

# 自動車関係税制のあり方に関する検討会

令和7年8月19日



全国ハイヤー・タクシー連合会

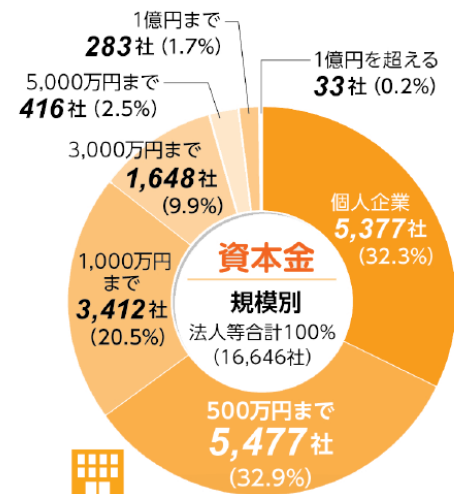
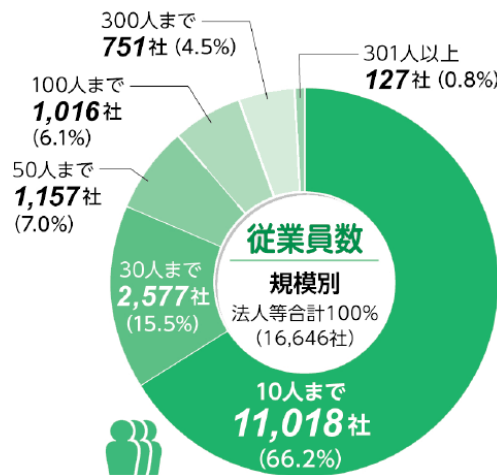
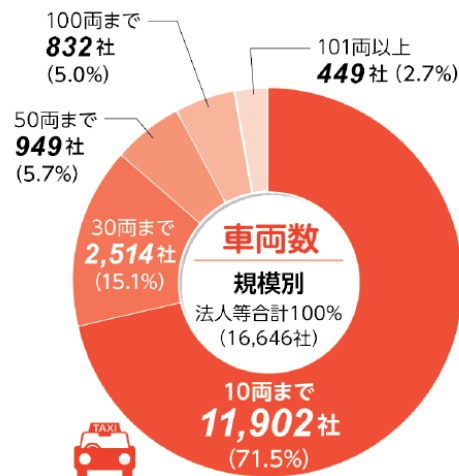
## タクシー事業の現状

- タクシー事業は、地域に密着した輸送サービスの担い手であり、国民生活に欠かせない地域公共交通機関として、全国で約10億人のお客様に安全・安心にご利用いただき、その社会的責任を果たすため日夜努力を続けております。
- また、タクシー事業は、資本金1億円以下の事業者が99.8%（1千万円以下85.7%）を占める等、経営基盤の脆弱な中小零細事業者となっております。
- 一方、コロナ禍における急激な需要減によるタクシー業界への影響は大きく、コロナ禍が一段落した後も、
  - ◆ 大幅な最低賃金アップの実施
  - ◆ 燃料価格の急激な高騰
  - ◆ 配車アプリやキャッシュレス決済機器など効率化投資の増加
  - ◆ コロナ禍における融資の返済が資金繰りに悪影響
  - ◆ コロナ禍で加速したドライバー不足からの回復の遅れにより、現在においても廃業を余儀なくされる事業者が発生するなど、タクシー事業は引き続き厳しい経営環境下に置かれております。
- コロナ禍が終息し、インバウンドも復活する状況を受け、タクシーの供給不足が指摘される中、我々タクシー事業者は、地理試験の廃止や二種免許取得の効率化など様々な国の支援措置を活用し、コロナ禍で減少したタクシードライバーの増加に全力を傾注して参りました。その結果、運賃改定の効果もあり、本年7月末においては、コロナ禍発生直後の令和2年3月末と比較して約87%までドライバー数を回復させており、引き続きその改善に向け全力で取り組みを進めております。
- また、現在、タクシー業界においては、交通空白の解消に向け、国土交通省の「交通空白解消本部」及び全国の自治体と緊密に連携し、乗合タクシーの導入、全国における日本版ライドシェアの展開、公共ライドシェアとの連携等、あらゆる取り組みを総力を上げて展開しております。
- さらに、超高齢化社会が進展していく中、高齢な方、障がいをお持ちの方、妊娠中・出産される方など、いわゆる「交通弱者」の方々の社会参加を促し外出を支援するため、タクシー事業者はケア輸送サービスの取り組みを推進しております。車椅子の取扱いや介助の仕方を研修で学習し、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーや福祉タクシーの導入促進を図っております。
- 加えて、タクシー業界におけるGXの取り組みとして、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、「GXに向けた基本方針」（令和5年2月10日閣議決定）を踏まえ、ハイブリッド車に加え、燃料電池自動車や電気自動車など次世代自動車の導入促進を進めて参ります。
- 我々タクシー事業者は、地方創生を担う社会インフラであるとの認識の下、今後も法人タクシーが利用者ニーズに応じて安心・安全に加え、質の高いサービスを提供し、地域公共交通機関としての使命を達成できるよう努めて参る所存です。 1



