

諸外国におけるタクシー規制改革

国土交通課 福山 潤三

目 次

はじめに

I ニュージーランド

- 1 規制改革の経緯
- 2 規制改革後の状況
- 3 最近の動向

II アイルランド

- 1 規制改革の経緯
- 2 規制改革後の状況
- 3 最近の動向

III 米国

- 1 規制改革の経緯
- 2 シアトルの事例
- 3 インディアナポリスの事例

IV スウェーデン

- 1 タクシー市場の特徴
- 2 規制改革の経緯
- 3 規制改革後の状況

V 韓国

- 1 規制の枠組み
- 2 最近の動向

VI フランス（パリ）

- 1 規制の枠組み
- 2 最近の動向

おわりに

はじめに

我が国では、平成14年の道路運送法改正を一つの契機として、タクシー事業の規制緩和が進められてきた。その結果、需給調整の廃止、参入条件の緩和（事業区域ごとの免許制→事業ごとの許可制）、上限運賃の範囲内における運賃の自動認可制導入といった変化が生じ、事業への新規参入が進んでいる⁽¹⁾。

その一方で、タクシー需要は減少傾向にあり、運送収入の低下、それに伴う運転手の賃金低下・労働条件悪化、交通事故の増加といった課題が深刻化しているとの指摘もなされてきた。そこで、平成21年の第171回国会（常会）において、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（平成21年法律第64号）が制定され、供給過剰などが生じている「特定地域」における協議会の設置や、減車も視野に入れた事業者の取組みを推進する枠組みが整備された。

このように、我が国のタクシー規制に対しては、単線的に規制緩和を進めるのではなく、部分的に規制を再導入するアプローチがとられることとなった。また、現在も、国土交通省に「タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会」などの研究会・懇談会が設置されており、

今後も規制のあり方に関する議論が続けられるものと思われる。

一方、諸外国においても、タクシー規制の改革が進められてきた。その内容は多様であるものの、規制緩和後に発生した課題に対して、サービス品質に関する規制の再強化など、様々な対策がとられている。市場構造や行政機構のあり方が異なるため、単純に我が国に適用できるものではない点に注意は必要であるが、議論の材料として、こうした諸外国の事例を参照することは有用であろう。

本稿では、規制改革の先行事例として知られているニュージーランド（1989年以降規制改革を実施）、アイルランド（2000年）、米国（1970年代以降）、スウェーデン（1990年以降）の4か国に加えて、近年規制改革の動きが見られる韓国、フランス（パリ）を対象として、これまでの経緯を紹介する。その際、規制緩和直後の状況変化だけでなく、最近の動向についても可能な限り補うように心掛けた。

なお、海外のタクシー規制改革に関する日本語資料はそれほど多くはない⁽²⁾。そこで、本稿では、近年の議論をまとめているOECDの資料⁽³⁾及び欧州運輸大臣会議（ECMT）の資料⁽⁴⁾を基本として、諸外国の政府機関・研究者による調査・論文、統計データ、新聞報道などで詳細を補足することとした⁽⁵⁾。

(1) 以下、我が国におけるタクシー事業規制の動向について、山崎治「3 タクシー事業」『経済分野における規制改革の影響と対策』（調査資料2008-6）国立国会図書館調査及び立法考査局，2009，pp.31-45。

(2) 最近の資料として、戸崎肇『タクシーに未来はあるか』学文社，2008，pp.110-114；『交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部 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（第5回）資料4【論点1】需給の不均衡について』2008.4.15，pp.32-35。国土交通省ホームページ〈<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/rikujou/jidosha/taxijigyou/05/images/04.pdf>〉

(3) OECD, *Taxi Services Regulation and Competition*, (DAF/COMP(2007)42), OECD website 〈<http://www.oecd.org/dataoecd/49/27/41472612.pdf>〉 2007年10月に行われたOECD競争委員会の議論をまとめたもの。ベルギー、チェコ、デンマーク、フランス、ドイツ、ハンガリー、アイルランド、イタリア、日本、韓国、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、スイス、トルコ、英国、米国、インドネシア、ルーマニアについて、タクシー規制のあり方を整理している。

(4) *Report of the One Hundred and Thirty Third Round Table on Transport Economics: on the following topic: (de) regulation of the taxi industry*, Paris: European Conference of Ministers of Transport, 2007. タクシー規制に関する会議参加国の発表をまとめたもの。内容は各国の事例紹介に限らず、規制の理論的検討、規制改革の国際比較など、様々な観点で議論が展開されている。

I ニュージーランド

ニュージーランドは、1989年に参入規制、運賃規制を廃止して以降、タクシー事業者及び車両数の増加、サービスの多様化といった変化が生じている。特に、都市部においては、競争が激化した結果、利便性の向上、選択肢の増加といったメリットが指摘されているが、一方で、事業者や運転手の問題行動も報告されており、質的規制の強化に向けた動きも見られる⁽⁶⁾。

1 規制改革の経緯

(1) 従来の規制

従来、ニュージーランドのタクシー市場は、車両数、運賃ともに厳しく規制されていた。事業参入にあたっては、免許区域ごとに事業者数の統制が行われており、申請者は、財務状況の審査と、免許を追加交付することに伴う需給バランスへの影響評価を受ける必要があった⁽⁷⁾。しかし、現実には、免許が追加交付される事例はほとんどなかったとされている⁽⁸⁾。そのため、相対的に供給が不足していたが、免許の譲渡は認められていたことから、免許が経済的価値を有するようになり、高額で取引されていた⁽⁹⁾。また、運賃についても、運輸大臣が免許区域ごとに設定する運賃表を適用する必要があった。

しかし、1980年代以降、ニュージーランド国内において、規制改革の流れが活発化する中で、タクシー産業についても、規制改革に向けた検討が進められるようになった⁽¹⁰⁾。この検討過程では、以下のような議論が見られている。

(2) 規制改革の内容

まず、参入規制に関しては、自由化によって、競争が活性化し、事業者、利用者の双方が利益を受けるとの主張がなされた。この主張に対しては、渋滞が悪化する、収益が期待できる一部の地域にタクシーが集中する、高額で免許を買い取った者が多大な損失を被るといった反論がなされたが、最終的には、量的規制は撤廃されることとなった⁽¹¹⁾。

一方の運賃規制についても、競争によって、運賃自体の低下と、多様な運賃設定が期待されるの見方から、自由化を支持する声が高まった。この点に関しては、明確な先事例を欠いているとの懸念があったものの、タクシー事業だけを例外扱いすることはできないとの判断から、地方当局への届出を条件として、各事業者が自由に運賃を設定できるようになっている⁽¹²⁾。

こうして、1989年10月、1989年運輸事業免許法 (Transport Services Licensing Act 1989) の制定など、大幅な規制緩和を内容とする法制

(5) なお、諸外国のタクシー規制に関する資料を幅広く集めた非商業系のポータルサイトとして、以下のものが挙げられる。*Taxi-Library — Regulation of Taxicabs* (<http://www.taxi-library.org/regulation.htm>)

(6) 以下、規制緩和前後の変化について、P. S. Morrison, “Restructuring effects of deregulation: the case of the New Zealand taxi industry,” *Environment and Planning A*, vol.29, 1997, pp.913-928; Jon-Terje Bekken, “Experiences with (de-) regulation in the European taxi industry,” *Report of the One Hundred and Thirty Third Round Table on Transport Economics: on the following topic: (de) regulation of the taxi industry*, Paris: European Conference of Ministers of Transport, 2007, pp.48-49.

(7) Controller and Auditor-General, *Effectiveness of controls over the taxi industry*, June 2005, p.27. (<http://www.oag.govt.nz/2005/taxis/docs/taxis.pdf>)

(8) Bekken, *op.cit.* (6), p.49.

(9) 免許の取引価格は、約 25,000 ニュージーランドドル (1 ニュージーランドドル = 85.78 円 (Reserve Bank of New Zealand の 1989 年 9 月レート) で換算して、約 214 万円) に達し、これに加えて、車両購入費などが必要となっていた。Morrison, *op.cit.* (6), p.914.

(10) *ibid.*, p.913.

(11) *ibid.*, pp.915-916.

(12) *ibid.*, p.921.

