

平成 14 年タクシー規制緩和による タクシー業界および労働市場への影響 の考察(中間レポート)

経済政策コース 2 年 石田一平

経済政策コース 2 年 村山真悟

概要

本研究は 2002 年度における改正道路運送法がタクシードライバーにどのような影響を与えたか分析するものである。また、本レポートは、タクシー市場およびタクシードライバー市場にどのような影響があったか定量的に予察し、今後の研究につなげていくものである。第 1 節、道路運送法が改正された経緯を整理した。第 2 節・第 3 節では、タクシー市場およびタクシードライバー市場に関して、三大都市交通圏とその他の地域に二分し時系列データを用い分析した。第 2 節では、タクシー市場を観察し、三大都市交通圏においては需要曲線が右にシフトし、その他の地域においては需要曲線が左にシフトしたという違いがみられた。第 3 節では、タクシードライバー市場を観察した。三大都市交通圏において労働需要曲線が右にシフトし、その結果、実質時給が上昇し、タクシードライバーの労働環境は改善された。その他の地域では、労働供給が増える一方、労働需要はほとんど増えなかった。その結果、規制緩和により実質時給はほとんど上昇せず、タクシードライバーの労働環境は改善されなかった。第 4 節では、それぞれの市場の需給を変化させた原因に対する仮説をまとめた。

目次

- 0. はじめに
- 1. 規制緩和までの経緯
- 2. タクシー市場の予察
- 3. タクシードライバー市場の予察
- 4. 仮説
- 5. 参考文献

0. はじめに

タクシー事業に関する規制緩和が注目されたのは、規制緩和によって収益低下や運転手の過労や重大事故の増加などの悪影響が多く指摘されていたためである。その対応策として、2009年に参入規制や運賃規制などの規制強化が行われた。

規制緩和の影響について分析した先行研究では、山崎(2009)、岩橋(2007)などがあり、定性的・定量的に分析を行ったものである。一方、計量的な分析を行ったものは、森崎(2010)のみであった。森崎(2010)の結論としては、タクシーサービスの供給量が増え、待ち時間費用の減少によって需要量が増えたとなっている。しかし、(1)待ち時間効果があったのは「流し」で乗車する割合が比較的大きい都市部に限ったことで、「配車」「待機」で乗車する割合が比較的小さい地方には効果が小さいのではないかと考えた。(2)鉄道や自動車などの他の交通手段を考慮にいたした分析が必要ではないかと考えた。よって、規制緩和の影響に関して都道府県別に集計したタクシー・その他交通手段に関するデータ等を扱って分析を行い、多角的にタクシードライバーへの影響を検証したい。

1. 規制緩和までの経緯

緩和・再規制された規制は三種類あり、運賃規制、需給規制、参入規制である。戦後の上限価格が定められていた物価統制令から、1951年に道路運送法によって、総括原価方式に従って定額制、最低車両数規制や車両数の増減に関して認可制などの需給規制、参入規制が行われた。その後、都市部への過剰な人の移動により需給のアンバランスが発生し構

造的不況が生じた。そこで、1955年、同一地域同一運賃原則が定められた。1997年には、価格規制が緩和され、地域で定められた運賃の10%内であれば自由に運賃の設定を認めるゾーン運賃制が導入された。また、最低保有車両数が減少し参入規制も緩和され、需給調整は透明化された。当時の規制は、実質的に価格規制と参入規制があったと言える。なぜなら、自由に運賃を決める幅も限られており、依然として新規参入・増車が認可制であったためである。

しかし、2002年の規制緩和では、上限運賃制によって価格規制は大幅に緩和された。これは、同じ地域に対して同じ運賃の上限額が決まっており、上限運賃額以下の一定の範囲内の運賃¹の申請を原則として自動認可される。また、需給調整規制は原則廃止とされ、新規参入は免許制から認可制となった。

表1-1 タクシー規制緩和の経緯

	～1997	1997～2002	2002～2009	2009～
価格規制	同一賃金同一運賃	ゾーン運賃	上限運賃	ゾーン運賃
参入・増車規制	免許制	免許制	認可制	免許制
需要調整規制	○	○	×	○

2. タクシー市場の予察

タクシードライバーの労働環境の分析が最終的なゴールであるが、タクシードライバーの需要はタクシーの需要・供給の影響を受けるため、その均衡価格・均衡量を考慮しなければならない。そこで、P・Q図によってタクシー市場の状態を観察する。

P・Q図は(図2-1)、(図2-2)のようになっている。三大都市交通圏²を含む関東・関西・中部地域と、その他の地域³に分けて予察を行った。縦軸(P)は4キロあたりの料金である。小売物価統計調査(1994～2009)のデータを使い、初乗距離、初乗料金、加算一回あたりの加算距離、加算料金から4キロあたりの料金⁴を計算した。横軸(Q)は、総実車距離(一台あた

¹ 個別に審査を受け、ダンピングに該当しなければ認可される。

² 三大都市圏は、東京、神奈川、埼玉、千葉、茨城、群馬、栃木、山梨、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山、福井、岐阜、静岡、愛知、三重である。

³ その他の地域は、北海道、青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島、新潟、長野、富山、石川、鳥取、島根、岡山、広島、山口、徳島、香川、愛媛、高知、福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄である。

⁴ 4キロあたりの料金にした理由は、タクシー乗車一回あたりの距離が全国平均で約4キロであり、消費者の直面しているタクシーの乗車価格だと考えたからである。

りの実車距離×実働車両数⁵⁾である。

注目すべきは、規制緩和後である 2002 年から 2006 年までの動きの違いである。三大都市交通圏では均衡点が右上に、その他の地域では左方に水平に移動している。都市部では、総実車距離は一貫して増加し、価格は 10 円ほど上昇した。一方、その他の地域では、距離はほぼ一環して減少、価格の変動幅は 2 円ほどである。規制緩和後以外では、両地域の均衡点は似たような動きをしている。均衡点は、1997 年までは左上に移動、1997 年から 2002 年までは価格には大きな変化はなく左方に動くがその後左上へ移動、2006 年から 2009 年までは左上へ移動する。

以上のことから、2002 年から 2006 年までおこった現象を解釈する。都市部では需要曲線が右シフトと考えられる。価格が緩やかに上昇、総実車距離が増加したためである。地方では供給曲線・需要曲線ともに左シフトしたと考えられる。価格がほぼ一定であり、総実車距離が減少しているからである。

都市部において、需要曲線が右にシフトした理由として考えられる仮説は 3 点ある。第一に、景気回復の効果があげられる。その他の地域に比べ、国民所得の増加率は 1.5 倍程度ある(図 2-3、図 2-4)。第二に、車両数の増加によって利便性が向上したことがあげられる。タクシーの乗車方法は「流し」「配車」「待機」に分けられる。「流し」で乗車する場合、利用者にとって待ち時間はコストとなる。故に待ち時間が短くなると利便性が向上し、需要曲線を右方にシフトさせる。待ち時間に関する利便性を総空車距離⁶⁾で代替すると、2002 年から 2004 年まで総空車距離(図 2-5)は増加している。第三に、競争により多様なサービスが生まれたことがあげられる。「1997 年の最低車両数の引き下げおよび 2002 年の道路運送法改正(新規参入は従来の免許制を改め許可制に移行)によって、新規参入が容易になった。そのため、(1)既存の事業者からの独立による新規参入(2)異業種からのタクシー事業への進出(3)大手タクシー事業者の全国的展開(4)エコタクシー、介護タクシー、さらには便利屋タクシー等のような新機軸のサービスなどが生まれた」との報告がある⁷⁾。また、事業者の数を多様化の度合いで代替するならば、1994 年以降減少トレンドにある地方部(図 2-8)とは異なり、都市部においては 2006 年まで事業者数(図 2-7)が増加しサービスの多様化が進んだ。

地方部において、需要曲線が左にシフトした理由として考えられる仮説は 2 点ある。第

⁵⁾ 車両数や実働率などタクシーの輸送実績に関するデータは、「ハイヤー・タクシー年鑑」から取得したが、輸送実績に反映される範囲が 2003 年度と 2007 年度において変更されている。具体的には 2003 年度には法人タクシーの他に、ハイヤーや患者等輸送限定車両を含めた一般タクシーが反映されるようになった。また、2007 年度には法人タクシーと、ハイヤーや患者等輸送限定車両を除いた一般タクシーが反映されるようになった。

⁶⁾ 総空車距離=(1-実車率)×一車あたりの総走行距離×実働台数

⁷⁾ 岩橋(2007)

一に交通費市場の縮小である。地方のタクシー消費額⁸は減っているのであるが、交通費⁹(鉄道料金・バス料金・タクシー料金・航空料金・その他の交通費からなる。)自体も減っている(図2-6)。しかし、交通費に占めるタクシー消費額は低下していない(図2-7)。鉄道、バス、その他の交通費、タクシーについては消費割合が増加または一定ではあり、航空の消費割合は減少傾向にある。それぞれの交通手段の使用割合に大きな変化はないが、交通費の減少によってタクシーの消費金額が減少している可能性が高い。このような地方部に見られる交通費全体及びタクシーの消費割合に関する動きは、地方部においても同様なトレンドが見られる(図2-10、図2-12)。交通費全体の消費額の低下の理由として考えられるものとして、一世帯あたりのマイカー保有台数の増加が挙げられる(図2-13、2-14)。しかし地方部の増加率は都市部の増加率に比べ大きなものになっており、交通費市場に縮小は地方部の方が深刻だと考えられる。第二に、距離の減少による利便性の低下である。都市部の利便性の議論と同様に、地方において総空車距離(図2-6)は減少しているため、利便性は低下している。

次に地方部において、供給曲線が左にシフトした理由として考えられる仮説は、景気は良いがタクシー時給は下がっているため、他の職業についての可能性がある。実際2005年以降ドライバー数は激減している。また他の仮説としては、タクシードライバーの高齢化により、一日に供給できる実車距離や実働率が低下したということも考えられる。(図2-15・図2-17・図2-19)このようなタクシードライバーの高齢化や実働率の低下に関しては都市部においても当てはまるため(図2-16、図2-20)、図2-1の2002～2006年における右上への均衡点の推移からは、供給曲線の動きを判断することは難しいが、タクシーの供給曲線が左シフトした可能性が考えられる。実働一日一車当たりの実車距離は、都市部においては地方部と異なり、2002～2006年において微増しているが(図2-18)、これは先述したタクシーサービスへの需要増加の影響が大きいと考えられる。

3. タクシードライバー市場の予察

需給調整規制(新規参入・増車規制)や同一地域同一運賃規制の廃止等により、2002年から本格的に開始された規制緩和は、タクシー市場に影響を与えたと考えられる。しかしタクシー市場はタクシードライバー市場と密接に関わっており、規制緩和はタクシードライバー市場にも影響を与えたと考えられる。前述したように、今回の研究テーマはタクシー

⁸ 以下の交通費の消費額は家計調査に基づいた一世帯あたりの支払う金額である。各都道府県の金額を合計する際、それぞれ世帯数で加重平均を行っている。

⁹ 物価調整済みの実質値

の規制緩和がタクシードライバーの労働環境、すなわち実質時給に与えた影響の分析を目的としている。それ故、規制緩和期間においてタクシードライバー市場における均衡点がどのような推移を辿ったのかを探ることは大変重要である。そこでタクシー市場の予察と同様に、三大都市交通圏を含む関東・関西・中部地域と、その他の地域に分けてタクシードライバー市場の予察を行った。

そして価格(P)を物価調整したタクシードライバーの実質時給(年間収入÷年間労働時間)、数量(Q)をタクシードライバー総労働時間(タクシードライバー数×一人当たり年間労働時間)とした P・Q 図は、図3-1、図3-2のようになっている。なお本分析においては、タクシードライバーの労働環境の指標として、実質時給を用いるとする。

図3-1、図3-2を見ると分かるように、両地域のトレンドは異なっている。三大都市交通圏の場合は右下への動き、つまり実質時給は減少、タクシードライバー総労働時間は増加しているというトレンドが見てとれる。一方その他の地域の場合は、左下への動き、つまり実質時給・タクシードライバー総労働時間ともに減少しているというトレンドが見える。そして規制緩和期間(2002年～2008年)にはそれぞれの地域のトレンドは見られず、振動しながら2009年にはまた元のトレンドに戻っているように思われる。

