

第 2 回釧路交通圏タクシー特定地域協議会

議事次第

平成 22 年 1 月 26 日(火)10:00

釧路運輸支局 2 階会議室

1 第 1 回協議会

1.1 開会

1.2 議 事

1.2.1 議題1: 第 1 回協議事項の確認

1.2.2 議題2: 適正化策と活性化策の方向性

1.2.3 議題3: 今後の進め方

1.3 閉 会

-
- ・ 資料1 第 1 回協議会での確認事項
 - ・ 資料2 事務局提案概要
 - ・ 資料3 ハイタク労働者の労働実態 2009 年(北海道勤労者安全衛生センター・編)
 - ・ 資料4 適正と考えられる車両数における効果等
 - ・ 資料5 年代別運転者数
 - ・ 資料6 協議会の進行イメージ

委員等名簿／釧路交通圏タクシー特定地域協議会

法第8条第1項(必須メンバー)委員

〈敬称略〉

	種 別	氏 名	所 属	役職等	代理出席者／第2回協議会
1	関係地方公共団体	小林 強	釧路市	市民部長	
2	関係地方公共団体	青木 富士彦	釧路町	総務課長	
3	地域住民	小笠原 和子	釧路消費者協会	会長	
4	地域住民	長久保 玲子	釧路町消費者協会	事務局長	欠席
5	地域住民	高橋 滋	釧路商工会議所	常務理事	欠席
6	地域住民	河野 俊一	釧路町商工会	副会長	事務局長 岩佐 政幸
7	タクシー事業者等	近藤 伸也	釧根地区ハイヤー協会	会長	
8	タクシー事業者等	今村 安孝	釧根地区ハイヤー協会	副会長	
9	タクシー事業者等	竹内 優	釧路個人タクシー協同組合	理事長	
10	タクシー事業者等	土橋 正幸	釧路北交ハイヤー株式会社	代表取締役	
11	労働組合等	伊香 清美	全自交 釧路地域協議会	書記長	
12	地方運輸局	吉川 洋史	釧路運輸支局	支局長	

法第8条第2項(協議会が必要と認めるときに加えることができるメンバー)委員

	種 別	氏 名	所 属	役職等	代理出席者／第2回協議会
1	協議会が必要と認める者	鈴木 義雄	北海道警察釧路方面本部	交通課長	統括官 寺江 章
2	協議会が必要と認める者	息才 正	釧路労働基準監督署	署長	次長 丹羽 裕彰

オブザーバー

	種 別	氏 名	所 属	役職等	代理出席者／第2回協議会
1					

事務局

	種 別	氏 名	所 属	役職等
1	庶務担当、資料説明等補助業務	佐藤 秀典	釧路運輸支局 輸送担当	首席運輸企画専門官
2	庶務担当	三浦 羊平	釧路運輸支局 輸送担当	運輸企画専門官
3	同上	畑山 一郎	釧根地区ハイヤー協会	専務理事

第 1 回協議会での確認事項（案）

1 タクシー事業の現状に関する基本的な認識

1.1 釧路交通圏内の公共交通機関におけるタクシーの位置付け

- ・ 釧路交通圏における公共交通機関は、鉄道（JR北海道）、乗合バス、貸切バス、及びタクシーが主なものである。
- ・ タクシーの位置付けを考えるには、タクシーの特性に着目し、その長所を活かさなければならぬ。
- ・ この観点からの着目点は以下のとおり。
 - a 長所
 - 1 ドア・ツー・ドアの利便性
 - 2 少人数個別輸送
 - 3 面的移動が可能であることに由来する機動性や自由度
 - 4 流し営業が主体で 24 時間交替勤務制に由来する時間的な自由度（制約の少なさ）
 - b 活用面
 - 1 夜間早朝等、他交通機関の利用が見込めない時間帯における移動手段
 - 2 悪天候や天災時等、他交通機関に支障が発生している場合の移動手段
 - 3 障がい者や高齢者等、移動に制約がある者の移動手段
 - 4 ビジネス業務等、時間的制約の大きい場面における移動手段
- ・ 主に、大量輸送機関である他の公共交通の補完的役割が適当である。
- ・ なお、補完とはいえ、タクシーによる年間輸送人数は 493 万人に上っている。これは釧路駅における利用者数 63 万 7,700 人（平成 19 年度。JR釧路支社）を大きく上回り、路線バスの総輸送人員約 599 万人（平成 19 年度。釧路市内発着系統に限る。釧路運輸支局）に迫るものとなっている。

1.2 タクシー事業の現況

1.2.1 需要の減少

- ・ 釧路交通圏における法人タクシーの輸送人員は長期的な減少傾向にあり、規制緩和前の平成 13 年度と平成 20 年度を比べた場合、「輸送人員」（利用者数）で年間 594 万人（1 日当たり 1 万 6 千人）から 493 万人（1 日当たり 1 万 3 千人）へと 19%程減少しており、「実車キロ」（需要量）で 13,149,711 キロから 10,833,862 キロへと 18%程減少している。
- ・ 特に平成 20 年秋以降の世界的経済危機も相まって、一般の利用客のみならず、経費圧縮等を進める企業等のビジネス利用も減少しており、今後も輸送人員の大幅な回復は難しい。

1.2.2 適正規模への取り組みの遅延

- ・ 規制緩和によりタクシー事業への新規参入は容易になったが、釧路交通圏においては新規参入も大幅な増車も行われていない。
- ・ 逆に、事業者数と車両数についても減少傾向が継続している。
- ・ しかしながら、この傾向は輸送人員や実車キロに現れている「需要規模」の縮小に見合っていないことから実車率や1日当たりの営業収入は回復しておらず、減少傾向に歯止めがかからない。

1.2.3 運賃競争の一般化

- ・ 釧路交通圏においては運賃競争の進展が早く、道内では最も早く自動認可運賃の下限運賃を採用するに至っている。

1.2.4 発生した問題

- ・ 様々な問題が発生しているが、その中でも重要な問題が乗務の長時間化と乗務員の低賃金化である。
- ・ 北海道におけるタクシー乗務員の賃金は、全産業平均賃金と200万円以上の格差が付く状態となっている。
- ・ 平成19年12月には運転者の労働条件の向上等のために運賃改定を行ったが、その後の需要減少により、現在ではその効果を確認することはできない。
- ・ 全国的には、最低賃金法に抵触し労働基準監督署によって是正勧告がなされた事例もあり、現状の賃金水準では日常生活の維持もままならないとの意見もあり、タクシー乗務員の生活レベルの悪化が問題視されるに至っている。
- ・ 専ら待遇面の問題から職業としての魅力が薄れる結果を招いており、新規就労者（特に若年労働者）の減少が続いており、高齢化と縮小化（乗務員の減少）の傾向にある。

1.2.5 高齢化の進展

- ・ 釧路交通圏のタクシー事業における乗務員の年齢構成を見ると、50歳代が40%、60歳代が43%となっており、これに70歳代を加えると実に86%となっている。
- ・ これは、釧路市の就業人口における高齢化率（50歳代以上）が39.8%（平成20年。釧路市統計書）であることと比した場合、著しく高いものとなっている。

