

【特集】プラットフォーム・ビジネスがもたらす雇用変容：ライドシェアをめぐって：タクシー乗務員の働き方とライドシェア参入への賛否：生活保障，労働時間，雇用労働者性を中心に

KOMAE, Kazutomo / 小前, 和智

(出版者 / Publisher)

法政大学大原社会問題研究所

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

Journal of Ohara Institute for Social Research / 大原社会問題研究所雑誌

(巻 / Volume)

772

(開始ページ / Start Page)

37

(終了ページ / End Page)

54

(発行年 / Year)

2023-02

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00026491>

タクシー乗務員の働き方と ライドシェア参入への賛否

——生活保障，労働時間，雇用労働者性を中心に

小前 和智

はじめに

- 1 先行研究
 - 2 データと代理変数の導入
 - 3 タクシー乗務員の働き方とライドシェア参入への賛否
 - 4 考察——ライドシェア反対要因の解釈と分析の限界
- おわりに

はじめに

本稿は、独自の調査である「タクシー乗務員アンケート調査」⁽¹⁾（以下、「乗務員アンケート」）をもとに、法人タクシー乗務員の働き方を記述し、さらに働き方とライドシェア参入への賛否との関係について分析する。日本のタクシー乗務員への個人調査を用い、ライドシェア参入への賛否について定量分析を行った最初の論文である。本稿はライドシェアを(1)プラットフォーム上でのマッチングを通じて(2)二種免許を必要としない個別旅客輸送を(3)個人事業主が提供するサービスと定義する。そのうえで働き方とライドシェア参入への賛否との関係を分析するに際して、タクシー乗務員の生活保障、労働時間と雇用労働者性に焦点をあてる。本節ではその背景を概観する。

本稿では、タクシー乗務員のライドシェア参入への賛否を分析するにあたって、生活保障の概念を導入する。ここでいう生活保障とは、タクシー乗務員の稼得が乗務員自身の生活ニーズを充足できているのかという点で用いている。タクシー乗務員の収入の低さはすでに多くで指摘されてきたが、収入の面からみたライドシェア参入への賛否の方向性はやや複雑である。まず、収入が低いことによる危機感が強ければ、競合するサービスであるライドシェアの参入に反対するだろう。しかしながら、給与総額に占める出来高払いの割合が大きい場合、雇用の枠内で就業しているにもか

(1) 本調査は、2017～2018年度科学研究費補助金・挑戦的研究（萌芽）「プラットフォーム・ビジネスがもたらす新しい働き方に関する研究——Uberの日米比較」により遂行された。本報告は、上記の科学研究費補助金・挑戦的研究（萌芽）と2019～2021年度科学研究費補助金・基盤研究（C）「プラットフォームビジネスがもたらした「新しい働き方」の出現と既存産業の雇用の変容」による研究成果の一部である。

わらず営業収入の変動リスクを本人が負っていることになる。そのような状況では、ライドシェアに反対する傾向が和らぐ可能性がある。この点は、もうひとつの焦点である雇用労働者性と深く関連する。

タクシー乗務員の長時間労働は、長きにわたって課題として指摘されてきた。過度な長時間労働はタクシー乗務員の生活の不自由さや健康上のリスクを高める。仮に、すでにタクシー乗務員として長時間労働に従事しており、会社との取り決めのなかで（雇用労働者であるがゆえの拘束の強さによって）長時間労働が是正されないことに不満をもっているとすれば、代替的なサービス供給手段とみなせるライドシェアの参入に賛成する可能性がある。

雇用との関係から日本のタクシー業をみると、法人タクシー乗務員がタクシー乗務員の89.4%を占める⁽²⁾。個人タクシーが個人事業主として営業しているのに対し、法人タクシー乗務員は雇用労働者として就業している。その意味で、全体の9割が雇用の枠内で従事していることに日本のタクシー業の特徴がある。ただし、佐口論文で言及されるように、タクシー乗務員の雇用は他の産業での雇用とは異なり、所属する会社やそこで適用される諸制度によってかなりのばらつきがある。したがって、雇用の枠内（既存のタクシー業）から枠外（ライドシェア）に対する反応をみるといってもタクシー乗務員を一括りにすることはできず、雇用労働者性にかかなりのばらつきがあることを具体的に捉え、そのばらつきがライドシェア参入への賛否にどのような影響を与えているかを論じる必要がある。

以上の観点から、生活保障、労働時間と雇用労働者性を軸としてタクシー乗務員のライドシェア参入への賛否の要因を分析する。ただし、これら3つの要素は互いに独立ではなく、一部で重なっている。

本稿の構成は以下の通りである。第1節では先行研究を整理する。第2節では、本稿で用いるアンケート調査について説明し、生活保障、労働時間と雇用労働者性それぞれにおける代理変数を設定する。第3節では独自調査である「タクシー乗務員アンケート調査」からタクシー乗務員の働き方を記述し、そのうえでライドシェア参入への賛否とその要因について分析する。第4節では、回帰分析の結果をもとに考察を行う。最後に、「おわりに」でまとめる。

1 先行研究

本節では、タクシー乗務員の収入や労働時間、雇用労働者性と出来高払制との関係が既存研究でどのように議論されてきたかを整理する。

タクシー乗務員の収入を論じるにあたっては、タクシー業の営業収入が長期的に減少してきていることが重要な前提となる。タクシー業の営業収入が減少してきた要因については、すでに多くの研究で論じられてきた。景気循環（Kawaguchi and Mizuno 2011）や家計の予算制約によるもの（小林 1997）、規制緩和（後藤 2013；松野 2013, 2014；田邊 2014；太田 2017；川村 2017）や代替的あるいは競合する交通手段（後藤 2013；Hashimoto and Komae 2021）によるものなど多岐にわたる

(2) 2018年度のタクシー乗務員数は個人が32,315人、法人が273,126人であった（ハイタク問題研究会, 2020）。

原因が指摘されている。

特に、1990年代の需要減少局面、2000年代の規制緩和局面によって需給バランスが変化したことでタクシー乗務員の処遇がどのような影響を受けたのかを整理することは、ライドシェアの参入へのタクシー乗務員の反応を考えるうえで重要となってくる。

杉下（2010）や川村（2017）では、1990年代中頃から2000年代にかけてタクシー乗務員の平均収入が下がるとともに、給与総額に占める出来高払いの比重が大きくなってきたことが指摘されている。これらの研究でも引用されている国土交通省（2009）によれば、A型を採用するタクシー乗務員の割合は1994年から2004年にかけて65.5%から33.4%まで低下し、その一方でB型は同期間において7.2%から24.1%へ上昇している。すなわち、供給過剰によって生じた新たな需給の均衡点に向かうなかで、タクシー乗務員の処遇の低下につながってきたと整理できる。こうした点を踏まえた分析の枠組みを考える必要がある。