度の整備が実現した。

2 規制改革後の状況

(1) 供給の変化

規制緩和後に生じた最大の変化としては、急激な市場拡大が挙げられる(表1)。規制緩和後の5年間で、国内のタクシー車両数は約2.6倍に急増し、2005年には約3倍の8,202台にまで達している。特に、ウェリントンやオークランドといった都市圏において、顕著な伸びが見られる。その結果、利便性は大幅に向上したと評価されている。

また、このような変化は、タクシー事業者、運転手の数にも影響している⁽¹³⁾。例えば、1989年時点と、2004年9月時点と比較すると、事業者数は107社から190社へ、運送資格の保有者数は、2,567人から23,000人に拡大している⁽¹⁴⁾。このように、事業免許の希少性が失われたため、規制緩和以前からの免許保有者は損失の補償を強く求めたが、政府は特段の補償は

行っていない。

(2) 運賃の変化

運賃の変化については、利用形態に応じて大きな差が生じるため、評価は難しいとされるが、名目的には上昇したものの、インフレ率や消費者物価指数の変化を考慮すると、実質的には低下したとの指摘がある⁽¹⁵⁾。一方、利用目的やサービス水準に応じた運賃設定など、サービスの多様化が進んでおり、電話予約部門を中心に、利用者の選択肢は拡大していると言われる。

(3) 労働環境の変化

また、運転手の労働環境にも変化が見られる。まず、24時間サービスを維持するために、シフト制やパートタイム制の導入が進んでいることが例として挙げられよう⁽¹⁶⁾。この点、運転資格の保有者数が、車両数の伸びをはるかに上回る割合で伸びていることから、タクシー事業が、他産業の規制緩和に伴って生じた失業者

表1 ニュージーランドにおけるタクシー車両数の推移(単位:台)

	1989	1994	2005	2006	2007	2008
タクシー車両数	2,762	7,181	8,202	8,106	8,011	8,020
ウェリントン	454	932	1,324	1,319	1,380	1,417
オークランド	約900		3,809	3,613	3,503	3,482

(出典) 1989年、1994年の総車両数: Jon-Terje Bekken, "Experiences with (de-) regulation in the European taxi industry," *Report of the One Hundred and Thirty Third Round Table on Transport Economics: on the following topic: (de) regulation of the taxi industry*, Paris: European Conference of Ministers of Transport, 2007, p.49;

1989年、1994年のウェリントン車両数: P. S. Morrison, "Restructuring effects of deregulation: the case of the New Zealand taxi industry," *Environment and Planning A*, vol.29, 1997, p.917;

1989年(規制緩和前)のオークランド車両数: "At last, good news for taxi industry," *Waikato Times*, Feb 27, 2007;

2005年以降: Land Transport NZ・New Zealand Transport Agency, "Table 36," *New Zealand motor vehicle registration statistics* <<http://www.nzta.govt.nz/resources/motor-vehicle-registration-statistics/index.html>>

(13) 現在、ニュージーランドのタクシー事業は、事業主体となるタクシー団体 (approved taxi organization: ATO) が、旅客サービス免許 (passenger service licence) を取得し、旅客運送資格 (passenger endorsement) を持つ運転手を雇用する形態が基本になっている。ここで言うタクシー事業者はATOに対応するが、旅客運送資格保有者については、全員が実際に運転手として営業しているとは限らない。事業の形態について、Controller and Auditor-General, *op.cit.* (7), pp.29-36.

(14) *ibid.*, p.28.

(15) Morrison, *op.cit.* (6), pp.921-924.

(16) *ibid.*, p.920.

や、専門知識を持たない移民のような人々の受け皿となっているとの評価もある。ただし、非熟練労働者の流入によって、地理に関する知識の欠如や、英語能力が問題となるケースも生じており、地理試験の再導入など、運転手の品質確保を図る再規制の動きも見られる⁽¹⁷⁾。

また、競争の激化に伴って、収入を確保するために、より長時間の労働が必要になっていると言われる点にも注意が必要である⁽¹⁸⁾。例えば、2006年の国勢調査を分析した資料によると、タクシー事業の労働者には、全産業と比較して、高齢化、長時間労働、低賃金といった傾向が見られる(表2)。

3 最近の動向

ここまで主に典拠としてきた Morrison の論考(1997年)では、規制緩和に対して、概ね肯定的な評価がなされている。しかし、近年、参入の拡大に伴う様々な課題が指摘されるようになっており、サービス品質に関する規制の再強化が図られている。最後に、近年の動向を整理したい。

(1) 会計検査院による勧告

2005年、会計検査院は、タクシー産業に対する監督のあり方に関する報告書を公表した。

報告書では、参入申請段階の監督、事業運営段階の監督、他機関との協力、消費者・運転手教育といった点に関して、規制当局であるニュージーランド陸上運輸局(Land Transport New Zealand)⁽¹⁹⁾や、関係機関の課題を指摘した上で、61項目にわたる勧告を行っている⁽²⁰⁾。

具体的には、申請者の犯罪歴確認が不十分である、警察など他機関との情報交換や協力が十分でない、利用者や運転手に対する教育が必要であるといった指摘が見られるが、一方で、事業者、運転手側の不適切な活動実態が明らかにされている点にも注目すべきであろう。例えば、2003年から2004年にかけて、警察当局が行った車体調査では、調査対象となったタクシーとシャトル(ミニバス)のうち、36.1%の車両に問題があり、運行に適さない状態であったことが判明している⁽²¹⁾。また、運転手に対する調査においても、路上駐車や、証明書などの不掲示といった違法行為が確認されている⁽²²⁾。

(2) 課題の認識と対策

このような課題が特に大きな関心を集めたのが、2006年にオークランドで発生した、タクシー団体の承認撤回事案である⁽²³⁾。この事案は、ニュージーランド陸上運輸局の調査により、オークランド地域で第2位の規模を誇るエ

表2 ニュージーランドにおけるタクシー事業の労働環境(2006年国勢調査ベース)

	海外出身者割合	年齢(中央値)	年収(平均)	週の労働時間が50時間以上の者の割合
タクシー事業	43.9%	50歳	25,400NZドル	43.7%
全産業	23.6%	40歳	38,900NZドル	22.7%

(出典) Tranzqual ITO, *Industry Profile - Taxi and Other Road Transport Industry*, 2008.9, pp.5-6, 13-14. <<http://www.tranzqual.org.nz/index.php?doDocument=775>>を基に筆者作成。

(17) *ibid.*, p.925.

(18) *ibid.*, pp.920, 925. ただし、Morrisonは、多くの運転手が参入し、タクシー事業で生計を立てていることから、収入の低下自体はそれほど問題視しておらず、規制緩和以前の収益性が異常であったとの見方を示している。

(19) 2008年8月1日に、“NZ Transport Agency”に改組している。

(20) Controller and Auditor-General, *op.cit.* (7), p.15.

(21) *ibid.*, pp.97-99.

(22) *ibid.*, pp.99-101.

(23) この事案について、“Taxis forced off the road,” *Hawkes Bay Today*, Jun 8, 2006.

コノミー・タクシー社の法令違反が明らかとなり、タクシー団体としての承認が撤回されたものである。法令違反は、車両の整備不良、運行記録への虚偽記載、無免許運転など多岐にわたっており、タクシー団体に求められる管理責任を欠くものと判断された⁽²⁴⁾。

また、タクシー車両数の増加に伴って、サービスに対する悪影響が生じたケースも報告されている。例えば、首都ウェリントンの繁華街であるコートニープレイスでは、土曜日の深夜2時の時点でも、200台のタクシーが営業している。しかし、同地区内4か所に設置されたタクシースタンドには、15台分の駐車スペースしかなく、結果として、混雑に伴う違法駐車など、運転手の問題行為が確認されている。この問題に対しては、深夜の駐車スペース設置や、待機ルールの整備による対応が検討されている⁽²⁵⁾。

こうした課題が注目される中、2007年、ニュージーランド陸上運輸局にタクシー法令執行チームが設置され、運転手の行動や、車両の品質に対する監視を強化するなど、対策が進められている⁽²⁶⁾。

なお、このように質的規制の再強化が図られる中、2008年6月に、大都市圏に住む利用者を対象とした満足度調査の結果が公表された。この調査では、安全性、運転手の専門性を評価する声が、それぞれ約8割に達しており、利用者からは一定の支持が得られている⁽²⁷⁾。

II アイルランド

アイルランドのタクシー規制改革は、運賃規制や規制当局の組織には手をつけずに、参入規制の緩和のみに焦点を絞って開始された点が特徴とされる⁽²⁸⁾。その結果、参入が自由化された2000年以降、首都ダブリンを中心に、急激な車両の増加が確認されている。その後、2004年ごろからは、新たな規制機関の設立や、運賃制度の改革など、新たな規制改革が進められており、参入自由化後の課題への対応が図られている。規制改革の評価については、利便性の拡大や、待ち時間の減少といった効果を指摘する声があるものの、近年、運転手の労働条件が悪化する中で、規制のあり方に関する議論が再燃している。

1 規制改革の経緯

(1) 従来の規制

アイルランドでは、1978年に、タクシー市場への参入規制が導入された。当時、タクシー事業者の間では、適正な需要を上回るタクシーが営業しているため、収入が低下しているとの不満が高まっており、路上封鎖などの抗議活動が展開されていた。その結果として参入規制が導入され、地方当局が、各免許区域のタクシー車両数を定める権限を持つことになった⁽²⁹⁾。

その後、新規免許の交付実績はほとんどなく、1990年ごろまで、車両数はほぼ同数で推

(24) 同社は、280台から350台程度のタクシーを管理していたとされるが、ニュージーランド陸上運輸局の調査に対して、正確な車両数を明らかにすることができないような状況であった。*ibid.*

(25) *Report 1: Courtenay Place Project*, Wellington City Council website, 2008.3.6, pp.14, 22. (http://www.wellington.govt.nz/haveyoursay/meetings/committee/Strategy_and_Policy/2008/06Mar0915/pdf/report01-courtenayproject.pdf)

(26) "Taxi operators welcome crackdown but expect little change in south," *Southland Times*, Jan 19, 2007, p.9.

(27) *Perceptions of personal safety and security amongst taxi users*, NZ Transport Agency website, June 2008. (<http://www.nzta.govt.nz/resources/perceptions-safety-taxi-users/docs/taxi-survey-report.pdf>)

(28) Bekken, *op.cit.* (6), p.50.

