

市場の失敗・第二幕

～供給過剰で値上げ？～

東北大学助教授 徳永 幸之

昨年7月にタクシーサービス将来ビジョン小委員会の報告書が出てからは、需給調整に関する議論は一段落し、話題は専ら運賃値上げに移ってしまったようである。前回8月の拙稿でも運賃問題について触れたが、その際はビジョン小委員会報告書で謳われていた「利用者ニーズに即した多様な運賃の導入」に関して問題提起したものであり、値上げとは問題意識が異なるものであった。そこで、今回は改めて値上げの問題に対して問題提起しておきたい。なお、今回の議論も規制緩和後、あるいはそれ以前から供給過剰に陥っている地域に限定した議論であることをお断りしておく。

既定路線の運賃改定

昨年末までに全国34地域で上限運賃改定申請がなされ、さらに多くの地域がこれらに続くものと思われる。今回の運賃値上げは燃料費の高騰と運転者の賃金改善のためということで、12年ぶりの運賃値上げは既定路線になっているようである。

確かに、燃料費は原油高を受けて高騰してきた。タクシーの輸送原価における燃料費の割合は1割程度であるから、燃料単価が5割上昇すれば運賃の5%値上げは容認されるべきものであろう。その他、安全対策などがコストを押し上げる要因になっていることは理解できるものである。

値上げに寛容な論調

最低賃金割れを起こすほどに悪化している運転者の賃金問題は、事故の増加やモラルの低下などの問題も引き起こし、利用者からも安全やサービス向上のためには値上げもやむなしという声上がるまでになってきている。1月1日付本紙利用者アンケートでも値上げ容認派が大勢を占めていた。さらに、規制改革民間開放推進会議の鈴木議長代理も運転者の賃金改善のための運賃値上げに一定の理解を示している。

ただし、これら寛容な意見をそのまま鵜呑みにしてはいけない。アンケートの回答者は、13人中6人が月10回以上、7人が月数回タ

クシーを利用している人であり、私から言わせると半数はヘビーユーザー、残りも相当慣れ親しんでいる人と言うべきであることから、一般庶民の感覚とは異なると考えるべきであろう。鈴木議長代理の場合も、値上げには理解を示しながら、自身は利用を控えることを宣言している。多くの利用者也値上げに理解を示したとしても、タクシーの利用を控える行動をとるであろう。したがって、運賃値上げがどれだけ増収に結びつくかは非常に厳しいものが予想される。

適正原価とは何か

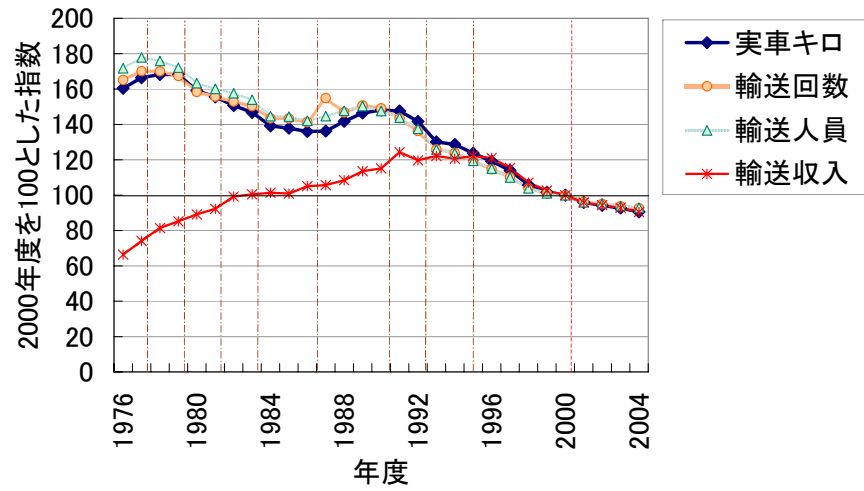
運賃改定申請を受けた運輸局も業界の窮状に理解を示しており、適正原価のチェックを踏まえて迅速に処理する意向を示している。ところで、この適正原価とは何なのだろうか。その地域における標準的な事業者における輸送原価をもって適正原価としているが、これはビジョン小委員会でも認めた市場の失敗（ここでは問題のある事業者が退出されずに温存されることに限定しているようである）や供給の二重構造（タクシー対利用者ではなく、経営者対運転者と運転者対利用者という市場構造）によってもたらされた供給過剰による輸送原価上昇を容認し、

それを適正と認めることになる。実際、仙台における1日1車当たり輸送回数は12年前の運賃改定以降4割も減少している。これだけ生産性の低下した状況をもって適正と言っていいものだろうか。

働かない市場機構

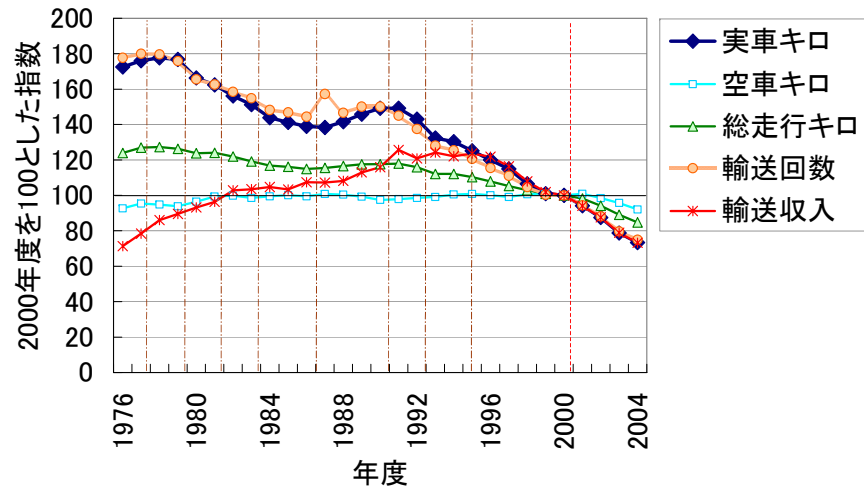
生産性の低下は規制緩和以前からの利用者減によるものであるが、規制緩和後の増車によりその減少率は拡大している。本来、供給過剰状態になれば、値下げによるシェア拡大を狙う事業者が現れ、コスト高の事業者は退出し、供給が減少するという市場機構が働くはずである。しかし、市場の失敗や供給の二重構造のために市場機構が十分機能しないことは前述したとおりであるが、値上げ申請に踏み切ったということは、値上げしなければやっていけない状況になってきたということであり、いよいよ市場機構による退出も始まるという状況になったということであろう。そこで値上げを認めてしまうということは、市場機構に委ねるべきと言いながら、その市場機構が働かなくなるようにしようとしていることになるのではないだろうか。

仙台市のタクシー輸送実績の推移



※ 一点鎖線は運賃改定時

実働1日1車当たり



※ 一点鎖線は運賃改定時