

# タクシー事業規制の変遷下での 東京都心におけるタクシー交通需要の分析

泊 尚志

正会員 財団法人運輸政策研究機構 運輸政策研究所（〒105-0001 東京都港区虎ノ門 3-18-19）  
E-mail: tomari@jterc.or.jp

本稿では、近年のタクシー事業を巡る規制政策の下で、東京都心におけるタクシー交通の需要実態を把握することをねらいとして、輸送実績報告書に基づく集計データと、乗務記録である日報データ（非集計データ）を用いて輸送実績の変化について分析を行った。その結果、規制緩和期から規制強化期への変遷における需要の推移や特徴について把握した上で、規制緩和後の比較的好景気時に利用者数や乗車距離が増加していること、インパクトの大きい景気の変動があると、東京都心の中でもより狭い範囲によって需要の受ける影響が異なること、東京都心では2km未満の近距離帯での利用が、回数ベースで多数を占めること、をはじめとする基礎的な示唆を得た。

**Key Words:** taxi demand, Tokyo metropolitan area, deregulation and re-regulation

## 1. はじめに

わが国のタクシー<sup>1)</sup>事業を巡っては、バス事業やトラック事業に続き、1990年代後半から2000年代前半を中心に規制緩和が進められた。その後、全国的にタクシー台数（車両数）が増加したことや、乗務員の労働の長時間化や賃金の低下等、労働環境の悪化をはじめとする社会的問題が顕在化したことを受けて、近年では主に台数の削減を図る「適正化」と呼ばれる規制強化策が進められている。このような背景からもわかるように、タクシー事業の規制政策は、従来、主に供給側の事情に照らして進められてきたと言える。

一方、規制緩和、あるいは規制強化といった規制政策の下で、利用者（旅客）の利益が果たして確保されているのかは明らかになっていない。そもそも、何をもちいて利用者の利益とするかについて、十分に議論されてきたとは言いがたい。しかし、規制緩和にしても規制強化にしても、公共交通であるタクシー交通<sup>2)</sup>の規制政策は、利用者の利益の確保を十分に考慮しながら実施される必要がある。さらに、タクシー交通が公共交通として機能するためには、他の公共交通機関と統合的な政策を実施することが重要ではなからうか。以上を鑑みると、都市の公共交通体系におけるタクシー交通の位置付けや役割を明確化することが必要であると考えられる。

以上を踏まえ、本稿では、基礎的な情報として、1)近

年のタクシー事業を巡る制度の変遷や状況を整理した上で、2)タクシー事業の規制の変遷下での東京都心におけるタクシー交通の需要実態を把握することを目的とする。

なお、都市交通体系においてタクシー交通が担う役割は、地域によって異なることが推察される。本研究で東京都心を対象とする理由は、流し営業の利用が主といわれる<sup>2)</sup>大都市圏の中で、特に近年の適正化に対応して積極的に台数削減に取り組んできたからである。すなわち、利用者が都市内においていつでもどこでもタクシーを利用できる環境で、特に規制強化の下で台数が変化する中で需要の変化をとらえようとするものである。そして、本研究では特別区・武三交通圏を東京都心と位置付ける。特別区・武三交通圏は、タクシー事業に対して各運輸局長によって定められた営業区域<sup>3)</sup>の一つであり、東京特別区（23区）と武蔵野市、三鷹市を範囲とするものである。

