公共ライドシェアドライバーの実態と継続要因に関する研究

A Study on the Actual Conditions and Continuation Factors of Public Ride-Sharing Drivers

橋本成仁*・伊藤直輝**・坂本柊人**・樋口輝久*・渡邊詩穏**
Seiji Hashimoto*, Naoki Ito**, Shuuto Sakamoto**, Teruhisa Higuchi*, Shion Watanabe**

In recent years, the expansion of areas lacking public transportation has become a problem in transportation-disadvantaged regions, such as mountainous areas, due to the withdrawal of unprofitable routes. Consequently, the importance of public ride-sharing (paid passenger transport by private vehicles) to secure mobility is increasing. However, challenges exist in securing stable personnel, such as driver aging and a shortage of successors. To ensure future sustainability, it is essential to understand the attitudes of public ride-sharing drivers in detail. Therefore, this study conducted a questionnaire survey of public ride-sharing drivers in the Chugoku, Shikoku, and Kinki regions. It clarified the actual conditions, participation motives, and operational burdens, while structurally revealing the continuation factors for their activities.

Keywords: Ride-Sharing, Continuation Factors, Rural area, Residents Participation
ライドシェア，継続要因，交通不便地域，住民参加

1．研究背景と目的

近年、我が国では人口減少や少子高齢化の進展により、公共交通の利用者数や運行便数が減少している。長期的な利用者の減少に加え、COVID-19 の影響による急激な需要の落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化し、公共交通の維持が困難な状況となっている[1]。特に、山間部をはじめとする交通不便地域では、不採算路線を抱える公共交通事業者による路線の縮小・撤退に伴い、交通空白地の拡大が問題となっている。さらに近年では、高齢ドライバーによる交通事故の増加が社会問題となっており、これを背景として運転免許の自主返納が進んでいる[2]。このような動向により、自ら運転して外出することが困難な高齢者は今後増加すると考えられる。以上より、山間部をはじめとする交通不便地域において持続可能な移動手段を確保することは喫緊の課題である。

このような状況を踏まえ、地域公共交通活性化再生法（2020 年改正）では、地域公共交通計画について、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせや住民の協力を含む関係者の連携の必要性が明記された[3]。これにより、従来の路線バスやタクシーに加え、福祉輸送、スクールバス等の多様な輸送資源を活用し、地域の移動ニーズに合わせて、地域が主体となって交通をデザインすることの重要性が高まっている。このような多様な輸送資源の一つとして、地域公共交通網を補完する交通手段である、「自家用有償旅客運送（以下、公共ライドシェアと呼ぶ）」の導入が進められている。公共ライドシェアとは、2006 年の道路運送法改正に伴い導入可能となった制度であり、既存のバスやタクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合に、同法に基づき登録を受けた市町村や NPO 団体等が自家用車を用いて有償で旅客を運送するものである[4]。

交通空白地における移動手段の確保では、公共交通の減少を背景として、公共ライドシェアの重要性が高まっている。一方で、その運営は有償ボランティアドライバーに依存しており、ドライバーの高齢化や人員不足といった課題が顕在化している[5]。公共ライドシェアを持続可能な仕組みとして維持していくためには、安定的な人員確保に向けた課題解決が必要不可欠である。しかし、ドライバーがどのような動機で活動を始め、活動にどのような負担を抱え、いかなる要因によって活動を継続しているのかといったドライバーの実態や意識に関する知見は蓄積されていない。そこで本研究では、公共ライドシェアのドライバーを対象として、活動開始動機、活動の負担および継続要因について明らかにすることを目的とする。

2．本研究の位置づけ

自家用車を活用した輸送サービスの実態に関する研究として、竹内ら[5)~7)]は、自家用有償旅客運送及び許可・登録を要しない運送を実施している団体にアンケート調査を実施し、運送形態別の採算性、生産性及び運行費用構造の観点から考察するとともに、輸送サービスの持続可能性と収支や課題との関係について分析を行った。野口ら[8)]は、交通空白地有償運送を実施している団体を対象にアンケート調査を実施し、団体の継続性に関する実態を把握した。中川ら[9)]は、許可・登録を要しない運送（互助型輸送サービス）について、運行中もしくは運行していた全国 10 事例を対象に情報収集・インタビュー調査を実施し、導入プロセス・実務的課題を把握した。槌野ら[10)]は，交通不便地域において互助型輸送を運行する 5 団体と自家用有償旅客運送を実施する 2 団体に対してヒアリング調査を実施し、輸送サービスの利用状況や運営体制、導入・運営上の課題につ

* 正会員 岡山大学学術研究院環境生命自然科学学域（Okayama University）
** 学生会員 岡山大学大学院環境生命自然科学研究科（Okayama University）

いて把握した。

また、喜多・國井ら[11)~14)]は、タクシーとボランティア輸送を一体的に運営する「準交通空白地有償運送（仮称）」を提案し、運行形態や運賃に関する施策が採算性に及ぼす影響について分析した。さらに、WEBアンケート調査を実施し、同サービスの利用意向に影響を及ぼす要因及びドライバーを引き受ける条件について明らかにした。

ドライバーの意識に関する研究として、桑野ら[15)]は、無償の共助交通であるコミュニティ・カーシェアリングが導入されている鳥取県米子市を対象にアンケート調査を実施し、コミュニティ・カーシェアリング導入前後における利用者とドライバーの意識変化を明らかにした。

以上のように既往研究では、自家用有償旅客運送や許可・登録を要しない輸送について、主に団体への調査を通じて、導入プロセスや運営課題、採算性等の実態に関する知見が蓄積されている。またドライバーを引き受ける条件やドライバーの意識変化等、ドライバーに関する分析も一部行われている。しかしながら、これらの研究の多くは団体単位での分析や制度、運営面に着目したものであり、個々のドライバーに着目した研究は見られない。公共ライドシェアの運営は住民等の有償ボランティアドライバーに支えられており、その確保・継続が持続可能性を担保する上で不可欠である。ドライバーの参加・継続は、団体の制度に加え、個人の動機や活動に対する意識にも影響されると考えられる。そのため、団体単位では捉えられない個人の活動開始動機・活動負担・継続要因を一体的に把握することが重要である。