次に横軸・縦軸それぞれにフォーカスして、両地域の動きを見てみる。図3-3、図3-4はタクシードライバー総労働時間のそれぞれの地域の動きを示したものである。二つの図を見ると分かるように、1994～2009年の長期的なトレンドでは、三大都市交通圏の場合は増加、その他の地域の場合は減少と反対の動きをしている。そして規制緩和期間(2002～2008年)は、三大都市交通圏の場合は増加傾向、その他の地域の場合は微増傾向にあることが分かる。

また図3-5、図3-6はそれぞれの地域のタクシードライバー数、図3-7、図3-8は一人当たり年間労働時間の動きを示したものである。

一人当たり年間労働時間は、両地域とも長期的なトレンドでは減少している。規制緩和期間に関しては、三大都市交通圏では減少傾向、その他の地域では増加傾向にあることが分かる。しかし実質的には、一人あたりの年間労働時間にはあまり変化が見られないため、タクシードライバー総労働時間はタクシードライバー数とほとんど同じ動きをしている。

そしてタクシードライバー数(タクシードライバー総労働時間)の増減は、本来ならばタクシー車両数の増減に対応しているはずである。この対応関係を示したものが図3-9、図3-10である。これはタクシードライバー数÷タクシー車両数、すなわちタクシー一台あたりに割り当てられるタクシードライバー数の推移を示している。ここで三大都市交通圏に関して、規制緩和期間(2002年～2008年)に注目すると、増減はあるもののトレンドとしてはほぼ横ばいである。それ故タクシードライバー数の増加率とタクシー車両数の増加率は、規制緩和期間という中期的な視点で捉えると、ほぼ同じであると言える。一方その他の地域に関しては、タクシー一台あたりに割り当てられるタクシードライバー数は減少

トレンドにあることが分かる。それ故、タクシー車両数の増加ほどタクシードライバー数を増やさなかったとすることができる。このようにその他の地域では、勤務体制の変化も見られたため、規制緩和によるタクシー車両数の増加は、タクシードライバー数の増加にあまり寄与しなかったと考えられる。

次に P・Q 図の縦軸、すなわちタクシードライバーの実質時給の推移に関しては、図 3-11、図 3-12 のようになっている。これらの図を見ると分かるように、三大都市交通圏においては、1994～2009 年の長期的なトレンドでは減少傾向にあるが、規制緩和期間では増加傾向にある。一方、その他の地域の場合は長期的なトレンド、規制緩和期間ともに減少傾向にある。この規制緩和期間における両地域の違いは、需要曲線の右シフト(増加)によるものだと考えられる。図 3-1 を見ると分かるように、三大都市交通圏で実質時給が増加しているのは均衡点が右上に動いている時であり、これは需要曲線の右シフトにより生じるものである。一方その他の地域では、この需要曲線の右シフトがほとんど見られないため、実質時給が規制緩和期間において増加していない。

そしてタクシードライバー市場における需要曲線の右シフトは、タクシー市場における需要・供給曲線のシフトに影響されると考えられる。タクシー市場においてタクシー乗車への需要が増えれば、それを利益獲得機会と捉えて、タクシー会社は増車や新規参入を行い、タクシードライバーの雇用を増やす(創出する)だろう。また規制緩和への期待による新規参入や増車(タクシー市場における供給曲線の右シフト)を通じて、タクシードライバーの雇用は増えるだろう。三大都市交通圏の場合はタクシー市場の予察において説明したように、タクシー事業者の増加(図 2-5)によるサービスの多様化や、空車距離が増加することで待ち時間が減り利便性が高まったことにより、タクシー乗車への需要が増えたため、タクシードライバーの需要が増えたと考えられる。また規制緩和への期待による新規参入や増車の影響も、タクシードライバーの需要増加の要因として考えられる。一方その他の地域の場合は、マイカーの普及によるタクシーを含む公共交通機関の重要性低下や、勤務体制の変化によりタクシー車両数増加がタクシードライバーの雇用をあまり伴わなかったことなどから、タクシードライバーの需要がほとんど増えなかったと考えられる。

またタクシードライバー市場における供給曲線に関しては、両地域とも規制緩和期間において右シフトが生じた(供給が増えた)と思われる。三大都市交通圏においては、規制緩和以前から供給曲線の右シフトによる均衡点の推移が見られるが、規制緩和期間には労働者側の規制緩和への期待やタクシードライバーの需要増加への対応から、タクシードライバーの供給が増えたと考えられる。そしてその他の地域においても、先述したような要因でタクシードライバーの需要があまり増えなかったにも関わらず、労働者側の規制緩和への期待からタクシードライバーの供給が増えたと考えられる。また規制緩和期間における短期的な供給曲線のシフトに関しては、タクシードライバーの実質時給に関係していると考えられる。図 3-1、図 3-2 を見ると分かるように、三大都市交通圏では実質時給が上昇し

た 2007 年の次の年にはタクシードライバーの供給が増加しており、その他の地域では実質時給が上昇した 2006 年の次の年にタクシードライバーの供給が増加し、供給増により実質的に減少した 2007 年の次の年にはタクシードライバーの供給が減少している。このように短期的なタクシードライバーの供給曲線のシフトは、前年のタクシードライバーの実質時給と深く関係していると考えられる。

4. 仮説

三大都市交通圏、その他の地域それぞれにおけるタクシー市場に関する仮説は、以下のようになる。

○三大都市交通圏

都市部において、需要曲線が右にシフトした理由として考えられる仮説は3点ある。「景気回復の効果」「車両数の増加によって利便性が向上」そして「競争により多様なサービスが生まれたこと」である。都市部では、景気回復の効果を除けば、規制緩和の効果は良い方向に働いたと考えられる。

○その他の地域

地方部において、需要曲線が左にシフトした理由として考えられる仮説は2点ある。「交通費市場の縮小」と「空車距離の減少による利便性が低下」である。次に、地方部において、供給曲線が左にシフトした理由として考えられる仮説は二点あり、「景気は良いがタクシー時給は下がっているため、他の職業について」「ドライバーの高齢化により一日の実車距離が減った」ということである。景気などの外生的な要因が大きく、タクシーの実働台数が伸び悩んだこと、またタクシーの乗車方法の特性から、規制緩和によって利便性の上昇がないことが考えられる。また、供給曲線は参入・増車規制が撤廃されたのにも関わらず、これらの原因によって右にシフトしなかったと考えられる。

三大都市交通圏、その他の地域それぞれにおけるタクシードライバー市場に関する仮説は、以下のようになる。なお本稿においては先述したように、タクシードライバーの労働環境の改善はタクシードライバーの実質時給の上昇を意味する。

○三大都市交通圏

規制緩和期間においては、規制緩和に対する期待から労働供給(タクシードライバー数)が増えるとともに、サービスの多様性や、空車距離増加を通じた利便性の向上によるタク

シー乗車への需要増加から、労働需要も増えた。その結果、規制緩和により実質時給が上昇し、タクシードライバーの労働環境は改善された。

○その他の地域

規制緩和期間においては、規制緩和に対する期待から労働供給(タクシードライバー数)が増える一方で、マイカー普及によるタクシーの重要性の低下や、勤務体制の変化によりタクシー車両数増加がタクシードライバーの雇用をあまり伴わなかったことから、労働需要はほとんど増えなかった。その結果、規制緩和により実質時給はほとんど上昇せず、タクシードライバーの労働環境は改善されなかった。

5. 参考文献

- ・「ハイヤー・タクシー年鑑」
- ・「賃金構造基本統計調査」
- ・「家計調査年報」
- ・「小売物価統計調査」
- ・「地域交通年報」
- ・全国ハイヤー・タクシー連合会 (URL : <http://www.taxi-japan.or.jp/>)
- ・自交総連(URL : <http://www.jikosoren.jp/>)
- ・山崎治「タクシー事業」『経済分野における規制改革の影響と対策』国立国会図書館調査及び立法考査局, 2009, p.31
- ・岩橋建治「規制緩和によるタクシー事業活性化の社会的含意」関西活性化研究班『社会変動と関西活性化』(研究双書第 144 冊) 関西大学経済・政治研究所, 2007, p.118.
- ・森崎修平「平成 14 年タクシー市場規制緩和政策の政策評価」2010

図 2 - 1¹⁰

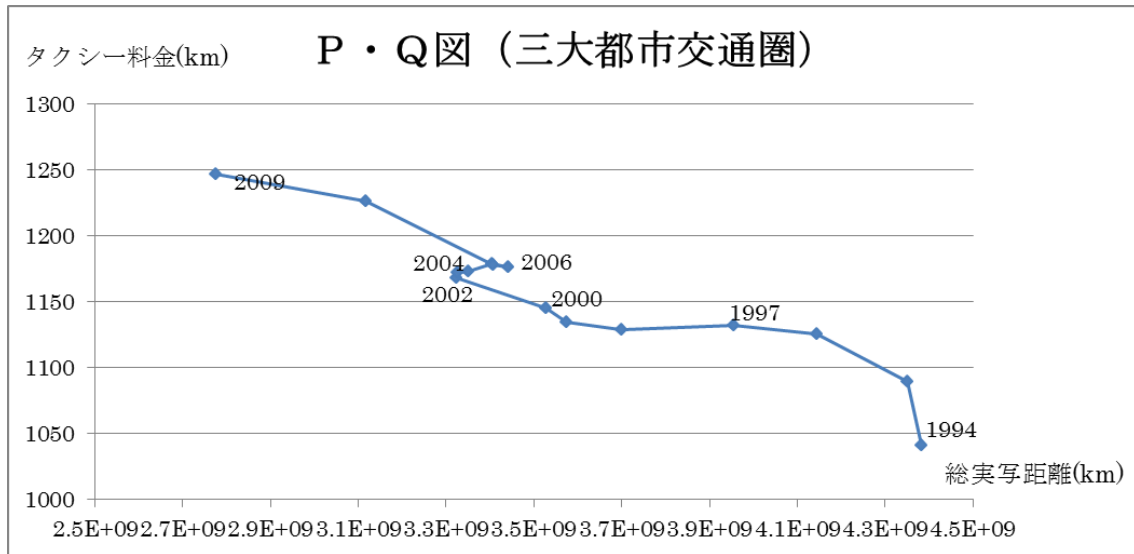
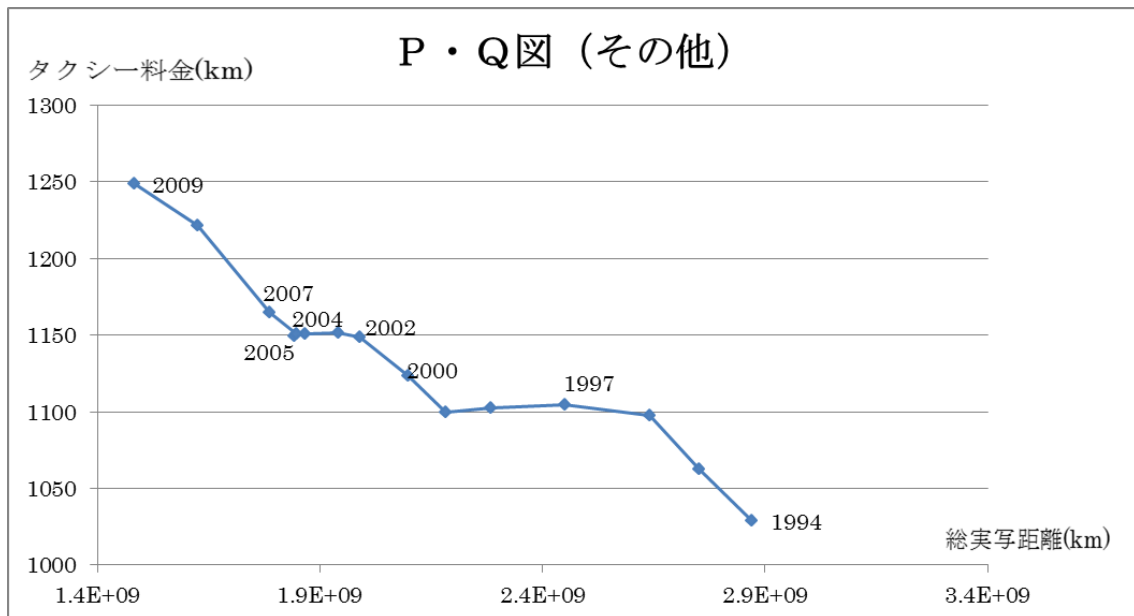


図 2 - 2



¹⁰ これらの図の中で表記がとなっているものは「」という意味である。

図 2 - 3 一人当たり国民所得(三大都市交通圏)

