

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

規制緩和下のタクシー労働

川村 雅 則*

I. タクシー事業における規制緩和路線の混乱

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

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

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

の満足度が高まってきて」いると主張している。

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

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

*（かわむら まさのり）開発研究所研究員，北海学園大学経済学部准教授

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

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

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

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

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

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

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

II. 調査の概要

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

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

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

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

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

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

III. 調査の結果

1. 高齢化するタクシー労働者

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

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

2. 無理をした働き方による対応¹⁰

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

働き方についてももう少し詳しくみていこう

表3-1 2008年調査の回答者の属性など

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

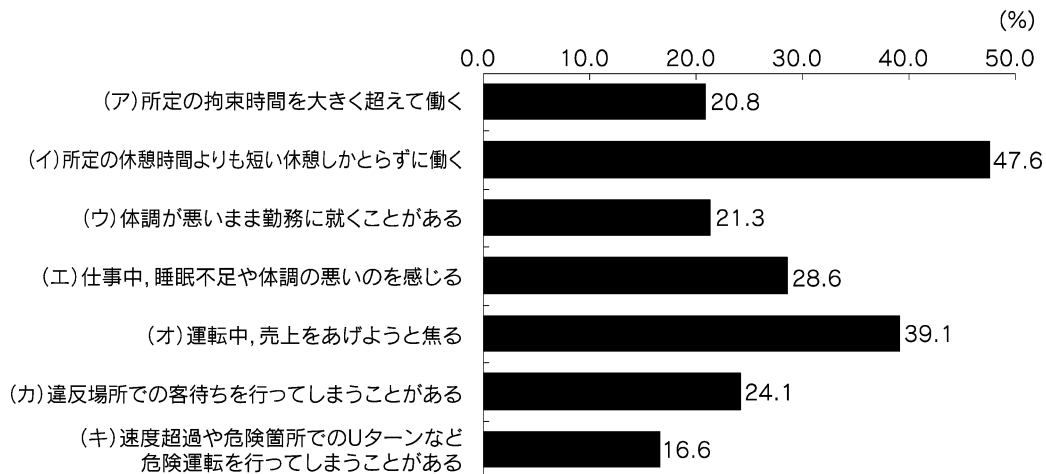


図 3-1 最近の働き方でよくある問題状況

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

単位：%

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

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

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

3. 低下する賃金、目立つ最賃違反

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

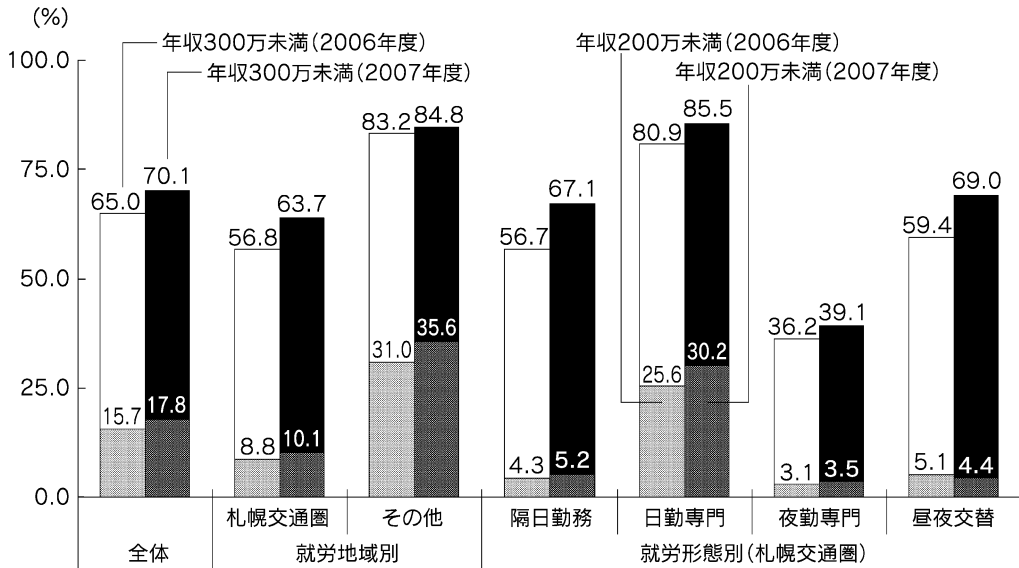


図 3-2 2007年度と2006年度の年収

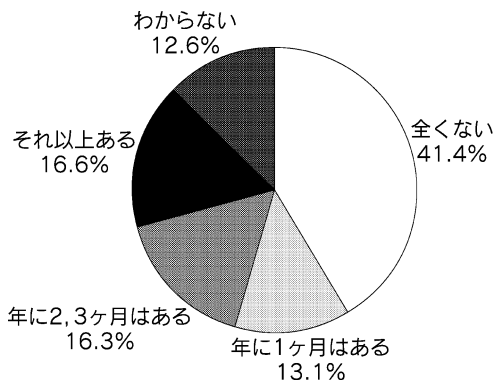


図 3-3 最低賃金割れの有無・頻度

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

及んだ（図 3-3）。

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

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

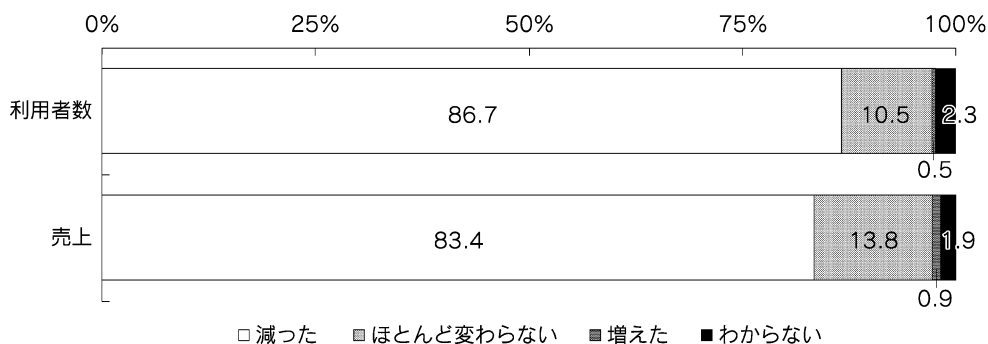


図3-4 運賃改訂後の利用者及び売上の動向（札幌交通圏）

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

4. 余裕のない家計、生活の困難(受診抑制, 教育費負担など)

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

すなわち全体では、まず(a)持ち家(分譲

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

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

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

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

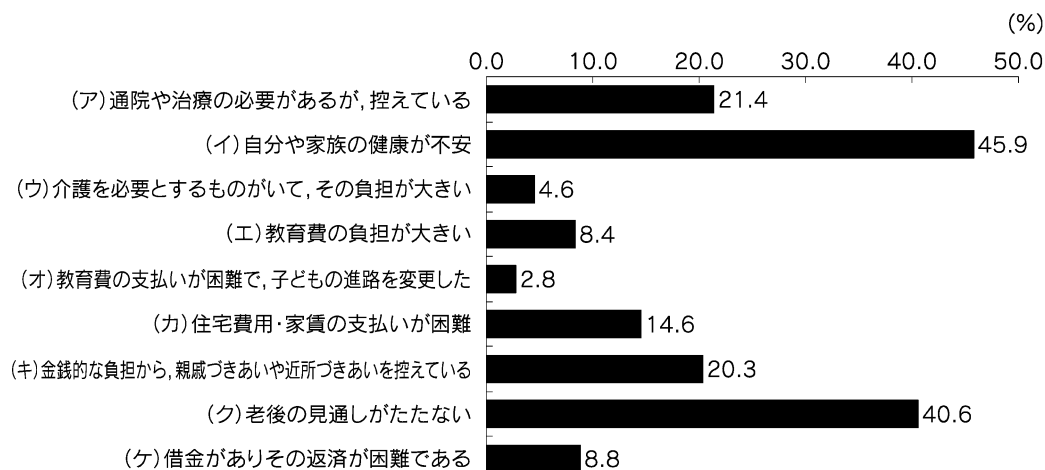


図 3-5 生活面での困りごと

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

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

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

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

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

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

5. 健康、安全問題 —— 疲労蓄積、ヒヤリ・ハットの出現

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

ところで、タクシー運転者の健康水準は他

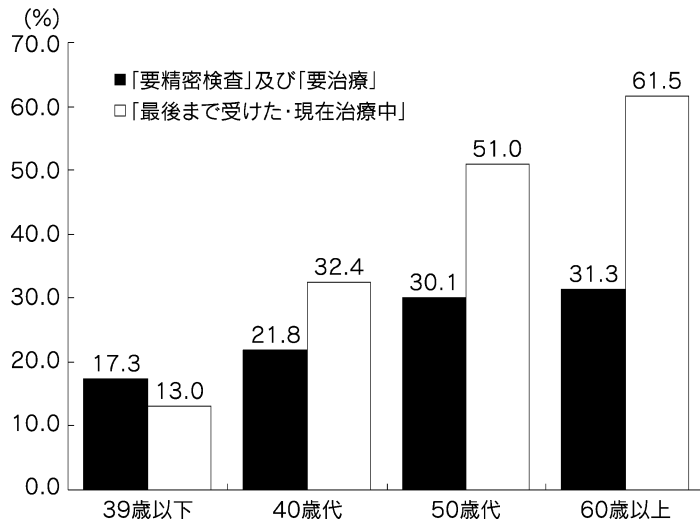


図3-6 定期健康診断の総合判定結果及び再検査・治療状況

注：「最後まで受けた・現在治療中」の分母は、「要精密検査」及び「要治療」群

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

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

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

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

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

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

表 3-4 年齢別にみた普段の仕事による疲労の度合い及び疲労の回復状況 単位：%

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

* p<0.05

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

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

表 3-5 年齢別にみた有病状況

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

* p<0.05

注1：表 3-4 に同じ。

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

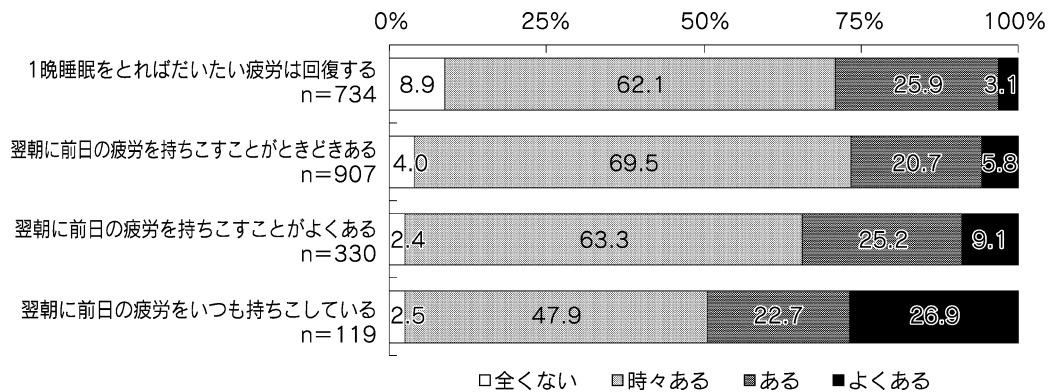


図 3-7 疲労の蓄積状況別にみたヒヤリ・ハットの出現頻度

いたことも述べておく。

IV. まとめに代えて

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

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

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

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

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

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

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

これらの政策とあわせて、運転免許制度・資格制度の強化（ドライバーズ・ライセンス制度の設置）、労働時間・働き方の改善（「改善基準告示」の見直し）、名義貸しや最賃割れなどの違法状態の一扫などの広義の労働法制の改善が、歯止め無き競争状態に一定の規制をかけ、運転者の労働条件・社会的地位を向上させるためにも不可欠ではないか。利用が伸び悩んでいるにも関わらず、規制緩和後に過剰な増車措置が可能だった背景には、運転者の労働条件や生活保障体制があまりにも「弾力的」であったという事実がある。タクシーが公共交通の一翼を担うためにも、弥縫策にとどまることなく、競争一辺倒の交通政策からの転換が必要と思われる。

