

新型コロナウイルスによる公共交通への影響調査 概要

利用者の動向

○コロナ禍(フェーズ2)では、コロナ前(フェーズ1)と比較して、

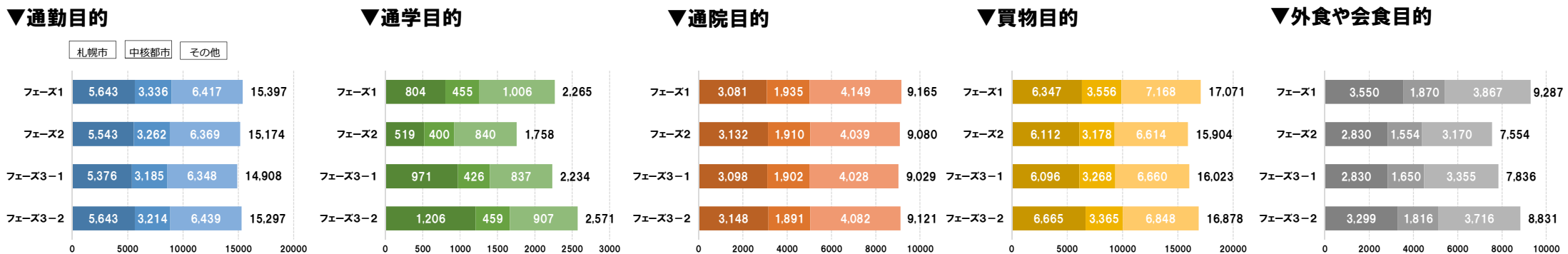
- ・移動需要全体は、通勤・通院目的のものは大きく変わらないものの、通学・買物・外食／会食目的のものが約1～2割減少している。
- ・公共交通利用については、通勤目的が約3割減、通学目的が約4割減、通院目的が約2割減、買物目的が約3割減、外食／会食目的が約5割減と、全般的に公共交通利用が大きく減少している。

○コロナ収束後(フェーズ3-2)では、コロナ前(フェーズ1)と比較して、

- ・移動需要全体は、外食／会食目的が微減となるものの、全般的にコロナ前の水準程度に回復する。
- ・公共交通利用については、通学・通院・買物目的はコロナ前の水準に回復するものの、通勤目的は約1割減、外食／会食目的は約2割減となる。

フェーズ	新型コロナウイルス感染症の動向	概ねの期間	調査対象	
フェーズ1	新型コロナウイルス感染拡大前	令和2年1月以前	札幌市、中核都市、その他地域の居住者	
フェーズ2	新型コロナウイルス感染拡大が続く状況	現在		
フェーズ3-1	マスク着用やソーシャルディスタンス確保など感染防止対策を継続している状況	令和4年以降と仮定	調査方法	
フェーズ3-2	新型コロナウイルスに対する特別な感染防止対策を必要としなくなった状況		回収数	
				1,504件

フェーズ別総需要



※回答者における交通手段ごとの週当たり平均利用回数を居住地(札幌市、中核都市、その他)ごとに人口で補正している。

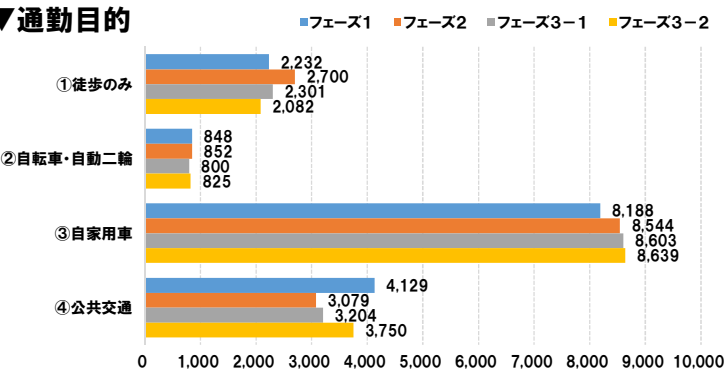
(単位:千回/週)

新型コロナウイルスによる公共交通への影響調査 概要

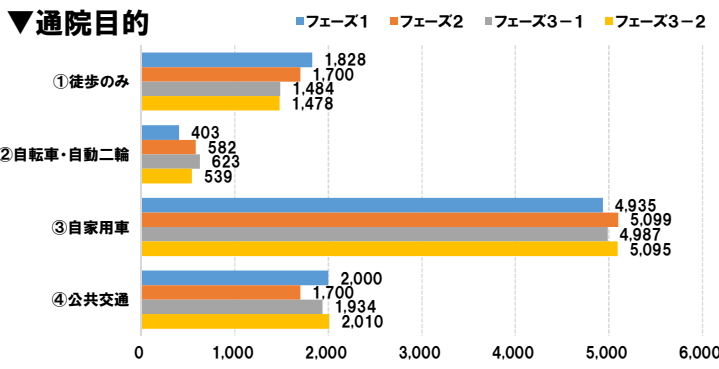
利用者の動向

フェーズ別・移動モード別需要

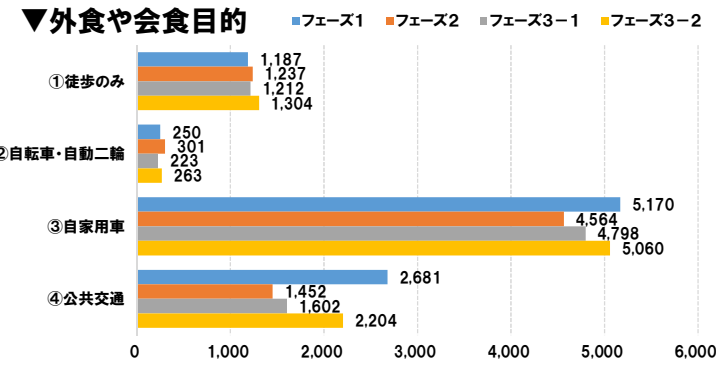
▼通勤目的



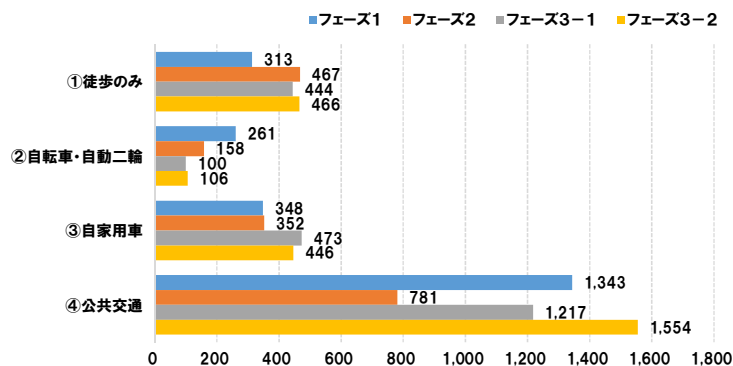
▼通院目的



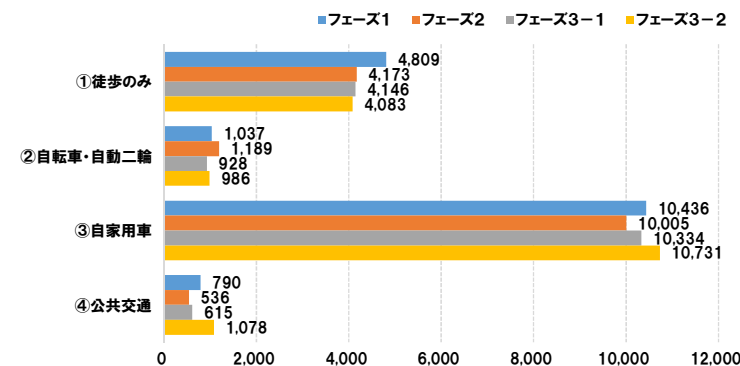
▼外食や会食目的



▼通学目的



▼買物目的



(単位:千回/週)

※回答者における交通手段ごとの週当たり平均利用回数を居住地(札幌市、中核都市、その他)ごとに人口で補正している。

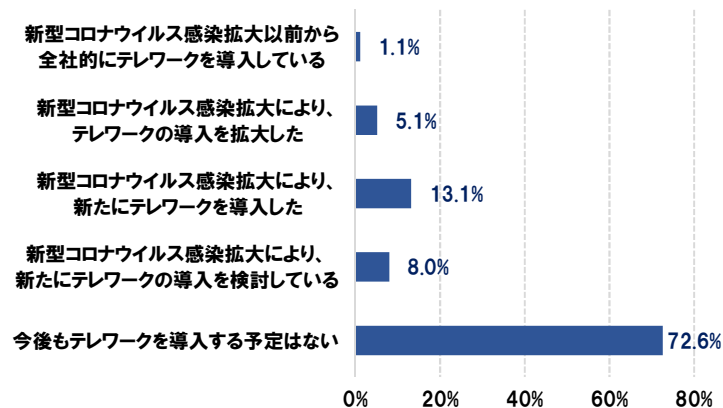
新型コロナウイルスによる公共交通への影響調査 概要

企業の動向

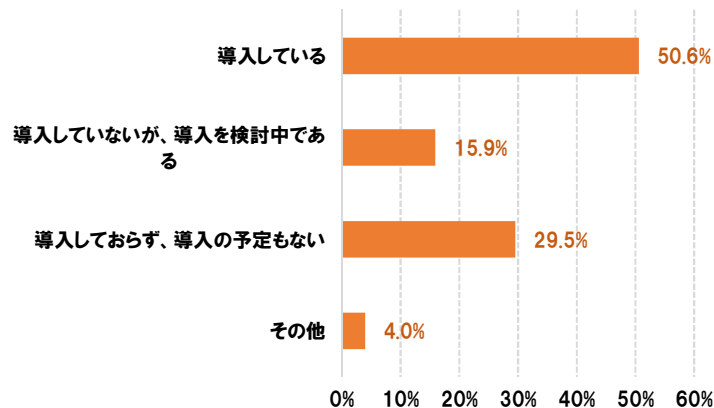
- テレワークは、約3割の企業で導入済か導入が検討されており、コロナ収束後もうち約2.5割の企業が継続する意向を示している。
- WEB会議は、約7割の企業で導入済か導入が検討されており、コロナ収束後もうち約8割の企業が活用意向を示しており、コロナ収束後も定着する見通し。
- 出張・外勤は、現在6割の企業で自粛されているが、コロナ収束後も継続する企業はほとんどない。

