

論 述 専 門 科 目

（90分）

注意事項

- 1 解答始めの指示があるまで、この問題冊子の中を見てはいけません。
- 2 この問題冊子は、表紙を除いて全部で4ページです。
- 3 解答用紙は3枚です。解答は、問ごとの解答欄内に収まるように記述してください。
- 4 解答用紙には、解答欄以外に受験番号記入欄があるので、監督員の指示に従い正しく記入してください。
- 5 試験中に問題冊子の印刷不鮮明、落丁・乱丁又は解答用紙の汚れ等に気付いた場合は、手を挙げて監督員に知らせてください。
- 6 下書きの必要があれば、下書き用紙を使用してください。
また、問題冊子の余白等は、適宜利用して差し支えありません。
- 7 問題冊子及び下書き用紙は、試験終了後、持ち帰ってください。

問題

タクシーの規制緩和に関する次の文章を読み、4 ページの設問に答えなさい。

タクシー市場は、ラーメン市場とぜんぜん違う

いくつかのマーケットでは、お店が増えると、お客さんもそれなりに増えていく、ということがあり得ます。例えば、ラーメン屋さんが世の中にほとんどなかった頃にはラーメンを食べる人は少なかったでしょうが、ラーメン屋さんが増えれば増えるほど、「ラーメンでも食べようか」という人々が徐々に増えていきます。

ラーメンの市場で、お店が増えればお客さんが増える——というのは、ラーメンと類似した商品がマーケットに存在するからです。うどんや牛丼、中華料理やお好み焼き屋さんなど、ラーメンの「代わり」になる商品が、私たちのまわりにはたくさんあります。ですから、ラーメン屋さんが増えれば、それまで、うどんやそば、中華料理を食べていた人々が、ラーメンを食べるようになって、結局は、ラーメンを食べる人の数が増えていく、ということが生じます（もちろん、限界はありますが、そういう因果関係が存在することは間違いありません）。

つまり、「供給」を増やせば「需要」がそれなりに増えるのです。

しかし、「タクシー」というサービスは、そういうわけにはいきません。

「タクシー」は、「ラーメン」にとってのうどんやそば、中華料理にあたるよく似たものが、存在していないものなのです。

もちろん、バスや電車とある程度似ていると言えば似ていますが、値段がぜんぜん違います。運転できない人でも乗れるし、乗り捨てだってできる、という点でクルマともかなり違います。

ですから、タクシーの台数が増えたからといって、ラーメン屋さんが増えればラーメンを食べる人が増えるように、タクシーを使う人が、大きく増えることはあり得ないのです。

タクシーの台数規制は、世界の常識

さて、そんな事情がありますから、タクシーの数が、何かの事情で増えすぎてしまえば、一台一台のタクシーの「売り上げ」が大幅に低下してしまうことになります。単純に言ってしまうと、タクシーの台数が2倍に増えればドライバーの売り上げは半分に、タクシー台数が3倍になれば、売り上げは3分の1にまでなってしまうのです。

こうした事情がありますから、世界中の国々で、「タクシー台数の総量の上限」が、政府や自治体によって決められているのです。

これが、「タクシー台数の総量規制」と呼ばれるものです。

例えば、ニューヨークでもロンドンでもパリでもローマでもフランクフルトでも皆、タクシー台数が、政府によって定められていて、民間の事業者はそれ以上、勝手に台数を増やしてはならないことになっているのです。

ただし、アトランタやシアトルやストックホルムでは、それぞれ1968年、79年、90年にそれぞれ「規制緩和」を行い、タクシー台数の上限の規制を撤廃したのですが、いずれの街でも瞬く間にタクシ

一台数が倍以上にふくれあがってしまいました。

そうすると、それぞれの街で、実に様々な問題が発生してしまいました。

まず、先にも説明したとおり、タクシー台数が増えたからといって、お客さんの数は大して増えませんが、タクシードライバーの給料が、あっという間に低くなってしまい、それぞれの国で定めている「最低賃金」を下回るケースが続出しました。

