

タクシー産業の再生に向けて

——再規制への疑義——

山本 哲三

要 旨

本稿は、2007年のタクシー値上げを契機に再燃したタクシー再規制論議を批判的に検討し、低迷が続くタクシー産業の現状を踏まえ、タクシー産業の再生ないし将来的な発展に向け一つの展望を提示するものである。

まず、タクシー運転手の労働条件の改善を目的に実施された2007年の東京都区部のタクシー料金の値上げ(平均7%強)が、国土交通省が期待したような効果をもたらさなかったことを明らかにする(「規制の失敗」)。失敗の原因は、誤った政治・政策判断もあるが、国土交通省の不十分なタクシー市場分析、安易な経験則への依拠に依るところも大きい。

ついで、タクシー産業の特性を、労働市場、労使関係の特殊性を含め、産業組織的に解明する。そうした特殊性は、現在、規制緩和に伴う競争の進展もあり、徐々に解消されつつあるが、その一般産業化(「普通の産業」)を促すためには、さらなる市場環境整備と補足的な政策措置が必要であることを明らかにする。

さらに、タクシー規制の根拠とされている諸要因を探り、その根拠が希薄化している現状を明らかにしつつ、タクシー産業が有する「公共性」の現在の意味を問う。ここでは、タクシー運送の「公共性」は、「地域」および「福祉」という2つのタームに集約されることを確認する。これは、既存タクシー業界と近年急速に全国規模で拡大したNPO等による有償福祉運送サービスとの対立・競合の構図に象徴的に現われている。

最後に、タクシー産業規制を経済的規制から社会的規制に転換すべきことを示し、そのうえでタクシー産業の発展方向を、事業者の内部ないし事業者間におけるビジネス指向の都市型タクシー・サービスと福祉指向の地域密着型タクシー・サービスへの2極分化に見出し、それを積極的に誘導するような措置が望ましいことを説く。現在、国土交通省が考えているタクシー規制の方向性(参入再規制)は大きく軌道修正されてしかるべきなのである。

キーワード：増車競争、規制の失敗、需要の価格弾力性、回帰モデル式、非集計分析、歩合給、共同減車、改正道路運送法、福祉有償運送ガイドブック、タクシー・サービスの公共性

Reformation of the Taxi Industry: Doubts about Reregulation

Tetsuzo YAMAMOTO

Abstract

This paper critically examines the arguments for taxi re-regulation occasioned by the taxi fare hike in 2007, and presents a scenario for future development of the taxi industry on the basis of the present sluggish conditions of the industry.

Firstly, this paper clarifies the failure of the 2007 fare hike in Tokyo (average 7%), which was allegedly implemented to improve the working conditions of taxi drivers. This hike brought virtually none of the effects that the Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT) had expected (=regulatory failure). The causes of the failure were partially erroneous political judgement, but also an incomplete taxi market analysis and easy dependence on the empiricism of the MLIT.

Next, this paper analyzes characteristics of the taxi industry, including the peculiarities of its labor market and labor-management relations from the viewpoint of industrial organization. While such peculiarities have been dissolved gradually through increasing competition accompanied by deregulation of the taxi industry, further improvement of market environments and complementary measures will be needed to make it 'an ordinary industry'.

In addition, this paper refers to the sources of taxi regulation, and analyzes the public nature of the taxi industry, elucidating why it has lost its meaning. Here the public nature of taxi transportation could be summarized in two terms: "region" and "welfare". This trend can be seen in the conflict and competition between the existing taxi industry and the compensatory welfare transport services of NPOs, etc., which have expanded quickly on a nation-wide scale.

Lastly, regulation of the taxi industry should be shifted from economic regulation to social regulation. This paper proposes future development in promoting a bipolar specialization of the taxi industry, that is, a business-orientated urban-type taxi service and a welfare-orientated regional-type taxi service, and recommends a change in the direction of re-regulation attempted by the MLIT (=revival of supply-demand regulation).

Key words: competition through increasing taxis, regulatory failure, elasticity of demand, regression analysis, disaggregate travel demand analysis, commission system of salary, collective decreasing taxis, revised Road Transport Act, guidebook of charged-welfare transport, publicity of taxi service

投稿受付日 2009年4月3日

採択決定日 2009年5月27日

早稲田大学商学大学院教授

1. はじめに一タクシー運賃値上げ問題

2007年5月に、国土交通省（以下、国交省）から東京地区のタクシー運賃値上げ案（平均18.7%）が、内閣府の物価安定政策会議（以下、物安）に提出された。そこで、物安の史上異例の事態が起こった。元来、同会議は、物価安定対策のための審議・監視機関であるが、この10年、とりわけ公共料金の改定について監視の眼を強めてきていた。全国レベルの公共料金の改定はここでの審議と承認が必要とされている。だが、会議は実際には所管省庁からあがってくる公共料金改定案にせいぜい条件を付け承認するにとどまり、すでに所管省庁の審議会等で検討・決定された公共料金改定案に「ノー」を唱えることなどなかった。

したがって、一昨年のタクシー運賃の改定についても、「東京交通新聞」など業界専門紙は、「条件つき」で承認されると見なしていた。ところが、会議で多くの委員から反対意見が提示され、前代未聞のことだが、国交省は原案を一端取り下げ、同年10月に改めて7%台の運賃値上げ案を再提出し、漸く「物安」を通ったのである。

運転手の労働条件の改善（値上げの増収分の約9割は人件費の増額に回されるものと計算されていた）というのが運賃値上げの名目上の理由とされていたが、値上げで解消できるような問題ではなく、業界の自助努力が求められるというのが、物安の多くの委員の考えであった。「増車」競争という安易なかたちで競争を展開することで自ら供給過剰を招いておきながら、値上げを申請する業界の旧態依然とした体質、またそれを受容して需給調整条項の復活を目論む国交省の政策対応への批判があったといつてよい。

運賃改定後1年を経過した時点で、国交省から物安に対し事後の結果報告があったが、案の上、この値上げは苦境に陥った業界の救済につながらず、運転手の労働条件の改善にもつながらなかった⁽¹⁾。その背景には、不況の再来（米国のサブプライムローン問題を契機に急速に波及した実体経済の悪化）というマクロ要因もあるが、基本的な問題はやはり「規制の失敗」にあった。

本稿は、まず、国交省がこの間のタクシー市場の構造変化を読み取れず、従来の規制手法に安易に依存したところに今回の「規制の失敗」の一大要因があったことを明らかにする（「I」）。ついで、タクシー市場の特殊性について考察し、タクシー規制の在り方を根本的に再検討し、規制の重心を経済的規制から社会的規制にシフトさせるべきことを指摘する（「II」）。そして最後に、タクシー産業の今後の在り方について展望し、課題と問題点を簡単に述べることにする。

2. タクシー市場の構造変化

2-1. 市場需要構造の変化

国交省には運賃の値上げの検討に入る前になすべき作業が二つあったように思える。ひとつは、需要構造の変化の把握と直近の需要弾性値の測定である。タクシーは、公共旅客輸送機関のなかで個人のニーズに対応してドア・ツー・ドアの輸送を行っているユニークな公共輸送機関で

ある。だが、公共旅客輸送機関に占めるその比重は、東京都においては、他の公共輸送機関（JR、民鉄、地下鉄、バスなど）に比べ年々低下してきており、いわばヘッジに位置する公共旅客輸送機関といつてよい（図1）。

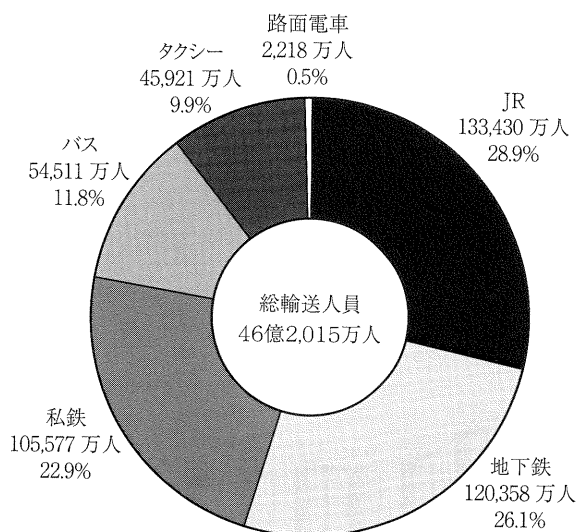
これは、タクシー市場の需要の長期的低迷によるところが大きい。需要は平成7年にピークに達し、2003年から約5年続いたマクロの景気回復に伴う実車率の改善（図3b）にも関わらず、低迷を続けている。タクシー需要の長期逡減的な傾向については、法人タクシーの輸送実績（走行距離 km）からも推定される（図2、図3a）。したがって、値上げがタクシー業者の増収に繋がるか、それとも逆に客離れから減収を招くか、予想は微妙であったといわなければならない。

