

第2回 ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会
議事概要

日 時：令和7年7月25日（金）10:00～12:00

場 所：中央合同庁舎3号館10階 共用会議室、及びオンライン（Microsoft Teams）

出席委員：青柳委員、首藤委員、月野委員、矢野委員（座長）、梅屋委員、河合委員、佐藤（諒）委員、佐々木委員、橘委員、田路委員、松本委員、見村委員、佐藤（創）委員、原委員、畠山委員、黒木委員、竹中委員、奥秋様（船木委員代理）、長尾様（石津委員代理）、梶原委員、金子委員、羽二塚委員

議事次第：

1. 開会
2. 議題
 - （1）ラストマイル配送を巡る関係業界等からのヒアリングについて
 - （2）意見交換
 - （3）今後の検討の進め方について
3. 閉会

議事概要：

- ヤマト運輸（株）、佐川急便（株）、アマゾンジャパン（合）、CBcloud（株）、楽天グループ（株）、全日本食品（株）、西米良村役場、全国新スマート物流推進協議会から、ラストマイル配送を巡る各社の取組についてヒアリングを行った。
- 上記の説明を踏まえ、委員の間で意見交換を行った。

全委員からの主な発言：

【多様な受取方法の更なる普及・浸透や宅配サービスの在り方について】

- 今後、置き配が普及・拡大していくことを想定した場合の盗難防止策や盗難発生時の補償の仕組み、誤配送および個人情報漏洩対策について、EC事業者や宅配事業者の取組を伺いたい。
 - 一定の金額を超える商品等例外はあるが、当社が発送元となる商品について、宅配ロッカー、メーターボックス等付近への置き配を選択できるようにしている。置き配が完了した際に置き配場所の写真がお客様に通知される仕組みを導入しており、万が一、置き配した荷物が盗難等により確認できない場合は、当社のカスタマーサービスが対応の上、必要に応じて返金、または商品の再発送を行っている。
- 個人情報の漏洩に関する防止策を配送事業者様はどのように対応しているのか伺いたい。
 - 個人情報の管理は、我々の業務の中で最も重要な取組になっている。最近は送り状がデジタル情報になってきており、その情報を外部アクセスからしっかり守ることに力を入れることで、現時点では大きな情報漏洩事案は発生していない。また、物理的な送り状を紛失する事案が発生した場合は、再発防止策を必ず検討し社内で対策を徹底している。

- 大規模マンションにおける配送ロボットを使用した配達の手組みは、配送事業者だけではなく最終的には EC 事業者等にとっても恩恵は大きい。しかし、各配送事業者それぞれが独自の配送ロボットを用意することは考えづらく、仮にあったとしても各社で運用すると非効率となることが考えられる。発表頂いたこの取組は異なる配送事業者が共同で使用するというのは可能なのか。実施する上で何か制約や課題があるのか伺いたい。
- 大規模マンション等でのロボットを使用した配達の手組みは、他社も共同使用できることを前提としてシステム開発を行っている。しかし、今秋に行う実証実験については一旦自社のみで行い、その後、運用が安定出来次第、各社に声がけをしたいと考えている。

- 求荷求車プラットフォームを活用した多重下請構造撤廃に向けた取組について、この取組によって、個人事業主であるドライバーの所得水準がどのくらい向上したのかという推計値があれば伺いたい。また、改善基準告知は個人事業主にも適用するというような判断だと思うが、労働時間の把握はされているのかというところを伺いたい。
- 求荷求車プラットフォームで、依頼者とドライバーを直接つなぐ運用となるため、人当たりの単価を高く提供できるような構造になっている。また、プラットフォーム内においては、B to Bの仕事も請け負うことの出来る仕組みにしているため、宅配やフードデリバリー等の仕事を受けることも出来る。これによりドライバー収入の向上を実現できており、業界平均月収に対して、1.5倍～2倍程度の月収を、又はそれ以上の月収を実現しているドライバーも存在している。また、当プラットフォームでは、自己申告制ではあるが、ドライバーの労働時間の管理・把握出来るようになっており、一定の労働時間を超えて活動をしようとする、制限されるような仕組みになっている。

- ラストマイル配送については、ドライバーは直接雇用と請負の2タイプがあると考えている。ドライバーを直接雇用する場合、一見すると労働時間管理などのコストが高くつくと思われるが、それでも直接雇用することのメリットをどのように考えているのか伺いたい。
- 当社では直接雇用のドライバーが約5万人存在している。しかし、全ての配送を直接雇用のドライバーが行っているわけではない。特に都市部の EC 系の荷物については、請負のドライバーにも配送を依頼している。直接雇用のドライバーを抱えるメリットとしては、荷受人であるお客様と直接接点を持つことで、日頃のお客様のニーズ等を酌み取って、そこから新たなサービスの開発や提供につなげることが出来る点にあると考えている。

【地域における配送等の共同分担】

- 過疎地域では、配送事業者は採算が取れないといった状況があるが、安易に自家用トラックを使える範囲を広げようという方向にいかないでほしい。また、地方の配送事業者が、採算も取れず、担い手もないという事が発生しないように、配送に加えて何か兼業でできる仕事を自治体が提供、斡旋するようなことがあっても良いのではと考える。そうすることで、安定した収入を得られ、輸送力も確保できる上に地域への貢献も実現する。

- 物流効率化のしわ寄せがドライバーに及ばないように配慮する必要がある。例えば、置き配を選択することで配送料金が割引されるような制度ができしまうと、現在でも再配達は収入につながらない活動であるのにもかかわらず、配送料金の割引によりドライバーへの報酬も減ることを危惧している。
- 過疎地域の住民の方々は物流についての不便を現時点では感じていないと考えている。なぜなら、宅配事業者の企業努力によって一定レベルの配送が維持されているからである。このことが、消費者の行動変容を必要とする自宅以外での荷物の受取方法の推進（例えば消費者が荷物を受け取りに行くような取組）を難しくしている。5年後、10年後に必要なことだとわかっていても、地域住民の問題や課題意識がない場合には、中々新しい取組を推進することは難しいので、新たな住民合意の仕組みが必要だと考えている。

【新たな配送手段の活用】

- 発表の中でドローンの配送は現状採算が取れないという発言があった。過疎地域の物流においては、いかに採算を確保するかというのが非常に大きな課題である。発表内容を踏まえると、現時点ではドローン配送で採算確保するのは難しいと考える。実証実験では成功したとしても、実際には補助金を一部活用した準公共的な事業であるため、公的主体の支出が大きければ持続性はどうか考えたらいいのか。
- ドローン配送の現時点の採算については、ご指摘の通りである。我々は、トラック配送を行うには、効率の悪い荷物が一定量あるということに注目している。トラック配送で往復1時間を要する荷物の配送について、コストが2,000円を超えているようなケースもある。現在、ドローンによる配送は、1配送約3,000～5,000円程度のコストがかかっているが、今後、1配送1,000円を切ってくれば、一部のトラック配送では配送効率の悪い荷物に関しては、ドローン配送の方が効率よく配送出来ることになる。また、今後確実にドライバー不足への対応は必要であるため、ドローンのような配送の省人化、無人化を図る取組の整備はもっと加速させなければならない。

【その他】

- ちょうど10年前、一般消費者にとってはまだ馴染みのない問題ではあったが、業界では再配達の問題視されていて、将来的なドライバー不足に向けて多様な受取方法を中心に検討を行った。今回の検討会も、今どうかということではなく、今後どうなっていくかをしっかり考えていくことが重要だと考える。本日発表のあった新たな取組みをどのように発展、普及していくかをこの検討会で考えていくべきである。

以上