

タイトル	規制緩和下のタクシー労働
著者	川村, 雅則
引用	開発論集, 82: 169-210
発行日	2008-09-30

規制緩和下のタクシー労働

川村 雅 則*

I. タクシー事業における規制緩和路線の混乱

平成14年2月、タクシー事業の需給調整規制の廃止等を内容とする「改正」道路運送法が施行された。規制緩和（規制改革）路線の本格的な実施である。業界からは批判が相次いでいたが、政府は次のとおり規制緩和政策を高く評価して、その路線を堅持してきた。

すなわち、例えば、内閣府が発表した、あらゆる産業における「規制改革の経済効果」¹の中では、タクシー業界では、規制改革で125億円の利用者メリットが発生したという試算（全産業の分を合計すると18兆3452億円、国民1人当たり14万4千円のメリット）が示されている。

あるいは、それよりも前にだされた、旧 総合規制改革会議（現 規制改革会議）の発表資料²でも、規制改革前は「タクシーの運賃料金は、各社ほとんど同じ料金に設定されており、また、サービスの内容にもほとんど格差」がなかったのに対して、規制改革後は、「2002年2月から弾力的な運賃の設定が可能になり」「これより定額運賃や遠距離割引といった新しいサービスも生まれて」おり、規制改革の効果として、「運賃が一部引き下がったほか、サービスの内容が多様化したことで、利用者

の満足度が高まってきて」いると主張している。

しかしながら、政府のこうした評価とは裏腹に、規制緩和にともなう弊害が全国であらわになっている。すなわち、歩合制賃金という、経営のリスクを労働者側に転嫁可能な条件にも支えられ、需要をはるかに超えて車両台数が急増し、限られたパイの奪い合いが生じ、その結果、車両1台当たりの売上げの減少、運転者の賃金水準や労働条件の低下が起きた。それは運転者に無理な営業・乗務を強いることとなり、十分な訓練を受けないまま公道で仕事をはじめるといった運転者の増加という条件などもあいまって、事故の増加にもつながっている。さらには、供給過剰であふれたタクシーが車道にひろがるなど交通環境を悪化させ、無駄な走行で環境問題をも引き起こしている。おりしも、「格差社会」「貧困」という問題がわが国では浮上していたが、とりわけタクシー労働者の低賃金・生活破壊は深刻であることがマスコミ等によって繰り返し報じられた。

かかる深刻な事態が誰の目にも明らかになり、政府もそれを放置できなくなり、運転者の労働条件・生活改善を主たる目的として、昨年からは、全国で運賃改定が相次いで認められた。しかしながら、そもそもの供給過剰な

*（かわむら まさのり）開発研究所研究員，北海学園大学経済学部准教授

車両台数に手をつけないうまま行われたこの措置は、地域によっては逆に車両台数の増加³を招いたり、あるいは、物価の高騰もあいまって、利用抑制（乗り控え）という事態を招くなど、問題の解決にはつながっていない。規制緩和によるタクシー事業の活性化がうたわれていながら、運賃改定までひきおこされた今回の騒動で、使用者・労働者・利用者のいったい誰が得をしたのだろうか。

さて、現在、上記の深刻な事態や関係者による取り組み等を背景にして、国土交通省・交通政策審議会（交政審）にこの問題に関するワーキンググループ（以下、WG）が設置され⁴、タクシー産業の改善に向けた議論が開始されている。

また、それに呼応するように、事業者団体である全国ハイヤー・タクシー連合会（略称、全タク連）は、学識者等で構成された第三者による研究会（第三者研究会）を設置し、「安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究」を進めている⁵。

さらに政界においても、自民党や民主党が法案の検討や緊急提言を行うなど、タクシー事業と規制緩和をめぐる議論が活発化している状況にある。

さて、上記のWGでは、現時点（2008年7月）で8回の議論が行われ、論点の整理が行われるに至った（資料4に掲載）。もっとも、タクシー業界における問題状況についての現状認識は大枠では一致してはいるものの、規制緩和政策に対する評価には相違がみられる。また、この間、規制緩和政策を進めてきた側（規制改革会議）からは、こうした動きを牽制して、逆に規制緩和路線を一層進める

べきとの見解もだされている⁶。すなわち、「規制緩和が行われた結果、新たな雇用を創出するとともに、待ち時間の短縮や多様な運賃・サービスの導入等、消費者利益の向上に貢献してきたというプラスの側面を忘れてはならない」「タクシー事業に関する一層の規制緩和を検討・推進すべきである」等々。

本稿では、交通市場が縮小する中で導入された規制緩和政策が、タクシー産業の持続可能性を破壊し、労働力（運転者）の再生産をも困難にしているという現状をあらためて明らかにし、安全・安心なタクシー産業の再構築に向けた議論に貢献したい。

II. 調査の概要

本稿は、タクシー事業と規制緩和をめぐる上のような動向を視野にいれつつ北海道で行ったタクシー運転者の労働と生活に関する調査結果をまとめたものである。調査は、ほぼ毎年、定点観測的に行っているものである。2003年に行った調査の結果をまとめた川村（2004）も参照されたい。

調査は、全国自動車交通労働組合連合会、全国交通運輸労働組合総連合、全国自動車交通労働組合総連合会（以下、全自交、交通労連、自交総連と略称）それぞれの北海道地方組織の協力を得て、2008年5月に行った。調査は、男性運転者を対象とした。組合に加入しているかどうかの制限は設けていない（未加入者も対象とした）。

調査は調査票を用いて行い、その内容は、運転者の乗務に関する状況、賃金・世帯の生活状況、健康（疲労、持病）や安全（ヒヤリハットの頻度や交通事故等の経験）に関する

ものである。調査票は資料3として掲載しているので参照されたい。調査票の配布と回収の方法は、配布は単産から単組役員、単組役員から運転者というルートで行い、回収は逆ルートで行った。5月の末日を回収の締め切りとした。

調査票の配布枚数は合計で4,390部（全自交3,380部、交通労連410部、自交総連600部）で、回収されたのは合計で2,166部（全自交1,707、交通労連305部、自交総連154部）である。いずれも有効回答として扱った。

本文の最後に資料1～4を掲載した（資料3, 4については上述のとおり）。資料1は自由回答の一覧で、資料2は調査結果の一覧表である。具体的には、(1)回答者全体（単純集計）、(2)就労地域別（札幌交通圏⁷と「その他」の地域別）、(3)就労形態別、(4)年齢別、(5)世帯構造別（以上、クロス集計）、の結果をそれぞれまとめた。但し(3)と(5)については、札幌交通圏の回答者に限定してとりまとめを行った。

III. 調査の結果

1. 高齢化するタクシー労働者

タクシー運転者の高齢化が著しい。若い労働力が参入してこないか、参入してきても生活困難で、すぐに退出してしまうという。

本調査でも、回答者は(表3-1)、「50歳代」が中心で(50.5%)、「60歳以上」も全体の4分の1(26.9%)を占める。業界では、「日勤」を中心に、年金を受給しながら働く運転者が増加の傾向にあるという（今回の調査でも、「60歳以上」の4分の3が年金を受給しながら働いている。もっとも、「60歳以上」の「日勤」は33.1%で、全体の「日勤」割合に比べると多いとはいえ、残りは深夜時間帯にも働いていることには留意が必要である)⁸。調査対象や方法が同一ではないので直接の比較はできないが、こうした高齢運転者の増加は、2003年の調査結果と比べても顕著である⁹。

2. 無理をした働き方による対応¹⁰

売上が落ちて、限られたパイの奪い合いで、仕事で無理をせざるを得ない状況がみられる（図3-1）。労働行政による指導がこの間強化されてきたものの、(ア)所定の拘束時間を大きく超えて働くものはなお2割(20.8%)みられ、かつ、(イ)所定の休憩よりも短いのは5割弱(47.6%)に達する。他にも、(オ)売上をあげようとしての焦り(39.1%)、(カ)違反場所での客待ち(24.1%)や危険運転(16.6%)も少なくない。また、安全とも関わるが、(エ)仕事での体調不良(28.6%)もみられる。

働き方についてももう少し詳しくみていこう

表3-1 2008年調査の回答者の属性など

単産別	年齢別	雇用形態別	就労形態別	就労地域別
全自交 78.8%	39歳以下 6.4%	正社員 76.3%	隔日勤務 34.3%	札幌交通圏 71.4%
交通労連 14.1%	40歳代 16.2%	契約社員 6.7%	日勤専門 20.8%	その他 28.6%
自交総連 7.1%	50歳代 50.5%	嘱託社員 14.2%	夜勤専門 23.9%	
	60歳以上 26.9%	その他 2.8%	昼夜交替 20.4%	
			その他 0.7%	

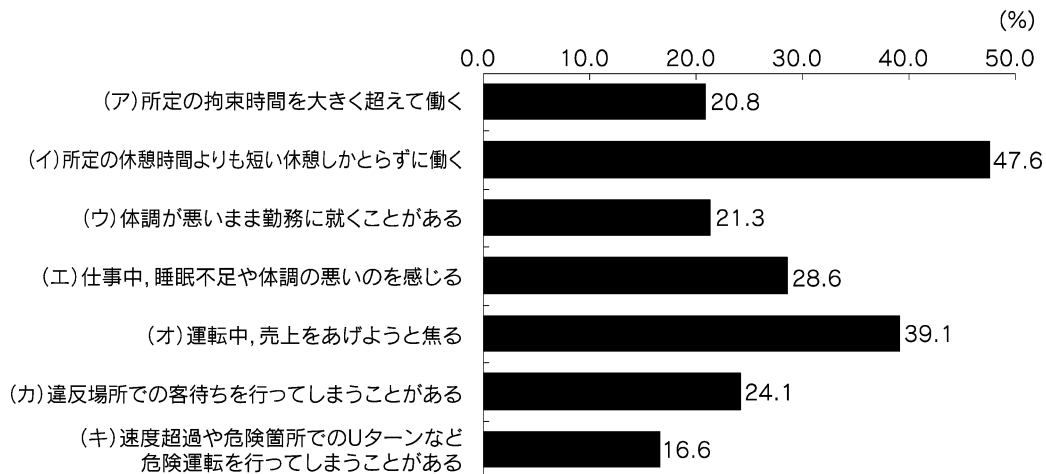


図 3-1 最近の働き方でよくある問題状況

表 3-2 就労地域、勤務形態別に見た、拘束時間・走行距離・公休出勤頻度・有給休暇の使用状況

単位：%

	就労地域別			就労形態別（札幌交通圏）			
	全体	札幌交通圏	その他	隔日勤務	日勤専門	夜勤専門	昼夜交替勤務
(a) 1 週間の総拘束時間 60 時間以上	38.7	44.3	24.8	34.9	28.7	63.5	47.8
(b) 1 ヶ月の総走行キロ 数 3,500 km 以上	23.5	26.7	15.4	29.1	25.1	31.0	20.8
(c) 公休出勤を行った	59.7	57.0	66.5	58.3	48.7	69.0	49.4
(d) 有休をほとんど使っ ていない	34.5	34.6	34.3	43.0	40.0	26.0	29.9

(表 3-2)。例えば、(a) 1 週間の総拘束時間¹¹を尋ねたところ、60 時間を超えるというものは全体の 38.7% を占め、とくに「札幌交通圏」に限ると 44.3% となり、その中でも、「夜勤」専門の運転者では、およそ 3 人に 2 人 (63.5%) が 60 時間以上働いていると回答している。また、(c) 公休出勤では全体の 6 割 (59.7%) が月に 1 回以上の公休出勤を行ったことがあると回答しており (2 回以上行ったものでも 3 割弱 (28.9%))、逆に、(d) 有給休暇の取得状況については、「ほぼ全てを使いきった」のは 15.7% にとどまり、「ほとんど

使っていない」のは 34.5% に達しているなど、無理をした働き方が示唆される。

3. 低下する賃金、目立つ最賃違反

タクシー運転者の低賃金は深刻である。本調査では 2007 年度と 2006 年度の年収 (税込み) を尋ねた (図 3-2)。06 年度には 65.0% だった年収 300 万円未満の割合は、07 年度には 70.1% にまで増加している¹²。とりわけ「その他」地域ではその割合は 84.8% にも及ぶ。なお、「その他」地域では、200 万円未満も 31.0% から 35.6% へ増加している。

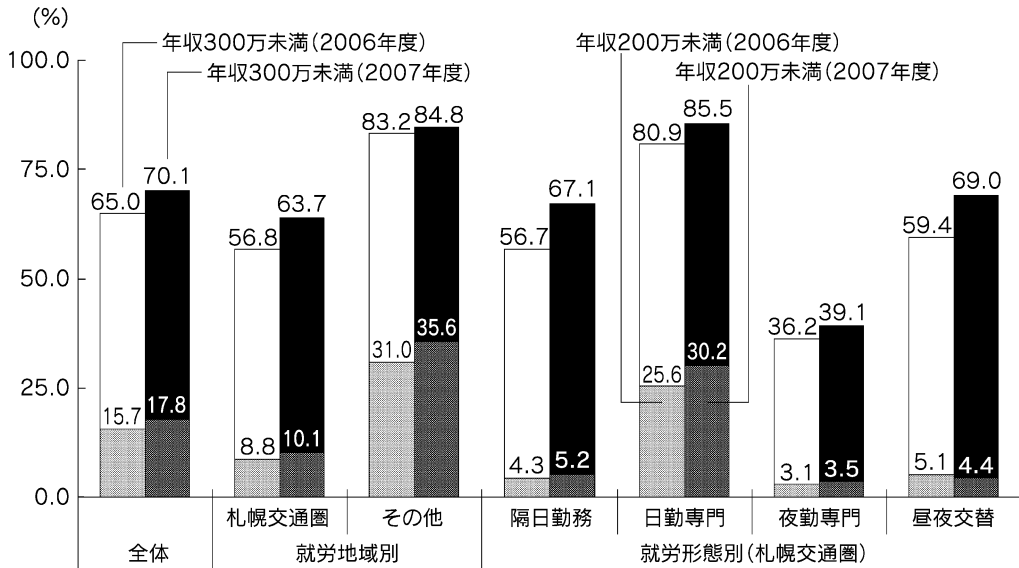


図3-2 2007年度と2006年度の年収

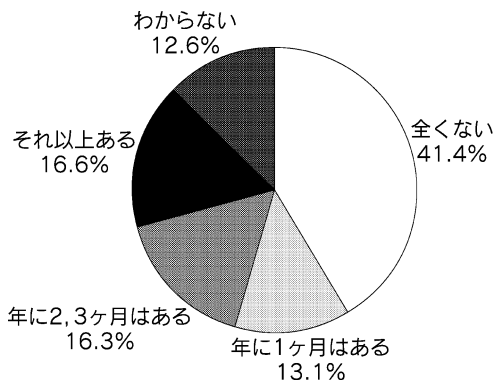


図3-3 最低賃金割れの有無・頻度

ところで、本来であれば働くひとびとの生活を保障するはずの最低賃金制度が、わが国では機能していない(最賃水準が低すぎる)。そのことについては、多くの論者が指摘しているとおりである。だが加えて、その水準さえ守られていないという問題もひろくみられる。すなわち、本調査では、説明文を付して¹³、最賃水準を下回ることがあるかどうかを尋ねたところ、あるというものは合計で46.0%に

及んだ(図3-3)。

もちろん、この結果については精査が必要ではあるとはいえ、第一に、北海道労働局の調べでも、監督対象となった事業場の4分の1で最賃違反が明らかになっている¹⁴こと、第二に、北海道ハイヤー協会によるシミュレーション¹⁵においても、最賃割れの状況が示されるなど、現在のタクシー業界では最賃違反状況がめずらしくないといえよう。運転者の労働条件の改善は、事業規制によるのではなく「より広い社会政策を通じて実現されるべきもの」という一見するともっともな規制改革会議の主張はこうした現実を無視したものといえよう。

さて、冒頭でも述べたとおり、こうした状況を改善するために全国で運賃改訂が行われたわけであるが、その結果はどうだったろうか。「札幌交通圏」で働く運転者に限定して利用動向と売上動向を尋ねたところ、諸物価の高騰等もあいまって、「減った」という回答が

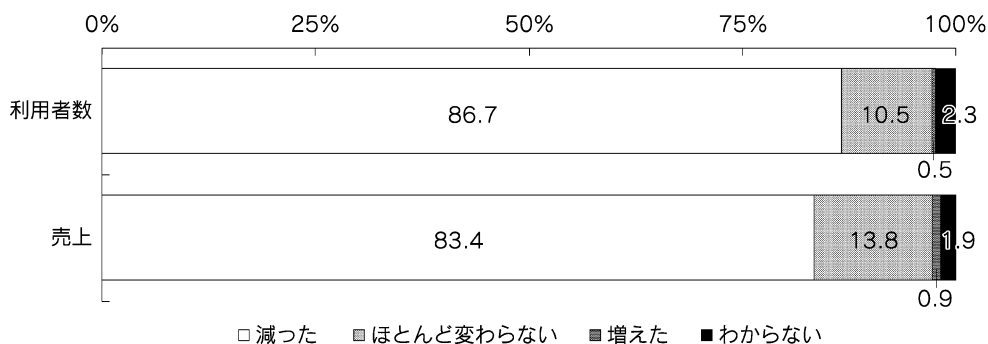


図3-4 運賃改訂後の利用者及び売上の動向（札幌交通圏）

どちらも8割を超えている(86.7%, 83.4%)。こうした動向は、北海道ハイヤー協会のデータ¹⁶でも確認でき、輸送実績は、どの月でも対前年比で減少している。

4. 余裕のない家計、生活の困難(受診抑制, 教育費負担など)

家計は本人と世帯員の収入・支出で構成されている。そこで、世帯構造¹⁷別に家計の状況をまとめてみた。総じて、余裕のない家計状況が確認できる。

すなわち全体では、まず(a)持ち家(分譲

マンション含む)比率は5割にとどまる。次に、(c)世帯に本人以外の就労者がいるのは6割(58.2%)で、(d)本人を含む年金受給者が世帯にいるのは3分の1強(36.8%)存在するものの、(g)世帯の総収入が300万円に満たないものの割合は、本人年収300万円未満の割合(70.1%)に比べると低下するとはいえ、33.5%に及ぶ。この割合は、どの年齢層でも4分の1から3分の1を占める(「その他」地域では43.9%)。さらに、(f)世帯の収支が「赤字」であるのは、合計で6割弱(「毎月赤字」28.5%、「赤字の月のほうが多い」

表3-3 世帯構造別にみた住まいの状況、世帯の就労・年金受給状況、家計状況など 単位：%

	全体	世帯構造別(札幌交通圏)				
		一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と子どもと親	妻と親
(a) 住まいの種類：「持ち家・分譲マンション」	50.5	16.6	48.1	60.7	68.4	76.4
(b) 費用負担：「かかる」	75.2	89.5	79.1	76.2	61.5	64.8
(c) 世帯に就労者：「いる(本人除く)」	58.2	—	63.5	79.1	69.6	69.1
(d) 世帯に年金受給者：「いる(本人含む)」	36.8	16.1	34.8	21.7	88.6	92.7
(e) 1ヶ月の生計費：「20万円以上」	21.3	3.2	21.7	35.1	41.8	32.7
(f) 世帯の収支状況：「赤字(赤字計)」	58.4	52.2	58.0	67.9	69.2	50.9
(g) 世帯の総収入：「300万円未満」	33.5	62.4	29.3	17.4	16.7	16.4
(h) 世帯の貯蓄現在高：「なし」	39.2	57.0	34.9	39.1	31.2	18.2
(備考) 本人の年齢：「50歳以上」	77.4	70.9	90.0	80.1	72.2	92.7

注：(f)収支状況の「赤字」は、「毎月赤字」と「赤字の月のほうが多い」の合計。

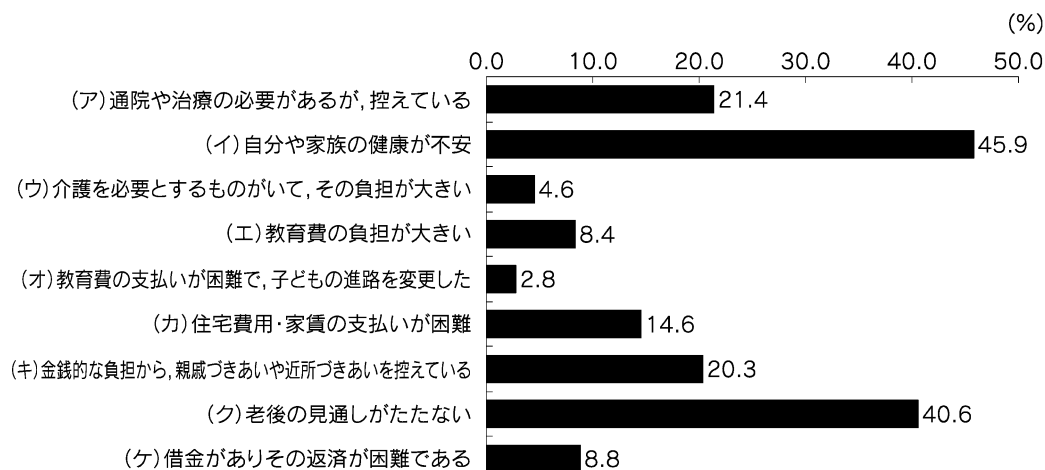


図 3-5 生活面での困りごと

29.9%) に及ぶ。(h) 貯蓄がないものも 4 割 (39.2%) である。

これを世帯構造別にみると、「妻と二人暮らし」「妻と子ども」について数の多い「一人暮らし」世帯では、(e) 生計費規模が小さいものの、(a) 持ち家率や (g) 世帯の総収入が低く (300 万円未満が 62.4%)、なおかつ、(h) 貯蓄なしも多い (57.0%) など、老後の生活基盤が脆弱であることが特徴的である。

次に、社会的排除をめぐる議論を参考に、生活面での困りごとを尋ねた (図 3-5)。結果は、(イ) 本人や家族の健康不安が大きい一方で、(ア) 通院や治療の必要があるが、控えているという回答が 2 割 (21.4%) に及んだ。また (キ) 金銭的な負担から、親戚づきあいや近所づきあいを控えているのも 2 割に及ぶ (20.3%。40 歳代では 4 分の 1 強)。

ところで、(エ) 子どもの教育費の負担が大きいという回答は全体では 8.4% だが、この結果は、世帯に子どもがいるかどうか、すなわち世帯構造によって異なるだろう。表は省略するが、「妻と子ども」世帯では 18.7%、「妻

と子どもと親」世帯では 26.6% と大きい。あわせて、全体では 2.8% である (オ) 子どもの進路を変更したという回答も、両世帯では、それぞれ 4.7%、8.9% にまで増加する。

所得水準の低いことが、子弟の教育費負担の面で不利であり、世代間における貧困の再生産を招きかねないことを示唆する結果といえよう。

5. 健康、安全問題 —— 疲労蓄積、ヒヤリ・ハットの出現

上 (図 3-5) でみた受診抑制の結果とも重なるが、定期健康診断で「要精密検査」あるいは「要治療」と判定されたものの割合と、その指示に従い検査や治療 (現在治療中を含む) をその後を受けたものの割合をまとめた (図 3-6)。前者は、どの年齢でも 2 割前後から 3 割存在する。しかしながらその後の再検査や治療状況は、若い年齢層ほど成績が悪く、最も成績のよい「60 歳以上」でも 6 割にとどまる。

ところで、タクシー運転者の健康水準は他

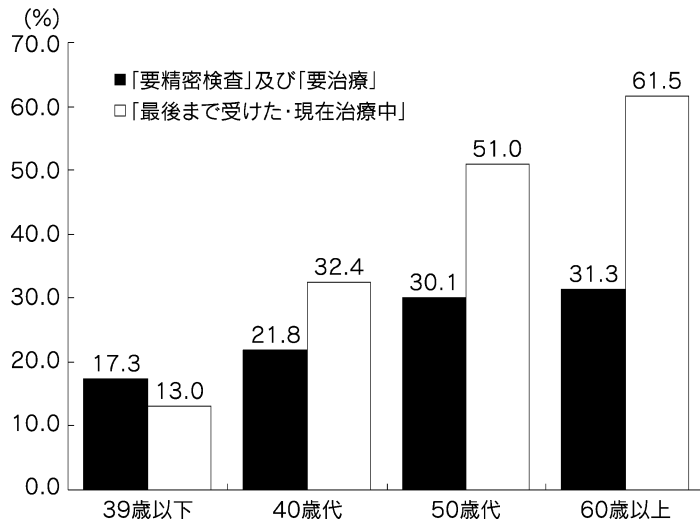


図3-6 定期健康診断の総合判定結果及び再検査・治療状況

注：「最後まで受けた・現在治療中」の分母は、「要精密検査」及び「要治療」群

の産業の労働者と比べてどうなのか。5年に1度行われる厚生労働省の「労働者健康状況調査」データと比較検討してみた(川村(2004)も参照)。但し、疲労に関する設問については、平成14年調査よりも平成9年調査(旧労働省調査)が詳細であるので、データはやや古いですが、後者を用いた。

