

ドライバーシェア推進協議会

報告書

令和8年3月30日

物流・自動車局 企画・電動化・自動運転参事
官室

1. 協議会の開催主旨

人口減少の進展に伴い、国内のあらゆる産業分野で労働力減少に起因する供給制約が懸念される中、人流・物流のラストマイルを担うタクシー業界・宅配事業においても、ドライバー不足による地域の移動手段や物流網の維持が喫緊の課題である。

タクシー業界では、コロナ禍においてドライバーが離職した一方、その後の移動需要の回復やインバウンドの急増に対し供給が追いつかない状況にある。また、宅配事業においても、ドライバー不足の中で、2024年4月からの労働規制の適用に加え、電子商取引の拡大に伴う宅配物の取扱個数増加など様々な課題に直面している。

こうした状況下、タクシー・宅配両業界にとって、ドライバーは貴重な経営資源であり、限られた人的資源を効率的に活用すべく、業種の垣根を越えた柔軟な連携体制を検討するため、旅客運送事業者等、貨物運送事業者等、並びに国土交通省から構成される「ドライバーシェア推進協議会」（以下「協議会」という。）を設置した。

協議会では、輸送体制を維持していくための対策の一つとして、事業者の適切な安全管理体制の下でドライバーを共有するドライバーシェアの在り方を検討し、実証実験を通じてその具体的な運用モデルや現場の課題を模索していく。

さらには、単にドライバーシェアという特定の考え方・手法のみに留めることなく、これを契機として、局所的な人手不足対策を超えた業種横断的な人的リソースの最適配置を目指す構造転換の可能性について検討を深めることで、社会全体の最適化に資する持続可能な交通・物流インフラの実現を追求する。

2. 検討の経緯

(1) 第1回ドライバーシェア推進協議会 - 令和6年8月6日

第1回協議会では、過疎地から都市部までの各地域が抱える課題を前提に、タクシーと宅配における賃金体系の違い、既存の貨客混載との関係など、異業種間でのドライバーシェアに関する論点や現場の実態について認識共有がされた。

今後の進め方については、議論の対象地域やテーマを当初から限定することなく、関係者同士が個別に悩みやアイデアを出し合える場を設けながら、旅客・貨物双方が納得感を持って、ウィンウィンで取り組めるソリューションを模索していくこととなった。

(2) 第2回ドライバーシェア推進協議会 - 令和6年10月21日

第2回協議会では、貨物各社より地域ごとの課題、旅客各社より連携の可能性が発表された後、トラックを活用した旅客輸送の困難さなど具体的な連携方法や、ラストマイル有償運送制度、労働時間管理など制度的な課題についても議論が行われた。

さいたま市での実証実験開始の決定が報告され、まずは実証実験の形を作り実施する中で、出てきた課題を改めて整理し、今後の議論に繋げていく方針となった。

(3) 第3回ドライバーシェア推進協議会 - 令和6年12月20日

第3回協議会では、さいたま市でのスポットドライバーによる繁忙期有償運送の結果報告、及び加賀市での公共ライドシェアドライバーによる貨客混載の実証実験の実施方針の報告が行われ、制度面・実務面ともに課題が示された。

実証実験を継続し、第4回協議会において、実証成果の結果共有や検証をさらに進めるとともに、地域ごとの対策や制度的な対応を行う方針となった。

(4) 第4回ドライバーシェア推進協議会 - 令和7年6月26日

第4回協議会では、各実証実験から得られた知見に加え、制度運用上のさらなる課題や地域特有の課題が共有され、事務局からも課題への対応方針が示された。また、より広域な連携の可能性についても議論が行われた。

今後の方針として、システムによる申請手続きの電子化を推進するとともに、引き続き実証実験を続け、実務面及び制度面の両面から検討を継続することとされた。

3. 実証実験の概要

タクシー・宅配事業における、移動・宅配の需要やドライバーの供給等に関する状況は、都市部、郊外地域、過疎地域で異なるため、地域に応じたソリューションを検討するべく、全国で計4件の実証実験を実施した。具体的には、「都市部～郊外地域」において3件、「過疎地域」において1件の実証実験を実施し、それぞれの地域特性に応じた検証を行った。