こうしたときに需要予測をより確実にする分析手段に需要の価格弾力性（ $\varepsilon = -p/q \times dq/dp$ ：価格が一単位変化したときの需要量の変化分であり、絶対的な基準値は1）の測定がある。値上げがタクシー事業者を増収をもたらすかという問題は、例えば農家が農作物の品薄で高値がついたのを見て来年の「作付け面積」を拡大すると増収につながるかという問題と双対性をなす限界収入に関わる問題である。

いま、需要関数を $q = D(p)$ で示すと、収入 $R (= pq)$ は $pD(p)$ となり、これを価格 p に関して微分すると、限界収入は $q(1 - \varepsilon)$ で表現される（ただし、 $\varepsilon = -\frac{p}{q} \frac{dq}{dp}$ ）。したがって、限界収入（この場合は、一単位価格を引き上げたときに得られる追加的な収入）が正であるためには、 $\varepsilon < 1$ でなければならない⁽²⁾。

だが、国交省はこの弾力値の測定よりも、むしろ過去の値上げの結果を重視した。運賃の値上げは一時的にタクシー需要を減少させるが、値上げ改定率が実需減少率を大幅に上回っているか

図1. 東京における陸上交通機関別輸送人員



資料：都市交通年報（平成15年度）

図2. 東京地区タクシーの輸送人員・運送収入・車両数の推移

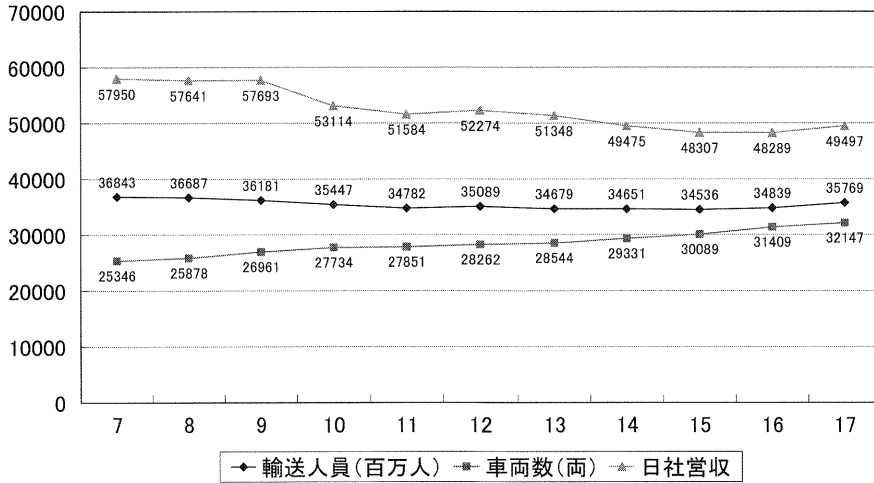


図3a, 3b. 法人タクシーの輸送実績 走行距離 (km), 実車率 (%)

図3a 走行キロ (km)

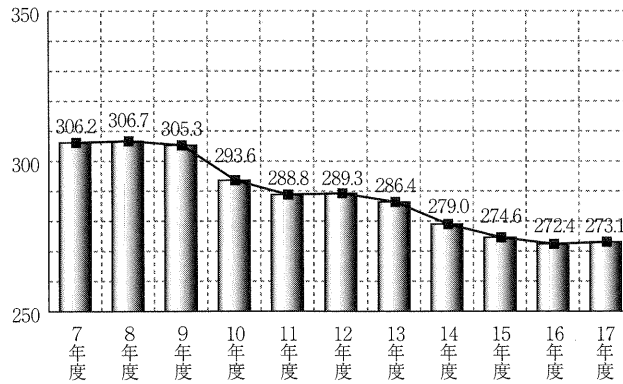
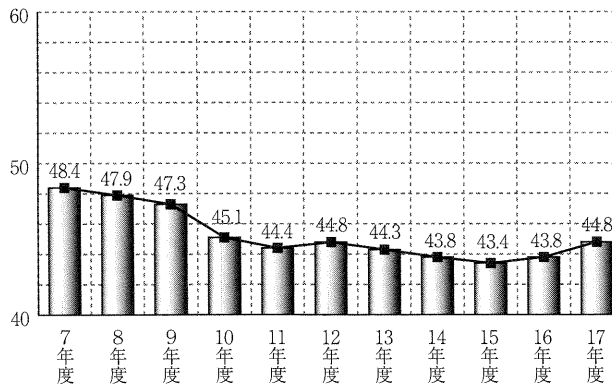


図3b 実車率 (%)



ざり事業者収入は増加すると予想したのである。国交省自動車交通局が提出した資料（「(資料2-2) 東京地区タクシー運賃の改定について」)によれば、過去の運賃改定率と増収率の関係、および運賃改定率と実車走行キロ減少率の関係は、以下のようなものであった(表1, 表2)。

国交省は、増収率/改定率が平均すると正であり(表1)、かつ「(a)/(b)の平均値」がマイナス1以下の-0.35であることから(表2)、7%の運賃値上げはタクシー事業者の増収を帰結すると見込んだわけだが、ここで大きな過ちをおかしたように思える。タクシー市場の構造が2002年の規制緩和後変化しているときに、このような平均的な数値を弾き出すことにほとんど意味はないのである。したがって、このような数字から政策判断を下してはならなかった。もし、この表から学ぶところがあるとすれば、平成9年度の値上げ(消費税)の結果である。ここでは、増収率/改定率はマイナスに転じ、改定率に対する実需減少率も大きく、(a)/(b)の比率がマイナス1

表1. 改定率と増収率の関係

改定日	申請率	改定率	増収率	増収率/改定率	経済成長率
平成元年	3% 消費税	3.0%	3.46%	1.15	4.3
平成2年	11.0% - 16.9%	9.6%	5.89%	0.61	6.0
平成4年	17.0% - 22.9%	12.3%	2.61%	0.21	1.1
平成7年	11.5% - 23.7%	9.4%	5.87%	0.62	2.4
平成9年	3% → 5% 消費税率改定	1.9%	△1.05%	△0.55	0.6

(注) 申請率とは事業者団体による値上げ申請率であり、改定率とは国土交通省(旧運輸省)がそれを査定し認めた値上げ率のことである。

表2. 運賃改定率と実車走行距離の関係

運賃改定年度	実車走行キロ減少率(a)	運賃改定率(b)	比率(a)/(b)
昭和56年度	-0.64%	15.7%	-0.04
昭和59年度	-0.79%	9.5%	-0.08
平成元年度	1.00%	3.0%	0.33
平成2年度	-2.09%	9.6%	-0.22
平成4年度	-8.05%	12.3%	-0.65
平成7年度	-2.75%	9.4%	-0.29
平成9年度	-2.86%	1.9%	-1.51
平均	-2.31%	8.77%	-0.35

を超えている（-1.51）。国交省は、ここに最近のタクシー市場の需要動向の変化を読み取るべきであった。

とはいえ、国交省が弾力値の測定をまったく軽視していたわけではない。国交省自動車交通局は、タクシー運賃の値上げが輸送量（実車走行キロ）に与える影響を回帰モデル式、

$$\ln(Q) = \alpha \ln(P) + \beta \ln(G) + \gamma \ln(I) + \delta \ln(S)$$

ただし、Q：実車走行キロ、P：4km 乗車運賃、G：実質 GDP、I：東京都区部人口、S：地下鉄およびバスの車両走行キロ

で分析している。昭和50年度から平成15年度までのデータを入れて推計したパラメータの数値は、表3の通りである。

そのうえで、それぞれの説明変数に直近のデータを入れ（実質 GDP 伸び率：2.0%，都区部人口伸び率：0.856%，地下鉄等の車両走行キロ伸び率：2.441%，CPI 上昇率：0.5%），今回の運賃値上げが輸送量に与える影響を試算している。その結果は、表4の通りであった。

いずれの改定率でも運賃の値上げは増収をもたらすものと推定され、値上げが実施されたわけだが、1年後、事業者平均では減収の結果が出ている。サブプライム問題による2008年初秋からの急速な景気の悪化という要因はあるものの、国交省の予測は外れたといつてよい。

