

物流ラストワンマイル問題の 解決に向けた政策提言【続編】

規制改革推進会議 第10回スタートアップ・イノベーションWG

2023年4月6日



一般社団法人 日本IT団体連盟とは

国内IT関連の60団体（約5,000企業）を束ねる、IT業界を代表する日本最大級の団体

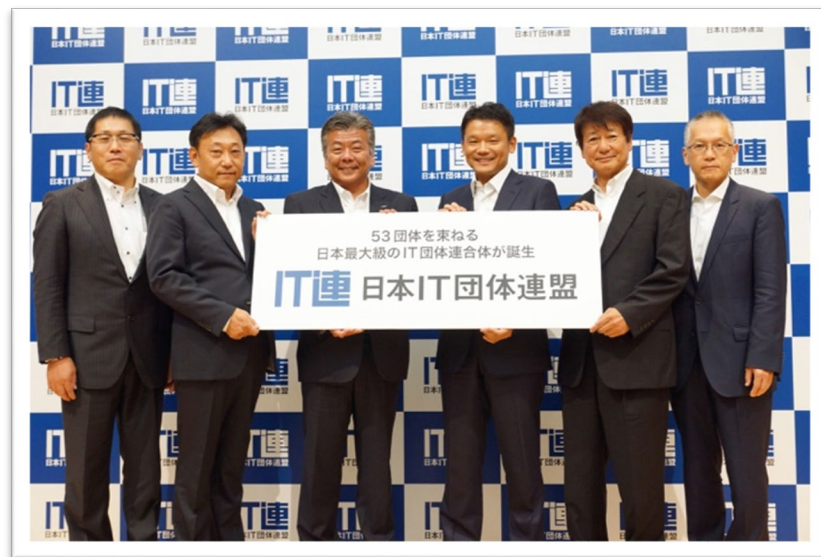
■ 設立年：2016年7月

■ 会長：川邊健太郎

■ 設立目的：IT関連団体の連合体として、我が国のIT産業の健全な発展に貢献するとともに、**世界最高水準のIT社会の構築を目指す**ため、**政府との双方向のコミュニケーションを実現**しながら積極的に提言等を行い、もって**我が国の経済・社会、国民生活の向上に寄与**することを目的とする。

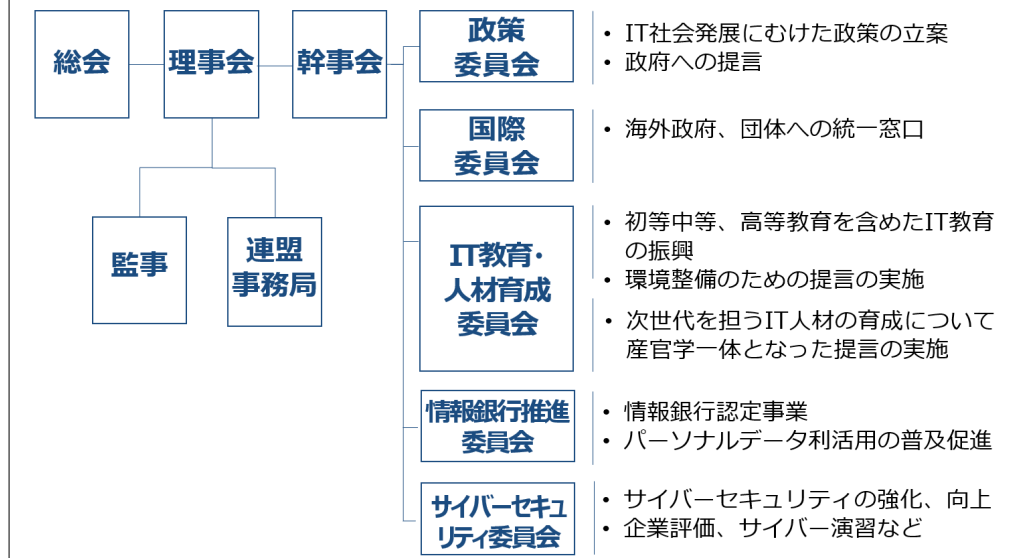


会長 川邊 健太郎



2016年7月22日 設立発表会より

運営組織/委員会活動



活動情報

2023.01.06

日本IT団体連盟は「2023年度（令和5年度）政策要望」を公表、河野デジタル大臣に手交しました



2023年1月、政策要望を河野デジタル大臣、尾身総務副大臣、長峯経済産業大臣政務官に手交

4. 地域・産業のDX推進

次世代産業への投資

ラストワンマイルにおける自家用車運送の実現

【要望の理由・背景】

配送需要の急激な高まりに対し、ドライバーは不足。時期によっては配送の遅延等の問題が発生している。さらに、フードデリバリーや、クイックコマース（食料品・日用品等を注文してから30分以内で届けるサービス）も台頭。自家用車の活用が解決策の1つとなる。