以上を踏まえ、本研究は複数の公共ライドシェア団体のドライバーを対象にその実態を把握するとともに、ドライバーの活動開始動機、活動負担および継続要因に着目して分析を行う点に特長がある。

3．調査の概要

3-1．調査対象の概要

公共ライドシェアは、「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」に区別される。本研究では、利用対象が要介護者や障がい者に限定される「福祉有償運送」とは異なり、交通空白地の解消を目的とし、地域住民全般の移動を支える「交通空白地有償運送」に着目する。具体的には、中国地方・四国地方・近畿地方の公共ライドシェア団体のうち、地域住民およびNPO法人等の営利を目的としない団体の職員がドライバーとして携わっている事例を対象とした。なお、自治体から業務委託を受けたバス・タクシー会社等の社員がドライバーとして従事している形態は、その地域を支える地域住民による有償ボランティアではなく業務として行われるものであるため、調査対象から除外した。調査対象団体の選定にあたって、岡山県については、岡山県ホームページで公開されている「自家用有償旅客運送の登録状況（交通空白地有償運送登録簿）」[16)]を用いた。岡山県を除く中国地方4県、四国地方、近畿地方については、各地方運輸局が公開する「自家用有償旅客運送の登録簿[17)~19)]」から、交通空白地有償運送に該当するものを抽出した。99団体に調査協力を依頼し、50団体のドライバーから回答を得た。回答の得られた団体を表-1に示す。

3-2．アンケート調査の概要

本研究では、表-1に示した団体のドライバーを対象に実施したアンケート調査を分析に用いる。表-2にその概要を示す。調査方法については、各団体に対して電話で調査協

表-1　回答が得られた団体

地域名	名称	団体
岡山県笠岡市北木島町	予約制タクシーグリスロ	NPO法人かさおか島づくり海社
岡山県備前市	-	備前市
岡山県岡山県美作市	-	美作市
広島県庄原市	よるくる	庄原商工会議所
広島県三次市作木町	さくぎニコニコ便	NPO法人元気むらさくぎ
広島県世羅郡世羅町	-	世羅町
山口県長門市俵山地区	-	NPO法人ゆうゆうグリーン俵山
山口県周南市長穂地区	長穂ほたる号	長穂市民センター
山口県周南市大道理地区	もやい便	大道理市民センター
山口県宇部市小野地区	ノッカルおの	宇部市
鳥取県鳥取市大和地区	大和ふれあいタクシー	大和地区まちづくり協議会
鳥取県鳥取市河原町	さんさ楽々バス	ふるさと散岐地域づくり協議会
鳥取県琴浦町上郷・倉坂地区	上郷・倉坂たすけあい交通	上郷・倉坂たすけあい交通の会
鳥取県琴浦町安田・成美地区	助け合い交通ことうら	安田地域づくり協議会
鳥取県若桜町	-	若桜町
島根県浜田市井野地区	井野っ地号	まちづくり推進委員会INO
島根県安来市比田地区	-	比田デマンド交通運営協議会
島根県雲南市三刀屋町	よりそい号	躍動と安らぎの里づくり鍋山
島根県知夫村	-	一般社団法人「ぐる～り知夫里村」
島根県邑南町羽須美地域	はすみデマンド	NPO法人はすみ振興会
島根県美郷町別府地区	-	NPO法人別府安心ネット
島根県美郷町	ひめのみやふれあい号	比之宮連合自治会
島根県松江市法吉地区	リ・ホープ	社会福祉法人みずうみ
香川県丸亀市広島	広島コミュニティバス	NPO法人石の里広島
愛媛県松山市興居島	ふれあいタクシー	デイサービスセンターごごしま
愛媛県久万高原町西谷地区	24バス	NPO法人TEtoTE
愛媛県内子町	-	内子町
徳島県上勝町	ボランティアタクシー	一般社団法人ひだまり
徳島県那賀町木沢地区	ボランティアタクシー	社会福祉法人那賀町社会福祉協議会
高知県いの町	-	社会福祉法人いの町社会福祉協議会
大阪府東大阪市	-	東大阪市
大阪府豊能郡能勢町	-	社会福祉法人能勢町社会福祉協議会
京都府京丹波町瑞穂地区	イッテコ京丹波	NPO法人プラムランナー
京都府福知山市三和町	みわひまわりライド	三和地域協議会
京都府左京区久多宮の町	-	久多自治振興会
京都府伊根町	いねタク	伊根町
京都府山科区小金塚	小金塚地域循環バス	小金塚自治連合会
京都府舞鶴市西舞鶴地区	meemo	高野地域協議会
兵庫県丹波篠山市	大芋ににこ号	大芋まちづくり協議会
兵庫県宍粟市一宮町	ちくさええとこバス	ちくさええとこ協議会
兵庫県加西市日吉地区	ひよタク	NPO法人日吉の輪
兵庫県三田市	-	三田市
兵庫県養父市	やぶくる	NPO法人養父市マイカー運送ネットワーク
奈良県宇陀市	ノッカルおくうだ	宇陀市
奈良県吉野郡東吉野村	-	NPO法人東吉野村まちづくりNPO
奈良県山辺郡山添村	-	社会福祉法人山添村社会福祉協議会
和歌山県田辺市龍神村	-	NPO法人ええとこねっと龍神村
和歌山県東牟婁郡北山村	-	社会福祉法人北山村社会福祉協議会
和歌山県かつらぎ町	-	社会福祉法人かつらぎ町社会福祉協議会
和歌山県有田川群有田川町	-	有田川町

表-2　アンケート調査の概要

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（受動的動機・利他的動機・利己的動機） ・自己活動評価（利他的活動評価・交流的活動評価・稼働条件評価・自己充実的活動評価・活動満足度） ・活動負担 ・今後の継続意向

力を依頼し、団体を通じてドライバーへオンラインフォーム形式のアンケートを案内してもらい、回答を得た。なお、一部の公共ライドシェア団体に関しては、オンラインフォームによる回答が困難であったため、郵送または e-mail により回答を得た。有効回答数として 184 部が得られた。

