

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12月31日時点まとめ)

令和4年1月

国土交通省

【令和3年12月31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

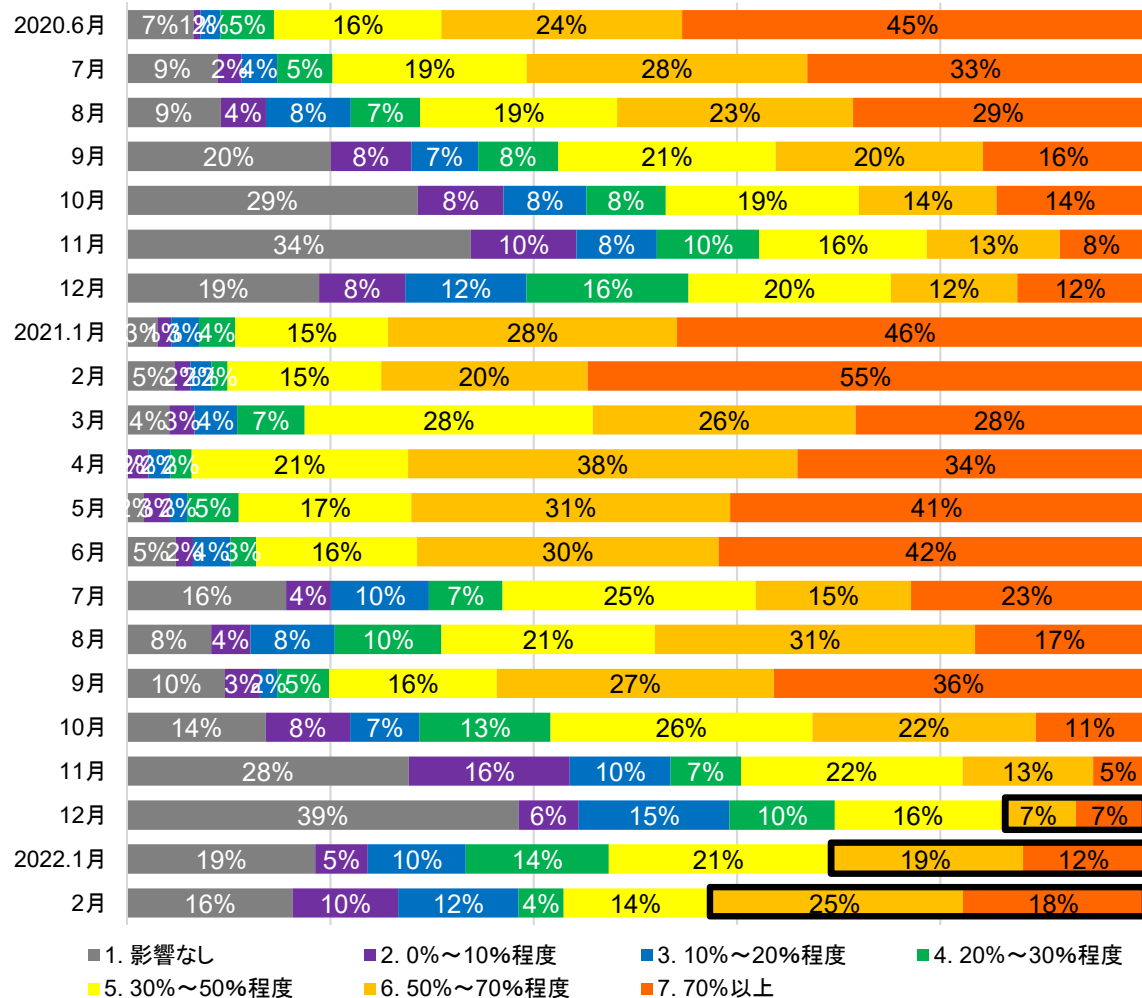
- ・ 売上
- ・ 輸送人員、予約状況等
- ・ 資金繰り支援の活用状況
（政府系・民間金融機関による
融資、持続化給付金等）
- ・ 雇用調整助成金の活用状況

※令和4年2月公表分以降の調査対象

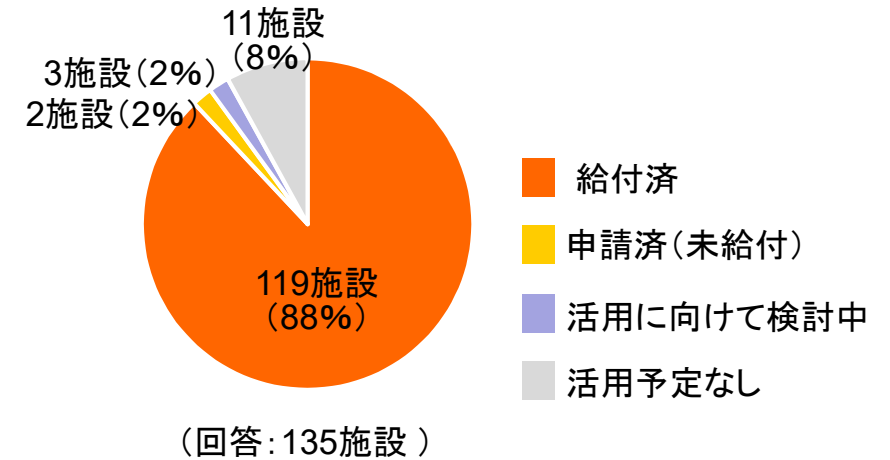
宿泊、旅行、貸切バス、乗合バス、タクシー、航空、鉄道、外航旅客船、内航旅客船、貨物自動車運送業、内航貨物船、造船業

- 売上金額については、一昨年末以来の感染状況の悪化や、緊急事態宣言の発令等の影響を受け、厳しい状況が続いていたが、昨年10月1日に緊急事態宣言が解除され、また停止されていた県民割も再開されたこと等から、回復傾向が見られる。
- 宿泊予約は直前になって入る傾向が見られ、今後の先行きが見通せないと答える施設も多く、12月末時点では、約4割の施設が2月における売上金額は2019年同月比50%以下になると予測している（※オミクロン株感染拡大前時点の回答）。
- 支援制度については、資金繰り支援を90%の施設が活用しており、雇用調整助成金を82%の施設が活用している。

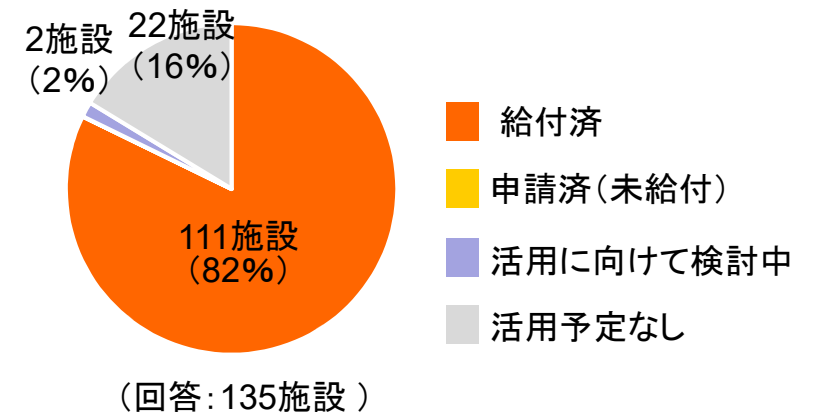
○売上金額（2019年同月比）（1月・2月は見込み）



○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況

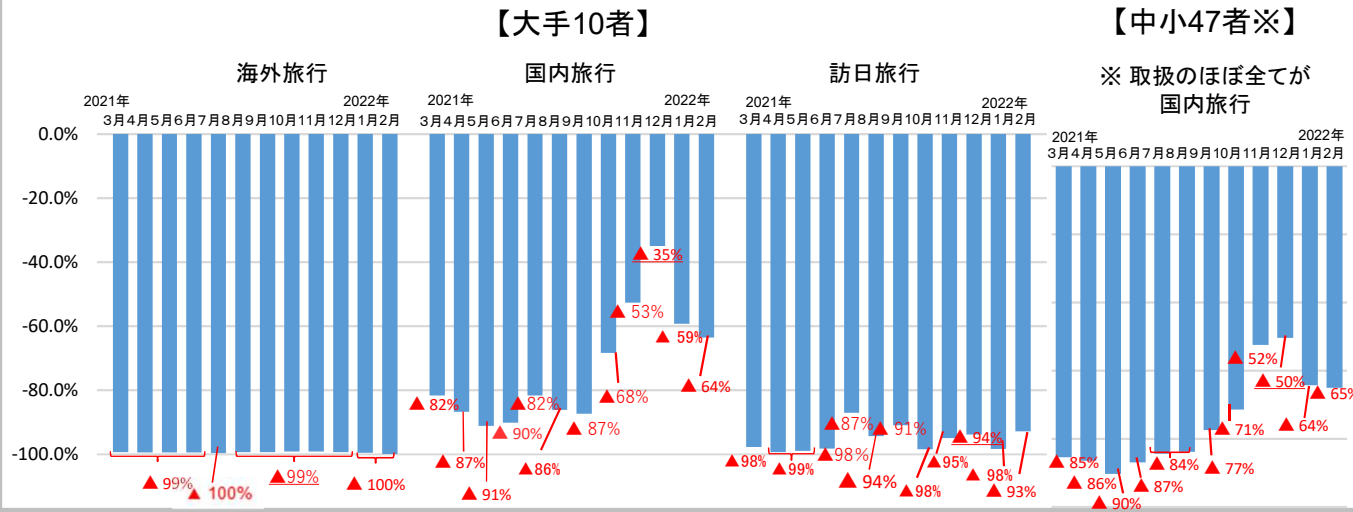


※調査方法: 宿泊事業者に対して、業界団体等経由で影響をアンケートし、135施設から回答

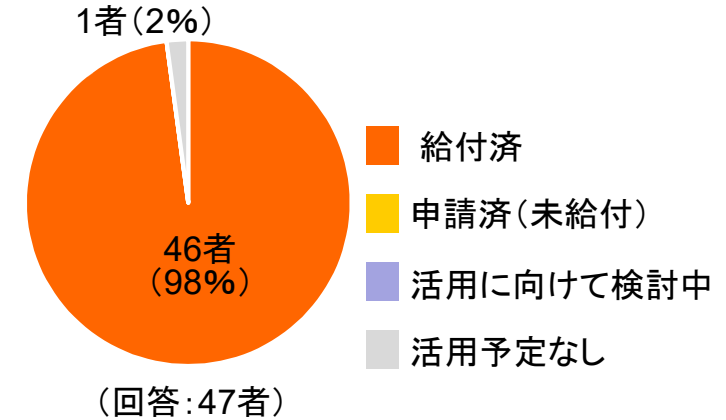
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（旅行）

