

《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つた。

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、運転手と利用者とが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両当りの人口でみても、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	62	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	1,680	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

	平成14年3月末現在									
	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	(A)	(B)	(C)		(D)	(D/A)	(D/B)
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	1834	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

営の困難が続く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ふ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ふ健康の維持・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）

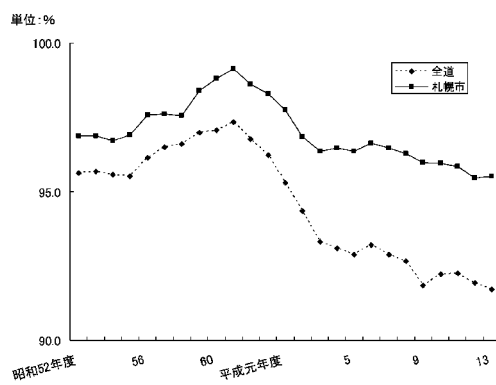
	営業用乗用車			自家用乗用車		
	事故件数	車両1000台当り	走行距離1億キロ当り	事故件数	車両1000台当り	走行距離1億キロ当り
昭和62	17416	68.5	88.1	282090	10.2	102.5
63	17681	69.1	90.5	296426	10.3	102.5
平成元	17429	67.9	90.6	328042	10.7	106.1
2	16609	63.8	85.8	326747	10.2	98.7
3	16054	61.7	81.3	343072	10.2	99.0
4	16208	62.2	84.0	364382	10.4	101.0
5	16881	65.1	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	428531	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、国交省『自動車輸送統計年報』各年版より(数値は年度内分)。

資料3：車両台数は、国交省『自動車輸送統計年報』各年版より。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)。



出所：北海道運輸局自動車部旅客第二課の資料から作成。

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

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

車両数別 事業者数	単位:事業者、%						
	北海道		事業者調査		単組調査		
計	350	100.0	72	100.0	68	100.0	
10両まで	160	45.7	23	31.9	3	4.4	
30両まで	83	23.7	18	25.0	16	23.5	
50両まで	43	12.3	17	23.6	18	26.5	
100両まで	41	11.7	9	12.5	18	26.5	
101両以上	23	6.6	5	6.9	13	19.1	
従業員数	計	350	100.0	72	100.0	70	100.0
別事業者数※	10人まで	129	36.9	18	25.0	1	1.4
30人まで	64	18.3	12	16.7	7	10.0	
50人まで	37	10.6	10	13.9	11	15.7	
100人まで	50	14.3	15	20.8	13	18.6	
300人まで	56	16.0	15	20.8	30	42.9	
301人以上	14	4.0	2	2.8	8	11.4	
資本金別	計	344	100.0	72	100.0	59	100.0
事業者数	500万円まで	105	30.5	15	20.8	2	3.4
1000万円まで	107	31.1	23	31.9	12	20.3	
3000万円まで	103	29.9	27	37.5	31	52.5	
5000万円まで	17	4.9	3	4.2	5	8.5	
5001万円以上	12	3.5	4	5.6	9	15.3	

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		事業規模				全体		事業規模			
		10人以下	11～50人	51～100人	101人以上	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
		71	100.0	18	100.0	22	100.0	15	100.0	16	100.0	64	100.0
50歳以上	50%未満	10	14.1	6	33.3	2	9.1	1	6.7	1	6.3	2	3.1
上運転手	50～75%未満	32	45.1	3	16.7	12	54.5	8	53.3	9	56.3	35	54.7
	75%以上	29	40.8	9	50.0	8	36.4	6	40.0	6	37.5	27	42.2
		71	100.0	18	100.0	22	100.0	14	100.0	17	100.0	69	100.0
正社員	～25%未満	2	2.8			1	4.5	1	7.1				
運転手	～50%未満	5	7.0	1	5.6	2	9.1	2	14.3	12	17.4	3	37.5
	～75%未満	22	31.0	2	11.1	5	22.7	6	42.9	9	52.9	32	46.4
	～100%未満	22	31.0	3	16.7	9	40.9	2	14.3	8	47.1	22	31.9
	100%	20	28.2	12	66.7	5	22.7	3	21.4	3	4.3	3	37.5

