

〔論 文〕

中国の大都市におけるタクシーの台数規制と市場競争

劉 建 国

(華東理工大学商学院)

(要旨) この十年来、中国の経済は急速に成長し、都市交通の需要が急増してきたにもかかわらず、大都市のタクシーの台数はほとんど増加しなかったばかりか、一部の都市では減少している。このような厳しい台数規制の裏には、大都市の「白タク」は増え続け、そしてマイカーが急増してきている。本論文はタクシーの台数規制の理由とタクシー台数に対する過剰規制の弊害を分析し、タクシー市場の構造および市場競争の特徴に焦点をあわせて、外国の経験に鑑み、中国の大都市でタクシーの台数規制を適度に緩和し、市場競争を導入することを提言している。

1 問題の提出

タクシー市場に対する数量規制、運営費率及びサービスの品質に対する制限は世界での多くの国で実施された、あるいは実施している規制政策である。中国は世界で人口の最も多い発展途上国として、国際的水準に従えば、自動車の普及率は高くない。経済が持続的で、高速に発展することに伴って、人は都心地での短距離交通に対する要求がほとんどタクシーで満たされる。タクシーに対するニーズが増加して続けているので、タクシー業はすでに利益の比較的に高い業種になった。

中国では、タクシーの運営方式がばらばらになっているが、一つ共通な特徴がある。これは数量の規制である。つまり、ニーズがどんなに増えるが、多くの大都市で、タクシーの数がこの十年間、増加したことがない。その上、減少した都市も出てきた。中国国家統

計局が提供した資料によると、2001年から、2008年まで、中国の四つの直轄市で、上海と北京のタクシーの台数がそれぞれ2.43%と2.29%を増加したのに対して、天津市のタクシーの台数を増えなかったそうである。さらに、重慶市のタクシーの台数を17%も減少した。その期間に、全国のタクシーの台数の増加率はただ11.35%であった。

2 タクシーの台数規制の理由

タクシーの台数規制を実施する主な理由は外部性である。タクシーの台数規制が比較的に緩い中国の中小都市で、よく以下のような現象が見られる。多すぎるタクシーが駅、バス停留所の周りに集って、乗客を奪い合うことで、車道が占用され、秩序が混乱状態になる。一部の都市のタクシーサービスの品質が劣等で、料金計算・表示用のメーターを使わないで、勝手に料金を吹っかけること；車内の環境が汚くて、散らかっていて、衛生の標準が低くて、運転手が車内で喫煙することさえも見られる。

タクシーが各都市で自動車に占める比率がそんなに高くないが、タクシーが主に都市の中心地範囲に集中していて、運転めぐりの形で、サービスを提供するので、タクシー会社は普通勤務交替制を採用する。毎日の運転時間がおよそ20時間で、都市の中心地道路の渋滞に一般の自動車より何倍もの影響を出すとなっている。北京を例としてあげて、タクシーの台数は自動車数に占める割合はただ2%だけなのに、北京の自動車の交通量に20%もの割合を占める。

必要でないタクシーの数量規制が、タクシー業のオーバー競争、タクシー利用率の下降、タクシー会社の利潤の現象、ひいては経営の欠損に導く。しかし、タクシー会社の正常な経営及びタクシー運転手の合理的な収入配分を維持するために、適当な数量規制が必要だとされる。——資源の非合理的な配置及び無駄遣いを避けることができるから。

また、タクシーの数量規制がタクシーに対する品質の要求及び合格なタクシー運転手の提供にかかわる。たとえば、タクシー運転手が都市の各地域の熟知の度合い、運転技術、道德水準及び長時間の安全記憶とか。

