

送迎実態と送迎提供者の意識に関する研究

交通まちづくり学研究室2025年度卒業研究 渡邊奏太郎

背景と目的

送迎需要の増大

免許を保有していない人にとって送迎は代表交通手段として多くの割合を占め、重要な移動手段となっている

- 公共交通のサービスレベルの低下
- 運転能力の低下・運転免許返納の促進
- 免許返納による外出頻度低下に伴う身体機能・認知機能低下などの健康損失
- 学校の統廃合による通学距離・時間の増加

これにより送迎の需要は今後増大していくことが考えられる



送迎提供者の時間的制約や心理的負担が増加する可能性

Well-beingによる評価

Well-beingとは

「個人や社会が経験するポジティブな状態のこと。健康と同様に、日常生活のための資源であり、社会的、経済的、環境的条件によって決定される。」

<Well-beingに関する国内の動き>

- 内閣府の基本方針においてWell-beingに関するKPI（重要業績評価指標）を設定
- 国土交通白書においてWell-beingの重要性について言及

Well-beingは多面的な概念ゆえに既存の単一の尺度でWell-beingを測ることができないため本研究では主観的幸福感（Subjective Well-being）に着目



Well-beingの観点から送迎の実態を明らかにする必要がある

本研究の目的

- 送迎提供者の視点から、送迎行動の実態を明らかにすること
- 送迎提供者の負担感に影響する要素を明らかにすること
- 送迎負担感がWell-beingとどのように関係しているのかを明らかにすること

送迎負担感に影響を与える要素

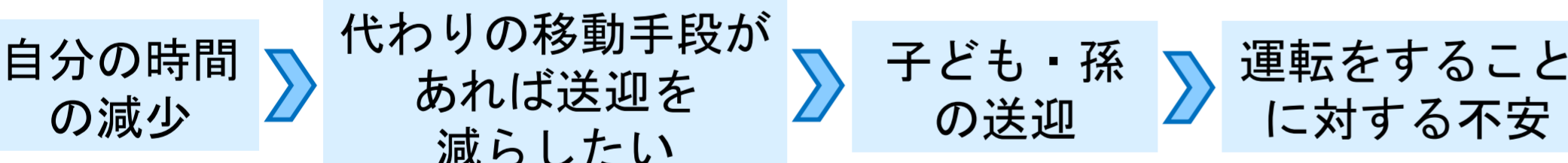
送迎負担感を目的変数とした二項ロジスティック回帰分析の結果

負担に感じる以外←→負担に感じる

変数	偏回帰係数	標準偏回帰係数	オッズ比	P値	判定
活動時間	1.6421	0.7869	5.1660	P < 0.001	**
送迎の認識	1.4666	0.7060	4.3347	P < 0.001	**
	0.7549	0.3131	2.1273	0.0165	*
被送迎者	0.8985	0.4491	2.4558	0.0026	**
送迎理由	0.7251	0.2451	2.0650	0.0567	†
送迎目的地	0.5549	0.2002	1.7418	0.1722	
満足度	-1.0183	-0.5047	0.3612	P < 0.001	**
定数項	-2.2590	-	0.1045	P < 0.001	**
決定係数	R2乗	Cox-Snell	Nagelkerke		
	0.2913	0.3117	0.4314		
判別の中率		78.91%			
回帰式の有意性		P < 0.001			**