調査対象	北海道商工会議所連合会及び北海道経済連合会にご協力いただき、加盟企業に対し回答を依頼。
調査方法	WEBでの回答を基本とし、郵送でも回収
回収数	177社（内、札幌市関連企業34社）

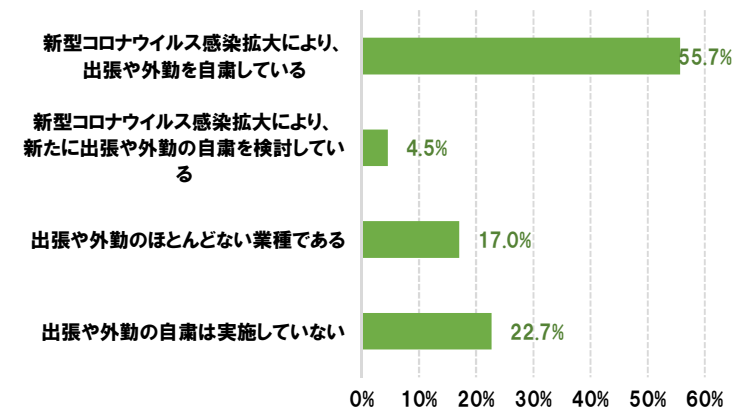
▼テレワーク等の実施状況



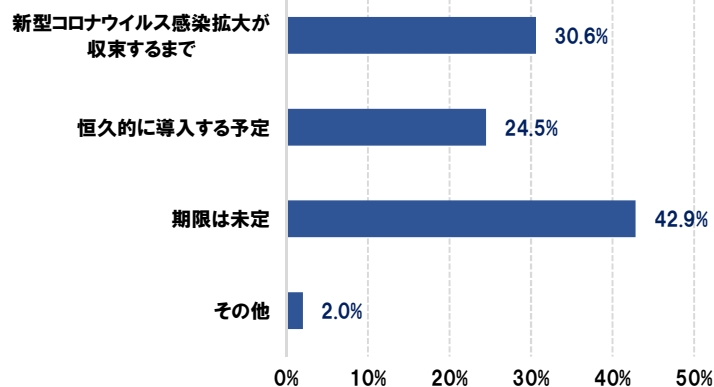
▼WEB会議システムの活用・導入



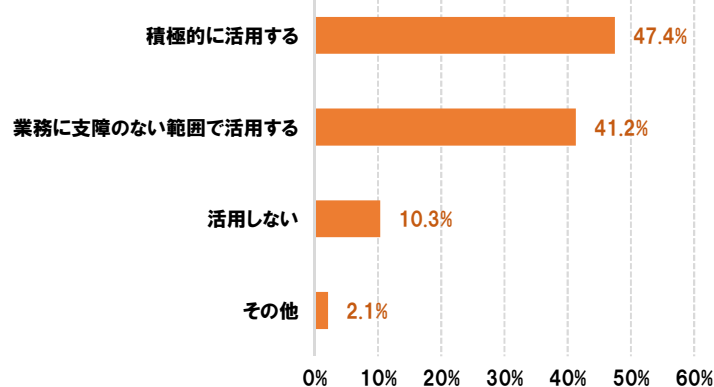
▼出張や外勤等の移動を伴う業務の実施状況



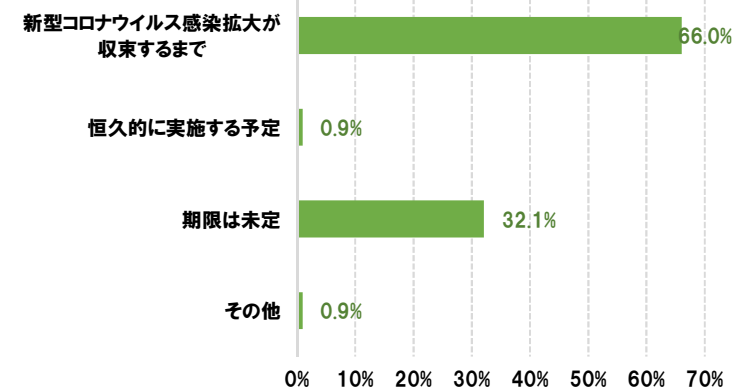
▼テレワークの導入期限



▼コロナ収束後のWEB会議システムを活用以降



▼出張・外勤自粛の解除期限

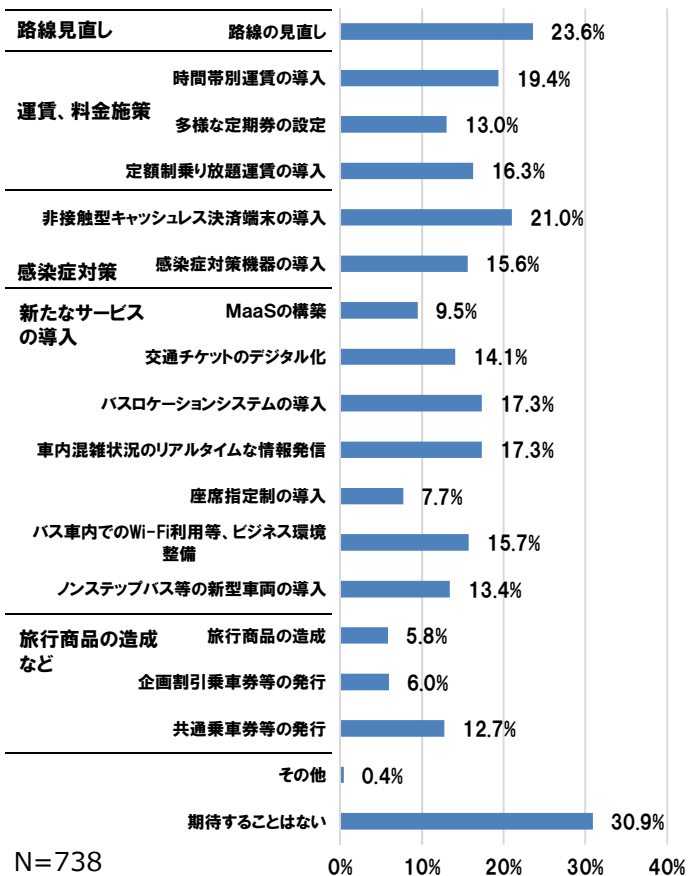


新型コロナウイルスによる公共交通への影響調査 概要

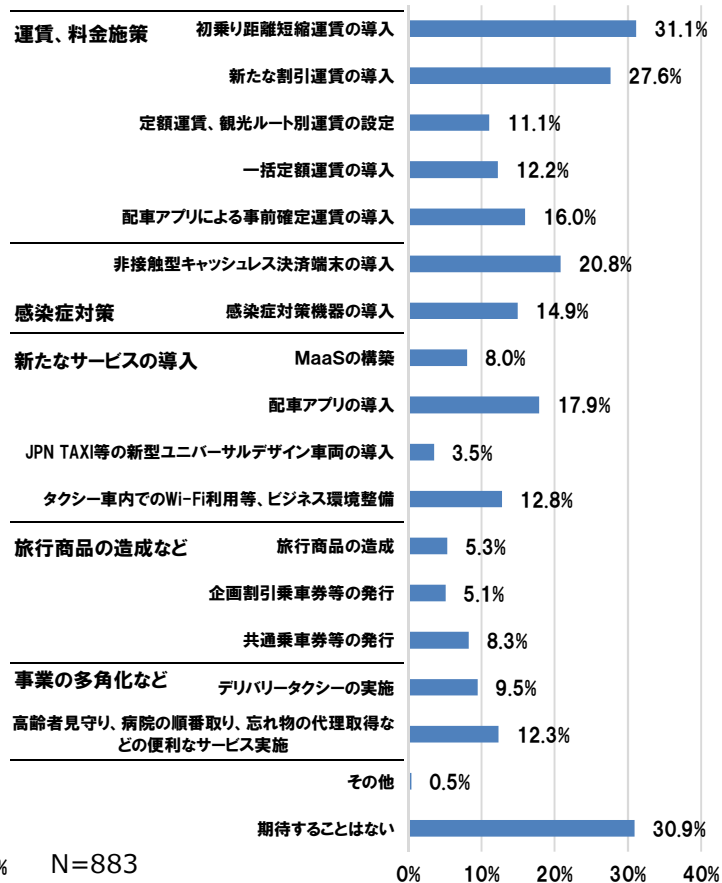
利用者が公共交通機関に期待するサービス

- 利用者からは、「キャッシュレス決済」「感染症対策機器の導入」など安心して利用できる環境整備への期待が各交通モード共通して高い。
- バス路線の見直しへの期待が高い。また、新たな運賃・料金施策やWi-Fi環境整備、交通チケットのデジタル化などへの期待も高く、新たな需要の喚起につながる可能性がある。
- その他、旅客運送サービス以外のサービス提供への期待もみられる。