本項目はIT連盟が規制改革推進会議にて要望。2022年6月の『規制改革実施計画』を経て、同10月から、軽乗用車に限っては構造変更せずに、貨物軽自動車運送事業に用いることが可能となる*。しかし、同事業届のオンライン化は2025年度目途とされており、届出やナンバープレート変更の手続きに要する手間がドライバーの就業意欲をそぐことが懸念される。

【要望内容】

貨物軽自動車運送事業の規制合理化：届出の完全オンライン化、郵送でナンバープレートの変更を可能にすることを要望

また、軽乗用車の実績を踏まえ、普通乗用車による貨物運送に関する議論を始めていただきたい。

根拠法令：一般貨物自動車運送事業の許可要件緩和、道路運送法の特例の設定等

*国土交通省「貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の使用について」(2022.10.24) : https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000260.html

要望種別： 法令関連 予算関連 税制関連

Copyright (C) 2023 一般社団法人日本IT団体連盟 All Rights Reserved. 無断引用・転載禁止

80

今回のプレゼンテーションの趣旨

- 規制改革推進会議における議論が実り、2022年6月の『規制改革実施計画』を経て、同10月から通達「貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の使用について」が適用。軽乗用車に限り、乗用車を構造変更せずに貨物軽自動車運送事業に用いることが可能となった。その後の経過を報告する。
- また、新たな検討を踏まえ提言をアップデートし、説明する。

1. IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義

2. 軽乗用車を用いた個人による配送の状況

- (1) 活用事例
- (2) 課題

3. 提言のアップデートについて

- (1) 貨物軽自動車運送事業規制の迅速な合理化
- (2) 郵送でのナンバープレート変更
- (3) 普通自動車による貨物運送の検討

1. IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義

**ITの発展に伴い生じた物流業界の課題を、
ITを活用して解決する**

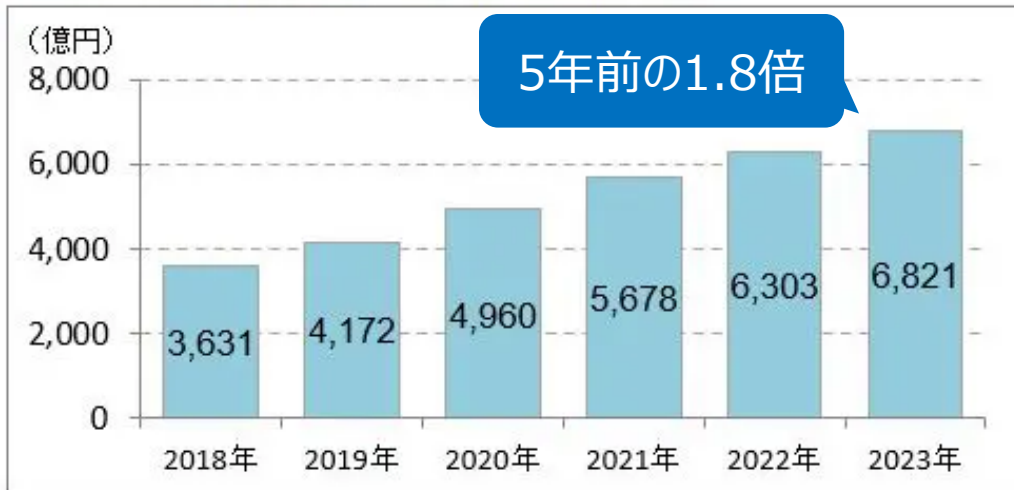
IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義：① ネットによる配送需要の急増

- Eコマースの急速な普及・進歩に伴い、自宅等への配送需要が増加。
- さらに、フードデリバリーやクイックコマース（食料品・日用品等を注文してから30分以内で届けるサービス）が台頭。
- ウイズ/アフターコロナにおいて生活様式が変化。買い物のオンライン化は定着、需要はさらに高まっている。

