

# 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4年3月末時点まとめ)

令和4年4月

国土交通省

## 【令和4年3月末時点まとめ】

### 調査対象

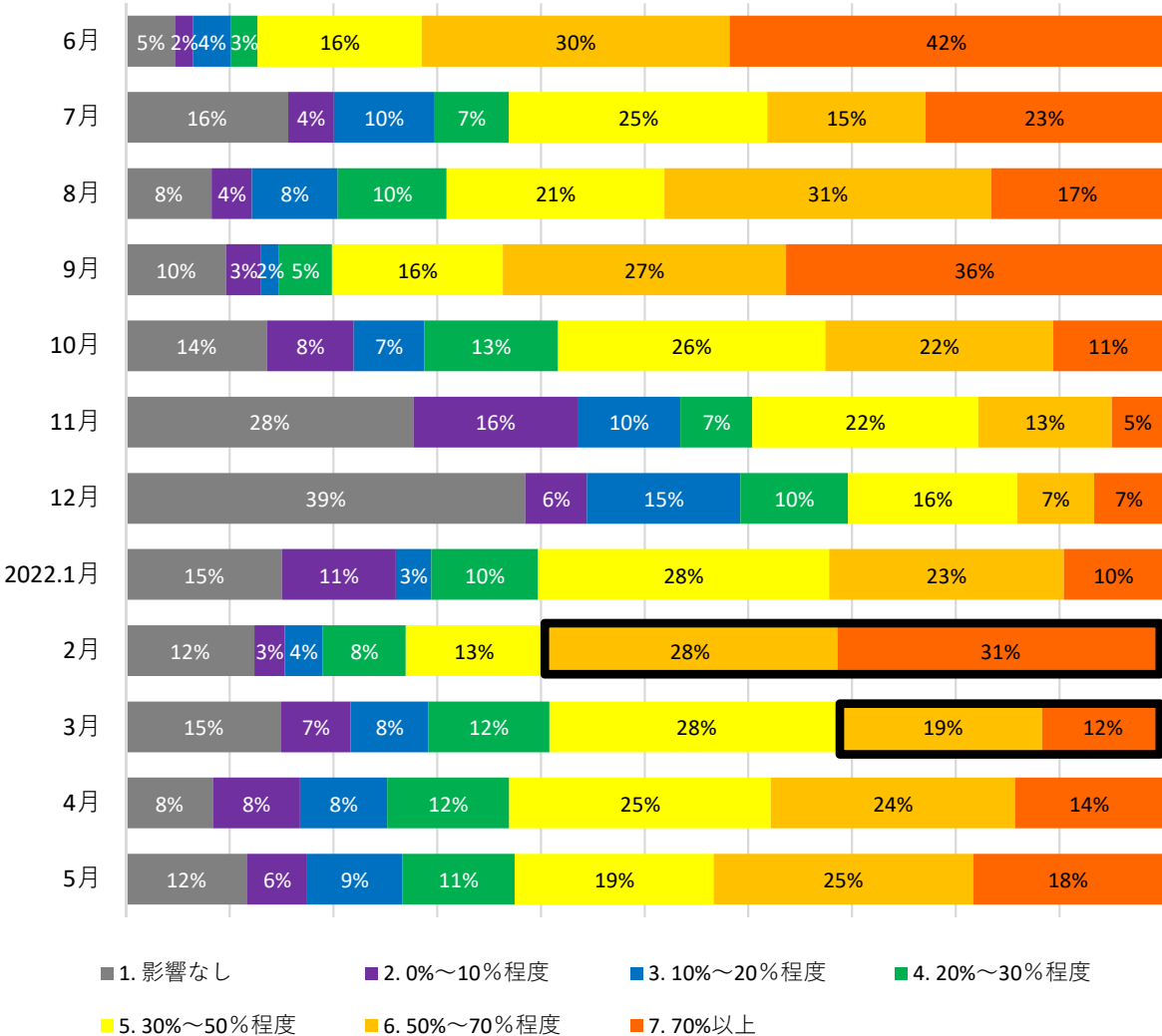
- ・ 宿泊、旅行
- ・ 貸切バス、乗合バス
- ・ タクシー
- ・ 航空
- ・ 鉄道
- ・ 外航旅客船、内航旅客船
- ・ 貨物自動車運送業
- ・ 内航貨物船
- ・ 造船業

### 主な調査項目

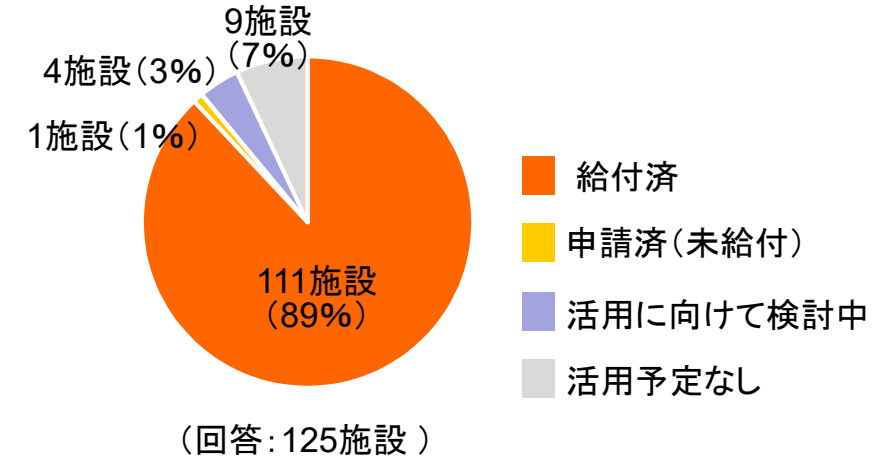
- ・ 売上
- ・ 輸送人員、予約状況等
- ・ 資金繰り支援の活用状況  
（政府系・民間金融機関による  
融資、持続化給付金等）
- ・ 雇用調整助成金の活用状況

- 売上金額については、オミクロン株の感染拡大により2月は厳しい状況となったが、3月のまん延防止等重点措置の解除や都道府県が行う県民割の再開等に伴い、回復傾向が見られた。
- 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83%の施設が活用している。