タクシー乗務員の長時間労働と健康についてはかなり以前から議論されてきた。川村（2017）は、1974年に日本産業衛生学会（運転労働安全委員会）から出された意見書のなかで安全衛生上の改善措置の必要性が唱えられていたことを指摘する。しかしながら、それから数十年経ってなおタクシー乗務員の不健康が課題であると複数報告されているのが現状である。たとえば、道路旅客運送業に従事する者の健康診断における有所見率の高さ（川村2009）や、タクシー乗務員の過労状態や健康QOLの低さ（毛利・佐々木2010）などが挙げられる。高齢者の割合が他の産業よりも高いことがタクシー乗務員の健康問題と関係している可能性があるにせよ、タクシー乗務員の健康状態が問題とされるのであれば、より健康的な生活を送ることができるよう業務上の負荷が軽減される必要があるだろう。

こうした背景を踏まえれば、長時間労働への不満が強い層のなかには、ライドシェアの特質である時間的な拘束性の弱さ（佐口論文）を敏感に捉え、ライドシェアを受け入れる姿勢が強く出る可能性はある。以上の観点から、本稿の分析ではタクシー乗務員の労働時間に関連する指標を変数として用いる。

最後に、雇用労働者性と出来高払制の関係についての先行研究をみる。業績が低迷するなかタクシー会社が出来高払制の比重を高めてきたことは先述の通りであるが、比重を高めた原因がタクシー会社の給与支払い能力の低下だけであったわけではない。タクシー乗務員の仕事の特性上、その労務管理・安全管理は困難であるなかで如何に自発的な労働を引き出すかという視点で設計されたのが出来高払制であるという（川村2017）。後者の視点に立てば、総支給額に占める出来高払いの割合と雇用労働者性の間には一定程度の関係が存在する可能性がある。このような観点から、雇用労働者性の代理変数を検討する。

2 データと代理変数の導入

本節では、まず独自調査である「乗務員アンケート」について説明する。そのうえで、第3節の分析で用いる生活保障、労働時間と雇用労働者性の代理変数を設定する。

(1) データ

本稿の分析は2018年9月～11月の間に実施された「乗務員アンケート」を用いる。タクシー乗務員をはじめ運輸業に携わる労働者によって組織される労働組合⁽³⁾を通じて全国の法人タクシー乗務員を対象に行われた。14,500部の調査票を配布し、8,734の回答を得た(回収率60.2%)。回答数8,734は調査時点にあたる2018年度の全国の法人タクシー乗務員数273,126人(ハイタク問題研究会2020)の3.2%に相当し、標本調査としては母集団に対して回収数が大きい。調査項目として、賃金水準や労働時間、シフトや営業方法といった働き方の実態だけでなく、業界や仕事に関する考え方、ライドシェアへの賛否なども尋ねている。

なお、手書きによる回答という性質上、回収された調査票であっても必ずしもすべての設問に回答されているわけではない。そこで、回帰分析を行う際には無回答を除いて分析することを前提とし、記述統計における構成比においては無回答を除いた割合を記載している。ただし、各設問への回答数(回答率)がどの程度であったかを知ることができるよう、記述統計の表にはできる限り回答数を記載することとした。

(2) 生活保障の代理変数

まず、生活保障(収入)に関する指標を考える。タクシー乗務員のほとんどが出来高払制のもとで就業していることは先述の通りであるが、仮に完全な出来高払制であったとしても、雇用労働者である限り保障される「労働時間に応じ(た)一定額の賃金」が存在する(労働基準法27条)。これは「出来高払制の保障給」と呼ばれ、雇用労働者の生活が不安定なることを防止する目的から最低限保証されるべき報酬として定められている(川口2012)。労働基準法27条には「一定額」の具体的な基準が定められていないが、「通常の実収賃金とあまりへだたらない程度の収入が保障されるように保障給の額を定める」べきとの行政解釈が示され、また(保障給の定めがない場合でも)出来高給が実労働時間に最低賃金額を乗じた額に満たない場合は、最低賃金額との差額が請求できるとされている(荒木2020)⁽⁴⁾。

そこで、本稿では実際にタクシー乗務員が得ている収入と「最低賃金水準」(=地域別最低賃金×労働時間)の比をとることで生活保障がどの程度満たされているかを計測することとした⁽⁵⁾。この比をとるにあたっては、個票から得られるタクシー乗務員の労働時間と当該乗務員が営業活動を行っている地域の最低賃金額から「最低賃金水準」を算出することが望ましいが、調査票からは月あたりの労働時間が得られない。このため、本稿においては賃金構造基本統計調査から得られる都道府県別の所定内給与額、所定内実労働時間と地域別最低賃金を用いて比を算出した(したがっ

(3) 全国自動車交通運動組合連合会、全国自動車交通運動組合総連合会、関東旅客自動車交通労働組合連合会、日本私鉄労働組合総連合会、全国中立労組政策推進会議、東京ハイタク中立労組協議会、日本交通運輸労働組合総連合会、新産別運転者労働組合東京地方本部の8団体の協力を得た。

(4) 少なくとも平均賃金の6割以上を保障すべきとの見解もある(川口2012)。

(5) ただし、ハイヤー・タクシー業においては、最低賃金割れの発生率がほかの産業に比べ高く、しかも賃金構造基本統計調査で把握される労働時間は実態からは過少に見積もられているとの指摘がある(川村2017)。

て、当該指標は都道府県別の値となる。「最低賃金水準」に近いほど「生活保障度」が低いものと捉えられる。次頁図1では、縦軸に所定内給与額を⁽⁶⁾、横軸に「最低賃金水準」をとり、都道府県別にプロットした。図から正の相関がみてとれるが、これは単純に「最低賃金水準」が高い地域は所定内給与額が多いという関係を示している。より重要なのは、近似曲線よりも上側に位置するプロットは「最低賃金水準」からみた場合の「生活保障度」が高い県であることを、下側に位置するプロットは「生活保障度」が低い県であることを示している点である。

地域別最低賃金は、「地域における労働者の生計費」を考慮要件のひとつとしている⁽⁷⁾。しかしながら、地域別最低賃金そのものが生計費として十分なのかと議論されていることから、「生活保障度」を測るにあたって他の要素も考慮したほうがよいただろう。そこで、より直接的に給与額と支出額の間を捉えられる指標を導入することとした。ここでは、賃金構造基本統計調査から得られる年間収入額（＝「きまって支給する現金給与額」×12＋「年間賞与その他特別給与額」）と国民生活基礎調査の1人世帯の年間支出額との関係を用いる。年間収入額が年間支出額と比べて大きい（小さい）ほど「生活保障度」が高い（低い）と考える。なお、個人でみれば、収入と支出には内生性あるいは同時性があるために、これらの2つの関係をもって「生活保障度」を測ることはできない。本稿では、タクシー乗務員の都道府県別の平均収入額と、物価や生活様式の差から生じる都道府県別の1人世帯の平均支出額との関係をみることで、当該都道府県のタクシー乗務員の平均的な「生活保障度」の大きさをみている。次頁図2には、縦軸に年間収入額、横軸に年間支出額をとり、近似曲線を描いた。近似曲線よりも上にあるプロットは「生活保障度」が高い県であることを、下にあるプロットは「生活保障度」が低い県であることを示している。