タクシーに必要な数量規制を実施することは学界でさまざまな議論点を引き起こしたものの、適当な規制の合理性がかなり明らかである。

中国大都市のタクシー市場に存在している問題点は数量の過度規制にある。主要都市の経済は過去の十年間でおおよそ10%のスピードで成長し、各種類の自動車、特にマイカーの数が経済の高度成長に応じて、急速に増加している。それに対して、全国主要な都市での経営用タクシーの台数がほとんど増加していない。上海を例としてあげてみよう。2001年の上海のマイカー数はただ6.68万台で、タクシーの台数は4.38万台であった。2008年のマイカー数は急速に八倍も増え、59.69万台に達したが、タクシーの台数はただ3158台を増え、増加率が7%に過ぎなかった。大会社制を特徴とする北京と上海であっても、个体運転手及び小型会社を经营主体とする温州市であっても、数量規制で引き起こされた問題が極めて明らかである。上海と北京で、タクシー業は皆で認める暴利の業種だとされている。上海と北京のような先頭都市で、一台のタクシーの毎月で提供する純収入は1万元に達し、運転手の一般収入は3千元ぐらいで、ほかの収入を政府及びタクシー会社に供出する。上海の大衆自動車会社を例として、2008年の上半期で、31220万元の純利益を実現し、去年の同時期と比べて、2.46%を増加し、タクシー業務が会社の営業収入と利潤に30%も

の割合を占める。温州のタクシーの免許証費は、すでに最初の3万元から、今の110万元に急速に増加し、最高の時、140万元にも達した。温州と蘭州の資料によると、タクシー業の純利益は総利益に占める比率は37%と38%にもなったそうである。北京の資料によると、免許証の内部取引で出た費用を除いて、タクシー会社の平均純利益が15%以上に維持されると予測されている。

3 タクシーの台数の規制に伴う白タク現象

中国でタクシーの台数量規制が厳格に実施されている都市では、タクシー業が例外なく、高利潤業種になる。中国の経済発展のスピードが速く、人口の都市化のペースがアップし、都市の交通に対するニーズが急速に増加することによって、交通施設が比較的遅れている中小都市、及び都心部で交通施設が比較的発達しているのに対し、新しい開発区の交通施設がはるかに遅れるという問題を心がけている大都市がタクシーに対するニーズが急速に増加することが、ある程度でタクシー料金の値上げを推し進めた。タクシー経営の高利益を感じたためか、「白タク」現象がますます深刻になってきた。多くの白タクが運営コストが低く、料金が高く、利潤が手厚いために、各都市の都市管理部門に厳しく打撃されているが、依然としてはびこっている。北京と上海の市政府で提供された公式のデータによると、白タクの数が正規のタクシーほど多い。白タクの数がすでに正規のタクシーの台数を上回る可能性もあると思う人もいる。

白タクの存在と拡張が、直接にタクシー業の利益を引き下げ、一定の程度で、経営免許のあるタクシー運転手の収入に影響を出す。さらに、白タクが税金を納める義務を負わないので、市政府及び関連機構の税収と管理費用の減少に導く。タクシー会社、タクシー運転手、政府管理部門の共同利益に駆られて、白タクの打撃に各方の支持を得た。しかし、白タクが住民の交通に対するニーズを満足す