- 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2020年11月一時的に持ち直したものの、同事業の全国一律の一時停止措置が講じられた同年12月分は20%減と再びマイナスに転じ、昨年1月分の89%減以降大幅減が続いており、昨年12月分は35%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、2020年11月分の59%減以降減少幅が拡大したが、昨年12月分は50%減となり、厳しい状況が続く。
- 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。

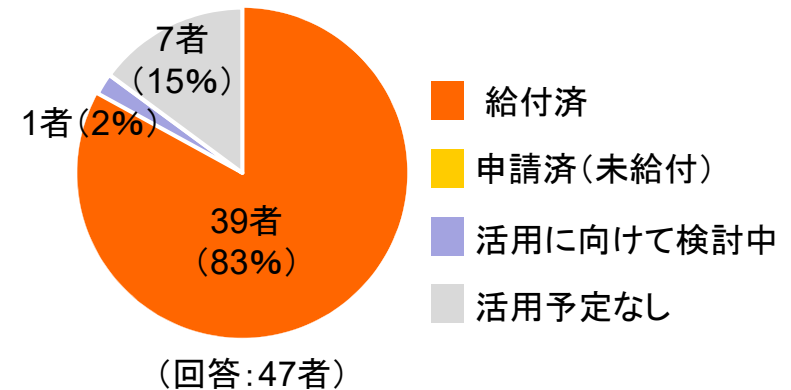
○予約人員（2019年同月比）（2022年1月、2月は見込み）



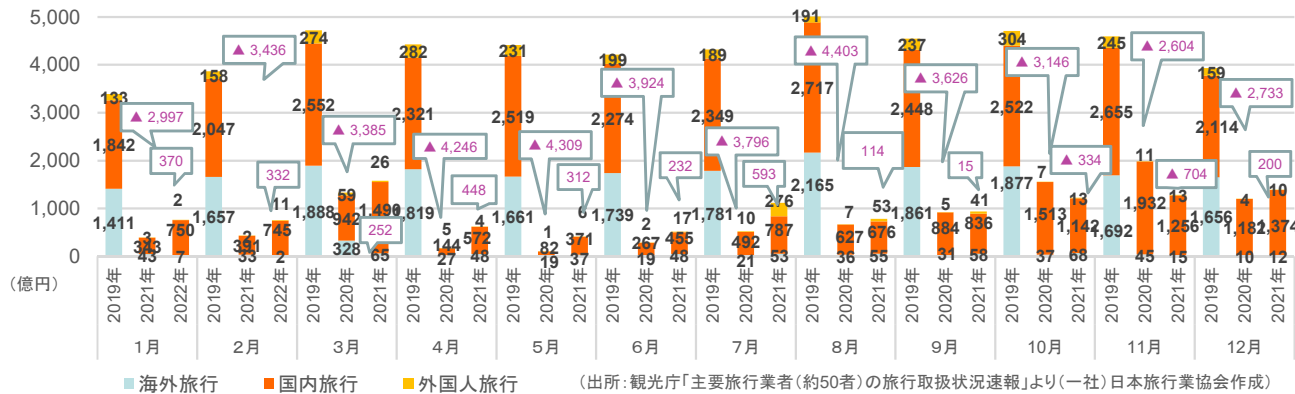
○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



(参考: 主要旅行業者総取扱額) ※2022年1月、2月は予測値



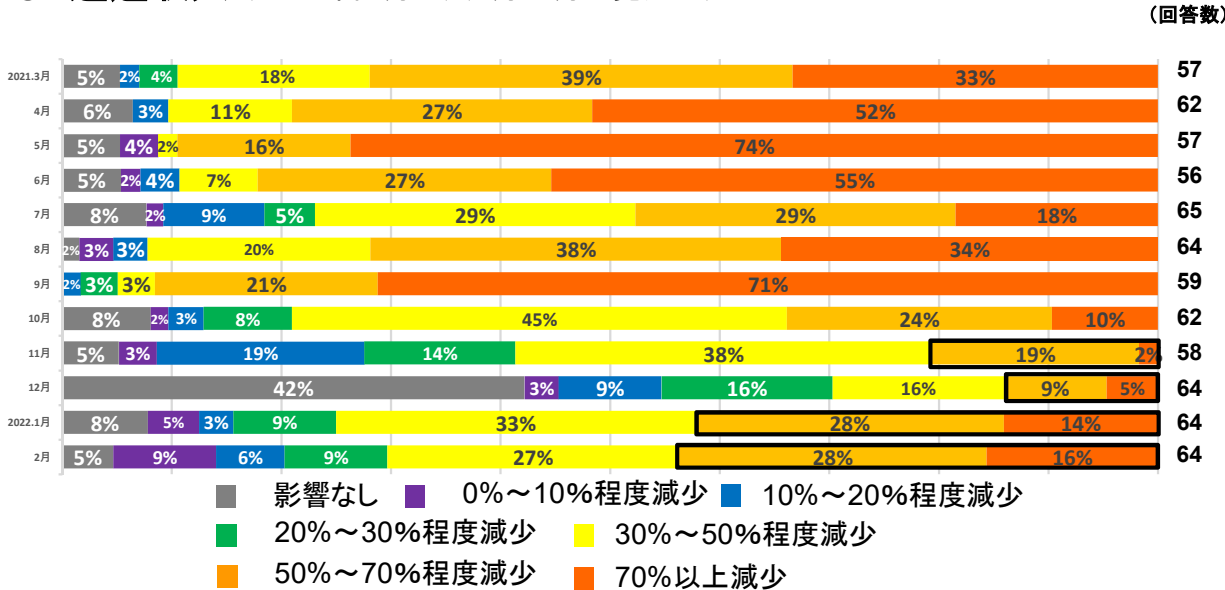
※調査方法: 日本旅行業協会、全国旅行業協会経由で、大手10者、中小47者に影響をヒアリング

※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

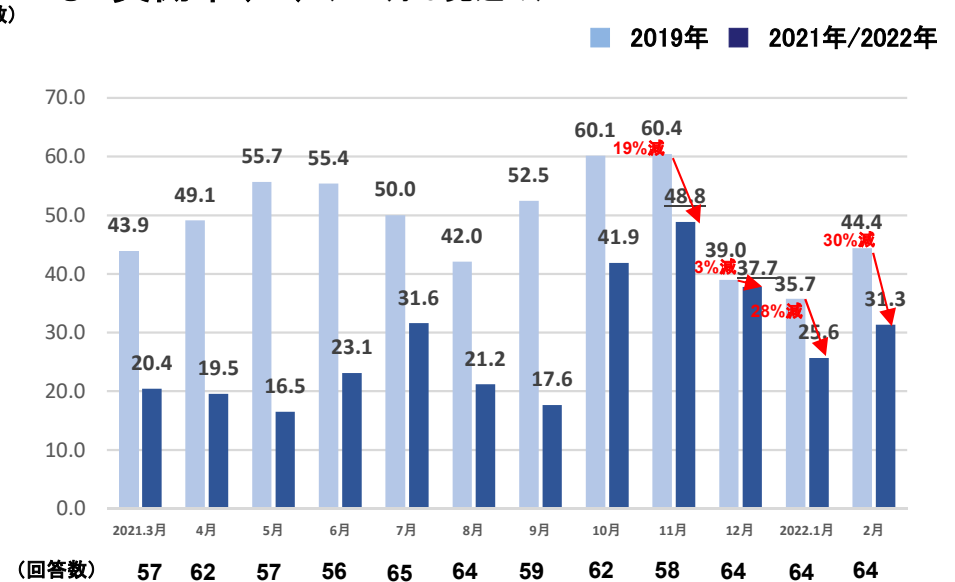
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貸切バス）

○12月において運送収入が50%以上減の事業者は前月の21%から14%に改善も、冬の閑散期により実働率は前月の約48.8%から約37.7%に減少しており、依然厳しい状況が継続。
 ○1月以降は、約4割の事業者が50%以上の運送収入の減少を見込むなど、オミクロン株の感染拡大によりさらに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92%の事業者が活用しており、給付済み。雇用調整助成金を89%の事業者が活用しており、給付済み。

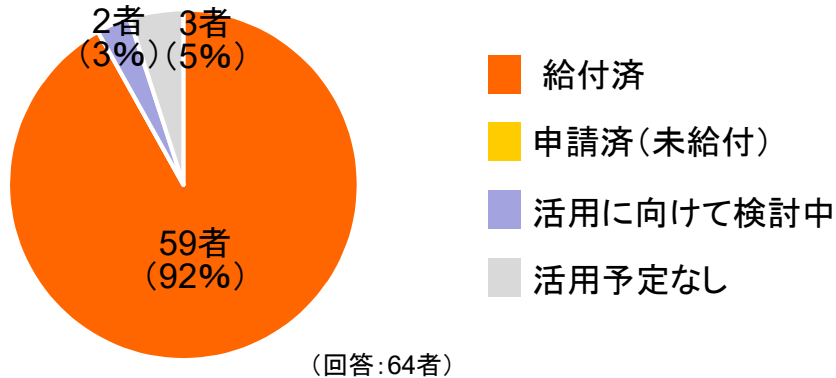
○ 運送収入（2019年同月比）（1月・2月は見込み）



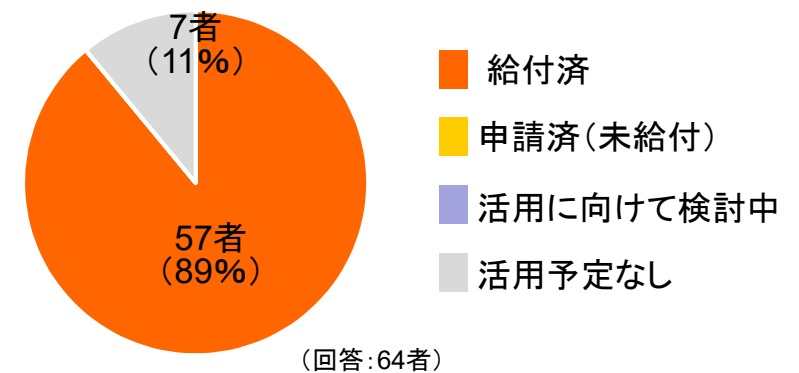
○ 実働率(%)（1・2月は見込み）



○ 資金繰り支援の活用状況



○ 雇用調整助成金の活用状況



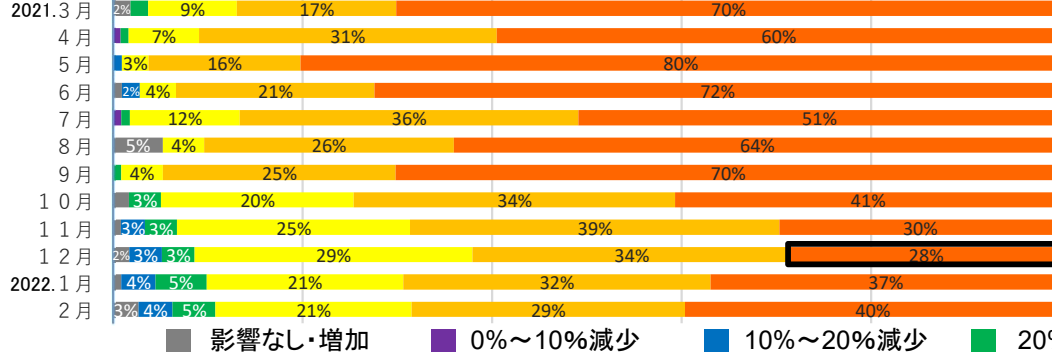
※調査方法：日本バス協会加盟貸切バス事業者（79者）に対して協会よりアンケート調査を実施。

