

タイトル	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
著者	川村, 雅則
引用	季刊北海学園大学経済論集, 52(1): 25-92
発行日	2004-06-30

《論説》

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

川 村 雅 則

はじめに

2002年度にタクシー運転手を対象にして質問紙調査を行い、その結果を「道内タクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告（第一次報告）」¹⁾（以下、「第一次報告」としてまとめた。

2003年度は、①タクシー運転手を対象とした調査を、規模を拡大して引き続き実施したほか、②事業者を対象とした事業経営等に関する調査、③労働組合（単組）の執行部を対象とした職場の労働条件・安全衛生に関する調査を行った（加えて現在、患者・高齢者・要介護者を主な対象としたタクシー利用者調査を計画中である）。

本報告は、上記の三つ（①～③）の調査結果をまとめたものである。本調査・研究の目的は第一次報告にも示したが、簡単にまとめておく。

ハイ・タク（以下、タクシー）の利用は、バブル期に上昇したがバブル崩壊後は長期化する不況のもとで一貫して減少してきた。そこに規制緩和（現在は規制改革と称されているが本稿では規制緩和で統一する）が本格的に導入された。2002年2月の「改正」道路運送法の施行がそれである。その目的は、新規参入の増加や運賃の一層の自由化で企業間の競争を促進し、もってコストの削減（高コスト体制の是正）や新サービスの創出さらにはそれを通じての新たな需要の創出を実現することにあった。

その約2年後にあたる2003年12月に政府・規制改革会議²⁾（現在は規制改革・民間開放推進会議）は「90年代以降の規制改革の経済効果」を発表したが、タクシー分野については、初乗り短縮運賃制度やゾーン運賃制度が創出されたことで52億円の消費者（利用者）メリットが得られたとしている。そして、そうした規制緩和の一連の成果を認めた上で、その取り組みは十分ではなく一層の規制緩和が必要で制度的に次の点の是正を早急に図るべきだという。その一は、一定の条件下で新規参入や増車等を一時的に停止することのできる緊急調整措置の発動は厳しく抑制すべきであり、なおかつ、同措置が発動された後の解除要件は緩めること。その二は、運賃・料金の設定のさらなる多様化を図ること。そしてその三は、運賃を始めとする許認可手続のさらなる迅速化を図ること、である。またさらには、運転手と利用者との交渉して運賃を決定する相対運賃の導入の検討を国交省に求めている状況にさえある³⁾。

さて、規制緩和に対する政府のこうした肯定的な評価の一方で、労働組合サイドからは、規制

緩和後の新規参入・増車や運賃の低下のもとで賃金など労働条件の悪化や安全問題の深刻化がみられるという厳しい批判がだされている。また、過度の新規参入・増車のために都心部では交通環境の悪化という問題が発生していることも指摘されている。

本稿の目的は、かかる規制緩和・競争至上主義を基調とした交通政策のもとでのタクシー事業の経営や労働者の状態、現行の規制緩和路線に対する労使双方の批判や諸要求を明らかにしてそれぞれの運動の前進の諸契機ならびに労使の共同の実現の可能性を探ることである。

I では、本調査結果を示すにさきだち、道内タクシー業界の動向などについて一瞥しておこう。

I. 道内タクシー業界の動向

1. 利用の減少と続く新規参入・増車

不況と規制緩和政策のもとでのタクシー産業にみられる特徴の一は、利用者の一貫した減少である。

旅客輸送量の推移を車種別にみると、自家用自動車の利用が圧倒的な伸びをみせたのに対して、タクシーはバス（ここでは乗合バス）同様に昭和40年代にピークをむかえその後は緩やかに減少、そしてここ10数年では大きく減少をしている。

表I-1-1は北海道の状況をまとめたものである。資料の入手し得た昭和52年度からの輸送実績の推移をみると、昭和52年度の100（指数）に対して、平成13年度には、最も多い札幌市でも64にとどまり、道内全体では約半分に、室蘭市や釧路市では約30にまで落ち込んでいる。

実車率（利用者に乗せて走行した距離÷総走行距離×100）をみても（表I-1-2）、バブル期の後はやはり一貫して低下し続けて平成9年度には40%を割った。13年度の実車率をみても、もっとも市場の大きい札幌市でもその値は36.7%にとどまり、もっとも実車率の低い室蘭市ではその値は25.4%という水準にとどまる（14年度以降は都市別の実車率は把握されていないが、実車率の低下は続いている）。また、表I-1-3は主要交通圏別に事業者数と車両数をまとめたものだが、タクシー1両当りの人口でも、室蘭市の人口数は263人と最も少なく、タクシー台数の過剰であることが確認される。

特徴の二は、表I-1-4のとおり、こうした利用の減少・タクシー台数の過剰にもかかわらず、タクシー産業の場合は設備単位が小さく少額の資本で参入が可能で、企業規模の小さいこと

表I-1-1 道内の主要都市別にみた、法人タクシーの輸送実績（人員数）の推移

年度	単位:十万人									
	全道	札幌市	小樽市	函館市	室蘭市	苫小牧市	帯広市	釧路市	北見市	旭川市
昭和52	2,839	1,094	155	221	115	74	111	183	64	234
53	2,890	1,086	158	227	120	79	111	180	67	235
54	2,962	1,092	176	233	132	81	108	182	70	250
55	2,780	1,029	148	212	122	77	102	166	65	238
56	2,748	1,035	141	211	124	76	101	163	65	226
57	2,717	1,092	137	195	114	74	96	154	55	218
58	2,674	1,079	135	192	111	74	95	149	55	209
59	2,428	971	127	179	87	67	87	136	50	188
60	2,346	950	115	174	84	65	80	130	48	173
61	2,359	981	116	176	79	63	78	127	46	180
62	2,425	1,018	118	178	80	64	79	127	47	175
63	2,484	1,065	123	187	80	64	76	129	47	175
平成元	2,463	1,061	124	183	77	65	74	123	47	174
2	2,479	1,071	127	184	76	66	73	125	47	174
3	2,380	1,007	123	172	72	63	67	121	44	162
4	2,351	957	117	161	66	63	63	106	43	158
5	2,095	891	109	152	60	56	58	98	39	145
6	2,014	864	105	143	56	53	54	93	38	142
7	1,963	850	102	139	53	52	52	89	36	136
8	1,930	852	99	136	50	51	50	84	35	134
9	1,745	773	86	123	43	44	46	75	31	118
10	1,660	749	82	114	40	41	44	70	30	110
11	1,611	735	81	107	38	39	42	67	29	105
12	1,550	712	77	103	36	37	40	64	28	101
平成13	1,486	702	73	96	35	37	38	59	26	96
伸び(減少)率	52	64	47	43	30	50	34	32	41	41

注:伸び(減少)率は平成13年度÷昭和52年度×100によって算出。
出所:北海道運輸局自動車部旅客第二課の資料。

表 I-1-2 道内の主要都市別にみた、法人タクシーの実車率の推移

年度	単位: %								
	札幌市	小樽市	函館市	室蘭市	苫小牧市	帯広市	釧路市	北見市	旭川市
昭和52	51.7	45.9	48.6	41.2	45.7	47.8	50.0	47.2	46.9
53	50.5	45.5	49.6	41.8	47.0	48.3	48.2	48.5	47.4
54	51.2	46.7	49.4	41.8	47.7	50.0	48.1	48.6	47.4
55	48.6	45.1	47.4	41.5	45.2	47.3	45.5	45.8	45.1
56	47.7	43.8	45.3	40.3	43.4	46.2	43.6	43.9	43.2
57	46.4	40.5	42.3	37.1	40.4	42.6	40.1	41.2	38.6
58	45.7	39.9	41.9	35.7	39.2	41.5	39.5	40.9	37.3
59	43.7	37.2	39.5	30.4	35.6	38.5	35.9	37.4	34.6
60	42.7	35.4	38.4	29.4	34.6	36.2	34.8	35.3	33.2
61	43.2	35.2	39.0	29.4	33.9	36.2	33.3	34.4	34.2
62	44.3	36.3	40.8	30.1	34.5	35.8	33.5	34.5	34.6
63	45.6	36.5	41.7	31.2	36.7	36.9	34.4	36.2	35.5
平成元	47.3	38.0	43.4	33.9	39.0	39.5	36.4	37.7	36.7
2	49.4	40.4	46.2	36.3	42.6	41.3	38.2	39.5	38.7
3	48.8	41.7	45.7	37.5	42.1	40.5	36.8	39.6	38.4
4	47.3	41.3	44.0	37.6	41.2	39.6	35.9	39.1	37.6
5	45.2	39.3	41.7	35.8	39.6	38.7	35.4	38.1	36.7
6	43.4	37.6	39.7	33.3	38.4	38.1	33.4	37.2	35.4
7	42.9	36.8	38.8	32.4	37.6	37.7	33.5	37.0	34.9
8	42.2	36.3	38.9	31.4	36.6	38.2	32.8	37.2	35.3
9	40.1	33.9	37.2	30.1	35.4	36.1	31.2	34.7	32.7
10	38.6	33.3	35.3	28.3	33.3	35.5	29.4	33.4	31.8
11	37.7	32.6	33.0	26.2	31.7	35.7	29.5	32.4	30.7
12	37.2	31.2	32.1	25.8	30.6	35.3	28.6	32.7	30.6
平成13	36.7	30.1	31.3	25.4	31.2	34.4	27.3	31.7	29.1

出所:北海道運輸局自動車部旅客第二課の資料

表 I-1-3 主要交通圏別ハイ・タク事業者及び車両数

	事業者数			車両数			人口 単位:千人	1両当り人口 単位:人		
	法人	個人	計	法人	個人	計		法人	個人	計
	(A)	(B)	(C)	(D)	(D/A)	(D/B)	(D/C)			
札幌交通圏	61	909	970	4708	909	5617	2060	437	2266	367
小樽市	8	103	111	434	103	537	149	343	1443	277
函館交通圏	18	114	132	933	114	1047	368	395	3232	352
室蘭市	7	43	50	346	43	389	102	295	2376	263
苫小牧交通圏	8	31	39	299	31	330	194	650	6265	589
帯広交通圏	14	87	101	467	87	554	270	579	3108	488
釧路交通圏	8	104	112	599	104	703	213	355	2044	302
北見交通圏	2	28	30	176	28	204	116	660	4146	569
旭川交通圏	13	215	228	905	215	1120	381	421	1773	340
合計	139	1634	1773	8867	1634	10501	3853	435	2358	367

注 1:北海道運輸局資料による。

2:札幌交通圏は、札幌市、江別市、石狩市、北広島市をいう。

3:函館交通圏は、函館市、戸井町、恵山町、段法華村、上磯町、大野町、七飯町をいう。

4:苫小牧交通圏は、苫小牧市、白老町をいう。

5:帯広交通圏は、帯広市、音更町、芽室町、幕別町、中札内村、更別村、池田町をいう。

6:釧路交通圏は、釧路市、釧路町をいう。

7:北見交通圏は、北見市、瑞穂町をいう。

8:旭川交通圏は、旭川市、鷹栖町、当麻町、比布町をいう。

出所:北海道運輸局監修『数字でみる北海道の運輸平成14年版』

が必ずしも経営上の不利にならず、なおかつ経営のノウハウについても他産業に比べて単純であるという産業の特殊性もあり、規制緩和の後には新規事業参入や増車が続けていることだ。

また、より自由化した認可運賃の枠の中で運賃値下げ競争の動きもみられる。道内では小樽・苫小牧・釧路地域のように運賃の値下げ競争の結果、結局は全社が下限の水準にまで運賃を下げざるを得ないところにまで行きつくという事態も生じている⁴⁾。また、そうした運賃値下げ競争が個々の利用者からの値引きの要請や、顧客企業からのキックバックの要求にもつながっているとの組合(全国)の指摘がある。もちろんそうした運賃の値下げも、新規の需要の発生にはつながっていないようである。

ところで、こうした中で経営者団体であるハイヤー協会から脱退する事業者がでてきている⁵⁾。それは、問題をはらむとはいえお互いに増車を抑制するなど良い意味で維持されてきた「業界の秩序」が崩れる危険性を示すものである。経営の困難が続き協会への会費負担が増せば協会を脱退する事業者が増えて業界秩序の混乱の生じることとも予測される(もっとも、こうした脱退には、業界団体の機能不全に対する批判をとまなうケースもあるようで、この協会離れの動きの評価については検討の余地がある)。

経営の困難が続き協会への会費負担が増せば協会を脱退する事業者が増えて業界秩序の混乱の生じることとも予測される(もっとも、こうした脱退には、業界団体の機能不全に対する批判をとまなうケースもあるようで、この協会離れの動きの評価については検討の余地がある)。

表 I-1-4 改正道路運送法施行以降の申請等の状況について
(平成 14 年 2 月 1 日～平成 15 年 8 月 31 日まで)

新規参入許可申請			
○200社が新規参入の許可を申請(1,557台)			
北海道運輸局	17社121台	近畿運輸局	26社232台
東北運輸局	24社176台	中国運輸局	20社123台
関東運輸局	53社461台	四国運輸局	7社32台
北陸信越運輸局	12社84台	九州運輸局	29社225台
中部運輸局	10社81台	沖縄総合事務局	2社22台
増車届出関係			
○2,982社が増車の届出を実施(7,398台)			
北海道運輸局	96社154台	近畿運輸局	483社1685台
東北運輸局	336社385台	中国運輸局	296社685台
関東運輸局	703社2998台	四国運輸局	126社67台
北陸信越運輸局	297社251台	九州運輸局	346社593台
中部運輸局	250社278台	沖縄総合事務局	49社302台
資料:国土交通省資料(同省HPより)			

2. 労働者状態の悪化

こうした競争が促進される中で、労働者状態の悪化は続いている。

まず運転手の収入水準は著しく低い。厚労省『賃金構造基本統計調査』(以下、『賃構』)から算出すると、道内タクシー運転手の平均年収は290万円で男性産業計との差は200万円弱に及び、40代後半及び50代前半ではその差は350万円にも達する。室蘭など地方都市では運転手の賃金水準が北海道の最低賃金(時給637円)を

割るという事態さえ生じていることが報道された。

収入の低下は利用の低迷だけによるのではない。タクシー産業は、原価構成の8割弱を人件費が占めるといった典型的な労働集約産業であるため、企業間競争の圧力が高まる中でより競争主義的な賃金体系への変更が進んでいることにもよる。一定の固定給が保障されていたA型から、AB型あるいはB型への変更である。とりわけ、社会保険料の徴収が総報酬制に移行した今日、B型への転換の志向が経営側に生じているという。

低収入を補うための長時間労働もめだつ。厚労省『賃構』から算出したタクシー運転手(全国)の年間労働時間は2400時間に達し、男性産業計と比べても200時間以上長い。北海道の例でも最近、タクシー会社に対する超過勤務による行政処分の増加が報道されている⁶⁾。規制緩和をめぐる議論では、規制緩和は企業間の競争を促進するといわれていたが、タクシーの場合、営業の責任は個々の運転手に課されており、企業間競争というより正確には労働者間競争に拍車がかかっているといえよう。

安全衛生の問題も深刻である。まず運転労働者の健康問題は、運転作業にともなう高い精神的な負担と勤務時間制の特殊性を背景に発生し、その問題性については従来から指摘されてきた⁷⁾。とりわけタクシーの場合、その勤務形態の主流は、隔日勤務という二日分を一度に働き深夜あるいは朝方から日中にかけて休養をとるといった健康の維持・改善にとって不利な勤務形態である。そのため、運転手の高齢化という事情もあり、定期健診などの成績は他産業労働者と比べても著しく悪い。最近の例でいうと、昨年、東京でのタクシー乗務員の健康調査で有所見率が87.7%と都内労働者平均の45.1%を著しく上回る結果が示され、労働局から東京旅客自動車協会に対して、乗務員の健康確保対策についての通達がだされるという事態があった⁸⁾。

また、規制緩和の評価をめぐる主要な柱だった安全問題(交通事故)についても、政府統計にみられるように、深刻である。事故件数そのものだけでなく、収入水準の低下と反比例して事故率の増加が著しい(表I-2-1)。

そして図I-2-1のとおり、これまでは不況時にはタクシー業界に労働力が流入してくるといったのが一般的だったが、労働条件の水準があまりに低いこともあり、運転手の募集は多いにもかかわらず採用に至るケースは少なく、タクシー車両の実働率(稼働率)は低下している(運輸局資料)⁹⁾。労働組合の指摘によれば、稼働率の確保のために勤務形態を隔勤から日勤に変えた

表 I-2-1 事業用及び自家用普通乗用車の事故件数、車両台数・走行距離数当り事故件数(全国)

	営業用乗用車			自家用乗用車		
	事故件数	車両1000台当り	走行距離1億キロ当り	事故件数	車両1000台当り	走行距離1億キロ当り
昭和62	17416	68.5	88.1	282090	10.2	102.5
63	17681	69.1	90.5	296426	10.3	102.5
平成元	17429	67.9	90.6	328042	10.7	106.1
2	16609	63.8	85.8	326747	10.2	98.7
3	16054	61.7	81.3	343072	10.2	99.0
4	16208	62.2	84.0	364382	10.4	101.0
5	16881	65.1	90.5	384920	10.6	105.5
6	17931	69.5	98.5	387614	10.3	103.8
7	18756	73.2	104.1	408006	10.5	104.9
8	18763	73.1	106.4	418330	10.4	104.2
9	19776	76.7	115.1	426531	10.4	104.3
10	20872	80.9	124.4	446189	10.7	108.6
11	23042	89.6	140.1	468904	11.2	111.1
12	25624	100.0	156.0	501510	11.9	118.9
13	26052	100.6	161.9	506294	12.0	117.0
14	25970	98.6	160.6	491923	11.6	114.7
伸び率	1.48	1.44	1.79	1.63	1.11	1.11

注:伸び率は、平成14年・年度÷((62年・年度～元年・年度)÷3)によって算出。

資料1:事故件数は、交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』各年版より(数値は、年内分)。

資料2:走行距離は、国土省『自動車輸送統計年報』各年度版より(数値は年度内分)。

資料3:車両台数は、国土省『自動車輸送統計年報』各年度版より。但し12年度分からは同省『陸運統計要覧』から(数値は年度末分)。

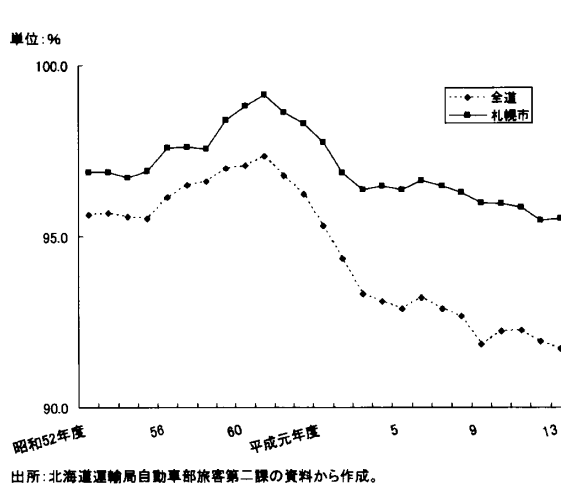


図 I-2-1 全道及び札幌市の法人タクシーの実働率の推移
出所:北海道運輸局自動車部旅客第二課の資料から作成。

り、中にはリースまがいの行為を行っている会社もあるとのことである。また、事業計画遂行のための十分な数の運転手を確保することができず、違法なアルバイト運転手の使用もみられるという。

ところで、こうした事業経営の困難・労働者状態の悪化という事態の一方で、高齢者人口や要介護者の増加の中で公共交通機関の充実や福祉輸送の実現を求める声が高まりつつある。この点、とりわけ介護タクシーをめぐる動向¹⁰⁾についてはタクシー労組の運動課題とも深く関わるが、詳しくは別の機会に論ずる。

II. 調査の概要

以上のような動向の中で、先に示した目的で次の三つの調査を行った。

(a) 事業経営等に関する調査

道内の全ての法人タクシー事業者を対象にして質問紙調査を行った。

調査票の内容は、まず①会社の概要、運転手の年齢構成や雇用形態、②自社の経営状況、コスト削減策、③賃金・収入状況を中心とする自社の労働条件、④自社の安全衛生(管理):運転手の休業状況、健康診断の結果、事故発生状況、⑤規制緩和に対する評価・予測、⑥業界の問題についての認識と要望を設定した。これらは(b)労働条件・安全衛生に関する調査と共通する項目である。加えて、本調査独自の設問として、⑦福祉輸送の実施状況:福祉車両やヘルパー資格を持った運転手の有無、今後の福祉車両の導入・資格取得の予定や希望、を尋ねた。なお②の会社の経営状況については設問を多くし、いかなる目的でのタクシーの利用が多くいかなる目的での利用が減っているのか、ここ数年でいかなる経営努力を図ってきたか、についても尋ねた。

調査の方法は、北海道運輸局監修の『北海道運輸要覧』に掲載されていた348社(平成13年7月31日現在)に対して、返信用封筒を同封して調査票を郵送した。

調査の時期は、調査票を8月の中旬に配布し8月の末日までに返送してもらった。一部は9月に回収された。

以下では本調査を事業者調査あるいは事業経営調査とよぶ。

(b) 労働条件・安全衛生に関する調査

(b)と(c)の調査では、労働組合からの協力を得た(表II-0)。産別組合である全自交労連・交通労連・自交総連それぞれの北海道地方本部、連絡協議会である三労協・中立労協、ナショナルセンターである「連合」の北海道地方本部、そして以上のそれぞれに加盟している各単組の協力を得た。

表II-0 単組執行部調査及び労働者調査で協力を得た組合(協議会を含む)

①全国自動車交通労働組合連合会(全自交労連)北海道地方本部
②全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)北海道地方本部
③全国自動車交通労働組合総連合会(自交総連)北海道地方本部
④三労協
⑤中立労協
⑥日本労働組合総連合会北海道地方本部(連合北海道)

この(b)労働条件や安全衛生に関する質問紙調査は、各単組の執行部(1名)を対象にして行ったもので、調査票の内容は、上記の(a)調査の①~⑥と同じである。但し、本調査独自の設問として、③には自社の労働条件などに関する問題状況を、④には在職死の有無や、事故を起こした運転手に対する処分状況と再教育訓練の状況を、それぞれ加えた。

調査票の配布・回収は、組合本部によって、(c)の労働者調査とセットで行われた。但し調査票の回収状況がよくなかったので回収期限を2月末日まで延長して回収率のアップを図った。

以下では本調査を単組調査あるいは労働条件・安全衛生調査とよぶ。

(c) 運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査

運転手を対象に行ったこの調査では、①属性、②就労に関する問題状況、③世帯員の就業状況、世帯の収入源と収支状況、赤字の補填状況、貯蓄、住まいの種類と費用負担、生活意識、④疲労、自覚症状、持病状況、健康診断での結果、⑤ヘルパー資格取得の希望、⑥要望を尋ねた。調査結果の比較のために、③の一部(収支状況や貯蓄、生活意識)は厚労省『国民生活基礎調査』と、④については旧労働省『労働者健康状況調査』と、それぞれ設問(文言)を同じにした。

調査票は本部→各単組→運転手(各組合員)のルートで配布され、回収は逆のルートで行われた。対象は組合員に限定はしなかったが組合員(もと組合員を含む)からの回収がほとんどである。なお、この(c)調査では、未組織労働者の状態の把握ということも視野に入れ、札幌・室蘭・旭川・帯広各市内のタクシーベイで調査者が調査票を直接配布して一緒に渡した返信用封筒で回収するという作業も行った。

調査票は9月末に配布し、回収期限は、冬期の運転負担が心身(疲労)に与える影響を除去するため11月末とした。

以下では本調査を労働者調査あるいは労働者状態調査とよぶ。

いずれの調査においても関係者からの聞き取りや資料収集も行っているが、本稿では質問紙調査の結果を中心にみていく。

まず前半(Ⅲ)では、事業者調査と単組執行部調査の結果にもとづき、事業経営や労働条件・安全衛生の状況に加えて、事業者や単組執行部が今日のタクシー業界に対していかなる問題意識をもちまたいかなる取組が必要であると考えているかを、みていこう。

後半(Ⅳ)ではそのような状況下での運転手の収入・家計と健康を中心に分析した上で、彼らの要望についてみていこう。分析は年齢別と就労地域別(後述)に行う。

Ⅲ. 事業経営、労働条件及び安全衛生(管理)の状況

1. 回収状況

まず事業者調査では、348社に対する郵送の結果、6社が宛先不明・転送期間の超過で戻ってきて、残り342社のうち78社から回答があった(回収率は22.8%)。そのうち72社分が有効回答である。

次に単組執行部調査は、表Ⅲ-1-1のとおり118の単組に調査票を配布し70部の回収があった(回収率は60%)。部数でみると最も回収が多かったのは全自交労連からの33単組分である。

表Ⅲ-1-1 産別組合別にみた、調査票の配布・回収状況

	配布数 (部)	回収 (部)	回収率 (%)
全自交労連	62	33	53.2
交通労連	13	9	69.2
自交総連	19	12	63.2
三労協	3	3	100.0
中立労協	2	2	100.0
連合北海道直加盟	19	11	57.9
計	118	70	59.3

2. 事業規模、営業地域

まず両調査の回答者と道内の全法人タクシー事業者それぞれの事業規模別構成を比較する(表Ⅲ-2-1)。なお以下の表中では、事業者調査の結果を「事業者」と、単組調査の結果を「単組執行部」と、それぞれ標記している。

さて、事業者調査で捕捉できたのは、運転手の人数規模でみると「100人まで」「300人まで」という中規模あるいは大規模クラスの事業者である。単組調査で捕捉できたのも大規模が中心である(労働組合の組織されたところを対象としているという事情による)。いずれにせよ本調査では小・零細規模の事業者の把握が十分でないことを確認しておく。

またどちらの調査においても「札幌交通圏」及び「人口10万人以上の市」で営業をしているところからの回答が中心である(表Ⅲ-2-2)。とりわけ単組調査ではこの二つに回答が集中している。但し事業者調査では小規模の自治体で営業をしている事業者も、十分ではないがみられる。なお運転手の人数規模でみると、大規模の事業者ほど札幌交通圏など人口規模の大きな地域で営業をしているところが多い。

表Ⅲ-2-1 事業規模別にみた、道内法人タクシー事業者及び本調査回答者(事業者)の構成

	単位:事業者, %					
	北海道		事業者調査		単組調査	
車両数別 計	350	100.0	72	100.0	68	100.0
事業者数	10両まで	160 45.7	23 31.9	3 4.4	30両まで	83 23.7
	50両まで	43 12.3	17 23.6	18 26.5	100両まで	41 11.7
	101両以上	23 6.6	5 6.9	13 19.1	計	350 100.0
従業員数	10人まで	129 36.9	18 25.0	1 1.4	別事業者	10人まで
数※	30人まで	64 18.3	12 16.7	7 10.0	30人まで	37 10.6
	50人まで	37 10.6	10 13.9	11 15.7	100人まで	50 14.3
	100人まで	56 16.0	15 20.8	30 42.9	300人まで	14 4.0
	301人以上	14 4.0	2 2.8	8 11.4	計	344 100.0
資本金別	500万円まで	105 30.5	15 20.8	2 3.4	1000万円まで	107 31.1
事業者数	3000万円まで	103 29.9	27 37.5	31 52.5	5000万円まで	17 4.9
	5001万円以上	12 3.5	4 5.6	9 13.3	計	344 100.0

注:「従業員」数については本調査では「運転手」数。
出所:北海道の数値は、国交省『陸運統計要覧 平成14年版』より。

タクシー事業の経営や労働条件などの分析には、事業規模に加えて、営業地域の人口数・年齢別人口構成・タクシー以外の交通機関の整備状況など地域特性を考慮する必要があると思われるが、今回は例数が十分ではないので全体の状況を中心に分析を行い、補足的に運転手の人数規模別の分析を行う。

人数規模で分けた四つの群を、便宜上、順に、零細・小・中・大規模群と呼ぶ。但し、単組調査では「10人以下」の事業者がわずかだったので、事業者調査では「10人以下」「11～50人」を、単組調査では「30人以下」「31～50人」を、それぞれの零細規模群、小規模群としているので注意されたい。

3. 運転手の年齢と雇用形態

まずは各社で働いている運転手の年齢と雇用形態をみてる。本調査では年齢階級別に運転手の人数（比率）を尋ね、また雇用形態については「正社員」「嘱託」「見習・試行期間」「その他」の四つに分けてそれぞれの比率を尋ねた。

表Ⅲ-3-1 事業規模別にみた、高齢（50歳以上）運転手の比率及び正社員運転手の比率

	単位：事業者／単組、%														
	[事業者]						[単組執行部]						全体		
	全体	事業規模				全体	事業規模								
	10人以下	11～50人	51～100人	101人以上		30人以下	31～50人	51～100人	101人以上		10人以下	11～50人	51～100人	101人以上	
50歳以上運転手	71 100.0	18 100.0	22 100.0	15 100.0	16 100.0	64 100.0	8 100.0	11 100.0	13 100.0	32 100.0	10 14.1	6 33.3	2 9.1	1 6.7	1 6.3
50～75%未満	32 45.1	3 16.7	12 54.5	8 53.3	9 56.3	35 54.7	5 62.5	6 54.5	7 53.8	17 53.1	32 45.1	3 16.7	12 54.5	8 53.3	9 56.3
75%以上	29 40.8	9 50.0	8 36.4	6 40.0	6 37.5	27 42.2	2 25.0	4 36.4	6 46.2	15 46.9	29 40.8	9 50.0	8 36.4	6 40.0	6 37.5
正社員	71 100.0	18 100.0	22 100.0	14 100.0	17 100.0	69 100.0	8 100.0	11 100.0	13 100.0	37 100.0	2 2.8	1 4.5	1 7.1		
～25%未満	2 2.8										2 2.8				
～50%未満	5 7.0	1 5.6	2 9.1	2 14.3		12 17.4	3 37.5	2 18.2	4 30.8	3 8.1	5 7.0	1 5.6	2 9.1	2 14.3	
～75%未満	22 31.0	2 11.1	5 22.7	6 42.9	9 52.9	32 46.4	2 25.0	4 36.4	5 38.5	21 56.8	22 31.0	2 11.1	5 22.7	6 42.9	9 52.9
～100%未満	22 31.0	3 16.7	9 40.9	2 14.3	8 47.1	22 31.9		5 45.5	4 30.8	13 35.1	22 31.0	3 16.7	9 40.9	2 14.3	8 47.1
100%	20 28.2	12 66.7	5 22.7	3 21.4		3 4.3	3 37.5				20 28.2	12 66.7	5 22.7	3 21.4	

表Ⅲ-3-1 上段のとおり、タクシー運転手の年齢構成の特徴は高齢に偏っていることである。どちらの調査においても、運転手の4分の3以上が50歳以上という会社が全体の4割を占めている。

また運転手の雇用形態だが、雇用の非正規化が主流の今日においてタクシーもその例外ではない。「正社員」の比率でみると（同表下段）、事業者調査の全体では「50～75%未満」「75～100%未満」そして「100%」に回答が約30%ずつみられるが、大規模群では前二者に回答が集中している。また単組調査ではさらに非正規の比重が高い会社が多い。全体でみると正社員が「25～50%未満」という回答も20%弱みられ、「100%」の運転手が正社員というのは零細規模群の一部に限られている。

表Ⅲ-2-2 事業規模別にみた、回答者の営業地域

	単位：事業者／単組、%														
	全体						事業規模						全体		
	全体	10人以下	11～50人	51～100人	101人以上	全体	30人以下	31～50人	51～100人	101人以上					
札幌交通圏	72 100.0	18 100.0	22 100.0	15 100.0	17 100.0	72 100.0	18 100.0	22 100.0	15 100.0	17 100.0	17 23.6	1 5.6	1 4.5	2 13.3	13 76.5
人口10万人以上の市	15 20.8	1 5.6	4 18.2	6 40.0	4 23.5	15 20.8	1 5.6	4 18.2	6 40.0	4 23.5	15 20.8	1 5.6	4 18.2	6 40.0	4 23.5
人口3～10万未満の市	10 13.9		4 18.2	6 40.0		10 13.9		4 18.2	6 40.0		10 13.9		4 18.2	6 40.0	
人口1～3万未満の市町村	11 15.3	2 11.1	8 36.4	1 6.7		11 15.3	2 11.1	8 36.4	1 6.7		11 15.3	2 11.1	8 36.4	1 6.7	
人口5千～1万未満の市町村	11 15.3	7 38.9	4 18.2			11 15.3	7 38.9	4 18.2			11 15.3	7 38.9	4 18.2		
人口5千未満の町村	8 11.1	7 38.9	1 4.5			8 11.1	7 38.9	1 4.5			8 11.1	7 38.9	1 4.5		
札幌交通圏	70 100.0	8 100.0	11 100.0	13 100.0	38 100.0	70 100.0	8 100.0	11 100.0	13 100.0	38 100.0	27 38.6	1 7.7	26 68.4		
人口10万人以上の市	24 34.3	1 12.5	4 36.4	7 53.8	12 31.6	24 34.3	1 12.5	4 36.4	7 53.8	12 31.6	24 34.3	1 12.5	4 36.4	7 53.8	12 31.6
人口3～10万未満の市	7 10.0		3 27.3	4 30.8		7 10.0		3 27.3	4 30.8		7 10.0		3 27.3	4 30.8	
人口1～3万未満の市町村	10 14.3	5 62.5	4 36.4	1 7.7		10 14.3	5 62.5	4 36.4	1 7.7		10 14.3	5 62.5	4 36.4	1 7.7	
人口5千～1万未満の市町村	2 2.9	2 25.0				2 2.9	2 25.0				2 2.9	2 25.0			

