

基礎研 レポート

加熱する中国フードデリバリー 抗争—ドライバー争奪の切り札として進む社会保険適用

保険研究部 主任研究員 片山 ゆき
(03)3512-1784 katayama@nli-research.co.jp

1——「公開書簡」による牽制

2025年2月、中国のネット通販大手の京東集団（JD ドットコム）が、フードデリバリー事業（「京東外売」）に参入すると発表し、大きな話題を呼んだ。その理由は、フードデリバリー市場がすでに美团（Meituan）の独占状態にあり、2024年時点での市場占有率は美团が64%、アリババ系の餓了麼（Ele.me）が33%と、上位2社で市場をほぼ寡占している状況だからである¹。

京東は参入にあたり、ユーザー向けに割引クーポンの配布²など様々なキャンペーンを展開し、登録する飲食店向けには年間手数料の免除（2025年5月1日まで）などの措置を発表した。このような動きは新規のプラットフォーマーが市場に参入する際によく用いられており、その度に美团など既存大手との攻防が展開されてきた。

今回、特に注目されたのが商品を運ぶドライバー（配達員）の社会保険の適用である。京東は正社員の募集を強化し、雇用契約を結んだドライバーには社会保険の加入と住宅補助金³の提供を行うとした。これは、他社では多くのドライバーが非正規雇用であり、社会保険に加入できていない実態を逆手にとったのである。

さらに、京東は4月に「すべてのドライバーに向けた公開書簡」を公表し、事実上、美团を牽制する動きに出た。書簡では美团の名前を明示していないものの、「競合他社」がドライバーに対して京東の配達業務を受注しないよう強要し、事実上、（美团か京東かの）二者択一を迫っているとした。京東によると、これに違反したドライバーは美团側でアカウントが凍結される事例があるとし、その結果、ドライバーの収入が大幅に減少する恐れがあると警告した。通常、ドライバーは複数のプラットフォームから配達業務を受注し、収入の安定を図っているからである。京東はこうした状況に対応するた

¹ 21世紀経済報道「力見 | 淘宝“殺入”外売：一場流量与生態攻防戦」、
<https://www.sfccn.com/2025/4-30/wMMDE0MDdfMjAyODIwMQ.html> 2025年4月30日。

² 例えば、4月11日には「100億クーポンキャンペーン」を実施し、25元の発注で20元分の値引きをするクーポンを配布。

³ 住宅積立金は労使で費用を負担し、従業員の住宅購入や住宅改修など住宅に関する費用を補助する制度である。

めとして、ドライバーの自由な受注と収入の確保を目的に、以下の4つの緊急措置を発表した。

- 1、アカウントが凍結されたドライバーには、京東が十分な受注量を提供し、収入の減少を回避する。
- 2、正社員のドライバーの採用枠を拡大し、今後3ヶ月で5万人から10万人に倍増する。
- 3、（夫婦など）パートナーがいるドライバーには、パートナーの就職を優先的に斡旋する。例えば、正社員のドライバーや清掃員などの仕事を提供し、共働きによる世帯収入の向上をはかる。
- 4、京東と雇用契約がないドライバー（アプリから配達の発注を直接受けるギグワーカーなど）に対しては二者択一を強要しない。各社のプラットフォームで自由に受注できるよう奨励し、収入の最大化を保証する。

加えて京東は、あるプラットフォームへの忠告として、これまでのドライバーの社会保険未加入、長時間労働、配達中の交通事故の多発、飲食業界の赤字問題、消費者の食の安全といった問題が軽視されてきたと指摘し、フードデリバリー市場の急速な成長には多くの課題があると訴えた。これに対して美团は他社の受注を制限した事実はないと否定したが、業界やメディアを巻き込み大きな騒動へと発展している。京東－美团との攻防が激化する中で、市場監督管理総局も規制に乗り出す事態となっている。

2——それぞれの社会保険適用のあり方

2024年時点でオンラインデリバリー市場の規模は1兆6,000億元（約32兆円）を越え、過去5年でおおよそ3倍に拡大している。オンラインデリバリーのユーザー数は5億9,000万人と、全インターネット利用者11億1,000万人のおおよそ半分に上る。新型コロナウイルス禍により非接触型の消費が拡大し、さらに割引キャンペーンの普及により、実店舗よりも安価に利用できる利便性から、学生や働く世代を中心に利用が浸透した。デリバリーサービスは人々の日常に深く根付いている。

市場の成長とともに、ドライバー数も上位2社でおおよそ1,000万人に達し、コロナ禍以降は年齢を問わず失業の受け皿としての役割も果たしている。しかし同時に、京東が指摘するような課題があるのも事実である。市場の急成長はドライバーの長時間労働を引き起こし、遅配に関する過度な罰金制度⁴による交通事故やケガの多発、その保障をめぐってトラブルも多発するなど労働環境の問題が顕在化した。そのため、次第にドライバーの労務改善、権利保護、ケガ・病気・老後保障などのリスク保障（社会保険の加入）が重要な課題として認識されている。

