



Title	道内タクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告（第一次報告）
Author(s)	川村, 雅則
Citation	北海道大学大学院教育学研究科紀要, 88: 159-206
Issue Date	2003-02
DOI	10.14943/b.edu.88.159
Doc URL	<a href="http://hdl.handle.net/2115/28883">http://hdl.handle.net/2115/28883</a>
Right	
Type	bulletin
Additional Information	
File Information	88_P159-206.pdf



[Instructions for use](#)

# 道内タクシー運転手の労働・生活・安全衛生に 関する調査報告（第一次報告）<sup>1)</sup>

川村 雅 則\*

A Study of the Working Conditions, Lifestyle, Health and Safety  
of Taxi Drivers in Hokkaido

Masanori KAWAMURA

【要旨】道内のタクシー運転手を対象に2002年夏から継続して調査を実施している。今回、結果の一部を第一次報告としてまとめた。

①タクシー運転手の年齢構成は生活費の負担の大きい中高年齢層が中心である。しかし、不況でタクシーの利用が減少の一途をたどる中で、彼らの半数は年収が300万円未満だった。②収入水準の低さと完全歩合給など競争刺激的な賃金体系を背景にして、労働時間の延長や公休出勤、加えて、乗務中の速度超過等の危険行為を、「自発的」に選択せざるを得ない状況が、ひろくみられた。③変則的な勤務時間制のもとで、疲労の蓄積が広範に認められ、また定期検診で精密検査や治療を必要と診断された者が全体の30%に及び、しかもその半数がその後の検査や治療を受けていないという、安全衛生上の問題がみられた。

2002年2月に施行された「改正」道路運送法（規制緩和政策）によって上記の事態の悪化することが懸念される。

【キーワード】タクシー、低収入、安全衛生、不況、規制緩和

## I. はじめに

2002年2月、「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律」（以下、「改正」道路運送法）が施行された。タクシー事業での本格的な規制緩和政策の実施である。幾つかの「改正」点のうち、①需給調整規制が撤廃され事業参入や増車が許可制とされたこと、②運賃は従来どおり認可制が維持されたが自動認可の幅が拡大されたこと、が主要な「改正」点といえるだろう。タクシーは、大量輸送機関ではないが都市交通においてドアツードアを実現する重要な個別の輸送機関である。今後高齢化がさらに進み、なおかつ、自家用自動車に依存することの限界が一層明らかになる中で、今以上に重要な役割を果たすことが期待されている。しかしそうした期待の寄せられているタクシー事業に対する政策も、他の交通運輸事業同様に、今後は競争至上主義を内容とするものになった（「近年の景気低迷により厳しい経営状況が続いているが、競争を促進することにより、事業者の創意工夫を発揮させ、サービスの向上

\* 北海道大学大学院教育学研究科博士後期課程

と事業の活性化を図っていくことが重要である」平成11年運輸政策審議会答申<sup>2)</sup>。

90年代以降、あらゆる分野で規制緩和と政策が強力に展開されている。そこで主張されているのは、従来の様々な規制はわが国の経済構造を競争抑制的にして経済成長にとってもはや桎梏となっているので、規制を早急に緩和・撤廃し市場メカニズムのもとで資源の効率的な配分を達成し自由で競争的な経済社会をつくる必要がある、ということである。市場の失敗の可能性や社会的規制の必要性にも言及されているとはいえ、社会的規制は「自己責任」を原則として最小限にするべきだという主張に示されるとおり、基調は、規制の緩和・廃止による競争の促進にあるといえよう<sup>3)</sup>。

交通運輸政策分野でのこうした見解は、たとえば、もと行政改革委員会の一人である中条潮氏<sup>4)</sup>にみることができる。すなわち交通運輸の分野では、需給調整規制や価格規制をはじめとし、安全規制も含め様々な規制が課せられてきたが、氏は、これらの規制によって競争が抑制され不当に高いコストが消費者に課されていると主張される。そこで、規制緩和による競争の促進でこうしたコストの低下や、事業の活性化（新たな商品・サービスの開拓も含む）による需要の増大を図ることが必要である、という。もちろん氏においても、市場の失敗の可能性や社会的な規制（質的規制）の必要性にはふれられているが、経済的規制と社会的規制は分離可能なものであり、経済的規制の緩和により競争を促進することと安全等を維持することは両立可能である、とされる。氏は、むしろ、「安全」「公共性」などを「錦の御旗」として課された規制が事業参入の障害となるなど競争を抑制的にすることの危険性を主張されている。そして、規制で競争を抑制したからといって安全が保証されるということはないというその限りでは妥当なことを氏は述べた上で、むしろ競争下のほうが、安全を軽視して事故を起こせば消費者から拒否され淘汰されることをおそれて事業者は安全に配慮するともいえるので競争を促進すべきだという見解や、社会的規制も「両刃の剣」であり競争を抑制的にしてしまうというデメリットを有するので損害が発生した際の保証を保険制度で用意して社会的規制の緩和を図るという方法もあるという見解を示している。

氏らのこうした見解に対して検討されるべきは、規制の経済的規制の側面と安全など社会的規制の側面を分離して考えることの妥当性や、仮に分離が可能だったとして社会的な規制の実現の可能性や実現のための具体的な方法、加えて、そもそも交通運輸事業で何故規制が課せられたのかという理由・経緯等であるだろう。

\* 平井<sup>5)</sup>は、タクシー事業の特性、わが国タクシー事業における規制設置の経緯、規制緩和と政策が実際に行われたアトランタ等の国際的な経験、などにもとづき、規制緩和政策は、①企業間競争ではなく実際には労働者間競争をもたらす、労働条件を悪化させること、②利用者へのサービスの問題、③企業にとっては「公正競争による健全な経営」の妨げ、という事態をもたらすだろうと指摘した<sup>6)</sup>。

\*\* スウェーデンの規制緩和の事例を報告した青木<sup>7)</sup>は、いわゆる交通弱者のタクシー利用が社会保障制度として位置づけられておりまたそうした利用がタクシー利用の多くを占める同国では、規制緩和によるタクシーの利用への影響はとくにみられずまた料金水準も全般的に低下した、というヒアリングの結果を紹介している。但し同論文でも、運転手の質の低下がみられたという記述や、また詳しくはふれられていないが、労働（深夜労働）時間の延長や収入の低下等運転手の労働条件の悪化を推測させる記述がある。もっとも、同論文においても、上記の中条氏同様に、運転手の質の低下等のこうした問題は、「本来は社会

的規制に属する問題であり、経済的規制の緩和問題とは分けて考えるべきである」とされるにとどまる。

\*\*\*そもそも規制緩和の効果は何を指標として測られるのか。たとえば、住友生命総合研究所の『規制緩和の経済効果』<sup>9)</sup>では、①消費や設備投資の需要を拡大させる効果（需要効果）、②価格が低下したことにより利用者が負担すべき金額が低下する効果（利用者メリット）、③規制緩和によるコストダウンの波及効果、の三つで規制緩和を「複眼的」に評価した、というが、限定された指標であることは否めない。

\*\*\*国土交通省調べによれば、2002年2月の「改正」道路運送法施行以降、10月31日現在で、全国で106社（810台）の新規参入許可申請、1461社（4527台）の増車申請があったとされる（全自交労連ホームページ<sup>9)</sup>より）。「改正」道路運送法には、著しい供給過剰という事態への対応措置として緊急調整措置が設けられているが、同措置を実施するための基準をクリアするのは著しく困難である。また仮に実施されるに至った場合でも、すでに増車が行われた後のことなので、減車の強制力はなく事態の改善にはならないという労働組合からの批判がある。ちなみに02年9月に沖縄でこの措置がはじめて実施された際には、その前に200台の駆け込み増車が行われるという、同措置の趣旨に反した事態が生じた（『自交総連月報』2002年10月号）。もっとも規制緩和推進論者は、逆に、こうした措置を設定したり最低車両台数の規定を残していることが競争の不徹底につながるという批判をする。

では本調査の結果に移る前に、タクシー事業での規制緩和政策の導入がいかなる事態をまねくかを、タクシー事業における経営や労務管理の特殊性<sup>10)</sup>及びタクシー事業の現状にもとづき検討してみる。

第一に、タクシー事業では、営業収入に占める人件費比率が8割弱と非常に高い<sup>11)</sup>タクシー需要が著しく低下している中で規制緩和でさらに競争が促進されれば、この人件費部分の見直しの図られることは想像に難くない。それは大方のタクシー運転手にとっては減収を意味することとなるだろうが、タクシー運転手の収入は現時点ですでに著しい低さである。しかもタクシーの賃金体系は、低い固定給（精動手当や無事故手当を含むので文字通りの固定ではない）と歩合給の組み合わせ、あるいはオール歩合給であり年功制はほとんど（全く）みられないため、とりわけ必要生活費の大きい中高年層での生活の苦しさが推測される。

\*表I-1のとおり実車率は需要の最も多い札幌市でも36.7%。最低の室蘭市では25.4%である。収入は図I-1のとおり、道内のタクシー運転手の年収は300万円を下回っており、産業計と比較すると約200万もの差がみられその差は拡大傾向にある。とりわけ年齢構成上中心を占める中高年層での収入格差が大きい（表I-2）。

第二に、タクシー事業における労務管理では、事業所外で就労する運転手の管理と営業収入の向上の手段として、上記のとおり、歩合給を中心とする刺激的な賃金体系が採用されているので、生産と営業の責任は個々の運転手に課せられることになる（こうした運転手への依存が、逆にいえば、タクシー事業経営の安易さにつながりやすい要因であり、経営者の質が向上しなかったゆえんでもあることが指摘されている<sup>12)</sup>）。そのことが「自発的」な労働強化、すなわち労働時間の延長（外延的な延長と、休憩時間の削減という内包的な延長）や、速度超過など労働密度の増大という行為を招くことになる。とりわけタクシー需要の減少している今日では、

表 I - 1 全道及び道内主要都市における法人タクシーの実車率の推移

(単位：%)

	北海道	札幌市	小樽市	函館市	室蘭市	苫小牧市	帯広市	釧路市	北見市	旭川市
昭和52年度	49.2	51.7	45.9	48.6	41.2	45.7	47.8	50.0	47.2	46.9
53年度	49.2	50.5	45.5	49.6	41.8	47.0	48.3	48.2	48.5	47.4
54年度	49.3	51.2	46.7	49.4	41.8	47.7	50.0	48.1	48.6	47.4
55年度	47.2	48.6	45.1	47.4	41.5	45.2	47.3	45.5	45.8	45.1
56年度	46.2	47.7	43.8	45.3	40.3	43.4	46.2	43.6	43.9	43.2
57年度	43.8	46.4	40.5	42.3	37.1	40.4	42.6	40.1	41.2	38.6
58年度	42.9	45.7	39.9	41.9	35.7	39.2	41.5	39.5	40.9	37.3
59年度	40.6	43.7	37.2	39.5	30.4	35.6	38.5	35.9	37.4	34.6
60年度	39.6	42.7	35.4	38.4	29.4	34.6	36.2	34.8	35.3	33.2
61年度	39.8	43.2	35.2	39.0	29.4	33.9	36.2	33.3	34.4	34.2
62年度	40.6	44.3	36.3	40.8	30.1	34.5	35.8	33.5	34.5	34.6
63年度	41.8	45.6	36.5	41.7	31.2	36.7	36.9	34.4	36.2	35.5
平成元年度	43.4	47.3	38.0	43.4	33.9	39.0	39.5	36.4	37.7	36.7
2年度	45.5	49.4	40.4	46.2	36.3	42.6	41.3	38.2	39.5	38.7
3年度	45.4	48.8	41.7	45.7	37.5	42.1	40.5	36.8	39.6	38.4
4年度	44.2	47.3	41.3	44.0	37.6	41.2	39.6	35.9	39.1	37.6
5年度	42.5	45.2	39.3	41.7	35.8	39.6	38.7	35.4	38.1	36.7
6年度	41.0	43.4	37.6	39.7	33.3	38.4	38.1	33.4	37.2	35.4
7年度	40.5	42.9	36.8	38.8	32.4	37.6	37.7	33.5	37.0	34.9
8年度	40.1	42.2	36.3	38.9	31.4	36.6	38.2	32.8	37.2	35.3
9年度	38.2	40.1	33.9	37.2	30.1	35.4	36.1	31.2	34.7	32.7
10年度	36.9	38.6	33.3	35.3	28.3	33.3	35.5	29.4	33.4	31.8
11年度	35.9	37.7	32.6	33.0	26.2	31.7	35.7	29.5	32.4	30.7
12年度	35.4	37.2	31.2	32.1	25.8	30.6	35.3	28.6	32.7	30.6
13年度	34.6	36.7	30.1	31.3	25.4	31.2	34.4	27.3	31.7	29.1

資料：北海道運輸局自動車部旅客第二課の資料より。

(単位：千円)

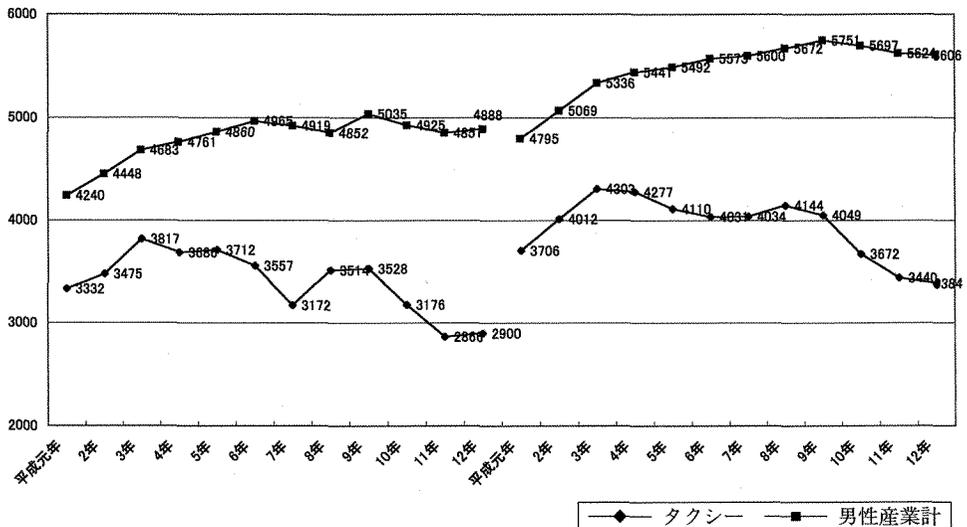


図 I - 1 北海道 (左) 及び全国 (右) におけるタクシー運転手と男性産業計の年収の推移

注1：左が北海道，右が全国の数値。

注2：年収は、「きまって支給する現金給与額」×12+「年間賞与その他」で算出。

出所：厚生労働省『賃金構造基本統計調査』各年版より。

表 I-2 年齢別にみたタクシー運転手の給与等及び男性労働者計との年取格差

(単位：千円)

年 齢	タ ク シ ー 運 転 手					男性労働者 計の年取	タクシー運 転手と男性 労働者計と の年取格差
	きまって支 給する現金 給与額	所定内 給与額	年間賞与 その他特 別給与額	年 取	「20～24歳」 との対比		
20～24歳	267.0	227.7	241.9	3445.9	—	3192.9	253
25～29歳	251.3	203.1	312.0	3327.6	0.97	4126.7	-799
30～34歳	249.7	199.6	326.7	3323.1	0.96	5086.1	-1763
35～39歳	271.6	223.9	323.6	3582.8	1.04	5980.6	-2398
40～44歳	250.2	198.1	286.7	3289.1	0.95	6519.6	-3231
45～49歳	247.6	198.4	334.3	3305.5	0.96	6869.3	-3564
50～54歳	251.9	203.6	375.2	3398.0	0.99	7060.3	-3662
55～59歳	251.7	203.9	382.9	3403.3	0.99	6589.3	-3186
60～64歳	230.8	193.3	397.7	3167.3	0.92	4670.5	-1503
65歳以上	210.1	182.9	334.0	2855.2	0.83	4094.5	-1239

注：年取の算出は図 I-1 と同じ。

出所：厚生労働省『賃金構造基本統計調査』平成13年版より。

その傾向の強いことが予想される。そうした行為が交通事故を発生させる可能性を拡大することは言うまでもない。

\* 事実、タクシーを第一当事者とする交通事故は、賃金水準の動きと相反する方向で増加傾向にある(表 I-3, 図 I-2)。また警察庁統計で原因別に事故件数の推移をみると(表 I-4)、「安全不確認」による事故の比重が高まっており平成13年では全体の40%弱を占めるに至っている(平成2年からの件数の伸び率は、2.58倍)。なお「過労」による事故の少ないことは後述。

\*\* タクシー運転手の労働時間は、政府統計でみても著しい長さである。また、タクシー事業では労働時間での違反が多い<sup>13)</sup>

第三に、職業運転手の労働衛生上の問題がある。すなわち職業運転手が従事する主要な作業である運転作業は、高い精神的負担をともなう作業で、また、職業運転手の働き方にみられる深夜時間帯を含む長時間の変則的な勤務時間制(タクシーでは16時間の実労働という隔日勤務がその典型)は、生活リズムを狂わせ健康の維持を困難にする<sup>14)</sup> そのことは、タクシーなど運転職に過重労働を背景とした循環器系疾患の急性増悪による死亡(過労死)事例の多くみられるという事実にも示されている。営収の減少にともなう労働強化や、コスト削減志向による職場での安全衛生への軽視が、事態の悪化を招くことが懸念される。

\* 労働者の健康水準の低下が問題視されている今日、タクシー運転手のそれは顕著である(表 I-5)。すなわち道路旅客業における有所見者の比率は63.1%で、全業種労働者と比べても高い。とくに過労死の基礎疾患となる高血圧の有所見率は、年齢構成の高さも反映して、約30%に及ぶ(全業種の2倍強)。

表 I - 3 北海道及び全国の営業用（事業用）普通乗用車の事故件数，走行距離，車両台数，車両千台当り事故件数，走行距離1億km当り事故件数

	北海道					全国					備考：全国 自家用普通乗用車				
	事故件数	走行距離	車両台数	車両千台 当り事故 件数	走行距離1 億km当り 事故件数	事故件数	走行距離	車両台数	車両千台 当り事故 件数	走行距離1 億km当り 事故件数	事故件数	走行距離	車両台数	車両千台 当り事故 件数	走行距離1 億km当り 事故件数
	(件)	(千km)	(両)	(件)	(件)	(件)	(千km)	(両)	(件)	(件)	(件)	(千km)	(両)	(件)	(件)
62	1132	1477511	13216	85.7	76.6	17416	19758391	254574	68.5	88.1	282090	275325354	27570159	10.2	102.5
63	1046	1484306	13193	79.3	70.5	17681	19543091	255511	69.1	90.5	296426	289086154	28720028	10.3	102.5
平成元	1136	1347586	13265	85.6	84.3	17429	19229806	256792	67.9	90.6	328042	309146049	30624788	10.7	106.1
2	1095	1401908	13329	82.2	78.1	16609	19348051	259589	63.8	85.8	326747	330968483	32176908	10.2	98.7
3	1123	1390009	13308	84.4	80.8	16054	19755179	260136	61.7	81.3	343072	346533496	33690443	10.2	99.0
4	946	1338638	13318	71.0	70.7	16208	19299725	260146	62.2	84.0	364382	360802517	34974321	10.4	101.0
5	907	1274913	13321	68.1	71.1	16881	18654109	258786	65.1	90.5	384920	364702071	36250056	10.6	105.5
6	1025	1242129	13297	77.1	82.5	17931	18201987	256875	69.5	98.5	387614	373396980	37497646	10.3	103.8
7	983	1243957	13266	74.1	79.0	18756	18018027	255984	73.2	104.1	408006	388983003	38846724	10.5	104.9
8	1036	1229688	13280	78.0	84.2	18763	17626132	256403	73.1	106.4	418330	401354037	40220165	10.4	104.2
9	943	1163429	13184	71.5	81.1	19776	17185136	258475	76.7	115.1	426531	408802785	41024518	10.4	104.3
10	1066	1128572	13079	81.5	94.5	20872	16773376	257780	80.9	124.4	446189	410915716	41525096	10.7	108.6
11	1096	1120247	13063	83.9	97.8	23042	16444400	257088	89.6	140.1	468904	422106091	41798617	11.2	111.1
12	1155	1071307	13016	88.7	107.8	25624	16429964	256343	100.0	156.0	501510	421773936	42108726	11.9	118.9

