

新型コロナウイルス感染症は拡大したり縮小したり、と思えば新たな変異株が見つかったりで依然帰趨が読めない。ただ確実なのは感染症拡大「によって」「と並行して」「の裏で」決定的な変化が起きていることで、前号で説明した米国バブルもその一つである。

国内に目を向けると、どうもつじつまの合わないことが起きているように思えてならない。気になってしかたがないのが宅配である。私が宅配の人手不足問題をこの連載で取り上げたのは2017年5月号である。きっかけは、ヤマト運輸が配送量急増に対応しきれなくて荷物の「総量規制」を始めたことだった。その時の私の「提言」は、宅配ロッカーの整備と併せて、コンビニ受け取りとガソリンスタンド受け取りを増やすというものだった。これによって再配達の手間が省ければ効果はかなり大きいはずだが、コンビニ業界はこの話を聞いてもあまり好い顔をしなかった。

かなったのかもしれない。

EC事業者はどう動いたか

では大口の委託者、典型的にはアマゾンはどうしたかというと、第一にヤマト運輸の代わりになる物流事業者を探した。でもヤマトほど大きい会社はないので、10社程度と契約して独自の物流網をつくった。

少し理論的なことを書いておくなら、規模拡大（水平方向）が進むと、調達や販売のための取引先が相対的に小規模になってしまうので、企業は調達・販売を安定させるために、自前でその分野に進出せざるを得なくなる。垂直統合である。つまり、アマゾンの行動はセオリーどおりである。

そして第二に、個人事業主を組織化した。アマゾン・フレックスという名前がついているが、ビジネスモデルとしては料理宅配と同じである。つまり、荷主（アマゾン、ウーバー、出前館など）が個人と直接契約して配達をしてもらう。管理費はかかるが、中間に物流事業者がいらない（というより配達員一人ひとりが物流事業者である）ので委託費を下げるができる。ついでに言うアマゾン・フレックスは米国のアマゾンにもあって、始まったのはおそらく米国のほうが先である。

配達員はどこからやってきたのか

ではこの「個人事業主である配達員」は、どこからやってきたのか。可能性としては、飲食店（アルバイト）からの転職なのではな

のを覚えている。一応サービスは始まっているが、決定的な解決策にはなっていないようだ。

人手不足と宅配増加が同時進行

つじつまが合わないと感じるのは、人手不足が明らかなのにも係わらず、宅配のビジネスモデルを使って事業拡大をする会社が増えているという点である。たとえば料理の宅配、つまりウーバーや出前である。コンビニ大手も、運送会社と契約して商品の宅配を始めている。人手不足だと分かっているのに、大手が宅配を使う。こんな「違和感」があるところには、何か本質的なことが隠れているかもしれないので、深掘りが必要である。

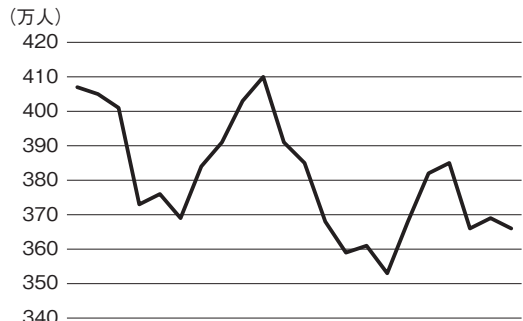
まず、新型コロナは宅配にどのように影響しているのか。買い物や外食に出かけない（家にいる）人が増えれば、必然的に宅配も増える。これは需要拡大要因である。

いかと思っている。

平成3年の事業所統計によれば、全国の飲食店数は84万6367店。日本の事業所数は全体で675万余なので、その12.5%、つまり8つに1つが飲食業である。

言うまでもなくコロナで雇用吸収力が落ちている。家計調査（2人以上の世帯）を見ると、2021年9月の消費支出は2年前の同月（つまりコロナ前）と比べて「食事代」は35.7%低下、「飲酒代」は何と92.2%の落ち込みである。おそらく飲食店から宅配への大規模な労働移動が起きている。宅配が余剰労働力を吸収したというより、飲食店が落ち込んだおかげで宅配の労働需要を賄うことができたと考えるべきなのだろう。

図 宿泊・飲食業の就業者数の推移（2020年1月～21年10月）



資料：労働力調査により作成

労働力調査では、宿泊・飲食サービスの就業者数の推移をみることができ（図）。これはとても怖いグラフで、一度目のピークはGOTO

つぎに宅配の生産性、つまり時間当たりの配是件数を考えると、大きな問題は再配達である。しかしコロナで在宅率が上がっているし、一部では「置き配」が進められている。加えて、料理の宅配にはほとんど再配達がない。つまり、再配達率はかなり低下していると思われる。加えて、コロナによって配達時の配達員と顧客との接触がなくなった。捺印もサインも不要なので、配達員の玄関前での待ち時間はかなり短くなったと考えてよい。これも生産性向上に寄与しているはずだ。

残る問題は配達員の確保である。4年前を思い出してみると、ヤマト運輸が宅配の取扱量を抑制し、また値上げしたのは、配達員が「いない」からではなく、他社に配送を再委託するとコストがかさむからである。つまりヤマトは、配達員を募集すれば集まったのかもしれないが、そういう方法を採用しなかった。人を手配するスピードが需要増に追いつ

が盛り上がった2020年10月、そして年末から2021年始にかけて感染が急拡大している。つぎのピークは21年6、7月で、東京五輪開催中の感染急拡大の直前である。飲食宿泊の就業者数が感染爆発と見事にシンクロ（同期）しているのだが、トレンドとしては40〜45万人の就業者減と考えてよいだろう。この人たちが宅配に回ったと考えると分かりやすい。

なお、就業者数が確実に減ったと考えられる職種・産業としては飲食宿泊のほかにバスやタクシーのドライバーがある。この人たちが人間ではなくて段ボールを運び始めているのかもしれない。運輸業の内部での労働力移動である。あいにくこれを明らかにする統計を見つけることができていないが、人数としては飲食ほど多くないと思われる。

コロナ収束が宅配ビジネスのボトルネック

さて、問題はコロナが収束し、飲食業の労働需要が元に戻ったときに何が起きるかである。もちろん、失業者が減少して何とかなるのかもしれない。在宅率が下がれば料理宅配も少し減ると思われる。しかし日本の就業者は2010年が6299万人で2019年は6724万人であった。つまり、働ける人口が減少する中で400万人以上就業者が増えている。つまり、就労可能な人を探し出すのは、相当難しい状況なのである。おそらく本格的な「人の取り合い」が始まるのだろう。というより、すでに始まっているはずである。