

コロナ危機における物流業の変貌

—物流を支えるトラック運送業の課題—

齊 藤 実

目 次

はじめに

1. コロナ危機で変化するトラック運送業
 2. トラック運送業の直面する課題
 3. コロナ危機における宅配便の拡大
 4. ラストマイル配送市場の変化と課題
- むすびにかえて

はじめに

2019年末に中国武漢で発生した新型コロナウイルス（COVID-19）は、2020年から2021年へ未曾有の世界的感染拡大を引き起こした。わが国においても2020年の初めに新型コロナウイルス感染が確認されて以来急激な感染拡大が進み、2021年10月までに第5波に及ぶ感染拡大によって累計170万人もの感染者が出ている。

新型コロナウイルス感染拡大は、世界経済そしてわが国経済に深刻な影響を与え、経済活動の大きな停滞をもたらした。2019年からわが国経済は景気の局面を迎えていたが、感染が拡大する2020年、さらに2021年と大幅な経済の落ち込みを経験している。それは、かつて2008年のリーマンショックによる世界金融危機に匹敵する経済の落ち込みをみせており、わが国経済は「コロナ危機」と呼ばれる深刻な経済の停滞に直面している。

この新たなコロナ危機において、主要な物流業であるトラック運送業も大きな影響を受けて、これまでになく変化が生じている。本稿は、わが国の貨物輸送の根幹を担うトラック運送業が、新型コロナウイルス感染拡大によって生じたコロナ危機においていかなる影響を受けて変化しているのか、そしてコロナ危機で生じたトラック運送業の課題について明らかにする。

具体的には、まずトラック運送業全般について、これまで物流危機を招いたドライバー不足に直面してきたトラック運送業における変化を分析し、コロナ危機においてトラック運送業者の直面する経営課題がどこにあるのかを明らかにする。さらに、コロナ危機において特徴的な展開を遂げているのがトラック運送業のなかの宅配便であり、この宅配便に焦点を当てその変化を明らかにする。そして宅配便を中心としたラストマイル配送市場の新たな動向とさらにそこでの課題について明らかにする。

1. コロナ危機で変化するトラック運送業

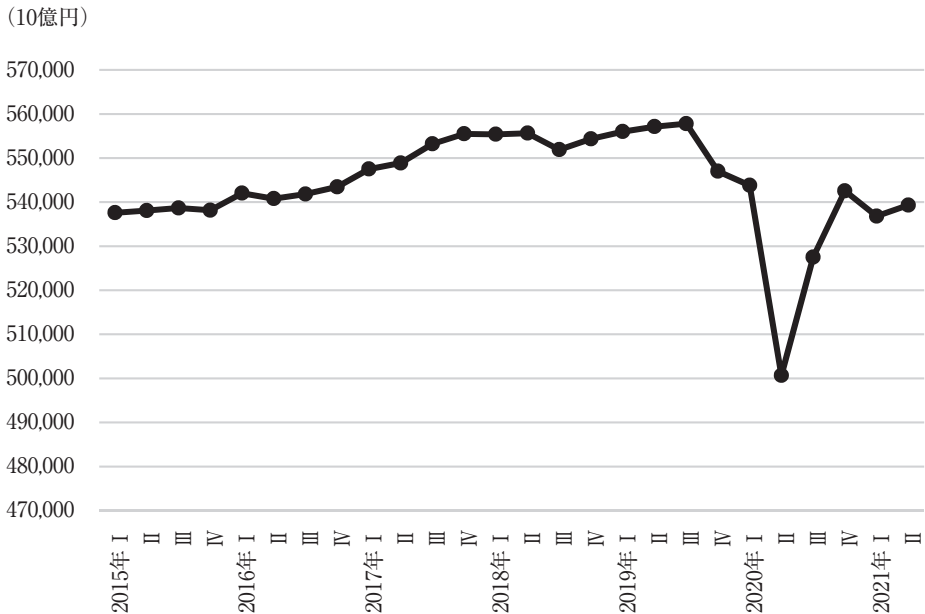
(1) 経済の停滞と貨物輸送需要の減少

わが国では新型コロナウイルス感染が最初に確認されたのが2020年1月であり、それ以降新型コロナウイルスの感染が急激に拡大していった。感染の拡大は、2020年4月の第1波から周期的に続き、2021年8月にピークとなる第5波まで断続的に続いてきた。2021年10月の時点で感染者数は170万人に達した。この間に緊急事態宣言が4度にわたって発令され、またまん延防止措置が講じられた。こうした未曾有の新型コロナウイルス感染拡大と政府の感染抑止のための強力な措置によって、国民にはこれまでにない外出自粛などさまざまな行動制限が行われるとともに、企業活動は生産や販売など多方面において大きな制約を受けることになった。

このように新型コロナウイルス感染拡大が続くなかで、わが国経済は大幅な停滞を余儀なくされた。図1には実質GDPの推移が示されている。2019年の第4四半期末にはGDPが減少していたが、2020年に入ると第1四半期にさらなる減少が始まる。特に同年の第1回目の緊急事態宣言が出された第2四半期の落ち込みが非常に大きい。対前年同期に比べると10.1%もの大幅な落ち込みをみせている。その後持ち直しているが、2019年の水準を大幅に下回る状態が続いており、2021年に入ると再び減少している。

表1は実質GDPの成長率が示されている。2019年度はすでに景気後退が始まっており、さらに新型コロナウイルス感染拡大も生じていることから、実質GDP成長率はマイナス0.5%と

図1 実質GDPの推移



資料：内閣府「国民経済計算」

表1 実質 GDP の成長率

	2019 年度	2020 年度
実質 GDP	▲ 0.5	▲ 4.4
民間最終消費支出	▲ 1.0	▲ 5.8
民間住宅投資	▲ 2.5	▲ 7.2
民間設備投資	2.5	▲ 6.8
政府支出	1.9	3.5
輸出	▲ 2.2	▲ 10.4
輸入	0.2	▲ 6.8

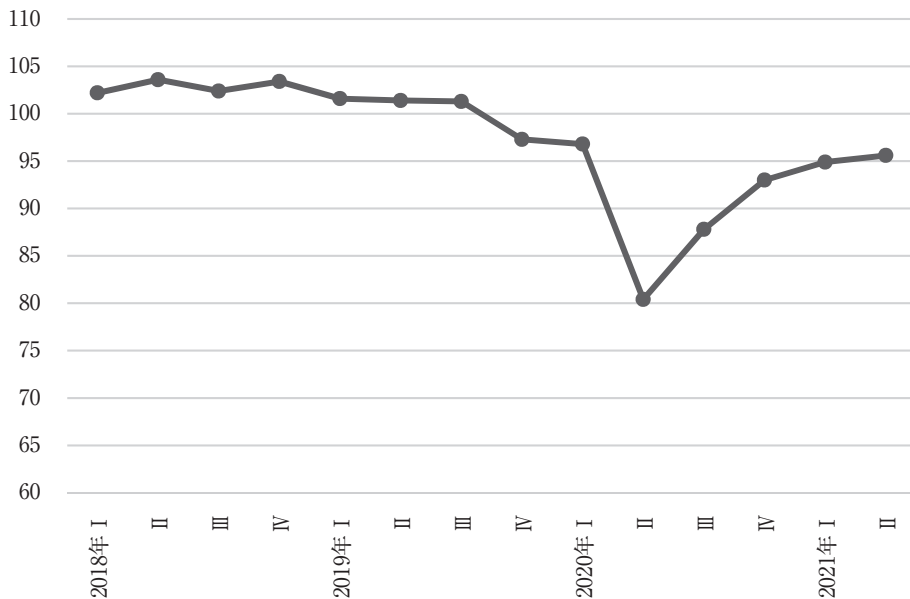
資料：内閣府「国民経済計算」

なっている。そして新型コロナウイルス感染拡大が進んだ2020年度には実質 GDP の成長率はマイナス4.4%となり、大幅な落ち込みとなっている。分野で見ると2020年度は、民間最終消費支出、民間住宅投資、民間設備投資、そして輸出および輸入でそれぞれマイナスを記録している。政府支出を除くすべての分野で大幅な減少となっている。

さらに図2には鉱工業出荷指数の動向が示されている。鉱工業出荷指数は2019年には低下傾向が続いており、2020年に入ると第2四半期に大幅な落ち込みを見せている。その後2021年第2四半期まで上昇傾向を続けるが、2019年の水準を依然として大きく下回っており、鉱工業生産の生産とそれに伴う出荷が大幅に落ち込んでいることが示されている。

このように、新型コロナウイルス感染拡大が2020年から2021年前半に及ぶ期間において、経

図2 鉱工業出荷指数



資料：経済産業省「鉱工業指数」

表 2 国内貨物輸送量 単位:百万トン ()内は対前年度増減率

	2019 年度	2020 年度
総輸送量	4,502.3 (▲0.4%)	41,132.6 (▲8.2%)
鉄道	42.7 (0.9%)	39.1 (▲8.3%)
自動車	4,117.4 (▲0.1%)	3,787.0 (▲8.7%)
内航海運	341.5 (▲3.7%)	306.1 (▲10.4%)
国内航空	0.777 (▲5.6%)	0.428 (▲44.9%)

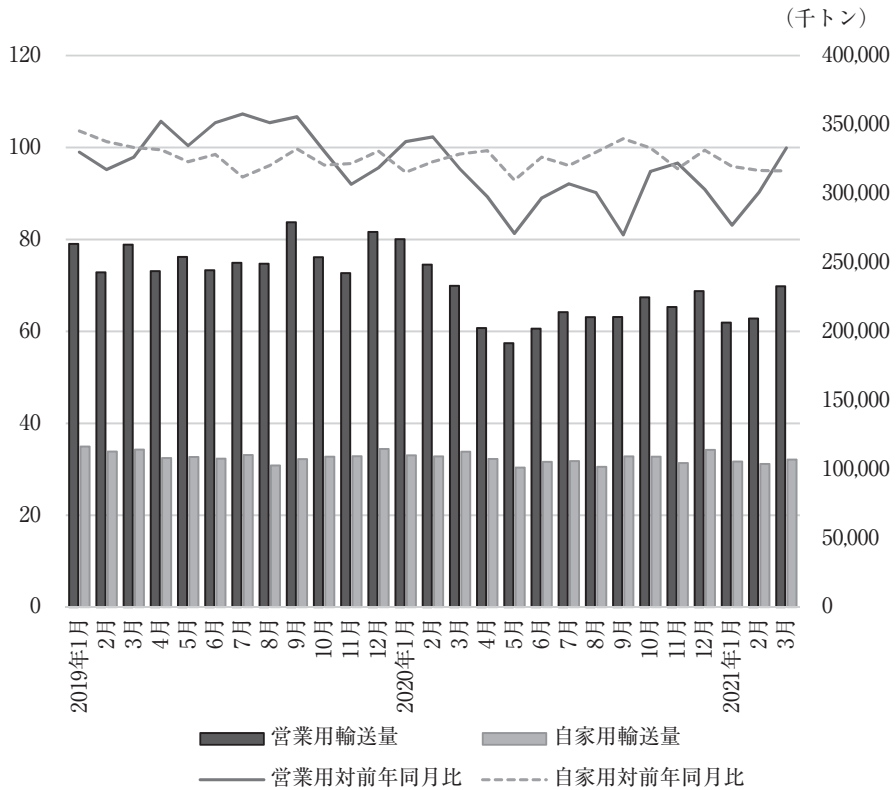
資料:日通総合研究所「2021年度の経済と貨物輸送の見通し(改訂)」原資料は国土交通省の各種統計。