特に、ドライバーの社会保険未加入問題については、政府が2017年頃から取組みを開始している⁵。プラットフォーム経済の成長を支える非正規労働者にも公的年金や医療保険への加入を促進し、さらに、労災保険、失業保険についても保障のあり方を検討してきた。2021年には、業務を委託する側の

⁴ 美团は2025年中に廃止することを発表している。

⁵ 國務院「關於做好当前和今後一段時期就業創業工作的意見」（2017年）。

プラットフォームにもドライバーの社会保険適用について一定の責任があるとした⁶。プラットフォームは直接の雇用契約のないギグワークのようなドライバーについてもその対応を考える必要に迫られたのだ。

その一環として、政府は2022年7月から、ライドシェアやデリバリー業務に従事するギグワーカー向けに業務中のケガ・疾病・障害保障についてのパイロット事業（「職業傷害保障」）を実施している。北京市、上海市、江蘇省など7地域で、美团や饿了麼など7つのプラットフォームを対象とし、既存の労災保険から切り離された、ギグワーカーのためのもう1つの労災保険を運営している（片山2025a）⁷。保険料に相当する費用はプラットフォームが負担している⁸。

このような状況の中で、京東は市場参入の翌月に、正社員のドライバーには年金、医療、生育⁹、労災、失業の5つの社会保険への加入に加えて、住宅補助金も提供すると発表した（図表1）。また、京東はドライバーの手取り収入を確保するために、本来であれば個人が支払う社会保険料分も企業が負担する方針を打ち出した。

ただし、京東と雇用契約がないギグワークのドライバーについては、民間の傷害保険、医療保険を提供するにとどまり、社会保険の適用は想定されていない。京東で正社員のドライバーとして働く場合、社会保険料は個人負担分まで免除され、その分収入を確保でき、社会保険で保障される多くのリスクに備えることが可能となる。その一方で、（正社員ではない）ギグワークのドライバーは、ケガや病気などについては民間保険（団体保険）での保障は可能であるものの、年金などその他の社会保険への加入は考慮されないことになる。なお、2025年6月1日時点で、京東の正社員のドライバーはすでに10万人を突破し、当初の予定よりも2ヶ月前倒しで達成している。これを受けて、京東は今後短期間でドライバーの規模を15万人まで増やす予定としている。

一方、745万人のドライバー¹⁰を抱える美团については異なるアプローチを取っている。美团は早くより政府と連携し、ギグワークのドライバーの社会保険適用を模索してきた。例えば、前述の職業傷害保障にも2022年の試行当初から参加し、これまでに600万人分の費用を負担している。さらに、2025年4月には、公的年金制度への加入を促進するために、年金保険料の半分の補助すると発表した。これは京東が3月に正社員のドライバーの募集と社会保険適用を発表したことに対する対抗措置との見方もある。なお、この場合の年金保険料率は、ギグワーカーなど非正規労働者向けに低減されたものが適用される。既存の年金保険料率は雇用主が16%、個人が8%の合計24%であるが、非正規労働者向けには年金保険料全額を個人が負担し、20%となっている。ただし、低減されたとはいえ個人による20%の負担は重く、これまで普及が進んでいなかった。このため、美团は福建省の泉州市と江蘇省の南通市で年金保険料の補助を試験的に導入するとした。対象となるのは直近6ヶ月の給与のうち

⁶ 人力資源社会保障部 国家発展改革委員会 交通運輸部 応急部 市場監管総局 国家医療保障局 最高人民法院 全国総工会「關於維持新就業形態労働者労働保障權益的指導意見」（社部発〔2021〕56号）。

⁷ 片山ゆき（2025a）「[ギグワーカーの社会保険適用—もう1つの“労災保険”の出現](#)」、ニッセイ基礎研究所。

⁸ 費用については、前月の受注件数にリスク係数を掛けて算出される。フードデリバリーのドライバーのリスク係数は1件あたり0.06元となっている。

⁹ 生育保険は出産、それにともなう休業における所得保障などを提供する社会保険である。2019年に都市の会社員が加入する公的医療保険（都市職工基本医療保険）と統合されている。

¹⁰ 2024年時点で、1年間のうち、1回でも受注したことがあるドライバー数。

3ヶ月以上が社会保険料の最低納付基準額（前年の当該地の在職職員の平均給与の60%）に達していない所得が相対的に低いドライバーである。また、出稼ぎ労働者が多い点からも保険料を納付する地域も選択可能とした（片山 2025 b）¹¹。

