

新型コロナウイルス感染症による 関係業界への影響について

(令和3年4月30日時点まとめ)

令和3年5月

国土交通省

【令和3年4月30日時点まとめ】

調査対象

- ・ 宿泊、旅行
- ・ 貸切バス、乗合バス
- ・ タクシー
- ・ 航空
- ・ 鉄道
- ・ 外航旅客船、内航旅客船
- ・ 貨物自動車運送業
- ・ 内航貨物船
- ・ 造船業
- ・ 道の駅
- ・ 不動産業
- ・ 建設産業
- ・ 住宅産業、建築設計業

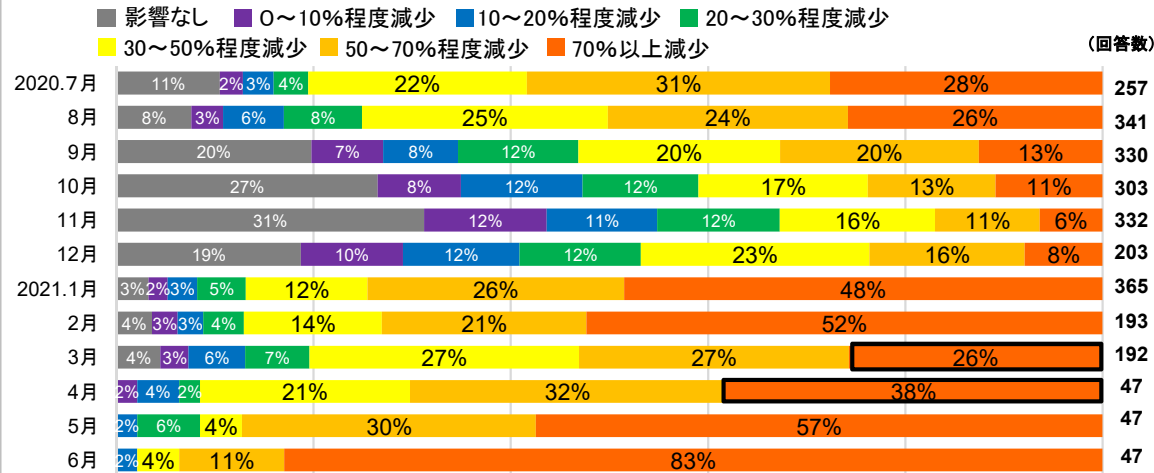
主な調査項目

- ・ 売上
- ・ 輸送人員、予約状況等
- ・ 資金繰り支援の活用状況
（政府系・民間金融機関による
融資、持続化給付金等）
- ・ 雇用調整助成金の活用状況

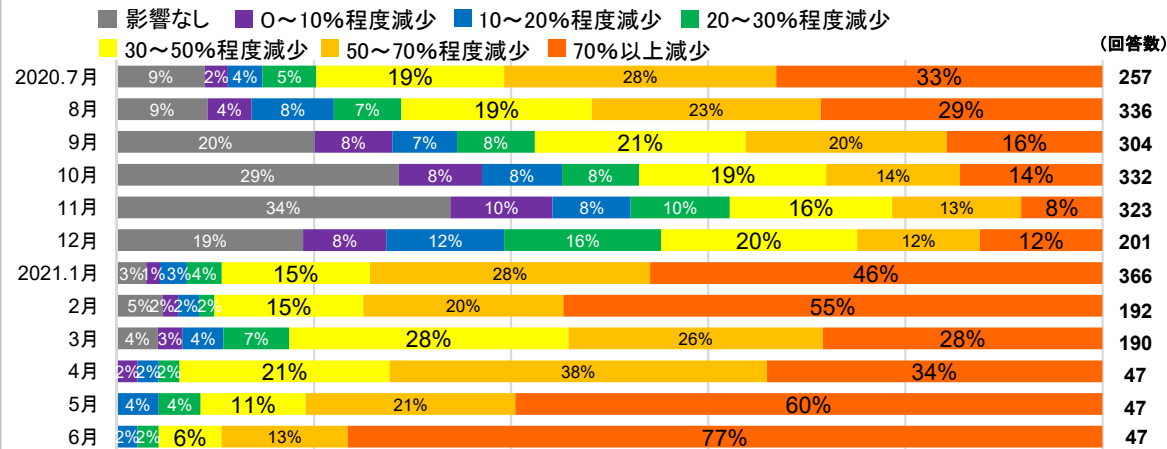
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（宿泊）

- 宿泊業の予約状況については、Go Toトラベル事業によって昨年12月までは回復傾向にあったものの、同事業の全国一律の一時停止措置が講じられて以降、再び悪化し、現在まで厳しい状況が続いている。
- 宿泊予約が2019年同月比で70%以上減少と回答した施設は、3月の26%から4月は38%となり、引き続き、新型コロナウイルス感染症の感染状況など今後の先行きを心配する声も多く挙がっている。
- 資金繰り支援を96%の施設が給付済み。雇用調整助成金を87%の施設が給付済み。

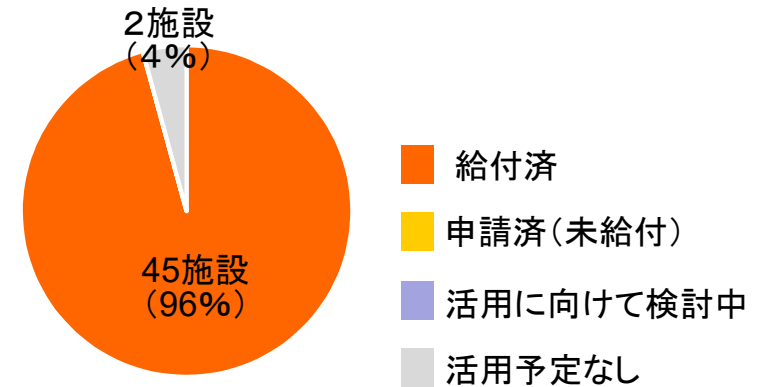
○予約状況(2019年同月比)(5・6月は見込み)



○売上金額(2019年同月比)(5・6月は見込み)

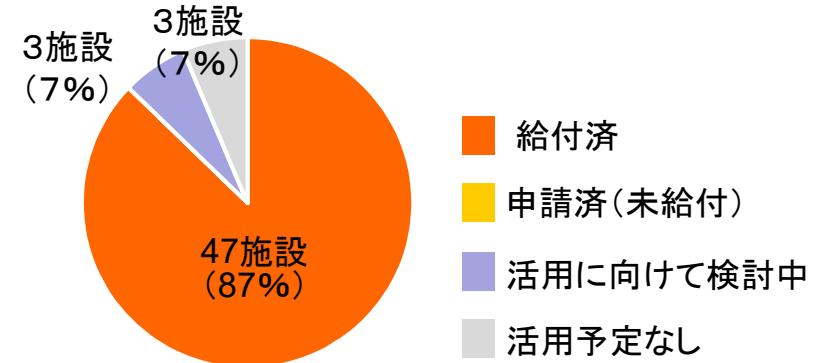


○資金繰り支援の活用状況



(回答:47施設)

○雇用調整助成金の活用状況

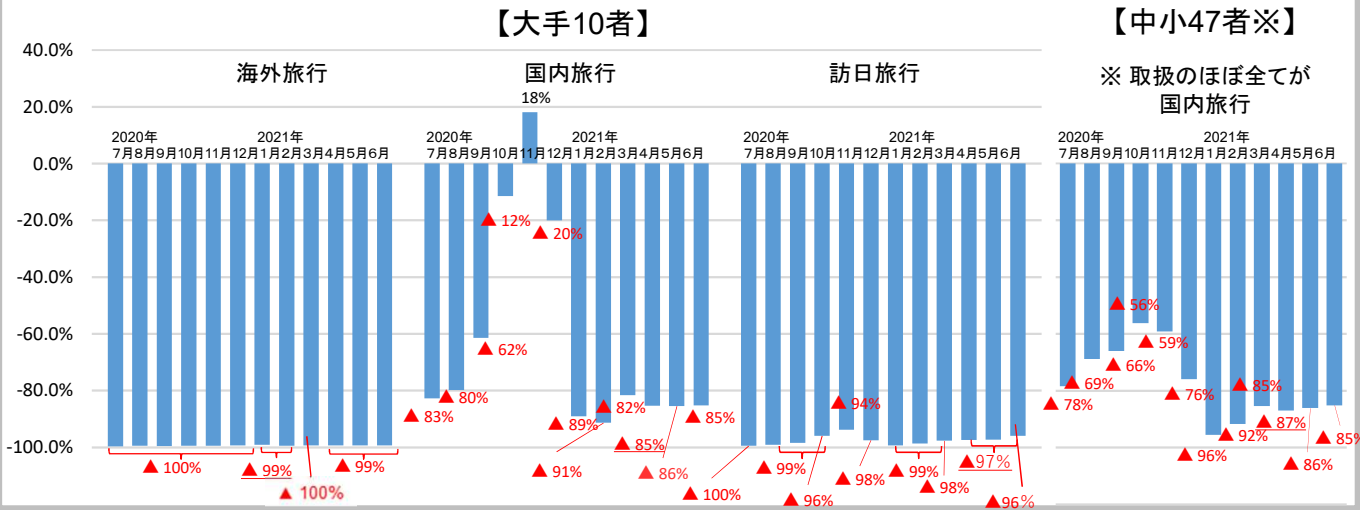


(回答:47施設)

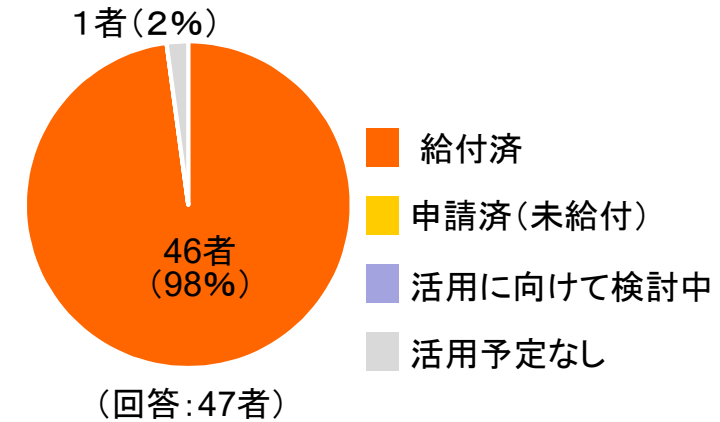
※調査方法: 宿泊事業者に対して、業界団体等経由で影響をアンケートし、47施設から回答

- 大手旅行会社の予約人員については、Go To トラベル事業における東京発着の旅行の追加や、地域共通クーポンの利用開始に伴い、国内旅行は2019年同月比で10月分の12%減から11月分は18%増とプラスに転じたが、Go To トラベル事業の全国一律の一時停止等の影響を受け、12月分は20%減と再びマイナスに転じ、1月分の89%減以降大幅減が続いており、4月分は85%減と依然厳しい状況。海外旅行、訪日旅行については、依然として取扱いがない状況。
- 中小旅行会社の予約人員については、10月分の56%減から11月分の59%減、12月分の76%減、1月分の96%減、2月分の92%減、3月分の85%減、4月分の87%減という厳しい状況が続いている。
- 支援制度については、資金繰り支援、雇用調整助成金をそれぞれ98%、83%の事業者が給付済み。