## 2. タクシー事業規制の変遷と東京におけるその反応

タクシー事業規制は、大きく分けると、運賃規制、台数規制、参入規制の3つで構成される（図-1参照）。このうち特に台数規制と参入規制について記述する。

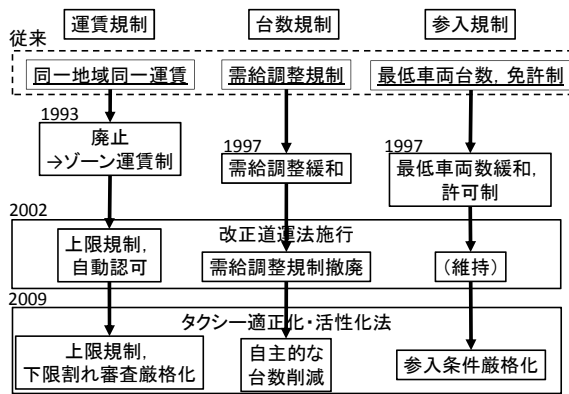


図-1 タクシー事業規制の変遷

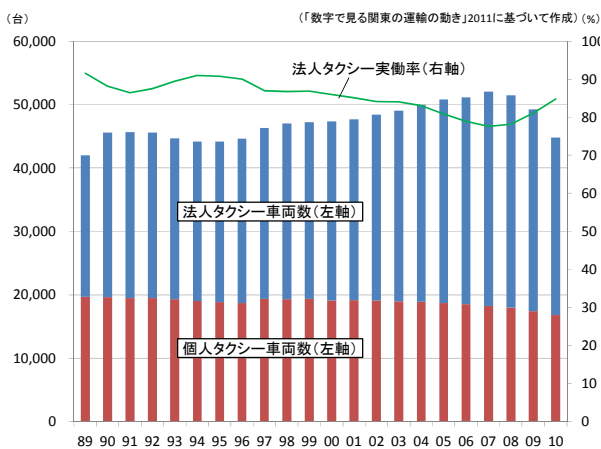


図-2 タクシー台数と実働率の推移

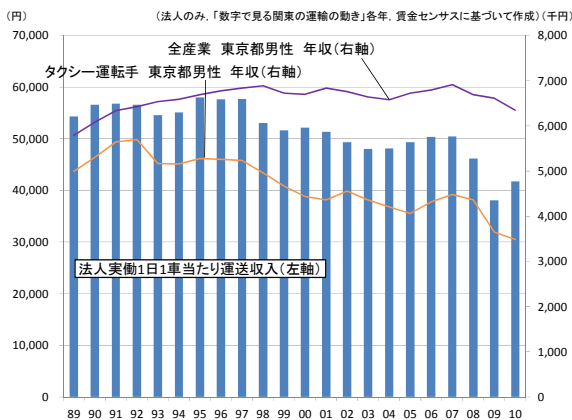


図-3 法人タクシーの1日1車当たりの運送収入と  
タクシー運転手の年収の推移

## (1) 台数規制の変遷

タクシーの台数には、従来、いわゆる需給調整規制が適用されていた。これにより、タクシー事業者（以下、事業者）が保有するタクシー台数を増やしたり（増車）減らしたり（減車）する等、事業計画を変更しようとし

ても、供給輸送力が輸送需要量に対して著しく不均衡となるおそれがある場合に認可されない枠組みとなっていた<sup>4)</sup>。しかし、1997年には需給調整の弾力的運用が図られ、改正道路法の下では需給調整規制が撤廃された。その後社会問題の顕在化を受けて、適正化法の下では、特定地域において地域協議会で作成された地域計画に基づき、事業者の自主的な取り組みに基づく台数削減が図られている。

## (2) 参入規制の変遷

事業者は従来、タクシー事業を営むために運輸大臣の免許を受ける必要があり、免許には地域ごとに一定の最低保有台数以上の台数を保有している必要があった。しかし、1997年には免許制から許可制へ変更となり、許可基準を満たしていれば事業者は参入することが可能となった。さらに、許可に必要な最低保有台数も大幅に引き下げられることとなり、新規に参入しやすい環境になったと言える。その後社会問題の顕在化を受けて、適正化法の下では、許可制は維持されたものの、認可基準が厳格化され、最低保有台数については大幅に引き上げられた。

## (3) 東京における規制緩和後の状況

一般的に、事業者には増車するインセンティブがあると指摘されている<sup>3), 4)</sup>。その理由は数多く指摘されており、例えば事業費用の約3/4を人件費が占め、これが収入に応じて変動することや、流し営業では特に増車により収入増を見込みやすいこと、他社の増車により自社の市場シェアを一時的に減じてしまうこと、将来的な数量規制への備え等が挙げられている。