1.2.6 機能の低下と「負のスパイラル」

- ・ 乗務員の低賃金化等に代表される諸問題の発生と軌を一にして、タクシーの本来持つ特性を生かし切れていない事態も発生している。
- ・ 釧路交通圏内では強く指摘される状況にはなっていないが、大都市圏等の他地域では繁華街における違法駐車や長時間の客待ち等、他の交通の妨げとなる事態も発生しており、公共交通としての機能低下が危惧されている。
- ・ また、そのような問題が指摘されることによりタクシーのイメージが低下する事態を招いており、益々利用者離れが進むとの「負のスパイラル」が危惧される。

1.2.7 自助努力

- ・ こども 110 番タクシーや防犯タクシー等、地域への密着を図ろうと取り組んでいる。
- ・ 福祉や介護タクシーと呼ばれる交通弱者への対応を図る取り組みもある。
- ・ 「安全安心」の増進を目的とした設備投資を行っており、ドライブレコーダーやデジタルタコグラフと言ったIT機器を利用した高度化にも取り組んでいる。
- ・ これらの取り組みが需要の喚起と収入の上昇に必ずしも結びついていないと見え、インセンティブとなり得ていない。

1.2.8 現状のまとめ

- ・ 釧路交通圏内のタクシー事業者を取り巻く環境が悪化する中、公共交通機関としての役割を果たすべくタクシー業界／事業者として様々な努力を重ねてきている。
- ・ 今後も、更なる創意工夫を凝らし取り組んで行かなければ、利用者の理解と協力は得られない。
- ・ しかし、現状のような需給がアンバランスな状態では、状況の抜本的な好転は望み薄である。

事務局提案概要（案）

1 タクシー事業の今後に関する方向性と地域計画に盛り込むべき内容

1.1 今後の方向性

- ・ 確認されたタクシー事業に関する現状を踏まえ、タクシーの役割を明確にすると共に、課題等の克服のため、次に示す項目毎に具体的な目標を設定する。
 - a 活性化の方策
 - 1 ニーズに合わせたサービスの多様化
 - 2 良質なサービスが選択されるための環境作り
 - 3 安全性の向上
 - 4 環境問題への貢献
 - 5 交通問題・都市問題への対応
 - 6 地域の交通体系における適切な地位の確保
 - 7 観光立国への寄与方策
 - 8 防災・防犯対策への寄与方策
 - b 適正化の方策
 - 1 労働条件の改善向上
 - 2 事業経営の効率化
 - 3 過度な運賃競争への対策
 - 4 需要に見合った車両数の策定と実現
- ・ なお、各目標の実現を図るためには、各タクシー事業者には、不特定多数の利用者に対して安全・安心で良質なサービスを提供する「公共交通」としての自覚を持ち、社会的責務を果たすため、積極的に取り組むことが求められる。
- ・ また、タクシー事業者以外の関係者についても、各目標の実現に向け、タクシーが公共交通として機能しうる環境づくりを行う等、必要な協力を行うことが望まれる。
- ・ このため、協議会は、目標の達成状況について検証・評価を行うと共に、タクシー事業者を含む各関係者に対し、目標達成のための事業の進捗を促すこととする。
- ・ また、協議会に参加していない関係者（構成員以外の個人タクシー事業者、鉄道事業者、道路管理者等）に対しても、必要に応じ、地域計画に定める目標の実現に向け協力を要請することとする。
- ・ さらに協議会は、必要に応じて地域計画の見直しを行うものとする。

2 地域計画における方策と目標

2.1 活性化の方策

2.1.1 ニーズに合わせたサービスの多様化

- ・ 全国的には様々な取り組みが行われている。
- ・ 一方、釧路交通圏においては必ずしも幅広く取り組まれてもいないことから、潜在的な需要を汲み上げ切れていないおそれがある。
- ・ 新規需要の掘り起こしを視野にサービスの多様化を図ることが重要であり、そのため潜在的需要の調査を行うことが必要である。

2.1.2 良質なサービスが選択されるための環境作り

- ・ どれほど多様で良質なサービスを提供しようとも、それが選択される環境にないと有効性が評価されず、継続的なサービス提供が期待できないこととなる。
- ・ 他地域では取り組みの実績がある事業者や乗務員のサービス水準等に関する評価制度（事業者の格付けや優秀な乗務員の認定制度等）のような仕組みは、利用者の選択性を高める点で有効であると思われる。
- ・ 利用環境を整備するという観点からは、利用者が一見して良質なタクシーを選ぶことができる「優良乗り場」の設置なども重要と思われる。
- ・ 評価制度の創設と「優良乗り場」の設置について検討を行うこととする。

2.1.3 安全性の向上

- ・ 公共交通機関として「安全安心で良質なサービス」を提供し続けるためには、安全性の向上に不断の努力を払わなければならない。
- ・ このための取り組みとしては、ハード面とソフト面の双方から取り組むことが重要である。
- ・ ハード面の取り組みとしては、安全性向上が見込めるような各種機器の導入が主なものと考えられる。
- ・ ソフト面では、「運輸安全マネジメント」に代表される安全を継続的に向上させるための仕組み、の導入等が考えられる。
- ・ 「事業用自動車総合安全プラン 2009」（2009年発表。国土交通省）に沿い、デジタルタコグラフやドライブレコーダと言ったIT技術を活用した安全性向上機器の導入を促進すると共に、ソフト的な取り組みを進めることとする。

2.1.4 環境問題への貢献

- ・ 政府は、温室効果ガスの削減目標について、CO₂ 排出量 25%削減（1990年比で2020年までに）するとの目標を表明している。
- ・ 全国の総CO₂ 排出量（平成18年度）のうち26.2%を運輸部門が占めており、そのうちの約9割を自動車占めているとされている。更に、全自動車におけるタクシー（乗用LPG車）の占める割合は7%程度と言われており、結局、タクシーは、総CO₂ 排出量の約1.6%を排出している計算となる。
- ・ タクシー事業においても、温暖化対策等を始めとする環境問題に対しても寄与する

ことが求められており、対策を講じることが避けられない状況となっている。

- ・ こうしたことから、「供給過剰状態の解消により実車率の向上を果たすこと」「効率的配車により無駄な走行を削減すること」「環境対応車を積極的に導入することにより 1 台当たりの排出量を削減すること」等々の方策に取り組むことより、環境問題への貢献を行う。

2.1.5 交通問題・都市問題への対応

- ・ 釧路交通圏内においては「交通問題・都市問題」が強く指摘される状況には至っていない。
- ・ しかし、繁華街や大型商業施設等を中心に渋滞や問題駐車は発生しており、決して問題がない訳ではない。
- ・ 問題が顕在化する前に、対策を立てておくことは重要である。
- ・ 問題顕在化の可能性の高い箇所を明確にすると共に、タクシーベイやタクシーレーン等の秩序向上方策の検討を行う。また、検討のための「場」作りを促進する。

2.1.6 地域交通体系における適切な地位の確保

- ・ 鉄道やバス等、他の公共交通機関との互惠関係・補完関係を明確にすることにより、地域の交通ネットワークにおけるタクシーの地位を確定することが望まれる。
- ・ 現在の自治体においては、公共交通機関としてタクシーを位置付けているケースは多くない。
- ・ タクシーの特性と特長を明らかにし、地域公共交通のネットワークの完成度を高めるため、自治体を始めとする地域の関係者に対する働きかけを促進する。