注

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

keizai3/2007/0328seisakukoka22-1.pdf

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

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

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

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

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

⁷ 具体的には、本調査の場合、札幌市、石狩市、江別市、北広島市である。

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

⁹ 2003年調査では、回答者の平均年齢は51.2

歳で、60歳以上は9.1%にとどまっていた。

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

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

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

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

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

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

出所：北海道労働局資料（最低賃金審議会会議 提出資料）。

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

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

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

出所：北海道ハイヤー協会「2008北海道のハイヤー・タクシー現況」より。

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

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

出所：北海道ハイヤー協会資料より作成。

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

参考文献など

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

資料 1 自由回答一覧

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

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

- かよいことがあったのか。今では生活そのものが成り立っていない不安がいっぱいです。体に障害がなければ他の仕事にかわっています。
- 【433】函館市内でも新規参入が目立つが隣町にも目立ち、結局、町内、市内では売上があがらないので、函館市内に進入してくる。一方で、町会議員、町の仕事は町内タクシニーを優先させている。道内全体で考えて欲しい。
- 【440】規制緩和を廃止してもらいたい。
- 【443】我々ハイタクとして規制緩和を早く見直して欲しいです。
- 【478】タクシニーの運賃を値上げすることと運転手の生活が楽になるということは無いです。運賃を上げれば今以上にタクシニー利用する人が少なくなり、売上が悪くなるのではないかと懸念を抱きます。
- 【484】仕事が年々少なくなり、年収も右肩下がりになっている。
- 【486】タクシニー台数が多すぎ。一般代行車が多すぎ。一般代行車のスピード、駐車等の取り締まりをして欲しい。流しの仕事でお客を拾うことはほとんどない。無理をして、1日8時間勤務のところを夜間は12、13時間走るひとがいる。
- 【488】帯広市は乗用車が少なくお客様が少なくなった。代行車の台数が多過ぎ。タクシニーの利用が少くない。
- 【493】規制緩和後のタクシニーの飽和状態の改善。台数が多すぎます。
- 【497】規制緩和後、台数の増加は無いが、乗車率が下がり、売上が半減している。夜の街も代行車にお客を取られてダメになってしまっている。
- 【498】増車反対！運転手の手取り収入をみて、増車・減車の対応をして欲しい。
- 【500】帯広市の人口及び立地条件からして運賃改定は絶対反対であり、一般代行車の利用が増えるだけで、タクシニー営業車にとってはマイナスイメージ、一般代行車の規制を願うばかりです。
- 【502】車をもっと減らせ！
- 【505】毎年仕事が少ないので、その分をサービス残業や公出出勤でおこなっているが、それも限界きており、需要と供給のバランスがとれていない。経営者はそれを知りながら減車をしないで、乗務員の長時間労働でのりきることしか考えていない。
- 【507】不景気で客が少ない。代行の車が多くて困る。長距離の仕事がない。タクシニーが多すぎ。年金で生活がつかいらしく、年金者の乗務員が増えていく。年金者は年金で生活できるようにすべし。
- 【513】この地域で歩合給はおかしい。給料があがらないと生活が苦しい。
- 【520】上司がもうちよつと外にでて営業して欲しい。世間を知らなすぎため。
- 【525】給料が安くして生活が苦しい。
- 【528】手取りが少なすぎ。賃金アップ。
- 【530】人並みの生活水準になりたい。賃金アップ。
- 【535】賞与、燃料手当を含めて売上の43%しか年間でもらっていない。他社の(本店苦小牧(室蘭))歩合と同じ歩率にして欲しい。今春は会社と納得するまで、争議したいと思っている。A地区、B地区とあるようだが、歩合率を統一して欲しいです。客とのトラブルが多くなりますので、ドライブレコーダーの取り付けも
- 義務化して欲しい。東京のほうでは、ある会社では全車に取り付けていると聞きました。生活保護世帯と同じレベルかそれ以下の給料です。
- 【536】収入が少なく、生活が大変。他に出来る仕事もなく、転職もできない。乗務員の歩合率を上げて欲しい。
- 【545】長時間の勤務の割に収入が低いまいち。肉体・精神的にやられた。
- 【549】2002年2月の規制緩和以前からこの業界の体質が現在に至っていると思う。景気の良い企業・職種があったために依存していた面があり、現在の状況ではますます厳しくなってくる。
- 【560】賃金(歩合率)のアップ。
- 【565】旭川のタクシニーの台数は多すぎる。タクシニー乗務員の質が悪い。一都の人間のためにその会社の仕事が減る。
- 【575】ハイヤーを減少。
- 【584】タクシニーが多すぎて思うようにお客様を乗車させられない。規制緩和でタクシニーが多すぎます。業界で考えるべきです。タクシニー乗務員の年収が少なく、転職を考えている。
- 【586】札幌圏内でタクシニーが非常に増えたが、それに伴う、例えばタクシニー乗務員の増設などが何もない。結果、違法客待ちとなったタクシニーのモラルが悪いと言われる。収入も悪い。世の中の評価も悪い。やりっぱなし、こわしっぱなしのか。まず行ったことの方省と誰が責任を持って今後のあり方を進めてゆくのかわ、はっきりして欲しいと思います。
- 【587】営業車の台数が多すぎるので少なくて欲しい。各タクシニー乗り場付近の違反客待ちを取り締まって欲しい。
- 【592】規制前は少し頑張れば、収入は良かったが、今はどこに行っても車が多すぎて1時間から2時間で1本と、日曜日が毎日あるようです。
- 【593】タクシニーの台数が多すぎる。
- 【595】個タクが多すぎる。ポイント制をやめて欲しい。
- 【597】売上のパーセンテージアップ、及び各種手当などを付けて欲しい(通称手当、家族手当)。
- 【599】全ての業界に自由化を導入するのはおかしい。現にアメリカにおいては、電力業界のそれが失敗しているではないか。もっと個々の業界の内情を十分に調査して、現場で働いている人々の意見も十分聞いた上で政策をたてるべきである。官僚の特徴である机上の理論はやめるべきである。その意味で前小泉内閣のやり方はおろか私では無い。全くの失敗である。私は現在の自民党政治には全く失望している。
- 【601】規制緩和後、他の都市圏はよく把握していませんが、石狩管内、札幌圏においては、新規会社の設立、また異常なる増車等にあつて、既存の会社はますます営業低下を余儀なくされていきます。当然、乗務員一人一人の管取も下がりが、他業界との格差がますます広がりはかりです。タクシニー、ハイヤーなど乗務員の健全な賃金と育成に目を向けて欲しいものと感じます。少なくとも他の業界と賃金格差を縮める努力を、
- 【604】行政は痛みをわからない。
- 【606】市内のタクシニーの台数の制限をしてもらいたい(多すぎる)。
- 【607】再規制をして台数を少なくするべき。

(本間正明、竹中平蔵)ならびにオリックス宮内氏に丸投げした経済政策の弊害が大きすぎ。(規制緩和)。

【816】職場の上司に嫌がらせをするものが一名いる。当人の人格上の問題。社内的には不満はない。

【826】規制緩和以降、タクシーの台数が増えず。客を獲得するための違法客待ちややかなり危険な運転者が多い。労働時間の割に収入が少くない、収入が少ないため、若い人の乗務員が育たない。

【827】タクシーの再規制をして欲しい。

【829】規制緩和後、同業者が多く、売上が激減し、生活不安が増えている。

【835】運転手もいないのに増車を認めるな、真面目な運転手を残し、質の悪い運転手をやめさせろ。

【838】札幌圏内のタクシーの数が多すぎ。毎月の売上が変動し、今後は増車を避けて欲しい。

【845】金が欲しい!

【854】高齢化時代なので75歳まではタクシードライバイとして働きたい!

【858】台数を減らして欲しい。

【860】65歳までは正社員にしてもらいたい(現在63歳)。タクシーの台数を減らして欲しい。

【861】本当にお客さんがいません。【881】タクシーが増えず。流しても付かずが悪く、客待ちをしていても付かずが悪く、年収が悪くなった。今後の生活が心配。

【882】タクシー台数を大幅に減らして欲しい。

【883】規制緩和は無駄。年々ひどくなる。

【887】利用者が減っているのに増車するのはおかしい。運転手のマナーも悪く、ルール違反をしてお客をひろう行為が目立つ。

【888】タクシー料金を値下げして欲しいです。元の600円に。

【894】終わってあり。

【899】収入が不安定であり、また低賃金のため充実した生活を送れない。

【901】規制緩和をして台数を増やし、運賃を上げたのは間違いない。利用者が増えるはずもないのに増車を認め、それに乗せ増やす各社のやり方は想像力のかげりもない。今後どのようにになるのかみんな考えてほしい。運転手の給与アップのため値上げなんていう考え方・発想がおかしい。またタクシー業界で働く人たちが働きたい環境づくりを目指しているのですか?

【904】タクシー台数の規制をして欲しい。

【906】タクシー運転手のマナーをもっと厳しくして欲しいです。

【908】規制緩和でタクシーが多くなり、仕事ができなくなりました。

【909】規制が厳しく、業務延長や休日出勤は出来ず、収入が不足してしまいます。少し緩和していただければ助かります。個々に生活に事情があり、規制緩和のため収入は減っており、実態は最悪です。収入にひびく規則のほうについて、見直し等考えていただきたいと強く思います。

【912】要請してもはじまらん。言うだけばかばかしい。

【920】むやみに台数を増やしたため生活苦になった。国は何を考えているのかわからん。

【922】売上のよい者に対して違反や

事故に対する会社の対応がぬるすぎない!というよりもえこひいきに過ぎない!やめられるのが怖いから?

【924】規制緩和により台数が増え、一人当りの売上が減り、生活が困難になっています。一日も早く適正な台数に戻すべきだ。

【926】個人タクシーになるための夢をもって頑張っているのに、札幌市が仙台市みたいに調整指定都市になるのは困るのですが、どうなるかがとても心配です。

【930】業界が増車の方向にもかかわらず、街で合法的な客待ち場所(タクシー乗り場)が設けられていない。物的に、回遊魚のごとく流し続けることになど不可能である。もっと実情にあった乗り場の増設を望む。タクシーは公共交通手段ではないのか、バスレインから締め出され営業させられている。零細な売上からの消費税負担は不当である。零細業者への搾取である。規制緩和の増車と消費税負担は全く矛盾である。国の政策により「生かさず殺さず」のへびの生殺しではないか。

【932】規制緩和後まったくひどい時代になったものです。

【935】規制緩和でタクシーが多くて困る。

【936】乗務員のレベル向上。

【938】規制緩和後、需給バランスが崩れ、タクシーが多くなりすぎ、労働時間を多くしても、賃金が減った。減車をすぐにもしてほしい。

【940】新規参入及び増車はやめる。適正台数にするための減車を行う。

【944】規制緩和だと言っていて、さんざんタクシーを増やしておいて、今更、国交省がタクシー事業の改善の便

計?笑わせるな!

【945】自分の働きも悪いとは思いますが、規制緩和、政府(特に小泉元総理)がえらいことをやってくれました。生活が良くなったひと多いと思

います。悪くなったひと多いと思う。政界の考えがおかしいの

言。ばかばかしくてこの用紙を書くのが何のためになるのか(小泉氏、憎し)。

【946】自らの業種が業態に駆逐される努力が必要。ハイヤー協会のスリム化(札幌ドームなどでお客様に赤ボリを振るものはいらない)。飛行機よりも運賃が高いのに給料が安い。

【947】規制緩和後、タクシーが多くなり、需給バランスが崩れている。料金改定をしても給料は減る一方。すぐに減車をすべき。国は何を考えているのか。

【948】タクシーの台数が増えず。お客様よりタクシーの客待ちが多すぎ。

【952】ダブル公休をなんとか作って欲しい。

【954】タクシーの禁煙はやめて欲しい。

【955】乗車するお客様よりタクシーの数が多すぎ。業界再編ならびに初乗り1000円にして欲しい!速距離割引は今のままでよい。福祉割引は廃止。そのかわり、タクシーコーポ、チケットに変更すること。

【957】仕事のやりやすい会社である。特に管理職が良い。

【960】タクシーの台数が多過ぎる。

【963】仕事は年々売上が減少。規制緩和後、車両の増加のため、需要と供給のバランスが崩れている。そのため年取が下がり、若い人がこの業界に入っていない。業界は、同業者が淘汰さ

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

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

【1097】タクシーを減らすべき。

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

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

【1106】規制緩和でタクシーが千台以上増えたのが一番痛い。

【1107】台数が多いので札幌、江別、北広島、石狩地区に分割する。

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

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

【1119】タクシー乗場の増設、使用していないタクシー乗場を撤去して乗

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

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

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

【1127】お金がない。

【1130】規制緩和のため売上が下がりました。

【1131】まじめに働いて食べていけない世の中は間違っている。

【1135】台数を増やすことによつて仕事がやりにくいし売上が上がらない。

【1144】給料が少ない。

【1147】タクシーの数が多すぎる。

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

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

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

う。

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

【1156】賃金が安く生活が苦しい。

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

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

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

【1169】減車をして欲しい。

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

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

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

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

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

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

【1192】車を減らして欲しい。

【1196】みんながもつと気盛りに乗りやすくて欲しい。年収が500万円位になるようにして下さい。

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

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

- 【1356】生活していくのにやっつとです。病院の治療費もないので、病院にも行けない。
- 【1359】タクシンの台数を減らして欲しい。
- 【1360】朝起きるのがつらい。神経の病院へ通っています。
- 【1363】今はつらい時代でタクシーに乗れること自体が幸せだと思います。満足しているとは言えませんが、【1364】これからタクシーの仕事で生活しているか不安に感じます。特に昼間のタクシーの仕事は年金をもらっているひとでないと生活できなくなるような感じがします。
- 【1365】タクシンの台数が多すぎる！この状況で誰が一番喜んでいるのか知りたい（ドライバー、会社、タクシー協会、自動車販売会社、ガスタスタン、お客様）。ドライバーの立場からは、規制緩和前の台数に戻さなければ、ドライバーの生活は成り立たないこと、会社も協会もわかっているはず。なぜ減車をしないのか？ドライバーに売上努力を押しつけるばかりでお客様の数が増加しないことは知っているはずなのに！会社が悪いのか協会の危機感が足りないのか、天下りで成り立っている協会が呑気な努力で成り立っていない。
- 【1368】札幌市内のハイタクの台数が多すぎる。このままだと不安である。
- 【1370】タクシンの台数規制をするべき。
- 【1372】タクシーを増やさないと欲しい。
- 【1379】このたびの規制緩和という法改正は私達の業界界を及ぼはなく、すべの業界で悪影響を及ぼしていると思えませんが。政府の行政に対する不信かありません。もう少し広く深く物事を考えて政治という大事をやってもいいと思います。
- 【1380】お年寄りが安直に利用できるとは。タクシーバトルも全タクシーにパーセントで、社会・子供・女子を守るため、義務化すべきです。国民に愛される気軽な乗り物というイメージをつくらなくてはいいか、もっと若いビジネスも運転手が働けるようない保障等も考えて、アングラーだけで決して終わらないよう、くれぐれもよろしくお願いします。とにかく市民に愛される乗り物として、根本から考えてください。そして実行してくださいね。私達も気軽に利用できるようなサービス、案内、バトルを実行したい。
- 【1381】増車をやめて減車をして需要と供給のバランスを図って安定した生活を確立して欲しいです。
- 【1383】タクシンの運賃を統一して欲しい。
- 【1388】売上がまったく上がらないので生活苦に。
- 【1398】新規・増車は一切認めない欲しい。禁煙を推進するのをやめて欲しい。どちらも乗客・売上減の原因の一部となっている。
- 【1426】需要を超えた増車をして今度はドライバーに規制をかけようとはなにを言わんやです（悪質ドライバーを無くすのはわかりませんが、それだけには思われません）。行政もみんなかんです。あと、労組委員の保証も売上状況にあってないと思います。労働者貴族にならないようにもう少し考えてみてはいかが？
- 【1427】退職後の生活が不安なので少しでも長く仕事がいい。小泉のバカ。
- 【1433】タクシ業界の法案の改正に期待します。
- 【1435】規制緩和で台数が増え、流しの乗客が減った。
- 【1436】歩率をあげて欲しい。
- 【1442】生活は不安。今後、タクシー業界は悪くなるよ。今後、タクシー業界は悪くなるよ。今後、タクシー業界は悪くなるよ。失業者対策なのか、規制緩和は結局タクシー運転手がいなくて、タクシーが車庫にねている会社が多い。業界への要望は、タクシー会社で話し合っ車を減らすこと。札幌であれば2000台は減らすこと。
- 【1444】人並みの生活がしたい。
- 【1445】規制をやるときはちゃんと小泉のばかやろー。
- 【1451】収入の低下で今後の生活に不安を感じる。タクシ業界は終わった。
- 【1455】規制緩和後、収入減になり、タクシーが男の仕事でなくなった。男の仕事とは家族を食わせて、はじめなると思う。年金をもらいながらのじーちゃん、ばーちゃん、子持ちのおばちゃん。20年後はインド人、フィリピン、タイ等外国人が乗っているでしょう。今の米國でブエルトリコ系の人に乗っているように。誰がこうしたのでしよう、小泉さん。
- 【1460】規制緩和後、タクシ業界は生活が成り立たない。
- 【1463】年々売上減少により、生活するのが厳しい。
- 【1464】①安全への不満。今や一般乗用車では当たり前になっているABS、エアバッグが装備されておらず、乗務員の命を大変懸念している。②FR車のへの疑問。市販されている乗用車は、一部高級車やスズカーをのぞいてほとんどがFF車か4WD車です。従
- ってタクシ乗務員のほとんどが自家用は4WD車かFF車です。それを新人乗務員にいきなり冬に乗務させるといって考えられないことが行われています。二種免許取得時の自動車教習所でも運転免許センターでもタクシー協会でも会社でもFR車の冬運転の講習や訓練も何もなく、いきなり乗務させられます。そうして新人のころは4WD車やABS装着車なら起きないであろう事故を起こしてしまいうのです。冬にはタクシに乗るな！我が家の家訓です。
- 【1465】馬鹿な規制緩和をしたもので。昨年末の料金値上げにしても値上げをせずにタクシの台数を減らしたほうが乗務員のためになったはず。
- 【1466】生活は大変で困っています。タクシを減らしてください、規制緩和などとやらなければよしいと思ってしまう。こんな国になるなんて思いもよりませんでした。
- 【1467】規制緩和後はタクシの台数が増えず。売上がかなりダウン。それを補うため長時間労働や休日労働や、体調を崩しているも休まずに仕事をしようになり、健康面に非常に不安を感じる。
- 【1473】大変な時に入っている。規制緩和の善し悪しが出てきているところ。
- 【1476】乗務員の質の低下。着しく悪くなっていきます。マナーの低下もそうです。無駄な加速をするドライバーや車線をまたいだり走行、もしくは、低速の運転など一般車に迷惑をかけての走行が見られます。プロとしての自覚がなさ過ぎです。
- 【1480】タクシ台数が多い。少なくして欲しい。
- 【1481】業界の売上が低下して車両数