そんな状況ですから、ドライバーは何とか一生懸命お客さんを拾おうと、駅や繁華街などのタクシー乗り場に集中することになります。そうすると、ただでさえ混雑している駅や繁華街の道路が、とんでもなくひどい渋滞を起こすようになってしまいました。

こんな事態を見るに見かねたアトランタやシアトル、ストックホルムの行政の人々は、「やはりこりゃ、タクシーは規制緩和しちゃ、いけなかったんだ——」ということに気づき、結局は、いずれの街でも、規制緩和後、5年から10年の後には、再び「台数規制」が導入されることとなったのです。

このように、タクシーの市場というのは、「台数規制」があってはじめて、一定の秩序が守られるのであって、それが、世界の「常識」だったわけです。

かくして、我が国日本も、この「世界の常識」に従って、それぞれの街に「タクシー台数の上限」の規制が定められていたのです。

ところが、2002年、事態は一変します。

「道路運送法」が改正されてしまい、かつてアトランタやシアトルなどで行われたように、日本のタクシー市場においても、タクシー台数に関する規制が、基本的に撤廃されることとなってしまったのです。

タクシー規制緩和によって、日本のタクシー市場は大混乱に

そのようなタクシーの規制緩和が行われれば、どういう事態が発生するか、心ある人であるなら、誰の目にも火を見るよりも明らかでした。そもそも、その法律の改正は21世紀の2002年だったのですが、先のアトランタやシアトルで見られた「規制緩和の失敗」とその失敗を踏まえた「再規制」の歴史は、いずれも20世紀に繰り返された史実だったからです。

かくして、日本においても、かつてのアトランタ等のように、街の中にタクシーがあふれかえることとなりました。

その結果、街の中の渋滞は、タクシーのせいでさらに激しいものとなりました。

そして、一人一人のドライバーの収入は激減することになります。例えば地方都市でも、あるいは大阪などでも、平均年収が200万円前後、場合によっては、それを下回る水準となってしまいました。

（中略）

さらには、それぞれのドライバーは、その収入減をなんとか取り返そうと、無理して街中を長い時間かけて「流す」ようになりました。その結果、一人あたりの労働時間はどんどん伸びていきます。

そうなってくると、タクシードライバーは労働時間が長い割に収入は少ないという、若者にとって魅力のない職業になっていったのでした。そうして、タクシー業界には、若い人が入らなくなっていく、ドライバーはどんどん高齢化していくこととなりました（あるいは、東京などがその典型ですが、

ドライバー一人あたりの賃金を守るために、「値上げ」が行われてしまうという都市も出てくることとなりました。つまり、東京のタクシー市場では、誠に皮肉なことに、自由な市場を導入したことで、かえって値段が上がるという、何とも馬鹿馬鹿しいことになってしまったのです。

いずれにしても、ドライバーは高齢化しているのに長時間労働を強いられる——こうなると、必然的に、タクシーの交通事故がどんどんどんどん増えていきました。

こうして、世界中の街々で何度も「立証」されてきたように、タクシーの規制緩和によって、ドライバーの賃金は下がり、高齢化が進んでいってしまい、交通事故はどんどん増えていくと同時に、街中はあふれかえったタクシーのために激しく渋滞する、という最悪の状況が作り出されてしまったのでした。

(藤井聡著『コンプライアンスが日本を潰す～新自由主義との攻防～』扶桑社、2012年 一部改変)

問1 著者は、「タクシー市場とラーメン市場はぜんぜん違う」と述べていますが、それぞれの市場で「供給を増やしたときの需要の変化」が違う理由について述べなさい。

問2 著者は、日本におけるタクシーの規制緩和がどのような問題を引き起こしたと考えているか。著者が例示しているもののうち4つを挙げ、それぞれの問題が起きた理由について述べなさい。その際、関係する他の問題との因果関係も示しなさい。

問3 物事を改善していくためには、他の事例を参考にすることが有効であり、さらに、その事例にみられる問題を構造的に理解することが重要です。このことについて、本文から読み取ることができる有効性や重要性を簡潔にまとめた上で、あなた自身が大学院で研究しようとしていることにおいて、それらをどのように取り入れることができるのか論じなさい。