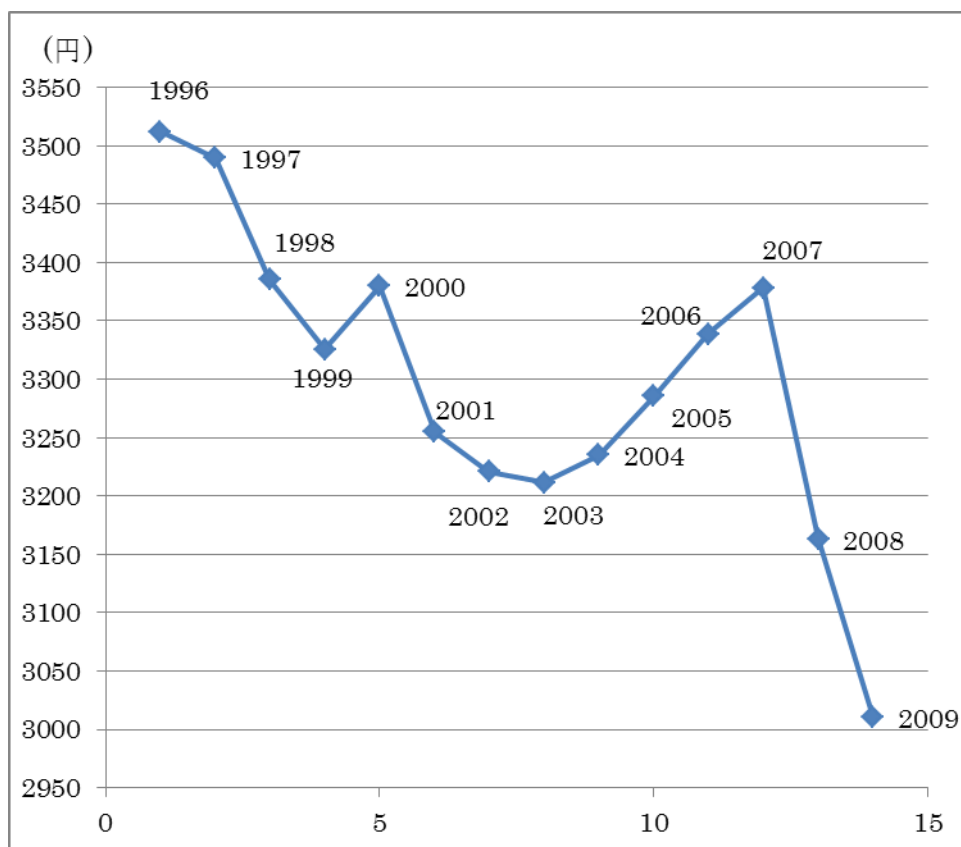


図 2 - 4 一人当たり国民所得(その他の地域)

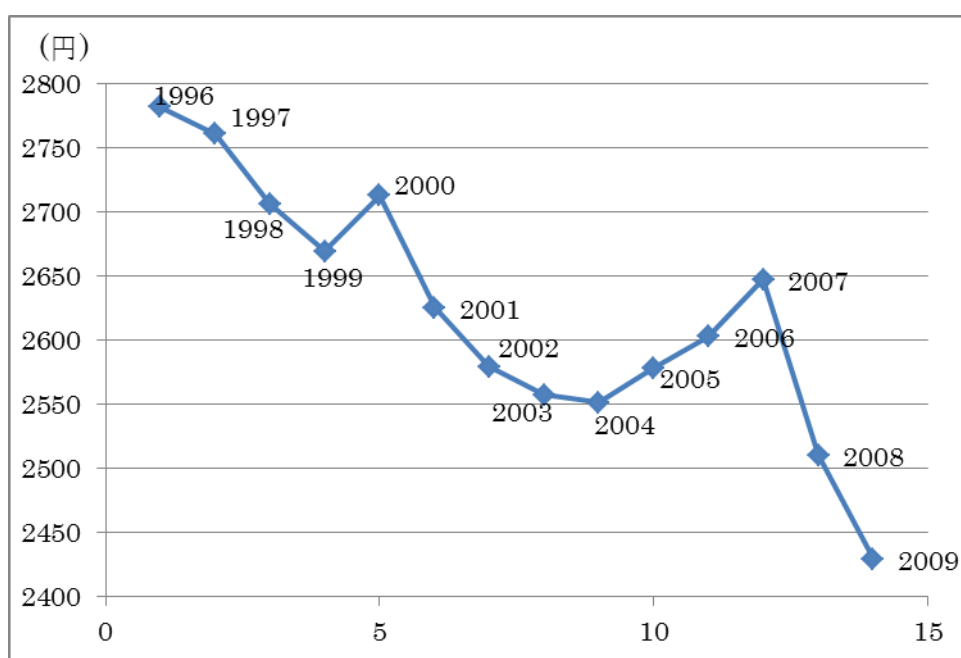


図 2 - 5 総空車距離(三大都市交通圏)

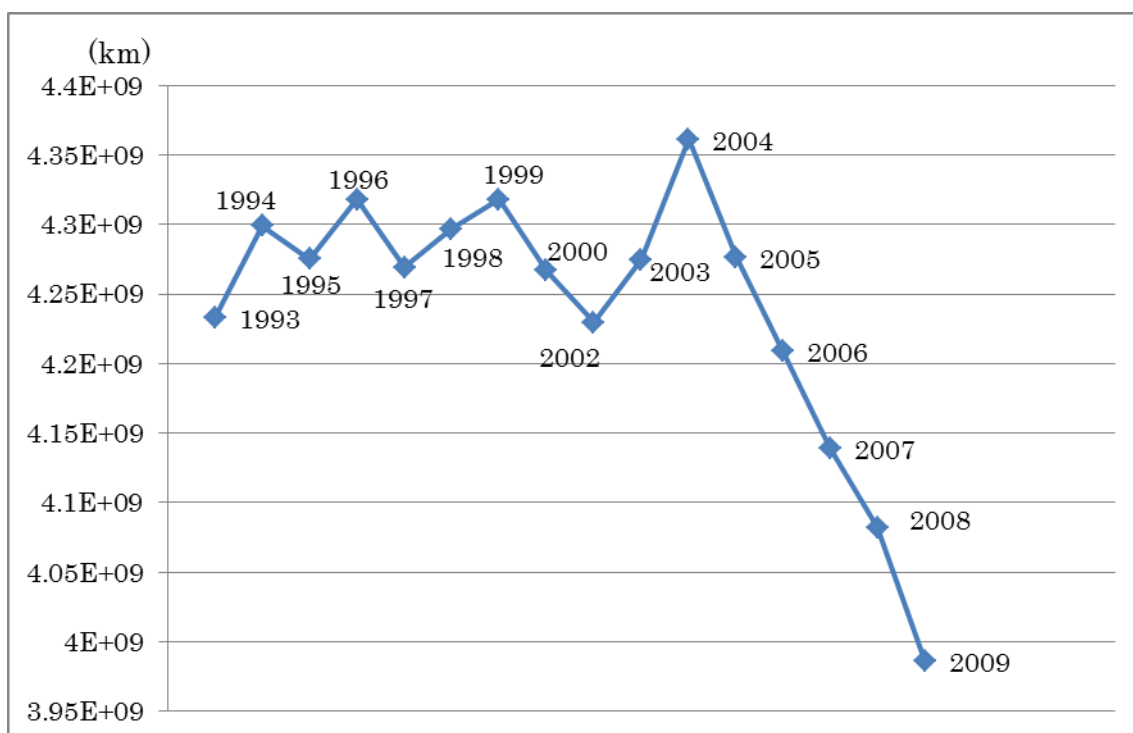


図 2 - 6 総空車距離(その他の地域)

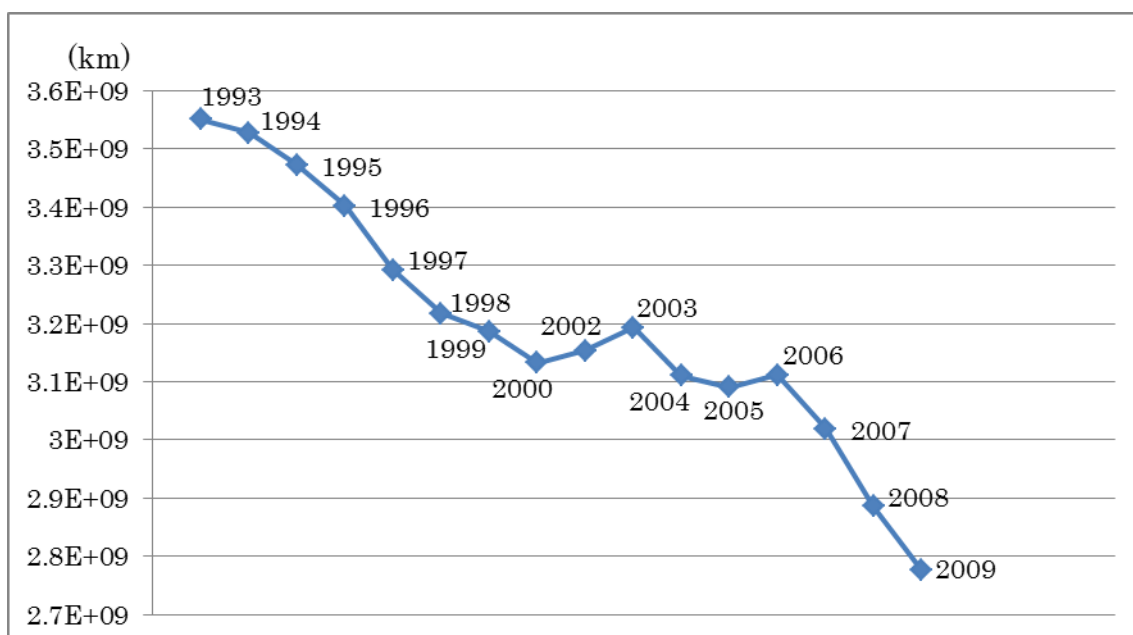


図 2 - 7 事業数(三大都市交通圏)

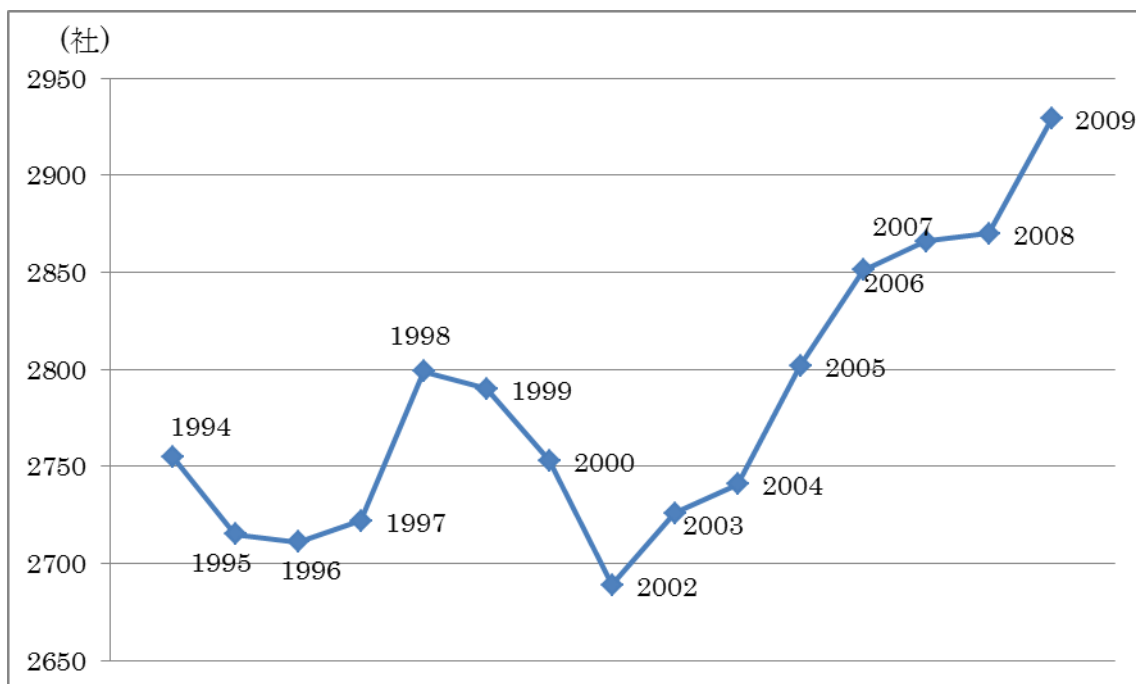


図 2 - 8 事業数(その他の地域)

