

## 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の状態

- 札幌市内のタクシー運転手からの聞き取り調査結果より -

北海学園大学経済学部

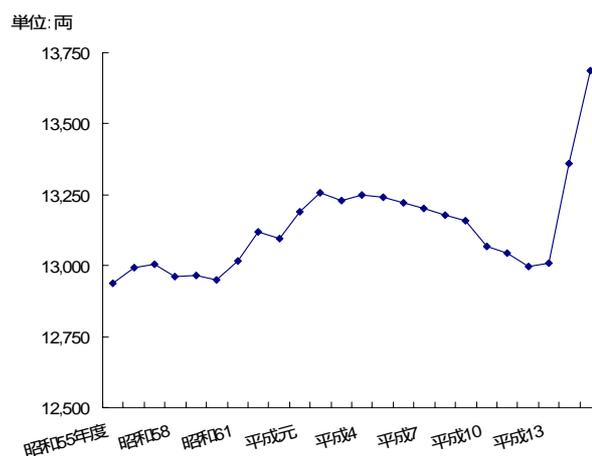
川村雅則

はじめに

タクシー運転手の状態悪化が続いている。

不況で利用（需要）が減少してきたにもかかわらず2002年からの本格的な規制緩和の導入・展開で新規参入・増車（供給増）運賃・料金の値下げという事態が発生している。

図 全道のタクシー（法人・個人）の車両台数の推移



出所: 北海道運輸局自動車部旅客第二課の資料より作成

現場からは、売上と強く連動したタクシー運転手の収入減に拍車がかかり、就学中の子どもを抱えるなど生活費負担の大きな世帯を中心に家計の困難が増しているという報告がされている。北海道労働局の調査でも、北海道全体では約1割、道東に限れば約3割の運転手の賃金水準が最賃に満たないことが明らかになった。だが、政府・規制改革会議は逆に、規制緩和による経済効果を52億円と見積もり、一層の規制緩和の必要性を主張している。

求められるのは、規制緩和万能論でもなく規制万能論でもなく、実態にもとづく政策を検討・提起していくことと思われる。

以上の問題意識で、札幌市内のタクシー乗り場で、質問紙を使って、タクシー運転手からの聞き取り調査を行った。

### 調査の概要

8月7日（日）の12時半から18時半に調査を実施した。日曜日を選んだのは、タクシーの利用が比較的少なく運転手からの聞き取りが行いやすいと考えたからである。

調査を行った場所は、順に、すすきの（徒歩による移動）大通り 新札幌 大谷地 白石 大通り（徒歩による移動）札幌 麻生のタクシー乗り場及び周辺の路上である。

対象は客待ち中のタクシーである。よって、本調査の結果には流しを中心としたタクシ

一運転手の回答は反映されていないことに留意されたい。

調査者は、北海学園大学経済学部 労働経済論ゼミナールに所属する学生 9 名と担当教員である川村の計 10 名である。

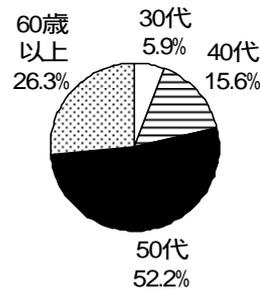
## 調査の結果

### 1. 属性

187 名から回答を得ることができた。法人・個人で分けると 7 名が個人で残りは法人、性別は 7 名が女性で残りは男性の運転手である。

年齢は 50 代が半数を占めるといふ、高齢に著しく偏った年齢構成だった。しかも調査を行ったのが日曜日ということもあってか、60 歳以上の「嘱託」という形態で雇用された運転手が多かった。

図 年齢構成

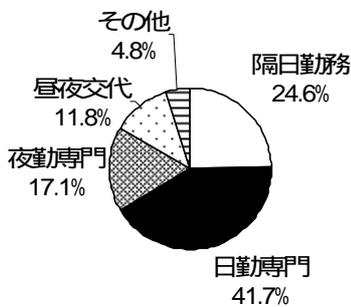


### 2. 働き方

まず勤務形態は、やはり曜日の関係もあり、日勤専門が多かった。

表 隔勤・日勤・夜勤の出庫～帰庫時間

図 勤務形態



	単位:人, %		
	隔日勤務	日勤専門	夜勤専門
9時間未満	46 100.0	2 2.6	32 100.0
9～10時間未満		23 30.3	2 6.3
10～11時間未満		27 35.5	7 21.9
11～12時間未満		19 25.0	7 21.9
12～13時間未満		5 6.6	15 46.9
13～14時間未満			1 3.1
17～18時間未満	1 2.2		
18～19時間未満	7 15.2		
19～20時間未満	11 23.9		
20～21時間未満	10 21.7		
21～22時間未満	11 23.9		
22時間以上	6 13.0		
平均値 (単位:時間)	20.1	10.1	11.3
標準偏差 (単位:時間)	1.4	1.1	0.9