2.1.7 観光立国への寄与

- ・ 観光立国が国の重要施策となっており、それを受けて地域においても各種の取り組みが活発化している。
- ・ タクシーの寄与も期待されており、どのような役割を担えるのか、明確にすることが肝要である。
- ・ 役割を明確にすることにより、各種の周知活動が可能となり、需要の掘り起こしにつながることを期待される。
- ・ 観光におけるタクシーの役割と、需要開拓策について検討する。

2.1.8 防災・防犯対策への協力

- ・ 365 日 24 時間、広い範囲を走行するとの特徴から、地震等災害対策や防犯等治安維持への協力が可能である。
- ・ 事実、子供達の安全の向上を目指した「タクシーこども 110 番」制度や、「SOS防犯タクシー」「地域やコンビニのタクシーパトロール」等の取り組みが進んでおり、社会的貢献が行われている。

- ・ 引き続きこれらの取り組みを継続すると共に、一層の地域との連携が期待される。

2.2 適正化の方策

2.2.1 労働条件の改善向上

- ・ タクシーの供給過剰を原因とすると思われる問題の内、最大のものはタクシー乗務員の賃金と長時間労働の問題である。
- ・ このため、労働条件の一層の悪化を防止すると共に、法定労働条件の遵守を担保することはもとより、賃金、労働時間等の労働条件に関し改善を図ることを当面の目標とし、特に、仮に最低賃金を割り込むような状態が存在するのであれば、この解消を最大の目標とすることが適当である。
- ・ 賃金面において、タクシー乗務員と全産業平均賃金（全道）との格差（平成 20 年現在で 200 万円以上とされている。「平成 20 年度賃金構造基本統計調査」厚生労働省）を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・ 労働時間の面においては、長時間労働の実態を指摘されているところであり、他産業との格差を可能な限り縮めることを目標とする。
- ・ なお、これらの取り組みが功を奏すならば、職業としての魅力を増進させることが期待でき、ひいては若年労働者の新規就労等、新陳代謝の活発化と高齢化問題の解消が期待できる。
- ・ さらに、有能な人材の一層の流入が期待できることで、安全・安心で良質なサービスの提供が強化されることも期待される。

2.2.2 事業経営の効率化

- ・ タクシー事業者は企業市民の一員として、各々が競争を行いつつも、法令遵守（コンプライアンス）の確保が求められていることは言うまでもない。
- ・ タクシー乗務員に適正な労働条件を提供し、また公共交通機関として社会的な責任を果たしつつも、新たなサービス等への投資も可能とするための適正利潤が確保されなければならないことに留意する必要もある。
- ・ 車両や乗務員の適切な管理・運用を図るため、各社毎の努力に併せ、業界を挙げて取り組むことも重要である。
- ・ 例えば、日勤勤務から隔日勤務への転換などによる効率性の向上と、これに伴う 1 両当たりの生産性の向上を推進することが考えられる。
- ・ 車両費用の削減、あるいは部品や燃料などの共同購入を推進することで経費の圧縮に努める、と言ったようなことも考えられる。
- ・ 効率化策の検討を進めると共に、具体的な経費圧縮に努めることを目標とする。

2.2.3 過度な運賃競争への対策

- ・ 運賃体系に関しては、交通政策審議会や運賃問題研究会の検討を踏まえ、昨年 10 月に新たな体系が策定されており、広く示されている。

- ・ このような経緯を踏まえ、また適正な利潤を確保するためには、節度ある運賃競争等の一定の秩序再構築が望まれる。
- ・ 新運賃体系への移行に努めることとする。

2.2.4 需要に見合った車両数の策定と実現

- ・ 現在明らかになっている諸問題の根底には、タクシーの供給過剰の問題が存在することは否めないところである。
- ・ 第1回の協議会で示した「(北海道運輸局が示した)適正と考えられる車両数」は、4つのケースを例示したところであるが、それぞれの試算値は487両、443両、332両、425両である。
- ・ これを平成20年7.11通達(特定特別監視地域における増車抑制措置を実施)における基準車両数494両(当時存在した車両数を示している)と比べた場合、それぞれ1.4%、11.5%、48.8%、16.2%の開きがあることとなる。
- ・ 但し、1.4%では現在の状況を追認することにしかならず、上記問題の解決には結びつかないおそれ大きいことから、これを参考値に留め、他の値で検討することとする。
- ・ そうすると約12%~50%の開きとなり、更に平成21年9月30日現在の車両数481両と比べても依然8%~31%程の差が認められる。
- ・ したがって、諸般のタクシー問題の改善に向け、この供給過剰な状態の解消に努めることが求められる。
- ・ なお、以上に示した各目標に向けて有効な取組みが実施され十分な成果を上げることができたならば、先述した問題の多くは解消、少なくとも軽減が期待される。
- ・ 事実、昨年5月の永楽交通(株)の事業廃止により、交通圏内の車両が30両ほど減少したとの状況変化があるが、これを受けて圏内各社の営業収入が増加したとのことであり、車両数の減少が収益の増加に結びつくことが強く推定される。
- ・ 適正車両数の検討を進めると共に、適正化に向けた取組みを促進するものとする。
- ・ ただし、車両数の削減を進めるに当たっては、既存のタクシー乗務員が職を失うことにつながらないよう、留意することも重要である。



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

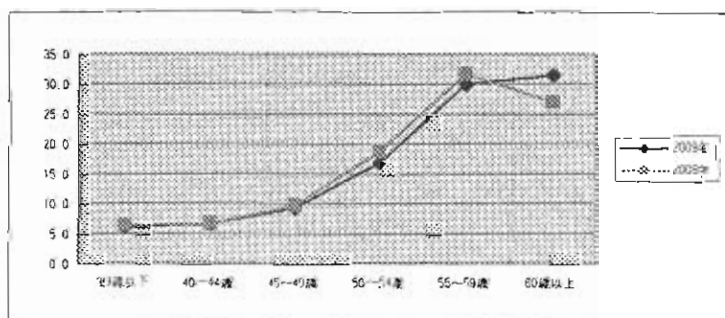
（1）年齢構成 ～ 高年齢化の進行

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	
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

