

2025年度報告書

シータクに関するアンケート調査の報告

岡山大学大学院 交通まちづくり学研究室

門司諒平

磯山亜純

○ 井平優成

<調査名>

「お子様の送迎およびシータクサービスに関するアンケート調査」

<調査概要>

- 調査方法：Webアンケート調査
- 調査期間：2026/2/5～2026/2/28
- 回収サンプル数：48

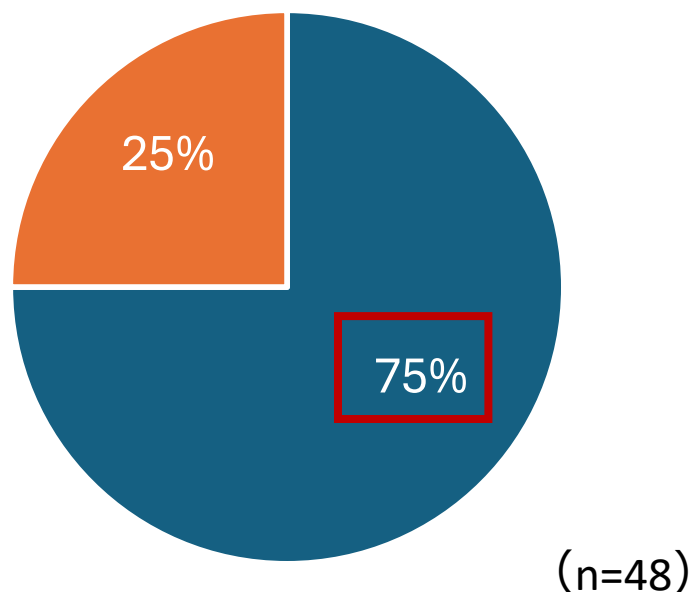
<主な質問項目>

- ✓ 個人属性
- ✓ 送迎頻度
- ✓ 送迎に対する認識
- ✓ シータクに対するサービス評価
- ✓ 送迎の代わりとしてのシータクの利用意向

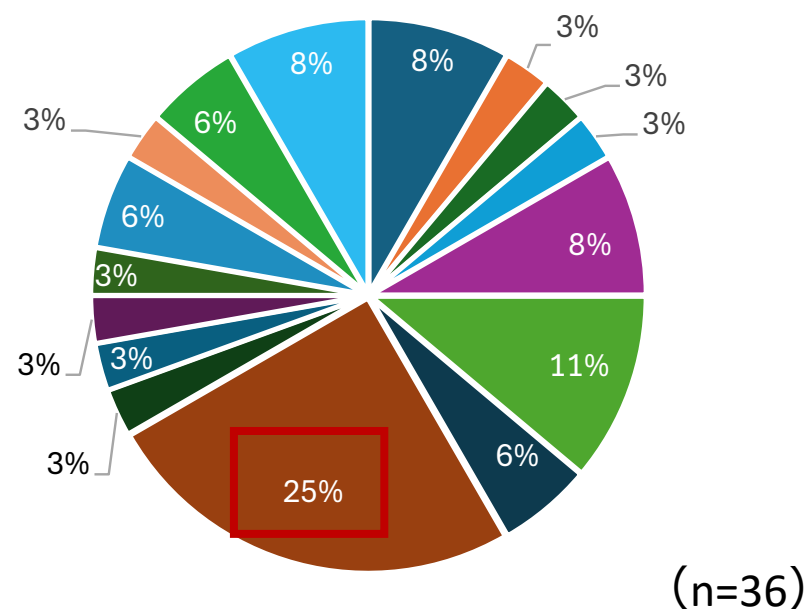


基礎集計結果

居住地域



■ 玉野市 ■ 玉野市以外

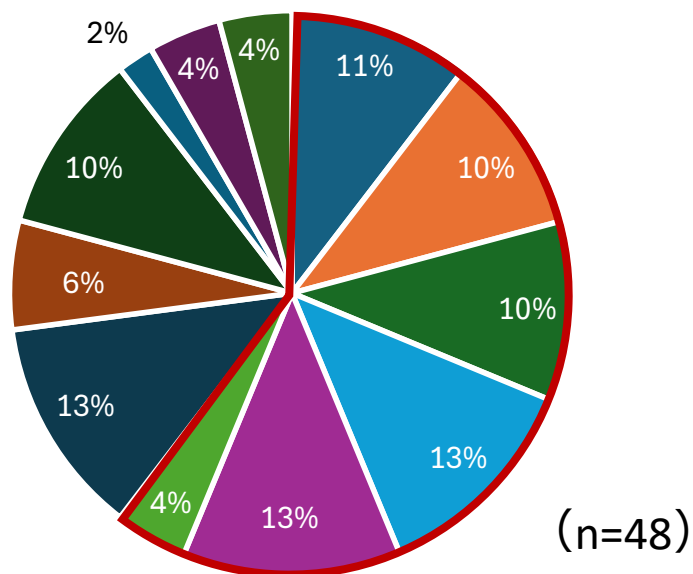


■ 宇野 ■ 山田 ■ 渋川 ■ 滝
 ■ 築港 ■ 長尾 ■ 槌ヶ原 ■ 田井
 ■ 東高崎 ■ 迫間 ■ 八浜町見石 ■ 八浜町大崎
 ■ 八浜町波知 ■ 八浜町八浜 ■ 用吉 ■ 和田

- ✓ 全回答者の**75%**が玉野市内に居住
- ✓ 玉野市内では**田井**に居住している人の割合が最も高い

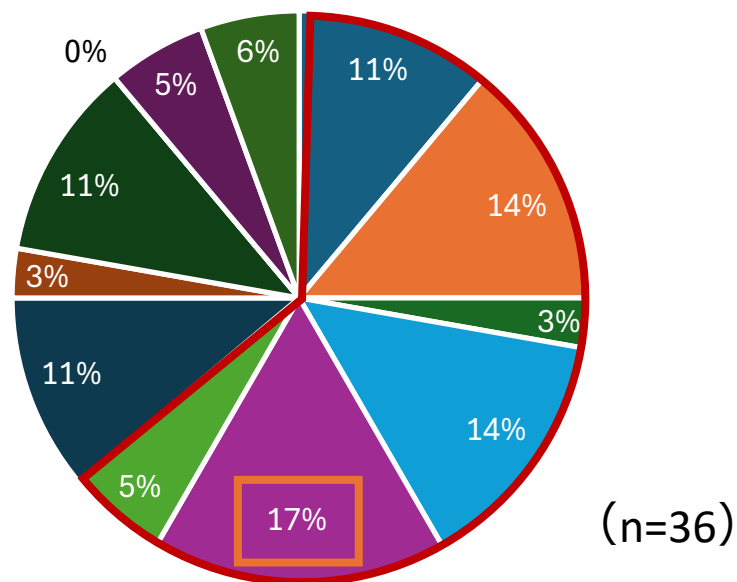
お子様の学年

<全体>



■ 小学1年生 ■ 小学2年生 ■ 小学3年生 ■ 小学4年生
 ■ 小学5年生 ■ 小学6年生 ■ 中学1年生 ■ 中学2年生
 ■ 中学3年生 ■ 高校1年生 ■ 高校2年生 ■ 高校3年生

<玉野市内のみ>

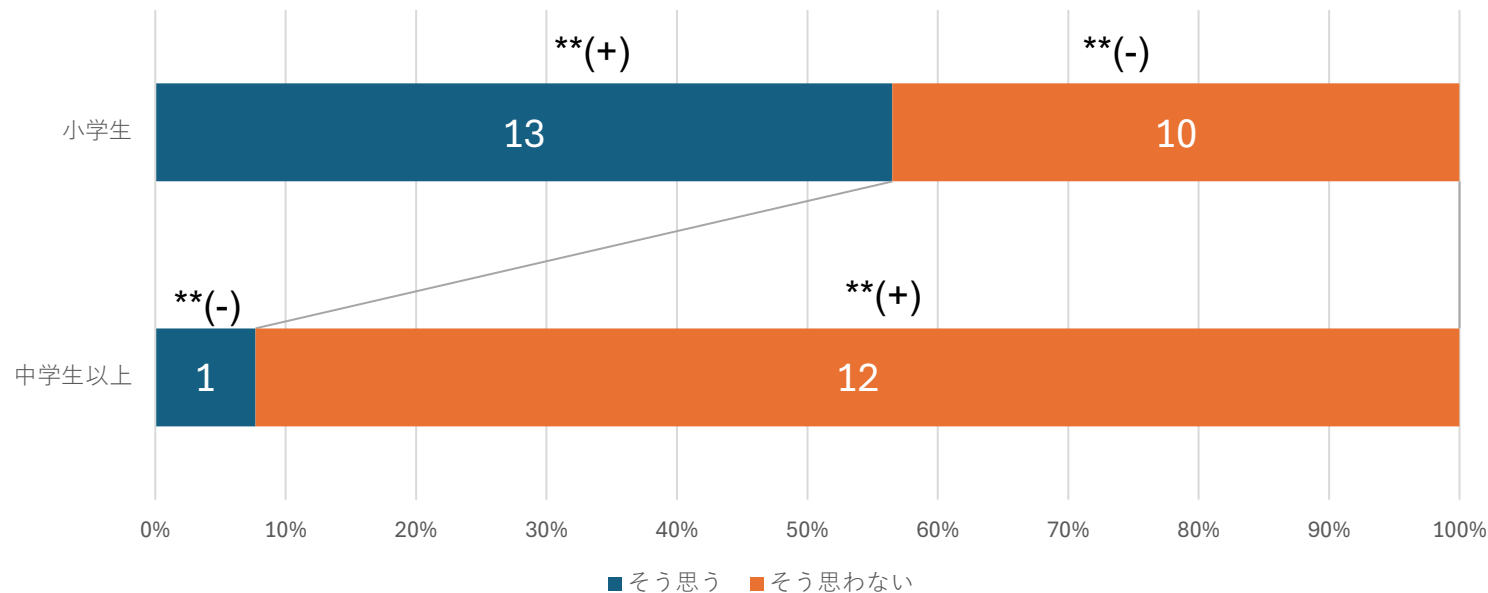


■ 小学1年生 ■ 小学2年生 ■ 小学3年生 ■ 小学4年生
 ■ 小学5年生 ■ 小学6年生 ■ 中学1年生 ■ 中学2年生
 ■ 中学3年生 ■ 高校1年生 ■ 高校2年生 ■ 高校3年生