(29) Sean D. Barrett, "Regulatory Capture, Property Rights and Taxi Deregulation—a Case Study," *Report of the One Hundred and Thirty Third Round Table on Transport Economics: on the following topic: (de) regulation of the taxi industry*, Paris: European Conference of Ministers of Transport, 2007, p.141; "Ireland," *op.cit.* (3), pp.130-131.

移している。ただし、免許の譲渡や貸し出しは認められていたため、タクシー事業への参入を望む者は、免許保有者から免許を購入する、車両を借りて営業するといった選択肢をとる必要があった。一方で、タクシーとは異なり、路上での営業ができず、営業所での配車受付のみが可能とされているハックニー事業 (hackney) に対しては、参入規制が行われていなかったため、参入が活発化した⁽³⁰⁾。

運賃に関しては、地方当局が、免許区域ごとに上限運賃を設定していた。運賃は、基本運賃、距離運賃、時間運賃を基本として構成されていたが、その内容には、大きな地域差があったと言われている⁽³¹⁾。

同様に、品質面の規制に対しても、この時期には、国家レベルでの統一的な基準は存在していない。各地方当局や警察によって、地理試験や適格性の審査が行われていたものの、タクシーのプレートやメーターの形式すら定まっていなかった状態であった⁽³²⁾。

(2) 参入自由化を巡る議論

一方、1980年代後半以降、国内の急激な経済成長に伴って、タクシーに対する需要が拡大し、免許の取引価格が高騰した。ダブリンを例にとると、1980年時点の取引価格は、約3,500アイルランドポンドであったが、2000年時点では、約90,000アイルランドポンド(約1,138万円)⁽³³⁾にまで値上がりしている。これは国際

的に見ても高い水準と言われており、タクシー需給ギャップの大きさを示唆していると言えよう⁽³⁴⁾。

そこで、1990年以降、少しずつ新規免許の交付が行われるようになったが、依然として需要に対する車両数の不足は問題視されており、特にピーク時間帯の利便性や、待ち時間に対する不満が顕著に見られるようになっていた⁽³⁵⁾。このような状況変化を受けて、政府は、ダブリンの現役免許保有者に対して、追加の免許を発行するとともに、車両を借りて営業している者に対しても、500件の免許を与える方針を定めた。

しかし、現役免許保有者を優先するやり方に対して、ハックニー業界が異論を唱え、高等裁判所で争われることになった。政府の方針は、全面的な自由化によって、現役事業者が保有する免許の経済的価値が急落することに対応するものと見られるが、高等裁判所は、政府の対応を否定し、無差別の自由化が必要であるとの判断を下した⁽³⁶⁾。こうして、政府は、2000年に新たな道路運送規制を整備し、量的規制を撤廃した上で、条件を満たす者すべてに免許を交付することを決めている。

(3) さらなる規制改革の進展

参入の自由化によって、タクシー車両が急激に増加する中で⁽³⁷⁾、従来の免許保有者を中心に、新たな対策を求める声があがっている。

⁽³⁰⁾ Goodbody Economic Consultants, *Economic Review of the Small Public Service Vehicle Industry*, March 2009, pp.12-13. Commission for Taxi Regulation website <http://www.taxiregulator.ie/files/publications/Economic_Review_March_2009.pdf>

⁽³¹⁾ "Ireland," *op.cit.* (3), pp.132-133.

⁽³²⁾ *ibid.*, p.133.

⁽³³⁾ 三菱UFJリサーチ&コンサルティング『過去の外国為替相場一覧表』<<http://www.murc.jp/fx/exchange.html>>を基に、2000年の年間平均の公表伸値(TTM)である、1アイルランドポンド=126.46円で換算した。

⁽³⁴⁾ Barrettの整理では、最高額となっているボストンでも75,000アイルランドポンド相当(約948万円)に留まっている。Barrett, *op.cit.* (29), pp.137-138.

⁽³⁵⁾ *ibid.*, p.136.

⁽³⁶⁾ 高等裁判所は、そもそも量的規制には法的根拠がないことを示した上で、量的規制が、タクシー産業の関係者のみならず、国民一般にまで影響を及ぼすことなどを指摘している。*ibid.*, p.135; "Ireland," *op.cit.* (3), pp.131-132.

犯罪歴のある者が市場に参入し、サービスの品質低下を引き起こしている、免許の経済的価値が失われた上に、競争の激化によって収入が低下している、といった訴えである⁽³⁸⁾。そこで、2000年以降、新たな規制機関の設置、運賃制度の改革といった新たな規制改革に加えて、参入自由化への批判に対応するために、免許に対する経済的補償が実施されている。

まず、2004年に、新たな規制機関として、タクシー規制委員会（Commission for Taxi Regulation）が設置された⁽³⁹⁾。これにより、車両や運転手のサービス品質に関する規制が、一元的な基準に従って実施されるようになっていく。

また、2006年には、それまで34地域に分かれていた免許区域が一つに統合され、委員会が上限運賃を定める形に変更された⁽⁴⁰⁾。従来地域差が大きかった運賃構造の一元化とともに、タクシーメーターの使用義務や、30kmまでの運送を引き受ける義務など、サービス品質の確保に向けた対策も講じられている。

このような新たな規制が実施された一方で、参入自由化に対する補償措置として、経済困窮パネルが設置された。すなわち、参入の自由化によって、免許の希少性が完全に失われた結果、自由化以前に高額な免許を購入した者を中心として、経済的な損失が発生しているとの議論である。この点、裁判所は、一貫して政府には、補償する責任がないとの見解を示している⁽⁴¹⁾が、最終的に政府は、賛否の議論があることを承知しつつも、補償を実施することを決めている⁽⁴²⁾。ただし、補償対象は、未亡人、65歳以上の高齢者、年金を受けていない者、病人、車

椅子利用者に対応するための投資を行っていた者、ローンを組んで免許を購入した者に限定されており、経済的損失が発生した、長時間労働が必要になったと主張するだけの者は除外されることとなった。この点、同様の議論が生じながら、補償を行わなかったニュージーランドとは異なる経過をたどっている。

2 規制改革後の状況

規制緩和後の変化について継続的に整理している資料として、Goodbody Economic Consultantsの報告書が挙げられる。本節では、2009年に公表された最新版⁽⁴³⁾をもとに、最近の市場動向を概観する。

(1) 供給の変化

アイルランドの規制改革に関する最大の特徴と言えるのが、タクシー車両数の急激な増加である（図1）。特に、首都ダブリンでの変化は大きく、2000年の時点で2,757台であったタクシーが、翌2001年には、5,465台へと、ほぼ倍増している。その反面、ハックニーやリムジン⁽⁴⁴⁾は減少傾向にあり、路上での営業が可能なタクシーへの転換が進んでいるものと見られる。近年は、自由化直後ほどの急激な伸びは見られないものの、依然として参入が継続している状態である。

このような供給の増加に伴って、待ち時間は短縮する傾向にある。1997年から、約4年刻みで観察すると、ダブリンで10分以内の待ち時間でタクシーを利用できた者の割合は、58.3%（1997年）、70.2%（2001年）、74.1%（2005年）、

(37) 詳細は次節で検討する。

(38) Barrett, *op.cit.* (29), p.144.

(39) "Ireland," *op.cit.* (3), pp.134-135.

(40) Goodbody Economic Consultants, *op.cit.* (30), p.14.

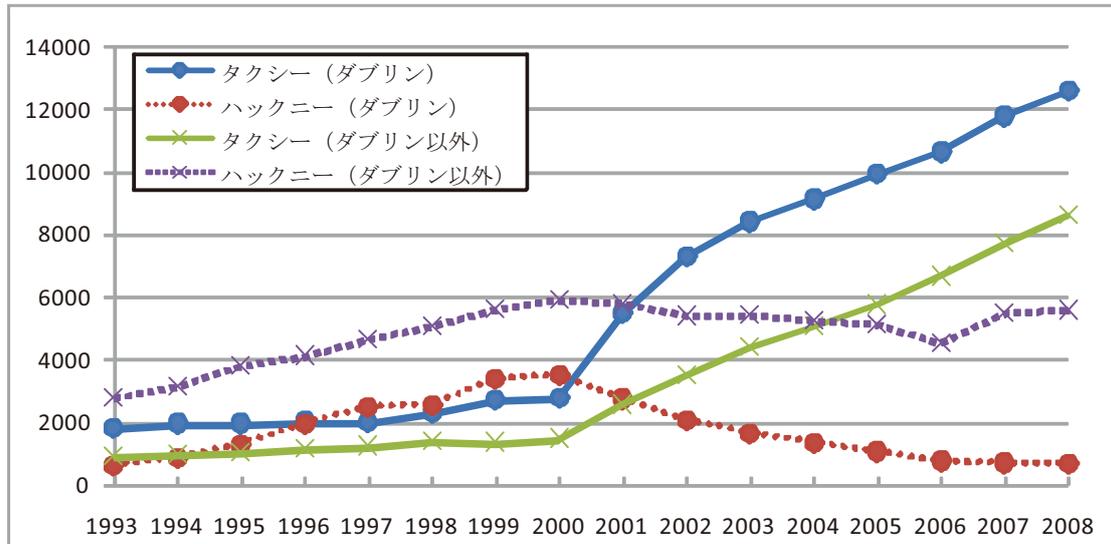
(41) 例えば、"Background note," *op.cit.* (3), p.39.

(42) Barrett, *op.cit.* (29), pp.145-146.