（3）労働時間の代理変数

次に、労働時間に関する指標の導入を考える。タクシー乗務員が健康リスクを伴う長時間労働に対して危機感をもっていながら、長時間労働が簡単には是正されないと判断する場合、より拘束性の低いライドシェアの参入に賛成する可能性がある。この場合の代理変数としては、月あたり（あるいは年あたり）の労働時間が考えられる。ただ、「乗務員アンケート」では一勤務あたりの労働時間を尋ねているものの、月あたり（あるいは年あたり）の労働時間を知ることができない。そこで、同調査の労働時間と収入の関係についての設問で「収入が増えることよりも労働時間が短くなることを望む」を選んだか否かを用いることとする（当該設問の選択肢は後述の表4に掲載）。なお、当該労働時間に関する指標は、雇用労働者性の代理変数とも捉えられる。本稿では、雇用労働者であるがゆえに発生する長時間の拘束がライドシェア参入への賛否に必然的に影響を及ぼすのではなく、タクシー乗務員それぞれの生活様式や考え方との組み合わせによって賛否に影響を及ぼすと考えている。

(6) 対象から所定外給与額（所定外労働時間）を外したのは、最低賃金の対象となる範囲と揃えるため。

(7) そのほかに、「賃金並びに通常の事業の賃金支払能力」が考慮要件とされる。

図1 所定内給与額と「最低賃金水準」との関係

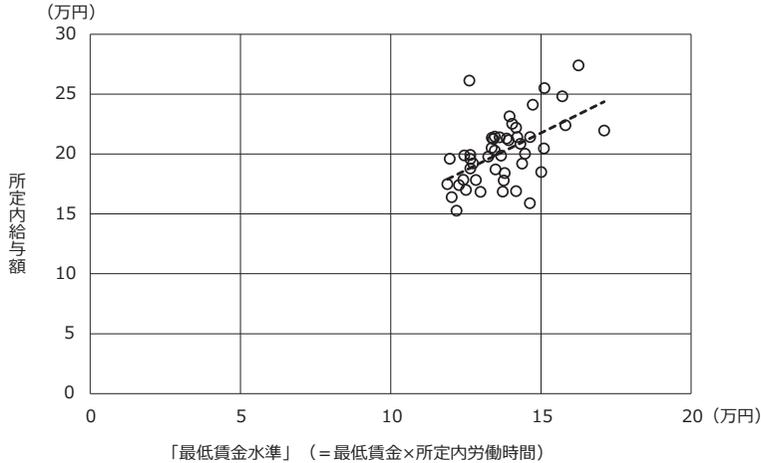
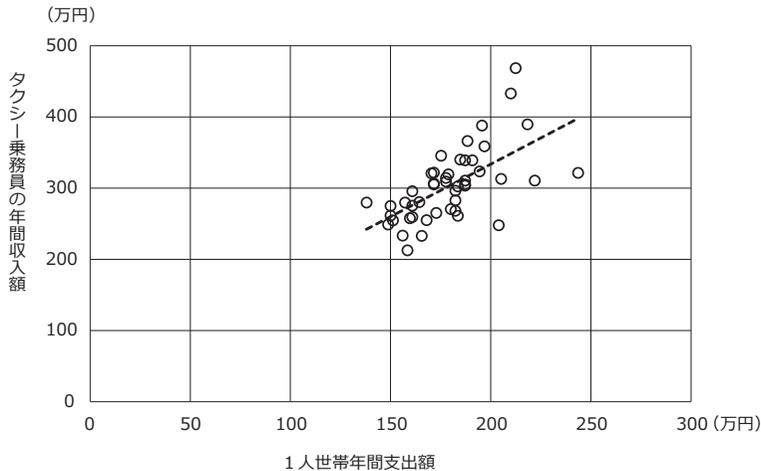


図2 タクシー乗務員の収入額と1人世帯支出額との関係



出所：「賃金構造基本統計調査（2018）」「国民生活基礎調査（2019）」。

(4) 雇用労働者性の代理変数

タクシー乗務員の営業活動は事業所外で行われ、(ビッグデータを活用したリアルタイムの需要予測機能などの利用を除けば)乗務員の裁量によるところが大きい。出来高払制は、細部にわたる労務管理ができないことの裏返しとして採用されていると考えることができる⁽⁸⁾。本稿では労務管理上の雇用労働者性の強さに相関して出来高払制の比重が大きく設計されていると仮定し、タク

(8) 本来的には乗務にあたって会社や運行管理者からの具体的な指示をどの程度受けているかなど、より直接的に労務管理上の実態を変数として用いるべきであるが、今回の調査では把握できなかった。

シー乗務員の雇用労働者性の代理変数として「給与額の決定方式」を用いる⁽⁹⁾。

具体的には、「乗務員アンケート」から得られる給与の総支給額に占める出来高払いの大きさによる区分のいずれに属しているかを使用して、雇用労働者性を測る（A型（調査票では「基本給＋歩合給＋賞与」と記載）、B型（同「完全歩合制」）、AB型（同「A型とB型の中間形態」）と「その他」の4つの形態から最も近いものを尋ねている）。

しかしながら、雇用労働者性の代理変数として「給与額の決定方式」を用いることへの反論も考えられる。ひとつは、給与の総支給額に占める出来高払いの割合は会社の給与支払い能力に依存している、あるいは出来高払制はタクシー業の競争の激化の結果として採用されたに過ぎないとの批判である。もうひとつは、細部にわたる労務管理が困難であることが出来高払制につながっているのであれば、都市部よりもそれ以外の地域のほうが出来高払制は薄れるはずであるが、実情はそうになっていないというものである。たとえば、都市部であれば「流し」の比重が高まるが、人口密度が低い地域では無線配車や「付け待ち」といった営業方式が主となるため、より管理上の拘束性が高くなる可能性がある。

そこで、次頁表1では、「給与額の決定方式」を被説明変数としたプロビット分析、および多項ロジット分析を実施した。モデル1はB型である場合に1、それ以外で0をとり、モデル2はAB型である場合に1、それ以外で0をとる被説明変数とした。モデル3では多項ロジット分析により参照点A型に対してB型あるいはAB型が採用されやすいかを確認することとした。説明変数としては、都道府県別の1日1車あたり営業収入額、県庁所在地（東京都は特別区）ダミー変数、企業規模を入れた。「乗務員アンケート」からは会社ごとの給与支払い能力や労務管理上の拘束性の高さを直接的に把握できない。そのため分析からわかることは限られるが、地域や企業規模間で「給与額の決定方式」が異なるのであれば、それによって給与支払い能力や労務管理上の拘束性の高さが出来高払制の比重に影響しているか観察できるかもしれない。なお、表中モデル1と2の値は限界効果、モデル3の値は相対リスク比であり、括弧内には標準誤差を示した。

