

ラストマイル配送における最新の動向

Recent developments of last mile delivery



長谷川 雅行：株式会社日通総合研究所(現NX総合研究所)
顧問、流通経済大学 客員講師、港湾カレッジ横浜校 非常勤講師、中小企業診断士

略 歴

早稲田大学第一政治経済学部政治学科卒業、1972年、日本通運株式会社入社、2009年、株式会社日通総合研究所退職。現在は同社(現NX総合研究所)顧問、本学客員講師、日本物流学会理事(2007年～2019年)

1. はじめに

テーマが「個人向けECの新たな展開」ということなので、フードデリバリー等は除いて、「アマゾン・ジャパン(以下、「アマゾン」と略す)のラストマイル攻勢」に絞って記述する。アマゾンは、2000年に国内で営業を開始し、宅配便によるラストマイル配送から着々とラストマイル配送の自社化に取り組んでいる。

具体的には(1)アマゾン・デリバリー・プロバイダ(以下、「ADP」と略す)、(2)アマゾン・フレックス(以下、「AF」と略す)、そして(3)アマゾン・ハブ・デリバリー・パートナープログラム(以下、「AHDP」と略す)の3段階である。なお、「アマゾン・ハブ」としては、置き配の一種である宅配ロッカーの「アマゾン・ハブ・ロッカー」がある(こちらは、「物流問題研究70」の「置き配の光と影」で紹介したので、そちらを参照されたい)。

なお、EC配送には「送料無料」「置き配」など、他にも様々な課題があるが、本稿では誌面の都合で省略した。

2. ADP

ADPは、宅配クライシスと言われ、ヤマト運輸から配達商品の総量規制を受けた2017年以前の、2013年頃から、全国にある地域宅配事業者と提携して、ラストワンマイル配送を委託する仕組みである。

2023年1月時点では、①遠州トラック、②ギオンデリバリーサービス、③SBS即配サポート、④札幌通運、⑤TMG、⑥ヒップスタイル、⑦丸和運輸機関、⑧ロジネットジャパン西日本、⑨若葉ネットワークの9社がADPである(五十音順。担当エリアは省略。写真1・2参照)。

このうち、③はSBSホールディングス(以下、HD)傘下の企業、④⑧はロジネットジャパンのグループ企業である。また①⑦は、月刊ロジスティクス・ビジネス誌2022年9月号の「3PL白書2022」にも登場している3PL企業である。

デリバリープロバイダの担当外(エリア・商品・サービス等)は、ヤマト運輸・日本郵便などの宅配便業者が配送している。

写真1 若葉ネットワーク



(筆者撮影。左側は社有車両。右側は協力会社車両と思われる)

写真2 ギオンデリバリーサービス



(筆者撮影。左側がGDS社有車両、右側は協力会社車両と思われる。後方は事務所)

3. AF

アマゾンでは、上記のADPに加えて、2018年からAFをスタートさせた。AFは、貨物用の軽自動車を持っている個人と契約し、決められたエリアの宅配を委託する仕組みである。配送件数が多くて高密度の都市部では、AFの拡大に力を入れているようである。

AFは、アマゾンの募集要項「Amazon Flex はじめてガイドブック(2021年4月初版)」によれば、「アマゾンと個人事業主である軽貨物

ドライバー（以下、ドライバーという）との間に直接交わされる業務委託契約のもと、黒ナンバーの貨物軽自動車とスマートフォンのアプリを使って配達業務を行っていただくプログラム」とされている。スマホのAF専用アプリで、AFへの登録から当日の配達まで全ての手続き・業務が行われる。配達業務を受託しようとするには、まず、貨物軽自動車運送事業の届出を行い、AF専用アプリへの登録によりアマゾンと契約することになる。

車両(事業用貨物自動車)は、デリバリープ

ロックという担当エリアの配送を受託する場合は、荷室長・荷室高・荷室幅の合計が4,000mm以上のワンボックスタイプかそれと同等の車両であり、かつ、最大積載量350kgの貨物軽自動車指定されている。次に挙げる特徴⑥のように、冷蔵・冷凍車でなくとも良い。

