

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 研究員

1. はじめに

わが国のタクシー事業を巡っては、2000年代前半までに、競争の促進によるサービスの向上やタクシー利用の促進をねらいとして規制緩和が図られた。その後、車両数の一方的な増加や、乗務員の労働環境の悪化等、規制緩和の弊害が顕在化したことを受け、2009年以降は適正化、すなわち、車両の稼働率に基づいて適正な台数へ車両数を削減することが全国各地で図られている。しかしながら、適正化の取り組みは時限的措置として位置付けられており、適正化が図られたと認められれば、再び規制が緩和されることになる。このような制度的に不安定な現状は、事業者の疲弊を招いており、これらを受けて規制を強化すべきという議論も見受けられる。

しかしながら、こうした規制緩和、あるいは適正化といった規制の変遷や、さらには規制強化の議論において、利用者の利益の確保がどのように図られてきたのかは明らかでない。特に、地方部に見られるようにサービスに特化した形態ではなく流し営業（以下、流し）を中心とした大都市圏においてタクシー交通を効率よく展開させるためには、需要の分布や利用形態等、需要の特徴を把握することが必要である。

そもそも、タクシー適正化・活性化法（以下、適正化法）でも明記されている通り、タクシー交通は「公共交通」であり、タクシー交通の持続可能な展開を図る上で、都市の公共交通体系におけるタクシー事業の位置付けを明確にすることが必要である。

以上の認識に基づき、本発表では、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、東京都心においてタクシーが担っている役割を、タクシーの需要実態に基づいて把握することを目的とする。

2. タクシー事業規制の変遷と東京における規制への対応

タクシー事業規制は、主に1)運賃規制、2)台

数規制、3)参入規制の3つで構成される。はじめに、これらの規制が2002年の改正道路運送法施行を中心に緩和された経緯と、その後の状況を踏まえて2009年に施行された適正化法の枠組みについて概観する。また、これらの変遷に対する、東京都心（特別区と武蔵野市、三鷹市を範囲とする特別区武三交通圏）での動向についても整理する。

3. 東京都心におけるタクシー交通の需要分析

東京都心においてタクシーが担っている役割を把握するために、近年の輸送実績のトレンドをとらえ、また需要の特徴を明らかにすることをねらいとして、国土交通省関東運輸局が公表している輸送実績の集計データと、タクシー事業者による乗務記録（日報）の2つのデータを用いて分析を試みる。

まず、輸送実績のトレンドとして、タクシーの輸送人員や、乗車距離（実車キロ）、事業者の運送収入等について分析結果を示す。

次に、データ制約の下、利用可能な日報に基づいて2つの分析を試みる。1つ目に、ある1日の記録に基づいて、車両保有台数規模の異なる4事業者における1日の輸送動向や、利用者のOD、また流し・配車等の利用形態による需要の差異や、距離別、時間別、運賃別に需要の特徴の把握を試みる。2つ目に、同一週の平日に対する過去5カ年度の記録（2事業者）を用いて、同様の分析から、需要の変化について把握を試みる。

以上の分析に基づいて、当日の発表では東京都心におけるタクシー交通の需要の実態として得られる結果を示す。

4. おわりに

以上の分析に加えて、ODの詳細や、車両の保有台数規模の異なる他の事業者の輸送実績等について、さらに詳細な分析を行う予定である。