どうしてこのような過ちをおかしたのか。回帰モデル式に大きな問題が隠されていたといわざるをえない。実車走行キロと運賃の関係でいえば、このモデル式も、類似の回帰モデル式を用いた内閣府の推計結果⁽³⁾も、需要の弾性値を0.3から0.6のレンジにあると推定しているが、この10

表3. 回帰係数の推計結果

	係数	t 値
4 km 乗車運賃	-0.337	-2.000
実質 GDP	0.784	9.421
東京都区部人口	1.286	1.908
地下鉄等の車両走行キロ	-1.312	-7.754
定数項	8.406	0.785
決定係数	0.904	

（備考：平成元年度から4年度のバブル期はダミーを入れている）

表4. 値上げが輸送量に与える影響試算

改定率	実車走行キロ減少率	増収率
5 %	-2.050%	2.84%
10%	-3.735%	5.89%
15%	-5.420%	8.77%

年間のJR／民鉄、地下鉄などの代替財のインフラ整備、輸送実績の伸びや市民の健康志向の増進（ウォーキング・自転車利用）を考慮に入れば、真の弾性値はもっと高いように思える。実際、上のモデル式のt値の-2.0は、推定値の信頼性がざりざりの範囲であり、疑わしいともいえる。

こうした問題は、一つは説明変数（「東京都区部人口」や「地下鉄等の車両走行キロ」）に係る直近のデータを「過去5年間平均伸び率」で作成したこと、また利用者の所得の変化を「実質GDP伸び率」でとり（代理変数）、しかもそれを2%と高めに設定したところにあったように思える。地下鉄等の敷設・伸長の影響については10年単位で測り、また利用者の所得や消費行動の変化についても代理変数（GDPの変化率）を見直し、成長水準をマクロ実質賃金の動向を踏まえ、低めに設定すべきであった。いわば、運賃の値上げがタクシー市場に与える影響について、従来の集計分析を超える工夫が必要であったのである。

今回の値上げに際して、国交省は少なくとも東京特別区を大きく都心商業地区、居住中心地区、武三地区の三つに分け、その代表的な地区を対象地域として選定し、そこで値上げ後のタクシー需要選好の非集計分析を行う必要があった。すなわち、各地区で家庭・事業者のアンケート調査ないし訪問調査等を実施し、そこで得られた表明選好データに基づき、非集計行動モデル（離散型の個人選択モデル）を用いて値上げがタクシーの利用にもたらす影響を分析すべきであった。そうすれば、プロビット分析（確率項に正規分布を仮定）ないしパラメータの推定が容易なロジット分析（確率項にロジスティック分布を仮定、とくに交通手段の選好を明らかにするには入り子型段階的なロジットモデルが有効）を通してタクシーの期待利用量を推定できたはずであり、あとはサンプルデータの限界に留意し、予測精度を高めるために各種追加データ（分散等精度が既知である集計データ、非集計データ等）を用い、そこで得られたパラメータに更新、修正を施し移転性を高めれば、東京都の全体的なタクシー需要動向をより正確に把握できたはずである。この非集計分析は、一般には500から1000の個別サンプルでモデル分析が可能であるため、国交省にとってそう時間と費用がかかる調査ではなかった⁽⁴⁾。実際、すでにいくつかの県や都市が、バス運行の是非やあり方をめぐり、バス需要の非集計分析を実施している。この11年間の代替財の拡大に伴う弾性値の上昇傾向（他の公共交通の発展、市民の健康志向の増進）、近年のビジネス界の経費節減（タクシー需要の減退）、家計所得の低迷を考慮にいれば、今回の値上げの効果を推定するのに非集計分析は必須な分析手法であったといえよう。

2-2. 供給構造の変化

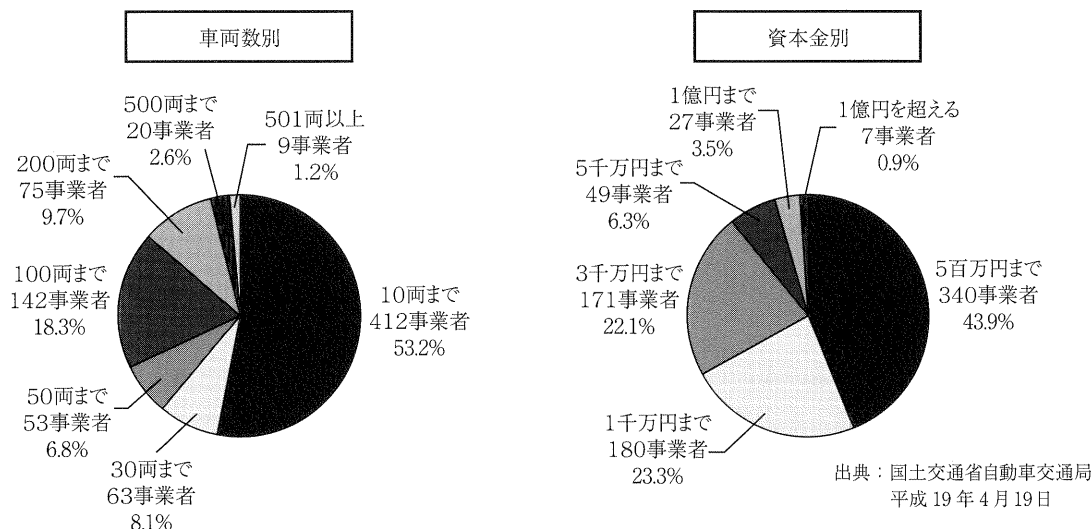
もう一つは、供給構造の変化である。タクシー産業は、多数の中小法人企業と個人タクシー事業者からなるいわば寡占度の低い特殊な産業組織であるといつてよい。その提供するサービスの性質（地域密着性、ドア・ツー・ドアの対人運送サービス）から、全国規模の寡占化は生じにくく、個人営業が広く普及する性質を有しているのである。

東京都内のタクシー事業者数は、平成18年3月末現在で774であるが、これを規模別（車両数別、資本金別）で見ると、車両10両以下、資本金500万円以下の中小事業者が過半を占め、500両以上の事業者、資本金1億円規模の事業者も少数いるものの、上場していない事業者がほとんどである（図4a、4b）。要するに、その産業組織は、圧倒的に中小事業者の寄り合い所帯の趣を備えており、産業集中が進みにくい状態にあるのである。

こうした状況のなかで、平成14年のタクシー規制緩和に伴い、供給側にも大きな変化が起こった（図5）。法人事業者数と法人が所有する車両数の増加である。需要が低迷するなかで供給が増え続け、その結果、供給過剰が帰結したのである（図6）。

どうして、このような事態に陥ったのか。その要因の一つに、規制緩和後の新規参入者の増加と既存事業者による営業区域の拡大がある（表5）。平成15年度以降の景気の回復に伴いタクシー需要は微増に転じるが、タクシー業界が吹き荒れるリストラの「雇用の受け皿」になったことで、運転者の増員確保が容易であったことから、かかる動向が生じたものと思われる。しかし、なんといっても過剰供給力の形成は、タクシー事業者の安易な競争戦略に依るところが大きい。法人タクシー事業者は、保有台数の多寡が総売上高を決定する傾向があるため、市場シェアの維持・増大を目指して台車競争を展開したが、この台車競争に拍車をかけたのが歩合給という特有な賃金制度である。この歩合制のために、事業者はあまり需要動向に制約されずに、台車を増やすことができたのである。増車リスクを運転者に転嫁することができたからである。実際、営業収入が少なければ運転手の取り分である歩合率を低下させるといった「累進歩合制度」が採用される場合には、増車戦略は市場シェアと営業収入を同時に確保できるもっとも容易で確実な戦略となる。例えば、一か月の一台当たりの営業収入が60万円であり、歩合率が50%であったとしよう。

図4a、4b. 東京の規模別タクシー事業者数、車両数別 資本金別



ここで営業収入が50万円に減少すると歩合率は45%に低下するという取り決めが交わされていると、事業者はその収入をほとんど減らすことなく（30万円→27万5千円）、むしろ総収入を増やす形で市場シェアを維持できることになる。リース制（運転者に車を貸与し、リース料を稼ぐ手法）や名義貸しという事業方式は、こうした経営手法を極端に進めたものといってよい。こうした事業者の経営戦略が、需要低迷下、過剰供給力を形成したとすれば、それはタクシー産業に特

