

タクシー規制緩和とその影響
～数量的分析から見るタクシー産業～

法政大学経営学部平田英明ゼミナール 4年 松下健介
3年 小櫃克介

<目次>

・はじめに	・・・ P2
・第1章 日本のタクシーについて	・・・ P3
1-1 法人タクシー	
1-2 個人タクシー	
1-3 安全性とサービス向上へ向けた取り組み	
・第2章 タクシー規制緩和とその影響	・・・ P5
2-1 2つの公的規制	
2-2 規制緩和とは何か	
2-3 わが国のタクシー産業の規制緩和	
2-4 世界のタクシー規制緩和	
2-4-1 スウェーデンの規制緩和	
2-4-2 ニュージーランドの規制緩和	
2-4-3 アイルランドの規制緩和	
2-4-4 各国のタクシー規制緩和を踏まえて	
・第3章 規制緩和後のタクシー業界	・・・ P11
3-1 タクシー市場の動向	
3-2 規制緩和の数量的分析	
・おわりに	・・・ P13
・図表一覧	・・・ P15
・参考文献一覧	・・・ P20

はじめに

2013年9月19日、日本経済新聞は「タクシー自由化に逆走の『減車』法案」という見出しで、2002年に規制緩和されたタクシー産業に、安倍政権が再び規制する方向に転じることを報じた。同様の記事は7月から9月にかけて、毎日新聞等他の大手新聞でも報じられた^{1,2}。従来の規制緩和は、それまで新規参入が困難だったタクシー産業への参入を自由化し、産業を活発化させることが目的であった。しかし、都心部では近年になって、タクシーの乗客数が減少傾向であるにもかかわらずタクシー会社が乱立し、供給過剰の状態となっている。結果としてタクシー会社の売上低下と運転手の過労による交通事故等が問題となっていることから、再びタクシー産業に規制をかけ、需給のバランスをとろうというのが先の記事にある法案の趣旨である。

本稿の目的は、これまでの規制緩和でタクシー産業がどう変わったのかを検証することである。そして、競争激化で利益を出すことが難しいと言われるこの業界で、今後タクシー会社が生き残っていく術を検討していく。

まず、事実を把握するために第1章では、現在の日本におけるタクシー産業について、法人タクシーと個人タクシーの違いや無線組合の仕組み、タクシーが抱える問題点等を整理する。第2章では、規制緩和の目的と時代背景や経緯を考察する。そして、規制緩和の影響に関するデータを概観する。例えば、運転手の低賃金・過重労働・交通事故の増加等は一般的に規制緩和のマイナスの影響として叫ばれることが多いが、これが本当に規制緩和による影響なのかを数量的に検証する。「規制緩和がタクシー運転手の過労を引き起こし、どれだけ働いても賃金は下がる一方である」などという主張は多く見受けられるものであるが、学術的視点からその主張の妥当性を確認していく。また、第2章後半では日本よりも前にタクシー産業を規制緩和した数カ国の事例を紹介し、それぞれの国でどのような影響が現れ、それに対して政府はどう対策をとったかを論じる。第3章では、日本のタクシー規制緩和が与えた効果について簡単な回帰分析を用いて考察し、今後タクシー会社が競争に打ち勝ち、この業界で生き残っていくためには、具体的にどうすれば良いのかを実際の事例を紹介しながら考察していく。

第1章 日本のタクシーについて

2011年現在、日本には24万6,322台のタクシーが走っている³。タクシーには、細かく

¹ 毎日新聞 2013年8月18日「タクシー:減車義務化 運転手労働条件改善へ自公民が法案」より。

² 読売新聞 2013年8月25日「自民・公明・民主3党、供給過剰となっているタクシー台数に削減義務・小泉構造改革で進めたタクシー規制緩和、大きく見直し」より。

³ 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 統計調査「都道府県別事業者数及び車両数(2012年3月末現在)」より。ハイヤーとは、特定少数の客を対象とした、営業所から派遣する。

見ていくと法人タクシーと個人タクシーの 2 種類がある。規制緩和の影響を受け、運転手の低賃金問題等が報道されているのは、主に法人タクシーである。したがって本稿で論題に挙げる規制緩和の影響を受ける法人タクシーとはどのようなものなのかを理解するために、本章では、法人タクシーと個人タクシーの定義とサービス内容などを確認し、両者の違いを明らかにしていく。

1-1 法人タクシー

現在、法人タクシーは全国で 19 万 6,502 台走っており、その内東京特別指定地域（特別区、武蔵野市、三鷹市）には 2 万 7,794 台が存在する⁴。そもそも法人タクシーとは、法人企業が所有するタクシーのことであり、法人タクシー企業を設立するためには様々な条件がある。1 つの例として、営業に使うタクシーの車両数には下限がある。現在では地域によって異なるが、概ね車両は 10 台以上必要で、タクシー車両を保管する車庫面積は 10 台以上が駐車できるスペースがなければならないなどの細かい規定がある⁵。また、営業所と休憩仮眠室・車庫の距離が 2 キロ以内に存在しなければならず、運行管理者及び整備管理者も必要である⁶。その他にも、会社の運営資金で 2,000 万円以上の残高証明書の添付や、任意保険（物損事故の場合 300 万円以上、人損事故の場合 2,000 万円以上）の見積りが必要であることなどの数々の条件を満たした上で、法人タクシー会社は成立する⁷。

そのような法人タクシー事業者は、全国で 1 万 4,798 社あり、その内東京には 1,151 社存在する⁸。法人タクシーでは事業者同士が集まって組合を作り、配車をする際、組合内でコンピュータネットワークを通して、利用客に最も近いタクシーを配車する仕組みになっている⁹。つまり、同じ組合内のタクシーであれば、会社に関わらず、利用客へ最寄りの車両が配車される仕組みである。以前のタクシー無線は、アナログ回線を通したタクシードライバーとオペレーターによる通話主体の配車システムであった。しかし、1970 年代に車両位置自動表示システム（AVM）が導入され配車が効率化されたことをきっかけに、現在では AVM、GPS とカーナビゲーションを使って、コンピュータが自動で配車することにより、以前よりも早く利用客のもとへ車両が到着することを可能にしている。東京の代表的な無線組合の例として、「東京無線協同組合」（加盟社数：61 社）、「チェッカーキャブ」（加盟社数：56 社）「中央無線タクシー協同組合」（加盟社数：24 社）等を挙げることができる。

乗務員付きの乗用車のこと。本論文では、ハイヤーはタクシーに含めている。

⁴ 一般社団法人日本自動車会議所「数字でみる自動車」P52 より。

⁵ 道路運送法より。

⁶ 同上。

⁷ この条件に関しては東京で法人タクシーを設立するための条件であり、地方都市では条件が若干異なる。

⁸ 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 統計調査「都道府県別事業者数及び車両数」（2012 年 3 月末現在）

⁹ 配車とは、電話や予約した客の指定した場所へ、営業所にいないタクシーに無線やコンピュータなどで指示を与え、車両を差し向けることである。

このように、タクシー会社が組合を作る理由は、無線を使用するためには、400 台以上の車両が必要であるという規定にある。1 社で 400 台の車両を保有することは、難しいため、会社が集まって協同組合を作っている。

1-2 個人タクシー

現在、個人タクシーは全国に 4 万 639 台走っており、その内東京特定指定地域（特別区、武蔵野市、三鷹市）では、1 万 5,673 台ある¹⁰。個人タクシーとは、1 人 1 車制の個人タクシー事業のことで、普通二種または大型二種運転免許、或いは中型二種運転免許を持つ運転者が、自ら 1 台のタクシー車両を用いて経営するタクシーのことである。

