

山形市

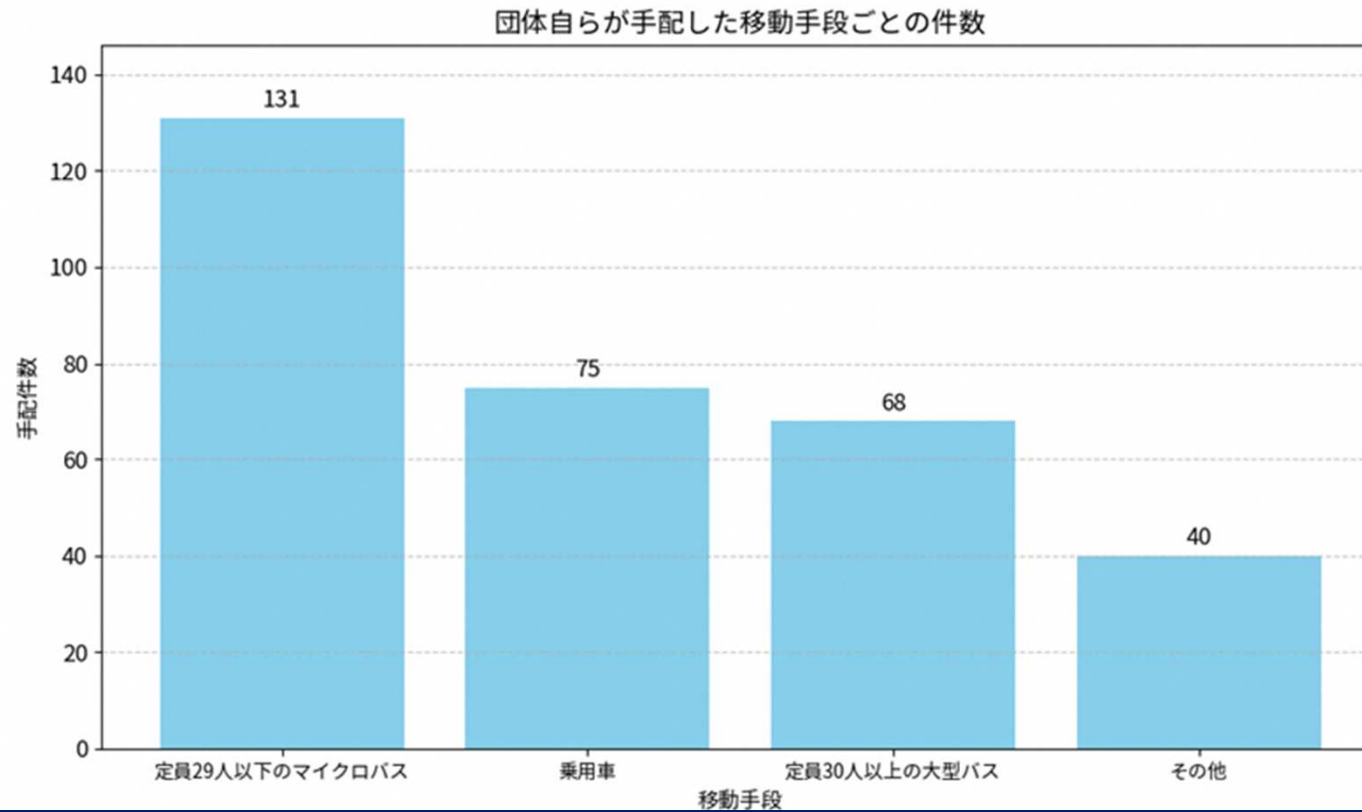
山形市内における各種団体の移動実態調査結果詳細版

令和8年6月12日

アンケート総数は101団体/520件の回答がありましたが、そのうち「団体自らが車両、運転手を手配」をしたのは69団体/314件でした。

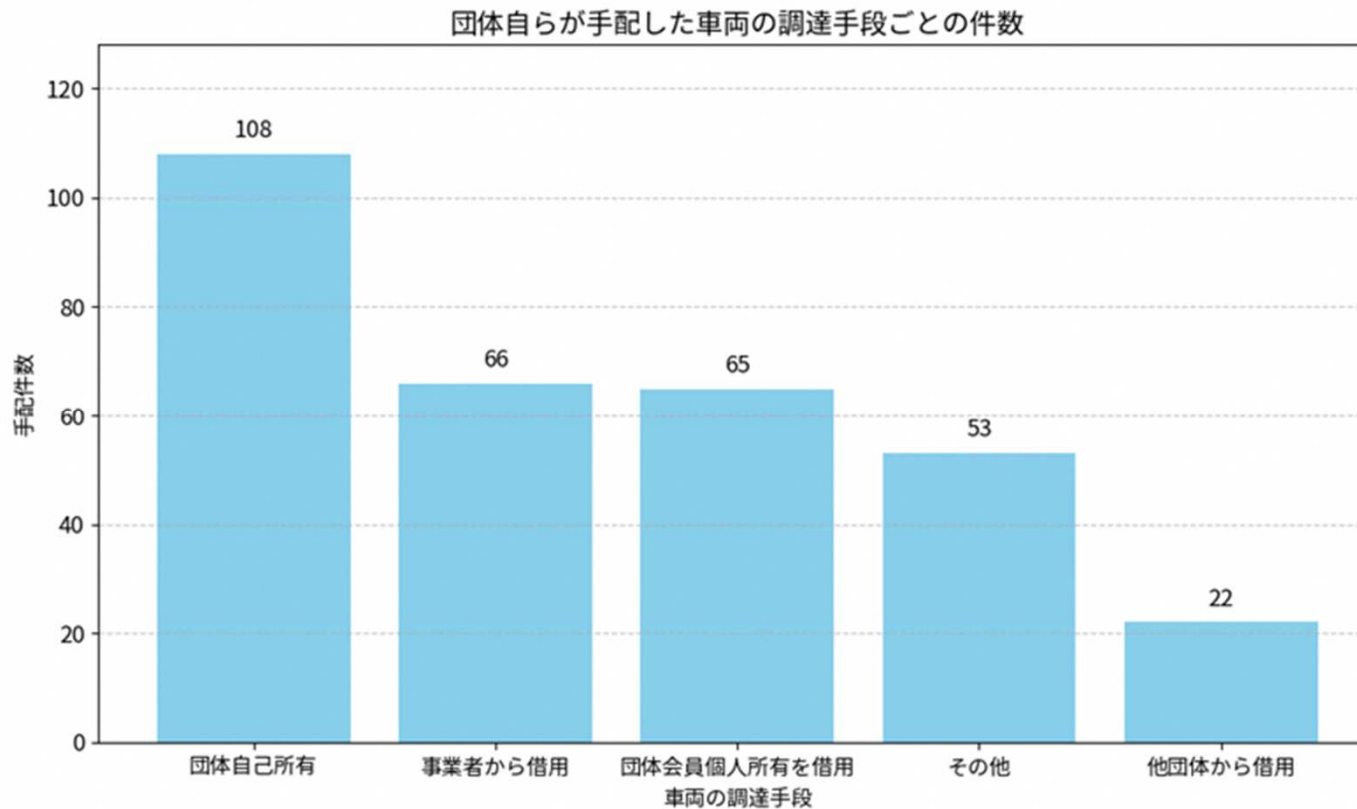
2.「移動手段」について:総数314件

- ・最も多く手配されている移動手段は「定員29人以下のマイクロバス」で、全体の4割以上を占めています。
- ・次いで「乗用車」「定員30人以上の大型バス」がそれぞれ2割強と続いています。