出所1：事故件数は，北海道警察『交通年鑑』，警察庁『交通事故統計年報』各年版より（数値は，年内分）。

出所2：走行距離は，国土交通省『自動車輸送統計年報』各年度版より（数値は年度内分）。

出所3：車両台数は，国土交通省『自動車輸送統計年報』各年度版より。但し平成12年度分は同省『陸運統計要覧』から（数値は年度末分）。

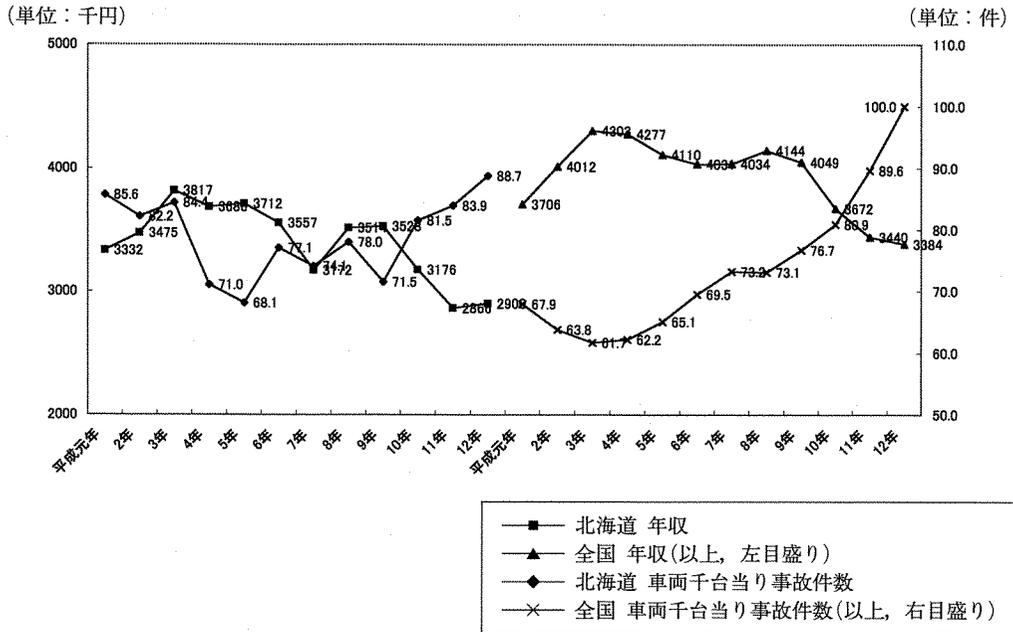


図 I - 2 北海道及び全国におけるタクシー運転手の年収と車両千台当り事故件数の推移

注1：年収の算出は、図 I - 1 と同じ。

注2：車両千台当り事故件数の算出は、表 I - 3 と同じ。

出所：厚生労働省『賃金構造基本統計調査』各年版，警察庁『交通事故統計年報』各年版より。

## II. 調査の目的、内容及び方法

本稿は、タクシー運転手の働き方、家計の収支状況、疲労や有病状況及び健診状況等を明らかにすることを目的に実施した質問紙調査（「仕事・生活・健康に関する調査」）の結果を報告するものである。取り上げる内容は、次のとおり。①属性（年齢、世帯構成）、②職歴・タクシー就労（タクシーの経験年数、直前職の離職理由、就労形態等）、③収支状況及び住居状況（本人のタクシー就労による収入、世帯における収入源、世帯の収支状況、暮らし振り、住居の種類及び毎月の費用負担）、④公休出勤状況、普段の乗務での問題状況等、⑤働き方と睡眠の最もよくあるパターン（出宅・帰宅時刻、拘束時間内の休憩の有無、就寝・起床時刻）、⑥普段の睡眠・食事にみられる問題状況、⑦健康状態（疲労の回復状況・眠気の発生状況、健康診断の状況、有病状況等）、⑧仕事・生活・健康に関する不安と要求、⑨訴え（自由記述）、である。

②の「就労形態」別の分析は、地域差を考慮し、比重の最も高い札幌市内で働く者に対象を限定して行う。④⑤はここ1、2ヶ月の状況（調査時点で）を回答してもらった。なお⑤は「勤務・睡眠時間調査」で詳しく報告することを予定しているので本稿では簡単に触れるにとどめる。⑨の一部を枠で囲んで示した。

調査は、次のとおり実施した。第一に三つのタクシー産別労組の北海道地方本部の執行部と、日本労働組合総連合会北海道連合会（略称：連合北海道）執行部に対して、本調査の協力要請を行い、同労組執行部→各単組執行部→各組合員という経路で調査票を配布の上、回収しても

表 I - 4 事業用普通乗用車の原因別事故件数及び構成比の推移

	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	平成13年 /2年	(単位：件，%)	
														備考：自家用普通乗用車	
														13年	平成13年 /2年
信号無視	656	680	646	715	719	769	740	761	819	803	874	851	1.30	18125	1.33
通行区分	103	82	82	78	94	91	73	76	56	67	63	54	0.52	3964	0.80
最高速度	120	123	102	85	79	67	52	43	39	39	51	45	0.38	4271	0.44
横断 転回 後退	458	441	405	373	379	345	301	286	221	287	354	288	0.63	4911	0.62
追越し	81	63	55	56	48	46	43	49	35	42	40	41	0.51	1739	0.60
踏切不停止	2	1		1	1	1	1	2	3			2	1.00	49	0.77
右折	190	207	195	177	168	210	167	145	143	190	160	166	0.87	3761	0.88
左折	245	207	219	224	219	230	197	189	168	178	221	183	0.75	4621	0.79
優先 通行 妨害	794	681	757	706	645	576	559	439	384	414	564	486	0.61	12246	0.70
交差点安全進行	978	1020	1104	1108	1248	1247	1184	1412	1332	1693	2117	2190	2.24	26459	1.45
歩行者妨害等	679	647	711	717	700	668	695	665	770	824	926	879	1.29	9008	1.08
徐行	579	532	534	497	527	504	530	540	574	618	637	652	1.13	10413	1.04
一時不停止	1056	1002	960	1007	1028	1095	1099	962	992	1022	1119	1022	0.97	25860	1.08
整備不良	5	1	1	5	1	4					2		0.00	64	0.56
酒酔い	3	1	1	4	5	1		2		1	2		0.00	558	0.31
過労運転	4	6	2	1	10	1	4	3		2	4	2	0.50	544	0.48
薬物運転											1	1	-	24	0.86
安全運転義務 運転操作	464	456	407	496	599	608	680	733	857	943	1148	1162	2.50	32265	2.14
前方不注意 漫然	734	642	630	652	683	617	572	595	571	579	636	700	0.95	33227	1.77
脇見	2288	2219	2259	2302	2466	2567	2535	2582	2716	2754	3001	2986	1.31	91914	1.52
動静 不注視	1294	1292	1278	1405	1500	1487	1571	1759	1859	2039	2228	2277	1.76	52532	2.23
安全 不確認	3820	3900	3990	4401	4891	5610	5929	6842	7544	8640	9292	9843	2.58	141147	2.51
安全速度	229	215	171	182	202	252	266	218	220	221	238	237	1.03	9278	1.44
その他	218	202	243	240	250	208	238	195	242	217	328	389	1.78	5657	1.52
その他の違反	1598	1430	1449	1435	1462	1532	1314	1266	1314	1457	1603	1582	0.99	12851	1.11
不明	11	4	7	14	7	20	13	12	13	12	15	14	1.27	806	3.43
計	16609	16054	16208	16881	17931	18756	18763	19776	20872	23042	25624	26052	1.57	506294	1.55

信号無視	3.9	4.2	4.0	4.2	4.0	4.1	3.9	3.8	3.9	3.5	3.4	3.3	0.83	3.6	0.86	
通行区分	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.4	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2	0.33	0.8	0.51	
最高速度	0.7	0.8	0.6	0.5	0.4	0.4	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.24	0.8	0.28	
横断 転回 後退	2.8	2.7	2.5	2.2	2.1	1.8	1.6	1.4	1.1	1.2	1.4	1.1	0.40	1.0	0.40	
追越し	0.5	0.4	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.32	0.3	0.39	
踏切不停止	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.64	0.0	0.49	
右折	1.1	1.3	1.2	1.0	0.9	1.1	0.9	0.7	0.7	0.8	0.6	0.6	0.56	0.7	0.57	
左折	1.5	1.3	1.4	1.3	1.2	1.2	1.0	1.0	0.8	0.8	0.9	0.7	0.48	0.9	0.51	
優先 通行 妨害	4.8	4.2	4.7	4.2	3.6	3.1	3.0	2.2	1.8	1.8	2.2	1.9	0.39	2.4	0.45	
交差点安全進行	5.9	6.4	6.8	6.6	7.0	6.6	6.3	7.1	6.4	7.3	8.3	8.4	1.43	5.2	0.93	
歩行者妨害等	4.1	4.0	4.4	4.2	3.9	3.6	3.7	3.4	3.7	3.6	3.6	3.4	0.83	1.8	0.69	
徐行	3.5	3.3	3.3	2.9	2.9	2.7	2.8	2.7	2.8	2.7	2.5	2.5	0.72	2.1	0.67	
一時不停止	6.4	6.2	5.9	6.0	5.7	5.8	5.9	4.9	4.8	4.4	4.4	3.9	0.62	5.1	0.70	
整備不良	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.0	0.36	
酒酔い	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00	0.1	0.20	
過労運転	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.32	0.1	0.31	
薬物運転	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	—	0.0	0.55	
安全運転義務	運転操作	2.8	2.8	2.5	2.9	3.3	3.2	3.6	3.7	4.1	4.1	4.5	4.5	1.60	6.4	1.38
	前方不注意 漫然	4.4	4.0	3.9	3.9	3.8	3.3	3.0	3.0	2.7	2.5	2.5	2.7	0.61	6.6	1.14
	脇見	13.8	13.8	13.9	13.6	13.8	13.7	13.5	13.1	13.0	12.0	11.7	11.5	0.83	18.2	0.98
	動静 不注視	7.8	8.0	7.9	8.3	8.4	7.9	8.4	8.9	8.9	8.8	8.7	8.7	1.12	10.4	1.44
	安全 不確認	23.0	24.3	24.6	26.1	27.3	29.9	31.6	34.6	36.1	37.5	36.3	37.8	1.64	27.9	1.62
	安全速度	1.4	1.3	1.1	1.1	1.1	1.3	1.4	1.1	1.1	1.0	0.9	0.9	0.66	1.8	0.93
	その他	1.3	1.3	1.5	1.4	1.4	1.1	1.3	1.0	1.2	0.9	1.3	1.5	1.14	1.1	0.98
その他の違反		9.6	8.9	8.9	8.5	8.2	8.2	7.0	6.4	6.3	6.3	6.1	0.63	2.5	0.71	
不明		0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.81	0.2	2.21	
計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	1.00	100.0	1.00	

注：平成2年に項目の一部に変更があったので、同年からまとめた。

出所：警察庁『交通事故統計年報』各年版から作成。

表 I - 5 定期健康診断結果にみられる道路旅客業で働く者の各疾病の有所見率

(単位：%)

	業種	胸部X線検査	血圧	貧血検査	肝機能検査	血中脂質検査	血糖検査	尿検査(糖)	尿検査(蛋白)	心電図検査	所見のあった者
平成13年	道路旅客	11.8	28.1	9.5	28.5	44.1	19.8	10.0	4.5	14.6	66.7
	運輸交通	8.0	22.1	8.7	25.3	40.7	16.0	7.6	4.1	12.1	58.2
	製造業	4.8	14.5	8.4	15.6	31.8	10.2	3.3	2.9	11.3	48.3
	合計	4.7	12.9	7.8	16.2	30.6	9.6	3.6	3.5	10.0	48.3
12年	道路旅客	10.1	25.0	6.2	25.8	39.2	18.6	9.4	4.2	14.1	63.1
	同上	9.3	23.8	5.9	25.6	39.7	18.0	9.5	4.5	14.1	64.1

資料：北海道労働局「定期健康診断結果実施状況報告」より。

らった。調査票の配布は組合員だけではなく非組合員へも一部行われている。上記の三つの産別労組は、①全国自動車交通労働組合連合会(略称、全自交労連)、②全国自動車交通労働組合総連合会(略称、自交総連)、③全国交通運輸労働組合総連合(略称、交通労連)である。調査票は、6月に配布し、6月から7月の初旬にかけて回収してもらった。

第二に、調査者自身で地下鉄駅や大型小売店に隣接するタクシー乗り場で客待ち中のタクシー運転手に調査票を配布し、調査票と一緒に渡した返信用封筒に入れて後日に返送してもらった。調査の時期は7月である。

### III. 調査の結果

#### 1. 道内のタクシー事業の状況及び本調査の回収状況等

道内には法人タクシー事業者が343、個人タクシー事業者が1636あり、法人タクシーのほぼすべてが中小企業である(表III-1-1)。

法人タクシー事業全体では約2万4千人の運転手が就労しており、ほぼ全員が男性で、女性の運転手は830人と極僅かである。表III-1-2のとおり、タクシーはそもそも都市輸送機関なので、9つの主要都市で車両数の70%を、輸送人員ならびに営業収入の80%弱を、それぞれ占めている。陸運支局(2002年7月から運輸支局)別にみると、車両数、輸送人員数、営業収入のいずれについても札幌支局管内で50、60%台を占めており、かつ、その70%前後が札幌市に集中している(但しその札幌市でも実車率が36.7%にまで低下しているのはIに示したとおり)。

さて表III-1-3のとおり、本調査における調査票の配布数は合計で3950部で、回収されたのが1267部、よって回収率は32.1%である。有効回答は1183部で、男性が1155人(97.6%)、女性が28人(2.4%)だった。本稿では、「男女別」にまとめた一部の表で女性の結果も示したが、とくにことわりのない限り記述及び図表は男性の結果を示したものである。

表III-1-4に、就労地域である市町村別、陸運支局別に本調査の回答者数をまとめたので、道内のタクシー運転手全体の分布(表III-1-2)と比較されたい。本調査では、札幌市で働く運転手からの回答が47%と半数弱を占めており、つぎに多かったのは函館市(12%)だった。

表III-1-1 北海道及び全国における、規模別にみた法人タクシー事業者数

		北海道		全国	
		343	100.0	6597	100.0
車両数別 事業者数	10両まで	161	46.9	2889	43.8
	30両まで	77	22.4	2284	34.6
	50両まで	47	13.7	808	12.2
	100両まで	37	10.8	698	10.6
	101両以上	24	7.0	339	5.1
従業員数 別事業者 数	10人まで	119	34.7	2036	30.9
	30人まで	69	20.1	1905	28.9
	50人まで	33	9.6	959	14.5
	100人まで	51	14.9	1074	16.3
	300人まで	60	17.5	865	13.1
資本金別 事業者数	500万円まで	106	30.9	2385	36.2
	1000万円まで	107	31.2	2363	35.8
	3000万円まで	101	29.4	1349	20.4
	5000万円まで	17	5.0	309	4.7
	5001万円以上	12	3.5	191	2.9

注：個人タクシーは北海道では1636者、全国では46267者。

出所：国土交通省『陸運統計要覧』平成13年版より。

表III-1-2 陸運支局管内別（上段）、主要都市別（下段）にみた、タクシー事業の概況

		従業員総数		運転手数		車両数		実車率		輸送人員		営業収入	
		(人)	(人)	(%)	(両)	(%)	(%)	(人)	(%)	(千円)	(%)		
陸 運 支 局	札幌	16794	15063	62.4	6,250	54.9	36.4	95,115,004	64.0	74,798,307	65.2		
	函館	2573	2255	9.3	1,072	9.4	32.4	10,970,107	7.4	8,690,655	7.6		
	室蘭	1605	1362	5.6	851	7.5	30.4	9,101,546	6.1	6,428,752	5.6		
	帯広	949	764	3.2	549	4.8	36.0	4,557,378	3.1	3,709,836	3.2		
	釧路	1411	1212	5.0	748	6.6	29.5	7,465,284	5.0	5,761,979	5.0		
	北見	66	524	2.2	451	4.0	35.2	6,005,197	4.0	3,996,674	3.5		
	旭川	3480	2953	12.2	1,454	12.8	31.3	15,433,022	10.4	11,371,701	9.9		
主 要 都 市	札幌市				4,360	38.3	36.7	70,165,572	47.2	57,374,040	50.0		
	小樽市				434	3.8	30.1	7,297,936	4.9	4,614,021	4.0		
	函館市				872	7.7	31.3	9,591,021	6.5	7,534,224	6.6		
	室蘭市				346	3.0	25.4	3,488,971	2.3	2,290,106	2.0		
	苫小牧市				286	2.5	31.2	3,674,080	2.5	2,665,247	2.3		
	帯広市				406	3.6	34.4	3,770,939	2.5	3,035,652	2.6		
	釧路市				599	5.3	27.3	5,938,694	4.0	4,695,171	4.1		
	北見市				176	1.5	31.7	2,593,656	1.7	1,785,173	1.6		
	旭川市				894	7.9	29.1	9,579,039	6.4	7,407,657	6.5		
	小計				8,373	73.6	33.8	116,099,908	78.1	91,401,291	79.6		
合計	27475	24133	100.0	11,375	100.0	34.6	148,647,538	100.0	114,757,904	100.0			

資料1：従業員数及び運転手数は旧運輸省「旅客自動車輸送指標」平成11年版（出所：ハイタク問題研究会編集『ハイヤー・タクシー年鑑2001・2002年』）

資料2：車両数、実車率、輸送人員、営業収入は、北海道運輸局自動車部旅客第二課の資料より（数値は平成13年度分）。

表III-1-3 調査票の配布・回収・有効回答数(率)

	配布数 (部)	回収数 (部)	回収率 (%)	有効回答数 (部)	有効回答率 (%)
全自交労連	2000	614	30.7	557	27.9
交通労連	550	177	32.2	173	31.5
連合直加盟労組	550	218	39.6	203	36.9
自交総連	600	199	33.2	194	32.3
直接配布	250	59	23.6	56	22.4
計	3950	1267	32.1	1183	29.9

注：労組による「配布数」は、調査者が労組に渡した調査票の部数とした。各組合員に実際に配布された部数はこれよりも少ない。

表III-1-4 市町村別、陸運支局別にみた回答者数

(単位：人、%)

市町村	1155	100.0	陸運支局	1155	100.0
札幌市	538	46.6	札幌	692	59.9
石狩市	28	2.4			
江別市	18	1.6			
芦別市	15	1.3			
歌志内市	4	0.3			
恵庭市	10	0.9			
砂川市	7	0.6			
上砂川町	3	0.3			
赤平市	13	1.1			
滝川市	17	1.5			
美唄市	28	2.4			
夕張市	11	1.0			
函館市	138	11.9	函館	143	12.4
松前町	5	0.4			
室蘭市	9	0.8	室蘭	87	7.5
伊達市	8	0.7			
静内町	24	2.1			
苫小牧市	46	4.0			
帯広市	24	2.1	帯広	24	2.1
釧路市	37	3.2	釧路	55	4.8
根室市	18	1.6			
北見市	25	2.2	北見	73	6.3
網走市	35	3.0			
紋別市	13	1.1			
旭川市	50	4.3	旭川	81	7.0
稚内市	3	0.3			
富良野市	4	0.3			
名寄市	15	1.3			
留萌市	9	0.8			