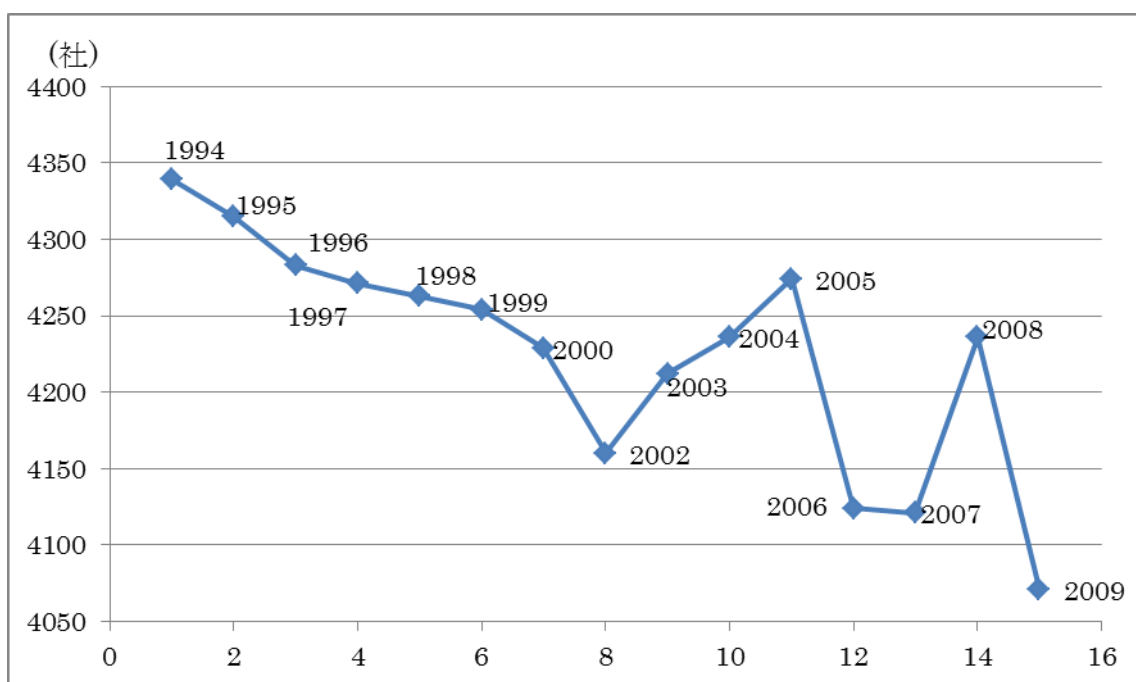


図 2 - 9 一世帯あたりの交通費(実質値、その他の地域)

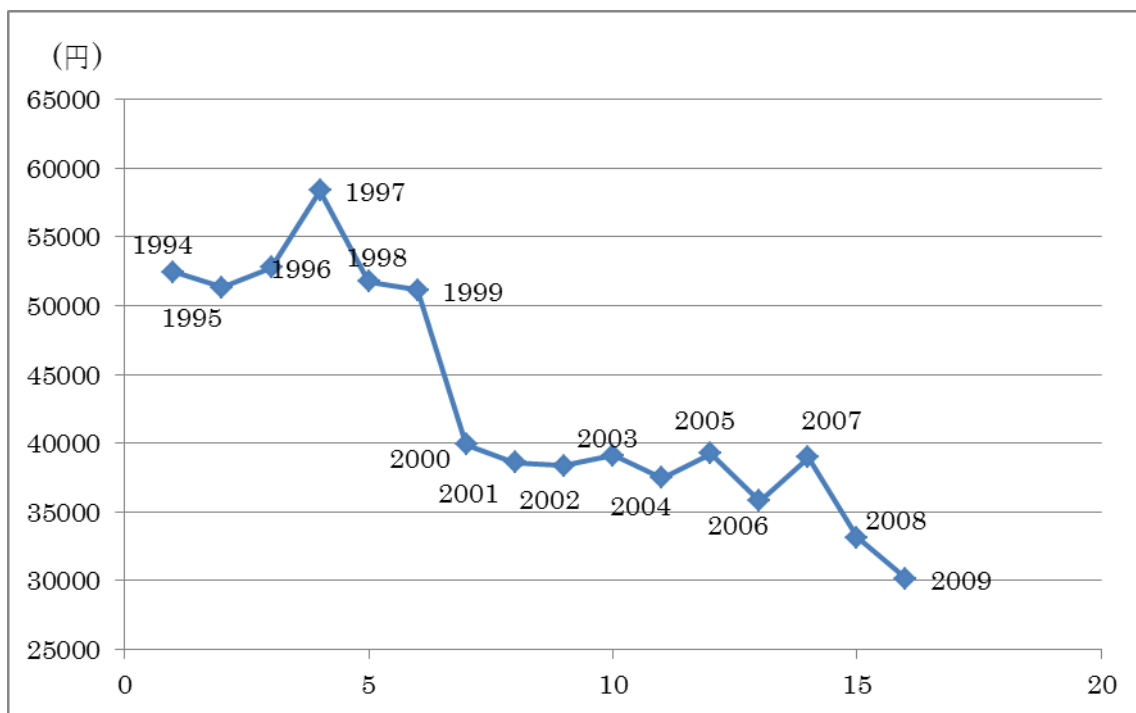


図 2 - 10 一世帯あたりの交通費(実質値、三大都市交通圏)

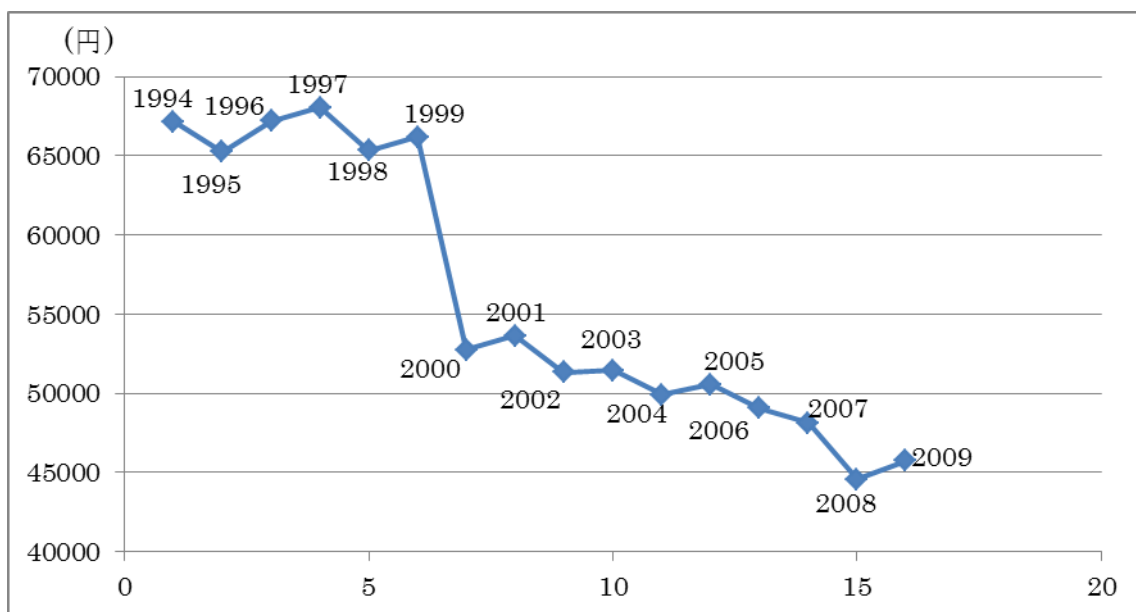


図 2-1-1 一世帯あたりの交通費に占めるタクシー支払い額の割合(その他の地域)

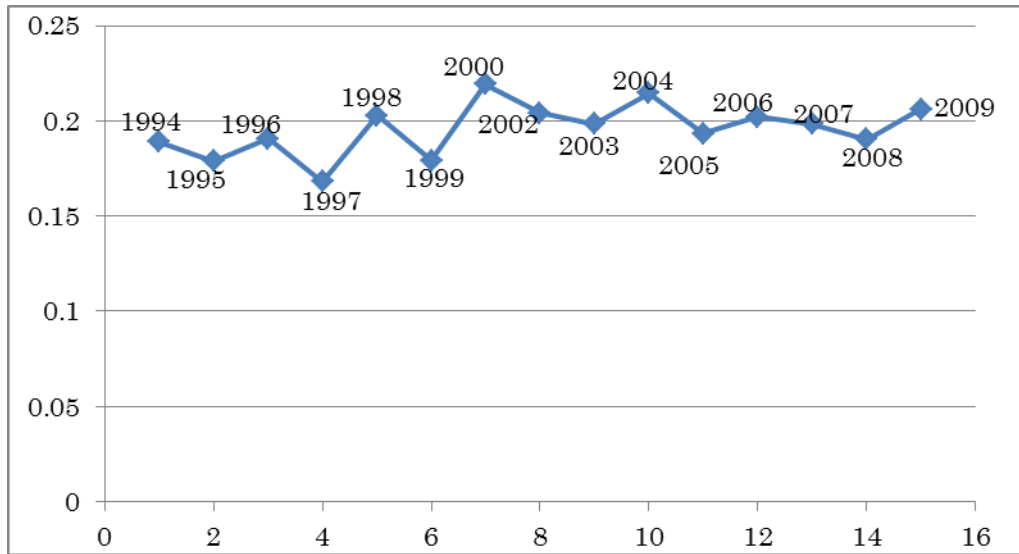


図 2-1-2 一世帯あたりの交通費に占めるタクシー支払い額の割合(三大都市交通圏)

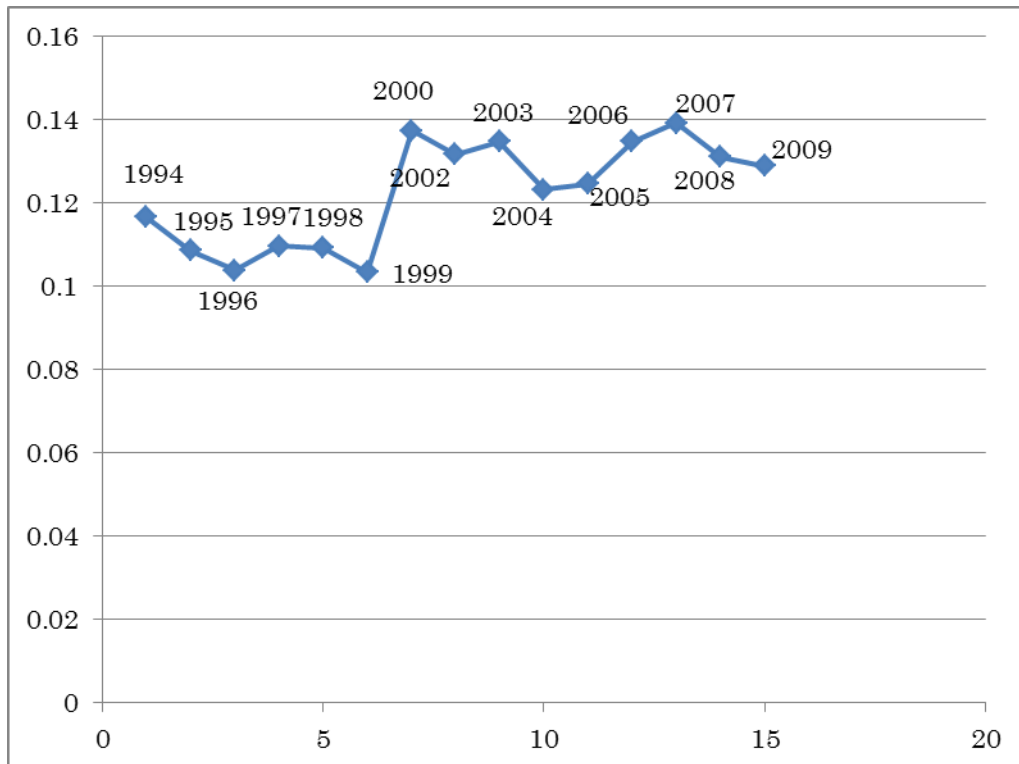


図2-13 一世帯あたりのマイカー保有台数(その他の地域)