- ✓ どちらも**小学生**の割合が全体の約60%を占めている
- ✓ 玉野市内では**小学5年生**の割合が最も高い

分析結果

独立性の検定及び残差分析（利用意向×学年）



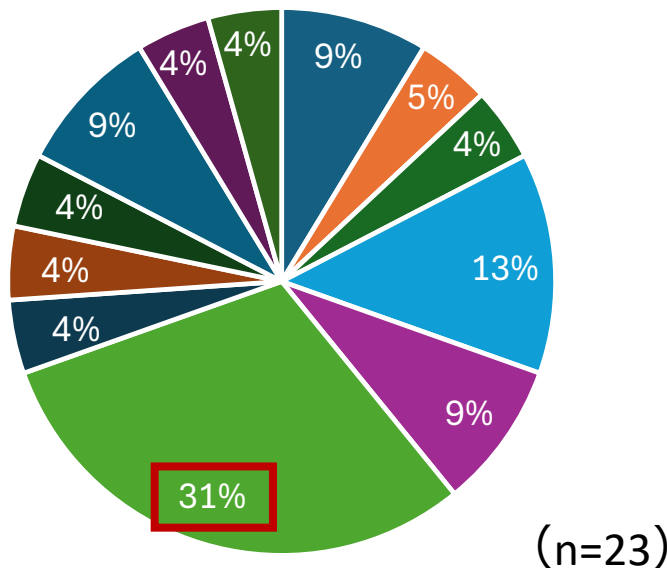
独立性の検定 P値：P=0.0114 5%有意

クロス集計の残差分析 **1%有意 *5%有意 +10%有意
(+)割合が高い (-)低い

利用意向と子どもの学年において関連性が見られ、**小学生**において、シータクを送迎として利用する意向がある割合が中学生以上よりも**高い**ことが示された

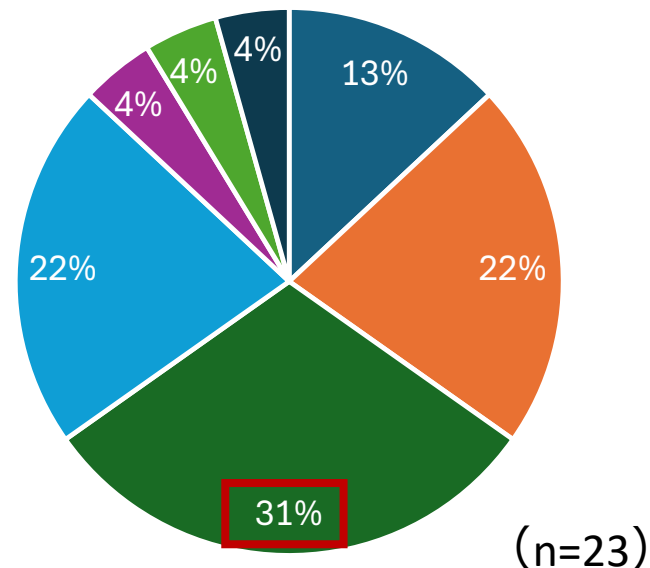
以降は**小学生**に限定して分析を行う

居住地



■ 宇野 ■ 山田 ■ 滝 ■ 築港 ■ 長尾 ■ 田井
■ 東高崎 ■ 迫間 ■ 八浜町大崎 ■ 八浜町波知 ■ 用吉 ■ 和田

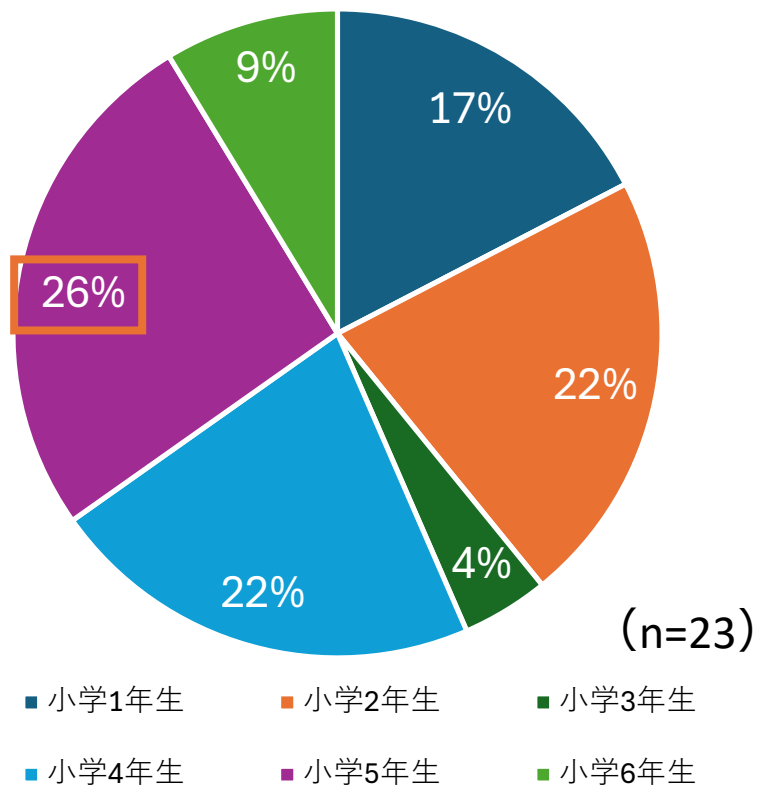
回答者の年代



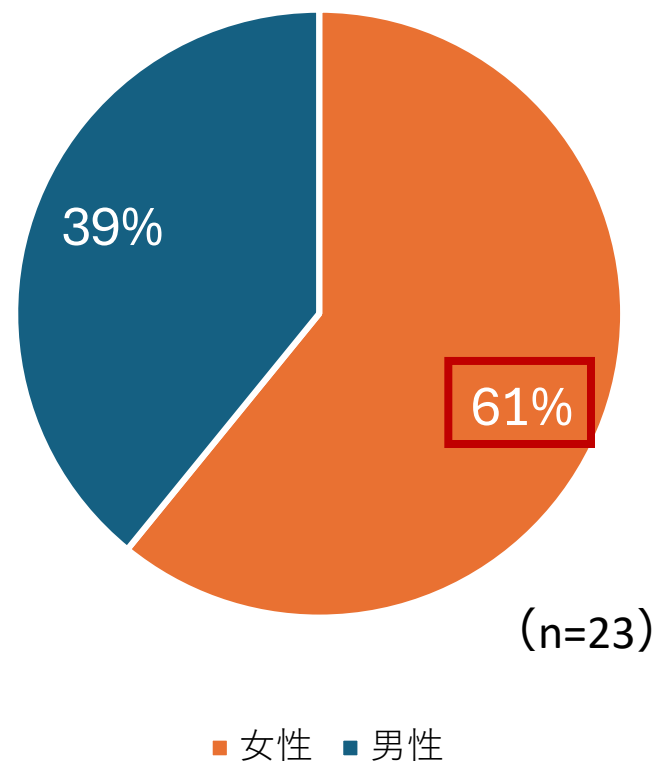
■ 30~34歳 ■ 35~39歳 ■ 40~44歳 ■ 45~49歳
■ 50~54歳 ■ 55~59歳 ■ 65~69歳

- ✓ 居住地について『**田井**』の割合が最も高い
- ✓ 回答者の年代について『**40~44歳**』の割合が最も高い

お子様の学年

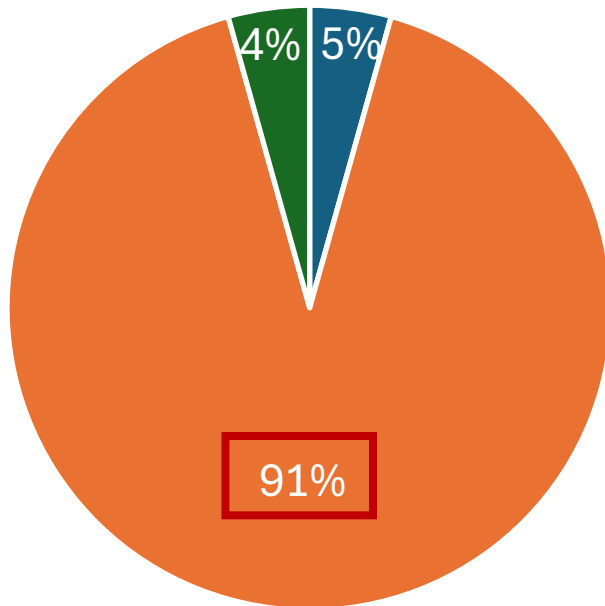


お子様の性別



- ✓ お子様の学年について『**小学5年生**』の割合が最も高い
- ✓ お子様の性別について『**女性**』の割合が高い

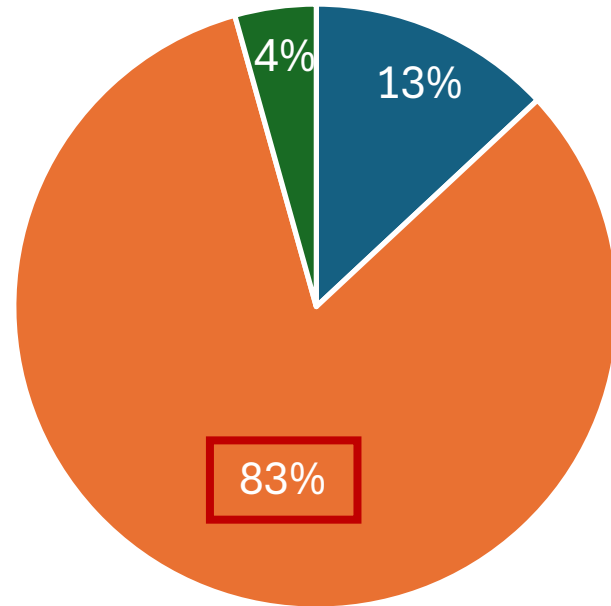
世帯内の免許保有人数



(n=23)

■ 1人 ■ 2人 ■ 3人

世帯内の自動車保有台数

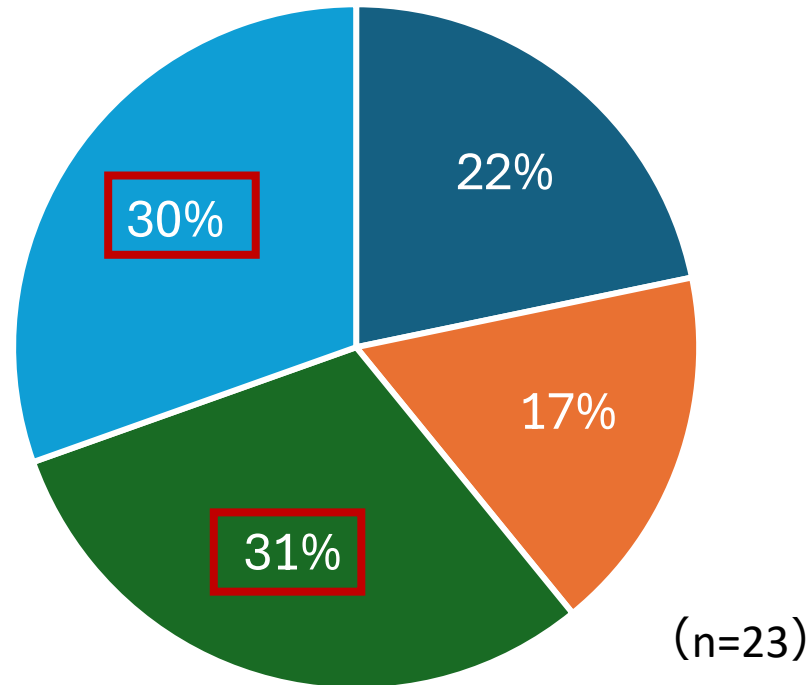


(n=23)

■ 1台 ■ 2台 ■ 3台

- ✓ 世帯内の免許保有人数について『**2人**』の割合が最も高い
- ✓ 世帯内の自動車保有台数について『**2台**』の割合が最も高い

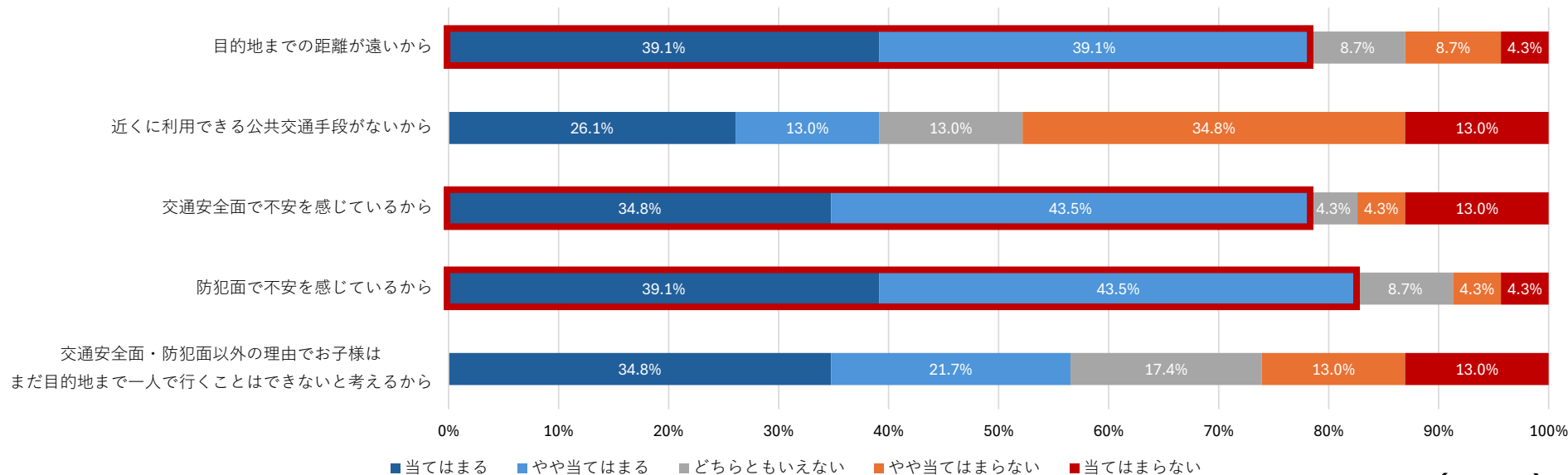
お子様を送迎する頻度



■ 週1日未満 ■ 週1～2日 ■ 週3～4日 ■ 週5日以上

✓ お子様を送迎する頻度について『週3～4日』『週5日以上』の割合が比較的高い

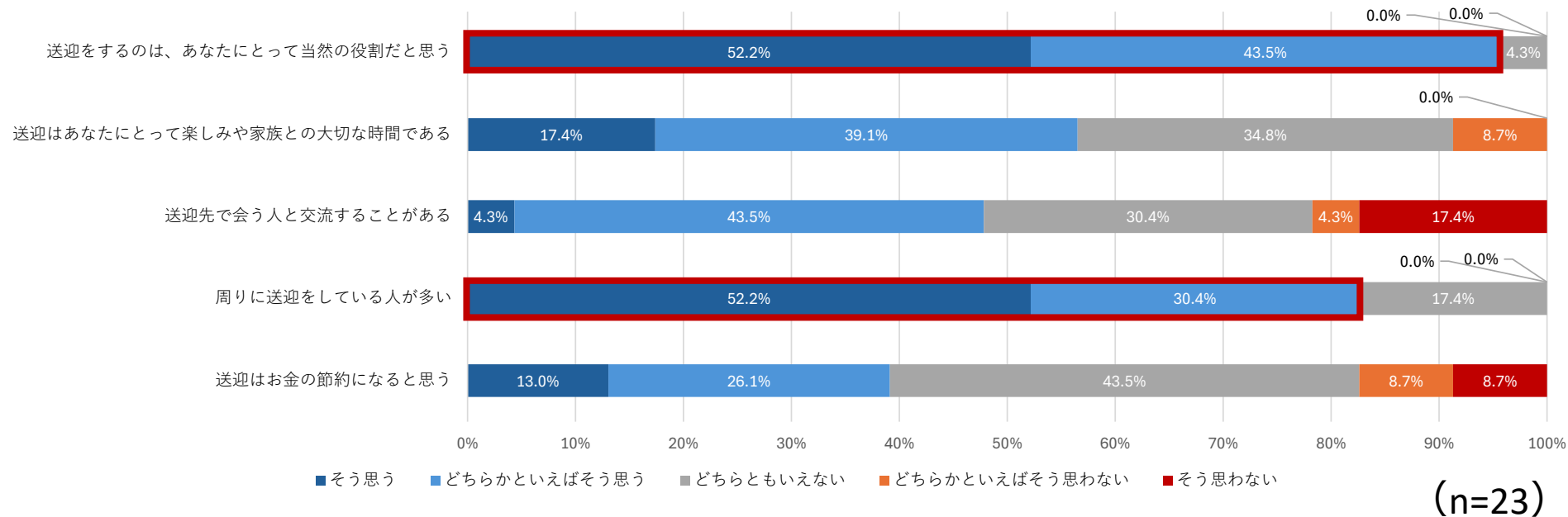
お子様を送迎する理由



(n=23)