そもそも個人タクシーが開始された背景として、1950 年代のタクシー業界では運転者が過酷なノルマを達成するために、無謀な運行を行い、「神風タクシー」という悪名が立てられたことがある。また、多くの失業者運転者が「白タク」を始めるなど、輸送秩序を混乱させ旅客の期待を無視するものとして批判を浴びた^{11,12}。

このような問題の解決を図るため、タクシーの個人営業を開始することが決定され、1959 年 8 月 11 日に当時の檜橋運輸大臣は「永年の無事故・無違反の優良運転者に夢を与え、業界に新風を送る」と大臣声明を発表した。そして、1959 年 12 月に個人タクシーが誕生した。

個人タクシーは法人タクシーとは別に、事業を始めるのに様々な資格や条件をクリアしている必要がある。法人タクシーでは、第 2 種免許を持っている者であれば誰でも運転手になることができる一方、個人タクシーでは第 2 種免許の取得のほかにタクシー運転者等の経験が 10 年以上必要であり、法令地理試験に合格している者でなければ運転手になることはできない。また、安全性の条件として法人タクシーには特別な条件は必要とされていないが、個人タクシーでは、運転者になるための申請前 3 年間、無事故無違反でなければならない。このように、法人タクシーと個人タクシーを比較してみると、個人タクシーの方が必要とされている資格が多いことや、条件が厳しいことが明らかである（表 1）。

1-3 安全性とサービス向上へ向けた取り組み

2011 年では、事業用自動車の年間交通事故件数は 5,464 件で、その内タクシーの年間交通事故件数は 738 件である¹³。そこで東京の法人タクシー業界では、交通事故やサービスの向上のため、「法人タクシー事業者ランク評価」というものを行っている¹⁴。法人タクシー

¹⁰ 一般社団法人日本自動車会議所「数字でみる自動車」P. 52 より。

¹¹ 神風タクシーとは、1950 年代初めの自動車台数が増え始めた頃に、速度オーバー・急な旋回・信号無視・無理な追い越しといった“神わざ”で渋滞をくぐり抜けていたタクシーのこと。

¹² 白タクとは、自家用車を使って無免許でタクシー営業をしているタクシーのこと。本来、タクシーのナンバープレートは緑だが、自家用車のナンバープレートは白というところから、白タクと呼ばれるようになった。

¹³ 国土交通省 「自動車運送事業用自動車事故統計年報（平成 23 年）」より。

¹⁴ 国土交通省 「自動車総合安全情報」より。

事業者ランク評価とは、東京タクシーセンターによってタクシー事業者をランク付けするものであり、東京特定指定地域（特別区、武蔵野市、三鷹市）の法人タクシー事業者を対象として「事業者の法令遵守に関する情報」・「接客サービスに関する情報」・「安全に関する情報」を収集し、AA・A・B・Cの4段階でランク付けが行われる¹⁵。さらに、AAとAの評価を受けた優良事業者と、過去3年間以上連続してCの評価を受けた事業者、評価対象外事業者を公表している。AAとAの事業者には、評価が書かれたステッカーを配布し、任意でそれを車両に貼ることを可能とし、事業者が安全・サービスを向上させるインセンティブとしている。この評価制度は、制度創設から10年経過した。そこで、制度の見直しを行い、2013年4月、これまでの法人タクシー事業者のサービス等に関する評価をメインとした制度から、安全・サービス等に関する評価をする制度に新しく変わった。評価の仕方としては、従来の評価項目の他に、「事業者の経営努力に関する情報」及び、「環境・福祉・観光・防災等の社会貢献」を評価項目に追加した。その他にも、ランクのつけ方が変わり、これまでの4段階評価から優良・B・Cの3段階評価に変わるなど若干の変更があるものの、タクシーサービス向上を目的としている点では、これまでと同様である。

また、個人タクシーにも法人タクシーと同じように、安全性やサービス向上のため、個人が評価される「マスターズ制度」というものがある。マスターズ制度とは、一般社団法人全国個人タクシー協会が導入しているシステムであり、運転手の接客の仕方や安全運転記録などが審査され、まずは1つ星の認可が下りる。そして一定期間後に再度審査を受け、2つ星、3つ星（マスター）へとランクアップしていくシステムである。いずれのランクでも星を取得している旨を車両に掲示することが可能であり、利用客が見て一目でわかる位置に掲示されている¹⁶。

第2章 タクシー規制緩和とその影響

本章では、タクシー産業の規制緩和が何を目的として行われたものなのかを明らかにし、それがタクシー産業にどのように影響を与えたのかを中心に論じていく。また、規制緩和から10年以上経過した今、タクシー産業における新たな試みについても言及する。

2-1 2つの公的規制

公的規制は、その目的により、経済的規制と社会的規制の大きく2つに分けることができる。まず、経済的規制は消費者の利益を図り、産業を健全に発展させていくことを目的としている。市場の自由な働きに委ねておくと、財・サービスの適切な供給や価格水準が望まれないとき、政府が新規参入者の数、設備の種類や量、生産数量、価格等を直接規制

¹⁵ 東京タクシーセンターとは、全ての法人タクシー運転者が登録することを義務付けられている、公益財団法人である。

¹⁶ 行灯部分に印字されていることが多い。

するものである。典型的な例として、自然独占の傾向を持つ公益事業が挙げられる。他企業の参入を制限して独占を認める代わりに、供給義務を課したり料金を規制することなどを行っている。

もう1つの規制が、社会的規制である。これは、消費者や労働者の安全で健康な暮らし、環境の保全、災害の防止等を目的として、商品・サービスの質やその提供に関して基準を設定したり、制限を加えるものである。例えとして、飲食店を営業するために都道府県知事の許可を必要としている食品衛生法が挙げられる。

このように、経済的規制と社会的規制はそれぞれ異なった目的を持っているが、個々の規制について調べていくとこの2つの境界線上に位置するものも少なくない¹⁷。タクシー産業規制も経済的規制と社会的規制の両面を持ち合わせている。すなわち、タクシー会社等の事業者側から見れば、新規参入を阻止し自社の利益を保証する経済的規制である。また、労働者であるタクシー運転手側から見れば、新規参入を原因とした競争激化による長時間労働や賃金低下を防いで、安定した生活を保証する社会的規制でもある。

2-2 規制緩和とは何か

日本で戦後、様々な産業に諸々の規制が掛けられてきた。しかし、経済の発展とともに、民間の自由な競争を阻害するという規制の負の側面を考慮し、徐々に規制緩和の必要性が意識された。産業によって規制緩和が始まった時期は区々であるが、特に小泉政権時代に多くの産業で規制緩和が行われた。市場における様々な制限を取り除いたり、条件を緩めることで、企業が自由な活動を行い易くすることで経済が活性化するというのが基本的な考え方である^{18,19}。規制緩和は民間企業の自由な競争を促進させるメリットがある一方で、多くのマイナス面があることも留意すべきである。総務庁が発行した99年版規制緩和白書では、「規制緩和の『影の部分』といわれる雇用面へのマイナスの影響、中小企業の事業活