こうした背景の下、規制緩和を経て、東京都心のタクシー台数は2007年まで増加した（図-2参照）。後述するが、この間、輸送人員がほぼ横ばいに推移したため、タクシー1台当たりの営業収入や、ひいては乗務員1人当たりの賃金が、図-3に見るように低下し、乗務員の労働時間増加を招いた。また、道路上の混雑や道路空間の占領に加え、環境影響についても指摘されている。

こうした問題に対して、事業者内、あるいは警察とともに、銀座、六本木、渋谷、吉祥寺をはじめ各所で独自のルールを設けて運用したり、羽田空港ではショットガン方式によって乗り場周辺でタクシーが長蛇の列を作らないようにしたりするなど、策を講じている。さらに環境対策としてはエコタクシーの導入や、エコタクシー専用乗り場の設置等も実施されている。

また、規制緩和後（規制強化期を含む）には各種サービスが新たに導入されている。例えば、東京都心と羽田・成田両空港間の営業に定額運賃が適用される等の運賃の多様化や、福祉や観光等の特定事業タクシーの導入、優

良タクシーやエコタクシー、または特定事業者専用等の、専用乗り場の設置や、車両の良質化、配車のIT化あるいはモバイル対応等が挙げられる。

一方、2008年7月11日の通達を受けて、東京都心は特定特別監視地域に、さらに適正化法を受けて特別監視地域に、それぞれ指定された。これらを受けて、地域協議会が開催され、台数の削減目標として20～30%を掲げた地域計画が策定された。発表時時点(2012.5)までに、事業者の自主努力により18.3%の台数が削減されている。この台数の削減後、タクシー1台当たりの営業収入は上昇傾向を呈している。しかし、東京都心に限らず、このような枠組みには次のような問題がある。1つに、台数削減に協力しない事業者に対する不平である。台数の削減はあくまでも自主的な努力規定であり、協力している事業者が協力しない事業者に対して不公平を感じるという点である。2つに、台数削減の後に需給バランスが適正化されたと認められた際には特定地域指定が外れ、再び規制が緩和されるという制度的な不安定さである。

### 3. 東京都心におけるタクシー交通需要の分析

#### (1) 既往の知見と本分析の位置付け

東京都心におけるタクシー交通需要の特徴については、いくつかの知見が見受けられる。例えば、東京都心においては運賃の価格弾力性が低い(絶対値が1以下である)ことや、運賃が変化する際に近距離帯の利用に対しては一時的には需要が弾力化するものの、長距離帯に対して、あるいは近距離帯でも長期的には運賃感度が小さい可能性があることが示唆されている<sup>5) 6)</sup>。また、他の交通モードとの関係として、近距離移動において、タクシーは徒歩やバスと競合関係にあることが示唆されている<sup>7)</sup>。これらのほかに、CS調査等を含め、利用者の意向について知見が散見される<sup>8)</sup>。一方、需要の実態に係る知見として、例えば、近年開催されている地域協議会の資料において、輸送実績の推移についていくつか示されている<sup>9)</sup>。

これらに対して本分析では、需要の実態として、1)東京都心における輸送実績のトレンドをマクロ的に改めて横断的に把握した上で、2)ODデータに基づいて需要の特徴や推移をミクロ的に把握することを試みる。

#### (2) データの概要と分析内容

本分析では、次の2種類のデータを用いる。1つは、事業者が管轄運輸支局(東京都心では、東京運輸支局)へ提出する輸送実績報告書<sup>5)</sup>に基づく集計データ<sup>10) 11)</sup>である。以下、(3)で用いる。もう1つは、乗務記録(日報)<sup>10)</sup>

表-1 使用する日報データ

保有台数	事業者名	有効な実車回数	
		5カ年分*	1日分**
300台以上	A社グループ	152,091	29,460
100台以上 300台未満	B社	12,773	
50台以上 100台未満	C社		1,873
50台未満	D社 E社		648 685