## 2. 年齢、世帯構成、タクシー経験年数、直前職の離職理由等

回答者の年齢構成は(表Ⅲ-2-1)、中高年層が中心である。50歳以上が70%弱を占め、さらに全体の10%弱は「60歳以上」である。20、30歳代は合計しても10%に満たない。

表Ⅲ-2-1 男女別にみた年齢及び世帯構成

		男 女				全 体	
		男性		女性			
		1153	100.0	28	100.0	1181	100.0
年 齢	20歳代	15	1.3			15	1.3
	30歳代	92	8.0	7	25.0	99	8.4
	40歳代前半	99	8.6	3	10.7	102	8.6
	40歳代後半	178	15.4	7	25.0	185	15.7
	50歳代前半	380	33.0	3	10.7	383	32.4
	50歳代後半	293	25.4	4	14.3	297	25.1
	60歳以上	96	8.3	4	14.3	100	8.5
	(再掲) 50歳以上		66.7		39.3		66.0
	平均値 (単位: 歳)		50.9		47.3		50.8
	標準偏差 (単位: 歳)		7.6		10.6		7.7
		1113	100.0	28	100.0	1141	100.0
世帯構成	単身世帯	116	10.4	4	14.3	120	10.5
	配偶者のみ	273	24.5	9	32.1	282	24.7
	配偶者+未婚子	431	38.7	5	17.9	436	38.2
	配偶者+未婚子+親	74	6.6	1	3.6	75	6.6
	配偶者+親	42	3.8			42	3.7
	親のみ	87	7.8	2	7.1	89	7.8
	未婚子のみ(父子・母子世帯)	32	2.9	5	17.9	37	3.2
	その他	58	5.2	2	7.1	60	5.3

世帯の構成は、「配偶者+未婚子」が全体の40%弱を占め、「配偶者のみ」、「単身世帯」があとにつづく。表Ⅲ-2-2のとおり、「40歳未満」では「配偶者+未婚子」が30%強を占めつつも「単身世帯」「親のみ」「その他」などの比重が相対的に高いのに対して、「40歳代」になると「配偶者+未婚子」の比重が半数に達する。そして「50歳代」以降ではこの「配偶者+未婚子」が減少し代わりに「配偶者のみ」が増加してくる(加えて「単身世帯」も微増)。「60歳以上」では「配偶者のみ」が約45%を占める。

タクシーの経験年数は、「10年未満」という短い年数の者が約30%を占める一方で、20年以上が約40%、「30年以上」も15%弱いる(女性の場合は短い年数で比率が高い)。若い年齢層では当然経験年数は短く高齢の層では逆に長い、一方で高齢の層においても経験年数の短い者が一定の比率を占めている。

ここで、タクシー就労を開始する直前の仕事をやめた理由をみると(複数回答可)、「収入の低かった」ことや「人間関係上の問題」という、いわゆる「自己都合」扱いとなる離職がそれぞれ20%弱を占めている一方で、「会社の倒産・廃業」が17.9%、「経営不振」が14.0%、「人員

表III-2-2 年齢別にみた世帯構成, タクシー就労経験年数, タクシー就労開始年齢, 直前職の離職理由  
(単位:人,%)

		年 齢								全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代		60歳以上		1111	100.0
		100	100.0	265	100.0	653	100.0	93	100.0		
世帯構成	単身世帯	16	16.0	21	7.9	66	10.1	12	12.9	115	10.4
	配偶者(夫婦)のみ	8	8.0	27	10.2	196	30.0	41	44.1	272	24.5
	配偶者+未婚子	32	32.0	132	49.8	243	37.2	24	25.8	431	38.8
	配偶者+未婚子+親	10	10.0	19	7.2	43	6.6	2	2.2	74	6.7
	配偶者+親	2	2.0	14	5.3	21	3.2	5	5.4	42	3.8
	親のみ	17	17.0	36	13.6	32	4.9	2	2.2	87	7.8
	未婚子のみ(父子・母子世帯)			5	1.9	24	3.7	3	3.2	32	2.9
	その他	15	15.0	11	4.2	28	4.3	4	4.3	58	5.2
		107	100.0	277	100.0	672	100.0	96	100.0	1152	100.0
タクシー	10年未満	89	83.2	105	37.9	134	19.9	11	11.5	339	29.4
就労経験	10年台	18	16.8	118	42.6	179	26.6	16	16.7	331	28.7
年数	20年台			54	19.5	238	35.4	30	31.3	322	28.0
	30年以上					121	18.0	39	40.6	160	13.9
	平均値 (単位:年)		6.0		12.4		19.2		24.4		16.8
	標準偏差 (単位:年)		3.7		6.9		9.6		10.3		10.0
		107	100.0	277	100.0	672	100.0	96	100.0	1152	100.0
タクシー	25歳未満	24	22.4	30	10.8	91	13.5	8	8.3	153	13.3
就労開始	25~30歳未満	46	43.0	68	24.5	145	21.6	16	16.7	275	23.9
年齢	30歳代	37	34.6	121	43.7	227	33.8	33	34.4	418	36.3
	40歳代			58	20.9	155	23.1	24	25.0	237	20.6
	50歳代					54	8.0	15	15.6	69	6.0
	平均値 (単位:歳)		28.1		33.1		35.0		37.6		34.1
	標準偏差 (単位:歳)		4.1		6.9		9.4		10.5		8.9
		98	100.0	265	100.0	618	100.0	87	100.0	1068	100.0
直前職の	会社の倒産・廃業	7	7.1	40	15.1	121	19.6	23	26.4	191	17.9
離職理由	経営不振	9	9.2	35	13.2	95	15.4	11	12.6	150	14.0
(複数回	人員縮小・リストラ	7	7.1	25	9.4	56	9.1	7	8.0	95	8.9
答可)	収入が低かった・賃金カット	28	28.6	47	17.7	108	17.5	18	20.7	201	18.8
	労働時間が長かった	12	12.2	31	11.7	54	8.7	10	11.5	107	10.0
	ノルマが厳しかった	3	3.1	13	4.9	32	5.2	4	4.6	52	4.9
	人間関係上の問題	25	25.5	62	23.4	103	16.7	11	12.6	201	18.8
	退職強要・いじめ	6	6.1	1	0.4	10	1.6	2	2.3	19	1.8
	健康・体力上の問題	14	14.3	29	10.9	83	13.4	10	11.5	136	12.7
	その他	17	17.3	32	12.1	72	11.7	8	9.2	129	12.1

注: タクシー就労開始年齢は, 年齢マイナスタクシー就労経験年数によって算出。

縮小・リストラ」が8.9%と「会社都合」に該当する回答が合計で約40%に及ぶ。とりわけ中高年以降にタクシー就労を開始した者の理由に「会社都合」が多い（表Ⅲ-2-3）。また90年代以降にタクシー労働市場に流入した者には中高年層が多い。不況で再就職の困難な中高年層がタクシー労働市場に流入していることが示唆される<sup>16)</sup>

表Ⅲ-2-3 タクシー就労開始年齢別にみた直前職の離職理由とタクシー就労開始時期

(単位：人、%)

	タクシー就労開始年齢								全体	
	30歳未満		30歳代		40歳代		50歳以上		1068	100.0
	381	100.0	394	100.0	227	100.0	66	100.0		
直前職の	会社の倒産・廃業									
離職理由	経営不振									
(複数回	人員縮小・リストラ									
答可)	収入が低かった・賃金カット									
	労働時間が長かった									
	ノルマが厳しかった									
	人間関係上の問題									
	退職強要・いじめ									
	健康・体力上の問題									
	その他									
(再掲)	会社都合									
	428	100.0	418	100.0	237	100.0	69	100.0	1152	100.0
タクシー	～1974年									
就労開始	1975～1979年									
時期	1980～1984年									
	1985～1989年									
	1990～1994年									
	1995年～									

注：タクシー就労開始時期は、2002年マイナス就労経験年数によって算出。

\*その他の就労条件については次のとおり(表Ⅲ-2-4)。①雇用形態は、全体では90%弱が正社員だが、「60歳以上」では正社員は40%弱で代わりに嘱託が60%弱を占めている。定年退職したタクシー運転手が安価な労働力として再雇用(延長雇用)されていることが示唆される(なお女性も正社員は約70%にとどまる)。②賃金体系<sup>17)</sup>は、固定給部分が一定の割合を占めるA型は5分の1にとどまり、収入の安定性がなく労働強化を助長すると労働組合から批判のあるB型やAB型がそれぞれ36、37%を占めている。「嘱託」では70%強がB型だった(AB型も約14%)が、非正規のほとんどにはB型が採用されているという(聞き取り)。③労働組合への加入状況は、本調査が労組を通じて行ったものなので「現在加入している」のが80%強を占めるが、「60歳以上」では加入しているのは半数にとどまる。労働組合への非加入を再雇用(「延長雇用」)の条件にしている会社もあるという(聞き取り)。④就労形態は、札幌市内で就労する者(537人)に限定するが、隔日勤務52.6%、昼夜交替勤務22.5%、夜勤専門14.1%、日勤専門10.8%の順である。

表Ⅲ-2-4 年齢別にみた雇用形態、賃金体系、労働組合への加入状況、就労形態

		年 齢								全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代		60歳以上			
		107	100.0	277	100.0	671	100.0	95	100.0	1150	100.0
雇用形態	正社員	100	93.5	258	93.1	604	90.0	36	37.9	998	86.8
	嘱託	2	1.9	11	4.0	57	8.5	55	57.9	125	10.9
	アルバイト・パート			3	1.1	3	0.4	2	2.1	8	0.7
	見習・試用期間	4	3.7	4	1.4	3	0.4			11	1.0
	その他	1	0.9	1	0.4	4	0.6	2	2.1	8	0.7
		100	100.0	263	100.0	643	100.0	88	100.0	1094	100.0
賃金体系	A型	18	18.0	47	17.9	158	24.6	12	13.6	235	21.5
	B型・オール歩合	23	23.0	96	36.5	230	35.8	54	61.4	403	36.8
	AB型	52	52.0	108	41.1	230	35.8	16	18.2	406	37.1
	リース制			1	0.4	1	0.2			2	0.2
	わからない	7	7.0	11	4.2	24	3.7	6	6.8	48	4.4
		107	100.0	277	100.0	670	100.0	95	100.0	1149	100.0
労働組合への加入状況	加入している	85	79.4	246	88.8	579	86.4	46	48.4	956	83.2
	以前は加入していたがいまは加入していない	7	6.5	13	4.7	49	7.3	39	41.1	108	9.4
	加入したことがない	15	14.0	18	6.5	42	6.3	10	10.5	85	7.4
(札幌市内就労者)		61	100.0	122	100.0	312	100.0	42	100.0	537	100.0
就労形態	隔日勤務	32	52.5	53	43.4	174	55.8	24	57.1	283	52.7
	昼夜交替勤務	12	19.7	35	28.7	70	22.4	4	9.5	121	22.5
	日勤専門	6	9.8	10	8.2	30	9.6	12	28.6	58	10.8
	夜勤専門	11	18.0	24	19.7	38	12.2	2	4.8	75	14.0

## 3. タクシー収入、世帯の収支状況及び住居状況等

## 1) 回答者全体の状況

表Ⅲ-3-1, Ⅲ-3-2で、全体の収支状況及び住居状況をまずみていこう。

①昨年度の収入：本人の昨年度のタクシー収入(税込み、以下同様)は、全体の約半数が300万円未満で(女性の場合は、76.2%が300万円未満)、「400万円以上」というのは10%に満たない。一昨年度に比べると、収入が「増加」しているのはわずか15%で、60%強の者が、収入が「減少」している(20%が「変化なし」)。しかも、「減少」したという者の減少幅をみると、平均で約30万円、さらに10%の者は50万円以上も年収で減っている。

②世帯の収入源：こうした低水準の収入を世帯レベルではどう補っているのか。本人のタクシー収入を除く世帯の収入源をみってみる。まず、そのような収入源のない者すなわちタクシー収入だけでの生計を余儀なくされている者が全体の20%強(女性では全体の30%弱)を占めている。では彼らを除いてその収入源をみると、圧倒的に多いのは「家族の就労収入」で80%を占める。それ以外では、「あなたや家族の年金」と「あなたの兼業の収入」が10%を超えている程度である。この「あなたの兼業の収入」にはタクシーの公出分が含まれている可能性も考えられるが(公出が「アルバイト」と呼称されるケースもあるので)、調査票の選択肢では「(タ

表Ⅲ-3-1 男女別にみた収支状況①

(単位：人，%)

		男 女				全 体	
		男性		女性			
		998	100.0	21	100.0	1019	100.0
昨年度のタク	200万円未満	62	6.2	5	23.8	67	6.6
シー収入（税込 み）	200～250万円未満	163	16.3	3	14.3	166	16.3
	250～300万円未満	262	26.3	8	38.1	270	26.5
	300～350万円未満	266	26.7	3	14.3	269	26.4
	350～400万円未満	159	15.9	2	9.5	161	15.8
	400万円以上	86	8.6			86	8.4
	平均値（単位：万円）		295		251		294
	標準偏差（単位：万円）		75		73		75
		923	100.0	20	100.0	943	100.0
一昨年度のタク	200万円未満	42	4.6	3	15.0	45	4.8
シー収入（税込 み）	200～250万円未満	111	12.0	5	25.0	116	12.3
	250～300万円未満	216	23.4	8	40.0	224	23.8
	300～350万円未満	267	28.9	1	5.0	268	28.4
	350～400万円未満	160	17.3	1	5.0	161	17.1
	400万円以上	127	13.8	2	10.0	129	13.7
	平均値（単位：万円）		311		266		310
	標準偏差（単位：万円）		78		78		78
		920	100.0	20	100.0	940	100.0
一昨年度から昨	増加	142	15.4	3	15.0	145	15.4
年度にかけての	変化なし	190	20.7	5	25.0	195	20.7
収入の変化	減少	588	63.9	12	60.0	600	63.8
	DI（増加－減少）		-48.5		-45.0		-48.4
(増加群)		142	100.0	3	100.0	145	100.0
昨年度の収入と	0～10万円未満（0円は除く）	4	2.8			4	2.8
一昨年度の収入 の差	10～20万円未満	32	22.5	1	33.3	33	22.8
	20～30万円未満	37	26.1			37	25.5
	30万円以上	69	48.6	2	66.7	71	49.0
	平均値（単位：万円）		31.4		40.0		31.6
	標準偏差（単位：万円）		23.4		30.0		23.5
(減少群)		588	100.0	12	100.0	600	100.0
昨年度の収入と	-50万円未満	58	9.9	2	16.7	60	10.0
一昨年度の収入 の差	-50～-40万円未満	70	11.9	2	16.7	72	12.0
	-40～-30万円未満	44	7.5			44	7.3
	-30～-20万円未満	114	19.4	2	16.7	116	19.3
	-20～-10万円未満	184	31.3	1	8.3	185	30.8
	-10万円～0円未満	118	20.1	5	41.7	123	20.5
	平均値（単位：万円）		-30.9		-34.2		-31.0
	標準偏差（単位：万円）		22.6		30.3		22.8

注：一昨年度から昨年度にかけての収入の変化及び変化額は、昨年度及び一昨年度の収入から算出。

表Ⅲ-3-1 男女別にみた収支状況②

(単位：人，%)

		男 女				全 体	
		男性		女性			
		1155	100.0	28	100.0	1183	100.0
収入源得点	0点(なし)	250	21.6	8	28.6	258	21.8
	1点	707	61.2	17	60.7	724	61.2
	2点	180	15.6	3	10.7	183	15.5
	3点	18	1.6			18	1.5
		905	100.0	20	100.0	925	100.0
タクシー就労以 外の収入源 (複数回答可)	あなたの兼業の収入	100	11.0	1	5.0	101	10.9
	家賃・地代	29	3.2			29	3.1
	貯金・貯金の利子	19	2.1	1	5.0	20	2.2
	家族の就労収入	737	81.4	14	70.0	751	81.2
	あなたや家族の年金	151	16.7	5	25.0	156	16.9
	家族・親戚からの仕送り	9	1.0	1	5.0	10	1.1
	借金	61	6.7	1	5.0	62	6.7
	その他	15	1.7			15	1.6
		946	100.0	22	100.0	968	100.0
【調整】世帯の 毎月の総収入 (手取り)	15万円未満	139	14.7	3	13.6	142	14.7
	15~20万円未満	190	20.1	6	27.3	196	20.2
	20~25万円未満	210	22.2	3	13.6	213	22.0
	25~30万円未満	132	14.0	2	9.1	134	13.8
	30~35万円未満	112	11.8	2	9.1	114	11.8
	35~40万円未満	61	6.4	2	9.1	63	6.5
	40~45万円未満	42	4.4	1	4.5	43	4.4
	45万円以上	60	6.3	3	13.6	63	6.5
(再掲)	20万円未満		34.8		40.9		34.9
	30万円未満		70.9		63.6		70.8
	平均値 (単位：万円)		24.5		26.8		24.6
	標準偏差 (単位：万円)		11.3		14.9		11.4
		888	100.0	22	100.0	910	100.0
世帯の毎月の総 支出	15万円未満	164	18.5	4	18.2	168	18.5
	15~20万円未満	198	22.3	5	22.7	203	22.3
	20~25万円未満	193	21.7	3	13.6	196	21.5
	25~30万円未満	134	15.1	2	9.1	136	14.9
	30~35万円未満	101	11.4	4	18.2	105	11.5
	35~40万円未満	40	4.5	1	4.5	41	4.5
	40~45万円未満	26	2.9	1	4.5	27	3.0
	45万円以上	32	3.6	2	9.1	34	3.7
	平均値 (単位：万円)		22.4		25.2		22.4
	標準偏差 (単位：万円)		10.0		14.0		10.1
		1137	100.0	28	100.0	1165	100.0
暮らし振り	余裕がある	8	0.7			8	0.7
	やや余裕がある	83	7.3	3	10.7	86	7.4
	ぎりぎりの状態	393	34.6	8	28.6	401	34.4
	やや苦しい	228	20.1	7	25.0	235	20.2
	かなり苦しい	425	37.4	10	35.7	435	37.3
	DI (余裕あり計-苦しい計)		-49.4		-50.0		-49.4

注：「【調整】世帯の毎月の総収入」の意味は本文を参照。

表III-3-2 男女別にみた住居状況

		男 女				全 体	
		男性		女性			
		1150	100.0	28	100.0	1178	100.0
住居の種類	一戸建て持ち家	629	54.7	12	42.9	641	54.4
	分譲マンション	56	4.9			56	4.8
	民間賃貸住宅・アパート	234	20.3	9	32.1	243	20.6
	公営住宅	150	13.0	5	17.9	155	13.2
	公団住宅	28	2.4	1	3.6	29	2.5
	間借り	26	2.3	1	3.6	27	2.3
	社宅・会社の寮	6	0.5			6	0.5
	その他	21	1.8			21	1.8
			1001	100.0	25	100.0	1026
毎月の支	0円（なし）	139	13.9	4	16.0	143	13.9
払金額	2.5万円未満（0円除く）	105	10.5	2	8.0	107	10.4
	2.5～5万円未満	335	33.5	5	20.0	340	33.1
	5～7.5万円未満	296	29.6	8	32.0	304	29.6
	7.5～10万円未満	62	6.2	4	16.0	66	6.4
	10万円以上	64	6.4	2	8.0	66	6.4
	平均値（単位：万円）		4.3		4.8		4.3
	標準偏差（単位：万円）		3.1		3.0		3.1

タクシー以外の収入」と注釈を付けている。また労組執行部によれば、都市部ではたとえば建築関係やトラック運送業での仕事に、郡部では自営の農業に、従事しているケースがみられるという<sup>19)</sup>。こうした兼業者の、規模や、就労・生活の実態を明らかにすることが課題である。なお「借金」が6.7%を占めていることも、「兼業」と同じく、生活の困難を示すものとして注目されたい。なお、貯金の取り崩し（や利子収入）を想定した「貯金・貯金の利子」の比率がわずかに2.1%だったのは、表現が不適切で回答者に理解されなかったことが原因と推測される（\*参照）。