¹⁷一例として薬事法の例を挙げる。薬事法は、医薬品や化粧品等の有効性・安全性確保のために行われている規制（社会的規制）であるが、一方で、2009年の改正でそれまで通信販売が可能だった第一種医薬品及び第二種医薬品について、通信販売が禁止された。これは、薬局等の対面でしか売買できなくなったことを意味し、結果的にこれまで通販で購入していた消費者も薬局等で購入することになり、それらの販売者の収益に少なからず影響した。これは、経済的規制の一面である。したがって、薬事法は社会的規制と経済的規制の2つの顔を持っていることになる。

¹⁸ 経済産業省ホームページより。

(<http://www.meti.go.jp/intro/kids/economy/06.html>)

¹⁹ 1999年3月30日の閣議決定資料によると、規制緩和とは「我が国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立つ自由で公正な経済社会」とすることを目的として、行政の在り方を「事前規制型の行政から事後チェック型の行政にしていく」ものであると述べられている。それを実行に移すため、政府は1994年に行政改革委員会を、その活動を引き継ぐ形で1998年に規制緩和委員会（1999年に規制改革委員会へ改称）を発足させた。どちらの委員会も民間企業の経営陣や大学教授がメンバーとして在籍し、内外からの意見・要望を検討しながら規制緩和計画を作成し、提言を行った。

動や消費者の適正な商品選択への影響が懸念される場合もある」としている。安部（2008）では、規制緩和のマイナスの影響を受けやすい産業の特徴を「市場が縮小傾向にあり、労働集約的で、技術革新がほとんど認められないような産業」とし、具体例にタクシー産業を挙げている。

1999年3月30日の閣議決定資料によると、規制緩和に向けた検討として、11の項目を挙げている。特に事業参入規制の見直しに関しては、「外国事業者・外国製品等の我が国市場への参入阻害要素の除去という観点を重視」し、「需給調整規制は、撤廃の方向で見直すとの基本方針の下で計画に盛り込んだ事項の着実な実施を図るとともに、各種の設備規制、料金規制などが参入に当たっての実質的な障害として機能することのないよう見直しを行う」と書かれている。すなわちタクシー・バス等の旅客運送業に代表される新規参入の障壁が取り除かれ、運賃等も事業者が自由に設定できるようになるということである。

2-3 わが国のタクシー産業の規制緩和

交通の分野での規制緩和は、1987年の国鉄民営化に始まる。タクシーに関しては、1990年代の運賃の多様化や法人タクシーの最低保有車両台数の緩和に始まり、2002年に施行された改正道路運送法により大きな規制緩和が行われた²⁰。改正道路運送法は、新規事業参入を大幅に自由化するものであり、需給調整規制が撤廃されたことが大きなポイントである。表2では、規制緩和前と後でどのように道路運送法が変わったのかを示した。第一に、新規参入に関しては、これまでの需給調整規制を前提とした許可制から、一定の条件を満たしていれば参入ができる許可制へ変更となった。一定の条件とは、事業者が安全を確保する能力があるか、事故の際の損害賠償金を支払う能力があるか、運転手・車庫・車両などが確保されているか、といった最低限の条件となっており、実質的に参入が自由化されたことになる²¹。第二に、最低保有車両数が60台から10台へと減らされた。この最低保有車両数とは、運行管理や整備管理を的確に行い、事故が発生した場合の補償や事故後の処理を確実にを行うために設けられている。規制緩和により多くの新規参入事業者が、まずは車両数10台程度の小規模でタクシー事業を始め、そこから徐々に増車していくケースが多くなっている²²。最後の事後的緊急措置とは、規制緩和前では、そもそも需給調整により参入・増車は抑制されていたため、設ける必要はなかったものである。新規事業者の参入や増車で大幅な供給過剰が生じてしまい、大半の事業者の事業運営が困難となる状況等において、労働条件やタクシーサービスの低下、道路交通上の支障等地域の生活環境への悪影響が懸

²⁰ 小泉政権時に改正道路運送法が施行され、タクシー産業の規制緩和はあたかも小泉総理大臣が筆頭となって行われたものように捉えられているが、それは誤りである。小泉政権が誕生する2001年より以前から、タクシー産業の規制緩和は検討され、計画されてきた。事実、改正道路運送法案が成立したのも2000年である。

²¹ 国土交通省「需給調整規制の廃止後におけるタクシー制度のあり方」より。

(http://www.mlit.go.jp/kisha/oldmot/kisha99/koho99/taxi3_.htm)

²² 東京ハイヤー・タクシー協会「タクシー参入規制緩和とその後の実態」より。

念される。そのような場合に、事後的な緊急措置、つまり新規参入の参入や増車を一時的に停止することなどをできるようにしたものである²³。ただし、これまでこの措置が発動されたことはない。

道路運送法改正によるタクシー産業の規制緩和に対して、ハイヤー・タクシー、自動車教習所、観光バス労働者の労働組合である自交総連などは規制緩和に強く反対してきた。自交総連ホームページにも「規制緩和後たちまちタクシー台数が増える一方で、活性化するはずだった事業は、営業収入も輸送人員もマイナスとなりました。その結果、1台当たりの売上が急減して、それに比例して運転者の賃金も急減することになりました。低賃金は長時間労働を引き起こし、過労から事故は増え、運転中の急性死に至っては4倍近くに激増しました。」「あふれたタクシーが道をふさいで交通渋滞をまねき、不必要なCO₂を撒き散らし、極端な低賃金から運転者の質自体も低下してサービスも悪化してしまいました。」と、規制緩和が大きな失敗であったと印象付ける文字が並ぶ。また、マスコミでは緩和後に運転手の賃金が低下していること等を引き合いに出し、小泉政権の規制緩和の失敗例として批判されることも少なくない²⁴。

ここまで見てきたように、賛成・反対様々な意見があるタクシー産業の規制緩和も、ここにきて大きな転換点を迎えている。それは、政府がタクシー産業の規制を再び検討しているということである。まず、その序章として、2009年にタクシー適正化・活性化法が施行された。これはタクシーの台数急増によって供給過剰となってしまった地域を特定地域として、再び規制を設けるというものである(表3)。その具体的内容は、新規参入の事実上の禁止、増車の抑制、減車の推進、最低保有車両数の引き上げ、運賃設定の自由度の削減等である。すなわち、2002年に緩和された多くの事項において、規制が再強化されたことになる。また、2013年には、タクシー車両台数の削減(減車)を義務付けるなど先のタクシー適正化・活性化法をさらに強化した改正案がまとめられ、規制の再強化が進むことになる。

2-4 諸外国におけるタクシー規制緩和

日本では2002年に規制緩和され、再度規制強化が検討されているタクシー産業であるが、諸外国でも同時期、あるいはそれよりも前に規制緩和が行われている国が数多くある。本節では、その中から数カ国を取り上げ、規制緩和が行われた経緯、そしてどのような影響を与えたのかについて論じていく。なお、取り上げる国については、1)日本と同じく国単位で規制緩和を主導し実行された国、2)規制緩和からある程度年月が経ち、その影響・効果を客観的に考察できる国の2つの観点からスウェーデン、ニュージーランド、アイルラ

²³ 事後的緊急措置は、あくまでタクシーの台数が増えすぎてしまうなどして様々なところで支障が出た後に、それに対して措置を講じるものであり、効果が限定的だという指摘も出ている。

²⁴ 朝日新聞 2008年7月4日社説「タクシー再規制—緩和の本旨に立ち戻れ」より。

ンドの3カ国とする²⁵。

2-4-1 スウェーデンの規制緩和

スウェーデンでは1990年にタクシー産業の規制緩和が行われた。それまではタクシーの需要に対して供給が少なく、待ち時間の長さや運賃の高額さについて問題となっていたことから、規制緩和が実行されたのである。政府がかけていた規制は、新規参入、運賃、営業地域や営業時間等に対するものであったが、規制緩和によってこれらは全て撤廃された。中でも、運賃に対する規制を撤廃し、完全に自由化したのは国単位で見るとスウェーデンが唯一である。