図5. 東京のタクシー事業者数・車両数

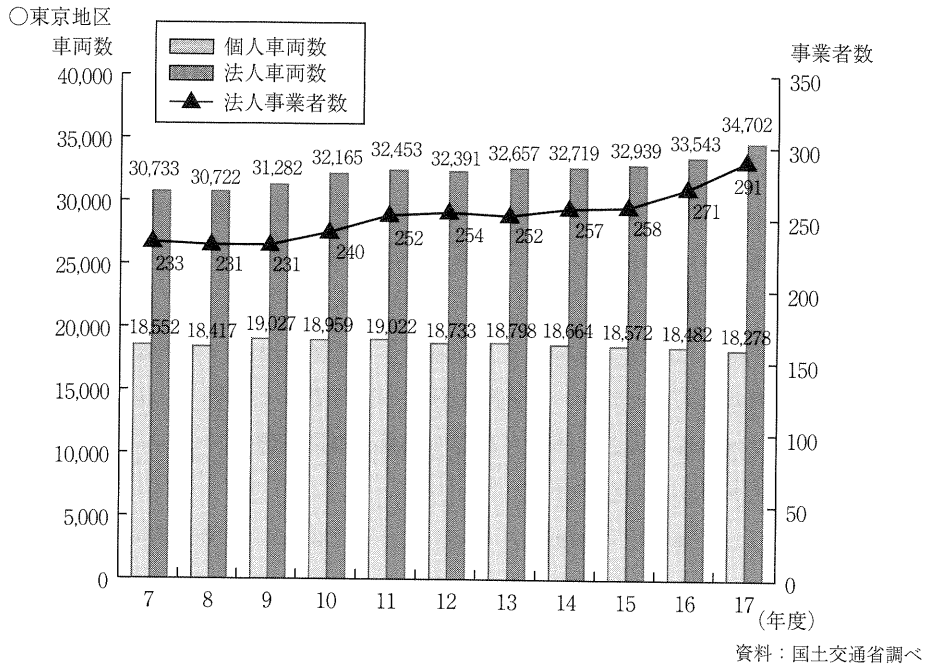


図6. 規制緩和前後のタクシー事業の概況

●規制緩和前後のタクシー事業の概況（国土交通省資料による）

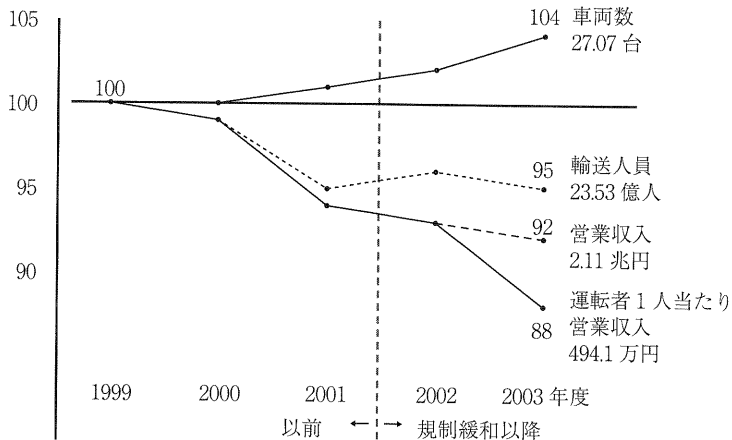


表5. 東京地区のタクシー事業者の参入・退出の状況

	新規許可事業者数	区域拡大事業者数	廃止事業者数
平成13年度	1	0	0
平成14年度	9	3	0
平成15年度	5	4	0
平成16年度	20	1	0
平成17年度	24	1	2
合計	59	9	2

殊な労使関係に深く規定されていたとあってよい。

もちろん、この間、事業者の効率化と合理化に向けた努力がなされなかったわけではない。業界レベルでは、タクシー産業のIT化（タクシー無線のデジタル化、運賃自動計数納金システムおよび常務日報自動化システムの導入、ETC車載器の導入、運行管理システムの開発・導入など）が奨励・推進された。また同時に、ハイグレード車両の導入、ピーク、オフピークの需要に応じた計画配車とそれに対応した多様な勤務シフトの採用なども試みられ、乗務員研修、苦情処理体制の拡充、ランク制度の導入などのサービス向上対策も実施されている。これに加えて、事業者レベルでも、バラツキはあるものの、間接人件費の削減、車両整備のアウトソーシング、福利厚生費の削減などのコストカットがなされた。

だが、問題は、こうした効率化・合理化が、競争ベースではなく、「事業協同組合」の形態で、もしくは「グループ化」のなかで実現されたことである。事業協同組合は、一方では無線基地局の設置・運営、配車の共同化、乗務員指導マニュアルの共通化、チケットの発行・処理の共同化、燃料資材の等の一括購入など、中小事業者の経営効率化に欠かせない要因をなしていたが、同時に運賃・サービスをめぐる通常のグループ間、事業者間の競争を大きく阻害する側面をもっていた。

3. タクシー産業の公共性

3-1. タクシー市場の特殊性

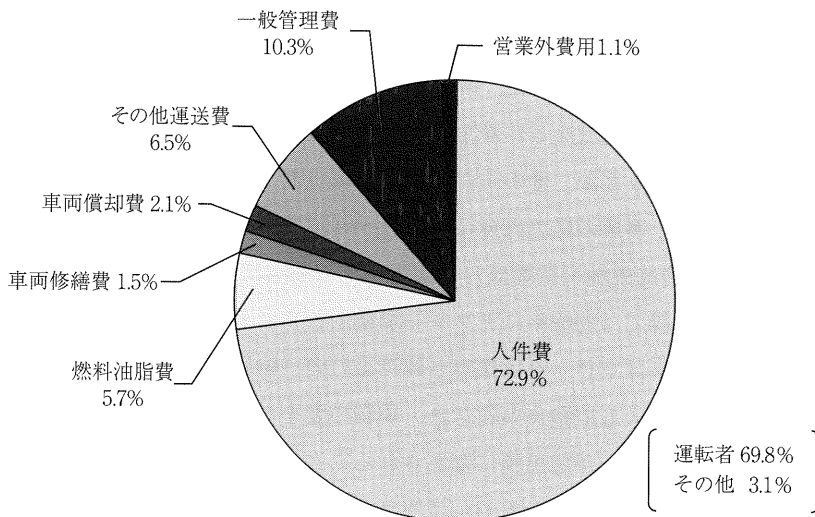
タクシー市場の需給ギャップが明確になった時点で、地方ブロックから台車制限を求める事業者の声が大きくなり、国交省は、いったん廃止した需給調整規制を非公式に認める立場へと移行した。特別認定区を設け、そこでは届出制を認可制に戻し、台車制限を行うというのである。だが、消費者利益の観点に立てば、その前に国交省は、タクシー市場を通常の市場に近づける努力を行うべきであった。

それでは、タクシー市場の特殊性はどこにあるのか。通常、(1)低い利用者の選択可能性、(2)情報の非対称性、(3)追加的需要の欠如、(4)コストダウンの困難性などが、市場特性を形成している

といわれている。(1)は、特殊な需要発生の在り方（突発性、緊急性）に関連している。利用者がタクシーを利用するとき、多くの場合、事業者・運転手を選択する余裕はなく、乗り場に並んでいる車に順番に乗るか、いわゆる「流し」営業を行っているタクシーに手をあげ、止まった車に乗らざるをえないのである。(2)は、情報の非対称性に関連している。この産業では、交通・サービス情報が事業者・運転手の側に偏在し、利用者は十分な情報を持っていない。そのため、利用者には運転手が目的地までコンフォータブルに、最短距離、最短時間で運んでくれるかどうか分からないし、降りるまで運賃がわからない。こうしたところでは、競争による淘汰は働きにくく、非効率な事業者も温存されかねない。(3)は、タクシー需要が、他に交通代替手段がない場合に、特定の条件（雨天、終電後）や目的（観光、通院など）で利用されることに関連している。運転者と利用者の関係が一度きりの取引であるケースが多く、良質のサービスが評価されにくいこうした需要特性のため、価格変動が需要量に及ぼす影響は大きく制約されている（低い弾性値）。(4)は、タクシー・サービスが、工業製品のように技術革新によるコストダウンが効かぬ、一人の運転手が1台の車を運転する対人サービスである点に関連している。タクシー・サービスは利用者の個別需要に対応したもので、大量運送は困難である。事業者には運行の効率化（需要対応型運行計画）や間接人件費の削減にコストダウンの余地があるものの、結局、総費用の約70%を占める運転者人件費の削減に取り組みないかぎり、コスト削減は大きく進みそうにない（図7）。