4. ドライバーの実態把握

4-1. ドライバーの実態

今回のアンケート調査に回答したドライバーについて、その個人属性を図-1 に示す。性別は男性が 85.2%、女性が 14.8%となっており、男性のドライバーの割合が高いことが分かる。年齢は 60 歳以上の割合が 7 割以上を占めており、高齢の回答者の割合が高いことが分かる。職業については、会社員、自営業、パートで 6 割以上を占めており、仕事をしながらドライバーを務めている割合が高いことが分かる。

次にドライバーの活動実態について図-2 に示す。ドライバーの立場について、住民ドライバーが 71.6%、NPO 団体等の職員が 28.4%となっており、住民ドライバーの割合が高いことが分かる。これは、公共ライドシェアが地域住民の協力に支えられた制度であることに加え、住民ドライバーは仕事等との掛け持ちにより一人あたりの稼働が少なく、多くの担い手を要するためと推察される。その結果、相対的に NPO 団体等による雇用の割合が低くなっていると考えられる。使用車両については、団体・自治体が所有する車両が 72.5%、自家用車が 23.1%となっている。ライドシェア運転頻度については、週に 6 日～7 日が 1.6%、週に 4 日～5 日が 12.1%、週に 2 日～3 日が 15.4%、週に 1 日が 14.3%、月に 2 日～3 日が 29.1%、月に 1 日が 18.7%となっており、週に 6 日～7 日の割合が低いが、それ以外については概ね均等に分布している。勤務形態については、シフト制が 47.0%、スポットワークが 40.9%となっている。

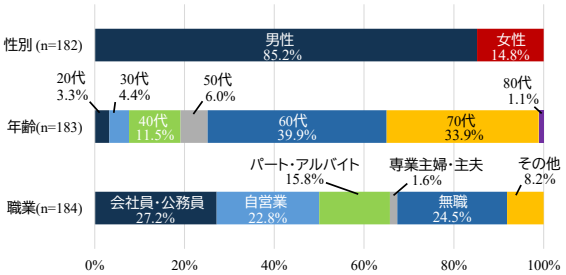


図-1 ドライバーの個人属性

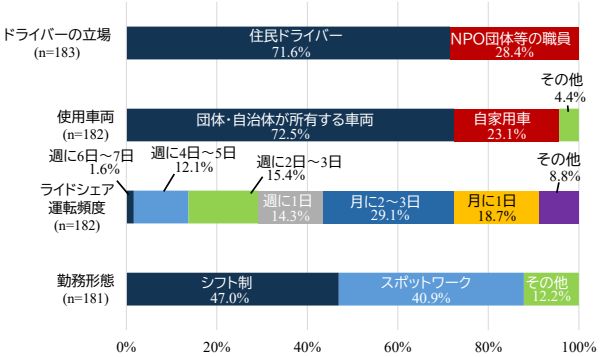


図-2 ドライバーの活動実態

4-2. 活動開始動機

ドライバーの活動開始動機に関する基礎集計を図-3 に示す。受動的動機として「参加するように頼まれたから」、「友人・知人に誘われたから」を、利他的動機として「活動の理念に共感したから」、「地域貢献したかったから」、「困っている人を助けたかったから」を、利己的動機として「友人や仲間が欲しかったから」、「報酬（収入）を得たかったから」、「生きがいを見つけたかったから」を設定した。利他的動機について、どの項目も「当てはまる」、「少し当てはまる」と回答した割合が 8 割を超えており、他の項目と比べて高いことが分かる。

4-3. ドライバー活動の負担

ドライバーの活動負担に関する基礎集計を図-4 に示す。ドライバー全体の傾向として負担を感じている割合が比較的低いが、「後継ドライバーがいない」、「活動に参加するドライバーが少ない」について、「当てはまる」、「少し当てはまる」と回答した人の割合が比較的高く、既往研究[9]で指摘されている課題が、ドライバー自身も感じる負担として示された。団体にとっては活動の存続に関わる課題である一方、個々のドライバーにとっては、人員の不足により一人あたりの稼働の機会が増えるなど、自身の負担として感じられる面があると考えられる。また、「利用者乗車中の事故への不安」、「利用条件を理解できていない利用者がいる」の項目についても、「当てはまる」、「少し当てはまる」と回答した人の割合が比較的高いことが分かる。

