

## 第 24 回ディベート甲子園中学の部論題解説

「日本はタクシーに関する規制を大幅に緩和すべきである。是か非か」

- \* ここでいうタクシーとはタクシー、ハイヤーを指す。
- \* タクシー事業者に対する参入、需給調整、事業の休廃止、運賃に関する規制を撤廃する。
- \* タクシー事業者以外が自家用車等による有償旅客運送を行うことを認め、運転するものは普通第二種免許を受けずともよいものとする。

論題検討委員会 竹久真也

### ●はじめに

駅前やビル前でタクシー乗り場の列に並んで乗る、あるいは道路の脇で「流し」のタクシーを呼び止める、電話やアプリで配車をお願いする、そんな風にしてタクシーを利用したり、そんな光景を見たことは誰でも一度や二度はあるのではないのでしょうか。電車やバスで行きにくい場所に行くとき、自分で車を運転できないとき、タクシーという存在はとても便利です。タクシーの運送人員は1年で15億人前後<sup>1</sup>とも言われ、我々にとって身近で欠かせない交通手段となっています。

最近では、Uberなどのライドシェアサービス、広告を載せる代わりに運賃を取らない「0円タクシー」など、新しい取り組みも話題となっています。こうした新しい種類のタクシーのあり方をはじめ、タクシーに対する規制をどう考えるかが今回のテーマです。

### ●タクシーの定義と規制

タクシーに関する規制の前に、タクシーはどのように定義されるのかを確認しましょう。タクシー事業は道路運送法によって定められており、大まかに「10人以下の車を貸し切って旅客を輸送する事業」となります（タクシーの中でも特に配車の呼び出しにのみ対応するものをハイヤーと呼びますが、タクシーもハイヤーもどちらもこの定義の中に含まれます）。

法律に定義があることからわかる通り、

誰でもタクシー事業が始められるわけではなく、一定の規制に従わなくてはならないのです。今回の論題は、この規制の多くを撤廃するものですから、次に規制の内容を確認しましょう。

まず、タクシー事業に参入する、休止する・廃止するといったことは勝手にはできず、届出や許可が必要です。事業を行なっても、タクシーの台数を増やしたり減らしたりする（需給調整）には、届出や許可が必要です。運賃についても、「同一地域・同一運賃」の原則があり、相場から外れた運賃は審査や許可が必要です。タクシー事業者以外が、自家用車でタクシー事業を行うことも一定の例外を除いて禁止されています。また、タクシーを運転する側にも、通常の免許と異なる免許（普通第二種免許）を受けていることが求められます。このように、タクシーには多くの規制が存在するのです。

### ●タクシー事業に対する規制の背景

では、なぜこのような規制が存在するのでしょうか。経済活動に対する規制には様々な理由が考えられますが、その一つとして、「市場の自由な競争に任せていてもうまくいかない場合に、規制を行う」というものがあります。この視点から、タクシーに関する規制を考えてみましょう。

まず、タクシー利用者の保護という観点が挙げられます。大都市で「流し」のタクシーを利用する場合を考えてみましょう。もし、タクシーに関する規制が存在しない場合、利用者が乗車前にそのタクシーの安全性やサービスの水準、運賃を確かめるこ

<sup>1</sup> 全国タクシー・ハイヤー連合会  
[http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei\\_chousa/jigyousya\\_syaryou\\_suii29.pdf](http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/jigyousya_syaryou_suii29.pdf)

とが難しく、トラブルになることが考えられます。また、仮にサービスに不満足であったとしても、「次はこのタクシーに乗らないようにする」といったことがしにくいので、質のよくないサービスが市場に残ったり、安価なサービスが供給されなくなったりするかもしれません。

次にタクシー事業者側について考えてみましょう。タクシーに対する参入や運賃の設定にルールがない場合、強い競争が起きることが考えられます。こうした結果、事業者側が利益を確保することが難しくなり、従業員の待遇が悪化する、安全に対する配慮がないがしろになる、といったことが起こるかもしれません。

