

タイトル	不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の状態： 個人タクシー運転手の就業・生活・安全衛生
著者	川村，雅則
引用	開発論集，76：111-149
発行日	2005-09-30

不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の状態

—— 個人タクシー運転手の就業・生活・安全衛生 ——

川 村 雅 則*

I. はじめに	111
II. 調査の概要	113
III. 質問紙調査の結果	114
IV. 聞き取り調査の結果	126
V. まとめに代えて	135

I. はじめに

規制緩和（規制改革）が十分な検証なく進められている。規制緩和こそ善であり規制緩和に反対するものは守旧派である、という国民の多くに浸透した見方がそれを支えている。本調査・研究の対象であるタクシー事業でも 2002 年に本格的な規制緩和（需給調整規制の廃止、価格規制の緩和）が導入された。政府・規制改革会議はその約 2 年後に、タクシー事業における規制緩和の経済効果を 2002 年度だけで 52 億円と見積もり一層の規制緩和の必要性を主張している。

だが実態をみると、需要（タクシーの利用）がバブル崩壊以降いっかんして減少し供給過剰だった状況での規制緩和の導入は、新規参入や既存事業者の増車によるさらなる供給過剰状態をもたらし、事業者間・運転手間の熾烈な競争を発生させている。今回対象とした個人タクシーの全道における台数は、図 I-1 のとおり、15 年度には 1900 台を超えた（北海道運輸局からの聞き取りによれば 16 年度末の台数は 1917 台で前年度より微減）。だが一方の需要は低迷したままであり、図 I-2 のとおり、日車当りの営収は 13,455 円、実車率は 38.19% と過去最低を記録している（北海道運輸局、平成 15 年度データ）。

こうした状況下で、車両増加による交通環境の悪化や増加する事故など社会的費用の問題、さらにタクシー運転手の状態の悪化など、政府の算出した経済効果には反映されていない様々な問題が関係者から指摘されている。求められるべきは規制緩和万能論でも規制万能論でもなく、必要な施策を実証的、理論的に検討することである。本稿は、そうした問題意識でこれまで実施してきた調査・研究の一部であり、具体的には、札幌の個人タクシー運転手（以下、個人タクシー。表中では個タク）を対象に実施した就業・生活・安全衛生に関する実態調査結果のまとめである。

*（かわむら まさのり）開発研究所研究員，本学経済学部講師

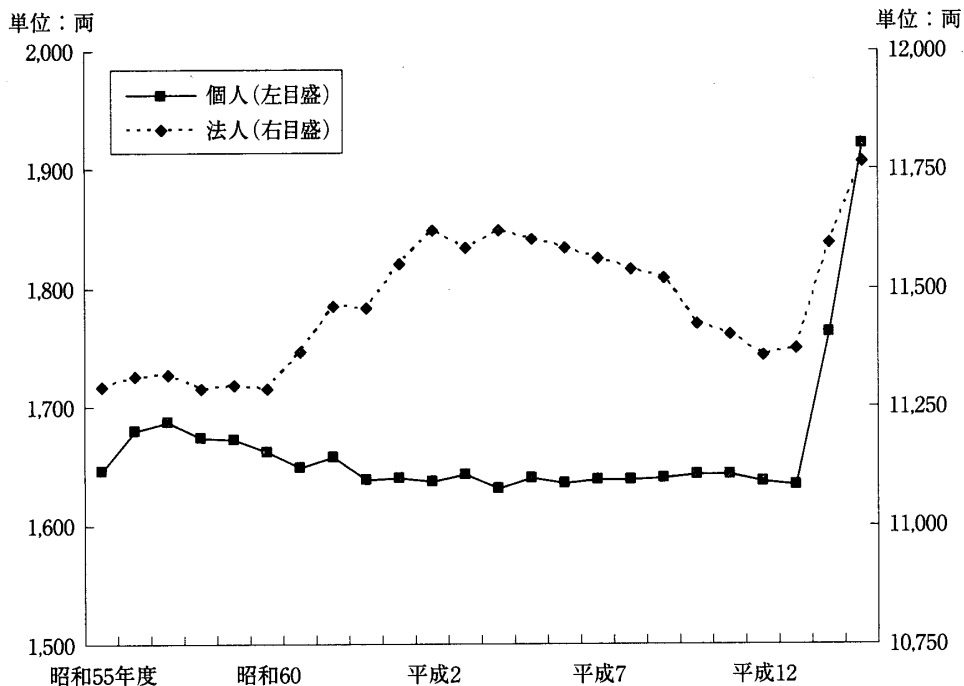


図 I-1 全道個人タクシーの車両台数の推移 (備考：法人)

出所：北海道運輸局自動車部旅客第二課の資料より作成。

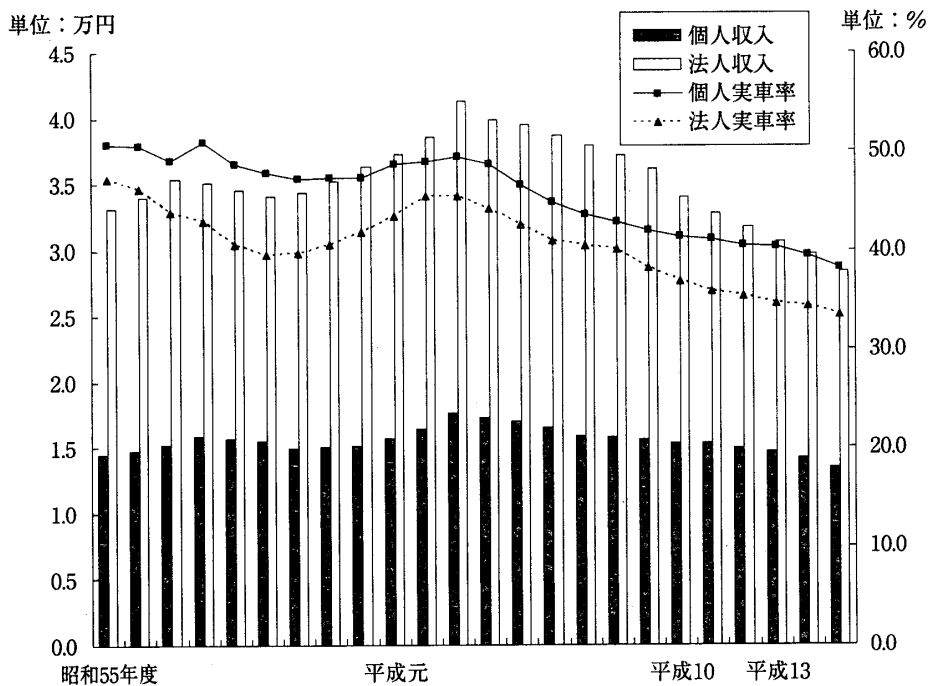


図 I-2 全道個人タクシーの実働日車当りの収入, 実車率 (備考：法人)

出所：図 I-1 に同じ。

調査の内容・基本的な枠組みは、法人タクシー運転手（以下、法人タクシー。表中では法人）を対象としたこれまでの調査¹とほぼ同じだが、対象が自営業者ゆえにその裁量性と問題点についても検討したい。すなわち前者については法人タクシー＝雇用労働者に比べて個人タク

シーの場合、就業面・働き方で裁量性が高いと思われることである。また付け加えれば、個人タクシーを開業するにはタクシー等の運転経歴が10年以上であることや過去の一定期間に道交法等の違反歴がないこと、そして一定の開業資金を有していることが資格要件となっている。これらの条件が個人タクシーと法人タクシーとの間にいかなる相違をもたらしているのか、検討してみたい²。

次に後者の問題点については、ひとつは、運転労働に従事するものは、高い精神的負担をとまなう運転作業や、深夜時間帯を含む長時間の変則的な勤務時間制という条件が健康を維持・改善する上で不利であるがゆえに労働衛生面での改善の必要性が以前から指摘されてきた。だが、個人タクシーは自営業者であるため労働法制の適用対象ではない（労働者保護を受けられない）。それゆえ、職業運転手でありながら働き方に雇用労働者のような規制を受けないことにもなる。もうひとつは社会保険の問題がある。すなわち自営業者である個人タクシーが原則として加入する国民健康保険・国民年金は、雇用労働者の政管健保・厚生年金に比べて保険料負担が重く給付内容・水準が低い。

以上のとおり、不況と規制緩和のもとでの個人タクシーを対象に、法人タクシーと共通する問題と自営業者ゆえの問題とを明らかにする。

II. 調査の概要

本調査では、札幌市内の二つの個人タクシー協同組合（札幌個人タクシー協同組合、札幌個人タクシー協会）の協力を得た。まず両組合の理事長から、個人タクシーを中心に業界や運転手の直面している問題について聞き取りを行った後、組合員を対象に次の調査を行った。

1) 質問紙調査

まずは全組合員を対象に質問紙調査を行った。調査票の配布は組合に行ってもらった。回収は、研究室宛の返信用封筒を用いて組合員から直接回収した。合計で1180部の調査票が配布され343部の回収があった（回収率は29.1%）。そのうち欠損の多い3部を除く340部を分析の対象とした。調査票の配布と回収の時期は2004年10～11月である。

調査票の内容は、(1)属性や世帯構造など、(2)職歴や最近の働き方、(3)タクシー事業経営や売上の状況及び世帯の収支状況など、(4)医療保険及び年金保険の加入状況など、(5)健康状態、通院状況及び仕事上の事故発生状況、(6)業界に対する要求、である。

1 拙稿「不況と規制緩和のもとでの、道内タクシー業界の事業経営とタクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告」『北海学園大学経済論集』第52巻第1号、2004年6月に、道内の法人タクシーを対象に2003年度に行った調査の結果をまとめた。

2 比較検討に際して用いる法人タクシーのデータは、2003年度調査（上記の注釈1）のうち札幌市内で働く運転手1348人のものである。

2) 聞き取り調査

上記の質問紙調査を実施したところ、20部強の回答に連絡先が記入されていた（但し電話番号の記載なしも含む）。そのうち連絡をとることができた8人に対して聞き取り調査を行った。聞き取りの時間は2時間強で、場所は対象者の自宅あるいは研究室である。時期は2005年1～3月である。

また、彼らに財務諸表の提供と一週間にわたる就業・睡眠に関する記録調査の実施をお願いしたところ、前者は5人から、後者は6人から協力を得ることができた。後者の記録調査では、①起床時刻、②最初の出庫時刻と③最終の帰庫時刻、④その間の休憩・仮眠時間、⑤就寝時刻、そして一日の⑥走行距離と⑦売上金額の計7項目を一週間にわたり毎日記録してもらった。

III. 質問紙調査の結果

IIIでは、質問紙調査の結果をみていく。340人全体の結果を中心に検討し、適宜、法人タクシーとの比較を行う。年齢別の分析結果は一覧表にまとめてp138以降に掲載した。同表の左側の各項目に記載した番号（例【III 1-1】）は本文中の図表番号に対応している。

1. 年齢と世帯構造

回答者は全員が男性である。表III 1-1のとおり年齢は、全体の4割半が50歳代で、60歳以上だけで全体の3割を占めており、法人タクシーにもまして高い年齢構成である。

世帯構造は「配偶者のみ」(34.7%)と「夫婦と子ども」(36.5%)で全体の7割を占めており、法人タクシーに多かった「一人暮らし」はわずかである(4.4%)。

表III 1-1 年齢及び世帯構造

		単位：人，%			
		個タク		法人	
		334	100.0	1343	100.0
年齢	50歳未満	87	26.0	428	31.9
	50歳代	148	44.3	803	59.8
	60歳代	68	20.4	111	8.3
	70歳以上	31	9.3	1	0.1
	平均値（単位：歳）	55.3		51.2	
	標準偏差（単位：歳）	8.7		7.5	
		340	100.0	1343	100.0
世帯構造	一人暮らし	15	4.4	220	16.4
	配偶者のみ	118	34.7	307	22.9
	配偶者と子ども	124	36.5	502	37.4
	配偶者と子どもと親	31	9.1	98	7.3
	配偶者と親	13	3.8	50	3.7
	親のみ	6	1.8	72	5.4
	子どものみ	7	2.1	32	2.4
	その他	26	7.6	62	4.6

2. 就業

1) タクシーの経験年数

一定の乗務経験のあることが開業の資格要件であるため、表III 2-1のとおり、法人と個人をあわせたタクシーの乗務経験年数は、法

表III 2-1 タクシーの経験年数

		単位：人，%			
		個タク		法人	
		337	100.0	1337	100.0
	20年未満	88	26.1	938	70.2
	20年台	127	37.7	281	21.0
	30年台	78	23.1	116	8.7
	40年以上	44	13.1	2	0.1
	平均値（単位：年）	26.5		13.7	
	標準偏差（単位：年）	9.5		9.7	

人タクシーに比べても長く、平均で26.5±9.5年（平均値±標準偏差。以下、同様）に及んでいる。なお個人タクシーだけに限定した経験年数は平均で10.0±9.3年で、40歳代では3.3±2.4年と短い（一覧表 p 138 下段を参照）。

2) 最近の働き方

本調査では、最近の働き方について、「もっともよくあるパターン」で回答してもらった。

まず出庫・帰庫時刻だが、表Ⅲ 2-2 のとおり、バラつきがある。40,50歳代では昼過ぎからの出庫が2,3割を占め、24時を超えた帰庫は半数を超える。聞き取りによれば、法人タクシーと比べた際の個人タクシーのメリットは出庫・帰庫時刻や走行距離など働き方を自分の裁量で決められることだというのが、個々の裁量の反映した結果といえよう。

もっとも、その裁量も後でみるような低い売上という条件に規定されるため、就業時間（休憩は除く）そのものは短くない。全体の平均値は11.0±1.8時間で（表Ⅲ 2-3）、40,50歳代では11時間を超え、60,70歳代でも9,10時間台に及んでいる。

また、法人タクシーに多い隔日勤務従事者の場合、勤務の翌日は明け番であるのに対して、個人タクシーの場合、基本的に上記のような長時間の就業が毎日繰り返されることになる（但し、後述のとおり裁量で曜日・売上状況によって一日の就業時間に長短はある）。すなわち、全体の約半数が4,5日の休みしかとっていない（表Ⅲ 2-4）。40歳代では3日以下の休日が全体の20%強を占めている。

裁量性は高いとはいえ就業時間は長いというこうした傾向は、最近の自分の働き方にみられる特徴（問題状況）についてまとめた表Ⅲ 2-5でも確認できる。

同表のとおり、競争が激しくなる中で、相対的に若い年齢層を中心に「自発的な」労働時間の延長がみられる。すなわち①長時間就業は46.5%（50歳未満では65.5%）、②短い休憩時間での就業34.1%（同46.0%）、③休日の不足17.6%（同26.4%）等々である。そういう中でまた、④体調が悪いまま就業を開始したり（35.6%）、⑤仕事での体調不良や⑥売上があげようと

表Ⅲ 2-2 出庫・帰庫時刻				表Ⅲ 2-3 就業時間（休憩は除く）				表Ⅲ 2-4 一ヶ月の休日日数			
単位：人，%				単位：人，%				単位：人，%			
340 100.0				339 100.0				337 100.0			
出庫時刻	8時前	60	17.6	9時間未満	29	8.6	0, 1日	9	2.7		
	8～10時前	156	45.9	9時間台	39	11.5	2, 3日	40	11.9		
	10～12時前	50	14.7	10時間台	84	24.8	4, 5日	160	47.5		
	12～16時前	49	14.4	11時間台	50	14.7	6, 7日	75	22.3		
	16時以降	25	7.4	12時間台	66	19.5	8日以上	53	15.7		
340 100.0				13時間台	47	13.9					
帰庫時刻	20時前	63	18.5	14時間以上	24	7.1	4日未満（再掲） 14.5				
	20～22時前	93	27.4	平均値（単位：時間）	11.0						
	22～24時前	57	16.8	標準偏差（単位：時間）	1.8						
	24～26時前	70	20.6								
	26時以降	57	16.8								

表III 2-5 最近の自分の働き方にみられる特徴 (問題状況)

単位：人，%

	全体				法人			
	340	100.0	148	100.0	1348	100.0	803	100.0
①つい無理をして長い時間働いてしまう	158	46.5	76	51.4	577	42.8	341	42.5
②休憩時間を十分にとらずに働いてしまう	116	34.1	57	38.5	707	52.4	426	53.1
③体調が悪いまま仕事に就くことがある	121	35.6	61	41.2	480	35.6	272	33.9
④仕事中、睡眠不足や体調の悪いのを感じる	101	29.7	53	35.8	508	37.7	283	35.2
⑤運転中、売上げをあげようと焦る	101	29.7	41	27.7	718	53.3	441	54.9
⑥休日を十分にとらずに働いている	60	17.6	30	20.3	306	22.7	173	21.5
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	53	15.6	24	16.2	572	42.4	335	41.7
⑧違反場所での客待ちを行ってしまうことがある	107	31.5	47	31.8	608	45.1	358	44.6

注：法人を対象にした調査では選択肢の次の点が異なる。すなわち、「①所定の拘束時間を大きく超えて働いている」「②所定の休憩時間よりも短い休憩しかとらない」「⑥公休出勤をほとんど毎月行っている」。

する焦り（各 29.7%）も確認される。

だが、法人タクシーに比べると、⑤売上げに迫られた焦りは（50歳未満では 40%強と高いがその他の年齢層では）少ない。また、⑦危険運転行為や⑧違反場所での客待ちなども法人タクシーに比べると相対的に低い（但し⑧は 60歳代では同程度）。法人タクシーの場合には売上が一定額に達しなければ給与面で不利益を被る足切り制度やオール歩合給など賃金体系上のプレッシャーが存在すること及び管理職からの叱責という直接的なプレッシャーが存在すること、あるいは逆に自営業者の場合には事故発生リスクが高いことによる安全意識の高さなどが反映された結果と推測される（聞き取り調査の結果を参照）。

もちろん、個人タクシーの裁量性の高さを強調するには慎重であるべきであり、40歳代を中心に就業中の休憩の不足、睡眠時間（夜眠）の短いことや睡眠に関する悩みが相対的に多いなどの問題点がみられることは付け加えておく（一覧表 p 138, 139 を参照）。

3. 売上状況、世帯の収支、医療保険の負担など

事業経営の状況については、まず五区分で経営状況を尋ねたところ、「悪い」に全体の 5割が集中していた。次に、2年前（平成 13年）の売上を 100とした場合の 15年の売上を尋ねたところ、平均で 25%の減収が確認された（以上、一覧表 p 139 下段を参照）。ではもう少し具体的な数値でみていこう。

1) 売上高及び所得

個人タクシーの場合、年間の売上高から、諸経費（本調査では「車両ローン・燃料費・諸税・社会保険など」と調査票に記述）を除いた値が本人の所得になる。それぞれの数値は次のとおりである。

まず平成15年の年間総売上高（表Ⅲ 3-1）は417万円で、札幌市の法人タクシーの年収（税込み）である311万円（拙稿『調査報告』）よりも約100万円高かった。しかしここから諸経費（213万円）を除くと、表Ⅲ 3-3のとおり所得は205万円にまで落ち込む（いずれも平均値）³。売上が最も高い40歳代でもその金額は449万円で、所得は233万円である。なお諸経費の規模や内容については「Ⅳ. 聞き取り調査の結果」で検討する。