注：事業規模の区分は、事業者調査と単組調査で異なるので注意されたい。

院」が主な減少というのは15.4%である。

2) 積極的な経営努力と、コストの削減

第三に、ここ数年の間に行ってきた営業努力・サービス向上策だが(表III-4-3)、大規模群の特徴は、GPSなど新技術の導入(82.4%)や会社の宣伝・PR(47.1%)など資金力を活かした取り組みがまず目立つことである。また接客・挨拶(94.1%)や運転教育・訓練(70.6%)など運転手に対する管理も、とりわけ事業規模の小さい群と比べると多い。これに対して中規模群では、福祉車両の導入が半数を超えるほか(大規模群では4分の1)、ヘルパーの資格の取得も半数を超えており、福祉輸送の取り組みを強めているところが多い。もちろん、本調査の回収率の低さを考えても、これが中規模の事業者一般的な特徴といえるかはなお検討が必要だが、実際に介護タクシー事業を行っている事業者からの聞き取りによれば、この規制緩和時代のなかで大規模の事業者がスケールメリット路線を志向する傾向にあるのに対して、特色をつけて生き残りを図ろうとする中規模の事業者のほうが福祉輸送に取り組む傾向が強いのではないかということだった。

表III-4-3 事業規模別にみた、ここ数年の間に行ってきた営業努力・サービスの向上策
【事業者】 単位:事業者, %

	全体		事業規模							
	72	100.0	10人以下		11~50人		51~100人		101人以上	
			18	100.0	22	100.0	15	100.0	17	100.0
① 初乗距離を短縮し基本運賃を下げる	2	2.8			1	6.7	1	5.9		
② 遠距離通減運賃の導入	17	23.6	8	44.4	4	18.2	4	26.7	1	5.9
③ 割引制度・割引クーポンの導入	10	13.9	1	5.6	6	27.3	2	13.3	1	5.9
④ GPSなど新技術・装置の導入	24	33.3			5	22.7	5	33.3	14	82.4
⑤ 福祉車両の導入・増車	24	33.3	2	11.1	10	45.5	8	53.3	4	23.5
⑥ 車両面での工夫・改良	13	18.1	2	11.1	4	18.2	1	6.7	6	35.3
⑦ 運転手のヘルパー資格の取得	22	30.6	4	22.2	7	31.8	8	53.3	3	17.6
⑧ 運転教育・訓練の充実・強化	38	52.8	7	38.9	8	36.4	11	73.3	12	70.6
⑨ 接客・挨拶などの充実・強化	58	80.6	12	66.7	17	77.3	13	86.7	16	94.1
⑩ 会社の宣伝・PR	19	26.4	1	5.6	5	22.7	5	33.3	8	47.1
⑪ その他	5	6.9	1	5.6	1	4.5			3	17.6

さて上記の積極的な営業努力に対して第四に、ここ数年で職場ではどのようなコスト削減策が行われてきたかをみてみよう(表IV-4-4)。この設問は事業者・単組執行部に共通して設定したので、両者をあわせて検討してみよう。

表III-4-4 事業規模別にみた、ここ数年の間に行ってきた(行われた)コスト削減策

	【事業者】										【単組執行部】									
	全体		事業規模								全体		事業規模							
	72	100.0	10人以下		11~50人		51~100人		101人以上		70	100.0	30人以下		31~50人		51~100人		101人以上	
		18	100.0	22	100.0	15	100.0	17	100.0			8	100.0	11	100.0	13	100.0	38	100.0	
① 囁託など非正規雇用の増加	28	38.9	3	16.7	8	36.4	7	46.7	10	58.8	50	71.4	3	37.5	7	63.6	10	76.9	30	78.9
② 資金体系の見直し	39	54.2	10	55.6	10	45.5	9	60.0	10	58.8	41	58.6	3	37.5	7	63.6	7	53.8	24	63.2
③ 資金水準の切り下げ・手当のカット	30	41.7	8	44.4	10	45.5	7	46.7	5	29.4	45	64.3	5	62.5	9	81.8	8	61.5	23	60.5
④ 車両の代替期間の延長	62	86.1	14	77.8	21	95.5	12	80.0	15	88.2	61	87.1	5	62.5	10	90.9	12	92.3	34	89.5
⑤ 車両の点検・整備費用の削減	17	23.6	4	22.2	5	22.7	3	20.0	5	29.4	20	28.6	1	12.5	2	18.2	1	7.7	16	42.1
⑥ 一般管理費の削減	55	76.4	14	77.8	16	72.7	12	80.0	13	76.5	32	45.7			2	18.2	6	46.2	24	63.2
⑦ その他	4	5.6			1	4.5	1	6.7	2	11.8	3	4.3					1	7.7	2	5.3

まずどちらの調査でも、④車両の代替期間の延長が90%弱に及んでいるのが特徴である。事業者調査ではそれにつづいて、⑥一般管理費の削減(76.4%)、②賃金体系の見直し(54.2%)、③賃金水準の切り下げ等(41.7%)が多い。また①の非正規雇用の増加も全体で40%弱を占めており、とりわけ大規模群では60%弱に達している。

単組調査では、大規模群が多く捕捉されていることの反映で、④に続くのは、①非正規雇用の増加(71.4%)である。また②賃金体系の見直しや③賃金水準の切り下げがその後に続いている(事業者調査と異なり②より③が高率である)。なお事業者調査と異なり⑥一般管理費の削減が低いのは、労使の間での情報(量)の違いが反映している可能性がある。

なお④に加えて⑤車両の点検・整備費用の削減が少なくない(とりわけ単組調査の大規模群)。タクシーよりも早い時期に規制緩和が導入・展開されたトラック産業では、車両の老朽化や整備不良を背景とした事故の増加が指摘されているが、規制緩和による競争の促進・経営の困難が交通事故の潜在的な危険要因を増大させていることの例証といえよう。

5. 労務管理・労働条件, 収入

1) 賃金体系と収入水準

まず賃金体系を検討する。本調査では賃金体系を「A型」「B型」「AB型」「リース制」「その他」という五つにわけ、それぞれが適用されている運転手の人数(比率)を尋ねた。

表Ⅲ-5-1のとおり、固定給を残したA型はいまやわずかである。両調査にみられるとおり、A型を全く採用していない事業者はそれぞれ70%を超えている。

なお零細規模群では無回答が多かった。一般的に、零細業者では労務管理が十分に整備されていない傾向にあることが指摘されているが、タクシー業界についての実態の把握が課題である。

表Ⅲ-5-1 事業規模別にみた、A型賃金を適用している運転手の比率

	単位: 事業者/単組, %																			
	【事業者】						【単組執行部】													
	全体	事業規模				全体	事業規模													
	10人以下	11~50人	51~100人	101人以上		30人以下	31~50人	51~100人	101人以上		30人以下	31~50人	51~100人	101人以上						
	53	100.0	5	100.0	19	100.0	13	100.0	16	100.0	64	100.0	4	100.0	10	100.0	13	100.0	37	100.0
0%	39	73.6	3	60.0	15	78.9	10	76.9	11	68.8	48	75.0	3	75.0	6	60.0	9	69.2	30	81.1
25%未満	2	3.8			1	7.7	1	6.3			2	3.1	1	10.0				1	2.7	
25~50%未満	2	3.8			1	5.3	1	7.7			5	7.8			1	10.0	1	7.7	3	8.1
50~75%未満	4	7.5			1	5.3			3	18.8	3	4.7			1	10.0	1	7.7	2	5.4
75~100%未満	3	5.7	1	20.0	1	5.3			1	6.3	4	6.3			1	10.0	2	15.4	1	2.7
100%	3	5.7	1	20.0	1	5.3	1	7.7			2	3.1	1	25.0	1	10.0				
平均値(単位:%)		17.3		36.0		15.4		12.1		17.9		14.1		25.0		21.5		20.7		8.6
標準偏差(単位:%)		32.8		49.8		33.8		28.9		29.6		29.5		50.0		37.3		35.1		21.8

次に運転手の年収(税込み)の水準である。本調査では、正規雇用されている(正社員)運転手の年収について、最低額・最高額・平均額の三つを記入してもらった。但し単組調査では「分からない」という選択肢も設定した。

まず両調査を比較すると(表Ⅲ-5-2)、平均値は、最高年収を除き単組調査でより低い。事業者調査では最低・最高・平均の平均値はそれぞれ、224万円、393万円、295万円という水準で、単組調査ではそれぞれ、199万円、405万円、273万円である。もっとも、いずれの調査結果でも、他産業の労働者と比較した際の収入水準の低さは明らかである(タクシー運転手の年齢構成を考慮すればなおのことである)。なお規模別にみると、最高年収については大規模群でより高い。大規模群には札幌交通圏という無理をすれば稼げる余地が相対的に大きい地域で営

況を背景に、「苦しいようだ」ということで労使ともに一致している。但しその認識には差があり、単組執行部でより深刻なものとして受け止められている。

ここで、単組調査でのみ尋ねた、労働条件に関する幾つかの設問についてもみておこう。

まず社会保険に未加入（設問では「(日雇いの的に雇われている)」という注釈もつけた）の運転手が自社にいるかを尋ねたところ（表Ⅲ-5-4）、大規模群で「いる」という回答が40%強に及んでいた。運輸規則で禁じられたアルバイト運転手の選任と思われるケースが珍しくないことを示唆する結果といえよう。

表Ⅲ-5-4 事業規模別にみた、社会保険が適用されていない（日雇いの的に雇われている）運転手の有無

[単組執行部]	全体		事業規模							
			30人以下		31~50人		51~100人		101人以上	
	数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
いる	68	100.0	8	100.0	11	100.0	12	100.0	37	100.0
いない	23	33.8			3	27.3	4	33.3	16	43.2
分からない	44	64.7	8	100.0	8	72.7	7	58.3	21	56.8
	1	1.5					1	8.3		

次に兼業を行っている運転手の有無について「タクシー以外の仕事を兼業で行っている運転手はいますか」と尋ねてみた（表Ⅲ-5-5）。本来、兼業は禁止であるはずだが、「いる」という単組は全体の30%強に及んだ。

表Ⅲ-5-5 事業規模別にみた、兼業運転手の有無

[単組執行部]	全体		事業規模							
			30人以下		31~50人		51~100人		101人以上	
	数	%	数	%	数	%	数	%	数	%
いる	69	100.0	8	100.0	11	100.0	13	100.0	37	100.0
いない	23	33.3	1	12.5	7	63.6	4	30.8	11	29.7
分からない	27	39.1	7	87.5	2	18.2	5	38.5	13	35.1
	19	27.5			2	18.2	4	30.8	13	35.1

[単組執行部] 表Ⅲ-5-6 事業規模別にみた、回答（兼業）の内容

30人以下 1単組	31~50人 7単組	51~100人 4単組	101人以上 11単組
	(無回答×2)		(無回答×2)
・ 農業	・ ジャンボタクシー、バス ・ レンタカー ・ 漁業、農業 ・ 農業×2	・ アルバイト ・ 囑託者で事務職 ・ 農業 ・ 農業など	・ 1人はアパート業 ・ パートタイム等 ・ 荷物の仕分けなど ・ 荷役係・土木作業員など ・ 建築関係(サイディング、鉄工) ・ 港湾関係又は建設関係の軽作業等 ・ 赤帽、建築業 ・ 多岐にわたる ・ 様々で分からない

注:自由回答をそのままとめた。

もっともその兼業の仕事の内容を詳細にみると（表Ⅲ-5-6）、「タクシー以外」の仕事である

ことが不明確なものがまずあった。例えば「アルバイト」「パートタイム」など雇用形態が記述されていたものである(タクシーでの休日出勤を「兼業」と間違えて回答したと推測される)。また会社が兼業で行っていると推測される仕事(例えばバスやレンタカー)や、賃貸業あるいは家族で営んでいるような内容の仕事(農業)などもみられた。

しかしながらその一方で、建築・建設関係や軽貨物事業なども記載されており、タクシーと別の仕事をかけもちで行って生計を立てているケースの存在が示唆される。健康で文化的な最低限の生活保障という視点だけでなく、疲労による事故など安全という視点からも、問題視されるべきことといえよう。

表III-5-7 事業規模別にみた、職場の問題状況

[単組執行部]	単位:単組, %									
	全体		事業規模							
	70	100.0	30人以下 8	100.0	31~50人 11	100.0	51~100人 13	100.0	101人以上 38	100.0
① 累進歩合制度が採用されている	27	38.6	2	25.0	5	45.5	6	46.2	14	36.8
② リース制が採用されている										
③ ノルマ・一定水準の売上が強く要求される	23	32.9	1	12.5	4	36.4	3	23.1	15	39.5
④ 売上の低い運転手への叱責等	37	52.9			10	90.9	6	46.2	21	55.3
⑤ 有給休暇取得の際の会社の拒否・嫌がらせ	11	15.7	1	12.5	4	36.4			6	15.8
⑥ 車両の点検・整備費用の削減	17	24.3	1	12.5	2	18.2			14	36.8
⑦ 労働組合・組合員に対する嫌がらせや不当な差別がある	8	11.4			4	36.4			4	10.5
⑧ 半数以上の運転手が足切高を超えない月がよくある	11	15.7	1	12.5	3	27.3	2	15.4	5	13.2

最後に、職場での賃金などの問題についてその有無を尋ねたところ(表III-5-7)、③売上の低い運転手への叱責が半数に及ぶほか、通達で禁じられている①累進歩合制度の採用(40%弱)に加えて、②ノルマの要求(30%強)など、安全上からも問題視されるべき状況が少なからずみられた。

6. 安全衛生(管理)

1) 休業, 定期健診の状況など

本調査では「病気や怪我での1ヶ月以上の休業」の有無と1年での休業人数を尋ねた。休業の有無について単組調査では「分からない」という選択肢も設置した。表III-6-1のとおり、両調査とも「ある」の比率が高く(それぞれ60%弱, 70%弱)、とりわけその比率は大規模群で高

表III-6-1 事業規模別にみた、1ヶ月以上の休業の有無とその人数規模

	単位:事業者/単組, %																			
	[事業者]					[単組執行部]														
	全体	事業規模				全体	事業規模													
	71	100.0	10人以下 17	100.0	11~50人 22	100.0	51~100人 15	100.0	101人以上 17	100.0	68	100.0	30人以下 8	100.0	31~50人 11	100.0	51~100人 12	100.0	101人以上 37	100.0
休業 有無	41	57.7	2	11.8	10	45.5	12	80.0	17	100.0	47	69.1	2	25.0	8	72.7	5	41.7	32	86.5
ない	30	42.3	15	88.2	12	54.5	3	20.0			16	23.5	6	75.0	2	18.2	5	41.7	3	8.1
分からない※											5	7.4			1	9.1	2	16.7	2	5.4
休業 者比	40	100.0	2	100.0	10	100.0	12	100.0	16	100.0	44	100.0	1	100.0	7	100.0	5	100.0	31	100.0
2.5%未満	16	40.0			1	10.0	4	33.3	11	68.8	16	36.4			2	28.6	1	20.0	13	41.9
2.5~5.0%未満	13	32.5			3	30.0	6	50.0	4	25.0	14	31.8	1	100.0	3	42.9	4	80.0	6	19.4
5.0~7.5%未満	3	7.5			3	30.0					9	20.5			2	28.6			7	22.6
7.5~10.0%未満	3	7.5			2	20.0	1	8.3			2	4.5							2	6.5
10.0%以上	5	12.5	2	100.0	1	10.0	1	8.3	1	6.3	3	6.8							3	9.7

注1:ここでの休業とは1ヶ月以上の休業。
注2:休業有無の「分からない」は単組調査でのみ設定した。

い。

1年での休業者数を運転手全体の人数で除した値(以下、休業者比率)をみると(同表下段)、事業者調査では「2.5%未満」「2.5~5.0%未満」に、単組調査では上記の二つに加えて「5.0~7.5%未満」に、それぞれ回答が集中している。

また単組調査でのみ尋ねた運転手の疲労の回復状況をみると(表Ⅲ-6-2)、「疲れの回復が充分でないと思われる」運転手の規模が「ほぼ全員」か「半数以上」の単組は合計で全体の約半数を占めている。

次に健康診断について検討する。

まず事業者調査でのみ尋ねた定期健診の実施状況だが(表Ⅲ-6-3)、健診は零細・小規模群の一部を除く全てで実施されている。

では運転手の健診結果の把握の有無と結果をみる。但し単組調査では把握の対象を「職場の組合員全体」と限定した。理由は、運転手全体の診断結果の把握は無理であっても「組合員」だけであれば把握は可能であると思われたためである。

だが結果は(表Ⅲ-6-4)、事業者の場合ほぼ全てが結果を把握しているのに対して単組執行部の場合、診断の結果を「把握している」のは4割にとどまる。組合本部からの聞き取りでも、組合による安全衛生活動はほとんど行われていないとのことである。本人の健康上はむろんのこと安全上からも、個々のプライバシーに配慮した手法で運転手(組合員)の有病状況の把握を行

表Ⅲ-6-2 事業規模別にみた、「疲れの回復が充分でないと思われる」運転手

【単組執行部】	全体		事業規模							
			30人以下		31~50人		51~100人		101人以上	
	68	100.0	8	100.0	11	100.0	13	100.0	36	100.0
ほぼ全員	5	7.4					1	7.7	4	11.1
半数以上	29	42.6	2	25.0	7	63.6	6	46.2	14	38.9
あまりいない	26	38.2	5	62.5	3	27.3	6	46.2	12	33.3
全くいない	1	1.5	1	12.5						
分からない	7	10.3			1	9.1			6	16.7

表Ⅲ-6-3 事業規模別にみた、昨年の定期健診の実施状況

【事業者】	全体		事業規模							
			10人以下		11~50人		51~100人		101人以上	
	72	100.0	18	100.0	22	100.0	15	100.0	17	100.0
実施した	69	95.8	16	88.9	21	95.5	15	100.0	17	100.0
実施しなかった	3	4.2	2	11.1	1	4.5				

表Ⅲ-6-4 事業規模別にみた、診断結果の把握、精密検査や治療を必要とされた運転手の規模及びその受診・受療状況の把握

	【事業者】		【単組執行部】																			
	全体		事業規模				全体		事業規模													
	69	100.0	10人以下	11~50人	51~100人	101人以上	68	100.0	30人以下	31~50人	51~100人	101人以上										
診断結果の把握	把握している	68	98.6	15	93.8	21	100.0	15	100.0	17	100.0	28	41.2	3	37.5	7	63.6	6	46.2	12	33.3	
	把握していない	1	1.4	1	6.3							40	58.8	5	62.5	4	36.4	7	53.8	24	66.7	
要精密検査+	0%	16	24.6	12	85.7	4	19.0					3	13.6	1	33.3	1	20.0				1	11.1
要治療群	25%未満	29	44.6			9	42.9	10	71.4	10	62.5	11	50.0	2	66.7	3	60.0	2	40.0	4	44.4	
	25~50%未満	10	15.4			2	9.5	3	21.4	5	31.3	5	22.7					2	40.0	3	33.3	
	50~75%未満	6	9.2			5	23.8			1	6.3	2	9.1					1	20.0	1	11.1	
	75~100%未満	2	3.1			1	4.8	1	7.1													
	100%	2	3.1	2	14.3							1	4.5			1	20.0					
	平均値(単位:%)	21.5		14.3		27.1		22.5		19.7		23.2		10.0		28.0		29.0		21.7		
	標準偏差(単位:%)	26.5		36.3		28.0		22.0		17.2		24.2		10.0		40.9		21.6		18.5		
精密検査や治療の受診・受療の把握	検査・治療状況は、とくに把握していない	6	11.5	1	20.0	3	17.8	1	7.1	1	6.3	44	63.8	6	75.0	4	36.4	7	53.8	27	73.0	
	受けなかったり、受けても途中で中断しているものが多い	14	26.9	3	60.0	5	29.4	4	28.6	2	12.5	10	14.5			3	27.3	3	23.1	4	10.8	
	きちんと受けているものが多い	32	61.5	1	20.0	9	52.9	9	64.3	13	81.3	15	21.7	2	25.0	4	36.4	3	23.1	6	16.2	

注:診断結果の把握の対象は、単組執行部調査では「組合員」だけに限定。

うことが最低限必要だといえよう。

では診断の結果については「把握」の十分な事業者調査を中心にみてゆく。本調査では診断結果を「異状なし」「経過観察」「要精密検査」「要治療」の四つに分けてそれぞれに該当する運転手の人数(比率)を記入してもらった。

四つの診断のうち要精密検査あるいは要治療という診断を受けた運転手(以下、「要精密検査+要治療」群)の規模をみると(同表中段)、平均で2割だが、同群が50%に及ぶという事業者も1割を超えている。

だが、職場での配慮が必要なこうした状況にもかかわらず、健診後の管理は必ずしもよくはない。当該運転手がその後検査や治療を受けたかどうかの把握・受診受療状況を尋ねたところ、同表下段のとおり、「きちんと受けているものが多い」というのは6割にとどまっている(労働組合においてはこの再検等の把握はほとんど行われていない)。

2) 事故の発生状況

ここで安全面に目を転じてみる。

表Ⅲ-6-5 事業規模別にみた、人身事故及び物損・自損事故の把握、運転手全体に占める事故の比率

		【事業者】								【単組執行部】											
		全体		事業規模				全体		事業規模											
		70	100.0	10人以下	11~50人	51~100人	101人以上	65	100.0	30人以下	31~50人	51~100人	101人以上								
		8	100.0	11	100.0	12	100.0	34	100.0	8	100.0	11	100.0								
人身事故 件数の把握	分かる	69	98.6	16	94.1	22	100.0	15	100.0	16	100.0	53	81.5	7	87.5	10	90.9	9	75.0	27	79.4
	分からない	1	1.4	1	5.9					12	18.5	1	12.5	1	9.1	3	25.0	7	20.6		
		69	100.0	16	100.0	22	100.0	15	100.0	16	100.0	53	100.0	7	100.0	10	100.0	9	100.0	27	100.0
運転手全 体に占める	0%	28	40.6	13	81.3	14	63.6	1	6.7	9	17.0	7	100.0	1	10.0	1	11.1				
人身事故 比率	2.5%未満	7	10.1			2	9.1	4	26.7	1	6.3	8	15.1	2	20.0	1	11.1	5	18.5		
	2.5~5.0%未満	14	20.3			3	13.6	5	33.3	6	37.5	15	28.3	3	30.0	4	44.4	8	29.6		
	5.0~7.5%未満	11	15.9			3	13.6	5	33.3	3	18.8	6	11.3	4	40.0	1	11.1	1	3.7		
	7.5~10.0%未満	3	4.3							3	18.8	10	18.9			2	22.2	8	29.6		
	10.0%以上	6	8.7	3	18.8					3	18.8	5	9.4					5	18.5		
	平均値(単位:%)		4.3		6.3		1.4		3.8		6.7		5.1		0.0		3.8		4.2		7.2
	標準偏差(単位:%)		7.5		14.0		2.2		2.2		4.9		4.6		0.0		2.1		2.7		5.1
		70	100.0	17	100.0	22	100.0	15	100.0	16	100.0	63	100.0	8	100.0	11	100.0	11	100.0	33	100.0
物損・自損 事故件数 の把握	分かる	69	98.6	16	94.1	22	100.0	15	100.0	16	100.0	48	76.2	7	87.5	10	90.9	6	54.5	25	75.8
	分からない	1	1.4	1	5.9					15	23.8	1	12.5	1	9.1	5	45.5	8	24.2		
		69	100.0	16	100.0	22	100.0	15	100.0	16	100.0	48	100.0	7	100.0	10	100.0	6	100.0	25	100.0
運転手全 体に占める	10%未満	13	18.8	11	68.8	2	9.1			4	8.3	4	57.1								
物損・自損 事故比率	10%台	6	8.7			5	22.7	1	6.7	5	10.4	1	14.3	2	20.0				2	8.0	
	20%台	17	24.6	1	6.3	6	27.3	3	20.0	5	31.3	8	16.7	1	14.3	3	30.0	2	33.3	2	8.0
	30%台	15	21.7	2	12.5	5	22.7	6	40.0	4	25.0	14	29.2	1	14.3	4	40.0	1	16.7	8	32.0
	40%台	5	7.2			2	9.1	2	13.3	1	6.3	5	10.4					1	16.7	4	16.0
	50%以上	7	10.1			2	9.1	1	6.7	4	25.0	4	8.3					1	16.7	3	12.0
	平均値(単位:%)		25.6		21.3		18.9		31.8		33.6		29.0		5.4		19.6		33.6		38.3
	標準偏差(単位:%)		32.0		55.8		14.3		24.4		22.2		24.2		8.6		13.2		21.7		25.8

本調査では、自社の運転手を第一当事者とする事故について「人身事故」と「物損・自損事故」に分けて、その発生件数の把握の有無と1年での発生件数を尋ねた(表Ⅲ-6-5)。

まず事故の把握については人身も物損・自損(以下、物損等)も把握されている。但し労働組合での把握状況がやや悪く、とりわけ物損等の把握が十分でない。

では年間の事故の発生規模だが、ここでは事故件数を運転手全体の人数で除してまとめた(以下、事故率)。まず人身事故率は、平均で4、5%台である。だが、「10.0%以上」という回答も回答者全体の8、9%と少なくない。

次に物損等事故率は、平均値は事業者調査では25.6%、単組調査では30%弱を占めており、営業地域の交通環境などを反映してか事業規模の大きい群ほど事故率が高い。

ここで単組調査でのみ尋ねた安全衛生関連の設問の結果もみておく。

職業運転手の事故(交通事故)は労働災害という性格をもつにもかかわらず過失割合が大きければ運転手(労働者)が加害者として処分されてしまう。こうした事態に対して職場レベルでは、不当な処分を行わせないことや再発防止の訓練等が労働組合の活動として期待されるが、実際はどうか。

表Ⅲ-6-6のとおり、まず前者については、「事故の状況・原因に従い」適切な処分が行われているというのは全体の6割にとどまり、残りは会社の恣意的な判断が少なからずかかわっているという。また、運転手に対する再度の教育訓練についても極めて不十分で、再教育訓練が「全く行われていない」会社も4分の1を占めている(もっとも教育訓練の効果についてはその内容とあわせて検討される必要があるだろう)。

次に、ここ4、5年での在職死の有無をみると(表Ⅲ-6-7)、半数の単組が「ある」と回答している。多いのは病死だが事故死も少なからずみられる。在職死が「ある」という単組全体のうち20%強で事故死が発生している。

委員会の活用をはじめとする安全衛生活動の充実が労働組合に求められることを最後にあらためて強調しておく。

表Ⅲ-6-6 事業規模別にみた、事故を起こした運転手に対する処分と再教育訓練の状況

[単組執行部]	全体		事業規模							
			30人以下	31~50人	51~100人	101人以上				
	68	100.0	8	100.0	10	100.0	13	100.0	37	100.0
会社で基準に従い適切に行われている	42	61.8	8	100.0	3	30.0	7	53.8	24	64.9
事故処分の状況	22	32.4			4	40.0	6	46.2	12	32.4
どちらかといえば会社の恣意的な判断による	2	2.9			1	10.0			1	2.7
全く会社の恣意的な判断による	2	2.9			2	20.0				
分からない	2	2.9			2	20.0				
再教育訓練の状況	68	100.0	8	100.0	10	100.0	13	100.0	37	100.0
十分な内容で行われている	21	30.9	5	62.5	1	10.0	3	23.1	12	32.4
行われているが不十分な内容である	30	44.1	1	12.5	4	40.0	7	53.8	18	48.6
全く行われていない	16	23.5	1	12.5	5	50.0	3	23.1	7	18.9
その他	1	1.5	1	12.5						

表Ⅲ-6-7 事業規模別にみた、ここ4、5年での在職死の有無、病死及び事故死の人数

[単組執行部]	全体		事業規模							
			30人以下	31~50人	51~100人	101人以上				
	70	100.0	8	100.0	11	100.0	13	100.0	38	100.0
在職死の有無	34	48.6	8	100.0	5	45.5	6	46.2	15	39.5
ない	36	51.4			6	54.5	7	53.8	23	60.5
ある	35	100.0			6	100.0	7	100.0	22	100.0
病死の人数	0人	3	8.6			1	14.3	2	9.1	
	1人	17	48.6		5	83.3	5	71.4	7	31.8
	2人	7	20.0		1	16.7			6	27.3
	3人以上	8	22.9			1	14.3	7	31.8	
事故死の人数	35	100.0			6	100.0	7	100.0	22	100.0
	0人	27	77.1		6	100.0	6	85.7	15	68.2
	1人	6	17.1			1	14.3	5	22.7	
	2人	1	2.9					1	4.5	
	3人以上	1	2.9					1	4.5	

7. 規制緩和に対する評価など

1) 規制緩和の導入・展開に対する評価・予測

2002年以降の本格的な規制緩和やその影響についての労使双方の評価・予測はどうか。事業者の結果を中心にみると(表Ⅲ-7-1左), ①個々のタクシー会社の営業努力が進むという評価や, ②運賃・料金の値下げが進む, ③運賃・料金以外のサービスの多様化が進むなどの評価はそれぞれ40, 50%に達している。そして⑩営業努力の足りない会社は淘汰されるという回答が60%を超えており, ⑪労働条件やサービス面で劣る(低水準の)会社が逆に生き残ると予測している事業者は少ない(12.7%)。以上の結果は規制緩和を積極的に評価したものとも解釈できるかもしれない。

表Ⅲ-7-1 事業規模別にみた, 規制緩和の導入・展開に対する評価・予測

	[事業者]												[単組執行部]							
	全体		事業規模								全体		事業規模							
	71	100.0	10人以下	11~50人	51~100人	101人以上	70	100.0	30人以下	31~50人	51~100人	101人以上								
		18	100.0	21	100.0	15	100.0	17	100.0	8	100.0	11	100.0	13	100.0	38	100.0			
① 個々のタクシー会社の営業努力が進む	30	42.3	4	22.2	9	42.9	6	40.0	11	64.7	27	38.6	3	37.5	2	18.2	5	38.5	17	44.7
② 運賃・料金の値下げが進む	36	50.7	7	38.9	7	33.3	11	73.3	11	64.7	39	55.7	4	50.0	7	63.6	8	61.5	20	52.6
③ 運賃・料金以外のサービスが多様化する	36	50.7	4	22.2	10	47.6	12	80.0	10	58.8	45	64.3	4	50.0	8	72.7	6	46.2	27	71.1
④ タクシーの利用が、全体として増加する	1	1.4	1	5.6							2	2.9					1	7.7	1	2.6
⑤ 営業・サービスの改善よりも、人件費の見直しなどコスト削減策が進む	35	49.3	11	61.1	6	28.6	10	66.7	8	47.1	46	65.7	4	50.0	8	72.7	9	69.2	25	65.8
⑥ 運転手の労働条件が悪化するおそれがある	48	67.6	10	55.6	11	52.4	12	80.0	15	88.2	57	81.4	5	62.5	9	81.8	11	84.6	32	84.2
⑦ 運転手間の競争が激しくなり、安全面に影響がでるおそれがある	36	50.7	8	44.4	9	42.9	7	46.7	12	70.6	60	85.7	4	50.0	9	81.8	10	76.9	37	97.4
⑧ 運転手の質・サービスの質が低下する	33	46.5	5	27.8	10	47.6	7	46.7	11	64.7	41	58.6	1	12.5	6	54.5	8	61.5	26	68.4
⑨ 運賃の自由化は、乗客に混乱をもたらすおそれがある	38	53.5	6	33.3	12	57.1	5	33.3	15	88.2	47	67.1	1	12.5	5	45.5	7	53.8	34	89.5
⑩ 規制緩和で営業努力の足りない会社は淘汰される	45	63.4	5	27.8	14	66.7	13	86.7	13	76.5	42	60.0	3	37.5	5	45.5	10	76.9	24	63.2
⑪ 労働条件やサービス面で劣る(低水準の)会社が、逆に、生き残るとともに	9	12.7	1	5.6	2	9.5	3	20.0	3	17.6	16	22.9	1	12.5	1	9.1	3	23.1	11	28.9
⑫ とくになし	8	11.3	5	27.8	2	9.5	1	6.7			1	1.4	1	12.5						

だが事業者が無批判に規制緩和を評価しているわけではない。運転手や利用者への否定的な影響についての予測も多い。すなわち, ⑥労働条件が悪化するおそれ(67.6%), ⑦過度の競争による安全面への影響(50.7%), ⑧運転手やサービスの質の低下(46.5%), ⑨運賃の自由化にともなう混乱(53.5%)などである(なお, 以上の予測はとりわけ大規模群, 換言すると札幌交通圏で営業をしている事業者で高い)。さらには, ⑤営業・サービスの改善よりも人件費の見直しなどによるコスト削減策が進むという予測も半数を占めている。なおこれらの運転手や利用者への否定的な影響についての予測は, 単組執行部ではより高く示されており, とりわけ大規模群で⑥~⑨の予測が高い。

