

新型コロナウイルスの影響と対応について

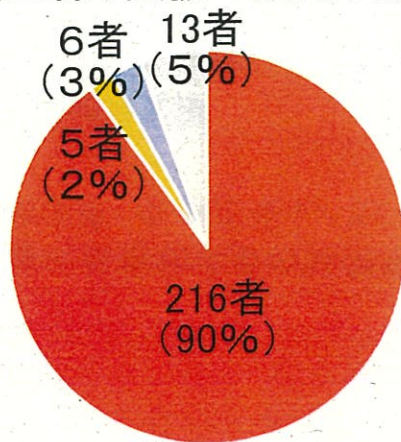
令和4年2月21日
国土交通省自動車局

タクシー

…**厳しい**状況

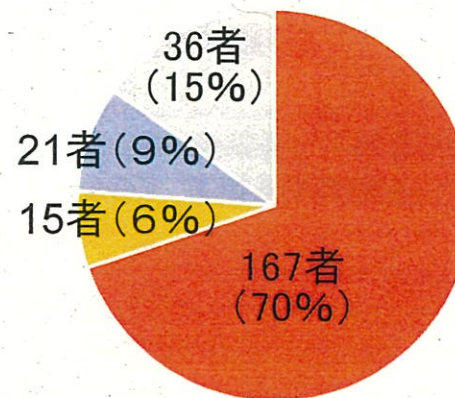
- 運送収入 : 2019年比30%以上減の事業者…全体の61%（2021年12月：14%）
- 輸送人員 : 2019年比約37%減（2021年12月：約23%減）
- 資金繰り支援 : 92%の事業者が活用
- 雇用調整助成金 : 76%の事業者が活用

＜資金繰り支援の活用状況＞



(回答:240者)

＜雇用調整助成金の活用状況＞



(回答:239者)

■ 給付済
 ■ 申請済(未給付)
 ■ 活用に向けて検討中
 ■ 活用予定なし

新型コロナウイルスの影響を受けたタクシーへの支援について

感染症対策・公共交通確保

- 地域の暮らしを創る持続可能な地域公共交通の実現（令和3年度補正予算 285億円）
 - ・デジタル化による経営効率化や感染症対策による安心なサービス提供などに対する支援
- 地域一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化
 - ・自治体等の観光関係者と連携した収益回復のための実証運行等

事業継続支援

- 雇用調整助成金の特例措置（令和4年3月までは業況特例等）
助成率：中小企業4/5(10/10)、大企業4/5(10/10)、上限額15,000円、申請手続の簡素化
※括弧内は解雇を行わない場合等の助成率
- 資金繰り支援
 - ・政府系金融機関による実質無利子・無担保融資を令和4年3月まで継続
 - ・日本政策金融公庫・沖縄公庫による新型コロナ特別貸付について、令和4年4月以降も継続
- 事業復活支援金：中小企業に最大250万円（個人事業主は最大50万円）を支給
（令和3年度補正予算 2兆8,032億円）
 - ・事業収入の減少率や事業規模に応じた給付金を支給
（事業収入が50%以上減少した事業者は事業規模に応じて上限250万円（30%～50%減少した事業者は上限150万円））
- 事業再構築補助金：金融機関等と一体で事業再構築に取り組む中小企業等を対象に100～8000万円（通常枠）（令和3年度補正予算 6,123億円）
- タクシーデリバリー：食料・飲料のタクシーデリバリーについて貨物自動車運送事業法の許可を受けて運送できるよう措置（3次補正予算による事業再構築補助金の対象）

需要喚起

- 新たなGoToトラベル事業による需要喚起：年末年始の感染状況等を確認した上、全国規模で実施予定。
- 地域観光事業支援（県民割）：都道府県内発着の旅行商品や宿泊サービスに対する割引及び地域限定で旅行期間中に使用可能なクーポン券等の付与に対する費用を支援。
※11/19以降、都道府県知事の同意を得ることを前提に、準備の整った都道府県から対象に隣県を追加。
年明け以降の適切な時期に、都道府県知事の同意を得ることを前提に地域ブロックを追加。