済活動が全般的に停滞していった。こうしたなかで、この期間に貨物輸送量も減少を余儀なくされた。表2には、輸送手段別の貨物輸送量が示されている。わが国の貨物輸送量はこれまで全体的に緩やかな減少傾向が続いており、2019年度も全体的に微減であることが示されている。しかし、新型コロナウイルス感染拡大が進行していった2020年度は、全体の貨物輸送量は対前年度8.2%の減少となっている。輸送手段別では、鉄道および自動車(トラック)が減少率が8%台で、内航海運で10%台、国内航空については40%を超える大幅な減少となっている。このように国内すべての輸送手段で貨物輸送量の減少が生じている。

トラックの貨物輸送量の動向が図3に示されている。トラック輸送はわが国の貨物輸送において輸送機関分担率が92%を占めるまさにメジャーな輸送手段であるが、その貨物輸送量は新型コロナウイルス感染拡大が続くなかで大きく変化している。自家用トラック輸送の輸送量はこれまで減少傾向を続けてきたが、コロナ感染が拡大していく過程で以前よりは減少しているものの、その減少幅はさほど大きくない。これに対して営業用トラック(トラック運送業者による輸送)の輸送量は大きな変化を見せている。営業用トラックの輸送量は2020年に入り前半において急激な減少が生じた。先にみたようにGDPおよび鉱工業出荷の動向において、2020年の第2四半期が特に落ち込みが大きかったが、営業用トラックの輸送量も第2四半期に相当するこの時期に大幅な減少を見せている。その後は多少回復傾向を示しているが、対前年同月比の動向に見られるように2019年の輸送実績を大きく下回る状況が続いている。このように、新型コロナウイルス感染拡大のなかで、トラック運送業による貨物輸送量は大幅な減少を余儀なくされたのである。

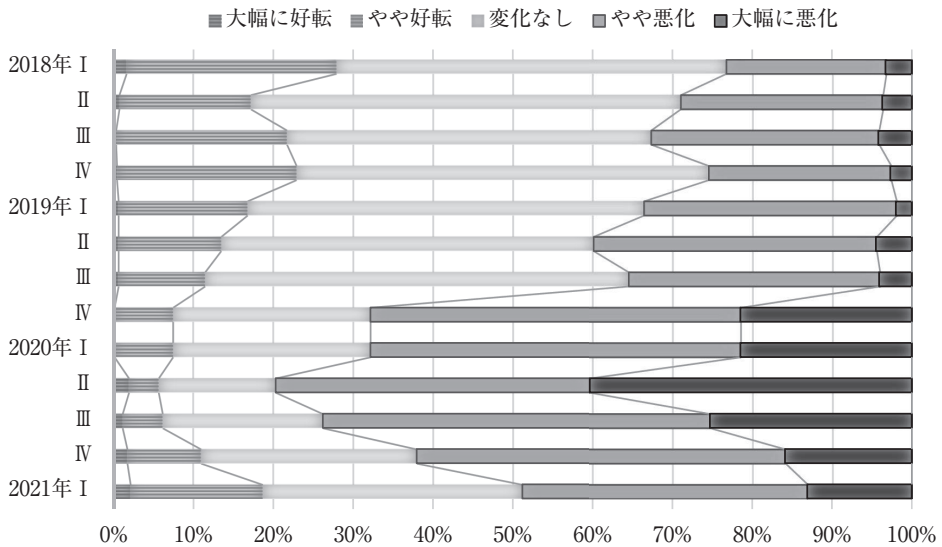
トラック運送業者が運ぶ貨物が減少していることを別のデータによって確認することができる。全日本トラック協会はトラック運送業界の景況感を継続的に調査している。図4は一般貨物の輸送量について、トラック運送業者の景況感が示されている。これによると、輸送量が「大幅に悪化」と「やや悪化」のウエイトがすでに2019年の第4四半期から増加しており、2020年の第2四半期にはそのウエイトが一段と増えている。その後これらは減少傾向にあるものの、2019

図3 営業用トラックと自家用トラックの輸送量



資料：国土交通省「自動車輸送統計」

図4 一般貨物・輸送数量の景況感



資料：全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

年以前に比べると依然として高い状態が続いている。

このように、新型コロナウイルス感染拡大が続くなかで経済活動が大幅に後退し、これによって、トラックの貨物輸送需要が大きく減少していった。このため多くのトラック運送業者は輸送する貨物が削減することを余儀なくされた。貨物輸送需要の減少といっても、貨物の品目によって異なっている。のちに述べるように、宅配便などではこの時期に大幅に輸送量が増加している分野もあるが、しかし多くの品目において貨物輸送需要は減少しており、これらの輸送を行ってきたトラック運送業者は運ぶ貨物の減少に直面したのである。

(2) 運賃の下落と経営の不安定化

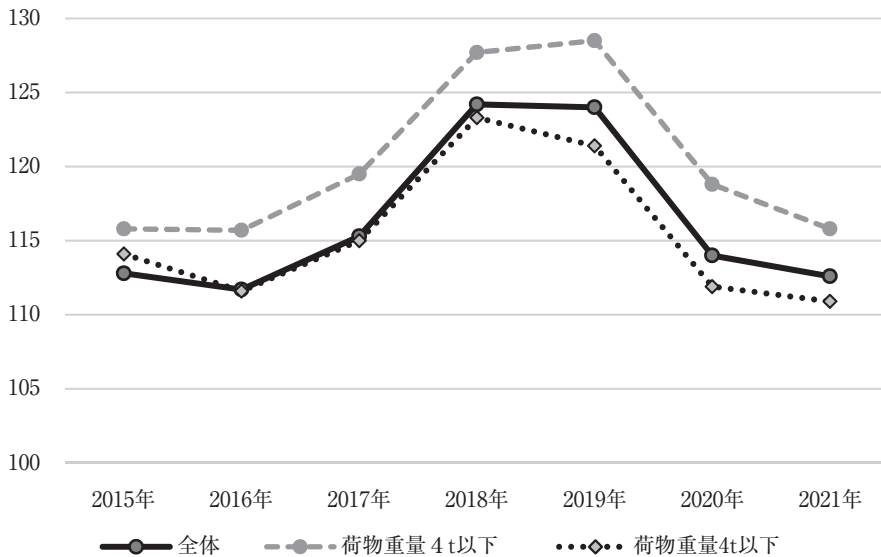
新型コロナウイルス感染拡大が続くなかで、トラック運送業における特徴的な変化は、トラック運賃が低迷ないし減少していったことである。図5は、日銀のデータのトラック運賃の動向が示されている。全般的なトラックの運賃は道路貨物輸送で示されているが、これまでの動向をみると、トラック運賃は2017年前半まで横ばいが続いてきた。トラックドライバーの不足が顕在化しつつありトラック輸送の供給が制限され始めているなかでも、トラックの運賃は特段上昇する傾向は示されなかった。しかし、トラック運賃は2017年後半から上昇に転じ、これまでにない増加が生じている。とりわけ宅配便の運賃は大きく上昇している。ところが、新型コロナウイルス感染拡大が進む2020年に入ると、明らかにこの増加傾向が停止しており、横ばいに推移するようになった。このデータのなかには品目別のトラック運賃として農林水産品・食料工業品と軽・雑工業品の動向が示されているが、特に軽・雑工業品は2020年において減少に転じてお

図5 トラック運賃の動向 (2015年=100)



資料：日本銀行「企業向けサービス価格指数」

図6 WebKITの成約運賃指数（2010年=100）



(注) 2021年は9月までデータ。
 資料：全日本トラック協会，日本貨物運送協同組合連合会「求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数について（令和3年9月）」

り、新型コロナウイルス感染拡大が始まる前の2019年水準に低下していることが示されている。

トラック運賃の低下は、スポット運賃でより鮮明に表れている。トラック運送業者があらかじめ荷主企業と契約した運賃ではなく、トラック運送業者が帰り荷などを確保するためにその都度荷主企業の貨物を探して運ぶ場合の運賃がスポット運賃である。このスポット運賃は貨物輸送需要に対して敏感に反応して変動する特徴を持っている。図6はWebKITと呼ばれる求貨・求車システムを利用して成約した際のトラックのスポット運賃が示されている。このトラックのスポット運賃をみると、2019年から2020年に大幅な低下が生じており、スポット運賃は2021年（9月まで）にさらに一段と低下している。2021年後半においても依然として運賃の下落が継続していることが明らかになる¹。

トラック運賃の低下は、事業者間の運賃をめぐる競争が激しくなっていることを示している。トラック運送業は運ぶ貨物が減少すると、荷主企業により安い運賃を提示して貨物を獲得しようとする。減少する貨物をめぐってこれが広く行われるようになり、運賃は下落していく。もとも

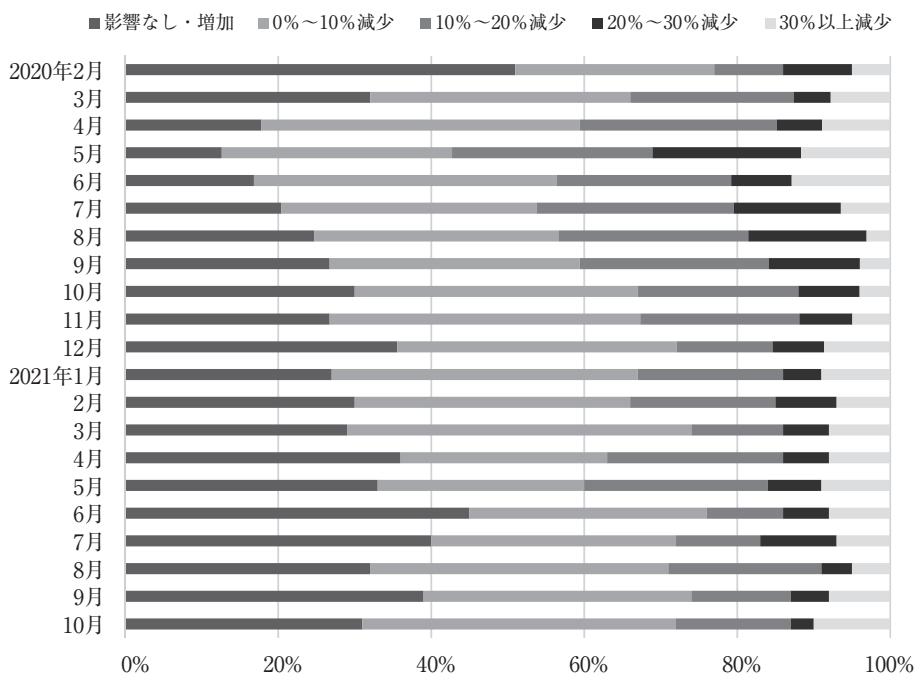
1 運賃の下落に関してトラック運送業界が持っている多重下請け構造の弊害がこの間に出ていることが指摘されている。実際に貨物運ぶ実運送業のトラック運送業者が受け取る運賃が一段と低下している。これは荷主から貨物の委託を受ける元請け業者が、手数料を差し引いて下請け業者にまわすが、この手数料を従来よりも多く取得するようになっているためである。こうして実質的に下請けが受け取る運賃が従来よりも低くなる。こうした状況で多重の下請けが行われるようになれば、実際に輸送を行うトラック運送業者の実質的な運賃がさらに低下することになる。「トラック運賃、下落スパイラル」『日経産業新聞』2020年8月29日。

と、トラック運送業界は多数の中小零細事業者が事業を繰り広げるなかで過当競争が繰り広げられてきた。これまで物流危機においてドライバー不足によってトラック輸送の供給が制限されるなかでトラック運賃も上昇傾向に転じて、こうした過当競争の体質は影を潜めてきた。しかしながら、まさにこうした運賃の下落は、眠っていた過当競争が再び繰り広げられていることを端的に示すようになってきている。もともと持っている過当競争の体質がコロナ危機下の需給のバランスが崩れるなかで顕在化していった。