表Ⅲ 3-1 平成15年の年間売上高		表Ⅲ 3-2 同, 諸経費		表Ⅲ 3-3 同, 所得	
単位: 人, %		単位: 人, %		単位: 人, %	
	282 100.0		270 100.0		271 100.0
300万円未満	29 10.3	100万円未満	20 7.4	100万円未満	38 14.0
300万円台	87 30.9	100万円台	103 38.1	100万円台	68 25.1
400万円台	107 37.9	200万円台	103 38.1	200万円台	118 43.5
500万円台	37 13.1	300万円台	30 11.1	300万円台	36 13.3
600万円以上	22 7.8	400万円以上	14 5.2	400万円以上	11 4.1
平均値 (単位: 万円)	417	平均値 (単位: 万円)	213	平均値 (単位: 万円)	205
標準偏差(単位: 万円)	124	標準偏差(単位: 万円)	100	標準偏差(単位: 万円)	104

2) 生活費

こうした収入の低さをカバーしているひとつが、世帯員の就業収入である。すなわち、回答者全体では6割が、40,50歳代では全体の7割が、世帯に本人以外の就業者がいると回答している。また、高齢者の場合には年金も収入源の一つとなっており60歳以上ではほぼ全員が年金を受給している。さらに世帯員の年金も60歳代では46.0%、70歳以上では74.1%に達している（以上、一覧表 p 139 を参照）。

とはいえ、生活は楽ではない（表Ⅲ 3-4, 表Ⅲ 3-5）。全体で見ても、世帯の収支は赤字が合計で半数に達しており、生活意識のDIは70に達している。とりわけ、就学中の子どもを抱えた相対的に若い層ではその傾向が強く、例えば全体の7割弱が就学中の子どもを抱えている40歳代では、世帯収支が「毎月赤字」は全体の3割を占め、生活が「大変苦しい」という訴えも46.3%に達している。

もっとも、これを法人タクシーと比較すると、逆に、法人の厳しさがより明瞭になる。すな

3 雇用労働者と異なり自営業者の場合、売上の規模や諸経費の内容の把握が困難であることを割り引いて考える必要があるが、同じ年齢層の雇用労働者と比べても収入水準の低いことは明らかである。例えば厚労省『賃金構造基本統計調査』で算出すると40,50歳代の男性労働者の年収は600万円を超えている。

わち「赤字」・「苦しい」の値はいずれの年齢層でも法人でより高いのである（図Ⅲ 3-1）。

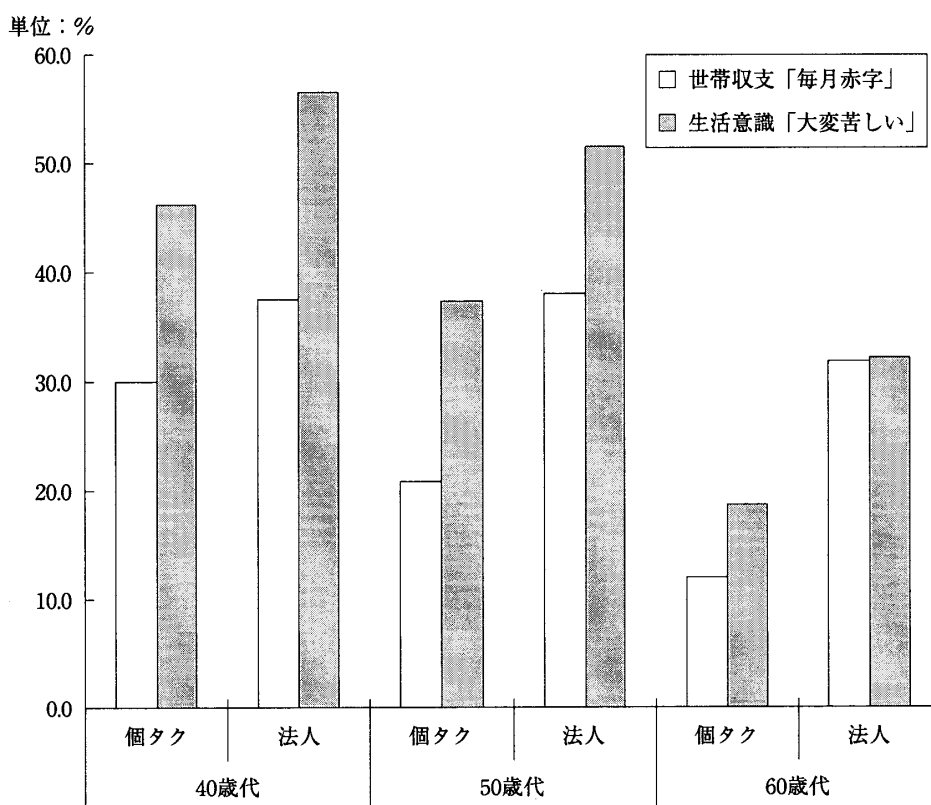
実際の手取り⁴の水準が法人よりも個人タクシーで高いこと以外にこの理由として考えられるのは、個人タクシーの場合、一定の資金を有することが開業の要件の一つであるため貯蓄などが法人タクシーに比べて多いこと（但し表Ⅲ 3-6 上段のとおり、法人では「分からない」のウェイトが高いので詳細は不明）、また、ローンをまだ支払い終えていないとはいえ、個人タクシーでは持ち家の比率が高いこと（同表下段）などの生活の相対的な安定さがあげられる。

表Ⅲ 3-4 毎月の収支状況

	単位：人，%	
	332	100.0
毎月赤字	69	20.8
赤字の月のほうが多い	111	33.4
毎月、収支がほぼ同じ（収支トントン）	131	39.5
黒字の月のほうが多い	12	3.6
毎月黒字	6	1.8
分からない	3	0.9
(再掲) 赤字計	54.2	

表Ⅲ 3-5 生活意識

	単位：人，%	
	328	100.0
大変苦しい	110	33.5
やや苦しい	131	39.9
普通	76	23.2
ややゆとりがある	10	3.0
大変ゆとりがある	1	0.3
DI（苦しい計－ゆとりある計）	70.1	



図Ⅲ 3-1 世帯収支及び生活意識（法人との比較）

4 一覧表 p 140 下段には「世帯全体での毎月の総所得・手取り収入の金額」を記載しているが、売上そのものがまざっている可能性もある（いったんは売上全てが「手取り」になる）ので、参考データにとどめられたい。

表III 3-6 住宅状況及び世帯の貯蓄現在高

単位：人，%

		全体		50歳代		法人	
		331	100.0	145	100.0	766	100.0
世帯の貯蓄 現在高	分からない	29	8.8	9	6.2	192	25.1
	なし	81	24.5	41	28.3	213	27.8
	100万円未満	67	20.2	30	20.7	142	18.5
	100～300万円未満	55	16.6	31	21.4	85	11.1
	300～500万円未満	29	8.8	11	7.6	66	8.6
	500万円以上	70	21.1	23	15.9	68	8.9
(再掲)	300万円未満		61.3		70.3		57.4
		338	100.0	148	100.0	801	100.0
住居種類	持ち家	285	84.3	123	83.1	434	54.2
	民間賃貸住宅	40	11.8	18	12.2	216	27.0
	公営住宅	8	2.4	4	2.7	89	11.1
	公団住宅	2	0.6	2	1.4	19	2.4
	その他	3	0.9	1	0.7	43	5.4
		326	100.0	147	100.0	792	100.0
住居費負担 の有無	ない	85	26.1	32	21.8	189	23.9
	ある	241	73.9	115	78.2	603	76.1
		240	100.0	114	100.0	592	100.0
毎月の 住居費	2.5万円未満	7	2.9	3	2.6	38	6.4
	2.5～5.0万円未満	39	16.3	25	21.9	190	32.1
	5.0～7.5万円未満	94	39.2	43	37.7	253	42.7
	7.5～10.0万円未満	48	20.0	24	21.1	65	11.0
	10.0万円以上	52	21.7	19	16.7	46	7.8
平均値 (単位：万円)			7.2		6.7		5.6
標準偏差(単位：万円)			3.1		2.6		2.5

3) 医療保険

最後に、冒頭で述べた社会保険の問題のうち、医療保険負担の高さをみる。また、あわせて税負担の高さについてもみておこう。

保険料の滞納がまずみられる(表III 3-7)。全体では20%が、40歳代に限ると30%強が、さいきん保険料の滞納があると回答している。そのため保険証が短期保険証のものも少なくない(40歳代に限ると14%)。なお表III 3-8のとおり、年間の保険料は全体では25万円弱で、保険料の負担が「非常に厳しい」ものは50%弱に達している(40歳代では60%)。

ところで、「自営業者は社会保険料の負担が高い」と

表III 3-7 医療保険料の滞納状況及び保険証の種類

単位：人，%

		327	100.0
医療保険料の 滞納の有無	ある	67	20.5
	ない	260	79.5
		318	100.0
保険証の種類	正規保険証	285	89.6
	短期保険証	25	7.9
	資格証明書	1	0.3
	その他	7	2.2

表III 3-8 年間保険料及び負担感

単位：人，%

		303	100.0
年間医療 保険料	10万円未満	37	12.2
	10～20万円未満	86	28.4
	20～30万円未満	80	26.4
	30～40万円未満	51	16.8
	40～50万円未満	22	7.3
	50万円以上	27	8.9
平均値 (単位：万円)			24.5
標準偏差(単位：万円)			15.4
		311	100.0
医療保険料 の負担感	非常に厳しい	147	47.3
	まあ厳しい	135	43.4
	あまり厳しくない	29	9.3

いうのは、政管健保・厚生年金加入の雇用労働者と比較した場合⁵だけでなく、国保・国民年金加入の雇用労働者と比較した場合にもいえることである。後者について札幌市に住むケースで試算したものがあるのでみてみよう（表Ⅲ 3-9）。

この試算では、（ア）本人 50 歳，配偶者パート，子ども 2 人（うち 18 歳が 1 人），（イ）本人 40 歳，配偶者・事業専従者，子ども 2 人，（ウ）本人 60 歳，配偶者・事業専従者という三類型（いずれも自営業者世帯）と，（エ）本人 40 歳，配偶者，子ども 2 人という雇用労働者世帯が想定されている。諸税・各種保険料及び各種控除額など細かな算出方法については表中に記載しているとおりで，最終的な税金・保険料の負担率（表の最下段）は，順に 23.9%，27.7%，32.4%，21.2%となり，例えば収入（営業収入／給与収入）と世帯構造が同一にもかかわらず（イ）世帯と（エ）世帯の差は 6.5 ポイントにもなる。

4. 疲労，持病状況及び健康管理など

冒頭で述べたとおり運転労働者の労働衛生の改善の必要性は以前から指摘されてきたが，関連する規制は長い就業時間・短い生活時間の現状を追認する水準にしかなく，この問題の解決は基本的には先送りされてきた。拙稿（注釈 1）では，旧労働省『労働者健康状況調査』のデータを用いて，タクシー運転手の疲労の程度や有病率が他産業（全産業）の労働者に比べて高いことをすでに明らかにしたが，自営業者である個人タクシーの健康状態はどうか。拙稿で行ったように全産業労働者（以下，「労働者計」と）との比較を行うのとあわせて，法人タクシーとの比較も行ってみる。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状況

まず普段の仕事による身体疲労と神経疲労の程度は（表Ⅲ 4-1，表Ⅲ 4-2），「とても疲れる」がそれぞれ全体の 5 分の 1，4 分の 1 を占めている。

次に疲労の回復状況は（表Ⅲ 4-3），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「持ちこすことがよくある」をあわせたもの（以下，疲労高蓄積群）は 4 分の 1 を占める。

ではこれらを年齢別に労働者計と比較するとどうか。表Ⅲ 4-4 のとおり，どの年齢層でも労働者計よりも比率は高く，かつ，一箇所を除く全てで統計的に有意な差がみられる。ところが，次に法人タクシーと比較すると，40 歳代の身体疲労と疲労の回復状況を除き，比率は逆に法人タクシーで高い。そのうち，50 歳代での疲労（身体・神経ともに）では統計的に有意な差も確認された。個人タクシーの働き方に関する裁量の高さ，言い換えれば，法人タクシーでの拘束力や作業負担の高さが示唆される結果といえよう。

5 政管健保の保険料は標準報酬月額額の 1000 分の 82（94.5），同じく厚生年金の保険料は 1000 分の 142.8 で，いずれも事業主との折半である。

表III 3-9 自営業者世帯と雇用労働者世帯の諸税及び社会保険料の試算（札幌市）

大分類	小分類	計算方法	自営業者				雇用労働者	
			(ア)本人50歳、配偶者(パート)、子ども2人(うち18歳1人)		(イ)本人40歳、配偶者(事業専従)、子ども2人	(ウ)本人60歳、配偶者(事業専従)	(エ)本人40歳、配偶者、子ども2人	
			営業収入	妻パート給与収入100万円	営業収入	営業収入	給与収入	
札幌市の住民税・国民健康保険料の計算	所得	売り上げ	6,250,000		5,000,000	3,200,000		
		経費	1,250,000		1,000,000	700,000		
		営業収入・給与収入	5,000,000	1,000,000	4,000,000	2,500,000	4,000,000	
		給与所得控除		650,000			1,340,000	
		白色専従者控除			860,000	860,000		
	所得		5,000,000	350,000	3,140,000	1,640,000	2,660,000	
	住民税の控除	社会保険料控除	推定で	500,000		500,000	300,000	400,000
		生命保険料控除	限度額 35,000円	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000
		損害保険料控除	限度額 2,000円	2,000		2,000	2,000	2,000
		基礎控除	330,000円	330,000	330,000	330,000	330,000	
		配偶者控除	330,000円	330,000			330,000	
		配偶者特別控除	計算表で					
		扶養控除(一般)	330,000円	330,000		660,000	660,000	
		特定扶養控除	450,000円	450,000				
		控除計		1,977,000	365,000	1,527,000	667,000	1,757,000
		課税所得		3,023,000	0	1,613,000	973,000	903,000
	住民税	道民税所得割	課税所得×2%	60,460	0	32,260	19,460	18,060
		市民税所得割	課税所得×3%又は8%	148,560	0	48,390	29,190	27,090
		定率減税	所得割額×15%限度4万	31,353		12,098	7,298	6,773
		道民税均等割り	3,000円	3,000	3,000	3,000	3,000	
		市民税均等割り	1,000円	1,000	1,000	1,000	1,000	
		住民税計		181,667	4,000	72,553	45,353	42,378
		住民税計			185,667	72,553	45,353	42,378
	国保料	所得割	住民税額×4.6	854,068		333,742	208,622	194,937
		平等割	23,880円	23,880	23,880	23,880	23,880	
均等割り		37,780円×加入者数	151,120		151,120	75,560	151,120	
国民健康保険料		最高限度53万円	530,000		508,742	308,062	369,937	
介護保険	所得割	住民税額×0.94	174,527		68,199	42,631	39,835	
	平等割	4,350円	4,350	4,350	4,350	4,350		
	均等割り	8,690円×加入者	17,380		17,380	17,380	17,380	
	介護保険料	最高限度8万円	80,000		80,000	64,361	61,565	
国保・介護保険料合計		610,000		588,742	372,423	431,501		
所得税の計算	所得(前掲)		5,000,000	350,000	3,140,000	1,640,000	2,660,000	
	所得税の控除	社会保険料控除	推定で	500,000		500,000	300,000	400,000
		生命保険料控除	限度額50,000円	50,000	50,000	50,000	50,000	
		損害保険料控除	限度額3,000円	3,000		3,000	3,000	
		基礎控除	380,000円	380,000	380,000	380,000	380,000	
		配偶者控除	380,000円	380,000			380,000	
		配偶者特別控除	計算表で					
		扶養控除(一般)	380,000円	380,000		760,000	760,000	
		特定扶養控除	630,000円	630,000				
	控除計		2,323,000	430,000	1,693,000	733,000	1,973,000	
	課税所得		2,677,000	0	1,447,000	907,000	687,000	
	税額	税額	課税所得×10%	267,700		144,700	90,700	68,700
		定率減税	税額×20%限度25万円	53,540	0	28,940	18,140	13,740
		所得税額		214,160	0	115,760	72,560	54,960
	事業税の計算	所得(前掲)		5,000,000	350,000	3,140,000	1,640,000	2,660,000
事業税		控除	290万円	2,900,000	2,900,000	2,900,000		
		課税所得		2,100,000		240,000	0	
		事業税額	課税所得×5%	105,000		12,000	0	
国民年金保険料の計算	国民年金保険料	年額159,600円	159,600	159,600	319,200	319,200		
税金・保険料の合計と収入に対する負担率	税金・保険料	所得税	214,160	0	115,760	72,560	54,960	
		事業税	105,000	0	12,000	0	0	
		住民税		185,667	72,553	45,353	42,378	
		国保・介護保険料		610,000	588,742	372,423	431,501	
		国民年金保険料		159,600	159,600	319,200	319,200	
		税金・保険料の合計		1,434,027	1,108,254	809,535	848,039	
負担率		税金・保険料計÷収入	23.9%	27.7%	32.4%	21.2%		

注：課税所得は1000円未満切捨てで、税額は100円単位だが、計算の都合上円単位までとした。

資料：北商連事務局長 作成。

表Ⅲ 4-1 身体疲労

	単位：人，%	
	326	100.0
とても疲れる	71	21.8
やや疲れる	187	57.4
あまり疲れない	60	18.4
まったく疲れない	4	1.2
どちらともいえない	4	1.2

表Ⅲ 4-2 神経疲労

	単位：人，%	
	326	100.0
とても疲れる	80	24.5
やや疲れる	188	57.7
あまり疲れない	53	16.3
まったく疲れない	3	0.9
どちらともいえない	2	0.6

表Ⅲ 4-3 疲労の回復状況

	単位：人，%	
	329	100.0
1晩睡眠をとればだいた い疲労は回復する	119	36.2
翌朝に前日の疲労を持ち こすことがときどきある	124	37.7
翌朝に前日の疲労を持ち こすことがよくある	56	17.0
翌朝に前日の疲労をいつ も持ちこしている	30	9.1
(再掲) 疲労高蓄積群		26.1

表Ⅲ 4-4 年齢別に比較した疲労及び疲労の回復状況

		単位：%								
		40歳代			50歳代			60歳以上		
		個タク	労働者計	法人	個タク	労働者計	法人	個タク	労働者計	法人
身体疲労	とても疲れる	36.7	13.3*	33.9	19.3	9.3*	29.3*	13.6	2.5*	22.1
	やや疲れる	57.0	61.3	57.6	60.0	53.7	59.4	56.1	45.9	59.5
	あまり疲れない	5.1	20.8	6.9	18.6	31.5	8.6	27.3	34.0	10.8
	まったく疲れない		1.1	0.2	0.7	1.3	0.3	3.0	6.5	2.1
	どちらともいえない	1.3	3.5	1.3	1.4	4.2	2.4		11.0	5.6
神経疲労	とても疲れる	32.9	19.1*	37.0	26.4	14.9*	37.7*	18.2	4.5*	28.2
	やや疲れる	60.8	59.3	58.3	57.9	54.0	53.0	53.0	53.8	56.9
	あまり疲れない	6.3	18.4	3.9	14.3	27.2	7.3	27.3	25.1	10.6
	まったく疲れない		1.3	0.2	0.7	0.6	0.1	1.5	4.5	1.6
	どちらともいえない		2.0	0.7	0.7	3.2	1.9		12.0	2.7
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	22.8	39.3	35.3	36.4	47.1	40.6	41.8	57.2	55.3
	翌朝に前日の疲労を持ち こすことがときどきある	34.2	45.7	34.2	41.3	36.7	35.4	38.8	35.7	23.2
	翌朝に前日の疲労を持ち こすことがよくある	22.8	10.5	20.2	17.5	12.9	17.9	13.4	5.0	15.3
	翌朝に前日の疲労をいつ も持ちこしている	20.3	4.5*	10.3*	4.9	3.3	6.1	6.0	2.2*	6.3
	(再掲) 疲労高蓄積群	43.0	15.0*	30.6*	22.4	16.2*	24.0	19.4	7.2*	21.6

