

タイトル	規制緩和下のタクシー労働
著者	川村，雅則
引用	開発論集，82：169-210
発行日	2008-09-30

規制緩和下のタクシー労働

川 村 雅 則*

I. タクシー事業における規制緩和路線の混乱

平成14年2月、タクシー事業の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た。規制緩和（規制改革）路線の本格的な実施である。業界からは批判が相次いでいたが、政府は次のとおり規制緩和政策を高く評価して、その路線を堅持してきた。

すなわち、例えば、内閣府が発表した、あらゆる産業における「規制改革の経済効果」¹の中では、タクシー業界では、規制改革で125億円の利用者メリットが発生したという試算（全産業の分を合計すると18兆3452億円、国民1人当たり14万4千円のメリット）が示されている。

あるいは、それよりも前にだされた、旧 総合規制改革会議（現 規制改革会議）の発表資料²でも、規制改革前は「タクシーの運賃料金は、各社ほとんど同じ料金に設定されており、また、サービスの内容にもほとんど格差」がなかったのに対して、規制改革後は、「2002年2月から弾力的な運賃の設定が可能になり」「これより定額運賃や遠距離割引といった新しいサービスも生まれて」おり、規制改革の効果として、「運賃が一部引き下がったほか、サービスの内容が多様化したことで、利用者

の満足度が高まってきて」いると主張している。

しかしながら、政府のこうした評価とは裏腹に、規制緩和にともなう弊害が全国であらわになっている。すなわち、歩合制賃金という、経営のリスクを労働者側に転嫁可能な条件にも支えられ、需要をはるかに超えて車両台数が急増し、限られたパイの奪い合いが生じ、その結果、車両1台当たりの売上げの減少、運転者の賃金水準や労働条件の低下が起きた。それは運転者に無理な営業・乗務を強いることとなり、十分な訓練を受けないまま公道で仕事をはじめるといった運転者の増加という条件などもあいまって、事故の増加にもつながっている。さらには、供給過剰であふれたタクシーが車道にひろがるなど交通環境を悪化させ、無駄な走行で環境問題をも引き起こしている。おりしも、「格差社会」「貧困」という問題がわが国では浮上していたが、とりわけタクシー労働者の低賃金・生活破壊は深刻であることがマスコミ等によって繰り返し報じられた。

かかる深刻な事態が誰の目にも明らかになり、政府もそれを放置できなくなり、運転者の労働条件・生活改善を主たる目的として、昨年からは、全国で運賃改定が相次いで認められた。しかしながら、そもそもの供給過剰な

*（かわむら まさのり）開発研究所研究員、北海学園大学経済学部准教授

車両台数に手をつけないまま行われたこの措置は、地域によっては逆に車両台数の増加³を招いたり、あるいは、物価の高騰もあいまって、利用抑制（乗り控え）という事態を招くなど、問題の解決にはつながっていない。規制緩和によるタクシー事業の活性化がうたわれていながら、運賃改定までひきおこされた今回の騒動で、使用者・労働者・利用者のいったい誰が得をしたのだろうか。

さて、現在、上記の深刻な事態や関係者による取り組み等を背景にして、国土交通省・交通政策審議会（交政審）にこの問題に関するワーキンググループ（以下、WG）が設置され⁴、タクシー産業の改善に向けた議論が開始されている。

また、それに呼応するように、事業者団体である全国ハイヤー・タクシー連合会（略称、全タク連）は、学識者等で構成された第三者による研究会（第三者研究会）を設置し、「安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究」を進めている⁵。

さらに政界においても、自民党や民主党が法案の検討や緊急提言を行うなど、タクシー事業と規制緩和をめぐる議論が活発化している状況にある。

さて、上記の WG では、現時点（2008 年 7 月）で 8 回の議論が行われ、論点の整理が行われるに至った（資料 4 に掲載）。もっとも、タクシー業界における問題状況についての現状認識は大枠では一致してはいるものの、規制緩和政策に対する評価には相違がみられる。また、この間、規制緩和政策を進めてきた側（規制改革会議）からは、こうした動きを牽制して、逆に規制緩和路線を一層進める

べきとの見解もだされている⁶。すなわち、「規制緩和が行われた結果、新たな雇用を創出するとともに、待ち時間の短縮や多様な運賃・サービスの導入等、消費者利益の向上に貢献してきたというプラスの側面を忘れてはならない」「タクシー事業に関する一層の規制緩和を検討・推進すべきである」等々。

本稿では、交通市場が縮小する中で導入された規制緩和政策が、タクシー産業の持続可能性を破壊し、労働力（運転者）の再生産をも困難にしているという現状をあらためて明らかにし、安全・安心なタクシー産業の再構築に向けた議論に貢献したい。

II. 調査の概要

本稿は、タクシー事業と規制緩和をめぐる上のような動向を視野にいれつつ北海道で行ったタクシー運転者の労働と生活に関する調査結果をまとめたものである。調査は、ほぼ毎年、定点観測的に行っているものである。2003 年に行った調査の結果をまとめた川村（2004）も参照されたい。

調査は、全国自動車交通労働組合連合会、全国交通運輸労働組合総連合、全国自動車交通労働組合総連合会（以下、全自交、交通労連、自交総連と略称）それぞれの北海道地方組織の協力を得て、2008 年 5 月に行った。調査は、男性運転者を対象とした。組合に加入しているかどうかの制限は設けていない（未加入者も対象とした）。

調査は調査票を用いて行い、その内容は、運転者の乗務に関する状況、賃金・世帯の生活状況、健康（疲労、持病）や安全（ヒヤリハットの頻度や交通事故等の経験）に関する

ものである。調査票は資料3として掲載しているので参照されたい。調査票の配布と回収の方法は、配布は単産から単組役員、単組役員から運転者というルートで行い、回収は逆ルートで行った。5月の末日を回収の締め切りとした。

調査票の配布枚数は合計で4,390部（全自交3,380部、交通労連410部、自交総連600部）で、回収されたのは合計で2,166部（全自交1,707、交通労連305部、自交総連154部）である。いずれも有効回答として扱った。

本文の最後に資料1～4を掲載した（資料3、4については上述のとおり）。資料1は自由回答の一覧で、資料2は調査結果の一覧表である。具体的には、(1)回答者全体（単純集計）、(2)就労地域別（札幌交通圏⁷と「その他」の地域別）、(3)就労形態別、(4)年齢別、(5)世帯構造別（以上、クロス集計）、の結果をそれぞれまとめた。但し(3)と(5)については、札幌交通圏の回答者に限定してとりまとめを行った。

III. 調査の結果

1. 高齢化するタクシー労働者

タクシー運転者の高齢化が著しい。若い労働力が参入してこないか、参入してきても生活困難で、すぐに退出してしまうという。

本調査でも、回答者は(表3-1)、「50歳代」が中心で(50.5%)、「60歳以上」も全体の4分の1(26.9%)を占める。業界では、「日勤」を中心に、年金を受給しながら働く運転者が増加の傾向にあるという（今回の調査でも、「60歳以上」の4分の3が年金を受給しながら働いている。もっとも、「60歳以上」の「日勤」は33.1%で、全体の「日勤」割合に比べると多いとはいえ、残りは深夜時間帯にも働いていることには留意が必要である)⁸。調査対象や方法が同一ではないので直接の比較はできないが、こうした高齢運転者の増加は、2003年の調査結果と比べても顕著である⁹。

2. 無理をした働き方による対応¹⁰

売上が落ちて、限られたパイの奪い合いで、仕事で無理をせざるを得ない状況がみられる（図3-1）。労働行政による指導がこの間強化されてきたものの、(ア)所定の拘束時間を大きく超えて働くものはなお2割(20.8%)みられ、かつ、(イ)所定の休憩よりも短いのは5割弱(47.6%)に達する。他にも、(オ)売上をあげようとしての焦り(39.1%)、(カ)違反場所での客待ち(24.1%)や危険運転(16.6%)も少なくない。また、安全とも関わるが、(エ)仕事上の体調不良(28.6%)もみられる。

働き方についてももう少し詳しくみていこう

表3-1 2008年調査の回答者の属性など

単産別		年齢別		雇用形態別		就労形態別		就労地域別	
全自交	78.8%	39歳以下	6.4%	正社員	76.3%	隔日勤務	34.3%	札幌交通圏	71.4%
交通労連	14.1%	40歳代	16.2%	契約社員	6.7%	日勤専門	20.8%	その他	28.6%
自交総連	7.1%	50歳代	50.5%	嘱託社員	14.2%	夜勤専門	23.9%		
		60歳以上	26.9%	その他	2.8%	昼夜交替	20.4%		
						その他	0.7%		

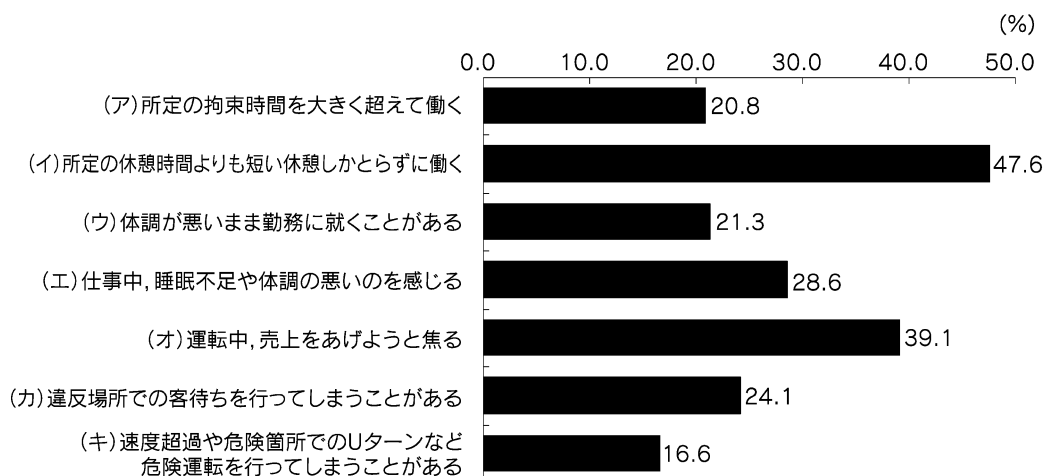


図 3-1 最近の働き方でよくある問題状況

表 3-2 就労地域、勤務形態別にみた、拘束時間・走行距離・公休出勤頻度・有給休暇の使用状況

単位：％

	就労地域別			就労形態別（札幌交通圏）			
	全体	札幌交通圏	その他	隔日勤務	日勤専門	夜勤専門	昼夜交替勤務
(a) 1 週間の総拘束時間 60 時間以上	38.7	44.3	24.8	34.9	28.7	63.5	47.8
(b) 1 ヶ月の総走行キロ 数 3,500 km 以上	23.5	26.7	15.4	29.1	25.1	31.0	20.8
(c) 公休出勤を行った	59.7	57.0	66.5	58.3	48.7	69.0	49.4
(d) 有休をほとんど使っ ていない	34.5	34.6	34.3	43.0	40.0	26.0	29.9

（表 3-2）。例えば、(a) 1 週間の総拘束時間¹¹を尋ねたところ、60 時間を超えるというものは全体の 38.7% を占め、とくに「札幌交通圏」に限ると 44.3% となり、その中でも、「夜勤」専門の運転者では、およそ 3 人に 2 人（63.5%）が 60 時間以上働いていると回答している。また、(c) 公休出勤では全体の 6 割（59.7%）が月に 1 回以上の公休出勤を行ったことがあると回答しており（2 回以上行ったものでも 3 割弱（28.9%））、逆に、(d) 有給休暇の取得状況については、「ほぼ全てを使いきった」のは 15.7% にとどまり、「ほとんど

使っていない」のは 34.5% に達しているなど、無理をした働き方が示唆される。

3. 低下する賃金、目立つ最賃違反

タクシー運転者の低賃金は深刻である。本調査では 2007 年度と 2006 年度の年収（税込み）を尋ねた（図 3-2）。06 年度には 65.0% だった年収 300 万円未満の割合は、07 年度には 70.1% にまで増加している¹²。とりわけ「その他」地域ではその割合は 84.8% にも及ぶ。なお、「その他」地域では、200 万円未満も 31.0% から 35.6% へ増加している。

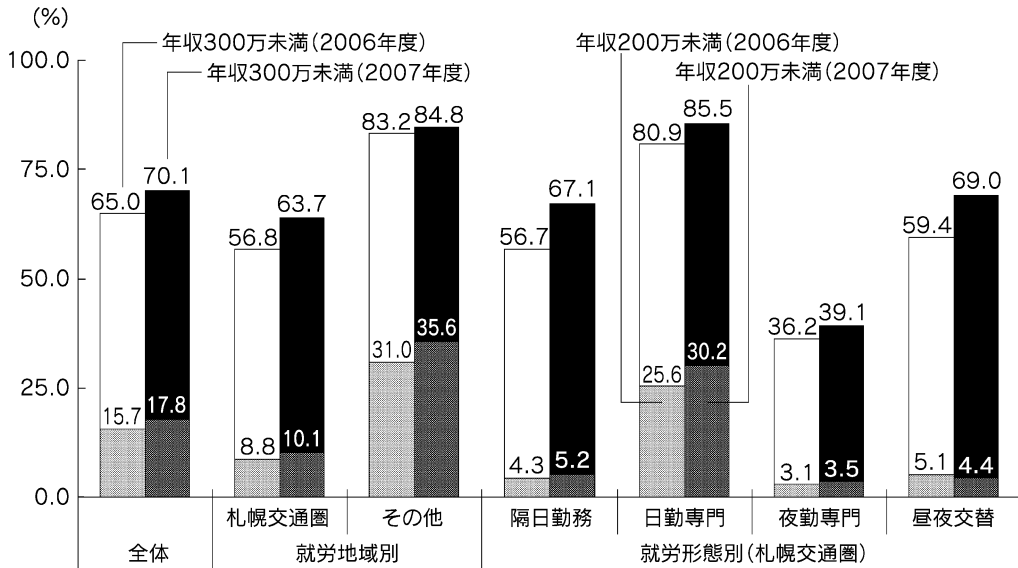


図 3-2 2007 年度と 2006 年度の年収

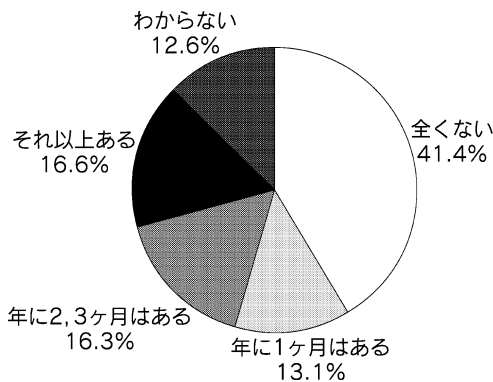


図 3-3 最低賃金割れの有無・頻度

ところで、本来であれば働くひとびとの生活を保障するはずの最低賃金制度が、わが国では機能していない（最賃水準が低すぎる）。そのことについては、多くの論者が指摘しているとおりである。だが加えて、その水準さえ守られていないという問題もひろくみられる。すなわち、本調査では、説明文を付して¹³、最賃水準を下回ることがあるかどうかを尋ねたところ、あるというものは合計で 46.0%に

及んだ（図 3-3）。

もちろん、この結果については精査が必要ではあるとはいえ、第一に、北海道労働局の調べでも、監督対象となった事業場の 4 分の 1 で最賃違反が明らかになっている¹⁴ こと、第二に、北海道ハイヤー協会によるシミュレーション¹⁵ においても、最賃割れの状況が示されるなど、現在のタクシー業界では最賃違反状況がめずらしくないといえよう。運転者の労働条件の改善は、事業規制によるのではなく「より広い社会政策を通じて実現されるべきもの」という一見するともっともな規制改革会議の主張はこうした現実を無視したものといえよう。

さて、冒頭でも述べたとおり、こうした状況を改善するために全国で運賃改訂が行われたわけであるが、その結果はどうだったろうか。「札幌交通圏」で働く運転者に限定して利用動向と売上動向を尋ねたところ、諸物価の高騰等もあいまって、「減った」という回答が

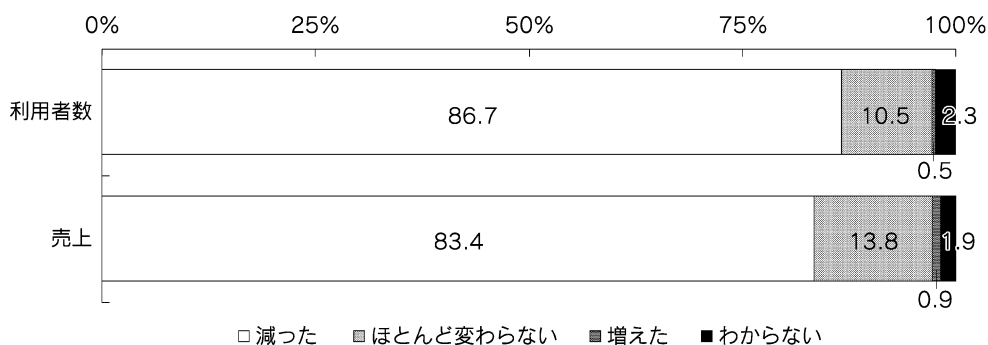


図 3-4 運賃改訂後の利用者及び売上の動向（札幌交通圏）

どちらも 8 割を超えている(86.7%, 83.4%)。こうした動向は、北海道ハイヤー協会のデータ¹⁶でも確認でき、輸送実績は、どの月でも対前年比で減少している。

4. 余裕のない家計、生活の困難(受診抑制, 教育費負担など)

家計は本人と世帯員の収入・支出で構成されている。そこで、世帯構造¹⁷別に家計の状況をまとめてみた。総じて、余裕のない家計状況が確認できる。

すなわち全体では、まず (a) 持ち家（分譲

マンション含む）比率は 5 割にとどまる。次に、(c) 世帯に本人以外の就労者がいるのは 6 割（58.2%）で、(d) 本人を含む年金受給者が世帯にいてるのは 3 分の 1 強（36.8%）存在するものの、(g) 世帯の総収入が 300 万円に満たないものの割合は、本人年収 300 万円未満の割合（70.1%）に比べると低下するとはいえ、33.5%に及ぶ。この割合は、どの年齢層でも 4 分の 1 から 3 分の 1 を占める（「その他」地域では 43.9%）。さらに、(f) 世帯の収支が「赤字」であるのは、合計で 6 割弱（「毎月赤字」28.5%、「赤字の月のほうが多い」

表 3-3 世帯構造別にみた住まいの状況、世帯の就労・年金受給状況、家計状況など 単位：%

	全体	世帯構造別（札幌交通圏）				
		一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と子どもと親	妻と親
(a) 住まいの種類：「持ち家・分譲マンション」	50.5	16.6	48.1	60.7	68.4	76.4
(b) 費用負担：「かかる」	75.2	89.5	79.1	76.2	61.5	64.8
(c) 世帯に就労者：「いる（本人除く）」	58.2	—	63.5	79.1	69.6	69.1
(d) 世帯に年金受給者：「いる（本人含む）」	36.8	16.1	34.8	21.7	88.6	92.7
(e) 1 ヶ月の生計費：「20 万円以上」	21.3	3.2	21.7	35.1	41.8	32.7
(f) 世帯の収支状況：「赤字（赤字計）」	58.4	52.2	58.0	67.9	69.2	50.9
(g) 世帯の総収入：「300 万円未満」	33.5	62.4	29.3	17.4	16.7	16.4
(h) 世帯の貯蓄現在高：「なし」	39.2	57.0	34.9	39.1	31.2	18.2
(備考) 本人の年齢：「50 歳以上」	77.4	70.9	90.0	80.1	72.2	92.7

注：(f) 収支状況の「赤字」は、「毎月赤字」と「赤字の月のほうが多い」の合計。

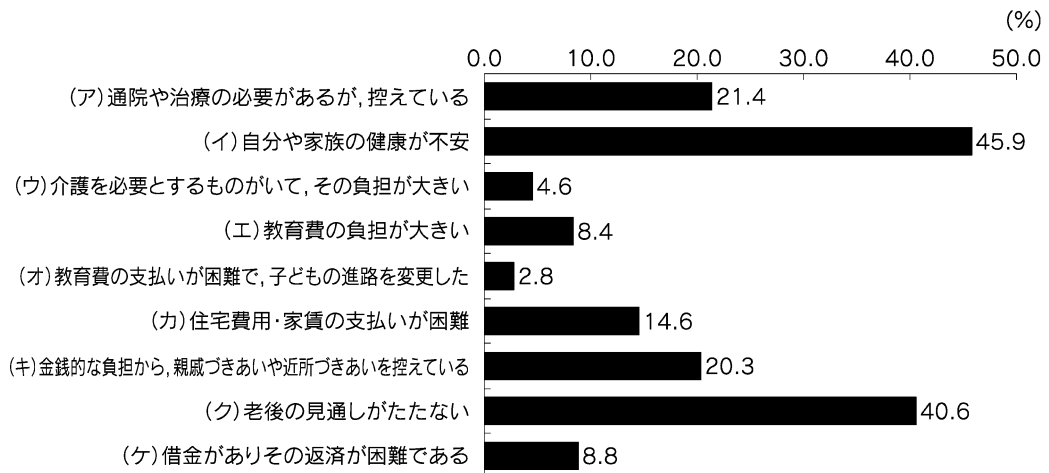


図 3-5 生活面での困りごと

29.9%)に及ぶ。(h)貯蓄がないものも4割(39.2%)である。

これを世帯構造別にみると、「妻と二人暮らし」「妻と子ども」について数の多い「一人暮らし」世帯では、(e)生計費規模が小さいものの、(a)持ち家率や(g)世帯の総収入が低く(300万円未満が62.4%)、なおかつ、(h)貯蓄なしも多い(57.0%)など、老後の生活基盤が脆弱であることが特徴的である。

次に、社会的排除をめぐる議論を参考に、生活面での困りごとを尋ねた(図3-5)。結果は、(イ)本人や家族の健康不安が大きい一方で、(ア)通院や治療の必要があるが、控えているという回答が2割(21.4%)に及んだ。また(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のも2割に及ぶ(20.3%。40歳代では4分の1強)。

ところで、(エ)子どもの教育費の負担が大きいという回答は全体では8.4%だが、この結果は、世帯に子どもがいるかどうか、すなわち世帯構造によって異なるだろう。表は省略するが、「妻と子ども」世帯では18.7%、「妻

と子どもと親」世帯では26.6%と大きい。あわせて、全体では2.8%である(オ)子どもの進路を変更したという回答も、両世帯では、それぞれ4.7%、8.9%にまで増加する。

所得水準の低いことが、子弟の教育費負担の面で不利であり、世代間における貧困の再生産を招きかねないことを示唆する結果といえよう。

5. 健康、安全問題——疲労蓄積、ヒヤリ・ハットの出現

上(図3-5)でみた受診抑制の結果とも重なるが、定期健康診断で「要精密検査」あるいは「要治療」と判定されたものの割合と、その指示に従い検査や治療(現在治療中を含む)をその後に受けたものの割合をまとめた(図3-6)。前者は、どの年齢でも2割前後から3割存在する。しかしながらその後の再検査や治療状況は、若い年齢層ほど成績が悪く、最も成績のよい「60歳以上」でも6割にとどまる。

ところで、タクシー運転者の健康水準は他

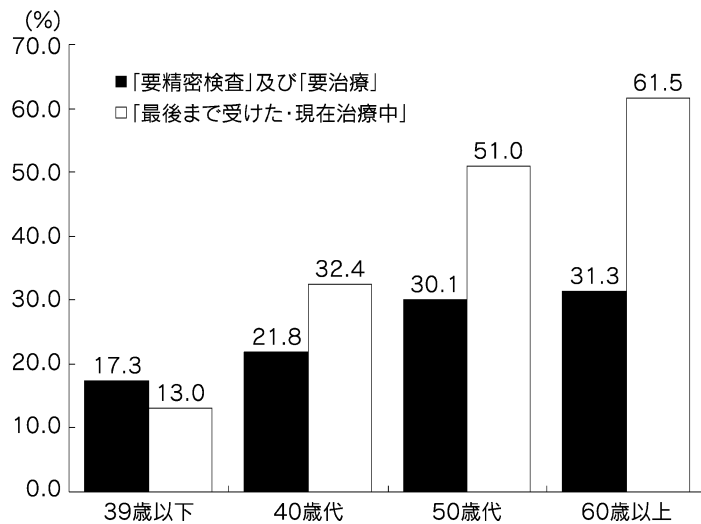


図 3-6 定期健康診断の総合判定結果及び再検査・治療状況

注：「最後まで受けた・現在治療中」の分母は、「要精密検査」及び「要治療」群

の産業の労働者と比べてどうなのか。5年に1度行われる厚生労働省の「労働者健康状況調査」データと比較検討してみた(川村(2004)も参照)。但し、疲労に関する設問については、平成14年調査よりも平成9年調査(旧労働省調査)が詳細であるので、データはやや古い方が、後者を用いた。