n=403 †: P<0.10 *: P<0.05 **: P<0.01

送迎を負担に感じることと関連



送迎を負担に感じないことと関連

送迎のついでに活動に対する満足度

被送迎者別の二項ロジスティック回帰分析の結果

送迎を負担に感じることと関連

- 代わりの移動手段があれば送迎を減らしたい
- 自分の時間の減少
- 家事の時間の減少
- 三大都市圏の外に住んでいる

送迎を負担に感じないことと関連

- ついでに活動に対する満足度
 - 送迎を代替できる人がいる
- ※送迎を負担に感じないことは「どちらともいえない」も含む

18歳未満の子ども・孫の送迎

18~64歳の配偶者の送迎

65歳以上の親の送迎

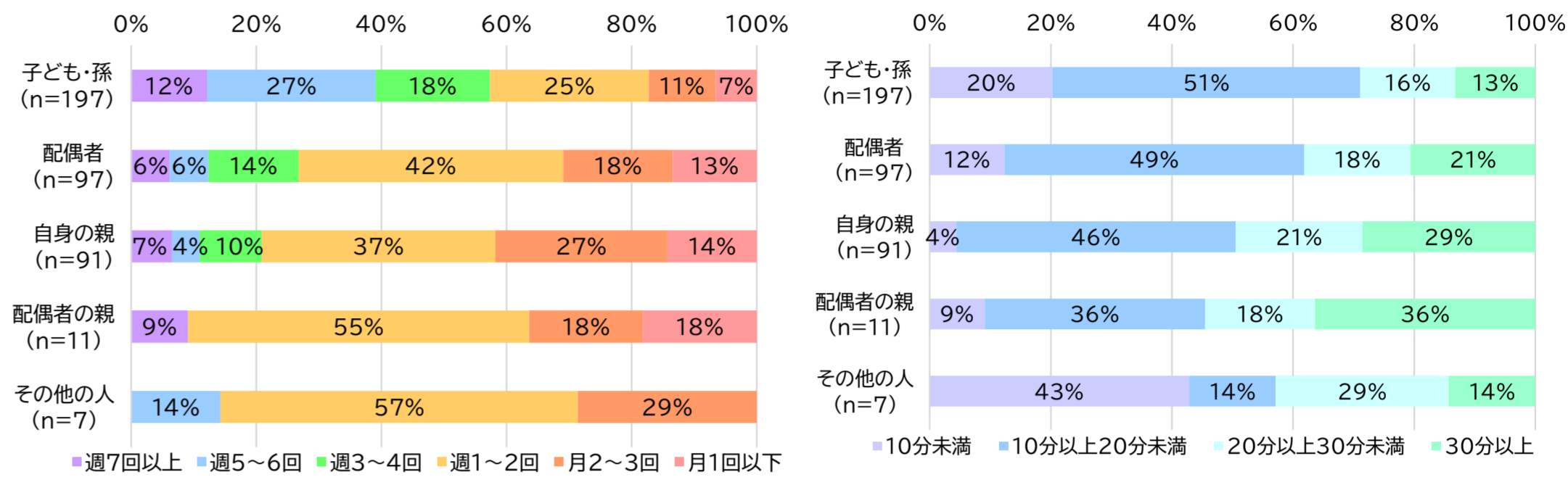
調査方法

【アンケート調査の概要】

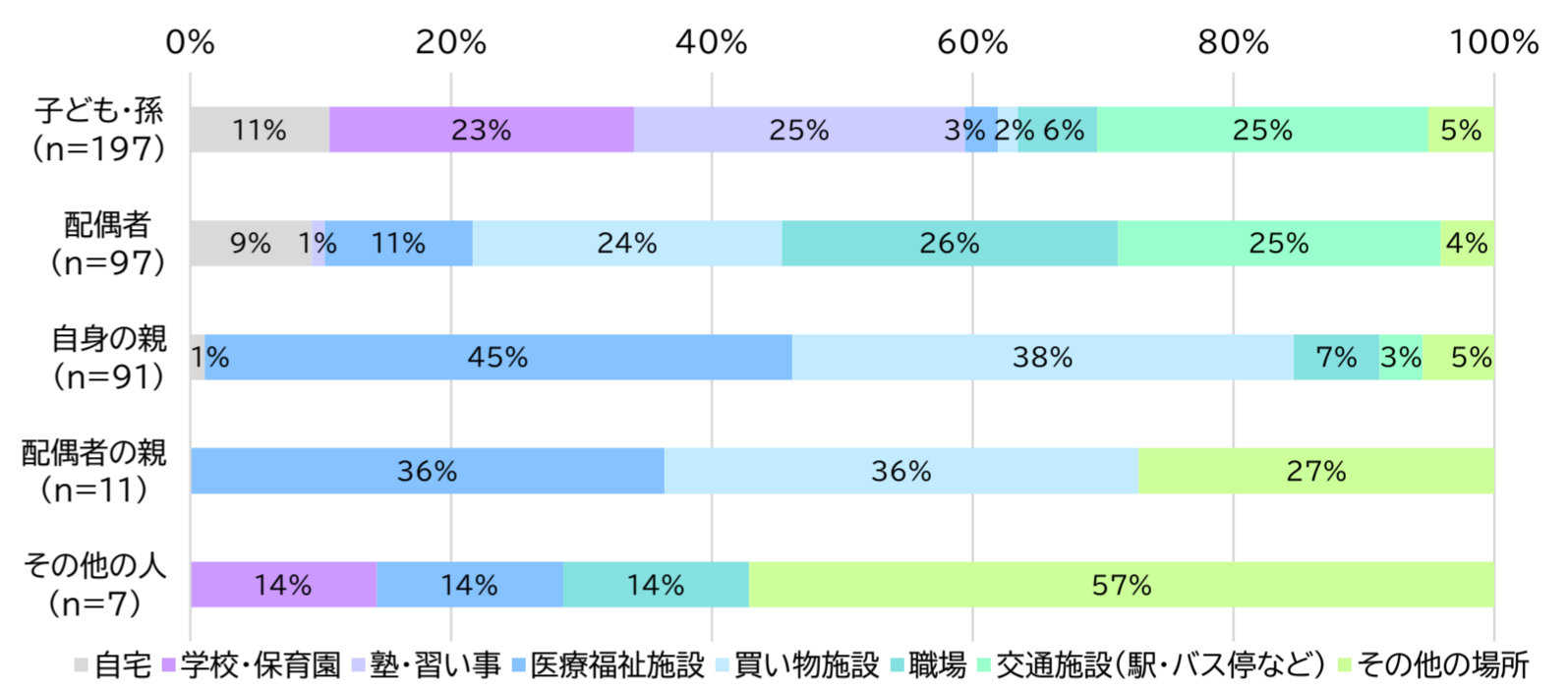
調査名	自動車の送迎に関するアンケート
配布・回収期間	2025年12月27日(1日のみ)
回収回答数	799サンプル
有効回答数	403サンプル
形式	マクロミル社によるWeb調査
対象地域	日本全国
対象年齢	10代~60代