⇒時期によっては配送の遅延等の問題が発生。

8年前の1.8倍

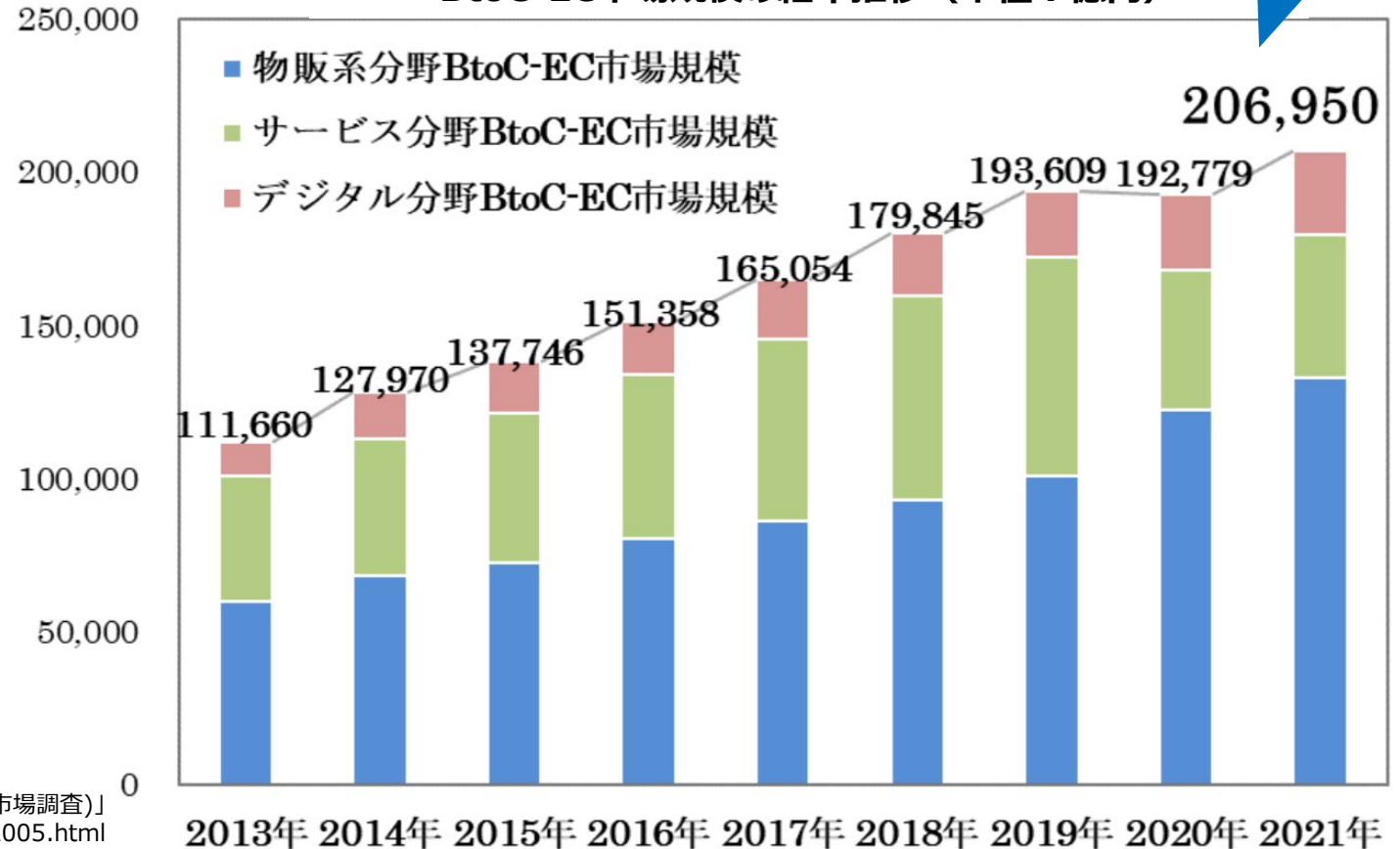
表1. フードデリバリーサービス市場 需要予測



出典) ICT総研 2021年4月「2021年フードデリバリーサービス利用動向調査」
<https://ictr.co.jp/report/20210405.html/>

出典) 経済産業省「令和3年度デジタル取引環境整備事業（電子商取引に関する市場調査）」
<https://www.meti.go.jp/press/2022/08/20220812005/20220812005.html>