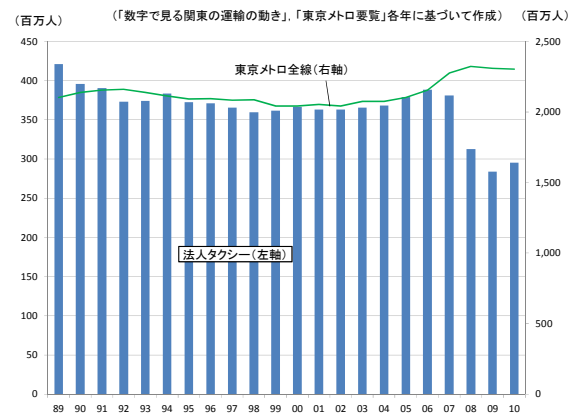


図-4 法人タクシー利用者数の推移

であり、表-1に示す5事業者のものを用いる。なお、事業者によってご協力を賜った乗務記録の期間が異なる。表中のA社、B社の乗務記録に基づいて、5カ年度の需要の推移を、A社、C社、D社、E社の乗務記録に基づいて最近の需要の特徴を、それぞれ以下(4)、(5)で分析する。

#### (3) 集計データに基づく需要のマクロ的分析

図-4の棒グラフは、東京都心を営業区域とする法人タクシーの利用者数の推移を示している。図-4より、1990年頃、すなわちバブル景気期から、バブル崩壊後の不景気期を経て、その後2007年頃までの好景気期に至る間、利用者数は「長期的に減少」はしておらず、ほぼ同水準で推移していることが読み取れる。特に規制緩和後に当たり、比較的好景気とされる2002年～2006年頃においては、利用者数は増加傾向にあることがわかる。一方、2008年以降は、それ以前に比べて利用者数が大きく減少している。なお、東京都心では2007年に9年ぶりに運賃を改定しており、この改定と、リーマンショックが影響しているものと考え得るが、その大小は明らかではない。また、他の公共交通機関の例として、東京メトロの利用者数の推移(図-4の折れ線グラフ)と比較すると、副都心線が新規に開業した2007年の前年まで、タクシーの利用者数とほぼ同様に推移していることが分かる。すなわち、同時期においては、タクシーの利用者数の推移は、タクシー固有の傾向ではなく、前述の通り競合相手と指摘さ

れている地下鉄と同様にあったことが推察される。

また、図-5の棒グラフは、同地区法人タクシーの乗車距離（実車キロ）の推移を示している。図-5より、乗車距離はバブル景気期から規制緩和直前まで減少傾向にあるものの、その後は乗車人員と同様の傾向にあることが読み取れる。

以上より、東京都心のタクシー需要の推移をマクロ的に把握すると、規制緩和後、利用者数や乗車距離、実車率は同水準で推移し、比較的好景気時には増加傾向にあったこと、リーマンショック後に大幅に減少したことが示された。

#### (4) 日報データに基づく需要の変化

続いて、前述したA社とB社の日報を用いて、2007年から2011年まで5カ年度の需要の推移を分析する。

はじめに、図-6は、時間帯別の乗車回数を1日平均でみたものである。さらにこれらの2007年の値を1として推移を見たものが図-7である。これを見ると、リーマンショック後の利用者数の減少や、各社が保有するタクシー台数の削減が要因となり、全体的に乗車回数が減少していることが読み取れる。加えて、A社では、リーマンショック後に深夜帯で特に乗車回数が減少していること、B社ではリーマンショック後に夕方以降で大きく乗車回数が減少していること、さらに規制強化の下で、深夜・早朝で乗車回数が減少していることが分かる。

次に、図-8は、流し営業と乗り場の利用（これらの区別はない）で、時間帯別の1回当たりの乗車距離の推移を示している。さらに図-7と同様に、2007年の値を1として推移を見たものが、図-9である。これを見ると、A社では、リーマンショック後、夕方から深夜と、早朝で乗車距離が減少している一方、日中ではほぼ変わっていないことが読み取れる。また、B社では、リーマンショック後に乗車距離が朝を中心に増加していることが分かる。従って、利用者数は減少しているものの、1回当たりの乗車距離は増加していることが分かる。