主な調査内容	送迎対象者
	送迎の出発地・目的地
	送迎頻度
	送迎負担感
	送迎への認識
	主観的幸福感・満足度
個人属性(年代・性別・都道府県・市区町村)	

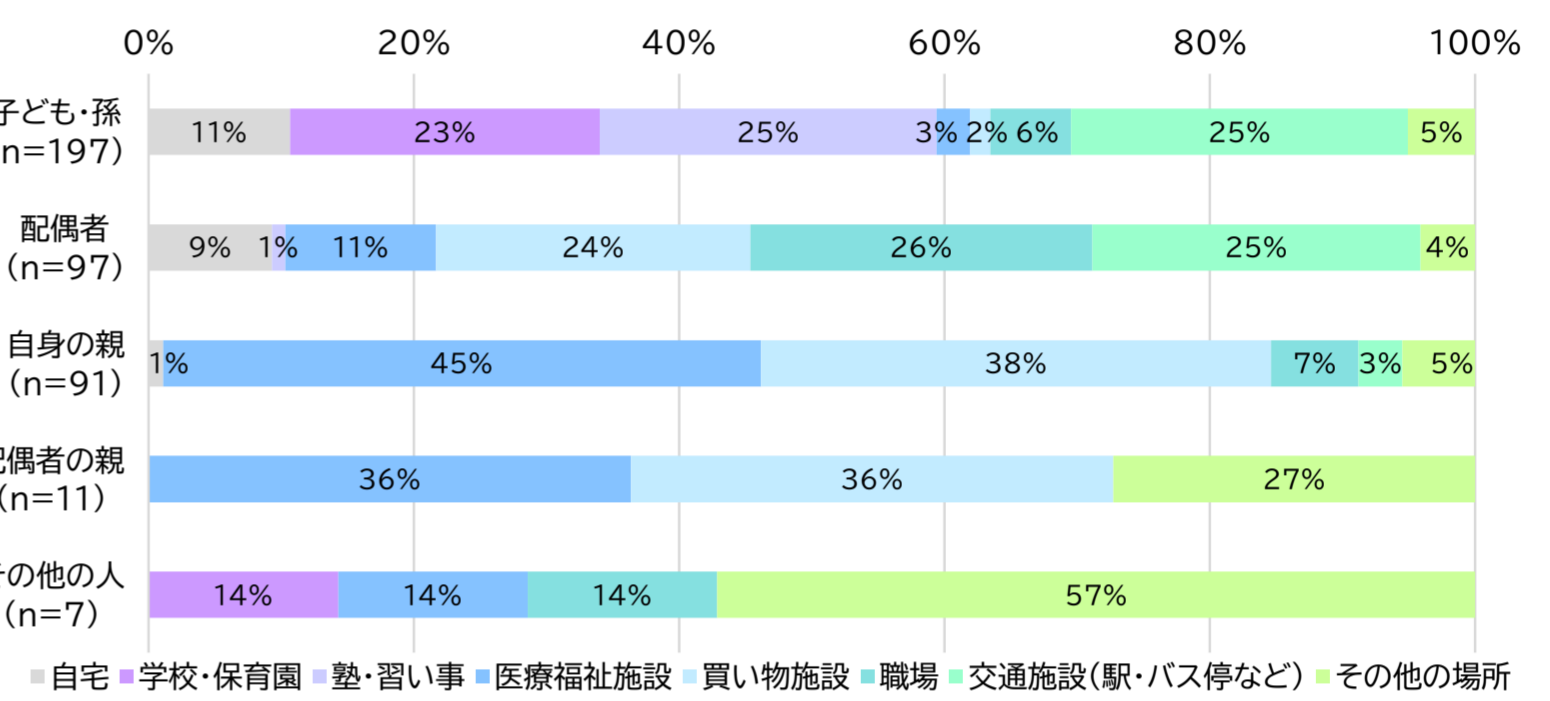
送迎行動の実態の把握



被送迎者との関係と送迎頻度



被送迎者との関係と運転時間



被送迎者との関係と最も頻度が高い送迎目的地

- 子ども・孫の送迎においては頻度が高く、運転時間が短い傾向。主に学校・保育園、塾・習い事へ送迎している。
- 配偶者や親の送迎では送迎頻度が低く、運転時間が長い傾向。
- 親は主に医療福祉施設や買い物施設への送迎の割合が高い。

送迎負担感がWell-beingに与える影響

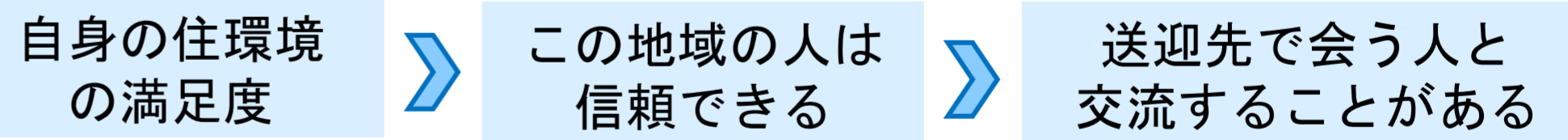
SWLS合計得点を目的変数とした重回帰分析の結果

主観的幸福感が低い←→主観的幸福感が高い

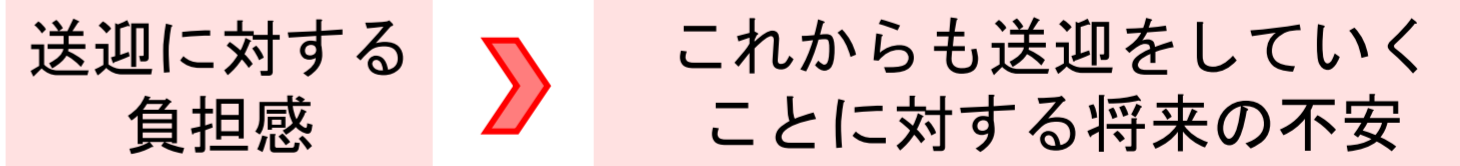
変数	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t値	VIF	P値	判定
満足度	6.0757	0.4299	10.3635	1.1990	P < 0.001	**
地域の認識	2.9479	0.2179	5.2271	1.2113	P < 0.001	**
送迎の認識	1.9767	0.1392	3.3930	1.1722	P < 0.001	**