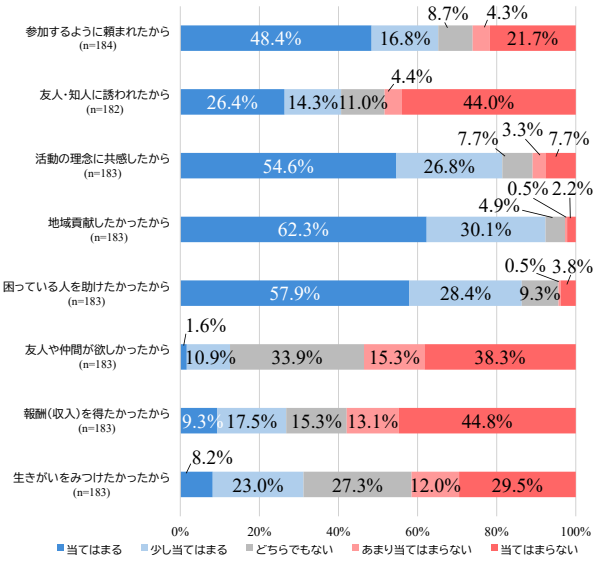


図-3 活動開始動機

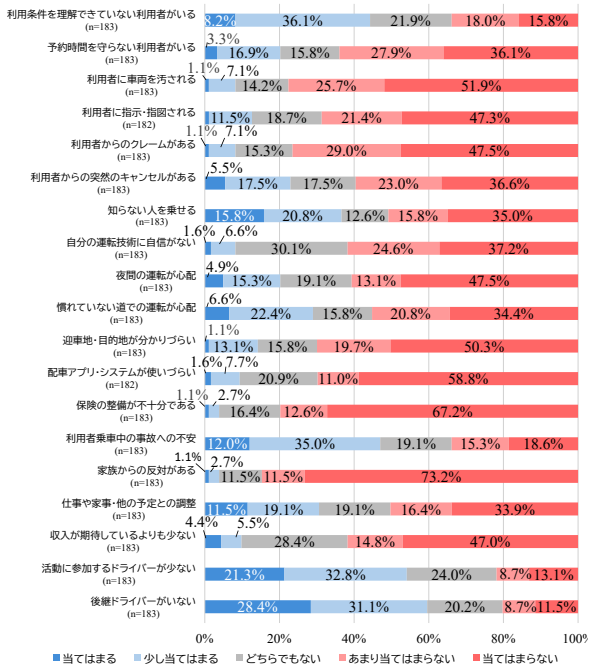


図-4　ドライバーの活動負担

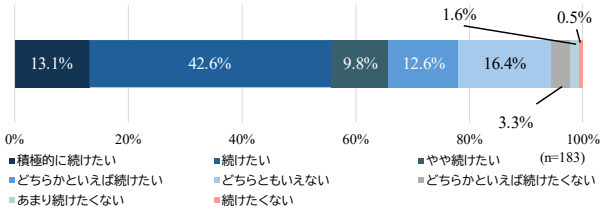


図-5　ドライバーの継続意向

5. ドライバーの継続意向に関する分析

本章では、ドライバーの継続意向と個人属性、活動開始動機、自己活動評価、活動負担、地域愛着との関連性について分析を行う。継続意向について、アンケート調査で、9 件法で回答を得た。その結果を図-5 に示す。なお、「全く続けたくない」と回答した人は見られなかった。「どちらかといえば続けたい」以上を「続けたい」、「どちらともいえない」以下を「続けたい以外」として分析を行った。「どちらかといえば続けたい」以上が約 8 割、「どちらともいえない」以下が約 2 割となっている。

5-1. 継続意向と個人属性との関連性

本節では、継続意向と個人属性との関連性を明らかにするために独立性の検定及び残差分析を行った。その結果を表-3 に示す。「65 歳未満」、「仕事をしている」ドライバーは、継続意向「続けたい」である割合が統計的に有意に高いことが示された。「65 歳未満」や「仕事をしている」ドライバーは、そうでないドライバーに比べて、体力的・健康的な制約が少なく、今後も活動を継続できるという見通しを持ちやすいことが考えられる。一方で、ドライバー区分やライドシェア運転頻度と継続意向との関連性は見られなかった。

表-3　継続意向と個人属性の関連性

		継続意向		P値	
		続けたい	続けたい以外		
個人属性	性別				
	男性(n=154)	118(76.6%)	36(23.4%)	0.8407	
	女性(n=27)	23(85.2%)	4(14.8%)		
	年齢				
	65歳未満(n=71)	62(87.3%)	9(12.7%)	0.0251	*
	65歳以上(n=111)	80(72.1%)	31(27.9%)		
	仕事				
	仕事をしている(n=135)	**112(83.0%)**	**23(17.0%)**	0.0146	*
	仕事をしていない(n=48)	**31(64.6%)**	**17(35.4%)**		
ドライバー属性	ドライバー区分				
	NPO団体等の職員(n=52)	43(82.7%)	9(17.3%)	0.5112	
	住民ドライバー(n=130)	100(76.9%)	30(23.1%)		
	ライドシェア運転頻度				
	週一日未満(n=103)	81(78.6%)	22(21.4%)	1.0000	
	週一日以上(n=78)	62(79.5%)	16(20.5%)		
	使用車両				
	自家用車(n=42)	31(73.8%)	11(26.2%)	0.5851	
	自治体・団体が所有する車両(n=131)	104(79.4%)	27(20.6%)		
	勤務形態				
	シフト制(n=84)	70(83.3%)	14(16.7%)	0.1148	
	スポットワーク(n=74)	53(71.6%)	21(28.4%)		

独立性の検定 **：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*

表-4　継続意向と活動開始動機との関連性

		継続意向		P値	
		続けたい	続けたい以外		
受動的動機	参加するように頼まれたから				
	当てはまる(n=119)	89(74.8%)	30(25.2%)	0.1907	
	当てはまる以外(n=64)	54(84.4%)	10(15.6%)		
	友人・知人に誘われたから				
	当てはまる(n=74)	54(73.0%)	20(27.0%)	0.1911	
	当てはまる以外(n=107)	88(82.2%)	19(17.8%)		
利他的動機	活動の理念に共感したから				
	当てはまる(n=148)	120(81.1%)	28(18.9%)	0.0644	†
	当てはまる以外(n=34)	22(64.7%)	12(35.3%)		
	地域貢献したかったから				
	当てはまる(n=168)	**137(81.5%)**	**31(18.5%)**	P<0.001	**
	当てはまる以外(n=14)	**5(35.7%)**	**9(64.3%)**		
	困っている人を助けたかったから				
	当てはまる(n=157)	**131(83.4%)**	**26(16.6%)**	P<0.001	**
	当てはまる以外(n=25)	**11(44.0%)**	**14(56.0%)**		
利己的動機	友人や仲間が欲しかったから				
	当てはまる(n=23)	**23(100.0%)**	**0(0.0%)**	0.0141	*
	当てはまる以外(n=159)	**119(74.8%)**	**40(25.2%)**		
	報酬(収入)を得たかったから				
	当てはまる(n=48)	39(81.3%)	9(18.8%)	0.6699	
	当てはまる以外(n=134)	103(76.9%)	31(23.1%)		
	生きがいをみつけたかったから				
	当てはまる(n=57)	**52(91.2%)**	**5(8.8%)**	0.0067	**
	当てはまる以外(n=125)	**90(72.0%)**	**35(28.0%)**		

独立性の検定 **：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*

※灰色の塗りつぶしの項目は期待度数が5未満のセルが全体の20%以上存在しカイ二乗値が歪むため分析結果を有効なものとして許容できないと判断

5-2. 継続意向と活動開始動機との関連性

本節では、継続意向と活動開始動機との関連性を明らかにするために独立性の検定及び残差分析を行った。その結果を表-4 に示す。なお、各項目について、5 件法で回答を得た。「当てはまる」、「少し当てはまる」と回答した人を「当てはまる」に、「どちらでもない」、「あまり当てはまらない」、「当てはまらない」と回答した人を「当てはまる以外」に 2 分類し、分析を行っている。利他的動機について「活動