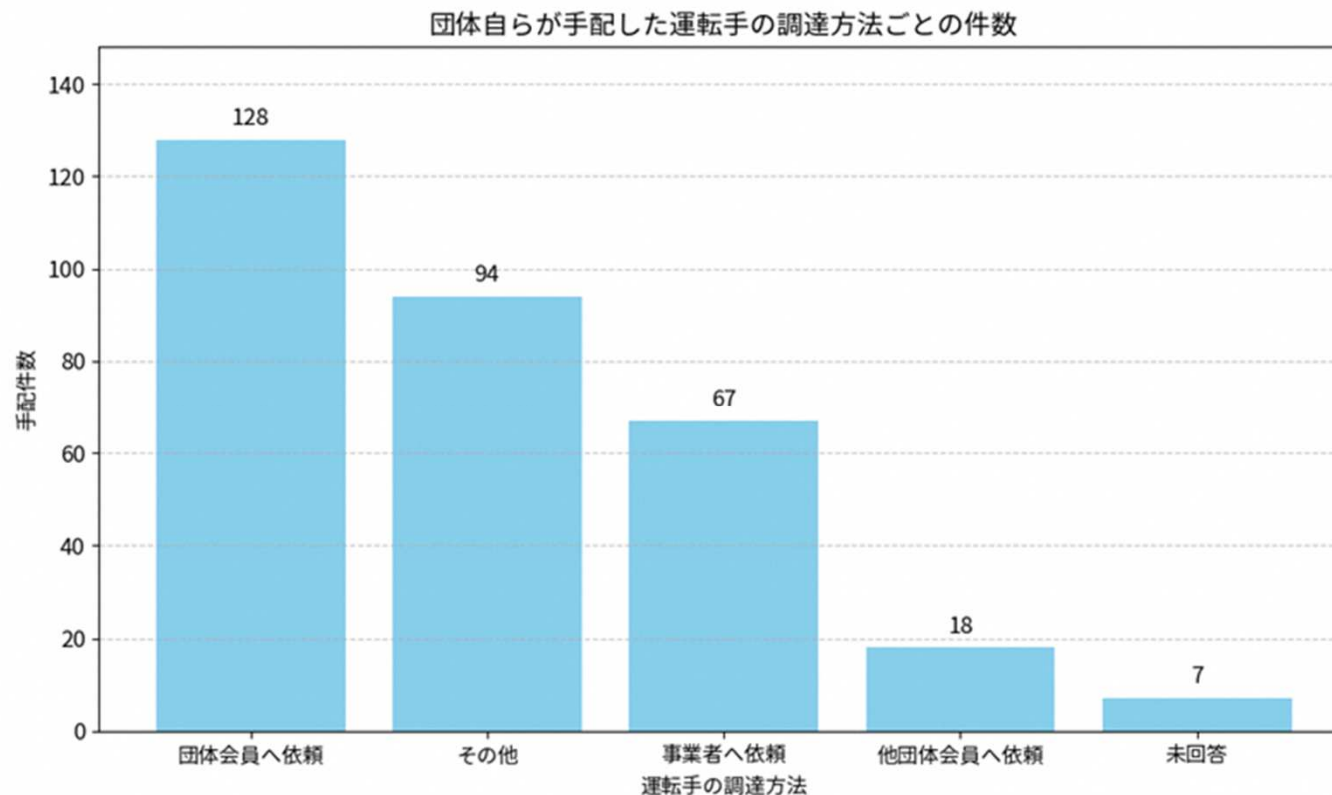
3.「車両の調達手段」について：総数314件

- ・最も多い調達手段は「団体自己所有」で、全体の3割以上を占めています。
- ・日常的に移動が必要な団体においては、自前で車両を確保して運用しているケースが多いことが推測されます。
- ・次いで、「事業者から借用（レンタカーや貸切バス等）」と「団体会員個人所有を借用」がそれぞれ2割強とほぼ同数で続いています。



