

旭川交通圏タクシー特定地域協議会設置要綱（案）

制定 平成21年 月 日

（目的）

第1条 旭川交通圏タクシー特定地域協議会（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、旭川交通圏（以下「特定地域」という。）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（以下「タクシー」という。）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「タクシー事業者等」とは、タクシー事業者及び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。

5 この要綱において「地域住民」とは、タクシーを利用する地域住民に身近な団体又は組織の代表者をいう。

（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) 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進に関し必要な次に掲げる事項の協議

協議会の運営方法

に掲げるもののほか、協議会の運営等に必要と認める事項

(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) 北海道運輸局長またはその指名する者

(2) 関係地方公共団体の長

旭川市長またはその指名する者

(3) タクシー事業者等

社団法人旭川地区ハイヤー協会 会長

旭川地方個人タクシー協同組合 理事長

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。)

(4) 労働組合等

全国自動車交通労働組合連合会北海道地方連合会旭川地域を代表する者

全国自動車交通労働組合総連合会北海道地方連合会旭川地域を代表する者

(5) 地域住民

旭川消費者協会 会長またはその指名する者

2 法第8条第2項に掲げる者

(1) 学識経験者

学校法人旭川大学保健福祉学部教授 白戸 一秀

(2) その他協議会が必要と認める者

北海道警察旭川方面本部長またはその指名する者

北海道労働局旭川労働基準監督署長またはその指名する者

(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11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11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) 会長及び座長の選出を議決する場合 法第8条第1項及び第2項各号に掲げる協議会の構成員の種別毎に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。

北海道運輸局長またはその指名する者が合意していること。

旭川市長またはその指名する者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。

地域住民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。

法第8条第2項各号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項各号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項各号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、地域計画作成後も定期的に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。

資料 2

「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」について

制定の背景・目的

タクシーは、鉄道、バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関

しかしながら、長期的にタクシー需要が減少傾向にあるなかで、タクシー車両が増加

平成14年2月のタクシー事業の規制緩和
 参入規制の撤廃 過剰な輸送力増加
 運賃規制の緩和 過度な運賃競争

- ・ タクシー事業の収益基盤の悪化
- ・ 違法・不適切な事業運営の横行
- ・ 利用者サービスが不十分
- ・ 運転者の労働条件の悪化
- ・ 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

タクシーが、地域公共交通機関としての機能を十分に発揮することが困難な状況

交通政策審議会答申
 「タクシー事業を巡る諸問題への対策について
 (平成20年12月18日)」

利用者のニーズに合致したサービスの提供 利用者によるタクシーの選択性の向上等
 悪質事業者等への対策 行政処分の強化、運転者登録制度の厳格な運用等
 運賃制度のあり方 自動認可運賃の幅の見直し、下限割れ運賃認可審査の厳格化等

供給過剰進行地域
 における対策

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(特措法)の制定
 (21年10月1日施行)

特措法の概要

特定地域の指定等

国土交通大臣は、供給過剰等によりタクシーが地域公共交通機関としての機能を十分に発揮できていない地域を特定地域として指定……道内では札幌交通圏ほか7地域を指定

特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

特定地域において、地域のタクシー事業者の関係者等は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(地域計画)を作成することができる。

地域計画で定めるべき事項

- ・ タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
- ・ 地域計画の目標
- ・ 地域計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体

特定事業計画の作成

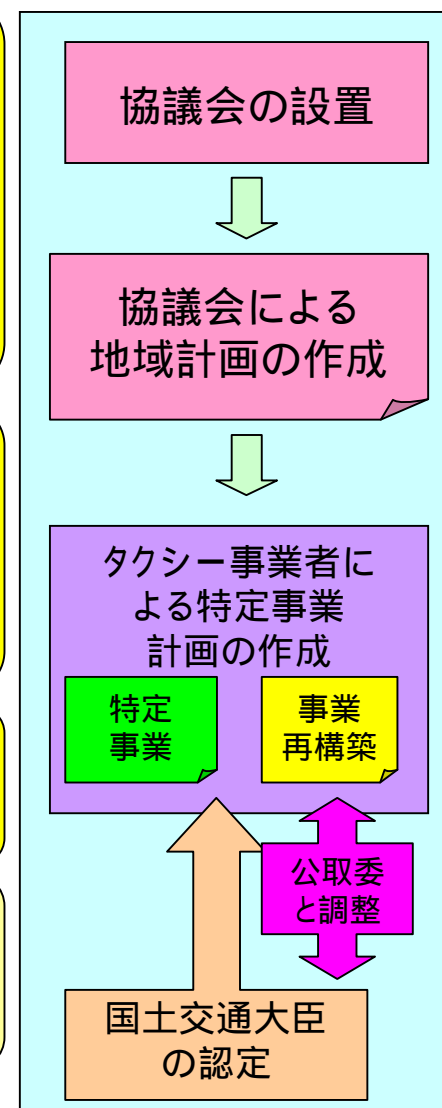
特定地域のタクシー事業者は、単独で又は共同で、地域計画に即してタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための計画(特定事業計画)を作成し、国土交通大臣の認可を受けることができる。
 特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等(事業再構築)について定めることができる。

特定地域における道路運送法の特例

特定地域において増車を行おうとする場合は、国土交通大臣の認可を受けることが必要。

その他

道路運送法に規定するタクシーの運賃及び料金の認可基準のうち「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」とあるのを、当分の間、「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」とする。(全国で適用される措置)



協議会について

基本的な考え方

- ・ 協議会は、地域計画の作成主体となるものであり、計画実施に係る関係者間の連絡調整を行うなど、特定地域におけるタクシー事業の適正化・活性化を推進する上での中心的な役割を担うもの。
- ・ 地域の多様な関係者が積極的に協議会に参画し、共通の認識の下、タクシー事業の適正化・活性化に関する取組を総合的かつ一体的に取り組んでいくことを期待。

構成員

- ・ 地方運輸局長、関係地方公共団体の長、タクシー事業者・団体、地域住民のほか、必要に応じて他の公共交通事業者、地元企業、学識経験者等を構成員に含めることが望ましい。
- ・ 協議事項に係る関係行政機関(都道府県労働局又は労働基準監督署、都道府県公安委員会など)の参画を得ることも重要。

(参考)特措法(抄)

第7条

国、地方公共団体、一般乗用旅客自動車運送事業者その他の関係者は、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を推進するため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

第8条

特定地域において、地方運輸局長、関係地方公共団体の長、一般乗用旅客自動車運送事業者等、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の組織する団体及び地域住民は、次条第一項に規定する地域計画の作成、当該地域計画の実施に係る連絡調整その他当該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の推進に関し必要な協議を行うための協議会(以下単に「協議会」という。)を組織することができる。

- 2 協議会は、必要があると認めるときは、次に掲げる者をその構成員として加えることができる。
 - 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者
 - 二 学識経験を有する者
 - 三 その他協議会が必要と認める者

地域計画について

基本的な考え方

- ・ 地域計画は、特定地域における公共交通機関としてのタクシーのあり方に関する基本的な方向性を示し、タクシー事業の適正化・活性化に向けた地域の総合的な取組みを定めるもの。
- ・ 地域計画の策定に当たっては、協議会において地域の輸送ニーズやタクシー事業の実情を十分に把握し、それらに的確に対応した取組みを定めることが必要。
- ・ 特定地域においては、供給過剰の進行や過度な運賃競争により地域公共交通機関としてのタクシーの機能が低下していることに留意し、地域の実情に応じて、供給過剰の解消や過度の運賃競争の回避、運転者の労働条件の改善・向上、タクシー車両による交通問題の解消のための対策について定めることが求められる。

地域計画に記載する事項について

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

- ・ 協議会における関係者間の共通認識に資するものとして、地域におけるタクシーの位置付け・役割、タクシー事業を巡る現状の分析・取組の方向性等について、可能な限り具体的に記載。
- ・ タクシー事業を巡る現状分析・取組の方向性を定める際には、地方運輸局長が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。

地域計画の目標

特定事業等の前提となる目標として、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。

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

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

- ・ 地域計画には、法令に違反せず、法及び基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・活性化に資するあらゆる事業について定めることが可能。
- ・ 次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。

輸送需要に対応した合理的な運営
法令の遵守の確保
輸送サービスの質の向上
輸送需要の開拓

(参考)特措法(抄)

第9条

協議会は基本方針に基づき、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を推進するための計画(以下「地域計画」という。)を作成することができる。

- 2 地域計画は、次に掲げる事項について定めることとする。
 - 一 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
 - 二 地域計画の目標
 - 三 前号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
 - 四 前三号に掲げるもののほか、地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

特定事業について

特定事業の具体例

利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供

ニーズに応じたタクシーの検索が可能なWEBサイトの開設、事業者評価ランク制の創設 等
情報通信技術の活用による運行の管理の高度化

GPS - AVMシステムを活用した配車、タクシー乗場情報提供システムを活用した効率的配車 等
利用者の利便の増進に資する乗り場の設置及び運営

優良タクシー乗り場の整備、距離別乗場の整備 等
適正な運行の確保に資する装置等の導入

デジタルタコグラフの導入、映像記録型ドライブレコーダーの導入 等
運転者等に対する講習等の実施

基本法令講習の実施、街頭指導の実施 等
利用者からの苦情、問合せ等に迅速かつ適切に対応するための体制の整備

苦情、要望受付の専用窓口の設置、遺失物照会のためのWEBサイト設置 等
他の公共交通機関との乗継ぎの円滑化に資する措置の実施

駅前乗り場の整備、鉄道、バス等のダイヤに対応した駅前等への計画配車の実施 等
タクシーの集中による駅前、繁華街等の渋滞解消措置の実施

ショットガン方式の導入、ナンバープレートによる乗入れ規制の導入 等
タクシー事業活動に伴う環境負荷の低減

低公害車の導入、アイドリングストップ装置の導入 等
運転者の労働条件の改善その他の労働環境の整備

仮眠室、休憩室等の福利厚生施設の充実、AT車の導入 等
利用者の需要に応じたサービスの提供

大型車両の導入、電子マネー、クレジットカード決済機の導入 等
利用者の特別の需要に応ずるための運送の実施

介護タクシー、観光タクシーの運行 等
輸送需要に関する調査の実施

アンケート調査、モニター調査の実施 等

資料 3

タクシー事業の概要について

タクシー事業について

タクシーは、鉄道・バスとともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関であり、

- ・ 地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる。
- ・ 面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い。
- ・ 深夜でも利用できるなど、利用時間を選ばず、いつでも、誰でも利用できる。

といった、優れた特性を生かして、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することが可能であることから、地域住民の生活利便の向上、地域社会の活力の維持にも資するものである。

また、タクシーは、高齢化の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割を大いに期待されるとともに、我が国が観光立国を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割なども期待されている。

ハイヤーは、営業所を拠点に電話で予約を受けたり、会社の専属契約により配車する方式をいい、一般的には黒塗りの高級車が多いが、ワンボックスカーやミニバンも存在する。北海道内では札幌交通圏のみハイヤーの営業がなされている。

一般タクシー

流し、駅待ち、無線予約等により利用者に輸送サービスを提供するタクシー



観光タクシー

予め決められた観光ルートを低運賃にて周遊する輸送サービスを提供するタクシー

乗合タクシー

乗合バスでは対応が困難な深夜時間帯、過疎地域などにおいて、住民の足の確保を目的とした輸送サービスを提供するタクシー



個人タクシー

一定の資格を有する運転者に、個人営業を許可したタクシー



福祉タクシー

身体障害者、高齢者等のニーズに合わせ、車椅子や寝台のまま乗車することができるタクシー



ハイヤー

営業所のみで運送の引受けを行うもの。一般的には企業等が一定期間専属で契約して利用する。



タクシー事業に関する現行制度の概要

参入面等(下線は札幌交通圏等の特定地域の場合)

新規参入(営業区域ごとの許可)