る面において、積極的な役割を果たしたので、白タクを告発する消費者がほとんどないようである。これは白タク打撃のコストを高くする一つの理由になる。白タクの弁別は容易なことでない。共同利益の推進で、上海では一つ特殊な「魚釣り」という白タク打撃職業が出てきた。都市管理部門が相応の奨励条例を策定し、白タクを捕まえる人に高い奨励を与える。奨励基準は250～600元（各区、県によって、標準も違う。闵行区300元、南汇区250元、奉賢600元）である。奨励を与えると同時に、白タクの持ち主を厳しく懲罰し、10000万元の罰金も徴収する。これは「魚釣り」の運営機制である。上海市闵行区的交通行政法律執行大隊の提供した資料によると、2007年から、2008年までの二年間で、白タク懲罰金の累計収入が5000万元にもなるそうである。一回ごとに、1万元の罰金で計算すれば、2年間で、5000あまりの白タクに強制的に罰金を徴収したということである。全市一年の統計データがまだないが、おおざっぱに見積もって、上海の毎年の白タク打撃の罰金の収入が1億元に下らない。一年中何回も懲罰された白タクもあったが、ほとんどの罰金は一度だけの罰金である。これを基準として推論すれば、捕まえた白タクはただ営利を目的とする不正運営のタクシーだとしても（魚釣り者に釣られ、実際に無罪なマイカーを持つオーナーまたは企業単位で雇われた運転手が含まない。ほとんどは一度だけの乗せで、小額の費用を引き受ける営利を目的とする自動車ではない）、上海の各区、県で罰金だけで懲罰されている白タクの数は1万台に下らないようである。「中国経済時報」の王克勤記者の推計によると、全国のタクシー業の白タク数が正規のタクシーの台数の2倍に達したかもしれない。北京市政協委員の調査によると、2006年、北京市の白タクの数が正規のタクシーの台数の1.07倍であるようだ。

不正運営のタクシーが中国大都市にとって、珍しくない現象である。ほとんどの人が消費者として違う都市で、白タクに乗る経験があるようだ。上海と比べて、北京が白タク

現象により寛容な態度を持っているらしい。北京の西郊外の多くの高等学校と住民区の近くの正規のタクシーの数が白タクと比べて、非常に少ないので、白タクに乗ることは返って便利になる。上海の新開発区で、白タクも所々見られる。上海の「魚釣り」のような白タクを取り締まるやり方が不正行政に及ぶ疑いがあるので、世論の厳しい批判を受けた。目下、白タクの打撃力も緩やかになってきた。それゆえ、夜中の相乗り現象もかなり普及になってきた。白タク現象は確かに各都市の交通管理部門を悩ます難問である。

4 タクシーの市場構造の特徴

中国の大都市では、タクシーが会社経営のパターンを採用する。北京には5000台以上のタクシーを持つ大会社が7つあって、この7つの会社が合計したら、41000台分のナンバー・プレートを持っている。北京市2003年の免許証数を参考にすれば、市場集中度を計算することができる。つまり、7つの会社の集中度が62.14%で、先頭の4つの会社の集中度が38.65%となった。このことから、北京市のタクシー業の市場構造は少数独占型であることが分かった。

2008年の年末まで、上海にはタクシー企業が142あまりあり、タクシーの数が4.7万台になった。上海タクシー市場のランキング1からランキング7までの会社の市場占有率が80%にもなって、先頭の5つの会社は上海タクシー業務に65.5%の市場・シェアを占めて、先頭の3つの会社（大衆、強生、巴士）の市場集中度が47%にも達した。

国際と比べて、以下のことが分かる。タクシー業にとって、どの企業形態であっても、生存可能である（株式を公募する会社もあり、株式を公開で募集しない会社もあり、社会団体、運転手提携の形で成立した会社もあり、個体的経営者もある）。しかし、タクシー企業の所有権を運転手で持ち（たとえば、個体的経営タクシーとか）及びタクシー企業の小型化も行き渡った実践である。

アメリカで、小型会社と個体的経営のタク

シー経営者が多数である。1998年の統計資料によると、59.7%のタクシー企業はタクシーの台数が25台を下る小型企業と個体的業主であって、100台以上持つ企業は企業総数の16.7%にしか占めなかった。企業の組織形式が主に二種類ある。一つは株式を公開で発行しない閉鎖型会社あるいは家族企業である。もう一つは個体的経営者あるいは共同経営である。

イギリスでは、ほとんどのタクシー経営者は「自己雇用」の車主型運転手である。オランダのタクシーが主に小型会社及びタクシーを持つ運転手で経営される。2003年の報告の指摘したように、全国範囲で統計すれば、経営者一人あたりの持つタクシーの台数が5台であり、アムステルダムでのこの平均数が1に近かった。ほかの欧州国家——たとえば、ノルウェーとアイルランド、日本、ニュージーランド、オーストラリアも含め、タクシー業も主に個体的運転手及び小型企業で構成されている。

