

北海道のタクシーに関する基礎資料の整理

川村雅則（北海学園大学）

1. 北海道の法人タクシーの車両台数及び輸送実績などの推移

表1は北海道全体の法人タクシー車両台数、実車率、営業収入と実働日車当たりの走行距離及び収入の推移をまとめたものである。

表1 北海道の法人タクシー車両台数、実車率、営業収入と実働日車当たりの走行距離及び収入の推移

年度	車両数		実車率 (%)	営業収入 (千円)	実働日車当たり		
	法人 (両)	備考 (法人・個人) (両)			走行キロ (km)	実車キロ (km)	収入 (円)
昭和52	10,916	12,435	49.2	127,038,763	331.2	162.9	33,543
53	11,206	12,766	49.2	114,065,424	332.3	163.6	29,817
54	11,259	12,867	49.3	123,529,581	335.4	165.2	31,484
55	11,291	12,937	47.2	130,104,139	329.6	155.5	33,122
56	11,312	12,992	46.2	134,675,044	330.7	152.7	33,990
57	11,318	13,005	43.8	140,997,245	328.7	143.9	35,376
58	11,288	12,962	42.9	139,615,364	329.2	141.4	35,097
59	11,295	12,967	40.6	138,083,917	322.8	130.9	34,546
60	11,286	12,948	39.6	136,403,591	318.9	126.1	34,093
61	11,366	13,015	39.8	136,503,669	320.5	127.5	34,383
62	11,463	13,121	40.6	141,690,050	321.7	130.7	35,205
63	11,457	13,095	41.8	145,917,110	324.1	135.4	36,347
平成元	11,550	13,189	43.4	148,401,125	320.5	139.1	37,259
2	11,620	13,257	45.5	153,416,933	317.5	144.4	38,519
3	11,585	13,228	45.4	162,952,078	311.6	141.4	41,276
4	11,620	13,251	44.2	156,811,193	304.4	134.5	39,822
5	11,602	13,242	42.5	155,545,860	290.3	123.5	39,535
6	11,586	13,221	41.0	152,476,142	287.2	117.7	38,672
7	11,562	13,200	40.5	148,172,176	283.0	114.6	37,882
8	11,539	13,177	40.1	144,963,899	280.8	112.6	37,172
9	11,521	13,160	38.2	139,429,527	269.5	103.0	36,116
10	11,425	13,068	36.9	130,755,757	261.2	96.3	34,010
11	11,403	13,046	35.9	126,013,348	257.9	92.5	32,761
12	11,360	12,996	35.4	120,952,812	252.1	89.1	31,703
13	11,375	13,009	34.6	114,757,904	249.2	86.3	30,596
14	11,597	13,360	34.4	113,190,385	246.1	84.6	29,729
15	11,766	13,688	33.5	110,082,666	241.6	80.9	28,365
平成16	12,010	13,927	33.4	107,162,363	234.3	78.3	27,595

出所:北海道運輸局自動車部旅客第二課の資料。

第一に、ここ10数年の間でみると、輸送人員も営業収入もバブルが崩壊し不況が深刻化する中で、減少の一途をたどっている。第二に、北海道全体の実車率（利用者に乗せて走行した距離÷全走行距離×100）をみると33.4%である。つまり100km走行しても、そのうち利用者に乗せて走っているのは33.4kmに過ぎないという計算になる。平成13年度までは都市別の輸送実績がまとめられていたので、都市別の実車率を表2に、都市別の日車当たり営業収入を表3にそれぞれ示す。平成13年度時点でもっとも実車率の高い札幌市でもその値は36.7%にまで低下していた。