- ・ 輸送の安全確保に必要な体制・能力の審査(例:車庫、休憩・仮眠施設、教育・指導体制等)
- ・ 事業を適確に遂行するに足る能力の審査(例:資金計画、法令知識、損害賠償能力、最低保有車両数等)
- ・ 欠格事由(過去2年以内に事業許可の取消処分を受けていること等)に該当しないこと。

事業計画の変更(営業区域の拡大 認可、増車 認可(特定地域以外は事前届出)、減車 事前届出)

運賃面

認可制(運用として上限規制)

- ・ 能率的な運営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであること(総括原価主義)。
- ・ 特定の旅客に対し、不当な差別的取扱いをするものでないこと。
- ・ 他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないこと。

事業運営面

組織体制

- ・ 運行管理者の選任
- ・ 整備管理者の選任
- ・ 運輸安全マネジメントの実施

運転者

- ・ 運転者の選任に当たっての諸規制(研修の義務付けなど)

運行

- ・ 点呼の義務付け
- ・ 運転者の拘束時間の制限
- ・ 運行記録計による速度等の記録の義務付け

輸送サービス

- ・ 運送約款(認可制・標準約款制)
- ・ 区域外輸送の禁止(発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客輸送の禁止)

運送引受義務

タクシー事業者は、一定の場合(公序良俗に反する場合、天災の場合等)を除き、運送の引受けを拒絶してはならない。

タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置

札幌交通圏等の同法に基づく指定地域では、地理試験に合格するなど一定の要件を満たし、国土交通大臣の登録を受けた者でなければタクシー運転者として乗務させてはならない。

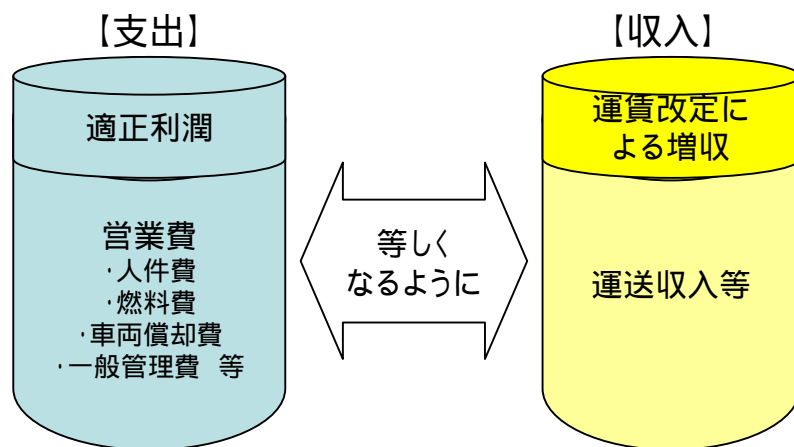
タクシー運賃の設定方法について

1. タクシー運賃の決定

タクシーの上限運賃については、タクシー事業の経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がこれと等しくなるように運賃水準を決定する「総括原価方式」が採用されている。

運用上、それぞれの運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の70%を超える申請があったときに、運賃改定の審査を開始することとしている。

審査にあたっては、当該ブロック内で標準的な経営を行っている事業者の経費をもとに運賃額を決定することとしており、これにより、ブロック内の各事業者の経営努力を促す制度となっている。



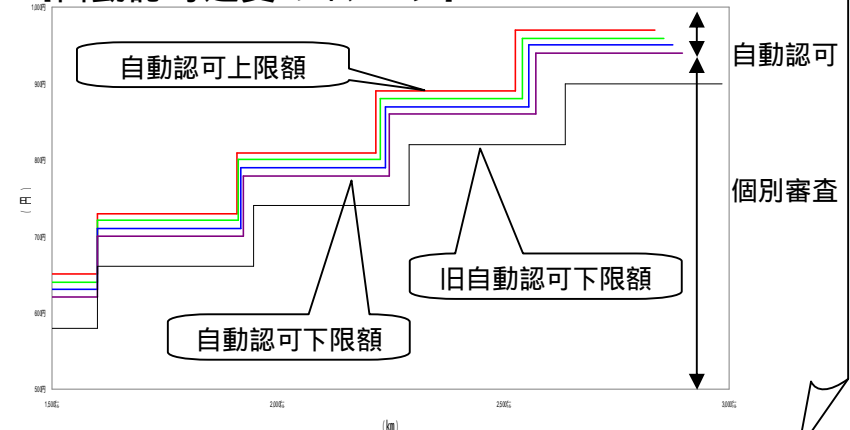
2. 自動認可運賃制度の概要

上限運賃と下限運賃(北海道B地区においては、上限運賃から約3.6%の幅)の範囲内の初乗運賃額及び当該初乗運賃額に対応した加算距離・運賃額について、北海道運輸局長が自動認可運賃として設定し、予め公示している。

自動認可運賃の申請があった場合は、原価計算書等の添付を省略し、速やかに認可することとしている。

なお、自動認可運賃の下限を下回る運賃申請については、原価計算書の審査等により、適正利潤を含む収支が相償うか、他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないか等を個別に審査することとしている。

【自動認可運賃のイメージ】



旭川交通圏における タクシー事業の現況について

タクシーの参入許可は営業区域ごとに許可することとされており、現在、道内で55の区域が定められている。

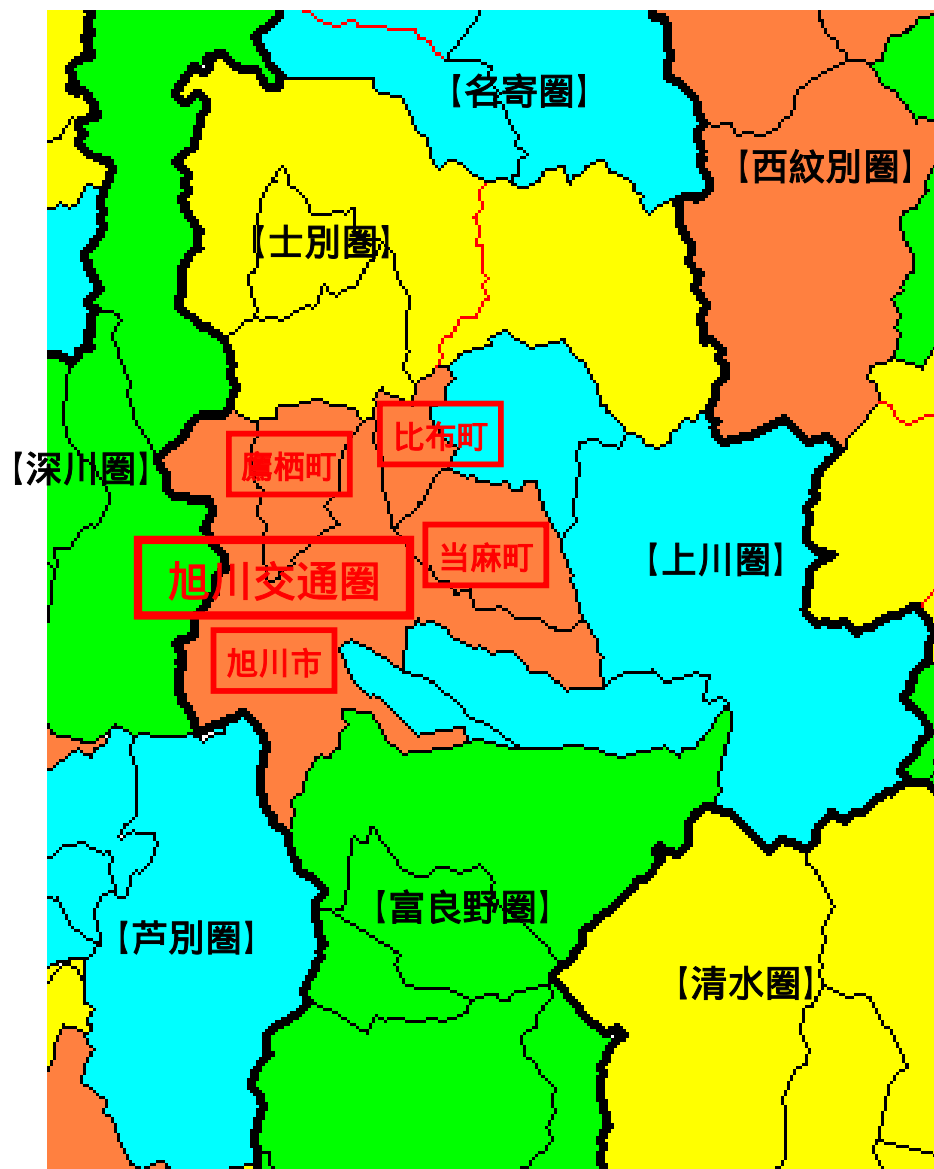
また、運賃改定は、運賃ブロックごとに認可することとされており、現在、道内で5のブロックが定められている。

特定地域に指定された旭川交通圏は

旭川市
鷹栖町
当麻町
比布町

となっている。

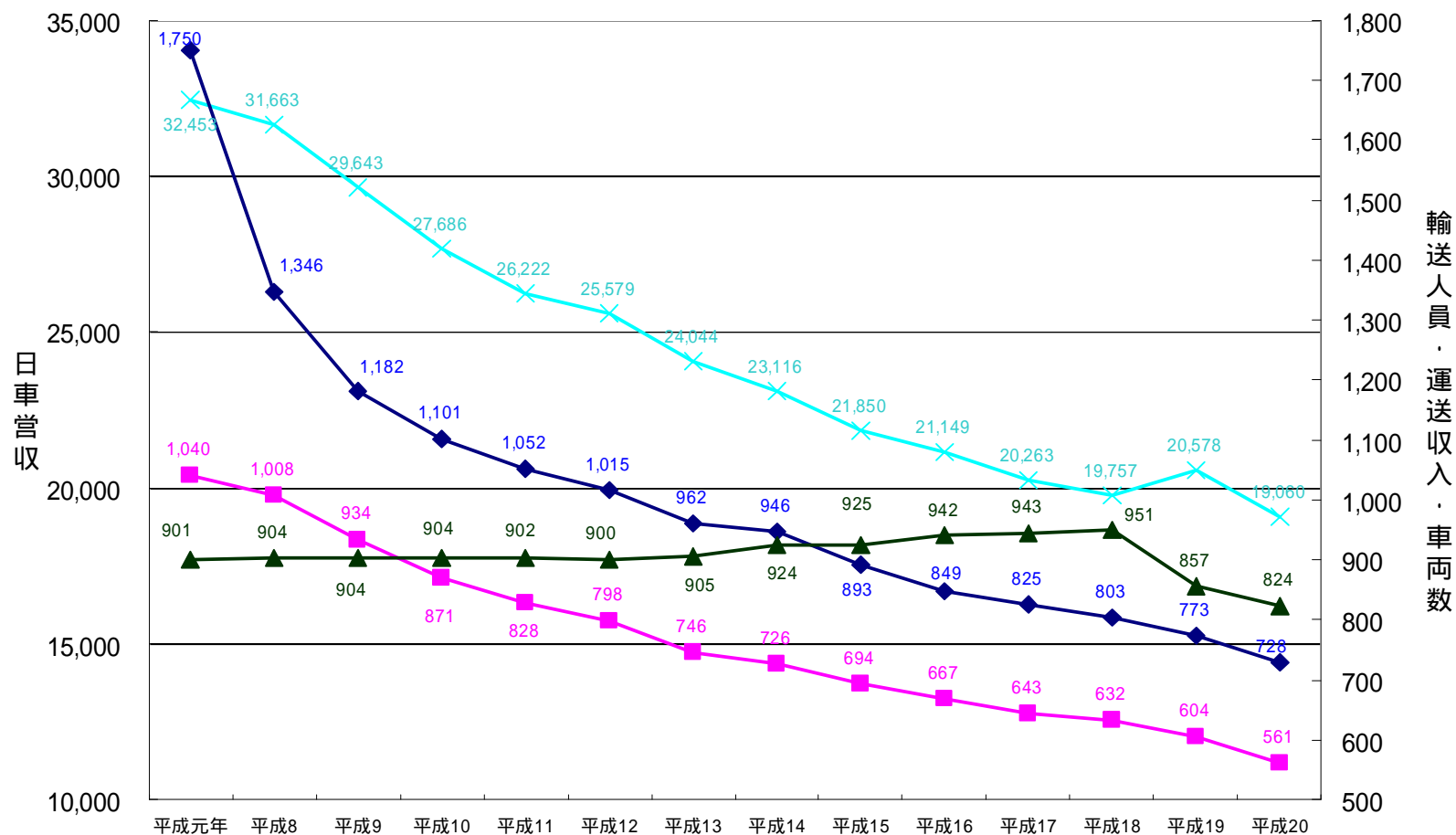
なお、旭川交通圏の運賃ブロックは、「北海道B地区」となっており、旭川交通圏に愛別町、東神楽町、東川町を加えた区域である。