BtoC-EC市場規模の経年推移（単位：億円）



2013年 2014年 2015年 2016年 2017年 2018年 2019年 2020年 2021年

IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義：② 業界の人手不足が深刻化

ドライバーの人手不足は長年の課題。
さらに、働き方改革関連法により2024年4月以降

- 自動車運転業務の時間外労働時間が年間960時間に制限。
- 中小企業で月60時間を超える時間外労働の割増賃金率が25%から50%へ引上げ。



- 貨物量が減り、収入が減少。
- 労働時間減少でドライバーの収入が減少。

⇒ラストワンマイル配送における自家用車活用は
運び手の確保につながる。

2023年1月24日 18時30分

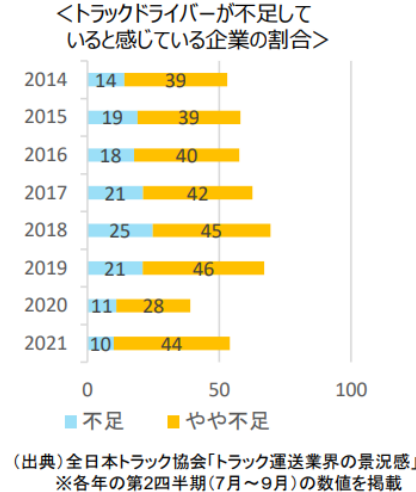
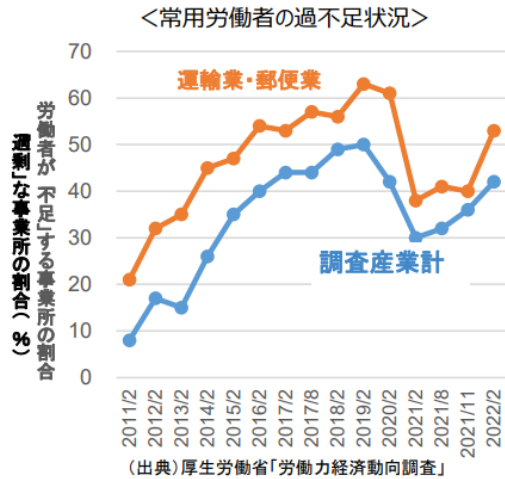
“このままでは、2030年には35%の荷物が運べなくなる可能性がある”
今月、民間のシンクタンクが衝撃的な予測を公表しました。一体どういうこと？そう感じる方も多いと思いますが、背景にあるのは物流業界で「2024年問題」と言われる深刻な人手不足です。（“2024年問題”取材班 経済部記者 樽野章 社会部記者 紙野武広）

IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義：② 業界の人手不足が深刻化

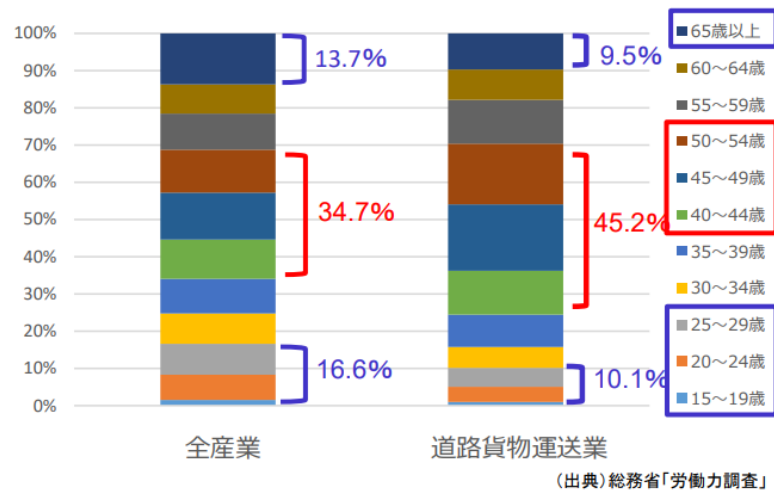
1. (1) 物流の現状 トラックドライバーの働き方を巡る状況

- 物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向。
- 年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