まず、次頁の表3-4は、普段の仕事による「身体」の疲労と「神経」の疲労の度合い、そして疲労の回復・蓄積状況をまとめたものである。「40歳代」や「50歳代」では強い「神経」の疲労を感じているものがそれぞれ全体の3割を占め、なおかつ、疲労を翌日に持ち越すことが多いもの(表中の疲労高蓄積群)がそれぞれ5分の1から4分の1を占めている。また、どの年齢層でも、全産業労働者(表中の「労働者計」)に比べて、疲労の度合いや疲労蓄積の割合は有意に高い¹⁸。

次の表3-5は、持病(医師から診断されたもの)があるというものの割合をまとめたも

ののだが、やはりどの年齢層でも、病気をもつものの割合は高く、統計的にも有意なものが多い。また、最も人数の多い「50歳代」では、(イ)高血圧(29.6%)、(ウ)高脂血症(23.5%)、(キ)腰痛(18.5%)などが2割から3割にかけて多い。

ところで、運転者の疲労・健康状態は、安全にも関わる問題である。ヒヤリ・ハットの出現頻度が高いのは全体では合計で3割(「よくある」23.5%、「ある」6.7%)だが、とりわけ、疲労蓄積の高いものでは、その割合が高く(次々頁の図3-7)、疲労の回復の遅れが事故につながりかねないという事態を示唆している。

また安全に関わることだが、第一に、乗務中に第1当事者となった事故をこの1年間に経験したものは全体の2割(19.4%)、第二に、スピード違反や駐車違反など交通違反をして取り締まりを受けた経験がやはりこの1年間であったものは全体の1割(9.4%)を占めて

表 3-4 年齢別にみた普段の仕事による疲労の度合い及び疲労の回復状況

単位：％

		40 歳代		50 歳代		60 歳以上	
		タクシー	労働者計	タクシー	労働者計	タクシー	労働者計
普段の仕事 による「身 体」の疲労	とても疲れる	21.3	13.3*	24.1	9.3*	17.7	2.5*
	やや疲れる	68.4	61.3	62.8	53.7	59.7	45.9
	あまり疲れない	6.0	20.8	10.2	31.5	15.8	34.0
	まったく疲れない	1.1	1.1	0.8	1.3	2.1	6.5
	どちらともいえない	3.2	3.5	2.1	4.2	4.7	11.0
普段の仕事 による「神 経」の疲労	とても疲れる	31.8	19.1*	31.4	14.9*	22.1	4.5*
	やや疲れる	59.5	59.3	57.6	54.0	58.4	53.8
	あまり疲れない	5.5	18.4	8.7	27.2	14.1	25.1
	まったく疲れない	1.2	1.3	0.6	0.6	1.4	4.5
	どちらともいえない	2.0	2.0	1.8	3.2	3.9	12.0
疲 労 の 回 復 ・ 蓄 積 状 況	1 晩睡眠をとればだいたい 疲労は回復する	28.1	39.3	32.8	47.1	44.2	57.2
	翌朝に前日の疲労を持ちこ すことがときどきある	51.3	45.7	43.2	36.7	36.4	35.7
	翌朝に前日の疲労を持ちこ すことがよくある	15.7	10.5	17.6	12.9	14.6	5.0
	翌朝に前日の疲労をいつも 持ちこしている	4.9	4.5	6.5	3.3*	4.8	2.2*
	疲労高蓄積群	20.6	15.0*	24.0	16.2*	19.4	7.2*

* p<0.05

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

注 2：労働者計のデータは、旧労働省「平成 9 年 労働者健康状況調査」結果より。

表 3-5 年齢別にみた有病状況

		40 歳代		50 歳代		60 歳以上	
		タクシー	労働者計	タクシー	労働者計	タクシー	労働者計
(ア) 胃腸病		8.6	7.1	10.9	8.0*	11.1	5.8*
(イ) 高血圧		16.3	6.9*	29.6	16.1*	39.3	24.3*
(ウ) 高脂血症		16.3	4.8*	23.5	7.3*	22.4	8.5*
(エ) 肝臓病		5.4	3.6	6.5	4.1*	4.7	1.6*
(オ) 心臓病		2.0	0.6*	4.2	3.2	6.4	3.4*
(カ) 糖尿病		6.6	4.5	15.6	8.5*	17.7	9.4*
(キ) 腰痛		20.6	8.0*	18.5	12.0*	16.8	11.6*

* p<0.05

注 1：表 3-4 に同じ。

注 2：労働者計のデータは、厚労省「平成 14 年 労働者健康状況調査」結果より。

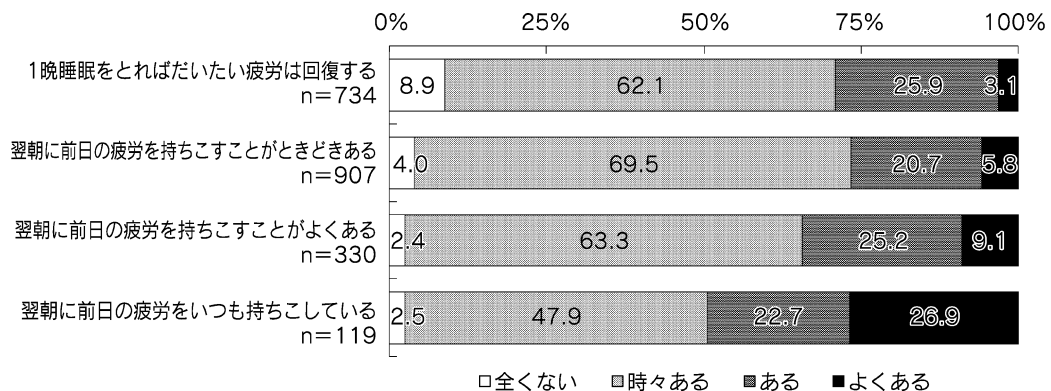


図 3-7 疲労の蓄積状況別にみたヒヤリ・ハットの出現頻度

いたことも述べておく。

IV. まとめに代えて

将来社会、すなわち、高齢者人口が急増(交通困難者の増加)して、エネルギー資源や環境問題の制約を受けることを考えると、公共交通機関の充実・整備は必要不可欠である。わが国の交通政策はなお大型の交通(道路)投資に傾斜している感があるが、生活交通重視にシフトしていくべきではないか。タクシーは、鉄道やバスなどの大量輸送機関を補完する個別的な、ドア・ツー・ドアの面的交通を担う公共交通機関として、重要な社会的役割を担っている。

ところが、冒頭でも確認したとおり、タクシー事業における規制緩和は、タクシー需要(交通市場)の縮小とあいまって、わが国の安全・安心なタクシーを破壊しつつある。本稿では、最後に、規制緩和路線の抜本的な見直しが必要であるという立場で、求められる対策について以下に幾つかをまとめておく¹⁹。

第一に、この間の事態をみても、タクシー事業の特殊性を考えると、需給調整規制(「適正」な台数へのコントロール)が不可欠である。

もちろんそれが、かつてのような方法をとるのか、事業参入のハードルを高めたり悪質な事業者や運転者を排除するシステムを設けることで実現させるのか、あるいは、よりレベルの高い運転免許制度・資格制度を導入し運転者の質の向上を高めることで間接的な規制を図るのか、歩合制賃金に一定の規制をかけるのか、等々、その方策についてはいろいろ検討の必要があるだろう。タクシー運転者の窮状を鑑みるならば、緊急措置的であっても何らかの対策が急がれる。

第二に、「流し」営業については、同一地域・同一運賃規制が必要である。規制緩和で運賃競争がおきてタクシーが安く利用できることになったとその利用者メリットを評価・強調する主張もあるが、それは、激しい価格競争で、経営の余裕を喪失させ、運転者の労働条件・賃金水準の低下や外部不経済の問題を深刻化させ、結果的にタクシー事業・産業の再生を困難にしていることを考慮しない、狭い

枠組みによる評価といえないか。「流し」では利用者がタクシーを自由に選択できないことを考えても、同一地域・同一運賃とすべきであろう。

第三に、タクシーの増車による弊害があらわになりながらも有効な手立てをうてない現状を考えると、地方運輸局や地方自治体の役割を強化すること、また、事業者だけにとどまらず、行政・自治体、労働者、利用者がタクシー事業のあり方を論議する場を設けるなど、関係者の参画と共同が必要ではないだろうか。それは、地域の交通のあり方を決定するのに関係者の参画を促す、地域交通再生法（「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」）の趣旨とも一致するのではないか。

これらの政策とあわせて、運転免許制度・資格制度の強化（ドライバーズ・ライセンス制度の設置）、労働時間・働き方の改善（「改善基準告示」の見直し）、名義貸しや最賃割れなどの違法状態の一掃などの広義の労働法制の改善が、歯止め無き競争状態に一定の規制をかけ、運転者の労働条件・社会的地位を向上させるためにも不可欠ではないか。利用が伸び悩んでいるにも関わらず、規制緩和後に過剰な増車措置が可能だった背景には、運転者の労働条件や生活保障体制があまりにも「弾力的」であったという事実がある。タクシーが公共交通の一翼を担うためにも、弥縫策にとどまることなく、競争一辺倒の交通政策からの転換が必要と思われる。

注

¹ 内閣府「規制改革の経済効果——利用者メリットの分析(改訂試算)2007年版」(平成19年3月28日発表)。http://www5.cao.go.jp/

keizai3/2007/0328seisakukoka22-1.pdf

² 「規制改革で豊かな社会を」(2004年版、平成16年3月発表)中の「タクシーの利便性が向上しています」。http://www8.cao.go.jp/kisei/siryo/sassi2/index.html

³ 運賃を据え置いたタクシー会社に需要が集まり、それに対応するための増車が行われ、地域全体では車両台数が増加。

⁴ 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ。会議で配布された資料や議事録等は国交省ホームページで公開されている。

⁵ 研究会の代表は、岡田 清 成城大学名誉教授。資料等は全タク連のホームページに掲載(http://www.taxi-japan.or.jp/)。筆者もメンバーの一人である。

⁶ 規制改革会議「タクシー事業を巡る諸問題に関する見解」(平成20年7月31日)。同組織のホームページからダウンロード可。http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/index.html

⁷ 具体的には、本調査の場合、札幌市、石狩市、江別市、北広島市である。

⁸ 属性や勤務形態などに関するその他の調査結果は次のとおりである。すなわち、(1)10年未満で経験年数を見ると、もっとも多いのは10年未満で(40.3%)、10年台がそれにつづく(26.6%)。(2)札幌交通圏で働くものが全体の7割(71.4%)をしめている。「その他」の地域で働くもの(619人、28.6%)の内訳は、函館市(181人、8.4%)、旭川市(103人、4.8%)、釧路交通圏(52人、2.4%)、帯広市(45人、2.1%)、室蘭市(27人、1.2%)、苫小牧市(22人、1.0%)、その他(189人、8.7%)である。(3)結果として、雇用形態は正社員が中心で(76.3%)、かつ、労働組合に加入しているものが中心となった(77.8%)。(4)勤務形態は、隔日勤務が34.3%で、残りは、夜勤専門(23.9%)、日勤専門(20.8%)、昼夜交替勤務(20.4%)となっている。但し、札幌交通圏に限定すると、最も多いのは夜勤専門(27.5%)である。

⁹ 2003年調査では、回答者の平均年齢は51.2

歳で、60歳以上は9.1%にとどまっていた。

¹⁰ 本調査では、働き方については、「ここ1,2ヶ月」の状況を尋ねた。5月にはタクシーの利用が減るゴールデン・ウィーク期間があるため、就労時間等は、通常の月より短くなる可能性がある。

¹¹ ここでの拘束時間は、出庫から帰庫までの時間としたので、前後の付帯作業時間は含まれていない（よってその分だけ短い）。

¹² 2003年調査では、300万円未満層は、全体では52.5%、札幌市で働く運転者に限ると38.1%にとどまっていた。

¹³ 設問は次のとおり。すなわち、「現在の北海道の最低賃金は654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すか。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」。また次のような例もつけた。「(例 654円×171時間(1ヶ月のおおよその所定労働時間)÷11万2千円)」。

¹⁴ 北海道のタクシー事業場における、定期監督等における最低賃金法第5条違反状況は次のとおりである。

	平成14年	15年	16年	17年	18年
監督実施事業場数	57	41	39	119	108
違反件数	8	8	9	24	27
違反率	14.0%	19.5%	23.1%	20.2%	25.0%

出所：北海道労働局資料（最低賃金審議会会議 提出資料）。

¹⁵ 札幌交通圏・旭川地区・釧根地区の三つをとりあげて行われた北海道ハイヤー協会による隔日勤務運転者の賃金シミュレーション結果は次のとおり（なお、札幌交通圏では、最賃

を上回った結果が示されているものの、そもそもこのシミュレーションでは、時間外・深夜割増が捨象されていることを述べておく）。

	札幌交通圏	旭川地区	釧根地区
A 実働日車当営業収入(18時間)	32,243	19,978	20,724
B 月間勤務日数 日	12	12	12
C 月間営業収入 円	386,916	239,736	248,688
D 配分率(札幌60%,旭川釧路55%)	232,150	131,855	136,778
E 歩合率(仮48%)	185,720	115,073	119,370
F 月間労働時間(日16時間)	192	192	192
G 賃金 時間給(E÷F)	967	599	622
H 北海道最低賃金額(時間)		654	
I 格差(G-H)	313	▲55	▲32
J 年間総賃金(D×12ヶ月)	2,785,795	1,582,258	1,641,341

出所：北海道ハイヤー協会「2008北海道のハイヤー・タクシー現況」より。

¹⁶ 札幌交通圏の運賃改訂後の輸送実績(普通車)は次のとおりである（北海道ハイヤー協会調べ）。

	輸送人員 (人)	実働一日一車当たり		
		運送収入 (円)	走行キロ (km)	実車キロ (km)
11 月 当月	5,777,395	30,363	255.48	85.11
前年同月	5,886,577	31,215	263.66	88.05
対前年比	98.15	97.27	96.90	96.66
12 月 当月	6,961,961	37,028	267.99	99.78
前年同月	7,563,383	38,900	272.09	108.70
対前年比	92.05	95.19	98.49	91.79
1 月 当月	5,940,637	32,863	235.86	84.12
前年同月	6,518,493	33,334	253.00	93.10
対前年比	91.14	98.59	93.23	90.35
2 月 当月	5,841,687	33,715	233.95	85.53
前年同月	6,075,411	34,279	246.52	92.88
対前年比	96.15	98.35	94.90	92.09
3 月 当月	5,886,742	32,042	252.05	83.71
前年同月	6,891,169	34,555	268.40	96.50
対前年比	85.42	92.73	93.91	86.75
4 月 当月	4,900,737	28,506	254.57	74.38
前年同月	5,646,487	29,979	265.01	84.76
対前年比	86.79	95.09	96.06	87.75

出所：北海道ハイヤー協会資料より作成。

¹⁷ 回答者の世帯構造で多いのは、順に、「妻と二人暮らし」「妻と子ども」がそれぞれ 3 割ずつ (31.1%)、「一人暮らし」(16.1%) などである。

¹⁸ 比較に用いたデータは平成 9 年と古く、この間のわが国の労働者の健康状態の悪化を考慮する必要があると思われる。とはいえ、平成 14 年調査の疲労に関する設問（「普段の仕事でどの程度身体が疲れますか」と尋ね、さらにその部位について質問）の結果は、「とても疲れる」は、年齢別に、順に 15.0% (40 歳代)、8.3% (50 歳代)、6.5% (60 歳以上) である。

¹⁹ 現在進んでいる WG の議論や、交通運輸政策研究会（略称、交運研。代表、関西大学副学長 安部誠治 教授）がまとめた「持続可能で、安全・安心な交通運輸をめざして（交通政策の提言 2008）」なども参照。

参考文献など

1. 安部誠治『公共交通が危ない——規制緩和と過密労働』岩波書店、2005 年
2. 岩田正美『現代の貧困——ワーキングプア／ホームレス／生活保護』筑摩書房、2007 年
3. 交通運輸政策研究会「持続可能で、安全・安心な交通運輸をめざして（交通政策の提言 2008）」2008 年 6 月発行
4. 国土交通省交通政策審議会 タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ 資料
5. 全国ハイヤー・タクシー連合会 第三者委員会 資料
6. 戸崎肇『タクシーに未来はあるか（規制緩和と交通権 2）』学文社、2008 年
7. 福原宏幸編『社会的排除／包摂と社会政策』法律文化社、2007 年
8. 川村雅則「不況と規制緩和のもとでの、道内タクシー業界の事業経営とタクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告」『北海学園大学経済論集』第 52 巻第 1 号、2004 年 6 月

資料 1 自由回答一覧

【010】小泉元総理に一言。規制緩和にも規制が必要であると言いたい。

【016】待遇改善を希望（賃金面で）。前職はサラマンだった。タクシー乗務ははじめての経験ですが、低賃金にびびっている。

【020】タクシーの台数を減らして。

【021】仕事面では売上の伸び悩み。生活面では老後のこと（経済面、健康面）。業界には台数の削減、需要と供給のバランスをはかり、世間並みの生活ができるよう、賃金の安定を願いたい。

【040】規制緩和以前の台数以下に減らして欲しい。新規参入した会社に移って働く運転手の考え方がおかしい。

【041】タバコを吸う人のことも考えられます。どうして業界が苦しくなるような規則ばかりでできるのでしょうか？

【042】規制緩和後、タクシーの需要と供給のバランスが極端に崩れました。車庫に稼動していない車両が数多くある状態は極めて異常です。何らかの方法で需給バランスをとる必要があると思います。現状のままでは若いが職場からいなくなったり年金をもらいながらしか働けない職場になってしまいます。

【043】ハイタク業界、厳しい規制緩和の中でお客の安全輸送と交通安全に十分気をつけて自分自身が頑張るだけ。

【044】給料が安い。

【045】規制緩和によるタクシー増は

思う。税の公平と言い、等しく国民に税金を課すのであれば、国民の置かれた労働環境においても著しい不公平はあってはならないはずだが、どうやら国の人間がさぼっているようだ。国は責任を取れ！

【093】仙台ではタクシーの事故が多いため、規制緩和に（以下、判読不可能）一調査者）いる町がある。法人タクシー会社の乗務員のいない会社を規制緩和にもっていくべきである（車庫に稼動していないタクシー）。

【055】タクシーの台数が増えすぎて、流しながらかお客さんを乗せられる回数ばかり減っています。また、運賃値上げの理由のひとつにサービスの向上というのがありますが、それを逆手にとって、乗務員を馬鹿にしたような態度をとる客が多くなります。乗務員の生活改善には結びついていないような気がします。

【062】減車あるのみ。

【068】乗務員の確保が難しい。各社台数が多い。

【069】台数が多すぎます。規制が必要と考えます。

【079】この業界は終わりです。

【087】入社して1ヶ月ぐらいいですが、日勤だけでなく、夜勤もしたいです。日勤だけであれば収入も少なく、生活の安定ができないからです。

【088】新免、増車などによりタクシー台数が増えて、大変仕事やりにくい状態になっております。これ以上の増車を控えて欲しい。

【090】規制緩和などで台数が増え、需要と供給がアンバランス、今後、売上も伸びず、お客も減る傾向にある。新規参入のタクシー会社・増社（ママ）はやらないこと。

【093】一部の車だけ無線がかかってるみたい。

【094】タクシーが多すぎる。ススキノのマナーが悪すぎる。

【101】お客様の数とそれにあったタクシー台数のバランスを考えて欲しい。また質の高い乗務員の教育とタクシー台数を減らす。このままでは最低限の生活さえも難しくなり、ゆとりのない運転から事故や違反もますます増えるのではないかな。

【106】タクシーの数の減少を望む。

【107】減車もしくは日曜日の公休化（交代制）を設定すること。

【108】とにかくタクシーが多すぎる。こんな多くて一体誰が得をしているのか分からない。いろいろ、例えば禁煙などルールが変わるとき、会社から言われる前に新聞で知ることが多い。なぜ、先に乗務員に言わないのか。お客様に聞かれて分からないのは恥ずかしい。ほとんどタクシーに乗らない人達が規制緩和などの政策をたてても意味がない。

【111】お金が足りない。

【117】台数を減らして欲しい。

【120】病院と警察が癒着して物損を人身にされた。首が痛いし1ヶ月もしで診断書を書かれた。ふざけるな。ポイント制度をやめさせて欲しい。

【121】賃金値上げは乗務員の生活安定のためと新聞で報道されたが、実際は運転手に対して、何も増額になっていない会社だけがよい思いをしように感じられる。今後は、増車をさせないようにして欲しい。色々なタクシー会社を見ていると、営業車が車庫で遊んでいるのを良く見ると、運転手が不足しているのだから、あまってるタクシー（車）をチェックして減

- 車するように思っています。
- 【132】過剰台数を何とかして欲しい。
- 【133】客が少くないのにタクシーの数が多すぎる。
- 【134】値上げによる客離れ等の単純な原因であれば工夫と努力で対応が可能だが、市内のタクシー一台数が絶対的に多い(需給バランス)。3割程度減らして欲しい。
- 【135】規制緩和による職員さん(私別)の生活はどのように保障するか、回答をして下さい。
- 【138】台数を減らさないと生活ができません。札幌は4000台でたくさん。小泉の大馬鹿野郎。
- 【145】再規制、台数規制を望みます。
- 【146】タクシーが多すぎる！！
- 【148】給料が月11万円ぐらいでは生活がきつく、何か良い仕事があればやめたけれども、他に仕事がなく、嫌々やっている。長い時間働いても売上があがらず困っている。
- 【153】年々売上が横ばいまたは微妙に下がっていると感じていたが、今回の台数を減らして欲しい。
- 【199】新規や増車があり、街中に空車が目立ち、我々タクシー乗務員の賃金が減少し、生活が非常に苦しい状態です。
- 【201】車が多すぎる！
- 【202】懸命に働いて生活保護以下の賃金はおかしい。タクシーが多すぎ。
- 【208】今の収入では生活を維持するのが大変です。
- 【209】新後が心配。
- 【212】新規を増やし、台数を各社とも増やし、そして走っていない空の車をつくり、何を考えているのか分からない。そんな動いていない車を持っている会社は、自主的に減車を出来ないものか。経営者は頭のいかれた輩しか素を出している。若いなり手がいない、生活できない。
- 【174】規制緩和後、各社は増車(自社も含め)に拍車がかかりすぎています。今後の傾向次第ではタクシーで生活するのは困難でしょう。札幌も仙台やその他の地方と一緒同くなくなかねません。早期に規制緩和の徹底と減車が必要と思われまます。この業界の給与体制は全て歩合給中心になっていて、少々見直しと支給(歩合)の増額が必要に思っています。
- 【180】売上が伸びない。営業車が多すぎて稼げない。生活ができない。
- 【181】手取り25万円あればよいのですが、これから夏にかけて心配です。
- 【184】増車による収入減。税の負担増。景気の冷え込み。悪性による生活の悪化。
- 【186】規制緩和後の増車による収入減。
- 【194】タクシーの台数が多く、毎年年収が減ってきているので、タクシーの台数を減らして欲しい。
- 【199】新規や増車があり、街中に空車が目立ち、我々タクシー乗務員の賃金が減少し、生活が非常に苦しい状態です。
- 【201】車が多すぎる！
- 【202】懸命に働いて生活保護以下の賃金はおかしい。タクシーが多すぎ。
- 【208】今の収入では生活を維持するのが大変です。
- 【209】新後が心配。
- 【212】新規を増やし、台数を各社とも増やし、そして走っていない空の車をつくり、何を考えているのか分からない。そんな動いていない車を持っている会社は、自主的に減車を出来ないものか。経営者は頭のいかれた輩しか
- 責任転嫁し、いまだタクシーの増車を止まらず、運転手の労働条件の低下が野放し。業界の実態は管収が下がり、経営が苦しくなれば、運転手の賃金や歩率を下げるなど末端の者が何時も被害者である。
- 【276】毎年売上が下がっているのでも先行き不安。転職したい！
- 【277】給料が安く食べていけない。何とかして欲しい。
- 【278】タクシーの喫煙や賃上げなど、タクシーの登録制などの規則なんでもかんでも知らないうちに決められてしまう、こんな社会がおかしい！組合とも話し合うとか、数人の意見で全体を決め付ける事態おかしいな業界だと思ふ。もう少し、我々運転手の話も聞いていかないと大変な結果をもたらすことは間違いないと思う。
- 【312】禁煙反対、喫煙者もお客様だと思ひます。出来れば、乗務員も車内喫煙の許可を。
- 【314】規制緩和と政策は労働条件を悪くするだけの悪政策。
- 【327】給料が全般的に少なすぎる。
- 【337】区域を元のブロックに戻して欲しい。
- 【339】営業車の台数を少なくしてください。
- 【347】業界は労働者の立場をよく考え生活面で普通の収入が得られるように全ての面で改善できるもの、改善しようという努力が必要と思う。
- 【365】規制緩和によってから売上が激減した。タクシーの運転スマナーが悪くなった。
- 【397】規制緩和後に特に売上が少なくなった。
- 【404】毎年売上が下がるばかり。車の数は増えて客は減る。規制緩和で何
- いないのではないのか。何でもかんでも売上のせいにして欲しくないものではない！！
- 【213】もはや生業として成り立ちません。ジイさんとおばちゃんのアルバイトです。ドライバーの賃金を調整弁にしてまで生き残ろうとする企業経営者に怒りを覚えます。組合執行部ですが無能力感しかありません。
- 【216】規制緩和以前より減少傾向にあった需要の実態があったにもかかわらず、規制緩和で3割弱の増車にも関わらず、一台当りの実車回数は10年前の6割弱、売上は6割となり、配分率も売上ダウンに伴い下げられたため、年収はピーク時の半分まで下がったというのが実情です。会社側も企業として存続を願うのであれば、大幅な減車を図り、1台当りの売上をあげて、乗務員の将来的な確保を図るのが賢明な策だと思われまます。
- 【217】我々労働者の実態を強く訴え、早急に改正して欲しい。
- 【223】生活苦。
- 【229】タクシーの台数が多すぎる。
- 【247】タクシー業の実情があまり理解されていない気がします。改善の余地があると思います。
- 【249】営業車が多すぎる。
- 【251】車の台数が多すぎる。札幌駅のタクシーブール、実車と空車を別々にして欲しい。運転手のマナーが悪い。
- 【254】車が多過ぎる。景気が悪い。め客がいない。
- 【258】小型車を中型車に。四駆にして欲しい。同一料金、個タクも。
- 【265】業界より行政が行う問題を見直してもらわないと、有償輸送・代行運転業等の取り締まりが一向に行われていない。規制緩和のつけを行政は

