

札幌交通圏タクシー事業
適正化・活性化協議会設置要綱

制定平成21年10月30日

(目的)

第1条 札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会(以下「協議会」という。)は、特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号。以下「法」という。)の規定に基づき、札幌交通圏(特定地域)の関係者の自主的な取組を中心として、当該特定地域の一般乗用旅客自動車運送事業(以下「タクシー事業」という。)の適正化及び活性化を推進することにより、一般乗用旅客自動車運送が、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために必要となる地域計画の作成等を行うために設置するものとする。

(定義)

第2条 この要綱において「タクシー事業者」とは、タクシー事業を経営する者をいう。

2 この要綱において「タクシー車両」とは、タクシー事業の事業用自動車をいう。

3 この要綱において「タクシー協会等」とは、タクシー事業者の組織する団体をいう。

4 この要綱において「労働組合等」とは、タクシー車両の運転者の組織する団体をいう。

(実施事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を実施するものとする。

(1) 地域計画の作成

(2) 次に掲げる地域計画の実施に係る連絡調整

地域計画に定められた事業の円滑な実施のために必要な場合における当該事業の関係者の招集

地域計画に定められた事業の実施主体とされた者以外の者に対する必要な協力の要請

に掲げるもののほか、協議会が必要と認める地域計画の実施に係る連絡調整

(3) 協議会の運営方法

(協議会の構成員)

第4条 協議会の構成員は、次に掲げる者とする。

1 法第8条第1項に掲げる者

- (1) 北海道運輸局長
- (2) 北海道知事、札幌市長、江別市長、石狩市長、北広島市長又はそれらの指名する者
- (3) 社団法人札幌地区ハイヤー協会会長
- (4) 全国個人タクシー協会北海道支部長
- (5) タクシー事業者(タクシー協会等に所属している者を除く。)
- (6) 全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)北海道地方総支部を代表する者
- (7) 全国自動車交通労働組合連合会(全自交)北海道地方連合会を代表する者
- (8) 全国自動車交通労働組合総連合会(自交総連)北海道地方連合会を代表する者
- (9) 札幌商工会議所会頭又はそれらの指名する者
- (10) 札幌消費者協会会長又はそれらの指名する者

2 法第8条第2項に掲げる者

- (1) 札幌大学大学院経営学研究科教授 千葉博正
- (2) 北海学園大学経済学部准教授 川村雅則
- (3) 北海道運輸局札幌運輸支局長
- (4) 北海道労働局局長又はその指名する者
- (5) 北海道警察本部本部長又はその指名する者

(協議会の運営)

第5条 協議会に会長をおき、協議会の構成員の中からこれを充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、協議の場を総括する。
- 3 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

- 4 会長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 5 協議会に事務局長をおき、会長が指名する。
- 6 事務局長は、協議会の運営に関する事務を総括する。
- 7 事務局長の任期は平成24年9月30日までとする。
- 8 協議会には、議事の円滑な進行を図るため、協議会の構成員の中から座長をおくことができる。
- 9 協議会の議決方法は、次に掲げる場合の区分に応じ、それぞれ次に定めるとおりとする。
 - (1) 会長、座長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項に掲げる協議会の構成員の種別ごとに1個の議決権とし、議決権の過半数以上に当たる多数をもって行う。
 - (2) 設置要綱の変更を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

北海道運輸局長が合意していること。

北海道知事及び札幌市長、江別市長、石狩市長、北広島市長が合意していること。

設置要綱の変更について合意しているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

設置要綱の変更について合意しているタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、協議会の構成員であるタクシー協会等の構成員となっているタクシー事業者が当該特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計の過半数であること。

労働組合等として参加している構成員の過半数が合意していること。

札幌商工会議所会頭及び札幌消費者協会会長が合意していること。

法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員の過半数が合意していること。

- (3) 地域計画の作成を議決する場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。

- (2) 及び から までに掲げる要件を満たしていること。

地域計画の作成に合意したタクシー事業者が特定地域内の営業所に配置するタクシー車両の台数の合計が、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシー車両の総台数の過半数であること。

協議会の構成員である関係行政機関が全て合意していること。

法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員(関係行政機関を除く。)の過半数が合意していること。

法第8条第2項に掲げる者に該当する構成員のうち地域計画に定められた事業の実施主体とされたものが合意していること。

(4) (1)から(3)まで以外の議決を行う場合 次に掲げる要件を全て満たすことをもって行う。
会長が合意していること。

会長以外の構成員の過半数が合意していること。

10 協議会は、地域計画の作成までは2ヶ月ごとを目安として、作成後は定期的を開催することとする。

11 前項に掲げるもののほか、会長は、必要に応じて、協議会を開催することができるものとし、協議会の構成員は、会長に対して協議会の開催を要求することができるものとする。

12 協議会は原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、議決事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

13 協議会は、協議会の構成員の過半数の出席がなければ成立しないものとする。また、必要に応じて代理出席を認めることができるものとする。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

適正と考えられる車両数における効果等

10月30日の第1回札幌交通圏タクシー事業適正化活性化協議会において、実車率30%、平成13年度実績値(36.37%)、40%の3パターンの数値で試算し、適正と考えられる車両数を3ケースを示したところである。

この3パターンによって計算した車両数における運送収入等の試算結果等は以下のとおり。

総営業収入推計値の算出

A. 平成20年度キロあたり営業収入

平成20年度キロあたり営業収入 = 平成20年度営業収入 ÷ 平成20年度総実車キロ

平成20年度 営業収入	平成20年度 実車キロ	平成20年度キロ あたり営業収入
51,460,512,000	134,250,435	383.32

B. 需要量(平成23年度推計値)

平成19・20年度の実績は以下の通り。

年度	実車キロ	対前年度比
19	152,798,110	
20	134,250,435	87.9%

需要量 = 対象年度実車キロ × 対象年度実車キロの対前年度比

年度	需要量(推計値)	対前年度比
21	117,954,203	87.9%
22	112,056,493	95.0%
23	112,056,493	100.0%

平成21年度は平成20年度の対前年度比と同率で試算。

平成22年度は対前年度比95%、平成23年度は対前年度比100%で試算。

C. 総営業収入推計値(税抜)

総営業収入推計値 = 平成20年度キロあたり営業収入 × 需要量(平成23年度推計値)

平成20年度キロ あたり営業収入	需要量	総営業収入 推計値	総営業収入 推計値(税抜)
383.32	112,056,493	42,953,494,897	40,908,090,378 ……

運転者給与算出のため、税抜額を使用する。

適正車両数の場合の実働車両数算出

適正車両数の場合の実働車両数 = 適正車両数 × 365 × 実働率(90%)

	実車率	適正車両数	適正車両数の場合の実働車両数
案1	30%	4,581両	1,504,859
案2	36.37%	3,778両	1,241,073
案3	40%	3,435両	1,128,398

数値は第1回協議会資料より。案2は実車率が平成13年度実績値の際の適正車両数。

税抜日車営収の算出

税抜日車営収 = 総営業収入推計値 ÷ 適正車両の時の実働車両数

	総営業収入推計値(税抜)	適正車両数の場合の実働車両数	税抜日車営収(推計値)
案1	40,908,090,378	1,504,859	27,184
案2		1,241,073	32,962
案3		1,128,398	36,253

運転者給与の算出

運転者給与(1車2人としたとき)

案	税抜日車営収(推計値)	税抜日車営収 ÷ 2 (1)	歩率(2)	乗務数(3)	運転者給与
案1	27,184	13,592	0.5547	276	2,080,897
案2	32,962	16,481			2,523,195
案3	36,253	18,127			2,775,116

運転者給与(隔日勤務としたとき)

案	税抜日車営収(推計値)	歩率	乗務数(4)	運転者給与
案1	27,184	0.5547	144	2,171,371
案2	32,962			2,632,899
案3	36,253			2,895,774

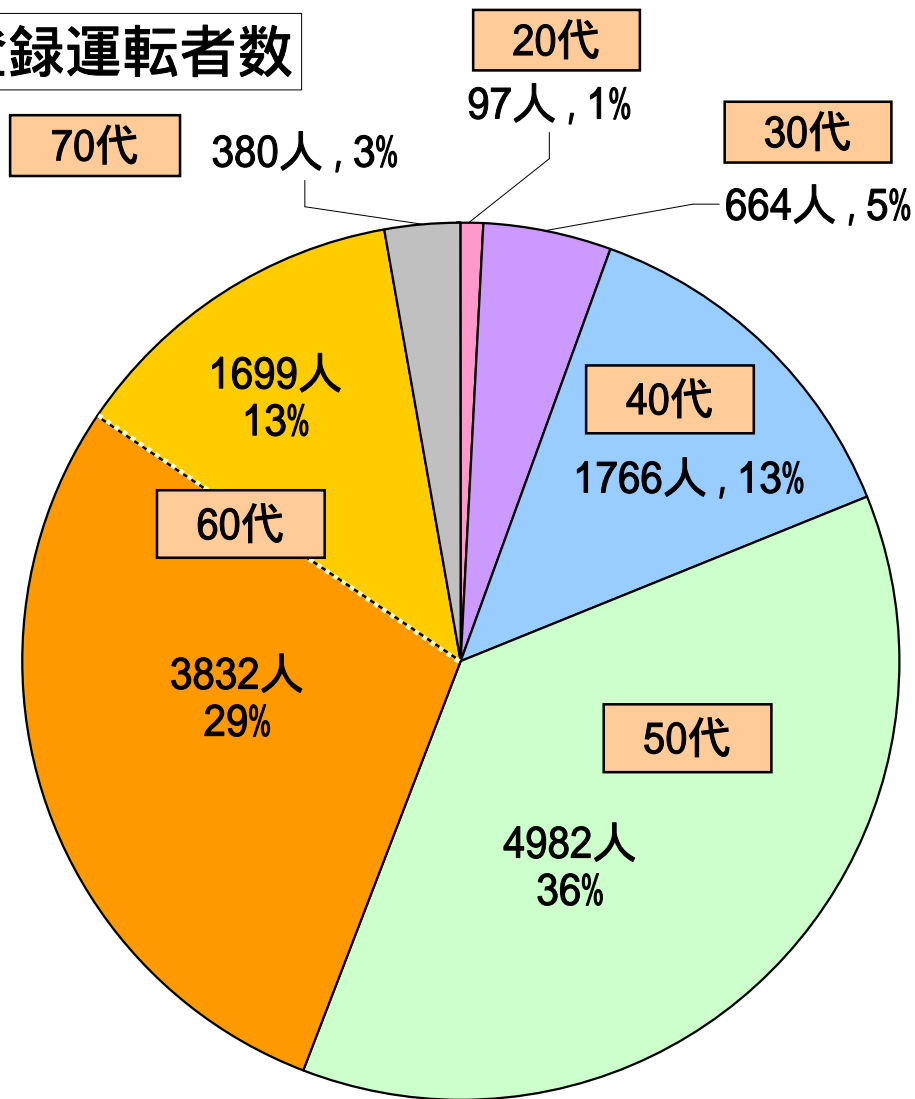
1 1車2人として算出するため、日車営収を2で除す。

2 札幌ハイヤー協会資料より、運賃改定実施事業者の平成20年度1～6月平均から算出。

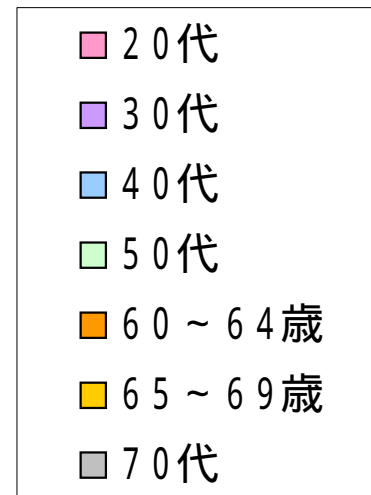
3 日勤1ヶ月23乗務とし、12ヶ月勤務した場合の乗務数。

4 隔日勤務として算出するため、1ヶ月12乗務、12ヶ月勤務した場合の乗務数。

年代別登録運転者数



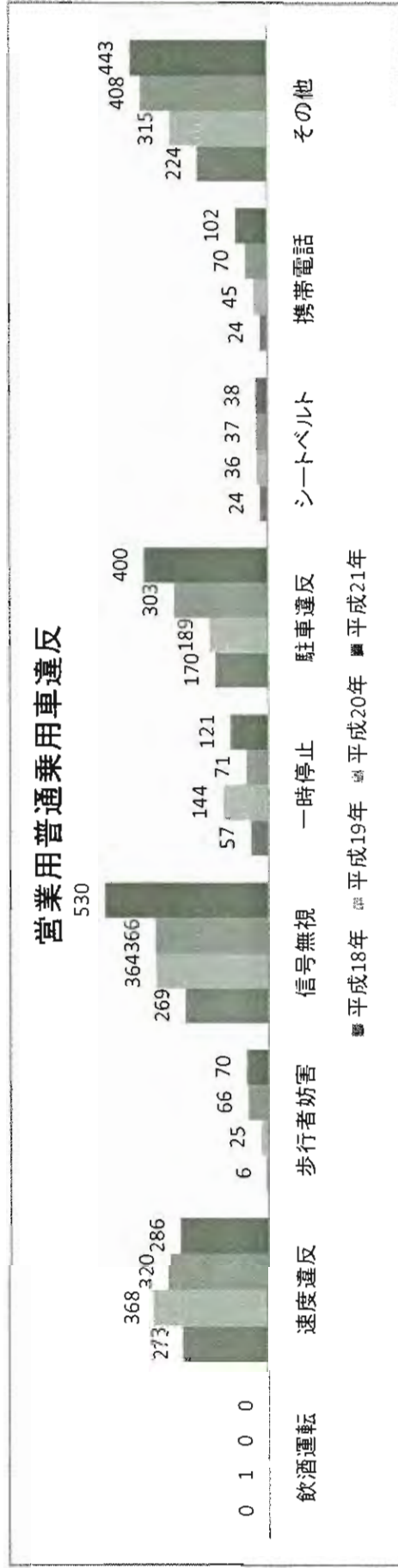
総数13,420人
平均年齢 56.6歳



(平成21年11月現
在)
社団法人札幌ハイヤー協会調べ

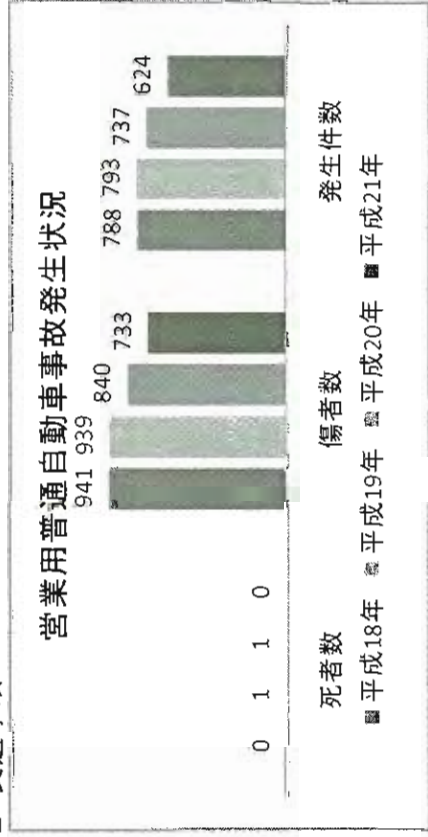
営業用普通乗用自動車による交通違反・事故発生状況(札幌市内警察署管内発生)

1 交通違反



	飲酒運転	速度違反	歩行者妨害	信号無視	一時停止	駐車違反	シートベルト	携帯電話	その他	総件数
平成18年	0	273	6	269	57	170	24	24	224	1,047
平成19年	1	368	25	364	144	189	36	45	315	1,487
平成20年	0	320	66	366	71	303	37	70	408	1,641
平成21年	0	286	70	530	121	400	38	102	443	1,990

2 交通事故



	死者数	傷者数	発生件数
平成18年	0	941	788
平成19年	1	939	793
平成20年	1	840	737
平成21年	0	733	624

※ 平成21年は11月末現在

北海道労働局資料

資料4 - 1 タクシー運転者(男性)の年間賃金及び労働時間 (都道府県別)

- ・4 - 1 - 平成10年度
- ・4 - 1 - 平成15年度
- ・4 - 1 - 平成20年度

資料4 - 2 タクシー運転者の年間給与額の推移(全国)

資料4 - 3 タクシー運転者の年間総実労働時間の推移(全国)

資料4 - 4 自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係 法令違反・改善基準告示違反の年別推移

- ・4 - 4 - 全国
- ・4 - 4 - 北海道

資料4 - 5 労働基準法等の概要

平成10年度 タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間（都道府県別）

	賃金(千円)			労働時間(時間)		
	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差
全 国	3,672	5,697	2,025	2,424	2,196	228
北 海 道	3,176	4,925	1,749	2,388	2,232	156
青 森	2,678	4,250	1,572	2,580	2,220	360
岩 手	2,689	4,409	1,720	2,556	2,172	384
宮 城	3,203	5,230	2,027	2,208	2,196	12
秋 田	2,677	4,363	1,686	2,328	2,208	120
山 形	3,496	4,474	978	2,628	2,220	408
福 島	2,213	4,919	2,706	2,676	2,196	480
茨 城	3,403	5,638	2,235	2,328	2,184	144
栃 木	3,541	5,538	1,997	2,544	2,220	324
群 馬	3,420	5,390	1,970	2,580	2,232	348
埼 玉	3,854	5,559	1,705	2,232	2,196	36
千 葉	3,120	5,722	2,602	2,160	2,172	12
東 京	4,961	6,882	1,921	2,544	2,124	420
神 奈 川	2,765	6,275	3,510	2,232	2,196	36
新 潟	3,424	4,818	1,394	2,580	2,232	348
富 山	4,313	5,243	930	2,556	2,184	372
石 川	3,613	5,089	1,476	2,052	2,232	180
福 井	3,212	5,154	1,942	2,232	2,184	48
山 梨	3,387	5,350	1,963	2,700	2,232	468
長 野	3,216	5,306	2,090	2,604	2,208	396
岐 阜	3,649	5,236	1,587	2,748	2,244	504
静 岡	3,668	5,484	1,816	2,436	2,220	216
愛 知	4,051	5,954	1,903	2,376	2,208	168
三 重	3,483	5,486	2,003	2,748	2,196	552
滋 賀	3,699	5,598	1,899	2,904	2,172	732
京 都	3,361	5,800	2,439	2,232	2,172	60
大 阪	3,800	6,196	2,396	2,352	2,160	192
兵 庫	3,421	5,834	2,413	2,304	2,172	132
奈 良	3,686	5,586	1,900	2,736	2,220	516
和 歌 山	2,589	5,157	2,568	2,256	2,244	12
鳥 取	2,819	4,688	1,869	2,340	2,184	156
鳥 根	3,175	4,483	1,308	2,712	2,220	492
岡 山	3,713	5,248	1,535	2,472	2,196	276
広 島	3,489	5,514	2,025	2,316	2,220	96
山 口	2,879	5,175	2,296	2,352	2,220	132
徳 島	2,767	5,082	2,315	2,568	2,244	324
香 川	3,376	5,162	1,786	2,652	2,220	432
愛 媛	3,073	4,952	1,879	2,328	2,232	96
高 知	2,904	4,633	1,729	2,400	2,220	180
福 岡	3,257	5,414	2,157	2,424	2,196	228
佐 賀	2,813	4,583	1,770	2,616	2,256	360
長 崎	3,050	4,684	1,634	2,376	2,220	156
熊 本	2,513	4,696	2,183	2,472	2,208	264
大 分	2,859	4,854	1,995	2,652	2,232	420
宮 崎	2,373	4,523	2,150	2,904	2,244	660
鹿 児 島	2,477	4,440	1,963	2,904	2,220	684
沖 縄	2,146	3,964	1,818	2,136	2,220	84

平成10年賃金構造基本統計調査報告より推計

(年間賃金 = 調査時(平成10年6月)における「きまって支給する現金支給額」×12カ月 + 年間賞與其他特別給与額
労働時間 = 調査時(平成10年6月)における「所定内実労働時間数」+「超過実労働時間数」×12カ月)