タクシー産業は、その市場が特殊であるばかりか、労働市場、労使関係も特殊性を有している。タクシー事業は、一人の運転者が、乗客を求め（営業）、運送を行い（生産・販売）、運賃を受受する（集金）するという自己完結的なビジネス・モデルの下でなされている対人運送サービスである。そして、こうしたサービス特性に対応して採用されているのが歩合制賃金である。ここでは、タクシー運転者の賃金は、基本的に、営業収入×歩合率で決定される。したがって、歩合率

図7. タクシー事業者の輸送原価構成比（東京地区）



が一定なら、賃金は営業収入の多寡で決まることになり、運賃の値下げや増車があれば、タクシー運転者の営業収入は減少し、結局賃金が圧迫されることになる。労使が対等な力関係を持っていれば、基本給（固定給）の復活、その比率の増大が、また歩合率の労働例に有利な変更が可能であるはずだが、長期不況下のリストラの進行もあり、労働市場が買い手市場になっており、そうした労働側の圧力は働かないのである。

タクシー市場のこうした特殊性を前に、まず考えるべきは、こうした特殊性を解消し、一般市場に近づける方策や事業者間競争が有効に働く装置を工夫することである。基本的には、問題の多い事業者が市場に温存されない仕組みを構築することが重要な課題となる。(1)と(2)の問題については、今後の進展が期待できるIT化、とりわけサービス内容・運賃等に関し利用者への情報提供を促すガイドラインの作成やデジタル無線配車の普及が、利用者の選択可能性の拡大と情報の偏在といった特殊性の解消に貢献しよう。またこれに関連して、行政処分の厳格化と処分を受けた事業者・運転者の公表、事業者・運転者のランク制度の整備、評判市場の形成も問題解決の重要な補助装置となろう。(3)については、基本的にはタクシー事業者・運転者が独自に需要創出・喚起策を模索するなかで解決すべき問題である。乗り場の整備や無線配車サービスの拡充、またデジタル・タコグラフ、ドライブ・レコーダーの導入による需要動向の把握と安全性のチェックも、リピーターの確保に貢献しよう。さらに(4)についても、基本的にはタクシー事業者・運転者がサービスの多様化とそれに見合った運賃体系の模索を通して解決すべき問題であるが、運行管理制度の徹底と監査の強化が側面から営業の効率性向上に寄与しよう。

3-2. 規制の経済的根拠の希薄化

現在、国交省で参入規制の復活、運賃制度の見直しが検討されている。タクシーはそもそも何故規制されなければならなかったのか。道路運送法の制定時（昭和26年）においては、まだ自家用車が少なく、(1)タクシー事業やバス事業は、道路旅客運送サービスとして、鉄道・都（市）電などと並び、公共輸送機関の一端を担っていたこと、(2)事業者による過当競争を防止し、運転者の安全運転を確保する必要があったこと、(3)情報の非対称性によって発生する損害（過大な運賃請求、同一台車での利用の一見性など）から利用者を保護する必要があったこと、(4)利用者を選択可能性があまりないことなどが、その主たる理由であったと考えられる。

だが、こうしたタクシー事業の経済環境はマイカー時代の本格的到来をもって大きく変わり、IT化の進展と同時に経済的規制の根拠はほとんど消失したとあってよい。こうしたことを背景に、交通審議会の議論を経て、2002年にタクシー事業、とくにその経済的規制について規制緩和が実施された。全国90の地区ブロックは保持されたものの、総括原価方式に基づく運賃規制は上限価格規制に変更され、参入も原則自由化され、規制の要をなす需給調整条項が外されたのである。認可制（運賃、台車規模）が届出制に変更されることで、新規参入や競争が起こり、運賃の低廉化、サービスの多様化で、利用者便益が増進されるものと期待されたのである。実際、運送

の「公共性」は市民でも担えるようになってきていること（代行運転、福祉・介護・過疎運送サービス）、事業者の過当競争は、それを促す多くの要因（歩合制賃金、転職が容易な運送サービスの技術特性）がいまだ存続しているものの、労使関係の変更、資格試験の適正化（運転手登録制度、都市圏での地理テストの導入）などを通して中・長期的には解決可能な問題であること、IT化（デジタル無線・メーター技術の進化など）により情報問題の克服が可能になってきていることを考慮すれば、規制緩和は誤っていなかったといえる。

国交省は現在「行き過ぎた規制緩和」の是正と称し、特定・特別監視地区での参入規制の復活とタクシー運賃規制の見直しに動いている。だが、再度参入規制を復活させる方向に政策の舵をとるとするのは、競争志向的なタクシー事業者の努力と成果を否定するばかりか、タクシー産業全体にモラル・ハザードを生み、非効率な事業者を温存させかねない。運賃規制が「保証」の役割を果たし、非効率な事業者の市場退出を阻害していることはよく知られている。これと同様、参入再規制は上から事業者に「共同減車」を指導するといった競争法上問題の多い措置をとらざるをえず、既存の業界を保護し、事業者のイノベーション意欲を大きく削ぎかねない。

だが、全国90ブロックの値上げ申請状況を見ても、申請の有無はブロックごとにバラバラであり、また値上げが申請・認可されたブロックにおいても、事業者によっては値上げをしないなど、その価格行動は様々ではない。これは、タクシー市場が、いまや多様な市場に分割されていることを意味し、全国一律の運賃規制方式で律しようとする自体に無理がある。国交省は、経済的規制については、参入規制を含め、規制権限を地方自治体に委譲し（地方運輸局の問題はここでは触れない）、その任務を規制運賃モデル（「総括原価方式」、「プライスカップ規制」、「条件付き自由化」）と参入規制条件に関する指針（「ガイドライン」）の作成にとどめるべきである。地方分権がすすめば、英国の事例が示すように、地方自治体は規制を行うか、行わないかの決定を含め、タクシー市場の実情に応じ、適切な運賃・参入規制を課すことができよう。

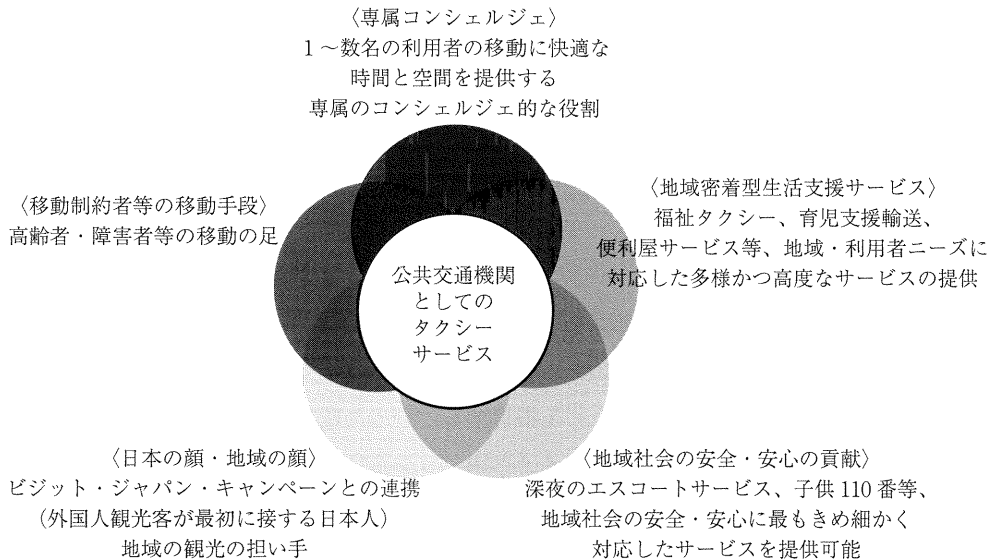
4. タクシー産業の今後の展望—課題と問題点

4-1. 社会的規制への重点シフト

それでは、タクシー規制の在り方は、今後どうあるべきなのか。これは、タクシー産業の今後をどのように展望するかという問題と密接に関連している。この点では、国交省自動車交通局が設置した「将来ビジョン小委員会」がタクシー産業を「総合生活移動産業」として位置づける優れた構想を提示している（図8）。公共交通機関としてのタクシー産業を、「専属コンシェルジェ」、「地域密着型生活支援サービス」、「地域社会の安全・安心への貢献」、「日本の顔・地域の顔」、「移動制約者等の移動手段」という5つのコンセプトで捉え、その基盤となる共通集合にタクシー産業の「公共性」のコアを定めているのである。このイメージ図は、理想像に近いものであるが、地域生活に密着した公共運送サービスを目指すことに重点の一つを置いている点で、優れている。