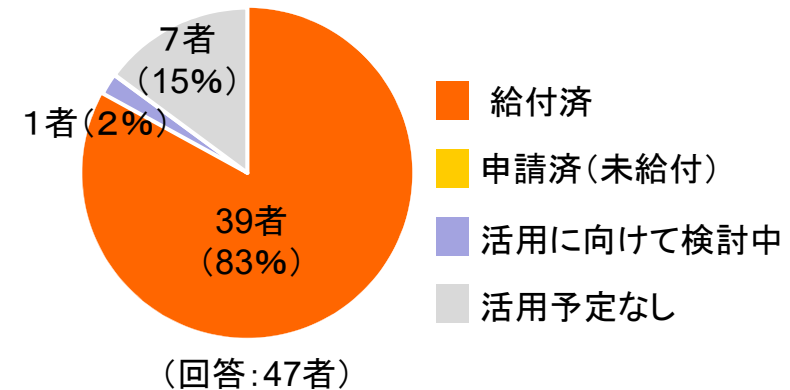
○予約人員（2019年同月比）（2021年5・6月は見込み）



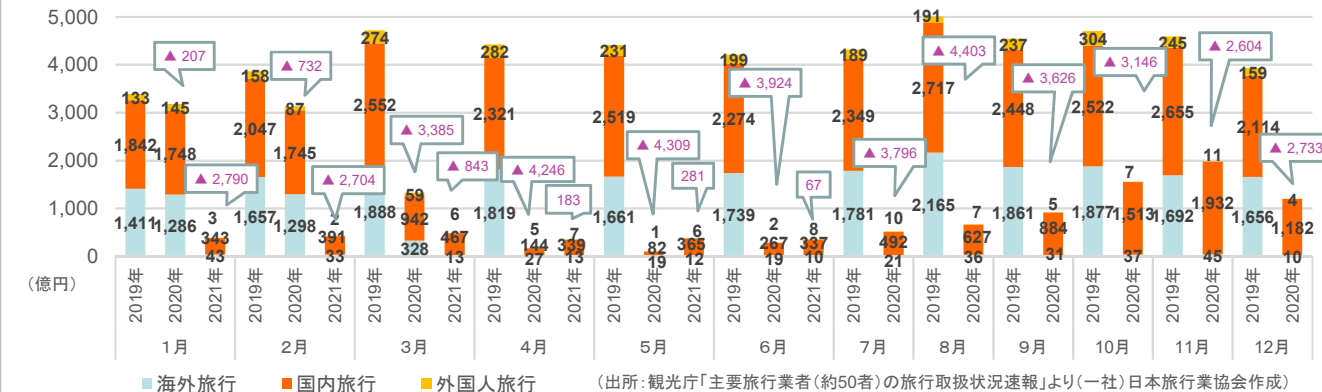
○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



(参考:主要旅行業者総取扱額)※2021年5・6月は予測値

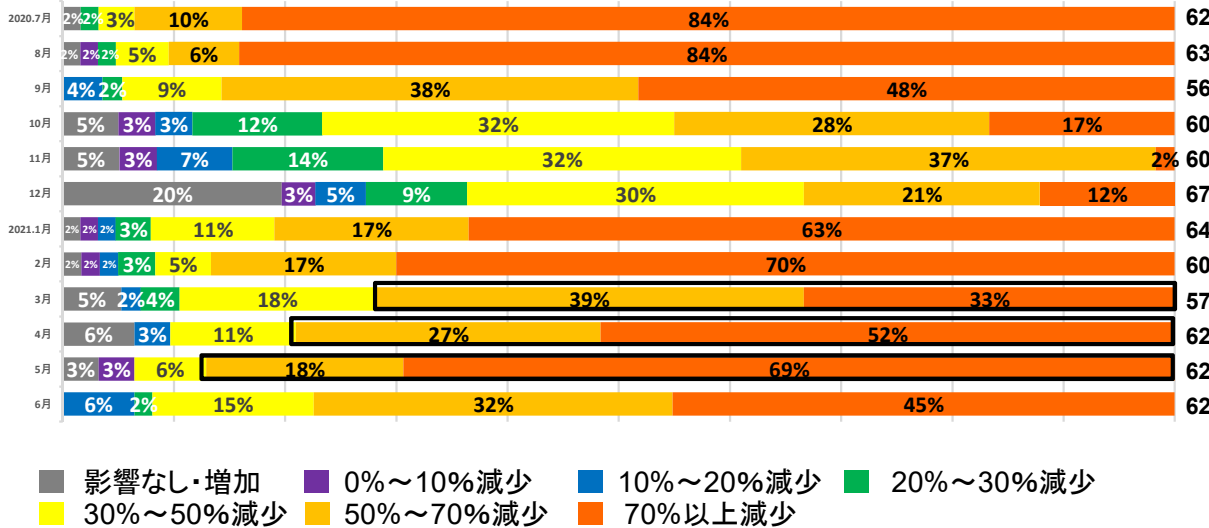


※調査方法:日本旅行業協会、全国旅行業協会経由で、大手10者、中小47者に影響をヒアリング

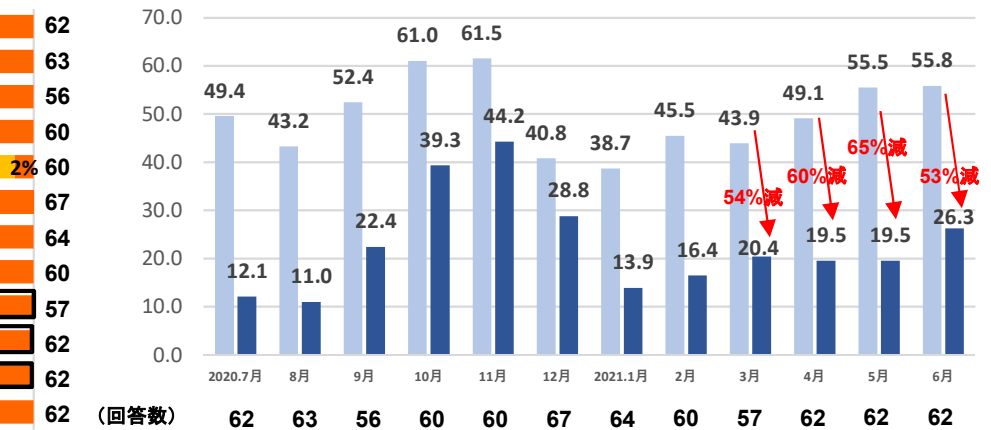
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貸切バス）

○4月において、緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置の発出に伴う、外出自粛やGo To トラベルの一時停止等により、依然非常に厳しい状況が継続。4月は、運送収入が50%以上減の事業者は前月の72%から79%に増加、実働率は前月の約20.4%から約19.5%に減少。
 ○5月以降も、外出自粛等の影響により、87%の事業者が50%以上の運送収入の減少を見込むなど、厳しい状況が継続する見通し。
 ○支援制度については、資金繰り支援を90%の事業者が活用しており、88%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を95%の事業者が活用しており、93%の事業者が給付済み。

○ 運送収入（2019年同月比）（5・6月は見込み）

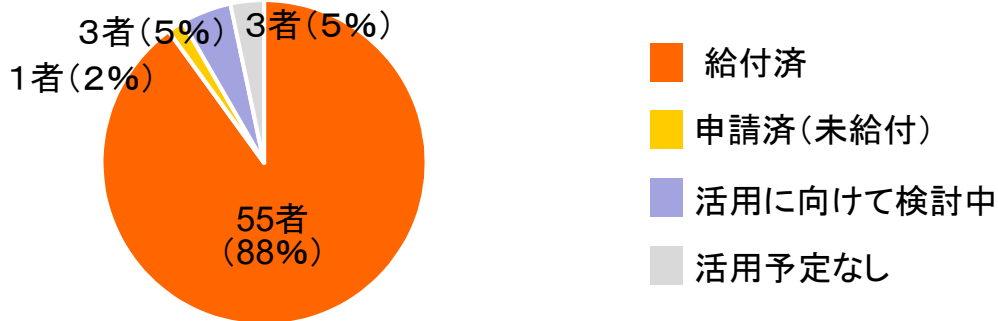


○ 実働率(%)（5・6月は見込み）



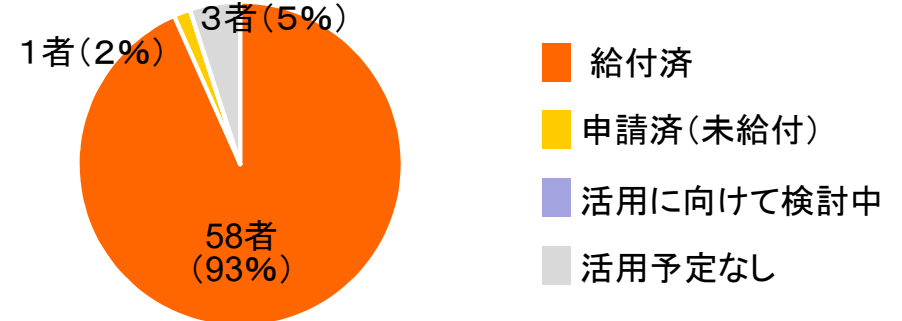
貸切バス業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額(想定)
 ⇒前年の収入約480億円のうち、約63%の約302億円が減少
 (業界全体の売上金額と、4月の減少率から推計)

○資金繰り支援の活用状況



(回答:62者)

○雇用調整助成金の活用状況



(回答:62者)

※調査方法:日本バス協会加盟貸切バス事業者(79者)に対して協会よりアンケート調査を実施。

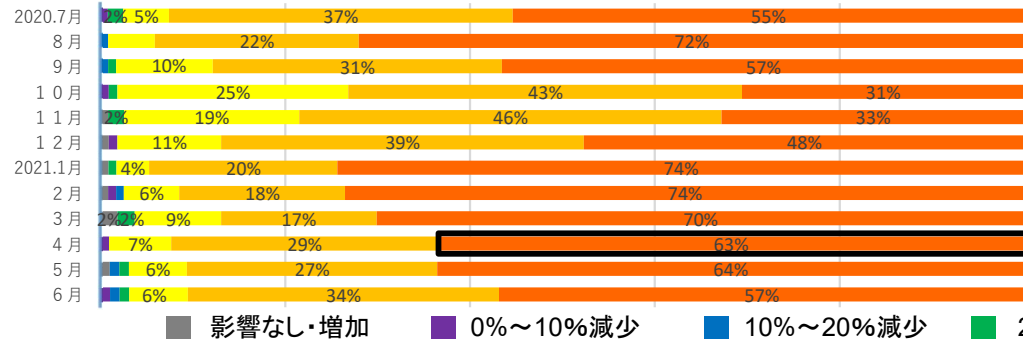
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）

- 高速バス等については、4月の運送収入70%以上減の事業者が全体の63%に及び、輸送人員(2019年同月比)が59.1%減となるなど、依然非常に厳しい状況が継続。
- 一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が35%、輸送人員(2019年同月比)が24.4%減となるなど、厳しい状況が継続。
- 5月以降も、緊急事態宣言の影響等により、高速乗合バス、一般路線バスのいずれも引き続き厳しい状況となる見通し。
- 支援制度については、資金繰り支援を64%の事業者が活用しており、63%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を78%の事業者が活用しており、77%の事業者が給付済み。

