

# 新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響 及び今後のあり方に関する調査

## 報告書 概要版

### 目 次

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| 序 業務概要.....                                | 1  |
| 序-1 目的 .....                               | 1  |
| 序-2 実施概要 .....                             | 1  |
| 1 交通事業者における新型コロナウイルス感染症による影響 .....         | 7  |
| 1-1 感染拡大を契機とした輸送実績への影響 .....               | 7  |
| (1) 鉄道・軌道運送事業 .....                        | 7  |
| (2) 一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス、高速バス等） .....        | 10 |
| (3) 一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス、観光バス等） .....        | 14 |
| (4) 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー） .....              | 17 |
| (5) 一般旅客定期航路事業（フェリー・離島航路） .....            | 20 |
| 1-2 公的支援などの活用状況 .....                      | 26 |
| 1-3 感染拡大を契機とした取組 .....                     | 31 |
| 2 地方公共団体における公共交通への取組 .....                 | 39 |
| 2-1 公共交通事業への支援の実施状況 .....                  | 39 |
| 2-2 支援内容と効果・課題 .....                       | 40 |
| 2-3 新型コロナウイルス感染症拡大時の法定協議会の動向 .....         | 41 |
| 2-4 市町村運営の地域公共交通の輸送実績の推移 .....             | 42 |
| 3 「新しい生活様式」を踏まえた利用者への影響 .....              | 43 |
| 3-1 四国内居住者アンケートからみた公共交通利用への影響 .....        | 43 |
| 3-2 四国外居住者アンケートからみた四国への来訪・公共交通利用への影響 ..... | 48 |
| 4 今後の四国における公共交通のあり方 .....                  | 51 |
| 4-1 これまでの四国における公共交通の維持・確保に向けた取組と課題 .....   | 51 |
| 4-2 新型コロナウイルス感染拡大を受けた影響と対応のまとめ .....       | 52 |

令和3年3月

国土交通省 四国運輸局

## 序 業務概要

---

### 序-1 目的

全国に先駆けて人口減少が進行する四国においては、公共交通の利用者減少や運転手不足などの厳しい経営環境に置かれており、地域旅客運送サービスの確保は大きな課題となっている。

こうした中、新型コロナウイルス感染症は令和2年1月15日に国内初の感染者が確認されて以降、徐々に国内各地に感染が拡大し、四国においても同年2月25日に徳島県で初の新規感染者、4月3日には初の感染者の死亡が確認された。4月16日には四国4県を含む全国に対し「緊急事態宣言」が発令され、商業施設等における休業要請や不要不急の外出自粛の要請などが出された。新規感染者数の増加傾向が徐々に鈍化されたことから、「緊急事態宣言」は5月14日には解除されたものの、7～8月や11月以降には再び感染者数が増加することとなり、12月には全国で累計感染者数が20万人に、四国内で累計感染者数が1,000人に到達し、近隣の関西地方（大阪府、京都府、兵庫県）を含む全国8都府県に対して、再び「緊急事態宣言」が発令されることとなった。

このように、新型コロナウイルス感染症による影響は甚大であり、鉄道・軌道、バス、タクシー、フェリー・旅客船の全てのモードで、大幅な減便、収入の減少等の影響が生じているため、この機会に四国管内における各交通モードにおける輸送人員や営業損益の実情を調査し、実態を把握する必要がある。国や地方公共団体により講じられた対応や支援内容の利用実態等の把握を行うことも重要である。

また、中長期的な視点から、「新しい生活様式」の実践による四国地域における公共交通機関の利用状況への影響、利用者意識の変化についての調査を行うことも必要である。

このため、これらの新型コロナウイルス感染症による公共交通機関への影響を取りまとめるとともに、今後の四国における公共交通ネットワークを維持・確保するためのあり方を検討することとした。

### 序-2 実施概要

#### (1) 実施項目

前述の目的を踏まえ、各種調査実施を通じて、以下に示す3つの項目について調査・検討を行った。

- 交通事業者における新型コロナウイルス感染症による影響
- 「新しい生活様式」を踏まえた利用者への影響
- 今後の四国における公共交通のあり方

#### (2) 各調査の概要

交通事業者、利用者における影響を把握するために、次の3種類の調査を実施した。なお、各種調査の実施概要の詳細は、次章以降に示す。

##### ○交通事業者アンケート調査

- \* 四国内の鉄軌道・乗合・貸切・乗用・旅客航路の各事業を担う全事業者に対して、新型コロナウイルス感染症拡大による需要の変化と、対応状況等を把握

##### ○県・市町村アンケート調査

- \* 四国内の全地方公共団体に対し、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う公共交通事業への支援・取組概要と、今後の支援方針等について調査

##### ○利用者アンケート調査（四国内・四国外）

- \* Webモニター等に対し、普段の公共交通利用状況と、新型コロナウイルス感染症拡大による外出・利用への影響、今後感染が落ち着いた段階での利用可能性を調査



## 参考1 新型コロナウイルス感染症の状況・経緯

四国運輸局管内に関連する新型コロナウイルス感染症の状況については、次の通りであった。

|      |        |                                                                                                |
|------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 令和2年 | 1月15日  | ・国内で初の感染者の確認（神奈川県）                                                                             |
|      | 1月31日  | ・政府が中国湖北省に滞在歴のある外国人の入国拒否決定<br>・新型コロナウイルスによる感染症を「指定感染症」指定                                       |
|      | 2月3日   | ・ダイヤモンドプリンセス号が横浜港に入港                                                                           |
|      | 2月18日  | ・国内で初の感染者死亡（神奈川県）                                                                              |
|      | 2月25日  | ・四国内で初の感染者の確認（徳島県）<br>※各県の初の感染症確認は次の通り<br>（香川県：3/17、愛媛県：3/2、高知県：2/29）                          |
|      | 3月2日   | ・全国すべての小中学校・高校が臨時休校開始                                                                          |
|      | 3月10日  | ・政府が「歴史的緊急事態」に初指定                                                                              |
|      | 3月24日  | ・東京オリンピック、パラリンピックの1年延期決定                                                                       |
|      | 3月26日  | ・政府が特措法に基づく対策本部を設置                                                                             |
|      | 4月1日   | ・政府が全世界からの入国者に対し2週間の待機要請を決定                                                                    |
|      | 4月3日   | ・四国内で初の感染者死亡（愛媛県）<br>※各県の初の感染者死亡は次の通り<br>（徳島県：4/28、香川県：8/13、高知県：4/15）                          |
|      | 4月7日   | ・7都府県に対し「緊急事態宣言」を発令（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、大阪府、兵庫県、福岡県）                                              |
|      | 4月16日  | ・「緊急事態宣言」を全国に発令                                                                                |
|      | 5月1日   | ・新型コロナウイルス感染症対策専門家会議が「新しい生活様式」を提案                                                              |
|      | 5月4日   | ・政府が緊急事態宣言を5月31日まで延長決定                                                                         |
|      | 5月14日  | ・「緊急事態宣言」を39県について解除、8都道府県は延長<br>（延長対象：北海道、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、京都府、大阪府、兵庫県）                        |
|      | 5月21日  | ・「緊急事態宣言」を4道府県について解除、首都圏は継続                                                                    |
|      | 5月25日  | ・「緊急事態宣言」を全国で解除                                                                                |
|      | 6月14日  | ・都道府県をまたぐ移動の自粛要請を全国で緩和                                                                         |
|      | 7月22日  | ・「Go To トラベル」キャンペーン開始（東京都発着を除く）                                                                |
|      | 10月1日  | ・「Go To トラベル」キャンペーンの支援対象に東京都を追加<br>・「Go To イート」キャンペーンを開始                                       |
|      | 11月10日 | ・新型コロナウイルス感染症対策分科会が「急速な感染拡大の可能性」について緊急提言                                                       |
|      | 11月20日 | ・新型コロナウイルス感染症対策分科会が「Go To キャンペーン」の見直しなどを政府に求める提言                                               |
|      | 11月24日 | ・「Go To トラベル」キャンペーンに関し、札幌市と大阪市を目的地とする旅行を対象外に決定                                                 |
|      | 12月15日 | ・「Go To トラベル」キャンペーンを全国一斉運用停止決定（12月28日から）、12月27日まで札幌市、大阪市、東京都、名古屋市を目的地とする旅行も対象から除外              |
|      | 12月16日 | ・高知県において飲食店等に対する営業時間短縮要請（令和3年1月11日まで）                                                          |
|      | 12月25日 | ・変異ウイルスを検疫で初確認                                                                                 |
|      | 12月26日 | ・全世界からの外国人新規入国を28日から1月末まで停止                                                                    |
| 令和3年 | 1月7日   | ・「緊急事態宣言」発令（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）                                                                  |
|      | 1月13日  | ・「緊急事態宣言」の対象を追加（栃木県、岐阜県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、福岡県）<br>・愛媛県松山市において酒類を提供する飲食店に対する営業時間短縮要請（令和3年1月26日まで） |
|      | 2月1日   | ・「緊急事態宣言」の延長決定、栃木県のみ解除                                                                         |
|      | 2月13日  | ・新型コロナウイルス対策の改正特措法が施行                                                                          |
|      | 2月28日  | ・「緊急事態宣言」を首都圏を除き解除                                                                             |
|      | 3月18日  | ・「緊急事態宣言」の首都圏の解除を決定（21日から）                                                                     |

四国4県及び全国の新規感染者数の推移は下図のとおりである。  
 増加傾向については四国、全国ともに同様の傾向で推移している。  
 四国においては、令和2年12月に累計1,000人を超えたが、その後も急激な増加傾向が続き、令和3年1月には累計2,000人、2月には累計3,000人を超えている。  
 全国においては、令和2年10月に累計10万人を超え、12月には累計20万人、2月には累計40万人を超えている。

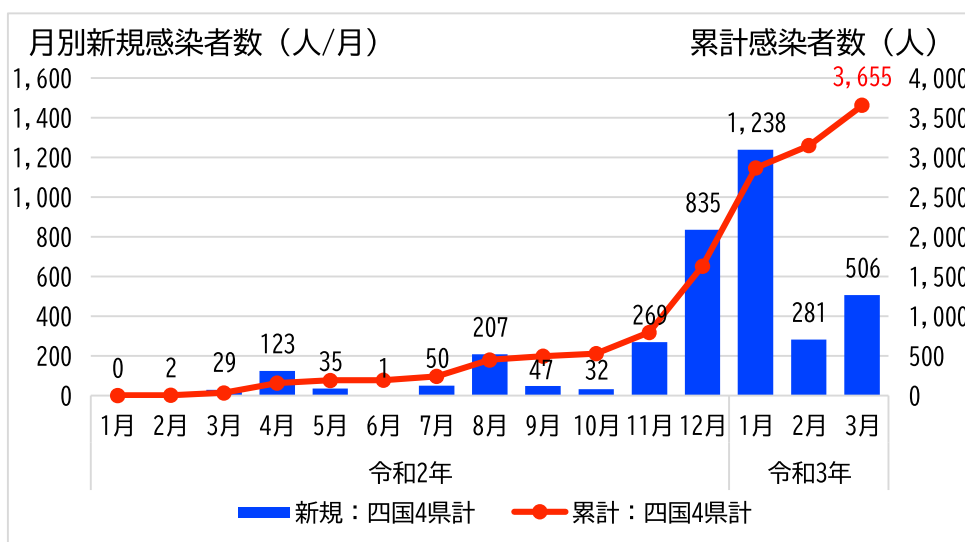


図 四国4県における月別新規感染者数及び累計感染者数の推移

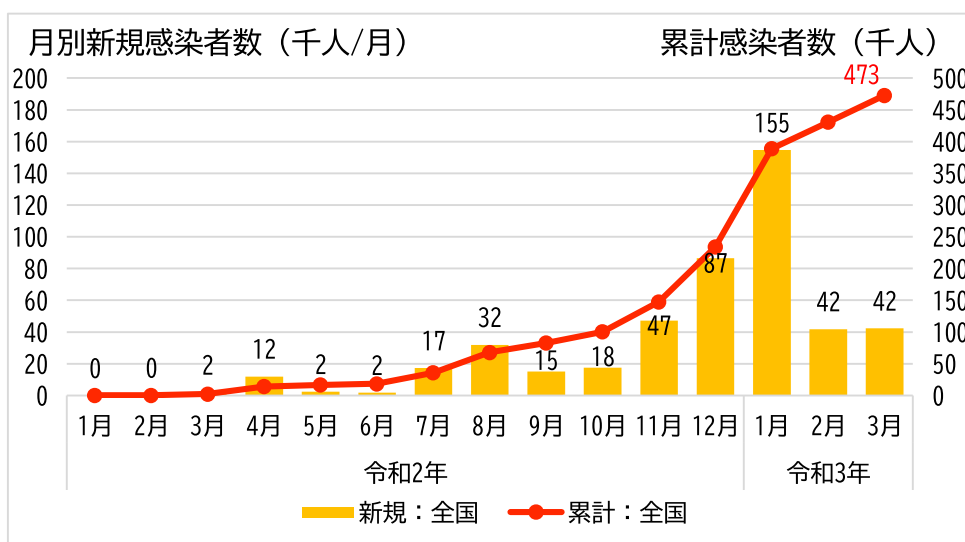


図 全国における月別新規感染者数及び累計感染者数の推移

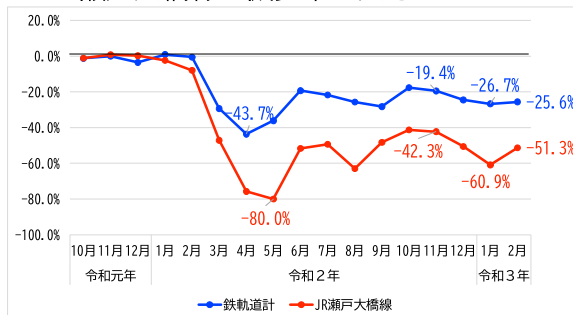
(出典) 新型コロナ関連の情報提供：NHK

## 参考2 「四国の運輸の動き」からみた輸送実績への影響

毎月、四国運輸局が輸送実績を取りまとめている「四国の運輸の動き」によると、新型コロナウイルスの感染が確認され、徐々に感染が拡大し始めた令和2年2月までは、輸送人員・航送台数の対前年度比は横ばい傾向で推移していたが、緊急事態宣言（1回目）の令和2年5月に最低を記録した。以降も特に「広域流動」を担うモードで減少率が大きい傾向が続いている。

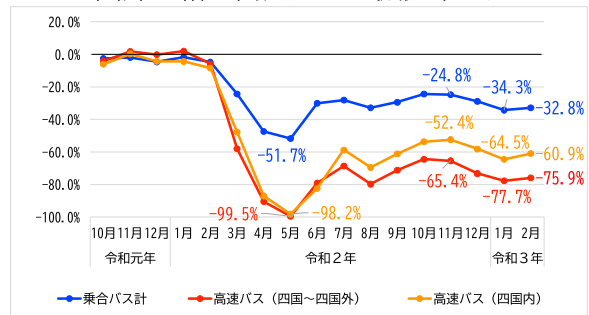
### 鉄軌道

- ・鉄道・軌道運送全体では令和2年11月時点で19.4%減、令和3年2月時点で25.6%減
- ・JR瀬戸大橋線の減少率が大きい



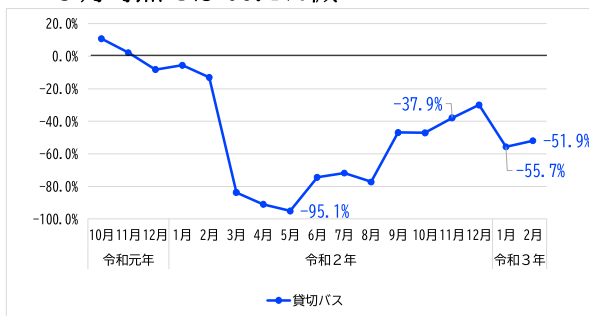
### 乗合バス/高速バス

- ・乗合バス全体では令和2年11月時点で24.8%減、令和3年2月時点で32.8%減
- ・四国外を結ぶ高速バスの減少率が大きい



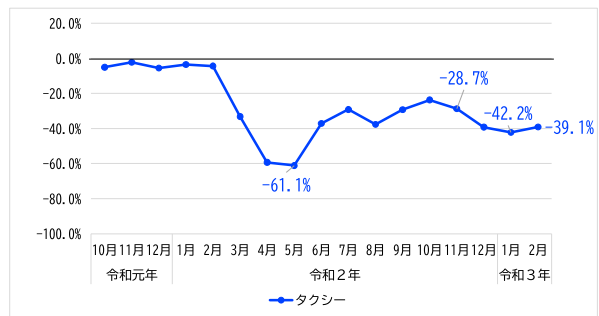
### 貸切バス

- ・貸切バス全体では令和2年11月時点で37.9%減、令和3年2月時点で51.9%減
- ・5月時点では95.1%減



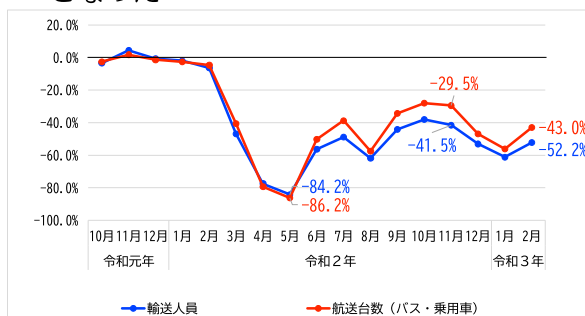
### タクシー

- ・タクシー全体では令和2年11月時点で28.7%減、令和3年2月時点で39.1%減



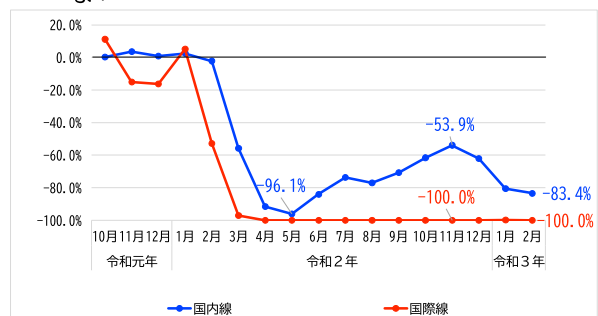
### 旅客船

- ・令和2年11月時点で、輸送人員は41.5%減、航送台数は29.5%減、令和3年2月時点では、輸送人員は52.2%減、航送台数は43.0%減となった



### 航空

- ・国内線は令和2年11月時点で53.9%減、令和3年2月時点で83.4%減
- ・国際線は令和2年4月以降、ほぼ就航していない



（出典）四国の運輸の動き

## 本四架橋の通行量との比較

○鉄道の方が自家用車などの道路交通量より影響を大きく受けたものと考えられる。

- ・本四架橋3橋（瀬戸大橋、大鳴門橋、多々羅大橋）の合計通行量（台数）は、最も減少した令和2年5月時点で、普通車・軽自動車が対前年度比70.4%減少、中型車・大型車・特大車が対前年度比16.8%減少。
- ・令和2年10月時点では、普通車・軽自動車が14.5%減少、中型車・大型車・特大車が5.0%減少にまで回復。
- ・令和3年2月時点では、普通車・軽自動車が32.8%減少、中型車・大型車・特大車が6.4%減少となった。
- ・一方で、JR瀬戸大橋線は、令和2年5月時点で、対前年度比80.0%減少、令和2年10月時点でも41.3%減少と減少率が大きく、令和3年2月時点でも51.3%の減少にとどまった。
- ・なお、令和3年2月時点では、2年前の平成31年2月時点と比較して、本四架橋3橋の普通車・軽自動車通行量が26.7%減、中型車・大型車・特大車通行量が5.8%減となっているのに対し、JR瀬戸大橋線の利用者数は55.2%減となっている。

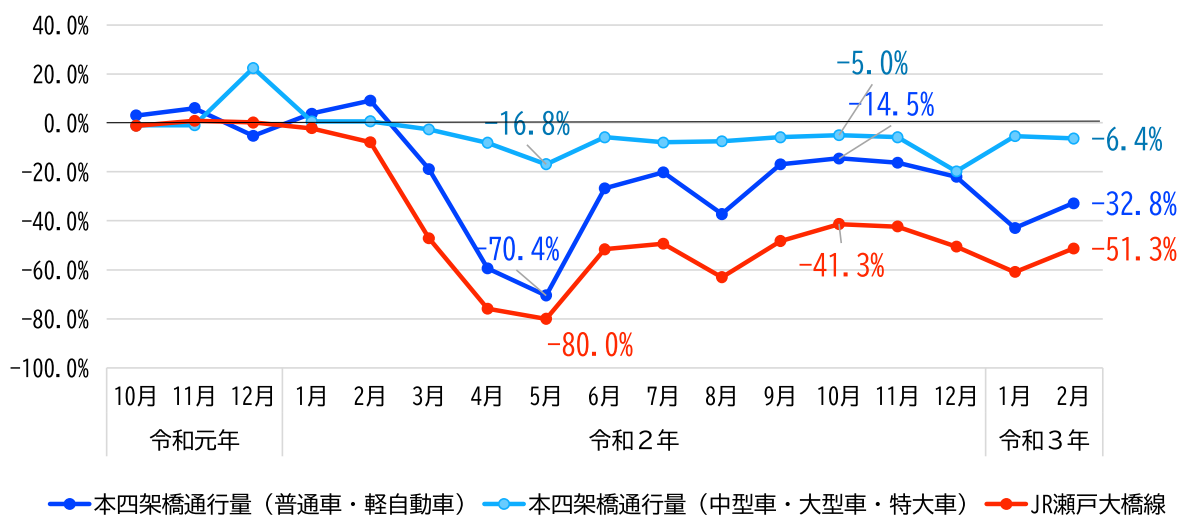


図 令和元年10月から令和3年2月までの対前年度比の推移

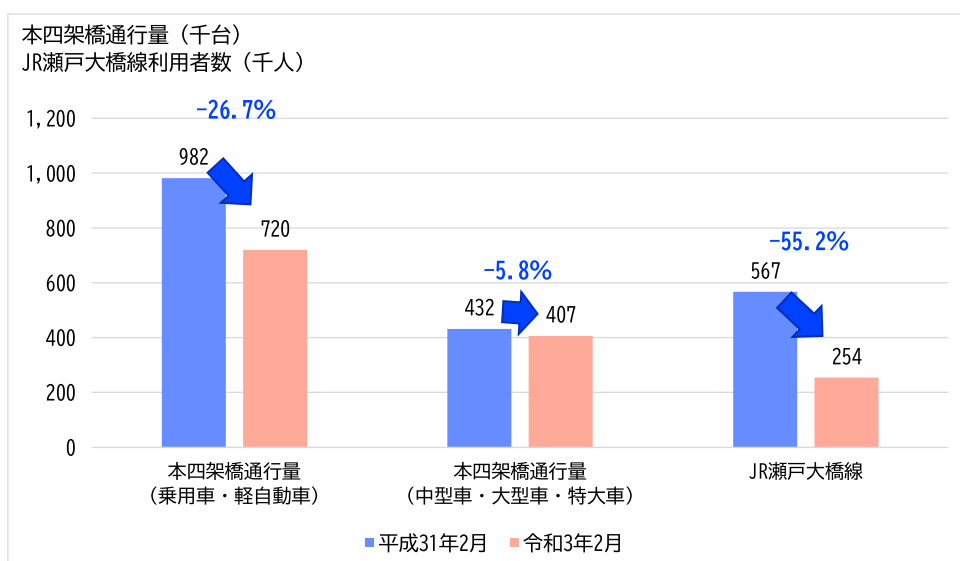


図 本四架橋通行量とJR瀬戸大橋線の平成31年・令和3年（各2月）の輸送実績

（出典）四国の運輸の動き

## 新規感染者数と交通モード別 利用者数の増減との比較

○各交通モードの利用者数の対前年度比増減率は、新規感染者数の増減傾向に呼応して推移している。

- ・四国及び全国で新規感染者数が増加した令和2年4月、8月、12月以降においては、四国内の各交通モード別利用者数の対前年度比が低下する傾向となっている。
- ・一方、新規感染者数の増加傾向が落ち着いた令和2年6月や9月においては、各交通モード別利用者数の対前年度比が前月よりも増加に転じており、利用の回復傾向がみられる。
- ・特に、貸切バスや航空国内線旅客については、新規感染者数の増減傾向と利用者数の対前年度比の傾向との関係性が高くなっている。

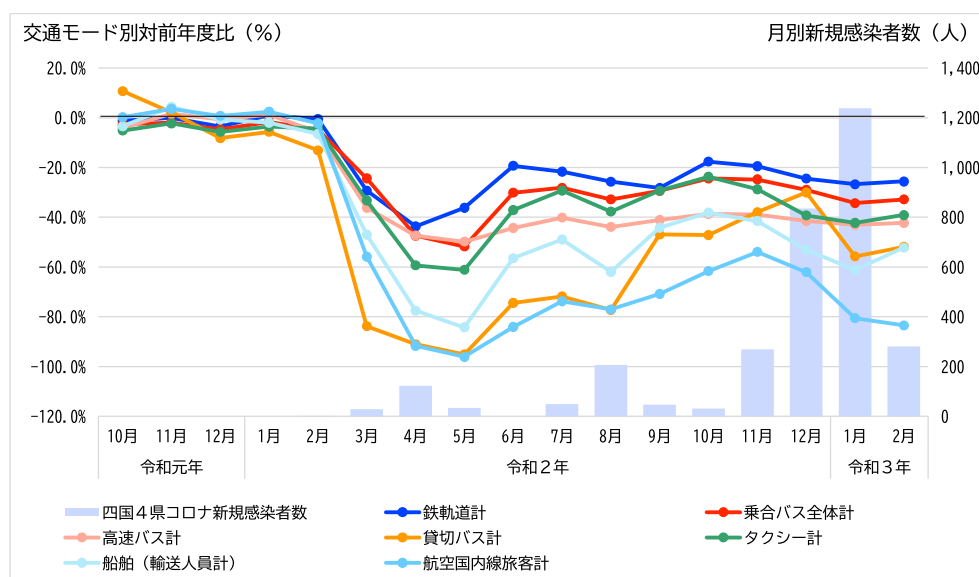


図 各交通モードの輸送実績対前年度比と新型コロナ新規感染者数（四国4県計）の推移

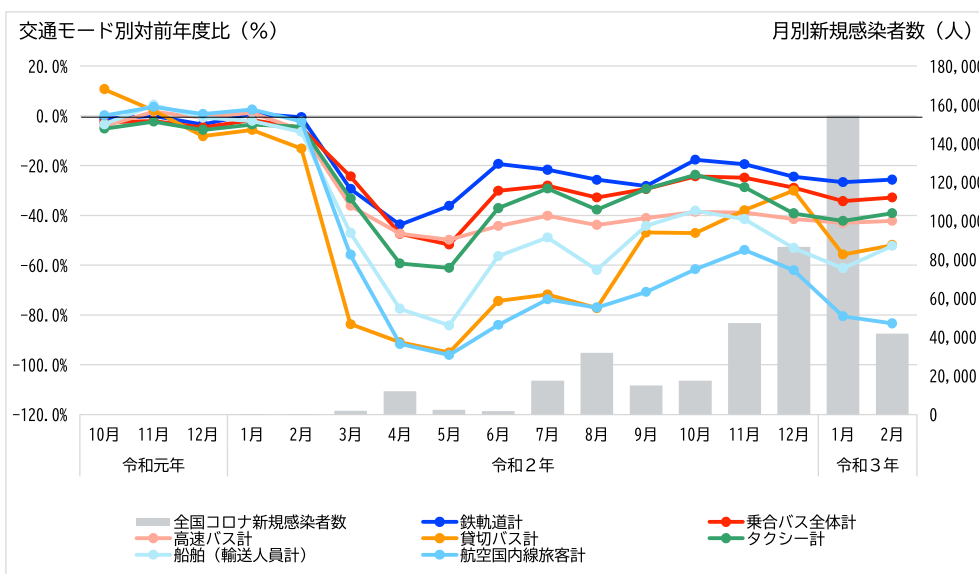


図 各交通モードの輸送実績対前年度比と新型コロナ新規感染者数（全国）の推移

（出典）各交通モード別利用者数の対前年同月比は、「四国の運輸の動き」

新型コロナウイルスの新規感染者数は、「新型コロナ関連の情報提供:NHK」をもとに作成

# 1 交通事業者における新型コロナウイルス感染症による影響

## 1-1 感染拡大を契機とした輸送実績への影響

### (1) 鉄道・軌道運送事業

#### ① 輸送人員の変動状況

○緊急事態宣言が発令された令和2年4月に最低を記録。回復は鈍い。

輸送人員の変動については、「鉄軌道全体」では令和元年10月以降減少傾向が続いていた中、令和2年4月に最も減少し418万人/月にまで落ち込んだ。以降回復傾向にあるが、令和元年10月と比較すると、20%程度減少して推移している。