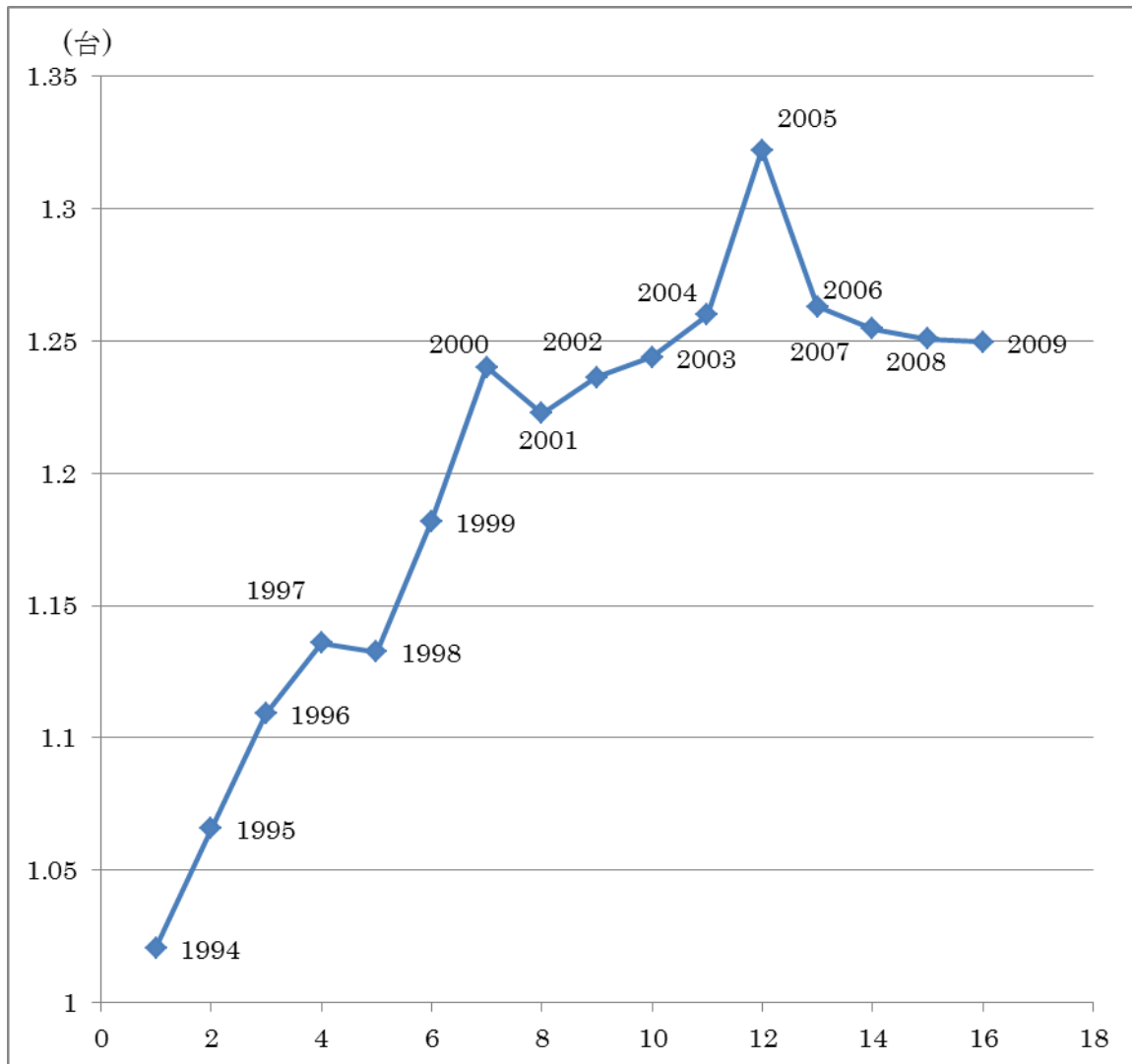


図 2-14 一世帯あたりのマイカー保有台数(三大都市交通圏)

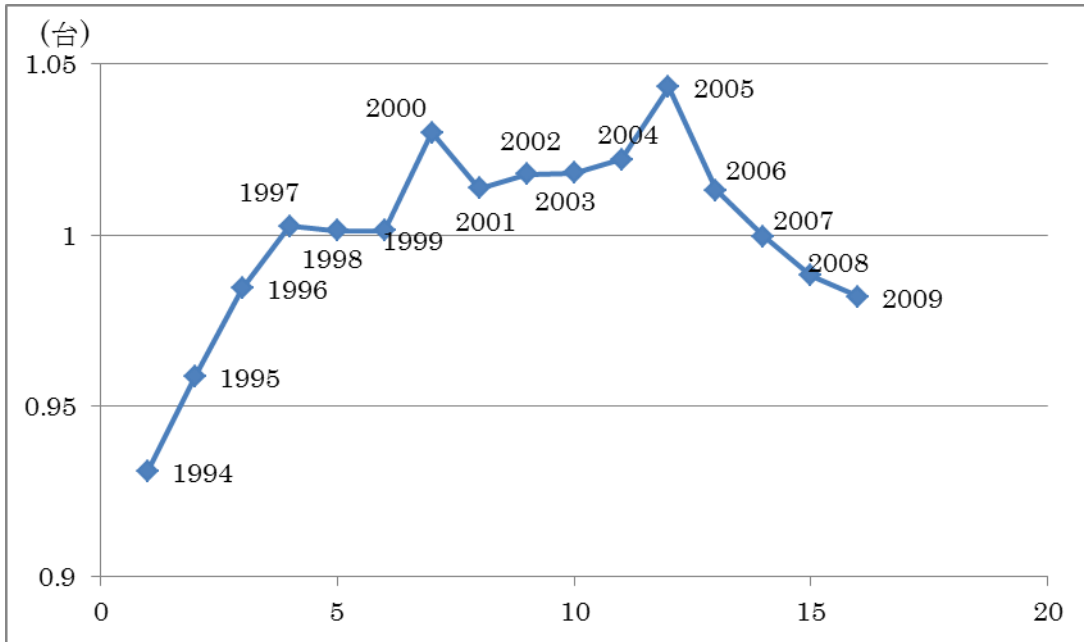


図 2-15 タクシードライバー(男性)平均年齢(その他の地域)

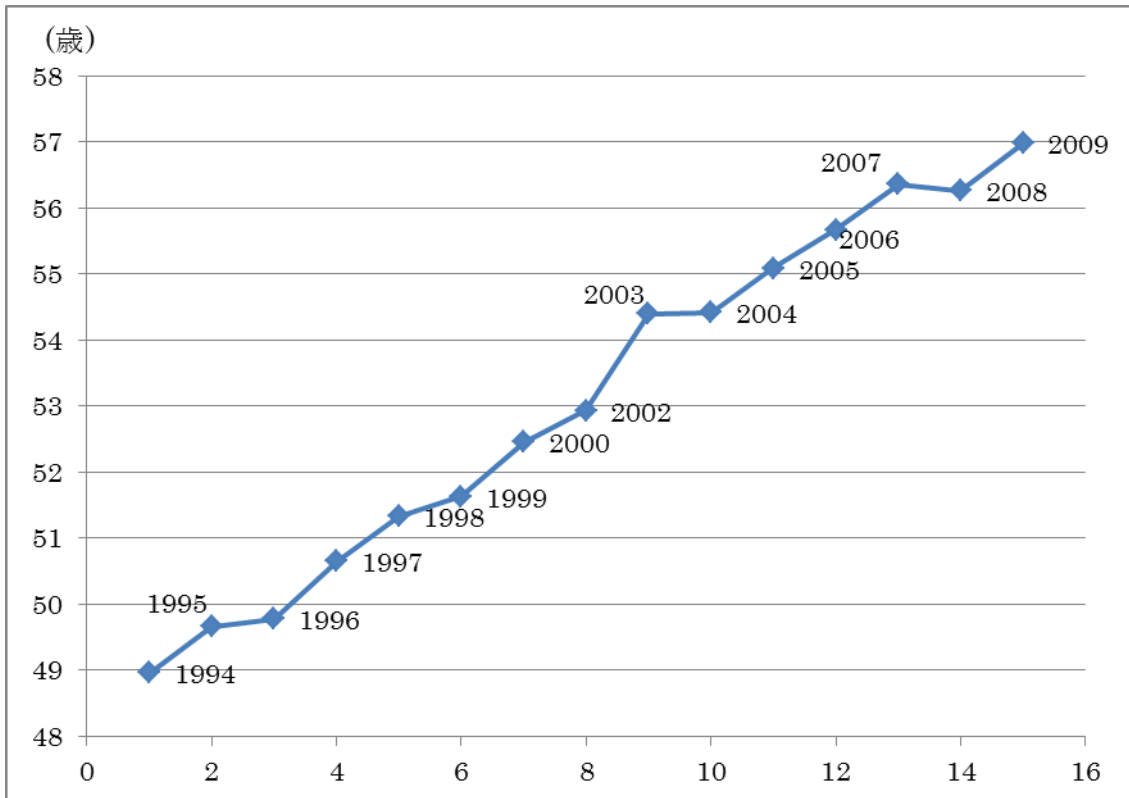


図 2 - 1 6 タクシードライバー(男性)平均年齢(三大都市交通圏)

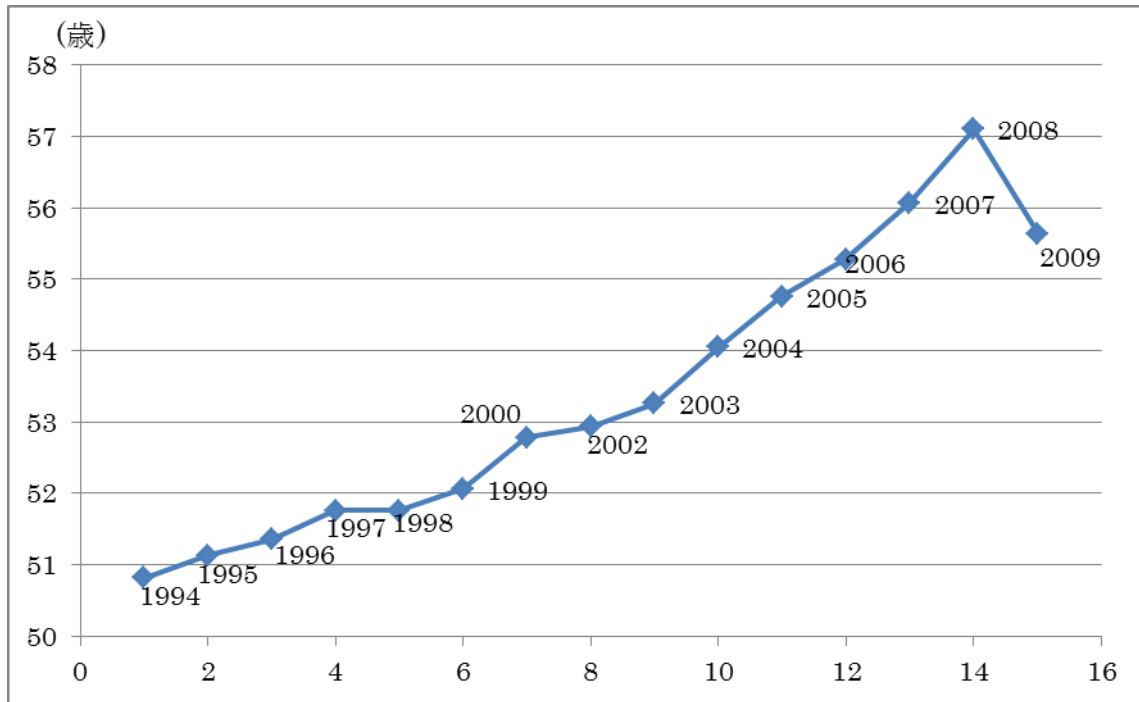


図 2 - 1 7 実車キロ(実働一日一車当たり)(その他の地域)