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）

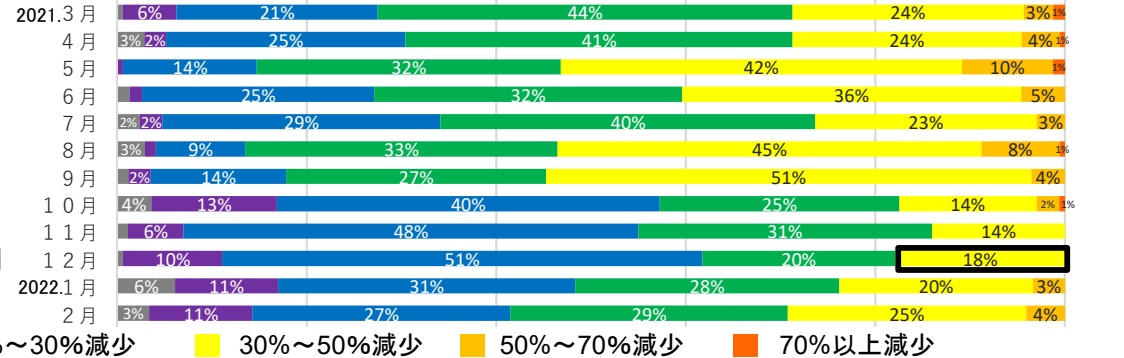
- 高速バス等については、12月の運送収入70%以上減の事業者が全体の28%、輸送人員が52.6%減となるなど、依然非常に厳しい状況が継続。
- 一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が18%、輸送人員が17.5%減となるなど、厳しい状況が継続。
- 1月以降は、オミクロン株の感染拡大の影響もあり、非常に厳しい状況が継続する見込みであり、一般路線バスについても、引き続き厳しい状況となる見通し。
- 支援制度については、資金繰り支援を66%の事業者が活用しており、64%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を75%の事業者が活用しており、74%の事業者が給付済み。

○運送収入（2019年同月比）（1・2月は見込み）

<高速バス等>

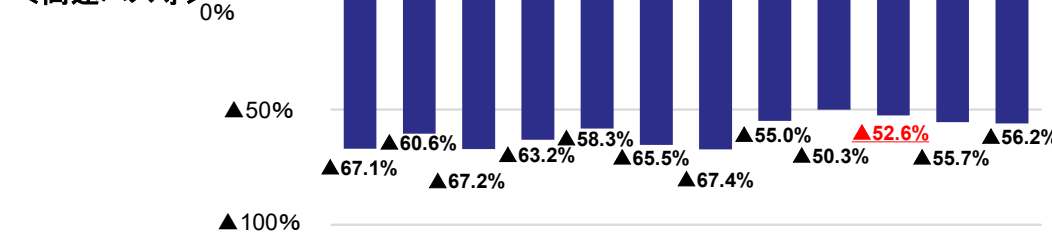


<一般路線バス>

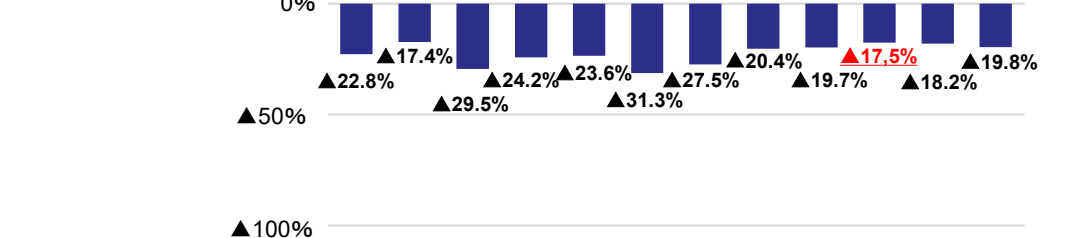


○輸送人員（2019年同月比）（1・2月は見込み）

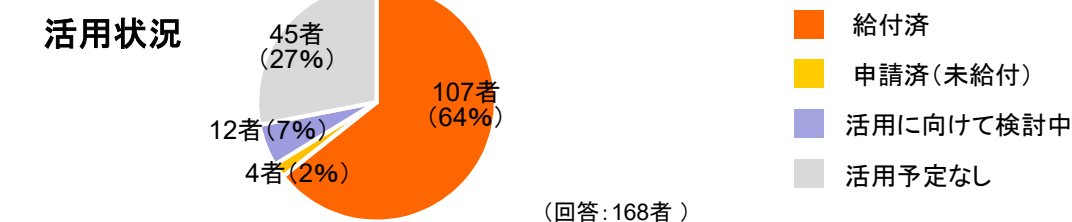
<高速バス等>



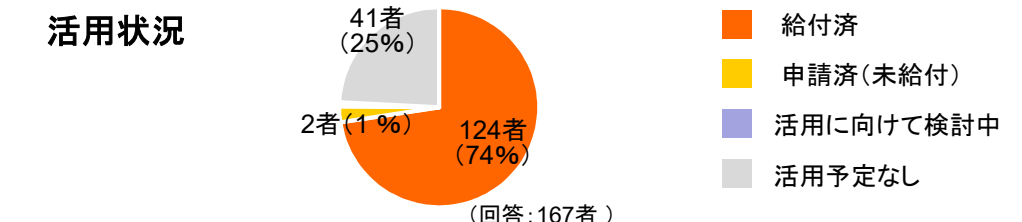
<一般路線バス>



○資金繰り支援の活用状況



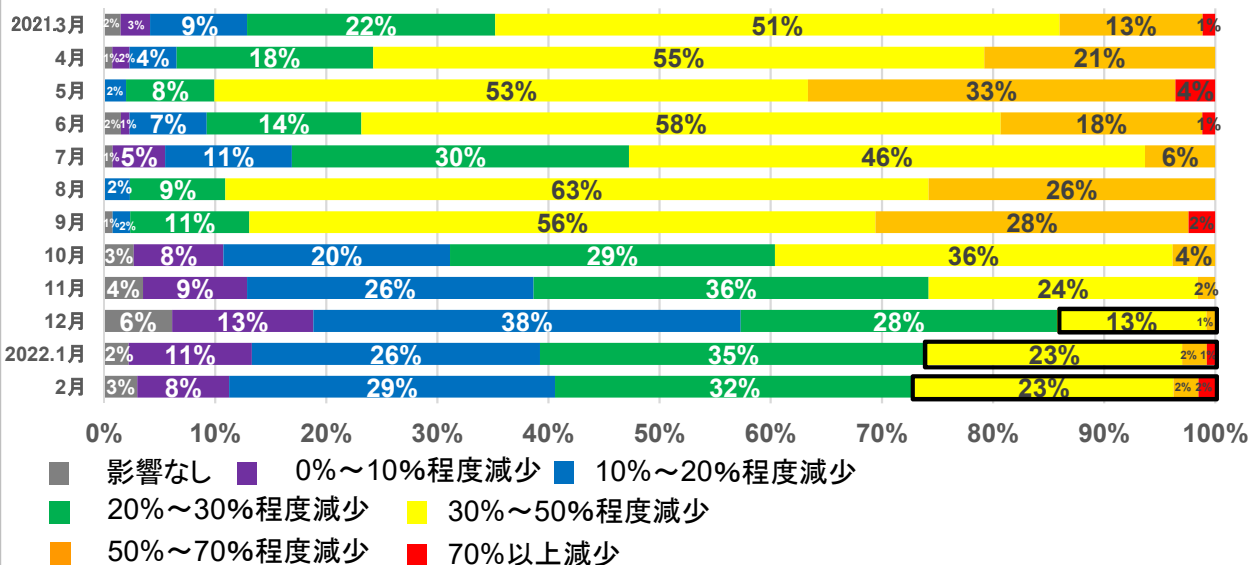
○雇用調整助成金の活用状況



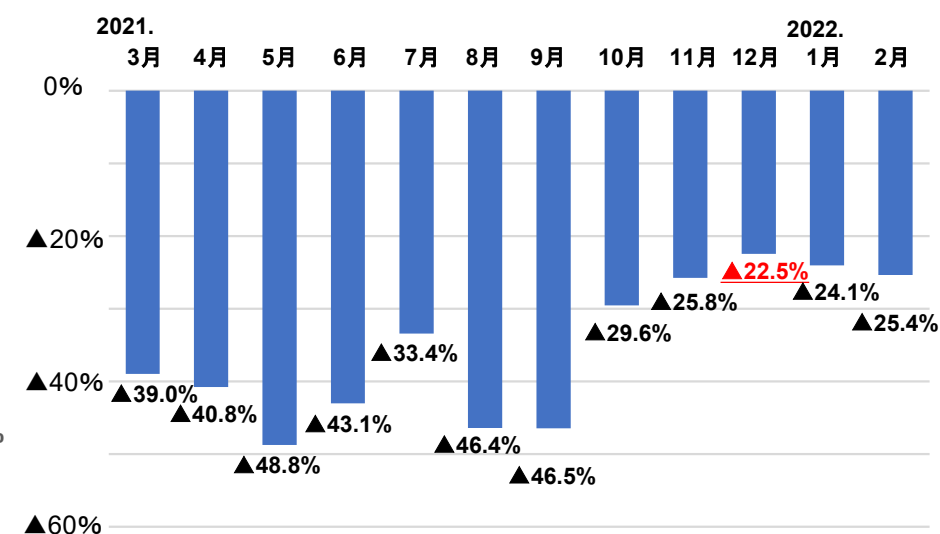
※調査方法:乗合バス事業者239者に対して業界団体を通して影響を調査。

○12月においては、運送収入が30%以上減の事業者が14%、輸送人員が約23%減となるなど、改善傾向にあるものの、依然として厳しい状況。
 ○1月以降、約3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91%の事業者が活用しており、90%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を80%の事業者が活用しており、75%の事業者が給付済み。