次に出庫時刻から帰庫時刻までの時間について、勤務形態別にみても（出庫・帰庫時刻は毎日規則的では必ずしもなく、実際には曜日・売上状況によって異なることに留意）

まず隔勤の場合、19～22 時間未満の各層（三層）に各 20% 強の回答者が集中しており、平均値は  $20.1 \pm 1.4$  時間である。次にいわゆる 8 時間勤務運転手についてみると、まず日勤の場合、平均値は  $10.1 \pm 1.1$  時間、次に夜勤の場合はそれもよりも長く  $11.3 \pm 0.9$  時間である。

利用が少ないので無理をして働いても意味がないと判断する運転手の一方で、上記の労働時間の結果に示されるとおり、売上げをあげようとする「自発的」な労働強化も少なくない。

いことが示唆される。

この点については、一つは、公休日の出勤状況を尋ねたところ、公出が「よくある」のは16.0%、「ときどきある」のは41.2%を占めていたこと、もう一つは、最近の自分の働き方で、売上をあげようとする焦り（43.3%）、違反場所での客待ち（37.4%）加えて、労働時間の超過や 工作中的体調不良などが多くあげられていた（各 28.9%）ことから示唆される。

図 公休出勤の頻度

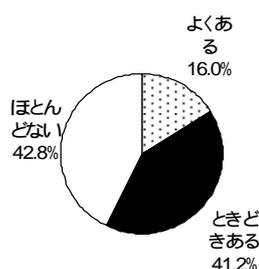
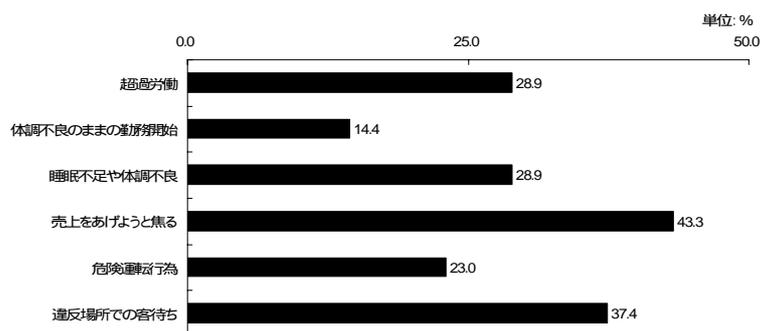


図 最近の自分の働き方にみられる特徴（問題状況）



### 3. 収入

収入については先月（7月）の手取りを尋ねた。平均値でみると、全体では15.2±4.1万円であり、最も高い40代でも17.2±4.3万円にとどまる。もちろん、本調査の対象者が客待ち運転手であること、言い換えれば、売上をあげるためには不可欠の流しで働く運転手の回答の反映されていないことがこうした収入の低さの理由の一つとして考えられる。

だが聞き取りによれば、【16】先月の手取りは16万円だが職場では中の上位、【20】手取り22,23万円が職場の中位、【22】200人中57位（手取り20万円）【49】130人中12番（手取り16万円）など金額自体は低くとも職場の順位でみると中位あるいは上位に位置しているという運転手が少なくなかった。言い換えれば、こうした収入水準の低さは本調査対象者だけでなく運転手全体にも共通することが示唆される。

ところで、本調査では60歳以上の回答者が多かった。そして「年金を受給しているからこそやっていける」あるいは「年金受給の運転手（嘱託）が増えている」という声が少なからず聞かれた（【3】【7】【11】【13】など）。今後も企業間競争が増すなかで各企業のコスト削減志向が高まり高齢者・嘱託を中心とした採用が増えると推測されるが、公共交通の一翼を担うタクシー事業のあり方として望ましいのか議論の必要があるだろう。

#### 疲労

厚労省調査（『平成14年労働者健康状況調査報告』）の設問にあわせて「普段の身体の疲れ」の度合いを尋ねた。男性の回答に限定し、年齢別に検討してみよう（本調査回答者は例数が少ないことに留意）。

まず全体の状況をみておくと、「とても疲れる」が2割、「やや疲れる」が5割を占める。

次に年齢別に「とても疲れる」の比率を比較したところ、いずれの年齢層でもタクシー運転手で比率は高く、(30代は例数が少ないので参考にとどめるとして)50代、60歳以上では統計的に有意な差が確認された。

表 年齢別にみたタクシー運転手及び労働者計の、普段の仕事での身体の疲れ

	30代		40代		50代		60歳以上	
	タク シー	労働者 計	タク シー	労働者 計	タク シー	労働者 計	タク シー	労働者 計
とても疲れる	40.0	16.7 *	22.2	15.0	15.1	8.3 *	26.5	6.5 *
やや疲れる	50.0	55.0	48.1	62.1	58.1	60.5	42.9	43.9
あまり疲れない	10.0	23.5	18.5	20.4	19.4	27.1	28.6	39.1
まったく疲れない		0.9	3.7	0.5	5.4	2.0	2.0	5.7
どちらともいえない		3.9	7.4	2.0	2.2	2.1		4.9
疲れる計	90.0	71.7	70.4	77.1	73.1	68.8	69.4	50.4