平成15年度 タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間（都道府県別）

	賃金(千円)			労働時間(時間)		
	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差
全 国	3,148	5,478	2,330	2,412	2,184	228
北 海 道	2,875	4,663	1,788	2,352	2,232	120
青 森	2,263	4,041	1,778	2,736	2,232	504
岩 手	2,348	4,153	1,805	2,580	2,220	360
宮 城	2,384	4,982	2,598	2,232	2,184	48
秋 田	2,170	4,179	2,009	2,364	2,196	168
山 形	2,766	4,149	1,383	2,664	2,196	468
福 島	2,317	4,630	2,313	2,280	2,196	84
茨 城	3,078	5,425	2,347	2,604	2,172	432
栃 木	2,918	5,297	2,379	2,448	2,232	216
群 馬	2,356	5,223	2,867	2,604	2,220	384
埼 玉	3,151	5,330	2,179	2,184	2,196	12
千 葉	3,109	5,584	2,475	2,664	2,196	468
東 京	4,362	6,633	2,271	2,424	2,124	300
神 奈 川	3,639	5,986	2,347	2,436	2,184	252
新 潟	2,628	4,444	1,816	2,520	2,244	276
富 山	3,788	4,787	999	2,520	2,244	276
石 川	2,560	4,880	2,320	2,316	2,244	72
福 井	3,179	4,929	1,750	2,640	2,208	432
山 梨	3,220	5,293	2,073	2,364	2,220	144
長 野	2,940	4,991	2,051	2,592	2,220	372
岐 阜	3,029	4,998	1,969	2,628	2,256	372
静 岡	3,396	5,457	2,061	2,688	2,220	468
愛 知	3,436	5,841	2,405	2,340	2,220	120
三 重	2,946	5,476	2,530	2,640	2,208	
滋 賀	3,076	5,455	2,379	2,400	2,184	
京 都	2,745	5,455	2,710	2,196	2,196	0
大 阪	3,130	5,825	2,695	2,256	2,160	96
兵 庫	2,918	5,539	2,621	2,220	2,208	12
奈 良	3,471	5,292	1,821	2,976	2,232	744
和 歌 山	2,360	4,961	2,601	2,220	2,220	0
鳥 取	2,362	4,527	2,165	2,304	2,196	108
島 根	2,257	4,312	2,055	2,544	2,208	336
岡 山	2,625	4,941	2,316	2,340	2,208	132
広 島	3,087	5,295	2,208	2,508	2,208	300
山 口	2,731	4,848	2,117	2,280	2,184	96
徳 島	2,147	5,098	2,951	2,508	2,172	336
香 川	2,730	4,800	2,070	2,784	2,184	600
愛 媛	2,635	4,710	2,075	2,388	2,196	192
高 知	2,461	4,570	2,109	2,652	2,208	444
福 岡	2,810	5,202	2,392	2,292	2,196	96
佐 賀	2,165	4,515	2,350	2,448	2,208	240
長 崎	2,611	4,474	1,863	2,472	2,244	228
熊 本	2,202	4,697	2,495	2,736	2,196	540
大 分	2,292	4,514	2,222	2,724	2,196	528
宮 崎	2,286	4,239	1,953	2,748	2,196	552
鹿 児 島	2,302	4,394	2,092	2,904	2,208	696
沖 縄	1,897	3,861	1,964	2,004	2,184	180

H14

平成15年賃金構造基本統計調査報告より推計

(年間賃金 = 調査時(平成15年6月)における「きまって支給する現金支給額」×12カ月 + 年間賞與其他特別給与額等
労働時間 = 調査時(平成15年6月)における「所定内実労働時間数」+「超過実労働時間数」×12カ月)

平成20年度 タクシー運転者（男性）の年間賃金及び労働時間（都道府県別）

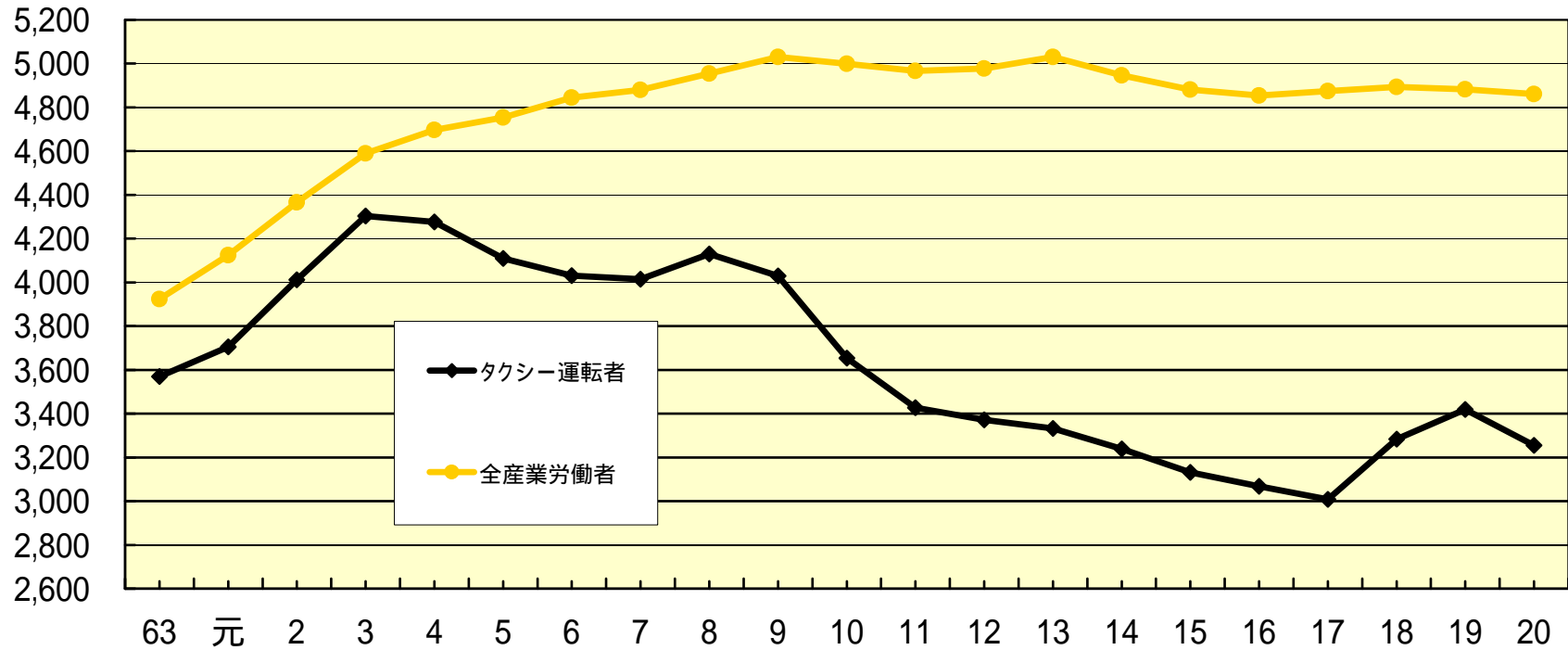
	賃金(千円)			労働時間(時間)		
	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差	タクシー運転者 (男性)	全産業労働者 (男性)	タクシーと 全産業の差
全 国	3,263	5,504	2,241	2,388	2,196	192
北 海 道	2,135	4,880	2,745	2,244	2,208	36
青 森	2,042	4,145	2,103	2,304	2,172	132
岩 手	1,749	4,068	2,319	2,448	2,184	264
宮 城	2,659	4,987	2,328	2,400	2,184	216
秋 田	1,866	4,078	2,212	2,268	2,148	120
山 形	2,585	4,204	1,619	2,676	2,196	480
福 島	1,798	4,678	2,880	1,956	2,208	252
茨 城	3,189	5,735	2,546	2,076	2,160	84
栃 木	2,964	5,409	2,445	2,352	2,232	120
群 馬	2,537	5,019	2,482	2,640	2,220	420
埼 玉	3,539	5,312	1,773	2,244	2,196	48
千 葉	2,943	5,458	2,515	2,364	2,172	192
東 京	4,360	6,692	2,332	2,460	2,124	336
神 奈 川	3,542	6,128	2,586	2,316	2,172	144
新 潟	2,587	4,505	1,918	2,412	2,232	180
富 山	3,834	4,850	1,016	2,688	2,244	444
石 川	2,340	4,830	2,490	2,148	2,256	108
福 井	2,468	4,996	2,528	2,448	2,232	216
山 梨	2,581	5,098	2,517	2,400	2,256	144
長 野	2,907	4,898	1,991	2,436	2,196	240
岐 阜	3,272	4,952	1,680	2,688	2,256	432
静 岡	3,173	5,405	2,232	2,508	2,232	276
愛 知	3,431	5,913	2,482	2,028	2,220	192
三 重	3,865	5,428	1,563	3,024	2,220	804
滋 賀	3,626	5,473	1,847	2,556	2,220	336
京 都	2,974	5,439	2,465	3,144	2,220	924
大 阪	3,504	5,932	2,428	2,220	2,160	60
兵 庫	2,473	5,383	2,910	2,880	2,220	660
奈 良	3,119	5,428	2,309	2,268	2,220	48
和 歌 山	2,650	5,010	2,360	2,220	2,244	24
鳥 取	2,245	4,284	2,039	2,376	2,196	180
島 根	2,694	4,440	1,746	2,424	2,196	228
岡 山	3,147	5,061	1,914	2,424	2,244	180
広 島	3,086	5,356	2,270	2,292	2,232	60
山 口	2,676	4,914	2,238	2,808	2,232	576
徳 島	2,576	5,113	2,537	3,144	2,196	948
香 川	2,127	4,896	2,769	2,424	2,232	192
愛 媛	2,519	4,679	2,160	2,100	2,220	120
高 知	2,137	4,348	2,211	2,832	2,184	648
福 岡	3,468	5,063	1,595	2,328	2,184	144
佐 賀	2,472	4,474	2,002	2,460	2,232	228
長 崎	2,480	4,644	2,164	2,448	2,016	432
熊 本	2,241	4,449	2,208	2,268	2,196	72
大 分	2,463	4,653	2,190	2,640	2,208	432
宮 崎	2,188	4,276	2,088	2,868	2,244	624
鹿 児 島	2,198	4,530	2,332	2,136	2,160	24
沖 縄	1,925	3,640	1,715	2,112	2,184	72

H19
H19

平成20年賃金構造基本統計調査報告より推計

(年間賃金=調査時(平成20年6月)における「きまって支給する現金支給額」×12カ月+年間賞與其他特別給与額
労働時間=調査時(平成20年6月)における「所定内実労働時間数」+「超過実労働時間数」×12カ月)

タクシー運転者の年間給与額の推移 (全国)



(単位:千円)

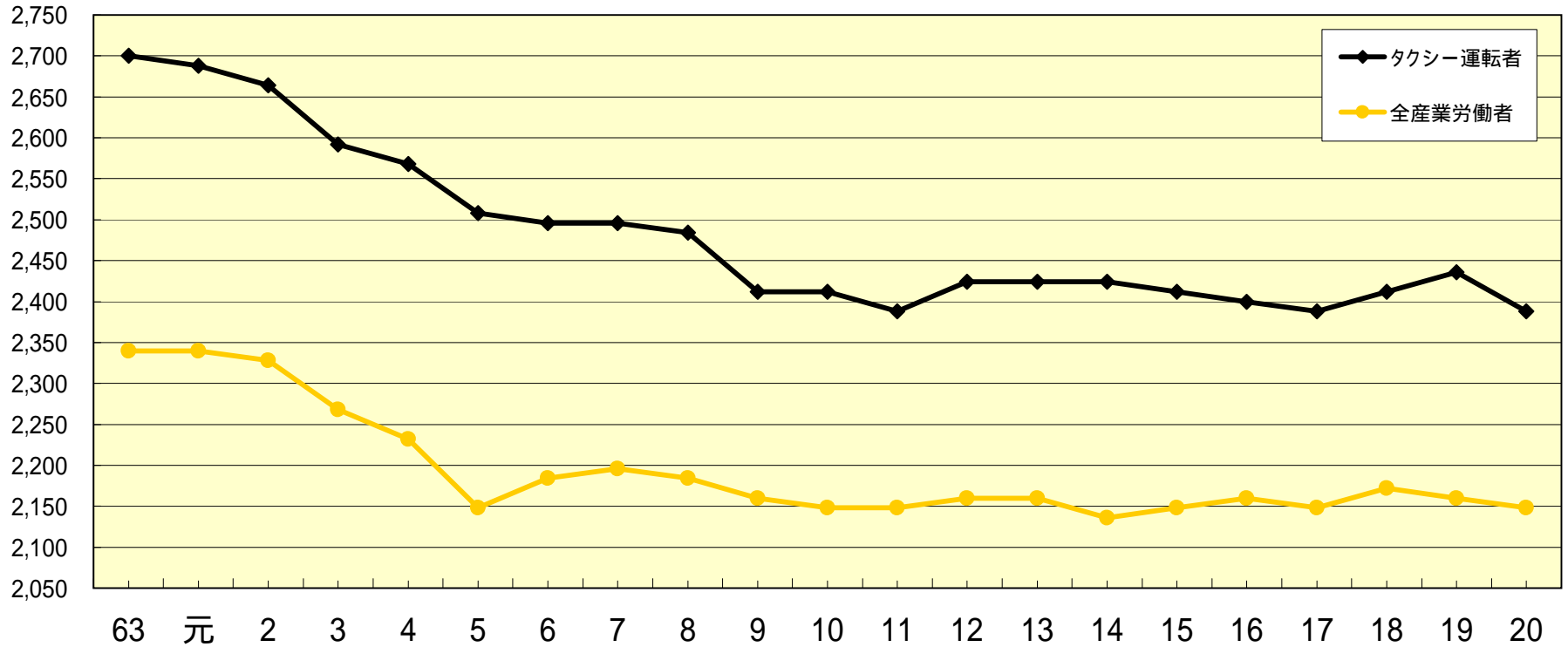
年	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
タクシー運転者	3,570	3,706	4,012	4,303	4,277	4,110	4,031	4,015	4,130	4,030	3,654	3,428	3,372	3,333	3,239	3,132	3,068	3,008	3,284	3,419	3,255
全産業労働者	3,924	4,125	4,366	4,589	4,697	4,754	4,844	4,880	4,955	5,031	4,999	4,967	4,978	5,030	4,946	4,881	4,854	4,875	4,893	4,883	4,861

タクシー運転者平均年齢:56.7歳 (平成20年)

全産業労働者平均年齢:40.9歳 (平成20年)

資料出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」から推計

タクシー運転者の年間総実労働時間の推移 (全国)



(単位:時間)

年	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
タクシー運転者	2,700	2,688	2,664	2,592	2,568	2,508	2,496	2,496	2,484	2,412	2,412	2,388	2,424	2,424	2,424	2,412	2,400	2,388	2,412	2,436	2,388
全産業労働者	2,340	2,340	2,328	2,268	2,232	2,148	2,184	2,196	2,184	2,160	2,148	2,148	2,160	2,160	2,136	2,148	2,160	2,148	2,172	2,160	2,148

タクシー運転者平均年齢:56.7歳 (平成20年)

全産業労働者平均年齢:40.9歳 (平成20年)

資料出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」から推計

自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準
関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移（全国）

区 分		監 督 実 施 事 業 場 数 労 働 基 準 関 係 法 令 違 反 事 業 場 数 改 善 基 準 告 示 違 反 事 業 場 数		
		平成18年	平成19年	平成20年
トラック関係	一般貨物	2,642	2,483	2,470
		2,079 (78.7)	1,979 (79.7)	2,013 (81.5)
		1,578 (59.7)	1,538 (61.9)	1,596 (64.6)
	特定貨物	150	126	111
		107 (71.3)	97 (77.0)	89 (80.2)
		66 (44.0)	54 (42.9)	60 (54.1)
小 計	2,792	2,609	2,581	
	2,186 (78.3)	2,076 (79.6)	2,102 (81.4)	
	1,644 (58.9)	1,592 (61.0)	1,656 (64.2)	
バ ス 業	166	252	324	
	105 (63.3)	207 (82.1)	259 (79.9)	
	91 (54.8)	165 (65.5)	196 (60.5)	
ハイヤー・ タクシー業	932	712	667	
	784 (84.1)	611 (85.8)	588 (88.2)	
	493 (52.9)	384 (53.9)	370 (55.5)	
そ の 他	413	385	353	
	313 (75.8)	290 (75.3)	276 (78.2)	
	147 (35.6)	149 (38.7)	141 (39.9)	
合 計	4,303	3,958	3,925	
	3,388 (78.7)	3,184 (80.4)	3,225 (82.2)	
	2,375 (55.2)	2,290 (57.9)	2,363 (60.2)	

（注） 各欄の上段は監督実施事業場数、中段は何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数、下段は何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数、（ ）内は監督実施事業場に対する何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数の割合（％）及び何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数の割合（％）である。

自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準
 関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移（北海道）

区 分	監 督 実 施 事 業 場 数 労 働 基 準 関 係 法 令 違 反 事 業 場 数 改 善 基 準 告 示 違 反 事 業 場 数		
	平成18年	平成19年	平成20年
道路貨物運送業	160	146	147
	134 (83.8)	122 (83.6)	128 (87.1)
	97 (60.6)	99 (67.8)	104 (70.7)
ハイヤー・ タクシー業	41	33	43
	38 (92.7)	27 (81.8)	34 (79.1)
	22 (53.7)	12 (36.4)	19 (44.2)
そ の 他	15	37	34
	13 (86.7)	36 (97.3)	30 (88.2)
	4 (26.7)	26 (70.3)	17 (50.0)
合 計	216	216	224
	185 (85.6)	185 (85.6)	192 (85.7)
	123 (56.9)	137 (63.4)	140 (62.5)

(注) 各欄の上段は監督実施事業場数、中段は何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数、下段は何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数、()内は監督実施事業場に対する何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数の割合(%)及び何らかの改善基準告示の違反が認められた事業場数の割合(%)である。

労働基準法等の概要

賃金に関する労働基準法の規定

賃金が確実に、また、労働者の生活を保障するに足りる程度に、労働者の手中に支払われることを確保するため、以下の規定が設けられている。

賃金の支払(第24条)

賃金の支払方法について、通貨払い・直接払い・全額払い・毎月払い・一定期日払いを規定

非常時払(第25条)

労働者の突発的な出費に対する支払期日前における既往の賃金の支払を規定

休業手当(第26条)

使用者の責めによる休業の場合における労働者の生活を保障するための休業手当の支払を規定

出来高払いの保障給(第27条)

出来高払制の労働者について、労働時間に応じ一定額の賃金を保障しなければならないことを規定

賃金額の最低基準(第28条)