図表 1 京東/美团におけるドライバーの社会保険適用（就労形態別）

		京東		美团	
社会保険	医療	正 規 雇 用	○	専 業 ・ 兼 業 (注4)	△
	年金（料率は労使負担合計24%）		○		△
	労災		○		△
	失業		○		△
	（生育）		○		△
	住宅補助金		○		△
社会保険	医療	正 規 雇 用 以 外	－		－
	年金（非正規雇用で個人負担20%）		－		○（注2）
	職業傷害保障（注3） （ギグワーカー専用/労災に相当）		－		○
	失業		－		－
	（生育）		－		－
	住宅補助金		－		－
民間保険	傷害保険(正規雇用以外/兼業)		○		○
	医療保険(正規雇用以外/兼業)		○		－
適用開始時期			2025年3月		2025年第 2 四半期

（注1）表中の○は適用開始、△は適用検討・準備中、—は適用外を意味する。（注2）実験的な取組みとして2都市での年金保険料の半額補助を開始。（注3）適用地域、対象となるプラットフォームが限定されている。（注4）専業は派遣会社などと契約書や協議書を交わした配達を専業とするドライバーで、割り当てられた注文の引き受け義務、出退勤の管理、制服着用の義務などの管理を受ける。配達範囲は通常 3Km 圏内。兼業はプラットフォーム上で登録し、発注を受けて配達を行い、勤務時間を自身で選択できる「衆包」と、配送範囲が 10Km 圏内（一部市域では制限なし）と比較的広範囲で、注文した商品を1時間以内に市内配送をする「跑腿」に大別される。

（出所）各社のウェブサイト公表資料、報道より作成。

このように、フードデリバリー事業では京東の参入を契機にドライバーの社会保険適用に動きが見られる。政府にとって、これまでは非正規のドライバーにどのように社会保険に加入してもらうかが課題であり、加入のしやすさを追求する視点から保険料率や条件の緩和、新たな保障などで対応してきた。政府は美团のようなプラットフォームと連携することで、加入の促進をはかってきた面もある。しかし、今般、京東がドライバーの正社員化・定着化、社会保険適用を当初から掲げたことで、雇用のあり方といった視点から、業界を巻き込んだ再検討が進められることになる。

¹¹ 片山ゆき（2025b）「[ギグワーカーの社会保険適用—中国フードデリバリー大手美团の取組み](#)」、ニッセイ基礎研究所。

3—EC 各社の生き残り戦略と雇用における社会的責任論の勃興

京東が美团の牙城であるフードデリバリー市場にあえて参入した背景には、複数の戦略的な意図がある。中国の EC 業界はすでに成熟期に入り、市場は飽和し、競争が激化している。これまで各社は大規模な割引セールを展開し、総取引額（GMV）を競う戦略をとってきた。しかし、競争の激化により成長は鈍化しており、各社はユーザーの定着化をはかり、高頻度かつ平均消費額を高める戦略へと移行しつつある。

それを担うサービスとして注目されているのが、「クイックコマース」（短時間で商品を配送するサービス）である。京東の「小時購」、「秒送」、美团の「閃購」などがそれに該当し、ユーザーは発注してから数十分で生鮮食品や医薬品、日常の生活用品を受け取ることができる。京東の「秒送」は最速 9 分で商品を届けることをうたい文句としている。各社は発注の高頻度化、配送効率、サービスレベルの改善をはかることで市場における優位性を確保しようとしている。

京東はこれまで 3C 製品¹² の販売を得意としてきたが、衣料品や化粧品といった消費財に加え、スーパーマーケットを通じた生鮮食品の取扱いも開始することで、業務を拡大してきた。京東の 2025 年第 1 四半期には、売上高が前年同期比 15.8% 増の 3,010 億 8,200 万元と好調であったが、これは大規模な値引きや、消費喚起を目的とした政府による家電買い替え支援策の需要によるところが大きい。

一方、フードデリバリーが牽引する外食産業は近年急成長を遂げている。美团のフードデリバリーは元より高頻度利用のサービスであり、「美团閃購」では飲食配達の高頻度な利用を通じて、生鮮食品、医薬品などのついで買いなど他のカテゴリーの注文が急増している。京東のフードデリバリー市場への参入は急成長する美团閃購を牽制する意味合いもあるとみられる。

複数のカテゴリーの商品の購入・同時配送は、単に発注件数を増やすだけでなく、ドライバー 1 回あたりの配送商品数の増加や、注文のピーク時間の分散化により、配送効率の向上にも寄与する。また、配送効率が高まれば 1 商品あたりの配送コストが低下し、高頻度のサービスの利用が低頻度利用の商品の販売を促進するという好循環も期待できる。京東は、フードデリバリーという高頻度なサービスの利用を通じて顧客とのタッチポイントを強化し、既存の家電商品やそれ以外のカテゴリー商品への波及効果を狙っている。