* P < 0.05

注 1：本調査回答者(個タク運転手)と、労働者計及び法人タクシー運転手との差の正規分布検定を行った。

注 2：労働者計のデータは『平成 9 年労働者健康状況調査』より、法人タクシーのデータは前掲・拙稿より(全道の運転手のデータ)。

注 3：個タク及び法人の「60 歳以上」は「60 歳代」に限定。

2) 持病の状況

続いて持病(「医師から診断されたもの」)の状況はどうか(表Ⅲ 4-5)。

全体の状況をみると、過労死の基礎疾患である(イ)高血圧が5分の1強を占めており、かつ、高血圧の促進因子である(セ)高脂血症が15.9%，(キ)糖尿病が12.0%を占めている。

次に、運転席上での拘束された姿勢の保持・外界からの連続した情報収集作業・高い精神的

表Ⅲ 4-5 持病状況

	単位：人，%	
	334	100.0
(ア)胃腸病	53	15.9
(イ)高血圧	75	22.5
(ウ)神経痛・リウマチ	7	2.1
(エ)肝臓病	28	8.4
(オ)腎臓病	6	1.8
(カ)心臓病	21	6.3
(キ)糖尿病	40	12.0
(ク)ぜん息	13	3.9
(ケ)歯周病(歯槽膿漏等)	50	15.0
(コ)神経症(ノイローゼ)	2	0.6
(サ)頸肩腕症候群	4	1.2
(シ)腰痛	88	26.3
(ス)痛風	14	4.2
(セ)高脂血症(高コレステロール血症等)	53	15.9
(ソ)眼精疲労	46	13.8
(タ)老眼	89	26.6
(チ)その他	21	6.3

負担をとまなうことなど運転作業特性との関連性が強いと思われる疾病、すなわち(シ)腰痛(26.3%)、(タ)老眼(26.6%)と(ソ)眼精疲労(13.8%)、そして(ア)胃腸病(15.9%)の比率が高い。また歯周病も15.0%に達している。

ではこれを年齢別に労働者計と比較してみよう(表Ⅲ 4-6)。人数の多い50歳代を中心にとみると、上記であげた持病のほか、(カ)心臓病、(ク)ぜん息の比率が労働者計の倍近いあるいは倍以上の高さである。

次に法人タクシーと比較してみよう。こちらもやはり50歳代について比較すると、(ア)胃腸病、(シ)腰痛に加えて、(ソ)(タ)目に関する疾病など運転作業に関する疾病が高く、統計的にも有意な差がみられた。個人タクシーは、法人タクシーと同じ年齢層であっても乗務経験年数が長い、というのが理由のひとつとして考えられる。表は示していないが、同じ50歳代の個人

タクシーでも、経験年数が「20年未満」の者(28人)では「胃腸病」「腰痛」の比率が17.9%、21.4%であるのに対して、「30年台」の者(36人)ではそれぞれ27.8%、30.6%と高かった(但

表Ⅲ 4-6 年齢別に比較した持病の状況

	単位：%								
	40歳代			50歳代			60歳以上		
	個タク	労働者計	法人	個タク	労働者計	法人	個タク	労働者計	法人
(ア)胃腸病	7.5	8.9	8.4	23.1	9.3*	12.7*	16.2	8.0*	14.7
(イ)高血圧	8.8	7.3	13.2	25.9	16.1*	24.4	30.9	34.1	31.0
(ウ)神経痛・リウマチ	1.3	0.5	1.5	1.4	0.5	1.1	2.9	1.4	1.0
(エ)肝臓病	10.0	3.6*	9.7	8.4	6.2	9.2	10.3	7.0	9.1
(オ)腎臓病	1.3	0.8	0.7	1.4	1.6	1.6	4.4	7.3	1.5
(カ)心臓病	3.8	1.0*	2.6	5.6	2.7*	4.5	7.4	4.9	10.2
(キ)糖尿病	6.3	3.2	7.5	13.3	8.1*	13.0	10.3	10.3	16.8
(ク)ぜん息	5.0	0.6*	2.9	4.9	1.4*	2.4	1.5	0.8	0.5
(ケ)歯周病(歯槽膿漏等)	13.8	3.6*	4.4*	17.5	8.6*	6.4*	16.2	2.8*	6.6*
(コ)神経症(ノイローゼ)	1.3	0.9		0.0	0.2	0.8	1.5		
(サ)頸肩腕症候群	0.0	0.3	1.1	1.4	1.1	1.2	1.5	0.4	
(シ)腰痛	28.8	11.5*	16.6*	30.1	12.2*	18.3*	20.6	21.0	17.8
(ス)痛風	2.5	2.3	2.6	5.6	3.4	2.6*	4.4	3.1	4.6
(セ)高脂血症(高コレステロール血症等)	16.3		14.8	16.8		20.3	11.8		19.3
(ソ)眼精疲労	21.3		6.0*	14.0		7.3*	10.3		5.1
(タ)老眼	12.5		6.6*	28.0		17.8*	38.2		23.4*

*p<0.05

注1～3：表Ⅲ 4-4に同じ。

注4：(セ)～(タ)は本調査及び法人タクシー調査のみ。

し統計的な有意差はみられない)。

3) 健康診断の状況

疲労の蓄積，高い有病率という法人タクシーにも共通するこれらの問題に加えて，個人タクシー（自営業者）の場合，健診受診の機会をめぐる問題がある。すなわち法人タクシーの場合は年に1回（深夜時間帯の業務に従事する場合は2回）の定期健診の受診が労働安全衛生法で義務付けられているのに対して，個人タクシーでは，開業時と事業許可の更新時をのぞいてそうした義務はない。

そのため，まずは健診の受診状況が悪いという問題がある(表Ⅲ 4-7)。高齢の層でやや改善されるとはいえ，毎年受診しているのは全体で6割にとどまる。

こうした受診状況の悪さには，表Ⅲ 4-8のとおり，自らの健康に対する意識の低さや過信もみられる一方で，仕事が忙しかったり費用負担が高いという意識あるいは仮に病気がみつかったとしても仕事を休めば収入がゼロになるなどの要因が反映している（「仕事が忙しい」というのは50歳代では33.9%）。

さて次に，最後に受けた健診での総合診断結果をみると（受診状況の悪さゆえにその精度は検討が必要だが），精密検査や治療が必要とされている運転手（以下，要精密検査・治療群）も，法人タクシーと同様に少なくない(表Ⅲ 4-9)。なお健診を毎年受診している者＝診断結果が正

確と推測される者に対象を限ると，同群の規模はさらに大きくなる（全体では33.7%，50歳代では42.5%）が，体調が不良であるために健診を毎年受けているという因果関係も考えられる。

表Ⅲ 4-7 健診受診状況

	単位：人，%	
	332	100.0
毎年受けている	207	62.3
受けたり受けなかったり	79	23.8
受けない年が多い	31	9.3
全く受けていない	15	4.5

表Ⅲ 4-8 健診を毎年受診しない理由（複数回答可）

	単位：人，%	
	117	100.0
仕事が忙しい	28	23.9
面倒くさい	37	31.6
費用が負担である	24	20.5
病気が見つかるのが不安	14	12.0
病気が見つかったも仕事は休めない	17	14.5
健康・体力に自信がある	17	14.5
その他	9	7.7

表Ⅲ 4-9 診断結果及びその後の検査・治療状況

		単位：人，%					
		全体		50歳代		法人	
		332	100.0	142	100.0	713	100.0
総合診断	異常なし	169	50.9	67	47.2	254	35.6
	経過観察	77	23.2	34	23.9	229	32.1
	要精密検査	42	12.7	20	14.1	80	11.2
	要治療	44	13.3	21	14.8	144	20.2
	不明					6	0.8
	(再掲)要精密+要治療		25.9		28.9		31.4
		84	100.0	41	100.0	176	100.0
検査・治療状況	受けなかった	25	29.8	11	26.8	72	40.9
	受けたが途中で中断	7	8.3	3	7.3	14	8.0
	最後まで受けた・現在治療中	52	61.9	27	65.9	90	51.1

そして、その後の検査・治療の状況もよくはない（同表下段）。すなわち「最後まで受けた・現在治療中」というものは同群全体では60%強にとどまる。しかしながら法人タクシーと比べると、その状況はよい。就業日や休日を裁量で決められることが理由の一つとしては考えられよう。

5. 要求

最後に、個人タクシーの要求を法人タクシーと比較しながらみていこう。選択肢の文言が若干異なる（表中の注に記載のとおり）が大きな影響はないと思われる。表Ⅲ 5-1 の左側が複数

表Ⅲ 5-1 要求

単位：人，%

	複数回答可				うち3つ以内			
	個タク		法人		個タク		法人	
	339	100.0	1319	100.0	311	100.0	1055	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	326	96.2	1127	85.4	285	91.6	806	76.4
②乗務員の収入・就業時間など就業条件の改善	189	55.8	1069	81.0	64	20.6	678	64.3
③運輸行政・労働行政によるタクシー会社（法人・個人）への監査体制の強化	114	33.6	568	43.1	28	9.0	160	15.2
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	203	59.9	618	46.9	93	29.9	167	15.8
⑤乗務員に対する運転教育・訓練の充実	161	47.5	432	32.8	25	8.0	66	6.3
⑥タクシー乗務員になる際の、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	159	46.9	414	31.4	40	12.9	93	8.8
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	109	32.2	406	30.8	10	3.2	34	3.2
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	115	33.9	451	34.2	9	2.9	47	4.5
⑨違法駐車を取り締まり	221	65.2	831	63.0	119	38.3	346	32.8
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	223	65.8	752	57.0	91	29.3	207	19.6
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	202	59.6	651	49.4	58	18.6	137	13.0
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	92	27.1	235	17.8	7	2.3	15	1.4
⑬福祉車両の導入時の助成	51	15.0	265	20.1	5	1.6	20	1.9
⑭タクシー乗務員がヘルパー資格を取得する機会の拡充や助成の導入	91	26.8	399	30.3	11	3.5	47	4.5
⑮その他	22	6.5	21	1.6	9	2.9	8	0.8
⑯とくになし	2	0.6	37	2.8				

注：①③④⑦～⑬⑮は全く同一の選択肢を使用。その他の選択肢では次のとおり若干異なる単語を使用。すなわち⑤⑥⑭は「乗務員」でなく「運転手」。②は加えて、「収入」でなく「賃金」，「就業」でなく「労働」を使用。

回答可の回答で、右側がそのうち3つ以内で選択してもらったものである。ここでは後者をみてみよう。

まずほとんどのものが選択しているのが①タクシー台数の適正化で、法人タクシーよりも多い(91.6%)。逆に少ないのは、法人タクシーでは二番目に多い②就業条件の改善である(20.6%)。いわゆる労使関係というものが自営業者には存在しないため、雇用労働者のように交渉を通じての直接的な実現は想定されていないことを示しているのか。代わって多いのが、⑨違法駐車取締りや⑩自家用車の総量規制、⑪公共交通の充実などモータリゼーションの転換に関わる要求で、これらは法人タクシーよりも多い。高齢化が進み、なおかつモータリゼーションの弊害が深刻化する中で、公共交通機関の充実という回路を通じての就業条件の改善が求められているといえよう。なお④違法行為への厳しい行政処分を求める回答も法人タクシーの2倍の高さである。

IV. 聞き取り調査の結果

IVでは8人からの聞き取り調査の結果と、5人から提供された財務諸表及び6人の就業・睡眠に関する記録調査の結果から個人タクシーの就業や生活の実態についてみていこう。個人が特定されることを避けるため、年齢やタクシー経験年数は概数で示すなどの処理をしている。

1. 属性

まずは8人の聞き取り結果を簡潔にまとめた一覧表を次頁に掲げておく。同表には「年齢」「世帯構造」「法人・個人タクシーの経験年数」「現在の働き方」「売上と諸経費」「個タク以外の世帯収入源や生活状況」「健康・身体状況」「規制緩和に対する意見や要求など」をまとめた。

年齢は、e氏だけが40歳代と若く、c氏・f氏・h氏は50歳代、残りの4人は60歳以上である。個人タクシーの経験については、e氏・h氏が開業後まだ数年で、f氏は10年未満、残りは10年以上の経験がある。なおc氏・f氏・h氏は介護タクシー事業も行っており、そのうちf氏とh氏の世帯では訪問介護事業も行っている。

2. 働き方、健康状態など

個人タクシーの働き方にみられる特徴の一つが裁量性の高さである。この点は、共通して8人が個人タクシーのメリットの最たるものの一つとしてあげていた。幾つか紹介しよう(なお個人タクシー開業の理由としてそのほかにあげられていたものは、定年がなく働き続けられること、法人での収入の低さや労務管理のひどさ⁶などである)。

6 h氏：「(職場で売上が上位でありながら、借金をしてまでなぜ開業をしたのかという質問に対して一調査者) 法人にいるのがもう、嫌で嫌で。法人というのはドライバーを人間と思っていないん

表IV 1-1 8人の聞き取り調査結果一覧表

	年齢	家族構造	法人個人	現在の働き方	売上と諸経費	個タク以外の世帯収入源や生活状況	健康・身体	規制緩和に対する意見や要求など
a氏	60歳代後半	妻と母	15年, 25年	流しても客がつかまらないので7, 8年前から駅待ちを中心。平日では、一日12, 13本の運行で、走行距離は120, 130km。一本当り800, 900円。7時出宅, 20時帰宅, 昼食のため帰宅するが食事をとったらそく仕事に戻る。休憩はとらない。年金をもらうようになってから少し余裕のある働き方。土日を休んでいる。	平成16年の売上は400万円。車両240万円。燃料費は売上げの10%。但し最近高騰のため12%。組合費が年間15万円。店主給与16万, 専従者控除あり。中小企業共済加入。自動車任意保険(以下, 任意保険)は年間10万円。車両整備10万円。国保は約40万円。	本人・妻・母の年金収入で合計約220万円。売上げが落ちているとはいえず、年金を受給しながらの就業なので生活はなんとかなっている。但し母親が入院しておりその病院代負担が大きい。そのため、仕事は辞めるに辞められない。	健診は年に1回受診。高血圧(服用なし)。高齢ゆえ疲れが残るようになってきた。2, 3年前までは12月は3, 4時の帰宅もあったがいまは20時には帰るようにセーブしている。	サービス開拓の余地は非常に小さい。ダンピングが禁止されているのに法人のポイント制はおかしいと思う。客からダンピングをもちかけられることもあり断っているが、そういうダンピング合戦しかサービスの余地はないように思う。ゾーン運賃も利用者の混乱を招くのでは、台数過剰で温暖化・違法駐車・渋滞・危険運転を招いている。イギリスのような試験を課すなどして社会的なステータスを高める必要がある。
b氏	60歳代前半	妻と子ども1人(フリーター)	20年, 10年	以前は朝早くの出庫。利用減で効率が悪いので現在は13時半に出宅し25時に帰宅。一日の本数は14, 15本で、売上げは1.2~1.5万円程度。客待ち中心。冬場は120, 130km。夕食のためいったん自宅に戻った後は自宅近くの地下鉄駅で客待ち。食事などを含め休憩は1.5時間。休日は日曜祝祭日のみ。	平成16年の売上は400万円。経費全体で150万。車両は250万円。任意保険は16万円。店主給与20万円。医療保険は年61万円(家賃収入も加算のため)。組合費が年30万円。	本人の厚生年金収入が170万円(国民年金は65歳以降)。家賃収入あり(アパート経営)。あとは離職(会社都合)しフリーターになった子どもの仕事が決まれば安心できる。景気も悪いし気力もなくなってきているので、2, 3年で辞めるかもしれない。	健診は年に1回受診。コレステロール値が高いが服用等はない。	これだけタクシーが増えて空車で走っている現状はおかしいし浪費である。企業間競争・創工夫夫というが、かかる経費はほぼ決まっているので料金争い位しか競争手段はない。ほかからみると改善の余地があまりそうにみえるかもしれないが実際は困難。
c氏	50歳代後半	妻と父	10年, 10年	出宅は8時半, 帰宅は21時。昼食は自宅で。約1時間の食事休憩。夕食は帰宅後。就業は23, 24時。土日は休み。但し、土曜日は顧客(約10人)からの仕事が入ることが多い。1日の本数は15~20前後。売上げは1.2~1.5万円程度。仲間が中心となり介護タクシーを実施。	平成16年の売上は約350万円。開業時の売上げは現在の1.5倍はあった。車両は230万円(8年目)。経費削減のため車両整備・メンテナンスなどは自分で行う。任意保険は年30万円。国保料は不明。	父の厚生年金。開業時に車庫などの整備が必要だったため自宅を購入。残り10年のローンがあるため生活は厳しい。子どもが独立したから何とかしているが、ローンを払えば収入は残らない。	健診は年に1回受診。糖尿と尿酸値の異常。糖尿は食事療法で改善。	運輸局にいろいろ申し立てをしても、国の決めたことという理由で最終的には押し切られる。現場の声は無視されている。最近ようやくその見直しが見えつつあるようだが、現場に十分届いていないという思いがあるし、不十分。法人も個人も接客マナー・地理の勉強など最低限のことをふまえて乗務が許可されるべき。運賃は統一が難しいならばほかでも構わないが上昇の距離・幅は統一すべき。利用者が混乱する。介護タクシーを利用しやすくしてほしい。要介護者の外出は介護予防にもなると思う。
d氏	60歳代前半	妻と子ども1人(就学中)	10年, 15年	年金支給が開始され、かつ、早い時刻に出宅しても利用がないため現在は就業時間を短縮。出宅は15, 16時、帰宅は平日は25時前、金曜は27時頃(以前は9, 10時出宅, 1.5~2時間の睡眠をとり再出宅, 26, 27時まで乗務。毎日この繰り返し)。1日の本数は平日は13本、金曜は20本。走行距離にして100km強, 200km。現在は土日が休み。	平成16年の売上は320万円(働き方を変えるまでは500万円)。車両は7年目。任意保険は13万円。組合費は17, 18万円。店主給与は以前は20万円、現在は15万円。妻と子どもの控除額があるので損益計算書上は利益なし。	本人の厚生年金(国民年金は65歳以降)。子どももほぼ独立し、年金の受給も開始されたので、40, 50代の運転手に比べれば「恵まれている」。	健診は年に1回受診。いくつかの数値は少なめの異常がみられるが、治療・服用が必要なものは多くはない。	すずきのタクシーは過剰。悪質な業者は淘汰されると言われていたがむしろ逆ではないか。運転手もストレスがたまっているのか、運転などが荒い行為がめだつ。利用者とのトラブルになるため運賃は一律にしてみたい。総台数はこれ以上増やすべきではない。
e氏	40歳代後半	妻と子ども4人(就学前中)	20年, 数年	就業時間は非常に長い(休日が少ない)。8時半から23時まで働く。食事は自宅できるとか休憩はとらずそく仕事に戻る。1日20~25本。休日は、法定上は月に2日以上の取得が義務付けられているが、実際には1日しかとっていない。12, 1月も仕事が多く忙しく年末年始に完全に休んだのは4日間程度。	平成16年の売上は約600万円。開業資金の返済中。30人程度の顧客あり。店主給与は22万円。車両は240万円。任意保険は27, 28万円。組合費は30万円強。医療保険は行政健保の継続で27, 28万円。	他の収入源はない。開業に際しては私的な生命保険などを解約して資金を準備したばかりであり、借金の返済が厳しい。また扶養家族が多く、しかも子どもが独立するはまだ先のことなので長時間働かざるを得ない。	健診は受診せず。費用負担と利用者への対応ができなくなるため。睡眠は5~7時間。なかなか寝付けない。家族と過ごす時間も非常に短い。	以前に勤めていた会社では運賃を下げたため利用は増えたが、その分だけ他の会社の利用は減った。全体の需要が増えたわけではない。また、乗務員が十分な教育を受けずまま乗務を開始し大きな事故を起こしたりしていた。資格制度を設けたり教育訓練を充実させるべき。介護の仕事を行いたいヘルパーの資格をとるためには仕事を休まなくてはならない。何らかの助成があると有難い。
f氏	50歳代前半	妻と子ども1人(就学中)	10年, 10年未満	介護タクシーを実施。介護の仕事は朝が早い(7時台)ため夜遅くまでの乗務はない。但し介護の仕事は現金収入が遅れるので週に3日は21, 22時頃まで働く。残り3日は18, 19時には帰宅し、介護の事務作業を行う。休みは日曜日のみ。但し介護の仕事で休みがとれないことも多く今年の正月は1日も休みがとれなかった。介護の仕事を始めたら完全な休日が少なくなってきた(昼食)を自宅できるともできなくなった。	(調査の際、同僚の運転手が同僚していたこともあり詳細が回答されなかった。調査者)	訪問介護事業。売上は年々落ちている。通院の乗降介助(100単位)だけでは経営は成り立たない。介護の必要性が言われているが、介護タクシーに対する報酬はリスクの割には低いと思う。但し介護タクシーのメリットとして固定客が得られる。	(不明。調査者)	単価が低い・リスクが高いなどの問題はあるが、ハイタク産業の先駆者が必至な中で、法人・個人を問わず介護タクシー事業に参加する事業者が増えるべきだと思う。現状では採算が合わないといえ得業性が期待できるし、実際、介護タクシーの必要性は痛切に感じられる。もっとも、制度的には利用を抑制する方向での内容の変更が続くこと国の福祉切捨てがみられ、先行きはたしかではないが。
g氏	70歳代前半	妻	15年, 25年	出庫は7時半, 正午から15時までの間の2時間程度を自宅で休憩, 19時半から20時には帰宅。帰宅後食事。書類上は土日を休みにしているが、実際には体力もあるしじっとしていられないので休みは少ない。1日1万円稼げない。	平成16年の売上は245万円。売上順位は組合のなかでも下位。店主給与は12万円。車両は13年目。整備は自分でやっている。組合費は月に3万円。任意保険は8万円。健康保険は年間12万円(免除の適用を受けている)。	配偶者の就業収入(経費を除くと年間約60万円)。本人の厚生年金が約100万円(国民年金は未加入)。住まいは「ボロ屋」で、家賃は3.8万円。これだけ売上が減ると嫌になる。	健診は受診していない。体力には自信がある。風邪をひくこともないし「若い者には負けない」。酒を飲まない。就寝時刻は早い。	規制緩和やいまの政治のあり方に強い憤りを感じている。「小泉さんが北海道を壊した。企業も倫理観がない。各社が増車をかきおた結果、自社も運転手が「食べていけない」。譲渡車もわずかとなった。
h氏	50歳代後半	妻	15年, 数年	介護タクシーを実施。介護タクシーをはじめからは少し仕事もセーブしている。午前中は介護の仕事を行い、午後は15, 16時から乗務を開始し、26時過ぎに帰庫する。1日の本数は16, 17本。法人時代の顧客が現在も利用し続けているので助かっている(利用料も高い)。休みは日祝祭日。	平成16年の売上は約600万円。開業資金の返済中。顧客がいるほか、観光業務なども行っている。諸経費を除くと400万円程度。任意保険は24万円。私的な生命保険が50万円。医療保険は行政健保の継続(3人分で約30万円)。	訪問介護事業。法人時代、子どもの教育費の捻出のために勤めていた会社をやめて退職金を得たほどだったのをやめて、開業に際しては親族の預金を名義だけ借りて開業。子どもが一応独立し、ようやく教育ローンの支払いも終了したが、開業資金などの返済はまだあるので生活は楽ではない。子どもの独立を機に家賃の安い(月2.2万円)アパートへ移る。	高血圧で通院中。数ヶ月前から薬を服用。内臓脂肪が過多(肥満)と診断。運動をしたが忙しくてなかなかできない。疲れがたまってくることもあるが個人タクシーの利点を活用し出勤時刻を調整して対応している。	規制緩和で台数が増えて渋滞が生じている。また、新人の運転手は稼ぐことだけを考えマナーが悪く平気で交差点内で客待ちをしたり所定の場所の付近で客をひろっていくなど問題が多い。介護事業については、今後仕事を増やしていく予定だが、介護タクシーよりも家事援助の仕事を増やしていきたい。また、現在は1人1台で対応しているのが介護の仕事でもあまり増やせないのが仲間を増やして仕事を拡大していきたい。