(43) Goodbody Economic Consultants, *op.cit.* (30)

(44) ハックニーと同様、電話による配車のみに対応できるもので、社用や式典など、特別な目的に対応した車体を備えたものを指す。 *ibid.*, p.4.

図1 アイルランドのタクシー・ハックニー台数推移 (単位: 台)



(注) タクシーには車椅子対応タクシーを、ハックニーにはリムジンを含む。

(出典) Goodbody Economic Consultants, *Economic Review of the Small Public Service Vehicle Industry*, March 2009, p.32. Commission for Taxi Regulation website

(http://www.taxiregulator.ie/files/publications/Economic_Review_March_2009.pdf) を基に筆者作成。

85.7% (2008年) と、徐々に増加している⁽⁴⁵⁾。

(2) 運賃の変化

前節で見たとおり、運賃については、依然として上限運賃制がとられており、完全な自由化には至っていない⁽⁴⁶⁾。ただし、免許区域ごとに異なっていた運賃構造が、国レベルで一元化されたことから、運賃制度が利用者に分かりやすくなったとの指摘もある。運賃水準の変化については、従来の地域差が激しかったこともあり、詳細な分析がされているわけではないが、全体としては、やや上昇傾向にあるとされる。

(3) 労働環境の変化

労働環境については、近年、収入の低下や、長時間労働の傾向が見られる。運転手の収入については、試算が難しいとされているものの、ダブリンの場合、2005年から2008年にかけて、約5%低下していると言われる⁽⁴⁷⁾。また、時

給ベースで比較すると、運転手の収入(11.31ユーロ)は、製造業の平均収入(19.60ユーロ)を下回るが、最低賃金(8.65ユーロ)は超えているとされる。

1週間の労働時間に目を転じると、2005年(50時間)から2008年(54時間)にかけて、約4時間増えている⁽⁴⁸⁾。特に、別の仕事と掛け持ちしている運転手に限定すると、5人に1人が75時間以上の長時間労働を行っているという。ただし、パートタイムで働く者もあり、タクシー運転手の10%程度は、30時間以下の労働に収まっている。

3 最近の動向

前節で取り上げた Goodbody Economic Consultant の報告書は、規制改革後の状況を概ね肯定的に捉えており、現在の規制枠組みを維持すべきであると結論付けている⁽⁴⁹⁾。この報告書は、タクシー規制委員会の依頼を受けて

(45) *ibid.*, p.49.

(46) 以下、運賃について、*ibid.*, pp.24-25.

(47) 以下、収入について、*ibid.*, pp.43-44.

(48) 以下、労働時間について、*ibid.*, pp.45-46.

作成されたものであり、議会の合同運輸委員会にも提出された。しかし、2009年3月、委員会は、この報告書の内容を否定し、再調査を求めている⁽⁵⁰⁾。

フランク・フェイヒー (Frank Fahey) 委員長は、複数の運転手による車両の共有、不正免許、運転手の生計問題、新規免許の交付凍結といった論点について、十分な検討を行っていないと批判している。この点、報告書が2009年1月初旬までのデータに基づいて作成されているものの、その後さらに事態が悪化したと考えられていることも影響しているようである⁽⁵¹⁾。

その後、同報告書のレビューを依頼された、LHM CASEY McGRATH 社が公表した資料では、より新しい資料を用いて、多くの運転手が、最低賃金を割り込む収入しか得られていないことなどが示されており⁽⁵²⁾、新規免許交付の一

時的な凍結が必要であるとの提言が盛り込まれている⁽⁵³⁾。

こうした議論を受けて、同年11月、委員会は、大臣に対して11点に及ぶ勧告を行った(表3)。一時的な新規免許交付の凍結など、規制強化の側面が強い内容となっている。現在も進行中の事象であり、今後の動向を注意する必要がある。

III 米国

米国のタクシー事業規制を検討するにあたっては、まず、基本的に郡・都市レベルで規制が実施されていることに注意しなければならない。例えば、参入規制だけに注目しても、免許の交付単位や、総量規制の有無に基づいて、様々な形態の規制が存在する(表4)。そのため、

表3 合同運輸委員会による勧告事項

- 1) タクシー免許の新規交付を3年間凍結する(車椅子対応車両を除く)
- 2) タクシー規制委員会をダブリン運輸局に含める
- 3) タクシースタンドを増設する
- 4) 警察当局にもタクシー運転手の免許に関する取締りの責任を課す
- 5) 保険証明書の即時確認により、不正証明書を締め出す
- 6) 免許証番号に発行地情報を含める
- 7) 承認した企業にのみタクシープレートなどの供給を認める
- 8) 免許申請者に対して、運転免許取得に必要な基準と同等以上の試験を課す
- 9) アイルランド語または英語の能力に関する面接と試験を課す
- 10) 免許譲渡の慣行を撤廃し、購入価格で規制当局に返却することを義務付ける
- 11) 車両の更新時を除き、免許の貸し借りを中止する

(出典) JOINT COMMITTEE ON TRANSPORT - Taxi Industry Reforms: Discussion with Commission for Taxi Regulation, 4 November, 2009. Kathleen Doyle 氏の発言 (“The first recommendation was …”) を基に筆者作成。
(<http://debates.oireachtas.ie/DDebate.aspx?F=TRJ20091104.xml&Page=1&Ex=44#N44>)

(49) *ibid.*, p.89.

(50) Tim O’ Brien, “Fahey rejects findings of report on taxi industry,” *Irish Times*, Mar 26, 2009, p.10.

(51) JOINT COMMITTEE ON TRANSPORT Economic Review of Small Public Service Vehicle Industry: Discussion, 25 March, 2009. Fergus O’Dowd 氏の発言。
(<http://debates.oireachtas.ie/DDebate.aspx?F=TRJ20090325.xml&Page=1&Ex=103#N103>)

(52) 2009年4月までに行った運転手からの調査を集計すると、1時間当たりの収入は、平均で9.07ユーロ、中央値で7.78ユーロとなり、中央値が最低賃金(8.65ユーロ)を割り込んでいるとの結果が出たとされる。LHM CASEY McGRATH, *Critical Evaluation & Review—Of the “Economic Review of the Small Public Service Vehicle Industry” prepared by Goodbody Economic Consultants*, May 2009, p.13.
(http://www.taxireps.com/images/Goodbody_Report_May2009.pdf)

(53) *ibid.*, p.4.

表4 米国のタクシー規制の区分例（参入規制）

	総量規制なし	総量規制あり
個人にも免許を交付	Type A: 自由参入 ワシントン DC、 インディアナポリス、 フェニックス など	Type C: メダリオン／プレートなど ニューヨーク、 シカゴ、 シアトル など
企業レベルで免許を交付	Type B: 企業レベルの自由参入 オレンジ郡（カリフォルニア州）、 サンホセ など	Type D: フランチャイズ・免許制度 ロサンゼルス、 クラーク郡（ラスベガス）、 アトランタ など

（出典） Bruce Schaller, “Entry controls in taxi regulation: Implications of US and Canadian experience for taxi regulation and deregulation,” *Transport Policy*, vol.14 no.6, 2007.11, pp.494-497. を基に筆者作成。

米国全体として、明確な特徴を指摘することは難しい。以下では、規制改革の経緯を概観した上で⁽⁵⁴⁾、2つの都市を取り上げて、規制のあり方を検討する。

1 規制改革の経緯

米国では、1930年代ごろには、既に地方自治体によるタクシー規制が実施されていた⁽⁵⁵⁾。これは、大恐慌の影響を受けて、参入が容易なタクシー事業に労働者が流入したことから、競争抑制的な規制の必要性が認識されたためと言われている。その後、規制のあり方には大きな変化がなかったが、1970年前後から80年代にかけて、アトランタやシアトルといった都市において、規制緩和が試みられるようになった。ただし、規制緩和によって生じた弊害に対処するために、再規制を行う事例も少なくない。

以下、規制緩和を行った後に、近年、何らかの形でさらなる規制改革を行っている事例として、シアトルとインディアナポリスの事例を取り上げる。

2 シアトルの事例

(1) 規制改革の経緯

シアトルでは、1979年に、参入が自由化されるとともに、個々の企業による自由な運賃設定が可能となった⁽⁵⁶⁾。この規制緩和により、電話予約による配車部門で運賃が下がったとの指摘も一部で見られるものの、次第に否定的な評価が強まるようになった。

例えば、1995年、シアトル市は、他都市のタクシー規制当局における勤務経験者など、タクシー規制に関与してきた有識者チームに対して、規制のレビューを依頼した。有識者チームは、市当局、タクシー事業者、運転手、地元経済関係者、タクシー利用客などの関係者にインタビューを行った上で、1996年3月にレビューを公表したが、表5に見るように、その評価は厳しいものであった⁽⁵⁷⁾。

ここで問題の背景として指摘されたのが、タクシー事業者の零細化である⁽⁵⁸⁾。当時、シアトル市には、637台のタクシーが存在したが、そのうち210台は個人タクシーであった。残る427台は、7つの会社に所属していたものの、100台以上のタクシーを抱える会社は2社のみであり、特定の企業が優越的な地位を占めるよ

⁽⁵⁴⁾ 米国のタクシー規制を類型別に整理した上で、初期に規制改革を実施したシャルロッテ市、アトランタ市の事例について論じたものとして、佐藤英善「アメリカにおけるタクシー事業の法的規制—Public Utility 規制の一側面」『早稲田法学』63巻2号, 1988, pp.1-83.