○運送収入（2019年同月比）（5・6月は見込み）

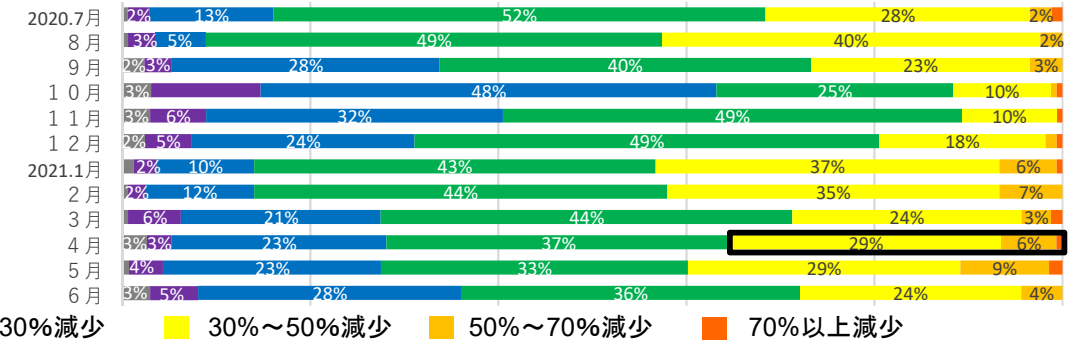
<高速バス等>

(回答: 107者)



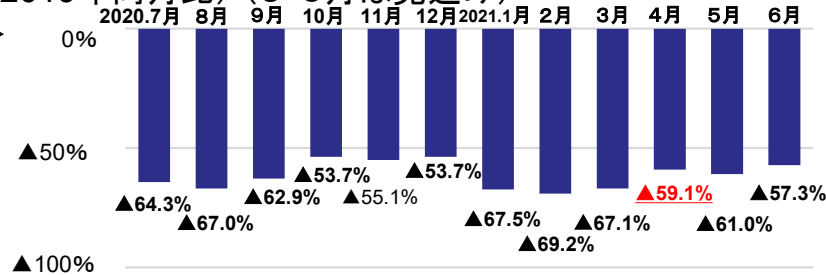
<一般路線バス>

(回答: 160者)

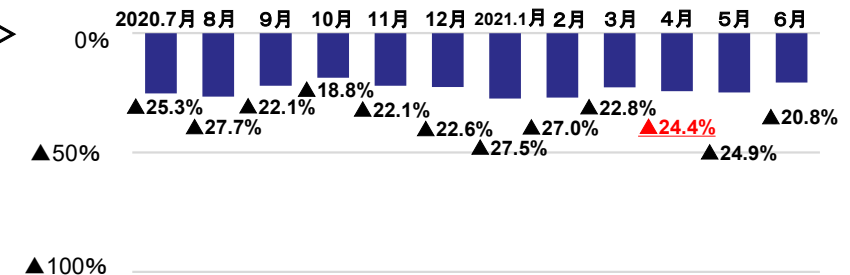


○輸送人員（2019年同月比）（5・6月は見込み）

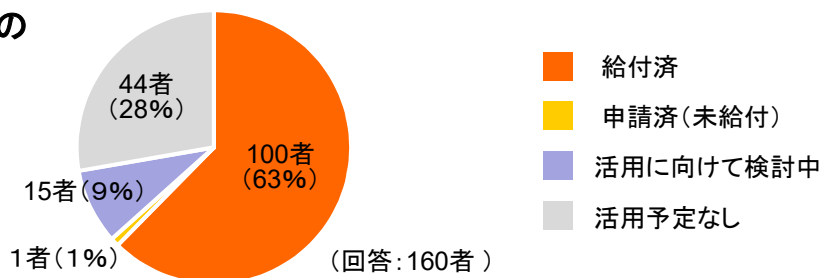
<高速バス等>



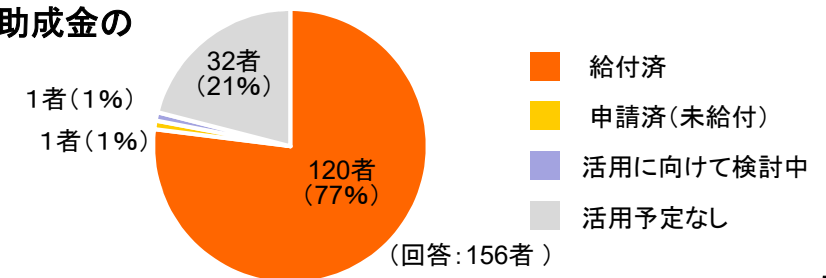
<一般路線バス>



○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



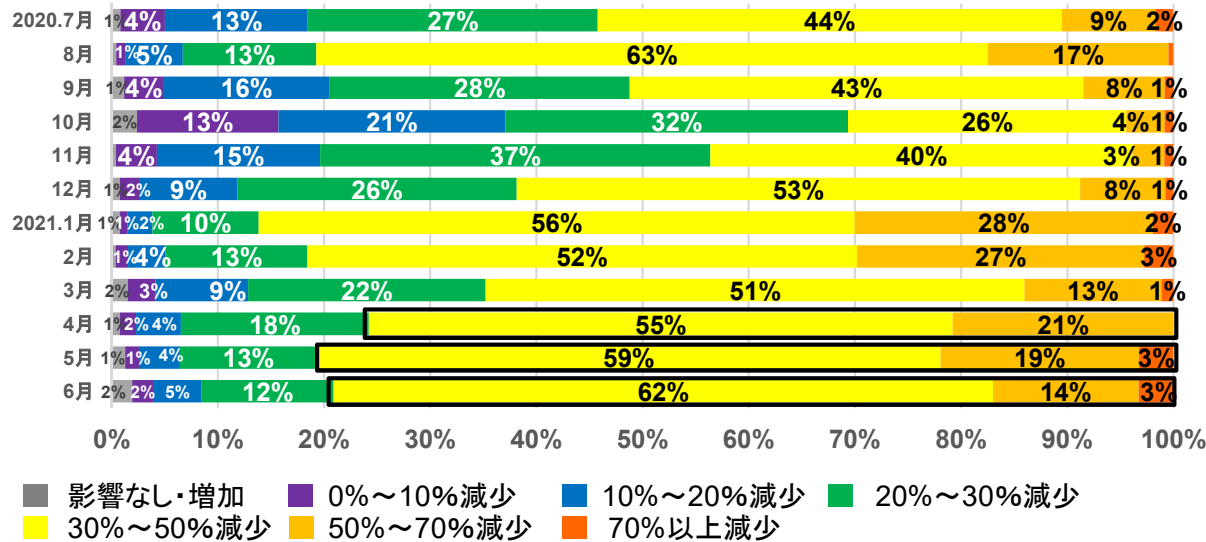
※調査方法: 乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査。

○4月においては、運送収入が30%以上減の事業者が76%、輸送人員が41%減となるなど、緊急事態宣言に伴う夜間の会食・外出の自粛や感染再拡大の影響により、引き続き厳しい状況が継続。

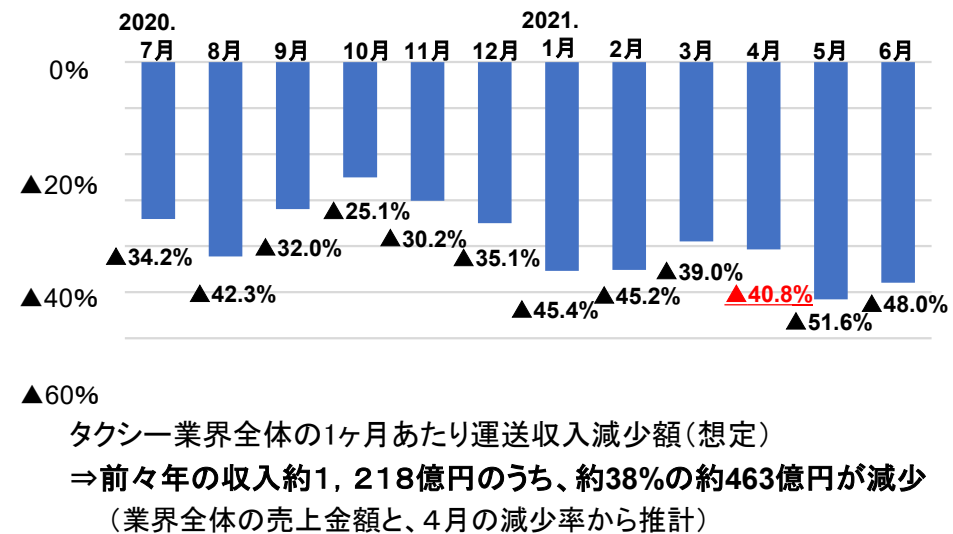
○5月以降、約8割の事業者が30%以上の運送収入減を見込むなど、引き続き厳しい状況となる見通し。

○支援制度については、資金繰り支援を94%の事業者が活用しており、92%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を約82%の事業者が活用しており、約74%の事業者が給付済み。