a氏：昔からよく言うでしょ、すまじきものは宮仕えかなって。だからよく女房にも言って笑うんだけど、もしこれが会社に勤めていてこれだけの長時間労働を会社から「やれっ」て言われたら絶対しないだろうなって、文句言うだろうなって。

b氏：やはりまあ、時間の制約の問題ですかね。ひとなみに、夜に働かないで夜に寝ることができる。そしてあとですね、お盆ですとか正月休みが自分で自由にとれると。それがまあ一番の魅力っていいですかね。

d氏：私が一番感じたのは、収入の面もたしかにあったんでしょうけれども、会社にしばられない、時間的にしばられないこと。これが一番すばらしいこと、いまでもそう思っているんですけどもね。

さて、こうした裁量性の高さは、就業時間の位置（時間帯）や就業日・休日の位置を自由に決められることを意味しても、就業時間の長さを自由に決められることを意味するわけでは必ずしもない⁷。先の質問紙調査で確認したとおり個人タクシーの就業時間は総じて長い。とりわけ、今日の不況のもとでは、「進んで」長時間働こうとするものさえみられる。8人の働き方については表Ⅳ 1-1にもまとめたが、ここでは6人の1週間の記録調査の結果を使って働き方を検討してみよう（表Ⅳ 2-1。同調査の概要については「Ⅱ. 調査の概要」を参照）。但し6人のうち介護タクシーの仕事のウェイトが高いf氏には、一日の売上の代わりに介護事業に要する作業時間を記録してもらった。睡眠に関する記録に不備があり不明な箇所も幾つかあるが、以下、特徴をみてみよう。

第一に就業時間（表中、右端⑩）が長い。一週間の合計は、もっとも短いb氏でも50時間に及び、e氏・h氏においては60,70時間に達している。e氏の場合、個人タクシーの開業に要した資金を返済する必要があったり扶養家族が多くて生活・養育費がかかるなどの理由で、1ヶ月に2日（以上）という法定の休日日数もとらずに働いているのである。また同じく開業資金を返済中のh氏も就業時間は長い日は15時間を超えている。そしてf氏の就業時間も（表Ⅳ 2-1 ②）、いわゆる就業時間（表中⑩）だけで週60時間で、さらに介護保険業務に関する事務作業を加えると（表中⑪）70時間に達する。但し、こうした長時間就業であっても、質問紙調査結果でもみたとおり、法人タクシーと異なり売上に対する会社からのプレッシャーがなく、焦りを感じる比率が相対的に低かったことは彼らの作業負担を検討する際に確認しておきたい⁸。

ですね。消耗品と思っているんですよ。管理者が、堂々とそう言いますからね。「あんたたちを人間とは思っていない」と。「嫌だったらいつでもやめてください、代わりはなんぼでもいますから」って。そういう態度ですから。そして休みのときは、忙しいと「でてくんないかい」って言うし。日曜日が休みでもそう言われればでなきゃならない。そして、忘年会シーズンの12月の一番忙しい金曜日は休みになっていたりとか、こんなじゃやられてられないですよ。」

7 b氏：「(個タクのメリットについて尋ねたところ—調査者) 時間の調整をできるっていうところはいいですね。ただ、個人タクシーを希望する後輩に対して言うのは、個人になったからといって楽はできないよと。かえって法人の運転手よりも時間の長さはきついかもしれないって。ただ時間の調整が自分でできるっていうことがね、ひとに拘束されない、気楽さっていうか。」

8 b氏：「(個タクは事故が少ないのかという質問に対して—調査者) 法人の場合は使われている立場ですから、売上がかかっていますよね。われわれは事故をおこさないのが一番だっていうことで。」

表IV 2-1① f氏を除く5人の一週間の記録調査結果

			①起床時刻	②睡眠(夜眠)時間(⑧-①)	③出庫時刻	④帰庫時刻	⑤休憩・仮眠時間	⑥総走行距離	⑦売上高	⑧就寝時刻	⑨出庫～帰庫時間(※休憩含む。④-③)	⑩就業時間(休憩除く。⑨-⑤)
			時分	時間	時分	時分	時間	km	円	時分	時間	時間
b氏 1月17日 ～ 1月23日 前日 22:30就寝	月	就業	10:00	11.5	15:00	1:00	1.5	128	10940	1:40	10.0	8.5
	火	就業	10:00	8.3	14:00	0:50	1.5	110	15890	1:45	10.8	9.3
	水	就業	10:00	8.3	13:30	1:20	1.5	107	13240	2:00	11.8	10.3
	木	就業	10:00	8.0	14:30	0:30	1.5	84	10090	1:30	10.0	8.5
	金	就業	10:00	8.5	15:00	1:15	1.5	88	14130	2:00	10.3	8.8
	土	就業	10:00	8.0	15:00	20:10	0.0	47	4630	22:30	5.2	5.2
	日	休日	10:00	11.5						22:30	0.0	0.0
	計			64.1			7.5	564	68920		58.1	50.6
c氏 2月3日 ～ 2月9日 前日 23:15就寝	木	就業	7:00	7.8	9:00	21:00	0.5	146	18190	23:30	12.0	11.5
	金	就業	7:20	7.8	9:00	20:30	0.7	141	17540	0:00	11.5	10.8
	土	休日	不明	不明						不明	0.0	0.0
	日	休日	不明	不明						不明	0.0	0.0
	月	就業	7:00	不明	9:00	21:15	0.5	130	15260	23:30	12.3	11.8
	火	就業	7:10	7.7	9:00	20:55	0.3	160	18410	0:00	11.9	11.6
	水	就業	6:50	6.8	9:00	22:15	0.5	151	19690	0:00	13.3	12.8
	計			不明			2.5	728	89090		60.9	58.4
d氏 1月24日 ～ 1月30日 前日 21:40就寝	月	就業	8:15	10.6	9:20	0:10	3.0	131	15080	1:50	14.8	11.8
	火	就業	10:35	8.8	17:05	1:10	0.0	116	16080	2:45	8.1	8.1
	水	就業	9:40	6.9	16:20	1:10	0.0	92	12800	3:20	8.8	8.8
	木	就業	10:50	7.5	17:10	1:00	0.0	97	12630	2:15	7.8	7.8
	金	就業	10:30	8.3	16:35	2:15	0.0	179	20040	3:45	9.7	9.7
	土	就業	10:15	6.5	18:00	0:20	0.0	84	10900	1:30	6.3	6.3
	日	休日	11:10	9.7						21:30	0.0	0.0
	計			58.2			3.0	699	87530		55.6	52.6
e氏 2月28日 ～ 3月6日 前日 23:00就寝	月	就業	7:30	8.5	9:30	23:00	1.0	160	20000	0:30	13.5	12.5
	火	就業	6:30	6.0	7:05	0:30	6.0	151	17860	1:30	17.4	11.4
	水	就業	8:00	6.5	10:50	23:40	1.0	161	20650	1:30	12.8	11.8
	木	就業	10:00	8.5	12:00	22:45	1.0	131	17850	1:30	10.8	9.8
	金	就業	8:30	7.0	14:00	0:00	1.0	151	17440	1:20	10.0	9.0
	土	就業	7:45	6.4	8:00	18:35	3.0	113	7560	21:30	10.6	7.6
	日	休日	不明	不明						不明	0.0	0.0
	計			不明			13.0	867	101360		75.1	62.1
h氏 3月14日 ～ 3月20日 前日 1:30就寝	月	就業	8:00	6.5	8:30	1:00	1.0	185	20530	1:30	16.5	15.5
	火	就業	7:15	5.8	7:30	2:30	10.0	139	14370	4:00	19.0	9.0
	水	就業	9:00	5.0	10:00	2:23	1.0	249	33230	3:30	16.4	15.4
	木	就業	8:30	5.0	8:45	3:02	3.0	195	26070	3:45	18.3	15.3
	金	就業	8:45	5.0	9:00	1:13	4.0	149	24290	2:00	16.2	12.2
	土	就業	10:15	8.3	15:00	2:35	5.0	161	19410	4:00	11.6	6.6
	日	休日	8:50	4.8						不明	0.0	0.0
	計			40.3			24.0	1078	137900		98.0	74.0

表IV 2-1 ② f氏の一週間の記録調査結果

	月	就業	①起床時刻	②睡眠(夜眠)時間(⑧-①)	③出庫時刻	④帰庫時刻	⑤休憩・仮眠時間	⑥総走行距離	⑦介護保険事業にかかわる事務作業	⑧就寝時刻	⑨出庫～帰庫時間(※休憩含む。④-③)	⑩就業時間(休憩除く。⑨-⑤)	⑪全就業時間(付帯作業時間を含む。⑩+⑦)
			時分	時間	時分	時分	時間	km	時間	時分	時間	時間	
f氏 2月7日 ～ 2月13日 前日 23:15就寝	月	就業	6:50	7.6	7:30	22:10	0.7	75	0.0	23:50	14.7	14.0	14.0
	火	就業	7:00	7.2	7:35	17:10	0.7	110	2.0	23:50	9.6	8.9	10.9
	水	就業	6:40	6.8	7:20	18:40	0.8	70	2.5	0:00	11.3	10.5	13.0
	木	就業	7:00	7.0	7:35	17:50	0.7	95	2.0	23:50	10.3	9.6	11.6
	金(祝)	就業	7:00	7.2	7:35	18:40	2.0	50	2.0	23:50	11.1	9.1	11.1
	土	就業	7:20	7.5	7:55	17:30	1.5	90	1.0	23:50	9.6	8.1	9.1
	日	休日	8:30	8.7	/	/	/	/	2.0	23:50	0.0	0.0	2.0
計	/	/	/	51.9	/	/	6.3	490	11.5	/	66.5	60.2	71.7

注1：5,6日目は連休のため休憩が長い(但し6日目は契約の仕事があったので走行距離は長い)。
 注2：2日目の走行距離が長いのは高速道路を使用したため。
 注3：請求書送付の関係で⑦の作業が重なったため、帰庫時刻の早い日が多い(以上は、f氏本人のコメント)。

表IV 2-2 疲労の回復状況

b氏	いつも持ちこしている
c氏	持ちこすことがときどきある
d氏	持ちこすことがときどきある
e氏	いつも持ちこしている
f氏	持ちこすことがときどきある
h氏	いつも持ちこしている

なおこの記録調査ではタクシーに乗務した時間だけが就業時間として記録されているが、実際には休みの日にも車両の整備作業などの付帯作業が行われており実際の就業時間はその分だけ長いことも付け加えておく。

第二に一週間という期間内でも出庫時刻や就業時間の長さに日によってバラつきがみられ

そのへんの個人と法人との考え方の違いですよね。私も21年いましたけれども、法人は売上が悪いとあがっていったから説教ですからね。もしくは勤務する前に呼ばれて。」

9 c氏「(休日の過ごし方を尋ねたところ一調査者)日曜日は、いまは冬だからクルマのメンテナンス、ジャッキをあげてどうのこうのってところまではしません、クルマの清掃ですか。マットをはがして、ガススタンドにもって行って、洗車をしながら、ゴミをとってって。だから完全に休みってのははっきりいってありません、ほとんどないんじゃないかな。自分で時間をつくれるけれども、つくれるようであってつけれないってどうか。クルマになんらかのかたちでかかっている。(中略)だからもう完全に旅行に行っちゃうとか。1週間なら1週間、完全に仕事から離れるということでもしないと、自宅にいますと、365日のうち360日はなんだかんだいってクルマにたずさわっていますよね。」

る。とくに、利用状況の悪い土日は就業時間が短かったり休みになっている。この点は裁量性の高さが反映された結果といえるだろう。

第三に、睡眠時間が長めにとられているケース（b氏）の一方で、長時間の就業のために睡眠時間の短いケースがみられる。表中に記している睡眠時間は就寝時刻と起床時刻から算出した夜眠の時間だけなので、これに日中の仮眠が加わるわけだが、夜眠時間だけでみると、例えばe氏の睡眠は6.0～8.5時間、h氏は4.8～8.3時間という短さである（しかもh氏の週の夜眠時間は合計で40.3時間にとどまる）。

ここで、一週間の記録を終えた段階で回答してもらった「疲労の回復状況」をみてみよう（表IV 2-2）。質問紙調査（表III 4-3 参照）と同じく四区分で尋ねたところ、b氏と借金を抱え長時間の就業を選択しているe氏・h氏の三人は疲労の回復が遅れている。

ところで、個人タクシーは裁量性が高いということを繰り返してきたが、一台で営業をしなければならない個人タクシーの場合には、顧客をもつことで法人タクシーとは異なる負担が加わる場合もある。e氏がその例だ。こうした仕事の忙しさは健診を受診しない理由のひとつにもなっている¹⁰。

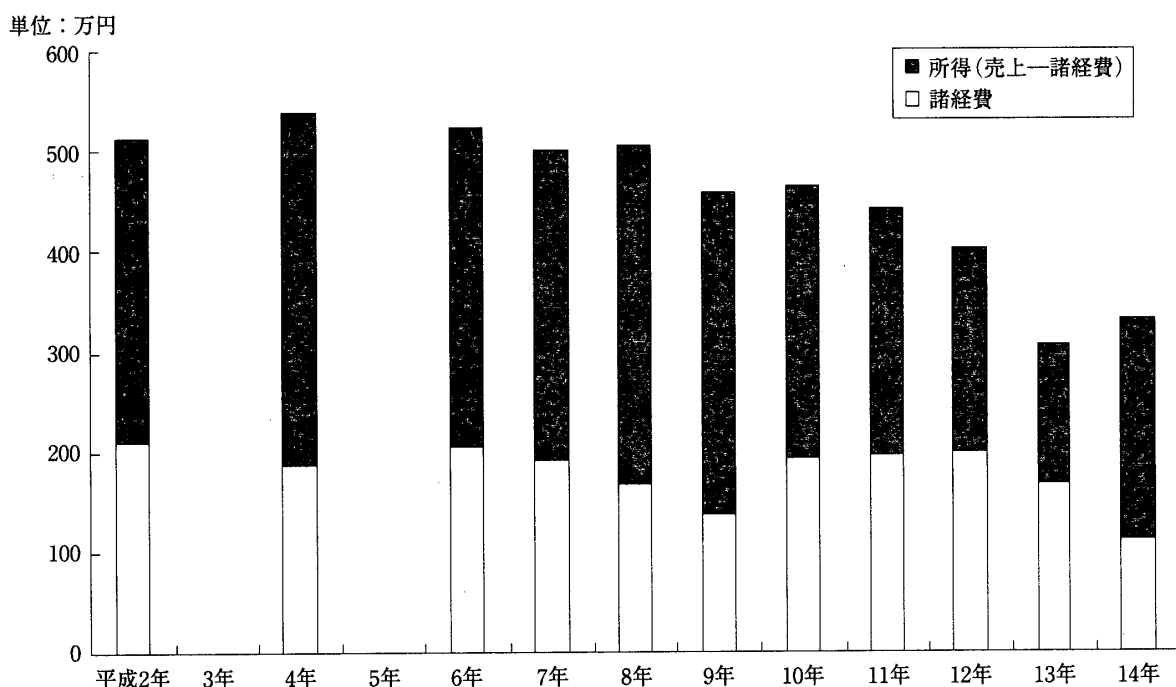
e氏：はらたいらのあれじゃないですけども、更年期障害のようなもので気分が面白くないときはやっぱりありますよ。年のせいもあるけど、そうですね、問題っていうか原因は一ヶ月に一回ぐらいしか休めない。いつ電話がかかってくるかわからない。電話恐怖症みたいな感じですよ。じゃあ電話をオフにしまえばいいじゃないかって言われるかもしれませんが、なかなか法人時代と違って、本当に大切な30人のお客さんじゃないですか。それをむげにできないっていうか。