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		事業規模			
		10人以下	11～50人	51～100人	101人以上	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
		72	100.0	18	100.0	22	100.0	15	100.0	17	100.0	17	100.0
[事業者]	札幌交通圏	17	23.6	1	5.6	1	4.5	2	13.3	13	76.5	17	100.0
	人口10万人以上の市	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				
	人口1～3万未満の市町村	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						
	人口5千未満の町村	8	11.1	7	38.9	1	4.5						
		70	100.0	8	100.0	11	100.0	13	100.0	38	100.0	38	100.0
[単組執行部]	札幌交通圏	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		
	人口3～10万未満の市	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				
	人口5千～1万未満の市町村	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。

4. 事業経営等

事業経営に関しては事業者調査で設問を多くしたので、同調査の結果を中心にみていこう。

1) 売上と利用目的等

第一に昨年度の売り上げを平均値でみると(表Ⅲ-4-1)、大規模群で9.6億円、零細規模群で4千万円である。

ここ1, 2年での利益が「増えた」のは全体で10%にとどまり、半数は「1割以上の減少」、20%は「3割以上の減少」である。

第二に自社のタクシーの利用目的で最も多いもの(以下、最多利用目的)を尋ねたところ、表Ⅲ-4-2のとおり全体の4割が「通院」と回答している。但し大規模群、言い換えると「札幌交通圏」で営業をしている事業者の多い群に限定すると、「通院」は20%弱にまで減少し、「分からない」や複数の項目を選択している事業者が多い¹⁾(設問では「一つに○をつけてください」と指示)。

ここでは、「札幌交通圏」以外の地域では「通院」利用の比重が高いことを確認しておこう。

利用全体の増減は(同表中段)、90%強が「減った」と回答している。では、いかなる利用目的での減少が大きいのか、その主なものを一つ選択してもらったところ(同表下段)、上記の「最多利用目的」とは異なり、「飲食」をあげた事業者が多く(41.5%)、「通

表Ⅲ-4-1 事業規模別にみた、昨年度の売上及びここ1, 2年での営業利益の変化

[事業者]	全体		事業規模				単位:事業者, %					
			10人以下	11~50人	51~100人	101人以上						
	67	100.0	17	100.0	21	100.0	15	100.0	14	100.0		
昨年度の売上	0.5億円未満	13	19.4	13	76.5							
	0.5~1億円未満	10	14.9	3	17.6	7	33.3					
	1~2億円未満	12	17.9			12	57.1					
	2~3億円未満	8	11.9	1	5.9	1	4.8	6	40.0			
	3~4億円未満	8	11.9			1	4.8	7	46.7			
	4~5億円未満	3	4.5					2	13.3			
	5~10億円未満	7	10.4							1	7.1	
	10億円以上	6	9.0							7	50.0	
										6	42.9	
	平均値(単位:千万円)	32		4		14		31		96		
	標準偏差(単位:千万円)	39		6		6		6		38		
		70	100.0	16	100.0	22	100.0	15	100.0	17	100.0	
ここ1,2年での営業利益の変化	増えた	7	10.0			5	22.7				2	11.8
	変化なし	13	18.6	4	25.0	5	22.7	1	6.7	3	17.6	
	1割以上減った	36	51.4	9	56.3	8	36.4	9	60.0	10	58.8	
	3割以上減った	14	20.0	3	18.8	4	18.2	5	33.3	2	11.8	