まず、次頁の表3-4は、普段の仕事による「身体」の疲労と「神経」の疲労の度合い、そして疲労の回復・蓄積状況をまとめたものである。「40歳代」や「50歳代」では強い「神経」の疲労を感じているものがそれぞれ全体の3割を占め、なおかつ、疲労を翌日に持ち越すことが多いもの(表中の疲労高蓄積群)がそれぞれ5分の1から4分の1を占めている。また、どの年齢層でも、全産業労働者(表中の「労働者計」)に比べて、疲労の度合いや疲労蓄積の割合は有意に高い¹⁸。

次の表3-5は、持病(医師から診断されたもの)があるというものの割合をまとめたも

のだが、やはりどの年齢層でも、病気をもつものの割合は高く、統計的にも有意なものが多い。また、最も人数の多い「50歳代」では、(イ)高血圧(29.6%)、(ウ)高脂血症(23.5%)、(キ)腰痛(18.5%)などが2割から3割にかけて多い。

ところで、運転者の疲労・健康状態は、安全にも関わる問題である。ヒヤリ・ハットの出現頻度が高いのは全体では合計で3割(「よくある」23.5%、「ある」6.7%)だが、とりわけ、疲労蓄積の高いものでは、その割合が高く(次々頁の図3-7)、疲労の回復の遅れが事故につながりかねないという事態を示唆している。

また安全と関わることだが、第一に、乗務中に第1当事者となった事故をこの1年間に経験したものは全体の2割(19.4%)、第二に、スピード違反や駐車違反など交通違反をして取り締まりを受けた経験がやはりこの1年間であったものは全体の1割(9.4%)を占めて

表 3-4 年齢別にみた普段の仕事による疲労の度合い及び疲労の回復状況

単位：%

		40 歳代		50 歳代		60 歳以上	
		タクシー	労働者計	タクシー	労働者計	タクシー	労働者計
普段の仕事による「身体」の疲労	とても疲れる	21.3	13.3*	24.1	9.3*	17.7	2.5*
	やや疲れる	68.4	61.3	62.8	53.7	59.7	45.9
	あまり疲れない	6.0	20.8	10.2	31.5	15.8	34.0
	まったく疲れない	1.1	1.1	0.8	1.3	2.1	6.5
	どちらともいえない	3.2	3.5	2.1	4.2	4.7	11.0
普段の仕事による「神経」の疲労	とても疲れる	31.8	19.1*	31.4	14.9*	22.1	4.5*
	やや疲れる	59.5	59.3	57.6	54.0	58.4	53.8
	あまり疲れない	5.5	18.4	8.7	27.2	14.1	25.1
	まったく疲れない	1.2	1.3	0.6	0.6	1.4	4.5
	どちらともいえない	2.0	2.0	1.8	3.2	3.9	12.0
疲労の回復・蓄積状況	1晩睡眠をとればだいたい疲労は回復する	28.1	39.3	32.8	47.1	44.2	57.2
	翌朝に前日の疲労を持ちこすことがときどきある	51.3	45.7	43.2	36.7	36.4	35.7
	翌朝に前日の疲労を持ちこすことがよくある	15.7	10.5	17.6	12.9	14.6	5.0
	翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている	4.9	4.5	6.5	3.3*	4.8	2.2*
	疲労高蓄積群	20.6	15.0*	24.0	16.2*	19.4	7.2*

* p<0.05

注1：本調査回答者（タクシー運転者）と、労働者計との差の正規分布検定を行った。

注2：労働者計のデータは、旧労働省「平成9年 労働者健康状況調査」結果より。

表 3-5 年齢別にみた有病状況

	40 歳代		50 歳代		60 歳以上	
	タクシー	労働者計	タクシー	労働者計	タクシー	労働者計
(ア) 胃腸病	8.6	7.1	10.9	8.0*	11.1	5.8*
(イ) 高血圧	16.3	6.9*	29.6	16.1*	39.3	24.3*
(ウ) 高脂血症	16.3	4.8*	23.5	7.3*	22.4	8.5*
(エ) 肝臓病	5.4	3.6	6.5	4.1*	4.7	1.6*
(オ) 心臓病	2.0	0.6*	4.2	3.2	6.4	3.4*
(カ) 糖尿病	6.6	4.5	15.6	8.5*	17.7	9.4*
(キ) 腰痛	20.6	8.0*	18.5	12.0*	16.8	11.6*

* p<0.05

注1：表 3-4 に同じ。

注2：労働者計のデータは、厚労省「平成14年 労働者健康状況調査」結果より。

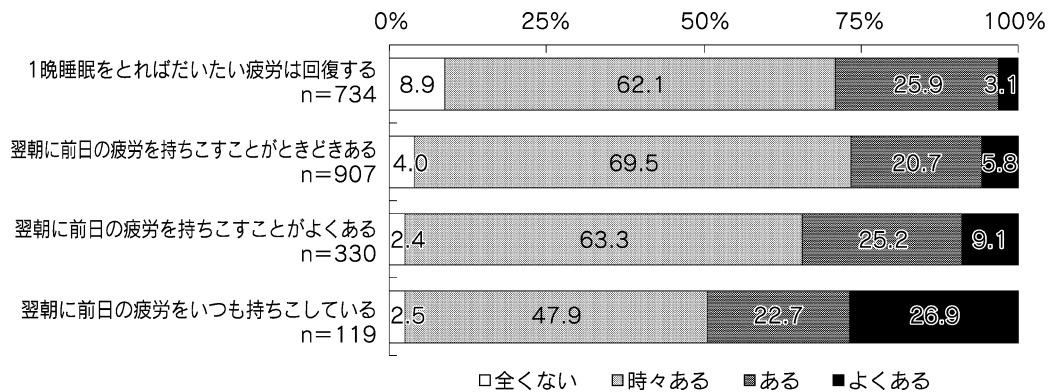


図 3-7 疲労の蓄積状況別にみたヒヤリ・ハットの出現頻度

いたことも述べておく。

IV. まとめに代えて

将来社会、すなわち、高齢者人口が急増(交通困難者の増加)して、エネルギー資源や環境問題の制約を受けることを考えると、公共交通機関の充実・整備は必要不可欠である。わが国の交通政策はなお大型の交通(道路)投資に傾斜している感があるが、生活交通重視にシフトしていくべきではないか。タクシーは、鉄道やバスなどの大量輸送機関を補完する個別的な、ドア・ツー・ドアの面的交通を担う公共交通機関として、重要な社会的役割を担っている。

ところが、冒頭でも確認したとおり、タクシー事業における規制緩和は、タクシー需要(交通市場)の縮小とあいまって、わが国の安全・安心なタクシーを破壊しつつある。本稿では、最後に、規制緩和路線の抜本的な見直しが必要であるという立場で、求められる対策について以下に幾つかをまとめておく¹⁹。

第一に、この間の事態をみても、タクシー事業の特殊性を考えると、需給調整規制(「適正」な台数へのコントロール)が不可欠である。

もちろんそれが、かつてのような方法をとるのか、事業参入のハードルを高めたり悪質な事業者や運転者を排除するシステムを設けることで実現させるのか、あるいは、よりレベルの高い運転免許制度・資格制度を導入し運転者の質の向上を高めることで間接的な規制を図るのか、歩合制賃金に一定の規制をかけるのか、等々、その方策についてはいろいろ検討の必要があるだろう。タクシー運転者の窮状を鑑みるならば、緊急措置的であっても何らかの対策が急がれる。

第二に、「流し」営業については、同一地域・同一運賃規制が必要である。規制緩和で運賃競争がおきてタクシーが安く利用できることになったとその利用者メリットを評価・強調する主張もあるが、それは、激しい価格競争で、経営の余裕を喪失させ、運転者の労働条件・賃金水準の低下や外部不経済の問題を深刻化させ、結果的にタクシー事業・産業の再生を困難にしていることを考慮しない、狭い

枠組みによる評価といえないか。「流し」では利用者がタクシーを自由に選択できないことを考えても、同一地域・同一運賃とすべきであろう。

第三に、タクシーの増車による弊害があらわになりながらも有効な手立てをうてない現状を考えると、地方運輸局や地方自治体の役割を強化すること、また、事業者だけにとどまらず、行政・自治体、労働者、利用者がタクシー事業のあり方を論議する場を設けるなど、関係者の参画と共同が必要ではないだろうか。それは、地域の交通のあり方を決定するのに関係者の参画を促す、地域交通再生法（「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」）の趣旨とも一致するのではないか。

これらの政策とあわせて、運転免許制度・資格制度の強化（ドライバーズ・ライセンス制度の設置）、労働時間・働き方の改善（「改善基準告示」の見直し）、名義貸しや最賃割れなどの違法状態の掃などの広義の労働法制の改善が、歯止め無き競争状態に一定の規制をかけ、運転者の労働条件・社会的地位を向上させるためにも不可欠ではないか。利用が伸び悩んでいるにも関わらず、規制緩和後に過剰な増車措置が可能だった背景には、運転者の労働条件や生活保障体制があまりにも「弾力的」であったという事実がある。タクシーが公共交通の一翼を担うためにも、弥縫策にとどまることなく、競争一辺倒の交通政策からの転換が必要と思われる。

注

¹ 内閣府「規制改革の経済効果——利用者メリットの分析(改訂試算)2007年版」(平成19年3月28日発表)。http://www5.cao.go.jp/

keizai3/2007/0328seisakukoka22-1.pdf

² 「規制改革で豊かな社会を」(2004年版,平成16年3月発表)中の「タクシーの利便性が向上しています」。http://www8.cao.go.jp/kisei/siry/sassi2/index.html

³ 運賃を据え置いたタクシー会社に需要が集まり、それに対応するための増車が行われ、地域全体では車両台数が増加。

⁴ 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ。会議で配布された資料や議事録等は国交省ホームページで公開されている。

⁵ 研究会の代表は、岡田 清 成城大学名誉教授。資料等は全タク連のホームページに掲載(http://www.taxi-japan.or.jp/)。筆者もメンバーの一人である。

⁶ 規制改革会議「タクシー事業を巡る諸問題に関する見解」(平成20年7月31日)。同組織のホームページからダウンロード可。http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/index.html

⁷ 具体的には、本調査の場合、札幌市、石狩市、江別市、北広島市である。

⁸ 属性や勤務形態などに関するその他の調査結果は次のとおりである。すなわち、(1)10年未満で経験年数を見ると、もっとも多いのは10年未満で(40.3%)、10年台がそれにつづく(26.6%)。(2)札幌交通圏で働くものが全体の7割(71.4%)をしめている。「その他」の地域で働くもの(619人,28.6%)の内訳は、函館市(181人,8.4%)、旭川市(103人,4.8%)、釧路交通圏(52人,2.4%)、帯広市(45人,2.1%)、室蘭市(27人,1.2%)、苫小牧市(22人,1.0%)、その他(189人,8.7%)である。(3)結果として、雇用形態は正社員が中心で(76.3%)、かつ、労働組合に加入しているものが中心となった(77.8%)。(4)勤務形態は、隔日勤務が34.3%で、残りは、夜勤専門(23.9%)、日勤専門(20.8%)、昼夜交替勤務(20.4%)となっている。但し、札幌交通圏に限定すると、最も多いのは夜勤専門(27.5%)である。

⁹ 2003年調査では、回答者の平均年齢は51.2

歳で、60歳以上は9.1%にとどまっていた。

¹⁰ 本調査では、働き方については、「ここ1,2ヶ月」の状況を尋ねた。5月にはタクシーの利用が減るゴールデン・ウィーク期間があるため、就労時間等は、通常の月より短くなる可能性がある。

¹¹ ここでの拘束時間は、出庫から帰庫までの時間としたので、前後の付帯作業時間は含まれていない（よってその分だけ短い）。

¹² 2003年調査では、300万円未満層は、全体では52.5%、札幌市で働く運転者に限ると38.1%にとどまっていた。

¹³ 設問は次のとおり。すなわち、「現在の北海道の最低賃金は654円です。あなたの月の給与額（時間外や深夜割増分は除く）を1時間当たりに換算したとき、この最賃水準を下回るようなことはありますか。なお、1時間当たりの金額は、実際に働いた時間を用いて算出してください」。また次のような例もつけた。「(例 654円×171時間(1ヶ月のおおよそ所定労働時間)÷11万2千円)」。

¹⁴ 北海道のタクシー事業場における、定期監督等における最低賃金法第5条違反状況は次のとおりである。

	平成14年	15年	16年	17年	18年
監督実施事業場数	57	41	39	119	108
違反件数	8	8	9	24	27
違反率	14.0%	19.5%	23.1%	20.2%	25.0%

出所：北海道労働局資料（最低賃金審議会会議 提出資料）。

¹⁵ 札幌交通圏・旭川地区・釧根地区の三つをとりあげて行われた北海道ハイヤー協会による隔日勤務運転者の賃金シミュレーション結果は次のとおり（なお、札幌交通圏では、最賃

を上回った結果が示されているものの、そもそもこのシミュレーションでは、時間外・深夜割増が捨象されていることを述べておく）。

	札幌交通圏	旭川地区	釧根地区
A 実働日車当営業収入(18時間)	32,243	19,978	20,724
B 月間勤務日数 日	12	12	12
C 月間営業収入 円	386,916	239,736	248,688
D 配分率(札幌60%,旭川釧路55%)	232,150	131,855	136,778
E 歩合率(仮48%)	185,720	115,073	119,370
F 月間労働時間(日16時間)	192	192	192
G 賃金 時間給(E÷F)	967	599	622
H 北海道最低賃金額(時間)		654	
I 格差(G-H)	313	▲55	▲32
J 年間総賃金(D×12ヶ月)	2,785,795	1,582,258	1,641,341

出所：北海道ハイヤー協会「2008北海道のハイヤー・タクシー現況」より。

¹⁶ 札幌交通圏の運賃改訂後の輸送実績(普通車)は次のとおりである(北海道ハイヤー協会調べ)。

	輸送人員 (人)	実働一日一車当たり		
		運送収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)
11月 当月	5,777,395	30,363	255.48	85.11
前年同月	5,886,577	31,215	263.66	88.05
対前年比	98.15	97.27	96.90	96.66
12月 当月	6,961,961	37,028	267.99	99.78
前年同月	7,563,383	38,900	272.09	108.70
対前年比	92.05	95.19	98.49	91.79
1月 当月	5,940,637	32,863	235.86	84.12
前年同月	6,518,493	33,334	253.00	93.10
対前年比	91.14	98.59	93.23	90.35
2月 当月	5,841,687	33,715	233.95	85.53
前年同月	6,075,411	34,279	246.52	92.88
対前年比	96.15	98.35	94.90	92.09
3月 当月	5,886,742	32,042	252.05	83.71
前年同月	6,891,169	34,555	268.40	96.50
対前年比	85.42	92.73	93.91	86.75
4月 当月	4,900,737	28,506	254.57	74.38
前年同月	5,646,487	29,979	265.01	84.76
対前年比	86.79	95.09	96.06	87.75

出所：北海道ハイヤー協会資料より作成。

- ¹⁷ 回答者の世帯構造で多いのは、順に、「妻と二人暮らし」「妻と子ども」がそれぞれ3割ずつ(31.1%)、「一人暮らし」(16.1%)などである。
- ¹⁸ 比較に用いたデータは平成9年と古く、この間のわが国の労働者の健康状態の悪化を考慮する必要があると思われる。とはいえ、平成14年調査の疲労に関する設問(「普段の仕事でどの程度身体が疲れますか」と尋ね、さらにその部位について質問)の結果は、「とても疲れる」は、年齢別に、順に15.0%(40歳代)、8.3%(50歳代)、6.5%(60歳以上)である。
- ¹⁹ 現在進んでいるWGの議論や、交通運輸政策研究会(略称、交運研。代表、関西大学副学長 安部誠治 教授)がまとめた「持続可能で、安全・安心な交通運輸をめざして(交通政策の提言2008)」なども参照。

参考文献など

1. 安部誠治『公共交通が危ない——規制緩和と過密労働』岩波書店、2005年
2. 岩田正美『現代の貧困——ワーキングプア/ホームレス/生活保護』筑摩書房、2007年
3. 交通運輸政策研究会「持続可能で、安全・安心な交通運輸をめざして(交通政策の提言2008)」2008年6月発行
4. 国土交通省交通政策審議会 タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ 資料
5. 全国ハイヤー・タクシー連合会 第三者委員会 資料
6. 戸崎肇『タクシーに未来はあるか(規制緩和と交通権2)』学文社、2008年
7. 福原宏幸編『社会的排除/包摂と社会政策』法律文化社、2007年
8. 川村雅則「不況と規制緩和のもとでの、道内タクシー業界の事業経営とタクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告」『北海学園大学経済論集』第52巻第1号、2004年6月

資料 1 自由回答一覧

- [010]** 小泉元総理に一言。規制緩和にも規制が必要であると言いたい。
- [016]** 待遇改善を希望（賃金面）で。前職はサラリーマンだった。タクシー乗務員はじめての経験ですが、低賃金にびっくりしている。
- [020]** タクシーの台数を減らして。
- [021]** 仕事面では売上の伸び悩み。生活面では老後のこと（経済面、健康面）。業界には台数の削減、需要と供給のバランスをはかり、世間並みの生活ができるよう、賃金の安定を願いたい。
- [040]** 規制緩和以前の台数以下に減らして欲しい。新規参入した会社に移って働く運転手の考え方がおかしい。
- [041]** タバコを吸う人のことも考えたらどうですか？確実に客足が下がります。どうして業界が苦しくなるような規則ばかりでできるのでしょうか？
- [042]** 規制緩和後、タクシーの需要と供給のバランスが極端に崩れました。車庫に稼動していない車両が数多くある状態は極めて異常です。何らかの方法で需給バランスをとる必要があると思います。現状のままでは若人が職場からいなくなったり年金をもらいなくなったりしか働けない職場になってしまいます。
- [043]** ハイタク業界、厳しい規制緩和の中でお客の安全輸送と交通安全に十分気を付けて自分自身が頑張るだけ。
- [044]** 給料が安い。
- [045]** 規制緩和によるタクシー増は目に余るものがあり、この不況下において是最賃問題に係ることとなり、我々タクシー運転手の将来が見えない（交通違反増、違法客待ち行為増、運転手のマナー増など異常な問題である）。
- [046]** ハイリスク、ローリターン。基本給のない仕事があることがおかし。台数はかなり増やし何の対策1つもない取締りに力をいれているだけ。こんなボラランティアーの仕事なんか若い人が働くわけがない。
- [050]** 営業車が増えたため、流してお客様が少なく、走行距離が伸び、特に目の疲れがひどくなってきた。雪がとけたら一段とタクシー利用が少なくなってきたと思います。無縁配車（お客様からのTel）も少ないと思います。遠距離割引もお客様が増えるのなら「利」はあるが、割引率が多く、売上は下がっている。5000円からの遠割は値上げになっていない。
- [052]** お客さんに対する安全の担保が乗務員の心がけだけというお寒い状況は完全すべきだ。公共交通でありながら過度の競争や劣悪な労働条件で働かなければならない状況の中に乗務員が置かれるという状況では、ひいては、利用者や歩行者、他のドライバーの安全をおろそかにするということがあり。その矛盾した状況は乗務員ばかりに責任を押しつけて解決するのだろうか？また立場や仕事、収入が保障され、担保された人間達が、日々道路をはいくくはるようになり歩合で仕事をすする人間の労働環境について手を加えたことに最大の悲劇があると
- [093]** 一部の車だけ無縁がかかっているみたい。
- [094]** タクシーが多すぎる。ススキノのマナーが悪すぎる。
- [101]** お客様の数とそれにあつたタクシー一台数のバランスを考えて欲しい。また質の高い乗務員の教育とタクシー一台数を減らす。このままでは最低限の生活さえも難しくなり、ゆとりのない運転から事故や違反もますます増えるのではないかな。
- [106]** タクシーの数の減少を望む。
- [107]** 減車もしくは日曜日の公休化（交代制）を設定すること。
- [108]** とにかくタクシーが多すぎる。こんな多くて一体誰が得をしているのか分からない。いろいろ、例えば禁煙などルールが変わるとき、会社から言われる前に新聞で知ることが多い。なぜ、先に乗務員に言わないのか。お客様に聞かれて分からないのは恥ずかしい。ほとんどタクシーに乗らない人達が規制緩和などの政策をたてても意味がない。
- [111]** お金が足りない。
- [117]** 台数を減らして欲しい。
- [120]** 病院と警察が癒着して物損を身にされた。音が痛いし1ヶ月もして診断書を書かされた。ふざけるな。ポイント制度をやめさせて欲しい。
- [121]** 賃金値上げは乗務員の生活安定のためと新聞で報道されたが、実際は運転手に対して、何も増額になっていない会社だけがよい思いをしているように感じられる。今後は、増車をさせないようにして欲しい。色々なタクシー会社を見ていると、営業車庫で遊んでいるのを見ることが、運転手が不足しているのだから、あまつはるタクシー（車）をチェックして減
- 思う。税の公平と言い、等しく国民に税金を課すのであれば、国民の置かれた労働環境においても著しい不公平はあってはならないはずだが、どうやら国の人間がさぼっているようだ。国は責任を取れ！
- [053]** 仙台ではタクシーの事故が多いため規制緩和に（以下、判読不可能）一調査者）いる町がある。法人タクシー会社の乗務員のいない会社を規制緩和にもっていくべきである（車庫に稼動していないタクシー）。
- [055]** タクシーの台数が増えず、流しながらかお客さんを乗せられる回数にはほんのわずかです。また、運賃値上げの理由のひとつにサービスの向上というのがありますが、それを逆手にとって、乗務員を馬鹿にしたような態度をとる客が多くなります。乗務員の生活改善には結びついていないような気がします。
- [062]** 減車あるのみ。
- [068]** 乗務員の確保が難しい。各社台数が多い。
- [069]** 台数が多すぎる。規制が必要と考える。
- [079]** この業界は終わりで。
- [087]** 入社して1ヶ月ぐらいですが、日勤だけでなく、夜勤もしたいです。日勤だけであれば収入も少なく、生活の安定ができないためです。
- [088]** 新免、増車などによりタクシー台数が増えて、大変仕事やりやりにくい状態になっており。これ以上の増車を控えて欲しい。
- [090]** 規制緩和などで台数が増え、需要と供給アンバランス。今後、売上も伸びず、お客も減る傾向にある。新規参入のタクシー会社・増社（ママ）はやらないこと。