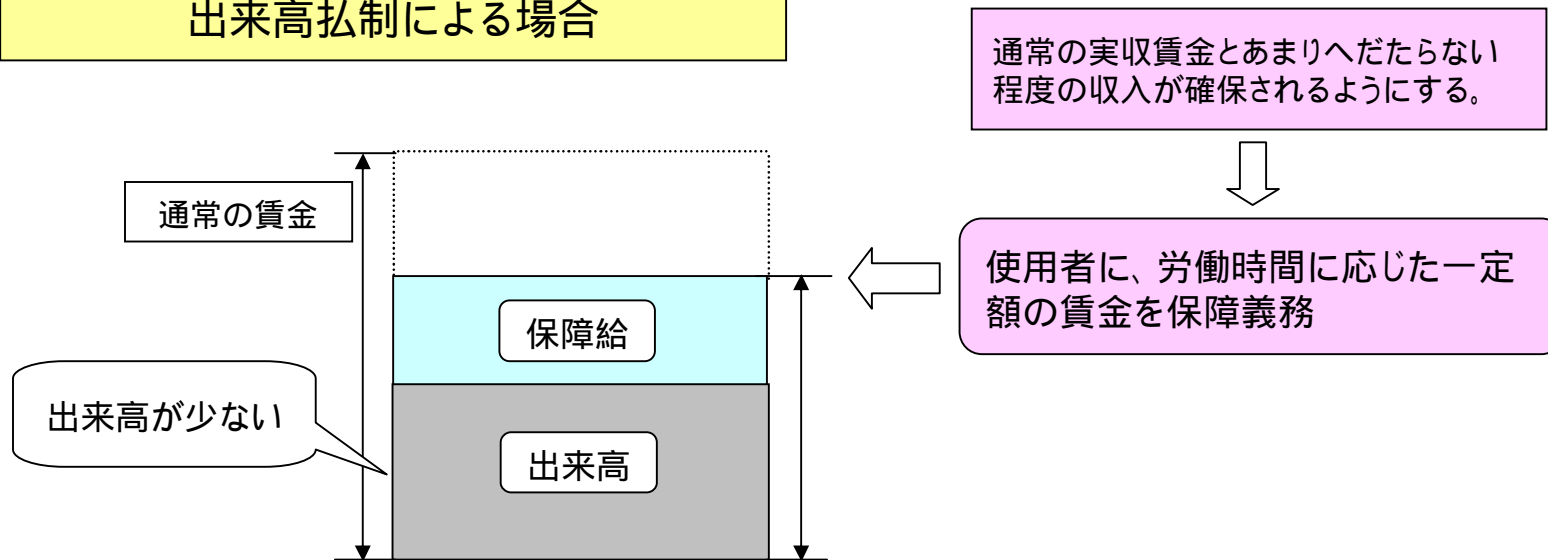
賃金額の最低基準については、最低賃金法の定めるところによることを規定

最低賃金とは

使用者は、最低賃金の適用を受ける労働者に対し、その最低賃金額以上の賃金を支払わなければならない(最低賃金法第4条第1項)

出来高払制の保障給に関する規定(労基法第27条)

出来高払制による場合

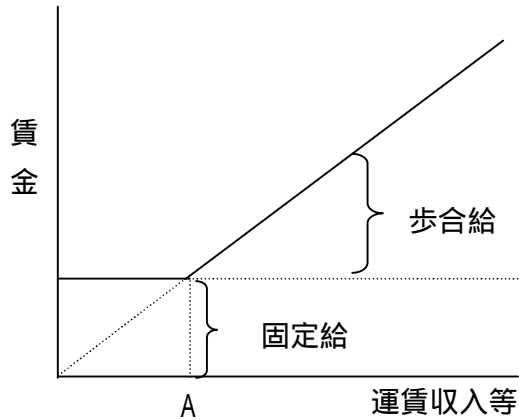


自動車運転者についての通達(平成元年基発第93号)

- 歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常賃金の6割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるものとすること。
- 歩合給制度のうち「累進歩合制度」は廃止するものとする。

歩合給制と最低賃金との関係

歩合給制の一例

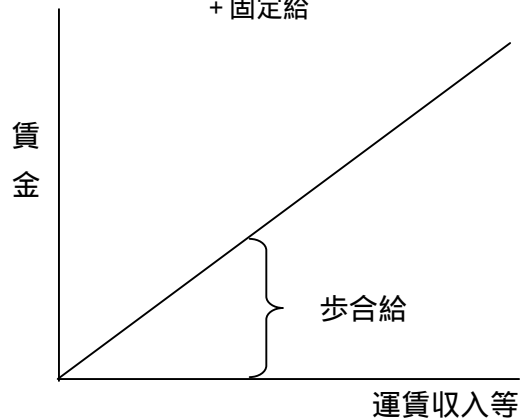


運賃収入等がA以下の場合

$$\text{賃金} = \text{固定給}$$

運賃収入等がAを超えた場合

$$\text{賃金} = \text{運賃収入等} \times \text{歩率(一定)} + \text{固定給}$$



$$\text{賃金} = \text{運賃収入等} \times \text{歩率(一定)}$$

タクシー運転者の賃金制度が歩合給制の場合であっても、賃金額を1時間あたりに換算した金額¹が、都道府県ごとに定められた最低賃金額²を下回ることはできない。

1 出来高払制その他の請負制(歩合給制)によって定められた賃金については、当該賃金算定期間(賃金締切日がある場合には、賃金締切期間。以下同じ)において出来高払制その他の請負制(歩合給制)によって計算された賃金の総額を、当該賃金算定期間において出来高払制その他の請負制(歩合給制)によって労働した総労働時間で除した金額(最低賃金法施行規則第3条第1項第5号)

2 例：東京791円、広島692円、福岡680円、沖縄629円(平成21年度)

ハイヤー・タクシー業における最低賃金法の違反率(平成20年)
16.1%(全業種2.8%)

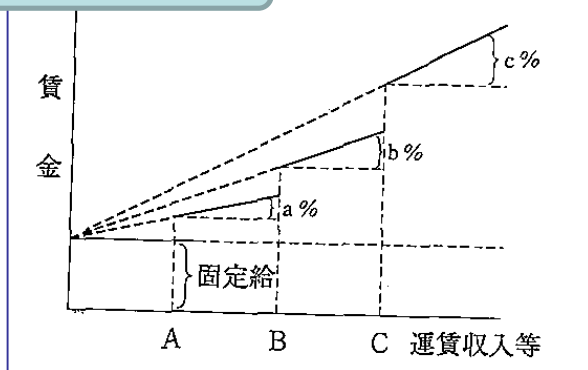
「累進歩合制度」について

➤ 「累進歩合制度」については、労働者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあることから、通達(平成元年3月1日付け基発第93号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」)に基づき廃止するよう指導を行っている。

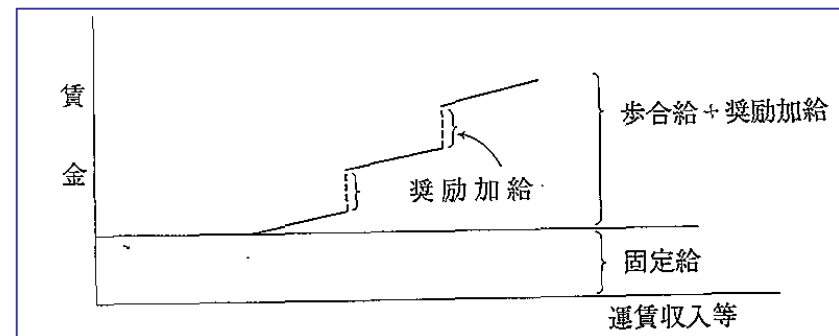
「累進歩合制度」として禁止している賃金制度

- 「累進歩合給」・・・ 水揚高等に応じて歩合給が定められている場合にその歩合給の額が非連続的に増減する制度(1)
- 「トップ賞」・・・ 水揚高等の最も高い者又はごく一部の労働者しか達成し得ない高い水揚高を達成した者のみに支給する制度
- 「奨励加給」・・・ 水揚高を数段階に区分し、その水揚高の区分の額に達することにより一定額の加算を行う制度(2)

1 累進歩合給

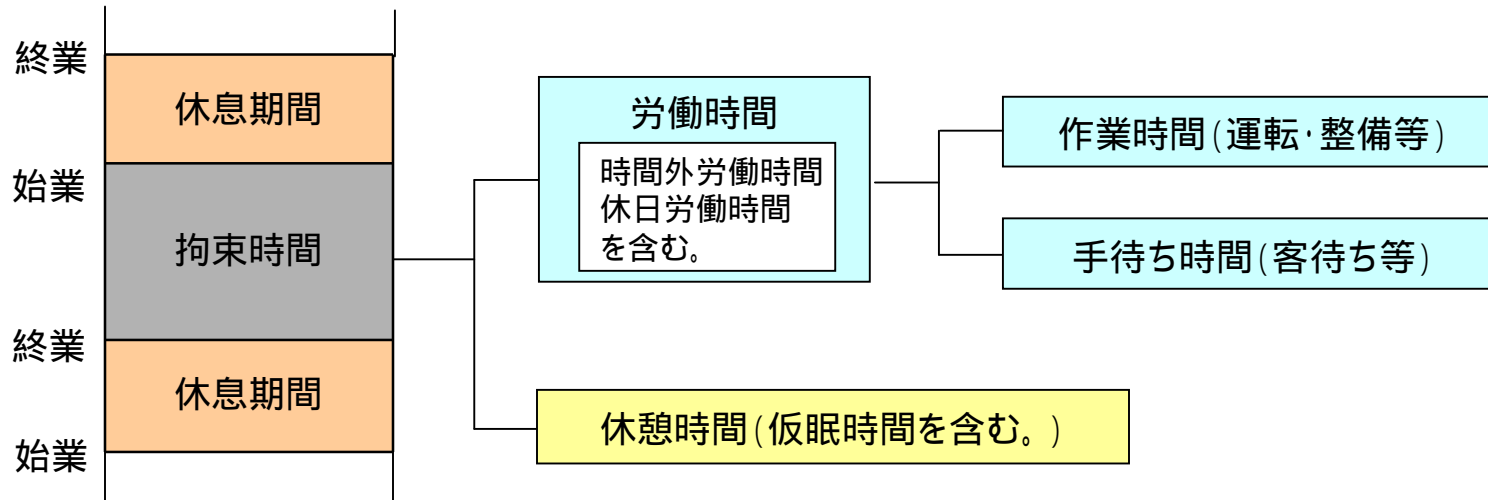


2 奨励加給



「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示の内容

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)は、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るための拘束時間、休息期間等の基準を定めている。



改善基準の概要(タクシー関係)(抄)

1 拘束時間(始業から終業までの時間)

日勤勤務のタクシー運転者	
1か月	299時間
1日	原則 13時間
	(最大 16時間)

隔日勤務のタクシー運転者	
1か月	262時間
2暦日	原則 21時間

2 休息期間(勤務と勤務の間の自由な時間)

日勤勤務のタクシー運転者
継続8時間以上

隔日勤務のタクシー運転者
継続20時間以上

3 休日労働 2週間に1回

タクシー運転者に関する労働条件確保改善対策について

1 監督指導の実施

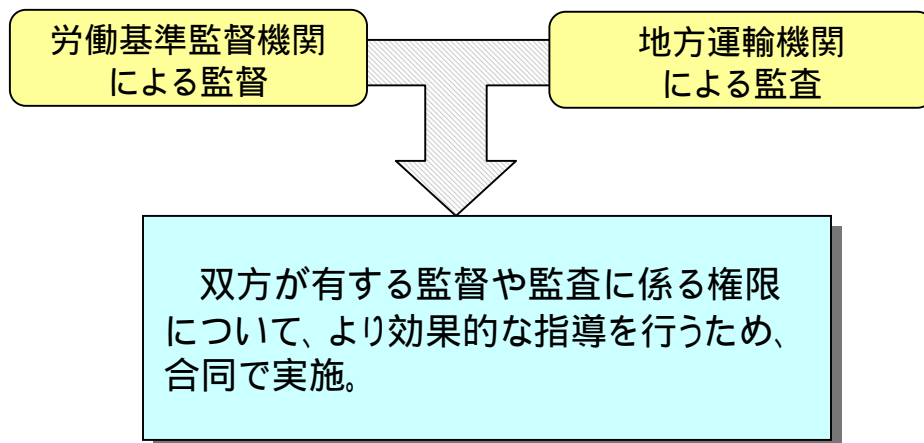
タクシー運転者の労働条件の確保・改善を図るため、タクシー事業者に対し重点的に監督指導を実施している。

監督指導において、労働基準関係法令違反が認められた場合には、その是正を指導するなど必要な措置を講じている。

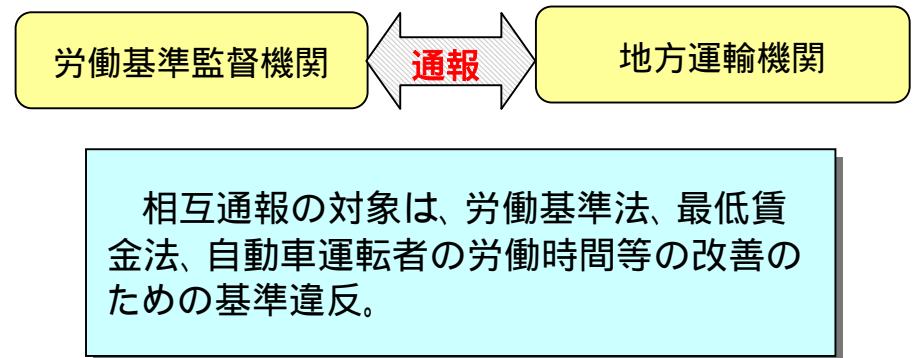
また、重大・悪質な事案については、司法処分を行うなど厳正に対処している。

2 国土交通省との連携強化

(1) 合同監督・監査の実施(平成18年4月より実施)



(2) 相互通報制度の運用



ハイヤー・タクシー業の事業場に係る監督指導状況(全国、平成20年)

1 労働基準関係法令の違反状況

1.監督実施 事業場数	労働基準 関係法令 の違反事 業場数	主 要 違 反 事 項		
		労働時間	休 日	割増賃金
667 (100.0)	588 (88.2)	375 (56.2)	54 (8.1)	189 (28.3)

- (注) 1 「労働基準関係法令の違反事業場数」欄は、何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数である。
 2 「主要違反事項」欄は、当該事項について違反が認められた事業場数である。
 3 ()内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

2 改善基準告示の違反状況

監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	改善基準告示違反事項			
		総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	休日労働
667 (100.0)	370 (55.5)	247 (37.0)	280 (42.0)	118 (17.7)	55 (8.2)

- (注) 1 「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。
 2 「改善基準告示違反事項」欄は、当該事項について改善基準告示違反が認められた事業場数である。
 3 ()内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

ハイヤー・タクシー業の事業場に係る監督指導状況(北海道、平成20年)

1 労働基準関係法令の違反状況

監督実施 事業場数	労働基準 関係法令 の違反事 業場数	主要違反事項		
		労働時間	休日	割増賃金
43	34	20	3	19
(100.0)	(79.1)	(46.5)	(7.0)	(44.2)

- (注) 1 「労働基準関係法令の違反事業場数」欄は、何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数である。
 2 「主要違反事項」欄は、当該事項について違反が認められた事業場数である。
 3 ()内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

2 改善基準告示の違反状況

監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	改善基準告示違反事項			
		総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	休日労働
43	19	14	18	5	3
(100.0)	(44.2)	(32.6)	(41.9)	(11.6)	(7.0)

- (注) 1 「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。
 2 「改善基準告示違反事項」欄は、当該事項について改善基準告示違反が認められた事業場数である。
 3 ()内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。



ハイタク労働者の労働実態

—2009年—

はじめに

2002年（平成14年）、需給調整規制の廃止等を内容とする改正道路運送法が施行され、規制緩和路線の本格実施を政府は進めてきた。政府は規制緩和を高く評価したが、規制緩和による弊害が全国的にあらわになった。

需要をはるかに越えた車両台数の急増、車両1台あたりの売り上げ減少、供給過剰による交通環境の悪化、事故の増加、運転者の賃金水準や労働条件の低下、そして運転者に無理な営業・労働を強いる結果を生みだした。その結果、ハイタク労働者は規制緩和による「格差社会」の象徴として、ワーキングプアの代表格となってしまった。

誰の目にも明らかになった深刻な事態の広がりの中で、2009年（平成21年）、政府はようやく供給抑制に転換した。すなわち、第171国会における「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（タクシー適正化・活性化特措法）である。政府提案に対し、ハイタク労働者の要望を踏まえた野党4党提出の対案により、「特別措置法」の修正案が可決成立したものである。

この「特別措置法」は10月1日から施行され、いわゆる地域協議会が設置されることになる。したがって、今後は、地域協議会において作成される地域計画が実効性を確保するために、如何にハイタク労働者の実態を踏まえた内容にするのかが大きな課題となってくる。

今回のハイタク労働実態調査および分析・報告は、その課題に応えるためのものであり、十分活用されることを願うばかりである。

今回の調査の目的および概要

北海道勤労者安全衛生センターは、過去、2000年（平成12年）、2008年（平成20年）と二度にわたってハイタク労働者の労働条件、健康状態の調査を行ってきた。全自交および交通労連傘下の労働者に対するアンケート調査を基礎にした内容である。

今回の調査は、「特別措置法」移行を踏まえて、ハイタク労働者の労働条件・健康状態がどのような実態か、どのように変化しているかを目的としている。

全自交北海道地連約3,000名、交通労連ハイタク部会約500名を対象に、本年8月末回収の労働条件・健康状態アンケート調査に基づくものであり、特に、① 2008年調査との比較、② 札幌地区、旭川地区、函館地区、釧路地区、帯広地区、小樽地区、苫小牧地区という地区ごとの分析、を主眼としている。

調査の概要は、全自交および交通労連の北海道地方組織から各単組へアンケート調査用紙（調査項目は2008年調査のダイジェスト版）を配布し、逆ルートで8月末に回収した。回収された合計部数は全道で1,648部であるが、欠損回答の多いものを除き、有効回答1,610部となった。有効回答の内訳は、全自交1,321部、交通労連289部である。

したがって、分析標本数は全道1,610、地区の内訳は、札幌地区1,192、旭川地区95、函館地区145、釧路地区53、帯広地区20、苫小牧地区67、となっている。

なお、アンケート調査の集計・分析、報告は、北海道労働問題研究所（代表 畑中洋一）が行った。

1. ハイタク労働者の働き方

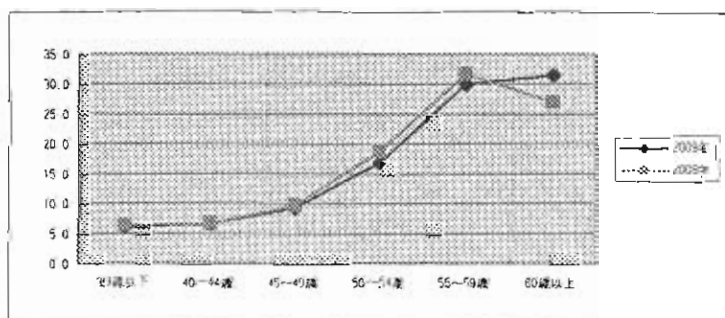
（1）年齢構成 ～ 高年齢化の進行

① 全道

全道の年齢構成は、『50歳以上』が全体の78%を占め、かつ「60歳以上」が最も多く32%を占め、顕著な高年齢化になっている。2008年調査との比較では、（イ）『50歳以上』が全体の77%から78%に微増した、（ロ）最も多い年齢層が「55歳～59歳」（2008年）から「60歳以上」（2009年）に変わった、という高年齢化が進行している。

表1-1 年齢（2008年との比較）

	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全体	1594	100	2161	100
39歳以下	95	6.0	139	6.4
40～44歳	105	6.6	142	6.6
45～49歳	147	9.2	208	9.6
50～54歳	268	16.8	405	18.7
55～59歳	477	29.9	686	31.7
60歳以上	502	31.5	581	26.9
合計	1594	100	2161	100



② 各地区

札幌地区は概ね全道と同傾向である。しかし、標本数が少ないという限界はあるものの、その他の地区では違った傾向が見える。

(イ) 高齢化は全道の傾向であるが、旭川地区、函館地区、釧路地区、小樽地区、苫小牧地区では「55歳～59歳」が最も多く、特に釧路地区では42%を占めている。(ロ) 帯広地区では、「60歳以上」が全地区で最も多い42%だが、同時に「40歳～44歳」も最も多く21%になっている。(ハ) 釧路地区、小樽地区は、『50歳未満』の層が30%を超し、帯広地区も26%と、他の地区より相対的に壮・若年層が多い。

表1-2 年齢（全道および各地区）

全体	1594		1札幌		2旭川		3函館		4釧路		5帯広		6小樽		7苫小牧	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
39歳以下	95	6.0	68	5.8	10	10.5	6	4.2	4	7.5	1	5.3	4	10.8	2	3.0
40～44歳	105	6.6	71	6.0	4	4.2	7	4.9	5	9.4	4	21.1	6	16.2	8	11.9
45～49歳	147	9.2	105	8.9	8	8.4	18	12.6	7	13.2	0	0.0	5	13.5	4	6.0
50～54歳	268	16.8	203	17.2	11	11.6	30	21.0	7	13.2	2	10.5	5	13.5	10	14.9
55～59歳	477	29.9	341	28.9	32	33.7	42	29.4	22	41.5	4	21.1	11	29.7	25	37.3
60歳以上	502	31.5	392	33.2	30	31.6	40	28.0	8	15.1	8	42.1	6	16.2	18	26.9
合計	1594	100	1180	100	95	100	143	100	53	100	19	100	37	100	67	100

