

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12月末時点まとめ)

令和5年1月

国土交通省

【令和4年12月末時点まとめ】

調査対象

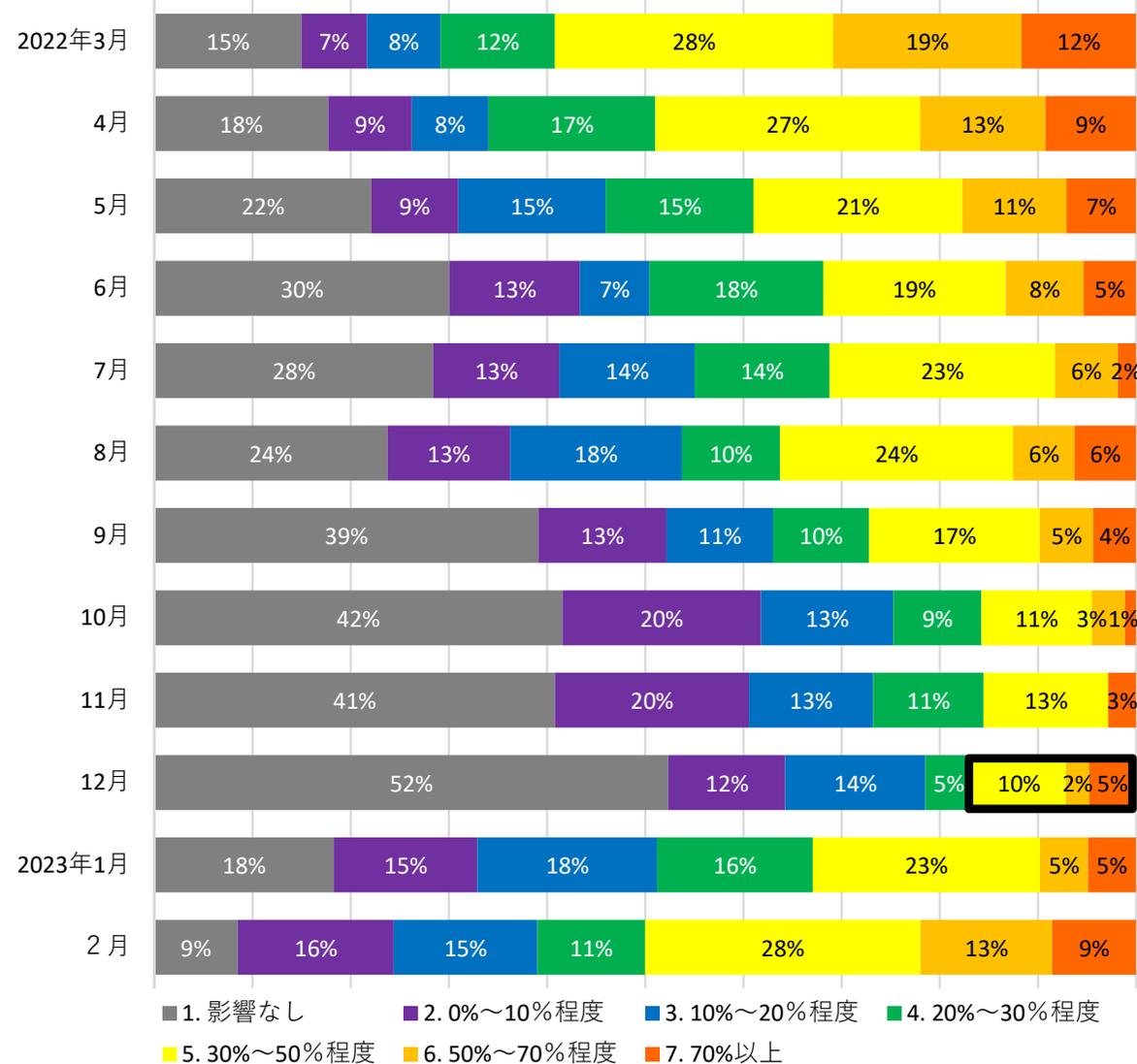
- ・ 宿泊、旅行
- ・ 乗合バス、貸切バス
- ・ タクシー
- ・ 航空
- ・ 鉄道
- ・ 外航旅客船、内航旅客船
- ・ 貨物自動車運送業
- ・ 内航貨物船
- ・ 造船業

主な調査項目

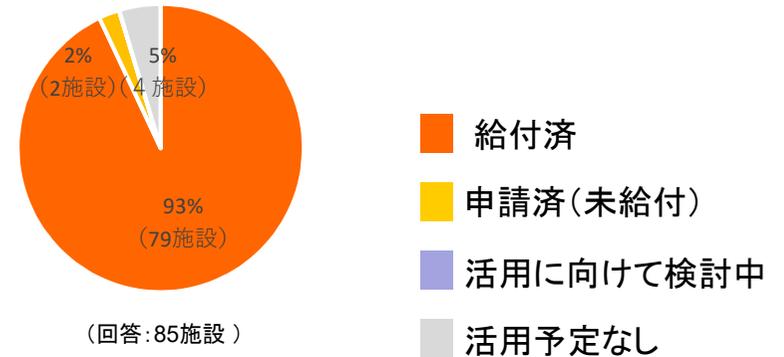
- ・ 売上
- ・ 輸送人員、予約状況等
- ・ 資金繰り状況
- ・ 雇用調整助成金の活用状況
- ・ 資金繰り支援の活用状況
- ・ 事業者の意見・要望