こうした新型コロナウイルス感染拡大による景気後退での輸送量の減少は、トラック運送業者の運送収入の減少をまねいている。図7は国土交通省が実施した新型コロナウイルス感染症による業界への影響を調査したものであり、トラック運送業の運送収入の動向が示されている。これによると、初期の段階では2020年2月では、運送収入の影響ないもしくは増加と答えた事業者は過半を占めていたが、その後運送収入が減少した事業者の割合が急激に拡大している。減少した割合では10%以下が最も多いが、次に10%~20%となっており、30%以上減少していると答えた事業の比率が1割以上占める時期もある。このように、運送収入が大幅に減少するトラック運送業者が多く出ている。

これまでトラック運送業者はドライバー不足に直面して輸送サービスの供給が制限される状況で事業展開を行ってきた。もともとトラック運送業は過当競争が行われるなかで相対的に低運賃が形成され、収益性も低いという特徴を持っていた。しかし、ドライバー不足が続くなかで、先

図7 トラック運送業者の運送収入の動向 (2019年同月比)



資料：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」より作成

に見たように2017年以降にトラック運賃が上昇傾向に転じるようになっており、そのために不十分であるが収益を拡大することができるような状態になっていた。しかし、新型コロナウイルス感染拡大するなかで、運ぶ貨物の輸送量が減少し、なおかつトラックの運賃を低下が生じるなかで、営業収入の減少に直面するトラック運送業が多くなっていったのである。こうしてトラック運送業者の経営が不安定になっている。

2. トラック運送業の直面する課題

新型コロナウイルス感染拡大が進みコロナ危機のなかで、貨物輸送量の減少や運賃の下落が生じトラック運送業の経営は不安定化したが、こうした新しい状態のもとでもトラック運送業が対応しなければならない課題が存在している。その課題は以前から存在しているが、現況においてその課題への対応がさらに求められているとともに、困難性も増している。

(1) ドライバー不足に対応した運賃の値上

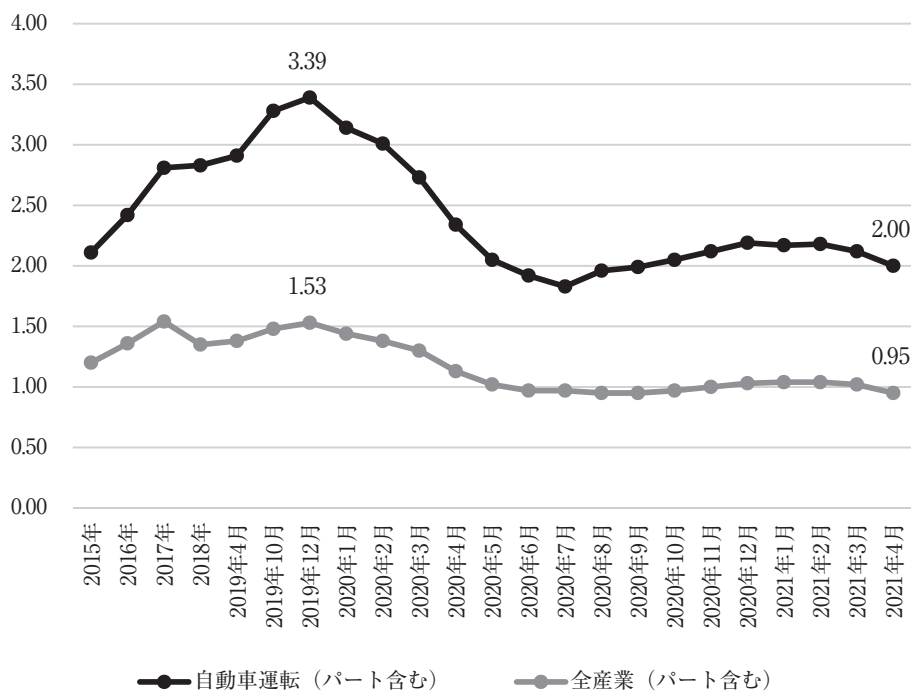
コロナ危機においてドライバー不足は基本的に依然として継続している。図8には自動車運転者（トラックドライバーの貨物自動車運転者だけでなく旅客自動車運転者も含む）の有効求人倍率が示されている。これによると、自動車運転者の有効求人倍率は物流危機が進行していった2019年まで急激に増加を続けており、2019年12月には3.39倍まで上昇した。新型コロナウイルス感染が拡大する2020年に入ると、明らかに有効求人倍率は低下している。しかしながら、2021年4月は全産業が1を下回り0.95に対して、自動車運転者は2.00となっている。自動車運転者の有効求人倍率はかつてより低下したものの、依然として2倍の水準にあり基本的にドライバー不足は継続している。

景気の低迷によって貨物輸送需要が減少すれば、トラックおよびドライバーが必要なくなり、このための求人は減少していくと考えられる。実際に、経済の停滞による貨物輸送需要の減少により、トラック不足はかつてよりは大きく改善している。しかしながら、依然として有効求人倍率は2倍あり、募集しても容易に採用できない状態が続いている。このようにドライバー不足は、その程度は緩和しているとはいえ物流危機の時期から継続してトラック運送業者の課題となっている²。

新型コロナウイルス感染拡大が始まる以前の2019年まで、トラック運送業はドライバー不足という問題に直面してきた。2013年に景気の回復が始まるとともにトラック運送業においてド

2 コロナ禍でドライバー不足が懸念されるのとして、ウーバーイーツなどのフードデリバリーが急激に拡大しているなかで、トラック運送業のドライバーがそこに流出する傾向があることが指摘されている。コロナ禍でトラック運賃が低下し、さらにドライバーの収入も減少するなかで、小型トラックを運転するアルバイトなどの非正規のドライバーが、負担の少ないより自由に働くことのできるフードデリバリーに転職している。「トラック運賃下落 減収ドライバー誘うギグワーカー」日本経済新聞2021年6月16日。

図8 自動車運転者の有効求人倍率



資料：厚生労働省「一般職業紹介状況」

ライバー不足が進行していった。これまでトラック運送業は1990年の物流2法による規制緩和以降に中小零細事業者の新規参入が相次ぎ、大量の中小零細事業がひしめくなかで過当競争が繰り広げられてきた。過当競争下で運賃が低迷してさらには低下していった。このため低い運賃でも存続を図るために、事業者は最大の費用項目である人件費を削減するためドライバーの賃金を下げていった。こうしてドライバーの賃金は他産業との賃金との格差が明確になっていった。ドライバーの低賃金は、もう一つの大きな要因である長時間労働とともに、ドライバー不足をもたらす重大な要因であった。景気が回復してより有利な賃金や労働条件の他産業における雇用が拡大するにしたがって、ドライバーが他産業に移動したり集まらなくなり、深刻なドライバー不足に直面せざるをえなかった。

このドライバー不足によってトラック輸送の供給が制限される物流危機が進行したが、トラック運送業者にとってドライバーをいかに確保するのかが重要な経営課題である。このためにトラック運送業者にとって必要なことは、ドライバーの賃金を上げていくことであった。しかし、単純にドライバーの賃金を上げれば、最大の費用項目である人件費の増加をまねき経営を圧迫する。このため、賃金の上昇を実現するためには、賃金の値上の原資を確保することが必要不可欠となる。これは営業収入を拡大することであり、運賃の上昇を実現することである。

この運賃の値上げは、ドライバー不足が顕在化しているなかでも容易に進まなかった。しか

し、2017年の半ばに入ると変化が始まる。この年に宅配クラシスが発生し、大手宅配便事業者がドライバー不足による供給制限を背景に宅配便運賃の大幅な値上げを行った。先の図5に見たように、宅配便運賃だけでなく一般のトラック運賃も上昇するようになった。トラック運送業者も深刻化するドライバー不足による供給不足を背景に、荷主企業と運賃交渉を行い着実に運賃の値上げを実現していったのである。

この一般のトラック運賃の値上げは、大手宅配便事業者が行った大胆なインパクトの大きなものではなく、そして決して十分なものとはいえなかった。それでもコロナ危機が発生する以前の2019年末までに運賃値上げがある程度行われていた。しかし、新型コロナウイルス感染拡大が進むとともに、トラック運賃の値上傾向は止まり、むしろ運賃の下落が生じた。運賃の値上げを行うどころか、逆にトラック運送業者間の貨物をめぐる競争が激しくなり、荷主企業の圧力が強まり運賃が低下するようになった。

こうしたなかで、トラック運送業者の運賃値上げを支援するために「標準的な運賃」が作成されている。国土交通省は2018年に貨物自動車運送事業法の改正を行い、これに基づいて2020年4月に「標準的な運賃」を公表した。この「標準的な運賃」はトラック運送業者が荷主企業に提示する運賃タリフであり、トラック運送業者にとって望ましいトラック運賃体系が示されている。

「標準的な運賃」では、運賃水準はトラック運送事業において適正な原価に適正な利潤を加えたものを基準としており、さらにはドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正し、労働時間・法定福利費などのコンプライアンスを確保できるように設定されたものである。これが適用されれば、他産業との格差を是正するドライバー賃金の値上げが可能となる運賃を実現することができる。

したがって、この「標準的な運賃」を活用して、荷主企業との運賃交渉に臨み運賃の値上げを実現することが期待されている。しかし、この利用が可能となったのは、まさに新型コロナウイルス感染拡大が始まった時期であり、その後トラックの貨物輸送需要が減少していった。このため、トラック運送業者による「標準的な運賃」の有効な活用が進んでいないのが現状である。

例えば、実際の運賃と「標準的な運賃」と比較すると2倍もの格差がある場合もあり、現行の運賃が標準的な運賃と乖離が著しく、このため「標準的な運賃」を現行の運賃に適用することが非現実的な設定となる場合も生じている。実際にトラック運送業者がこの「標準的な運賃」を活用して運賃を値上げすることは困難な状況にある³。

3 こうした状態を見越して、「標準的な運賃」を自社の運賃に採用するトラック運送業者が少ない状態が続いている。トラック運送業がこの「標準的な運賃」を適用するためには、国土交通省に運賃届出変更をする必要があるが、こうした変更届出が依然として少ない。トラックの「標準的な運賃」告示制度に基づく運賃変更届出の現況が発表されているが、2021年2月末時点の全国の届出件数は3460件で、トラック運送業全体の6.1%にとどまっている。「標準運賃告示から1年、試される“本気度”」2021.04.22 カーゴニュース <http://cargo-news.co.jp/cargo-news-main/2992>。

このように、運賃を値上げする一つの有力な手段として「標準的な運賃」が導入されたものの、それが有効に活用され機能していない状況にある。トラック運送業者にとって、新型コロナウイルス感染拡大が進んでいるなかで、運賃値上げという困難な状況が続いており、これは直面する大きな課題の一つとなっている。

(2) ドライバーの長時間労働の是正

ドライバー不足の根本的な原因は、先に見た低賃金とともに長時間労働の過重な労働条件にある。トラック運送業者にとってドライバー不足を改善していくためには、この長時間労働を是正していくことが必要不可欠である。これに加えて、トラック運送業者がドライバーの長時間労働を是正していかなければならない別の大きな理由が存在している。

政府による労働時間規制が強化されることになり、これに対応していくことが必要不可欠になっている。働き方関連法によってこれから新たに時間外労働の規制が行われる。具体的には、2024年4月からドライバーの時間外労働を年間960時間までとする労働時間規制が始まる。この時間外労働の規制は罰則が適応される厳しいものである。この働き方関連法に基づく規制は、一般的にはすでに2019年から時間外労働の上限規制が720時間に設定されているが、トラック運送業のドライバーに関しては猶予期間が設定されて2024年から開始され、しかも運転労働という特殊事情が考慮されて時間外労働の上限が960時間と一般とは異なる拡大された時間規制で実施される。