## 事業規模

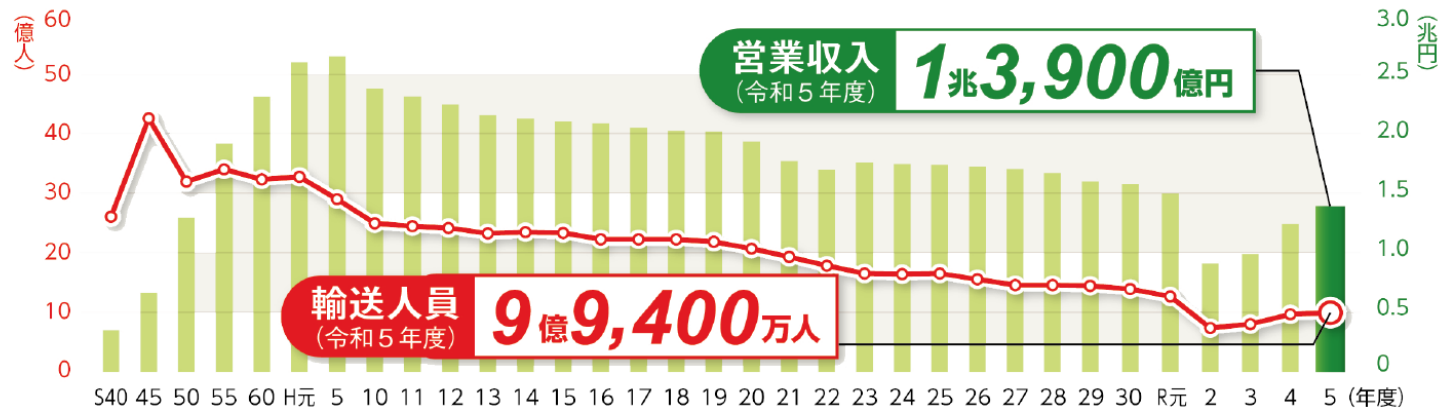
法人タクシー事業者のほとんどが**中小零細企業**です。



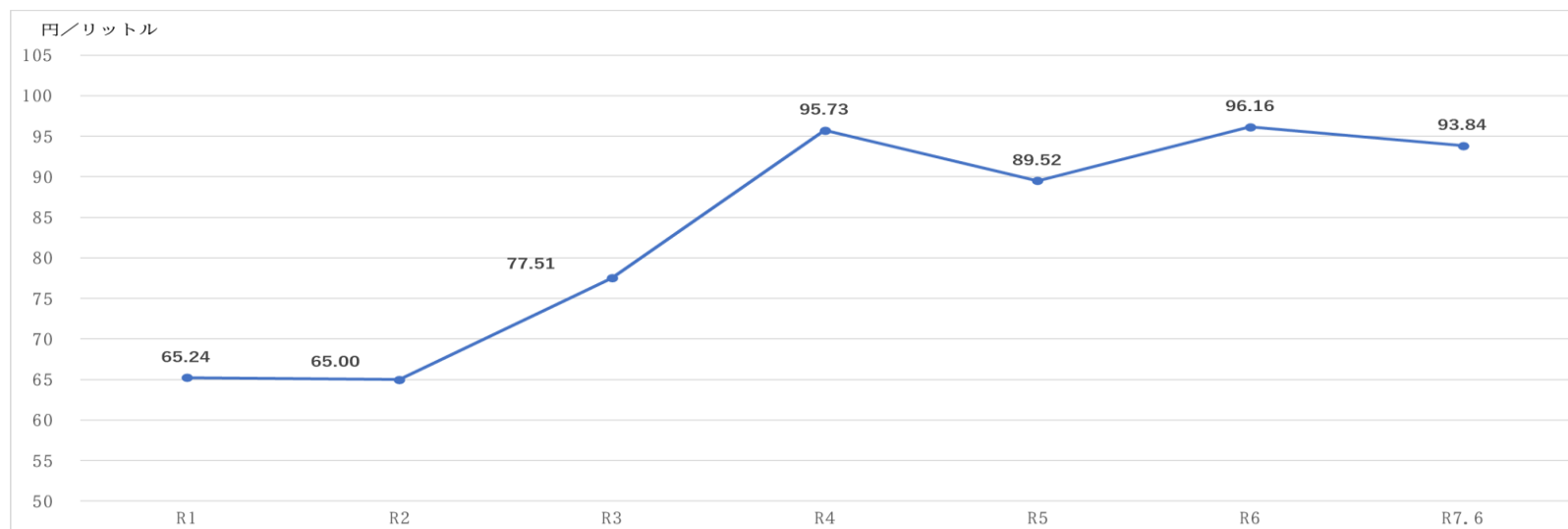
資料：ハイヤー・タクシー年鑑2025 令和5年度末。ハイヤー及び福祉輸送限定事業を含む。



