

交通事業者等における
新型コロナウイルスの影響調査
調査結果報告書

令和3年3月

関東運輸局

交通政策部交通企画課

目 次

第1章 交通事業者向け調査	1
I 調査概要	2
1. 調査目的	2
2. 調査対象	2
3. 調査内容	2
4. 調査方法	3
5. 調査期間	3
6. アンケート調査回収結果	3
7. 注意事項	4
II アンケート調査結果	5
1. 回答企業の属性	5
2. 輸送実績について	6
3. 感染防止対策について	33
4. 経営の維持・確保に向けた取組	38
5. 業績や財務面への影響について	77
III アンケート調査票	105
IV ヒアリング調査結果のまとめ	110
1. 新型コロナウイルスの影響下における現状の経営状況及び今後の経営状況について	110
2. キャッシュフローについて	112
3. 金融機関からの資金調達状況について	113
4. 補助金・助成金等（公的金融機関の無利子貸付け含む）の活用状況について	113
5. 今後の経営上の不安点	114
6. 今後の経営方針について	115
7. 総括	116
V ヒアリング調査票	118
第2章 自治体向けアンケート調査	122
I 調査概要	123
1. 調査目的	123
2. 調査対象	123
3. 調査内容	123
4. 調査方法	123
5. 調査期間	123
6. 回収結果	123
7. 注意事項	124

II	調査結果	125
	1. 回答自治体の属性	125
	2. 交通事業者からの相談・要請等について	126
	3. 交通事業者への支援策について	132
	4. 交通事業者に対する経営施策等（助成金等を除く）の支援について	147
III	調査票	153
第3章	一般市民向けアンケート調査	156
I	調査概要	157
	1. 調査目的	157
	2. 調査対象	157
	3. 調査内容	157
	4. 調査方法	157
	5. 調査期間	157
	6. 注意事項	157
II	調査結果	158
	1. 回答者の属性	158
	2. 公共交通機関の利用状況と利用目的	160
	3. 緊急事態宣言前後の交通機関等の利用状況の変化	161
	4. 公共交通機関を利用するうえでの不安等	220
	5. 公共交通機関利用時における新型コロナウイルスの感染防止対策	226
	6. ご意見等	232
III	調査票	234

第1章 交通事業者向け調査

I 調査概要

1. 調査目的

コロナ禍において交通事業者が実施している経営状況の安定化を図る取組をとりまとめ、周知・展開することで、交通事業者による事業の維持・継続に向けた支援策を検討することを目的に、本調査を実施した。

2. 調査対象

(1) アンケート調査

関東運輸局管内の交通事業者 2,659 社

※関東運輸局管内：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

輸送モードごとの配付件数は以下のとおり。

自動車運送事業	2,606 件
（路線バス）	（98 件）
（高速バス）	（47 件）
（貸切バス）	（1,140 件）
（タクシー）	（1,321 件）
鉄道運送事業	49 件
旅客船事業	4 件
合計	2,659 件

※複数の輸送モード（路線バス、高速バス、貸切バス、タクシー）を運行している事業者には、モードごとに複数の調査票への回答を依頼した。

(2) ヒアリング調査

関東運輸局管内の交通事業者 11 社

3. 調査内容

(1) アンケート調査

- 輸送実績について
- 感染防止対策について
- 経営の維持・確保に向けた取組
- 業績や財務面への影響について
- ご意見等

(2)ヒアリング調査

- 現状の経営状況及び今後の経営状況について
- キャッシュフローについて
- 金融機関からの資金調達状況について
- 補助金・助成金等の活用状況について
- 今後の経営上の不安点
- 今後の経営方針について

4. 調査方法

(1)アンケート調査

郵送または電子メールによるアンケート調査

(2)ヒアリング調査

訪問面談調査

5. 調査期間

(1)アンケート調査

令和3年1月～2月

(2)ヒアリング調査

令和3年3月

6. アンケート調査回収結果

配付件数	有効回答件数	有効回答率
2,659 件	1,479 件	55.6%

7. 注意事項

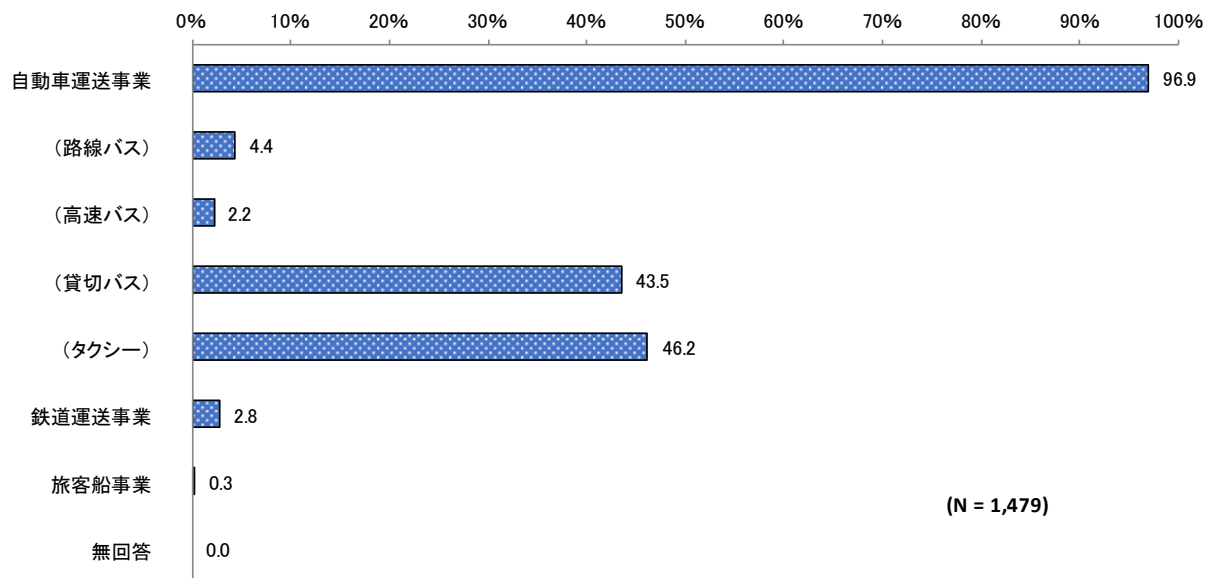
- (1) 図表中の「N」(Number of cases の略) は、設問に対する回答者の総数を示しており、回答者の構成比 (%) を算出するための基数となる。
- (2) 図表中の構成比は、小数点第 2 位以下を四捨五入している。
- (3) 集計表の上段の数字は回答数、下段の数字は構成比 (%) を示している。
- (4) 回答が 2 つ以上ありうる場合 (複数回答) は、合計が 100% を超えることがある。
- (5) 自動車運送事業については、路線バス、高速バス、貸切バス、タクシーの合計値のため、コメントは省略している。また、旅客船事業についても、回答数 4 件と少数のため統計上の有意性に鑑みて原則としてコメントを省略している。各数値は参考程度とされたい。
- (6) 自由記述の設問については一部の意見を抜粋して掲載している。また、回答者が記述した表記を優先して掲載している。

Ⅱ アンケート調査結果

1. 回答企業の属性

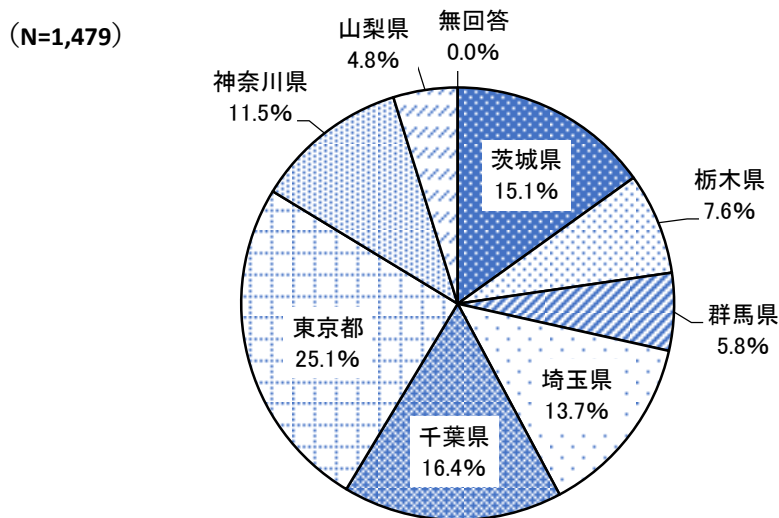
(1) 輸送モード

輸送モードについては、「自動車運送事業」が96.9%、「鉄道運送事業」が2.8%、「旅客船事業」が0.3%となっている。「自動車運送事業」の内訳は、「タクシー」が46.2%、「貸切バス」が43.5%、「路線バス」が4.4%、「高速バス」が2.2%となっている。なお、自動車運送事業の内訳不明は8件(0.5%)であった。



(2) 地域

地域については、東京都が25.1%と最も高く、次いで「千葉県」が16.4%、「茨城県」が15.1%、「埼玉県」が13.7%、「神奈川県」が11.5%となっている。



2. 輸送実績について

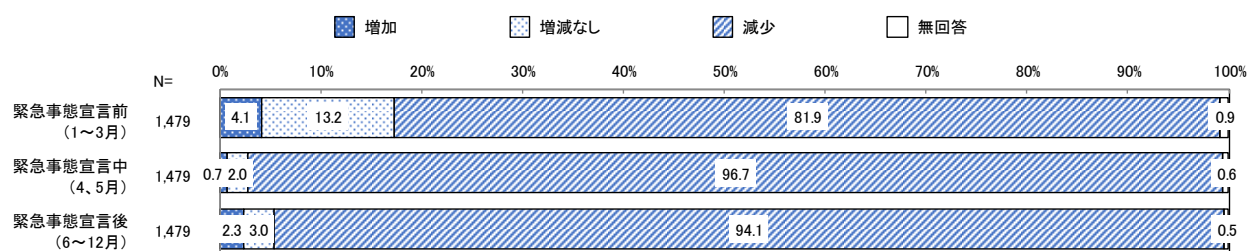
(1) 輸送実績(人員)の推移

問1 緊急事態宣言前(2020年1~3月)、緊急事態宣言中(4、5月)及び緊急事態宣言後(6月~2020年12月)のそれぞれの前年(2019年)同期比との輸送実績(人員)についてご回答ください。

緊急事態宣言前(1~3月)の輸送実績は、「増加」が4.1%、「増減なし」が13.2%、「減少」が81.9%となっている。「減少」の内訳をみると、「10~20%未満減少」が最も高く、減少率の平均値は30.3%であった。

緊急事態宣言中(4、5月)の輸送実績は、「増加」が0.7%、「増減なし」が2.0%、「減少」が96.7%となっている。「減少」の内訳をみると、「70%以上減少」が最も高く、減少率の平均値は72.3%であった。

緊急事態宣言後(6~12月)の輸送実績は、「増加」が2.3%、「増減なし」が3.0%、「減少」が94.1%となっている。「減少」の内訳をみると、「30~50%未満減少」が最も高く、減少率の平均値は50.8%であった。

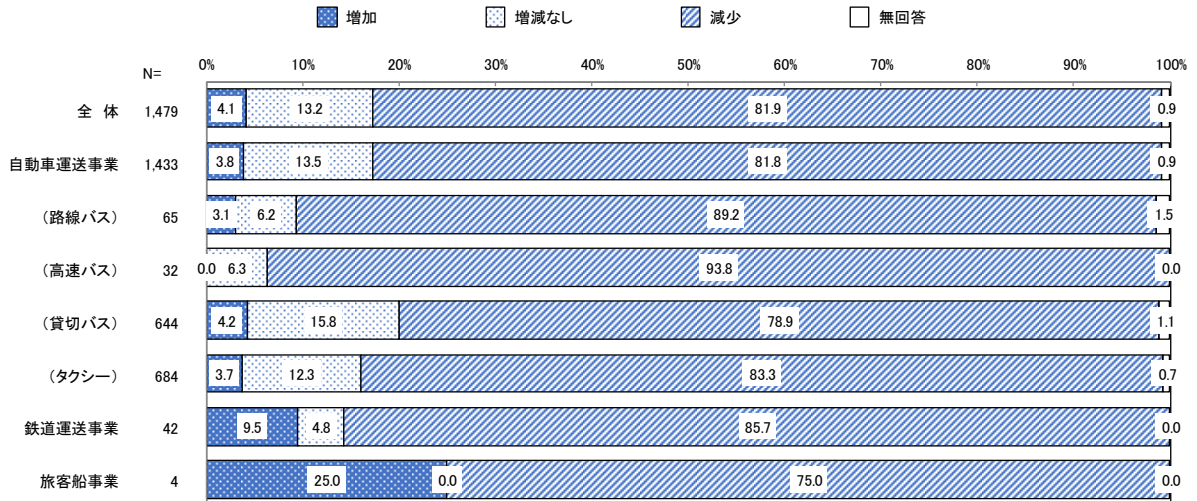


	回答数	(上段:件数、下段:%)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
緊急事態宣言前 (1~3月)	1,479	60 4.1	195 13.2	163 11.0	320 21.6	244 16.5	223 15.1	118 8.0	130 8.8	13 0.9	13	33.2	30.3
緊急事態宣言中 (4、5月)	1,479	11 0.7	29 2.0	11 0.7	13 0.9	18 1.2	154 10.4	410 27.7	806 54.5	18 1.2	9 0.6	39.3	72.3
緊急事態宣言後 (6~12月)	1,479	34 2.3	45 3.0	29 2.0	68 4.6	218 14.7	434 29.3	211 14.3	416 28.1	16 1.1	8 0.5	32.4	50.8

【緊急事態宣言前（1～3月）】

< 輸送モード別 >

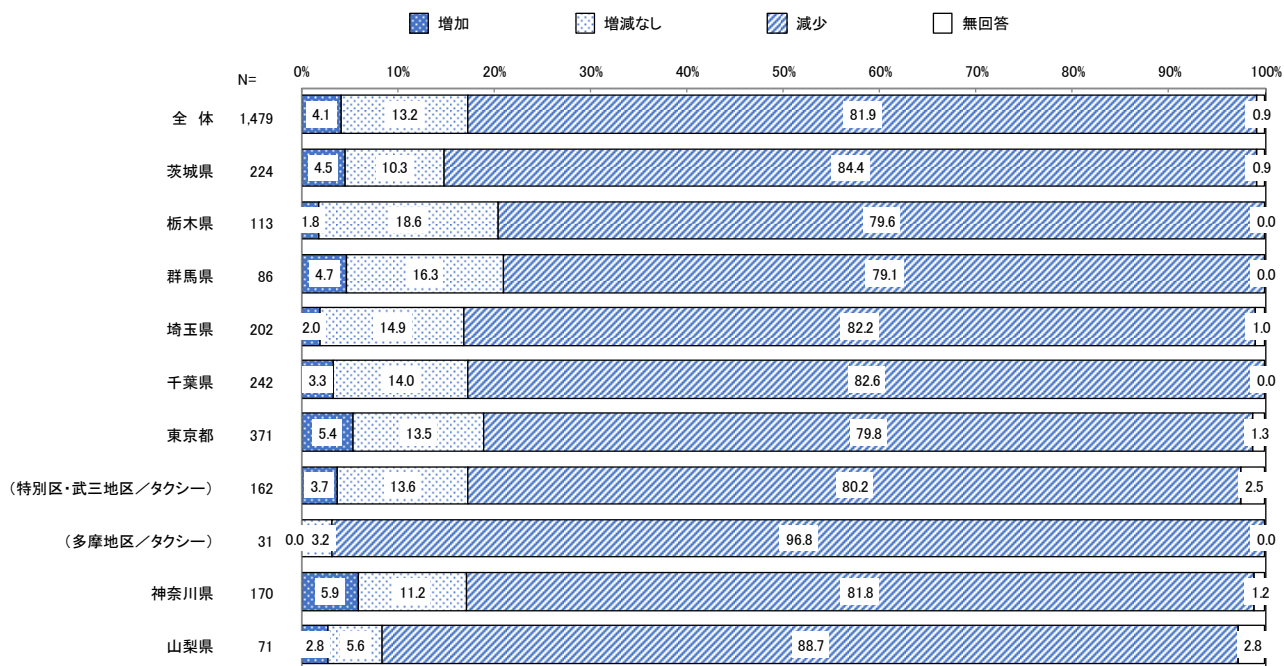
輸送モード別では、すべてのモードで「減少」が7割を超えており、特に高速バスでは93.8%を占めている。減少率の平均値は貸切バスで44.5%と最も高い。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	60	195	163	320	244	223	118	130	13	13	33.2	30.3
	100.0	4.1	13.2	11.0	21.6	16.5	15.1	8.0	8.8	0.9	0.9		
自動車運送事業	1,433	55	193	139	311	240	222	118	130	12	13	35.8	30.9
	100.0	3.8	13.5	9.7	21.7	16.7	15.5	8.2	9.1	0.8	0.9		
(路線バス)	65	2	4	29	19	6	3	1	0	0	1	2.9	12.5
	100.0	3.1	6.2	44.6	29.2	9.2	4.6	1.5	0.0	0.0	1.5		
(高速バス)	32	0	2	1	6	14	8	0	1	0	0	-	26.5
	100.0	0.0	6.3	3.1	18.8	43.8	25.0	0.0	3.1	0.0	0.0		
(貸切バス)	644	27	102	24	63	68	138	91	116	8	7	57.3	44.5
	100.0	4.2	15.8	3.7	9.8	10.6	21.4	14.1	18.0	1.2	1.1		
(タクシー)	684	25	84	85	222	152	72	25	10	4	5	17.1	20.7
	100.0	3.7	12.3	12.4	32.5	22.2	10.5	3.7	1.5	0.6	0.7		
鉄道運送事業	42	4	2	23	8	3	1	0	0	1	0	4.3	10.1
	100.0	9.5	4.8	54.8	19.0	7.1	2.4	0.0	0.0	2.4	0.0		
旅客船事業	4	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	6.0	15.0
	100.0	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		

<地域別>

地域別では、いずれの地域も「減少」がおおむね8割以上となっており、特に多摩地区（タクシー）では9割を超えている。減少率の平均値は山梨県で39.7%と最も高い。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)		
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均	
全体	1,479	60	195	163	320	244	223	118	130	13	13	33.2	30.3	
地域	茨城県	224	10	23	18	39	40	47	21	20	4	2	16.0	32.6
	栃木県	113	2	21	11	21	16	21	15	6	0	0	159.0	31.2
	群馬県	86	4	14	7	21	12	15	5	7	1	0	10.3	30.9
	埼玉県	202	4	30	23	43	26	29	21	20	4	2	12.9	32.1
	千葉県	242	8	34	30	43	36	30	22	38	1	0	61.3	35.5
	東京都	371	20	50	42	92	74	49	20	19	0	5	37.1	25.7
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	6	22	20	53	40	13	3	1	0	4	23.7	18.8
	(多摩地区/タクシー)	31	0	1	1	13	12	3	1	0	0	0	-	19.9
	神奈川県	170	10	19	26	53	28	20	4	6	2	2	11.4	22.0
	山梨県	71	2	4	6	8	12	12	10	14	1	2	38.5	39.7

< 輸送モード・地域別 >

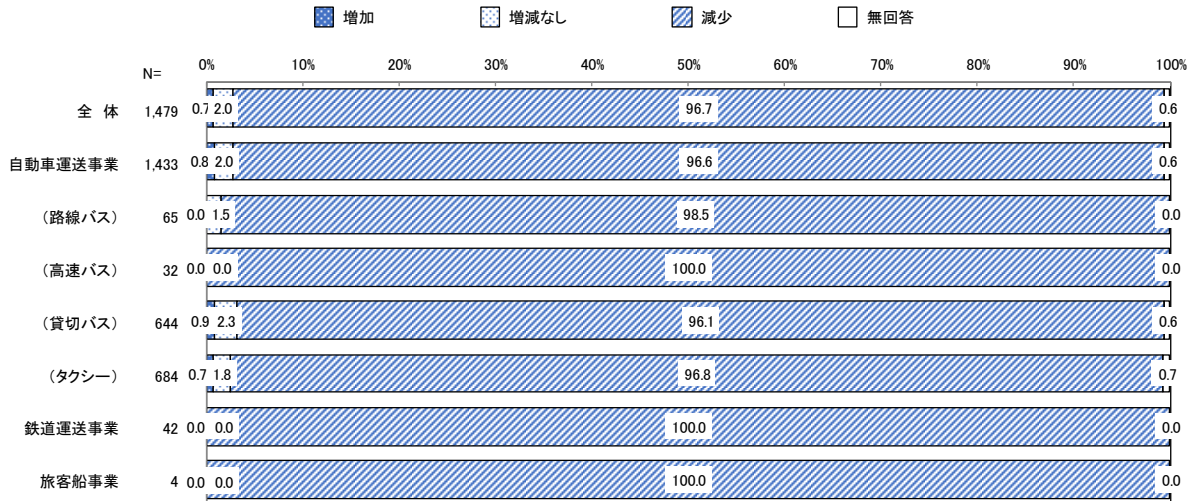
(%)