表2 主要都市別にみた実車率の推移

単位: %

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

出所:表1に同じ。

表3 主要都市別にみた実働日車当たりの営業収入の推移

年度	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	30422	27713	28520	27659	31628	26806	30305	31540	27716
53	32789	29141	30100	28628	33103	28755	31136	33253	28018
54	34627	30836	31316	29937	35501	30853	32521	35088	30488
55	36344	32120	33172	31987	36873	31826	34167	36418	31940
56	37649	33127	33884	32055	37181	32660	34668	36638	32249
57	39938	34277	35264	32552	38128	33736	34312	38369	32691
58	40063	33791	34569	31176	37379	32910	35237	37944	32131
59	39979	34042	34173	28829	35867	31550	33882	36958	31193
60	39711	33980	33723	27561	34942	29824	33015	35670	31115
61	40473	34294	34015	26416	34561	29498	31665	34758	31641
62	42124	35416	35260	26333	34576	29208	31506	34725	32006
63	43935	36205	36240	26650	35830	29715	31757	35753	32458
平成元	45007	36973	36603	28667	38174	30991	32500	36620	32545
2	46360	38878	38011	30025	40921	31537	32720	37481	33129
3	49683	42466	40099	35282	43427	32969	33996	39723	35219
4	48050	41662	38085	35288	41846	31154	32592	38881	34029
5	47303	40573	37091	34434	41051	30752	32761	38319	33861
6	46393	40060	35795	31246	40451	30377	31041	37863	33321
7	45569	38922	34804	29239	39056	29150	30493	36843	32469
8	45044	37900	33727	27570	37141	28656	29294	36400	31782
9	44028	36182	32337	25874	36628	27745	28560	35166	29765
10	41285	34631	29679	23419	33380	27020	26372	33185	27780
11	39806	34027	27710	21944	31224	26124	25772	32112	26299
12	38695	31824	26426	21574	29126	25387	24624	31553	25646
13	37787	30173	25822	20417	26974	24213	23094	29752	24104

出所:表1に同じ。

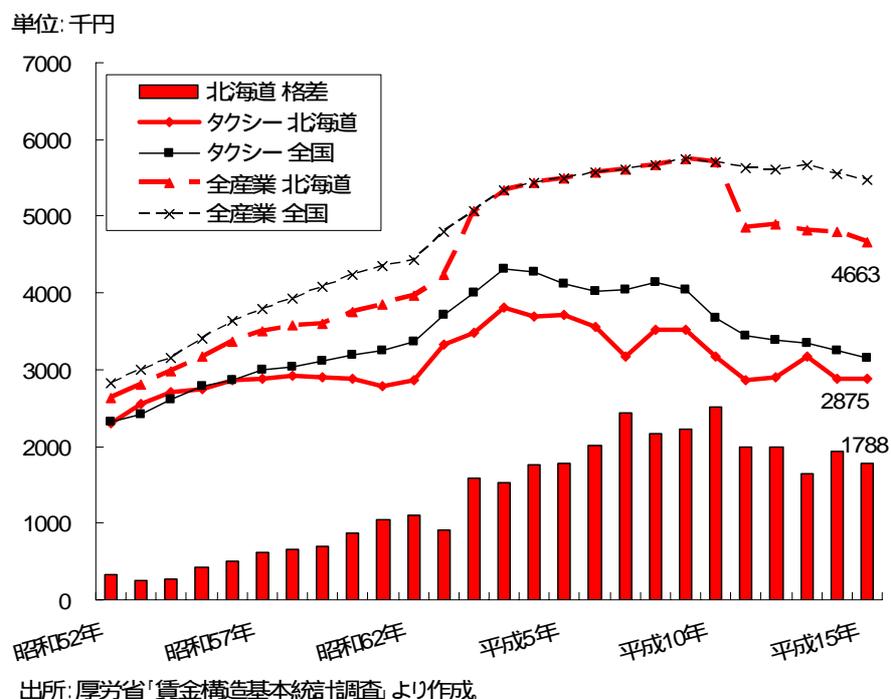
以上のとおり、こういう供給（タクシー車両台数）がそもそも過剰な中で 2002 年に規制緩和（参入規制の廃止、価格規制の緩和）が実施され、さらなる供給過剰（新規参入・増車）が生じているのである。タクシーの利用が増える見込みはない中で、限られたパイの奪い合いという事態の発生が懸念される。