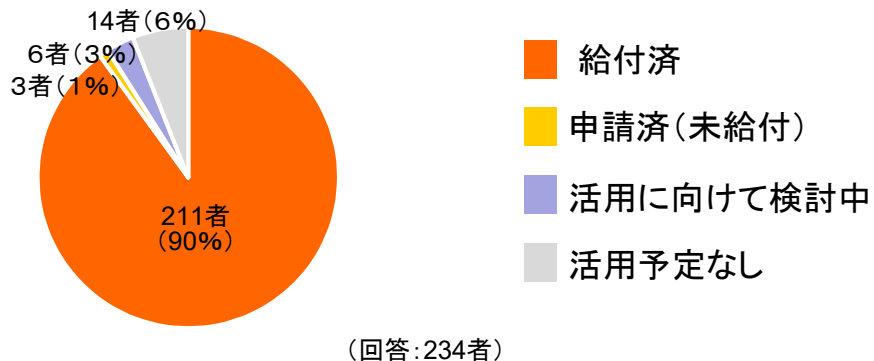
○ 運送収入（2019年同月比）（1・2月は見込み） （回答：260者）



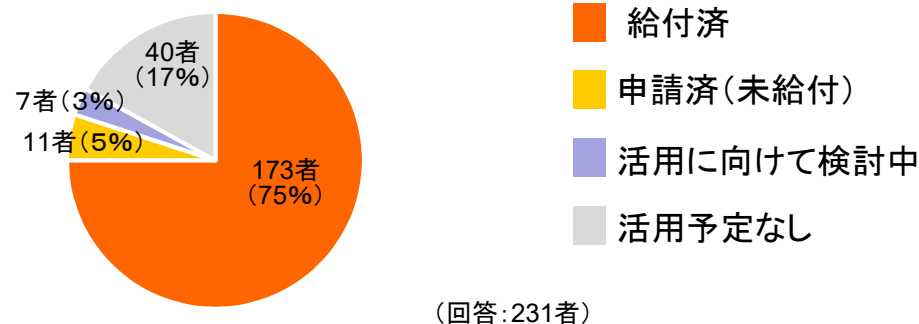
○ 輸送人員（2019年同月比）（1・2月は見込み）



○ 資金繰り支援の活用状況



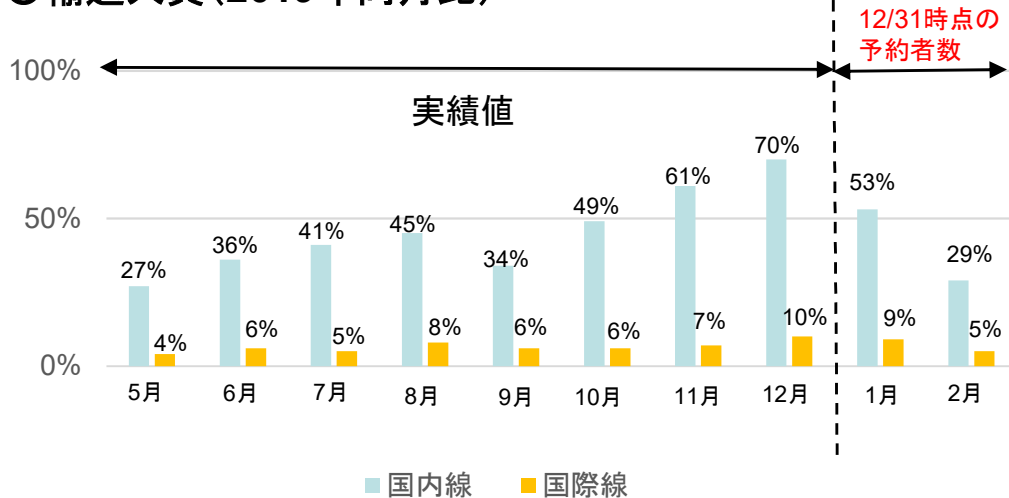
○ 雇用調整助成金の活用状況



※調査方法：タクシー事業者266者に対して業界団体を通して影響を調査。調査時期：11月末時点での状況を調査。

- 国内線については、輸送人員は、12月は30%減、1月は47%減（見込み）、便数は、12月は13%減、1月は3%減（見込み）と、感染再拡大などの影響により、需要は再び落ち込んでいる状況。
- 国際線については、輸送人員は、12月は90%減、1月は91%減（見込み）、便数は、12月は73%減、1月は73%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）

○便数（本邦社 国内線・国際線）

		12月第1週 (11/28～12/4)	1月第1週 (1/2～1/8)
国内線	当初計画	1,169/日	1,185/日
	実績	1,021/日 13%減	1,153/日 3%減
	(便数差)	▲148	▲32

		12月第1週 (11/28～12/4)	1月第1週 (1/2～1/8)
国際線	当初計画	1,164/週	1,164/週
	実績	319/週 73%減	316/週 73%減
	(便数差)	▲845	▲848

○支援の活用の意向

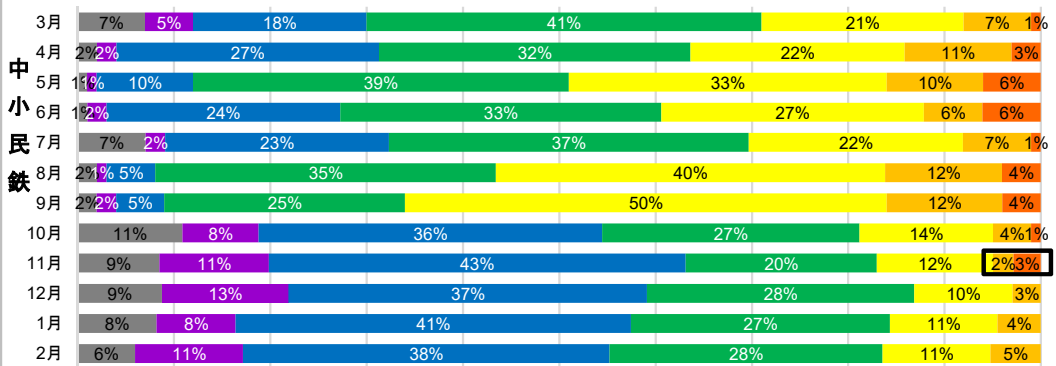
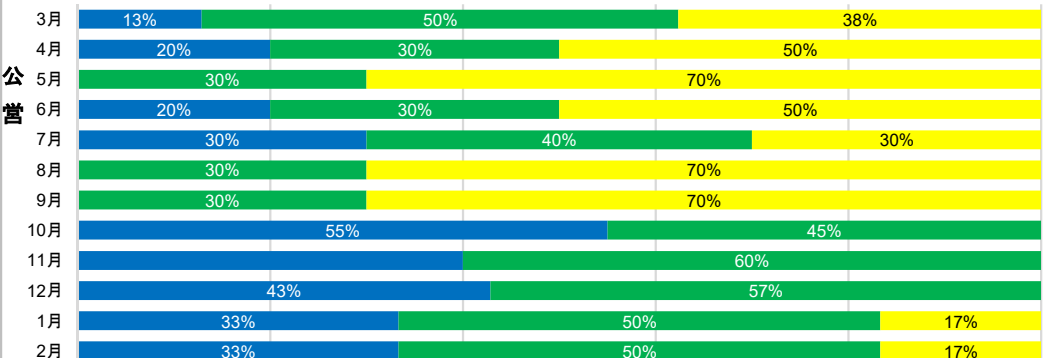
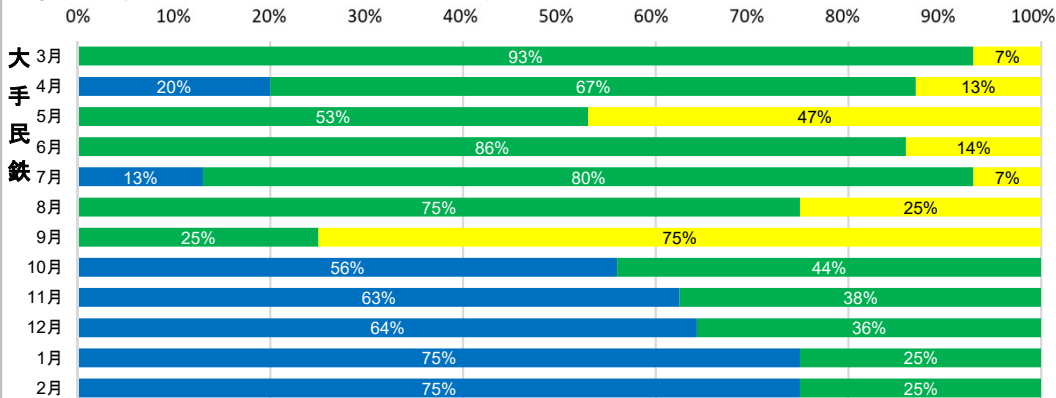
- ・政府系金融機関等による融資及び雇用調整助成金等を複数社が活用又は活用に向けて検討中。

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月以降ゼロ、中小民鉄では11月は5%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、59%、57%となっている。

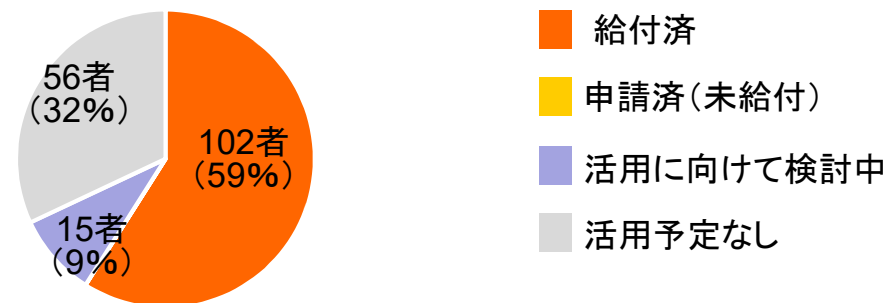
○輸送人員（2019年同月比）（1・2月は見込み）



○JR（新幹線等）の輸送人員（11・12月実績） ※対前々年比（東海道新幹線は、2018年比）

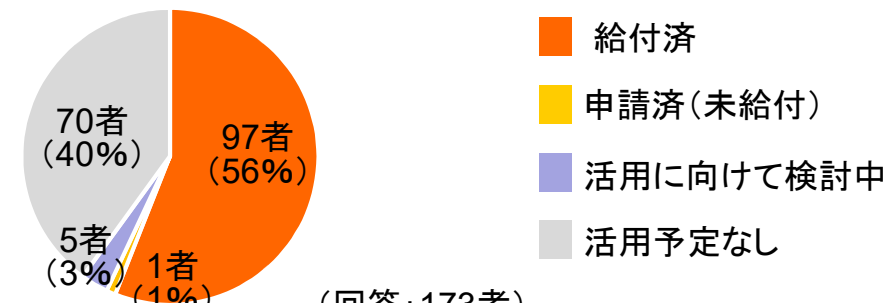
路線	対前々年比
北海道新幹線	27%減 (11/1~30)
東北・上越・北陸新幹線	40%減 (11/1~30)
東海道新幹線	35%減 (12/1~21)
山陽新幹線	40%減 (11/1~30)
瀬戸大橋線	35%減 (11/1~30)
九州新幹線	29%減 (12/1~31)