上記はあくまで規制を正当化できるかもしれない目的の例ですし、実態としてこのような目的が達成されているかも明らかではありません。「なぜ自由な競争ではなく規制が必要なのか」「今の規制は本当に目的を達成できているのか」という視点を持ってディベートに取り組むことが重要です。

### ●タクシー規制と業界をめぐる動向

さて、タクシー規制をめぐる日本では概ね 1990 年代から規制緩和の方向に舵を切ったものの、タクシーの供給過剰が問題視され、2010 年前後からやや規制を強化し、タクシーの供給量を制限するようになっていきます。同時に、タクシー業界は厳しい状況を迎えています。国土交通省が 2016 年に発表した資料<sup>2</sup>によると、輸送実績はここ 10 年で 2 割ほど減少しているほか、ドライバーが男性に偏っていること、高齢化が進んでいること、賃金が上向かないなど、様々な問題が山積しています。

新しい動きとしては、個人間の貸し借りを仲介するシェアリングエコノミーが発展する中で、Uber に代表されるライドシェアサービスが大きな潮流となっています。UBER は、アプリを通じて一般の人が配車依頼を受け、ドライバーとなって乗客を運ぶというものです。乗客からみれば、タクシ

ーを待たずとも近くに登録ドライバーがいればすぐに利用できる（そして、タクシーより安い場合もある）というメリットがあります。ドライバーからみれば、仕事やプライベートの外出のついでに乗客を乗せて運賃を得られるなど、「副業」としての旨味があると言われます。こうしたことから、アメリカや中国をはじめとして、ライドシェアサービスが急拡大しています。ところが、先に見たように、現在の日本ではタクシーは厳しい規制のもとにありますから、こうしたサービスを実現することが難しく、拡大の足かせとなっているという指摘もあります。実際、先の Uber も、現在日本では一部地域で実証実験を行っているのみです。

### ●プランによって何がかわるのか

以上のように、日本には様々なタクシーに関する規制が存在し、その妥当さについて議論が起っています。プランではこの規制を大幅に緩和します。

まず、「タクシー事業者に対する参入、需給調整、事業の休廃止、運賃に関する規制を撤廃する」とありますから、タクシー事業者を始めることも止めることも、台数を変更することも自由になります。運賃の設定も事業者任せられます。タクシー事業者は、「値上げしても需要が見込めそうだから高めの値段設定にする」「市場シェアを増やすために低い運賃にする」といったことができるようになるのです。利用者側としても便利さが増す一方で、「どのタクシーを使っても同じようなサービス・運賃」というわけではなくなるため、自分の目でサービスを見極めなくてはならなくなります。

次に、「タクシー事業者以外が自家用車等による有償旅客運送を行うことを認め」とありますが、これはタクシー事業を行っていないものでも、自分の持つ車を使って乗客を運び、対価を取っても良い、ということ。現在、自家用車による有償旅客運送は、過疎地や福祉など限られた場合のみ認められていますが、プラン後は誰でも有償旅客運送ができることとなります。また、「運転するものは普通第二種免許を受

<sup>2</sup>「タクシー革新プラン 2016 ～選ばれるタクシー～」  
<http://www.mlit.go.jp/common/001126393.pdf>

けずともよいものとする。」とありますから、普通第二種免許は不要となり、運転免許を持っていれば誰でも旅客運送ができるようになります。平日は会社勤め、休日にはタクシードライバーとして自家用車を使った副業を行うといった人が現れるかもしれません。

### ●想定されるメリット・デメリット

このようなプランが導入された時、メリットとしてはどのようなものが考えられるのでしょうか。

まずメリットとして初めに思いつくのは、競争によって良いサービスが提供されるというものでしょう。例えば運賃が安くなったり、地方などタクシーが利用しにくかった地域でもサービスが提供されるようになるとりするかもしれません。新しい形態のサービスが生まれることも考えられます。混雑に合わせて運賃を調整するような価格設定の業者や、品質の良い車を利用する分、価格も高めに設定する高級路線の業者などが現れ、様々なニーズにこえていくかもしれません。ただし、運賃などが自由化されたとき、必ずしも利用しやすいサービスが生まれるとは限りません。タクシーの供給が少なく競争の起こりにくい地域では、むしろ今より運賃が高くなり、利用しにくくなってしまふかもしれません。どんな地域で、どのようなサービスが生まれうのか、イメージや実例を踏まえて語る必要があります。また、誰でもタクシー事業や運転手に参入できるようになることで、ライドシェアサービスが発展するといった議論も可能かもしれません。