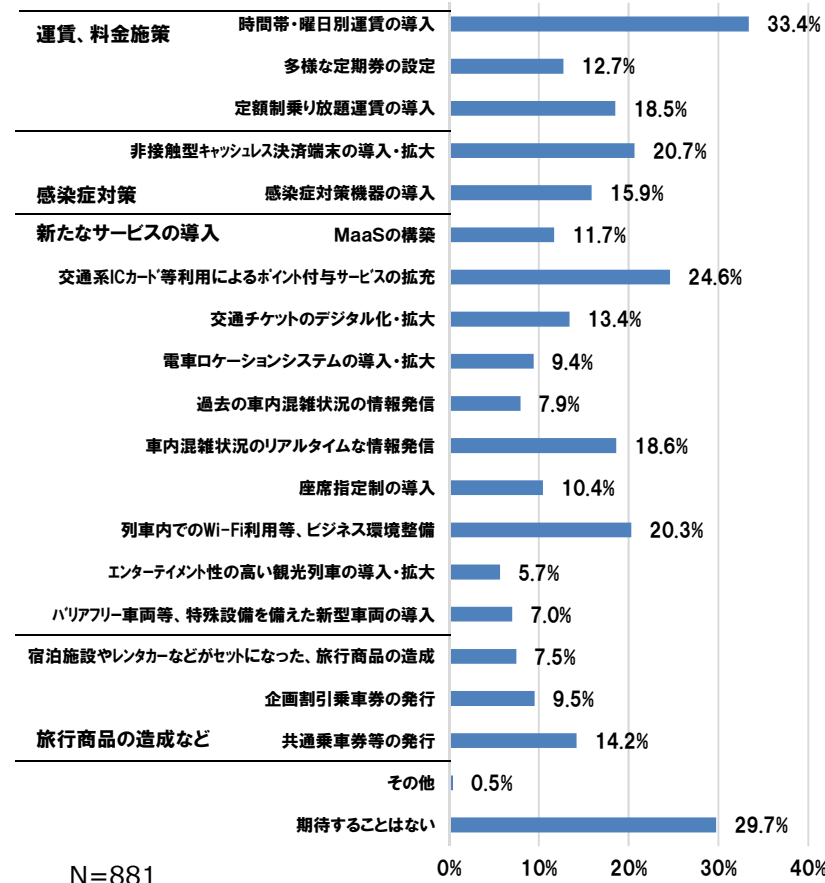
公共交通機関に期待する新たなサービス【路線バス】



公共交通機関に期待する新たなサービス【タクシー】



公共交通機関に期待する新たなサービス【鉄道】(地下鉄・路面電車含む)



新型コロナウイルスによる公共交通への影響調査 概要

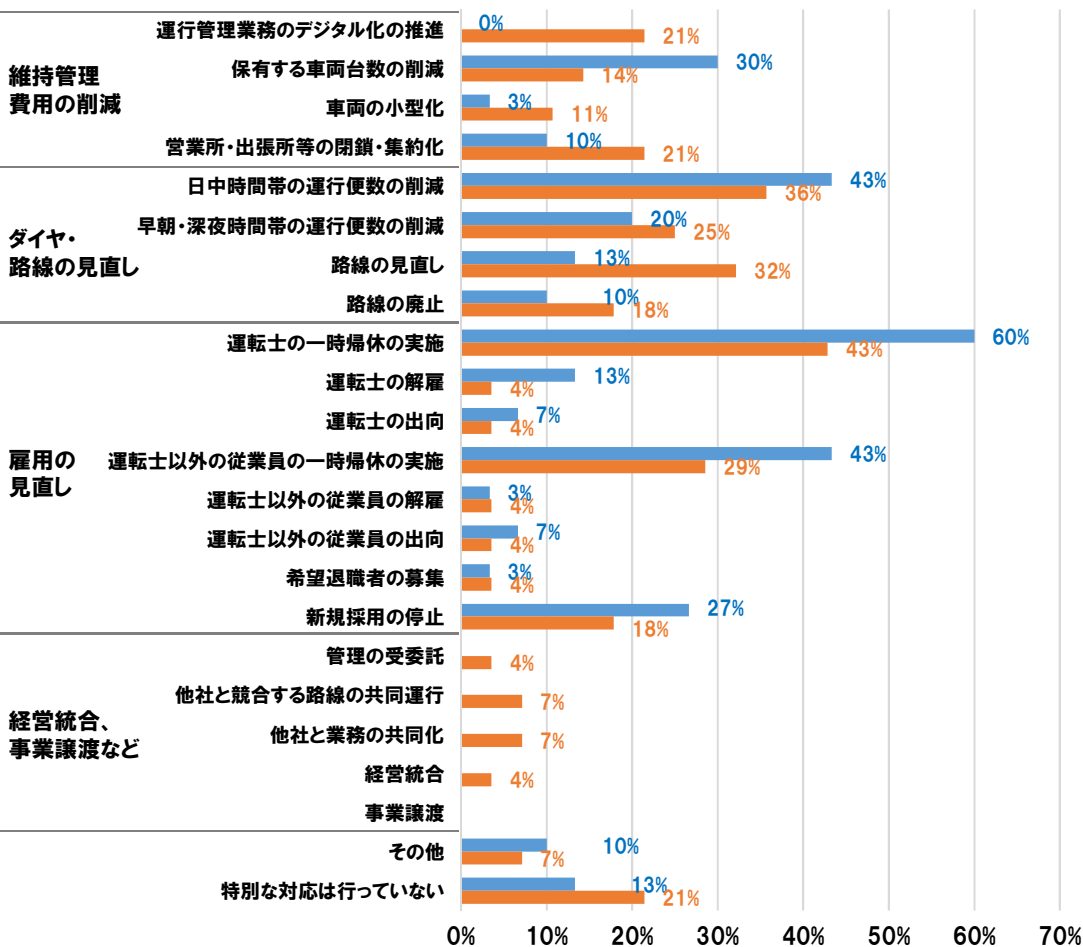
公共交通事業者の動向

- 公共交通事業者においては、収入増のために、キャッシュレス決済端末の導入・感染症対策機器の導入といったコロナ禍でも安心して利用いただける環境整備に取り組む意向が強い。
- また、収入増のためにダイヤ・路線を見直す意向も強い。運賃値上げを検討する事業者も多いが、新たな運賃施策に取り組みたいとする事業者もみられる。加えて、観光需要など新たな需要獲得や、運送サービス以外への進出を検討する事業者もある。
- コスト削減策としては、減便・営業時間短縮等によりコストを抑えつつ、ダイヤ・路線の見直しや業務のデジタル化に取り組む意向が強い。また、少数ながらも事業者間の業務共同化等の経営効率化に取り組むとする事業者もみられる。

バス事業の例

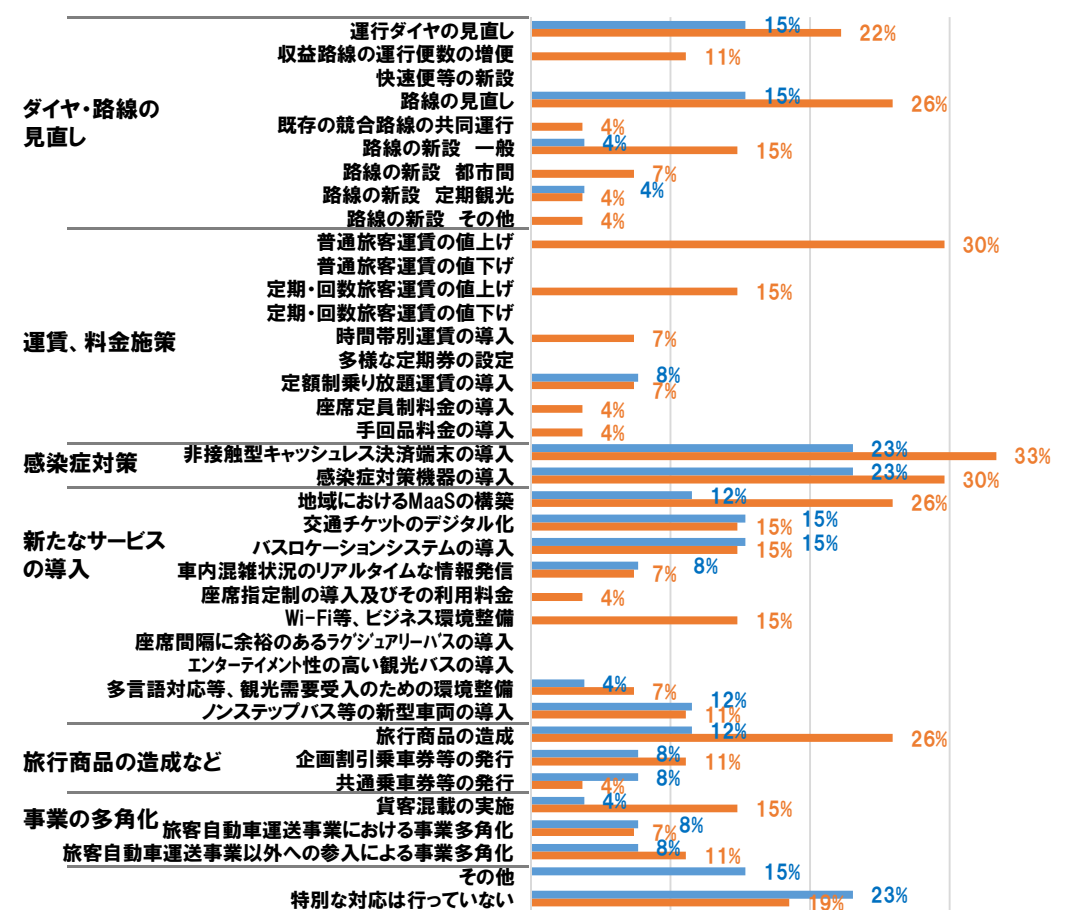
▼コスト削減・経営合理化策(複数回答)

■すでに実施した方策(n=30)
■今後取り組みたい方策(n=28)



▼収入増のための方策(複数回答)

■すでに実施した方策(n=26)
■今後取り組みたい方策(n=27)



新型コロナウイルスによる公共交通への影響調査 概要

考察

移動需要について

- コロナ禍では、コロナ前と比較して、
 - ・移動需要全体は、通勤・通院目的のものは大きく変わらないものの、通学・買物・外食／会食目的のものが約1～2割減少している。
 - ・公共交通利用については、通勤目的が約3割減、通学目的が約4割減、通院目的が約2割減、買物目的が約3割減、外食／会食目的が約5割減と、全般的に公共交通利用が大きく減少している。
- コロナ収束後では、コロナ前と比較して、
 - ・移動需要全体は、外食／会食目的が微減となるものの、全般的にコロナ前の水準程度に回復することが期待される。
 - ・公共交通利用については、通学・通院・買物目的はコロナ前の水準に回復するものの、通勤目的は約1割減、外食／会食目的は約2割減となる可能性がある。