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

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

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

資料2 2008年タクシ-運転者の労働・生活実態調査結果 一覽表

タクシ-乗務経験年数	全体	就労地域別		就労形態別(札幌交通圏)				年齢別(全体)						単位:人、%												
		札幌交通圏	その他	隔日勤務	日勤専門	夜勤専門	昼夜交替	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上													
1年未満	2166	1000	619	1000	398	1000	359	1000	420	349	1000	139	1000	142	1000	208	1000	404	1000	683	1000	580	1000			
1~3年	1707	78.8	323	85.3	384	62.0	275	68.1	340	94.7	371	87.7	321	91.7	104	74.8	106	74.8	152	73.1	303	74.8	563	82.1	474	81.6
4~10年	305	14.1	185	12.0	194	11.8	29.6	15	4.2	22	5.2	29	8.3	22	15.8	26	18.3	35	16.8	79	19.5	89	13.0	54	9.3	
11~30年	154	7.1	39	2.5	115	18.6	5	1.3	4	1.1	3.0	7.1		13	9.4	10	7.0	21	10.1	23	5.7	34	5.0	53	9.1	
31年以上	2161	1000	1543	1000	618	1000	398	1000	359	1000	420	1000	349	1000	139	1000	142	1000	208	1000	404	1000	683	1000	580	1000
39歳以下	139	6.4	103	6.7	36	5.8	16	4.3	21	5.8	36	9.0	25	7.2	10	7.2	8	5.6	6	2.9	12	3.0	9	1.3	9	1.6
40~44歳	142	6.6	83	5.4	59	9.5	19	4.8	12	3.3	34	8.1	18	5.2	32	23.2	15	10.6	19	9.1	29	7.2	44	6.4	28	3.3
45~49歳	208	9.6	142	9.2	66	10.7	40	10.1	22	6.1	50	11.9	28	8.0	32	23.2	24	16.9	26	12.5	34	8.4	59	8.6	28	4.8
50~54歳	405	18.7	287	18.6	118	19.1	78	19.6	50	13.9	90	21.4	68	19.5	43	31.2	57	40.1	56	26.9	113	28.0	107	15.7	77	13.3
55~59歳	686	31.7	503	32.6	183	29.6	141	35.4	97	27.0	140	33.3	121	34.7	19	13.8	36	25.4	77	37.0	137	33.9	181	26.5	124	21.4
60歳以上	581	26.9	425	27.5	156	25.2	102	25.6	157	43.7	68	16.2	89	25.5	2	1.4	2	1.4	24	11.5	75	18.6	197	28.8	146	25.2
(再掲)50歳以上	77.4		78.7		73.9		80.7		84.7		71.0		79.7		4	1.0	86	12.6	177	30.5						
タクシ-乗務経験年数	2159	1000	1543	1000	616	1000	398	1000	359	1000	420	1000	350	1000	138	1000	142	1000	208	1000	404	1000	683	1000	580	1000
1年未満	54	2.5	37	2.4	17	2.8	4	1.0	15	4.2	2	0.5	16	4.6	10	7.2	8	5.6	6	2.9	12	3.0	9	1.3	9	1.6
1~3年	158	7.3	122	7.9	36	5.8	10	2.5	28	7.8	36	8.6	48	13.7	32	23.2	15	10.6	19	9.1	29	7.2	44	6.4	28	3.3
4~10年	203	9.4	143	9.3	60	9.7	29	7.3	31	8.6	44	10.5	38	10.9	32	23.2	24	16.9	26	12.5	34	8.4	59	8.6	28	4.8
11~30年	456	21.1	342	22.2	114	18.5	71	17.8	59	16.4	128	30.5	81	23.1	43	31.2	57	40.1	56	26.9	113	28.0	107	15.7	77	13.3
31年以上	575	26.6	415	26.9	160	26.0	104	26.1	86	24.0	132	31.4	88	25.1	19	13.8	36	25.4	77	37.0	137	33.9	181	26.5	124	21.4
30年未満	446	20.7	296	19.2	150	24.4	114	28.6	69	19.2	53	12.6	57	16.3	2	1.4	2	1.4	24	11.5	75	18.6	197	28.8	146	25.2
30年以上	267	12.4	188	12.2	79	12.8	66	16.6	71	19.8	25	6.0	22	6.3							4	1.0	86	12.6	177	30.5
2141	1000	1532	1000	609	1000	394	1000	353	1000	420	1000	349	1000	138	1000	139	1000	206	1000	402	1000	680	1000	571	1000	
正社員	1633	76.3	1149	75.0	484	79.5	319	81.0	186	52.7	348	82.9	289	82.8	116	84.1	119	85.6	186	90.3	363	90.3	619	91.0	226	39.6
契約社員	143	6.7	115	7.5	28	4.6	21	5.3	49	13.9	25	6.0	19	5.4	8	5.8	6	4.3	6	2.9	14	3.5	24	3.5	85	14.9
嘱託社員	305	14.2	222	14.5	83	13.6	47	11.9	95	26.9	38	9.0	37	10.6	11	8.0	10	7.2	7	3.4	19	4.7	27	4.0	230	40.3
その他	60	2.8	46	3.0	14	2.3	7	1.8	23	6.5	9	2.1	4	1.1	3	2.2	4	2.9	7	3.4	6	1.5	10	1.5	30	5.3
2146	1000	1536	1000	610	1000	398	1000	357	1000	419	1000	346	1000	137	1000	141	1000	207	1000	402	1000	680	1000	574	1000	
隔日勤務	738	34.3	398	25.9	338	55.4	35	26.5	44	31.2	80	38.8	150	37.3	35	26.5	44	31.2	80	38.8	150	37.3	245	36.0	181	31.5
日勤専門	446	20.8	359	23.4	87	14.3	23	16.8	20	14.2	29	14.0	67	16.7	23	16.8	20	14.2	29	14.0	67	16.7	117	17.2	190	33.1
夜勤専門	513	23.9	423	27.5	90	14.8	48	35.0	48	34.0	58	28.0	103	25.6	48	35.0	48	34.0	58	28.0	103	25.6	167	24.6	86	15.0
昼夜交替勤務(日勤と夜勤)	437	20.4	350	22.8	87	14.3	31	22.6	29	20.6	38	18.4	81	20.1	31	22.6	29	20.6	38	18.4	81	20.1	148	21.8	109	19.0
その他	14	0.7	6	0.4	8	1.3									2	1.0	1	0.2	3	1.0	1	0.2	3	0.4	8	1.4
2146	1000	1537	1000	609	1000	398	1000	357	1000	419	1000	346	1000	136	1000	142	1000	207	1000	401	1000	678	1000	577	1000	
加入している	1670	77.8	1196	77.8	474	77.8	347	87.2	199	53.7	341	81.4	298	86.1	112	82.4	119	83.8	179	86.5	349	87.0	390	87.0	317	54.9
以前は加入していたがいまは加入していない	264	12.3	187	12.2	77	12.6	30	7.5	85	23.8	43	10.3	25	7.2	6	4.4	9	6.3	13	6.3	25	6.2	41	6.0	169	29.3
加入したことがない	212	9.9	154	10.0	58	9.5	21	5.3	73	20.4	35	8.4	23	6.6	18	13.2	14	9.9	15	7.2	27	6.7	47	6.9	91	15.8
2107	1000	1505	1000	602	1000	384	1000	348	1000	414	1000	345	1000	135	1000	139	1000	204	1000	394	1000	668	1000	562	1000	
40時間未満	213	10.1	152	10.1	61	10.1	48	12.5	50	14.4	27	6.5	22	6.4	13	9.6	15	10.8	18	8.8	25	6.3	53	7.9	89	15.8
40時間台	509	24.2	307	20.4	202	33.6	103	26.8	92	26.4	43	10.4	67	19.4	33	24.4	28	20.1	55	27.0	103	26.1	148	22.2	141	25.1
50時間台	569	27.0	379	25.2	190	31.6	99	25.8	106	30.5	81	19.6	91	26.4	29	21.5	38	27.3	59	28.9	115	29.2	193	28.9	134	23.8
60時間台	484	23.0	384	25.5	100	16.6	110	28.6	53	15.2	129	31.2	89	25.8	35	25.9	33	23.7	42	20.6	93	23.6	163	24.4	117	20.8
70時間台	255	12.1	218	14.5	37	6.1	20	5.2	40	11.5	101	24.4	56	16.2	17	12.6	20	14.4	23	11.3	47	11.9	84	12.6	63	11.2
80時間以上	77	3.7	65	4.3	12	2.0	4	1.0	7	2.0	33	8.0	20	5.8	8	5.8	5	3.6	7	3.4	11	2.8	27	4.0	18	3.2
(再掲)60時間以上	38.7		44.3		24.8		34.9		28.7		63.5		47.8		44.4		41.7		35.3		38.3		41.0		35.2	