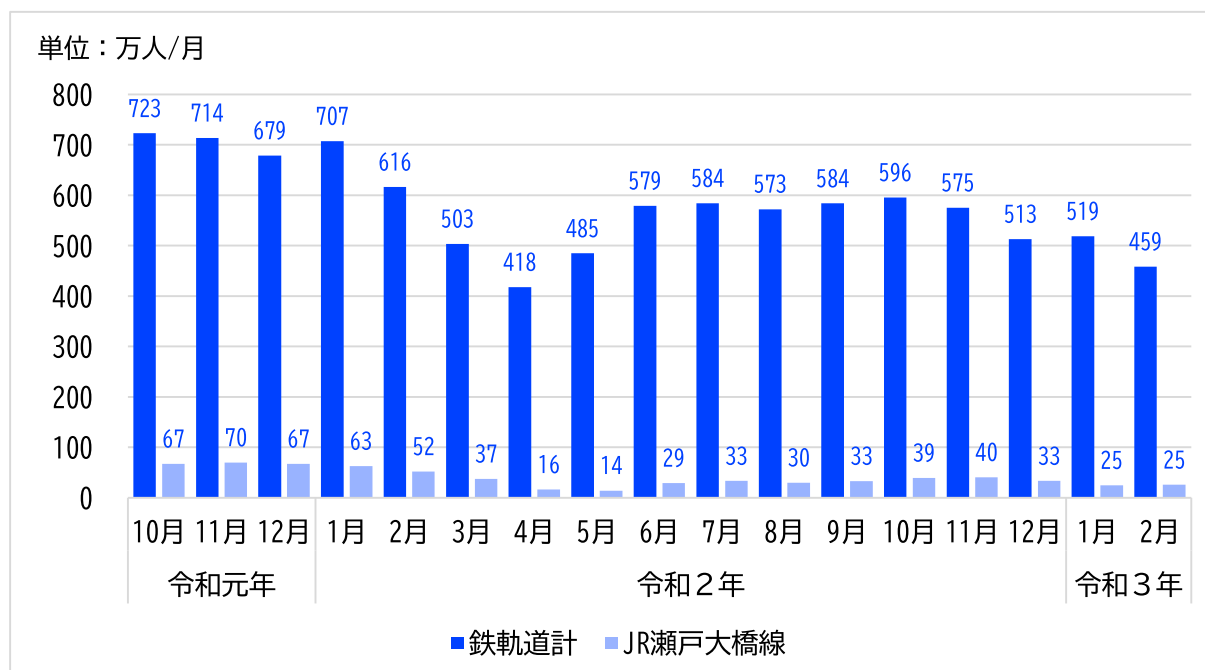


図 鉄道・軌道運送事業における輸送人員の推移

※新型コロナウイルス感染症の影響が出る前には、瀬戸内芸術祭の開催をはじめとした大規模イベントに伴う輸送人員の一時的な増加等がみられることから、実績値で推移を整理している。

(出典)「四国の運輸の動き」

#### 【参考】交通事業者アンケート実施概要

○四国管内の各交通モードの感染拡大による影響、及び国や地方公共団体により実施された公的支援の活用状況等を把握するため、アンケート調査を実施。

○対象：四国管内の全交通事業者（鉄軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業、旅客航路運送事業）  
計 739 事業者（※複数の事業を実施している事業者の重複あり）

○方法：調査票の郵送配布・郵送回収  
(必要に応じて、回答内容について事業者への電話ヒアリングも実施)

○実施時期：令和3年1月6日発送、1月26日送付期限

○回収数：349 事業者（回収率：47.2%）



○アンケート調査によると、緊急事態宣言が発令された令和2年4月に最低を記録。特に、「四国全域・主に地方部」を運行する事業者において回復は鈍い。

輸送人員の変動に関し、需要の方面別にみると、「四国全域・主に地方部」を運行する事業者では、令和元年11月以降減少傾向が続いていた中、令和2年4月に最も減少し、令和元年11月比29%にまで落ち込んだ。以降回復傾向にあり、令和2年11月時点では87%となっている。

一方、「主に都市部」を運行する事業者も同様に推移してきたが、「四国全域・主に地方部」を運行する事業者よりも減少率は低く、最低となった令和2年4月で令和元年11月比62%、令和2年11月時点では81%となっている。

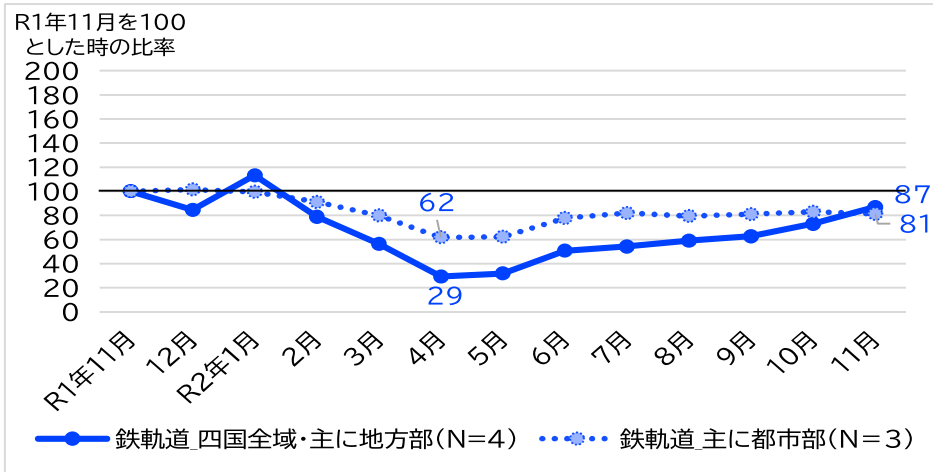


図 鉄道・軌道運送事業における需要の方面別の輸送人員の推移（R2.11を100とした推移※）

※令和元年11月の輸送実績を100とした場合の各月の輸送実績の増減（回答値）を運送事業ごとに集計し、単純平均値として算定したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

（出典）交通事業者アンケート調査

## ② 対前年度比の推計

○利用者の交通行動に最も影響があったと考えられる期間は、緊急事態宣言が発令された令和2年4～5月と考えられる。

回答のあった事業者における輸送実績の令和元年11月比をもとに、「四国における運輸の動き」の実績を用いて対前年度比を推計したところ、最も需要が落ち込んだ時期として、令和2年5月において63%減と推計された。

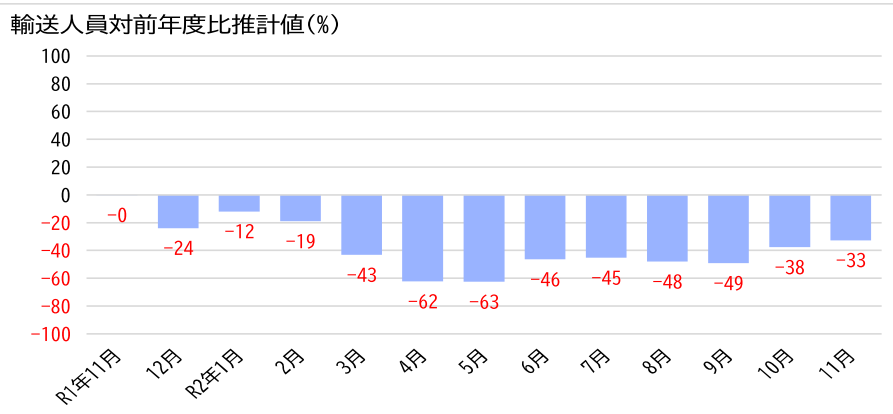


図 鉄道・軌道運送事業における輸送人員の対前年度比推計値

※前年同月輸送実績を100とした場合の各月の輸送実績の推計値をアンケート調査を基に集計・試算したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

（出典）交通事業者アンケート調査

### ③ 需要の変動を受けた対応

○すべての事業者が減便の対応。

輸送人員の変動に対して、鉄道・軌道運送事業では「減便した」と回答した事業者が最多となった。次いで、主に都市部を運行する事業者において、「臨時便の運行をとり止めた」、「時刻を変更した」の回答が多かった。

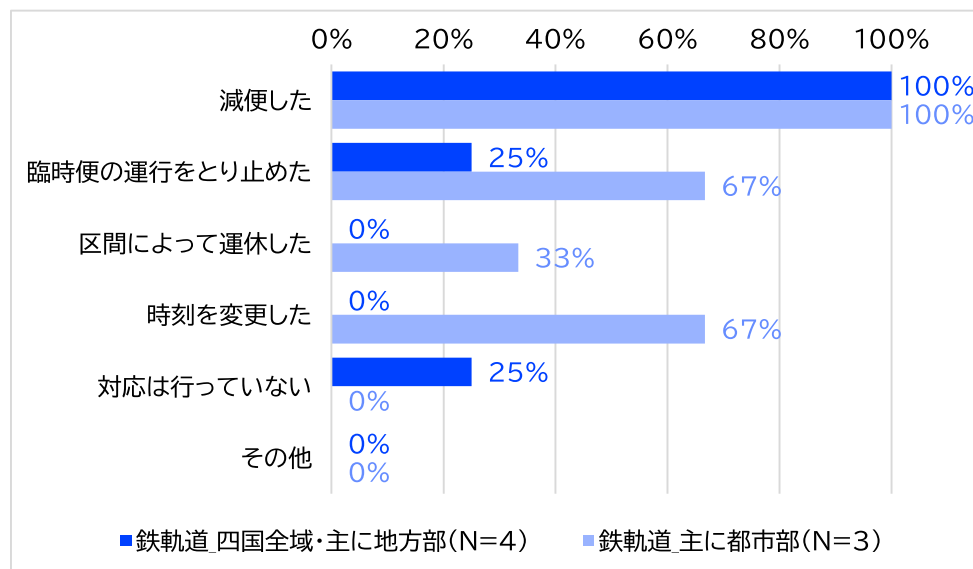


図 鉄道・軌道運送事業における輸送人員の変動への対応状況（複数回答）

※回答のあった需要の方面を足し合わせて表示している。このため、四国管内の事業者数とは一致しない。

（出典）交通事業者アンケート調査

### ④ 感染終息後の見込み

○四国全域・主に地方部を運行する事業者では「現状より減少が懸念される」との回答。主に都市部を運行する事業者では「現状より増加が期待される」との回答が多い。

新型コロナウイルスの感染が落ち着いたのちに、需要が「現状より減少が懸念される」と回答した事業者は、四国全域・主に地方部を運行する事業者に限られた。一方、都市部を運行する事業者においては、「現状より増加が期待される」との回答が多かった。

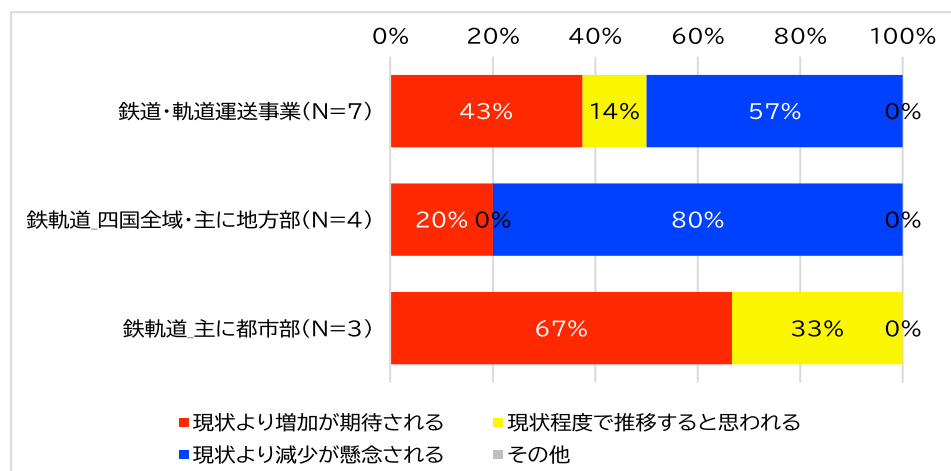


図 鉄道・軌道運送事業における旅客需要の方面別にみた感染が落ち着いたのちの需要の見込み

（出典）交通事業者アンケート調査

## (2) 一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス、高速バス等）

### ① 輸送人員の変動状況

○緊急事態宣言が発令された令和2年5月に最低を記録。以降、乗合バス全体は回復傾向にあるが、高速バスは回復が鈍い。

輸送人員の変動に関し、乗合バス全体では令和元年10月以降減少傾向が続いていた中、令和2年5月に最も減少し89万人/月にまで落ち込んだ。以降、回復傾向にあるが、令和2年10月と比較すると、20～30%減少程度で推移している。

一方、高速バスについては、令和2年5月に輸送人員が0万人/月まで減少し、以降も回復が鈍い。

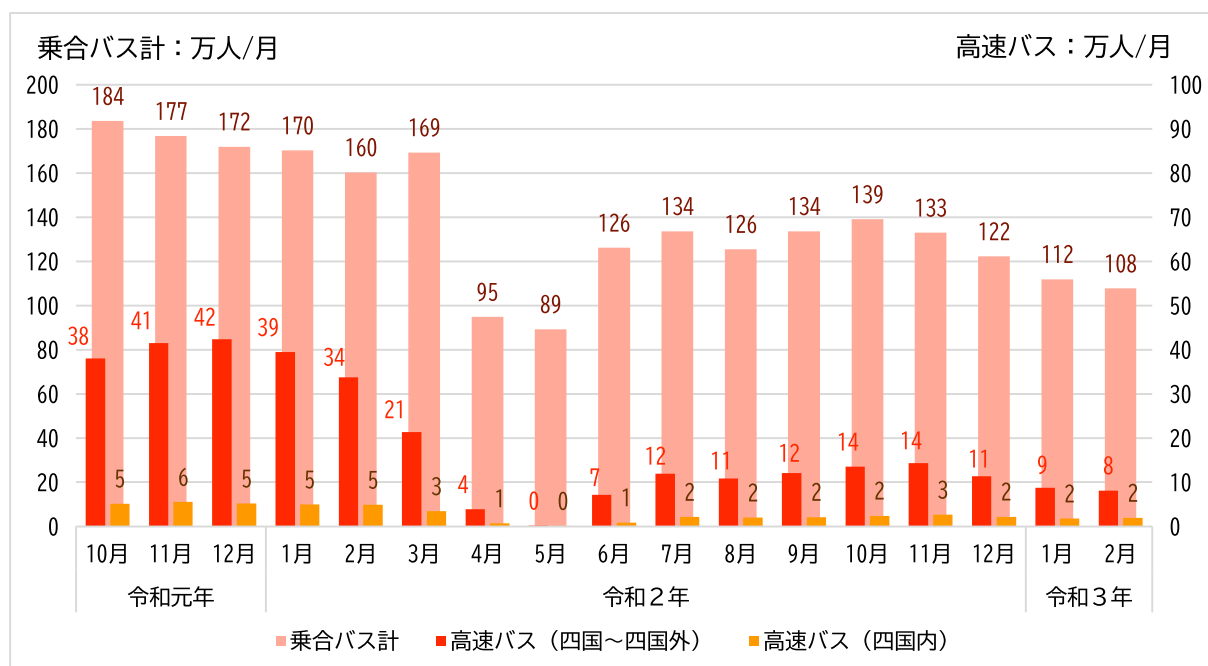


図 一般乗合旅客自動車運送事業における輸送人員の推移

※新型コロナウイルス感染症の影響が出る前には、瀬戸内芸術祭の開催をはじめとした大規模イベントに伴う輸送人員の一時的な増加等がみられることから、実績値で推移を整理している。

（出典）「四国の運輸の動き」

○アンケート調査では、緊急事態宣言が発令された令和2年4月に最低を記録。以降、主に地域における一般路線バスは回復傾向にあるが、高速バスなどの都市間バスは回復が鈍い。

輸送人員の変動に関し、移動目的別にみると、「高速バスなどの都市間バス」では令和元年11月以降減少傾向が続いていた中、令和2年5月に最も減少し、令和元年11月比11%にまで落ち込んだ。以降、回復傾向にあるが、令和2年11月時点でも40%にとどまっている。

一方、「主に地域における一般路線バス」については、「高速バスなどの都市間バス」と比較して需要の減少率は低いものの、令和2年4月時点で対令和元年11月比62%となっている。以降は、回復傾向にあるが令和2年11月時点で78%にとどまっている。

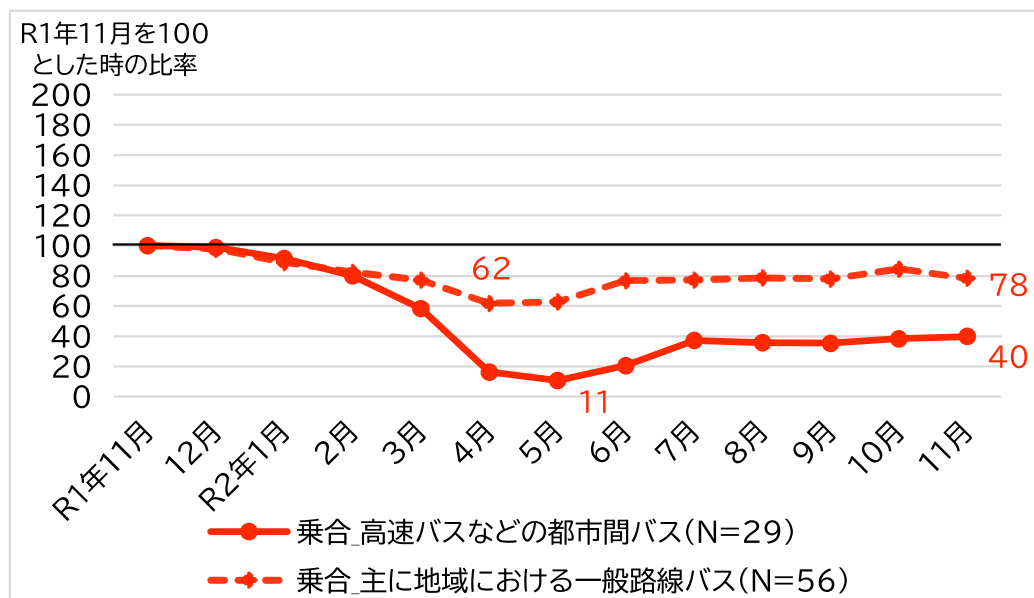


図 一般乗合旅客自動車運送事業における需要の方面別の輸送人員の推移  
(R2.11を100とした推移※)

※令和元年11月の輸送実績を100とした場合の各月の輸送実績の増減（回答値）を運送事業ごとに集計し、単純平均値として算定したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

※複数の回答が得られ、事業者の特定が困難な項目のみ表示している。

※上記の各移動目的については、主に次のような路線が含まれている。（以下同じ）

- ・ 高速バスなどの都市間バス：四国内外、四国県間を運行する事業者の回答の計
- ・ 主に地域における一般路線バス：県内市町村間、市町村内を運行する事業者の回答の計

（出典）交通事業者アンケート調査

## ② 対前年度比の推計

○利用者の交通行動に最も影響があったと考えられる期間は、緊急事態宣言が発令された令和2年4～5月と考えられる。

回答のあった事業者における輸送実績の令和元年11月比をもとに、「四国における運輸の動き」の実績を用いて対前年度比を推計したところ、乗合全体では、最も需要が落ち込んだ時期として、令和2年5月において57%減と推計された。一方、高速バスでは、最も需要が落ち込んだ時期として、令和2年5月において90%減と推計された。

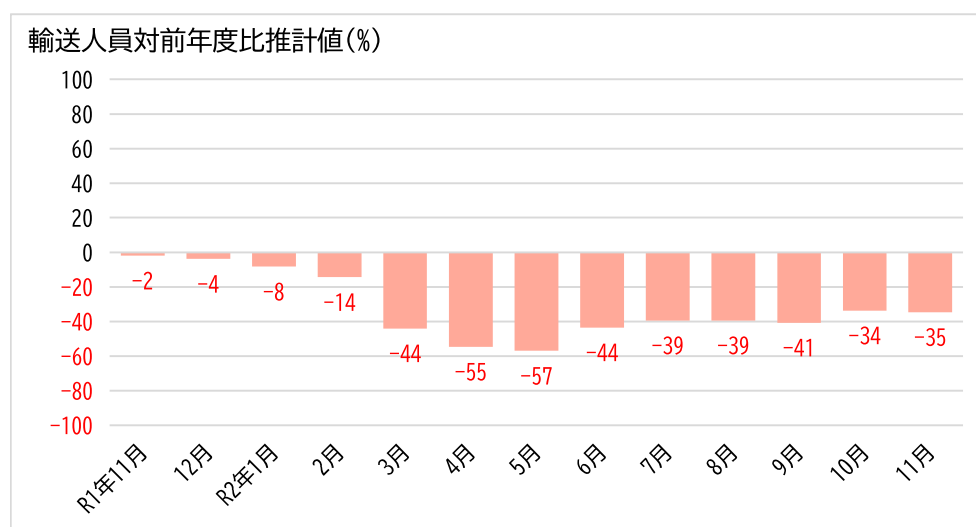


図 一般乗合旅客自動車運送事業における輸送人員の対前年度比推計値(乗合全体)

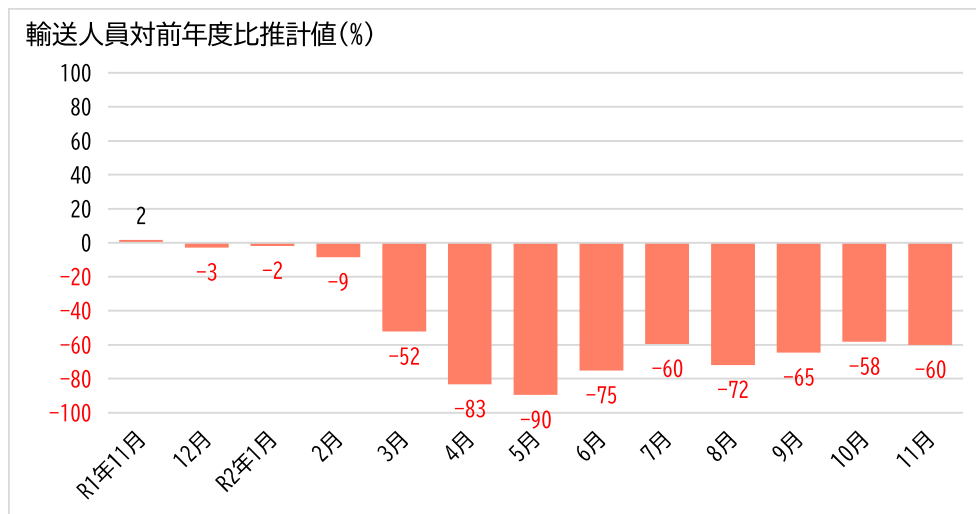


図 一般乗合旅客自動車運送事業における輸送人員の対前年度比推計値(上記のうち高速バス)

※前年同月輸送実績を100とした場合の各月の輸送実績の推計値をアンケート調査を基に集計・試算したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

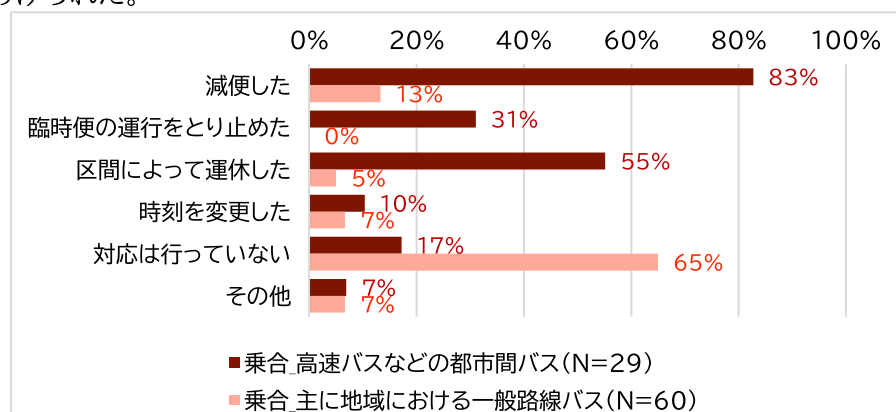
(出典) 交通事業者アンケート調査

### ③ 需要の変動を受けた対応

○主に四国内外や四国県間の移動を担う事業者では、約 8 割が減便の対応。

○主に市町村内の移動を担う事業者では、約 7 割がコロナ前のサービス水準を維持。

輸送人員の変動に対して、一般乗合旅客自動車運送事業全体では「対応は行っていない」と回答した事業者が最多で 49% となった。次いで、「減便した」が 36%、「区間によって運休した」が 21% となっている。なお、需要の方面別にみると、「高速バスなどの都市間バス」を担う事業者では、「減便した」や「区間によって運休した」が多く、一方で、輸送人員の減少の影響が比較的少なかった「主に地域における一般路線バス」を担う事業者では、「対応は行っていない」が最も多かった。なお、「その他」の対応としては、「座席利用の制限」などがあげられた。



※その他の主な内容としては「座席利用の制限」が多かった。

図 一般乗合旅客自動車運送事業における輸送人員の変動への対応状況（複数回答）

※回答のあった需要の方面を足し合わせて表示している。このため、四国管内の事業者数とは一致しない。

（出典）交通事業者アンケート調査

### ④ 感染終息後の見込み

○事業者においては「現状より増加が期待される」との回答のほうが多い。

新型コロナウイルスの感染が落ち着いたのちに、需要が「現状より増加が期待される」と回答した事業者が、高速バスなどの都市間バスで 39%、主に地域における一般路線バスで 37% となった。一方、「現状より減少が懸念される」と回答した事業者が、高速バスなどの都市間バスで 35%、主に地域における一般路線バスで 27% となった。

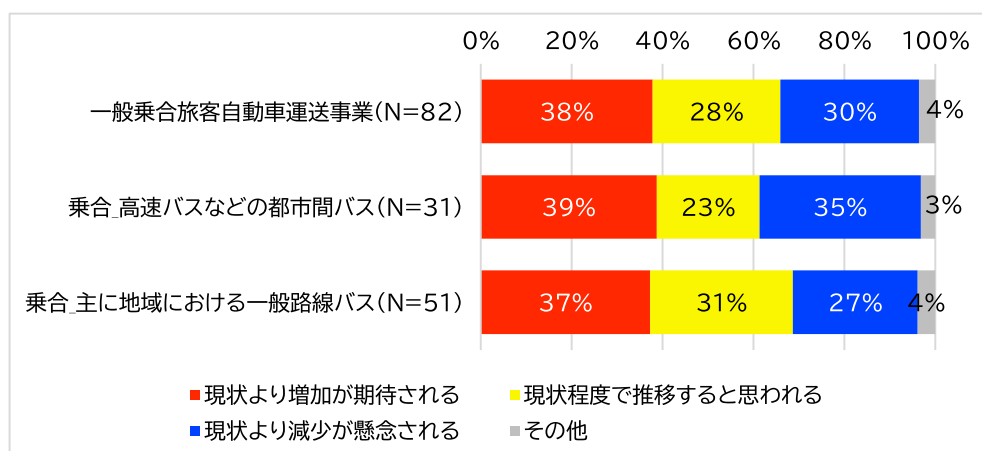


図 一般乗合旅客自動車運送事業における需要の方面別にみた感染が落ち着いたのちの需要の見込み

（出典）交通事業者アンケート調査



### (3) 一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス、観光バス等）

#### ① 輸送人員の変動状況

○緊急事態宣言が発令された令和2年4～5月に最低を記録。以降、回復が鈍かったものの、10月以降は令和元年11月比半減程度で推移。その後、再び減少。

輸送人員の変動に関し、貸切バス全体では令和元年10月以降減少傾向が続いていた中、令和2年5月に最も減少し1.1万人/月にまで落ち込んだ。その後も回復が進まない状況が続いていたが、令和2年10月以降回復傾向となった。これは、「GoToトラベル事業」や「教育旅行」等による影響と考えられる。