表Ⅲ-4-2 事業規模別にみた、自社で最も多いタクシーの利用目的、ここ1, 2年での利用の増減及び最も減少した利用目的

[事業者]	全体		事業規模				単位:事業者, %				
			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	
自社で最も多い利用目的	分からない	9	12.5	1	5.6	1	4.5	2	13.3	5	29.4
	通勤・通学	4	5.6	1	5.6	1	4.5			2	11.8
	飲食	3	4.2	2	11.1	1	4.5				
	買い物	4	5.6	1	5.6	2	9.1	1	6.7		
	通院	29	40.3	8	44.4	10	45.5	8	53.3	3	17.6
	仕事・業務	11	15.3	1	5.6	3	13.6	4	26.7	3	17.6
	観光・レジャー	3	4.2	2	11.1	1	4.5				
	複数選択	9	12.5	2	11.1	3	13.6			4	23.5
		72	100.0	18	100.0	22	100.0	15	100.0	17	100.0
ここ1,2年での利用の増減	減った	67	93.1	16	88.9	21	95.5	14	93.3	16	94.1
	変化なし	5	6.9	2	11.1	1	4.5	1	6.7	1	5.9
		65	100.0	15	100.0	20	100.0	14	100.0	16	100.0
減少した利用目的のうち主なもの	分からない	5	7.7	1	6.7			1	7.1	3	18.8
	飲食	27	41.5	7	46.7	8	40.0	7	50.0	5	31.3
	買い物	1	1.5			1	5.0				
	通院	10	15.4	3	20.0	5	25.0	2	14.3		
	仕事・業務	10	15.4	1	6.7	2	10.0	2	14.3	5	31.3
	観光・レジャー	6	9.2	2	13.3	2	10.0	2	14.3		
	複数選択	6	9.2	1	6.7	2	10.0			3	18.8

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							
			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
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 遠距離遞減運賃の導入	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	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	30	100.0		
① 嘱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	18	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					
	53	100.0	10人以下		11~50人		51~100人		101人以上		64	100.0	30人以下		31~50人		51~100人		101人以上	
			5	100.0	19	100.0	13	100.0	16	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	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	23	33.8	8	100.0	11	100.0	12	100.0	37	100.0
いない	44	64.7	8	100.0	8	72.7	7	58.3	21	56.8
分からない	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	23	33.3	1	12.5	7	63.6	4	30.8	11	29.7
いない	27	39.1	7	87.5	2	18.2	5	38.5	13	35.1
分からない	19	27.5			2	18.2	4	30.8	13	35.1

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 (無回答×2)	51~100人 4単組	101人以上 11単組 (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 ・ 嘱託者で事務職 ・ 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]	全体		事業規模							
	70	100.0	30人以下		31~50人		51~100人		101人以上	
			8	100.0	11	100.0	13	100.0	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

	[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	68	100.0	30人以下	31~50人	51~100人	101人以上								
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
分からない※	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
											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 事業規模別に見た、「疲れの回復が充分でないと思われる」運転手

[単組執行部]	単位: 単組, %									
	全体		事業規模							
	68	100.0	30人以下	31~50人	51~100人	101人以上	36	100.0		
ほぼ全員	5	7.4	2	1	1	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 事業規模別に見た、昨年の定期健診の実施状況

[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	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 事業規模別に見た、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

	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							
	69	100.0	10人以下	11~50人	51~100人	101人以上	17	100.0	30人以下	31~50人	51~100人	101人以上	36	100.0		
診断結果の把握	68	98.6	15	93.8	21	100.0	15	100.0	17	100.0	16	100.0	17	100.0		
把握している	1	1.4	1	6.3					4	23.5	4	25.0	7	53.8		
把握していない									13	76.5	12	75.0	12	46.2		
要精密検査+	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	29	44.6	9	42.9	10	71.4	10	62.5	2	66.7	3	60.0	2	40.0		
25~50%未満	10	15.4	2	9.5	3	21.4	5	31.3	5	22.7			2	40.0		
50~75%未満	6	9.2	5	23.8			1	6.3	2	9.1			1	20.0		
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		10.0		28.0		29.0			
標準偏差 (単位: %)	26.5		36.3		28.0		22.0		10.0		40.9		21.8			
精密検査や治療の受診・受療の把握	52	100.0	5	100.0	17	100.0	14	100.0	16	100.0	69	100.0	8	100.0		
検査・治療状況は、とくに把握していない	6	11.5	1	20.0	3	17.6	1	7.1	1	6.3	44	63.8	6	75.0		
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		
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		