規制緩和でサービスが(一定程度)進むと認識されているとはいえ, それは, 競争の過熱化のもとでのパイの奪い合いというかたちで, しかも労働者や利用者への否定的な影響をとめないながら進むと予測されていると理解されよう。それも, 小さな自治体よりも市場競争の余地が相対的に大きくなおかつ過剰の車両で交通環境のよくない「札幌交通圏」で営業をしている事業者あるいは単組で, 規制緩和による影響を強く意識せざるを得ないと推測される。なお, 規制緩和で

④タクシーの利用が全体として増加すると考えているのはどちらの調査でもごくわずかであった。

2) 需給調整の必要性に対する見解

では、規制緩和で廃止された需給調整の必要性についてはどう考えられているのか。この点は表Ⅲ-7-2のとおり、従来どおりの基準で行うかどうかは別として、零細規模群を除くほぼ全てで「必要」であると考えられている（零細規模群で「必要ない」が高いのは競争が激しくなるほどの市場がそもそもみられないためと思われる。よって後述のとおり同群ではほぼ全てが増車の予定もない）。

表Ⅲ-7-2 事業規模別にみた、需給調整の必要性に対する見解

		【事業者】												【単組執行部】											
		全体		事業規模								全体		事業規模											
		70	100.0	10人以下	11~50人	51~100人	101人以上	70	100.0	30人以下	31~50人	51~100人	101人以上	70	100.0	8	100.0	11	100.0	13	100.0	38	100.0		
需給調整の必要性に対する見解	必要ない	13	18.6	5	31.3	3	13.6	4	26.7	1	5.9	4	5.7	4	5.7	4	50.0	10	90.9	8	61.5	28	73.7		
	必要であり、従来通りの需給調整を復活させるべき	44	62.9	10	62.5	12	54.5	11	73.3	11	64.7	50	71.4	4	50.0	10	100.0	1	9.1	5	38.5	10	26.3		
	必要だと思いが、従来とは異なる基準で需給調整を行うべき	13	18.6	1	6.3	7	31.8			5	29.4	16	22.9												
増車の予定		70	100.0	17	100.0	21	100.0	15	100.0	17	100.0														
増車の予定	積極的に増車をしたい	7	10.0			2	9.5	1	6.7	4	23.5														
	増車の予定はないが、他社が増車をすればいい	17	24.3	1	5.9	3	14.3	4	26.7	9	52.9														
	増車の予定はない	46	65.7	16	94.1	16	76.2	10	66.7	4	23.5														

ちなみに従来とは異なる需給調整のその基準についてどのようなものが考えられているかも尋ねてみたところ、無回答もありまた回答の全てが従来の基準と明確に異なるものでは必ずしもなかったが、事業者の回答にも、運転手の賃金や（会社の）総合的な評価で行うべきという労働組合の視点と重なるものもあった（例えば「実車率や走行距離でなく乗務員の賃金を基に」、「法令遵守、事故件数、収支状況」などである）。

需給調整が必要であるという見解が多数のこうした状況の一方で、規制緩和が導入・展開されているもとでは事業者は増車を選択せざるを得ない状況にある。すなわち同表の下段のとおり、今後の増車予定ということになると、零細規模群では「増車の予定はない」という回答がほぼ全てを占めるが、事業規模が大きくなるとともに増車志向が強まり、大規模群では「他社が増車をすればいい」という消極的な増車志向だけでもまず半数を超え、積極的な増車志向も4分の1を占めるに至っている。今後一社の増車を契機にして連鎖的に増車が各社で行われる可能性も否定できない。規制緩和の弊害を明らかにすることと、新しい基準も含めての需給調整・増車に関するルールの整備が課題である。

8. 業界の問題と要望

1) 業界の問題についての認識

では、業界が抱えている問題について労使双方はどう認識しているだろうか。本調査では「とくになし」を含めて11の「今日のタクシー業界が抱える問題」状況を設定し、あてはまる項目を選択してもらった。

表III-8-1 事業規模別にみた、業界の問題についての認識

	単位: 事業者/単組, %																			
	[事業者]								[単組執行部]											
	全体		事業規模				全体		事業規模											
		10人以下	11~50人	51~100人	101人以上			30人以下	31~50人	51~100人	101人以上									
① 各社の経営努力の不足	12	16.7	18	100.0	22	100.0	15	100.0	17	100.0	69	100.0	7	100.0	11	100.0	13	100.0	38	100.0
② タクシー事業に対する公的支援・助成の不足	33	45.8	9	50.0	12	54.5	5	33.3	7	41.2	45	65.2	3	42.9	4	36.4	10	76.9	28	73.7
③ 違反行為を行う会社の存在	22	30.6	2	11.1	6	27.3	8	53.3	6	35.3	37	53.6	2	28.6	5	45.5	7	53.8	23	60.5
④ 会社の違反行為に対する行政機関の取締り不足	7	9.7	2	11.1	1	4.5	4	26.7			38	55.1	1	14.3	7	63.6	8	61.5	22	57.9
⑤ 運転手の高齢化・労働力不足	54	75.0	6	33.3	18	81.8	14	93.3	16	94.1	52	75.4	5	71.4	6	54.5	8	61.5	33	86.8
⑥ 運転手の長時間労働・過重労働	30	41.7	9	50.0	8	36.4	5	33.3	8	47.1	51	73.9	2	28.6	9	81.8	8	61.5	32	84.2
⑦ 運転手の賃金・収入水準の低さ	61	84.7	14	77.8	18	81.8	14	93.3	15	88.2	65	94.2	6	85.7	10	90.9	11	84.6	38	100.0
⑧ タクシーを第1当事者とする交通事故の増加	8	11.1	3	16.7	1	4.5	3	20.0	1	5.9	23	33.3			3	27.3	2	15.4	18	47.4
⑨ 運転手の危険運転行為や違反場所での客待ち	22	30.6	2	11.1	5	22.7	6	40.0	9	52.9	46	66.7	1	14.3	5	45.5	7	53.8	33	86.8
⑩ その他	2	2.8					2	13.3			4	5.8			1	9.1	2	15.4	1	2.6
⑪ とくになし	2	2.8	2	11.1																

表III-8-1のとおり、いずれの項目についても単組執行部でより強く問題が意識されている。ここでは中小企業の運動の前進や労使の共同の可能性を検討するという視点に立ち、事業者調査の結果を中心にみていこう。

第一に広義の労働条件に関する問題についてみていこう。まず、運転手の労働条件(⑥、⑦)や⑤運転手の高齢化が高い割合で問題視されている。とりわけ⑦賃金・収入水準の低さについては事業者であっても強く問題視せざるを得ない状況がどの規模でもみられる。また⑤の高齢化についても零細規模群を除き高率である。⑥の長時間労働・過重労働についても、約40%もの事業者自らが認めざるを得ない状況である(もっともこの⑥については、単組執行部では70%強が問題視している)。

また、⑨危険運転や違反場所での客待ちという行為についても全体で30%が問題視しており、とりわけ札幌圏や地方都市を営業地域とする中・大規模群ではその比率は40、50%に達している(この⑨についても単組調査ではその比率は70%弱に及び、とりわけ大規模群では90%弱に達していることを強調したい)。もっとも、政府統計では明確なタクシーを第1当事者とする事故の増加(⑧)については、事業者の場合必ずしも問題視しているわけではないし、単組執行部でも30%強にとどまる。自社で事故が増加していないとしても、「規制緩和による安全破壊を許さない」というスローガンに比べて問題意識がやや低いように思われる。

第二に、同業者の違法行為等についてはどうか。③違法行為を行う会社の存在を指摘しているのは全体で30%にとどまり、④そうした行為に対する行政機関の取締り不足を指摘する事業者も少ない(10%)。これらの設問の結果は単組執行部の認識と大きく異なる点の一つで、単組執行部では、これらの③違法行為や④取締り不足について問題視するものはそれぞれ50%台に達している。

第三に経営に関する問題はどうか。まず、(いかなる内容を想定しているかは不明だが)②公的支援・助成の不足という回答が事業者では46%、単組執行部では65%が意識している。また、労使で回答状況が大きく異なる点の一つだが、①各社の経営努力の不足は、事業者の場合17%とわずかであるのに対して単組執行部の場合60%を超えている。この両者の違いとりわけ単組執行部からの指適をどう評価するかは検討の必要があるが、ここで指摘すべきは、今日のタクシー業界の不振を構造的にとらえ、個々の経営レベルでの努力はむろんだが、業界レベルでの取り組みを進めることの必要性である。

地域の交通環境を反映してか大規模群でより高い。すなわち労使ともに大規模群では⑩自家用車の市内中心部への乗入規制・総量規制や⑪マイカー中心からタクシーを含む公共交通機関中心への転換を促進する各種の施策が、それぞれ70, 80%台を占めている。また⑨の違法駐車取締りも、事業者(大規模群)では53%, 単組執行部(大規模群)では74%が必要としている。

その他に、まず運転手の職業能力形成・社会的地位の向上に関する項目として、⑤運転教育・訓練の充実が労使双方で40, 50%台を占め、また産別組合の要求として掲げられているいわゆるタクシー運転免許制度の構想と重なる⑥公的な資格制度の導入については、事業者でも約30%が必要と考えている(単組執行部では43%)。

次に⑫関係者による実行性のある懇談機関の設置と懇談についても30, 40%台が選択している。この点については規制緩和の導入の際に「地域協議会」が設置されているが、必ずしも十分に機能していないという労働組合サイドからの指摘もある。制度面・運用面のチェックと必要な改善が求められる。

表III-8-3 事業規模別にみた、最も強い要望(3つ以内)

	単位:事業者/単組, %																			
	【事業者】							【単組執行部】												
	全体	事業規模						全体	事業規模											
	10人以下	11~50人	51~100人	101人以上	30人以下	31~50人	51~100人	101人以上		10人以下	11~50人	51~100人	101人以上							
① 地域のタクシー台数を需要に応じた適正な数にする	38	24.2	3	11.5	12	24.0	10	23.3	13	34.2	54	29.2	3	15.0	6	27.3	12	35.3	33	30.3
② 運転手の賃金・労働時間など労働条件の改善	15	9.6	1	3.8	7	14.0	3	7.0	4	10.5	44	23.8	5	25.0	6	27.3	7	20.6	26	23.9
③ 運輸行政・労働行政によるタクシー会社への監査体制の強化	2	1.3	1	3.8			1	2.3			15	8.1			5	22.7	5	14.7	5	4.6
④ 運送事業法・労基法等への違反を繰り返すタクシー会社に対する、事業停止処分も含めた厳しい行政処分	6	3.8	1	3.8	2	4.0	2	4.7	1	2.6	15	8.1	1	5.0	4	18.2	3	8.8	7	6.4
⑤ 運転手に対する運転教育・訓練の充実	8	5.1			4	8.0	3	7.0	1	2.6	5	2.7	3	15.0					2	1.8
⑥ タクシー運転手になる際の、二種免許以外での、公的な資格制度(運転技術・マナー・地理等)の導入	7	4.5	2	7.7	2	4.0	2	4.7	1	2.6	9	4.9	1	5.0			2	5.9	6	5.5
⑦ 地域における、交通弱者などのタクシー需要や利用ニーズの把握・実態調査	3	1.9			1	2.0	1	2.3	1	2.6	1	0.5	1	5.0						
⑧ 交通弱者などタクシー利用者への公的な支援・補助の拡充	19	12.1	4	15.4	7	14.0	5	11.6	3	7.9	8	4.3	2	10.0	1	4.5	2	5.9	3	2.8
⑨ 違法駐車取締り	7	4.5	1	3.8	2	4.0	3	7.0	1	2.6	13	7.0	2	10.0			1	2.9	10	9.2
⑩ 市内中心部への自家用車の乗り入れ制限・自家用自動車の総量規制	10	6.4	2	7.7	1	2.0			7	18.4	6	3.2							6	5.5
⑪ マイカー中心から、タクシーを含む公共交通機関充実への転換を促進する各種の施策	20	12.7	3	11.5	6	12.0	6	14.0	5	13.2	10	5.4	1	5.0			1	2.9	8	7.3
⑫ 地域住民・利用者、労使、行政など関係者による実行性のある地域協議会の設置と定期的な懇談	9	5.7	3	11.5	2	4.0	3	7.0	1	2.6	3	1.6					1	2.9	2	1.8
⑬ 福祉車両の導入時の助成	5	3.2	3	11.5	1	2.0	1	2.3			1	0.5							1	0.9
⑭ タクシー運転手がヘルパー資格を取得する機会の拡充や助成の導入	5	3.2	2	7.7	1	2.0	2	4.7			1	0.5	1	5.0						
⑮ その他	3	1.9			2	4.0	1	2.3												

なお表III-8-3は、上記の要望のうち最も強く望むものを3つ以内で選択してもらったものである(数値は延べ数)。単組執行部では①タクシー台数の適正化と②労働条件の改善の二点がそれぞれ約30%, 20%強で多いのに対して、事業者では、①が25%と多いのは共通するが、②は約10%にとどまる。だが代わりに⑧交通弱者などへの公的支援の拡充、⑨マイカー中心から公共交通機関中心への転換など労働組合をはじめとする諸団体との共同の可能性が考えられる項目を強く望んでいるものが10%を超えている。

IV. 運転手の労働・生活・安全衛生

表IV-0-1のとおり、労働者調査では6155部の調査票を配布して2372部の調査票が回収された(回収率38.5%)。そのうち欠損の多い回答を除いた有効回答数は2227部だった。道内のタクシー従業員は2万7475人でそのうち運転手は2万4133人とされている¹³⁾ので、本調査では道内の法人タクシー運転手全体の10%弱を捕捉した計算になる。

回答者の97%(2161人)が男性で、女性はずか(66人)だったので、本稿では分析の対象を男性に限定する。

本稿では年齢別の分析のほかに、回答者の就労地域(所属の単組・会社の所在地で代替)別の分析を行う。

具体的には次のように地域を分けた(表IV-0-2)。すなわち本調査回答者の就労地域は23の市町に分かれたので、まずは主要交通圏(北海道運輸局資料参照)で就労しているものを一つにまとめた。但しそのうち札幌市で就労しているものについては単独で分けた。

次に、残りの主要交通圏以外の回答者については、旧産炭地に該当する空知支庁管内の市町で就労しているものが多く含まれていたため、彼らとそれ以外とを分けた。よって回答者は、①札幌市群、②札幌市を除く主要交通圏(以下、便宜上、地方都市)群、③空知(支庁の市町)群、そして④その他群という四つに分類された。

なお地域別分析の詳細は後ろに掲げたので参照されたい。

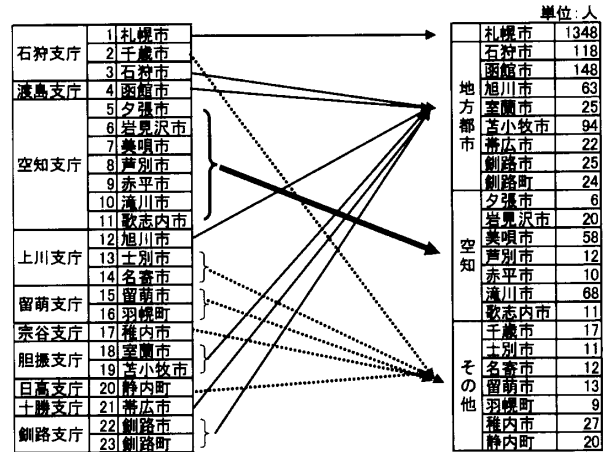
1. 回答者の属性等

回答者の年齢構成は、50歳代が60%を占めている(表IV-1-1)。表IV-1-2のとおり世帯構造は「配偶者と子ども」が全体の36%、「配偶者のみ(二人暮らし)」が24%、「一人暮らし」が15%で、この三つで全体の約75%を占めている。年齢別にみると、30歳代以降で「配偶者と子ども」の世帯が増加し、50歳代からは「配偶者のみ」の世帯が増加している。

表IV-0-1 産別組合別にみた調査票の配布・回収状況

	配布数	回収	回収率	無回答	有効回答	有効回答率
全自交労連	3356	1021	30.4	53	968	28.8
交通労連	633	392	61.9	12	380	60.0
自交総連	534	217	40.6	29	188	35.2
三労協	331	216	65.3	14	202	61.0
中立労協	427	207	48.5	18	189	44.3
連合北海道直加盟	522	201	38.5	14	187	35.8
直接配布	352	118	33.5	5	113	32.1
計	6155	2372	38.5	145	2227	36.2

表IV-0-2 回答者の地域別分類



表IV-1-1 年齢構成

	単位:人, %
	2155 100.0
20歳代	26 1.2
30歳代	185 8.6
40歳代	453 21.0
50歳代	1294 60.0
60歳以上	197 9.1
平均値(単位:歳)	51.2
標準偏差(単位:歳)	7.7
注:「60歳以上」は、1人(70歳)を除く全員が60歳代。	

表IV-1-2 年齢別にみた、世帯構造

	年齢										単位:人, %	
	20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上		全体	
	26	100.0	185	100.0	451	100.0	1287	100.0	197	100.0	2146	100.0
一人暮らし	3	11.5	32	17.3	75	16.6	185	14.4	24	12.2	319	14.9
配偶者のみ	5	19.2	17	9.2	52	11.5	350	27.2	97	49.2	521	24.3
配偶者+子ども	5	19.2	64	34.6	167	37.0	474	36.8	51	25.9	761	35.5
配偶者+子ども+親	1	3.8	17	9.2	44	9.8	94	7.3	8	4.1	164	7.6
配偶者+親	1	3.8	6	3.2	22	4.9	52	4.0	7	3.6	88	4.1
親のみ	2	7.7	34	18.4	56	12.4	51	4.0	2	1.0	145	6.8
子どものみ					13	2.9	31	2.4	1	0.5	45	2.1
配偶者+子ども+夫婦(孫含む)					3	0.7	10	0.8	5	2.5	18	0.8
親+その他	6	23.1	12	6.5	9	2.0	9	0.7			36	1.7
その他の世帯	3	11.5	3	1.6	10	2.2	31	2.4	2	1.0	49	2.3

地域別にみると(表Ⅳ-1-3), いずれの地域においても50歳以上が60, 70%台を占めている。世帯構造には共通した特徴がみられ、「配偶者と子ども」が最も多く「配偶者のみ」がそれについている(但し比率には差がみられる)。だが三番目に多いのは、「空知」群以外では「一人暮らし」であるのに対して「空知」群では「親のみ」となっている。関連して「空知」群では世帯員に要介護者がいるというものの比率もやや高い。

2. 経験年数, 雇用形態等

タクシー乗務経験年数は年齢とともに増加し, 回答者のもっとも多い50歳代では平均で17年である(表Ⅳ-2-1)。

雇用形態については, 組合の協力で行った調査であるため, 60歳以上を除くどの年齢層でも正社員がほとんどで, 同じく60歳以上を除くどの年齢層でも労働組合に「加入してる」者が90%前後を占めている。

地域別にみると(表Ⅳ-2-2), 乗務経験年数は, 「札幌市」群では平均経験年数が短く「10年未満」の比重は40%を占め, 経験年数の長いものが多い「その他」群とのその差は20ポイントになる。

就労形態については, 「札幌市」群以外の出社時刻・退社時刻の位置や拘束時間の長さについて明らかでないが, まず「隔日勤務」が「地方都市」群と「空知」群で70%前後を占めて高率であること, 「札幌市」群と「その他」群ではそれ以外の就労形態の比重が高く「札幌市」群では「夜勤専門」が全体の5分の1を占めて高率であること, などの特徴があげられる。

表Ⅳ-1-3 地域別にみた, 回答者の属性等

	札幌市		地方都市		空知		その他	
	1343	100.0	518	100.0	185	100.0	109	100.0
年齢								
20歳代	13	1.0	9	1.7			4	3.7
30歳代	112	8.3	44	8.5	14	7.6	15	13.8
40歳代	303	22.6	85	16.4	48	25.9	17	15.6
50歳代	803	59.8	326	62.9	104	56.2	61	56.0
60歳以上	112	8.3	54	10.4	19	10.3	12	11.0
平均値(単位:歳)		51.2		51.7		50.9		50.1
標準偏差(単位:歳)		7.5		7.8		7.2		9.4
世帯構造								
一人暮らし	220	16.4	68	13.2	21	11.5	13	11.9
配偶者のみ	307	22.9	137	26.5	49	26.8	30	27.5
配偶者+子ども	502	37.4	173	33.5	50	27.3	37	33.9
配偶者+子ども+親	98	7.3	41	7.9	16	8.7	9	8.3
配偶者+親	50	3.7	24	4.6	10	5.5	4	3.7
親のみ	72	5.4	33	6.4	30	16.4	10	9.2
子どものみ	32	2.4	12	2.3	1	0.5		
配偶者+子ども夫婦(孫含む)	9	0.7	8	1.5	1	0.5		
親+その他	20	1.5	12	2.3	1	0.5	3	2.8
その他の世帯	33	2.5	9	1.7	4	2.2	3	2.8
要介護者(同居世帯員)の有無								
いない	1049	93.2	415	92.0	149	90.9	93	96.9
いる	77	6.8	36	8.0	15	9.1	3	3.1

表Ⅳ-2-1 年齢別にみた, 経験年数, 雇用形態等

	年齢										全体						
	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	26	100.0	183	100.0	453	100.0	1283	100.0	195	100.0	2140	100.0
タクシー乗務経験年数																	
3年未満	12	46.2	39	21.3	61	13.5	88	8.9	4	2.1	204	9.5					
~5年未満	11	42.3	44	24.0	55	12.1	99	7.7	7	3.6	218	10.1					
~10年未満	3	11.5	71	38.8	109	24.1	175	13.6	25	12.8	383	17.9					
~20年未満			29	15.8	177	39.1	358	27.9	40	20.5	604	28.2					
~30年未満					51	11.3	391	30.5	52	26.7	494	23.1					
30年以上							172	13.4	67	34.4	239	11.2					
平均値(単位:年)		2.9		5.4		10.2		16.9		21.8		14.8					
標準偏差(単位:年)		2.0		3.5		6.6		9.9		10.9		10.0					
雇用形態																	
正社員	21	80.8	169	91.4	418	92.7	1203	93.0	69	35.0	1880	87.3					
嘱託	4	15.4	7	3.8	18	4.0	62	4.8	120	60.9	211	9.8					
見習・試用期間	1	3.8	6	3.2	11	2.4	24	1.9	1	0.5	43	2.0					
その他			3	1.6	4	0.9	5	0.4	7	3.6	19	0.9					
就労形態																	
隔日勤務	9	34.6	76	41.1	212	47.3	678	52.9	83	43.5	1058	49.6					
昼夜交替勤務	7	26.9	54	29.2	103	23.0	295	23.0	40	20.9	499	23.4					
日勤専門	1	3.8	12	6.5	30	6.7	118	9.2	45	23.6	206	9.7					
夜勤専門	9	34.6	40	21.6	95	21.2	172	13.4	17	8.9	333	15.6					
その他			3	1.6	8	1.8	19	1.5	6	3.1	36	1.7					
労組加入状況																	
加入してる	22	88.0	166	90.2	400	88.9	1154	89.8	95	49.0	1837	85.9					
以前は加入してたがいまは加入してない	4	15.4	7	3.8	18	4.0	62	4.8	120	60.9	211	9.8					
加入したことがない	3	12.0	14	7.6	27	6.0	65	5.1	25	12.9	134	6.3					

表Ⅳ-2-2 地域別にみた, 経験年数, 雇用形態等

	札幌市		地方都市		空知		その他	
	1337	100.0	516	100.0	184	100.0	109	100.0
タクシー乗務経験年数								
~10年未満	553	41.4	168	32.6	61	33.2	23	21.1
10年台	385	28.8	136	26.4	54	29.3	32	29.4
20年台	281	21.0	138	26.7	40	21.7	36	33.0
30年以上	118	8.8	74	14.3	29	15.8	18	16.5
平均値(単位:年)		13.7		16.3		15.7		18.2
標準偏差(単位:年)		9.7		10.3		10.5		10.2
雇用形態								
正社員	1192	88.4	441	85.3	156	84.3	96	88.1
嘱託	119	8.8	61	11.8	24	13.0	8	7.3
見習・試用期間	32	2.4	6	1.2	3	1.6	2	1.8
その他	5	0.4	9	1.7	2	1.1	3	2.8
就労形態								
隔日勤務	543	40.6	345	67.0	135	74.2	38	37.3
昼夜交替勤務	392	29.3	33	6.4	17	9.3	59	57.8
日勤専門	133	9.9	71	13.8	3	1.6		
夜勤専門	269	20.1	64	12.4				
その他	2	0.1	2	0.4	27	14.8	5	4.9
労組加入状況								
加入してる	1183	88.7	404	78.0	159	86.4	96	89.7
以前は加入してたがいまは加入してない	86	6.4	54	10.4	18	9.8	9	8.4
加入したことがない	65	4.9	60	11.6	7	3.8	2	1.9
(再掲) 未加入計		11.3		22.0		13.6		10.3

3. 最近の働き方にみられる問題状況

タクシーの賃金体系は歩合に依存していることが主な特徴だった。それに低収入という条件が重なり、運転手は、表Ⅳ-3-1のとおり、②休憩時間の削減(49.9%)や①拘束時間の大幅な延長(38.4%)を余儀無くさせられているほか、⑥公出がほとんど毎月行われるという状況も4分の1の回答者にみられる。また、その中で、⑤焦り(53.2%)や⑧違反場所での客待ち(42.5%)そして⑦危険運転行為(38.9%)が高い比率で発生している。

地域別にみると(表Ⅳ-3-2)、当該地域のタクシー需要や交通環境などが反映されたような結果で、問題は、概して、「地方都市」群や「札幌市」群で多くみられる。順にみていこう。

まず拘束時間あるいは労働時間の延長(①、②)は「札幌市」群と「地方都市」群でそれぞれ40、50%を占める。

体調不良(③、④)については、「地方都市」群で高く(計83.4%)、最も低い「空知」群との差は30ポイント弱に及んでいる。この「地方都市」群では⑤売上をあげようという焦りや⑥公出の頻度についても最も高い。

そして最後に⑦危険運転や⑧違反場所での客待ちについても、「札幌市」群と「地方都市」群

表Ⅳ-3-1 年齢別にみた、最近の自分の働き方にみられる問題状況

	年齢										単位:人, %	
	20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上		全体	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
①所定の拘束時間を大きく超えて働いている	9	34.6	68	36.8	166	36.6	511	39.5	74	37.6	828	38.4
②所定の休憩時間よりも短い休憩しかとらない	10	38.5	91	49.2	229	50.6	648	50.1	98	49.7	1076	49.9
③体調が悪いまま勤務に就くことがある	9	34.6	69	37.3	183	40.4	466	36.0	59	29.9	786	36.5
④仕事中、睡眠不足や体調の悪いのを感じる	10	38.5	87	47.0	191	42.2	461	35.6	55	27.9	804	37.3
⑤運転中、売上をあげようと焦る	14	53.8	100	54.1	239	52.8	698	53.9	96	48.7	1147	53.2
⑥公休出勤をほとんど毎月行っている	3	11.5	54	29.2	134	29.6	345	26.7	39	19.8	575	26.7
⑦速度超過や危険箇所でのUターンなど危険運転を行ってしまうことがある	12	46.2	85	45.9	179	39.5	502	38.8	61	31.0	839	38.9
⑧違反場所での客待ちを行ってしまうことがある	8	30.8	78	42.2	188	41.5	565	43.7	76	38.6	915	42.5

表Ⅳ-3-2 地域別にみた、最近の自分の働き方にみられる問題状況

	地域別								単位:人, %	
	札幌市		地方都市		空知		その他		人数	%
①所定の拘束時間を大きく超えて働いている	577	42.8	216	41.6	21	11.4	16	14.7		
②所定の休憩時間よりも短い休憩しかとらない	707	52.4	263	50.7	86	46.5	22	20.2		
③体調が悪いまま勤務に就くことがある	480	35.6	226	43.5	48	25.9	34	31.2		
④仕事中、睡眠不足や体調の悪いのを感じる	508	37.7	207	39.9	54	29.2	38	34.9		
⑤運転中、売上をあげようと焦る	718	53.3	308	59.3	74	40.0	49	45.0		
⑥公休出勤をほとんど毎月行っている	306	22.7	194	37.4	52	28.1	23	21.1		
⑦速度超過や危険箇所でのUターンなど危険運転を行ってしまうことがある	572	42.4	197	38.0	42	22.7	31	28.4		
⑧違反場所での客待ちを行ってしまうことがある	608	45.1	240	46.2	38	20.5	29	26.6		

の二つで高率である。

4. 収入生活等

では、タクシー運転手が直面している最大の問題ともいえる収入状況について詳しくみていこう。全体の結果とあわせて地域別の分析をまず行う(表Ⅳ-4-1, 表Ⅳ-4-2)。

表Ⅳ-4-1のとおり、まず①回答者の昨年度の年収(税込み)は、平均で286万円という水準である。「札幌市」群では300万円未満が40%弱にとどまっているのに対して、残りの地域での年収の低さは著しく、なかでも「空知」群では300万円未満がほとんど(91.2%)で、200万円未満も4分の1弱を占める。

こうした低収入を世帯ではどう補っているのか。その主たるものが③世帯員の就業収入である。全体では世帯に就業者がいるというものは7割を占めている。就業収入以外のその他の主な収入源(⑤)としては、年金が13%を占める程度である。ところで、先の単組執行部調査でもみたが、「兼業」が比率はわずか(3.7%)だがやはりみられる。その内容についても、選択肢を設定して回答してもらった結果、「その他」にはタクシーの公出(アルバイト)が含まれている可能性があるので除去するとしても、「トラックなど運送関係」「建設関係」に若干だが回答がみとめられた(なお「空知」群では、「親のみ」が多いという世帯構造の構成も反映してか、世帯員の就業率が6割ともっとも低く、年金と農業等の兼業をその他の主な収入源としているものが相対的に高い)。

さて、⑦世帯の収支をみると全体では65%が赤字で、「毎月赤字」だけでも35%を占める。中でも「札幌市」群と「地方都市」群でその比率は高い。それに対して本人の年収が最も低かった「空知」群では赤字の比率が低く、赤字の補填に借金をしている比率も相対的に低い。理由としては、住居の負担が低い(後述)など同群の支出構造の影響が考えられる。

ではこの赤字はどう補填されているのか。赤字と回答したものに限定して赤字の補填方法を選択してもらったところ(⑧)、預貯金の取り崩しがもっとも多かった(73.6%)。だが加えて、労金や銀行からの借金(15.6%)、家計を別にする家族や親戚からの借金(15.4%)、さらには勤め先・会社からや消費者金融からの借金も少なからずみられた(7.2%, 5.7%)ことも強調しておきたい。

次に表Ⅳ-4-2のとおり、本人や世帯員の就業収入に⑤世帯の主な収入源を加えた、⑩世帯の年間総収入(税込み)の金額は、不明(「分からない」という3割の回答者を除いてみた結果、300万円台が中心で(35.7%)、⑪貯蓄についても、「預貯金・保険及び個人年金・有価証券等の合計金額」を尋ねたところ(不明が3割弱と多いが)「なし」が3割を占めており、⑫生活意識についても、「大変苦しい」が全体の半数を占めている。家計の余裕はほとんどないことが推測される。

ところで地域別にこれらの結果をみると、⑩世帯の総収入は「空知」群では4割が、「地方都市」群では3割が、それぞれ300万円未満という水準でより低いが、⑪貯蓄は、「札幌市」群でも全体と同様に「なし」が30%を占めており、⑫生活意識も、「大変苦しい」に限ればむしろ「札幌市」群でやや高い。「空知」群と「その他」群では住居負担の低いことが反映していると推測される(⑬⑭⑮)。すなわち同群では「持ち家」が6割強、「公営住宅」が2割で、費用負担の「かからない」のも4割弱で、その金額についても平均で3万8千円である。

ここで年収の最も高い「札幌市」群に限定して年齢別の分析を行う(表Ⅳ-4-3, 表Ⅳ-4-

表Ⅳ-4-1 地域別にみた、収入生活等の状況 (1/2)