○売上金額について、10月の水際措置の緩和、全国旅行支援の実施に伴い、売上金額が2019年同月比で30%以上減少と回答した施設は、12月は17%となった。

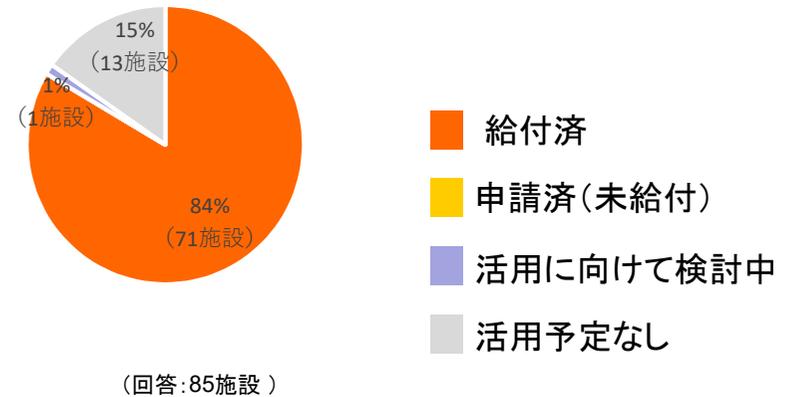
○売上金額（2019年同月比）（1月・2月は見込み）



○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



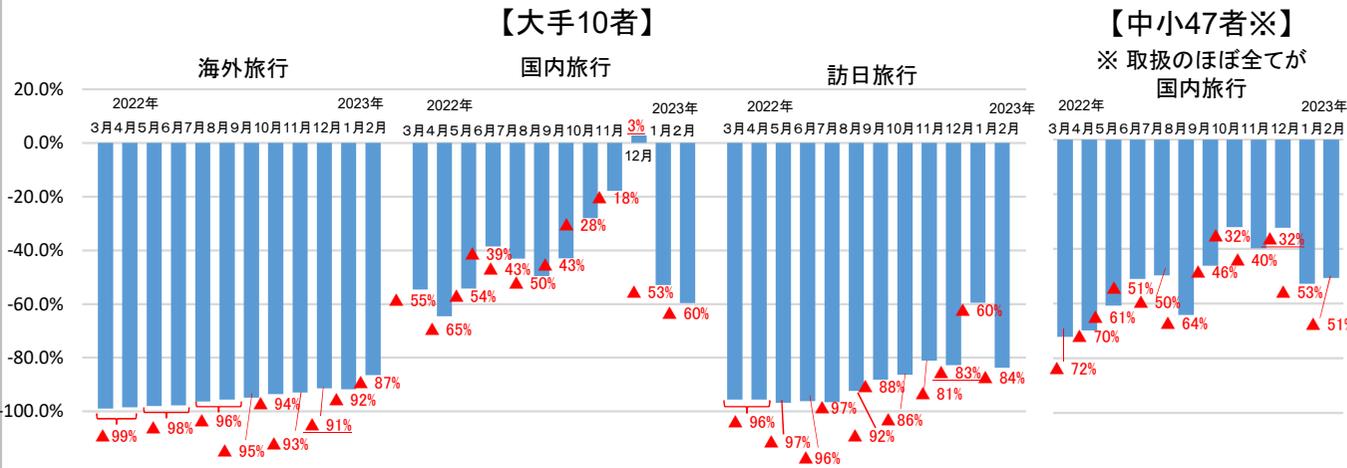
※調査方法: 宿泊事業者に対して、業界団体等経由で影響をアンケートし、85施設から回答

○大手旅行会社の予約人員については、2019年に比べて減少傾向が続いていたものの、10月から開始した「全国旅行支援」の影響で、改善傾向が見られ、本年12月分は3%増と回復傾向となっている。海外旅行、訪日旅行については、依然として取扱いは少ない状況である。

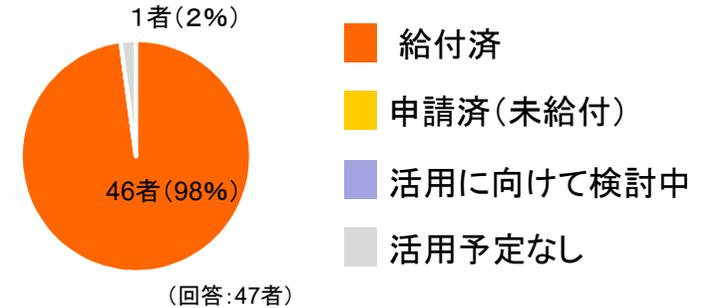
○中小旅行会社の予約人員については、減少傾向が継続しているものの、本年12月分は32%減となってきた。

○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98%、83%の事業者が給付済み。

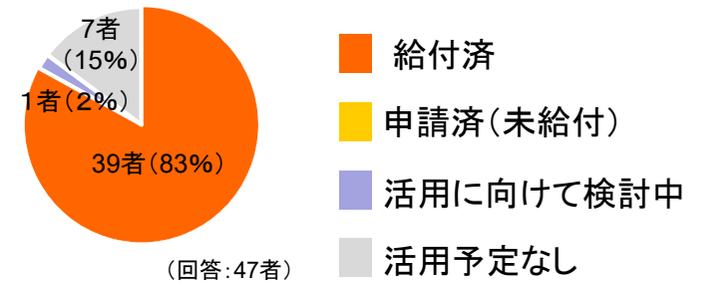
○予約人員（2019年同月比）（2023年1月、2月は見込み）



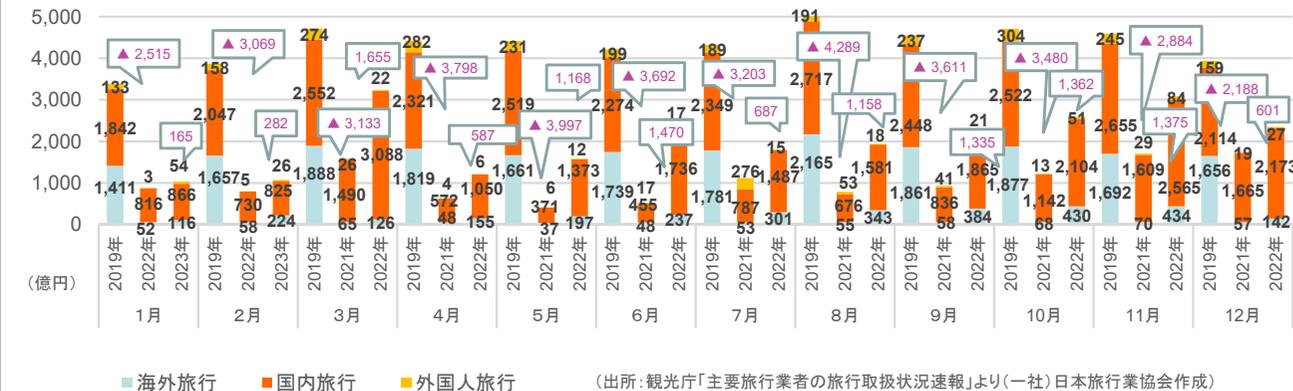
○資金繰り支援の活用状況



○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12月以降は予測値



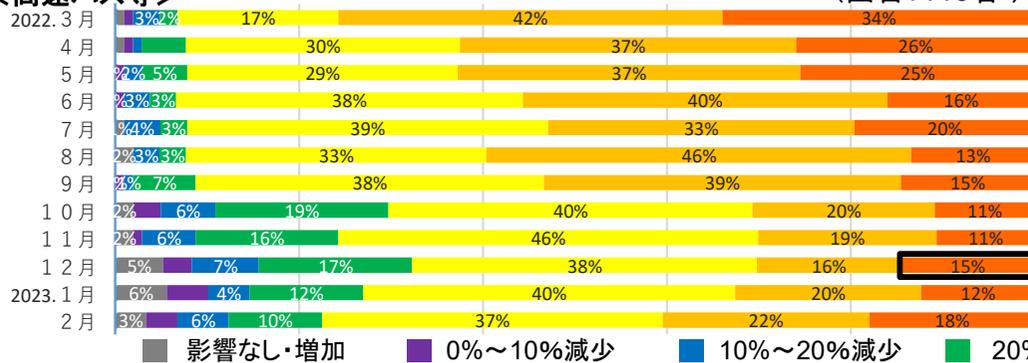
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）

- 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15%、輸送人員が38.8%減となるなど、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10%、輸送人員が16.0%減となるなど、厳しい状況が継続。
- 1月以降も、高速バス等、一般路線バス共に、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69%の事業者が活用しており、68%が給付済み。雇用調整助成金を70%の事業者が活用しており、69%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）