今後の取組の方向性について

【当面の取組】

- 現在の移動需要の減少等を踏まえ、公共交通事業者においては、減便・営業時間短縮等によりコストを抑えつつ、利用回復のためにまずは利用者の方々に安心して利用いただける環境整備に取り組む意向が強い。利用者側にも、公共交通の利用に向けては換気をはじめとした感染症対策を求める声が高い。
- このため、公共交通事業者に対し、経営維持のための支援(金融・雇用面等)を行いつつ、キャッシュレス決済・感染症対策機器の導入といったコロナ禍でも安心して利用できる環境整備への支援が求められる。

【中期的な取組】

- コロナ収束後も公共交通利用がコロナ前の水準まで直ちには回復しない可能性も念頭において、利用者の動向を踏まえたサービスの適正化に取り組むとともに、新たな需要を獲得する必要がある。
- このため、
 - ・利用者の動向を踏まえた路線見直しなどを円滑に進める地域公共交通計画の策定・見直し
 - ・新たな利用者獲得に向け、新たな運賃・料金、Wi-Fi導入、交通チケットデジタル化等のサービスの展開
 - ・観光需要のさらなる獲得
 - ・業務のデジタル化や事業者間の業務共同化といった経営効率化や、運送事業以外の事業への進出などを支援することが求められる。

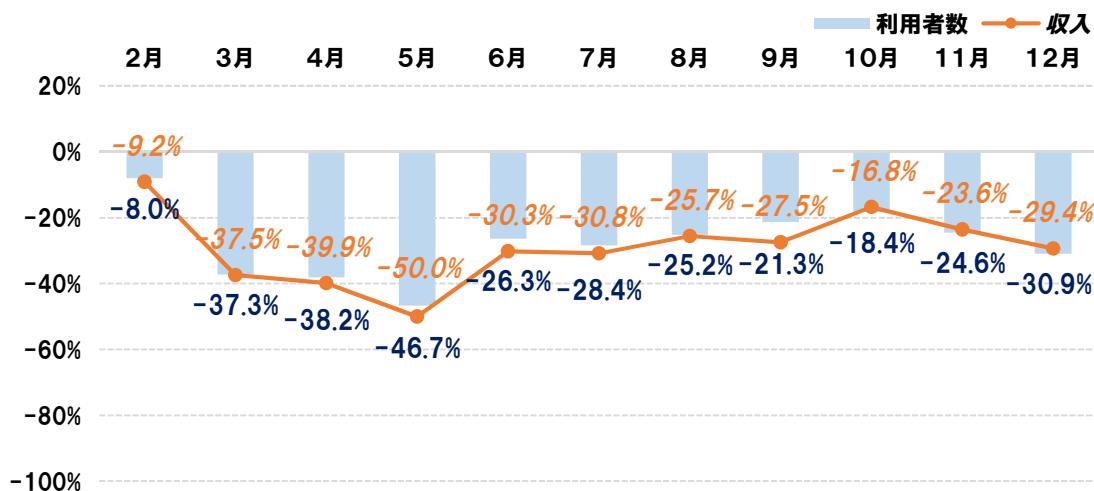
(補足資料)公共交通事業者の動向

バス事業への影響

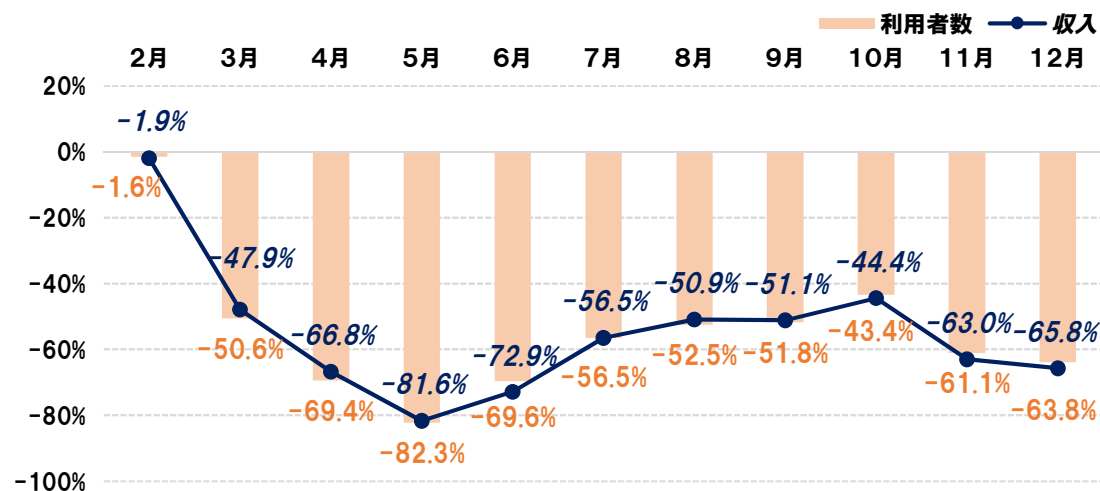
バスの利用動向

- 路線バスの利用者は、5月に約5割減となって以降回復傾向となり、10月には約2割減まで回復したものの、12月には約3割減となった。
- 現金利用者と比較して、IC/QR利用者や一般定期利用者は、減少割合が低い。
- 通学定期利用は、他の支払方法と比較して利用者の回復が緩やかとなっている。

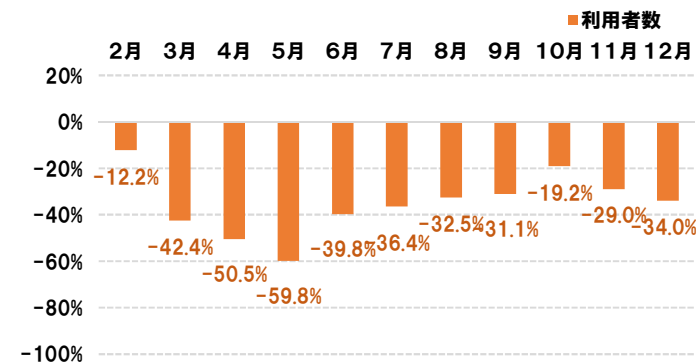
▼利用者数・運行収入平均変動率(路線バス)



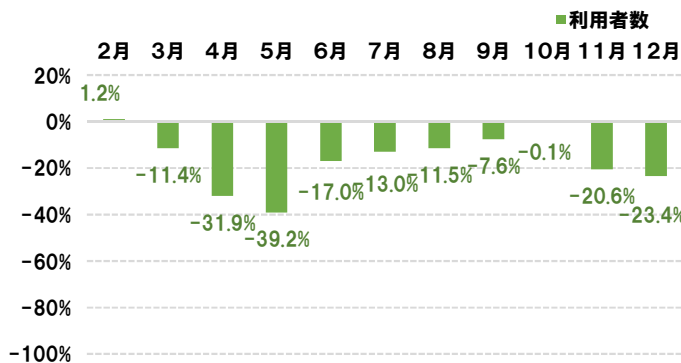
▼利用者数・運行収入平均変動率(都市間高速バス)



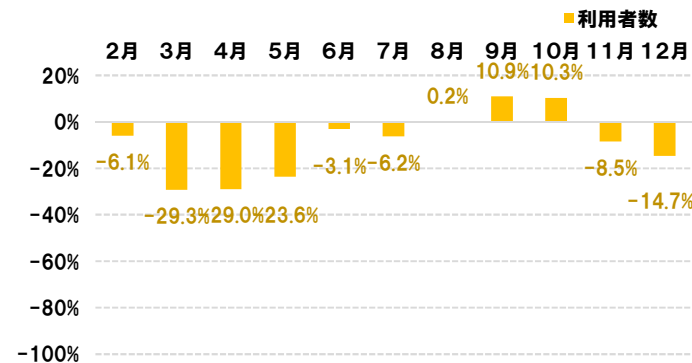
▼現金利用者数平均変動率(路線バス)



▼一般定期券利用者数平均変動率(路線バス)



▼IC/QR利用者数平均変動率(路線バス)