旭川交通圏タクシー輸送実績の推移(法人タクシー)

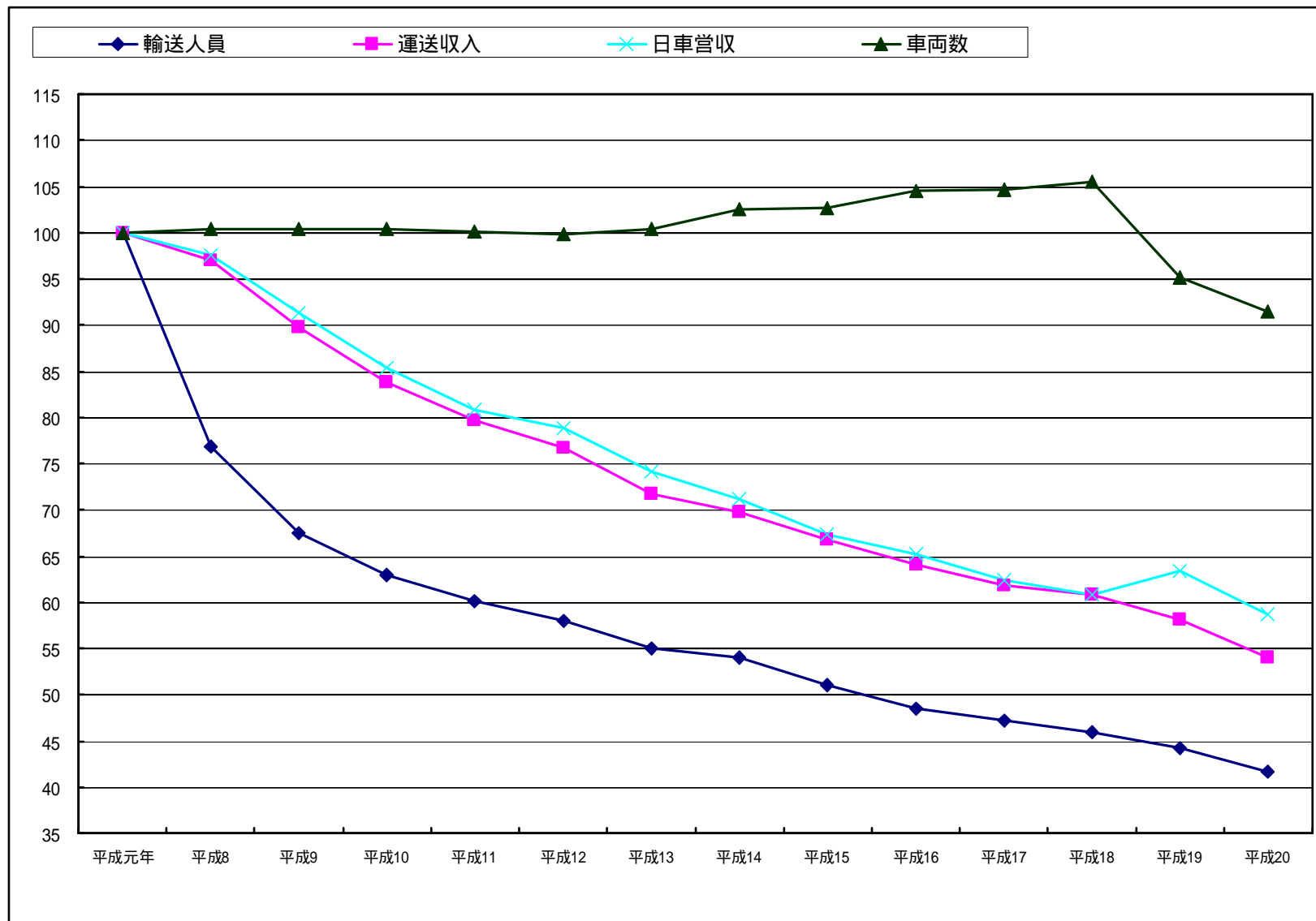
旭川交通圏の日車営収等の推移(法人タクシー)

✕ 日車営収(円)
 ◆ 輸送人員(万人)
 ■ 運送収入(千万円)
 ▲ 車両数(両)



旭川交通圏タクシー事業者数等の推移

(平成元年 = 100)



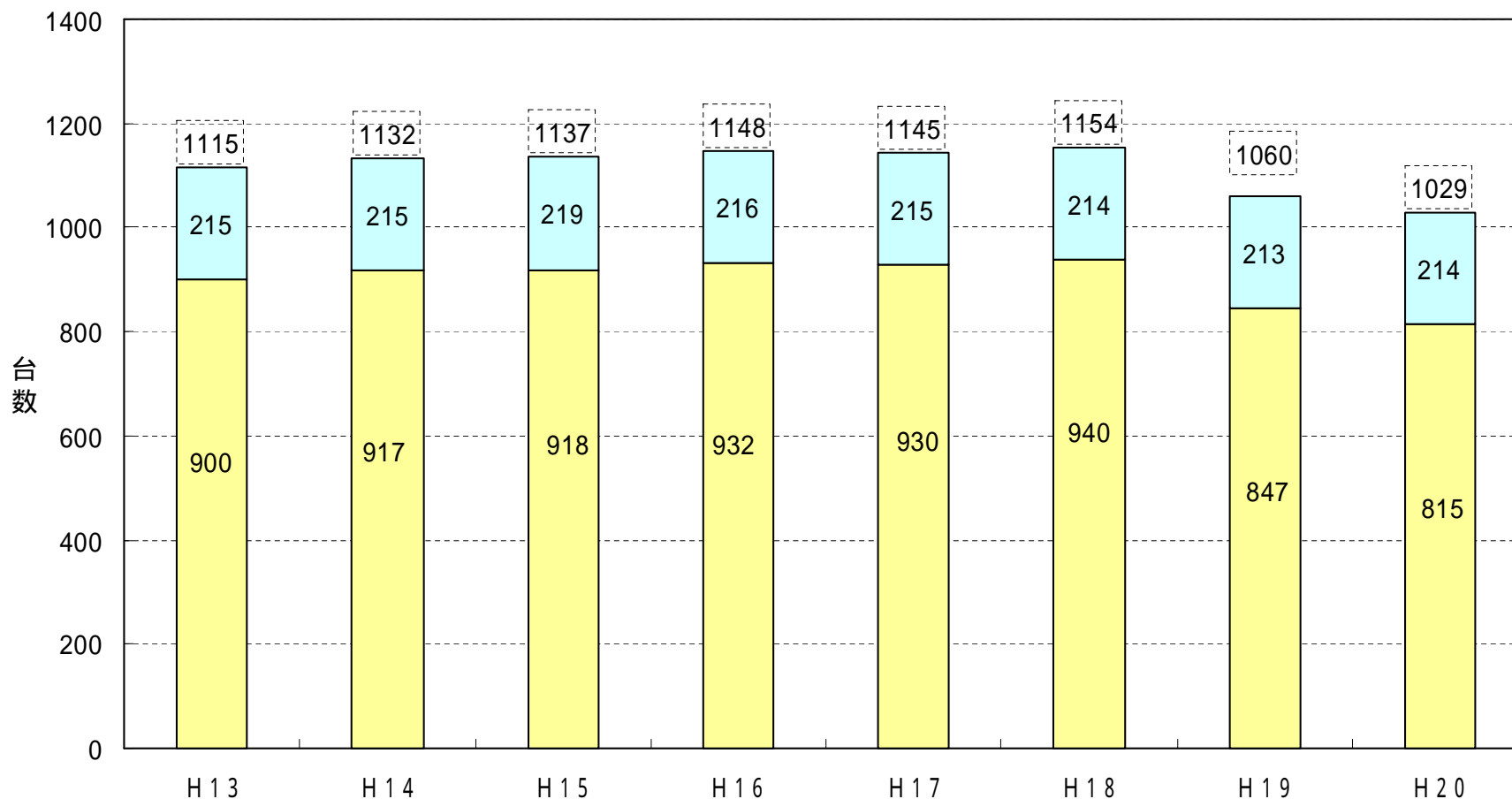
旭川交通圏タクシー輸送実績の推移(法人タクシー)

年度	延実在車両数 (両)	延実働車両数 (両)	実働率 (%)	実車キロ			輸送回数		運送収入	
				実車キロ (km)	実車率 (%)	1日1車 当り(km)	輸送回数 (回)	1日1車 当り(回)	運送収入(千 円)	1日1車 当り(円)
昭和60年	321,110	319,844	99.6	36,463,589	33.3	114.0	12,084,263	37.8	9,915,444	31,001
平成元年	(100) 328,435	(100) 320,475	97.6	(100) 38,979,297	36.8	(100) 121.6	(100) 12,539,075	(100) 39.1	(100) 10,400,645	(100) 32,454
平成8年	330,275	318,365	96.4	30,380,365	35.4	95.4	9,643,282	30.3	10,080,505	31,663
平成9年	330,287	315,042	95.4	26,590,608	32.8	84.4	8,439,891	26.8	9,339,089	29,644
平成10年	329,926	314,437	95.3	24,670,101	31.8	78.5	7,911,208	25.2	8,705,595	27,686
平成11年	330,487	315,839	95.6	23,481,033	30.8	74.3	7,579,646	24.0	8,282,148	26,223
平成12年	328,777	311,998	94.9	22,534,440	30.7	72.2	7,335,133	23.5	7,980,620	25,579
平成13年	(100) (100) 327,602	(97) (100) 310,086	94.7	(54) (100) 20,977,254	29.2	(56) (100) 67.6	(54) (100) 6,827,996	(56) (100) 22.0	(72) (100) 7,455,755	(74) (100) 24,044
平成14年	334,267	314,066	94.0	20,461,262	28.6	65.1	6,612,351	21.1	7,259,834	23,116
平成15年	339,146	317,441	93.6	19,516,535	27.8	61.5	6,337,157	20.0	6,936,039	21,850
平成16年	339,630	315,268	92.8	18,716,651	27.6	59.4	6,086,692	19.3	6,667,563	21,149
平成17年	345,152	317,434	92.0	18,129,169	27.2	57.1	5,895,770	18.6	6,432,391	20,264
平成18年	344,493	319,741	92.8	18,095,728	27.7	56.6	5,674,013	17.7	6,317,138	19,757
平成19年	316,527	293,744	92.8	17,377,563	27.8	59.2	5,471,801	18.6	6,044,581	20,578
平成20年	(96) (96) 314,104	(92) (95) 294,455	93.7	(42) (78) 16,296,943	27.4	(46) (82) 55.3	(40) (74) 5,057,220	(44) (78) 17.2	(54) (75) 5,612,344	(59) (79) 19,060