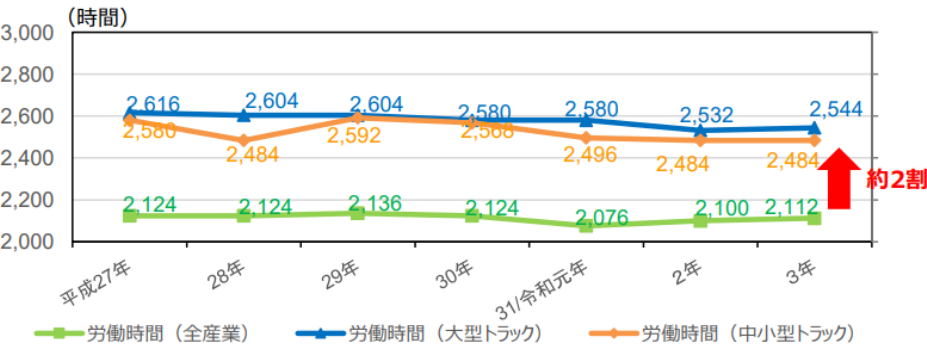
人手不足



年齢構成



労働時間



(参考) 鉄道貨物協会H30報告書におけるトラックドライバー需給予測

- 2028年度の営業用トラック輸送量と営業トラック分担率の予測値から、ドライバー需要量を予測→**2028年度：約117.5万人**
- 将来人口予測からドライバーの供給量を予測→**2028年度：約89.6万人**
- 上記を踏まえると、**2028年度には約27.8万人のドライバー不足**が予測される。

※参考URL
<https://rfa.or.jp/wp/pdf/guide/activity/30report.pdf>

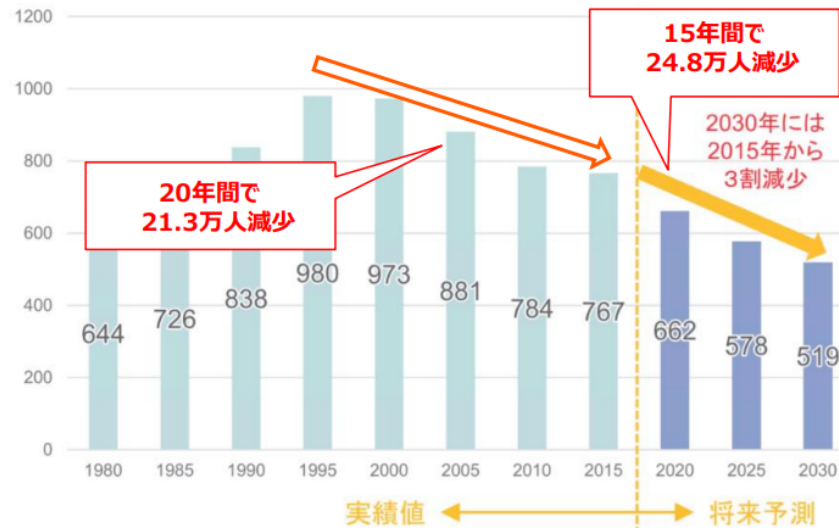
5割以上の企業が不足と回答

全産業平均より約2割長い

1. (1) 物流の現状：トラック輸送の担い手数の推移

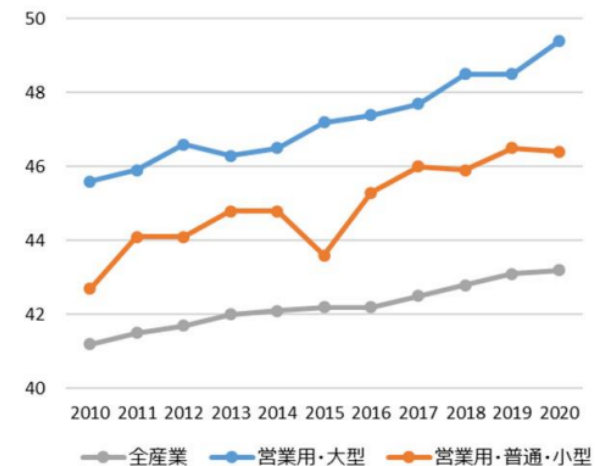
- 我が国の生産年齢人口は中長期的に減少傾向にあり、65歳以上の人口が増加していく。
- トラックドライバーについては、労働環境（労働時間、業務負荷等）から人材確保が容易ではなく、全産業に比して、平均年齢が3～6歳程度高い。
- また、道路貨物運送業は65歳以上の就業者の割合も少ない業種となっており、**対策を講じなければ、担い手の減少が急速に進んでいくおそれがある。**