\*p<0.05

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

注2:労働者計のデータは、厚労省『平成14年 労働者健康状況調査報告』より。

#### まとめに代えて

タクシー業界での規制緩和に政府の高い評価が与えられ一層の規制緩和の必要性が主張されているが果たして妥当なのか。そうした問題意識をもって、規模は小さく一日限りの甚だ小さな試みだが、札幌市内で客待ち中の運転手を対象に聞き取り調査を行った結果、次のようなことが確認された。

まず、年金受給者 嘱託の運転手が増えているようであること、また、彼らは相対的に抑制した働き方をしていると推測されるのに対して、生活費負担の大きな層を中心に、出庫時刻や帰庫時刻をずらして労働時間を延長したり公休出勤を行う運転手の少なくないことが確認された。

もっとも、こうした長時間労働を選択しても、収入水準は低かった。とりわけ年功制という性格の強い他産業の労働者と比べれば、その格差は著しい。売上と強く連動したタクシーの賃金体系は、利用の少ない現状では、売上をあげようとする運転中の焦りにもつながっていることが示されたが、それは、上記の長時間労働という働き方とあわせて安全に対して否定的な影響を与えることにもなるだろう(タクシーを第1当事者とする事故件数及び事故率の増加は政府統計でも確認されるとおり)。また、例数は少ないが、疲れの度合いの高いことも示唆された。この点も、安全の確立という視点から問題視されねばなるまい。

最低賃金の底上げや労働時間の適正化(管理)を中心とした労働政策、自家用車の都心部への進入の抑制や他の交通機関の整備といった交通政策、等々の対応が必要と考える。

ところで、ことはタクシー産業だけに限らない。構造改革、その具体策としての規制緩和政策はあらゆる産業で十分な検証なく導入・展開されている。われわれはこの路線がもたらしている光と影を認識した上で評価をする必要があるといえよう。市場原理任せの経

済のあり方が多大な損害をもたらすことをわれわれは最近も経験しているはずなのだが、なおこの流れは強力に進むと悲観的にならざるを得ない。その意味では、今回の調査での一番の成果は、学生自身が運転手から聞き取りを行うことで、「消費者のため」「消費者メリット」という規制緩和のスローガンで分断・対立させられている消費者と労働者をつなぐきっかけを得たことといえる。

#### 参考文献

- 拙稿「不況と規制緩和政策のもとでの、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
- 厚生労働省『平成14年労働者健康状況調査報告』労務行政、平成16年

資料1 結果一覧

単位:人, %

		全体		年齢							
				30代		40代		50代		60歳以上	
		186	100.0								
年齢	30代	11	5.9								
	40代	29	15.6								
	50代	97	52.2								
	60歳以上	49	26.3								
		186	100.0	11	100.0	29	100.0	97	100.0	49	100.0
タクシー	1年未満	8	4.3	1	9.1	4	13.8	3	3.1	0	0.0
運転経験	1,2年	6	3.2	0	0.0	2	6.9	3	3.1	1	2.0
年数	3,4年	15	8.1	1	9.1	6	20.7	5	5.2	3	6.1
	5~9年	38	20.4	6	54.5	7	24.1	22	22.7	3	6.1
	10~19年	57	30.6	3	27.3	6	20.7	35	36.1	13	26.5
	20年以上	62	33.3	0	0.0	4	13.8	29	29.9	29	59.2
		187	100.0	11	100.0	29	100.0	97	100.0	49	100.0
勤務形態	隔日勤務	46	24.6	2	18.2	9	31.0	24	24.7	11	22.4
	日勤専門	78	41.7	5	45.5	11	37.9	37	38.1	25	51.0
	夜勤専門	32	17.1	4	36.4	5	17.2	18	18.6	4	8.2
	昼夜交代	22	11.8	0	0.0	2	6.9	13	13.4	7	14.3
	その他	9	4.8	0	0.0	2	6.9	5	5.2	2	4.1
		187	100.0	11	100.0	29	100.0	97	100.0	49	100.0
公休出勤	よくある	30	16.0	3	27.3	3	10.3	17	17.5	7	14.3
の頻度	ときどきある	77	41.2	6	54.5	20	69.0	36	37.1	15	30.6
	ほとんどない	80	42.8	2	18.2	6	20.7	44	45.4	27	55.1
		187	100.0	11	100.0	29	100.0	97	100.0	49	100.0
最近の自	所定の拘束時間を大	54	28.9	2	18.2	12	41.4	30	30.9	10	20.4
分の働き	きく超えて働いている	27	14.4	5	45.5	6	20.7	11	11.3	5	10.2
方にみら	体調が悪いまま勤務	54	28.9	4	36.4	14	48.3	26	26.8	10	20.4
れる特徴	に就くことがある	81	43.3	6	54.5	12	41.4	45	46.4	17	34.7
(問題状	仕事中、睡眠不足や	43	23.0	6	54.5	9	31.0	22	22.7	6	12.2
況)	体調の悪いのを感じる	70	37.4	5	45.5	11	37.9	36	37.1	17	34.7
	運転中、売上をあげよ										
	うと焦る										
	速度超過や強引なU										
	ターンなど危険な運転を										
	行ってしまうことがある										
	違反場所での客待ち										
	を行ってしまうことがある										
		141	100.0	8	100.0	16	100.0	76	100.0	40	100.0
先月(7	10.0万円未満	7	5.0					3	3.9	4	10.0
月)の手	10.0~12.5万円未満	28	19.9	4	50.0	1	6.3	10	13.2	12	30.0
取り	12.5~15.0万円未満	32	22.7	1	12.5	4	25.0	20	26.3	7	17.5
	15.0~17.5万円未満	41	29.1					5	31.3	24	30.0
	17.5~20.0万円未満	12	8.5	1	12.5	2	12.5	6	7.9	3	7.5
	20.0~22.5万円未満	12	8.5	1	12.5			11	14.5		
	22.5~25.0万円未満	5	3.5					3	18.8	1	2.5
	25.0万円以上	4	2.8	1	12.5	1	6.3	1	1.3	1	2.5
	平均値 (単位:万円)	15.2		16.2		17.2		15.4		13.8	
	標準偏差(単位:万円)	4.1		6.1		4.3		3.7		4.1	
		179	100.0	10	100.0	27	100.0	93	100.0	49	100.0
普段の仕	とても疲れる	37	20.7	4	40.0	6	22.2	14	15.1	13	26.5
事での身	やや疲れる	93	52.0	5	50.0	13	48.1	54	58.1	21	42.9
体の疲れ	あまり疲れない	38	21.2	1	10.0	5	18.5	18	19.4	14	28.6
(女性は	まったく疲れない	7	3.9	0	0.0	1	3.7	5	5.4	1	2.0
除く)	どちらともいえない	4	2.2	0	0.0	2	7.4	2	2.2	0	0.0
	(再掲)疲れる計	72.6		90.0		70.4		73.1		69.4	