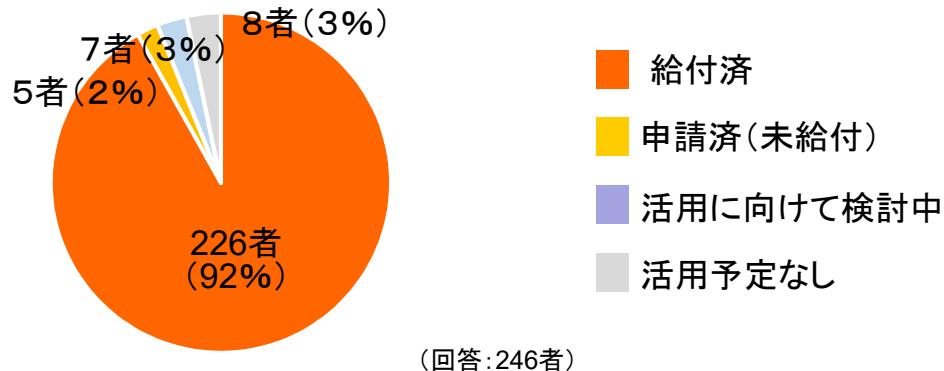
○ 運送収入（2019年同月比）（5・6月は見込み） （回答：235者）



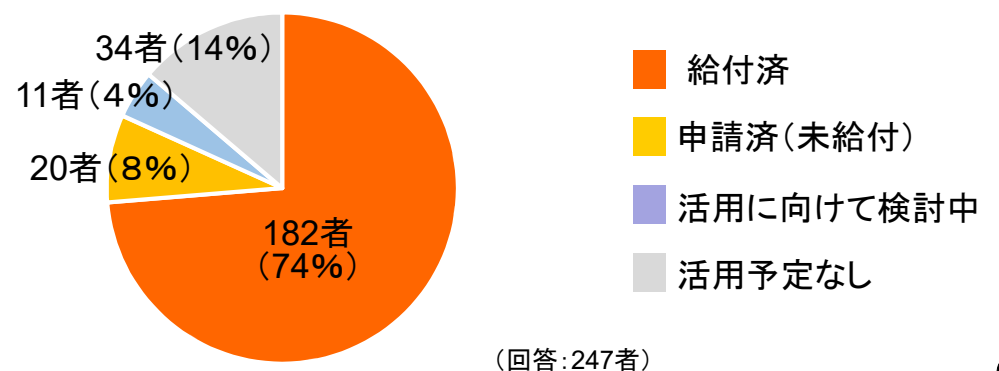
○ 輸送人員（2019年同月比）（5・6月は見込み）



○ 資金繰り支援の活用状況

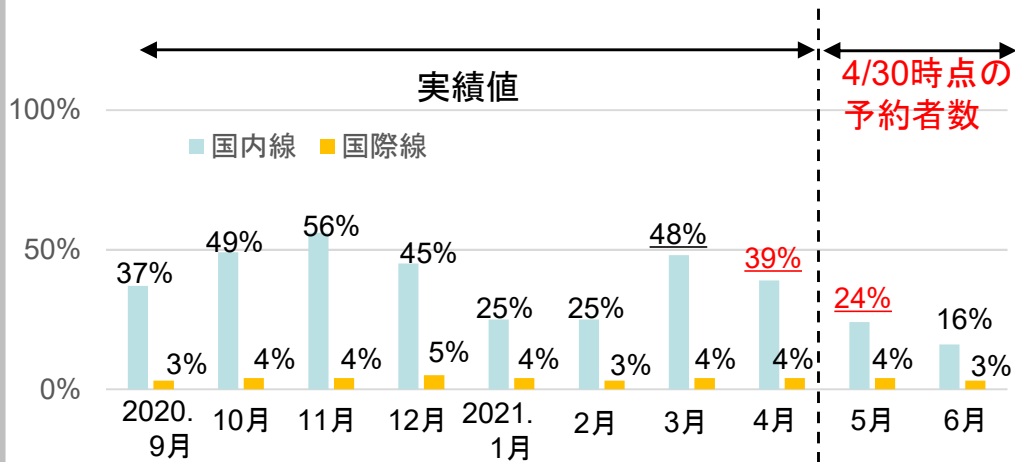


○ 雇用調整助成金の活用状況



- 国内線については、輸送人員は、4月は61%減、5月は76%減(見込み)、便数は、4月は29%減、5月は26%減(見込み)と、緊急事態宣言の発令や感染再拡大などの影響により、需要が再び落ち込んでいる状況。
- 国際線については、輸送人員は、4月は96%減、5月は96%減(見込み)、便数は、4月は77%減、5月は77%減(見込み)となっており、依然として極めて厳しい状況。

○輸送人員(2019年同月比)



※リーマンショック時：
国内線85%（2009年2月）、国際線78%（2009年6月）

※東日本大震災時：
国内線76%（2011年3月）、国際線66%（2011年4月）

（参考）定期航空協会の推計した4ヶ月間(2020年2 - 5月)の減収見込額は約5,000億円(3月31日時点)。

○便数(本邦社 国内線・国際線)

		4月第1週 (4/4~4/10)	5月第1週 (5/2~5/8)
国内線	当初計画	1,176/日	1,207/日
	実績	836/日 29%減	892/日 26%減
	(便数差)	▲340	▲315

		4月第1週 (4/4~4/10)	5月第1週 (5/2~5/8)
国際線	当初計画	1,141/週	1,141/週
	実績	265/週 77%減	259/週 77%減
	(便数差)	▲876	▲882

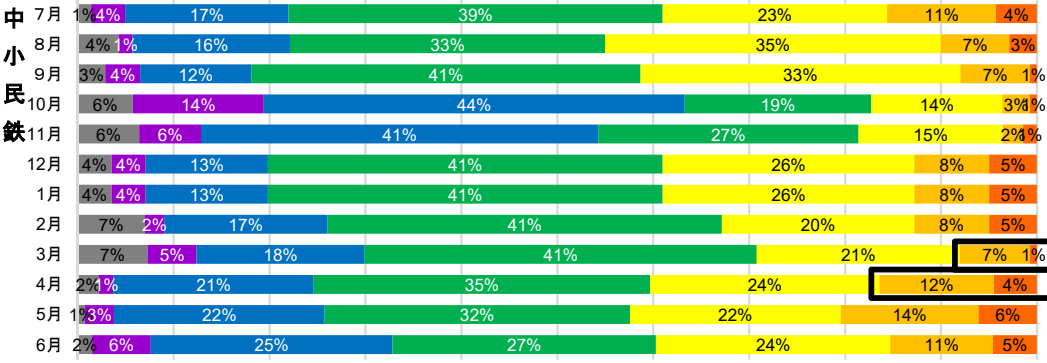
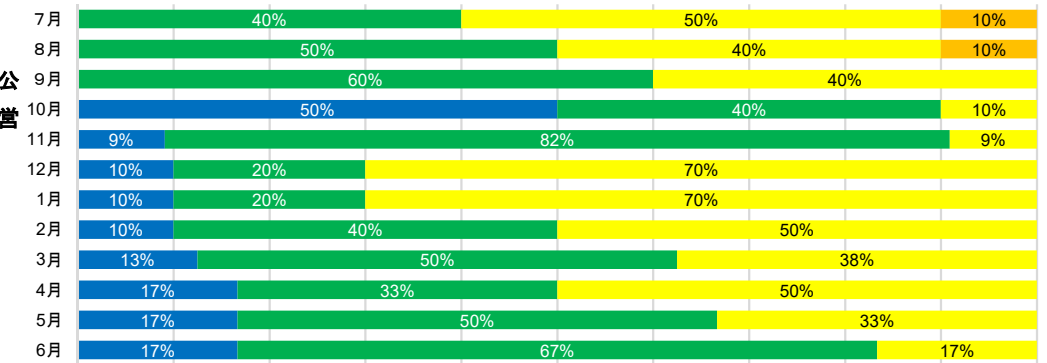
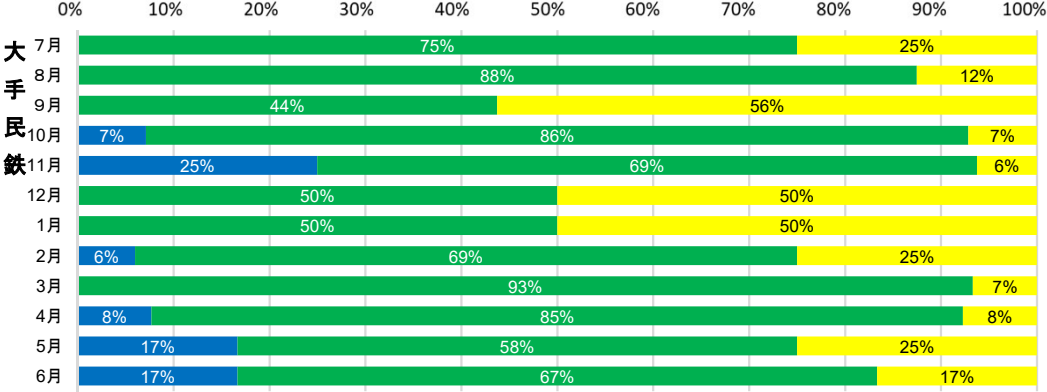
○支援の活用の意向

- ・政府系金融機関等による融資及び雇用調整助成金等を複数社が活用又は活用に向けて検討中。

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（鉄道）

○輸送人員については、50%以上減少と回答した事業者が、大手民鉄では昨年6月以降ゼロ、公営では昨年9月以降はゼロ、中小民鉄では3月と4月は8%、16%になっている。
 ○支援制度については、資金繰り支援、雇用調整助成金を活用している事業者はそれぞれ57%、53%となっている。

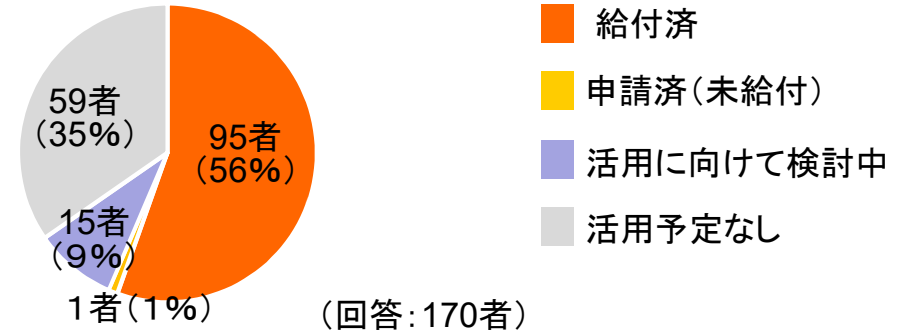
○輸送人員(2019年同月比)(5・6月は見込み)



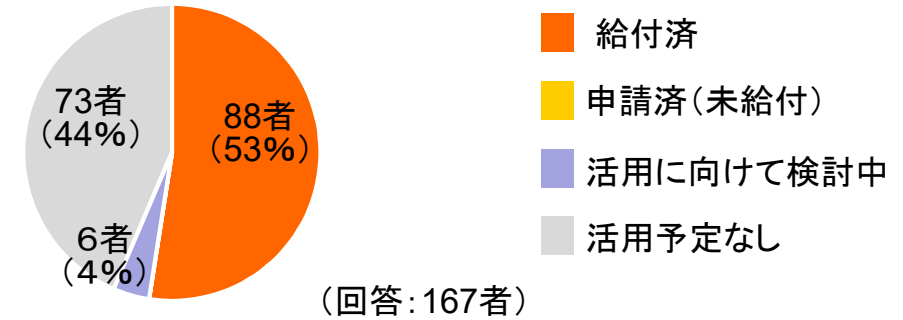
○JR(新幹線等)の輸送人員(3・4月実績) ※対前々年比(東海道新幹線は、2018年比)

路線	対前々年比
北海道新幹線	61%減 (3/1~31)
東北・上越・北陸新幹線	63%減 (4/1~30)
東海道新幹線	61%減 (4/1~26)
山陽新幹線	68%減 (4/1~30)
瀬戸大橋線	47%減 (4/1~20)
九州新幹線	52%減 (4/1~30)

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法: 全175者(JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者)に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリング



○定期航路事業については、日韓航路(3者)は2020年3月9日以降、旅客輸送を休止。

旅客輸送専門の1者を除き、貨物のみの輸送を継続。

○クルーズ船事業(邦船社)については、2020年10月より国内クルーズを順次再開も、緊急事態宣言発出時等は運航を中止。国際クルーズは依然として全事業者が運休中。

○旅客運輸収入（2019年同月比）（5・6月は見込み）

【国際定期航路：日韓航路】

- ・ 2020年2月は、7割程度減少。
- ・ 3月～ ほぼ皆減（3/9以降旅客輸送停止※）※2020年3月6日の閣議了解に基づき、韓国からの旅客輸送を停止したことに伴うもの。