⁽⁵⁵⁾ Bekken, *op.cit.* (6), p.47.

⁽⁵⁶⁾ 以下、シアトルの事例について、“United States,” *op.cit.* (3), p.202.

⁽⁵⁷⁾ Sandi Avants et al., *Peer Review — Seattle Taxicab Regulation*, March 20, 1996. <http://www.taxi-library.org/seat0396.htm>

⁽⁵⁸⁾ *ibid.*, “II. ANALYSIS AND EXPLANATION FOR TAXI PROBLEMS”

うな状態ではなかったと言える。

この点、理論的には、多数の事業者間で競争が進むと考えることも可能であるが、シアトルでは逆の結果が生じたと評価されている。すなわち、217の事業者に対して、法令執行の担当者は1人しかおらず、当局による取締りが間に合わない状況になったとの指摘である。加えて、個人タクシーの多くは、車両に再投資するなどの品質改善に関心を持たなかったため、企業の側も、自社だけが品質改善のコストを負担することを嫌い、結果的に市場全体でサービスの向上が見られない結果に陥ったと言われる。

こうして、1997年、車両規制の強化、運転手に対する試験の実施、15台以上の車両を有するタクシー団体への加盟義務など、サービスの品質を担保するために、様々な規制が再導入

された⁽⁵⁹⁾。その後、新規制の導入から半年の間に、全体の3分の1にあたる車両が違反行為を指摘されており、当局の取締りも強化されている⁽⁶⁰⁾。

(2) 新たな規制改革の動向

このように、規制を再導入したシアトルであるが、近年、再び規制改革の動きが見られる。強い規制の下で、免許保有者が優越的な地位を占めるようになり、運転手への車両リースにあたって高額の料金を課すなどの問題が生じてきたことが、新たな規制を検討する背景として指摘されている⁽⁶¹⁾。2008年8月、シアトル市議会は、タクシー車両等に関する条例を改正した。これは、免許の追加発行（643件から850件へ）、新規免許の譲渡禁止（5年間）、低燃費車の導入

表5 1996年規制レビューの指摘

分野	問題点
1) サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・流しのタクシーを確保しづらい ・特定の地域で利便性が低い ・特に利用の多い地域でタクシースタンドが不足している ・待ち時間が長い ・乗客の獲得を巡って運転手の間でいさかいが生じている ・短距離乗車が拒否されることがある
2) 運転手	<ul style="list-style-type: none"> ・地理に関する知識を欠いている ・英語が話せない ・不潔である ・態度に問題がある
3) 運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・一貫性がない（同じ経路を利用しても運賃が異なることがある） ・待機料金が低い（低速運転時にも課金されるが知られていない）
4) 車両	<ul style="list-style-type: none"> ・状態が悪い ・車両の内外を問わず汚れている
5) 差別	<ul style="list-style-type: none"> ・黒人が無視されている
6) イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ビジネス客や旅行者に悪いイメージを与えている ・主要乗降場所周辺にタクシーがとりとめなく集まっている
7) 法令執行	<ul style="list-style-type: none"> ・法令執行の意識を欠いている ・法令執行が十分でない
8) ブラックカー対策	<ul style="list-style-type: none"> ・急成長するブラックカー（高級車を用いたハイヤー）に対する規制がない

(出典) Avants et al., "I. PROBLEM DESCRIPTION," *Peer Review - Seattle Taxicab Regulation*, March 20, 1996. <<http://www.taxi-library.org/seat0396.htm>> を基に筆者作成。

(59) "United States," *op.cit.* (3), p.202.

(60) Kimberly A. C. Wilson, "New cab rules bring \$10,000 in fines in six months a third of licensed taxis violated city guidelines," *Seattle Post - Intelligencer*, Jun 28, 1997.

(61) "Background," Fiscal Note to Council Bill 116210. City of Seattle City Clerk's Online Information website <<http://clerk.ci.seattle.wa.us/~public/fnote/116210.htm>>

促進、タクシー車両のリースに対する規制導入といった内容を含むものである⁽⁶²⁾。

今後は、リース料に上限が設定されるほか、契約を書面で行い、市に届けることが必要となる。また、免許の追加発行に関しては、毎年35台程度の規模が想定されているが⁽⁶³⁾、総量規制は継続しており、参入の急増に伴う問題への対応が図られている。

3 インディアナポリスの事例

(1) 規制改革の経緯

米国中西部に位置するインディアナ州の州都インディアナポリス市では、1994年にタクシー事業への参入自由化などの大幅な規制緩和が実施されている。

従来、同市のタクシー車両数は、392台に制限されており、5社が326台を運行する寡占状態にあった⁽⁶⁴⁾。その結果、長い待ち時間や、同規模の都市と比較して高い運賃など、サービス面の問題が認識されていた。このような問題が具体的に検討される契機となったのが、1991年のステファン・ゴールドスミス (Stephen Goldsmith) 氏の市長就任である。

同氏は、就任後、規制研究委員会 (Regulatory Study Commission: RSC) を設立し、規制改革に向けた検討を進め、タクシー事業についてもその検討対象とした。その結果、RSCは、規制改革を進めるべきとの結論に達し、①参入自由

化、②営業区域制限の撤廃、③上限運賃制度の導入、④小型バスなどの新サービス許可といった規制緩和策を提案した。一方で、①車両や運転手の経歴に対する検査の強化、②運転手の服装など、あいまいだったルールの明確化、③空港当局への規制権限授与など、サービス品質に関する規制の強化も求めており、規制緩和による新たな問題発生への抑制が図られている。

このように、RSCの提案が規制緩和の内容を含んでいたため、現役事業者を中心として反対の声も上がったが、最終的には推進派が主流を占め、1994年に規制改革が実現した。

(2) 新たな規制改革の動向

市によると、規制改革から4年が経過した時点で、事業者数の急増 (26社から70社以上へ)、実際に路上に出て営業する車両数の倍増 (225台から約500台へ)、運賃の低下 (約7%)、待ち時間の短縮 (45分から20分へ) といった成果が得られたとの評価がなされている⁽⁶⁵⁾。

一方で、収入が見込める空港などに新規参入者が流入し、乗客を得るまでに3-4時間の待機が必要になるような供給過剰が生じたとの指摘もある⁽⁶⁶⁾。また、警察当局によると、規制改革直後の時期には、消費者の苦情数が急増したとも言われる⁽⁶⁷⁾。2000年代に入る頃には、個人タクシー運転手の大部分が、安い運賃の乗客を嫌って、空港やホテルでの客待ちを選択し

⁽⁶²⁾ AN ORDINANCE relating to taxicabs, Ord. 122763, Aug 11, 2008 (Date passed). City of Seattle City Clerk's Online Information website <<http://clerk.ci.seattle.wa.us/~scripts/nph-brs.exe?s1=taxicab&s3=&s4=&s2=&s5=&Sect4=AND&l=20&Sect2=THESON&Sect3=PLURON&Sect5=CBORY&Sect6=HITOFF&d=ORDF&p=1&u=%2F%7Epublic%2Fcbory.htm&r=5&f=G>> なお、条例の正式名称が非常に長いため、上記の名称は省略して記載している。

⁽⁶³⁾ "Seattle City Council approves rules for taxis," *Seattle Times*, Aug 12, 2008. <http://seattletimes.nwsourc.com/html/localnews/2008106929_taxilicenses12m.html>

⁽⁶⁴⁾ 以下、インディアナポリス市における規制緩和の経緯について、Adrian T. Moore, "Indianapolis's Road to Regulatory Reform: A New Path in Licensing and Permits," *Regulation*, vol. 21 no. 1, Winter 1998, pp.50-53. CATO Institute website <<http://www.cato.org/pubs/regulation/regv21n1/21-1f5.pdf>>

⁽⁶⁵⁾ *ibid.*, p.53.

⁽⁶⁶⁾ Bruce Schaller, "Entry controls in taxi regulation: Implications of US and Canadian experience for taxi regulation and deregulation," *Transport Policy*, vol.14 no.6, 2007.11, p.498.

⁽⁶⁷⁾ "United States," *op.cit.* (3), p.203.