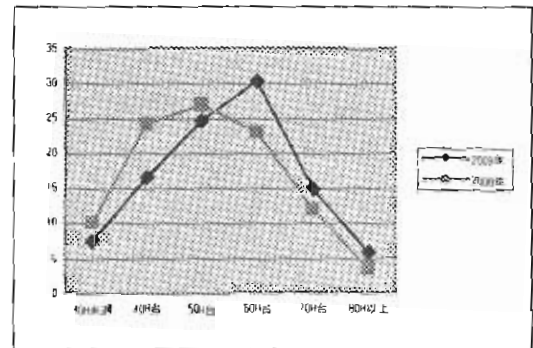
① 全道

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

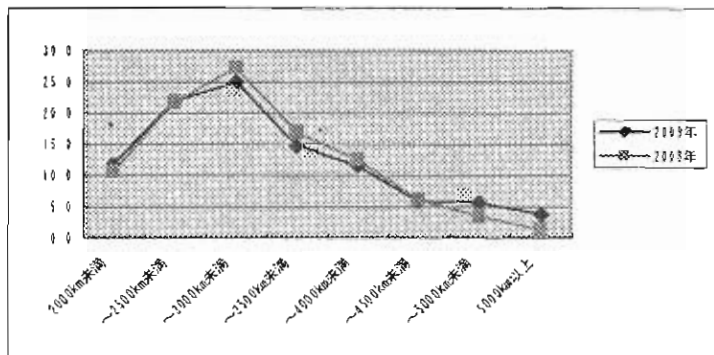
(3) 1ヶ月の走行距離

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

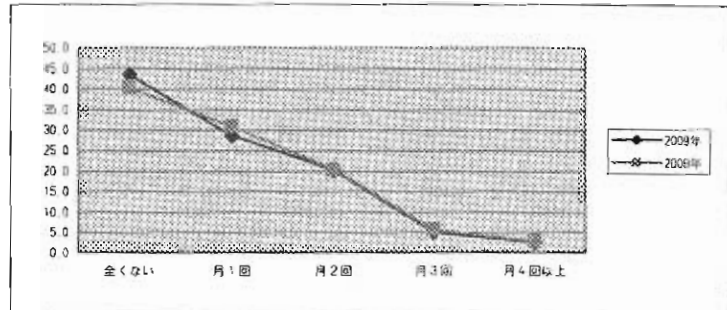
(4) 公休出勤

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

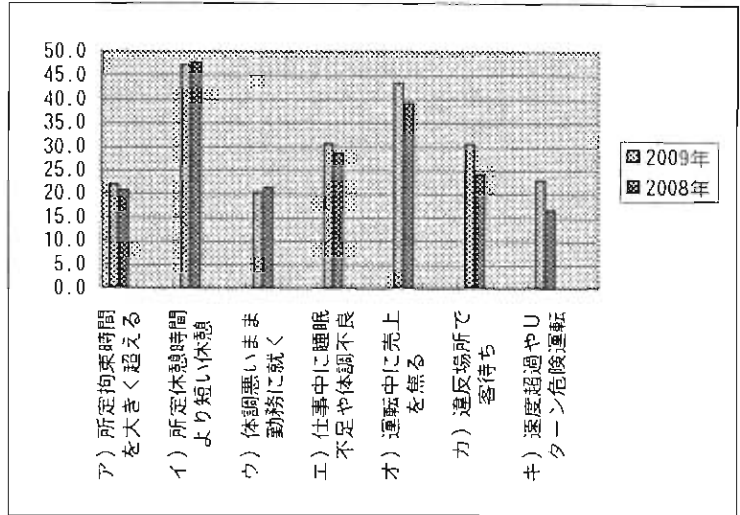
① 全道

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) 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	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) 道反場所で待ち	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。

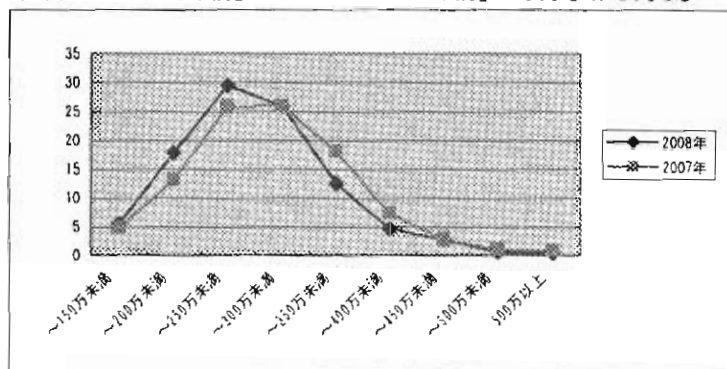
年収額の分布は、2008年では『～200万未満』が全体の23.4%、『～250万未満』が全体の52.9%、そして『～300万未満』で見ると全体の78.9%を占めている。2007年では『～200万未満』が全体の18.1%、『～250万未満』が全体の43.9%、『～300万未満』が全体の69.9%であることと比べると、これらのどの年収額で区切っても大幅に増加している(低年収が増えている)。

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

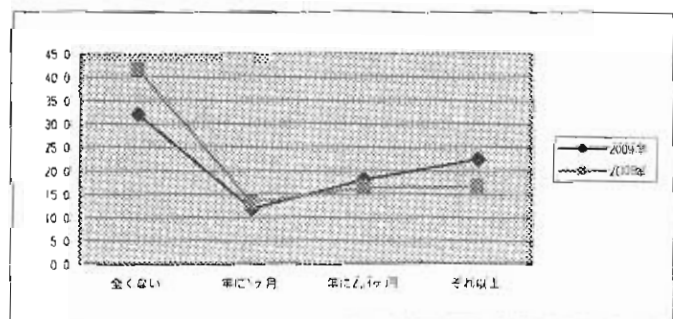
(2) 最賃違反 ～ 大幅な増加

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。

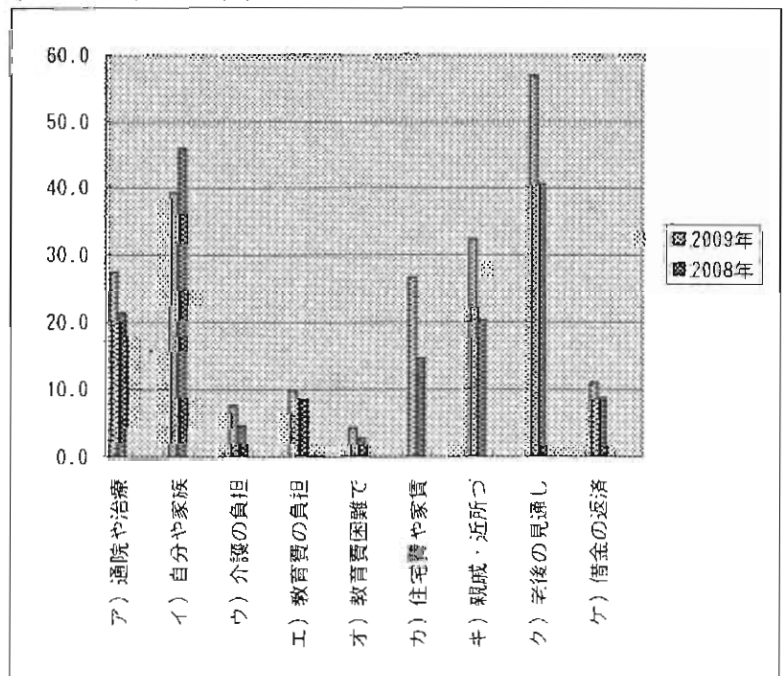
2008年との比較で見ると、「老後の見通しが立たない」が57%と最も多く17ポイント増加している。「親戚・近所づきあいを控える」が32%と12ポイント増、「住宅費や家賃の支払が困難」が27%と12ポイント増、「病院や治療を控えている」が27%と6ポイント増が目立ち、年収減少を反映した切実な生活課題が急増している。

「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

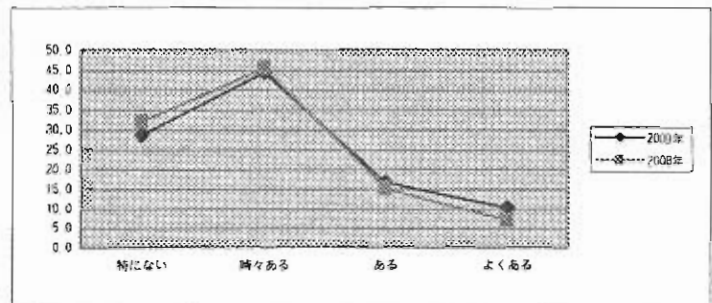
① 全道

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	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						
特にない	461 28.6	325 27.3	40 42.1	41 28.3	16 30.2	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	14 36.8	27 40.3
ある	269 16.7	208 17.4	9 9.5	23 15.9	5 9.4	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	6 15.8	6 9.0
合計	1610 100	1192 100	95 100	145 100	53 100	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