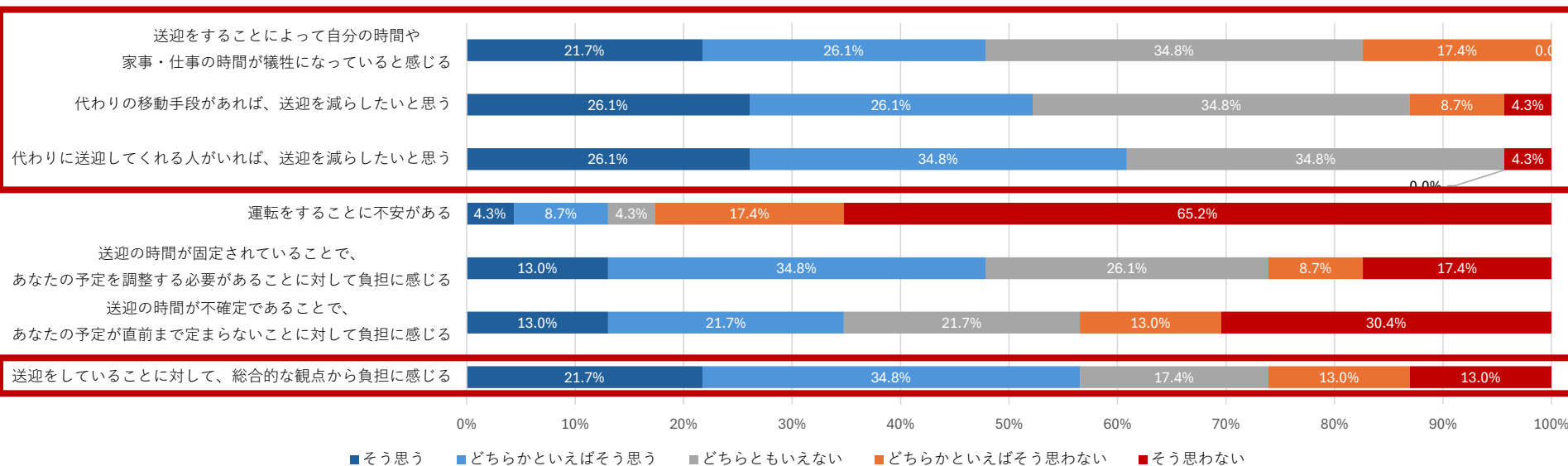
- ✓ お子様を送迎する理由について『目的地までの距離が遠いから』『交通安全面で不安を感じているから』『防犯面で不安を感じているから』の割合が70%を超えており比較的高い

送迎に対する認識（ポジティブな項目）



- ✓ 送迎に対する認識について『**送迎をするのは、あなたにとって当然の役割だと思う**』『**周りに送迎をしている人が多い**』と認識している人の割合が80%を超えており比較的高い

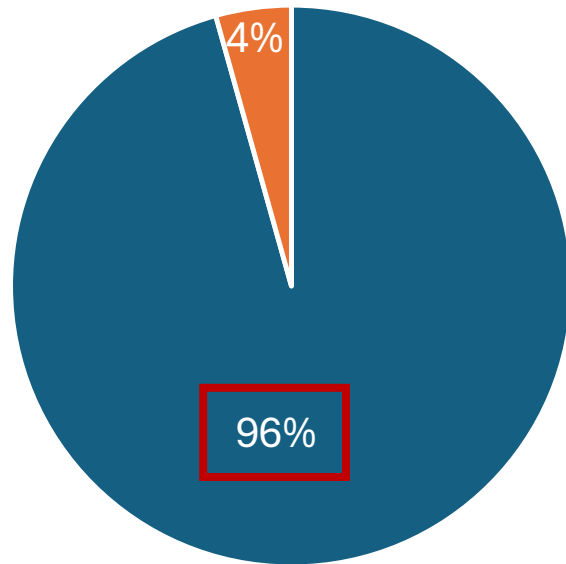
送迎に対する認識（ネガティブな項目）



(n=23)

- ✓ 送迎に対する認識について『**代わりの移動手段・代わりに送迎してくれる人がいれば送迎を減らしたいと思う**』『**送迎をしていることに対して、総合的な観点から負担を感じる**』と認識している人の割合が半数を超えており比較的高い

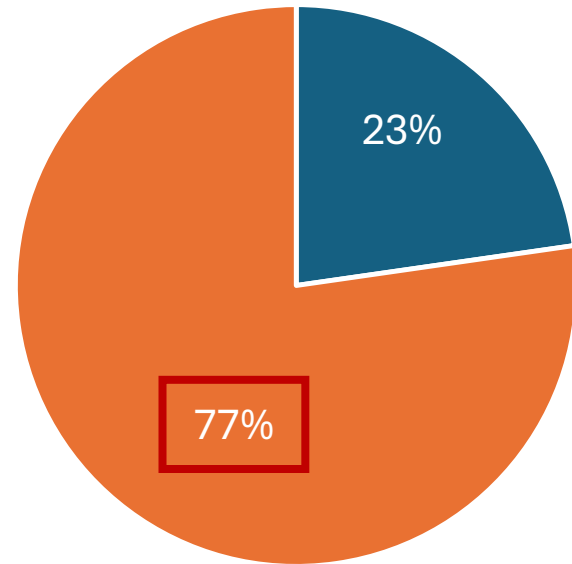
アンケート調査以前から
シータクのことをご存じでしたか



(n=23)

■ 知っている ■ 知らなかった

シータクがお子様だけで
乗車できることをご存じでしたか

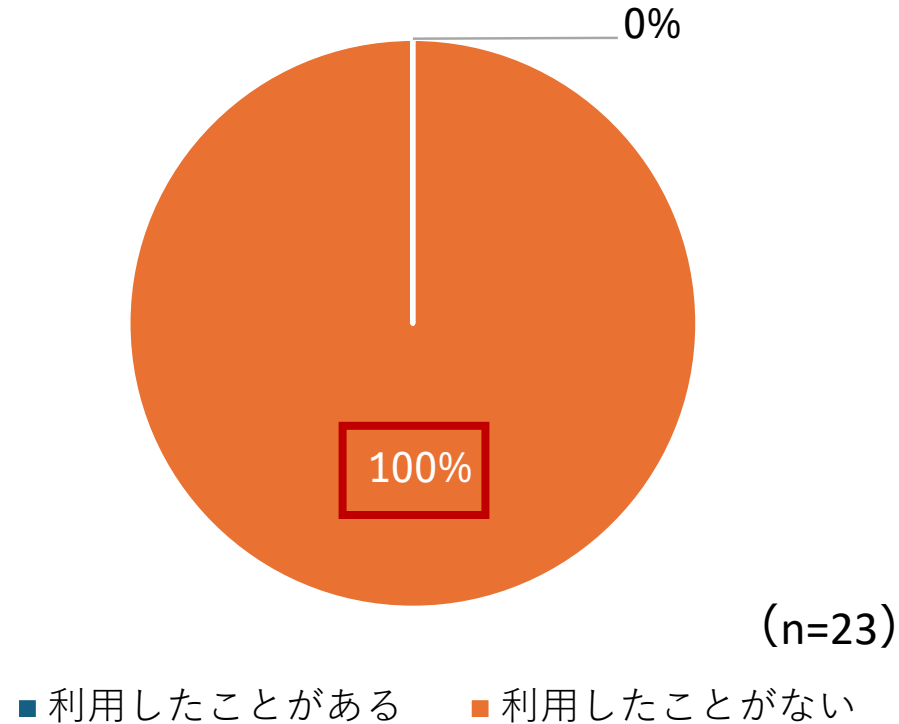


(n=23)

■ 知っていた ■ 知らなかった

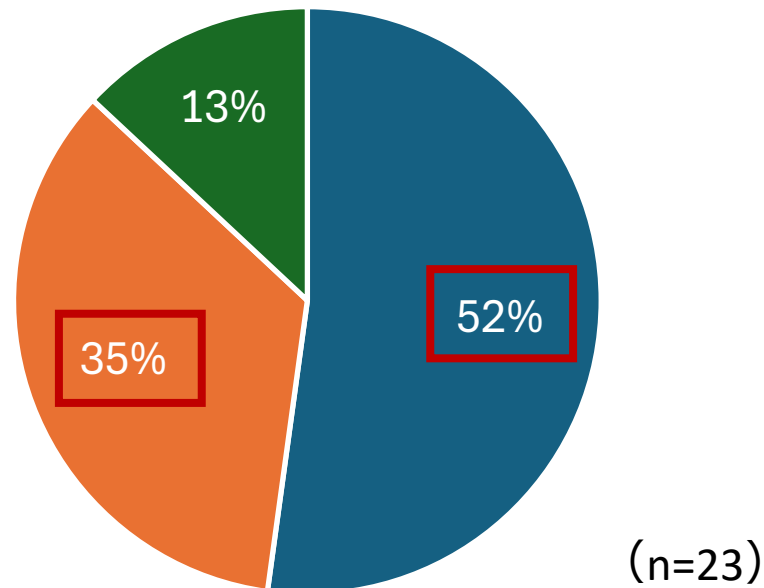
- ✓ アンケート調査以前からシータクを『**知っている**』人の割合が約96%を占めている
- ✓ お子様だけで乗車できるのを『**知らなかった**』人の割合が約77%を占めている

シータクを送迎としてお子様のみで利用させたことはありますか



✓ 回答者**全員**がお子様だけでシータクを『**利用したことがない**』

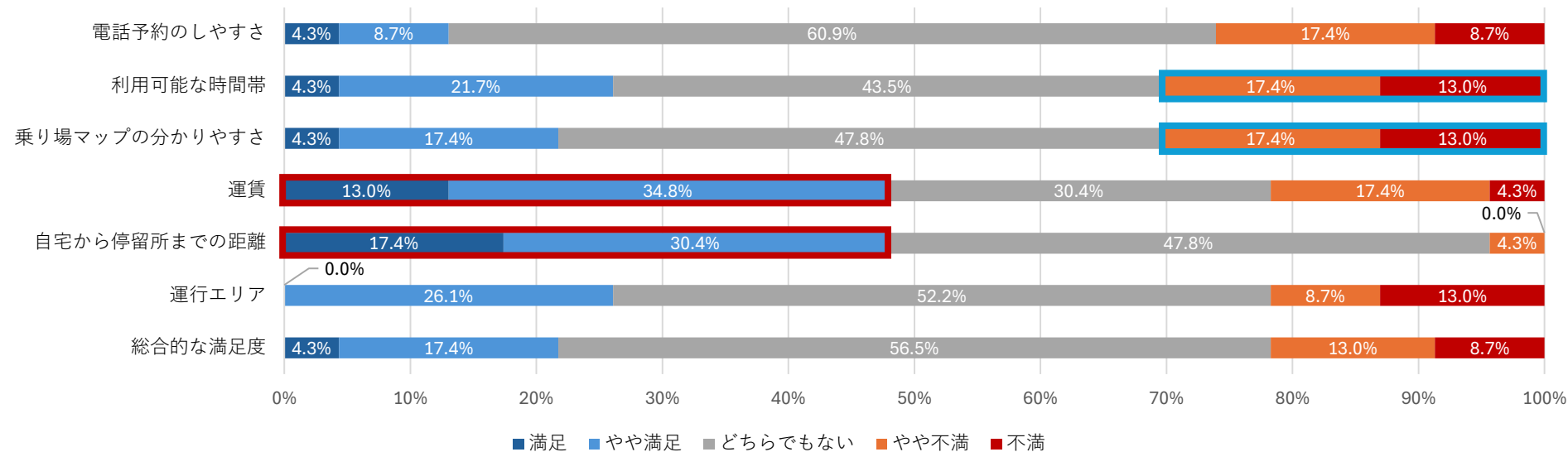
お子様の送迎の代わりとしてシータクを利用させるとした場合の乗り換えの必要性についてお答えください（複数の用事で送迎をしている場合は、最も頻度の高い送迎について回答）