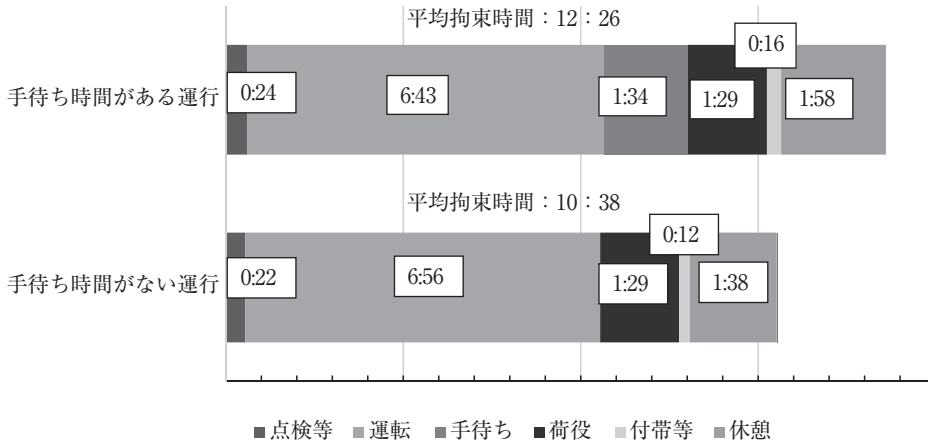
さらに、労働時間規制に関連して、2023年4月から月間60時間を超える時間外労働に対して賃金の割増率が従来の25%から50%に増加する。これはすでに2019年から実施されている規制であるが、中小企業には猶予期間が設定されており2023年からの対象となる。トラック運送業者にとってみれば、時間外労働による長時間労働によってドライバーの賃金が大幅な増加をすることになる。このために、経営を安定化させていくためにも長時間労働を是正する必要性が高まる。

とりわけ時間外労働の規制は「2024年問題」と認識されており、コロナ危機にあるトラック運送業者はドライバーの長時間労働をいかに是正していくか、その対応に迫られている。全日本トラック協会の調査によれば、年間960時間を超える時間外労働のドライバーがいるトラック運送業者の割合は、2020年に28.8%に達した。前年に行われた同じ調査ではこの割合が30.5%であり、960時間を超える時間外労働のドライバーがいる事業者の割合は減少しているものの、依然として3割近くの事業者がこの基準をクリアできていない状態にある⁴。

このような状態で、トラックドライバーの長時間労働を是正していかなければならない。そのためには、長時間労働をもたらしている要因を改善する必要がある。そこで改めて長時間労働の

4 全日本トラック協会「第3回働き方改革モニタリング調査結果」(令和2年12月調査)。

図9 運行当たりの拘束時間の内訳



資料：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）」

要因を明らかにする。図9は、国土交通省が実施したドライバーの運行実態調査からドライバーの平均拘束時間の構成が示されている。まず平均の運転時間は7時間弱だが、それ以外の拘束時間が長いことがわかる。まず手待ち時間である。手待ち時間のある運行では、手待ち時間が1時間34分に及んでいる。このため手待ちのある運行の拘束時間は12時間26分に及び、改善基準告示による1日の最大拘束時間13時間に近い拘束時間となっている。そしてもう一つが荷役時間であり、1運行当たりの平均の荷役時間は、1時間29分に及んでいる。こうして、ドライバーの拘束時間のうち手待ち時間と荷役時間が長いことが明らかになる。これらはあくまで実態調査から明らかになった平均時間であって、実際にはこれを大きく上回る長時間労働が多く行われている⁵。

こうした長時間労働の実態を踏まえて、トラック運送業者はドライバーの労働時間削減を行っていかねばならない。取り組むべき課題として、手待ち時間を削減していくことである。これはドライバーが倉庫や物流センターに貨物を積載したり積み下ろしたりするが、そこでただひたすら待たされている。これは従来の慣行で積み込む荷主企業の都合で単純に長時間待たされることになる。こうした手待ち時間を削減するためには、予約システムを導入することが有効となる。このためトラック運送業者は荷主企業に予約システムを導入するよう要請して、手待ち時間の短縮を図ることが必要となる。

5 国土交通省は、この調査を行う前に同様の2015年にドライバーの運行に関する調査を実施している。2015年調査では、手待ち時間のある運行の平均拘束時間は13時間27分であり、1運行平均でも改善基準告示による一日当たり最大拘束時間13時間を上回っていたが、今回の調査では12時間26分に短縮している。またこのなかで手待ち時間も2015年調査で1時間45分から1時間34分に減少している。さらに、荷役時間は減少が顕著で2時間44分から1時間29分に短縮している。このことから、依然としてドライバーは長時間労働であるが、物流危機が進展するなかでかつてよりは緩和されていると考えられる。国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）」参照。

荷役時間の削減も重要な取組みとなっている。これまで荷主企業の貨物をトラックに積み込む際にはドライバーによる手荷役が行われてきた。ドライバーは運転だけでなく荷役作業も強いられて、しかもその作業は無料で行われていた。こうした手荷役はドライバーの労働時間を長引かせドライバーに大きな負担を課してきた。これに対してパレットに貨物を積載してフォークリフトで荷役をすれば、短時間でドライバーの負担を大幅に軽減することができるが、パレットを使用した場合にトラックの貨物積載率が低下するためにパレットの導入を行わない荷主企業が多かった。パレット荷役を行うように荷主企業を説得して、荷役時間を短縮できるようにすることが必要となる。

さらに、ドライバーの労働時間を削減するために時間指定を見直すことも重要となる。着の荷主企業は、多頻度小口化が進展するなかで到着する貨物の時間指定を課している。こうした時間指定に対応するために非効率な輸送ルートを選択して運転時間が長くなったり、この時間指定を守るためにドライバーは遅延を避け早く到着して待機したりするなど、時間指定はドライバーの長時間労働をもたらしている。このために、荷主企業に働きかけをして時間指定を解除してもらうように説得してもらうことが重要になる。

このようなドライバーの長時間労働の原因となっている要素を改善していくには、運転労働以外に手待ち時間の是正、パレット荷役の導入、時間指定の改善などが重要となっている。これらに共通しているのは、問題となる要素が荷主企業の物流の現場で生じていることである。つまり直接的にトラック運送業者がコントロールできる領域ではなく、これを実現するためには顧客である荷主企業、さらには荷主企業の顧客である着の荷主企業を含めてこれらを説得して改善するように交渉していかなければならない。このためトラック運送業者にとってはハードルの高い取組みであることは明らかである。しかしながら、長時間労働は待たなしの取り組むべき重要な課題となっている⁶。

3. コロナ危機における宅配便の拡大

(1) ネット通販の成長と宅配便の拡大

新型コロナウイルス感染拡大は経済の停滞をもたらしたが、この特異な状況下において大幅に売上げを拡大した業種が存在する。それがネット通販である。新型コロナウイルス感染拡大に

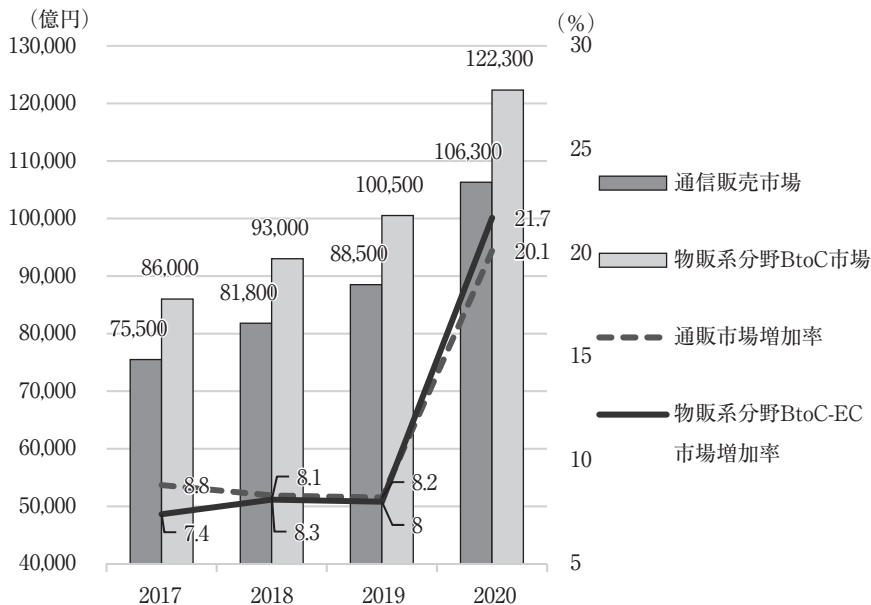
6 物流危機が深刻化するなかで政府は「ホワイト物流」推進運動を繰り返してきた。これはドライバー不足に対応して物流を安定的に確保するために、トラック輸送の生産性を向上、物流の効率化の達成、さらにはドライバーに負担をかけない労働環境の形成が重要であり、トラック運送業者を使用している企業がこうした物流に対する取組みを表明するものである。このなかで荷主企業が長時間労働となるドライバー負担を減らすための物流の改善を行うことが含まれている。荷主企業が物流危機の重要性を認識して上記のような取組みを表明すれば、トラック運送業者が荷主企業と交渉していくうえで進めやすい土壌が形成されることになる。『ホワイト物流』推進運動ポータルサイト、<https://white-logistics-movement.jp/> ホワイト物流のホームページ。

よって、人との接触を避けるために外出の自粛が行われ、自宅で仕事をするテレワークが行われ、人々が自宅へいる機会が大幅に増加した。こうしたなかで、従来行われていた店舗での購入が抑制された。そして自宅へ居ることによって新たな消費財を需要も拡大し、消費者は非対面、非接触で購入するようになった。これは巣ごもり消費や巣ごもり需要と呼ばれているが、家庭に居ながらにして必要な商品を購入しようとする消費者行動が、ネット通販の利用を急激に増加させていった。

こうして、ネット通販は新型コロナウイルス感染が進むなかで急激な売上げの増加を実現した。図10にはネット通販の売上高が示されている。ネット通販の売上高に関しては、日本通信販売協会が通信販売市場を推計したものと、経済産業省が物販系B toC-EC市場として推計したものがある。このうち、日本通信販売協会の推計によると、新型コロナウイルス感染拡大が生じた2020年度の売上高は10兆6,300億円に達し、前年の8兆8,500億円に対して1兆7,800億円も増加し、対前年増加率も20.3%とかつてない驚異的な売上げの増加を示している。さらに、物販系分野BtoC-EC市場の市場規模では、2020年に12兆2,300億円に達し、前年の10兆500億円から2兆1,800億円も増加し、対前年の増加率が21.7%とこれまた驚異的な増加となっている。

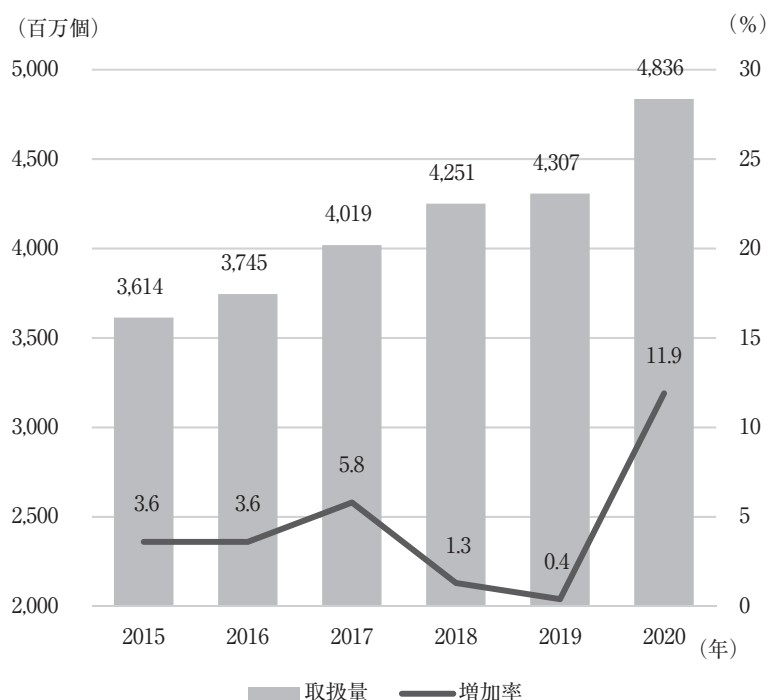
このようなネット通販の利用拡大は、ラストマイルの配送を担う宅配便の取扱量の急激な拡大をもたらした。宅配便はもともと個人から出る貨物(CtoC)を対象にしてスタートしたが、その後企業から企業への貨物(BtoB)を積極的の取り扱うようになった。最近では企業から消費者への貨物(BtoC)、ネット通販への貨物の取扱いが増加しており、このBtoC貨物が宅配便の