図8. 「総合生活移動産業」のイメージ図

【「総合生活移動産業」のイメージ図】



となると、こうしたイメージ図を実現するための規制の在り方が次に問題となる。まず、確認すべきは、規制の焦点は、経済的規制より社会的規制に置かれるべきだということである。

従来から重要な規制課題である「公共交通機関としての安全・安心な運送サービスの提供」という安全性の問題については、規制の継続は当然のことなので、ここでは触れない。いま課題となっている運転者の資格要件の見直し（法令知識，健康状態の確認，高齢化への対応など），運転者登録制度の導入などに着実に取り組むべきであろう。

興味深い点は、この図がタクシー産業の役割を、ビジネス要素の強い「専属コンシェルジェ」、 「日本の顔・地域の顔」といったコンセプトと地域性・公共性要素の強い「地域密着型生活支援サービス」、 「地域社会の安全・安心の貢献」、 「移動制約者等の移手段」といったコンセプトに二分し、展開していることである。長期的に見てかなりの的を射た将来像といってよく、とくに地域社会への貢献に公共性のルーツを求めていることは高く評価される。

だが、実際にはここで深刻な問題が発生している。一つのエピソードの紹介から入ろう。2008年夏のテレビ番組（Newsbird）で、九州地域における有償運送サービスを行っている供給主体とタクシー業界の対立が報じられた。九州のある自治体で、市の周辺地区に住む住民たちが移動制約者の生活交通（通院等）を確保するためボランティアで自家用有償運送サービスを提供していたが、突然市からそのサービスを中止するように命じられた。地域の需要もあり、また住民ボランティアの参加もあり、有償運送サービスが軌道に乗りつつあった時なので、納得のできない供給主体（NPO，社会福祉法人，社会福祉協議会のいずれかは不明）は「不当な措置」との声

を上げた。報道記者は、その代表者の話を聞いたうえで、自治体の長に面談を申し込み、中止決定の経緯を聞くことになる。自治体の長は、そのインタビューのなかで、自治体が主宰している「有償運送運営協議会（以下、運営協議会）」の決定を受けて下した措置でとくに問題はないとそっけなく答える。そこで、納得のいかない記者は改めて運営協議会の構成メンバーに当たってみると、タクシー事業者関係者が協議会で自家用有償サービスの提供に反対していることがわかった、というものである。

この報道は、現在全国各地で拡大・発展しつつあるNPO等によるSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）や共同配車が、タクシー需要の一部を奪い、地方のタクシー事業者の脅威となっていることを端的に示した事例といつてよい。タクシー事業者および労組は、多くの協議会で、不十分な運営管理者の配置、事故発生時の損害賠償能力の欠如、安全運転への懸念などを指摘し、有償福祉運送サービスの提供に反対しているのである。

このドア・ツー・ドアないしオン・デマンドの自家用有償運送サービスは、最初構造改革特区での実験を契機に、進む地域の高齢化を背景に、急速に全国に広がった。これを受け、自家用有償運送サービスは、2年前の改正道路運送法で、「特定非営利活動促進法（いわゆるNPO法、平成10年）との統合化が図られ、その第5章「自家用自動車の使用」の第78条－第81条および「附則」で、「登録制度」として法的な位置づけを得た。いまだ、法は、「サービスの対象者」をはじめ、サービス提供の条件、および実際の運営方法に、諸種の制約を課しているが、地方での高齢化の加速と移動制約者の増加、ボランティア活動の急伸（退職した団塊世代の地域活動への参加）、地方財政の悪化（コミュニティ・バスなどの運営費の負担増）を考えれば、この制度は今後ますます重要な役割を果たすことになろう。対象者の枠（「身障者や要介護者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者」）やサービス提供条件（「タクシー等によっては十分な輸送サービスが提供されない場合」）、「運営協議会」の組織の在り方、その運営方法、合意形式（自家用有償運送サービスが必要であることについて全員の合意）など、多くの点で現行法および「福祉有償運送ガイドブック」の根本的見直しと規制緩和が検討されてしかるべきであろう⁵⁾。

前回の道路運送法の改正から3年、この間、自家用有償運送サービスのネットワークは着実に広がり、供給主体となるNPOと社会福祉法人は瞬間に全国各地に広がり、いまやその数は設置地域数で約666、供給主体で2300有余、車両数で約14000台にもものぼっている（表6）。このサービスのための研修・支援サービス体制の整備も、全国規模で進められている。当初、過疎地（「交通空白地帯」）の移動制約者（「身障者・要介護者」）を対象に始まった福祉・介護有償運送サービスはいまや東京、大阪といった大都市部にも浸透しており（2009年現在、東京都内133団体、588台）、利用者も増加している。こうした傾向が続くと、タクシーの「補完的なサービス」といった法的位置づけでは収まらなくなることを、必定である。自家用旅客運送サービスの概念と移動制約者の定義を見直し、それを既存の一般旅客運送サービス（タクシー・サービス）の代替財、す

表6. 福祉有償運送サービスの概要

	設置数 (地域)	団体数	車両数 (台)	うちセダン (台)
●福祉有償運送				
06. 9月末	497	2,136	12,671	6,932
07. 3月末	520	2,266	13,190	7,365
07. 9月末	543	2,300	13,543	7,393
●過疎地有償運送				
06. 9月末	46	40	355	
07. 3月末	47	44	383	
07. 9月末	49	56	392	

出典：「MOVERE」2008/NO.10

なわちタクシー・サービスと並立・競合する、「生活交通」を確保するための新しい旅客運送サービスと捉えなおす必要が出てこよう（現在、スペシャル・トランスポート・サービス STS は「福祉」、「災害等緊急時」に限定されている）。一般旅客運送サービスとの間の垣根を低くし、相互参入が可能なような仕組みを構築する必要がある。

そのためには、現在の法律および運送ガイドラインが自家用有償運送サービスに課している多くの規制、とりわけ「運営協議会」をめぐる諸規定（委員の構成、権限）、サービスの範囲に関わる規制（「福祉・介護・過疎」）、料金設定に関わる規制（「営利に至らない範囲」で「概ねタクシーの2分の1」）を再検討し、煩雑な登録制度（登録申請の要件）を簡素化する必要がある。ここでは、この新しい有償運送事業の主宰者かつ責任者は地域公共団体、またその提供主体はNPOや社会福祉法人ということになることから、生活交通の需要の増加にもっと柔軟かつ容易に対応できるような、地域特性ないし運営主体の事情を考慮したフレキシブルな法的枠組みが構築されてしかるべきである。

ここで、問題になるのが、こうした時代の潮流に乗りきれず、その流れに棹差しているタクシー業界である。先に述べたような対立は、NPO法人「全国移動ネット」が行った福祉有償運送に関する実態調査の「報告書（2008年3月）」からかなり一般的に存在していることがうかがえる。その運営協議会の協議への不満・苦情の項目を見ると、アンケート調査に回答した38都県460団体のうち、「利用者不在、現場を知らない委員構成、申請内容のチェックに終始」が第一位の42回答（36.5%）、「タクシー業界の主張に左右される、タクシー会社との調整が困難」が29回答（25.5%）を占めており、これだけで苦情の過半を占めているのである。不服申し立てを可能にし、訴訟を起こせる制度が整備されれば、こうした問題は一挙に顕在化するであろう。

タクシー業界が将来、「地域密着型生活支援サービス」、「地域社会の安全・安心の貢献」、「移動制約者等の移動手段」を業務内容の支柱にするというなら、こうした不毛な対立を止め、福祉

運送分野へとサービス提供の範囲を拡げていくべきである。福祉交通需要を自らのビジネス・チャンスとして取り込み、地域住民の運送ボランティア活動との共存を図り、地域で信頼と支持を得るよう努めるべきである。ここにタクシー・サービスの「公共性」を確保するための現代的課題が集約的に現われているといえよう。

4-2. タクシー産業の将来像：二分化の勧め

それではタクシー産業は、タクシー市場が低迷している現状で今後どのようにその業態の維持・発展に努めるべきか。大きく分けて、道は二つあるように思える。一つは、とくに大都市部で期待されるもので、事業者・運転者が一般旅客運送のプロにしかできないサービスを開発し、それに徹する仕方タクシー産業を発展させていくやり方である。先の将来像に即していえば、「専属コンシェルジェ」、「日本の顔・地域の顔」といったコンセプトを重視し、それに経営資源を重点的に投下する手法である。