さらに、図-10は、乗車距離別の乗車回数の変化について、2007年の値を1として推移をみたものである。これを見ると、リーマンショック後、A社では乗車距離が長いほど乗車回数が減少していることが読み取れる。一方、B社では10km未満でのみ乗車回数が減少しており、また規制強化の下では長距離での乗車回数が減少していることが読み取れる。

以上に見たように、A社、B社という事業者によって、需要に差異が見受けられるのは、狭い範囲で見た場合の各社の営業エリアや、あるいは各社の営業戦略の違いによるものと考えられる。事業者の特定につながる恐れがあるため、本稿では詳細に触れないが、このような営業内容の違いにより単純に比較することが困難であること

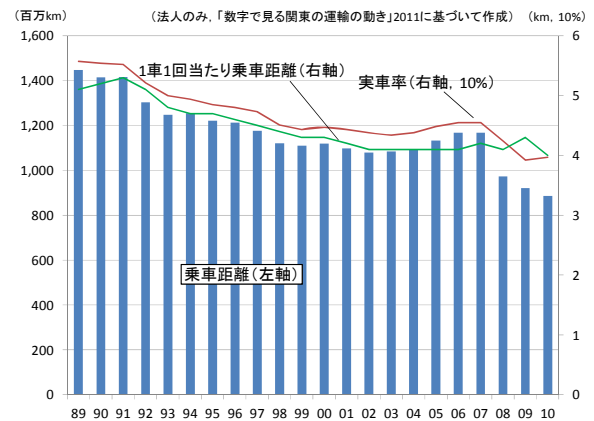
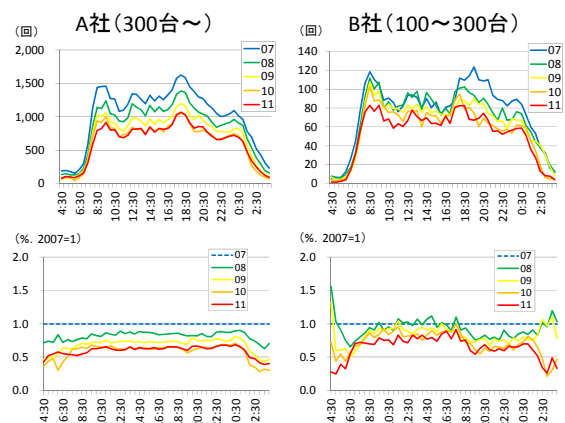
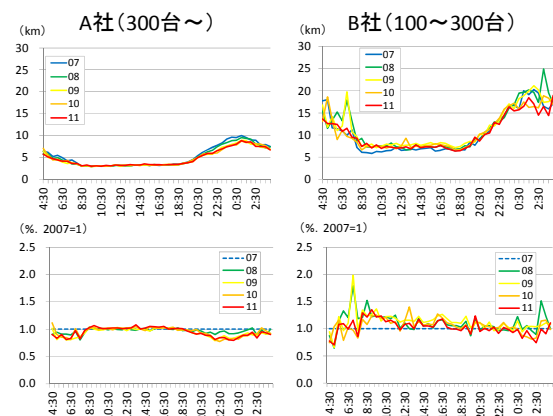


図-5 法人タクシーの乗車距離（実車キロ）と実車率の推移



(上) 図-6 時間帯別乗車回数（1日平均）

(下) 図-7 時間帯別乗車回数（1日平均、2007年を1とする）



(上) 図-8 流し・乗り場時の時間帯別1回当たり乗車距離

(下) 図-9 流し・乗り場時の時間帯別1回当たり乗車距離 (2007年を1とする)