この規制緩和は結果的に、タクシーサービスの多様化を生み出した。具体的には、低料金タクシーやエコタクシー（低公害車両を使用したタクシー）の出現である。また、事業者数、車両数は年々増加傾向にあり、規制緩和の成果と言えよう。一方で、同時に運転手の給与低下、運転手による乗客への犯罪行為の増加も引き起すなど、規制緩和の効果はプラス、マイナスが混在しているというのが実情である（Gärling et al., 1995）。状況の改善のために、タクシー運転手免許の取得に厳しい条件を付けるなど、新たな規制を設ける措置がとられた。また、規制緩和による成果は都市部での限定的なものだと主張する学者もいる（Marell and Westin, 2002）。これは、都市部と地方部では産業構造が大きく異なり、人口構造や人口密度等の地理的特性により、地方部では規制を撤廃することだけでは健全な競争、運賃の引き下げ、生産性の向上等は図れないとする考えである。しかし、その主張をする Marell and Westin (2002) でも、タクシーの運行記録やタクシーメーター等のデータ分析から、地方部でもサービスの多様化や生産性の増加などが認められるとされていることから、都市部・地方部に関わらず規制緩和によって一定の成果があったと考えられる。

2-4-2 ニュージーランドの規制緩和

ニュージーランドでは1989年に規制が緩和された。主に新規参入に対する規制と運賃規制を撤廃し、車両数に関しても規制が廃止された。規制緩和前のニュージーランドのタクシー市場では、車両数や運賃が厳しく規制されていた。また、新規事業参入をするにも、免許区域ごとに事業者数の統制が行われており、免許が追加交付される事例はほとんどなかったとされている。規制緩和の影響として、まず注目したいのが、タクシー車両数の急増である。1989年の規制緩和直前には2,762台であった車両数が、わずか5年後の1994年には7,181台となっている。2000年代には若干の減少傾向にあるが、近年では約8,000台で推移している（図1）。同時に車両数、運転者数の増加によって待ち時間も減少するなど規制緩和の影響は大きいものであったと考えられる（Gaunt, 1995&1996; Morrison, 1997）。また、サービスも多様化し、サービス内容に応じた運賃の設定も行われ、運賃の多

²⁵ 海外動向については、福山(2010)、海外文献等を参考にしている。

様化につながった。

一方、規制緩和により競争が激化し、タクシー運転手の労働環境が悪化したとの指摘もある。具体的には、長時間労働・低賃金が問題視されており、それに伴う運転手の質の低下が懸念されている (Gaunt, 1995&1996; Morrison, 1997)。また、タクシーによる違法駐車や整備不良車両の運行等、規制緩和後新たに出てきた課題は多く、近年ではスウェーデン同様に運転手免許取得に条件を付ける等、サービスの品質を高めることを目的とした規制を再度設ける議論もなされている。

2-4-3 アイルランドの規制緩和

アイルランドでは、1990年に入ってから徐々に参入規制の緩和が行われ、2000年に全ての参入規制を撤廃し、自由化が行われた。規制緩和前のアイルランドのタクシー市場では、1978年に適正な需要を上回るタクシーの営業がなされていたため、規制が行われた。規制によって、地方当局が各免許区域のタクシー車両数を定める権限を持っており、規制後は、新規免許の交付実績はなく、車両数はほぼ同じであった。運賃制度については規制緩和前では、地方当局が免許区域ごとに、上限運賃を設定しており、運賃は地域間で大きな格差があった。規制緩和後は、規制緩和前と同様に、上限運賃制を導入し、完全な自由化とはならなかったが、免許区域ごとに異なっていた運賃構造が、国レベルで統一され利用者にもわかりやすくなった。それまでアイルランドではスウェーデンの事例と同じく、夜間などタクシーの需要が大きいにも関わらず、供給が少ないという問題を抱えていた。したがって、タクシーの供給量を増やすべく、規制緩和が行われたのである。

規制緩和の効果として、Moore and Balaker (2006) や Dely (2004) らも指摘するように、タクシーの台数は2000年を境に急増した (図 2)。一方で、スウェーデンやニュージーランドと同様に運転手の労働環境の悪化とそれに伴うサービス悪化が問題視されている。そこで2000年代中ごろから、運行距離やサービス内容に関する規制が順次設けられることとなった。

2-4-4 各国のタクシー規制緩和を踏まえて

本節で明らかにしたように、規制緩和によるタクシー産業への影響は、国によって大きく異なっている。例えばニュージーランドでは、規制緩和後5年でタクシー台数が約2.6倍になるなど、影響は顕著である。一方、スウェーデンのように都会のタクシーはサービスの多様化など利便性が向上した一方で、地方ではあまり効果が表れていないなど、地域特性が影響している国もある。したがって、その国・都市の人口、それまでであった規制の強さなど、それぞれの国によって全く違った影響が表れていることから、一概に規制緩和がどう影響するかということを考えるのは難しい。

実際にはプラス、マイナスの影響の双方が発生しており、特にマイナス面は事故に繋がる要素を含む場合もあり、規制緩和後に調整的な対応がとられている。これは今回の日本

の規制の再強化と似た動きである。ただし、わが国に関しては規制緩和の影響に関する科学的な検証は筆者の知る限り行われておらず、再規制が適切かどうかについて分析を行い評価を行う必要がある。

第3章 規制緩和後のタクシー業界

前章では、日本と海外のタクシー産業規制緩和の経緯を見てきたが、日本では規制緩和以降、実際にタクシー業界の状況はどのように変化したのであろうか。はじめにデータの推移を概観した上で、規制緩和の影響について統計的な検証を試みる。

3-1 タクシー市場の動向

図3は、タクシーの車両数（ハイヤー含む）を表したものである。グラフから明らかなように、タクシー産業の規制緩和法案である改正道路運送法が成立した2000年度を境に、車両数は2007年度まで急激に増加した。2007年度の車両数は2000年度と比較して、17,186台増加（増加率6.7%）となっている。その後は減少に転じ、2011年度には246,322台と、規制緩和前よりも低い車両数となっている。これは、業界内で自主的に減車を進めたことや、2009年施行のタクシー適正化・活性化法の影響と考えられる²⁶。規制緩和後に増加していた車両数と同様に、運転者数も一時増加した（図4）。しかし2005年をピークに、2006年には緩和前と同水準まで戻っている。事業者数を見てみると、規制緩和後に、影響を受けやすかった法人タクシーの事業者数が増加している（図5）²⁷。

次に、図6と7は、タクシー及びハイヤーの事業に限定した営業収入と、それを車両数で割った1台当たりの営業収入である。一般的に、規制緩和のマイナスの影響としてタクシーの営業収入の低下が指摘されることが多いが、すでに営業収入の低下自体は規制緩和前から始まっており、規制緩和によって低下率が拡大したようには見受けられない。また、営業収入の増減と密接に関係している運転手の賃金についても、規制緩和前から減少の傾向が顕著であり、規制緩和による大きな影響は見られなかった（図8）。さらに、東京都の全産業男性労働者と東京都タクシー運転手の賃金を比較したものが図9である。タクシー運転手とその他産業の労働者の賃金の推移は概ね平行に推移している。タクシー規制緩和があった2002年前後を見てみても、他の産業に比べてタクシー運転手の賃金が極端に下がった訳ではなく、振れ幅も他の産業と大きくは変わらない。図10のタクシーの輸送人員数（ハイヤー含む）に関しては、規制緩和直後の2002、2003年に若干増加したが、すぐに緩和前と同じ減少に転じた。規制緩和直後、割安運賃を導入するタクシー会社の出現等もあり、タクシーの利用客は増えたものの、データを見る限りは短期的な増加に過ぎなかったように読み取れる。