道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

トラックドライバーの平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去の集計」を用いた。

IT連盟が物流に関する規制改革を提言する意義：③ 新たな働き方の出現

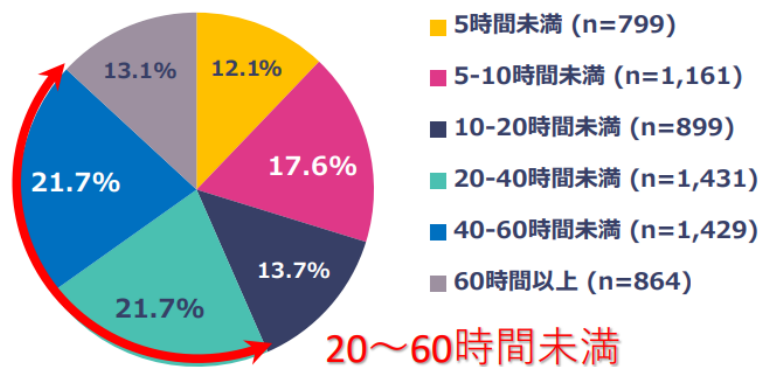
■【クロス集計】 個人事業主配達員の稼働実態と報酬

- 職業を問う設問に「個人事業主」と回答した、個人事業主配達員について、稼働時間、報酬額、移動手段、収入全体に占めるフードデリバリー報酬の割合を分析した。
- 週20～60時間未満稼働し、週5～10万円の報酬を得ている配達員が多い。

ドライバーの労働環境の悪化も長年の課題。

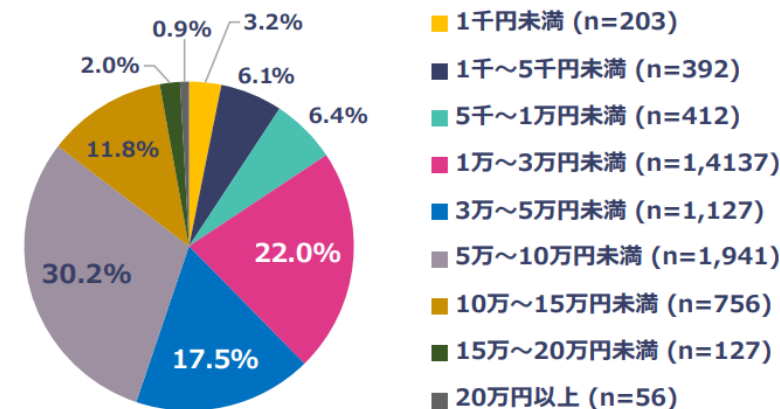
一方で、個人の働き方は多様になり、ITを活用したスキーム活用ニーズも高まる。

1週間の平均稼働時間 (n=6,583)

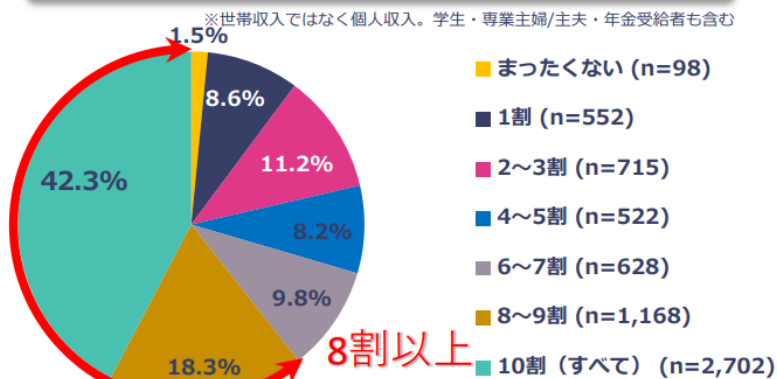


20～60時間未満
43.4%

1週間の平均報酬額 (n=6,427)

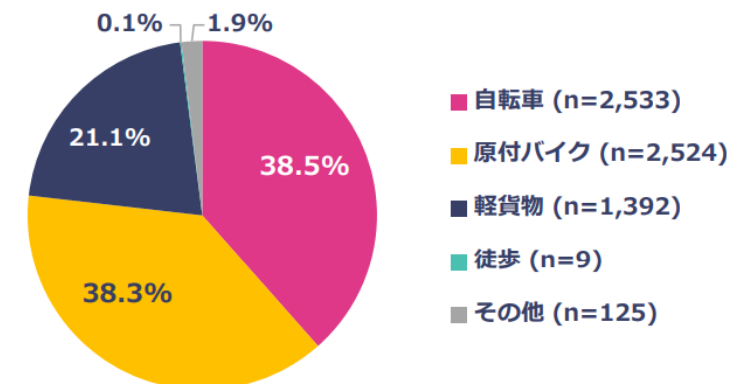


全収入に占める割合 (n=6,385)