- 車するように思っています。若いなり手がいない、生活できない。
- 【174】規制緩和後、各社は増車（自社も含め）に拍車がかかりすぎています。今後の傾向次第ではタクシーで生活するのは困難でしょう。札幌も仙台やその他の地方と同じくなくなかねません。早期に規制緩和の撤廃と減車が必要と思われまます。この業界の給与体目は全く歩合給中心になっていて、少々見直しと支給（歩合）の増額が必要に思っています。
- 【180】売上が伸びない。営業車が多すぎて稼げない。生活ができない。
- 【181】手取り25万円あればよいのですが、これから夏にかけて心配です。
- 【184】増車による収入減。税の負担増。景気の冷え込み。悪性による生活の悪化。
- 【186】規制緩和後の増車による収入減。
- 【194】タクシーの台数が多く、毎年年収が減ってきているので、タクシーの台数を減らして欲しい。
- 【199】新規や増車があり、街中に空車が目立ち、我々タクシー乗務員の賃金が減少し、生活が非常に苦しい実態です。
- 【201】車が多すぎ！
- 【202】懸命に働いて生活保護以下の賃金はおかしい。タクシーが多すぎ。
- 【208】今の収入では生活を維持するのが大変です。
- 【209】老後が心配。
- 【212】新規を増やし、台数を各社とも増やし、そして走っていない空の車をつくり、何を考えているのか分からない。そんな動いていない車を持っていない会社は、自主的に減車を出来ないものか。経営者は頭のいかれた輩しか
- 車を出さずべきだと思。【122】過剰台数を何とかして欲しい。【132】客が少ないのにタクシーの数が多すぎる。【134】値上げによる客離れ等の単純な原因であれば工夫と努力で対応が可能だが、市内のタクシー一台数が絶対的に多い（需給バランス）。3割程度減らして欲しい。【135】規制緩和による職員さん（私は別）の生活はどのように保障するか、回答を下して下さい。【138】台数を減らさないと生活ができません。札幌は4000台でたくさん。小泉の大馬鹿野郎。【145】再規制、台数規制を望みます。【146】タクシーが多すぎる！【148】給料が月11万円ぐらいでは生活がきつくて、何か良い仕事があればやめた方がいい。他に仕事がなく、嫌々やっています。長い時間働いても売上があがりません。【153】年々売上が横ばいまたは微妙に下がっていると感じていたが、今回の料金改定後のそれ（特に4月以降）は顕著。業界以外の人の意見でも「規制緩和は間違いない」との声は多い。国交省はイメージネーションが足りない。【156】薄野に「歩車分離」信号をつけて欲しい。【160】ドライバーの喫煙の方法で、休憩中、社内で吸っている方がいる。車から離れる際、ポケットに手を入れなど、品性が保持されていないように感じる。【163】台数を減らしてください。【166】貯蓄がないので。何かのときには不安がある。【162】タクシーの台数が多すぎて、お互いに無駄なことをして、二酸化炭
- 責任転嫁し、いまだタクシーの増車が止まらず、運転手の労働条件の低下が野放し。業界の実態は管収が下がり、経営が苦しくなれば、運転手の賃金や歩率を下げるなど末端の者が何時も被害者である。【276】毎年売上が下がっているのので先行き不安。転職したい！【277】給料が安く食べていけない。何とかして欲しい。【278】タクシーの喫煙や賃上げなど、タクシーの登録制などの規則なら、もかんでも知らないうちに決められてしまう、こんな社会がおかしい！組合とも話し合うとか、教人の意見で全体を決め付けの事態おかしな業界だと思。もう少し、我々運転手の話も聞いていかないと大変な結果をもたらすことは間違いないと思う。【312】禁煙反対、喫煙者もお客様だと思。出来れば、乗務員も車内喫煙の許可を。【314】規制緩和と政策は労働条件を悪くするだけの悪政策。【327】給料が全般的に少なすぎる。【337】区域を元のブロックに戻して欲しい。【339】営業車の台数を少なくしてください。【347】業界は労働者の立場をよく考え生活面で普通の収入が得られるように全ての面で改善できるもの、改善しようという努力が必要と思う。【365】規制緩和になってから売上が激減した。タクシーの運転手マナーが悪くなった。【397】規制緩和後に特に売上が少なくなつた。【404】毎年売上が下がるばかり。車の数は増えて客は減る。規制緩和で何
- いないのではないのか。何でもかんでも売上のせいにして欲しくないものだ！【213】もはや生業として成り立ちません。ジイさんとおおちゃんのアルパイトです。ドライバーの賃金を調整弁にしてまで生き残ろうとする企業経営者に怒りを覚えます。組合執行部ですが無気力感しかありません。【216】規制緩和以前より減少傾向にあった需要の実態があったにも関わらず、規制緩和で3割弱の増車は10年前の6割弱、売上は6割となり、配分率も売上ダウンに伴い下げられたため、年収はピーク時の半分まで下がったというのが実情です。会社側も企業として存続を願うのであれば、大幅な減車を図り、1台当りの売上をあげて、乗務員の将来的な確保を図るのが賢明な策だと思われまます。【217】我々労働者の実態を強く訴え、早急に改正して欲しい。【223】生活苦。【229】タクシーの台数が多すぎる。【247】タクシー業の実情があまり理解されていない気がします。改善の余地があると思。【249】営業車が多すぎる。【251】車の台数が多すぎる。札幌駅のタクシーブーム、美車と空車を別々にして欲しい。運転手のマナーが悪い。【254】車が多過ぎる。景気が悪いため客が少ない。【258】小型車を中型車に。四駆にして欲しい。同一料金、個タクも。【265】業界より行政が行う問題を見直してもらわないと、有償輸送・代行運転業等の取り締まりが一向に行われていない。規制緩和のつけを行政は

- かよいことがあったのか。今では生活そのものが成り立っていない不安がいっぱい。体に障害がなければ他の仕事にかわっていました。
- 【433】函館市内でも新規参入が目立つが隣町にも目立ち、結局、町内、市内では売上があがらないので、函館市内に進入してくる。一方で、町会議員、町の仕事は町内タクシニーを優先させている。道内全体で考えて欲しい。
- 【440】規制緩和を廃止してもらいたい。
- 【443】我々ハイタクとして規制緩和を早く見直して欲しいです。
- 【478】タクシニーの運賃を値上げすること、運転手の生活が楽になるというよりは無いと思う。運賃を上げれば今以上にタクシニー利用する人が少なくなり、売上が悪くなるのではないかと懸念を抱きます。
- 【484】仕事が年々少なくなり、年収も右肩下がりになっている。
- 【486】タクシニー台数が多すぎ。一般代行車が多すぎ。一般代行車のスピード、駐車等の取り締まりをして欲しい。流しの仕事をお客を拾うことはほとんどない。無理をして、1日8時間勤務のところを夜間は12、13時間走るひとがいる。
- 【488】帯広市は乗用車が少なくお客様が少なくなった。代行車の台数が多過ぎ。タクシニーの利用が少ない。
- 【493】規制緩和後のタクシニーの飽和状態の改善。台数が多すぎます。
- 【497】規制緩和後、台数の増加は無いが、乗車率が下がり、売上が半減している。夜の街も代行車にお客を取られてダメになってしまっている。
- 【498】増車反対！運転手の手取り収入をみて、増車・減車の対応をして欲しい。
- 【500】帯広市の人口及び立地条件からして運賃改定は絶対反対であり、一般代行車の利用が増えるだけで、タクシニー営業車にとってはマイナスです。す。
- 【502】車をもっと減らせ！
- 【505】毎年仕事が少ないので、その分をサービス残業や公出出勤でおこなっているが、それも限界きており、需要と供給のバランスがとれていない。経営者はそれを知りながら減車をしないで、乗務員の長時間労働でのりきることしか考えていない。
- 【507】不景気で客が少ない。代行の車が多くて困る。長距離の仕事がない。タクシニーが多すぎ。年金で生活がつかいらしく、年金者の乗務員が増えていく。年金者は年金で生活できるようにすべし。
- 【513】この地域で歩合給はおかしい。給料があがらないと生活が苦しい。
- 【520】上司がもうちよつと外にでて営業して欲しい。世間を知らなすぎため。
- 【525】給料が安くて生活が苦しい。
- 【528】手取りが少なすぎ。賃金アップ。
- 【530】人並みの生活水準になりたい。賃金アップ。
- 【535】賞与、燃料手当を含めて売上の43%しか年間でもらっていません。他社の(本店苦小牧(室蘭))歩合と同じ歩率にして欲しい。今春は会社と納得するまで、争議したいと思っただけ、歩合率を統一して欲しいです。客とのトラブルが多くなりそうです。で、ドライブレコーダーの取り付けも
- しい。
- 【592】規制前は少し頑張れば、収入は良かったが、今はどこに行っても車が多すぎて1時間から2時間で1本と、日曜日が毎日あるようです。
- 【593】タクシニーの台数が多すぎる。
- 【595】個タクが多すぎる。ポイント制をやめて欲しい。
- 【597】売上のパーセンテージアップ、及び各種手当などをつけて欲しい(通称手当、家族手当)。
- 【599】全ての業界に自由化を導入するのはおかしい。現にアメリカにおいては、電力業界のそれが失敗しているではないか。もっと個々の業界の内情を十分に調査して、現場で働いている人々の意見も十分聞いた上で政策をたてるべきである。官僚の特徴である机上の理論はやめるべきである。その意味で前小泉内閣のやり方はおろか私ではいけない。全くの失敗である。私は現在の自民党政治には全く失望している。
- 【601】規制緩和後、他の都市圏はよく把握していませんが、石狩管内、札幌圏においては、新規会社の設立、また異常なる増車等にあつて、既存の会社はますます営業低下を余儀なくされていきます。当然、乗務員一人一人の管取も下がりが、他業界との格差がますます広がりはかりです。タクシニー、ハイヤーなど乗務員の健全な賃金と育成に目を向けて欲しいものと感じます。少なくとも他の業界と賃金格差を縮める努力を、い。
- 【604】行政は痛みをわからない。
- 【606】市内のタクシニーの台数の制限をしてもらいたい(多すぎる)。
- 【607】再規制をして台数を少なくするべき。
- 義務化して欲しい。東京のほうでは、ある会社では全車に取り付けしていると聞きました。生活保護世帯と同じレベルかそれ以下の給料です。
- 【586】収入が少なく、生活が大変。他に出来る仕事もなく、転職もできない。乗務員の歩合率を上げて欲しい。
- 【545】長時間の勤務の割に収入が低まいち。肉体・精神的にやられた。
- 【549】2002年2月の規制緩和以前からこの業界の体質が現在に至っていると思う。景気の良い企業・職種があったために依存していた面があり、現在の状況ではますます厳しくなってくる。
- 【560】賃金(歩合率)のアップ。
- 【565】旭川のタクシニーの台数が多すぎる。タクシニー乗務員の質が悪い。一節の人間のためにその会社の仕事が減る。
- 【575】ハイヤーを減少。
- 【584】タクシニーが多すぎて思うようにお客様を乗車させられない。規制緩和でタクシニーが多すぎます。業界で考えるべきです。タクシニー乗務員の年収が少なく、転職を考えている。
- 【586】札幌圏内でタクシニーが非常に増えたが、それに伴う、例えばタクシニー乗務員の増設などが何もない。結果、違法な客待ちとなつて運転者のモラルが悪いと言われる。収入も悪い。世の中の評価も悪い。やりっぱなし、こわしっぱなしのか。まず行ったことの方省と誰が責任を持って今後のあり方を進めてゆくののか、はっきりして欲しいと思います。
- 【587】営業車の台数が多すぎるので少なくて欲しい。各タクシニー乗り場付近の速区客待ちを取り締まって欲

- 【609】 タクシー台数が多すぎる（規制緩和をやめる）。
- 【620】 安心して仕事につけ、生活がしていけるようになってほしい。
- 【622】 医療費の増大により生活が困難する。生活保護を受けたい！
- 【624】 規制緩和後、大変厳しい状況にあり。
- 【627】 タバコ禁止について、前面禁止というのは、消費者の動向を無視したものだと思えます。はじめに半々やるべきだという声が多く聞かれます。あまりにも傲慢すぎると思います。科学的にも統計的にもなんら数字的結果も出さずに、流れてやっついているように思われます。日本の国は共産主義国なのでしょうか。
- 【635】 賃金アップをお願いします。
- 【638】 タクシーの台数が多すぎる！
- 【639】 規制緩和（増車）大反対。
- 【640】 認可制に戻すべき。減車対策。
- 【646】 総体的な減車をして欲しい。
- 【650】 ルールを守らないタクシーが後を絶たない。台数を制限しない上にこのような状況では、収入が増えるわけがない。ペナルティを受けてでも客をとろうとするドライバーもたくさんいるような会社は排除して欲しい。
- 【656】 タクシーの規制緩和のため、台数が多くて、客の取り合いです。1日も早く規制緩和をやめて下さい。
- 【661】 すべて規制緩和のせい。小泉死ね！
- 【662】 タクシーの台数が多すぎる。人口500人に1台位の割合でよい。札幌の人口185万÷500台。
- 【663】 現在のままの状況下では生活保護を受けなければ生活をしていくことが出来ない。
- 【664】 規制緩和を行った政府の趣旨がわからない。根本的な問題解決をするのではなく表面的な規制緩和を実施して現場の人間の生活が苦しくなっているのが現状である。トップダウンの現在の仕組みではなく、現場の意見がいかされるボトムアップ的な要求ができる仕組みが欲しい。
- 【665】 生活保護者より悪い給料で生活苦である。これも小泉内閣の規制緩和による増車のため。仙台のように減車して欲しい。業界は禁煙車にすとか世間にかつこつつけて乗務員の生活のことを考えていない。
- 【666】 年々、タクシー利用客が減っているところへ、タクシーの増加は理解できない。有給休暇をなかなかくれない。
- 【667】 運賃改定が行われたが、かえって營收が減った。その上、会社は、歩率など労働条件を悪化させようと要求してきている。このままでは生活していくことが困難だ。
- 【668】 タクシーが多すぎる。減らすべきだ。
- 【677】 増車ストップ。減車を望みます。
- 【678】 売上が大幅にダウンし、生活自体ができなくなる。
- 【695】 規制緩和後、客のほとんどが低価格車（江別、北広、個人）などを運んで乗り、やっついで欲しい。
- 【696】 タクシーを利用する数とタクシーの数のバランスを考えて欲しい。
- 【698】 規制緩和後、マナーが最悪。
- 【700】 企業努力が足りない。
- 【703】 規制緩和後、台数の増加と経済の悪化で売上激減→収入減で大変です。
- 【705】 タクシー業の給料が他の業種に比べてあまりにも低すぎる。生活がなりたらない。
- 【707】 収入が少なくて生活が大変。
- 【709】 ハイヤータクシーの台数を5割ほど少なくしてもらいたいです。
- 【714】 タクシーを少なくすること。
- 【715】 タクシーが多すぎるので減らして欲しい。
- 【716】 規制緩和後、台数が増えて売上が下がりがり、生活が苦しい。なんとか台数を規制して欲しい。
- 【724】 売上ダウンで生活が苦しくなった。新規参入後の行政の指導があまらぬ。
- 【725】 現状を打破するための無策に怒りを覚える。
- 【726】 タクシーの台数があまりにも多すぎる。
- 【727】 台数が多すぎる。歩合制の取入が少なすぎる。
- 【732】 今のうちに規制緩和で増やした車を適正台数に戻さないとこの業界は終わりだと思う。客を乗せている仕事の割に給与が低いので、もう少し見合った給与にしないと運転手のなり手がいなくなると思う。
- 【734】 タクシーの数が異状に多いと感じています。
- 【735】 運賃値上げよりも規制緩和をやめて、減車をして欲しい。
- 【736】 現在の台数を減らしていただきたいです（札幌圏）。ますます苦しい状況に落ち込んでいくため。規制緩和後、各社車庫に何十台も隠しているのが現実であります。30年前の売上がより下がつつているのが数字として出ているのが現状であり、まことに残念なことである。将来は見えてきません。
- 【738】 制限なしに台数が増えすぎ。
- 【742】 車の台数が多い＝賃金が少な
- く、若者が集まらない。車庫に就業に出ない車が各社何台もあるのに増車するのは？
- 【745】 仕事の割に金が安い。
- 【748】 劣悪の業界であると思います。経営者の経営戦略が社員のことを本当に考えていない。
- 【765】 規制緩和後収入が減っていく一方。今よりタクシー台数を減らして欲しい。
- 【781】 タクシーの台数があまりにも多すぎると思っています。
- 【783】 同業が多すぎる。
- 【787】 タクシーの台数が多いものもあるが、最近では自分の思うような数字があがらず読めない。出庫して帰社するまでわからず、情けないタクシー業者になってしまったと思う。良くなる要素はあるのだろうか？
- 【789】 同業者の過剰。
- 【790】 減車をしてください。
- 【791】 売上が下がれば下がるほど、減同じ100kmを走ることに付いて、減った状態で走るとは、非常に体に悪い。特に目や神経。
- 【794】 タクシーの数を減らして欲しい。ススキノの路上駐車をなくして欲しい（毎日駐車しているのに警察は何もしない）。違法客待ちをなくして欲しい。法を守っているほうが売上が悪く、違法なことをしているほうが売上が良い。
- 【801】 安定した生活を。
- 【806】 規制緩和後、収入がほぼ半分になり、生活が困難になってきた。世の中が殺伐としてきた。
- 【812】 あまりにも台数が多すぎて、失業者対策にはなったが、一車当りの稼働が低すぎて、生活が苦しい。小泉元首相の経済おんちによる御用学者

- (本間正明、竹中平蔵)ならびにオリックス宮内氏に丸投げした経済政策の弊害が大きすぎ。(規制緩和)。
- 【816】職場の上司に嫌がらせをするものが一名いる。当人の人格上の問題。社内的には不満はない。
- 【826】規制緩和以降、タクシーの台数が増えず。客を獲得するため違法客待ちややかなり危険な運転者が多い。労働時間の割に収入が少くない、収入が少ないため、若い人の乗務員が育たない。
- 【827】タクシーの再規制をして欲しい。
- 【829】規制緩和後、同業者が多く、売上が激減し、生活不安が増えている。
- 【835】運転手もいないのに増車を認めるな、真面目な運転手を養い、質の悪い運転手をやめさせろ。
- 【838】札幌圏内のタクシーの数が多すぎ。毎月の売上が変動し、今後は増車を避けて欲しい。
- 【845】金が欲しい!
- 【854】高齢化時代なので75歳まではタクシードライバイとして働きたい!
- 【858】台数を減らして欲しい。
- 【860】65歳までは正社員にしてもらいたい(現在63歳)。タクシーの台数を減らして欲しい。
- 【861】本当にお客さんがいません。
- 【881】タクシーが増えず。流しても付きが悪く、客待ちをしていても付きが悪く、年収が悪くなった。今後の生活が心配。
- 【882】タクシー台数を大幅に減らして欲しい。
- 【883】規制緩和は無駄。年々ひどくなる。
- 【887】利用者が減っているのに増車するのはおかしい。運転手のマナーも悪く、ルール違反をしてお客をひろう行為が目立つ。
- 【888】タクシー料金を値下げして欲しいです。元の600円に。
- 【894】終わってありません。
- 【899】収入が不安定であり、また低賃金のため充実した生活を送れない。
- 【901】規制緩和をして台数を増やし、運賃を上げたのは間違いない。利用者が増えるはずもないのに増車を認め、それに乗し増やす各社のやり方は想像力のかげりもない。今後どのようにになるのかみんな考えてほしい。運転手の給与アップのため値上げなんていう考え方・発想がおかしい。またタクシー業界で働く人たちが働きたい環境づくりを目指しているのですか?
- 【904】タクシー台数の規制をして欲しい。
- 【906】タクシー運転手のマナーをもっと厳しくして欲しいです。
- 【908】規制緩和でタクシーが多くなり、仕事ができなくなりました。
- 【909】規制が厳しく、業務延長や休日出勤は出来ず、収入が不足してしまいます。少し緩和していただければ助かります。個々に生活に事情があり、規制緩和のため収入は減っており、実態は最悪です。収入にひびく規則のほうについて、見直し等考えていただきたいと強く思います。
- 【912】要請してもはじまらん。言うだけばかばかしい。
- 【920】むやみに台数を増やしたため生活苦になった。国は何を考えているのかわからん。
- 【922】売上のよい者に対して違反や事故に対する会社の対応がぬるすぎない!とゆうよりもえこひいきに過ぎない!やめられるのが怖いから?
- 【924】規制緩和により台数が増え、一人当りの売上が減り、生活が困難になっています。一日も早く適正な台数に戻すべきだ。
- 【926】個人タクシーになるための夢をもって頑張っているのに、札幌市が仙台市みたいに調整指定都市になるのは困るのですが、どうなるかがとても心配です。
- 【930】業界が増車の方向にもかかわらず、街で合法的な客待ち場所(タクシー乗り場)が設けられていない。物的に、回遊魚のごとく流し続けることになど不可能である。もっと実情にあった乗り場の増設を望む。タクシーは公共交通手段ではないのか、バスレインから締め出されて営業させられている。零細な売上からの消費税負担は不当である。零細業者への搾取である。規制緩和の増車と消費税負担は全く矛盾である。国の政策により「生かさず殺さず」のへびの生殺しではないか。
- 【932】規制緩和後まったくひどい時代になったものです。
- 【935】規制緩和でタクシーが多くて困る。
- 【936】乗務員のレベル向上。
- 【938】規制緩和後、需給バランスが崩れ、タクシーが多くなりすぎ、労働時間を多くしても、賃金が減った。減車をすぐにもするべき。
- 【940】新規参入及び増車はやめる。適正台数にするための減車を行う。
- 【944】規制緩和だとか言って、さんざんタクシーを増やしておいて、今更、国交省がタクシー事業の改善の便
- 計?笑わせるな!
- 【945】自分の働きも悪いとは思いますが、規制緩和、政府(特に小泉元総理)がえらいことをやってくれました。生活が良くなったひと多いと思いますが、悪くなったひとのほうが多いと思う。政界の考えがおかしいの一言。ばかばかしくてこの用紙を書くのが何のためになるのか(小泉氏、憎し)。
- 【946】自らの業種が業態に駆逐される努力が必要。ハイヤー協会のスリム化(札幌ドームなどでお客様に赤ボリを振るものはいらない)。飛行機よりも運賃が高いのに給料が安い。
- 【947】規制緩和後、タクシーが多くなり、需給バランスが崩れていると思う。料金改定をしても給料は減る一方。すぐに減車を考えるべき。国は何を考えているのか。
- 【948】タクシーの台数が増えず。お客様よりタクシーの客待ちが多すぎ。
- 【952】ダブル公休をなんとか作って欲しい。
- 【954】タクシーの禁煙はやめて欲しい。
- 【955】乗車するお客様よりタクシーの数が多すぎ。業界再編ならびに初乗り1000円にして欲しい!遠距離割引は今のままでよい。福祉割引は廃止。そのかわり、タクシークーポン、チケットに変更すること。
- 【957】仕事のやりやすい会社である。特に管理職が良い。
- 【960】タクシーの台数が多過ぎる。
- 【963】仕事は年々売上が減少。規制緩和後、車両の増加のため、需要と供給のバランスが崩れている。そのため年収が下がり、若い人がこの業界に入ってきてない。業界は、同業者が淘汰さ