3. 売上

現在の年間売上高は一覧表(表IV1-1)にまとめたとおりである。最も低いのは70歳代のg氏(245万円)で、最も高いのは開業後数年のe氏とh氏(各600万円)で、残りは320～400万円である。

特徴の第一は、法人から移って間もないe氏とh氏を除く全員が共通して売上が年々減少してきていることである。例えば図IV 3-1は損益計算書からまとめたd氏の過去約10年の売上

10 e氏：「(健診を受診しない理由を尋ねたところ一調査者)というのはやはりあの、電話をいただいて、「来てください」というお客さんに負担をかけたくないためと、一日なり半日なりをあけてしまうと収入が減るじゃないですか。収入面とお客さんに対応できない面と、ふたつですよ。」なお今回の聞き取り対象の多くは健診を受診していたが、業界全体でみると検診の受診率はやはり低いようである。例えばd氏曰く、「(体が資本という理由で個タクは健康に配慮するひとが多いのではないかという質問に対して一調査者)いや、先生はそう思うかもしれませんがね、個々によって違うと思いますよ。全然病院に行かないひともいますよ。だからなんていうんですか、個人タクシーのひと、病院行って急に動かなくなったとか、要するに健診に来ないひとが結構いるんですよ。だから急に悪くなって運ばれたけれども、ふだん何もしていないから、もう手遅れって。だから毎年いますよ、病院に運ばれてそのまま終わりになるひと。なんでこんなになるまで来なかったのって。」



図IV 3-1 d氏の売上の推移

注1：平成3年と5年のデータは欠如。

注2：平成13年から年金支給が開始されたこともあり働き方をセーブ。

注3：諸経費には「店主給与」「専従者給与」「青色申告控除」などは含まない（文字通りの経費のみ）。

の推移である（平成3年と5年のデータが欠如している。図では、諸経費と、売上から諸経費を除いた所得とに区分している）。ピークの平成4年には売上は540万円だったが、12年には400万円にまで減少している（13年の大きな減少は年金の支給が開始されたことなどで働き方をセーブし始めたことによる）。聞き取りでは、バブル期には700,800万円位の売上があげられたという¹¹。

特徴の第二は、とはいえ法人タクシーに比べると「まだマシ」であるということが共通して聞かれた。繰り返すとおり、個人タクシーの資格要件の一つは一定の資金を有していることである。それゆえ、不況で売上げが減少しているとはいえ、法人タクシーに比べると生活が安定していることが示唆された。この不況下で開業したe氏・h氏も、法人タクシー時代よりも収入は増えたという。もっとも、その高額の上は法人時代よりも長い就業時間と引き換えに得られたものであるが。

関連していえば、売上が非常に厳しくなったタクシー業界の現状を考慮すると、今後開業にいたる個人タクシーの場合、家計にゆとりのある層だけとは必ずしも限らない¹²、言い換えれば

11 a氏：「(売上の最盛期という質問に対して一調査者) バブルの後半くらいでしょうか、昭和62, 63年くらいじゃないですかね。その当時は700万近くあがっていたからねえ。700万から750, 760万くらいってたんじゃないかな。12月の1ヶ月だけで100万をこえていたからね。」

12 例えば、e氏は、法人タクシー時代には、公休日の出勤はむろんのこと明け日も出勤していたほ

それだけ長時間の就業を選択する層の増えることも予測される。

e氏：「(生活苦で兼業を行っている法人タクシーの事例について話したところ－調査者)私も、ガス屋さんのダンプの運転手なり、いろいろなことをやっていましたね。今日はタクシーに乗り、翌日はダンプに乗り、いろんなことをやっていました。交互にやっていて、いったい自分はいつ寝ているんだろうって。(中略)相手方もかなり、不定期で、電話一本でなんとでもなるというような、いいとこどりでお互いうまくかみあったんで、そこでうまくあいに仕事をさせてもらっていましたが、もうからはぼろぼろでしたね。」

4. 諸経費の内容

先述のとおり、個人タクシー事業を営む上では様々な経費がかかる。その規模と内容を見ていこう。

表IV 4-1はb氏(左)とc氏(右)の損益計算書から作成したものである。対象者が特定されることを避けるため比率(対売上高比)でまとめた。この年の両者の売上高は約400万円である。

ところでここで注意すべきは、この表で費用としてまとめられているもののうち「店主給与」として計上されているのは、先に質問紙調査の結果でみた「所得」に該当するものである。またb氏の場合は計上されていないが、「使用人給与」というのもいわゆる一般的にいう経費とは異なるものである(なお売上高に占める「店主給与」比率はb氏で60%弱、c氏の場合は「使用人給与」と合計すると70%を占めている)。

では残りの文字通りの費用についてウェイトの高いものを取りあげると、b氏の場合、「燃料費」が7.5%、「車両減価償却費」が

表IV 4-1 b氏及びc氏の平成15年の損益計算書
単位：%

	b氏	c氏
I. 収益	100.0	100.0
運送収入	100.0	100.0
その他の収入		
II. 費用	100.8	107.9
店主給与	58.5	45.0
使用人給与		25.0
水道光熱費	2.6	1.2
備用品費	0.4	2.2
燃料費	7.5	9.1
車両修繕費		1.5
その他修繕費		
車両減価償却費	14.3	
その他減価償却費	0.5	2.7
賃借料		
交際費	1.2	2.0
通信運搬費	0.4	2.7
図書印刷費		1.0
事故賠償費		
保険料	5.3	7.3
租税公課	0.5	0.5
金融費用	1.0	
諸負担金	4.3	4.6
その他費用	3.1	2.9
支払手数料, 旅費交通料	0.2	0.3
III. 当期利益	▲0.8	▲7.9

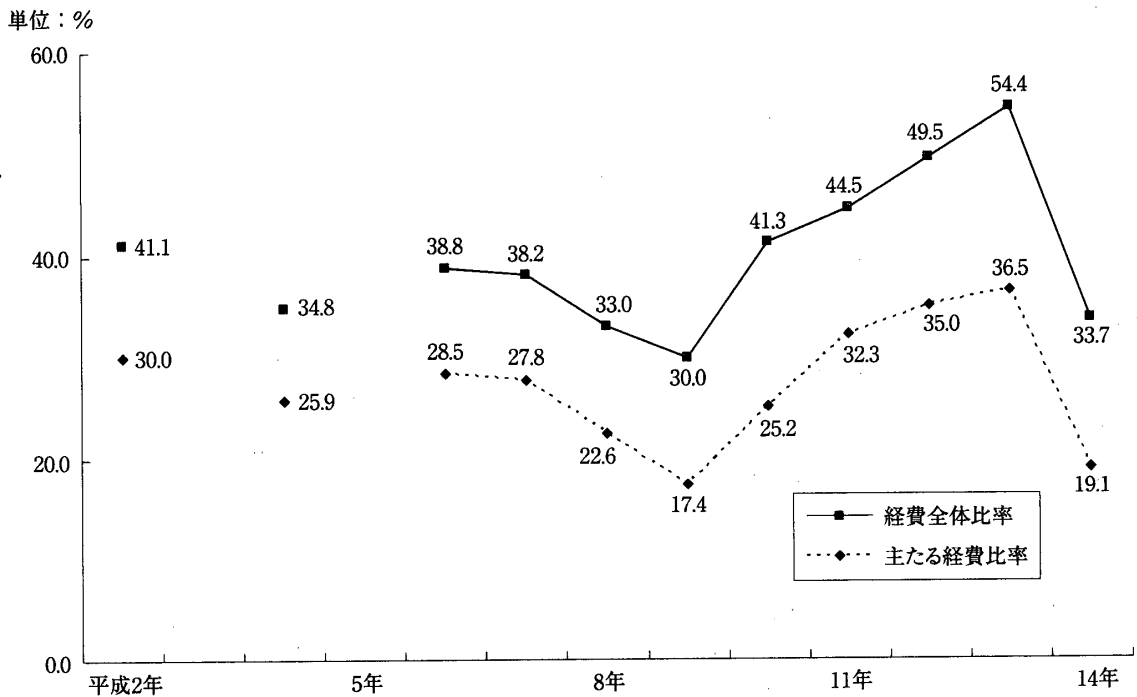
注：比率は対売上高比。

か、タクシー以外の仕事を兼業で行ってもおり、売上は職場で上位だったがそれでも年収(税込み)で400万円で、個タク開業時には資金の不足から生命保険などを全て解約している。またh氏の場合は、法人時代に、子どもの教育費の捻出が困難となりいったん退職をしそこで得た退職金を教育費にまわすということも経験しているほか、個タクを開業する際には、資金がなかったために親の預貯金を名義上借りて金融公庫から資金を借りて事業を開始している。また子どもの独立にあわせて家賃の安い住宅に引越しをしている。

14.3%、「保険料」（自動車保険料）が5.3%で、この三つの費目だけで売上高の30%弱を占める（車両の減価償却が済んだc氏の場合は「燃料費」と「保険料」で計16.4%）。聞き取りによれば、これらのうち、「燃料費」は以前は売上の8～10%程度だったが、燃料費の高騰で現在は12%程度になるとのことである。また「保険料」は、無事故を毎年続けていけば安くなるが、加入当初は30万円弱からスタートするとのことである。これら三つのほかにも、協同組合に支払う組合費（「諸負担金」）のウェイトも小さくない。

ここで、先にみたd氏の損益計算書を使い、経費全体（「店主給与」「使用人給与」「控除」は除く文字通りの経費全体）が売上高に占める比率と、主たる経費（「減価償却費」「保険料」「燃料費」「車両修繕費」）が売上高に占める比率の推移をまとめてみた（図IV 4-1）。前者についてみると、減価償却のほとんどない年（平成9年）にはその値は30.0%程度にまで低下しているが、70万を超える減価償却費の発生した11,12年は45～50%に達している（13年の経費比率の高さは働き方をセーブしたことによる）。車両費のこうした負担の大きさゆえ、表IV 1-1の「売上と諸経費」にも示したとおり、車両を長期にわたり使用しているものは多い（例えば最長のg氏は13年目）。

最後に、こうした売上の低下にともない、運転手間の競争の熾烈化・労働強化、健康状態の悪化、さらには「消費者（利用者）のため」という規制緩和推進論者の主張にも反する安全への否定的な影響など様々な問題状況の発生していることが指摘されたことを述べておく（表IV 1-1及びp 143以降の資料②自由回答も参照）。



図IV 4-1 d氏の経費（対売上高比）の推移

注：主たる経費は、「減価償却費」「保険料」「燃料費」「車両修繕費」の合計。

a氏：結局これだけ供給が過剰になると、小さなパイをみんなでつつきあうわけでしょ。だから早いもの勝ちなんですね。早いもの勝ちってことは当然信号無視もでてくるだろうし、スピード違反もでてくるでしょうね。昔はまだね、ルールみたいなものがありましたよね。あおったり、割り込みは極力しないって、まあこれは人間性の問題かもしれないけどもね。いまはもう前に車いたら抜けてっていう感じで、先にいかなきゃだめだって。だからこうして並行して走っていても、こっちにお客さんがいたら、こっちが加速してぐいっと前にはいって行くでしょ。われわれならかわせるけれども、一般のひとならぶつかっちゃうでしょ。

d氏：（規制緩和でー調査者）むしろあべこべに、サービスがよくなるなんてことはないんじゃないでしょうか。かえって悪くなるんじゃないでしょうかね、法人さんでもそれなりの売上目標を考えてやるわけでしょ。だからわれわれ、地下鉄なんかと並んでいると、もう法人の運転手さんは、それこそ私の目から見ているからなのかもしれないですが、すごくいらだっていますよ、もう。常時、イライラしているっていうか、「早く行け」って。こっちはお客さんが乗らないと出発できないのに、空ぶかししてみたり、それこそストレスがかなりたまっているんじゃないですかね。

V. まとめに代えて

わが国の交通政策では公共交通の整備が軽視されモータリゼーションが強力に展開されてきた。その間に交通事故による死傷者をはじめとする多くの犠牲をうみながらもその流れは基本的に継続し今日に至る。そしてその経験は根本的には省みられることなく逆に交通政策にも市場原理の考えがとりこまれていき、タクシー事業では2002年に本格的な規制緩和が導入されるにいたった。政府はそのメリットを高く試算しているが、当初のシナリオと異なる様々な問題の生じていることが関係者から指摘されている。本稿では、個人タクシー運転手を対象にしてその状態悪化をみてきた。本調査で明らかになったのは以下のとおりである。

- ① 就業時間が長い。法人タクシーに比べると裁量性が高く、就業の時間帯や就業・休日の位置を決定する余地が大きく、そのことは個人タクシーのメリットとして強く意識されていた。また法人タクシーのような、売上に対する会社からの重圧がない点も、個人タクシーの働きやすさを示すものといえよう。しかしながら就業時間自体は、生計費負担の大きい層を中心に、長い。記録調査では一週間の就業時間は最も短いケースでも50時間、長いケースでは70時間台に達していた。後者の場合、いわゆる過労死の新認定基準で示された、業務と発症との関連性が強いとされる労働時間の長さ¹³に匹敵する。今後、競争圧力が増せば就業時間の延長の衝動は生計費負担の大きい層を中心に増すと思われる。本人の生活・健康はもとより安全の視点からも、雇用運転手に対する「告示」のような規制の存在が必要ではないか。
- ② 収入が低い。自営業者の売上や諸経費の内容などの把握は雇用労働者に比べて難しいことを念頭におく必要はあるとはいえ、まず回答された売上は平均で400万円台だった。この値は法人タクシーの年収よりも高いとはいえ、燃料費や自動車保険料、車両の償却費など

13 新認定基準では、月100時間を超える時間外労働あるいは発症前2～6ヶ月間に1ヶ月当り80時間を超える時間外労働の場合、業務と発症との関連性が強いとされている。

を除くと、手取りとして残る部分はそう多くはない。損益計算書から求めた売上に占める経費全体のウェイトは低いときでも30%、減価償却時には50%弱に及んだ。もちろん一方で600万円近い売上をあげているケースもみられるが、それは著しく長い就業時間と引き換えに得られたものである。但し、法人タクシーに比べると、ローンの支払いが済んでいないとはいえ「持ち家」の比率が高いこと、一定の開業資金を保有していることが資格要件になっていることもあり、年金受給者を中心に家計は相対的に安定していると思われること、言い換えれば法人タクシーの家計の厳しさが示唆された。

- ③ 社会保険料や諸税の負担が大きい。まず国民健康保険の保険料が高い。そのためさいきん国保の保険料の滞納経験があるという回答者は全体で20%に及び、短期保険証あるいは資格証明書を使用しているものは8%を占めた¹⁴。また全体の半数が保険料の負担が「非常に厳しい」と回答している。そして、表Ⅲ 3-9で確認したとおり、同じ収入規模(400万円)で国保・国民年金加入の雇用労働者世帯と比較した場合でも、社会保険料・諸税負担が収入に占めるウェイトは自営業者世帯で高く、前者で21.2%であるのに対して後者では27.7%だった。
- ④ 健康状態が悪い。他産業の労働者と比べて、仕事で強い疲れを感じているもの・疲労の回復が十分でないもの・各種の持病が高い割合でみられた。持病に関しては、過労死の基礎疾患である「高血圧」とその促進因子である「糖尿病」や「高脂血症」が多いこと、「胃腸病」「腰痛」「眼精疲労」「老眼」など運転作業との関連が強い疾病が確認された。もっとも、法人タクシーと比べると、疲れの度合いや疲労の回復の遅れは法人タクシーでより高く、個人タクシーの相対的な裁量性の高さ、言い換えれば法人での働き方や労務管理上の問題が示唆される結果だった。なお、あわせて、健康管理の問題が確認された。すなわち自営業者である個人タクシーの場合、雇用労働者のような毎年の健康診断が義務付けられていないために健診の受診状況が悪かった¹⁵。先送りにされてきた運転労働者の労働衛生の確立という課題が、今日の規制緩和による競争の促進でいっそう後退していることが自由回答からもうかがえる。

以上のとおり、法人タクシーと比べると働き方での裁量性の高さなど相違はあるが、規制緩

14 「負担増 治療にためらい」『朝日新聞』2005年8月1日付は、国保保険料を滞納している者が保険証を返納させられ代わりに「資格証明書」を交付されるケースが増えていることを報じている。背景には不況で保険料が支払えなくなったことだけでなく滞納世帯に対する資格証明書の交付が義務付けられたこと(制裁措置の強化)がある。同記事に掲載の厚労省資料によれば、2004年の保険料の滞納世帯率は約19%に達し(98年から約3ポイント増)、資格証明書の交付数は30万件に急増している(交付が義務化された2000年の3倍以上)。

15 全商連による調査でも医師からの休養の勧めを無視して働く(働かざるを得ない)会員の姿が示されているほか、会員の共済情報の分析結果でも初診から死亡に至る期間が極めて短いという結果が示されている。すなわち、ある月の死亡弔慰金を支払ったケース(142件)を分析したところ、初診から半年以内の死亡者が全体の4割を占めていた(全商連『実態調査(98年)報告集』より)。

和のもとでの就業（労働）・生活・安全衛生の悪化は法人タクシーにも個人タクシーにも基本的には共通したものと見えよう。こうした状況で事態はどう推移してゆくのだろうか。今年に入って最低車両台数規制の撤廃と運行管理者制度の緩和こそ見送られたとはいえ、規制緩和推進という政府・規制改革会議のスタンスには大きな変化はない。

だがその一方で、関係者の運動の成果もあり、タクシー業界における規制緩和の弊害がマスコミでとりあげられるなどの流れもうまれている¹⁶。また国交省・厚労省が、不十分なながらもタクシー運転手の労働環境の改善に乗り出した¹⁷のもタクシー業界の混乱という事態を放置できなくなったためと見えよう。そうした動きも追い風にして、タクシー運転手・労働組合による、国を相手取った訴訟や、規制緩和の是正を求める労使の共同行動が展開されている。

もっとも、今回の調査対象である個人タクシーの場合も含め、規制緩和に対する批判が組織的な行動に直結しているわけでは必ずしもない。また、現行の規制緩和路線のもとでは消費者と労働者とが分断・対立させられる構図になっており、実際、タクシーの過剰を背景に利用者からはダンピングがもちかけられることも少なくない状況にあるという（聞き取り）。だがわれわれは、安全を軽視した経済のあり方や企業経営が国民・利用者に多大な犠牲をもたらすことをこの間の事故で経験している。市場原理を基調とした交通政策が諸階層に犠牲を拡大する中で関係者の運動がどういう展開をみせるのか、機会をあらためて検討したい。

謝辞

札幌個人タクシー協同組合、札幌個人タクシー協会の両組合には調査に際してご協力を頂いた。また北海道商工団体連合会には資料のご提供を頂いた。記して感謝申し上げます。

参考文献

- ① 野沢浩・小木和孝編『自動車運転労働』労働科学研究所，昭和55年
- ② 全国商工団体連合会『中小業者の営業とくらし・健康実態調査（2002年9・10月調査）報告集』全国商工団体連合会，2003年5月
- ③ 同上『実態調査（98年10・11月調査）報告集』，1999年5月
- ④ 拙稿「不況と規制緩和のもとでの、道内タクシー業界の事業経営とタクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告」『北海学園大学経済論集』第52巻第1号，2004年6月
- ⑤ 全国個人タクシー協会『改訂版 個人タクシー実務必携』全国個人タクシー協会，2004年1月
- ⑥ 『Tramondo』各号，トラモンド社

