

タクシー規制緩和による社会的更生の変化*

○平方太郎**・青木俊明***

1. 序論

わが国では、タクシー事業者の活性化と利用者の利便性向上を目指し、2002年に道路運送法が改正された。これにより、タクシー事業の規制が緩和された。それを受け、一部の事業者がタクシーを増加させるとともに、多くの事業者が仙台市場に新規参入した。その結果、仙台市のタクシー台数の増加率は全国でトップクラスになった。

タクシーの増加により、バス停周辺での駐停車など、タクシー運転手のマナー問題が浮上してきた。さらに、仙台市国分町周辺では二重三重駐車も生じており、タクシーが交通の妨げになっている。従って、規制緩和はもはや事業者だけの問題ではなく、仙台市民の問題とも言える。

さて、交通政策に関する研究は数多くあるが、タクシーに関する研究は少ない。山内¹⁾は、外国の事例を挙げた上で日本のタクシー業界のあり方を示している。しかし、山内は事業者がタクシーを増車させた経緯や利用者の評価については言及していない。

そこで、本研究は仙台市を対象とし、規制緩和後の事業者の経緯や利用者の評価を明らかにすることを目的とする。これにより、規制緩和に対する評価や課題が明らかになると考える。そのため、本研究は意義があるといえる。

2. 規制緩和の内容とその経緯

これまで、事業の新規参入、台数、運賃については営業する地域ごとに運輸省（現国土交通省）が需給調整規制してきた。需給調整規制を行ってからは事業者同士の競争が弱く、新しいサービスが利用者に提供されにくい。そこで、事業者の活性化を目的に需給調整規制の廃止が1999年に提言され、2002年に施行された。規制緩和によって新規参入、運賃、台数の規制緩和が行われ、事業者が自由に設定できるようになった。

仙台市のタクシー市場は規制緩和以前から流し営業が中心であり、その収益性は全国でもトップクラスであった。そのため、固定客を持たない新規参入者でも利益を得ることが可能な地域であったため、仙台市場への新規参入が相次いだ。増加した結果、様々な問題が起きている。

その後、2007年に仙台市は交通事故の増加や利用者が減少を理由として、緊急調整地域に指定された。これは事業者による新規参入や既存事業者による増車を一切禁止したものである。

3. ヒアリング調査

本研究では東北運輸局、宮城県タクシー協会仙台地区総支部、タクシー事業者、タクシー運転手を対象にヒアリング調査を行った。

(1) 東北運輸局

東北運輸局には規制緩和の経緯を確認するためにヒアリング調査への協力を依頼した。しかし、実際にはFAXによる回答のみで、質問には回答してもらえず、一般公開資料をもらうことに留まった。

(2) 宮城県タクシー協会仙台地区総支部

規制緩和に対する事業者の見解を伺うために宮城県タクシー協会仙台地区総支部にヒアリング調査を行った。規制緩和後、仙台市での台数増加の理由は台数を増やした方が売り上げが上がるという一部の事業者が同じ考えであったためである。

(3) タクシー事業者

仙台市内で営業しているタクシー事業者にもヒアリング調査を行った。仙台市にある事業者は4つに分類することができる。すなわち、規制緩和以前から仙台市で営業をしていて規制緩和後に減車させた減車型企業、規制緩和以前から仙台市で営業をしていて規制緩和後に増車させた増車型企業、全国に営業展開している大手事業者、規制緩和後、仙台市に新規参入した新規参入型の4つに分類される。そのため、4社に対してヒアリング調査を行った。

減車型企業が規制緩和により減車を行った理由はタクシー台数が増えたら、事業者間や運転手間での競争が過激になることがわかってきたからである。減車を率先して行うことで、各事業者に減車を呼びかけた。しかし、他の事業者はタクシーの台数を増やした。

増車型企業が規制緩和により増車を行った理由は、事業拡大のチャンスだと考えたためであった。しかし、それによって一時的に収益は増えたが、その後収益は減少し始めた。このまま減少傾向が続けば規制緩和以前の収益になってしまうとのことだった。

大手事業者にヒアリング調査を行った理由は仙台市の状況を変える力を持っており、大手事業者の動向を把握する必要があると考えたためである。調査結果、大手事業者は規制緩和による増車を行っていない。

新規参入型企業がこれまでの営業区域では市場が狭くなるという危機感があった。そのため、利益を得られる仙台市場に参入した。その後、低運賃タクシーを導入して営業を行った。

ヒアリング調査の結果、一部の事業者は規制緩和後増車

*キーワード：規制緩和、交通政策、地域計画

**学生会員、東北工業大学工学部建設システム工学科

(仙台市太白区八木山香澄町35-1 TEL022-305-3507, FAX 022-305-3501)

***正員、博(情)、東北工業大学ライフデザイン学部

経営コミュニケーション学科

によって一時的に会社の収入が増加したというメリットがあった。しかし、その後収入が低下して規制緩和以前の収入になる可能性がある。また、減車を行った事業者は収入が減少してデメリットしかない。事業者にとって規制緩和は結果的にデメリットの方が多いことが分かった。

(4) タクシー運転手

最後に、規制緩和の影響を一番受けている、タクシー運転手に対してヒアリング調査を行った。調査の結果、タクシー運転手は規制緩和に期待していなかったことが分かった。その理由はタクシー台数が増えて利用客の奪い合いが起き、収入が減少するとの予見をもっていたためであった。