モデル1では、都道府県別の1日1車あたりの営業収入額は有意でないが、他の変数はすべて有意に正の値であった。すなわち、B型（完全出来高制）は都道府県別の営業収入の多寡には影響を受けないものの、同一の都道府県内では県庁所在地（東京都は特別区）よりもそれ以外の地域で採用されやすく、企業規模でみると乗務員数300人未満の規模で採用されやすい。

次に、モデル2では、都道府県別の1日1車あたりの営業収入額は有意に正の値を示しており、営業収入の多い都道府県で相対的にAB型が採用されている。同一の都道府県内で見ると、県庁所在地（東京都は特別区）以外では採用されにくい傾向にある。企業規模からは傾向はみられなかった。

(9) なお、「はじめに」で「出来高払いの割合が大きい場合、雇用の枠内で就業しているにもかかわらず営業収入の変動リスクを本人が負っていることになる。そのような状況では、ライドシェアに反対する傾向が和らぐ可能性がある。」と指摘した。本稿では、生活保障の指標として、「収入が増えることよりも労働時間が短くなることを望む」、「都道府県別のタクシー乗務員の所定内給与額と最低賃金水準との比」、「都道府県別タクシー乗務員の年間収入額と1人世帯の年間支出額との比」を用いるが、収入変動に着目した変数を導入する必要があるだろう。その意味で、「給与額の決定方式」は収入変動の代理変数とも考えられる。また、後述表6の分析における「基本給あり」と「都道府県別の年間収入の変動の大きさ（2010～2019年の変動係数）」も同様に収入変動を考慮した変数として加えている。

表 1 「給与額の決定方式」の採用要因

モデル	1	2	3	
	プロビット B 型 =1	プロビット AB 型 =1	多項ロジット B 型 =1 AB 型 =1	
都道府県別の 1 日 1 車あたりの営業 収入額 (対数値)	- 0.044 (0.029)	0.156 *** (0.032)	1.083 (0.191)	2.515 *** (0.489)
県庁所在地 (東京都は特別区) 以外 の地域	0.132 *** (0.018)	- 0.154 *** (0.022)	1.633 *** (0.187)	0.529 *** (0.074)
企業規模 乗務員 ~ 29 人	0.316 *** (0.056)	- 0.068 (0.073)	6.854 *** (2.453)	1.637 (0.804)
企業規模 乗務員 30 ~ 99 人	0.177 *** (0.025)	- 0.033 (0.029)	2.907 *** (0.456)	1.225 (0.213)
企業規模 乗務員 100 ~ 299 人	0.236 *** (0.017)	- 0.027 (0.019)	4.429 *** (0.511)	1.532 *** (0.170)
観測数	2,772	2,761	2,772	
疑似決定係数	0.1389	0.0397	0.095	

制御変数：性別，年齢，学歴，雇用形態，同居家族，同居家族の収入有無，住居の種類

参照点：男性，45～54歳，高校卒業者，同居家族（配偶者，親，子ども，その他）いずれもなし，同居家族の収入なし，持ち家，正社員，乗務員 300 人以上

有意水準：* p < 0.1, ** p < 0.05, *** p < 0.01

注：モデル 1, 2 は限界効果，モデル 3 は相対リスク比を掲載。括弧内は標準誤差。

モデル 3 をみると，ここでもやはり B 型は県庁所在地（東京都は特別区）以外の地域と小規模の会社で採用されやすく，AB 型は営業収入の多い都道府県で採用され県庁所在地（東京都は特別区）以外の地域では採用されにくい。同一の都道府県内でみると，県庁所在地（東京都は特別区）以外の地域では参照点とした A 型と比較して，B 型は採用され AB 型は採用されない傾向にある。県庁所在地（東京都は特別区）以外の地域で（出来高払いの割合の大きさが中間的な AB 型でなく）両極に分かれている様子がうかがえる。また，乗務員数 100～299 人の規模の企業では AB 型が採用されやすいとの傾向が観察された。

以上，「給与額の決定方式」の採用要因を分析した。直観的には，企業規模が小さいことが給与支払い能力の低さと結び付けられるため，支払い能力の低さが完全出来高払制の採用される可能性を高めるかもしれない。しかしながら，それ以外の点では給与支払い能力と「給与額の決定方式」の間に明確な関係がみられない。また，県庁所在地（東京都は特別区）以外の地域では確かに B 型が採用されやすいが，AB 型と比較すれば A 型も採用されやすい。その意味では，地域や会社規模によって労務管理上の拘束性の高さと「給与額の決定方式」との関係进行分析することにも限界があり，会社ごとの労務管理上の特徴を捉えたうえで分析する必要がある。

3 タクシー乗務員の働き方とライドシェア参入への賛否

本節では，まず，タクシー乗務員の属性と働き方を概観する。次に，働き方を踏まえたうえで，

表2 タクシー乗務員の属性 (単位: %)

性別	観測数	8,500 人	
	男性	97.1	
	女性	2.9	
年齢	観測数	8,414 人	
	20～29歳	3.9	
	30～39歳	5.7	
	40～49歳	18.1	
	50～59歳	33.1	
	60～69歳	32.7	
	70～79歳	6.4	
	80歳以上	0.1	
営業地域	観測数	「乗務員アンケート」	『ハイヤー・タクシー年鑑』
		8,325 人	-
	北海道・東北	5.2	12.1
	関東(東京都を除く)	11.6	15.3
	東京都	62.6	25.4
	北信越	2.7	3.7
	中部	6.4	7.3
	近畿	8.2	15.8
	中国	1.2	5.2
	四国	0.4	2.4
	九州・沖縄	1.7	12.9
学歴	観測数	8,451 人	
	高校	53.2	
	専門・短大	13.1	
	大学・大学院	25.6	
	その他	8.1	
年金受給	観測数(65歳以上のみ)	1,602 人	
	あり	94.3	
	なし	5.7	
住居	観測数	8,474 人	
	持ち家	51.9	
	公営賃貸	11.4	
	民営賃貸	33.0	
	社宅、寮	2.0	
	間借り	1.2	
その他	0.6		
同居者・稼得者	観測数	続柄別の同居割合	同居者のうち稼得する割合
		8,734 人	8,734 人
	配偶者	54.1	76.8
	親	19.8	68.8
	子ども	32.3	56.7
その他	8.8	66.8	