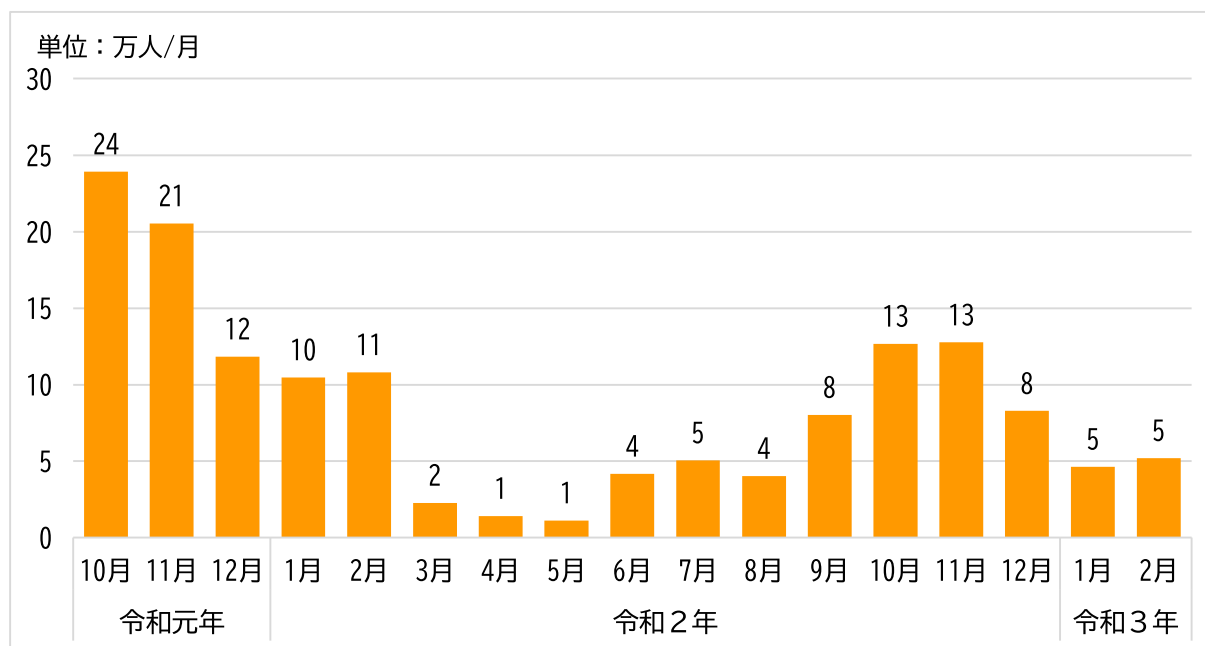


図 一般貸切旅客自動車運送事業における輸送人員の推移

※新型コロナウイルス感染症の影響が出る前には、瀬戸内芸術祭の開催をはじめとした大規模イベントに伴う輸送人員の一時的な増加等がみられることから、実績値で推移を整理している。

(出典)「四国の運輸の動き」

○アンケート調査によると、緊急事態宣言が発令された令和2年4月に最低を記録。以降、回復が鈍かったものの、10月以降は令和元年11月比半減程度で推移。

輸送人員の変動状況について、令和2年4月時点で対令和元年11月比13%にまで落ち込んだ。その後も回復が進まない状況が続いていたが、令和2年10月以降回復傾向となった。これは、「GoToトラベル事業」や「教育旅行」等による影響と考えられる。

一方、需要の方面については、他の事業と同様に「四国内外間」の需要の減少が大きいと回答した事業者が多いほか、「平日」よりも「土曜・日曜・祝日」の需要の減少が大きいと回答した事業者が多かった。

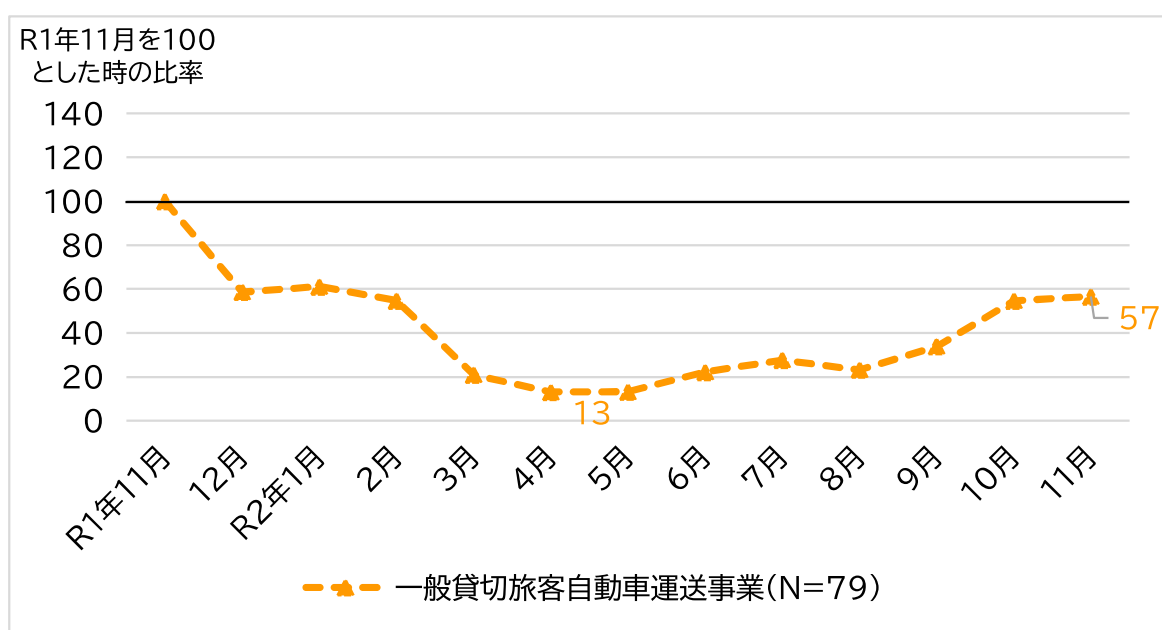


図 一般貸切旅客自動車運送事業における需要の方面別の輸送人員の推移  
(R2.11を100とした推移※)

※令和元年11月の輸送実績を100とした場合の各月の輸送実績の増減(回答値)を運送事業ごとに集計し、単純平均値として算定したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

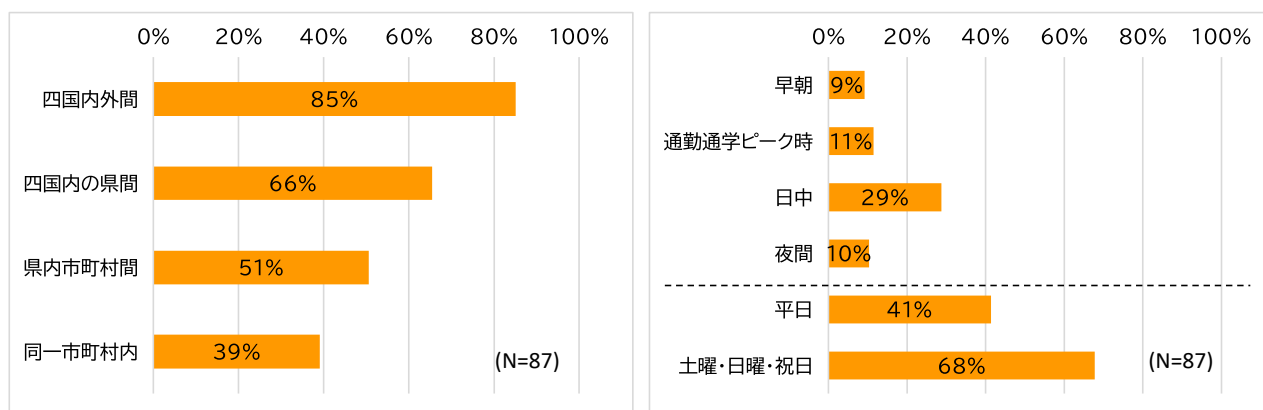


図 一般貸切旅客自動車運送事業における輸送人員が減少した需要の方面や時間帯・曜日等  
(複数回答)

(出典) 交通事業者アンケート調査

## ② 対前年度比の推計

○利用者の交通行動に最も影響があったと考えられる期間は、緊急事態宣言が発令された令和2年5月と考えられる。

回答のあった事業者における輸送実績の令和元年11月比をもとに、「四国における運輸の動き」の実績を用いて対前年度比を推計したところ、最も需要が落ち込んだ時期として、令和2年5月において88%減と推計された。

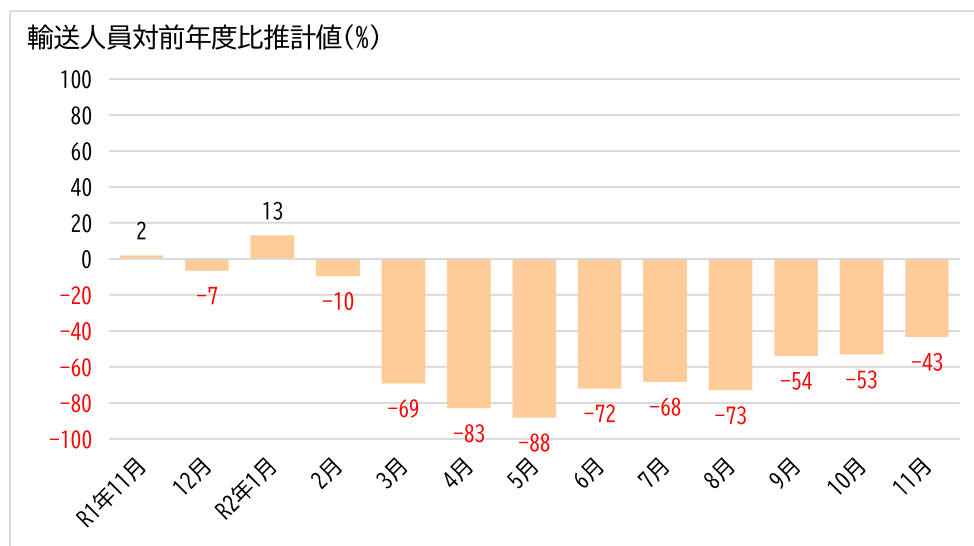


図 一般貸切旅客自動車運送事業における輸送人員の対前年度比推計値

※前年同月輸送実績を100とした場合の各月の輸送実績の推計値をアンケート調査を基に集計・試算したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

(出典) 交通事業者アンケート調査

## ③ 需要の変動を受けた対応

○約6割の事業者が需要の変動に対して対応は行わなかった。

○「その他」の内容としては、キャンセルにより運行できなかったとの回答も多かった。

輸送人員の変動に対して、一般貸切旅客自動車運送事業全体では「対応は行っていない」と回答した事業者が最多で56%となった。次いで、「その他」が44%となっている。なお、「その他」の内容としては、旅客側からの「キャンセル」により対応できなかったことが多かった。

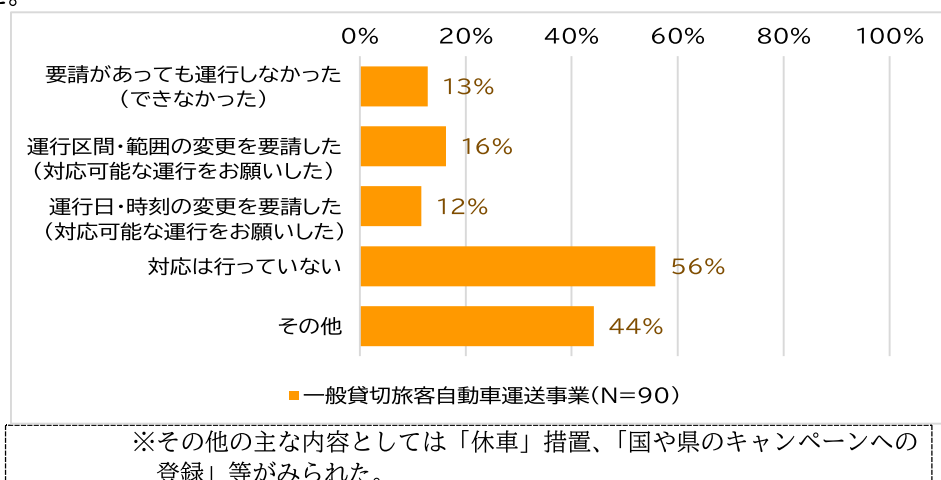


図 一般貸切旅客自動車運送事業における輸送人員の変動への対応状況(複数回答※)

※回答のあった需要の方面を足し合わせて表示している。このため、四国管内の事業者数とは一致しない。

(出典) 交通事業者アンケート調査

#### ④ 感染終息後の見込み

○事業者においては「現状より増加が期待される」との回答が他のモードと比較しても多い。

新型コロナウイルスの感染が落ち着いたのちに、需要が「現状より増加が期待される」と回答した事業者が全体で47%、一方、「現状より減少が懸念される」と回答した事業者が全体で28%となった。

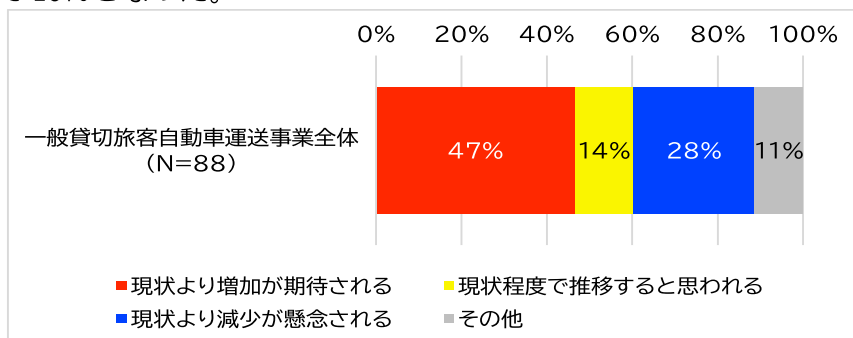


図 一般貸切旅客自動車運送事業における旅客需要の方面別にみた感染が落ち着いたのちの需要の見込み

(出典) 交通事業者アンケート調査

#### (4) 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）

##### ① 輸送人員の変動状況

○緊急事態宣言が発令された令和2年5月に最低を記録。以降、回復傾向にあり、令和元年11月比約2～3割減で推移。

輸送人員の変動に関し、令和元年12月以降減少傾向が続いていた中、令和2年5月に最も減少し20万人/月にまで落ち込んだ。その後、徐々に回復傾向にあり、令和2年10月時点では40万人/月となった。

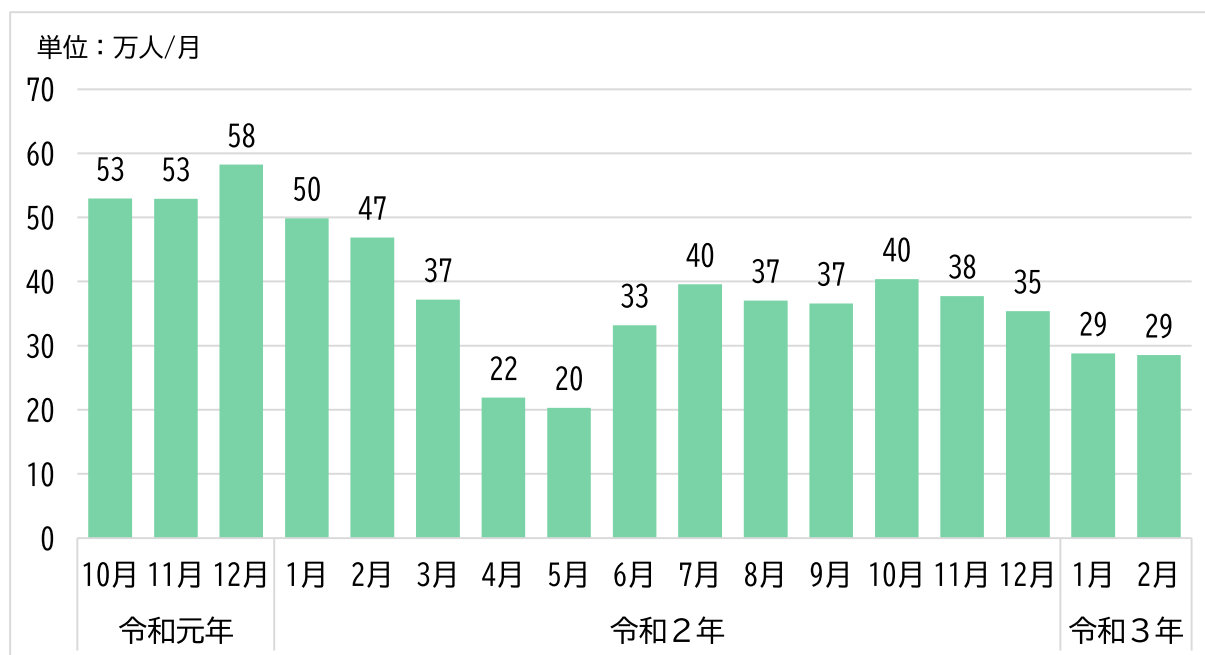


図 一般乗用旅客自動車運送事業における輸送人員の推移

※新型コロナウイルス感染症の影響が出る前には、瀬戸内芸術祭の開催をはじめとした大規模イベントに伴う輸送人員の一時的な増加等がみられることから、実績値で推移を整理している。

(出典) 「四国の運輸の動き」

○アンケート調査によると、緊急事態宣言が発令された令和2年4～5月に最低を記録。以降、回復傾向にあり、令和元年11月比約2～3割減で推移。

輸送人員の変動状況について、令和2年5月時点では令和元年11月比50%にまで落ち込んだ。その後は徐々に回復傾向となっていたが、令和2年11月時点では76%となっている。

一方、需要の方面については、他の事業と同様に「四国内外間」の需要の減少が大きいと回答した事業者が多いが、「同一市町村内」でも57%の事業者が需要の影響を受けていると回答した。また、午前中よりも「日中」や「夜間」の需要の減少が大きいと回答した事業者が多かった。

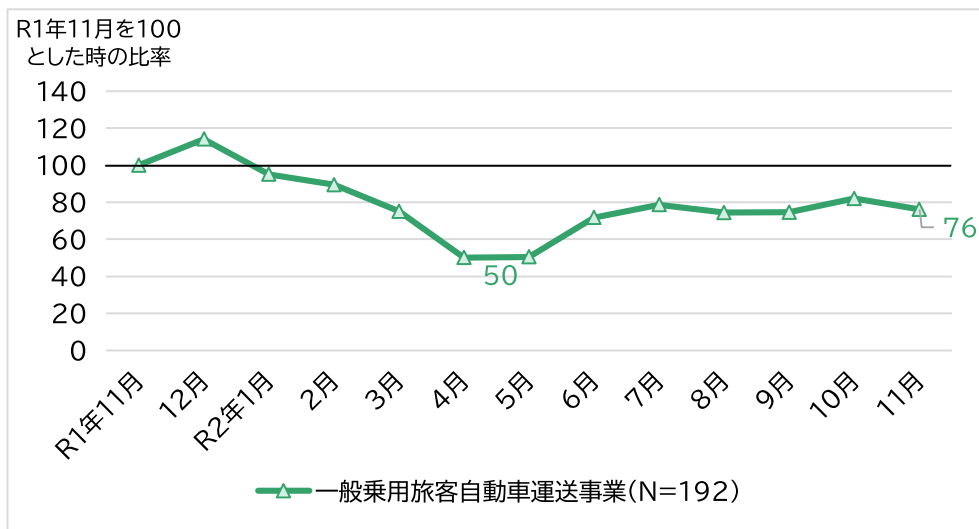


図 一般乗用旅客自動車運送事業における需要の方面別の輸送人員の推移 (R2.11を100とした推移※)

※令和元年11月の輸送実績を100とした場合の各月の輸送実績の増減(回答値)を運送事業ごとに集計し、単純平均値として算定したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

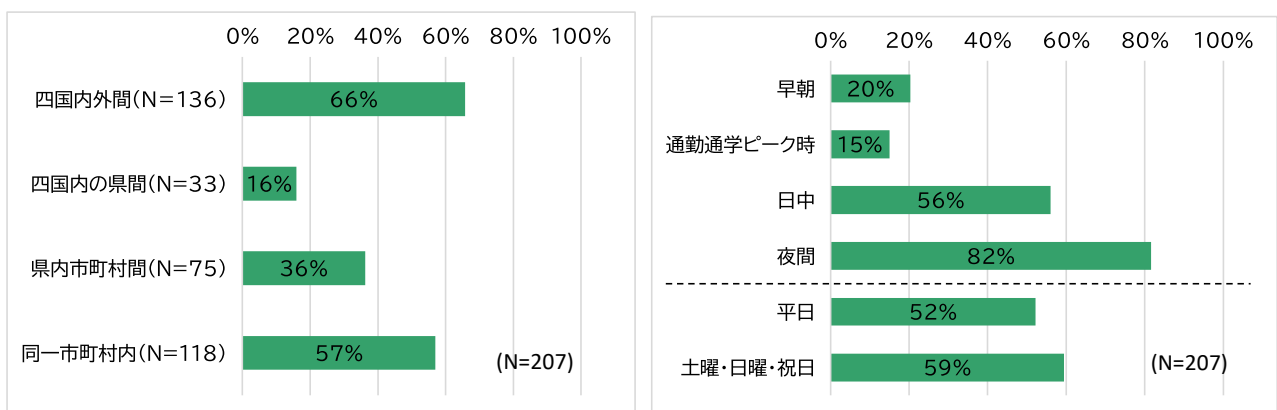


図 一般乗用旅客自動車運送事業における輸送人員が減少した需要の方面や時間帯・曜日等 (複数回答)

(出典) 交通事業者アンケート調査

## ② 対前年度比の推計

○利用者の交通行動に最も影響があったと考えられる期間は、緊急事態宣言が発令された令和2年4月と考えられる。

回答のあった事業者における輸送実績の令和元年11月比をもとに、「四国における運輸の動き」の実績を用いて対前年度比を推計したところ、最も需要が落ち込んだ時期として、令和2年4月において51%減と推計された。

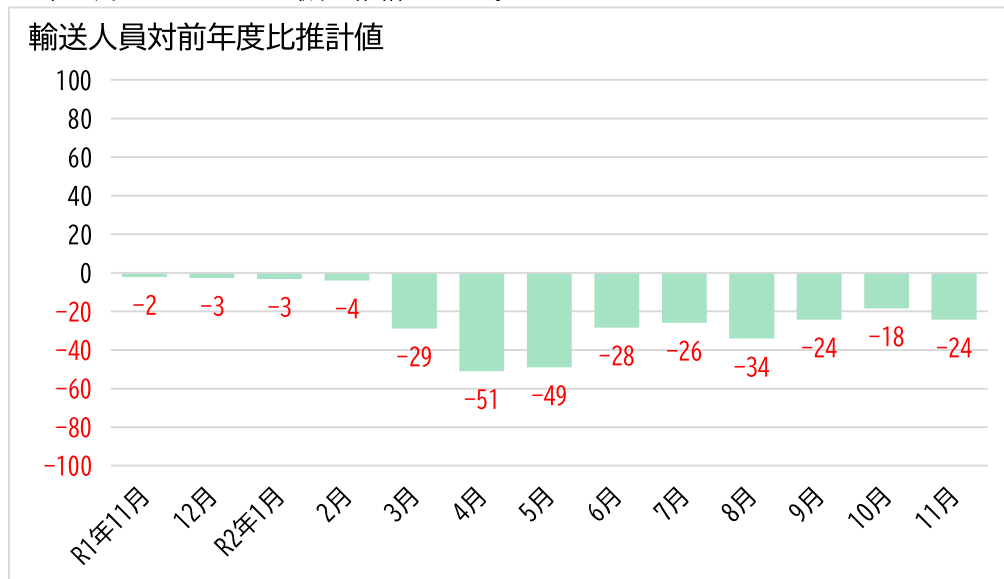


図 一般乗用旅客自動車運送事業における輸送人員の対前年度比推計値

※前年同月輸送実績を100とした場合の各月の輸送実績の推計値をアンケート調査を基に集計・試算したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

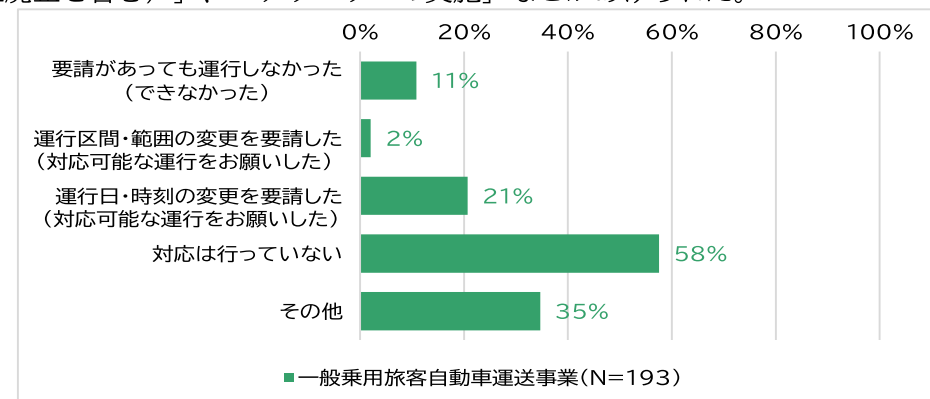
(出典) 交通事業者アンケート調査

## ③ 需要の変動を受けた対応

○約6割の事業者が需要の変動に対して対応は行わなかった。

○約4割の事業者は、時短・休業、台数制限、デリバリーなどを実施している。

輸送人員の変動に対して、一般乗用旅客自動車運送事業全体では「対応は行っていない」と回答した事業者が最多で58%となった。次いで、「その他」が35%となっている。なお、「その他」の内容としては、「時短・休業の実施」、「稼働台数を制限」、「従業員の休業(宿直廃止を含む)」、「デリバリーの実施」などがあげられた。



※その他の主な内容としては「休業・休車」措置、「宿直の廃止」のほか、「デリバリー・テイクアウト商品の配送」等がみられた。

図 一般乗用旅客自動車運送事業における輸送人員の変動への対応状況(複数回答※)

※回答のあった需要の方面を足し合わせて表示している。このため、四国管内の事業者数とは一致しない。

(出典) 交通事業者アンケート調査

#### ④ 感染終息後の見込み

○「増加が期待」、「現状程度」、「減少が懸念」がほぼ同程度となった。

新型コロナウイルスの感染が落ち着いたのちに、需要が「現状より増加が期待される」と回答した事業者が全体で 33%、一方、「現状より減少が懸念される」と回答した事業者が全体で 29% となった。

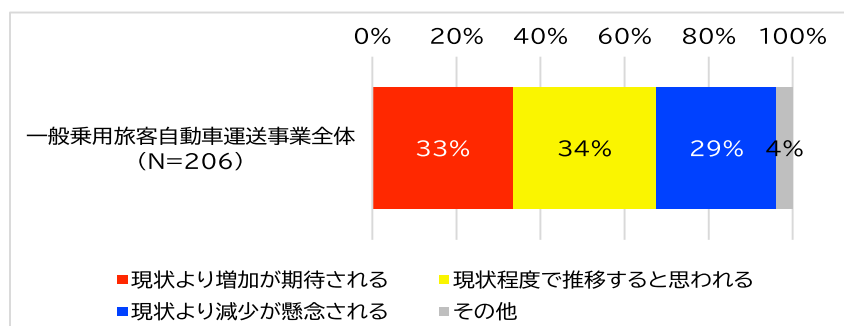


図 一般乗用旅客自動車運送事業における旅客需要の方面別にみた感染が落ち着いたのちの需要の見込み

(出典) 交通事業者アンケート調査

#### (5) 一般旅客定期航路事業（フェリー・離島航路）

##### ① 輸送人員の変動状況

○緊急事態宣言が発令された令和 2 年 5 月に最低を記録。以降、回復傾向にあるが、令和元年 11 月比約 2～3 割減で推移。

輸送人員の変動に関し、令和元年 11 月以降減少傾向が続いていた中、令和 2 年 5 月に最も減少し輸送人員が 5 万人/月、航送台数が 1 万台/月にまで落ち込んだ。その後、徐々に回復傾向にあり、令和 2 年 11 月時点では輸送人員が 17 万人/月、航送台数が 4 万台/月となった。

