介 配送委託



個人

提案（概要）

【現状の課題】

- 新型コロナウイルスにより、自宅で過ごす時間が増加し、配送への需要が急激に高まった。これにより、配送の遅延や一部サービス停止等の問題が生じた。
- 新デジタル生活様式の下では、テレワーク等のデジタル化は引き続き進展し、配送への需要はますます高まっていくと考えられる。

【提案】

- こうした需要に対応した強靱な物流機能を構築していくため、以下の制度改正を検討してはどうか。
 - 個人が自家用車を利用してラストワンマイルの配送を行うことができるよう、道路運送法や貨物自動車運送事業法の見直しを検討すべきではないか
 - 安全を確保するために、荷主やマッチング仲介者の責任の明確化とあわせて、配送者の過労等の弊害を防止するため乗車時間の限定など個人の配送者が遵守すべきルールを設定

	自動車、トラック等	軽自動車等	原付自転車・自転車
ライセンス	一般貨物自動車運送事業	貨物軽自動車運送事業	規制対象外
規制方法	許可制	届出制	
要件	5台～ 筆記試験合格、資金計画等	1台～	
事業者数	約6万	約16万	

提案の具体的内容（1）

1. 個人による自家用車を使った配送事業を可能とする（届出制）。
2. 乗務時間の限定等、個人が遵守すべき一定のルールを設ける。
3. 荷主等が、ドライバーに上記ルールを遵守させるための責任を負う。

	車両の種別	規制	管理責任
一般貨物自動車 運送事業	自動車	許可制 (事業者がドライバー管理)	自社
貨物軽自動車 運送事業	軽自動車	届出制	自社
新たな類型 (個人)	自動車、軽自動車	届出制	荷主・運送会社・ マッチング仲介者

提案の具体的内容（２）

- 現行法の趣旨に鑑み、規制緩和の一方で追加すべき規制のイメージ（例）は以下。
- 荷主等は、個人がこのようなルールを遵守するための管理責任や、損害を賠償するための保険加入義務を負う。

	現行の制度（例）	本件にかかるルールの案
過労防止	必要なドライバー数を常時確保	1人あたり・1日あたりの 配送件数の上限設定
	睡眠に必要な施設の維持	
	乗務時間の限定	
	長距離・夜間の場合、交代要員の確保	配送距離の限定 夜間配送の禁止
過積載防止	従業員への指導・監督	1回あたり最大貨物量の設定
体調把握	運行開始前、対面で、点呼（疲労や酒気帯びのチェック）	疲労や酒気帯び等のチェック
その他	車検の頻度等、車両整備について営業用を参考に検討（道路運送車両法） 交通ルール遵守のためのドライバー教育を受ける	

提案の具体的内容（3）

- 以上の制度改革の検討に向けた実ニーズを含むデータ把握や、安全上の課題の抽出のため、第一段階として、**実証からはじめてはどうか。**
- また、2018年11月にパブリックコメントに付されている「「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」の一部改正案について」（現行通達について前掲）を施行すること等、制度の柔軟化を進めていくべきではないか。