○資金繰り支援の活用状況



(回答:173者)

○雇用調整助成金の活用状況



(回答:173者)

※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（JR九州高速船）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）

【国際定期航路：日韓航路】

- ・ 2020年2月は、7割程度収入減少。
- ・ 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】

- ・ 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。
- ・ 1社が9月下旬に運航再開、1社が10月初旬に運航再開。（12月末時点）

【国際クルーズ】

- ・ 2020年3月より全事業者が運休。

○支援の活用状況

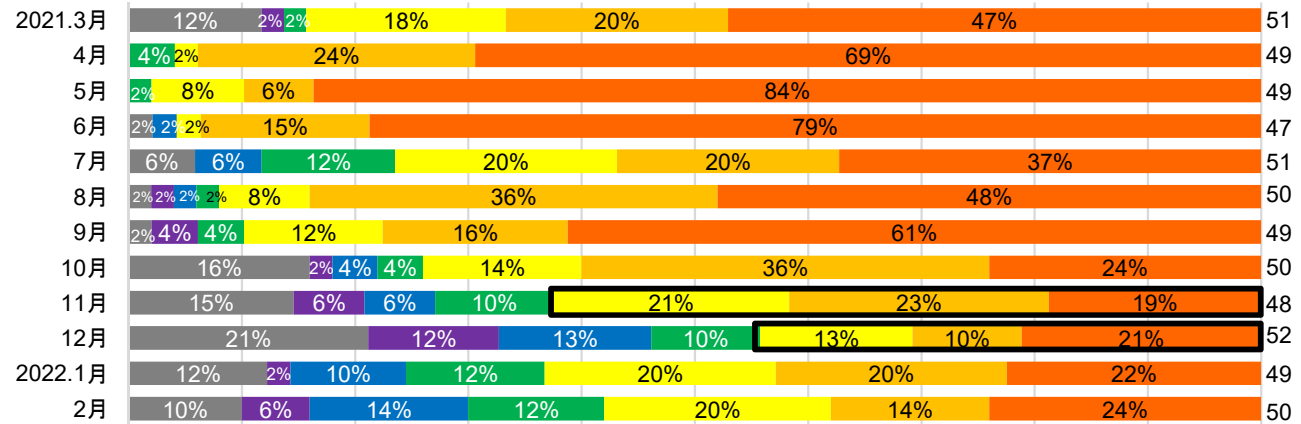
- ・ 資金繰り支援については、全事業者に対して給付済
- ・ 雇用調整助成金については、全事業者に対して給付済

- 観光船について、運送収入が30%以上減少した事業者が12月は44%と、11月と比較しやや回復しているものの、厳しい状況が続く。
- 観光船以外について、運送収入が30%以上減少した事業者が12月は20%と、11月より回復している。
- 支援制度について、資金繰り支援では77%の事業者に活用実績があり、雇用調整助成金では78%の事業者に活用実績がある。

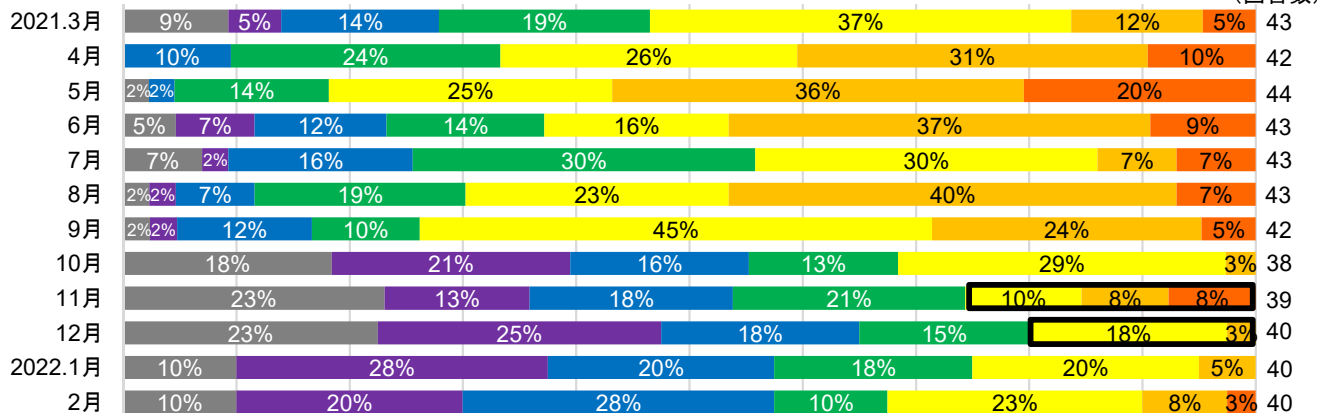
○運送収入（2019年同月比）（2022/1月・2月は見込）

■ 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

【観光船】



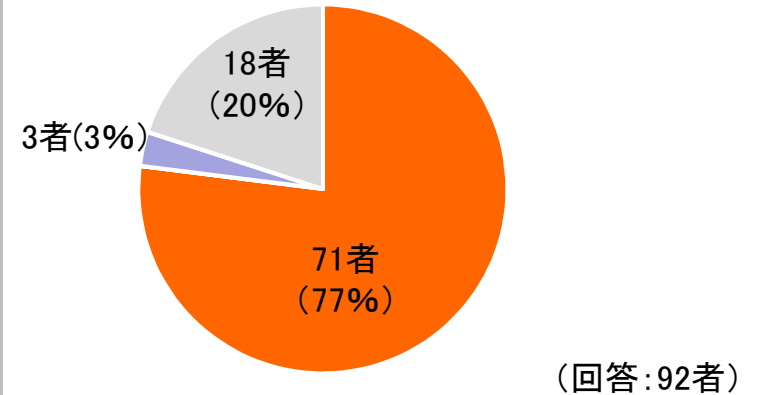
【観光船以外】



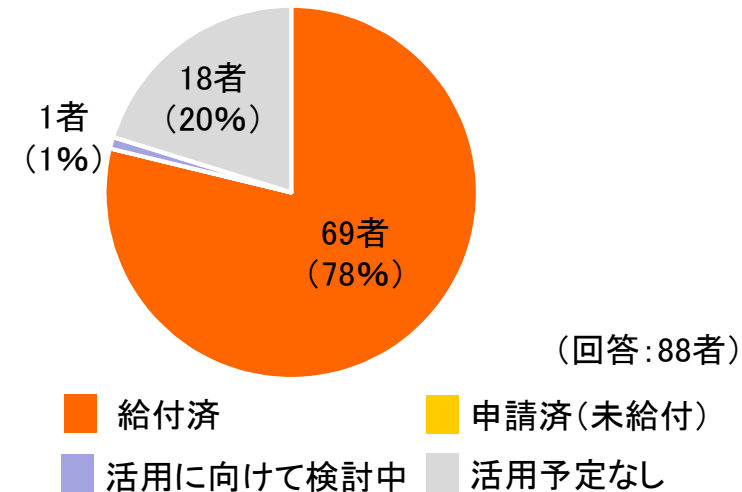
※輸送人員も概ね同様の傾向。

※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



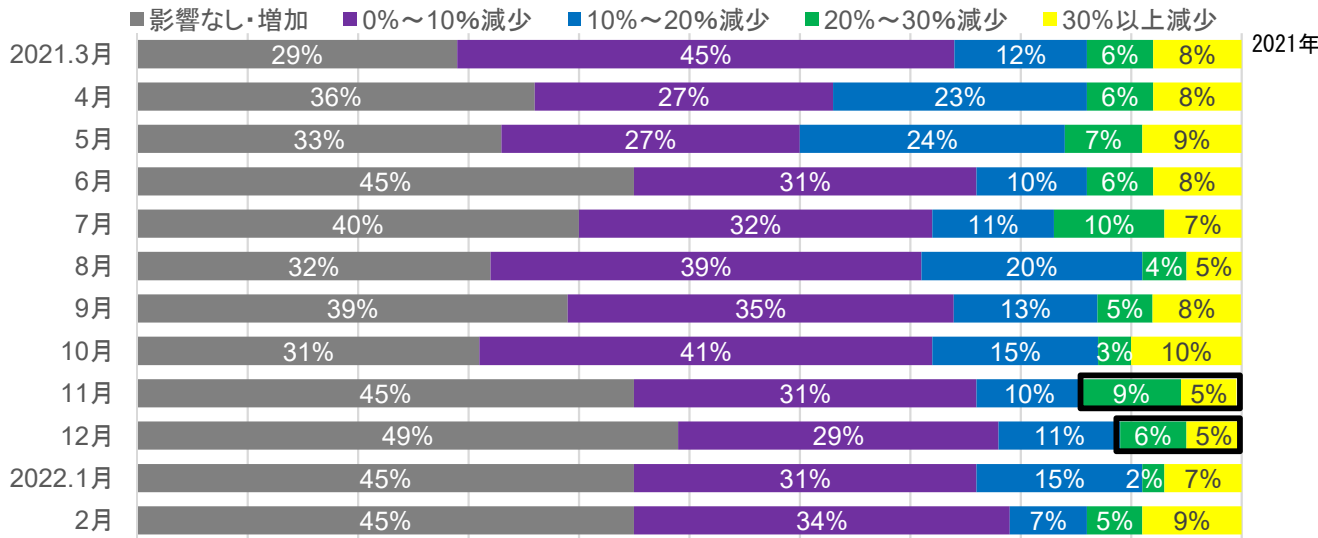
○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法:内航海運(旅客)事業者92者(総事業者953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、11月は全体の14%であったが、12月は11%となった。
- 品目別の運送収入については、生産活動の停滞等の影響により、11月はセメント・コンクリート製品が6%、完成自動車等が5%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を45%の事業者が活用しており、給付済み。雇用調整助成金を47%の事業者が活用しており、給付済み。