の理念に共感したから」、「困っている人を助けたかったから」に「当てはまる」と回答した人は、継続意向「続けたい」である割合が統計的に有意に高いことが示された。なお、灰色で塗りつぶした項目については、期待度数が 5 未満のセルが全体の 20%以上存在し、カイ二乗値が歪むため分析結果を有効なものとして許容できないと判断した。利己的動機について「友人や仲間が欲しかったから」、「生きがいをみつけたかったから」に「当てはまる」と回答した人は、継続意向「続けたい」である割合が統計的に有意に高いことが示された。

5-3. 継続意向と自己活動評価との関連

本節では、継続意向と自己活動評価との関連性を明らかにするために独立性の検定及び残差分析を行った。その結果を表-5 に示す。なお、各項目について 5-2 節と同様に分類し、分析を行っている。活動に対する総合的な満足度については、9 件法で回答を得た。「非常に満足」、「満足」、「やや満足」、「どちらかといえば満足」と回答した人を「満足している」に、「どちらともいえない」、「どちらかといえば不満」、「やや不満」、「不満」、「非常に不満」と回答した人を「満足している以外」に 2 分類し、分析を行っている。利他的活動評価について、「当てはまる」と回答した人は、継続意向「続けたい」である割合が統計的に有意に高いことが示された。交流的活動評価について、一つの項目を除き、全ての項目で、「当てはまる」と回答した人は、継続意向「続けたい」である割合が統計的に有意に高いことが示された。自己充実的活動評価について、全ての項目で、「当てはまる」と回答した人は、継続意向「続けたい」である割合が統計的に有意に高いことが示された。満足度について、活動に「満足している」と回答した人は、継続意向「続けたい」である割合が統計的に有意に高いことが示された。このことから、活動を通じて得られる、地域に貢献している実感や地域住民との交流、自己充実感がドライバーの継続意向を高めている可能性が示唆された。

5-4. 継続意向と活動負担との関連性

本節では、継続意向と活動負担との関連性を明らかにするために独立性の検定及び残差分析を行った。なお、各項目について 5-2 節と同様に分類し、分析を行っている。図-4 に示すドライバーの活動負担 19 項目について、すべての項目で継続意向との関連が見られなかったため、クロス集計表の掲載は省略している。このことから、活動負担は個人属性等に影響を受けている可能性があり、継続意向と活動負担との関連性がなかったと考えられる。

5-5. 継続意向と地域愛着との関連性

本節では、継続意向と地域愛着との関連性を明らかにするために独立性の検定及び残差分析を行った。その結果を表-6 に示す。なお、各項目について 5-2 節と同様に分類し、分析を行っている。定住意向について「住み続けたい」、地域内の生活に「満足している」、地域に住んでいることに誇

表-5　継続意向と自己活動評価との関連性

		継続意向		P値	
		続けたい	続けたい以外		
利他的活動評価	地域貢献をしている実感がある				
	当てはまる(n=171)	137(80.1%)	34(19.9%)	0.0376	*
	当てはまる以外(n=12)	6(50.0%)	6(50.0%)		
	困っている人を助けている実感がある				
	当てはまる(n=167)	135(80.8%)	32(19.2%)	0.0309	*
	当てはまる以外(n=15)	8(53.3%)	7(46.7%)		
交流的活動評価	新しい友人や仲間が増えた				
	当てはまる(n=86)	74(86.0%)	12(14.0%)	0.0319	*
	当てはまる以外(n=96)	69(71.9%)	27(28.1%)		
	ドライバー仲間同士の交流がある				
	当てはまる(n=98)	83(84.7%)	15(15.3%)	0.0337	*
	当てはまる以外(n=85)	60(70.6%)	25(29.4%)		
	利用者との会話が楽しい				
	当てはまる(n=133)	**112(84.2%)**	**21(15.8%)**	0.0018	**
	当てはまる以外(n=49)	**30(61.2%)**	**19(38.8%)**		
	利用する人を元気づけられる				
	当てはまる(n=135)	111(82.2%)	24(17.8%)	0.0417	*
	当てはまる以外(n=48)	32(66.7%)	16(33.3%)		
	利用者から「ありがとう」等の感謝の言葉があると嬉しい				
	当てはまる(n=174)	138(79.3%)	36(20.7%)	0.1283	
	当てはまる以外(n=8)	4(50.0%)	4(50.0%)		
	利用者の笑顔をみると、自分も元気になる				
	当てはまる(n=160)	**130(81.3%)**	**30(18.8%)**	0.0158	*
	当てはまる以外(n=23)	**13(56.5%)**	**10(43.5%)**		
稼働条件評価	報酬額(収入)や実費負担額に満足している				
	当てはまる(n=76)	64(84.2%)	12(15.8%)	0.1355	
	当てはまる以外(n=107)	79(73.8%)	28(26.2%)		
	活動時間が調整しやすく、自分のペースで活動できている				
	当てはまる(n=118)	95(80.5%)	23(19.5%)	0.3916	
	当てはまる以外(n=65)	48(73.8%)	17(26.2%)		
自己充実的活動評価	活動を通じて生きがいを感じる				
	当てはまる(n=118)	**106(89.8%)**	**12(10.2%)**	P<0.001	**
	当てはまる以外(n=65)	**37(56.9%)**	**28(43.1%)**		
	日々の生活に充実感が生まれた				
	当てはまる(n=89)	**81(91.0%)**	**8(9.0%)**	P<0.001	**
	当てはまる以外(n=94)	**62(66.0%)**	**32(34.0%)**		
	地域に必要とされていると感じる				
	当てはまる(n=149)	**124(83.2%)**	**25(16.8%)**	0.0012	**
	当てはまる以外(n=34)	**19(55.9%)**	**15(44.1%)**		
	活動にやりがいを感じる				
	当てはまる(n=144)	**122(84.7%)**	**22(15.3%)**	P<0.001	**
	当てはまる以外(n=38)	**21(55.3%)**	**17(44.7%)**		
	活動を通じて積極的に社会参加できている				
	当てはまる(n=134)	**116(86.6%)**	**18(13.4%)**	P<0.001	**
	当てはまる以外(n=49)	**27(55.1%)**	**22(44.9%)**		
	活動を通じて自分の成長を感じる				
	当てはまる(n=85)	**77(90.6%)**	**8(9.4%)**	P<0.001	**
	当てはまる以外(n=98)	**66(67.3%)**	**32(32.7%)**		
満足度	活動に対する総合的な満足度				
	満足している(n=153)	**131(85.6%)**	**22(14.4%)**	P<0.001	**
	満足している以外(n=30)	**12(40.0%)**	**18(60.0%)**		