		地域								単位:人, %	
		札幌市		地方都市		空知		その他		全体	
		1110	100.0	440	100.0	147	100.0	84	100.0	1781	100.0
①昨年度の収入	200万円未満	35	3.2	93	21.1	34	23.1	3	3.6	165	9.3
	～250万円未満	122	11.0	122	27.7	60	40.8	17	20.2	321	18.0
	～300万円未満	266	24.0	119	27.0	40	27.2	24	28.6	449	25.2
	～350万円未満	331	29.8	78	17.7	8	5.4	22	26.2	439	24.6
	～400万円未満	218	19.6	16	3.6	4	2.7	12	14.3	250	14.0
	～450万円未満	95	8.6	9	2.0	1	0.7	4	4.8	109	6.1
	450万円以上	43	3.9	3	0.7			2	2.4	48	2.7
(再掲)	300万円未満		38.1		75.9		91.2		52.4		52.5
	平均値(単位:万円)		311		242		225		291		286
	標準偏差(単位:万円)		72		67		53		64		77
		1344	100.0	519	100.0	185	100.0	108	100.0	2156	100.0
②就学中の子どもの有無※	いない	997	74.2	392	75.5	137	74.1	84	77.8	1610	74.7
	いる	347	25.8	127	24.5	48	25.9	24	22.2	546	25.3
		1128	100.0	451	100.0	164	100.0	96	100.0	1839	100.0
③世帯員の就業の有無	いない(本人のみ)	335	29.7	142	31.5	62	37.8	29	30.2	568	30.9
	いる	793	70.3	309	68.5	102	62.2	67	69.8	1271	69.1
		779	100.0	307	100.0	101	100.0	67	100.0	1254	100.0
④世帯員の雇用・就業形態(複数選択可)	自営業主・家族従業者	47	6.0	16	5.2	4	4.0	4	6.0	71	5.7
	正社員	297	38.1	121	39.4	40	39.6	26	38.8	484	38.6
	パート	510	65.5	185	60.3	60	59.4	42	62.7	797	63.6
	アルバイト	135	17.3	60	19.5	9	8.9	6	9.0	210	16.7
	日雇・臨時雇 その他	20	2.6	17	5.5	5	5.0	1	1.5	43	3.4
	15	1.9	3	1.0	2	2.0	2	3.0	22	1.8	
		1348	100.0	519	100.0	185	100.0	109	100.0	2161	100.0
⑤世帯の主な収入源※	家賃・地代	39	2.9	15	2.9	6	3.2			60	2.8
	あなたや家族の年金	144	10.7	85	16.4	42	22.7	19	17.4	290	13.4
	あなたの、兼業収入(就労・事業)	32	2.4	22	4.2	19	10.3	7	6.4	80	3.7
	家計を別にする家族・親戚からの仕送り	16	1.2	9	1.7	2	1.1			27	1.2
	その他	5	0.4	3	0.6	2	1.1	1	0.9	11	0.5
	22	100.0	19	100.0	16	100.0	7	100.0	64	100.0	
⑥兼業内容	農業・林業・漁業	3	13.6			8	50.0	1	14.3	12	18.8
	トラックなど運送関係	5	22.7	8	42.1			3	42.9	16	25.0
	建設関係	2	9.1	3	15.8	3	18.8	2	28.6	10	15.6
	その他	12	54.5	7	36.8	5	31.3	1	14.3	25	39.1
	運送+建設			1	5.3					1	1.6
		1341	100.0	516	100.0	183	100.0	107	100.0	2147	100.0
⑦世帯収支	毎月赤字	482	35.9	185	35.9	44	24.0	32	29.9	743	34.6
	赤字の月のほうが多い	390	29.1	150	29.1	60	32.8	31	29.0	631	29.4
	毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)	363	27.1	134	26.0	58	31.7	33	30.8	588	27.4
	黒字の月のほうが多い	17	1.3	12	2.3	3	1.6	4	3.7	36	1.7
	毎月黒字 分からない	25	1.9	6	1.2	3	1.6	1	0.9	35	1.6
	64	4.8	29	5.6	15	8.2	6	5.6	114	5.3	
(再掲)	赤字計		65.0		64.9		56.8		58.9		64.0
		835	100.0	320	100.0	99	100.0	59	100.0	1313	100.0
⑧赤字の補填方法(複数回答可)	預貯金の取り崩し	634	75.9	214	66.9	77	77.8	41	69.5	966	73.6
	家計を別にする家族・親戚からの借金	115	13.8	62	19.4	17	17.2	8	13.6	202	15.4
	勤め先・会社からの借金	63	7.5	27	8.4	3	3.0	1	1.7	94	7.2
	労金や銀行(信金)からの借金	130	15.6	56	17.5	9	9.1	10	16.9	205	15.6
	消費者金融からの借金	48	5.7	22	6.9	4	4.0	1	1.7	75	5.7
	友人・知人からの借金	15	1.8	12	3.8			1	1.7	28	2.1
	その他	29	3.5	8	2.5	4	4.0	8	13.6	49	3.7
(再掲)	借金計		44.4		55.9		33.3		35.6		46.0

注1:「②就学中の子ども」は別居も含む。

注2:「⑤世帯の主な収入源」は本人のタクシー就労収入と家族の就業収入を除く。

表Ⅳ-4-2 地域別にみた、収入生活等の状況 (2/2)

		地域								単位:人, % 全体	
		札幌市		地方都市		空知		その他			
		1120	100.0	446	100.0	154	100.0	90	100.0	1810	100.0
⑨世帯の 年間総収 入の把握	把握している	814	72.7	317	71.1	95	61.7	63	70.0	1289	71.2
	分らない	306	27.3	129	28.9	59	38.3	27	30.0	521	28.8
		814	100.0	317	100.0	95	100.0	63	100.0	1289	100.0
⑩世帯の 年間総収 入の金額	200万円未満	7	0.9	21	6.6	9	9.5	1	1.6	38	2.9
	200万円台	120	14.7	81	25.6	31	32.6	11	17.5	243	18.9
	300万円台	294	36.1	115	36.3	34	35.8	17	27.0	460	35.7
	400万円台	189	23.2	44	13.9	11	11.6	13	20.6	257	19.9
	500万円台	96	11.8	27	8.5	6	6.3	10	15.9	139	10.8
	600万円台	49	6.0	16	5.0			3	4.8	68	5.3
	700万円台	33	4.1	5	1.6	2	2.1	4	6.3	44	3.4
	800万円以上	26	3.2	8	2.5	2	2.1	4	6.3	40	3.1
(再掲)	300万円未満		15.6		32.2		42.1		19.0		21.8
		1290	100.0	503	100.0	175	100.0	101	100.0	2069	100.0
⑪世帯の 貯蓄現在 高	分らない	339	26.3	131	26.0	48	27.4	40	39.6	558	27.0
	なし	361	28.0	145	28.8	51	29.1	26	25.7	583	28.2
	50万円未満	143	11.1	68	13.5	24	13.7	11	10.9	246	11.9
	50~100万円未満	109	8.4	37	7.4	15	8.6	4	4.0	165	8.0
	100万円台	83	6.4	41	8.2	8	4.6	2	2.0	134	6.5
	200万円台	64	5.0	21	4.2	10	5.7	8	7.9	103	5.0
	300万円台	66	5.1	20	4.0	6	3.4	2	2.0	94	4.5
	400万円台	29	2.2	5	1.0	1	0.6	3	3.0	38	1.8
	500万円台	34	2.6	15	3.0	4	2.3	2	2.0	55	2.7
600万円以上	62	4.8	20	4.0	8	4.6	3	3.0	93	4.5	
(再掲)	300万円未満		58.9		62.0		61.7		50.5		59.5
		1334	100.0	515	100.0	184	100.0	108	100.0	2141	100.0
⑫生活意 識	大変苦しい	672	50.4	275	53.4	89	48.4	44	40.7	1080	50.4
	やや苦しい	465	34.9	165	32.0	69	37.5	45	41.7	744	34.8
	普通	179	13.4	72	14.0	20	10.9	18	16.7	289	13.5
	ややゆとりがある	17	1.3	3	0.6	6	3.3	1	0.9	27	1.3
	大変ゆとりがある	1	0.1							1	0.0
		1344	100.0	516	100.0	184	100.0	109	100.0	2153	100.0
⑬住居種 類	持ち家	680	50.6	275	53.3	114	62.0	69	63.3	1138	52.9
	民間賃貸住宅	394	29.3	125	24.2	18	9.8	8	7.3	545	25.3
	公営住宅	148	11.0	67	13.0	39	21.2	23	21.1	277	12.9
	公団住宅	33	2.5	12	2.3	3	1.6	3	2.8	51	2.4
	社宅	4	0.3	7	1.4	3	1.6			14	0.7
	借間・その他	85	6.3	30	5.8	7	3.8	6	5.5	128	5.9
		1332	100.0	507	100.0	180	100.0	103	100.0	2122	100.0
⑭費用負 担	かからない	302	22.7	129	25.4	66	36.7	39	37.9	536	25.3
	かかる	1030	77.3	378	74.6	114	63.3	64	62.1	1586	74.7
		1009	100.0	367	100.0	109	100.0	62	100.0	1547	100.0
⑮住居金 額	2万円未満	22	2.2	18	4.9	16	14.7	8	12.9	64	4.1
	~4万円未満	178	17.6	126	34.3	43	39.4	22	35.5	369	23.9
	~6万円未満	386	38.3	138	37.6	32	29.4	22	35.5	578	37.4
	~8万円未満	256	25.4	58	15.8	9	8.3	9	14.5	332	21.5
	~10万円未満	89	8.8	9	2.5	5	4.6			103	6.7
	10万円以上	78	7.7	18	4.9	4	3.7	1	1.6	101	6.5
平均値 (単位:万円)			5.6		4.6		3.8		3.8		5.2
標準偏差(単位:万円)			2.6		2.4		2.6		1.9		2.6

4)。なお20歳代は例数が少ないので省略する。

表Ⅳ-4-3のとおり、まず①年収は、歩合に依存しているため、60歳以上で減収になっているのを除き年齢による差はほとんどない。60歳以上では、③世帯員の就業率もやや低下しているがなお6割を占めており、かつ、本人あるいは世帯員が年金を受給しているというケースが多い(35.7%)。

⑦世帯の収支は、どの年齢層でも赤字が半数を占めているが、とりわけ40歳代と50歳代では「毎月赤字」の比率が40%弱を占める厳しさである。⑧何らかの借金をしているものも多く、家計を別にする家族・親戚からの借金を除いても、その比率はなお30%台を占めている。

次に表Ⅳ-4-4のとおり、⑩世帯の年間総収入はどの年齢層も300万円台の比重が最も高いが30歳代から50歳代では分布は上の階級にもひろがっている(逆に60歳以上では300万円台が半数弱を占める)。

但し⑪世帯の貯蓄は60歳以上において上位の階級にも分布がひろがっており、⑫生活意識も、60歳以上では他の年齢層に比べてやや改善されている。もっとも苦しいのは40歳代と50歳代である。

なお本調査の収入に関する設問⑩⑪⑫に関連して、厚労省『国民生活基礎調査』の結果を比較の対象として示したが、タクシーでは、国民一般と比べて世帯当りの所得(平均所得)が低いこと(表Ⅳ-4-5)、貯蓄の「なし」の比率が高くまた貯蓄の額については(「分からない」が多い分を考慮する必要があるが)低位であること(表Ⅳ-4-6)、そして生活意識は「大変苦しい」と「苦しい」に回答が集中しており、国民一般で多い「普通」がわずかであること(表Ⅳ-4-7)、などの特徴が確認されよう。

では、同じく「札幌市」群に限定して、主要な世帯構造(「一人暮らし」「配偶者のみ」「配偶者と子ども」)について年齢別に収入生活等をみてみよう(表Ⅳ-4-8、表Ⅳ-4-9)。

まず、家族をもたない一人暮らしの場合、60歳以上(の年金)を除き本人の就労収入以外に主な収入源はなく(⑤)、⑩世帯の年間総収入は200万円台と300万円台に集中している。借金も多く(⑧)、⑪貯蓄は「なし」が40、50%を占めている。なお一人暮らしの場合、⑬住居が、高齢であっても持ち家の比率が少なく代わりに民間賃貸住宅が50、60%を占めて多いことも特徴である。

次に、配偶者との二世帯では、③配偶者が働いているというケースが(60歳以上では40%に下がるが)60%台を占めているので、⑩世帯の総収入が300万円未満というケースは上記の一人暮らしに比べれば少ない。⑪貯蓄についても、一人暮らしに比べれば、「なし」は少ない。

最後に、配偶者と子どもからなる世帯では、②就学負担(養育負担)という要因も加わるためか、③世帯員の就業率は二世帯よりもさらに高くなり、40歳代では75%、50歳代では85%に達する。よって、⑩世帯の年間総収入は他の世帯構造群に比べれば上の層にも分布がひろがっているが、とはいえ回答は300、400万円台に集中しており、支出も多いためだろう、⑦世帯収支は、他の世帯構造群に比べても赤字(「毎月赤字」)が多い。また⑪貯蓄も配偶者との二世帯同様に少なく、⑫生活が「大変苦しい」というケースは60歳以上においても高い。

ところで、「連合」¹⁴⁾は、さいたま市の環境をモデルとして最低生計費の試算をマーケットバスケット方式で行っている。この試算によれば、1人世帯(成人男子)では225万、2人世帯(夫婦)では299万円、3人世帯(夫婦と男子小学生)では367万円、4人世帯(夫婦と男子小学生2人)では442万円が税・社会保険料込みの年収(年間必要生計費)とされている(いずれ

表Ⅳ-4-3 「札幌市」群の、年齢別にみた収入生活等の状況(1/2)

「札幌市」群		単位:人, %							
		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上	
		89	100.0	248	100.0	667	100.0	96	100.0
①昨年 度の収 入	200万円未満	2	2.2	10	4.0	16	2.4	7	7.3
	～250万円未満	11	12.4	23	9.3	69	10.3	18	18.8
	～300万円未満	15	16.9	48	19.4	175	26.2	26	27.1
	～350万円未満	26	29.2	73	29.4	207	31.0	20	20.8
	～400万円未満	22	24.7	53	21.4	124	18.6	18	18.8
	～450万円未満	6	6.7	33	13.3	50	7.5	6	6.3
	450万円以上	7	7.9	8	3.2	26	3.9	1	1.0
平均値(単位:万円)		321		319		311		285	
標準偏差(単位:万円)		78		73		70		70	
		91	100.0	248	100.0	680	100.0	95	100.0
③世帯 員の就 業の有 無	いない(本人のみ)	30	33.0	84	33.9	176	25.9	40	42.1
	いる	61	67.0	164	66.1	504	74.1	55	57.9
		61	100.0	164	100.0	493	100.0	52	100.0
④世帯 員の雇 用・就業 形態(複 数選択 可)	自営業主・家族従業者	8	13.1	11	6.7	23	4.7	3	5.8
	正社員	14	23.0	52	31.7	208	42.2	18	34.6
	パート	42	68.9	95	57.9	334	67.7	34	65.4
	アルバイト	5	8.2	28	17.1	94	19.1	8	15.4
	日雇・臨時雇 その他	1	1.6	5	3.0	11	2.2	2	3.8
		112	100.0	303	100.0	803	100.0	112	100.0
⑤世帯 の主な収 入源※	家賃・地代	3	2.7	6	2.0	27	3.4	3	2.7
	あなたや家族の年金	11	9.8	37	12.2	56	7.0	40	35.7
	あなたの、兼業収入(就労・事業)	1	0.9	7	2.3	18	2.2	6	5.4
	家計を別にする家族・親戚からの仕送り その他	1	0.9	5	1.7	10	1.2		
				1	0.3	4	0.5		
		111	100.0	302	100.0	799	100.0	111	100.0
⑦世帯 収支	毎月赤字	27	24.3	113	37.4	304	38.0	35	31.5
	赤字の月のほうが多い	29	26.1	88	29.1	246	30.8	24	21.6
	毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)	38	34.2	83	27.5	196	24.5	40	36.0
	黒字の月のほうが多い	3	2.7	2	0.7	8	1.0	4	3.6
	毎月黒字	5	4.5	2	0.7	15	1.9	2	1.8
	分からない	9	8.1	14	4.6	30	3.8	6	5.4
(再掲)	赤字計	50.5		66.6		68.8		53.2	
		54	100.0	188	100.0	530	100.0	57	100.0
⑧赤字 の補填 方法(複 数回答 可)	預貯金の取り崩し	41	75.9	130	69.1	409	77.2	51	89.5
	家計を別にする家族・親戚からの借金	13	24.1	37	19.7	61	11.5	3	5.3
	勤め先・会社からの借金	7	13.0	16	8.5	37	7.0	2	3.5
	労金や銀行(信金)からの借金	9	16.7	33	17.6	80	15.1	5	8.8
	消費者金融からの借金	5	9.3	11	5.9	30	5.7	1	1.8
	友人・知人からの借金 その他	1	1.9	2	1.1	12	2.3		
		2	3.7	10	5.3	15	2.8	2	3.5
(再掲)	借金計	64.8		52.7		41.5		19.3	

注:「⑤世帯の主な収入源」は本人のタクシー就労収入と家族の就業収入を除く。

表Ⅳ-4-4 「札幌市」群の、年齢別にみた収入生活等の状況 (2/2)

「札幌市」群		単位:人, %							
		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上	
		98	100.0	247	100.0	671	100.0	91	100.0
⑨世帯の 年間総収 入の把握	把握している	68	69.4	176	71.3	499	74.4	66	72.5
	分らない	30	30.6	71	28.7	172	25.6	25	27.5
		68	100.0	176	100.0	499	100.0	66	100.0
⑩世帯の 年間総収 入の金額	200万円未満	1	1.5	1	0.6	3	0.6	2	3.0
	200万円台	10	14.7	23	13.1	77	15.4	10	15.2
	300万円台	25	36.8	55	31.3	179	35.9	31	47.0
	400万円台	15	22.1	49	27.8	110	22.0	15	22.7
	500万円台	11	16.2	27	15.3	55	11.0	3	4.5
	600万円台	2	2.9	8	4.5	35	7.0	3	4.5
	700万円台	4	5.9	5	2.8	23	4.6	1	1.5
	800万円以上			8	4.5	17	3.4	1	1.5
(再掲)	300万円未満		16.2		13.6		16.0		18.2
		106	100.0	295	100.0	766	100.0	107	100.0
⑪世帯の 貯蓄現在 高	分らない	30	28.3	82	27.8	192	25.1	28	26.2
	なし	27	25.5	88	29.8	213	27.8	28	26.2
	50万円未満	23	21.7	37	12.5	77	10.1	5	4.7
	50~100万円未満	6	5.7	28	9.5	65	8.5	10	9.3
	100万円台	7	6.6	24	8.1	46	6.0	5	4.7
	200万円台	3	2.8	10	3.4	39	5.1	12	11.2
	300万円台	6	5.7	10	3.4	41	5.4	7	6.5
	400万円台	1	0.9	2	0.7	25	3.3	1	0.9
	500万円台	1	0.9	6	2.0	24	3.1	3	2.8
600万円以上	2	1.9	8	2.7	44	5.7	8	7.5	
(再掲)	300万円未満		62.3		63.4		57.4		56.1
		112	100.0	301	100.0	793	100.0	110	100.0
⑫生活意 識	大変苦しい	50	44.6	170	56.5	409	51.6	35	31.8
	やや苦しい	44	39.3	96	31.9	278	35.1	42	38.2
	普通	17	15.2	30	10.0	97	12.2	30	27.3
	ややゆとりがある	1	0.9	5	1.7	8	1.0	3	2.7
	大変ゆとりがある					1	0.1		
(再掲)	苦しい計		83.9		88.4		86.6		70.0
		112	100.0	301	100.0	801	100.0	112	100.0
⑬住居種 類	持ち家	36	32.1	143	47.5	434	54.2	62	55.4
	民間賃貸住宅	45	40.2	97	32.2	216	27.0	28	25.0
	公営住宅	11	9.8	31	10.3	89	11.1	16	14.3
	公団住宅	4	3.6	7	2.3	19	2.4	1	0.9
	社宅			2	0.7	2	0.2		
	借間・その他	16	14.3	21	7.0	41	5.1	5	4.5
		111	100.0	301	100.0	792	100.0	110	100.0
⑭費用負 担	かからない	22	19.8	59	19.6	189	23.9	29	26.4
	かかる	89	80.2	242	80.4	603	76.1	81	73.6
		86	100.0	237	100.0	592	100.0	81	100.0
⑮住居金 額	2万円未満	3	3.5	2	0.8	13	2.2	4	4.9
	~4万円未満	19	22.1	32	13.5	102	17.2	22	27.2
	~6万円未満	31	36.0	96	40.5	231	39.0	24	29.6
	~8万円未満	22	25.6	67	28.3	141	23.8	21	25.9
	~10万円未満	7	8.1	17	7.2	59	10.0	5	6.2
	10万円以上	4	4.7	23	9.7	46	7.8	5	6.2
平均値 (単位:万円)			5.2		5.9		5.6		5.3
標準偏差(単位:万円)			2.3		2.6		2.5		3.1

表Ⅳ-4-5 世帯主の年齢階級別にみた1世帯当り平均所得金額の推移

	単位:万円			
	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代
平成5年	596.4	745.5	857.4	615.4
6年	591.6	753.2	869.5	647.0
7年	598.0	748.1	850.3	642.2
8年	603.3	762.0	882.2	633.7
9年	604.5	766.6	875.3	629.5
10年	618.1	762.6	866.5	622.8
11年	566.4	727.2	819.3	600.2
12年	556.5	734.7	823.9	572.5

出所:厚労省「平成13年 国民生活基礎調査」より作成。

表Ⅳ-4-6 世帯主の年齢階級別にみた貯蓄額階級

	単位:%			
	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代
総数	100.0	100.0	100.0	100.0
貯蓄なし	8.0	6.9	7.0	8.1
貯蓄あり	89.7	90.0	89.8	87.7
50万円未満	7.6	4.9	4.8	4.1
50 ~ 100万円未満	6.7	4.5	3.3	3.0
100万円台	14.0	9.5	7.1	7.1
200万円台	10.0	8.2	6.4	5.9
300万円台	10.7	9.5	7.1	6.5
400万円台	4.1	4.4	3.7	2.5
500 ~ 700万円未満	10.9	12.3	10.5	9.3
700万円以上	14.1	25.3	34.2	36.7
貯蓄あり額不詳	11.5	11.4	12.9	12.7
貯蓄の有無不詳	2.3	3.2	3.2	4.3

注:1)総数には年齢不詳を含む。
 2)単身者世帯(住み込み、まかない付きの寮・寄宿舎は除く。)を含む。
 3)調査対象世帯は、単位区内のすべての世帯である。
 4)貯蓄は、世帯の貯蓄の合計額のみを把握し、種類別(貯金(預金)、保険料、有価証券、その他)には把握していない。

出所:表Ⅳ-4-5に同じ。

表Ⅳ-4-7 世帯主の年齢階級別にみた生活意識

	単位:%			
	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代
総数	100.0	100.0	100.0	100.0
苦しい	55.5	58.5	52.1	50.1
大変苦しい	20.4	23.6	22.2	20.0
やや苦しい	35.1	35.0	29.8	30.1
普通	41.2	37.5	42.7	44.4
ゆとりがある	3.4	4.0	5.3	5.5
ややゆとりがある	3.0	3.4	4.7	5.0
大変ゆとりがある	0.4	0.6	0.6	0.6

出所:表Ⅳ-4-5に同じ。

表Ⅳ-4-8 「札幌市」群の、世帯構造別・年齢別にみた収入生活等の状況(1/2)

「札幌市」群	単位:人,%																									
	一人暮らし				配偶者のみ				配偶者+子ども																	
	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上										
①昨年度の収入	14	100.0	40	100.0	105	100.0	15	100.0	9	100.0	30	100.0	172	100.0	45	100.0	30	100.0	100	100.0	26	100.0	26	100.0		
200万円未満			1	2.5	4	3.8			1	11.1	2	6.7	14	8.1	10	22.2	3	10.0	5	5.0	27	10.8	1	3.8	1	3.8
~250万円未満			6	15.0	17	16.2	3	20.0	3	33.3	4	13.3	43	25.0	13	28.9	4	13.3	21	21.0	71	28.0	5	19.2	9	34.6
~300万円未満		4	28.6	9	22.5	25	23.8	7	46.7	3	33.3	9	30.0	51	29.7	7	15.6	9	30.0	29	29.0	77	30.3	9	34.6	
~350万円未満		4	28.6	12	30.0	35	33.3	1	6.7	2	22.2	6	20.0	37	21.5	5	11.1	6	20.0	28	28.0	43	16.9	8	30.8	
~400万円未満		6	42.9	8	20.0	15	14.3	4	26.7	5	16.7	16	9.3	3	6.7	3	6.7	3	10.0	12	12.0	17	6.7	3	11.5	
~450万円未満				3	7.5	9	8.6							7	4.1	1	2.2	4	13.3	4	4.0	12	4.7			
450万円以上				1	2.5																					
平均値(単位:万円)			315		309		294		284		296		300		317		271		333		330		310		320	
標準偏差(単位:万円)			44		68		64		57		53		74		67		77		82		72		73		57	
②就学中の子ども	21	100.0	55	100.0	123	100.0	17	100.0	11	100.0	36	100.0	204	100.0	53	100.0	38	100.0	115	100.0	311	100.0	31	100.0	31	100.0
いない	21	100.0	48	87.3	112	91.1	17	100.0	11	100.0	36	100.0	194	95.1	52	98.1	14	36.8	29	25.2	182	58.5	26	83.9		
有無※			7	12.7	11	8.9							10	4.9	1	1.9	24	63.2	86	74.8	129	41.5	5	16.1		
③世帯員の職業の有無	5	45.5	14	38.9	84	41.2	32	60.4	6	54.5	22	61.1	120	58.8	21	39.6	26	68.4	85	72.6	267	85.8	28	90.3		
いない(本人のみ)																										
有無																										
④世帯員の雇用・就業形態(複数選択可)	6	100.0	22	100.0	119	100.0	21	100.0	6	100.0	22	100.0	119	100.0	21	100.0	26	100.0	85	100.0	280	100.0	25	100.0		
自営業主・家族従業者																										
雇用・就業者	1	16.7	3	13.6	20	16.8	3	14.3	2	7.7	3	13.6	20	16.8	3	14.3	4	15.4	28	32.9	125	48.1	10	40.0		
業形態(複数選択可)	5	83.3	16	72.7	87	73.1	17	81.0	5	83.3	16	72.7	87	73.1	17	81.0	20	76.9	55	64.7	184	70.8	15	60.0		
アルバイト																										
日雇・臨時雇																										
その他																										
⑤世帯の主な収入源※	21	100.0	55	100.0	123	100.0	17	100.0	11	100.0	36	100.0	204	100.0	53	100.0	38	100.0	117	100.0	312	100.0	31	100.0	31	100.0
家賃・地代				1	1.8	4	3.3																			
あなたや家族の年金						1	0.8	6	35.3																	
あなたの、就業収入(就労・事業)				2	3.6	5	4.1			1	9.1	1	2.8	3	1.5	2	3.8									
家計を別にする家族・親戚からの仕送り						1	0.8																			
その他						1	0.8																			
⑦世帯収支	20	100.0	54	100.0	121	100.0	17	100.0	11	100.0	36	100.0	203	100.0	53	100.0	38	100.0	117	100.0	311	100.0	30	100.0	30	100.0
毎月赤字	2	10.0	14	25.9	47	38.8	7	41.2	4	36.4	17	47.2	73	36.0	10	18.9	14	36.8	55	47.0	127	40.8	14	46.7		
赤字の月のほうが多い	2	10.0	16	29.6	31	25.6	4	23.5	2	18.2	12	33.3	61	30.0	12	22.6	13	34.2	33	28.2	101	32.5	4	13.3		
毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)	10	50.0	23	42.6	34	28.1	3	17.6	3	27.3	5	13.9	55	27.1	24	45.3	9	23.7	26	22.2	64	20.6	10	33.3		
黒字の月のほうが多い						2	1.7			1	9.1	1	2.8	2	1.0	3	5.7	1	2.6							
毎月黒字	3	15.0			5	4.1	1	5.9																		
分らない	3	15.0	1	1.9	2	1.7	2	11.8	1	9.1																
(再掲) 赤字計			20.0		55.6		64.5		64.7		54.5		80.6		68.0		41.5		71.1		75.2		73.3		60.0	
⑧赤字の補填方法(複数回答可)	4	100.0	27	100.0	74	100.0	11	100.0	6	100.0	27	100.0	128	100.0	22	100.0	25	100.0	83	100.0	220	100.0	18	100.0		
預貯金の取り出し	3	75.0	15	55.6	51	68.9	9	81.8	3	50.0	16	59.3	105	82.0	22	100.0	21	84.0	61	73.5	174	79.1	14	77.8		
家計を別にする家族・親戚からの借金				2	7.4	7	9.5	1	9.1	2	33.3	5	18.5	11	8.6	1	4.5	8	32.0	19	22.9	27	12.3	1	5.6	
勤め先・会社からの借金	1	25.0	4	14.8	12	16.2	2	18.2	1	16.7	1	3.7	9	7.0			3	12.0	8	9.6	11	5.0				
労金や銀行(借金)からの借金	2	50.0	5	18.5	13	17.6	2	18.2	2	33.3	4	14.8	21	16.4	1	4.5	3	12.0	17	20.5	29	13.2	2	11.1		
消費者金融からの借金	1	25.0	3	11.1	6	8.1			2	33.3	1	3.7	7	5.5			1	4.0	4	4.8	11	5.0	1	5.6		
友人・知人からの借金						6	8.1																			
その他						5	6.8	1	9.1																	
(再掲) 借金計			100.0		51.9		59.5		45.5		116.7		4													

表Ⅳ-4-9 「札幌市」群の、世帯構造別・年齢別にみた収入生活等の状況 (2/2)

「札幌市」群		単位:人、%																							
		一人暮らし								配偶者のみ				配偶者+子ども											
		30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上								
⑨世帯の年間総収入の把握	把握している	13	86.7	36	94.7	92	88.5	14	93.3	8	88.9	21	72.4	133	76.9	29	72.5	30	85.7	69	69.0	189	71.1	19	67.9
	分からない	2	13.3	2	5.3	12	11.5	1	6.7	1	11.1	8	27.6	40	23.1	11	27.5	5	14.3	31	31.0	77	28.9	9	32.1
		13	86.7	36	94.7	92	88.5	14	93.3	8	88.9	21	72.4	133	76.9	29	72.5	30	85.7	69	69.0	189	71.1	19	67.9
⑩世帯の年間総収入の金額	200万円未満			1	2.6	2	1.9							1	0.8	2	5.0								
	200万円台	4	28.7	13	34.2	36	34.6	6	40.0	3	33.3	3	10.3	20	11.6	3	7.5	2	5.7	4	4.0	16	6.0	1	3.6
	300万円台	9	60.0	17	44.7	45	43.3	7	47.1	3	33.3	4	13.8	57	32.9	16	40.0	9	25.7	18	18.0	51	19.2	7	25.0
	400万円台			4	11.1	8	8.7	1	7.1	2	25.0	9	42.9	35	26.3	5	17.2	9	30.0	26	37.7	47	24.9	6	31.8
	500万円台			1	2.8							4	19.0	15	11.3	2	6.9	8	28.7	12	17.4	32	16.9	1	5.3
	600万円台											1	4.8	4	3.0	1	3.4	1	3.3	3	4.3	17	9.0	2	10.5
	700万円台					1	1.1											1	3.3	3	4.3	15	7.9	1	5.3
	800万円以上														1	0.8					3	4.3	11	5.8	1
(再掲)	300万円未満		26.7		36.8		36.5		40.0		33.3		10.3		12.1		12.5		5.7		4.0		6.0		3.6
		20	100.0	51	100.0	114	100.0	17	100.0	10	100.0	38	100.0	197	100.0	51	100.0	35	100.0	117	100.0	297	100.0	28	100.0
⑪世帯の貯蓄現在高	なし	11	55.0	23	45.1	44	38.6	8	47.1	2	20.0	12	33.3	52	26.4	10	19.6	6	17.1	35	29.9	71	23.9	7	25.0
	50万円未満	4	20.0	9	17.6	16	14.0	1	5.9	5	50.0	3	8.3	20	10.2	9	25.7	15	12.8	27	9.1	2	7.1		
	50~100万円未満	3	15.0	6	11.8	10	8.8	1	5.9	5	13.9	17	8.6	5	9.8	2	5.7	9	7.7	24	8.1	3	10.7		
	100万円台	1	5.0	4	7.8	9	7.9	2	11.8	2	5.6	11	5.6	2	3.9	2	5.7	13	11.1	19	6.4	1	3.6		
	200万円台			1	2.0	4	3.5	1	5.9	1	10.0	2	5.6	7	3.6	9	17.2	2	5.7	6	5.1	20	6.7	1	3.6
	300万円台			1	2.0	3	2.6							14	7.1	6	11.8	3	8.6	4	3.4	13	4.4	1	3.8
	400万円台			1	2.0	6	5.3							3	1.5	1	2.0			1	0.9	12	4.0		
	500万円台			1	2.0	3	2.6	1	5.9	1	2.8	11	5.6	1	2.0	1	2.9	1	0.9	7	2.4				
600万円以上	1	5.0			5	4.4			2	5.6	13	6.6	4	7.8	1	2.9	1	0.9	17	5.7	3	10.7			
(再掲)	300万円未満		95.0		84.3		72.8		76.5		80.0		66.7		54.3		51.0		60.0		66.7		54.2		50.0
		21	100.0	55	100.0	120	100.0	17	100.0	11	100.0	36	100.0	204	100.0	51	100.0	38	100.0	116	100.0	310	100.0	31	100.0
⑫生活意識	大変苦しい	10	47.6	24	43.8	86	55.0	8	47.1	6	54.5	25	68.4	101	50.2	9	17.6	23	60.5	78	67.2	165	53.2	14	45.2
	やや苦しい	6	28.6	22	40.0	33	27.5	3	17.6	5	45.5	6	16.7	67	33.3	26	51.0	13	34.2	32	27.6	117	37.7	8	25.8
	普通	5	23.8	8	14.5	19	15.8	5	29.4	4	11.1	30	14.9	15	29.4	2	5.3	5	4.3	26	8.4	8	25.8		
	ややゆとりがある			1	1.8	2	1.7	1	5.9	1	2.8	2	1.0	1	2.0			1	0.9	2	0.6	1	3.2		
大変ゆとりがある														1	0.5										
(再掲)	苦しい計		76.2		83.6		82.5		64.7		100.0		86.1		83.6		66.6		94.7		94.8		91.0		71.0
		21	100.0	55	100.0	123	100.0	17	100.0	11	100.0	36	100.0	204	100.0	53	100.0	38	100.0	116	100.0	310	100.0	31	100.0
⑬住居種類	持ち家	2	9.5	8	14.5	28	21.1	3	17.6	1	9.1	9	25.0	115	56.4	28	52.8	8	21.1	63	54.3	175	56.5	22	71.0
	民間賃貸住宅	15	71.4	36	65.5	71	57.7	8	47.1	8	54.5	20	55.6	51	25.0	13	24.5	18	47.4	27	23.3	64	20.6	7	22.6
	公営住宅			3	5.5	10	8.1	2	11.8	1	9.1	5	13.9	27	13.2	11	20.8	7	18.4	17	14.7	47	15.2	2	6.5
	公園住宅			3	5.5	1	0.8	1	5.9	1	9.1			3	1.5	1	2.6	2	1.7	12	3.9				
	社宅											1	2.8											2	6.6
借間・その他	4	19.0	5	9.1	15	12.2	3	17.6	2	18.2	1	2.8	8	3.9	1	1.9	4	10.5	7	6.0	10	3.2			
(再掲)		21	100.0	54	100.0	119	100.0	16	100.0	11	100.0	35	100.0	200	100.0	52	100.0	37	100.0	117	100.0	312	100.0	31	100.0
⑭費用負担	かからない	2	9.5	3	5.6	19	16.0	1	6.0	1	9.1	2	5.7	44	22.0	12	23.1	4	10.8	18	15.4	57	18.3	11	35.5
	かかる	19	90.5	51	94.4	100	84.0	15	93.8	10	90.9	33	94.3	156	78.0	40	76.9	33	89.2	99	84.6	255	81.7	20	64.5
(再掲)		19	100.0	50	100.0	97	100.0	15	100.0	10	100.0	33	100.0	156	100.0	40	100.0	32	100.0	98	100.0	249	100.0	20	100.0
⑮住居金額	2万円未満					2	2.1	1	6.7					4	2.6	3	7.5	1	3.1				6	2.4	
	~4万円未満	8	42.1	7	14.0	26	26.8	4	26.7			4	12.1	28	17.9	11	27.5	7	21.9	15	15.3	34	13.7	6	30.0
	~6万円未満	10	52.6	32	64.0	60	61.9	6	40.0	3	30.0	12	36.4	53	34.0	10	25.0	9	28.1	33	33.7	87	34.9	7	35.0
	~8万円未満	1	5.3	10	20.0	7	7.2	3	20.0	5	50.0	14	42.4	37	23.7	10	25.0	10	31.3	29	29.6	74	29.7	5	25.0
	~10万円未満			1	2.0	1	1.0	1	6.7	2	20.0	3	9.1	21	13.5	3	7.5	3	9.4	9	9.2	30	12.0	1	5.0
	10万円以上					1	1.0							13	8.3	3	7.5	2	6.3	12	12.2	18	7.2	1	5.0
平均値(単位:万円)		3.9		4.8		4.2		4.6		6.0		5.6		5.7		5.4		5.5		6.2		5.9		5.3	
標準偏差(単位:万円)		1.1		1.2		1.3		1.7		1.5		1.7		2.5		3.5		2.2		2.6		2.7		2.5	