## 資料2 聞き取り結果

- 【1】. 収入が少ない。現在の手取りは10万円台。新規参入・増車のなかでの客の奪い合いになっている。足切りがあり（例えば本日・日曜日も3.5万円）、足切りに達しないひと職場のなかで少なくない。時間内に売上をあげることができないので帰庫が遅くなっている。台数が増えているが運転手数が増えていないので稼働率が下がっているのでバイトの声がよくかかる。
- 
- 【2】. 収入が落ちているのが最大の問題。
- 
- 【3】. ここでの勤続年数は2年。先月は身内の不幸で休みをとったので給与はやや安かった。職場でも平均は手取りで14,15万円。5年ぶりにタクシーに乗ったけれども5万円位月給が下がった。働き方は無理をしないようにしている。自分の収入の範囲で生活するというポリシー。過去に組合執行部の経験もある。職場では、新人が入っても人件費負担を回避するため正社員ではなく嘱託にしている。規制緩和というか業界の現状には問題がある。たしかに運転手のなかにはもともとモラルの低いひともしかたかもしれないが、無理をしないと食べていくことができない状況（現状）をつくっておきながらタクシー運転手が違反・問題行為などをすると厳しい非難をするというのはどうなのか。会社のモラルも悪いと思う。
- 
- 【4】. 拘束時間は長いがそれだけ働いても収入は低い。公休出勤は行う。乗務員が不足しているので会社から声がかかる。運転中売上をあげようと焦ることは私自身はない。事故を起こすと下車勤（自宅謹慎）という懲罰を受けることになるので。重大事故を起こすと一時金が不支給になる。
- 
- 【5】. 所定の時刻よりも早くに出庫して働いているが、それでも収入にならない。事故には気をつけて働いている。賃金は固定給＋歩合給。調理師からこの業界に入ったが厳しい。毎年収入が落ちており現在は夜でも（金曜日を除いて）2万円の売上があがらない。
- 
- 【6】. 先月の手取り15万円は職場ではよいほうだと思う。この業界はかなりヤバイと思う。
- 
- 【7】. アルバイト（社会保険は未加入）で1日おきの勤務。68歳。自営業をやめてから年金を受け取りながら働いている。働くつもりはなかったのだが、妻が病気になってしまいやむなく働き始めた。流しても客がつかないので客待ちを中心にしているので疲れはあまりない。最近は年金を受給しながら働くひとが職場に増えている。タクシーの収入だけでは食べていけない。
- 
- 【8】. 月の売上は35～40万円で歩率は50%。足切り額は30万円だが達成しないこともある。その場合歩率は47%になる。職場では嘱託が増えている。年々収入が落ちてきているがとくにここ3年で売上ががっくり落ちた。あきらめで気力もなくなっている。
- 
- 【9】. 前職はトラック運転手だったのでそれよりはいまの仕事は楽。隔日勤務の場合、手取りは12～15万円。会社は運転手のことを考えない。車両はあまっているのにまだ増車しようとしている。若いひとは労働時間を延長して働かなければ食べていけない状況。私の場合、夫婦共働きだからなんとかやっていける。現在63歳で正社員。会社では64歳（の誕生日）から嘱託。
- 
- 【10】. 月の売上は35万円程度。足切りは30万円だが、あくまでも所定内の時間（勤務回数）で達成しなければならない。売上をあげるひとというのは3時、4時まで働いているひと。こういう厳しい業界だが、不景気で仕事がないからタクシーに乗るひとは多い。
- 
- 【11】. 社会保険未加入の嘱託。厚生年金を受け取りながらの定年後の仕事なので楽。年金受給の関係で15日以上は働くことができない。嘱託が職場で増えている。
- 
- 【12】. 会社ではアルバイト勤務が前提の配車になっているが私自身は行わない。一度OKしてしまうとしく会社から頼まれることになるので。逆に会社からの依頼を断れずに働き過ぎてしまっているひともある。私は子どもに手がかからなくなっているのでマイペースで働いている。収入はだいぶ下がった。パブル期の半分位。賃金体系は固定給＋歩合給。足切りは隔勤は36.5万円、日勤は二通りあり32.7万円と33万円。足切りに達しないこともある。
- 
- 【13】. 現在嘱託。嘱託には二通りあり、ひとつは社会保