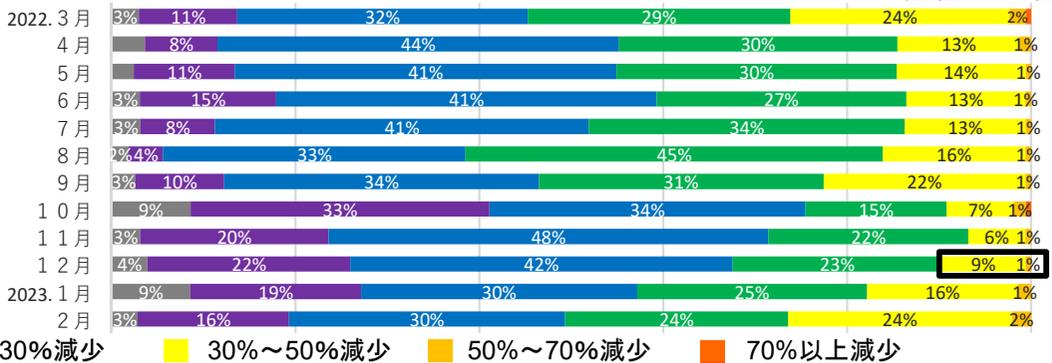
<高速バス等>

（回答：110者）



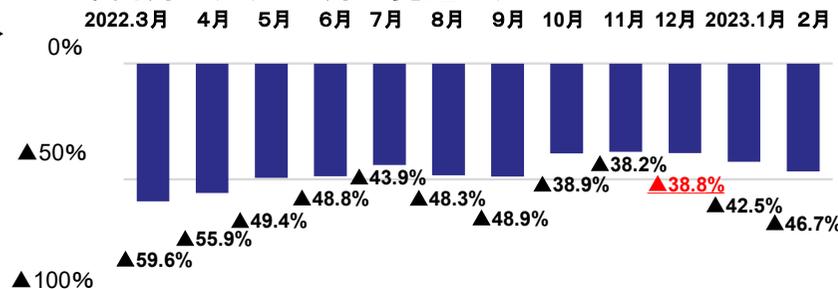
<一般路線バス>

（回答：162者）

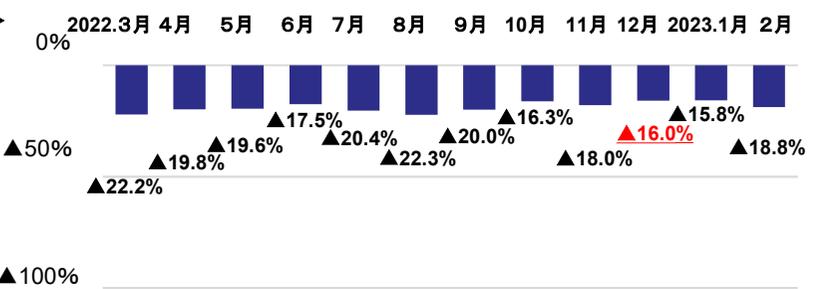


○輸送人員（2019年同月比）（1・2月は見込み）

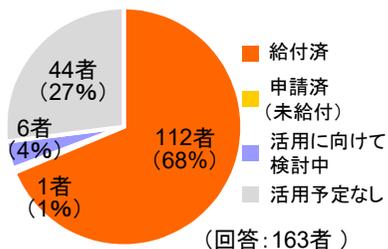
<高速バス等>



<一般路線バス>

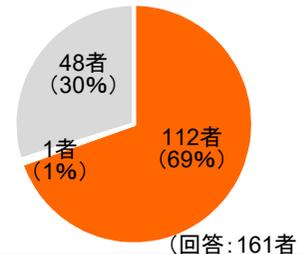


○資金繰り支援の活用状況



- 給付済
- 申請済(未給付)
- 活用に向けて検討中
- 活用予定なし

○雇用調整助成金の活用状況



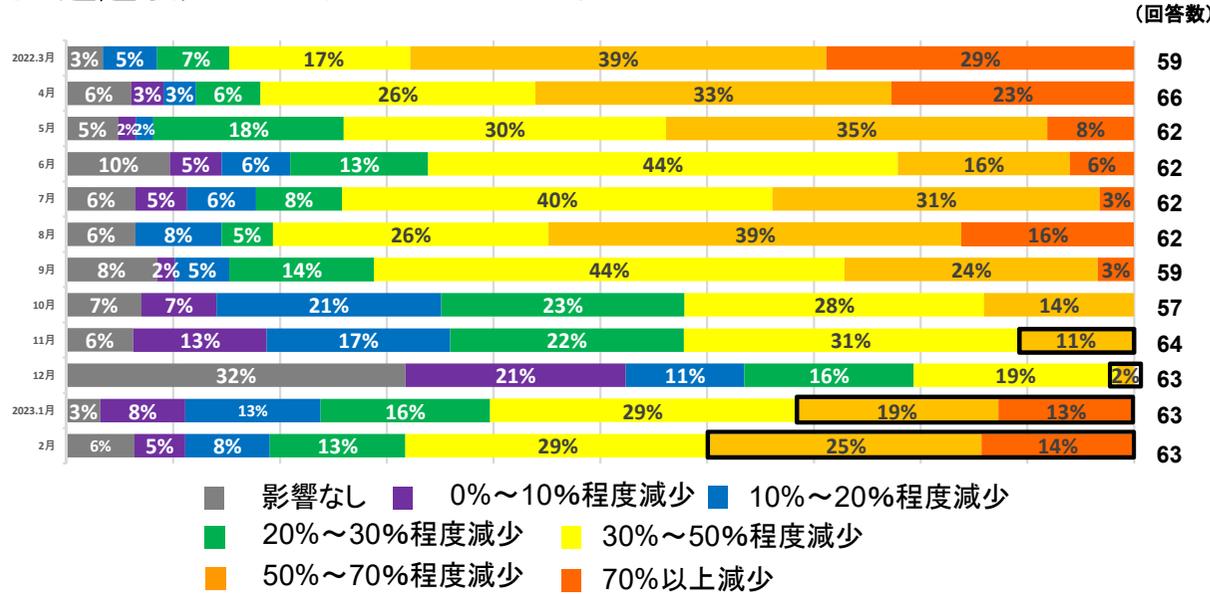
- 給付済
- 申請済(未給付)
- 活用に向けて検討中
- 活用予定なし

※調査方法：日本バス協会加盟乗合バス事業者(232者)に対して協会よりアンケート調査を実施。

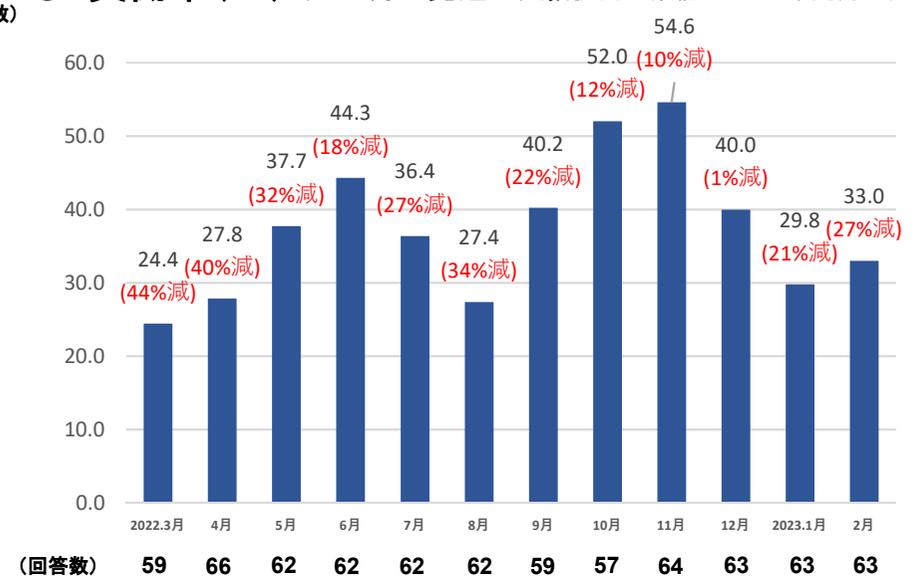
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貸切バス）