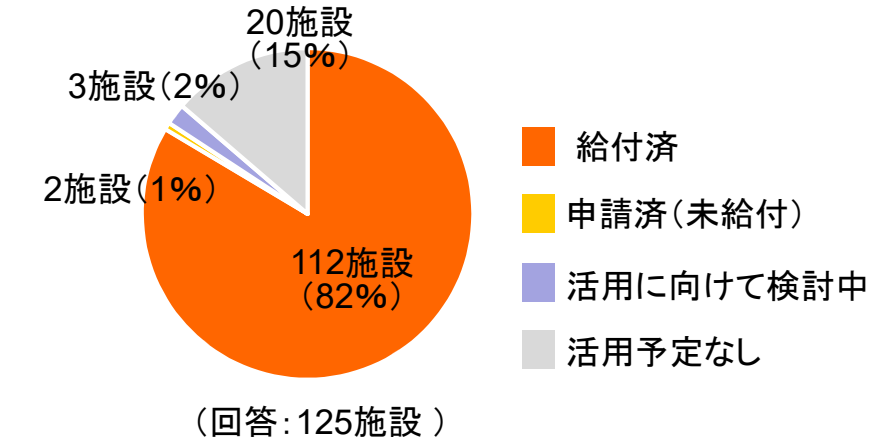
## ○売上金額（2019年同月比）（4月・5月は見込み）



## ○資金繰り支援の活用状況



## ○雇用調整助成金の活用状況

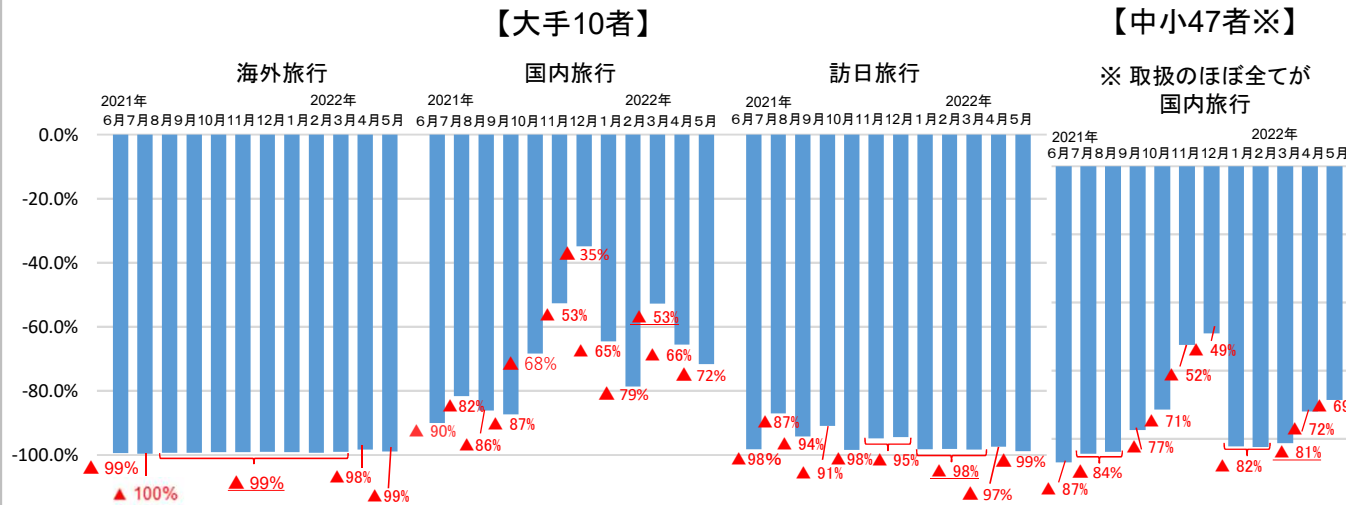


※調査方法: 宿泊事業者に対して、業界団体等経由で影響をアンケートし、125施設から回答

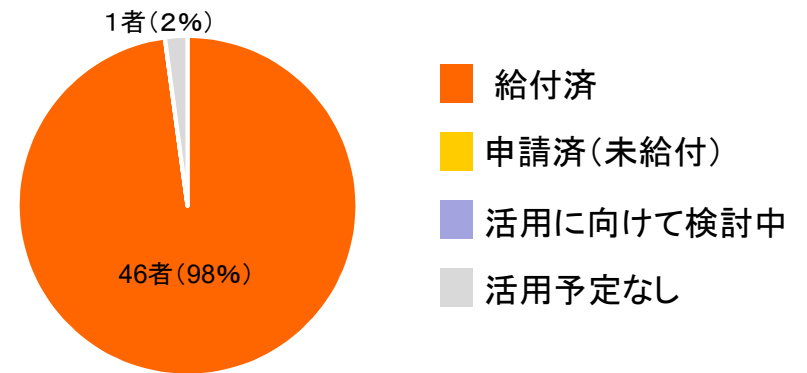
# 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（旅行）

- 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2020年11月に一時的に持ち直したものの（対2019年同月比18%増）、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%減以降減少傾向が続いている。本年3月分も53%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、一貫して減少傾向が継続、本年3月分も81%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。