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											
		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												
人身事故	分かる	69	98.6	16	94.1	22	100.0	15	100.0	16	100.0	65	100.0	8	100.0	11	100.0	12	100.0	34	100.0
把握	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
運転手全	0%	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
体に占める	2.5%未満	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	2.5~5.0%未満	7	10.1			2	9.1	4	26.7	8	15.1			2	20.0	1	11.1	5	18.5		
比率	5.0~7.5%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		
	7.5~10.0%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		
	10.0%以上	3	4.3							3	18.8	10	18.9			2	22.2	8	29.6		
		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
物損・自損	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
把握	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
運転手全	0%	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
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	10%台	6	8.7			5	22.7	1	6.7	5	10.4	1	14.3	2	20.0			2	8.0		
事故比率	20%台	15	21.7	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	17	24.6	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
		6	8.7	2	12.5			2	13.3	2	12.5	8	16.7			1	10.0	1	16.7	6	24.0
	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。

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 事業規模別に見た, 規制緩和の導入・展開に対する評価・予測

	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	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	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	56.6	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	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」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 事業規模別に見た、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							
	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	90.9	8	61.5	28	73.7			
	必要だと思うが、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			1	9.1	5	38.5	10	26.3			
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	72	100.0	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	12	16.7			5	22.7	4	26.7	3	17.6	42	60.9	4	57.1	7	63.6	7	53.8	24	63.2
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り締り不足	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				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							
① 地域のタクシー台数を需要に応じた適正な数にする	157	100.0	26	100.0	50	100.0	43	100.0	38	100.0	185	100.0	20	100.0	22	100.0	34	100.0	109	100.0
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の強化	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、女性はわずか(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もので、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-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。

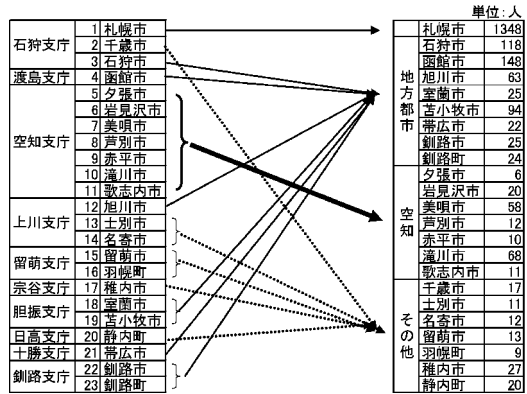
表Ⅳ-1-2 年齢別にみた、世帯構造

	年齢										全体	
	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	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

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



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	
	26	100.0	185	100.0	453	100.0	1294	100.0	197	100.0	2155	100.0
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

	単位:人, %							
	札幌市		地方都市		空知 その他			
	1348	100.0	519	100.0	185	100.0	109	100.0
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を除去するとしても、「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 15	2.6 1.9	17 3	5.5 1.0	5 2	5.0 2.0	1 2	1.5 3.0	43 34	3.4 2.8
		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 64	1.9 4.8	6 29	1.2 5.6	3 15	1.6 8.2	1 6	0.9 5.6	35 114	1.6 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、%	
		札幌市		地方都市		空知		その他		全体	
		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
	分からない	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	分からない	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年取は、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、配偶者との二人世帯では、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人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人世帯同様に少なく、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取(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	0.5
		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 分からない	5	4.5	2	0.7	15	1.9	2	1.8
	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	1	1.8
	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