た結果、インディアナ市全体としては、タクシー利用希望者の6割が、実際には乗車できない状況に陥っていることが認識されるようになった⁽⁶⁸⁾。

このような問題意識を受けて、2002年8月に条例が改正され、免許申請、事業者のサービス内容、乗客への対応といった論点に関して、以下のような規制が導入された⁽⁶⁹⁾。

まず、①免許申請にあたって、当該地域内における12か月以上の居住経験が必要となったほか (Sec. 996-22. (4))、研修プログラムの受講 (Sec. 996-27. (b))⁽⁷⁰⁾が義務付けられた。

②事業者のサービス内容に対しては、配車申し込みへの24時間対応 (Sec. 996-43. (a) (2)) や、20台以上の配車要件 (Sec. 996-43. (b)) を課している。ただし、後者については、2002年7月1日以降の新規免許申請者にのみ適用される。

③乗客への対応については、合理的な理由がない乗車拒否が禁止されるとともに (Sec. 996-125. (a))、電話・ファックスによる配車申し込みに対して、15分以内に回答することが義務付けられた (Sec. 996-125. (c))。

こうした規制を通して、各タクシー事業者の規模を拡大することで、タクシー業界自らが、運転手に対して適切な統制を及ぼすことが図られていると言えよう。

IV スウェーデン

スウェーデンでは、参入・運賃に関する規制が大幅に緩和された一方で、サービス品質に関する規制については、むしろ強化された。なお、スウェーデンのタクシー規制について議論する際には、地域ごとに市場の性格が大きく異なる点に注意が必要である。本稿でも、まず市場の特徴を確認した上で、規制改革の検討に移りたい。

1 タクシー市場の特徴

一般に、タクシーは、個人利用とビジネス利用から構成されるが、スウェーデンでは、これらとは別に、公的補助を受けたタクシーサービス (以下、「公的タクシー」とする。) が存在する⁽⁷¹⁾。これは、高齢者、障害者、学童を対象として、地方自治体がタクシー事業者と契約を結び、需要に応じた輸送を行うものである。公的タクシーの重要性は高く、タクシー事業の収入ベースで見た場合、半分以上が公的タクシー由来の収入であり、個人利用は4分の1以下、ビジネス利用は4分の1程度に留まるとされる⁽⁷²⁾。

ただし、地方部において、公的タクシーの割合が90%に及ぶ例もあると言われ、国内の地方差は非常に大きい。他国においても、都市部では流し営業やタクシースタンドでの営業が、地方部では電話予約などによる配車サービスが主流になる傾向があるが、スウェーデンで

(68) Matthew Tully, "Better Taxi Service Drives Indianapolis Ordinance," *Knight Ridder Tribune Business news*, Aug 9, 2002, p.1.

(69) CITY-COUNTY GENERAL ORDINANCE NO. 72, 2002. (Proposal No. 265, 2002) <<http://cms.indygov.org/proposals/2002/PROP02-265.PDF>>

(70) プログラムは約40時間に及ぶと報じられている。Tully, *op.cit.* (68)

(71) 以下、スウェーデンのタクシー市場に関する多様性について、Agneta Marell and Kerstin Westin, "The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden," *Journal of Transport Geography*, Volume 10 Issue 2, June 2002, pp.135-144. なお、青木亮氏による邦訳資料として、以下のものがある。A. マレル・K. ウェスティン「スウェーデンの地方部におけるタクシー規制緩和の効果」『高速道路と自動車』47巻10号, 2004.10, pp.70-73; A. マレル・K. ウェスティン「スウェーデンの地方部におけるタクシー規制緩和の効果 (下)」『高速道路と自動車』47巻11号, 2004.11, pp.86-92.

(72) "Sweden," *op.cit.* (3), pp.174-175.

も公的タクシーという制度の存在によって、市場構造の地域差がより明確になっている点に注意が必要である。

2 規制改革の経緯

従来、スウェーデンのタクシー事業は、免許制が採用されており、中央政府の交通通信省が、地区別・時間帯別に計画的な配車を行うなど、各種の規制を実施していた⁽⁷³⁾。しかし、夜間などの時間帯において、需給にミスマッチが見られたほか、価格競争の欠如によって、待ち時間の長さや、過剰な運賃徴収といった非効率な状態が発生していたとの見方が強まっていた⁽⁷⁴⁾。

このような問題を解決すべく、1990年7月に規制改革が実施された。これは、参入の自由化、運賃の自由化、配車センターへの加盟義務廃止、営業地域の規制撤廃、営業時間規制の撤廃といった、規制緩和の性格が強い改革であった⁽⁷⁵⁾。特に、運賃規制については、国レベルで運賃を自由化した唯一の事例とも言われている⁽⁷⁶⁾。一方で、領収書の発行を義務化するなど、サービス品質に関する規制については、強化された面もある⁽⁷⁷⁾。

3 規制改革後の状況

(1) 供給の変化

参入面では、事業者数、車両数ともに増加傾向が見られており、待ち時間が減少すると

もに、利便性も向上している⁽⁷⁸⁾。また、運賃の低さを売りとする小型タクシーや、環境対応車の利用など、サービスの多様化も確認されている。

ただし、特に地方部において、自家用車保有の増加に伴い、タクシー需要が低下しつつあるため、タクシー1台当たりの運送実績は減少傾向にある⁽⁷⁹⁾。

(2) 運賃の変化

個人利用に係る運賃は、消費者物価指数を上回るペースで上昇しているが、この点は、タクシー事業に新たに付加価値税が導入されたことも影響している。なお、スウェーデンでは、公的タクシーの運賃に関するデータがなく、市場全体の運賃傾向を論ずることが難しい。ただし、公的タクシーの契約にあたっては、入札などの手法が取り入れられ、従来は見られなかった価格競争が可能になっていると指摘されている⁽⁸⁰⁾。

(3) 労働環境の変化

スウェーデンでは、規制改革後に経済停滞を経験したことから、タクシー会社の破産や、運転者の失業も生じている⁽⁸¹⁾。また、前述したように、各車両の運送実績が低下していることから、運転者の給与が、大都市において、最大で25%低下したと指摘されている。一方で、乗客に対する暴行などの犯罪行為も増加してお

(73) 規制緩和直後の状況変化について、青木亮「タクシー事業における規制緩和政策導入の可能性—スウェーデン、英国の事例を参考として—」『高速道路と自動車』38巻6号, 1995.6, pp.28-31.

(74) Bekken, *op.cit.* (6), p.48.

(75) 以下、規制緩和の内容について、Marell and Westin, *op.cit.* (71), pp.136-137; マレル, ウェスティン 前掲注(71), 2004.10, p.72.

(76) Bekken, *op.cit.* (6), pp.45-46.

(77) ただし、領収書の発行は、規制緩和と同時に課されることとなった付加価値税を徴税するための措置であるとされる。青木 前掲注(73), p.29.

(78) "Sweden," *op.cit.* (3), pp.175-176.

(79) Marell and Westin, *op.cit.* (71), pp.138-140; マレル, ウェスティン 前掲注(71), 2004.11, pp.87-88.

(80) "Sweden," *op.cit.* (3), p.175.

(81) Bekken, *op.cit.* (6), p.48.

り、配車センターによる統制の改善を進めつつ、配車センターに加盟したタクシーの利用を勧める対策がとられている。

(4) サービス品質に関する規制の再強化

他国でも見られることではあるが、スウェーデンにおいても、規制緩和以降、サービス品質に関する新たな規制が整備されている。1995年には、タクシー運転者免許に対する犯罪歴チェックの強化など、厳格なルールが取り入れられた。また、運転者実技テストも採用しており、世界的に見ても、運転者免許の取得に関する規制が厳しい国として評価されている⁽⁸²⁾。

なお、配車センターへの加盟義務は廃止されているものの、公的タクシーの運行や、空港ターミナルでの営業にあたっては、配車センターへの加盟が必要となる場面が多い。そのため、近年、加盟割合は増加傾向にあると言われている⁽⁸³⁾。

V 韓国

韓国では、徐々に運賃規制や免許に関する権限の地方委任が進められてきた。一方で、需要が減少する中、供給は増加傾向にあり、2004年に、地域別の総量規制が導入されるなど、供給過剰への対策が課題とされている。こうした中、2009年には、減車に対する国・地方の支援制度など、新たな規制改革が行われている。

1 規制の枠組み

(1) 規制概要

現在、韓国では、旅客自動車運輸事業法(여객자동차 운수사업법)によって、各種のタクシー規制が実施されている⁽⁸⁴⁾。

まず、事業参入に関しては、法人営業、個人営業の双方が可能であるが、事業計画を作成した上で、免許を受ける必要がある(法第4条第1項)⁽⁸⁵⁾。その際、事業計画が事業区域の需給状況に適合することが求められるほか、最低免許基準台数、保有車庫面積、付帯施設といった事項について、基準を満たす必要がある(法第5条第1項)⁽⁸⁶⁾。なお、免許の譲渡は、届出制の下で認められているが⁽⁸⁷⁾、個人タクシー免許の譲渡は、2009年の法改正で禁止されることとなった(後述)。

また、タクシーを実際に運転するためには、運輸従事者としての資格を取得することが必要である(法第24条)。したがって、運転手は、年齢や運転経歴の基準を満たした上で、関係法令と地理習熟度に関する試験に合格しなければならない。

運賃は従来認可制であったが、1998年から、市長・道知事が設定する運賃基準⁽⁸⁸⁾の範囲内で届出を行う形式に変更された(法第8条第1項)⁽⁸⁹⁾。また、2006年6月には、韓国公正取引委員会の提案を受けて、同一地域同一運賃制度が廃止されており、市長らが車種やサービスレベルに応じて異なる運賃を定めることができるようになった⁽⁹⁰⁾。

⁽⁸²⁾ *ibid.*

⁽⁸³⁾ 配車センターに加盟していない運転手は、全体の3割程度とされる。“Sweden,” *op.cit.* (3), p.176.

⁽⁸⁴⁾ 規制の枠組みに関する資料として、以下のものがあるが、その後の法改正で条文番号に変更が生じている部分がある。『2006年韓国運輸事情調査』(主要国運輸事情調査)2007.3, pp.21-22, 運輸政策研究機構ホームページ<<http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/olpdf/Korea.pdf>>; “Korea,” *op.cit.* (3), pp.155-158.