	0.7880	0.0567	1.3618	1.2063	0.1740	
個人属性	-1.5040	-0.0982	-2.3816	1.1856	0.0177	*
	-1.1496	-0.0847	-2.1843	1.0475	0.0295	*
負担感	-2.7619	-0.0931	-2.4206	1.0304	0.0159	*
	-1.2568	-0.0883	-2.1990	1.1241	0.0285	*
定数項	16.8684	-	25.4959	-	P < 0.001	**
決定係数	修正R2乗	ダービン=ワトソン比	AIC			
	0.4231	1.9820	1326.1735			
回帰式の有意性		P < 0.001				**

n=403 †: P<0.10 *: P<0.05 **: P<0.01

主観的幸福感が高いことと関連



主観的幸福感が低いことと関連



結論

<送迎の実態把握>

	送迎頻度	運転時間	送迎目的地
子ども・孫	高い	短い	学校・保育園 塾・習い事
配偶者	比較的低い	長い	-
親	比較的低い	長い	医療福祉施設 買い物施設

- 送迎による「自分の時間の減少」「代わりの移動手段があれば送迎を減らしたい」「子ども・孫の送迎」「運転をすることに対する不安」が送迎を負担に感じることと関連
- 「送迎先で会う人と交流することがある」は主観的幸福感が高いことと関連
- 「送迎に対する負担感」「これからも送迎を続けていくことに対する将来の不安」は主観的幸福感が低いことと関連