単位:人、%	年齢別(全体)																									
	39歳以下			40~44歳			45~49歳			50~54歳			55~59歳			60歳以上										
	131	100.0	139	100.0	139	100.0	140	100.0	140	100.0	206	100.0	402	100.0	673	100.0	568	100.0								
全体	2108	100.0	1522	100.0	586	100.0	413	100.0	349	100.0	559	100.0	388	100.0	674	100.0	568	100.0								
働き方・営業形態	537	25.5	421	27.7	116	19.8	142	36.5	139	39.3	60	14.5	76	21.8	32	24.4	28	20.1	47	23.2	112	28.9	169	25.1	148	26.1
流し主体	1199	56.9	880	57.8	319	54.4	209	53.7	164	46.3	261	63.2	238	68.2	72	56.0	84	60.4	121	59.4	56.4	39.0	380	56.4	320	56.3
乗待ちが主体	342	16.2	214	14.1	128	21.8	38	9.8	48	13.8	90	21.8	35	10.0	26	19.8	26	18.7	31	15.3	49	12.6	116	17.2	93	16.4
その他	30	1.4	7	0.5	23	3.9	3	0.8	2	0.5	3	0.8	2	0.5	1	0.8	1	0.7	4	2.0	8	2.1	9	1.3	7	1.2
1ヶ月の総走行キロ数	2133	100.0	1523	100.0	610	100.0	392	100.0	350	100.0	419	100.0	346	100.0	139	100.0	140	100.0	206	100.0	402	100.0	673	100.0	568	100.0
2000km未満	226	10.6	132	10.0	74	12.1	16	4.1	66	18.9	35	8.4	30	8.7	12	8.6	17	12.1	12	5.8	31	7.7	69	10.3	85	15.0
~2300km未満	465	21.8	309	20.3	156	25.6	69	17.6	77	22.0	74	17.7	87	23.1	26	18.7	45	32.1	41	19.9	81	20.1	130	19.3	140	24.6
~3000km未満	583	27.3	386	25.3	197	32.3	107	27.3	83	23.7	93	22.2	100	28.9	34	24.5	31	22.1	62	30.1	108	26.9	190	28.2	157	27.6
~3500km未満	398	18.8	269	17.7	89	14.6	86	21.9	36	10.3	87	20.7	57	16.5	21	15.1	22	15.7	41	19.9	84	20.9	115	17.1	75	13.2
~4000km未満	268	12.6	218	14.3	50	8.2	70	17.9	45	12.9	60	14.3	41	11.8	13	14.4	10	7.1	33	16.0	44	10.9	98	14.6	62	10.9
~4500km未満	131	6.1	105	6.9	26	4.3	28	7.1	21	6.0	37	8.9	5.5	13	9.4	8	5.7	9	4.4	38	9.5	40	5.9	23	4.0	
~5000km未満	75	3.5	62	4.1	13	2.1	11	2.8	18	5.1	25	6.0	7	2.0	11	7.9	6	4.3	7	3.4	10	2.5	24	3.6	17	3.0
5000km以上	27	1.3	22	1.4	5	0.8	5	1.3	4	1.1	8	1.9	5	1.4	2	1.4	1	0.7	1	0.5	6	1.5	7	1.0	9	1.6
(再帰)3500km以上	23.5		26.7		15.4		29.1		25.1	31.0		20.8		33.1		17.9		24.3		24.4		25.1		19.5		
(再帰)4000km以上	10.9		12.4		7.2		11.2		12.3	16.7		9.0		18.7		10.7		8.3		13.4		10.5		8.6		
1ヶ月間における公休出勤状況(頻度)	2154	100.0	1537	100.0	617	100.0	396	100.0	355	100.0	422	100.0	348	100.0	137	100.0	141	100.0	208	100.0	403	100.0	683	100.0	577	100.0
まったくしなかつた	868	40.3	661	43.0	207	33.5	165	41.7	182	51.3	131	31.0	176	50.6	45	32.8	53	37.6	78	37.5	135	33.5	241	35.3	312	54.1
月に1回程度	664	30.8	463	30.1	201	32.6	118	29.8	83	23.4	138	32.7	116	33.3	41	29.9	44	31.2	71	34.1	136	33.7	213	31.2	158	27.4
月に2回程度	439	20.4	307	20.0	132	21.4	86	21.7	59	16.6	117	27.7	44	12.6	36	26.3	28	19.9	42	20.2	102	25.3	167	24.5	64	11.1
月に3回程度	122	5.7	73	4.7	49	7.9	24	6.1	19	5.4	20	4.7	10	2.9	14	10.2	10	7.1	14	6.7	22	5.5	40	5.9	22	3.8
月に4回以上	61	2.8	33	2.1	28	4.5	3	0.8	12	3.4	16	3.8	2	0.6	1	0.7	6	4.3	3	1.4	8	2.0	22	3.2	21	3.6
(再帰)行ったことあり	597		570		66.5		58.3		48.7	69.0		49.4		67.2		62.4		62.5		66.5		64.7		45.9		
(再帰)2回以上	28.9		26.9		33.9		28.5		25.4	36.3		16.1		37.2		31.2		28.4		32.8		33.5		18.5		
最近の働き方でよくある問題状況	2092	100.0	1485	100.0	607	100.0	380	100.0	337	100.0	409	100.0	342	100.0	133	100.0	137	100.0	204	100.0	395	100.0	673	100.0	545	100.0
(ア)所定の拘束時間を大きく超えて働く	438	20.8	310	20.9	126	20.8	79	20.8	50	14.8	94	23.0	82	24.0	34	25.6	37	27.0	49	24.0	78	19.7	138	20.5	98	18.0
(イ)所定の休憩時間よりも短い休憩しかとらずに働く	996	47.6	745	50.2	251	41.4	175	46.1	160	47.5	209	51.1	196	57.3	56	42.1	54	39.4	94	46.1	198	50.1	334	49.6	258	47.3
(ウ)体調が悪いまま勤務に就くことがある	445	21.3	312	21.0	133	21.9	78	20.5	66	19.6	92	22.5	75	21.9	36	27.1	27	19.7	50	24.5	98	24.8	136	20.2	98	18.0
(エ)仕事で睡眠不足や体調の悪いのを感じる	598	28.6	405	27.3	193	31.8	104	27.4	75	22.3	122	29.8	101	29.5	45	33.8	45	32.8	71	34.8	119	30.1	189	28.1	128	23.5
(エ)運転中、完工をあげようと焦る	818	39.1	580	39.1	238	39.2	171	45.0	124	36.8	148	36.2	133	38.9	64	48.1	56	40.9	93	45.6	169	42.8	258	38.3	178	32.7
(ウ)違反場所での客待ちを待つ必要がある	505	24.1	381	25.7	124	20.4	105	27.6	57	16.9	121	29.6	96	28.1	37	27.8	33	24.1	60	29.4	90	22.8	163	24.2	121	22.2
(キ)深夜超過や危険箇所でのリターンなど危険運転を伴ってしまっていることがある	348	16.6	262	17.6	86	14.2	60	15.8	41	12.2	83	20.3	78	22.8	31	23.3	18	13.1	45	22.1	68	17.2	116	17.2	69	12.7
この1年間の有給休暇の取得状況	1998	100.0	1424	100.0	572	100.0	374	100.0	300	100.0	400	100.0	335	100.0	130	100.0	131	100.0	197	100.0	385	100.0	655	100.0	494	100.0
ほぼ全てを使い切った	314	15.7	229	16.1	85	14.9	44	11.8	41	13.7	84	21.0	56	16.7	19	14.6	25	19.1	35	17.8	43	11.2	111	16.9	79	16.0
4分の3程度は使った	246	12.3	175	12.3	71	12.4	36	9.6	33	11.0	60	15.0	45	13.4	19	14.6	14	10.7	23	11.7	53	13.8	69	10.5	68	13.8
半分程度は使った	356	17.8	250	17.6	106	18.5	167	44.5	52	17.3	75	18.8	65	19.4	21	16.2	26	19.8	27	13.7	67	17.4	125	19.1	89	18.0
4分の1程度を使った	391	19.6	277	19.5	114	19.9	77	20.6	54	18.0	77	19.3	69	20.6	21	16.2	24	18.3	35	17.8	80	20.8	137	20.9	93	18.8
ほとんど使っていない	689	34.5	493	34.6	196	34.3	161	43.0	120	40.0	104	26.0	100	29.9	50	38.5	42	32.1	77	39.1	142	36.9	213	32.5	165	33.4

2007年度の年収(税込み)	全体		就労地域別		就労形態別(札幌交通圏)				年齢別(全体)						単位:人, %													
	1741	1000	札幌交通圏	その他	専任勤務	日勤専門	兼務専門	昼夜交替	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上														
2007年度の年収(税込み)	310	178	123	101	187	356	17	52	79	302	12	35	12	44	14	132	18	17	25	140	45	132	76	134	432	299		
~200万円未満	459	264	311	256	148	281	88	268	90	344	49	142	82	303	30	283	19	181	48	270	83	244	155	273	102	277		
~300万円未満	451	259	340	280	111	211	115	351	55	210	72	212	92	343	20	189	29	276	46	258	94	276	159	280	102	231		
~350万円未満	290	167	226	186	64	122	26	207	25	95	78	229	54	199	22	208	24	229	32	180	74	218	85	168	43	98		
~400万円未満	131	75	117	96	14	27	26	79	10	38	57	168	27	85	8	75	6	57	17	96	29	85	44	78	26	59		
400万円以上	100	57	98	81	2	04	14	43	3	11	72	212	7	26	12	113	9	86	10	56	15	44	38	67	16	36		
(再掲)300万円未満	701		637	848			671	855	381	689	604	629	669	653	688	807												
2006年度の年収(税込み)	1684	1000	1185	1000	519	1000	323	1000	246	1000	326	1000	256	1000	87	1000	104	1000	174	1000	331	1000	547	1000	547	1000	427	1000
~200万円未満	264	157	103	83	161	310	14	43	63	268	10	31	13	61	13	134	16	154	20	115	33	100	66	121	116	272		
~250万円未満	473	281	218	193	139	266	52	161	77	313	33	101	53	207	21	216	16	154	47	213	64	193	177	214	100	234		
~300万円未満	320	190	246	220	64	123	90	279	28	114	72	221	64	236	27	178	24	227	46	264	95	287	155	283	106	272		
~350万円未満	151	90	131	112	20	39	32	99	14	57	61	187	24	84	8	82	7	67	21	121	89	118	94	99	21	49		
400万円以上	119	71	116	100	3	06	16	56	5	20	75	230	16	63	14	144	8	77	12	69	21	63	59	71	23	59		
(再掲)300万円未満	650		568	832			567	809	382	584	629	635	592	580	618	778												
06年度からの年度にかけ での年収の増減	1680	1000	1184	1000	516	1000	323	1000	246	1000	325	1000	256	1000	87	1000	102	1000	174	1000	331	1000	545	1000	545	1000	427	1000
増加	308	183	284	175	104	202	56	173	38	134	67	206	39	132	22	227	23	225	32	184	52	157	103	189	76	178		
変わらず	433	258	284	244	149	289	56	173	65	264	92	263	66	258	32	330	33	324	46	264	79	239	138	253	103	241		
減少	939	559	676	581	263	510	211	653	143	581	166	511	151	590	43	443	46	451	96	552	200	604	304	558	248	581		
年収の増減額	939	1000	676	1000	263	1000	211	1000	143	1000	166	1000	151	1000	43	1000	46	1000	96	1000	200	1000	304	1000	304	1000	248	1000
0円未満~10万円以上	231	246	146	216	85	323	33	156	44	308	31	187	37	243	9	209	16	348	16	348	16	167	37	185	77	253	76	306
10万円未満~20万円以上	326	347	223	330	103	392	84	388	40	280	52	313	46	305	20	465	14	304	36	375	73	365	106	349	76	306		
20万円未満~30万円以上	163	174	127	188	36	137	43	204	19	133	36	217	28	185	8	186	7	152	19	198	38	190	55	181	36	145		
30万円未満~40万円以上	64	68	53	78	11	42	14	66	14	98	10	60	14	93	2	47	2	43	7	73	17	85	16	53	19	77		
40万円未満~50万円以上	104	111	67	129	17	65	27	128	19	133	23	139	17	113	2	47	5	109	12	125	23	115	32	105	30	121		
50万円未満	51	54	40	59	11	42	10	47	7	49	14	84	9	60	2	47	2	43	6	63	12	60	18	59	11	44		
年間を通じて、最賃の運用 状況(頻度)	1892	1000	1340	1000	552	1000	343	1000	308	1000	376	1000	298	1000	122	1000	127	1000	192	1000	360	1000	605	1000	605	1000	481	1000
全くない	784	414	553	413	231	418	162	472	200	325	170	452	112	376	61	500	51	402	89	464	167	464	254	420	161	335		
年に1ヶ月はある	247	131	176	131	71	129	54	157	42	136	46	122	32	107	16	130	21	165	24	125	47	131	73	121	64	133		
年に2、3ヶ月はある	308	163	219	163	89	161	62	181	55	179	43	114	57	191	9	74	19	150	32	167	46	128	113	187	88	183		
それ以上ある	315	166	208	155	107	194	35	102	60	195	61	162	52	174	15	123	21	165	33	172	53	147	101	167	92	191		
わからない	238	126	184	137	54	98	30	87	51	166	56	149	45	151	21	172	15	118	14	73	47	131	64	106	76	158		
(再掲)ある	460		450	484			440	510	389	473	328	480	464	474	507													
運賃改訂後の利用者数の増 減(札幌交通圏)	1417	1000	-	-	-	-	361	1000	318	1000	405	1000	318	1000	84	1000	76	1000	132	1000	266	1000	476	1000	476	1000	379	1000
減った	1228	867	-	-	-	-	314	870	288	906	351	867	264	830	75	893	68	895	110	833	229	861	414	870	328	865		
ほとんど変わらない	149	105	-	-	-	-	39	108	23	72	43	106	40	126	8	95	4	53	18	136	30	113	50	105	39	103		
増えた	7	05	-	-	-	-	1	03	3	09	1	02	2	06	1	13	1	08	1	03	1	04	1	02	3	08		
わからない	33	23	-	-	-	-	7	19	4	13	10	25	12	38	1	12	3	39	3	23	6	23	11	23	9	24		
同、売上上げの増減(札幌交通 圏)	1381	1000	-	-	-	-	354	1000	310	1000	393	1000	310	1000	84	1000	76	1000	131	1000	256	1000	469	1000	469	1000	381	1000
減った	1152	834	-	-	-	-	309	873	262	845	319	812	251	810	68	810	63	829	97	740	219	855	390	832	311	861		
ほとんど変わらない	190	138	-	-	-	-	40	113	39	126	60	153	48	155	15	179	8	105	27	206	31	121	70	149	39	108		
増えた	13	09	-	-	-	-	2	08	3	10	7	18	1	03	1	12	2	26	3	23	2	08	1	02	4	11		
わからない	26	19	-	-	-	-	3	08	6	19	7	18	10	32	1	3	39	4	31	4	16	8	17	7	19			