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	単位: %									
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	単位: %									
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	単位: %									
1晩睡眠をとればだいたい	50.0	45.0	35.0	37.8	35.3	39.3	40.6	47.1	55.3	57.2
疲労は回復する	単位: %									
翌朝に前日の疲労を持ち	30.8	39.7	45.0	46.2	34.2	45.7	35.4	36.7	23.2	35.7
こすことがときどきある	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持ち										
こすことがよくある		5.0	7.2	4.5	10.3	4.5 *	6.1	3.3 *	6.3	2.2 *
翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている										
(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く。

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		単位:%
		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	計	シ	計	シ	計	シ	計	シ	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	1.1	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い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										単位:人, %	
		20歳代		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上		全体	
		25	100.0	168	100.0	413	100.0	1148	100.0	163	100.0	1917	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	
		1	100.0	16	100.0	77	100.0	298	100.0	46	100.0	438	100.0
②検査治療状況	受けなかった	1	100.0	10	62.5	44	57.1	118	39.6	12	26.1	185	42.2
	受けたが途中で中断			2	12.5	4	5.2	27	9.1	4	8.7	37	8.4
	最後まで受けた・現在治療中			4	25.0	29	37.7	153	51.3	30	65.2	216	49.3
		1	100.0	25	100.0	124	100.0	540	100.0	98	100.0	788	100.0
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	4	16.0	10	8.1	51	9.4	9	9.2	74	9.4		
	高血圧	4	16.0	24	19.4	130	24.1	26	26.5	184	23.4		
	神経痛・リウマチ					1	0.2	1	1.0	2	0.3		
	肝臓病	4	16.0	19	15.3	59	10.9	7	7.1	89	11.3		
	腎臓病	2	8.0	1	0.8	15	2.8	2	2.0	20	2.5		
	心臓病	1	4.0	7	5.6	15	2.8	9	9.2	32	4.1		
	糖尿病	2	8.0	23	18.5	105	19.4	16	16.3	146	18.5		
	ぜん息					2	0.4			2	0.3		
	歯周病(歯槽膿漏)					2	1.6	4	0.7	3	3.1	9	1.1
	神経症(イロローゼ)					1	0.2			1	0.1		
	頸肩腕症候群					2	0.4			2	0.3		
	腰痛					1	0.8	10	1.9	3	3.1	14	1.8
	通風			1	4.0	3	2.4	11	2.0	1	1.0	16	2.0
	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
		1	100.0	17	100.0	50	100.0	182	100.0	20	100.0	270	100.0
④うち、精密検査治療を受けなかったもの	胃腸病	3	17.6	3	6.0	15	8.2	1	5.0	22	8.1		
	高血圧	3	17.6	7	14.0	34	18.7	5	25.0	49	18.1		
	肝臓病	2	11.8	10	20.0	27	14.8	2	10.0	41	15.2		
	腎臓病	2	11.8			7	3.8			9	3.3		
	心臓病	1	5.9	5	10.0	2	1.1	1	5.0	9	3.3		
	糖尿病	1	5.9	7	14.0	34	18.7	5	25.0	47	17.4		
	ぜん息					1	0.5			1	0.4		
	歯周病(歯槽膿漏)					1	2.0			1	5.0	2	0.7
	頸肩腕症候群							1	0.5		1	0.4	
	腰痛							2	1.1	1	5.0	3	1.1
	通風			1	2.0	2	1.1				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	2100	100.0	72	100.0	70	100.0					
① 地域のタクシー台数を需要に応じた適正な数にする	20	80.0	148	81.8	362	82.3	1063	83.9	162	86.6	1755	83.6	48	66.7	68	97.1
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	4504	100.0	157	100.0	185	100.0					
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の充実			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		単位:人, % 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を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いれて行った、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。

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と。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、少なくともいものが定期健診で精密検査や治療が必要とされ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って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。