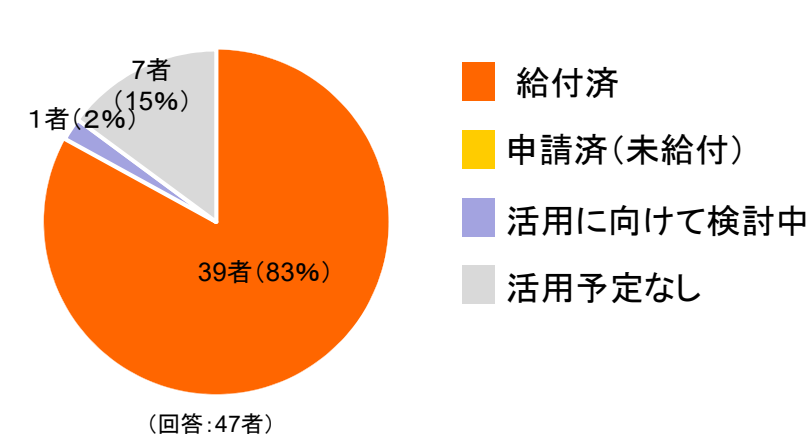
## ○予約人員（2019年同月比）（2022年4月、5月は見込み）



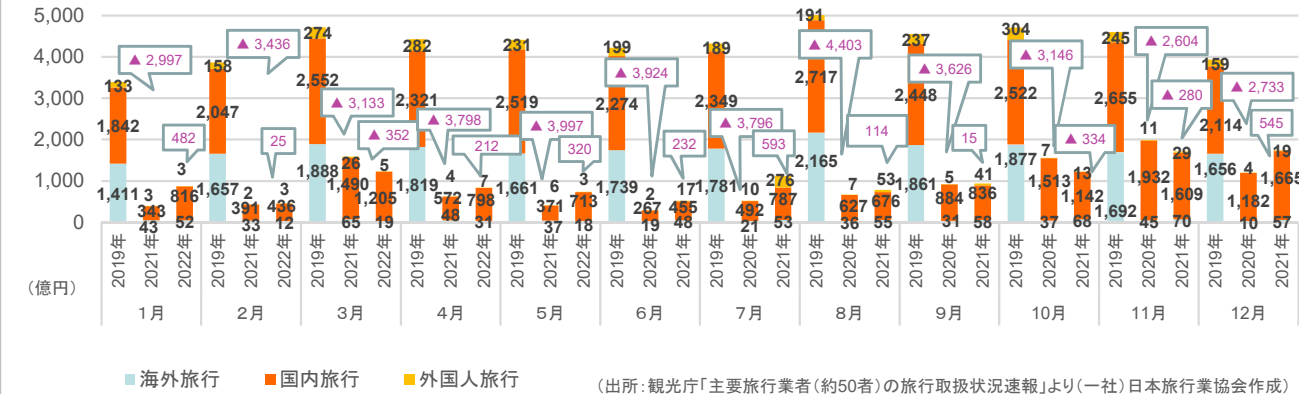
## ○資金繰り支援の活用状況



## ○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4月、5月は予測値



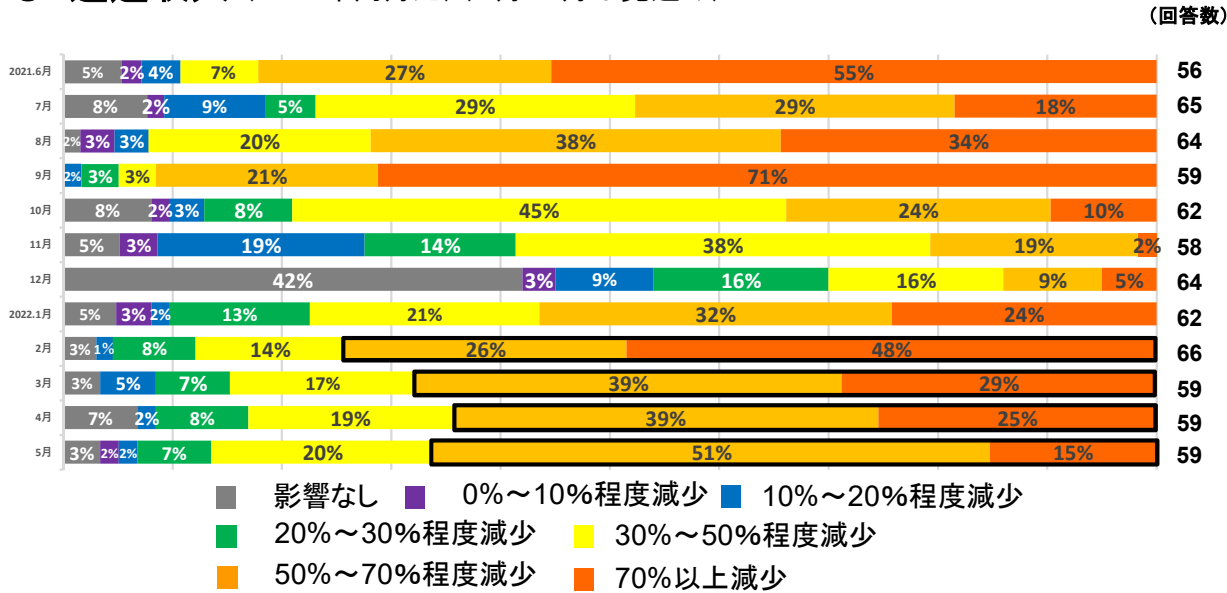
※調査方法：日本旅行業協会、全国旅行業協会経由で、大手10者、中小47者に影響をヒアリング

※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

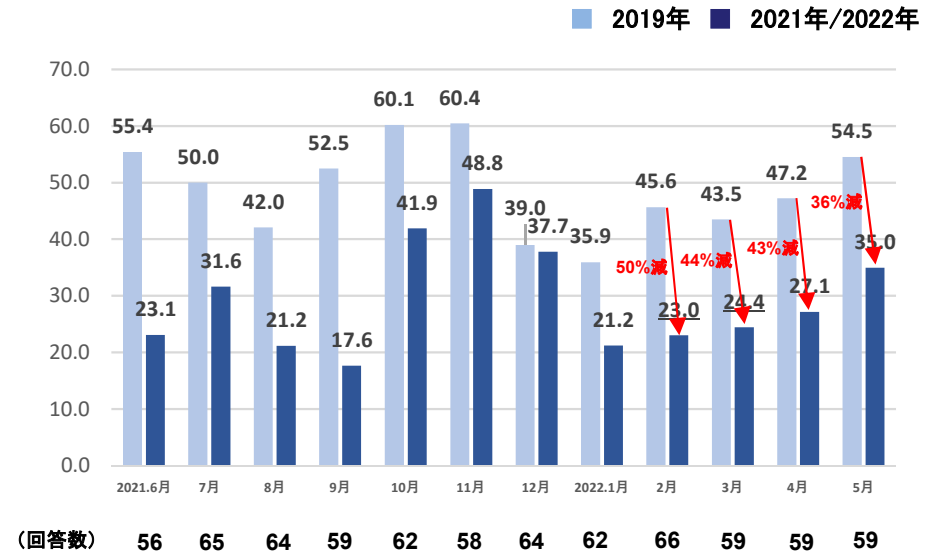
# 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貸切バス）

○3月において、運送収入が50%以上減の事業者は前月の74%から68%に減少、実働率は前月の約23.0%から約24.4%に増加したものの、前月に引き続きまん延防止等重点措置の実施により依然非常に厳しい状況が継続。  
 ○4月以降も約6～7割の事業者が50%以上の運送収入の減少を見込むなど、非常に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、85%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を88%の事業者が活用しており、給付済み。

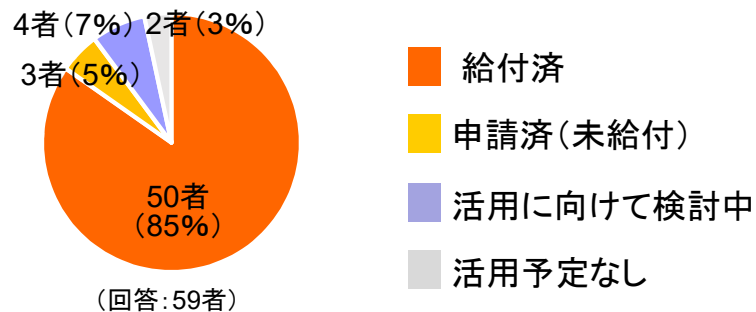
## ○ 運送収入（2019年同月比）（4月・5月は見込み）



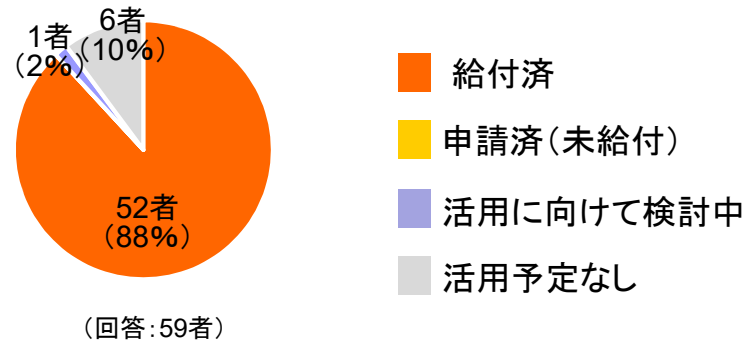
## ○ 実働率(%)（4・5月は見込み）



## ○ 資金繰り支援の活用状況



## ○ 雇用調整助成金の活用状況



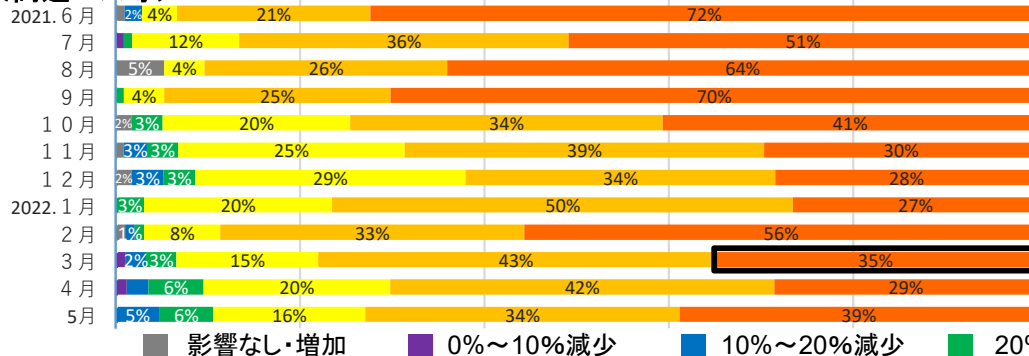
※調査方法: 日本バス協会加盟貸切バス事業者(79者)に対して協会よりアンケート調査を実施。