単位:人、%	就労形態別(社職交通圏)																																																																																																																																																																																																			
	全体			社職交通圏			その他			日勤業務			夜勤業務			居寝交替			39歳以下			40~44歳			45~49歳			50~54歳			55~59歳			60歳以上																																																																																																																																																																		
住まいの種類	2091	1000	1056	505	740	499	316	521	200	531	170	500	178	434	181	531	42	31.8	40	29.4	81	40.3	196	49.5	376	56.1	319	57.9	662	319	611	53.8	65	47.3	132	33.3	181	27.0	131	23.8	15	2.7	57	2.7	39	2.6	18	3.0	6	1.6	16	4.7	9	2.2	8	2.3	6	4.5	6	4.4	8	4.0	9	2.3	13	1.9	15	2.7																																																																																																																																
住まいの費用負担の有無	2040	1000	1454	1000	586	1000	367	1000	329	1000	406	1000	336	1000	336	1000	127	1000	137	1000	137	1000	137	1000	385	1000	654	1000	532	1000	506	248	343	23.6	163	27.8	95	25.9	95	28.9	57	14.0	91	27.1	27	21.3	25	18.2	46	23.0	72	18.7	171	26.1	164	30.8	1534	75.2	1111	76.4	423	72.2	272	74.1	234	71.1	349	86.0	245	72.9	100	78.7	112	81.8	154	77.0	313	81.3	483	73.9	368	69.2																																																																																																																		
同、費用(月額)	1522	1000	1103	1000	419	1000	270	1000	231	1000	348	1000	243	1000	243	1000	99	1000	111	1000	154	1000	154	1000	309	1000	480	1000	365	1000	235	154	108	9.8	127	30.3	24	8.9	30	13.0	24	6.9	30	12.3	10	10.1	20	18.0	21	13.6	39	12.6	67	14.0	78	21.4	636	41.8	430	39.0	206	49.2	128	47.4	93	40.3	121	34.8	85	35.0	51	51.5	63	47.7	73	47.4	129	41.7	192	40.0	138	37.8	428	28.1	368	33.4	60	14.3	77	28.5	72	31.2	126	36.2	87	35.8	29	29.3	31	27.9	42	27.3	66	27.8	144	30.0	92	25.2	170	11.2	148	13.4	22	5.3	39	14.4	26	11.3	52	14.9	31	12.8	8	8.1	5	4.5	13	8.4	42	13.6	58	12.1	44	12.1	53	3.5	49	4.4	4	1.0	2	0.7	10	4.3	25	7.2	10	4.1	1	1.0	2	1.8	5	3.2	13	4.2	19	4.0	13	3.6																																				
本人を含む世帯の人数	2094	1000	1485	1000	609	1000	377	1000	341	1000	409	1000	341	1000	341	1000	132	1000	137	1000	137	1000	202	1000	395	1000	673	1000	550	1000	336	160	261	17.6	75	12.3	60	15.9	58	17.0	81	19.8	59	17.3	36	27.3	27	19.7	26	17.8	69	17.5	98	14.6	70	12.7	777	37.1	527	36.2	240	39.4	140	37.1	138	40.5	140	32.2	113	33.1	31	23.5	26	19.0	61	30.2	134	33.9	267	38.2	266	48.4	550	26.3	392	25.7	168	27.6	98	26.0	91	26.7	94	27.0	94	27.6	25	26.5	28	27.7	54	26.7	104	26.3	195	27.5	131	23.8	291	13.9	205	13.8	86	14.1	55	14.8	37	10.9	62	15.2	48	14.1	23	17.4	28	20.4	34	16.8	63	15.9	92	13.7	51	6.3	66	4.6	65	4.4	31	5.1	17	4.5	0	2.9	22	5.4	16	4.7	5	3.8	15	10.9	11	5.4	20	5.1	25	3.7	20	3.6	33	1.6	26	1.8	1	1.1	7	2.1	5	1.2	10	2.9	2	1.5	2	0.5	5	2.3	3	0.8	12	4.8	9	0.6	11	0.3	1	0.7	1	0.3	2	0.3	4	0.8	3	0.3
世帯構造	2085	1000	1478	1000	607	1000	377	1000	340	1000	404	1000	340	1000	340	1000	129	1000	136	1000	137	1000	202	1000	393	1000	671	1000	549	1000	336	161	281	17.7	79	12.4	60	15.9	58	17.1	81	20.0	59	17.4	36	27.9	27	19.9	36	17.8	68	17.6	96	14.6	70	12.8	648	31.1	483	30.6	195	32.1	123	32.6	120	35.3	114	28.2	91	26.6	18	14.0	9	6.6	37	18.3	109	27.7	224	33.4	249	45.4	648	31.1	494	30.7	194	32.0	125	33.2	95	27.9	119	28.5	109	32.1	29	22.5	51	37.5	72	35.6	121	30.8	232	34.6	140	25.5	108	5.2	79	5.3	29	4.8	17	4.5	13	3.8	24	5.9	24	7.1	2	1.6	9	6.6	14	6.9	19	4.8	37	5.5	27	4.9	80	3.8	55	3.7	25	4.1	20	5.3	11	3.2	9	2.2	14	4.1	3	2.3	3	2.2	5	2.5	21	5.3	24	3.6	24	4.4	265	12.7	176	11.9	89	14.7	32	8.5	43	12.8	57	14.1	43	12.8	41	31.8	37	27.2	38	18.8	54	13.7	56	8.3	39	7.1										
世帯における就労者の有無(本人以外)	2055	1000	1485	1000	590	1000	375	1000	336	1000	404	1000	333	1000	333	1000	128	1000	137	1000	137	1000	199	1000	385	1000	663	1000	538	1000	336	161	281	17.7	79	12.4	60	15.9	58	17.1	81	20.0	59	17.4	36	27.9	27	19.9	36	17.8	68	17.6	96	14.6	70	12.8	858	41.8	647	44.2	211	35.8	144	38.4	164	48.8	186	46.0	144	43.2	58	45.3	67	48.9	83	41.7	148	38.4	233	35.1	266	49.4	1197	58.2	818	55.8	379	64.2	231	61.6	172	51.2	218	54.0	189	58.8	70	54.7	70	51.1	116	58.3	237	61.6	430	64.9	272	50.6																																																																																								
世帯における就労者	1197	1000	818	1000	379	1000	231	1000	172	1000	218	1000	189	1000	189	1000	70	1000	70	1000	116	1000	237	1000	430	1000	272	1000	1015	84.8	685	83.7	330	87.1	194	84.0	147	85.5	181	83.0	156	82.5	39	55.7	57	81.4	99	85.3	213	89.9	376	87.4	229	84.2	71	5.9	44	5.4	27	7.1	3	10.0	5.8	15	6.9	12	8.6	18	7.6	4	0.9	2	0.7	236	19.7	191	23.3	45	11.9	61	26.4	45	26.2	41	18.8	42	22.2	2	2.9	5	7.1	17	14.7	30	12.7	108	25.1	74	27.2	38	3.2	28	3.4	10	2.6	4	2.3	8	4.2	12	12.7	2	2.9	5	4.3	2	0.8	12	2.8	5	1.8																																																																											
世帯における年金受給者の有無(本人含む)	2083	1000	1478	1000	605	1000	377	1000	339	1000	405	1000	340	1000	340	1000	132	1000	137	1000	137	1000	201	1000	392	1000	670	1000	546	1000	336	161	281	17.7	79	12.4	60	15.9	58	17.1	81	20.0	59	17.4	36	27.9	27	19.9	36	17.8	68	17.6	96	14.6	70	12.8	1317	63.2	939	63.5	378	62.5	260	69.0	165	48.7	288	71.1	218	64.1	101	76.5	97	70.8	156	77.6	317	80.9	549	81.9	94	17.2	766	36.8	539	36.5	227	37.5	117	31.0	174	51.3	117	28.9	122	35.9	31	23.5	40	29.2	45	22.4	75	19.1	121	18.1	452	62.8																																																																																								
年金受給者	766	1000	539	1000	227	1000	117	1000	174	1000	117	1000	122	1000	122	1000	31	1000	40	1000	45	1000	75	1000	121	1000	452	1000	417	54.4	291	54.0	122	70.1	44	37.6	55	45.1	64	54.7	122	70.1	44	37.6	55	45.1	10	8.3	405	89.6	153	20.0	117	21.7	36	15.9	25	21.4	41	23.6	22	18.5	25	20.5	6	8.0	27	22.3	119	26.3	303	39.6	210	39.0	93	41.0	46	39.3	43	24.7	60	51.3	59	48.4	26	83.9	38	95.0	45	1000	68	90.7	80	66.1	46	10.2	20	2.6	17	3.2	3	1.3	3	2.6	5	2.9	3	2.6	6	4.9	5	16.1	3	7.5	2	2.7	7	5.8	3	0.7																																																																												

世帯の取支状況	全体	就労地域別					就労形態別(社職交通圏)					年齢別(全体)					単位:人、%													
		札幌交通圏		その他			日勤勤務		通勤専門			専従交際		年齢別(全体)																
		1440	1000	595	1000	147	102	87	148	28	75	41	125	33	83	44		134	131	1000	133	1000	197	1000	385	1000	653	1000	531	1000
1ヶ月の生計費	2035	1000	234	115	147	102	87	148	28	75	41	125	33	83	44	134	23	176	16	120	20	102	40	104	76	116	58	100	100	
分らない																														
10万円未満	287	141	201	104	86	145	55	148	40	122	54	136	50	152	42	148	19	145	27	203	41	208	66	171	77	118	57	107	100	
10~15万円未満	555	273	387	269	168	282	99	267	104	317	95	240	80	243	45	344	37	278	49	249	83	216	188	288	152	276	188	152	286	
15~20万円未満	525	258	366	254	159	267	105	283	78	238	106	268	74	225	25	191	30	226	47	239	113	294	173	265	136	256	173	265	136	
20~25万円未満	298	146	239	166	99	99	64	173	47	143	73	184	54	164	15	115	15	113	24	122	48	125	104	159	91	171	104	159	91	
25~30万円未満	94	46	65	45	29	43	11	30	15	48	21	53	18	55	3	23	5	33	12	61	24	62	25	38	24	45	38	24	45	
30万円以上	42	21	35	24	7	12	9	24	3	09	14	33	9	27	1	08	3	23	4	20	11	29	10	19	13	24	19	13	24	
世帯の取支状況	2052	1000	1456	1000	596	1000	372	1000	334	1000	400	333	1000	130	1000	135	1000	135	1000	198	1000	198	1000	390	1000	659	1000	536	1000	
毎月赤字	385	285	437	300	148	248	101	272	107	320	112	280	114	342	24	185	48	356	50	233	140	359	206	313	116	216	313	116	216	
赤字の月のほうが多い	613	289	436	299	177	297	115	309	96	287	121	303	97	291	34	262	38	281	64	323	108	277	219	332	148	276	332	148	276	
毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)	627	306	431	296	196	329	125	336	92	275	124	310	83	249	43	331	36	267	70	354	99	254	182	276	197	368	182	276	197	
黒字の月のほうが多い	50	24	43	30	7	12	10	27	13	39	9	23	11	33	4	31	3	22	3	15	6	15	6	15	11	17	23	43		
毎月黒字	31	15	21	14	10	17	5	13	2	06	11	28	3	09	6	48	6	30	3	08	5	08	11	21	21	21	21	21		
分らない	146	71	88	60	58	97	16	43	24	72	23	58	25	75	19	148	10	74	5	25	34	87	36	55	41	76	55	41	76	
(再掲)赤字計	584		600	545			581	608	583	634			634	448	637	576	636		636								645	645	493	
世帯全体の総収入	2021	1000	1427	1000	594	1000	367	1000	331	1000	392	1000	320	1000	130	1000	133	1000	133	1000	196	1000	196	1000	381	1000	650	1000	526	1000
分らない	245	121	156	109	89	150	29	79	47	142	31	79	45	141	30	231	19	143	20	102	57	150	64	98	55	105	98	55	105	
200万円未満	188	93	85	60	103	173	11	30	44	133	15	38	13	41	10	77	14	105	22	112	28	73	59	91	55	105	91	55	105	
200万円台	490	242	332	233	158	266	91	248	81	245	75	191	82	256	32	246	30	226	50	255	73	192	156	240	145	276	145	276	145	
300万円台	560	277	415	291	145	244	125	341	85	257	114	291	88	275	31	238	37	278	49	250	116	304	184	283	143	272	143	272		
400万円台	305	151	249	174	56	94	66	180	39	118	88	224	52	163	9	69	24	180	33	168	57	150	103	158	78	148	78	148		
500万円台	127	63	107	75	20	34	28	76	20	60	35	89	23	72	6	46	6	45	11	56	30	79	42	65	32	61	32	61		
600万円台	59	29	48	34	11	19	9	25	7	21	21	54	11	34	7	54	3	23	4	20	11	29	25	38	9	17	9	17		
700万円以上	47	23	35	25	12	20	8	22	8	24	13	33	6	19	5	38	9	38	7	36	9	24	17	26	9	17	26	9		
(再掲)300万円未満	335		292	439			278	378	230	297			297	323	331	367	265		367								331	331	380	
世帯の貯蓄現在高	2039	1000	1441	1000	598	1000	371	1000	329	1000	393	1000	331	1000	129	1000	134	1000	134	1000	198	1000	198	1000	386	1000	653	1000	534	1000
分らない	481	236	305	212	176	294	65	175	82	249	77	196	77	233	43	333	37	278	44	222	104	269	134	205	117	219	117	219		
なし	800	392	572	397	228	381	139	375	127	388	190	483	108	326	50	388	55	410	80	404	157	407	290	444	167	313	167	313		
50万円未満	225	110	151	105	74	124	38	102	20	61	43	109	49	148	18	140	16	119	26	131	45	117	74	113	45	84	45	84		
100万円未満	141	69	108	75	33	55	40	108	24	73	22	56	20	60	8	62	9	67	11	56	22	57	41	63	49	82	49	82		
100万円台	85	42	65	43	20	33	23	62	8	24	14	36	19	57	2	9	6	60	6	30	16	41	24	37	29	54	29	54		
200万円台	87	43	64	44	23	38	21	57	13	40	14	36	16	46	3	23	4	30	3	45	13	34	20	31	38	71	38	71		
300万円台	78	38	58	40	20	33	14	38	17	52	10	36	17	51	1	08	3	22	12	61	10	26	29	38	27	51	27	51		
400万円以上	142	70	118	82	24	40	31	84	38	116	23	59	25	76	4	31	2	15	10	51	19	49	45	69	62	116	69	62		

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

産別	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)										その他															
	39歳以下		40~44歳		45~49歳		50~54歳		55~59歳		60歳以上		一人暮らし		妻と二人暮らし		妻と子と妻と子と妻と親と親		その他																	
	103	85	82.5	66	79.5	117	82.4	233	81.2	434	86.3	384	90.4	215	82.4	379	83.7	394	86.8	69		87.3	45	81.8	160	90.9										
全自文	11	10.7	11	13.3	18	12.7	50	17.4	60	11.9	35	8.2	42	1.5	14	3.1	11	2.4	2	2.5	4	2.3	4	2.3	4	2.3										
交通労働	7	6.8	6	7.2	7	4.9	4	1.4	9	1.8	6	1.4	261	100.0	451	100.0	452	100.0	79	100.0	55	100.0	55	100.0	176	100.0										
自交総連													29	11.1	14	3.1	23	5.1	1	1.3	1	1.3	1	1.8	26	14.8										
年齢													17	6.5	4	0.9	27	6.0	7	8.9	1	1.8	23	13.1												
39歳以下													30	11.5	27	6.0	40	8.8	14	17.7	2	3.6	24	13.6												
40~44歳													56	21.5	80	17.7	76	16.8	12	15.2	16	29.1	39	22.2												
45~49歳													75	28.7	157	34.8	178	39.4	25	31.6	17	30.9	39	22.6												
50~54歳													54	20.7	169	37.5	108	23.9	20	25.3	18	32.7	26	14.8												
55~59歳													709	90.0	90.0	80.1	72.2	92.7																		
60歳以上													(再掲)50歳以上																							
タクシー乗務経験年数													102	100.0	83	100.0	142	100.0	286	100.0	502	100.0	425	100.0	260	100.0	453	100.0	451	100.0	79	100.0	55	100.0	176	100.0
1年未満	9	8.8	3	3.6	4	2.8	8	2.8	5	1.0	8	1.9	11	4.2	10	2.2	9	2.0	1	1.3	4	2.3														
2~3年未満	24	23.5	8	9.6	16	11.3	21	7.3	38	7.6	15	3.5	15	5.8	27	6.0	49	10.9	7	8.9	1	1.8	19	10.8												
4~5年未満	21	20.6	12	14.5	15	10.6	25	8.7	48	9.6	22	5.2	33	12.7	27	6.0	42	9.3	6	7.6	7	12.7	19	10.8												
6~10年未満	33	32.4	38	45.8	35	24.6	68	30.8	83	16.5	62	14.6	59	22.7	80	19.9	109	24.2	16	20.3	13	23.6	45	25.8												
11~20年未満	13	12.7	21	25.3	55	38.7	91	31.8	132	26.3	103	24.2	72	27.7	120	26.5	112	24.8	29	36.7	10	18.2	56	31.8												
21~30年未満	2	2.0	1	1.2	17	12.0	52	18.2	134	26.7	90	21.2	45	17.3	114	25.2	72	16.0	14	17.7	18	32.7	19	10.8												
30年以上													25	9.6	65	14.3	56	12.9	6	7.6	6	10.9	14	8.0												
雇用形態													102	100.0	82	100.0	141	100.0	285	100.0	500	100.0	418	100.0	258	100.0	450	100.0	449	100.0	78	100.0	55	100.0	173	100.0
正社員	81	79.4	71	86.6	124	87.9	288	90.5	485	91.0	157	37.6	192	74.4	309	68.7	355	79.1	65	83.3	44	80.0	140	80.9												
契約社員	8	7.8	2	2.4	5	3.5	11	3.9	18	3.6	71	17.0	19	7.4	37	8.2	29	6.5	5	6.4	6	10.9	10	5.8												
嘱託社員	10	9.8	6	7.3	7	5.0	12	4.2	18	3.6	168	40.2	36	14.0	92	20.4	53	11.8	6	7.7	5	9.1	16	9.2												
その他	3	2.9	3	3.7	5	3.5	4	1.4	9	1.8	22	5.3	11	4.3	12	2.7	12	2.7	2	2.6			7	4.0												
就労形態													102	100.0	83	100.0	141	100.0	286	100.0	500	100.0	420	100.0	258	100.0	450	100.0	450	100.0	79	100.0	55	100.0	175	100.0
隔日勤務	18	17.6	19	22.9	40	28.4	78	27.3	141	28.2	102	24.3	60	23.3	123	27.3	125	27.8	17	21.5	20	36.4	32	18.3												
日勤専門	21	20.6	12	14.5	22	15.6	50	17.5	97	19.4	157	37.4	58	22.5	120	26.7	95	21.1	13	16.5	11	20.0	43	24.6												
夜勤専門	38	37.3	34	41.0	50	35.5	90	31.5	140	28.0	88	16.2	81	31.4	114	25.3	119	26.4	24	30.4	9	16.4	57	32.6												
昼夜交替勤務(日勤と夜勤)	25	24.5	18	21.7	28	19.9	68	23.8	121	24.2	89	21.2	59	22.9	91	20.2	109	24.2	24	30.4	14	25.5	43	24.6												
その他													1	0.7	1	0.2	4	1.0					1	1.8												
労働組合への加入状況													101	100.0	83	100.0	142	100.0	285	100.0	498	100.0	424	100.0	257	100.0	452	100.0	452	100.0	79	100.0	55	100.0	173	100.0
加入している	82	81.2	68	81.9	122	85.9	250	87.7	438	88.0	233	55.0	193	75.1	344	76.1	359	79.4	62	78.5	46	83.6	145	83.8												
以前は加入していたが、いまは加入していない	3	3.0	7	8.4	9	6.3	14	4.9	29	5.8	124	29.2	28	10.9	64	14.2	54	11.9	11	13.9	5	9.1	16	9.2												
加入したことがない	16	15.8	8	9.6	11	7.7	21	7.4	31	6.2	67	15.8	36	14.0	44	9.7	39	8.6	6	7.6	4	7.3	12	6.9												
1週間の総拘束時間													99	100.0	82	100.0	139	100.0	279	100.0	491	100.0	411	100.0	255	100.0	443	100.0	441	100.0	75	100.0	55	100.0	172	100.0
40時間未満	8	8.1	6	7.3	9	6.5	16	5.7	43	8.8	70	17.0	32	12.5	53	12.0	30	6.8	3	4.0	7	12.7	15	8.7												
40時間台	20	20.2	14	17.1	32	23.0	59	21.1	93	18.9	89	21.7	50	19.6	90	20.3	89	20.2	17	22.7	9	16.4	39	22.7												
50時間台	19	19.2	20	24.4	33	23.7	81	29.0	134	27.3	91	22.1	57	22.4	112	25.3	125	28.3	21	28.0	15	27.3	34	19.8												
60時間台	27	27.3	21	25.6	38	27.3	73	26.2	124	25.3	100	24.3	71	27.8	114	25.7	109	24.7	15	20.0	18	32.7	47	27.3												
70時間台	17	17.2	17	20.7	22	15.8	41	14.7	73	14.9	47	11.4	37	14.5	54	12.2	69	15.6	14	18.7	4	7.3	28	16.3												
80時間以上	8	8.1	4	4.9	5	3.6	9	3.2	24	4.9	14	3.4	8	3.1	20	4.5	19	4.3	5	6.7	2	3.6	9	5.2												
(再掲)60時間以上													52.5	51.2	46.8	44.1	45.0	39.2	45.5	42.4	44.7	45.3	45.6	48.8												