²⁶ 東京ハイヤー・タクシー協会「タクシー参入規制緩和とその後の実態」より。

²⁷ 個人タクシーは、1人1車制が原則で、運転手一人ひとりが個人事業主という扱いである。

改正道路運送法に伴うタクシー規制緩和には、一定の効果があつたことは確認できた。もっとも、先の規制緩和に対する批判のように、一般的によく見受けられる「規制緩和によってタクシー運転手の仕事は苦しくなり、賃金は減る一方である」とする考え方や「タクシーの台数が増えすぎて、1台当たりの収入が大きく減った」とする意見は一見正しそうに思えるが、その原因を規制緩和の影響だけに求めるには無理がありそうである。

3-2 規制緩和の数量的分析

本節では取得しうる集計データを用いて規制の影響の数量的評価を試みることにする。これまで本稿で見てきたように、紆余曲折、賛否両論あつたタクシー産業規制緩和であるが、個々のタクシー会社が生き残っていくためには、とどのつまり、乗客数をどう確保するかが課題となる。前節で、世間一般的に考えられているほど、規制緩和自体がタクシー産業に与えた影響は大きいものではなかった可能性を指摘した。では、そもそもタクシーが運ぶ乗客数に規制は影響を与えるのだろうか。簡単な数量分析（推定期間：1997年度から2010年度）から確認をしてみたい。

規制緩和とタクシー業界の利潤を考える場合、費用部分については規制緩和が与える影響は殆ど無いと考えられることから、売り上げに与えた影響に注目する。売り上げは、言うまでもなく乗客単価と乗客数によって決まってくる。既に指摘したように、乗客単価（乗客1人当たりの営業収入）の低下自体は規制緩和前から減少が始まっており、規制緩和による減少率の拡大は観察されない。

むしろ、バブル期のような好況期には、空車タクシーを見つけることすら困難になったことからわかるように、景気状況や消費者の所得状況に強く影響を受けると考えられる。実際に、実質GDP前年度比（景気状況を表す変数）と乗客1人当たりの営業収入前年度比の相関係数は0.61と極めて高く、1人当たり実質GDP前年度比（所得状況を表す変数）と乗客1人当たりの営業収入前年度比の相関係数も0.64と同じく高い。したがって両変数の係数ともプラスとなることが期待される。

また、タクシーの乗客数は、タクシーへの需要とタクシーの供給によって決まってくる。そもそもわが国は、少子高齢化という問題に直面しており、生産年齢人口が減少傾向にある。そこで人口要因を捉えるための変数として生産年齢人口前年度比を採用する。もっとも、タクシー需要への生産年齢人口層の動きが与える影響は、プラスの面とマイナスの面の双方があり得る。生産年齢層の減少がタクシー需要を直接的に減少させる（この場合の係数の符号条件はプラス）と、高齢層の増加によるタクシー需要の増加（この場合の係数の符号条件はマイナス）である。

さらに東京・大阪等の大都市圏では、2007年度に協会加盟のタクシーの料金が一斉に値上げされた影響を考慮する必要がある。値上げは乗客数に大きく影響することを考慮し、2007年度を1、それ以外を0とするダミー変数を用意する（係数の符号条件は負）。

以上の3変数によって所得要因、人口要因、運賃値上げ要因をコントロールした上で規

制緩和の効果を計るために、規制が緩和された 2002 年度を 1、それ以外を 0 とするダミー変数を導入する。規制緩和により、乗客数に負の影響があったとするのならば、係数は負の値を取るはずである。加えて、サンプル期間を通じて輸送人員が低下傾向を辿っていることを踏まえると、定数項がトレンド要因を取ってしまい、人口要因も低下トレンドのために定数項と係数の取り合いをしてしまう可能性があることから、定数項なしの推定も行った。

実証の結果を示した表 4 からわかる通り、所得要因、人口要因、運賃値上げ要因をコントロールした上でみても、規制が乗客数に統計的に有意な影響を与えている証拠はない²⁸。この回帰分析は、自由度も低いため、結果の評価には注意を要するが、複数の定式化のいずれにおいても規制要因が有意に効いておらず、規制要因で業界の売り上げが落ち込んだといった俗説の現実妥当性は乏しい。また、乗客数に有意に効くと考えた所得要因及び運賃値上げ要因も、いずれの式においても有意には効いていないことが確認された。すなわち本分析の結果からは、乗客数に影響を与える主たる要因は、人口要因であることがわかる。

おわりに

本稿では、タクシー産業の規制緩和について、様々なデータを用いて多角的に捉えてきた。そこから導かれる 1 つの結論は、「タクシー産業への規制緩和が、乗客数の減少、売り上げの低迷を引き起こし、運転手の労働環境を悪化させた」といった俗説は、現実妥当性の乏しいものである」ということであった。この結論は、限られたデータを用いた実証結果に基づくものであることには留意する必要があるが、変数を差し替えたりしても結果は変化せず、ある程度、頑健な結果であると思われる。

規制緩和がタクシーの乗客数に影響を与えていないことは確認されたものの、生産年齢人口の減少により、乗客数が減少の一途を辿っていることも事実である。したがって、少子高齢化が今後のタクシー業界を苦しめることは間違いない。では、個々のタクシー会社が乗客を確保し、競争に打ち勝って生き残っていくためにはどのようにすれば良いのだろうか。人口が減少している中でも顧客数を維持・拡大するか、客単価を上げていくことが経営上大事であろう。特に、高付加価値化を通じて高品質のサービスを提供し、客単価を上げていく方向性は検討に値するものと考えられる。一例として、「特定顧客向けのサービスに特化した経営戦略」を考えてみたい。これは、例えば高級志向のリムジン型タクシー車両の運用によるビジネス・富裕層の確保や、旅行会社とタイアップした外国人観光客向けのタクシーなどである。乗客が減る中で、これまでのようにただ車を走らせていただけでは、運賃収入は減る一方である。タクシー会社それぞれが特色のある独自サービスを展

²⁸ 今回の分析で、規制緩和ダミーを説明変数に採用した③・④・⑧・⑨の全ての式で、規制緩和ダミー以外の変数が有意に効いていないことから、規制緩和が乗客数に影響したと結論づけることはできない。

開することで、リピート客を増やしていこうという戦略が必要だろう²⁹。具体的な戦略の検討・提案は本稿の目的の枠を超えるものではあるが、実証分析を通じて現状把握が出来たことにより、検討すべき経営戦略の方向性が見えてきたことは、本研究の貢献であることを指摘しておく。

最後に本稿の限界に触れたい。第一に、今回は扱うことが出来なかった、タクシー会社個々のバランス・シートの研究や運転手の労働状況等を研究する必要があることである。第二に、今回は公表データのみで頼った分析だったため、集計値によるラフな検証しか出来ていない点である。本来は、タクシー会社は乗車毎の情報を把握しており、乗車時間（日時や時間帯）、タクシー運転手の経験、営業地域、天候といった要素もコントロールした上で、より精緻な分析が出来るはずである。第三に、タクシーの代替ビジネスの存在を考慮した分析が出来ていないことである。例えば、電車の相互乗り入れ、新路線の開業、バス路線の拡充といった代替交通手段の発展は、タクシービジネスに影響を与えるはずだ。しかしながら、本稿の分析はこれらが不変であることを暗黙に想定した分析に留まっている。これらの問題点については、今後の課題としたい。