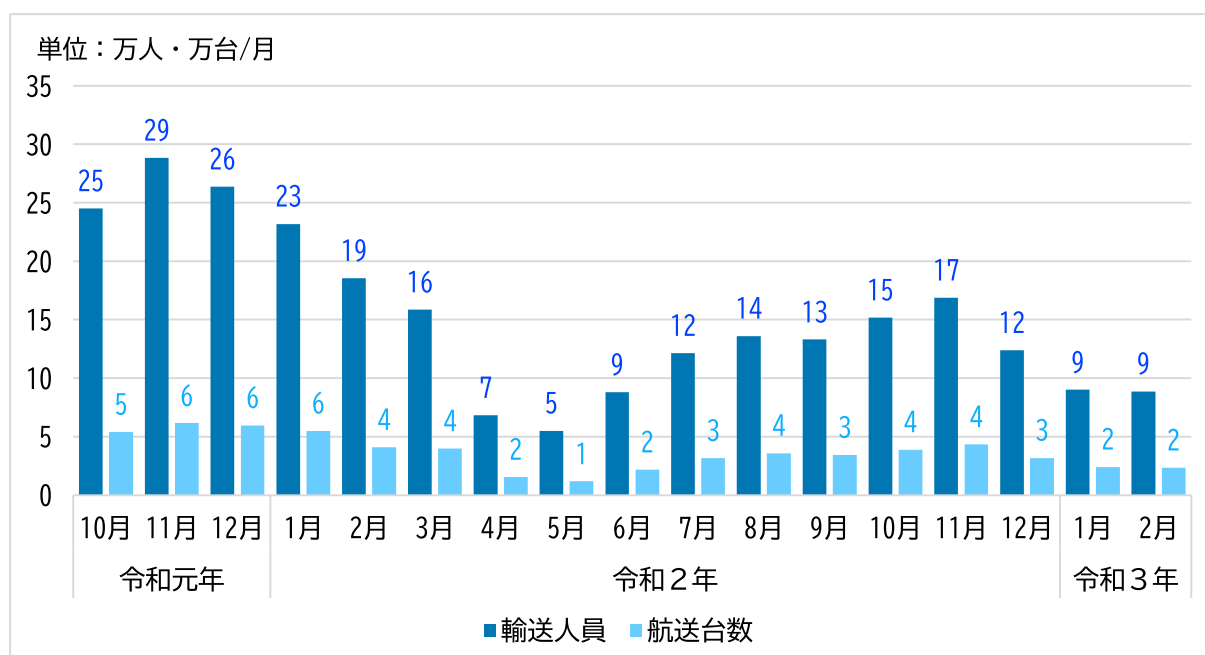


図 一般旅客定期航路事業における輸送人員・航送台数の推移

※新型コロナウイルス感染症の影響が出る前には、瀬戸内芸術祭の開催をはじめとした大規模イベントに伴う輸送人員の一時的な増加等がみられることから、実績値で推移を整理している。

(出典) 「四国の運輸の動き」



○アンケート調査によると、緊急事態宣言が発令された令和2年5月に最低を記録。以降、輸送人員、いずれの車両種別の航送台数も回復傾向にある。また、四国内外を結ぶ航路よりも四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船のほうが回復傾向にある。

輸送人員の変動に関し、需要の方面別にみると、「四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船（四国内外）」では令和元年11月以降減少傾向が続いていた中、令和2年5月に最も減少し、令和元年11月比33%、「四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船（四国内）」では52%まで落ち込んだ。以降、回復傾向にあり、特に「四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船（四国内）」では8月に令和元年8月比100%に達した。

一方、航送台数についても令和2年4～5月に最も減少し、「四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船（四国内外）」では、令和元年11月比、バス・乗用車で29%、トラックで73%にまで落ち込み、「四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船（四国内）」では令和元年11月比、バス・乗用車で70%、トラックで86%まで落ち込んだ。以降、回復傾向にあり、令和2年11月には2割減程度となっており、特にバス・乗用車などの車両よりもトラックの方が、落ち込み幅が少ない分回復傾向にある。

なお、「四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船（四国内）」のバス・乗用車の航送台数については、夏季休暇期間中である令和2年8月に一時的に、令和元年11月比で197%と増加している。

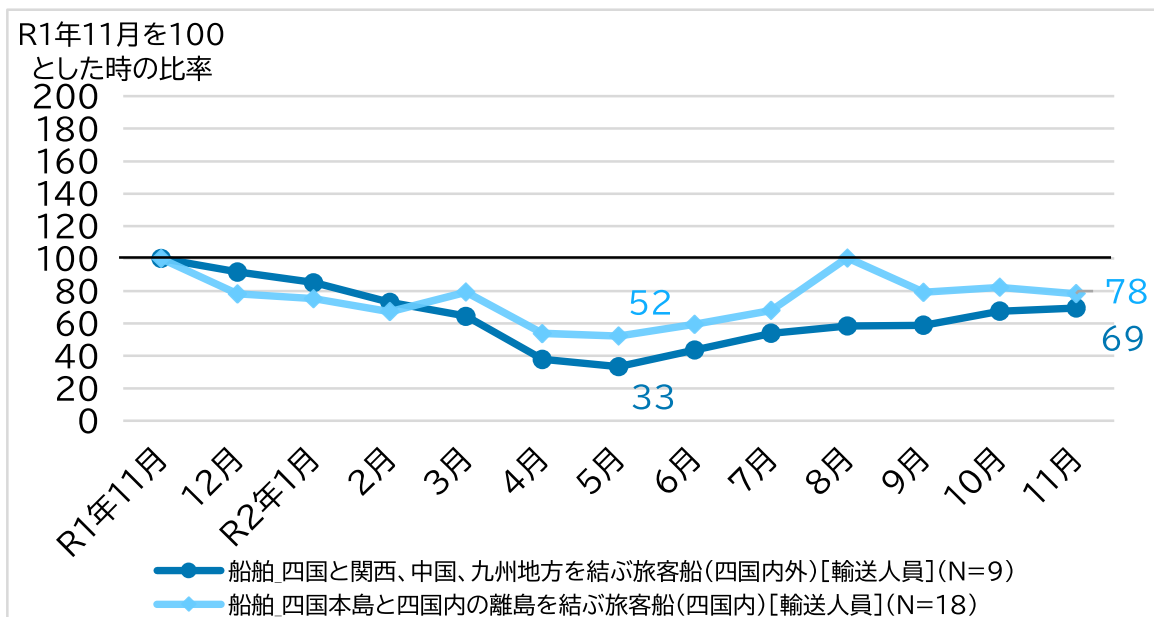


図 一般旅客定期航路事業における需要の方面別の輸送人員の推移（R2.11を100とした推移※）

※令和元年11月の輸送実績を100とした場合の各月の輸送実績の増減（回答値）を運送事業ごとに集計し、単純平均値として算定したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

※複数の回答が得られ、事業者の特定が困難な項目のみ表示している。

（出典）交通事業者アンケート調査

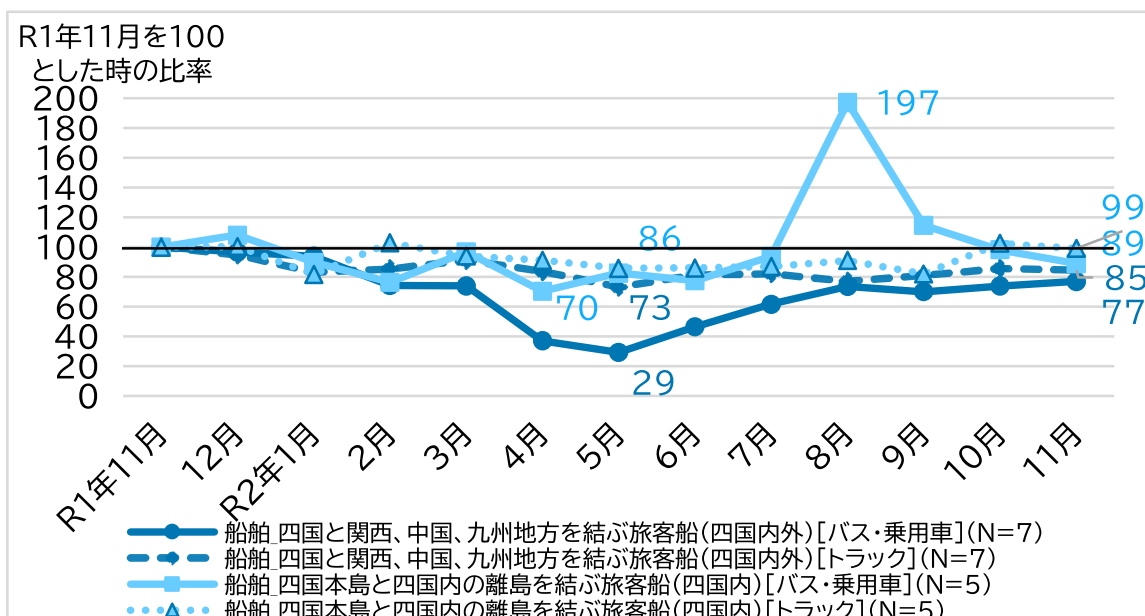


図 一般旅客定期航路事業における需要の方面別の航送台数の推移 (R2. 11 を 100 とした推移※)

※令和元年 11 月の輸送実績を 100 とした場合の各月の輸送実績の増減(回答値)を運送事業ごとに集計し、単純平均値として算定したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

※複数の回答が得られ、事業者の特定が困難な項目のみ表示している。

(出典) 交通事業者アンケート調査

## ② 対前年度比の推計

○輸送人員に関し、利用者の交通行動に最も影響があったと考えられる期間は、緊急事態宣言が発令された令和 2 年 5 月と考えられる。

回答のあった事業者における輸送実績(輸送人員)の令和元年 11 月比をもとに、四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船(四国内外)は「四国における運輸の動き」の実績を、四国本島と四国の離島を結ぶ旅客船(四国内)は各航路の輸送実績を用いて対前年度比を推計したところ、最も需要が落ち込んだ時期として、四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船(四国内外)では令和 2 年 5 月において 68%減、四国本島と四国の離島を結ぶ旅客船(四国内)では令和 2 年 5 月において 65%減と推計された。

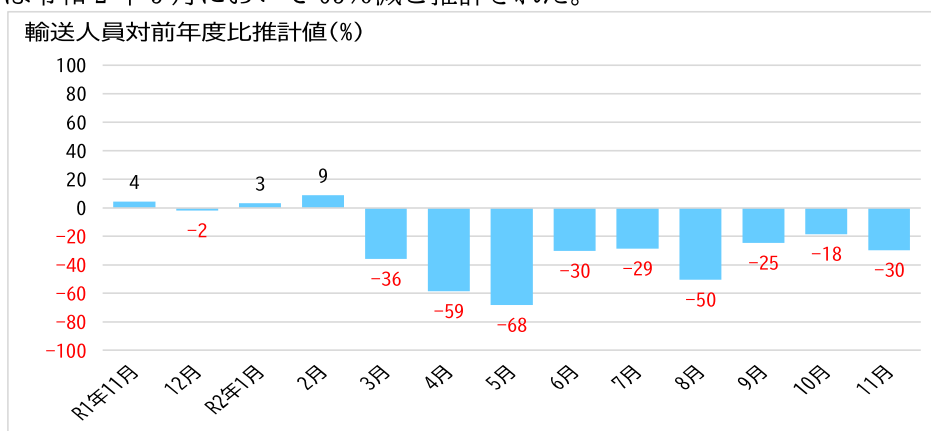


図 一般旅客定期航路事業のうち、四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船(四国内外)における輸送人員の対前年度比推計値

※前年同月輸送実績を 100 とした場合の各月の輸送実績の推計値をアンケート調査を基に集計・試算したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

(出典) 交通事業者アンケート調査

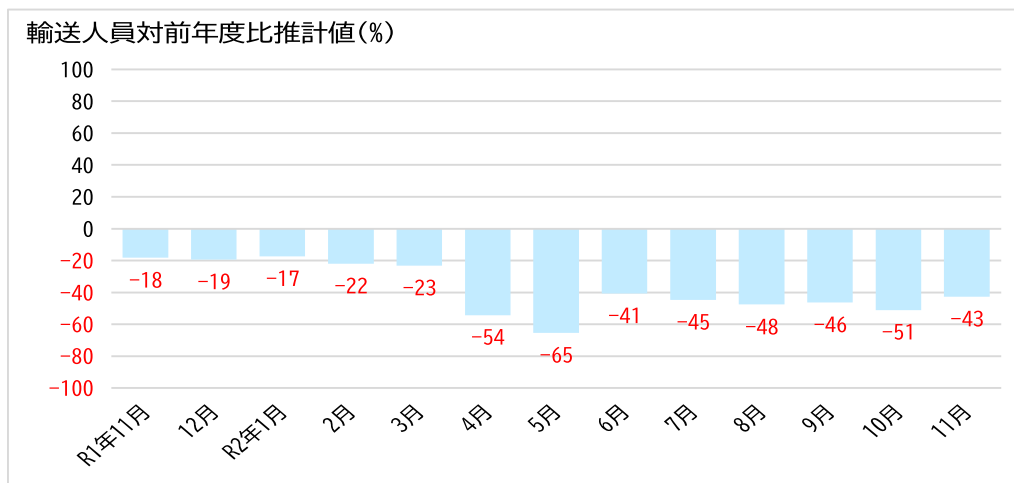


図 一般旅客定期航路事業のうち、四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船（四国内）における輸送人員の対前年度比推計値

※前年同月輸送実績を 100 とした場合の各月の輸送実績の推計値をアンケート調査を基に集計・試算したものである。このため、「離島航路輸送実績」などの実輸送人員等の推移とは一致しない。

（出典）交通事業者アンケート調査

○四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船（四国内外）のバス・乗用車の航送台数に関し、最も影響があったと考えられる期間は、緊急事態宣言が発令された令和 2 年 5 月と考えられる。

回答のあった事業者における輸送実績（輸送人員）の令和元年 11 月比をもとに、四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船（四国内外）は「四国における運輸の動き」の実績を用いて対前年度比を推計したところ、最も需要が落ち込んだ時期として、令和 2 年 5 月において 79%減と推計された。

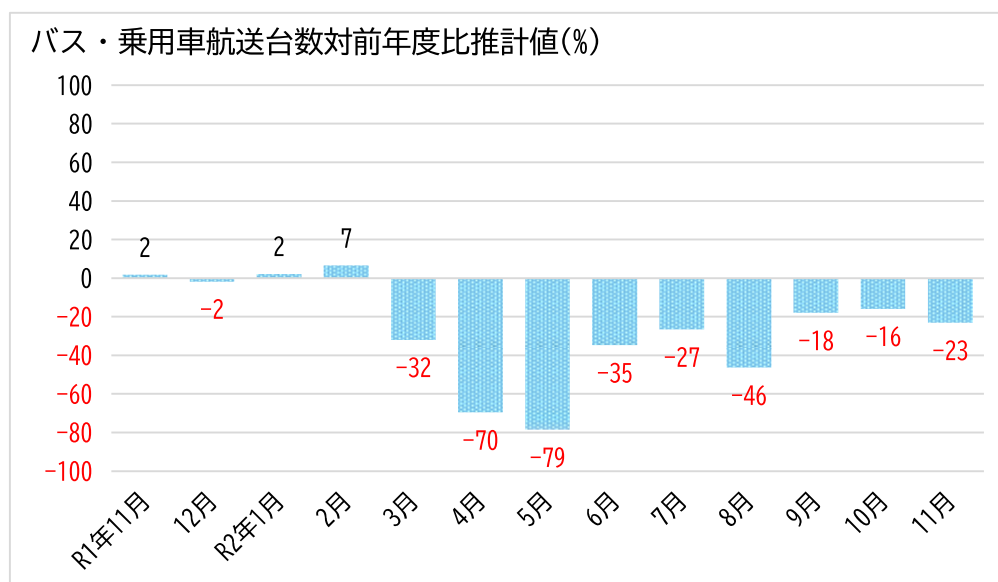


図 一般旅客定期航路事業のうち、四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船（四国内外）におけるバス・乗用車の航送台数の対前年度比推計値

※前年同月輸送実績を 100 とした場合の各月の輸送実績の推計値をアンケート調査を基に集計・試算したものである。このため、「四国の運輸の動き」などの実航送台数の推移とは一致しない。

### ③ 需要の変動を受けた対応

○主に四国内外間の移動を担う事業者では、約4割が減便を実施。

○主に四国内の移動を担う事業者では、約8割がコロナ前のサービス水準を維持。

輸送人員の変動に対して、一般旅客定期航路事業全体では「対応は行っていない」と回答した事業者が最多で70%となった。次いで、「減便した」が18%となっている。なお、需要の方面別にみると、「四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船（四国内外）」を担う事業者では、「減便した」や「時刻を変更した」が多かった。一方で、「四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船（四国内）」を担う事業者では、「対応は行っていない」が最も多く、離島航路を運航している事業者の割合が多くなっている。

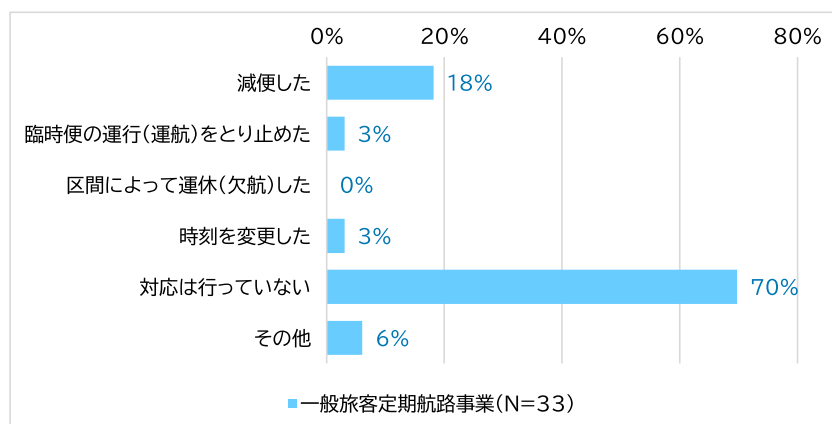


図 一般旅客定期航路事業における輸送人員の変動への対応状況（複数回答※）

※回答のあった需要の方面を足し合わせて表示している。このため、四国管内の事業者数とは一致しない。

（出典）交通事業者アンケート調査

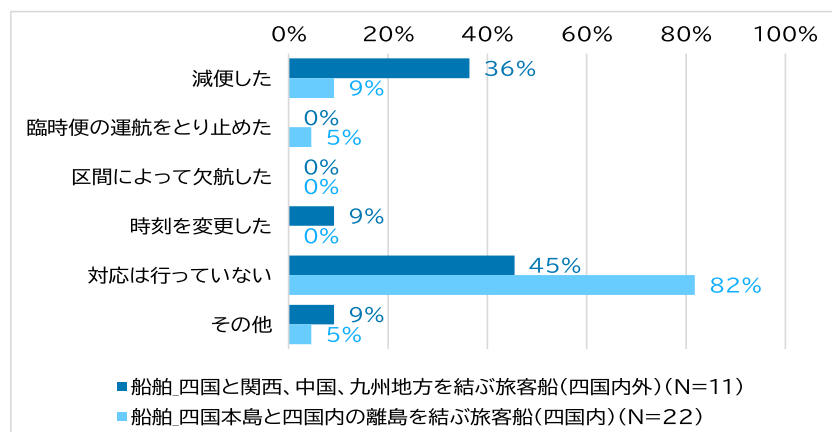


図 一般旅客定期航路事業における需要の方面別にみた輸送人員の変動への対応状況（複数回答※）

※回答のあった需要の方面を足し合わせて表示している。このため、四国管内の事業者数とは一致しない。

※複数の回答が得られ、事業者の特定が困難な項目のみ表示している。

（出典）交通事業者アンケート調査

#### ④ 感染終息後の見込み

○事業者においては「現状より増加が期待される」との回答のほうが多く、他のモードと比較して相対的に高い。特に、四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船事業者（四国内外）では5割以上に上った。

新型コロナウイルスの感染が落ち着いたのちに、需要が「現状より増加が期待される」と回答した事業者が全体で41%、一方、「現状より減少が懸念される」と回答した事業者が全体で20%となった。

需要の方面別にみると、「四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船（四国内外）」では「現状より増加が期待される」と回答した事業者の比率が高く 55%となっている一方、「四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船（四国内）」では「現状程度で推移すると思われる」と回答した事業者の比率が高くなっている。

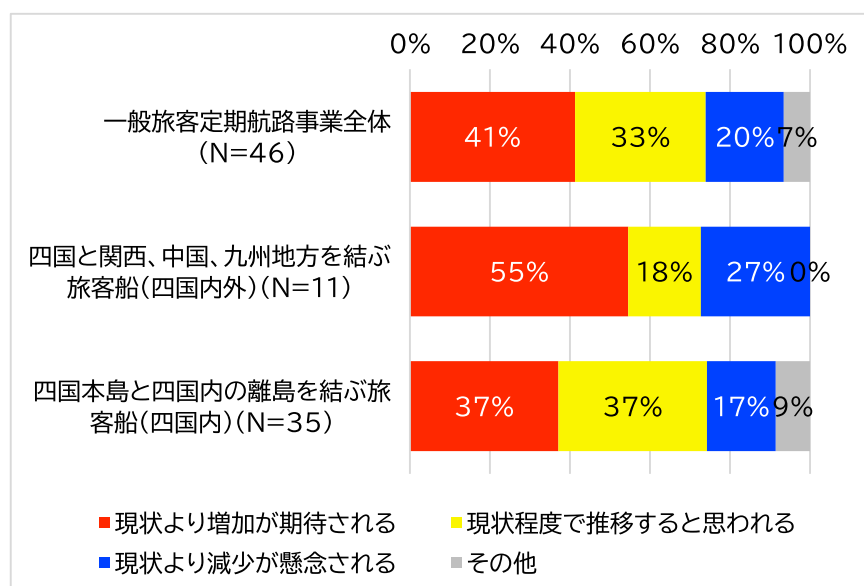


図 一般旅客定期航路事業における旅客需要の方面別にみた感染が落ち着いたのちの需要の見込み

(出典) 交通事業者アンケート調査

## 1-2 公的支援などの活用状況

### (1) 鉄道・軌道運送事業

○8割以上の事業者が公的支援を活用し、「感染予防対策」や「需要喚起」等に活用。

感染拡大を受けた公的支援については回答事業者の83%が活用していた。その内容としては、国や県からの支援が多く合わせて83%を占めている。特に、主に都市部の運行を担う事業者においてはすべての事業者が公的支援を活用した。

また、活用した公的支援の具体内容としては、「感染予防対策」や「需要喚起」に関する支援の活用が多い。なお、「雇用維持」や「欠損補助」に関する支援を活用した事業者では、運転資金に充てることで、資金繰りの改善に至ったとの回答もみられた。

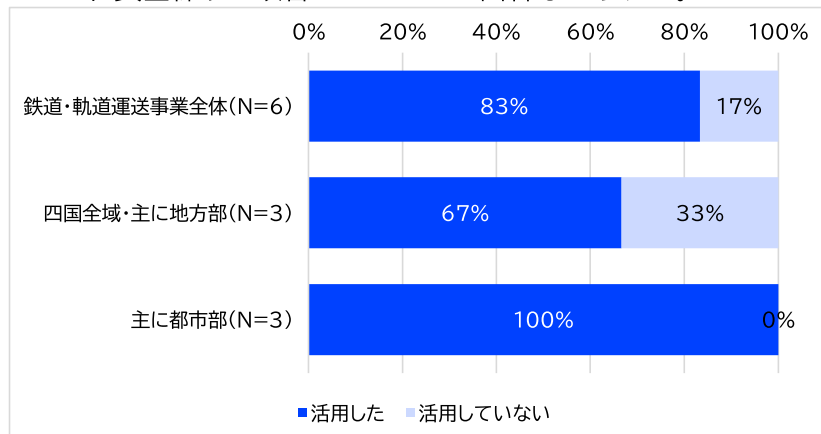


図 鉄道・軌道運送事業における感染拡大に対する公的支援の活用状況

(出典) 交通事業者アンケート調査

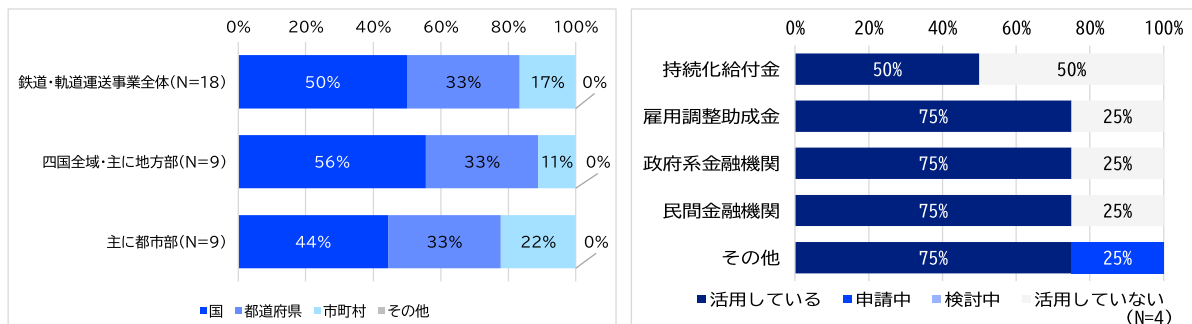


図 鉄道・軌道運送事業における感染拡大に対する公的支援の支援主体（左）と支援等の内容（右）

(出典) 交通事業者アンケート調査(左)、主要事業者に対するアンケート(右)

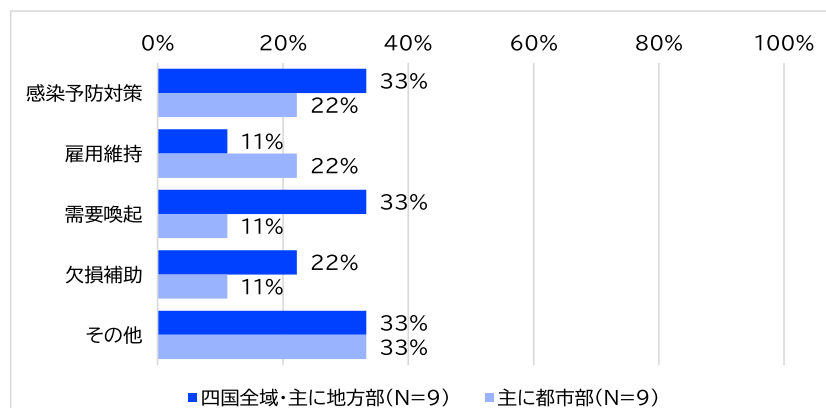


図 鉄道・軌道運送事業における感染拡大に対する公的支援の具体的内容（複数回答）

※母数は、回答のあった支援内容数で示している。

※各事業者において金額の大きい上位3件までの回答で集計している。

(出典) 交通事業者アンケート調査

## (2) 一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス、高速バス等）

### ○6 割以上の事業者が公的支援を活用し、「感染予防対策」及び「雇用維持」に活用。

感染拡大を受けた公的支援については回答事業者の65%が活用していた。特に、高速バスなどの都市間バスの運行を担う事業者では、すべての事業者が活用していた。

その内容としては、国や県からの支援が多く79%を占めている。

また、活用した公的支援の具体内容としては、「感染予防対策」や「雇用維持」に関する支援の活用が多い。特に、高速バスなどの都市間バスの運行を担う事業者では「雇用維持」が、主に地域における一般路線バスの運行を担う事業者では「感染予防対策」に関する支援の活用が多かった。

