

ラストワンマイル配送に関する調査について

資料1-1

背景

- 昨年6月に閣議決定された「規制改革実施計画」に基づき、運送事業者・運送サービスのユーザーの双方にヒアリング調査を実施。

(参考) 『規制改革実施計画』 (令和3年6月18日閣議決定)

- 国土交通省は、上記通達[※]の改正後の状況をモニタリングしつつ、ラストワンマイル配送において当該通達でもカバーできない具体的なニーズについて、利用者の利便性向上の観点から定量的・定性的な実態調査を行い、報告書を取りまとめる。

※ 「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」(平成15年2月14日自動車交通局貨物課長通達)

調査概要

- 個人による自家用車での配送に関するニーズ等について、関係省庁（経産省・農水省）と連携して事業者に対するヒアリングを実施し、結果をとりまとめ。（結果の詳細は別紙参照）

ユーザー側（13社）：ネット通販事業者、スーパーマーケット、ドラッグストア
コンビニエンスストア、フードデリバリー事業者、農業関係者

運送事業者側（9社）：大手宅配事業者、軽貨物運送業者、地方の運送事業者
農業関係運送事業者

➡ 次頁以降で、今回の調査で把握したニーズ等の詳細と、今後の対応について記載。

ラストワンマイル配送における自家用車での活用ニーズ

運送事業者側

- ラストワンマイル配送において、人手不足により輸送ができないという事業者はいなかった。
- **荷物管理や運行管理**（運行計画の作成、運転者への安全面の指導や健康状態の管理等）、**荷主・消費者の個人情報等の管理等に不安**があるため、雇用関係にない個人に荷物を委託することは困難との意見が大半であった。
- 運送事業者との競争条件が整っていない状態で、個人による自家用車での配送が可能になれば、結果として**安定的な物流の確保が難しくなる**のではないかという意見があった。
- 繁忙期通達については、日数を拡充してほしいとの意見があった。（詳細は次頁）

ユーザー側

- **即日や翌日、30分以内配送等の急配を実現**するため、自家用車を活用したいという意見があった。
- 現状の運送事業者のサービスに不満はなく、自家用車の活用は考えていないという事業者がいた。
- サービスの「**安さ・速さ**」を求める一方、**接客や荷物管理等について一定のレベルが必要**との意見が多くあった。
- 自社で従業員を抱えることは、コストやリスクの観点から難しいが、個人ドライバーに対する自社での教育を前提に安全・品質を担保できるという事業者がいた。
- 繁忙期通達については、運送事業者を介さない形で活用したいという意見や、それが難しい場合には、繁忙期通達の期間や使用車両数を拡大してほしいという意見があった。（詳細は次頁）

地方部での配送

- 運送事業者側からは、地方部は荷量が少なく採算性が低いため、自家用車の活用ではなく**共同配送の実施等届け方の工夫により対応すべき**との意見があった。
- ユーザー側では、**過疎地域等において新たな配送サービスを検討する事業者がいた。**
（事業性や利用するモビリティについては検討中。）
- マッチングにより配送する方法は、**物量や配達員のなり手が多い都市部で成り立つビジネスモデル**であり、地方では成り立たないという意見があった。

ラストワンマイル配送に関する今後の対応について

対応の方向性①（繁忙期通達）

- いくつかのユーザー側からは、自らは雇用しない形での個人による自家用車での配送を求める意見があったものの、運行管理や運転者への指導・監督等の安全規制が適用されていない中での自家用車の使用は、**安全確保・労務管理等**について懸念があるため、即座に認めることは困難。
- 一方、今回のヒアリングにおいて、**繁忙期通達の制度拡充**について以下の要望があった。
 - **春期の肥料輸送**や**秋の収穫期**の集中的な輸送需要を考慮して**許可の日数を拡大**してほしい。
 - **降雪地帯**については、二輪自動車や自転車での配達が困難になる**冬期を対象**に加えてほしい。
 - 営業所に配置されている営業用車両数を上限とする車両台数制限や、1台当たり90日の日数制限を緩和してほしい。

➡ まずは、令和4年度、昨年末から運用を開始した改正後の**繁忙期通達の運用状況（事故や法令違反の状況等）をモニタリング**を行い、その結果や関係者からの意見も踏まえて、**令和5年度に必要な措置を検討**。

対応の方向性②（貨客混載）

- 安全・労務管理が組織的に担保される**バス事業者やタクシー事業者の方が安心感**があり、コスト面の折り合いがつけば**活用可能性**があるとの意見があった。

➡ 現在、乗合バス事業者は全国において、タクシー事業者等は一部の過疎地域において貨客混載の実施が認められているところ、**現行制度下ではカバーできない具体的なニーズ等について調査**を行い、その結果を踏まえて対応を検討し、**令和4年度中に結論を得る**。

（参考）現行の貨客混載の制度（H29～）

【乗合バス】



許可の取得により、350kg以上の荷物の配送が可能

※350kg未満の荷物は許可不要

【貸切バス】



許可の取得により、荷物の配送が可能

※過疎地域に限る

【タクシー】



許可の取得により、荷物の配送が可能

※過疎地域に限る

【トラック】



許可の取得により、旅客の輸送が可能

※過疎地域に限る