- 12月において、運送収入が50%以上減少した事業者は2%であり、前月に引き続き改善傾向にあるが、1月以降、約3~4割の事業者が50%以上の運送収入減少を見込んでおり、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87%の事業者が活用しており、給付済み。雇用調整助成金を73%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）



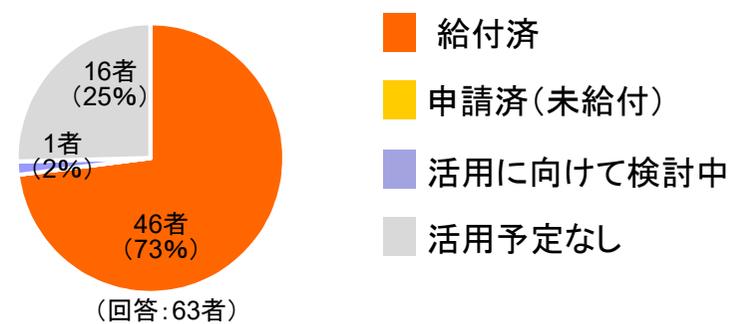
○ 実働率(%)（1・2月は見込み）（括弧内の数値は2019年同月比）



○ 資金繰り支援の活用状況



○ 雇用調整助成金の活用状況



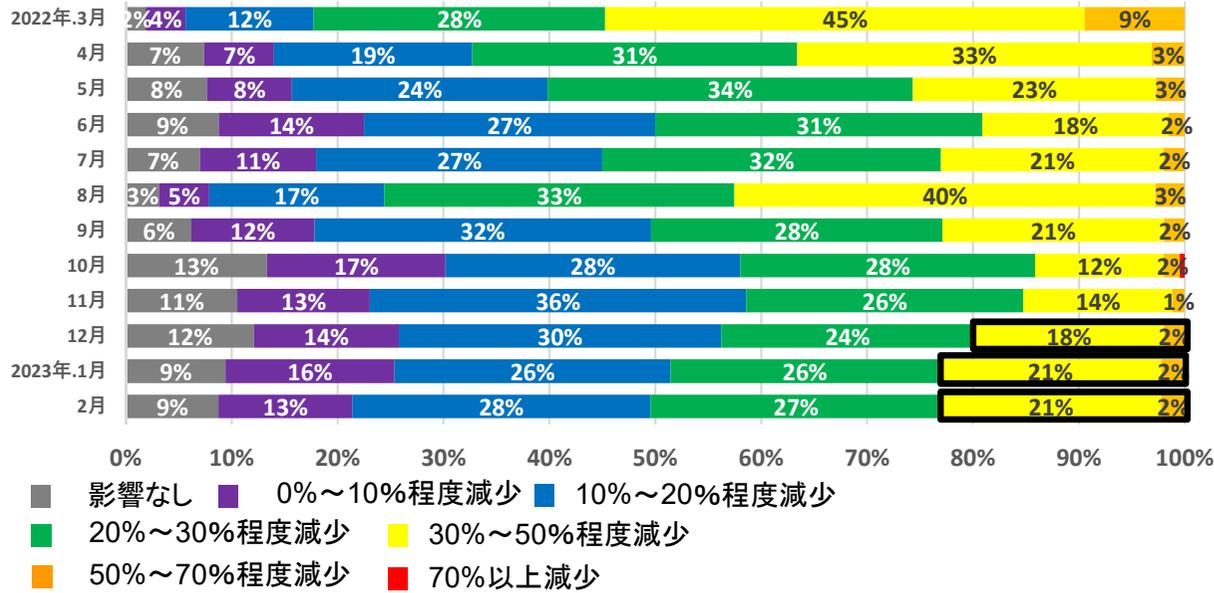
※調査方法: 日本バス協会加盟貸切バス事業者(79者)に対して協会よりアンケート調査を実施。

○12月においては、運送収入が30%以上減の事業者が20%、輸送人員が約24%減となるなど、依然として厳しい状況。

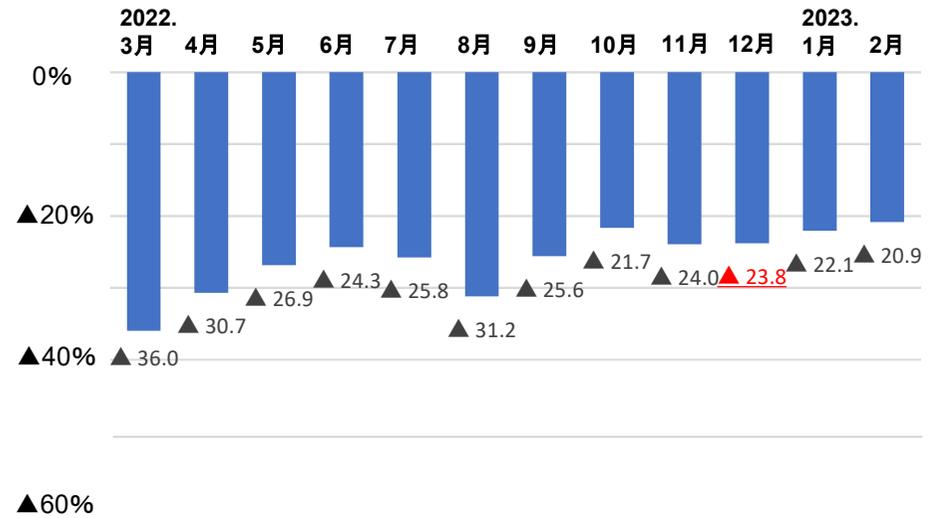
○1月以降、約2割の事業者が30%以上の運送収入減を見込むなど、引き続き厳しい状況となる見通し。

○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、約89%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を81%の事業者が活用しており、80%の事業者が給付済み。