も自動車保有の想定で、税・社会保険料については片働きを想定している)。この基準は、(1)健康で文化的な最低限度の生活ができる、(2)労働力の再生産に必要な最低限度の生活ができる、(3)最低限度の社会的体裁が保持できるという三つの条件を満たすものとして算出されたものである。

本調査では世帯収入の詳細な金額や子どもの年齢を尋ねていないので、厳密な比較は不可能だが、さいたま市の成人男子にあわせて「札幌市」群の30~59歳の回答者に限定して上の基準と世帯の総収入を比較してみると、単身世帯の場合、2.1% (3人)が「200万円未満」、夫婦世帯の場合16.6% (27人)が300万円未満、夫婦と子ども世帯のうち3人世帯の場合、10.3% (15人)が「200万円台」(37.7%が400万円未満)、4人世帯の場合、31.3% (35人)が400万円未満となっている。本調査では本人以外も就業しているケースが多かったが、それでもなお上の基準に満たないケースが存在している。

5. 健康状態

本調査における健康状態に関する設問は、旧労働省『労働者健康状況調査』¹⁵⁾(以下、『健康調

査』) の設問にあわせた。そのため疲労の回復状況についての設問は、「仕事や仕事以外で疲れた場合」(傍点、筆者) となっており、仕事での疲労に限定されていないという点で必ずしも適切ではなかったが、比較の都合上そのまま使用した。以下では、タクシー運転手の健康状態と旧労働省『健康調査』の「男性労働者(産業計)」(以下、労働者計) の健康状態を比較してみる。両者の有意差の検定は χ^2 検定(5%水準)で行った。

1) 疲労及び疲労の回復

第一に仕事での身体の疲れと神経の疲れについてみる(表IV-5-1)。

表IV-5-1 年齢別にみた、タクシー運転手と労働者計の疲労及び疲労回復状況

	29歳以下		30歳代		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	タク シー	労働 者計	タク シー	労働 者計
身体疲労										
とても疲れる	26.9	15.9	29.2	11.4 *	33.9	13.3 *	29.3	9.3 *	22.1	2.5 *
やや疲れる	50.0	57.0	60.0	62.1	57.6	61.3	59.4	53.7	59.5	45.9
あまり疲れない	15.4	21.8	8.1	23.5	6.9	20.8	8.6	31.5	10.8	34.0
まったく疲れない		1.1	0.5	1.4	0.2	1.1	0.3	1.3	2.1	6.5
どちらともいえない	7.7	4.2	2.2	1.5	1.3	3.5	2.4	4.2	5.6	11.0
神経疲労										
とても疲れる	42.3	18.7 *	38.8	19.9 *	37.0	19.1 *	37.7	14.9 *	28.2	4.5 *
やや疲れる	38.5	54.5	49.2	61.2	58.3	59.3	53.0	54.0	56.9	53.8
あまり疲れない	7.7	21.4	9.8	17.2	3.9	18.4	7.3	27.2	10.6	25.1
まったく疲れない	7.7	2.0	0.5	0.8	0.2	1.3	0.1	0.6	1.6	4.5
どちらともいえない	3.8	3.5	1.6	0.9	0.7	2.0	1.9	3.2	2.7	12.0
疲労の回復状況										
1晩睡眠をとればだいたい疲労は回復する	50.0	45.0	35.0	37.8	35.3	39.3	40.6	47.1	55.3	57.2
翌朝に前日の疲労を持ちこすことがときどきある	30.8	39.7	45.0	46.2	34.2	45.7	35.4	36.7	23.2	35.7
翌朝に前日の疲労を持ちこすことがよくある	19.2	10.3	12.8	11.5	20.2	10.5	17.9	12.9	15.3	5.0
翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている		5.0	7.2	4.5	10.3	4.5 *	6.1	3.3 *	6.3	2.2 *
(再掲) 疲労高蓄積群	19.2	15.3	20.0	16.0	30.6	15.0 *	24.0	16.2 *	21.6	7.2 *

* $p < 0.05$

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

注2: 労働者計の疲労及び疲労回復状況は、『平成9年 労働者健康状況調査』結果。

まず身体の疲れは、他の年齢層に比べると労働負担が軽減されていると思われる60歳以上でも22.5%が強い身体の疲れを感じており、ピークの40歳代ではその割合は30%を超えている。つぎに神経の疲れは、どの年齢層でも身体の疲れ以上に強く感じられており、60歳以上を除くどの年齢層でも40%前後に達している。

この強い疲れ(「とても疲れる」)を感じているものについて、労働者計との差を検定したところ、身体の疲れについては20歳代を除くどの年齢層でも、神経の疲れについては全ての年齢層で、統計的に有意な差がみられた。

つづいて仕事や仕事以外で疲れた場合の疲労の回復状況だが(同表下段)、疲労の回復が十分でないもの、すなわち前日の疲労を「いつも持ちこしている」と「持ちこすことが時々ある」をあわせたもの(以下、疲労高蓄積群)は、もっとも低くて20%前後で、ピークの40歳代では30%を占める。

この、疲労を「いつも持ちこしている」群について有意差検定を行ったところ、40歳代以降の各年齢層では統計的に有意な差がみられた。疲労高蓄積群で検定を行っても結果は同様だった。

2) 自覚症状及び持病

第二に自覚症状と持病を検討する(表Ⅳ-5-2)。回答者の最も多い50歳代を中心にみていこう。

まず自覚症状は、第一に(シ)腰の痛みや(サ)肩、腕、首すじのこり・痛みなど筋骨格系に関する症状が多い。前者の有訴率は半数を超えている。第二に目に関する症状が多い。(ク)目のかすみ・疲れは半数に達し、(ツ)視力の低下も46%である。第三は(オ)下痢、便秘、腹痛という消化器系の症状で20%弱を占める。また、以上の症状を含むほとんどの症状でタクシー運転手の有訴率が労働者計に比べて有意に高い。

次に、やはり50歳代を中心に持病(持病の定義は『健康調査』とあわせてので、「医師から診断されたもの」に限定されている)をみると、第一に過労死の主要な基礎疾患である(イ)高血圧が4分の1を占めている。なお高血圧は、60歳以上を除くどの年齢層でもタクシー運転手で高く統計的に有意な差がみられる。第二に、『健康調査』には設問がないが高血圧の促進因子である(セ)高脂血症が5分の1を占めている。なお同じく高血圧の促進因子である(キ)糖尿病は13%である。第三に(シ)腰痛が20%弱を占めている。自覚症状(「腰の痛み」)ほどに比率が高くないのは、本調査における持病の定義が限定されていることによるものと思われる。そして第四に(ア)胃腸病も、10%を超えている。

表Ⅳ-5-2 年齢別にみた、タクシー運転手と労働者計の自覚症状の有訴率及び有病率

		29歳以下		30~39歳		40~49歳		50~59歳		60歳以上		
		タク	労働者	タク	労働者	タク	労働者	タク	労働者	タク	労働者	
		シー	計	シー	計	シー	計	シー	計	シー	計	
自覚症状	(ア) 動悸、息切れ	7.7	4.7	7.0	5.5	9.5	7.8	10.8	9.3	12.7	18.5 *	
	(イ) 心臓部痛、不整脈		4.3	5.9	4.6	5.1	4.1	7.0	5.4 *	11.2	8.0	
	(ウ) 歯、歯ぐきの痛み・出血	19.2	14.5	10.8	10.2	13.9	17.0	14.7	18.2 *	10.7	15.5	
	(エ) 吐き気、むかつき、胃痛	30.8	17.2	19.5	16.9	11.9	19.6 *	14.1	13.9	9.6	6.0 *	
	(オ) 下痢、便秘、腹痛	30.8	14.8 *	24.3	16.3 *	21.6	18.0 *	18.4	11.2 *	14.2	16.4	
	(カ) せき、息苦しさ、呼吸難	11.5	3.5 *	8.1	5.9	7.5	5.0 *	7.6	4.7 *	7.1	4.2 *	
	(キ) 喉の痛み	19.2	5.5 *	6.5	3.9	7.3	5.0 *	6.7	3.1 *	4.6	3.2	
	(ク) 目のかすみ・疲れ	53.8	27.4 *	42.2	28.3 *	43.7	38.0 *	51.7	44.6 *	43.7	34.6 *	
	(ケ) めまい、耳鳴り		4.1	8.6	6.7	7.3	6.7	11.4	9.0 *	9.1	9.7	
	(コ) 手足のけいれん・しびれ	3.8	2.9	4.3	2.5	6.8	6.8	10.0	7.4 *	5.6	4.2	
	(サ) 肩、腕、首すじのこり・痛み	46.2	30.5	38.9	37.0	43.5	38.8 *	44.0	38.4 *	38.6	42.4	
	(シ) 腰の痛み	38.5	32.7	40.5	29.4 *	49.9	37.6 *	52.6	35.6 *	48.2	47.5	
	(ス) 皮膚のかゆみ、湿疹	19.2	8.5 *	12.4	11.7	12.1	11.4	14.5	11.5 *	14.7	6.9 *	
	(セ) 頻尿、残尿感	11.5	1.6 *	5.4	1.8 *	10.2	5.4 *	14.6	9.0 *	16.2	14.6	
	(ソ) 頭痛	34.6	12.9 *	18.9	12.7 *	18.8	12.2 *	12.8	6.7 *	7.6	4.7	
	(タ) 身体全体の脱力感	7.7	8.8	11.9	10.7	13.2	11.8	15.1	8.2 *	10.7	2.7 *	
	(チ) 不眠	15.4	6.5	12.4	5.1 *	9.5	5.7 *	10.2	3.1 *	9.1	2.3 *	
	(ツ) 視力低下	11.5	12.9	23.8	16.9 *	41.1	27.3 *	45.8	30.0 *	33.0	28.5	
(テ) 食欲不振	3.8	2.1	8.1	4.8 *	6.8	3.9 *	4.9	3.1 *	6.1	0.8 *		
持病	(ア) 胃腸病		3.2	3.2	4.9	8.4	8.9	12.7	9.3 *	14.7	8.0 *	
	(イ) 高血圧	3.8	0.4 *	8.1	3.0 *	13.2	7.3 *	24.4	16.1 *	31.0	34.1	
	(ウ) 神経痛、リウマチ		0.2		0.6		1.5	0.5	1.1	0.5	1.0	1.4
	(エ) 肝臓病		0.6	4.3	1.7 *	9.7	3.6 *	9.2	6.2 *	9.1	7.0	
	(オ) 腎臓病		0.1	1.1	0.5	0.7	0.8	1.6	1.6	1.5	7.3 *	
	(カ) 心臓病		0.1	1.1	0.6	2.6	1.0 *	4.5	2.7 *	10.2	4.9 *	
	(キ) 糖尿病		0.9	1.1	0.6	7.5	3.2 *	13.0	8.1 *	16.8	10.3 *	
	(ク) ぜん息	3.8	1.4	3.2	1.0 *	2.9	0.6 *	2.4	1.4 *	0.5	0.8	
	(ケ) 歯周病(歯槽膿漏等)		1.2	2.2	2.3	4.4	3.6	6.4	8.6 *	6.6	2.8 *	
	(コ) 神経症(ノイローゼ)		0.5	0.5	0.3		0.9 *	0.8	0.2 *			
	(サ) 頸肩腕症候群		0.1	0.5	0.4	1.1	0.3 *	1.2	1.1		0.4	
	(シ) 腰痛	7.7	5.6	8.6	6.6	16.6	11.5 *	18.3	12.2 *	17.8	21.0	
	(ス) 痛風		0.2	1.1	1.2	2.6	2.3	2.6	3.4	4.6	3.1	
	(セ) 高脂血症(高コレステロール血症等)	11.5		8.1		14.8		20.3		19.3		
	(ソ) 眼精疲労			2.7		6.0		7.3		5.1		
(タ) 老眼					6.6		17.8		23.4			

*p<0.05

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

注2:労働者計の有訴率及び有病率は、『平成9年 労働者健康状況調査』結果。

注3:「持病」の(セ)~(タ)は本調査のみ。

なおとりわけ40歳代、50歳代では以上を含む多くの病気で、タクシー運転手で有病率が高く統計的に有意な差がみられる。

3) 定期健康診断

第三に会社で受けた直近の定期健康診断の結果と診断を受けた後の受診・受療状況についてみてみよう(表IV-5-3)。

まず①診断の結果は、年齢とともに悪化し、50歳代、60歳以上では、精密検査や治療が必要だというもの(以下、「要精密検査+要治療」群)は30%を超えている。

次に、②精密検査や治療が必要だとされながら受けていないものあるいは受けたが途中で中断したものは、若い層でとりわけ多いが、もっとも受診・受療状況のよい60歳以上でも「最後まで受けた・現在治療中」は65%にとどまる。

ところで精密検査や治療が必要とされたのはどんな病気だったのか。本調査ではそれらの病気の種類を選択してもらった(複数の病気を選択したものもあるので数値は延べ人数)。

まず「要精密検査+要治療」群全体でみると(③)、高血圧(23.4%)、高脂血症(20.2%)、糖尿病(18.5%)、加えて肝臓病(11.3%)の順に多い。

次に同群のうちの検査や治療を受けなかったものに限定してみても(④)、順位・比率はやや異なるが、同様の傾向がみられる。病気の悪化を防ぐためにも十分な検査や治療を受けられる体制の整備が喫緊の課題である。

6. 要望

では最後に、タクシー運転手の要望をみてみよう(表IV-6-1)。設問は事業者調査と単組調査で用いたのと同じものである(表の右には両調査の全体の結果を再掲した)。

さて、どの要望にも「とくになし」にも○をつけていなかったものを除いた結果、まず第一に

表IV-5-3 年齢別にみた、健康診断の総合判定及びその後の受診・受療状況

		年齢										全体		
		20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上		1917		
		25	100.0	168	100.0	413	100.0	1148	100.0	163	100.0	761	100.0	
①総合判定	異常なし	22	88.0	106	63.1	175	42.4	405	35.3	53	32.5	761	39.7	
	経過観察	2	8.0	38	22.6	131	31.7	358	31.2	51	31.3	580	30.3	
	要精密検査	1	4.0	14	8.3	44	10.7	147	12.8	26	16.0	232	12.1	
	要治療			5	3.0	54	13.1	228	19.9	32	19.6	319	16.6	
	不明			5	3.0	9	2.2	10	0.9	1	0.6	25	1.3	
(再掲)	要精密+要治療群		4.0		11.3		23.7		32.7		35.6		28.7	
②検査治療状況	受けなかった	1	100.0	16	100.0	77	100.0	298	100.0	46	100.0	438	100.0	
	受けたが途中で中断	1	100.0	10	62.5	44	57.1	118	39.6	12	26.1	185	42.2	
	最後まで受けた・現在治療中			2	12.5	4	5.2	27	9.1	4	8.7	37	8.4	
				4	25.0	29	37.7	153	51.3	30	65.2	216	49.3	
③精密検査あるいは治療が必要と診断された疾病	胃腸病	1	100.0	25	100.0	124	100.0	540	100.0	98	100.0	788	100.0	
	高血圧			4	16.0	10	8.1	51	9.4	9	9.2	74	9.4	
	神経痛・リウマチ			4	16.0	24	19.4	130	24.1	26	26.5	184	23.4	
	肝臓病							1	0.2	1	1.0	2	0.3	
	腎臓病			4	16.0	19	15.3	59	10.9	7	7.1	89	11.3	
	心臓病			2	8.0	1	0.8	15	2.8	2	2.0	20	2.5	
	糖尿病			1	4.0	7	5.6	15	2.8	9	9.2	32	4.1	
	ぜん息			2	8.0	23	18.5	105	19.4	16	16.3	146	18.5	
	歯周病(歯槽膿漏)							2	0.4			2	0.3	
	頸肩腕症候群					2	1.6	4	0.7	3	3.1	9	1.1	
	腰痛							1	0.2			1	0.1	
	通風					1	0.8	10	1.9	3	3.1	14	1.8	
	高脂血症(高コレステロール血症等)	1	100.0	4	16.0	29	23.4	111	20.6	14	14.3	159	20.2	
	眼精疲労			1	4.0	1	0.8	1	0.2	1	1.0	4	0.5	
	老眼							1	0.2	1	1.0	2	0.3	
	その他			2	8.0	4	3.2	21	3.9	5	5.1	32	4.1	
	④うち、精密検査・治療を受けなかったものの疾病	胃腸病	1	100.0	17	100.0	50	100.0	182	100.0	20	100.0	270	100.0
		高血圧			3	17.6	3	6.0	15	8.2	1	5.0	22	8.1
		肝臓病			3	17.6	7	14.0	34	18.7	5	25.0	49	18.1
		腎臓病			2	11.8	10	20.0	27	14.8	2	10.0	41	15.2
心臓病				2	11.8			7	3.8			9	3.3	
糖尿病				1	5.9	5	10.0	2	1.1	1	5.0	9	3.3	
ぜん息				1	5.9	7	14.0	34	18.7	5	25.0	47	17.4	
歯周病(歯槽膿漏)								1	0.5			1	0.4	
頸肩腕症候群						1	2.0			1	5.0	2	0.7	
腰痛								1	0.5			1	0.4	
通風								2	1.1	1	5.0	3	1.1	
高脂血症(高コレステロール血症等)		1	100.0	3	17.6	13	26.0	47	25.8	4	20.0	68	25.2	
その他				2	11.8	3	6.0	10	5.5			15	5.6	

①タクシー台数の適正化や②労働条件の改善が80%を超えている。第二に多いのが⑨違法駐車取締り(61.3%)である。⑨と同じくモータリゼーションの是正関連のその他の項目、すなわち、⑩自家用車の総量規制や⑪公共交通機関への転換(45%)と比べても高い比率である。そして第三に、タクシー会社の違法行為の解消も多い。すなわち③監査体制の強化及び④違反行為に対する行政処分の強化がともに45%前後である。

次の表Ⅳ-6-2は、最も強く望むものを三つまであげてもらった結果である。①と②に回答が集中しているほか、⑨の違法駐車取締りが10%を超えているのが特徴である。

これらを地域別にみると(表Ⅳ-6-3)、全体で要望の最も高かった①タクシー台数の適正化は「その他」群では相対的に低い。最も高いのは「札幌市」群である。

次にモータリゼーション是正関連の要望(⑨⑩⑪)についてみるとそれらはいずれも「札幌市」群や「地方都市」群などで多くみられる。すなわち⑨違法駐車取締りは「札幌市」群で63.0%で(「地方都市」群と「空知」群も60%前後)、もっとも低い「その他」群との差は約10ポイントである。また⑩自家用車の総量規制は地域差が大きくみられる項目だが、「札幌市」群では57.0%が要望しており、二番目の「地方都市」群との間でみても20ポイントの差がある。そして⑪公共交通への転換も「札幌市」群では50%、「地方都市」群は約40%で、残りの二地域(30%)に比べ高い。これらはいずれも、当該地域における自家用車依存による弊害の度合いや公共交通機関への転換の実現の可能性などが意識された結果といえるだろう。

第三に交通弱者への支援に関連する項目をみると、⑦交通弱者のニーズ等に関する調査についてはあまり差はみられないが、⑧公的な支援・補助の拡充は「空知」群と「その他」群で42、43%と高く、最も低い「札幌市」群との差は10ポイント弱になる(「地方都市」群は38%)。過疎地域や郡部では通院などの利用が多いという利用状況の差異や、同地域での交通手段の不足などが反映された結果と推測される。

第四に、タクシー会社の違法行為の解消を求める要望(③、④)については、どちらも「地方都市」群では半数に達している(逆に「空知」群ではどちらも35%と相対的に低い)ことと、教育・訓練及び資格など職業能力関連の要望(⑤、⑥)をあわせると「札幌市」群と「地方都市」群で相対的に高かったことをあげておく。

表IV-6-1 年齢別にみた、要望(複数回答可)

	単位:人, %												備考			
	年齢										全体		事業者	単組執行部		
	20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上		人	%				
① 地域のタクシー台数を需要に応じた適正な数にする	25	100.0	181	100.0	440	100.0	1267	100.0	187	100.0	2100	100.0	72	100.0	70	100.0
② 運転手の賃金・労働時間など労働条件の改善	19	76.0	145	80.1	354	80.5	1073	84.7	151	80.7	1742	83.0	36	50.0	64	91.4
③ 運輸行政・労働行政によるタクシー会社への監査体制の強化	6	24.0	72	39.8	198	45.0	572	45.1	80	42.8	928	44.2	6	8.3	47	67.1
④ 運送事業法・労基法等への違反を繰り返すタクシー会社に対する、事業停止処分も含めた厳しい行政処分	6	24.0	81	44.8	201	45.7	602	47.5	95	50.8	985	46.9	14	19.4	52	74.3
⑤ 運転手に対する運転教育・訓練の充実	5	20.0	58	32.0	153	34.8	407	32.1	71	38.0	694	33.0	31	43.1	38	54.3
⑥ タクシー運転手になる際の、二種免許以外での、公的な資格制度(運転技術・マナー・地理等)の導入	6	24.0	58	32.0	131	29.8	370	29.2	61	32.6	626	29.8	21	29.2	30	42.9
⑦ 地域における、交通弱者などのタクシー需要や利用ニーズの把握・実態調査	6	24.0	57	31.5	135	30.7	391	30.9	69	36.9	658	31.3	21	29.2	31	44.3
⑧ 交通弱者などタクシー利用者への公的な支援・補助の拡充	5	20.0	72	39.8	162	36.8	446	35.2	76	40.6	761	36.2	37	51.4	44	62.9
⑨ 違法駐車を取り締まり	12	48.0	109	60.2	271	61.6	772	60.9	124	66.3	1288	61.3	24	33.3	41	58.6
⑩ 市内中心部への自家用車の乗り入れ制限・自家用自動車の総量規制	6	24.0	78	43.1	204	46.4	604	47.7	90	48.1	982	46.8	28	38.9	33	47.1
⑪ マイカー中心から、タクシーを含む公共交通機関充実への転換を促進する各種の施策	11	44.0	82	45.3	203	46.1	553	43.6	87	46.5	936	44.6	41	56.9	44	62.9
⑫ 地域住民・利用者、労使、行政など関係者による実効性のある地域協議会の設置と定期的な懇談	1	4.0	38	21.0	70	15.9	234	18.5	46	24.6	389	18.5	25	34.7	30	42.9
⑬ 福祉車両の導入時の助成	4	16.0	47	26.0	83	18.9	261	20.6	51	27.3	446	21.2	24	33.3	26	37.1
⑭ タクシー運転手がヘルパー資格を取得する機会の拡充や助成の導入	5	20.0	58	32.0	140	31.8	382	30.1	61	32.6	646	30.8	32	44.4	33	47.1
⑮ その他			4	2.2	9	2.0	15	1.2	2	1.1	30	1.4	3	4.2		
⑯ とくになし	1	4.0	7	3.9	13	3.0	42	3.3	3	1.6	66	3.1	3	4.2		

表IV-6-2 年齢別にみた、最も強い要望(3つ以内)

	単位:人, %												備考			
	年齢										全体		事業者	単組執行部		
	20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上		人	%				
① 地域のタクシー台数を需要に応じた適正な数にする	15	30.0	104	27.2	247	26.1	752	27.6	117	29.0	1235	27.4	38	24.2	54	29.2
② 運転手の賃金・労働時間など労働条件の改善	12	24.0	99	25.9	226	23.9	724	26.6	96	23.8	1157	25.7	15	9.6	44	23.8
③ 運輸行政・労働行政によるタクシー会社への監査体制の強化	2	4.0	22	5.8	61	6.4	185	6.8	30	7.4	300	6.7	2	1.3	15	8.1
④ 運送事業法・労基法等への違反を繰り返すタクシー会社に対する、事業停止処分も含めた厳しい行政処分			21	5.5	57	6.0	190	7.0	26	6.4	294	6.5	6	3.8	15	8.1
⑤ 運転手に対する運転教育・訓練の充実	2	4.0	8	2.1	25	2.6	68	2.5	12	3.0	115	2.6	8	5.1	5	2.7
⑥ タクシー運転手になる際の、二種免許以外での、公的な資格制度(運転技術・マナー・地理等)の導入	2	4.0	11	2.9	35	3.7	64	2.4	16	4.0	128	2.8	7	4.5	9	4.9
⑦ 地域における、交通弱者などのタクシー需要や利用ニーズの把握・実態調査	1	2.0	6	1.6	10	1.1	35	1.3	4	1.0	56	1.2	3	1.9	1	0.5
⑧ 交通弱者などタクシー利用者への公的な支援・補助の拡充	1	2.0	6	1.6	29	3.1	55	2.0	7	1.7	98	2.2	19	12.1	8	4.3
⑨ 違法駐車を取り締まり	9	18.0	40	10.5	116	12.2	308	11.3	51	12.6	524	11.6	7	4.5	13	7.0
⑩ 市内中心部への自家用車の乗り入れ制限・自家用自動車の総量規制	2	4.0	28	7.3	52	5.5	145	5.3	23	5.7	250	5.6	10	6.4	6	3.2
⑪ マイカー中心から、タクシーを含む公共交通機関充実への転換を促進する各種の施策	2	4.0	22	5.8	42	4.4	109	4.0	6	1.5	181	4.0	20	12.7	10	5.4
⑫ 地域住民・利用者、労使、行政など関係者による実効性のある地域協議会の設置と定期的な懇談			2	0.5	4	0.4	18	0.7	3	0.7	27	0.6	9	5.7	3	1.6
⑬ 福祉車両の導入時の助成	1	2.0	2	0.5	11	1.2	14	0.5	4	1.0	32	0.7	5	3.2	1	0.5
⑭ タクシー運転手がヘルパー資格を取得する機会の拡充や助成の導入	1	2.0	9	2.4	29	3.1	49	1.8	9	2.2	97	2.2	5	3.2	1	0.5
⑮ その他			2	0.5	3	0.3	5	0.2			10	0.2	3	1.9		

表Ⅳ-6-3 地域別にみた、要望（複数回答可）及び最も強い要望（3つ以内）

	札幌市		地方都市		空知		その他		
	1319	100.0	507	100.0	174	100.0	106	100.0	
要望	①地域のタクシー台数を需要に応じた適正な数にする	1127	85.4	417	82.2	141	81.0	75	70.8
	②運転手の賃金・労働時間など労働条件の改善	1069	81.0	443	87.4	146	83.9	88	83.0
	③運輸行政・労働行政によるタクシー会社への監査体制の強化	568	43.1	258	50.9	61	35.1	43	40.6
	④運送事業法・労基法等への違反を繰り返すタクシー会社に対する、事業停止処分も含めた厳しい行政処分	618	46.9	263	51.9	61	35.1	45	42.5
	⑤運転手に対する運転教育・訓練の充実	432	32.8	179	35.3	56	32.2	28	26.4
	⑥タクシー運転手になる際の、二種免許以外での、公的な資格制度(運転技術・マナー・地理等)の導入	414	31.4	153	30.2	34	19.5	26	24.5
	⑦地域における、交通弱者などのタクシー需要や利用ニーズの把握・実態調査	406	30.8	168	33.1	52	29.9	35	33.0
	⑧交通弱者などタクシー利用者への公的な支援・補助の拡充	451	34.2	194	38.3	74	42.5	45	42.5
	⑨違法駐車を取り締まり	831	63.0	304	60.0	101	58.0	55	51.9
	⑩市内中心部への自家用車の乗り入れ制限・自家用自動車の総量規制	752	57.0	195	38.5	23	13.2	15	14.2
	⑪マイカー中心から、タクシーを含む公共交通機関充実への転換を促進する各種の施策	651	49.4	207	40.8	52	29.9	29	27.4
	⑫地域住民・利用者、労使、行政など関係者による実効性のある地域協議会の設置と定期的な懇談	235	17.8	109	21.5	29	16.7	16	15.1
	⑬福祉車両の導入時の助成	265	20.1	124	24.5	37	21.3	22	20.8
	⑭タクシー運転手がヘルパー資格を取得する機会の拡充や助成の導入	399	30.3	166	32.7	53	30.5	31	29.2
	⑮その他	21	1.6	5	1.0	4	2.3		
	⑯とくになし	37	2.8	17	3.4	7	4.0	5	4.7
	2831	100.0	1118	100.0	372	100.0	194	100.0	
最も強い要望（3つ以内）	①地域のタクシー台数を需要に応じた適正な数にする	806	28.5	286	25.6	104	28.0	43	22.2
	②運転手の賃金・労働時間など労働条件の改善	678	23.9	317	28.4	106	28.5	59	30.4
	③運輸行政・労働行政によるタクシー会社への監査体制の強化	160	5.7	102	9.1	23	6.2	15	7.7
	④運送事業法・労基法等への違反を繰り返すタクシー会社に対する、事業停止処分も含めた厳しい行政処分	167	5.9	92	8.2	21	5.6	15	7.7
	⑤運転手に対する運転教育・訓練の充実	66	2.3	23	2.1	19	5.1	7	3.6
	⑥タクシー運転手になる際の、二種免許以外での、公的な資格制度(運転技術・マナー・地理等)の導入	93	3.3	26	2.3	6	1.6	3	1.5
	⑦地域における、交通弱者などのタクシー需要や利用ニーズの把握・実態調査	34	1.2	14	1.3	8	2.2	1	0.5
	⑧交通弱者などタクシー利用者への公的な支援・補助の拡充	47	1.7	27	2.4	11	3.0	13	6.7
	⑨違法駐車を取り締まり	346	12.2	121	10.8	40	10.8	17	8.8
	⑩市内中心部への自家用車の乗り入れ制限・自家用自動車の総量規制	207	7.3	36	3.2	3	0.8	4	2.1
	⑪マイカー中心から、タクシーを含む公共交通機関充実への転換を促進する各種の施策	137	4.8	28	2.5	13	3.5	4	2.1
	⑫地域住民・利用者、労使、行政など関係者による実効性のある地域協議会の設置と定期的な懇談	15	0.5	6	0.5	5	1.3	1	0.5
	⑬福祉車両の導入時の助成	20	0.7	6	0.5	5	1.3	2	1.0
	⑭タクシー運転手がヘルパー資格を取得する機会の拡充や助成の導入	47	1.7	32	2.9	8	2.2	10	5.2
	⑮その他	8	0.3	2	0.2				