図10 ネット通販の市場規模の推移



注：通信販売市場は年度の統計で、物販系分野 BtoC-ECs 市場は年の統計である。
 資料：日本通信販売協会「2020年度通信販売売上高調査」、経済産業省「電子取引に関する市場調査」

図11 宅配便の取扱量



資料：国土交通省

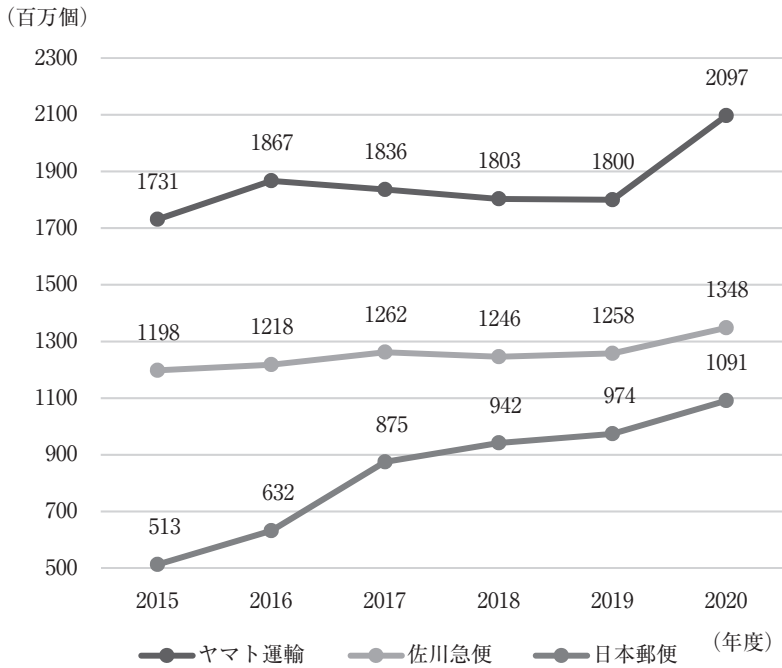
貨物輸送需要の重要な部分を担うようになっている。

新型コロナウイルスの感染拡大によってネット通販の利用が爆発的に拡大するなかで、宅配便の取扱量も急激に増加した。図11に示されるように、宅配便の取扱量は2020年度において全体で48億3,600万個となり、前年の43億700万個から5億3,000万個以上も増加しており、対前増加率で11.9%も増加している。

宅配便市場は大幅に寡占化している。ヤマト運輸、佐川急便、日本郵便の3社で宅配便市場の9割以上を占めている。図12に示されているように、こうした宅配便事業者はいずれも2020年度において大幅な取扱量の増加を実現している。とりわけ宅配便市場トップのヤマト運輸はコロナ禍での取扱量の増加が著しい。ヤマト運輸は2016年以来取扱量を継続的に減少させてきたが、一転して2020年度には前年度の18億個から20億9,700万個に、年間で2億9,700万個、対前増加率で16.5%と大幅に取扱量を増加させている。これまで低迷してきた宅配便最大手のヤマト運輸の取扱量は大幅な増加に転じたのである。また佐川急便は2020年の増加率が7.2%、同じく日本郵便が11.9%もの増加を実現しており、取扱量の増加の程度は差があるものの、宅配便大手3社ともこの時期に取扱量を大きく拡大している。

こうした宅配便の取扱量の拡大は、大手宅配便事業者の売上げを拡大して収益を大幅に改善している。表3はヤマトホールディングスとSGホールディングの業績が示されている。これによ

図 12 大手宅配便事業者の取扱量



資料：国土交通省

表 3 大手宅配便事業者の業績 単位：億円，%（ ）は対前年増加率

		2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
ヤマトホールディングス	営業収益	15,388 (4.9)	16,253 (5.6)	16,301 (0.3)	16,958 (4.0)
	営業利益	356 (2.3)	583 (63.7)	447 (-23.3)	921 (100.6)
	営業利益率	2.3	3.6	2.7	5.4
SGホールディングス	営業収益	10,450 (12.3)	11,180 (7.0)	11,734 (5.0)	13,120 (11.8)
	営業利益	627 (27.0)	703 (12.1)	754 (7.3)	1,017 (34.9)
	営業利益率	6.0	6.3	6.4	7.8

資料：各社の決算資料による。

ると、ヤマトホールディングスは2021年3月期（2020年度）の売上高が1兆6,958億円、営業利益が921億円に達し、前年に比べて大幅に増加しており、特に営業利益の増加が著しい。ちなみに、ヤマトホールディングスは宅配便であるデリバリー部門が営業収益の83.7%を占めている。また、同じくデリバリー部門の営業利益が83.7%を占めている。これに対して佐川急便は、営業収益1兆3,120億円、営業利益1,017億円に達し、前年を大幅に上回るとともに、営業

表4 日本郵便における郵便・物流事業の業績 単位：億円，%（ ）は対前年増加率

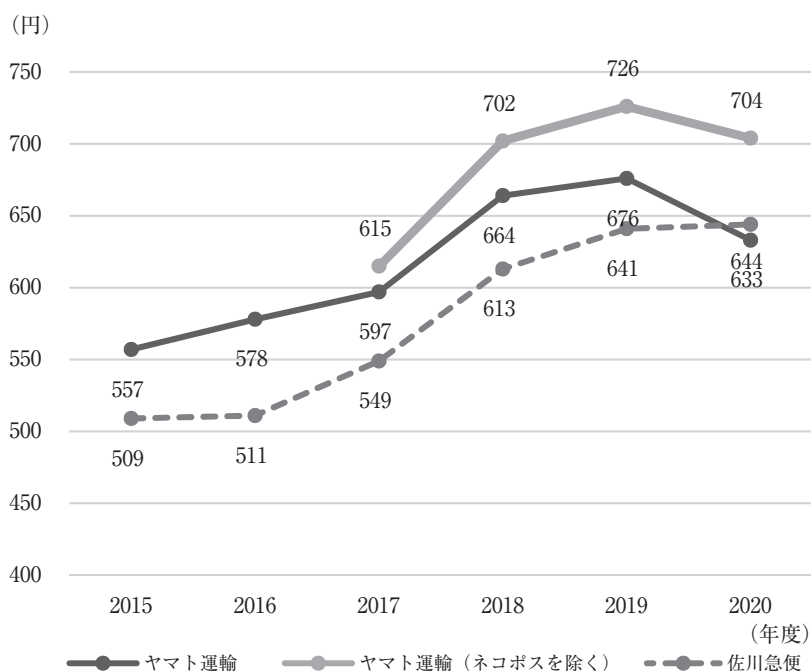
	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期	2021年3月期
営業収益	20,225 (4.8)	21,149 (4.5)	21,253 (0.4)	20,684 (-2.6)
営業利益	419 (149.2)	1,213 (189.2)	1,475 (21.6)	1,237 (-16.3)
営業利益率	2.0	5.7	6.9	6.0

資料：日本郵政の決算資料による。

利益では、ヤマトホールディングスを上回る増加を実現している。SGホールディングスでは、営業収益に占める宅配便のデリバリー事業の割合は77.4%に達し、営業利益では70.3%となっている。いずれにせよ、宅配便の取扱量の拡大が営業収入および営業利益拡大に大きく貢献している。

日本郵便に関しては、表4に郵便・物流事業の業績が示されている。これは宅配便であるゆうパックと郵便が含まれる部門の業績である。しかし、この物流事業となるゆうパックの営業収益および営業利益は公表されていない。この郵便・物流事業の業績の2021年3月期をみると営業利益、営業利益ともに前年に比べて減少している。これは当該部門で大きなウエイトを占める郵便の取扱量の減少が大きく影響している。郵便はこれまで減少を続けてきたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けてさらに取扱量を対前年度で6.8%減少させている。宅配便であるゆう

図13 宅配便の平均運賃の推移



資料：各社の決算資料による。

パックの増加はこうした郵便の売上高の減少を補うものであったが、しかし郵便の売上げ減少が大きく、全体として見ると郵便・物流事業は営業収入、営業利益の対前年度減少を余儀なくされている。

ところで、ヤマト運輸と佐川急便の営業収入と営業収益の増加に関する相対的な格差は、宅配便の運賃水準に依存している。図13で宅配便の平均運賃を見ると、佐川急便は2020年度においてもこれまでと同様に宅配便運賃の上昇傾向が続いている。佐川急便はネット通販貨物需要が急激に拡大するなかで宅配便運賃の支配力を維持している。これに対して、ヤマト運輸は2020年度の宅配便運賃をこれまでの上昇から一転して減少させている。このため、平均運賃で佐川急便はヤマト運輸を上回るようになった。ヤマト運輸は、2017年から「ネコポス」いう投函型で運賃の安い宅配便サービスを開始しており、このネコポスが急激に拡大することで宅配便の平均運賃を相対的に押し下げた。しかし、同じく図13で示されているように、2020年度はネコポスを除く宅配便の運賃も低下している。ネット通販貨物が急激に拡大するなかで、ヤマト運輸は宅配便運賃の値下げ攻勢に転じている。こうした宅配便運賃の値下げが全体の営業収入に影響を与えており、佐川急便との相対的な格差を生み出している⁷。

このように、トラック運送業が全体的に新型コロナウイルス感染拡大のなかで貨物量が減少して売上げを削減して収益を低下させていったのであるが、まさにこれとは対照的にトラック運送業のなかでも宅配便は異なる拡大を見せて売上高が増加し、大手宅配便事業者は収益も大幅に改善していったのである。

(2) 再配達問題の動向

新型コロナウイルス感染拡大のなかで宅配便の事業展開に大きな影響を与えたものとして、再配達の減少がある。ネット通販のラストマイルを担う宅配便にとって、再配達は直面する大きな課題であった。宅配便のドライバーが個人の家庭に貨物を届けるが、留守などのため貨物を手渡すことができず、持ち帰って再び配達しなければならない。再配達となれば、貨物を手渡しできなかった配送はむだな配送となり、配達完了までに配送の回数が増えることになる。結果として、配送するドライバーは配送距離が長くなり、労働時間が増加して運転労働の負担が増大する。かつてはこうした再配達の比率が20%近まで達した。5回配送すると1回は不在で持ち帰り、再び配達しなければならないという、ドライバーに大きな負担を強いる非効率な配送を行わなければならない状態であった。