## タクシー輸送人員と営業収入

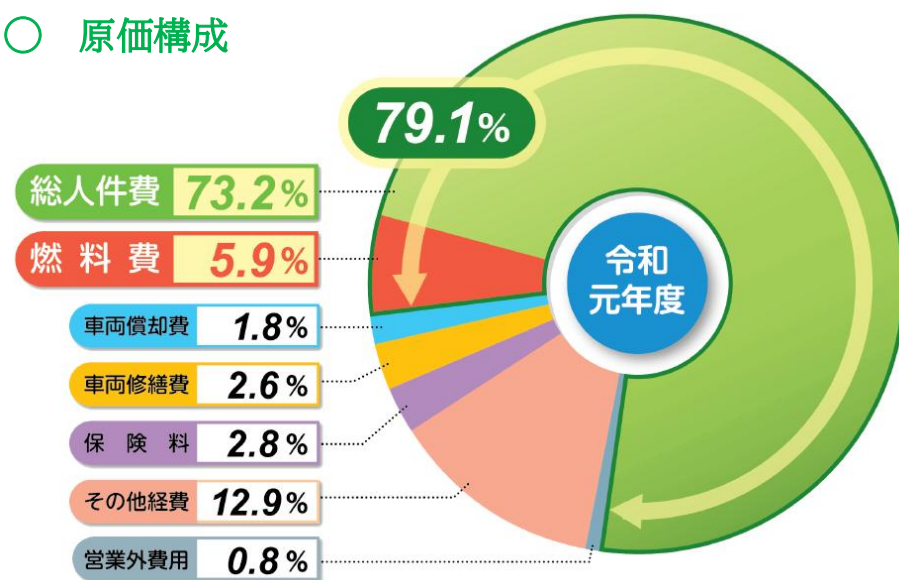


## ○ 燃料購入価格の推移（東京）



(注) ①東京ハイヤー・タクシー協会調べ  
②特別区スタンド価格

## ○ 原価構成



資料：ハイヤー・タクシー年鑑2025

○ タクシー業の倒産、休廃業・解散

|        | (単位：件) |      |      |      |      |
|--------|--------|------|------|------|------|
| 区 分    | 2020   | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 倒 産    | 14     | 11   | 28   | 33   | 35   |
| 休廃業・解散 | 54     | 50   | 40   | 30   | 47   |
| 合 計    | 68     | 61   | 68   | 63   | 82   |

出典：帝国データバンク

※倒産：負債1,000万円以上の法的整理

毎日タクシーグループ(株)(約300両)

毎日タクシーグループ(株)(名古屋市北区)は2024年1月30日、事業を停止し、破産手続きを開始した。  
負債総額は約27億円。

「毎日タクシー」の名称で展開していた中堅タクシー業者。地元での知名度は高く、一定の存在感を示していた。しかし、コロナ禍によるタクシー需要の減少、ドライバーの高齢化、同業他社との競合等もあり、2021年3月期は売上高2億5004万円に対して5389万円の赤字を計上し、債務超過が続いていた。

こうした状況下、2022年4月には3つの事業会社を吸収合併するなどグループ再編を行い、2023年3月期は売上高13億790万円を計上。新型コロナの5類移行による訪日客の増加、インバウンド需要の回復など事業環境はやや改善を見せていたが、過大な借入負担を返済するには至らず、資金調達が限界に達し、今回の措置となった。