かよいことがあったのか。今では生活そのものが成り立っていない不安でいっぱいです。体に障害がなければ他の仕事にかわっていました。

【433】 函館市内でも新規参入が目立つが隣町にも目立ち、結局、町内、市内では売上があがらないので、函館市内に進入してくる。一方で、町会議員、町の仕事は町内タクシーを優先させている。道内全体で考えて欲しい。

【440】 規制緩和を廃止してもらいたい。

【443】 我々ハヤタクとしては規制緩和を早く見直して欲しいです。

【478】 タクシーの運賃を値上げすること運転手の生活が楽になるというところは無いと思う。運賃を上げれば今以上にタクシー利用する人が少なくなり、売上が悪くなるのではないかと懸念を抱きます。

【484】 仕事が年々少なくなり、年収も右肩下がりになっている。

【486】 タクシー台数が多すぎ。一般代行車が多すぎ。一般代行車のスピード、駐車等の取り締まりをして欲しい。流しの仕事でお客を拾うことはほとんどない。無理をして、1日8時間勤務のところを夜間は12、13時間走るひとがいる。

【488】 帯広市は乗用車が少なくお客様が少なくなっている。代行車の台数が多過ぎ。タクシーの利用が少ない。

【493】 規制緩和後のタクシーの飽和状態の改善。台数が多すぎます。

【497】 規制緩和後、台数の増加は無いが、乗車率が下がり、売上が半減している。夜の街も代行車にお客を取られてダメになってしまっている。

【498】 増車反対！運転手の手取り収入をみて、増車・減車の対応をして欲

しい。

【500】 帯広市の人口及び立地条件からして運賃改定は絶対反対であり、一般代行車の利用が増えるだけで、タクシー営業車にとってはマイナスです。し、一般代行車の規制を願うばかりです。

【502】 車をもっと減らせ！！

【505】 毎年仕事数が少なくなっており、その分をサービス残業や公出出勤でまおぎなっているが、それも限界きており、需要と供給のバランスがとれていない。経営者はそれを知りながら減車をしないで、乗務員の長時間労働でのりきることしか考えていない。

【507】 不景気で客が少ない。代行業の車が多くて困る。長距離の仕事がない。タクシーが多すぎる。年間で生活がつかいにくく、年金者の乗務員が増えていく。年金者は年金で生活できるよういすべし。

【513】 この地域で歩合給はおかしい。給料があがらないと生活が苦しい。

【520】 上司がもうちょっと外にでて営業して欲しい。世間を知らなすぎため。

【525】 給料が安くて生活が苦しい。

【528】 手取りが少なすぎ。賃金アップ。

【530】 人並みの生活水準になりたい。

【535】 賃手、燃料手当を含めて売上の43%しか年間でもらっていない。他社の(本店苦小牧)(室蘭)歩合と同じ歩率にして欲しい。今春は会社と納得するまで、争議したいと思っている。A地区、B地区とあるようですが、歩合率を統一して欲しいです。客とのトラブルが多くみられますので、ドライブレコーダーの取り付けも

しい。

【592】 規制前は少し頑張れば、収入は良かったが、今はどこに行っても車が多すぎて1時間から2時間で1本と、日曜日が毎日あるようです。

【593】 タクシーの台数が多すぎる。

【595】 個タクが多すぎる。ポイント制をやめて欲しい。

【597】 売上のパーセンテージアップ、及び各種手当などをつけて欲しい(通勤手当、家族手当)。

【599】 全ての業界に自由化を導入するのはおかしい。現にアメリカにおいては、電力業界のそれが失敗しているではないか。もっと個々の業界の内情を十分に調査して、現場で働いている人々の意見も十分聞いた上で政策をたてるべきである。官僚の特徴である机上の理論はやめるべきである。その意味で前小泉内閣のやり方はおろかなものではない。全くの失敗である。私は現在の自民党政治には全く失望している。

【601】 規制緩和後、他の都市圏はよく把握していませんが、石狩管内、札幌圏においては、新規会社の設立、また異常なる増車等にあつて、既存の会社はますます営業低下を余儀なくされています。当然、乗務員一人一人の管収も下がりが、他業界との格差がますます広がるばかりです。タクシー、ハイヤーなど乗務員の健全な賃金と育成に目を向けて欲しいものと感じます。少なくとも他業界と賃金格差を縮める努力を、

【604】 行政は痛みをわかれなさい。

【606】 市内のタクシーの台数の制限をしてもらいたい(多すぎる)。

【607】 再規制をして台数を少なくするべき。

義務化して欲しい。東京のほうでは、ある会社では全車に取り付けしていると聞きました。生活保護世帯と同じレベルかそれ以下の給料です。

【536】 収入が少なく、生活が大変。他に出来る仕事もなく、転職もできない。乗務員の歩合率を上げて欲しい。

【545】 長時間の勤務の割に収入が低まいち。肉体・精神的にやられた。

【549】 2002年2月の規制緩和以前からこの業界の体質が現在に至っていると思う。景気の良い企業・職種があったために依存していた面があり、現在の状況ではますます厳しくなると思う。

【560】 賃金(歩合率)のアップ。

【565】 旭川のタクシーの台数は多すぎる。タクシー乗務員の質が悪い。一部の人間のためでその会社の仕事が減る。

【575】 ハイヤーを減少。

【584】 タクシーが多すぎて思うようにお客様を乗車させられない。規制緩和でタクシーが多すぎます。業界で考えるべきです。タクシー乗務員の年収が少なく、転職を考えている。

【586】 札幌圏内でタクシーが非常に増えたが、それに伴う、例えばタクシー乗り場の増設などが何もない。結果、違法客待ちとなつて運転者のモラルが悪いと言われる。収入も悪い。世の中の評価も悪い。やりっぱなし、こわしっぱなしのバカ小泉の後始末を誰がどう行うのか、まづ行ったことの方省と誰が責任を持って今後のあり方を進めてゆくの、はつきりして欲しいと思います。

【587】 営業車の台数が多すぎるので少なくて欲しい。各タクシー乗り場付近の違反客待ちを取り締まって欲

- 【609】タクシー台数が多すぎる（規制緩和をやめる）。
- 【620】安心して仕事につけ、生活がしていけるようになってほしい。
- 【622】医療費の増大により生活が困窮する。生活保護を受けたい！
- 【624】規制緩和後、大変厳しい状況にあり。
- 【627】タバコ禁止について、前面禁止というのは、消費者の動向を無視したものだと思えます。はじめに半々でやるべきだという声が多く聞かれます。あまりにも傲慢すぎると思います。科学的にも統計的にもなんら数字的結果も出さずに、流れてやっているように思われます。日本の国は共産主義国なのでしょうか。
- 【635】賃金アップをお願いします。
- 【638】タクシーの台数が多すぎる！
- 【639】規制緩和（増車）大反対。
- 【640】認可制に戻すべき。減車対策。
- 【646】総体的な減車をして欲しい。
- 【650】ルールを守らないタクシーが後を絶たない。台数を制限しない上にこのような状況では、収入が増えるわけがない。ペナルティを受けてでも客をとろうとするドライバーもたくさんいるような会社は排除して欲しい。
- 【656】タクシーの規制緩和のため、台数が多くて、客の取り合いです。1日も早く規制緩和をやめて下さい。
- 【661】すべて規制緩和のせい。小泉死ね！
- 【662】タクシーの台数が多すぎる。人口500人に1台位の割合でよい。札幌の人口185万÷500台。
- 【663】現在のままの状況下では生活保護を受けなければ生活をしていくことが出来ない。
- 【664】規制緩和を行った政府の趣旨がわからない。根本的な問題解決をするのでなく表面的な規制緩和を実施して現場の人間の生活が苦しくなっているのが現状である。トップダウンの現在の仕組みではなく、現場の意見がいかされるボトムアップ的な要求ができる仕組みが欲しい。
- 【665】生活保護より悪い給料で生活苦である。これも小泉内閣の規制緩和による増車のため。仙台のように減車して欲しい。業界は禁煙車にすると世間にかっこつけて禁煙員の生活のことを考えていない。
- 【666】年々、タクシー利用客が減っているところへ、タクシーの増加は理解できない。有給休暇をなかなかくれない。
- 【667】運賃改定が行われたが、かえって客数が減った。その上、会社は、歩率など労働条件を悪化させようと要求してきている。このままでは生活していくことが困難だ。
- 【668】タクシーが多すぎる。減らすべきだ。
- 【677】増車ストップ。減車を望みます。
- 【678】売上が大幅にダウンし、生活自体ができなくなる。
- 【695】規制緩和後、客のほとんどが低価格車（江別、北広、個人）などを運んで乗り、やっつけられない。
- 【696】タクシーを利用する数とタクシーの数のバランスを考えて欲しい。
- 【698】規制緩和後、マナーが最悪。
- 【700】企業努力が足りない。
- 【703】規制緩和後、台数の増加と経済の悪化で売上激減→収入減で大変です。
- 【705】タクシー業の給料が他の業種に比べてあまりにも低すぎる。生活がなりたらない。
- 【707】収入が少なくて生活が大変。
- 【709】ハイヤータクシーの台数を5割ほど少なくしてもらいたいです。
- 【714】タクシーを少なくすること。
- 【715】タクシーが多すぎるので減らして欲しい。
- 【716】規制緩和後、台数が増えて売上が下がり、生活が苦しい。なんとか台数を規制して欲しい。
- 【724】売上ダウンで生活が苦しくなった。新規参入後の行政の指導がある。
- 【725】現状を打破するための無策に怒りを覚える。
- 【726】タクシーの台数があまりにも多すぎる。
- 【727】台数が多すぎる。歩合制の収入が少なすぎる。
- 【732】今のうちに規制緩和で増やした車両を適正台数に戻さないといけないと思う。客を乗せている仕事の割に給与が低いので、もう少し見合った給与にしないと運転手のなり手がなくなってしまうと思う。
- 【734】タクシーの数が異状に多いと感じています。
- 【735】運賃値上げよりも規制緩和をやめて、減車をして欲しい。
- 【736】現在の台数を減らしていただきたいです（札幌圏）。ますます苦しい状況に落ち込んでいくため。規制緩和後、各社車庫に何十台も隠しているのが現実であります。30年前の売上よりも下がついていることが数字として出ているのが現状であり、まことに残念なことである。将来は見えてきません。
- 【738】制限なしに台数が増えます。
- 【742】車の台数が多い＝賃金が少な
- く、若者が集まらない。車庫に営業に出ない車が各何台もあるのに増車するのは？
- 【745】仕事の割に金が安い。
- 【748】劣悪の業界であると思います。経営者の経営戦略が社員のことを本当に考えていない。
- 【765】規制緩和後収入が減っていく一方。今よりタクシー台数を減らして欲しい。
- 【781】タクシーの台数があまりにも多すぎると思います。
- 【783】同業が多すぎる。
- 【787】タクシーの台数が多いものもあるが、最近はお客の思うような数字があがらず読めない。出庫して帰社するまでわからず、情けないタクシー業務になってしまったと思う。良くなる要素はあるのだろうか？
- 【789】同業者の過剰。
- 【790】減車してください。
- 【791】売上が下がれば下がって、減った状態で走るのは、非常に体には悪い。特に目や神経。
- 【794】タクシーの数を減らして欲しい。ススキノの路上駐車をなくして欲しい（毎日駐車しているのに警察は何もしない）。違法客待ちをなくして欲しい。法を守っているほうが売上が悪く、違法なことをしているほうが売上が良い。
- 【801】安定した生活。
- 【806】規制緩和後、収入がほぼ半分に減り、生活が困難になってきた。世の中が殺伐としてきた。
- 【812】あまりにも台数が多すぎて、失業者対策にはなったが、一車当りの稼働が低すぎて、生活が苦しい。小泉元首相の経済おんちによる御用学者

(本間正明、竹中平蔵)ならびにオリックス宮内氏に丸投げした経済政策の弊害が大きすぎる(規制緩和)。

【816】職場の上司に嫌がらせをするものが一名いる。当人の人格上の問題。社内内的には不満はない。

【826】規制緩和以降、タクシーの台数が増えず。客を獲得するため違法客待ちややかなり危険な運転者が多い。労働時間の割に収入が少ない、収入が少ないため、若い人の乗務員が育たない。

【827】タクシーの再規制をして欲しい。

【829】規制緩和後、同業者が多く、売上が激減し、生活不安が増えている。

【835】運転手もいないのに増車を認めるな。真面目な運転手を残し、質の悪い運転手をやめさせろ。

【838】札幌圏内のタクシーの数が多すぎ。毎月の売上が変動し、今後は増車は避けて欲しい。

【845】金が欲しい！

【854】高齢化時代なので75歳まではタクシードライバードライバーとして働きたい！

【858】台数を減らして欲しい。

【860】65歳までは正社員にしてもらいたい(現在63歳)。タクシーの台数を減らして欲しい。

【861】本当にお客さんがいません。【881】タクシーが増えず。流しても客付きが悪く、客待ちをしていても客付きが悪く、年収が悪くなった。今後の生活が心配。

【882】タクシー台数を大幅に減らして欲しい。

【883】規制緩和は無駄。年々ひどくなる。

【887】利用者が減っているのに増車するのはおかしい。運転手のマナーも悪く、ルール違反をしてお客をひろう行為が目立つ。

【888】タクシー料金を値下げして欲しいです。元の600円に。

【894】終わっています。

【899】収入が不安定であり、また低賃金のため充実した生活を送れない。

【901】規制緩和をして台数を増やし、運賃を上げたのは間違いない。利用者が増えるはずなのに増車を認め、それに乗る増やす各社のやり方は想像力のかけらもない。今後どのようなものかみんなでも考えたほうがよい。運転手の給与アップのための値上げなんていう考え方・発想がおかしい。またタクシー業界で働く人たちが働きにくい環境づくりに目指しているのですか？

【904】タクシー台数の規制をして欲しい。

【906】タクシー運転手のマナーをもっと厳しくして欲しいです。

【908】規制緩和でタクシーが多くなり、仕事ができなくなりました。

【909】規制が厳しく、業務延長や休日出勤は出来ず、収入が不足してしまいます。少し緩和していただければ助かります。個々に生活に事情があり、規制緩和のため収入は減っており、実態は最悪です。収入にひびく規則のほうについて、見直し等考えていただきたいと強く思います。

【912】要請してもはじまらん。言うだけばかばかしい。

【920】むやみに台数を増やしたため生活苦になった。国は何を考えているのかわからん。

【922】売上のよい者に対して違反や

事故に対する会社の対応がぬるすぎない！というよりもえこひいきに過ぎない！やめられるのが怖いから？

【924】規制緩和により台数が増え、一人当りの売上が減り、生活が困難になっている。一日も早く適正な台数に戻すべきだ。

【926】個人タクシーになるための夢をもって頑張っているのに、札幌市が仙台市みたいに調整指定都市になるのは困るのですが、どうなるかがとても心配です。

【930】業界が増車の方向にもかかわらず、街で合法的な客待ち場所(タクシー乗り場)が設けられていない。物理的に、回遊魚のごとく流し続けることなど不可能である。もって実情にあった乗りの増設を望む。タクシーは公共交通手段ではないのか、バスレ

ーンから締め出され営業させられている。零細な売上からの消費税負担は不当である。零細業者への搾取である。規制緩和の増車と消費税負担は全く矛盾である。国の政策により「生かさず殺さず」のへびの生殺しではないか。

【932】規制緩和後まったくひどい時代になったものです。

【935】規制緩和でタクシーが多くて困る。

【936】乗務員のレベル向上。

【938】規制緩和後、需給バランスが崩れ、タクシーが多くなりすぎ、労働時間を多くしても、賃金が減った。減車をすぐにでもすべき。

【940】新規参入及び増車はやめる。適正台数にするための減車を行う。

【944】規制緩和だとか言って、さんざんタクシーを増やしておいて、今更、国交省がタクシー事業の改善の便

討？笑わせるな！

【945】自分の働きも悪いとは思いますが、規制緩和、政府(特に小泉元総理)がえらいことをやってくれました。ネ。生活が良くなったひと多いと思いますが、悪くなったひとのほうが多いと思う。政界の考えがおかしいの一言。ばかばかしくてこの用紙を書くのが何のためになるのか(小泉氏、憎し)。

【946】自らの業種が業態に転じられ、努力が必要。ハイヤー協会のスリム化(札幌ドームなどでお客様に赤ボムも運賃が高いのに給料が安い)。

【947】規制緩和後、タクシーが多くなり、需給バランスが崩れていると思う。料金改定しても給料は減る一方。すぐに減車をすべき。国は何を考えているのか。

【948】タクシーの台数が増えず。お客様よりタクシーの客待ちが多すぎ。

【952】ダブル公休をなんとか作って欲しい。

【954】タクシーの禁煙はやめて欲しい。

【955】乗車するお客様よりタクシーの数が多すぎる。業界再編ならびに初乗り1000円にして欲しい！速距離削引は今のままでよい。福祉割引は廃止。そのかわり、タクシーコーポ、チケットに変更すること。

【957】仕事のやりやすい会社である。特に管理職が良い。

【960】タクシーの台数が多過ぎる。

【963】仕事は年々売上が減少。規制緩和後、車両の増加のため、需要と供給のバランスが崩れている。そのため年収が下がり、若い人がこの業界に入

ってこない。業界は、同業者が淘汰さ

- れるのをみている。それによって乗務員不足を解消しようとしている。低賃金で雇用している。
- 【1964】タクシーが多過ぎます。
- 【1973】これ以上の台数増加は困る。売上が高すぎるに落ちている。
- 【1977】規制緩和により年々売上が減少（年間で50～60万）。この先のことを考えると大いに不安である。将来この仕事はどうなるか心配です。
- 【1978】過剰な増車による台数増で一歩あたりの収益が落ち込んでいる。人口にあっての台数があるはずなのだから、各社の経営者が現実をしっかりと見て、無理のない台数まで減車すべきである。乗務員も各社不足しているのだから、減車するのは当然のこと！
- 【1981】タクシーの台数が多すぎる。
- 【1991】料金が安がりがお客様の利用が少なくなつて。禁煙するという表示があることで、利用ができなくなるとお客様がぼやいている。
- 【1996】やつてられない！！
- 【1997】車の台数がとても多すぎる。走っていると自家用車よりもタクシーのほうが多いと感じることがよくある。毎日がドックレースです。
- 【1001】タクシーが多い。
- 【1003】現在仕事がないのでしかたがなくなつて乗っている。今後、生活していくだけ稼げるか心配だ。
- 【1005】この規制緩和が始まる前から今の状態になることは予測できたこと（実際にしてもっとひどいものだが）。我々が予測できることが国がわからなかったということは全くの失敗である。業界においては各社がよく話し合い、減車の方向へと進むべきである。
- 【1006】タクシーの台数を減らして欲しい！禁煙車をやめてほしい！
- 【1007】運賃値上（去年12月）後、3月まではそれほど影響はなかったが、4月からもさらに影響が出て、売上が落ちたに落ちている。これから先、夏場にかけて、よくなるさざしは全くないの。世の中のものが全て値上げが行われているのでしょうが不安を感じている。特にハイヤー協会の方に要望したいのですが、例えば、夜中1時半過ぎに、ハイヤー協会の方が、仕事を終えて帰っていく時に、もうすでに交差点の客待ち、及び二重駐車による客待ちが、車で帰っていくそばで行われているにも関わらず、時間がきたので、知らん顔していくのはどうかと思う。その後、監視カメラによつてその車が注意を受けたと聞いたことは一度もない。それで、月間の報告者を出して、今月の取り締まり状況を月間で報告したところでも全く意味のない数字でしかないと思うのでちゃんと行つて欲しい。
- 【1008】適正な車両台数に戻して欲しい。代行車の指導。
- 【1009】相変わらずこの業界は運転手いじめをやっている。
- 【1011】最悪の状態！！責任は小泉内閣にあり！！
- 【1013】個タクを年齢で厳しく減らせ。車内での禁煙を厳しくせよ。
- 【1016】台数を減らして欲しい。エコのために！！
- 【1025】規制緩和はやらない方がよかった。やらなければ6、7年前と同じで苦勞しなくなつてもよかったと思う。小泉が一番腫れたい！！
- 【1026】収入が足りない（タクシーが多すぎる）。
- 【1029】5年前からこの仕事をしていて、売上が下がっている。給料が安い。先月の賃金が減り、生活が苦しい。また、台数が増えたことにより、運転手の賃金が低下、争うようにお客の取り合いが目につきます。具体的な策を講じてもらわなければお客にも迷惑がかかるのではと思います。
- 【1072】現在のタクシーの台数が多い。客を乗せるためには無理な割り込みや二重三重に並び、交通状況に混乱を引き起こしている。客の乗車は減少しているのに営業車は増える一方です。これをなんとか解消して欲しいと思います。
- 【1077】規制緩和のためにタクシーが増えて客の少ない中、取り合い状態になっています。毎月赤字のため、生活のやりくりが苦しい状態です。
- 【1078】規制緩和後の車の台数が増えて、売上が上がらず、収入が減つて、生活が大変です。何とかして欲しい。
- 【1082】売上が思うようにいかない。
- 【1088】かわいそうなくらい大変苦勞しています。
- 【1091】現在の売上（収入）では妻を養えないのではないかと。60歳過ぎの人間ならよいが30～40代の働き盛りの人間が定着しないと思う。乗客を減少しているのにタクシーの台数が多い。
- 【1092】規制緩和により台数が増え、仕事を失つてつらい。毎日を暮らしている。減車を考えていただきたいと思っています。
- 【1096】タクシーの台数を制限して欲しい（現在の1/2）。給料が安すぎて生活が困っている（毎月赤字）。違反・ルール無視するタクシーが多すぎる。
- る。サラリーマン時代の退職金等がなければ本当にイキナゲの生活。
- 【1031】協会が主体になって増車を規制して欲しい。
- 【1038】政治によって翻弄される弱い業界で残念。需要と供給のバランスによって資金も会社の経営も労働条件も確保されるのであり、企業努力や個人の努力の競争をおおって、弱者を増加させる政策はいいかげんにして下さい。
- 【1039】給料が安がりが少ないから少しもあがるように願っています。
- 【1041】規制緩和後、タクシーの台数が増えて、売上が低下し、給料も最低になつて生活が苦しくなっている。タクシーの台数を減らすように業界にお願いしたい。どのタクシー会社も運転手が足りないと思うので各社で台数を減らすべき。
- 【1048】タクシー台数が多い。
- 【1053】タクシーの台数が多いので、減らして！！欲しい。
- 【1055】各社乗る人が少なく車があまりに多いのにも関わらず、増車してることが不自然。台数が規制緩和で増えすぎ。生活困難者が多く、無理をして休日出勤し事故も以前より多くなり多く政府に対して怒りを感じた。
- 【1064】収入が低すぎる。生活できない。規制緩和後の業界ではほとんど会社が破綻。オール歩合給。パーセントは最悪。
- 【1066】規制緩和後、台数増大のため運転手のマナーの悪さが最近特に目立つようになったと思う。
- 【1067】タクシーの台数が増えている中で会社から売上のことで少ないと特にうるさい。

マイカーの違反駐車も多い。歩行者の信号無視。マナーの悪さ。ルール無視。自転車、バイクの違反、法規無視多い。禁煙車反対（全面禁煙）。

【1097】タクシーを減らすべき。

【1100】供給過剰地域に指定されているのに規制緩和のため増車され売上が減少しました。これから先このような状況が続くのは異状であります。早急に改善することを望みます。この先、職の懸念だと思います。

【1102】ドライバーの後は養っていく家族がいるのだから、それに見合う賃金が支払えるようにして欲しい。規制緩和はドライバーのことを1台の車としかみていない経営者の浅はかな考え方で、人間らしい生活がしたい。

【1106】規制緩和でタクシーが千台以上増えたのが一番痛い。

【1107】台数が多いので札幌、江別、北広島、石狩地区に分割する。

【1111】今回の運賃改定的主旨は乗務員の賃金に還元するということだったが、タクシーの増車が止まらず増え続けられ、増収どころか減る一方。まずタクシーの増車を止めて欲しい。あと、安売りするタクシー会社を排除し地域同一運賃にして欲しい。