⁽⁸⁵⁾ なお、免許の権限は、国土海洋部長官から、市長・道知事に委任されている(旅客自動車運輸事業法施行令第37条)。

⁽⁸⁶⁾ また、個人タクシー事業を行うにあたっては、運転経歴、交通事故の有無、居住地などが問われる。

⁽⁸⁷⁾ 取引価格は、2000万ウォンから5000万ウォン程度と言われる。“Korea,” *op.cit.* (3), p.156.

⁽⁸⁸⁾ 1994年に、中央政府から地方へ委任された。*ibid.*

⁽⁸⁹⁾ *ibid.*

⁽⁹⁰⁾ *ibid.*, p.157.

車両基準という面では、排気量などに基づいて、軽、小型、中型、大型、模範タクシー、高級タクシーの6区分が設定されており、車齢制限などの安全規制が実施されている⁽⁹¹⁾。

このように、事前規制の性格を帯びた各種の規制が実施されているが、安全で円滑な運送の確保を図るために、事後的な事業改善命令の制度も整備されている（法第23条）。ここで、国土海洋部長官や、市長・道知事が命じることができる措置としては、事業計画や約款の変更、運賃の調整、保険への加入、安全運送の確保に必要な措置などが含まれており、この点、我が国の道路運送法第31条と共通する面がある。

(2) 市場の状況

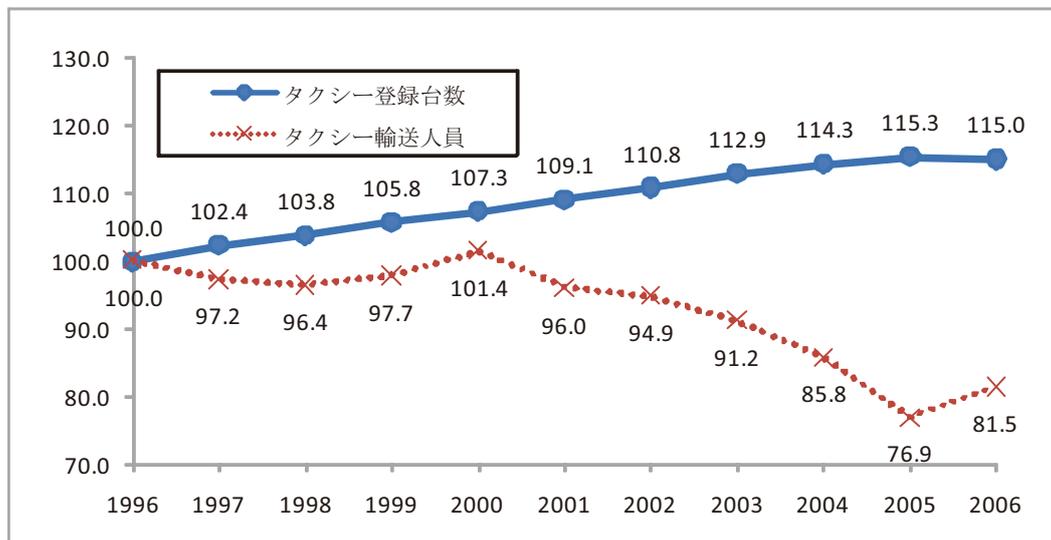
韓国のタクシー市場については、自家用車の普及などによって需要が減少傾向にある中で、供給は増加し続けたことから、供給過剰

の問題が発生しているとの指摘が根強く見られる⁽⁹²⁾。例えば、1996年度と2006年度を比較すると、タクシー輸送人数は、2割弱減少しているにもかかわらず、タクシー登録台数は、約15%増えており、結果として、タクシー1台当たりの輸送人員は3分の2程度にまで落ち込んでいる（図2）。

このような変化に伴って、運転手の長時間労働が増えており、1日の勤務時間が9時間から12時間に上る地域が多いと言われている⁽⁹³⁾。そのため、運転手の離職率は高く、人材の確保が困難になっている⁽⁹⁴⁾。

こうした変化の背景としては、1990年代に免許権限の移管を受けた地方自治体が、一貫して供給拡大政策をとってきたことが影響していると言われる⁽⁹⁵⁾。この点、新規参入者の多くが個人タクシーであったことから、零細事業者が乱立し、タクシー産業自身の統制能力が低下

図2 韓国のタクシー登録台数・輸送人員の推移（1996年度を100とした指数）



(出典) 강상욱 「도로교통 행정실무: 택시교통의 문제와 해결방안 (道路交通行政実務: タクシー交通の問題と解決案)」 『도시문제 (都市問題)』 Vol.44 No.482, 2009, pp.64-65. を基に筆者作成。

(91) *ibid.*, pp.157-158.

(92) 以下、韓国のタクシー市場に関するデータについて、강상욱 「도로교통 행정실무: 택시교통의 문제와 해결방안 (道路交通行政実務: タクシー交通の問題と解決案)」 『도시문제 (都市問題)』 Vol.44 No.482, 2009, pp.64-67.

(93) *ibid.*, pp.64-65.

(94) *ibid.*

(95) *ibid.*, pp.65-66.

している点にも注意が必要であろう。また、こうした構造が、個人タクシー免許の譲渡により再生産されている点も課題とされている。

2 最近の動向

(1) 地域別総量制の導入 (2004年)

前節で見たような供給過剰の問題を受けて、2000年代には新たな規制の導入が進められている。その中で、2004年に導入されたのが、地域別総量制である⁽⁹⁶⁾。これは地域別に適正なタクシー車両を算出し、その範囲内に限り、新規タクシー増車を認める制度であり、追加供給に歯止めをかけようとするものであった。

しかし、2008年までに行われた総量算定の結果を分析した資料によると、多くの地域で増車が可能との判断がなされ、狙い通りに供給が抑制されていないことが判明している⁽⁹⁷⁾。その理由としては、算定に用いる指標が現実を反映していないこと、特殊要因を反映させるために導入されている弾力率が乱用されている可能性が指摘されており、算定方式の改善や、検証能力の強化が求められることとなった⁽⁹⁸⁾。

(2) 旅客自動車運輸事業法の改正 (2009年)

2009年5月、旅客自動車運輸事業法が改正され、同年11月28日に施行された。タクシー事業規制との関連で重要な内容としては、①減

車補償制度の導入、②点数制による事業者の処分、③新規個人タクシー運転免許の譲渡・相続禁止、④サービスの多様化といった点が挙げられる⁽⁹⁹⁾。

まず、減車補償制度とは、輸送力供給計画⁽¹⁰⁰⁾を超過する分の車両を廃車・減車する際に、地方自治体が費用を補償し、さらにその一部を国が補助・融資により支援する制度である(法第50条第3項)。供給過剰の問題に積極的に対応するための方策と言えるが、国費を投入することに対しては、意見が分かれるところであろう。国会でも、政府補償は1度に限るべきなど、補償のあり方に関する議論がなされており⁽¹⁰¹⁾、最終的には、法改正後、最初に作成された輸送力供給計画を超過する車両に対してのみ、補償が行われることとなっている⁽¹⁰²⁾(法附則第2項)。

二点目は、タクシー事業者に対する行政処分などを点数化し、累積した点数が一定の水準を超えた場合に、免許の取消等の厳しい対応をとるものである(法第85条第4項)。乗車拒否や不当な運賃の収受など、特に問題とされている行為に対しては、点数が5倍になる仕組みであり、不適切な行為を繰り返す事業者の排除が図られている。

三点目は、新規に個人タクシー免許を取得した者について、免許の譲渡と相続を禁止する

⁽⁹⁶⁾ “Korea,” *op.cit.* (3), p.155.

⁽⁹⁷⁾ 강상욱 「도로교통 행정실무 : 택시 지역별 총량제의 운영실태와 개선방안 (道路交通行政実務 : タクシー地域別総量制の運営実態と改善案)」 『도시문제 (都市問題)』 Vol.44 No.484, 2009, p.59.

⁽⁹⁸⁾ *ibid.*, pp.59-61.

⁽⁹⁹⁾ 以下、改正法の概要について、국토해양부대중교통과 (国土海洋部大衆交通課) 『택시가맹사업 시행되고, 불량 택시업체 퇴출된다 - 여객자동차 운수사업법 시행령 국무회의 의결 - (タクシー加盟事業の施行で不良タクシー事業者は退出-旅客自動車運輸事業法施行令 國務會議議決-)』 2009.11.24. <http://www.mltm.go.kr/USR/N0201/m_71/dtl.jsp?id=155393027#>

⁽¹⁰⁰⁾ 国が示した輸送力の供給に関する算定基準を元に、市長・道知事が5年ごとに作成する(法第5条第3項)。

⁽¹⁰¹⁾ 제 282 회국회 (임시회) 국토해양위원회회의록 (법안심사소위원회) 제 2 호 (第 282 回国会 (臨時会) 国土海洋委員會會議錄 (法案審查小委員會) 第 2 号), 2009.4.21, pp.69-75.

⁽¹⁰²⁾ 国土海洋部は、地方が免許権限を持つ事業について、中央政府が責任を負う先例とされる恐れがあるとして、最後まで慎重な態度を見せていた。제 282 회국회 (임시회) 국토해양위원회회의록제 5 호 (第 282 回国会 (臨時会) 国土海洋委員會會議錄第 5 号), 2009.4.24, pp.7-8.