(補足資料) 公共交通事業者の動向

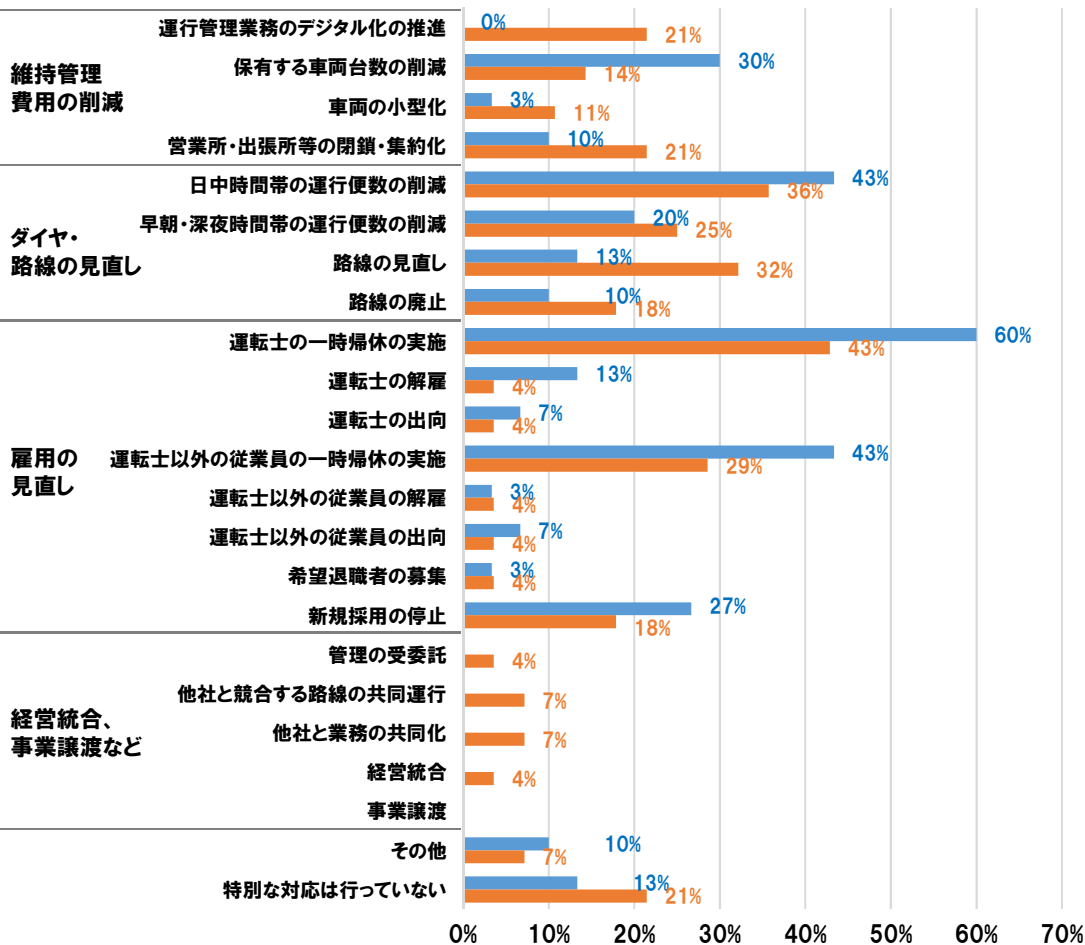
バス事業への影響

バス事業者の取組動向

- 今後の収入増に向けた取り組みとしては、「キャッシュレス決済端末」「感染症対策機器」の導入といった安心して利用できる環境整備を挙げる事業者が最も多い。
- また、今後「運行ダイヤの見直し」「路線の見直し」に取り組むとする事業者が多い。
- 「運賃の値上げ」を挙げる事業者も3割程度と多いが、「定額乗り放題運賃」など新たな運賃に取り組みたいとする事業者もみられる。

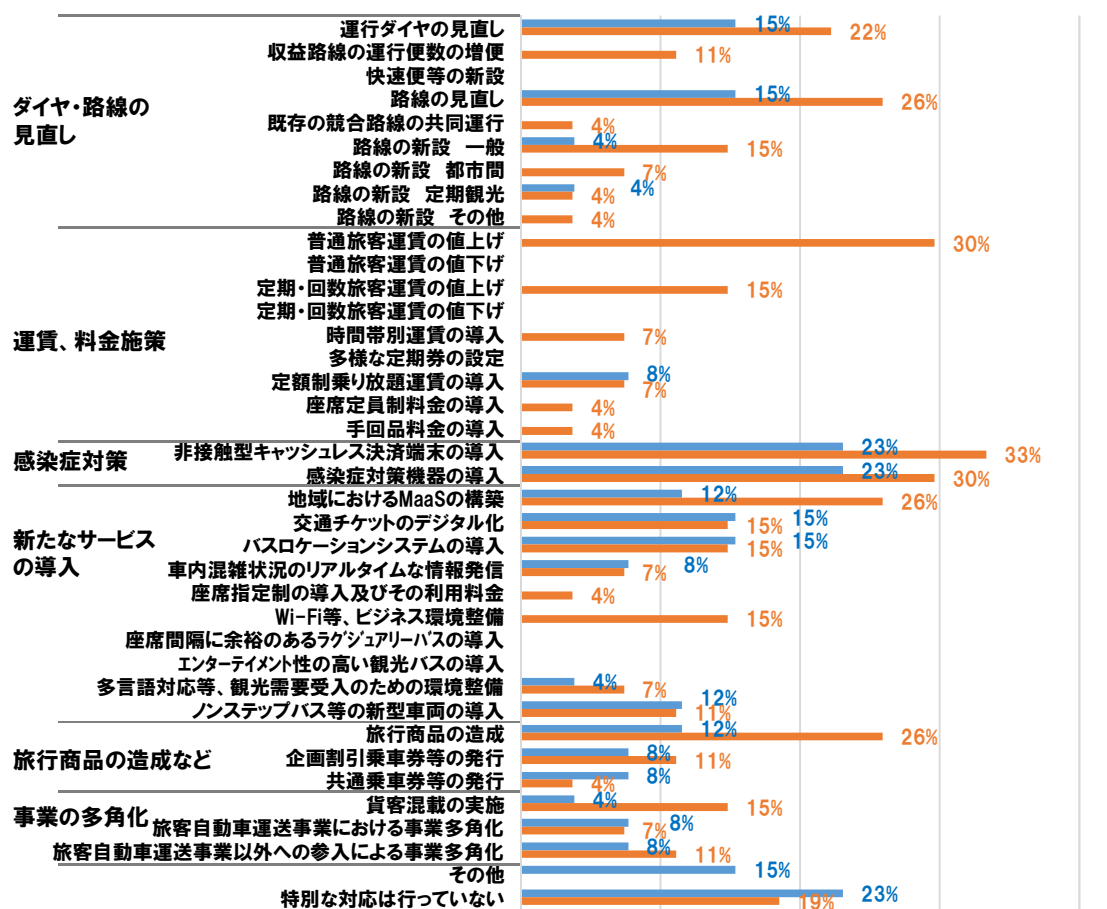
▼コスト削減・経営合理化策(複数回答)

■ すでに実施した方策(n=30)
■ 今後取り組みたい方策(n=28)



▼収入増のための方策(複数回答)

■ すでに実施した方策(n=26)
■ 今後取り組みたい方策(n=27)



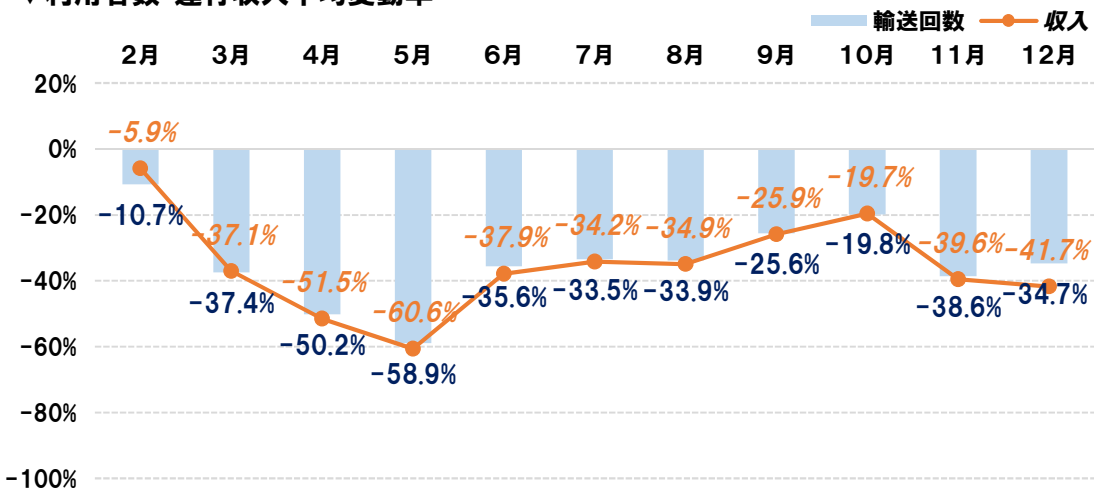
(補足資料) 公共交通事業者の動向

タクシー事業への影響

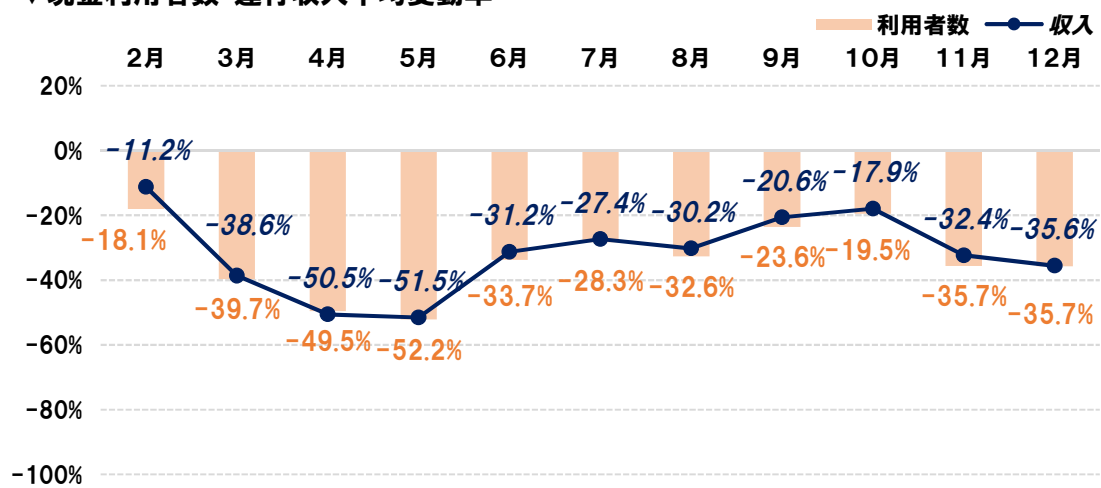
タクシーの利用動向

- タクシーの利用者は、5月に約6割減となって以降回復傾向となり、10月には約2割減まで回復したものの、12月には約3割減となった。
- 現金利用者は、減少の割合が高い一方、クレジット決済では減少割合が低い。
- 高齢者パス等の支払いは、6月以降は減少幅は極めて小さくなっている。