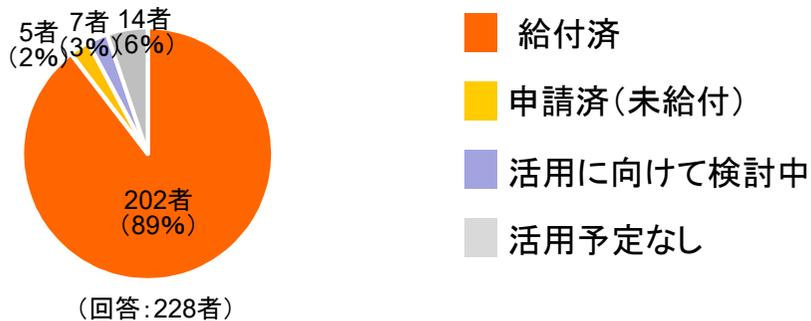
○ 運送収入（2019年同月比）（1・2月は見込み）（回答：256者）



○ 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

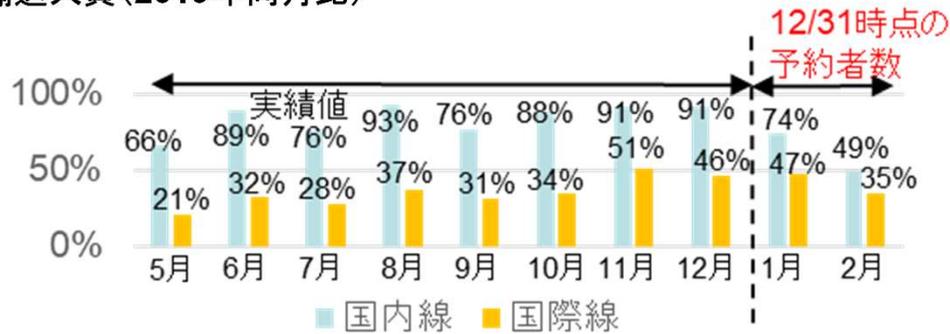


○ 雇用調整助成金の活用状況



- 国内線については、輸送人員は、12月は9%減、1月は26%減(見込み)、便数は、12月は3.8%減、1月は3.6%減(見込み)と、感染状況については小康状態にあるものの、需要は伸び悩んでいる状況。
- 国際線については、輸送人員は、12月は54%減、1月は53%減(見込み)、便数は、12月は44%減、1月は41%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(12/4~12/10) | 1月第1週(1/1~1/7) |
|-----|-------|---|---|
| 国内線 | 当初計画 | 1107/日 | 1138/日 |
| | 実績 | 1065/日 3.8%減 | 1096/日 3.6%減 |
| | (便数差) | ▲42 | ▲42 |
| | | 12月第1週(12/4~12/10) | 1月第1週(1/1~1/7) |
| 国際線 | 当初計画 | 1264/週 | 1264/週 |
| | 実績 | 704/週 44%減 | 749/週 41%減 |
| | (便数差) | ▲560 | ▲515 |

○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。

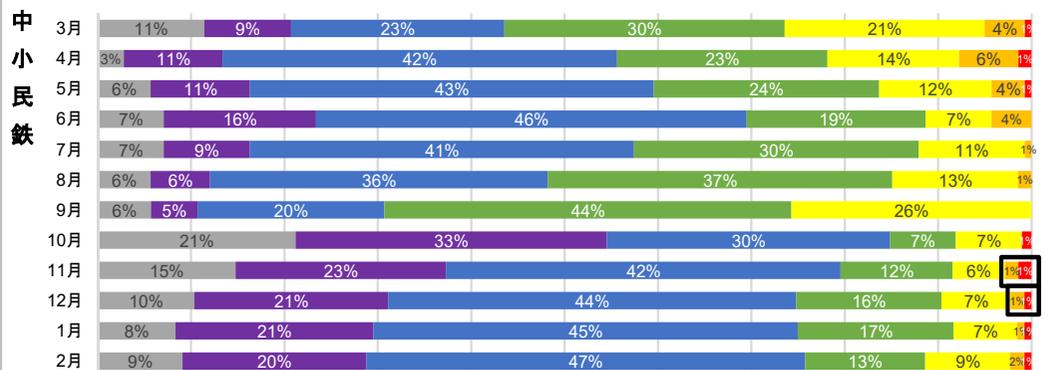
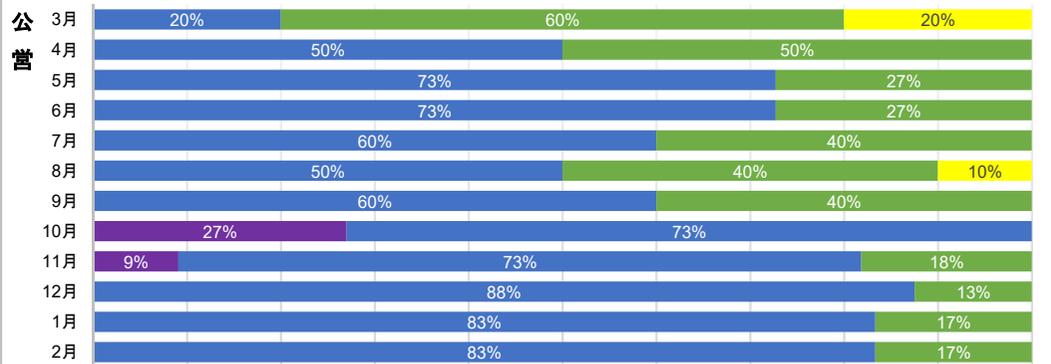
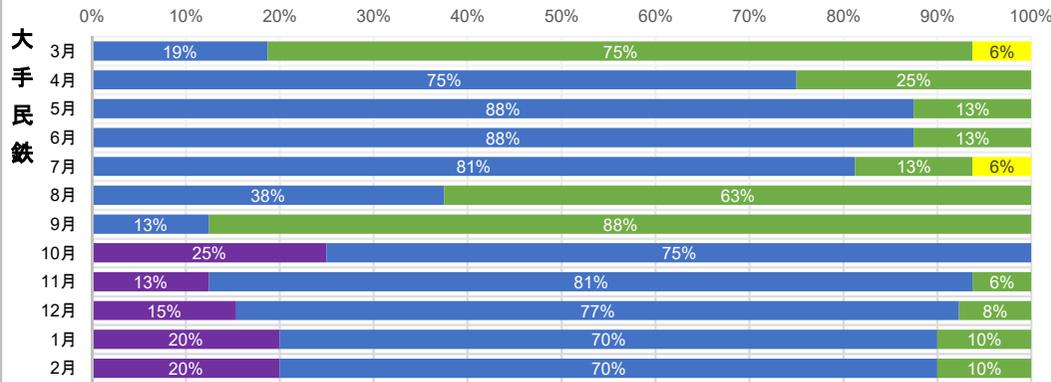
※調査方法: 定期便運航者16者中16者に対して、本省にてヒアリング(JALグループ、ANAグループはグループで1者としてカウント)
 ※輸送人員及び旅客収入について、コロナの影響を排除するため、2021年1月より前々年(2019年)との比較としている。

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2020年6月以降ゼロ、公営では2020年9月以降ゼロ、中小民鉄では11月・12月ともに2%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%、58%となっている。

○輸送人員(2019年同月比)(1・2月は見込み)