【国内クルーズ船】

- ・ 2020年10月より順次再開も、緊急事態宣言発出時等は運航を中止。
- ・ 現在、1社が5月下旬まで、2社が6月上旬までの運航中止を発表。

【国際クルーズ船】

- ・ 2020年3月より全事業者が運休。

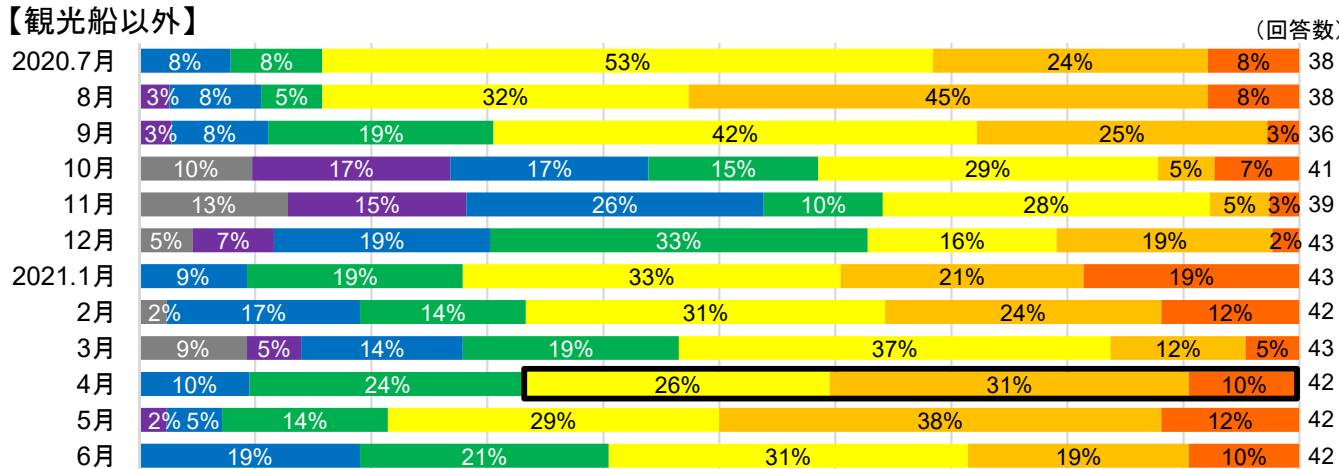
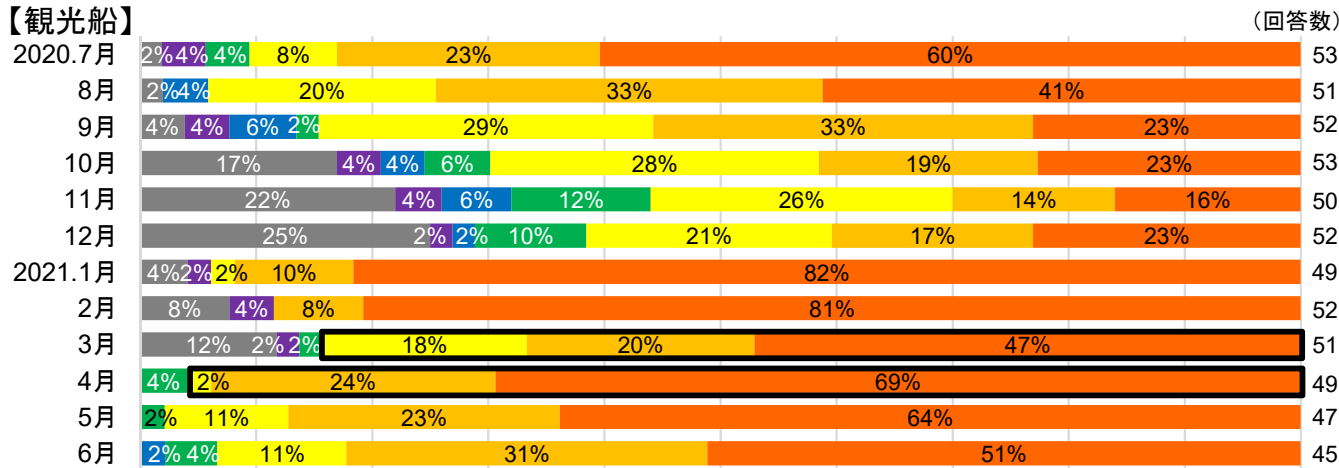
○支援の活用状況

- ・ 資金繰り支援については、全事業者が給付済
- ・ 雇用調整助成金については、全事業者が給付済

- 観光船については、運送収入が30%以上減少した事業者が4月は96%と、3月より大幅に増加し、厳しい状況。
- 観光船以外についても、運送収入が30%以上減少した事業者が4月は67%に及んでいる。
- 支援制度については、資金繰り支援を83%の事業者が活用しており、雇用調整助成金を74%の事業者が活用している。

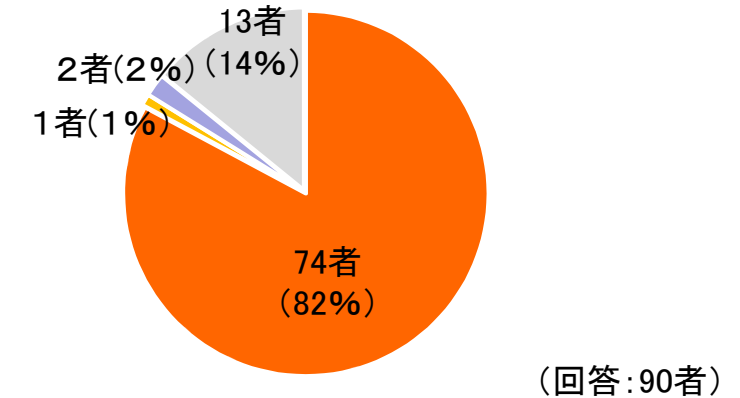
○運送収入（2019年同月比）（5・6月は見込み）

■ 影響なし・増加
 ■ 0%～10%減少
 ■ 10%～20%減少
 ■ 20%～30%減少
■ 30%～50%減少
 ■ 50%～70%減少
 ■ 70%以上減少

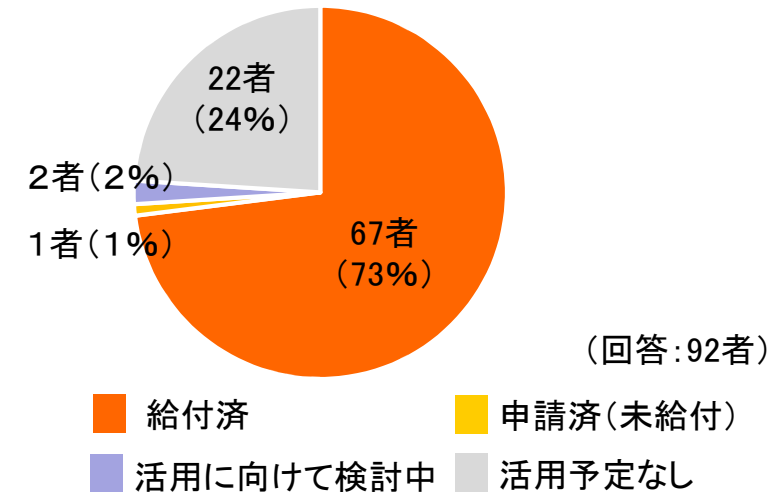


※輸送人員も概ね同様の傾向。
 ※主に観光地に就航する船舶を「観光船」として海事局で分類。

○資金繰り支援の活用状況



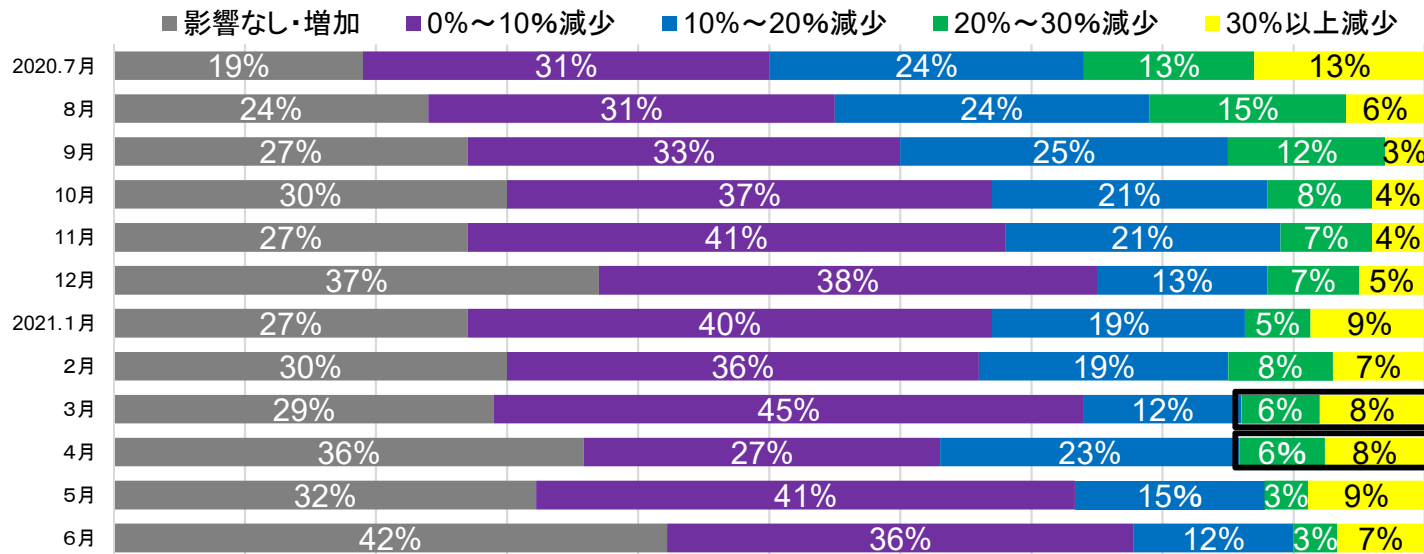
○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法:内航海運(旅客)事業者92者(総事業者964者) に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング
 ※屋形船東京都協同組合を含む

- 運送収入については、20%以上減少した事業者が、3月・4月ともに全体の14%であった。
- 品目別の運送収入については製造業の生産活動の停滞等の影響で、鉄鋼厚板その他金属素材の荷動きが引き続き低調傾向であり、4月は鉄鋼厚板等については16%、ガソリン・軽油等の石油石炭製品については12%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を48%の事業者が活用し、44%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を45%の事業者が活用し、38%の事業者が給付済み。

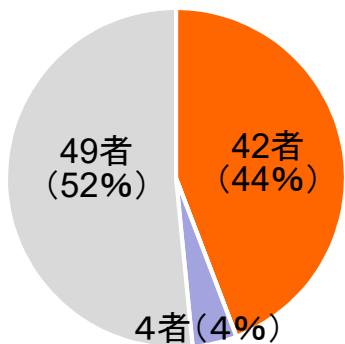
○運送収入（2019年同月比）（5・6月は見込み）



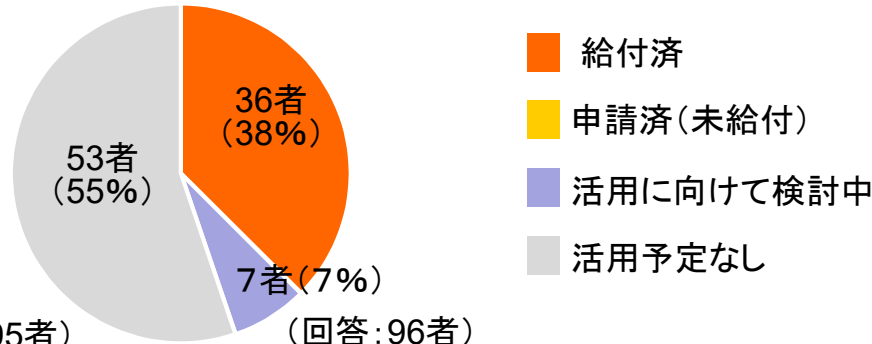
品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの（2019年同月比）（5・6月は見込み）