年度別車両数推移

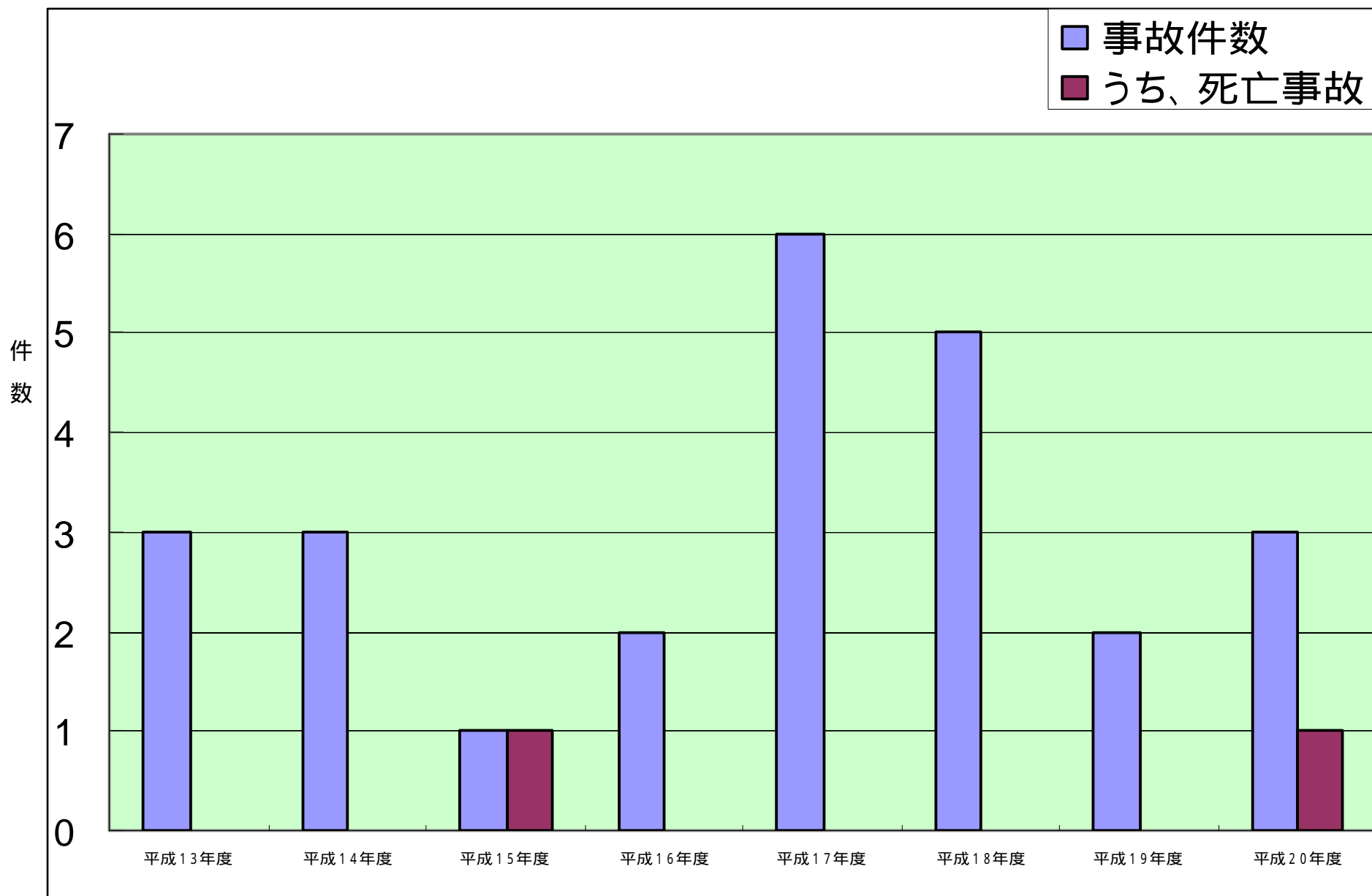
■法人 □個人

法人タクシー
規制緩和後は、増加傾向であったが、H19からは減少に転じている。

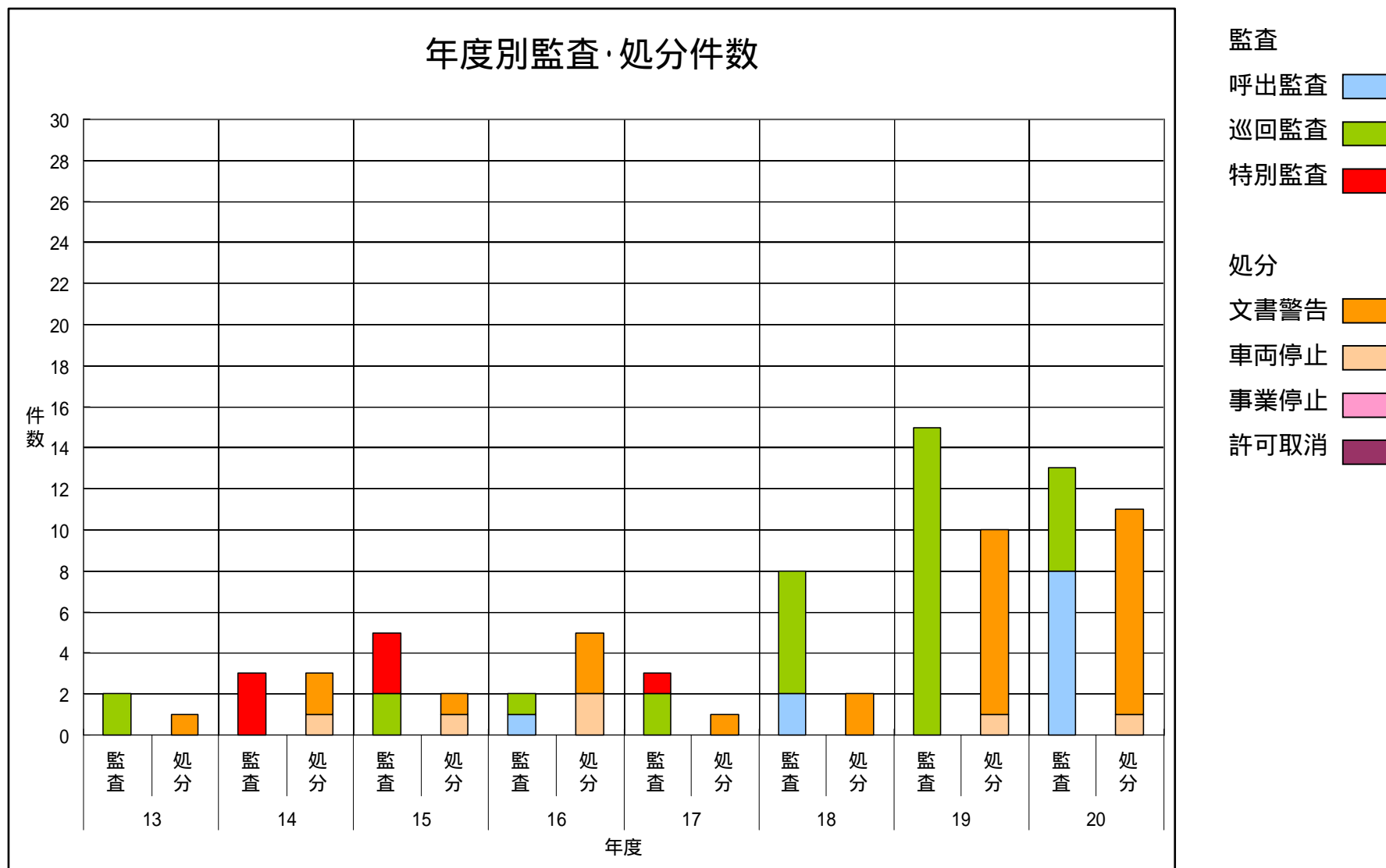


		年 度				
		平成元年	平成9年	平成13年	平成16年	平成20年
需要	総実車キ口	38,979,297	26,590,608	20,977,254	18,716,651	16,296,943
	指数(H1 = 100)	100	68	54	48	42
供給	延実在車両数	328,435	330,287	327,602	339,630	314,104
	指数(H1 = 100)	100	101	100	103	96
	延実働車両数	320,475	315,042	310,086	315,268	294,455
	指数(H1 = 100)	100	98	97	98	92