措置である（法第14条第3項、第15条第1項）。前述した産業の零細化に伴う問題に対応しようとする動きと言えよう。

最後のサービス多様化については、軽自動車によるタクシー事業が認められたことも挙げられるが、新たな事業区分として、「旅客自動車運送加盟事業」が設定されたことが特徴である（法第49条の2）。これは、運送加盟事業の免許を受けた事業者のもとに、個々の法人・個人タクシーが「加盟店」として加入し、利用者の特性に合わせた多様なサービス⁽¹⁰³⁾を提供しようとする制度である。事業免許の取得にあたっては、利用者の要望に応えられるよう、一定規模以上のタクシー確保や、10分以内に対応する体制の整備などが要求されている⁽¹⁰⁴⁾。サービスの多様化によるブランド確立⁽¹⁰⁵⁾が一義的な目的ではあるが、そのためには加盟事業者が、加盟店を適切に統制する必要があるため、業界内部の統制機能向上という点でも注目される。

VI フランス（パリ）

フランスにおいても、タクシー事業は厳し

い規制を受けてきた。特に、パリでは、総量規制が実施されており、参入障壁が高い状況にあるが、近年、漸進的な自由化に向けた議論が進められている。以下、パリの事例を中心に言及する。

1 規制の枠組み

参入に関しては、免許制がとられている⁽¹⁰⁶⁾。ただし、パリでは、車両の総量規制が行われており、新規の免許交付による参入は容易ではない。一方、1995年1月に、免許の譲渡が自由化されたため⁽¹⁰⁷⁾、他国でも見られるように、免許が高額で取引されている⁽¹⁰⁸⁾。

車両の品質に関しては、製造から7年以内の新しい車両であることが求められる。また、走行適性試験を毎年受けなければならない⁽¹⁰⁹⁾。一方で、車両の色彩は統一されておらず、見た目でもタクシー車両を把握しづらくなっている⁽¹¹⁰⁾。

運賃は、中央政府が定める上げ幅の範囲内で、各県知事などが上限運賃を設定している⁽¹¹¹⁾。

特に、参入規制の結果、パリのタクシー車両数は、約15,000台（人口1,000人当たり2.9台程度）に留まっており、ロンドン（人口1,000人

⁽¹⁰³⁾ 外国人専用タクシーや、深夜時間帯の女性向けタクシーなどが例示されている。

⁽¹⁰⁴⁾ 例えば、特別市・広域市では、市内全タクシーの10%以上を確保しなければならない。

국토해양부대중교통과（国土海洋部大衆交通課）『택시운송가맹사업 시행되고, 불량 택시업체 퇴출된다 — 여객자동차 운수사업법 시행령·시행규칙 개정안 입법예고 —（タクシー運送加盟事業の施行で不良タクシー事業者は退出—旅客自動車運輸事業法施行令・施行規則改正案立法予告—）』2009.8.19. <http://www.mltm.go.kr/USR/N0201/m_71/dtl.jsp?id=155366244#>

⁽¹⁰⁵⁾ なお、国土海洋部は、ブランド化されたタクシーの例として、我が国のMKタクシーを挙げている。

⁽¹⁰⁶⁾ 『フランス共和国』（主要国運輸事情調査）2007.10, p.44. 運輸政策研究機構ホームページ <<http://www.jterc.or.jp/koku/shyokoku/03pdf/france.pdf>>

⁽¹⁰⁷⁾ 同上

⁽¹⁰⁸⁾ イタリア銀行のBentivogliによると、2008年の時点で、パリのタクシー免許取引価格は18万ユーロに達しており、多くの運転手が、週700ユーロでタクシーを借りているとされている。Chiara Bentivogli, “Taxi regulation and the Bersani reform: a survey of major Italian cities,” *European Transport*, n.41, 2009, p.9. <http://www.istiee.org/te/papers/N41/41_Bentivogli.pdf>

⁽¹⁰⁹⁾ Richard Darbéra, “When the regulator acknowledges the existence of two distinct markets for taxi services,” *Report of the One Hundred and Thirty Third Round Table on Transport Economics: on the following topic: (de) regulation of the taxi industry*, Paris: European Conference of Ministers of Transport, 2007, p.122.

⁽¹¹⁰⁾ *ibid.* これは、中古車市場での価値が下がることに対する懸念や、同じ車両を仕事以外にも用いることがあることが原因とされる。

当たり9.8台)、ニューヨーク(人口1,000人当たり7.2台)と比較して、利便性が低いとの指摘もある⁽¹¹²⁾。

2 最近の動向

このように、パリのタクシー事業については、規制の強さが指摘されているが、近年、規制改革に向けた新たな動きが見られる⁽¹¹³⁾。

2008年1月、経済学者のジャック・アタリ氏を委員長とする「フランスの成長・自由化委員会」(いわゆる「アタリ委員会」)は、2007年までに免許を申請していた者に対して無償で免許を交付する、一つの免許を複数の運転手が使用することを認めるなど、タクシー車両数の増加に向けた提案を行った⁽¹¹⁴⁾。この提案を受けて、サルコジ大統領は、タクシー事業の規制緩和を進めるとの方針を表明している。しかし、その直後の2月には、タクシー運転手たちが大規模な道路封鎖を実行し、規制緩和に対する異議を強く表明した⁽¹¹⁵⁾。結局、翌月に統一地方選が予定されていたことも影響して、アタリ委員会に沿った規制緩和は撤回されている。

ただし、同年5月には、2010年までにタクシー車両数を20,000台まで増やすとともに、運賃の透明性を向上させるために、詳細な領収書の発行を義務付けるといった内務大臣の提案が受け入れられている⁽¹¹⁶⁾。同提案は、車両の屋根に設置する表示灯を改良し、色の切り替えで空車と実車の別を判断しやすくする、タクシーの車体を2色に塗り分けるといった利用者の視認性向上を狙った対策にも言及しており、総量規

制は維持しつつ、利便性の改善を図る方向性が示されている⁽¹¹⁷⁾。

おわりに

以上、6か国の事例を見てきたが、タクシー規制へのアプローチは、国あるいは都市ごとに様々である。ただし、規制緩和の性格を持つ改革を実行した国においては、程度の差はあれ、そこから生じた問題に対応するために、新たな規制を導入する事例が少なくない。

組織的な統制が及びにくい個人タクシーの増加などを背景とするサービス品質の低下に対しては、事業者・運転手になるための基準強化や、取締り体制の整備といった、質的な規制強化が選択されやすい(ニュージーランド、米国インディアナポリス、スウェーデン)。この点、このような政府による規制の強化に加えて、タクシー団体への加盟推進など、タクシー業界自身の統制能力向上も求められるところであろう。

一方、運転手の収入低下、長時間労働といった、競争の激化に伴う問題に対しては、新規参入の凍結や、減車の検討など、参入面の再規制が実施される事例も見られる(アイルランド、韓国)。この点、我が国でも見られたことであるが、経済的な視点から規制強化に反対する立場と、社会政策的な視点から、規制強化を求める立場が激しく衝突しやすい。規制改革の議論を進めるにあたっては、新たな規制改革によって得られるものに注目するだけでなく、失われるものについても検討を尽くした上で、関係

(11) パリの場合は、警視総監が運賃を決定する。前掲注⁽¹⁰⁶⁾

(12) Darbéra, *op.cit.* ⁽¹⁰⁹⁾, pp.124-125.

(13) Bentivogli, *op.cit.* ⁽¹⁰⁸⁾

(14) *Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française*, 2008.1.23, pp.161-164. ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi website <<http://www.minefe.gouv.fr/services/rap08/090122rapport-CLCF.pdf>>; 英語による概要紹介資料として、Bentivogli, *op.cit.* ⁽¹⁰⁸⁾

(15) Katrin Bennhold, "Sarkozy, down in the polls, seems less bent on change," *International Herald Tribune*, Feb 8, 2008, p.3.

(16) Bentivogli, *op.cit.* ⁽¹⁰⁸⁾

(17) "Près de cinq mille taxis supplémentaires à Paris dans deux ans," *Le Figaro*, 29 Mai 2008.

者の合意形成を図るべきであろう⁽¹¹⁸⁾。

現在、国土交通省で、交通基本法の整備に向けた検討が進められており、交通政策のあり方自体が問い直されているところである。このような機会をとらえて、より大きな交通政策の中に、タクシー事業を位置づける視点も重視されるべきであろう。特に、路線バスや鉄道の撤退が進む地方部においては、タクシーに期待される公共交通としての役割は小さくない。また、

子どもを安全に輸送する子育てタクシーや、車椅子などでの移動にも対応した介護タクシーなど、「タクシー」という言葉が指し示す概念はますます多様化しつつある。各地域が抱える交通問題への対応を議論する際には、公営の交通手段のみならず、タクシー事業がどのような役割を担うことができるのかという点についても目を配ることが求められる。

(ふくやま じゅんぞう)

⁽¹¹⁸⁾ 例えば、新規免許の交付凍結を決めたアイルランドでも、この対応が、経済的観点から見ると、自由市場に対する反競争的なものであることを運輸委員会として確認しており、競争を全面的に否定しているわけではない。JOINT COMMITTEE ON TRANSPORT - Taxi Industry Reforms: Discussion with Commission for Taxi Regulation, 4 November, 2009. Kathleen Doyle 氏の発言 (“The commission’s view is that it is clear from the economic review that a moratorium would be anti-competitive in a liberalised market.”)。〈<http://debates.oireachtas.ie/DDebate.aspx?F=TRJ20091104.xml&Page=1&Ex=44#N44>〉韓国における減車補償に関する議論も参照されたい。