- れるのをみている。それによって乗務員不足を解消しようとしている。低賃金で雇用している。
- 【964】タクシーが多過ぎます。
- 【973】これ以上の台数増加は困る。売上が非常に落ちている。
- 【977】規制緩和により年々売上が減少(年間で50~60万)。この先のことを考えると大いに不安である。将来この仕事ができるか心配です。
- 【978】過剰な増車による台数増で一歩あたりの収益が落ち込んでいる。人口に合った台数があるはずなのだから、各社の経営者が現実をしっかりと見て、無理のない台数まで減車すべきである。乗務員も各社不足しているのだから、減車するのは当然のこと!
- 【981】タクシーの台数が多過ぎる。
- 【991】料金がいろいろお客様の利用が少なくなってきた。禁煙するという表示があることで、利用ができなくなるとお客様がぼやいている。
- 【996】やっつけられない!!
- 【997】車の台数がとても多過ぎる。走っていると自家用車よりもタクシーのほうが多いと感じることがよくある。毎日がドックレースです。
- 【1001】タクシーが多い。
- 【1003】現在仕事がないのでしかたがなくなっている。今後、生活していくだけ稼げるか心配だ。
- 【1005】この規制緩和が始まる前から今の状態になることは予測できたこと(実際にはもっとひどいのだが)が我々が予測できることが国がわかんなかったということは全くの失敗である。業界においては各社がよく話し合い、減車の方向へと進むべきである。
- 【1006】タクシーの台数を減らして欲しい!禁煙車をやめてほしい!
- 【1007】運賃値上(去年12月)後、3月からはそれほど影響はなかったが、4月から明らかに影響が出て、売上が落ちている。これから先、夏場にかけて、よくなるさざしは全くないの。世の中のものが全て値上げが行われているのでしよがないが、・・・要望は、特にハイヤー協会の方に要望したいのですが、例えば、夜中1時半過ぎに、ハイヤー協会の方が、仕事を終えて帰っていく時に、もうすでに、交差点の客待ち、及び二重駐車による客待ちが、車で帰っていくそばで行われているにも関わらず、時間がきたので、知らん顔していくのはどうかと思う。その後、監視カメラによってその車が注意を受けたと聞いたことは一度もない。それで、月間の報告者を出して、今月の取り締まり状況を月間で報告したところで全く意味のない数字でしかないと思うのでちゃんと行っていて欲しい。
- 【1008】適正な車両台数に戻して欲しい。代行車の指導。
- 【1009】相変わらずこの業界は運転手いじめをやっている。
- 【1011】最悪の状態!!責任は小泉内閣にあり!!
- 【1013】個タクを年齢で厳しく減らせ。車内での禁煙を厳しくせよ。
- 【1016】台数を減らして欲しい。エコのためにも!!
- 【1025】規制緩和はやらない方がよかった。やらなければ6、7年前と同じで苦勞しなくなってもよかったと思う。小泉が一番随分したい!
- 【1026】収入が足りない(タクシーが多過ぎる)。
- 【1029】5年前からこの仕事をしていて、減らして欲しい!
- 【1070】余りにも営業車の台数が増え、売上が年々減っています。それにしてもない、給料も減り、生活が苦しい。先老後が大変。不安に感じています。また、台数が増えたことにより、運転手の賃が低下、争うようにお客の取り合いが目につきます。具体的な策をとってもらわなければお客にも迷惑をかけるのではと思います。
- 【1072】現在のタクシーの台数が多過ぎる。客を乗せるためには無理な割り込みや二重三重に並び、交通状況に混乱を引き起こしている。客の乗車は減少しているのに営業車は増える一方です。これをなんとか解消して欲しいと思います。
- 【1077】規制緩和のためにタクシーが増えて客の少ない中、取り合い状態になっています。毎月赤字のため、生活のやりくりが苦しい状態です。
- 【1078】規制緩和後の車の台数が増えて、売上が上がらず、収入が減って、生活が大変です。何とかして欲しい。
- 【1082】売上が思うようにはいかない。
- 【1088】かわいそうなくらい大変苦勞しています。
- 【1091】現在の売上(収入)では妻子を養えないのではないかと。60歳過ぎの人間ならよいが30~40代の働き盛りの人間が定着しないと思う。乗客を減少しているのにタクシーの台数が多過ぎる。
- 【1092】規制緩和により台数が増え、仕事をしなくてはならない。毎日を暮らして欲しい(現在の1/2)。給料が安すぎています。
- 【1096】タクシーの台数を制限して欲しい(現在の1/2)。給料が安すぎて生活が困っている(毎月赤字)。違反・ルール無視するタクシーが多過ぎる。
- る。サラリーマン時代の退職金等がなければ本当にイキルダケの生活。
- 【1031】協会が主体になって増車を規制して欲しい。
- 【1038】政治によって翻弄される弱い業界で残念。需要と供給のパラメータによって資金会社の経営も労働条件も確保されるのであり、企業努力や個人の努力の競争をおおって、弱者を増加させる政策はいいかげんにして下さい。
- 【1039】給料があがらないから少しもあがるように願っています。
- 【1041】規制緩和後、タクシーの台数が増えて、売上が低下し、給料も最低になっている生活が苦しくなっている。タクシーの台数を減らすように業界にお願いしたい。どこのタクシー会社も運転手が足りないと思うので各社で台数を減らすべき。
- 【1048】タクシー台数が多い。
- 【1053】タクシーの台数が多過ぎるので、減らして!!欲しい。
- 【1055】各社乗る人が少なく車があまっているにも関わらず、増車していいことが不自然。台数が規制緩和で増えず。生活困難者が多く、無理をして休日出勤し事故も以前よりもかなり多く政府に対して怒りを感じた。
- 【1063】車両を規制すべきだ。
- 【1064】収入が低すぎる。生活できない。規制緩和後の業界ではほとんど会社が傾倒。オール歩合給。パーセントは最悪。
- 【1066】規制緩和後、台数増大のため運転者のマナーの悪さが最近特に目立つようになってきたと思う。
- 【1067】タクシーの台数が増えている中で会社から売上の上のことで少ないと特にうるさい。

マイカーの違反駐車も多い。歩行者の信号無視。マナーの悪さ。ルール無視。自転車、バイクの違反、法規無視多い。禁煙車反対（全面禁煙）。

【1097】タクシースを減らすべき。

【1100】供給過剰地域に指定されているのに規制緩和のため増車され売上が減少しました。これから先このような状況が続くのは異状であります。早急に改善することを望みます。この先、職の悪化だと思います。

【1102】ドライバの後は養つていく家族がいるのだから、それに合う賃金が支払えるようにして欲しい。規制緩和はドライバのことを1台の車としかみていない経営者の浅はかな考え方で、人間らしい生活がしたい。

【1106】規制緩和でタクシーが千台以上増えたのが一番痛い。

【1107】台数が多いので札幌、江別、北広島、石狩地区に分割する。

【1111】今回の運賃改定の主旨は乗務員の賃金に還元するということだが、タクシーの増車が止まらなく増え続けられ、増収どころか減る一方。まずタクシーの増車を止めて欲しい。あと、安売りするタクシー会社を排除し地域同一運賃にして欲しい。

【1112】タクシー業界の一番の問題点として規制緩和後の増車につきるのは下がり、低収入になるのは当然で、そのため昨年運賃の値上げを行なったことは、まずまずタクシー利用者を減らすことになった。なぜ値上げをする前に減車をさせないのか。国交省は政策の過ちを認め、すみやかに減車等の改善するよう努力すべきである。

【1119】タクシー乗場の増設、使用していないタクシー乗場を撤去して乗

車されるお客様に、より便利な場所に設置して欲しい。高齢者の人が利用しやすい場所。駅タクシープールがもつとスムーズに車の出入りが出来る形をとって欲しい。これからの高齢化は要とされる人達の人達の一環タクシーを必要とされる車をつくって欲しいです。あつた場所や降車場をつくって欲しいです。あと、地球温暖化問題で車を信号機で1回ずつとめるようなことをしないで欲しいです。アイドリングより悪いと思います。

【1121】タクシー乗場がどこも満車で入ることが出来ず。結果流すが、午後3時間流しても1本も客がつかない日が多くなってきている。

【1123】増車のため、収入が減っている。年取ベースでも少なくなり、結婚などができない。

【1127】お金がない。

【1130】規制緩和のため売上が下がりました。

【1131】まじめに働いて食べていけない世の中は間違っている。

【1135】台数を増やすことによつて仕事がやりにくいし売上が上がらない。

【1144】給料が少ない。

【1147】タクシーの数が多すぎる。

【1150】他社から（近郊）参入で料金の格差の違いで売上に響いています。毎日悩んでいます。

【1152】規制緩和による増車のため客数の少ない上に車の増加で一車当り売上が減少している。適正なバランスが崩れ、無理な労働が強いられるようです。

【1154】賃金が安くて生活していけない。年齢がいついてるので再就職が得意ない。労働時間が長い。アンケートを書いて何ら改善はされないだろう

う。

【1155】札幌市、タクシー一特区を希望。タクシーは札幌市では増車しない。同一地区同一料金。初乗りはあまりにも差がありすぎる（320円～650円）。同じ乗場なら安いのに乗るのは当たり前と思いませんか。

【1156】賃金が安く生活が苦しい。

【1161】タクシー業界全体の8割が経営努力をしていない！（北海道の場合同じ）一番の原因は足切り制度で会社はドライバが足切りさえ稼働すれば経営努力をしなくても経営が成立する賃金体系にある。仮にB型賃金体系にしても配分率で会社は安泰のシステムを考える。

【1162】増車が越して地下鉄駅周辺での違法駐車が多い。タクシー同士の走行マナーも以前より悪くなった。

【1164】業界が年々厳しい市場環境であるが、定年退職まで我慢して働くしかないと思つています。パイが同じところに台数を増やせばおのずと取り分は少なくなる。暗に、倒産してくれろ会社、減車してくれろ会社を望む。

【1169】減車をして欲しい。

【1177】タクシーが多すぎて違反をしなけられ稼げない。札幌は現在のタクシー台数を半分にしなければ運転手の健康もお客様の命も危ない。労働基準法違反を1回でも起こした会社は廃業させるべき。お客様の命を預かる仕事なのに、乗務員に、運転手不足を補わせるため1ヶ月間全く休ませず働くかせる会社を、国交省はもっと厳しく取り締まりしていただきたい。私達は人の命を乗せて走る仕事。もつとタクシー乗務員の生活や健康を、国をあげて考えて欲しい。所定内稼働で月収25

万円以上の賃金をもたらえるようにしてください。私の周りは、昼夜は休まず、弁当やおにぎりを車の中で食べながら走っている。それでも月収15万円です。死ぬと言っているのですか？

【1184】車両台数が増え、それにより個人の収入が目立つようになってきている。

【1185】タクシーの台数が多い、拘束時間長いので、一日がすぐに終わる。休日なのに休日の感じがしない。

【1187】仕事に関して一言。ここ5年間で新規登録したタクシー会社で運転手（乗務員）のマナーが非常に悪くなった。元々悪いのかも知れないが、危なくって横で走っていられない。最近の会社の態度も、組合の言うことを上を向いて聞いている。非常に不愉快だ！！会社も違反をしているのだから！！会社も違反の言うこと（乗務員）を聞いたらどうか。

【1190】ルール無しの規制緩和を実施し、需要と供給のバランスが大きく崩れていく。全体の運収はお年寄りや余り変わらないが、一台当りの運収は下がる一方である。減車を視野にいれた営業戦略をお願いしたい。

【1192】車を減らして欲しい。

【1196】みんながもつと気盛に乗りやすすしくしてください。年収が500万円位になるようにして下さい。

【1197】規制緩和から本当に売上が落ちて苦しいです。1割近く値上げを落し、その後は売上は減っています。何もありません。力のない私達にはどうすることもできません。会社をたくさんつくり、税金をとる目的は無理だと（違法されないと一調査者）思っています。国はもつと考えて欲しいと思います。

- 【1205】規制緩和が我々労働者を苦しめていることは今では誰もが知っている事実です。かといってどうすればよいのか？その疑問を解決してくれる具体案を知りたいものですね！
- 【1206】現在、基本給＋歩合になっていくのが固定給制になれば生活が安定するが希望する（月収 23 万以上手取り額）。7 月 1 日から車内禁煙になるが客離れが起こることが気になる。タクシーぐるぐらいは喫煙にしても良いと思う。
- 【1207】長年この仕事をしてきて、こんなくだらぬ仕事についていたことが自分ながら情けない。およそ人間の仕事とは思えない今日この頃です。
- 【1209】出来れば 1 日でも早くこの業界から足をあらいたい。
- 【1210】5000 円以上 3 割引のため遠くに行けば行くほど料金割引になり、売上向上にならない。ワンメーター客は乗り控え、世情に逆行した値上げである。市内各所に空車はあふれ、道路がびプロとしてのマナーの欠如は目に見えるものがある。免許を持つているだけ。老年ドライバーは不安である。
- 【1211】タクシーの台数が多過ぎると思います。
- 【1215】営業車が多過ぎる。
- 【1218】やっぱりタクシーの台数が多過ぎるような気がします。
- 【1219】タクシー会社は交通費出していない。他社も。
- 【1221】これ以上の増車が続けば、売上が落ち、生活に支障をきたすひびがたくさん出ると思う。それに燃料を多く使用するので、環境にも悪いだろう。
- 【1224】一重に収入が安すぎる。最低でも月収 20 万、手取り 300 万は確保できる仕事であって欲しいと思います。
- 【1227】年収 200 万。子どもが独立したので今は夫婦二人暮らしなのでなにかか生きています。
- 【1233】タクシーの台数が多く、お客は増えていないので、台数を減らして欲しい。
- 【1234】小泉の馬鹿のせいで大変迷惑しています、タクシーの数が多すぎます。自民党はなくしましょう。
- 【1236】禁煙導入について東京など売上減となっている状況にあって果たして札幌でどうなるか？死活問題！協会に申し出て来ている。年金受給制度について本当に 65 歳でもらえるか？
- 【1237】車両(タクシー)が多過ぎる。減車を望む。
- 【1239】タクシーの台数が多過ぎる。需要と供給のバランスがとれていない！新規制をするべき！タクシーの台数を減らさないと生活でもきない！
- 【1240】規制緩和後のタクシーの台数増加に歯止めをかけてこれ以上増加が出来ないようにしていただきたい。また出来れば減らしていただきたい。
- 【1241】働かなければ、営業売上を上げなければ、生活していけません。その分無理をしても時間延ばして売上をあげなければなりません。平均賃金をみれば、現実がわかると思いますが、乗としては乗生活はできません。
- 【1243】日曜、祭日出勤の後動車を各社で協議の上、各社所有台数の半分にしよう要望します。
- 【1244】タクシーの台数が多い。売上があがらず生活が苦しいです。
- 【1247】規制緩和の絶対防止！タクシー
- 一台数の減車！
- 【1248】安心安全のタクシーを取り戻し、業界全体がゆとりある暮らしができるようにしてください。
- 【1250】タクシーの台数が多過ぎる。もう少し稼げた職種にしたい。
- 【1252】2500 台程減車を必要。
- 【1257】車が多過ぎる。お金がない。
- 【1259】車の数が多過ぎる、運転手のマナーが悪い、ハイヤー協会はだめだ。
- 【1262】できるものなら減車して欲しい。こんな暇な状態のになぜ値上げしたのか。
- 【1286】喫煙反対。
- 【1287】運賃改定後もそれによる増収の実感がありません。規制緩和によって増え続けた車両数が一番の原因と考えます。業界全体として減車に取り組みべきだと思います。増車、新規参入に対して、新たな規制が必要ではないか。
- 【1298】賃金の向上。
- 【1299】市内人口に対してタクシー台数が多いため、以前より客が少なくなりました。最近では厳しい状態でありました。【1300】タクシー台数の大幅な増大。景況感の衰退と先行き不安を感じる。せめて減車を望む。
- 【1302】タクシーが多過ぎる。必要に合わないタクシーの数、タクシー台数を規制して欲しい。するべきだ！
- 【1304】お客様よりタクシーの台数が多いです。
- 【1305】料金が安く安定していない。
- 【1308】正社員なのに今後の自分の将来が不安である。
- 【1317】規制緩和後、業界の売上低迷を見直すためにはまずタクシーのあまってしまう会社が台数を減らし、個々が接客業だという自覚を持って予約を増やすなど営業努力をしいかかなければならない。
- 【1318】タクシー協会の傲慢さとお金を受け取っての横入りが行われている(千円位)。北交の協会脱退でのニュースによる 880 万(1社)の使い道への不信。規制緩和での乗務員への無理なしかた。乗務員と車の比例で台数の多さ。
- 【1321】運賃改定による効果が感じられず、業界として台数規制に取り組みことでしか、この産業に関わるものいきでいく道はないと思います。お客様に運賃値上げをして負担をかけず、企業側全体で一律減車をすべきと考えます。
- 【1322】昨年運賃改定がありました。規台あたりの営収は下がっています。規制緩和以降の増車が影響していると思。再規制法を憂えてもらわないう、収入増・営収増は望めない。
- 【1332】新規参入によって台数増加による過剰台数になり稼働が下降し続けている。
- 【1336】賃金が少なく悩んでいる。
- 【1342】規制緩和でタクシーが増加してドライバー1人当たりの売上が少ない。タクシーを減車して欲しい。スキノの駐車違反等の弊害が出ている。
- 【1345】江別市内では価格の安いタクシーがあり、タクシー乗り場に並んでいるにもかかわらず乗車されるため、先頭になっても 2 時間も客待ちになります。タクシー乗り場のあり方にも疑問を持ちます。
- 【1352】会社で最近多いのは権力(社長)のパワーハラスメント、いじめが横行している。
- 【1354】運賃を同一にして欲しい。安い車に流れる。

- が多くなります。減車で対応すること
 しか無いように思います。
 【1482】タクシーを大幅に減らして休
 車になったりしている台数をカットして欲
 しい。
 【1484】これ以上台数を増やさないと
 ください。
 【1494】規制緩和(小泉元首相)のお
 かげで一台当たりの売上が激減です。
 台数を減らす、その一言です。
 【1496】働きやすい環境づくりを目指
 して欲しい。
 【1498】車両台数が多すぎます。規制緩
 和を無くすこと。
 【1499】公休出勤を無理矢理に頼むこ
 とをするのは止めたい。有給休暇
 を文句を言わずに与えて欲しい。明番
 公休と続くときに明番の日に夜勤の
 ハイットとさせるのを止めたい(睡
 眠不足で身体的にきつい)。
 【1502】増えた台数を減らす方法はな
 いのでしょうか。明らかに現在の営業
 台数は多すぎます。減車の方向へ進む
 べきです。
 【1503】できることなら営業車全体の
 数を減らして欲しい。
 【1504】景気の回復が全くない状態で、
 利用率が年々減少する中、規制緩和に
 より台数だけが増え続けています。そ
 の一方で国の弱い仕組みにより、
 老人等の利用率も、ますます減少して
 いる現状では、どうあがいても、この
 業界に未来はないと思います。
 【1506】タクシーの台数を減らして欲
 しい。
 【1508】2割増の減車を望みます。
 【1511】40 数年のタクシー乗務の中
 で感じたことは、お客様との社内での
 いろいろなるトラブルが最近特に多く
 なっていること。タクシー車内に
 ビデオカメラの取り付けが必要。
 【1517】10%~20%の減車を。
 【1523】万人向けの規制緩和は個、地
 域などのローカリズムにそぐわない。
 あくまでも業種別に再考、再工夫し、
 緩和を中止すべき点を見いだし、早急
 に対応することだと思う。
 【1528】早朝出勤、又、終了時間の大幅な
 延長と、所定労働時間を大きく超
 えて働いている。規制緩和によりタク
 シーが町にあふれている。特に最近物
 価の値上がりによる乗り控えが激し
 い。給料が激減して生活が大変な状態
 です。すぐにも辞めたいが、とにか
 く台数が多すぎて、普通の生活が出来
 ない世の中はいつか何なのですか
 ね!!
 【1530】今の政治が悪い、それがすべ
 て。
 【1535】早く規制緩和を無くし、働き
 やすく、売上の伸びる状況にして欲
 しい。車両(タクシー)を減車して欲
 しい。
 【1538】この地域は適合台数以上の割
 合の営業台数があり、その上、初乗り
 運賃の二極化、また、人口減少という
 最悪区の中、適合台数に見合う形態が
 必要である。なお協会の再新設も重要
 である。協会運営の再編が望ましい状
 況であります。
 【1543】タクシー運転手の質の向上の
 ため、資格制度をもっと厳しくし、そ
 れと同時に運転手の数も制限(地域に
 よって人数制限)して欲しいと思
 います。今回の設問にはありませんで
 したが、異業種の中でアルバイト
 をして(私も含めて)生計を立ててい
 る人がいる。
 【1545】客が少なく、車の数(営業車)
 が多い!営業車の数を適正数に規制
 して欲しい!
 【1552】基本料金を 530 円に戻して
 欲しい!
 【1556】ひどい状態で高校生のアルバ
 イトよりも悪い。
 【1572】国の規制緩和や時短によって
 生活が苦しくなってきた。時間内で生
 活できるシステムを国が考えるべき
 だ。
 【1576】タクシー料金の値上げを望む。
 【1577】運賃改定よりも需給調整を!
 【1579】前から思っていたけれど、も
 組みは「力」がなさすぎ。これじやあ
 いうまで立っても業界は伸びず!
 【1607】仕事も生活も苦しい。
 【1611】根室市内のハイタクも早く禁
 煙車にして欲しい。
 【1618】老後の心配。年金を上げて欲
 しい。
 【1619】仕事が減ってきているのでと
 も苦しい。
 【1623】先々不安なことばかり。売上
 も伸びず、将来も不安。毎日笑顔で、
 というのがなかなか難しいです。
 【1637】タクシーが街にあふれていま
 す。何とかしてもらいたいと思います。
 【1638】以前よりも悪質なドライバー
 が増えている気がしています。
 【1639】どこかによいところがあれば
 転職したいと考えています。
 【1640】早く景気がよくなって欲しい。
 【1641】タクシーには年金をもらって
 いないと乗れない。
 【1642】早く年金が欲しい。年金がつか
 ないとい妻が仕事やめることができ
 ない。
 【1643】市内ではタクシーが多すぎます。
 どこを走行しても空車があふれてい
 る。客待ちで交差点に違法に駐停車を
 し、交通渋滞を引き起こし、地球温暖
 化に拍車をかけている。
 【1644】タクシーが客の割に多すぎて
 困る。
 【1645】客が減っているのにタクシー
 が多く客待ちするところもタクシー
 でいっぱい空走しているのがほと
 んど。
 【1646】タクシーがあふれている。多
 すぎる。
 【1647】利用者がいない。
 【1648】毎年乗車するひとが減ってき
 たのにタクシー台数が増えている。
 【1657】減車をして、適当な台数にし
 て欲しい。政府には要望なし。政權交
 代しかない。
 【1659】圧倒的に営業車の台数が多い
 ことと、各病院やその他の施設で送迎
 カーがあり、また、リングバス等の普
 及で営業車の需要が激しく減ってお
 り、それに不況が拍車をかけている。
 【1669】空車が多すぎます。
 【1678】ほかに仕事があれば転職を考
 えている。
 【1679】これから子供にお金がかかる
 のでこの先不安で転職も考えている。
 【1680】この業界は最低。
 【1687】拘束時間が増え、足切額が大
 幅に増えて毎日が不安。
 【1704】これ以上台数を増やさないと
 いただきたい。
 【1707】将来の展望が暗い。タクシー
 の台数を減らしてもらいたい。
 【1708】タクシーの台数を減らして欲
 しい。
 【1709】年々と生活が苦しくなってい
 る。家族で協力して努力しているが、
 【1710】車の台数を 1000 台ぐら減
 らして欲しい。
 【1732】小泉の規制緩和のおかげで生

- 活状態また収入が3分の1の減収。大変に生活が苦しくなりまたこれからの生活が不安です。
- 【1736】お客が減っているのにタクシー会社や台数が増え、年取も下がっている。要望はとにかく車の台数を減らすしかない。
- 【1749】タクシーの台数を減らして欲しい。
- 【1753】台数を減らすことが必要と考えている。規制緩和後の検証が全く行われていない。早急に行い手を打つ必要がある。
- 【1754】営業車が多すぎて私の車が無くても利用者はひとつも困らないだろうと思う。
- 【1757】今現在タクシーの台数が多い。稼ぎ、稼働をあげられなくて、余裕のない乗務員が多いのではない(金銭的、精神的に)。孫の前ではいよいよおじいちゃんなのだろうが、走行しているときは、平気で信号を無視したり違法客待ちをしたり本当に見ている方が恥ずかしくなる乗務員がよく見られる。このような状況は業界自体によくないことだし、人間のにも将来はないのではないのか。もっと、自分に厳しくしていかないとタクシー業界はよくなっていかないと思います。
- 【1759】営業車の台数を減らすべき。
- 【1767】規制緩和でタクシーが増えるのでやめて欲しい。緩和中止。
- 【1768】この業界では全く知恵がない。
- 【1772】全体のタクシー車両を減らして欲しい！！
- 【1773】とにかくタクシーの台数が多すぎる。再度、規制をかけるべきではないか。
- 【1789】一人一人が最低限の年収を確保できるように車の台数制限を要望する。
- 【1790】台数が多すぎる。
- 【1794】タクシー乗務員としての仕事は確保された一方で、質の低下につながっていると思います。
- 【1803】各会社の保有台数が多く、一車当たりの売上が落ち、収入も減ってくる。各社の台数を減らして、運転手の増収を要望したい。
- 【1805】タクシーの台数が過剰ですので、減車したらどうでしょうか。
- 【1811】台数の制限。
- 【1814】タクシー台数の増加及びタクシー利用者の減少。
- 【1816】タクシーの台数が多すぎると思う。
- 【1818】規制緩和になる前となった後は、同業者も増え、需要が少ないのに、タクシーの台数も増えて売上が伸び悩んでいる。それと、南口タクシー乗場は実車の車を優先にして、空車はなるべく実車の邪魔にならないようにタクシー協会に指導して欲しい。
- 【1844】タクシーの台数が多いせいか、一生懸命働いてもなかなかむくわれない職業だと思ふ。
- 【1858】タクシーの台数が多すぎると、減らして欲しい。
- 【1859】車両台数が多いために売上がのびない。台数を減らして欲しい。
- 【1861】タクシーの台数を減らして欲しい。
- 【1877】以前にもまして客数が減った感がある。完全歩合制なので給料面に不安があり、これから心配。
- 【1943】この業界に明るい望みは期待できない。とくに規制緩和は弱いものいじめ。有給休暇はあるが、治安の悪化、凶悪事件、運転席の完全防護は何
- 時になつたら？
- 【1947】12年前と比べて年収が100万円あまり減った。今後も乗収が下がり続けると今後の生活設計が成り立たない。家のローンもまだ残っており、払っていけないかどうかとても心配です。
- 【1956】タクシー台数が全体的に多すぎる。1社当たりの保有台数を制限すべきではないか。
- 【1971】売上が上がらずパワハラに近い指導を受けています。
- 【1975】規制を実施すべき。
- 【1986】タクシーの台数が多すぎで道の路(中小路等)を走行しても必ず空車のタクシーがいて、どこを走行し台数を減らして欲しい。
- 【1987】売上が下がりがり安全も低下している。
- 【1990】タクシーの減車を行って欲しい。
- 【1993】最低保障が欲しいです。一晩中、10時間働いても3000~4000程度のことが多くなくなりました。最低労働賃金が欲しいです。
- 【1994】会社に有給がなく、パワハラをする管理者がいてとても大変です。
- 【2000】交通費を支給して欲しいです。
- 【2003】今の収入では生活ができません。おそれあり。
- 【2004】この種のアンケートは時折実施しているようであるが、どのように役だったのかなど進捗状況は何もありません。ありのまま書けというのも疑問が建前論ではないでしょうか？
- 【2016】を社台数を減らしサービス向上に全力。空車、迎車の表示のなになぜ客が乗っているのか？客が乗っていないでも予約車はおかしい。協会、陸自
- の指導を徹底せよ。
- 【2018】年々客数と売上の減少。増えすぎたタクシーの台数を減らして欲しい。緑ナンバー(バス、トラック、タクシーなど)の事故が増えているような気がする。
- 【2023】乗務員の努力も大事だが、それ以上に管理職のレベルアップを。教育を徹底して欲しい。人間的にも！
- 【2024】料金のばらつきがあり、安い方に客が乗ります。同一料金にならぬものか、65歳以上が半額料金なんてとんでもない。
- 【2026】タクシーの規制緩和を廃止！最低賃金を上げて！
- 【2027】安定した賃金体系。車両台数の減車(旭川はハイタクの台数が多い)。同一地域の同一運賃制度の確立。
- 【2031】年々利用者が減り、この傾向は益々大々となることが予想されます。規制緩和の歯止めはもたらさん。事業主も減車等の方法を講じ、需給バランスをとる必要があると考えます。
- 【2038】拘束時間の最低賃金が支払えない。車(営業車)が多すぎる。
- 【2046】タクシー台数が増えすぎて、売上が上がらず大変苦労する。
- 【2066】会社の体質が悪くなる一方。規制緩和を打ち出した馬鹿な元総理の影響もある。
- 【2067】タクシーの乗客離れで増収の減少。低価格運賃のタクシーに客が取られる。
- 【2070】統一料金にすべき。
- 【2076】実車回数及び売上が減っている現状で、規制緩和を新規参入を許す国の姿勢が理解できない。
- 【2089】タクシーの台数を早く減らしてもとに戻せ。そうしないとまだまだ死人がでるぞ。