「都市部～郊外地域」においてはスポットドライバーの活用可能性を、「過疎地域」においては既存リソースを活かした貨客混載の在り方をそれぞれ検証した。

実証実験の目的	
人口減少に伴い、人流・物流のラストマイルを担うタクシー・宅配両業界においてドライバー不足が深刻化し、地域の移動手段や物流網の維持が喫緊の課題である。限られた人的資源を効率的に活用するため、業種の垣根を越えた柔軟な連携体制の構築を目指し、事業者の適切な安全管理体制の下でドライバーを共有する「ドライバーシェア」の具体的な運用モデルや課題を実証実験を通じて模索する。	
実証実験の結果	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>(1) 都市部～郊外地域</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p>(2) 過疎地域</p> </div> </div>	
実施概要	<p>日本版ライドシェアと貨物輸送のドライバーシェア 人手不足や繁忙期の負荷軽減のため、既存の枠を超えた人材プールをスポットドライバーとして活用することの有効性を検証</p>
地域・体制	<p>①東京都港区 (ヤマト運輸株式会社×GO株式会社) ②埼玉県さいたま市 (佐川急便株式会社×GO株式会社)</p>
スキーム	<p>「ラストマイル有償運送制度」の活用</p>
運行実績	<p>①期間・日数：2025年12月中旬～下旬・12日間 荷物・個数：個人客宛ての宅配物・計924個配送 ②期間・日数：2024年12月の繁忙期・2日間 荷物・個数：個人客宛ての宅配物・約50個配送</p>
成果・課題	<p>【成果】・無事故・トラブルなしでの配送業務を完了 ・意欲の高い人材プールがあり実際に機能することを確認 【課題】・ラストマイル有償運送制度の車両登録ルールの障壁や申請手続き、スポットドライバー特有の課題など</p>
<p>「ラストマイル有償運送」+「自家用有償旅客運送」の活用</p>	
<p>①期間・日数：2025年3月～6月末・12日間 荷物・個数：個人客宛ての宅配物・計80個配送</p>	
<p>【成果】・無事故・トラブルなしでの配送業務を完了 ・公共RSの待機時間を有効活用できることを確認 【課題】・運行管理の重複、貨客混載時の実務的課題、地理的特性による課題、副業人材特有の課題など</p>	
課題への対応状況や今後の展開	
制度面では、ラストマイル有償運送制度の車両登録枠の撤廃や時間単位の稼働を可能とする改正が令和8年4月に施行予定であり、申請の電子化もすでに開始されている。一方、実務・運用面の課題や地域特有の課題については、引き続き各事業者において、実証実験等を通じて有効な解決策や持続可能性を検証していく。	

(1) 都市部～郊外地域における実証実験 - 東京都港区、埼玉県さいたま市等

(ア) 東京都港区での実証実験

東京都港区周辺においては、慢性的な人手不足の課題がある中で、スポットドライバーの有効性を検証することを目的に、配車事業者が紹介したドライバーと宅配事業者が直接業務委託契約を締結する形で、2025年12月中旬から下旬にかけて実証実験を実施した。

検証の結果、約60回の稼働で延べ924個の荷物を全てトラブルなく配達完了し、一定の安全性が確認された。ドライバーの募集として用意された稼働枠は少ない中、マッチング率は約8割であり、隙間時間を活用して働きたいという意欲の高い人材が一定程度は存在することが確認された。

(イ) 埼玉県さいたま市での実証実験

さいたま市は、戸建て住宅が点在する郊外住宅地であり、宅配ボックスの設置率が低く、不在再配達による非効率性が課題となっているほか、繁忙期における配送リソースの逼迫に対応するための配送体制の構築が必要とされている。

このため、ラストマイル有償運送制度を活用し、旅客分野でスポットドライバーの稼働に携わる配車事業者と宅配事業者が連携して、2024年12月の繁忙期において、スポットドライバーを活用した配送業務を行う実証実験を実施した。