また、景気の変動で利用者が減少しているため、運転手が自ら収益を増加することが難しい状況に陥っている。さらに、規制緩和により運転手の給与体系は完全歩合制となり、賃金が低下している。収益を上げるために乗車回数で補う。その結果、運転手の労働時間が増加する。

そのため、運転手にとって規制緩和はデメリットしかないことが分かった。

4. アンケート調査

規制緩和によって利用者の利便性が本当に向上したのかを確認するためアンケート調査を行った。調査場所としてタクシーの多い仙台駅や国分町周辺を選定した。また、対象者として調査場所を訪問した人にアンケート調査を行った。調査票では7件法評価で回答を求めた(全くそう思わない(1)~強くそう思う(7))。調査概要を表-1に、調査結果を表-2に示す。

調査結果から、利用者は規制緩和後タクシーを路上で拾いやすくなったというメリットがあった。しかし、利用者は運賃が高いと感じており低運賃のタクシーを望んでいることも分かる。さらに、仙台市民は運転手の質や運転マナーが低下していると感じていることも分かった。規制緩和によってこのようなデメリットが生じた。その結果、市民にとって規制緩和はメリットが少ないことが分かった。

5. 考察

新規参入の事業者や増車した事業者は自己利益を第一に考えて仙台市に参入してきた。その結果、タクシー会社と運転手は困窮することになった。これは、共有地の悲劇⁴⁾と同じ構造である。しかし、本来の共有地の悲劇とは違い、タクシー市場ではタクシー利用者がいなくなることはない。従って、価格競争や利用者減少といった状況が続くと資金力の強い大手事業者だけが生き残るとされる。また、価格競争の結果、低運賃タクシーが出現し増加している。このままの状態が続くと大手事業者が低運賃で営業し、資金力のある大手事業者だけが生き残る可能性が高い。そのため、規制緩和は大手事業者の経営者にとっては良かったのかもしれないが、大手事業者以外にメリットがなかったように思われる。

表 1 アンケート調査概要

調査日時	12月25日 10時40分~13時05分 1月7日 10時00分~13時00分
調査場所	勾当台公園周辺 電力ビル前 仙台駅周辺
収集部数	167部(男性73部 女性93部 無記入1部)
平均年齢	46歳(S.D.24.63,Max.92,Min.18)
男女比	43.7%:55.7%:0.6%

表 2 アンケート調査結果

質問項目	m	SD
規制緩和後、タクシーは利用しやすくなった	4.09	1.20
規制緩和後、タクシーを路上で拾いやすくなった	4.33	1.27
利用機会		
タクシー乗り場は乗りやすい場所にある	3.94	1.17
一ヶ月にどのくらいの頻度でタクシーを利用するのか	2.46	0.79
利便性		
タクシーの運賃は高いと思う	5.00	1.17
料金面		
タクシーを利用するとしたら、低運賃のタクシーを利用する	5.08	1.30
一ヶ月にかけるタクシーの費用はいくらか	3.43	0.90
外部不経済		
タクシーが路上に増えたことで他の交通機関の妨げになっている	5.11	1.33
規制緩和後、運転マナーの悪い運転手が増えたように思う	4.06	1.13
タクシーを利用した際、その会社名を覚えていない	3.74	1.45
サービス		
規制緩和により、タクシー運転手の接客サービスは良くなった	3.88	1.17
タクシー運転手の接客サービスで不快に思ったことがある	4.16	1.26
良いサービスだったら、次も同じ会社を利用している	5.02	1.17
メリット		
規制緩和以前に比べてタクシーの利用回数が増えた	3.40	1.13
タクシーの規制緩和は市民の目から見て、メリットの方が大きい	3.73	1.15
タクシーの規制緩和により、移動時の便利さが増した	3.75	1.09
	7件法	

このようなことから規制緩和は事業者の活性化と利用者の利便性向上を目的としているが、その目的が果たされているとは考えにくい。そのため、規制緩和を実施する前に対象地域の人口や市民の主な交通手段等を行政が考慮し、対象地域の特徴に適した台数に規制することで仙台市のような状況を防ぐことが出来たと考える。

また、タクシー運転手の最低賃金を保障することが考えられる。運転手の最低賃金を保障することで、質や接客サービスの悪い運転手を多く抱える事業者は淘汰される。その結果、優良な企業だけが残り、適正規模にタクシー台数になる構造である。

6. 結論

本研究ではヒアリング調査とアンケート調査の結果、以下のような知見が得られた。

- ・ 仙台市のタクシー事業の現状は共有地の悲劇と同じ構造になっている。
- ・ 長期的にみて規制緩和は大手のグループの経営者にとっては良かったことかもしれない。

参考文献

- 1) 山内弘隆：規制緩和とタクシー事業 ~市場メカニズムをバネにした新サービスの創造~, 規制緩和時代のバス&タクシー, 資料シリーズ31 コミュニティ交通編 巻2, 地域科学研究会, 2002.
- 2) 戸崎肇：タクシーの未来はあるか(規制緩和と交通権2), 学文社
- 3) Journal of Transport Economics and Policy, vol.21, No.1, PP.37-56, 1987
- 4) Garrett Hardin : The Tragedy of the Commons, Science, PP.1243-1248, 1968