- 2020年
- 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
 - 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲34%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
 - 9月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲22%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%
 - 10月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
 - 11月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
 - 12月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲12%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲9%
- 2021年
- 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲18%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲8%
 - 2月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲12%
 - 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲7%
 - 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲12%
 - 5月 ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲12%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
 - 6月 ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲11%
加工食品：▲6%

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



○売上については、30%以上減少した事業者が、4月は4.3%となっている。

○支援制度については、資金繰り支援を37%の事業者が活用しており、雇用調整助成金を17%の事業者が活用している。

○売上金額

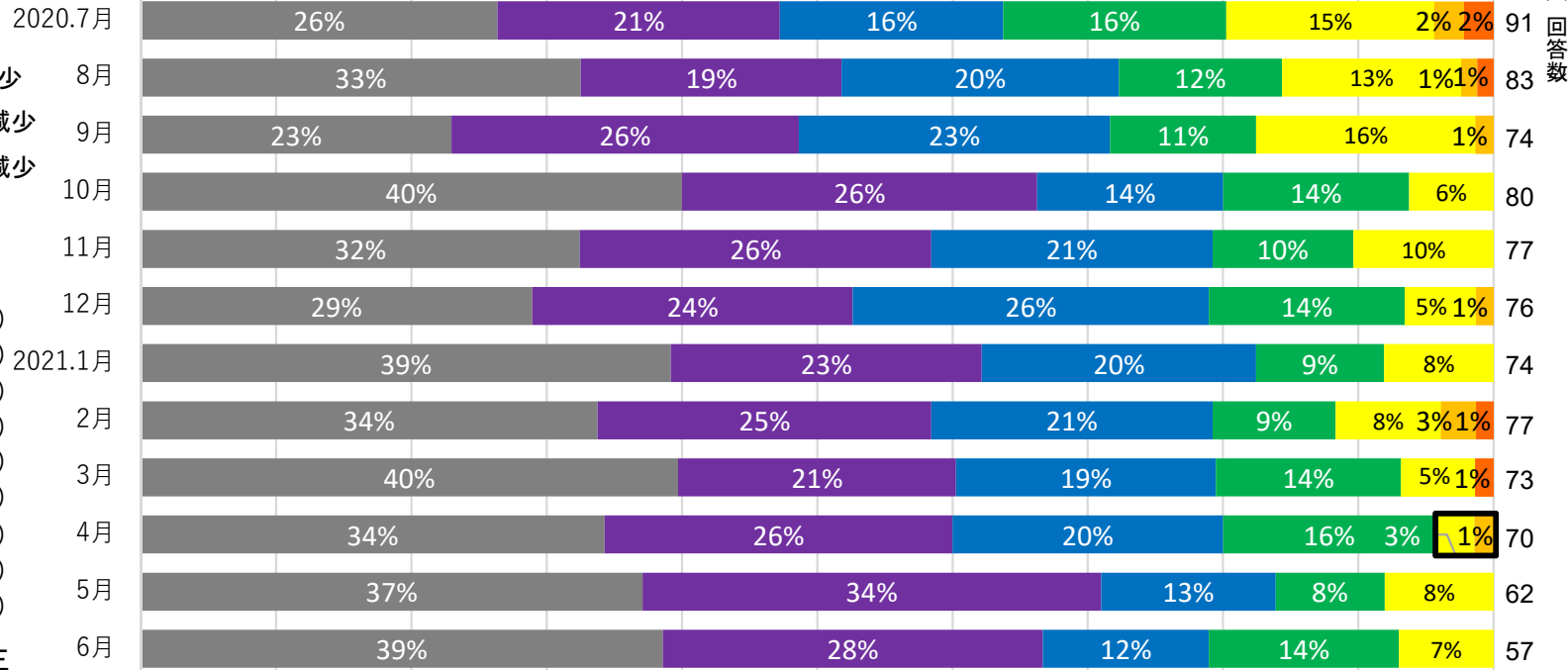
(2019年同月比) (5・6月は見込み)

- 影響なし
- 0%～10%程度減少
- 10%～20%程度減少
- 20%～30%程度減少
- 30%～50%程度減少
- 50%～70%程度減少
- 70%以上減少

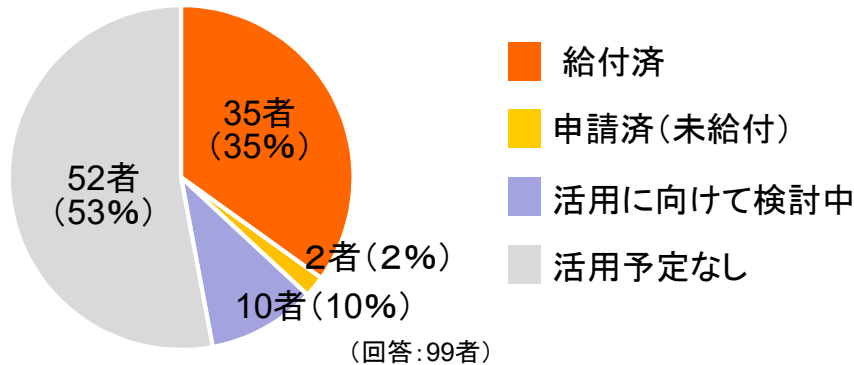
<参考> 取扱貨物量全体 (2019年同月比)

- 【7月実績】 15,562千トン (17.7%減少)
- 【8月実績】 15,267千トン (6.2%減少)
- 【9月実績】 15,783千トン (13.8%減少)
- 【10月実績】 17,730千トン (2.2%増加)
- 【11月実績】 17,417千トン (3.9%減少)
- 【12月実績】 17,979千トン (1.4%増加)
- 【1月実績】 15,599千トン (4.9%減少)
- 【2月実績】 16,059千トン (8.4%減少)
- 【3月実績】 18,862千トン (1.7%増加)

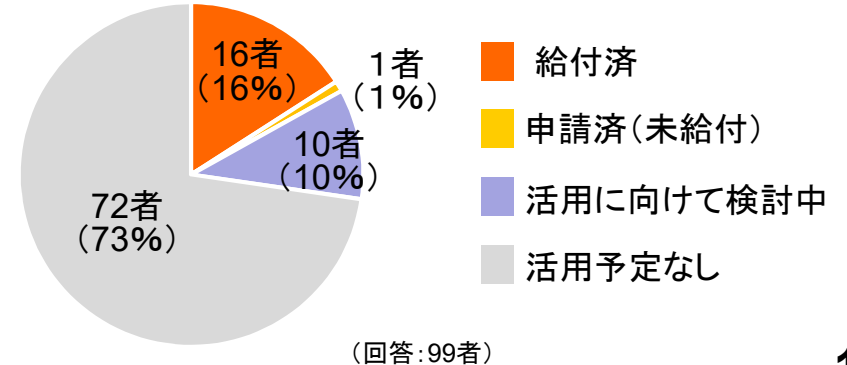
(日本内航海運組合総連合会「内航輸送主要元請輸送実績(貨物船)」より)



○資金繰り支援の活用状況



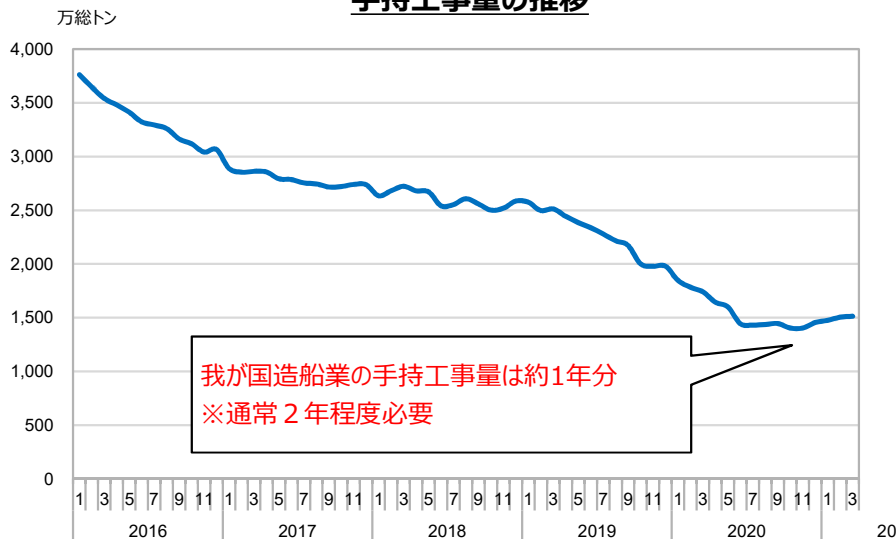
○雇用調整助成金の活用状況



- 通常2年程度必要な手持工事量が1年程度と危機的な水準まで低下。操業確保のため、赤字案件でも受注に踏み切らざるを得ない状況。
- 支援制度については、資金繰り支援を38%の事業者が、雇用調整助成金を38%の事業者が活用した実績がある。

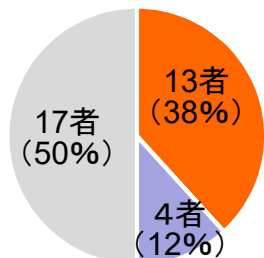
○ 手持ち工事量の推移について

手持ち工事量の推移



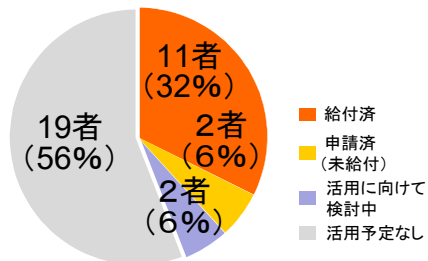
- ・海外展示会の中止により、新規商談・顧客開拓の機会を損失するなど、受注環境は依然として厳しい状況。
- ・2020年度前半の受注低迷の影響等により、2021年度後半の操業が維持できない事業者が一部に存在。このように、今後操業減に伴い雇用維持の問題が現実的課題として発生する。

○ 資金繰り支援の活用状況



(回答: 34者)

○ 雇用調整助成金の活用状況

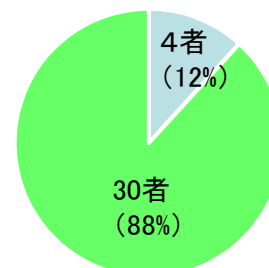


(回答: 34者)

○ 工程の遅れ等について

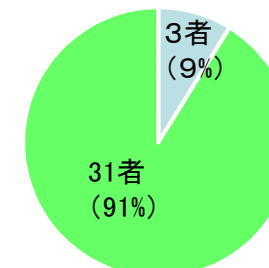
- ・海外調達品の入荷の遅れなどの影響が一部にでている。
- ・海外サービスエンジニアの入国が困難となり引渡しに一部影響あり。