に注意した上で、以上をまとめると次のようなことが分かった

- 乗車回数は、リーマンショック後、主に夜や深夜の時間帯で大きく減少した



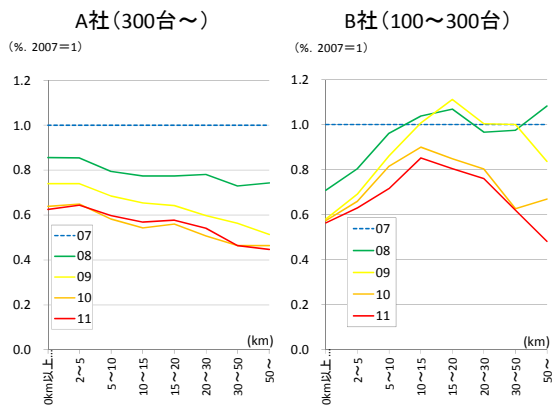


図-10 乗車距離別乗車回数 (2007年を1とする)

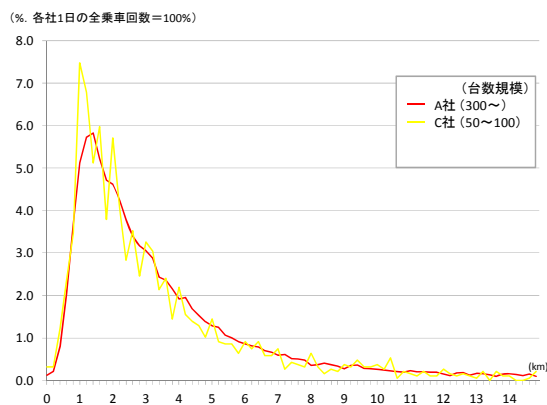


図-11 乗車距離別乗車回数割合

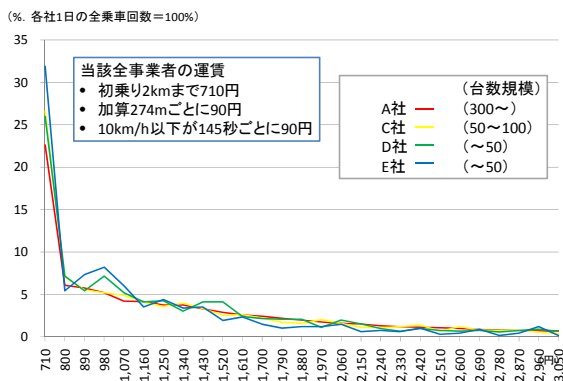


図-12 運賃別乗車回数割合

- また、その後規制強化期には、深夜や早朝で大きく減少した
- 乗車回数を乗車距離別に見ると、リーマンショック後、長距離で減少する場合と短距離で減少する場合があった
- いずれも、規制強化の下では長距離で減少した
- 1回当たりの乗車距離は、リーマンショック後、主に夕方から深夜において大きく減少した

- 一方で、早朝には増加する傾向も見受けられた
- これらについて、タクシー台数の削減による影響は読み取れていない。

(5) その他の需要の特徴

また、A社、C社、D社、E社の日報を用いて、2012年1月31日(火)の営業1日分における実績を分析することによって、最近の需要の特徴を把握するよう試みる。紙面の都合上、ここでは乗車距離別と運賃別の利用回数の割合にのみ着目する。

図-11は、乗車距離を記録しているA社とC社について、乗車距離別の乗車回数割合を示している。これによると、1km~1.5km程度の距離帯に乗車回数割合のピークがあり、その後距離が長くなるにつれて乗車回数割合が低下することが分かる。なお、このピーク帯は現在の初乗りの対象である2kmに満たないものである。また、図-12は、運賃別の乗車回数割合を示している。どの事業者においても、初乗り利用が最も多く、運賃が高くなるにつれて乗車回数割合が低下することが分かる。ただし、初乗り運賃の乗車回数輪全体に占める割合は、事業者によって異なり、20%台前半から30%台前半まで幅があることも読み取れる。営業エリアや、顧客戦略によっても利用の特徴が異なることから、このような差異の詳細については、別途分析を要する。

4. おわりに

本稿では、近年のタクシー事業を巡る制度の変遷や状況を整理した上で、タクシー事業の規制の変遷下での東京都心におけるタクシー交通の需要実態を把握することを目的として、集計データと日報データに基づく分析をそれぞれ行った。以上で示した結果を踏まえると、次のような示唆を得られる：