募集要項は、上記、AFへの登録(「アカウント作成」「希望配達エリアの選択ほか」「配送方法・保険」「免許証」「車検証」「自賠責保険証」「任意保険証券」「事業経営届出書」「税金・振込先口座」「説明動画」「身元調査」「ステーションの選択」「黒ナンバーの取得方法」)に始まり、具体的な配達業務(「仕事の流れ」「1日の流れ」「配送エリア別月額報酬例」「問合せ先」、さらには配達業務の初心者向け(「オファーの取り方」「初日に向けてウォーミングアップ」「配達初日」)まで、至れり尽くせりのガイドブックになっている。

このうち、「事業経営届出書」「黒ナンバーの取得方法」では、新規に貨物軽自動車運送事業を開業する個人ドライバーに所定の手続き等が解説されている。アマゾンでは、既存の貨物軽自動車運送事業者(個人事業主)だけでなく、他業種・職種からの転業者(例えば、コロナ禍における飲食・サービス業等)をもターゲットにしていることが伺われる。

ここでは、AFが他の宅配と違う特徴として挙げている10項目と、「配送エリア別月額報酬例」と「黒ナンバーの取得方法(貨物軽自動車運送事業者としての事業経営届出)」を紹介したい(その他の内容は、AFのホームページを参照されたい)。

①スケジュール調整ができる

1 デリバリーブロックは4～8時間程度を中心に、組み合わせ次第では、1日最大12時間まで可能。働く日にちと時間をドライバー自身で決めることができる。

②働き方を選べる

フル稼働、または週に数時間でも可能なため、副業としても活用できる。

③毎週、報酬が支払われる

報酬は翌週にドライバーの銀行口座に振込まれる(払込時期は規約に従う)。

④24時間前まではキャンセルが自由である

オファー(当日の配送業務)のキャンセルは24時間前まで自由なので、急用ができて安心である。

⑤荷物の仕分けが不要である

集荷ポイント(アマゾンの配送拠点)で担当の荷物を車に積み込むだけ。積み込みの時間も報酬の対象となる。

(筆者注：配送拠点では、アマゾン側で担当ドライバー別に積み込み前に仕分けられているようだ)

⑥代引もチルドも取り扱わない

(筆者注：ガイドブックには「代引きもチルドもなし」と書かれている)

ドライバー自身が釣銭を用意したり、冷凍・冷蔵車を設備する必要はない。

⑦配達ルートアプリで参照できる

アプリの地図に配達ルートが表示される。アプリを参照の上、ドライバー自身で効率のよい配達ルートを設定して配達できる。担当する配達ルートは、配送業務にチェックインする時に決まる(筆者注：アマゾン

側で配送支援システムにより配達ルートが事前準備される)。

⑧お客様の指定があれば置き配可能

不在宅への配達も、置き配により再配達が必要となる。アマゾンでは、2019年から「置き配サービス」をスタートさせ、注文者は配達時間を気にする必要がなくなり、ドライバーも不在時の再配達が減った。さらに、「時間指定が守れない」「配達時の対応が悪い」などのクレームも減り、配達サービス面も改善される。

⑨宅配ロッカーへの配達も可能

1項及び、「物流問題研究70」の「置き配の光と影」参照。

⑩配達エリア・ステーションを選べる

ドライバーの住所が変わっても、Amazon Flex が展開している地域であれば、エリアやステーションの変更が可能である(未展開地域やドライバー募集していないエリア・ステーション等もある)。

なお、ドライバー希望者として一番気になる報酬であるが、関東・関西エリアで月額最大で44万円以上と示されている。その計算根拠は、1日2ブロック(5時間程度の1ブロック)×22日稼働の場合 2万370円×22日=44万8140円(関西は、2万円×22日=44万円)となっている。

同様の計算で、愛知エリアが月額最大で42万円以上、北海道・宮城・広島・福岡エリアが月額最大で39万円以上となっている。

最後に、「黒ナンバーの取得方法(貨物軽自動車運送事業者としての事業経営届出)」であ

る。なお、この黒ナンバー取得手続きは、後述の乗用軽自動車を宅配に利用する際にも必要である。

①貨物軽自動車の準備

貨物軽自動車を用意する。新車・中古車・レンタル・リースすべて登録できる。

②運輸支局への事業届出

上記1-(1)項の事業用ナンバー(黒ナンバー)を取得するには、事業の本拠を管轄する運輸支局に、以下の提出書類等を揃えて届出る。提出書類等の記入方法等は、運輸支局の窓口で相談すると教えてくれる。行政書士に依頼することも可能であるが、費用が掛かる。