○ 調達の遅れ



(回答: 34者)

○ 引渡しの遅れ

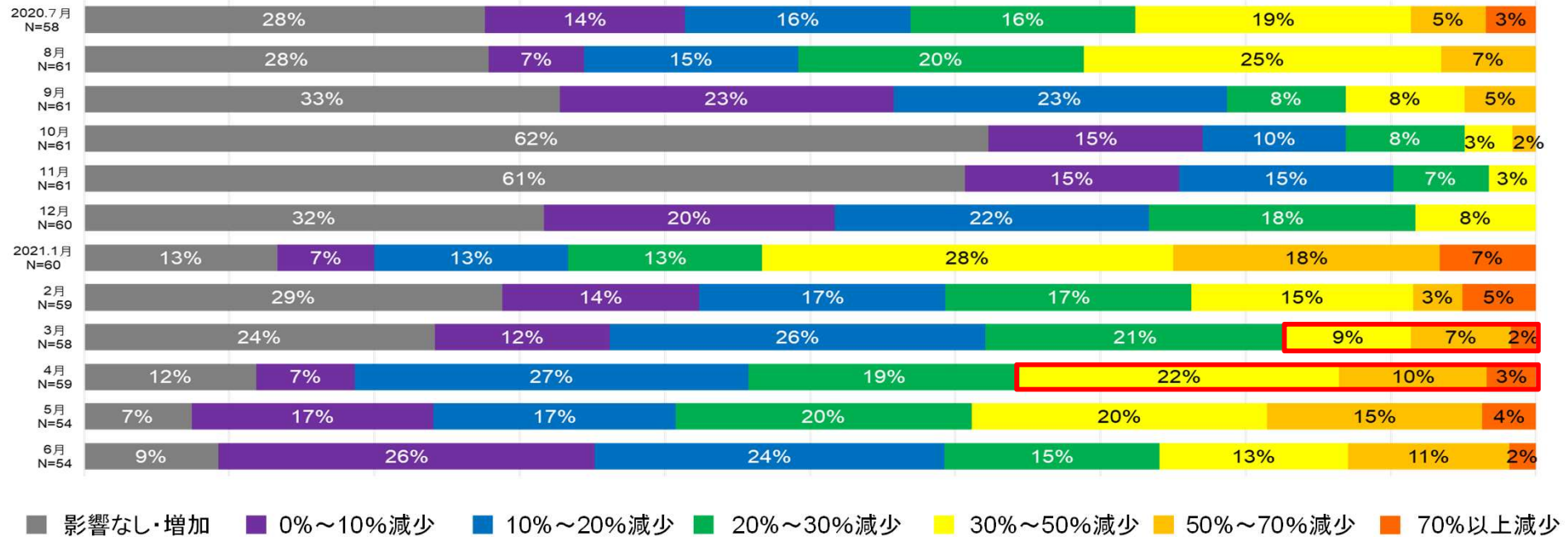


(回答: 34者)

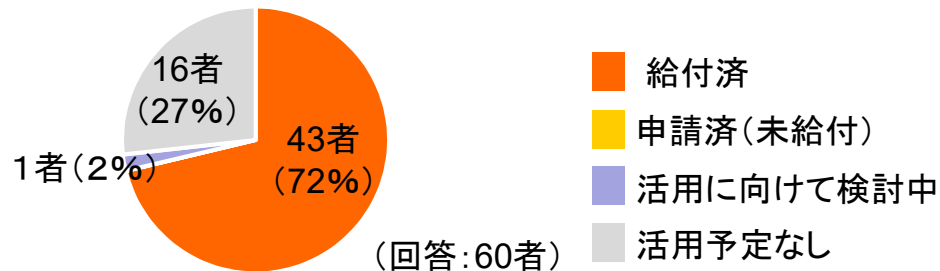
※調査方法: 造船事業者34者(総事業者951者)に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング

- 売上金額について30%以上減少したと回答した道の駅が、3月は18%であったが、4月は35%まで増加し、状況が悪化した。
- 支援制度については、資金繰り支援、雇用調整助成金をそれぞれ70%を超える道の駅が活用している。

○売上金額(2019年同月比)(5・6月は見込み)



○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況

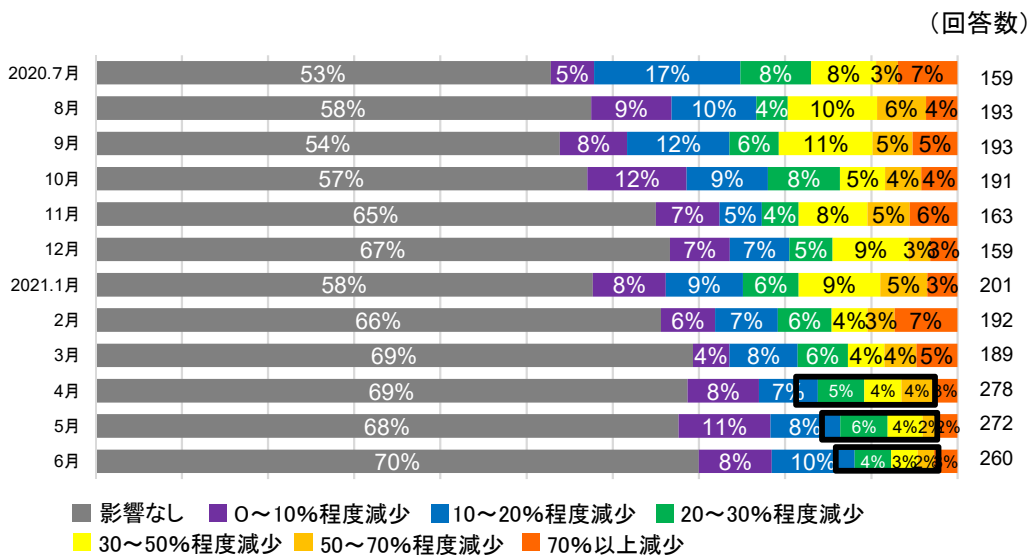


※調査方法: 全国47都道府県の道の駅62箇所(1,187箇所中)に対して各地方整備局より影響をヒアリング

○売上金額については、20%以上減少した事業者が、2020年7月～2021年3月は全体の20～25%程度であったのが、4月は15%程度であり、それ以降の見込みについても同様の傾向となっている。

○支援制度については、資金繰り支援を活用している事業者は73%、雇用調整助成金を活用している事業者は13%となっている。

○売上金額(2019年同月比)(5・6月は見込み)



○J-REITセクター別推移

【東証REIT指数】

2019年12月30日2,145.49 ⇒2021年4月30日2,063.80
▲81.69(▲3.8%)

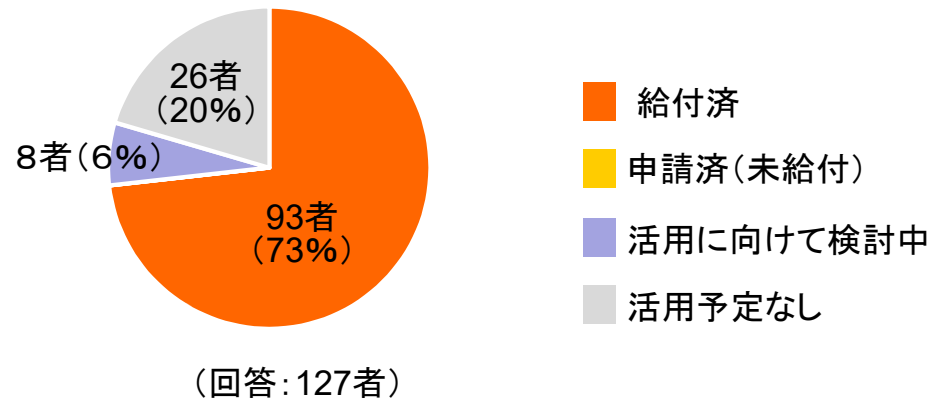
【ホテル特化型REIT】(例: ジャパンホテルリート投資法人)

2019年12月30日81,200円 ⇒2021年4月30日62,600円
▲18,600円(▲22.9%)

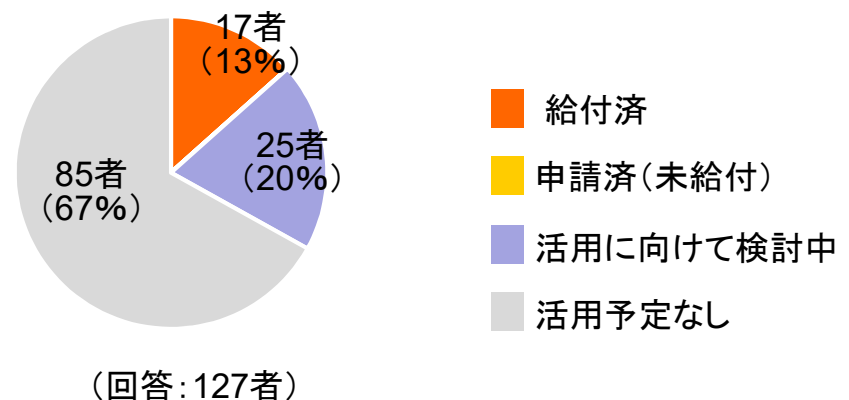
【商業施設特化型REIT】(例: フロンティア不動産投資法人)

2019年12月30日456,500円 ⇒2021年4月30日478,000円
+21,500円(+4.7%)

○資金繰り支援の活用状況

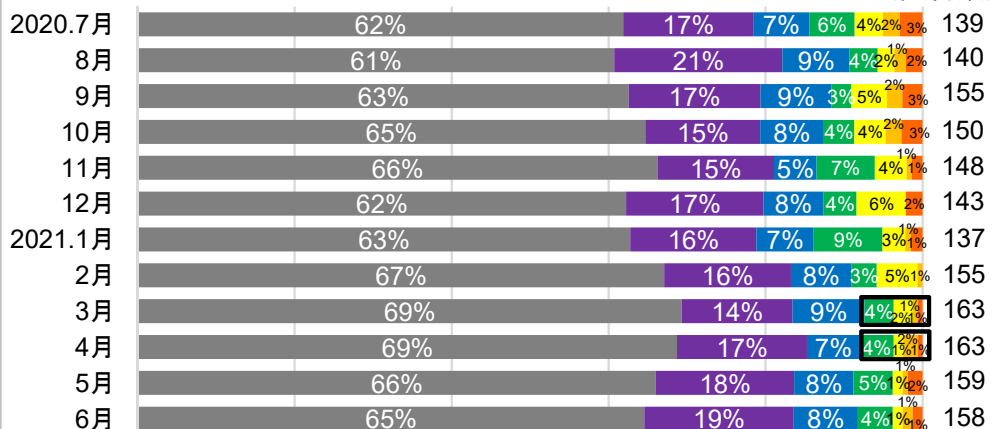


○雇用調整助成金の活用状況



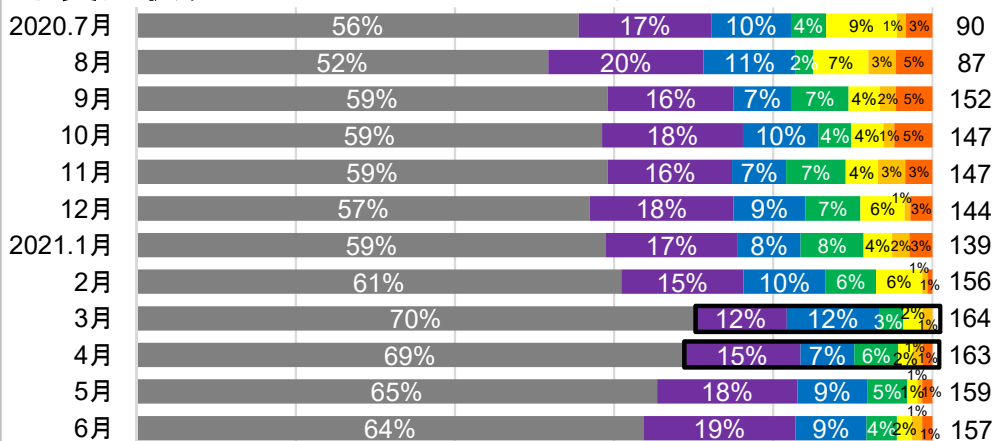
- 売上金額については、2019年同月比で20%以上減少した事業者は、4月は3月と同じ8%であり、5月以降もほぼ横ばい。
- 受注状況については、影響があると回答した事業者が、4月は3月より2ポイント増えて32%であり、5月以降はやや増加する見込み。
- 支援制度について、資金繰り支援を35%の事業者が活用しており、33%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を活用している事業者は11%となっている。