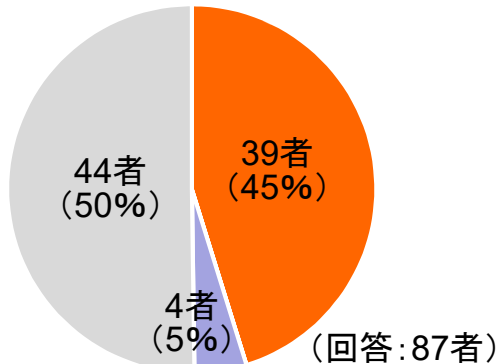
○運送収入（2019年同月比）（1・2月は見込み）



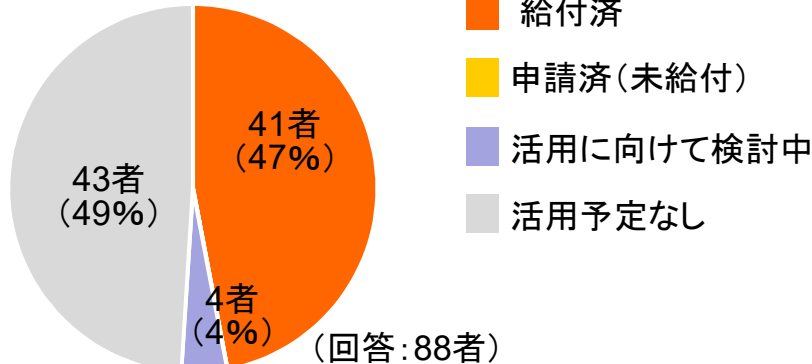
品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの（2019年同月比）（1・2月は見込み）

- 2021年
- 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 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%
日用品：▲8%
 - 6月 ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲6%
セメント・コンクリート製品：▲5%
 - 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲10%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲6%
 - 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲7%
 - 9月 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲12%
飲料・酒：▲6%
 - 10月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲13%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲11%
 - 11月 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲6%
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲4%
 - 12月 セメント・コンクリート製品：▲6%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲5%
- 2022年
- 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲10%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲4%
 - 2月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲7%

○資金繰り支援の活用状況



○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（内航貨物船）

○売上について、30%以上減少した事業者が、12月は6.8%となっている。

○支援制度について、資金繰り支援では35%の事業者に活用実績があり、雇用調整助成金では16%の事業者に活用実績がある。

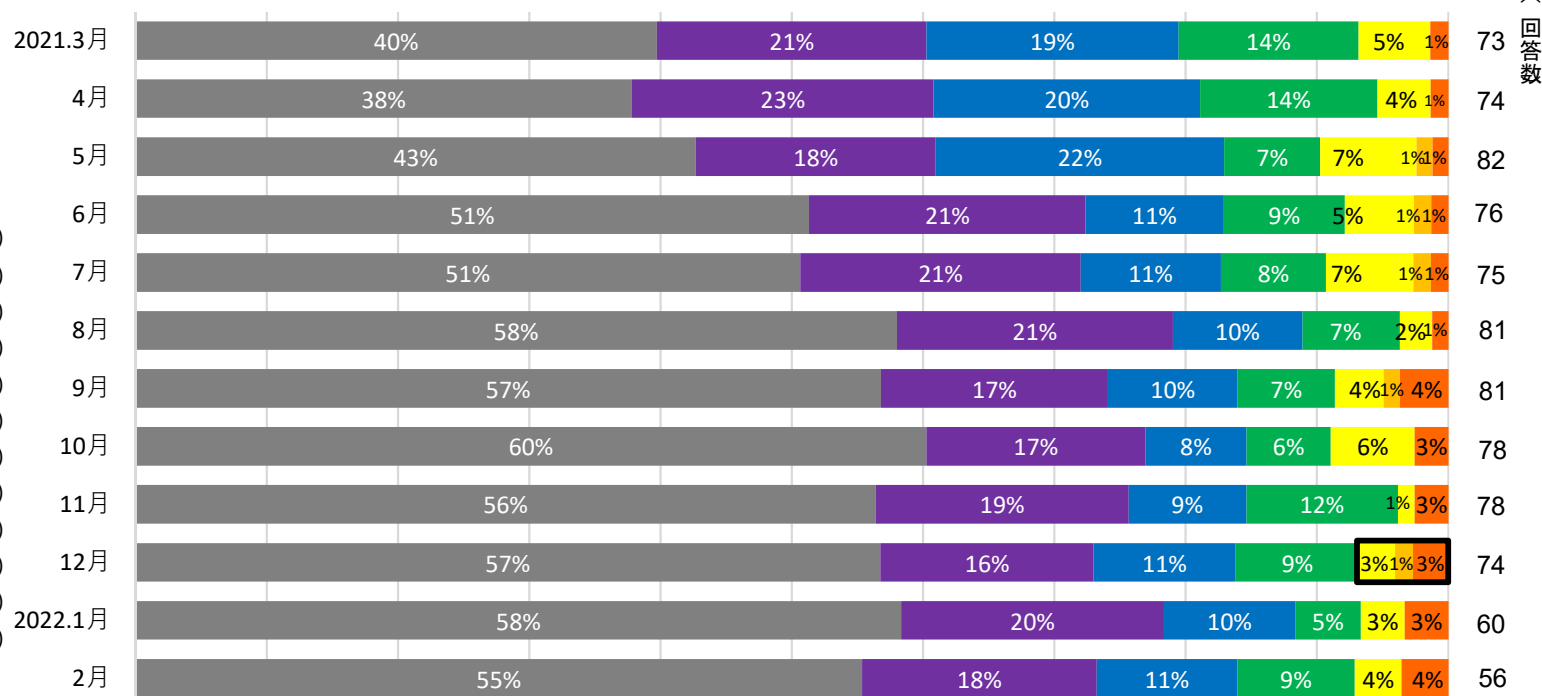
○売上金額（2019年同月比）（1月・2月は見込み）

- 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

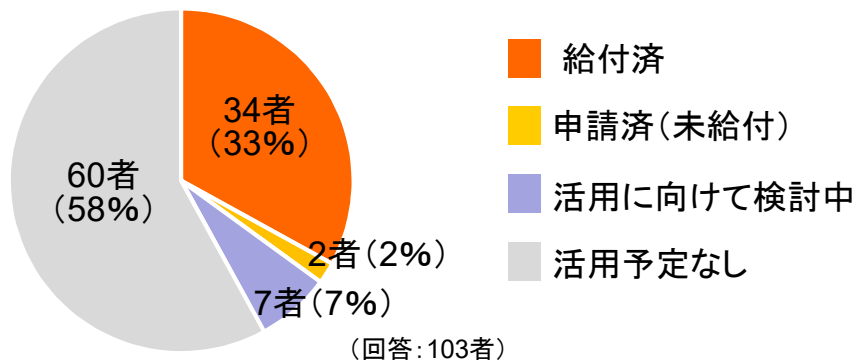
<参考> 取扱貨物量全体（前年同月比）

- 【12月実績】18,428千トン（1.1%増加）
- 【1月実績】16,012千トン（4.8%減少）
- 【2月実績】16,433千トン（8.4%減少）
- 【3月実績】19,200千トン（1.3%増加）
- 【4月実績】17,430千トン（17.0%増加）
- 【5月実績】16,632千トン（27.7%増加）
- 【6月実績】17,762千トン（22.5%増加）
- 【7月実績】18,327千トン（15.2%増加）
- 【8月実績】16,413千トン（4.7%増加）
- 【9月実績】16,764千トン（3.9%増加）
- 【10月実績】17,542千トン（3.8%減少）
- 【11月実績】17,143千トン（3.9%減少）

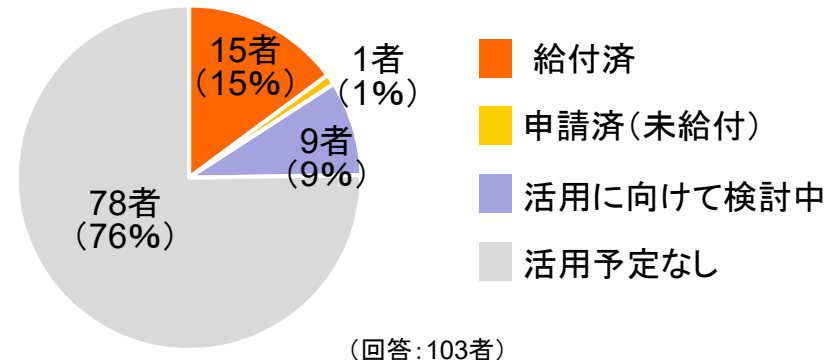
（日本内航海運組合総連合会「内航輸送主要元請輸送実績（貨物船）」より）



○資金繰り支援の活用状況



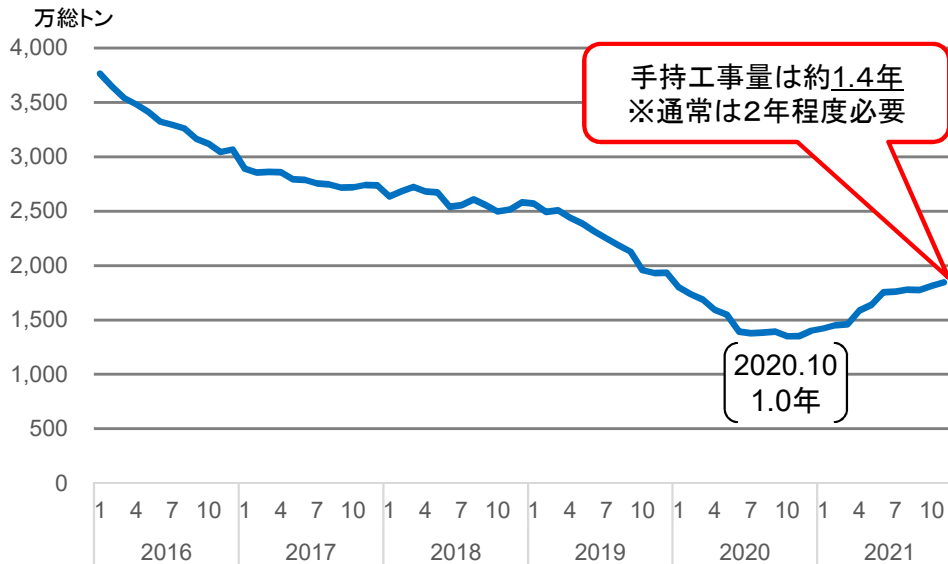
○雇用調整助成金の活用状況



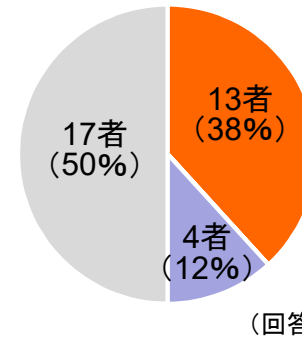
※調査方法: 内航海運登録事業者103者(総事業者1,791者)に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング

- 手持工事量は昨年度、危機的な水準まで落ち込んだが、今年度に入り回復基調。引き続き、状況を注視する。
- 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50%の事業者が活用した実績がある。