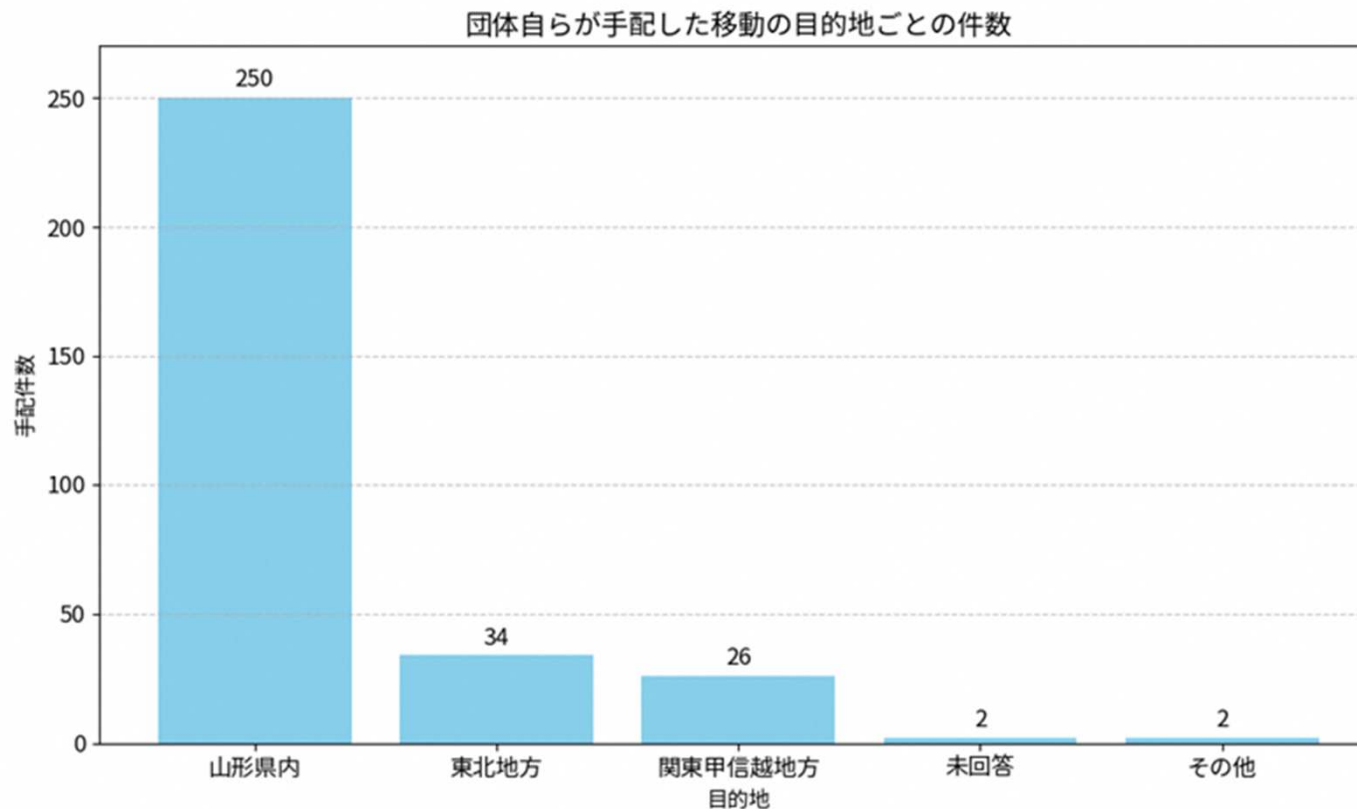
4.「運転手の調達手段」について：総数314件

- ・最も多い調達方法は「団体会員へ依頼」で、全体の4割以上を占めています。
- ・前項の「車両の調達手段」で「団体自己所有」や「団体会員個人所有を借用」が多かったことと合わせると、車両の運転についても団体の内部関係者(会員や保護者、職員など)が担っているケースが中心であることが分かります。
- ・一方で、「事業者へ依頼(プロの運転手を手配)」するケースは約2割にとどまっています。
- ・「その他」が3割と比較的多い点も特徴的で、これには「代表者自らが運転する」「専属の運転手を雇用している」といったケースが含まれている可能性があります。



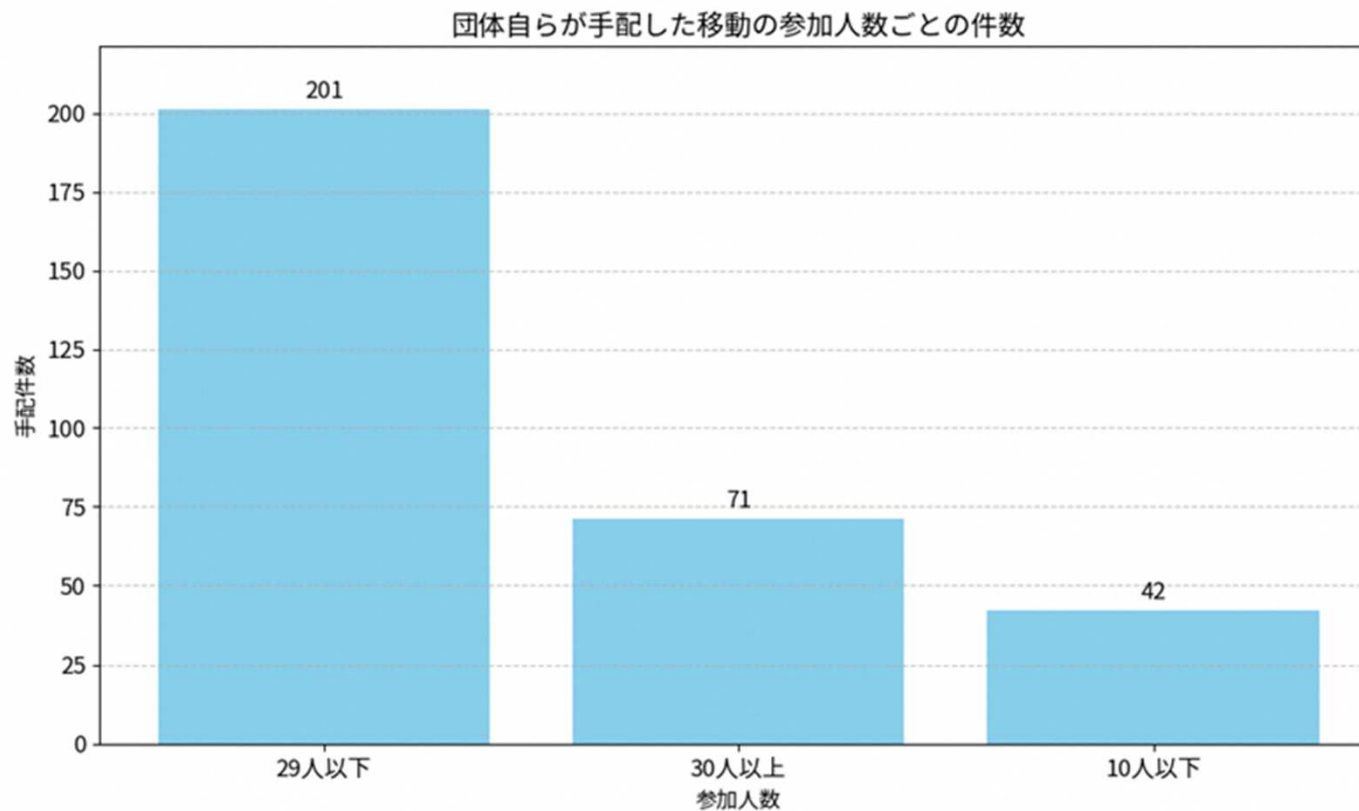
5.「目的地」について:総数314件

- ・移動目的地の圧倒的多数(全体の8割)が「山形県内」であることが分かります。
- ・一方で、「東北地方」や「関東甲信越地方」への県外遠征・出張等も合わせて2割程度(60件)存在しており、長距離の移動において自ら車両や運転手を手配している団体が一定数あることも確認できます。



