

大都市圏における今後のタクシー供給政策に関する研究 —東京とソウルの比較—

泊 尚志 研究員

1. 研究の背景と目的

外出の足の確保は、地方部のみならず、今後高齢者数が急増する大都市圏においても喫緊の課題となっており、地域公共交通かつ個別輸送サービスであるタクシーの機能強化が重要である。一方、近年はタクシーの供給過剰が叫ばれており、供給量を削減する方策が実施されているところだが、こうした対策が公共交通としての機能強化をするために適切なタクシー供給政策であるかが明らかではない。他方、近年タクシーの供給過剰対策として供給量の削減を図っている大都市圏の例として、韓国ソウル特別市がある。

本発表では、タクシーの供給の実態に焦点を絞り、東京を例としてわが国大都市圏における従来のタクシー政策の課題や対策を整理し、議論すべき課題について論じた上で、韓国ソウル特別市（以下、ソウル）とのタクシー政策の課題や対策の比較を通じて、わが国大都市圏において考慮すべき論点を抽出する。

2. 東京におけるタクシー政策の課題と対策

2002年までに規制緩和が実施されたのち、例えばタクシー事業を巡る諸問題への対策についての答申（2008）の中で、タクシー事業の収益基盤の悪化や、安全性やサービス低下の要因になっている運転者の労働条件の悪化等が挙げられ、これらの原因として、輸送人員の減少や過剰な輸送力の増加、タクシー事業の構造的要因等が指摘された。その後、タクシー適正化・活性化法（2009）の制定を受けて、特定地域においては法人事業者の自主努力に基づいて減車が進められた。さらに強制力をもって減車を進めるために2014年には改正法が施行されたところである。

しかしながら、このような取り組みは、短期的な供給量の調整の面でのみ意義があるものの、中長期的な対応としては次の2点で欠陥がある。一つは、輸送の効率化の向上が図られていない点である。コスト削減を通じた低運賃の実現や、事業者の競争力の向上等を通じた公共交通としての機能強化に結びついて

いないこと、もう一つは、特定地域等の指定解除後には、従来の規制緩和条件に戻り、また増車が進めば、増車・減車の繰り返して業界の疲弊を招くことである。

3. ソウルにおける供給過剰対策との比較

東京と同様に供給過剰対策を余儀なくされているソウルでは、供給過剰地域において、日本の特定地域と同様に参入不可となっている。2013年にはタクシー発展法と国の政策として総合対策が導入され、いずれもタクシー台数に関する地域別総量制の導入や、減車補償制度を導入した減車を掲げている。

まず、供給過剰の指標として、地域別総量性に基づく適正車両数がある。2014年のガイドラインにおいては、算出式に実車率、実働率に加えて時間実車率の目標値が取り入れられており、タクシーの営業における時間効率概念が導入されている。東京では実働率のみ目標値が入力されており、輸送効率の概念、特に時間効率概念の導入については議論の余地が大いにあると考える。

また、タクシーの公共交通としての機能に影響すると考えられている乗務員賃金については、水準の是非はともかく、同地域におけるバス運転者の7割程度とする目標値が掲げられており、具体的な目標設定がなされている。東京では日車営収が規制緩和以前の2001年度以上になることが目標とされているが、需要動向等に見合った目標値であるか、議論の余地がある。

一方、先の地域別総量制に基づく適正車両数は、供給過剰の指標のみならず、新規免許発行分の判断基準にもなっている。すなわち、供給過剰解消後も用いられる指標である。一方、先述の通り事業者の疲弊を招きかねない。

4. まとめ

東京におけるタクシーの供給政策について、ソウルとの比較から今後議論すべき論点を抽出した。需要の実態分析に基づいた輸送効率の向上方策の検討が今後の課題である。