単位:人、%	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)													
	39歳以下		40~44歳		45~49歳		55~59歳		60歳以上		一人暮らし		妻と二人暮らし		妻と子どもと妻と子どもと		妻と子どもと		妻と子どもと					
	99	1000	83	1000	140	1000	281	1000	496	1000	419	1000	256	1000	445	1000	445	1000	79	1000	55	1000	174	1000
働き方・営業形態	28	283	16	193	34	243	89	317	136	274	117	279	70	273	131	294	15	190	9	164	42	241		
流し主体	53	535	52	627	64	600	163	580	286	577	240	573	149	582	250	562	254	571	50	633	34	618	109	626
流しと客持ちが半々	17	172	15	181	21	150	28	100	73	147	59	141	37	145	64	144	14	177	11	200	21	121		
客持ちが主体	1	10	1	07	1	07	1	04	1	02	3	07			3	07			1	18	2	11		
その他	103	1000	81	1000	142	1000	284	1000	494	1000	415	1000	259	1000	447	1000	444	1000	77	1000	54	1000	176	1000
1ヶ月の総走行キロ数	8	7.8	12	14.8	7	4.9	16	5.6	44	8.9	65	15.7	29	11.2	49	11.0	33	7.4	10	13.0	3	5.6	16	9.1
2000km未満	19	18.4	18	222	27	190	46	162	95	192	102	246	56	216	81	181	90	203	16	208	15	27.8	37	21.0
2500km未満	18	17.5	17	21.0	35	246	77	271	130	263	109	263	72	278	116	260	98	221	21	273	20	37.0	46	26.1
3000km未満	19	18.4	17	21.0	30	211	67	236	86	174	50	120	40	154	74	166	89	200	15	195	8	14.8	36	20.5
3500km未満	17	16.5	8	9.9	28	197	32	113	82	166	50	120	37	143	69	154	70	158	10	130	6	11.1	21	11.9
4000km未満	9	8.7	3	3.7	8	5.6	32	11.3	35	7.1	18	4.3	14	5.4	35	7.8	35	7.9	3	3.9	1	1.9	11	6.3
4500km未満	11	10.7	5	6.2	6	4.2	10	3.5	17	3.4	13	3.1	7	2.7	16	3.6	24	5.4	1	1.3	1	1.9	5	2.8
5000km以上	2	1.9	1	1.2	1	0.7	4	1.4	5	1.0	8	1.9	4	1.5	7	1.6	5	1.1	1	1.3	1	1.9	4	2.3
(再掲)3500km以上	37.9	21.0	30.3	27.5	28.1	21.4	21.4	28.1	21.4	9.4	9.4	23.9	28.4	30.2	19.5	14.8	6.5	3.7	14.8	6.5	3.7	14.8	6.5	
(再掲)4000km以上	21.4	11.1	10.6	16.2	11.5	11.5	16.2	11.5	11.5	9.4	9.4	9.7	13.0	14.4	6.5	3.7	11.4	6.5	3.7	11.4	6.5	3.7	11.4	6.5
1ヶ月間における公休出勤状況(頻度)	32	317	28	341	63	344	100	350	188	378	247	595	108	408	218	493	189	376	35	443	27	461	80	457
まったくなかった	31	307	24	293	44	310	101	353	148	296	114	270	81	312	141	313	131	291	25	316	17	309	46	263
月に1回程度	29	287	21	236	23	176	63	220	128	236	41	97	59	227	65	144	108	240	16	203	6	143	34	194
月に2回程度	8	7.9	5	6.1	9	6.3	17	5.9	25	5.0	9	2.1	11	4.2	18	4.0	28	6.2	2	2.5	2	3.6	10	5.7
月に3回程度	1	1.0	4	4.9	1	0.7	5	1.7	11	2.2	11	2.6	3	1.2	9	2.0	14	3.1	1	1.3	1	1.8	5	2.9
月に4回以上	66.3	65.9	68.3	65.6	65.6	65.0	62.4	62.4	41.5	41.5	59.2	51.7	62.4	55.7	50.9	54.3	24.1	20.0	28.0	24.1	20.0	28.0	24.1	
(再掲)行ったことあり	37.6	37.6	36.6	29.7	29.7	32.8	14.5	14.5	33.3	33.3	28.1	20.4	20.4	28.1	20.4	28.0	24.1	20.0	28.0	24.1	20.0	28.0	24.1	20.0
(再掲)2回以上	97	1000	81	1000	138	1000	280	1000	483	1000	392	1000	260	1000	448	1000	454	1000	78	1000	55	1000	176	1000
最近の働き方でよくある問題状況	22	22.7	19	23.5	32	232	55	196	105	213	75	19.1	55	21.2	97	21.7	94	20.7	18	23.1	11	20.0	33	18.8
(ア)所定の拘束時間を大きく超えて働く	41	42.3	35	43.2	69	500	152	543	254	515	193	49.2	127	48.8	240	53.6	222	48.9	36	46.2	28	50.9	87	49.4
(イ)所定の休憩時間よりも短い休憩しかとらずに働く	29	29.9	19	23.5	39	283	67	239	87	176	71	18.1	51	19.6	104	23.2	81	17.8	24	30.8	13	23.6	38	21.6
(ウ)体調が悪いまま勤務に就くことがある	32	33.0	29	35.8	51	370	84	300	127	258	81	20.7	71	27.3	124	27.7	117	25.8	25	32.1	16	29.1	48	27.3
(エ)仕事中、睡眠不足や体調の悪いを感じる	47	48.5	38	46.9	64	464	122	436	181	367	128	32.7	97	37.3	174	38.8	181	38.9	32	41.0	23	41.8	67	38.1
(オ)運転中、売上をあげようと集る	29	28.9	19	23.5	45	326	73	261	121	245	93	23.7	68	26.2	110	24.6	117	25.8	27	34.6	13	23.6	43	24.4
(カ)運反場所での客待ちを待つこと	24	24.7	16	19.8	34	246	53	189	86	174	48	12.2	30	11.5	90	20.1	83	18.3	18	23.1	7	12.7	31	17.6
(キ)速度超過や危険運転でのUターンなど危険運転をやってしまうことがある	94	1000	78	1000	134	1000	276	1000	482	1000	357	1000	243	1000	421	1000	442	1000	77	1000	55	1000	172	1000
この1年間の有給休暇の取得状況	15	16.0	12	15.4	27	20.1	31	11.2	80	16.6	62	17.4	29	11.9	76	18.5	96	19.5	10	13.0	4	2.3	21	12.2
1/4分の程度は使った	16	17.0	8	10.3	16	11.9	26	13.0	53	11.0	46	12.9	29	11.9	55	13.1	53	12.0	7	9.1	11	20.0	19	11.0
半分の程度は使った	15	16.0	14	17.9	15	11.2	55	19.9	80	18.7	61	17.1	56	14.8	84	20.0	67	15.2	19	24.7	9	16.4	32	18.6
4分の1程度は使った	14	14.9	16	20.5	23	17.2	60	21.7	96	20.3	63	18.2	62	21.4	60	19.0	83	18.8	18	23.4	11	20.0	32	18.6
ほとんど使っていない	34	36.2	28	35.9	53	39.6	94	34.1	161	33.4	123	34.5	97	39.9	124	29.5	153	34.6	23	29.9	20	38.4	68	39.9