その他

- 地方創生臨時交付金（令和3年度補正予算 約6.8兆円）：自治体による事業者支援の働きかけ
- 道路運送法の手続の柔軟化：非稼働車両の維持コスト抑制等を図るため臨時休車の特例措置

- 地域公共交通は、新型コロナや燃油価格高騰等の影響による厳しい経営状況にも関わらず、社会のインフラとして地域のくらしを守るためサービス提供を維持してきたところ。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応し、情報化・データ化等を通じた事業の効率化・高度化による企業経営の改善を図るとともに、観光と連携した取組、多様な主体の参画による地域交通に対して支援を行い、もって持続可能な地域公共交通を実現する必要。

補助対象事業者 ○鉄軌道事業者 ○バス事業者 ○タクシー事業者 ※一部、燃油価格高騰への対策を含む
○旅客船事業者 ○航空運送事業者(特定本邦航空運送事業者を除く。)

情報化・データ化等による地域交通の経営改善支援事業

公共交通事業者による、デジタル化による経営効率化や感染症対策による安心なサービスの提供に対する支援。

【支援対象のイメージ】

- ・ 公共交通のCX・DX化の推進に要する経費
- ・ 感染症対策に要する経費
- ・ 新たな取組に係る実証運行に要する経費



乗降データによる
効率的な運行



AIオンデマンド交通



空気清浄機 等



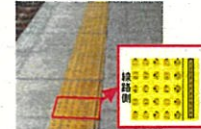
リアルタイム情報提供

既存の地域公共交通支援に対する追加的な支援

- ・ コロナの影響を受けた既存補助路線・航路の維持(欠損額増大に対する支援、補助要件の緩和)
- ・ 地域の鉄道における安全対策
- ・ 交通機関におけるバリアフリー対策(点字ブロック、福祉タクシー、障害者用ICカードシステム等)



車両の更新



内方線付点状ブロック



福祉タクシー



線路設備の修繕

地域が支える地域公共交通の先進・優良事例への支援

地域公共交通を地域の多様な主体が支える先進的な取組(共創)をモデル的に支援。

(参考)令和2年度3次補正予算における事業概要

観光分野と交通事業者との連携により、地域の誘客数や（観光分野における）付加価値の増加を目指す取組を支援する。

支援スキーム

観光分野と交通事業者が連携して、両者に効果が生まれる事業を企画した計画を策定し、認定した計画について支援を実施。

【観光分野】（下記事業者等最低1者）



宿泊施設



旅行会社



観光施設



【交通事業者】（バス、鉄道、旅客船等最低1者）



バス



鉄道



旅客船

支援事業(例)