		回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少 (減少率 不明)	無回答
全体		1,479	4.1	13.2	11.0	21.6	16.5	15.1	8.0	8.8	0.9	0.9
路線バス	茨城県	6	0.0	0.0	33.3	33.3	16.7	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	50.0	33.3	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	14	0.0	7.1	64.3	7.1	21.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	33.3	46.7	6.7	6.7	6.7	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	10	20.0	10.0	70.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	4	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0
	小計	65	3.1	6.2	44.6	29.2	9.2	4.6	1.5	0.0	0.0	1.5
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	33.3	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	8	0.0	12.5	12.5	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	16.7	41.7	33.3	0.0	8.3	0.0	0.0
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	20.0	60.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	32	0.0	6.3	3.1	18.8	43.8	25.0	0.0	3.1	0.0	0.0
貸切バス	茨城県	114	1.8	11.4	4.4	10.5	11.4	24.6	14.9	16.7	2.6	1.8
	栃木県	60	3.3	21.7	1.7	11.7	8.3	25.0	18.3	10.0	0.0	0.0
	群馬県	42	7.1	16.7	2.4	14.3	16.7	21.4	4.8	14.3	2.4	0.0
	埼玉県	99	2.0	16.2	2.0	5.1	9.1	23.2	17.2	19.2	4.0	2.0
	千葉県	120	4.2	13.3	2.5	10.0	10.8	15.8	14.2	29.2	0.0	0.0
	東京都	132	7.6	20.5	6.1	10.6	10.6	21.2	11.4	11.4	0.0	0.8
	神奈川県	46	2.2	17.4	6.5	15.2	10.9	23.9	6.5	13.0	0.0	4.3
	山梨県	31	6.5	6.5	3.2	0.0	6.5	16.1	29.0	32.3	0.0	0.0
	小計	644	4.2	15.8	3.7	9.8	10.6	21.4	14.1	18.0	1.2	1.1
タクシー	茨城県	99	7.1	9.1	10.1	25.3	25.3	17.2	4.0	1.0	1.0	0.0
	栃木県	50	0.0	14.0	20.0	24.0	22.0	12.0	8.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	34	2.9	20.6	5.9	32.4	14.7	11.8	8.8	2.9	0.0	0.0
	埼玉県	88	2.3	14.8	18.2	35.2	17.0	6.8	4.5	1.1	0.0	0.0
	千葉県	86	3.5	16.3	11.6	31.4	19.8	9.3	4.7	3.5	0.0	0.0
	東京都(特別区・武三地区)	162	3.7	13.6	12.3	32.7	24.7	8.0	1.9	0.6	0.0	2.5
	東京都(多摩地区)	31	0.0	3.2	3.2	41.9	38.7	9.7	3.2	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	100	6.0	10.0	11.0	43.0	19.0	8.0	1.0	0.0	2.0	0.0
	山梨県	34	0.0	2.9	14.7	20.6	23.5	20.6	2.9	8.8	2.9	2.9
小計	684	3.7	12.3	12.4	32.5	22.2	10.5	3.7	1.5	0.6	0.7	
鉄道運送事業	茨城県	3	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	11	0.0	9.1	63.6	0.0	9.1	9.1	0.0	0.0	9.1	0.0
	東京都	12	16.7	0.0	58.3	16.7	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	9	11.1	0.0	55.6	22.2	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	9.5	4.8	54.8	19.0	7.1	2.4	0.0	0.0	2.4	0.0
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	4	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

【緊急事態宣言中（4、5月）】

< 輸送モード別 >

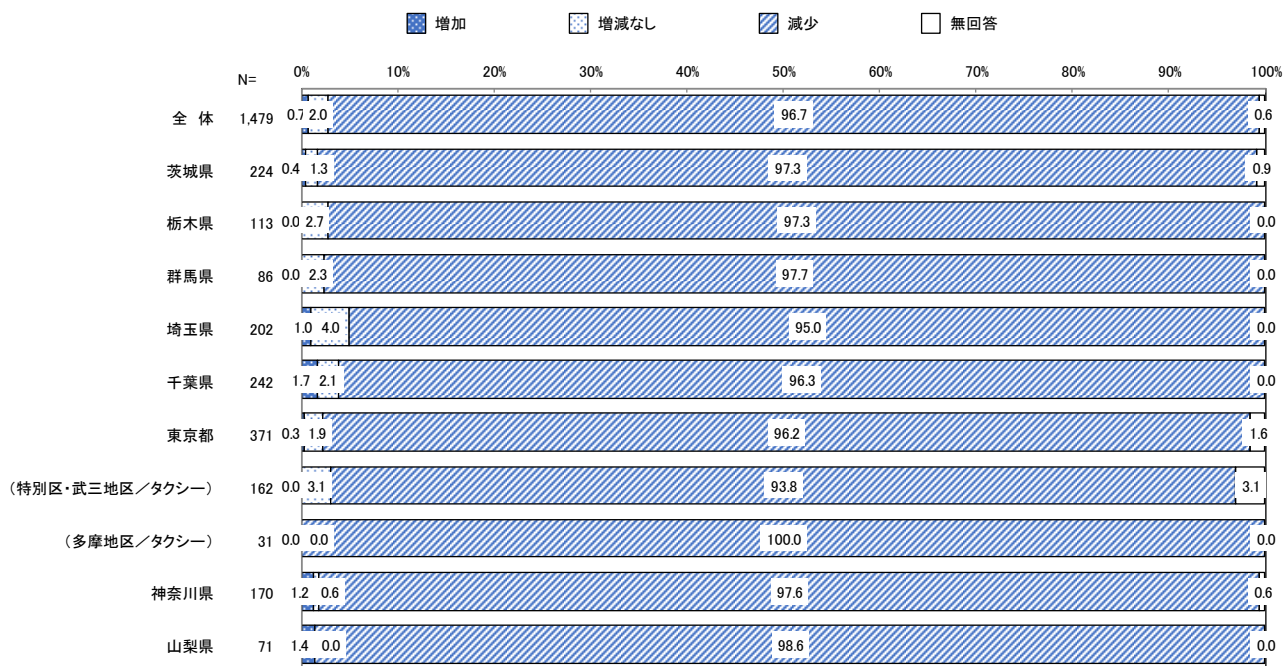
輸送モード別では、すべてのモードで「減少」が95%を超えている。減少率の平均値はいずれのモードも50%を超えており、特に高速バスで87.7%、貸切バスで85.3%と高くなっている。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	11	29	11	13	18	154	410	806	18	9	39.3	72.3
自動車運送事業	1,433	11	29	11	13	17	137	396	793	17	9	39.3	72.8
(路線バス)	65	0	1	0	0	0	25	29	10	0	0	-	55.5
(高速バス)	32	0	0	1	0	0	1	0	30	0	0	-	87.7
(貸切バス)	644	6	15	5	7	5	28	54	508	12	4	44.6	85.3
(タクシー)	684	5	12	5	6	12	82	313	239	5	5	33.0	62.1
鉄道運送事業	42	0	0	0	0	1	17	14	9	1	0	-	54.6
旅客船事業	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	-	88.4

<地域別>

地域別では、すべての地域で「減少」が9割を超えている。減少率の平均値はいずれの地域も60%を超えており、特に山梨県で77.7%と最も高くなっている。



	回答数	(上段:件数、下段:%)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	11	29	11	13	18	154	410	806	18	9	39.3	72.3
地域													
茨城県	224	1	3	1	1	1	30	62	119	4	2	26.0	72.6
栃木県	113	0	3	0	3	2	12	29	63	1	0	-	71.5
群馬県	86	0	2	0	1	2	9	32	39	1	0	-	70.6
埼玉県	202	2	8	3	2	5	16	59	104	3	0	46.5	72.2
千葉県	242	4	5	2	4	4	26	72	123	2	0	54.7	71.5
東京都	371	1	7	4	2	3	31	92	223	2	6	10.0	74.1
(特別区・武三地区/タクシー)	162	0	5	3	2	2	16	57	72	0	5	-	65.4
(多摩地区/タクシー)	31	0	0	0	0	0	4	15	12	0	0	-	62.8
神奈川県	170	2	1	0	0	0	27	52	83	4	1	33.4	68.7
山梨県	71	1	0	1	0	1	3	12	52	1	0	18.0	77.7

< 輸送モード・地域別 >

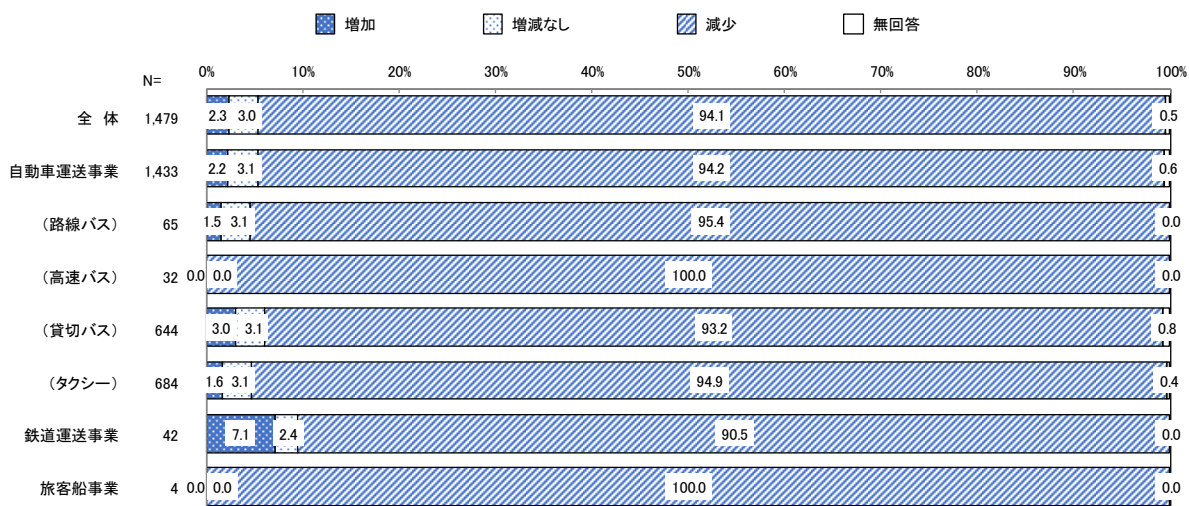
(%)

	回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少 (減少率 不明)	無回答	
全体	1,479	0.7	2.0	0.7	0.9	1.2	10.4	27.7	54.5	1.2	0.6	
路線バス	茨城県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	50.0	16.7	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	83.3	16.7	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	44.4	22.2	0.0	0.0
	千葉県	14	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0
	神奈川県	10	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	70.0	30.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	50.0	25.0	0.0	0.0
	小計	65	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	38.5	44.6	15.4	0.0	0.0
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	千葉県	8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	87.5	0.0	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	91.7	0.0	0.0
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	小計	32	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	3.1	0.0	93.8	0.0	0.0
貸切バス	茨城県	114	0.0	0.9	0.0	0.9	0.0	5.3	11.4	77.2	2.6	1.8
	栃木県	60	0.0	3.3	0.0	3.3	0.0	8.3	8.3	75.0	1.7	0.0
	群馬県	42	0.0	2.4	0.0	2.4	2.4	11.9	11.9	66.7	2.4	0.0
	埼玉県	99	1.0	6.1	2.0	0.0	1.0	5.1	7.1	74.7	3.0	0.0
	千葉県	120	1.7	1.7	1.7	2.5	1.7	1.7	10.8	78.3	0.0	0.0
	東京都	132	0.8	1.5	0.0	0.0	0.8	2.3	6.1	86.4	1.5	0.8
	神奈川県	46	2.2	2.2	0.0	0.0	0.0	4.3	6.5	78.3	4.3	2.2
	山梨県	31	3.2	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	93.5	0.0	0.0
	小計	644	0.9	2.3	0.8	1.1	0.8	4.3	8.4	78.9	1.9	0.6
タクシー	茨城県	99	1.0	2.0	1.0	0.0	1.0	21.2	45.5	27.3	1.0	0.0
	栃木県	50	0.0	0.0	0.0	2.0	4.0	14.0	46.0	34.0	0.0	0.0
	群馬県	34	0.0	2.9	0.0	0.0	2.9	11.8	58.8	23.5	0.0	0.0
	埼玉県	88	1.1	2.3	1.1	2.3	4.5	6.8	53.4	28.4	0.0	0.0
	千葉県	86	2.3	2.3	0.0	1.2	1.2	9.3	60.5	22.1	1.2	0.0
	東京都(特別区・武三地区)	162	0.0	3.1	1.9	1.2	1.2	9.9	35.2	44.4	0.0	3.1
	東京都(多摩地区)	31	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.9	48.4	38.7	0.0	0.0
	神奈川県	100	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.0	44.0	39.0	2.0	0.0
	山梨県	34	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	5.9	29.4	58.8	2.9	0.0
小計	684	0.7	1.8	0.7	0.9	1.8	12.0	45.8	34.9	0.7	0.7	
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0
	千葉県	11	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	63.6	0.0	18.2	9.1	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	58.3	16.7	0.0	0.0
	神奈川県	9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	44.4	22.2	33.3	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	0.0	0.0	0.0	0.0	2.4	40.5	33.3	21.4	2.4	0.0
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0

【緊急事態宣言後（6～12月）】

< 輸送モード別 >

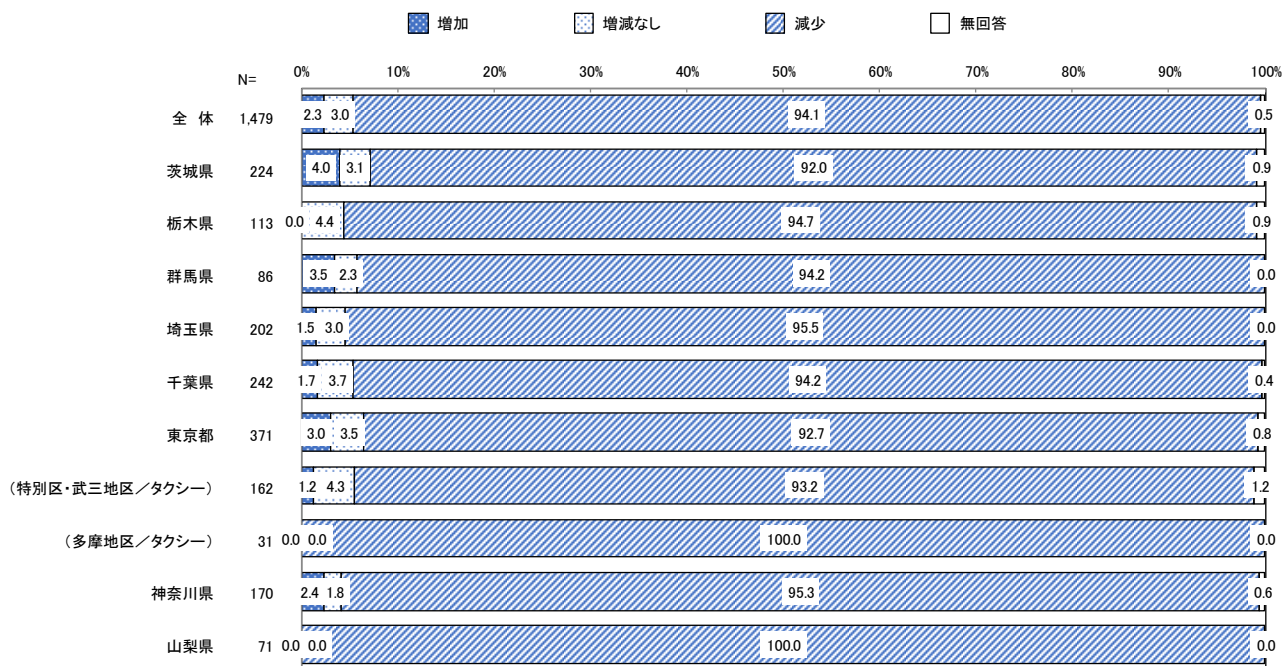
輸送モード別では、すべてのモードで「減少」が9割を超えている。減少率の平均値は高速バスで72.1%、貸切バスで68.7%と特に高くなっている。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	34	45	29	68	218	434	211	416	16	8	32.4	50.8
自動車運送事業	1,433	31	44	27	63	198	422	208	416	16	8	34.4	51.5
(路線バス)	65	1	2	3	12	30	13	1	3	0	0	29.0	27.0
(高速バス)	32	0	0	0	1	0	3	5	23	0	0	-	72.1
(貸切バス)	644	19	20	8	17	31	71	104	358	11	5	33.5	68.7
(タクシー)	684	11	21	16	32	137	333	98	28	5	3	36.3	36.9
鉄道運送事業	42	3	1	2	5	20	9	2	0	0	0	13.3	27.1
旅客船事業	4	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	-	40.3

<地域別>

地域別では、すべての地域で「減少」が9割を超えている。減少率の平均値は山梨県で59.1%、栃木県で58.1%、千葉県で56.1%と特に高くなっている。



	回答数	(上段:件数、下段:%)										(%)		
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均	
全体	1,479	34	45	29	68	218	434	211	416	16	8	32.4	50.8	
地域	茨城県	224	9	7	1	9	27	64	46	55	4	2	21.2	51.3
	栃木県	113	0	5	1	4	10	29	16	46	1	1	-	58.1
	群馬県	86	3	2	0	5	9	26	12	28	1	0	79.2	53.5
	埼玉県	202	3	6	6	9	36	52	29	58	3	0	16.1	50.5
	千葉県	242	4	9	5	12	38	50	30	92	1	1	40.0	56.1
	東京都	371	11	13	12	19	53	133	45	80	2	3	33.4	46.7
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	2	7	9	11	21	81	26	3	0	2	77.2	36.0
	(多摩地区/タクシー)	31	0	0	0	1	12	17	1	0	0	0	-	32.0
	神奈川県	170	4	3	2	7	39	65	21	25	3	1	22.0	41.8
	山梨県	71	0	0	2	3	6	15	12	32	1	0	-	59.1

< 輸送モード・地域別 >

(%)

	回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少 (減少率 不明)	無回答
全体	1,479	2.3	3.0	2.0	4.6	14.7	29.3	14.3	28.1	1.1	0.5
路線バス	茨城県	6	16.7	16.7	0.0	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	22.2	0.0	55.6	22.2	0.0	0.0	0.0
	千葉県	14	0.0	0.0	7.1	28.6	50.0	7.1	0.0	7.1	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	0.0	13.3	46.7	33.3	0.0	6.7	0.0
	神奈川県	10	0.0	0.0	0.0	20.0	80.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	4	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	25.0	25.0	0.0
	小計	65	1.5	3.1	4.6	18.5	46.2	20.0	1.5	4.6	0.0
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	66.7	0.0
	千葉県	8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.5	62.5	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	8.3	0.0	8.3	8.3	75.0	0.0
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0	20.0	60.0	0.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	小計	32	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	9.4	15.6	71.9	0.0
貸切バス	茨城県	114	2.6	3.5	0.0	1.8	7.0	14.9	19.3	46.5	2.6
	栃木県	60	0.0	3.3	0.0	5.0	1.7	8.3	13.3	66.7	1.7
	群馬県	42	4.8	2.4	0.0	7.1	2.4	11.9	16.7	52.4	2.4
	埼玉県	99	3.0	3.0	2.0	1.0	7.1	6.1	21.2	53.5	3.0
	千葉県	120	0.8	2.5	0.8	2.5	3.3	9.2	14.2	65.8	0.0
	東京都	132	6.1	4.5	2.3	3.0	6.1	15.2	11.4	49.2	1.5
	神奈川県	46	4.3	2.2	0.0	0.0	4.3	13.0	26.1	45.7	2.2
	山梨県	31	0.0	0.0	6.5	3.2	0.0	3.2	6.5	80.6	0.0
	小計	644	3.0	3.1	1.2	2.6	4.8	11.0	16.1	55.6	1.7
タクシー	茨城県	99	4.0	2.0	1.0	3.0	17.2	46.5	24.2	1.0	1.0
	栃木県	50	0.0	4.0	2.0	2.0	16.0	46.0	16.0	12.0	0.0
	群馬県	34	2.9	2.9	0.0	2.9	14.7	50.0	14.7	11.8	0.0
	埼玉県	88	0.0	3.4	2.3	8.0	25.0	48.9	9.1	3.4	0.0
	千葉県	86	3.5	4.7	2.3	1.2	25.6	44.2	10.5	7.0	1.2
	東京都(特別区・武三地区)	162	1.2	4.3	5.6	6.8	13.0	50.0	16.0	1.9	0.0
	東京都(多摩地区)	31	0.0	0.0	0.0	3.2	38.7	54.8	3.2	0.0	0.0
	神奈川県	100	1.0	2.0	1.0	5.0	25.0	55.0	8.0	1.0	2.0
	山梨県	34	0.0	0.0	0.0	5.9	14.7	38.2	26.5	11.8	2.9
小計	684	1.6	3.1	2.3	4.7	20.0	48.7	14.3	4.1	0.7	
鉄道運送事業	茨城県	3	33.3	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	11	0.0	9.1	9.1	27.3	45.5	0.0	9.1	0.0	0.0
	東京都	12	8.3	0.0	0.0	0.0	41.7	41.7	8.3	0.0	0.0
	神奈川県	9	11.1	0.0	11.1	0.0	44.4	33.3	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	7.1	2.4	4.8	11.9	47.6	21.4	4.8	0.0	0.0
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0