なお、「雇用維持」に関する支援を活用した事業者では、雇用調整助成金を活用した事業者が多く、退職者の削減や事業の維持につながったとの回答がみられた。

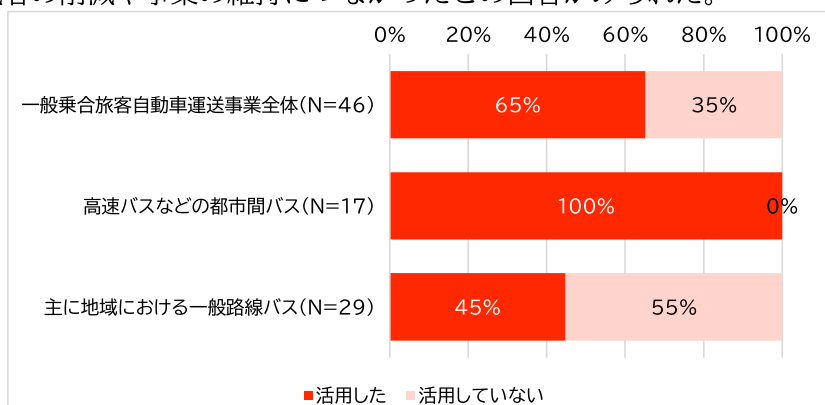


図 一般乗合旅客自動車運送事業における感染拡大に対する公的支援等の活用状況

(出典) 交通事業者アンケート調査

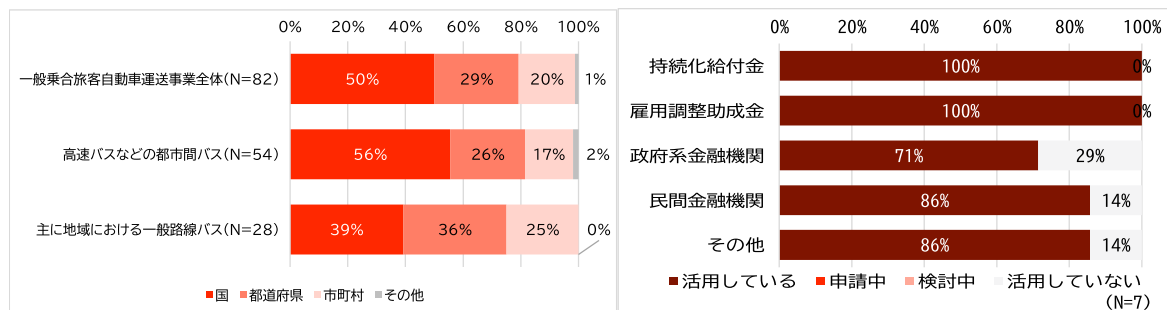


図 一般乗合旅客自動車運送事業における感染拡大に対する公的支援の支援主体（左）と支援等の内容（右）

(出典) 交通事業者アンケート調査(左)、主要事業者に対するアンケート (右)

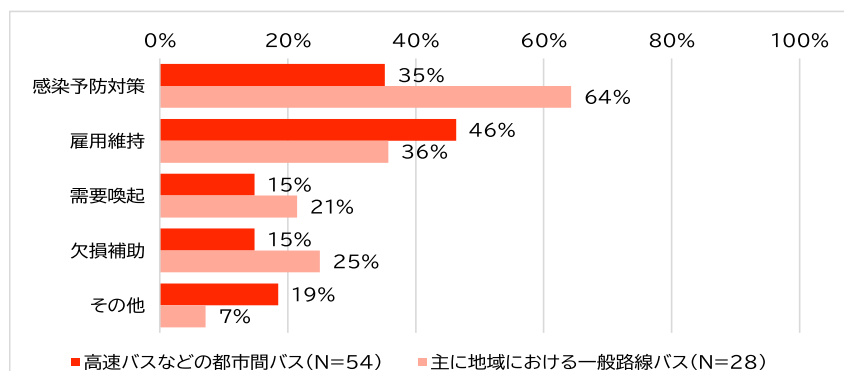


図 一般乗合旅客自動車運送事業における感染拡大に対する公的支援の具体的内容（複数回答）

※母数は、回答のあった支援内容数で示している。

※各事業者において金額の大きい上位3件までの回答で集計している。

(出典) 交通事業者アンケート調査



### (3) 一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス、観光バス等）

○約 9 割の事業者が公的支援を活用し、主に「感染予防対策」や「雇用維持」に活用。

感染拡大を受けた公的支援については回答事業者の 89%が活用していた。その内容としては、国や県からの支援が多く 87%を占めている。

また、活用した公的支援の具体内容としては、「感染予防対策」や「雇用維持」に関する支援の活用が多く、「雇用維持」に関する支援を活用した事業者から、雇用の維持（退職者の削減）や会社の存続につながられたとの回答がみられた。

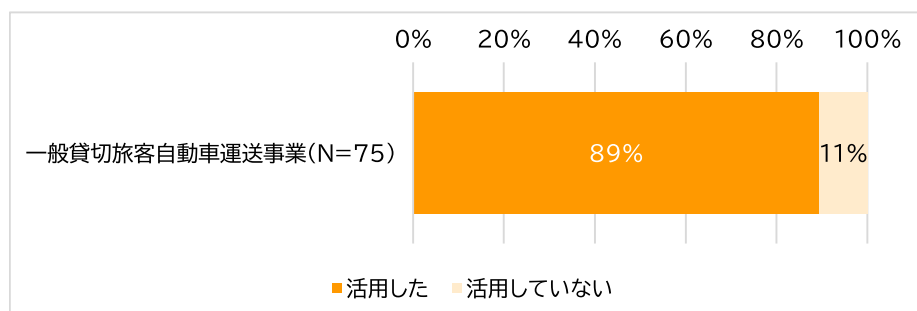


図 一般貸切旅客自動車運送事業における感染拡大に対する公的支援等の活用状況

（出典）交通事業者アンケート調査

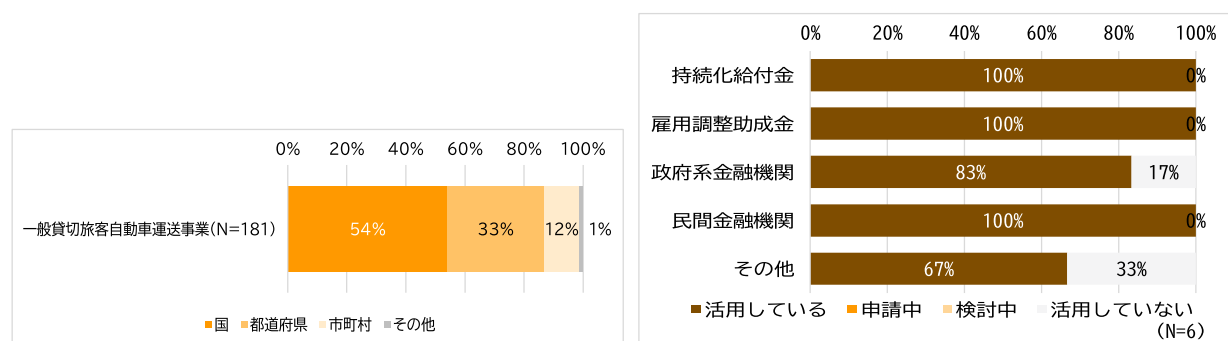


図 一般貸切旅客自動車運送事業における感染拡大に対する公的支援の支援主体（左）と支援等の内容（右）

（出典）交通事業者アンケート調査(左)、主要事業者に対するアンケート（右）

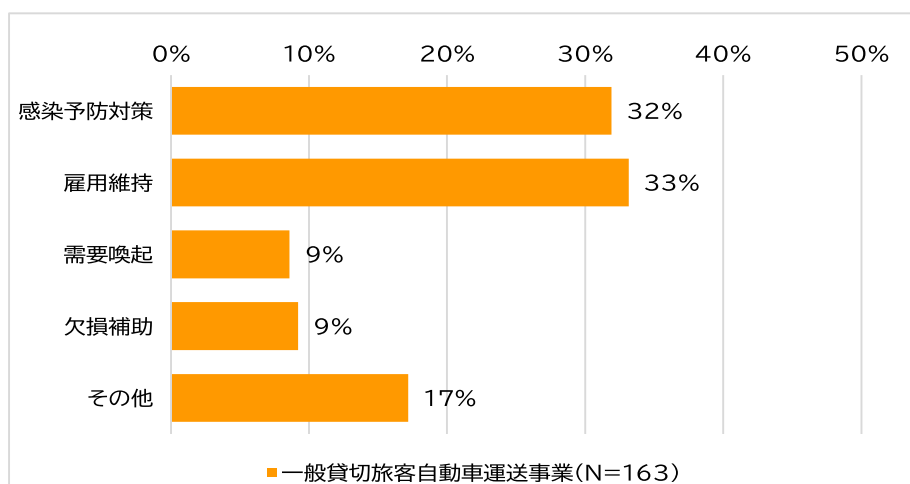


図 一般貸切旅客自動車運送事業における感染拡大に対する公的支援の具体的内容（複数回答）

※母数は、回答のあった支援内容数で示している。

※各事業者において金額の大きい上位 3 件までの回答で集計している。

（出典）交通事業者アンケート調査

#### (4) 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）

○9割以上の事業者が公的支援を活用し、主に「感染予防対策」や「雇用維持」に活用。

感染拡大を受けた公的支援については回答事業者の95%が活用していた。その内容としては、国や県からの支援が多いが、市町村からの支援も31%を占めている。

また、活用した公的支援の具体内容としては、「感染予防対策」や「雇用維持」に関する支援の活用が多い。なお、「雇用維持」に関する支援を活用した事業者では、雇用調整助成金を活用した事業者が多く、退職者の削減や事業の維持につながったとの回答がみられた。

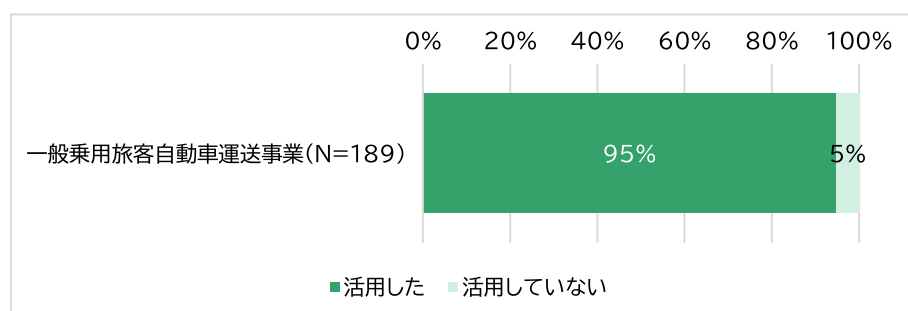


図 一般乗用旅客自動車運送事業における感染拡大に対する公的支援等の活用状況

(出典) 交通事業者アンケート調査

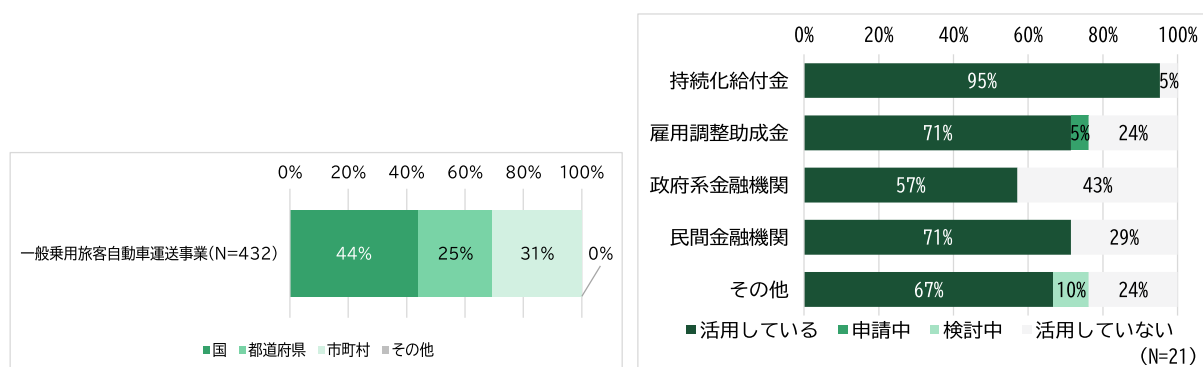


図 一般乗用旅客自動車運送事業における感染拡大に対する公的支援の支援主体（左）と支援等の内容（右）

(出典) 交通事業者アンケート調査(左)、主要事業者に対するアンケート(右)

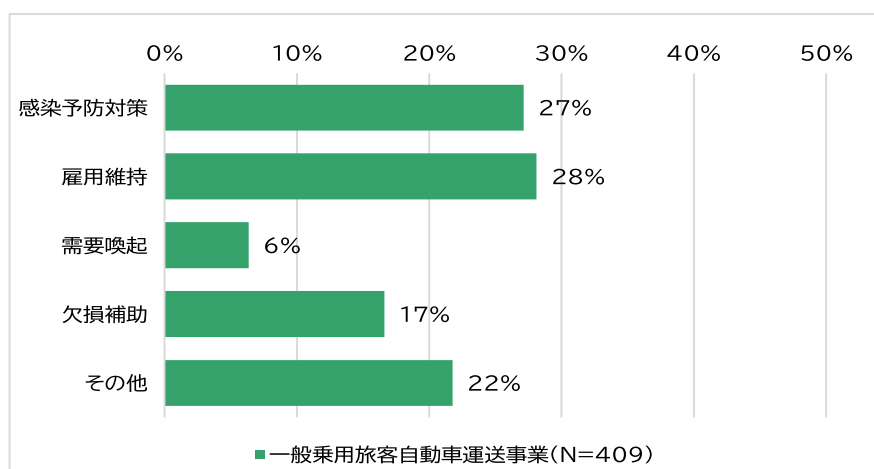


図 一般乗用旅客自動車運送事業における感染拡大に対する公的支援の具体的内容（複数回答）

※母数は、回答のあった支援内容数で示している。

※各事業者において金額の大きい上位3件までの回答で集計している。

(出典) 交通事業者アンケート調査

## (5) 一般旅客定期航路事業（フェリー・離島航路）

### ○6 割の事業者が公的支援を活用し、主に「感染予防対策」や「欠損補助」に活用。

感染拡大を受けた公的支援については回答事業者の60%が活用していた。特に、四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船を担う事業者（四国内外）ではすべての事業者が活用していた。

その内容としては、国や県からの支援が多く69%を占めている。

なお、「活用していない」と回答した事業者の多くは四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船（四国内）事業者だった。

また、活用した公的支援の具体内容としては、「感染予防対策」のほか「欠損補助」に関する支援の活用が多い。なお、「その他」においては、航路維持に関する補助のほか、港湾使用料の減免措置などの支援を受けたとの回答がみられた。

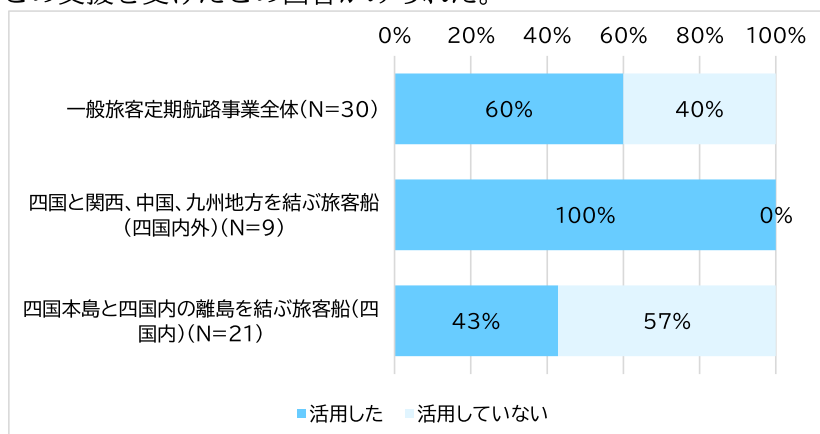


図 一般旅客定期航路事業における感染拡大に対する公的支援等の活用状況

（出典）交通事業者アンケート調査

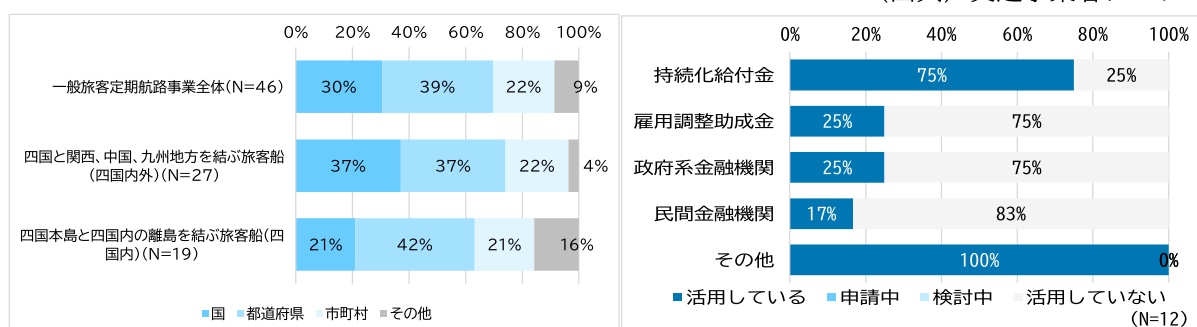


図 一般旅客定期航路事業における感染拡大に対する公的支援の支援主体（左）と支援等の内容（右）

（出典）交通事業者アンケート調査（左）、主要事業者に対するアンケート（右）

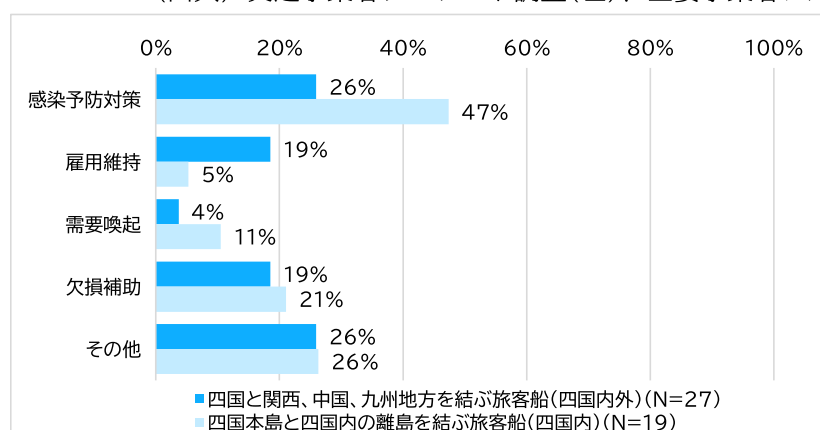


図 一般旅客定期航路事業における感染拡大に対する公的支援の具体的内容（複数回答）

※母数は、回答のあった支援内容数で示している。

※各事業者において金額の大きい上位3件までの回答で集計している。

（出典）交通事業者アンケート調査

## 1-3 感染拡大を契機とした取組

### (1) 鉄道・軌道運送事業

○約 7 割の事業者が感染拡大を受け取組を実施。取組の多くは「感染防止対策の周知・案内」。

感染拡大を受け、既存サービスの拡充等、新たな取組について検討し実施した事業者が 71% に達した。取組内容をみると、「感染防止対策の周知・案内」が多く、取組みを実施したすべての事業者において取り組まれていた。

新たな取組としては、「貨物輸送等の新たな事業の実施」を除いた様々な取組を検討していることが確認された。

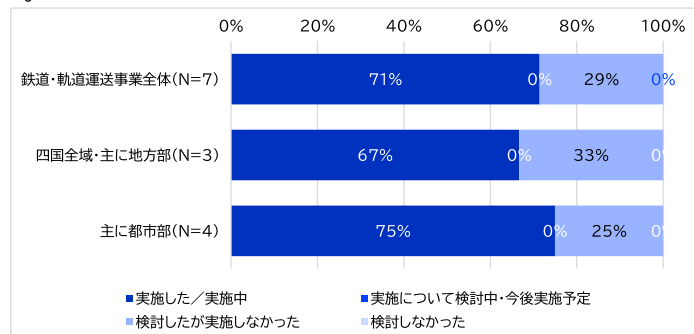


図 鉄道・軌道運送事業における感染拡大を受けた取組の検討・実施状況

(出典) 交通事業者アンケート調査

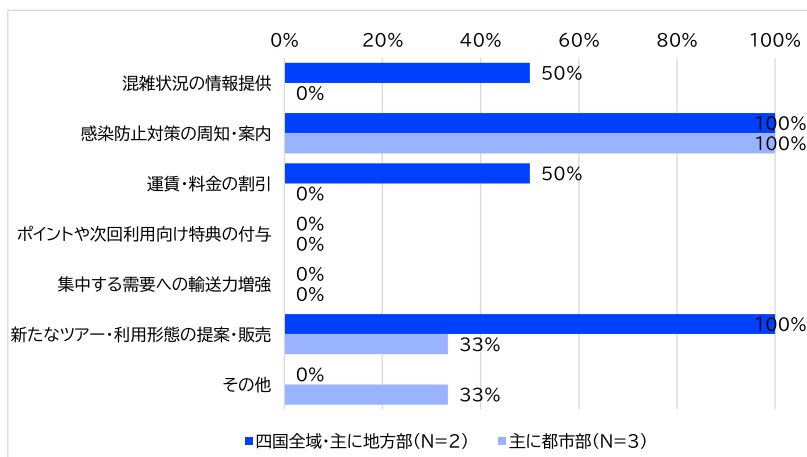


図 鉄道・軌道運送事業における感染拡大を受けた既存運送サービスに関連する取組内容（複数回答）

(出典) 交通事業者アンケート調査

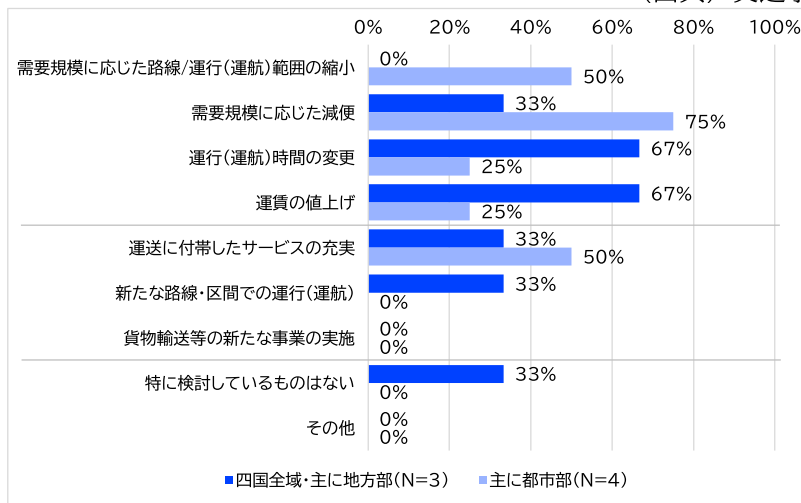


図 鉄道・軌道運送事業における感染拡大を受けた新たな取組の検討内容（複数回答）

(出典) 交通事業者アンケート調査

## (2) 一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス、高速バス等）

○5 割以上の事業者が感染拡大を受け取組を実施し、特に高速バスなどの都市間バスを担う事業者では8割の事業者が実施。取組の多くは「感染防止対策の周知・案内」。

感染拡大を受け、既存サービスの拡充等、新たな取組について検討し実施した事業者が54%となり、特に、高速バスなどの都市間バスを担う事業者では80%に達した。また、取組内容を見ると、「感染防止対策の周知・案内」が最多で92%に達した。

新たな取組としては、「需要規模に応じた減便」について、高速バスなどの都市間バスを担う事業者で67%と多かったが、主に地域における一般路線バスを担う事業者では、「特に検討しているものはない」と回答した事業者が52%で最多となった。

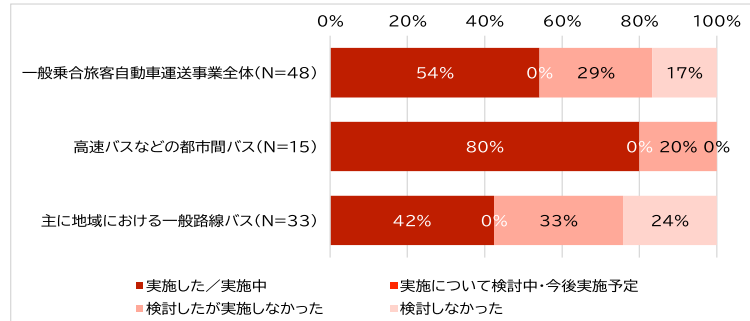


図 一般乗合旅客自動車運送事業における感染拡大を受けた取組の検討・実施状況

(出典) 交通事業者アンケート調査

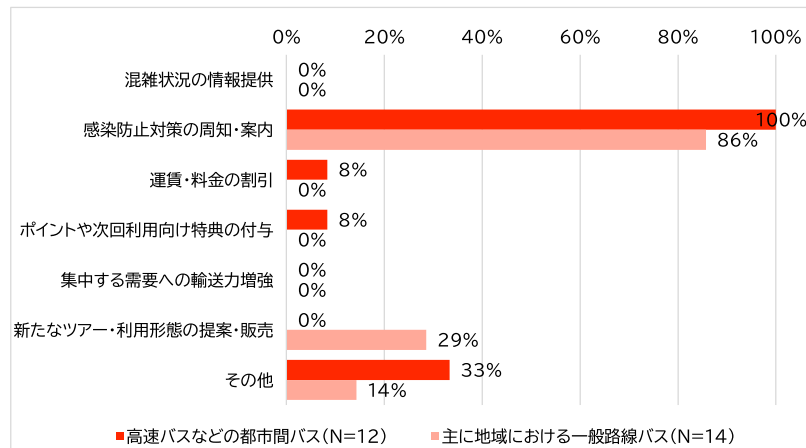


図 一般乗合旅客自動車運送事業における感染拡大を受けた既存運送サービスに関連する取組内容（複数回答）

(出典) 交通事業者アンケート調査

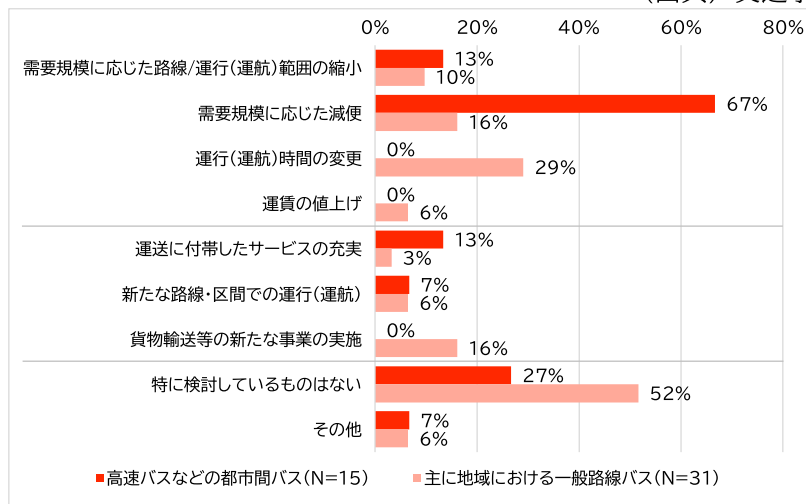


図 一般乗合旅客自動車運送事業における感染拡大を受けた新たな取組の検討内容（複数回答）

(出典) 交通事業者アンケート調査

### (3) 一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス、観光バス等）

○約 5 割の事業者が感染拡大を受け取組を実施。取組の多くは「感染防止対策の周知・案内」。

感染拡大を受け、既存サービスの拡充等、新たな取組について検討し実施した事業者が 51% となった。取組内容をみると、「感染防止対策の周知・案内」が最多で 95% に達した。