16 例えばNHKのETV特集『タクシードライバーの長い夜 規制緩和から3年』（2005年5月21日放送）及びNHKスペシャル『タクシードライバーは眠れない 規制緩和・過酷な競争』（9月17日放送）。また北海道でも給与が最賃水準に満たない運転手が逆に解雇されるという事態が釧路で発生したことに社会的な関心が集まった。

17 2005年5月11日，国交省と厚労省は「タクシー運転者の適切な労働環境の確保に関する連絡調整会議」を設置し，事業者に対して労働条件の自主点検の促進と，管轄の労基署への報告を指示している。

資料① 年齢別にみた質問紙調査結果一覧

	全体					年齢					単位:人、%
	50歳未満	50歳代	60歳代	70歳以上	全体	50歳未満	50歳代	60歳代	70歳以上	全体	
【面1-1】世帯構成	340	100.0	87	100.0	148	100.0	68	100.0	31	100.0	
世帯のみの世帯	118	34.7	5	5.7	4	4.9	304	41	60.3	26	83.9
夫婦と子ども	124	36.5	52	59.8	48	59.3	54	36.5	12	17.6	3
夫婦と子どもと親	31	9.1	12	13.8	14.8	14.8	14.8	9.5	4	5.9	
夫婦と親	13	3.8	2	2.3	2.5	2.5	2.5	4.7	4	5.9	
夫婦のみ	6	1.8	4	4.6	4	4.9	1	0.7	1	1.5	
子どものみ	7	2.1	8	9.2	7	8.6	5	3.4	2	2.6	
その他	26	7.8	8	9.2	13	9.5	3	4.4	2	2.6	
世帯人数	340	100.0	87	100.0	148	100.0	68	100.0	31	100.0	
1人	15	4.4	4	4.6	4	4.9	9	6.1	1	1.5	
2人	129	37.9	8	9.2	7	8.6	51	34.5	63	22.3	26
3人	76	22.4	20	23.0	18	22.2	35	23.6	15	22.1	3
4人	76	22.4	33	37.9	31	38.3	35	23.6	6	8.8	1
5人	34	10.0	14	16.1	13	16.0	16	10.8	3	4.4	1
6人以上	10	2.9	8	9.2	8	9.2	8	9.2	1	1.4	
平均値 (単位:人)	3.1		3.9		3.9		3.0		2.5		2.3
標準偏差 (単位:人)	1.3		1.4		1.4		1.2		0.9		0.7
就業人数	325	100.0	83	100.0	77	100.0	139	100.0	67	100.0	31
0人	41	12.6	8	9.6	7	9.1	17	12.2	12	17.9	4
1人	151	46.5	16	19.3	15	19.5	63	45.3	45	67.2	25
2人	62	19.1	19	22.9	18	23.4	31	22.3	8	11.9	2
3人	47	14.5	24	28.9	22	28.6	27	19.1	11	15.3	
4人以上	24	7.4	10	12.3	15	19.5	7	5.0	1	1.3	
平均値 (単位:人)	1.6		2.3		2.3		1.6		1.0		0.9
標準偏差 (単位:人)	1.2		1.3		1.3		1.1		0.7		0.4
就業時間	324	100.0	83	100.0	77	100.0	139	100.0	67	100.0	31
30分未満	297	91.7	78	94.0	72	93.5	122	88.4	62	92.5	30
30分～1時間未満	27	8.3	5	6.0	5	6.5	16	11.6	5	7.5	1
1時間以上	324	100.0	86	100.0	80	100.0	145	100.0	66	100.0	31
25分未満	225	67.4	29	33.7	33.8	101	69.7	64	97.0	28	80.3
25分～1時間未満	109	32.6	57	66.3	53	66.3	44	30.3	2	3.0	9.7
1時間以上	109	100.0	57	100.0	53	100.0	44	100.0	2	100.0	3
就業時間	50	45.9	17	29.8	15	28.3	28	63.6	1	50.0	1
就業時間	42	38.5	29	50.9	28	52.8	10	22.7	1	50.0	2
就業時間	17	15.6	11	19.3	10	18.9	6	13.8			
就業時間	107	100.0	56	100.0	52	100.0	43	100.0	2	100.0	3
就業時間	10	9.3	8	14.3	5	9.6	1	2.3			
就業時間	31	29.0	23	41.1	21	40.4	6	14.0			
就業時間	39	36.4	24	42.9	23	44.2	12	27.9	1	50.0	2
就業時間	41	38.3	25	44.6	25	48.1	15	34.9			
就業時間	42	39.3	15	26.8	15	28.8	23	53.5	2	100.0	
就業時間	327	100.0	86	100.0	81	100.0	147	100.0	68	100.0	30
就業時間	66	26.1	55	64.0	50	61.7	30	20.4	2	2.9	
就業時間	127	37.7	31	36.0	31	38.3	38	25.9	27	33.7	12
就業時間	78	23.1	31	36.0	31	38.3	38	25.9	27	33.7	12
就業時間	44	13.1					25	36.8	17	56.7	
就業時間	265		179		181		247		349		46.5
就業時間	9.5		4.2		4.1		6.1		7.4		9.3
就業時間	324	100.0	87	100.0	81	100.0	148	100.0	67	100.0	28
就業時間	128	38.3	64	73.6	58	71.6	57	38.5	4	6.0	
就業時間	72	21.6	23	26.4	23	28.4	48	32.4	1	1.5	
就業時間	41	12.3					30	20.3	11	16.4	
就業時間	31	9.3					10	6.8	16	23.9	3
就業時間	18	5.4					3	2.0	11	16.4	
就業時間	44	13.2					24	35.6	20	70.9	
就業時間	8.3		3.2		3.3		6.7		19.5		27.2
就業時間	9.3		2.4		2.4		5.0		7.9		4.8
就業時間	340	100.0	87	100.0	81	100.0	148	100.0	68	100.0	31
就業時間	60	17.6	10	11.5	8	9.9	30	20.3	15	16.1	
就業時間	156	45.9	36	41.4	33	40.7	60	40.5	37	54.4	20
就業時間	50	14.7	15	17.2	14	17.3	20	13.5	9	12.2	5
就業時間	49	14.4	1	1.1	1	1.2	1	1.1	1	1.1	
就業時間	23	7.4	9	10.3	9	11.1	12	8.1	2	2.9	1

	全体					年齢					単位:人、%
	50歳未満	50歳代	60歳代	70歳以上	全体	50歳未満	50歳代	60歳代	70歳以上	全体	
【面2-2】通勤時刻	340	100.0	87	100.0	81	100.0	148	100.0	68	100.0	31
20分前	93	27.4	17	19.5	16	19.8	37	25.0	27	39.7	10
20～24分前	57	16.8	17	19.5	14	17.3	28	18.9	9	13.2	2
24～28分前	70	20.6	25	28.7	23	28.4	32	21.6	7	10.3	4
28分以降	57	16.8	21	24.1	21	25.9	30	20.3	4	5.9	1
平均値 (単位:時間)	339	100.0	87	100.0	81	100.0	148	100.0	67	100.0	31
標準偏差 (単位:時間)	29	8.6	4	4.6	4	4.9	6	4.1	9	13.4	10
通勤時刻	39	11.5	6	6.9	6	7.4	16	10.8	11	16.4	3
通勤時刻	84	24.8	13	14.9	13	16.0	31	20.9	26	35.2	14
通勤時刻	80	23.5	18	20.7	17	21.0	27	18.2	8	11.2	3
通勤時刻	47	13.9	14	16.1	13	16.0	22	14.9	6	8.0	3
通勤時刻	24	7.1	12	13.8	10	12.3	12	8.1			
通勤時刻	平均値 (単位:時間)	11.0		11.6		11.5		11.3		10.2	9.5
通勤時刻	標準偏差 (単位:時間)	1.8		1.9		1.9		1.8		1.4	1.7
通勤時刻	326	100.0	82	100.0	77	100.0	143	100.0	65	100.0	30
通勤時刻	45	13.8	10	12.2	9	11.7	20	14.0	10	15.4	4
通勤時刻	110	33.7	28	34.1	26	33.8	54	37.8	20	30.8	6
通勤時刻	73	22.4	27	32.9	25	32.5	28	18.2	11	16.9	3
通勤時刻	51	15.6	7	8.5	7	9.1	16	11.2	6	24.8	9
通勤時刻	47	14.4	10	12.2	10	13.0	27	18.9	8	12.3	6
通勤時刻	平均値 (単位:時間)	6.2		6.0		6.1		6.3		6.1	6.6
通勤時刻	標準偏差 (単位:時間)	2.7		2.6		2.7		3.0		2.6	2.4
通勤時刻	320	100.0	82	100.0	77	100.0	143	100.0	65	100.0	30
通勤時刻	81	25.3	24	29.3	21	27.3	41	28.7	12	18.5	4
通勤時刻	96	30.0	31	37.8	29	37.7	39	27.3	20	30.8	6
通勤時刻	65	20.3	14	17.1	14	18.2	32	22.4	15	23.1	4
通勤時刻	78	24.4	13	15.9	13	16.9	31	21.7	18	27.7	16
通勤時刻	平均値 (単位:%)	57.0		52.2		53.3		55.8		58.8	69.5
通勤時刻	標準偏差 (単位:%)	23.2		21.3		21.5		23.3		23.0	24.0
通勤時刻	301	100.0	84	100.0	78	100.0	147	100.0	66	100.0	28
通勤時刻	30	9.6	26	30.3	26	33.3	31	21.1	18	25.9	18
通勤時刻	123	37.2	33	39.3	31	39.7	60	40.8	19	28.8	9
通勤時刻	58	17.5	23	27.4	21	26.9	28	17.7	8	12.1	1
通勤時刻	337	100.0	87	100.0	81	100.0	147	100.0	68	100.0	29
通勤時刻	9	2.7	5	5.7	5	6.2	2	1.4	2	2.9	
通勤時刻	40	11.9	14	16.1	13	16.0	22	15.0	4	5.9	
通勤時刻	160	47.5	45	51.7	40	49.4	78	53.1	23	33.8	12
通勤時刻	75	22.3	18	20.7	18	22.2	30	20.4	19	27.9	5
通勤時刻	53	15.7	5	5.7	5	6.2	15	10.2	20	29.4	12
通勤時刻	平均値 (単位:km)	14.5		21.8		22.2		16.3		8.8	0.0
通勤時刻	標準偏差 (単位:km)	338	100.0	87	100.0	81	100.0	148	100.0	67	100.0
通勤時刻	84	18.9	4	4.6	3	3.7	17	11.5	27	40.3	16
通勤時刻	169	50.0	42	48.3	38	46.9	80	54.1	28	41.8	13
通勤時刻	47	13.9	21	24.1	20	24.7	23	15.5	3	4.5	1
通勤時刻	43	12.7	16	18.4	16	19.8	18	12.2	8	11.9	1
通勤時刻	15	4.4	4	4.6	4	4.9	10	6.8	1	1.5	
通勤時刻	平均値 (単位:km)	11.6									

	全体					50歳未満					50歳以上															
	70歳以上	60歳代	50歳代	40歳代	30歳代	70歳以上	60歳代	50歳代	40歳代	30歳代	70歳以上	60歳代	50歳代	40歳代	30歳代											
【13-1】平成15年300万円未満	282	100.0	68	100.0	63	100.0	124	100.0	56	100.0	28	100.0	29	100.0	3	4.4	3	4.8	3	2.4	10	17.9	11	39.3		
年の売上高	29	30.9	14	20.6	14	22.2	41	33.1	22	36.3	8	28.6	107	37.9	30	44.1	28	44.4	49	39.5	18	32.1	8	28.6		
300万円台	37	13.1	11	16.2	10	15.9	22	17.7	4	7.1	22	7.7	22	7.7	10	14.7	8	12.7	9	7.3	2	3.6	1	3.6		
600万円以上	417	149.4	154	213.1	149	213.1	221	174.3	149	213.1	191	149.4	224	174.3	149	213.1	149	213.1	149	213.1	149	213.1	149	213.1		
平均値 (単位:万円)	124	45.1	108	154.4	109	154.4	149	113.1	109	154.4	133	100.0	124	45.1	108	154.4	109	154.4	109	154.4	109	154.4	109	154.4		
標準偏差 (単位:万円)	270	100.0	65	100.0	60	100.0	120	100.0	54	100.0	28	100.0	270	100.0	65	100.0	60	100.0	120	100.0	54	100.0	28	100.0		
【13-2】同、階級	20	7.4	4	6.2	4	6.2	4	6.2	4	6.2	3	11.5	103	38.1	21	32.3	20	33.3	43	35.8	21	38.9	15	57.7		
総数	103	38.1	21	32.3	20	33.3	43	35.8	21	38.9	15	57.7	103	38.1	21	32.3	20	33.3	43	35.8	21	38.9	15	57.7		
100万円未満	30	11.1	7	10.8	6	10.0	17	14.2	3	5.6	2	7.7	14	5.2	4	6.2	4	6.2	4	6.2	4	6.2	3	5.6	1	3.8
200万円台	213	77.4	222	221	221	221	221	221	221	221	191	149.4	213	77.4	222	221	221	221	221	221	221	221	191	149.4		
300万円台	100	36.0	92	92	94	94	94	94	94	94	98	88	100	36.0	92	92	94	94	94	94	94	94	98	88		
400万円以上	271	100.0	65	100.0	60	100.0	121	100.0	54	100.0	28	100.0	271	100.0	65	100.0	60	100.0	121	100.0	54	100.0	28	100.0		
【13-3】同、所得	38	14.0	4	6.2	4	6.2	4	6.2	4	6.2	3	11.5	68	25.1	14	21.5	13	21.7	25	20.7	16	29.6	10	38.5		
得(売上高)	118	43.5	34	52.3	32	53.3	59	48.8	18	33.3	6	23.1	118	43.5	34	52.3	32	53.3	59	48.8	18	33.3	6	23.1		
300万円台	36	13.3	7	10.8	6	10.0	20	16.5	8	14.8	1	3.8	36	13.3	7	10.8	6	10.0	20	16.5	8	14.8	1	3.8		
400万円以上	11	4.1	6	9.2	5	8.3	4	3.3	3	3.8	1	3.8	11	4.1	6	9.2	5	8.3	4	3.3	3	3.8	1	3.8		
平均値 (単位:万円)	205	74.4	207	233	233	233	233	233	233	233	162	124	45.1	108	154.4	109	154.4	109	154.4	109	154.4	109	154.4			
標準偏差 (単位:万円)	104	37.4	93	34	34	34	34	34	34	34	106	124	45.1	108	154.4	109	154.4	109	154.4	109	154.4	109	154.4			
【13-4】同、所得	325	100.0	83	100.0	77	100.0	139	100.0	67	100.0	31	100.0	325	100.0	83	100.0	77	100.0	139	100.0	67	100.0	31	100.0		
得(売上高)	132	40.9	26	31.3	22	28.6	45	32.4	36	53.7	25	80.6	132	40.9	26	31.3	22	28.6	45	32.4	36	53.7	25	80.6		
300万円台	192	59.1	57	68.7	55	71.4	94	67.6	31	48.3	6	19.4	192	59.1	57	68.7	55	71.4	94	67.6	31	48.3	6	19.4		
400万円以上	146	76.7	46	60.7	44	60.0	66	70.2	24	71.4	6	19.4	146	76.7	46	60.7	44	60.0	66	70.2	24	71.4	6	19.4		
1人	12	6.3	2	3.5	2	3.6	9	9.8	1	3.2			12	6.3	2	3.5	2	3.6	9	9.8	1	3.2				
2人	34	11.7	9	15.8	9	16.4	19	20.2	6	19.4			34	11.7	9	15.8	9	16.4	19	20.2	6	19.4				
3人	12	6.3	2	3.5	2	3.6	9	9.8	1	3.2			12	6.3	2	3.5	2	3.6	9	9.8	1	3.2				
同、人数	190	100.0	57	100.0	55	100.0	92	100.0	31	100.0	6	100.0	190	100.0	57	100.0	55	100.0	92	100.0	31	100.0	6	100.0		
世帯員の就業	30	15.8	9	15.8	9	16.4	14	15.2	5	16.1	1	16.7	30	15.8	9	15.8	9	16.4	14	15.2	5	16.1	1	16.7		
配偶者(パート)以外	106	55.8	32	56.1	31	56.4	59	64.1	10	32.3	2	33.3	106	55.8	32	56.1	31	56.4	59	64.1	10	32.3	2	33.3		
配偶者(パート)以外	16	8.4	6	10.5	6	10.9	6	6.5	3	9.7	1	16.7	16	8.4	6	10.5	6	10.9	6	6.5	3	9.7	1	16.7		
子	33	17.4	7	12.3	7	12.7	11	12.0	14	45.2	1	16.7	33	17.4	7	12.3	7	12.7	11	12.0	14	45.2	1	16.7		
子(パート)以外	49	25.8	12	21.1	12	21.8	30	32.6	6	19.4	1	16.7	49	25.8	12	21.1	12	21.8	30	32.6	6	19.4	1	16.7		
その他の他	10	5.3	2	3.5	2	3.6	9	9.8	1	3.2			10	5.3	2	3.5	2	3.6	9	9.8	1	3.2				
その他の他	2	1.1	2	3.5	2	3.6	9	9.8	1	3.2			2	1.1	2	3.5	2	3.6	9	9.8	1	3.2				
子	152	80.0	47	82.5	46	83.6	79	85.9	18	58.1	4	66.7	152	80.0	47	82.5	46	83.6	79	85.9	18	58.1	4	66.7		
配偶者	92	48.4	19	33.3	19	34.5	50	54.3	21	67.7	2	33.3	92	48.4	19	33.3	19	34.5	50	54.3	21	67.7	2	33.3		
親その他	4	2.1	4	7.0	3	5.5							4	2.1	4	7.0	3	5.5								
親その他	338	100.0	87	100.0	81	100.0	148	100.0	67	100.0	30	100.0	338	100.0	87	100.0	81	100.0	148	100.0	67	100.0	30	100.0		
あまたの年金受給していない	240	71.0	87	100.0	81	100.0	148	100.0	2	3.0			240	71.0	87	100.0	81	100.0	148	100.0	2	3.0				
受給している	98	29.0							65	97.0	30	100.0	98	29.0												
あまたの年金受給5万円未満	92	100.0	7	7.6					64	100.0	28	100.0	92	100.0	7	7.6										
5~10万円未満	18	19.6							15	23.4	3	10.7	18	19.6												
10~15万円未満	57	62.0							38	59.4	19	67.9	57	62.0												
15万円以上	10	10.9							4	6.3	6	21.4	10	10.9												
世帯員の年金受給していない	301	100.0	89	100.0	77	100.0	137	100.0	50	100.0	27	100.0	301	100.0	89	100.0	77	100.0	137	100.0	50	100.0	27	100.0		
受給している	213	70.8	67	80.7	62	80.5	109	78.6	27	54.0	7	25.9	213	70.8	67	80.7	62	80.5	109	78.6	27	54.0	7	25.9		
あまたの年金受給していない	88	29.2	16	19.3	15	19.5	28	20.4	23	46.0	20	74.1	88	29.2	16	19.3	15	19.5	28	20.4	23	46.0	20	74.1		
受給している	324	100.0	84	100.0	78	100.0	141	100.0	63	100.0	30	100.0	324	100.0	84	100.0	78	100.0	141	100.0	63	100.0	30	100.0		
就業者(年金なし)	310	95.7	81	96.4	75	96.2	137	97.2	56	92.1	28	93.3	310	95.7	81	96.4	75	96.2	137	97.2	56	92.1	28	93.3		
収入以外の有無	14	4.3	3	3.6	3	3.8	4	2.8	5	7.9	2	6.7	14	4.3	3	3.6	3	3.8	4	2.8	5	7.9	2	6.7		