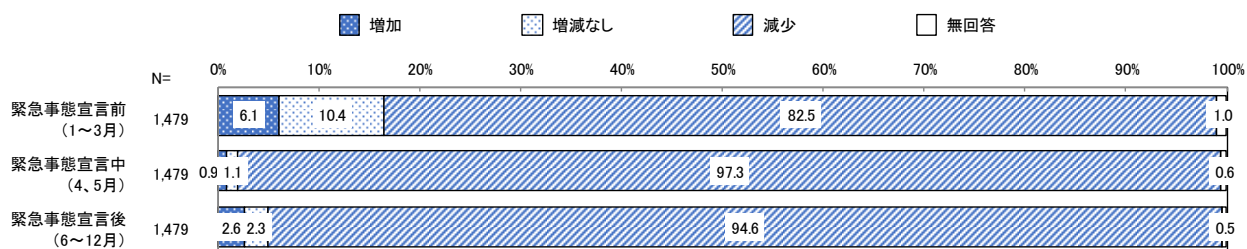
(2) 運送収入実績の推移

問2 緊急事態宣言前(2020年1~3月)、緊急事態宣言中(4、5月)及び緊急事態宣言後(2020年6月~2020年12月)のそれぞれの前年同期比との運送収入実績についてご回答ください。

緊急事態宣言前(1~3月)の運送収入実績は、「増加」が6.1%、「増減なし」が10.4%、「減少」が82.5%となっている。「減少」の内訳をみると、「10~20%未満減少」が最も高く、減少率の平均値は29.7%であった。

緊急事態宣言中(4、5月)の運送収入実績は、「増加」が0.9%、「増減なし」が1.1%、「減少」が97.3%となっている。「減少」の内訳をみると、「70%以上減少」が最も高く、減少率の平均値は71.5%であった。

緊急事態宣言後(6~12月)の運送収入実績は、「増加」が2.6%、「増減なし」が2.3%、「減少」が94.6%となっている。「減少」の内訳をみると、「30~50%未満減少」及び「70%以上減少」が同率で最も高く、減少率の平均値は50.8%であった。

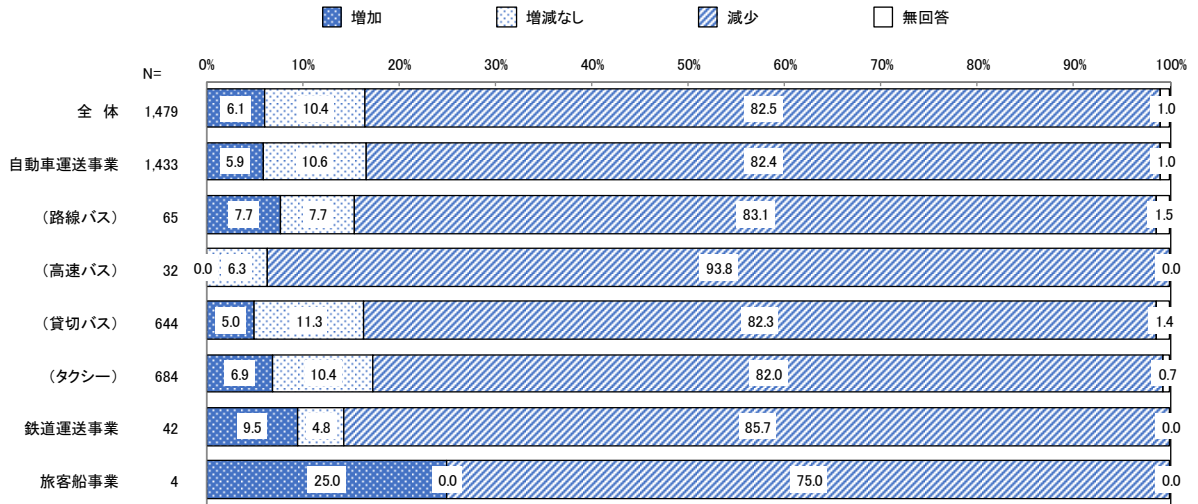


	回答数	(上段: 件数、下段: %)											(%)	
		増加	増減なし	0~10%未満減少	10~20%未満減少	20~30%未満減少	30~50%未満減少	50~70%未満減少	70%以上減少	減少(減少率不明)	無回答	増加率平均	減少率平均	
緊急事態宣言前 (1~3月)	1,479	90	154	204	338	203	211	113	137	14	15	38.6	29.7	
	100.0	6.1	10.4	13.8	22.9	13.7	14.3	7.6	9.3	0.9	1.0			
緊急事態宣言中 (4、5月)	1,479	14	17	9	15	23	145	469	764	14	9	86.4	71.5	
	100.0	0.9	1.1	0.6	1.0	1.6	9.8	31.7	51.7	0.9	0.6			
緊急事態宣言後 (6~12月)	1,479	39	34	21	84	234	409	230	409	12	7	35.6	50.8	
	100.0	2.6	2.3	1.4	5.7	15.8	27.7	15.6	27.7	0.8	0.5			

【緊急事態宣言前（1～3月）】

< 輸送モード別 >

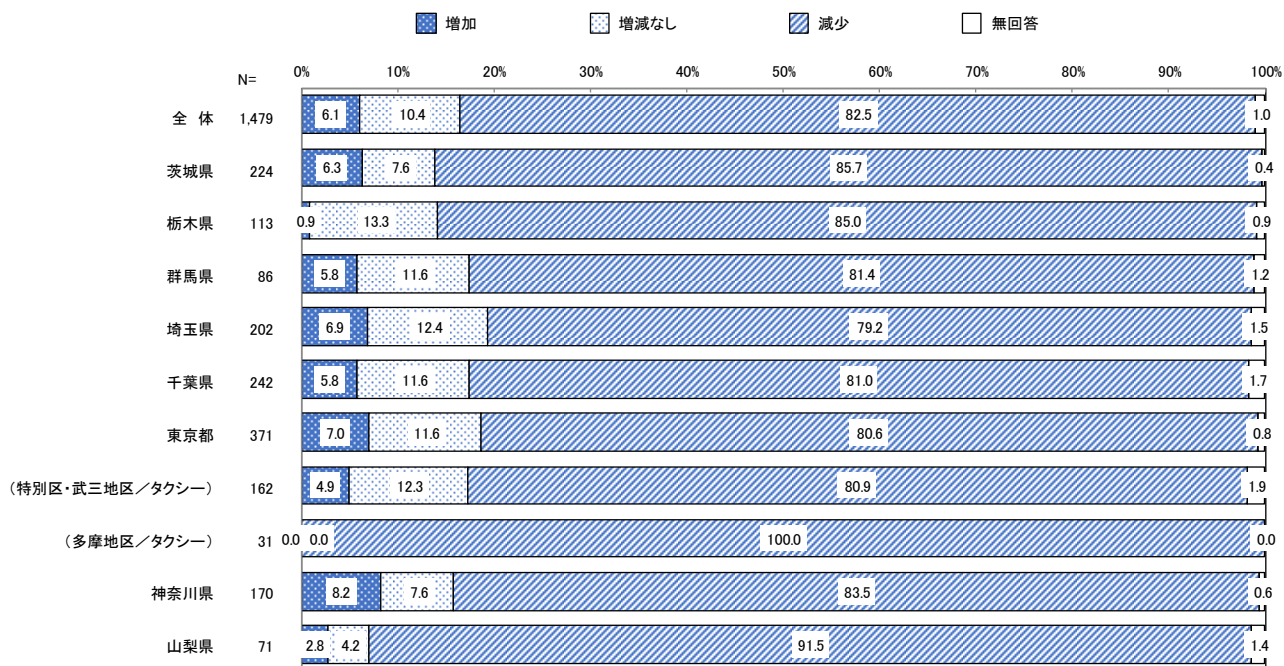
輸送モード別では、すべてのモードで「減少」が8割を超えており、特に高速バスでは93.8%を占めている。減少率の平均値は貸切バスで44.6%と最も高い。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	90	154	204	338	203	211	113	137	14	15	38.6	29.7
自動車運送事業	1,433	85	152	181	328	200	209	113	137	13	15	40.6	30.3
(路線バス)	65	5	5	28	18	4	2	1	1	0	1	5.5	12.9
(高速バス)	32	0	2	2	7	14	7	0	0	0	0	-	23.6
(貸切バス)	644	32	73	31	61	76	143	88	123	8	9	92.8	44.6
(タクシー)	684	47	71	120	242	106	56	23	10	4	5	11.2	18.6
鉄道運送事業	42	4	2	22	9	2	2	0	0	1	0	4.5	11.6
旅客船事業	4	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	13.0	14.1

<地域別>

地域別では、すべての地域で「減少」がおおむね8割以上となっており、特に多摩地区（タクシー）、山梨県では9割を超えている。減少率の平均値は山梨県で40.1%と最も高い。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)		
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均	
全体	1,479	90	154	204	338	203	211	113	137	14	15	38.6	29.7	
地域	茨城県	224	14	17	17	47	38	46	20	21	3	1	11.2	32.2
	栃木県	113	1	15	10	27	16	24	11	8	0	1	203.0	31.0
	群馬県	86	5	10	9	14	14	17	8	7	1	1	7.7	32.3
	埼玉県	202	14	25	31	45	19	27	19	17	2	3	7.9	29.9
	千葉県	242	14	28	38	39	26	28	20	42	3	4	81.9	36.3
	東京都	371	26	43	58	108	50	41	19	22	1	3	31.2	24.6
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	8	20	30	61	27	9	2	2	0	3	21.2	17.0
	(多摩地区/タクシー)	31	0	0	7	19	3	2	0	0	0	0	-	13.7
	神奈川県	170	14	13	33	46	32	17	6	5	3	1	9.4	21.0
	山梨県	71	2	3	8	12	8	11	10	15	1	1	432.5	40.1

< 輸送モード・地域別 >

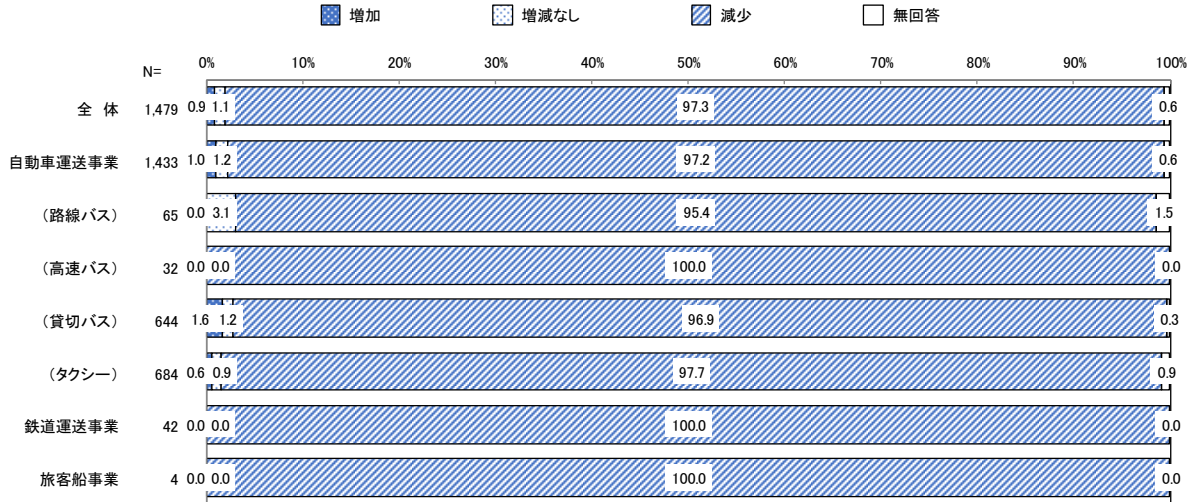
(%)

		回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少 (減少率 不明)	無回答
全	体	1,479	6.1	10.4	13.8	22.9	13.7	14.3	7.6	9.3	0.9	1.0
路線バス	茨城県	6	16.7	0.0	50.0	16.7	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	16.7	0.0	33.3	33.3	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	9	11.1	0.0	11.1	66.7	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	14	7.1	7.1	57.1	7.1	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1
	東京都	15	0.0	6.7	40.0	40.0	0.0	6.7	6.7	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	10	10.0	10.0	70.0	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	4	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0
	小計	65	7.7	7.7	43.1	27.7	6.2	3.1	1.5	1.5	0.0	1.5
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	33.3	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	8	0.0	12.5	25.0	25.0	12.5	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	25.0	50.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	32	0.0	6.3	6.3	21.9	43.8	21.9	0.0	0.0	0.0	0.0
貸切バス	茨城県	114	1.8	8.8	4.4	11.4	14.0	26.3	13.2	17.5	1.8	0.9
	栃木県	60	1.7	15.0	5.0	10.0	10.0	30.0	13.3	13.3	0.0	1.7
	群馬県	42	7.1	11.9	4.8	4.8	14.3	26.2	9.5	16.7	2.4	2.4
	埼玉県	99	2.0	12.1	6.1	10.1	13.1	21.2	16.2	16.2	2.0	1.0
	千葉県	120	5.8	8.3	3.3	8.3	11.7	14.2	12.5	32.5	0.8	2.5
	東京都	132	10.6	16.7	5.3	12.1	9.1	19.7	12.1	13.6	0.8	0.0
	神奈川県	46	4.3	8.7	8.7	8.7	15.2	30.4	8.7	10.9	2.2	2.2
	山梨県	31	3.2	3.2	0.0	0.0	6.5	19.4	32.3	32.3	0.0	3.2
	小計	644	5.0	11.3	4.8	9.5	11.8	22.2	13.7	19.1	1.2	1.4
タクシー	茨城県	99	10.1	6.1	8.1	32.3	22.2	14.1	5.1	1.0	1.0	0.0
	栃木県	50	0.0	10.0	14.0	38.0	20.0	12.0	6.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	34	2.9	14.7	11.8	23.5	20.6	14.7	11.8	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	88	12.5	13.6	25.0	31.8	4.5	5.7	3.4	1.1	0.0	2.3
	千葉県	86	7.0	16.3	19.8	30.2	10.5	8.1	4.7	3.5	0.0	0.0
	東京都(特別区・武三地区)	162	4.9	12.3	18.5	37.7	16.7	5.6	1.2	1.2	0.0	1.9
	東京都(多摩地区)	31	0.0	0.0	22.6	61.3	9.7	6.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	100	10.0	8.0	18.0	38.0	19.0	3.0	2.0	0.0	2.0	0.0
	山梨県	34	2.9	2.9	20.6	32.4	14.7	14.7	0.0	8.8	2.9	0.0
小計	684	6.9	10.4	17.5	35.4	15.5	8.2	3.4	1.5	0.6	0.7	
鉄道運送事業	茨城県	3	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	11	0.0	9.1	63.6	0.0	0.0	18.2	0.0	0.0	9.1	0.0
	東京都	12	16.7	0.0	58.3	16.7	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	9	11.1	0.0	44.4	33.3	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	9.5	4.8	52.4	21.4	4.8	4.8	0.0	0.0	2.4	0.0
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	4	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

【緊急事態宣言中（4、5月）】

< 輸送モード別 >

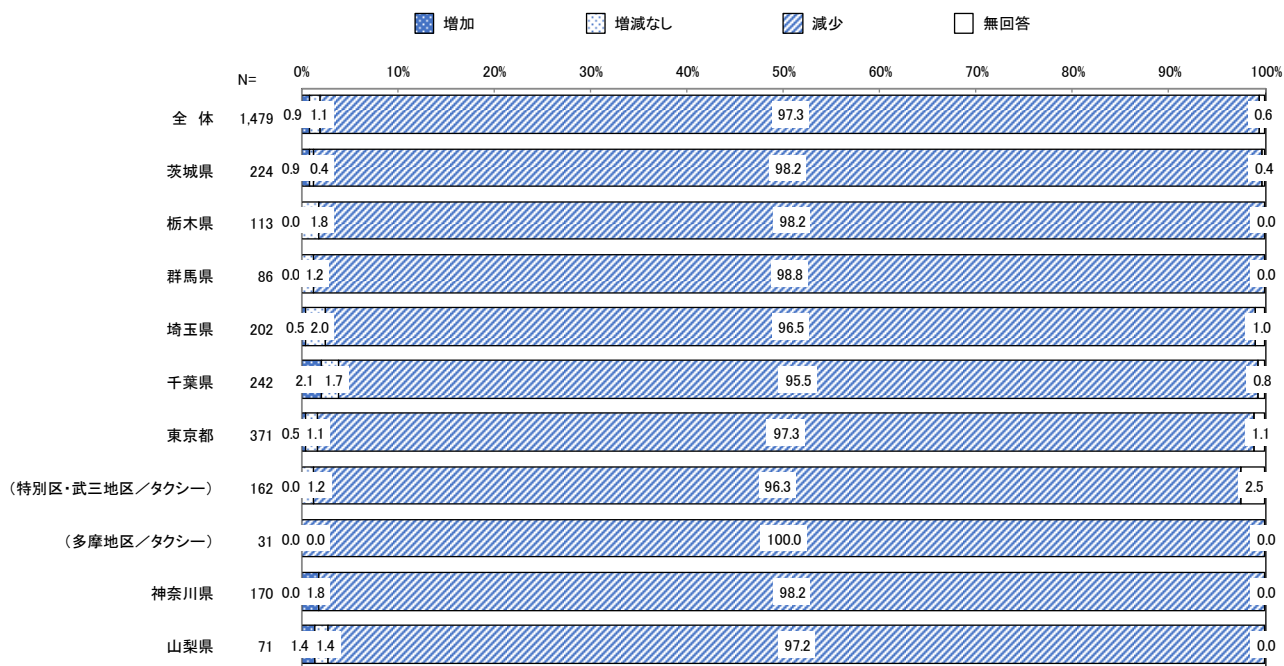
輸送モード別では、すべてのモードで「減少」が95%を超えている。減少率の平均値はいずれのモードも50%を超えており、特に高速バスで88.8%、貸切バスで83.7%と高くなっている。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	14	17	9	15	23	145	469	764	14	9	86.4	71.5
自動車運送事業	1,433	14	17	9	15	23	132	451	750	13	9	86.4	71.9
(路線バス)	65	0	2	0	0	4	24	27	7	0	1	-	53.6
(高速バス)	32	0	0	1	0	0	0	0	31	0	0	-	88.8
(貸切バス)	644	10	8	7	6	7	34	68	494	8	2	104.3	83.7
(タクシー)	684	4	6	1	9	12	73	356	213	4	6	41.5	61.7
鉄道運送事業	42	0	0	0	0	0	13	18	10	1	0	-	58.3
旅客船事業	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	-	88.9

<地域別>

地域別では、すべての地域で「減少」が95%を超えている。減少率の平均値はいずれも60%以上となっており、特に山梨県で77.4%と最も高くなっている。



	回答数	(上段:件数、下段:%)										(%)		
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均	
全体	1,479	14	17	9	15	23	145	469	764	14	9	86.4	71.5	
地域	茨城県	224	2	1	0	2	6	28	70	111	3	1	23.0	70.4
	栃木県	113	0	2	1	4	1	13	33	59	0	0	-	70.3
	群馬県	86	0	1	0	0	3	4	36	42	0	0	-	72.5
	埼玉県	202	1	4	3	1	3	19	72	95	2	2	1.0	71.1
	千葉県	242	5	4	2	5	2	29	78	113	2	2	165.1	70.5
	東京都	371	2	4	2	3	3	26	108	217	2	4	13.5	73.9
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	0	2	1	2	3	11	60	79	0	4	-	67.0
	(多摩地区/タクシー)	31	0	0	0	1	0	3	20	7	0	0	-	60.0
	神奈川県	170	3	0	0	0	3	25	59	76	4	0	38.2	67.8
	山梨県	71	1	1	1	0	2	1	13	51	1	0	195.0	77.4

< 輸送モード・地域別 >

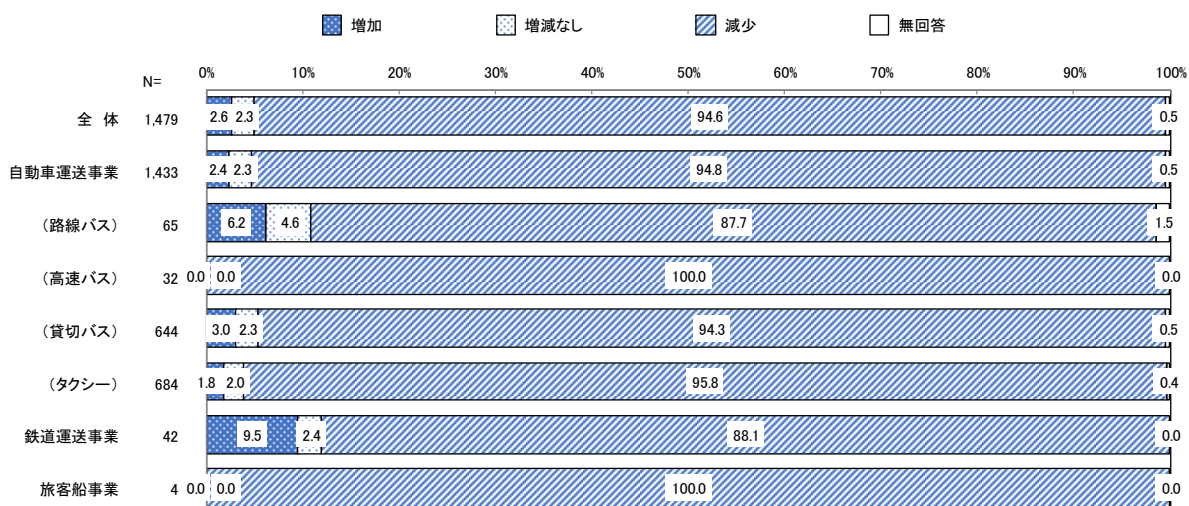
(%)