また、京東は豊富な資金力と世界の EC 企業の中でも最大規模の物流インフラを持つ強みがある。中国全土に張り巡らされた物流網と、蓄積された物流ノウハウにより、直営・迅速・高品質な物流サービスを提供している。倉庫建設や設備更新、新技術の開発に加えて、配達人員の多くを自社で雇用している点も特徴である。さらに、自社雇用および委託配達員によって、当日・翌日配送など迅速な対応が可能となり、注文から受け取りまで一貫した高品質なサービスの提供を実現している。このように、京東の物流網、配送システムを有効活用することで、デリバリー業務のコスト削減に貢献することができる。

京東がデリバリーサービス市場参入にあたり、正規雇用および社会保険の適用を当初から提唱した背景には、2007 年から続くロジスティクス部門での配達員の正規雇用・社会保険適用がある。このよ

¹² 3C は Computer（コンピュータ）、Communication（通信機器）、Consumer Electronics（家電）。パソコン、スマートフォン、携帯電話、テレビなどがある。

うな人材登用・管理のノウハウがフードデリバリーのドライバーにおいても活用できると考えているからであろう。創業者である劉強東氏は、2025 年 4 月に SNS の微信上で、2024 年は 1,200 名以上の配達員が定年退職しているが、毎月の年金受給、公的医療保険によって病気の治療などが保障されている点に触れている。京東は今後 5 年間で毎年およそ 1 万人が定年退職を迎える見込みとしており、社会保険加入を企業の社会的責任と捉えていると明言している。

4——政府の思惑と今後の課題

政府が長年頭を抱えていた非正規労働者の社会保険適用問題は、京東のフードデリバリー市場参入を契機として、ドライバー確保のための切り札として進展する可能性がある。政府はデジタル経済を支える非正規労働者を社会保険の枠組みに包摂するため、緩和策や新たな保障制度を設けてきた。その理由は、フードデリバリー業務は現在の中国において失業の受け皿として機能し、社会の安定にも寄与しているからである。

また、急成長したプラットフォームが、ドライバーの長時間労働やリスク保障を置き去りにしてきた点に対する社会的批判や、ドライバーの権利保護を求める声の高まりも背景にある。美团が非正規のドライバーに対して年金保険料の補助を始めたほか、労災に相当する職業医療保障の加入継続に注力しているのはこうした状況への対応と見られる。

今後、業界が健全に成長していくには、雇用契約の明確化、労務環境の改善、傷病や老後に備えた社会保険への加入が大きな課題となり得る。新規参入した京東は、ドライバーとの雇用契約を法令に基づいて締結し、正社員化と社会保険加入を軸とする雇用モデルを提示した。さらに、2025 年 4 月には、社会保険料（1 人あたりおよそ 2,000 元）の負担に加えて、採用後 3 ヶ月間規定の労働時間を満たしたドライバーには月給 5,000 元¹³を保障すると発表した。有給休暇、人間ドックの受診などの制度の整備も進めている。

政府としては、非正規労働者の社会保険制度改革を継続しつつ、プラットフォームによる自発的な社会保険加入促進を歓迎していると考えられる。ドライバーにとっても正社員化と社会保険の整備によりリスク保障が確保され、労務環境が改善され、職業としての地位向上も期待できる。ただし、京東が矢継ぎ早に追加措置を打ち出す姿勢を見ると、ドライバー確保が資金力に依存する“体力勝負”となりつつある懸念もある¹⁴。本来であれば、各雇用形態に応じて、適切な措置が求められるべきであり、行き過ぎた拡充は今後の持続可能性にも課題を残すことになる。京東の市場参入は、プラットフォーム経済の未来の競争が、単なる市場のシェア争奪ではなく、プラットフォームによる社会的責任の履行とそれに伴う持続可能なビジネスモデルの構築へと進化しつつあることを示している。

¹³ 美团の 2024 年第 3 四半期におけるギグワークのドライバーの平均月給は、中小規模の地方都市（3-5 線都市）で 5,720 元。北京・上海・広州・深圳といった大規模都市では 7,629 元であった。（出典）美团のウェブサイト公表内容。

¹⁴ 美团は 5 月 29 日、「騎手大病關懷計画」として、ドライバー向及びドライバーの未成年の子女向けに重大疾病保障の拡充を発表。元は 2019 年に美团と配送業者が共同で出資し設立した基金から、ドライバー及びその直属の親族向けに疾病の際の補助金を支給。2024 年時点で合計 6,173 名のドライバー及び家族が補助を受け、合計 1.9 億元が支給されている。対象となる重大疾病はこれまでの 101 種に加えて、今回 51 種の軽症の疾病、入院費用（重度を除く）の保障も対象となった。