【貸切バス 旅行会社と連携した生活交通】感染症対策を徹底した事業の実施



【支援対象(想定)】

- ・ツアープロモーション経費
- ・感染症対策経費
- ・感染症対策のために生じた運行経費 等

【生活交通】宿泊施設等と連携した、観光の足としての生活交通の活用



【支援対象(想定)】

- ・宿泊施設と連携したダイヤ改正経費
- ・実験期間中の運行費
- ・各種プロモーション費用 等

【イベント】公共交通を活用した観光イベントの開催



【支援対象(想定)】

- ・イベント列車用の改造経費
- ・イベント列車運行費
- ・プロモーション費用 等

➤ 感染症対策、デジタル化等による経営改善支援、観光需要の取込み等により、事業の継続及び活性化を図ろうとするタクシー事業者に対し、集中的な支援を実施。

補助対象事業者

➤ タクシー事業者

主な取組概要

① 感染症対策

○ 車内の抗菌・抗ウイルス対策、空気清浄機等

運転席への間仕切りカーテン設置や車内の抗菌施工、高機能フィルタを用いた空気清浄機等、感染拡大防止効果の高い設備を備えた車両の導入等を支援。



防菌シート設置



光触媒等車内抗菌施工



空気清浄機等

② 地域交通の経営改善支援事業

○ デジタル化等による経営効率化

配車アプリの導入など、生産性の向上、顧客の利便性向上、新たな顧客の獲得に資する取組を支援。



配車アプリ

③ LPガス高騰に対する支援

○ LPガス高騰に対する支援

資源エネルギー庁の事業と同様の効果をもたらす支援を実施。

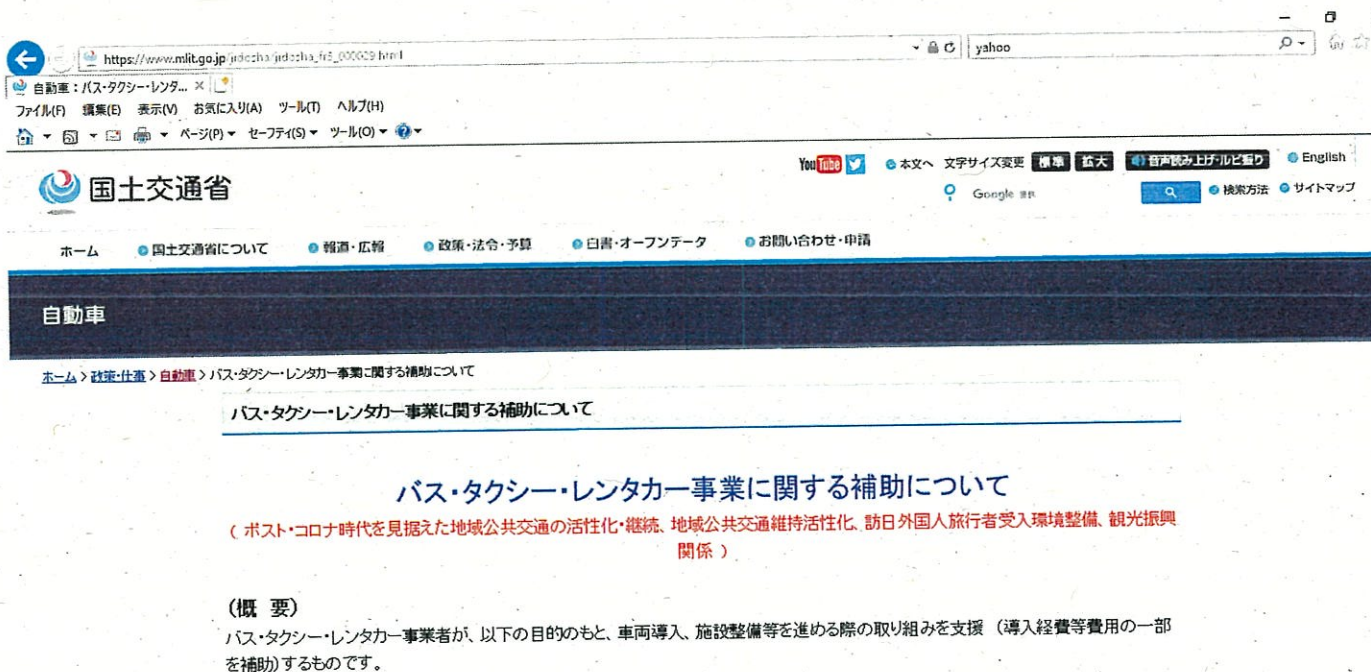
④ 自治体等の観光関係者と連携した収益回復のための実証運行

○ 自治体等の観光関係者と連携した収益回復のための実証運行等

観光分野と交通事業者が連携して、収益回復・増加等に向けた新たな取組など両者に効果が生まれる事業を企画した計画を策定し、認定した計画等について運行経費など支援

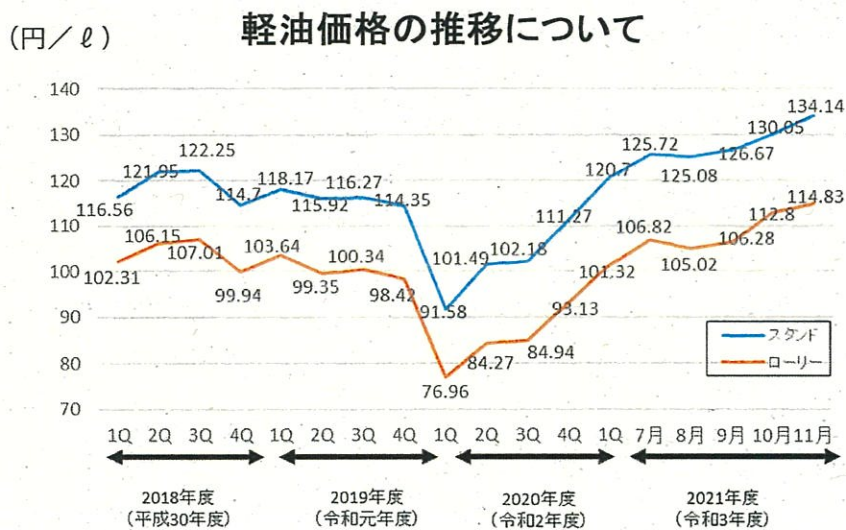
- 令和3年度補正予算について、要望調査を開始しました。
- ご不明な点がありましたら、各事業者より管轄の地方運輸局（運輸支局）にお問い合わせ下さい。

【参考】国土交通省HPにおける令和3年度補正予算関連ページ(2/18開設)
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr3_000029.html