- シータクのみで行くことができる（エリア内での移動）
- シーバス・路線バスへの乗り換えが必要（エリア外への移動）
- 鉄道への乗り換えが必要（エリア外への移動）

✓ 『シータクのみで行くことができる』の割合が最も高く、次いで『シーバス・路線バスへの乗り換えが必要』の割合が高い

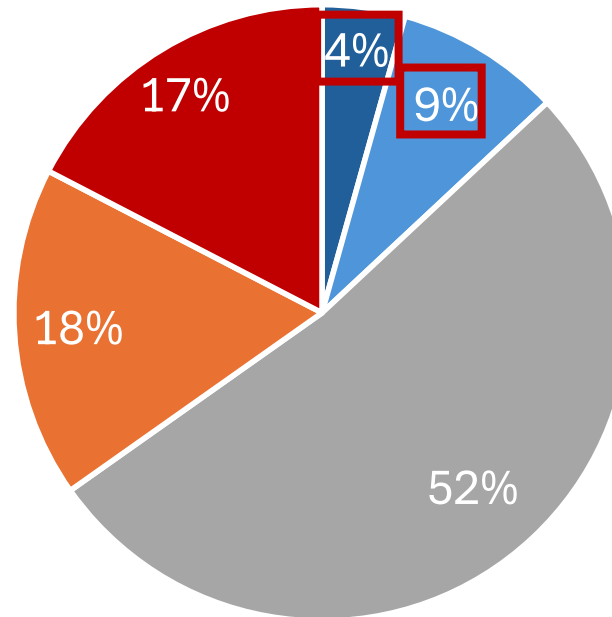
お子様に利用させる際のシータクのサービスに対する満足度



(n=23)

- ✓ 『**運賃**』 『**自宅から停留所までの距離**』 に満足している人の割合は40%を超えており比較的高い
- ✓ 『**利用可能な時間帯**』 『**乗り場マップの分かりやすさ**』 について、約30%の回答者が不満に感じている

今後お子様の送迎の代わりとしてシートクを利用させたいと思いますか

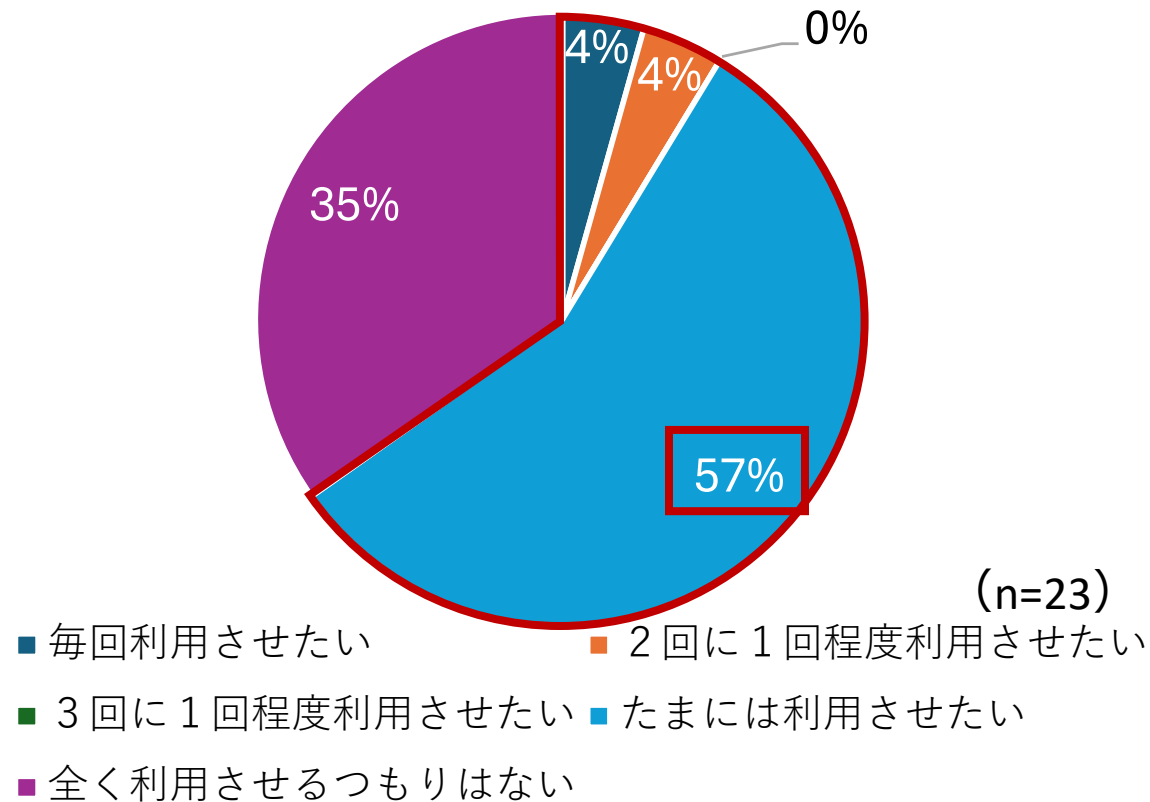


(n=23)

- そう思う
- ややそう思う
- どちらともいえない
- あまりそう思わない
- そう思わない

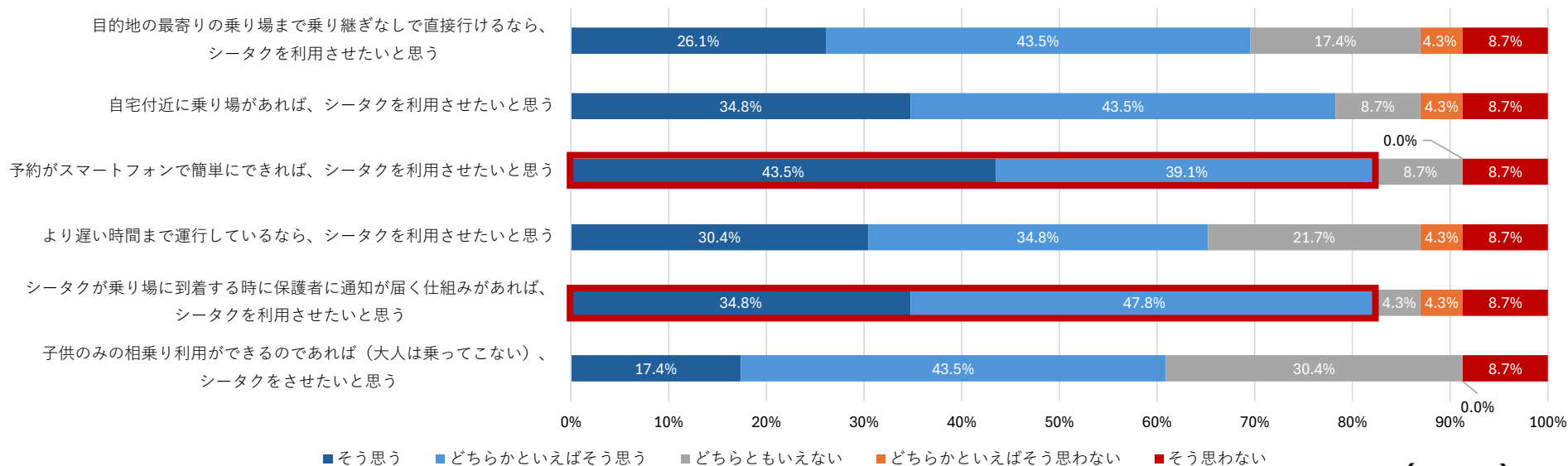
✓ 『**そう思う**』 『**ややそう思う**』 の割合が全体の約13%を占めている

どの程度、送迎の代わりとしてシータクを利用させたいですか



- ✓ 利用させる意向がある回答者は全体の65%を占めている
- ✓ 利用させる意向がある回答者の中では『**たまには利用させたい**』の割合が最も高い

どのサービスを改善したら送迎の代わりとしてシータクがもっと使いやすくなると思いますか



(n=23)

- ✓ 『予約がスマートフォンで簡単にできれば、シータクを利用させたいと思う』
『シータクが乗り場に到着する時に保護者に通知が届く仕組みがあれば、シータクを利用させたいと思う』 割合が80%を超えており比較的高い

今回のアンケート調査は非常にサンプル数が少なく
統計的に有意な関連がみられる項目が少ない

統計的に有意な関連が
みられたものを紹介する



「利用意向」の定義

今後お子様の送迎の代わり
としてシータクを利用させ
たいと思いますか

「そう思う」「ややそう思う」
「どちらともいえない」

『そう思う』

「そう思わない」「ややそう思わない」

『そう思わない』

<利用意向×求めるサービス改善>

フィッシャーの確率検定

	そう思う	そう思わない	P値	
目的地の最寄りの乗り場まで乗り継ぎなしで直接 行けるなら、シータクを利用させたいと思う			0.0678	†
そう思う(n=20)	13(65%)	7(35%)		
そう思わない(n=3)	(0%)	3(100%)		
自宅付近に乗り場があれば、シータクを利用させ たいと思う			0.0678	†
そう思う(n=20)	13(65%)	7(35%)		
そう思わない(n=3)	(0%)	3(100%)		

フィッシャーの直接確率検定 **：1%有意 *：5%有意 †：10%有意

クロス集計の残差分析

割合が高い

1%有意

5%有意

10%有意

割合が低い

1%有意

5%有意

10%有意

- ✓ 利用意向と求めるサービス改善において「目的地の最寄りの乗り場まで乗り継ぎなしで直接行けるなら、シータクを利用させたいと思う」「自宅付近に乗り場があれば、シータクを利用させたいと思う」について統計的に有意な関連が見られた

今回のアンケート調査は非常にサンプル数が少なく
統計的に有意な関連がみられる項目が少ない



統計的に有意な関連が
みられたものを紹介する

「利用意向」の定義

今後お子様の送迎の代わり
としてシータクを利用させ
たいと思いますか

「そう思う」「ややそう思う」
「どちらともいえない」

『そう思う』

「そう思わない」「ややそう思わない」

『そう思わない』

＜利用意向×求めるサービス改善＞

以降は、クロス集計において

p=0.10未満で統計的に有意な関連が見られた項目や

p=0.20未満で関連は見られなかったものの、傾向が見られた項目に
ついてピックアップして説明を行う

	そう思う	そう思わない	P値	
フィッシャーの直接確率検定				
そう思う(n=20)	13(65%)	7(35%)	0.0678	↑
そう思わない(n=3)	(0%)	3(100%)		
クロス集計の残差分析				
自宅付近に乗り場があれば、シータクを利用させたいと思う				
そう思う(n=20)	13(65%)	7(35%)	0.0678	↑
そう思わない(n=3)	(0%)	3(100%)		

フィッシャーの直接確率検定 **：1%有意 *：5%有意 †：10%有意

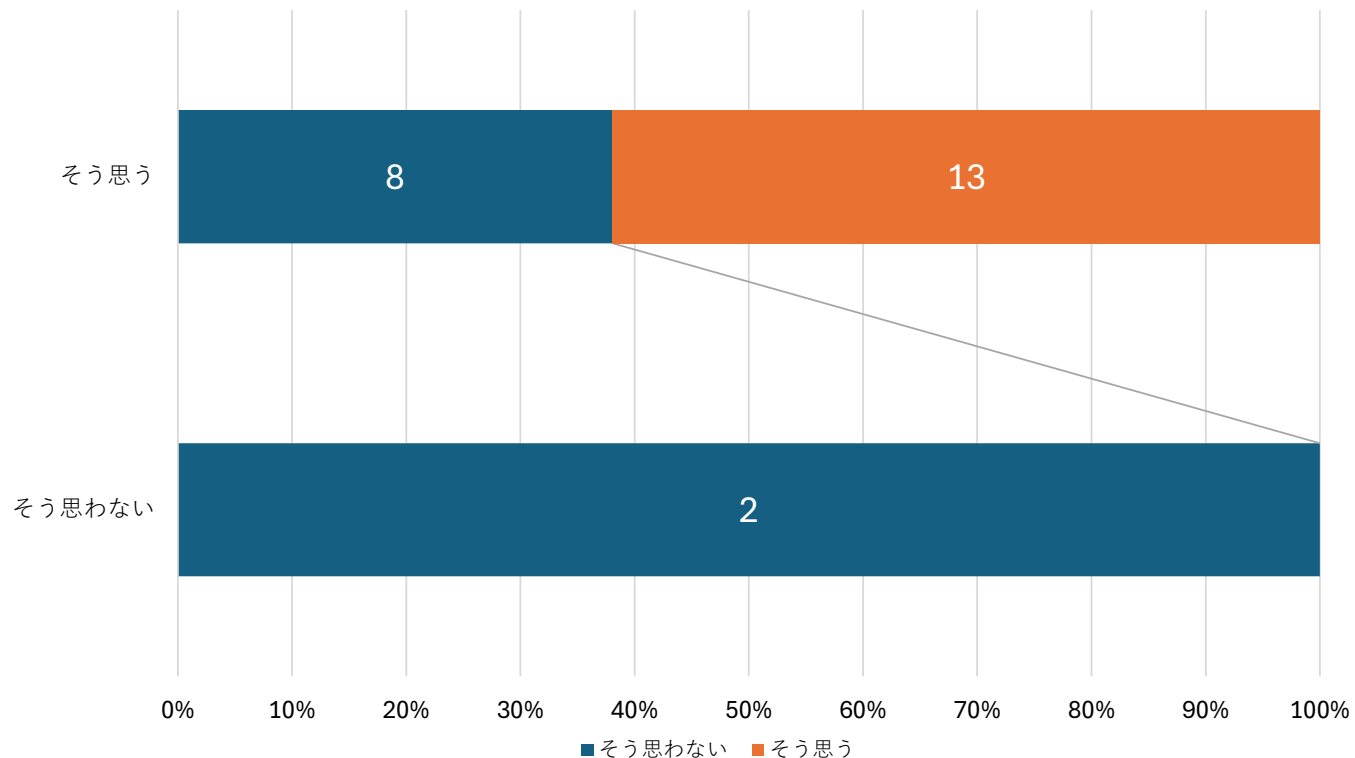
クロス集計の残差分析	割合が高い	1%有意	5%有意	10%有意
	割合が低い	1%有意	5%有意	10%有意