	回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少 (減少率 不明)	無回答
全体	1,479	0.9	1.1	0.6	1.0	1.6	9.8	31.7	51.7	0.9	0.6
路線バス	茨城県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	33.3	50.0	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	83.3	16.7	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	22.2	55.6	22.2	0.0
	千葉県	14	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1	42.9	42.9	0.0	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	46.7	40.0	13.3	0.0
	神奈川県	10	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	70.0	10.0	10.0	0.0
	山梨県	4	0.0	25.0	0.0	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	0.0
	小計	65	0.0	3.1	0.0	0.0	6.2	36.9	41.5	10.8	0.0
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	千葉県	8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	91.7	0.0
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	小計	32	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	96.9	0.0
貸切バス	茨城県	114	0.0	0.9	0.0	0.9	1.8	6.1	14.0	73.7	1.8
	栃木県	60	0.0	1.7	1.7	3.3	0.0	6.7	11.7	75.0	0.0
	群馬県	42	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	4.8	11.9	78.6	0.0
	埼玉県	99	1.0	3.0	3.0	0.0	1.0	9.1	6.1	74.7	2.0
	千葉県	120	3.3	0.8	1.7	2.5	0.8	5.0	14.2	70.8	0.0
	東京都	132	1.5	1.5	0.0	0.0	0.0	3.0	9.8	82.6	1.5
	神奈川県	46	4.3	0.0	0.0	0.0	2.2	4.3	8.7	76.1	4.3
	山梨県	31	3.2	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	93.5	0.0
	小計	644	1.6	1.2	1.1	0.9	1.1	5.3	10.6	76.7	1.2
タクシー	茨城県	99	2.0	0.0	0.0	1.0	3.0	18.2	50.5	24.2	1.0
	栃木県	50	0.0	0.0	0.0	4.0	2.0	18.0	50.0	26.0	0.0
	群馬県	34	0.0	2.9	0.0	0.0	2.9	5.9	70.6	17.6	0.0
	埼玉県	88	0.0	1.1	0.0	1.1	2.3	6.8	68.2	18.2	0.0
	千葉県	86	1.2	2.3	0.0	2.3	0.0	11.6	62.8	19.8	0.0
	東京都(特別区・武三地区)	162	0.0	1.2	0.6	1.2	1.9	6.8	37.0	48.8	0.0
	東京都(多摩地区)	31	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	9.7	64.5	22.6	0.0
	神奈川県	100	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	13.0	51.0	32.0	2.0
	山梨県	34	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.9	35.3	55.9	2.9
小計	684	0.6	0.9	0.1	1.3	1.8	10.7	52.0	31.1	0.6	
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	
	千葉県	11	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	63.6	9.1	18.2	
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	25.0	
	神奈川県	9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3	
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	小計	42	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.0	42.9	23.8	
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	東京都	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
小計	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0		

【緊急事態宣言後（6～12月）】

< 輸送モード別 >

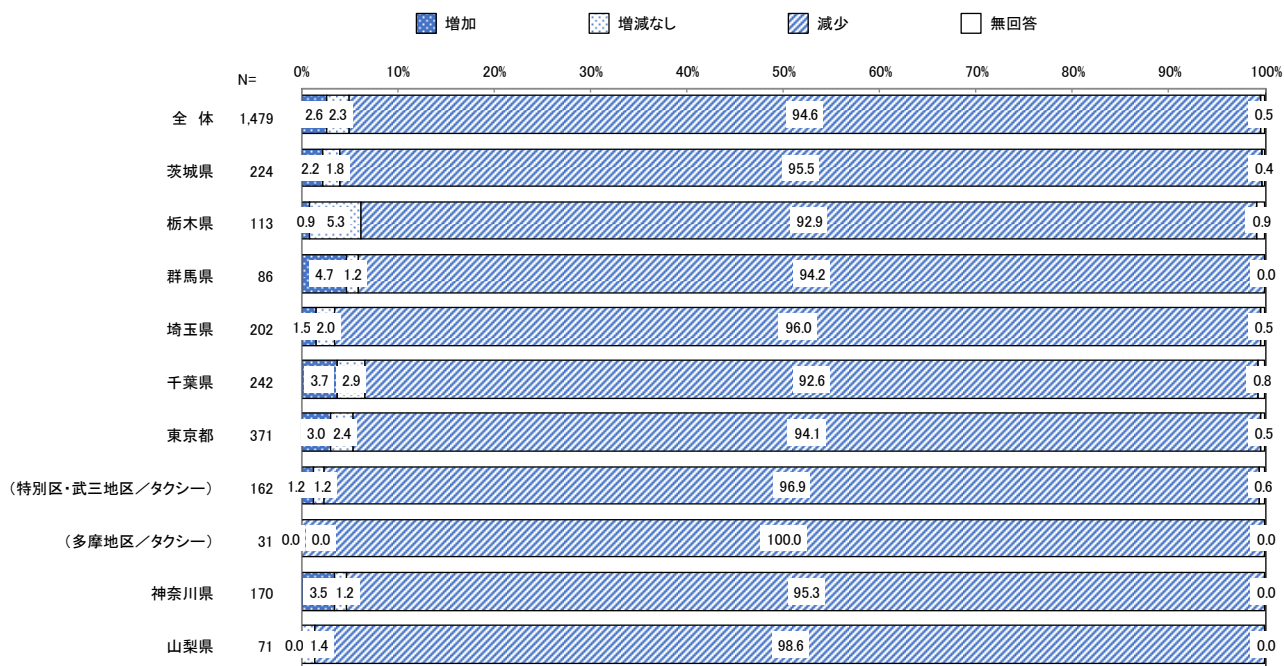
輸送モード別では、すべてのモードで「減少」が8割を超えており、路線バス、鉄道運送事業以外のモードでは9割超となった。減少率の平均値は高速バスで73.7%、貸切バスで69.0%と、特に高くなっている。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	39	34	21	84	234	409	230	409	12	7	35.6	50.8
自動車運送事業	1,433	35	33	20	81	213	397	226	409	12	7	38.4	51.4
(路線バス)	65	4	3	2	10	32	9	2	2	0	1	26.2	27.5
(高速バス)	32	0	0	0	1	0	1	7	23	0	0	-	73.7
(貸切バス)	644	19	15	7	18	27	71	121	356	7	3	44.4	69.0
(タクシー)	684	12	14	11	52	153	315	96	24	4	3	33.5	35.9
鉄道運送事業	42	4	1	1	3	21	9	3	0	0	0	12.0	29.6
旅客船事業	4	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	-	39.9

<地域別>

地域別では、すべての地域で「減少」が9割を超えている。減少率の平均値は茨城県、栃木県、群馬県、千葉県、山梨県で50%超となった。



	回答数	(上段:件数、下段:%)										(%)		
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均	
全体	1,479	39	34	21	84	234	409	230	409	12	7	35.6	50.8	
地域	茨城県	224	5	4	1	9	21	63	54	63	3	1	38.2	53.5
	栃木県	113	1	6	1	5	10	30	21	38	0	1	4.0	56.6
	群馬県	86	4	1	1	2	12	25	13	28	0	0	35.0	55.1
	埼玉県	202	3	4	5	17	39	43	27	61	2	1	6.9	49.8
	千葉県	242	9	7	5	14	47	43	33	81	1	2	52.3	54.1
	東京都	371	11	9	3	24	63	127	48	82	2	2	39.8	47.4
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	2	2	1	11	27	85	29	4	0	1	73.1	38.1
	(多摩地区/タクシー)	31	0	0	0	6	13	10	2	0	0	0	-	28.6
	神奈川県	170	6	2	5	11	35	61	21	26	3	0	17.9	40.9
	山梨県	71	0	1	0	2	7	17	13	30	1	0	-	59.7

< 輸送モード・地域別 >

(%)

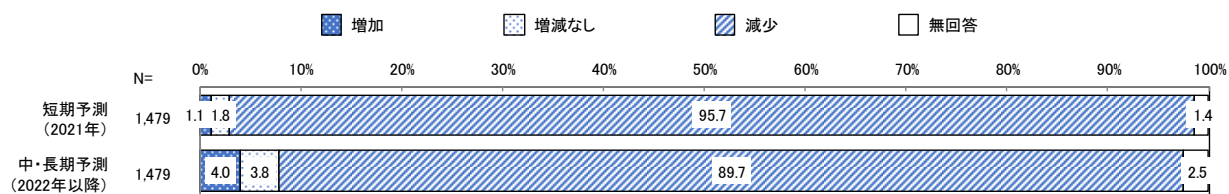
		回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少 (減少率 不明)	無回答
全	体	1,479	2.6	2.3	1.4	5.7	15.8	27.7	15.6	27.7	0.8	0.5
路線バス	茨城県	6	16.7	16.7	16.7	33.3	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	0.0	22.2	44.4	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	14	7.1	0.0	0.0	14.3	71.4	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1
	東京都	15	6.7	0.0	6.7	13.3	46.7	20.0	0.0	6.7	0.0	0.0
	神奈川県	10	10.0	0.0	0.0	20.0	60.0	0.0	10.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	4	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0
	小計	65	6.2	4.6	3.1	15.4	49.2	13.8	3.1	3.1	0.0	1.5
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0
	千葉県	8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	8.3	0.0	8.3	0.0	83.3	0.0	0.0
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40.0	60.0	0.0	0.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	小計	32	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	3.1	21.9	71.9	0.0	0.0
貸切バス	茨城県	114	0.0	2.6	0.0	0.9	3.5	13.2	25.4	51.8	1.8	0.9
	栃木県	60	1.7	5.0	0.0	3.3	1.7	10.0	20.0	58.3	0.0	0.0
	群馬県	42	7.1	0.0	0.0	2.4	2.4	9.5	21.4	57.1	0.0	0.0
	埼玉県	99	2.0	1.0	2.0	2.0	5.1	9.1	20.2	56.6	2.0	0.0
	千葉県	120	2.5	0.8	2.5	4.2	5.0	8.3	17.5	58.3	0.0	0.8
	東京都	132	5.3	5.3	0.8	3.0	6.8	15.9	11.4	49.2	1.5	0.8
	神奈川県	46	6.5	0.0	2.2	4.3	0.0	13.0	21.7	50.0	2.2	0.0
	山梨県	31	0.0	0.0	0.0	3.2	3.2	0.0	16.1	77.4	0.0	0.0
	小計	644	3.0	2.3	1.1	2.8	4.2	11.0	18.8	55.3	1.1	0.5
タクシー	茨城県	99	3.0	0.0	0.0	6.1	14.1	47.5	25.3	3.0	1.0	0.0
	栃木県	50	0.0	4.0	2.0	6.0	16.0	48.0	16.0	6.0	0.0	2.0
	群馬県	34	2.9	2.9	2.9	0.0	17.6	55.9	11.8	5.9	0.0	0.0
	埼玉県	88	1.1	3.4	3.4	14.8	30.7	35.2	6.8	3.4	0.0	1.1
	千葉県	86	4.7	4.7	2.3	5.8	30.2	37.2	8.1	7.0	0.0	0.0
	東京都(特別区・武三地区)	162	1.2	1.2	0.6	6.8	16.7	52.5	17.9	2.5	0.0	0.6
	東京都(多摩地区)	31	0.0	0.0	0.0	19.4	41.9	32.3	6.5	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	100	1.0	2.0	3.0	7.0	26.0	51.0	8.0	0.0	2.0	0.0
	山梨県	34	0.0	0.0	0.0	2.9	17.6	47.1	20.6	8.8	2.9	0.0
小計	684	1.8	2.0	1.6	7.6	22.4	46.1	14.0	3.5	0.6	0.4	
鉄道運送事業	茨城県	3	33.3	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	11	9.1	9.1	0.0	18.2	45.5	9.1	9.1	0.0	0.0	0.0
	東京都	12	8.3	0.0	0.0	0.0	50.0	33.3	8.3	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	9	11.1	0.0	11.1	0.0	33.3	44.4	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	9.5	2.4	2.4	7.1	50.0	21.4	7.1	0.0	0.0	0.0
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0

(3) 今後の輸送人員の推移予測

問3 輸送人員について、今後の短期、中・長期の予測をご回答ください。
 基準は2019年として、それよりもどの程度の増減が予測されるかを回答願います。

輸送人員の短期予測は、「増加」が1.1%、「増減なし」が1.8%、「減少」は95.7%となっている。「減少」の内訳をみると、「30～50%未満減少」が27.6%と最も高く、次いで「70%以上減少」が22.0%となっている。

輸送人員の中・長期予測は、「増加」が4.0%、「増減なし」が3.8%、「減少」は89.7%となっている。「減少」の内訳をみると、「20～30%未満減少」が22.4%と最も高く、次いで「30～50%未満減少」が20.2%となっている。



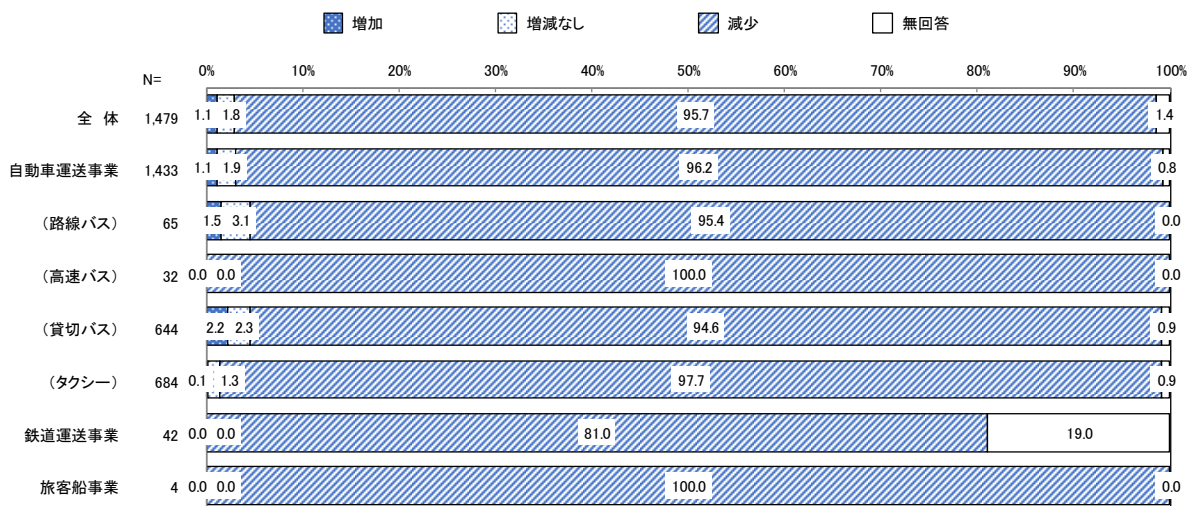
(上段: 件数、下段: %)

	回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	無回答
短期予測 (2021年)	1,479	16	27	33	130	258	408	261	326	20
	100.0	1.1	1.8	2.2	8.8	17.4	27.6	17.6	22.0	1.4
中・長期予測 (2022年以降)	1,479	59	56	105	282	331	299	174	136	37
	100.0	4.0	3.8	7.1	19.1	22.4	20.2	11.8	9.2	2.5

【短期予測（2021年）】

< 輸送モード別 >

輸送モード別では、すべてのモードで「減少」が8割を超えている。「減少」の内訳をみると、貸切バスは「70%以上減少」が、高速バス、タクシーは「30～50%未満減少」が、路線バスは「20～30%未満減少」が、鉄道運送事業は「10～20%未満減少」がそれぞれ最も高くなっている。

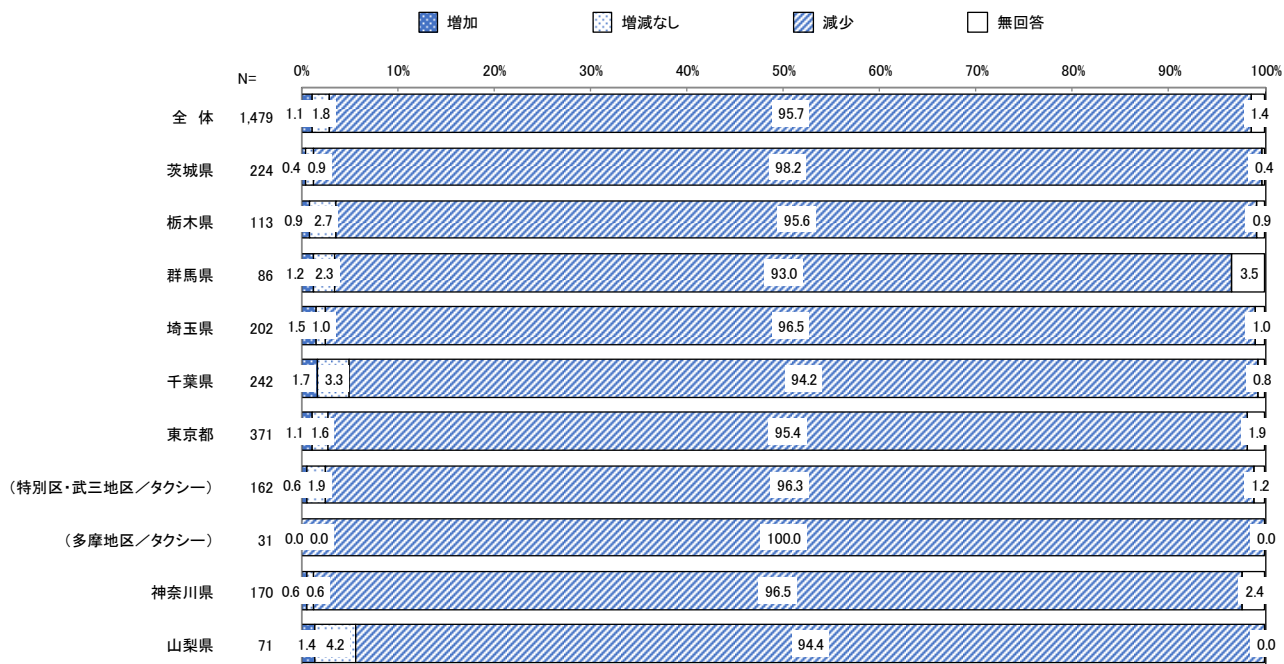


(上段:件数、下段:%)

	回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	無回答
全体	1,479	16	27	33	130	258	408	261	326	20
	100.0	1.1	1.8	2.2	8.8	17.4	27.6	17.6	22.0	1.4
自動車運送事業	1,433	16	27	28	115	249	401	259	326	12
	100.0	1.1	1.9	2.0	8.0	17.4	28.0	18.1	22.7	0.8
（路線バス）	65	1	2	3	18	27	14	0	0	0
	100.0	1.5	3.1	4.6	27.7	41.5	21.5	0.0	0.0	0.0
（高速バス）	32	0	0	0	1	3	11	7	10	0
	100.0	0.0	0.0	0.0	3.1	9.4	34.4	21.9	31.3	0.0
（貸切バス）	644	14	15	13	31	36	104	135	290	6
	100.0	2.2	2.3	2.0	4.8	5.6	16.1	21.0	45.0	0.9
（タクシー）	684	1	9	11	65	183	271	115	23	6
	100.0	0.1	1.3	1.6	9.5	26.8	39.6	16.8	3.4	0.9
鉄道運送事業	42	0	0	4	15	8	6	1	0	8
	100.0	0.0	0.0	9.5	35.7	19.0	14.3	2.4	0.0	19.0
旅客船事業	4	0	0	1	0	1	1	1	0	0
	100.0	0.0	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0

<地域別>

地域別では、すべての地域で「減少」が9割を超えている。「減少」の内訳をみると、群馬県、千葉県は「70%以上減少」が、栃木県は「50~70%未満減少」が、茨城県、埼玉県、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）、神奈川県、山梨県は「30~50%未満減少」がそれぞれ最も高くなっている。



(上段:件数、下段:%)

	回答数	増減割合 (%)									無回答
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少		
全体	1,479	16	27	33	130	258	408	261	326	20	
	100.0	1.1	1.8	2.2	8.8	17.4	27.6	17.6	22.0	1.4	
地域	茨城県	224	1	2	4	9	29	74	48	56	1
	100.0	0.4	0.9	1.8	4.0	12.9	33.0	21.4	25.0	0.4	
	栃木県	113	1	3	3	10	8	28	30	29	1
	100.0	0.9	2.7	2.7	8.8	7.1	24.8	26.5	25.7	0.9	
	群馬県	86	1	2	0	4	10	24	16	26	3
	100.0	1.2	2.3	0.0	4.7	11.6	27.9	18.6	30.2	3.5	
	埼玉県	202	3	2	6	13	44	51	35	46	2
	100.0	1.5	1.0	3.0	6.4	21.8	25.2	17.3	22.8	1.0	
	千葉県	242	4	8	6	17	49	42	38	76	2
	100.0	1.7	3.3	2.5	7.0	20.2	17.4	15.7	31.4	0.8	
	東京都	371	4	6	6	54	69	114	57	54	7
	100.0	1.1	1.6	1.6	14.6	18.6	30.7	15.4	14.6	1.9	
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	1	3	2	28	33	65	26	2	2
	100.0	0.6	1.9	1.2	17.3	20.4	40.1	16.0	1.2	1.2	
	(多摩地区/タクシー)	31	0	0	0	2	11	14	4	0	0
	100.0	0.0	0.0	0.0	6.5	35.5	45.2	12.9	0.0	0.0	
	神奈川県	170	1	1	6	23	41	55	19	20	4
	100.0	0.6	0.6	3.5	13.5	24.1	32.4	11.2	11.8	2.4	
	山梨県	71	1	3	2	0	8	20	18	19	0
	100.0	1.4	4.2	2.8	0.0	11.3	28.2	25.4	26.8	0.0	