険加入し、もうひとつは社会保険未加入。私は後者で月に16日程度働いている。歩率は52%。嘱託の収入は正規の70%。年金を受給しながら働いている。会社では社会保険に未加入の嘱託を増やして利益をあげている。現在は収入が減少し、昔は一日に2万円の売上をあげることができたのだが現在は無理。

【14】. 嘱託・単年度雇用・社会保険加入。会社では車両台数を増やしている。現在年金を受給しながら働いている。そうでなければタクシーの収入だけでは生活できない。平均で10万円台の収入であり若いひとの場合厳しいと思う。オール歩合。

【15】. 子どもがいなくて共働きなのでなんとかなる。とくに無理はしないことにしている。体がもたなくなってきたし、現在は、売上があがらないので無理をして働いても無駄。また事故や違反場所での客待ちに対する会社の指導が厳しくなってきた。年金を受給しながら働くひとが増えている。

【16】. 精神的な疲れが大きい。現在会社では運転手200人中嘱託が3割程度。他の業界から入ってくるひとが嘱託になっている。先月の手取りは16万だったが、職場では中の上位。タクシー業界は小泉さんの規制緩和政策で供給が過剰になってしまった。健康に関連していえば、昨年は3人程度の在職死亡があった。売上は3年前に比べて2割程度減った。

【17】. 運転手に対する指導が会社で厳しくなってきたので違反行為などはしないようにしている。とはいえ、売上をあげてこいという指示はあるが、3年前は金曜日は5万円だったのが現在は3,4万円にまで落ちた。足切りは29.7万円で、日曜は13時間勤務でよいなど私の勤めている会社は他社に比べると条件はよい。前に勤めていた会社は非常に厳しかった。急性胆のう炎で体調を悪くして2年で辞めた。

【18】. 収入が年々下がっている。

【19】. 現在社会保険加入の嘱託。ボーナスや燃料手当てはない。オール歩合で歩率は50%。公休出勤は、会社がそれを前提に配車しているので、月に1,2回は行っている。会社は61歳で定年、運転手は嘱託になる。いまは会社も労働時間管理を厳しくしてきたので違反行為などはしないようにしている。30分程度でも叱

責される。違反場所での客待ちは始末書をとられる。年金を受給しながらなのでなんとかやっつけていける。会社全体の運転手は280人。手取りの平均値は14,15万円程度だと思われる。

【20】. 年金を受給しながらでなければ生活していけない。足切りは32万。足切りを超えない月もある。夜勤の場合、足切りを超えない運転手は2割。売上が低い日勤の場合は7割。売上があがらないとうつになる。手取り22,23万円という金額は職場の中位。

【21】. 収入が低下している。

【22】. 以前はJRで働いていた。流しても客がいないので無理な働き方はしない。タクシーでの収入は家計にいれず自分の分は自分で稼ぐというポリシーで働いている。子どもがいなし、共働きなので。200人中57位。10年前は日曜日でも現在の平日以上の売上を上げることができた。会社では日勤・嘱託を増やしている。ひとがいなくて車両が余っている。

【23】. 前職はバスの運転手だった。生活費・教育費の捻出のために退職金を得る必要があり退職、現在に至る。タクシー業界はバス業界とは雲泥の差。バスの年収の半分になった。現在は子どもが自立し妻も仕事を開始したのでなんとかなる。ボーナスなし。オール歩合。

【24】. 焦ってもしょうがないので無理な働き方はしない。売上は1日2万円。オール歩合月例48%、年収は52%。走行距離は、日曜・祝日は100km、平日は150,160km。売上の順位は中位。10年前に比べたら4割程度低下している。

【25】. 私自身は長時間働かないが職場では長時間労働が蔓延している。若い人は職場にはこない。売上は280人中、下位。組合執行部をしている。

【26】. まだ生活費(教育費)がかかるので苦しい。規制緩和というか、国のやっていることはふざけている。

【27】. 月収は昔に比べると10万円は下がっている。客がいないので焦ったってしょうがない。客待ちが中心。すすきののような混雑したところでは働きたくないし、安全運転でまともに働きたい。でもそうすると売上が落ちる。タクシー業界全体が追い越し、割り込み、なんでもありの状況になってきた。売上をあげるためにはしょうがないのかもしれないけれども、状況は深