- ✓ 利用意向と求めるサービス改善において「目的地の最寄りの乗り場まで乗り継ぎなしで直接行けるなら、シータクを利用させたいと思う」「自宅付近に乗り場があれば、シータクを利用させたいと思う」について統計的に有意な関連が見られた

フィッシャーの直接確率検定

(利用意向×送迎に対する認識)

「送迎はあなたにとって楽しみや家族との大切な時間である」 (小学生のみ)



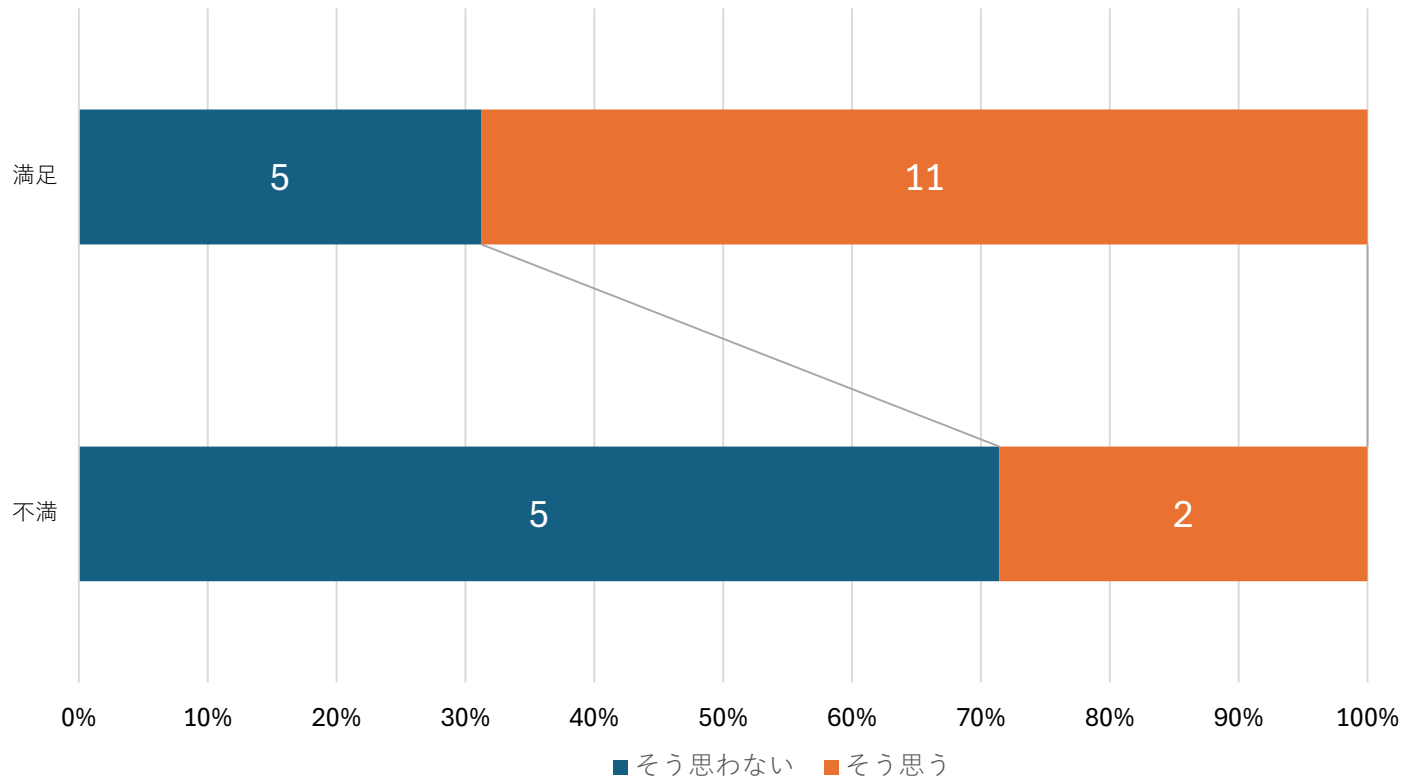
フィッシャーの直接確率検定 P値:0.1779

(n=23)

✓ 利用意向と「送迎はあなたにとって楽しみや家族との大切な時間である」 (小学生のみ) との間に統計的に有意な関連性はないものの、傾向が見られた

フィッシャーの直接確率検定

(利用意向×サービスに対する評価_「利用可能な時間帯」 (小学生のみ))



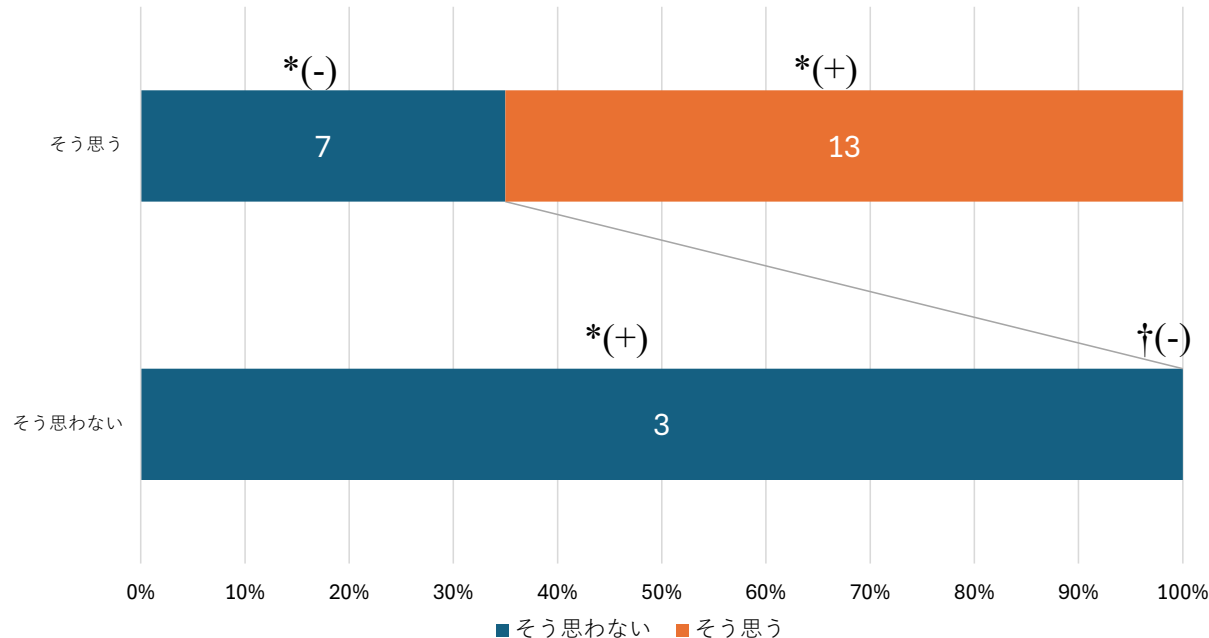
フィッシャーの直接確率検定 P値:0.1688

(n=23)

✓ 利用意向と「利用可能な時間帯」 (小学生のみ) との間に統計的に有意な関連性はないものの、傾向が見られた

フィッシャーの直接確率検定

(利用意向×求めるサービス改善_「目的地の最寄りの乗り場まで乗り継ぎなしで直接行けるなら、シータクを利用させたいと思う」(小学生のみ))



フィッシャーの直接確率検定 P値:0.0678 10%有意

クロス集計の残差分析 **1%有意 *5%有意 †10%有意

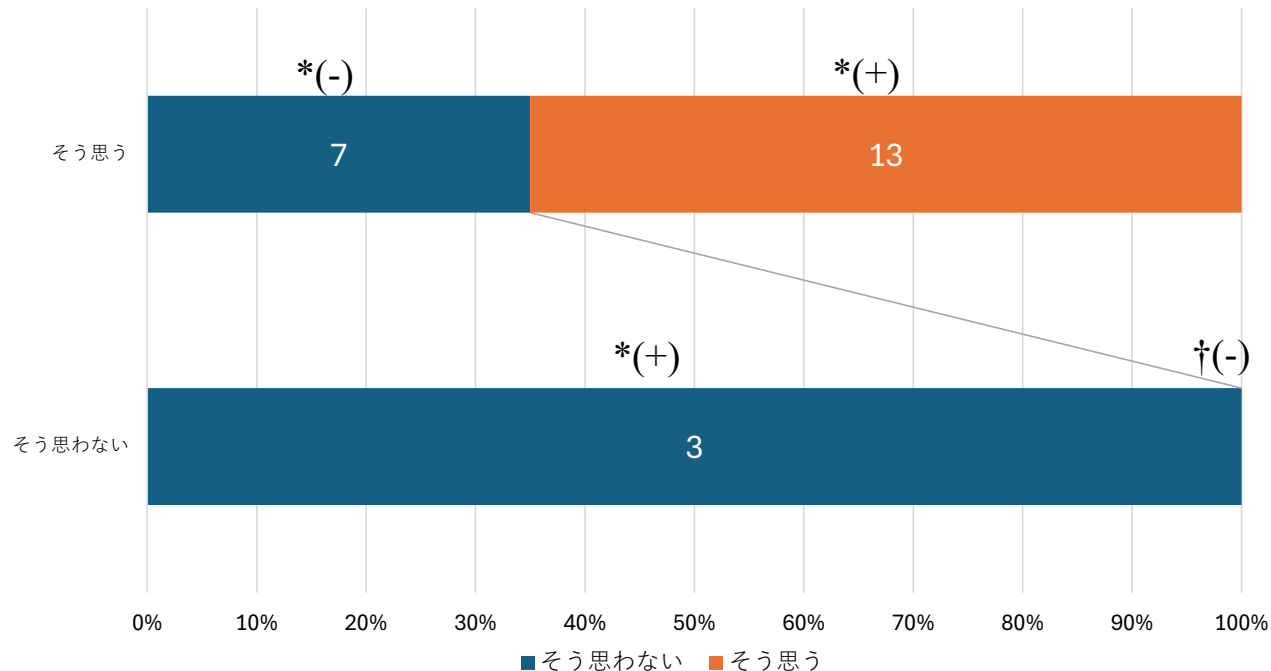
(+)割合が高い (-)低い

(n=23)

- ✓ 利用意向と「目的地の最寄りの乗り場まで乗り継ぎなしで直接行けるなら、シータクを利用させたいと思う」(小学生のみ)との間に統計的に有意な関連性が見られ、乗り場まで直接行けることで利用意向が高まる可能性が示唆された

フィッシャーの直接確率検定

(利用意向×求めるサービス改善_「自宅付近に乗り場があれば、シータクを利用させたいと思う」(小学生のみ))