# 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）

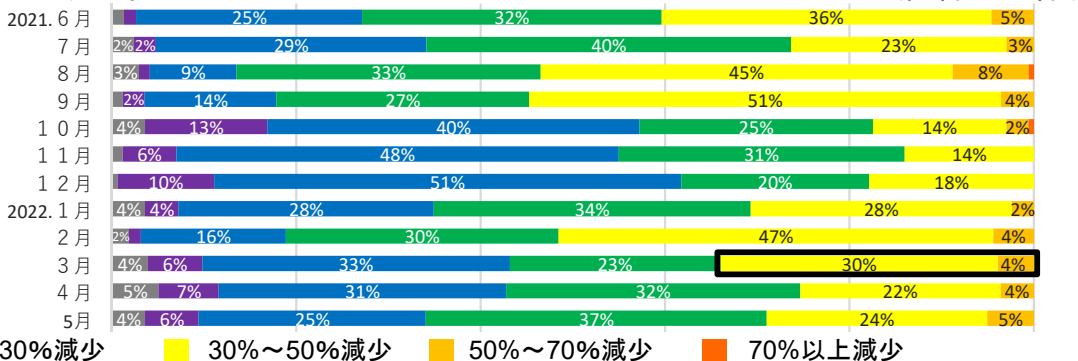
- 高速バス等については、3月の運送収入70%以上減の事業者が全体の35%、輸送人員が59.8%減となるなど、依然非常に厳しい状況が継続。
- 一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が34%、輸送人員が20.9%減となるなど、厳しい状況が継続。
- 4月以降も、オミクロン株による感染が継続している影響もあり、非常に厳しい状況が継続する見込みであり、一般路線バスについても、引き続き厳しい状況となる見通し。
- 支援制度については、資金繰り支援を66%の事業者が活用しており、64%が給付済み。雇用調整助成金を78%の事業者が活用しており、76%の事業者が給付済み。