刻である。規制緩和はSTOPして欲しい。

【28】. タクシーの現状は非常に厳しいものだと思う。

【29】. 勤務時間が長い。夜も働き勤務時間も長いので健康状態はよいとはいえない。

【30】. 会社のことはよく分からないが現状はとても厳しい状況にある。

【31】. 現状は大変厳しい。安全は1人1人が心掛けていると思う。健康はひとそれぞれだと思う。以前は売上をあげようと焦ることもあったが、今はあきらめた。

【32】. 規制緩和などで台数が増えて、マナー違反者が増えている(二重駐車や追い越しなど)。真面目にやっているひとには迷惑である。

【33】. タクシー業界は厳しい現状にある。

【34】. 囑託(アルバイトのようなもの)、タクシー業界は非常に厳しい。給料は低く安全性にとってもよくない。企業に訴えたいくらいである。

【35】. 安全運転に常に心掛けている。

【36】. 競争が激しくて大変そうである。

【37】. 過度の疲労。収入悪い。

【38】. タクシーの台数が多過ぎる。政策・構造改革・規制緩和、どうかして欲しい。

【39】. 賃金悪い(台数が増えると余計)

【40】. タクシー運転手では食べていけない。

【41】. 収入が少ないので大変である。

【42】. 売上悪い、収入悪い、健康状態悪い。

【43】. 営業者の数が多過ぎるので安全・健康状態が良くない。

【44】. タクシーをこれ以上増やさないで欲しい。規制緩和がなければ幸せ。

【45】. とても景気が厳しい。所定の労働時間外でも売上があがればいい。

【46】. 収入面は悪い。安全と収入が連結している。

【47】. 需要と供給のバランスがずれている。なかには、収入が少なく稼ぎたいがために無理して走っているひともある。

【48】. なし。

【49】. 売上順位は130人中12番。働き方は流すよりは

流れのよい(人の多い)ところで客待ちをしたほうがよい(ときもある)。若い人が少ない。60歳以上の人を採用すると国から補助金がもらえる。規制緩和でタクシー台数が増えているが、労働者を重視するのか、それとも乗客を重視するのか。

【50】. アルバイトで10日しか出勤しない。60歳以上では無理な働き方はしていない。体は丈夫。1000台増車したので売上が落ちて大変。個人タクシーはもっと大変だと思う。