出所:「乗務員アンケート」『ハイヤー・タクシー年鑑(2020)』。営業地域別の乗務員の構成比は『ハイヤー・タクシー年鑑(2020)』より2018年度時点のもの。

注:同居者・稼得者の観測数は、設問に「同居者なし」を設けなかったため、回収数を用いた。構成比は回収数を分母とした。

ライドシェア参入への賛否に影響を及ぼす要因について分析する。

(1) タクシー乗務員の属性と働き方

まず、「乗務員アンケート」に回答したタクシー乗務員の属性をみていく(表2)。性別では、男性が97.1%を占める。年齢構成をみると、若年層(20～29歳, 30～39歳)が少なく、40歳以上で9割、60歳以上だけでも約4割を占めている。表中では示さなかったが、平均としては54歳であり、これは賃金構造基本統計調査から得られる2018年時点での平均年齢59.7歳よりも低い。

「乗務員アンケート」回答者の営業地域別の構成比をみると、東京都の割合が大きく6割以上を占める。全国ハイヤー・タクシー連合会が毎年発行する『ハイヤー・タクシー年鑑』から得られる2018年度時点での東京都の構成比25.4%と比較すると、「乗務員アンケート」の回答が東京都に偏っている。この点で本稿の分析結果には留意が必要である。

学歴では、高校卒業者が最も多く、約半数を占めた。次いで大学・大学院卒業者が多い。ここで

表3 タクシー乗務員の働き方（単位：％）

乗務員規模	観測数	7,150人	年収額	観測数	7,360人	
	30人未満	2.4		平均	376	
	30～99人	15.1		標準偏差	131	
	100～299人	39.6		最大値	2,500	
	300～499人	9.3		最小値	1	
	500～999人	19.3		給与額の決定方式	観測数	8,449人
	1,000人～	14.3			A型	43.9
経験年数	観測数	8,293人	B型		30.9	
	0～4年	22.5	AB型		23.5	
	5～9年	24.5	その他	1.7		
	10～14年	20.3	退職金	観測数	8,310人	
	15～19年	14.6		あり	37.9	
	20年以上	18.1		なし	62.1	
	タクシー乗務員としての転職回数	観測数	8,498人	ボーナス	観測数	8,285人
0回		76.6	あり		69.9	
1回		13.6	なし		30.1	
2回		4.6	勤務シフト	観測数	8,595人	
3回		1.5		隔日勤	77.7	
4回以上		3.7		日勤（昼間中心）	10.2	
現在の会社での勤続年数	観測数	8,415人		日勤（夜間中心）	8.7	
	0～4年	28.6	交番	0.8		
	5～9年	26.2	その他	2.6		
	10～14年	19.8	一勤当たりの拘束時間	観測数	8,235人	
	15～19年	12.8		平均	17.0時間	
	20年以上	12.7		標準偏差	4.2時間	
雇用形態	観測数	8,454人		最大値	47時間	
	正社員	82.5	最小値	0		
	パート社員	3.0	一勤当たりの休憩時間	観測数	8,115人	
	嘱託社員	13.0		平均	2.7時間	
	その他	1.6		標準偏差	1.1時間	
年収分布	観測数	7,360人		最大値	14.3時間	
	100万円未満	0.4	最小値	0		
	100～199万円	5.2	営業方法	観測数	8,349人	
	200～299万円	20		流し	47.4	
	300～399万円	29.9		付け待ち	34.8	
	400～499万円	25.9		無線配車	17.1	
	500～599万円	13.1		その他	0.7	
	600～699万円	4				
700万円以上	1.4					

出所：「乗務員アンケート」

は示していないが、20～29歳に限れば大学・大学院卒業者が7割を占めている。

タクシー乗務員が高年齢層に偏っていることは確認されたが、高年齢層の場合、年金の受給の有無が労働供給に影響する。そこで、回答者のうち65歳以上の者に限定して年金受給の有無をみると、ほとんどが年金を受給していた。

回答者の住居としては、持ち家が5割を占める。次いで民営賃貸が3割程度である。また、約半数が配偶者と同居し、子どもとの同居が3割強、親との同居も2割程度いる。同居する家族の稼得状況をみると、配偶者は4分の3程度、親は7割程度、子どもも5割以上が就業している。

前頁表3ではタクシー乗務員の働き方を概観する。まず、回答者の所属する会社の乗務員数規模の構成をみると、最も多いのは100～299人で全体の約3分の1を占める。それ以上の乗務員数を有する会社の構成比も高く、100人以上の乗務員を抱える会社で8割を占める。

経験年数の分布をみると、0～4年、5～9年ともに2割強であり、10年未満で約半数を占める。他方、20年以上の者も2割近く存在し、勤続年数はばらつきが大きい。タクシー乗務員としての転職経験をみると、転職未経験の者が4分の3以上を占め、次いで多い転職1回も合わせると9割近くを占める。

雇用形態としては正社員が8割を占める。ただし、先述の通り、タクシー乗務員が形式上正社員として雇用されていても、その雇用労働者性が必ずしもその内実が他の産業と同じでない点には留意が必要である。収入額を確認すると、平均では376万円であり、300～399万円が最頻で、400～499万円、500～599万円と続き、300～599万円の間で約7割を占める。

続いて、「給与額の決定方式」についてみると、A型が4割強、B型が3割、AB型が2割強を占めた。また、退職金制度とボーナス制度の有無についても尋ねられており、それぞれ4割弱、7割があると回答している。

勤務シフトで最も多いのは隔日勤であり8割近くを占める。勤務シフトは、どの雇用形態でも隔日勤が多かったが、正社員以外の雇用形態では15%程度が日勤（昼間中心）であった。一勤務あたりの拘束時間は、隔日勤が多数派を占めていることを反映して17時間、うち休息時間は2.7時

表4 タクシー乗務員になった際に重視した点とライドシェア参入への賛否

重視した条件	観測数（人）	選択肢（単位：％）		
		大いに重視	やや重視	重視しなかった
最初からある程度の収入がある	8,161	22.4	46.3	31.3
収入が学歴に関係ない	8,159	21.2	34.2	44.6
好きな車の運転が続けられる	8,153	21.3	36.9	41.8
個人タクシーとして独立するチャンスがある	8,108	10.7	20.9	68.5
自分の思う通り自由に仕事ができる	8,199	31.8	44.6	23.6
高齢になっても仕事が続けられる	8,253	32.6	44.4	22.9
すぐに採用されそう	8,209	30.9	44.5	24.6
		賛成	反対	わからない
ライドシェア参入に賛成か反対か	4,146	4.1	77.4	18.5

出所：「乗務員アンケート」

間であった。最も多用する営業方法は「流し」であったが、これは回答者が東京都に偏っていたためである。実際、東京都では「流し」が6割程度である一方で、東京都以外の県庁所在地では「流し」、「付け待ち」と「無線配車」がほぼ同じ割合の3分の1ずつ、その他の地域では「付け待ち」と「無線配車」が同じ程度の割合で合わせて9割を占めた。人口密度などタクシー需要の差異によって営業方法は異なる。