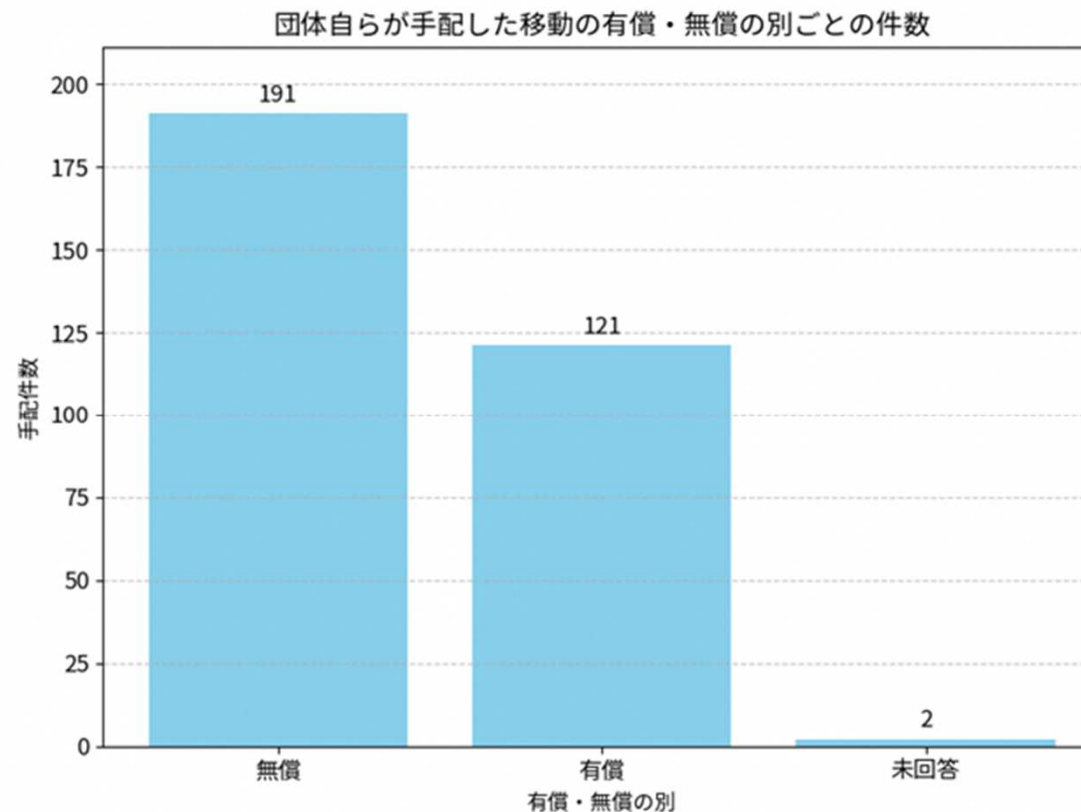
6.「参加人数」について:総数314件

- ・最も多い参加人数の規模は「29人以下」であり、全体の6割強を占めています。
- ・これは、先の「移動手段」の分析で「定員29人以下のマイクロバス」の手配が最も多かったこと(131件)と一致しています。
- ・また、「10人以下」の少人数移動が約1割、「30人以上」の大人数での移動も2割強(71件)となっています。



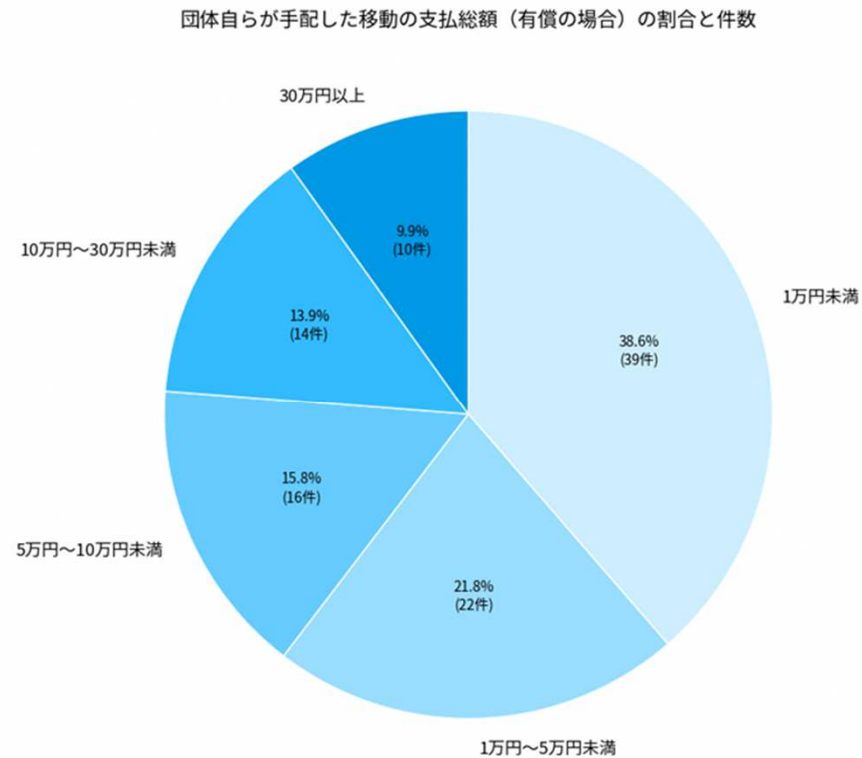
7.「有償・無償の別」について：総数314件

- ・全体の約6割が「無償」での手配となっており、過半数を占めています。
- ・これは、先ほどの「車両の調達手段(団体自己所有や会員所有の借用が多い)」や「運転手の調達方法(団体会員への依頼が多い)」の分析結果とも一致しており、多くの移動が団体の内部リソースを活用して費用をかけずに行われていることが裏付けられます。
- ・一方で、「有償」での手配も約4割(121件)となっています。
- ・事業者からの車両借用(レンタカーや貸切バス)や、プロの運転手への依頼などに伴う支出が一定割合で生じています。



8.「有償の場合、支払総額」について：総数101件

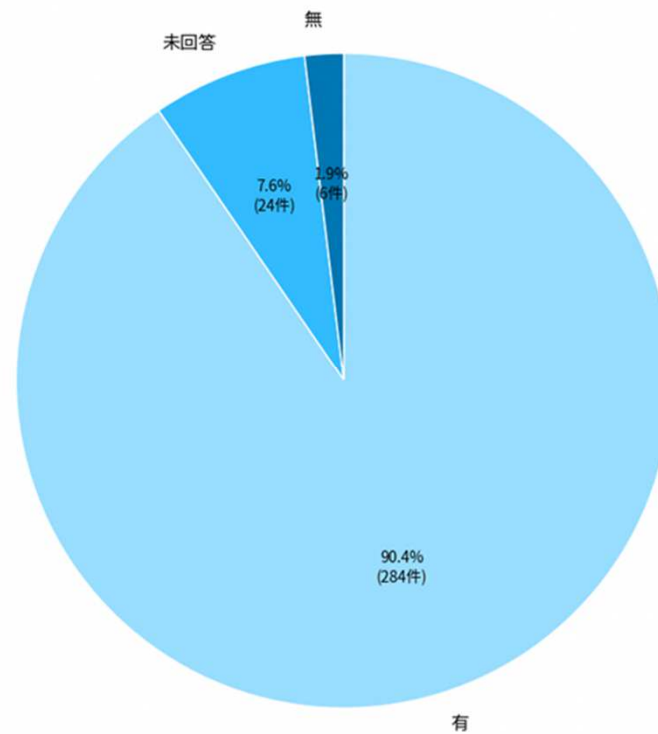
- ・有償手配のうち、「1万円未満」が約4割を占めており、少額の出費で済んでいるケースが最も多いことが分かります。
- ・これは、レンタカー代(乗用車やワゴン車)や、ガソリン代・高速道路料金などの実費精算が中心になっているためと考えられます。
- ・一方で、「10万円以上」の高額な支払いも合わせて約24%(24件)存在しています。
- ・これらは、先の分析であった「定員30人以上の大型バス」の借用や、長距離(県外など)への移動に伴う貸切バス事業者への支払いなどが該当すると推測されます。