出典：東京商工リサーチ

茨木高槻交通株式会社など8社(約500両)

2020年以降の新型コロナ感染拡大に伴う外出自粛要請などの影響で収入が激減。2020年9月に法人向けの送迎などを行っていたバス事業を終了したことに加え、新型コロナの5類移行後もタクシー需要の回復は鈍く、2023年7月期の年収入高は約5億3000万円にとどまっていた。また、燃料価格高騰による採算悪化のほか、ドライバーの高齢化といった経営課題にも直面。2024年問題に伴う人件費高騰が危惧されるなど、経営の抜本的再建を求められる状態が続くなか、2024年3月11日に民事再生法の適用を申請。2024年3月25日に再生手続き開始決定を受けていた。

その後、茨木高槻交通(株)をはじめとするグループ各社の事業を他社へ譲渡したものの、譲渡対価をもって滞納していた社会保険料などの公租公課を完済できず、破産手続きへ移行することとなった。

負債は茨木高槻交通(株)が約62億6100万円、グループ8社で合計約92億3100万円(いずれも2023年7月決算時点)。

出典：帝国データバンク 抜粋

平和タクシー(盛岡市)破産申請へ  
負債総額は約3億900万円(約70両)

岩手県盛岡市に本社がある平和タクシーが、2025年7月15日で事業を停止し、盛岡地方裁判所に破産申請を行うことが分かりました。  
負債総額は3億円余りに上っています。

東京商工リサーチ盛岡支店によりますと、盛岡市の平和タクシーは15日で事業を停止し、今後、盛岡地裁に破産申請を行うことになりました。

1954年創業の平和タクシーは、バブル景気などを追い風に業績を伸ばし、1996年6月期には売上高が6億6000万円あまりに達しましたが、その後、競争の激化もあり、赤字体質に陥りました。

2009年に、経営難に陥っていた関連会社・杜陵タクシーを吸収合併したことで財務が急速に悪化した上、新型コロナウイルスの影響もあり、2022年6月期の売上高は、2億円台にまで縮小しました。

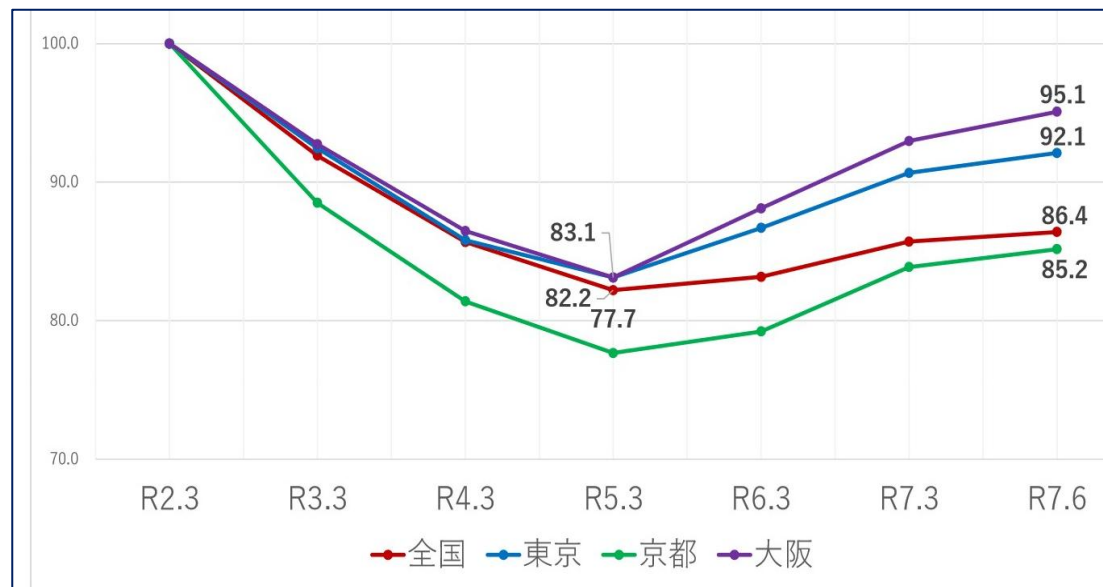
その後、コロナ禍の収束により、売上高はやや回復しましたが、収益の改善には至らず事業を停止しました。