【1112】タクシー業界の一番の問題点として規制緩和後の増車につきるのは下がりが、低収入になるのは当然で、そのために昨年運賃の値上げを行なったことは、ますますタクシー利用者を減らすことになった。なぜ値上げをする前に減車をさせないのか。国交省は政策の過ちを認め、すみやかに減車等の改善するよう努力するべきである。

【1119】タクシー乗場の増設、使用していないタクシー乗場を撤去して乗

車されるお客様に、より便利な場所に設置して欲しい。高齢者の人が利用しやすい場所。駅タクシーブーガルがもっととスムーズに車の出入りが出来る形をとって欲しい。これからの高齢化はますます続きます。一番タクシーを必要とされる人達のニーズにあった乗場や降車場をつくって欲しいです。あと、地球温暖化問題で車を信号機で1回ずつとめるようなことをしないで欲しいです。アイドリングより悪いと思います。

【1121】タクシー乗場がどこも満車であることが出来ず。結果流すが、午後3時間流しても1本も客がつかない日が多くなってきている。

【1123】増車のため、収入が減っている。年収ベースでも少なく、結婚などができない。

【1127】お金がない。

【1130】規制緩和のため売上が下がりました。

【1131】まじめに働いて食べていけない世の中は間違っている。

【1135】台数を増やすことによつて仕事ができなくなり売上が上がらない。

【1144】給料が少ない。

【1147】タクシーの数が多すぎる。

【1150】他社から（近郊）参入で料金の格差の違いで売上に響いています。毎日悩んでいます。

【1152】規制緩和による増車のため客数の少ない上に車の増加で一車当りの売上が減少している。適正なバランスが崩れ、無理な労働が強いられるようです。

【1154】賃金が安くて生活していけない。年齢がいつているので再就職ができない。労働時間が長い。アンケートを書いて何ら改善はされないだろう

う。

【1155】札幌市、タクシー一特区を希望。タクシーは札幌市では増車しない。同一地区同一料金。初乗りはあまりにも差がありすぎる（320 円～650 円）。同じ乗場なら安いのに乗るのは当たり前と思いませんか。

【1156】賃金が安く生活が苦しい。

【1161】タクシー業界全体の8割が経営努力をしていない！（北海道の場合同じ）。一番の原因は足切り制度で会社はドライバーが足切りされ稼働すれば経営努力をしなくても経営が成立する賃金体系にある。仮にB型賃金体系にしても配分率で会社は安泰のシステムを考える。

【1162】増車を越して地下鉄駅周辺での違法駐車が多い。タクシー同士の走行マナーも以前より悪くなった。

【1164】業界が年々厳しい市場環境であるが、定年退職まで我慢して働くしかないと思っています。バヤが同じところに台数を増やせばおのずと取り分は少なくなる。暗に、倒産してくれな会社、減車してくれな会社を望む。

【1169】減車をして欲しい。

【1177】タクシーが多すぎて違反をしなれば稼げない。札幌は現在のタクシー台数を半分にしなければ運転手の健康もお客様の命も危ない。労働基準法違反を1回でも起こした会社は廃業させるべき。お客様の命を預かる仕事なのに、乗務員に、運転手不足を補わせるため1ヶ月間全く休ませず働くかせる会社を、国交省はもっと厳しく取り締まっていたらいい。私達は人の命を乗せて走る仕事。もつとタクシー乗務員の生活や健康を、国をあげて考えて欲しい。所定内稼働で月収25

万円以上の賃金をもたらえるようにしてください。私の周りは、星夜は休まず、弁当やおにぎりを車の中で食べながら走っている。それでも月収15万円です。死ねと言っているのですか？

【1184】車両台数が増え、それにより個人の収入が減り、スピードオパーなどの違反が目立つようになってきている。

【1185】タクシーの台数が多い。拘束時間長いので、一日がすぐに終わる。休日なのに休日の感じがしない。

【1187】仕事に関して一言。ここ5年位で新規登録したタクシー会社で運転手（乗務員）のマナーが非常に悪くなった。元々悪いのかも知れないが、危なくて横で走っていられない。最近の会社の態度も、組合の言うことを上を向いて聞いている。非常に不愉快だ！！会社と違反をしているのだからもつと組合の言うこと（乗務員）を聞いたらどうか。

【1190】ルール無しの規制緩和を実施し、需要と供給のバランスが大きく崩れている。全体の運収はお年寄りと余り変わらないが、一台当りの運収は下がる一方である。減車を視野にいれた営業戦略をお願いしたい。

【1192】車を減らして欲しい。

【1196】みんながもつと気軽に乗りやすくしてください。年収が500万円位になるようにして下さい。

【1197】規制緩和から本来に売上が落ち苦しいです。1割近く値上げをしてもその後売上は減っています。何もなまりません。力のない私達にはどうすることもできません。会社をたくさんつくり、税金をとる目的は無理だと（達成されない）と調査者）思います。国はもつと考えて欲しいと思います。

- 【1205】規制緩和が我々労働者を苦しめていることは今では誰もが知っている事実です。かといっとうすすれればよいのか？その疑問を解決してくれる具体案を知りたいものです！
- 【1206】現在、基本給＋歩合になっているが固定給制に変われば生活が安定するが希望する（月収 23 万以上手取り額）。7 月 1 日から車内禁煙になるが客離れが起こることが気になる。タクシーぐらいいは喫煙にしても良いと思う。
- 【1207】長年この仕事をしてきて、こんなくだらぬ仕事についていたことが自分ながら情けない。およそ人間の仕事とは思えない今日この頃です。
- 【1209】出来れば 1 日でも早くこの業界から足をあらいたい。
- 【1210】5000 円以上 3 割引のため遠くに行けば行くほど料金割引になり、売上向上にならない。ワンメーター客は乗り控え、世情に逆行した値上げである。市内各所に空車はあふれ、道路に余るものがある。免許を持っているだけ。老年ドライバーは不安である。
- 【1211】タクシーの台数が多過ぎると思います。
- 【1215】営業車が多すぎる。
- 【1218】やっぱりタクシーの台数が多すぎるような気がします。
- 【1219】タクシー会社は交通費出していない。他社も。
- 【1221】これ以上の増車が続けば、売上が落ち、生活に支障をきたすひとが多くなり出ると思う。それに燃料を多く使用するので、環境にも悪いだろう。
- 【1224】一重に収入が安すぎる。最低でも月収 20 万、手取り 300 万は確保できる仕事であって欲しいと思います。
- 【1227】年収 200 万。子どもが独立したので今は夫婦二人暮らしなのでないのか？か生きています。
- 【1233】タクシーの台数が多く、お客は増えていないので、台数を減らして欲しい。
- 【1234】小泉の馬鹿のせいで大変迷惑しています、タクシーの数が多すぎます。自民党はなくしましょう。
- 【1236】禁煙導入について東京など売上減となっている状況にあって果たして札幌でどうなるか？死活問題！協会に申し立てに来ている。年金受給制度について本当に 65 歳でももらえるか？
- 【1237】車両（タクシー）が多すぎる。減車を望む。
- 【1239】タクシーの台数が多すぎる。需要と供給のバランスがとれていない！新規制をするべき！タクシーの台数を減らさないと生活もできない！
- 【1240】規制緩和後のタクシーの台数増加に歯止めをかけてこれ以上増加が来ないようにしていただきたい。また出来れば減らしていただきたい。
- 【1241】働かなければ、営業売上を上げなければ、生活していけません。その分無理をしてでも時間を延ばして売上をあげなければなりません。平均賃金をみれば、現実がわかると思います。すが、業としては業生活はできません。
- 【1243】日曜、祭日出勤の後動車を各社で協議の上、各社所有台数の半分にしよう要望します。
- 【1244】タクシーの台数が多い。売上があがらず生活が苦しいです。
- 【1247】規制緩和の絶対防止！タクシー
- 一台数の減車！
- 【1248】安心安全のタクシーを取り戻し、業界全体がゆとりある暮らしができるようにしてください。
- 【1250】タクシーの台数が多すぎる。もう少し稼げる職種に欲しい。
- 【1252】2500 台程減車を必要。
- 【1257】車が多すぎ。お金がない。
- 【1259】車の数が多すぎ、運転手のマナーが悪い、ハイヤー協会はだめだ。
- 【1262】できるものなら減車して欲しい。こんな暇な状態なのになぜ値上げしたのか。
- 【1286】喫煙反対。
- 【1287】運賃改定後もそれによる増収の実感がありません。規制緩和によって増え続けた車両数が一番の原因と考えます。業界全体として減車に取り組むべきだと思います。増車、新規参入に対して、新たな規制が必要ではないか。
- 【1298】賃金の向上。
- 【1299】市内人口に対してタクシー台数が多いため、以前より客が少なくなりました。最近では厳しい状態です。
- 【1300】タクシー台数の大幅な増大。景況感の衰退と先行き不安を感じる。せめて減車を望む。
- 【1302】タクシーが多すぎる。需要に合わないタクシーの数、タクシー台数を規制して欲しい。するべきだ！
- 【1304】お客様よりタクシーの台数が多いです。
- 【1305】給料が安く安定していない。
- 【1308】正社員なのに今後の自分の将来が不安である。
- 【1317】規制緩和後、業界の売上低迷を見直すためにはまずタクシーのあまってる会社は台数を減らし、個々が接客業だという自覚を持って予約を増やすなど営業努力をしていかねばならない。
- 【1318】タクシー協会の傲慢さとお金を受け取っての横入りが行われている（千円位）。北交の協会脱退のニュースによる 880 万（1 社）の使い道への不信。規制緩和での乗務員への無理なしかた。乗務員と車の比例で台数の多さ。
- 【1321】運賃改定による効果を感じられず、業界として台数規制に取り組むことでしか、この産業に関わるものがないでいく道はないと思います。お客様に運賃値上げをして負担をかけず、企業側全体で一律減車をすべきと考えます。
- 【1322】昨年運賃改定がありましたが、台あたりの営収は下がっています。規制緩和以降の増車が影響していると思う。再規制法を変えてもらわない限り、収入増・営収増は望めない。
- 【1332】新規参入によって台数増加による過剰台数になり稼働が下降し続けている。
- 【1336】賃金が少なく悩んでいる。
- 【1342】規制緩和でタクシーが増加してドライバー 1 人当たりの売上が少ない。タクシーを減車して欲しい。ススキノの駐車違反等の弊害が出ている。
- 【1345】江別市内では価格の安いタクシーがあり、タクシー乗り場に並んでいるも途中で乗車されるため、先頭になっても 2 時間も客待ちになります。タクシー乗り場のあり方にも疑問を持ちます。
- 【1352】会社で最近多いのは権力（社長）のパワーハラスメント、いじめが横行している。
- 【1354】運賃を同一にして欲しい。安い車に流れる。

- 【1356】生活していくのにやっとなので、病院にも行く病院の治療費もないので、病院に行けない。
- 【1359】タクシーの台数を減らして欲しい。
- 【1360】朝起きるのがつらい。神経の病院へと思っています。
- 【1363】今つらい時代でタクシーに乗れること自体が幸せだと思います。満足しているとは言えませんが。
- 【1364】これからタクシーの仕事で生活しているか不安に感じます。特に昼間のタクシーの仕事は年金をもらっているひとでないと生活できなくなるような感じがします。
- 【1365】タクシーの台数が多すぎる！この状況で誰が一番喜んでいるのか知りたい（ドライバー、会社、タクシー協会、自動車販売会社、ガスタンド、お客様）。ドライバーの立場からは、規制緩和前の台数に戻さなければ、ドライバーの生活は成り立たないことは、会社も協会もわかっているはず。なぜ減車を努力をしないのか？ドライバーに売上努力を押しつけるばかりでお客様の数が増加しないことは知っているはずなのに！会社が悪いのか協会の危機感が足りないのか、天下りで成り立っている協会が呑気で努力していない。
- 【1368】札幌市内のハイタクの台数が多すぎる。このままだと不安である。
- 【1370】タクシーの台数規制をするべき。
- 【1372】タクシーを増やさないと欲しい。
- 【1379】このたびの規制緩和という法改正は私達の業界だけではなく、すべての業界に悪影響を及ぼしていると思えます。政府の行政に対する不信しがあります。もう少し広く深く物事を考えて政治という大事をやってもいいと思います。
- 【1380】お年寄りが気ままに利用できる金額等（割引）を真剣に実行したらよい。タクシーパトロールも全タクシーにパーセントで、社会・子供・女子を守るため、義務化すべきだ。国民に愛される気軽な乗り物というイメージをつくろうではないか。もっと若いひととも女子も運転手が働けるような保障等も考えて。アングレックだけで決して終わらないよう、くれぐれもよろしくお願いします。とにかく市民に愛される乗り物として、根本から考えてください。そして実行してくださいね。私達も気軽に利用できるようなサービズ、案内、パトロールを実行したい。
- 【1381】増車をやめて減車をして需要と供給のバランスを図って安定した生活を確立して欲しいです。
- 【1383】タクシーの運賃を統一して欲しい。
- 【1388】売上がまったく上がらないので生活苦に。
- 【1398】新規・増車は一切認めないで欲しい。禁煙を推進するのをやめて欲しい。どちらも乗客・売上減の原因の一部となっている。
- 【1426】需要を超える増車をして今度からはドライバーに規制をかけようとはなにを言わんやです（悪質ドライバーを無くすのはわかりませんが、それだけには思われません）。行政もとんちんかんです。あと、労組委員の保証も売上状況にあってないと思います。労働者貴族にならないようにもう少し考えてみてはいかが？
- 【1427】退職後の生活が不安なので少しでも長く仕事がいい。小泉のバカ。
- 【1433】タクシー業界の法案の改正に期待します。
- 【1435】規制緩和で台数が増え、流しの乗客が減った。
- 【1436】歩率をあげて欲しい。
- 【1442】生活は不安。今後、タクシー業界は悪くなるべくないことはありえない。失業者対策なのか、規制緩和は結局タクシー運転手がいないで、タクシーが車庫にねている会社が多い。業界への要望は、タクシー会社で話し合って車を減らすこと。札幌であれば 2000 台は減らすこと。
- 【1444】人並みの生活がしたい。
- 【1445】規制をやるべきじゃなかった。小泉のばかやろー。
- 【1451】収入の低下で今後の生活に不安を感じる。タクシー業界は終わった。
- 【1455】規制緩和後、収入減になり、タクシーが男の仕事でなくなった。男の仕事とは家族を食わせて、はじめることと思う。今後は 3 チャンになると思う。年金をもらいながらのじーちゃん、ばーちゃん、子持ちのおばちゃん。20 年後はインド人、フィリピン、タイ等外国人が乗っているでしょう。今の米国でブエルトリコ系の人に乗っているように。誰がこうしたのでしょう。小泉さん。
- 【1460】規制緩和後、タクシー業界は生活が成り立たない。
- 【1463】年々売上減少により、生活するのが激しい。
- 【1464】①安全への不満。今や一般乗用車では当たり前になっている ABS、エアバッグが装備されておらず、乗務員の命を大変危殆にしている。②PR 車の疑問。市販されている乗用車は、一部高級車やスズカーをのぞいてほとんどが FF 車か 4WD 車です。従
- ってタクシー乗務員のほとんどが自家用は 4WD 車か FF 車です。それを新人乗務員にいきなり冬に乗務させるといって考えられないことが行われています。二種免許取得時の自動車教習所でも運転免許センターでもタクシー協会でも会社でも PR 車の冬運転の講習や訓練も何もなく、いきなり乗務させられます。そうして新人のころは 4WD 車や ABS 装着車なら起きないであろう事故を起こしてしまうのです。冬にはタクシーに乗るな！我が家の家訓です。
- 【1465】馬鹿な規制緩和をしたものです。昨年末の料金値上げにしても値上げをせずにタクシーの台数を減らしたほうが乗務員のためになったはず。
- 【1466】生活は大変で困っています。タクシーを減らしてください。規制緩和などやらなければよいと思います。こんな国になるなんて思いもよりませんでした。
- 【1467】規制緩和後はタクシーの台数が増えず。売上がかなりダウン。それを補うため長時間労働や休日出勤や、体調を崩していても休まずに仕事をするようにになり、健康面に非常に不安を感じる。
- 【1473】大変な時に入っている。規制緩和の善し悪しが今出ているところ。
- 【1476】乗務員の質の低下。著しく悪くなっています。マナーの低下もそう。無駄な加速をするドライバーや車線をまたいだりでの走行、もしくは、低速の運転など一般車に迷惑をかけての走行が見られます。プロとしての自覚がなさ過ぎです。
- 【1480】タクシー台数が多い。少なくして欲しい。
- 【1481】業界の売上が低下して車両数

- が多く思いますが、減車で対応することしか無いように思っています。
- 【1482】タクシーを大幅に減らして欲しい。タクシー会社をチェックして休車になっている台数をカットして欲しい。
- 【1484】これ以上台数を増やさないでください。
- 【1494】規制緩和（小泉元首相）のおかげで一年当たりの売上が激減です。台数を減らす、その一言です。
- 【1496】働きやすい環境づくりを目指して欲しい。
- 【1498】車両台数が多すぎる。規制緩和を無くすこと。
- 【1499】公休出勤を無理矢理に頼むことをするのは止めて欲しい。有給休暇を文句を言わずに与えて欲しい。明番の公休と続くときに明番の日に夜勤のバイトをさせるのを止めて欲しい（睡眠不足で身体的にきつい）。
- 【1502】増えた台数を減らす方法は無いのでしょうか。明らかに現在の営業台数は多すぎます。減車の方向へ進むべきです。
- 【1503】できることなら営業車全体の数を減らして欲しい。
- 【1504】景気の回復が全くない状態で、利用客が年々減少する中、規制緩和により台数だけが増え続けています。その一方で国の弱いものいじめにより、老人等の利用率も、ますます減少している現状では、どうあがいても、この業界に未来はないと思います。
- 【1506】タクシーの台数を減らして欲しい。
- 【1508】2割増の減車を望みます。
- 【1511】40 数年のタクシー乗務の中で感じたことは、お客様との社内でのいろいろなトラブルが最近特に多くなっていることです。タクシー車内にビデオカメラの取り付けが必要ですが。
- 【1517】10%～20%の減車を。
- 【1523】万人向けの規制緩和は個、地域などのローカリズムにそぐわない。あくまでも業種別に再考、再工夫、緩和を中止すべきことを見いだし、早急に対応することだと思う。
- 【1528】早朝出勤、又、終了時間の大幅な延長と、所定労働時間を大きく超えて働いている。規制緩和によりタクシーが町にあふれている。特に最近物価の値上がりによる乗り控えが激しい。給料が激減して生活が大変な状態です。すぐにでも辞めたいが、とにかく台数が多すぎて、普通の生活が出来ない世の中はいい何なのですかね！！
- 【1530】今の政治が悪い、それがすべて。
- 【1535】早く規制緩和を無くし、働きやすく、売上の伸びる状況にして欲しい。車両（タクシー）を減車して欲しい。
- 【1538】この地域は適合台数以上の割合の営業台数があり、その上、初乗り運賃の二極化、また、人口減少という最悪区の中、適合台数に見合う形が必要である。なお協会の再新設も重要である。協会運営の再編が望ましい状況であります。
- 【1543】タクシー運転手の質の向上のため、資格制度をもっと厳しくし、それと同時に運転手の数も制限（地域によって人数制限する）して欲しいと思います。今回の設問にはありませんでしたが、異業種の中でアルバイトをして（私も含めて）生計を立てている人がいる。
- 【1545】客が少なく、車の数（営業車）が多い！営業車の数を適正数に規制して欲しい！
- 【1552】基本料金を 530 円に戻して欲しい！
- 【1556】ひどい状態で高校生のアルバイトよりも悪い。
- 【1572】国の規制緩和や時短によって生活が苦しくなってきた。時間内で生活できるシステムを国が考えべきだ。
- 【1576】タクシー料金の値上げを望む。
- 【1577】運賃改定よりも需給調整を！
- 【1579】前々から思っていたけれども組合は「力」がなさすぎ。これじやあいつまで立っても業界は伸びず！
- 【1607】仕事も生活も苦しい。
- 【1611】根室市のハイタクも早く禁煙車にして欲しい。
- 【1618】老後の心配。年金を上げて欲しい。
- 【1619】仕事が減ってきているのでも苦しい。
- 【1623】先々不安なことばかり。売上も伸びず、将来も不安。毎日笑顔で、...というがなかなか難しいです。
- 【1637】タクシーが街にあふれています。何とかしてもらいたいと思います。
- 【1638】以前よりも悪質なドライバーが増えている気がする。
- 【1639】どこかよいところがあれば転職したいと考えている。
- 【1640】早く景気がよくなって欲しい。
- 【1641】タクシーには年金をもらっていないと乗れない。
- 【1642】早く年金が欲しい。年金がつかない妻が仕事やめることができない。
- 【1643】市内ではタクシーが多すぎる。どこを走行しても空車であふれている。客待ちで交差点に違法に駐停車を
- し、交通渋滞を引き起こし、地球温暖化に拍車をかけている。
- 【1644】タクシーが客の割に多すぎて困る。
- 【1645】客が減っているのにタクシーが多く客待ちするところもタクシーでいっぱい空走しているのがほとんど。
- 【1646】タクシーがあふれている。多すぎる。
- 【1647】利用者がいない。
- 【1648】毎年乗車するひとが減ってきたのにタクシー台数が増えている。
- 【1657】減車をして、適当な台数にして欲しい。政府には要望なし。政權交代しかない。
- 【1659】圧倒的に営業車の台数が多いことと、各病院やその他の施設で送迎カーがあり、また、リングバス等の普及で営業車の需要が激しく減っており、それに不況が拍車をかけている。
- 【1669】空車が多すぎる。
- 【1678】ほかに仕事があれば転職を考えている。
- 【1679】これから子供にお金がかかるのでこの先不安で転職も考えている。
- 【1680】この業界は最低。
- 【1687】拘束時間が増え、足切額が大幅に増えて毎日が不安。
- 【1704】これ以上台数を増やさないでいただきたい。
- 【1707】将来の展望が暗い。タクシーの台数を減らしてもらいたい。
- 【1708】タクシーの台数を減らして欲しい。
- 【1709】年々と生活が苦しくなっている。家族で協力して努力しているが。
- 【1710】車の台数を 1000 台ぐらい減らして欲しい。
- 【1732】小泉の規制緩和のおかげで生

活状態また収入が3分の1の減収。大変に生活が苦しくなりまたこれから生活が不安です。

【1736】お客が減っているのにタクシー会社や台数が増え、年収も下がっている。要望はとにかく車の台数を減らすしかない。

【1749】タクシーの台数を減らして欲しい。

【1753】台数を減らすことが必要と考えている。規制緩和後の検証が全く行われていない。早急に行い手を打つ必要がある。

【1754】営業車が多すぎて私の車が無くても利用者はひとつも困らないだろうと思う。

【1757】今現在タクシーの台数が多すぎ、稼働をあげられなくて、余裕のない乗務員が多いのではない(金銭的、精神的に)。孫の前ではいいおじいちゃんなのだろうが、走行しているときは、平気で信号を無視したり違法客待ちをしたり本当に見ている方が恥ずかしいような状況は業界自体によくないことだし、人間的にも将来はないのではないのか。もっと、自分に厳しくしていかないとタクシー業界はよくないと思います。

【1759】営業車の台数を減らすべき。【1767】規制緩和でタクシーが増えるのでやめて欲しい。緩和中止。

【1768】この業界では全く知恵がない。【1772】全体のタクシー車両を減らして欲しい！！

【1773】とにかくタクシーの台数が多すぎる。再度、規制をかけるべきではないか。

【1789】一人一人が最低限の年収を確保できるような車の台数制限を要望

する。

【1790】台数が多すぎる。

【1794】タクシー乗務員としての仕事は確保された一方で、質の低下につながっていると思います。

【1803】各会社の保有台数が多く、一車当たりの売上が落ち、収入も減っている。各社の台数を減らして、運転手の増収を望みたい。

【1805】タクシーの台数が過剰です。で、減車したらどうでしょう。

【1811】台数の制限。

【1814】タクシー台数の増加及びタクシー利用者の減少。

【1816】タクシーの台数が多すぎると思う。

【1818】規制緩和になる前となった後は、同業者も増え、需要が少ないのに、タクシーの台数も増えて売上が伸び悩んでいる。それと、南口タクシー乗り場は実車の車を優先にして、空車はなるべく実車の邪魔にならないようにタクシー協会に指導して欲しい。

【1844】タクシーの台数が多いせいか、一生懸命働いてもなかなかむくわれない職業だと思ふ。

【1858】タクシーの台数が多すぎのので、減らして欲しい。

【1859】車両台数が多いために売上がのびない。台数を減車して欲しい。

【1861】タクシーの台数を減らして欲しい。

【1877】以前にもまして客数が減った感がある。完全歩合制なので給料面に不安があり、これから心配。

【1943】この業界に明るい望みは期待できない。とくに規制緩和は弱いものいじめ。有給休暇はあるが、とると賃金が減るので、とりづらい。治安の悪化、凶悪事件、運転席の完全防護は何

時になったら？

【1947】12年前と比べて年収が100万円あまた減った。今後も減収が下がり続ける。今後の生活設計が成り立たない。家のローンもまだ残っており、払っているかどうかとても心配です。