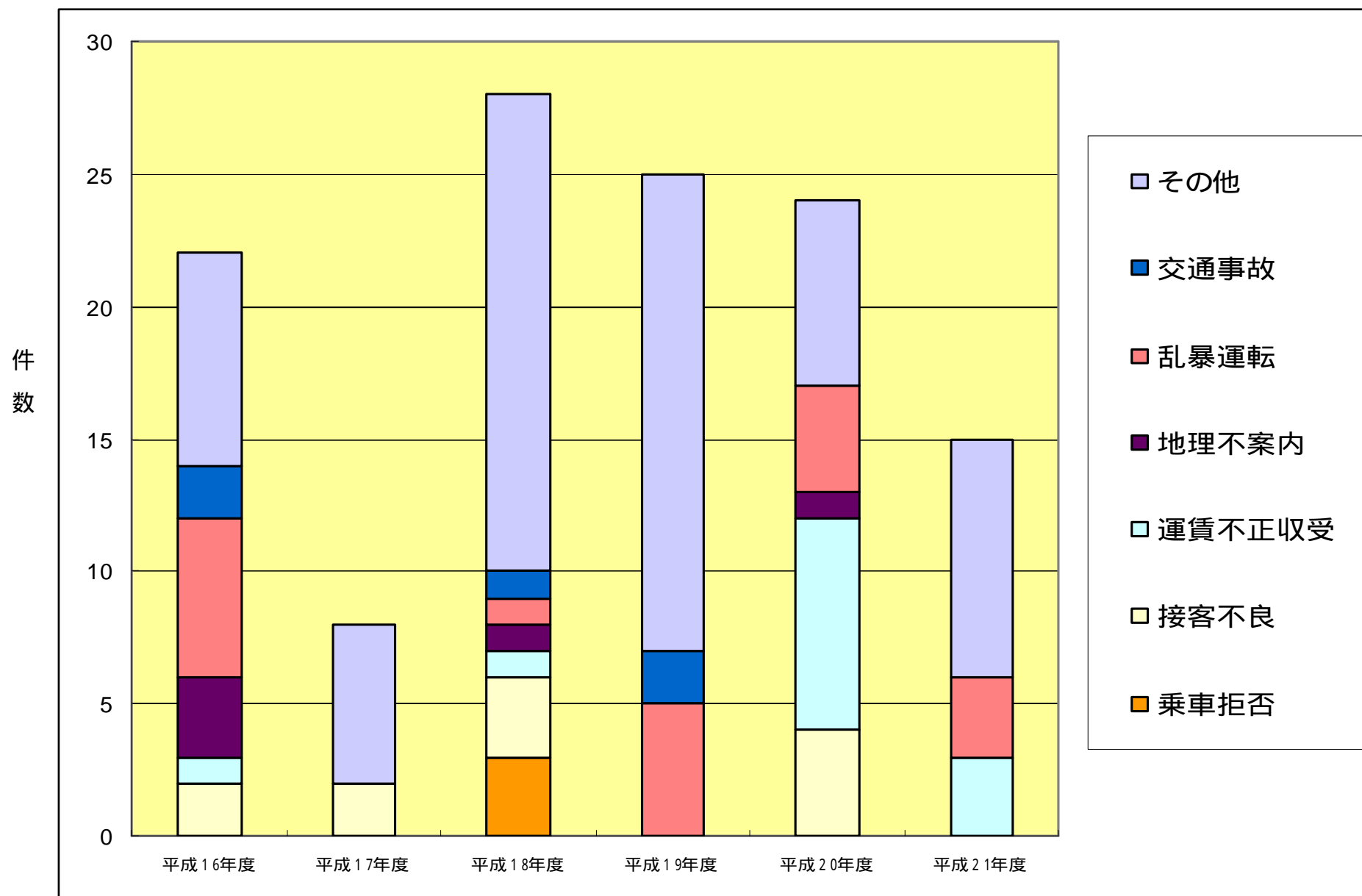
旭川交通圏におけるタクシー事業の年度別事故件数推移



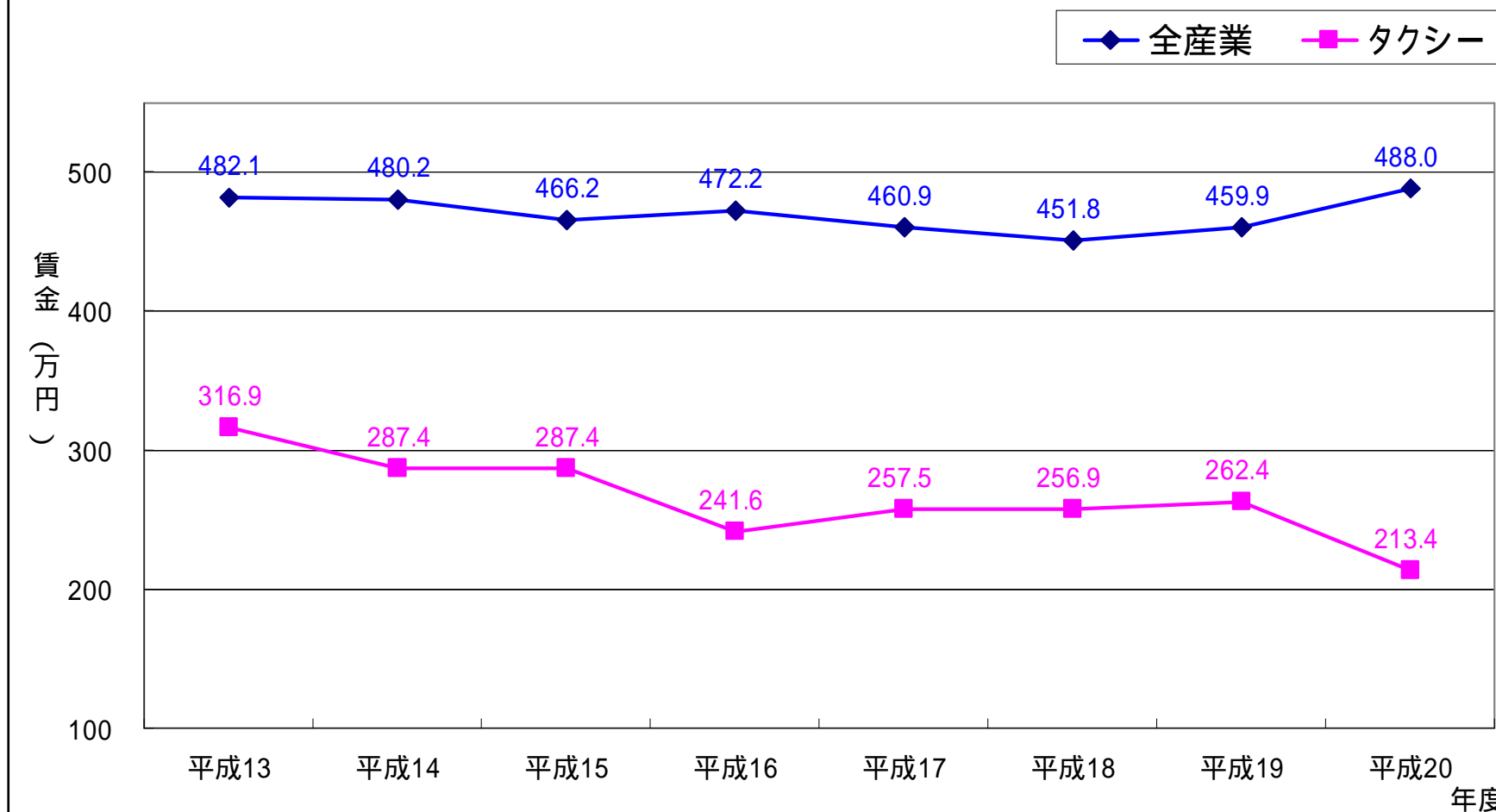
タクシー事業の年度別監査・処分件数(支局管内)



旭川交通圏におけるタクシーの苦情件数推移



北海道におけるタクシー労働者と全産業男子労働者の賃金推移比較



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」による(年間賃金を算出)

旭川交通圏タクシーの運転者給与推移

保有車両数別の運転者給与額

(単位:円)

年度 保有車両数	平成13年度	平成16年度	平成20年度	平成20年度収支 状況(事業者数)		
				黒字	赤字	不明
1～49両	185,014	170,654	147,550	3	5	0
	2,220,168	2,047,848	1,770,600			
50～99両	169,129	159,323	150,573	1	2	0
	2,029,548	1,911,876	1,806,876			
100両以上	185,369	161,496	140,065	0	3	0
	2,224,428	1,937,952	1,680,780			
全体	2,158,048	1,965,892	1,752,752	4	10	0

注1:上段は平均給与月額、下段は年収に換算したものである。

注2:平成13,16,20年度の事業報告書より作成したもの。車両数は平成20年度末現在。

注3:給与額は、人件費(運転手に係る給与・手当及び賞与の合計額)÷支払延人数により算出した。

旭川交通圏における特殊なタクシー運賃の実施状況

平成21年12月 旭川運輸支局

事業者名	概要	認可年月日	備考
A社	<u>遠距離割引 (3割引)</u> 5000円超1割引 5000円超3割引	H18.10.4	
B社	<u>介護輸送サービス運賃 (エリア別定額運賃)</u> 介護保険制度及び障害者自立支援制度に基づく介護 (障害者認定) サービスを提供する場合の運賃。対象となる旅客は、要介護者及び要支援者、身体障害者、精神障害者、知的障害者等の単独での移動が困難な者であって、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者に限定。	H18.4.28	
	<u>福祉輸送サービス運賃 (メーター運賃の7割)</u> 介護保険制度及び障害者自立支援制度とは関係しない運賃。 対象となる旅客は、要介護者及び要支援者、身体障害者、精神障害者、知的障害者、65歳以上の高齢者である単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者であって、予め利用登録を受けた者に限定。	初回 H18.4.28	期間限定認可 H21.11.27~H22.10.26
C社	<u>利用回数割引 (最大5分引)</u> ポイントカードによるタクシー利用回数が20回に達した者に対して、500円分の乗車補助券を交付。	H19.10.17	
D社	<u>クーポン割引 (最大9.09分引)</u> クーポン券1,000円・500円・100円の25枚綴り11,000円分を10,000円分で販売。	H21.8.19	

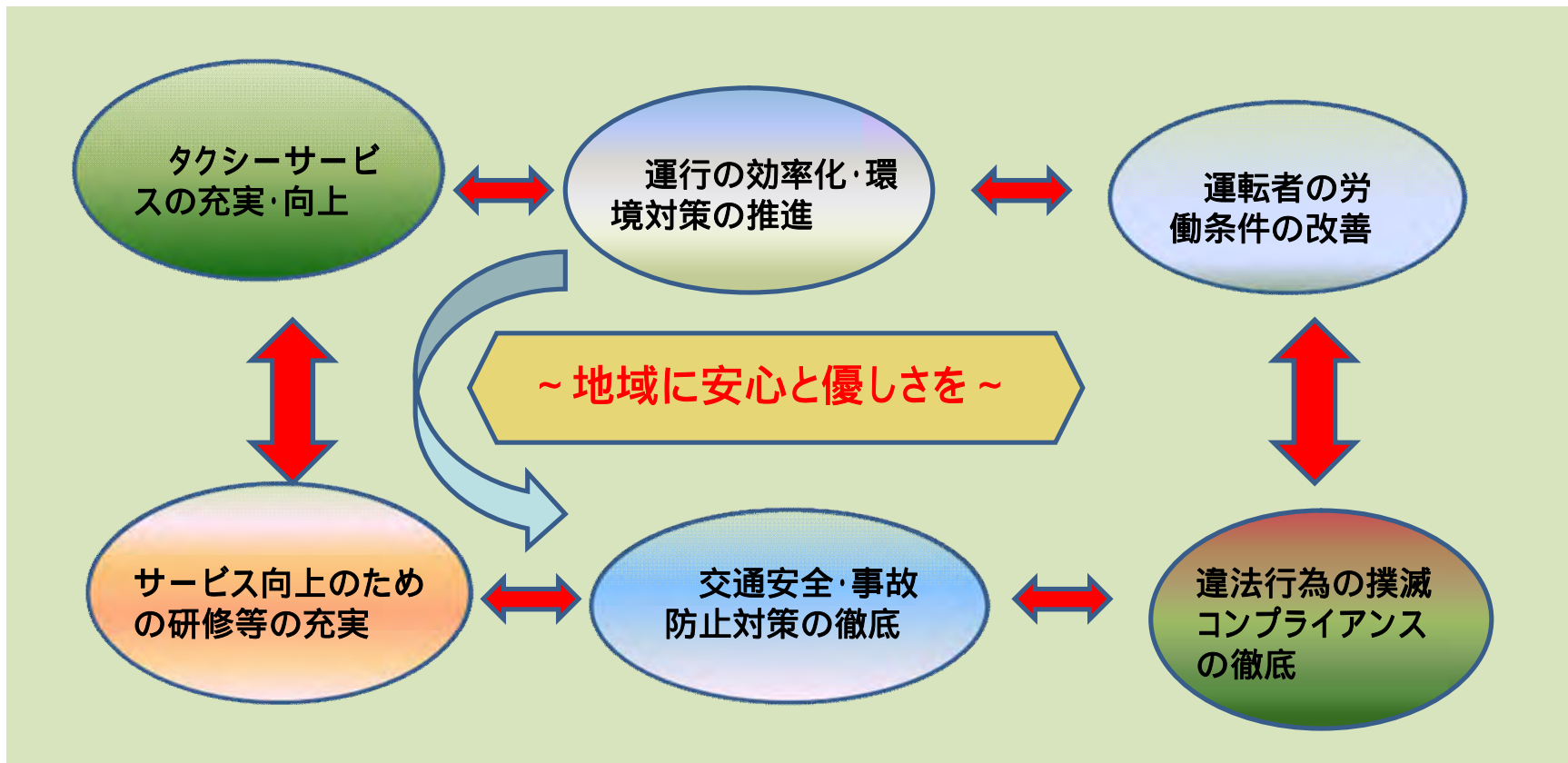
<参考> 個人タクシーの運賃及び料金体系 (大部分の事業者が当該運賃を適用している)

車種	初乗距離	初乗運賃	加算距離	加算運賃	時速10 ^{km} 以下 併用運賃時間	併用加算運賃	時間帯別運賃 30分毎	遠距離割引
中型	1.4キロ	510円	324メートル	90円	2分00秒	90円	2,880円	なし
小型	1.4キロ	490円	361メートル	80円	2分10秒	80円	2,320円	5,000円超1割引

旭川交通圏におけるタクシー業界の取り組みについて

(社)旭川地区ハイヤー協会

マイカーの増加、長期的な経済の低迷から需要が減少しており、需要喚起策を講じることが重要な課題となっている。また、少子・高齢化社会になっており、ドア・ツウ・ドアのサービスを提供できるタクシーの役割が高く評価されており、新しいサービスを求める声も大きいことから、個々の事業者で対応することが困難な場合は、共同化、協業化による対応も検討していく。



タクシーサービスの充実・向上

あなたを守る110番協力タクシー



旭川ハイヤー協会・北海道警察

サービスの提供・充実

地域に安心を

- ・110番協力タクシー
- ・SOS防犯タクシー
- ・地域タクシーパトロール
- ・車内防犯カメラの設置
- ・ドライブレコーダーを活用した防犯協力

地域に密着した利用しやすいタクシーを目指して

24時間、市内くまなく走りまわるタクシーの機動性を活用して、地域住民を守り、コンビニなどのパトロール、ドライブレコーダーや車内防犯カメラの活用によって、犯罪の抑止、事件早期解決のため警察や地域と密接な連携を図り、お年寄り、こども、女性、体の不自由な方々にも安心してタクシーが利用できる地域公共交通としての使命を担う。