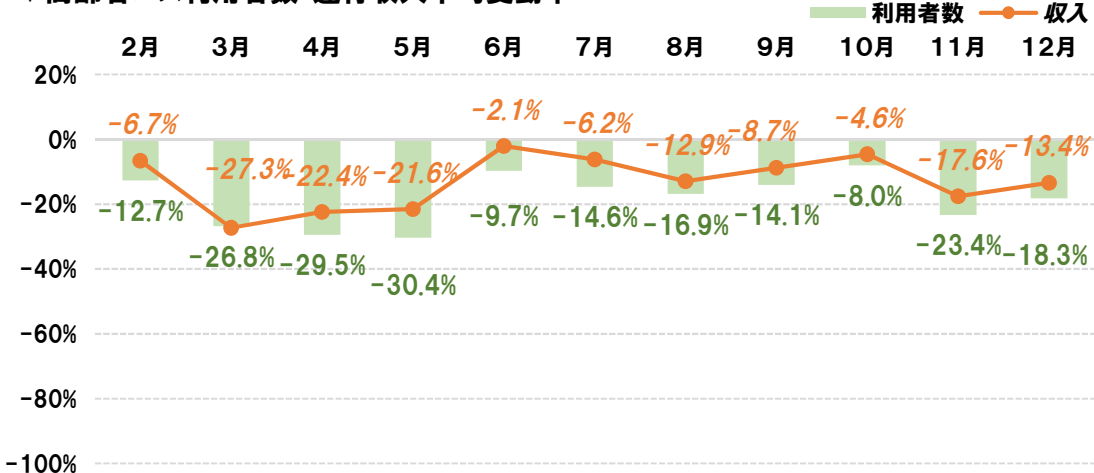
▼利用者数・運行収入平均変動率



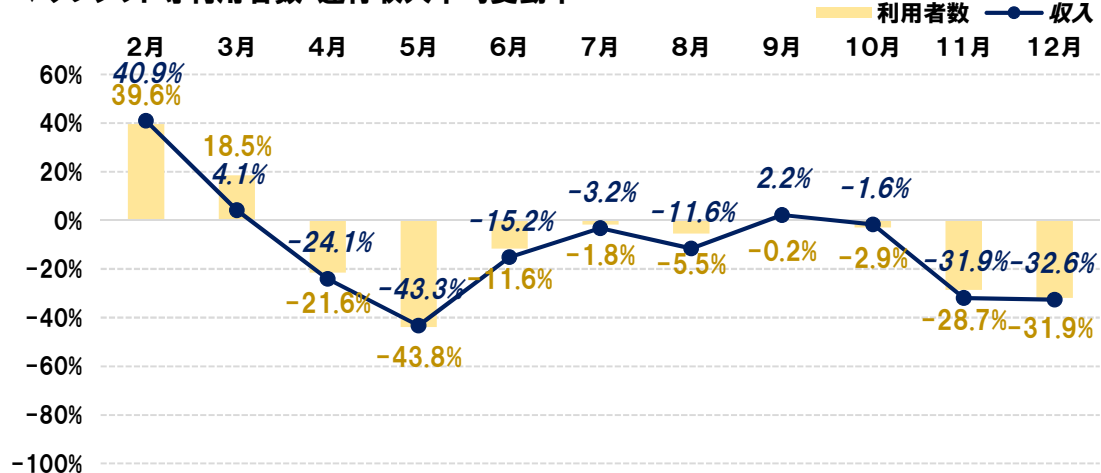
▼現金利用者数・運行収入平均変動率



▼高齢者パス利用者数・運行収入平均変動率



▼クレジット等利用者数・運行収入平均変動率



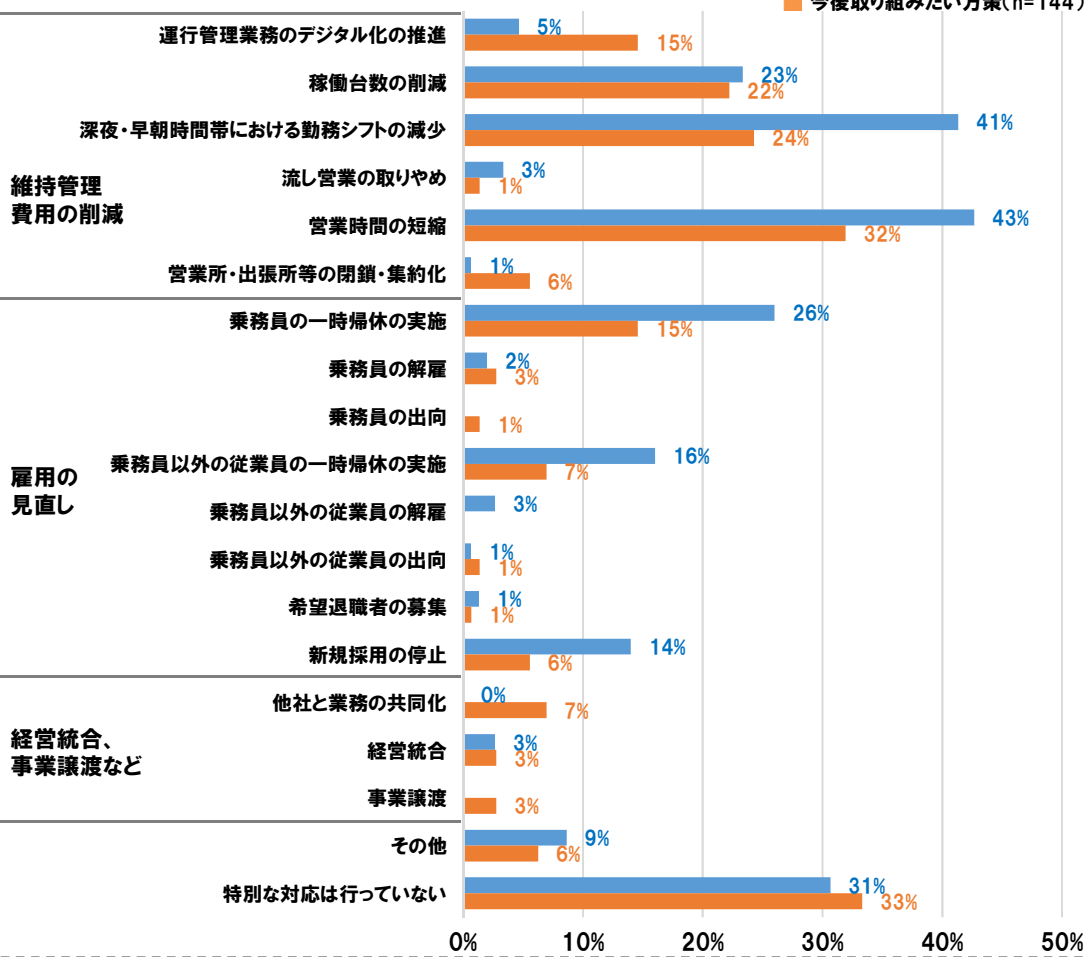
(補足資料) 公共交通事業者の動向

タクシー事業への影響

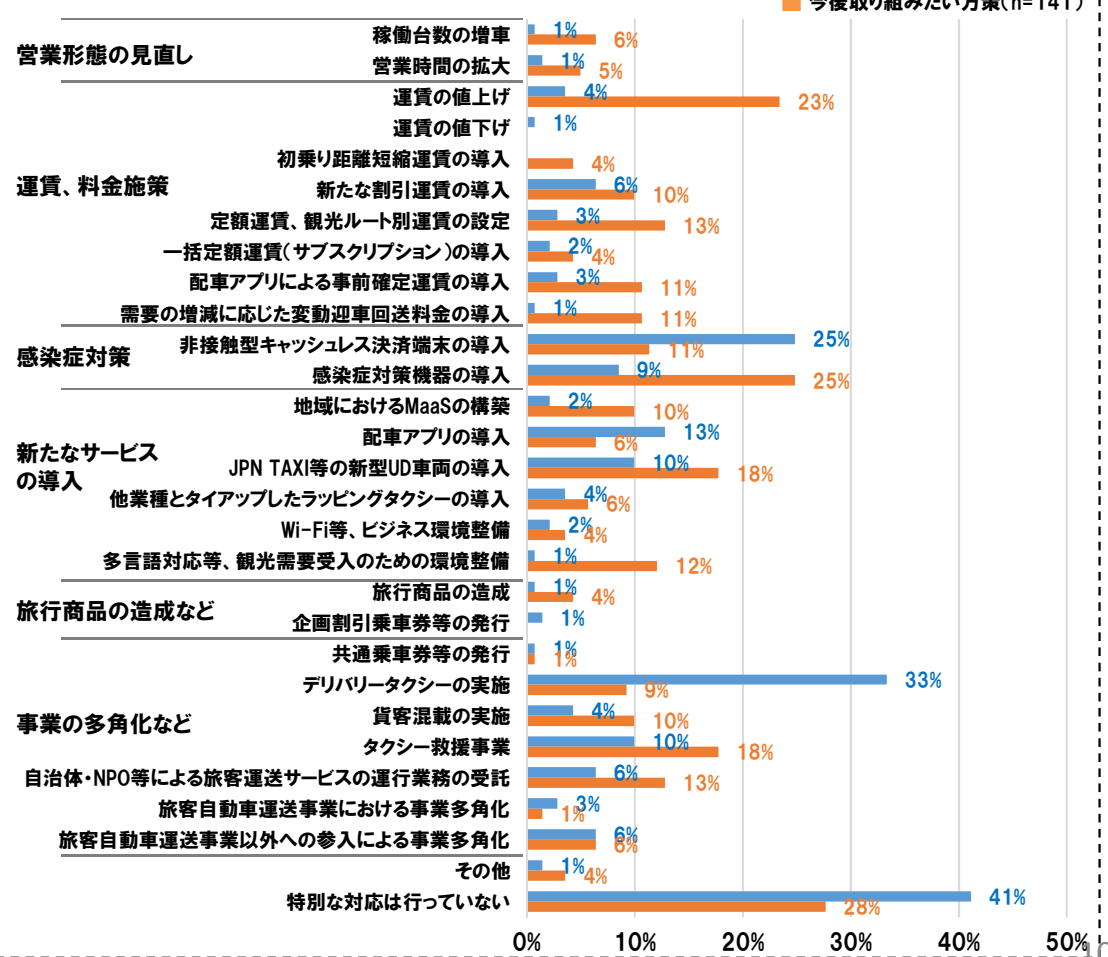
タクシー事業者の取組動向

- 「営業時間の短縮」「深夜早朝時間帯シフトの減少」「稼働台数の削減」「乗務員の一時帰休」に取り組んでいる事業者が多く、今後も継続する傾向。
- 今後、「キャッシュレス決済端末」に続き、「感染症対策機器の導入」に取り組むとする、安心して利用できる環境整備を挙げる事業者が最も多い。
- 「運賃の値上げ」を挙げる事業者も2割程度と多いが、「定額運賃・観光ルート別運賃」「配車アプリによる事前確定運賃」「変動迎車回送料金」など新たな運賃・料金施策に取り組みたいとする事業者もみられる。
- 「タクシー救援事業」「自治体・NPO等の運行受託」等タクシー事業以外のサービスに取り組む事業者もみられる。