2. タクシー運転手の収入水準

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。

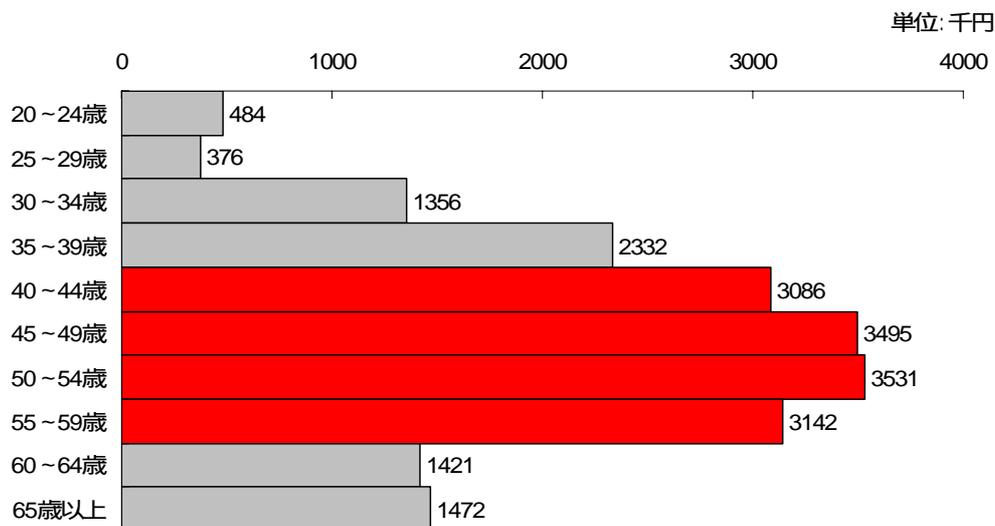
タクシーの需要が低下しているいま、規制緩和で競争が促進されることになれば、この人件費部分の「見直し」は避けられないだろう。それは、タクシー運転手の多くにとっては減収を意味することになると思われる。図 1 は北海道のタクシー運転手と全産業の男性労働者の年収を比較したもののだが、前者では年収は 288 万でその差は 179 万にも及ぶ。

図 1 北海道のタクシーと全産業労働者の年収及び年収格差（備考：全国データ）



しかもタクシー運転手の賃金は、いわゆる一般の産業の労働者と異なり、年齢に従って上昇するわけではなく歩合に依存したものである。とくにオール歩合給の運転手の賃金は、日々の売上・営業収入に連動したものである。よって次頁の図 2 のとおり、年齢が上昇するに従い、同年齢層の労働者と比べると著しい格差がみられる（40 歳代後半，50 歳代前半では 350 万円の格差）。それはもっとも生活費の必要な年齢での生活の厳しさを意味するものといえよう。

図2 年齢別にみたタクシー運転手と全産業労働者の年収格差（全国）



出所: 「平成15年 賃構」(16年版)より作成

3. タクシー運転手の疲労及び健康問題

タクシーなど職業運転手の健康には特別の配慮が必要といわれてきた。なぜか。

一つは、タクシーなど職業運転手が従事する運転作業は、高い精神的な負担をとともなうからである。もう一つの理由は、職業運転手の勤務は、深夜時間帯を含む長時間の変則的なものが主流である（札幌市のタクシーの場合 18, 19 時間拘束・16 時間労働という隔日勤務が主流）ため、こうした勤務時間制は、人間が本来もっている生理的なリズムや生活のリズムを乱して疲労の回復や健康の維持を困難にするためである。

さて、規制緩和で競争が熾烈化し、しかも中高年層が中心という年齢構成も反映して、タクシー運転手の健康状態は他の産業労働者と比べてもよくない。表4と表5は、やや旧いが旧労働省のデータ（全産業の男性労働者）とタクシー運転手の疲労及び持病の状況を比較したものである（詳細は、拙稿「不況と規制緩和のもとでの、道内タクシー業界の事業経営とタクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告」『北海学園大学経済論集』第52巻第1号、2004年）。

強い疲れを感じているものと疲労の回復が遅れているものの比率はどの年齢層でもタクシー運転手で多いといえるだろう。また持病についても同じくどの年齢層でもタクシーでの有病率の高さがみられるが、とくに年齢層の多い50歳代の数値をみると、いわゆる過労死の基礎疾患である高血圧が全体の4分の1を占めている。働き方に十分な配慮が本来ならば必要といえる状況である（だが実際には無理をした働き方が多くみられる）。