独立性の検定 **：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*

表-6　継続意向と地域愛着との関連性

		継続意向		P値	
		続けたい	続けたい以外		
地域愛着	定住意向(あなたご自身は今後もこの地域に住み続けたいですか)				
	住み続けたい(n=152)	123(80.9%)	29(19.1%)	0.0758	†
	住み続けたい以外(n=31)	20(64.5%)	11(35.5%)		
	あなたは、お住まいの地域が好きですか				
	好きである(n=158)	127(80.4%)	31(19.6%)	0.1139	
	好きである以外(n=25)	16(64.0%)	9(36.0%)		
	あなたは、地域内の生活に満足していますか				
	満足している(n=126)	**106(84.1%)**	**20(15.9%)**	0.0065	**
	満足している以外(n=57)	**37(64.9%)**	**20(35.1%)**		
	あなたは、この地域に住んでいることに誇りを感じますか				
	そう思う(n=120)	**103(85.8%)**	**17(14.2%)**	0.0010	**
	そう思う以外(n=63)	**40(63.5%)**	**23(36.5%)**		

独立性の検定 **：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*

りを感じるについて「そう思う」と回答した人は継続意向「続けたい」の割合が統計的に有意に高いことが示された。このことから、地域に対してポジティブな感情を持つことがドライバーの継続意向を高めている可能性が示唆された。

5-6. 継続意向に影響を与える要因分析

本節では、前節までの分析で関連性が見られた要素と継続意向との関連の強さを明らかにするために二項ロジスティック回帰分析を行った。目的変数には、継続意向（1=続けたい、0=続けたい以外）を用い、説明変数には前節までで関連性の見られた項目をダミー変数化して用いている。なお、多重共線性を考慮して、説明変数同士の相関係数が|0.45|を超える変数がある場合、一方を除外して分析を行っている。分析結果を表-7に示す。オッズ比より、「活動に対する総合的な満足度」が継続意向に最も強く関連しており、次いで、「活動を通じて生きがいを感じる」、「困っている人を助けたかったから」の順で関連が見られた。また、「仕事をしている」、「この地域に住んでいることを誇りに感じる」でも関連が見られた。この結果の解釈として、利他的な動機を持って活動を始め、活動を通じて、生きがいといった内発的な報酬を得ることが、継続意向を高めていると考えられる。

6. 継続意向の関連要素の意識構造分析

以上の結果を踏まえ、公共ライドシェアドライバーの継続意向の関連要素がどのように影響を及ぼし合い、継続意向に影響しているかを把握するため、共分散構造分析を行う。ドライバーの継続意向を形成するプロセスとして、以下のようなフローを想定する。まず、ドライバーは何らかの動機を持って活動を開始する。次に、活動を継続していく過程で、ドライバーは活動を通じた、ポジティブな経験に対する評価を形成する。そして活動を通じて得られるポジティブな経験が積み重なることで、地域愛着が醸成されるとともに、継続意向や活動満足度が高まると考えられる。このフローを踏まえ、以下の3つの仮説を設定する。

(1) 「利他的動機」は「利他的活動評価」に、「利己的動機」は「交流的活動評価」および「自己充実的活動評価」に影響を及ぼす。理由としては、活動を始めた動機の性質が、活動を通じたポジティブな経験に対する評価の方向性を形成すると考えたためである。なお「受動的動機」については、継続意向と関連が見られなかったことに加え、他者からの働きかけによって活動を始め、ポジティブな評価に繋がりにくいと考えられる。

(2) 「利他的活動評価」、「交流的活動評価」、「自己充実的活動評価」は、「継続意向・活動満足度」に影響を及ぼす。理由としては、ドライバー活動を通じて得られる地域に貢献している実感や地域住民との交流、自己充実等のポジティブな経験への評価が継続意向や活動満足度を高めると考えたためである。

(3) 「利他的活動評価」、「交流的活動評価」は「地域愛着」に影響を与え、「地域愛着」は「継続意向・活動満足度」に影響を及ぼす。理由としては、地域住民との交流を重ねることで、地域住民との信頼関係が構築され、また、地域に貢献している実感等は活動と地域の繋がりを意識させることで地域愛着を醸成すると考えたためである。さらに、5-5節で継続意向と地域愛着との関連性が明らかになったためである。「自己充実的活動評価」については、ドライバー自身の充足感という側面が強く、地域愛着に繋がりにくいと考えられる。

以上の因果仮説を、共分散構造分析を用いて検証する。分析に用いた潜在変数と観測変数を表-8に示す。観測変数は5件法で得られた結果、9件法で得られた結果を2分類し、数値に変換している。なお、「利己的動機」の「報酬（収入）を得たかったから」については、分析に用いたものの、モデルの適合度を考慮し、最終的なモデルから除外した。分析の結果、図-6に示すような構造モデルとなった。パスの係数はすべて標準化している。CFIが0.951、RMSEAが0.043と良好な精度を有している。図-6から「利他的動機」が「利他的活動評価」に、「利己的動機」が「交流的活動評価」、「自己充実的活動評価」にパスが繋がっていることが明らかになった。また、「利他的活動評価」、「自己充実的活動評価」は、「継続意向・活動満足度」に対して正の影響を及ぼしているが、「交流的活動評価」は、「地域愛着」を介して「継続意向・活動満足度」に繋がっている。このことから、ドライバー仲間や利用者との交流を通じて地域への愛着が醸成されることで、「継続意向・活動満足度」に正の