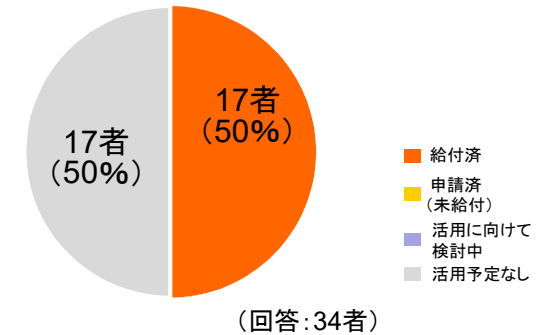
○ 手持工事量の推移について



○ 資金繰り支援の活用状況

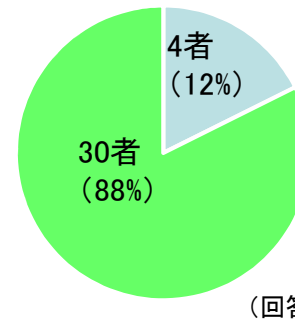


○ 雇用調整助成金の活用状況

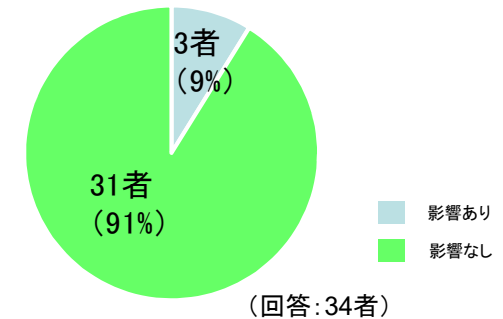


○ 工程の遅れ等について

○ 調達の遅れ



○ 引渡の遅れ

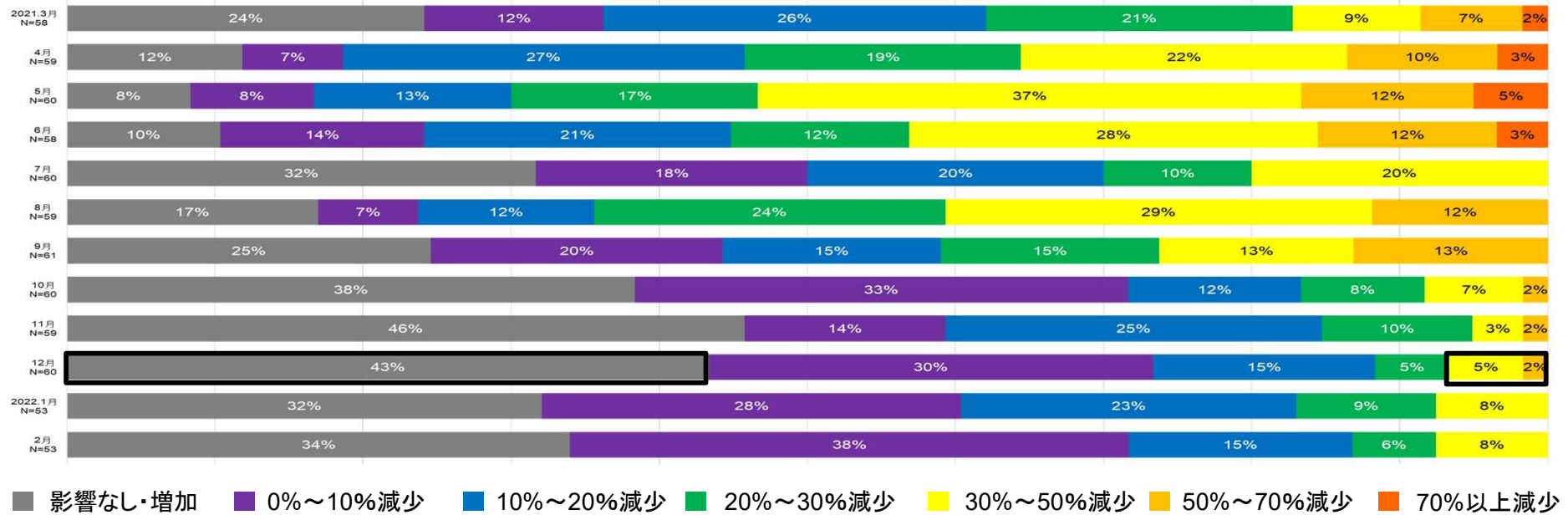


- ・海外調達品の入荷の遅れなどの影響が一部にでている。
- ・海外サービスエンジニアの入国が困難となり引渡しに一部影響あり。

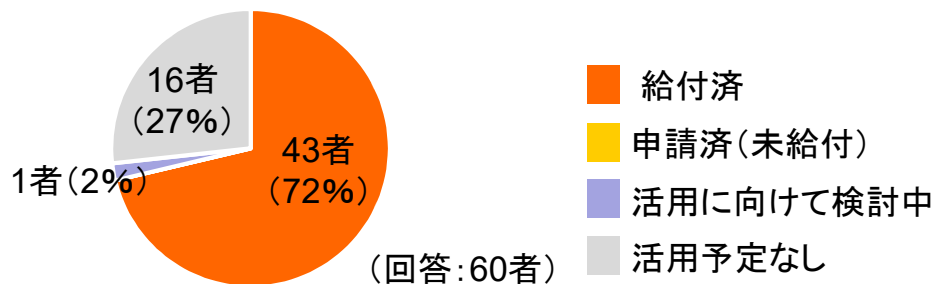
○売上金額については、影響なし・増加と回答した道の駅の割合が46%から43%に微減、30%以上減少したと回答した道の駅の割合が5%から7%に微増。

○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）（2022年1月・2月は見込み）



○資金繰り支援の活用状況



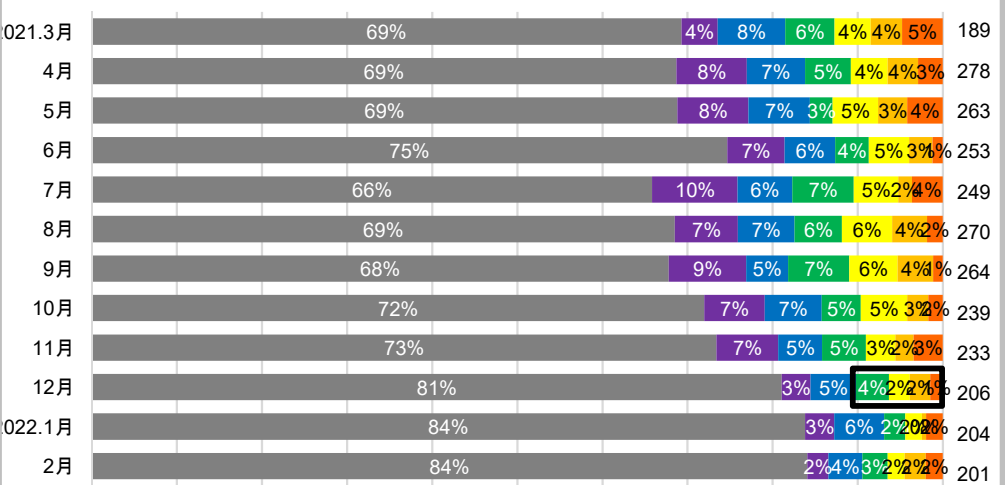
○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法: 全国47都道府県の道の駅62箇所(1,193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、2019年同月比で20%以上減少した事業者が、12月は9%（6～11月の平均は16%）であった。
- 不動産投資については、観光需要等の減少による影響が大きいといわれているホテルに特化したREITに係る投資口価格は、2割程度減少しており、他のセクターと比較し低い水準で推移。
- 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49%、雇用調整助成金を活用している事業者は21%となっている。

○売上金額(2019年同月比) (11月分は前回調査分、1,2月は見込み) (回答数)



■ 1. 影響なし
 ■ 2. 0%～10%程度
 ■ 3. 10%～20%程度
 ■ 4. 20%～30%程度
 ■ 5. 30%～50%程度
 ■ 6. 50%～70%程度
 ■ 7. 70%以上

○ 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12月30日 2,066.33
 ▲79.16 (▲3.7%)

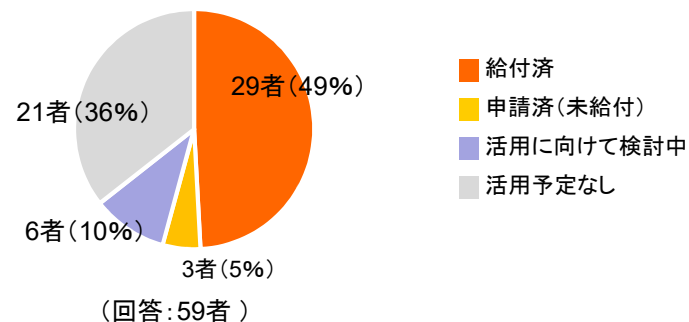
【ホテル特化型REIT】 (例：ジャパンホテルリート投資法人)

2019年12月30日 81,200円 ⇒ 2021年12月30日 56,200円
 ▲25,000円 (▲30.8%)

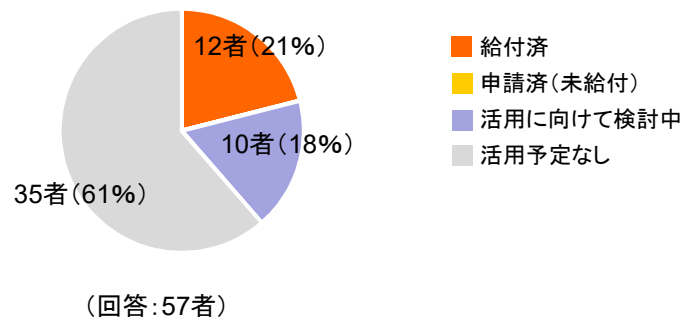
【商業施設特化型REIT】 (例：フロンティア不動産投資法人)

2019年12月30日 456,500円 ⇒ 2021年12月30日 497,000円
 +40,500円 (+8.9%)

○資金繰り支援の活用状況



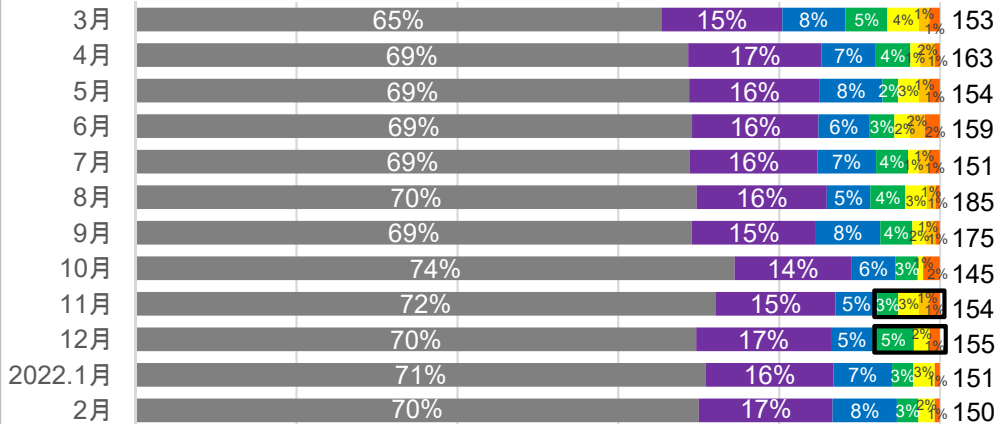
○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法：不動産事業者212者(総事業者約32.9万者)に対して、業界団体経由で影響をヒアリング。J-REIT推移は、公表されているマーケット情報を元に作成