表4 年齢別にみたタクシー運転手と全産業労働者の疲労及び疲労の回復状況

		30歳代		40歳代		50歳代		60歳以上	
		タク	労働	タク	労働	タク	労働	タク	労働
		シー	者計	シー	者計	シー	者計	シー	者計
身体疲労	とても疲れる	29.2	11.4 *	33.9	13.3 *	29.3	9.3 *	22.1	2.5 *
	やや疲れる	60.0	62.1	57.6	61.3	59.4	53.7	59.5	45.9
	あまり疲れない	8.1	23.5	6.9	20.8	8.6	31.5	10.8	34.0
	まったく疲れない	0.5	1.4	0.2	1.1	0.3	1.3	2.1	6.5
	どちらともいえない	2.2	1.5	1.3	3.5	2.4	4.2	5.6	11.0
神経疲労	とても疲れる	38.8	19.9 *	37.0	19.1 *	37.7	14.9 *	28.2	4.5 *
	やや疲れる	49.2	61.2	58.3	59.3	53.0	54.0	56.9	53.8
	あまり疲れない	9.8	17.2	3.9	18.4	7.3	27.2	10.6	25.1
	まったく疲れない	0.5	0.8	0.2	1.3	0.1	0.6	1.6	4.5
	どちらともいえない	1.6	0.9	0.7	2.0	1.9	3.2	2.7	12.0
疲労の回復状況	1晩睡眠をとればだいたい疲労は回復する	35.0	37.8	35.3	39.3	40.6	47.1	55.3	57.2
	翌朝に前日の疲労を持ちこすことがときどきある	45.0	46.2	34.2	45.7	35.4	36.7	23.2	35.7
	翌朝に前日の疲労を持ちこすことがよくある	12.8	11.5	20.2	10.5	17.9	12.9	15.3	5.0
	翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている	7.2	4.5	10.3	4.5 *	6.1	3.3 *	6.3	2.2 *
	(再掲) 疲労高蓄積群	20.0	16.0	30.6	15.0 *	24.0	16.2 *	21.6	7.2 *

*p<0.05

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

注2: 労働者計の疲労及び疲労回復状況は、『平成9年 労働者健康状況調査』結果。

表5 年齢別にみたタクシー運転手及び全産業労働者の持病の状況

		30～39歳		40～49歳		50～59歳		60歳以上	
		タク	労働者	タク	労働者	タク	労働者	タク	労働者
		シー	計	シー	計	シー	計	シー	計
胃腸病	3.2	4.9	8.4	8.9	12.7	9.3 *	14.7	8.0 *	
高血圧	8.1	3.0 *	13.2	7.3 *	24.4	16.1 *	31.0	34.1	
神経痛、リウマチ		0.6	1.5	0.5	1.1	0.5	1.0	1.4	
肝臓病	4.3	1.7 *	9.7	3.6 *	9.2	6.2 *	9.1	7.0	
腎臓病	1.1	0.5	0.7	0.8	1.6	1.6	1.5	7.3 *	
心臓病	1.1	0.6	2.6	1.0 *	4.5	2.7 *	10.2	4.9 *	
糖尿病	1.1	0.6	7.5	3.2 *	13.0	8.1 *	16.8	10.3 *	
ぜん息	3.2	1.0 *	2.9	0.6 *	2.4	1.4 *	0.5	0.8	
歯周病(歯槽膿漏等)	2.2	2.3	4.4	3.6	6.4	8.6 *	6.6	2.8 *	
神経症(ノイローゼ)	0.5	0.3		0.9 *	0.8	0.2 *			
頸肩腕症候群	0.5	0.4	1.1	0.3 *	1.2	1.1		0.4	
腰痛	8.6	6.6	16.6	11.5 *	18.3	12.2 *	17.8	21.0	
痛風	1.1	1.2	2.6	2.3	2.6	3.4	4.6	3.1	
高脂血症(高コレステロール血症等)	8.1		14.8		20.3		19.3		
眼精疲労	2.7		6.0		7.3		5.1		
老眼			6.6		17.8		23.4		