The screenshot shows a web browser window displaying the MLIT website. The address bar shows the URL https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr3_000029.html. The page title is "自動車" (Automobile). The main content area is titled "バス・タクシー・レンタカー事業に関する補助について" (Subsidies for bus, taxi, and rental car businesses). Below the title, there is a sub-heading "バス・タクシー・レンタカー事業に関する補助について" and a red text block: "(ポスト・コロナ時代を見据えた地域公共交通の活性化・継続、地域公共交通維持活性化、訪日外国人旅行者受入環境整備、観光振興関係)". A "概要" (Summary) section follows, stating: "バス・タクシー・レンタカー事業者が、以下の目的のもと、車両導入、施設整備等を進める際の取り組みを支援（導入経費等費用の一部を補助）するものです。"

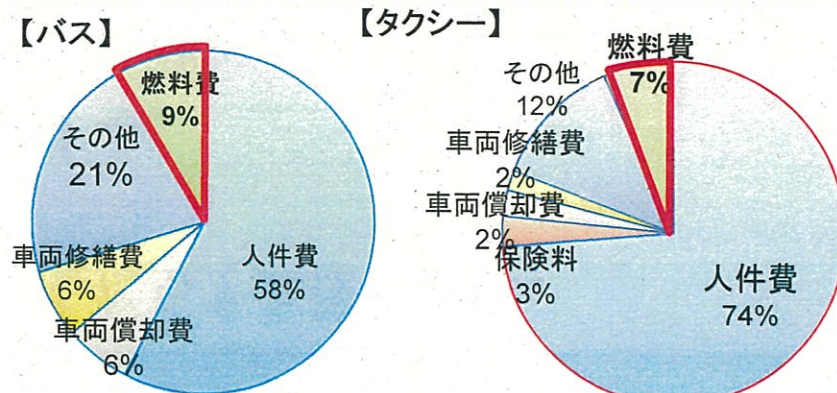
- バス・タクシー事業は、人件費・車両費といった固定費の割合が大きく、コロナ禍による人流の抑制により、営業収益が落ち込む中で、事業経営を大きく圧迫。
- 変動費である燃料費については、原価に占める割合は10%弱であるものの、軽油価格は、令和2年5月を底に一貫して上昇し、現在7年ぶりの高値となっており、また、タクシー車両の7割以上が使用しているLPガスも同様の値動きを示している。このため、コロナ感染者の減少により人流の回復の兆しは見えるものの、厳しい経営環境にある事業者にとっては追い打ちをかける状況。
- これまでも累次の補正予算による雇用調整助成金や運行費の支援を行い、事業継続の支援に取り組んでいるが、今般の原油価格等の高騰を受け、以下の対策を講じるとともに、引き続き原油価格等の影響を注視し、適切に対処していく方針。
 - ・バスについては、先般の経済対策で創設された原油価格高騰の激変緩和制度により、軽油価格の高騰が抑制されることにより、燃料費の負担軽減を図る。
 - ・タクシーについても、LPガスの価格高騰による負担軽減のため、原油価格高騰の激変緩和制度に準じて、関係省庁とも連携し、所要の支援措置を講じる。