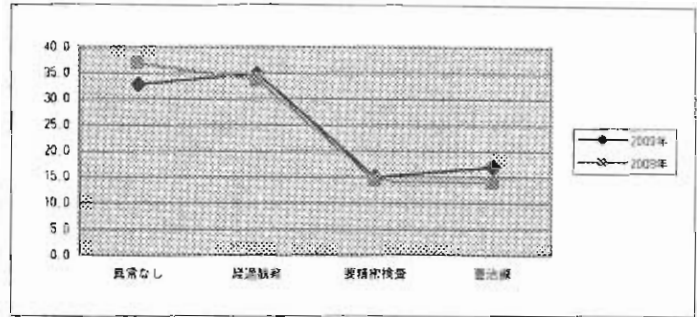


表3-4 要検査・要治療への対応（2008年との比較）

	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

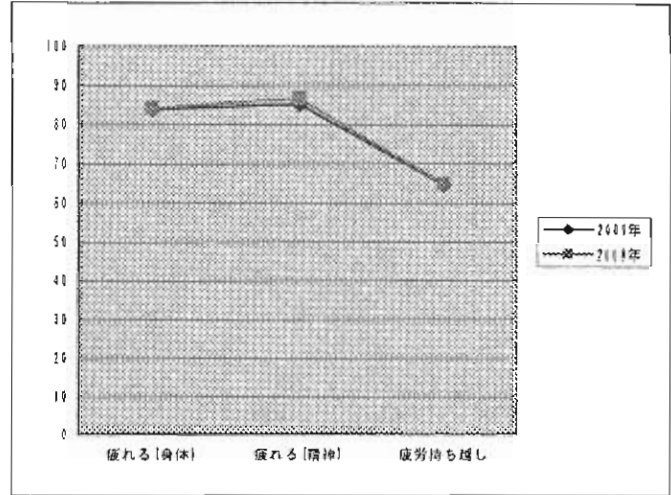


表3-9 疲労の回復（2008年との比較）

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

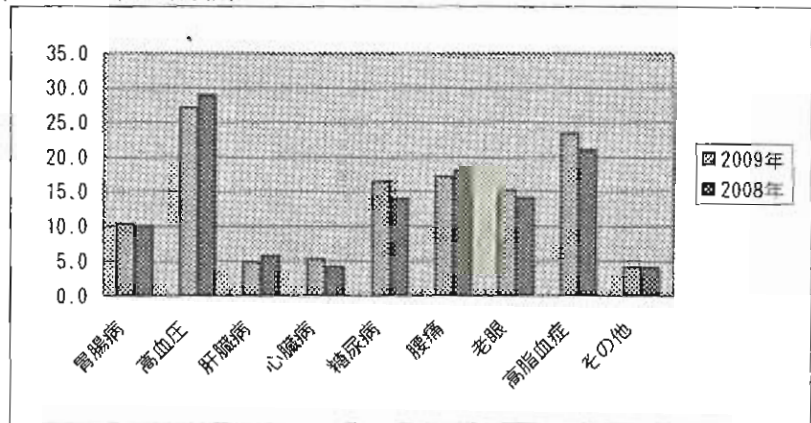
医師の診断による持病（複数回答）は、2008年とほぼ同じ分布であり、高い順に「高血圧」「高脂血症」「腰痛」「糖尿病」「老眼」「胃腸病」が主なところである。

「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)

	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

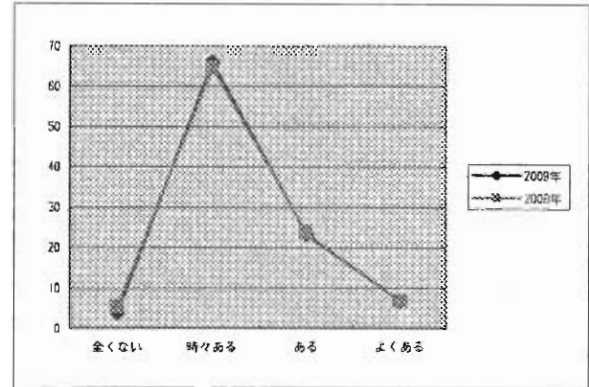
(1) ヒヤリ・ハット体験 ～ 増加傾向でほぼ全員が体験

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

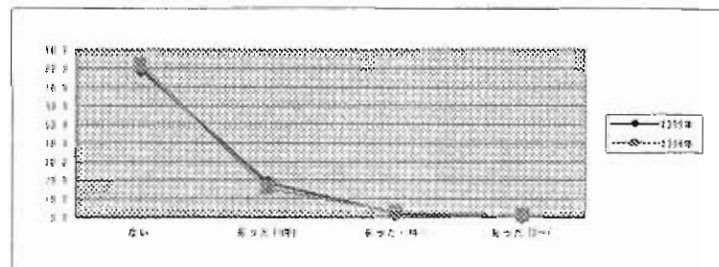
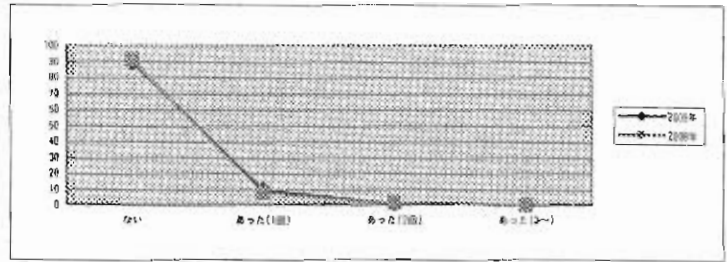


表4-4 違反（2008年との比較）

	2009年		2008年	
	件数	%	件数	%
全体	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	
	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%
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	
	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%
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	
	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%	件数	%
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	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

⑤公休出勤

	1599	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
全体	1599	1185	100	145	100	20	100	67
全くない	695	44.2	52	55.3	71	49.0	16	30.8
月1回	457	28.6	21	22.3	38	26.2	27	51.9
月2回	324	20.3	15	16.0	27	18.6	9	17.3
月3回	81	5.1	6	6.4	6	4.1	0	0.0
月4回以上	42	2.6	22	1.9	0	0.0	5	25.0
合計	1599	100	94	100	52	100	36	100

※⑤働き方

	1610	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	95	145	53	20	38	67
ア	354	22.0	15	15.8	6	11.3	20	52.6
イ	758	47.1	51	53.7	7	13.2	15	39.5
ウ	327	20.3	19	20.0	11	20.8	10	26.3
エ	493	30.6	24	25.3	19	35.8	9	45.0
オ	698	43.4	25	26.3	16	30.2	18	47.4
カ	494	30.7	20	21.1	14	26.4	15	39.5
キ	371	23.0	19	20.0	8	15.1	11	28.9
合計	3495	290	24.3	26	17.9	5	25.0	12

⑥年収

	2008	1札幌	2旭川	3函館	4釧路	5帯広	6小樽	7苫小牧
平均	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	4	8.0	0	1.6
250万未満	335	23.5	187	17.9	13	26.0	3	9.8
300万未満	756	53.0	488	46.6	27	54.0	9	50.0
350万未満	1127	79.0	786	75.1	43	86.0	15	83.3
400万未満	1307	91.6	936	89.4	50	100	17	94.4
450万未満	1372	96.1	65	4.6	50	100	32	97.0
500万未満	1412	98.9	40	2.8	50	100	32	97.0
500万以上	1422	99.6	10	0.7	50	100	33	100
500万以上	1427	100	5	0.4	50	100	33	100
合計	100	100	100	100	100	100	100	100