まとめに代えて

あらゆる産業で規制緩和が推進されている。タクシーもその例外ではない。規制緩和のシナリオでは、新規参入などによる競争の促進はコストの低下や新サービスの開発を通じて新たな需要と供給の増大をもたらすことなどが予測されていた。また当該産業で働く者や安全などへの否定的な影響については楽観視（軽視）されていたとあってよいだろう。そして最近の政府サイドの見解では、規制緩和が消費者にメリットをもたらしたことが高く評価され、規制緩和の一層の必要性が指摘されていた。

だが労働組合サイドからは、不況で需要が持続的に減少する中で規制緩和が導入されたことによって限られたパイの奪い合いという競争がさらに熾烈化し事業経営や労働者状態の悪化という否定的な影響のもたらされていることが指摘されていた。

本稿は、かかる状況を視野に入れて行った、道内のタクシー業界の労使双方を対象とした質問紙調査の結果をまとめたものである。本調査で明らかになったことについて、交通運輸労働組合の諸課題¹⁶⁾とあわせて整理すると次のとおりである。

1：経営については、ここ1、2年での利益の変化は全体の70%が減少で、20%は3割以上の減少を経験していた。また、大規模群では豊富な資金力による機器の導入や接客・マナーの充実など積極的な経営の努力が行われていたが、その一方で、車両の代替え期間の延長や人件費のカットを中心とするコストの削減策にも着手せざるを得ない状況がひろくみられた。固定給を保障するA型賃金の採用はもはや少数のようで全体の7割強ではA型の採用はゼロだった。また、雇用形態についても非正規雇用の採用がひろがっていた。典型的な労働集約産業でありサービスの差異化が容易ではないタクシー産業での競争は規制緩和のシナリオのように進んでいないといえるだろう。

2：「自発的」な労働強化を選択する運転手が多かった。すなわちタクシー事業の労務管理においては、運転手の日々の売上と収入が強く連動していることを特徴とするが、利用の低迷＝収入水準の低迷や、A型からAB型あるいはB型へのより競争主義的な賃金体系への変更が進んでいることなどを背景に、労働時間の延長など労働強化が「自発的」に選択され、かつ、運転中の焦り、違反場所での客待ち行為や危険運転行為などがひろくみられた。こうした過重労働や危険運転行為については経営者サイドでも問題視されていた。

3：運転手の収入水準は著しく低く、年収の平均値は286万円という水準にとどまり、地方都市では250万円を割っていた。毎月の収支は赤字基調（「毎月赤字」が35%）で、貯蓄にも余裕がなく（「なし」が3割）、世帯員の就業などでかろうじて生計を維持している状況が推測された。但しそれでも世帯の年間総収入は300万円台が中心で（35.6%）、国民一般世帯と比べた際の収入水準の低さはむろんのこと、「連合」が試算したミニマム水準を割っていると推測されるケースも一部にみられた。

4：安全衛生に関する問題は次のとおりだった。

(1) まず疲労蓄積の強い運転手（「高疲労蓄積群」）はどの年齢層でも2、3割に達し、持病については、50歳代の結果でいうと、いわゆる過労死の基礎疾患となる高血圧が4分の1、また高血圧の促進因子となる高脂血症は5分の1そして糖尿病も1割を超えていた。また本調査の結果について男性労働者（産業計）と比較したところ、疲労の面でも多くの自覚症状や疾病の面でも、

統計的に有意な差が確認された。

(2) 定期健診で精密検査や治療が必要と診断されたものは40、50歳代では2、3割に達していたがその後の検査や治療を最後まで行った（行っている）ものはそのうちの4、5割にとどまっていた。また関連して、労働組合による職場の安全衛生活動については、不十分であった。把握の対象を組合員だけに限定しても、健診結果の把握を行っている単組は全体では4割にとどまり、その後の検査・治療状況についても約65%がとくに把握をしていないと回答していた。年齢構成が中高年層を中心とすることからも、個々の労働者のプライバシーについては十分に留意した上で、健康障害の発症・悪化の防止のための職場での安全衛生活動が強化される必要があるだろう。

5：業界の抱える問題に対する認識や規制緩和の評価について、経営者と単組執行部との間で一致すべき点が少なくなかった。すなわち経営者においても、規制緩和が企業の営業努力を促し運賃低下（という消費者へのメリット）をもたらすことは認めつつも、労働条件の悪化だけでなく安全面やサービス面での否定的な影響の発生することが懸念されていた。また、他社の増車があった場合には追従せざるを得ないと考えているという点で限界はあるものの、需給調整の必要性を訴える経営者も多かった。加えて業界の抱える問題についても、先にも述べたとおり、運転手の低収入や過重労働など労働組合の問題意識が経営者にも少なからず共有されている状況が示唆された。

6：今後業界でいかなる取組が必要か（要望）については、経営側と労働側との間で、差異もみられた一方で、一致点もまたみられた。

(1) まず前者すなわち差異についてみると、行政機関によるタクシー会社への監査の強化や違反行為に対する厳しい行政処分の必要性については、労働側での要望の高さに対して、経営側では著しい低さだった。規制緩和のもとで本来必要とされている行政機能もが縮小されつつある動きを反転させていくことが労働組合に求められている。また、関連して、交通という地域性の強い問題についての当該地域における関係者による課題解決機関が必要不可欠である。その点で、規制緩和の導入にあたり設置された地域協議会や、内閣府の地域再生推進プログラムに盛り込まれた「地域交通会議」の活用が期待されよう¹⁷⁾。

(2) 次に要望の一致点について、経営側の結果を中心にみていくと、まずタクシー台数の適正化は零細規模の群を除いて高率で、賃金や労働条件の改善についても、労働側に比べると低いとはいえ、半数を占めていた。また、長期的な課題の一つである福祉輸送の充実についても要望は高かった。現在、介護タクシーをめぐる混乱がなお未解決だが、国民の交通権の確立と経営・労働の改善との追求が目指されるべきだろう。それは、同じく回答の多かったモータリゼーションの是正に関わる諸要求（自家用車の総量規制・公共交通機関充実への交通政策の転換・違法駐車を取り締まり）の実現についても同様である。タクシー業界の諸問題は、モータリゼーションを軸に進められてきた交通政策の中で構造的に発生している側面が強くそのことを視野にいたした運動が不可欠だろう。トラック産業と同様にタクシー産業においても、規制緩和の進む中で業界や業界団体のあり方を問う民主的な動きが経営者の間にみられる。労働組合には、上記の一致した要求を軸に、ナショナルセンターの垣根を超えた労働組合間での共同はむろんのこと民主的な経営者との共同の追求が求められるだろう。

さて、労働者保護の弱いわが国では労働基準の引き上げは急がれる課題である。とりわけタクシーなど交通運輸事業では、工場ではなく道路という国民一般も利用する場で事業・労働が遂行

されるため、労働者の状態は労使のみならず国民の利益にも直接かかわるものであり、そのチェックと改善が急がれる。

また賃金面でいえば、タクシー運転手の賃金・収入水準は憲法が保障する健康で文化的な最低限度の生活を送ることを困難なものにしている。この低収入の問題は正規雇用から非正規雇用への置き換えが進む今日、はばひろい勤労者にかかわる問題である。現在、道内のタクシー労組では産別最賃の創設を目指した運動が進められているが、産別最賃を廃止しより低位の地域最賃に一本化しようとする動きに抗するためにも、生計費原則にもとづく全国一律の最賃制の確立運動との連動が求められるのではないか。加えて、フルタイムで働いても生活保護支給額よりも低い収入しか保障しないというわが国の最賃制度に対する批判をも逆に利用し、生活保護費の「見直し」が進められようとしているいま、working poorの解消・勤労者のナショナル・ミニマムの引き上げはむろんのこと、国民全体の健康で文化的な生活の保障の実現を並行して追及する必要があるだろう。

2002年度調査と比べてもより一層の広範な労働者・労働組合の参加で実現した今回の調査では、規制緩和にともなう否定的な影響がさらに明らかになってきた。次は、産別最賃の創設に向けた取り組み（調査活動）の成果を報告する。

〈資料〉

後掲の資料①は、地域（市町）別に分析した労働者調査の結果を一覧にまとめたものである。表中の「空知支庁」に含まれる市町は本稿に示したとおりで、「上川支庁」の「上川」は士別市と名寄市、「留萌支庁」の「留萌」は留萌市と羽幌町、「釧路支庁」の「釧路」は釧路市と釧路町である。

同じく資料②は、各調査対象それぞれからの自由回答をまとめたものである。

〈参考文献〉

- ① 小木和孝・野沢浩編『自動車運転労働——労働科学からみた現状と課題——』労働科学研究所，昭和55年
- ② 労働省労働基準局編著『[改訂新版]自動車運転者労務改善基準の解説』労働基準調査会，平成9年
- ③ 藤井彌太郎・中条潮編『現代交通政策』東京大学出版会，1992年
- ④ 藤井彌太郎監修『自由化時代の交通政策 現代交通政策II』東京大学出版会，2001年
- ⑤ 平井都士夫『都市交通の展開——人間との調和を考える——』法律文化社，1995年
- ⑥ 佐竹義昌『交通労働の研究』東洋経済新報社，昭和41年
- ⑦ 黒川俊雄・小越洋之助『ナショナル・ミニマムの軸となる最賃制』大月書店，2002年

注

- 1) 拙稿「道内タクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告（第一次報告）」『北海道大学大学院教育学研究科紀要』第88号 p159～p206，2003年2月。「第一次報告」で明らかとなったのは、低収入と、低収入を補うための自発的な労働強化（労働時間の延長・公休出勤・乗務中の速度超過等の危険行為）がひろくみられること、疲労蓄積の蔓延、少なくないものが定期健診で精密検査や治療が必要とされているながらも検査や治療を受けていないこと等々だった。
- 2) 総合規制改革会議「規制改革・民間解放推進3ヵ年計画」平成16年3月19日。
- 3) その状況については、『Tramondo』（トラモンド社発行）第4122号，第4127号（2004年5月17日付，6月3日付）を参照。
- 4) 例えば釧路地区の状況については、「タクシー運賃値下げ進む釧路 淘汰の動き避けられず」『道新 Today』No.377（30巻2号）p55～p57，2002年10月号を参照。
- 5) 最近では、道内の大手ハイヤーグループが各地区のハイヤー協会から脱退し話題になったが、札幌交通圏でも脱退を検討する会社があるという。

- 6) 「超過勤務で処分増加 客減る一方、走りすぎれば違反……」『北海道新聞』夕刊2004年2月3日付によれば、超過勤務による行政処分件数は、2001年度はゼロ、02年度は7件、03年度は1月末現在で11件と増加している。
- 7) 厚労省「脳・心臓疾患及び精神障害等に係る労災補償状況（平成15年度）について」平成16年5月25日によれば、平成15年度の脳・心臓疾患での労災認定件数312件のうち、「運輸・通信従事者」が79件（25.3%）で認定件数が最多の職種である。
- 8) 自交総連『自交労働者月報』No.329, 2004年3月。
- 9) 「苦境タクシー業界」『財界さっぽろ』42巻2号p175～p177, 2004年2月も参照。
- 10) 介護タクシーは、タクシー運転手がホームヘルパー2級以上の資格を取得して主に乗降時の介助を行うというもので、介護保険事業の導入にともない訪問介護事業者の指定を受けて介護タクシー事業を行うところが増加した。井口幸久『介護タクシーを知っていますか』角川書店, 平成14年。安宅温『走れ介護タクシー』ミネルヴァ書房, 2001年を参照。介護タクシー事業をめぐるのは、当初は、訪問介護事業者の指定を受けた事業者は、通院時等に身体介護報酬（30分未満2100円）を受け取り利用者からは一部を負担してもらっていた（あるいは無償だった）のが、介護報酬単価の改訂で要介護度4、5には従来どおり身体介護が適用されるが、1～3の場合は「通院等の乗降介助」扱いとなり、同介助での報酬単価は1000円に引き下げられ、かつ「要支援」は適用の対象外とされた。またNPO法人などの有償輸送や運転手の資格の有無をめぐる示された厚労省と国交省の案も、白タク行為や安全上の問題をひき起こす危険性をはらんでいる。
- 11) 札幌市内のタクシー利用者を対象に行われた調査によれば、タクシーの利用目的は、「通勤・通学」25.4%、「仕事・業務」19.8%、「帰宅」14.2%、「通院」12.3%、「買い物」9.1%が上位五位である。ハイヤー・タクシー活性化ビジョン研究会『ハイヤー・タクシー活性化のためのビジョン研究会 提言書』札幌ハイヤー協会, 平成13年3月。
- 12) この五段階の選択肢は『国民生活基礎調査』の生活意識を参考にした。
- 13) 「平成11年度版旅客自動車輸送指標」による（出所：全国乗用自動車連合会監修『ハイヤー・タクシー年鑑2001-2002』東京交通新聞社, 平成14年）。
- 14) 連合・労働条件局『賃金ミニマム指標プロジェクト報告書』2003年10月。
- 15) 労働大臣官房政策調査部編『平成9年労働者健康状況調査報告』労務行政研究所, 平成10年。
- 16) まだ十分な検討は行い得ていないが、交通運輸の労働組合に期待される諸課題を、①労働諸条件の確立、ナショナル・ミニマムの大幅な引き上げ、②公正な競争と適正な利潤の保障、③過剰な交通・輸送の制限と公共事業改革、④国民の交通権の保障、⑤関係行政機関の民主化と関係者の参加、という五点で考えている。
- 17) この地域交通会議は、自治体単位で地域交通、例えば地域における移動の確保策などを話し合う機関として位置づけられている。『Tramondo』第4121号, 2004年5月13日付を参照。

世帯の貯蓄 現在高	札幌支庁		石狩支庁		道庁支庁		空知支庁		上川支庁		留萌支庁		宗谷支庁		胆振支庁		日高支庁		十勝支庁		釧路支庁													
	札幌市	千歳市	石狩市	西留市	145 100.0	175 100.0	旭川市	上川市	留萌市	稚内市	室蘭市	苫小牧市	釧路市	帯広市	網走市	1290 100.0	17 100.0	113 100.0	145 100.0	175 100.0	旭川市	上川市	留萌市	稚内市	室蘭市	苫小牧市	釧路市	帯広市	網走市					
分らない	339	26.3	4	23.5	37	32.7	5	8.1	12	54.5	20	100.0	9	37.5	24	100.0	18	100.0	5	20.8	23	25.6	5	27.8	8	36.4	18	38.3	47	100.0				
なし	361	28.0	5	29.4	25	22.1	18	29.0	4	18.2	5	25.0	8	33.3	8	33.3	32	35.6	8	44.4	6	27.3	9	19.1	2	9.1	7	14.9	7	14.9				
50万円未満	109	8.4	1	5.9	8	7.1	13	9.0	15	8.6	3	4.8	1	4.5	2	10.0	2	8.3	1	4.2	3	3.3	3	16.7	2	9.1	7	14.9	2	9.1				
100万円台	83	6.4	2	11.8	6	5.3	14	9.7	8	4.6	10	16.1	8	12.9	1	4.5	2	8.3	1	4.2	4	4.4	2	11.1	1	4.5	3	6.4	1	2.1				
200万円台	64	5.0	2	11.8	5	4.4	2	1.4	10	5.7	8	12.9	1	4.5	1	5.0	2	8.3	1	4.2	4	4.4	2	11.1	1	4.5	3	6.4	1	2.1				
300万円台	66	5.1	1	5.9	7	6.2	3	2.1	6	3.4	4	6.5	1	4.2	1	4.2	1	4.2	1	4.2	1	4.2	3	3.3	2	9.1	1	4.5	1	2.1				
400万円台	29	2.2	1	5.9	2	1.8	1	0.7	1	1.6	2	9.1	1	4.2	1	4.2	1	4.2	1	4.2	1	4.2	4	4.4	1	4.5	2	9.1	1	2.1				
500万円台	34	2.6	1	5.9	5	4.4	2	1.4	4	2.3	2	3.2	2	3.2	1	4.2	1	4.2	1	4.2	1	4.2	4	4.4	1	4.5	2	9.1	1	2.1				
600万円以上	62	4.8	8	7.1	3	2.1	3	2.1	8	4.6	3	4.8	2	9.1	1	5.0	1	4.2	1	4.2	1	4.2	4	4.4	1	4.5	2	9.1	1	2.1				
(再掲)	58.9	64.7	47.8	69.7	61.7	75.8	27.3	45.0	50.0	66.7	62.2	50.0	72.2	50.0	66.7	62.2	50.0	72.2	50.0	66.7	62.2	50.0	72.2	50.0	66.7	62.2	50.0	72.2	50.0	72.2	50.0			
生活意識	672	50.4	6	35.3	57	48.7	80	54.1	89	48.4	37	60.7	8	34.8	6	27.3	26	100.0	26	100.0	26	100.0	26	100.0	26	100.0	26	100.0	26	100.0	26	100.0		
やや悪い	465	34.9	7	41.2	28	23.9	54	36.5	69	37.5	19	31.1	10	43.5	12	54.5	12	46.2	9	36.0	30	31.9	4	20.0	10	47.6	15	30.6	15	30.6	15	30.6		
普通	179	13.4	3	17.6	30	25.6	13	8.8	20	10.9	5	8.2	5	21.7	4	18.2	4	15.4	4	16.0	10	10.6	2	10.0	2	9.5	8	16.3	8	16.3	8	16.3		
ややゆとりがある	1	0.1	1	5.9	2	1.7	1	0.7	6	3.3	4	6.3	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1		
大変ゆとりがある	1	0.1	1	5.9	2	1.7	1	0.7	6	3.3	4	6.3	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1		
住居種類	1344	100.0	17	100.0	118	100.0	147	100.0	184	100.0	184	100.0	23	100.0	22	100.0	27	100.0	27	100.0	27	100.0	27	100.0	27	100.0	27	100.0	27	100.0	27	100.0	27	100.0
持ち家	680	50.6	3	17.6	63	53.4	75	51.0	114	62.0	34	54.0	22	95.7	15	68.2	18	66.7	18	66.7	18	66.7	18	66.7	18	66.7	18	66.7	18	66.7	18	66.7	18	66.7
民間賃貸住宅	394	29.3	5	29.4	34	28.8	34	23.1	18	9.8	18	28.6	1	4.3	4	18.2	4	14.8	5	20.0	20	21.7	1	1.1	1	4.0	1	4.0	1	4.0	1	4.0	1	4.0
公営住宅	148	11.0	7	41.2	12	10.2	18	12.2	39	21.2	7	11.1	1	4.3	1	4.5	1	3.7	1	4.0	1	4.0	1	1.1	1	4.0	1	4.0	1	4.0	1	4.0	1	4.0
公団住宅	33	2.5	1	5.9	5	4.2	5	3.4	3	1.6	4	6.3	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1
社宅	4	0.3	1	5.9	1	0.8	5	3.4	3	1.6	4	6.3	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1
借間・その他	85	6.3	1	5.9	3	2.5	10	6.8	7	3.8	4	6.3	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1	2	9.1
費用負担	1332	100.0	16	100.0	117	100.0	141	100.0	180	100.0	62	100.0	23	100.0	20	100.0	25	100.0	25	100.0	25	100.0	25	100.0	25	100.0	25	100.0	25	100.0	25	100.0	25	100.0
かからない	302	22.7	2	12.5	24	20.5	35	24.8	66	36.7	20	32.3	14	60.9	8	40.0	8	32.0	4	16.7	19	20.2	7	36.8	7	33.3	20	41.7	20	41.7	20	41.7		
かかる	1030	77.3	14	87.5	93	79.5	106	75.2	114	63.3	42	67.7	9	39.1	12	60.0	17	68.0	20	83.3	75	79.8	12	63.2	14	66.7	28	58.3	28	58.3	28	58.3		
住居金額	1009	100.0	13	100.0	92	100.0	102	100.0	109	100.0	41	100.0	9	100.0	11	100.0	17	100.0	17	100.0	17	100.0	17	100.0	17	100.0	17	100.0	17	100.0	17	100.0	17	100.0
2万円未満	22	2.2	3	23.1	1	1.1	3	2.9	16	14.7	2	4.9	3	33.3	2	18.2	1	5.9	3	15.0	8	11.4	2	16.7	3	15.0	8	11.4	2	16.7	3	15.0		
~4万円未満	178	17.6	6	46.2	14	15.2	43	42.2	43	39.4	17	41.5	3	33.3	5	45.5	4	23.5	10	50.0	29	41.4	4	33.3	4	28.6	9	32.1	9	32.1	9	32.1		
~6万円未満	386	38.3	1	7.7	44	47.8	36	35.3	32	29.4	13	31.7	4	44.4	4	36.4	8	47.1	4	20.0	21	30.0	5	41.7	5	35.7	15	53.6	15	53.6	15	53.6		
~8万円未満	256	25.4	2	15.4	24	26.1	10	9.8	9	8.3	7	17.1	2	22.2	4	23.5	4	23.5	1	5.0	9	12.9	1	8.3	4	28.6	3	10.7	3	10.7	3	10.7		
~10万円未満	89	8.8	1	7.7	4	4.3	7	6.9	4	3.7	2	4.9	2	4.9	2	4.9	2	4.9	2	10.0	2	2.9	1	1.4	1	7.1	1	7.1	1	7.1	1	7.1		
10万円以上	78	7.7	1	7.7	4	4.3	7	6.9	4	3.7	2	4.9	2	4.9	2	4.9	2	4.9	2	10.0	2	2.9	1	1.4	1	7.1	1	7.1	1	7.1	1	7.1		
平均値 (単位:万円)	5.6	3.7	5.4	4.5	4.5	3.8	4.5	3.8	4.4	4.4	4.6	4.4	4.4	4.4	3.0	3.0	4.4	4.4	3.9	3.9	3.9	3.9	3.4	3.4	3.4	5.0	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2			
標準偏差 (単位:万円)	2.6	2.8	2.3	2.5	2.5	2.6	2.5	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	1.4	1.4	1.5	1.5	3.2	3.2	3.2	3.2	1.7	1.7	1.7	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1	2.1			

	札幌市		千歳市		石狩市		滝島支庁		空知支庁		上川支庁		留萌支庁		宗谷支庁		胆振支庁		日高支庁		十勝支庁		釧路支庁					
	2831	100.0	35	100.0	245	100.0	330	100.0	372	100.0	152	100.0	31	100.0	61	100.0	34	100.0	59	100.0	33	100.0	43	100.0	110	100.0		
最も強い要望(3つ以内)	806	28.5	8	22.9	49	20.0	100	30.3	104	28.0	41	27.0	1	3.2	19	31.1	12	35.3	13	22.0	3	9.1	12	27.9	31	28.2		
①地域のタクシー台数を需要に応じた適正な数にする	678	23.9	9	25.7	70	28.6	92	27.9	106	28.5	39	25.7	12	38.7	13	21.3	12	35.3	12	20.3	13	39.4	13	30.2	34	30.9		
②運転手の賃金・労働時間など労働条件の改善	160	5.7	1	2.9	32	13.1	38	11.5	23	6.2	14	9.2	5	16.1	4	6.6	2	5.9	8	13.6	3	9.1	2	4.7	4	3.6		
③運輸行政・労働行政によるタクシー会社への監査体制の強化	167	5.9	1	2.9	29	11.8	31	9.4	21	5.6	12	7.9	4	12.9	8	13.1	1	2.9	4	6.8	1	3.0	1	2.3	6	5.5		
④運送事業法・労基法等への違反を繰り返すタクシー会社に対する、営業停止処分も含めた厳しい行政処分	66	2.3	1	2.9	3	1.2	7	2.1	19	5.1	3	2.0			3	4.9	2	5.9	1	1.7	4	2.2	1	3.0	1	3.6		
⑤運転手に対する運転教育・訓練の充実	93	3.3	1	2.9	4	1.6	7	2.1	6	1.6	4	2.6			1	2.9	1	2.9	3	5.1	5	2.8	1	3.0		3	2.7	
⑥タクシー運転手になる際の、二種免許以外での、公的な資格制度(運転技術・マナー・地理等)の導入	34	1.2			2	0.8	3	0.9	8	2.2	3	2.0	1	3.2						1	1.7	3	1.7				2	4.7
⑦地域における、交通弱者などのタクシー需要や利用の把握・実態調査	47	1.7	2	5.7	8	3.3	7	2.1	11	3.0	3	2.0	1	3.2	5	8.2	2	5.9	1	1.7	4	2.2	3	9.1	4	9.3		
⑧交通弱者などタクシー利用者への公的な支援・補助の拡充	346	12.2	8	22.9	17	6.9	23	7.0	40	10.8	12	7.9	4	12.9	1	1.6			4	6.8	39	21.8	4	12.1	5	11.6	21	19.1
⑨違法駐車を取り締まり	207	7.3	1	2.9	11	4.5	5	1.5	3	0.8	4	2.6			1	1.6	1	2.9	3	5.1	7	3.9	1	3.0	1	2.3	5	4.5
⑩市内中心部への自家用車の乗り入れ制限・自家用自動車の総量規制	137	4.8			7	2.9	10	3.0	13	3.5	6	3.9			2	3.3	1	2.9	1	1.7	1	0.6	1	3.0	1	2.3	2	1.8
⑪マイカー中心から、タクシーを含む公共交通機関充実への転換を促進する各種の施策	15	0.5			2	0.8	3	0.9	5	1.3					1	1.6				1	1.7							
⑫地域住民・利用者、労使、行政など関係者による実効性のある地域協議会の設置と定期的な懇談	20	0.7			4	1.6			5	1.3			1	3.2	1	1.6				1	1.7	1	0.6					
⑬福祉車両の導入時の助成	47	1.7	3	8.6	7	2.9	4	1.2	8	2.2	9	5.9	2	6.5	3	4.9			6	10.2	5	2.8	2	6.1	1	2.3		
⑭タクシー運転手がヘルパー資格を取得する機会の拡充や助成の導入	8	0.3									2	1.3																
⑮その他																												

注:※印のついた地域は複数の市町をまとめたものである。具体的な市町名は本文を参照。

資料②：各調査対象の自由回答

- 資料②- 1：事業者自由回答76
- 資料②- 2：単組執行部自由回答79
- 資料②- 3：労働者自由回答81

資料②- 1：事業者自由回答

不況経済状況が進行している現状、飲食街での乗客の減少、医療費の負担増に伴い通院客の減少により、営業収入は大幅に減少している。特に、過疎地域を営業地域としている当社としては、今後増収することは現状では考えられない。過疎の進行と免許人口の増加により益々乗客が減少し厳しい経営環境になっていくと思われる。
業界の中で運賃ダンピングが会社黙認で、乗務員の自由になされている傾向が強く進みつつあるのは憂慮すべきことである。
規制緩和による増車・新免は乗務員に対し厳しい環境となる。会社は淘汰されればよいが、労働者も当然淘汰されることを考えて欲しい。
当社は人口 9000 人以下の町のタクシー会社です。都会と同じ体制にはなりませんし、ほとんどが車庫待ちです。人口が減少して利用者が非常に少なくなっている。規制緩和は小さな事業者にとってかえって厳しくなったと思う。また、二種免居の規制を緩和して一種免許で 5 年無事故無違反ならタクシーの運転を認めるとかの処置をとって欲しい。
参入規制や運賃の自由化が決まって（業界の意志に関係なくむりやり）新規参入（増車等）があり都市では不明だが地方郡部においては無理な過当競争が行われているのが実態である。そのしわよせは中小零細企業とその従業員にきているのである。景気の低迷と租税公課の増がそれに拍車をかけているのが現状である。会社の維持費や従業員の確保すら厳しい状況にあり、今後については不安である。また、本当に競争に拍車をかけ地方は良くなるのか疑問である。規制緩和の方法が早急すぎたのでは？考え方が古いと思われるがまずは従業員の生活を守るのが私どもの責任である。
地域では巡回バス（町内のみ）(0~5 人)位より乗っておらず無人が多い現状。町民の希望らしいが・・・(運転手、車両、維持費)
①タクシー利用の高齢者に聞くと地域行政がタクシーチケットを出してほしい。障害 3 級まではあるが高齢者にはない。
②90%以上農業地区のため交通手段がなく病院、買物、

<p>娯楽など出るときに家族に車両送迎がたのむことが出来ない。</p> <p>③タクシーであれば（戸口～戸口までが希望）安心して気兼ねなく乗れる。シ（調査設問－調査者）の中で話し合えるのでは。</p> <p>④福祉、高齢者が不幸にしてポケ老に入った場合の家族への手助けにもなる（SOS ネット）</p> <p>⑤私達の地域ではお客様があってもなくても待つことです。札幌の間に流すことはできない。今の行政では<u>札幌で働けない</u>。売上無くても運転手の給料は固定給のため利用者が減少の今は先が見えない。農村地区のハイヤー会社はどれも大変だと思う。新住民、農村の方達の生活を考えると、ハイヤー会社の必要性を考える。やめるわけにもいかず、ただ頑張るのみです。</p> <p>⑥巡回バスにかかる税金を福祉高齢者に利用してくれたらお互いに良いのではと思うこのごろです。</p> <p>⑦当社は兼業と役員、家族のドライバーで人件費を補っておりますが、この先、乗り切れることを願って安全に、又、ご利用いただいているお客様のために頑張ります。</p> <p>以上。ご調査、ご苦労様です。</p>
<p>現在に至るまで過去 13 年以上、実車率が低下している現状でハイタク既存業者はそれに見あった経営の体質改善を、労使関係の絡みで非常に長い期間をかけて色々試してきているが、予測以上に不況の長期化に対策が後追いになり、経営状況は悪化しているのが現実であり、自由化になったことは、サービス面、競争力等質の向上には貢献するかもしれないが、一方、条件面の強化により、新規事業者は負債の無い状態からのスタートで新しい法の下に経営を進められるが、過去の負債を引きずったままの既存業者は体質改善に時間がかかり、より体力を失う実態である。政府の様々な融資制度等利用したくても、中小規模の事業者はすでに担保、保証人等（保証協会も含む）は使い果たしている状況下で、利用できない制度ばかりと、金利の引き下げ優遇がほとんどの融資制度に実態にそぐわない面が非常に多い。公共交通機関の意味合いが強く、労働集約産業であるにもかかわらず、規制緩和政策によるハイタク業界の混乱をさける策が無策に思える。</p> <p>（政府系、道、市の制度があっても）保証協会についても特別枠はあるが現実、過去の利用実績と、過去の決算書での判断。悪化しているから借り入れが必要なのに理解されない。又、窓口が取扱金融機関になるので一般借り入れと同じ審査基準であり、金融機関の取組不足と理解不足にどんな制度があっても利用できないのが現実。</p>