【1956】タクシー台数が全体的に多すぎる。1社当たりの保有台数を制限すべきではないか。

【1971】売上が上がらずパワハラに近い指導を受けています。

【1975】規制を実施すべき。

【1986】タクシーの台数が多すぎで道の路(中小路等)を走行しても必ず空車のタクシーがいて、どこを走行しているのか、わからないことがある。台数を減らして欲しい。

【1987】売上が下がりが安全も低下している。

【1990】タクシーの減車を行って欲しい。

【1993】最低保障が欲しいです。一晩中、10時間働いても3000~4000程度のことが多くなくなりました。最低労働賃金が欲しいです。

【1994】会社には給料がなく、パワハラをする管理者がいてとても大変です。【2000】交通費を支給して欲しいです。

【2003】今の収入では生活ができなくなるおそれあり。

【2004】この種のアンケートは時折実施しているようであるが、どのように役だったのかなど進捗状況は何もない！ありのまま書けというのも設問が建前論ではないでしょうか？

【2016】各社台数を減らしサービス向上に全力。空車、迎車の表示のになぜ客が乗っているのか？客が乗っていても予約車はおかしい。協会、陸自

の指導を徹底せよ。

【2018】年々客数と売上の減少。増えすぎたタクシーの台数を減らして欲しい。緑ナンバー(バス、トラック、タクシーなど)の事故が増えているような気がする。

【2023】乗務員の努力も大事だが、それ以上に管理職のレベルアップを。教育を徹底して欲しい。人間的にも！

【2024】料金のばらつきがあり、安い方に客が乗ります。同一料金にならんものか。65歳以上が半額料金なんてとんでもない。

【2026】タクシーの規制緩和を廃止！最低賃金を上げて！

【2027】安定した賃金体系。車両台数の減車(旭川はハイタクの台数が多い)。同一地域の同一運賃制度の確立。

【2031】年々利用客が減り、この傾向は益々大となることが予想されます。規制緩和の歯止めはもろろん、事業主も減車等の方法を講じ、需給バランスをとる必要があると考えます。

【2038】拘束時間の最低賃金が支払えてない。車(営業車)が多すぎる。

【2046】タクシー台数が増えすぎて、売上が上がらず大変苦勞する。

【2066】会社の体質が悪くなる一方。規制緩和を打ち出した馬鹿な元総理の影響もある。

【2067】タクシーの乗客離れで営収の減少。低価格運賃のタクシーに客が取られる。

【2070】統一料金にすべき。【2076】実車回数及び売上が減っている現状で、規制緩和を新規参入を許す国の姿勢が理解できない。

【2089】タクシーの台数を早く減らしてもとに戻せ。そうしないとまだまだ死人がでるぞ。

- 【2094】 タクシーを減らせ。
- 【2100】 早急に政権を交代し再規制を望む。
- 【2106】 このままこの仕事を続けてよいものか考えたりします。
- 【2111】 生活でできる収入ではまったくありません。この先々も希望がもてません。函館市全体がいろいろ考えることが山ほどあると思います。
- 【2113】 最悪だ。
- 【2117】 タクシー就労者の生活向上を図っていただきたい。
- 【2132】 タクシー乗務以外の運転はしたくない（代行運転等）。
- 【2135】 規制緩和により新規参入、増車で（もともと昔よりも客が減っているのに）、客を探すのが大変。＝給料が昔の 3 分の 2 ぐらいいか無く、生活が成り立たない。その資料村にあった台数に減車を望む。
- 【2144】 規制緩和のおかげで客は減ったのに営業者が増えます生活が大変です。
- 【2150】 車の台数が多く、競争が激しく、また、料金のアップで乗りべりが多く、パートのひとよりも収入が少なく、生活ができなくなっている。何とかして欲しい。
- 【2151】 ハイヤー、タクシー業界全体の取り組みの中で、消費税の分配を含め、労働対価としての、売上高（賃上げ？＝調査者）について勝ち取る取り組みをするべきです。
- 【2159】 値上げしたが給料にまったく反映されていない！！
- 【2164】 タクシー台数が多いと思う。
- 【2165】 睡眠時間が不規則なため、疲れを翌日に残すことがある。なんてたってハイヤーの数が多すぎる。
- 【2166】 利用者数（お客様の数）の減

少が大きいのに、車の数が減少するこ
とがないので、収入の減少は年々大き
くなっている！農家の減反政策のよ
うな補助金制度のようなものが出来
ない限り、この状態は、劣悪な状態に
なるのは必至であります。もはや企業
や労組の努力ではどうにもならない
でしょう！！

【2169】 私は年金者ですが、そうでな
いひとは生活出来ないと思います。生
活出来る体制にしていきたいと思
います。

資料 2 2008 年タクシー運転者の労働・生活実態調査結果 一覧表

	単位:人、%	就労地域別		就労形態別(社員交通圏)										年齢別(全体)									
		全体	札幌交通圏	その他	隔日勤務	日勤専門	夜勤専門	昼夜交替	39歳以下	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60歳以上									
産別		2166 100.0	1547 100.0	619 100.0	398 100.0	359 100.0	423 100.0	350 100.0	139 100.0	142 100.0	208 100.0	405 100.0	686 100.0	581 100.0									
全自交		1707 78.8	1323 85.5	384 62.0	275 69.1	340 94.7	371 87.7	321 91.7	104 74.8	106 74.8	152 73.1	303 74.8	563 82.1	474 81.6									
交通発達		305 14.1	185 12.0	120 19.4	118 29.6	15 4.2	22 5.2	29 8.3	22 15.9	26 18.3	35 16.8	79 19.5	89 13.0	54 9.3									
自交総連		154 7.1	39 2.5	115 18.6	5 1.3	4 1.1	30 7.1		13 9.4	10 7.0	21 10.1	23 5.7	34 5.0	53 9.1									
年齢		2161 100.0	1543 100.0	618 100.0	398 100.0	359 100.0	420 100.0	349 100.0	139 100.0	142 100.0	208 100.0	404 100.0	683 100.0	580 100.0									
39歳以下		139 6.4	103 6.7	36 5.8	18 4.5	21 5.8	38 9.0	25 7.2	10 7.2	8 5.6	6 2.9	12 3.0	9 1.3	9 1.6									
40～44歳		142 6.6	83 5.4	59 9.5	19 4.8	12 3.3	34 8.1	18 5.2	32 23.2	15 10.6	19 9.1	29 7.2	44 6.4	33 5.6									
45～49歳		208 9.6	142 9.2	66 10.7	40 10.1	22 6.1	50 11.9	28 8.0	32 23.2	24 16.9	26 12.5	34 8.4	59 8.6	28 4.8									
50～54歳		405 18.7	287 18.6	118 19.1	78 19.6	50 13.9	90 21.4	68 19.5	43 31.2	57 40.1	56 26.9	113 28.0	107 15.7	77 13.3									
55～59歳		686 31.7	503 32.6	183 29.6	141 35.4	97 27.0	140 33.3	121 34.7	19 13.8	36 25.4	77 37.0	137 33.9	181 26.5	124 21.4									
60歳以上		581 26.9	425 27.5	156 25.2	102 25.6	157 43.7	68 16.2	89 25.5	2 1.4	2 1.4	24 11.5	75 18.6	197 28.8	146 25.2									
(再掲)50歳以上		77.4	78.7	73.9	80.7	84.7	71.0	79.7	138 100.0	139 100.0	206 100.0	402 100.0	680 100.0	571 100.0									
タクシー業務経験年数		2159 100.0	1543 100.0	616 100.0	398 100.0	359 100.0	420 100.0	350 100.0	138 100.0	142 100.0	208 100.0	404 100.0	683 100.0	580 100.0									
1年未満		54 2.5	37 2.4	17 2.8	4 1.0	15 4.2	2 0.5	16 4.6	10 7.2	8 5.6	6 2.9	12 3.0	9 1.3	9 1.6									
～3年未満		158 7.3	122 7.9	36 5.8	10 2.5	28 7.8	36 8.6	48 13.7	32 23.2	15 10.6	19 9.1	29 7.2	44 6.4	33 5.6									
～5年未満		203 9.4	143 9.3	60 9.7	29 7.3	31 8.6	44 10.5	38 10.9	32 23.2	24 16.9	26 12.5	34 8.4	59 8.6	28 4.8									
～10年未満		456 21.1	342 22.2	114 18.5	71 17.8	59 16.4	128 30.5	81 23.1	43 31.2	57 40.1	56 26.9	113 28.0	107 15.7	77 13.3									
～20年未満		575 26.6	415 26.9	160 26.0	104 26.1	86 24.0	132 31.4	88 25.1	19 13.8	36 25.4	77 37.0	137 33.9	181 26.5	124 21.4									
～30年未満		446 20.7	296 19.2	150 24.4	114 28.6	69 19.2	53 12.6	57 16.3	2 1.4	2 1.4	24 11.5	75 18.6	197 28.8	146 25.2									
30年以上		267 12.4	188 12.2	79 12.8	66 16.6	71 19.8	25 6.0	22 6.3	138 100.0	139 100.0	206 100.0	402 100.0	680 100.0	571 100.0									
雇用形態		2141 100.0	1532 100.0	609 100.0	394 100.0	353 100.0	420 100.0	349 100.0	138 100.0	139 100.0	206 100.0	402 100.0	680 100.0	571 100.0									
正社員		1633 76.3	1149 75.0	484 79.5	319 81.0	186 52.7	348 82.9	289 82.8	116 84.1	119 85.6	186 90.3	363 90.3	619 91.0	276 39.6									
契約社員		143 6.7	115 7.5	28 4.6	21 5.3	49 13.9	25 6.0	19 5.4	8 5.8	6 4.3	6 2.9	14 3.5	24 3.5	85 14.9									
嘱託社員		305 14.2	222 14.5	83 13.6	47 11.9	95 26.9	38 9.0	37 10.6	11 8.0	10 7.2	7 3.4	19 4.7	27 4.0	230 40.3									
その他		60 2.8	46 3.0	14 2.3	7 1.8	23 6.5	9 2.1	4 1.1	3 2.2	4 2.9	7 3.4	6 1.5	10 1.5	30 5.3									
就労形態		2146 100.0	1536 100.0	610 100.0	394 100.0	353 100.0	420 100.0	349 100.0	137 100.0	141 100.0	207 100.0	402 100.0	680 100.0	574 100.0									
隔日勤務		738 34.3	398 25.9	338 55.4	319 81.0	186 52.7	348 82.9	289 82.8	116 84.1	119 85.6	186 90.3	363 90.3	619 91.0	276 39.6									
日勤専門		446 20.8	359 23.4	87 14.3	21 5.3	49 13.9	25 6.0	19 5.4	8 5.8	6 4.3	6 2.9	14 3.5	24 3.5	85 14.9									
夜勤専門		513 23.9	423 27.5	90 14.8	47 11.9	95 26.9	38 9.0	37 10.6	11 8.0	10 7.2	7 3.4	19 4.7	27 4.0	230 40.3									
昼夜交替勤務(日勤と夜勤)		437 20.4	350 22.8	87 14.3	7 1.8	23 6.5	9 2.1	4 1.1	3 2.2	4 2.9	7 3.4	6 1.5	10 1.5	30 5.3									
その他		14 0.7	6 0.4	8 1.3																			
労働組合への加入状況		2146 100.0	1537 100.0	609 100.0	398 100.0	357 100.0	419 100.0	346 100.0	136 100.0	142 100.0	207 100.0	401 100.0	678 100.0	577 100.0									
加入して、以前は加入していたがいまは加入していない		1670 77.8	1196 77.8	474 77.8	347 87.2	199 55.7	341 81.4	298 86.1	112 82.4	119 83.8	179 86.5	349 87.0	590 87.0	317 54.9									
加入したことがない		212 9.9	154 10.0	58 9.5	21 5.3	73 20.4	35 8.4	23 6.6	6 4.4	9 6.3	13 6.3	25 6.2	41 6.0	169 29.3									
1週間の総拘束時間		2107 100.0	1505 100.0	602 100.0	384 100.0	348 100.0	414 100.0	345 100.0	135 100.0	139 100.0	204 100.0	384 100.0	668 100.0	562 100.0									
40時間未満		213 10.1	152 10.1	61 10.1	48 12.5	50 14.4	27 6.5	22 6.4	13 9.6	15 10.8	18 8.8	25 6.3	53 7.9	89 15.8									
40時間台		509 24.2	307 20.4	202 33.6	103 26.8	92 26.4	43 10.4	67 19.4	33 24.4	28 20.1	55 27.0	103 26.1	148 22.2	141 25.1									
50時間台		569 27.0	379 25.2	190 31.6	99 25.8	106 30.5	81 19.6	91 26.4	29 21.5	38 27.3	59 28.9	115 29.2	193 28.9	134 23.8									
60時間台		484 23.0	384 25.5	100 16.6	110 28.6	53 15.2	129 31.2	89 25.8	35 25.9	33 23.7	42 20.6	93 23.6	163 24.4	117 20.8									
70時間台		255 12.1	218 14.5	37 6.1	20 5.2	40 11.5	101 24.4	56 16.2	17 12.6	20 14.4	23 11.3	47 11.9	84 12.6	63 11.2									
80時間以上		77 3.7	65 4.3	12 2.0	4 1.0	7 2.0	33 8.0	20 5.8	8 5.9	5 3.6	7 3.4	11 2.8	27 4.0	18 3.2									
(再掲)60時間以上		38.7	44.3	24.8	34.9	28.7	63.5	47.8	44.4	41.7	35.3	38.3	41.0	35.2									

	単位:人、%	就業地域別										年齢別(全体)															
		全体		札幌交通圏		その他		隔日勤務		日勤専門		夜勤専門		昼夜交替		39歳以下		40～44歳		45～49歳		50～54歳		55～59歳		60歳以上	
		人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
働き方・営業形態	流し主体	537	25.5	421	27.7	116	19.8	142	36.5	139	39.3	60	14.5	76	21.8	32	24.4	28	20.1	47	23.2	112	28.9	169	25.1	148	26.1
	流しと客待ちが半々	1199	56.9	880	57.8	319	54.4	209	53.7	164	46.3	261	63.2	238	68.2	72	55.0	84	60.4	121	59.6	219	56.4	380	56.4	320	56.3
	客待ちが半々以上	342	16.2	214	14.1	128	21.8	38	9.8	48	13.6	90	21.8	35	10.0	26	19.8	26	18.7	31	15.3	49	12.6	116	17.2	93	16.4
	その他	30	1.4	7	0.5	23	3.9			3	0.8	2	0.5			1	0.8	1	0.7	4	2.0	8	2.1	9	1.3	7	1.2
	1ヶ月の総走行キロ数	2133	100.0	1523	100.0	610	100.0	392	100.0	350	100.0	419	100.0	346	100.0	139	100.0	140	100.0	206	100.0	402	100.0	673	100.0	568	100.0
1ヶ月の総走行キロ数	2000km未満	226	10.6	152	10.0	74	12.1	16	4.1	66	18.9	35	8.4	30	8.7	12	8.6	17	12.1	12	5.8	31	7.7	69	10.3	85	15.0
	～2500km未満	465	21.8	309	20.3	156	25.6	69	17.6	77	22.0	74	17.7	87	25.1	26	18.7	45	32.1	41	19.9	81	20.1	130	19.3	140	24.6
	～3000km未満	583	27.3	386	25.3	197	32.3	107	27.3	83	23.7	93	22.2	100	28.9	34	24.5	31	22.1	62	30.1	108	26.9	190	28.2	157	27.6
	～3500km未満	358	16.8	269	17.7	89	14.6	86	21.9	36	10.3	87	20.7	67	19.5	21	15.1	22	15.7	41	19.9	84	20.9	115	17.1	75	13.2
	～4000km未満	268	12.6	218	14.3	50	8.2	70	17.9	45	12.9	60	14.3	41	11.8	20	14.4	10	7.1	33	16.0	44	10.9	98	14.6	62	10.9
(再掲)行ったことあり	～4500km未満	131	6.1	105	6.9	26	4.3	28	7.1	21	6.0	37	8.8	19	5.5	13	9.4	8	5.7	9	4.4	38	9.5	40	5.9	23	4.0
	～5000km未満	75	3.5	62	4.1	13	2.1	11	2.8	18	5.1	25	6.0	7	2.0	11	7.9	6	4.3	7	3.4	10	2.5	24	3.6	17	3.0
	5000km以上	27	1.3	22	1.4	5	0.8	5	1.3	4	1.1	8	1.9	5	1.4	2	1.4	1	0.7	1	0.5	6	1.5	7	1.0	9	1.6
	(再掲)3500km以上	23.5		26.7	15.4			29.1		25.1		31.0		20.8		33.1		17.9		24.3		24.4		25.1		19.5	
	(再掲)4000km以上	10.9		12.4	7.2			11.2		12.3		16.7		9.0		18.7		10.7		8.3		13.4		10.5		8.6	
1ヶ月間における公休出勤状況(頻度)	まったくしなかった	2154	100.0	1537	100.0	617	100.0	396	100.0	355	100.0	422	100.0	348	100.0	137	100.0	141	100.0	208	100.0	403	100.0	683	100.0	577	100.0
	月に1回程度	868	40.3	661	43.0	207	33.5	165	41.7	182	51.3	131	31.0	176	50.6	45	32.8	53	37.6	78	37.5	135	33.5	241	35.3	312	54.1
	月に2回程度	664	30.8	463	30.1	201	32.6	118	29.8	83	23.4	138	32.7	116	33.3	41	29.9	44	31.2	71	34.1	136	33.7	213	31.2	158	27.4
	月に3回程度	439	20.4	307	20.0	132	21.4	86	21.7	59	16.6	117	27.7	44	12.6	36	26.3	28	19.9	42	20.2	102	25.3	167	24.5	64	11.1
	月に4回以上	122	5.7	73	4.7	49	7.9	24	6.1	19	5.4	20	4.7	10	2.9	14	10.2	10	7.1	14	6.7	22	5.5	40	5.9	22	3.8
最近の働き方よくある問題状況	月に4回以上	61	2.8	33	2.1	28	4.5	3	0.8	12	3.4	16	3.8	2	0.6	1	0.7	6	4.3	3	1.4	8	2.0	22	3.2	21	3.6
	(再掲)行ったことあり	597		570	66.5			58.3		48.7		69.0		49.4		67.2		62.4		62.5		66.5		64.7		45.9	
	(再掲)2回以上	28.9		26.9	33.9			28.5		25.4		36.3		16.1		37.2		31.2		28.4		32.8		33.5		18.5	
	(ア)所定の拘束時間を大きく超えて働く	2092	100.0	1485	100.0	607	100.0	380	100.0	337	100.0	409	100.0	342	100.0	133	100.0	137	100.0	204	100.0	395	100.0	673	100.0	545	100.0
	(イ)所定の休憩時間よりも短い休憩しかとらずに働く	436	20.8	310	20.9	126	20.8	79	20.8	50	14.8	94	23.0	82	24.0	34	25.6	37	27.0	49	24.0	78	19.7	138	20.5	98	18.0
この1年間の有給休暇の取得状況	(ウ)体調が悪いまま勤務に就くことがある	996	47.6	745	50.2	251	41.4	175	46.1	160	47.5	209	51.1	196	57.3	56	42.1	54	39.4	94	46.1	198	50.1	334	49.6	258	47.3
	(エ)仕事で睡眠不足や体調の悪いを感じる	445	21.3	312	21.0	133	21.9	78	20.5	66	19.6	92	22.5	75	21.9	36	27.1	27	19.7	50	24.5	98	24.8	136	20.2	98	18.0
	(オ)運転中、亢上をあげようとやる	598	28.6	405	27.3	193	31.8	104	27.4	75	22.3	122	29.8	101	29.5	45	33.8	45	32.8	71	34.8	119	30.1	189	28.1	128	23.5
	(カ)運行場所での客待ちを行ってしまふことがある	818	39.1	580	39.1	238	39.2	171	45.0	124	36.8	148	36.2	133	38.9	64	48.1	56	40.9	93	45.6	169	42.8	258	38.3	178	32.7
	(キ)速度超過や危険運転でのリターンなど危険運転を行ってしまふことがある	505	24.1	381	25.7	124	20.4	105	27.6	57	16.9	121	29.6	96	28.1	37	27.8	33	24.1	60	29.4	90	22.8	163	24.2	121	22.2
この1年間の有給休暇の取得状況	348	16.6	262	17.6	86	14.2	60	15.8	41	12.2	83	20.3	78	22.8		31	23.3	18	13.1	45	22.1	68	17.2	116	17.2	69	12.7
	ほぼ全てを使い切った	1996	100.0	1424	100.0	572	100.0	374	100.0	300	100.0	400	100.0	335	100.0	130	100.0	131	100.0	197	100.0	385	100.0	655	100.0	494	100.0
	4分の3程度は使った	314	15.7	229	16.1	85	14.9	44	11.8	41	13.7	84	21.0	56	16.7	19	14.6	25	19.1	35	17.8	43	11.2	111	16.9	79	16.0
	半分程度は使った	246	12.3	175	12.3	71	12.4	36	9.6	33	11.0	60	15.0	45	13.4	19	14.6	14	10.7	23	11.7	53	13.8	69	10.5	68	13.8
	4分の1程度は使った	356	17.8	250	17.6	106	18.5	56	15.0	52	17.3	75	18.8	65	19.4	21	16.2	26	19.8	27	13.7	67	17.4	125	19.1	89	18.0
ほとんど使っていない	391	19.6	277	19.5	114	19.9	77	20.6	54	18.0	77	19.3	69	20.6		21	16.2	24	18.3	35	17.8	80	20.8	137	32.5	93	18.8
ほとんど使っていない	689	34.5	493	34.6	196	34.3	161	43.0	120	40.0	104	26.0	100	29.9	50	38.5	42	32.1	77	39.1	142	36.9	213	32.5	165	33.4	

単位:人、%	年齢別(全体)	就労形態別(札幌交通圏)										39歳以下	年齢別(全体)										60歳以上																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
		就労地域別					就労形態別(札幌交通圏)						年齢別(全体)					年齢別(全体)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
		札幌交通圏	その他	隔日勤務	日勤専任	夜勤専任	日勤専任	夜勤専任	昼夜交替	106	108		110	112	114	116	118	120	122	124	126	128		130	132	134	136	138	140	142	144	146	148	150	152	154	156	158	160	162	164	166	168	170	172	174	176	178	180	182	184	186	188	190	192	194	196	198	200	202	204	206	208	210	212	214	216	218	220	222	224	226	228	230	232	234	236	238	240	242	244	246	248	250	252	254	256	258	260	262	264	266	268	270	272	274	276	278	280	282	284	286	288	290	292	294	296	298	300	302	304	306	308	310	312	314	316	318	320	322	324	326	328	330	332	334	336	338	340	342	344	346	348	350	352	354	356	358	360	362	364	366	368	370	372	374	376	378	380	382	384	386	388	390	392	394	396	398	400	402	404	406	408	410	412	414	416	418	420	422	424	426	428	430	432	434	436	438	440	442	444	446	448	450	452	454	456	458	460	462	464	466	468	470	472	474	476	478	480	482	484	486	488	490	492	494	496	498	500	502	504	506	508	510	512	514	516	518	520	522	524	526	528	530	532	534	536	538	540	542	544	546	548	550	552	554	556	558	560	562	564	566	568	570	572	574	576	578	580	582	584	586	588	590	592	594	596	598	600	602	604	606	608	610	612	614	616	618	620	622	624	626	628	630	632	634	636	638	640	642	644	646	648	650	652	654	656	658	660	662	664	666	668	670	672	674	676	678	680	682	684	686	688	690	692	694	696	698	700	702	704	706	708	710	712	714	716	718	720	722	724	726	728	730	732	734	736	738	740	742	744	746	748	750	752	754	756	758	760	762	764	766	768	770	772	774	776	778	780	782	784	786	788	790	792	794	796	798	800	802	804	806	808	810	812	814	816	818	820	822	824	826	828	830	832	834	836	838	840	842	844	846	848	850	852	854	856	858	860	862	864	866	868	870	872	874	876	878	880	882	884	886	888	890	892	894	896	898	900	902	904	906	908	910	912	914	916	918	920	922	924	926	928	930	932	934	936	938	940	942	944	946	948	950	952	954	956	958	960	962	964	966	968	970	972	974	976	978	980	982	984	986	988	990	992	994	996	998	1000	1002	1004	1006	1008	1010	1012	1014	1016	1018	1020	1022	1024	1026	1028	1030	1032	1034	1036	1038	1040	1042	1044	1046	1048	1050	1052	1054	1056	1058	1060

[illegible]