新たな取組としては、「運送に付帯したサービスの充実」が 18% と多かったが、「特に検討しているものはない」と回答した事業者が 48% で最多となった。

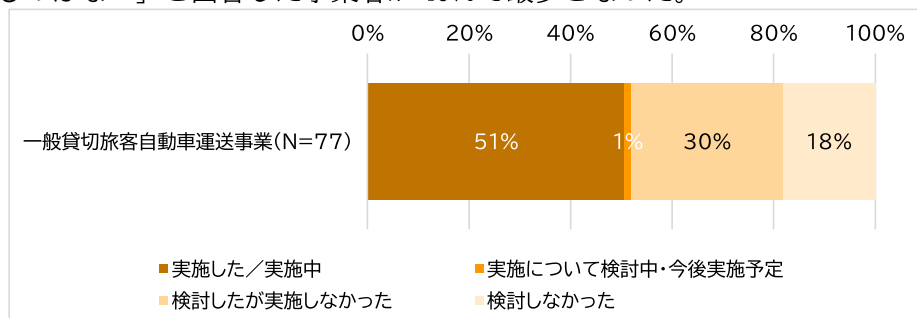


図 一般貸切旅客自動車運送事業における感染拡大を受けた取組の検討・実施状況

(出典) 交通事業者アンケート調査

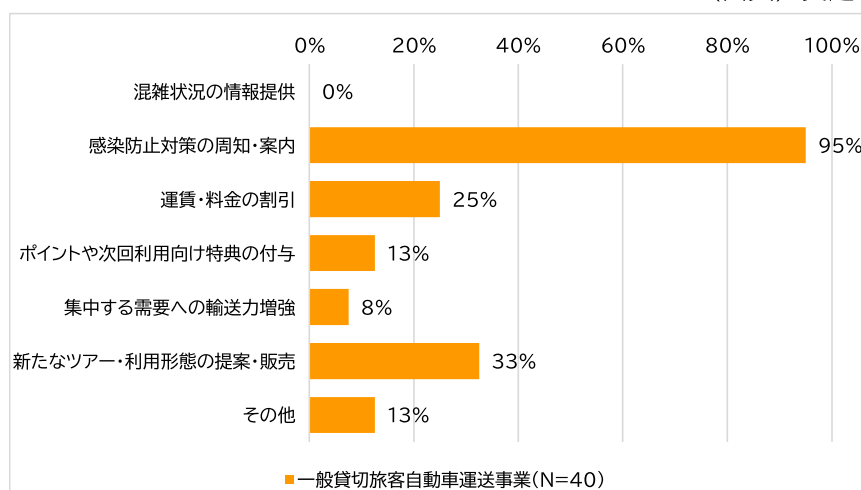


図 一般貸切旅客自動車運送事業における感染拡大を受けた既存運送サービスに関連する取組内容（複数回答）

(出典) 交通事業者アンケート調査

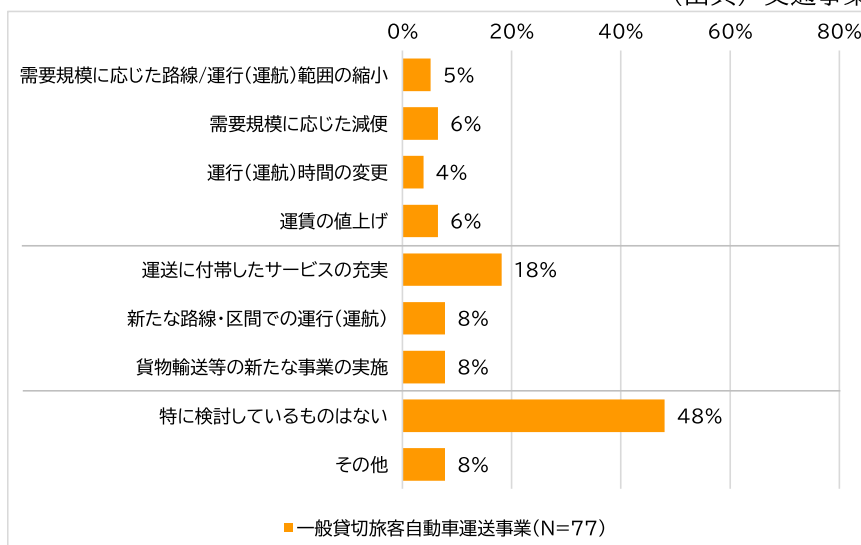


図 一般貸切旅客自動車運送事業における感染拡大を受けた新たな取組の検討内容（複数回答）

(出典) 交通事業者アンケート調査

#### (4) 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）

○約 3 割の事業者が感染拡大を受け取組を実施。取組の多くは「感染防止対策の周知・案内」。

感染拡大を受け、既存サービスの拡充等、新たな取組について検討し実施した事業者が 32% となった。取組内容をみると、「感染防止対策の周知・案内」が最多で 89% に達した。

新たな取組としては、「運行時間の変更」が 26% と多かったが、「特に検討しているものはない」と回答した事業者が 42% で最多となった。

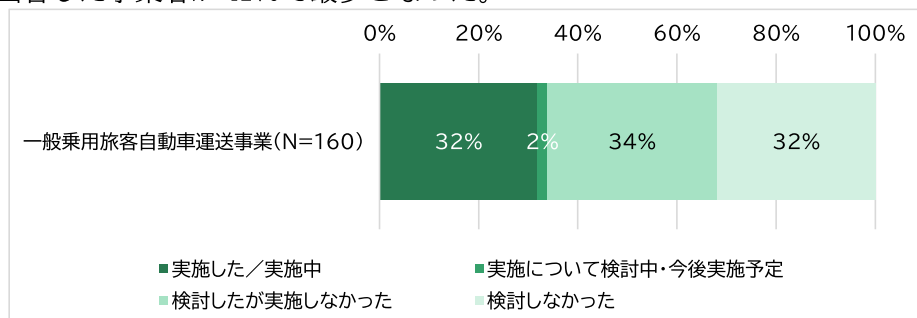


図 一般乗用旅客自動車運送事業における感染拡大を受けた取組の検討・実施状況

(出典) 交通事業者アンケート調査

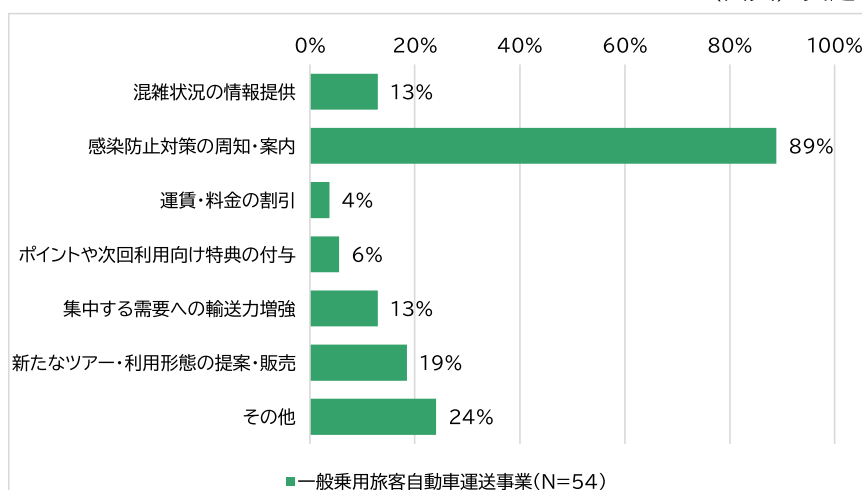


図 一般乗用旅客自動車運送事業における感染拡大を受けた既存運送サービスに関連する取組内容（複数回答）

(出典) 交通事業者アンケート調査

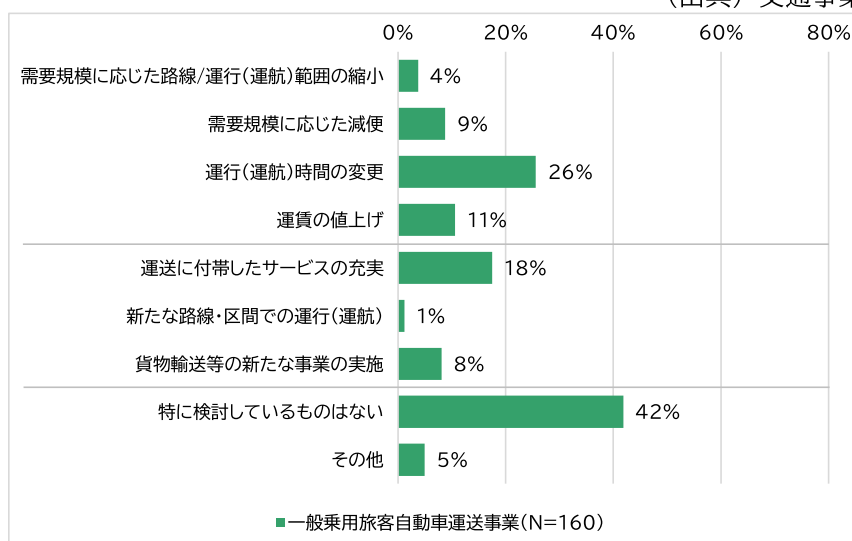


図 一般乗用旅客自動車運送事業における感染拡大を受けた新たな取組の検討内容（複数回答）

(出典) 交通事業者アンケート調査



## (5) 一般旅客定期航路事業（フェリー・離島航路）

○約 3 割の事業者が感染拡大を受け取組を実施。取組の多くは「感染防止対策の周知・案内」。

感染拡大を受け、既存サービスの拡充等、新たな取組について検討し実施した事業者が全体で 32% となった。取組内容をみると、「感染防止対策の周知・案内」が最多で、四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船（四国内）を担う事業者ではすべての事業者が実施した。

新たな取組としては、「需要規模に応じた減便」が四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船（四国内外）を担う事業者（四国内外）で 10%、四国本島と四国内の離島を結ぶ旅客船を担う事業者（四国内）で 13% となった。」また、「運賃の値上げ」が四国と関西、中国、九州地方を結ぶ旅客船を担う事業者（四国内外）で 30% に達した。

一方で、「特に検討しているものはない」と回答した事業者が 70% で最多となった。

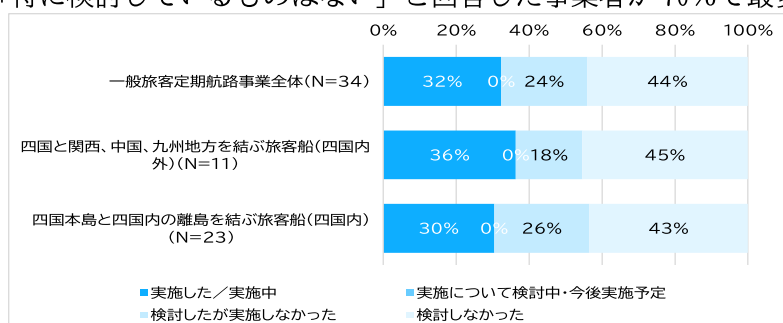


図 一般旅客定期航路事業における感染拡大を受けた取組の検討・実施状況

（出典）交通事業者アンケート調査

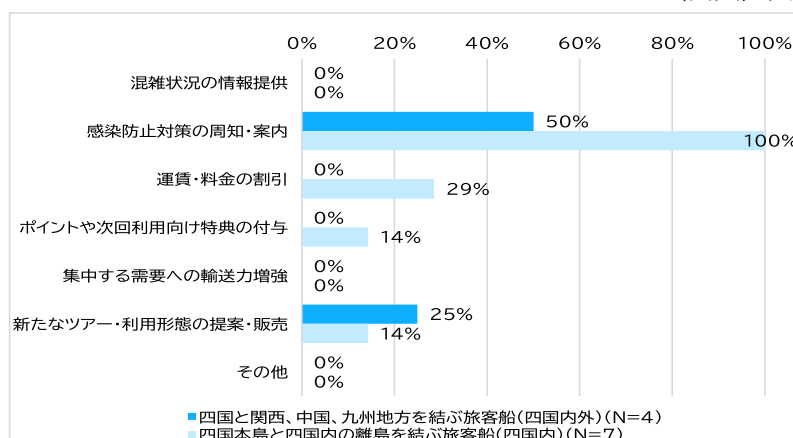


図 一般旅客定期航路事業における感染拡大を受けた既存運送サービスに関連する取組内容（複数回答）

（出典）交通事業者アンケート調査

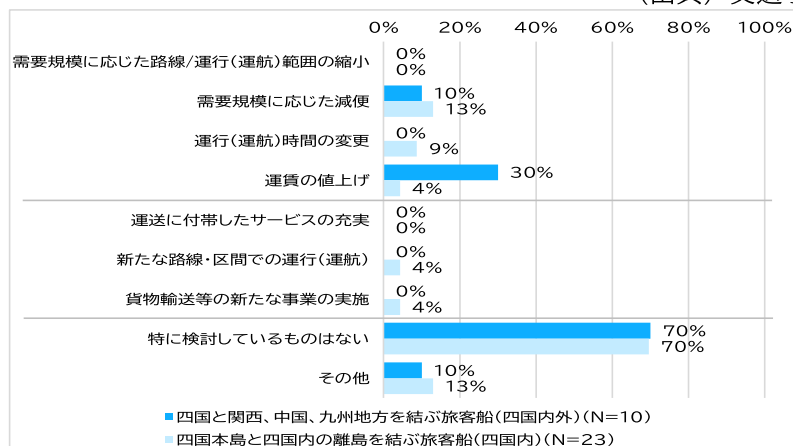


図 一般旅客定期航路事業における感染拡大を受けた新たな取組の検討内容（複数回答）

（出典）交通事業者アンケート調査

## (6) 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けた交通事業者の対応

### 1) 感染症対策

交通事業者においては、駅や車両等の衛生対策をはじめ、車内等の密度を上げないように配慮した運行、非接触型での発券・決済システム等の導入などの対策を講じている。

### 2) サービス

高速バスなどの定期外利用者の多いサービスについては、減便や運休を行うことで経費を抑える対応がみられた。他方、一般路線バスや離島航路など、定期利用者など地域の旅客運送サービスについては、大幅な減便等はみられなかった。

### 3) その他

各交通モードにおいて、MaaSの推進やオープン型宅配ロッカーの設置、公共交通情報の見える化などの取組が進められたほか、アンケート、ヒアリング調査以外から、「GTFS 対応とデジタルサイネージの設置」や公的支援を活用した「三密回避運行実験」の実施等の事例がみられた。

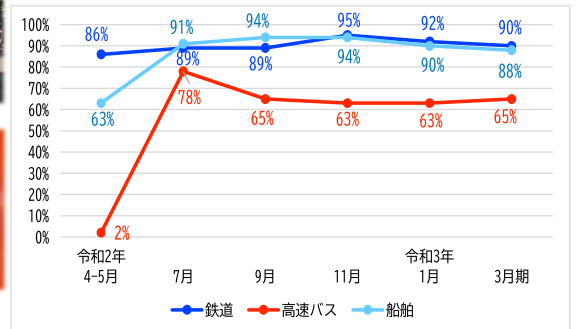


図 交通事業者による感染症対策の実施事例

図 減便状況の経緯（各モードの運行本数回復状況）

表 その他の交通モード別にみた感染拡大を受けた新たな取組みの主な検討内容（例）

| 交通モード         | 回答のあった新たな取組の検討（例）                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 鉄道・軌道事業       | <ul style="list-style-type: none"> <li>MaaSの推進</li> <li>他事業への進出</li> <li>オープン型宅配ロッカーの設置</li> </ul>                           | <p>【MaaSの推進例】</p> <p>スマートフォンで決済・乗降が可能に</p>  <p>【オープン型宅配ロッカーの設置例】</p> <p>【PUDOステーション】※イメージ図</p>  |
| 一般乗合旅客自動車運送事業 | <ul style="list-style-type: none"> <li>MaaSの推進</li> <li>公共交通情報の見える化（Googlemapへの情報掲載）</li> <li>GTFS対応とデジタルサイネージの設置</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 一般貸切旅客自動車運送事業 | <ul style="list-style-type: none"> <li>他の運送事業への進出</li> <li>三密回避運行の実施（鉄道等の増便対応）</li> </ul>                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 一般乗用旅客自動車運送事業 | <ul style="list-style-type: none"> <li>貨客混載（貨物輸送）の検討</li> <li>運送サービスの多様化（子育て・介護タクシー、妊婦輸送等）</li> <li>デリバリーの実施</li> </ul>      |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 一般旅客定期航路事業    | <ul style="list-style-type: none"> <li>貨客混載（貨物輸送）の検討</li> </ul>                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                           |

（出典）交通事業者アンケート調査、及び各事業者ホームページに基づき整理

## ① モード間連携の取組

2019年以降、鉄道と並走する高速バスの途中乗降を可能化することで、地域旅客運送サービスを確保してきたが、令和2年10月から令和3年2月にかけて、鉄道の定期券を有する学生を対象に、高速バスの「無料パス」を発行して、相互乗降の実証運行を実施し、通学時の三密の回避を図った。

高速バス（室戸・生見・阿南大阪線）との乗換により、阿南～海部間の移動が便利になります！

徳島バス(株)のご協力により、高速バス（室戸・生見・阿南大阪線）が阿南～海部間のバス停留所（阿南駅・橋営業所・由岐・日和佐・牟岐・浅川・海部、穴喰・甲浦）で乗り降りができるようになります。これにより、阿南駅等で鉄道と高速バスを乗換えて頂くことで、徳島～海部間の移動が便利になります。（※高速バスの座席に空きがある場合に限りです。）

<鉄道とバスを乗換えてご利用される場合>

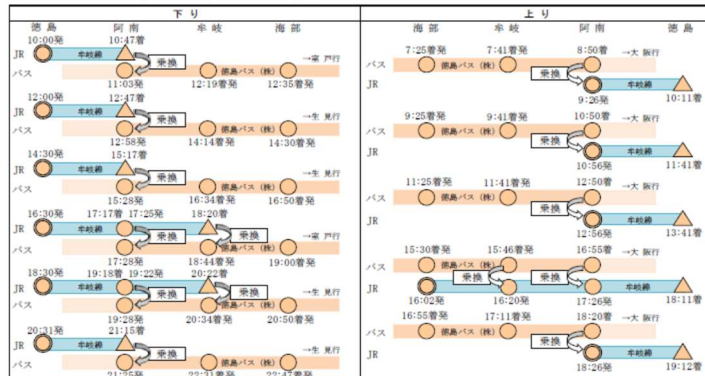


図 モード間連携の推進（鉄道と高速バスのサービス連携の推進（無料パスの発行））

（出典）J R 四国ニュースリリース（2019 年 3 月ダイヤ改正）  
徳島県提供資料

## ② お出かけ・公共交通需要の創出

情報技術を活用し、複数の交通モード間と地域における活動を繋ぐ「MaaS」を、地域の実情に応じて検討・導入し、外出及び外出時の公共交通利用を促進する取組が進められた。

また、情報技術に限らず、「貨客混載」やタクシーにおける「荷物運搬」など、既存の法制度のもとで可能な運送サービスをフル活用し、多様な需要を担う公共交通としていく取組がみられた。

### ■MaaSの推進



### ■貨客混載に関する取組



図 需要創出の例（左：MaaS の取組、右：貨客混載に関する取組）

（出典）南予広域連携観光交流推進協議会、第4回四国における公共交通のあり方検討会資料

### ③ 感染症予防に関する取組の広報

感染拡大防止における事業者における取組について、各交通事業者のホームページ等を通じて広報・紹介が進められた。

#### 新型コロナウイルス感染症予防に関する取組について

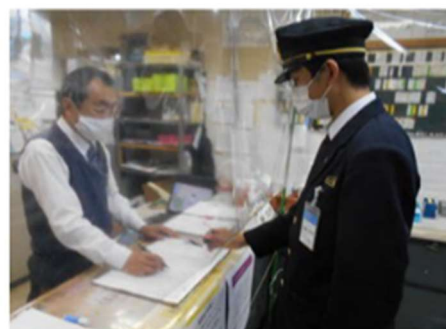
当社では、新型コロナウイルス感染症に関して、国土交通省や厚生労働省からの要請および「バスにおける新型コロナウイルス感染症予防ガイドライン」等を踏まえ、感染拡大防止の各種取組を行っております。当社の路線・貸切バス・従業員・営業所の取組状況等を下記の通りご案内いたします。

#### 当社従業員の取組

- 手洗い・うがいの励行を実施。
- 従業員の健康管理の徹底。（出社時の体調確認・体温測定）
- 乗務員をはじめ、全従業員はマスクを適時着用。
- 感染および濃厚接触の疑いがある場合は、国・各都県・医療機関等の指示に従って対応しております。



出勤点呼時における体温測定



体調確認

図 新型コロナウイルス感染予防対策に関する交通事業者の取組事例

（出典）ことでんグループ各ホームページ



## 2 地方公共団体における公共交通への取組

### 2-1 公共交通事業への支援の実施状況

○6 割以上の市町村が、コロナの感染拡大を受け公共交通事業への支援を実施。

新型コロナウイルスの感染拡大を受け、回答のあった地方公共団体の63%が、公共交通事業に対し新たに支援を実施した。一方、検討したが実施につながらなかった地方公共団体が22%あった。

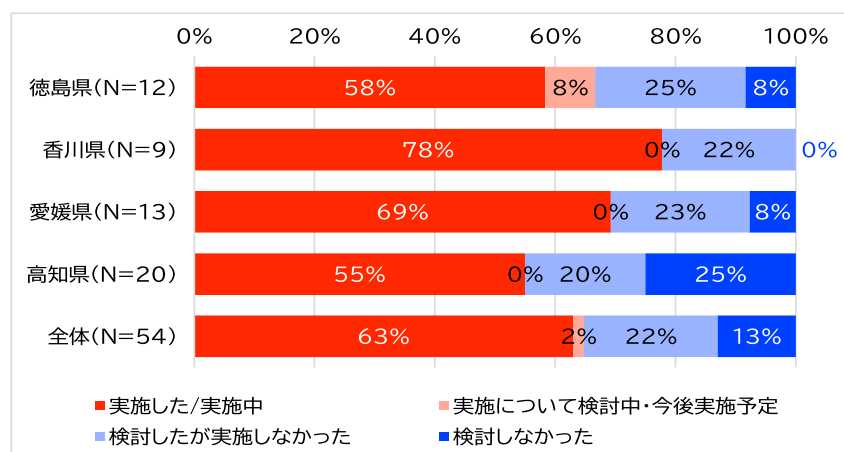


図 各県別にみた新型コロナウイルス感染拡大を受けた公共交通事業への支援状況

(出典) 地方公共団体アンケート調査

#### 【参考】地方公共団体アンケート実施概要（詳細）

- 四国管内の各県、市町村を対象に、新型コロナウイルス感染拡大を受けた交通事業に対する支援状況とその効果と課題等を把握するため、アンケート調査を実施。
- 対象 : 四国管内の全県、市町村（計 99 団体）
- 方法 : 調査票（エクセルファイル）のメール配布・回収  
（必要に応じて、回答内容について訪問・電話ヒアリングも実施）
- 実施時期：令和 3 年 1 月 14 日メール配信、1 月 26 日送付期限
- 回収数 : 60 団体（回収率：60.6%）

## 2-2 支援内容と効果・課題

### (1) 支援内容

○公共交通事業への支援内容としては、「維持・確保に係る支援」が最多。

公共交通事業への支援内容としては、「感染予防対策・消毒等に関する支援」が23%、「需要喚起に関する支援」が12%、「維持・確保に関する支援」が63%であった。

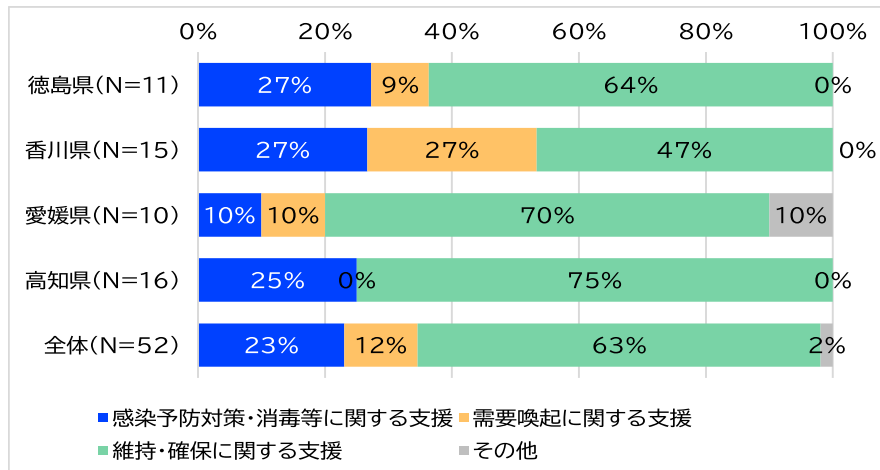


図 各県別にみた新型コロナウイルス感染拡大を受けた公共交通事業への支援の内容

(出典) 地方公共団体アンケート調査

### (2) 回答のあった支援内容の効果と課題

○公的支援による主な効果としては、「3密回避」、「交通手段の確保」など。

○主な課題としては「財源の確保」が多かった。

主な効果としては、「3密の回避」や「交通手段の確保」、「事業の継続」、「公共交通の利用促進」などが挙げられた。

一方、課題としては、「財源の確保」に関する指摘が多かったほか、「支援のあり方」や「公共交通体系の見直しの必要性」など、持続的な維持・確保に向けた取組に関する指摘がみられた。

表 公共交通事業への支援に関する効果（地方公共団体からの指摘内容の例）

| 支援内容       | 支援に関して指摘のあった主な効果（例）                                |
|------------|----------------------------------------------------|
| 感染予防対策・消毒等 | ・感染予防効果（3密の回避）<br>・事業者の負担軽減                        |
| 需要喚起       | ・路線の維持につながる需要の増加<br>・自動車等の他の交通モード利用からの転換の促進        |
| 維持・確保      | ・路線の撤退・減便等の回避（事業の継続、市民の移動手段の確保）<br>・便数の確保による「密の回避」 |

表 公共交通事業への支援に関する課題（地方公共団体からの指摘内容の例）

| 課題項目           | 支援に関して指摘のあった主な課題の内容（例）                                                                                                                                     |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 財源の確保          | ・国の交付金活用を前提としたため独自で予算確保が必要<br>・感染拡大が一時的ではないため、継続的な支援が必要                                                                                                    |
| 公共交通体系の見直しの必要性 | ・コロナ以前から赤字状態で、補助額が増加している中では、運行ルートやダイヤなどの見直しが必要                                                                                                             |
| 公的支援の効果        | ・単なる緊急的な経営維持支援のため、ポストコロナに向けた支援とならない<br>・公共交通事業に特化した支援ではないために、公共交通対策としての効果が限定的<br>・県と市町村との協調支援については、支援対象が限定となる場合がある<br>・細かな経費の積み上げの場合、補助申請の手間を考えると、費用対効果が薄い |

### (3) 支援の継続意向と課題

○約3割の地方公共団体において、来年度以降も支援を継続の予定。

今後の支援の継続に対する検討・実施状況については、全支援事業の31%が継続の予定とされている一方、48%が今年度限りでの終了を予定されている。

支援内容別にみると、「感染予防対策・消毒等に関する支援」や「需要喚起に関する支援」のほうで、「維持・確保に関する支援」よりも継続予定とする回答が多かった。

なお、支援上の課題としては、自由意見等において「財政上の理由」が多く指摘されている。

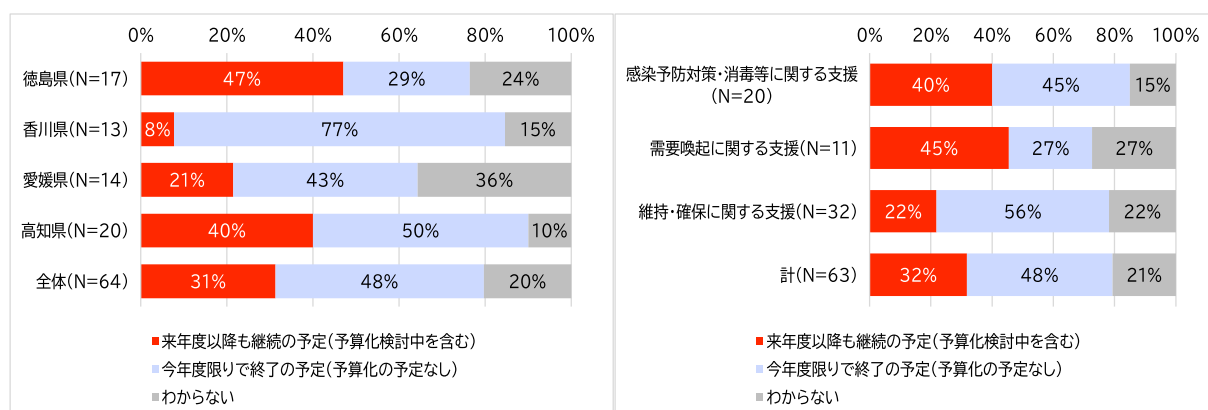


図 新型コロナウイルスに関する公共交通事業への支援の継続状況 (左:各県別、右:支援内容別)  
(出典) 地方公共団体アンケート調査

### 2-3 新型コロナウイルス感染症拡大時の法定協議会の動向

地域公共交通活性化協議会等による地域公共交通活性化・再生に向けた議論については、感染症拡大下においては「書面開催への変更」、「開催時期の変更」、「会議を開催できず議論できなかった」や「計画を延期した」といった対応が多くみられ、多くの地域において地域公共交通活性化・再生に向けた取組が滞ったことが把握された。(四国運輸局調査)