「事業用自動車等連絡書」「貨物軽自動車運送事業運賃料金表」「貨物軽自動車運送事業経営届出書」「車検証」「認印」

なお、車庫の基準は、軽自動車では1両当たり8㎡となっている。

③軽自動車検査協会へ書類提出・黒ナンバー交付

運輸支局の窓口で、②で提出した書類に受領証となる印を押してもらった後、「事業用自動車等連絡書」の原本と認印を持参して、支局指定の軽自動車検査協会(同じ場所にある)へ行き、所定の用紙に必要事項を記入し提出する。

自家用から事業用に変更する場合は、自家用の黄ナンバーを車両から外して返納する。

印紙で黒ナンバーのプレート購入費(税込1,900円)を支払うと、黒ナンバープレートが交付される。

4. AHDPP

アマゾンの2022年12月22日付プレスリリースでは、次のように報じられている(筆者抄)。「飲食店さんや花屋さんなど、街のビジネスオーナーが空き時間にアマゾンの商品をご近所に配達するという副業を可能にするサービスAHDPPが始まっています。アマゾンでは2022年12月19日の記者発表会でAHDPPについて正式に発表しました。

地元のお店がご近所さんへ配達

AHDPPのポイントは「地域に根づいたビジネスオーナーがご近所に配達する」ということ。例えば、花屋さんがフラワーアレンジメントを配達するついでにアマゾンの商品を配達することもできます。飲食店の場合、ランチとディナーの間のアイドルタイムに配達し、常連さんにご挨拶できるかもしれません。AHDPPをご活用いただくと本業に専念しながら、隙間時間を利用して、副収入を得ることができます。アマゾンのお客様はご近所の顔見知りの方が配達にきてくれることで安心し、地域コミュニティの輪が広がるかもしれません。

AHDPPでは、ビジネスオーナーがその日の営業スケジュールに合わせて、各自の最適なタイミングで柔軟に働くことができます。アマゾンは決められた日にAHDPPの事業所や営業所、店舗などにまとめて商品をお届けし、その商品をパートナー企業のオーナーやスタッフが1日の中で都合の良い時間帯にお客様のご指定の配送先にお届けします。配達

エリアは店舗やオフィスなどの拠点から最長約2km。配達方法は自由に選択できますが、徒歩や自転車でお届することも可能です。配達する商品の個数は、通常、1日に約30～50個で、無理なく数時間ですべての配達を完了させることができる個数を想定しています。

(中略)

AHDPPは、所定の条件を満たせばどなたでも登録可能です。配送パートナーになるための主な条件は、オーナーもしくはスタッフ等がオフピーク時に配達時間を確保できること、そして商品を保管するための十分なスペースがあることなどです。

健康のため、地域社会とのコミュニケーションのため、すきま時間の有効活用、副収入を得る機会など、さまざまな目的で活用されているAHDPP。アマゾンは今後もさまざまな形で地域の皆様とのつながりを大切にしながら、日本の経済発展を支えるパートナーとして引き続き尽力します」

AHDPPのラストマイル配送システムは、「アマゾンが決められた日にAHDPPの事業所や営業所、店舗などにまとめて届けた配達商品を、AHDPP企業のオーナーやスタッフが当日中で都合の良い時間帯にお客様指定の配送先に届ける」というもので、これは、ヤマト運輸がクロネコメール便で活用しているクロネコメイトと同様の仕組みと思われる。

アマゾンのホームページでは、AHDPPの「開業費用と利益予想」として、開業費用が約120万円(5台による軽貨物輸送にて開業することを想定)、利益予想を年間売上1.49～2.89

億円、年間利益1210～2470万円(20台～40台の軽貨物輸送で運営した場合の予測値)としている。

AHDPPの導入エリアは、当面は東京・千葉・埼玉・神奈川・愛知・大阪・京都・兵庫・福岡の各都府県を対象としており、エリアは今後拡大するとされている。

筆者が子供のころは、街の飲食店は出前をしており、牛乳・燃料(灯油・薪炭)なども各戸配達であった。街を歩いていると、現在でもさまざまな業種の店舗が顧客に商品を配達している。そのシステムにアマゾンが相乗りしようというのがAHDPPの狙いのようだ。あくまで、本業の配達をついでに、あるいは隙間時間でアマゾン商品を配達するので、配達時間指定などの制約はしないと思われる。また、AHDPPのパートナー(中小企業)側は、既に配達エリアの顧客については、本業を通じて在宅時間等を熟知しているので、不在再配達も少ないのではないかと。