表-7 二項ロジスティック回帰分析結果

説明変数		偏回帰係数	標準偏回帰係数	オッズ比	P 値	判定
個人属性	65歳未満	0.7190	0.3511	2.0524	0.1801	
	仕事をしている	1.1820	0.5183	3.2609	0.0208	*
活動開始動機	困っている人を助けたかったから	1.2789	0.4413	3.5929	0.0245	*
自己活動評価	活動を通じて生きがいを感じる	1.3201	0.6311	3.7436	0.0064	**
	活動に対する総合的な満足度	1.4821	0.5511	4.4022	0.0056	**
地域への態度	この地域に住んでいることに誇りを感じる	0.9464	0.4508	2.5763	0.0414	*
定数項		-3.1471	-	0.0430	P < 0.001	**
決定係数		R2乗	Cox-Snell	Nagelkerke		
		0.3126	0.2780	0.4295		
判別的中率		83.98%				
回帰式の有意性		P < 0.001				

n=181 †：P<0.10 *：P<0.05 **：P<0.01

表-8 共分散構造分析に用いた変数

潜在変数	観測変数	数値
継続意向・活動満足度	継続意向	1. 続けたい 0. 続けたい以外
	活動に対する総合的な満足度	1. 満足 0. 満足以外
地域愛着	今後もこの地域に住み続けたい	1. 当てはまる 0. 当てはまる以外
	地域が好きである	
	地域内の生活に満足している	
	地域に誇りがある	
交流的活動評価	新しい友人や仲間が増えた	
	ドライバー仲間同士の交流がある	
	利用者との会話が楽しい	
利他的活動評価	地域貢献をしている実感がある	
	困っている人を助けている実感がある	
自己充実的活動評価	活動を通じて生きがいを感じる	
	日々の生活に充実感が生まれた	
	地域に必要とされていると感じる	
利己的動機	友人や仲間が欲しかったから	
	報酬（収入）を得たかったから	
	生きがいを見つけたかったから	
利他的動機	地域貢献したかったから	
	困っている人を助けたかったから	
	活動の理念に共感したから	

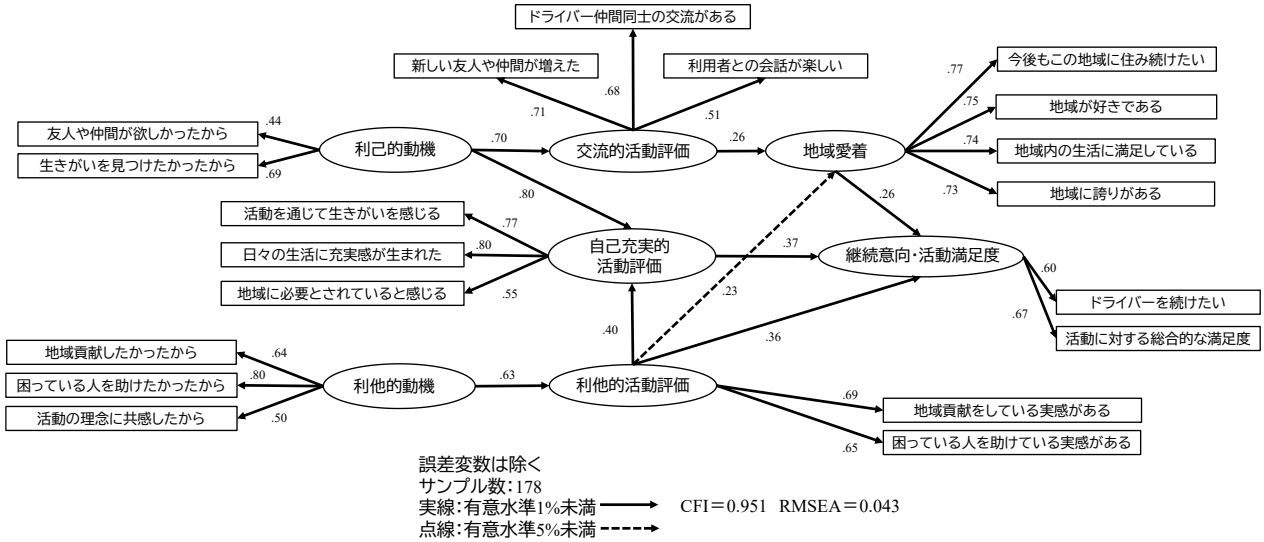


図-6 継続意向に関する共分散構造モデル

影響を及ぼす可能性が示された。「利他的活動評価」は「自己充実的活動評価」、「地域愛着」にもパスが繋がっており、活動を通じて得られる地域に貢献している実感等が、ドライバーの生きがいや地域愛着を醸成する可能性が示された。以上より、「利他的動機」や「利己的動機」といった活動開始動機が、活動に対するポジティブな経験に対する評価を形成し、直接的または地域愛着を介して、継続意向や活動満足度を高める可能性が示された。これは、公共ライドシェアが地域住民による支え合いとしての性質を持つため、金銭的な対価よりも活動を通じて得られる内発的な充足が、ドライバーの継続を支えていることを示唆している。したがって、ドライバーの継続を図る上では、こうした内発的な充足を実感できる活動環境を整えることが重要であると考えられる。

7. おわりに

本研究では公共ライドシェアドライバーに着目し、活動開始動機、活動負担等のドライバーの実態について把握し、継続要因について分析を行った。本研究で得られた結果を以下に示す。

(1) 活動開始動機について、「利他的動機」のいずれの項目についても、「当てはまる」、「少し当てはまる」と回答した人の割合が8割を超えており、主要な動機となっていることが示唆された。活動負担について、「活動に参加するドライバーが少ない」等の人員確保に関する負担や、安全性に関する項目で負担を感じている人の割合が比較的高いことが示唆された。

(2) ドライバーの継続意向との関連要素を把握するため、独立性の検定及び残差分析を行った結果、継続意向と個人属性、活動開始動機、自己活動評価、地域愛着との間に関連があることが明らかになった。また、継続意向との関連の強さを把握するため、二項ロジスティック回帰分析を行った結果、活動満足度や活動を通じて生きがいを感じること、困っている人を助けたかったという動機が強く関連していることが明らかとなった。