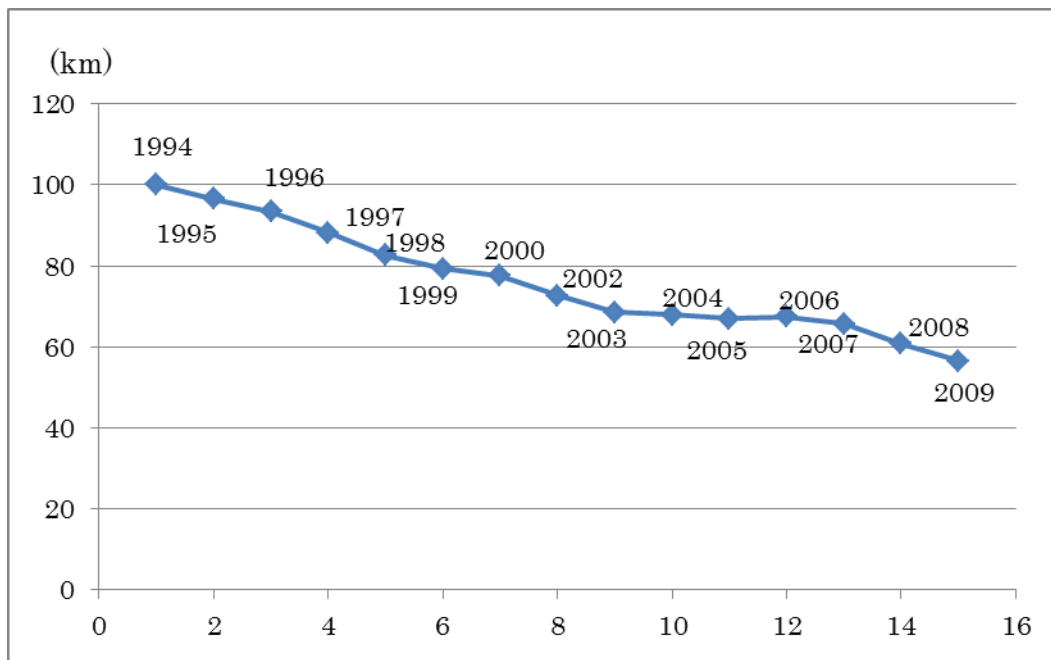


図 2 - 1 8 実車キロ(実働一日一車当たり)(三大都市交通圏)

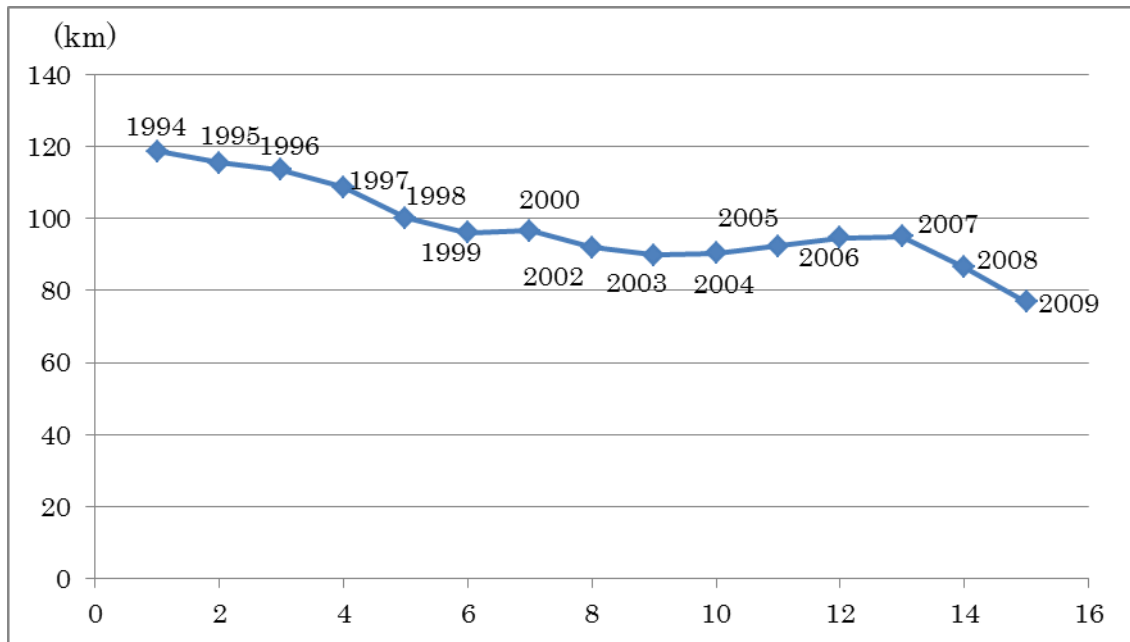


図 2 - 1 9 実働率(その他の地域)

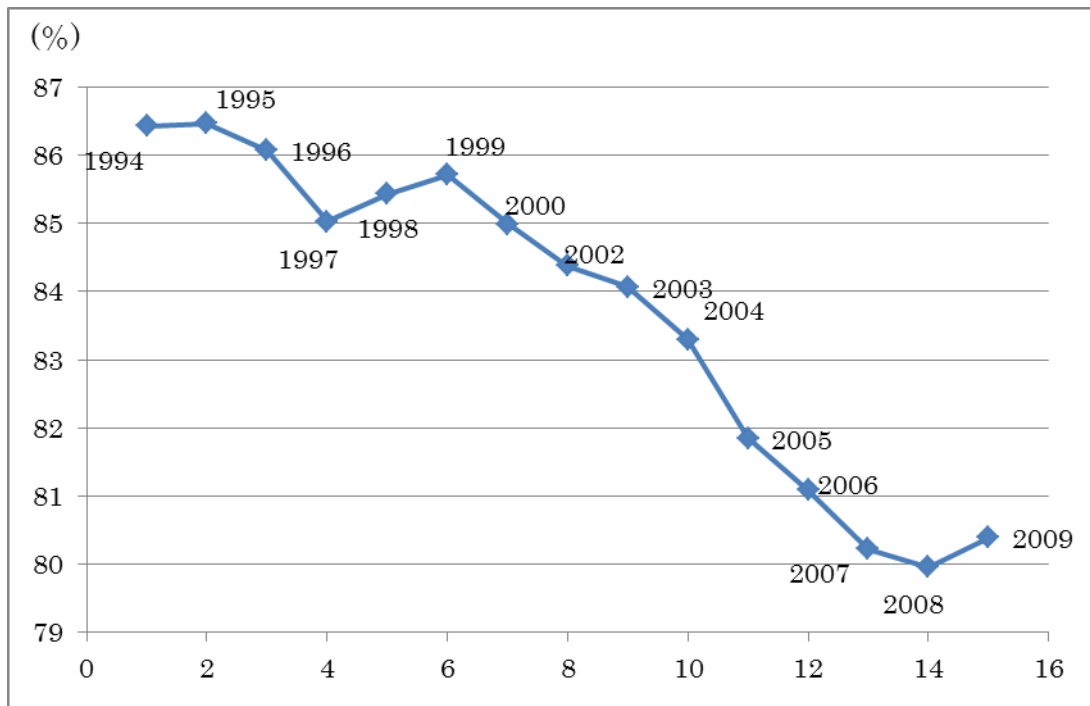


図 2 - 2 0 実働率(三大都市交通圏)