< 輸送モード・地域別 >

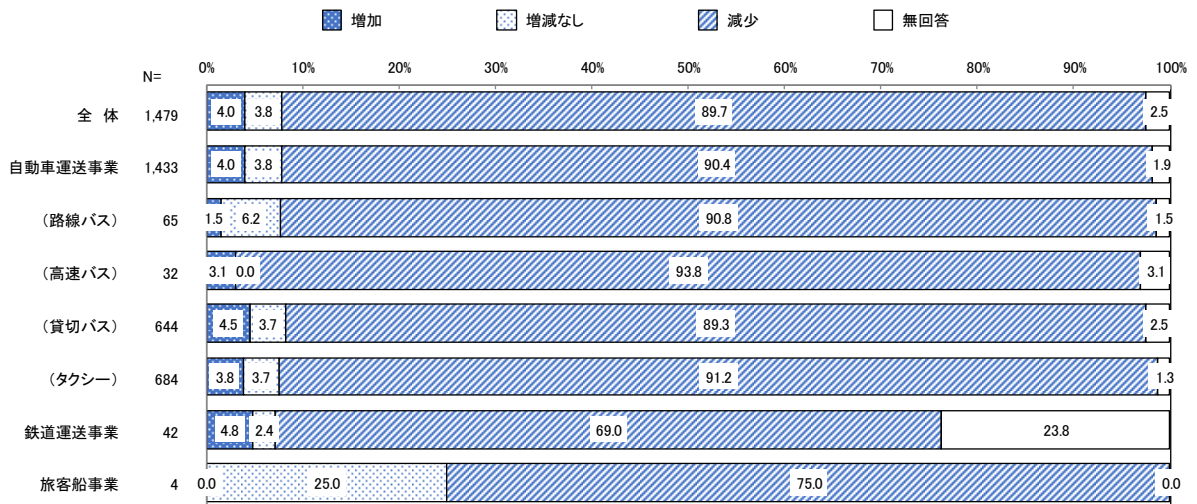
(%)

	回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	無回答
全 体	1,479	1.1	1.8	2.2	8.8	17.4	27.6	17.6	22.0	1.4
路線バス	茨城県	6	0.0	0.0	16.7	16.7	50.0	16.7	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	0.0	22.2	33.3	44.4	0.0	0.0
	千葉県	14	7.1	0.0	7.1	21.4	57.1	7.1	0.0	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	0.0	33.3	46.7	20.0	0.0	0.0
	神奈川県	10	0.0	0.0	0.0	70.0	20.0	10.0	0.0	0.0
	山梨県	4	0.0	25.0	25.0	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0
	小計	65	1.5	3.1	4.6	27.7	41.5	21.5	0.0	0.0
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	33.3
	千葉県	8	0.0	0.0	0.0	12.5	12.5	37.5	0.0	37.5
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	33.3	33.3	25.0
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0	20.0	40.0	20.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	小計	32	0.0	0.0	0.0	3.1	9.4	34.4	21.9	31.3
貸切バス	茨城県	114	0.9	0.9	1.8	3.5	5.3	16.7	25.4	44.7
	栃木県	60	1.7	3.3	1.7	3.3	1.7	20.0	23.3	45.0
	群馬県	42	2.4	2.4	0.0	7.1	0.0	11.9	21.4	50.0
	埼玉県	99	3.0	1.0	4.0	1.0	5.1	18.2	22.2	45.5
	千葉県	120	2.5	4.2	1.7	2.5	5.0	7.5	19.2	57.5
	東京都	132	2.3	2.3	1.5	10.6	11.4	18.9	15.9	35.6
	神奈川県	46	2.2	2.2	2.2	8.7	6.5	26.1	17.4	32.6
	山梨県	31	3.2	3.2	3.2	0.0	0.0	12.9	29.0	48.4
	小計	644	2.2	2.3	2.0	4.8	5.6	16.1	21.0	45.0
タクシー	茨城県	99	0.0	1.0	1.0	2.0	20.2	53.5	18.2	4.0
	栃木県	50	0.0	0.0	4.0	14.0	14.0	32.0	30.0	4.0
	群馬県	34	0.0	2.9	0.0	2.9	20.6	38.2	20.6	11.8
	埼玉県	88	0.0	1.1	2.3	10.2	39.8	30.7	14.8	0.0
	千葉県	86	0.0	2.3	2.3	5.8	36.0	31.4	17.4	4.7
	東京都(特別区・武三地区)	162	0.6	1.9	1.2	17.3	20.4	40.1	16.0	1.2
	東京都(多摩地区)	31	0.0	0.0	0.0	6.5	35.5	45.2	12.9	0.0
	神奈川県	100	0.0	0.0	2.0	11.0	32.0	41.0	9.0	4.0
	山梨県	34	0.0	2.9	0.0	0.0	20.6	44.1	23.5	8.8
	小計	684	0.1	1.3	1.6	9.5	26.8	39.6	16.8	3.4
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	33.3	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	0.0	0.0	45.5	27.3	9.1	0.0	18.2
	東京都	12	0.0	0.0	8.3	41.7	8.3	16.7	0.0	25.0
	神奈川県	9	0.0	0.0	33.3	11.1	33.3	0.0	0.0	22.2
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	0.0	0.0	9.5	35.7	19.0	14.3	2.4	0.0
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	

【中・長期予測（2022年以降）】

<輸送モード別>

輸送モード別では、鉄道運送事業を除くすべてのモードで「減少」がおおむね9割以上となっている。鉄道運送事業は「減少」が唯一7割を下回っているが、一方で「無回答」の割合も高い。「減少」の内訳をみると、貸切バスは「30～50%未満減少」が、高速バス、タクシーは「20～30%未満減少」が、路線バス、鉄道運送事業は「10～20%未満減少」がそれぞれ最も高くなっている。

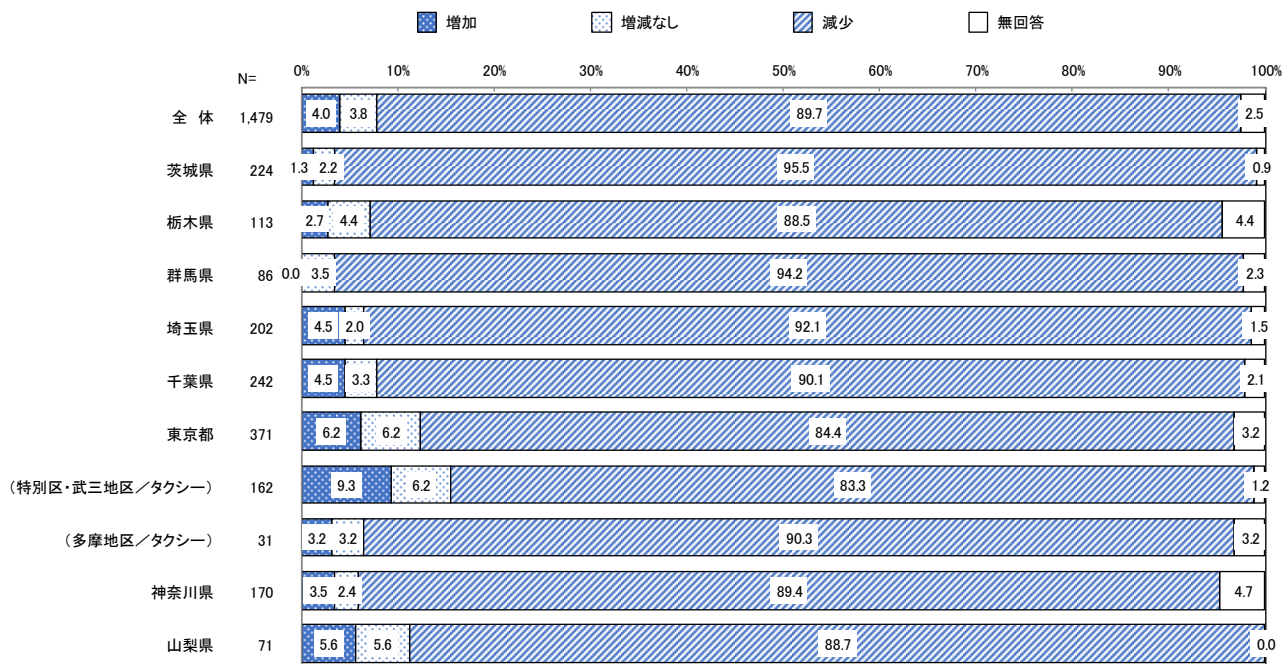


(上段:件数、下段:%)

輸送モード	回答数	割合 (%)									
		増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	無回答	
全体	1,479	59	56	105	282	331	299	174	136	37	
	100.0	4.0	3.8	7.1	19.1	22.4	20.2	11.8	9.2	2.5	
自動車運送事業	1,433	57	54	98	267	325	295	174	136	27	
	100.0	4.0	3.8	6.8	18.6	22.7	20.6	12.1	9.5	1.9	
（路線バス）	65	1	4	9	29	17	3	1	0	1	
	100.0	1.5	6.2	13.8	44.6	26.2	4.6	1.5	0.0	1.5	
（高速バス）	32	1	0	3	4	9	6	6	2	1	
	100.0	3.1	0.0	9.4	12.5	28.1	18.8	18.8	6.3	3.1	
（貸切バス）	644	29	24	29	56	100	140	128	122	16	
	100.0	4.5	3.7	4.5	8.7	15.5	21.7	19.9	18.9	2.5	
（タクシー）	684	26	25	56	178	198	142	39	11	9	
	100.0	3.8	3.7	8.2	26.0	28.9	20.8	5.7	1.6	1.3	
鉄道運送事業	42	2	1	7	14	5	3	0	0	10	
	100.0	4.8	2.4	16.7	33.3	11.9	7.1	0.0	0.0	23.8	
旅客船事業	4	0	1	0	1	1	1	0	0	0	
	100.0	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	

<地域別>

地域別では、すべての地域で「減少」が8割を超えている。「減少」の内訳をみると、栃木県、群馬県、千葉県、山梨県は「30～50%未満減少」が、茨城県、埼玉県、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）は「20～30%未満減少」が、神奈川県は「10～20%未満減少」がそれぞれ最も高くなっている。



(上段:件数、下段:%)

	回答数	(上段:件数、下段:%)									
		増加	増減なし	0～10%未満減少	10～20%未満減少	20～30%未満減少	30～50%未満減少	50～70%未満減少	70%以上減少	無回答	
全体	1,479	59 4.0	56 3.8	105 7.1	282 19.1	331 22.4	299 20.2	174 11.8	136 9.2	37 2.5	
地域	茨城県	224 100.0	3 1.3	5 2.2	6 2.7	31 13.8	61 27.2	53 23.7	34 15.2	29 12.9	2 0.9
	栃木県	113 100.0	3 2.7	5 4.4	4 3.5	15 13.3	22 19.5	31 27.4	17 15.0	11 9.7	5 4.4
	群馬県	86 100.0	0 0.0	3 3.5	2 2.3	16 18.6	16 18.6	20 23.3	14 16.3	13 15.1	2 2.3
	埼玉県	202 100.0	9 4.5	4 2.0	24 11.9	32 15.8	47 23.3	42 20.8	19 9.4	22 10.9	3 1.5
	千葉県	242 100.0	11 4.5	8 3.3	20 8.3	44 18.2	42 17.4	46 19.0	35 14.5	31 12.8	5 2.1
	東京都	371 100.0	23 6.2	23 6.2	31 8.4	79 21.3	91 24.5	64 17.3	29 7.8	19 5.1	12 3.2
	(特別区・武三地区/タクシー)	162 100.0	15 9.3	10 6.2	19 11.7	37 22.8	46 28.4	24 14.8	8 4.9	1 0.6	2 1.2
	(多摩地区/タクシー)	31 100.0	1 3.2	1 3.2	2 6.5	6 19.4	12 38.7	7 22.6	1 3.2	0 0.0	1 3.2
	神奈川県	170 100.0	6 3.5	4 2.4	18 10.6	53 31.2	38 22.4	27 15.9	12 7.1	4 2.4	8 4.7
	山梨県	71 100.0	4 5.6	4 5.6	0 0.0	12 16.9	14 19.7	16 22.5	14 19.7	7 9.9	0 0.0

< 輸送モード・地域別 >

(%)

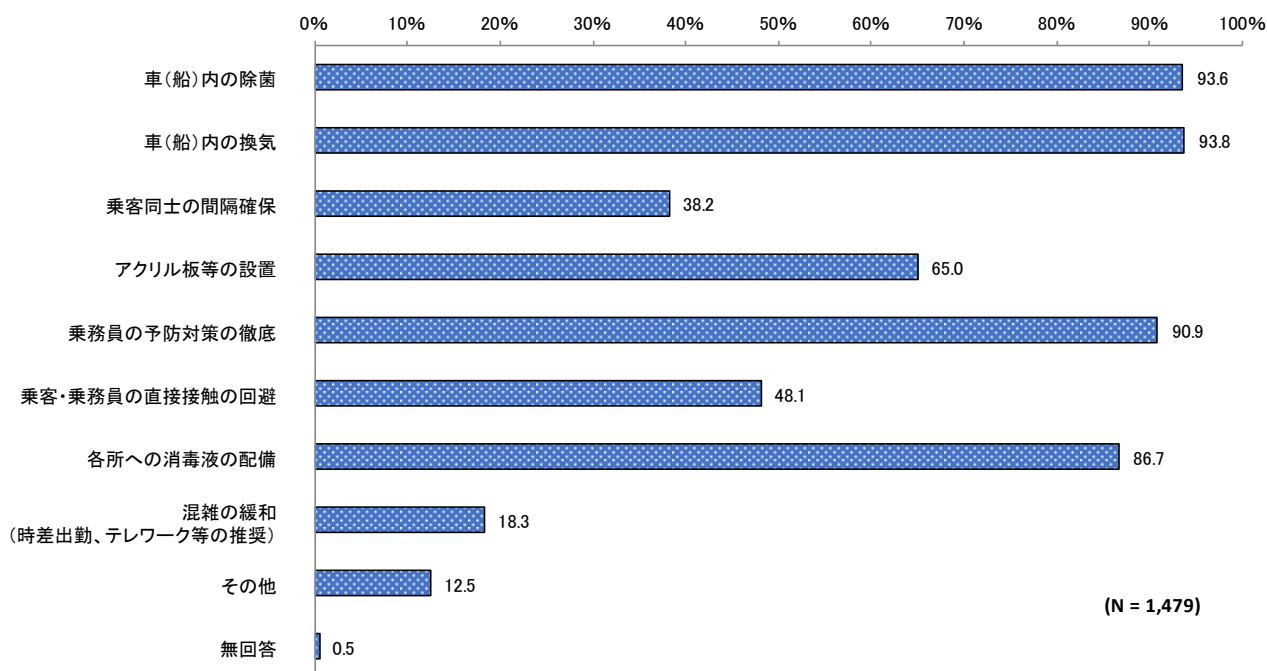
	回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	無回答
全 体	1,479	4.0	3.8	7.1	19.1	22.4	20.2	11.8	9.2	2.5
路線バス	茨城県	6	0.0	16.7	0.0	33.3	50.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	0.0	50.0	33.3	16.7	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	22.2	22.2	44.4	11.1	0.0	0.0
	千葉県	14	7.1	0.0	28.6	28.6	28.6	0.0	7.1	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	6.7	66.7	13.3	6.7	0.0	6.7
	神奈川県	10	0.0	0.0	20.0	70.0	10.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	4	0.0	50.0	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	小計	65	1.5	6.2	13.8	44.6	26.2	4.6	1.5	0.0
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	33.3	0.0
	千葉県	8	0.0	0.0	12.5	12.5	37.5	0.0	37.5	0.0
	東京都	12	8.3	0.0	0.0	8.3	25.0	33.3	8.3	8.3
	神奈川県	5	0.0	0.0	40.0	0.0	40.0	0.0	20.0	0.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	小計	32	3.1	0.0	9.4	12.5	28.1	18.8	18.8	6.3
貸切バス	茨城県	114	0.9	1.8	4.4	9.6	15.8	21.9	23.7	0.9
	栃木県	60	3.3	5.0	3.3	1.7	16.7	25.0	21.7	6.7
	群馬県	42	0.0	4.8	2.4	4.8	14.3	19.0	26.2	2.4
	埼玉県	99	7.1	2.0	7.1	5.1	15.2	27.3	14.1	21.2
	千葉県	120	5.8	1.7	3.3	8.3	10.8	20.8	24.2	23.3
	東京都	132	4.5	7.6	6.8	13.6	18.9	18.2	14.4	12.9
	神奈川県	46	4.3	4.3	2.2	15.2	21.7	19.6	19.6	6.5
	山梨県	31	12.9	3.2	0.0	6.5	9.7	22.6	29.0	16.1
	小計	644	4.5	3.7	4.5	8.7	15.5	21.7	19.9	18.9
タクシー	茨城県	99	2.0	2.0	0.0	17.2	39.4	27.3	9.1	2.0
	栃木県	50	2.0	2.0	4.0	26.0	24.0	30.0	8.0	2.0
	群馬県	34	0.0	2.9	2.9	29.4	20.6	26.5	8.8	5.9
	埼玉県	88	2.3	2.3	15.9	26.1	30.7	15.9	5.7	0.0
	千葉県	86	3.5	5.8	8.1	30.2	23.3	23.3	2.3	3.5
	東京都(特別区・武三地区)	162	9.3	6.2	11.7	22.8	28.4	14.8	4.9	0.6
	東京都(多摩地区)	31	3.2	3.2	6.5	19.4	38.7	22.6	3.2	0.0
	神奈川県	100	2.0	2.0	11.0	37.0	25.0	18.0	2.0	1.0
	山梨県	34	0.0	2.9	0.0	26.5	29.4	23.5	14.7	2.9
小計	684	3.8	3.7	8.2	26.0	28.9	20.8	5.7	1.6	1.3
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	0.0	27.3	27.3	9.1	9.1	0.0	27.3
	東京都	12	0.0	8.3	0.0	50.0	16.7	0.0	0.0	25.0
	神奈川県	9	22.2	0.0	22.2	22.2	0.0	0.0	0.0	33.3
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	4.8	2.4	16.7	33.3	11.9	7.1	0.0	0.0
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	

3. 感染防止対策について

(1) 実施している感染防止対策

問4 貴社で実施している感染防止対策についてご回答ください(複数回答可)。

実施している感染防止対策については、「車（船）内の換気」が93.8%と最も高く、次いで「車（船）内の除菌」が93.6%、「乗務員の予防対策の徹底」が90.9%、「各所への消毒液の配備」が86.7%と、この4項目は8割を超えている。



< 輸送モード別 >

輸送モード別では、すべてのモードで「車（船）内の換気」、「車（船）内の除菌」、「乗務員の予防対策の徹底」がおおむね9割を超えている。

(上段:件数、下段:%)

	回答数	車(船)内の除菌	車(船)内の換気	乗客同士の 間隔 確保	アクリル板 等の設置	乗務員の 予防対策 の徹底	乗客・乗務 員の直接 接触の 回避	各所への 消毒液の 配備	混雑の緩和 (時差 出勤、テレ ワーク等の 推奨)	その他	無回答
全 体	1,479	1,385 93.6	1,387 93.8	565 38.2	961 65.0	1,344 90.9	712 48.1	1,282 86.7	270 18.3	185 12.5	7 0.5
輸送 モード	自動車運送事業	1,433 93.4	1,342 93.6	546 38.1	922 64.3	1,299 90.6	689 48.1	1,238 86.4	231 16.1	168 11.7	7 0.5
	(路線バス)	65 95.4	64 98.5	17 26.2	55 84.6	62 95.4	31 47.7	56 86.2	27 41.5	12 18.5	0 0.0
	(高速バス)	32 96.9	31 96.9	14 43.8	26 81.3	32 100.0	14 43.8	30 93.8	16 50.0	7 21.9	0 0.0
	(貸切バス)	644 92.4	597 92.7	386 59.9	371 57.6	587 91.1	338 52.5	575 89.3	117 18.2	75 11.6	5 0.8
	(タクシー)	684 94.4	645 94.3	127 18.6	465 68.0	612 89.5	303 44.3	572 83.6	70 10.2	72 10.5	2 0.3
	鉄道運送事業	42 100.0	42 100.0	15 35.7	35 83.3	41 97.6	20 47.6	40 95.2	35 83.3	16 38.1	0 0.0
	旅客船事業	4 100.0	3 75.0	4 100.0	4 100.0	4 100.0	3 75.0	4 100.0	4 100.0	1 25.0	0 0.0

< 地域別 >

地域別では、千葉県、東京都、特別区・武三地区（タクシー）は「車（船）内の換気」が、群馬県、埼玉県は「車（船）内の除菌」が、茨城県、栃木県は「乗務員の予防対策の徹底」がそれぞれ最も高くなっている。また、多摩地区（タクシー）、神奈川県、山梨県は「車（船）内の除菌」及び「車（船）内の換気」が同率で最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