ここでは、タクシー産業は「普通の産業」に近づく。したがって、国交省は経済的規制を控え、独禁法に抵触するよう有形・無形の行政指導を止めるべきである。むしろ、経営イノベーションを促すためにも、グループ間競争ないし事業者間競争を促進すべきである。

もちろん、この道を選ぶタクシー事業者には、費用面では一段の経営効率化（ドライブ・レコーダー等の導入などによる運行管理の効率化、デジタル無線配車の拡大、車両整備のアウトソーシング）が求められ、料金・サービス面でも一段のサービスの質の向上、運転手の能力・スキルの向上が、運賃面でも多様な運賃形態（定額制、割引制度など）が求められることになろう。利用者に満足のいく運送サービスを提供することは、pay value for serviceという言葉で知られており、この分野では車両の選定にはじまり、料金設定、運転者の走行マナー、乗降サービスに至るまで、事業者・運転者側にまだまだ工夫と改善の余地があると思われる。エコ・カーやハイグレード車への車両変更、クレジットカードや電子マネーでの決済も有効であろう。また、「専属コンシェルジェ」という戦略を取り、顧客に「よろず運送サービス」を提供するためには、地理に詳しく運転技術に優れた運転者を集めたり、無線の活用による無料迎車サービスを展開したり、マイレージ・サービスを企画したり、山の手線圏内定額運賃制を導入するといった戦略も検討の余地がある有力な戦略といえよう。こうした創意工夫が頻出するようになると、新しいビジネス・モデルが生まれ、競争が活性化し、旧態依然とした業界の刷新が進むことになろう。それは利用者の利便が増すだけでなく、M&A等による業界再編をも促すことになろう。

もう一つ別の道がある。それは、タクシー事業の有する公共性に重点を置いたもので、ここではタクシー事業者は、積極的に福祉運送サービス分野に参画することが期待される。これはとくに事業者数の少ないブロックの、しかも小規模事業者に適した進路であるといえる。既存のタクシー事業者にとっても、福祉運送サービス需要の増加が見込まれ、そのサービスの多様化と質の改善が求められる状況下で、福祉運送サービス市場に参入し、そこに活路を見つけ出すというの

は、有力なサバイバル戦略となる。半値で福祉運送サービスを提供している NPO や社会福祉法人と張り合えるはずがなく、営業収支が釣り合わないと考えるのは早計である。ここでも pay value for service の原則は働くのであって、たとえ 2 倍の運賃を支払ってもタクシー事業者による福祉運送サービスのほうを選ぶ顧客はいるはずである。運転者が救命士、ホームヘルパーなどの資格を持っていれば、交通不便地域でも需要を喚起できよう。また、低所得地域では乗合タクシーの導入も需要喚起策として有効である。地域特性に応じ、料金面、サービス面で創意工夫を施せば、需要の掘り起こしは可能であり、そうした工夫こそ重要なのである。この業界の運転者の全国平均年齢は 55 歳（個人タクシーは 61 歳）であるが、地方部では 60 歳代が主要な働き手になっている。このことを考えれば、現場の運転者は、年収は伸びなくても、自分の最後の仕事が高齢者福祉や地域の活性化に貢献する仕事であることを自覚すれば、そのことに誇りを感じこそすれ不満は生じないように思われる。「仕事の意味」を考え、事業者・運転者がボランティアに転進しても不思議はないのである。

ただ、この第二の道を切開するには、事業者の経営努力だけではなく、国交省による福祉運送サービスをめぐる棲み分け、タクシー事業者と NPO 等との間の共生に向けた調整が必要となる。実は、こうした問題こそが、現在国交省が立ち向かわなければならないタクシー規制の一大課題なのである。

すでに述べた産業組織の特性から、この業界には車両をエコ・カーに置き換えるだけの資金を持つような大規模事業者はほとんどいない。したがって、タクシー産業は、それが現状のまま維持される場合には、環境政策に背反する結果を生み出しかねない（NO₂、CO₂などの有害ガスの排出）。既存事業者の経営行動をコントロールできない以上、業界および事業者の趨勢ないし盛衰は、市場の評価・調整に委ねるほうが賢明である。その結果、タクシー産業が、一般旅客運送事業者に特化していく事業者群と福祉運送に傾斜していく事業者群に二極分解しようと、もしくは一人の事業者の内部で二分化されようと、いずれの道をとるかを事業者の選択に委ね、結果を市場の調整・淘汰に任せるべきである。その場合、利用者から選択される事業者が生き残れるような市場環境の整備することが、国交省の重要な課題となる。

こうした観点からみると、最近の国交省の参入規制復活の動きは、タクシー産業の既存の業態を温存させることにつながり、ようやく芽生え始めたタクシー・サービスの多様化と創意工夫を台無しにするばかりか、非効率な事業者の市場退出を先送りさせかねない「危い動き」といわざるをえない。

5. おわりに一いま、何が問われているのか

現在、国交省は、「特定・特別監視区域」を設け、需給調整規制を復活させようとしている。これは、「特別」という名称こそ付いているものの、その営業地域が全体の約 8 割を占める 537 営業区域（全国 90 ブロック、644 営業区域）に及んでいることから、実質的に参入規制を再開する

というに等しい措置である。また、国交省は「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」を設置し、運賃規制のあり方についても見直しをはかっている。こうした動きが「生産者重視から消費者重視へ」という規制改革の基本方針に背反しないか、注意深く見守る必要がある（こうした動きに反対している規制改革会議の議論を参照のこと）。

こうした国交省の政策志向は、旧態依然とした規制政策という点では、運賃を値上げ→事業者の増収→運転者の労働条件の改善⁽⁶⁾と考えた、先の運賃値上げ策と同根の発想でしかない。今回、国交省が特別区域の指定と参入規制で解消を図ろうとしている供給過剰の問題は、基本的には業界の自助努力で解決すべき問題であり、政府が介入するような問題ではない。「経営が苦しい」、「労働条件が悪化している」などといった問題は、市場機構の調整に委ねるべきであるし、また簡単に需給が調整できるほどタクシー市場は静学的ではない。参入規制、台車規制で現状の過剰供給力を是正しようとしても、既存事業者の保護、消費者利益の減退を帰結するか、他に予期せぬ問題を発生させるだけであろう。そもそも、事業者の救済、運転者の労働条件の改善に、いかに公共性という名目を与えようと、政府がコミットメントすること自体問題といわなければならない。百歩譲って、そうした運賃政策を認めるとしても、運賃値上げが労使関係に及ぼす影響の分析が欠かせない⁽⁷⁾、また労使関係のコアをなしている歩合制賃金制度にメスを入れ、その見直しを勧告する等、一連の分析と措置が必要であった。

国交省は、こうした経済的規制に拘るよりも、自らが構想しているタクシー産業の将来像を実現すべく、タクシー産業に多様な発展方向を提示し、その環境整備を行うことに政策の重点を移すべきである。福祉運送サービスをめぐりタクシー事業者とNPOが対立する構図を見て、利用者はどう判断するであろうか。既得権に執着する業界が利用者に支持されるとは思えないし、産業組織がこのままで持続可能であるようにも思えない。いま国交省に求められているのは、既存タクシー業界の保護ではなく、タクシー産業の新しい発展像の提示なのである。

注記一掲載されている図表は出典の明記がないが、すべて「物安」に提出されたもので、国交省自動車交通局、東京乗用旅客自動車協会、および自交総連が作成したものである。尚、筆者は物価安定政策会議の一員としてこの問題に関与した。

注

(1) 2008年10月の「物安」で、東京乗用旅客自動車協会が国交省に提出した値上げの結果について、報告があった。その報告書（平成20年10月24日「東京特別区・武三地区における運賃改定実施による労働条件の改善状況について」）によると、運賃を改定した276社の平均増収率（2008年1月～6月）は-0.39%（増収率がプラスの事業者104社、マイナスの事業者172社）、運転手一人当たりの平均賃金上昇率は-0.63%（改定前1人平均給与月額343,014円）であった。「物安」が懸念したように、運賃改定の所期の目的は達成されなかった。「規制の失敗」である。