*p<0.05

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

注2: 労働者計の有訴率及び有病率は、『平成9年 労働者健康状況調査』結果。

注3: 「持病」の(セ)～(タ)は本調査のみ。

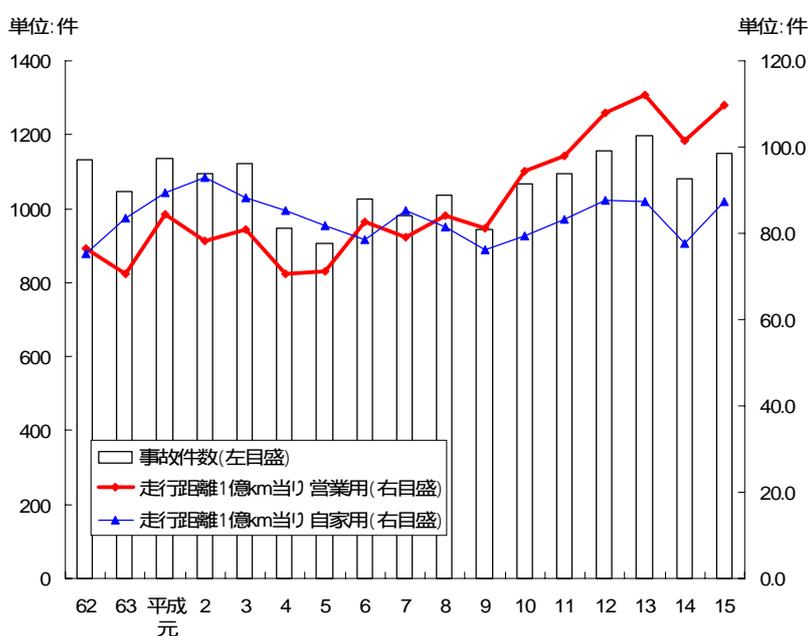
4. 安全・交通事故の発生状況

規制緩和による企業間(タクシーの場合、正確には運転手間)競争の促進という点で関

係者に懸念されていたことのひとつが安全への否定的な影響、すなわち交通事故の増加だった。規制緩和の推進を主張する側は、この問題については軽視あるいは社会的規制の「強化」で対応が可能であると楽観視していた。では実際はどうなったか。

図3は、北海道における、タクシー運転手による交通事故（タクシー運転手が第1当事者となった交通事故）の件数と事故率（走行距離当り）をまとめたものである。赤の折れ線を見ると事故率の増加が特徴としてあげられる。すなわち、走行距離（や車両）の増加だけでは事故の増加の説明がつかないことを示している。

図3 北海道の営業用普通乗用車(タクシー)の事故件数及び走行距離1億km当りの事故件数（備考：自家用普通乗用車の走行距離1億km当りの事故件数）



資料1: 事故件数は、北海道警察『交通年鑑』各年版より(数値は、年内分)。
 資料2: 走行距離は、国土省『自動車運輸統計年報』各年度版より(数値は年度内分)。

5. まとめに代えて

2002年度だけで52億円の消費者メリットが生じたと政府の高い評価を与えられているタクシー産業の規制緩和だが、実際にはそれは働くものの「犠牲」で生まれたものであるといえよう。ディーセントワークの視点での働き方に関する適正な規制が求められる。

2種免許が必要とはいえ実際にはほぼ誰でもがタクシー運転手になることが可能であるのが業界の現状だが、サービスの質という点で問題はないのか。資格制度を厳格にすることで、良質のサービスの提供と、過剰な供給の抑制を図る必要があるのではないか。

わが国の交通政策はモータリゼーション偏重・公共交通の軽視という特徴を有してきた。事故という視点から考えただけでも、今後、高齢者人口がさらに増加する中で、モータリゼーション偏重は問題をますます深刻化させることになるだろう。タクシーを含む公共交通の充実を図ること、そしてそうした回路を通じての交通労働者の状態の改善が望まれる。