表 新型コロナウイルス感染症への対応

|     | 書面開催への変更 | 開催時期の変更 | 会議を開催できず | 議論ができず | 計画を延期 |
|-----|----------|---------|----------|--------|-------|
| 徳島県 | 2        |         |          |        |       |
| 香川県 | 4        | 2       | 1        | 4      |       |
| 愛媛県 | 6        |         | 1        | 3      | 1     |
| 高知県 | 4        |         |          | 1      | 3     |
| 計   | 16       | 2       | 2        | 8      | 4     |



## 2-4 市町村運営の地域公共交通の輸送実績の推移

市町村が運営する地域公共交通の輸送実績について、令和元年 11 月以降の輸送人員を交通モード別に平均値を算定し、その推移についてみたところ、令和 2 年に入り輸送人員が減少傾向となっていたところで、1 回目の緊急事態宣言が発出された令和 2 年 4 月に輸送人員の最低値を記録した。

その後、令和 2 年 6 月ごろにいったん回復基調にあったものの、8 月にまた減少局面に転じ、その後 9 月、10 月と増加傾向となっている。

なお、市町村が運営する地域公共交通は、地域内運行を主眼として、地域住民の生活交通手段として機能している可能性があることから、令和 2 年 8 月の減少については、夏季休暇期間による通学需要の減少によるもので、新型コロナウイルスの感染傾向とは異なる可能性も考えられる。

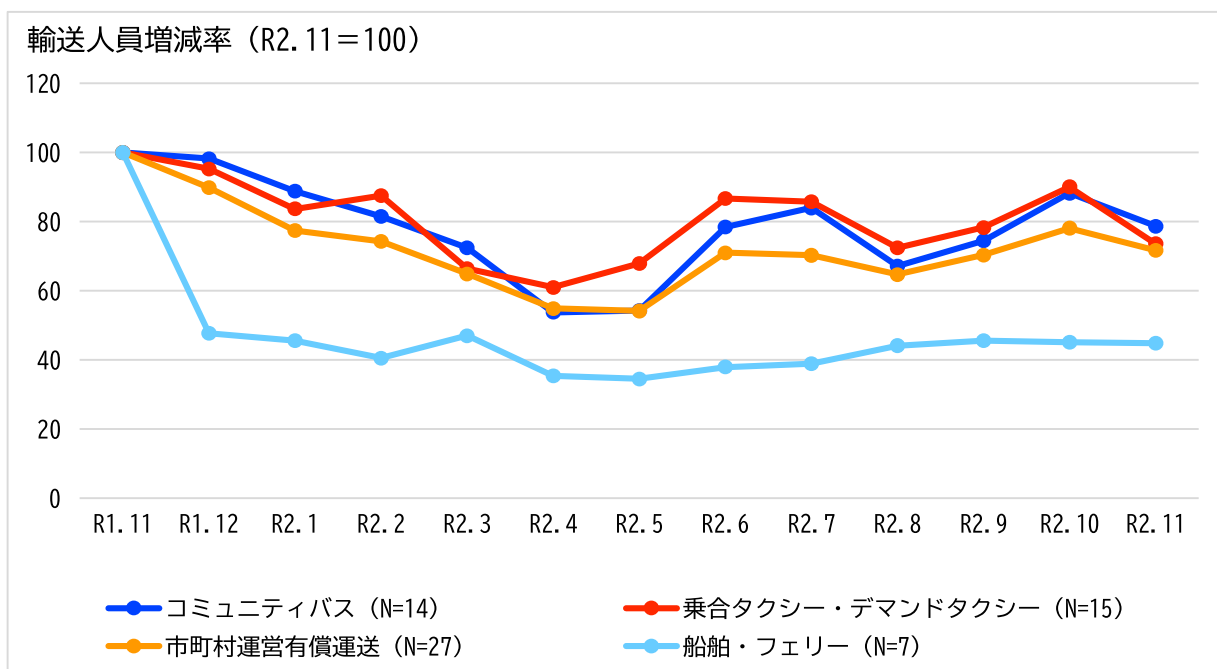


図 新型コロナウイルス感染拡大以前からの市町村運営の地域公共交通の輸送実績の推移  
(出典) 地方公共団体アンケート調査

### 3 「新しい生活様式」を踏まえた利用者への影響

#### 3-1 四国内居住者アンケートからみた公共交通利用への影響

##### (1) 感染拡大前の回答者の公共交通利用実態

○感染拡大前において、各交通モードとも「ごくまれに・利用していなかった」が最多。

交通モード別の利用頻度をみると、すべての交通モードにおいて「ごくまれに・利用していなかった」と回答した人が最多であり、鉄道 62%、高速バス 74%、路線バス 75%、タクシー 65%、コミュニティバス・乗合タクシー 93%、船舶 86%に達した。

「月1回以上」利用したことのある人については、鉄道 12%、高速バス 3%、路線バス 8%、タクシー 8%、コミュニティバス・乗合タクシー 1%、船舶 2%となった。

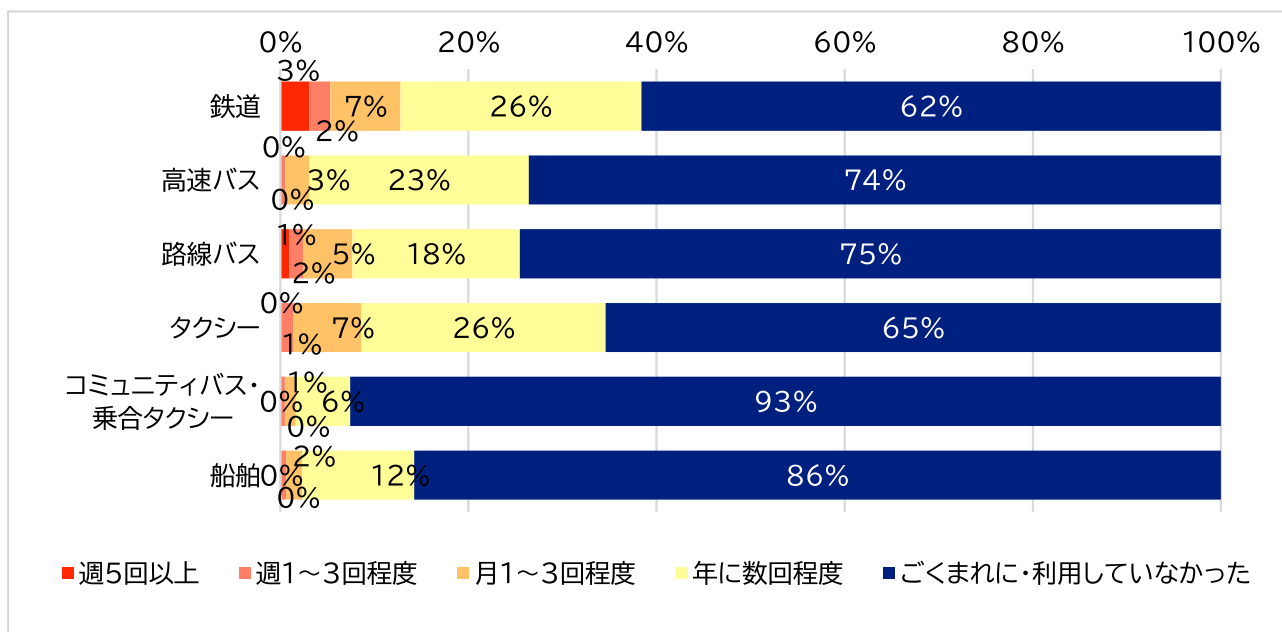


図 新型コロナウイルス感染拡大前（概ね1年前）の交通モード別利用頻度

（出典）利用者アンケート調査（四国内居住者）

#### 【参考】利用者アンケート実施概要

○公共交通利用や外出等の変化及び今後の利用意向を把握するため、アンケート調査を実施。

なお、四国内の様々な公共交通需要を想定し、「四国内居住者」と「四国外居住者（四国への来訪時の利用）」の双方について調査した。

○方法：WEB 調査モニター等を活用し、WEB アンケートを実施

なお、高齢者のサンプルを確保するため、「四国内居住者」については、高齢者モニターを別途活用し、FAX 調査も併用

○実施時期：スクリーニング調査 令和2年12月11日配信、12月14日回答締切

本調査 令和3年1月7日配信、1月12日回答締切

（高齢者モニターについては、令和3年1月14日配信、1月19日回答締切）

○回収数：四国内居住者（WEB） 400人

（徳島 69人、香川 132人、愛媛 146人、高知 53人）

四国内居住者（高齢者） 97人

（徳島 19人、香川 25人、愛媛 37人、高知 16人）

四国外居住者（WEB） 300人

（近畿地方 128人、関東地方 114人、他 58人）

## (2) 感染拡大を受けた外出への影響

○感染拡大により、特に「食事・社交」、「観光・行楽・旅行」の外出、「県間」移動が減少。

感染拡大により、特に「食事・社交」や「観光・行楽・旅行」目的での外出の頻度が減少したほか、目的地では「県間」移動がかなり減少した人が68%に達している。

なお、オンラインサービスを利用するようになった人が多く確認され、特に、「ネットショッピング」については、37%の人が週1回以上行っている。

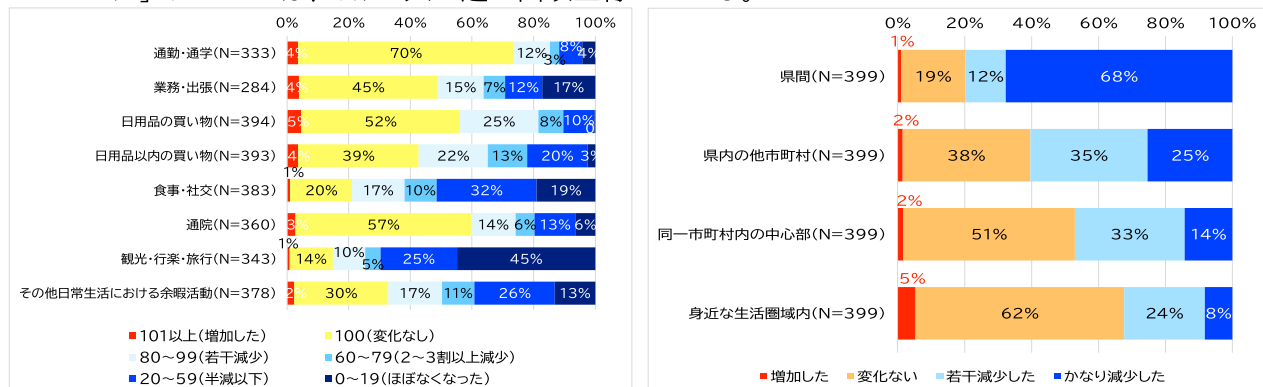


図 新型コロナウイルス感染拡大後における外出頻度の変化（左：目的別、右：目的地別）  
※1 年前に公共交通を「ごくまれに」しか利用していなかった人を除く。

(出典) 利用者アンケート調査（四国内居住者）

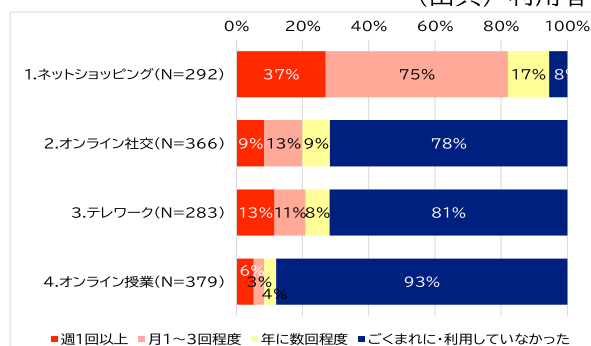


図 新型コロナウイルス感染拡大後におけるオンラインサービスの利用の変化  
※1 年前に公共交通を「ごくまれに」しか利用していなかった人を除く。

(出典) 利用者アンケート調査（四国内居住者）

## (3) 公共交通利用の変化

○各交通モードとも利用頻度が減少。特に、広域移動で利用される「高速バス」、「観光バス」、「船舶・フェリー」、「航空機」が大幅に減少。

各交通モードとも利用頻度が減少しているが、特に、「高速バス」や「観光バス」、「船舶・フェリー」、「航空機」といった広域移動時の交通モードでは、利用頻度が大幅に低下している。

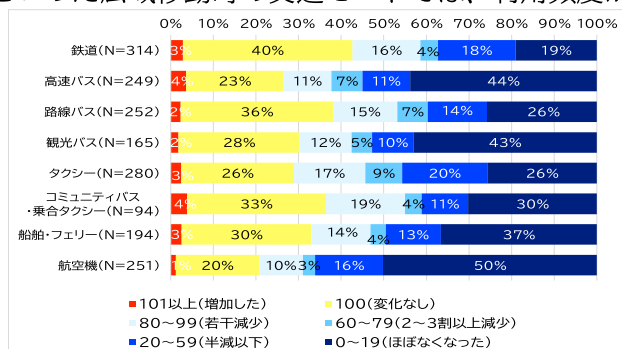


図 新型コロナウイルス感染拡大後における公共交通の利用頻度（交通モード別）  
※1 年前に公共交通を「ごくまれに」しか利用していなかった人を除く。

(出典) 利用者アンケート調査（四国内居住者）

### ○「県間」移動や「タピーク」、「夜間」、「深夜」における公共交通利用が特に減少。

公共交通利用の目的地をみると、「県間」利用で59%の人が「かなり減少した」と回答しており、広域的な流動における公共交通利用が減少している。

また、時間帯別にみると、朝や日中と比較して、タピーク時以降（「タピーク」、「夜間」、「深夜」）において「かなり減少した」と回答した比率が高くなっている。

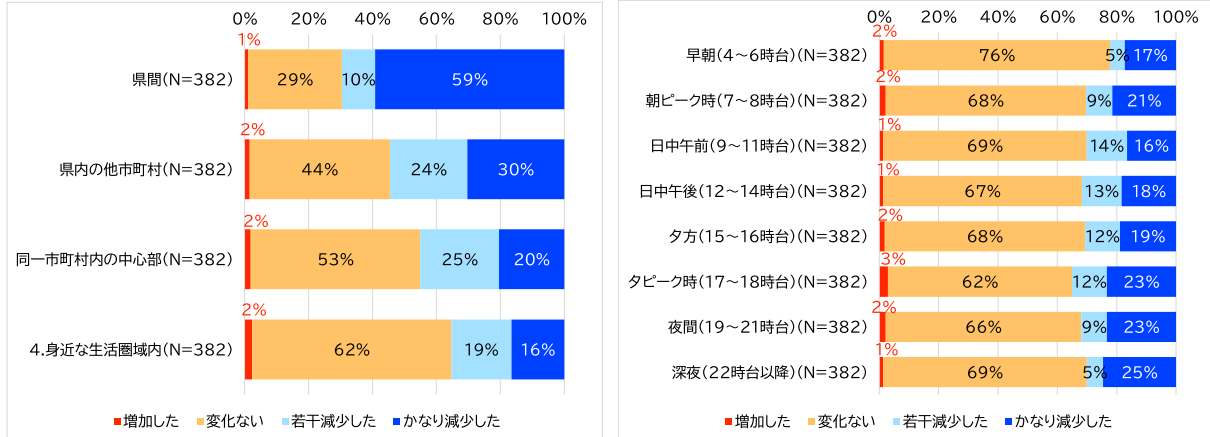


図 新型コロナウイルス感染拡大後における公共交通の利用頻度（左：目的地、右：時間帯）

※1 年前に公共交通を「ごくまれに」しか利用していなかった人を除く。

（出典）利用者アンケート調査（四国内居住者）

### ○公共交通利用が変化した理由として、「そもそも外出・移動する用事がなくなった」が最多。

公共交通利用が変化した理由をみると、どの交通モードにおいても、「そもそも外出・移動する用事がなくなった」とする回答が最も多く半数前後にのぼっている。特に、60 歳未満よりも 60 歳以上の方が、「そもそも外出・移動する用事がなくなった」を理由とする人が多くなっている。

また、変化理由については、「混雑の激しい時間帯を避けたかったから」が続いており、特に、鉄道（26%）、路線バス（25%）において高くなっている。

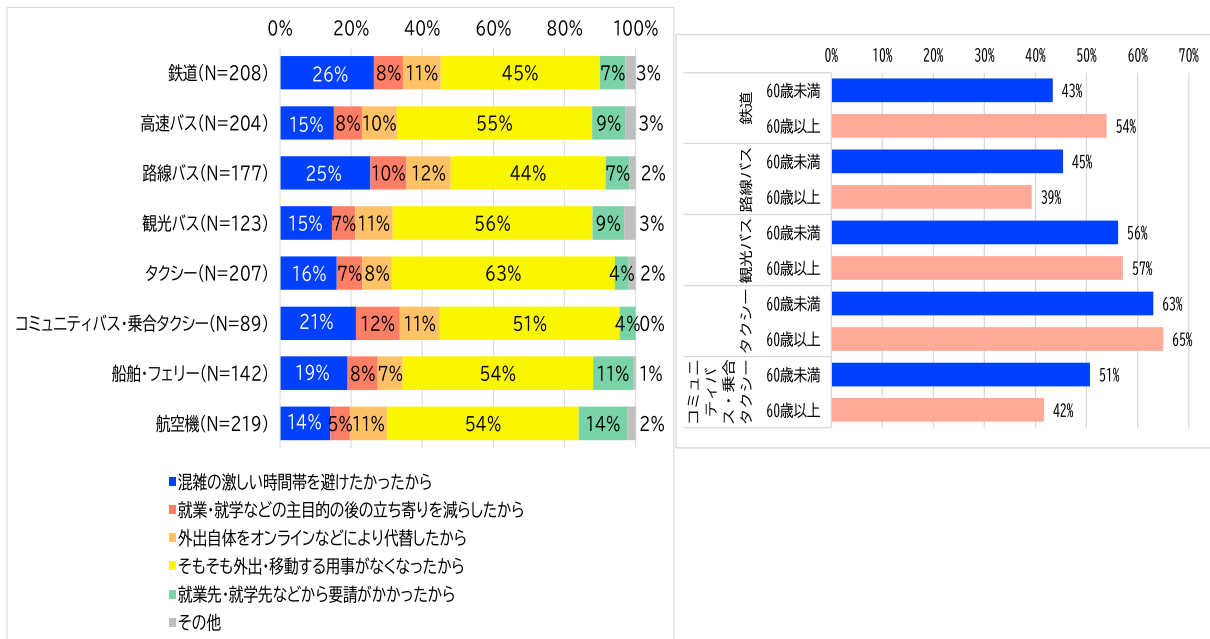


図 新型コロナウイルス感染拡大後における公共交通の利用頻度の変化理由

（左：交通モード別、右：「そもそも外出・移動する用事がなくなった」の年齢別）

※1 年前に公共交通を「ごくまれに」しか利用していなかった人を除く。

（出典）利用者アンケート調査（四国内居住者）

#### (4) 公共交通利用への不安内容

○広域移動時に利用される「高速バス」、「観光バス」、「航空機」ほど不安度が高い。

○不安内容として「車内・船舶内の混雑・密集」が多くあげられている。

公共交通の利用に対する不安として、「高速バス」や「観光バス」、「航空機」などにおいて「不安が大きい」と「やや不安がある」を合わせて4割を超えている。特に、不安を感じる点としては、「車内・船舶内の混雑・密集」について指摘が多く、次いで、「車内・船舶内の換気状況」、「乗客マナー遵守状況」となっている。

また、年齢別にみると、60歳以上の人において、特に、「混雑・密集」や「手で触るものが多いこと」、「乗客のマナー遵守状況」を不安に感じる人が多くなっている。

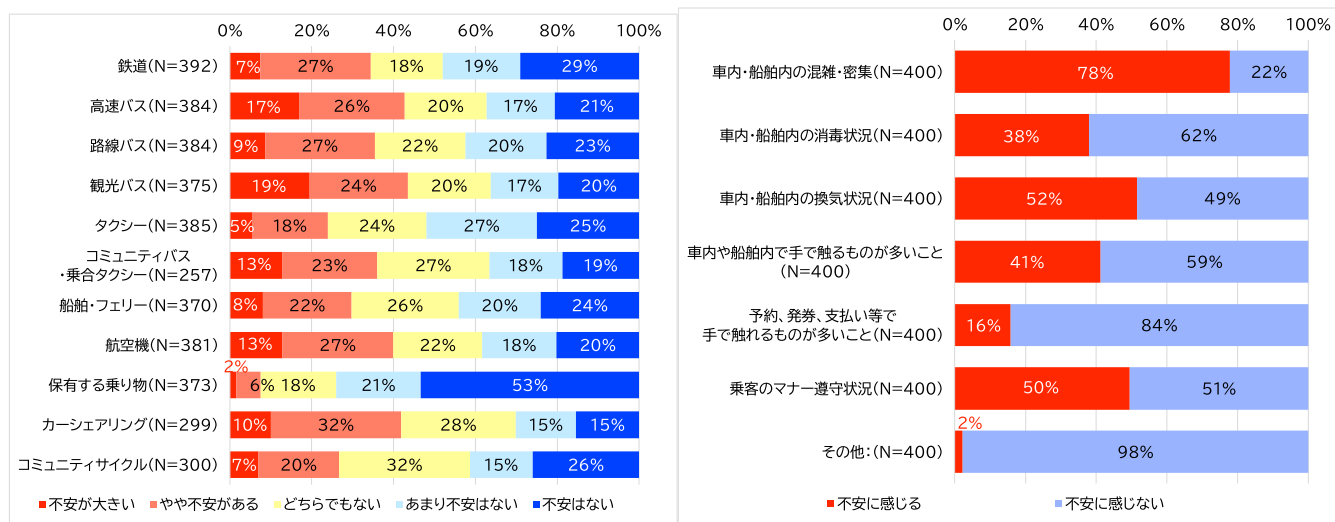


図 公共交通の利用に対する不安（左：交通モード別、右：不安内容）

※1年前に公共交通を「ごくまれに」しか利用していなかった人を除く。

（出典）利用者アンケート調査（四国内居住者）

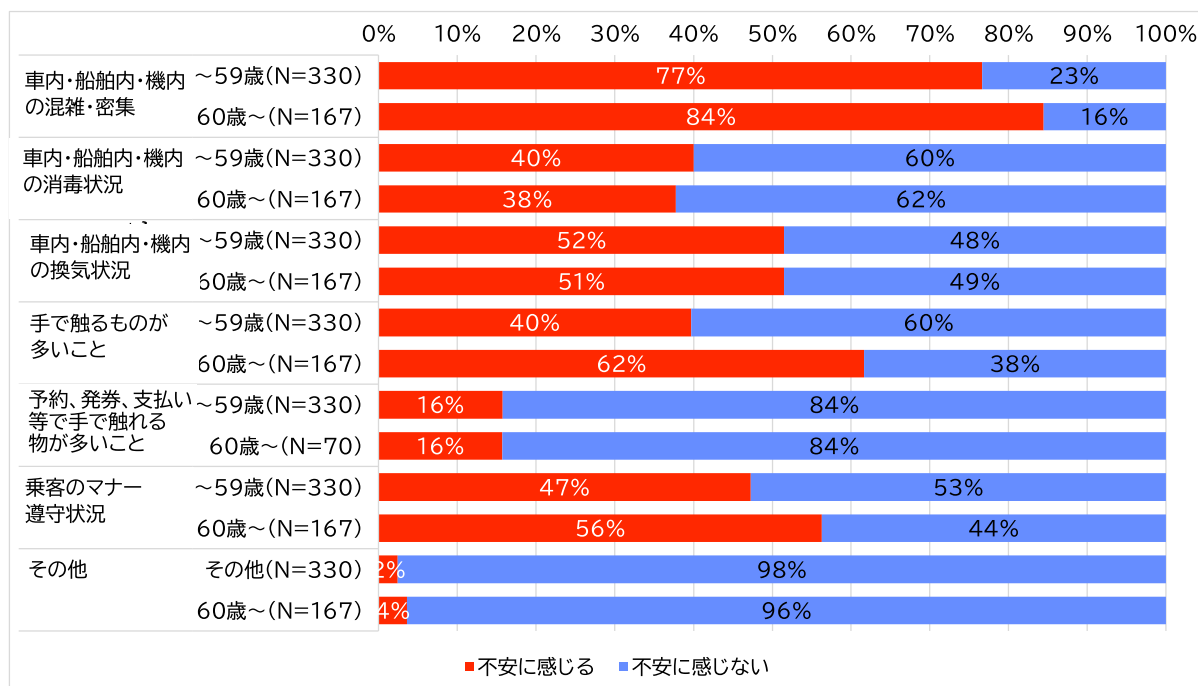


図 公共交通の利用に対する不安内容（年齢階層別）

※1年前に公共交通を「ごくまれに」しか利用していなかった人を除く。

（出典）利用者アンケート調査（四国内居住者）

## (5) 今後の公共交通利用への意向

○各交通モードとも感染が落ち着いたのちの利用意向を確認。

交通モード別の利用意向をみると、公共交通を利用している人については、「利用したい」や「やや利用したい」といった利用意向を示す比率が確認された。一方で、公共交通の利用頻度が極めて低い人については、「利用したくない」と回答した比率が高いほか、「カーシェアリング」や「コミュニティサイクル」といった他人と共有する交通モードに対しても利用意向が低くなっている。

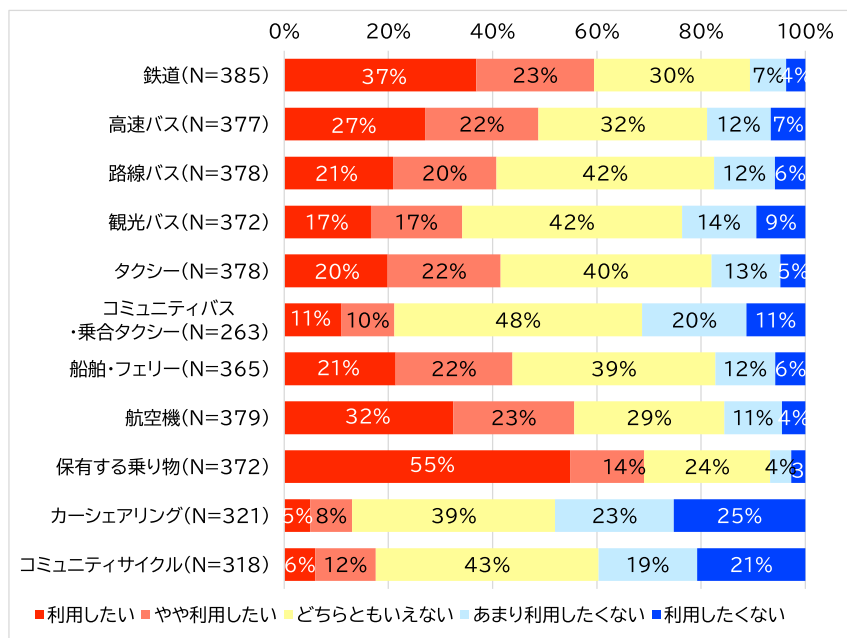


図 新型コロナウイルスの感染が落ち着いたのちの公共交通の利用意向（交通モード別）

※1 年前に公共交通を「ごくまれに」しか利用していなかった人を除く。

（出典）利用者アンケート調査（四国内居住者）

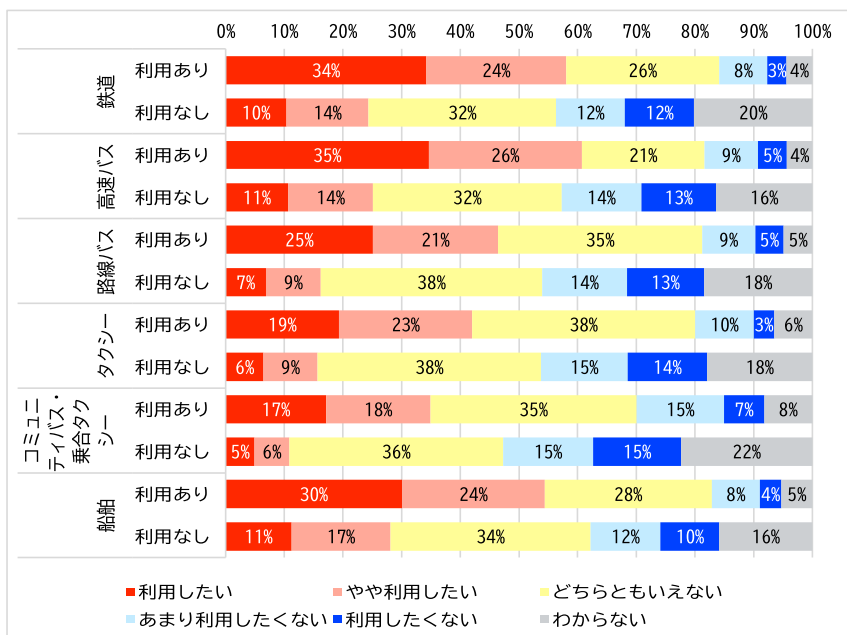


図 新型コロナウイルスの感染が落ち着いたのちの公共交通の利用意向（交通モード別）

※「利用あり」：1 年前に概ね年 1 回以上公共交通利用していた人、

「利用なし」：1 年前に公共交通の利用頻度が概ね年 1 回未満の人（ごくまれにの人を含む）

（出典）利用者アンケート調査（四国内居住者）

## 3-2 四国外居住者アンケートからみた四国への来訪・公共交通利用への影響

### (1) 感染拡大前の回答者の四国への来訪状況

○感染拡大前の四国への来訪としては「観光・行楽・旅行」が多く、また、来訪時の利用交通手段として「鉄道」が多い。

過去3か年内における四国の来訪経験については、「観光・行楽・旅行」目的が最多で87%、次いで「業務・出張」が19%となっている。

四国への来訪時における利用交通手段については、「観光・行楽・旅行」目的では、「保有する乗り物」が最多で39%、次いで「鉄道」が33%、「航空機」が28%と続いている。また、「業務・出張」目的では、「鉄道」が最多で38%、次いで「保有する乗り物」が35%、「航空機」が28%と続いている。