減額	累計	項目別	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	増	174	17.1	9	10.8	22	16.8	10
同じ	241	同	140	13.8	24	28.9	46	35.1	16
10万	668	10	430	11.4	55	26.5	92	18.3	37
20万	941	20	635	20.1	69	16.9	115	17.6	45
30万	1130	30	793	15.5	75	7.2	123	8	47
30万以上	257	30超	225	22.1	8	9.6	8	6.1	2
合計	1387		1018	100	83	100	131	100	49
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32
							4	25.0	7
							5	31.3	3
							13	25.0	11
							14	6.3	18
							16	12.5	25
							0	0.0	7
							0	0.0	7
							16	100	32

㊦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
150万未満	32	3.1	14.4	7.8	11.8	0.0	0.0
200万未満	252	122	66	15	4	1	5
200万未満	18.1	39	50.2	29.4	23.5	3.0	8.6
250万未満	611	359	119	24	9	8	23
250万未満	43.9	63	75.9	47.1	52.9	24.2	39.7
300万未満	973	647	129	41	13	16	51
300万未満	69.8	76	97.7	80.4	76.5	48.5	87.9
350万未満	1224	865	131	51	17	24	56
350万未満	87.9	80	99.2	100	100	72.7	96.6
400万未満	1327	957	132	51	17	30	57
400万未満	95.3	83	100	100	100	90.9	98.3
450万未満	1366	993	132	51	17	32	58
450万未満	98.1	83	100	100	100	97.0	100
500万未満	1381	1007	132	51	17	33	58
500万未満	99.1	83	100	100	100	100	100
500万以上	1393	1019	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	35.8	23	7	14	40.0
全くない	32.0	340	24.1	45.1	36.8	40.0	55.0
年に1ヶ月	177	5	6.2	2	1	1	2.9
年に1ヶ月	11.6	141	16.8	3.9	5.3	6.7	6.7
年に2,3ヶ月	270	12	14.8	1	2	6	17.1
年に2,3ヶ月	18.0	200	27.7	2.0	10.5	11	18.3
それ以上	335	18	22.2	10	6	10	28.6
それ以上	22.4	255	31.6	19.6	31.6	10	10.0
わからない	237	17	21.0	15	3	4	11.4
わからない	15.8	179	16.1	29.4	15.8	11.4	10.0
合計	1498	100	1115	100	81	100	60
	100	100	100	100	100	100	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
ア	27.4	441	21.1	13	3	15.0	12
イ	632	39.3	466	39.1	34	35.8	56
イ	39.3	632	35.8	27	50.9	60.0	21
ウ	122	7.6	100	8.4	3	3.8	1
ウ	7.6	122	3.2	2	3.8	7.9	2
エ	158	9.8	114	9.6	8	8.4	10
エ	9.8	158	8.4	12	8.3	5.0	7
オ	70	4.3	51	4.3	2	2.1	3
オ	4.3	70	2.1	2	3.8	10.0	1
カ	428	26.6	330	27.7	19	20.0	36
カ	26.6	428	20.0	14	26.4	20.0	11
キ	520	32.3	392	32.9	20	21.1	52
キ	32.3	520	35.9	15	28.3	25.0	13
ク	916	56.9	701	58.8	50	52.6	63
ク	56.9	916	43.4	30	56.6	60.0	30
ケ	177	11.0	125	10.5	8	8.4	2
ケ	11.0	177	15.9	2	3.8	15.0	8
コ	11	0.7	7	0.6	1	1.1	1
コ	0.7	11	0.0	0.0	0	0.0	1
	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
情にない	28.6	461	27.3	16	30.2	35.0	9
時々ある	716	44.5	533	44.7	40	42.1	67
時々ある	44.5	716	42.1	27	50.9	40.0	14
ある	269	16.7	208	17.4	9	9.5	23
ある	16.7	269	15.9	5	9.4	20.0	9
よくある	164	10.2	126	10.6	6	6.3	14
よくある	10.2	164	9.7	5	9.4	5.0	6
合計	1610	100	1192	100	95	100	38
	100	100	100	100	100	100	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													

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
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

⑩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

⑪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

⑫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
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－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 で 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）

適正と考えられる車両数における効果等

「適正と思われる車両数」の4パターン中、3パターンによる試算結果を以下に示す。

「適正と思われる車両数」は、平成21年12月17日の第1回釧路交通圏タクシー特定地域協議会において示している。

①総営業収入の推計

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
3,467,008,000	10,833,862	320.02

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	11,552,176	
20	10,833,862	93.8%

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	10,160,213	93.8%
22	9,845,246	96.9%
23	9,845,246	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96.9%、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)※
320.02	9,845,246	3,150,635,218	3,000,604,970 ……①

※運転者給与算出のため、税抜額を使用する。

②適正車両数毎の実働車両数の推計

適正車両数の場合の実働車両数＝適正車両数×365×実働率(90%)

試算	実働率／実車率	適正車両数	適正車両数の場合の実働車両数
試算b	90%/30%	443両	145,526
試算c	90%/40%	332両	109,062
試算d	93.74%/30%	425両	145,414

} …②

※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。

③税抜日車營收の推計

税抜日車營收＝総營業收入推計値÷適正車両の時の実働車両数

試算	総營業收入推計値(税抜)①	適正車両数の場合の実働車両数②	税抜日車營收(推計値)
試算b	3,000,604,970	145,526	20,619
試算c		109,062	27,513
試算d		145,414	20,635

} …③

④運転者給与の推計

A. 運転者給与(1車2人としたとき)

試算	税抜日車營收(推計値)③	税抜日車營收÷2(※1)	歩率(※2)	乗務数(※3)	運転者給与
試算b	20,619	10,310	0.5547	276	1,578,363
試算c	27,513	13,756			2,106,069
試算d	20,635	10,317			1,579,572

B. 運転者給与(隔日勤務としたとき)

試算	税抜日車營收(推計値)③	歩率	乗務数(※4)	運転者給与
試算b	20,619	0.5547	144	1,646,988
試算c	27,513			2,197,637
試算d	20,635			1,648,249