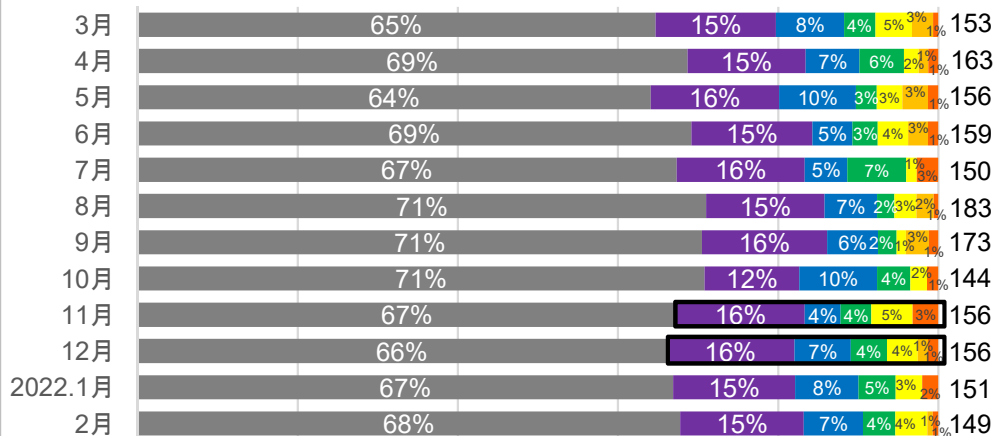
- 売上金額については、2019年同月比で20%以上減少した事業者は、12月は11月と同じ8%であり、1月以降は減少傾向。
- 受注状況については、影響があると回答した事業者が、12月は11月より1ポイント増えて34%であり、1月以降も同様の傾向。
- 支援制度について、資金繰り支援を29%の事業者が活用しており、その全ての事業者が給付済み。雇用調整助成金を活用している事業者は12%となっている。

○売上金額(2019年同月比)(1・2月は見込み) (回答数)



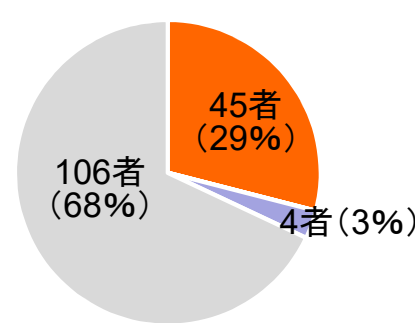
※売上が減少している企業には、「2019年の好調の反動や案件の出現時期の影響であり、コロナの影響による減少ではない」と回答しているものも含む

○受注状況(2019年同月比)(1・2月は見込み) (回答数)



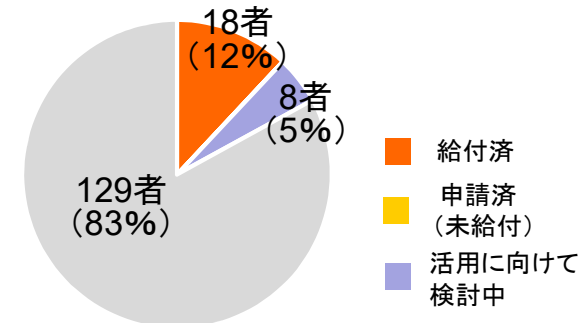
■ なし ■ 0~10%程度減少 ■ 10~20%程度減少 ■ 20~30%程度減少
■ 30~50%程度減少 ■ 50~70%程度減少 ■ 70%以上減少

○資金繰り支援の活用状況



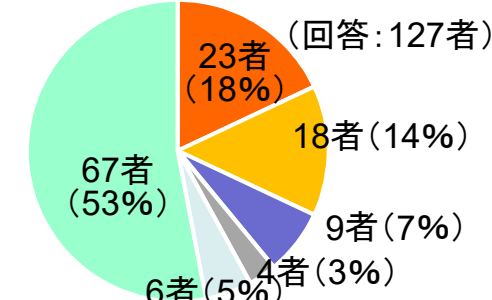
(回答:155者)

○雇用調整助成金の活用状況



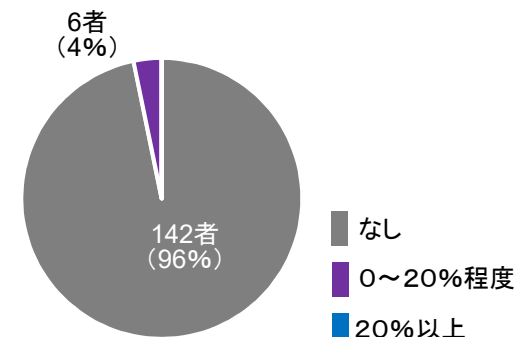
(回答:155者)

○資材不足による影響



これまで影響はないが、今後生じる恐れがある
影響を受けており、状況は変わっていない
影響を受けており、状況は悪化している
影響を受けていたが、状況は改善しつつある
影響を受けていたが、今は影響を受けていない
これまで影響を受けておらず、今後も影響を受ける恐れはない

○工事一時中止の割合(手持ち工事に対する割合)



(回答:148者)

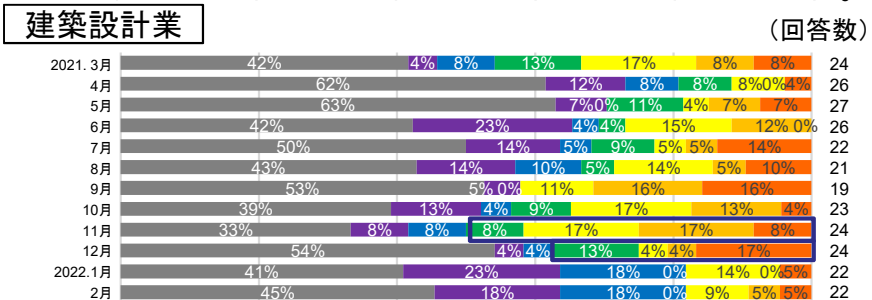
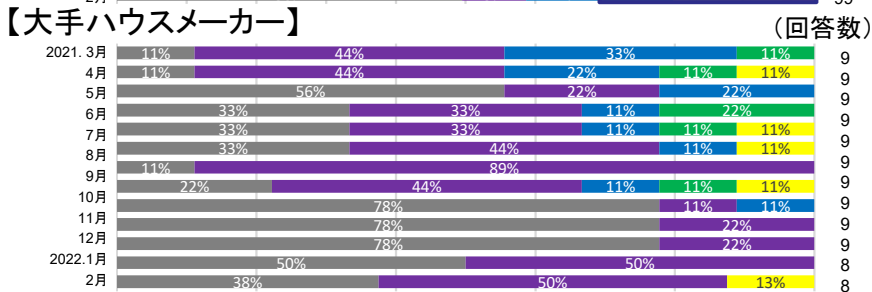
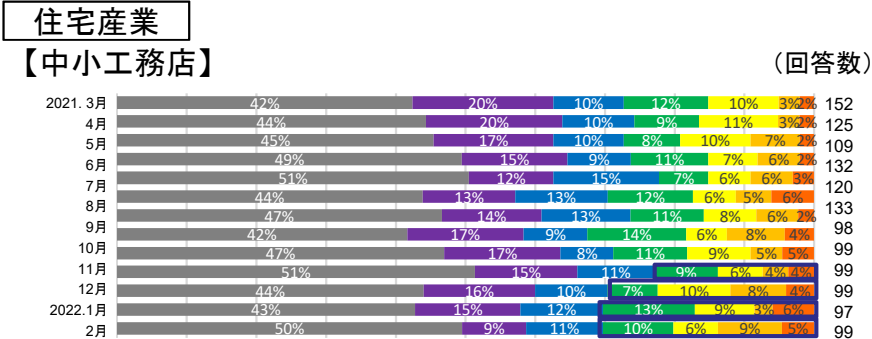
○住宅産業(中小工務店)の売上金額については、20%以上減少した事業者は、11月が23%、12月が29%となった。(今後については、20%以上の減少を見込む事業者は、1月が31%、2月は30%となっている。)

○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は、11月の50%に対し、12月は38%となった。

○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66%の事業者が活用している。雇用調整助成金は12%の事業者が活用している。

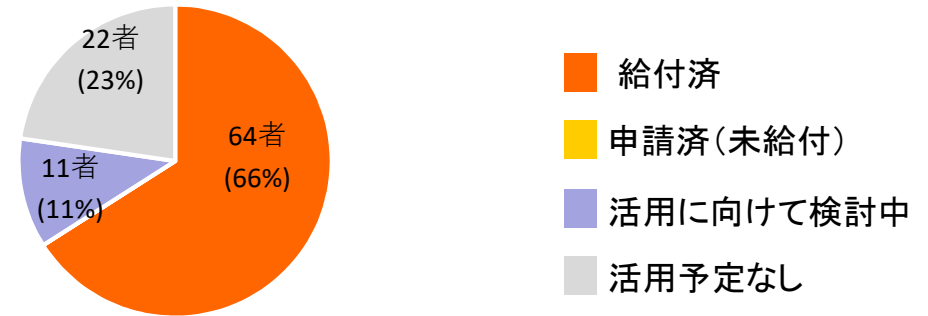
○売上金額(2019年度同月比)(1月・2月は見込み)

- 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



○資金繰り支援の活用状況

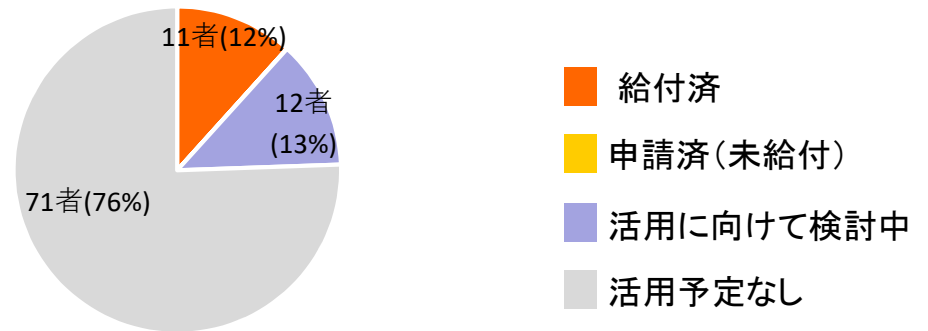
住宅産業(中小工務店)



(回答:97者)

○雇用調整助成金の活用状況

住宅産業(中小工務店)



(回答:94者)

(調査方法:住宅産業事業者大手9社、中小99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):12月20日~1月17日