9.「自動車保険加入」について:総数314件

- ・全体の9割以上のケースで自動車保険に加入して移動を行っています。
- ・一方で、ごく少数(6件、約1.9%)ではありますが、「保険に加入していない(無)」状態です。

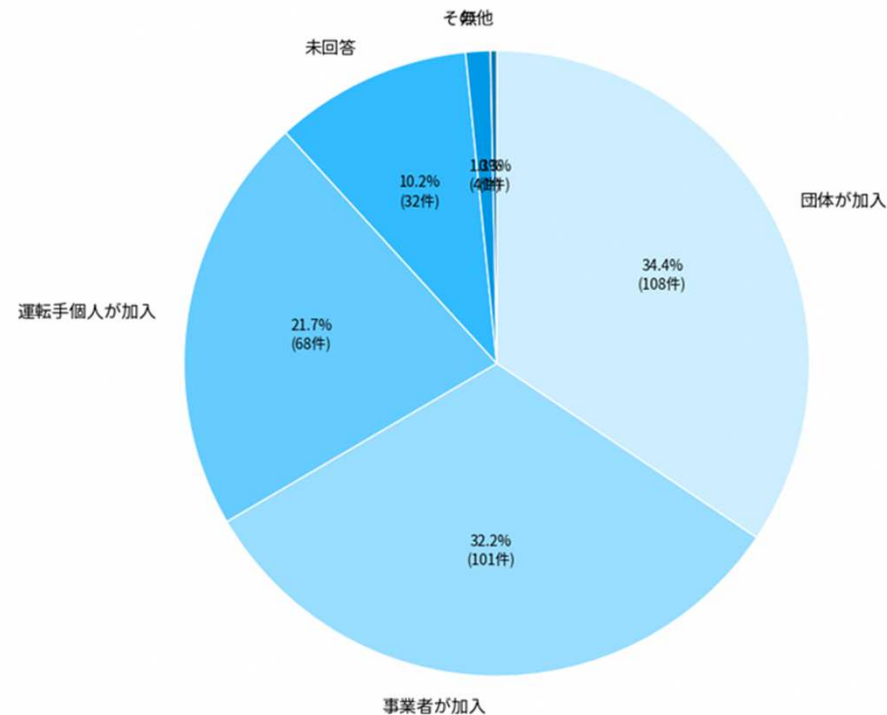
団体自らが手配した移動の自動車保険加入状況の割合と件数



10.「自動車保険加入が有の場合、加入者」について：総数314件

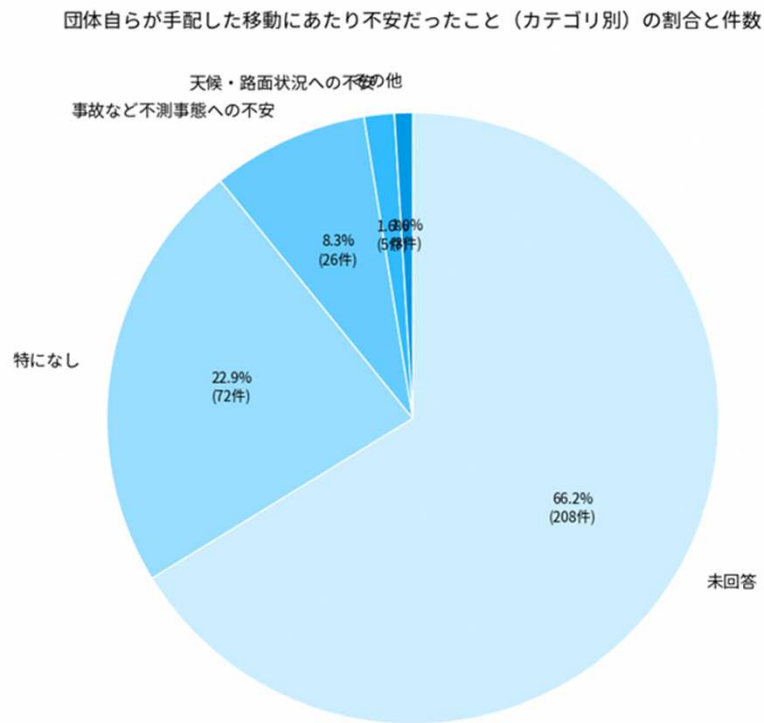
- ・「団体が加入（団体所有の車両など）」と「事業者が加入（レンタカーや貸切バスの事業者など）」がほぼ同数で、それぞれ全体の3割強を占めています。
- ・一方で、「運転手個人が加入」している保険に依存しているケースも約2割強（68件）存在します。
- ・これは前項目の「車両の調達手段」で「団体会員個人所有を借用」が多かった結果と一致しており、万が一の事故の際に、運転してくれた個人の自動車保険（等級ダウン等の個人の負担）に頼らざるを得ない状況が一定数発生していることを示唆しています。

団体自らが手配した移動の自動車保険加入者（有の場合）の割合と件数



11. 「移動にあたり不安だったこと」について：総数314件

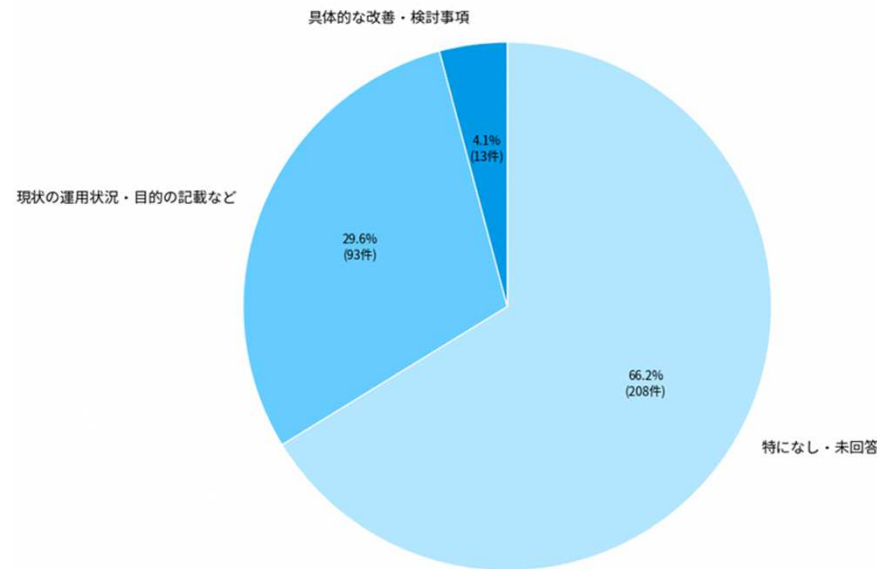
- ・全体の約3分の2が「未回答」、約2割強が「特になし」と回答しており、約9割のケースにおいて「特段の不安や懸念は記載されていない」という結果でした。
- ・一方で、具体的な不安として最も多く挙げられたのは「事故など不測事態への不安(運転技術に関する不安や、万が一の事故時の対応など)」で、全体の約8%(26件)を占めています。
- ・次いで冬期などを想定した「天候や路面凍結の心配」も挙げられていました。先ほどの「自動車保険加入者」の分析で、「運転手個人の保険」に依存しているケースが一定数あったことと合わせて考えると、事故等のリスクに対する団体側の懸念が伺えます。