\*全自交労連の実施した調査<sup>19)</sup>によると、家計が赤字だという者（全体の60%強、「収支トントン」は除く）のうち約半数は「預貯金の取り崩し」によって収入を補填していると回答していた。但し、残り半数は家計を別とする家族の援助や借金等を余儀なくされており、「預貯金の取り崩し」の余地のすでにない者が少なくないことにも留意されたい。赤字の家計における補填方法を示すと、「預貯金の取り崩し」50.2%、「家計を別にする家族等からの援助」18.5%、「労金・銀行からの借り入れ」16.4%、さらには「会社からの前借り」4.3%、「消費者金融からの借り入れ」4.0%、「友人・知人からの借り入れ」2.5%、「その他」3.9%となっている。

③世帯の総収入（手取り）と総支出及び暮らし振り：ここで検討する世帯の総収入とは本人のタクシー収入と②でみた収入源の全てを合わせたもの（つまり貯金の取り崩しや借金も含めたもの）なので、総収入は総支出を上回る（最低でも同額である）ことを前提としていた。しか

し上記②で「貯金・貯金の利子」への回答がわずかだったように、預貯金の取り崩し分が含まれなかったのか、総収入が総支出を下回ったケースが有効回答906のうち237(26.2%)みられた。そこでこれらのケースの収入は、支出と同額に調整して(以下、【調整】総収入)、以下、検討する。

まず【調整】総収入は、全体の70%が30万円未満という水準で、さらに35%は20万円に満たなく、平均収入は24.5万円である(【調整】前の数値でいうと、全体の約40%が20万円未満で平均収入は23.4万円)。つぎに支出だが、平均支出は22.4万円である。支出は当然収入によって制約を受けることになるので、収入の低い層では支出も低く、たとえば「15万円未満」の収入層では、全体の90%が「10~15万円未満」、平均は11.5万円という水準だった。そして最後に、こうした収入状況を反映して、暮らし振りに余裕があるのは合計しても全体の10%に満たなく、「かなり苦しい」が40%弱を占め最も比重が高い。

④住居の種類と毎月の費用負担：まず住居の種類は(表Ⅲ-3-2)、「一戸建て持ち家(以下、一戸建て)」が半数強を占め、「民間賃貸住宅・アパート(以下、賃貸住宅)」が5分の1、「公営住宅」が13.0%となっている。

ついで、住居にかかる「毎月の費用(住宅ローンや賃貸費など)」だが、無回答が、住居別にみると「一戸建て」に住んでいる者に、年齢別にみると「50歳代」以上に、多かった(全体で154人、「一戸建て」に118人、「50歳代」以上に110人)。これらの多くはすでにローンの支払いを終えた者と推測されるが、ここではそのまま無回答として扱う。

さて、住居の種類別に毎月の支払い金額をみると(表Ⅲ-3-3)、まず「一戸建て」や「分譲」では支払い負担は大きい。すなわち「一戸建て」では、「0円(負担なし)」が4分の1を占める(無回答を含めると37.4%)一方で、50%弱は5万円以上、さらに10%弱は10万円を毎月支払っている。また「分譲」では、70%が5万円以上、20%弱が10万円の支払いである。つぎに、「一戸建て」について比重の高い「賃貸住宅」では、高額な負担こそ少ないが、50%弱が5万円以上の負担である。以上に対して「公営住宅」での負担は相対的にだが小さい。

## 2) 年齢別、世帯構成別、就労地域別にみた収支状況及び住居状況

(1) 年齢別(表Ⅲ-3-4左)：①昨年度の年収は「60歳以上」を除くどの層でも平均で約300万円である。200万円未満という水準も、40、50歳代を含むどの層にも一定の比率で見られる。しかも「40歳未満」では、ほかに収入源の無いというものが30%と高率で見られる。②世帯の収入源の種類は、いずれの年齢層でも「家族の就労収入」が最も多いが、「60歳以上」では「家族の就労収入」がやや低下しその代わりに「年金」が増加している。③【調整】総収入は「40歳代」で最も高い(とはいえ平均で25.6万円)が、同年齢層では総支出も高いので、暮らし振りは最も低い(DIは-60.9)。逆に「60歳以上」では、暮らし振りDIは-15.2にまで改善されている。④住居状況は、「40歳未満」では「一戸建て」と「賃貸住宅」とがそれぞれ30%強を占め、年齢とともに「一戸建て」が増加し、「60歳以上」では「一戸建て」70%を占める。

(2) 世帯構成別(同表中)：①まず「単身世帯」における収支の低さが特徴である。同世帯では、収入得点0点が80%弱を占め、かつ、収入は平均で15万円、支出は平均で14万円という水準である。また同世帯では持ち家比率も低い。②つぎに全体の40%弱を占め必要生活費の大きいと推測される「配偶者+未婚子」では、世帯の収入水準は他の世帯に比べやや高いが、暮らし振りは「かなり苦しい」のが40%強を占める(同世帯の中でも「40歳未満」の32人については、

表III-3-3 住居の種類別にみた毎月の支払金額

		(単位：人,%)																	
		住居の種類												全体					
		一戸建て		分譲		賃貸		公営住宅		公団住宅		間借り		社宅・会社の寮		その他			
		511	100.0	53	100.0	226	100.0	140	100.0	24	100.0	22	100.0	6	100.0	19	100.0	1001	100.0
0円(なし)		117	22.9	4	7.5	5	2.2	1	0.7		0.0	6	27.3		0.0	6	31.6	139	13.9
2.5万円未満(0円除く)		15	2.9	4	7.5	10	4.4	61	43.6	9	37.5	1	4.5	1	16.7	4	21.1	105	10.5
2.5～5万円未満		135	26.4	7	13.2	106	46.9	60	42.9	9	37.5	11	50.0	3	50.0	4	21.1	335	33.5
5～7.5万円未満		150	29.4	22	41.5	93	41.2	15	10.7	6	25.0	3	13.6	2	33.3	5	26.3	296	29.6
7.5～10万円未満		46	9.0	6	11.3	8	3.5	2	1.4		0.0		0.0		0.0		0.0	62	6.2
10万円以上		48	9.4	10	18.9	4	1.8	1	0.7		0.0	1	4.5		0.0		0.0	64	6.4
平均値(単位：万円)			4.6		5.8		4.6		2.9		3.3		3.0		3.5		2.6		4.3
標準偏差(単位：万円)			3.7		3.2		1.8		1.7		1.7		2.5		2.0		2.5		3.1
(備考)		118	100.0	3	100.0	8	100.0	10	100.0	4	100.0	4	100.0			2	100.0	149	100.0
無回答者の	40歳未満	9	7.6			2	25.0			1	25.0	1	25.0					13	8.7
年齢	40歳代	21	17.8			3	37.5	3	30.0	1	25.0	1	25.0					29	19.5
	50歳代	66	55.9	3	100.0	3	37.5	6	60.0	2	50.0	2	50.0			2	100.0	84	56.4
	60歳以上	22	18.6					1	10.0									23	15.4

注：無回答者の人数は上段の数値には含まれていない。

表III-3-4 年齢別, 世帯構成別,

	年 齢								世 帯							
	40歳未満		40歳代		50歳代		60歳以上		単身世帯		配偶者のみ		配偶者+未婚子		配偶者+未婚子+親	
	88	100.0	242	100.0	588	100.0	78	100.0	100	100.0	233	100.0	373	100.0	64	100.0
昨年度の タクシー 収入	34	38.6	112	46.3	290	49.3	50	64.1	62	62.0	116	49.8	150	40.2	31	48.4
平均値 (単位:万円)	300		299		296		267		277		290		309		301	
標準偏差 (単位:万円)	75		73		75		78		81		68		72		84	
収入得点 なし	107	100.0	277	100.0	673	100.0	96	100.0	116	100.0	273	100.0	431	100.0	74	100.0
世帯にお ける収入 源	74	100.0	215	100.0	532	100.0	82	100.0	27	100.0	205	100.0	384	100.0	71	100.0
あなたの兼業の収入	6	8.1	30	14.0	57	10.7	6	7.3	4	14.8	15	7.3	42	10.9	11	15.5
家賃・地代	1	1.4	7	3.3	17	3.2	4	4.9		0.0	4	2.0	12	3.1	5	7.0
貯金・貯金の利子			4	1.9	14	2.6	1	1.2	2	7.4	6	2.9	6	1.6		0.0
家族の就労収入	55	74.3	177	82.3	454	85.3	50	61.0		0.0	162	79.0	367	95.6	67	94.4
あなたや家族の年金	17	23.0	35	16.3	55	10.3	44	53.7	7	25.9	31	15.1	12	3.1	26	36.6
家族・親戚からの仕送り	2	2.7	1	0.5	6	1.1			1	3.7	1	0.5	2	0.5	1	1.4
借金	5	6.8	16	7.4	38	7.1	2	2.4	14	51.9	3	1.5	27	7.0	1	1.4
その他	3	4.1	3	1.4	8	1.5	1	1.2	1	3.7	2	1.0	1	0.3		0.0
【調整】世帯の毎月 の総収入 (手取り)	80	100.0	239	100.0	547	100.0	79	100.0	85	100.0	231	100.0	362	100.0	58	100.0
20万円未満	32	40.0	65	27.2	204	37.3	28	35.4	72	84.7	94	40.7	70	19.3	13	22.4
30万円未満	60	75.0	161	67.4	392	71.7	58	73.4	84	98.8	195	84.4	210	58.0	32	55.2
平均値 (単位:万円)	23.2		25.6		24.2		24.7		15.1		21.3		27.9		28.9	
標準偏差 (単位:万円)	10.3		11.1		11.4		12.6		4.2		7.3		11.8		12.4	
世帯の毎 月の総支 出	76	100.0	225	100.0	515	100.0	71	100.0	82	100.0	214	100.0	338	100.0	55	100.0
20万円未満	34	44.7	77	34.2	217	42.1	34	47.9	74	90.2	102	47.7	83	24.6	14	25.5
30万円未満	61	80.3	168	74.7	399	77.5	60	84.5	82	100.0	194	90.7	224	66.3	32	58.2
平均値 (単位:万円)	21.3		23.3		22.3		21.0		13.9		19.8		25.4		26.5	
標準偏差 (単位:万円)	9.7		9.3		10.3		10.5		4.2		6.6		10.3		11.4	
暮らし振 り	105	100.0	274	100.0	664	100.0	92	100.0	112	100.0	268	100.0	427	100.0	72	100.0
かなり苦しい	43	41.0	116	42.3	247	37.2	19	20.7	52	46.4	81	30.2	182	42.6	25	34.7
DI (余裕あり計-苦しい計)	-43.8		-60.9		-50.5		-15.2		-55.4		-40.3		-54.1		-48.6	
住居の種 類	105	100.0	277	100.0	671	100.0	95	100.0	116	100.0	272	100.0	431	100.0	74	100.0
一戸建て持ち家	35	33.3	139	50.2	387	57.7	67	70.5	28	24.1	145	53.3	241	55.9	59	79.7
分譲マンション	4	3.8	15	5.4	37	5.5			2	1.7	18	6.6	25	5.8	2	2.7
民間賃貸住宅・アパート	35	33.3	59	21.3	122	18.2	17	17.9	62	53.4	51	18.8	74	17.2	4	5.4
公営住宅	11	10.5	43	15.5	89	13.3	7	7.4	14	12.1	48	17.6	63	14.6		
その他	20	19.0	21	7.6	36	5.4	4	4.2	10	8.6	10	3.7	28	6.5	9	12.2
毎月の支 払金額	平均値 (単位:万円)		4.2		5.5		4.6		3.0		3.8		4.3		5.0	
標準偏差 (単位:万円)	4.0		3.5		3.8		3.0		3.1		3.7		3.5		3.7	
(備考)									115	100.0	272	100.0	431	100.0	74	100.0
年齢	40歳未満		16		13.9		8		2.9		32		7.4		10	
	40歳代		21		18.3		27		9.9		132		30.6		19	
	50歳代		66		57.4		196		72.1		243		56.4		43	
	60歳以上		12		10.4		41		15.1		24		5.6		2	

## 就労地域別にみた収支状況及び住居状況

(単位：人、%)

構 成			就 労 地 域																								
配偶者+親	親のみ	未婚子のみ (父子世帯)	札幌市	函館市	室蘭市	苫小牧市	帯広市	釧路市	北見市	旭川市																	
37	100.0	76	100.0	27	100.0	469	100.0	114	100.0	7	100.0	40	100.0	21	100.0	35	100.0	24	100.0	46	100.0						
20	54.1	48	63.2	12	44.4	137	29.2	92	80.7	5	71.4	23	57.5	15	71.4	32	91.4	16	66.7	41	89.1						
	296		270		308		326.8		245.2		281.4		282.5		269.0		217.2		270.8		246.3						
	89		62		115		76.9		58.3		38.0		45.1		53.5		48.3		53.7		38.8						
42	100.0	87	100.0	32	100.0	538	100.0	138	100.0	9	100.0	46	100.0	24	100.0	37	100.0	25	100.0	50	100.0						
4	9.5	19	21.8	9	28.1	127	23.6	21	15.2	2	22.2	17	37.0	6	25.0	10	27.0	4	16.0	9	18.0						
38	100.0	68	100.0	23	100.0	411	100.0	117	100.0	7	100.0	29	100.0	18	100.0	27	100.0	21	100.0	41	100.0						
5	13.2	12	17.6	4	17.4	23	5.6	25	21.4	2	28.6	5	17.2	3	16.7	4	14.8	4	19.0	4	9.8						
4	10.5	1	1.5		0.0	14	3.4	6	5.1		0.0		0.0		0.0	1	3.7	1	4.8	1	2.4						
2	5.3	2	2.9		0.0	8	1.9	2	1.7	1	14.3		0.0		0.0	1	3.7		0.0	2	4.9						
23	60.5	18	26.5	22	95.7	356	86.6	88	75.2	4	57.1	19	65.5	15	83.3	20	74.1	17	81.0	33	80.5						
15	39.5	39	57.4	2	8.7	52	12.7	23	19.7	3	42.9	4	13.8	3	16.7	6	22.2	4	19.0	8	19.5						
	0.0	2	2.9	1	4.3	5	1.2		0.0		0.0	1	3.4		0.0		0.0		0.0		0.0						
3	7.9	3	4.4	3	13.0	27	6.6	7	6.0	1	14.3	4	13.8	1	5.6	4	14.8	1	4.8	2	4.9						
4	10.5	4	5.9		0.0	4	1.0	3	2.6		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0	1	2.4						
35	100.0	69	100.0	30	100.0	438	100.0	124	100.0	7	100.0	33	100.0	19	100.0	27	100.0	21	100.0	46	100.0						
10	28.6	35	50.7	14	46.7	118	26.9	52	41.9	3	42.9	18	54.5	10	52.6	15	55.6	7	33.3	27	58.7						
25	71.4	56	81.2	23	76.7	278	63.5	100	80.6	4	57.1	27	81.8	14	73.7	23	85.2	15	71.4	38	82.6						
	26.8		20.6		22.5		26.6		22.6		24.1		21.0		21.8		19.5		25.4		20.4						
	13.7		9.0		9.9		12.0		10.3		9.8		12.9		8.5		10.5		14.3		10.5						
34	100.0	64	100.0	28	100.0	406	100.0	116	100.0	6	100.0	31	100.0	17	100.0	27	100.0	18	100.0	44	100.0						
13	38.2	36	56.3	16	57.1	126	31.0	58	50.0	3	50.0	17	54.8	9	52.9	17	63.0	6	33.3	30	68.2						
25	73.5	56	87.5	25	89.3	287	70.7	100	86.2	5	83.3	26	83.9	14	82.4	24	88.9	12	66.7	39	88.6						
	24.6		18.4		20.1		24.4		20.8		21.5		18.2		19.8		17.9		24.1		18.9						
	12.0		8.0		8.3		10.5		10.1		9.4		7.8		7.0		8.5		11.2		9.3						
40	100.0	87	100.0	32	100.0	527	100.0	137	100.0	9	100.0	44	100.0	24	100.0	37	100.0	25	100.0	50	100.0						
11	27.5	31	35.6	14	43.8	201	38.1	53	38.7	4	44.4	21	47.7	9	37.5	13	35.1	6	24.0	15	30.0						
	-42.5		-54.0		-53.1		-48.2		-61.3		-33.3		-63.6		-25.0		-67.6		-36.0		-54.0						
42	100.0	86	100.0	32	100.0	537	100.0	138	100.0	9	100.0	45	100.0	24	100.0	36	100.0	24	100.0	50	100.0						
31	73.8	49	57.0	14	43.8	259	48.2	76	55.1	3	33.3	25	55.6	12	50.0	18	50.0	18	75.0	31	62.0						
		2	2.3	3	9.4	48	8.9		0.0		0.0	1	2.2		0.0		0.0		0.0	2	4.0						
6	14.3	11	12.8	11	34.4	139	25.9	25	18.1	4	44.4	5	11.1	9	37.5	12	33.3	1	4.2	9	18.0						
2	4.8	15	17.4	2	6.3	53	9.9	20	14.5	2	22.2	9	20.0	2	8.3	5	13.9	4	16.7	3	6.0						
3	7.1	9	10.5	2	6.3	38	7.1	17	12.3	0	0.0	5	11.1	1	4.2	1	2.8	1	4.2	5	10.0						
	4.1		2.8		6.1		4.8		5.4		4.3		5.3		5.3		3.6		2.5		2.8						
	3.0		3.1		5.3		3.8		4.4		4.0		3.2		6.3		3.0		2.9		2.9						
42	100.0	87	100.0	32	100.0	537	100.0	138	100.0	9	100.0	46	100.0	24	100.0	37	100.0	25	100.0	50	100.0						
2	4.8	17	19.5		0.0	61	11.4	10	7.2		0.0		0.0	4	16.7	2	5.4	3	12.0	1	2.0						
14	33.3	36	41.4	5	15.6	122	22.7	42	30.4	1	11.1	7	15.2	4	16.7	9	24.3	8	32.0	7	14.0						
21	50.0	32	36.8	24	75.0	312	58.1	72	52.2	8	88.9	33	71.7	13	54.2	24	64.9	12	48.0	37	74.0						
5	11.9	2	2.3	3	9.4	42	7.8	14	10.1		0.0	6	13.0	3	12.5	2	5.4	2	8.0	5	10.0						

30%が他に収入源がなく世帯の平均収入は23万円で、暮らしが「かなり苦しい」のは60%に達する)。

(3) **就労地域別** (同表右)：回答者の半数弱を占める「札幌市」では平均年収は326万円で相対的に高い(300万円未満は30%)。逆に平均年収が最も低いのは、「釧路市」(平均年収217万円、300万円未満が91.4%、収入源のうち「借金」14.8%)である。

—自由回答から—

No. 243 札幌市 まずタクシー運転手の給与体制に問題がある。基本給もない状態だしこの不景気で歩合制というのは考えられない。自分はまだ独身だが結婚や将来のことを考えると不安で仕方がない。このまま最低な生活をしていると本当に生死にかかわる問題だ！一般国民の標準的な生活がしたい。この最低な給料は高校生のアルバイト代よりまだ少ない。とにかく、タクシー業界は最低だ！

No. 314 伊達市 10年位前は少ない収入でも仕事がありなんとか生活できました。18万～20万位の給料。でもここ2、3年位前から生活すらできない状態の給料です。9～12万位です。私の場合、子ども2人です。妻と4人で15万位の給料でやりくりしています。この先を考えるととても心配です。(中略)私は訴えたいです。タクシー、ハイヤー乗務員の生活向上！いまの私達の現状をもっと皆さん知っていただきたいのです。ぜいたくするような金はいりません。一般のひとと同じ様に生活できるお金をください。