※割合については、四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。

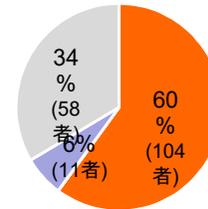


○JR(新幹線等)の輸送人員(11・12月実績) ※対2018年比(北海道・山陽新幹線・瀬戸大橋線は、2019年比)

| 路線 | 対2018年比 | 対2019年比 |
|-------------|----------------|---------|
| 北海道新幹線 | 10%減 (12/1~31) | |
| 東北・上越・北陸新幹線 | 25%減 (12/1~31) | |
| 東海道新幹線 | 17%減 (12/1~31) | |
| 山陽新幹線 | 16%減 (12/1~31) | |
| 瀬戸大橋線 | 24%減 (11/1~30) | |
| 九州新幹線 | 15%減 (12/1~31) | |

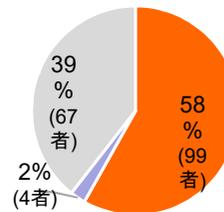
○資金繰り支援の活用状況

※割合については、四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。



(回答:173者)

○雇用調整助成金の活用状況



(回答:170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

(グラフ凡例)



- 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。
2022年11月より1者が旅客輸送を再開。他2者についても12月より旅客輸送を再開。
- 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。
国際クルーズについては、12月より1者が運航を再開。

○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。

- ・2022年11月より、1者が旅客輸送を再開。
- ・12月より、2者が旅客輸送を再開。

【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。
- ・2022年3月中旬に3者が運航を再開。
- ・1者が2023年1月をもってクルーズ船事業の撤退を決定。

【国際クルーズ】

- ・2020年3月より全事業者が運休。
- ・2022年12月より1者が運航を再開。

○支援の活用状況

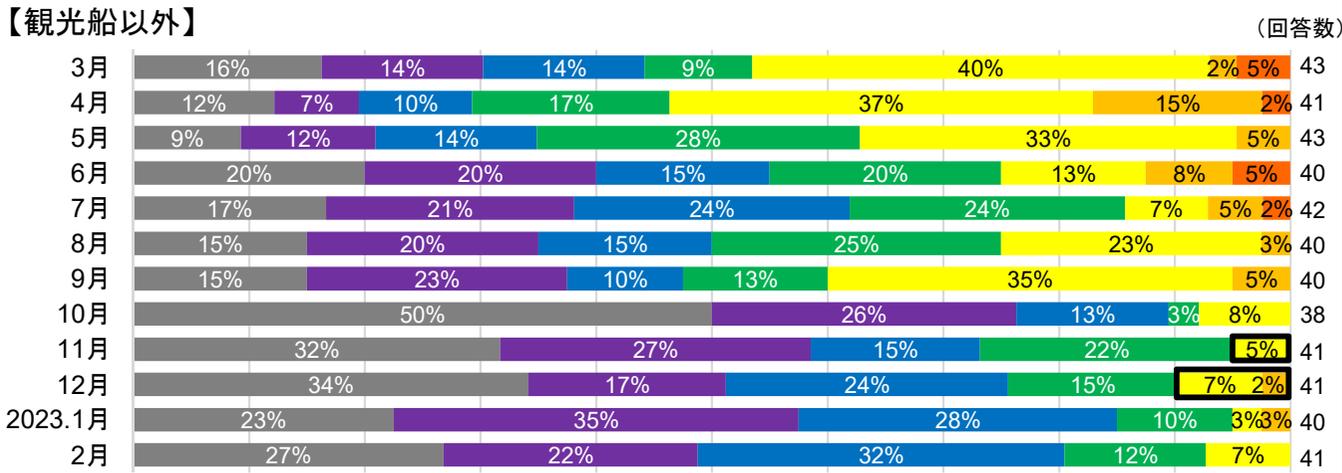
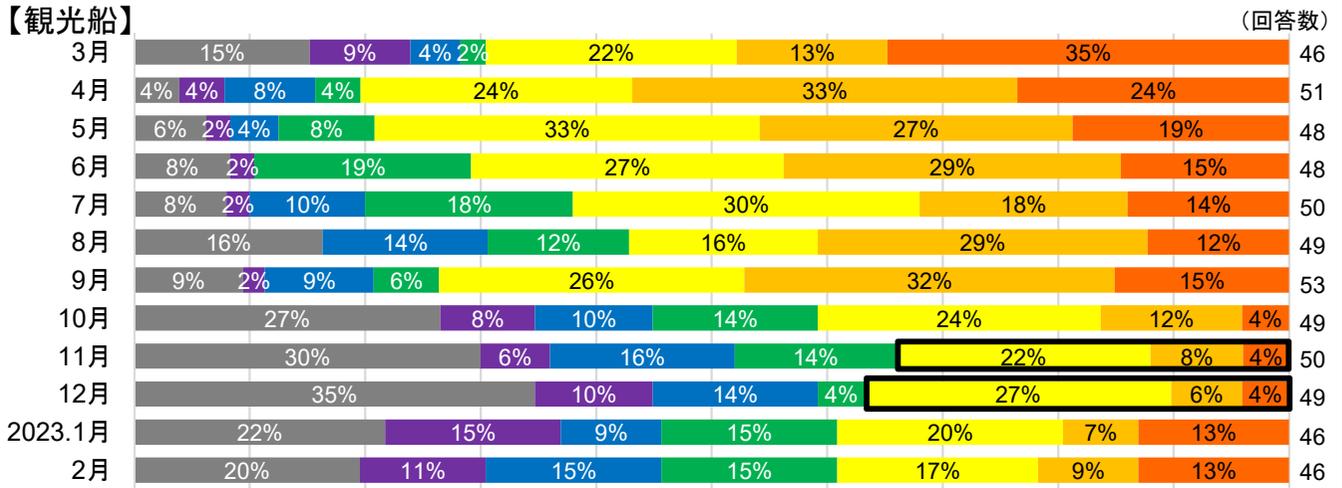
- ・資金繰り支援については、全事業者に対して給付済
- ・雇用調整助成金については、全事業者に対して給付済

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（内航旅客船）

- 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37%と、11月と比較し増加している。
- 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12月は10%と、11月と比較し増加している。
- 支援制度について、資金繰り支援では80%の事業者に活用実績があり、雇用調整助成金では77%の事業者に活用実績がある。