12.「今後改善を検討したい事項」について：総数314件

- ・回答の約3分の2(208件)が「特になし」または「未回答」であり、現在の手配・移動方法について特段の課題や改善の必要性を感じていない(または記載していない)団体が多いことが分かりました。
- ・なお、約3割(93件)は「観光バス会社へ委託している」「毎日の送迎で使用」「野草園」といった、現在の運用状況や目的地などの事実記載です。具体的な改善・検討事項(13件)の主な内容は全体のわずか4%ほどですが、今後の見直しに向けて具体的な検討事項を挙げているケースもありました。
- ・主な内容は以下の通りです。
 - ①リスク管理・安全対策:「損害保険の加入」「バス利用について慎重に調査し、大人の添乗人数を確保する」
 - ②代替手段への移行・見直し:「徒歩移動への切り替え」「園の負担が大きい為、ふれあいバスを活用できる範囲内での遠足で考えたい」
 - ③その他:「参加費の値上げ」「タクシー業者の選び方」現状の移動手段(特に自家用車や保護者の運転など)に負担やリスクを感じており、公共交通の活用や徒歩への切り替え、保険への加入強化などを模索している団体の姿が浮き彫りになっています。

団体自らが手配した移動の「今後改善を検討したい事項」(カテゴリ別)の割合と件数



【分析】

シートの「団体自らが手配した移動」の団体の内、次に定義づけた「移動回数が少ないグループ」(以下、「低頻度グループ」という。)
「高頻度グループ」(以下、「高頻度グループ」という。)に分けて、下表の項目ごとに比較などの分析を行いました。

■低頻度グループ(年間1～11回)

年に数回程度の特別なイベントや大会、行事の時のみに車両や運転手の手配を行う団体を指します。

■高頻度グループ(年間12回以上)

月に1回程度の定期的な遠征や活動を行っている団体や、日常的に車両手配を必要として活動している団体を含みます。

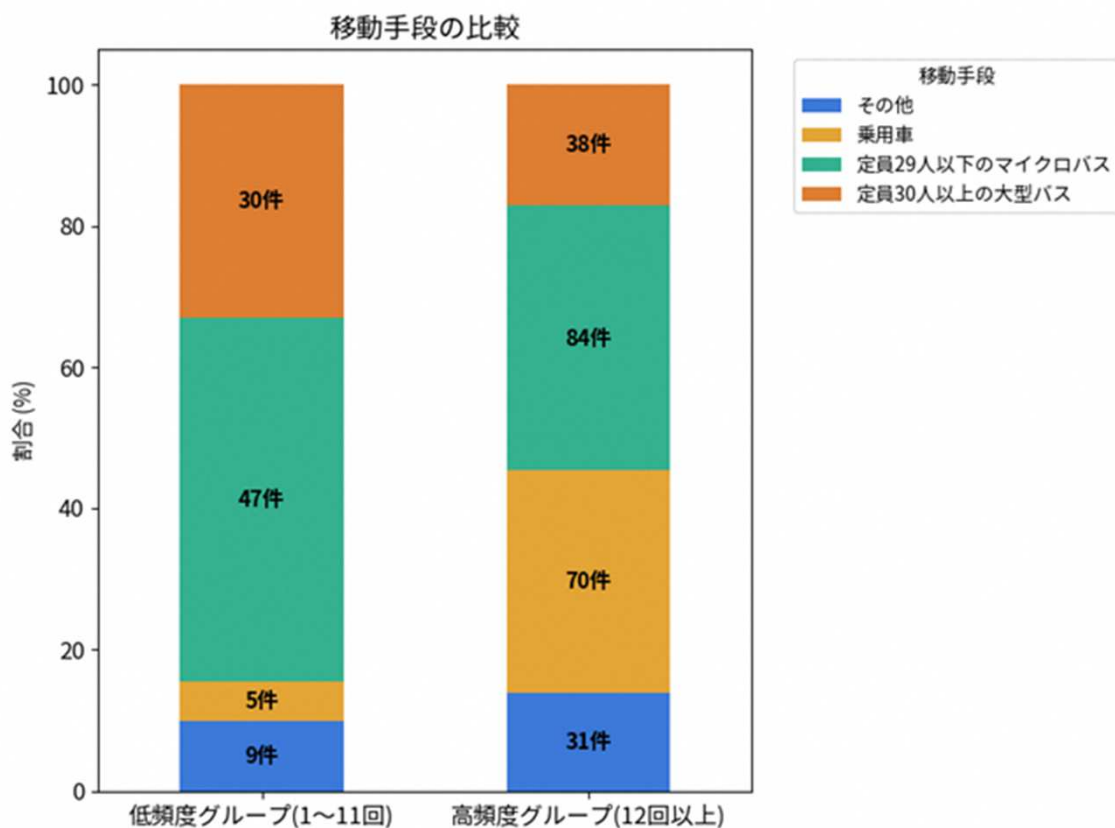
A	C	D	E	G	H	I	J	K	L	M	N
団体名	移動手段	車両の調達手段	運転手の調達方法	目的地	参加人数	有償・無償	有償の場合、支払総額	自動車保険加入	有の場合、加入者	移動にあたり不安だったこと	今後改善を検討したい事項

「低頻度グループ」と「高頻度グループ」との比較(1)

基礎データ

クロス分析

【移動手段の比較】



1. 低頻度グループは「大型バス」による一斉移動が基本データの特徴:

- ・低頻度グループでは、「定員30人以上の大型バス」の手配が30件(約33%)を占め、3件に1件は大型バスを利用しています。
- ・一方、高頻度グループでは大型バスの利用は38件ありますが、割合で見ると約17%と相対的に低くなっています。

2.