検証の結果、2日間で約50個の配送を完了し、繁忙期対策としての有効性が示唆されるとともに、安全性に関しても無事故での運行を達成し一定の安全性が確認された。

(ウ) 都市部～郊外地域での実証実験

都市部～郊外地域にまたがる地域におけるEC荷物の配送においても、特に繁忙期における配送力不足が喫緊の課題となっており、ラストマイル有償運送制度を活用し、荷主と運送事業者と旅客分野でスポットドライバーの稼働に携わる配車事業者が連携し、2024年12月～2025年1月の繁忙期と、2025年6月～7月の繁忙期と、2025年12月～2026年1月の繁忙期において、スポットドライバーを活用した配送業務を行う実証実験を実施した。

検証の結果、3回の繁忙期にわたって配送を事故なく完了し、繁忙期や配送力不足対策としての有効性が確認できたが、ラストマイル有償運送で活用する車両を営業所に配置する事業用車両の台数までしか登録できず、車両の入れ替えもできない制度の中で、1月～12月の1年間の終盤において、稼働可能なドライバーが少なくなる課題も確認された。

(2) 過疎地域における実証実験 - 石川県加賀市

加賀市は、観光地が分散する広域な地域特性を有しており、配送効率が低いことが課題であるとともに、観光需要や災害対応に伴うドライバー不足が生じているため、地域交通と物流網の維持を両立させるべく、旅客・貨物のリソースを統合的に活用するモデルの構築を目的として本実証を実施した。

具体的には、自家用有償旅客運送とラストマイル有償運送制度を組み合わせ、公共ライドシェアのドライバーが隙間時間を活用して貨物運送を行う貨客混載モデルを、2025年3月より、配車事業者、物流事業者、自治体の連携のもと実施した。

2025年6月末時点で延べ12台、80個の配送を完了し、習熟により効率が上がり時間あたりの配送数が増加する等の効果が見られた一方、拠点への移動コストや旅客・貨物間の収益性格差が担い手確保の課題として確認された。

4. 社会実装に向けた課題

実証実験を通じて明らかになった、社会実装に向けた諸課題を、「都市部～郊外地域」と「過疎地域」の2つの区分で整理した。

(1) 都市部～郊外地域における実証実験で明らかになった課題

(ア) ラストマイル有償運送制度の車両登録ルール

ラストマイル有償運送の現行ルールでは、営業所の保有台数が車両登録の上限となった上で、登録される車両及びドライバーそのものが固定される仕組みである。

このため、短期離職者の登録枠が長期間「死に枠」となり、1月～12月の1年間の終盤において、新規ドライバーの稼働を阻害するケースが確認された。

なお、タクシー事業者が行う日本版ライドシェアでは、保有台数の範囲内であれば登録された多数のドライバープールの中からその日稼働可能な人員を柔軟に割り当てるプール制が運用され需給調整が可能となっている

(イ) ラストマイル有償運送制度の申請手続き

ラストマイル有償運送制度の活用にあたり必要となる運輸支局への申請がいまだに紙媒体での提出が基本であるため、運送事業者にとって申請書類の作成・提出には多大な労力がかかることが改めて確認された。

また、スポットドライバーの活用は頻繁な登録者情報の変更や更新を前提とするモデルであるため、現行の書面手続きでは迅速な対応が困難であることが示された。

加えて、ラストマイル有償運送制度自体の認知度が低く、地方展開に際しては制度理解に労力を要することが事業拡大の課題として明らかになった。

(ウ) スポットドライバーの教育負担

スポットで稼働するドライバーは固定化されにくいため、都度の教育やマニュアルの共有が必要となり、現場の営業所の負担が増加することが課題として挙げられた。また、個人事業主としての業務委託をする場合には、同乗しての添乗研修を行うことができず、配送業務に不慣れなドライバーが一定のレベルに習熟するまでに時間を要する点も課題として確認された。

(エ) 積載能力や配送能力のばらつき

スポットドライバーの場合、当日持ち込む自家用車の車種が事前に把握できず、乗用車や高級車など荷台のスペースが限られた車両が用いられる時に、想定していたよりも荷物が積めないケースが発生した。加えて、担当エリアの道路事情に関する地理的知識が乏しいため、持ち込んだ車両の規格によっては住宅街の狭隘道路に進入できず、配達先から離れた場所での駐停車を余儀なくされることで、結果として配送の生産性が著しく低下する事象も確認された。さらに、プロのドライバーとスポットドライバーとでは時間あたりの配送効率に大きな差が生じる場合があり、個建ての報酬契約にした場合、配達に不慣れなドライバーは結果的に最低賃金を下回る水準となってしまう懸念が挙げられた。