タクシー乗務員になった際に重視した点を見ると（前頁表4）、「自分の思う通り自由に仕事ができる」「高齢になっても仕事が続けられる」「すぐに採用されそう」が高い一方で、「個人タクシーとして独立するチャンスがある」は重視した者の割合が最も低かった。統計情報が得られる1988年以降、タクシー乗務員に占める個人タクシー乗務員の割合が低下してきた点も考慮すると、タクシー乗務員の多くが雇用労働者として従事することを希望してタクシー乗務員に就いていると考えられる。

ライドシェアの参入に対する賛否については、「日本にUberやLyftが参入することに賛成ですか反対ですか」と尋ねている。その結果、賛成は4.1%にとどまり、反対が77.4%と圧倒的に多い。なお、本設問への回答率は他の設問よりも低かった（47.5%（=4,146 / 8,734））。

（2）ライドシェア参入への賛否

本小節では、ライドシェア参入への賛否の要因について分析する。次頁表5は、ライドシェア参入への賛否を表頭とし、タクシー乗務員の考え方を尋ねた質問項目とのクロス集計の結果である。

はじめに、タクシー乗務員になる際に重視した条件との関係を見る。回答者は7項目の条件それぞれに対し「大いに重視」「やや重視」「重視しなかった」のいずれか1つを選択しているが、ここでは「大いに重視」または「やや重視」を選択した場合に当該項目を「重視した」と判断し、「重視した」場合と「重視しなかった」場合で賛否の回答の構成が異なるかを確認する。

7項目のうち「好きな車の運転が続けられる」と「高齢になっても仕事が続けられる」を重視した人は、重視しなかった人に比べて反対の割合が大きい。そこで、t検定を行ったところ、これらの2項目を重視してタクシー乗務員になった人はそうでない人と比較して反対と答える割合が有意に高かった。他の5つの項目では有意な差は観察されなかった。

続いて、タクシー業界の取り組みへの賛否とライドシェアの参入の賛否との関係を見る。調査票にはタクシー業界の主な取り組みとして5つが列挙されており、それぞれの取り組みに対して「賛成」「反対」「よくわからない」の3つの選択肢が用意されている。ここでは「賛成」と「よくわからない」を一括りとし、「賛成」あるいは「よくわからない」と回答した者と「反対」と回答した者のライドシェアの参入への賛否の構成を示した。すべての項目でタクシー業界の取り組みに反対した者はライドシェアの参入にも反対する傾向が観察される。t検定の結果、業界の主な取り組みに「反対」を選択した人はライドシェアに対しても反対する確率が有意に高かった。そこで、後述の回帰分析ではこれらの取り組みのうち反対した項目の数を当該回答者の保守性と解釈し、制御変数として加えることとした（クロンバックのアルファは0.700であった）。

その他、現在の収入に対する満足度や労働供給量を増やしたいかなど、ライドシェア参入の賛否に影響を及ぼしそうな主観項目とのクロス集計を行い、t検定も実施した。現在の給与水準に満

表5 タクシー乗務員の考え方とライドシェア参入への賛否との関係（単位：％）

		観測数 (人)	ライドシェアの参入に		
			賛成	反対	どちら でもない
タクシー乗務員になる際に重視した条件					
最初からある程度の収入がある	重視した	2,724	3.9	78.3	17.8
	重視しなかった	1,215	4.2	75.8	20.0
収入が学歴に関係がない	重視した	2,112	3.5	77.3	19.3
	重視しなかった	1,824	4.6	77.6	17.8
好きな車の運転が続けられる	重視した	2,204	4.0	78.9	17.0
	重視しなかった	1,724	3.9	75.6	20.4
個人タクシーとして独立するチャンスがある	重視した	1,334	4.9	76.6	18.5
	重視しなかった	2,583	3.5	77.9	18.6
自分の思う通り自由に仕事ができる	重視した	3,049	4.0	77.8	18.1
	重視しなかった	915	3.7	76.6	19.7
高齢になっても仕事が続けられる	重視した	2,993	3.8	78.3	17.8
	重視しなかった	975	4.4	74.9	20.7
すぐに採用されそう	重視した	2,974	3.9	77.7	18.4
	重視しなかった	986	4.0	76.4	19.7
タクシー業界の取り組みへの賛否					
事前確定運賃	賛成・よくわからない	3,083	5.7	69.3	24.9
	反対	905	2.3	84.9	12.8
初乗り運賃改定（値下げ）	賛成・よくわからない	3,599	7.0	64.0	29.0
	反対	403	3.1	81.4	15.4
相乗り	賛成・よくわからない	3,501	6.7	64.9	28.4
	反対	485	2.9	82.4	14.7
ダイナミック・プライシング	賛成・よくわからない	3,665	4.8	72.0	23.2
	反対	250	2.5	86.2	11.3
普通第二種免許取得要件の緩和	賛成・よくわからない	3,588	5.1	64.3	30.6
	反対	400	3.6	82.4	14.1
収入や労働供給量についての考えやライドシェアについての知識					
現在の給与水準に満足している	満足している	1,090	5.3	70.5	24.2
	満足していない	3,027	3.4	80.0	16.5
労働時間と収入の関係	労働時間が多くなっても収入が増える方を望む	1,084	4.6	79.0	16.4
	収入が増えるよりも労働時間が短くなることを望む	548	4.7	73.0	22.3
	一概にはいえない	2,430	3.4	77.8	18.8
タクシー乗務員は不足していると感じる	不足している	1,595	3.6	80.0	16.4
	不足していない・ちょうどよい	2,492	4.2	76.2	19.6
月額給与の算定方式	A型	1,720	4.9	74.2	20.9
	B型	1,226	3.2	80.1	16.7
	AB型	1,051	2.9	80.1	17.0
	その他	59	11.9	74.6	13.6

出所：「乗務員アンケート」

足していない者は、満足している者に比べてライドシェア参入に反対する傾向にある。労働時間が多くなっても収入が増えることを望む者は、収入が多くなるよりも労働時間が短くなることを望む者や、一概にはいえないと回答する者よりもライドシェア参入に反対する傾向にある。これらの2つの項目から、ライドシェアが参入することによって収入が減少することに敏感な層では反対傾向が強くなることが示唆される。また、タクシー乗務員が不足していると感じている者は、不足していない・ちょうどよいと感じている者よりも反対する傾向にある。タクシー乗務員の不足感はライドシェア参入への反対傾向を和らげると予想されたが、逆の結果となった。

さらに、第2節(4)でみた「給与額の決定方式」との関係も示した。「給与額の決定方式」を雇用労働者性の代理変数とするのであれば、最も雇用労働者性の高いA型は、B型やAB型よりもライドシェア参入に反対するものと予想される。しかしながら、クロス集計の結果では、予想に反して反対が少なくなった。この点は、他の条件を制御した上でも反対が少ないか回帰分析でみていく。