<p>地方になればなるほど担保不足。資産なんでもっていないのが実情なのですがやはり土地担保の考えはまだかわっていない。</p>	<p>規制緩和は大都市に適用されるだけならよいが、地方都市は除外されるべきと思う。地域の実態を把握もせずに行ったことは問題であると思う。運賃の値下げを行った地域は売上が伸びず乗務員の給料に大打撃を与えている。またそれに伴っての増車は売上減の要因となっている。このままだと地方の業者は会社をなくすことになり交通弱者や利用者にとって大変なことになっていくと思う。</p>
<p>官僚主導の社会主義国家のような現状を変えなければ構造改革はできない。弱者を苛めるだけである。</p>	<p>行政に何も言うこと無し。</p>
<p>白タク・白バス（運転代行 AB 間輸送・訪問ヘルパー・自家用・NPO・自家用ボランティア・病院の送迎車・ディサービス・ディケア送迎車）が横行して、事業免許は必要なくなる。このままでは、高コストのタクシーは負けてしまう。</p>	<p>保険料の高騰に伴い会社の負担増による経営状況が悪化している。60歳到達時の賃金申請により高齢者雇用継続給付金の廃止を望む。</p>
<p>国交省と厚労省は、お互いの縄張りから出ようとしないのでいつまでも、ディサービスやヘルパーの白タク・バス行為は野放し状態。</p>	<p>理由 1：賃金体系がオール歩合になっているため労働者が努力しなくなる。2：現状では経過措置として60歳からの年金受給、給付金、月例給与等々により60歳前より年収増となる。3：年々労働保険料があがっている。厚生労働省で財政難というのであれば税金の無駄遣いはやめて、本当に困っているひとを助けてあげて欲しい。</p>
<p>国交省と厚労省は、お互いの縄張りから出ようとしないのでいつまでも、ディサービスやヘルパーの白タク・バス行為は野放し状態。</p> <p>つい最近、広尾町職員が特養の高齢者を白タク移送中に事故を起こし、死亡させてしまいました。最終責任は、町長がとるのでしょうか。法整備されるまで、いったい何人の人柱が必要なのでしょう。全道自治体や社協は、移送事故の責任はとらないのでしょうか。警察は誰を検挙し、検察は誰を法廷に引きずり出すのですか。無責任な話です。これでは事故を起こした当事者は一番の被害者かもしれません。</p>	<p>規制緩和すべてに反対する気はないが業種によっては規制が必要な業種もあることを国は認識すべきである。特にハイタク業界は年々パイが小さくなっているのにこれ以上の増車、新免を許可すると質問Ⅴ問1に○をつけている状況がおり、結果として、悪貨が良貨を駆逐することとなる。</p>
<p>腰砕けの国交省は、特区でお茶を濁すが本質には手をつけられない。厚顔の厚労省は、なりふりかまわず自己中で突っ走る。この国の行政官僚は、国民の為には機能はしていない。省益の為のみで動くのである。</p>	<p>1. ハイタク業界に対して ハイヤー協会では規制緩和後、経済の低迷に鑑み自業を呼びかけているが、すでに札幌交通圏では20社からの会社が増車をしている。それも同一の会社が繰り返し（最高6回）増車している。また中には協会の理事をしている会社も増車している。これら実態から現協会執行体制での呼びかけは意味がない。現状から判断して自由にしたらどうか。</p>
<p>先生が本気で「提言書」を作成されるのなら私たちは応援します。</p>	<p>2. 厚生労働省に対して、介護保険報酬の改正に関して 15年4月1日から、従来「身体介護」の報酬を適用して要介護認定者の移送が可能であったが、新たに、「通院等乗降介助」が設けられ、通院時などの移動介護は、「通院等乗降介助」を適用することになり介護報酬が大幅に引き下げられた。従来の「身体介護の報酬」30分未満210単位（2,100円）。改正後「通院等乗降介助」時間に関係なく100単位（1,000円）。</p>
<p>追伸 下記の協会は、今は亡き岡並木先生の指導を受けた木原圭介が創設した会です。 全国介護移送協会（旧全国介護タクシー連絡協議会） （連絡先等略一調査者）</p>	<p>当社は、ご利用者様の経済的負担の軽減も考慮し、タクシー運賃が2,100円以内の場合は、その1割の210円のご負担で送迎を行っていましたが（9割は保険から給付されるため、経営は成り立った）。しかし今回の法改正で、</p>
<p>・飲酒運転等による当逃げ、飲食店街の違法駐車取締り ・自己の場合の賠償不能者が多いので対物保険も強制加入してほしい</p>	
<p>上記までの文面の中にもタクシーを公共交通機関と記述しているように、多方面で公共交通機関の一種だと思われるタクシー会社への国及び地方自治体の援助は一切なく話し合いの場も、バス、鉄道からすると少数しかない。しかし現状では、北海道の大多数の地域では、バス、鉄道の路線廃止により困っている市・町・村民が多数います。今後、ハイタク業界にも行政の手をのばして協議できる場と政策を考えてほしい。</p>	

いくら時間がかかっても 1,000 円にしかならないため、1,400 円までの運賃の場合 500 円のご負担を頂いています。運賃が 1,400 円を超えた場合は、一律 900 円を引かせていただいています。これは、介護保険から当社が受ける 9 割分の 900 円全額を運賃に充てて割り引いているものです。すなわち、運賃が 1,400 円を超えた場合、当社の収入は介護報酬 0 円です。その 0 円で着替えの介助、歩行介助（車椅子介助）、乗降介助、病院の受け付け、薬の受け取り代行を行うものです。

厚生労働省では、これをとらえて「タクシー運賃に介護報酬の一部を充てている事業者がいる。介護報酬からタクシー運賃は出せない。それまでして、利用客を確保したいのか」といいタクシーを介護保険から締め出す狙いがある、報酬を 50%以上引き下げたと聞いています。しかし、通院でタクシーを利用する多くの方は、他の交通機関で通院が困難なため、タクシーを利用しているのです。生活保護を受け独居でアパートに住んでいるご利用者様もいます。その様な方は、通院時のタクシー代が大きな負担となっています。冬季間の北海道は、若者でも転倒する路面になります。高齢者の場合は転倒即骨折です。介護タクシーでの歩行介助がどれだけ必要とされているか、行政は実態をよく把握していただきたい。年収等に応じて通院についても介護保険が適用されるよう要望する。

規制緩和も時代の流れで良いですが重大事故を起こした会社は許可取消位の処分をする必要がある（事故防止等の為）。又需給調整を行うべきである。

より良いタクシー、安全性・適正運賃と利用者のニーズにこたえるべく企業努力は最大限必要と思います。しかしハイタク企業における内容（システム）実態等を検討すべきと思われる。たとえば労働者の重要な賃金をとつても 1 ヶ月の売上イコール賃金である。1 ヶ月間の売上額（水揚げ額）が昨今は 400,000 円である。都心部で流し行為のタクシーの平均 1 ヶ月間の水揚げ額である。その 5 割が労働者賃金（月例）としても 200,000 円である。これが適正かどうか、安いが高いか、妻子（子ども 2 人）を養うには今では安いのではないか。全国平均あるいは道内平均の労働者賃金と比べても高くはない状況にある。その他、労働者の質とか教育とか車両のグレードアップとか道路交通関係法とか企業計策の健全化とかである。

ハイヤー、タクシー業界が一種独特な業界なのは長年免許制と認可制のもとに経営を続けてきたことに起因すると思いますが、最も問題なのは増車ということに異常と

いえるほど執着心が強い体質であることです。自家用車の利用がとどまることを知らずここ 20 年間に運収が 3 分の 2 まで落ち込んでいまだに運収減に歯止めがかからぬ状況にもかかわらず、業界が、地域による違いはありますが、増車の方向に走り出している姿は正にそのあらわれと云えましょう。それでは一車当りの運収が下がり他産業に比し格差が大きいといわれている乗務員の賃金を益々引き下げて苦境に追い込む結果となることは必然です。

ハイ・タクの需要をいかにして掘り起こすか、その創意・工夫、努力は当然必要であり、便利タクシー、運転代行、介護タクシー等々多角経営を目指すことも大事かも知れませんが、しかしながら同時に本業である道路旅客運送業を今後どうあるべきか見つめ直すことも大切なことと思います。やたらに運賃・料金の値下げ競争をするのではなく、乗務員の質の向上、サービスの向上、経営者そして企業の、更には業界全体の質の向上に重点をおいた経営姿勢の改革に努めることが肝要であり、グレード化することによって、それ相応の運賃・料金を頂けるようにすることも必要と思います。過剰状態にある車両数を減らしても適正な数量にする英断があってもよいでしょう。行政側に業界の現状を、生の姿を率直に訴える勇氣も必要です。規制緩和によって行政側が指導・監督・罰則の強化に終始し過当競争に陥って業界の衰退に拍車がかかる結果にならぬよう今こそ三位一体となって知恵を働かす時と、その思い切なるものがあります。貴研究室の研究成果を大いに期待します。

ハイタク業界の現況は、昨年 2 月の規制緩和後、運賃の値下げこそが最大の利用者サービスという風潮がみられるが（もちろん安いに超したことはないが）、現下の経済情勢から社員の生活を保障する上でも賢明な方策とは思われぬ。公共輸送機関としての性格からも最低限の価格維持を図りながら、個々のサービスの競争（往復・高齢者・通院・通学割引等）を行うべき。名古屋地区では業界として下げた運賃をもとに戻す動きがあるが、各地区の業界が当初からそうした議論にこそ意を注ぐべきであった。行政はいまや民意（一般利用者）に対して敏感でなければ従来考えもつかなかった行政責任を指摘される時代を迎えた。その弊害というべきか、画一的な行政規則を企業に当てはめることが企業の活力を削いでいるように思える。国地方あわせて 700 兆円もの借金という状況において、国家財政の厳正なコストパフォーマンスの実現が確約されるのであれば、応分の更なる負担も止むを得ないと思う。が、来年 4 月からの外形標準課税導

入(大手から始まり、近い将来中小へも)消費税の段階的二桁台への移行(免税点の設定により法人事業者と個人事業者に無用の混乱を招く)等、ビジョン無き負担の強要は理解を得られない。
排ガスを減らすためにも公共交通機関の利用促進を奨励する。飲酒運転がまだ多くみられる。取締りの強化をのぞむ。
規制緩和は悪法と思う。
需要により需給(調整規制-調査者)してきた訳ですから、現況の社会経済の不安定、不景気、株価の低迷等で確実に需要が減少しているのですから、常識論として増車等論外です。労働集約型産業ですからこれ以上のリストラはできませんし、低々賃金で雇用してセーフティネットの一助にはなっていると思いますが、規制緩和の原則論から国民全体が外づれているように思われ、やがて生業的な店もなくなり、弱肉強食の個人主義、資本主義のハイヤー業界になりつつあることで、千歳の業界も例外ではありません。扇大臣等の発言も、結果をもう1年か2年見てからの発言ですが、私の私見でも今後何も変わることなく風まかせになると思います。
新規申請者は許可制とし、増車は需給調整規制により許可制を要望する。
・当社は福祉タクシー業者(介護タクシーと福祉タクシーの違いについて市民、行政等の認識がなされていない)なので、ハイ・タクについては直接関係ない部分も多いが、運賃の自由化がサービス、乗務員の質の低下につながっている。 ・接客業としての程度が低い。 ・障害者移送については、青ナンバー事業であっても白ナンバー事業であっても問題はないと思っているが、人的要因については、特別な規定が必要。 ・当社も貸し切りバス事業を行っているが、運賃等についてはハイ・タク以上に問題があるので調査していただきたい。
1. ヘルパー資格を取得させたいが講習期間が長く、受講中の給与支給がむづかしい。その間の代替運転手もいない。現在全乗務員を消防で行う救命士講習を受講させ態勢がとれるようにしている。 2. 福祉が充実するとタクシー利用者は減る。ディサービスであらゆる行動が可能になっている。例えば、買物、通院、薬の受領、リハビリの往復等々
貸切バスの兼業でハイヤー、バスに乗務して賃金を確保している。
金額面での解答はできませんのでご了解願います。

経営努力も今は限界。これ以上だとやっていけないと状態ぐらいひどい。特に、人口が少ないため家族労働で朝から深夜まで働いてやっている。これ以上しめつけられるとつぶれる。ものすごく不必要な事まで従わなくてはならない(1に安全、2に安全であれば、規則ばかりでやってられない)。
規制緩和はハイ・タクにはなくても良いと思う(まずあてはめられない)。あくまでもお客様へのサービスと交通安全、安心に、需要に応じた台数そして経営努力が生き残れる方法と思います。誰でも参入できるとなるとかえって混乱状態になり共食いの状態がはっきりしているのが現実と思う。法人化をやめてしまいたい(40年間やっている者としての考えです)。タクシー事業はもうありません。自由のない、公共性のある事だけが責任としてがんばっていますが・・・

資料②-2: 単組執行部自由回答
全自交労連

タクシー業界全体が社会的に認知されていない所がまだまだあると思うので業界全体で力を合わせてがんばらなくてはならないと思うばかりです。以上。

こんなタクシーに誰がした! 私達組合のスローガンです。制度・政策を今訴えるより今生活が出来る給料がほしいです。それがタクシー乗務員の気持ちです。規制緩和については前年対比売上が上がってればある程度は良いが(増車)、売上が下がっている時は減車すべきである。又、自家用の市内に入るのを規制して公共な乗物を利用してもらうようにすべき。地下鉄・バス等と共にタクシーも公共な乗物としての位置づけをしてほしいです。本当にタクシーが必要な人に気持ちよく利用してもらうには運転手の生活の安定が大事であると思います。

規制緩和で営業努力の足りない会社は淘汰される。この件で淘汰されるのは現場運転手であり会社経営者ではない。現在当組合員のうちでも毎日の仕事で売上がノルマを行かないかたちで、AB型ではなくB型体系と(なり調査者)、月3万円平均賃金が下がっている所です。このタクシー労働調査集約をしています北海学園経済学部川村雅則先生はこのアンケートをとって何をなさるのか、私どもの生活が少しでも安定するのが連絡をいただきたい。

タクシー運転手の特に運収が落ち賃金の減が極端に下がっている。全労働者の中を見てもとても恥ずかしいような金額である。国としてもただ公共事業などを増やすだけではなくお年寄り、身体に障害をもった方などを保護

し、公共な団体だからこそバス、鉄道なども使用する様な通勤体制も必要と思う。

規制緩和が実施され、約 2 年が経過し函館が再度特別監視地域に指定されたが新規参入が後をたたず、また、函館交通圏となり郡部の車両が市内で営業し 3 割が供給過剰となり日車営収も 23,000 円台まで落ち込んでおり、ハイタクでは生活出来ない状況となっており、何としても行政、ハイ協に新規参入の阻止と減車を訴え実現させて行きたい。

交通労連

タクシー労組はほとんどが車両台数を減らそうとはしない。当地区などは特に石炭産業が全くなくなり人口の流出も著しい。またマイカーも一家に一台から一人に一台の時代になり、タクシーは町にあふれている。交通のジャマになり運転手の給料は下がる一方である。パブル当時の車両を今もそのまま持ち続ける事業者の気がしれない。そして赤字だ赤字だと言って運転手をしめつけていく。行政はもっとしっかりハイ・タク事業者を指導してほしい。

世界的にみても日本のタクシーは安心安全で評価が高い。規制緩和により運賃ダンピングや過当競争（増車等による）が始まり、営収ダウンになっている。その結果、労働条件の低下がもたらされている。平均年齢 40 歳半ばの年収が 300 万円を切る状態では、生活の安定もなにもない。行政機関の人達もこの現状を把握し、うわべの改革だけをせず、根本的な改革を押し進めるべきである。日本経済におけるハイタク産業の地位は低く評価されているが、ハイタクが停まってしまうと経済に与える打撃は大変大きい。我々労働者も真剣に考えなければならぬと思う。

自交総連

規制緩和による生き残り策と称して働くものへの社会的責任を放棄し、またそれらの事業者のやりたい放題を見てみぬふりをする行政は許せない。せめてヨーロッパ並みのルールある労働条件を自ら確立すること。行政に対しては、国の根幹をなすのは労働者であるはず。財界言いなりの政府には用はない。働くものが今ほど粗末にされている現況では幸せも国の発展もあるはずがない。誰もが夢をもって暮らせる社会にすることを強く要望したい。

規制緩和による台数増加に伴い、乗客の利用数が伸びない現状において運転手の賃金が低下する事は目に見えて

います。その結果、無理な運転による交通違反や重大事故が発生する事になると思われる。このような事のないように、適度な台数規制などを実施する事により、優良運転手が安心して働き利用者の安全を最優先にする事が自然にそなわり、若い人の就職先に選ばれる事にもなり、現在のような年金をもらいながら運転手をするというような事が多少少なくなり、子供を育てる真真中でも安心して生活出来るような環境を行政も会社も考え、組合も協力してよりよい職場作りを目指したい。

1. 累進歩合制で売上の低下により長時間労働・過密労働を行っているのが現状であり行政に対して改善指導を望む。
2. 多くの企業での労働基準法違反。労働基準法を遵守させる事。

ハイタクの台数を減らさない限り食ってはいけない仕事。手取りは函館の場合、8~12 万円位だと思う。ほかに適当な仕事もないのでやっているが、社会保険をつけるためやっているようなものです。どこの会社も運転手は足りない状態。食べる売上が上がらないため当会社では公出もすべてで、15 交番、16 交番という人間も 2 人ほどいます。又、別なアルバイトをやっている人も、パチンコ通いの人も、勝てばリッチな生活、負ければのまじくわすの生活。会社にはサラ金からの借もよくあります。街金から借りて夜逃げした人も。とにかく終わりの仕事です。台数を減らさない限り。以上。

三労協

ハイ・タク政策対策会議へ参加しています。ススキノの違法駐車を取り締まって欲しい。

連合直加盟

現在全ハイタク業者の不況を理由に正社員を受け入れず。オール歩合制度を取り入れてきている。民主党・連合・組合でなんとかしたい。。。

タクシー労働者は売上が年々減少し年収も確実に少なくなってきましたので、生活を守るためには会社からの給料で生活出来ないのでは他からの収入を得て日々生活している現状です。今の経済状況ではタクシー利用者は増加するとは思われずタクシーの台数を減らして売上を増加させるしかないと思われます。収入確保が出来るように減車を望みます。

少しでも高給を得ようとする長い時間勤務をしなければなりません。タクシー、ハイヤー等の基本料金を見直しても良い思いをするのは経営者ばかりです。基本料金

改善ではなく基本給の改善が必要な時期にきていると思います。	札幌はタクシーの台数が多過ぎる。(サ)(IV問 2. サ-調査者)を行政が強力に押しすすめて欲しい。
景気がなかなか回復していない現在、規制緩和をして台数を増やすのは納得が行きません。売上は減る、運転マナーも悪くなる。違法駐車等も増え、いいことは全くありません。本来なら運転手1人の給料で家族を養っていかなければならないのに妻のパートタイム等の賃金をあてに休日も出勤しそれでもぎりぎりの生活をしている現状です。健康保険も2~3割へ上がり少しくらい体調が悪くても病院へいけないのが現在かなりいると思います。一台の売上を考えて逆に減車をしなければ解決しないと思います。	はやく人並みの生活がしたい。
資料②-3: 労働者自由回答 全自交労連	最低賃金のUP。人並みの給与がなければタクシー運転手のマナー向上はまるで無し。
道路交通法の見直し。歩行者の優先が強いのをいいことに、堂々と信号無視したり走行中の車に向かって歩いてくるのでこわい。世間がタクシーの運転手を大事にしてくれるようになってほしい。	半強制的超労働時間の拘束を早急に改めて欲しい! 特勤や有休を、お願いという言葉で強制したり自粛を促す事をヤメて欲しい!
仕事や会社に不満は無いがとにかく給料が安くて生活が不安定。もう少し景気を良くして欲しい。	現在のハイタク業界は稼働高を競い合う風潮が強いように感じます。この様なことが続けば最終的には速度超過、違法駐車、料金ダンピング等悪循環の繰り返しとなり、業界全体の衰退を招くこととなります。関係行政機関へ強く働きかけて過当競争の解消に努めて戴きたいと思えます。
65歳定年にしてほしい。	労働条件(労働時間)。会社からすごく長時間労働を押しつけられる事。
現在のタクシー業界は何も考えないでタクシーの台数を増やしていると思う。利用実態を考えれば分かると思うが、経営者は何を考えているのか分からん。台数を増やすことによって人員も足りなくなりただでさえ乗務員になりての無い状態でアホな経営者が多すぎる。この状態ではいつまでたっても運転手の生活は良くなることはない。アホな経営者、もうけたければよく考えよ。	運転手の出入りが多いと感じるが、会社の対応が悪いからではないでしょうか?
事故の無い楽しい職場にしたい。	働きやすい職場。
定年の延長(年金支給との関連において)。	地理の分からない運転手、マナーの悪い運転手、頭の悪い運転手、客に対してマナー・態度の悪い運転手。これらの運転手を雇っている会社は評判が下がりがりコミ・風評でタクシーを選ばれてお客さんが減る。運転手を雇用する際には慎重に決めて欲しい。
台数を減らして欲しい。生活が大変だ。労働者を、会社は大切にしてほしい。	市場の活性化。
売上の底辺をうちやぶらなければだめだと思います。●●●(社名-調査者)に本当のタクシーのプロがいますか。数十人ですよ。最後の1本努力していますか。さびしいですよ。	※もっと休みが欲しい!
タクシーの不法客待ちをきびしくとりしまってほしい。北海道は交通の取締りがあまいので厳しくやってほしい! 自転車と歩行者は法を守らない人が多いのでなんとかしてほしい。私は夜勤専門だけど自転車と歩行者の飛び出しに何度もひきそうになったことがあります。それと自家用の信号無視の車が多いのでとりしまってほしいです。	年齢、労働、労働時間に見合わないタクシー運転手の収入。現在の状態が続けば本職の運転手はいなくなり年金生活者のアルバイトが主になる。公共の交通機関というのであれば、国家公務員並みの資格を与え、完全固定給(当然監督を強化)しなければ、一部の会社しか生き残れない業界だ。
	他産業との賃金格差を是正して欲しい。歩合給制度ではなく基本給+時間外+諸手当などの給与体系にして欲しい。
	現在4勤1休となっているが1ヶ月に1度連休をとれるような勤務体制に出来ないものだろうか。
	勤務時間の短縮。
	現在乗務員が大変に不足していますが何社かがやっているような仕度金制度をやって、入社当初からある程度の期間、賃率を下げて雇用するとか、養成運転手をやるとか、何か手段を考えても良いのでは。
	日曜日、祝日、一定区域は3~4人の他人との乗り合い。賃金額の取り決め制度実施。例、栄町駅~栄町つど一む、

<p>400円制定乗車制の実施。利用客を増やす。特に曜日によってタクシー運転手は他の職業のバイトやパートの人より賃金が下がっています。</p>	<p>の一律5%~10%の減車をさせること。 ○ 規制緩和とってサービス競争して運賃まで下げた会社も運転手に実質収入減となっている。サービスと運賃を下げる事とはまったく違うものである。何でも規制緩和が良いものではない。してよいものとしないうちが良い事もある。</p>
<p>車社会の現代においてタクシーの乗車率は年々減少しており、我々の給料が低下していく一方です。給料が高卒程度で家族を養っていけないのが現状だと思います。</p>	<p>タクシーに乗っている以上、自分の力でやるしかないと思っている。</p>
<p>労働者と経営者側の意見、要求等は違いすぎる点。経営者でありながら真の実態を数字でしか理解できていない所に●●●(判読不可能-調査者)を感じる。給料に関しても会社が苦しく持ち込みをしているが、実際はそうなのか知りたい。苦しければ実体を知るのも経営者としての●●●(判読不可能-調査者)を感じる。</p>	<p>言い出したらきりがないので・・・特に書く事は有りません。</p>
<p>隔日勤務、需要と供給のバランスなど諸要求、改善などいろいろ望んでもわが社では改善の見込みなし。</p>	<p>特に賃金、労働時間の改善をお願い致します。</p>
<p>タクシー業界が全体のレベルアップにつとめ活性化される事を願います。</p>	<p>公共交通機関(特にバス)を利用出来ない高齢者や障害のある方に対するタクシー利用に対する大幅な支援補助及びそれに従事する運転者の接客マナーの向上をはかる施策。タクシー乗務員の社会的認識向上の為の条件整備(待遇、教育訓練、自己啓発)。</p>
<p>賃金基準が少し低すぎますね。</p>	<p>タクシー業界は全体的に不況であります。それで会社のノルマを下げてほしいと思います。それと同時に歩合給をもう少し上げてほしいと思います。タクシー車内でのタバコを禁止してもらいたい。冬は暖房、夏はエアコンをかけるのですが、タバコを吸われると窓を開けるわけにはいかないので車内がたばこのにおいがつくので困る。</p>
<p>世間並の賃金がほしい。</p>	<p>賃金の固定。経済の向上。</p>
<p>ハイタク産業のイカサマ賃金体系(時間外手当・深夜手当もなし)。行政の方も見ないふりをしないでよく調べて下さい。</p>	<p>バスレーンの強力な取締りをお願いします。</p>
<p>本採用になるように採用をする。アルバイトはなくするようにする。労基法を守る事。オール歩合等は事故又はお客様のサービス等を考える時に人の命をあずかっている職業に歩合だけとの仕事には疑問があります(ママ)。</p>	<p>生活をしていくために、売上は、運転手には一番の目的ではありませんがサービス業という事を忘れているドライバーが多くいることが現実です。高額、遠距離だけがお客様ではないということ。近くでも優しく接客していただいてほしいと願っています。客待ちでの態度・マナーの悪さは、たくさんの方が見えています。客待ちも勤務時間である事を、各事業所は今一度厳しく教育していただきたい。くわえたばこの運転も、空車であってもやめてほしい。</p>
<p>ハイタクの規制緩和による各法人の増車や個人タクシーの増車は現在の札幌の市場にはあまりにも過酷な状況にあります。完全に需要と供給のバランスが悪すぎます。この状態がこのまま続けばタクシー運転手の生活は最低の賃金のうえさらには売上のために無理な運転や過労となり事故の増加につながっていくと思います。大問題です!迅速な問題解決を力強くお願いしたいです!!</p>	<p>組合員一人一人のモラルが薄れて、自分勝手な仕事をしているのが目につく。一人一人がもっと組合員としての自覚を持って組合員規約を守ってほしい。</p>
<p>車の免許を簡単に取りすぎ。もっと実地試験を難しく。ちゃんと車を運転できるようになってから免許をやること。免許の更新時に実地試験をしてちゃんと運転できない人には免許をやらない事。おばさん、おじいちゃんから免許をとりあげろ!</p>	<p>収入減で生活していけるか、これからが心配です。</p>
<p>生活が出来る給料がほしい。</p>	<p>◎ 賃金アップ ◎ 労働条件の向上</p>
<p>経済不況により市況が悪く生活が大変な事。又、病院代が高く支払いも大変です。</p>	<p>景気が良くなり収入が増えること。</p>
<p>とにかくタクシーの台数が多すぎる。この状態が続くようなら将来的には別の仕事を探さなければならないと考えている。</p>	<p>安定した生活をする為の収入アップ。</p>
<p>○ 適正な減車。各社とも減車意志がないので行政から</p>	<p>社会に必要な仕事なので大変やりにがいがありますが、労働時間(自主労働含む)の割に収入の少ないのが残念で</p>

す。是非改善していただきたいと思います。	タクシー増車はやめろ（個人タクシー）。
労働時間帯を利用者が多い時間帯にセット出来るように。短時間連休とかのニーズを予想して。有休日を自由に取れるよう。	一般車両及びタクシーに対する警察やハイヤー協会の取締りや対応策があまり。もっと厳しくしてもよい。
少しでも●●（判読困難－調査者）のある營收を望むとともにあまりきれいごとではやっていけないと思う。	賃金が労働時間に見合わない。
安定した生活。	毎日の売上で生活をしているため最低限の保障を何とかしてほしい。
労働時間が長過ぎる。	生活が赤字で困る。不安です。
すべてにおいてゆるくない！	生活にもうすこしゆとりをもちたい。
とにかく現在よりも収入がほしい。	札幌市内タクシーの台数が多過ぎる。
未来のタクシーのあり方を先見の目で経営者は見てほしい。	一口で言えないほど沢山あります。
同じことです。上記（問2－調査者）アイウです。	メーターに予約板をかけてエントツと見られる車両が特定会社に見られる。タクシー乗場の交差点での客待ちの横行の是正を！
乗客減、賃金減、生活苦。	北海道の経済の活力の促進を図ってほしい。
タクシーの増えすぎで困る。もっと給料を良くしてほしい。	運転代行の業者が白タクをしています。
景気は（北海道の場合）更に悪化するのではないかと不安である。	タクシー運転手は共働きでなければ生活できません。子供もつくれる。もっと収入が欲しい！！恥ずかしくて人に収入を言えない！！
労働条件の改善。	このままでは生活して行けない。
一月に2、3日休日が多ければ助かる。今のところ十分休養がとれていない。	滝川の街は夜になると飲食店の利用者が人口の割りに比べて多くタクシー利用者も少なくなると良い市場になっているが、いまだに自家用車で来て飲酒運転を掃るドライバーがいる。警察も取締りをしているがいっこうに減らない。地元住民の意識を変えていくためにも年2回の安全運転の講習会の実施と通報制度の導入をしてはどうか？
弱者に対する悪政、地方切捨て、給与最低、物価高日本一（世界一）。北海道はどれをとっても浮かばれぬところに来てます。乗車率34%で二位北海道、31%で一位沖縄。財政悪化、650兆円世界一、政治家・官僚の待遇の削減が先決である。	賃金アップ。
賃金のアップを望みます。	とても苦しいのでなんとかして。
仕事に馴れない。昼夜勤務になじめないので大変疲れる。	札幌はタクシーが多すぎると思います。これ以上の増車は認めないで欲しい。
早く仕事に復帰したい。現在リハビリ中。	いろいろたくさんあります。
年々悪くなっていくような気がして不安でならない！！	非常に厳しい業界です。
労働時間に見合う賃金の改善。	収入からいって、まともな男の仕事でなくなった。
マナーが全体的に無い！特に自転車。自家用、営業用。	早く1人前になりたい。生活できる給料になる売上を達成したい。以上。
近年の交通量の増大と運転人口の増加、それに市販車両の長命による低価格な中古車が市場に氾濫しているため、免許取立ての若者や主婦等が手軽にマイカーを所有できる現状で「交通事故」の内容や量が新たに考え直さねばならない時期であると思う。免許の内容をより厳しくする事も一つ。新免更新問わず厳しく対処するべきであると思う。プラス警察の取り締まりも甘っちょろい。暴走族等に対して現在では逆に保護しているかのように一緒に走っているように見られる。ダメなものはダメとナメられず悪質違反に対してはもっと断固とした取締りを求める。	エ〜ケ（問2－調査者）も必要な事とは思いますが、その前にタクシー業界全体の労働条件も含めた地位向上と賃金の向上が必要だ。
	◎ 札幌全体のタクシーの増車はやめろ事。
	◎ もう少し給料のアップ。
	仕事の割に賃金が安いと思います。
	景気回復のみ！
	労働時間に見合った賃金になるように望みます。

自動車のすすきのへの乗り入れは業務車だけにして一般車、タクシーは東京の銀座のように規制をするべきだと思う。乗り入れをさせるから駐車違反を繰り返すのである。以上。
特にケ(問2-調査者)の問題について。タクシー乗場は自家用車の駐車スペース化している。タクシー乗場を確保してからタクシーの二重駐車や交差点での違反を取り締まるべきだと思う。スキノに駐車している自家用車の大半は飲食に来た人、従業員、露天商、ストリートミュージシャン等です。タクシー乗場にいるのに、ヤクザ風の車が来て自分が止めるためタクシーを排除する事もありとんでもない事である。
今後のタクシー業界がどうなるのか不安でもあります。
所定内労働時間で、全産業の平均給与が、運転手の賃金でも同位ぐらいになって欲しい。
駐車違反などしなくても働ける事。
最近においてよく目に付く事はタクシー乗務員のマナーが悪くなっていると思う。Uターン禁止の場所でも空車でありながら平気でUターンするタクシー見受けられる。交差点、横断歩道から5m離れて客待ちをしても、その5m以内に客待ちをするため平気でとまっているタクシーもある(ママ)。一部のタクシーがする事と思います。タクシー全体を取り締まる事はしないほうが良いと思う。
定年延長に取り組むこと。
薄野地区の自家用車の路上駐車がひどすぎる。警察及びハイヤー協会はドライバーを取り締まる前にもっとやるべき事があるのではないかと。まるで飲酒運転を認めているかのようだ。その証拠に当て逃げ事件が続発している。安心して気持ちよく働ける地域の状況をつくって欲しい!
生活の安定。
月に1度のリフレッシュのための休日。
早く帰って眠りたい・・・
○ 厳しい経済状況の中で会社全体で増収あるいは減収の歯止め対策を真剣に取り組もうという姿勢がみられない。運転手の意見をもっと吸い上げ厳しい状況でも気持ちよく頑張れるような職場作りをして欲しい。
○ タクシー台数が多過ぎて需要と供給のバランスが悪すぎる。法的な規制をしないと悪質経営者の増加で運転手個々の生活は苦しくなるばかりである。
会社がつぶれると言って勤務条件(16~8への変更)、給与を下げる、タクシー車両の代替年数(ママ)。

定年の延長を強く望みます。高齢者でも今の状態で65迄はまだ働けると思っています。只その際、準社員としてではなく、あくまでも正社員として遇するという事をお願い致します。
生活出来ない(タクシー運転手では)。
現在の経済情勢にあう賃金体系の確立。
鉄道やバスが保護されてタクシーは何もない。

交通労連

タクシードライバーのマナーやモラルの問題。「仲間意識を持って」。会社からのドライバーに対するマナーの教育や改善などえこひいきを感じない配車。個人個人が(組合)。会社に対し売上の向上をはかる、問題などの話し合いなどの機会を設ける体制づくり。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 他社にないサービス(ポイントカード等)の早期実施。 ・ 市内の企業や地方のJV企業への営業強化、お客様へのDM等。 ・ 市立待機(2番待機)の復活、東町方面優先待機場所希望。 ・ ホームヘルパー等の資格を取得する機会を会社側と組合が協力して(費用)欲しい。
※有休の賃金を元に戻す事を強く要求します。
勤務時間短縮(日数)、日祭日の休みの確定化。
タクシー乗務員が安定した生活が出来るよう交通労連等に期待する。
問2のクに書いてあるように、交通弱者、お年寄りや病人などもっとタクシーを利用できるようそういった人達に国からの補助金なるもの、例えばタクシー割引チケットの配布など将来的に運輸行政での改善が必要ではないかと思えます。
生活がとても苦しく食べていけません。来年からは季節労働者で働きます。
オートマチック車が良い。
他社のタクシー会社の運転手のマナーが悪すぎる。
今の賃金では生活は苦しい。基本給をあげて欲しい。
タクシー台数を削減し運転手の給与水準を向上しましょう。
オートマチック車が良い。
生活が良くなれば問題はない(賃金等)。
交通マナー、交通違反を守れば守るほど、業績が下がる。これを何とかして欲しい。
経営者側の努力が必要。
仕事のわりに給料安すぎる。