(オ) 連絡・調整業務の負担

法人の軽貨物パートナーであれば、組織の管理者がドライバーの出勤調整等の窓口となるが、スポットドライバーの場合は、各個人との直接のやり取りとなるため、当日の出勤確認等の連絡・調整において現場管理側の負担が発生することが確認された。

(2) 過疎地域における実証実験で明らかになった課題

(ア) 旅客・貨物間の運行管理の重複

公共ライドシェアドライバーが貨客混載を実施する場合、旅客運送で適用される旅客自動車運送事業運輸規則と貨物運送で適用される貨物自動車運送事業輸送安全規則の両方への対応が必要とされ、運行管理において重複が発生している現状が課題として確認された。

例えば、旅客運送において点呼による安全管理措置が講じられている場合であっても、貨物運送を行う際には荷物を受け取る際に改めて同様の確認作業が必要となるなど、同一のドライバーが兼業を行う上での二重管理が業務効率を阻害することが確認された。

(イ) 貨物・旅客間の利用システムや端末の複数管理

複数事業者間の連携において、各社のシステムや端末が異なることによる操作の煩雑さが課題である。ドライバーはタクシー等配車アプリと貨物配送用端末を個別に操作する必要があり、不慣れた兼業ドライバーにとってはミスの誘発やモチベーション低下の要因となる。

また、報酬の支払いサイクルについても、配車アプリ側は週次での自動支払いであったのに対し、物流事業者側は月次の請求書ベースでの処理となるなど、事務処理の面でもドライバーに負担をかけており、API連携等によるシステム統合や単一インターフェースでの業務完結がなされていない点が課題として認識された。

(ウ) 貨客混載時の個人情報保護

個人情報に記載された郵便物等を積載した状態で旅客を乗車させることについて、情報漏洩やプライバシー侵害のリスクが懸念された。そのため、午前に貨物を配送し、午後に旅客を運送するといった時間分離での運用を余儀なくされ、移動のついでに物を運ぶという本来の貨客混載が持つメリットを活かせなかった点が課題として挙げられた。

(エ) 副業人材特有の再配達の困難さ

本業の合間や隙間時間を活用して稼働しているドライバーは、一度訪問して不在であった場合に、後で再配達を行うことが困難である。配達完了ベースで報酬が発生する契約形態であれば、不在の時は持ち帰って集配拠点まで戻さなければいけないが、それに対してドライバーへの報酬が支払われないことが課題として確認された。

(オ) 貨客混載における積載スペースの不足

観光地においてはインバウンド旅行者等が大型スーツケース等を持ち歩いている場合があり、貨物輸送のために乗用車のトランクルームを使用している最中に、旅客の荷物を同時に積載することは物理的に困難であることが懸念として挙げられた。

(カ) 旅客運送及び貨物配送間の報酬差

過疎地域の実証実験において構造的課題として確認されたのが、旅客運送及び貨物配送の間に存在する報酬の差であり、地方部においても、公共ライドシェアの場合はわずかな稼働で数千円の売上が立つ可能性があるのに対し、貨物配送の場合は、1個あたりの配送距離が長く配送密度が低い環境下で、単価が決まっている荷物を多数配送しないと旅客の売上と同程度にならないことから、ガソリン代や移動時間も考慮すると貨物配送の実質的な時給は低くなり、経済的なインセンティブが機能しにくい。

現状は、貨物配送に従事しているドライバーの地域のために貢献したいという善意やボランティア精神に依存しており、ビジネスとしての持続可能性が懸念として挙げられた。

(キ) 広大な地理的条件による移動コスト

地方特有の広大な地理的条件は、配送の経済性を悪化させる要因となっている。集配拠点が限定的な地域では、ドライバーは自宅から遠方の拠点へ荷物を取りに行き、配送後、再び拠点へ戻って報告を行う必要がある。この拠点への往復移動だけで多大な時間と燃料費を要しており、業務上の大きな負担となっていることが確認された。