タクシー企業の小型化あるいは個体的経営（つまり、企業の所有権が運転手で持つ）の原因は企業所有権コストの角度から解釈できる。どのタクシーでも、一つ独立の経営単位になれる。タクシー運営の独立性と流動性はタクシー運転手がただ定額給料をもらう雇員であると、会社の監督コストがコントロールできない状態になることを決めている。換言すれば、会社が正確に運転手の仕事量を計算することができない上に、効果的な監督も実施できない状態は企業の倒産に導くに決まっている。そして、このような所有権コストをダウンする方法は運転手を企業の所有者にするほかはない。所有権コストを節約する角度から見ると、タクシーの個体的運営は効率の一番高い方法である。

市場構造の特徴から分析すれば、タクシー業には典型的な準完全競争または独占競争の特徴がある。タクシー業はかなり簡単な業種である。この業種は「単車経営、独立計算」という基本的な経営方式を採用している。

経済学で呼ばれる完全競争とは、競争の非常に激しい業種のことをさす。この業界にはたくさんの供給者と需要者がいる。業界には進出と退出の敷居がない。どんな供給者であっても、この業界で、独占力を獲得することができない。業界の正常な利益を得ることができるだけである。

この業界の供給者と需要者が多くで、競争が非常に激しいということは、タクシー業を準完全競争の特性のある産業と呼ばれる原因の一つである。多くの時、政府の特定の規制政策（進入規制とか）がこの激しい競争を弱くすることができるが、絶対にこの競争の経済特性を変えることができない。日常生活で、独占性のあるタクシー企業も見られるが、実際に、運転手が同じ企業で働いているにしても、依然として、この二人は競争ライバルである。すべての運転手が最終産品（運転サービス）を提供できる上に、それぞれの産品のすべての環節が運転手で独立に規制されるから。政策によってすべての運転手を一緒に監督できるにしても、一定の程度で変えることができるが、運転手の行為の特徴を転覆するに足りない。この業界の敷居が低いことがもう一つの原因である。換言すれば、政策の人為的規定がなければ、この業界に必要とされる技術水準が低くて、基本的に敷居になれない。それゆえ、この業界に大量の供給者があるに決まっている。この業界に超過利益があればこそ、新しい供給者が進出するに違いない。

数量規制が市場機制を壊す。このような経済特徴のある業界で競争制限のための厳格な産業政策を実施すれば、どのような結果が出るか、想像だにできないことが明らかである。簡単に言えば、正常な市場環境において、タクシー業に進出することと退出すること、両方もあるべきだとされている。つまり、自由競争のもとで、この業界の経営要求に応じて、絶え間なく進出する人もいますし、適応できなくなるので次から次へと退出する人もいるべきである。相応の経営条件は資産事情、体の具合、競争力、サービス態度などの

ことをさす。要するに、このタクシー業で稼ぐ収入は「転職」の機会費用を補えるかどうかということである。市場の中の経営タクシーの台数が少ない場合、市場価格が比較的に高いが、タクシーを見つける可能性とサービスの品質を満足できなくなるに決まっている。高い利益がより多くのタクシーの加入を引き寄せることで、価格を下げて、タクシーを見つける可能性とサービスの品質を向上することができるようになる。そして、ニーズから言えば、価格の騰落に不可分の直接なつながりがあるに決まっている。もちろん需給の裏に経済情勢、交通状況、収入水準などの一連の影響要素が存在している。要するに、正常な市場が需給状態がボーダー水準に調整する。この水準で、タクシー供給方が転職の機会費用に相応する収入をもらえる。もちろん、これはこの業界に一連の規範が要求され、一連の方式が監督され、さらに、一連の措置が改善されるべきだということを否定しているわけではないが、これは市場の発展にしたがって、次第に形成し、整えてくるべきだとされている。