次頁表6では、第2節で導入した代理変数とクロス集計で有意性が確認された変数を主な説明変数としてプロビット分析を行った。はじめに、モデル1～4すべてに共通する説明変数を見ると、年間収入額、(タクシー乗務員としての)経験年数10年以上、「給与水準に満足していない」、「(タクシー乗務員への入職理由として)好きな車の運転が続けられる」が有意に正の値である一方で、「収入が増えることよりも労働時間が短くなることを望む」が有意に負の値を示した。

次に、モデルごとに加えた変数についてみる。モデル1では都道府県別1日1車あたり営業収入、モデル2では都道府県別のタクシー乗務員の所定内給与額と最低賃金水準との比、モデル3では都道府県別タクシー乗務員の年間収入額と1人世帯の年間支出額との比をそれぞれ説明変数として加えた。モデル4は、モデル3で用いた都道府県別タクシー乗務員の年間収入額と1人世帯の年間支出額を比としてではなく、それぞれの対数値として加えた。

その結果、生活保障の代理変数として使用した、都道府県別のタクシー乗務員の所定内給与額と「最低賃金水準」との比(モデル2)、都道府県別タクシー乗務員の年間収入額と1人世帯の年間支出額との比⁽¹⁰⁾(モデル3)はともに有意に負の値を示した。モデル4で説明変数として加えた都道府県別のタクシー乗務員の収入額と都道府県別の1人世帯支出額はどちらも有意な結果とはならず、これらの変数単独では賛否への影響はなく、収入と支出のバランス(図2の近似曲線よりも上なのか下なのか)が賛否に重要な影響を及ぼしていたことがわかる。表6についての詳細な考察は、続く第4節に記載する。

4 考察——ライドシェア反対要因の解釈と分析の限界

表6の結果によれば、「生活保障度」が低いことは、ライドシェア参入への反対につながる。都道府県別のタクシー乗務員の所定内給与額と最低賃金水準との比(モデル2)、都道府県別タクシー乗務員の年間収入額と1人世帯の年間支出額との比(モデル3)の結果は、「生活保障度」が低い

(10) ともに対数値の差をとっているため、比と解釈できる。

表6 ライドシェア参入に反対する要因

モデル	1	2	3	4
被説明変数	ライドシェア参入に反対=1	ライドシェア参入に反対=1	ライドシェア参入に反対=1	ライドシェア参入に反対=1
年間収入額の対数値	0.053 ** (0.026)	0.056 ** (0.026)	0.055 ** (0.026)	0.060 ** (0.026)
(タクシー乗務員としての) 経験年数 5～9年	0.024 (0.025)	0.025 (0.025)	0.024 (0.025)	0.024 (0.025)
(タクシー乗務員としての) 経験年数 10年以上	0.095 *** (0.025)	0.096 *** (0.025)	0.095 *** (0.025)	0.094 *** (0.025)
給与水準に満足していない	0.048 ** (0.019)	0.047 ** (0.019)	0.047 ** (0.019)	0.048 ** (0.019)
B型	- 0.004 (0.029)	- 0.002 (0.029)	- 0.005 (0.029)	- 0.005 (0.029)
AB型	0.031 (0.021)	0.030 (0.021)	0.029 (0.021)	0.030 (0.021)
その他 (A型, B型, AB型いずれでもない)	- 0.008 (0.074)	- 0.002 (0.074)	- 0.005 (0.074)	- 0.008 (0.074)
都道府県別の年間収入の変動の大きさ (2010～2019年の変動係数)	0.419 (0.461)	0.043 (0.490)	0.413 (0.449)	0.478 (0.454)
都道府県別の1日1車あたり営業収入	- 0.043 (0.037)			
所定内給与額/ (最低賃金×所定内労働時間)		- 0.170 ** (0.071)		
当道府県別のタクシー乗務員の年間収入額の対数値—都道府県別の1人世帯の年間支出額の対数値			- 0.137 * (0.081)	
当道府県別のタクシー乗務員の年間収入額の対数値				- 0.093 (0.209)
都道府県別の1人世帯の年間支出額の対数値				- 0.084 (0.093)
県庁所在地(東京都は特別区)以外の地域	0.002 (0.022)	0.004 (0.022)	0.002 (0.022)	0.003 (0.022)
基本給あり	- 0.024 (0.028)	- 0.027 (0.028)	- 0.025 (0.028)	- 0.024 (0.028)
収入が増えることよりも労働時間が短くなることを望む	- 0.068 *** (0.023)	- 0.068 *** (0.023)	- 0.067 *** (0.023)	- 0.067 *** (0.023)
(タクシー乗務員への入職の理由として) 好きな車の運転が続けられる	0.039 ** (0.017)	0.039 ** (0.017)	0.039 ** (0.017)	0.039 ** (0.017)
(タクシー乗務員への入職の理由として) 高齢になっても仕事が続けられる	0.009 (0.021)	0.009 (0.020)	0.009 (0.020)	0.008 (0.020)
タクシー乗務員が不足していると感じる	0.030 * (0.018)	0.029 (0.018)	0.029 (0.018)	0.028 (0.018)
観測数	2,111	2,111	2,111	2,111
疑似決定係数	0.1035	0.1056	0.1042	0.1049

制御変数：性別、年齢階級、学歴、雇用形態、同居家族、同居家族の収入有無、住居の種類、雇用形態、企業規模、新しい取り組みへの反対数

参照点：男性、45～49歳、高校卒業者、正社員、同居家族（配偶者、親、子ども、その他）いずれもなし、同居家族の収入なし、持ち家、正社員、乗務員100人以上、経験年数0～4年、A型、東京都

注：その他の地域とは、東京都、東京都以外の県庁所在地以外の地域を指す

有意水準：* p < 0.1, ** p < 0.05, *** p < 0.01

地域（都道府県）では、反対が強まる傾向を示す。さらに、個票から得られる「給与水準に満足していない」ことが反対につながっている。

収入水準が賛否に影響を及ぼすことの解釈としては次の点が考えられる。本稿はライドシェアを(1)プラットフォーム上でのマッチングを通じて(2)二種免許を必要としない個別旅客輸送を(3)個人事業主が提供するサービスと定義した。特に(2)の点は、サービスの供給量を増やす点で重要な変化をもたらすだろう。第2節でみたように、1990年代、2000年代での需給バランスの変化はタクシー乗務員の収入低下や変動増大につながった。そういった経験からすれば、ライドシェア参入は新たな収入の低下を想起させ、現時点においてすでに収入が低かったり、「給与水準に満足していない」層で反対がより強くなるものと考えられる。

なお、収入の変動（収入リスク）の大きさがライドシェア参入に影響を及ぼす可能性もある。すでに完全出来高制のもとで働いている場合、ライドシェアを通じてサービスを供給したとしても収入リスクは変わらないと考えれば、ライドシェア参入への抵抗感が小さいと考えられるからである。表6では収入変動に関する変数として「基本給あり」と「都道府県別の年間収入の変動の大きさ（2010～2019年の変動係数）」を加えたがいずれも非有意であった。また、雇用労働者性の代理変数として用いた「給与額の決定方式」も変動の代理変数と捉えることができるが、これも非有意であった。したがって、タクシー乗務員として負っている現在の収入リスクの大きさはライドシェア参入反対には影響を及ぼしていない。