車内防犯カメラで犯罪の抑止効果を狙う。



- ・福祉タクシーの導入促進
- ・介護タクシーの充実
- ・便利タクシー
- ・点字シールの表示



福祉タクシーを利用するお客様

地域の公共交通として
体の不自由な方やお年寄り、女性の方々が安心して乗れるタクシーに

サービス向上のための研修等の充実



- ・外国人観光客に対応できるよう「指差し会話集」の活用、実践。
- ・物理的なバリアフリーのみならず、車いすや介護の仕方、ホスピタリティの向上を図る。
- ・苦情処理体制の充実・強化
- ・接客マナーの向上・研修の充実
- ・ケア輸送に必要な知識・技術の習得
- ・忘れ物等の迅速な対応

おもてなしの心を大切に、知識・技術の習得に努め、親しみやすいタクシーとして地域に溶け込む。

無線のデジタル化やGPSを利用した配車システムにより、効率の良い配車体制の確立や環境に優しい低公害車の積極的な導入、グリーン経営の認証取得によって事業所全体で環境改善のアイデアや効率化の実践などを行う。

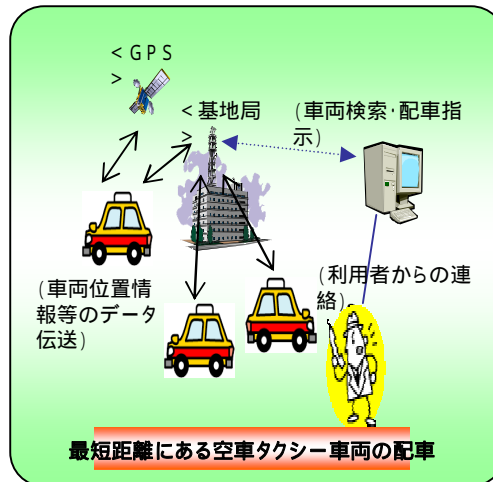


デジタル式GPS - AVMシステムの普及事業について

デジタル式GPS - AVMシステムの導入により、タクシー事業者の省エネ対策を推進

概要

お客様の呼び出し地点から最短距離にあるタクシーを強制配車することを可能とするデジタル式GPS - AVMシステムを普及させるため、システム関連機器導入費用の一部を補助し、タクシーの効率的配車による空車走行の削減を図る。



- ・低公害車の導入促進
- ・グリーン経営認証の取得
- ・エコドライブの推進

積極的に取組もう！環境に配慮した経営。

運輸事業における トラック・バス・タクシー グリーン経営 認証取得



交通エコロジー・モビリティ財団

交通安全・事故防止対策の徹底

年々減少するタクシー利用者に比して、旭川交通圏のタクシー車両は約1,000両と需給のバランスを逸している。このため、違法駐車や交差点での不法な客待ちの問題が発生しており、交通事故の要因ともなることから、指導員のパトロールによってさらなる指導強化を図り、違法行為の撲滅、事故防止対策等を徹底する。



指導員による監視活動の強化により不法な客待ちの解消を図っている。

- ・指導員による監視活動の強化
- ・タクシー乗り場の整備、利用者への啓発。
- ・飲酒運転撲滅のため代行運転の実施
- ・安全マネジメントの徹底
- ・NASVAネットの活用



タクシー乗り場での客待ち

カメラ2
カメラ1
カメラ3

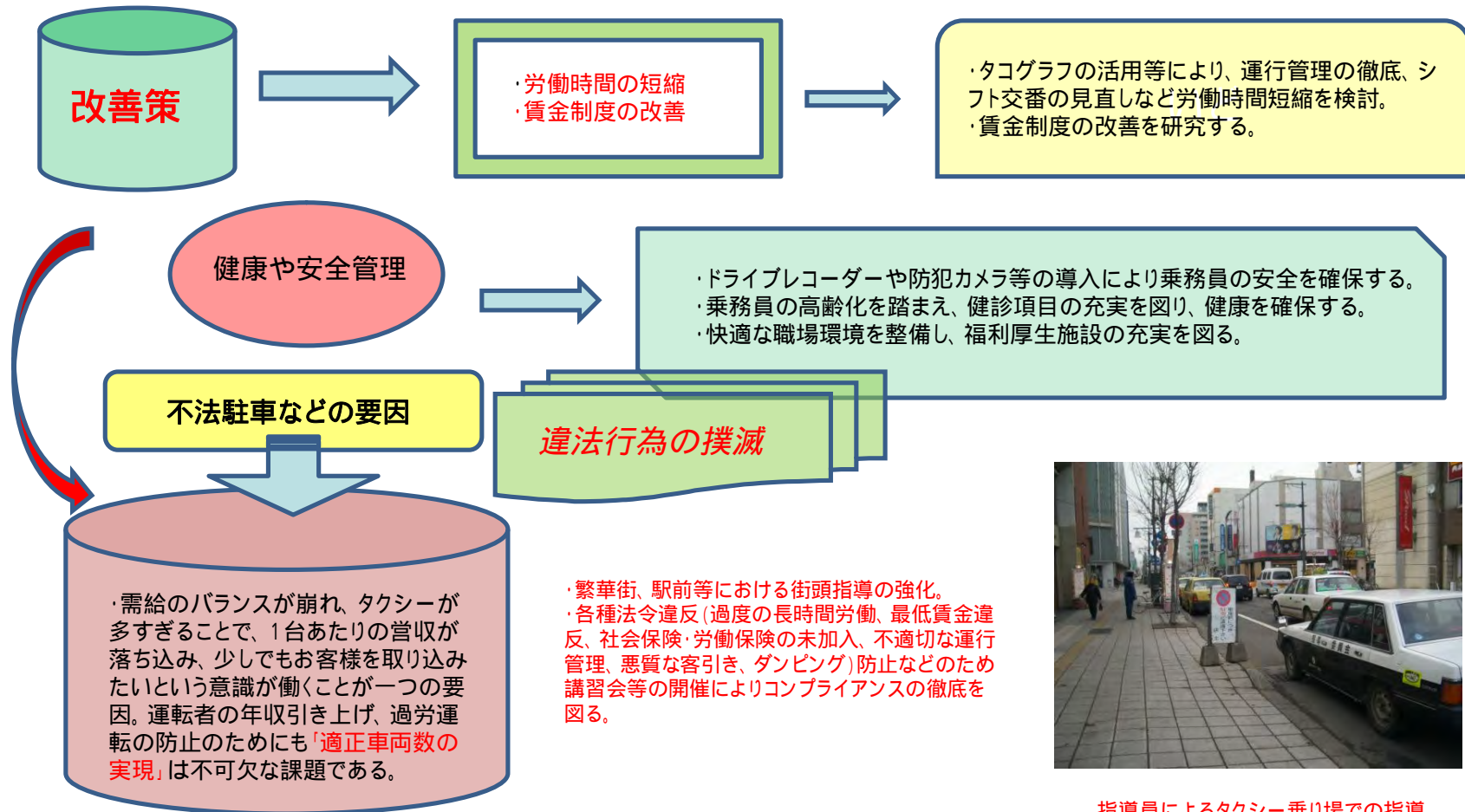
ブレーキやウィンカーの状態も記録できます。
※高性能タイプのみ

左ウィンカー
ブレーキ
右ウィンカー

・ドライブレコーダーの搭載により事故分析が容易になり、安全運転が向上。事故も搭載車の場合には減少している。

運転者の労働条件の改善、違法行為の撲滅

タクシー乗務員の労働実態は長時間労働にあり、多くの事業場において法令違反が指摘されている。また、年間賃金は全産業男性労働者のそれと比較して約6割という低い水準にあり、健全な業界とするためには、思いきった方法での改善が必要である。さらには、高齢化が進行し、事故防止の観点からも乗務員の健康管理も重要な課題である。



指導員によるタクシー乗り場での指導

2. 事業の共同化・協業化の推進、公共交通の使命を担うために

タクシーは、バスや鉄道の補完のみならず、ドア・ツウ・ドアの利便性・機動性から、高齢者、体の不自由な方なども手軽に利用できる重要な「公共交通機関」である。このため、1事業者でできない取り組みも、共同化・協業化によつてのサービスの提供、地域での奉仕事業、交通安全運動や防犯活動など、組織的な取り組みは業界としての大きな使命であり、その責任は大きい。

喫煙者の皆様へ
平成20年11月1日から
旭川市内のタクシーが
全車 全面禁煙
となります。

タバコを嗜好される利用者の皆様にはご辛抱をお願いすることになりますが、何卒のご理解とご協力をお願い申し上げます。



協同組合旭川ハイヤー協会 旭川地方個人タクシー協同組合

20年11月1日から旭川市内の全車全面禁煙を実施

道路交通法の改正により着用が義務化されました!

後部座席もシートベルト!

Please fasten seatbelt

全国ハイヤー・タクシー連合会
警察 庁

贈って喜ばれるハイヤー・タクシー前売乗車券

①ご入学・ご進学・ご就職等に是非!
②結婚祝儀及びお慶賀しものにもご利用下さい

¥10,000券
¥500の乗券もごさいます。

各ハイヤー会社でも取扱いしております。

協同組合 旭川ハイヤー協会
TEL.51-5423

C No. 44981

タクシー乗車券
¥500

協同組合旭川ハイヤー協会

ハイヤー共通乗車券

へ No. 097131

様

乗車券1枚で5,000円以上の乗車は出来ません。

協同組合旭川ハイヤー協会
旭川市春見町10番地 TEL.51-5423



共通チケット・乗車券事業

タクシー乗車券

500円
単券×20 枚綴り

協同組合旭川ハイヤー協会

使って安心!【損保完備】の

タクシー運転代行

24時間 ☎ ご用命は各タクシー会社へ

どこまでも
タクシー料金+代行料金 1,000円

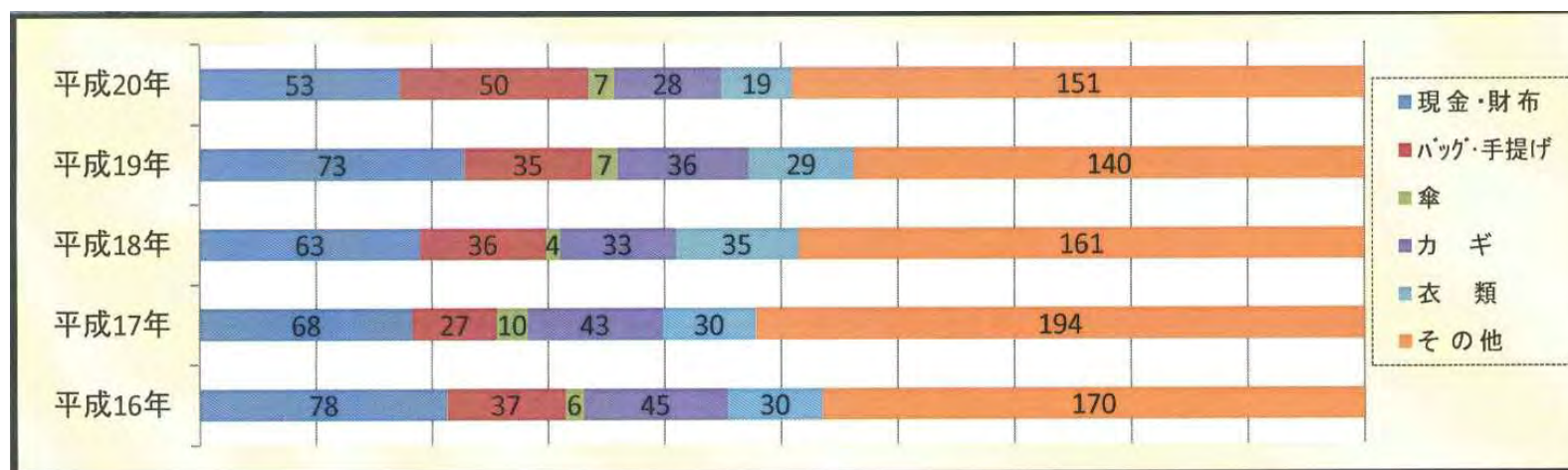
飲酒運転撲滅のために運転代行を展開



タクシー乗り場での客待ち

忘れ物受理件数の内容 (社)旭川地区ハイヤー協会

	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	合 計
現金・財布	78	68	63	73	53	335
バッグ・手提げ	37	27	36	35	50	185
傘	6	10	4	7	7	34
カギ	45	43	33	36	28	185
衣 類	30	30	35	29	19	143
そ の 他	170	194	161	140	151	816
年 計	366	372	332	320	308	1,698