	回答数	車(船)内の除菌	車(船)内の換気	乗客同士の 間隔 確保	アクリル板 等の設置	乗務員の 予防対策 の徹底	乗客・乗務 員の直接 接触の 回避	各所への 消毒液の 配備	混雑の緩和 (時差 出勤、テレ ワーク等の 推奨)	その他	無回答
全 体	1,479	1,385 93.6	1,387 93.8	565 38.2	961 65.0	1,344 90.9	712 48.1	1,282 86.7	270 18.3	185 12.5	7 0.5
地 域	茨城県	224 91.5	203 90.6	91 40.6	123 54.9	208 92.9	100 44.6	186 83.0	24 10.7	30 13.4	2 0.9
	栃木県	113 92.9	106 93.8	53 46.9	58 51.3	107 94.7	63 55.8	92 81.4	13 11.5	9 8.0	0 0.0
	群馬県	86 97.7	84 90.7	38 44.2	56 65.1	79 91.9	44 51.2	73 84.9	11 12.8	15 17.4	1 1.2
	埼玉県	202 94.6	188 93.1	81 40.1	138 68.3	184 91.1	114 56.4	184 91.1	20 9.9	25 12.4	1 0.5
	千葉県	242 91.3	224 92.6	95 39.3	141 58.3	208 86.0	106 43.8	208 86.0	46 19.0	29 12.0	1 0.4
	東京都	371 92.5	352 94.9	120 32.3	270 72.8	337 90.8	169 45.6	326 87.9	106 28.6	44 11.9	2 0.5
	(特別区・武三地区ノタクシー)	162 92.0	157 96.9	21 13.0	126 77.8	150 92.6	72 44.4	144 88.9	33 20.4	16 9.9	1 0.6
	(多摩地区ノタクシー)	31 96.8	30 96.8	4 12.9	23 74.2	23 74.2	14 45.2	24 77.4	3 9.7	4 12.9	0 0.0
	神奈川県	170 98.2	167 98.2	54 31.8	128 75.3	157 92.4	76 44.7	154 90.6	44 25.9	24 14.1	0 0.0
	山梨県	71 97.2	69 97.2	33 46.5	47 66.2	64 90.1	40 56.3	59 83.1	6 8.5	9 12.7	0 0.0

< 輸送モード・地域別 >

(%)

	回答数	車(船)内の除菌	車(船)内の換気	乗客同士の 間隔確保	アクリル 板等の 設置	乗務員の 予防対策 の徹底	乗客・乗 務員の 直接接 触の回 避	各所への 消毒液の 配備	混雑の緩和(時差 出勤、 テレワ ーク等 の推奨)	その他	無回答
全 体	1,479	93.6	93.8	38.2	65.0	90.9	48.1	86.7	18.3	12.5	0.5
路線バス	茨城県	6	100.0	83.3	33.3	100.0	100.0	66.7	83.3	50.0	0.0
	栃木県	1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	100.0	100.0	50.0	83.3	100.0	66.7	100.0	16.7	16.7
	埼玉県	9	100.0	100.0	33.3	77.8	100.0	66.7	77.8	33.3	11.1
	千葉県	14	92.9	100.0	14.3	71.4	100.0	35.7	92.9	35.7	14.3
	東京都	15	86.7	100.0	26.7	80.0	93.3	26.7	80.0	66.7	20.0
	神奈川県	10	100.0	100.0	10.0	100.0	90.0	40.0	90.0	50.0	40.0
	山梨県	4	100.0	100.0	25.0	100.0	75.0	75.0	75.0	0.0	25.0
	小計	65	95.4	98.5	26.2	84.6	95.4	47.7	86.2	41.5	18.5
高速バス	茨城県	1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	50.0
	埼玉県	3	100.0	100.0	33.3	33.3	100.0	33.3	100.0	66.7	66.7
	千葉県	8	87.5	87.5	37.5	87.5	100.0	37.5	87.5	25.0	0.0
	東京都	12	100.0	100.0	50.0	75.0	100.0	33.3	100.0	66.7	16.7
	神奈川県	5	100.0	100.0	20.0	100.0	100.0	40.0	100.0	60.0	40.0
	山梨県	1	100.0	100.0	0.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	小計	32	96.9	96.9	43.8	81.3	100.0	43.8	93.8	50.0	21.9
貸切バス	茨城県	114	91.2	90.4	55.3	54.4	93.9	46.5	88.6	12.3	14.9
	栃木県	60	93.3	93.3	65.0	46.7	96.7	55.0	90.0	13.3	11.7
	群馬県	42	95.2	88.1	57.1	59.5	88.1	64.3	90.5	19.0	11.9
	埼玉県	99	91.9	92.9	57.6	61.6	90.9	59.6	96.0	9.1	12.1
	千葉県	120	88.3	91.7	60.0	48.3	82.5	45.8	83.3	16.7	10.8
	東京都	132	92.4	93.2	56.8	63.6	91.7	50.0	89.4	28.0	8.3
	神奈川県	46	100.0	100.0	65.2	69.6	97.8	54.3	89.1	37.0	15.2
	山梨県	31	96.8	96.8	83.9	67.7	96.8	64.5	90.3	12.9	9.7
	小計	644	92.4	92.7	59.9	57.6	91.1	52.5	89.3	18.2	11.6
タクシー	茨城県	99	91.9	90.9	24.2	51.5	90.9	40.4	77.8	4.0	12.1
	栃木県	50	92.0	94.0	24.0	58.0	92.0	54.0	70.0	8.0	4.0
	群馬県	34	100.0	91.2	23.5	67.6	94.1	32.4	73.5	2.9	17.6
	埼玉県	88	96.6	92.0	20.5	75.0	89.8	51.1	86.4	3.4	10.2
	千葉県	86	94.2	91.9	16.3	64.0	86.0	45.3	86.0	10.5	12.8
	東京都(特別区・武三地区)	162	92.0	96.9	13.0	77.8	92.6	44.4	88.9	20.4	9.9
	東京都(多摩地区)	31	96.8	96.8	12.9	74.2	74.2	45.2	77.4	9.7	12.9
	神奈川県	100	97.0	97.0	20.0	72.0	89.0	40.0	90.0	11.0	7.0
	山梨県	34	97.1	97.1	17.6	58.8	85.3	44.1	79.4	5.9	14.7
小計	684	94.4	94.3	18.6	68.0	89.5	44.3	83.6	10.2	10.5	
鉄道運送事業	茨城県	3	100.0	100.0	33.3	66.7	100.0	66.7	66.7	66.7	33.3
	栃木県	2	100.0	100.0	50.0	0.0	100.0	100.0	100.0	50.0	0.0
	群馬県	2	100.0	100.0	50.0	50.0	100.0	0.0	100.0	50.0	100.0
	埼玉県	3	100.0	100.0	66.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	33.3
	千葉県	11	100.0	100.0	27.3	81.8	90.9	18.2	100.0	81.8	18.2
	東京都	12	100.0	100.0	41.7	91.7	100.0	50.0	91.7	91.7	50.0
	神奈川県	9	100.0	100.0	22.2	100.0	100.0	55.6	100.0	88.9	44.4
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	100.0	100.0	35.7	83.3	97.6	47.6	95.2	83.3	38.1
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	100.0	75.0	100.0	100.0	100.0	75.0	100.0	100.0	25.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	100.0	75.0	100.0	100.0	100.0	75.0	100.0	100.0	25.0	

(2) 具体的な感染防止対策

問5 具体的な感染防止対策がございましたらご回答ください。

主な感染防止対策は以下のとおり。

輸送モード	主な対策
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・毎週1回以上、オゾン発生器による除菌作業。 ・アルコール除菌水を小型スプレーに充填し、車内を除菌。 ・運転士は常時不織布マスクを着用。 ・運行車内は常時外気導入設定。 ・運転席周りに防菌用フィルム設置。 ・社員全員が常時不織布マスク着用。 ・社内の点呼場、デスク等、ソーシャルディスタンス確保維持中。
路線バス	毎週、前週の利用実績をもとに、混雑状況をHPにて公表。
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・PCR検査簡易キット。 ・車内に次亜塩素酸生成機。 ・車内滅菌用オゾン発生機。 ・検温機（非接触型）。
路線バス	利用者へのマスク着用、会話に対するお願い。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・お客様ご乗車時、乗務員の声かけによる車内常備のスプレーでの手消毒の実施。 ・1列目4席の使用禁止。
高速バス	車内の抗菌・殺菌（光媒体コーティングの実施）。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・社員の出勤前の検温、手洗いうがいの励行、マスクの着用。 ・車内換気扇・デフロスターを使用、窓を開けての運行。終点到着後や待機中における扉の開放。 ・バス車内のお客様と運転士の間に間仕切りを設置。
高速バス	手荷物取り扱い時の手袋着用。ブランケット・スリッパ等の貸し出し休止。
貸切バス	帰社したら即手洗いうがいを徹底。社内、車内でのマスク着用厳守。「黙食」。
貸切バス	光触媒コーティング（全車両）。運転席の仕切板（全車両）。
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> ・車内でのマスク着用呼び掛け、掲示物による注意喚起。 ・カラオケ禁止。 ・乗客乗降時には、手指の消毒を必ず行う（ドライバーが入り口で消毒液を直接お願いしている）。 ・車内での弁当禁止、（大声での）私語禁止等、乗客同士の感染対策を徹底（気のゆるみによる感染を防止するため）。
貸切バス	マスク、消毒、カーテン、換気（乗務員）。カラオケNG。飲食サービスなし。添乗員は前向きにて説明。ゴミ回収手袋。
貸切バス	乗務員及びスタッフの体調のチェック。日本バス協会が作成したガイドラインに沿って感染防止対策を実施。
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> ・出社時、日々検温を実施。 ・本人及び家族の発熱や体調不良時の報告を義務付け。 ・チェックリストを作成し、車内の消毒を徹底。 ・チェックリストを作成し、事業所の消毒を徹底。
貸切バス	希望により唾液によるPCR検査の実施（会社負担）。乗務前に検温とオキシパルスメーターにより血中酸素濃度の測定を行い、社内基準値を超えた場合は乗務員の交代など万全を期して乗務に臨むよう徹底している。
貸切バス	企業（社員）送迎の場合、感染者が出た場合を想定して、何日の何号車のどこの席を誰が利用したかを運行ごとに把握（濃厚接触者特定のため）。

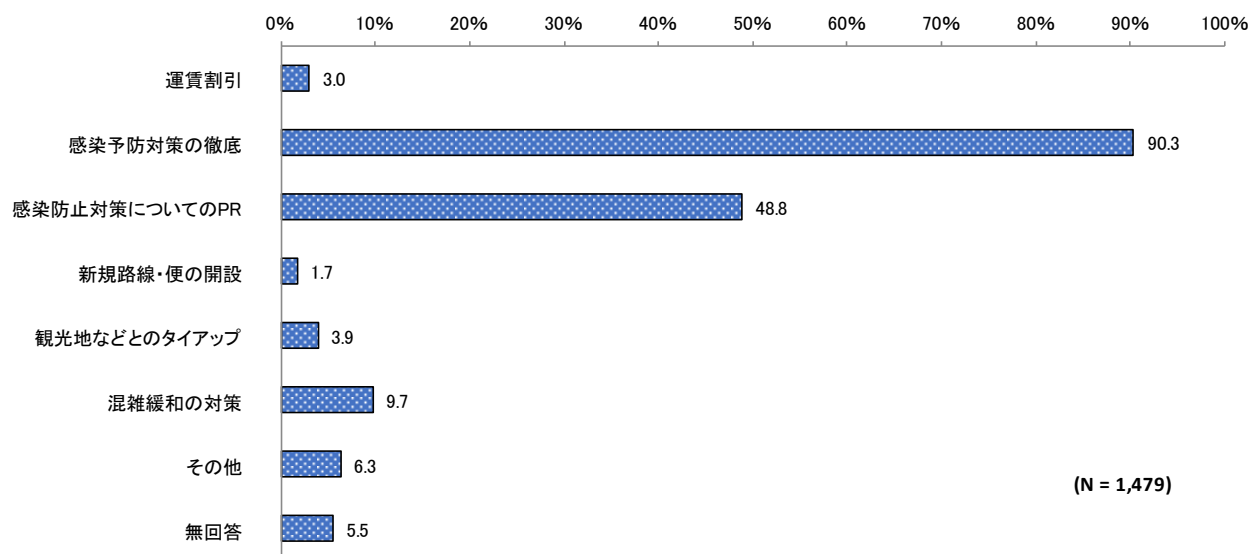
貸切バス	入国時の2週間、待機場所までの輸送においては、乗務員にゴーグル・ビニール手袋の着用（接客時）、途中休憩場所での開放の取りやめ、荷物積み降ろしの旅客による実施、シートカバーの設置を実施している。
タクシー	前席と後席を分けるセパレーター。マスク、手袋の着用の徹底。備品のアルコール消毒（※アルコールじゃないとダメ）。車内のフロアマットのこまめな清掃と靴底の消毒（※病院の床には特に注意するように医師から指示あり）。
タクシー	雇調金を活用して、高齢者の多い乗務員の休業を奨励し、テレワークが難しいタクシー業界の出勤率を制限しています。出勤時、帰庫時の体温測定を徹底し、37℃以上の出勤を禁止しています。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員の健康管理、体温チェック、血圧チェック、健康状況の報告、マスクの使用チェック。 車内の除菌、定期クレベリンによる除菌作業、車内飛沫シートの設備対応、乗降時後の除菌作業。
タクシー	体調不良の乗務員等がいたら、直ぐにチェックできるように、抗原検査キットを用意。感染者が出ても拡大を抑える。
タクシー	休業日数を増やす。
タクシー	非接触型決済の導入（アプリ決済等）。除菌スプレー、L字防護板の全車配置。
タクシー	乗務員同士、休憩室で密集させない。乗務員の出勤時体温測定による健康状況確認強化と車輛のこまめな消毒を実施。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> キャッシュレス決済機を導入。 タクシーにおける感染予防対策ガイドラインを遵守。 マスク着用等のステッカー貼付。 感染の疑いのある乗客を運送したと思われる際の消毒時に使用する防護服、手袋、保護マスク、ゴーグル等防護セットを設置。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 運行時の朝と乗降の都度、車内除菌を徹底している。 乗客がマスクをつけていない場合、マスクを配布しつけてもらう。 車内は、暖房送風で窓を開け、車内換気に努めている。
タクシー	アルコール消毒の徹底、アクリル板設置、乗務員及びお客様へのマスク装着の徹底。釣り銭などは、直接手を触れないようなトレイ対策。
タクシー	従業員へ就業時間外も、不要不急の外出自粛のお願い。
タクシー	仮眠施設の使用禁止、休憩室のソーシャルディスタンス。
タクシー	体調不良時は出勤せず電話連絡の徹底。出勤時の体調報告と検温の実施。事務所内飛沫防止用ビニールシートの設置。ドアサービス・トランクサービス等、乗客との直接接触の回避。
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 車内消毒、抗ウイルス・抗菌処置。 駅構内消毒、抗ウイルス・抗菌処置。 駅改札口、列車混雑状況の情報配信。 トイレの石鹸設置、ハンドドライヤーの使用中止。 飛沫感染防止用ビニールシートの設置。 定期券売り場での並び位置の明示。 全社員のマスク着用。 車内空気循環ファンの試験搭載。 駅待合室の換気。
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 社員のマスク着用徹底、手洗い・うがいの実施。 社員への携行用アルコール消毒液配布。 テレワークによるローテーション勤務の実施。 定期的に車内の除菌、抗菌。 車両の窓開け、適宜空調を使用した換気。 券売機前などソーシャルディスタンスステッカーの掲出。
鉄道	緊急事態宣言中、国、県からの要請に基づく終車の繰り上げ。
旅客船	小笠原 母島航路運航船員へのPCR検査受検。
旅客船	出勤時各自での検温、マスク着用、手指消毒。

4. 経営の維持・確保に向けた取組

(1) 交通機関の利用促進のために行っている取組

問6 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している貴社の交通機関の利用促進のための取組についてご回答ください(複数回答可)。

交通機関の利用促進のために行っている取組については、「感染予防対策の徹底」が90.3%と最も高く、次いで「感染防止対策についてのPR」が48.8%、「混雑緩和の対策」が9.7%となっている。



< 輸送モード別 >

輸送モード別では、いずれのモードも「感染予防対策の徹底」が最も高く、おおむね9割を超えている。

(上段:件数、下段:%)

		回答数	運賃割引	感染予防対策の徹底	感染防止対策についてのPR	新規路線・便の開設	観光地などのタイアップ	混雑緩和の対策	その他	無回答
全体		1,479	44	1,336	722	25	58	143	93	81
			3.0	90.3	48.8	1.7	3.9	9.7	6.3	5.5
輸送モード	自動車運送事業	1,433	43	1,291	679	22	48	117	85	81
			3.0	90.1	47.4	1.5	3.3	8.2	5.9	5.7
	(路線バス)	65	1	62	56	6	6	16	3	0
			1.5	95.4	86.2	9.2	9.2	24.6	4.6	0.0
	(高速バス)	32	5	32	31	1	4	10	1	0
			15.6	100.0	96.9	3.1	12.5	31.3	3.1	0.0
	(貸切バス)	644	31	572	320	10	20	63	41	36
		4.8	88.8	49.7	1.6	3.1	9.8	6.4	5.6	
(タクシー)	684	6	619	270	5	17	27	39	44	
		0.9	90.5	39.5	0.7	2.5	3.9	5.7	6.4	
鉄道運送事業	42	1	41	40	3	9	23	6	0	
		2.4	97.6	95.2	7.1	21.4	54.8	14.3	0.0	
旅客船事業	4	0	4	3	0	1	3	2	0	
		0.0	100.0	75.0	0.0	25.0	75.0	50.0	0.0	

< 地域別 >

地域別では、いずれの地域も「感染予防対策の徹底」が最も高く、9割程度を占めている。

(上段:件数、下段:%)

		回答数	運賃割引	感染予防対策の徹底	感染防止対策についてのPR	新規路線・便の開設	観光地などのタイアップ	混雑緩和の対策	その他	無回答
全体		1,479	44	1,336	722	25	58	143	93	81
			3.0	90.3	48.8	1.7	3.9	9.7	6.3	5.5
地域	茨城県	224	2	199	93	5	11	18	7	14
			0.9	88.8	41.5	2.2	4.9	8.0	3.1	6.3
	栃木県	113	5	103	54	3	4	10	9	4
			4.4	91.2	47.8	2.7	3.5	8.8	8.0	3.5
	群馬県	86	0	77	41	1	7	13	6	6
			0.0	89.5	47.7	1.2	8.1	15.1	7.0	7.0
	埼玉県	202	4	182	104	3	2	17	8	10
			2.0	90.1	51.5	1.5	1.0	8.4	4.0	5.0
	千葉県	242	5	213	97	4	5	21	23	17
			2.1	88.0	40.1	1.7	2.1	8.7	9.5	7.0
	東京都	371	18	341	192	6	17	40	28	17
		4.9	91.9	51.8	1.6	4.6	10.8	7.5	4.6	
(特別区・武三地区/タクシー)	162	2	149	73	0	4	8	14	8	
		1.2	92.0	45.1	0.0	2.5	4.9	8.6	4.9	
(多摩地区/タクシー)	31	0	29	12	0	2	0	0	2	
		0.0	93.5	38.7	0.0	6.5	0.0	0.0	6.5	
神奈川県	170	7	159	109	2	9	16	10	6	
		4.1	93.5	64.1	1.2	5.3	9.4	5.9	3.5	
山梨県	71	3	62	32	1	3	8	2	7	
		4.2	87.3	45.1	1.4	4.2	11.3	2.8	9.9	

< 輸送モード・地域別 >

(%)

		回答数	運賃割引	感染予防 対策の 徹底	感染防止 対策につい てのPR	新規路線・ 便の開設	観光地など とのタイ アップ	混雑緩和 の対策	その他	無回答
全 体		1,479	3.0	90.3	48.8	1.7	3.9	9.7	6.3	5.5
路線バス	茨城県	6	0.0	66.7	66.7	33.3	33.3	16.7	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	100.0	100.0	0.0	16.7	33.3	16.7	0.0
	埼玉県	9	0.0	88.9	77.8	11.1	0.0	22.2	0.0	0.0
	千葉県	14	0.0	100.0	85.7	7.1	0.0	28.6	7.1	0.0
	東京都	15	6.7	100.0	93.3	13.3	13.3	33.3	0.0	0.0
	神奈川県	10	0.0	100.0	100.0	0.0	10.0	20.0	10.0	0.0
	山梨県	4	0.0	100.0	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	65	1.5	95.4	86.2	9.2	9.2	24.6	4.6	0.0
高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	100.0	100.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	100.0	66.7	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0
	千葉県	8	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	25.0	12.5	0.0
	東京都	12	41.7	100.0	100.0	8.3	16.7	33.3	0.0	0.0
	神奈川県	5	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0
	山梨県	1	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	32	15.6	100.0	96.9	3.1	12.5	31.3	3.1	0.0
貸切バス	茨城県	114	1.8	89.5	46.5	1.8	4.4	10.5	4.4	6.1
	栃木県	60	3.3	93.3	56.7	3.3	5.0	10.0	10.0	1.7
	群馬県	42	0.0	88.1	45.2	0.0	7.1	14.3	2.4	9.5
	埼玉県	99	3.0	89.9	53.5	0.0	1.0	11.1	4.0	5.1
	千葉県	120	4.2	80.8	36.7	0.8	1.7	5.0	11.7	9.2
	東京都	132	7.6	90.2	50.8	2.3	2.3	8.3	6.8	4.5
	神奈川県	46	15.2	91.3	65.2	2.2	4.3	8.7	4.3	4.3
	山梨県	31	6.5	96.8	64.5	3.2	3.2	22.6	0.0	0.0
	小計	644	4.8	88.8	49.7	1.6	3.1	9.8	6.4	5.6
タクシー	茨城県	99	0.0	88.9	31.3	1.0	2.0	4.0	2.0	7.1
	栃木県	50	6.0	90.0	36.0	2.0	2.0	8.0	6.0	6.0
	群馬県	34	0.0	88.2	35.3	0.0	2.9	8.8	8.8	5.9
	埼玉県	88	0.0	89.8	44.3	2.3	0.0	0.0	4.5	5.7
	千葉県	86	0.0	93.0	25.6	0.0	2.3	2.3	7.0	7.0
	東京都(特別区・武三地区)	162	1.2	92.0	45.1	0.0	2.5	4.9	8.6	4.9
	東京都(多摩地区)	31	0.0	93.5	38.7	0.0	6.5	0.0	0.0	6.5
	神奈川県	100	0.0	93.0	55.0	1.0	3.0	5.0	5.0	4.0
	山梨県	34	2.9	76.5	23.5	0.0	5.9	2.9	5.9	20.6
小計	684	0.9	90.5	39.5	0.7	2.5	3.9	5.7	6.4	
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	100.0	100.0	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	100.0	100.0	50.0	50.0	50.0	50.0	0.0
	埼玉県	3	33.3	100.0	100.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0
	千葉県	11	0.0	100.0	90.9	18.2	0.0	54.5	9.1	0.0
	東京都	12	0.0	100.0	91.7	0.0	25.0	75.0	16.7	0.0
	神奈川県	9	0.0	100.0	100.0	0.0	33.3	44.4	22.2	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	2.4	97.6	95.2	7.1	21.4	54.8	14.3	0.0
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	100.0	75.0	0.0	25.0	75.0	50.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	100.0	75.0	0.0	25.0	75.0	50.0	0.0	