この再配達はラストマイル配送を担う宅配便事業者にとって大きな問題となっているだけでな

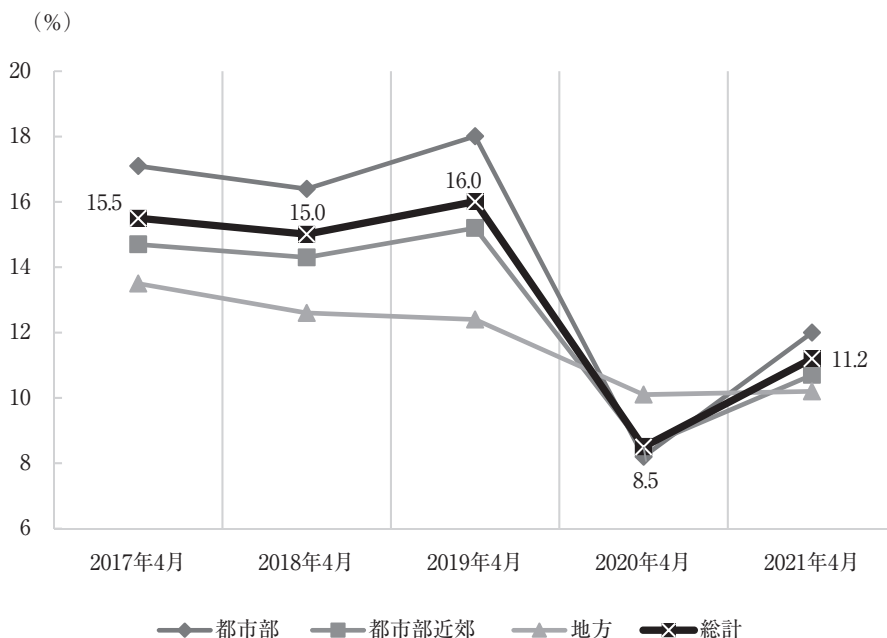
7 図11に示されるように、ヤマト運輸は2017年の宅配クラスス以降取扱量の低迷に見舞われてきた。こうしたなかで、ネット通販の貨物の拡大を目指して、新型コロナウイルス感染拡大のこの時期にネット通販の大口荷主に対して宅配便の運賃を積極的に下げている。佃陸生「ヤフーの出店者が驚いたヤマトの格安配送」2021年5月23日、週刊東洋経済 Plus <https://premium.toyokeizai.net/articles/-/27008#contd>

く、より広く社会的問題としても認識されてきた。むだな配送のためにトラックドライバーが投入されており、ドライバー不足が深刻化するなかで人的資源の浪費となっている。再配達に必要なドライバーは9万人に及ぶと推計されており、少ない人的資源の有効活用を阻害していることになる。また再配達によって配送するトラックの走行距離が増加しており、これによって排ガスが増加し環境問題に悪影響を及ぼすことになる。推計によれば再配達のためのトラックの走行距離は全体の25%に達するとされ、むだな配送によって大量の燃料が消費され排ガスが放出されて、環境問題の悪化をもたらしていると指摘されている⁸。

このような再配達問題だが、新型コロナウイルス感染拡大が進むなかで改善されることになった。図14には、国土交通省が定期的に調査している再配達比率が示されている。再配達比率は大きな問題として注目され始めた2014年の調査では19.6%に達していたが、2017年から2019年には15%から16.0%で推移している。新型コロナウイルス感染拡大が生じた2020年になるとこの再配達比率は8.5%に減少している。続く2021年になると11.2%と多少上昇に転じているものの、新型コロナウイルス感染拡大以前に比べて大幅に減少している。

新型コロナウイルス感染拡大によって、人々が外出を大幅に控えさらにはテレワークが実施され在宅勤務で自宅にとどまる機会が多くなった。いうまでもなく在宅率の拡大が再配達比率の低

図14 宅配便の再配達率の推移



資料：国土交通省

8 国土交通省(2015)「宅配の再配達の発生による社会的損失の試算」<https://www.mlit.go.jp/common/001102289.pdf>。

下もたらした。こうした再配達率の減少によって、宅配便事業者はより効率的な配送が可能になり、これによって配送ドライバーは増加するネット通販貨物を効率よくより多く配送することができるようになった。皮肉にも新型コロナウイルス感染拡大が再配達の問題を緩和することにつながったのである⁹。

宅配便事業者だけでなくネット通販事業者も、深刻な再配達を削減するためにこれまでに積極的な取組みを行ってきた。主な施策として、コンビニエンスストアで消費者が荷物の受取りができるようにするコンビニ受取りがある。消費者があらかじめ近くにあるコンビニを指定しコンビニに貨物が預けられ、消費者がそこに取りに行くようにする。さらに宅配ロッカーの設置である。鉄道駅などの公共スペースなどに宅配ロッカーを設置して、その貨物が保管されて消費者が宅配貨物を受取りできるようにする。こうしたコンビニ受取りと宅配ロッカーは、貨物を消費者の家まで届けることはせず、消費者が特定の場所に取りに行つて貨物を持ち帰るやり方となる。

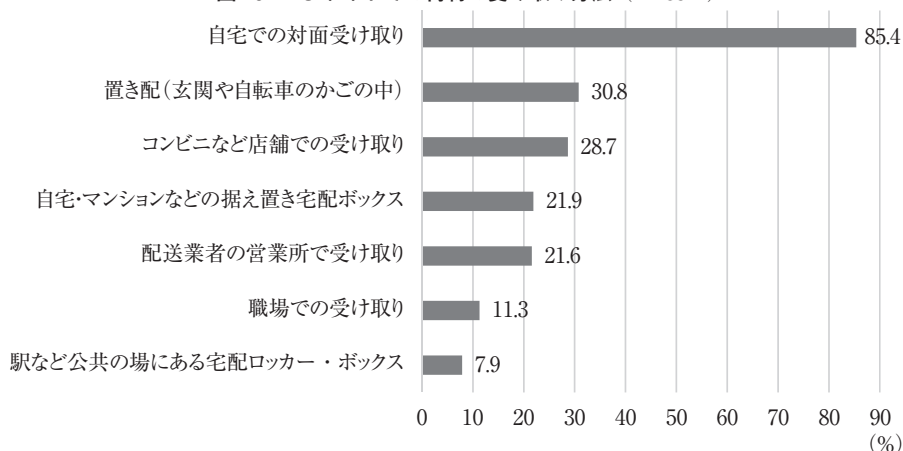
こうした方法とは異なって、新型コロナウイルス感染拡大のなかで注目されているのが置き配である。これまでは、宅配便の貨物は届け先で受取人に直接手渡しをして受領印やサインをもらうことが原則であった。それができなければ、配送のドライバーは貨物を持ち帰ることになり、再配達が生じることになる。これに対して置き配は、受取人がいるいないにかかわらず、玄関先などに貨物を置くようにするやり方である。このやり方は、配送ドライバーと受取人が直接対面することがないため非接触・非対面の方法となり、新型コロナウイルス感染を防ぐためにも有効な方法となる。このため、置き配は新型コロナウイルス感染拡大の状況においてこれに対応する適切的な方法となる。

ネット通販最大手のアマゾンでは、2019年2月からこの置き配を始め、2020年から置き配を全国展開している。宅配便事業者の日本郵便は2019年3月から置き配を開始した。さらに佐川急便、ヤマト運輸も2020年5月から6月にかけて置き配を始めている。注目すべきは、ヤマト運輸も置き配を積極的に進めるようになったことである。ヤマト運輸はこれまで優れた宅配便の輸送サービスとして荷物を受取人に確実に届ける直接手渡しを行ってきた。これを大幅に見直したのである。そして置き配をより便利に確実なものにするために、EASYというシステムを開発している。受取人が携帯のアプリを導入して、直前まで置き配の場所を変更できるようにして、消費者の利便性を高めている。このような新たなシステムの導入を図りながら置き配を拡大している。

新型コロナウイルス感染拡大が生じているなかで、非対面・非接触の効果を持つ置き配が積極的に取り入れられるようになってきている。2021年1月に実施された「ECサイトの配送に関する調

9 再配達が増加することによって、宅配便の配送コスト削減することができる。ヤマト運輸の場合に2020年度において収益が増加したが、この収益に増加に再配達の減少によるコスト削減が寄与している。こうしたことから、再配達の削減は宅配便事業者に大きな意味を持っている。「陸運3社が今期上方修正宅配便好調、企業物流も上向く」『日本経済新聞』2020年10月30日。

図 15 EC サイトでの荷物の受け取り方法 (n=3812)



資料：MMD 研究所「EC サイトの配送に関する調査」https://mmdlabo.jp/investigation/detail_1929.html

査」によると、ネット通販の貨物の受取方法については、自宅での対面での受取りが最も多いが、それ以外に受取方法として最も多かったのが置き配であった。コンビニ受取りがこれに次ぎ、駅などの公共の場にある宅配ロッカー・ボックスは意外と利用が少ない。このように、自宅での対面による受取り以外に、置き配の利用がこの時点でトップとなっており、急速に拡大していることがわかる¹⁰。

再配達に宅配便事業者にとって依然として重要な問題であり、新型コロナウイルス感染拡大が進むなかで再配達率が減少したことは望ましいが、やがて新型コロナウイルス感染が終息に向かった時に再び再配達が増加する可能性が高い。こうした状況で、従来行われてきた再配達を減らすための施策を推し進めていくことが重要となっている。コンビニ受取りや宅配ロッカーに加えて、特に新型コロナウイルス感染拡大のなかで利用が進められた置き配のさらなる普及によって、再配達問題が改善されることが期待されている。

4. ラストマイル配送市場の変化と課題

(1) ラストマイル配送における脱宅配便の流れ

宅配便はネット通販のラストマイル配送に適合した輸送サービスであり、このため新型コロナウイルス感染拡大のなかでネット通販の拡大とともに宅配便の取扱量も急激に拡大してきた。しかし、これと同時にネット通販のラストマイルの配送では、宅配便以外の配送サービスも大きく拡大している。これはネット通販をめぐるラストマイルの配送市場において、宅配便の競合する

10 同調査によると、置き配利用者の大多数が置き配のサービスに満足しており、さらに置き配サービスが今後普及することを大多数の利用者が望んでいることが明らかにされている。矢島莉子「EC サイトでの置き配の認知は 85.6%、利用経験者は 30.8%、置き配の指定場所は「玄関前」が 7 割以上で最多」2021 年 2 月 2 日 MMD 研究所 https://mmdlabo.jp/investigation/detail_1929.html。

事業者が急速に台頭していることを意味する。

こうした状態が形成されたのは、宅配クライシスの発生と深く関係している。2017年にネット通販の販売拡大に伴ってネット通販の貨物が急増した。これに対して宅配便の最大手のヤマト運輸は、ドライバー不足の状況で十分な配送サービスの供給ができず、このためにネット通販貨物向けの一部輸送サービスの停止や、輸送サービスそのものの供給を制限する総量規制を実施した。宅配便事業者がネット通販の貨物の輸送サービスの供給を制限したのである。

これとともに、ヤマト運輸は宅配便運賃の大幅な値上を実施した。宅配便運賃はネット通販事業者などと個別に運賃交渉が行われて決められるが、それまで大口の荷主企業が有利に運賃交渉を進めて宅配便の運賃は低い水準にとどまっていた。ヤマト運輸は宅配便の供給量を制限するなかでネット通販事業者などの荷主企業に対して宅配便の大幅な運賃の値上を実現していった。供給不足という状態で、これまでにない運賃の値上が可能となったのである。

