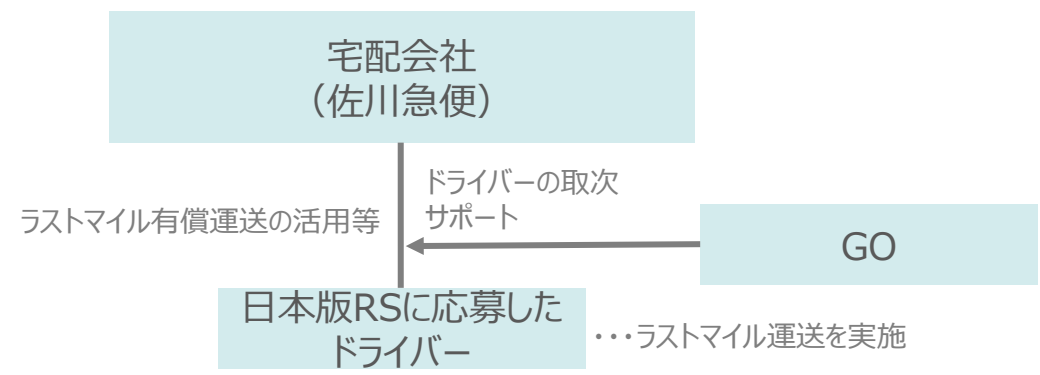


今後のドライバーシェアの方向性について

物流・自動車局
令和7年6月

実施主体	GO・佐川急便	実施エリア	埼玉県さいたま市
実施期間	2024年12月14日(土),18日(水)の2日間	運行時間	16時から20時まで
配送対象	宅配便（通常の貨物）	ドライバー人数	2名（各日1台ずつ）
実証実験概要	・ライドシェアの取組で確認されたスポット運送ワークの需要を貨物運送に展開。 ・ラストマイル有償運送制度等を活用して、日本版RSに応募したドライバーが自家用車で荷物を運送するなど、ラストマイル運送に貢献。 旅客運送（タクシー） 乗務員不足 日本版ライドシェア 日本版RSドライバー スポット運送ワークの予想以上の需要 貨物運送 ドライバー不足 新たな取組（実証実験） 日本版RSに応募したドライバー スポット運送ワーカーを貨物運送の領域に展開 共通の課題		
各関係者の実施業務と契約形態	○ドライバー：個人事業主。佐川急便とラストマイル有償運送に基づいた業務委託関係を結ぶ。 ○GO：ドライバーを紹介。ドライバーへの報酬支払い。 ○佐川急便：荷物の準備、ドライバーへの引き渡し。		



実証実験により把握した課題と課題解決の方向性

課題①：車両登録ルールの制限

現行のラストマイル有償運送では、営業所保有のトラック台数が自家用車登録台数の上限（例：10台保有なら10台まで登録可能）。しかし、タクシーのライドシェアが多数のドライバーの中から日ごとに稼働する車両を選べる「プール制」で効率的に運用されているのに対し、貨物のラストマイル有償運送では登録できる車両台数が保有台数に制限されているため、スポットドライバーの流動的な働き方に対応できず、年間90日までの稼働日数という制度の趣旨が生かしきれていない。

（課題解決の方向性）

今夏に予定されている実証実験にて、自家用車の稼働状況や、（現行の制度で）どれくらいの台数が不足することとなるかといった状況を見て判断する。
制度の趣旨を最大限、事業者が活用できるよう通達改正を視野にいれて対応する。