8割以上
60.6%

移動手段 (n=6,583)



2. 軽乗用車を用いた個人による配送について

(1) 活用事例



『出前館』は、アプリやサイトから簡単に注文でき、さまざまなシーンで活用可能な国内最大級のデリバリーサービス。全国47都道府県に展開する配達代行サービス「シェアリングデリバリー®」ではギグワーカーが主に自転車・バイクで配達を行う（法人への委託も有）。昨今では日用品の配達などラストワンマイルの領域までサービスを広げ、地域のライフインフラを目指している。

1. 雨天時、豪雪地帯、地方への対応

天候や地域特性によっては、二輪車で稼働する配達員が一時的・慢性的に不足する場合があります、安定した配達網の構築に向けて軽自動車を活用したい。

2. 取扱い商材の拡大への対応

ドラッグストアなどの出店で日用品の取扱いが拡大、荷量によっては二輪車での配達に適さないケースもあり、軽自動車の活用で、利用シーンの拡大を加速させたい。

3. 新たな配達員層の取り込み

買物や送迎など軽自動車を日常生活で利用している層の取り込みによりシェアリングエコノミーを拡大していきたい。

(2) 課題

1. 規制改革の周知と浸透

「普段乗っている車が事業用に使える」ようになったことが浸透するには時間がかかる。一事業者での案内や周知には限界もあり、広く「自分ごと化」が必要。

2. 手続きの簡便化

地方のほうが軽乗用車活用のシーンが多いが、都道府県に1つしかない運輸支局が遠い場合もあり、手続きに赴くのは負担が大きい。書類の準備もハードルになり得る。

3. 一般自家用車への拡大

参入障壁を下げるためにも選択肢は多いほうがよい。

3 提言のアップデートについて

(1) 貨物軽自動車運送事業に係る手続の迅速な合理化

貨物事業届出のオンライン化は2025年度目途とされているが、2024年問題に間に合わせるためにも、より迅速な完全オンライン化を求めたい。

(2) 郵送でのナンバープレート変更

軽自動車所有者が迅速に稼働できるよう、(1)と合わせて黒ナンバープレートの郵送を実現していただきたい（軽自動車検査協会への出頭不要に）。

(3) 一般自家用車による貨物運送の検討

軽自動車における輸送・事故等の実績を踏まえ、通達実施から一定期間後に、軽自動車以外の自家用車による貨物運送の検討を始めていただきたい。

参考情報) ナンバープレート変更手続き

- 運輸支局と軽自動車検査協会の2か所に赴き手続きする必要有
- 運輸支局での手続きは郵送可（一定の日数を見込む必要）。軽自動車検査協会には出頭が必要

【プレート変更手続き】

- ① 運輸支局に必要な書類を提出し、「事業用自動車等連絡書」に受領印を取得。
(必要書類：貨物軽自動車運送事業経営届出書、運賃料金設定届出書及び運賃料金表、事業用自動車等連絡書、車検証コピー)
- ② 軽自動車検査協会に必要な書類を提出し、黒ナンバーの取得や名義変更を実施
(必要書類：車検証原本、ナンバープレート2枚、運輸支局の受領印入り事業用自動車等連絡書、住民票等)
- ③ ナンバープレート代1500円程度を支払い