収入が減っても労働時間が減少することを望む者では、ライドシェア参入への反対が軽減される傾向がみられた。これは、長時間労働に不満をもつ者が、代替的なサービス提供手段であり時間的な拘束性の低いライドシェアを自身の長労働時間を緩和させる機会として捉えていると解釈される。

タクシー乗務員としての経験年数が10年以上であると有意に反対確率を上げるとの結果が得られた。これは、形成した熟練の価値が毀損されることへの抵抗や同一の職業に長期間就いていることで他の職業への転職が難しくなっていると認識がライドシェア参入への反対につながっているものと考えられる。

タクシー乗務員個人の年間収入額は、有意に正の値を示した。本人が十分に稼げている場合にはライドシェア参入への反対姿勢が弱まる可能性も考えられたが、実際には反対する傾向がみられた。これは、第2節(2)でも議論したように、個人の収入と支出の内生性（あるいは同時性）によるものと解釈される。すなわち、タクシー乗務員が、本人の必要な収入額に応じて労働供給量を決定している可能性がある⁽¹¹⁾。こうした可能性を考慮して分析するためには、操作変数法などを用いる必要があるが、本稿の分析においては除外制約を満たす適当な変数を見つけることができなかった。

雇用労働者性の代理変数として「給与額の決定方式」（B型、AB型）を導入したが、いずれも有意な結果を示さなかった。「給与額の決定方式」を代理変数とした限りにおいては、雇用労働者

(11) この点について、東京都立労働研究所（1983）においても、十分な営業収入を得た者が欠勤していたり、タクシー乗務員としての仕事に慣れてくると手を抜く可能性を指摘している。出来高制を採用しているがゆえに、こうした内生性が強まっているものと考えられる。

性はライドシェア参入の賛否に影響を及ぼしていない。ただし、先に触れたように、雇用労働者性の強さがライドシェア参入への賛否に及ぼす影響を分析するにあたっては、労務管理上の実態をより精緻に捉えられる指標を加える必要がある。

おわりに

本稿は、独自の調査である「タクシー乗務員アンケート調査」の結果をもとに、法人タクシー乗務員の働き方を記述し、さらに働き方とライドシェア参入への賛否との関係について分析した。日本のタクシー乗務員への個人調査を用い、ライドシェア参入への賛否について定量分析を行った最初の論文である。

「タクシー乗務員アンケート調査」は、調査時点の全国の法人タクシー乗務員数の3.2%から回答が得られた大規模な標本調査である。個人調査であるため、客観的な情報のみならず、乗務員として働くことの動機や考え方などを利用した。

ライドシェア参入に対する賛否を分析するにあたっては、タクシー乗務員の生活保障、労働時間と雇用労働者性に着目した。

「給与額の決定方式」の採用要因を分析した結果、企業規模が小さい場合や県庁所在地（東京都は特別区）以外の地域では完全出来高払制であるB型が採用されやすく、営業収入が多い都道府県ではAB型が採用されやすいとの結果が得られた。

ライドシェア参入に対しては回答の8割近くが反対する結果となった。反対の要因について、雇用労働者性の代理変数として「給与額の決定方式」を代理変数にした限りにおいては、雇用労働者性の強さはライドシェア参入の賛否には影響を与えなかった。その一方で、地域、個人どちらのレベルでも収入上の「生活保障度」が低いと、ライドシェア参入に反対する傾向にある。また、収入が減っても労働時間が減少することを望む者では、ライドシェア参入への反対が軽減される傾向にあった。

（こまえ・かずとも リクルートワークス研究所研究員・アナリスト）

【謝辞】

本研究を進めるにあたり、全国自動車交通労働組合連合会（全自交）書記長、松永次央氏と松永氏を通じてアンケート調査に協力くださった全国自動車交通運動組合連合会、全国自動車交通運動組合総連合会、関東旅客自動車交通労働組合連合会、日本私鉄労働組合総連合会、全国中立労組政策推進会議、東京ハイタク中立労組協議会、日本交通運輸労働組合総連合、新産別運転者労働組合東京地方本部の8団体の諸氏には深く感謝申し上げます。なお、本稿におけるすべての誤りは筆者の責任であり、本稿の内容も松永氏や各団体の見解を示すものではありません。

【参考文献】

Hashimoto, Y. and Komae, K. (2021) Favored Welfare Programs and Negative Externalities: The Effect of Subsidized Transportation for the Elderly on Demand and Wages for Taxi Services. *RIETI Discussion Paper Series*, 21-E-074.

Kawaguchi, A., and Mizuno, K. (2011) Deregulation and labour earnings: Three motor carrier industries in Japan. *Labour Economics*, 18 (4), pp.441-452.

荒木尚志 (2020) 『労働法』有斐閣

太田和博 (2017) 「タクシー運賃の規制制度と課題——総括原価主義に基づく運賃規制と初乗り距離短縮運賃組換えの含意」『運輸政策研究』Vol.19, pp.13-24

川口美貴 (2012) 「第 27 条」西谷敏・野田進・和田肇『新基本法コンメンタール 労働基準法・労働契約法』日本評論社, pp.97-98

川村雅則 (2009) 「タクシー運転者, 介護職, 季節労働者, 官製ワーキングプアの調査研究」『貧困研究』vol.3, pp.123-129

川村雅則 (2017) 「タクシー労働をめぐる問題」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, pp.125-156

国土交通省 (2009) 「タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会資料」

後藤孝夫 (2013) 「地方都市におけるタクシーサービスの需要分析」『タクシー政策研究』創刊号, pp.109-119

小林良邦 (1997) 「家計のタクシー支出と料金」『Mobility』第 107 号, pp.33-36

杉下文夫 (2010) 「タクシー運転者の賃金の特徴」『労働調査』2010 年 7 月号, pp.16-19

田邊勝巳 (2014) 「営業区域別データに基づくタクシー市場の基礎的研究」『タクシー政策研究』第 2 巻, pp.85-94

東京都立労働研究所 (1983) 『第三次産業における雇用泳ぎ就業構造 (その 2)』

ハイタク問題研究会・全国ハイヤー・タクシー連合会 (2020) 『ハイヤー・タクシー年鑑』東京交通新聞社

松野由希 (2013) 「規制緩和後のタクシーの料金と需要に関する分析」『タクシー政策研究』創刊号, pp.99-108

松野由希 (2014) 「運賃設定の規制緩和がタクシー市場に与えた影響」『タクシー政策研究』第 2 号, pp.73-83

毛利一平・佐々木毅 (2010) 「疲労と貧困のはざままで走る——タクシー運転手の労働・健康と生活に関する追跡調査から」『大原社会問題研究所雑誌』No.615, pp.1-12