▼コスト削減・経営合理化策(複数回答)



▼収入増のための方策(複数回答)



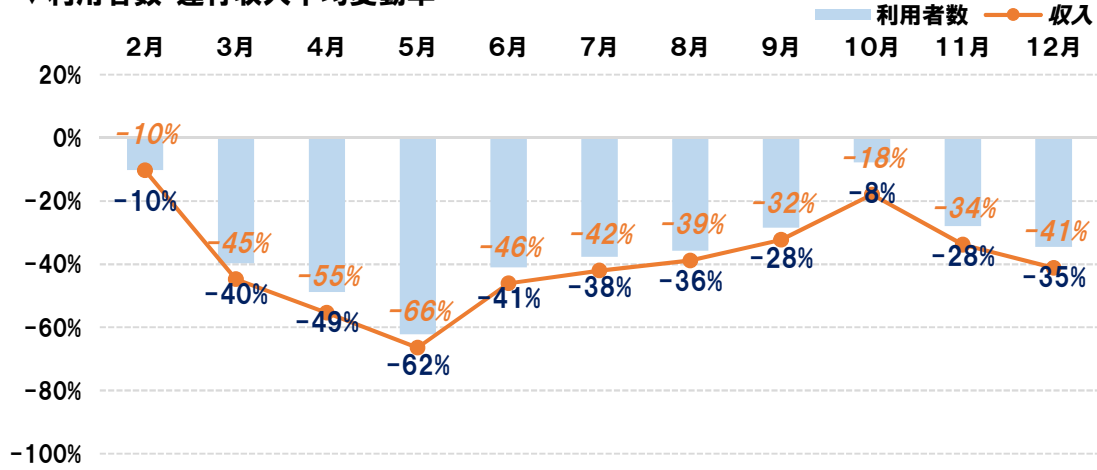
(補足資料) 公共交通事業者の動向

鉄道事業への影響

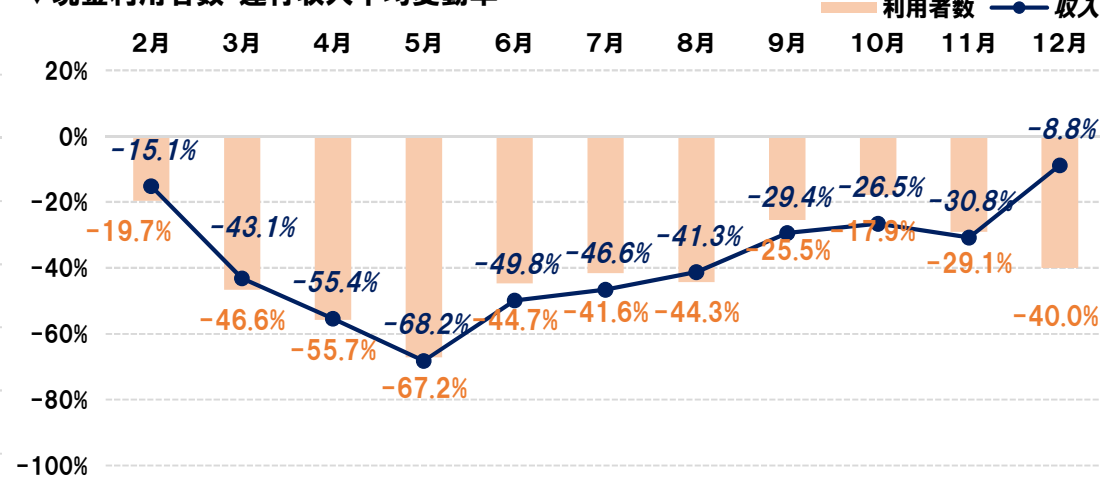
鉄道の利用動向

- 鉄道の利用者は、5月に約6割減となって以降回復傾向となり、10月には約1割減まで回復したものの、12月には約3割減となった。
- 現金利用者は、減少の割合が高い一方、一般定期やIC/QR決済では減少割合が低い。