## ○運送収入（2019年同月比）（4・5月は見込み）

### <高速バス等>

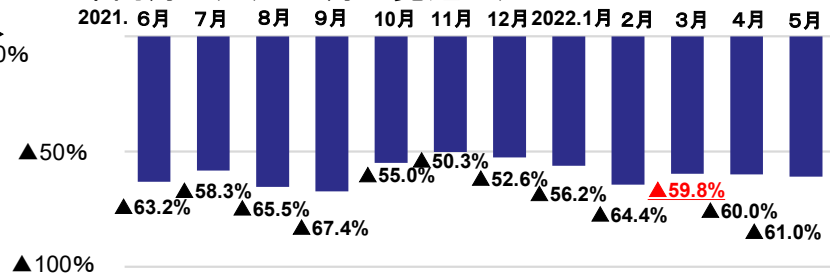


### <一般路線バス>

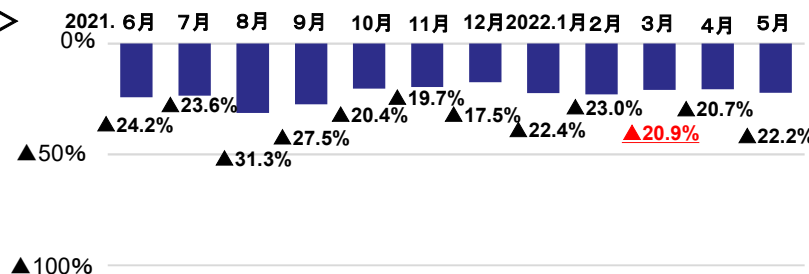


## ○輸送人員（2019年同月比）（4・5月は見込み）

### <高速バス等>



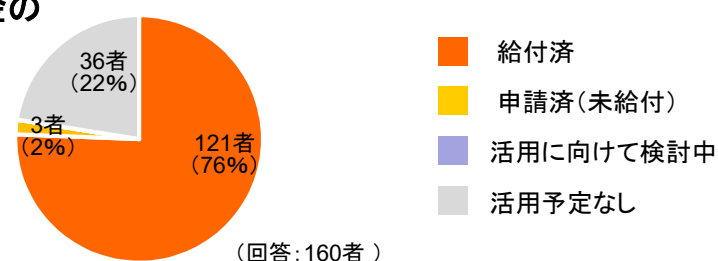
### <一般路線バス>



## ○資金繰り支援の活用状況



## ○雇用調整助成金の活用状況

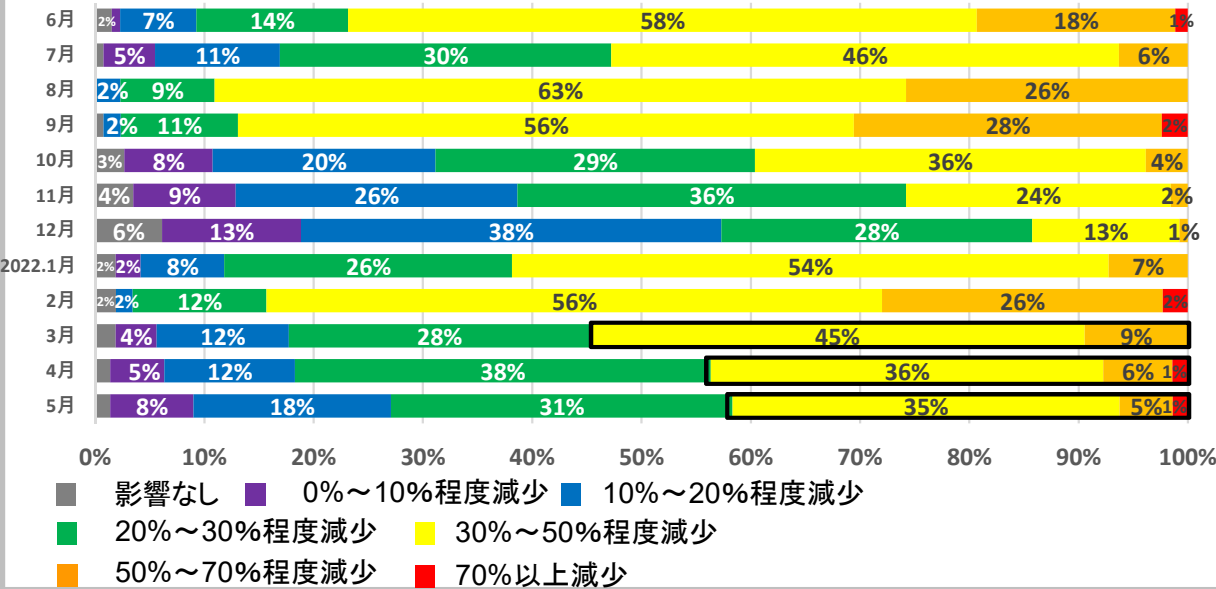


○3月においては、運送収入が30%以上減の事業者が54%、輸送人員が約36%減となるなど、依然として厳しい状況。

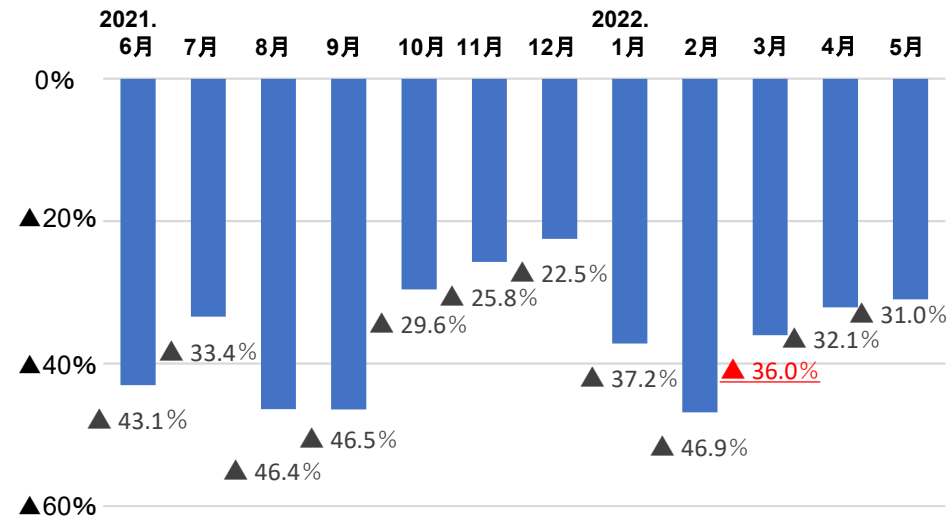
○4月以降、約4割の事業者が30%以上の運送収入減を見込むなど、引き続き厳しい状況となる見通し。

○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、89%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を82%の事業者が活用しており、71%の事業者が給付済み。

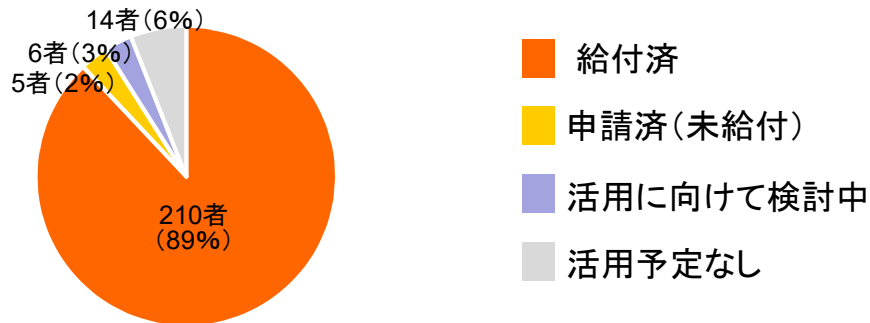
## ○ 運送収入（2019年同月比）（4・5月は見込み）（回答：264者）



## ○ 輸送人員（2019年同月比）（4・5月は見込み）



## ○ 資金繰り支援の活用状況



(回答:235者)

## ○ 雇用調整助成金の活用状況

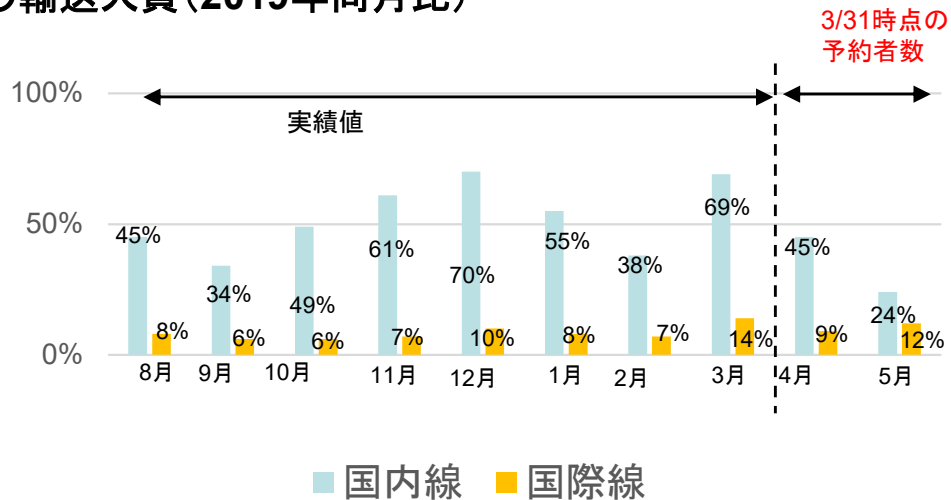


(回答:230者)



- 国内線については、輸送人員は、3月は31%減、4月は55%減(見込み)、便数は、3月は26%減、4月は12%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、3月は86%減、4月は91%減(見込み)、便数は、3月は71%減、4月は70%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)

		3月第1週 (2/27~3/5)	4月第1週 (4/3~4/9)
国内線	当初計画	1,190/日	1,176/日
	実績	880/日	1,034/日
	(便数差)	▲310	▲142

注: 実績値は当初計画に対して26%減(3月)と12%減(4月)です。

		3月第1週 (2/27~3/5)	4月第1週 (4/3~4/9)
国際線	当初計画	1,164/週	1,209/週
	実績	335/週	361/週
	(便数差)	▲829	▲848