(3) 継続意向との関連要素が継続意向に繋がる構造を把握するために、共分散構造分析を用いて意識構造モデルの構築を行った。その結果、活動開始動機が、ドライバーの活動に対するポジティブな評価を形成し、直接的または地域愛着を介して、継続意向や活動満足度を高める可能性が示唆された。

本研究の成果としては、公共ライドシェアドライバーの今後の継続意向と関連のある要素を明らかにし、それらが、継続意向にどのように繋がるか、意識構造を明らかにした点が挙げられる。ドライバー不足が課題となっている公共ライドシェアを持続可能な制度として運営していくにあたって、今後のドライバー確保・継続を考える上で基礎的知見となることが期待される。例えば、ドライバー確保にあたって、利他的な動機に訴えかける広報活動等が考えられる。理由として、本研究で「利他的動機」は継続意向に強く関連しており、「利他的活動評価」を介して継続意向へとつながる関連構造が明らかになったためである。ただし、利他的な動機は個人の価値観に根ざすものであり、広報活動によって直接喚起することは容易でないと考えられる。そのため、団体がドライバーの利他的な動機にどのように働きかけ、活動への参加を促していくことができるのかについて、具体的な取り組みやその効果を今後検討する必要がある。また、既存のドライバーの継続を促すために、利用者からの感謝をドライバーにフィードバックする機会を設けることで、活動を通じた生きがいの醸成や、地域住民との交流が促進されると考えられる。

しかしながら、調査に協力が得られなかった団体が存在することから、地域特性などを踏まえた実態把握を行うた

めには、より広範な団体を対象とした調査による知見の拡充が求められる。また、本研究はアンケート調査による定量的分析を主としているため、地域特性や運営体制が特殊な事例については、インタビュー調査等を用いたケーススタディによる詳細な実態把握が必要である。

＜謝辞＞
本研究の実施にあたり、アンケート調査にご協力いただいた公共ライドシェア団体の皆様、ならびにドライバーの皆様に深く感謝申し上げます。なお、本研究はJSPS科研費 JP23H00197の助成を受けたものです。

【参考文献】

1) 国土交通省，地域公共交通の現状，https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001898150.pdf（2026年4月21日最終閲覧）
2) 警視庁，運転免許統計，https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html（2026年4月21日最終閲覧）
3) 国土交通省地方運輸局，地域公共交通活性化再生法の概要について，https://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/content/000272882.pdf（2026年4月21日最終閲覧）
4) 国土交通省，公共ライドシェア等について https://www.maff.go.jp/j/nousin/digikatsu/attach/pdf/index-139.pdf（2026年4月21日最終閲覧）
5) 竹内龍介，吉田樹，猪井博登（2022年），自家用車を活用した輸送サービスの供給上の特性と持続可能性に関する一考察，土木学会論文集D3（土木計画学），Vol.78，No.6，pp.II_262-II_272
6) 竹内龍介，吉田樹，猪井博登（2021年），自家用車を活用した輸送サービスの生産性及び費用構造に関する研究，土木学会論文集D3（土木計画学），Vol.76，No.5，pp.I_1035-I_1045
7) 竹内龍介，吉田樹，猪井博登（2023年），自家用車を活用した運送サービスにおける運行主体の実態と継続見通しの影響要因，土木学会論文集，Vol.79，No.20，23-20026
8) 野口寛貴，吉岡大誠，力石真，塚井誠人，布施正暁（2023年），主観的な継続自信に着目した住民主導型交通の実態解明：交通空白地有償運送を例に，土木学会論文集D3（土木計画学），Vol.78，No.5，pp.I_951-I_962
9) 中川権人，谷口綾子（2022年），互助型輸送サービスの導入プロセスと実務的課題，土木学会論文集D3（土木計画学），Vol.78，No.6，pp.II_19-II_34
10) 槌野円香，松本邦彦，澤木昌典，福本優（2024年），交通不便地域における地域住民の互助による輸送サービスの導入と運営に関する研究，都市計画論文集，Vol.59，No.2，pp.312-319
11) 喜多秀行，國井大輔（2023年），利便性と持続可能性を兼ね備えた公共交通サービスの仕組み「準交通空白地有償運送(仮称)」の提案，土木学会論文集，Vol.79，No.7，22-00046
12) 國井大輔，喜多秀行（2023年），持続可能な公共交通サービスの仕組み「準交通空白地有償運送(仮称)」の社会実装に向けた課題と対応策の提案，土木学会論文集D3（土木計画学），Vol.79，No.7，22-00211
13) 國井大輔，淺野就，野口寛貴，瀬谷創，喜多秀行（2024年），「準交通空白地有償運送（仮称）」の利用意向に関する要因分析，土木学会論文集，Vol.80，No.20，24-20093
14) 國井大輔，淺野就，瀬谷創，喜多秀行（2023年），持続可能な公共交通サービスの仕組み「準交通空白地有償運送(仮称)」の社会的受容性に関するモデル分析，土木学会論文集，Vol.79，No.20，23-20054
15) 桑野将司，升谷吏歩，森山卓，細江美欧（2021年），コミュニティ・カーシェアリング導入前後における利用者とドライバーの意識変化，都市計画論文集，Vol.56，No.3，pp.850-856
16) 岡山県，自家用有償旅客運送について，https://www.pref.okayama.jp/page/468278.html（2026年4月21日最終閲覧）
17) 中国運輸局，自家用有償旅客運送者の登録簿 https://wwwtb.mlit.go.jp/chugoku/00001_00903.html（2026年4月21日最終閲覧）
18) 四国運輸局，自家用有償旅客運送，https://wwwtb.mlit.go.jp/shikoku/2021-0107-1010-6.html（2026年4月21日最終閲覧）
19) 近畿運輸局，自家用有償旅客運送　登録簿，https://wwwtb.mlit.go.jp/kinki/00001_00790.html（2026年4月21日最終閲覧）

© 2026公益社団法人日本都市計画学会 本論文はクリエイティブ・コモンズ [表示-非営利-改変禁止 4.0 国際] ライセンス（https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.ja）のもと出版されており、出典を表示し、元の論文を改変しないこと、また、非営利であることを条件として、著作権者の許諾を得ることなく配布や複製などの二次利用をすることができる。