	全体	就労地域別		就労形態別(札幌交通圏)						年齢別(全体)						単位:人、%										
		札幌交通圏	その他	隔日勤務	日勤専門	夜勤専門	昼夜交替	39歳以下	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60歳以上													
1ヶ月の生計費	2035	1000	1440	1000	595	1000	371	1000	328	1000	396	1000	329	1000	131	1000	197	1000	385	1000	653	1000	531	1000		
分らない	234	115	147	102	87	146	28	75	41	125	33	44	134	23	176	16	120	20	102	40	104	76	116	58	109	
10万円未満	287	141	201	140	86	145	55	148	40	122	54	136	50	152	45	145	27	203	41	208	66	171	77	118	57	107
10～15万円未満	555	273	387	269	168	282	99	267	104	317	95	240	80	243	45	344	37	278	49	248	83	216	188	288	152	286
15～20万円未満	525	258	366	254	159	267	105	283	78	238	106	268	74	225	25	191	30	226	47	239	113	294	173	285	136	256
20～25万円未満	298	146	239	166	59	99	64	173	47	143	73	184	54	164	15	115	15	113	24	122	48	125	104	159	91	171
25～30万円未満	94	46	65	45	29	49	11	30	15	46	21	53	18	55	3	23	5	38	12	61	24	62	25	38	24	45
30万円以上	42	21	35	24	7	12	9	24	3	09	14	35	9	27	1	08	3	23	4	20	11	29	10	15	13	24
世帯の収支状況	2052	1000	1456	1000	596	1000	372	1000	334	1000	400	333	1000	390	130	1000	135	1000	198	1000	390	1000	659	1000	536	1000
毎月赤字	585	285	437	300	148	248	101	272	107	320	112	280	114	342	34	185	48	356	50	253	140	359	209	312	116	216
赤字の月のほうが多い	613	299	436	299	177	297	115	309	96	287	121	303	97	291	24	262	38	281	64	323	108	277	219	332	148	278
毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)	627	306	431	296	196	329	125	336	92	275	124	310	83	249	43	331	36	267	70	354	99	254	182	276	197	368
黒字の月のほうが多い	50	24	43	30	7	12	10	27	13	39	9	23	11	33	4	31	3	22	3	15	6	15	11	17	23	43
毎月黒字	31	15	21	14	10	17	5	13	2	06	11	28	3	09	6	46	3	22	6	30	3	08	5	08	11	21
分らない	146	71	88	60	58	97	16	43	24	72	23	58	25	75	19	146	10	74	5	25	34	87	36	55	41	76
(再掲)赤字計	584		600	545		581	581	608	583	634		634		446	637		637	576		636		645		49.3		
世帯全体の総収入	2021	1000	1427	1000	594	1000	367	1000	331	1000	392	1000	320	1000	130	1000	133	1000	196	1000	381	1000	650	1000	526	1000
分らない	245	121	156	109	89	150	29	79	47	142	31	79	45	141	30	231	19	143	20	102	57	150	64	98	55	103
200万円未満	188	93	85	60	103	173	11	30	44	133	15	38	13	41	10	77	14	105	22	112	28	73	59	91	55	103
200万円台	490	242	332	233	158	266	91	248	81	245	75	191	82	256	32	246	30	226	50	255	73	102	156	240	145	278
300万円台	560	277	415	291	145	244	125	341	85	257	114	291	88	275	31	238	37	278	49	250	117	304	184	283	143	272
400万円台	305	151	249	174	56	94	66	180	39	118	88	224	52	163	9	69	24	160	33	168	56	130	103	156	78	148
500万円台	127	63	107	75	20	34	28	76	20	60	35	89	23	72	6	46	6	45	11	56	30	79	42	65	32	61
600万円台	59	29	48	34	11	19	9	25	7	21	21	54	11	34	5	34	3	23	4	20	11	29	25	38	9	17
700万円以上	47	23	35	25	12	20	8	22	8	24	13	33	6	19	5	38			7	36	9	24	17	28	9	17
(再掲)300万円未満	335		292	439		278	278	378	230	297		297		323	331		637	387		285		331		380		
世帯の貯蓄現在高	2039	1000	1441	1000	598	1000	371	1000	329	1000	393	1000	331	1000	129	1000	134	1000	198	1000	386	1000	653	1000	534	1000
分かない	481	236	305	212	176	294	65	175	82	249	77	196	77	233	43	333	37	276	44	222	104	269	134	205	117	219
なし	800	392	572	397	228	381	139	375	127	386	190	483	108	326	50	388	55	401	80	404	157	407	290	444	167	313
50万円未満	225	110	151	105	74	124	38	102	20	61	43	109	49	148	18	140	16	119	26	131	45	117	74	113	45	94
50～100万円未満	141	69	108	75	33	55	40	108	24	73	22	56	20	60	8	62	9	67	11	56	22	57	41	63	49	92
100万円台	85	42	65	45	20	33	23	62	8	24	14	36	19	57	2	16	8	60	6	30	16	41	24	31	29	54
200万円台	87	43	64	44	23	38	21	57	13	40	14	36	16	48	3	23	4	30	9	45	13	34	20	31	28	71
300万円台	78	38	58	40	20	33	14	38	17	52	10	34	17	51	1	08	3	22	12	61	10	26	25	48	69	62
400万円以上	142	70	118	82	24	40	31	84	38	116	23	59	25	76	4	31	2	15	10	51	19	49	45	68	62	116

	全体	就労地域別		就労形態別(札幌交通圏)				年齢別(全体)										単位:人、%								
		札幌交通圏		その他		日勤専門		夜勤専門		原簿交換		39歳以下		40~44歳		45~49歳			50~54歳		55~59歳		60歳以上			
		1474	100.0	608	100.0	378	100.0	339	100.0	401	100.0	399	100.0	132	100.0	136	100.0		201	100.0	391	100.0	668	100.0	547	100.0
生活面での困りごとなど	2080	100.0	1474	100.0	608	100.0	378	100.0	339	100.0	401	100.0	399	100.0	132	100.0	136	100.0	201	100.0	391	100.0	668	100.0	547	100.0
(ア)通院や治療の必要があるが、控えている	445	21.4	326	22.1	119	19.6	82	21.7	71	20.9	100	24.9	65	19.2	23	17.4	27	19.9	44	21.9	80	20.5	156	23.4	114	20.8
(イ)自分や家族の健康が不安	954	45.9	640	43.4	314	51.8	182	48.1	144	42.5	153	38.2	152	44.8	47	35.6	58	42.6	91	45.3	177	45.3	303	45.4	275	50.3
(ウ)介護を必要とするものがいて、その負担が大きい	95	4.6	69	4.7	26	4.3	17	4.5	19	5.6	19	4.7	13	3.8	4	3.0	5	3.7	6	3.0	17	4.3	31	4.6	32	5.9
(エ)教育費の負担が大きい	174	8.4	117	7.9	57	9.4	30	7.9	13	3.8	40	10.0	33	9.7	10	7.6	26	19.1	36	17.9	49	12.5	41	6.1	12	2.2
(オ)教育費の支払いが困難で、子どもの進路を変更した	58	2.8	35	2.4	23	3.8	13	3.4	8	2.4	10	2.5	4	1.2	5	3.7	14	7.0	14	3.6	19	2.8	6	1.1		
(カ)住宅費用・家賃の支払いが困難	303	14.6	229	15.5	74	12.2	62	16.4	47	13.9	73	18.2	45	13.3	25	18.9	27	19.9	29	14.4	60	15.3	112	16.8	50	9.1
(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	423	20.3	303	20.6	120	19.8	77	20.4	70	20.6	91	22.7	63	18.6	21	15.9	30	22.1	50	24.9	75	19.2	166	24.9	81	14.8
(ク)老後の見通しがけたくない	844	40.6	608	41.2	236	38.9	168	44.4	122	36.0	168	41.9	142	41.9	41	31.1	54	39.7	83	41.3	175	44.8	295	44.2	195	35.6
(ク)借金がありその返済が困難である	183	8.8	136	9.2	47	7.8	37	9.8	29	8.6	43	10.7	27	8.0	12	9.1	18	13.2	20	10.0	43	11.0	55	8.2	35	6.4
(コ)その他	24	1.2	18	1.2	6	1.0	3	0.8	6	1.8	5	1.2	4	1.2	3	2.3	2	1.5	1	0.5	1	0.3	8	1.2	9	1.6
健康・生活問題	2061	100.0	1459	100.0	602	100.0	374	100.0	333	100.0	399	100.0	336	100.0	130	100.0	135	100.0	200	100.0	390	100.0	668	100.0	540	100.0
とくにない	778	38.9	518	34.4	260	43.2	128	32.9	122	35.1	146	35.6	118	34.4	81	60.9	75	54.3	80	38.8	140	35.6	223	33.4	177	31.3
経過観察	709	33.6	520	34.5	189	31.4	123	31.6	117	33.6	137	33.4	135	39.4	29	21.8	40	29.0	69	33.5	145	36.9	227	34.0	198	36.0
要精密検査	302	14.3	239	15.9	63	10.5	78	20.1	40	11.5	73	17.8	45	13.1	15	11.3	14	10.1	36	17.5	52	13.2	104	15.6	90	14.2
要治療	294	13.9	212	14.1	82	13.6	59	15.2	60	17.2	49	12.0	43	12.5	8	6.0	7	5.1	18	8.7	53	13.5	110	16.5	97	17.2
不明	25	1.2	17	1.1	8	1.3	1	0.3	9	2.6	5	1.2	2	0.6	2	1.4	3	1.5	3	1.5	3	0.8	4	0.6	13	2.3
(再掲)要精密検査・要治療	28.3		29.9		24.1		35.2		28.7		29.8		25.7		17.3		15.2		26.2		28.7		32.0		31.3	
定期的健康診断における総合判定結果																										
異常なし	2108	100.0	1506	100.0	602	100.0	389	100.0	348	100.0	410	100.0	343	100.0	133	100.0	138	100.0	206	100.0	393	100.0	668	100.0	540	100.0
経過観察	778	36.9	518	34.4	260	43.2	128	32.9	122	35.1	146	35.6	118	34.4	81	60.9	75	54.3	80	38.8	140	35.6	223	33.4	177	31.3
要精密検査	709	33.6	520	34.5	189	31.4	123	31.6	117	33.6	137	33.4	135	39.4	29	21.8	40	29.0	69	33.5	145	36.9	227	34.0	198	36.0
要治療	302	14.3	239	15.9	63	10.5	78	20.1	40	11.5	73	17.8	45	13.1	15	11.3	14	10.1	36	17.5	52	13.2	104	15.6	90	14.2
不明	294	13.9	212	14.1	82	13.6	59	15.2	60	17.2	49	12.0	43	12.5	8	6.0	7	5.1	18	8.7	53	13.5	110	16.5	97	17.2
(再掲)要精密検査・要治療	25	1.2	17	1.1	8	1.3	1	0.3	9	2.6	5	1.2	2	0.6	2	1.4	3	1.5	3	1.5	3	0.8	4	0.6	13	2.3
(再掲)要精密検査・要治療	28.3		29.9		24.1		35.2		28.7		29.8		25.7		17.3		15.2		26.2		28.7		32.0		31.3	
再検査・治療状況																										
受けなかった	573	100.0	434	100.0	139	100.0	128	100.0	99	100.0	119	100.0	84	100.0	23	100.0	20	100.0	51	100.0	101	100.0	207	100.0	169	100.0
受けつけた途中	229	40.0	180	41.5	49	35.3	52	40.6	32	32.3	62	52.1	33	39.3	17	73.9	14	70.0	26	51.0	38	37.6	80	36.6	32	30.8
最後まで受けた・現在治療中	57	9.9	36	8.3	21	15.1	12	9.4	9	9.1	11	9.2	4	4.8	3	13.0	2	10.0	6	11.8	12	11.9	21	10.1	13	7.7
最後まで受けた・現在治療中	217	50.1	218	50.2	69	49.6	64	50.0	58	58.6	46	38.7	47	56.0	3	13.0	4	20.0	19	37.3	51	50.5	106	51.2	104	61.5
定期的健康診断における「身体」の疲労																										
とても疲れる	469	22.1	348	23.8	121	20.2	391	100.0	355	100.0	416	100.0	345	100.0	136	100.0	141	100.0	207	100.0	396	100.0	667	100.0	571	100.0
やや疲れる	1317	62.0	944	62.0	373	62.2	240	61.4	208	58.6	288	64.4	220	63.8	36	26.5	52	23.6	100	23.3	156	23.4	101	15.7		
あまり疲れない	296	11.5	186	10.8	79	13.2	38	9.7	36	13.3	43	10.3	26	7.5	26	17.9	17	8.2	37	8.3	71	10.6	90	15.8		
まったく疲れない	28	1.3	23	1.6	3	0.5	7	1.8	6	1.7	9	2.1	3	0.9	3	2.2	4	1.8	4	0.9	7	1.0	12	2.1		
どちらともいえない	64	3.0	42	2.8	22	3.7	5	1.3	17	4.8	9	2.2	10	2.9	4	2.9	5	3.5	6	2.9	8	2.0	14	2.1	27	4.7
(再掲)疲れる計	841		84.8		82.3		87.2		87.7		86.1		88.7		75.7		92.9		87.4		88.1		86.2		77.4	
定期的健康診断における「神経」の疲労																										
とても疲れる	2105	100.0	1503	100.0	602	100.0	385	100.0	354	100.0	407	100.0	341	100.0	136	100.0	141	100.0	205	100.0	393	100.0	665	100.0	560	100.0
やや疲れる	612	29.1	457	30.4	155	25.7	125	32.5	99	28.0	112	27.5	118	34.6	42	30.9	39	27.7	71	34.6	128	32.6	204	30.7	124	22.1
あまり疲れない	1210	57.5	857	57.0	353	58.6	216	56.1	195	55.1	249	61.2	190	55.7	67	49.3	92	65.2	114	55.6	227	57.8	382	57.4	327	58.4
まったく疲れない	22	1.0	17	1.1	5	0.8	3	0.8	5	1.4	7	1.7	1	0.3	4	2.9	1	0.7	3	1.5	3	0.8	3	0.5	8	1.4
どちらともいえない	51	2.4	31	2.1	20	3.3	4	1.0	11	3.1	5	1.2	9	2.6	3	2.2	1	0.7	6	2.9	8	2.0	11	1.7	22	3.9
(再掲)疲れる計	86.6		87.4		84.4		88.6		83.1		88.7		90.3		80.1		92.9		90.2		90.3		88.1		80.5	

	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)										単位:人、%			
	39歳以下		40～44歳		45～49歳		50～54歳		55～59歳		60歳以上		一人暮らし		妻と二人暮らし		妻と子ども		妻と親			その他		
産別	103	1000	83	1000	142	1000	287	1000	503	1000	425	1000	281	1000	453	1000	454	1000	79	1000	55	1000	176	1000
全自交	85	825	66	795	117	824	233	812	434	863	384	904	215	824	379	837	394	868	69	873	45	818	160	909
交通労連	11	107	11	133	18	127	50	174	60	119	35	82	42	161	60	132	49	108	8	101	10	182	12	68
自交総連	7	68	6	72	7	49	4	14	9	18	6	14	4	15	14	31	11	24	2	25	4	23	4	23
年齢	29	111	14	31	23	51	1	13	1	13	1	13	29	111	14	31	23	51	79	1000	55	1000	176	1000
39歳以下	17	65	4	09	27	60	7	89	1	18	23	131	30	115	27	60	40	88	14	177	2	36	24	136
40～44歳	56	215	80	177	76	168	12	152	16	291	39	222	75	287	157	348	178	394	25	316	17	309	38	216
45～49歳	54	207	169	375	108	239	20	253	18	327	26	148	709	900	801	722	927	585						
50～54歳	102	1000	83	1000	142	1000	286	1000	502	1000	425	1000	260	1000	453	1000	451	1000	79	1000	55	1000	176	1000
55～59歳	9	88	3	38	4	28	8	28	5	10	8	19	11	42	10	22	9	20	1	13	4	23	4	23
60歳以上	24	235	8	96	16	113	21	73	38	76	15	35	15	58	27	60	49	109	7	89	1	18	19	108
(再掲)50歳以上	33	324	38	458	35	246	88	308	83	165	62	146	59	227	90	199	109	242	16	203	13	236	45	256
タクシー乗務経験年数	13	127	21	253	55	387	91	318	132	263	103	242	72	277	120	265	112	248	29	367	10	182	56	318
1年未満	2	20	1	12	17	120	52	182	134	267	90	212	45	173	114	252	72	160	14	177	18	327	19	108
～3年未満													25	96	65	143	58	129	6	76	6	109	14	80
～5年未満	102	1000	82	1000	141	1000	285	1000	500	1000	418	1000	258	1000	450	1000	449	1000	78	1000	55	1000	173	1000
～10年未満	81	794	71	866	124	879	258	905	455	910	157	376	192	744	309	687	355	791	65	833	44	800	140	809
～20年未満	8	78	2	24	5	35	11	39	18	36	71	170	19	74	37	82	29	65	5	64	6	109	10	58
～30年未満	10	98	6	73	7	50	12	42	18	36	168	402	36	140	92	204	53	118	6	77	5	91	16	92
30年以上	3	29	3	37	5	35	4	14	9	18	22	53	11	43	12	27	12	27	2	26	7	40	7	40
雇用形態	102	1000	83	1000	141	1000	286	1000	500	1000	420	1000	258	1000	450	1000	450	1000	79	1000	55	1000	175	1000
隔日勤務	18	176	19	229	40	284	78	273	141	282	102	243	60	233	123	273	125	278	17	215	20	384	32	183
日勤専門	21	206	12	145	22	156	50	175	97	194	157	374	58	225	120	267	95	211	13	165	11	200	43	246
夜勤専門	38	373	34	410	50	355	90	315	140	280	88	162	81	314	114	253	119	264	24	304	9	164	57	326
昼夜交代勤務(日勤と夜勤)	25	245	18	217	28	199	68	238	121	242	89	212	59	229	91	202	109	242	24	304	14	255	43	246
その他																								
労働組合への加入状況	101	1000	83	1000	142	1000	285	1000	498	1000	424	1000	257	1000	452	1000	452	1000	79	1000	55	1000	173	1000
加入している	82	812	68	819	122	859	250	877	438	880	233	550	193	751	344	761	359	794	62	785	46	836	145	838
以前は加入していたが、今は加入していない	3	30	7	84	9	63	14	49	29	58	124	292	28	109	64	142	54	119	11	139	5	91	16	92
加入したことがない	16	158	8	96	11	77	21	74	31	62	67	158	36	140	44	97	39	86	6	76	4	73	12	69
1週間の総拘束時間	99	1000	82	1000	139	1000	279	1000	491	1000	411	1000	255	1000	443	1000	441	1000	75	1000	55	1000	172	1000
40時間未満	8	81	6	73	9	65	16	57	43	88	70	170	32	125	53	120	30	68	3	40	7	127	15	87
40時間台	20	202	14	171	32	230	59	211	93	189	89	217	50	196	90	203	89	202	17	227	9	164	39	227
50時間台	19	192	20	244	33	237	81	290	134	273	91	221	57	224	112	253	125	283	21	280	15	273	34	198
60時間台	27	273	21	256	38	273	73	262	124	253	100	243	71	278	114	257	109	247	15	200	18	327	47	273
70時間台	17	172	17	207	22	158	41	147	73	149	47	114	37	145	54	122	69	156	14	187	4	73	28	162
80時間以上	8	81	4	49	5	36	9	32	24	49	14	34	8	31	20	45	19	43	5	67	2	36	9	52
(再掲)60時間以上	525	512	468	441	450	392		455	424	447	453	486												

	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)					単位:人、%																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	39歳以下	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親		妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親	妻と親	妻と子どもと親

	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)										単位:人、%											
	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)																					
	39歳以下	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と親	妻と親と子ども	妻と親と子どもと親	妻と親と子どもと親と子ども	妻と親と子どもと親と子どもと親	妻と親と子どもと親と子どもと親	妻と親と子どもと親と子どもと親	妻と親と子どもと親と子どもと親	妻と親と子どもと親と子どもと親	妻と親と子どもと親と子どもと親													
2007年度の年収(税込み)	73 1000 57 1000 118 1000 236 1000 413 1000 315 1000	6 82 3 53 9 76 8 34 26 63 71 225	17 233 11 193 28 237 51 216 110 266 93 295	11 15.1 14 246 35 297 81 343 119 288 79 251	19 260 15 263 22 186 55 233 80 194 35 11.1	8 110 6 105 14 119 26 110 40 9.2 7.0	12 164 8 140 10 85 15 64 38 9.2 15 4.8	46.6	49.1	61.0	59.3	61.7	77.1	37.7	41.3	29.2	30.8	32.7	38.7													
(再掲)300万円未満																																
2006年度の年収(税込み)	66 1000 55 1000 115 1000 230 1000 394 1000 302 1000	6 9.1 2 3.6 7 6.1 7 3.0 20 5.1 61 20.2	7 106 7 127 19 165 37 161 74 188 73 242	19 288 17 309 32 278 71 309 115 292 87 268	12 182 15 273 29 252 62 270 97 246 40 13.2	8 121 7 127 16 139 32 139 50 127 17 5.6	14 212 7 127 12 104 21 9.1 38 9.6 24 7.9	48.5	47.3	50.4	50.0	53.0	73.2	28.5	31.2	23.5	22.2	18.8	32.4													
(再掲)300万円未満																																
06年度からの07年年度にかけ ての年収の増減	増加	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少	減少													
年収の増減額	0円未満～10万円以上	10万円未満～20万円以上	20万円未満～30万円以上	30万円未満～40万円以上	40万円未満～50万円以上	50万円未満	6 17.6 10 34.5 12 16.9 28 19.4 41 19.0 49 27.1	16 47.1 7 24.1 26 36.6 50 34.7 72 33.3 52 28.7	6 17.6 5 17.2 14 19.7 26 18.1 45 20.8 31 17.1	2 5.9 1 3.4 5 7.0 15 10.4 14 6.5 15 8.3	2 5.9 4 13.8 8 11.3 18 12.5 30 13.9 25 13.8	2 5.9 2 6.9 6 8.5 7 4.9 14 6.5 9 5.0	34 1000 29 1000 71 1000 144 1000 216 1000 181 1000	121 1000 213 1000 196 1000 37 1000 35 1000 71 1000	30 24.8 43 20.2 39 19.9 9 24.3 4 11.4 20 28.2	39 32.2 70 32.9 65 33.2 10 27.0 14 40.0 24 33.8	23 19.0 38 17.8 43 21.9 3 8.1 8 22.9 12 16.9	12 9.9 19 8.9 11 5.6 4 10.8 3 8.6 4 5.6	12 9.9 28 13.1 28 14.3 6 16.2 5 14.3 7 9.9	5 4.1 15 7.0 10 5.1 5 13.5 1 2.9 4 5.6	230 1000 403 1000 412 1000 75 1000 51 1000 160 1000	92 40.0 172 42.7 172 41.7 29 38.7 28 54.9 55 34.4	25 10.9 56 13.9 56 13.6 8 10.7 8 15.7 20 12.5	33 14.3 71 17.6 71 17.2 11 14.7 5 9.8 27 16.9	41 17.8 49 12.2 68 16.5 18 24.0 5 9.8 27 16.9	39 17.0 55 13.6 45 10.9 9 12.0 5 9.8 31 19.4	43.0	43.7	47.3	49.3	35.3	46.3
年間を通じての、最賃の違反 状況(順度)	全くない	年に1ヶ月はある	年に2、3ヶ月はある	それ以上ある	わからない	(再掲)ある	44 506 26 35.1 56 43.1 123 47.7 186 42.4 117 33.6	6 6.9 13 17.6 17 13.1 37 14.3 52 11.8 50 14.4	8 9.2 12 16.2 23 17.7 32 12.4 83 18.9 80 17.2	11 12.6 15 20.3 22 16.9 32 12.4 68 15.5 60 17.2	18 20.7 8 10.8 12 9.2 34 13.2 50 11.4 61 17.5	87 1000 74 1000 130 1000 258 1000 439 1000 348 1000	230 1000 403 1000 412 1000 75 1000 51 1000 160 1000	92 40.0 172 42.7 172 41.7 29 38.7 28 54.9 55 34.4	25 10.9 56 13.9 56 13.6 8 10.7 8 15.7 20 12.5	33 14.3 71 17.6 71 17.2 11 14.7 5 9.8 27 16.9	41 17.8 49 12.2 68 16.5 18 24.0 5 9.8 27 16.9	39 17.0 55 13.6 45 10.9 9 12.0 5 9.8 31 19.4	43.0	43.7	47.3	49.3	35.3	46.3								
運賃改訂後の利用者数の増 減(札幌交通圏)	減った	ほとんど変わらない	増えた	わからない	(再掲)ある	84 1000 76 1000 132 1000 266 1000 476 1000 379 1000	75 893 68 895 110 833 229 86.1 414 87.0 328 86.5	8 9.5 4 5.3 18 13.6 30 11.3 50 10.5 39 10.3	1 1.2 3 3.9 3 2.3 6 2.3 11 2.3 9 2.4	84 1000 76 1000 132 1000 266 1000 476 1000 379 1000	242 1000 432 1000 432 1000 77 1000 54 1000 169 1000	204 84.3 390 90.3 374 86.6 65 84.4 46 85.2 142 84.0	30 12.4 35 8.1 44 10.2 10 13.0 5 9.3 22 13.0	1 0.4 3 0.7 1 0.2 3 0.6 1 0.6	7 2.9 4 0.9 13 3.0 2 2.6 3 5.6 4 2.4	233 1000 425 1000 422 1000 78 1000 50 1000 164 1000	197 84.5 372 87.5 347 82.2 58 74.4 42 84.0 130 79.3	27 11.8 45 10.6 62 14.7 17 21.8 6 12.0 30 18.3	2 0.9 3 0.7 6 1.4 1 2.0 1 0.6	7 3.0 5 1.2 7 1.7 3 3.8 1 2.0 3 1.8	43.0	43.7	47.3	49.3	35.3	46.3						
同、売上げの増減(札幌交通 圏)	減った	ほとんど変わらない	増えた	わからない	(再掲)ある	68 810 63 829 97 74.0 219 95.5 390 83.2 311 86.1	15 119 8 105 27 20.6 31 12.1 70 14.9 39 10.8	1 1.2 2 2.6 3 2.3 2 0.8 1 0.7 7 1.9	68 810 63 829 97 74.0 219 95.5 390 83.2 311 86.1	233 1000 425 1000 422 1000 78 1000 50 1000 164 1000	197 84.5 372 87.5 347 82.2 58 74.4 42 84.0 130 79.3	27 11.8 45 10.6 62 14.7 17 21.8 6 12.0 30 18.3	2 0.9 3 0.7 6 1.4 1 2.0 1 0.6	7 3.0 5 1.2 7 1.7 3 3.8 1 2.0 3 1.8	43.0	43.7	47.3	49.3	35.3	46.3												