タクシーに対する規制緩和策は早急に廃止せよ！
現在 NPO の福祉団体が介護を受けている人の送迎を最近よく見かけますが、将来的には全タクシー運転手がヘルパー資格を取得しタクシーで送迎する方向が望ましいのではないのでしょうか。
時代が時代だけに。
景気回復が一番望んでいます！
運転手の賃金の安定を強く要求致します。
生活出来るだけの安定した収入。
経済の停滞や人口減による需給バランスのくずれにより、とにかくひまである。かといって地域の減車は非常に困難を極めており、反対に規制緩和により増車傾向にある。タクシーが公共交通機関であると言うのであれば国なり地方なりの何らかの規制及び財政支援も必要ではないかと思う。
現在の収入では生活出来ないので減車等何らかの行政による指導が必要。
賃金を上げて欲しい。
他県から移転し 2 年が過ぎましたが、交通事情のことで少々書きます。北海道は交通事故死ワースト 1 が続いています。運転される方のマナーが非常に悪いと思います。交差点の信号が法規では安全に止まれない場合黄色でそのまま進行してもよいことになっていますが、北海道では黄色はもちろんのこと赤色の信号になっても猛然とスピードを上げて通過しようとしています。※信号無視が多すぎます。※タクシー等の運転手同士のゆずり合いがまったくないのがガッカリです。
タクシー運賃アゲレ。
タクシー料金を値上げしろ。
現在のタクシー運転手の年収では生活ができるものではなく年金生活者と同じです。
タクシー業界は景気低迷により給料がダウンしているので、平均で手取り 18 万とれるようにして下さい。12, 13 万じゃ苦しいです。お願いします。
増車はやめて欲しいです。タクシー運転手の平均年収はたったの 300 万です。増車によって全員の年収が下がります。
規制緩和も結構だが現状ではタクシーの数があまりにも多過ぎてこのままでは死活問題だ。
毎日が精一杯の感じですが。安心して生活できるような社会になってもらいたいです。特に経済面に対して！
自由化になって台数が増加する中で会社のトップは他社との競争や差別による売上アップを行わず他社との談合にて現行維持を守ろうとする為運転手にばかり増収を求

める形になっている。国の規制緩和が裏目に出ているのでハイヤー協会を廃止して各社が自由にオリジナルのサービスを考えて実行するべきだと思います。乗車した客（に対する責任一調査者）は運転手の対応になるがどのタクシーを選ぶかは会社の責任だと思うからです。今のようには運賃も車も同じタクシーでは運転手が良い対応をしても選んで乗る客には限界があると思います。
タクシーの運転手ということで家族全員はずかしいと思っている（社会的に）。
監査体制の強化をすぐにして欲しい。
長年この業種で生計を保ったが先行きがとつても心配です！なぜかというと介護の母親を見ながらの生活ですので、いつも妻と話しながら毎日です！
※有給休暇の完全遂行。※有給休暇の完全手当の完全化実施。
もう少し給料体制を考えて欲しい。
政府は各地域のタクシーに対する需要と供給のバランスを考え、個人タクシーを含め法人タクシーを適切な台数にする、運送業務の適正化をはかるようにして欲しい。
話はちがいますが、タクシー乗務者のトイレ（公園など）にごみ空き缶を捨ててくるのをやめさせて下さい。
不況に苦しむハイタク業界イコール賃金低下イコール生活苦・・・とにかくは生きてはいけるけどゆとりなどまったく無い実態である。身体が弱ければ仕事の頑張りもきかない！まさにサバイバル社会が背景に福祉の不安、年金受給の不安等。小泉さん、何とか明るい未来の入り口だけでもつくれるのかい？それにしてもタクシー関係のサバイバルは日々強くなってゆく。もう家を支える男の仕事ではなくなった。未来は無い！！
違法駐車は、千歳の飲み屋街は無法地帯。警察に連絡しても動かない。
これから特にヘルパー資格が必要だと思います。自力での乗り降りが出来ない方を運転手（資格のない）がケガをさせた場合問題にならないものか心配。
大きな病院は別として開業医でも患者さんの送迎をしているところがあるようですが、送迎のコースがありそれ以外（コース外）の場合はお金を払うと送迎するところがあるようですが、大きい小さいにかかわらずこれは違法ではないのでしょうか。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本給がほしい！（基本給＋歩合）みたいな感じにしてほしい。 ・ 働いても生活が楽にならない。 ・ 特働しないと生活が苦しいため毎回特働して休みがない為、彼女とわかれた。

自交総連

現在売上高の低下により手取給与の低下。ボーナスの低下。有給休暇の売上にはんえいしない現状。冠婚葬祭の葬の場合、肉親の場合、初七日まで仕事に戻れず、その月の給与は11~12万円位。そのような現状は考えられない。振替の中止。それによって所定内がいかず、最後にぶちこみをし、給与の低下です。良い子には新しい車を乗せ、会社の言う事を聞かない奴は古い車、うるさく言わないと良い車に乗れない実態。以前は新人は古い車でした。変な会社ですね。
有休がもっと自由にとれるようにしてほしい。足切りをスライド式にしてほしい。手取り17~18万円位になるよう給与の保障をしてほしい。
賃金が低い。
年々収入が減少し、ピークだった10数年前の年収の半分以下になってきており、生活はますます厳しくなっています。
労働時間を朝7時から夜9時にしたい。
有給休暇を安心してとれるようにしてほしい。
こういった調査が生かされる事があるのでしょうか。それが問題だ。不満は皆、タラタラじゃ。規制無くせの風の中、会社は強いゾ。政治、行政は弱い、弱い。金持ちと同じ土俵じゃ勝てません。
タクシー台数の多さが一番の問題だと思っています。
運転手になって5年程度ですが、年々車が增えていると感じます。渋滞がひどく、3年位前は抜け道だった所まで混んでいます。自動車税未納者や保管場所がきちんとしていない者(公園脇等にとめている者)に対しての取り締まりをしてほしい。
子供にかかる教育費と収入のバランスが合っていない。景気の回復はいつになるのか?
賃金制度の改善とタクシー台数の増車をなくする事。
タクシーの規制緩和は運転者にとって死活問題となり、時間帯にもよりますが、交通渋滞にもなります。それに生活苦からくる運転のゆとりがなくなり事故にもつながります。旅客自動車運送についての規制緩和はマイナス面が多く需要と供給のバランス、その第一の条件として働く運転者の収入の事を考えて欲しい。
賃金を上げて欲しい。
とにかく台数が多いのが諸悪の根源である。
安全運転、健康生活、景気回復、以上。
このような収入では若い人が働けない。年金受給者ばかりにならないか心配である。

タクシーの台数を減らすようにして欲しい。
生活をしていくことが不安でたまりません。
売上向上で給料アップ。
安定した収入をのぞみたい。
賃金を上げてほしい。これから寒くなるので燃料手当での要求。
会社側は今回の裁判を何と考えているのか。会社の役員は自分達だけの利益を考え、将来を無視している。社員あつての会社なのだからということをきっちり考えてほしいです。このままでは1人1人の士気が落ちていくのが目に見えてます。役員総入替で経費節減で不況を乗り越えていかないと又借金がふえるのは目に見えてます。安心して働ける職場になってほしい。
職業に貴賤は無いと言いますが・・・。都会では豊助的存在として認知されている(最下位の職業)。田舎では豊助的職業として認知されている(失業よりははまだ・・・)。使用者側も労働者側も労働者(特にタクシー運転手)は人にあらざりと思うところがある。人を人として認めるというところから始まりだ。
ハイタクは先が見えない終わりの仕事。年金と保険がつけばと思い働いています。アルバイトもとくになく、パチンコ。1日1日は勝ったり負けたり月に3万円も勝てばいいところ。しかしAB型のため月に2~3万円はぶちこんでいると思います。
生活が苦しく賃金を上げてほしい。
年々悪化して行くハイヤー業界!! 他社も努力して販路を拡大しているが、自社はもっともっと前向きな姿勢で病院、ホテル、大手企業に働きかけて欲しい。もちろん自分自身も老年・身障者に対する、ヘルパーを意識して頑張ります。追伸、指導する側(上司)も乗務員以上の教育を望む。
現在の市内のタクシー台数が多いように思う。労働条件も今は最高に悪い。交通地獄での最近、売上は低下、賃金は安く、走れ走れでは身体がまいってしまう。定年制の65才も今は大変だ。
賃金上げてくれー。

三労協

土、日、祝日のタクシー台数を半数にすると良いと思います。
今の経済状態が続くと生活がなりたない。
規制緩和による台数増加は実に現在の乗務員の首をしめている。絶対すべきではない。
幸福になりたい!

道内での増車はやめていただきたい。死活問題です。	・平均年齢が高いのでアンケートの文字をもう少し大きくして欲しい。
年齢と年数を書くと個人がわかって、言いたい事も言えなくなる人もいると思う。年齢別の資料は必要と思うので年齢だけにする。	行政（運輸・労働・警察）の改善を望む。
小樽、苫小牧等、値下げ合戦は結局自分の首をしめている。札幌はしばらく現状の運賃が望ましい。	現在の市のタクシー業界への行政は明らかに間違っている。タクシー業への規制緩和、深夜バスの運行、駐車違反のやらせ放題、暴走族に打つ手なし、自転車及び歩行者の交通ルール無視に気づかぬ無神経さ等々挙げればきりが無い。全て運輸行政に逆行するもので早急の見直し又は改善に着手されなければならないと思う。以上列举したものでだけでもタクシー業者が特に迷惑をこうむるケースばかりである。行政側が交通文化都市をめざすのなら一タクシードライバーの意見を真剣に聞いて本腰を入れて取り組んで欲しい。
現在、給料と年金基金を需給。妻も厚生年金基金を受給しておりなんとか生活は成り立っています。現在67歳です。なんとか70歳迄は現況のまま働き老後のたくわえをして安心した老後を送りたいと思っています。尚住宅ローンは70歳迄で完済予定です。	〔オ〕〔カ〕で個人タクシー有資格者制度を法人タクシー勤務5年以上導入する。公的資格（現在の個タクマスター制度）をやってもお客様に対してマナーの向上はないと思うので。個タク資格を取得すればマナーは全体的によくなるし、法人にそのまま勤務すれば〔イ〕の問題に対しても良くなると思うし。（〔 〕内は問2-調査者）。
タクシーの台数が増加する中で客（營收）が伸びないので非常に収入が落ちている。このままタクシーの乗務を続ける意欲がない。	これだけ毎月の収入が減り月々の生活がままならなくなっている現在、調整給とかボーナス等を廃止して、その分毎月支給するようにしてもらいたい。
1. 車内での乗務員に対する乗客の暴言や、精神的苦痛を与えるような言動に対して法的な規制をして欲しい。いまだにそのような乗客がいる為に、別の無関係な乗客に不快な印象を与えてしまう事がある。 2. 規制緩和法制の撤回。	タクシー運転手のマナーが悪過ぎる。Uターンは禁止でもやるし、又先に行こうとして幅寄せするし、普通では考えられない事をしている（特に●●又は●●等の●●タクシー）（●●は社名及びグループ名-調査者）。ススキノでも中島公園から駅前に並んでいると南6条、南5条あたりで割り込んで列に入る、規律を守っているタクシーは馬鹿らしくなる。
問2のソ（その他）の件ですが、路上駐車している車は飲食に来ている人ではなく、ススキノで働く人の車ではないでしょうか？今、道交法が厳しいので高いお金（違反金）を払ってまで車（自家用車）を使っただけにはいかならないではないでしょうか？	営業車には必ずといっていいくらい“乗務員募集中”の求人広告車が走っている。これは何を意味するのか？政策を提起する一考にして下さい。
あまり乗務員の事を考えない業界に見えます。なぜ今時エアバックがついていないのか？オートマチックではないのか？等ですね。シートカバーやマットにも少々不満ですね（お客様のために）。脱臭対策も必要だと思います。タバコだけの問題ではないですね（これもお客様のために）。	これ以上の増車反対！！
タクシーのマナーが悪過ぎる。二種免許の取り消しもしくは厳しくする。一般の車両の駐車違反（対策-調査者）の強化を望む。	タクシー業の労働条件のレベルの低さにあきれるだけです。
自分を大切に。他人の売上を気にしない。	タクシー運転手をもう少し人間として扱って欲しい。江戸時代の小作人じゃない！！
給与形態がフルコミッションの為、多くの稼働を上げようとすると、スピード超過・法令無視・時間外労働等無理して走るのが当たり前になり、一番評価されるべき無事故・無違反・無苦情が法人各社においてはおざなりになっている。監督官庁の監査とそれに伴う行政処分を厳格にすることを望みます。	高齢者割引制度。違法駐車取締り。
完全歩合でやりたい！タクシーの罰則強化、営業停止を必ずして次がない事を全会社に知らしめる。	もうやめたい。
・景気が今よりも良くなり普通の売上・普通の給料がもらえるように。	所得金額が大変少ないので生活が苦しい。助けてほしい。
	中立労協
	収入が低すぎて生活出来ず離婚。収入を得るための転職も高齢のため不可。先が見えません。

現在の賃金体制では生活できない。
一般サラリーマン家庭との収入の差があまりにもすごいと思われま。この点を改善すればおのずからタクシー乗務員が生活不安がなくなり、それによって心のゆとりからくる運転マナーや接客態度が改善されると思いま。まずは家庭の安定のために市場性に合うような台数を適正化する様に強く願いま。
※タクシーの組合が各社ごとにバラバラで一致団結した、札幌、北海道の労働組合の組織を作ってください。
手取りで 8 万円位落ちて苦しいです。台数を減らすとか、これ以上増やさないでください。どうにもなりません。
他の仕事に転職したい・・・
長時間勤務をしなければ売上をあげることができません。現実 8 時間労働をしている人はいないでしょう(時間超過)。労働組合はあるが労働者の意見は通る事が少ない。会社の言いなりです。小さなミスで会社を首になった人間が沢山いる。タクシー業界に働く人間は昔から言われているようにボロ雑巾のように捨てられるというが、本当です。
働いて借金が増えてゆくのが現状です！要求しても何ら変わりません！
現在の仕事についての賃金安定(収入の安定)。
タクシーの台数が多すぎる。
身体の方が調子悪いため(腰痛)他の仕事に就けないので月約 13 万円位しか給料がないけど頑張っている所です。毎日どうやって生活していくか悩む日が続いている所です。会社の上司も結構いじわるしてくれるし、嫌になる日々です。アルバイトに來ている運転手(定年になってやめた人達)にはオートマチック車を乗せたりしている。細かい事でもグチグチ言ったり呼ばれたり始末書取ったり(ふつう注意の所を!!1回1万円)している。組合なんてないような状態です。委員長も会社側に付いている。毎日身の細る思いで仕事に就いている。長時間働かないと金にならない。運転手なんて使い捨ての考えで働かせている。有給休暇もとりたいけどとれない鬱困気。
どんどん増える空車のアイドリング、排気ガス公害問題。札幌駅一ススキノの空車で空車で中に実車が入っていけない。
有給休暇をもらうのに苦勞する。
初乗りの価格を下げて各社とも 2~3 割減車すると実車率も上がり生活が安定してさらに質も上がってくると思う。この時世に増車は大反対!である。
この業界に働く人達は古い体質にしばられ会社の言うま

ま。一個人的な考えが強すぎる。その結果に自分たちの経済生活を苦しめているのである。皆が団結力を強くもち個別的でなく全体的に団結する考え方で国及び会社に対して行く事が必要であることに気がつくべきです。国のタクシー行政の考え方の変更、経営者の労働者に対する考え方、を変えさせなければ、いつまでたっても苦しい状況から出られません。
今の日本はなにをするのにもお金がないと出来ない。お金がなくても心にゆとりをもてる世の中にしたたい。それと、まだ早さを競っている。どんなに急いでも 1 日 24 時間。のんびりと生きていたい。心と体にゆとりを持てるような。
生活は大変な状況で妻が働かなければ家のローンも払えない月がある。仕事については会社も大変だろうから各個人が少しでも頑張って売上をのばすしかないのではありませんか?要求したいことは多々あるが会社が無くなってはどうしようもないので現状はおさえるしかないのではありませんか?
現在タクシー業は停滞状態にあり我々運転手は労働時間を長く働かなければならない。しかしお客様がいない状態であり収入が減っていくものである。
有給休暇をとるのも一苦勞で、とつても売上が下がるので給料が下がるという問題もあります。また年々収入が下がっているので生活が苦しくなっています。不景気と言ってしまうばそれまでですが・・・。
最賃法の設立。地域タクシーの台数を増やすな!!
最賃法の確立。地域のタクシー台数を増やすな。
最賃法の確立。
走れ、流せと無理な強要。
公務員や議員の給与の見直しを早急に実施してもらいたい!
週 6 日日勤夜勤の二制をやっていますが、私の●●●(会社名一調査者)は週 75 時間位当たり前で又公休バイトが当たり前です。ドライバーが少ないのはわかりますが無茶無茶です。社会に対しては私の●●●は働いていますといい話。ドライバーには何の保護もなく本当に残念です。
札幌圏を緊急指定地域にし今以上に台数を増やさない。又、全体的に乗務員不足なのだから各社とも一割程度減車してほしい。
タクシーの生活、もっとゆとりある生活にしたい。
今の現状は毎年きびしい。長引く不況で売上も望めなく会社の目標などとてもいかない!
タクシー及び一般の運転者の運転マナーや一般常識がな

さすぎる。タバコ、ゴミのポイ捨て。
<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーはサービス業なのに、釣銭を持たせないのは何故(何故?—調査者)だ。 ・ タクシー乗り場が一般の人々には分かりにくいので乗用車の駐車場になっているところがある。 ・ 交差点の信号機に「右折進行の矢信号」と時差式による信号で右折するのがありますが、これを「矢信号」に統一して欲しい。観光で市内をドライブする人々には分かりにくい。
今、すでに交通戦争の只中にあり、あんたはプロだろうの一言で片付けられてはたまらない。もっと免許取得を厳しくし、一般的に運転のレベル、マナーを上げる必要がある。でなければワースト1は返上することなど不可能である!
生活が苦しくて暮らしていけない。自家用車を一世帯当たり一台に規制するなり、地球温暖化もあるので、タクシーを含む公共交通機関を充実するべき。とにかく車が多過ぎる。
あまりの収入の低さに生活がとても苦しい現状です。収入を上げる為に時間延長労働を余儀なく(されておられる調査者)、毎日疲れがたまっています。
定年の年齢を引き上げてほしい。

連合直加盟

現在の運輸関連事業は大変厳しい現状であります、荷主側の従業員側に対してのもう少しの実態把握をしていただいて今の現状をより少しでも良くしていただきたいと懇願いたします。
前年度から完全歩合給になり、生活に余裕どころか毎月の生活が火の車。歩率が少なすぎる(35%)。働く意欲がでてこない。年間売上げがプラスになっているのに(会社)、雀の涙も上げようとしなない。他の会社(仕事)も考えましたが・・・この状態でへばりついているしかないのか。力が出てくる、今日もガンパローという気持ちになる賃金体制(歩率)にしてもらいたい!
賃金アップを要求します。
手当てをいろいろ出してほしい。
年々売上が低下していて、毎月公休出勤をしても追いつかない状態で、会社の営業方針も、一台当りの売上が落ちても保有台数全部を動かす方針で、囁託やアルバイトを入れていて正社員一人一人の稼働が下がっている。その為に臨時給等の手当てが支給されにくくなってきている。又、毎月最低賃金しかもらえない状態になってきている。もっと台数と人員を少なくして運転手一人一人が

もっと売上があがるようにしてもらいたい。
現状のタクシー運転手の労働条件は非常に過酷な状態にある。人並みの生活水準に近づけるよう法の整備をお願いしたい。
賃金と福利厚生と手当等の改善要求。人並みの賃金と生活水準との生活(安定)。
地域のタクシーを減らし運転手の賃金を高くする。
問2のAについて特に実際問題台数が多く、乗務員に全部負担がくる(賃金)。
<ul style="list-style-type: none"> ・ 収入が少ないので賃金が上がらないと生活ができない。 ・ タクシー運転手の賃金が安すぎる。
ヤッテラレン!!
地域に合わせた料金や仕事のやり方が出来るようにして欲しい。
<ul style="list-style-type: none"> ◎ お祭りの時のタクシー乗場の変更場所をはっきりと提示しお客様へ連絡する。 ◎ タクシー乗場の位置が適切な場所か、また一方通行路がその町々であった設置場所なのかをよく考えるべきではないかと思えます。
岩見沢の●●●●(社名—調査者)は台数を今の3分の1に減らすべきだ。いたずらに多過ぎる。もっと減らして運転手の質を良くすべきだ。同じ運転手として恥ずかしい人間ばかりだ。誰でも彼でも雇えばよいというものではない!
1年に1度で良いので長期休みが欲しい(1週間など)。
タクシー運転手の賃金が安すぎる。
夏と冬の輸送額に差があるので賃金の高低があり、オール歩合になると最賃を下回る。最低賃金を下回るようになったら会社で補償して欲しい。
我々ハイタク業界の低賃金を見直して欲しいことを、高収入を得るには時間外をしなくてはならないという実態を、是非改善及び見直しを強く希望するものです。
とにかく人口減少の中でのタクシー増車は運転手の首をしめるようなもの。需要に応じた台数にすべきである。

直接配布

収入が50万ほど多いともっと生活が良いと思います。年に50万から80万は赤字なのでもうちょっと収入になれば。
10年前に比べてもタクシー利用者が減っているのと36万の人口に対してタクシーが多過ぎる。個人ハイヤーもいれて1200台もある。何とかしてください。
05:00~15:00の仕事。売上月15万位。税込み¥75,000。

これでは生活のたにしないね。どうしたらよいか教えてほしいね。病院代にもならないよ。60 過ぎたらゆとりはなくてもよから働かなくてもよいようになり、老人から余分な金をとらないで欲しいね。60 過ぎて働くなんて考えてもなかったね。介護保険料とか健康保険料とか今まで何のために払ったのかな。いつの間にやら 1 割が 3 割、へんだね、安くなるならわかるけどね。一寸むりだけど坊さんにでもなるのかな？

年金受給受けながらの雇用で働いていますが年間売上目標が達成いかないと次年度は雇用してもらえない（働く気持ちはあるのですが）。労働時間を（日勤）こえて働かされることがある。そして会社側は（チャート紙）タコメーター紙を抜き（はずすよう指示する）走行させる。残業手当は支給しない（時間外労働）。歩合給というシステムも不安である。公休出勤を強制的に押し付ける。有給消化はさせてくれない。旭川市 K 交通勤務。

全体に乗車料金が安いというお客の要望が多い。もう少し現在の物価にあわせてもう少し料金を下げたほうが良いと思います。

現在タクシー業界は市場の悪化に伴い子育てを終えたシルバー産業になりつつあり、若い人にはみりよくのある仕事でなくなった。市場が悪化している現在、各社（個人タクシーも含む）とも市場にあった減車をするような規制が必要ではないだろうか。

今日現在、売上（賃金）は年々下がっています。生活は最悪です。でも私は目標をもっています。それは個人タクシーをとることです。毎月 2 回行われるもぎテスト会に集まっている会話をするのも楽しいです。苦しくても目標があればがんばれます。生活していくうえで毎月決まった賃金であれば良いのですが現在のところそれは無理だと思います。そして日々目につくのが代行者です。これらも全て法人にすれば良いと思います。もちろん買走メーターをつけてのことです。それ以外は全てダメとすればよいと思います。自家用車に対する運転代行者に対する白タク行為、これはかなりの部分でハイタク業の生活を苦しめています。あと一言。年金に対してですが、現在の年金は不安だらけで安心感がありません。生活していく上で年老いたとき、年金で生活が安心できるようになればこれから先、消費や経済は活気あるものと思いますが、不安があれば消費活動はにぶると私は思います。（連絡先省略—調査者）

・ホームヘルパーの資格を取得したいと考えているため、タクシー会社を退社したいと思っております。現在は、我が社は全然協力してくれません。

・現状では自家用車が昔より増えて、タクシー利用者が少なくて、私どもは毎日の生活に事欠いている現状です。朝食、昼食、昼休みもままならないで働いております。

乗務員が年収 200 万そこそこの金額で生活しているのに会社のトップは何の政策的なことでもせず高額な所得を得ている。運転手はトイレトペーパーだ（使い捨てという事）という経営者もいるぐらいだ。給料を下げればいくらでも公休出勤をしてくる。

料金の適正化。バス、航空との比較。運賃の値上げに運転手の給料の向上が理由にもかかわらず客離れ。25 年から下降しっぱなし。安全も大切だが、サービス業といえるので利用されるように考えて欲しい。待機所の増設（タクシーゾーン）。大型車及び二輪車、マフラー改造車の騒音防止取締り。模範運転認定ステッカーの貼付はいかがか？経験年、無事故無違反年数表示板、一目で見える差別化で自覚、無謀運転防止作用。

生活ヤツイケナイ、苦しくて。。

・有給をきちっと取らしてほしい。・停年を 55 歳ではなく、60 歳にしてほしい。現在は正社員 55 歳、準社員 61 歳。準社員では足切が行かないとボーナスが出ない。正社員は行かなくても（%）は悪くても出る。ビビたるボーナスでもなければこれから先、もっと苦しくなると思う。とにかく旭川はタクシーの数が多過ぎる。人口 50 万人になると見込んでの台数なのです。そして又、タクシーの自由化で、タクシーを増やしている会社もある。タクシーを増やせば失業者が減るのではなく、稼ぎが減るので逆に退める人も増えて失業者が増える。とにかくタクシーを減らして欲しい。

生活が苦しい。

※台数が多過ぎるので少ない客の取り合いなので 1/3~1/2 程度で良い。

※宅配事業への参入。

※老人、病人（障害者）等は特に割引（現在の割引）では高すぎるので（もっと安く）。

運転手の賃金をあげてほしい。

行政・労働行政。タクシー会社の監査。自分は取締りを望みます。特に室蘭市内のハイタクは無法で何でもありで日休（ママ）もなく連日出勤している人も多いです。

公共の乗物として市民に愛されるハイタクでありたい。

いろいろたくさんあってこの紙面だけでは足りないのので聞き取り調査をしてもらわないとだめです。

室蘭市のタクシー減車が急務！！実車率が伸びず会社が倒産する前に乗務員が倒れます。乗務員の生活向上、安定賃金の邪魔をしているのは旧態依然にある歩合制度に

<p>他ならない。兎に角、ハイタク業界は最低です。そして中央町商店街も最低。室蘭はゴーストタウン。川村雅則先生の研究頑張って下さい。研究結果が楽しみです。</p>	<p>もうこんな仕事、明日にでも辞めたい。この業界に限らず資本主義社会（日本）はすべて崩壊しています。後は消えてなくなるのを待つのみです。タクシーは仕事ではありません。趣味です。</p>
<p>安定した収入。行政の体制が弱すぎる。</p>	<p>毎日の残業や公休出勤をしなければ生活に支障をきたす状況です。また有給休暇などは保障額が少なすぎてとりづらいのが実態です。今年度からは札幌圏のタクシー台数が10%程度増え、それにとまって一台当りの売上も落ちています。やはり規制が必要な業種もあると思うのですが・・・</p>
<p>運営が携帯電話で仲間の運転手に又は会社に協力している運転手に仕事をまわしている。とくに●●●●（社名一調査者）はひどい。</p>	<p>・不景気に便乗してタクシー代を値切る客が多くなっている。困った事です。 ・ルール、マナーを守らないタクシー運転手が多くなってきている。厳しい取締りをしないと真面目な運転手が損をするハメになる。 ・売上増のみ要求し、自らの経営努力、営業努力をしない会社の姿勢に腹が立ちます。</p>
<p>社会全体の景気の向上。</p>	<p>給料の足切を廃止して、基本給+歩合給の給料体制にして欲しい。お客さんも確実に減ってきていて、毎月の足切（30万円）が大変で、毎月何万も売上にも自分のお金を入れている人もいます。私はそこまではしたくないですが、今回のボーナス査定期間、3ヶ月足切達成していないので冬のボーナスは5、6万だと思います。燃料手当も売上に関係なく正社員はもらえるようにして欲しい。今回の燃料手当は52000円でした。有給休暇も、つくのは2、3千円です。この不景気に高望みはしていません。でもこの仕事は生活保護以下です。</p>
<p>タクシーだけで生活が出来ないので公休出勤、他のアルバイトしなくてはならないのでタクシーだけで生活出来るような内容にして欲しい。</p>	<p>増車、絶対反対です！</p>
<p>ある病院で待機していますが民間の福祉送迎車両によりお客さんがとられまわっている。</p>	<p>適切な台数で我々の収入が増す事を望みます。</p>
<p>日勤者の勤務は以前8時～17時で三日走って1日休みの繰り返しだったが、今の所長になってからシフト変更されて夜7、8、9時までの勤務が月4回発生したので以前のシフトに戻して欲しいと要求しているが実現していない。</p>	<p>将来介護タクシー志望なのですが今はお金がなく、受講できません。現在タクシーを利用される方（特に交通弱者）は、運転手に気をつかいながら利用しています。お客様がもっともっと気軽に利用できるよう運転手自身が一人一人明るい、ていねいな対応をすれば、まだまだ利用者が増えます。近くなら返事もしなかったり無愛想な対応をする運転手はタクシードライバーとして失格とすべきです。</p>
<p>札幌市内のタクシー台数が多過ぎる。</p>	<p>現在私の勤めている会社は車に無線がありません。これほど厳しい状況にもかかわらず流してお客さんを拾うにはとても大変です。もう少し会社も営業努力をして欲しい。最近は売上がまったく上がりません。厳しいです。</p>
<p>男が本気で取り組む仕事じゃない。近い将来は女性と年金受給者の業種になるでしょう。その先はどうしようもないぐらいの人手不足になるでしょう。経営者が10～15年後を見据えた姿勢で今日を対処しなくては会社の存在がなくなるでしょう。 ※運転手の苦境を知りながら、おかかえの車で出退社するトップを見かける度に育った環境をおもんばかってやみません。情けない！</p>	<p>経営者、運転手の質の向上が利用者拡大につながると考えます。現状では客の満足する接客が出来るとはとうてい思われません。</p>
<p>乗務して4年。前職では22年営業しておりました。この業界に入社して、すべてが退れて（おくれ一調査者）いる。点呼の時、色々注意事項があるがようは何でもあり。ハイヤー協会の存在すらわからない。社員は使い捨て。稼げばよいので危険運転。あげくのはては大人のケンカ。何から何まで訳のわからない業界である。</p>	
<p>運転士と運転手の違いがあまりにも給料・待遇面で差がありすぎると思います！（同じ人の命を預かる仕事だと思えます。）</p>	
<p>・ 労働時間に見合った賃金が欲しい。 ・ タクシー会社への行政指導の強化。</p>	
<p>① タクシーの台数が増え、売上が少ない為、長時間労働。公休出勤の回数が6日公休のうち4日～5日出る。 ② 各社、運転手が少なく車が車庫にねている。 ③ 中心部、ススキノはタクシーのアイドリングで空気が悪い。</p>	

<p>仕事に対しては以前から見ると、会社のひきしめが強くなってきております。組合に対しても期待がもてないのが現実です。そのため時間超過して努力はしておりますが、毎月収入が低いため、生活自体も苦しいのが現実です。私はこの職業が希望がもてるような平均収入水準が確保してほしいと思っております。</p>
<p>この業界は、監督官庁、タクシー会社の経営者、経営方針すべてに問題がある。社員は、経営者の考えている通りに育つもの。売上のみを重視すれば、事故防止やサービスなどよりも売上しか考えない運転手が育つはずでず。昨年か一昨年にも同様なアンケートに協力した事がありますが、このアンケートのテーマには少し疑問を感じます。この程度の内容で何を提言されるのですか？陸運局も労働基準監督署も勿論会社の経営者も、運転手がどんな状況なのか位は把握しています。私自身、年々健康状態が悪くなりつつある実感があります。あなたが考えるほどこの問題は簡単ではありません。おそらく統計をとって再度提言、マスコミにアピールという事だけでは何の変革もなく終わることでしょう。</p>
<p>今迄いろいろな仕事をしてきましたが、私の年齢等を考えると、良い仕事に就くことができたと思っています。満足しています。いまは 5 時前に仕事を終わっていますが、できるなら 6 時位まで営業したいです。</p>
<p>タクシー運転手の賃金・労働時間は最悪。</p>
<p>台数を減らし運賃を下げたい。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 個人タクシーへの移転を簡単にして欲しい（経験年数 10 年は長過ぎる）。 ・ 全社一斉の料金値下げをして欲しい（値下げなくして利用客増は望めない）。現行料金の半額でいいのでは？
<p>所得の低下で妻と離婚。自治体の半民営のタクシー会社にして賃金を一定にして事故をなくそう。</p>
<p>会社は運転手を虫ケラ程度にしか思っていません。太く短く働かせ、事故などを起こせばクビ。あまり多くはのぞんでませんがもうちょっと安心、安全に働ける環境にして欲しいです。</p>
<p>タクシーの台数が多すぎる。もっと少なくする。</p>
<p>現在の帯広地区はタクシーの数が多すぎる上、代行運転業者が非常に増えてきています。そのため代行による白タク行為が話し合いにより運賃等を決めており、これにより乗客を奪われております。陸運が認可した以上は代行業者にも料金メーター等の設置を指導すべきである。</p>
<p>現在のところ自分で希望した職種なので満足として頑張るつもりです。</p>