※1 1車2人として算出するため、日車營收を2で除す。

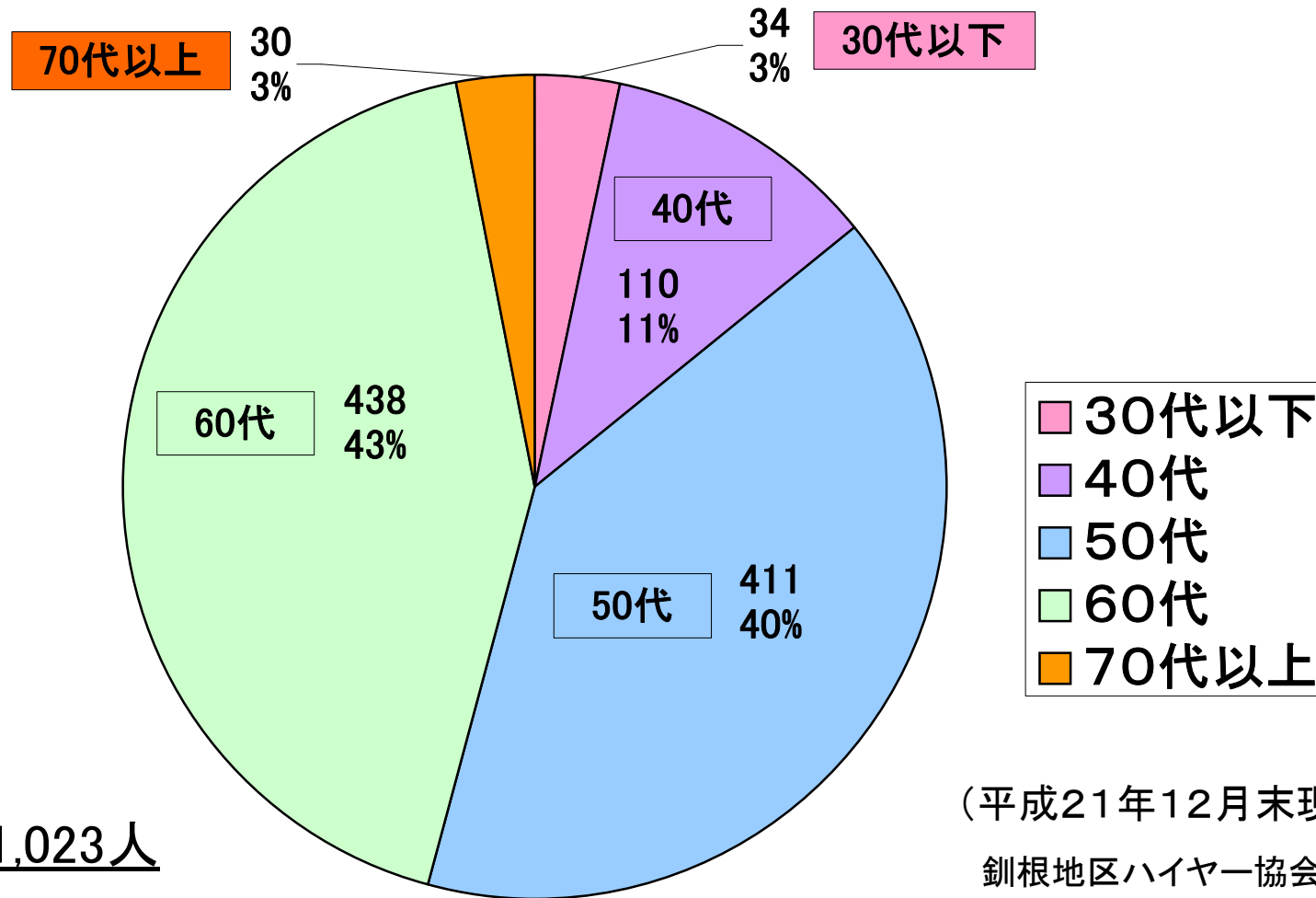
※2 札幌の協議会において採用された数値を参考に、管内事業者からの聴き取り状況を勘案し推定。

※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。

年代別運転者数

資料5



総数1,023人

(平成21年12月末現在)
釧根地区ハイヤー協会調べ

協議会の進行イメージ

20100126

年	月	日	事	項	議	事	等	の	詳	細	
2009	/11	11/11,12	設立準備会(第1回)		1 資料作成 2 日程・会場の調整 3 設置要綱の検討 4 委員の検討						
2009	/12	12/1	協議会開催案内の発送		1 委員の調整内容の確認 2 開催日時、場所等の通知 3 委員名簿、設置要綱案の送付						
		12/2	設立準備会(第2回)		1 日程・会場の確認 2 委員の役職氏名等確認 3 設置要綱案の提案 4 作成した資料の中間チェック						
		12/10	プレス発表								
		12/17/1000	協議会(第1回)		1 設置要綱の承認と協議会の設立 2 釧路交通圏におけるタクシーの現状と課題についての認識の共有 3 今後のスケジュール提案						
2010	/01	1/15	協議会開催案内の発送		1 開催日時、場所等の通知 2 予定議事の通知						
		1/20	プレス発表								
		1/26	協議会(第2回)		1 第1回協議会における意見の集約と確認 2 地域計画に盛り込むべき適正化策と活性化策の検討						
2010	/02	—	—	—							
2010	/03	3/初め～半ば	協議会開催案内の発送		1 開催日時、場所等の通知 2 予定議事の通知						
		開催日1週間前	プレス発表								
		3/中旬～下旬	協議会(第3回)		1 地域計画の策定 1.1 活性化策の合意 1.2 適正化の必要性に関する合意 1.3 特定事業(各事業者における適正化・活性化の取り組み)策定を促進するための合意 1.4 フォローアップの説明(スケジュールと方法) ※ なお、第3回協議会でまとまらない場合、年度開けの早い時期に第4回協議会を行い地域計画を策定することとする。						

事業用自動車総合安全プラン2009

～死者数半減、飲酒運転ゼロを目指して～

1. はじめに

交通事故は、一瞬にして被害者の生命や将来の可能性を奪うのみならず、その家族に対しても多大な精神的、経済的な負担や苦しみを強いるものである。また、加害者側においても、社会的制裁や信用の失墜等に直面することとなる。自動車に関わるすべての者は、常にこのことを肝に銘じ、交通事故を防止するために取りうる限りの手を尽くさなければならないことは言うまでもない。

近年の自動車に係る交通事故の発生状況について俯瞰してみると、シートベルト着用率の向上、悪質運転違反の減少等により、死者数が年々減少し、人身事故件数についても平成16年をピークとして着実に減少している状況にある。

しかしながら、事業用自動車については、運送のプロとして乗客の生命、顧客の財産を預かり、より高度な安全性を求められるにもかかわらず、全体としては、事故件数、死者数ともに、自家用自動車と比べると減少の歩みが遅いのが現状である。

また、依然として飲酒運転や、長期間にわたり高速道路が通行不能になったタンクローリーの横転・火災事故等、社会的影響の大きな事案が後を絶たず発生しているほか、昨年はタクシーの死亡事故が増加に転じるなど、大変憂慮すべき状況と言わざるを得ない。

交通安全対策については、現在、「第8次交通安全基本計画」に基づき政府全体で取組を進めているところであるが、上記のような状況にかんがみれば、今一度、これまでの事業用自動車に対する安全対策を振り返った上で、ソフト・ハード両面から、総力を挙げて、事業用自動車に係る事故の削減に取り組むことが必要である。

このため、国土交通省等及び関係業界においては、今後10年間で「事故削減のための集中期間」と位置付け、PDCAサイクルに沿って、次のとおり取組を進めるべきである。

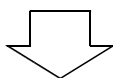
2. 事故削減目標の設定 (Plan)

今後10年間で確実に事故削減を実現するためには、関係者が共通の目標のもとで一丸となって安全対策に取り組むことが必要である。

このため、本年1月に示された政府全体の新たな事故削減目標を踏まえ、事業用自動車に係る目標を次のとおり設定する。

(目標)

- ① 10年間で死者数半減（平成20年513人を10年後に250人、中間年である5年後には380人）
- ② 10年間で人身事故件数半減（平成20年56,295件を10年後に3万件、中間年である5年後には4万3千件）
- ③ 飲酒運転ゼロ