²⁹ すでに横浜市に本社を置くタクシー会社“TAXI JUN”では、全車大型高級車による運用や、ドリンク・おしぼりサービス、犬同伴タクシーの運用などを行い、規制緩和後の新規参入にも関わらず、年々業績を上昇させ、同時に公的機関からも多くの認可・表彰を受けている。

<図表一覧>

表1 法人タクシーと個人タクシーの資格・条件

	法人タクシー	個人タクシー
免許と経験	第2種免許を取得していれば可	・第2種免許取得 ・タクシー運転者等の経験10年以上 (申請者が35歳未満の場合には、同一タクシー会社に限る) ・法令地理試験に合格すること
地理	不問	・申請する営業区域での経験が申請前に継続して3年以上であること(申請者が35歳以上40歳未満の場合) ・法令地理試験に合格すること
安全	右の条件はない	・申請前3年間無事故無違反(申請者が35歳未満の場合は、10年間無事故無違反) ・指定された条件の任意保険に強制加入
資金	不問	・160万円以上(関東の場合)
設備	会社負担	・車庫、整備など全て自己負担
住所	不問	・住宅(自宅)と営業所が同一であること
定年	会社による	・平成14年2月参入以降は、期限付き(75歳) (平成14年1月以前参入者は、条件付で期限なし)
車両	1車両を数名で使用	・専用車両(1人1車制)

(出典) 戸崎(2008)を基に筆者加工引用

表2 規制緩和による道路運送法の変化

	旧道路運送法	新道路運送法
新規参入	免許制(需給調整規制)	許可制(要件を満たせば参入可)
増車	免許制(需給調整規制)	届出制
事業の休止・廃止	許可制	届出制
最低保有車両数	60台	10台
車両	新車	新車・中古車
営業所・車庫	保有する必要あり	リースで可
運賃	許可制	許可制(上限運賃制の導入で緩和)
事後的緊急措置	なし	あり

(出典) 自交総連及び東京ハイヤー・タクシー協会ホームページより筆者作成

表3 タクシー再規制に伴う法律の変化

	道路運送法(2002年施行)	タクシー適正化・活性化法(特定地域)
新規参入	許可制(要件を満たせば参入可)	許可制(輸送需要増の場合のみ)
増車	届出制	許可制(輸送需要増の場合のみ) 増車した事業者へ監査を強化
減車		減車した事業者は監査の免除
最低保有 車両数	10台	40台/30台/20台(地域により変化)
運賃	許可制(規定の範囲内なら自動認可)	許可制(審査の導入・規定強化)

(出典) 国土交通省「タクシー適正化・活性化法の施行について」より筆者作成

表 4

人口要因・景気要因・運賃値上げ要因・規制緩和要因が乗客数に与える影響

推定式	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
定数項	-0.032 (-3.578)	-0.037 (-3.457)	-0.040 (-4.015)	-0.399 (-3.837)	-0.029 (-4.263)					
生産年齢人口	-0.670 (-0.624)	-1.115 (-0.911)	-1.191 (-1.057)	-1.284 (-1.061)		1.972 (1.829)***	2.085 (1.885)***	2.201 (1.916)***	2.118 (1.672)	
1人当たりGDP		0.318 (-0.803)	0.296 (0.811)	0.334 (0.840)	0.155 (0.442)		-0.364 (-0.765)	-0.410 (-0.831)	-0.376 (-0.695)	-0.244 (-0.474)
規制緩和ダミー			0.041 (1.725)	0.041 (1.613)				0.023 (0.634)	0.022 (0.585)	
料金改定ダミー				-0.009 (-0.350)					-0.008 (-0.210)	
補正 R2	-0.050	-0.081	0.083	-0.005	-0.066	0.128	0.095	0.044	-0.047	-0.060

(注)被説明変数は全て前年度比。推定期間は1997年度から2010年度。

括弧内はt値。“***”が付いているものは10%有意。

図1 ニュージーランドタクシー車両数

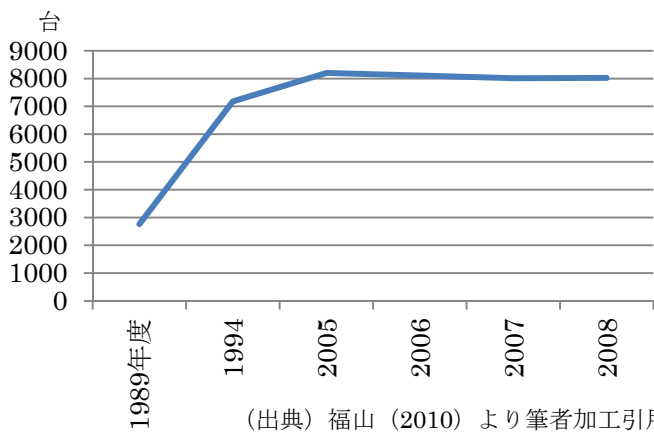


図2 アイルランドタクシー車両数

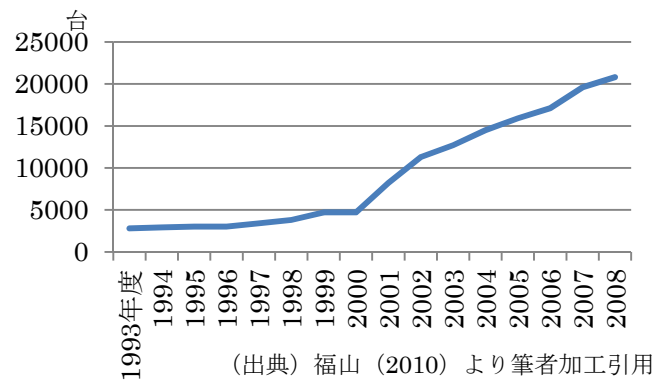
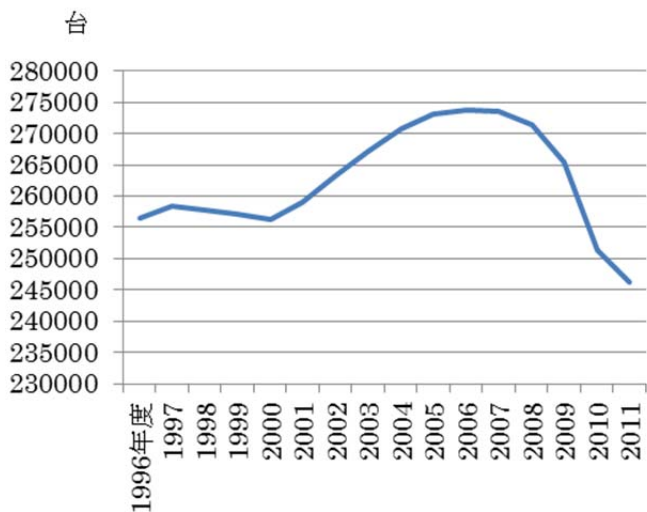
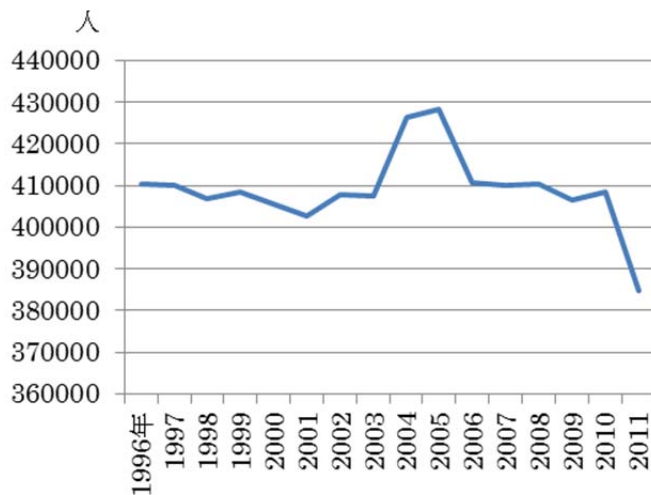