旭川交通圏における 適正と考えられる車両数について

北海道運輸局旭川運輸支局

需要量の算定

次式により推定。

需要量

= 平成 20 年度の実績年度の総実車キロ × 20 年度の総実車キロの対前年度比

適正と考えられる車両数の算定

次式により行う。

適正と考えられる車両数

= 需要量 ÷ (過去 5 年間の平均総走行キロ × 実車率 ()) ÷ 過去 5 年間の平均延実働車両数)
÷ 365 ÷ 実働率 (90%)

実車率については、「旭川交通圏の平成 13 年度実績値 (29.17%)」、「30%」及び「35%」を適用してそれぞれ算出

実車率「平成 13 年度実績値」を適用した場合	算定結果	約 7 6 3 両
実車率「30%」を適用した場合	算定結果	約 7 4 2 両
実車率「35%」を適用した場合	算定結果	約 6 3 6 両

参 考

平成 19 年 1 1 月 20 日現在の車両数	8 5 8 両
平成 21 年 1 0 月 31 日現在の車両数	8 5 0 両

減車を促進するタクシー新法10月1日施行

適正台数に減車すればCO₂25%削減、一気に達成

自交総連 東京都台東区根岸2-18-2-201 tel.03-3875-8071

規制緩和で過当競争が深刻化したタクシーについて、各社が協調して減車を促進することのできるタクシー新法（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）が10月1日から施行されます。

最低賃金法違反が続発するほど劣悪化しているタクシー労働者の労働条件を改善するためには大幅な減車が不可欠ですが、減車はCO₂削減の面でも有効です。

自交総連の試算では、タクシーを適正な台数にまで減らした場合（実車率が50%となるように減車、6万台、27%減車）、年間57万トンのCO₂が削減でき、タクシー全体の排出量を373万トンにすることができます。これは1990年度の排出量496万トンの25%減に相当し、鳩山首相が国連で表明した2020年までに25%減の目標を、タクシー分野では一気に達成できることとなります。

タクシーの減車は、乗客を探して空車でムダに走り回る走行距離が削減されるだけで、乗客の利便性、乗りやすさに悪影響はありません。同じ労働時間で売上が上がるため、タクシー労働者の労働条件は賃金・労働時間とも改善され、安全性・サービスも向上します。

一石三鳥（賃金改善、安全・サービス改善、CO₂削減）になるタクシー減車をすすめるため、自交総連では新法を活用して、各地域でできる協議会に積極的に参加して、事業者が協調して減車するようにつよく求めていくことにしています。

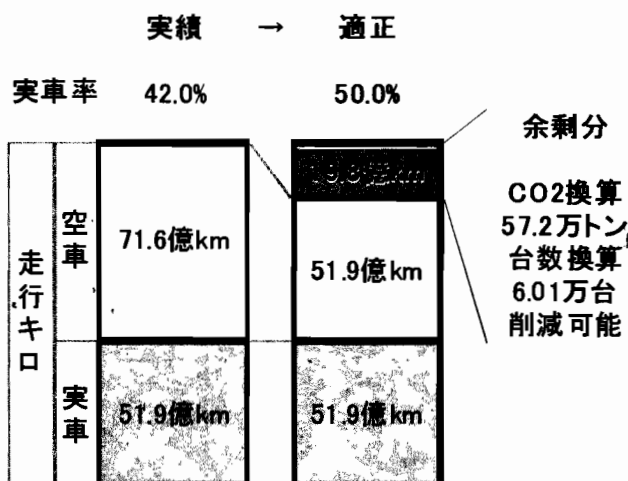
試算の根拠（別紙表参照）

CO₂削減量は都道府県ごとのデータが揃う法人タクシーについて試算したもの。個人タクシーは全国に4万5486台（07年度末）あるが、新法でも減車の対象にはならない。ハイヤー専用車や患者輸送車等も計算からは除外してある。

（表の全国欄参照）全国には、22万2522台のタクシーがあり、その全走行キロは年間123億5167万キロである。このうち乗客を乗せて走っている実車キロは51億8770万キロで、実車率（実車キロ／走行キロ）は42%である。実働率は1日ごとに稼動した車両の割合で、78.2%というのは、2割以上の車が稼動せずに車庫で眠っているということである。

適正実車率50%、適正実働率90%として、実績の実車キロ51億8770万キロを賄うに足りるタクシー台数は16万2411台で余剰車両数は6万0111台（このなかにはもともと稼動していない遊休車両も含まれている）となる。同様に適正な走行キロは103億7540万キロ、余剰走行キロは19億7627万キロとなり、この19億7627万キロを削減することにより削減できるCO₂は57.234万トンとなる。

・1990年度のタクシーのCO₂排出量は496万トン（個人タクシー等も含む）、2007年度は430万トンですでに13%減となっているが、さらに上記57万トンを減らせれば、373万トンになり、1990年比25%減となる。





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

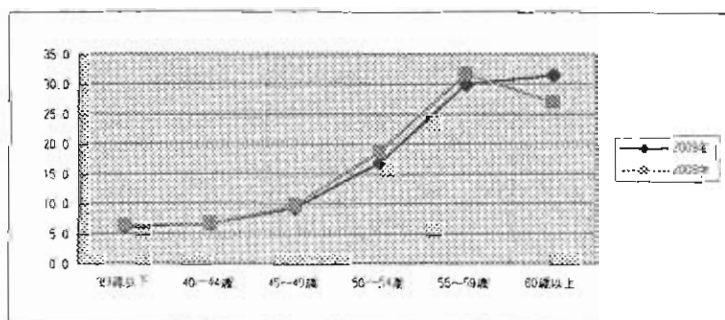
（1）年齢構成 ～ 高年齢化の進行

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	
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

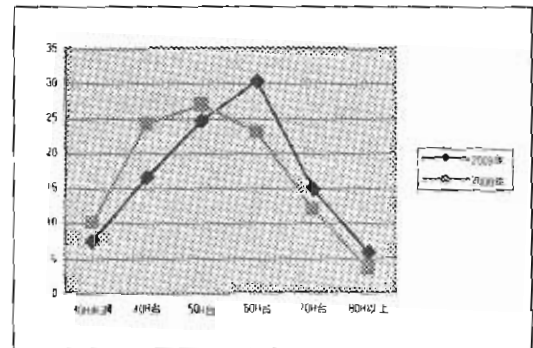
① 全道

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

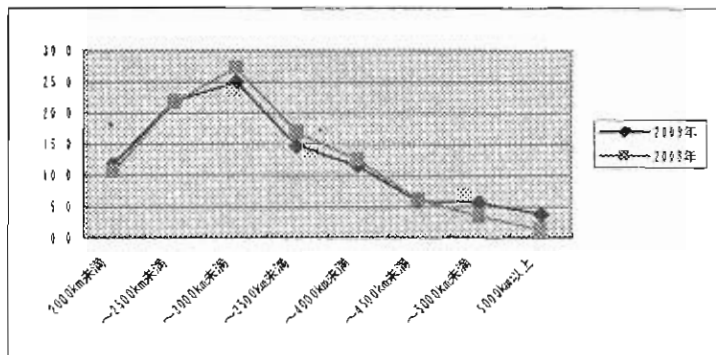
(3) 1ヶ月の走行距離

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

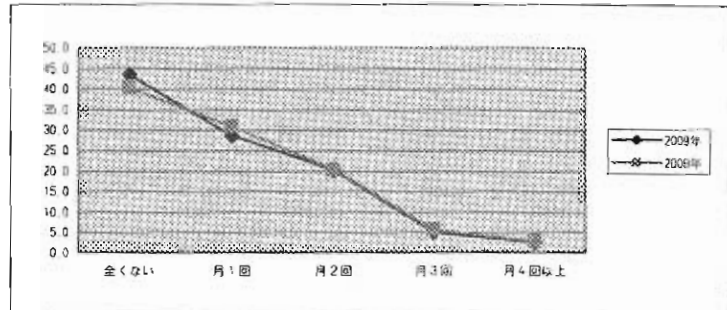
(4) 公休出勤

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	1599		2154	
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

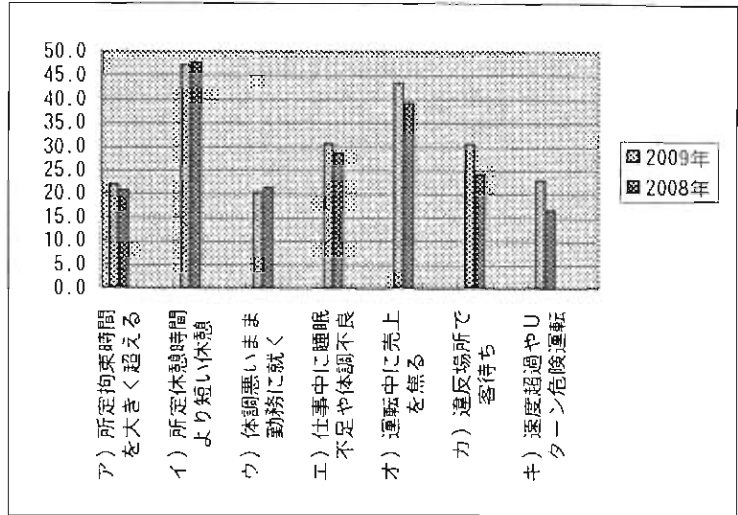
① 全道

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) 違反場所で待ち	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	270	22.7	95	15	15.8	145	25	17.2	53	6	11.3	20	30.0	38	20	52.6	67	12	17.9	
イ) 所定休憩時間より短い休憩	758	47.1	597	50.1	51	53.7	52	35.9	7	13.2	12	60.0	15	39.5	24	35.8							
ウ) 体調悪のまま勤務に就く	327	20.3	236	19.8	19	20.0	27	18.6	11	20.8	6	30.0	10	26.3	18	26.9							
エ) 仕事中に睡眠不足や体調不良	493	30.6	368	30.9	24	25.3	37	25.5	19	35.8	9	45.0	16	42.1	20	29.9							
オ) 運転中に売上を焦る	698	43.4	516	43.3	25	26.3	87	60.0	16	30.2	9	45.0	18	47.4	27	40.3							
カ) 違反場所で待ち	494	30.7	398	33.4	20	21.1	32	22.1	14	26.4	3	15.0	15	39.5	12	17.9							
キ) 速度超過やリターン危険運転	371	23.0	290	24.3	19	20.0	26	17.9	8	15.1	5	25.0	11	28.9	12	17.9							
(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。

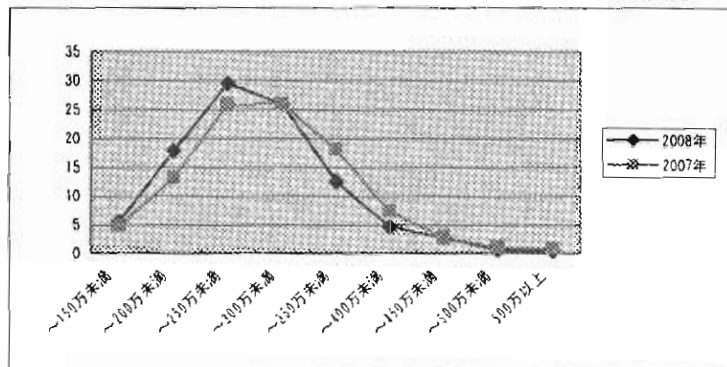
年収額の分布は、2008年では『～200万未満』が全体の23.4%、『～250万未満』が全体の52.9%、そして『～300万未満』で見ると全体の78.9%を占めている。2007年では『～200万未満』が全体の18.1%、『～250万未満』が全体の43.9%、『～300万未満』が全体の69.9%であることと比べると、これらのどの年収額で区切っても大幅に増加している(低年収が増えている)。