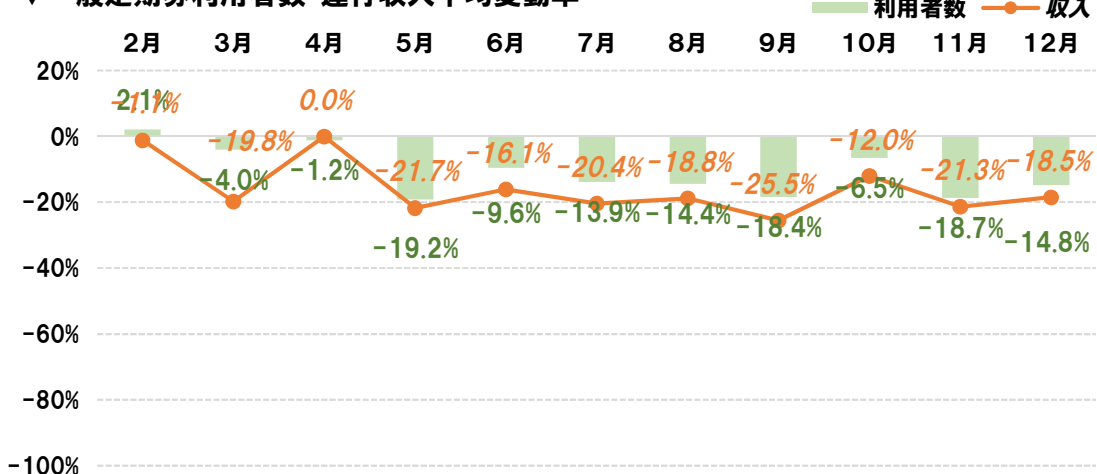
▼利用者数・運行収入平均変動率



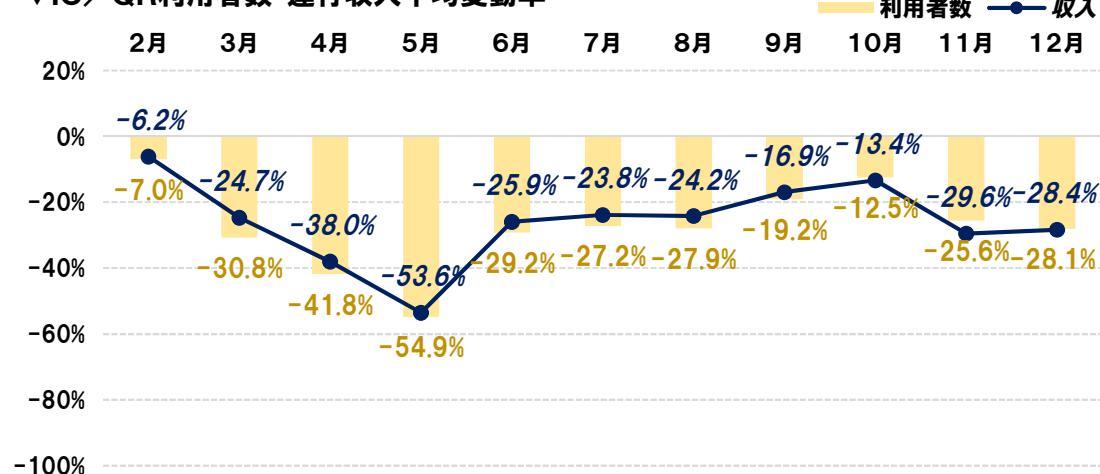
▼現金利用者数・運行収入平均変動率



▼一般定期券利用者数・運行収入平均変動率



▼IC/QR利用者数・運行収入平均変動率



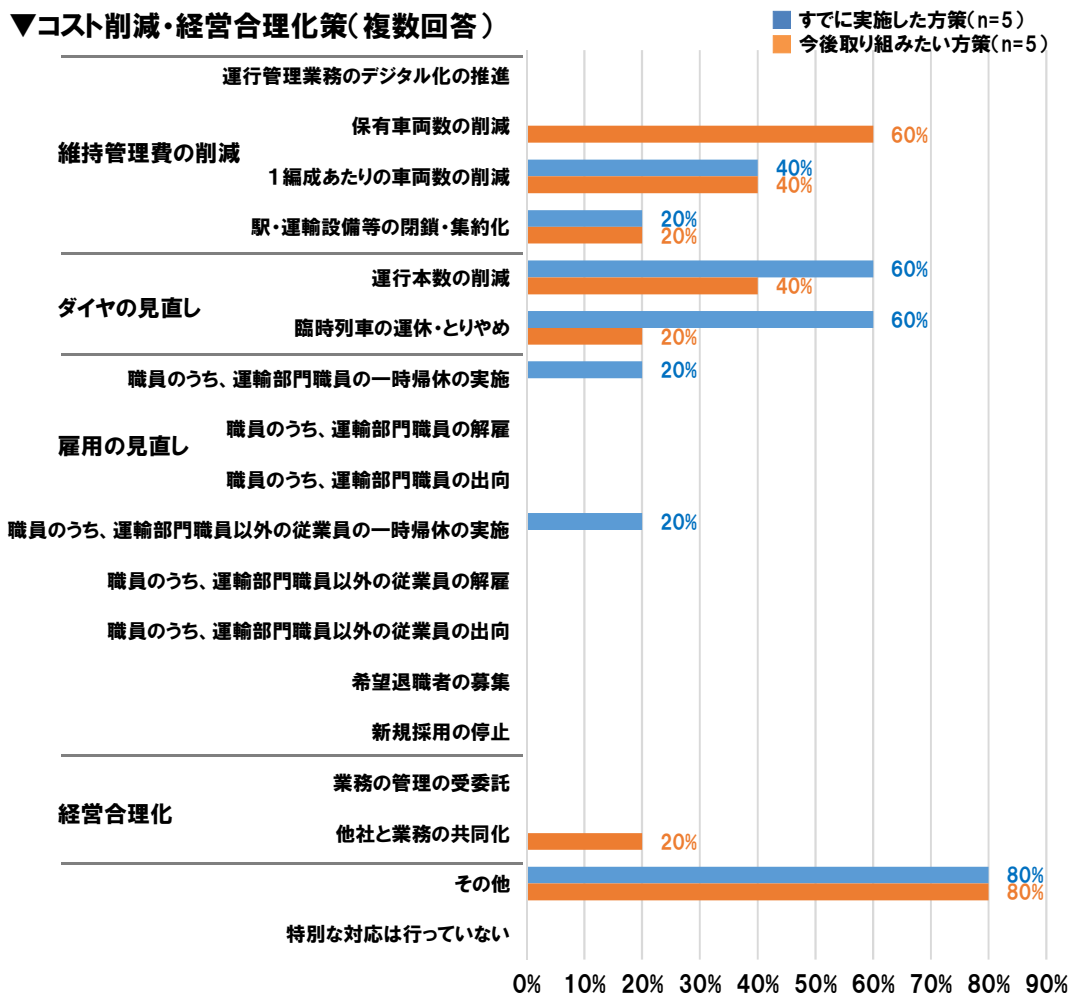
(補足資料) 公共交通事業者の動向

鉄道事業への影響

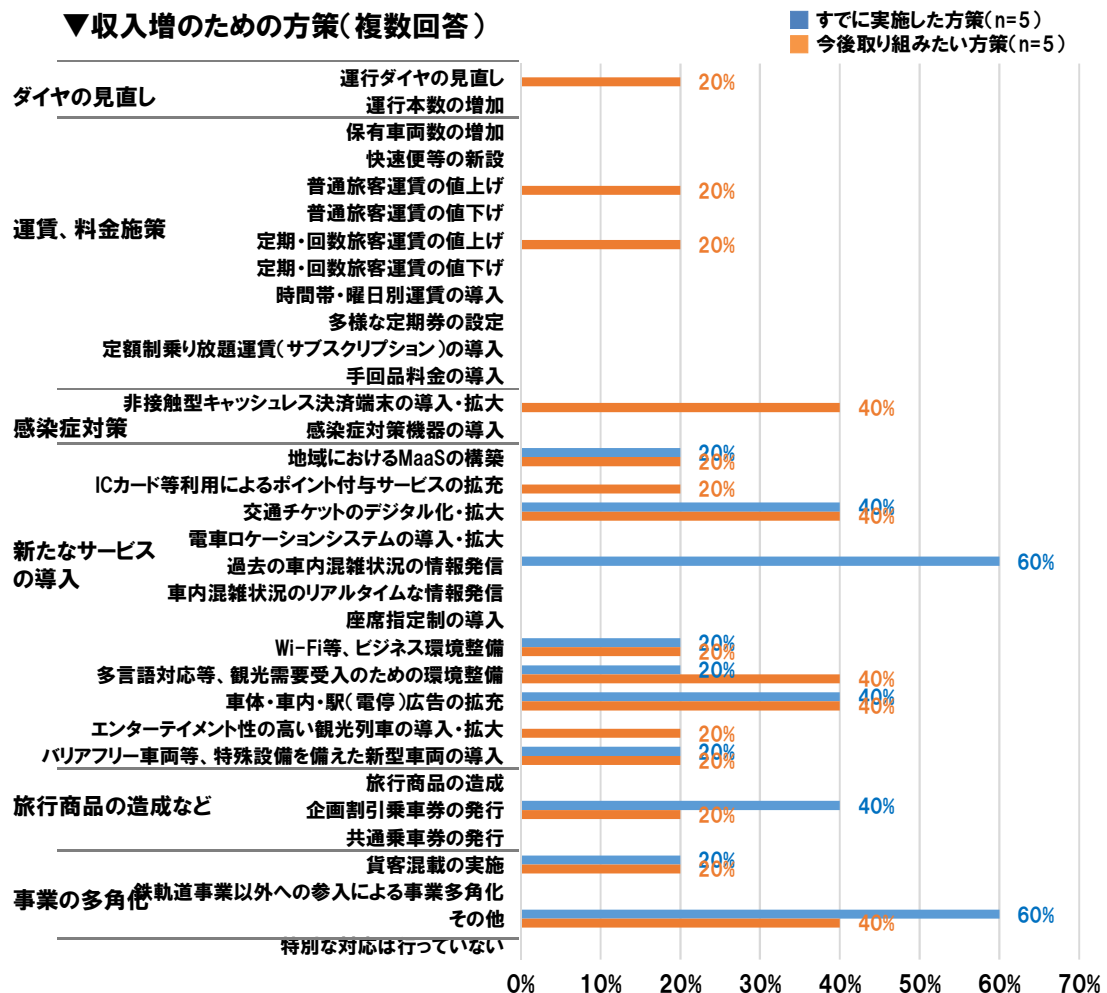
鉄道事業者の取組動向

- すでに「運行本数の削減」「1編成あたりの車両数削減」「職員の一時帰休」等に取り組んでいる。
- 今後「キャッシュレス決済端末の導入」により安心して利用できる環境整備を挙げる事業者が最も多い。
- また、「交通チケットのデジタル化」「観光需要受入のための環境整備」を挙げる事業者も同様に多い。

▼コスト削減・経営合理化策(複数回答)



▼収入増のための方策(複数回答)

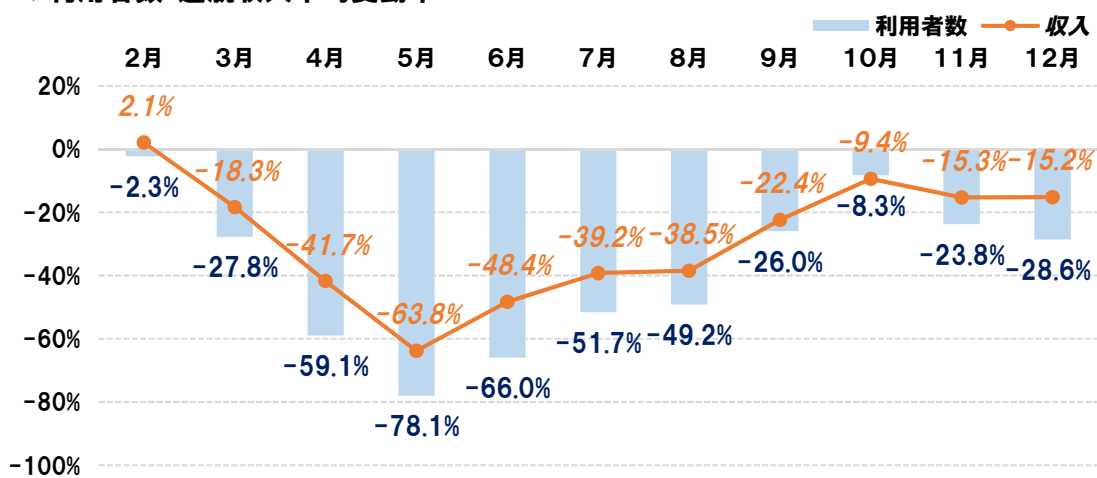


(補足資料) 公共交通事業者の動向

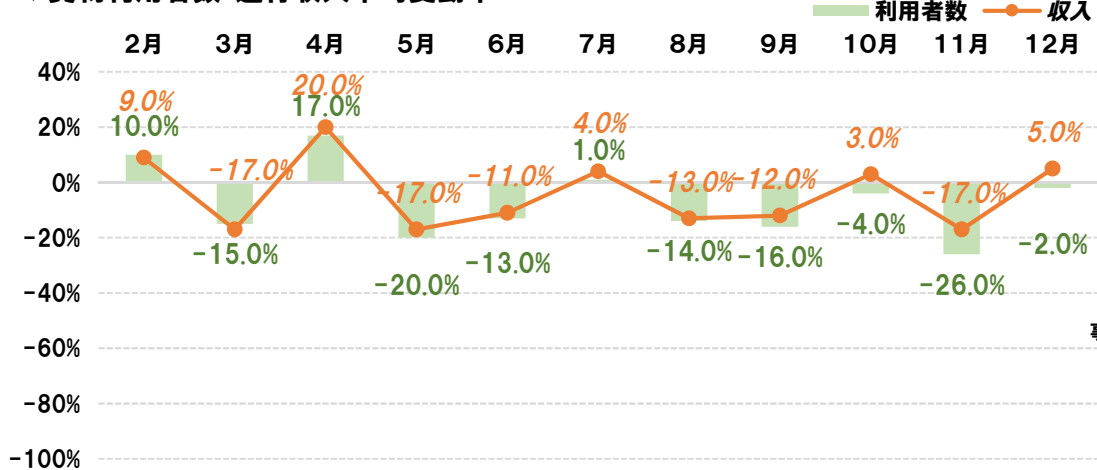
フェリー事業(離島航路)への影響

- フェリー(離島航路)の利用者は、5月に約8割減となって以降回復傾向となり、10月には約1割減まで回復したものの、12月には約3割減となった。
- 一方、貨物利用実績は、プラスとなる月もあるなど減少割合が低い。
- 今後「キャッシュレス決済端末の導入」「感染症対策機器の導入」により安心して利用できる環境整備を挙げる事業者が最も多い。

▼利用者数・運航収入平均変動率



▼貨物利用者数・運行収入平均変動率



▼収入増のための方策(複数回答)