注: 実績値は当初計画に対して71%減(3月)と70%減(4月)です。

## ○支援の活用の意向

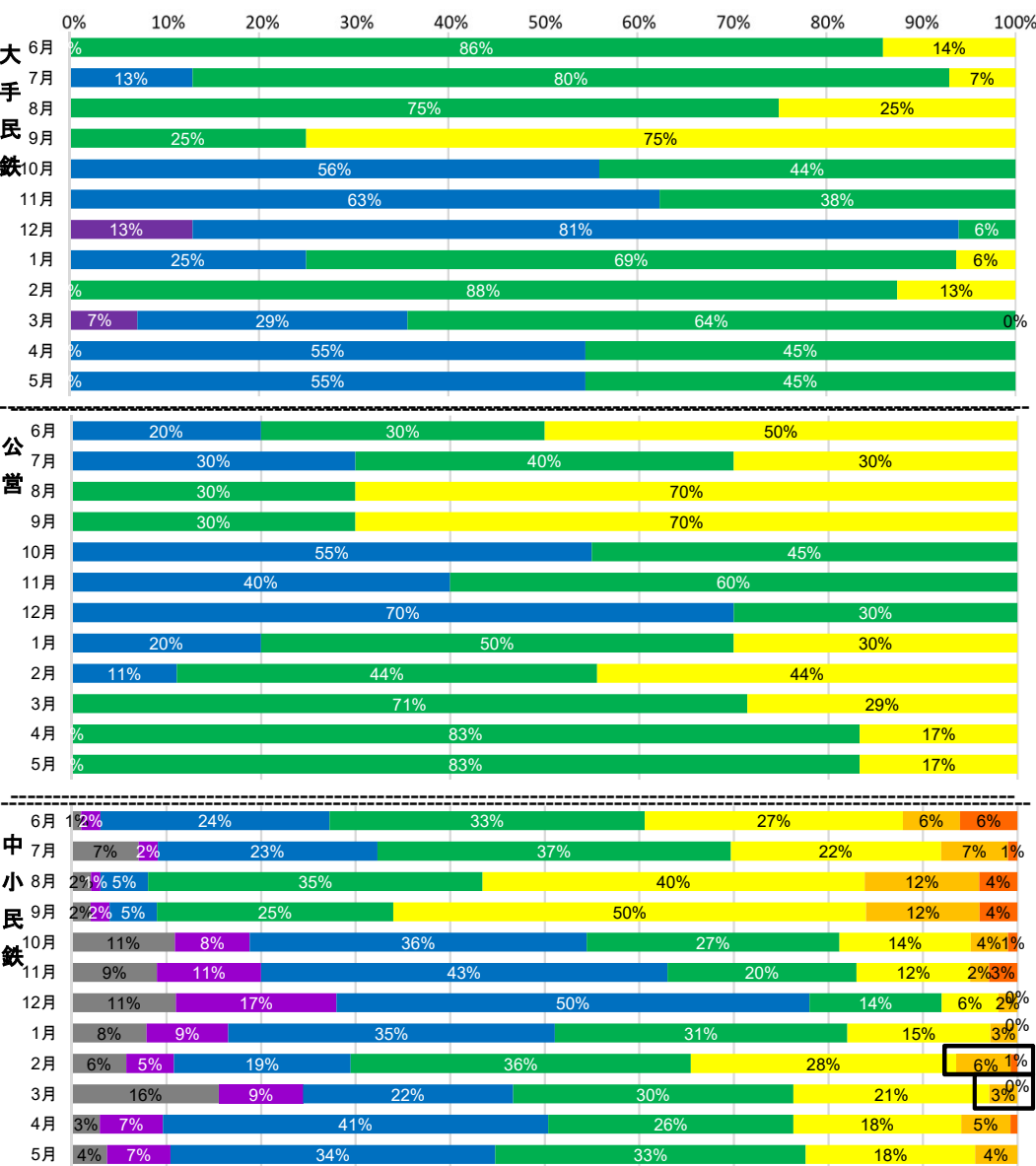
- ・政府系金融機関等による融資及び雇用調整助成金等を複数社が活用又は活用に向けて検討中。



# 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、大手民鉄では一昨年6月以降ゼロ、公営では一昨年9月以降ゼロ、中小民鉄では2月は7%、3月は3%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、60%、57%となっている。

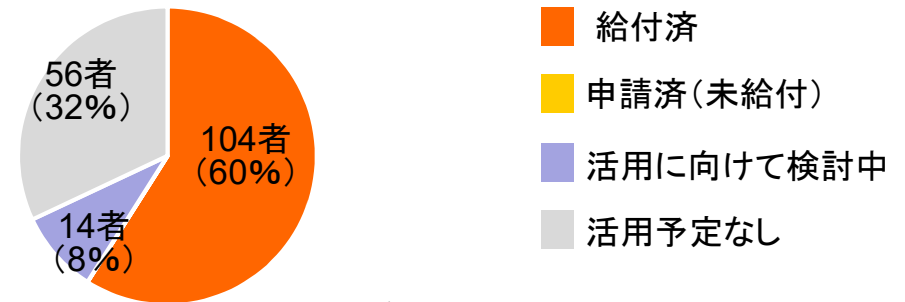
○輸送人員（2019年同月比）（4・5月は見込み）



○JR（新幹線等）の輸送人員（2・3月実績） ※対2019年比（東海道新幹線は、2018年比）

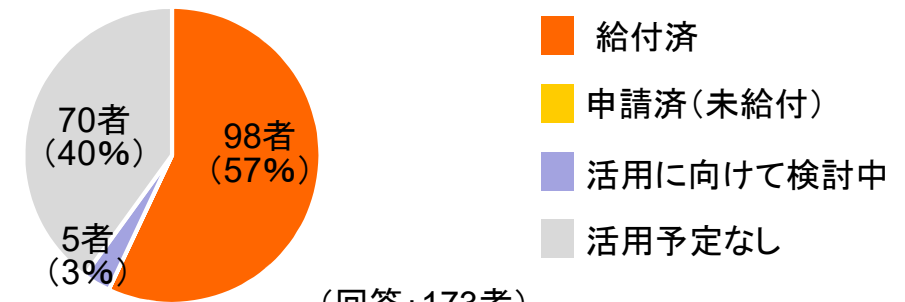
北海道新幹線	東北・上越・北陸新幹線	東海道新幹線	山陽新幹線	瀬戸大橋線	九州新幹線
44%減 (1/1~31)	61%減 (2/1~28)	62%減 (2/1~28)	68%減 (2/1~14)	41%減 (1/1~31)	60%減 (2/1~28)

○資金繰り支援の活用状況



(回答:174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。
- ・ 3月中旬に3社が運航を再開したが、1社が電気システムのトラブルにより再び運航を中止。（3月末時点）