(2) 交通機関の利用促進のために行っている具体的な取組

問7 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している利用促進のために行っている具体的な取組がございましたらご回答ください。

主な取組については以下のとおり。

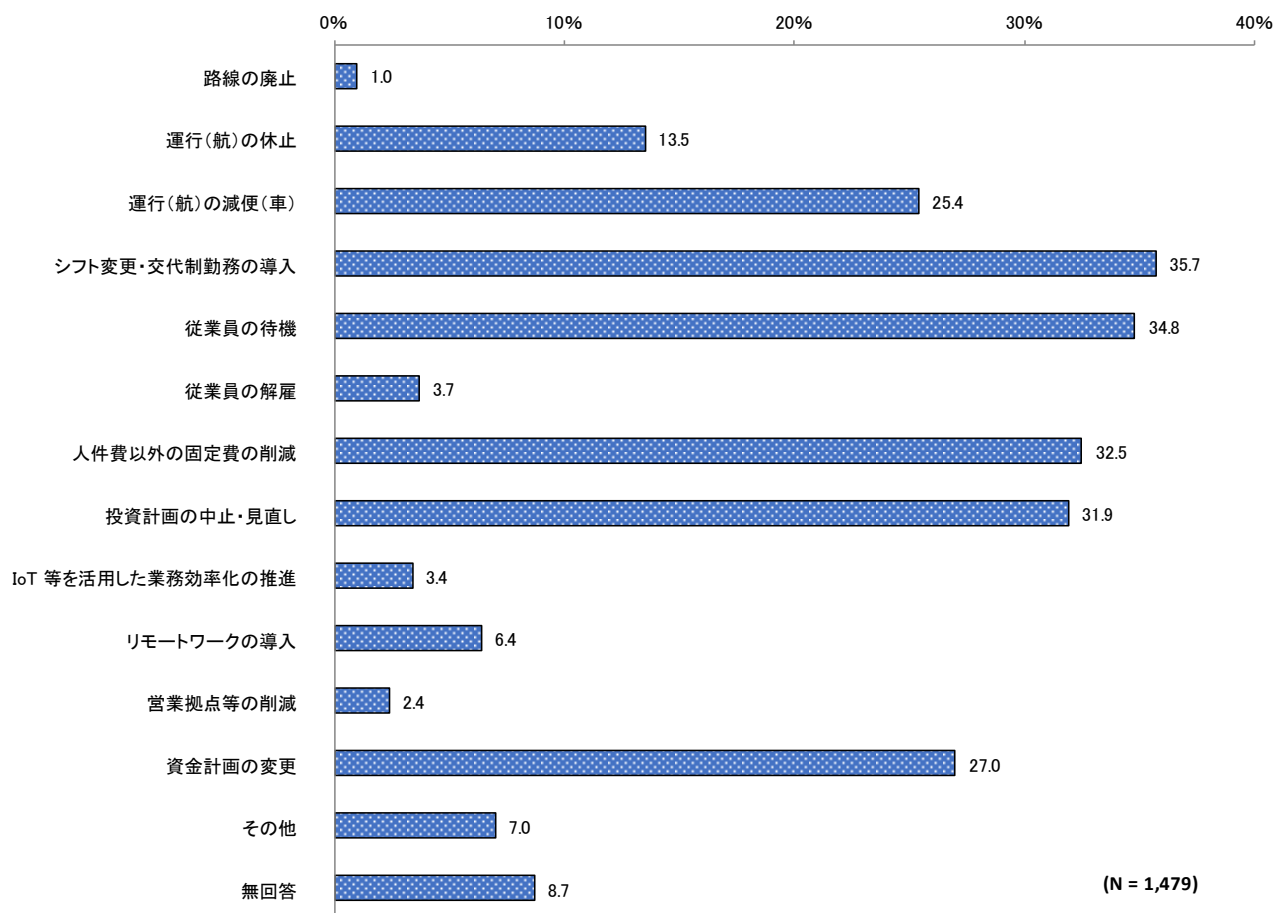
輸送モード	主な取組
路線バス	日本バス協会によるマニュアルの実施。
路線バス	お客様に安心してご利用いただけるよう感染防止対策をホームページでPRするとともに、お客様の減少が続き、厳しい状況であるが、深夜時間帯の一部路線を除き、通常ダイヤで運行しています。
路線バス	HP上で、当社の感染防止に関する取組を公表するとともに、お客様に対して車内感染防止への協力を促す動画を掲載している。また、一部路線を除き通常運行を維持し、混雑緩和を図っている。
路線バス	自治体と連携した回数券購入助成（公共交通利用促進キャンペーン等）の実施。
高速バス	予約時に混雑の見える化システム採用。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページ等へ感染防止対策を掲載。 ・WEB乗車券の事前購入（購入混雑緩和）。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の大幅割引。 ・4列シートなどにおける2列一席販売（Wシート）。
高速バス	利用者が大幅に減ったが、それに応じた減便は行わず、密にならないよう最低限の減便にとどめた。
貸切バス	貸切バスの安全性、車内除菌・車内換気、オゾン発生器の利用、アルコール消毒、乗務員の健康状態の管理等をお客様にアピール。
貸切バス	客席に使い捨ての紙製のシールドを取り付けて運行している。そのシールドにも予防対策の注意書きをプリントして掲示。
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> ・GoToトラベルや県民一家族等助成金を利用した旅行の提案。 ・感染予防対策をしていることの周知（掲示物やHPでの案内）、直接電話などで案内。
貸切バス	YouTubeで感染防止PRを流す。
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> ・アルコール、消毒セットを車内に積んでおく。 ・乗車時に体温計で体温を測定。 ・ドライバーとお客様の仕切り（ビニールシート）の実施。 ・無光触媒のコーティングを全車に実施。 ・要望により背あてに仕切板も用意。
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス対策をパンフレットにし、お客様へご案内。 ・車両を旅行会社等に直接お持ちし、コロナウイルス対策の宣伝。
貸切バス	観光バスのコロナ対策に対する安全・安心をPRしたポスターを作成、路線バス車内や旅行者店内への掲載。同内容についてホームページにも掲載。「観光バス利用安全・安心」冊子を各自治体、学校へDM送付。
貸切バス	従業員送迎パンフの配布。
貸切バス	既存顧客小送迎の増車。
貸切バス	派遣業の営業許可を取得し、ドライバーの派遣を行っている。

貸切バス	商工会議所、JETRO などを通じて海外出張や駐在員をおく企業あてに空港間の貸切送迎輸送の PR、提案を行っている。
貸切バス	今まで 1 台で送迎していた乗客をバス 2 台に分散、運賃は下限近くまで割引し、バス内の混雑緩和を実施。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・営業全地区ではないが、感染予防対策を施していることを PR したチラシの配布。 ・利用者へのポケットティッシュ及び除菌シートの配布。
タクシー	カード払い促進。
タクシー	東京商工会議所と飲食店連携してテイクアウト代行を PR。
タクシー	GoTo キャンペーンの実施に合わせて、特大車両を導入。
タクシー	コロナ退院者の搬送。
タクシー	PCR キットによる定期的な検査。
タクシー	感染対策のステッカー等による表示。
タクシー	車内シールド設置が分かるようにシールド設置車両のステッカーを作成し、客席ドアの外側に貼付した。
タクシー	観光タクシー利用促進についての PR。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・マスク着用の徹底（お客様も同様）。 ・車内消毒の徹底。 ・乗務員と乗客席のビニールシートの設置。
タクシー	救援事業の一環で昨年 4 月 1 日より便利タクシーを実施。内容は①病院の順番とり、②薬の受取、③買物代行、④役所等各種書類受取、⑤公共料金の支払等。
タクシー	安心してご利用頂くため、車内を除菌（アルコール除菌、換気、飛沫防止シート、オゾン除菌）。
タクシー	乗務員には、マスクと除菌の徹底を毎朝指導している。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・お墓参りサポートタクシー。 ・タクシーを使った宅配サービス（2020 年まで）。
タクシー	周辺の飲食店との連携でフードデリバリーサービスを実施している。金額設定の難しさ、デリバリー専門の業者（出前館、ウーバーイーツ等）があるため、なかなか展開出来ていない。
タクシー	運行時間の変更（繁忙時間帯への集中）。
鉄道	観光地への団体旅行再開支援のため、特急料金を 6 割引、5 日前までキャンセル料を無料とする取組を実施。新型コロナウイルスの感染拡大状況等に応じて旅程を柔軟に変更することが可能。
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・各列車の乗車率を 60%以下に制限している。 ・混雑時における距離確保のためのマーカーを全駅のホームを含めた通行動線全てに設置。

(3) 事業コスト削減のための取組

問8 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している貴社の事業コスト削減のための取組についてご回答ください(複数回答可)。

事業コスト削減のための取組については、「シフト変更・交代制勤務の導入」が35.7%と最も高く、次いで「従業員の待機」が34.8%、「人件費以外の固定費の削減」が32.5%、「投資計画の中止・見直し」が31.9%と、この4項目は3割を超えている。



<輸送モード別>

輸送モード別では、タクシーは「シフト変更・交代制勤務の導入」が、貸切バスは「従業員の待機」が、鉄道運送事業は「投資計画の中止・見直し」が、路線バス、高速バスは「運行（航）の減便（車）」がそれぞれ最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

	回答数	路線の廃止	運行(航)の休止	運行(航)の減便(車)	シフト変更・交代制勤務の導入	従業員の待機	従業員の解雇	人件費以外の固定費の削減	投資計画の中止・見直し	IoT等を活用した業務効率化の推進	リモートワークの導入	営業拠点等の削減	資金計画の変更	その他	無回答	
全体	1,479	15 1.0	200 13.5	376 25.4	528 35.7	514 34.8	54 3.7	481 32.5	472 31.9	50 3.4	95 6.4	36 2.4	399 27.0	103 7.0	129 8.7	
輸送モード	自動車運送事業	1,433	15 1.0	197 13.7	360 25.1	518 36.1	504 35.2	54 3.8	458 32.0	434 30.3	39 2.7	70 4.9	36 2.5	382 26.7	96 6.7	128 8.9
	(路線バス)	65	9 13.8	17 26.2	43 66.2	14 21.5	18 27.7	0 0.0	26 40.0	36 55.4	5 7.7	14 21.5	5 7.7	20 30.8	5 7.7	4 6.2
	(高速バス)	32	3 9.4	21 65.6	30 93.8	9 28.1	19 59.4	0 0.0	17 53.1	20 62.5	2 6.3	10 31.3	3 9.4	9 28.1	4 12.5	0 0.0
	(貸切バス)	644	3 0.5	72 11.2	63 9.8	142 22.0	288 44.7	48 7.5	201 31.2	243 37.7	6 0.9	35 5.4	17 2.6	198 30.7	44 6.8	56 8.7
	(タクシー)	684	0 0.0	86 12.6	223 32.6	350 51.2	176 25.7	6 0.9	212 31.0	134 19.6	26 3.8	11 1.6	11 1.6	153 22.4	43 6.3	66 9.6
	鉄道運送事業	42	0 0.0	3 7.1	14 33.3	7 16.7	9 21.4	0 0.0	22 52.4	37 88.1	10 23.8	21 50.0	0 0.0	14 33.3	6 14.3	1 2.4
	旅客船事業	4	0 0.0	0 0.0	2 50.0	3 75.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	1 25.0	1 25.0	4 100.0	0 0.0	3 75.0	1 25.0	0 0.0

<地域別>

地域別では、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）、神奈川県、山梨県は「シフト変更・交代制勤務の導入」が、栃木県、群馬県、千葉県は「従業員の待機」が、茨城県、埼玉県は「人件費以外の固定費の削減」がそれぞれ最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

	回答数	路線の廃止	運行(航)の休止	運行(航)の減便(車)	シフト変更・交代制勤務の導入	従業員の待機	従業員の解雇	人件費以外の固定費の削減	投資計画の中止・見直し	IoT等を活用した業務効率化の推進	リモートワークの導入	営業拠点等の削減	資金計画の変更	その他	無回答	
全体	1,479	15 1.0	200 13.5	376 25.4	528 35.7	514 34.8	54 3.7	481 32.5	472 31.9	50 3.4	95 6.4	36 2.4	399 27.0	103 7.0	129 8.7	
地域	茨城県	224	1 0.4	18 8.0	32 14.3	66 29.5	67 29.9	7 3.1	70 31.3	56 25.0	3 1.3	6 2.7	2 0.9	59 26.3	14 6.3	22 9.8
	栃木県	113	0 0.0	11 9.7	13 11.5	38 33.6	46 40.7	5 4.4	24 21.2	38 33.6	2 1.8	2 1.8	4 3.5	28 24.8	12 10.6	14 12.4
	群馬県	86	1 1.2	7 8.1	12 14.0	23 26.7	33 38.4	1 1.2	23 26.7	26 30.2	1 1.2	1 1.2	3 3.5	21 24.4	11 12.8	10 11.6
	埼玉県	202	1 0.5	19 9.4	53 26.2	60 29.7	64 31.7	5 2.5	68 33.7	59 29.2	6 3.0	8 4.0	2 1.0	50 24.8	16 7.9	19 9.4
	千葉県	242	3 1.2	31 12.8	65 26.9	65 26.9	92 38.0	20 8.3	71 29.3	90 37.2	4 1.7	12 5.0	6 2.5	78 32.2	19 7.9	24 9.9
	東京都	371	8 2.2	81 21.8	114 30.7	167 45.0	126 34.0	12 3.2	145 39.1	110 29.6	25 6.7	46 12.4	12 3.2	85 22.9	16 4.3	29 7.8
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	0 0.0	43 26.5	48 29.6	95 58.6	47 29.0	2 1.2	66 40.7	25 15.4	12 7.4	7 4.3	1 0.6	35 21.6	5 3.1	13 8.0
	(多摩地区/タクシー)	31	0 0.0	3 9.7	17 54.8	18 58.1	5 16.1	0 0.0	5 16.1	5 16.1	0 0.0	2 6.5	1 3.2	7 22.6	0 0.0	2 6.5
	神奈川県	170	1 0.6	22 12.9	71 41.8	79 46.5	57 33.5	3 1.8	56 32.9	77 45.3	7 4.1	20 11.8	4 2.4	53 31.2	9 5.3	8 4.7
	山梨県	71	0 0.0	11 15.5	16 22.5	30 42.3	29 40.8	1 1.4	24 33.8	16 22.5	2 2.8	0 0.0	3 4.2	25 35.2	6 8.5	3 4.2

< 輸送モード・地域別 >

(%)

	回答数	路線の廃止	運行(航)の休止	運行(航)の減便(車)	シフト変更・交代制勤務の導入	従業員の待機	従業員の解雇	人件費以外の固定費の削減	投資計画の中止・見直し	IoT等を活用した業務効率化の推進	リモートワークの導入	営業拠点等の削減	資金計画の変更	その他	無回答
全体	1,479	1.0	13.5	25.4	35.7	34.8	3.7	32.5	31.9	3.4	6.4	2.4	27.0	7.0	8.7
路線バス	茨城県	6	16.7	0.0	66.7	50.0	16.7	0.0	50.0	16.7	0.0	16.7	16.7	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	群馬県	6	16.7	16.7	33.3	16.7	33.3	0.0	16.7	33.3	0.0	0.0	16.7	33.3	33.3
	埼玉県	9	11.1	22.2	55.6	0.0	11.1	0.0	11.1	33.3	0.0	11.1	0.0	22.2	0.0
	千葉県	14	14.3	21.4	71.4	7.1	42.9	0.0	35.7	64.3	0.0	14.3	0.0	42.9	7.1
	東京都	15	20.0	46.7	80.0	33.3	33.3	0.0	53.3	73.3	13.3	33.3	13.3	26.7	6.7
	神奈川県	10	10.0	30.0	90.0	20.0	30.0	0.0	60.0	80.0	20.0	60.0	10.0	30.0	0.0
	山梨県	4	0.0	25.0	25.0	50.0	0.0	0.0	50.0	50.0	25.0	0.0	25.0	75.0	25.0
	小計	65	13.8	26.2	66.2	21.5	27.7	0.0	40.0	55.4	7.7	21.5	7.7	30.8	7.7
	高速バス	1	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
2	0.0	100.0	100.0	50.0	50.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	
3	0.0	66.7	100.0	0.0	33.3	0.0	0.0	66.7	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	
8	12.5	25.0	87.5	12.5	87.5	0.0	75.0	75.0	0.0	12.5	12.5	50.0	25.0	0.0	
12	16.7	83.3	91.7	41.7	66.7	0.0	50.0	58.3	16.7	50.0	8.3	33.3	8.3	0.0	
5	0.0	80.0	100.0	20.0	40.0	0.0	60.0	80.0	0.0	40.0	0.0	20.0	0.0	0.0	
1	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	
小計	32	9.4	65.6	93.8	28.1	59.4	0.0	53.1	62.5	6.3	31.3	9.4	28.1	12.5	
貸切バス	茨城県	114	0.0	8.8	7.0	21.1	36.0	6.1	31.6	32.5	0.9	3.5	0.0	34.2	4.4
	栃木県	60	0.0	13.3	6.7	21.7	43.3	8.3	15.0	43.3	1.7	3.3	3.3	31.7	13.3
	群馬県	42	0.0	2.4	14.3	16.7	47.6	2.4	19.0	33.3	0.0	2.4	0.0	31.0	16.7
	埼玉県	99	0.0	6.1	4.0	17.2	45.5	4.0	35.4	36.4	0.0	2.0	2.0	25.3	10.1
	千葉県	120	0.0	13.3	12.5	18.3	49.2	15.0	27.5	39.2	0.0	3.3	3.3	30.0	4.2
	東京都	132	2.3	13.6	15.9	29.5	43.9	7.6	38.6	37.9	3.0	12.1	5.3	22.7	4.5
	神奈川県	46	0.0	13.0	4.3	30.4	41.3	4.3	39.1	54.3	0.0	13.0	2.2	45.7	2.2
	山梨県	31	0.0	22.6	9.7	19.4	64.5	3.2	35.5	25.8	0.0	0.0	3.2	48.4	6.5
	小計	644	0.5	11.2	9.8	22.0	44.7	7.5	31.2	37.7	0.9	5.4	2.6	30.7	6.8
	タクシー	茨城県	99	0.0	8.1	18.2	37.4	23.2	0.0	27.3	15.2	1.0	0.0	1.0	18.2
栃木県		50	0.0	4.0	18.0	50.0	40.0	0.0	30.0	24.0	2.0	0.0	4.0	18.0	8.0
群馬県		34	0.0	8.8	5.9	41.2	29.4	0.0	35.3	20.6	2.9	0.0	5.9	17.6	5.9
埼玉県		88	0.0	10.2	45.5	48.9	18.2	1.1	34.1	17.0	4.5	1.1	0.0	25.0	5.7
千葉県		86	0.0	9.3	31.4	41.9	19.8	2.3	24.4	20.9	4.7	0.0	1.2	29.1	11.6
東京都(特別区・武三地区)		162	0.0	26.5	29.6	58.6	29.0	1.2	40.7	15.4	7.4	4.3	0.6	21.6	3.1
東京都(多摩地区)		31	0.0	9.7	54.8	58.1	16.1	0.0	16.1	16.1	0.0	6.5	3.2	22.6	0.0
神奈川県		100	0.0	8.0	51.0	61.0	30.0	1.0	25.0	31.0	2.0	1.0	2.0	24.0	6.0
山梨県		34	0.0	5.9	32.4	61.8	23.5	0.0	32.4	17.6	2.9	0.0	2.9	20.6	5.9
小計		684	0.0	12.6	32.6	51.2	25.7	0.9	31.0	19.6	3.8	1.6	1.6	22.4	6.3
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	66.7	100.0	33.3	66.7	0.0	33.3	0.0
	栃木県	2	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	100.0	0.0	0.0	0.0	50.0	
	埼玉県	3	0.0	0.0	33.3	0.0	33.3	0.0	66.7	100.0	66.7	100.0	0.0	33.3	
	千葉県	11	0.0	9.1	45.5	27.3	18.2	0.0	54.5	90.9	0.0	45.5	0.0	45.5	
	東京都	12	0.0	0.0	25.0	16.7	16.7	0.0	58.3	83.3	33.3	50.0	0.0	16.7	
	神奈川県	9	0.0	11.1	44.4	11.1	33.3	0.0	44.4	100.0	33.3	55.6	0.0	44.4	
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	小計	42	0.0	7.1	33.3	16.7	21.4	0.0	52.4	88.1	23.8	50.0	0.0	33.3	
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
東京都		4	0.0	0.0	50.0	75.0	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	100.0	0.0	75.0	
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
小計	4	0.0	0.0	50.0	75.0	25.0	0.0	25.0	25.0	25.0	100.0	0.0	75.0		