	年齢別(札幌交通圏)										世帯別(札幌交通圏)										単位:人、%			
	39歳以下		40~44歳		45~49歳		50~54歳		55~59歳		60歳以上		一人暮らし		妻と二人暮らし		妻と子ども		妻と子どもと親			その他		
2007年度の年収(税込み)	73	1000	57	1000	118	1000	236	1000	413	1000	315	1000	212	1000	373	1000	366	1000	65	1000	49	1000	142	1000
200万未満	6	82	3	53	9	76	8	34	26	63	71	22.5	24	11.3	44	11.8	25	6.8	4	6.2	2	4.1	24	16.9
250万未満	17	233	11	193	23	237	51	216	110	266	93	29.5	56	26.4	110	29.5	62	22.4	16	24.6	14	28.6	31	21.8
300万未満	11	15.1	14	246	35	297	81	343	119	288	79	25.1	63	29.7	106	28.4	101	27.6	17	26.2	15	30.6	37	26.1
350万未満	19	26.0	15	26.3	22	186	55	233	80	19.4	35	11.1	33	15.6	59	15.8	84	23.0	18	27.7	9	18.4	23	16.2
400万未満	8	11.0	6	10.5	14	11.9	28	11.0	40	9.7	22	7.0	21	9.9	32	8.6	37	10.1	6	9.2	4	8.2	15	10.6
400万円以上	12	16.4	8	14.0	10	8.5	15	6.4	38	9.2	15	4.8	15	7.1	22	5.9	37	10.1	4	6.2	5	10.2	12	8.5
(再掲)300万未満	46.6		49.1		61.0		59.3		61.7		77.1		37.7		41.3		29.2		30.8		32.7		38.7	
2008年度の年収(税込み)	66	1000	55	1000	115	1000	230	1000	394	1000	302	1000	207	1000	359	1000	344	1000	63	1000	48	1000	136	1000
200万未満	6	9.1	2	3.6	7	6.1	7	3.0	20	5.1	6.1	20.2	21	10.1	32	8.9	24	7.0	4	6.3	2	4.2	20	14.7
250万未満	7	10.6	7	12.7	19	16.5	37	16.1	74	18.8	73	24.2	38	18.4	60	22.3	57	16.6	10	15.9	7	14.6	24	17.6
300万未満	19	28.8	17	30.9	32	27.8	71	30.9	115	29.2	87	28.8	62	30.0	104	29.0	95	27.6	19	30.2	15	31.3	45	33.1
350万未満	12	18.2	15	27.3	29	25.2	62	27.0	97	24.6	40	13.2	45	21.7	79	22.0	86	25.0	14	22.2	12	25.0	20	14.7
400万未満	8	12.1	7	12.7	16	13.9	32	13.9	50	12.7	17	5.6	25	12.1	34	9.5	42	12.2	10	15.9	6	12.5	13	9.6
400万円以上	14	21.2	7	12.7	12	10.4	21	9.1	38	9.6	24	7.9	16	7.7	30	8.4	40	11.6	6	9.5	6	12.5	14	10.3
(再掲)300万未満	48.5		47.3		50.4		50.0		53.0		73.2		28.5		31.2		23.5		22.2		18.8		32.4	
06年度からの7年間での変化	66	1000	55	1000	115	1000	230	1000	394	1000	302	1000	206	1000	359	1000	344	1000	63	1000	48	1000	136	1000
増加	12	18.2	11	20.0	17	14.8	41	17.8	89	22.6	54	17.9	38	18.4	59	16.4	64	18.6	10	15.9	8	16.7	24	17.6
減少	20	30.3	15	27.3	27	23.5	45	19.8	108	27.5	67	22.2	47	22.8	87	24.2	84	24.4	16	23.4	5	10.4	41	30.1
	34	51.5	29	52.7	71	61.7	144	62.6	216	55.0	181	59.9	121	36.7	213	59.3	196	57.0	37	36.7	35	72.9	71	52.2
年収の増減額	34	1000	29	1000	71	1000	144	1000	216	1000	181	1000	121	1000	213	1000	196	1000	37	1000	35	1000	71	1000
0円未満	6	17.6	10	34.5	12	16.9	28	19.4	41	19.0	49	27.1	30	24.8	43	20.2	39	19.9	9	24.3	4	11.4	20	28.2
10万未満	16	47.1	7	24.1	26	36.6	50	34.7	72	33.3	52	28.7	39	32.2	70	32.9	65	33.2	10	27.0	14	40.0	24	33.8
20万未満	6	17.6	5	17.2	14	19.7	26	18.1	45	20.8	31	17.1	23	19.0	38	17.8	43	21.9	3	8.1	8	22.9	12	16.9
30万未満	2	5.9	1	3.4	5	7.0	15	10.4	14	6.5	15	8.3	12	9.9	19	8.9	11	5.6	4	10.8	3	8.6	4	5.6
40万未満	2	5.9	4	13.8	8	11.3	18	12.5	30	13.9	25	13.8	12	9.9	28	13.1	28	14.3	6	16.2	5	14.3	7	9.9
50万未満	2	5.9	2	6.9	6	8.5	7	4.9	14	6.5	9	5.0	5	4.1	15	7.0	10	5.1	5	13.5	1	2.9	4	5.6
年間を通じての、最賃の連反状況(傾度)	87	1000	74	1000	130	1000	258	1000	439	1000	348	1000	230	1000	403	1000	412	1000	75	1000	51	1000	160	1000
全くない	44	50.6	26	35.1	56	43.1	123	47.7	186	42.4	117	33.6	92	40.0	172	42.7	172	41.7	29	38.7	28	54.9	55	34.4
年に1ヶ月はある	6	6.9	13	17.6	17	13.1	37	14.3	52	11.8	50	14.4	25	10.9	56	13.9	56	13.6	8	10.7	8	15.7	20	12.5
年に2、3ヶ月はある	8	9.2	12	16.2	23	17.7	32	12.4	83	18.9	80	17.2	33	14.3	71	17.6	71	17.2	11	14.7	5	9.8	27	16.9
それ以上ある	11	12.6	15	20.3	22	16.9	32	12.4	68	15.5	60	17.2	41	17.8	49	12.2	68	16.5	18	24.0	5	9.8	27	16.9
わからない	18	20.7	8	10.8	12	9.2	34	13.2	50	11.4	61	17.5	39	17.0	55	13.6	45	10.9	9	12.0	5	9.8	31	19.4
(再掲)ある	28.7		54.1		47.7		39.1		46.2		48.9		43.0		43.7		47.3		49.3		35.3		46.3	
運賃改訂後の利用者数の増減(札幌交通圏)	84	1000	76	1000	132	1000	266	1000	476	1000	379	1000	242	1000	432	1000	432	1000	77	1000	54	1000	169	1000
増えた	75	89.3	68	89.5	110	83.3	229	86.1	414	87.0	328	86.5	204	84.3	390	80.3	374	86.6	65	84.4	46	85.2	142	84.0
減った	8	9.5	4	5.3	18	13.6	30	11.3	50	10.5	39	10.3	30	12.4	35	8.1	44	10.2	10	13.0	5	9.3	22	13.0
わからない	1	1.2	3	3.9	3	2.3	6	2.3	11	2.3	9	2.4	7	2.9	4	0.9	13	3.0	2	2.6	3	5.6	4	2.4
同、売上げの増減(札幌交通圏)	84	1000	76	1000	131	1000	256	1000	469	1000	381	1000	233	1000	425	1000	422	1000	78	1000	50	1000	164	1000
増えた	68	81.0	63	82.9	97	74.0	219	85.5	390	83.2	311	86.1	197	84.5	372	87.5	347	82.2	58	74.4	42	84.0	130	79.3
減った	15	17.9	8	10.5	27	20.6	31	12.1	70	14.9	39	10.8	27	11.8	45	10.6	62	14.7	17	21.8	6	12.0	30	18.3
わからない	1	1.2	2	2.6	3	2.3	4	1.6	8	1.7	4	1.1	2	0.9	3	0.7	6	1.4	1	2.0	1	2.0	1	0.6
	1	1.2	3	3.9	4	3.1	4	1.8	8	1.7	7	1.9	7	3.0	5	1.2	7	1.7	3	3.8	1	2.0	3	1.8

	単位:人・%																						
	年齢別(札幌交通圏)				世帯構造別(札幌交通圏)				世帯構造別(札幌交通圏)と親														
	39歳以下	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と子どもと親	妻と子どもと親と親	その他											
1ヶ月の生計費	95	100.0	77	100.0	132	100.0	270	100.0	478	100.0	384	100.0	249	100.0	438	100.0	441	100.0	55	100.0	171	100.0	
分らない	13	13.7	7	9.1	8	6.1	21	7.8	53	11.1	44	11.5	16	6.4	48	11.0	44	10.0	5	6.3	7	12.7	
10万円未満	14	14.7	14	18.2	29	22.0	51	18.9	54	11.3	39	10.2	83	33.3	54	12.3	26	5.9	2	2.5	8	14.5	
10~15万円未満	31	32.6	19	24.7	33	25.0	61	22.6	136	28.5	106	27.6	104	41.8	105	24.0	93	21.1	15	19.0	14	25.5	
15~20万円未満	20	21.1	18	23.4	32	24.2	76	28.1	126	28.4	84	24.5	38	15.3	38	8.7	31	7.2	27	30.4	8	14.5	
20~25万円未満	13	13.7	13	16.9	19	14.4	37	13.7	84	17.6	72	18.8	8	3.2	12	2.7	104	23.6	18	22.8	13	23.6	
25~30万円未満	3	3.2	4	5.2	8	6.1	16	5.9	16	3.3	17	4.4	3	1.2	2	0.5	7	1.6	7	8.9	4	7.3	
30万円以上	1	1.1	2	2.6	3	2.3	8	3.0	9	1.9	12	3.1	8	3.2	8	1.8	16	3.6	8	10.1	1	1.8	
世帯の収支状況	94	100.0	79	100.0	133	100.0	274	100.0	485	100.0	388	100.0	253	100.0	445	100.0	448	100.0	78	100.0	55	100.0	
毎月赤字	20	21.3	25	31.6	35	26.3	104	38.0	159	32.8	83	24.0	71	28.1	27	6.1	28.5	30	38.5	14	25.5	46	27.2
赤字の月のほうが多い	26	27.7	25	31.6	43	32.3	77	28.1	150	30.9	113	29.1	61	24.1	131	29.4	155	34.6	24	30.8	14	25.5	
毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)	32	34.0	21	26.6	44	33.1	65	23.7	136	28.0	133	34.3	103	40.7	134	30.1	102	22.8	14	17.9	18	32.7	
赤字の月のほうが多い	3	3.2	3	3.8	3	2.3	5	1.8	11	2.3	18	4.6	6	2.4	19	4.3	14	3.1	2	2.6	1	1.8	
毎月黒字	5	5.3	4	5.2	4	3.0	3	1.1	3	0.6	6	1.5	3	1.2	8	1.8	4	0.9	1	1.3	1	1.8	
分らない	8	8.5	5	6.3	4	3.0	20	7.3	26	5.4	25	6.4	9	3.6	26	5.8	24	5.4	7	9.0	7	12.7	
(再掲)赤字計	48.9	51.7	48.9	61.9	83.3	63.3	166.1	61.9	113.7	23.5	106.7	27.5	82.2	32.2	156.0	35.2	167.9	37.2	22.3	28.5	15.1	26.5	
世帯全体の総収入	84	100.0	77	100.0	132	100.0	286	100.0	475	100.0	379	100.0	237	100.0	443	100.0	437	100.0	78	100.0	55	100.0	
分らない	20	21.3	6	7.8	10	7.6	30	11.3	50	10.5	40	10.6	23	9.7	47	10.6	39	8.9	7	9.0	7	12.7	
200万円未満	7	7.4	6	7.8	12	9.1	13	4.9	18	3.8	29	7.7	35	14.8	21	4.7	13	3.0	3	3.8	2	3.6	
200万円台	18	19.1	20	26.0	28	21.2	51	19.2	110	23.2	102	26.9	113	47.7	109	24.6	63	14.4	10	12.8	7	12.7	
300万円台	24	25.5	22	28.6	38	28.8	86	32.3	141	29.7	104	27.4	54	22.8	143	32.3	132	30.2	21	26.9	18	32.7	
400万円台	9	9.6	17	22.1	24	18.2	46	17.3	87	18.3	65	17.2	7	3.0	77	17.4	112	25.6	13	16.7	12	21.8	
500万円台	6	6.4	4	5.2	10	7.6	25	9.4	36	7.6	26	6.9	4	1.7	32	7.2	42	9.6	11	14.1	8	14.5	
600万円台	6	6.4	2	2.6	4	3.0	8	3.0	19	4.0	9	2.4	1	0.4	4	0.9	15	3.4	8	10.3	1	1.8	
700万円以上	4	4.3			6	4.5	7	2.6	14	2.9	4	1.1	1	0.4	4	0.9	15	3.4	8	10.3	1	1.8	
(再掲)300万円未満	26.6	31.8	33.8	42.6	50.3	38.3	103.3	38.3	166.1	43.8	133.3	35.6	82.4	34.4	156.0	35.2	167.9	44.4	42.3	28.5	15.1	26.5	
世帯の貯蓄現在高	27	28.7	17	21.8	21	15.8	61	22.6	99	20.7	79	20.6	24	9.6	104	23.7	90	20.4	18	23.4	20	36.4	
なし	41	43.6	32	41.0	53	39.8	113	41.9	214	44.8	118	30.7	142	57.0	153	34.9	173	39.1	24	31.2	20	36.4	
50万円未満	13	13.8	11	14.1	18	13.5	31	11.5	45	9.4	32	8.3	37	14.9	43	9.8	45	10.2	5	6.5	4	7.3	
100万円未満	4	4.3	5	6.4	9	6.8	19	7.0	34	7.1	36	9.4	11	4.4	40	9.1	32	7.2	9	11.7	7	12.7	
100万円台	2	2.1	7	9.0	5	3.8	11	4.1	17	3.6	23	6.0	9	3.6	25	5.7	21	4.8	4	5.2	2	3.6	
200万円台	3	3.2	2	2.6	8	6.0	10	3.7	15	3.1	26	6.8	3	1.2	13	3.0	21	4.5	5	6.5	5	9.1	
300万円台	1	1.1	2	2.6	10	7.5	9	3.3	17	3.6	19	4.9	8	3.2	13	3.0	21	4.8	5	6.5	2	3.6	
400万円以上	3	3.2	2	2.6	9	6.8	16	5.9	37	7.7	51	13.3	15	6.0	37	8.4	40	9.0	7	9.1	5	9.1	

	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)										単位:人、%			
	39歳以下		40~44歳		45~49歳		50~54歳		55~59歳		60歳以上		一人暮らし		妻と二人暮らし		妻と子どもと親と親		その他					
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%				
生活面での困りごとなど	96	100.0	79	100.0	136	100.0	275	100.0	490	100.0	394	100.0	256	100.0	451	100.0	450	100.0	79	100.0	55	100.0	174	100.0
(ア)通院や治療の必要があるが、控えている	16	16.7	17	21.5	30	22.1	57	20.7	123	25.1	82	20.8	65	25.4	116	25.7	79	17.6	24	30.4	7	12.7	34	19.5
(イ)自分や家族の健康が不安	28	29.2	30	38.0	62	45.6	115	41.8	211	43.1	191	48.5	66	25.8	233	51.7	188	41.8	35	44.3	37	67.3	79	45.4
(ウ)介護を必要とするものがない	1	1.0	2	2.5	6	4.4	12	4.4	23	4.7	25	6.3	4	1.6	10	2.2	8	1.8	13	16.5	11	20.0	22	12.6
(エ)その負担が大変	9	9.4	14	17.7	24	17.6	31	11.3	30	6.1	9	2.3	4	1.6	5	1.1	84	18.7	21	26.6			3	1.7
(オ)教養費の支払いが困難	2	2.5	7	8.8	29	21.4	24	8.8	12	2.4	6	1.5	2	0.8	2	0.4	21	4.7	7	8.9			3	1.7
(カ)子どもの進路を家賃した	19	19.8	22	27.8	23	16.9	47	17.1	80	16.3	38	9.6	29	11.3	74	16.4	88	19.6	13	16.5	3	5.5	21	12.1
(キ)住宅費用・家賃の支払いが困難	17	17.7	21	26.6	39	28.7	52	18.9	114	23.3	60	15.2	57	22.3	92	20.4	93	20.7	18	22.8	11	20.0	28	16.1
(ク)金銭的な負担から、親戚づきあいや近所づきあいを控えている	32	33.3	33	41.8	57	41.9	133	48.4	216	44.1	136	34.5	107	41.8	184	40.8	181	40.2	31	39.2	24	45.6	76	43.7
(ク)老後の見通しがたらない	10	10.4	10	12.7	14	10.3	34	12.4	40	8.2	28	7.1	23	9.0	42	9.3	45	10.0	10	12.7	4	7.3	10	5.7
(ケ)年金が足りず経済が困窮である	3	3.1	1	0.7	1	0.7	7	2.5	14	2.9	7	1.8	4	1.6	4	0.9	4	0.9	1	1.3	1	1.8	4	2.3
(コ)その他	94	100.0	79	100.0	135	100.0	275	100.0	485	100.0	387	100.0	256	100.0	442	100.0	445	100.0	79	100.0	55	100.0	173	100.0
睡眠生活問題	22	23.4	19	24.1	35	25.9	69	25.1	176	36.3	154	39.8	86	33.6	132	29.9	150	33.7	30	38.0	22	40.0	53	30.6
とくにない	47	50.0	36	45.6	65	48.1	144	52.4	194	40.0	162	41.9	106	41.4	215	48.6	196	44.0	24	30.4	23	41.8	80	46.2
時々ある	15	16.0	12	15.2	24	17.8	39	14.2	71	14.6	50	12.9	46	18.0	56	12.7	64	14.4	18	22.8	7	12.7	21	12.1
よくある	10	10.6	12	15.2	11	8.1	23	8.4	44	9.1	21	5.4	18	7.0	39	8.8	35	7.9	7	8.9	3	5.5	19	11.0
定期健康診断における総合判定結果	58	59.8	43	52.4	47	33.1	91	32.6	154	31.4	124	30.1	88	38.4	137	31.1	159	35.7	19	24.7	21	38.9	56	32.4
異常なし	22	22.7	24	29.3	51	35.9	109	39.1	168	34.3	145	35.2	90	35.3	144	32.7	145	32.6	30	39.0	27	50.0	71	41.0
経過観察	11	11.3	8	9.8	30	21.1	42	15.1	84	17.1	63	15.3	40	15.7	81	18.4	70	15.7	14	18.2	2	3.7	25	14.5
要精密検査	6	6.2	5	6.1	13	9.2	35	12.5	82	16.7	70	17.0	23	9.0	74	16.8	67	15.1	13	16.9	4	7.4	19	11.0
要治療																								
不明																								
(再掲)要精検+要治療	17.5	15.9	15.9	30.3	27.6	33.9	32.3	24.7	35.2	30.8	35.1	11.1	25.4											
再検査・治療状況	17	100.0	12	100.0	42	100.0	74	100.0	160	100.0	127	100.0	58	100.0	152	100.0	133	100.0	25	100.0	6	100.0	43	100.0
受けなかった	14	82.4	9	75.0	19	45.2	30	40.5	65	40.6	41	32.3	27	46.6	54	35.5	56	42.1	9	36.0	3	50.0	23	53.5
受けたが途中で中断	3	17.6	2	16.7	18	42.9	35	47.3	80	50.0	80	63.0	20	34.5	91	59.9	66	49.6	13	52.0	3	50.0	16	37.2
最後まで受けた・現在治療中	100	100.0	83	100.0	142	100.0	283	100.0	483	100.0	418	100.0	257	100.0	447	100.0	449	100.0	78	100.0	55	100.0	173	100.0
とても癒れる	29	29.0	14	16.9	36	25.4	74	24.7	123	24.9	74	17.7	86	21.8	114	25.5	94	20.9	22	28.2	9	16.4	38	22.0
やや癒れる	51	51.0	66	79.5	89	62.7	163	64.7	304	61.7	249	59.6	194	59.9	261	56.4	300	66.8	43	55.1	40	72.7	111	64.2
あまり癒れない	15	15.0	1	1.2	7	5.0	26	9.2	48	9.7	66	15.8	33	12.8	32	7.1	42	9.4	8	10.3	5	9.1	18	10.4
まったく癒れない	3	3.0	1	1.2	2	1.4	1	0.4	6	1.2	10	2.4	4	1.6	9	2.0	4	0.9	2	2.6	1	1.8	2	1.2
どちらともいえない	2	2.0	2	2.4	4	2.8	3	1.1	12	2.4	19	4.5	10	3.9	11	2.5	9	2.0	3	3.8			4	2.3
(再掲)癒れる計	80.0	96.4	88.0	89.4	86.6	77.3	83.3	89.1	81.7	83.9	87.8	83.3	86.1											
普通の仕事による「神経」の	100	100.0	83	100.0	139	100.0	282	100.0	488	100.0	407	100.0	249	100.0	444	100.0	445	100.0	77	100.0	54	100.0	172	100.0
とても癒れる	34	34.0	26	31.3	53	38.1	99	35.1	152	31.1	89	21.9	76	30.5	146	32.9	139	31.2	23	29.9	10	18.5	47	27.3
やや癒れる	47	47.0	54	65.1	77	55.4	161	57.1	281	57.6	237	58.2	136	54.6	239	53.8	257	57.8	47	61.0	39	72.2	102	59.3
あまり癒れない	13	13.0	1	1.2	5	3.6	17	6.0	44	9.0	61	15.0	25	10.0	48	10.8	38	8.5	4	5.2	3	5.6	16	9.3
まったく癒れない	4	4.0	1	1.2	2	1.4	3	1.1	2	0.4	5	1.2	5	2.0	4	0.9	4	0.9	2	2.6			2	1.2
どちらともいえない	2	2.0	1	1.2	2	1.4	2	0.7	9	1.8	15	3.7	7	2.8	7	1.6	7	1.6	1	1.3	2	3.7	5	2.9
(再掲)癒れる計	81.0	96.4	83.5	92.2	88.7	80.1	86.7	89.0	85.1	86.7	89.0	86.6	86.1											