(2) 1週間の拘束時間 ～ 長時間拘束の全体化

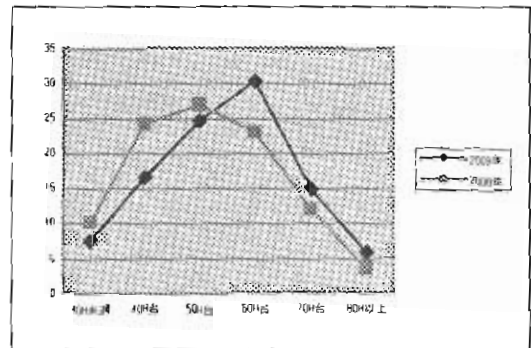
① 全道

週の拘束時間は、「60H台」が30%と最も多く、次いで「50H台」25%と、長時間拘束が多い。

(イ) 長時間拘束が増加しており、最も多い層が「50H台」（2008年）から「60H台」（2009年）に変わった、(ロ) 「40H台」までの層が、2008年の34%から2009年では24%に減少した、という長時間拘束の全体化が進行している。

表1-3 週の拘束時間（2008年との比較）

全体	2009年				2008年		
	1606	%	1606	%	2107	%	
20H未満	30	1.9					
20H台	45	2.8					
30H台	47	2.9	40H未満	122	7.5	213	10.1
40H台	266	16.6	40H台	266	16.6	509	24.2
50H台	396	24.7	50H台	396	24.7	569	27.0
60H台	488	30.4	60H台	488	30.4	484	23.0
70H台	240	14.9	70H台	240	14.9	255	12.1
80H以上	94	5.9	80H以上	94	5.9	77	3.7
合計	1606	100	合計	1606	100	2107	100



② 各地区

札幌地区は全道とほぼ同傾向である。最も多い週の拘束時間層を各地区ごとに見ると、札幌地区が「60H台」30%、旭川地区が「50H台」30%、函館地区が「60H台」46%、釧路地区が「50H台」42%、帯広地区が「40H台」35%、小樽地区が「60H台」34%、苫小牧地区が「40H台」27%、と地域差がでている。

表1-4 週の拘束時間（全道および各地区）

全体	1606	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧					
20H未満	30	1.9	23	1.9	2	2.2	3	2.1	2	3.8	0	0.0	0	0.0
20H台	45	2.8	32	2.7	1	1.1	2	1.4	2	3.8	1	5.0	2	5.3
30H台	47	2.9	36	3.0	5	5.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	7.9
40H台	266	16.6	179	15.0	22	23.7	23	16.1	14	26.4	7	35.0	3	7.9
50H台	396	24.7	298	25.0	28	30.1	19	13.3	22	41.5	5	25.0	8	21.1
60H台	488	30.4	360	30.2	17	18.3	66	46.2	10	18.9	6	30.0	13	34.2
70H台	240	14.9	182	15.3	15	16.1	29	20.3	2	3.8	0	0.0	5	13.2
80H以上	94	5.9	82	6.9	3	3.2	1	0.7	1	1.9	1	5.0	4	10.5
合計	1606	100	1192	100	93	100	143	100	53	100	20	100	38	100

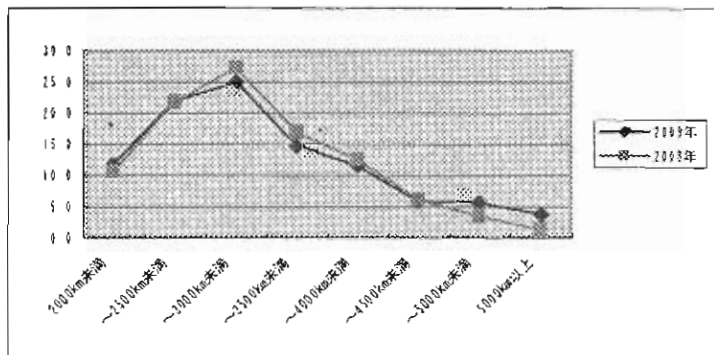
(3) 1ヶ月の走行距離

① 全道

1ヶ月の走行距離は、2008年と概ね同傾向であり、「～3000km未満」が25%と最も多い。『3500km以上』と比較すると、2009年が26.7%、2008年が23.5%と、若干増加している。

表1-5 月の走行距離（2008年との比較）

全体	2009年		2008年	
	1594	%	2133	%
2000km未満	187	11.7	226	10.6
～2500km未満	349	21.9	465	21.8
～3000km未満	398	25.0	583	27.3
～3500km未満	234	14.7	358	16.8
～4000km未満	184	11.5	268	12.6
～4500km未満	92	5.8	131	6.1
～5000km未満	89	5.6	75	3.5
5000km以上	61	3.8	27	1.3
合計	1594	100	2133	100



② 各地区

札幌地区は全道とほぼ同傾向だが、各地区では大きな違いが見られる。

(イ) 走行距離が短い層に集中しているのが旭川地区で、函館地区、釧路地区、帯広地区もやや同傾向にあり、『3500km以上』と比較すると、旭川地区7.6%、函館地区14.6%、釧路地区13.7%、帯広地区15.0%である、(ロ) 逆に、走行距離が長い層に集中しているのが小樽地区で『3500km以上』が63.2%、(ハ) 苫小牧地区は全道傾向に近いが、『3500km以上』41.0%と相対的に長距離走行が多い。

表1-6 月の走行距離（全道および各地区）

全体	1594	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧							
2000km未満	187	11.7	136	11.5	22	23.7	18	12.5	6	11.8	1	5.0	0	0.0	4	6.1
～2500km未満	349	21.9	233	19.7	39	41.9	45	31.3	14	27.5	8	40.0	0	0.0	10	15.2
～3000km未満	398	25.0	291	24.6	22	23.7	45	31.3	14	27.5	3	15.0	7	18.4	16	24.2
～3500km未満	234	14.7	185	15.7	3	3.2	15	10.4	10	19.6	5	25.0	7	18.4	9	13.6
～4000km未満	184	11.5	143	12.1	5	5.4	12	8.3	2	3.9	2	10.0	8	21.1	12	18.2
～4500km未満	92	5.8	73	6.2	1	1.1	3	2.1	2	3.9	1	5.0	5	13.2	7	10.6
～5000km未満	89	5.6	72	6.1	1	1.1	3	2.1	2	3.9	0	0.0	7	18.4	4	6.1
5000km以上	61	3.8	49	4.1	0	0.0	3	2.1	1	2.0	0	0.0	4	10.5	4	6.1
合計	1594	100	1182	100	93	100	144	100	51	100	20	100	38	100	66	100

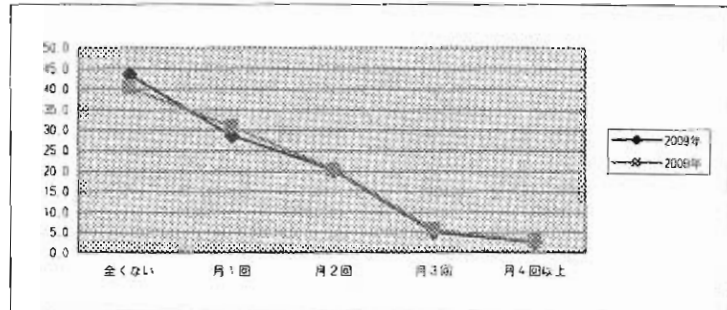
(4) 公休出勤

① 全道

公休出勤は2008年とほぼ同傾向であり、「全くしない」が43.5%と最も多いが、「月1回程度」が若干減少し(28.6%、2ポイント減)、その分「全くしない」が増加している。

表1-7 公休出勤(2008年との比較)

	2009年		2008年	
	1599	%	2154	%
全体				
全くない	695	43.5	868	40.3
月1回	457	28.6	664	30.8
月2回	324	20.3	439	20.4
月3回	81	5.1	122	5.7
月4回以上	42	2.6	61	2.8
合計	1599	100	2154	100



② 各地区

札幌地区は全道と同傾向である。(イ)旭川地区と函館地区は「全くしない」が突出しており、旭川地区が55%、函館地区が49%、(ロ)苫小牧地区は「月2回程度」が40%と突出し、釧路地区は「月1回程度」が52%と突出、(ハ)小樽地区と帯広地区は全層にバラツキ、『月3回以上』で見ると小樽地区が47.2%、帯広地区が40.0%と、全道傾向とは逆の突出が見られる。

表1-8 公休出勤(全道および各地区)

全体	1599	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧							
全くない	695	43.5	524	55.3	71	49.0	16	30.0	8	22.2	18	26.9				
月1回	457	28.6	343	28.9	21	22.3	38	26.2	27	51.9	2	10.0	6	16.7	20	29.9
月2回	324	20.3	237	20.0	15	16.0	27	18.6	9	17.3	4	20.0	5	13.9	27	40.3
月3回	81	5.1	59	5.0	6	6.4	6	4.1	0	0.0	3	15.0	5	13.9	2	3.0
月4回以上	42	2.6	22	1.9	0	0.0	3	2.1	0	0.0	5	25.0	12	33.3	0	0.0
合計	1599	100	1185	100	94	100	145	100	52	100	20	100	36	100	67	100

(5) 働き方 ～ 「売上」「短い休憩」「体調不良出勤」等の無理な労働が増加

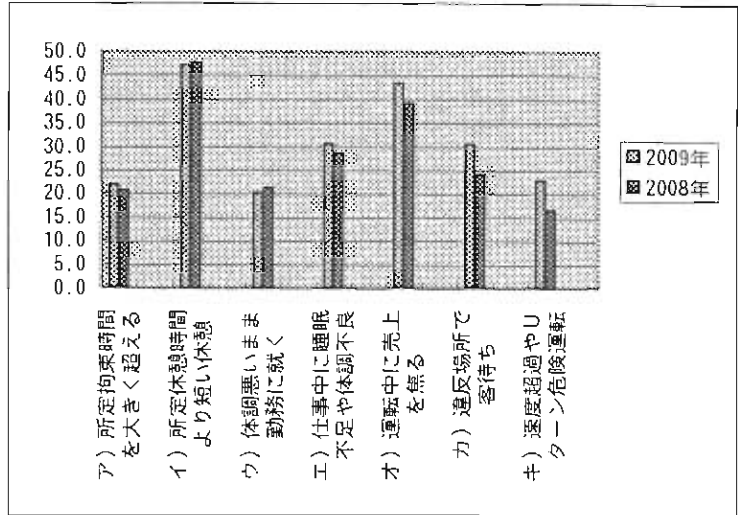
① 全道

働き方は前回と同じ選択肢(複数回答可)での調査であり、2008年調査と同様の傾向ではあるが、特徴的な違いが出てきている。

(イ)「所定休憩時間より短い休憩」47%が最も多く、次いで「運転中に売上を上げようと焦る」43%と、この順位は2008年と同じである、(ロ)2008年に比して、「工作中、睡眠不足や体調不良を感じる」が2ポイント増の31%、「運転中に売上を上げようと焦る」が4ポイント増の43%、「違反場所での客待ちをしてしまう」が7ポイント増の31%、「速度超過や強引なUターンなど危険運転を行ってしまう」が6ポイント増の23%と、売上を上げる(収入を上げる)ための無理な労働実態が顕著になっている、(ハ)まとめると、無理と表裏一体な危険を重ねる営業や労働が2008年より一層進んでいることが見て取れる。

表1-9 働き方【複数回答】（2008年との比較）

全体	2009年		2008年	
	1610	%	2092	%
ア) 所定拘束時間を大きく超える	354	22.0	436	20.8
イ) 所定休憩時間より短い休憩	758	47.1	996	47.6
ウ) 体調悪のまま勤務に就く	327	20.3	445	21.3
エ) 仕事中に睡眠不足や体調不良	493	30.6	598	28.6
オ) 運転中に売上を焦る	698	43.4	818	39.1
カ) 道反場所で待ち	494	30.7	505	24.1
キ) 速度超過やリターン危険運転	371	23.0	348	16.6
(総回答)	3495		4146	



② 各地区

各地区ごとの働き方の特徴をしてみる。

札幌地区は「所定休憩時間より短い休憩」が最も多く50%、次いで「運転中に売上を上げようと焦る」43%。旭川地区は「所定休憩時間より短い休憩」が54%と突出して多い。函館地区は「運転中に売上を上げようと焦る」が60%と突出して、次いで「所定休憩時間より短い休憩」が36%。

釧路地区は全体的に数値が低めで、「仕事中、睡眠不足や体調不良を感じる」が36%で最も多い。帯広地区は全体的に数値が高めで（標本数の関係もある）、「所定休憩時間より短い休憩」が60%で最も多い。

小樽地区は「所定拘束時間を大きく超える」53%が最も多く、「運転中に売上を上げようと焦る」47%、「仕事中、睡眠不足や体調不良を感じる」40%と高めの数値が続く。苫小牧は全体的に数値が低めで、「運転中に売上を上げようと焦る」が40%と最も多く、「所定休憩時間より短い休憩」が36%で続く。

総じて、「売上」「短い休憩」「睡眠不足、体調不良」の3課題に概ね集約される。

表1-10 働き方【複数回答】（全道および各地区）

全体	1610	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
ア) 所定拘束時間を大きく超える	354	22.0	1192	95	145	53	20	38	67
イ) 所定休憩時間より短い休憩	758	47.1	270	15	25	6	6	20	12
ウ) 体調悪のまま勤務に就く	327	20.3	236	19	27	11	6	10	18
エ) 仕事中に睡眠不足や体調不良	493	30.6	368	24	37	19	9	16	20
オ) 運転中に売上を焦る	698	43.4	516	25	87	16	9	18	27
カ) 道反場所で待ち	494	30.7	398	20	32	14	3	15	12
キ) 速度超過やリターン危険運転	371	23.0	290	19	26	8	5	11	12
(総回答)	3495								

2. ハイタク労働者の生活

(1) 年収(税込) ～ 250万円未満 5割超、300万円未満で8割に、低年収が進行

① 全道

年収(税込)についての今回の調査では2008年(作年)と2007年(一昨年)を記載してもらっている。まず、2008年の年収の全道平均額は242万円であり、2007年の全道平均額257万円を15万円下回っており、低年収化が確実に進んでいる。

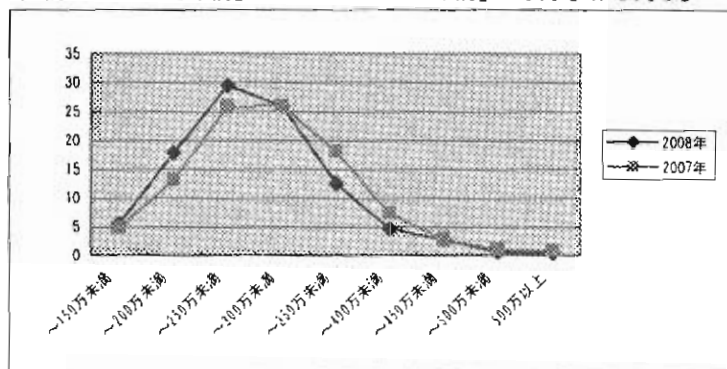
年収額の分布は、2008年では『～200万未満』が全体の23.4%、『～250万未満』が全体の52.9%、そして『～300万未満』で見ると全体の78.9%を占めている。2007年では『～200万未満』が全体の18.1%、『～250万未満』が全体の43.9%、『～300万未満』が全体の69.9%であることと比べると、これらのどの年収額で区切っても大幅に増加している(低年収が増えている)。

逆に、年収『300万以上』は、2008年では全体の21.1%であり、2007年での全体の30.2%から大幅に減っており、これらのどの年収額で区切っても減っている。

なお、2008年調査における2007年年収は『～300万未満』が70.1%であった。今回の調査の2007年年収とほぼ同じ結果が出ており、1年間で年収『～300万未満』までの層が1割程度増加してしている。

表2-1 2008年・年収(2007年との比較) ※表の「～200万未満」=「150万～200万未満」の表示。他も同じ。

全体	2008年		2007年	
平均(万円)	242		257	
～150万未満	1427		1393	
～200万未満	79	5.5	67	4.8
～250万未満	256	17.9	185	13.3
～300万未満	421	29.5	359	25.8
～350万未満	371	26.0	362	26.0
～400万未満	180	12.6	251	18.0
～450万未満	65	4.6	103	7.4
～500万未満	40	2.8	39	2.8
500万以上	10	0.7	15	1.1
500万以上	5	0.4	12	0.9
合計	1427	100	1393	100



② 各地区

全道的な年収の減少を各地区ごとに見てみる。

(イ) 地区ごとの平均年収額。

札幌地区は2008年が253万円(2007年、270万円)、旭川地区は2008年が193万円(同、205万円)、函館地区は2008年が183万円(同、190万円)、釧路地区は2008年が228万円(同、234万円)、帯広地区は2008年が228万円(同、232万円)、小樽地区は2008年が280万円(同、296万円)、苫小牧地区は2008年が242万円(同、253万円)となっており、どの地区も2007年に比べて減少している。

(ロ) 地区ごとの年収額の分布

札幌地区は、2008年の年収で、『～200万未満』が全体の17.8%（2007年、11.9%）、『～250万未満』が全体の46.5%（同、35.7%）、『～300万未満』が全体の75.0%（同、63.4%）となっている。

旭川地区は、2008年の年収で、『～200万未満』が全体の53.1%（2007年、46.9%）、『～250万未満』が全体の82.0%（同、75.8%）、『～300万未満』が全体の92.8%（同、91.5%）と、『～300万未満』が9割を超している。

函館地区は、2008年の年収で、『～200万未満』が全体の57.7%（2007年、50.0%）、『～250万未満』が全体の91.8%（同、90.2%）、『～300万未満』が全体の98.5%（同、97.8%）という、ほぼ全員が『～300万未満』に収まってしまいう低年収の状況になっている。

釧路地区は、2008年の年収で、『～200万未満』が全体の26.0%（2007年、29.4%）、『～250万未満』が全体の54.0%（同、47.0%）、『～300万未満』が全体の86.0%（同、80.3%）となっている。

帯広地区は、2008年の年収で、『～200万未満』が全体の22.3%（2007年、23.6%）、『～250万未満』が全体の50.1%（同、53.0%）、『～300万未満』が全体の83.4%（同、76.5%）となっている。

小樽地区は、2008年の年収で、『～200万未満』が全体の9.1%（2007年、3.0%）、『～250万未満』が全体の30.3%（同、24.2%）、『～300万未満』が全体の54.5%（同、48.4%）と、他地区より割合が大幅に少ない。しかし、『300万台』の割合は全体の42.5%であり、『～400万未満』で見ると97.0%とこの年収額の範囲にほぼ全員が収まっている。

苫小牧地区は、2008年の年収で、『～200万未満』が全体の9.8%（2007年、8.6%）、『～250万未満』が全体の49.1%（同、39.6%）、『～300万未満』が全体の90.1%（同、87.9%）となっている。

表2-2 2008年・年収（全道および各地区）

※表の「～200万未満」＝「150万～200万未満」の表示。他も同じ。

全体	1札幌		2旭川		3函館		4釧路		5帯広		6小樽		7苫小牧	
平均（万円）	242	253	193	183	228	228	280	242						
～150万未満	1427	1047	83	135	50	18	33	61						
～200万未満	79 5.5	41 3.9	12 14.5	18 13.3	4 8.0	3 16.7	0 0.0	1 1.6						
～250万未満	256 17.9	146 13.9	32 38.6	60 44.4	9 18.0	1 5.6	3 9.1	5 8.2						
～300万未満	421 29.5	301 28.7	24 28.9	46 34.1	14 28.0	5 27.8	7 21.2	24 39.3						
～350万未満	371 26.0	298 28.5	9 10.8	9 6.7	16 32.0	6 33.3	8 24.2	25 41.0						
～400万未満	180 12.6	150 14.3	5 6.0	2 1.5	7 14.0	2 11.1	9 27.3	5 8.2						
～450万未満	65 4.6	57 5.4	1 1.2	0 0.0	0 0.0	1 5.6	5 15.2	1 1.6						
～500万未満	40 2.8	40 3.8	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0						
～500万未満	10 0.7	9 0.9	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 3.0	0 0.0						
500万以上	5 0.4	5 0.5	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0						
合計	1427 100	1047 100	83 100	135 100	50 100	18 100	33 100	61 100						