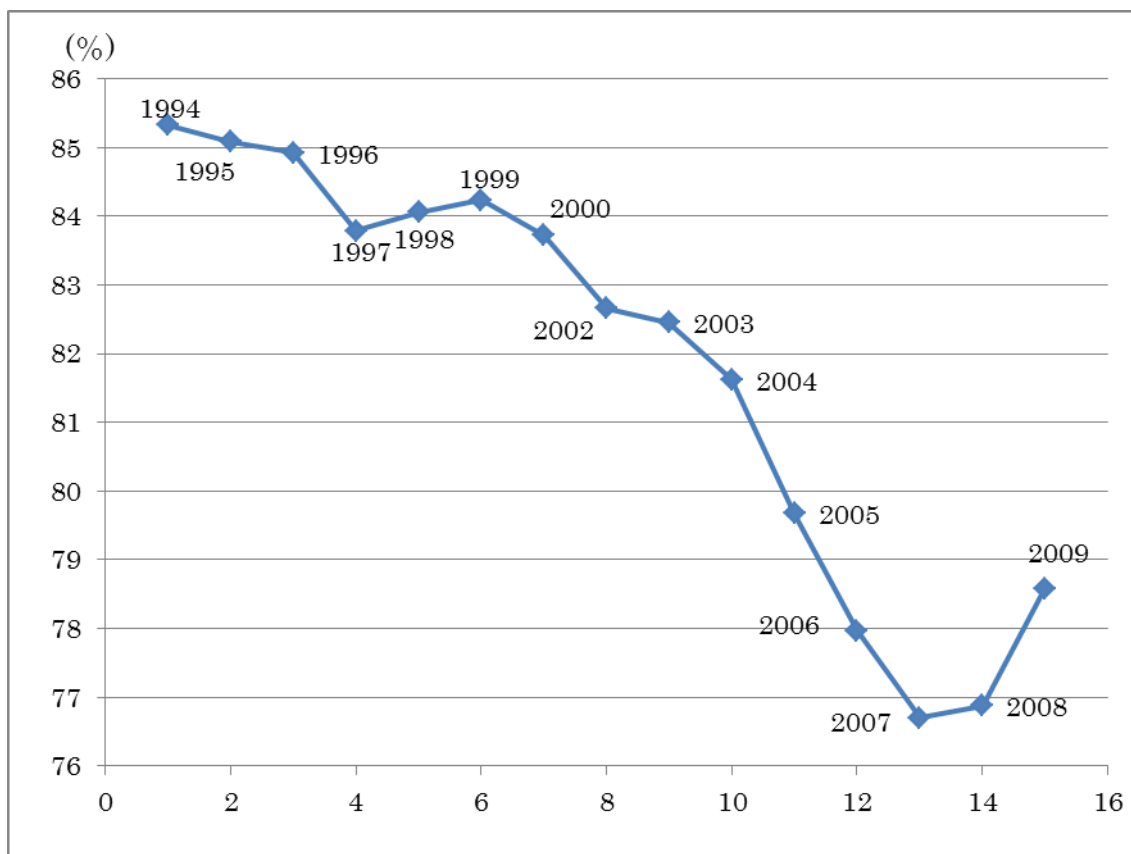


図 3 - 1

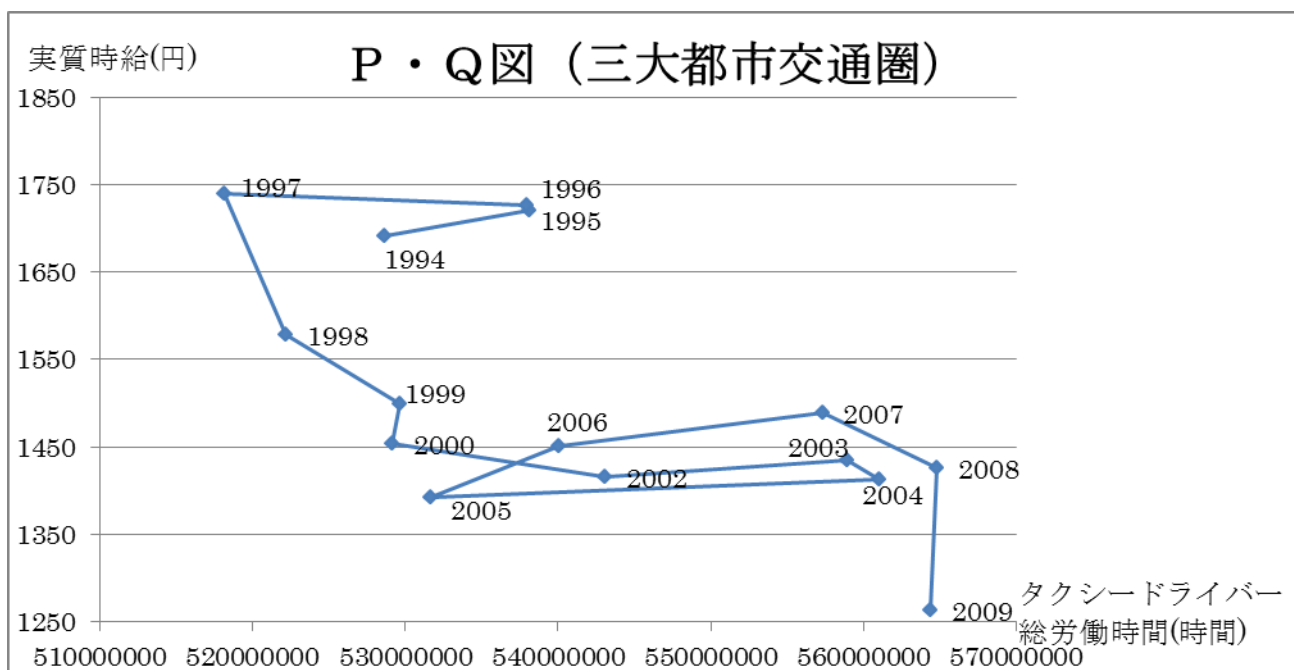


図 3 - 2

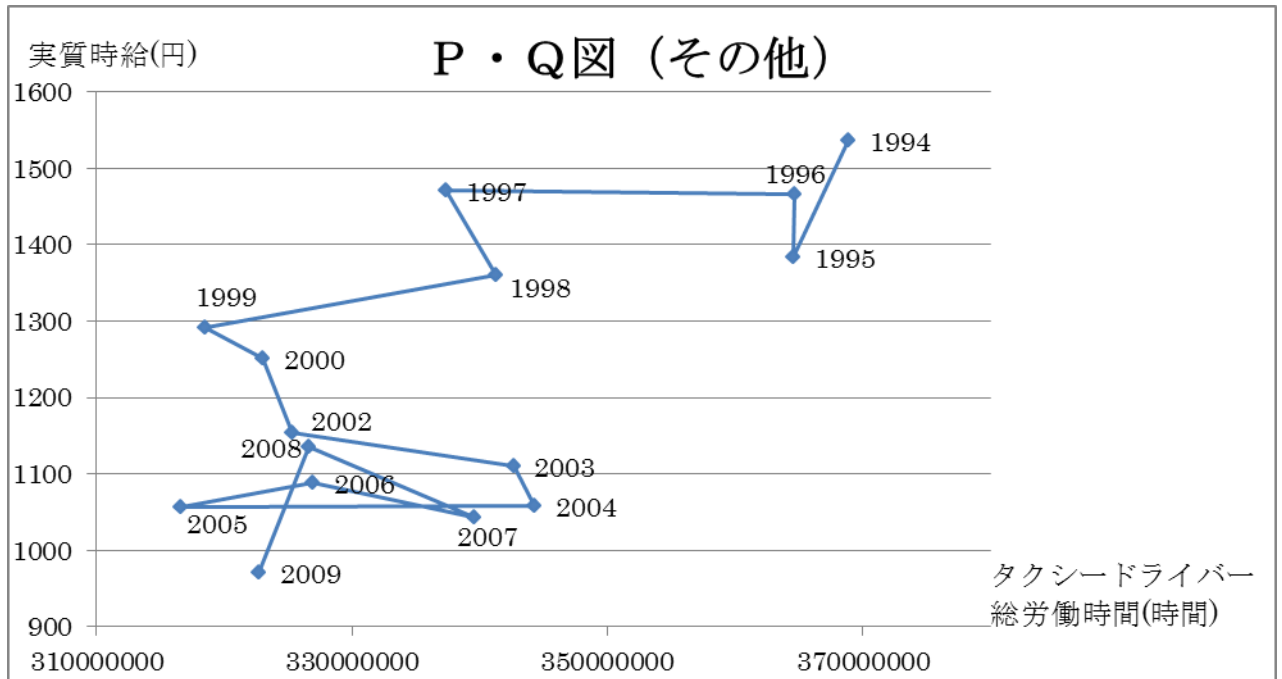


図 3 - 3 タクシードライバーの総労働時間(三大都市交通圏)

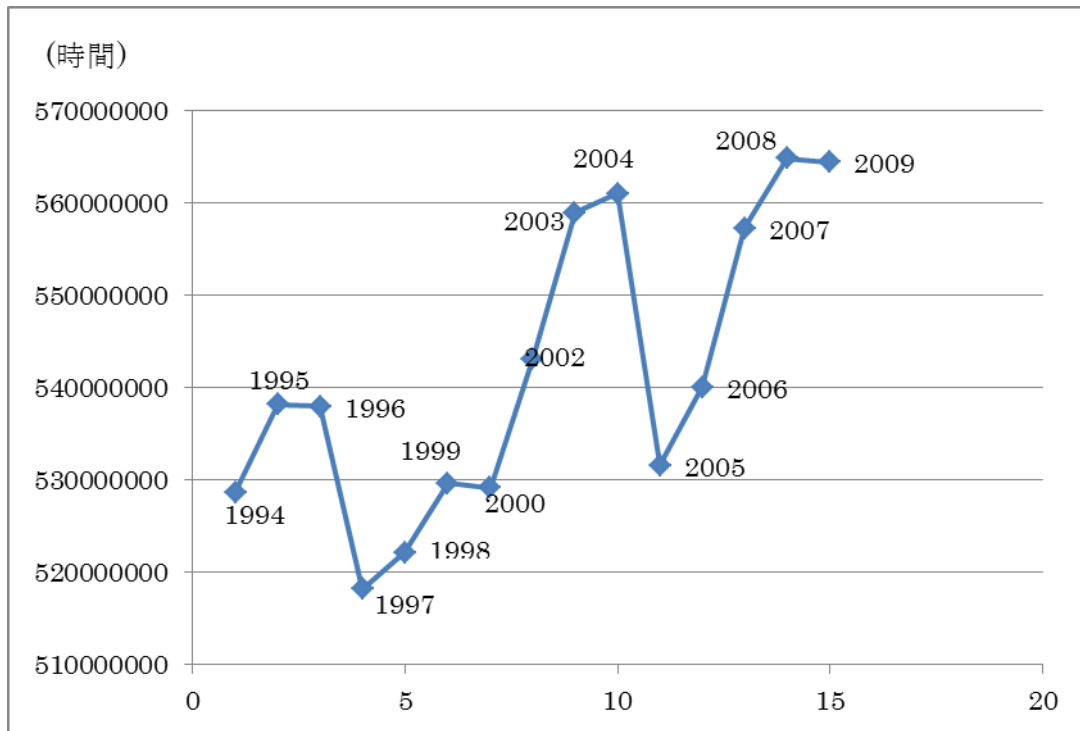


図3-4 タクシードライバーの総労働時間(その他の地域)

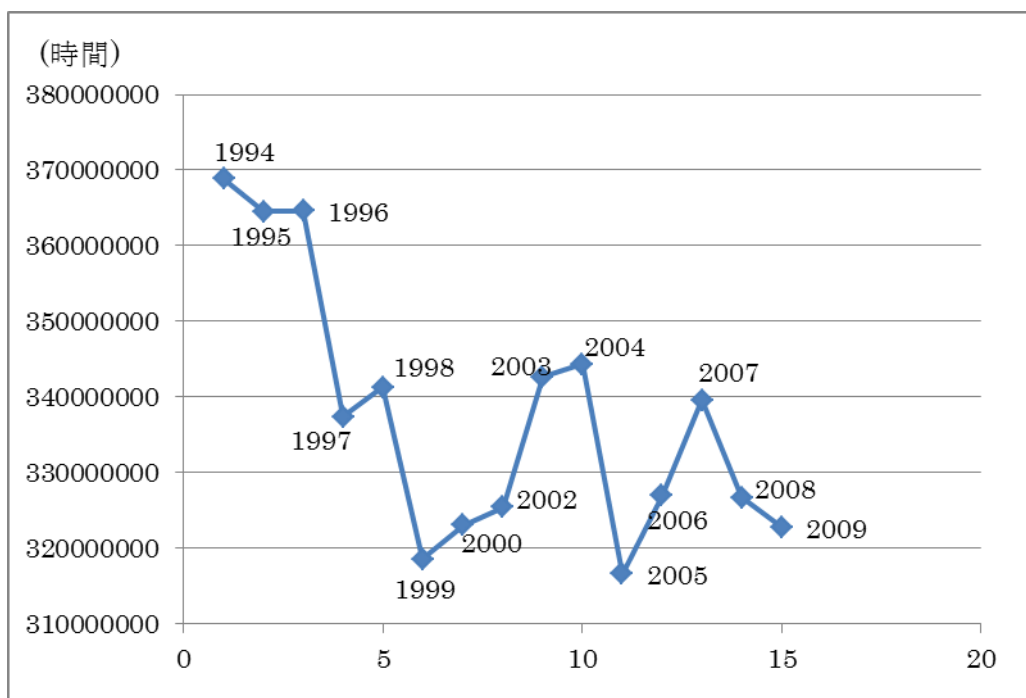


図3-5 タクシードライバー数(三大都市交通圏)

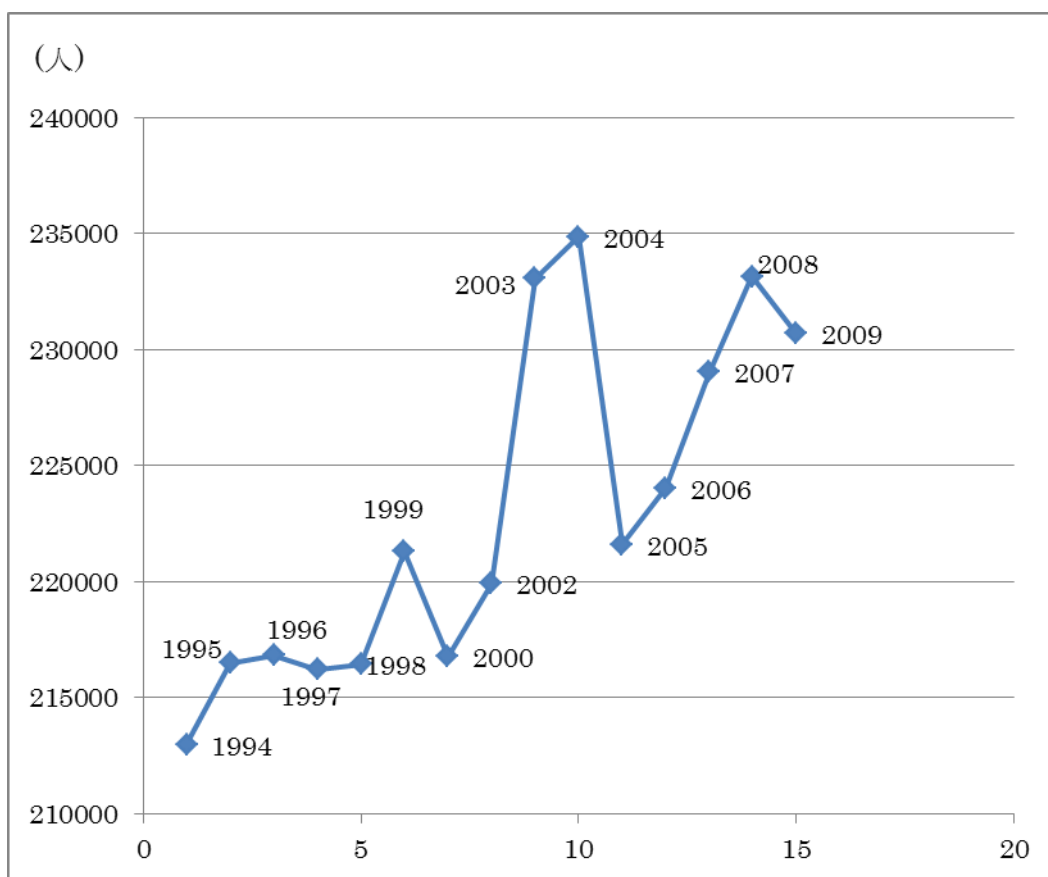


図3-6 タクシードライバー数(その他の地域)

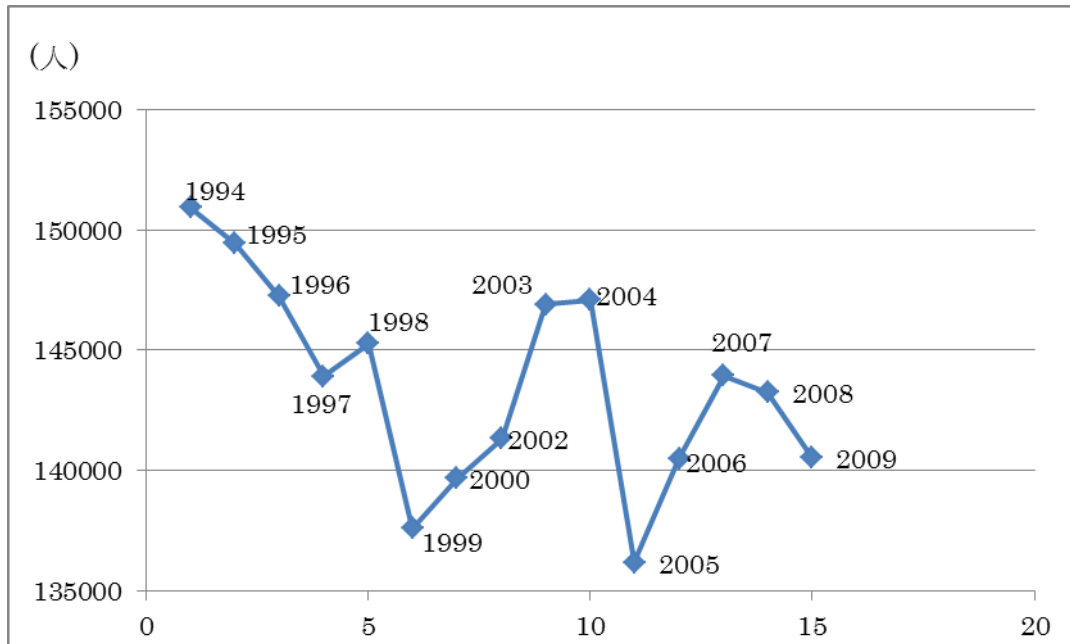


図3-7 タクシードライバー一人あたりの年間労働時間(三大都市交通圏)