※日本バス協会調べ

バス・タクシーの原価構成比について

- ・バス・タクシーともに、燃油費の割合は10%弱
- ・人件費など固定費が全体の約7、8割を占める。

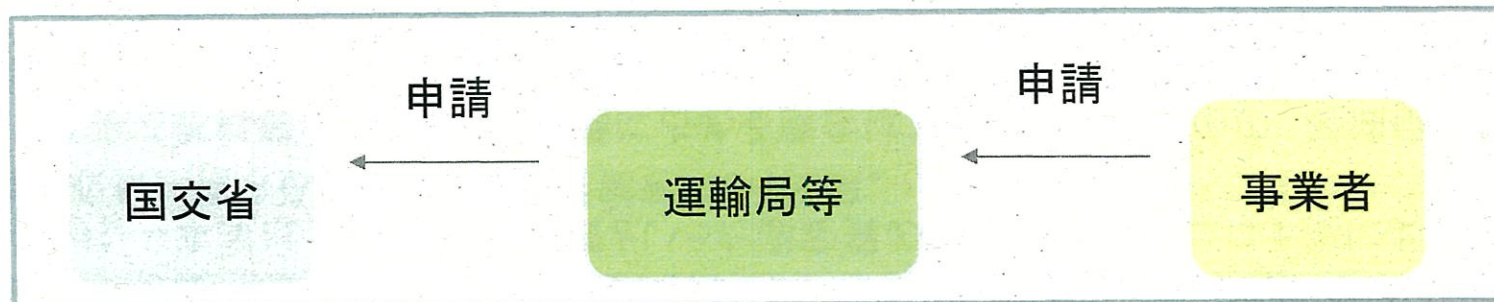


(出典)2020年度版日本のバス事業

(出典)2021年版ハイヤー・タクシー年鑑

燃料高騰を受けたタクシーへの支援について

- 資源エネルギー庁の事業と同様の効果をもたらす支援を実施。
- 具体的には、以下の流れで助成策を実施する。
 - ・ 資源エネルギー庁の事業と同期間・同額の支援を実施
(支援の上限額は、5円/ℓ)
 - ・ 事業者からの申請が、簡便な手続きとなるよう調整中
(1台が1月に300ℓのLPガスを使用するものと仮定、
車検証とともに保有台数を申請する、
申請が簡便となるよう申請時期を考慮する等)



コロナ下における燃料油価格激変緩和対策事業

令和3年度補正予算案額 **800.0億円** (うち、300億円は予備費に計上)