表2-3 2007年・年収（全道および各地区）

全体	1札幌		2旭川		3函館		4釧路		5帯広		6小樽		7苫小牧	
平均（万円）	257	270	205	190	234	232	296	253						
～150万未満	1393	1019	83	132	51	17	33	58						
～200万未満	67 4.8	32 3.1	10 12.0	19 14.4	4 7.8	2 11.8	0 0.0	0 0.0						
～250万未満	185 13.3	90 8.8	29 34.9	47 35.6	11 21.6	2 11.8	1 3.0	5 8.6						
～300万未満	359 25.8	243 23.8	24 28.9	53 40.2	9 17.6	5 29.4	7 21.2	18 31.0						
～350万未満	362 26.0	282 27.7	13 15.7	10 7.6	17 33.3	4 23.5	8 24.2	28 48.3						
～400万未満	251 18.0	218 21.4	4 4.8	2 1.5	10 19.6	4 23.5	8 24.2	5 8.6						
～450万未満	103 7.4	92 9.0	3 3.6	1 0.8	0 0.0	0 0.0	6 18.2	1 1.7						
～500万未満	39 2.8	36 3.5	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 6.1	1 1.7						
～500万未満	15 1.1	14 1.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 3.0	0 0.0						
500万以上	12 0.9	12 1.2	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0						
合計	1393 100	1019 100	83 100	132 100	51 100	17 100	33 100	58 100						

(ハ) 各地区の特徴を次のようにまとめることができる。

旭川地区、函館地区、苫小牧地区は、年収『～300万未満』が9割を超し、特に、旭川地区では『～250万未満』でも8割を超し、また、函館地区は『～250万未満』で9割を超し『～300万未満』にほぼ全員が収まっており、両地区の年収の低さが著しい。

帯広地区、釧路地区は、『～250万未満』では全道平均並みだが、『～300万未満』で8割を大きく越えている。

小樽地区は、『～250万未満』で3割、『～300万未満』で5割超と、他の地区に比べて相対的に年収が高い分布を示している。それでも、『300万台』が4割超を占めており、『～400万未満』の範囲にほぼ全員が収まっている。

(二) 前年と比べた年収の増減

前年比の年収の増減を全道的に概括しておく。

今回調査では(2008年と2007年の比較)、「増加」17.3%、「同じ」17.4%、「減少」65.3%であり、10万円ごとの減少幅では同程度の分布だが、中でも「20万円減少」と「30万円以上減少」が多く20%弱になっている。

なお、2008年調査(2007年と2006年の比較になる)では、「増加」18.3%、「同じ」25.8%、「減少」55.9%であることから、今回の調査では、「増加」(1ポイント減)と「同じ」(8ポイント減)が減って、「減少」が9ポイントと大幅に増えている。

表2-4 年収・昨年比の増減額(全道および各地区)

全体	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
増加	240 17.3	174 17.1	9 10.8	22 16.8	10 20.4	4 25.0	7 21.9	14 24.1
同じ	241 17.4	140 13.8	24 28.9	46 35.1	16 32.7	5 31.3	3 9.4	7 12.1
10万減	187 13.5	116 11.4	22 26.5	24 18.3	11 22.4	4 25.0	1 3.1	9 15.5
20万減	273 19.7	205 20.1	14 16.9	23 17.6	8 16.3	1 6.3	7 21.9	15 25.9
30万減	189 13.6	158 15.5	6 7.2	8 6.1	2 4.1	2 12.5	7 21.9	6 10.3
30万以上減	257 18.5	225 22.1	8 9.6	8 6.1	2 4.1	0 0.0	7 21.9	7 12.1
合計	1387 100	1018 100	83 100	131 100	49 100	16 100	32 100	58 100

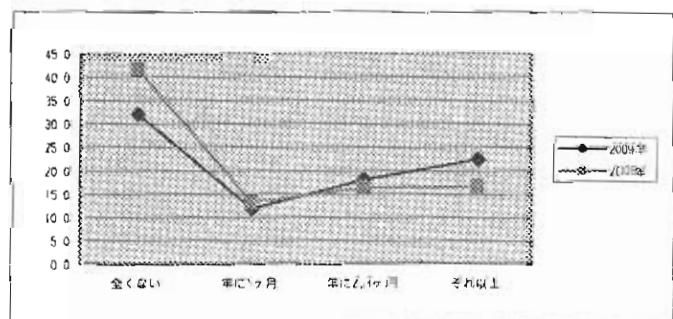
(2) 最賃違反 ～ 大幅な増加

① 全道

自己申告による最賃違反ではあるが、「全くない」が32%と2008年に比べ10ポイント近く減少している。その分、「年に2,3ヶ月」が18%と2ポイント増、「それ以上」が22.4%と6ポイント増となっている。労働強化による最賃違反は増加していることを示している。

表2-5 最賃違反(2008年との比較)

全体	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全くない	479	32.0	784	41.4
年に1ヶ月	177	11.8	247	13.1
年に2,3ヶ月	270	18.0	308	16.3
それ以上	335	22.4	315	16.6
わからない	237	15.8	238	12.6
合計	1498	100	1892	100



② 各地区

札幌地区は概ね全道傾向である。苫小牧地区が「全くない」55%と最も多く、釧路地区が「全くない」45%、小樽地区が「全くない」40%と続いている。「全くない」が最も少ないのが函館地区で24%である。札幌以外の地区は、傾向として「全くない」と「それ以上」の両端に分布している。

帯広地区は「それ以上」が32%と多く、小樽地区も29%と多い。

表2-6 最賃違反（全道および各地区）

全体	1498	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
全くない	479	32.0	340	29	33	23	7	14	33
年に1ヶ月	177	11.8	141	5	23	2	1	1	4
年に2,3ヶ月	270	18.0	200	12	38	1	2	6	11
それ以上	335	22.4	255	18	30	10	6	10	6
わからない	237	15.8	179	17	13	15	3	4	6
合計	1498	100	1115	81	137	51	19	35	60

（3）生活面で困っていること ～ 『老後不安』など切実課題が急増

① 全道

これは複数選択の回答である。

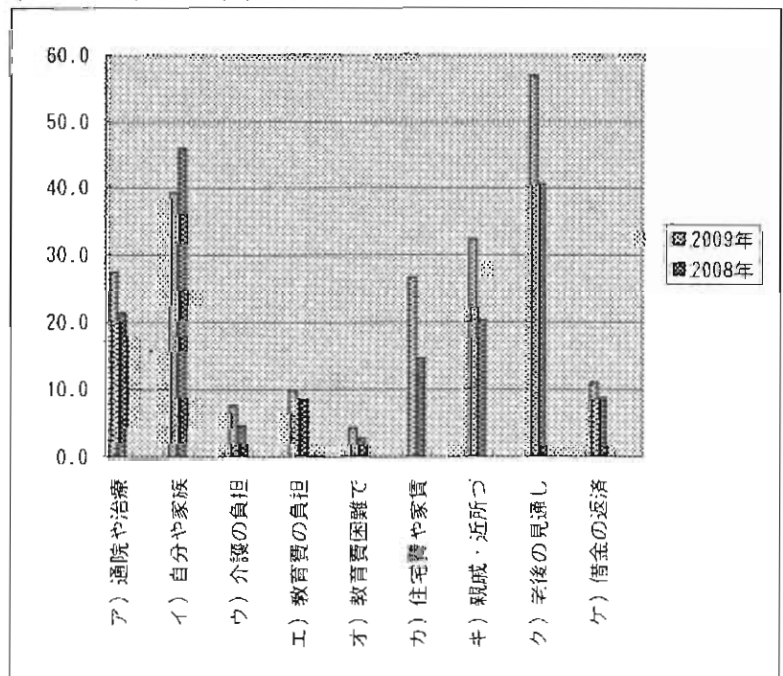
2008年との比較で見ると、「老後の見通しが立たない」が57%と最も多く17ポイント増加している。「親戚・近所づきあいを控える」が32%と12ポイント増、「住宅費や家賃の支払が困難」が27%と12ポイント増、「病院や治療を控えている」が27%と6ポイント増が目立ち、年収減少を反映した切実な生活課題が急増している。

「自分や家族の健康が不安」は39%と7ポイント減ったのが唯一の減少となっている。

なお、「借金の返済が困難」11%の記載のあった具体的内容は、『住宅ローン』が最も多く7割、『車ローン』2割、『教育ローン』1割の分布であった。

表2-7 生活面で困っていること【複数回答】（2008年との比較）

全体	2009年		2008年	
	1610	%	2080	%
ア) 病院や治療を控えている	441	27.4	445	21.4
イ) 自分や家族の健康が不安	632	39.3	954	45.9
ウ) 介護の負担が大きい	122	7.6	95	4.6
エ) 教育費の負担が大きい	158	9.8	174	8.4
オ) 教育費困難で子供の通学変更	70	4.3	58	2.8
カ) 住宅費や家賃の支払が困難	428	26.6	303	14.6
キ) 親戚・近所づきあいを控える	520	32.3	423	20.3
ク) 老後の見通しが立たない	916	56.9	844	40.6
ケ) 借金の返済が困難だ	177	11.0	183	8.8
コ) その他	11	0.7	24	1.2
(総回答)	3475		3503	



② 各地区

札幌地区、旭川地区、函館地区、苫小牧地区は、全道傾向に近いが、函館、苫小牧では「老後の見通しが立たない」が10ポイント超低くなっている。

釧路地区、帯広地区は、「自分や家族の健康が不安」が高い比率で、釧路51%、帯広60%になっている。また、小樽地区は、「老後の見通しが立たない」79%と地区の中で最も高く突出している。

表2-8 生活面で困っていること【複数回答】(全道および各地区)

全体	1610	%	1札幌		2旭川		3函館		4釧路		5帯広		6小樽		7苫小牧	
ア) 通院や治療を控えている	441	27.4	1192		95		145		53		20		38		67	
			339	28.4	20	21.1	43	29.7	13	24.5	3	15.0	11	28.9	12	17.9
イ) 自分や家族の健康が不安	632	39.3	466	39.1	34	35.8	56	38.6	27	50.9	12	60.0	16	42.1	21	31.3
ウ) 介護の負担が大きい	122	7.6	100	8.4	3	3.2	11	7.6	2	3.8	1	5.0	3	7.9	2	3.0
エ) 教育費の負担が大きい	158	9.8	114	9.6	8	8.4	12	8.3	10	18.9	1	5.0	7	18.4	6	9.0
オ) 教育費困難で子供の進路変更	70	4.3	51	4.3	2	2.1	9	6.2	2	3.8	2	10.0	3	7.9	1	1.5
カ) 住宅費や家賃の支払が困難	428	26.6	330	27.7	19	20.0	36	24.8	14	26.4	4	20.0	11	28.9	14	20.9
キ) 親戚・近所づきあいを控える	520	32.3	392	32.9	20	21.1	52	35.9	15	28.3	5	25.0	13	34.2	23	34.3
ク) 老後の見通しが立たない	916	56.9	701	58.8	50	52.6	63	43.4	30	56.6	10	50.0	30	78.9	32	47.8
ケ) 借金の返済が困難だ	177	11.0	125	10.5	8	8.4	23	15.9	2	3.8	3	15.0	8	21.1	8	11.9
コ) その他	11	0.7	7	0.6	1	1.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	5.3	1	1.5

(総回答) 3475

3. ハイタク労働者の健康状態

(1) 睡眠 ～ 睡眠不足・眠れない負担の増加傾向

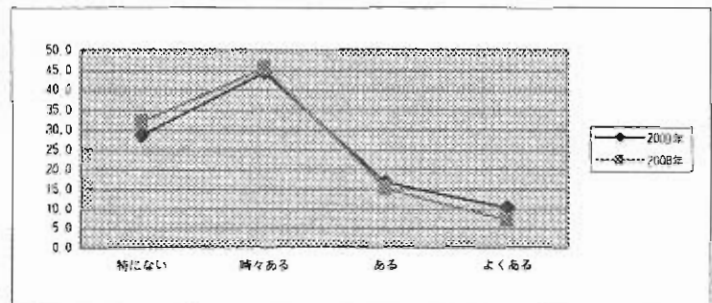
① 全道

睡眠不足や眠れない負担に対する回答は2008年と比較して概ね同傾向にある。

ただし、「特にない」が29%と3ポイント減、「時々ある」が45%と1ポイント減、そして、「ある」が17%と2ポイント増、「よくある」が10%と3ポイント増になっており、睡眠不足や眠れない負担の増加傾向が認められる。

表3-1 睡眠不足や眠れない(2008年との比較)

	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全体	1610		2061	
特にない	461	28.6	662	32.1
時々ある	716	44.5	940	45.6
ある	269	16.7	312	15.1
よくある	164	10.2	147	7.1
合計	1610	100	2061	100



② 各地区

旭川地区は「特にない」が42%、帯広地区は「特にない」が35%、苫小牧地区は「特にない」が34%と全道平均より高くなっている。

表3-2 睡眠不足や眠れない(全道および各地区)

全体	1610	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧							
特にない	461	28.6	325	27.3	40	42.1	41	28.3	16	30.2	7	35.0	9	23.7	23	34.3
時々ある	716	44.5	533	44.7	40	42.1	67	46.2	27	50.9	8	40.0	14	36.8	27	40.3
ある	269	16.7	208	17.4	9	9.5	23	15.9	5	9.4	4	20.0	9	23.7	11	16.4
よくある	164	10.2	126	10.6	6	6.3	14	9.7	5	9.4	1	5.0	6	15.8	6	9.0
合計	1610	100	1192	100	95	100	145	100	53	100	20	100	38	100	67	100

(2) 健康診断の結果 ～ 健康悪化の進行

① 全道

2008年と比べて「異常なし」が33%と4ポイント減っており、「要精密検査」15%（1ポイント増）、「要治療」17%（3ポイント増）と、『要精密検査+要治療』が2割台から3割を超え、32%を占めるに至っている。働き方の変化（悪化）がそのまま健康状態に反映されていると言える。

では、健康診断の結果から『要精密検査』『要治療』の診断を受けた後の対応はどうであったのか。

「受けなかった」は39%と1ポイント減、「途中で中断」が12%と2ポイント増、「治療中」が49%と1ポイント減であり、治療比率（『治療中』の『要精密検査』+『要治療』における比率）は48.5%と2008年並になっている。診断後の対応は改善されていない。

表3-3 健康診断の結果（2008年との比較）

	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全体	1601		2108	
異常なし	523	32.7	778	36.9
経過観察	559	34.9	709	33.6
要精密検査	238	14.9	302	14.3
要治療	271	16.9	294	13.9
不明	10	0.6	25	1.2
合計	1601	100	2108	100

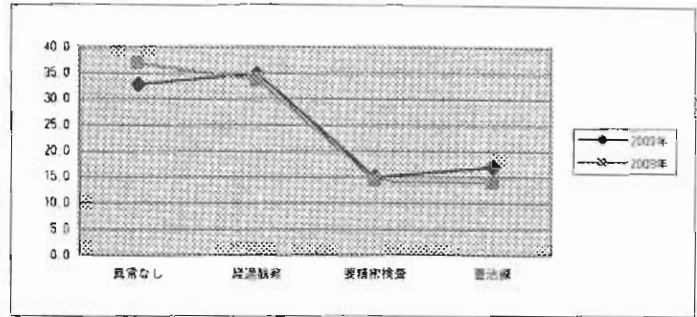


表3-4 要検査・要治療への対応（2008年との比較）

	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全体	504		573	
受けなかった	196	38.9	229	40.0
途中で中断	61	12.1	57	9.9
現在治療中	247	49.0	287	50.1
合計	504	100	573	100
治療中/要検査 + 要治療		48.5		48.2

② 各地区

健康診断に対する各地区の違いが出ている。

(イ) 健診結果で「異常なし」の高い順に、釧路地区58.5%、帯広地区50%、旭川地区45.3%になっている。「異常なし」が低いのは、小樽地区18.4%、苫小牧地区23.9%である。(ロ) 『要精密検査+要治療』を見ると、小樽地区が42.2%、苫小牧地区が37.3%と高く、他地区は札幌地区32.3%、函館地区29%、旭川地区27.3%、帯広地区25%、釧路地区24.5%の順である。(ハ) 要検査・要治療への対応は、治療比率で見ると、帯広地区が60%と最も高く、函館地区が40.5%と若干低く、苫小牧地区が28%と突出して低い。他地区は概ね全道平均並であった。

表3-5 健康診断の結果（全道および各地区）

	全体		1札幌		2旭川		3函館		4釧路		5帯広		6小樽		7苫小牧	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
異常なし	523	32.7	364	30.8	43	45.3	52	35.9	31	58.5	10	50.0	7	18.4	16	23.9
経過観察	559	34.9	430	36.3	25	26.3	50	34.5	9	17.0	4	20.0	15	39.5	26	38.8
要精密検査	238	14.9	182	15.4	12	12.6	18	12.4	4	7.5	2	10.0	8	21.1	12	17.9
要治療	271	16.9	200	16.9	14	14.7	24	16.6	9	17.0	3	15.0	8	21.1	13	19.4
不明	10	0.6	7	0.6	1	1.1	1	0.7	0	0.0	1	5.0	0	0.0	0	0.0
合計	1601	100	1183	100	95	100	145	100	53	100	20	100	38	100	67	100

表3-6 要検査・要治療への対応（全道および各地区）

	全体		1札幌		2旭川		3函館		4釧路		5帯広		6小樽		7苫小牧	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
受けなかった	196	38.9	145	38.3	8	32.0	18	42.9	4	30.8	1	20.0	5	31.3	15	62.5
途中で中断	61	12.1	40	10.6	5	20.0	7	16.7	3	23.1	1	20.0	3	18.8	2	8.3
現在治療中	247	49.0	194	51.2	12	48.0	17	40.5	6	46.2	3	60.0	8	50.0	7	29.2
合計	504	100	379	100	25	100	42	100	13	100	5	100	16	100	24	100
治療中/要検査 + 要治療		48.5		50.8		46.2		40.5		46.2		60.0		50.0		28.0

(3) 疲労（身体疲労・精神疲労）と回復 ～ 疲労と疲労持ち越しの常態化

① 全道

2008年と比べ、身体疲労は「とても疲れる」+「やや疲れる」が83.9%とほぼ同じであり、精神疲労も「とても疲れる」+「やや疲れる」が85.1%とほぼ同じである。

疲労の回復についても、2008年とほぼ同じ分布になっており、「時々翌朝持ち越し」+「よく翌朝持ち越し」+「いつも持ち越し」が64.7%となっている。

総じて、『疲労と疲労の持ち越し』という特徴は変わっていません。常態化している。

表3-7 身体疲労（2008年との比較）

	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全体	1606		2123	
とても疲れる	342	21.3	469	22.1
やや疲れる	1005	62.6	1317	62.0
余り疲れない	205	12.8	245	11.5
全く疲れない	14	0.9	28	1.3
どちらでもない	40	2.5	64	3.0
合計	1606	100	2123	100
『疲れる』計		83.9		84.1

表3-8 精神疲労（2008年との比較）

	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全体	1576		2105	
とても疲れる	457	29.0	612	29.1
やや疲れる	884	56.1	1210	57.5
余り疲れない	184	11.7	210	10.0
全く疲れない	15	1.0	22	1.0
どちらでもない	36	2.3	51	2.4
合計	1576	100	2105	100
『疲れる』計		85.1		86.6