- 【2094】 タクシーを減らせ。
- 【2100】 早急に政権を交代し再規制を望む。
- 【2106】 このままこの仕事を続けてよいものか考えたりします。
- 【2111】 生活できる収入ではまったくありません。この先々も希望がもてません。函館市全体がいろいろ考えることが山ほどあると思います。
- 【2113】 最悪だ。
- 【2117】 タクシー就労者の生活向上を図っていただきたい。
- 【2132】 タクシー乗務以外の運転はしたくない (代行運転等)。
- 【2135】 規制緩和により新規参入、増車でもともと昔よりも客が減っているのに、客を探るのが大変。＝給料が昔の3分の2ぐらしか無く、生活が成り立たない。その資料村にあった台数に減車を望む。
- 【2144】 規制緩和のおかげで客は減ったのに営業者が増えます生活が大変です。
- 【2150】 車の台数が多く、競争が激しく、また、料金のアップで乗りべりが多く、パートのひとよりも収入が少なく、生活ができなくなっている。何とかして欲しい。
- 【2151】 ハイヤー、タクシー業界全体の取り組みの中で、消費税の分配を含め、労働対価としての、売上高 (賃上げ? 一調査者) について勝ち取る取り組みをするべきです。
- 【2159】 値上げしたが給料にまったく反映されていない!
- 【2164】 タクシー台数が多いと思う。
- 【2165】 睡眠時間が不規則なため、疲れて翌日に残すことがある。なんてたってハイヤーの数が多すぎる。
- 【2166】 利用者数 (お客様の数) の減
- 少が大きいのに、車の数が減少するところがなくて、収入の減少は年々大きな補助金制度のようなものが出来ない限り、この状態は、劣悪な状態になるのは必至であります。もはや企業や労組の努力ではどうにもならないでしょう!!
- 【2169】 私は年金者ですが、そうではないひとは生活出来ないと思います。生活出来る体制にしていきたいと思っています。

資料2 2008年タクシードライバーの労働・生活実態調査結果 一覽表

タクシードライバーの労働・生活実態調査結果	就労形態別(札幌交通圏)										年齢別(全体)															
	全体	札幌交通圏	その他	日勤専従	日勤専従	夜勤専従	昼夜交替	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上													
産別	1707	1647	619	1000	398	1000	423	1000	350	1000	139	1000	142	1000	208	1000	405	1000	686	1000	581	1000				
全自交	305	141	185	120	194	118	296	15	42	22	52	29	83	104	748	106	748	152	731	303	748	563	821	474	816	
交通関連	154	71	39	23	115	186	5	13	4	11	30	71	13	94	10	70	21	101	23	57	34	50	53	91		
自交総連	2161	1000	1543	1000	618	1000	398	1000	359	1000	420	1000	349	1000	139	1000	208	1000	404	1000	683	1000	580	1000		
年齢	139	64	103	67	36	58	16	43	21	58	38	90	25	72	10	72	8	56	6	29	12	30	9	13	9	1.6
39歳以下	142	66	83	54	59	95	19	48	12	33	34	81	18	52	32	232	15	106	19	91	29	72	44	64	9	3.3
40~44歳	208	96	142	92	66	107	40	101	22	61	50	119	28	80	32	232	24	169	26	125	34	84	59	86	28	4.8
45~49歳	405	187	287	186	118	191	78	196	50	139	90	214	68	195	43	312	57	401	56	269	113	280	107	157	77	13.3
50~54歳	686	317	503	326	183	296	141	354	97	270	140	333	121	347	19	138	36	254	77	370	137	339	181	265	124	21.4
55~59歳	581	269	425	275	156	252	102	256	157	437	68	162	89	255	2	14	2	14	24	11.5	75	186	197	288	146	25.2
60歳以上	77.4		78.7	73.9		80.7	84.7	71.0	79.7					4	1.0	86	126	177	30.5							
(再掲)50歳以上	2159	1000	1543	1000	616	1000	398	1000	359	1000	420	1000	350	1000	138	1000	142	1000	208	1000	404	1000	683	1000	580	1000
タクシードライバー業務経験年数	54	25	37	24	17	28	4	10	15	42	2	0.5	16	4.6	10	72	8	56	6	29	12	30	9	13	9	1.6
1年未満	158	73	122	79	36	58	10	23	28	78	36	86	48	137	32	232	15	106	19	91	29	72	44	64	9	3.3
~5年未満	203	94	143	93	60	97	29	73	31	86	44	105	38	109	32	232	24	169	26	125	34	84	59	86	28	4.8
~10年未満	456	211	342	222	114	185	71	178	59	164	128	305	81	231	43	312	57	401	56	269	113	280	107	157	77	13.3
~20年未満	575	266	415	269	160	260	104	261	86	240	132	314	88	251	19	138	36	254	77	370	137	339	181	265	124	21.4
~30年未満	446	207	296	192	150	244	114	286	69	192	53	126	57	163	2	14	2	14	24	11.5	75	186	197	288	146	25.2
30年以上	267	124	188	122	79	128	66	166	71	198	25	60	22	6.3												
雇用形態	2141	1000	1532	1000	609	1000	394	1000	353	1000	420	1000	349	1000	138	1000	139	1000	206	1000	402	1000	680	1000	571	1000
正社員	1633	763	1149	750	484	795	319	810	186	527	348	829	289	828	116	841	119	856	186	90.3	363	90.3	619	910	226	396
契約社員	143	67	115	75	28	46	21	53	49	139	25	60	19	54	8	58	6	43	6	29	14	35	24	35	85	149
嘱託社員	305	142	222	145	83	136	47	119	95	269	38	90	37	106	11	80	10	72	7	34	19	47	27	40	230	403
その他	60	2.8	46	30	14	2.3	7	1.8	23	6.5	9	2.1	4	1.1	3	2.2	4	2.9	7	3.4	6	1.5	10	1.5	30	5.3
就労形態	2146	1000	1536	1000	610	1000	394	1000	353	1000	420	1000	349	1000	137	1000	141	1000	207	1000	402	1000	680	1000	574	1000
日勤専従	738	343	398	259	338	554	35	265	44	312	80	388	150	373	35	265	44	312	80	388	150	373	245	360	181	315
夜勤専従	446	208	359	234	87	143	23	168	20	142	29	140	67	167	23	168	20	142	29	140	67	167	117	172	190	331
昼夜交替	513	239	423	275	90	148	48	350	48	340	58	280	103	256	48	350	48	340	58	280	103	256	167	246	86	150
昼夜交替勤務(日勤と夜勤)	437	204	350	228	87	143	31	226	29	206	38	184	81	201	31	226	29	206	38	184	81	201	148	218	109	190
その他	14	0.7	6	0.4	8	1.3									2	1.0	1	0.2	3	1.0	1	0.2	3	0.4	8	1.4
労働組合への加入状況	2146	1000	1537	1000	609	1000	398	1000	357	1000	419	1000	346	1000	136	1000	142	1000	207	1000	401	1000	678	1000	577	1000
加入している	1670	778	1196	778	474	778	347	872	199	557	341	814	298	861	112	824	119	838	179	865	349	870	390	870	317	549
以前は加入していたがいまは加入していない	264	123	187	122	77	126	30	75	85	238	43	103	25	72	6	44	9	63	13	63	25	62	41	60	169	293
加入したことがない	212	99	154	100	58	95	21	53	73	204	35	84	23	66	18	132	14	99	15	72	27	67	47	69	91	158
1週間の稼働時間	2107	1000	1505	1000	602	1000	384	1000	348	1000	414	1000	345	1000	135	1000	139	1000	204	1000	394	1000	668	1000	562	1000
40時間未満	213	101	152	101	61	101	48	125	50	144	27	65	22	64	13	96	15	108	18	88	25	63	53	79	89	158
40時間台	509	242	307	204	202	336	103	268	92	264	43	104	67	194	33	244	28	201	55	270	103	261	148	222	141	251
50時間台	569	270	379	252	190	316	99	258	106	305	81	196	91	264	29	215	38	273	59	289	115	292	193	289	134	238
60時間台	484	230	384	255	100	166	110	286	53	152	129	312	89	258	35	259	33	237	42	206	93	236	163	244	117	208
70時間台	255	121	218	145	37	61	20	52	40	115	101	244	56	162	17	126	20	144	23	113	47	119	84	126	63	112
80時間以上	77	37	65	43	12	20	4	10	7	20	33	80	20	58	8	58	5	36	7	34	11	28	27	40	18	32
(再掲)60時間以上	387		44.3	24.8		34.9	28.7	63.5	47.8					44.4	41.7	35.3	38.3	41.0	35.2							

2007年度の年収(税込み)	全体		就労地域別		就労形態別(札幌交通圏)				年齢別(全体)						単位:人, %													
	1741	1000	札幌交通圏	その他	専任勤務	日勤専門	兼務専門	昼夜交替	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上														
2007年度の年収(税込み)	310	178	123	101	187	356	17	52	79	302	12	9.5	12	4.4	14	13.2	18	17.1	25	14.0	45	13.2	76	13.4	432	29.9		
~200万円未満	459	26.4	311	25.6	148	28.1	88	26.8	90	34.4	49	14.2	82	30.3	30	28.3	19	18.1	48	27.0	83	24.4	155	27.3	102	27.7		
~300万円未満	451	25.9	340	28.0	111	21.1	115	35.1	55	21.0	72	21.2	91	34.3	20	18.9	29	27.6	46	25.8	94	27.6	159	28.0	102	23.1		
~350万円未満	290	16.7	226	18.6	64	12.2	26	20.7	25	9.5	78	22.9	54	19.9	22	20.8	24	22.9	32	18.0	74	21.8	85	16.8	43	9.8		
~400万円未満	131	7.5	117	9.6	14	2.7	26	7.9	10	3.8	57	16.8	27	8.5	8	7.5	6	5.7	17	9.6	29	8.5	44	7.8	26	5.9		
400万円以上	100	5.7	98	8.1	2	0.4	14	4.3	3	1.1	72	21.2	7	2.6	12	11.3	9	8.6	10	5.6	15	4.4	38	6.7	16	3.6		
(再掲)300万円未満	701		637	848			671	85.5	38.1	69.0		60.4	62.9	66.9		65.3											688	80.7
2006年度の年収(税込み)	1684	1000	1185	1000	519	1000	323	1000	246	1000	326	1000	256	1000	87	1000	104	1000	174	1000	331	1000	547	1000	547	1000	427	1000
~200万円未満	264	15.7	83	8.8	161	31.0	14	4.3	63	26.6	10	3.1	13	5.1	13	13.4	16	15.4	20	11.5	33	10.0	66	12.1	116	27.2		
~250万円未満	473	28.1	218	18.9	139	26.6	52	16.1	77	31.3	33	10.1	53	20.7	21	21.6	16	15.4	37	21.3	64	19.3	84	19.3	117	31.4	100	23.4
~300万円未満	320	19.0	246	22.0	84	12.3	90	27.9	28	11.4	72	22.1	64	23.6	27	27.8	24	22.7	46	26.4	95	28.7	155	28.3	116	27.2		
~350万円未満	151	9.0	131	11.2	20	3.9	32	9.9	14	5.7	61	18.7	24	8.4	8	8.2	7	6.7	21	12.1	39	11.8	54	9.9	21	4.9		
400万円以上	119	7.1	116	10.0	3	0.6	18	5.6	5	2.0	75	23.0	16	6.3	14	14.4	8	7.7	12	6.9	21	6.3	39	7.1	23	5.9		
(再掲)300万円未満	650		568	832			567	80.9	38.2	59.4		62.9	63.5	59.2		58.0											618	77.8
06年度からの年度にか ける年収の増減	1680	1000	1184	1000	516	1000	323	1000	246	1000	325	1000	256	1000	87	1000	102	1000	174	1000	331	1000	545	1000	545	1000	427	1000
増加	308	18.3	284	24.4	149	28.9	56	17.3	65	26.4	92	28.3	66	25.8	32	33.0	33	32.4	46	26.4	79	23.9	138	25.3	103	24.1		
減少	939	55.9	676	58.1	263	51.0	211	65.3	143	58.1	166	51.1	151	59.0	43	44.3	46	45.1	96	55.2	200	60.4	304	55.8	248	58.1		
年収の増減額	939	1000	676	1000	263	1000	211	1000	143	1000	166	1000	151	1000	43	1000	46	1000	96	1000	200	1000	304	1000	304	1000	248	1000
0円未満~10万円以上	231	24.6	146	21.6	85	32.3	33	15.6	44	30.8	31	18.7	37	24.5	9	20.9	16	34.8	16	34.8	16	16.7	37	18.5	77	25.3	76	30.6
10万円未満~20万円以上	326	34.7	223	33.0	103	39.2	84	38.8	40	28.0	52	31.3	46	30.5	20	46.5	14	30.4	36	37.5	73	36.5	106	34.9	76	30.6		
20万円未満~30万円以上	163	17.4	127	18.8	36	13.7	43	20.4	19	13.3	36	21.7	28	18.5	8	18.6	7	15.2	19	19.8	38	19.0	55	18.1	36	14.5		
30万円未満~40万円以上	64	6.8	53	7.8	11	4.2	14	6.6	14	9.8	10	6.0	14	9.3	2	4.7	2	4.3	7	7.3	17	8.5	16	5.3	19	7.7		
40万円未満~50万円以上	104	11.1	87	12.9	17	6.5	27	12.8	19	13.3	23	13.9	17	11.3	2	4.7	5	10.9	12	12.5	23	11.5	32	10.5	30	12.1		
50万円未満	51	5.4	40	5.9	11	4.2	10	4.7	7	4.9	14	8.4	9	6.0	2	4.7	2	4.3	6	6.3	12	6.0	18	5.9	11	4.4		
年間を通じて、最賃の運用 状況(頻度)	1892	1000	1340	1000	552	1000	343	1000	308	1000	376	1000	298	1000	122	1000	127	1000	192	1000	360	1000	605	1000	605	1000	481	1000
全くない	784	41.4	553	41.3	231	41.8	162	47.2	100	32.5	170	45.2	112	37.6	61	50.0	51	40.2	89	46.4	167	46.4	254	42.0	161	33.5		
年に1ヶ月はある	247	13.1	176	13.1	71	12.9	54	15.7	42	13.6	46	12.2	32	10.7	16	13.1	21	16.5	24	12.5	47	13.1	73	12.1	64	13.3		
年に2、3ヶ月はある	308	16.3	219	16.3	89	16.1	62	18.1	55	17.9	43	11.4	57	19.1	9	7.4	19	15.0	32	16.7	46	12.8	113	18.7	88	18.3		
それ以上ある	315	16.6	208	15.5	107	19.4	35	10.2	60	19.5	61	16.2	52	17.4	15	12.3	21	16.5	33	17.2	53	14.7	101	16.7	92	19.1		
わからない	238	12.6	184	13.7	54	9.8	30	8.7	51	16.6	56	14.9	45	15.1	21	17.2	15	11.8	14	7.3	47	13.1	64	10.6	76	15.8		
(再掲)ある	460		450	484			440	51.0	39.9	47.3		32.8	48.0	46.4		47.4										50.7		
運賃改訂後の利用者数の増 減(札幌交通圏)	1417	1000	1417	1000	-	-	361	1000	318	1000	405	1000	318	1000	84	1000	76	1000	132	1000	266	1000	476	1000	476	1000	379	1000
減った	1228	86.7	1228	86.7	-	-	314	87.0	288	90.6	351	88.7	264	83.0	75	89.3	68	89.5	110	83.3	229	86.1	414	87.0	328	86.5		
ほとんど変わらない	149	10.5	149	10.5	-	-	39	10.8	23	7.2	43	10.6	40	12.6	8	9.5	4	5.3	18	13.6	30	11.3	50	10.5	39	10.3		
増えた	7	0.5	7	0.5	-	-	1	0.3	3	0.9	1	0.2	2	0.6	1	1.3	1	0.8	1	0.8	1	0.4	1	0.2	3	0.8		
わからない	33	2.3	33	2.3	-	-	7	1.9	4	1.3	10	2.5	12	3.8	1	1.2	3	3.9	3	2.3	6	2.3	11	2.3	9	2.4		
同、売上上げの増減(札幌交通 圏)	1381	1000	1381	1000	-	-	354	1000	310	1000	393	1000	310	1000	84	1000	76	1000	131	1000	256	1000	469	1000	469	1000	381	1000
減った	1152	83.4	1152	83.4	-	-	309	87.3	262	84.5	319	81.2	251	81.0	68	81.0	63	82.9	97	74.0	219	85.5	390	83.2	311	86.1		
ほとんど変わらない	190	13.8	190	13.8	-	-	40	11.3	39	12.6	60	15.3	48	15.5	15	17.9	8	10.5	27	20.6	31	12.1	70	14.9	39	10.8		
増えた	13	0.9	13	0.9	-	-	2	0.6	3	1.0	7	1.8	1	0.3	1	1.2	2	2.6	3	2.3	2	0.8	1	0.2	4	1.1		
わからない	26	1.9	26	1.9	-	-	3	0.8	6	1.9	7	1.8	10	3.2	3	3.9	4	3.1	4	1.6	8	1.7	7	1.9	7	1.9		

世帯の取支状況	全体	就労地域別				就労形態別(社務交通圏)				年齢別(全体)					単位:人、%															
		札幌交通圏		その他		日勤専従		夜勤専従		専従交際		年齢別(全体)																		
		1440	1000	595	1000	371	1000	328	1000	396	1000	329	1000	39歳以下		40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上										
1ヶ月の生計費	2035	1000	234	115	147	102	87	148	28	75	41	125	33	83	44	134	23	176	16	120	20	102	40	104	76	116	58	100		
分らない																														
10万円未満	287	141	201	104	86	145	55	148	40	122	54	136	50	152	42	148	19	145	27	203	41	208	66	171	77	118	57	107		
10~15万円未満	555	273	387	269	168	282	99	267	104	317	95	240	80	243	45	344	37	278	49	249	83	216	188	288	152	276	188	152	286	
15~20万円未満	525	258	366	254	159	267	105	283	78	238	106	268	74	225	25	191	30	226	47	239	113	294	173	265	136	256	173	265	136	
20~25万円未満	298	146	239	166	59	99	64	173	47	143	73	184	54	164	15	115	15	113	24	122	48	125	104	159	91	171	104	159	91	
25~30万円未満	94	46	65	45	29	43	11	30	15	48	21	53	18	55	3	23	5	33	12	61	24	62	25	38	24	45	38	24	45	
30万円以上	42	21	35	24	7	12	9	24	3	09	14	33	9	27	1	08	3	23	4	20	11	29	10	19	13	24	19	13	24	
世帯の取支状況	2052	1000	1456	1000	596	1000	372	1000	334	1000	400	333	1000	330	1000	330	1000	330	1000	135	1000	198	1000	390	1000	659	1000	536	1000	
毎月赤字	385	285	437	300	148	248	101	272	107	320	112	280	114	342	24	185	48	356	50	233	140	359	206	313	116	216	313	116	216	
赤字の月のほうが多い	613	289	436	299	177	297	115	309	96	287	121	303	97	291	34	262	38	281	64	323	108	277	219	332	148	276	332	148	276	
毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)	627	306	431	296	196	329	125	336	92	275	124	310	83	249	43	331	36	267	70	354	99	254	182	276	197	368	182	276	197	368
黒字の月のほうが多い	50	24	43	30	7	12	10	27	13	39	9	23	11	33	4	31	3	22	3	15	6	15	6	15	11	17	23	43		
毎月黒字	31	15	21	14	10	17	5	13	2	06	11	28	3	09	6	46	6	30	3	08	5	08	11	21	21	21	21	21		
分らない	146	71	88	60	58	97	16	43	24	72	23	58	25	75	19	148	10	74	5	25	34	87	36	55	41	76	55	41	76	
(再掲)赤字計	584		600	545			581	608	583	634		634		634	448	637	576	636		637	576	636		636		645	645	493		493
世帯全体の総収入	2021	1000	1427	1000	594	1000	367	1000	331	1000	392	1000	320	1000	130	1000	133	1000	196	1000	381	1000	650	1000	526	1000	526	1000		
分らない	245	121	156	109	89	150	29	79	47	142	31	79	45	141	30	231	19	143	20	102	57	150	64	98	55	105	98	55	105	
200万円未満	188	93	85	60	103	173	11	30	44	133	15	38	13	41	10	77	14	105	22	112	28	73	59	91	55	105	91	55	105	
200万円台	490	242	332	233	158	266	91	248	81	245	75	191	82	256	32	246	30	226	50	255	73	192	156	240	145	276	145	276		
300万円台	560	277	415	291	145	244	125	341	85	257	114	291	88	275	31	238	37	278	49	250	116	304	184	283	143	272	143	272		
400万円台	305	151	249	174	56	94	66	180	39	118	88	224	52	163	9	69	24	180	33	168	57	150	103	158	78	148	78	148		
500万円台	127	63	107	75	20	34	28	76	20	60	35	89	23	72	6	46	6	45	11	56	30	79	42	65	32	61	32	61		
600万円台	59	29	48	34	11	19	9	25	7	21	21	54	11	34	7	54	3	23	4	20	11	29	25	38	9	17	9	17		
700万円以上	47	23	35	25	12	20	8	22	8	24	13	33	6	19	5	38	9	38	7	36	9	24	17	26	9	17	26	9	17	
(再掲)300万円未満	335		292	439			278	378	230	297		297		297	323	331	367	265		367	265		331		380		380			
世帯の貯蓄現在高	2039	1000	1441	1000	598	1000	371	1000	329	1000	393	1000	331	1000	129	1000	134	1000	198	1000	386	1000	653	1000	534	1000	534	1000		
分らない	481	236	305	212	176	294	65	175	82	249	77	196	77	233	43	333	37	278	44	222	104	269	134	205	117	219	117	219		
なし	800	392	572	397	228	381	139	375	127	386	190	483	108	326	50	388	55	410	80	404	157	407	290	444	167	313	167	313		
50万円未満	225	110	151	105	74	124	38	102	20	61	43	109	49	148	18	140	16	119	26	131	45	117	74	113	45	84	45	84		
100万円未満	141	69	108	75	33	55	40	108	24	73	22	56	20	60	8	62	9	67	11	56	22	57	41	63	49	82	49	82		
100万円台	85	42	65	43	20	33	23	62	8	24	14	36	19	57	2	9	6	60	6	30	16	41	24	37	29	54	29	54		
200万円台	87	43	64	44	23	38	21	57	13	40	14	36	16	46	3	23	4	30	3	45	13	34	20	31	36	71	36	71		
300万円台	78	38	58	40	20	33	14	38	17	52	10	36	17	51	1	08	3	22	12	61	10	26	29	38	27	51	27	51		
400万円以上	142	70	118	82	24	40	31	84	38	116	23	59	25	76	4	31	2	15	10	51	19	49	45	69	62	116	62	116		