フィッシャーの直接確率検定 P値:0.0678 10%有意

クロス集計の残差分析 **1%有意 *5%有意 †10%有意

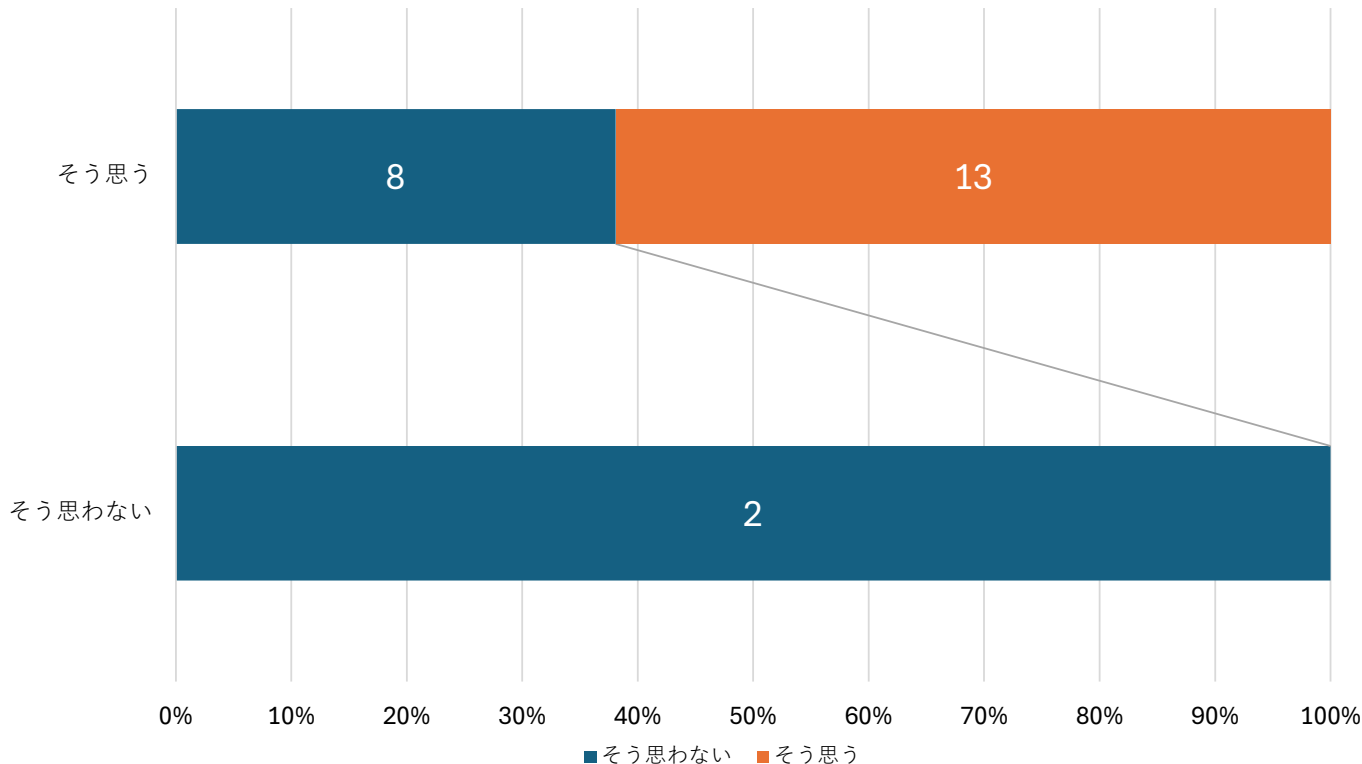
(+)割合が高い (-)低い

(n=23)

- ✓ 利用意向と「自宅付近に乗り場があれば、シータクを利用させたいと思う」(小学生のみ)との間に統計的に有意な関連性が見られ、自宅付近に乗り場があることで、利用意向が高まる可能性が示唆された

フィッシャーの直接確率検定

(利用意向×求めるサービス改善_「予約がスマートフォンで簡単にできれば、シートクを利用させたいと思う」(小学生のみ))



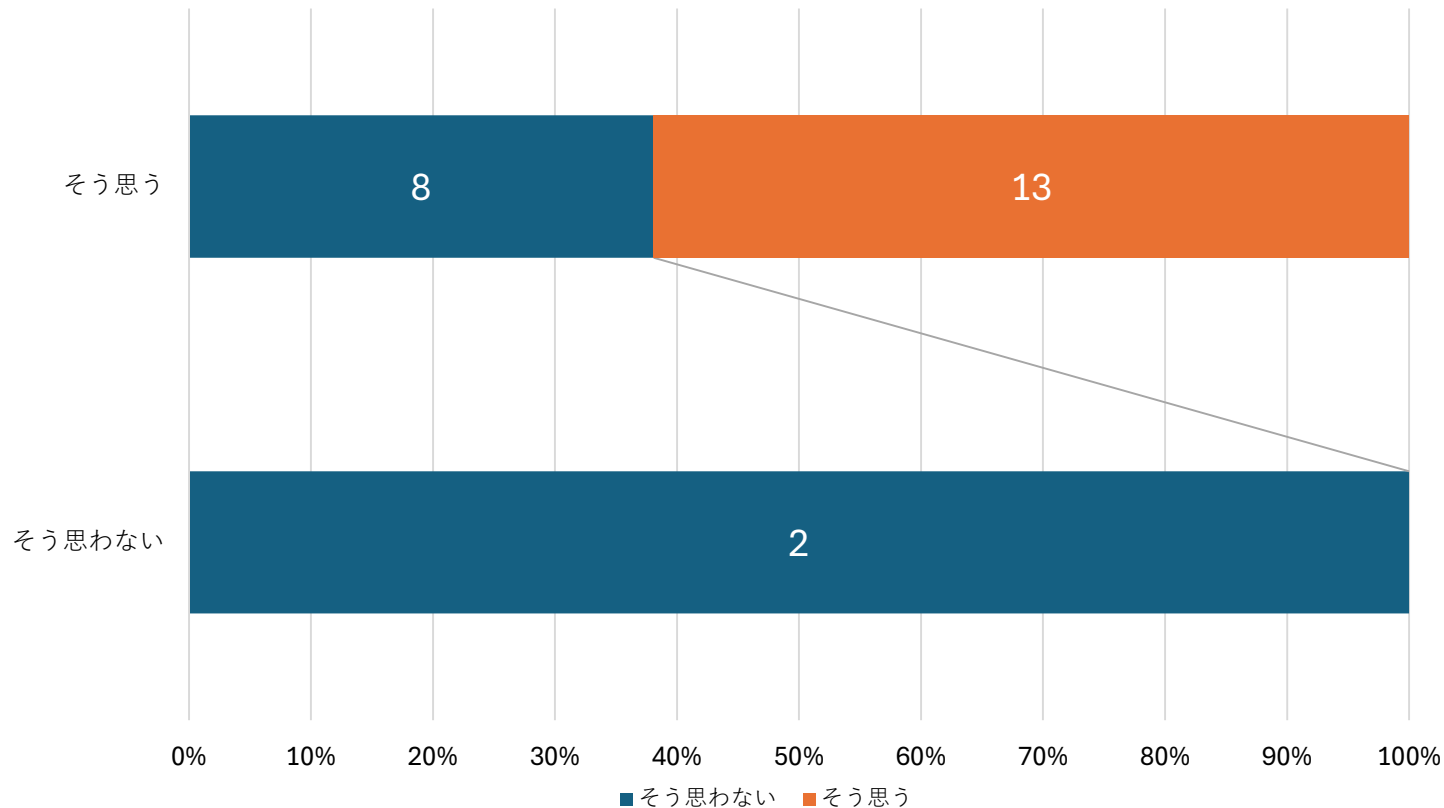
フィッシャーの直接確率検定 p値:0.1779

(n=23)

- ✓ 利用意向と「予約がスマートフォンで簡単にできれば、シートクを利用させたいと思う」(小学生のみ)との間に統計的に有意な関連性はないものの、傾向が見られた

フィッシャーの直接確率検定

(利用意向×求めるサービス改善_「子供のみの相乗り利用ができるのであれば(大人は乗ってこない)、シータクを利用させたいと思う」(小学生のみ))



フィッシャーの直接確率検定 p値:0.1779

(n=23)

- ✓ 利用意向と「子供のみの相乗り利用ができるのであれば(大人は乗ってこない)、シータクを利用させたいと思う」(小学生のみ)との間に統計的に有意な関連性はないものの、傾向が見られた

岡山大学の研究成果①

先ほどのアンケート調査の方では、送迎を負担に感じている人が一定数存在した

全国だとどのような実態なのか？

どんな人が負担を感じているの？



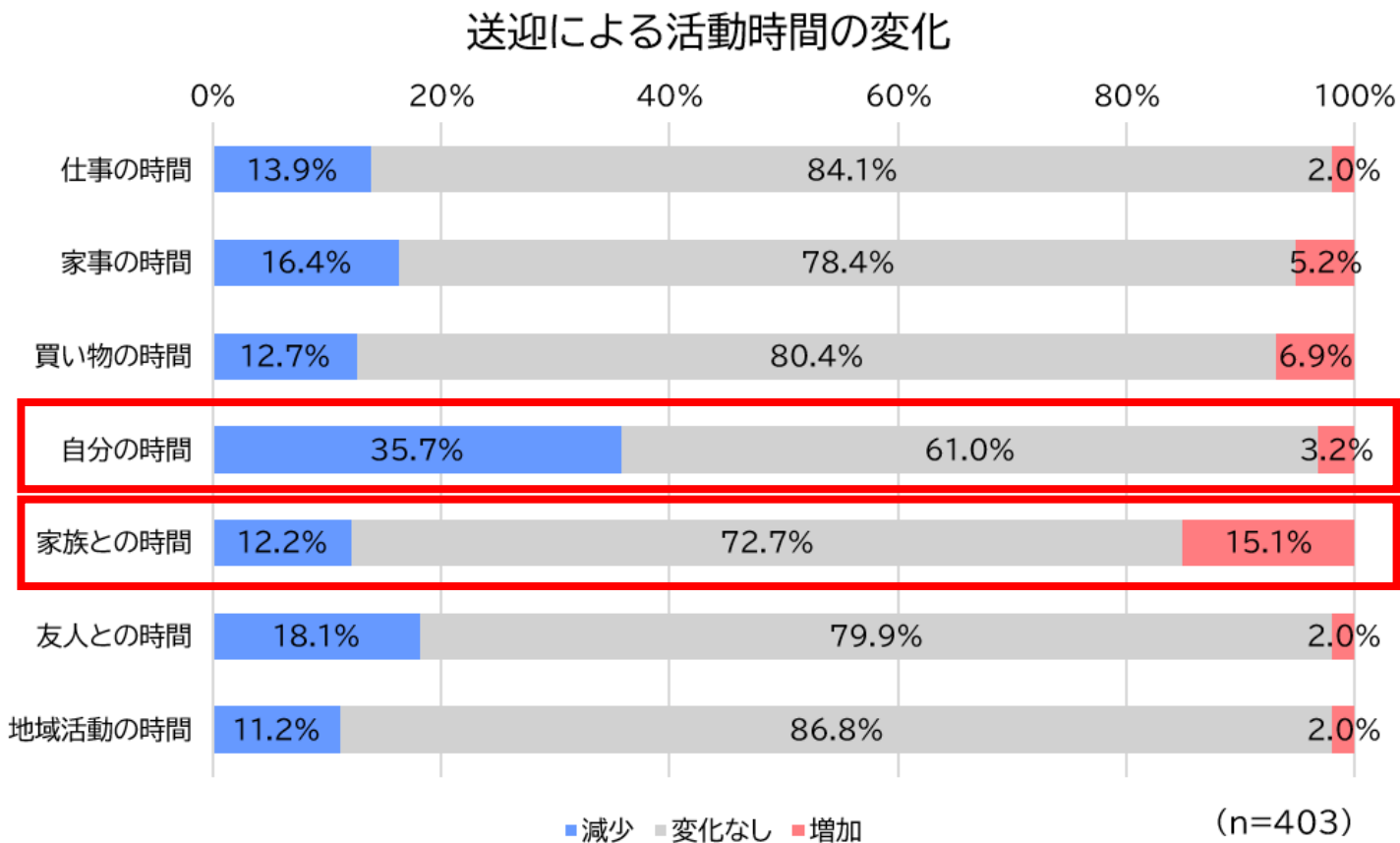
どんな送迎に負担を感じているの？



スクリーニング調査を実施し週1日以上送迎する人に限定

調査名	自動車の送迎に関するアンケート
配布・回収期間	2025年12月27日(1日のみ)
回収回答数	799サンプル
有効回答数	403サンプル
形式	マクロミル社によるWeb調査
対象地域	日本全国
対象年齢	10代～60代