No. 682 旭川市 我々の賃金は年間所得で250万円、中には200万円そこそこの賃金となっており、その地域における生活保護所帯より低い実態となっており生活を補うためにさらに長時間労働を余儀なくされています。そのために体調に不安があっても休むことができない状況となっており毎日毎日の生活が精一杯で老後の生活がどうなるのか不安で一杯です。

No. 893 石狩市 生活苦に死にたくなる。

No. 1142 札幌市 平成5～10年位までは手取り25万前後でした。その後は20万をきる月があるようになりました。特にこの2～3年は毎年月間売上が1万位ずつ減の状態。今年平成14年でストップか!! (中略) 現在一ヶ月の手取り15万をきる月がでてきている。売上が見込めるのは月末25日以降月末まで、1日～25日までは3万あればホッとする日々である。

#### 4. 公休出勤状況, 乗務時の問題状況, 危険行為

こうした低水準の収入を背景とした働き方の状況を検討してみよう。まず男性全体の状況である(表III-4-1)。

##### 1) 回答者全体の状況

第一に公休出勤の頻度は、全体の約30%が「毎月した」と回答しており、これに「した月もあればしなかった月もある」をあわせると、70.0%の者が、頻度の差こそあれ公出に従事していることになる。また一ヶ月当たりの公出回数は(約130人の無回答があった)、「した月もあればしなかった月もある」者では、「1回」「2回」に回答が集中している(合計90%強)のに対して、「毎月した」者では、45%が「3回」以上で、平均は $2.5 \pm 1.2$ 回に及んでいる(但し、公出時の勤務時間は通常より短いケースもある)。

第二に、乗務時の問題状況をみると、まず、「所定の拘束時間を超えて働く」「所定の休憩時間より短い休憩しかとらずに働く」など、労働時間の延長行為の常態化した状況がひろく示さ

表III-4-1 男女別にみた公出状況、普段の乗務での問題状況、タクシー運転手の危険行為を見かける頻度等 (単位：人、%)

		男 女				全 体	
		男性		女性			
		1125	100.0	27	100.0	1152	100.0
公休出勤の頻度	毎月した	355	31.6	6	22.2	361	31.3
	した月もあればしなかった月もある	432	38.4	16	59.3	448	38.9
	しなかった	338	30.0	5	18.5	343	29.8
		337	100.0	6	100.0	343.0	100.0
一ヶ月当りの公休出勤の回数（毎月した群）	1回	62	18.4			62.0	18.1
	2回	125	37.1	2	33.3	127.0	37.0
	3回	86	25.5	3	50.0	89.0	25.9
	4回	39	11.6			39.0	11.4
	5回以上	25	7.4	1	16.7	26.0	7.6
	平均値（単位：回）		2.5		2.9		2.5
	標準偏差（単位：回）		1.2		1.1		1.2
		328	100.0	11	100.0	339.0	100.0
一ヶ月当りの公休出勤の回数（した月もあればしなかった月もある群）	1回	196	59.8	7	63.6	203.0	59.9
	2回	105	32.0	2	18.2	107.0	31.6
	3回	14	4.3	1	9.1	15.0	4.4
	4回	7	2.1			7.0	2.1
	5回以上	6	1.8	1	9.1	7.0	2.1
	平均値（単位：回）		1.5		1.8		1.5
標準偏差（単位：回）		0.9		1.4		0.9	
		1123	100.0	27	100.0	1150	100.0
所定の拘束時間を超えて働く	よくある	457	40.7	6	22.2	463	40.3
	ある	359	32.0	6	22.2	365	31.7
	ほとんど・全くない	307	27.3	15	55.6	322	28.0
所定の休憩時間より短い休憩しかとらずに働く	よくある	382	34.0	9	33.3	391	34.0
	ある	459	40.9	9	33.3	468	40.7
	ほとんど・全くない	282	25.1	9	33.3	291	25.3
体調が悪くても勤務に就かざるを得ない	よくある	246	21.9	7	25.9	253	22.0
	ある	516	45.9	11	40.7	527	45.8
	ほとんど・全くない	361	32.1	9	33.3	370	32.2
仕事中、睡眠不足や体調の悪いのを感じる	よくある	199	17.7	5	18.5	204	17.7
	ある	620	55.2	15	55.6	635	55.2
	ほとんど・全くない	304	27.1	7	25.9	311	27.0
運転中、売上をあげようと焦る	よくある	355	31.6	11	40.7	366	31.8
	ある	599	53.3	9	33.3	608	52.9
	ほとんど・全くない	169	15.0	7	25.9	176	15.3
		1099	100.0	28	100.0	1127	100.0
タクシー運転手の危険行為を見かける頻度	頻繁に見かける	559	50.9	8	28.6	567	50.3
	まあ見かける	403	36.7	15	53.6	418	37.1
	あまり見かけない	126	11.5	5	17.9	131	11.6
	全く見かけない	11	1.0			11	1.0
		1026	100.0	25	100.0	1051	100.0
タクシー運転手の危険行為を見かける頻度のここ2、3年での増減*	非常に増えた	408	39.8	6	24.0	414	39.4
	増えた	365	35.6	8	32.0	373	35.5
	以前と同じ	231	22.5	8	32.0	239	22.7
	以前より減った	22	2.1	3	12.0	25	2.4

注：\*の設問では、タクシー乗務経験が2年未満の者は除いた。

れている（「よくある」がそれぞれ約40%，約35%）。また売上をあげようと焦るのが31.6%，そして勤務前あるいは勤務中に寝不足や体調不良を感じるのがそれぞれ20%前後を占めている（いずれも、「よくある」の比率）。また、こうした状況に加えて、個タクを含むタクシー運転手の危険行為（調査票では「速度超過，危険箇所でのUターン，違法場所での客待ちなど」という注釈付）を見かける頻度を尋ねた設問では、「頻繁に見かける」が半数にも及んでおり、そして、乗務経験が2年未満の者を除く全体の、約40%が、そうした行為を見かける頻度がここ2，3年で「非常に増えた」と回答している（「増えた」とあわせると75%）。タクシー需要の低下するなかで、利用者の「奪い合い」のために危険・違反行為の増えている状況が示唆される（自由回答も参照）<sup>20)</sup>

## 2) 収入別，年齢別，就労地域別，就労形態別にみた公出等の状況

以上のような公出等の状況には，表Ⅲ-4-2のとおり，①年齢，②就労地域，③就労形態，などによる差がみられる（\*参照）が，ここでは収入による差を検討する。

表Ⅲ-4-3のとおり，昨年度の収入別にみると，まず男性全体では，年収の高いほど公休出勤が行われており，かつ，「400万円以上」では普段の乗務での拘束時間の延長・休憩の削減等が高率でみられる。札幌で隔勤に従事する60歳未満の者に限定して検討しても，そうした傾向は同様にみられた。一定度の収入を確保するためには公出や労働時間の延長が不可欠であることが示唆される<sup>21)</sup>（年収と一ヶ月当りの走行距離との関連を検討した表Ⅲ-4-4も参照）。但し拘束時間の延長は，「400万円以上」のほか，300万円未満という低収入層でも高率でみられ，また同層では，売上をあげようとする焦りも高い。客観的な数値等で営収と延長労働時間との関係を明らかにする必要があるが，労働時間を延長することで営収をあげている層がみられる一方で，労働時間を延長しても営収があげられずに焦りを感じながら働いている層も少なくない。

表Ⅲ-4-2 年齢別，就労地域別，就労形態別にみた，公出状況，

		年 齢								札幌市		函館市	
		40歳未満		40歳代		50歳代		60歳以上					
		107	100.0	273	100.0	652	100.0	91	100.0	528	100.0	134	100.0
公休出勤の頻度	毎月した	34	31.8	93	34.1	206	31.6	21	23.1	176	33.3	31	23.1
	した月もあればしなかった月もある	48	44.9	107	39.2	244	37.4	32	35.2	188	35.6	59	44.0
	しなかった	25	23.4	73	26.7	202	31.0	38	41.8	164	31.1	44	32.8
		107	100.0	273	100.0	650	100.0	91	100.0	527	100.0	136	100.0
普段の乗務での問題状況（「よくある」のみ）	所定の拘束時間を超えて働く	44	41.1	109	39.9	268	41.2	36	39.6	284	53.9	57	41.9
	所定の休憩時間より短い休憩しかとらずに働く	40	37.4	95	34.8	218	33.5	29	31.9	230	43.6	42	30.9
	体調が悪くても勤務に就かざるを得ない	33	30.8	67	24.5	132	20.3	14	15.4	148	28.1	28	20.6
	仕事中，睡眠不足や体調の悪いのを感じる	33	30.8	48	17.6	109	16.8	9	9.9	117	22.2	24	17.6
	運転中，売上をあげようと焦る	39	36.4	79	28.9	210	32.3	26	28.6	179	34.0	55	40.4
		102	100.0	269	100.0	638	100.0	88	100.0	511	100.0	133	100.0
危険行為を見かける頻度	頻繁に見かける	52	51.0	136	50.6	324	50.8	46	52.3	342	66.9	88	66.2
	まあ見かける	37	36.3	96	35.7	236	37.0	33	37.5	150	29.4	38	28.6
		84	100.0	253	100.0	607	100.0	80	100.0	476	100.0	130	100.0
見かける頻度の増減	非常に増えた	31	36.9	100	39.5	245	40.4	31	38.8	250	52.5	66	50.8
	増えた	32	38.1	76	30.0	228	37.6	28	35.0	167	35.1	48	36.9



表III-4-4 昨年度の収入別にみた一ヶ月当りの走行距離

	昨年度の収入										全体	
	250万円未満		250~300万円未満		300~350万円未満		350~400万円未満		400万円以上		782	100.0
	170	100.0	207	100.0	210	100.0	126	100.0	69	100.0		
(男性全体)												
1000km台	16	9.4	2	1.0	2	1.0	0.0	0.0	2	2.9	22	2.8
2000km台	73	42.9	71	34.3	32	15.2	14	11.1	3	4.3	193	24.7
3000km台	61	35.9	90	43.5	109	51.9	47	37.3	25	36.2	332	42.5
4000km台	15	8.8	40	19.3	53	25.2	52	41.3	27	39.1	187	23.9
5000km以上	5	2.9	4	1.9	14	6.7	13	10.3	12	17.4	48	6.1
平均値 (単位: km)	2862		3165		3493		3869		4018		3376	
標準偏差 (単位: km)	881		746		858		878		940		928	
(60歳未満, 札幌, 隔日)	15	100.0	42	100.0	56	100.0	56	100.0	24	100.0	193	100.0
1000km台	0.0		0.0		1	1.8	0.0		0.0		1	0.5
2000km台	6	40.0	12	28.6	6	10.7	1	1.8	0.0		25	13.0
3000km台	7	46.7	19	45.2	28	50.0	19	33.9	6	25.0	79	40.9
4000km台	2	13.3	11	26.2	21	37.5	32	57.1	14	58.3	80	41.5
5000km以上	0.0		0.0		0.0		4	7.1	4	16.7	8	4.1
平均値 (単位: km)	3047		3271		3502		3974		4292		3652	
標準偏差 (単位: km)	588		689		687		613		652		754	

\*①年齢による差: 「60歳以上」では公出や無理をした乗務が相対的に少なく、逆に、若い年齢層で高率、等。②就労地域による差: 深夜時間帯での需要も相対的に多いと思われる札幌市では拘束時間の延長が半数を超えている、等。③就労形態による差: 日勤では、車両の交替・引継ぎの都合で拘束時間の延長は相対的に低い。しかし休憩時間の削減は、短い拘束時間内で営収をあげなくてはならない8時間勤務でやや高率である。また後述のとおり、睡眠時間の短いという夜勤従事者に、体調が悪くても勤務につかざるを得ないという回答がやや高率である。

以上のとおり、総じて、収入水準の低さという経済的な条件や出来高給という賃金体系を背景に、公出、乗務時の危険行為など労働強化を選択せざるを得ない状況のひろくみられることが確認された。

—自由回答から—

No. 5 函館市 景気がよくなる見通しが無い、さらに悪くなるのではないかと不安をかかえています。生活するために月に2回公出をして生活をささえています。健康上で不安があり、早く国は景気対策をとってほしいです。

No. 382 美唄市 生活に困った運転手が公休出勤に精を出し本番勤務の邪魔をされた運転手がやり返す。悪循環です。なかには公休出勤、うちは4回まで、13時間ずつやっ

て、72時間＝9日分頑張っている運転手もいます。

No. 173 旭川市 中間管理職はすべての面でくだらない事務員いじめ。よいほうに誘導しないでトカゲの尻尾きりだけしかなく、悪いほうに誘導して事故多発（あせらせ、無理させる）走行伸ばせ、運取あげれという反面、事故無いようにというが、バック突（ママ）多くなる。焦りから、次の仕事、次の仕事と考えるので物が見えなくなる。

No. 233 札幌市 流しのタクシー 60kmから70kmで走行しててもバンバン追い越され前に割り込まれ客を拾われてしまう。特に最近の個人タクシーはタコメーターがついていないせいもあって、ものすごい勢いで、空車で右車線を平気で走っていく。

No. 382 美唄市 タクシー乗務員の危険行為、事故が増えているのは、生活苦のためお金が欲しい、1本でも多く走りたい、ズルい仕事をして、すつとんでいくのをよく見ます。公休出勤のしすぎで疲れているのが原因だと思います。

No. 442 苫小牧市 市内を走っても客が無く無線の仕事も無い今の状態が他社の車の走り方を見ていると、焦っての仕事振りが目につく。

No. 948 富良野市 元と同僚らに話を聞く限り、都市部のタクシー乗務員の生活は悲惨のひと言につきます。少しでも営収をあげようと、ほとんど無休で走り続けたり、生活費を捻出するためにアルバイトをしたり、消費者金融から借金をしたり、余裕などほとんど無いようです。何としてもお客をつかまえようと無理なUターン、交差点の横断歩道上での客待ち etc…、大都市では日常茶飯事です。1日の売上＝給与収入といういわゆるオール歩合制になってからとくにめだってきています。

No. 1169 札幌市 あまりにも低賃金のためタクシー同士のマナーの悪さが目立つ。基本給のそこあげが絶対必要である。ノルマばかりが先行しすぎて（客の乗るところ＝交差点付近）違法駐車が多いのが実際のところである。

## 5. 働き方、睡眠及び食事の状況

### 1) 働き方と睡眠の最もよくあるパターン

表Ⅲ-5-1と表Ⅲ-5-2は、働き方と睡眠についてのもっともよくあるパターンを、就労形態別にまとめたものである。本調査では設問上の制約（例えば、就寝時刻も起床時刻も回答欄がそれぞれ一つずつしかないので、隔日勤務の明け番など、複数回に分けて睡眠をとるケースも考えられる場面には適していない）があるので、冒頭でも述べたとおり、具体的な状況は「勤務・睡眠時間調査」で示すこととし、今回は簡単に結果をみてみよう。

(1) 隔日勤務従事者（基本のパターンは8時～翌2時）：①出宅時刻は、全体の80%が6、7時台に集中している。②それに対して帰宅時刻の分布はばらついており、平均は4時51分である。6時以降も30%を超えている。③当然、出宅から帰宅までの時間（以下、「出宅～帰宅」時間）はばらついてはいるが、平均は22.6±1.9時間、24時間以上も30%弱に及んでおり、④休憩がとれているとはいえ、18時間という所定の拘束時間を超えて働く者がほとんどである。⑤明け番の日の睡眠だが、半数弱は7時以降に就寝を開始しており、時間は、平均で5.1時間、80%が7時間未満である。それに対して、明け番から翌勤務にかけての睡眠は、起床は早いですが就寝も早いので、平均で8.0時間に達している。但し、睡眠の深さの自覚は、この深夜時間帯の睡眠でも、「ぐっすり寝れる」は60%強にとどまる。

(2) 日勤従事者（8時～17時）：①出宅は40%が6時前という早さである（平均は5時43分）。②帰宅は80%強が17時以降で、③「出宅～帰宅」時間は、平均で12時間弱に及び、かつ④拘束時間内の休憩は、「あまりとれなかった」が半数を占め、DIが夜勤専門同様に低い（-27.6）。

表III-5-1 就労形態別にみた働き方(札幌市内就労者)

(単位:人,%)

	隔日勤務		昼夜交替勤務				日勤専門		夜勤専門		
	281	100.0	日勤時		夜勤時		58	100.0	76	100.0	
			112	100.0	97	100.0					
出宅時刻 (勤務のため に自宅を 出発する時 刻)	3, 4時台	14	5.0	2	1.8			8	13.8		
	5時台	44	15.7	12	10.7			19	32.8		
	6時台	155	55.2	77	68.8			29	50.0		
	7時台	68	24.2	21	18.8			2	3.4		
	13, 14時台					4	4.1			16	21.1
	15時台					61	62.9			20	26.3
	16時台					28	28.9			27	35.5
	17, 18時台					4	4.1			13	17.1
	平均値 (単位:時分)		6:17		6:24		15:44		5:43		15:48
	標準偏差 (単位:時分)		0:46		0:34		0:39		0:52		1:07
		281	100.0	112	100.0	97	100.0	58	100.0	76	100.0
帰宅時刻 (勤務を終 えて自宅に 到着する時 刻)	0, 1時台	4	1.4							19	25.0
	2, 3時台	83	29.5			25	25.8				
	4, 5時間台	103	36.7			50	51.5			28	36.8
	6, 7時間台	73	26.0			21	21.6			27	35.5
	8~10時台	18	6.4			1	1.0			2	2.6
	15時台			8	7.1			1	1.7		
	16時台			17	15.2			9	15.5		
	17時台			73	65.2			28	48.3		
	18, 19時台			14	12.5			20	34.5		
	平均値 (単位:時分)		4:51		17:07		4:43		17:27		5:02
	標準偏差 (単位:時分)		1:51		0:45		1:22		0:45		1:32
		281	100.0	112	100.0	97	100.0	58	100.0	76	100.0
「出宅~帰 宅」時間(出 宅時刻か ら, 帰宅時 刻までの時 間)	8, 9時間台			17	15.2			1	1.7		
	10, 11時間台			84	75.0	21	21.6	39	67.2	14	18.4
	12, 13時間台			11	9.8	47	48.5	14	24.1	36	47.4
	14, 15時間台					27	27.8	4	6.9	23	30.3
	16, 17時間台					2	2.1			3	3.9
	19時間台	18	6.4								
	20, 21時間台	93	33.1								
	22, 23時間台	93	33.1								
	24, 25時間台	64	22.8								
	26時間以上	13	4.6								
	平均値 (単位:時間)		22.6		10.7		13.0		11.7		13.2
	標準偏差 (単位:時間)		1.9		0.9		1.4		1.1		1.5
		283	100.0	110	100.0	95	100.0	58	100.0	76	100.0
拘束時間内 の休憩の有 無	充分とれた	41	14.5	13	11.8	11	11.6	3	5.2	3	3.9
	とれた	144	50.9	49	44.5	37	38.9	18	31.0	24	31.6
	あまりとれなかった	86	30.4	42	38.2	41	43.2	31	53.4	36	47.4
	全くとれなかった	12	4.2	6	5.5	6	6.3	6	10.3	13	17.1
	とれた計-とれなかった計		30.7		12.7		1.1		-27.6		-28.9
		282	100.0	110	100.0	87	100.0	58	100.0	76	100.0
営業形態・ 働き方	流し主体	77	27.3	40	36.4	9	10.3	17	29.3	9	11.8
	流しと客待ち	184	65.2	61	55.5	70	80.5	28	48.3	47	61.8
	客待ち主体	20	7.1	9	8.2	8	9.2	11	19.0	20	26.3
	その他	1	0.4					2	3.4		

表III-5-2 就労形態別にみた睡眠（札幌市内就労者）

(単位：人，%)