・高頻度グループで際立つ「乗用車」への高い依存データの特徴:

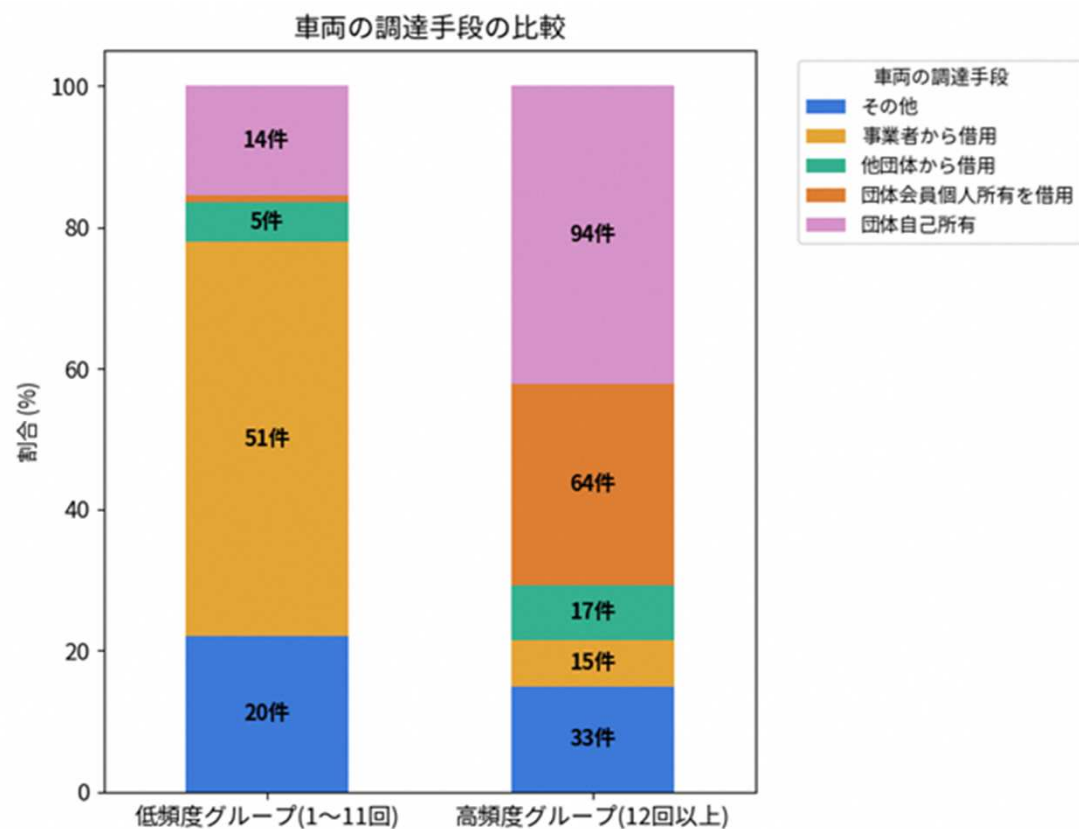
- ・高頻度グループ(全223件)では、「乗用車」の利用が70件(約31%)に上り、手配全体の約3分の1を占めていました。
- ・対して低頻度グループ(全91件)では、乗用車の利用は5件(約5%)にとどまりました。

「低頻度グループ」と「高頻度グループ」との比較(2)

基礎データ

クロス分析

【車両の調達手段の比較】



1. 低頻度グループ:「事業者への完全依存(外部委託)」データの特徴:

・全91件のうち、「事業者から借用(レンタカーや貸切バス)」が51件(約56%)を占めています。

2. 高頻度グループ:「資産と協力に依存する(内製化)」データの特徴:

・全223件のうち、「団体自己所有(42%)」と「団体会員個人所有の借用(29%)」で約71%を占めます。

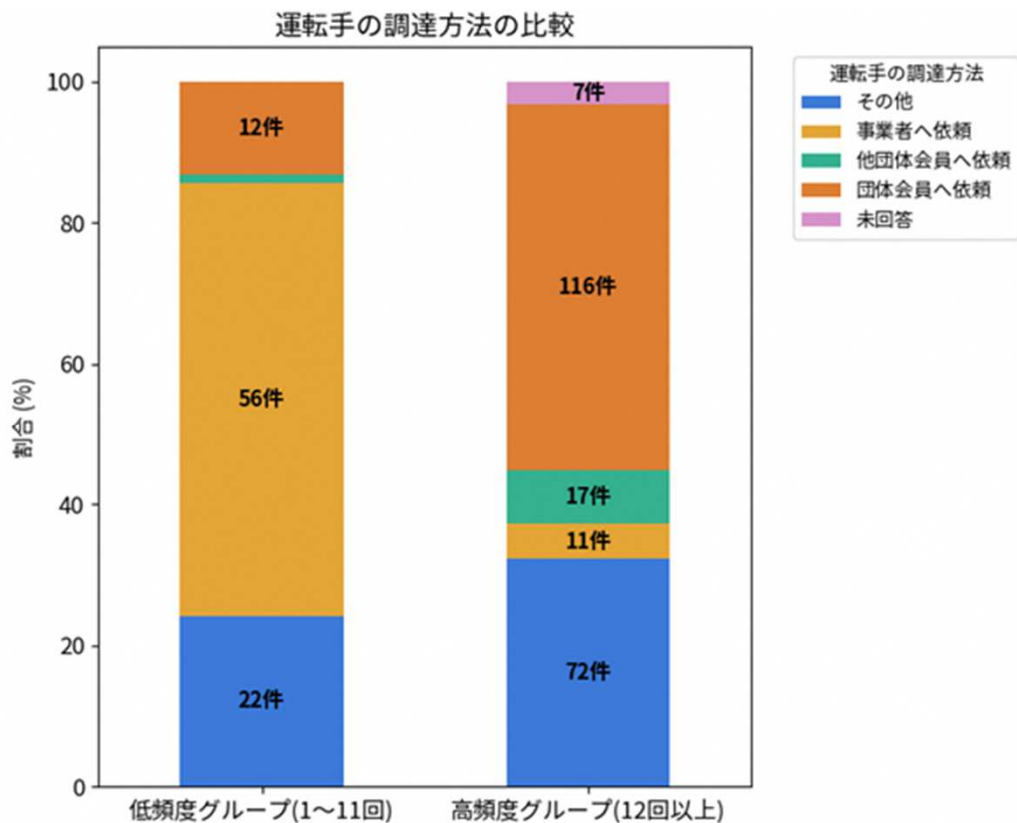
・一方で、事業者に頼るケースは7%にとどまっています。

「低頻度グループ」と「高頻度グループ」との比較(3)

基礎データ

クロス分析

【運転手の調達方法の比較】



1. 低頻度グループのデータの特徴:

・全91件のうち、「事業者へ依頼」が56件(約62%)と過半数を占めています。

2. 高頻度グループのデータの特徴:

・全223件のうち、「団体会員へ依頼」が116件(約52%)と多く、次いで「その他(代表者や職員本人など)」を含めると、約8割以上が団体の内部関係者による運転で賄われています。事業者への依頼は約5%になっています。