生活面での困りごとなど	単位:人、%																											
	全体			就労地域別			勤労形態別(札幌交通圏)			年齢別(全体)			60歳以上															
	2080	100.0		札幌交通圏	その他	日勤専従	夜勤専門	昼夜交替	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳		55~59歳														
(ア)通院や治療の必要があるが、抱えている	445	21.4	326	22.1	119	19.6	82	21.7	71	20.9	100	24.9	85	19.2	23	17.4	27	19.9	44	21.9	80	20.5	156	23.4	114	20.8		
(イ)自分や家族の健康が不安	954	45.9	640	43.4	314	51.8	182	48.1	144	42.5	153	38.2	152	44.8	47	35.6	58	42.6	91	45.3	177	45.3	303	45.4	275	50.3		
(ウ)介護を必要とするものがいて、その負担が大変	95	4.6	69	4.7	26	4.3	17	4.5	19	5.6	19	4.7	13	3.8	4	3.0	5	3.7	6	3.0	17	4.3	31	4.6	32	5.9		
(エ)教育費の負担が大きい	174	8.4	117	7.9	57	9.4	30	7.9	13	3.8	40	10.0	33	9.7	10	7.6	26	19.1	36	17.9	49	12.5	41	6.1	12	2.2		
(オ)教育費の支払いが困難で、子どもの進路を考えた	58	2.8	35	2.4	23	3.8	13	3.4	8	2.4	10	2.5	4	1.2			5	3.7	14	7.0	14	3.6	19	2.8	6	1.1		
(カ)住宅費用・家賃の支払いが困難	303	14.6	229	15.5	74	12.2	62	16.4	47	13.9	73	18.2	45	13.3	25	18.9	27	19.9	29	14.4	60	15.3	112	16.8	50	9.1		
(キ)金融的な負担から、親戚づきあいや近所づきあいを控えている	423	20.3	303	20.6	120	19.8	77	20.4	70	20.6	91	22.7	63	18.6	21	15.9	30	22.1	50	24.9	75	19.2	166	24.9	81	14.8		
(ク)子供の進路しごとがない	844	40.6	608	41.2	236	38.9	168	44.4	122	36.0	168	41.9	142	41.9	41	31.1	54	39.7	83	41.3	175	44.8	295	44.2	195	35.6		
(ケ)借金がありその返済が困難である	183	8.8	136	9.2	47	7.8	37	9.8	29	8.6	43	10.7	27	8.0	12	9.1	18	13.2	20	10.0	43	11.0	55	8.2	35	6.4		
(コ)その他	24	1.2	18	1.2	6	1.0	3	0.8	6	1.8	5	1.2	4	1.2	3	2.3	2	1.5	1	0.5	1	0.3	8	1.2	9	1.6		
睡眠生活問題	2061	100.0	1459	100.0	602	100.0	374	100.0	333	100.0	399	100.0	336	100.0	130	100.0	135	100.0	200	100.0	206	100.0	390	100.0	661	100.0	540	100.0
とくにない	662	32.1	477	32.7	185	30.7	127	34.0	128	38.4	119	29.8	99	29.5	35	26.9	34	25.2	54	27.0	108	27.7	219	33.1	509	38.7		
時がある	940	45.6	648	44.4	292	48.5	176	47.1	135	40.5	184	46.1	145	43.2	61	46.9	66	48.9	101	50.5	190	46.7	287	43.4	235	43.5		
よくある	147	7.1	121	8.3	26	4.3	17	4.5	25	7.5	38	9.5	39	11.6	10	7.7	14	10.4	15	7.5	29	7.4	50	7.6	29	5.4		
定期健康診断における総合判定結果	2108	100.0	1506	100.0	602	100.0	389	100.0	348	100.0	410	100.0	343	100.0	133	100.0	138	100.0	206	100.0	393	100.0	668	100.0	565	100.0		
異常なし	778	36.9	518	34.4	260	43.2	128	32.9	122	35.1	146	35.6	118	34.4	81	60.9	75	54.3	80	38.8	140	35.6	223	33.4	177	31.3		
経過観察	709	33.6	520	34.5	189	31.4	123	31.6	117	33.6	137	33.4	135	39.4	29	21.8	40	29.0	69	33.5	145	36.9	227	34.0	198	35.0		
要精密検査	302	14.3	239	15.9	63	10.5	78	20.1	40	11.5	73	17.8	45	13.1	15	11.3	14	10.1	36	17.5	52	13.2	104	15.6	80	14.2		
要治療	294	13.9	212	14.1	82	13.6	59	15.2	60	17.2	49	12.0	43	12.5	8	6.0	7	5.1	18	8.7	53	13.5	110	16.5	97	17.2		
不明	25	1.2	17	1.1	8	1.3	1	0.3	9	2.6	5	1.2	2	0.6			2	1.4	3	1.5	3	0.8	4	0.6	13	2.3		
(再掲)要精密検査治療	283		283		24.1		35.2		28.7		29.8		25.7		17.3		15.2		26.2		26.7		32.0		86.2			
再検査・治療状況	573	100.0	434	100.0	139	100.0	128	100.0	99	100.0	119	100.0	84	100.0	23	100.0	20	100.0	51	100.0	101	100.0	207	100.0	169	100.0		
受けなかった	229	40.0	180	41.5	49	35.3	52	40.6	32	32.3	62	52.1	33	39.3	17	73.9	14	70.0	26	51.0	38	37.6	80	38.6	52	30.8		
受けたが途中で中断	57	9.9	36	8.3	21	15.1	12	9.4	9	9.1	11	9.2	4	4.8	3	13.0	2	10.0	6	11.8	12	11.9	21	10.1	13	7.7		
最後まで受けて治療済中	287	50.1	218	50.2	69	49.6	64	50.0	58	58.6	46	38.7	47	56.0	3	13.0	4	20.0	19	37.3	51	50.5	106	51.2	104	61.5		
普段の仕事による「身体」の疲労	2123	100.0	1523	100.0	600	100.0	391	100.0	355	100.0	416	100.0	345	100.0	136	100.0	141	100.0	207	100.0	396	100.0	687	100.0	571	100.0		
とても疲れる	469	22.1	348	22.8	121	20.2	101	25.8	68	19.2	90	21.6	86	24.9	36	26.5	22	15.6	52	25.1	100	25.3	156	23.4	101	17.7		
1317	62.0	944	62.0	373	62.2	240	61.4	206	58.6	268	64.4	220	63.8	67	48.3	109	77.3	129	62.3	249	62.9	419	62.8	341	59.7			
まあまあ疲れない	246	11.5	196	12.9	79	13.2	38	9.7	36	10.9	43	10.3	28	7.5	28	19.1	4	2.5	17	8.2	37	8.3	71	10.6	90	15.8		
疲れない	28	1.3	43	2.8	13	2.2	5	1.3	6	1.7	13	3.2	8	2.3	3	11.4	1	0.5	4	1.9	4	1.1	10	1.4	7	1.2		
どちらともいえない	64	3.0	42	2.8	22	3.7	5	1.3	17	4.8	9	2.2	10	2.9	4	2.9	5	3.5	6	2.9	6	2.0	14	2.1	27	4.7		
(再掲)疲れる計	841		848		82.3		87.2		77.7		86.1		88.7		75.7		92.9		87.4		88.1		86.2		77.4			
普段の仕事による「神経」の疲労	2105	100.0	1503	100.0	602	100.0	385	100.0	354	100.0	407	100.0	341	100.0	136	100.0	141	100.0	205	100.0	393	100.0	665	100.0	560	100.0		
とても疲れる	612	29.1	457	30.4	155	25.7	125	32.5	99	28.0	112	27.5	118	34.6	42	30.9	39	27.7	71	34.6	128	32.6	204	30.7	124	22.1		
やや疲れる	1210	57.5	857	57.0	353	58.6	216	56.1	195	55.1	249	61.2	190	55.7	67	48.3	92	65.2	114	55.6	227	57.8	382	57.4	237	58.4		
あまり疲れない	210	10.0	141	9.4	61	10.1	37	9.6	44	12.4	34	8.2	6.7	20	14.7	8	5.7	11	5.4	27	6.9	65	9.8	79	14.1			
まったく疲れない	22	1.0	17	1.1	5	0.8	3	0.8	5	1.4	7	1.7	1	0.3	4	2.9	1	0.7	3	1.5	3	0.8	3	0.5	8	1.4		
どちらともいえない	51	2.4	31	2.1	20	3.3	4	1.0	11	3.1	5	1.2	9	2.6	3	2.2	1	0.7	6	2.9	8	2.0	11	1.7	22	3.9		
(再掲)疲れる計	86.6		87.4		84.4		88.6		83.1		88.7		90.3		80.1		92.9		90.2		90.3		88.1		80.5			

	年齢別(札幌交通圏)						世帯構造別(札幌交通圏)						その他											
	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と	妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と	妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と	妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と妻と子と												
産別	103	1000	83	1000	142	1000	287	1000	503	1000	425	1000	261	1000	453	1000	454	1000	79	1000	55	1000	176	1000
全自文	85	825	66	795	117	824	233	812	434	863	384	904	215	824	379	837	394	868	69	873	45	818	160	909
交通労働	11	107	11	133	18	127	50	174	60	119	35	82	42	161	60	132	49	108	8	101	10	182	12	68
自交総運	7	68	6	72	7	49	4	14	9	18	6	14	4	15	14	3.1	11	2.4	2	2.5			4	2.3
年齢	29	111	14	31	23	51	1	1.3	23	51	1	1.3	29	111	14	31	23	51	1	1.3	23	51	1	1.3
39歳以下	17	65	4	0.9	27	60	7	8.9	1	1.8	26	14.8												
40~44歳	30	115	27	60	40	88	14	17.7	2	3.6	24	13.6												
45~49歳	56	215	80	177	76	168	12	15.2	16	29.1	39	22.2												
50~54歳	75	287	157	348	178	394	25	31.6	17	30.9	39	21.6												
55~59歳	54	207	169	375	108	239	20	25.3	18	32.7	26	14.8												
60歳以上													709	900	801	722	927							58.5
(再掲)50歳以上																								
タクシー乗務経験年数	102	1000	83	1000	142	1000	286	1000	502	1000	425	1000	260	1000	453	1000	451	1000	79	1000	55	1000	176	1000
1年未満	9	88	3	3.6	4	2.8	8	2.8	5	1.0	8	1.9	11	4.2	10	2.2	9	2.0	1	1.3			4	2.3
~3年未満	24	235	8	9.6	16	11.3	21	7.3	38	7.6	15	3.5	15	5.8	27	60	49	10.9	7	8.9	1	1.8	19	10.8
~5年未満	21	206	12	14.5	15	10.6	25	8.7	48	9.6	22	5.2	33	12.7	27	60	42	9.3	6	7.6	7	12.7	19	10.8
~10年未満	33	324	38	45.8	35	24.6	68	30.8	83	16.5	62	14.6	59	22.7	80	19.9	109	24.2	16	20.3	13	23.6	45	25.8
~20年未満	13	127	21	25.3	55	58.7	91	31.8	132	26.3	103	24.2	72	27.7	120	26.5	112	24.8	29	36.7	10	18.2	56	31.8
~30年未満	2	2.0	1	1.2	17	12.0	52	18.2	134	26.7	90	21.2	45	17.3	114	25.2	72	18.0	14	17.7	18	32.7	19	10.8
30年以上													25	9.6	65	14.3	56	12.9	6	7.6	6	10.9	14	8.0
雇用形態	102	1000	82	1000	141	1000	285	1000	500	1000	418	1000	258	1000	450	1000	449	1000	78	1000	55	1000	173	1000
正社員	81	794	71	866	124	879	288	905	455	910	371	376	192	744	309	687	355	791	65	833	44	800	140	809
契約社員	8	78	2	2.4	5	3.5	11	3.9	18	3.6	71	17.0	19	7.4	37	82	29	6.5	5	6.4	6	10.9	10	5.8
嘱託社員	10	98	6	7.3	7	5.0	12	4.2	18	3.6	168	40.2	36	14.0	92	20.4	53	11.8	6	7.7	5	9.1	16	9.2
その他	3	2.9	3	3.7	5	3.5	4	1.4	9	1.8	22	5.3	11	4.3	12	2.7	12	2.7	2	2.6			7	4.0
就労形態	102	1000	83	1000	141	1000	286	1000	500	1000	420	1000	258	1000	450	1000	450	1000	79	1000	55	1000	175	1000
隔日勤務	18	176	19	22.9	40	28.4	78	27.3	141	28.2	102	24.3	60	23.3	123	27.3	125	27.8	17	21.5	20	36.4	32	18.3
日勤専門	21	206	12	14.5	22	15.6	50	17.5	97	14.7	157	37.4	58	22.5	120	26.7	95	21.1	13	16.5	11	20.0	43	24.6
夜勤専門	38	373	34	41.0	50	35.5	90	31.5	140	28.0	88	16.2	81	31.4	114	25.3	119	26.4	24	30.4	9	16.4	57	32.6
昼夜交替勤務(日勤と夜勤)	25	245	18	21.7	28	19.9	68	23.8	121	24.2	89	21.2	59	22.9	91	20.2	109	24.2	24	30.4	14	25.5	43	24.6
その他																								
労働組合への加入状況	101	1000	83	1000	142	1000	285	1000	498	1000	424	1000	257	1000	452	1000	452	1000	79	1000	55	1000	173	1000
加入している	82	812	68	81.9	122	85.9	250	87.7	438	88.0	233	55.0	193	75.1	344	76.1	359	79.4	62	78.5	46	83.6	145	83.8
以前は加入していたが、いまは加入していない	3	3.0	7	8.4	9	6.3	14	4.9	29	5.8	124	29.2	28	10.9	64	14.2	54	11.9	11	13.9	5	9.1	16	9.2
加入したことがない	16	15.8	8	9.6	11	7.7	21	7.4	31	6.2	67	15.8	36	14.0	44	9.7	39	8.6	6	7.6	4	7.3	12	6.9
1週間の総拘束時間	99	1000	82	1000	139	1000	279	1000	491	1000	411	1000	255	1000	443	1000	441	1000	75	1000	55	1000	172	1000
40時間未満	8	81	6	7.3	9	6.5	16	5.7	43	8.8	70	17.0	32	12.5	53	12.0	30	6.8	3	4.0	7	12.7	15	8.7
40時間台	20	202	14	17.1	32	23.0	59	21.1	93	18.9	89	21.7	50	19.6	90	20.3	89	20.2	17	22.7	9	16.4	39	22.7
50時間台	19	192	20	24.6	33	23.7	81	29.0	134	27.3	91	22.1	57	22.4	112	25.3	125	28.3	21	28.0	15	27.3	34	19.8
60時間台	27	273	21	25.6	38	27.3	73	26.2	124	25.3	100	24.3	71	27.8	114	25.7	109	24.7	15	20.0	18	32.7	47	27.3
70時間台	17	172	17	20.7	22	15.8	41	14.7	73	14.9	47	11.4	37	14.5	54	12.2	69	15.6	14	18.7	4	7.3	28	16.3
80時間以上	8	8.1	4	4.9	5	3.6	9	3.2	24	4.9	14	3.4	8	3.1	20	4.5	19	4.3	5	6.7	2	3.6	9	5.2
(再掲)60時間以上													52.5	51.2	46.8	44.1	45.0	39.2	45.5	42.4	44.7	45.3	48.8	48.8

単位:人、%	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)													
	39歳以下		40~44歳		45~49歳		55~59歳		60歳以上		一人暮らし		妻と二人暮らし		妻と子どもと妻と子どもと		妻と子どもと		妻と子どもと					
	99	1000	83	1000	140	1000	281	1000	496	1000	419	1000	256	1000	445	1000	445	1000	79	1000	55	1000	174	1000
働き方・営業形態	28	283	16	193	34	243	89	317	136	274	117	279	70	273	131	294	131	294	15	190	9	164	42	241
流し主体	53	535	52	627	64	600	163	580	286	577	240	573	149	582	250	562	254	571	50	633	34	618	109	626
流しと客持ちが半々	17	172	15	181	21	150	28	100	73	147	59	141	37	145	64	144	57	128	14	177	11	200	21	121
客持ちが主体	1	10	1	07	1	07	1	04	1	02	3	07	3	07	3	07	3	07	1	18	1	18	2	11
その他	103	1000	81	1000	142	1000	284	1000	494	1000	415	1000	259	1000	447	1000	444	1000	77	1000	54	1000	176	1000
1ヶ月の総走行キロ数	8	7.8	12	14.8	7	4.9	16	5.6	44	8.9	65	15.7	29	11.2	49	11.0	33	7.4	10	13.0	3	5.6	16	9.1
2000km未満	19	18.4	18	222	27	190	46	162	95	192	102	246	56	216	81	181	90	203	16	208	15	278	37	210
2500km未満	18	17.5	17	210	35	246	77	271	130	263	109	263	72	278	116	260	98	221	21	273	20	370	46	263
3000km未満	19	18.4	17	210	30	211	67	236	86	174	50	120	40	154	74	166	89	200	15	195	8	148	36	205
3500km未満	17	16.5	8	9.9	28	197	32	113	82	166	50	120	37	143	69	154	70	158	10	130	6	111	21	119
4000km未満	9	8.7	3	3.7	8	5.6	32	113	35	71	18	4.3	14	5.4	35	7.8	35	7.9	3	3.9	1	1.9	11	6.3
4500km未満	11	10.7	5	6.2	6	4.2	10	3.5	17	3.4	13	3.1	7	2.7	16	3.6	24	5.4	1	1.3	1	1.9	5	2.8
5000km以上	2	1.9	1	1.2	1	0.7	4	1.4	5	1.0	8	1.9	4	1.5	7	1.6	5	1.1	1	1.3	1	1.9	4	2.3
(再掲)3500km以上	37.9	21.0	30.3	27.5	28.1	21.4	21.4	28.1	21.4	9.4	9.4	23.9	28.4	30.2	19.5	14.8	6.5	6.5	14.8	3.7	3.7	23.3	11.4	
(再掲)4000km以上	21.4	11.1	10.6	16.2	11.5	11.5	11.5	16.2	11.5	9.4	9.4	9.7	13.0	14.4	6.5	6.5	6.5	6.5	14.4	3.7	3.7	23.3	11.4	
1ヶ月間における公休出勤状況(頻度)	32	317	28	341	63	344	100	350	188	378	247	595	108	408	218	493	189	376	35	443	27	461	80	457
まったくなかった	31	307	24	293	44	310	101	353	148	296	114	270	81	312	141	313	131	291	25	316	17	309	46	263
月に1回程度	29	287	21	236	23	176	63	220	128	236	41	97	59	227	65	144	108	240	16	203	6	143	34	194
月に2回程度	8	7.9	5	6.1	9	6.3	17	5.9	25	5.0	9	2.1	11	4.2	18	4.0	28	6.2	2	2.5	2	3.6	10	5.7
月に3回程度	1	1.0	4	4.9	1	0.7	5	1.7	11	2.2	11	2.6	3	1.2	9	2.0	14	3.1	1	1.3	1	1.8	5	2.9
月に4回以上	66.3	65.9	65.6	65.0	62.4	41.5	41.5	62.4	41.5	29.7	29.7	59.2	51.7	62.4	55.7	50.9	24.1	24.1	55.7	50.9	24.1	24.1	54.3	28.0
(再掲)行ったことあり	37.6	36.6	36.6	35.6	32.8	14.5	14.5	32.8	14.5	28.1	28.1	28.1	20.4	20.4	20.4	20.4	20.4	20.4	20.4	20.4	20.4	20.4	20.4	20.4
(再掲)2回以上	97	1000	81	1000	138	1000	280	1000	483	1000	392	1000	260	1000	448	1000	454	1000	78	1000	55	1000	176	1000
最近の働き方でよくある問題状況	22	22.7	19	23.5	32	232	55	196	105	213	75	19.1	55	21.2	97	21.7	94	20.7	18	23.1	11	20.0	33	18.8
(ア)所定の拘束時間を大きく超えて働く	41	42.3	35	43.2	69	500	152	543	254	515	193	49.2	127	48.8	240	53.6	222	48.9	36	46.2	28	50.9	87	49.4
(イ)所定の休憩時間よりも短い休憩しかとらずに働く	29	29.9	19	23.5	39	283	67	239	87	176	71	18.1	51	19.6	104	23.2	81	17.8	24	30.8	13	23.6	38	21.6
(ウ)体調が悪いまま勤務に就くことがある	32	33.0	29	35.8	51	370	84	300	127	258	81	20.7	71	27.3	124	27.7	117	25.8	25	32.1	16	29.1	48	27.3
(エ)仕事中、睡眠不足や体調の悪いを感じる	47	48.5	38	46.9	64	464	122	436	181	367	128	32.7	97	37.3	174	38.8	181	38.9	32	41.0	23	41.8	67	38.1
(オ)運転中、売上をあげようと集る	29	28.9	19	23.5	45	326	73	261	121	245	93	23.7	68	26.2	110	24.6	117	25.8	27	34.6	13	23.6	43	24.4
(カ)運反場所での客待ちを待つこと	24	24.7	16	19.8	34	246	53	189	86	174	48	12.2	30	11.5	90	20.1	83	18.3	18	23.1	7	12.7	31	17.6
(キ)速度超過や危険運転でのUターンなど危険運転をやってしまうことがある	94	1000	78	1000	134	1000	276	1000	482	1000	357	1000	243	1000	421	1000	442	1000	77	1000	55	1000	172	1000
この1年間の有給休暇の取得状況	15	16.0	12	15.4	27	20.1	31	11.2	80	16.6	62	17.4	29	11.9	76	18.5	96	19.5	10	13.0	4	2.3	21	12.2
1/4分の程度は使った	16	17.0	8	10.3	16	11.9	26	13.0	53	11.0	46	12.9	29	11.9	55	13.1	53	12.0	7	9.1	11	20.0	19	11.0
半分の程度は使った	15	16.0	14	17.9	15	11.2	55	19.9	80	18.7	61	17.1	56	14.8	84	20.0	67	15.2	19	24.7	9	16.4	32	18.6
4分の1程度は使った	14	14.9	16	20.5	23	17.2	60	21.7	96	20.3	63	16.2	62	21.4	60	19.0	83	18.8	18	23.4	11	20.0	32	18.6
ほとんど使っていない	34	36.2	28	35.9	53	39.6	94	34.1	161	33.4	123	34.5	97	39.9	124	29.5	153	34.6	23	29.9	20	38.4	68	39.9