図3 タクシー車両数



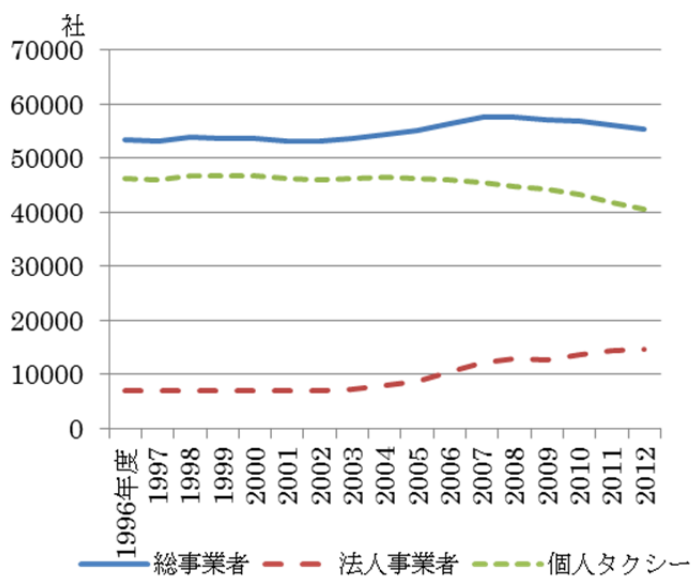
※ハイヤーも含む
 (出典) 一般社団法人日本自動車会議所 (2013) より
 筆者作成

図4 タクシー運転者数



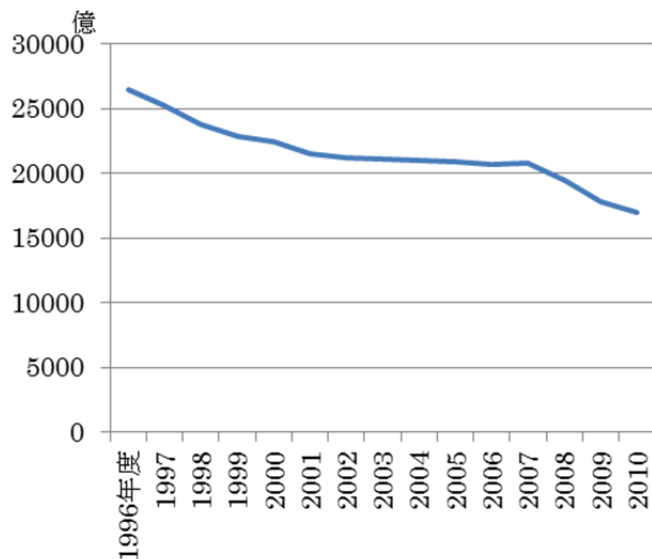
※ハイヤーも含む
 (出典) 一般社団法人日本自動車会議所 (2013) より
 筆者作成