事業の内容

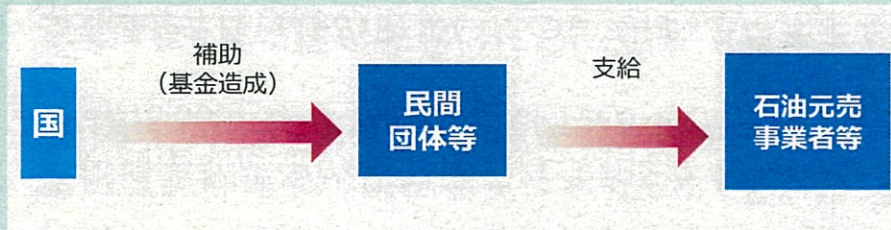
事業目的・概要

- 現在の原油価格の高騰を受け、コロナ下からの経済回復の重荷になる事態を防ぐため、業種別の対応に加えて、時限的・緊急避難的な激変緩和措置を講じます。
- 消費者に効果を迅速に届けるため、ガソリン価格が一定の水準を超えた際に、元売事業者などに、一定の範囲内で手当を行うことで、ガソリンなどの燃料油の卸価格抑制を通じて、小売価格の急騰を抑制し、激変緩和を図ります。

成果目標

- 燃料油価格の激変緩和措置を講じることで、原油価格高騰がコロナ下からの経済回復の重荷になる事態を防ぎ、経済回復の妨げとならないことを目指します。

条件（対象者、対象行為、補助率等）



事業イメージ

対象期間

- 2021年12月～2022年3月末まで

対象油種

- ガソリン、軽油、灯油、重油

発動条件

- ガソリン価格の全国平均が170円以上の場合、円建ての原油価格の変動による卸価格上昇分につき、ガソリン・軽油・灯油・重油 1リットルあたり上限 5 円の範囲内で国が支給。
- 激変緩和の趣旨に即して、支給開始後は、170円から1か月に1円ずつ段階的に切り上げていく。
- 対象期間中にガソリン価格が発動要件を下回った場合は、支給を停止。

雇用調整助成金の特例制度について

- 雇用調整助成金の特例措置は令和2年4月から、解雇等をしない場合の中小企業の助成率10/10、上限額15,000円とするなど支援内容が拡充されていたが、本特例は、令和4年3月末までとされている。
- 令和4年4月以降の取扱いについては、2月末までに公表されることとなっている。

令和3年5月～12月末まで

<原則的な措置(全国)>

○助成率: 中小企業: 4/5、大企業: 2/3 (解雇等をしない場合は 中小企業: 9/10、大企業: 3/4)

○上限額: 13,500円

<業況特例が適用される場合>

○助成率: 中小企業: 4/5、大企業: 4/5 (解雇等をしない場合は 中小企業: 10/10、大企業: 10/10)

○上限額: 15,000円

令和4年1月～3月末まで

<原則的な措置(全国)>

○助成率: 中小企業: 4/5、大企業: 2/3 (解雇等をしない場合は 中小企業: 9/10、大企業: 3/4)

○上限額: 11,000円 (1～2月)、9,000円 (3月)

<業況特例が適用される場合>

○助成率: 中小企業: 4/5、大企業: 4/5 (解雇等をしない場合は 中小企業: 10/10、大企業: 10/10)

○上限額: 15,000円

- 令和2年3月、コロナによるタクシー需要の急減を踏まえ、タクシー事業者が抱える未稼働車両の維持コスト(保険料等)を抑えるため、『臨時的に休車を認める特例制度』を創設した。
- これまで、臨時休車の期限を6回延長してきたが、今般、タクシー需要が回復傾向にあり、休車数にも大きな変動が見られなくなったため、休車の期限(R4.3末)を延長しないこととする。
- 他方、全国1万台強の休車数の復活のためには、車両の供給力を踏まえて一定の期間が必要である点を踏まえ(※)、事業者が運用する車両について長期的な計画を立てられるよう、休車の復活期限を約2年延長し、R6.3末までとする。

※ 休車数(1万3968台<R3.12>)にJPNタクシー新車導入割合(64.9%<R2>)を乗じた車両数(9065両)を、1年間のJPNタクシーの供給量(4975台<R2>)で割ると、約1.8年の期間が必要となる。