一方デメリットとしては、規制によって守られていたものが失われるという議論が可能でしょう。規制の背景の論点の裏返しとして、例えば市場競争がうまく働かず、安全性やサービス水準の低いタクシーが蔓延してしまうかもしれません。タクシー事業者の視点では、激しい競争にさらされて従業員の待遇が悪化する、失業するといったことや、安全性が犠牲にになってしまう、ということが考えられるかもしれません。

ライドシェアサービスの文脈で言えば、乗客とドライバーとのトラブルの発生も考えられます。また、海外に目を向ければ、ライドシェアサービスの運営側とドライバーの間で料金設定や労働条件をめぐる紛争が起きているなど、新しく生まれる産業の負の側面に目を向けることもできるでしょう。一方で、タクシー事業者にせよライドシェアサービスにせよ、質の悪いサービスは徐々に消費者に選択されなくなり、いずれ淘汰されてしまうのだから、市場に任せておけば良い、と考えることもできるかもしれません。なぜタクシーという分野ではこのような市場による淘汰を期待できないのか、という視点が加わると、より説得的な議論になるでしょう。

### ●議論のポイント

今期論題を議論する上で意識しておくべきポイントとして、人口の集中する都市部と、そうでない地方で大きく事情が異なるという点があります。人口が密集している都市ではタクシーも街中の「流し」を利用するものが多く、逆に地方では「流し」ではなく配車による利用が中心と言われています。「流し」の場合にはタクシー会社やドライバーを選ぶことは難しいですが、配車では直接会社に連絡を取りますから、一定の選択肢があります。つまり、同じタクシー市場といっても、どのようなサービスの利用形態が中心かによって競争の形態が異なるのです。ですから、プランの影響も全国一律ではなく、地方の事情の影響を受けるでしょう。都市部ではどのようなことが起こり、地方では何が起こるのか、それぞれ考えてみることで、見通しが良くなるかもしれません。

また、タクシーをめぐっては日本でも規制の緩和、規制の強化のどちらもが行われており、その際の影響について調べることも有用でしょう。海外でも、米国、スウェーデンなどで規制緩和が実施されており、どのような規制を緩和して何が起きたのか知することは、論題が導入された後の世界を想像する上で有用です。ライドシェアに

ついても、日々様々な国でのニュースが取り上げられていますから、ぜひ各国で今何が起きているのかも調べてみてください。

#### ●終わりに

本論題は、市場経済と規制という関係が大きなテーマになっています。何気なく目にするタクシーという視点から、なぜ・どこまで規制が必要で、どこからは自由な競争に任せるのが良いか、と考えるきっかけになりましたら幸いです。

#### ●参考資料

・タクシー業界の概観

国土交通省「タクシー革新プラン2016～選ばれるタクシー～」

<http://www.mlit.go.jp/common/001126393.pdf>

・タクシー業界の制度的枠組みの解説

国土交通省「新しいタクシーのあり方検討会」平成28年1月28日検討会 資料3-1「最終とりまとめ(案)」

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000067.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000067.html)

・タクシー業界規制の歴史的経緯

国立国会図書館・編「経済分野における規制改革の影響と対策、3. タクシー事業」

<http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1000889>

・世界でのライドシェアサービスの展開

国土交通省「運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る国際的な動向・問題点等に関する調査研究」

<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/kkk148.html>

・諸外国におけるタクシー規制改革例

国立国会図書館調査及び立法考査局「諸外国におけるタクシー規制改革」

<http://www.ndl.go.jp/jp/diet/publication/refer/pdf/071104.pdf>

・タクシー業界や規制の総合的研究書

太田和博, 青木亮, 後藤孝夫 編「総合研究日本のタクシー産業：現状と変革に向けての分析」(慶應義塾大学出版会) 2017.7