- 規制緩和後、比較的好景気時に利用者数や乗車距離が増加しており、これが供給量の増加に応じている可能性があるが、詳細については更なる分析を要する
- インパクトの大きい景気の変動があると、東京都心の中でもより狭い範囲によって需要の受ける影響が異なることが推察される
- 東京都心では、タクシー交通は2km未満の近距離帯での利用が、回数ベースでは多数を占める
- タクシー台数の総量調整が、時間帯別、エリア別の需要に対応しない可能性があるが、詳細については、今後更なる分析を要する。

本稿では、データ制約の中、特に日報データについては限られた事業者のものに基づいて各分析を行った。今

後は、他の事業者のデータを併せて、需要の実態について、供給との関係やODの詳細等、より詳細な分析を行う予定である。さらに、このようなタクシー交通の需要の分析を踏まえて、規制政策に対する評価あるいは東京都心においてタクシーが公共交通として求められる役割について、需要の視点から研究を掘り下げたい。

**謝辞:** 日報データの使用にご協力を賜った匿名の5社(本稿ではA社, B社, C社, D社, E社)の関係者各位に、この場をお借りして深謝の意を表します。

#### 注釈

- [1] 本稿における「タクシー」の定義は、タクシー業務適正化特別措置法に準ずる。すなわち、道路運送法における一般乗用旅客自動車運送事業用に供する車両のうち、ハイヤー(運送の引受けが営業所のみにおいて行われるもの)を除くものとする
- [2] タクシー適正化・活性化法(特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法, 2009)において、タクシー交通は「地域公共交通」(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第二条第一号)と位置付けられている。
- [3] ある営業区域での営業を認可された事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の輸送を禁止されている(道路運送法第20条)。
- [4] 道路運送法(昭和二六年法律第八十三号, 制定時)第十八条に基づく。
- [5] 旅客自動車運送事業等報告規則第2条による。
- [6] 旅客自動車運送事業運輸規則第25条に基づく乗務記録である。

#### 参考文献

- 1) 泊尚志: タクシー事業規制の変遷下での東京都心における

タクシー交通需要の分析, 運輸政策研究, Vol.15, No.2, pp.77-81, 2012.

- 2) 例えば, 国土交通省, 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会第2回タクシーサービスの将来ビジョン小委員会資料1-II, <http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/rikujou/jidosha/taxi/02/images/04.pdf>, 2005.
- 3) 例えば, 戸崎肇, タクシーに未来はあるか, 学文社, 2008.
- 4) 国土交通省, 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第5回資料, 2005.
- 5) 吉富実, 東京のタクシー運賃の価格弾力性について, *Mobility*, No. 105, pp. 47-52, 1996.
- 6) 株式会社企画開発, 内閣府委託調査タクシー事業に係る価格変動及び価格弾力性に関する調査分析報告書, 2008.
- 7) 森宣夫・土井健司・高田和幸, 近距離公共交通機関としてのタクシーの利用選好分析, *土木計画学研究・講演集*, No. 21 (1), pp. 479-482, 1998.
- 8) 例えば, 社団法人東京乗用旅客自動車協会, 第20回タクシーに関するアンケート調査報告書, 2011.
- 9) 例えば, 国土交通省, 特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化の推進について第8回東京都特別区・武三交通圏タクシー特定地域協議会資料, [http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou\\_koutu/tabi2/taxi\\_kyougikai/okyo/tokubetu/date/8/siryoku.pdf](http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/taxi_kyougikai/okyo/tokubetu/date/8/siryoku.pdf), 2012.
- 10) 国土交通省関東運輸局, 統計資料 一般乗用旅客自動車運送事業の都県別, 年度別実績推移, [http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/youran/cgi/pdf/11/11\\_j2\\_003.pdf](http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/youran/cgi/pdf/11/11_j2_003.pdf).
- 11) 国土交通省関東運輸局(監修), 数字で見る関東の運輸の動き, 財団法人運輸振興協会, 各年版.

( )