関係業界においても、それぞれ上記目標を踏まえて業界としての目標を設定することが求められる。

3. 目標達成のため当面講ずべき施策 (Do)

事故削減目標の達成に向けて当面講ずべき施策は、別表のとおりである。その中でも特に、次の施策について、今後重点的に取り組むべきである。

(1) 安全体質の確立

言うまでもなく、安全の確保は自動車運送事業における最大の課題である。

事故防止のためには、各事業者における日々の自主的な努力の積重ねが最も重要であるが、中小規模事業者の中には未だ安全に対する意識が不十分な者も見られ、業界全体として安全に対する取組を進めることが必要である。

中小規模事業者を含む全ての事業者において安全体質が確立されるよう、各事業者、事業者団体等による一層の自主的な努力に加え、行政としても必要な支援を行うべきである。

重点施策

- ① 安全マネジメントの評価の対象を中小規模事業者にも拡大。
 - ② 講習会の開催等事業者団体による安全マネジメントの浸透のための支援の拡充。
 - ③ メールマガジンの発信等による業界全体での事故情報の共有。
 - ④ 映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の活用による運行管理の高度化。
 - ⑤ 労働・社会保険関係法令違反に対する行政処分の強化、労働・社会保険関係行政機関との連携、運行記録計の義務付けの拡大等による、運転者の労働環境の改善。
- 等

(2) コンプライアンスの徹底

近年、コンプライアンスは、企業活動の生殺与奪を握る要素としてその重要性が認知されつつあるが、自動車運送事業における事故惹起や法令違反は、事業継続の観点のみならず、人命の損失等国民の安全・安心に直接支障を及ぼすことになりかねないことから、自動車運送事業者に対しては特に高いコンプライアンスの徹底が求められる。

加えて、自動車運送事業者がコンプライアンスを徹底するためには、荷主や旅行業者等、発注者サイドの理解や協力のもと、公正な事業環境の醸成に努めることが重要である。

行政においても、事故につながりかねない法令違反を犯す悪質事業者等に対しては、質・量ともに一層の監査機能の強化に努め、国民の目線に立って毅然として対応すべきである。

重点施策

- ① 監査要員のさらなる増員。
- ② 労働・社会保険関係法令を含む法令違反に対する行政処分の強化。
- ③ 被監査事業者の車両移動等による処分逃れを防止するため、事業譲渡先への処分を可能とする等の処分基準の改正、刑事告発の活用等。
- ④ 重大事故の発生等に関与した発注者の名称等の公表。

- ⑤ 点検整備未実施に係る行政処分の強化等による整備管理の徹底。
 - ⑥ スピードリミッターの不正改造に係る改造施工者、運送事業者に対する監査の実施。
- 等

(3) 飲酒運転の根絶

乗客の生命、顧客の財産を預かる運送事業者にとって、飲酒運転は言語道断の恥ずべき行為である。

飲酒運転ゼロを実現するためには、運転者1人1人が運送のプロとしての自覚と誇りをもち、厳しい目で自らを律する必要があることは言うまでもないが、加えて、各事業者においても、「飲酒運転ゼロ」の方針のもと、運行管理者を中心に飲酒運転につながる意識や行動の芽を確実に摘み取る体制を構築することが求められる。

行政においても、飲酒運転の防止及び監督の観点から、ソフト面・ハード面の双方で現時点で考えられる最大限の措置を講じ、これまで以上に厳格な姿勢で臨むべきである。

重点施策

- ① 点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け。
 - ② 飲酒運転に対する行政処分の強化。
 - ③ アルコール・インターロック装置の普及。
- 等

(4) IT・新技術の活用

自動車に係る新技術は、概して、実用化までに長期間を要するものの、一旦普及が進んだ後には極めて大きな事故削減効果を発揮することから、現在開発が進んでいる新技術については、行政による強力なリーダーシップのもと、今後10年間のできる限り早期に本格的な普及を実現すべきである。

車両安全については、これまで重視されてきた衝突安全技術（＝事故による被害を軽減するための技術）から、予防安全技術（＝事故を未然に防ぐための技術）に軸足を移し、事故発生そのものの防止に資する車両の開発・普及を強力に推進する。

映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の運行管理に

係るIT機器については、安全や事故防止の観点にとどまらず、業務の効率化、燃費向上、事故処理費用の削減等を通じて経済的なメリットをももたらすものとの認識を業界全体で深め、飛躍的な普及につながる方策を早急に検討すべきである。

重点施策

- ① 実用化されたASV技術の普及促進、新たなASV技術の開発。
 - ② 衝突被害軽減ブレーキの普及促進とそのための装着義務化の検討。
 - ③ 映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の一層の普及促進。
- 等

(5) 道路交通環境の改善

事業用自動車に係る事故削減目標を達成するためには、自動車運送事業自体の安全性の向上のほか、事業用自動車を取りまく道路交通環境の改善も重要な要素である。

幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故の発生割合の高い区間において重点的な対策が必要である。

また、交通事故死者数に占める歩行中の死者数の割合が欧米に比べて高いこと等にかんがみれば、歩道等の整備や生活道路への通過交通の抑制等、安全・安心な歩行空間の確保が重要である。

関係行政機関間において引き続き連携を図るとともに、事業者団体等においても、各地域における交通安全のための取組に主体的に参加するなど、よりよい道路交通環境の実現に貢献することが求められる。

重点施策

- ① 事故の発生割合が高い区間における交差点改良や歩道の整備、中央帯の設置、信号器改良等。
 - ② 通学路における歩道の整備やカラー舗装、防護柵の設置等。
 - ③ 生活道路への通過交通が多く、事故の発生割合が高い地区において、生活道路への通過交通を抑制するためのクランクやハンプ等の整備による、歩行者等の安心・安全の確保。
 - ④ 防護柵や道路反射鏡等の交通安全施設の適切な維持・管理を実施。
- 等

4. 本プランのフォローアップ（Check、Act）

10年後、本プランに掲げた目標を確実に達成するためには、PDCAサイクルに沿って定期的・継続的にチェックを行うことが必要である。

このため、自動車交通局に「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」を設置し、毎年（当面は年2回）、関係者間で施策の進捗状況、目標の達成状況等を確認するとともに、交通事故の要因分析も踏まえつつ、必要な場合には新たな施策を検討すべきである。

あわせて、関係業界においても、同様のチェック体制を構築することが求められる。

また、各事業者に対する安全マネジメント評価や監査・処分等、目標達成のために講じる施策の主たる実施機関となる各地方運輸局等においても、管内での取組状況やその効果等を把握・検証し、施策の実施をより実効ある方向に改善していく必要がある。

このため、関係事業者団体等との連携のもと、各地方ブロックごとに「〇〇地域事業用自動車安全対策会議（仮称）」を設置し、地域における施策実施目標の設定、毎年における進捗状況の確認等について、PDCAサイクルに沿って進めることとすべきである。

5. おわりに

本プランは、策定されたことをもってその役割を終えるのではなく、今後10年間にわたり自動車運送事業に関わるすべての関係者の間で共有され、着実に推進されるべきものである。

安全への取組みは決して派手なものではなく、一朝一夕にその効果が目に見えるものでもないが、関係者1人1人のたゆみない地道な努力の積重ねが、合わさり、いずれ必ず大きな効果をもたらすことになる。

関係者各位の不断の努力によって、我が国が世界一安全・安心で、住みよい国となることを期待しつつ、本プランの結びとしたい。