	年齢別(札幌交通圏)					世帯別(札幌交通圏)					単位:人、%													
	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と子どもと親		その他												
2007年度の年収(税込み)	73	1000	57	1000	118	1000	236	1000	413	1000	315	1000	212	1000	373	1000	366	1000	65	1000	49	1000	142	1000
200万未満	6	82	3	53	9	76	8	34	26	63	71	225	24	113	44	118	25	68	4	62	2	41	24	169
250万未満	17	233	11	193	23	237	51	216	110	266	93	295	56	264	101	295	52	224	16	246	14	286	31	218
300万未満	11	151	14	246	35	297	81	343	119	288	79	251	63	297	106	284	101	276	17	262	15	306	37	261
350万未満	19	260	15	263	22	186	55	233	80	194	35	111	33	156	59	158	84	230	18	277	9	184	23	162
400万未満	8	110	6	105	14	119	28	110	40	97	22	70	21	99	32	86	37	101	6	92	4	82	15	106
400万円以上	12	164	8	140	10	85	15	64	38	92	15	48	15	71	22	59	37	101	4	62	5	102	12	85
(再掲)300万未満	46.6		49.1		61.0		59.3		61.7		77.1		37.7		41.3		29.2		30.8		32.7		38.7	
2008年度の年収(税込み)	66	1000	55	1000	115	1000	230	1000	394	1000	302	1000	207	1000	359	1000	344	1000	63	1000	48	1000	136	1000
200万未満	6	91	2	36	7	61	7	30	20	51	61	202	21	101	32	89	24	70	4	63	2	42	20	147
250万未満	7	106	7	127	19	165	37	161	74	188	73	242	38	184	80	223	57	166	10	159	7	146	24	176
300万未満	19	288	17	309	32	278	71	309	115	292	87	288	62	300	104	290	95	276	19	302	15	313	45	331
350万未満	12	182	15	273	29	252	62	270	97	246	40	132	45	217	79	220	86	250	14	222	12	250	20	147
400万未満	8	121	7	127	16	139	32	139	50	127	17	56	25	121	34	95	42	122	10	159	6	125	13	96
400万円以上	14	212	7	127	12	104	21	91	38	96	24	79	16	77	30	84	40	116	6	95	6	125	14	103
(再掲)300万未満	48.5		47.3		50.4		50.0		53.0		73.2		28.5		31.2		23.5		22.2		18.8		32.4	
06年度からの7年間での変化	66	1000	55	1000	115	1000	230	1000	393	1000	302	1000	206	1000	359	1000	344	1000	63	1000	48	1000	136	1000
増加	12	182	11	200	17	348	41	378	168	328	54	179	38	184	89	164	64	186	10	159	8	167	24	176
減少	20	303	15	273	27	235	45	198	108	275	67	222	47	228	87	242	84	244	16	234	5	184	41	301
状況	34	515	29	527	71	617	144	626	216	350	181	393	121	367	213	393	196	370	37	367	35	729	71	522
年収の増減額	34	1000	29	1000	71	1000	144	1000	216	1000	181	1000	121	1000	213	1000	196	1000	37	1000	35	1000	71	1000
0円未満	6	176	10	345	12	169	28	194	41	190	49	271	30	248	43	202	39	199	9	243	4	114	20	282
10万未満	16	471	7	241	26	366	50	347	72	333	52	287	39	322	70	329	65	332	10	270	14	400	24	338
20万未満	6	176	5	172	14	197	26	181	45	208	31	171	23	190	38	178	43	219	3	81	8	229	12	169
30万未満	2	59	1	34	5	70	15	104	14	65	15	83	12	99	19	89	11	56	4	108	3	86	4	56
40万未満	2	59	4	138	8	113	18	125	30	139	25	138	12	99	28	131	28	143	6	162	5	143	7	99
50万未満	2	59	2	69	6	85	7	49	14	65	9	50	5	41	15	70	10	51	5	135	1	29	4	56
年間を通じての、最賃の連反状況(傾度)	87	1000	74	1000	130	1000	258	1000	439	1000	348	1000	230	1000	403	1000	412	1000	75	1000	51	1000	160	1000
全くない	44	506	26	351	56	431	123	477	186	424	417	336	92	400	172	427	172	417	29	387	28	549	55	344
年に1ヶ月はある	6	69	13	176	17	131	37	143	52	118	50	144	25	109	56	139	56	136	8	107	8	157	20	125
年に2、3ヶ月はある	8	92	12	262	23	177	32	124	83	189	80	172	33	143	71	176	71	172	11	147	5	98	27	169
それ以上ある	11	126	15	203	22	169	32	124	68	155	60	172	41	178	49	122	68	165	18	240	5	98	27	169
わからない	18	207	8	108	12	92	34	132	50	114	61	175	39	170	55	136	45	109	9	120	5	98	31	194
(再掲)ある	287		541		477		391		462		489		430		437		473		493		353		463	
運賃改訂後の利用者数の増減(札幌交通圏)	84	1000	76	1000	132	1000	266	1000	476	1000	379	1000	242	1000	432	1000	432	1000	77	1000	54	1000	169	1000
増えた	75	893	68	895	110	833	229	861	414	870	328	865	204	843	390	803	374	866	65	844	46	852	142	840
減った	8	95	4	53	18	136	30	113	50	105	39	103	30	124	35	81	44	102	10	130	5	93	22	130
わからない	1	12	3	39	3	23	6	23	11	23	9	24	7	29	4	09	13	30	2	26	3	56	4	24
同、売上げの増減(札幌交通圏)	84	1000	76	1000	131	1000	256	1000	469	1000	361	1000	233	1000	425	1000	422	1000	78	1000	50	1000	164	1000
増えた	68	810	63	829	97	740	219	855	390	832	311	661	197	845	372	875	347	822	58	744	42	840	190	793
減った	15	119	8	105	27	206	31	121	70	149	39	108	27	118	45	106	62	147	17	218	6	120	30	183
わからない	1	12	2	26	3	23	4	18	1	17	4	11	2	09	3	07	6	14	1	20	1	20	1	06

	年齢別(札幌交通圏)					世帯構造別(札幌交通圏)					単位:人、%													
	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と子どもと親		妻と子どもと親	その他											
住まいの種類	96	1000	80	1000	136	1000	281	1000	480	1000	397	1000	259	1000	453	1000	453	1000	79	1000	55	1000	175	1000
持家・分譲マンション	29	302	23	288	58	426	136	484	275	56.1	217	54.7	43	16.6	218	48.1	275	60.7	54	68.4	42	76.4	104	59.4
民間賃貸住宅・マンション	56	583	41	51.3	60	44.1	103	36.7	146	29.8	106	26.7	163	70.7	136	30.0	126	27.8	11	13.9	9	16.4	46	26.3
公営住宅	7	7.3	11	13.8	14	10.3	37	13.2	62	10.0	15.1	28	10.8	88	19.4	5	11.0	8	10.1	4	7.3	11	6.3	
その他	4	4.2	5	6.3	4	2.9	5	1.8	7	1.4	14	3.5	5	1.9	11	2.4	2	0.4	6	7.6	4	7.3	14	8.0
住まいの費用負担の有無	94	1000	81	1000	136	1000	273	1000	480	1000	386	1000	248	1000	449	1000	445	1000	78	1000	54	1000	171	1000
かからない	18	19.1	11	13.6	28	20.6	45	16.5	120	25.0	120	31.1	26	10.5	94	20.9	106	23.8	30	38.5	19	35.2	66	38.6
かかる	76	80.9	70	86.4	108	79.4	228	83.5	360	75.0	266	68.9	222	89.5	355	79.1	339	76.2	48	61.5	35	64.8	105	61.4
同、費用(月額)	75	1000	70	1000	108	1000	226	1000	358	1000	263	1000	219	1000	354	1000	337	1000	48	1000	35	1000	103	1000
3万円未満	4	5.3	6	8.6	10	9.3	20	8.8	30	8.4	38	14.4	21	9.6	34	9.6	31	9.2	4	8.3	3	8.6	14	13.6
3~5万円未満	37	49.3	30	42.9	46	42.6	84	37.2	134	37.4	99	37.6	135	61.6	134	37.9	96	28.5	17	35.4	17	48.6	28	27.2
5~7万円未満	26	34.7	28	40.0	34	31.5	72	31.9	128	35.8	77	29.3	52	23.7	52	14.2	132	39.2	13	27.1	8	22.9	41	39.8
7~10万円未満	7	9.3	4	5.7	13	12.0	39	17.3	48	13.4	37	14.1	8	3.7	52	14.7	55	16.3	11	22.9	6	17.1	15	14.6
10万円以上	1	1.3	2	2.9	5	4.6	11	4.9	18	5.0	12	4.6	3	1.4	13	3.7	23	6.8	3	6.3	1	2.9	5	4.9
本人を含む世帯の人数	96	1000	80	1000	137	1000	280	1000	482	1000	396	1000	261	1000	453	1000	454	1000	79	1000	55	1000	176	1000
1人	29	30.2	17	21.3	30	21.9	66	20.0	75	15.2	54	13.6	261	1000	453	1000	454	1000	79	1000	55	1000	176	1000
2人	21	21.9	15	18.8	42	30.7	97	34.6	160	36.6	180	45.5	277	61.0	463	1000	277	61.0	32	40.5	9	16.4	18	10.2
3人	24	25.0	20	23.0	30	21.9	69	24.6	137	27.8	100	25.3	144	31.7	32	40.5	144	31.7	32	40.5	9	16.4	18	10.2
4人	15	15.6	17	21.3	20	14.6	42	15.0	71	14.4	40	10.1	25	5.5	31	39.2	25	5.5	31	39.2	4	7.3	6	4.5
5人	5	5.2	9	11.3	9	6.6	11	3.9	18	3.7	13	3.3	3	1.4	13	3.7	23	6.8	3	6.3	1	2.9	5	4.9
6人	2	2.1	1	1.3	5	3.6	3	1.1	8	1.6	7	1.8	2	0.4	2	0.5	2	0.4	2	2.5	2	2.5	5	4.9
7人以上	1	1.3	1	1.3	1	0.7	2	0.7	3	0.6	2	0.5	2	0.4	2	0.5	2	0.4	2	2.5	2	2.5	5	4.9
世帯構造	94	1000	79	1000	137	1000	279	1000	490	1000	395	1000	261	1000	453	1000	454	1000	79	1000	55	1000	176	1000
一人暮らし	29	30.9	17	21.5	30	21.9	66	20.1	75	15.3	54	13.7	261	1000	453	1000	454	1000	79	1000	55	1000	176	1000
妻と二人暮らし	14	14.9	4	5.1	27	19.7	80	28.7	157	32.0	169	42.8	281	61.0	463	1000	277	61.0	32	40.5	9	16.4	18	10.2
妻と子ども	23	24.5	27	34.2	40	29.2	76	27.2	178	36.3	108	27.3	144	31.7	32	40.5	144	31.7	32	40.5	9	16.4	18	10.2
妻と子どもと親	1	1.1	7	8.9	14	10.2	12	4.3	25	5.1	20	5.1	8	2.9	4	10.5	8	2.9	4	10.5	36	42.9	22	26.2
妻と親	1	1.1	1	1.3	2	1.5	16	5.7	17	3.5	18	4.6	3	1.4	13	3.7	23	6.8	3	6.3	1	2.9	5	4.9
その他	26	27.7	23	29.1	24	17.5	39	14.0	38	7.8	26	6.6	282	1000	356	1000	356	1000	55	1000	38	1000	84	1000
世帯における就労者の有無	94	1000	80	1000	135	1000	274	1000	488	1000	390	1000	261	1000	444	1000	450	1000	79	1000	55	1000	176	1000
誰もいない	46	48.9	44	55.0	63	46.7	114	41.6	176	36.1	201	51.5	261	1000	444	1000	450	1000	79	1000	55	1000	176	1000
いる	48	51.1	36	45.0	72	53.3	160	58.4	312	63.9	189	48.5	282	63.5	356	79.1	356	79.1	55	69.6	38	69.1	84	49.4
世帯における就労者の有無	48	1000	36	1000	72	1000	160	1000	312	1000	189	1000	282	1000	356	1000	356	1000	55	1000	38	1000	84	1000
妻	29	60.4	27	75.0	60	83.3	142	88.8	272	87.2	154	81.5	282	1000	309	86.8	282	1000	309	86.8	4	7.3	4	10.5
親	13	27.1	8	22.2	7	9.7	14	8.8	2	0.6	2.6	2.6	151	42.4	18	32.7	151	42.4	18	32.7	4	7.3	4	10.5
子ども	2	4.2	5	13.9	15	20.8	22	13.8	89	28.5	58	30.7	4	7.3	4	10.5	4	7.3	4	10.5	36	42.9	22	26.2
その他	9	18.8	1	2.8	3	4.2	2	1.3	8	2.6	5	2.6	2	0.4	2	0.5	2	0.4	2	2.5	2	2.5	5	4.9
世帯における年金受給者の有無	96	1000	80	1000	136	1000	273	1000	480	1000	393	1000	261	1000	451	1000	451	1000	79	1000	55	1000	176	1000
誰もいない	79	82.3	53	66.3	105	77.2	223	80.5	404	82.1	373	13.6	219	83.9	294	65.2	353	78.3	9	11.4	4	7.3	54	31.0
いる	17	17.7	27	33.8	31	22.8	54	19.5	86	17.9	320	81.4	42	16.1	157	34.8	98	21.7	70	88.6	51	92.7	120	69.0
年金受給者	17	1000	27	1000	31	1000	54	1000	86	1000	320	1000	42	1000	157	1000	98	1000	70	1000	51	1000	120	1000
本人	5	5.7	284	88.6	3	3.7	24	27.3	90	28.1	2	2.6	42	1000	128	82.2	86	87.6	11	15.7	6	15.7	15	12.5
妻	13	76.5	26	96.3	31	1000	51	94.4	54	61.4	35	10.9	42	1000	128	82.2	86	87.6	11	15.7	6	15.7	15	12.5
親	4	23.5	2	7.4	2	3.7	6	6.8	3	0.9	3	0.9	66	94.3	50	98.0	93	77.5	17	44.2	3	7.3	17	14.2
その他	1	1.3	1	1.3	1	0.7	2	0.7	3	0.6	2	0.5	2	0.4	2	0.5	2	0.4	2	2.5	2	2.5	5	4.9

	単位:人・%																						
	年齢別(札幌交通圏)				世帯構造別(札幌交通圏)				世帯構造別(札幌交通圏)と親														
	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子どもと親	妻と子どもと親	妻と子どもと親	その他											
1ヶ月の生計費	95	100.0	77	100.0	132	100.0	270	100.0	478	100.0	384	100.0	249	100.0	438	100.0	441	100.0	55	100.0	171	100.0	
分らない	13	13.7	7	9.1	8	6.1	21	7.8	53	11.1	44	11.5	16	6.4	48	11.0	44	10.0	5	6.3	7	12.7	
10万円未満	14	14.7	14	18.2	29	22.0	51	18.9	54	11.3	39	10.2	83	33.3	54	12.3	26	5.9	2	2.5	8	14.5	
10~15万円未満	31	32.6	19	24.7	33	25.0	61	22.6	136	28.5	106	27.6	104	41.8	105	24.0	93	21.1	15	19.0	14	25.5	
15~20万円未満	20	21.1	18	23.4	32	24.2	76	28.1	126	28.5	84	24.5	38	15.3	38	8.7	31	7.2	27	30.4	8	14.5	
20~25万円未満	13	13.7	13	16.9	19	14.4	37	13.7	84	17.6	72	18.8	8	3.2	12	2.7	104	23.6	18	22.8	13	23.6	
25~30万円未満	3	3.2	4	5.2	8	6.1	16	5.9	16	3.3	17	4.4	3	1.2	2	0.5	7	1.6	7	8.9	4	7.3	
30万円以上	1	1.1	2	2.6	3	2.3	8	3.0	9	1.9	12	3.1	8	3.2	8	1.8	16	3.6	8	10.1	1	1.8	
世帯の収支状況	94	100.0	79	100.0	133	100.0	274	100.0	485	100.0	388	100.0	253	100.0	445	100.0	448	100.0	78	100.0	55	100.0	
毎月赤字	20	21.3	25	31.6	35	26.3	104	38.0	159	32.8	83	24.0	71	28.1	27	6.1	28.5	30	38.5	14	25.5	46	27.2
赤字の月のほうが多い	26	27.7	25	31.6	43	32.3	77	28.1	150	30.9	113	29.1	61	24.1	131	29.4	155	34.6	24	30.8	14	25.5	
毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)	32	34.0	21	26.6	44	33.1	65	23.7	136	28.0	133	34.3	103	40.7	134	30.1	102	22.8	14	17.9	18	32.7	
赤字の月のほうが多い	3	3.2	3	3.8	3	2.3	5	1.8	11	2.3	18	4.6	6	2.4	19	4.3	14	3.1	2	2.6	1	1.8	
毎月黒字	5	5.3	4	5.2	4	3.0	3	1.1	3	0.6	6	1.5	3	1.2	8	1.8	4	0.9	1	1.3	1	1.8	
分らない	8	8.5	5	6.3	4	3.0	20	7.3	26	5.4	25	6.4	9	3.6	26	5.8	24	5.4	7	9.0	7	12.7	
(再掲)赤字計	48.9	51.6	43.3	54.8	66.1	50.6	133.7	48.9	218.3	44.7	120.3	31.1	82.2	32.6	103.3	23.2	102.3	22.8	19	24.4	15	26.7	
世帯全体の総収入	84	100.0	77	100.0	132	100.0	286	100.0	475	100.0	379	100.0	237	100.0	443	100.0	437	100.0	78	100.0	55	100.0	
分らない	20	21.3	6	7.8	10	7.6	30	11.3	50	10.5	40	10.6	23	9.7	47	10.6	39	8.9	7	9.0	7	12.7	
200万円未満	7	7.4	6	7.8	12	9.1	13	4.9	18	3.8	29	7.7	35	14.8	21	4.7	13	3.0	3	3.8	2	3.6	
200万円台	18	19.1	20	26.0	28	21.2	51	19.2	110	23.2	102	26.9	113	47.7	109	24.6	63	14.4	10	12.8	7	12.7	
300万円台	24	25.5	22	28.6	38	28.8	86	32.3	141	29.7	104	27.4	54	22.8	143	32.3	132	30.2	21	26.9	18	32.7	
400万円台	9	9.6	17	22.1	24	18.2	46	17.3	87	18.3	65	17.2	7	3.0	77	17.4	112	25.6	13	16.7	12	21.8	
500万円台	6	6.4	4	5.2	10	7.6	25	9.4	36	7.6	26	6.9	4	1.7	32	7.2	42	9.6	11	14.1	8	14.5	
600万円台	6	6.4	2	2.6	4	3.0	8	3.0	19	4.0	9	2.4	10	4.2	10	2.3	21	4.8	5	6.4	1	1.8	
700万円以上	4	4.3			6	4.5	7	2.6	14	2.9	4	1.1	1	0.4	4	0.9	15	3.4	8	10.3	1	1.8	
(再掲)300万円未満	26.6	33.8	33.8	43.3	66.1	50.6	133.7	48.9	218.3	44.7	120.3	31.1	82.2	32.6	103.3	23.2	102.3	22.8	19	24.4	15	26.7	
世帯の貯蓄現在高	27	28.7	17	21.8	21	15.8	61	22.6	99	20.7	79	20.6	24	9.6	104	23.7	90	20.4	18	23.4	20	36.4	
なし	41	43.6	32	41.0	53	39.8	113	41.9	214	44.8	118	30.7	142	57.0	153	34.9	173	39.1	24	31.2	20	36.4	
50万円未満	13	13.8	11	14.1	18	13.5	31	11.5	45	9.4	32	8.3	37	14.9	43	9.8	45	10.2	5	6.5	4	7.3	
100万円未満	4	4.3	5	6.4	9	6.8	19	7.0	34	7.1	36	9.4	11	4.4	40	9.1	32	7.2	9	11.7	7	12.7	
100万円台	2	2.1	7	9.0	5	3.8	11	4.1	17	3.6	23	6.0	9	3.6	25	5.7	21	4.8	4	5.2	2	3.6	
200万円台	3	3.2	2	2.6	8	6.0	10	3.7	15	3.1	26	6.8	3	1.2	13	3.0	21	4.5	5	6.5	5	9.1	
300万円台	1	1.1	2	2.6	10	7.5	9	3.3	17	3.6	19	4.9	8	3.2	13	3.0	21	4.8	5	6.5	2	3.6	
400万円以上	3	3.2	2	2.6	9	6.8	16	5.9	37	7.7	51	13.3	15	6.0	37	8.4	40	9.0	7	9.1	5	9.1	

生活面での困りごとなど	年齢別(札幌交通圏)						世帯構造別(札幌交通圏)						その他															
	39歳以下		40～44歳		45～49歳		50～54歳		55～59歳		60歳以上			一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子どもと妻と親と親	妻と子どもと妻と親と親											
	96	1000	79	1000	136	1000	275	1000	490	1000	394	1000						256	1000	451	1000	450	1000	79	1000	55	1000	174
(ア)通院や治療の必要があるが、控えている	16	16.7	17	21.5	30	22.1	57	20.7	123	25.1	82	20.8	65	25.4	116	25.7	79	17.6	24	30.4	7	12.7	34	19.5				
(イ)自分や家族の健康が不安	28	29.2	30	38.0	62	45.6	115	41.8	211	43.1	191	48.5	66	25.8	233	51.7	188	41.8	35	44.3	37	67.3	79	45.4				
(ウ)介護を必要とするものがない	1	1.0	2	2.5	6	4.4	12	4.4	23	4.7	25	6.3	4	1.6	10	2.2	8	1.8	13	16.5	11	20.0	22	12.6				
(エ)その負担が大変	9	9.4	14	17.7	24	17.6	31	11.3	30	6.1	9	2.3	4	1.6	5	1.1	84	18.7	21	26.6			3	1.7				
(オ)教養費の支払いが困難	2	2.5	7	5.1	8	2.9	12	2.4	6	1.5			2	0.8	2	0.4	21	4.7	7	8.9			3	1.7				
(カ)子どもの進路を家賃した	19	19.8	22	27.8	23	16.9	47	17.1	80	16.3	38	9.6	29	11.3	74	16.4	88	19.6	13	16.5	3	5.5	21	12.1				
(キ)住宅費用・家賃の支払いが困難	17	17.7	21	26.6	39	28.7	52	18.9	114	23.3	60	15.2	57	22.3	92	20.4	93	20.7	18	22.8	11	20.0	28	16.1				
(ク)金銭的な負担から、親戚づきあいや近所づきあいを控えている	32	33.3	33	41.8	57	41.9	133	48.4	216	44.1	136	34.5	107	41.8	184	40.8	181	40.2	31	39.2	24	43.6	76	43.7				
(ク)老後の見通しがたらない	10	10.4	10	12.7	14	10.3	34	12.4	40	8.2	28	7.1	23	9.0	42	9.3	45	10.0	10	12.7	4	7.3	10	5.7				
(ケ)年金が足りての返済が困難である	3	3.1	1	0.7	1	0.7	7	1.4	7	1.4	7	1.8	4	1.6	4	0.9	4	0.9	1	1.3	1	1.8	4	2.3				
(コ)その他	94	1000	79	1000	135	1000	275	1000	485	1000	387	1000	256	1000	442	1000	445	1000	79	1000	55	1000	173	1000				
睡眠生活問題	22	23.4	19	24.1	35	25.9	69	25.1	176	36.3	154	39.8	86	33.6	132	29.9	150	33.7	30	38.0	22	40.0	53	30.6				
とくにない	47	50.0	36	45.6	65	48.1	144	52.4	194	40.0	162	41.9	106	41.4	215	48.6	196	44.0	24	30.4	23	41.8	80	46.2				
時々ある	15	16.0	12	15.2	24	17.8	39	14.2	71	14.6	50	12.9	46	18.0	56	12.7	64	14.4	18	22.8	7	12.7	21	12.1				
よくある	10	10.6	12	15.2	11	8.1	23	8.4	44	9.1	21	5.4	18	7.0	39	8.8	35	7.9	7	8.9	3	5.5	19	11.0				
定期健康診断における総合判定結果	58	59.8	43	52.4	47	33.1	91	32.6	154	31.4	124	30.1	98	38.4	137	31.1	159	35.7	19	24.7	21	38.9	56	32.4				
異常なし	22	22.7	24	29.3	51	35.9	109	39.1	168	34.3	145	35.2	90	35.3	144	32.7	145	32.6	30	39.0	27	50.0	71	41.0				
経過観察	11	11.3	8	9.8	30	21.1	42	15.1	84	17.1	63	15.3	40	15.7	81	18.4	70	15.7	14	18.2	2	3.7	25	14.5				
要精密検査	6	6.2	5	6.1	13	9.2	35	12.5	82	16.7	70	17.0	23	9.0	74	16.8	67	15.1	13	16.9	4	7.4	19	11.0				
要治療			2	2.4	1	0.7	2	0.7	2	0.4	10	2.4	4	1.6	4	0.9	4	0.9	1	1.3			2	1.2				
不明																												
(再掲)要精検+要治療	17.5	15.9	15.9	30.3	30.3	27.6	33.9	32.3	32.3	32.3	32.3	32.3	24.7	35.2	35.2	30.8	35.1	11.1										
再検査・治療状況	17	1000	12	1000	42	1000	74	1000	160	1000	127	1000	58	1000	152	1000	133	1000	25	1000	6	1000	43	1000				
受けなかった	14	82.4	9	75.0	19	45.2	30	40.5	65	40.6	41	32.3	27	46.6	54	35.5	56	42.1	9	36.0	3	50.0	23	53.5				
受けが途中で中断	3	17.6	2	16.7	18	42.9	35	47.3	80	50.0	80	63.0	20	34.5	91	59.9	66	49.6	13	52.0	3	50.0	16	37.2				
最後まで受けた・現在治療中	100	1000	83	1000	142	1000	283	1000	483	1000	418	1000	257	1000	447	1000	449	1000	78	1000	55	1000	173	1000				
とても癒れる	29	29.0	14	16.9	36	25.4	74	24.7	123	24.9	74	17.7	86	21.8	114	25.5	64	20.9	22	28.2	9	16.4	38	22.0				
やや癒れる	51	51.0	66	79.5	89	62.7	163	64.7	304	61.7	249	59.6	194	59.9	261	56.4	300	66.8	43	55.1	40	72.7	111	64.2				
あまり癒れない	15	15.0	1	1.1	7	2.6	9	2.6	9	6.6	13	3.1	33	12.8	32	11.6	42	9.4	8	10.3	5	9.1	18	10.4				
まったく癒れない	3	3.0	1	1.2	2	1.4	1	0.4	6	1.2	10	2.4	4	1.6	9	2.0	4	0.9	2	2.6	1	1.8	2	1.2				
どちらともいえない	2	2.0	2	2.4	4	2.8	3	1.1	12	2.4	19	4.5	10	3.9	11	2.5	9	2.0	3	3.8			4	2.3				
(再掲)癒れる計	80.0	96.4	88.0	89.4	88.0	89.4	86.6	77.3	86.6	77.3	86.6	77.3	81.7	83.9	83.9	87.8	83.3	89.1										
普通の仕事による「神経」の	100	1000	83	1000	139	1000	282	1000	488	1000	407	1000	249	1000	444	1000	445	1000	77	1000	54	1000	172	1000				
とても癒れる	34	34.0	26	31.3	53	38.1	99	35.1	152	31.1	89	21.9	76	30.5	146	32.9	139	31.2	23	29.9	10	18.5	47	27.3				
やや癒れる	47	47.0	54	65.1	77	55.4	161	57.1	281	57.6	237	58.2	136	54.6	239	53.8	257	57.8	47	61.0	39	72.2	102	59.3				
あまり癒れない	13	13.0	1	1.2	5	3.6	17	6.0	44	9.0	61	15.0	25	10.0	48	10.8	38	8.5	4	5.2	3	5.6	16	9.3				
まったく癒れない	4	4.0	1	1.2	2	1.4	3	1.1	2	0.4	5	1.2	5	2.0	4	0.9	4	0.9	2	2.6			2	1.2				
どちらともいえない	2	2.0	1	1.2	2	1.4	2	0.7	9	1.8	15	3.7	7	2.8	7	1.6	7	1.6	1	1.3	2	3.7	5	2.9				
(再掲)癒れる計	81.0	96.4	83.5	92.2	88.7	88.7	80.1	80.1	86.7	89.0	86.7	89.0	85.1	86.7	86.7	89.0	86.7	89.0										