	年齢別(札幌交通圏)					世帯構造別(札幌交通圏)					単位:人、%	
	39歳以下					一人暮らし						
	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と子どもと親	妻と親	妻と親	その他
住まいの種類	96 1000	80 1000	136 1000	281 1000	490 1000	397 1000	259 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	29 302	23 288	58 426	136 484	275 561	217 547	43 166	218 481	275 607	54 684	42 76.4	104 59.4
	56 583	41 513	60 441	103 367	146 298	106 267	163 70.7	136 300	126 278	11 13.9	9 16.4	46 26.3
	7 7.3	11 13.8	14 10.3	37 13.2	62 12.7	60 15.1	28 10.8	188 19.4	50 11.0	8 10.1	4 7.3	11 6.3
	4 4.2	5 6.3	4 2.9	5 1.8	7 1.4	14 3.5	5 1.9	11 2.4	2 0.4	6 7.6	4 7.3	14 8.0
住まいの費用負担の有無	94 1000	81 1000	136 1000	273 1000	480 1000	386 1000	248 1000	449 1000	445 1000	445 1000	78 1000	54 1000
	18 19.1	11 13.6	28 20.6	45 16.5	120 25.0	120 31.1	26 10.5	94 20.9	106 23.8	30 38.5	19 35.2	66 38.6
	76 80.9	70 86.4	108 79.4	228 83.5	360 75.0	266 68.9	222 89.5	355 79.1	339 76.2	48 61.5	35 64.8	105 61.4
	75 1000	70 1000	108 1000	226 1000	358 1000	263 1000	219 1000	354 1000	337 1000	48 1000	35 1000	103 1000
	4 5.3	6 8.6	10 9.3	20 8.8	30 8.4	38 14.4	21 9.6	34 9.6	31 9.2	4 8.3	3 8.6	14 13.6
同、費用(月額)	37 49.3	30 42.9	46 42.6	84 37.2	134 37.4	99 37.6	135 61.6	134 37.9	96 28.5	17 35.4	17 48.6	28 27.2
	26 34.7	28 40.0	34 31.5	72 31.9	128 35.8	77 29.3	52 23.7	121 34.2	132 39.2	13 27.1	8 22.9	41 39.8
	7 9.3	4 5.7	13 12.0	39 17.3	48 13.4	37 14.1	8 3.7	52 14.7	55 16.3	11 22.9	6 17.1	15 14.8
	1 1.3	2 2.9	5 4.6	11 4.9	18 5.0	12 4.6	3 1.4	13 3.7	23 6.8	3 6.3	1 2.9	5 4.9
	96 1000	80 1000	137 1000	280 1000	482 1000	396 1000	261 1000	453 1000	454 1000	454 1000	79 1000	55 1000
本人を含む世帯の人数	29 302	17 213	30 219	56 200	75 152	54 13.6	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	21 21.9	15 18.8	42 30.7	97 34.6	180 36.6	180 45.5	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	24 25.0	20 23.0	30 21.9	69 24.6	137 27.8	100 23.3	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	15 15.6	17 21.3	20 14.6	42 15.0	71 14.4	40 10.1	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	5 5.2	9 11.3	9 6.6	11 3.9	18 3.7	13 3.3	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
世帯構造	2 2.1	1 1.3	5 3.6	3 1.1	8 1.6	7 1.8	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	1 1.3	2 2.9	5 4.6	11 4.9	18 5.0	12 4.6	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	96 1000	80 1000	137 1000	280 1000	482 1000	396 1000	261 1000	453 1000	454 1000	454 1000	79 1000	55 1000
	29 302	17 213	30 219	56 200	75 152	54 13.6	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	21 21.9	15 18.8	42 30.7	97 34.6	180 36.6	180 45.5	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
世帯における就労者の有無(本人以外)	23 24.5	27 34.2	40 29.2	76 27.2	178 36.3	108 27.3	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	1 1.1	7 8.9	14 10.2	12 4.3	25 5.1	20 5.1	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	1 1.1	1 1.3	2 1.5	16 5.7	17 3.5	18 4.6	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	26 27.7	23 29.1	24 17.5	39 14.0	38 7.8	26 6.6	261 1000	453 1000	453 1000	453 1000	79 1000	55 1000
	94 1000	80 1000	135 1000	274 1000	488 1000	390 1000	261 1000	444 1000	450 1000	450 1000	79 1000	55 1000
世帯における年金受給者の有無(本人以外)	46 48.9	44 55.0	63 46.7	114 41.6	176 36.1	201 51.5	261 1000	162 36.5	94 20.9	24 30.4	17 30.9	86 50.6
	48 51.1	36 45.0	72 53.3	160 58.4	312 63.9	189 48.5	261 1000	162 36.5	94 20.9	24 30.4	17 30.9	86 50.6
	48 1000	36 1000	72 1000	160 1000	312 1000	189 1000	261 1000	162 36.5	94 20.9	24 30.4	17 30.9	86 50.6
	29 60.4	27 75.0	60 83.3	142 88.8	272 87.2	154 81.5	261 1000	162 36.5	94 20.9	24 30.4	17 30.9	86 50.6
	13 27.1	8 22.2	7 9.7	14 8.8	2 0.6	2 0.6	261 1000	162 36.5	94 20.9	24 30.4	17 30.9	86 50.6
世帯における年金受給者の有無(本人含む)	2 4.2	5 13.9	15 20.8	22 13.8	89 28.5	58 30.7	261 1000	162 36.5	94 20.9	24 30.4	17 30.9	86 50.6
	9 18.8	1 2.8	3 4.2	2 1.3	8 2.6	5 2.6	261 1000	162 36.5	94 20.9	24 30.4	17 30.9	86 50.6
	96 1000	80 1000	136 1000	277 1000	492 1000	393 1000	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	79 82.3	53 66.3	105 77.2	223 80.5	404 82.1	73 18.6	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	17 17.7	27 33.8	31 22.8	54 19.5	88 17.9	320 81.4	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
年金受給者	17 100.0	27 100.0	31 100.0	54 100.0	88 100.0	320 100.0	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	13 76.5	26 96.3	31 100.0	51 94.4	54 61.4	35 10.9	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	4 23.5	2 7.4	2 3.7	6 6.8	3 0.9	3 0.9	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	17 100.0	27 100.0	31 100.0	54 100.0	88 100.0	320 100.0	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	13 76.5	26 96.3	31 100.0	51 94.4	54 61.4	35 10.9	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
その他	4 23.5	2 7.4	2 3.7	6 6.8	3 0.9	3 0.9	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	17 100.0	27 100.0	31 100.0	54 100.0	88 100.0	320 100.0	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	13 76.5	26 96.3	31 100.0	51 94.4	54 61.4	35 10.9	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	4 23.5	2 7.4	2 3.7	6 6.8	3 0.9	3 0.9	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000
	17 100.0	27 100.0	31 100.0	54 100.0	88 100.0	320 100.0	261 1000	451 1000	451 1000	451 1000	79 1000	55 1000

	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)										単位:人、%																		
	39歳以下										一人暮らし										妻と親																		
	40~44歳										妻と二人暮らし										妻と子ども																		
45~49歳										50~54歳										55~59歳										60歳以上									
1ヶ月の生計費	95	100.0	77	100.0	132	100.0	270	100.0	478	100.0	384	100.0	249	100.0	438	100.0	441	100.0	79	100.0	55	100.0	171	100.0															
分らない	13	13.7	7	9.1	8	6.1	21	7.8	53	11.1	44	11.5	16	6.4	48	11.0	44	10.0	5	6.3	7	12.7	25	14.6															
10万円未満	14	14.7	14	18.2	29	22.0	51	18.9	54	11.3	39	10.2	83	33.3	54	12.3	26	5.9	2	2.5	8	14.5	27	15.8															
10~15万円未満	31	32.6	19	24.7	33	25.0	61	22.6	136	28.5	106	27.6	104	41.8	105	24.0	93	21.1	15	19.0	14	25.5	54	31.6															
15~20万円未満	20	21.1	18	23.4	32	24.2	76	28.1	126	26.4	94	24.5	38	15.3	136	31.1	123	27.9	24	30.4	8	14.5	36	21.1															
20~25万円未満	13	13.7	13	16.9	19	14.4	37	13.7	84	17.6	72	18.8	8	3.2	75	17.1	104	23.6	18	22.8	13	23.6	20	11.7															
25~30万円未満	3	3.2	4	5.2	8	6.1	16	5.9	16	3.3	17	4.4	12	2.7	35	7.9	7	8.9	4	7.3	7	4.1	7	4.1															
30万円以上	1	1.1	2	2.6	3	2.3	8	3.0	9	1.9	12	3.1	8	1.8	16	3.6	8	10.1	1	1.8	2	1.2	1	1.2															
世帯の収支状況	94	100.0	79	100.0	133	100.0	274	100.0	485	100.0	388	100.0	253	100.0	445	100.0	448	100.0	78	100.0	55	100.0	169	100.0															
毎月赤字	20	21.3	25	31.6	35	26.3	104	38.0	159	32.8	93	24.0	71	28.1	127	28.5	149	33.3	30	38.5	14	25.5	46	27.2															
赤字の月のほうが多い	26	27.7	25	31.6	43	32.3	77	28.1	150	30.9	113	29.1	61	24.1	131	29.4	155	34.6	24	30.8	14	25.5	48	28.4															
毎月、収支がほぼ同じ(収支トントン)	32	34.0	21	26.6	44	33.1	65	23.7	136	28.0	133	34.3	103	40.7	134	30.1	102	22.8	14	17.9	18	32.7	55	32.5															
黒字の月のほうが多い	3	3.2	3	3.8	3	2.3	5	1.8	11	2.3	18	4.6	6	2.4	19	4.3	14	3.1	2	2.6	1	1.8	1	0.6															
毎月黒字	5	5.3	4	5.0	4	3.0	3	1.1	3	0.6	6	1.5	3	1.2	8	1.8	4	0.9	1	1.3	1	1.8	4	2.4															
分らない	8	8.5	5	6.3	4	3.0	20	7.3	26	5.4	25	6.4	9	3.6	26	5.8	24	5.4	7	9.0	7	12.7	15	8.9															
(再掲)赤字計	48.9	63.3	63.3	58.6	66.1	63.7	53.1	52.2	58.0	67.9	69.2	50.9	55.6																										
世帯全体の総収入	94	100.0	77	100.0	132	100.0	286	100.0	475	100.0	379	100.0	237	100.0	443	100.0	437	100.0	78	100.0	55	100.0	169	100.0															
分らない	20	21.3	6	7.8	10	7.6	30	11.3	50	10.5	40	10.6	23	9.7	47	10.6	39	8.9	7	9.0	7	12.7	31	18.3															
200万円未満	7	7.4	6	7.8	12	9.1	13	4.9	18	3.8	29	7.7	35	14.8	21	4.7	13	3.0	3	3.8	2	3.6	11	6.5															
200万円台	18	19.1	20	26.0	28	21.2	51	19.2	110	23.2	102	26.9	113	47.7	109	24.6	63	14.4	10	12.8	7	12.7	28	16.6															
300万円台	24	25.5	22	28.6	38	28.8	86	32.3	141	29.7	104	27.4	54	22.8	143	32.3	132	30.2	21	26.9	18	32.7	45	26.6															
400万円台	9	9.6	17	22.1	24	18.2	46	17.3	87	18.3	65	17.2	7	3.0	77	17.4	112	25.6	13	16.7	12	21.8	26	15.4															
500万円台	6	6.4	4	5.2	10	7.6	25	9.4	36	7.6	26	6.9	4	1.7	32	7.2	42	9.6	11	14.1	8	14.5	10	5.9															
600万円台	6	6.4	2	2.6	4	3.0	8	3.0	19	4.0	9	2.4	10	2.3	21	4.8	5	6.4	1	1.8	11	6.5	10	5.9															
700万円以上	4	4.3			6	4.5	7	2.6	14	2.9	4	1.1	1	0.4	4	0.9	15	3.4	8	10.3			7	4.1															
(再掲)300万円未満	26.6	33.8	33.8	30.3	24.1	26.9	34.6	62.4	29.3	17.4	16.7	18.4	23.1																										
世帯の貯蓄現在高	94	100.0	78	100.0	133	100.0	270	100.0	478	100.0	384	100.0	249	100.0	439	100.0	442	100.0	77	100.0	55	100.0	172	100.0															
分らない	27	28.7	17	21.8	21	15.8	61	22.6	99	20.7	79	20.6	24	9.6	104	23.7	90	20.4	18	23.4	20	36.4	47	27.3															
なし	41	43.6	32	41.0	53	39.8	113	41.9	214	44.8	118	30.7	142	57.0	153	34.9	173	39.1	24	31.2	10	18.2	67	39.0															
50万円未満	13	13.8	11	14.1	18	13.5	31	11.5	45	9.4	32	8.3	37	14.9	43	9.8	45	10.2	5	6.5	4	7.3	16	9.3															
50~100万円未満	4	4.3	5	6.4	9	6.8	19	7.0	34	7.1	36	9.4	11	4.4	40	9.1	32	7.2	9	11.7	7	12.7	9	5.2															
100万円台	2	2.1	7	9.0	5	3.8	11	4.1	17	3.6	23	6.0	9	3.6	25	5.7	21	4.8	4	5.2	2	3.6	4	2.3															
200万円台	3	3.2	2	2.6	8	6.0	10	3.7	15	3.1	26	6.8	3	1.2	34	5.5	20	4.5	5	6.5	5	9.1	6	3.5															
300万円台	1	1.1	2	2.6	10	7.5	9	3.3	17	3.6	19	4.9	8	3.2	13	3.0	21	4.8	5	6.5	2	3.6	9	5.2															
400万円以上	3	3.2	2	2.6	9	6.8	16	5.9	37	7.7	51	13.3	15	6.0	37	8.4	40	9.0	7	9.1	5	9.1	14	8.1															

	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)										単位:人、%								
	39歳以下	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と親	妻と子ども	妻と親	妻と子ども	妻と親	妻と子ども	妻と親													
生活面での困りごとなど	96 1000 79 1000 136 1000 275 1000 490 1000 394 1000	16 16.7 17 21.5 30 22.1 57 20.7 123 25.1 82 20.8	28 29.2 30 38.0 62 45.6 115 41.8 211 43.1 191 48.5	1 1.0 2 2.5 6 4.4 12 4.4 23 4.7 25 6.3	9 9.4 14 17.7 24 17.6 31 11.3 30 6.1 9 2.3	2 2.5 7 5.1 8 2.9 12 2.4 6 1.5	19 19.8 22 27.8 23 16.9 47 17.1 80 16.3 38 9.6	17 17.7 21 26.6 39 28.7 52 18.9 114 23.3 60 15.2	32 33.3 33 41.8 57 41.9 133 48.4 216 44.1 136 34.5	10 10.4 10 12.7 14 10.3 34 12.4 40 8.2 28 7.1	3 3.1 1 0.7 7 1.4 7 1.8	256 1000 451 1000 450 1000 79 1000 55 1000 174 1000	65 25.4 116 25.7 79 17.6 24 30.4 7 12.7 34 19.5	66 25.8 233 51.7 188 41.8 35 44.3 37 67.3 79 45.4	4 1.6 10 2.2 8 1.8 13 16.5 11 20.0 22 12.6	4 1.6 5 1.1 84 18.7 21 26.6	2 0.8 2 0.4 21 4.7 7 8.9	29 11.3 74 16.4 88 19.6 13 16.5 3 5.5 21 12.1	57 22.3 92 20.4 93 20.7 18 22.8 11 20.0 28 16.1	107 41.8 184 40.8 181 40.2 31 39.2 24 43.6 76 43.7	23 9.0 42 9.3 45 10.0 10 12.7 4 7.3 10 5.7	4 1.6 4 0.9 4 0.9 1 1.3 1 1.8 4 2.3	255 1000 440 1000 445 1000 77 1000 54 1000 173 1000	86 38.4 137 31.1 159 35.7 19 24.7 21 38.9 56 32.4	90 35.3 144 32.7 145 32.6 30 39.0 27 50.0 71 41.0	40 15.7 81 18.4 70 15.7 14 18.2 2 3.7 25 14.5	23 9.0 74 16.8 67 15.1 13 16.9 4 7.4 19 11.0	4 1.6 4 0.9 4 0.9 1 1.3 2 1.2	25.4
睡眠生活問題	94 1000 79 1000 135 1000 275 1000 485 1000 387 1000	58 59.8 43 52.4 47 33.1 91 32.6 154 31.4 124 30.1	22 23.4 19 24.1 35 25.9 69 25.1 176 36.3 154 39.8	47 50.0 36 45.6 65 48.1 144 52.4 194 40.0 162 41.9	15 16.0 12 15.2 24 17.8 39 14.2 71 14.6 50 12.9	10 10.6 12 15.2 11 8.1 23 8.4 44 9.1 21 5.4	97 1000 82 1000 142 1000 279 1000 490 1000 412 1000	58 59.8 43 52.4 47 33.1 91 32.6 154 31.4 124 30.1	22 23.4 19 24.1 35 25.9 69 25.1 176 36.3 154 39.8	47 50.0 36 45.6 65 48.1 144 52.4 194 40.0 162 41.9	15 16.0 12 15.2 24 17.8 39 14.2 71 14.6 50 12.9	10 10.6 12 15.2 11 8.1 23 8.4 44 9.1 21 5.4	256 1000 442 1000 445 1000 79 1000 55 1000 173 1000	86 33.6 132 29.9 150 33.7 30 38.0 22 40.0 53 30.6	106 41.4 215 48.6 196 44.0 24 30.4 23 48.0 46.2	46 18.0 56 12.7 64 14.4 18 22.8 7 12.7 21 12.1	18 7.0 39 8.8 35 7.9 7 8.9 3 5.5 19 11.0	255 1000 440 1000 445 1000 77 1000 54 1000 173 1000	98 38.4 137 31.1 159 35.7 19 24.7 21 38.9 56 32.4	90 35.3 144 32.7 145 32.6 30 39.0 27 50.0 71 41.0	40 15.7 81 18.4 70 15.7 14 18.2 2 3.7 25 14.5	23 9.0 74 16.8 67 15.1 13 16.9 4 7.4 19 11.0	4 1.6 4 0.9 4 0.9 1 1.3 2 1.2	25.4					
定期健康診断における総合判定結果	22 22.7 24 29.3 51 35.9 109 39.1 168 34.3 145 35.2	11 11.3 8 9.8 30 21.1 42 15.1 84 17.1 63 15.3	6 6.2 5 6.1 13 9.2 35 12.5 82 16.7 70 17.0	2 2.0 2 2.4 1 0.7 2 0.7 2 0.4 10 2.4	3 3.1 1 0.7 7 1.4 7 1.8	17.5 15.9 30.3 27.6 33.9 32.3	17 1000 12 1000 42 1000 74 1000 160 1000 127 1000	14 82.4 9 75.0 19 45.2 30 40.5 65 40.6 41 32.3	3 17.6 2 16.7 18 42.9 35 47.3 80 50.0 80 63.0	20 34.5 91 59.9 66 49.6 13 52.0 3 50.0 16 37.2	257 1000 447 1000 449 1000 78 1000 55 1000 173 1000	56 21.8 114 25.5 94 20.9 22 28.2 9 16.4 38 22.0	194 59.9 261 56.4 300 66.8 43 55.1 40 72.7 111 64.2	33 12.8 92 11.6 42 9.4 8 10.3 5 9.1 18 10.4	4 1.6 9 2.0 4 0.9 2 2.6 1 1.8 2 1.2	10 3.9 11 2.5 9 2.0 3 3.8	83.3 89.1 86.1	249 1000 444 1000 445 1000 77 1000 54 1000 172 1000	76 30.5 146 32.9 139 31.2 23 29.9 10 18.5 47 27.3	136 54.6 239 53.8 257 57.8 47 61.0 39 72.2 102 59.3	25 10.0 48 10.8 38 8.5 4 5.2 3 5.6 16 9.3	5 2.0 4 0.9 2 2.6 2 1.2	7 2.8 7 1.6 7 1.6 1 1.3 2 3.7 5 2.9	85.1 86.7 89.0 90.9 90.7 86.6					
再検査・治療状況	受けなかった 受けたが途中で中断 最後まで受けた・現在治療中	17 1000 12 1000 42 1000 74 1000 160 1000 127 1000	14 82.4 9 75.0 19 45.2 30 40.5 65 40.6 41 32.3	3 17.6 2 16.7 18 42.9 35 47.3 80 50.0 80 63.0	20 34.5 91 59.9 66 49.6 13 52.0 3 50.0 16 37.2	257 1000 447 1000 449 1000 78 1000 55 1000 173 1000	56 21.8 114 25.5 94 20.9 22 28.2 9 16.4 38 22.0	194 59.9 261 56.4 300 66.8 43 55.1 40 72.7 111 64.2	33 12.8 92 11.6 42 9.4 8 10.3 5 9.1 18 10.4	4 1.6 9 2.0 4 0.9 2 2.6 1 1.8 2 1.2	10 3.9 11 2.5 9 2.0 3 3.8	83.3 89.1 86.1	249 1000 444 1000 445 1000 77 1000 54 1000 172 1000	76 30.5 146 32.9 139 31.2 23 29.9 10 18.5 47 27.3	136 54.6 239 53.8 257 57.8 47 61.0 39 72.2 102 59.3	25 10.0 48 10.8 38 8.5 4 5.2 3 5.6 16 9.3	5 2.0 4 0.9 2 2.6 2 1.2	7 2.8 7 1.6 7 1.6 1 1.3 2 3.7 5 2.9	85.1 86.7 89.0 90.9 90.7 86.6										
普救の仕事による「身体」の疲労	とても疲れる やや疲れる あまり疲れない まったく疲れない どちらともいえない	29 29.0 14 16.9 36 25.4 70 24.7 123 24.9 74 17.7	15 15.0 66 79.5 89 62.7 183 64.7 304 61.7 249 59.6	51 50.0 11 7.7 26 9.2 48 16.6 66 15.8	3 3.0 1 1.2 2 1.4 1 0.4 6 1.2 10 2.4	2 2.0 2 2.4 4 2.8 3 1.1 12 2.4 19 4.5	100 1000 83 1000 142 1000 283 1000 493 1000 418 1000	29 29.0 14 16.9 36 25.4 70 24.7 123 24.9 74 17.7	15 15.0 66 79.5 89 62.7 183 64.7 304 61.7 249 59.6	51 50.0 11 7.7 26 9.2 48 16.6 66 15.8	3 3.0 1 1.2 2 1.4 1 0.4 6 1.2 10 2.4	2 2.0 2 2.4 4 2.8 3 1.1 12 2.4 19 4.5	257 1000 447 1000 449 1000 78 1000 55 1000 173 1000	56 21.8 114 25.5 94 20.9 22 28.2 9 16.4 38 22.0	194 59.9 261 56.4 300 66.8 43 55.1 40 72.7 111 64.2	33 12.8 92 11.6 42 9.4 8 10.3 5 9.1 18 10.4	4 1.6 9 2.0 4 0.9 2 2.6 1 1.8 2 1.2	10 3.9 11 2.5 9 2.0 3 3.8	83.3 89.1 86.1	249 1000 444 1000 445 1000 77 1000 54 1000 172 1000	76 30.5 146 32.9 139 31.2 23 29.9 10 18.5 47 27.3	136 54.6 239 53.8 257 57.8 47 61.0 39 72.2 102 59.3	25 10.0 48 10.8 38 8.5 4 5.2 3 5.6 16 9.3	5 2.0 4 0.9 2 2.6 2 1.2	7 2.8 7 1.6 7 1.6 1 1.3 2 3.7 5 2.9	85.1 86.7 89.0 90.9 90.7 86.6			
普救の仕事による「神経」の疲労	とても疲れる やや疲れる あまり疲れない まったく疲れない どちらともいえない	100 1000 83 1000 139 1000 282 1000 488 1000 407 1000	34 34.0 26 31.3 53 38.1 99 35.1 152 31.1 89 21.9	47 47.0 54 65.1 77 55.4 161 57.1 281 57.6 237 58.2	13 13.0 1 1.2 5 3.6 17 6.0 44 9.0 61 15.0	4 4.0 1 1.2 2 1.4 3 1.1 2 0.4 5 1.2	2 2.0 2 2.4 4 2.8 3 1.1 12 2.4 19 4.5	100 1000 83 1000 139 1000 282 1000 488 1000 407 1000	34 34.0 26 31.3 53 38.1 99 35.1 152 31.1 89 21.9	47 47.0 54 65.1 77 55.4 161 57.1 281 57.6 237 58.2	13 13.0 1 1.2 5 3.6 17 6.0 44 9.0 61 15.0	4 4.0 1 1.2 2 1.4 3 1.1 2 0.4 5 1.2	2 2.0 2 2.4 4 2.8 3 1.1 12 2.4 19 4.5	249 1000 444 1000 445 1000 77 1000 54 1000 172 1000	76 30.5 146 32.9 139 31.2 23 29.9 10 18.5 47 27.3	136 54.6 239 53.8 257 57.8 47 61.0 39 72.2 102 59.3	25 10.0 48 10.8 38 8.5 4 5.2 3 5.6 16 9.3	5 2.0 4 0.9 2 2.6 2 1.2	7 2.8 7 1.6 7 1.6 1 1.3 2 3.7 5 2.9	85.1 86.7 89.0 90.9 90.7 86.6									