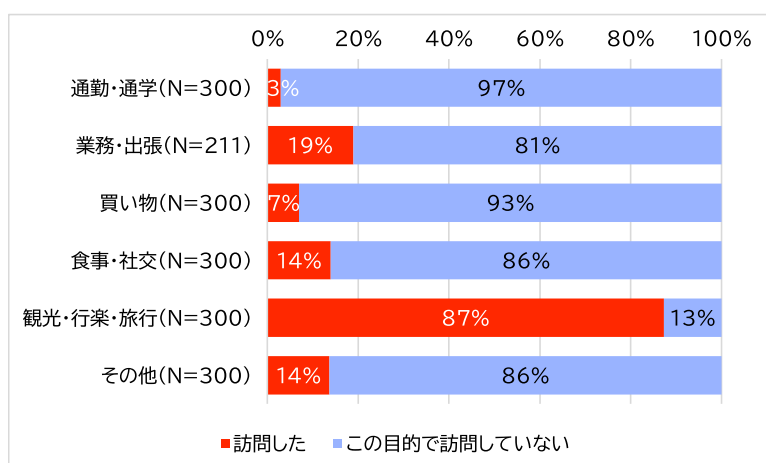


図 過去3か年内における四国の来訪有無（目的別）

（出典）利用者アンケート調査（四国外居住者）

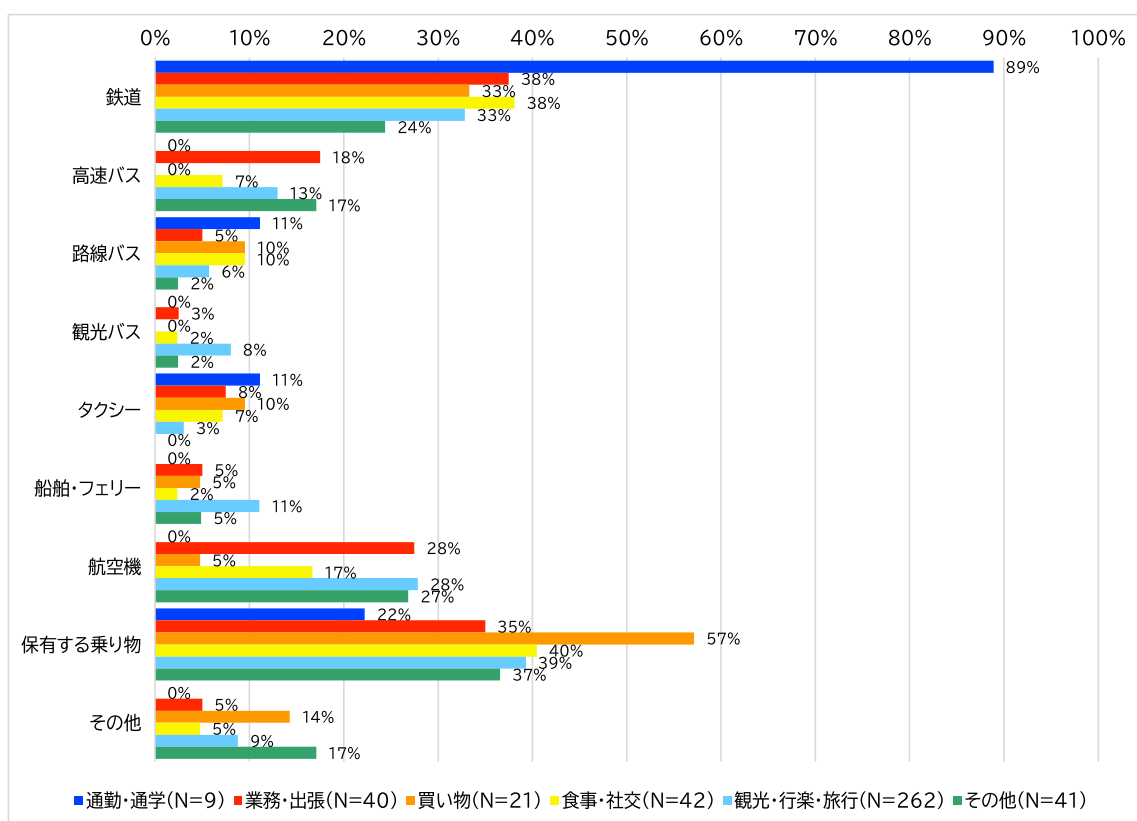


図 過去3か年内における四国の来訪における交通手段の利用率（目的別）

（出典）利用者アンケート調査（四国外居住者）



## (2) 感染拡大を受けた四国への来訪への影響

○感染拡大により「業務・出張」、「観光・行楽・旅行」での来訪が大きく減少。

感染拡大による四国への来訪については、「通勤・通学」目的では「変化なし」が最多であるが、その他の目的では減少している人が多く、特に、「ほぼなくなった」と回答した人が「観光・行楽・旅行」目的では56%、「業務・出張」目的では50%に達している。

また、利用交通手段をみると、「高速バス」や「路線バス」、「観光バス」、「船舶・フェリー」については、6割を超える人が「ほぼなくなった」と回答している。

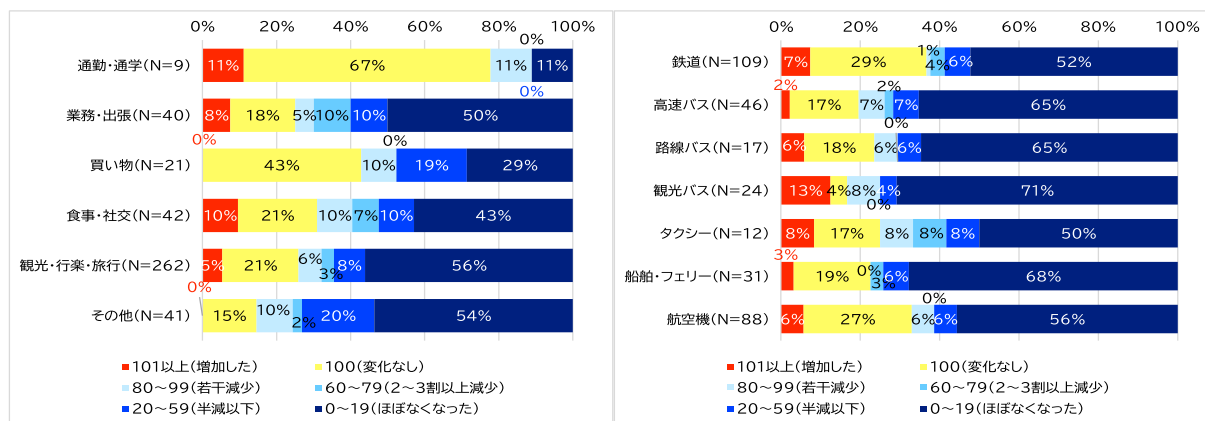


図 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う四国への来訪への影響

(左：目的別、右：来訪時の利用交通手段)

(出典) 利用者アンケート調査（四国外居住者）

## (3) 公共交通利用への不安内容

○「高速バス」や「観光バス」に対する不安度が高い。

公共交通の利用に対する不安として、「高速バス」や「観光バス」において「不安が大きい」と「やや不安がある」を合わせて4割を超えている。また、四国内居住者と同様に、利用者で共有する「カーシェアリング」に対する不安度も比較的高い。

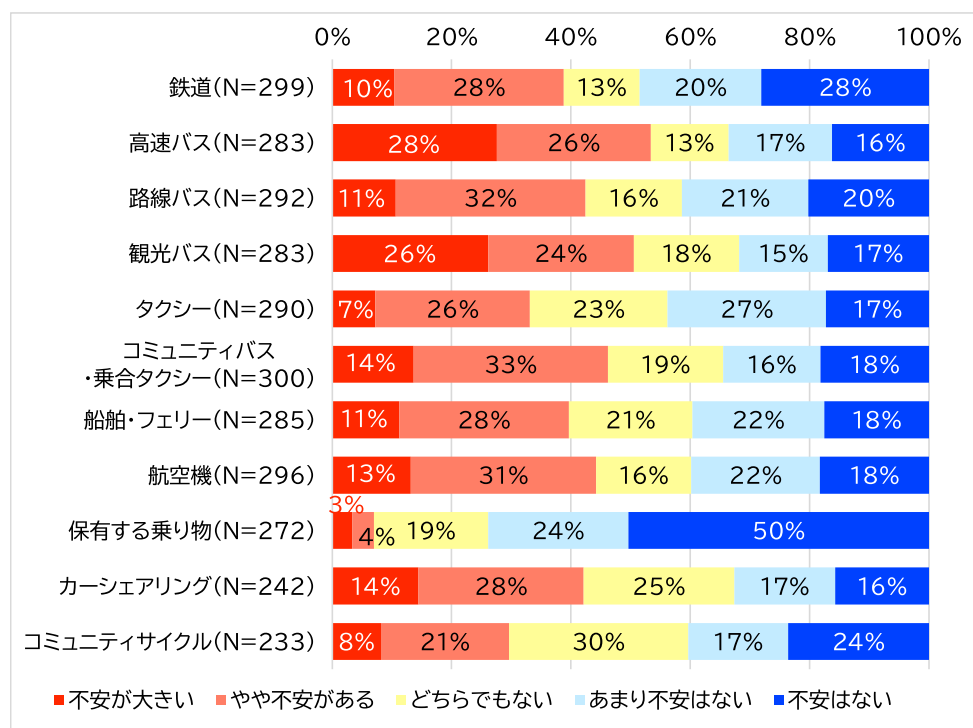


図 公共交通の利用に対する不安（交通モード別）

(出典) 利用者アンケート調査（四国外居住者）

○不安の内容として、「車内・船舶内の混雑・密集」に対する指摘が多い。

不安に感じる点としては、「車内・船舶内の混雑・密集」について指摘が多く、次いで、「乗客マナー遵守状況」、「車内・船舶内の換気状況」、「車内や船舶で手で触るものが多いこと」となっている。

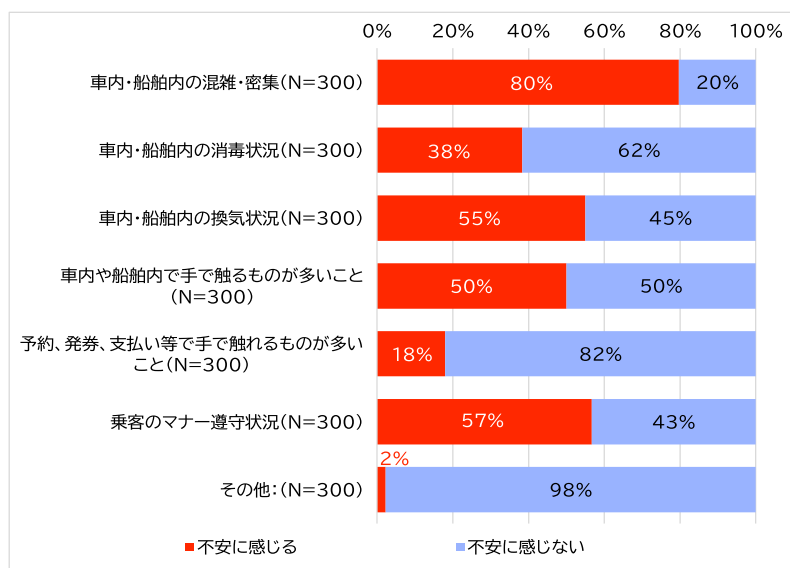


図 公共交通の利用に対する不安内容

(出典) 利用者アンケート調査 (四国外居住者)

#### (4) 今後の四国への来訪の意向

○「鉄道」や「航空機」を利用した来訪意向が高い。

今後の四国への来訪における交通モードの利用意向としては、「鉄道」や「航空機」、「保有する乗り物」において、「利用したい」と「やや利用したい」を合わせて7割程度に達している。

また、四国への過去の訪問における来訪目的別にみると、「現在よりも増えると思う」という回答は多いものの、「観光・行楽・旅行」よりも、「業務・出張」での来訪者の方が、「現在より減ると思う」と回答した比率が高くなっている。

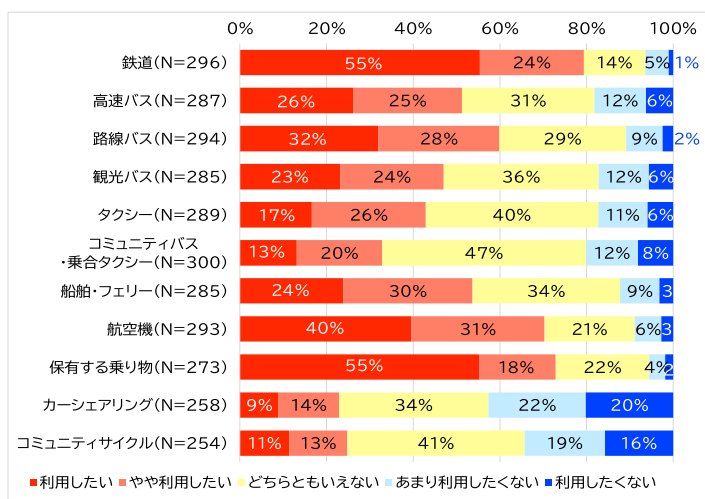


図 交通モード別今後の四国への来訪時の利用意向

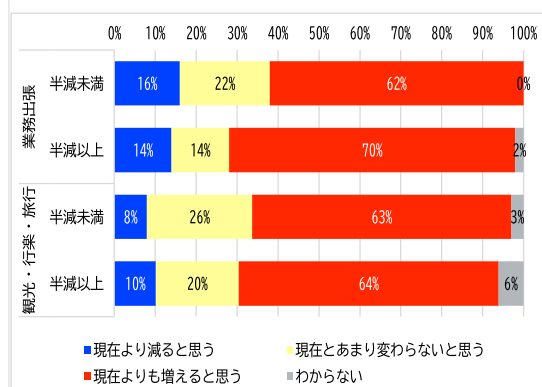


図 四国への過去の来訪目的別・感染拡大による来訪頻度減少状況別今後の来訪の展望

※「半減未満」：来訪頻度が半減未満（増加、不変、若干減少）  
「半減以上」：来訪頻度が半減以下またはほぼなくなった人

(出典) 利用者アンケート調査 (四国外居住者)

## 4 今後の四国における公共交通のあり方

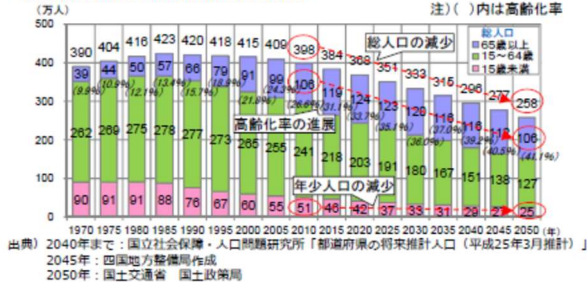
### 4-1 これまでの四国における公共交通の維持・確保に向けた取組と課題

現行の交通計画基本計画に位置付けられている公共交通の確保・維持に係る様々な取組は、過年度に実施したフォローアップ調査により、四国各地での推進状況を確認している。しかし、四国の公共交通を取り巻く状況として、依然として次のような問題・課題への対応が必要となっている。

#### 人口減少・高齢化

- ・全国に先駆けて人口減少・高齢化の進行が予測されている。

■四国圏の推計人口及び構成比の推移



（出典）四国圏広域地方計画（説明資料）

#### 観光促進/期待

- ・四国各県における訪日外客の訪問率は低い。

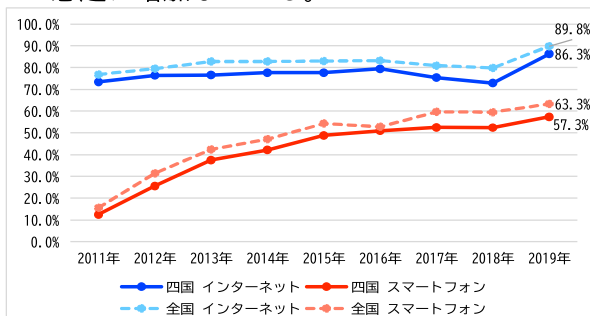
都道府県別 外国人延べ宿泊者数



（出典）四国圏広域地方計画（説明資料）

#### 情報技術の活用

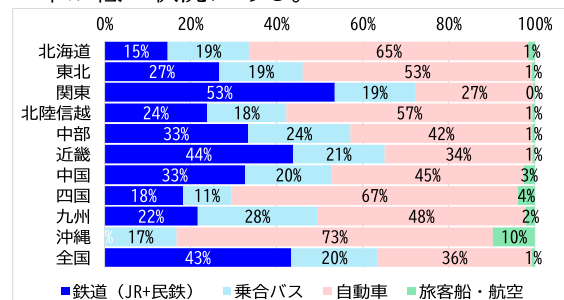
- ・全国より若干インターネット利用率が低いものの、傾向は同じくスマートフォン利用率が急速に増加している。



（出典）総務省「情報通信利用動向調査」

#### 低い公共交通利用

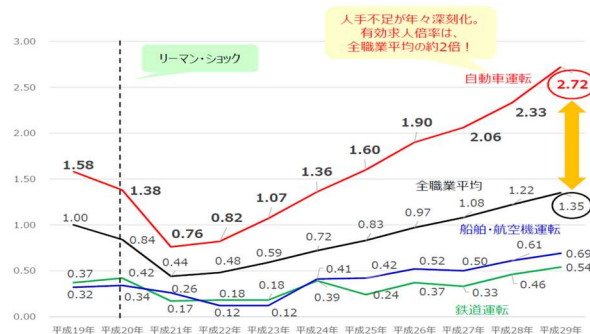
- ・全国の他ブロックと比較して、公共交通利用率が低い状況にある。



（出典）2018年度旅客地域流動調査（府県間移動）

#### 乗務員不足

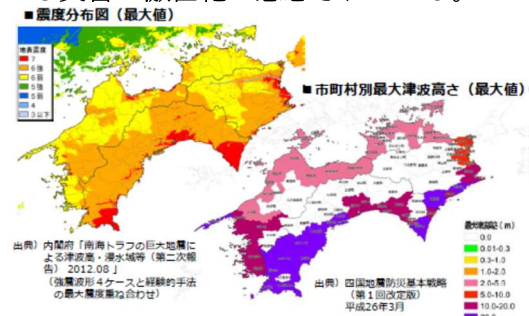
- ・自動車運転産業における人手不足は年々深刻化し、有効求人倍率は、全職業平均の約2倍となっている。



（出典）第4回四国における公共交通のあり方検討会資料

#### 迫りくる災害リスク

- ・「南海トラフ地震」をはじめとした地震、津波災害のほか、急峻な地形ゆえの気候変動による災害の激甚化が懸念されている。



（出典）四国圏広域地方計画（説明資料）

## 4-2 新型コロナウイルス感染拡大を受けた影響と対応のまとめ

### (1) 交通事業者への影響及び対応

#### ① 交通事業者への影響

○運送事業全体として、感染症拡大に伴う外出自粛等の影響を受け、輸送人員が減少。

○広域な交通サービスの輸送実績は大幅減。域内の交通サービスの輸送実績も減少。

- ・運送事業全体として、感染症拡大に伴う外出自粛等の影響を受け、輸送人員が減少した。特に、令和2年4月～5月の緊急事態宣言下において、輸送実績が最低となっている。
- ・一般乗合旅客自動車運送事業のうち「高速バスなどの都市間バス」や一般定期旅客運送航路事業のうち「四国内外」を結ぶ旅客船の輸送実績など、広域な交通サービスの輸送実績は大きな影響を受け、輸送人員が大幅に減少している。
- ・また、一般乗合旅客自動車運送事業のうち「主に地域における一般路線バス」や一般定期旅客運送航路事業のうち「四国内」を結ぶ旅客船の輸送実績など、域内の交通サービスの輸送実績も減少している。
- ・このほか、一般乗用旅客自動車運送事業では、「夜間」や「休日」における利用者数の減少を指摘する意見が見られた。
- ・なお、一般貸切旅客自動車運送事業をはじめ一部運送事業によっては、「Go To トラベル」事業の影響により令和2年10～11月において輸送実績の回復が確認されたが、前年度水準にまでは戻っていない。

#### ② 交通事業者の対応

○輸送人員の減少を受けて、減便や運休などの既存の交通サービスの見直しを行う交通事業者がみられた。

○持続化給付金や雇用助成調整金などの公的支援を活用するほか、政府系金融機関・民間金融機関の融資を受け、運送事業の維持が図られた。

○公的支援を活用して「感染拡大防止対策」や「三密回避運行」を実施した。

- ・輸送人員の減少を受けて、鉄道・軌道や「高速バスなどの都市間バス」を運行する交通事業者は、減便や運休を行うなど、既存のサービスの見直しを実施した。
- ・「主に地域における一般路線バス」や「四国内」を結ぶ旅客船を運航する交通事業者の半数以上は、「対応は行っていない」と回答するなど、感染症拡大下でも社会生活の維持のため、既存のサービスが維持された。
- ・輸送人員減少に伴う輸送収入への影響を受け、運送事業区分に関わらず、各モードの交通事業者が持続化給付金や雇用助成調整金などの公的支援を活用するほか、政府系金融機関や民間金融機関の融資を受け、運送事業の維持を図った。
- ・このほか、運送事業区分に関わらずほとんどの交通事業者が、各種の公的支援を受けながら「感染予防対策」を行ったほか、一部の鉄道－バス事業者間において「三密回避運行」を行う交通事業者もみられた。
- ・「貨客混載」や「MaaS」など、新たなサービスの展開について検討している事業者も確認された。

## (2) 地方公共団体の対応と今後の見通し

- 多くの地方公共団体が感染症拡大を受けて公共交通への支援を実施した。
- 地方公共団体による支援の類型は、公共交通の「維持・確保に関する支援」、「感染予防対策・消毒等に関する支援」、「需要喚起に関する支援」の順が多い。
- 「財政上の理由」から、今後は継続的な支援が課題となる。
- 感染症拡大期においては、地域公共交通活性化・再生に向けた取組の停滞がみられた。
  - ・新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、令和2年度には、地方公共団体から交通事業者に対して、「感染拡大防止対策・消毒等に関する支援」、「需要喚起に関する支援」や交通サービスの「維持・確保に関する支援」を中心としたサポートが実施された。
  - ・上記支援について、令和3年1月現在で来年度以降継続すると明言している団体は約3割程度となっており、多くの地方公共団体が財政面での理由で、今後の支援について不安を感じている状況となっている。
  - ・他方、地域旅客運送サービスの活性化・再生に向けた取組については、「書面開催への変更」、「開催時期の変更」や「会議を開催できず議論できなかった」と回答するなど、多くの地域公共交通活性化協議会等において議論が滞った。  
※感染症拡大下においても地域公共交通活性化協議会を開催した地方公共団体によっては、地域旅客運送サービスの活性化・再生に向けて公共交通ネットワークの再構築に向けた議論が進んだケースもある。

## (3) 公共交通利用の変化

- ① 四国外居住者については、新型コロナウイルス感染症の影響で四国への来訪が大きく減少。
  - ・四国内外とも広域的移動における公共交通利用が大きく減少している傾向を把握した。  
(特に60歳以上の年齢層に顕著な傾向が見られる。)
  - ・四国外からの来訪については、「観光・行楽・旅行」、「業務・出張」での来訪が多かったが、これらの目的での来訪が大きく減少。
  - ・感染症の拡大状況が落ち着いたのちには、来訪が「現在よりも増加する」との回答が多かった。(他方、リモート化の促進等を受けて、「業務・出張」関係については「現在よりも減る」との回答が確認された。)
- ② 四国内居住者の移動についても、新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、一定程度利用に対して不安を有する利用者が存在。
  - ・鉄道、路線バスやフェリーなどの地域旅客運送サービスによる外出・移動する用事がなくなったことを主な理由とする公共交通利用機会の減少が確認された。
  - ・交通事業分野区分に関わらず、利用に対して不安を抱える利用者が一定数存在することが確認された。
  - ・他方、新型コロナウイルス感染症拡大状況が落ち着いた後には、公共交通を利用したいと考える利用者が一定数存在することが確認された。



#### (4) 今後の課題

##### ① 広域移動を担う交通サービスについて

- ・ 広域移動を担う交通サービスは、地域旅客運送サービスと比較して感染症拡大による利用者減少の影響が著しい。
- ・ 外出自粛等の顕著な影響を受けた広域移動を担う交通モードにおいては、感染症拡大期には減便等による経費削減等の対応や貨客混載による収入基盤の強化の取組がみられた。
- ・ 令和２年度においては、国の補正予算や地方創生臨時交付金等を活用し、感染拡大防止対策や各種の需要喚起策などへの支援がなされ、交通事業者の事業維持が図られた。
- ・ 感染症拡大が落ち着いた後には利用者による利用意向は存在することが確認されており、感染症拡大状況に応じた対応が引き続き重要になる。
- ・ この点、いずれの交通モードについても一定程度不安を抱える利用者が存在するため、感染症拡大防止対策を徹底することや新生活様式に対応した運行や新技術の導入等も重要と考えられる。

##### ② 地域旅客運送サービスについて

- ・ 地域旅客運送サービスは、感染症拡大による利用者の減少が一定程度みられたが、感染症拡大下でも、社会生活維持のため既存の交通サービスが維持された。
- ・ 他方、感染症拡大下においては地域公共交通活性化協議会等の開催が困難となり、多くの地域において地域公共交通活性化・再生に向けた取組が滞ったことが把握された。
- ・ 令和２年度においては、国の補正予算や地方創生臨時交付金等を活用し、感染拡大防止対策や運行確保・維持への支援がなされたほか、三密回避運行や各種の需要喚起策などの支援がなされ、交通事業者の事業維持が図られた。
- ・ 感染症の拡大が落ち着いた後には、利用者による利用意向は存在することが確認されており、感染症拡大状況に応じた対応が引き続き重要になることが考えられる。
- ・ この点、いずれの交通モードについても一定程度不安を抱える利用者が存在するため、感染症拡大防止対策を徹底することや新生活様式に対応した運行や新技術の導入等も重要と考えられる。
- ・ なお、地域旅客運送サービスの運行経費に充てられる、交通事業者の貸切・高速バス事業の収益や地方公共団体の公的負担は、いずれも感染症の影響で逼迫しているため、地域旅客運送サービスの活性化・再生については不断の取組が必要となる。