条件は、①オーナーやスタッフが配達時間を確保できること、②商品を一時保管するに十分なスペースがあること、さらには③軽自動車を使用する場合は、上記2項のように黒ナンバーの取得が必要であることなどである。

地域の中にあるラストマイル配送ネットワークに相乗りすることは、アマゾン側からは既存のラストマイル配送ネットワークの配達人員不足対策にもなる。

ただ、この「街のラストマイル配送ネットワーク」の活用は、これまでクロネコメイトでも実施され、他にも新聞店網の活用も試み

た企業がある。しかし、新聞店・牛乳店は、未明に届いた朝刊紙・牛乳等を配達したら仮眠する等、思ったほど隙間時間がなかったり、固定されている既存の配送順(新聞・牛乳等)に相乗りさせると、不在等(不在票への記入作業)が本業に支障するという懸念もあり、配送ネットワークの活用が今一つのようなのである。この辺りの問題を、アマゾンがどう解決していくのか注目される。

5. 乗用軽自動車によるラストマイル配送

最後に、2022年10月27日に解禁された、軽乗用車による宅配(ラストマイル配送)について述べたい。

これまで、宅配などの配送は、貨物用軽自動車に限られていたが、全国の貨物軽自動車運送事業者数は長く15万者前後で推移していたのが、宅配クライシスあたりから増加傾向となり、2021年度は約21万者と約1.3倍となっている(車両数は約33万両。事業者数・車両数は国交省データ。3項のAFもこの中に含まれる)。

EC業界団体等からの強い要請で、乗用軽自動車ですら簡単に黒ナンバーを取得でき、主婦などが副業あるいはギグワーカーとして隙間時間に料理宅配やEC商品を配達することが予想される。

しかし、個人事業者による貨物軽自動車運送が拡大すると、輸送の安全確保についての懸念も生じる。国土交通省によれば、貨物軽自動車の事故件数は年々増加傾向にあり、

2021年には過去最高の4616件となり、2017年対比では22%増加している(この間、一般のトラックの事故件数は34%減)。

個人事業主でも、「貨物輸送安全規則」など関係法令を遵守する義務がある。具体的には、事業者(本人)自らが、過労運転の防止、アルコールチェックなどの運行管理を行わなくてはならない。ところが、稼ぐために一件でも多くの配達件数をこなしたり、配達個数ノルマを果たすため長時間労働を行う可能性もあり、それが上述の事故件数を招いているともみられる。

そこで、国土交通省では貨物軽自動車運送の事業者団体(協同組合)や荷主団体(日本通信販売協会・日本フードデリバリーサービス協会など)に対し、2022年10月に注意喚起を促す文書を出している。

フードデリバリーのギグワーカーでは、交通事故や労働者性(ギグワーカーは雇用労働者ではないか等)が問題になっている。

主婦のオーナードライバーが配達の過労で悲惨な交通事故に遭わないよう、「輸送の安全確保」をどう担保していくかが、個人事業者を利用する荷主と行政に問われているのではないだろうか。

国土交通省によれば、規制緩和1カ月後の2022年11月末現在、黒ナンバー登録した乗用軽自動車は全国で921両(者)である。

これは、制度自体が周知されていないこと、また主婦層からの「黒ナンバー」化への躊躇い(宅配でアルバイトしていることが、ナンバーで隣家に分かってしまう等)や、上述の黒ナンバー取得の手続きの煩雑さ(自宅の車庫で、

基準の8㎡が確保できるか。駐車場を借りている場合に使用権原の証明書を貸主から取得できるか。行政書士に委託すると費用が掛かる)なども想定される。

今後、この「乗用軽自動車によるラストマイル配送」が普及・拡大するのか、それをアマゾンがAHDPPのように利用していくのか、まだまだラストマイル配送から目が離せない。

参考資料

1. アマゾン・ジャパンのホームページ「アマゾン・ジャパンの沿革」「アマゾン・フレックス」プレスリリースほか
2. 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年)ほか各種資料
3. 長谷川雅行「続・軽トラ運送が熱い(前編・後編)」サカタウエアハウス・ロジスティクス・レビュー No.447・448。2020年
4. その他、各団体・企業のホームページ等。