	全体					50歳未満					50歳以上													
	70歳以上	60歳代	50歳代	40歳代	30歳代	70歳以上	60歳代	50歳代	40歳代	30歳代	70歳以上	60歳代	50歳代	40歳代	30歳代									
【13-1】平成15年300万円未満	336	100.0	86	100.0	146	100.0	67	100.0	31	100.0	24	7.1	8	9.3	8	10.0	13	16.4	3	4.5	3	4.5	3	4.5
6時間未満	76	22.6	26	30.2	23	28.8	32	21.9	11	18.4	5	16.1	112	33.3	32	37.2	30	37.5	58	39.7	14	20.9	6	19.4
7時間台	106	31.5	20	23.3	19	23.8	4	27.4	31	46.3	14	45.2	18	5.4	20	23.3	19	23.8	4	27.4	31	46.3	14	45.2
8時間以上	72	21.4	69	68	71	76	80	72	71	76	80	72	71	76	80	72	71	76	80					

	年齢				単位:人,%			
	50歳未満	50歳代	60歳代	70歳以上				
全体	323	1000	79	1000	65	1000	30	1000
本人の過去半回	133	412	42	494	39	494	58	423
半回の乗車状況	100	310	30	353	27	342	41	289
状況(乗車は減)	52	161	8	94	8	101	23	183
7-9回	25	77	4	47	4	51	6	44
10回以上	27	84	4	47	4	51	6	44
本人及び家族	324	1000	86	1000	80	1000	66	1000
やや負担	84	259	23	267	23	288	43	314
非常に負担	152	469	42	488	37	463	63	460
負担ではない	60	185	15	174	15	188	20	148
どちらでもない	28	88	6	70	5	63	11	80
本人及び家族	339	1000	86	1000	80	1000	66	1000
医師が負担を軽減	39	283	31	360	28	380	49	331
医師はなるべく控えるようにして	31	91	7	81	7	88	13	88
なるべく費用のかからない病	174	513	38	442	36	450	72	486
除を控えるようにしている	122	380	40	465	37	463	59	399
病気がかからないよう健康	198	584	51	593	46	575	100	676
力づくにかかっている	13	38	1	12	1	13	5	34
くせな病気を患っている	305	1000	78	1000	72	1000	135	1000
健康な病気を患っている	27	89	7	90	6	83	9	67
健康な病気を患っていない	1	03	0	00	0	00	0	00
本人の乗車状況	281	1000	75	1000	69	1000	128	1000
1回	282	969	73	973	67	971	125	969
2回	9	31	2	27	2	29	4	31
3回	1	03	0	00	0	00	0	00
4回	1	03	0	00	0	00	0	00
5回	1	03	0	00	0	00	0	00
6回	1	03	0	00	0	00	0	00
7回	1	03	0	00	0	00	0	00
8回	1	03	0	00	0	00	0	00
9回	1	03	0	00	0	00	0	00
10回	1	03	0	00	0	00	0	00
11回	1	03	0	00	0	00	0	00
12回	1	03	0	00	0	00	0	00
13回	1	03	0	00	0	00	0	00
14回	1	03	0	00	0	00	0	00
15回	1	03	0	00	0	00	0	00
16回	1	03	0	00	0	00	0	00
17回	1	03	0	00	0	00	0	00
18回	1	03	0	00	0	00	0	00
19回	1	03	0	00	0	00	0	00
20回	1	03	0	00	0	00	0	00
21回	1	03	0	00	0	00	0	00
22回	1	03	0	00	0	00	0	00
23回	1	03	0	00	0	00	0	00
24回	1	03	0	00	0	00	0	00
25回	1	03	0	00	0	00	0	00
26回	1	03	0	00	0	00	0	00
27回	1	03	0	00	0	00	0	00
28回	1	03	0	00	0	00	0	00
29回	1	03	0	00	0	00	0	00
30回	1	03	0	00	0	00	0	00
31回	1	03	0	00	0	00	0	00
32回	1	03	0	00	0	00	0	00
33回	1	03	0	00	0	00	0	00
34回	1	03	0	00	0	00	0	00
35回	1	03	0	00	0	00	0	00
36回	1	03	0	00	0	00	0	00
37回	1	03	0	00	0	00	0	00
38回	1	03	0	00	0	00	0	00
39回	1	03	0	00	0	00	0	00
40回	1	03	0	00	0	00	0	00
41回	1	03	0	00	0	00	0	00
42回	1	03	0	00	0	00	0	00
43回	1	03	0	00	0	00	0	00
44回	1	03	0	00	0	00	0	00
45回	1	03	0	00	0	00	0	00
46回	1	03	0	00	0	00	0	00
47回	1	03	0	00	0	00	0	00
48回	1	03	0	00	0	00	0	00
49回	1	03	0	00	0	00	0	00
50回	1	03	0	00	0	00	0	00
51回	1	03	0	00	0	00	0	00
52回	1	03	0	00	0	00	0	00
53回	1	03	0	00	0	00	0	00
54回	1	03	0	00	0	00	0	00
55回	1	03	0	00	0	00	0	00
56回	1	03	0	00	0	00	0	00
57回	1	03	0	00	0	00	0	00
58回	1	03	0	00	0	00	0	00
59回	1	03	0	00	0	00	0	00
60回	1	03	0	00	0	00	0	00
61回	1	03	0	00	0	00	0	00
62回	1	03	0	00	0	00	0	00
63回	1	03	0	00	0	00	0	00
64回	1	03	0	00	0	00	0	00
65回	1	03	0	00	0	00	0	00
66回	1	03	0	00	0	00	0	00
67回	1	03	0	00	0	00	0	00
68回	1	03	0	00	0	00	0	00
69回	1	03	0	00	0	00	0	00
70回	1	03	0	00	0	00	0	00
71回	1	03	0	00	0	00	0	00
72回	1	03	0	00	0	00	0	00
73回	1	03	0	00	0	00	0	00
74回	1	03	0	00	0	00	0	00
75回	1	03	0	00	0	00	0	00
76回	1	03	0	00	0	00	0	00
77回	1	03	0	00	0	00	0	00
78回	1	03	0	00	0	00	0	00
79回	1	03	0	00	0	00	0	00
80回	1	03	0	00	0	00	0	00
81回	1	03	0	00	0	00	0	00
82回	1	03	0	00	0	00	0	00
83回	1	03	0	00	0	00	0	00
84回	1	03	0	00	0	00	0	00
85回	1	03	0	00	0	00	0	00
86回	1	03	0	00	0	00	0	00
87回	1	03	0	00	0	00	0	00
88回	1	03	0	00	0	00	0	00
89回	1	03	0	00	0	00	0	00
90回	1	03	0	00	0	00	0	00
91回	1	03	0	00	0	00	0	00
92回	1	03	0	00	0	00	0	00
93回	1	03	0	00	0	00	0	00
94回	1	03	0	00	0	00	0	00
95回	1	03	0	00	0	00	0	00
96回	1	03	0	00	0	00	0	00
97回	1	03	0	00	0	00	0	00
98回	1	03	0	00	0	00	0	00
99回	1	03	0	00	0	00	0	00
100回	1	03	0	00	0	00	0	00

	年齢				単位:人,%			
	50歳未満	50歳代	60歳代	70歳以上				
全体	334	1000	86	1000	143	1000	68	1000
(ア)胃腸病	159	483	6	75	33	221	11	162
(イ)高血圧	7	25	2	83	7	259	21	309
(ウ)神経痛	28	84	8	93	8	100	12	84
(エ)肝臓病	6	18	1	13	1	13	1	13
(オ)腎臓病	21	63	3	35	3	38	8	56
(カ)心臓病	40	120	5	58	5	63	19	133
(キ)糖尿病	13	39	4	47	4	50	7	49
(ク)ぜん息	50	150	11	128	11	138	25	175
(コ)神経痛(ノロ一セ)	2	06	1	12	1	13	2	14
(ク)頭痛(ノロ一セ)	4	12	24	279	23	288	43	301
(カ)腰痛	88	263	14	42	2	23	8	56
(ケ)高血圧(高コレステロール)	14	42	2	23	2	23	8	56
(ク)腰痛	53	159	15	174	13	163	24	168
(キ)糖尿病	46	138	17	198	17	213	20	140
(ク)ぜん息	89	266	10	116	10	125	40	280
(コ)神経痛(ノロ一セ)	21	63	4	47	4	50	8	56
(ク)腰痛	331	1000	86	1000	80	1000	143	1000
14歳以下	17	51	3	35	2	25	13	92
15歳	18	54	4	47	4	50	10	70
16歳	30	91	15	174	13	163	10	70
17歳	85	257	21	244	20	250	36	254
18歳	181	547	43	500	41	513	73	514
19歳	117	359	37	400	39	400	56	400
20歳	38	112	8	243	7	212	19	339
21歳	37	111	8	242	7	211	19	338
22歳	24	205	11	297	9	273	13	232
23歳	14	120	4	108	4	121	8	143
24歳	17	145	7	189	7	212	7	125
25歳	17	145	2	54	2	61	9	161
26歳	9	77	5	135	5	152	3	54
27歳	332	1000	86	1000				

<p>資料② 質問紙調査の自由回答</p>	<p>【10】私はこの業種にながく携わっており、他に生活を支えられるような職種を選べる能力がありません。先行きが明るく思えずさらには悪化するのでは？と思いが強く不安です。この2年程で急激な増車があり、また先々も増えることと思っております。現状で利用車面が不足しているとは決して思えず、現時点でも過剰であると思います。利用者に對しても運転者不足による地理的不案内等と不便をかけていることを多く耳にします。また違法な客待ちなど同業の者からみても一般車面・歩行者等に多大な迷惑を与えているものと思いがけない気持ちもあります。が運転者も生活が維持できない方がほとんどだと思います。このような行為が事故等にもつながっていくものと心配致しております。世の中、規制緩和といわれますが、この業種においてはそれが利用者に対しても含め、よい結果をもたらすとは思えません。あくまでも変態に成じた行政であって欲しいと思っております。</p> <p>【11】暑氣のよい時に増車をおさえていて、最悪の暑氣状況になってから規制緩和とかで大量に増車を許可して行政のやっつけている事は納得できません。このままでもいくと、競争激化し、危険で安全輸送にも支障をきたすおそれがありますし、何より第一に私達の生活が売上げ激減で出来ません。何とかして欲しい。</p> <p>【15】規制緩和政策が止められないのであれば、タクシーの場合は総量規制だけではなく、料金の自由化、車種区分の撤廃等を求めます。</p> <p>【16】私は、この規制緩和には、反対です。間違っていると思います。過剰な増車の為に長時間勤務をやむをえなく、安全、衛生面に支障が出、安定的な生活が送れなくなると思っています。個人、法人業務員の給料は、下がる一方で生活がままならなく買の向上が悪く、お客様の奪い合いが激しく、業務員同士の争いもあるそうです（儲蓄、殴り合い、示談で公にしているという噂です）。聞いた話ですが、法人は、前年、前々年の売上を維持するために増車しているそうです。そのために業務員給料は下がる一方、増車するくらいたらないなら賃料金を下げるべきだと思っております。その方がお客様のプラス・メリットになると思っています。この緩和は、失業者（対策）の受皿ではないかとも思</p>	<p>【17】規制緩和の中で自由化の名目で市内中のタクシーが増車して下され。罰字、乱文、乱車であらう。規制緩和の中で客待ち等が増車状態、又郊外にいって、空車が列をなして走り回っている状態です。この様なタクシーで道路は満杯です。燃料の消費量から見ても、大変無駄な政策であると思います。この悪い景気の中で公務員は何を考えて、次から次とタクシーの増車を考えるのか考えられない。その納得の得られる〇〇（判読不能-調査者）をただで頂きたいと存じております。ありがとうございます。</p> <p>【19】運転手が足りないのに増車している会社や、公休を返上して運転手を働かせている会社もあります。これ以上に増車が継続と事故の多発や、運転手の過労死にもつながると思います。</p> <p>【22】今や個人タクシーも、夢も希望もない業種になってます。今後はタクシー業界も、生き残りを目指す、法人に於いては、安い人件費による、高齢者や女性のパート乗務員は急増し、不景気によるあせりから、安全、快適な乗り物ではなく、社会問題となると思います。役人や有識者となる方達が決めた規制緩和、本当に頭が悪いのではないかと感じます。増車分に対しては自然淘汰されて適正数になるなんて感覚に無能、無知を感じます。川村先生頑張ってください。宜しくお願い致します。</p> <p>【28】ハイ・タク業界に於ける規制緩和の方向性が間違っている。新規免許・増車の許・認可は最も、メリットもあるだろうがデメリットも多い。企業努力で何とかある問題ではない。</p> <p>【30】需要と供給のバランスを破壊した今回の規制緩和が実行されてから、労働状況は悪くなる一方。それによって大手の法人は増車を止めて、薄利多売によって安定拡大を目指す個人事業者は労働時間をのばすしかない。又、個人対策として思えない個人タクシーの許可制は運転手（個人も含む）のマネーのいちじるしい低下をまねき最悪の悪法である。タクシーはお客様の命を預かる仕事。万が一の為により良い車両を使って営業できる様な車面の規制廃止等に増車が先ではないか。そうすれば大手もいたらずに増車はできない。人命を預かってる商売だということを認識した行政・立</p>
<p>法を望む。</p>	<p>【39】国民年金は半額にしてもらったのですが、それでも払えません。1年半、未納です。Taxiの数が多すぎるので法人に対して強制減車をしてほしい。</p> <p>【39】私はこの度（平成15年）の業界の規制緩和政策に依り個人の許可を受けた身ではありませんが、このまま膨大な個人法人とも増加して行く事には大変危機感を持っており、既に私に法人の時代より値下げ各職が展開されており、す。別道3,000円とか半價です。私の知人の〇〇（判読不能-調査者）（中堅）企業の中で、メータ通りで帰ってパカにされたそうです。ほとんどの人間が、値切ったタクシーに乗っていると、あきれ果てました。層がにカラで解るよりは少い金額になればは分かかりますが、それがやがて自分達の首を絞める事になります。現況に平気でいくらくらでどうだと言ってくる客が結構います。"あんたが行かなくて誰か行くんだぞ"。半ばおどしです。今の状態は完全に需要と供給のバランスが狂っており、至急に関係行政機関の指導が必要です。少なくとも来年年度の個人法人の許可は大幅に縮小するよう望みます。</p>	<p>【40】現在の札幌市内の業界は利だけのように思われませんが、基本的ににお客の行為が自分の為になると思う。この点を行政で考えてほしいと思っております。</p> <p>【41】私自身、問8（世帯全体での総所得・手取り一調査者）にあるように手当額としては、相当額頂いているように思われますが、しかし、借入金も相当ある為、生活は大変苦しいものとなって、運手やその家族にとつて死活問題となっており、まして、流しても、辻つちにしても、平均1400-1500円しか、私は、他に活路を見い出さず、又、数年前から興味を抱いた、いわゆる「介護介護事業一」事業を始めました。約1年前に訪問介護事業所を設立し、数名の個人タクシー事業者の賛同を待って、今日に到っております。しかし、大変苦勞をしてきたにもかかわらず通院介助サービスは、介護報酬の中で最も単価が低いので、交通費というハイリスク・ローリターン毎日の毎日、つい最近になって、この世界にも規制緩和の波が</p>
<p>押しよせ、国交省、最後のとりでとも言われた白ナンバーでの有償運送が許可されました。人命を預かるのが、ハイ・タク運転手です。安全に移送することには神経・注意を集中するのではなく、人を探し、これに載り果ててしまったり、運転に集中できなくなりました。…とまりなくミスミエの中</p> <p>【43】調査及び研究ご苦労様です。これを行うことにより経済の道すがらつてくるが、利用のニーズ。規制緩和となっており、利用のニーズに合わせた福祉的な運賃、料金の体系がなされてくれない。私運、数人で介護保険を適用する介護タクシーを行っております。利用者はこんなに安くするならば使いたいと思っている人は多数います。タクシーは単公共的な交通機関であると思いません。増車するのは良いか否かはわかりません。それに対しての対応策がなされていない。例えば、タクシーの増車、交通法類の増車、私運、初乗り550円で営業してあります。550円のタクシーを利用したいけれど、順番に並んでいると乗れず、降りられない方がおります。私は、2級ヘルパーを持っており、障害者及び年配者の乗降はなれておりませんが、ほとんどの運転手はわがままとどまっております。ほとんどの運転手はわがままとどまっております。この点も運転手は、勉強した方がよいと思</p>	<p>【44】規制緩和のおかげで利用者は台数も増え、色々な料金のタクシーが有り過ぎていて行政は言っているみたいですが、そのしわ寄せが我々事業者にも大変な負担を背負わされています。法人タクシー増車で人手不足の御陰で地理不案内の運転手が多く、安心してタクシーに乗れないというお客が増えています。少しでも多くお客を乗せようとして、前の空車を右車線から追い抜く法人タクシーには目に余るものがあります。このままでは事故多発、苦情続発する事は必至。それどころか、安心して乗れるタクシーが危険なタクシーと認識されてしまいます。このようにして、川村先生の声として行政機関に対して、お願いいたします。我々事業者はこの様な、機会を与えていただきありがとうございます。タクシー業界の経営、労働、生活の改善の為、川村先生のお力をお貸し下さい。乱筆、乱文で失礼致します。</p>	

【121】車をかき合ひミスマスやマナー違反を正していく事が大切と思う今日、このごろです。

【122】客のとりあいがめだつ。タクシー乗場をたくさん作ってほしい。運賃を平等にする(法人も個人も同じに)。順番に並んでいてもほかでとられる。スキノの乗場を全部、平等に並ぶことにすること、真面目にやっても売り上げはダメ

【123】○新乗参入について：規制緩和後大きな矛盾点が出ております。以前より申請が簡素化されその結果個人タクシーの資質の低下が感じられます。○×式の試験・提出書類の省略等資質の向上を考えるのであれば資格要件を根本的に是正すべきと考えます。現在のままでは、益々法人タクシー一出身者(一部バス出身者もあり)に限られもつと他産業(一般サラリーマン・自営業等)からの参入を積極的に促すべきだと思います。○営業収入：需要・供給の枠化が外され、一日の営業本数も減り、それをカバーするため長時間の労働を強いられている状況であり、又法人タクシーにあっては昨今労働基準局の通達等で労働時間が厳しくなり益々営業の減少に繋がっております。自家用車の増大そして他の輸送機関(特にバスの運行時間の延長)等の影響もあり根本的輸送体系の是正が必要だと思います。

○旅行社との問題点：年々格安バスツアーが増加し個人旅行者の減少が続いています。大手旅行社より個人旅行者へ更に微細旅行社と通じ各々手数料が加味され実際のグロス料金も不明のまま強行日程を走行している状況です。旅行社自体のタリフ(基本料金)も下っており、それが料金の相増となり個人タクシーのダンピング料金の相増となっていると思います。○運輸局の管理：緩和後、個人・法人共に行政の管理・監督が強化され勿論反省すべき所は沢山ありますが既存業者に対しての締め付けが感じられます。今後廃業等に追い込まれる状況が増加すると思います。単なる書類不備等の軽微な事を大きく取り上げている様に思えます。未だ言いつくせない事が沢山あります。追伸 先生の御活躍を心から祈念すると共に感謝の気持ちで一杯です。

【124】利用する客が少ないのにタクシーばかりふりやしてもらっては大変ごまきります。20年前位には利用する客とタクシーの台数が客40に対してタクシー60ぐらいに思われます。現在は客15に対してタ