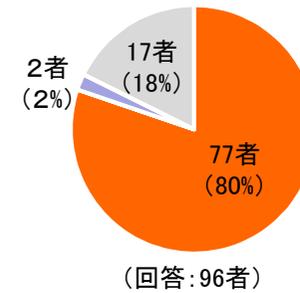
○運送収入（2019年同月比）（2023/1月・2月は見込み）

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

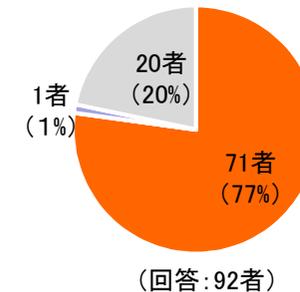


※輸送人員も概ね同様の傾向。
 ※主に観光地に就航する船舶を「観光船」として海事局で分類。

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況

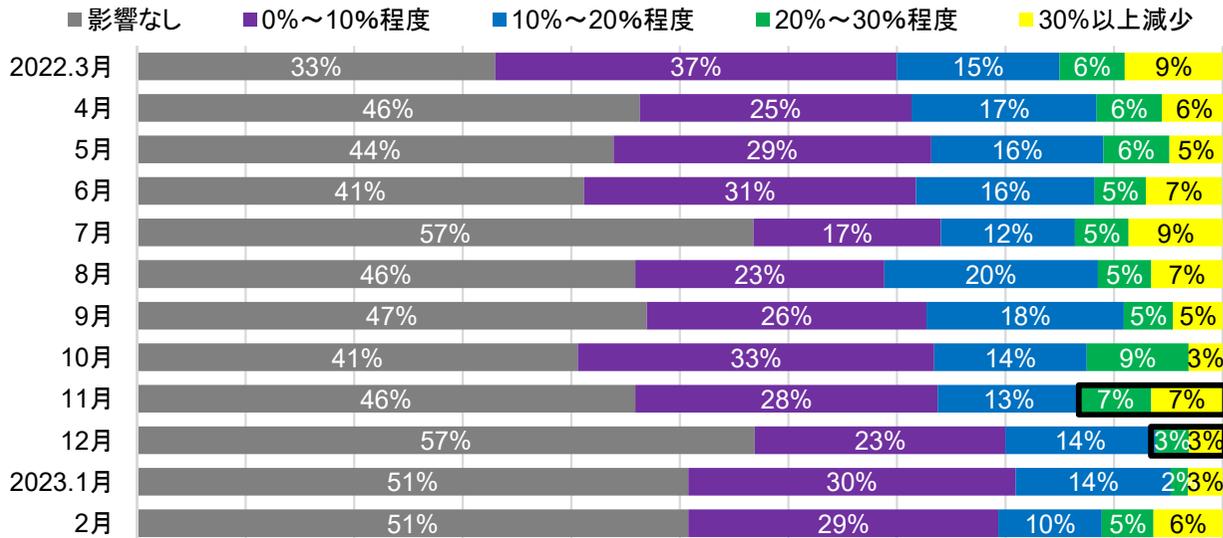


給付済
 申請済(未給付)
 活用に向けて検討中
 活用予定なし

※調査方法: 内航海運(旅客)事業者96者(総事業者945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6%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、12月はガソリン・軽油など石油石炭製品が11%、鉄鋼厚板等が5%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、48%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を40%の事業者が活用しており、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）（1・2月は見込み）



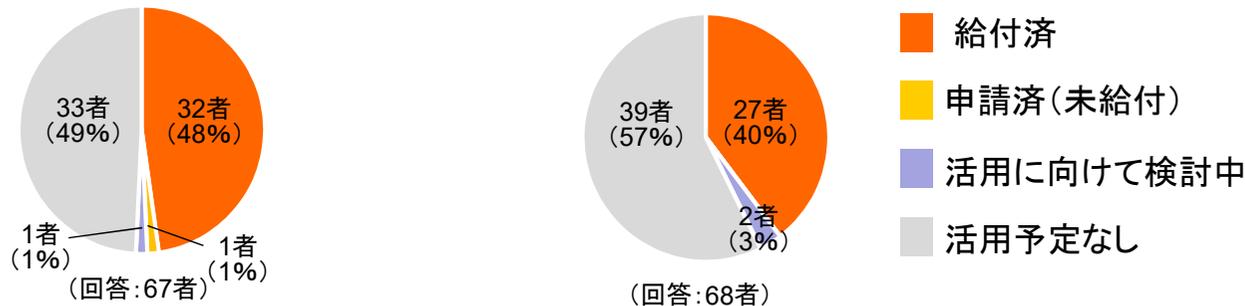
2022年

- 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：▲22%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲4%
- 5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：▲12%
- 6月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲4%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲3%
- 7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：▲8%
- 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲15%
飲料・酒：▲8%
- 9月 ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲12%
飲料・酒：▲10%
- 10月 ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲10%
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲9%
- 11月 ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲9%
紙・パルプ：▲5%
- 12月 ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲11%
鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲5%

2023年

- 1月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲8%
日用品：▲5%
- 2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：▲9%

○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、30%以上減少した事業者が、12月は5.5%となっている。

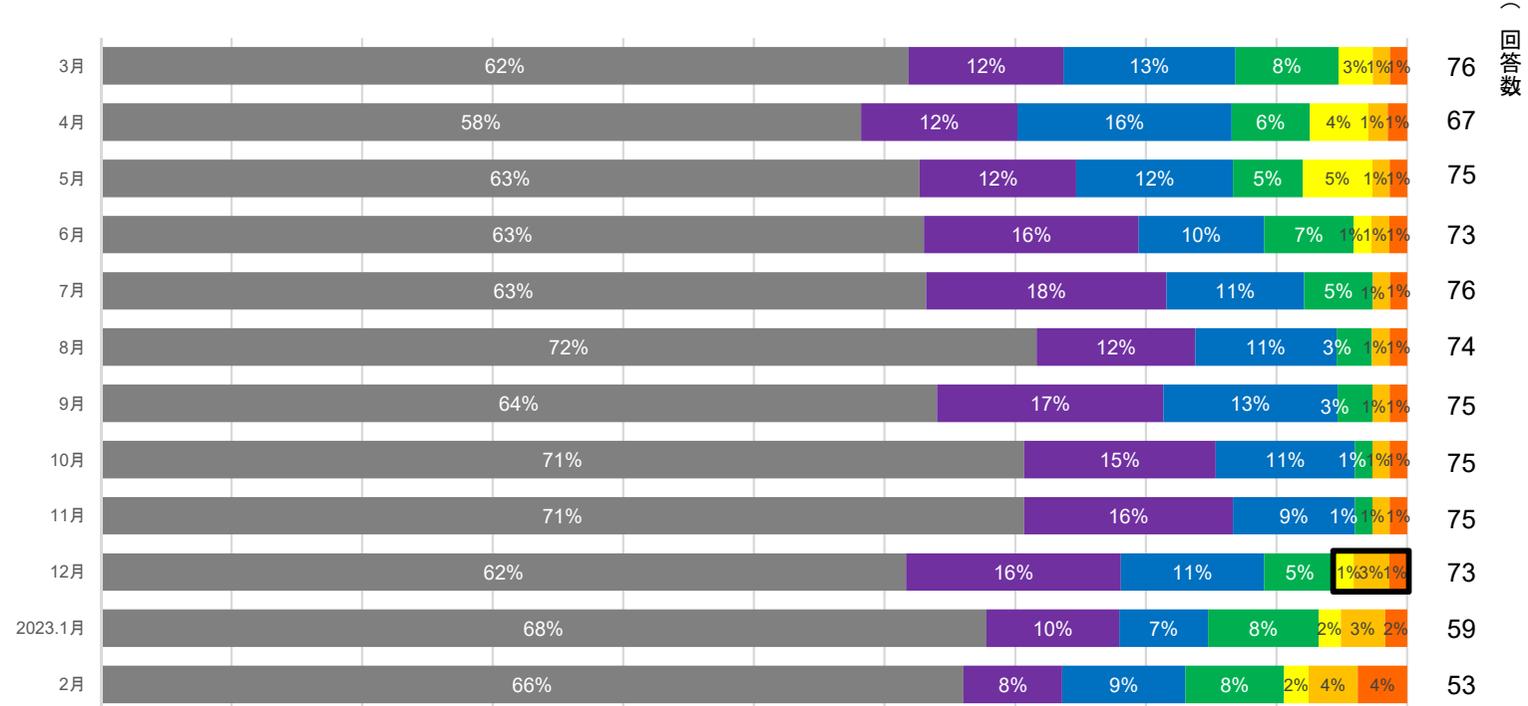
○支援制度について、資金繰り支援では33%の事業者に活用実績があり、雇用調整助成金では15%の事業者に活用実績がある。