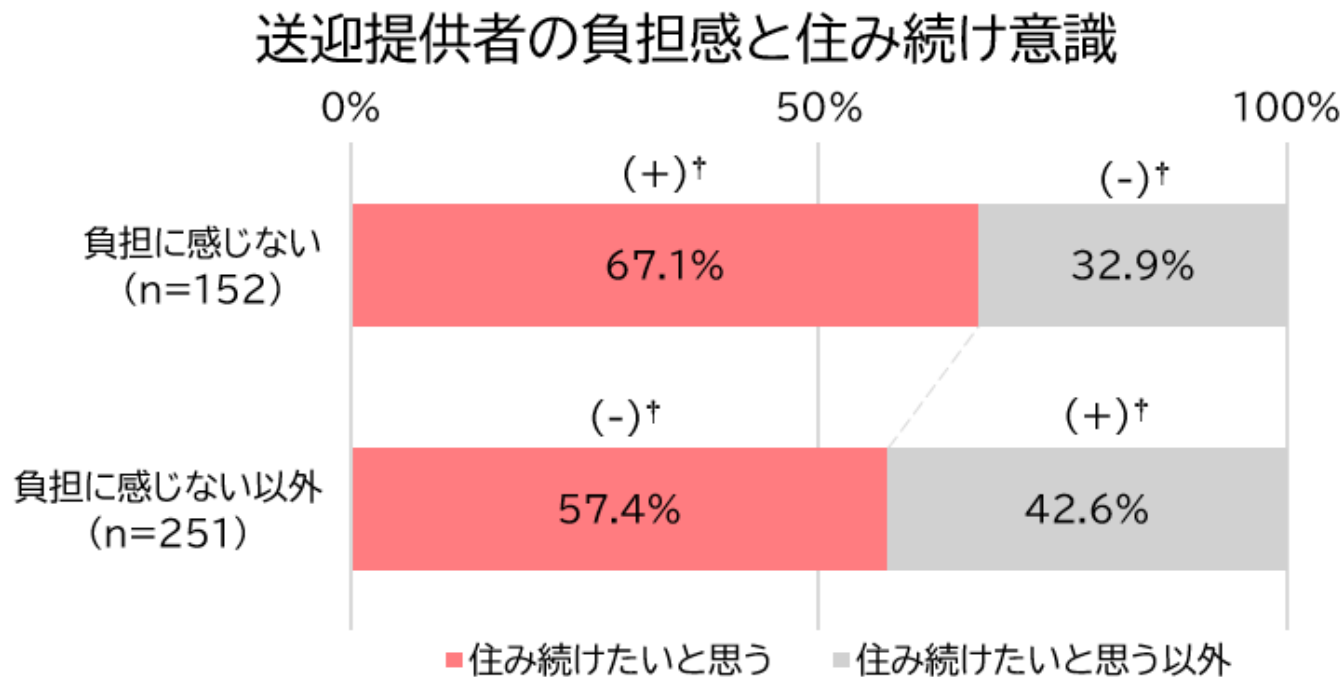
送迎によってその他の時間がどのように変化しましたか？



- ✓ 送迎は『**自分の時間**』を特に多く削って行われていることがわかる
- ✓ 一方で、送迎を『**家族との時間**』として捉え、家族の時間が増加したと考える層も一定数存在する

独立性の検定及び残差分析

(送迎負担感×住み続け意識)



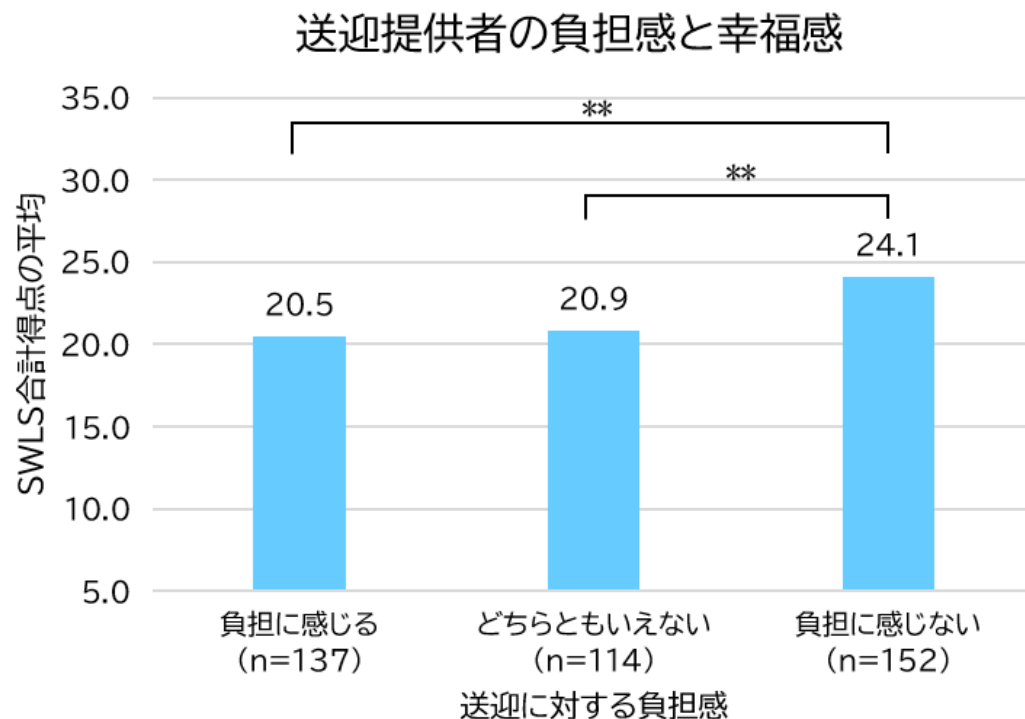
独立性の検定 $p=0.0662$

残差分析 割合が高い:(+) 割合が低い:(-)

[†]:有意水準10%

✓ 送迎を負担に感じない人は住み続けたいと思う割合が統計的に有意に高い

クラスカル・ウォリス検定 (送迎負担感×主観的幸福感)



クラスカル・ウォリス検定 $p < 0.001$

多重比較 **: 有意水準1%

主観的幸福感とは

個人が自分の人生を
どれだけ満足しているか、
どれだけポジティブな感情を
感じているかを
中心とする主観的な評価

- ✓ SWLS尺度という主観的幸福感を測る指標を用いており、その合計得点（5～35点）の平均を示している
- ✓ 送迎に対して負担に感じない人は主観的幸福感が高いことが**統計的に示された**

岡山大学の研究成果②

公共ライドシェア

バス・タクシー事業が成り立たない交通空白地において、市町村やNPO法人等が主体となり
地域住民等が自家用車を用いて提供する有償運送サービス。

道路運送法に基づく登録を受け、対価は実費の範囲内（目安：タクシーの8割）に限られる。

実施主体	市町村・NPO法人・社会福祉協議会
種類	交通空白地有償運送 / 福祉有償運送 ※本資料は前者（交通空白地有償運送）に着目
利用者	主に地域住民・観光客
対価	実費の範囲内（目安：その地域のタクシー運賃の8割）
使用車両	自家用車（白ナンバー）
ドライバー	・担い手は地域住民が中心 地域住民の有償ボランティアや、NPO法人・自治体等の職員が運転を担う。 ・資格要件 「第二種免許」保有、または「第一種免許＋大臣認定講習の受講」が必要。

公共ライドシェアの導入地域数

中国・四国・近畿地方（研究の調査対象エリア）

107市町村中29市町村

43

地域

中国地方

95市町村中13市町村

16

地域

四国地方

198市町村中34市町村

44

地域

近畿地方

3地方 合計 **103地域** で導入が進む

研究では、中国・四国・近畿地方の公共ライドシェア団体に所属するドライバーを対象にアンケート調査を実施した。
※住民主体の団体を対象としている

事例紹介① 京都府京丹後市 「ささえあい交通」

実施主体	NPO法人 気張る！ふるさと丹後町
運行区域	乗車は丹後町のみ・降車は京丹後市全域
運賃	初乗り1.5kmまで480円＋以遠120円/km (概ねタクシーの半額) 現金・クレカ可
運行時間	8:00～20:00 (年中無休)
配車方法	スマホでUberアプリで即時配車・ 電話も可
ドライバー	地元住民のボランティア 大臣認定講習を受講
車両	ドライバー所有の自家用車
利用者	丹後町住民、観光客等来訪者



公共ライドシェアの課題

ドライバー不足・高齢化

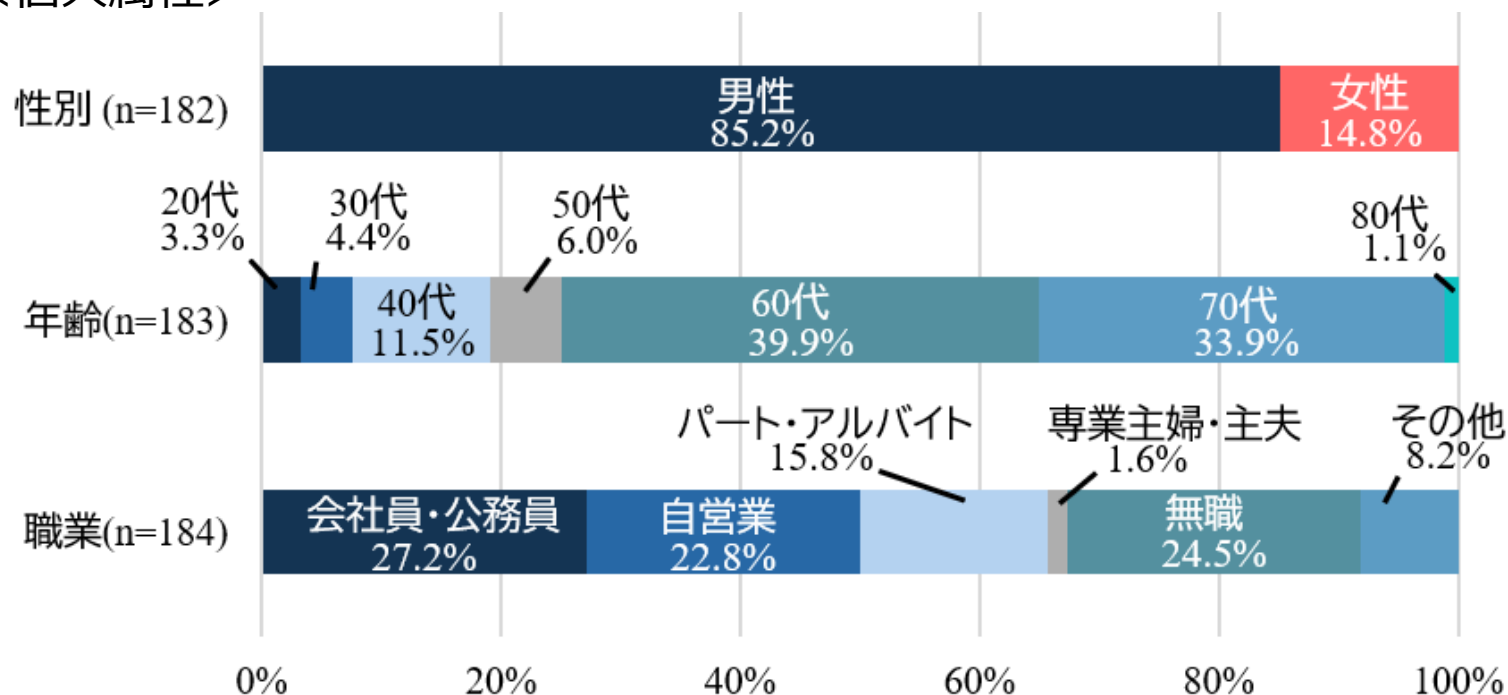
公共ライドシェアドライバーに対しアンケート調査を実施

調査名	公共ライドシェアドライバーに関する調査
調査対象者	中国・四国・近畿地方の公共ライドシェアドライバー
調査時期	2025年12月12日～2026年1月16日 2026年3月31日～2026年4月16日
有効回答数	184部
形式	オンラインフォームでの回答 (一部郵送回収)
主な調査項目	・個人属性 ・活動開始動機 ・自己活動評価 ・今後の継続意向