		隔日勤務				昼夜交替勤務				日勤専門		夜勤専門		
		明け番		明け番～勤務日		日勤時		夜勤時						
		259	100.0	271	100.0	119	100.0	119	100.0	57	100.0	76	100.0	
就寝時刻	2, 3時台	30	11.6									1	1.3	
	4, 5時台	79	30.5					52	43.7			19	25.0	
	6, 7時台	59	22.8					40	33.6			28	36.8	
	8, 9時台	68	26.3					25	21.0			26	34.2	
	10時以降	23	8.9					2	1.7			2	2.6	
	18, 19時台			17	6.3	4	3.4			4	7.0			
	20, 21時台			136	50.2	39	32.8			30	52.6			
	22, 23時台			110	40.6	70	58.8			21	36.8			
	24時台			8	3.0	6	5.0			2	3.5			
		平均値（単位：時分）	6：27		21：26		21：39		6：11		21：25		6：48	
	標準偏差（単位：時分）	2：18		1：10		2：16		1：35		1：10		1：42		
		259	100.0	271	100.0	119	100.0	119	100.0	57	100.0	76	100.0	
起床時刻	2, 3時台			8	3.0	1	0.8			4	7.0			
	4, 5時台			154	56.8	70	58.8			45	78.9			
	6, 7時台	9	3.5	109	40.2	48	40.3	1	0.8	8	14.0			
	8, 9時台	41	15.8					2	1.7			1	1.3	
	10, 11時台	77	29.7					34	28.6			7	9.2	
	12, 13時台	86	33.2					43	36.1			25	32.9	
	14, 15時台	32	12.4					37	31.1			34	44.7	
	16時以降	14	5.4					2	1.7			9	11.8	
		平均値（単位：時分）	11：35		5：25		5：27		12：38		4：53		13：46	
		標準偏差（単位：時分）	2：22		0：51		0：43		1：49		0：50		1：39	
		259	100.0	271	100.0	119	100.0	119	100.0	57	100.0	76	100.0	
睡眠時間	5時間未満	104	40.2			1	0.8	15	12.6			2	2.6	
	5, 6時間台	112	43.2	35	12.9	21	17.6	52	43.7	12	21.1	29	38.2	
	7, 8時間台	38	14.7	175	64.6	85	71.4	43	36.1	41	71.9	41	53.9	
	9時間以上	5	1.9	61	22.5	12	10.1	9	7.6	4	7.0	4	5.3	
	(再掲)	7時間未満		83.4		12.9		18.5		56.3		21.1		40.8
	平均値（単位：時間）	5.1		8.0		7.6		6.5		7.5		7.0		
	標準偏差（単位：時間）	1.8		1.1		1.1		1.5		1.0		1.2		
		256	100.0	254	100.0	115	100.0	116	100.0	52	100.0	75	100.0	
睡眠の深さ	ぐっすり寝れる	140	54.7	161	63.4	77	67.0	41	35.3	25	48.1	26	34.7	
	寝たり起きたり	108	42.2	91	35.8	37	32.2	70	60.3	25	48.1	49	65.3	
	ほとんど寝られない	8	3.1	2	0.8	1	0.9	5	4.3	2	3.8			

⑤睡眠は、就寝も起床も早いのが特徴である(それぞれ平均で21時半、5時前)。時間は平均で7.5時間だが、7時間未満も5分の1を占め、かつ、「寝たり起きたり」というのが半数を占める。

(3) 夜勤従事者(17時～翌2時)：①出宅は、平均は16時だが、15時前にすでに出宅している者も5分の1を占める。②帰宅はばらついており、平均で5時である。③「出宅～帰宅」時間は、平均で13時間で、所定の拘束時間の長さが同じ(9時間)である日勤と比較しても長い。④また休憩は、日勤同様に、とれておらず、「全くとれなかった」も20%弱に及んでいる。⑤そして睡眠は、平均で7時頃からの就寝となっており、時間も、平均で7時間で、40%は7時間未満である。睡眠の深さも、「ぐっすり寝れる」は35%と最も低い。

(4) 昼夜交替勤務従事者(所定ごとに日勤と夜勤を交替)：拘束時間内の休憩取得状況がややよかったり日勤時の睡眠の質が改善されているなど一部異なる部分もみられるが、日勤時にはおおよそ上記の日勤従事者と、夜勤時には夜勤従事者と、それぞれ類似しているといえよう。

以上のとおり、総じて、所定の拘束時間を超えて働いている者が多く、かつその中で睡眠(休養)時間の不足が生じている状況が示された。

## 2) 睡眠及び食事にみられる問題状況

表Ⅲ-5-3は、普段の睡眠や食事で「よくある」問題状況をまとめたものである。

男性全体では(同表左)、①睡眠は、睡眠の質の悪さを訴える者(「ぐっすり深い睡眠がとれない」)が30%強、睡眠時間の短さを訴える者(「十分な睡眠時間がとれない」)が4分の1弱を占めていた。ところで、比率は極僅かだが、「眠れないので睡眠薬を服用している」という者が2.8%みられた。市販の鎮静剤等も含まれていると推測されるが、深刻な睡眠障害をかかえた者の少なくないことが示唆される。②食事は、食事(食事時刻)の不規則さ(46.7%)、欠食(44.2%)、短時間での摂取(37.7%)、食後すぐの作業開始(34.1%)など様々な問題が高率で訴えられていた。拘束時間中のゆとりのなさ(過密労働)を示唆する結果でもある。

以上を就労形態別にみると(同表右)、睡眠では、夜勤専門に睡眠の質の悪さを訴える者がや

表Ⅲ-5-3 全体及び就労形態別にみた普段の睡眠及び食事でよくある問題

(単位：人、%)

	全 体		就労形態 (札幌市内就労者)							
	人数	割合	隔日勤務	昼夜交替勤務	日勤専門	夜勤専門	人数	割合	人数	割合
普段の睡眠	1155	100.0	283	100.0	121	100.0	58	100.0	76	100.0
ぐっすり深い睡眠がとれない	370	32.0	93	32.9	36	29.8	15	25.9	27	35.5
十分な睡眠時間がとれない	274	23.7	55	19.4	50	41.3	8	13.8	23	30.3
床についてもなかなか眠りにつけない	165	14.3	40	14.1	9	7.4	9	15.5	8	10.5
早い時刻に起きるのがつらい	231	20.0	43	15.2	28	23.1	14	24.1	9	11.8
眠れないので、酒を飲む	350	30.3	90	31.8	31	25.6	16	27.6	35	46.1
眠れないので、睡眠薬を服用している	32	2.8	8	2.8	2	1.7	2	3.4	3	3.9
普段の食事	510	44.2	145	51.2	52	43.0	21	36.2	40	52.6
できるだけ短時間で食事をとる	435	37.7	123	43.5	47	38.8	24	41.4	36	47.4
食べ終わるとすぐに作業(例：運転)につく	394	34.1	103	36.4	39	32.2	29	50.0	36	47.4
運転しながら食事をとる	111	9.6	27	9.5	15	12.4	9	15.5	20	26.3
おにぎりやパンなど簡素なもので食事を済ませる	251	21.7	53	18.7	37	30.6	23	39.7	25	32.9
毎日の食事は不規則である	539	46.7	118	41.7	63	52.1	15	25.9	31	40.8

や多く、かつ睡眠の短さを訴える者が30%と隔日勤務や日勤専門に比べ10ポイント以上高かった(但し睡眠の短さは昼夜交替で最大)。また夜勤の場合、眠れないので酒を飲む者も50%弱を占めており、同群における睡眠問題の深刻さが示唆される。食事については、拘束時間の短い8時間勤務者でゆとりのない食事状況がみられる。すなわち日勤では、欠食こそ相対的に低いが(それでも36.2%)、40%が食事の内容は簡素だと回答し、かつ、半数が食べ終わるとすぐに作業についている。夜勤では、加えて、欠食も半数強と多く、かつ運転しながら食事をとるというゆとりのない状況も4分の1を占める。

## 6. 健康状態

### 1) 疲労の回復状況と運転時の眠気の発生状況

疲労の回復状況は、全体では、「いつも疲れがたまっている」が4分の1を占め、これに「前日の疲れがとれないことがよくある」をあわせた疲労高蓄積群は、半数を超えている(表Ⅲ-6-1。ちなみに女性では、それぞれ、46.4%、67.9%)。年齢別にみると、相対的に若い年齢層で疲労高蓄積群が高く、「60歳以上」でやや改善されている。就労形態別にみると、夜勤専門で、「いつも疲れている」が半数弱を占め最も高く、年齢を「50歳代」にそろえて検討しても(同表右)、同様の結果が確認された。

つぎに運転時の眠気は(表Ⅲ-6-2)、「一日に一回以上」の頻度で感じる者が50%弱に及び、とくに疲労の回復が充分でない者ではその比率が高い。但し、就労形態別にみると、疲労回復の充分でない者が高率だった夜勤専門では、眠気の発生頻度の高い者は少ない。なお表Ⅲ-6-3のとおり、眠気を「一日に一回以上」の頻度で感じ、かつ、そのまま運転を継続することが「ほぼいつも」あるいは「多い」という者は、全体の約35%を占め、危険な状態での運転がひろく認められる。

### 2) 健康診断の状況

表Ⅲ-6-4のとおり全体では、①受診状況は、毎年を受診を行っていない者が4.3%みられた(女性では100%が毎年を受診)。②診断結果は、異常なしは約40%に過ぎず、経過観察が約30%、要精密検査ならびに要治療がそれぞれ14、15%を占めている(以下、「要精密検査・治療」群)。③そして、「要精密検査・治療」群がその後の検査・治療を受けたのかをみると、「受けなかった」が約40%、「受けたが途中で断念」が11%と、半数が受診・受療機会を逃している。

年齢別にみると、診断結果は、「50歳代」で最も悪く、同年齢層では「異常なし」は36.4%にまで低下し、「要精密検査・治療」群が34%を占める。但し「要精密検査・治療」群のその後の検査・治療状況は、若い層(「40歳未満」「40歳代」)で非常に悪い。

### 3) 有病状況

表Ⅲ-6-5のとおり、21の疾患名を示し、「ある」、「通院中あるいは市販薬や湿布を使用中(以下、通院中・服用中)」という二つに分けて回答してもらった。無記入は、「ない」とみなした。なお比較対照として表Ⅲ-6-6に「労働者健康状況調査」<sup>22)</sup>の結果を示した。但し疾患名は必ずしも同一でない。また本調査では疾病を「医師の診断による」ものと限定しなかったためその分範囲がひろくなっている。以上を念頭におき、あくまで参考として用いるにとどめられたい。

表III-6-1 全体、年齢別及び就労形態別にみた疲労回復状況

(単位：人，%)

全 体	年 齢								就労形態（札幌市内就労者）				就労形態（同，50歳代）													
	40歳未満	40歳代	50歳代	60歳以上	隔日勤務	昼夜交替勤務	日勤専門	夜勤専門	隔日勤務	昼夜交替勤務	日勤専門	夜勤専門														
1127	100.0	105	100.0	275	100.0	652	100.0	95	100.0	276	100.0	119	100.0	54	100.0	74	100.0	169	100.0	68	100.0	27	100.0	36	100.0	
いつも疲れがたまっている	270	24.0	30	28.6	79	28.7	147	22.5	14	14.7	71	25.7	26	21.8	17	31.5	35	47.3	45	26.6	16	23.5	6	22.2	15	41.7
前日の疲れがとれないことが、よくある	332	29.5	29	27.6	91	33.1	185	28.4	27	28.4	81	29.3	43	36.1	15	27.8	12	16.2	47	27.8	22	32.4	6	22.2	5	13.9
前日の疲れがとれないことが、たまにある	382	33.9	33	31.4	87	31.6	230	35.3	32	33.7	82	29.7	44	37.0	17	31.5	24	32.4	52	30.8	24	35.3	13	48.1	13	36.1
疲れがあっても、翌日には持ち越さない	143	12.7	13	12.4	18	6.5	90	13.8	22	23.2	42	15.2	6	5.0	5	9.3	3	4.1	25	14.8	6	8.8	2	7.4	3	8.3
疲労高蓄積群		53.4		56.2		61.8		50.9		43.2		55.1		58.0		59.3		63.5		54.4		55.9		44.4		55.6

表III-6-2 全体、疲労の回復状況別及び就労形態別にみた、運転時の眠気の発生頻度

(単位：人，%)

全 体	疲 労 の 回 復 状 況								就 労 形 態（札幌市内就労者）									
	いつも疲れがたまっている	前日の疲れがとれないことが、よくある	前日の疲れがとれないことが、たまにある	疲れがあっても、翌日には持ち越さない	隔日勤務	昼夜交替勤務	日勤専門	夜勤専門										
1109	100.0	264	100.0	323	100.0	369	100.0	134	100.0	274	100.0	116	100.0	54	100.0	72	100.0	
一日に一回以上	513	46.3	170	64.4	182	56.3	120	32.5	38	28.4	150	54.7	45	38.8	29	53.7	22	30.6
週に一、二回	249	22.5	51	19.3	78	24.1	99	26.8	17	12.7	45	16.4	40	34.5	9	16.7	20	27.8
月に一、二回	173	15.6	21	8.0	39	12.1	74	20.1	34	25.4	46	16.8	10	8.6	3	5.6	12	16.7
ほとんど・全くなし	174	15.7	22	8.3	24	7.4	76	20.6	45	33.6	33	12.0	21	18.1	13	24.1	18	25.0
多頻度発生群		68.7		83.7		80.5		59.3		41.0		71.2		73.3		70.4		58.3

表Ⅲ-6-3 眠気の発生頻度別にみた、そのまま運転を継続することの頻度

	眠気を感じる頻度								全 体	
	一日に一回 以上		週に一、二回		月に一、二回		ほとんど・ 全くなし		957	100.0
	483	100.0	219	100.0	147	100.0	108	100.0		
ほぼいつも	186	38.5	30	13.7	14	9.5	3	2.8	233	24.3
多い	163	33.7	86	39.3	16	10.9	3	2.8	268	28.0
あまりない	119	24.6	94	42.9	100	68.0	36	33.3	349	36.5
全く無い	15	3.1	9	4.1	17	11.6	66	61.1	107	11.2
高頻度継続群		72.3		53.0		20.4		5.6		52.4

表Ⅲ-6-4 年齢別にみた健康診断の受診状況、診断結果、「要精密検査・治療」群の診断後の検査・治療状況

		年 齢								全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代		60歳以上		1145	100.0
		107	100.0	277	100.0	667	100.0	94	100.0		
健康診断の 受診状況	毎年受けている	99	92.5	264	95.3	645	96.7	88	93.6	1096	95.7
	受けたり受けなかったり	4	3.7	7	2.5	15	2.2	5	5.3	31	2.7
	受けない年が多い	3	2.8	6	2.2	4	0.6			13	1.1
	全く受けていない	1	0.9			3	0.4	1	1.1	5	0.4
		102	100.0	271	100.0	654	100.0	90	100.0	1117	100.0
診断結果	異常なし	65	63.7	134	49.4	238	36.4	36	40.0	473	42.3
	経過観察	20	19.6	73	26.9	192	29.4	29	32.2	314	28.1
	要精密検査	6	5.9	40	14.8	99	15.1	11	12.2	156	14.0
	要治療	9	8.8	21	7.7	123	18.8	14	15.6	167	15.0
	不明	2	2.0	3	1.1	2	0.3			7	0.6
	「要精密検査・治療」群		14.7		22.5		33.9		27.8		28.9
	(「要精密検査・治療」群)	13	100.0	59	100.0	196	100.0	23	100.0	291	100.0
診断後の検査 ・治療状況	受けなかった	8	61.5	33	55.9	70	35.7	6	26.1	117	40.2
	受けたが途中で中断	1	7.7	6	10.2	24	12.2	2	8.7	33	11.3
	最後まで受けた・現在治療中	4	30.8	20	33.9	102	52.0	15	65.2	141	48.5

表III-6-5 年齢別にみた有病状況

(単位:人,%)

		年 齢								全 体	
		40歳未満		40歳代		50歳代		60歳以上		1153	100.0
		107	100.0	277	100.0	673	100.0	96	100.0		
高血圧症	なし	103	96.3	244	88.1	510	75.8	61	63.5	918	79.6
	ある	4	3.7	28	10.1	133	19.8	28	29.2	193	16.7
	通院・服用			5	1.8	30	4.5	7	7.3	42	3.6
狭心症・心筋梗塞	なし	105	98.1	272	98.2	643	95.5	86	89.6	1106	95.9
	ある	1	0.9	5	1.8	24	3.6	8	8.3	38	3.3
	通院・服用	1	0.9			6	0.9	2	2.1	9	0.8
糖尿病	なし	101	94.4	260	93.9	587	87.2	77	80.2	1025	88.9
	ある	6	5.6	13	4.7	72	10.7	18	18.8	109	9.5
	通院・服用			4	1.4	14	2.1	1	1.0	19	1.6
高脂血症(高コレステロール血症等)	なし	101	94.4	227	81.9	519	77.1	81	84.4	928	80.5
	ある	6	5.6	48	17.3	140	20.8	13	13.5	207	18.0
	通院・服用			2	0.7	14	2.1	2	2.1	18	1.6
肥満症	なし	97	90.7	256	92.4	616	91.5	93	96.9	1062	92.1
	ある	10	9.3	21	7.6	57	8.5	3	3.1	91	7.9
胃炎・十二指腸炎	なし	103	96.3	259	93.5	627	93.2	87	90.6	1076	93.3
	ある	4	3.7	16	5.8	42	6.2	8	8.3	70	6.1
	通院・服用			2	0.7	4	0.6	1	1.0	7	0.6
胃・十二指腸潰瘍	なし	99	92.5	248	89.5	586	87.1	88	91.7	1021	88.6
	ある	7	6.5	25	9.0	80	11.9	6	6.3	118	10.2
	通院・服用	1	0.9	4	1.4	7	1.0	2	2.1	14	1.2
肝炎・肝硬変	なし	105	98.1	263	94.9	640	95.1	91	94.8	1099	95.3
	ある	2	1.9	13	4.7	29	4.3	4	4.2	48	4.2
	通院・服用			1	0.4	4	0.6	1	1.0	6	0.5
ぜんそく	なし	100	93.5	263	94.9	659	97.9	89	92.7	1111	96.4
	ある	6	5.6	12	4.3	13	1.9	6	6.3	37	3.2
	通院・服用	1	0.9	2	0.7	1	0.1	1	1.0	5	0.4
肩こり症	なし	81	75.7	214	77.3	516	76.7	80	83.3	891	77.3
	ある	24	22.4	59	21.3	148	22.0	15	15.6	246	21.3
	通院・服用	2	1.9	4	1.4	9	1.3	1	1.0	16	1.4
腰痛症	なし	82	76.6	218	78.7	502	74.6	77	80.2	879	76.2
	ある	21	19.6	51	18.4	154	22.9	17	17.7	243	21.1
	通院・服用	4	3.7	8	2.9	17	2.5	2	2.1	31	2.7
じん臓の病気	なし	105	98.1	271	97.8	650	96.6	95	99.0	1121	97.2
	ある	2	1.9	6	2.2	20	3.0	1	1.0	29	2.5
	通院・服用					3	0.4			3	0.3
前立腺肥大症	なし	105	98.1	274	98.9	652	96.9	91	94.8	1122	97.3
	ある	2	1.9	3	1.1	21	3.1	5	5.2	31	2.7
痔	なし	99	92.5	249	89.9	587	87.2	87	90.6	1022	88.6
	ある	7	6.5	27	9.7	82	12.2	9	9.4	125	10.8
	通院・服用	1	0.9	1	0.4	4	0.6			6	0.5
歯肉炎・歯周疾患	なし	105	98.1	262	94.6	613	91.1	90	93.8	1070	92.8
	ある	2	1.9	14	5.1	58	8.6	6	6.3	80	6.9
	通院・服用			1	0.4	2	0.3			3	0.3
ムシ歯	なし	84	78.5	237	85.6	584	86.8	83	86.5	988	85.7
	ある	22	20.6	39	14.1	85	12.6	13	13.5	159	13.8
	通院・服用	1	0.9	1	0.4	4	0.6			6	0.5
白内障	なし	107	100.0	276	99.6	666	99.0	94	97.9	1143	99.1
	ある			1	0.4	6	0.9	2	2.1	9	0.8
	通院・服用					1	0.1			1	0.1
老眼	なし	107	100.0	258	93.1	522	77.6	70	72.9	957	83.0
	ある			19	6.9	151	22.4	26	27.1	196	17.0
眼精疲労	なし	102	95.3	235	84.8	592	88.0	92	95.8	1021	88.6
	ある	5	4.7	39	14.1	80	11.9	4	4.2	128	11.1
	通院・服用			3	1.1	1	0.1			4	0.3
けが・骨折などの後遺症	なし	104	97.2	268	96.8	647	96.1	94	97.9	1113	96.5
	ある	3	2.8	9	3.2	26	3.9	2	2.1	40	3.5
その他	なし	101	94.4	268	96.8	657	97.6	96	100.0	1122	97.3
	ある	5	4.7	9	3.2	15	2.2			29	2.5
	通院・服用	1	0.9			1	0.1			2	0.2