届出日 令和 年 月 日

関東運輸局 運輸支局長 殿

貨物軽自動車運送事業経営届出書

今般、貨物軽自動車運送事業を営みたいので、貨物自動車運送事業法第36条及び同法施行規則第33条の規定により、関係書類を添えて届出いたします。

氏名又は名称並びに代表者の氏名及び住所(主たる事務所)		開始予定日	令和 年 月 日	①
ふりがな 氏名又は名称 (主たる事務所の名称)	(通称名:)		印	②
代表者氏名				③
住所 (主たる事務所の位置)				
電話番号				
事業計画の内容(住所と同じ場合は、口欄にチェックを入れる)				④
営業所の名称及び位置				
営業所名	位置			⑤
□住所と同じ				
事業用自動車の種別ごとの数				⑥
	車両数	乗車定員及び最大積載量	車両数	
軽(普通)	両	名/kg	軽(電極)	両
			二輪	両
自動車車庫の位置及び収容能力				⑦
位置	営業所からの距離		収容能力	
□住所と同じ				m
乗務員の休憩又は睡眠のための施設の位置及び収容能力				⑧
位置			収容能力	
□住所と同じ				m
運送約款(該当する口欄にチェックを入れる)				⑨
<input type="checkbox"/> 標準貨物軽自動車運送約款(平成15年国土交通省告示第171号)				
<input type="checkbox"/> 標準貨物軽自動車引越運送約款(平成15年国土交通省告示第172号)				
<input type="checkbox"/> その他運送約款				

事業用自動車等連絡書

発行番号 第 年 月 日 発行日 令和 年 月 日
※ 有効期限 発行の日から1ヶ月

この書類は、道路運送法、貨物利用運送事業法又は貨物自動車運送事業法による自動車運送事業、第二種利用運送事業の許可、事業計画の認可を受け、若しくは届出したもの、又は事業用自動車の代替であると確認したことを証するものである。

事業等の種別	客車(乗合・貸切・ハイヤー・タクシー・特定) 貨物(一般・特定・軽・重積り・第二種利用) その他(レジャー・...)		①
使用者の名称 (事業名)	所属営業所名		
使用者の住所 (事業者の住所)	使用の本拠の位置 (営業所の位置)		
使用・廃止の別	使用しようとする自動車	廃止(滅車・まつ消等)する自動車	
(車両番号)	※新自動車登録番号(車両番号)	※登録完了印・登録官印	旧自動車登録番号(車両番号)
	(型式)新車の場合(請元表の写しを提示)		※登録完了印・登録官印
	車体番号(中古車の場合(車検証等の写しを提示))		
事業発生理由	※ 新規許可・新規届出・譲渡譲受・合併・相続・休止・廃止・取消 ※ 事業計画の変更(事業・営業・代替・変更・他支店等への移転) 運輸支局へ ※ 事業用自動車...種別(普通・小型・けん引・けん引・特種・軽) 軽(貨物自動車のみ) ※ 貨物自動車...種別(普通・小型・けん引・けん引・特種・軽) 軽(貨物自動車のみ)		②
備考事項	※ 確認印・担当官印		
確認印及び担当官印	(注) 1. この連絡書は、再発行しないので、取扱いに注意して下さい。 2. 連絡書に必要な事項を記入の上、輸送課等に提出して下さい。 3. 新たに取得する自動車(車庫)の場合(請元表の写し、中古車の場合は車検証(又は一時使用登録証明書)の写し)を提示して下さい。 4. 連絡書は、輸送部門での確認を受けた後、登録課書類に添えて登録部門(軽自動車)又は軽自動車検査協会へ提出して下さい。 5. ※印欄は記入しないで下さい。 発行先連絡先 東京都運輸支局 輸送課 TEL 03-3458-9231(4分×24時間)		

自家用車による貨物運送の検討 1/2

1. 軽乗用車の規制緩和による実績を踏まえ、通知施行から一定期間後に、軽自動車以外の自家用車を使った新たなタイプの配送事業の検討を開始する（事業用軽貨物車の事故増加を踏まえた長時間労働対策が取られることが前提）
2. 個人ドライバーが遵守すべき一定のルールを設ける（乗務時間、距離、1回あたりの配送量等。左記例示のすべてを規制するのではなく、必要性に応じた規制が望ましい）。
3. 荷主や、マッチング仲介者等のプラットフォームに対する規制を導入。上記のルールを個人ドライバーに遵守させるための責任を負わせる。

	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

さらなる要望

- 過労防止を中心とした、貨物自動車運送事業法現行制度の趣旨に鑑みると、自家用車の利用を認めるにあたり追加すべき規制のイメージの案は以下。
- 現行制度で運行管理者が行っている乗務時間の管理等の運行管理は、デジタルの力を利用して対応する（例：スマホ上のアプリにより管理を行い、対面動画と呼気チェックにより点呼し、稼働時間を超えたらアプリによる受注を不可能とする）。
- 荷主やプラットフォーム等に、個人ドライバーの管理責任や、損害を賠償するための保険加入義務を負わせる。

	現行の制度（例）	本件にかかるルール案
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	