単位:人、%

業務の回数・書籍状況	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)										その他			
	39歳以下		40~44歳		45~49歳		50~54歳		55~59歳		60歳以上		一人暮らし		妻と二人暮らし		妻と子ども		妻と子どもと親と親					
	98	1000	82	1000	142	1000	278	1000	467	1000	413	1000	255	1000	444	1000	438	1000	78	1000		54	1000	173
1晩睡眠をとれたい	31	316	20	244	43	303	81	291	163	335	185	448	89	388	159	358	158	361	21	269	19	352	49	283
翌朝に前日の疲労を持ちこす	51	520	42	512	66	465	128	460	202	415	159	385	106	416	192	432	175	400	39	500	25	463	83	480
翌朝に前日の疲労を持ちこす	10	102	15	183	27	190	50	180	90	185	92	126	34	133	69	155	85	194	12	154	7	130	29	168
翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている	6	61	5	61	6	42	19	68	32	66	17	41	16	63	24	54	20	46	6	77	3	56	12	69
(再掲)疲労蓄積群	163	244	232	248	251	167	196	209	231	185	237													
100 1000	83	1000	142	1000	286	1000	488	1000	421	1000	258	1000	451	1000	451	1000	451	1000	78	1000	55	1000	175	1000
採精(医師から診断されたもの)	1	10	4	48	13	92	22	77	70	141	52	124	19	74	50	111	54	120	12	154	4	73	18	103
(ア)胃腸病	6	60	14	169	27	190	82	287	159	319	155	368	68	264	137	304	139	308	24	308	17	309	44	251
(イ)高血圧	6	60	4	48	9	63	19	66	35	70	18	43	17	66	28	62	28	62	5	64	1	18	10	57
(ウ)肝臓病	3	30	2	24	3	21	6	56	18	36	27	64	11	43	25	55	19	42	4	42	1	18	3	17
(エ)心臓病	3	30	2	24	14	99	46	161	76	153	79	188	36	140	75	168	57	126	16	205	6	109	21	120
(オ)糖尿病	11	110	11	133	34	239	58	203	77	155	70	166	42	163	84	186	72	160	13	167	12	218	34	164
(カ)腰痛	3	30	1	12	18	127	37	129	82	165	73	173	33	128	74	164	61	135	14	179	11	200	13	74
(キ)老眼	6	60	7	84	28	197	66	231	123	247	91	216	53	205	113	251	81	180	19	244	15	273	30	171
(ク)高脂血症(高コレステロール血症等)	8	80	5	60	6	42	13	45	21	42	17	40	11	43	25	55	15	33	4	51	12	69		
(ケ)その他	7	70	2	24	3	21	10	36	29	59	22	53	14	55	19	42	22	49	4	51	2	36	9	51
業務中における、ヒヤリ、ハット	68	680	57	695	97	683	197	701	316	638	259	621	169	660	288	643	293	657	51	654	37	673	122	697
トの出現頻度	16	160	16	195	26	183	57	203	116	234	110	264	59	230	107	239	97	217	16	205	13	236	30	171
ある	9	90	7	85	16	113	17	60	34	69	26	62	14	55	34	76	34	76	7	90	3	55	14	80
よくある	100	1000	83	1000	142	1000	282	1000	486	1000	414	1000	258	1000	444	1000	448	1000	78	1000	55	1000	175	1000
過去1年間での、第1当事者	77	770	67	807	115	810	222	787	387	780	315	761	206	798	342	770	351	783	56	718	45	818	138	789
となつた事故経験の有無	23	230	16	193	27	190	60	213	109	220	99	239	52	202	102	230	97	217	22	282	10	182	37	211
あった	23	230	16	193	27	190	60	213	109	220	99	239	52	202	102	230	97	217	22	282	10	182	37	211
同、事故回数	16	696	11	733	22	815	48	828	86	819	76	826	41	837	77	811	76	800	19	864	9	900	28	778
1件	4	174	4	267	4	148	9	155	18	171	10	109	7	143	15	158	12	126	3	136	1	100	7	194
2件	3	130			1	37	1	17	1	10	6	65	1	20	3	32	7	74					1	28
3件以上	99	1000	83	1000	140	1000	279	1000	491	1000	413	1000	251	1000	440	1000	447	1000	77	1000	54	1000	175	1000
過去1年間での、交通違反に	84	848	69	831	130	929	251	900	441	898	375	908	221	880	388	905	407	911	70	909	48	889	152	869
なした	15	152	14	169	10	71	28	100	50	102	38	92	30	120	42	95	40	89	7	91	6	111	23	131
となつた取替を受けた経験の有無	15	1000	14	1000	10	1000	27	1000	48	1000	36	1000	29	1000	39	1000	38	1000	7	1000	6	1000	23	1000
1回	11	733	13	929	7	700	25	926	44	917	28	778	27	831	31	795	36	923	5	714	5	833	19	826
2回	3	200	1	71	3	300	2	74	4	83	6	167	2	69	7	179	3	77	1	143	1	167	3	190
3回以上	1	67							2	56	2	56			1	28							1	43

資料3 調査票

毎日の仕事、お疲れ様です。現在、タクシー事業の改善にむけた故郷が国交省の交通政策審議会で検討されています。この調査は、そうした議論に貢献すべく、貴労組のご協力で、タクシー運転者の労働・生活の実態を明らかにするものです。お忙しいところ大変恐縮です。ご協力を願いますようお願いいたします。
川村雅則 (北海学園大学教員)

回答の方法は、該当する数字に、原則として1つだけ○をつけてください。但し、複数回答可の設問もあります。お答えづらい設問もありますが、分析は統計的な作業を行います。ありのままをお答え願います。(なおこの調査は男性運転者に限定しております)。

■はじめに、あなたの属性や職業などについてお聞き致します

- 問1 年齢は ①39歳以下 ②40~44歳 ③45~49歳 ④50~54歳 ⑤55~59歳 ⑥60歳以上
 問2 タクシー乗務の経験年数は ①1年未満 ②1~3年未満 ③3~5年未満
 (※他社での経験も含む) ④5~10年未満 ⑤10~20年未満 ⑥20~30年未満 ⑦30年以上

問3 現在の雇用形態は ①正社員 ②契約社員 ③嘱託社員 ④その他

問4 勤務形態は ①隔日勤務 ②日勤専門 ③夜勤専門 ④昼夜交替勤務(日勤と夜勤) ⑤その他

問5 あなたの就労地域は 市町村名で答えて下さい

問6 現在、労働組合には加入していますか。
 ①加入している ②以前は加入していたがいまは加入していない ③加入したことがない

■あなたの働き方などについてお聞き致します

問1 最近の(ここ1、2ヶ月)あなたの働き方について、次のそれぞれの設問にご回答願います。

- (1) 1週間の総拘束時間は、おおよそ何時間ぐらいでしたか、なおここでの拘束時間は、出庫から庫庫までの全ての時間(休憩を含む)です。1週間分を足し合わせてください。
 ①20時間未満 ②20時間台 ③30時間台 ④40時間台
 ⑤50時間台 ⑥60時間台 ⑦70時間台 ⑧80時間以上
- (2) 働き方は ①流しが主体 ②流しと客待ちが半々 ③客待ちが主体 ④その他
- (3) 1ヶ月の総走行キロ数は ①2000km未満 ②2500km未満 ③3000km未満 ④3500km未満
 ⑤4000km未満 ⑥4500km未満 ⑦5000km未満 ⑧5000km以上
 どの位でしたか
- (4) 公休出勤はしましたか
 ①まったくなかった ②月に1回程度 ③月に2回程度 ④月に3回程度 ⑤月に4回以上

問2 あなたの最近の働き方で「よくある」ものについて、あてはまる全てに○をつけてください。
 ア. 所定の拘束時間を大きく超えて働く イ. 所定の休憩時間より短い休憩しかとらずに働く
 ウ. 体調が悪いまま勤務に就くことがある エ. 仕事で、睡眠不足や体調の悪いのを感じる
 オ. 運転中、売上をあげようと焦る カ. 運反場所での客待たせしてしまうことがある
 キ. 運速超過や強引なりターンなど危険運転を行ってしまうことがある

問3 この1年間の有給休暇の取得状況は、次のどれになりましたか。 ③半分程度は使った
 ①ほぼ全てを使い切った ②4分の3程度は使った
 ④4分の1程度を使った ⑤ほとんど使っていない

問4 あなたの、2007年度(昨年年度)の年収と、2006年度(一昨年度)の年収を教えてください。
 税込みで2007年度は 万円です、2006年度は 万円

問5 現在の北海道の最低賃金は654円です、あなたの月の給与額(時間外や深夜割増分は除く)を1時間当たりで換算したとき、この最低水準を下回るようなことはありませんか。なお、1時間当たりの金額は、実際に働いた時間を用いて算出してください。

〔例 654円 × 17.1時間(1ヶ月のおおよその所定労働時間) ÷ 1.1万円〕

①全くない ②年に1ヶ月はある ③年に2、3ヶ月はある ④それ以上ある ⑤わからない

問6 今回の運賃改訂後の利用者数や売上との動向はどうですか、それぞれお答えください。

- (1) 利用者数は、例年に比べて ①減った ②ほとんど変わらない ③増えた ④わからず
 (2) 売上は、例年に比べて ①減った ②ほとんど変わらない ③増えた ④わからず

■あなたの世帯の収入状況などについてお聞き致します

問1 あなたが今住んでいるお住まいは、次のどれですか。
 ①単身・分譲マンション ②民間賃貸住宅・マンション ③公営住宅 ④その他()

問2 お住まいの費用(住居ローンや賃貸費などは、かかりませんが、かかる場合は、毎月の金額は)。
 ①かからない ⇒ 毎月の費用は ①3万円未満 ②3~5万円未満 ③5~7万円未満
 ④7~10万円未満 ⑤10万円以上

問3 あなたが、いま一緒に暮らしている家族の人数は(あなたも含めて)何人ですか。

- ①1人(あなただけ) ②2人 ③3人 ④4人 ⑤5人 ⑥6人 ⑦7人以上

問4 あなたの世帯の種類は

- ①あなただけ(単身世帯) ②妻と二人暮らし ③妻と子ども
 ④妻と子どもと親 ⑤妻と親 ⑥その他()

問5 子どもがいる方にお聞きします(別居を含む)。子どもの人数と子どもの年齢を教えてください。
 子どもの人数は 人で、子どもの年齢は 歳

問6 あなたの世帯で、あなた以外で、働いて家計を担っているのはどなたですか。あてはまる全てに○をつけてください。
 ア. 誰もいない(あなただけ) イ. 妻 ウ. 親 エ. 子ども オ. その他

問7 現在、あなたの世帯で年金をもらっているひとはいますか。年金をもらっている方の全てに○をつけてください。
 ア. あなた自身 イ. 妻 ウ. 親 エ. その他()

問8 あなたの世帯で、1ヶ月にかかる、おおよその生計費(衣食住や教育費など)はどの位ですか。
 ①分からない ②10万円未満 ③10～15万円未満 ④15～20万円未満
 ⑤20～25万円未満 ⑥25～30万円未満 ⑦30万円以上

問9 世帯の収支状況は次のどれにあてはまりますか。
 ①ほぼ毎月赤字 ②赤字の月のほうが多い ③毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)
 ④黒字の月のほうが多い ⑤ほぼ毎月黒字 ⑥分からない

問10 あなたの世帯全体の、年間の総収入(あなたや家族の就労収入、年金収入など収入源の全てを合わせた金額)は、税込みでどのくらいですか。
 ①分からない ②200万円未満 ③200万円台 ④300万円台
 ⑤400万円台 ⑥500万円台 ⑦600万円台 ⑧700万円以上

問11 あなたの世帯の貯蓄現在高はどのくらいですか。預貯金・保険及び個人年金・有価証券等の合計金額について、あてはまる番号に○をつけてください。
 ①分からない ②なし ③50万円未満 ④100万円未満
 ⑤100万円台 ⑥200万円台 ⑦300万円台 ⑧400万円以上

問12 現在、生活面で何か困っていることなどはありますか。あてはまる全てに○をつけてください。
 ア. 通院や治療の必要があるが、抱えている イ. 自分や家族の健康が不安
 ウ. 介護を必要とするものがない、その負担が大きい エ. 教育費の負担が大きい
 オ. 教育費の支払いが困難で、子どもの進路を変更した カ. 住宅費用・家賃の支払いが困難
 キ. 金銭的な負担から、親戚づきあいや近所づきあいを抱えている ク. 老後の見通しが見えない
 ケ. 借金がありその返済が困難である(具体的には)
 コ. その他()

■あなたの健康状態や業務中の安全などについてお聞き致します

問1 普段の睡眠生活で、睡眠不足やぐっすり眠れないなどの負担を感じることはありますか。
 ①とくにない ②時々ある ③ある ④よくある

問2 一番最近に受けた健康診断の結果をお聞きます。

(1) 総合判定結果はどうでしたか
 ①異常なし ②経過観察 ③要精密検査 ④要治療 ⑤不明

(2) 「要精密検査」や「要治療」と診断された方は、その後の検査や治療はどうしましたか。
 ①受けなかった ②受けたが途中で中断 ③最後まで受けた・現在治療中

問3 仕事による疲労の状況について、それぞれお答えください。

(1) あなたは普段の仕事でどの程度の「身体」が疲れますか。
 ①とても疲れる ②やや疲れる ③あまり疲れない ④まったく疲れない ⑤どちらともいえない

(2) あなたは普段の仕事でどの程度の「神経」が疲れますか。
 ①とても疲れる ②やや疲れる ③あまり疲れない ④まったく疲れない ⑤どちらともいえない

問4 あなたの最近の疲労の回復状況は次のどれにあてはまりますか。

①1晩睡眠をとればだいたい疲労は回復する ②翌朝に前日の疲労を持ちこすことがときどきある
 ③翌朝に前日の疲労を持ちこすことがよくある ④翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている

問5 あなたは現在持病(医師から診断されたもの)がありますか。「ある」場合は、該当するもの全てに○をつけてください。

ア. 胃腸病 イ. 高血圧 ウ. 肝臓病 エ. 心臓病 オ. 糖尿病 カ. 腰痛 キ. 老眼
 ク. 高脂血症(高コレステロール血症等) ケ. その他()

問6 あなたは、タクシー業務中に、危険を感じてヒヤッとしたりハッとしたりすることはありますか。
 ①全くない ②時々ある ③ある ④よくある

問7 タクシー乗務中の、交通事故や交通違反状況についてお聞きます。

(1) この1年間で、あなた自身が第1当事者となった事故(人身・物損・自損を含む全ての事故)はありましたか。
 ①なし(無事故) ②あった ⇒ 件数は ①1件 ②2件 ③3件以上

(2) この1年間で、スピード違反や駐車違反など交通違反を受けて取締りを受けた経験はありますか。
 ①なし ②あった ⇒ 件数は ①1回 ②2回 ③3回以上

最後に、仕事・生活上の悩みや、規制緩和後の業界の姿態、業界への要望などをご自由にお書き下さい。

.....

.....

.....

.....

ご協力、本当に有難うございました。

資料4 交通政策審議会「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」におけるこれまでの主な議論

出所：同ワーキンググループ 第8回配布資料より

- 主として構造的問題、全般的問題に関する事項
 - 供給過剰の中でさらに供給が増える、多くの地域で運賃が上限に張り付くなど、タクシー産業の市場構造そのものに問題があるのではないか。
 - 地域ごとの状況に応じた対応が必要。
 - タクシー市場が傾向的に縮小する中で規制緩和が行われたことにより、タクシー市場やタクシー産業が持っていた構造的な問題がさらに深刻化しているのではない。
 - タクシー市場の縮小はモータリゼーションの進展、都市の交通網整備に伴い、各国で生じている現象であり、その中でタクシーのあり方を考える必要があるのではない。
- 主として地域社会における役割に関する事項
 - タクシー産業に対するは、地域の雇用を支える産業、中小企業主体の産業としての側面への配慮も必要。
 - 地域のモビリティの確保という点にも目を向ける必要がある。
 - 総量規制や乗車促進の法整備ではなく、地域の取り組みによってタクシー産業の活性化を図るべき。
- 主として経営者の努力・利用者サービスに関する事項
 - 高齢者等多くの利用者が安心、安全に利用できるサービスが提供されれば需要も回復するのではない。
 - か、流し市場だけでなく、電話呼び出しへの対応も含めて運賃のあり方やサービスのあり方を考えるべき。
 - サービスの改善による顧客獲得、経営改善の実例もある。総量規制よりもサービスの向上の努力こそが業界には求められる。
 - タクシー会社には、運送サービスの提供のほか地域社会への責任、従業員の保護などの役割があるが、規制緩和後はこうした企業としての基本的役割を果たさないと事業者が増えるのではない。
- 主として車両数、需給関係に関する事項
 - 01台当たりの売上が減る中で、歩合制給与を前提に会社としての収入を確保するために増車が行われるといふ構造があり、増車抑制のために台数規制が必要。
 - 現在の運転者の悲惨な状況を放置することは社会正義に反する。状況の改善のためには、社会的規制の強化のほか、何らかの方法により台数の適正化を図るしかない。
 - 0タクシー事業では、供給過剰に伴い運転者の賃金が低下し、その賃金を上げるために運賃が上がり、利用者の負担が増すという現象が生じている。利用者の利益を確保するためには、何らかの台数規制が必要。
 - 0タクシー事業の現状は、共有地において、各個人が利源動機に基づき車の放牧数を増加させた結果、共倒れに終わったという「共有地の悲劇」を想起させる。これは市場原理とは別の原理であり、何らかの台数制限を議論しなければ解決しないのではない。
 - 0台数規制の復活だけでは、タクシー事業の構造的な問題は解決されない。産業構造の問題や公共交通としての位置づけ等の議論を根拠とすべき。
- 歩合制賃金等の業界の構造的問題を温存したまま台数規制を行っても、利用者にとってメリットはない。
- 運転者には職業を変える自由もあるので、仮に現在の労働条件が悲惨だとしても、それを理由に需給調整規制に依ることが適切に判断かどうかは疑問。
- 臨時的な法整備により、共同減車の促進等も、過剰車両の解消を考えなければならぬ。
- 緊急調整地政等の供給過剰対策について、地域が関与する仕組みを考えるべき。

5. 主として運賃に関する事項

- 0運賃の多様化は新たな需要獲得にはつながらず、無理な競争を通じて、労働条件の悪化、産業の疲弊を招いている。
- 0低運賃での経営には、違法・不適切な経営を前提としたものも少なくなく、また、過重労働と賃金の低下、安全輸送の確保への不安・懸念をもたらしている。
- 0歩合制賃金を背景に、運賃水準の低下が賃金の低下に直結している。労働条件の維持のためには適正な運賃水準を維持するための規制が必要。
- 0現在は下限割れ運賃を安易に認められており、もっと規制を強化すべき。
- 0タクシーの利用者の公平性の確保のためには、同一地域同一運賃が望ましい。
- 0運賃の多様性は経営努力の結果であり、利用者にとって選択性が損なうことは望まない。
- 0消費者側から見ると、運賃が一定であることを肯定する根拠はない。サービスと価格に多様性があったもよい。
- 0上限規制は利用者にとっても安心感があるが、下方硬直性のない運賃制度にすべき。
- 0人件費が70%を占めるタクシー事業において、経営効率化の余地は限られており、総括償還方式以外の方法が考えたい。

6. 主として悪質事業者の排除、賃の確保に関する事項

- 0企業内個人タクシー、名義貸しと云われるような形態では、過重労働や競争条件の不均衡が生じており、こうした形態の排除を図ることが必要。
- 0規制緩和に伴い安全やサービスの基幹も引き下げているが、こうした面はきちんと規制すべき。
- 0質の劣る事業者の参入が進んでいる。最低車両台数、施設基準など参入の基準は厳格化すべき。
- 0事後チェックの不透明な事業者を適切に監督することは困難。参入や増車の要件など事前チェックを厳格化し、不適切な者を事前に排除する仕組みが必要。
- 0規制緩和自体は悪ではない。利用者のためにも、新規参入の道は閉ざすべきではなく、新規参入事業者を問題とする考え方には反対。むしろ不適切な事業者を排除する規制こそが必要。
- 0タクシー事業の活性化のためには、総量規制ではなく、質の規制を強化すべきであり、ルールを守らない事業者の退出促進を図るようにするべき。

7. 主として運転者の労働条件や賃に関する事項

- 0労働条件の低下に伴い、若年労働者が入ってこられない状況になっており、将来のサービス維持に不安が生じている。こうした観点からも運転者の労働条件の改善が急務。
- 0運転者の労働条件は賃金制度の見直しでは改善せず、給付・需給バランスの改善によるしかない。
- 0増車や運賃競争が自由な中で労働条件の改善を図ることは困難。台数規制と運賃ダンピング規制をあわせて実施すべき。
- 0最低賃金、社会保障等労働条件に係る法令違反について、事業者にペナルティを課す仕組みも検討すべき。
- 0歩合給により経営上のリスクが労働条件に結びついている。労働市場や労務管理のあり方についても議論が必要。
- 0タクシーの労働実態を踏まえれば、歩合制賃金には一定の合理性を認めざるを得ない。
- 0必ずしも歩合制が合理的とは言いえない。GPS等による労務管理も可能であり、賃金だけで労務管理を行うような業態は安易。
- 0賃金制度は基本的に労使自治の問題であり、国の規制にはなじまない。
- 0タクシー運転者の国家資格制度など、運転者の賃金を維持・向上するための何らかの仕組みの構築が必要なのではないか。