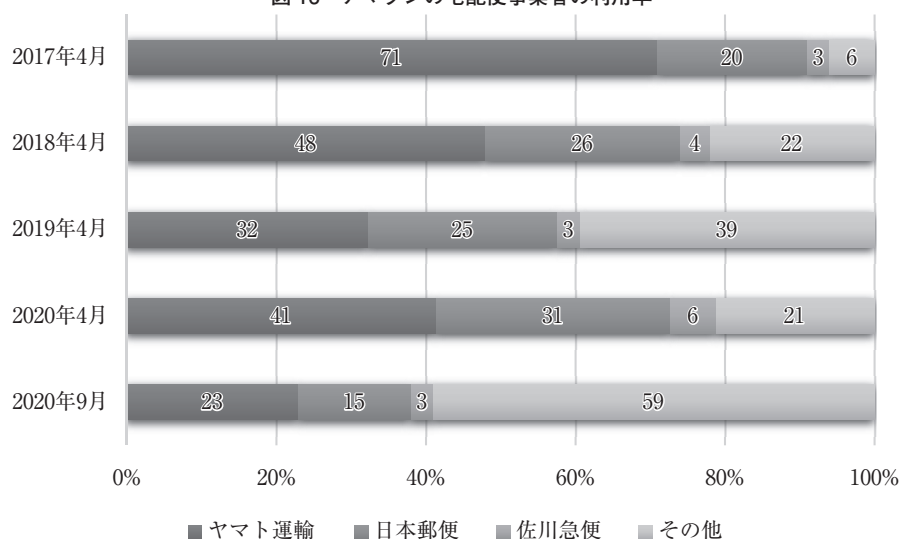
こうした状態は宅配クライシスと呼ばれているが、ラストマイルの配送を宅配便に依存しているネット通販事業者にとっては、宅配便輸送サービスの供給が不安定となるとともに、さらには宅配便運賃の大幅な値上によって配送コストが大きく増加した。ネット通販では「送料無料」が言われているが、実際にはネット通販事業者が配送料を負担しており、宅配便運賃の増加は、ネット通販事業者の物流コストの上昇をもたらし、収益に大きな影響を及ぼすことになる。

そして重要なことは、こうした宅配クライシスの発生によってネット通販事業者がラストマイルの配送を宅配便に依存しないように促されたことである。ネット通販事業者の脱宅配便をもたらしたのである。典型的にこうした動きを見せたのが、ネット通販の最大手のアマゾンである。巨大な販売を誇り大量のネット通販貨物を抱えるアマゾンは、宅配便に依存しない独自の配送サービスを確保するように新たな物流の戦略を繰り広げていった。

アマゾンは二つの方法でネット通販貨物を宅配便以外の事業者の運ばせるようにした。一つは、デリバリープロバイダーと呼ばれる地域の運送業者を採用していった。かつてアマゾンはフルフィルメント・センターと呼ばれる物流センターを特定の地域に限定して、そこから宅配便を利用して全国配送を行っていた。しかし、ネット通販が拡大するとともに、フルフィルメント・センターを人口が集中する大都市の地域周辺に次々を設置していった。このフルフィルメント・センターから周辺の人口が密集する大都市に配送するには、限定の地域に配送可能なローカルの運送業者に委託することができる。地域ごとのローカルの運送業者がデリバリープロバイダーであり、地域ごとに選定されてアマゾンのネット通販貨物を運ぶようになった。当初デリバリープロバイダーは9ものローカルの運送業者が地域ごとに運ぶようになった。

このデリバリープロバイダーの特徴は、運送会社が自社のドライバーを運送に当たらせるだけでなく、下請けの運送業者を使用したり、さらに軽貨物運送業者という個人事業者を集めてそれらを業務委託して運ばせたりしていることである。有力なデリバリープロバイダーのなかでは、こうした個人事業者である軽貨物運送業者を育成するプログラムを作成して、個人に起業させて

図16 アマゾンの宅配便事業者の利用率



資料：再配達削減アプリ「ウケトル」調べ <https://toyokeizai.net/articles/-/414940?page=3>

軽貨物運送業者にして、それを請負契約で採用する形で運送業務に当たらせている。こうして、デリバリープロバイダーは地域の運送業者ではあるが、実際の配送において業務委託関係を通じて個人事業者が重要な役割を演じている。

さらに、二つ目の方法として、アマゾンが採用している独自のラストマイル配送がアマゾンフレックスと呼ばれるものである。これはアマゾンが軽貨物運送業者に直接ネット通販貨物を選ばせるものである。デリバリープロバイダーでは、運送会社が個人事業主である軽貨物運送業者を下請けとして使用していたが、アマゾンフレックスではアマゾンが個人事業者である軽貨物運送業者に貨物の配送を直接委託する。こうして、アマゾンフレックスでは、軽貨物運送業者を動員することになったのである¹¹。

実際にアマゾンはこうしたデリバリープロバイダーとアマゾンフレックスを積極的に繰り返し広げていくなかで、みずからのラストマイルの配送において脱宅配便を大きく進めていった。図16にはアマゾンの宅配便の利用率が示されている。これによると、宅配クラシスが生じる直前の2017年4月の時点では、アマゾンの大手3社の宅配便への利用率は94%に達した。とりわけヤマト運輸の利用率は71%と圧倒的であった。しかし、その後宅配便の依存を大きく減らしている。新型コロナウイルス感染拡大が進みネット通販の売上げが急激に拡大した2020年9月には、宅配便大手3社の依存率は41%までに減少している。これに対して「その他」はデリバ

11 アメリカのアマゾンも同じようにアマゾンフレックスを展開しているが、アメリカの場合はその対象が自家用車を利用した個人となる。それは旅客輸送におけるウーバーの貨物版にといた形態になる。わが国では自家用車による有償輸送は禁止されており、したがってアマゾンフレックスの対象が営業用輸送の許可を得た軽貨物運送業者となる。齊藤実「Eコマース時代におけるアマゾンの物流戦略」参照。

リープロバイダーやアマゾンフレックスによる配送であるが、これが59%に達している。この間にアマゾンにおいて脱宅配便が大きく進展していったことが明らかに示されている。

ラストマイルの配送において極めて大きなインパクトを持つアマゾンの脱宅配便とそれに向けた新たな配送の確保について明らかにしてきたが、他の大手のネット通販事業者もアマゾンと同じように、みずから配送できるように配送部門を設けたり、配送のためのグループ配送企業を立ち上げている。こうして、宅配便以外のネット通販のラストマイルの配送に新たな事業が参入してきたのであり、その意味でネット通販のラストマイル配送市場が大手宅配便の牙城である構図が大きく変化している。

(2) ラストマイル市場への軽貨物運送業者の参入

このようなアマゾンの脱宅配便に向けた展開などによって生じた大きな変化は、ラストマイルの配送市場に新たな担い手として個人事業主である軽貨物運送業者が参入していることである。アマゾンフレックスは、直接この軽貨物運送業者を自社のラストマイルの配送に動員するものであるし、アマゾンが委託している地域の運送業者であるデリバリープロバイダーも、実際の輸送において下請けとして大量に軽貨物運送業者を使用している。このように、個人事業主である軽貨物運送業者が重要な役割を演じるようになってきている。

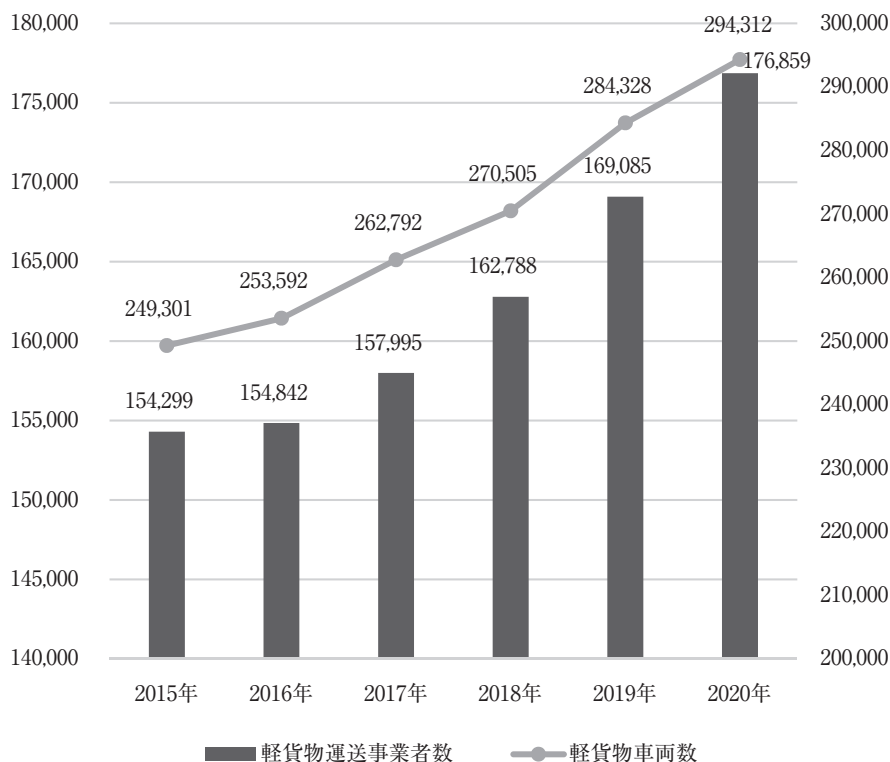
しかもこうした軽貨物運送業者の動員は、アマゾンのようなネット通販事業者だけに限らない。宅配便事業者のヤマト運輸もまた新型コロナウイルス感染拡大が続くなかで、軽貨物運送業者を積極的に採用していった。ヤマト運輸はネット通販貨物が急激に拡大するなかで、宅配便の配送能力を強化していかなければならない。その際に既存の配送の主体であるセールドライバーの負担を減らすとともに、収益が悪化しているなかでできるだけ配送のためのコストを抑制する必要性に迫られていた。

こうしたなかで、ヤマト運輸は中小運送業者および軽貨物運送業者へネット通販貨物の配送を外部委託する仕組みを新たに導入した。軽貨物運送業者を中心に EASY CREW 呼ぶ外部委託のドライバーを大量動員することになった。この EASY CREW は 2021 年まで 1 万 6,000 人もの外部委託のドライバーを確保して、拡大するネット通販の貨物の配送を賄うようにした。このようにして、宅配便事業者のヤマト運輸もまた新たに軽貨物運送業者を大量に動員することになったのである¹²。

トラック運送業においてまさしく特定の分野の軽貨物運送業者という個人事業者が注目される存在となった。こうした軽貨物運送業者は次のような特徴を持っている。通常のトラック運送業は、最低車両台数 5 台以上のトラックを保有したり、その他のさまざまな必要な適格条件を満た

12 ヤマトホールディングス「ヤマトグループ連結決算概要 <2021 年 3 月期 通期>」2021 年 4 月 30 日
https://www.yamato-hd.co.jp/investors/library/briefing/pdf/4q_setsumei_2021_03_fq.pdf

図 17 軽貨物運送業者数と軽貨物車両数



資料：国土交通省

すことによって、政府から営業許可を取得して事業を行うことができる。これに対して、正式な名称が貨物軽運送事業は、個人が事前に政府に届出を行うだけでよい。このため、個人が個人事業主として軽貨物車両（軽トラック）を使用して容易に運送事業を営むことができる。

図 17 には、軽貨物運送業者数と軽貨物車両数の動向が示されている。2015 年以降、ネット通販の売上が拡大し貨物需要が増加しているなかで事業者数と車両数の増加傾向が続いている。特に、新型コロナウイルス感染拡大が起こった 2020 年において軽貨物運送業者は、事業者数が 17 万 6,859 に達し、前年から 7,774 事業者も増加している。2015 年以降事業者数は年々拡大してきたが、まさにこの年に最大の増加となっている。また軽貨物車両数も 29 万 4,312 台に達し増加傾向が続いている。このように、軽貨物運送業者の新規参入が活発に行われており、こうした軽貨物運送業者がラストマイルの配送に動員されるようになっている¹³。

こうした軽貨物運送業者はギグワーカーとも呼ばれている。基本的に個人事業主のドライバー

13 一般のトラック運送業者（一般、特積み、霊柩、特定）の事業者数は、2007 年度の 6 万 3,122 社をピークに減少傾向を続けており、2019 年度には 6 万 2,068 社であった。退出者が新規参入者を上回る状態が続いてきた。しかし直近の 2020 年度は 6 万 2,337 社と微増に転じている。軽貨物運送業者はこうした一般のトラック運送業者とは異なって旺盛な新規参入が起きている。