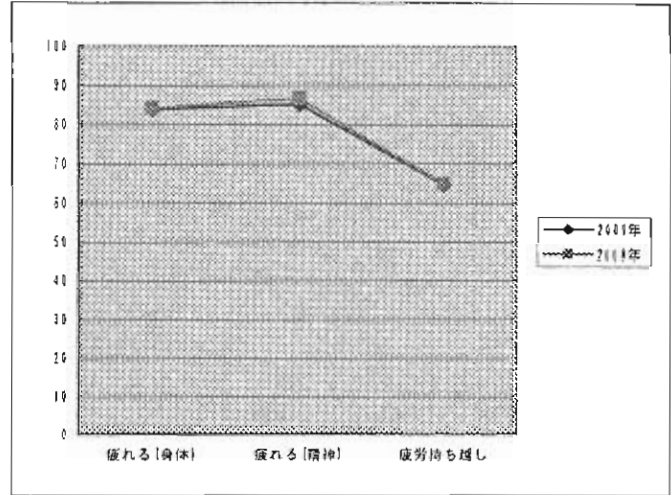


表3-9 疲労の回復（2008年との比較）

	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全体	1571		2100	
一晩で回復	555	35.3	740	35.2
時々翌朝持越	677	43.1	908	43.2
よく翌朝持越	232	14.8	333	15.9
いつも持越	107	6.8	119	5.7
合計	1571	100	2100	100
『持越』計		64.7		64.8

② 各地区

旭川地区は、身体疲労で「とても疲れる」+「やや疲れる」が70.5%、精神疲労で「とても疲れる」+「やや疲れる」が75.2%と、他地区に比べて大きく低いのが目立つ。他地区は概ね全道平均程度に収まっている。

表3-10 身体疲労（全道および各地区）

全体	1606		1札幌		2旭川		3函館		4釧路		5帯広		6小樽		7苫小牧	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
とても疲れる	342	21.3	264	22.2	11	11.6	27	18.6	7	13.2	5	25.0	14	36.8	14	20.9
やや疲れる	1005	62.6	747	62.9	56	58.9	95	65.5	36	67.9	11	55.0	19	50.0	41	61.2
余り疲れない	205	12.8	145	12.2	19	20.0	17	11.7	6	11.3	2	10.0	5	13.2	11	16.4
全く疲れない	14	0.9	8	0.7	1	1.1	5	3.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
どちらでもない	40	2.5	24	2.0	8	8.4	1	0.7	4	7.5	2	10.0	0	0.0	1	1.5
合計	1606	100	1188	100	95	100	145	100	53	100	20	100	38	100	67	100

表3-11 精神疲労（全道および各地区）

全体	1576		1札幌		2旭川		3函館		4釧路		5帯広		6小樽		7苫小牧	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
とても疲れる	457	29.0	355	30.3	15	16.1	38	27.7	15	29.4	1	5.0	15	41.7	18	27.3
やや疲れる	884	56.1	652	55.6	55	59.1	81	59.1	29	56.9	16	80.0	14	38.9	37	56.1
余り疲れない	184	11.7	133	11.3	13	14.0	16	11.7	4	7.8	1	5.0	7	19.4	10	15.2
全く疲れない	15	1.0	13	1.1	1	1.1	1	0.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
どちらでもない	36	2.3	20	1.7	9	9.7	1	0.7	3	5.9	2	10.0	0	0.0	1	1.5
合計	1576	100	1173	100	93	100	137	100	51	100	20	100	36	100	66	100

表3-12 疲労の回復（全道および各地区）

全体	1571	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
一晩で回復	555	35.3	402 34.5	43 48.3	48 33.6	18 34.0	5 25.0	14 36.8	25 39.1
時々翌朝持越	677	43.1	497 42.7	32 36.0	69 48.3	27 50.9	13 65.0	11 28.9	28 43.8
よく翌朝持越	232	14.8	180 15.5	9 10.1	22 15.4	6 11.3	1 5.0	7 18.4	7 10.9
いつも持越	107	6.8	85 7.3	5 5.6	4 2.8	2 3.8	1 5.0	6 15.8	4 6.3
合計	1571	100	1164 100	89 100	143 100	53 100	20 100	38 100	64 100

(4) 持病 ～ 多い順に「高血圧」「高脂血症」「腰痛」「糖尿病」

① 全道

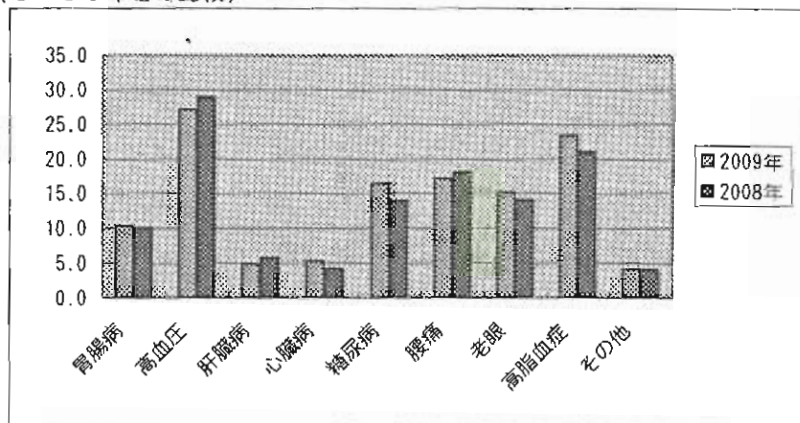
医師の診断による持病（複数回答）は、2008年とほぼ同じ分布であり、高い順に「高血圧」「高脂血症」「腰痛」「糖尿病」「老眼」「胃腸病」が主なところである。

「高血圧」27%（2008年比、2ポイント減）、「高脂血症」23%（同、2ポイント増）、「腰痛」17%（同、1ポイント減）、「糖尿病」16%（同、2ポイント増）、「老眼」15%（同、1ポイント増）、「胃腸病」10%（同、同じ）となっている。「高血圧」「高脂血症」「腰痛」「糖尿病」は、労働のあり方とそれに関連する食生活に起因する持病と言って良い。

なお、「その他」で具体的な病名が記載されていた中では、「痛風」「じ」「腎臓病」「ぜんそく・アレルギー」が相対的に目立っていた。

表3-13 持病(医師の診断)【複数回答】(2008年との比較)

全体	2009年		2008年	
	1610	%	2151	%
胃腸病	166	10.3	216	10.0
高血圧	437	27.1	621	28.9
肝臓病	79	4.9	125	5.8
心臓病	85	5.3	60	4.2
糖尿病	264	16.4	298	13.9
腰痛	277	17.2	388	18.0
老眼	244	15.2	301	14.0
高脂血症	377	23.4	451	21.0
その他	66	4.1	89	4.1
(総回答)	1995		2549	



② 各地区

地区ごとに違いが出ている。

函館地区は、「高血圧」が33%と最も多く、「糖尿病」も23%と多い。釧路地区は、「糖尿病」が25%と最も多い。帯広地区は、「腰痛」が25%と最も多い。小樽地区は、「高血圧」が32%と最も多く、「頭痛」24%、「糖尿病」21%と多い。苫小牧地区は、「高脂血症」が43%と最も多く、他地区に比べ突出している。

表3-14 持病(医師の診断)【複数回答】(全道および各地区)

全体	1610	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
			1192	95	145	53	20	38	67
胃腸病	166	10.3	121 10.2	13 13.7	17 11.7	4 7.5	3 15.0	4 10.5	4 6.0
高血圧	437	27.1	328 27.5	25 26.3	48 33.1	8 15.1	1 5.0	12 31.6	15 22.4
肝臓病	79	4.9	56 4.7	5 5.3	7 4.8	5 9.4	1 5.0	3 7.9	2 3.0
心臓病	85	5.3	70 5.9	4 4.2	5 3.4	1 1.9	2 10.0	1 2.6	2 3.0
糖尿病	264	16.4	181 15.2	13 13.7	33 22.8	13 24.5	4 20.0	8 21.1	12 17.9
腰痛	277	17.2	213 17.9	8 8.4	25 17.2	8 15.1	5 25.0	9 23.7	9 13.4
老眼	244	15.2	181 15.2	11 11.6	25 17.2	7 13.2	1 5.0	5 13.2	14 20.9
高脂血症	377	23.4	279 23.4	23 24.2	25 17.2	9 17.0	4 20.0	8 21.1	29 43.3
その他	66	4.1	53 4.4	2 2.1	3 2.1	2 3.8	0 0.0	2 5.3	4 6.0
(総回答)	1995								

4. 営業運転

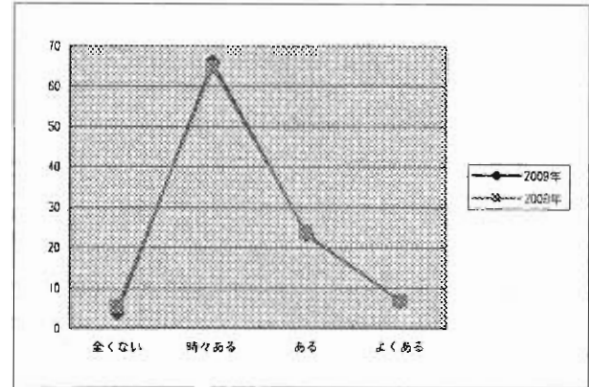
(1) ヒヤリ・ハット体験 ～ 増加傾向でほぼ全員が体験

① 全道

ヒヤリ・ハット体験は、2008年との比較で、「全くない」3.9%と2ポイント近く減少している。すなわち、『ある』計（「時々ある」+「ある」+「よくある」）は96.1%（1.5%増）に昇っており、働き方が日常の営業運転に反映していることが推察される。

表4-1 ヒヤリ・ハット（2008年との比較）

	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全体	1581		2131	
全くない	62	3.9	115	5.4
時々ある	1044	66.0	1373	64.4
ある	368	23.3	501	23.5
よくある	107	6.8	142	6.7
合計	1581	100	2131	100
『ある』計		96.1		94.6



② 各地区

旭川地区が「全くない」8.7%と若干高いことと、小樽地区が「全くない」0%と全員がヒヤリ・ハット体験『ある』ことが目に付くが、どの地区でもほとんど全員が『ある』層であることに変わりはない。

表4-2 ヒヤリ・ハット（全道および各地区）

全体	1581	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧							
全くない	62	3.9	43	3.7	8	8.7	5	3.5	2	3.8	1	5.3	0	0.0	3	4.7
時々ある	1044	66.0	781	66.6	61	66.3	83	57.6	34	65.4	17	89.5	21	55.3	47	73.4
ある	368	23.3	269	23.0	19	20.7	44	30.6	11	21.2	1	5.3	12	31.6	12	18.8
よくある	107	6.8	79	6.7	4	4.3	12	8.3	5	9.6	0	0.0	5	13.2	2	3.1
合計	1581	100	1172	100	92	100	144	100	52	100	19	100	38	100	64	100

(2) 事故および違反 ～ 横ばい

① 全道

事故および違反は、増加傾向が見られる。

2008年に比べ、事故「ない」（無事故）が79.2%と1ポイント減、違反「ない」（無違反）が89.3%と2ポイント減と、いずれも減っており、事故および違反は、「2回（件）」「3回（件）」の複数回が若干減っているものの、「1回（件）」が2～3ポイント増加している。

表4-3 事故（2008年との比較）

	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
全体	1584		2117	
ない	1254	79.2	1719	81.2
あった(1件)	292	18.4	326	15.4
あった(2件)	32	2.0	60	2.8
あった(3～)	6	0.4	12	0.6
合計	1584	100	2117	100

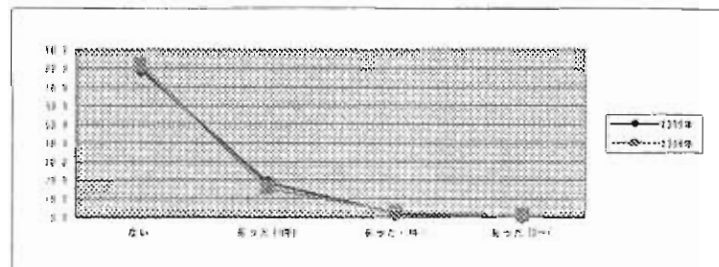
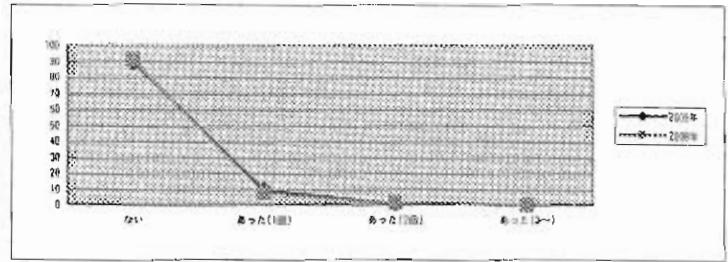


表4-4 違反（2008年との比較）

全体	2009年		2008年	
	1580	%	2110	%
ない	1411	89.3	1917	90.9
あった(1回)	156	9.9	166	7.9
あった(2回)	11	0.7	23	1.1
あった(3~)	2	0.1	4	0.2
合計	1580	100	2110	100



② 各地区

事故は、「ない」（無事故）が、札幌地区と小樽地区以外では8割を超え、釧路地区90.6%、旭川地区85.7%と相対的に高くなっている。

違反は、「ない」（無違反）がどの地区でもほぼ同水準になっているが、旭川地区94.6%、帯広地区95%が目立つ。

表4-5 事故（全道および各地区）

全体	1584	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
ない	1254	79.2	909 77.4	78 85.7	122 84.7	48 90.6	17 85.0	28 73.7	52 81.3
あった(1件)	292	18.4	236 20.1	11 12.1	20 13.9	5 9.4	3 15.0	7 18.4	10 15.6
あった(2件)	32	2.0	24 2.0	1 1.1	2 1.4	0 0.0	0 0.0	3 7.9	2 3.1
あった(3~)	6	0.4	5 0.4	1 1.1	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
合計	1584	100	1174 100	91 100	144 100	53 100	20 100	38 100	64 100

表4-6 違反（全道および各地区）

全体	1580	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
ない	1411	89.3	1039 88.7	87 94.6	131 91.0	46 86.8	19 95.0	33 91.7	56 87.5
あった(1回)	156	9.9	121 10.3	5 5.4	12 8.3	7 13.2	0 0.0	3 8.3	8 12.5
あった(2回)	11	0.7	9 0.8	0 0.0	1 0.7	0 0.0	1 5.0	0 0.0	0 0.0
あった(3~)	2	0.1	2 0.2	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0
合計	1580	100	1171 100	92 100	144 100	53 100	20 100	36 100	64 100

(3) 接客について

『近距離のお客への対応』と『接客方法について』は、今回初めての設問である。

① 『近距離のお客への対応』

近距離を言われたときに、「気持ちよく利用してもらうよう心がけている」か「つい態度に出してしまう」ということの設問である。

「気持ちよく」が全道で94.2%となっており、各地区でも同様に高く、苫小牧地区98.4%、釧路地区98.1%が特に高くなっている。

表4-7 近距離のお客への対応（全道および各地区）

全体	1555	%	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
気持ちよく	1465	94.2	1075 93.6	88 95.7	134 95.0	51 98.1	19 95.0	35 92.1	63 98.4
つい態度に	90	5.8	73 6.4	4 4.3	7 5.0	1 1.9	1 5.0	3 7.9	1 1.6
合計	1555	100	1148 100	92 100	141 100	52 100	20 100	38 100	64 100

②『接客方法について』

MKタクシーを基準に接客方法について「利用者に喜ばれるのであれば良い」「流しの時に、おりてドアを開けるのは危険」「札幌のタクシーはMKを見習うべき」「専用乗り場等、工夫すべき」という選択肢での設問であるが、複数回答が大変多かった。また、欄外に意見を書く事例も散見されて、『接客方法』についての関心の高さが伺われた。

集計方法は、選択肢から判断して第1順位の選択を集計し、第2順位以降を追加選択として別集計した。

(イ) 全道的には、「ドア開け危険」が最も多く62.3%、次いで「喜ばれるなら良い」が30.4%と、ほぼこの2つで占められる。(ロ) 複数回答で追加選択されたものを見ると、「専用乗り場等の工夫」11.7%、「ドア開け危険」10.9%となっており、この2項目でほとんどを占めているが、特に、「ドア開け危険」は「喜ばれるなら良い」等の追加選択として選ばれている。(ハ) 「専用乗り場等の工夫」は、第1選択と追加選択を合わせると16.7%を占めており、『工夫』を求める声が根強いことを示している。

表4-8 接客方法について(全道および各地区)

全体	1522	%	1札幌		2旭川		3函館		4釧路		5帯広		6小樽		7苫小牧	
喜ばれるよう	463	30.4	328	28.9	33	36.7	43	31.4	24	49.0	5	27.8	9	25.0	21	35.6
ドア開け危険	948	62.3	740	65.3	53	58.9	66	48.2	21	42.9	11	61.1	25	69.4	32	54.2
MK見習え	35	2.3	29	2.6	0	0.0	2	1.5	0	0.0	2	11.1	1	2.8	1	1.7
専用乗車場等	76	5.0	36	3.2	4	4.4	26	19.0	4	8.2	0	0.0	1	2.8	5	8.5
合計	1522	100	1133	100	90	100	137	100	49	100	18	100	36	100	59	100

追加選択

全体	1522	%
喜ばれるよう	1	0.1
ドア開け危険	166	10.9
MK見習え	34	2.2
専用乗車場等	178	11.7
合計	379	

2009ハイタク労働者の労働実態調査 データ集計

①年齢	1594	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
全体	1594	1180	100	143	100	19	37	67
39歳以下	95	68	5.8	6	4.2	1	5.3	4
40～44歳	105	71	6.0	7	4.9	4	21.1	6
45～49歳	147	105	8.9	18	12.6	0	0.0	5
50～54歳	268	203	17.2	30	21.0	2	10.5	5
55～59歳	477	29.9	341	28.9	32	33.7	42	29.4
60歳以上	502	31.5	392	33.2	30	31.6	40	28.0
合計	1594	100	1180	100	143	100	53	100

②地域	1610
全体	1610
札幌	1192
旭川	74.0
函館	95
釧路	5.9
帯広	145
小樽	9.0
苫小牧	53
合計	3.3
	20
	1.2
	38
	2.4
	67
	4.2
合計	1610

③拘束(週)	1606	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
全体	1606	1192	100	143	100	20	38	67
20H未満	30	1.9	2	2.2	3	2.1	2	3.8
20H台	45	2.8	2.7	1	1.1	2	3.8	2
30H台	47	3.0	5	5.4	0	0.0	0	0.0
40H台	266	17.9	15.0	22	23.7	23	16.1	14
50H台	396	24.7	29.8	25.0	28	30.1	19	13.3
60H台	488	30.4	36.0	30.2	17	18.3	66	46.2
70H台	240	14.9	18.2	15.3	15	16.1	29	20.3
80H以上	94	5.9	8.2	6.9	3	3.2	1	0.7
合計	1606	100	1192	100	143	100	53	100

④走行(月)	1594	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
全体	1594	1182	100	144	100	20	38	66
2000km未満	187	11.7	136	11.5	22	23.7	18	12.5
～2500km未満	349	21.9	233	19.7	39	41.9	45	31.3
～3000km未満	398	25.0	291	24.6	22	23.7	45	31.3
～3500km未満	234	14.7	185	15.7	3	3.2	15	10.4
～4000km未満	184	11.5	143	12.1	5	5.4	12	8.3
～4500km未満	92	5.8	73	6.2	1	1.1	3	2.1
～5000km未満	89	5.6	72	6.1	1	1.1	3	2.1
5000km以上	61	3.8	49	4.1	0	0.0	3	2.1
合計	1594	100	1182	100	144	100	51	100

㊦年収 2007

	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
平均	270	205	190	234	232	296	253
1393	1019	83	132	51	17	33	58
150万未満	67	10	19	4	2	0	0
	4.8	3.1	14.4	7.8	11.8	0.0	0.0
200万未満	252	39	66	15	4	1	5
	18.1	47.0	50.2	29.4	23.5	3.0	8.6
250万未満	611	63	119	24	9	8	23
	43.9	75.9	90.2	47.1	52.9	24.2	39.7
300万未満	973	76	129	41	13	16	51
	69.8	91.6	97.7	80.4	76.5	48.5	87.9
350万未満	1224	80	131	51	17	24	56
	87.9	96.4	99.2	100	100	72.7	96.6
400万未満	1327	83	132	51	17	30	57
	95.3	100	100	100	100	90.9	98.3
450万未満	1366	83	132	51	17	32	58
	98.1	100	100	100	100	97.0	100
500万未満	1381	83	132	51	17	33	58
	99.1	100	100	100	100	100	100
500万以上	1393	83	132	51	17	33	58
	100	100	100	100	100	100	100