図5 タクシー事業者数



※ハイヤーを含む
 (出典) 一般社団法人日本自動車会議所 (2013) より
 筆者作成

図6 タクシー事業の営業収入



※ハイヤーも含む
 (出典) 一般社団法人日本自動車会議所 (2013) より
 筆者作成

図7 タクシー1台当たりの営業収入

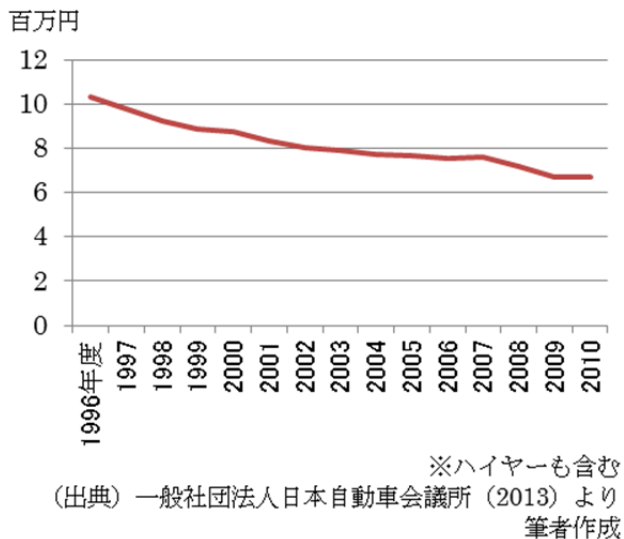


図8 タクシー運転手賃金

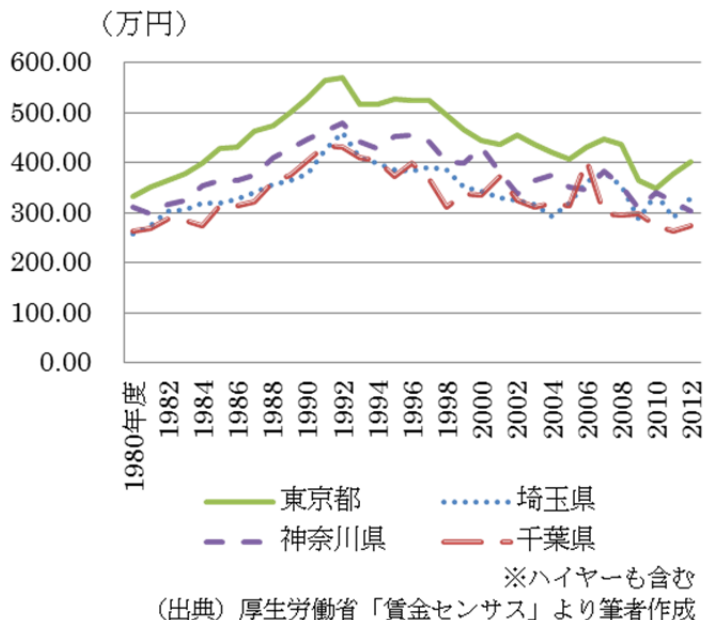


図9 東京都全産業男性労働者と
東京都タクシー乗務員平均賃金比較

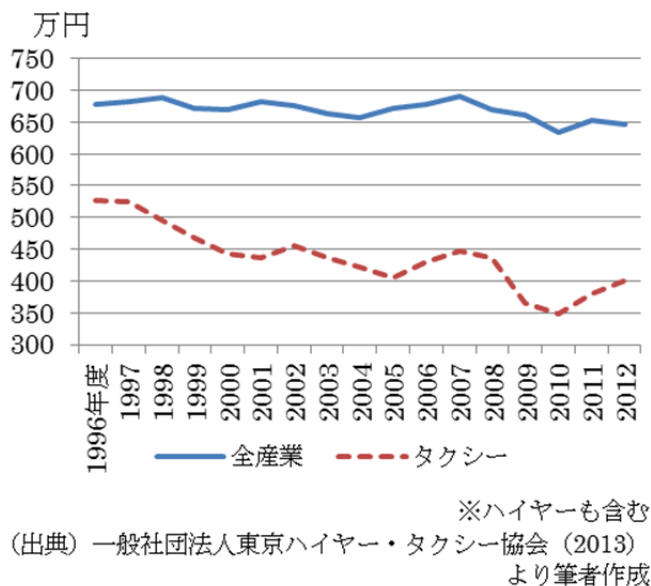
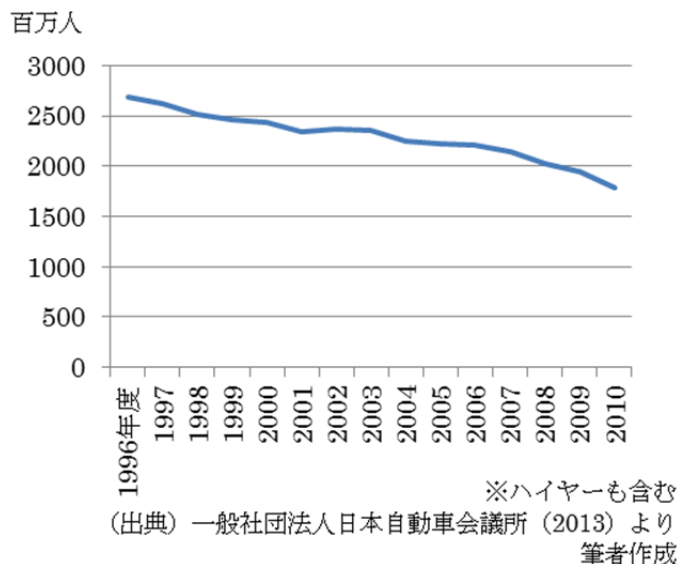


図10 タクシー輸送人員



<参考文献一覧>

参考文献（図書）

- ・一般社団法人日本自動車会議所（2013）『数字でみる自動車』
- ・地球科学研究会（2002）『規制緩和時代のバス&タクシー』
- ・東洋経済新報社（2005）『会社四季報』
- ・戸崎肇（2008）『タクシーに未来はあるか』学文社

参考文献（論文）

・青木亮（2004）「スウェーデンの地方部におけるタクシー規制緩和の効果」『高速道路と自動車』第47巻 第10号 P70-73

・玄田有史（2007）「特集：ここにもあったか労働問題／規制と労働 タクシー規制緩和と労働市場」『日本労働研究雑誌』2007年4月号 P33-35

<http://www.jil.go.jp/institute/zassi/backnumber/2007/04/pdf/033-035.pdf>

（2013年10月5日閲覧）

・福山潤三（2010）「諸外国におけるタクシー規制改革」『国立国会図書館調査及び立法考査局』レファレンス 2010年4月号 P59-79

<http://www.ndl.go.jp/jp/data/publication/refer/pdf/071104.pdf>（2013年10月5日閲覧）

・Adrian, T. Moore, and Ted Balaker, 2006. "Do Economists Reach a Conclusion on Taxi Deregulation?" *Econ Journal Watch*, 3(1), pp. 109-132.

・Daly, Jennifer, 2004. "TAXI DEREGULATION: THREE YEARS ON" *Student Economic Review*, 18, pp. 225-233.

・Gärling, Tommy, Laitila Thomas, Agneta Marell, and Kerstin Westin. 1995. "A Note on the Short-Term Effects of Deregulation of the Swedish Taxi-Cab Industry." *Journal of Transport Economics and Policy*, 29(2), pp. 209-214.

・Gaunt, C., 1995. "The impact of taxi deregulation on small urban areas: some New Zealand evidence." *Transport Policy*, 2(4), pp. 257-262.

・Gaunt, C., 1996. "Taxicab Deregulation in New Zealand" *Journal of Transport Economics and Policy*, 30(1), pp. 103-106.

・ Morrison, P. S., 1997. "Restructuring effects of deregulation: the case of the New Zealand taxi industry" *Environment and Planning*, A29(5), pp. 913-928.

参考文献（行政機関）

- ・ 総務庁（1999）『99年版 規制緩和白書』
- ・ 内閣府「県民経済計算—県内総生産（生産側、実質：連鎖方式）」

http://www.esri.cao.go.jp/jp/sna/data/data_list/kenmin/files/contents/main_h22.html

（2013年10月5日閲覧）

- ・ 内閣府「国民経済計算（GDP統計）」

<http://www.esri.cao.go.jp/jp/sna/menu.html>

（2013年10月5日閲覧）

参考文献（新聞）

- ・ 朝日新聞 2008年7月4日社説「タクシー再規制—緩和の本旨に立ち戻れ」
- ・ 毎日新聞 2013年8月18日「タクシー：減車義務化 運転手労働条件改善へ自公民が法案」
- ・ 読売新聞 2013年8月25日「自民・公明・民主3党、供給過剰となっているタクシー台数に削減義務・・・小泉構造改革で進めたタクシー規制緩和、大きく見直し」

参考文献（HP）

- ・ 一般社団法人全国個人タクシー協会「個人タクシーの誕生」

<http://www.kojin-taxi.or.jp/taxi/tanjyou.html>（2013年10月5日閲覧）

- ・ 一般社団法人全国個人タクシー協会「マスターって？」

<http://www.kojin-taxi.or.jp/master/mastertte.html>（2013年10月5日閲覧）

- ・ 一般社団法人全国個人タクシー協会「マスターズ制度」

http://www.kojin-taxi.or.jp/master/seido_a.html（2013年10月5日閲覧）

- ・ 一般社団法人ハイヤー・タクシー連合会「統計調査 事業者数及び車両数の推移」

http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/jigyousya_syaryou_suii.pdf

（2013年10月5日閲覧）

- ・ 一般社団法人ハイヤー・タクシー連合会「統計調査 輸送人員の推移」

http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/yusoujinin.pdf（2013年10月5日閲覧）

- ・ 一般社団法人ハイヤー・タクシー連合会「統計調査 営業収入の推移」

http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/eigyousyuunyuun_suii.pdf

（2013年10月5日閲覧）

- ・ 一般社団法人ハイヤー・タクシー連合会「統計調査 従業員数及び運転者の推移」

http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/jyuugyouin_suii.pdf

(2013年10月5日閲覧)

- ・一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会「データライブラリー 東京のタクシー2013」
<http://www.taxi-tokyo.or.jp/datalibrary/pdf/hakusyo2013all.pdf>(2013年10月5日閲覧)・
公共財団法人東京タクシーセンター「法人タクシー事業者のサービス等に関する評価」
<http://www.tokyo-tc.or.jp/business/excellent.html> (2013年10月5日閲覧)
- ・公共財団法人東京タクシーセンター「法人タクシー事業者の安全・サービス等に関する
評価制度 (タクシー評価制度)」
<http://www.tokyo-tc.or.jp/business/excellent-new.html> (2013年10月5日閲覧)
- ・自交総連「規制強化と減車の実現—規制緩和の失敗と自交総連のたたかい」
<http://www.jikosoren.jp/check/kisei-kyouka/kiseikyoka.html> (2013年10月5日閲覧)
- ・タクシー無線 Produced By TANAKA DENKI「タクシー無線について」
<http://taxi.tanaka-denki.co.jp/abouttaxi/structure> (2013年10月5日閲覧)