(2) 通常、限界収入とは追加一単位産出量を増やしたときの追加収入分を指す。そのとき、右下がりの需要関数

を $q = p(q)$ とし、収入 R を定義すれば ($R = pq$)、限界収入は、 $dR/dq = q \cdot dp/dq + p = p(1 - 1/\epsilon)$ となる。だが、ここでは、企業行動を生産量の決定と価格の決定に関わる行動と見、限界収入を価格を一単位上昇させたときの収入の変化で捉えている。 R を p に関して微分すると、 $dR/dp = q + p \cdot dq/dp$ となり、 $q(1 + p/q \cdot dq/dp)$ から、本文の式が得られる。右下がりの需要曲線を仮定すれば、 $dq/dp < 0$ であり、値上げした分、販売量が減る。ただし、生産量の増加にせよ、価格の引き上げにせよ、それが正の限界収入をもたらすのは、弾力性が 1 より小さいときだけである。

- (3) ほぼ同様なモデル回帰式による運賃値上げの影響分析を、内閣府も行っている（資料 4：東京地区タクシーの上限運賃改定について）。

$$\ln(Q) = \alpha \ln(P) + \beta \ln(C) + \gamma \ln(M) + \delta \ln(\text{GDP}) + \epsilon$$

ただし、 Q ：実車走行キロ、 P ：4 km 乗車運賃、 C ：東京都における乗用自動車普及台数、 M ：メトロおよび都営地下鉄営業キロ合計

という回帰モデル式に、昭和63年度から平成17年度までのデータを入れ、次のような推計結果（回帰係数、 t 値、決定係数、ダービン・ワトソン比）を出している（表注 - 1）。

表注 1：タクシー運賃値上げが輸送量に与える影響

	係数	t 値
4 km 乗車運賃	-0.56	-2.93
自動車普及台数	-1.19	-3.55
地下鉄営業キロ	-0.32	-3.08
実質 GDP	0.86	2.93
切片	30.60	11.16
決定係数	0.966	
ダービン・ワトソン比	1.578	

内閣府も、平成17年度実績値から、運賃を 5%、10%、15%の幅で値上げしたときの実需と事業者収入の増減率を推計している。5%ならば4.29%、10%ならば6.42%、15%ならば8.51%の増収というのが、その推定結果である。

- (4) 交通手段別需要分析の手順としては、(1)公共交通機関（鉄道、地下鉄、バス、タクシー）の選択肢を並べ、タクシー利用者に値上げしたときの交通選択を問い、そのデータを集める。(2)タクシー利用の選択肢 j が持つ望ましさ、効用 U_j を、この選択肢の特性 (X_j) と個人の社会経済属性 (S_n) から構成する（効用は人によって異なる）。(3)効用を構成する要因をすべて観測するのは不可能であるため、効用を観察可能な要因による確定項 V_j と観察不可能な要因により確率的に変動する確率項 ϵ_j で構成されるものと考え、確定項と確率項の間に、 $U_j = V_j + \epsilon_j$ といった線形性を仮定する（ランダム効用理論のアプローチ）。(4)効用の確定項 V_j を、一般に選択肢の特性 (X_j) および個人の社会経済属性 (S_n) からなる要因 $Z_j = (Z_{1j}, Z_{2j}, \dots, Z_{kj})$ の線形関数で表す ($V_j = \beta_1 Z_{1j} + \beta_2 Z_{2j} + \dots + \beta_k Z_{kj}$ 、ただし、 β_1, \dots, β_k はパラメータであり、変数 Z_{kj} が効用に与える重要度を示している)。ここで、効用の確定項 V_j に導入する変数のタイプとして、他の代替財（鉄道、地下鉄、バスなど）との対比で、例えば、タクシーの乗車時間、待ち時間、トリップ費用、道路混雑時間帯、個人運賃負担の有無、乗用車所有の有無、所得などを考える。(5)個人 n が他の選択肢に対しタクシー利用の選択肢 j を選択する確率 P_{jn} を、他の選択肢を選ぶときより、彼の効用が大きくなるとして定義する ($P_{jn} = P_r[U_j > U_i, j \neq i]$)。その際、確率項の分布は、いくつかの観測不可能な要因の同時分布であることから、一般的には正規分布、ロジスティック分布であると見なす。(6)ロジット分析の場合、利用可能な選択肢集合 (I_n) のなかから選択肢 j が選ばれる場合、その確率は、 $P_{jn} = \exp(V_j) / \sum_{i \in I_n} \exp(V_i)$ となる。(7)個人の交通機関選択に基づく効用からタクシー利用量を算出する。
- (5) 「福祉有償運送ガイドブック」によると、運営協議会は原則として 1 つの市町村を単位に設置され、地方公共団体の長が主宰し、その会長を構成員の互選で選ぶことになっている。したがって、構成員の選出が重要と

なるが、それは「タクシー事業者および協会、住民および旅客、運輸支局、タクシー労組、NPO等、学識経験者」からなるものと定められている。また、「協議に行くに当たっての具体的指針」のなかの細則のなかの「協議会で合意を必要とする事項」のなかに「福祉有償運送が必要であること」という項目をいれている。この事項はタクシー業界に福祉サービスへの拒否権を与えかねず、多数決の導入など見直しが必要である。

- (6) 値上げ案は、都内のタクシー運転手の年収レベル（約430万円）が他の産業一般の労働者の年収（平均690万円）に比べ低すぎるという国交省の考え方に発した政策であった。タクシー運賃改定申請審査において、値上げに向けた新算定ルールの考え方は次のようにシンプルなものであった（東京交通新聞2007年4月2日号）。

表注2

	実績年度（2005年度）	現状	改訂年度（2007年度）
収入	100	100	125
原価	100	110	125
うち人件費	60 →	60	75
その他	40 →	50	50

この新算定ルールは、実績年度の収支を100で均衡収支しているものと見なし、歩合率を0.6（歩合制の見直しなし、を前提としている）、その他の原価構成部分（燃料費・車両修繕費）のみ10だけ上昇したものと仮定している（40→50）。また、実績年度の歩合率は、実績年度人件費をその年の運送収入で除したものである（60÷100）。これだと10赤字がでるので（100-110=マイナス10）、この不足額10を人件費以外の要素（1-実績年度歩合率）で埋め合わせなければいけないとしたら、25円の増収額が必要で（10÷0.4）、平年度人件費は75になる（60+25×0.6）というのである。

- (7) 問題は、事業者の増収が運転者の労働条件の改善、とりわけ所得の向上につながるかどうかという問題である。規制料金が、労使関係に与える影響については、規制の経済学で、それなりに研究がなされている。例えば、水野敬三氏は、規制当局と被規制企業をプレイヤーとするシグナリング・ゲーム（1. 自然が生産技術パラメータ θ を選択、2. 被規制企業の労使交渉=賃金 w の決定、3. 規制当局が規制料金 p を提示、4. 生産開始）を後方帰納法で解き、部分ゲーム均衡解を求めている。(ア)不完備情報の下では、効率的な事業者は高い賃金を、非効率な事業者は（完備情報下よりも）低めの賃金を設定する傾向があること、(イ)非効率な企業に提示される規制料金は完全情報下の規制料金よりも高く、労働者を犠牲に経営者が高い利得を得る可能性があること、(ウ)規制産業の賃金は他産業の賃金よりも低くなる可能性があること、(エ)労使交渉で経営者の交渉力が大きいほど、均衡賃金は低くなること、(オ)消費者余剰のウェイトが高いと非効率企業の賃金は下落し、規制料金は上昇することなどが明らかにされている（詳細は、水野敬三「公益事業規制のモデル分析」(税務経理協会、平成13年)の「第6章 企業内労使交渉と料金規制」を参照のこと）。

ゲーム理論によるモデル分析にすぎないが、かなり有益な指摘を含んでいる。今回の値上げに際し、国交省は、これまでの労使関係、両者の交渉力に分析のメスを入れなかった。現行の歩合制を前提条件とし、経営者側の力が大きいことがわかっていながら、歩合給の比率を見直すとか、累進歩合制を禁止するとか、運転者のクレジット・カードの手数料やメーター機器・車両設備などに関わる自己負担を軽減するといった措置を一切とらなかつた（経営不介入の原則）。これではいくら国交省が、値上げ案のなかに「労働条件の改善についての確認書（実現された増収のうち人件費寄与度分を適正に労働条件改善にあたるよう努力するという確認）」を盛り込み、厳しく指導・監視するといっても、運転者の所得改善は容易ではない。実際、値上げの結果は、効率的な事業者の下で賃金は改善され、そうでないところでは賃金は引き下げられたと推定される。