㊧最賃違反

	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
全体	1498	137	100	51	19	35	100
全くない	479	29	33	23	7	14	33
	32.0	35.8	24.1	45.1	36.8	40.0	55.0
年に1ヶ月	177	5	23	2	1	1	4
	11.8	6.2	16.8	3.9	5.3	2.9	6.7
年に2,3ヶ月	270	12	38	1	2	6	11
	18.0	14.8	27.7	2.0	10.5	17.1	18.3
それ以上	335	18	30	10	6	10	6
	22.4	22.2	21.9	19.6	31.6	28.6	10.0
わからない	237	17	13	15	3	4	6
	15.8	21.0	9.5	29.4	15.8	11.4	10.0
合計	1498	81	100	51	19	35	100

※㊨生活面

	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
全体	1610	95	145	53	20	38	67
ア	441	20	43	13	3	11	12
	27.4	21.1	29.7	24.5	15.0	28.9	17.9
イ	632	34	56	27	12	16	21
	39.3	35.8	38.6	50.9	60.0	42.1	31.3
ウ	122	3	11	2	1	3	2
	7.6	3.2	7.6	3.8	5.0	7.9	3.0
エ	158	8	12	10	1	7	6
	9.8	8.4	8.3	18.9	5.0	18.4	9.0
オ	70	2	9	2	2	3	1
	4.3	2.1	6.2	3.8	10.0	7.9	1.5
カ	428	19	36	14	4	11	14
	26.6	20.0	24.8	26.4	20.0	28.9	20.9
キ	520	20	52	15	5	13	23
	32.3	21.1	35.9	28.3	25.0	34.2	34.3
ク	916	50	63	30	10	30	32
	56.9	52.6	43.4	56.6	60.0	78.9	47.8
ケ	177	8	23	2	3	8	8
	11.0	8.4	15.9	3.8	15.0	21.1	11.9
コ	11	1	0	0	0	2	1
	0.7	1.1	0.0	0.0	0.0	5.3	1.5
合計	3475	7	0	0	0	2	1

㊩睡眠不足

	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
全体	1610	95	145	53	20	38	100
情にない	461	40	41	16	7	9	23
	28.6	42.1	28.3	30.2	35.0	23.7	34.3
時々ある	716	40	67	27	8	14	27
	44.5	42.1	46.2	50.9	40.0	36.8	40.3
ある	269	9	23	5	4	9	11
	16.7	9.5	15.9	9.4	20.0	23.7	16.4
よくある	164	6	14	5	1	6	6
	10.2	6.3	9.7	9.4	5.0	15.8	9.0
合計	1610	100	145	53	20	38	100

⑩健診結果

全体	1601	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
異常なし	523	32.7	43	45.3	52	35.9	31	58.5	10	50.0	7	18.4	16	23.9
経過観察	559	34.9	430	36.3	25	26.3	50	34.5	9	17.0	4	20.0	15	39.5
要精密検査	238	14.9	182	15.4	12	12.6	18	12.4	4	7.5	2	10.0	8	21.1
要治療	271	16.9	200	16.9	14	14.7	24	16.6	9	17.0	3	15.0	8	21.1
不明	10	0.6	7	0.6	1	1.1	1	0.7	0	0.0	1	5.0	0	0.0
合計	1601	100	1183	100	95	100	145	100	53	100	20	100	38	100

⑪対応

全体	504	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
受けなかった	196	38.9	145	38.3	8	32.0	18	42.9	4	30.8	1	20.0	5	31.3
途中で中断	61	12.1	40	10.6	5	20.0	7	16.7	3	23.1	1	20.0	3	18.8
現在治療中	247	49.0	194	51.2	12	48.0	17	40.5	6	46.2	3	60.0	8	50.0
合計	504	100	379	100	25	100	42	100	13	100	5	100	16	100
37/(3+4)	48.5	50.8	46.2	40.5	46.2	60.0	50.0	28.0						

⑫身体疲労

全体	1606	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
とても疲れる	342	21.3	264	22.2	11	11.6	27	18.6	7	13.2	5	25.0	14	36.8
やや疲れる	1005	62.6	747	62.9	56	58.9	95	65.5	36	67.9	11	55.0	19	50.0
余り疲れない	205	12.8	145	12.2	19	20.0	17	11.7	6	11.3	2	10.0	5	13.2
全く疲れない	14	0.9	8	0.7	1	1.1	5	3.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0
どちらでもない	40	2.5	24	2.0	8	8.4	1	0.7	4	7.5	2	10.0	0	0.0
合計	1606	100	1188	100	95	100	145	100	53	100	20	100	38	100

⑬精神疲労

全体	1576	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
とても疲れる	457	29.0	355	30.3	15	16.1	38	27.7	15	29.4	1	5.0	15	41.7
やや疲れる	884	56.1	652	55.6	55	59.1	81	59.1	29	56.9	16	80.0	14	38.9
余り疲れない	184	11.7	133	11.3	13	14.0	16	11.7	4	7.8	1	5.0	7	19.4
全く疲れない	15	1.0	13	1.1	1	1.1	1	0.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0
どちらでもない	36	2.3	20	1.7	9	9.7	1	0.7	3	5.9	2	10.0	0	0.0
合計	1576	100	1173	100	93	100	137	100	51	100	20	100	36	100

⑭回復

全体	1571	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
一晩で回復	555	35.3	402	34.5	43	48.3	48	33.6	18	34.0	5	25.0	14	36.8
時々翌朝持続	677	43.1	497	42.7	32	36.0	69	48.3	27	50.9	13	65.0	11	28.9
よく翌朝持続	232	14.8	180	15.5	9	10.1	22	15.4	6	11.3	1	5.0	7	18.4
いつも持続	107	6.8	85	7.3	5	5.6	4	2.8	2	3.8	1	5.0	6	15.8
合計	1571	100	1164	100	89	100	143	100	53	100	20	100	38	100

※⑩持病

全体	1610	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
胃腸病	166	10.3	13	13.7	17	11.7	4	7.5	3	15.0	4	10.5	4	6.0
高血圧	437	27.1	328	27.5	48	33.1	8	15.1	1	5.0	12	31.6	15	22.4
肝臓病	79	4.9	56	4.7	7	4.8	5	9.4	1	5.0	3	7.9	2	3.0
心臓病	85	5.3	70	5.9	5	3.4	1	1.9	2	10.0	1	2.6	2	3.0
糖尿病	264	16.4	181	15.2	33	22.8	13	24.5	4	20.0	8	21.1	12	17.9
腰痛	277	17.2	213	17.9	8	8.4	25	17.2	8	15.1	5	25.0	9	13.4
老眼	244	15.2	181	15.2	11	11.6	25	17.2	7	13.2	1	5.0	5	13.2
高脂血症	377	23.4	279	23.4	23	24.2	25	17.2	9	17.0	4	20.0	8	21.1
その他	66	4.1	53	4.4	3	2.1	2	3.8	2	3.8	0	0.0	2	5.3
合計	1995													

⑪ヒヤリ

全体	1581	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
全くない	62	3.9	43	3.7	5	3.5	2	3.8	1	5.3	0	0.0	3	4.7
時々ある	1044	66.0	781	66.6	61	66.3	83	57.6	34	65.4	17	89.5	21	55.3
ある	368	23.3	269	23.0	19	20.7	44	30.6	11	21.2	1	5.3	12	31.6
よくある	107	6.8	79	6.7	4	4.3	12	8.3	5	9.6	0	0.0	5	13.2
合計	1581	100	1172	100	92	100	144	100	52	100	19	100	38	100

⑫事故

全体	1584	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
ない	1254	79.2	909	77.4	78	85.7	122	84.7	48	90.6	17	85.0	28	73.7
あった(1件)	292	18.4	236	20.1	11	12.1	20	13.9	5	9.4	3	15.0	7	18.4
あった(2件)	32	2.0	24	2.0	1	1.1	2	1.4	0	0.0	0	0.0	3	7.9
あった(3~)	6	0.4	5	0.4	1	1.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計	1584	100	1174	100	91	100	144	100	53	100	20	100	38	100

⑬違反

全体	1580	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
ない	1411	89.3	1039	88.7	87	94.6	131	91.0	46	86.8	19	95.0	33	91.7
あった(1回)	166	9.9	121	10.3	5	5.4	12	8.3	7	13.2	0	0.0	3	8.3
あった(2回)	11	0.7	9	0.8	0	0.0	1	0.7	0	0.0	1	5.0	0	0.0
あった(3~)	2	0.1	2	0.2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合計	1580	100	1171	100	92	100	144	100	53	100	20	100	36	100

⑭近距離

全体	1555	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧						
氷持ちよく	1465	94.2	1075	93.6	88	95.7	134	95.0	51	98.1	19	95.0	35	92.1
つい態度に	90	5.8	73	6.4	4	4.3	7	5.0	1	1.9	1	5.0	3	7.9
合計	1555	100	1148	100	92	100	141	100	52	100	20	100	38	100

09接客方法	1522	追選択	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
全体	463	30.4	328	33	43	24	5	9	21
良い	948	62.3	740	53	66	21	11	25	32
不良関係危険	35	2.3	29	0	2	0	2	1	1
MK見習え	76	5.0	36	4	26	4	0	1	5
専用乗車場等	1522	100	1133	90	137	49	18	36	59
合計	379		100	100	100	100	100	100	100

2009 ハイタク労働実態調査

タクシー乗務員の皆さんへ

北海道労働安全衛生センター

毎日のお仕事、お疲れ様です。
 ハイタク労働者の勤務実態調査にご協力ください。
 総合員・非組合員・嘱託社員等、すべての乗務員を対象といたします。
 回答の方法は、該当する丸数字に、原則として1つだけ○をつけてください。但し、複数回答可
 の数問もあります。ありのままをお答え願います。

○はじめに、年齢・就労地域についてお聞き致します

問1 年齢は ①39歳以下 ②40～44歳 ③45～49歳 ④50～54歳 ⑤55～59歳 ⑥60歳以上

問2 あなたの就労地域は 市町村名でお答え下さい

○あなたの働き方などについてお聞き致します

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

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

- ① 20時間未満 ② 20時間台 ③ 30時間台 ④ 40時間台
 ⑤ 50時間台 ⑥ 60時間台 ⑦ 70時間台 ⑧ 80時間以上

(2) 1ヶ月の総走行キロ数は ①2000km未満 ②～2500km未満 ③～3000km未満
 ④～3500km未満 ⑤～4000km未満 ⑥～4500km未満
 ⑦～5000km未満 ⑧5000km以上

(3) 公休出勤はしましたか

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

問2 あなたの最近の働き方で「よくある」ものについてあてはまる全てに○をつけてください

ア. 所定の拘束時間を大きく超えて働く イ. 所定の休憩時間より短い休憩しかとらずに働く
 ウ. 体調が悪いまま勤務に就くことがある エ. 仕事で、睡眠不足や体調の悪いのを感じる
 オ. 運転中、売上をあげようと焦る カ. 違反場所での客待たせを行ってしまうことがある
 キ. 速度超過や強引なリターンなど危険運転を行ってしまうことがある

問3 あなたの、2008年度(昨年度)の年収と、2007年度(一昨年度)の年収を教えてください。

税込みで2008年度は 万円 2007年度は 万円

問4 現在の北海道の最低賃金は667円です。あなたの月の給与額(時間外や深夜割増分は除く)を1時間当たりに換算したとき、この最賃水準を下回るようなことはありませんか。なお、1時間当たりの金額は、実際に働いた時間を用いて算出してください。
 (例 667円×173時間(1ヶ月のおおよその所定労働時間)=115,391円)

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

問5 現在、生活面で何か困っていることなどはありますか。あてはまる全てに○をつけてください。

- ア. 通院や治療の必要があるが、控えている イ. 自分や家族の健康が不安
 ウ. 介護を必要とするものがない、その負担が大きい エ. 教育費の負担が大きい
 オ. 教育費の支払いが困難で、子どもの進路を変更した カ. 住宅費用・家賃の支払いが困難
 キ. 金銭的な負担から、親戚づきあいや近所づきあいを控えている
 ク. 老後の見通しがたかない
 ケ. 借金がありその返済が困難である(具体的には))
 コ. その他())

○あなたの健康状態や業務中の安全などについてお聞き致します

問1 普段の睡眠生活で、睡眠不足やぐっすり寝れないなどの負担を感じることはありませんか。

- ①とくにない ②時々ある ③ある ④よくある

問2 一番最近に受けた健康診断の結果をお聞きます。

(1) 総合判定結果はどうでしたか

- ①異常なし ②経過観察 ③要精密検査 ④要治療 ⑤不明

(2)「要精密検査」や「要治療」と診断された方は、その後の検査や治療はどうしましたか。

- ①受けなかった ②受けたが途中で中断 ③最後まで受けた、現在治療中

問3 仕事による疲労の状況についてそれぞれお答えください

- (1) あなたは普段の仕事でどの程度「身体」が疲れますか。

- ①とても疲れる ②やや疲れる ③あまり疲れない ④まったく疲れない ⑤どちらともいえない

(2) あなたは普段の仕事でどの程度「神経」が疲れますか。

- ①とても疲れる ②やや疲れる ③あまり疲れない ④まったく疲れない ⑤どちらともいえない

問4 あなたの最近の疲労の回復状況は次のどれにあたりますか。

- ① 1晩睡眠をとればだいたい疲労は回復する ② 翌朝に前日の疲労を待ちこすことがときどきある
③ 翌朝に前日の疲労を待ちこすことがよくある ④ 翌朝に前日の疲労をいつも待ちこしている

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

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

問6 あなたは、タクシー乗務中に、危険を感じてヒヤッとしたりハッとしたりすることはありますか。

- ① 全くない ② 時々ある ③ ある ④ よくある

問7 タクシー乗務中の交通事故や交通違反状況についてお聞きます

(1) この1年間で、あなたが第1当事者となった事故(人身・物損・自損、を含む全ての事故)はありましたか。

- ① なし(無事故) ② あった ⇒ 件数は ① 1件 ② 2件 ③ 3件以上

(2) この1年間で、スピード違反や駐停車違反など交通違反をして取締りを受けた経験はありますか。

- ① なし ② あった ⇒ 件数は ① 1回 ② 2回 ③ 3回以上

○ 接客をおたずねします

(1) タクシー乗り場で、客待ちをしいて近い距離を言われたとき

- ① 気持ちよく利用してもらおう心がけている ② つい態度に出してしまう

(2) MK タクシーのような、接客方法をどのように感じますか

- ① 利用者に喜ばれるのであれば良い ② 流しの時に、おりにドアを開けるのは危険
③ 札幌のタクシーはMKを見習うべき ④ 専用乗り場等、工夫すべき

ありがとうございました。組合執行部へ渡してください。

ハイタク労働者の労働実態調査 報告

2009年10月20日

発行 北海道勤労者安全衛生センター

分析 北海道労働問題研究所（代表 畑中 洋一）

札幌交通圏 タクシー適正化・活性化協議会 地域計画骨子素案

タクシー事業の適正化・活性化の推進に関する基本的な方針

適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針

（「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する基本方針」平成21年9月29日付け国土交通省告示第1036号抄）

地域計画の作成は、多様な主体が参画する協議会が行うものであるから、各関係者間で地域のタクシー事業の適正化及び活性化を推進していくに当たっての共通認識の形成に資する基本的な方針として、当該地域におけるタクシーの位置付けやタクシーの果たすべき役割、タクシー事業を巡る現状分析及びこれらを踏まえた取組みの方向性等について、可能な限り具体的に記載するものとする。

この際、タクシーの位置付けを定めるに当たっては、鉄道、バス等の他の地域交通機関と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上や、まちづくり・都市政策等と一体となった機能の向上についても明確化することが望ましい。

また、タクシー事業を巡る現状分析及び取組みの方向性を定めるに当たっては、地方運輸局長が協議会に提示する当該地域において適正と考えられる車両数を適切に斟酌することが重要である。

1. 札幌交通圏におけるタクシーの公共交通機関としての役割

札幌交通圏におけるタクシーは、道都札幌市とそのベッドタウンである石狩市（編入前の旧厚田村、旧浜益村を除く。）江別市、北広島市（圏内人口213万人）において、一定の路線と時間に輸送サービスを提供するいわば線的な大量輸送機関であるJRや市営地下鉄、バスに対し、個々の利用者のニーズに応じ機動性の高いドア・ツー・ドアの面的な輸送を担当し、特に他の公共交通機関の輸送が終了する深夜、早朝の時間帯においては主たる公共交通機関として、地域住民の生活に欠かせない輸送機関となっている。

札幌市においては、平成20年度の全交通機関の輸送人員の約17%にあたる一日あたり18万3千人をタクシーが輸送し、市民の移動手段の重要な一翼を担っている。

札幌交通圏におけるタクシーの営業形態は、流し営業及び駅、繁華街での付け待ち営業が主体となっており、大多数の事業者が交代勤務による1車複数乗務制を採っており、24時間、札幌市とその周辺都市の生活やビジネスを支える移動手段となっている。

2. タクシー事業の現況

(1) タクシー需要の減少

札幌交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的に減少傾向にあり、規制緩和前の平成13年度の7,913万人と比べ、平成20年度には6,674万人と、約19%減少している。

特に、平成20年秋の金融危機を発端とした世界同時不況により、平成21年9月の輸送人員は443万人と、前年同期比で約7%減少しており、今後ともしばらくは輸送人員の回復は難しい状況と思われる。

(2) 規制緩和によるタクシー事業者及び車両数の増加

平成14年2月の「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」の施行による需給調整規制の廃止を契機として、札幌交通圏においては新規参入事業者の増加及び既存事業者も含めた増車が行われてきた。

平成13年度末の札幌交通圏における法人タクシー事業者数及び車両数は61事業者、4,708台であったのに対して、平成20年7月11日(特定特別監視地域として、増車抑制対策を実施)現在では、64事業者、5,349台と、事業者数で4.9%、車両数で13.6%増加している。なお、特定特別監視地域の指定とともに、業界内で減車に向けた自主的な取組が行われ、平成21年9月30日までに99台の減車が行われたところである。(運輸局資料)

平成21年10月30日の第1回協議会において、北海道運輸局が適正と考えられる車両数として3ケース〔実車率を30%、36.37%(平13年度実績値)、40%にしたときの車両数として、それぞれ4,581両、3,778両、3,435両〕を示したところであるが、現状の車両数と大幅な差が認められるところである。

(3) 輸送人員の減少

札幌交通圏においては、供給されるタクシー車両数は増加した一方で、需要すなわちタクシー利用者が減少した結果、法人タクシー1両当たりの走行キロは、平成13年度と比較して、平成20年度では294kmから244kmへ、実車率は36.37%から30.87%へ、実働率は97.18%から92.59%へと、いずれも低下しており、タクシー1日1車あたりの運送収入(税込み。以下同じ。)も37,823円から28,901円へと、23.6%低下している。

さらに、平成21年9月の実績では、実車率27.44%、実働率92.85%、実働1日1車当たりの運送収入は24,662円と、輸送実績は一層悪化している。

また、年間運送収入は平成13年度の規制緩和以降7年間連続で減少しており、タクシーを取り巻く経営環境は大変厳しい状況となっている。(運輸局資料)

標準的なタクシー事業者の収支状況は、燃料(LPG)価格の高騰(平成13年54.8円/ℓから平成20年84.7円/ℓ)や安全対策等の経費の増大等により年々悪化傾向にあり、平成20年度は調査対象54社の加重平均収支率が95.6

9%、さらに平成21年4月～10月の収入は、対前年同月比で7%程度の落ち込みが続いており、更なる収支の悪化が見込まれる。(札幌ハイヤー協会資料)