### 【国際クルーズ】

- ・ 2020年3月より全事業者が運休。

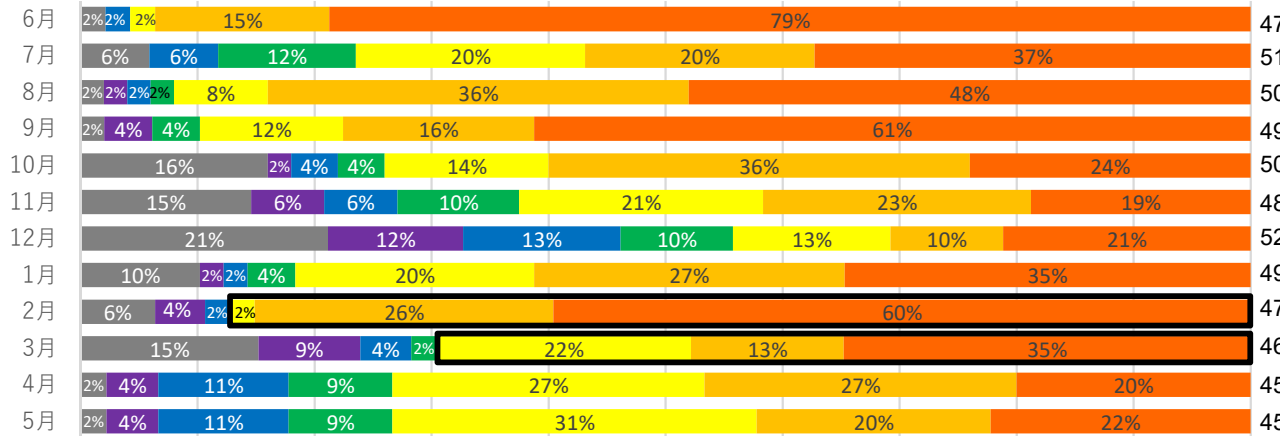
## ○支援の活用状況

- ・ 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

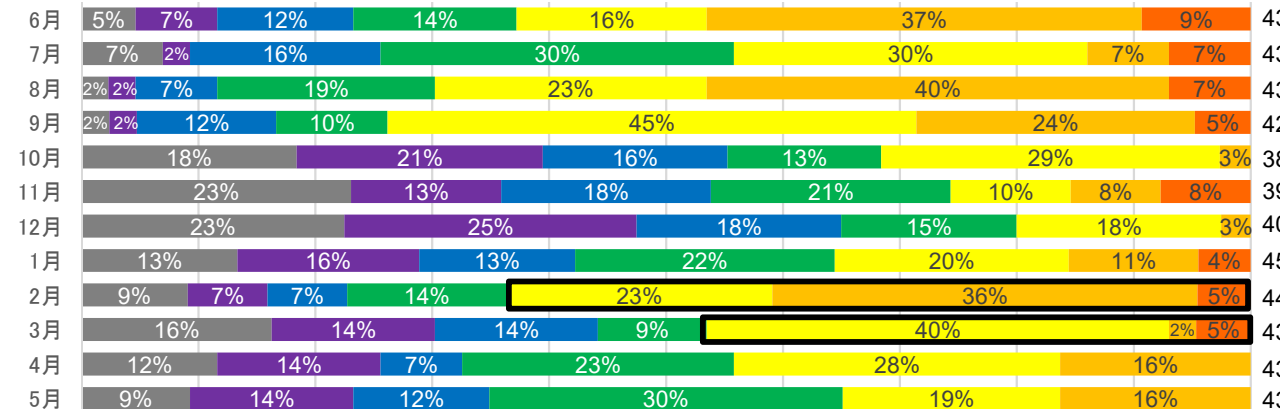
- 観光船について、運送収入が30%以上減少した事業者が3月は70%と、2月と比較し減少している。
- 観光船以外について、運送収入が30%以上減少した事業者が3月は47%と、2月より減少している。
- 支援制度について、資金繰り支援では81%の事業者を活用実績があり、雇用調整助成金では78%の事業者を活用実績がある。

## ○運送収入（2019年同月比）（2022/4月・5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



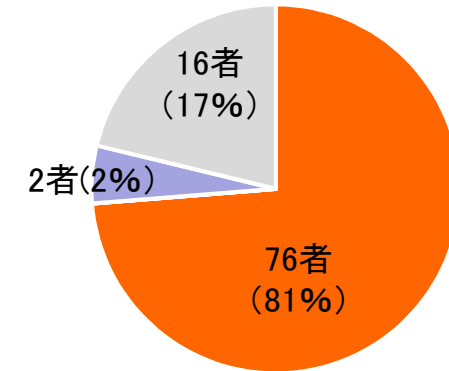
## 【観光船以外】



※輸送人員も概ね同様の傾向。

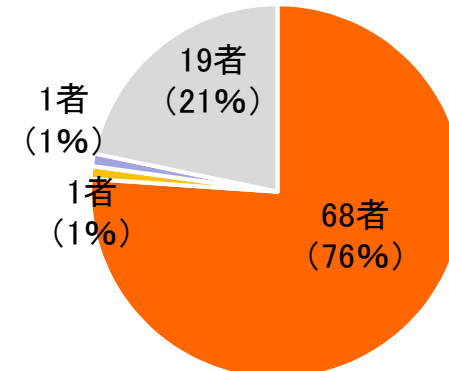
※主に観光地に就航する船舶を「観光船」として海事局で分類。

## ○資金繰り支援の活用状況



(回答:94者)

## ○雇用調整助成金の活用状況

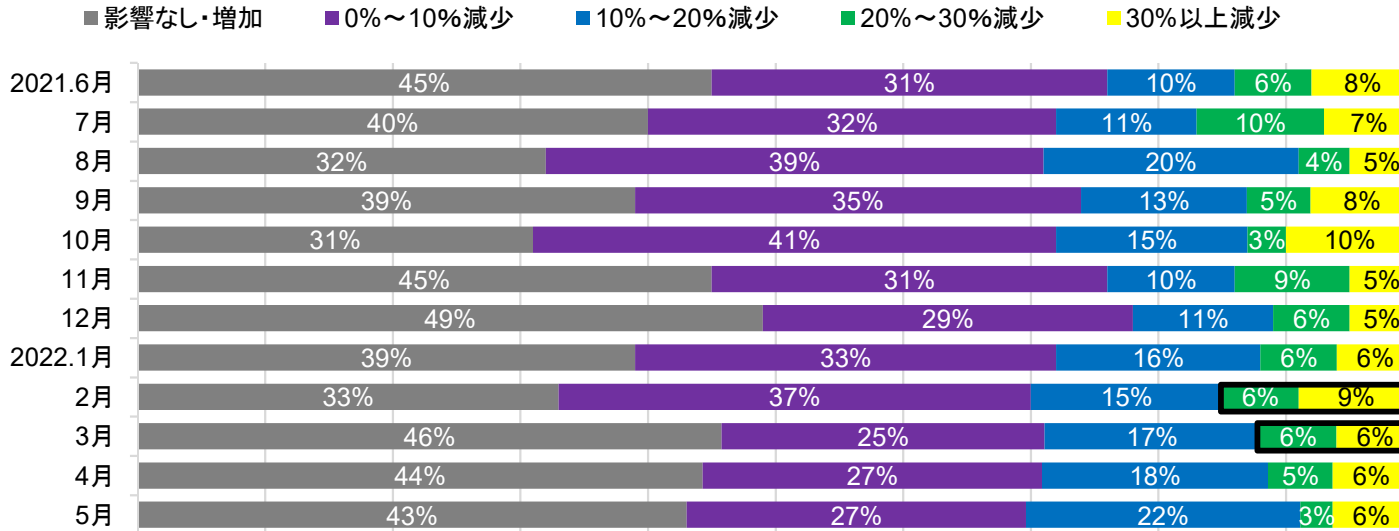


(回答:89者)

※調査方法:内航海運(旅客)事業者94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、2月は全体の15%であったが、3月は12%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、3月は鉄鋼厚板等が15%、セメント・コンクリート製品が4%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を49%の事業者が活用しており、47%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を50%の事業者が活用しており、48%の事業者が給付済み。

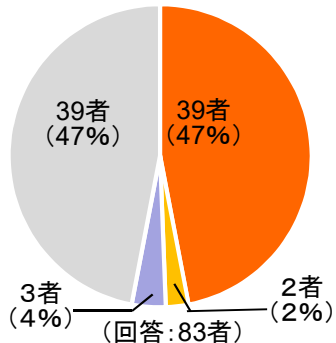
## ○運送収入及び顕著な影響がみられる品目（2019年同月比）（4・5月は見込み）



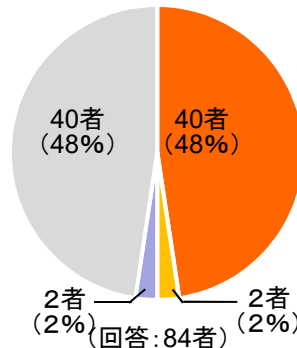
## 品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの（2019年同月比）（4・5月は見込み）