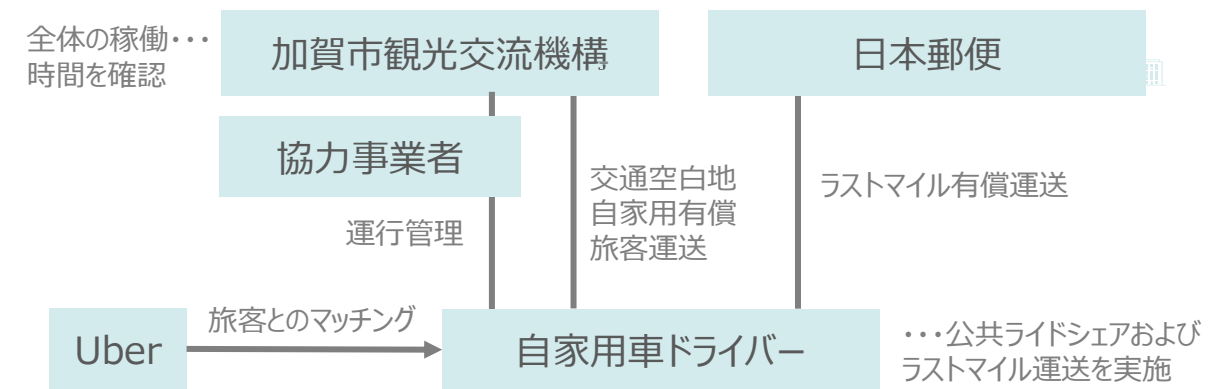
課題②：申請の煩雑さ

申請が煩雑で説明に苦勞する。

（課題解決の方向性）

貨物自動車運送事業関係の手続きについては、現在オンライン申請が可能となるよう準備を進めている。
（オンライン化は令和7年12月を予定）

実施主体	加賀市・Uber Japan・日本郵便	実施エリア	石川県加賀市
実施期間	2025年3月26日開始。7月末までで調整中。	運行時間	日本郵便の営業時間内
配送対象	ゆうパック（信書などは対象外）	ドライバー人数	2名（8日稼働）
実証実験概要	- 加賀市版ライドシェアの運行主体及びアプリを提供する Uber より、ライドシェアドライバーに貨物運送への参加を呼びかける。 - 日本郵便がラストマイル有償運送に係る許可取得及び希望するドライバーの登録を行った上、ドライバーは旅客運送の隙間時間に日本郵便のゆうパック配達を行う。 - 旅客・貨物を通した稼働時間の把握は、ライドシェアの運行主体が行う。		
各関係者の実施業務と契約形態	○自家用車ドライバー： 個人事業主。旅客運送は加賀市観光交流機構と、貨物運送は日本郵便とそれぞれ業務委託契約を結ぶ。 ○Uber： 旅客とのマッチングアプリ提供。 ○加賀市観光交流機構： 旅客運送の運行主体。ドライバーへの報酬支払い、日本郵便との配達日調整。運行管理は市内のタクシー事業者（加賀第一交通）に委託。 ○協力事業者： 旅客運送の点呼業務（毎日運行開始時にLINEビデオ通話で健康管理、車両チェック、アルコールチェックを実施）。 ○日本郵便： 荷物の準備、ドライバーの健康管理等、ドライバーへの引き渡し。報酬は配達完了後、ドライバーが請求書を作成し日本郵便から受け取る。		



課題①：報酬体系

旅客運送と貨物配送で報酬に大きな差がある。ガソリン代などを考慮すると貨物配送の報酬が時間に見合わず、ドライバーが旅客運送を選んでしまう傾向がある。自立的な継続稼働が難しい。

課題②：集配拠点までの移動距離の長さ

加賀市は面積が広大であるにもかかわらず、荷物を取りに行く場所が加賀郵便局の一箇所に限定されている。ドライバーは遠方から郵便局へ荷物を取りに行き、配送後も戻る必要があるため、移動距離が長く時間がかかる。費用対効果が低い。また、ドライバーは現役世代の兼業者が多く、本業の合間の時間での稼働のため、時間的制約も大きい。そのため、不在時の再配送が困難。もし不在で持ち帰りとなるとその分は報酬を得られない。

(課題解決の方向性)

加賀郵便局以外の場所に小規模な集配拠点を追加設置することなどで集配拠点までの移動距離が短くなれば、ドライバーに貨物配送のインセンティブが働くのではないかと。また、不在で持ち帰りとなった場合の集配拠点への貨物の返送が容易となるのではないかと。

追加実証実験により、ビジネスモデルの成立性について更なる検証を行ってはどうかと。

また、こうした取組について、置き配などの多様な受取方法や複数事業者間での配送等の共同分担、ドローン等の新たな輸送手段の活用を組み合わせれば、ラストマイル配送の更なる効率化が期待できるのではないかと。

課題③：旅客と貨物の同時運送時の個人情報保護

貨物には個人情報が含まれる場合があり、通常の車両でお客様を乗せた際に情報が出てしまう可能性があるため、配慮が必要であり、対策をしないと同時に運送することは難しい。

(課題解決の方向性)

貨物の宛先シールへのマスキングや、貨物をボックスに入れる等の対策が考えられるのではないかと。また、個人情報の取扱いに限らず、貨物の盗難等にも配慮が必要と考えるが、例えば、貨物スペースと旅客スペースの切り分けなどを検討してはどうか。
個人情報保護の対処をした上で、追加実証実験により、更なる検証を行ってはどうか。

課題④：システムの導入・連携

日本郵便の報酬支払いの運用が紙ベースで、Uberのオンライン完結・週1回自動支払いと異なり、ドライバーにとって手間がかかるなど、2者のシステム導入の状況に差がある。

(課題解決の方向性)

将来的に本格的に連携事業を実施する際には、システム導入・連携によりドライバーにとって手続きを簡易にする方向で取り組んでどうか。