しかし、目下の中国のタクシー業に市場機制がかけている。政府が市場に加える厳格な数量規制（つまり、進出を許す方面の厳格な規制）がこの市場機制を取って代わった。数量規制政策がタクシー市場への進出を許すことに厳格な関与を実施し、市場にある正規のタクシーの台数を一定の変わらない水準に限定した。このような厳格な制限はうわべは行界の市場変化に応じて、すぐに対応する調整能力を排斥したが、実際に経済個体の自発調整能力を軽く見たのだ。正規のタクシーの台数が厳格に制限されたが、市場がほかの方式で数量規制政策に反応した。数量規制の直接な効果から見ると、規制が一方でタクシー市場の需給状況を捻じ曲げて、業界の利益空間を広めると同時に、もう一方で一つ安定な業界利益グループを作り上げた。間接な効果から見ると、数量規制の結果が本意と違う。一方で数量規制が正規のタクシーの台数を制限できたが、一つ膨大な白タクのグループの

現れを免れることができない。もう一方で、タクシーの台数に対する厳格な規制がマイカーの急速に増加する雲行きを抑制することができない。

5 適度なタクシーの台数規制緩和に関する政策提案

外部性のあるタクシーの台数の規制が20世紀70年代までに世界中多くの国で違う程度に採用された措置であるが、20世紀70年代になってから、世界中多くの国が数量規制に存在する各弊害、特に消費者の利益に対する損害、タクシー会社の利益に対する不適当な守り、必要な競争の欠乏、大量な潜在的就職機会など、理論から分析し、違う程度にタクシーの数量規制を取り消し、タクシー市場に比較的に十分な競争を導入し、積極的な効果をたくさん生み出した。

中国はまだ急速な変革を経ていて、転換期にあたる発展途上国である。中国の経済の特殊性はここにある。大都市では、計画経済時期に形成した政府が直接に大企業を作り、コントロールする傾向が依然として、存在している。競争が比較的に十分である製造業とサービス業にしても、国有大企業の存在で、競争が不十分な状態になった。政府の背景のある独占的企業が、さまざまな理由で、価格を高くし、高額な独占的利益を保つ。このような構造のもとで、タクシー業はただ一つの縮図であるに過ぎない。転換期にあたる政府の規範でない行為が、特に政府の求める税収の最大化、タクシー会社との共謀の推進がもともと競争が比較的に十分であったタクシー業を高額な利益のある業界に転換し、市政府収入の重要な出所にした。

まず、タクシー業の数量規制の緩和は政府の職能の転換に依頼する。就職拡大及び消費者利益の保護の目標を税収最大化の目標より重んじるべきである。

次に、都市の経済発展がタクシーに対するニーズの増加で、適当にタクシーの台数の規制を緩やかにする。実際に運営する白タクの数量によって、タクシー運営免許証を増やす

目標を決めたらいい。階段に分けて、競売し、白タクを次第に水面上に浮上させる。

第三、タクシーの市場構造の特徴に即して、大きいタクシー会社を次第に仕分けて、新しく作った会社が个体及び小型経営を中心とし、タクシー運営の社会管理のコストを大幅下げた上で、タクシー運転手の収入水準を高める。

第四、都市建設で、タクシー乗り場の建設を十分に考慮すべきである。次第に単一の運転巡りのサービスを変え、タクシーの空車運転率を引き下げ、予約サービスのあるタクシー市場を発展する。

参考文献

- 楊開忠・陳良文「タクシー業界の規制——国際経験と北京の改革」,中国城市出版社,2008年7月
- 王軍「競争のための規制——タクシー業界の規制改革の国際比較」,中国物資出版社,2009年6月
- 由農立 他「数量規制政策の悪——温州モデルから見るタクシー業界の問題」タクシー業界規制報告シリーズ,伝知行,2009年