アンケート調査を実施

調査対象：中国・四国・近畿地方の公共ライドシェアドライバー

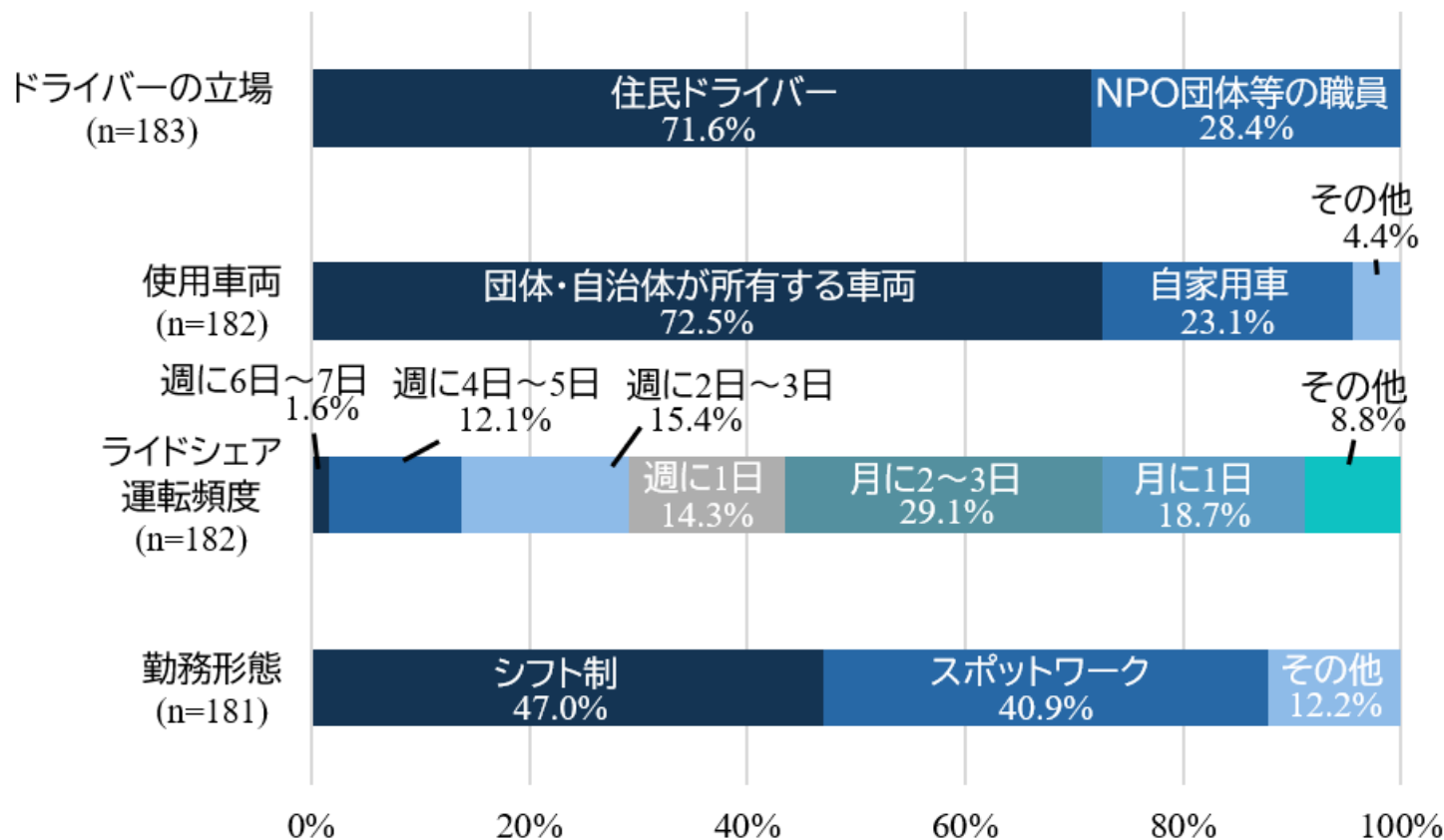
＜個人属性＞



Point

- 男性のドライバーの割合が高い
- 高齢のドライバーの割合が高い
- 仕事と掛け持ちしながらドライバーをしている割合が高い

＜活動実態＞



Point

- 住民ドライバーの割合が高い
- 運転頻度は月数日～週数日が中心
- 勤務形態についてシフト制とスポットワークが半々

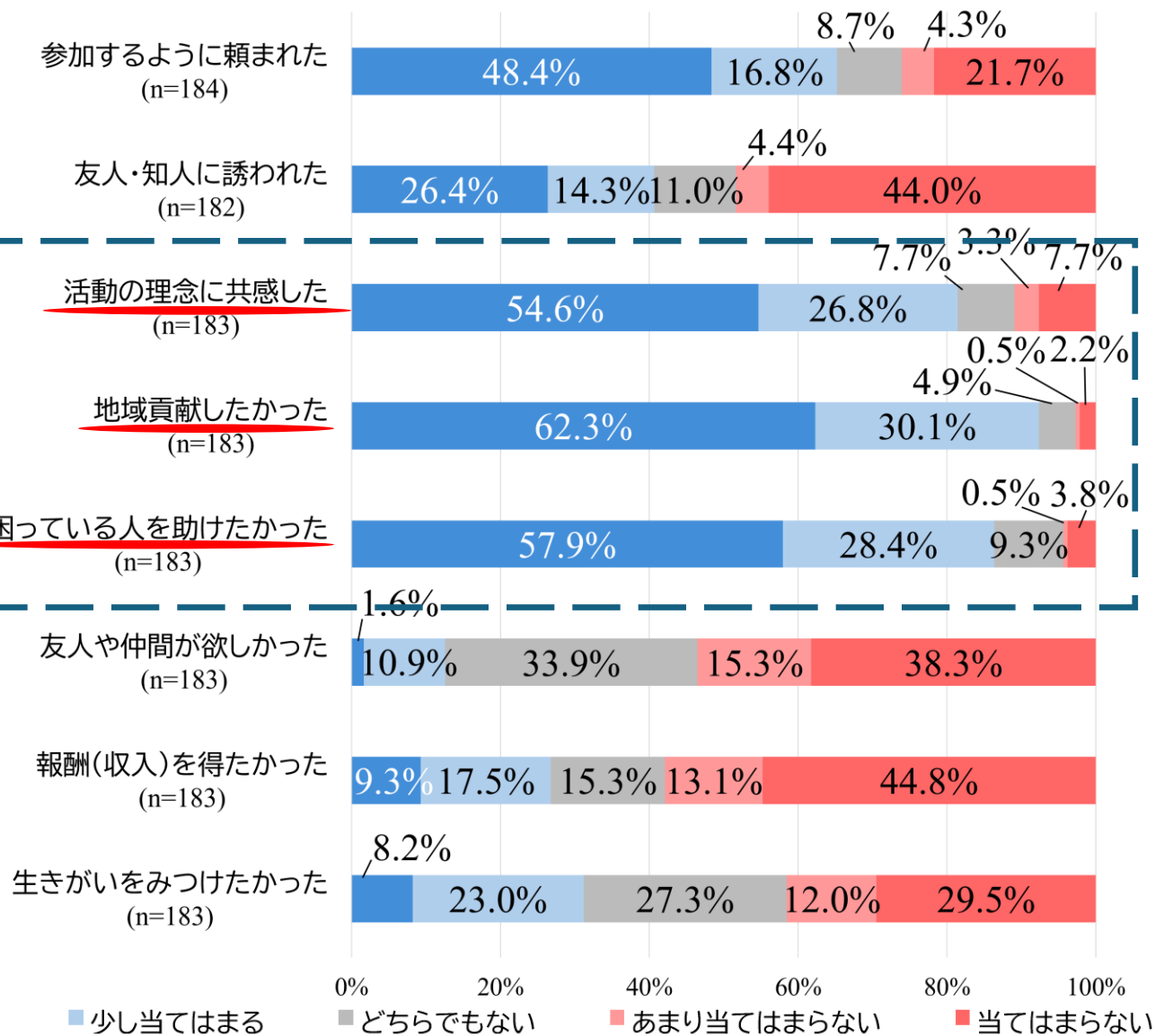
<活動を始めた動機>



利他的動機

活動理念に共感
地域貢献

困っている人のため



<活動評価>

地域貢献実感



地域貢献をしている実感がある
(n=184)

困っている人を助けている実感がある
(n=183)

利用者との交流



利用者との会話が楽しい
(n=183)

利用者の笑顔を見ると、自分も元気になる
(n=184)

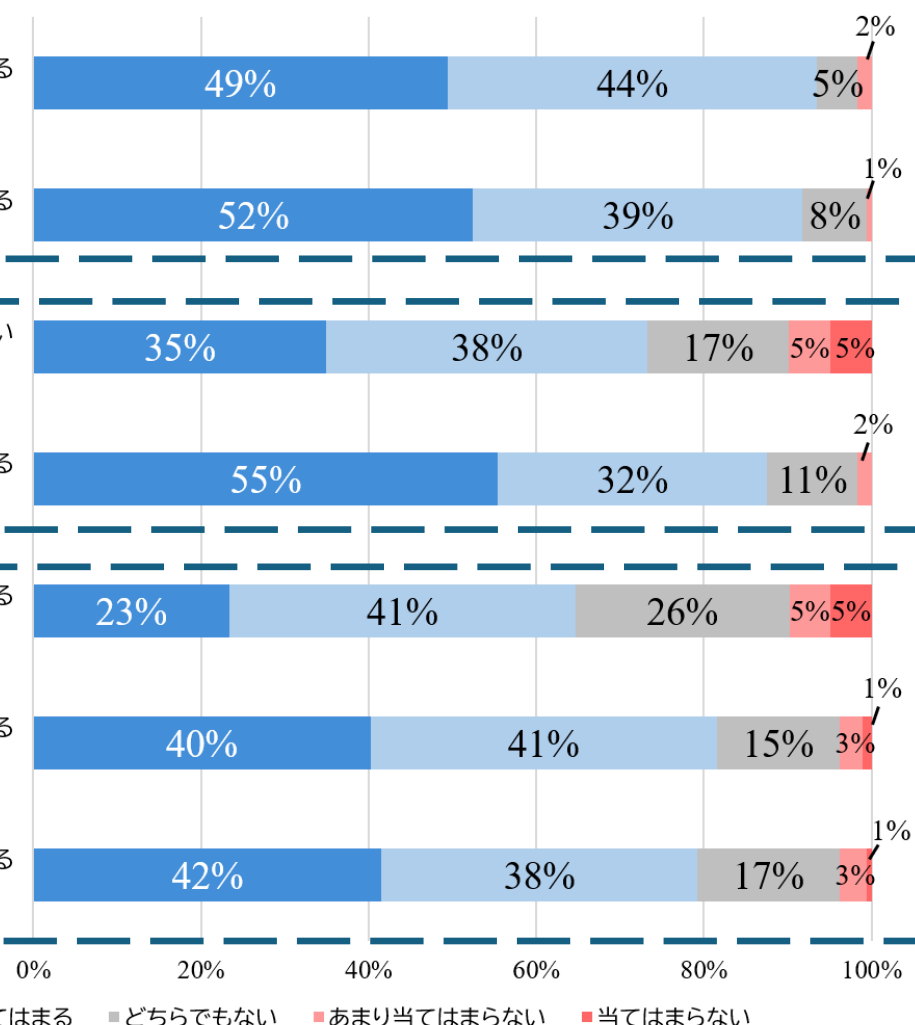
自己充実



活動を通じて生きがいを感じる
(n=184)

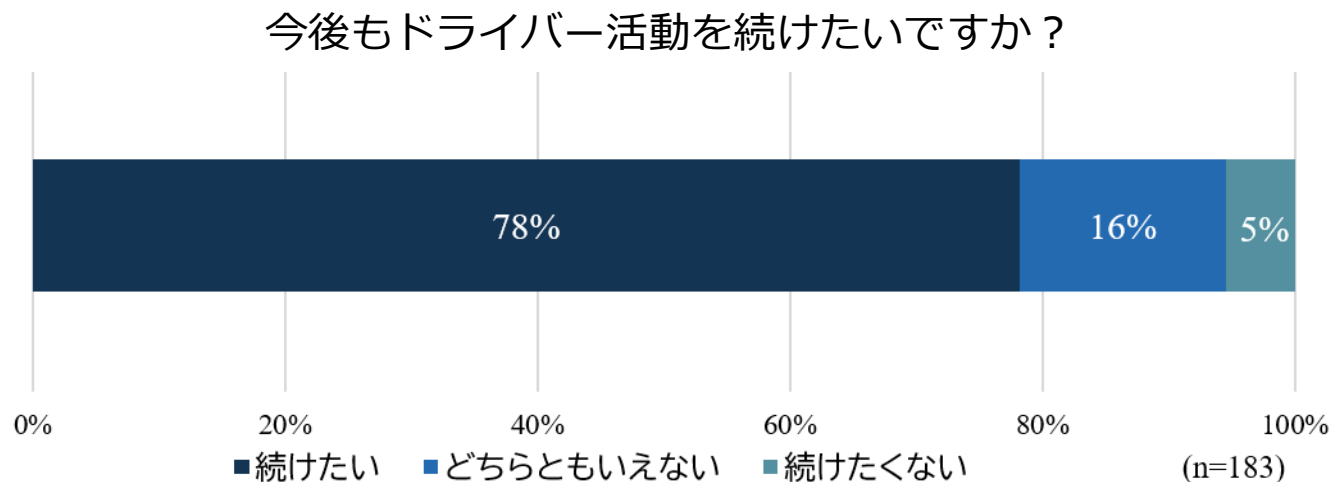
地域に必要とされていると感じる
(n=184)

活動にやりがいを感じる
(n=183)



活動をポジティブに捉えているドライバーが多い

＜今後の継続意向＞



Point

- 多くのドライバーが今後もドライバーを続けたいと考えている

分析の結果

ドライバーの継続要因

- 利他的動機で活動を始めたこと
- 活動を通じた地域貢献実感
- 利用者との交流
- 活動を通じて自己充実感を得ること

シートクに関するアンケート調査

- 代わりの移動手段・送迎をしてくれる人がいれば、送迎を減らしたいと思っている人、送迎をすることに負担を感じている人が**一定数**存在する
- 自宅付近に乗り場があることで、送迎の代わりにシートクを利用する意向が**高まる**可能性が示唆された
- 目的地の最寄りの乗り場まで乗り継ぎなしで直接行けることで、送迎の代わりにシートクを利用する意向が**高まる**可能性が示唆された

岡山大学の研究成果① 送迎の負担感に関するアンケート調査

- 全国的にみても、送迎によって『自分の時間』が削られているなどの送迎に対してネガティブな感情を持っている人が**一定数**存在する
- 一方で、送迎を『家族の時間』だと捉え、家族の時間が増加したなどの送迎に対してポジティブな感情を持っている人も**一定数**存在する
- 送迎を負担に感じている人は、自身の幸福感や住み続け意識が**低い**

岡山大学の研究成果② 公共ライドシェアに関するアンケート調査

- 中国・四国・近畿地方で**合計103地域**で導入されており、公共ライドシェアの導入が広がってきている