	年齢別(札幌交通圏)										世帯構造別(札幌交通圏)										単位:人、%																			
	39歳以下	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60歳以上	一人暮らし	妻と二人暮らし	妻と子ども	妻と子どもと親	妻と親	妻と子ども	妻と子どもと親	妻と親	その他																									
業務の回復・蓄積状況	98 1000 82 1000 142 1000 278 1000 487 1000 413 1000	31 316 20 244 43 303 81 291 163 335 185 448	51 520 42 512 66 465 128 460 202 415 159 385	10 102 15 183 27 190 50 180 90 185 52 126	6 61 5 61 6 42 19 68 32 66 17 41	16 63 24 54 20 46 6 77 3 56 12 69	255 1000 444 1000 438 1000 78 1000 54 1000 173 1000	99 388 159 358 158 361 21 269 19 352 49 283	106 416 192 432 175 400 39 500 25 463 83 480	34 133 69 155 85 194 12 154 7 130 29 168	16 63 24 54 20 46 6 77 3 56 12 69	255 1000 444 1000 438 1000 78 1000 54 1000 173 1000	99 388 159 358 158 361 21 269 19 352 49 283	106 416 192 432 175 400 39 500 25 463 83 480	34 133 69 155 85 194 12 154 7 130 29 168	16 63 24 54 20 46 6 77 3 56 12 69																								
1検査結果とればいたい疲 労は回復する 翌朝に前日の疲労を持ちこす ことができてくる 翌朝に前日の疲労を持ちこす ことがよくある 翌朝に前日の疲労をいつも持 ちこす	163 244 232 248 251 167	196 209 240 231 185 237	258 1000 451 1000 451 1000 78 1000 55 1000 175 1000	19 74 50 111 54 120 12 154 4 73 18 103	68 264 137 304 139 308 24 308 17 309 44 251	17 66 28 62 28 62 5 64 1 18 10 57	11 43 25 55 19 42 1 18 3 17	26 140 75 166 57 126 16 205 6 109 21 120	42 163 84 186 72 160 13 167 12 218 34 194	33 128 74 164 61 135 14 179 11 200 13 74	53 205 113 251 81 180 19 244 15 273 30 171	11 43 25 55 15 33 4 51 12 69	258 1000 448 1000 448 1000 78 1000 55 1000 175 1000	14 55 19 42 22 49 4 51 2 36 9 51	169 660 288 643 293 657 51 654 37 673 122 697	59 230 107 239 97 217 16 205 13 236 30 171	14 55 34 76 34 76 7 90 3 55 14 80	258 1000 444 1000 448 1000 78 1000 55 1000 175 1000	206 798 342 770 351 783 56 718 45 818 138 789	52 202 102 230 97 217 22 282 10 182 37 211	49 1000 95 1000 95 1000 22 1000 10 1000 36 1000	41 837 77 811 76 800 19 864 9 900 28 778	7 143 15 158 12 126 3 136 1 100 7 194	1 20 3 32 7 74	251 1000 440 1000 447 1000 77 1000 54 1000 175 1000	221 880 398 905 407 911 70 909 48 889 152 869	30 120 42 95 40 89 7 91 6 111 23 131	29 1000 39 1000 39 1000 7 1000 6 1000 23 1000	27 831 31 795 36 923 5 714 5 833 19 826	2 69 7 179 3 77 1 143 1 167 3 130	1 26 1 143 1 43									
(再掲)疲労蓄積群	100 1000 83 1000 142 1000 286 1000 498 1000 421 1000	7 70 2 24 3 21 10 36 29 59 22 53	68 680 57 695 97 683 197 701 316 638 259 621	16 160 16 195 26 183 57 203 116 234 110 264	9 90 7 85 16 113 17 60 34 69 26 62	23 1000 15 1000 27 1000 58 1000 105 1000 92 1000	16 696 11 733 22 815 48 828 86 819 76 826	4 174 4 267 4 148 9 155 18 171 10 109	3 130 1 37 1 17 1 10 6 65 1 20 3 32 7 74	23 1000 83 1000 142 1000 282 1000 496 1000 414 1000	77 770 67 807 115 810 222 787 387 780 315 761	23 230 16 193 27 190 60 213 109 220 99 239	52 202 102 230 97 217 22 282 10 182 37 211	49 1000 95 1000 95 1000 22 1000 10 1000 36 1000	41 837 77 811 76 800 19 864 9 900 28 778	7 143 15 158 12 126 3 136 1 100 7 194	1 20 3 32 7 74	251 1000 440 1000 447 1000 77 1000 54 1000 175 1000	221 880 398 905 407 911 70 909 48 889 152 869	30 120 42 95 40 89 7 91 6 111 23 131	29 1000 39 1000 39 1000 7 1000 6 1000 23 1000	27 831 31 795 36 923 5 714 5 833 19 826	2 69 7 179 3 77 1 143 1 167 3 130	1 26 1 143 1 43																
持病(医師から診断されたもの)	1 10 4 48 13 92 22 77 70 141 52 124	6 60 14 169 27 190 82 287 159 319 155 368	6 60 4 48 9 63 19 66 35 70 18 43	11 43 25 55 19 42 1 18 3 17	3 30 2 24 14 99 46 161 76 153 79 188	11 110 11 133 34 239 58 203 77 155 70 166	3 30 1 12 16 127 37 129 82 165 73 173	6 60 7 84 28 197 66 231 123 247 91 216	8 80 5 60 6 42 13 45 21 42 17 40	100 1000 82 1000 142 1000 281 1000 495 1000 417 1000	70 141 52 124	258 1000 451 1000 451 1000 78 1000 55 1000 175 1000	19 74 50 111 54 120 12 154 4 73 18 103	68 264 137 304 139 308 24 308 17 309 44 251	17 66 28 62 28 62 5 64 1 18 10 57	11 43 25 55 19 42 1 18 3 17	26 140 75 166 57 126 16 205 6 109 21 120	42 163 84 186 72 160 13 167 12 218 34 194	33 128 74 164 61 135 14 179 11 200 13 74	53 205 113 251 81 180 19 244 15 273 30 171	11 43 25 55 15 33 4 51 12 69	258 1000 448 1000 448 1000 78 1000 55 1000 175 1000	14 55 19 42 22 49 4 51 2 36 9 51	169 660 288 643 293 657 51 654 37 673 122 697	59 230 107 239 97 217 16 205 13 236 30 171	14 55 34 76 34 76 7 90 3 55 14 80	258 1000 444 1000 448 1000 78 1000 55 1000 175 1000	206 798 342 770 351 783 56 718 45 818 138 789	52 202 102 230 97 217 22 282 10 182 37 211	49 1000 95 1000 95 1000 22 1000 10 1000 36 1000	41 837 77 811 76 800 19 864 9 900 28 778	7 143 15 158 12 126 3 136 1 100 7 194	1 20 3 32 7 74	251 1000 440 1000 447 1000 77 1000 54 1000 175 1000	221 880 398 905 407 911 70 909 48 889 152 869	30 120 42 95 40 89 7 91 6 111 23 131	29 1000 39 1000 39 1000 7 1000 6 1000 23 1000	27 831 31 795 36 923 5 714 5 833 19 826	2 69 7 179 3 77 1 143 1 167 3 130	1 26 1 143 1 43
業務中における、ヒヤリ・ハット の出現頻度	7 70 2 24 3 21 10 36 29 59 22 53	68 680 57 695 97 683 197 701 316 638 259 621	16 160 16 195 26 183 57 203 116 234 110 264	9 90 7 85 16 113 17 60 34 69 26 62	23 1000 15 1000 27 1000 58 1000 105 1000 92 1000	16 696 11 733 22 815 48 828 86 819 76 826	4 174 4 267 4 148 9 155 18 171 10 109	3 130 1 37 1 17 1 10 6 65 1 20 3 32 7 74	23 1000 83 1000 142 1000 282 1000 496 1000 414 1000	77 770 67 807 115 810 222 787 387 780 315 761	23 230 16 193 27 190 60 213 109 220 99 239	52 202 102 230 97 217 22 282 10 182 37 211	49 1000 95 1000 95 1000 22 1000 10 1000 36 1000	41 837 77 811 76 800 19 864 9 900 28 778	7 143 15 158 12 126 3 136 1 100 7 194	1 20 3 32 7 74	251 1000 440 1000 447 1000 77 1000 54 1000 175 1000	221 880 398 905 407 911 70 909 48 889 152 869	30 120 42 95 40 89 7 91 6 111 23 131	29 1000 39 1000 39 1000 7 1000 6 1000 23 1000	27 831 31 795 36 923 5 714 5 833 19 826	2 69 7 179 3 77 1 143 1 167 3 130	1 26 1 143 1 43																	
同、事故回数	16 696 11 733 22 815 48 828 86 819 76 826	4 174 4 267 4 148 9 155 18 171 10 109	3 130 1 37 1 17 1 10 6 65 1 20 3 32 7 74	23 1000 83 1000 142 1000 282 1000 496 1000 414 1000	77 770 67 807 115 810 222 787 387 780 315 761	23 230 16 193 27 190 60 213 109 220 99 239	52 202 102 230 97 217 22 282 10 182 37 211	49 1000 95 1000 95 1000 22 1000 10 1000 36 1000	41 837 77 811 76 800 19 864 9 900 28 778	7 143 15 158 12 126 3 136 1 100 7 194	1 20 3 32 7 74	251 1000 440 1000 447 1000 77 1000 54 1000 175 1000	221 880 398 905 407 911 70 909 48 889 152 869	30 120 42 95 40 89 7 91 6 111 23 131	29 1000 39 1000 39 1000 7 1000 6 1000 23 1000	27 831 31 795 36 923 5 714 5 833 19 826	2 69 7 179 3 77 1 143 1 167 3 130	1 26 1 143 1 43																						
過去1年間での、交通違反に よる取締を受けた経験の有無	84 848 69 831 130 929 251 800 441 898 375 908	15 152 14 169 10 71 28 100 50 102 38 92	15 1000 14 1000 10 1000 27 1000 58 1000 36 1000	11 733 13 929 7 700 25 926 44 917 28 778	3 200 1 71 3 300 2 74 4 83 6 167	1 67	251 1000 440 1000 447 1000 77 1000 54 1000 175 1000	221 880 398 905 407 911 70 909 48 889 152 869	30 120 42 95 40 89 7 91 6 111 23 131	29 1000 39 1000 39 1000 7 1000 6 1000 23 1000	27 831 31 795 36 923 5 714 5 833 19 826	2 69 7 179 3 77 1 143 1 167 3 130	1 26 1 143 1 43																											
同、取締回数	15 152 14 169 10 71 28 100 50 102 38 92	15 1000 14 1000 10 1000 27 1000 58 1000 36 1000	11 733 13 929 7 700 25 926 44 917 28 778	3 200 1 71 3 300 2 74 4 83 6 167	1 67	251 1000 440 1000 447 1000 77 1000 54 1000 175 1000	221 880 398 905 407 911 70 909 48 889 152 869	30 120 42 95 40 89 7 91 6 111 23 131	29 1000 39 1000 39 1000 7 1000 6 1000 23 1000	27 831 31 795 36 923 5 714 5 833 19 826	2 69 7 179 3 77 1 143 1 167 3 130	1 26 1 143 1 43																												

資料3 調査票

毎日のお仕事、お疲れ様です。現在、タクシー事業の改善にむけた政府が国土省の交通政策審議会で検討されています。この調査は、そうした議論に貢献すべく、貴労組のご協力で、タクシー運転者の労働・生活の実態を明らかにするものです。お忙しいところ大変恐縮です。ご協力を願いますようお願いいたします。

川村雅則（北海学園大学教員）

回答の方法は、該当する数字に、原則として1つだけ○をつけてください。但し、複数回答可の設問もあります。お答えづらい設問もありますが、分析は統計的な作業を行います。ありのままをお答え願います。（なおこの調査は男性運転者に限定しております）。

■はじめに、あなたの属性や職業など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 タクシー乗務の経験年数は ①1年未満 ②1～3年未満 ③3～5年未満 ④5～10年未満 ⑤10～20年未満 ⑥20～30年未満 ⑦30年以上（※他社での経験も含む）

問3 現在の雇用形態は ①正社員 ②契約社員 ③嘱託社員 ④その他

問4 勤務形態は ①隔日勤務 ②日勤専門 ③夜勤専門 ④昼夜交替勤務（日勤と夜勤） ⑤その他

問5 あなたの就労地域は 市町村名でお答え下さい

問6 現在、労働組合には加入していますか。

- ①加入している ②以前は加入していたがいまは加入していない ③加入したことがない

■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週間の総乗車時間は、およそ何時間くらいでしたか、なおここでの拘束時間は、出庫から庫までの全ての時間（休憩を含む）です。1週間分を足し合わせてください。

- ①20時間未満 ②20時間台 ③30時間台 ④40時間台
⑤50時間台 ⑥60時間台 ⑦70時間台 ⑧80時間以上

(2) 働き方は ①流しが主体 ②流しと客待ちが半々 ③客待ちが主体 ④その他

(3) 1ヶ月の総走行キロ数は ①2000km未満 ②2000～2500km未満 ③2500～3000km未満 ④3000～3500km未満
⑤3500～4000km未満 ⑥4000～4500km未満 ⑦4500～5000km未満 ⑧5000km以上

(4) 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することがある
キ. 速度超過や強引なりターンなど危険運転をすることがある

問3 この1年間の有給休暇の取得状況は、次のどれになりますか。

- ①ほぼ全てを使い切った ②4分の3程度は使った ③半分程度は使った
④4分の1程度を使った ⑤ほとんど使っていない

問4 あなたの、2007年度（昨年度）の年収と、2006年度（一昨年度）の年収を教えてください。
税込みで2007年度は 万円で、2006年度は 万円

問5 現在の北海道の最低賃金は654円です。あなたの月の給与額（前月外や深夜割増分は除く）を1時間当たりに変換したとき、この最賃水準を下回るようなことはありますか。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 654円 × 17.1時間（1ヶ月のおおよその所定労働時間） ÷ 11万2千円)

- 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6 今回の運賃改訂後の利用者数や売上上の動向はどうですか。それぞれお答えください。

- (1) 利用者数は、例年に比べて ①減った ②ほとんど変わらない ③増えた ④わからない
(2) 売上は、例年に比べて ①減った ②ほとんど変わらない ③増えた ④わからない

■あなたの世帯の収入状況などについてお聞き致します

問1 あなたが今住んでいるお住まいは、次のどれですか。

- ①持ち家・分譲マンション ②民間賃貸住宅・マンション ③公営住宅 ④その他（ ）

問2 お住まいの費用（住居ローンや賃貸費などは、かかりますか。かかる場合は、毎月の金額は。

- ①かからない
②かかる ⇒ 毎月の費用は ①3万円未満 ②3～5万円未満 ③5～7万円未満
④7～10万円未満 ⑤10万円以上

問3 あなたが、いま一緒に暮らしている家族の人数は（あなたも含めて）何人ですか。

- ①1人（あなただけ） ②2人 ③3人 ④4人 ⑤5人 ⑥6人 ⑦7人以上

問4 あなたの世帯の種類は

- ①あなただけ（単身世帯） ②妻と二人暮らし ③妻と子ども
④妻と子どもと親 ⑤妻と親 ⑥その他（ ）

問5 子どもがいる方にお聞きします（別居を含む）。子どもの人数と子どもの年齢を教えてください。
子どもの人数は 人で、子どもの年齢は 歳

問6 あなたの世帯で、あなた以外で、働いて家計を担っているのはどなたですか。あてはまる全てに○をつけてください。

ア、誰もいない（あなただけ） イ、妻 ウ、親 エ、子ども オ、その他

問7 現在、あなたの世帯で年金をもらっているひとはいますか。年金をもらっている方の全てに○をつけてください。

ア、あなた自身 イ、妻 ウ、親 エ、その他（ ）

問8 あなたの世帯の、1ヶ月にかかると、およそその生計費（衣食住や教育費など）はどの位ですか。
① 分からない ② 10万円未満 ③ 10～15万円未満 ④ 15～20万円未満
⑤ 20～25万円未満 ⑥ 25～30万円未満 ⑦ 30万円以上

問9 世帯の収支状況は次のどれにあてはまりますか。

① ほぼ毎月赤字 ② 赤字の月のほうが多い ③ 毎月、収支がほぼ同じ（収支トントン）
④ 黒字の月のほうが多い ⑤ ほぼ毎月黒字 ⑥ 分からない

問10 あなたの世帯全体での、年間の総収入（あなたや家族の就労収入、年金収入など収入源の全てをあわせた金額）は、税込みでどのくらいですか。

① 分からない ② 200万円未満 ③ 200万円台 ④ 300万円台
⑤ 400万円台 ⑥ 500万円台 ⑦ 600万円台 ⑧ 700万円以上

問11 あなたの世帯の貯蓄現在高はどのくらいですか。預貯金・保険及び個人年金・有価証券等の合計金額について、あてはまる番号に○をつけてください。

① 分からない ② なし ③ 50万円未満 ④ 100万円未満
⑤ 100万円台 ⑥ 200万円台 ⑦ 300万円台 ⑧ 400万円以上

問12 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、抱えている 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、老後の見通しがたらない
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眠れないなどの負担を感じることはありますか。
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持ちこすことがときどきある
③ 翌朝に前日の疲労を持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、タクシー業務中に、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 タクシー業務中の、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、あなた自身が第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

最後に、仕事・生活上の悩みや、規制緩和後の業界の実態、業界への要望などを自由に書き下さい。

.....

.....

.....

.....

.....

ご協力、本当に有難うございました。

資料 4 交通政策審議会「タクシ事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」におけるこれまでの主な議論

- 出所：同ワーキンググループ 第 8 回配布資料より
- 主として構造的問題、全般的問題に関する事項
 - 供給過剰の中でさらに供給が増える、多くの地域で運賃が上限に張り付くなど、タクシー産業・産業の市場の構造そのものに問題があるのではないかと。
 - 地域ごとの状況に応じた対応が必要。
 - タクシー市場が傾向的に縮小する中で規制緩和が行われたことにより、タクシー市場やタクシー産業が持っていた構造的な問題がさらに深刻化した面があるのではないかと。
 - タクシー市場の縮小はモータリゼーションの進展、都市の交通整備に伴い、各国で生じている現象であり、その中でタクシーのあり方を考える必要があるのではないかと。
 - 主として地域社会における役割に関する事項
 - タクシー事業に対しては、地域の雇用を支える産業、中小企業主体の産業としての側面への配慮も必要。
 - 地域のモビリティの確保という点にも目を向ける必要がある。
 - 総量規制や減車促進の法整備ではなく、地域の取り組みによってタクシー事業の活性化を図るべき。
 - 主として経営者の努力・利用者のサービスに関する事項
 - 高齢者等多くの利用者が安心、安全に利用できるサービスが提供されれば需要も回復するのではないかと。流し市場だけでなく、電話呼び出しへの対応も含めて運賃のあり方やサービスのあり方を考えるべき。
 - サービスの改善による顧客獲得、経営改善の実例もある。総量規制よりもサービス向上の努力こそが業界には求められる。
 - タクシー会社には、運送サービスの提供のほか地域社会への責任、従業員の保護などの役割があるが、規制緩和後はこうした企業としての基本的役割を果たさないと事業者が増えているのではないかと。
 - 主として車向け、需給関係に関する事項
 - 01 台当たりの売上が減る中で、歩合制給与を前提に会社としての収入を確保するために増車が行われるという構造があり、増車抑制のために台数規制が必要。
 - 現在の運転者の悲惨な状況を放置することは社会正義に反する。状況の改善のためには、社会的規制の強化のほか、何らかの方法により台数の適正化を図るしかない。
 - タクシー事業では、供給過剰に伴い運転者の賃金が低下し、その賃金を上げるために運賃が上がり、利用者の負担が増すという現象が生じている。利用者の利益を確保するためには、何らかの台数規制が必要。
 - タクシー事業の現状は、共有地において、各個人が利潤動機に基づき半の放牧数を増加させた結果、共倒れに終わったという「共有地の悲劇」を想起させる。これは市場原理とは別の原理であり、何らかの台数制限を議論しなければ解決しないのではないかと。
 - 01 台数規制の復活だけでは、タクシー事業の構造的な問題は解決されない。産業構造の問題や公共交通としての位置づけ等の議論を根拠からすべき。
 - 歩合制賃金等の業界の構造問題を覆存したまま台数規制を行っても、利用者にとってメリットはない。
 - 運転者には職業を変える自由もあるので、仮に現在の労働条件が悲惨だとしても、それを理由に需給調整規制に戻ることが適切な判断かどうかは疑問。
 - 環境問題、渋滞問題の観点からも、過剰車の削減を考えると必要ではない。
 - 臨時的な法整備により、共同減車の促進等の仕組みを作るべき。
 - 緊急調整地域等の供給過剰対策について、地域が関与する仕組みを考えるべき。

5. 主として運賃に関する事項

- 運賃の多様化は新たな需要獲得にはつながらず、無理な競争を通じて、労働条件の悪化、産業の疲弊を招いている。
- 01 低運賃での経営には、違法・不適切な経営を助長したのも少なくなく、また、過重労働と賃金の低下、安全輸送の確保への不安・懸念をもたらしている。
- 02 歩合制賃金を背景に、運賃水準の低下が賃金の低下に直結している。労働条件の維持のためには適正な運賃水準を維持するための規制が必要。
- 03 現在は下取割れ運賃を安易に認めしており、もっと規制を強化すべき。
- 04 タクシーの利用者の公平性の確保のためには、同一地域同一運賃が望ましい。
- 05 運賃の多様性は経営努力の結果であり、利用者にとって選択性が増すことは望ましい。
- 06 消費者側から見て、運賃が一定であることを肯定する根拠はない。サービスと価格に多様性があったもよい。
- 07 上取割れは利用者にとっても安心感があるが、下方硬直性のない運賃制度にすべき。
- 08 人件費が 70% を占めるタクシー事業において、経営効率化の余地は限られており、総括原価方式以外の方式は考えがたい。

6. 主として悪質事業者の排除、賃の確保に関する事項

- 01 企業内個人タクシー、名義貸しと言われるような形態では、過重労働や競争条件の不均衡が生じており、こうした形態の排除を図ることが必要。
- 02 規制緩和に伴い安全やサービスの基準も引き下げているが、こうした面はきちんと規制すべき。
- 03 質の劣る事業者の参入が進んでいる。最低車両台数、施設基準など参入の基準は厳格化すべき。
- 04 事後チェックのみですべての事業者を適切に排除することは困難。参入や増車の要件など事前チェックを厳格化し、不適切な者を事前に排除する仕組みが必要。
- 05 規制緩和自体は悪ではない。利用者のためにも、新規参入の道は閉ざすべきではなく、新規参入事業者を問題とする考え方には反対。むしろ不適切な事業者を排除する規制こそが必要。
- 06 タクシー事業の活性化のためには、総量規制ではなく、質の規制を強化すべきであり、ルールを守らない事業者の退出促進を図るようにするべき。

7. 主として運転者の労働条件や賃に関する事項

- 01 労働条件の低下に伴い、若年労働者が入ってこられない状況になっており、将来のサービス維持に不安が生じている。こうした観点からも運転者の労働条件の改善が急務。
- 02 運転者の労働条件は賃金制度の見直しでは改善せず、結局、需給バランスの改善によるしかない。
- 03 増車や運賃競争が自由な中で労働条件の改善を図ることは困難。台数規制と運賃ピンポイント規制をあわせて実施すべき。
- 04 最低賃金、社会保険等労働条件に係る法令違反について、事業者にはペナルティを課す仕組みも検討すべき。
- 05 歩合給により経営上のリスクが労働条件に結びついている。労働市場や労働管理のあり方についても議論が必要。
- 06 タクシーの労働実態を精査すれば、歩合制賃金には一定の合理性を認めざるを得ない。
- 07 必ずしも歩合制が合理的とは言えない。GPS 等による労働管理も可能であり、賃金だけで労働管理を行うような発想は安易。
- 08 賃金制度は基本的に労使自治の問題であり、国の規制にはなじまない。
- 09 タクシー運転者の国家資格制度など、運転者の質を維持・向上するための何らかの仕組みの構築が必要なのではないか。