負債総額は、2024年6月時点で3億900万円あまりに上っています。

盛岡市内では2024年、岩手中央タクシーも事業を停止しています。

出典：岩手めんこいテレビ

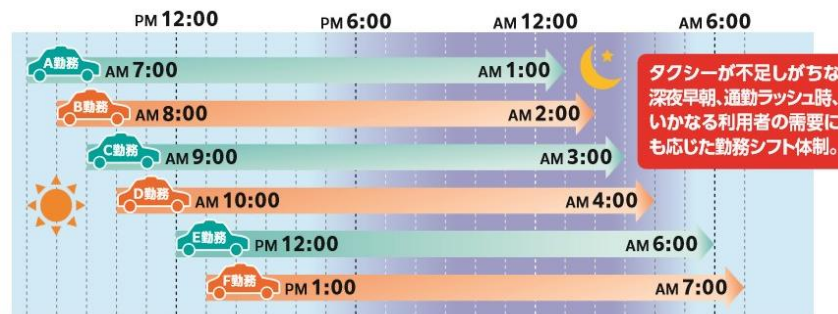
## ○ タクシー運転者数（指数）



(注) グラフはタクシー運転者数(登録実施機関別運転者証交付数(法人))を、令和2年3月末を100として指数で表したものの。

## タクシーが不足しやすい時間帯への対応

タクシー需要が集中する通勤・通学の時間帯に勤務シフトを変更し、供給量を増やしています。



出典: 東京ハイヤー・タクシー協会

○ 乗合タクシー、日本版ライドシェアの普及促進、公共ライドシェアへの参画

タクシー業界は、「国土交通省「交通空白」解消本部」等と連携して交通空白の解消に向けて取り組みを進めております。

- ◆ 乗合タクシーの普及促進
- ◆ 空港・駅の乗り場の改善
- ◆ 日本版ライドシェア及び公共ライドシェアの普及促進



◎日本版ライドシェア（自家用車活用事業）

「地域交通の「担い手」「移動の足の確保」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアが創設されました。

タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給し、タクシーを補完します。

■導入実績 130地域、935事業者、7,927台  
(47都道府県で導入) (令和7年3月30日)



東京特別区・武三交通圏  
日本版ライドシェア出発式（令和6年4月8日）

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **地域の足対策**  
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。
- **観光の足対策**  
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

構成員

- |       |                                                                  |
|-------|------------------------------------------------------------------|
| 本部長   | 国土交通大臣                                                           |
| 本部長代行 | 副大臣及び大臣政務官                                                       |
| 副本部長  | 事務次官、技監及び国土交通審議官                                                 |
| 本部員   | 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、<br>物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、<br>観光庁長官、地方運輸局長等 |
- ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

## ○ ケア輸送サービスの推進

タクシー業界は、高齢者、障がい者、妊婦等手助けが必要な方々のための外出支援サービスに取り組んでいます。

### バリアフリー法に基づく基本方針

目標 令和7年度末までにユニバーサルデザイン（UD）タクシーを含む福祉タクシーを  
**約90,000台導入**

#### ◆ ユニバーサルデザイン（UD）タクシー

健康者はもちろんのこと、高齢者や妊産婦、子供連れ、車椅子の方など利用者にとって乗降の配慮がなされている流し営業も行うタクシー  
国の認定制度に基づき、マークを車体に表示  
約40,000台導入  
(令和6年3月末)



UDレベル1  
(車椅子スロープ  
耐荷重300kg)



トヨタ  
ジャパンタクシー



UDレベル1  
(車椅子スロープ  
耐荷重200kg)

#### ◆ 福祉タクシー

車椅子のまま乗降できるリフトやスロープ付きワンボックス型車両、寝たきりの方が介助者と一緒に乗車できる寝台付き車両、乗降が容易な回転シート付き車両のタクシー  
約13,000台導入(令和6年3月末)



トヨタ ハイエース

#### ◆ ユニバーサルドライバー研修

各地のタクシー協会、無線協同組合、事業者等において、一般タクシー乗務員に統一的なカリキュラムによるユニバーサルドライバー研修を実施し、高齢者や障がい者等の多様なニーズや 特性の理解、お客様との円滑なコミュニケーションの確保等、適切な対応のためができるよう取組  
東京タクシーセンター、神奈川タクシーセンター、名古屋タクシー協会、大阪タクシーセンターにおいては、全ての新乗務員が本研修を受講  
研修修了者約180,000人(令和7年3月末)