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

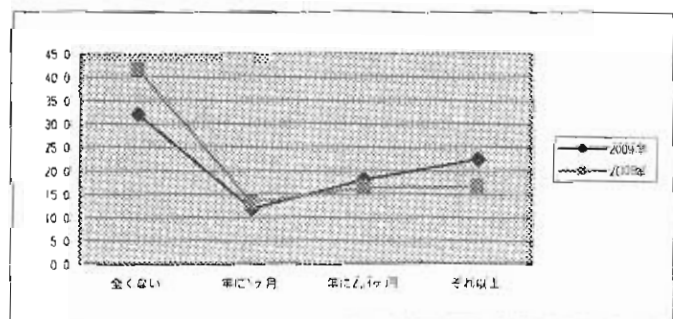
(2) 最賃違反 ～ 大幅な増加

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。

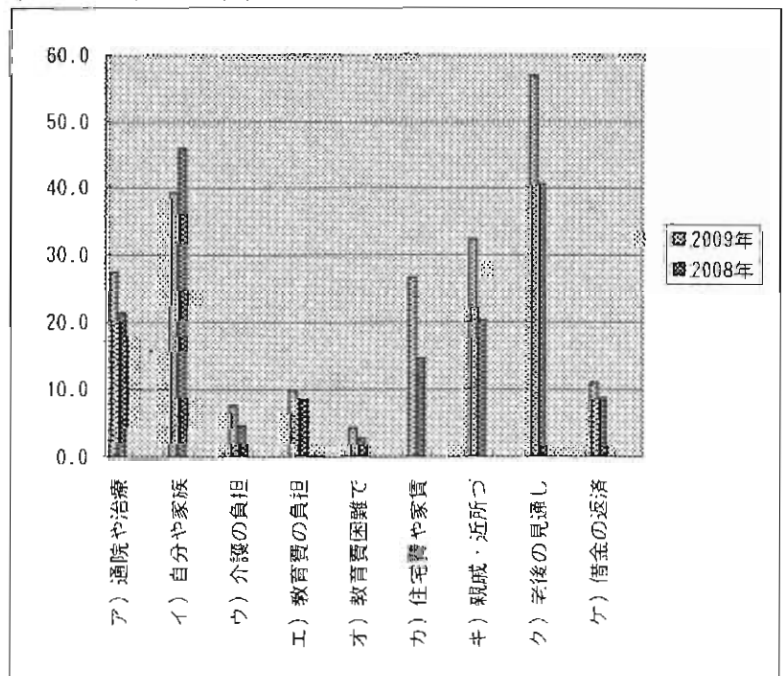
2008年との比較で見ると、「老後の見通しが立たない」が57%と最も多く17ポイント増加している。「親戚・近所づきあいを控える」が32%と12ポイント増、「住宅費や家賃の支払が困難」が27%と12ポイント増、「病院や治療を控えている」が27%と6ポイント増が目立ち、年収減少を反映した切実な生活課題が急増している。

「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進路変更	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

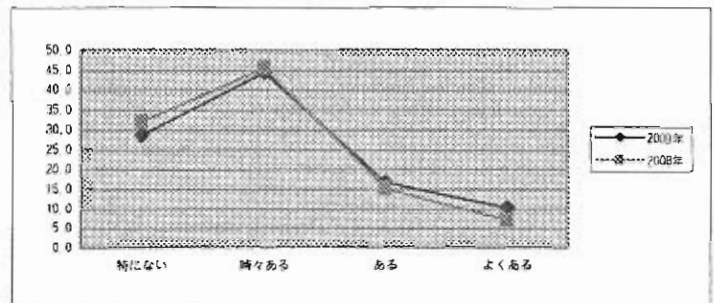
① 全道

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	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	%		
全体	1610		1192		95		145		53		20		38		67	
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

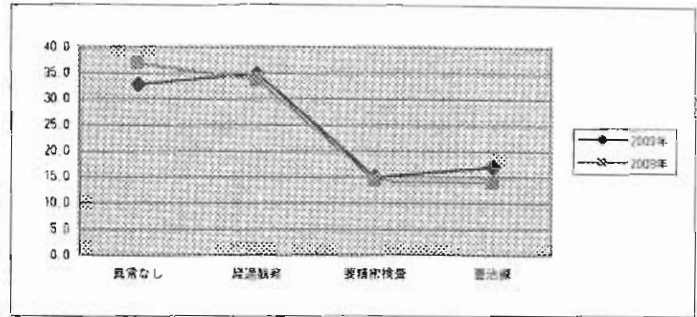


表3-4 要検査・要治療への対応（2008年との比較）

	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

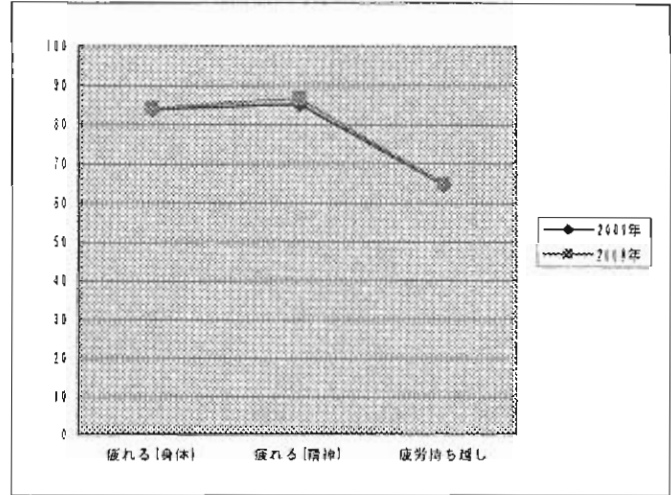


表3-9 疲労の回復（2008年との比較）

	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

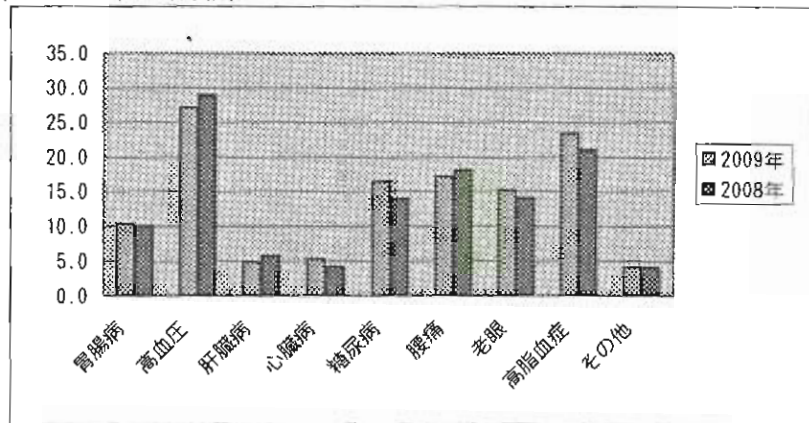
医師の診断による持病（複数回答）は、2008年とほぼ同じ分布であり、高い順に「高血圧」「高脂血症」「腰痛」「糖尿病」「老眼」「胃腸病」が主なところである。

「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

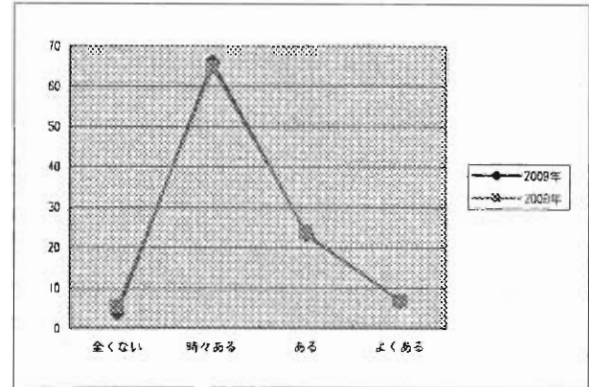
(1) ヒヤリ・ハット体験 ～ 増加傾向でほぼ全員が体験

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	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
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）

全体	2009年		2008年	
	人数	%	人数	%
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

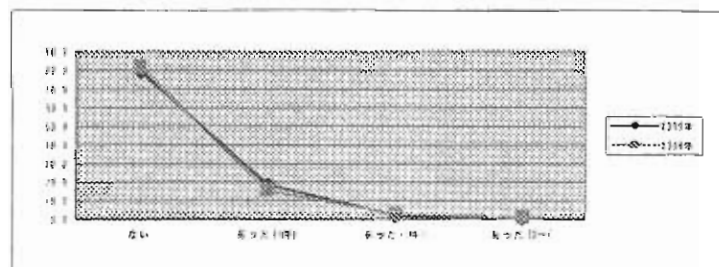
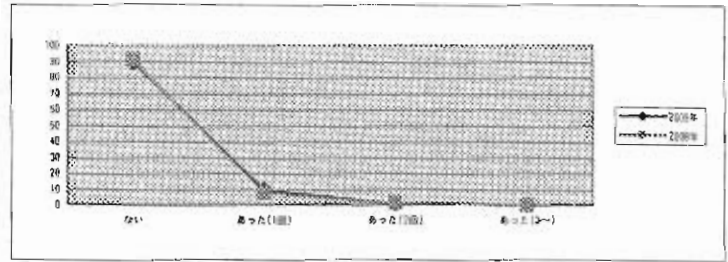


表4-4 違反（2008年との比較）

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
	100

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	1
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
160万未満	32	3.1	14.4	7.8	11.8	0	0.0
200万未満	122	12.0	66	15	4	1	5
250万未満	365	47.0	90.2	24	9	8	23
300万未満	647	75.9	119	41	52.9	16	39.7
350万未満	865	91.6	129	80.4	76.5	24	51
400万未満	957	96.4	131	99.2	100	24	56
450万未満	993	97.4	132	100	100	30	57
500万未満	1007	98.8	132	100	100	32	58
500万以上	1019	100	132	100	100	33	58
	1393	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	35.8	23	45.1	7	36.8
年に1ヶ月	177	5	6.2	2	3.9	1	5.3
年に2,3ヶ月	270	12	14.8	1	2.0	2	10.5
それ以上	335	18	22.2	30	21.9	6	31.6
わからない	237	17	21.0	15	29.4	4	11.4
合計	1498	81	100	51	100	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	1192	145	53	20	38	67
ア	441	27.4	339	28.4	20	11	28.9
イ	632	39.3	466	39.1	34	35.8	56
ウ	122	7.6	100	8.4	3	3.2	11
エ	158	9.8	114	9.6	8	8.4	12
オ	70	4.3	51	4.3	2	2.1	9
カ	428	26.6	330	27.7	19	20.0	36
キ	520	32.3	392	32.9	20	21.1	52
ク	916	56.9	701	58.8	50	52.6	63
ケ	177	11.0	125	10.5	8	8.4	23
コ	11	0.7	7	0.6	1	1.1	0
	3475						

㊩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	1192	145	53	20	38	100
情にない	461	28.6	325	27.3	40	42.1	41
時々ある	716	44.5	533	44.7	40	42.1	67
ある	269	16.7	208	17.4	9	9.5	23
よくある	164	10.2	126	10.6	6	6.3	14
合計	1610	100	1192	100	95	100	145

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	354	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

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	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
3/(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	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

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	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

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	25	39.1
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	28	43.8
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	7	10.9
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	4	6.3
合計	1571	100	1164	100	89	100	143	100	53	100	20	100	38	100	64	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	53	20	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	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	1	5.0	3	7.9	2	3.0
心臓病	85	5.3	70	5.9	5	3.4	4	4.2	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	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	3	2.1	2	2.1	2	3.8	0	0.0	2	5.3	4	6.0
合計	1581	100	1172	100	92	100	144	100	52	100	19	100	38	100	64	100

⑨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	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

(23)

⑧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	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

⑦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	56	87.5
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	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

⑥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								
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

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さを感じる
 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持ちこしている

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

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

問6 あなたは、タクシー乗務中に、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、おいて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）