表Ⅲ-6-6 男性労働者の年齢別にみた有病率

(単位：%)

	29歳以下	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	男性計
胃腸病	3.2	4.9	8.9	9.3	8.0	6.8
高血圧	0.4	3.0	7.3	16.1	34.1	7.8
神経痛, リウマチ	0.2	0.6	0.5	0.5	1.4	0.5
肝臓病	0.6	1.7	3.6	6.2	7.0	3.2
腎臓病	0.1	0.5	0.8	1.6	7.3	1.0
心臓病	0.1	0.6	1.0	2.7	4.9	1.3
糖尿病	0.9	0.6	3.2	8.1	10.3	3.4
ぜん息	1.4	1.0	0.6	1.4	0.8	1.0
歯周病 (歯槽膿漏等)	1.2	2.3	3.6	8.6	2.8	3.8
神経症 (ノイローゼ)	0.5	0.3	0.9	0.2	—	0.5
頸肩腕症候群	0.1	0.4	0.3	1.1	0.4	0.5
腰痛	5.6	6.6	11.5	12.2	21.0	9.6
痛風	0.2	1.2	2.3	3.4	3.1	1.8
その他	5.8	3.6	9.6	8.2	4.9	6.8

注：この調査では、疾病は、「医師から診断されたもの」と定義されている。

出所：旧労働省『平成9年労働者健康状況調査報告』より。

「ある」と「通院中・服用中」をあわせた比率（以下、「有病率」）でみていくと、①「腰痛症」と「肩こり症」という筋骨格系の疾患が、「60歳以上」でやや低下するが、その他のどの年齢層でも20%強を占める。②循環器系疾患及び内分泌・代謝障害が、とりわけ高齢の層で、高率である。すなわち「高血圧症」は、年齢とともに増加し、「60歳以上」では40%弱に達し、「通院中・服用中」も相対的に高率でみられる（7.3%）。「60歳以上」ではまた「狭心症・心筋梗塞」の有病率も10%に及ぶ。そして、「高血圧症」の促進因子である「高脂血症」や「糖尿病」などの代謝障害は全体でそれぞれ約20%、10%強を占めており、そのうち「糖尿病」は、「60歳以上」では20%を占める（「高脂血症」は「50歳代」で最大で「60歳以上」では逆に低下）。③消化器系疾患が合計で20%弱（重複を除いても17%）、「老眼」「眼精疲労」など目に関する疾病がそれぞれ17.0%、「痔」が10%強など、運転作業との関連の強い疾患がみられる。なお「けが・骨折などの後遺症」が無視できない比率でみられるが、タクシー業務（運転業務）との関連をさらに検討する必要がある。

ところで、先に、精密検査や治療の必要性を指摘されながらもそれを受けていない者の存在を広範に認めた。彼らがどの疾病でそのような診断をされたかは不明だが、彼らの有病状況をみると、「高血圧症」「高脂血症」など、過労死の基礎疾患となるものも少なくない比率でみられる（表Ⅲ-6-7）。

職場での衛生活動を強化する必要性を示すものといえよう。

表III-6-7 「要精密検査・治療」群のうち、診断後に検査や治療を受けなかったあるいは中断した者の有病状況 (単位:人,%)

		診断結果				全 体	
		要精密検査		要治療		150	100.0
		103	100.0	47	100.0		
年齢	40歳未満	5	4.9	4	8.5	9	6.0
	40歳代	28	27.2	11	23.4	39	26.0
	50歳代	63	61.2	31	66.0	94	62.7
	60歳以上	7	6.8	1	2.1	8	5.3
		103	100.0	47	100.0	150	100.0
高血圧症	なし	78	75.7	31	66.0	109	72.7
	ある	22	21.4	15	31.9	37	24.7
	通院・服用	3	2.9	1	2.1	4	2.7
狭心症・心筋梗塞	なし	99	96.1	45	95.7	144	96.0
	ある	3	2.9	2	4.3	5	3.3
	通院・服用	1	1.0	0	0.0	1	0.7
糖尿病	なし	86	83.5	35	74.5	121	80.7
	ある	17	16.5	11	23.4	28	18.7
	通院・服用	0	0.0	1	2.1	1	0.7
高脂血症(高コレステロール血症等)	なし	69	67.0	29	61.7	98	65.3
	ある	32	31.1	16	34.0	48	32.0
	通院・服用	2	1.9	2	4.3	4	2.7
肥満症	なし	88	85.4	40	85.1	128	85.3
	ある	15	14.6	7	14.9	22	14.7
胃炎・十二指腸炎	なし	93	90.3	45	95.7	138	92.0
	ある	10	9.7	1	2.1	11	7.3
	通院・服用	0	0.0	1	2.1	1	0.7
胃・十二指腸潰瘍	なし	89	86.4	41	87.2	130	86.7
	ある	13	12.6	5	10.6	18	12.0
	通院・服用	1	1.0	1	2.1	2	1.3
肝炎・肝硬変	なし	94	91.3	41	87.2	135	90.0
	ある	9	8.7	6	12.8	15	10.0
ぜんそく	なし	99	96.1	44	93.6	143	95.3
	ある	4	3.9	3	6.4	7	4.7
肩こり症	なし	71	68.9	38	80.9	109	72.7
	ある	28	27.2	9	19.1	37	24.7
	通院・服用	4	3.9	0	0.0	4	2.7
腰痛症	なし	67	65.0	32	68.1	99	66.0
	ある	31	30.1	14	29.8	45	30.0
	通院・服用	5	4.9	1	2.1	6	4.0
じん臓の病気	なし	102	99.0	45	95.7	147	98.0
	ある	1	1.0	1	2.1	2	1.3
	通院・服用	0	0.0	1	2.1	1	0.7
前立腺肥大症	なし	101	98.1	47	100.0	148	98.7
	ある	2	1.9	0	0.0	2	1.3
痔	なし	87	84.5	42	89.4	129	86.0
	ある	16	15.5	5	10.6	21	14.0
歯肉炎・歯周疾患	なし	92	89.3	45	95.7	137	91.3
	ある	10	9.7	2	4.3	12	8.0
	通院・服用	1	1.0	0	0.0	1	0.7
ムシ歯	なし	84	81.6	35	74.5	119	79.3
	ある	17	16.5	12	25.5	29	19.3
	通院・服用	2	1.9	0	0.0	2	1.3
白内障	なし	101	98.1	46	97.9	147	98.0
	ある	1	1.0	1	2.1	2	1.3
	通院・服用	1	1.0	0	0.0	1	0.7
老眼	なし	78	75.7	40	85.1	118	78.7
	ある	25	24.3	7	14.9	32	21.3
眼精疲労	なし	81	78.6	42	89.4	123	82.0
	ある	21	20.4	5	10.6	26	17.3
	通院・服用	1	1.0	0	0.0	1	0.7
けが・骨折などの後遺症	なし	98	95.1	46	97.9	144	96.0
	ある	5	4.9	1	2.1	6	4.0
その他	なし	99	96.1	45	95.7	144	96.0
	ある	3	2.9	2	4.3	5	3.3
	通院・服用	1	1.0	0	0.0	1	0.7

#### 4) 診察や治療の希望

診察や治療を希望する疾患の有無を尋ねた。まず無回答が230人と多かった。おそらくは「希望なし」と推測されるが、ここではそのまま無回答として扱う。

まず受診・治療希望の比率だが、男性では29.6%、さらに女性では52.6%と半数を超えている（無回答を「希望なし」とみなして算出すると、それぞれ、23.7%、46.4%）。つぎに、どういった内容での診察・治療が希望されているだろうか（女性は全員が回答していたのに対して、男性274人には無回答が53人と少なくなかった。この中には、特定の疾患ではなく総合的な診察を希望する者も含まれると思われる）。回答のあった男性221人、女性13人の希望する内容をみると（表III-6-8）、男性でも女性でも、「肩こり症」と「腰痛症」に診察・治療の希望が集中している（男性では「腰痛症」が、女性では「肩こり症」が、最多）。長時間座位の姿勢で運転席に拘束されるタクシー運転手にとって「腰痛」は切実な問題であることが示唆される。<sup>23)</sup>

表III-6-8 男女別にみた診察・治療を希望する疾患等（複数回答可）  
（単位：人、%）

	男 性		女 性	
	221	100.0	13	100.0
高血圧症	16	7.2		
狭心症・心筋梗塞	5	2.3	1	7.7
糖尿病	9	4.1		
高脂血症（高コレステロール血症等）	4	1.8		
肥満症	1	0.5		
胃炎・十二指腸炎	4	1.8	1	7.7
胃・十二指腸潰瘍	8	3.6		
肝炎・肝硬変	7	3.2		
ぜんそく	1	0.5		
肩こり症	71	32.1	9	69.2
腰痛症	86	38.9	4	30.8
前立腺肥大症	3	1.4		
痔	3	1.4		
歯肉炎・歯周疾患	2	0.9		
ムシ歯	11	5.0	1	7.7
眼精疲労	2	0.9	2	15.4
けが・骨折などの後遺症	5	2.3		
その他	29	13.1	3	23.1

#### 7. 仕事・生活・健康での不安

仕事・生活・健康に関する不安を設定し3つ以内で選択してもらった。上段は、不安1つを1点と数量化しその得点（以下、不安得点）をまとめたものである。

0点の者を除き不安の内容をみると（表III-7）、80%弱が「生活費」を、半数強が「老後の生活設計」を、そして40%が「自分の健康」をあげている。

年齢別・主要な世帯構成別にみてみよう。①「60歳代」全体では、「生活費」が45%にまで低

表III-7 全体, 年齢別, 年齢別・世帯

		全 体		40歳未満		世 帯 構 成				40歳代		世			
		1110	100.0	103	100.0	16	100.0	8	100.0	30	100.0	266	100.0	18	100.0
				全 体		単身世帯		配偶者のみ		配偶者+未婚子		全 体		単身世帯	
不安得点	0点	49	4.4	6	5.8	1	6.3			1	3.3	13	4.9		
	1点	129	11.6	8	7.8	1	6.3	1	12.5	2	6.7	31	11.7	5	27.8
	2点	181	16.3	21	20.4	4	25.0	2	25.0	4	13.3	37	13.9	5	27.8
	3点	751	67.7	68	66.0	10	62.5	5	62.5	23	76.7	185	69.5	8	44.4
		1061	100.0	97	100.0	15	100.0	8	100.0	29	100.0	253	100.0	18	100.0
不安(3つ以内)	生活費	826	77.9	80	82.5	12	80.0	5	62.5	27	93.1	209	82.6	12	66.7
	失業	157	14.8	17	17.5	4	26.7	1	12.5	5	17.2	40	15.8	3	16.7
	職場の上司との人間関係	56	5.3	7	7.2			1	12.5	1	3.4	10	4.0	1	5.6
	家族との人間関係	24	2.3	4	4.1	1	6.7	1	12.5	2	6.9	5	2.0		
	子育て・教育	106	10.0	24	24.7	1	6.7	1	12.5	15	51.7	56	22.1		
	結婚	42	4.0	22	22.7	5	33.3	2	25.0	1	3.4	11	4.3	4	22.2
	住宅問題	63	5.9	6	6.2	1	6.7	1	12.5	1	3.4	13	5.1		
	医療費	167	15.7	7	7.2	1	6.7			2	6.9	36	14.2	2	11.1
	自分の健康	432	40.7	34	35.1	7	46.7	4	50.0	9	31.0	84	33.2	8	44.4
	家族の健康	223	21.0	17	17.5	1	6.7	1	12.5	6	20.7	54	21.3	1	5.6
	老後の生活設計	580	54.7	35	36.1	5	33.3	3	37.5	10	34.5	126	49.8	7	38.9
	家族の介護問題	64	6.0	1	1.0	1	6.7					15	5.9	1	5.6
	その他	4	0.4									1	0.4		

下し、代わりに「自分の健康」「家族の健康」「医療費」への不安が他の年齢層に比べ高率である。「家族の介護問題」も10%を占めている。それに対する60歳未満の層の特徴としては、②「40歳未満」「40歳代」という若い層でも、「自分の健康」への不安がそれぞれ3分の1前後を占めており、「老後の生活設計」は「生活費」について高率である。タクシー運転職の労働負担の高さや将来の見通しへの不安を若年層でも意識せざるを得ないことを、示唆するものといえよう。なお、「40歳未満」「40歳代」のうち、「配偶者+未婚子」世帯では、「生活費」の不安が90%前後を占めており、「子育て・教育」費の負担の大きいことが示唆される。③全体の中で最も比重の高い「50歳代」のうち、「単身世帯」では、「老後の生活設計」や「自分の健康」への不安が高い(70%, 60%)。この世帯では、「一戸建て」「分譲」が66人中それぞれ21人、1人と持ち家比率が低く、生活の不安定さが高いと考えられる。

## 8. 仕事・生活等での要求

仕事・生活等でいかなる要求をもっているかを3つ以内で選択してもらった。3つを超えて

構成別にみた、仕事・生活・健康での不安

(単位：人、%)

年		帯		50歳代		世帯構成				60歳代		世帯構成									
帯構成		配偶者のみ		配偶者+未婚子		全体		単身世帯		配偶者のみ		配偶者+未婚子		全体		単身世帯		配偶者のみ		配偶者+未婚子	
25	100.0	130	100.0	650	100.0	66	100.0	186	100.0	238	100.0	91	100.0	12	100.0	37	100.0	24	100.0		
		4	3.1	26	4.0	4	6.1	5	2.7	12	5.0	4	4.4	2	16.7			2	8.3		
6	24.0	6	4.6	76	11.7	7	10.6	30	16.1	26	10.9	14	15.4	1	8.3	7	18.9	3	12.5		
3	12.0	19	14.6	106	16.3	8	12.1	31	16.7	42	17.6	17	18.7	3	25.0	4	10.8	8	33.3		
16	64.0	101	77.7	442	68.0	47	71.2	120	64.5	158	66.4	56	61.5	6	50.0	26	70.3	11	45.8		
25	100.0	126	100.0	624	100.0	62	100.0	181	100.0	226	100.0	87	100.0	10	100.0	37	100.0	22	100.0		
23	92.0	112	88.9	498	79.8	54	87.1	134	74.0	188	83.2	39	44.8	7	70.0	15	40.5	5	22.7		
4	16.0	18	14.3	92	14.7	10	16.1	27	14.9	29	12.8	8	9.2	1	10.0	4	10.8	1	4.5		
1	4.0	4	3.2	35	5.6	4	6.5	8	4.4	14	6.2	4	4.6			2	5.4	1	4.5		
		4	3.2	13	2.1			2	1.1	8	3.5	2	2.3			1	2.7	1	4.5		
		44	34.9	24	3.8			1	0.6	18	8.0	2	2.3					2	9.1		
1	4.0	1	0.8	9	1.4	3	4.8	2	1.1												
		13	10.3	35	5.6	5	8.1	10	5.5	10	4.4	9	10.3			6	16.2	2	9.1		
4	16.0	18	14.3	97	15.5	6	9.7	26	14.4	37	16.4	27	31.0	4	40.0	9	24.3	8	36.4		
7	28.0	38	30.2	274	43.9	37	59.7	78	43.1	97	42.9	40	46.0	7	70.0	15	40.5	8	36.4		
4	16.0	32	25.4	123	19.7	1	1.6	44	24.3	49	21.7	29	33.3			16	43.2	8	36.4		
15	60.0	60	47.6	374	59.9	43	69.4	114	63.0	122	54.0	45	51.7	6	60.0	19	51.4	12	54.5		
1	4.0	3	2.4	38	6.1	1	1.6	6	3.3	10	4.4	10	11.5			6	16.2	4	18.2		
				2	0.3					2	0.9	1	1.1								

回答していた者が88人（男女全体では91人）いたが分析では除外した。ここでも要求1つを1点と数量化しその得点（以下、要求得点）を示してある（表III-8）。

0点の者を除き、要求の内容をみると、①全体の80%が「収入水準の上昇」をあげていた。「60歳以上」で約10ポイント低下していたとはいえ、どの年齢層でも高い比率だった。②半数弱が「タクシー台数の減車」を要求している（函館市、室蘭市、帯広市では60%台～70%）。今回の規制緩和政策の導入が、現場労働者の要求と乖離したものであったことを示す結果でもある。③タクシー運転手の就労場所である交通環境への要求も小さくない。すなわち「違法駐車を取り締まり」が30%強、「市内中心部への自家用車の乗り入れ制限」が20%弱（札幌市では26%）を占めていた。これらの実現は、安全の改善上からも営収の改善上からも必要な対策である（自由回答も参照）。自家用車から公共交通機関への転換を具体的に進めていく一環としても、地域の交通環境に応じた具体的な対策が期待される。④その他、ノルマの軽減やノルマの強要の廃止という訴えが合計で約20%を、また「タクシー乗務員の労働・収入の実態の広報」が20%を、それぞれ占めていた。



## —自由回答から—

No. 27 札幌市 ススキノでの違法駐車と飲酒運転の取締をすることによりタクシーを利用するひが多くなり車の混雑もなくなると思います。

No. 135 函館市 自家用車の違法駐車を取り締まり強化。一日や二日でやめないで毎日一ヶ月位取り締まって欲しい。

No. 446 札幌市 早期に酒酔い運転の取締りを行いススキノ駐車場からでる自家用車の監視をお願いしたい。朝早くに出る車の3分の1は多少とも酒が入っているように思われる。

No. 814 札幌市 朝のバスレーンの毎日の取締り、ススキノや他飲食店街の駐車取り締まり。酒酔い運転の取り締まり。各JRの乗り入れの一般車の進入制限(朝)。タクシー運転手によるエントツ行為。タクシー乗り場の一般車の駐停車。警察は怠慢だと思う。自転車の危険行為、急な飛び込み、夜間のライト無灯火など。

No. 1177 札幌市 30~40年前からみると生活が豊かになったせいか取締りの回数が少なく目に余る違反を通報すると「今忙しい」。今忙しいはずの交番に行ってみるとパトカーが4~5台停まっている中で7~8人で雑談。これが忙しい理由なのだ。(中略)数10年前はススキノの出口数箇所飲酒運転の取締りが多かったがまた始めて欲しいと思う。ススキノははじめ中心部が明るくきれいな街になるように。多分事故も減ることでしょう。

No. 1188 札幌市 路駐をなんとかしてほしいです。もっと国とメーカーとがタッグを組んででかいランドクルーザーとか3ナンバーをどかして欲しい。それから車止めの標識みたことあるけどあんなやっつるのみたことないです。

## V. 結びに代えて

道内タクシー運転手を対象にした調査・研究の第一次報告として、仕事・生活・安全衛生を内容とした質問紙調査の結果をまとめた。

回答者の年齢は中高年層を中心としており、世帯構成的にも、必要生活費の大きいと思われる「配偶者+未婚子」世帯の比重が高かった。しかし収入水準は、「賃金を生活保護並に」「生活を保障する賃金を」という自由回答に示されるとおり、著しい低さであり、全体の50%弱は昨年度の年収が税込みで300万円未満という水準だった。