このように、タクシー事業の経営は非常に厳しく、収支状況が改善されなければ、タクシーの地域公共交通機関としての機能が一層低下することが懸念される。

(4) 運転者の労働条件の低下

タクシー1両当たりの運送収入の減少は、歩合制賃金を主体とした賃金体系の中、運転者の賃金の低下を招き、札幌交通圏のタクシー運転者の平均年収は、規制緩和前の平成13年度には300万円を超えていたが、平成20年度には227万円まで低下している。また、北海道における全産業の男子労働者の平均賃金との格差は、20年度における全産業平均賃金が年額488万円であるのに対し、タクシー運転者のそれは半分にも満たない賃金となっている。(厚生労働省賃金構造基本統計調査)

平成19年12月には、運転者の労働条件の向上等のため札幌交通圏の運賃改定を行ったが、賃金の改善の効果が現れるには至っておらず、タクシー運転者にとって、現状の賃金水準では生活の維持もままならない状況となっている。

(5) 運転者の高齢化

札幌交通圏のタクシー運転者の平均年齢は56.6歳と、北海道における全産業の男子労働者の平均年齢42.7歳に比べて、約14歳も高く、運転者の高齢化が進行している状況となっている。また、労働時間についても、全産業平均が月間184時間であるのに対して、タクシー運転者は187時間と長くなっている。(運輸局資料及び賃金構造基本統計調査)

低賃金と長時間労働であるため、若年の新規労働者の入職は減少している一方、タクシー労働者の多くは高齢者で成り立っているため、他業種への転職も難しい状況となっている。

(6) 供給過剰に伴う社会的影響と地域公共交通機関としての機能低下

札幌交通圏におけるタクシーが関係した交通事故(タクシーが第一当事者となったもので、自動車事故報告規則に定められた死亡又は重傷者の生じた事故)は、規制緩和後の平成14年度(26件)から17年度(11件)にかけて減少傾向であったが、18年度から再び増加に転じ、20年度は17件の事故が発生している。また17年度から毎年死亡事故も起きるなど、憂慮すべき状況となっている。(運輸局資料)

タクシーに対する苦情の件数については、平成18～19年度には年間600件程度で推移していたものが、平成20年度については1200件あまりと2倍に急増している。増加した苦情の大部分(700件あまり)が違法駐車をしての客待ちに対する苦情であり、タクシーの供給過剰により道路交通に悪影響を及ぼしている実態がうかがえる。(運輸局資料)

(7) 札幌交通圏におけるタクシー業界の取組み

マイカーの増加や長引く経済不況の波を受け、タクシー需要は年々減少傾向にある。

しかし、鉄道やバスなどの大型公共機関が運行する時間帯は限られ、それを補填する交通機関として、さらには、24時間くまなく市中を走行するタクシーは防犯や高齢者、体の不自由な方々の重要な足として、地域の公共交通という責任・使命がある。不況だからと手をこまねくのではなく、利用者の増加や利便性の向上を目指した取り組みや、経営の効率化・合理化や安全性の維持・向上への取り組みを展開してきた。

タクシーサービスの充実・向上という点では、禁煙車の導入(平成20年7月1日)、観光ルート別運賃(2割引)の設定、ETCの導入を促進し割引制度を活用した利用者負担の軽減、移動制約者等の移手段としての福祉タクシー(バリアフリー法に対応したリフト式車両を含む)、介護タクシーの導入の促進を図っている。また、国際観光都市札幌における海外からの観光客へのおもてなしの一貫としての指差し会話集や、コールセンターの活用も推し進めている。最近の傾向として、電子マネーやIDを活用した決済機の導入、将来的にはスイカ、キタカなどとの共通利用の推進も含めて検討しているところである。

地域社会の安全・安心への取り組みとして、こども110番、SOS防犯タクシー、タクシーパトロール、防災レポートタクシー、火災予防(通報協力)タクシー等の推進を図っているが、特に昨夏から頻繁に発生した「ひったくり」事件や強盗事件などへの抑止力、事件の早期解決協力として、ドライブレコーダーを活用しての防犯協定を北海道警察と締結(21年8月)したところである。

運行の効率化、環境対策としては、エコドライブ体験講習の実施やアイドリングストップの推進、デジタルGPS-AVM機器の導入による配車時間・空車走行距離の短縮、ハイブリッド車などの低公害車の導入、LPGハイブリッド車や新燃料の開発について関係機関への要望、グリーン経営認証取得の推進、インフルエンザやノロウイルス、O157などへの対応として、頻繁な車内消毒の実施などの取り組みも推進している。

安全対策としては、「運輸安全マネジメント」の徹底、運転者適正診断の受診促進、NASVAネットの活用促進、シートベルト着用の徹底、ドライブレコーダーの導入による安全運転の徹底・事故分析などとともに、JR札幌駅前通りの交通混雑を、タクシープールへの入構規制や監視カメラの活用などによって改善に務めてきたところである。

運転者の労働条件改善は重要な課題であり、労働時間の短縮、健康や安全対策の強化、賃金制度の研究、乗務員負担制度の見直しなどについて、労働団体と意見交換を推進することとしている。

このほか、タクシー乗り場の整備、「観光タクシー乗務員認定制度(仮称)」の導入の検討、悪質な客引きや不法駐車に対する監視活動の強化、「親しみやすく、安心して乗れるタクシー」を目指しての運転者教育、車イスなどの使用方法やその体験実習、ケア輸送推進のための取り組みも積極的に推進しているところである。

(8) まとめ

このように、札幌交通圏におけるタクシー事業が直面する需要の低迷と供給過剰、それに伴う運転者の労働環境の悪化、違法駐車が増加など様々な問題が顕在化するなかで、タクシー業界としてもさまざまな努力をしてきたところであり、さらなる創意工夫と需要を喚起する新たなサービスの創設等が必要と考えられるが、タクシーが地域公共交通機関としての役割を十分に果たすためには、まずは需要に見合った供給体制に見直すことが肝要と思われる。

3. 取組みの方向性

(1) 安全・安心で良質なサービスの提供

北海道の中心都市である札幌市とその周辺都市における面的な移動サービスを担う公共交通機関として、また北海道の主要産業の一つである観光に関しても大きな機能が期待されるタクシーには、今後とも「安全・安心で良質なサービス」の提供が強く求められている。

タクシーが「安全・安心で良質なサービス」を利用者に継続的に提供していくためには、安全輸送の確保とともに、事業者自らが積極的に新規需要の開拓に務め、利用者に対する接客を始めとしたサービス向上に向けた更なる取組を持続的に行っていくことが必要である。

(2) 魅力ある労働環境の整備

タクシーがよりよいサービスを提供するためには、良質な人材の確保・育成がなにより重要であることから、タクシー運転者の労働条件の改善と入職者に対する養成を行う環境を整備することが必要である。

(3) 社会的要請への対応

タクシー事業者が、CO₂の削減による環境問題への対応、高齢化社会に対応した福祉輸送の充実、地域社会の安全・安心への取組としての防犯対策の強化、タクシーの駐停車を原因とする交通渋滞問題への対応等の社会的な要請に対する責務を果たしていくことが必要である。

(4) 健全な事業経営の確保

タクシー事業者が、上記(1)～(3)に取り組むためには、収支バランスのとれた事業経営を構築していくことが重要であることから、供給過剰状態の解消に向けた取組を行う必要がある。

地域計画の目標

地域計画の目標（「基本方針」抄）

地域計画の目標には、目標を達成するために行う特定事業その他の事業の前提となる目標を記載するものとする。

地域公共交通としてのタクシーの位置付け、期待される役割は地域によって多種多様であるが、特定地域において生じている問題に対し、適切に対応を図っていく観点からは、適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針を踏まえつつ、次の事項を参考にしながら地域の実情に即した目標を設定することが望ましい。

- イ タクシーサービスの活性化
- ロ 事業経営の活性化、効率化
- ハ タクシー労働者の労働条件の悪化の防止、改善・向上
- ニ タクシー事業の構造的要因への対応
- ホ 交通問題、環境問題、都市問題の改善
- ヘ 供給抑制
- ト 過度な運賃競争への対策

なお、具体的な目標の設定に際しては、定性的な目標又は定量的な目標のいずれを設定しても差し支えない。

1. タクシーサービスの活性化

地域公共交通機関であるタクシーに求められているサービスは、「安全・安心で良質なサービス」を提供することである。そのため、タクシー事業者間で適切な連携、共同事業を実施する一方、接客、車両の更新などサービスレベルの向上については事業者間での競争原理を働かせ、利用者の満足度を高めることを目標とする。

新たな需要喚起については、高齢化社会、バリアフリー法の趣旨に沿った対応として、高齢者、障害者が利用しやすいタクシーサービスの提供に向けた取組みを行うものとする。具体的には、ユニバーサルデザイン車両の導入、バリアフリーに対応するための乗務員教育などにより、サービスレベルの向上を図るものとする。

道内の主要産業と位置付けられる観光への対応として、魅力的な観光周遊ルートの設定、乗務員の観光知識の習得、観光タクシー乗務員認定制度（仮称）の導入等により、タクシーによる周遊観光サービスの高度化を図る。

2. 事業経営の活性化、効率化

タクシーが、公共交通機関としての社会的な責任を果たし、良質なタクシーサービスを利用者に提供するとともに、輸送の安全に対する投資を継続するためには、安定的な経営環境を構築することが重要である。従って、各事業者がタクシー需要の掘り起こし

に向けた取組みを強化するとともに、タクシー需要に見合った供給体制に事業を再構築することとする。

タクシー事業者は、道路運送法その他の関係法令を遵守した事業経営を行うとともに、運転者、車両の適切な運用、管理を行うこととする。具体的には、隔日制勤務、1車2人制による効率的な車両運用により、1両あたりの生産性を向上させることとする。

3. タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

タクシー事業者は、労働関係法令等の遵守はもとより、タクシー運転者の賃金を北海道の全産業男子労働者平均に可能な限り近付けることを目標とする。当面、適正な供給体制への見直しにより、平均年収を平成13年度実績である 万円(P)を超える水準に引き上げることが目標とする。

4. タクシー事業の構造的要因への対応

利用者によるタクシーの選択可能性の向上を図るため、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度の創設(法人タクシー)、活用(個人タクシー)や優良乗り場の設置など、可能な限り利用者が良質なタクシーサービスを提供する事業者や運転者を選択できる環境を整備する。

5. 交通問題、環境問題、都市問題の改善

現在、札幌駅南口、すすきの、地下鉄麻生駅前などで生じている乗車待ちタクシー等による交通渋滞等の問題を改善し、一般交通への影響の排除と歩行者の安全確保を目指す。

主要ターミナル駅以外においても、駅周辺、商店街等における乗車待ちタクシーによる一般交通や地域の経済活動への影響の改善を図るとともに、歩行者の安全性に配慮した改善策を推進する。

6. 供給抑制

現在の諸問題は、札幌交通圏のタクシーが供給過剰であることが原因であることは否めない。10月30日の第1回協議会において、北海道運輸局が公表した適正と考えられる車両数は、3つのケースの実車率により、4,581両(実車率30%)、3,778両(実車率36.37%)、3,435両(実車率40%)。この車両数は「特定特別監視地域において試行的に実施する増車抑制対策等の措置について」(平成19年11月20日付け 国自旅第208号 最終改正 平成20年7月11日付け 国自旅第148号)に基づく基準車両数や、9月30日現在の車両数とは大幅に差が認められる。従って、札幌交通圏の各タクシー事業者は、それぞれの保有台数に鑑み、適正台数を目指す必要がある。

各タクシー事業者が、適正台数を目指した取組みを行う際には、タクシー運転者の雇用問題にも留意する必要がある。

7. 過度な運賃競争への対策

各タクシー事業者が適正な人件費水準のもとで、適正原価に適正利潤を加えた運送原価を償う運賃設定が行われることを目標とする。

各種割引制度の設定については、割引による減収を含んだ収支が相償うことを前提として、利用者にわかりやすいものとなるよう各事業者が留意する必要がある。

地域計画の目標を達成するために行う特定事業その他の事業及びその実施主体に関する事項

「基本方針」抄

地域計画に定められた具体的な目標に即し、三に定める事項を参照しながら、事業の概要、実施時期及び実施主体を簡潔に記載することとする。

三 特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項

タクシー事業の適正化及び活性化を推進するに当たっては、地域の実情に応じて、地域のニーズや地域に存在する問題に的確に対応することが重要であることから、地域計画には、法令に違反せず、法及び本方針に定める事項に逸脱しないものであれば、タクシー事業の適正化及び活性化に資するあらゆる事業について定めることができることとする。この際には、次の1から4までの観点を参考にしつつ、地域計画に定められた目標の達成に必要な事業を適切に設定することが望ましい。

1 輸送需要に対応した合理的な運営

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者が地域の輸送需要を的確に把握するとともに、輸送需要に対応した適切な運送サービスを提供するなど輸送需要に対応した合理的な運営を行うことが必要である。

2 法令遵守の確保

タクシー事業の適正化を図る上では、タクシー事業者及びタクシー運転者が道路運送法関係法令に加え、労働関係法令や道路交通法関係法令の遵守を徹底するとともに、タクシー事業者においてこれらの法令の目的や趣旨に適合した適正な事業の運営やタクシー車両の運行がなされることが重要である。

3 タクシーサービスの質の向上

タクシー事業の活性化を図る上では、タクシー事業者が自らの創意工夫や的確な輸送需要の把握に基づき一層の輸送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、実際に直接利用者と接するタクシー運転者による質の高いサービスの提供を実現するためには、タクシー事業者が常にタクシー運転者の良好な労働環境の整備に心がけることが重要である。

4 輸送需要の開拓

タクシー事業の活性化を図る上では、介護が必要な者の運送の実施や観光地を巡る運送の実施等タクシーに求められる多様なニーズに対応した運送を行い、新たな輸送需要を開拓することが重要である。

の各目標に則り、短期的施策、中長期的施策と実施主体について記載する。

(第3回検討会にて提示)

以 上

札幌交通圏 クレジットカード等決済車載器導入事業者一覧表

	会 社 名	車 両 数	備 考
1	金星自動車(株)	203	その他:ブルーチップ
2	昭和交通(株)	87	ID・クイックペイ決済可
3	光星ハイヤー(株)	98	サイモンズカード提携
4	朝日交通(株)	135	ID・クイックペイ決済可
5	平岸ハイヤー(株)	73	Tカードポイント等
6	札幌第一交通(株)	135	
7	小鳩交通(株)札幌支店	83	
8	はまなす交通(株)	46	ID・クイックペイ決済可
9	(株)ユニコーン	42	
10	札幌キングハイヤー(株)	12	
11	エルメス観光	23	
12	興亜第一交通(株)	141	
13	構内第一交通(株)	50	
	13	1,128	

21.10.31

北海道新聞

札幌圏

タクシー最大35%減

適正化協で運輸局提案

タクシーの供給過剰 適正化(札幌、江別、石狩、稚内)の「適正化協議会」は30日、札幌市内で初会合を開き、本格的な議論が

始まった。協議会はタクシー事業適正化・活性化特措法の施行を受けて設置された。会合には札幌ハイヤー協会や関係市などから約20人が出席した。

道運輸局は実車率などを基に法人タクシーの適正台数について3案を算定。9月末時点の52296台に比べ、減車台数を①715台②1518台③1800台と提示した。最大で36%、最小でも13%の減車になる。

これに先き委員からは、減車に伴う従業員の解雇への懸念や、需要を掘り起こす必要性などの声が上がった。協議会は4回目の会合までに意見をとりまとめ、年度内に地域計画を作成する。だが強制力がないため、減車実現の不透明さが指摘されている。

札幌のタクシー削減へ



札幌市や周辺で営業するタクシーの台数削減に向け

て、札幌ハイヤー協会(札幌市、加藤欽也会長)や関係自治体、北海道運輸局、労働者団体などで構成する「札幌交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会」が30日、初会合を開いた。運輸局は最大で4割近い減車が必要との試算を公表。来

協会や自治体が協議会 運輸局「最大4割減車」

年9月末までに全体の削減数や各社への割り当て方法などを決める。初会合では運輸局が圈内のタクシー適正台数の試算を示した。景気後退に伴う需要減を受け、9月30日時点の52296台から、最も減らす想定で35・1%減の34355台、多い場合でも13・5%減の45081台が適正台数とした。札幌ハイヤー協会の加藤会長は会合後、記者団に対し「1998年の売上高と

比較すると08年は約30%落ちている」と指摘。その上で「(減車に)総論では各社(の経営)が成り立つのか」という議論もある」と

可能性を示唆した。タクシー業界を巡っては、09年10月に新規参入や増車規制を強化する特別措置法が施行。供給過剰の「特定地域」に指定された札幌圏などで業者が減車をい

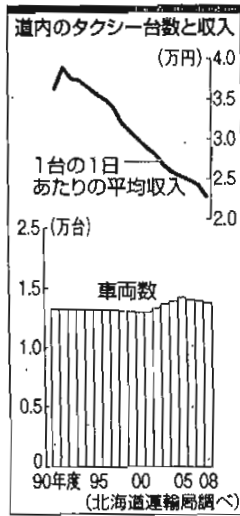
21.10.31
日本経済新聞

札幌ハイヤー協会の加藤欽也会長は「この事業所も同じ割合の減車をすれば、経営環境が悪化するケースが出てくる。慎重に議論を進めていきたい」と話している。

競争が激しいタクシー業界。JR札幌駅前にも客待ちの車列ができています。=札幌市



強制力なく実効性課題



タクシー業界は2002年の規制緩和で参入が増え、全国各地で競争が激しくなった。道内では札幌市を中心とする札幌運輸支局管内の約8300台をはじめ、約1万4千台が走っている。だが、景気低迷で利用客は減り続け、低運賃を競いながら客を奪い合う形に。運転手の長時間労働や賃金低下、安全管理の不備なども問題になっている。

特措法の内容は、供給過剰地での参入や増車を制限し、大幅な運賃値下げを抑え、というもの。また、業者も自治体などによる協議会で減車に向けた計画もつくる。道内では札幌、函館、旭川、小樽、苫小牧、釧路、帯広、北見の8地域を対象で、運転手の労働組合や業者に加え、道や市

台数過剰 安値競争

8地域 減車計画策定へ

過当競争で厳しい経営が続く道内のタクシー業界が、台数や運賃の調整に動き始めた。10月に供給過剰地域の需給を是正する特別措置法が施行されたためだ。各地で自治体を交えて車を減らす協議会をつくり、法に基づいた計画も定める。だが、強制力はなく、実現できるかどうかは業界次第。北海道運輸局は「各社が知恵を出し合って適正化を進めるしかない」といふ。(伊藤唯仁)

タクシー適正化業界動く

町村、住民も加わって10月から各地で協議会が開かれていく。今年度中に計画をつくり、3年間で車を減らす予定だ。

これまでなら参入・増車申請は条件さえ満たせば認められたが、特措法では「新たな需給があるかどうかを判断理由に加わる」(同運輸局)。

8地域では事実上、凍結の形となった。運賃も全道で自動認可運賃の下限を5%上げ、下限未満の業者には同局が労働状況などを確認するための監査に入る予定だ。

札幌では4月に低料金が売りのエムケイタクシー(京都府)が参入して競争が激しくなった。だが、同局は「台数増加と運賃低下に関しては防げ、仕組みができた」としており、次のハードルとなる減車を見据える。協議会で需給を適正化する地域計画をつくり、それを受けて各業者が減車や事業譲渡などの検討に入る。ただ、協議会がつくる計画

の実効性は不明。札幌圏では10月末の初会合で同局が「約5300台ある法人タクシーの約3割が過剰」という試算を発表したが、「何台減らせとか運賃を上げるとまでは言えない」。減車も運賃設定などは経営判断で、協議会が具体的に言及すると独占禁止法に抵触しかねないからだ。

業者にも戸惑いがある。札幌の業者は「特措法の枠組みに期待していたが、これでは各社の自助努力に頼るしかない」と、協議会の計画に強制力がない点を不安視する。一方、協議会に参加した運転手側からは「運転手の待遇改善が本来の目的はず」と不満も出ているという。

計画を円滑に進めるため、同局は繁華街の乗り場を優先的に使えるようにするなど、協議会を通じて減車した業者への優遇措置も検討する考えだ。また、利用者がタクシーに何を望んでいるのかも協議会の場で聞きたいという。