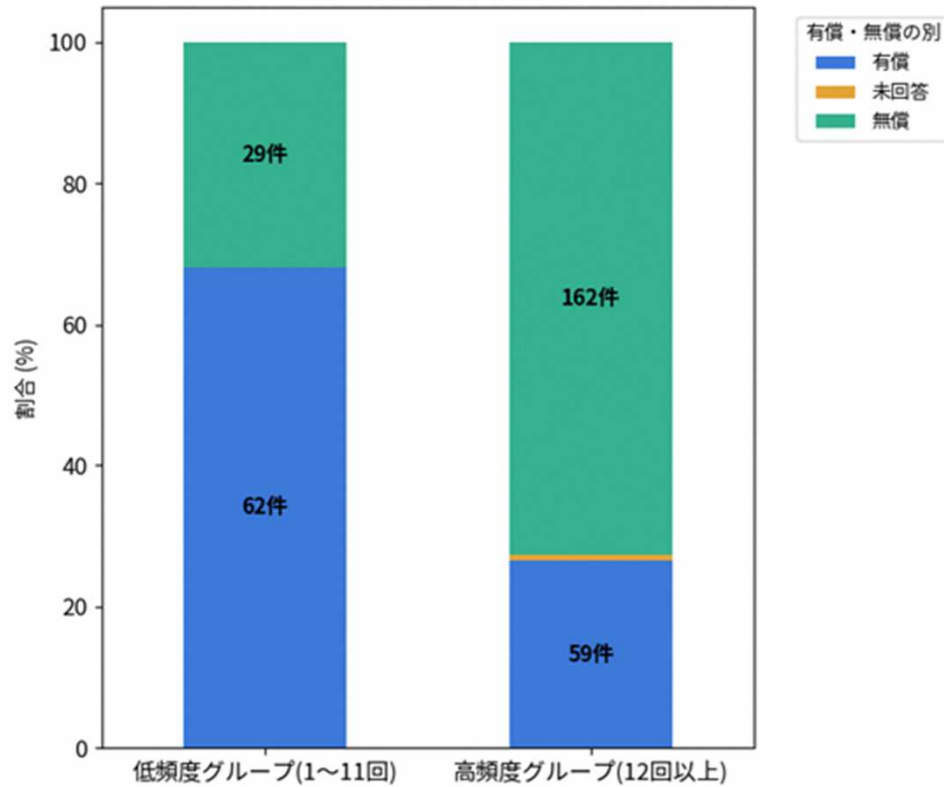
「低頻度グループ」と「高頻度グループ」との比較(4)

基礎データ

クロス分析

【有償・無償の別の比較】

有償・無償の別の比較



1. 低頻度グループのデータの特徴:

- ・全91件のうち、「事業者へ依頼」が56件(約62%)と過半数を占めています。

2. 高頻度グループ:「人間的善意と労働への依存(共助の限界)」データの特徴:

- ・全223件のうち、「団体会員へ依頼」が116件(約52%)と多く、次いで「その他(代表者や職員本人など)」を含めると、約8割以上が団体の内部関係者による運営で賄われています。
- ・事業者への依頼は約5%に過ぎません。

【分析】

自動車保険の加入状況と支払い総額の関係など、回答内容について



1. 自動車保険加入者別の支払総額傾向(有償の場合)保険の加入者名義と支払総額の傾向を分析したところ、以下の関係性が見えてきました。
 - (1)「事業者が加入」ケース(支払額が比較的高い傾向):レンタカーや貸切バス業者を利用するケースであり、支払総額の中央値・平均値ともに高い傾向にあります。これらは「大型バス」や「マイクロバス」の手配を伴うことが多く、一括でサービスを契約するため、移動の質と安全性が担保される反面、コストも相応にかかります。
 - (2)「団体が加入」ケース(中規模の支出):団体所有の車両や、組織として契約している保険を適用するケースです。支払総額は事業者への委託よりは抑えられますが、車両の維持管理費用や保険料の一部が支出に含まれていると考えられます。
 - (3)「運転手個人が加入」ケース(支払額が低い傾向):会員の自家用車や保護者の運転に依存するケースです。支払総額の中央値は低く、主にガソリン代や高速料金の実費精算にとどまっています。万が一の事故の際、加入している保険が「個人契約」であるため、個人の等級が下がるなどのリスクを個人が負う構造となっており、金銭的負担の低さと引き換えにリスクが個人へ偏在してしまいます。
2. 自動車保険の加入状況とリスク管理の関連「保険加入状況」については、非常に高い加入率(約9割)が確認されていますが、その内訳には移動頻度グループ間での顕著な違いがあります。
 - (1)低頻度グループ:「事業者が加入」した保険に依存する割合が約56%と高く、安全管理やリスク対応をプロである事業者へ外注しています。
 - (2)高頻度グループ:自動車保険の加入率は約93%と非常に高いものの、「運転手個人が加入」している保険への依存が約3%(68件)存在します。
3. 総括:加入状況と支払いの関係から見える「リスクの所在」回答内容全体から、以下の傾向が見られます。
 - (1)支払総額が低い(主に実費のみ)移動:保険が個人契約に依存しており、事故時の団体としての組織的対応力が低い傾向が推測されます。
 - (2)事業者への支払額が高い移動:事業者側の包括的な保険が適用されており、団体として安全・補償の両面で守られた状態が推測されます。

【分析】

「移動にあたり不案だったこと」や「移動する場合に改善してほしいこと」などについて



1. 「移動にあたり不安だったこと」の傾向分析：多くの団体が「特になし」「未回答」としている一方、具体的な懸念を示した回答(計34件)がありました。
見られました。

・多かった不安：

- ①事故など不測の事態への対応(26件)：内訳としては「事故発生時の対応方法」「運転者の技術レベルに対する懸念」「万が一の際の補償保険の適用」が含まれます。これらは特に、「運転手個人が加入している保険に依存するケース」や「会員(ボランティア)の運転」が主である高頻度グループにおいて、潜在的に大きな心理的負担となっている可能性があります。
- ②天候・路面凍結への懸念(5件)：冬期環境において、路面状況が悪い中での運転に対する不安が挙げられました。

2. 今後改善を検討したい事項：多くの団体が「特になし」「未回答」としている一方、具体的な「要望・検討事項」を挙げた回答(計13件)がありました。

・多かった要望

- ①安全管理の強化(損害保険の加入や添乗員の配置)(5件) 保険の拡充や、子どもを見守る大人の人員確保(添乗員)を強化したいという要望が中心。
- ②移動手段の代替化・合理化(4件) 現在の「自家用車・個人運転」という方法から、より安心できる手段へ切り替えたいという意見がありました。
- ③業者選びのノウハウ(2件) 「タクシー業者の選び方」など、手配を外部化する場合の具体的な選択基準や業者の探し方についての情報不足も課題としてありました。

以上