## ○ タクシー業界のGXの取り組み

タクシー業界は、2050年カーボンニュートラル達成を目指し、電動車等の普及促進等による環境対策を推進しています。

### GXの取り組みについて

政府は、令和2年12月「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定し、「遅くとも2030年代半ばまでに、乗用車新車販売で電動車100%を実現」が打ち出されました。さらに令和5年2月10日「GXに向けた基本方針」が策定され、「事業用のトラック・バス・タクシー等への次世代自動車（燃料電池自動車（FCV）、電気自動車（BEV）等）の普及促進」が掲げられたところです。

タクシー業界は、政府方針を踏まえ、カーボンニュートラル実現に向け、次世代自動車の導入等のGXの取り組みを積極的に推進します。



電気自動車(BEV)  
タクシー



燃料電池車(FCV)タクシー

### GX実現に向けた基本方針 ～今後10年を見据えたロードマップ～ (抜粋) 令和5年2月 閣議決定

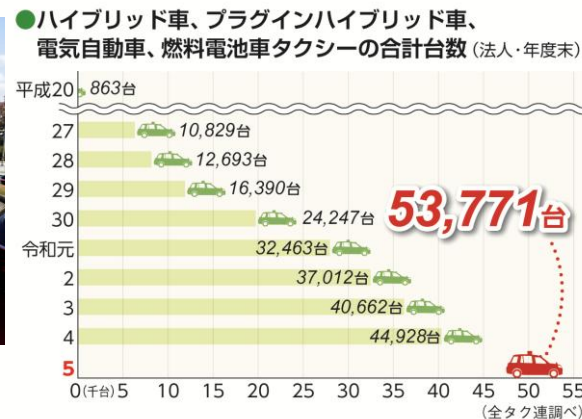
#### 2. エネルギー安定供給の確保を大前提としたGXに向けた脱炭素の取組

##### (2) 今後の対応

##### 9) 運輸部門のGX

##### ⑤ 物流・人流

物流・人流における省エネ化や非化石燃料の利用拡大に向けた需要構造の転換を実現するため、事業用のトラック・バス・タクシー等への次世代自動車の普及促進や、再エネ関連施設の一体的な整備支援、鉄道や船舶へのモーダルシフトやドローン物流の実装等によるグリーン物流の推進、MaaS(Mobility as a Service)の実装等による公共交通の利用促進等を図る。



## 自動車関係諸税の簡素化及び負担軽減措置の拡充

### 自動車関係諸税の簡素化

- 自動車税と重複課税の「自動車重量税」は、道路特定財源から一般財源化され、既に課税根拠がなく廃止が必要
- 石油ガス税など燃料課税における消費税の「タックス・オン・タックス」は極めて不合理な仕組みであり解消が必要

### 走行距離課税の導入に断固反対

- 電動車の普及等に伴う燃料課税の減少補填を自動車ユーザーに求めるのではなく、公平・中立・簡素な税負担が必要であり、走行距離課税等の導入に断固反対
- 走行距離に対する課税は、自動車が生活の足である地方のユーザーや自動車運送事業者にさらに重い税負担

### 営自格差の見直しに名を借りたタクシー車両の自動車税増税に断固反対

- 営業用自動車に係る「自動車税の増税」は、地域住民の足の確保に努める公共交通事業者にとって大幅な税負担
- タクシー事業の公共性に鑑み、軽減措置を見直すことなく、引き続きの維持・継続が必要

### ユニバーサルデザイン(UD)タクシー(レベル準1を含む)に対する自動車重量税の免税措置の延長

- バリアフリー法の基本方針では、令和7年度末までにUDタクシーを含む福祉タクシーの導入目標を約90,000台に設定
- 令和6年3月末時点導入実績は約52,000台(目標の約60%)
- 令和6年4月に更なる普及促進のためUDタクシー認定レベル準1が新設
- 交通弱者の方々の「移動の足の確保」にはバリアフリー車両の普及促進が不可欠であり、特例措置の延長が必要

### 自動車重量税のエコカー減税、自動車税のグリーン化特例及び自動車税(環境性能割)措置の適用期限の延長

- 2050年カーボンニュートラルに向けて、環境性能に優れたタクシー車両の更なる普及促進のため、自動車重量税に係るエコカー減税、自動車税に係るグリーン化特例及び自動車税(環境性能割)措置の適用期限の延長が必要