

成果報告書の要約

助成番号	第 156-2 号
助成研究名	公共交通を支える担い手確保に関する研究
助成期間	2021 年 4 月 ~ 2022 年 3 月
所属	富山大学理工学研究部都市デザイン学系
氏名	猪井博登

キーワード	路線バス, 意向調査, 雇用条件, 介護・保育サービス
研究目的	公共交通の維持において, 担い手の確保は重要な課題である。しかし, 既往の研究は実績を中心とした分析であり, より高い雇用条件や介護離職を考慮した介護保育の提供といった新たな項目を含んだ雇用条件に対する反応は明らかとなっていない。本研究では, 大型免許保有者および大型二種免許保有者にウェブアンケート調査を行い, 雇用条件に対する意向の把握を行う。
研究手順	既往の文献を整理し, 調査で提示する雇用条件の組み合わせ(プロフィール)について検討した。その結果, 「給与」, 「拘束時間」, 「有給休暇」, 「介護・保育サービス」を因子として設定した。さらに, 水準を検討し 9 種類のプロフィールを作成し, これらのプロフィールに対して, 「好まない」「どちらかといえば好まない」「どちらかといえば好む」「好む」「とても好む」の 5 つの選択肢により, 好ましさを質問した。この調査を近畿 2 府 4 県, 中部 10 県, 関東 1 都 6 県の大型免許保有者および大型二種免許保有者にウェブアンケート調査を行い 1,415 票の有効回答を得た。
研究成果	<p>就業環境について集計を行ったところ, 「バス事業」は「主婦・主夫及び無職」「他の運輸業」よりも給与が高く, 「他産業」よりも給与が低いことが分かった。同様に拘束時間についても, 「バス事業」は「他産業」よりも拘束時間が長いことが分かった。さらに, 有給休暇についても「バス事業」は「主婦・主夫及び無職」「他の運輸業」「他産業」よりも年間付与有給休暇日数及び年間消化有給休暇日数が長く, 有給休暇制度が充実していることが分かった。しかし, 拘束時間が長いことなどから, 有給の消化は十分に行えていないことが推測される。</p> <p>「好まない」「どちらかといえば好まない」「どちらかといえば好む」「好む」「とても好む」にそれぞれ「1」「2」「3」「4」「5」を割り当て, 回答が得られた 1,415 票に対してコンジョイント分析を実施した。表にコンジョイント分析の結果を示した。すべての水準が有意水準 5% で有意となっており, モデル全体も分散検定を行ったところ, 有意水準 0.1% で有意であった。以上から信頼できる分析結果が得られた。</p> <p>一般的な雇用条件として[給与:450 万円, 拘束時間:12 時間, 有給休暇:15 日, 介護・保育サービス:なし]を仮定する。この雇用条件下の効用値は-0.232 であり, 低い就業意向をとった。この雇用条件に即して, 担い手を確保する際, 最低限「年間給与額を 175 万 1825 円上げる」「拘束時間を毎日 4.86 時間減らす」「付与有給休暇日数を年間 18.49 日増やし, かつ介護・保育サービスを提供する」などの雇用</p>

研究成果
(続き)

条件の向上を行う必要があることが分かった。営業環境が厳しく、個人の賃金を向上させることが困難な事業所がある中、介護・保育サービスを提供することは事業所の負担コストを削減し、担い手の確保に寄与することを検証できた。バス運転手の担い手の確保が期待できる支援内容を明らかにした。

これより、給与か拘束時間のどちらかを向上させる必要があり、給与は最低限 450 万円とする必要があること、拘束時間を 8 時間と設定した時、介護・保育サービスが必要であること、給与を 600 万円まで向上させただけでは担い手の確保が期待できないが、介護・保育サービスを加えることで担い手の確保が期待できること、介護・保育サービスを提供することは有給休暇を緩和できることの 4 点が明らかになった。

表 コンジョイント分析の分析結果

因子	水準	効用値	レンジ	t値
給与	300万/年	-0.454	0.956	-33.744 ***
	450万/年	-0.047		-3.493 ***
	600万/年	0.501		
拘束時間	8時間	0.427	0.754	31.708 ***
	12時間	-0.100		-7.447 ***
	16時間	-0.327		
有給休暇	10日/年	-0.109	0.303	-8.077 ***
	15日/年	-0.085		-6.345 ***
	20日/年	0.194		
介護・保育サービス	あり	0.062	0.124	6.118 ***
	なし	-0.062		