業務の回数・書籍状況	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)										その他					
	39歳以下		40~44歳		45~49歳		50~54歳		55~59歳		60歳以上		一人暮らし		妻と二人暮らし		妻と子ども		妻と子どもと親と親							
	98	1000	82	1000	142	1000	278	1000	467	1000	413	1000	255	1000	444	1000	438	1000	78	1000		54	1000	173	1000	
1晩睡眠をどれほどたいい疲	31	316	20	244	43	303	81	291	163	335	185	448	89	388	159	358	158	361	21	269	19	352	49	283		
労は回復する	51	520	42	512	66	465	128	460	202	415	159	385	106	416	192	432	175	400	39	500	25	463	83	480		
翌朝に前日の疲労を持ちこす	10	102	15	183	27	190	50	180	90	185	92	126	34	133	69	155	85	194	12	154	7	130	29	168		
翌朝に前日の疲労を持ちこす	6	61	5	61	6	42	19	68	32	66	17	41	16	63	24	54	20	46	6	77	3	56	12	69		
翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている	163	244	232	248	248	251	167	185	231	231	185	237	196	209	240	231	185	237	231	231	185	237	237	237		
(再掲)疲労蓄積群	100	1000	83	1000	142	1000	286	1000	488	1000	421	1000	258	1000	451	1000	451	1000	78	1000	55	1000	175	1000		
採薪(医師から診断されたもの)	1	10	4	48	13	92	22	77	70	141	52	124	19	74	50	111	54	120	12	154	4	73	18	103		
(ア)胃腸病	6	60	14	169	27	190	82	287	159	319	155	368	68	264	137	304	139	308	24	308	17	309	44	251		
(イ)高血圧	6	60	4	48	9	63	19	66	35	70	18	43	17	66	28	62	28	62	5	64	1	18	10	57		
(ウ)肝臓病	3	30	2	24	14	99	46	161	76	153	79	188	26	140	75	168	57	126	16	205	6	109	21	120		
(エ)心臓病	11	110	11	133	34	239	58	203	77	155	70	166	42	163	84	186	72	160	13	167	12	218	34	164		
(オ)糖尿病	3	30	1	12	18	127	37	129	82	165	73	173	33	128	74	164	61	135	14	179	11	200	13	74		
(キ)老眼	6	60	7	84	28	197	66	231	123	247	91	216	53	205	113	251	81	180	19	244	15	273	30	171		
(ク)高脂血症(高コレステロール血症等)	8	80	5	60	6	42	13	45	21	42	17	40	11	43	25	55	15	33	4	51	12	69	12	69		
(ケ)その他	7	70	2	24	3	21	10	36	29	59	22	53	14	55	19	42	22	49	4	51	2	36	9	51		
業務中における、ヒヤリ、ハット	68	680	57	695	97	683	197	701	316	638	259	621	169	660	288	643	293	657	51	654	37	673	122	697		
トの出現頻度	16	160	16	195	26	183	57	203	116	234	110	264	59	230	107	239	97	217	16	205	13	236	30	171		
ある	9	90	7	85	16	113	17	60	34	69	26	62	14	55	34	76	34	76	7	90	3	55	14	80		
よくある	100	1000	83	1000	142	1000	282	1000	486	1000	414	1000	258	1000	444	1000	448	1000	78	1000	55	1000	175	1000		
過去1年間での、第1当事者	77	770	67	807	115	810	222	787	387	780	315	761	206	798	342	770	351	783	56	718	45	818	138	789		
となつた事故経験の有無	23	230	16	193	27	190	60	213	109	220	99	239	52	202	102	230	97	217	22	282	10	182	37	211		
あつた	23	230	16	193	27	190	60	213	109	220	99	239	52	202	102	230	97	217	22	282	10	182	37	211		
同、事故回数	16	696	11	733	22	815	48	828	86	819	76	826	41	837	77	811	76	800	19	864	9	900	28	778		
1件	4	174	4	267	4	148	9	155	18	171	10	109	7	143	15	158	12	126	3	136	1	100	7	194		
2件	3	130			1	37	1	17	1	10	6	65	1	20	3	32	7	74					1	28		
3件以上	99	1000	83	1000	140	1000	279	1000	491	1000	413	1000	251	1000	440	1000	447	1000	77	1000	54	1000	175	1000		
過去1年間での、交通違反に	84	848	69	831	130	929	251	900	441	898	375	908	221	880	388	905	407	911	70	909	48	889	152	869		
なした	15	152	14	169	10	71	28	100	50	102	38	92	30	120	42	95	40	89	7	91	6	111	23	131		
となつた取替を受けた経験の有無	15	1500	14	1000	10	1000	27	1000	48	1000	36	1000	29	1000	39	1000	38	1000	39	1000	7	1000	6	1000	23	1000
1回	11	733	13	929	7	700	25	926	44	917	28	778	27	831	31	795	36	923	5	714	5	833	19	826		
2回	3	200	1	71	3	300	2	74	4	83	6	167	2	69	7	179	3	77	1	143	1	167	3	190		
3回以上	1	67							2	56	2	56	1	28	1	28	1	143	1	143	1	143	1	43		

資料3 調査票

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

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

■はじめに、あなたの属性や職業などについてお聞き致します

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

問3 現在の雇用形態は ①正社員 ②契約社員 ③嘱託社員 ④その他

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

問5 あなたの就労地域は 市町村名で答えて下さい

問6 現在、労働組合には加入していますか。

- ①加入している ②以前は加入していたがいまは加入していない ③加入したことがない

■あなたの働き方などについてお聞き致します

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

(1) 1週間の総拘束時間は、おおよそ何時間ぐらいでしたか、なおここでの拘束時間は、出庫から庫までの全ての時間(休憩を含む)です。1週間分を足し合わせてください。

- ①20時間未満 ②20時間台 ③30時間台 ④40時間台
 ⑤50時間台 ⑥60時間台 ⑦70時間台 ⑧80時間以上

(2) 働き方は ①流しが主体 ②流しと客待ちが半々 ③客待ちが主体 ④その他

(3) 1ヶ月の走行キロ数は ①2000km未満 ②2500km未満 ③3000km未満 ④3500km未満
 ⑤4000km未満 ⑥4500km未満 ⑦5000km未満 ⑧5000km以上

(4) 公休出勤はしましたか

- ①まったくなかった ②月に1回程度 ③月に2回程度 ④月に3回程度 ⑤月に4回以上

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

問3 この1年間の有給休暇の取得状況は、次のどれになりましたか。

- ①ほぼ全てを使い切った ②4分の3程度は使った ③半分程度は使った
 ④4分の1程度を使った ⑤ほとんど使っていない

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

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

(例) $654円 \times 17.1時間(1ヶ月のおおよその所定労働時間) \approx 11128円$

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

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

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

■あなたの世帯の収入状況などについてお聞き致します

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

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

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

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

問4 あなたの世帯の種類は

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

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

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

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

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

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

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

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

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

■あなたの健康状態や業務中の安全などについてお聞き致します

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

問2 一番最近に受けた健康診断の結果をお聞きます。

(1) 総合判定結果はどうでしたか
 ①異常なし ②経過観察 ③要精密検査 ④要治療 ⑤不明
 (2) 「要精密検査」や「要治療」と診断された方は、その後の検査や治療はどうしましたか。
 ①受けなかった ②受けたが途中で中断 ③最後まで受けた・現在治療中

問3 仕事による疲労の状況について、それぞれお答えください。

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

問4 あなたの最近の疲労の回復状況は次のどれにあてはまりますか。

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

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

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

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

問7 タクシー業務中の、交通事故や交通違反状況についてお聞きます。

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

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

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

.....

.....

.....

.....

.....

ご協力、本当に有難うございました。

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

出所：同ワーキンググループ 第8回配布資料より

- 主として構造的問題、全般的問題に関する事項
 - 供給過剰の中でさらに供給が増える、多くの地域で運賃が上限に張り付くなど、タクシー産業の市場構造そのものに問題があるのではないか。
 - 地域ごとの状況に応じた対応が必要。
 - タクシー市場が傾向的に縮小する中で規制緩和が行われたことにより、タクシー市場やタクシー産業が持っていた構造的な問題がさらに深刻化しているのではない。
 - タクシー市場の縮小はモータリゼーションの進展、都市の交通網整備に伴い、各国で生じている現象であり、その中でタクシーのあり方を考える必要があるのではない。
- 主として地域社会における役割に関する事項
 - タクシー産業に対しては、地域の雇用を支える産業、中小企業主体の産業としての側面への配慮も必要。
 - 地域のモビリティの確保という点にも目を向ける必要がある。
 - 総量規制や乗車促進の法整備ではなく、地域の取り組みによってタクシー産業の活性化を図るべき。
- 主として経営者の努力・利用者サービスに関する事項
 - 高齢者等多くの利用者が安心、安全に利用できるサービスが提供されれば需要も回復するのではない。
 - か、流し市場だけでなく、電話呼び出しへの対応も含めて運賃のあり方やサービスのあり方を考えるべき。
 - サービスの改善による顧客獲得、経営改善の実例もある。総量規制よりもサービスの向上の努力こそが業界には求められる。
 - タクシー会社には、運送サービスの提供のほか地域社会への責任、従業員の保護などの役割があるが、規制緩和後はこうした企業としての基本的役割を果たさないと事業者が増えるのではない。
- 主として車両数、需給関係に関する事項
 - 01台当たりの売上が減る中で、歩合制給与を前提に会社としての収入を確保するために増車が行われるといふ構造があり、増車抑制のために台数規制が必要。
 - 現在の運転者の悲惨な状況を放置することは社会正義に反する。状況の改善のためには、社会的規制の強化のほか、何らかの方法により台数の適正化を図るしかない。
 - タクシー事業者では、供給過剰に伴い運転者の賃金が低下し、その賃金を上げるために運賃が上がり、利用者の負担が増すという現象が生じている。利用者の利益を確保するためには、何らかの台数規制が必要。
 - タクシー事業者の現状は、共有車において、各個人が利酒動機に基づき車の放牧数を増加させた結果、共倒れに終わったという「共有種の悲劇」を想起させる。これは市場原理とは別の原理であり、何らかの台数制限を議論しなければ解決しないのではない。
 - 台数規制の復活だけでは、タクシー事業者の構造的な問題は解決されない。産業構造の問題や公共交通としての位置づけ等の議論を根拠とすべき。
- 歩合制賃金等の業界の構造的問題を温存したまま台数規制を行っても、利用者にとってメリットはない。
- 運転者には職業を変える自由もある一方で、仮に現在の労働条件が悲惨だとしても、それを理由に需給調整規制に依ることが適切に判断かどうかは疑問。
- 臨時的な法整備により、共同減車の促進等も、過剰車両の解消を考えなければならぬ。
- 緊急調整地政等の供給過剰対策について、地域が関与する仕組みを考えるべき。

5. 主として運賃に関する事項

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

6. 主として悪質事業者の排除、賃の確保に関する事項

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

7. 主として運転者の労働条件や賃に関する事項

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