- 2021年
- 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%
- 2022年
- 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%
  - 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11%  
ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲8%
  - 2月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲18%  
ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲7%
  - 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲15%  
セメント・コンクリート製品：▲4%
  - 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲14%  
ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲3%
  - 5月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲8%  
日用品：▲4%

## ○資金繰り支援の活用状況



## ○雇用調整助成金の活用状況



- 給付済
- 申請済(未給付)
- 活用に向けて検討中
- 活用予定なし

○売上について、30%以上減少した事業者が、3月は6.6%となっている。

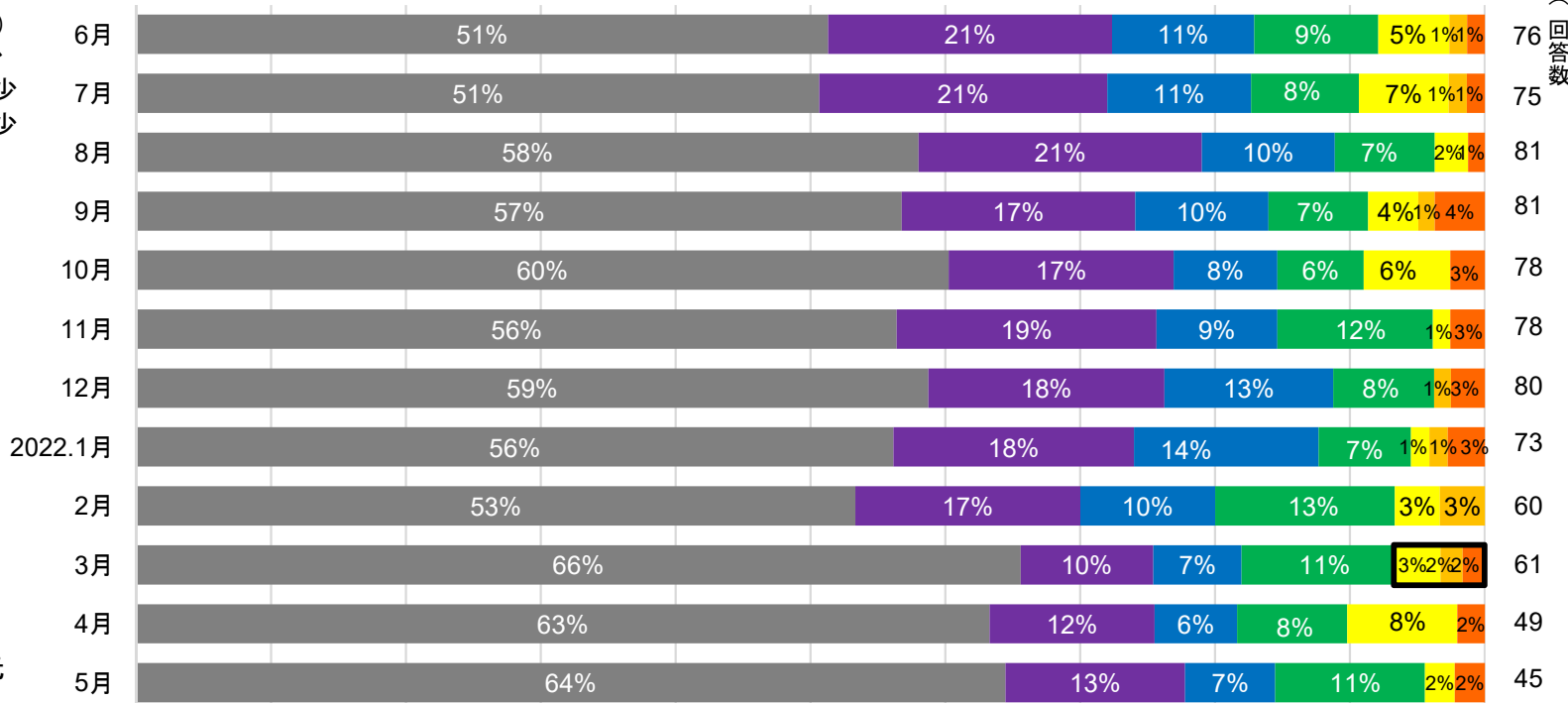
○支援制度について、資金繰り支援では20%の事業者に活用実績があり、雇用調整助成金では11%の事業者に活用実績がある。

○売上金額（2019年同月比）（4月・5月は見込み）

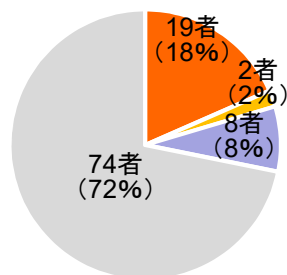
- 影響なし
- 0%～10%程度減少
- 10%～20%程度減少
- 20%～30%程度減少
- 30%～50%程度減少
- 50%～70%程度減少
- 70%以上減少

### ＜参考＞ 取扱貨物量全体（前年同月比）

【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】17,346千トン（2.8%減少）  
 【12月実績】17,837千トン（3.2%減少）  
 【1月実績】16,266千トン（1.6%増加）  
 【2月実績】16,389千トン（0.3%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）

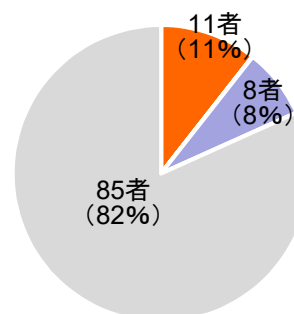


### ○資金繰り支援の活用状況



(回答: 103者)

### ○雇用調整助成金の活用状況



(回答: 104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

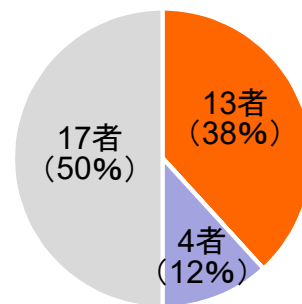
給付済  
 申請済(未給付)  
 活用に向けて検討中  
 活用予定なし

- 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。

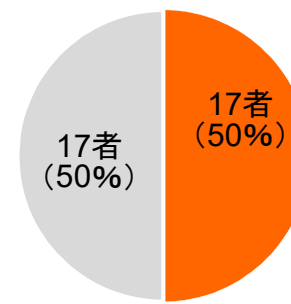
## ○ 手持工事量の推移について



## ○ 資金繰り支援の活用状況

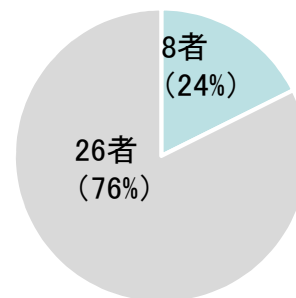


## ○ 雇用調整助成金の活用状況

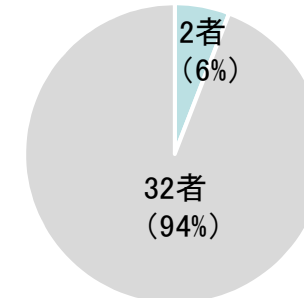


## ○ 工程の遅れ等について

### ○ 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。