○売上金額(2019年同月比)(5・6月は見込み) (回答数)



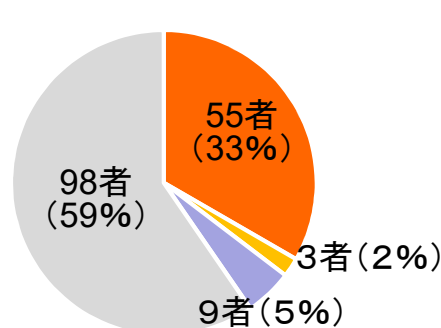
※売上が減少している企業には、「昨年の好調の反動や案件の出現時期の影響であり、コロナの影響による減少ではない」と回答しているものも含む

○受注状況(2019年同月比)(5・6月は見込み) (回答数)



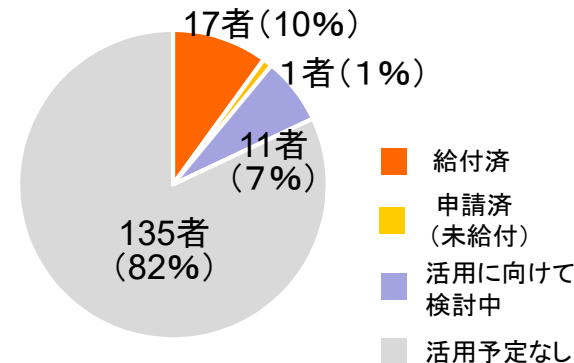
■ 影響なし ■ 0~10%程度減少 ■ 10~20%程度減少 ■ 20~30%程度減少
 ■ 30~50%程度減少 ■ 50~70%程度減少 ■ 70%以上減少

○資金繰り支援の活用状況



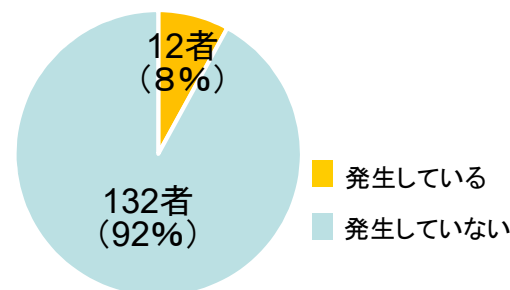
(回答:165者)

○雇用調整助成金の活用状況



(回答:164者)

○住宅資材の遅れが発生しているか

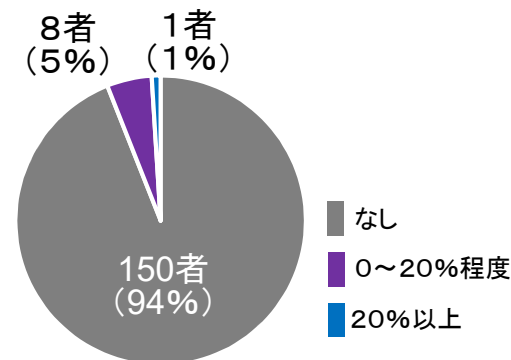


(回答:144者)

※「発生している」とした場合も、「中国国内工場の再稼働に伴い、改善方向にある」と回答する企業もある。

※中国からの資材に限らず、日本国内の工場稼働停止等に伴う資材入手の遅れも含む。

○工事一時中止の割合(手持ち工事に対する割合)



(回答:159者)

○住宅産業(中小工務店)の売上金額については、20%以上減少した事業者が、3月の30%に対し、4月は27%に減少。(今後については、20%以上の減少を見込む事業者が、5月は29%、6月は32%となっている。)

○建築設計業の売上金額については、20%以上減少した事業者が、3月の46%に対し、4月は20%。

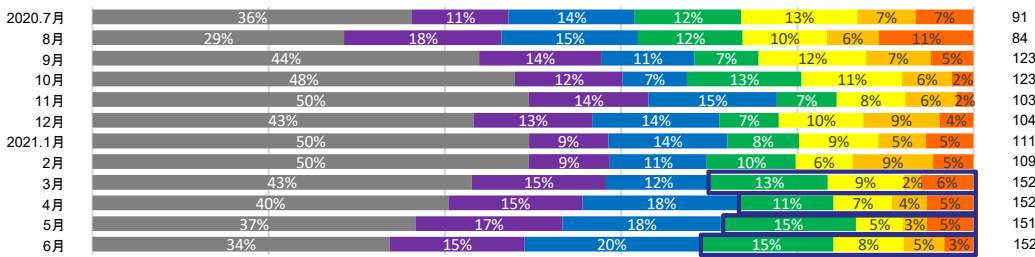
○住宅産業(中小工務店)における国の支援制度については、資金繰り支援は77%の事業者が活用しており、その大半が給付済み。雇用調整助成金は13%の事業者が活用している。

○売上金額(2019年同月比)(5・6月は見込み)

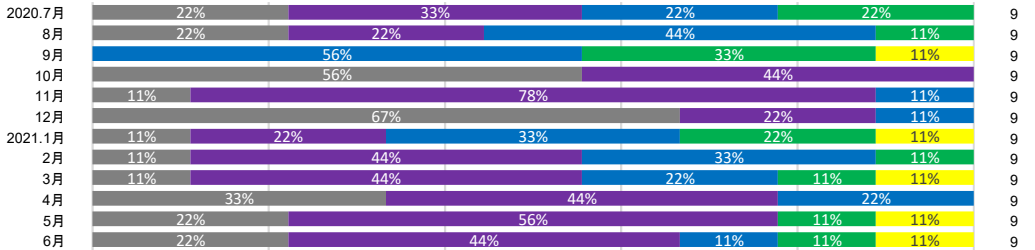
■ 影響なし・増加 ■ 0~10%程度減少 ■ 10~20%程度減少 ■ 20~30%程度減少
 ■ 30~50%程度減少 ■ 50~70%程度減少 ■ 70%以上減少

住宅産業

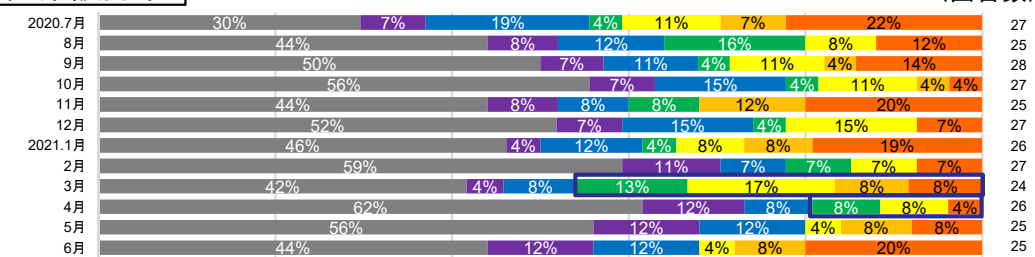
【中小工務店】



【大手ハウスメーカー】

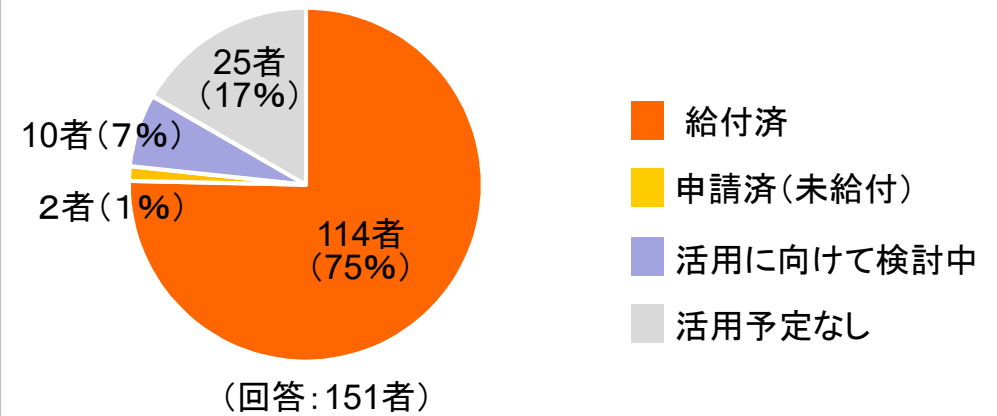


建築設計業



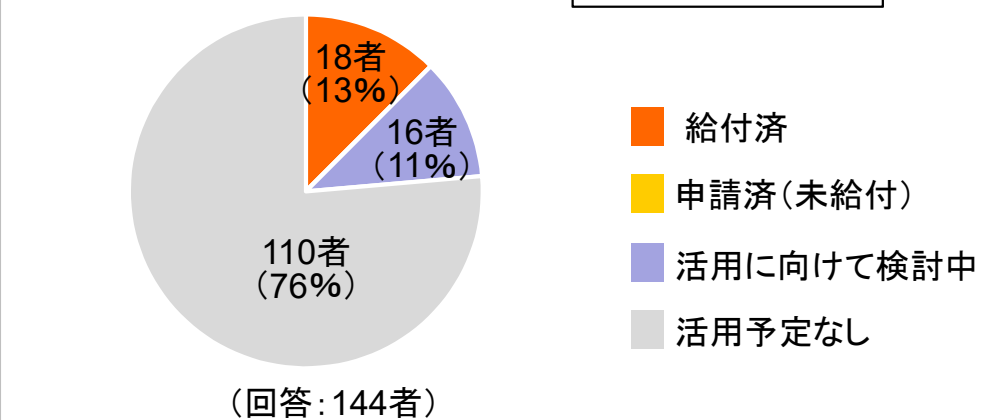
○資金繰り支援の活用状況

住宅産業(中小工務店)



○雇用調整助成金の活用状況

住宅産業(中小工務店)



※調査方法:住宅産業事業者大手9社、中小152社、建築設計業29社(大手・中小)に対して業界団体経由で調査。調査時期(住宅産業):4月26日~5月11日