

タクシー問題（Ⅱ） —再規制を中心に—

A comment on taxi problem（Ⅱ）

秋 山 義 継
Yoshitsugu Akiyama

はじめに

タクシーの規制緩和は、道路運送法「改正案」法案が2002年2月1日に施行された。それ以前は、許認可制度を後ろ盾にして、タクシー業界の過当競争が防止されてきた経緯がある。タクシー事業は、全国を841の事業区域に分け、地域ごとに車両数が定められてきたけれども、この制限が撤廃されたために、地域によって車両数が急増し、過当競争を引き起こすことになった。営業実施を免許付与から許可に改める方針が新規参入を容易にし、車両数増加が加速化することになった。さらに、規制緩和は、運賃に対しても上限設定だけの大幅な自由化であった。そうした条件下で初乗り運賃適用キロ数を短縮させたうえ、割安運賃を導入しての需要掘り起こしを狙う業者も各地に現れた。しかし、長引く経済の不安定で売り上げ増加とならない事例も多く、今日まで業界は施行錯誤の状況が続いている。

2009年10月にタクシーの減車を可能にする規制強化の法律が施行された。また民主党政権の誕生でさらなる規制を求める声さえ聞こえ始めている。単なる反小泉路線の追求だけでは、タクシー業界の甘えの構図を温存したままになりかねない。

私は2008年12月の「研究紀要第14号」において「タクシー事業と運賃問題」を論及しました。この論文を再考しながらタクシー再規制のあり方を論じることとする。

1. タクシー運賃

タクシー運賃は、認可制となっており、認可申請は、国土交通大臣に行うことになる。国土交通大臣は、一定の地域ごとに上限運賃と下限運賃の範囲の運賃を自動認可運賃として設定・公示される。この上限額の水準は、基本的にタクシー事業の経営に必要な営業費や借入金の利子などの費用を合計し、それに適正な利潤を加えたもので、すなわち総括原価に見合うように決定される。これは、総括原価方式の一種で、個々の費用を足し合わせて原価を算出することから、特に費用積み上げ方式といわれる。

運賃改定は、一つの運賃ブロック内で申請した事業者の合計が一定の規模を超えた場合に、運賃改定審査を開始する。具体的な費用計算は、運賃ブロック内の能率的な経営を行っていない事業者の費用をもとに計算されたのでは、非効率的な経営部分が運賃に転嫁されてしまうことになるので、このような事業者を排除して、標準的な経営状況のもとで経営がされている事業者を抽出し、それらの原価を基礎にした平均原価を算出し、それに見合うように運賃水準が設定されるという平均原価方式を導入している。