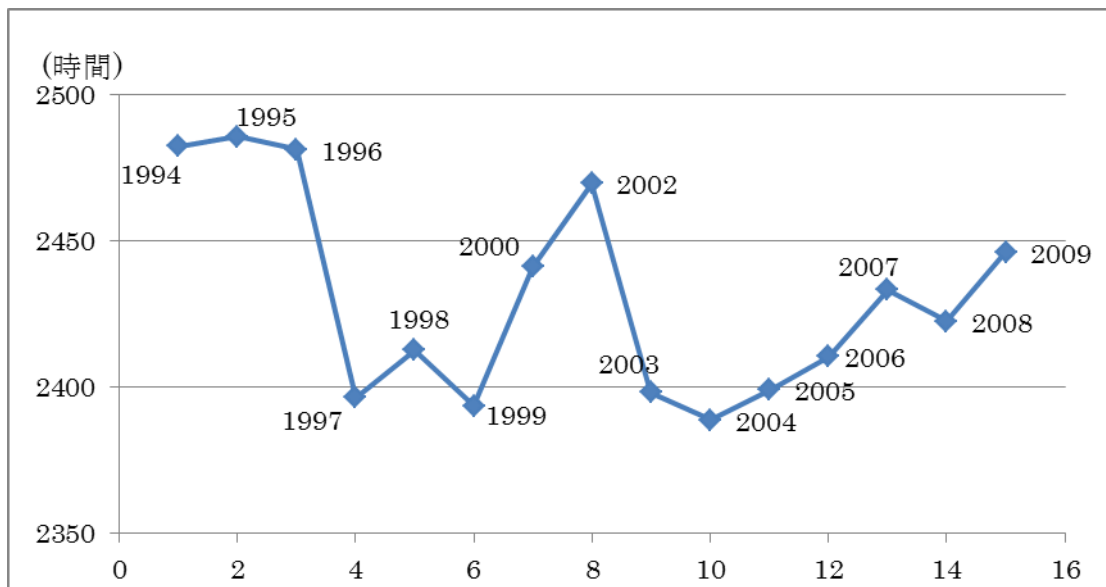


図 3-8 タクシードライバー一人あたりの年間労働時間(その他の地域)

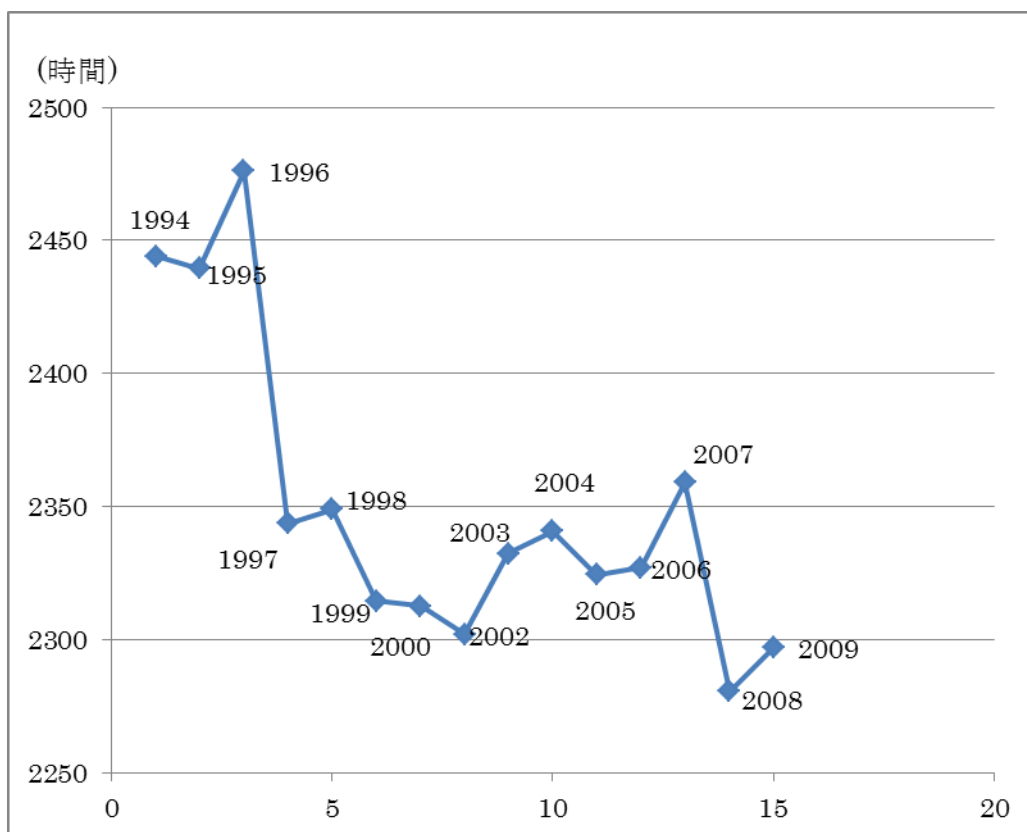


図 3-9 タクシー一台当たりのタクシードライバー数(三大都市交通圏)

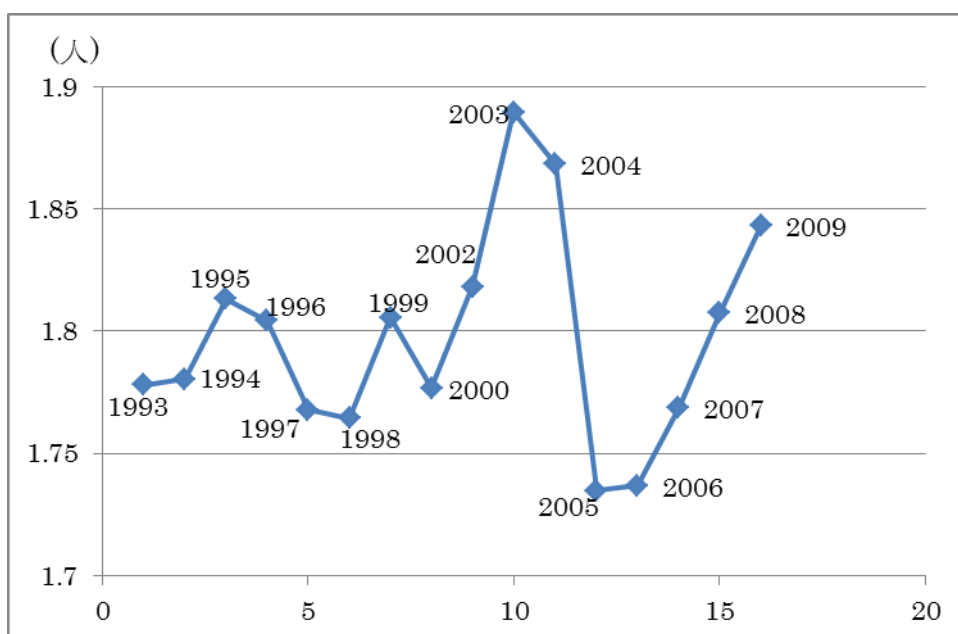


図3-10 タクシー一台当たりのタクシードライバー数(その他の地域)

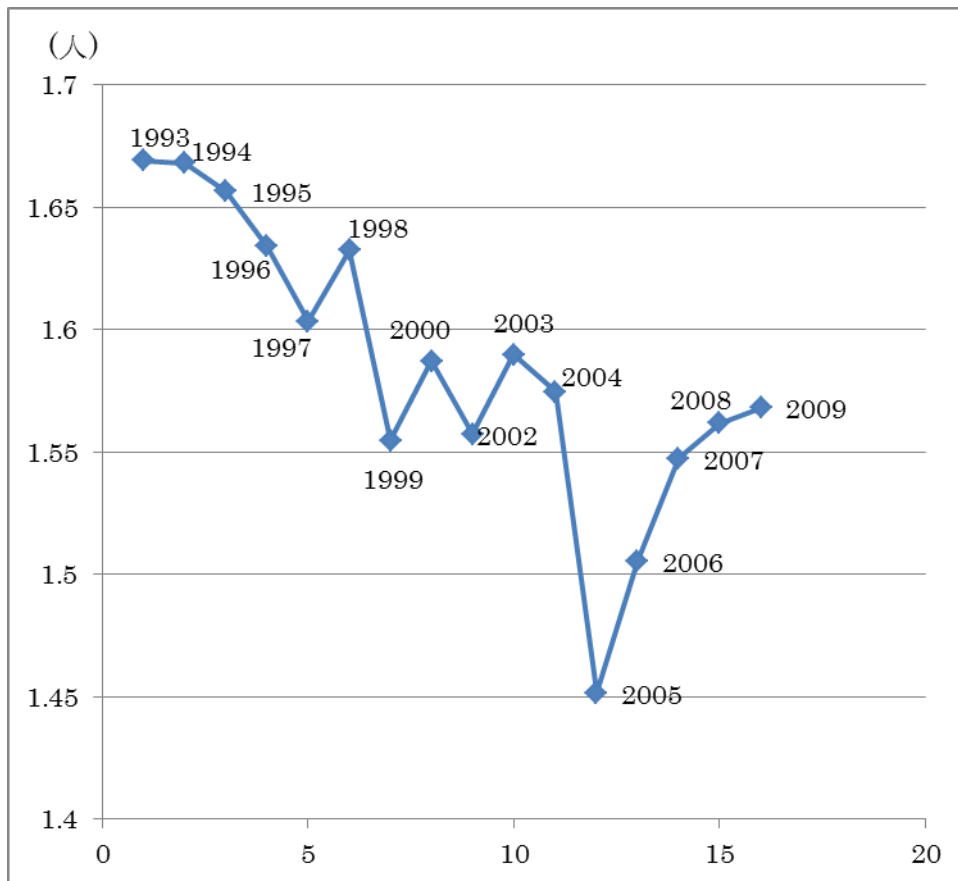


図3-11 実質時給(三大都市交通圏)

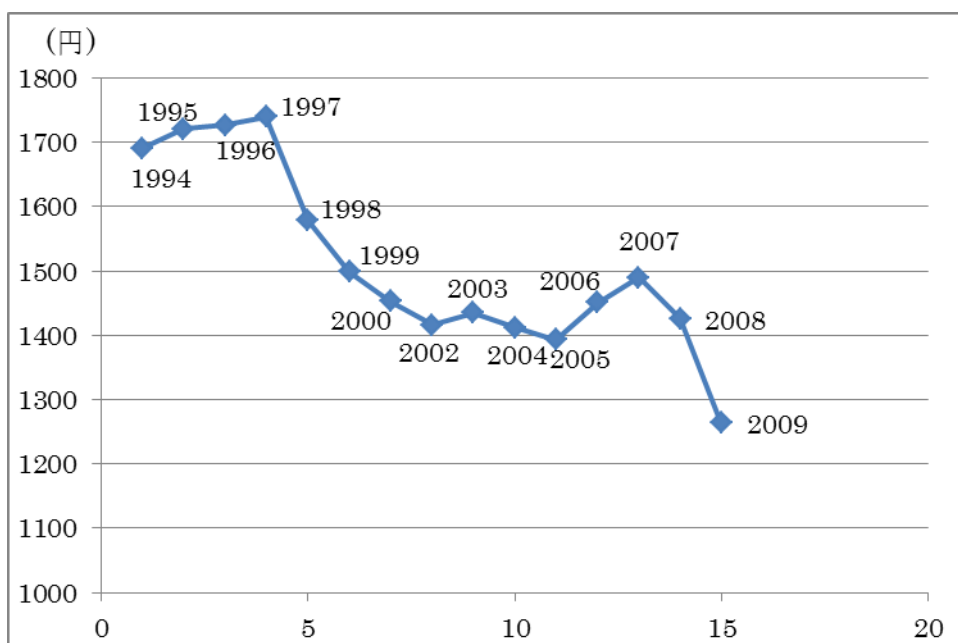


図3-12 実質時給(その他の地域)