であり、委託契約を結んでネット通販事業者の貨物を直接は運んだり、運送業者の下請けとして貨物輸送に従事したりする。現状において、引き受ける運賃が安かったり、運送業者から手数料を取られたりして、十分な収益があげることが難しいことが指摘されている。そして、最大の課題は、こうした低い収益のために結果的に配送量を増やそうとして、長時間労働が行われ過重労働になってしまうことである。

一般のトラック運送業者の場合、労使関係のもとで雇用されるドライバーに対して労働時間規制が適応され、企業はドライバーの労働時間を管理することが義務付けられている。先に見たように、長時間労働という実態が大きな問題として残っているが、それに歯止めをかける法的な規制は存在している。しかし、これに対して軽貨物運送業者は独立した個人事業者であって法的規制の対象外というだけでなく、個人事業者ゆえに長時間労働に歯止めをかけられず、過重労働が恒常化する危険性を強く持っている。

こうした特徴を持つ軽貨物運送業者がラストマイル配送に大挙して動員されていることは、いわば肉肉な展開として考えることができる。かつての宅配クライシスは、労働力不足を背景にして配送のドライバーが過重労働になってしまうことに端を発した。これに対応するためには、宅配便の輸送を制限して働くドライバーの労働条件をよくするために賃金を上げる原資として宅配便の運賃を上げることが行われた。しかし、これが結果的にネット通販事業者の大いなる不信を招き、脱宅配便へと向かわせた。それは同時に、従来の宅配便より安い運賃でラストマイルの配送を可能にする体制を整えることであり、そのためには安く使用できる軽貨物運送業者への依存を強めることになった。その軽貨物運送業者が再び長時間労働の過重労働をまねく危険性を持っている。

こうした軽貨物運送業者に対して行政の新たな対応が行われてきた。軽貨物運送業者は個人事業者であり、ドライバーとともに経営者であるために労働法関連の規制の対象外という取扱いが行われてきた。これに対して国土交通省は2018年4月の通達で、個人事業主であっても労働時間等の規制の対象に入るとした。個人事業者の拘束時間に関しても改善基準告示の対象とするとした。

また2018年の貨物自動車運送事業法改正で、荷主勧告制度において軽貨物運送業者もその対象となることを明らかにしている。荷主勧告制度とは、一つの重要な事例として荷主企業がトラック運送業者に長時間労働を強制していることが明らかになった時に、国が荷主企業に対して改善を勧告するという制度である。こうした荷主勧告制度の対象として一般のトラック運送業者に加えて、軽貨物運送業者の個人事業者も含まれるものとしたのである。

このように、軽貨物運送業者の取扱いは、労使関係にあるドライバーと同じように労働時間規制の対象となり、これと同じように保護される対象とみなされるようになった。しかしながら、こうした規制が一般に広く浸透していないのが現状であって、軽貨物運送業者における長時間労働を是正していくのに有効に機能しているとはいえない状態である。このため軽貨物運送業者

の長時間労働による過重労働は依然として継続していくものと考えられる。ラストマイルの配送市場は軽貨物運送業者が参入して拡大しているが、そこではこれまで一般の貨物運送業において大きな問題となってきたドライバーの長時間労働による過重労働が深刻化することが予想される。

むすびにかえて

新型コロナウイルス感染拡大によってわが国の経済は大幅な停滞を余儀なくされたが、これによって物流を支える重要なトラック運送業は短期間に大きく変化を遂げた。新型コロナウイルス感染拡大が生じた2020年に入り経済の停滞が貨物輸送需要の減少をまねき、トラック輸送量は大幅に減少していった。こうした状況のなかで多くのトラック運送業者は営業収入の低下をまねいた。トラック運賃はこれまで上昇傾向にあったが、これが横ばいに転じさらには減少していった。新型コロナウイルス感染拡大のなかで貨物需要の減少により、減少する荷主企業の貨物をめぐって運賃競争が一部において発生したのである。これはかつての物流危機と呼ばれる状況とは異なった、過当競争の側面が顕在化したことになる。

新型コロナウイルス感染拡大の影響へ貨物輸送需要が落ち込むなかで、それまでのドライバー不足は改善されてきたものの、依然として基本的にドライバー不足は継続している。こうしたドライバー不足にいかに対応していくのかが、トラック運送業者にとって直面する大きな課題である。トラック運送業者が対応しなければならない課題として、一つはドライバーの低い賃金を上げていくために、その原資として運賃を上昇させていくことが必要となる。こうした取組みを支援するものとして、標準的な運賃が政府によって作成されたが、現実的にこれを使って運賃を引き上げるのが難しい状態が続いている。またもう一つはトラック運送業の宿命であったドライバーの長時間労働を改善していく取組みが強く求められている。このために荷主企業と交渉して手待ち時間を短縮したり、手荷役からパレット荷役へ変換、時間指定の改善などに取組みドライバーの長時間労働を是正していくことが必要となっている。

新型コロナウイルス感染拡大によって一般のトラック運送業者は苦しい対応を迫られたが、これとは対照的に同じトラック運送業のなかでも宅配便は全く異なった状況を迎えた。新型コロナウイルス感染拡大によって巣ごもり消費が発生してネット通販の売上げが飛躍的に拡大し、これに伴い宅配便の取扱量は大幅に増加した。宅配便の大手3社はいずれも取扱量を拡大し、収益も伸長して恵まれた状況になった。また、新型コロナウイルス感染拡大によって再配達が増加しており、これが配送効率を上げてドライバー負担を削減し、さらには配送コストの削減をもたらしており、これもまた宅配便事業者プラスの効果をもたらした。

しかしながら、宅配クラシスに端を発してアマゾンなどの大手ネット通販事業者の脱宅配便の動きが顕在化しており、宅配便以外の運送業者がラストマイル配送への参入が積極的に行われており、宅配便は競争相手が増加している。特徴的なことは、軽貨物運送業者がラストマイルの配

送市場に大挙して動員されていることである。ラストマイルの配送市場では、個人事業主の軽貨物運送業者の重要性が増している。しかしながら、軽貨物運送業者は長時間労働で過重労働となる可能性があり、こうしたことが今後もラストマイルの配送市場における重要な課題となる。

わが国の物流を支える重要な物流業であるトラック運送業において、今後新型コロナウイルス感染拡大が終息に向かうなかで、さらにはいかなる変化を遂げるかが重要となってくる。これは基本的にはアフターコロナの景気の回復状況に依存する。わが国経済が順調に景気の回復をすれば、トラック運送業における労働力不足問題が再び顕在化する可能性があり、トラック運送業者のそれに向けた対応策がますます重要となってくる。また新型コロナウイルス感染拡大が終息してもネット通販の拡大傾向は続くものと考えられ、依然として宅配便の拡大が続き、それとともに宅配便とそれ以外の運送事業者とのラストマイルの配送市場での競争が激しくなることが予想される。そうしたなかでギグワーカーと呼ばれる軽貨物運送業者がさらに必要となってくるが、このドライバーの長時間労働および過重労働が大きく問題となる可能性がある。

参考文献

- *以下の参考文献のインターネット情報最終アクセスは2021年11月24日である。
- 石橋忠子「特集 ラストワンマイル百花繚乱 下剋上さながらの乱戦を制する三つの条件」『激流』46(10), p.22-27, 2021年。
- 井深太路「「巣ごもり」が促す物流改革」2021年2月3日 読売新聞 <https://www.yomiuri.co.jp/choken/kijironko/ckeconomy/20210203-OYT8T50025/>。
- 洪京和「各種統計からみた新型コロナウイルスの物流への影響」『物流問題研究』69, pp.60-65, 2020年。
- 木皮透庸「アマゾン「当日配達ドライバー」の過酷な実態」2018年4月23日 東洋経済 ONLINE <https://toyokeizai.net/articles/-/217681>。
- 経済産業省 商務情報政策局 情報経済課「令和2年度 産業経済研究委託事業（電子商取引に関する市場調査）報告書」令和3年7月 https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/statistics/outlook/210730_new_hokokusho.pdf。
- 国土交通省「宅配の再配達の発生による社会的損失の試算」2015年 <http://www.mlit.go.jp/common/001102289>。
- 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果（概要版）」 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001409523.pdf>。
- 国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」2021年2月 https://www.mlit.go.jp/kikikanri/kikikanri_tk_000018.html#eikyo。
- 齊藤実「物流におけるドライバー長時間労働の問題—実態と改善への取り組み—」『商経論叢』54 (2-3), pp.19-41, 2019年。
- 齊藤実「物流危機の発生と物流商慣行の変容」『経済貿易研究』46, pp.1-19, 2021年。
- 齊藤実「Eコマース時代におけるアマゾンの物流戦略」『経済貿易研究』47, pp.39-62, 2021年。
- 佐藤 信洋「コロナと物流—コロナ・ショックが物流に及ぼした影響の分析を中心に—」『倉庫』2020年度2号, pp.6-13, 2020年。
- 全国商工団体連合会「軽貨物運送業の危機打開と健全な発展のために—民商・全商連の提案」2019年5月10日 https://www.zenshoren.or.jp/pdf/190517driver_leaf.pdf。
- 全日本トラック協会「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン（解説書）～働き方改革実現に向けたトラック運送事業者の取り組み～」2018年12月 <https://jta.or.jp/wp-content/themes/>

jta_theme/pdf/rodo/hatarakikata/actionplan_kaisetsu.pdf。

佃陸生「ヤフーの出店者が驚いたヤマトの格安配送」2021年5月23日, 週刊東洋経済 Plus <https://premium.toyokeizai.net/articles/-/27008#contd>。

佃陸生「全国データでわかる「宅配争奪戦」の現在地」週刊東洋経済 Plus 2021年10月2日 <https://premium.toyokeizai.net/articles/-/28338>。

佃陸生「アマゾンで格安配送, ヤマトの攻勢が止まらない」2021年10月18日 週刊東洋経済 Plus https://premium.toyokeizai.net/articles/-/28506/?utm_campaign=EDtkprem_2109&utm_source=edTKO&utm_medium=article&utm_content=458653&_ga=2.53831464.1802351908.1636716896-1560405361.1626857666&mttest=c。

佃陸生「「脱・大手」の兆し?新興サービス相次ぐ宅配大混戦」週刊東洋経済 Plus 2021年9月 <https://premium.toyokeizai.net/articles/-/28312>。

藤岡伸彰「コロナ禍における物流事業者の現状について「物流事業者モニター調査」(2020年11月実施)より」『自動車販売』59(2), pp.16-19, 2021年。

日本ロジスティクスシステム協会「新型コロナウイルス(COVID-19)の感染拡大による物流・サプライチェーンへの影響 第3回アンケート調査結果」2021年 https://www.l.logistics.or.jp/Portals/0/pdf/COVID-19_03survey_210120.pdf。

味水佑毅, 苦瀬博仁「新型コロナウイルスがトラック運送事業者に及ぼす影響」『物流問題研究』69, pp.24-29, 2020年。

宮武宏輔「新型コロナがネット通販・消費者物流に与えた影響の初期段階: 2020年3月から5月の概況を中心に」『流通経済大学流通情報学部紀要』25(1), pp.63-75, 2020年。

三菱総合研究所「ウィズコロナ下での世界・日本経済の展望(2021~2022年度の内外経済見通し)」2021年8月17日 https://www.mri.co.jp/knowledge/insight/ecooutlook/2021/dia6ou000003if86-att/nr20210817pec_all.pdf。

宮武宏輔「新型コロナウイルスがネット通販と宅配便に与える影響と今後の展望」『物流問題研究』69, pp.30-34, 2020年。

松岡由希子, 高浦佑介「特集 コロナで変わった新常識 差別化する物流」『Diamond home center』40(6), pp.31-49, 2021年。