もちろんそうした低水準の収入は、家族が働きにでること(約80%)などで補われていたが、タクシー収入以外に収入源のない者も全体で20%強を、回答者全体の10%を占める「単身世帯」では80%弱を、それぞれ占めていた。また収入源の中には、本人の兼業や借金での補填という回答も無視できない比率でみられた。そして、家族の就労収入等で補っているとはいえ、全体の35%は世帯収入(【調整】)が20万円に満たなかった。「配偶者+未婚子」世帯では、相対的に収入が高いとはいえ、そのほとんどが支出として使われ、生活が「かなり苦しい」という回答は40%強に及んだ。こうした、総じて低い収入を背景として、公出・労働時間の延長・速度超過等の労働強化を選択せざるを得ない状況がひろく示されていた。

また睡眠(休養)時間の不足や睡眠の質の悪さ、さらに一部では薬の服用もみられるという睡眠障害の下で、運転中の眠気(かつそのまま運転を継続する状況)が高頻度で発生しており、かつ過労状態への移行の懸念される者が全体の半数を占めた(とくに今後労働市場への進出が期待されている女性では、男性より疲労の蓄積が高率だった)。冒頭の警察庁統計で示された事

故件数・事故率の増大<sup>24)</sup>にこうした状況の反映されていることは想像に難くない。もっとも同統計では、「過労」による事故はわずかだった。しかしこの点については、職業運転手が事故を起こした際にその原因を率直に申告できるかを運転免許の処分制度（罰則）との関連で検討することが必要だろう。また事故原因の中で最も比重の高かった「安全不確認」や「前方不注意」による事故の中には、「過労」とはいえなくとも、疲労で意識水準が低下していたケース等も含まれるだろう<sup>25)</sup>

健康診断では、「要精密検査・治療」群が全体の30%に及んだが、その半数は、その後の検査や治療を受けていなかったかあるいは途中で断念していた。健康状態の悪化がみられる労働者にはより一層の配慮が必要とされる「事業者の安全配慮義務」の不履行といえよう。彼らの有病状況に「高血圧症」やその促進因子である「高脂血症」などの疾患が少なからずみられたことを考慮しても、職場の安全衛生体制の早急な確立が求められる。

こうした、労働基準・労働安全衛生という社会的規制が著しく未整備な状況下で実施された規制緩和は、「(事業者間の一引用者) 競争を促進することにより、事業者の創意工夫を発揮させ、サービスの向上と事業の活性化を図」るのではなく、労働者間の競争の促進や、それにとりもなう労働者状態の悪化、加えて交通事故や、過剰な台数の車両が「流し」営業を強いられることによる環境・エネルギー問題（外部不経済の問題）、等々をより拡大することになると推測されよう。

もちろん、従来の規制が事業者の保護という偏りをもっていったということを否定するものではないが、それは平井の指摘のとおり、利用者や労働者保護へ重点を移すことで克服すべきだったと思われる。

今後のタクシー政策のあるべき方向性は、既にタクシー産別労組の提起・提言<sup>26)</sup>や前掲・平井<sup>27)</sup>に示されているので、ここでは繰り返さない。本稿では、労働者状態の改善と、モータリゼーション・道路整備偏重（かつ、今日では規制緩和による競争至上主義）を基調とするわが国交通政策が一方でもたらした負の側面の解決、言い換えるならば交通権<sup>28)</sup>の回復・公共交通機関の再生とを、統一的に実現していくために労働組合に期待されている地域住民との協同について、二点簡潔にふれたい。

第一に、移動制約者の困難<sup>29)</sup>の解消である。例えば表V-1のとおり道内では60歳以上の運転免許保有率は、男性では70%だが女性では15%に満たない。もちろん、これを免許の取得・自家用車の使用を促進する方向で解決しようとすることは、根本的な解決にはならないだろう。今後高齢化の進む中で公共交通機関の整備がより重要になるだろうが、病院への通院等ドアツードアの輸送を実現するタクシーへの期待は大きい。もっともその際には、利用者への助成も含めた財源の確保が必要であり、そのためには、クルマのための道路整備に重点的に投資を続けてきた国・地方自治体の財政のあり方を転換させることも課題となるだろう。

第二に、交通事故による犠牲の根絶である<sup>30)</sup>この問題については、道内でも全国でも、交通事故で家族を喪った遺族や被害者本人らで組織された団体が互いの支援活動や交通事故撲滅のための活動をここ数年で急速に展開している。一例をあげると、道内で活動する北海道交通事故被害者の会<sup>31)</sup>は先日、自治体（北海道）及び警察行政に交通事故の根絶等を目的とした要望書（表V-2）を提出しているが、それは、タクシー（交通運輸）労組の要求と一致する部分が少なくない（例えば「5」はタクシー運転免許制度の確立と、「6-4」は労務管理・運行管

表V-1 男女別にみた全道及び道内主要都市における高齢者（60歳以上）の運転免許保有状況

(単位：人，%)

	人 口	男 性									女 性								
		人 口			免許保有者			免許保有率			人 口			免許保有者			免許保有率		
		60歳以上	65歳以上 (再掲)	75歳以上 (再掲)	60歳以上	65歳以上 (再掲)	75歳以上 (再掲)	60歳以上	65歳以上 (再掲)	75歳以上 (再掲)	60歳以上	65歳以上 (再掲)	75歳以上 (再掲)	60歳以上	65歳以上 (再掲)	75歳以上 (再掲)	60歳以上	65歳以上 (再掲)	75歳以上 (再掲)
北海道	5,683,062	609,396	441,159	152,891	430,264	281,672	59,284	70.6	63.8	38.8	781,990	590,393	260,539	105,771	48,981	3,942	13.5	8.3	1.5
札幌市	1,822,368	157,505	111,203	37,074	110,168	68,121	11,647	69.9	61.3	31.4	204,361	151,548	64,341	24,774	11,038	728	12.1	7.3	1.1
小樽市	150,687	18,977	14,088	5,061	10,974	6,962	1,205	57.8	49.4	23.8	27,168	21,165	9,603	1,647	759	50	6.1	3.6	0.5
函館市	287,637	31,044	22,627	7,809	20,347	13,138	2,551	65.5	58.1	32.7	45,352	34,716	15,219	4,805	2,181	173	10.6	6.3	1.1
室蘭市	103,278	13,086	9,284	3,208	8,464	5,161	943	64.7	55.6	29.4	17,055	12,804	5,573	1,631	727	71	9.6	5.7	1.3
苫小牧市	172,086	15,772	10,975	3,611	11,783	7,288	1,335	74.7	66.4	37.0	19,592	14,422	6,164	2,801	1,236	96	14.3	8.6	1.6
帯広市	173,030	16,694	11,863	3,714	13,559	9,020	1,917	81.2	76.0	51.6	20,046	14,587	6,013	4,428	2,130	167	22.1	14.6	2.8
釧路市	191,739	19,766	13,730	4,379	14,296	8,923	1,664	72.3	65.0	38.0	25,067	18,286	7,568	3,613	1,567	101	14.4	8.6	1.3
北見市	112,040	11,342	8,116	2,721	9,146	6,164	1,437	80.6	75.9	52.8	14,253	10,525	4,561	2,667	1,226	105	18.7	11.6	2.3
旭川市	359,536	39,656	28,520	9,796	29,205	19,108	3,884	73.6	67.0	39.6	49,980	37,346	16,181	6,866	3,196	247	13.7	8.6	1.5

資料1：人口数は、総務省「平成12年国勢調査」より。

資料2：免許保有者数は北海道警察資料より（数値は平成13年12月末）。

理の適正化と、「6-6」はタクシー事業の充実・労働条件の改善と)。

交通運輸労組は規制緩和反対運動の中で利用者・住民の安全確保をその根拠として掲げていた。しかし規制緩和導入前もモータリゼーション下で文字通り人々の生存権は侵害されていたのである。こうした犠牲の深刻さを共感的に理解し安全を守るための運動を地域から協同で具体的に展開していくことが、交通運輸労組に求められている。

表V-2 北海道交通事故被害者の会による北海道及び北海道警察への要望書 (一部抜粋)

- |     |  |
|-----|--|
| 1   | 人身にかかわる交通事故が発生した場合の救命救急体制を万全にすること。   |
| 2   | 「死に口なし」のような不正を正し、再発防止、原因究明のための科学的捜査を確立すること。  |
| 3   | 被害者や遺族に対しては、事件の当事者として理解と配慮をもった支援を確立すること。   |
| 4   | 故意や未必の故意、重過失により生命身体等に重大な侵害を与えた交通犯罪に対し、不当に軽い刑罰を改め、事故抑止、再犯防止の観点から厳罰化すること。  |
| 5   | 交通犯罪を撲滅し、交通事故被害をゼロにするために、国民皆免許主義ではなく、安全運転のための専門的な技能をもった者に限るために、免許付与条件を厳格にすること。   |
| 6   | 交通犯罪撲滅、交通事故被害をゼロにし、命と安全が最優先される社会を実現するために   |
| - 1 | 交通安全運動の目標を「被害ゼロ」とし、事故原因と原因にいたる要因を完全に絶つ施策を講じること。運転者の「マナー」に依拠するのではなく、運転行為の社会的責任が自覚され、歩行者等への「安全確認」が最優先される運転者教育を徹底すること。  |
| - 2 | 歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境をつくること。幹線及び準幹線道路での完全歩車分離と住宅地や商店街など生活道路でのクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、歩行者や自転車利用者の被害をゼロにすること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号とすること。全ての通学路について安全を最優先した点検と見直しを行い、信号や歩道の改善防護柵の設置など二重三重の安全策を講じること。 |
| - 3 | 速度超過による犠牲を無くすため、全てのクルマに安全な速度に設定した速度抑制装置(リミッター)を義務づけること。  |
| - 4 | 運輸業者の安全に対する社会的責任を明確にし、悪質違反や重大人身事故を惹き起こした運輸業者に対する監査を徹底するとともに、罰則を強化するなど行政指導を強化すること。  |
| - 5 | 再発防止のため、事故原因解明と行政指導のために必要な情報開示を徹底すること。   |
| - 6 | 公共交通機関を整備し、クルマ(とりわけ自家用車)に依存しない安全で快適な生活を実現すること。   |
| 7   | 交通犯罪撲滅、交通事故被害ゼロ、被害者支援の諸施策に被害の当事者の声を反映させること。  |

資料：同会の資料より。

#### <注>

- 1) 本調査・研究は、道内のタクシー運転手の労働・生活・安全衛生の実態を明らかにし、その改善の方向を、自家用車に偏重してきたわが国交通政策の是正・公共交通機関の充実という枠組みの中でさぐることにある。現在、(1)「仕事・生活・健康に関する実態調査」(対象：タクシー運転手)、(2)一週間の「勤務・睡眠時間(記録)調査」(同)、(3)職場の「労働条件・安全衛生に関する実態調査」(対象：単組執行部)、の三つを労働組合に要請し、実施した。今後、自治体、事業者、利用者を対象とした調査を構想している。(2)(3)はいま現在調査票の回収を行っているところなので、本稿では、(1)の結果を報告する。よって本稿は、第一次の報告であり、最終報告作成のための一段階として位置付けられたものであることをお断りしておきたい。
- 2) 運輸政策審議会自動車交通部会答申「タクシーの活性化と発展を目指して一タクシーの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」平成11年4月9日
- 3) たとえば行政改革委員会『光り輝く国をめざして一規制緩和の推進に関する意見(第1次)一』、行政管理研究センター発行、1996年や総務庁編『2000年版 規制緩和白書』大蔵省印刷局、2000年を参照。
- 4) 本稿で参照した氏の見解は主に、中条潮「運輸交通の規制改革一利用者に便利な航空・道路交通へ」八代

- 尚宏編『社会的規制の経済分析』, 2000年, 日本経済新聞社。同『規制破壊—公共性の幻想を斬る—』東洋経済新報社, 1995年。同『景気復活最後の切り札—規制改革なくして日本再生なし—』小学館, 2000年。
- 5) 平井都士夫「政府規制とタクシー業」同『都市交通の展開』法律文化社, 1995年
  - 6) ジャーナリズムの分野で早い時期に規制緩和の弊害を明らかにし警鐘を鳴らしたのは、内橋克人とグループ 2001『規制緩和という悪夢』, 文藝春秋, 1995年だった。同書は、規制緩和政策がアメリカの航空業界にもたらした事実、すなわち不採算路線からの撤退、過度な競争（「破壊的な競争の激化」）、企業の倒産にともなう労働者の苦難、そして競争のあとに生じる寡占化の進行、等々を明らかにした。
  - 7) 青木亮「スウェーデンの交通公益事業改革—タクシー事業、郵便事業、国内航空事業における規制緩和と政策—（前編）」『運輸と経済』第55巻第8号 p60~66。
  - 8) 住友生命総合研究所編『規制緩和の経済効果』p13~p15, 東洋経済新報社, 1999年。
  - 9) <http://www.zenjiko.or.jp/>
  - 10) 主に次の文献等を参照。塩田庄兵衛「タクシー労働者の賃金と労働時間」『経済と経済学』第13号 p 1~p32, 1964年。酒井一博, 高橋祐吉「タクシー運転労働における勤務制の問題点—生活と健康に関する事例調査を中心として—」『労働科学』51巻4号 p205~p235, 1975年。運輸経済研究センター『ハイヤー・タクシー事業の高度化に関する調査報告書』運輸経済研究センター, 平成4年。
  - 11) ハイタク問題研究会編集『ハイヤー・タクシー年鑑2001・2002』p29, 東京交通新聞社, 平成14年。
  - 12) 佐竹義昌『交通労働の生産性』p44, 法政大学出版社, 1964年。
  - 13) 厚生労働省『毎月勤労統計調査要覧』から年間労働時間を算出すると（月間労働時間を12倍）、平成12年における調査産業計では1859時間であるのに対して、道路旅客運送業では2203時間と著しい差がみられる（事業所規模30人以上, 常用労働者）。また厚生労働省労働基準局監督課の資料によれば、2001年における、監督実施事業者数に対する労働関係法違反がハイタク業では80%、労働時間に関する違反は60%弱に及ぶ（出所は『自交労働者月報』2002年7月号）。
  - 14) 細川汀ら「都市タクシー運転作業者の労働医学的検討」『日本衛生学雑誌』第24巻 p396~p412, 昭和44年度。上畑鉄之丞ら『過労死の研究』p129~138, 日本プランニングセンター, 1993年などを参照。また自動車運転労働者の勤務時間制の問題や労働安全衛生の問題を総合的に扱った代表的な文献として、野沢浩・小木和孝編『労働科学叢書55 自動車運転労働—労働科学からみた現状と課題—』労働科学研究所, 昭和55年, を参照。
  - 15) 前掲『ハイヤー・タクシー年鑑2001・2002』p166, p170
  - 16) 前掲・運輸経済研究センター『調査報告書』p72によれば、「タクシー産業への労働供給については、一般に好況時の労働力不足、不況期の労働力過多が指摘されてきた」という。不況の今日、労働力市場への過剰な流入による輸送サービスの質及び労働条件の水準の低下が懸念される。
  - 17) 塚本一郎「タクシー事業における労働と管理」下山房雄ら『現代の交通と交通労働』御茶の水書房, 1999年, によれば、A型は固定給+歩合給（（営収マイナス足切り額）に歩合率を乗じたもの）+賞与+一時金+退職金。B型は完全歩合制の月例賃金のみ。AB型はB型の歩合制月例賃金+賞与+一時金。リース制は、運転手が事業者に毎月一定のリース料を支払う制度, である。
  - 18) 北海道新聞（朝刊）2002年8月29日付は、「タクシー台数過剰の室蘭 最低賃金4社割る」という標題で、室蘭市内のタクシー会社8社のうち4社が最低賃金法に違反しており、月の手取りが10万円に満たないためにアルバイトを行わざるを得ない状況のみられることを報じている。「B社の三十代の運転手の給与は、月二十二日働いても売り上げが低いために八万円台だ。『手取りは六万円余り。休日はすべてトラック運転のアルバイトで、ゆっくり休んだ日などない』と嘆く。同市内では、建築現場でも働いたり、家を処分した運転手もいる。」
  - 19) 全自交労連「2001年春闘, 生活・労働実態調査」集計結果による。
  - 20) 「札幌, 石狩のタクシー10社 客待ち駐車場で処分」北海道新聞夕刊2001年12月21日付, 「新たに3社処分 タクシー違法駐車」同夕刊2002年1月8日付。もっとも、タクシー会社へのこうした行政処分だけで根本的な解決になるかは疑問である。
  - 21) 前掲・酒井ら「タクシー運転労働における勤務制の問題点」p215~p217参照。
  - 22) 労働大臣官房政策調査部編『平成9年 労働者健康状況調査報告』労務行政研究所, 平成10年
  - 23) 福地保馬, 川村雅則『タクシー労働者の労働条件・生活習慣・健康状態—腰痛の実態に焦点をあてて—』北

海道勤労者安全衛生センター，2000年

- 24) 前掲・全自交労連調査でも，過去1年間に交通事故の第一当事者となった者が2000年調査では14.3%だったのが，2001年では19.1%と約5ポイント増加している。
- 25) 五十嵐圭三「最近のトラック運送業交通労働災害の特徴」『季刊輸送展望』No.220 p112～p121, 1991年
- 26) 輸送秩序・公正な競争の確保，資格制度の導入等による最低限の労働条件の確立と利用者や交通弱者の権利擁護，またその前提としての民主的な討議・調査機関の設置とその利用，などが各産別労組が提起した政策に共通してみられる。
- 27) 前掲・平井 p173～177は，問題を規制の枠内で改善すべきもの（①タクシー労働者のマナーの改善，②タクシー運賃の決定機構の問題，③労働保護法の挿入，④タクシー車両の改善）と枠以外で改善すべきもの（①道路交通渋滞の改善と交通事故・公害の防止，②交通環境の積極的な改善，③タクシーの公共性の明確化，④タクシー需要の拡大，⑤地方自治と分権化）とに分け，これらの問題の解決，関係者で民主的に討議していくことの必要性を述べている。
- 28) 交通権とは，「『国民の交通する権利』であり，日本国憲法の第22条（居住・移転および職業選択の自由），第25条（生存権），第13条（幸福追求権）など関連する人権を集合した新しい人権」。交通権学会編集『交通権憲章—21世紀の豊かな交通への提言』p2, 日本経済評論社，1999年，参照。
- 29) 高森衛「移動制約者の交通の現状と政策課題」安部誠治／自治体問題研究所編『都市と地域の交通問題—その現状と政策課題—』p79～p112, 自治体研究社，1993年。
- 30) この問題に対するわが国の対策（「交通安全基本計画（第7次）」）の内容は，根本的な解決策を講じることなく今後も多大な犠牲の発生を予測するにとどまる。内閣府のホームページ（<http://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/mokuji.htm>）を参照。
- 31) <http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>

### その他の参考文献・論文等

- ・森田優己「タクシー事業の規制緩和について」平井都士夫ら編著『現代の交通政策を問う』法律文化社，1993年。
- ・高橋直温『タクシー戦後史』東京交通新聞社，昭和54年。
- ・青木俊昭「公共交通の規制緩和と国民生活」角瀬保雄編著『「大競争時代」と規制緩和』，新日本出版社，1998年。
- ・伊勢田穆「ハイヤー・タクシー」中西健一ら編著『新版 日本の交通問題』，ミネルヴァ書房，昭和48年。
- ・柴田悦子「交通・運輸産業における規制緩和と労働者」『社会政策叢書』編集委員会編『弾力化・規制緩和と社会政策』，啓文社，1996年。
- ・柴田徳衛，中西啓之編『クルマと道路の経済学』，大月書店，1999年。
- ・藤井彌太郎・中条潮編『現代交通政策』東京大学出版会，1992年。藤井彌太郎監修，中条潮・太田和博編『自由化時代の交通政策 現代交通政策II』東京大学出版会，2001年。