【51】. 売上はトップクラス。有給休暇がない。会社は違反行為を平気で行っている。監督署はきちんと対応していない。タクシー業界は1%が努力、99%はツキ。

【52】. チップが少ない。

【53】. 収入が少ない。

【54】. 台数を減らして欲しい。もっと収入が欲しい。

【55】. なし。

【56】. 規制緩和のせい。台数が増えているのが問題である。

【57】. 賃金が少ない。

【58】. 生活できる収入が欲しい。高卒の初任給と同じ。

【59】. 個人も含め台数が増えている。いまのやりかたは働いているひとにあっていない。

【60】. タクシーの台数が増えている。

【61】. タクシーが増えた。

【62】. あまりよくない。

【63】. 規制緩和と増車で厳しくなっている。

【64】. 景気が良くならない。

【65】. 給料が安過ぎる。管理職が傲慢。会社が運転手に対して責任を問うてくる。

【66】. 収入が少ない。安全や健康状態がよくない。業界はもうかるが労働者はもうからない。

【67】. アルバイト。給料をあげてくれればもっと安全に運転ができる。

【68】. 不況で収入が下がる。無理して働く。違法行為をせざるを得ない。

【69】. 現在業界はダメ。若い頃はよかった。規制緩和のせい。

- 【70】. 働き悪い。
- 【71】. 規制緩和が激しい。年とともにからだがつらい。
- 【72】. 年収 300 万円。
- 【73】. なし。
- 【74】. 収入が安い。安全や健康の問題がある。お客がなかなかこない。
- 【75】. だんだんなりふり構わず客につけよっている。収入・安全や健康状態が悪くなっている。
- 【76】. タクシー業界は不況。労働時間を長くして一人でも多くの客を乗せるしかない。
- 【77】. タクシー台数が多過ぎる。
- 【78】. 収入が下がっている。
- 【79】. 最悪。
- 【80】. 景気が悪くて客は減っているのに規制緩和で台数が増えているのでとんでもない状況。売上が高くても低くても会社の1台に対する取り分は変わらないので、会社としては台数を増やすと利益が分かるというシステムが確立されてしまっている。
- 【81】. これ以上台数を増やして欲しくない。賃金を下げたくない。最低賃金分しかもらっていない。
- 【82】. (会社を最近変えたので手取り・回答は前の会社のもの。) 収入は生活できない位に悪い。
- 【83】. 規制緩和で新規に参入してきたものと既存の会社の台数増加で車両台数が増えている。一方で客の減少などで状況は厳しい。
- 【84】. 収入が悪くなった。
- 【85】. 収入はダメ。胃を悪くしたり痔になったりということもある。規制緩和でタクシーが多過ぎる。
- 【86】. タクシーでの規制緩和はやめて欲しい。収入はアルバイトなみ。収入をあげるために安全をおろそかにしている面もある。
- 【87】. 最悪。
- 【88】. 規制緩和をする時期に間違いがあると思う。収入が極度に低い。人口にあわせた台数にするべき。
- 【89】. 収入が減っていった生活が苦しい。規制緩和は国の問題でよくわからない。
- 【90】. 給料をあげてほしい。形式だけの健康診断ではなく親身な健康診断をしてほしい。
- 【91】. 最悪、収入が少ない。働く時間帯によって売上、賃金が少ない。
- 【92】. 収入があがらない。
- 【93】. なし。
- 【94】. 日勤の場合収入が少ない。日勤は差別されている。他にも仕事をしている(兼業? - 調査者)ので問題ない。
- 【95】. 収入が少ない。
- 【96】. 日勤は収入が少ない。
- 【97】. 定年に達しているのであまり問題はない。
- 【98】. 売上が少なく収入も少ない。
- 【99】. 暇で(他車との関係で)客をとるために安全性が損なわれている。月の勤務は 15 勤務。年金も別にもらっている。
- 【100】. 収入が少ない。お客さん次第なので景気が良くなることを願う。
- 【101】. 生活が不規則。安全第一を考えて営業している。ノルマが厳しい会社の場合焦りなどがあって運転があらくなることもあると思う。会社が収入を増やそうとする分、ドライバーに負担がかかり事故が増えて逆に会社の経費が増えているのではないかと。
- 【102】. 収入は減っている。安全や健康には気を使っているので問題はない。
- 【103】. 規制緩和でタクシーを増やしても客は増えていない。車のエンジンをかけたままで客待ちをするので地球温暖化にもよくないのではないかと。
- 【104】. 嘱託。バイトに近い。景気が悪いので大変。いまの状況ではタクシーだけでは食べていくことができない。
- 【105】. 規制緩和で台数が増えすぎて収入が減って大変。
- 【106】. 規制緩和でいまは 6300 台以上もタクシーがいる。台数が増え過ぎ。働く時間に時間制限があるので稼ぐことができない。
- 【107】. 規制緩和で台数が増えたが、客が減った、すすきのも客が少ない。みんな地下鉄で帰ってしまう。4 年位前から売上が減少してきている。

- 【108】. 収入はここ 1, 2 年で減った。規制緩和で 1000 台増えた。個人は 327 台。新規参入は 6 社で、これらの会社がタクシーの台数を増やしてきている。北広島、江別、石狩なども札幌で営業できるようになった。すすきのもさびれてきて乗る客がない。収入は 6, 7 月は夏枯れ。暖かいから自転車や徒歩でも苦ではないためタクシーの需要が減る。冬になると寒かったり雪で歩けないので客が増える。タクシーはまだ増えて会社がどーんとつぶれるだろう。
- 【109】. 基本給がなく売上の半分が給料。
- 【110】. 勤務時間は辛くはないが収入が少ない。
- 【111】. クルマが多過ぎる。収入が少ない。客の集まる場所を探してまわっている。労働環境も大変。たぶん大半は残業をしているだろう。30・40・50 代は大変ではないか。子どもの学費などでマイホームを手放す人もいる。規制緩和は絶対ダメ。
- 【112】. 危険運転などはいまはしていない。あきらめたから。給料が安い。全職業の中で一番安いのではないだろうか。規制緩和で台数が増えて大変。
- 【113】. 台数が増える 稼ぎが減る 違反せざるを得ないという悪循環。
- 【114】. タクシーが多過ぎる。
- 【115】. 嘱託。規制緩和をしても公務員（役人 - 調査者）の思う通りにはならない。ただ悪くしているだけ。いい加減にしてくれ！！
- 【116】. 厳しい。規制緩和がひびいている。
- 【117】. 厳しいのは景気低迷だからではないか。直接規制緩和のせいだとは思わない。
- 【118】. 嘱託で正規ではなく人員が足りないときに出勤する（告示で禁じられたアルバイトには抵触しない？ - 調査者）。お客さんがいないのに台数が多い。鳥が餌をとりあうようなものだ。とまっていてだめなら走る、とにかくお客さんを探す。お客さんは 1 日平均 10~20 人。
- 【119】. 嘱託。年金保険を完全に支払い終えたので 13 万円の手取りが得られる。保険料を払っていたときは 12 万程度。収入は最低。安く安くしようという時代になかなか逆らえない。会社をつぶすわけにはいかない。日曜は 1 万円を稼げればよいほう（平均 5~6 千円）、アルバイトが多い。
- 【120】. 規制緩和なんかするな。トラック業界はもっと厳しいのではないか。
- 【121】. 年々厳しくなっている。以前はサラリーマン。個人裁量で仕事ができる点だけは良かったと思っているが他は最悪。利用は平日は 15~20 組位で日曜日はその半分。
- 【122】. お客さんが少ない。景気が良くなって欲しい。
- 【123】. 規制緩和は最悪！！台数が増えたら 1 台当りの客が減るのは当たり前。
- 【124】. お客さんがいないから厳しい。無理をして客の取り合いをしている。1 日 20 人位。
- 【125】. 一生懸命やっているが結果と結びつかない。安全や健康には気を配っているけれども U ターンなどはしてしまう。悪いことだとは分かっているけれどもお客さんが少ないからやむを得ない。反省はしている。お客さんがいれば危険な運転もしない規制緩和が問題。
- 【126】. 台数が多過ぎる。1 台当たりの乗客が減るから収入も減る。
- 【127】. 最賃法を守っていない会社が多い。守ると潰れる会社が多くなる。
- 【128】. なし。
- 【129】. 台数が多過ぎる。規制緩和の影響をモロに受けている。でも会社は一定の収入が得られるから損はしない。辛いのは運転手。
- 【130】. ただ客がいらないだけ。自家用車が多過ぎる。増車し過ぎ。
- 【131】. 台数が増え過ぎ。7 年前は 35 万はもらっていた。
- 【132】. 規制緩和による台数の増大が原因で収入減。つらい。
- 【133】. 最悪。規制緩和による台数増加。収入減。
- 【134】. なし。
- 【135】. 収入が少なくなった。20 年前はもっと客も多かった。自家用車の増加と規制緩和が原因。
- 【136】. バブルの頃に比べると収入が半減。原因は規制緩和