5. 課題への対応状況

実証実験を通じて明らかになった諸課題について、事務局側で対応を進める制度・手続き面の課題と、事業者側で対応を進める実務・運用面等の課題に大別し、現時点での対応方針及び状況を整理した。

(1) 事務局における制度・手続き面の課題への対応

(ア) ラストマイル有償運送制度の車両登録ルールの見直し

令和7年11月の「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」のとりまとめを踏まえ、システム等による時間管理等を前提とした台数や日数等の取扱いの弾力化を可能とするための改正通達を、令和8年4月から施行する予定である。

(イ) ラストマイル有償運送制度の申請手続きのデジタル化

書面申請による過度な事務負担や、頻繁な登録情報の変更に対応できないという課題については、令和7年12月1日より e-Gov を通じたオンライン申請の運用を開始しており、申請手続きを電子化した。

(ウ) 貨客混載時の制度的課題への対応方針

旅客・貨物間の運行管理の重複の課題については、今後の実証実験の進捗や貨客混載のニーズの発生状況を見極めつつ、システムによる一元的な時間管理の可能性も含め、旅客・貨物双方の安全管理措置を効率的に両立させるための制度上の在り方について検討を進める。

(2) 事業者における実務・運用面等の課題への対応

各実証実験で確認された、スポットワーカー特有の課題や貨物・旅客間でシステムや端末が分断されている課題、副業人材特有の課題、広大な地理的条件による移動コスト負担の課題等については、事業者側の運用や工夫によって対応していく必要がある。

これらの実務・運用面および地域特有の課題解決に対しては、契約形態の変更や小規模なハブ拠点の整備などの可能性も含め、今後も引き続き実証実験等を通じて有効な解決策やビジネスとしての持続可能性を検証していく。

6. 締め

本協議会では、物流・旅客両業界のドライバー不足という共通課題に対し、業種を超えた連携の可能性を実証実験を通じて検証してきた。都市部～郊外地域の実証実験において

は、一部課題は残るものの、スポットドライバーが貨物輸送を安全に実施できることや、働き手からの強いニーズ、さらには繁忙期における供給力確保など、スポットドライバー活用の有効性が確認された。

他方で、加賀市の実証実験においては、広大な地理的条件による移動コストや、旅客と貨物の収益性の差といった地方特有の構造的な課題が浮き彫りとなり、引き続き解決策を模索していく必要性が確認された。しかしながら、課題が見出された一方で、需要の少ない待機時間を有効活用した貨客混載の可能性も確認でき、今後の地方部における新たな輸送モデルの構築に向けた大きな一歩となった。

これらの実証実験で顕在化した課題への対応策として、国土交通省では、ラストマイル有償運送制度における車両登録ルールの見直し（令和8年4月施行予定）や、手続きの負担を軽減するオンライン申請の運用開始（令和7年12月～）といった制度改善を進めている。今後は、こうした制度面での環境整備を踏まえ、特定の事業者に限定されない、より広範な視点での連携の在り方についても検討していくことが考えられる。

少子高齢化に伴う担い手不足は全国的な課題であり、特に地方においては移動手段と物流網の双方の維持が喫緊の課題となっていることから、引き続き官民が密接に連携し、新たな交通・物流インフラの構築に向けた取り組みを推進していくことが必要である。

ドライバーシェア推進協議会
構成員一覧

旅客運送事業者等	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会、DiDi モビリティ ジャパン株式会社、GO 株式会社、S.RIDE 株式会社、Uber Japan 株式会社
貨物運送事業者等	公益社団法人全日本トラック協会、佐川急便株式会社、日本郵 便株式会社、ヤマト運輸株式会社、アマゾンジャパン合同会社
国土交通省	物流・自動車局長、官房審議官（公共交通政策、物流・自動 車）、官房審議官（物流・自動車）、貨物流通事業課長、旅客 課長、参事官（企画・電動化・自動運転）

【参考】

・オブザーバー

関係省庁	総務省情報流通行政局郵政行政部、厚生労働省労働基準局
労働組合	全国交通運輸労働組合総連合、全国自動車交通労働組合連合 会、全日本運輸産業労働組合連合会、日本私鉄労働組合総連合 会、日本郵政グループ労働組合
自治体	加賀市

・事務局

国土交通省 物流・自動車局 企画・電動化・自動運転参事官室