クシー85ぐらいではないでしょうか

【125】規制緩和によって需要と供給のバランスが大きく崩れている。悪質な客待ち行為が多すぎる。駐車違反の取締り(一般車も含む)を強化して欲しい。

【126】車の数を減らさなければならぬのに逆に増やしているのは気がいりだである。こんな状況に於いては駐車取り締まりばかり強化しては仕方がないことだ。絶対に台数を減らす(増やさない)べきである。

【128】タクシー自由化増車は反対。

【130】タクシーをふやさずしないでほしい。乗ってくるお客がいないのに反比例している。

【132】料金が画一的に決められ、PRや引き等も出来ない業界ですが、営業努力というのは何をしたらいいのか？台数だけを増やしてみようか？競争させてもドライバーが大変なだけです。

【133】一年でも早く緊急調整地域にしないと、お客さんの取り合ひで精神的にも肉体的にもストレスがたまり、事故にもつながると思います。これからますますこの業界にも不安が募るばかりです。

【137】今のままでは、タクシーは、衰退の方へ行くと思います。地球温暖化の問題もあり、公共交通機関の利用を広げる為にも、タクシーも公共交通の役割に値する制度の中に組み入れても良いです。たとえば、徹底した教育によるタクシー運転手免許の創作で利用者がどのタクシーに乗っても同じサービスが受け入れられるようにし、その前提でマイカーの中心部への乗り入れ禁止をし、中心部への移動は定額にし、利用しやすいう運賃で少しでもマイカーを減らす方向に持っていかせてほしいです。

【139】個人タクシーを増やすすぎなので、新免の試験を難しくしてほしい。

【143】とにかく、タクシーが多すぎる為、市内、中心部、スキノなどのタクシー渋滞があまりにも多すぎる。規制緩和もいけど、etc...個人タクシーに関し開業が緩くなった為に自分さえ良ければ良いという法人の運転手と同じスタイルで仕事している人が多く、大迷惑しています。もっともむずかしくしてほしい。

【147】今主人と話し合ったのですが、私業より一車書かせて下さい。毎日一車懸命頑張ってます。早く家を出てほしいのですが、タクシーが多い為、収入が上がらないと言っています。私もそう思います。どこのタクシー待たずとも乗れれば以上です。やはり、適正な台数が多いのでしょうか。それと主人が悪いのでしょうか...?先生のお力でお聞きしたいと思います。

【148】ドライバー業は大変です。

【150】規制緩和で、車の台数だけが増しお客の奪い合いで収入が減少し、大変な毎日を送らされていきます。このままいくとサービスの低下、安全な運行にも何かと支障が出てくると心配して居ります。行政の方も、時代の流れで規制緩和をするのではなく、末端で働く人間の事も考慮してもらいたい。我々運輸業界は何と言っても安全第一ですので、その安全が損なわれる行政は考えてもらいたい。

【154】規制緩和による増車、我われタクシ業員にとつては死活問題です。一般は客の高に上つては少ない客の争奪の為に長時間労働を余儀なくされていく。この神経をすりへらして毎日交通戦争の中で長時間労働は決して良い結果を生むとは考えられません。当然事故も増えるでしょう。長時間の客待ち、そしてやっとなあがくにつれて客がワンメーター。このような状態が一日中に何度もある中で、より良いサービス等言う方がおかしい。もつと適正な運取が上がるように、総量規制すべきであつて、無秩序にタクシーが増え行く事は私一運手も反対したいです。30年もタクシ運手をしてますが、こんな売り上げの上からない年は無い。それもこれも規制緩和による増車が一番の悪手だと思います。今後とも川村先生運手が安心して心よりのサービスを提供できる様な、お客様にも運手にもより良い状態が出来ます事をお願い致します。

【157】国道36号線豊平区豊平4条2丁目目の信号機に歩行者用信号がついておらず、角に大きなマンションが出来た為見通しも悪く、事故の発生も多く、なんとかしてほしいです。白石地下鉄駅ロイヤルホテル前でタクシーが交差点内で客待ち

【160】私は年金受給者で、タクシーに業務していませんから、若い方とは一概な考えは出来ませんが、関係行政機関に申し上げたい。①規制緩和は市民の足として考えたい。②規制緩和は市民も安くて便利なタクシーを利用できるとなれば市民も昨今の燃料高(ガソリン)、駐車場のことを考えずとももつとタクシーを利用する方が増加すると思います。③上記のことができないのであれば、早々に規制にもどしてほしいです。88才タクシー運転手。

【161】最近許可制により多数の個人タクシーが出ました。厳しい審査がふえ(判断不能一調査)が悪質の個人タクシーが増えています。個人タクシーの使命は終わったのか?

【162】運輸局(国)の規制緩和政策に依りタクシー一事業に従事している者の生活は益々苦しくなるばかりです。最早この事業には夢も希望も希薄なものになり本当に淋しく思います。小泉政権に對し文句を書けばきりが有りませんが本当に淋しい限りです。

【167】身障者割引制度の見直し、運転手にはあまりふたんをかけたす。時間がかり売上が下がります。

【168】取り急ぐことは車の台数をこれ以上増やすことは各タクシーの乗務員の生活にかかわりますので行政機関などに強く考えてほしいと思います。

【171】開業から5年。車での他利益が稼がりませんが、又数年後には車の代替がまっています。その事を考えるとも頭が痛いです。

【174】市内道路の状況が良くない。道路工事後、凸凹、ガタガタ、なのできつと平にしてほしい。もう少し信号を運動してほしい。1回1回信号にひっつかかるとストレスがたまると。排ガスが充満する。

【177】ハイタク乗務員の労働条件が劣悪で、全労

センターの検査などは、20年前から同一の同じ問題で金を取っている。タクシンの増車は、設備過剰による需給ギャップである。

[216] とにかく最近では増車の為、タクシンの余りすぎで大変です。年々労働時間が長くなり、長く乗らないと生活ができません！減車又現状でこれ以上増車はしないでほしいです。朝産か身体がこわれかどからかです。

[220] 法的にきまっていることを、行政は守っていただきたい。需要と供給のバランスがこれだけくずれているのに行政はいいないないに考えているのですか。どんだん新規タクシンのふやして、運転手の質もどんだんさかかっている気がしますが、くるしいよ～～。

[223] ①規制緩和とは言葉、タクシー台数が多すぎる。②タクシー台数が多すぎる為、停車する所がまったくない。③タクシニ乗務員の仕事に対する認識があまりすぎる。(自分も含めて)④個人タクシーに成る為の要件、資格、試験など、簡単にすぎる。⑤営業車(車の種類)にする為の車の種類が少なすぎる。⑥個人、法人とはず(一部であるが)売上主観に走り、でたらめな営業している前記の件についても、申請さえすれば、個人、法人が誰でもできる風潮になっている為、このよう人がこれこれからも長く続く、お客様が苦をむくことになるのでは…?とにかか悪い。

[224] 全車禁煙車にしてほしい。

[227] 規制緩和の名の下、台数を増やしているが、これ以上の増車は直ちに止めるべきだと思う。なぜなら供給過剰だから、又、市で試験的に行っている無料の循環バス等は、ハイタクなかせの向もでもない。我々も人並に日中だけ働かなくてもいい。夜はきたいが、現状ではとてもそうは行かない。夜は夜で若者の改造車や暴走族に我々の職場であるタクシニ乗り場を占領されてしまう。南四条から北1条の間は土・日の夜になると彼等の独壇場です。毎夜、同じジャンパーの車が南・北方向に行ったり来たり、又信号無視、歩道に乗り上げ歩道の妨害等、したい放題警察に取締りを強化していただきたい。毎夜あらわれれば同じジャンパーです。

[246] 車を購入(?)又は使用するにあたって税金がかかりすぎる。

[253] ①違法駐車取締り。②タクシニ業界全体としてここ2-3年毎年何百台も増え続ける台数を

反対にへらしてもらいたい。③信号機の青で通過する交差点を増やしてほしい。特に石狩街道、冬スリップする時などよやうやう乗せさせたと思う。④ニコ先で赤い赤になり神経的にすこく疲れる。⑤道路工事は道路のどこをなくしてほしい。⑥道路工事は雪が降る前に終了してほしい

[255] 違法駐車取締りの徹底。

[259] この不況時にお願いするタクシニ台数の増加による収入は、毎年1割以上減少している。需要にあつた総量規制を望みます。

[260] タクシニ乗務員の健康維持を求めます。

[268] タクシニ認可は適正に行うべきである。近年の増加は、弱者切り捨てになる。

[270] 規制緩和がそのまま執行されるとすれば大変な事になると思います。これからは私共みたいな老人年金を受給した者の職業になってしまいうてはないだろうか。現在私は73才ですが健康が維持できるならもう少し続けたいと思っている。健康維持の調査で年令による許可年数が短くなるので大変である。

[276] 乗務員同士のトラブル(客待ちなどの順番など)が目立つ。(市内)中心部のタクシニ乗務員が少ないことなど。

[284] 特に個人タクシニ事業者は、社会に貢献している面があるので特例として身体が資本である面をふまえて健康診断の助成金など導入してほしい。

[285] 規制緩和と政策には反対を感じる者であり、諸々の緩和には納得のいく車もありますが、1番強く反対を極めるのはタクシニ料金の料金増、つまり料金ステッカーです。タクシニ誕生以来の車なのですが、これが平成9年規制緩和に依り料金こそ自由化されたが肝心の小型車の料金ステッカーの色が異なっている。と北海道新聞に利用者の声として載りました。が一向に直す気配がなく今にきました。最近になって元の色に戻りつつあり、また、我々個人の中型車が安いのは、大抵を小乗車です。保有する法人が安いので、(小型車法人基本600、中型車個人基本560)法人が短乗し役所に圧力をかけ、平成9年から足かけ8年間、お客様の苦情にも耳をささず来ました。やっとなつて、頃元の色に戻す等、全く役所と業界の癒着を感じずにはおられません。我々の様な力のない事業者

では呼べど、さげすんで行政には声が届きません。ささやかな抵抗として、この機会を借りてペンを取りました。何かの機会に役所の方に見て貰ければ有りがたく存じます。

[290] 需要と供給の割合をもう少し考えてほしい。台数を増やすなら、乗るお客様も増やす事を考えてほしい。このままだと、子供連れのコミュニケーションがとれなくなり、何もこのらなくります。運転手にかなり、無理がかかっています。

[297] これ以上タクシニの台数を増やさないでほしいです。年々収入がダウンして、生活が苦しくなるばかりです。

[299] ①規制緩和による問題点：利用者の減少が続いている現状に対し、タクシニの増車。②タクシニの増車による問題点：現在のタクシニが多すぎて、いたる所で道路の側面を客待のため独占・占領、一般の車両がその側面を利用しようとする、二重駐車しなくなる。逆の場合もあり、タクシニが、タクシニ乗場をばみだし二重駐車をし、渋滞を引き起して交通障害、いやタクシニ公害ではなないでしょうか。③タクシニの運賃制度にも問題が多い。タクシニのメーターを買走し入れると同様に時速10km以下の速度で動き出し、赤信号での停止、渋滞等の停止で、タクシニは止まっているタクシニメーターは、時速10kmで走りつづけるのです。タクシニを利用する者は、目的地にいかずに早くできるだけタクシニ運賃も安く、と願って使っているのに対し、時間がかかればかかるほど、価値が下れば下るほど高い運賃を払わなければならないのは理解ができません。タクシニは高価な乗物であることは、誰もが知っているが、いくら高くてもいいと言うことではない。語りたいことは沢山あります。特に、時間・距離併用運賃制度の内容について。

[306] 私はパーキンソン病の母と二人で暮らしています。食事私が用意していますが、この先本格的な介護となると今の仕事(収入)なことを考えざるを得ません。政府はバブルを考慮して想像すらできません。政府はバブル崩壊後、景気向上の為派山政策を打ち出しました、その最初に私達の業界(タクシニ)が規制緩和の洗礼を受けました。しかし私はこの業界の労働時間の長さ、平均賃金の低さを考えたと異なして規制緩和が必要であったのか、疑問に思えてならないのです。私は思っています。橋本内閣の経済失

敗の生贄(マスコミ受けを狙ったもの)であると。この2年私運(個人タクシニ)だけで約250台法人も入ると約400台ほど増車しています。街中は昼夜問わずタクシニの違法駐車(客待ちの為)私運はだれも違法行為など、したくないのです。需要に合った車両数にするべきです。次に運賃の事を一言、今政府(行政かも?)は値下げ誘導しているのでしょうか。それは私達の業界の事を知らな過ぎます。バブル崩壊以後この業界の営業は下がりが続いています。それは法人個人を問わず現場で働く者達の収入が下るといふ厳しい現実なのです。値上げ申請も短時間で認めるべきです。次に値下げだけがサービスでは在りません、私は以前から中型車を小型運賃で営業したいと思っっています、ところが規制緩和の事は総量規制撤廃と運賃下げのみ声を大にして言いたい車種区分こそ撤廃せよ。私は言いたい、行政はこの業界で生計を立てている労働者の事をもっと考えるべきです。世界の情報を持つ国の最大のシンクタンクである自ら自ら行ってきた行政に対してマスコミや他業者とやかく言ってくるも毅然と正当性と信念を述べてほしいものである。古代中国の齊の宰相管仲は、倉庫満ちて礼節を知り衣食足りて榮辱を知る、との名言を残しました。今の私運には還這い言葉です。こういう宰相のいる時代に暮らしてみたいものをつくづく思う今日この頃です。もっと言いたい事があると思いますこのへんで止めさせていただきます

[310] 規制緩和の結果が早く出ることを願っている者です。この業界が、もう時代の流れに合わず、取り残されつつあると思われれば、お客様の方に向けた政策なり、サービスなりを考えなければならぬのに、逆に業界の都合ばかりに目を向け、その結果大きなズレを生じている状態だと思いませんか。個人の為の規制緩和なのか、もう少し考えてほしいし、個人事業者にまで、そんな理不尽な事を押しつけてほしくない。個人事業者の組合もおかしいのですけれどネ!!

[311] 私はタクシニ生活31年の個人タクシニ運転手です。この度のハイタク運転手の実働調査に対し感謝申し上げます。マスコミ等により報道されたようにハイタク業界は長く経済不況と2年前からの規制緩和によりかつかつてない大変さ及び

<p>しい状況にあります。以前の業界は失業者の受け皿として何とか、生活でまきましたが最近は何れに夢と希望を持って経済苦から自殺する者、ノイロゼになる者体調が悪く病気になる者が増加しております。お客さんの意識に加え、これ以上タクシーの台数が増加すると運転者は家族を養うことさえ出来ず家賃の増進につながります。需要に応じた供給をすべきだと考え、規制緩和の修正、安全、衛生が改善されません。弱者の声は行政に届きません。何卒よろしくお願いたします。</p> <p>[318] 不景気のせい、個人タクシーといえども交差点での愛待ちなど、ルール、マナーを守らない車がいっぱいは、多いように思えます。関係機関の指導が必要でないかと思えます。</p> <p>[319] 「例がなき規制緩和」非常に疑問を感じています。本来、公益事業であるべきタクシー業界に対して競争原理を強化、導入しての利用者の利便、安全、(車) 社会全体としての秩序が保たれることは決してないと思えます。営業の落ちた運転手は無理をし、心もずさみ「サーブिस向上、安全運転、マナー向上」... 全てがむねない精神論の標語と化してしまっているのが実情でしょう。多くの人間は弱いのです。最近、勝ち組、負け組、適者生存などイヤア〜な言葉が流布されていますが社余の風潮が競争万能主義を後押し、これを押し進める巨大なものには無批判、無関心、無力感... そんな(マスコミの責任は重大)です。強制的なものでもはやされる昨今の恐ろしい「タイタ」に今にも踏み潰されそうな私どもです。仕事上がりのすでに覚醒してない頭での作文なので失礼。増車→一人当たりの營收ダウン、交通渋滞→タクシー運転手への風当たり→事故、健康生活破カ。一番の勝ち組サン トヨタ、ニッサンの大手様。</p> <p>[321] 運賃体系を元に戻して!! 資金力のある法人(〇〇(社名一調査者)等)には、個人ではとていタクチウチできない!! 安い!! 安い!! 安い!! と宣伝して、実際は大して運賃変わらないのにお客様が勤者がいっている感があります。同9(生活意識一調査者)で普通とあるのは、法人時代から収入が他のサラリーマンに比べて低収入になれているからかも知れないです...</p> <p>[322] 需給を調整しなければダメ。福祉チケット</p>	<p>は基本料金分ではなく、全券方式にした方が良いでしょう。</p> <p>[324] 減車、1/2以下。交通行政は役人にまかしても絶対良くなりません。現場者の話聞かなければダメ。とくに我々の業界は死活問題である 法人乗員は10万〜13万位のものです。政府は、わかっている、とくに小泉首相は。</p> <p>[326] タクシー事業者の増車、反対、個人タクシー一及法人タクシー。需要と供給のバランスが悪い。</p> <p>[328] 自由化とは言え今の状態では生活が出来ない。死活問題である。規制を緩めなければこのままでは駄目である。規制緩和と言いつつ、業界の中で生活が出来ない状態を送り、経済状況が悪化している中で緩和は何の意味も無くただ、運転速度を上げて、回転効率を計る者はスピードによる交通事故、又、注目のさんまんによる重大事故へとつながるだけ有り、この様な馬鹿げた規制緩和は即時やめるべきと考えます。何の為に緩和なのだろう。私は大変疑問に感じて居る一人です。また、色々な料金設定で消費者が困惑している。もう少し、すっきりとした明確な方策が必要と考えられる。</p> <p>[332] 最近法人タクシーによる、ダンピングが目立ちます。この様な行為はこれからのタクシー業界に大変な危機感を、持たなければならぬと思えます。この様な行為をなくすには運賃の改定が必要なのは、ないでしょうか、現在タクシー利用者の70%以上は、お1人かお2人のお客様が、利用してはいますが、1人も4人も同じ運賃なのはタクシーだけですが、今私の考えは、1人のお客様は3割引、2人の場合は2割引、3人は1割引、4人は通常料金、とにかく今のままではますます悪化する必要があるのではないのでしょうか。</p> <p>[333] 私は福祉の仕事をしていますが、介護保険では車での移動は介助の仕事と認めていません。通院時は乗降介助で1,000円のみで車で移動している時間は点数請求が出来ません。車イスを押し移動している時はOKで車で移動するときはダメと言っているのはおかしいと思えます。歩きが原動力の遠いだと思えます。特に雪の降る北海道の場合、歩道は人間が歩くのもやっとな除雪状態です。体の具合の悪い年よりをそんな状況で歩いて病院へ</p>	<p>行けと言うのでしょうか。</p> <p>[336] とにかく、規制緩和はやめていただきたい。</p> <p>[339] 最近、道路運送法に定められている事項に違反する結果をもたらすことが多過ぎると思われまます。例えば、輸送需要と供給輸送力のバランス、運賃・料金の割戻し、特定の顧客に対する不当な差別的取扱い、etc. 道路運送法に定めているものが行政がそれを打ち砕く行っていると思えます。これでは一般乗用旅客運送事業全体が悪化するばかりです。もっと道路運送法にそったありかたで欲しいと思えます。</p> <p>[340] 規制緩和という名のもとに増車、料金格差、労働時間の短縮、いずれも乗務員の利益にはつながらず。増車... 乗務員同士の競争過多。良いドライバーも生活のため、違法行為に走ることもある。料金... 収入の手段をドライバーが選べない。高いより安いほうに寄っていく(法人タクシーの場合)。低経済地区は同一地区同一運賃が良い。労働時間... 国の選何時間労働はカットした時間を乗務員がかぶり利用度減。プラスの時間、カットの収入。時間カット分は事業者による保障(または国)。いまやタクシードライバーは男のやる商売(職業)ではない。家庭をささえていくだけの収入が得られない。</p>
--	---	---