和。

- 【137】. 「苦しい」の一言。
- 【138】. 規制緩和が諸悪の根源。
- 【139】. 4,5年前は35万位もらえた。規制緩和による増車がいけない。
- 【140】. 収入が安い。
- 【141】. 全てにおいて最低、最悪。やる仕事じゃない。
- 【142】. 規制緩和賛成。仕事が出来ない者は去るべき。時間帯、停まる場所など考えなければこの仕事は出来ない。
- 【143】. 台数が多過ぎる。規制緩和が原因。
- 【144】. 収入が少な過ぎる。10万円を超えることがない。
- 【145】. 空車が多過ぎる。
- 【146】. 台数が多いから収入が減ってしまう。
- 【147】. なし。
- 【148】. なし。
- 【149】. 労働時間と比較すると収入が割りに合わない。
- 【150】. 時間の割に合わない。
- 【151】. 増車して欲しくない。
- 【152】. 規制緩和で台数が多過ぎる。
- 【153】. タクシーを増やすな。8,9時間の勤務で20万円位稼げればよいがそうもいかない。
- 【154】. お客の数が決まっているのに規制緩和で台数を増やすのがおかしい。結局は人を乗せないと稼げないのだから苦しい。
- 【155】. 売上が思うようにならないので事故や自殺が増えている。元凶は規制緩和では。
- 【156】. 規制緩和で供給と需要がくずされている。
- 【157】. 規制するところとしないところを判断すべき。事故の原因は台数増加で無茶をするから。
- 【158】. 台数が多過ぎる。収入があがらない。
- 【159】. タクシーの台数は別によいけれども増やし過ぎ。
- 【160】. 台数が多過ぎる。規制されるべき。
- 【161】. なし。
- 【162】. 稼げない。不景気だ。
- 【163】. 暇になってきた。売上が低い。

【164】. 運転によって違う。

- 【165】. なし。
- 【166】. 最低賃金で働いている。いまの給料では生活が困難。夜勤は20万位欲しい。
- 【167】. 最近は収入が落ちてきているから家庭をもっている身には大変だ。
- 【168】. 夜勤なのに収入が低い。
- 【169】. こんなもんだ。
- 【170】. 収入が低い。
- 【171】. 昔からやっているけれどもだんだんと悪い状況になってきている。収入が低い。年金なしではやていけない。
- 【172】. タクシー業界は規制緩和が問題となっている。マイカーが多くなりタクシーが多くなり大変。生活保護を受けているひが多い。タクシーは流したほうがよいが流してもいまは人がつかまらないと思う。
- 【173】. 規制緩和で車が多過ぎる。
- 【174】. 年金をもらっているので楽。
- 【175】. 規制緩和を廃止して欲しい。
- 【176】. 小泉さんのやり方が良くない。タクシーだけが増えても、利用がない。
- 【177】. 収入が低い。でも私は年金をもらっているからなんとかやっていける。
- 【178】. 厳しい。収入が減っている。健康状態も良くない。
- 【179】. 収入があまり良くない。
- 【180】. 収入が低い。
- 【181】. 古くからやっているんだけど今は昔と違う。工夫しなかったら働けない。結局無理がかかってしまう。
- 【182】. なし。
- 【183】. 収入が低い。客がいないのにタクシーが多い。停まっていることのほうが多い。
- 【184】. あまり良くない。
- 【185】. 収入は悪い。朝が早いのに晩も遅くまで働いているのだから20~30万円もらってもいいと思う。収入が悪い。昔だったら20~30万円もらえたのに。
- 【186】. かなり悪化している。車ばかり増やしている。
- 【187】. 収入が低い。

資料3 聞き取りの状況