○売上金額（2019年同月比）（1月・2月は見込み）

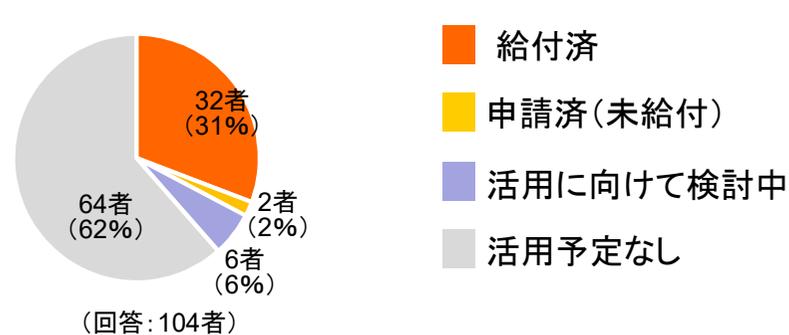


<参考> 取扱貨物量全体（前年同月比）

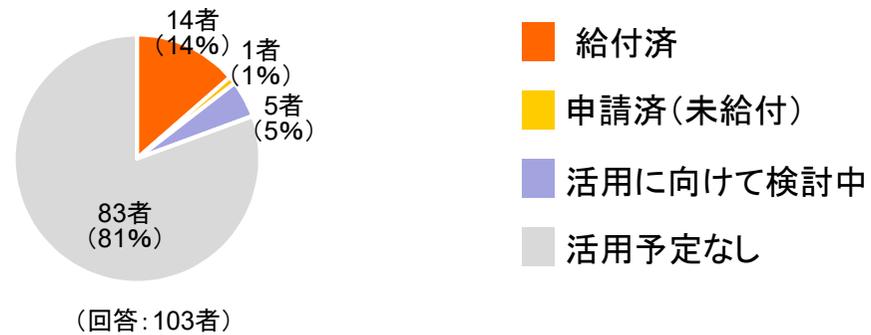
- 【12月実績】17,837千トン（3.2%減少）
 - 【1月実績】16,266千トン（1.6%増加）
 - 【2月実績】16,389千トン（0.3%減少）
 - 【3月実績】18,497千トン（3.7%減少）
 - 【4月実績】16,357千トン（6.2%減少）
 - 【5月実績】15,223千トン（8.5%減少）
 - 【6月実績】16,113千トン（9.3%減少）
 - 【7月実績】17,205千トン（6.1%減少）
 - 【8月実績】16,526千トン（0.7%増加）
 - 【9月実績】16,160千トン（2.2%減少）
 - 【10月実績】18,399千トン（4.9%増加）
 - 【11月実績】17,113千トン（0.9%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



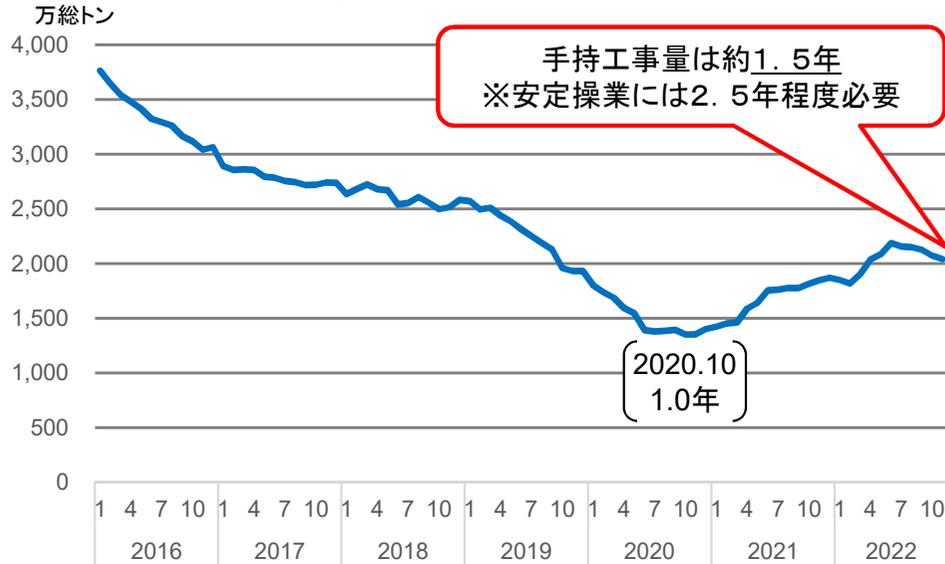
○雇用調整助成金の活用状況



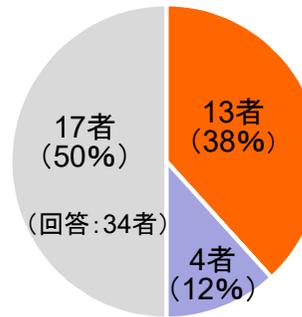
※調査方法：内航海運登録事業者104者（総事業者1,791者）に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング

- 手持工事量は一昨年度、危機的な水準まで落ち込み、昨年度より回復基調だが、安定操業には不十分。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。

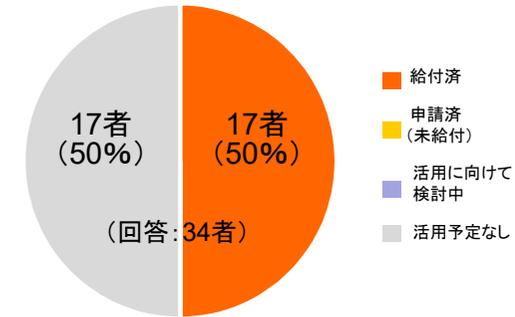
○ 手持工事量の推移について



○ 資金繰り支援の活用実績



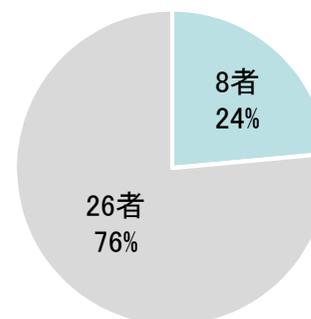
○ 雇用調整助成金の活用実績



○ 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。

○ 調達の遅れ



○ 引渡の遅れ