(4) 事業コスト削減のための具体的な取組

問9 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している事業コスト削減のための具体的な取組がございましたらご回答ください。

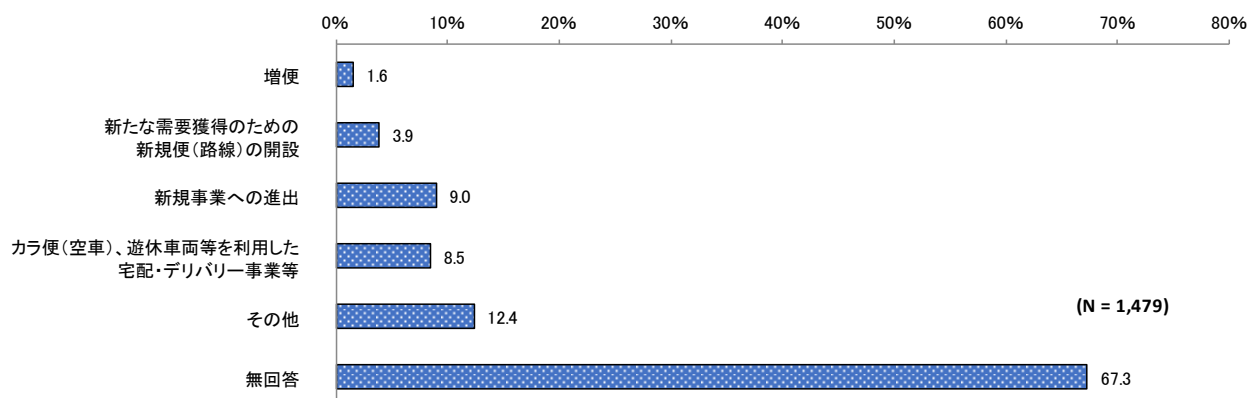
主な取組は以下のとおり。

輸送モード	主な取組
路線バス	車両の更新の取りやめ、延期。広告宣伝費の削減。グループ全体での業務体制見直し・再編。
路線バス	雇用調整助成金の活用。各種補助金の活用。
路線バス	・人件費の抑制（①減使②自宅待機③一部職制の賃金カット）。 ・減便による燃料費の抑制。 ・役員報酬ゼロ（3年前より継続）。
高速バス	新造車輛計画を一旦中止して、投資を抑える。固定資産税の納付猶予手続き申請。
高速バス	深夜便の運休。
高速バス	運転士の出向・転籍。
貸切バス	家賃減額交渉、電気の基本電力の引下げ。
貸切バス	3ヶ月点検を、業者から当社整備管理者へ。
貸切バス	先の見通しが立たないため、何かを決める際は短期計画にまとめる。
貸切バス	バスを休車にして、3ヶ月点検等を先延ばしにした。また任意保険料を最低に切り替えて休業中のコスト削減をした。当社資産の売却。
貸切バス	交替制勤務の導入。
貸切バス	いざ、運行させようと思った時にバッテリーが上がって話にならないので、空車運行しており、削減できない。
貸切バス	営業車両の燃料費の組合加入による削減。
タクシー	新人乗務員の募集をストップしている状況です。
タクシー	営業車の修理など出来るだけ自社でやっている。
タクシー	むしろ新車（エコカー）を積極導入することにより、燃料費の削減に努めている。
タクシー	需要の減少を踏まえ、パート乗務員を休業とし、車両の稼働バランスを図っている。
タクシー	事務所の電気代の削減。営業車の休車による整備代、保険料の削減。配車の効率化、給油の効率化による燃料費の削減。
タクシー	・夜間外出自粛の影響で供給過多となる午後8時以降の運行休止。 ・タクシー配車アプリ導入により、営業機会の増加、空車率減少。
タクシー	乗務員と乗客の接触感染を防ぐためのビニールカーテンを手作りで考案し、経費削減を図っています。
タクシー	タクシー車両の新車で定期代替えが資金的に困難であるため、中古車両を代替えに充当している。
タクシー	雇用調整助成金を利用し乗務員を休業させ、稼働を減らす。
タクシー	アイドリング時間の削減、給油単価が低いスタンドでの充填、事故を防ぎ、修理代・自動車保険料を削減。
鉄道	経費の全体的な見直しを行い、各職場で費用削減目標を掲げ、購入品の抑制や水光費削減などその目標に向けて取り組んでいる。
鉄道	広告宣伝活動の抑制。輸送量に応じた警備・清掃体制の見直し。設備の点検周期の見直し等。
鉄道	修繕工事などの外注業務の内容見直しによる先送りや規模縮小を実施。テレワーク導入による超過勤務手当の削減。その他、交際費や出張等の中止。
鉄道	特定営業日開駅の無人駅、3駅を休止。

(5) 新たな需要の取込み、新規事業の開拓などの取組

問 10 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している新たな需要の取込み、新規事業の開拓などの取組がございましたらご回答ください(複数回答可)。

新たな需要の取込み、新規事業の開拓などの取組について、具体的な回答の中では、「新規事業への進出」が9.0%と最も高く、次いで「カラ便（空車）、遊休車両等を利用した宅配・デリバリー事業等」が8.5%、「新たな需要獲得のための新規便（路線）の開設」が3.9%となっている。



<輸送モード別>

輸送モード別では、貸切バス、鉄道運送事業で「新規事業への進出」が、タクシーで「カラ便（空車）、遊休車両等を利用した宅配・デリバリー事業等」が、路線バス、高速バスで「新たな需要獲得のための新規便（路線）の開設」がそれぞれ1割を超えている。

(上段:件数、下段:%)

		回答数	増便	新たな需要獲得のための新規便(路線)の開設	新規事業への進出	カラ便(空車)、遊休車両等を利用した宅配・デリバリー事業等	その他	無回答
全体		1,479	24 1.6	58 3.9	133 9.0	126 8.5	184 12.4	995 67.3
輸送モード	自動車運送事業	1,433	23 1.6	57 4.0	128 8.9	124 8.7	171 11.9	969 67.6
	(路線バス)	65	5 7.7	9 13.8	4 6.2	1 1.5	5 7.7	43 66.2
	(高速バス)	32	0 0.0	4 12.5	3 9.4	2 6.3	5 15.6	22 68.8
	(貸切バス)	644	16 2.5	32 5.0	92 14.3	6 0.9	85 13.2	433 67.2
	(タクシー)	684	2 0.3	12 1.8	28 4.1	115 16.8	74 10.8	466 68.1
	鉄道運送事業	42	1 2.4	1 2.4	5 11.9	2 4.8	12 28.6	23 54.8
	旅客船事業	4	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0	3 75.0

<地域別>

地域別では、栃木県、東京都で「新規事業への進出」が、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）、神奈川県で「カラ便（空車）、遊休車両等を利用した宅配・デリバリー事業等」がそれぞれ1割を超えている。また、多くの地域で「その他」が最も高くなっており、多様な取組を行っている状況がうかがえる。

(上段:件数、下段:%)

		回答数	増便	新たな需要獲得のための新規便(路線)の開設	新規事業への進出	カラ便(空車)、遊休車両等を利用した宅配・デリバリー事業等	その他	無回答
全体		1,479	24 1.6	58 3.9	133 9.0	126 8.5	184 12.4	995 67.3
地域	茨城県	224	3 1.3	10 4.5	14 6.3	11 4.9	20 8.9	168 75.0
	栃木県	113	2 1.8	3 2.7	14 12.4	11 9.7	11 9.7	76 67.3
	群馬県	86	2 2.3	2 2.3	6 7.0	3 3.5	9 10.5	67 77.9
	埼玉県	202	1 0.5	4 2.0	16 7.9	6 3.0	23 11.4	156 77.2
	千葉県	242	6 2.5	10 4.1	23 9.5	18 7.4	30 12.4	163 67.4
	東京都	371	4 1.1	21 5.7	41 11.1	53 14.3	61 16.4	206 55.5
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	0 0.0	1 0.6	8 4.9	45 27.8	23 14.2	88 54.3
	(多摩地区/タクシー)	31	0 0.0	1 3.2	1 3.2	5 16.1	7 22.6	18 58.1
	神奈川県	170	4 2.4	6 3.5	16 9.4	19 11.2	24 14.1	106 62.4
	山梨県	71	2 2.8	2 2.8	3 4.2	5 7.0	6 8.5	53 74.6

< 輸送モード・地域別 >

(%)

		回答数	増便	新たな需要 獲得のため の新規便 (路線)の 開設	新規事業へ の進出	カラ便 (空車)、 遊休車両等 を利用した 宅配・デリバ リー事業等	その他	無回答
全 体		1,479	1.6	3.9	9.0	8.5	12.4	67.3
路線バス	茨城県	6	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	50.0
	栃木県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	群馬県	6	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	83.3
	埼玉県	9	0.0	11.1	0.0	0.0	11.1	77.8
	千葉県	14	14.3	7.1	0.0	0.0	7.1	78.6
	東京都	15	6.7	26.7	13.3	0.0	0.0	60.0
	神奈川県	10	0.0	0.0	20.0	0.0	20.0	60.0
	山梨県	4	25.0	0.0	0.0	25.0	25.0	25.0
	小計	65	7.7	13.8	6.2	1.5	7.7	66.2
	高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
埼玉県		3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
千葉県		8	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	87.5
東京都		12	0.0	25.0	16.7	16.7	25.0	41.7
神奈川県		5	0.0	20.0	20.0	0.0	20.0	60.0
山梨県		1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
小計		32	0.0	12.5	9.4	6.3	15.6	68.8
貸切バス		茨城県	114	2.6	3.5	11.4	0.0	7.9
	栃木県	60	1.7	5.0	16.7	0.0	11.7	66.7
	群馬県	42	0.0	2.4	11.9	0.0	16.7	73.8
	埼玉県	99	1.0	2.0	11.1	0.0	14.1	73.7
	千葉県	120	3.3	4.2	13.3	2.5	15.0	65.0
	東京都	132	2.3	9.1	19.7	0.8	17.4	56.1
	神奈川県	46	6.5	6.5	17.4	4.3	15.2	54.3
	山梨県	31	3.2	6.5	9.7	0.0	0.0	80.6
	小計	644	2.5	5.0	14.3	0.9	13.2	67.2
	タクシー	茨城県	99	0.0	3.0	1.0	11.1	8.1
栃木県		50	2.0	0.0	8.0	22.0	8.0	66.0
群馬県		34	0.0	2.9	2.9	8.8	5.9	82.4
埼玉県		88	0.0	1.1	4.5	5.7	8.0	81.8
千葉県		86	0.0	3.5	5.8	16.3	8.1	68.6
東京都(特別区・武三地区)		162	0.0	0.6	4.9	27.8	14.2	54.3
東京都(多摩地区)		31	0.0	3.2	3.2	16.1	22.6	58.1
神奈川県		100	1.0	2.0	4.0	17.0	11.0	67.0
山梨県		34	0.0	0.0	0.0	11.8	14.7	73.5
小計		684	0.3	1.8	4.1	16.8	10.8	68.1
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	群馬県	2	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3	33.3
	千葉県	11	0.0	9.1	9.1	9.1	18.2	63.6
	東京都	12	0.0	0.0	16.7	0.0	33.3	50.0
	神奈川県	9	0.0	0.0	11.1	0.0	33.3	55.6
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	2.4	2.4	11.9	4.8	28.6	54.8
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	75.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	75.0

(6) 新たな需要の取込み、新規事業の開拓などの具体的な取組

問 11 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している新たな需要の取込み、新規事業の開拓などの具体的な取組がございましたらご回答ください。

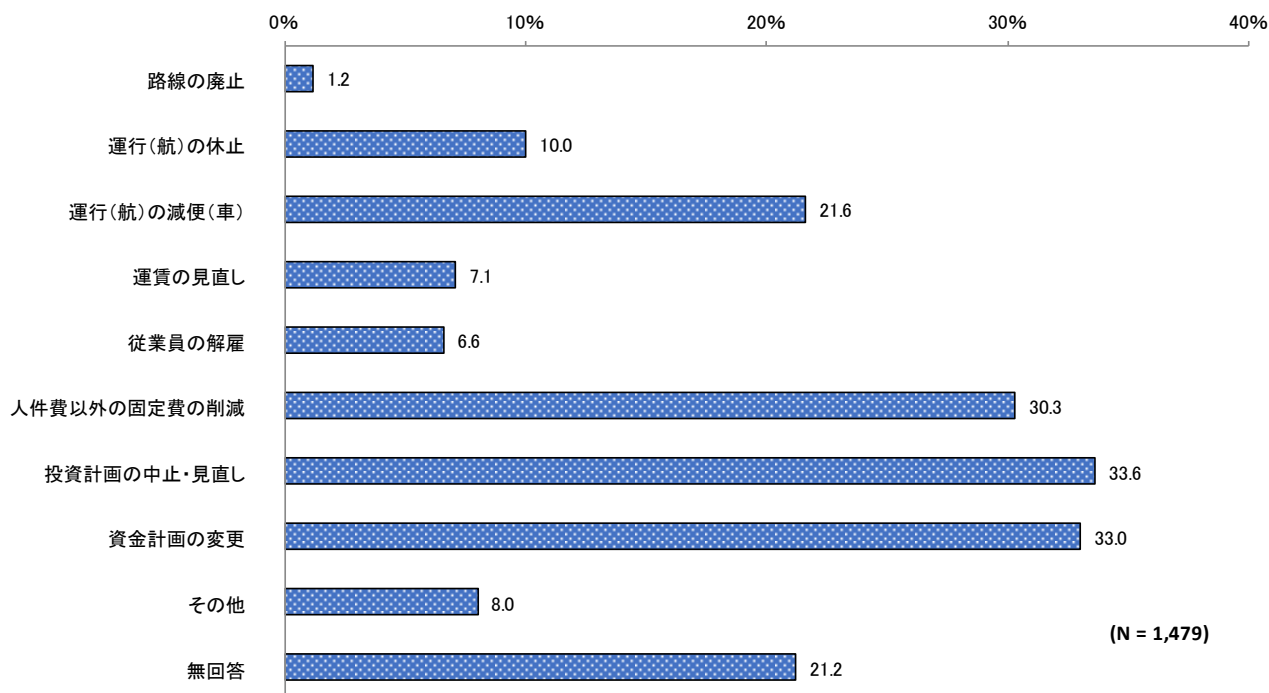
主な取組については以下のとおり。

輸送モード	主な取組
路線バス	新停留所の設置、グッズ販売、既存路線の新運行系統の考案。
路線バス	学校統廃合に伴う学童輸送を路線バスで対応。
路線バス	沿線自治体から新たな広域連携バスを受注。
路線バス	朝の通勤利用に対応するため、増便を行った。
高速バス	当社乗務員が自主的に主要駅にてパンフレット等を配布、当社をアピールすることで新規お客様の開拓を行う。
高速バス	親会社主導による自動運転の実証実験。
高速バス	都心部における新たな需要獲得のため、新たな系統の新設を行った。
貸切バス	マニア向けバス車両撮影会の実施。
貸切バス	小型（ハイエースバン）などの需要が見込まれるため導入することにした。
貸切バス	非対面ビジネスへの転換。スマートフォン対応、オンライン予約に対応した Web サイトの作成により若年層の販路を開拓。非接触型のビジネスモデルを強化する。
貸切バス	感染症に関わる案件の輸送。陽性患者輸送・PCR 検査輸送など。他に企業。
貸切バス	観光産業需要激減のため、企業および学校関係の送迎を中心としたマーケットの開拓。
貸切バス	軽貨物運送業への新規参入。
貸切バス	介護タクシー事業の開始。
貸切バス	高齢者向けの配食センターの設置計画。
貸切バス	入札案件の参加資格を取得。
貸切バス	代行運転、宅配デリバリー。
タクシー	一時デリバリー事業の実施と、今後の可能性を含めて、貨物事業の届出を行った。
タクシー	病院と提携し、体調不良（例えば発熱のある患者※コロナ陽性の方は除く）の方の搬送。病床の調整のための入院患者の速やかな移動や転院。
タクシー	介護タクシー事業を充実させる。
タクシー	この閑散期に運転手教育を徹底しています。
タクシー	フードデリバリーサービスの開始。
タクシー	保健所と自宅療養者との物資等の配達にデリバリーを活用し始めたところ。
タクシー	お墓参りサポートタクシー。
タクシー	整備工場の一般客の整備受け入れ、中古車販売。
タクシー	地方百貨店との連携、感染防止を施した車両での「買い物タクシー便」の運行。
鉄道	スマートコインロッカーを使った駅配サービスや、秩父地域からの農産物輸送などの実証実験の実施。
鉄道	個室型ワークスペースの設置。
鉄道	オリジナルグッズや車両部品の通信販売。
鉄道	客貨混載の検討（郵便、宅配）。

(7) 今後の事業継続のための取組

問 12 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施を予定している貴社の今後の事業継続のための取組として予定しているものについてご回答ください(複数回答可)。

今後の事業継続のための取組については、「投資計画の中止・見直し」が33.6%と最も高く、次いで「資金計画の変更」が33.0%、「人件費以外の固定費の削減」が30.3%となっている。



<輸送モード別>

輸送モード別では、鉄道運送事業は「投資計画の中止・見直し」が、貸切バスは「資金計画の変更」が、タクシーは「人件費以外の固定費の削減」が、路線バス、高速バスは「運行（航）の減便（車）」が、それぞれ最も高くなっている。

(上段:件数,下段:%)

	回答数	路線の廃止	運行(航)の休止	運行(航)の減便(車)	運賃の見直し	従業員の解雇	人件費以外の固定費の削減	投資計画の中止・見直し	資金計画の変更	その他	無回答	
全体	1,479	18	148	320	105	98	448	497	488	118	314	
		1.2	10.0	21.6	7.1	6.6	30.3	33.6	33.0	8.0	21.2	
輸送モード	自動車運送事業	1,433	18	146	304	99	98	427	471	111	307	
			1.3	10.2	21.2	6.9	6.8	29.8	32.2	32.9	7.7	21.4
	(路線バス)	65	9	17	44	18	1	22	39	24	4	9
			13.8	26.2	67.7	27.7	1.5	33.8	60.0	36.9	6.2	13.8
	(高速バス)	32	4	15	28	11	1	12	22	13	0	2
			12.5	46.9	87.5	34.4	3.1	37.5	68.8	40.6	0.0	6.3
	(貸切バス)	644	4	58	80	42	75	168	243	244	54	134
			0.6	9.0	12.4	6.5	11.6	26.1	37.7	37.9	8.4	20.8
(タクシー)	684	1	56	151	28	21	223	155	187	53	160	
		0.1	8.2	22.1	4.1	3.1	32.6	22.7	27.3	7.7	23.4	
鉄道運送事業	42	0	2	14	6	0	21	35	15	7	6	
		0.0	4.8	33.3	14.3	0.0	50.0	83.3	35.7	16.7	14.3	
旅客船事業	4	0	0	2	0	0	0	1	2	0	1	
		0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	25.0	50.0	0.0	25.0	

<地域別>

地域別では、群馬県、埼玉県、神奈川県は「投資計画の中止・見直し」が、茨城県、千葉県、山梨県は「資金計画の変更」が、東京都、特別区・武三地区（タクシー）は「人件費以外の固定費の削減」が、多摩地区（タクシー）は「運行（航）の減便（車）」がそれぞれ最も高くなっている。また、栃木県は「投資計画の中止・見直し」及び「資金計画の変更」が同率で最も高くなった。

(上段:件数,下段:%)

	回答数	路線の廃止	運行(航)の休止	運行(航)の減便(車)	運賃の見直し	従業員の解雇	人件費以外の固定費の削減	投資計画の中止・見直し	資金計画の変更	その他	無回答	
全体	1,479	18	148	320	105	98	448	497	488	118	314	
		1.2	10.0	21.6	7.1	6.6	30.3	33.6	33.0	8.0	21.2	
地域	茨城県	224	0	15	38	15	16	64	68	73	11	48
			0.0	6.7	17.0	6.7	7.1	28.6	30.4	32.6	4.9	21.4
	栃木県	113	0	5	15	9	9	25	37	37	10	31
			0.0	4.4	13.3	8.0	8.0	22.1	32.7	32.7	8.8	27.4
	群馬県	86	2	9	11	2	5	15	26	25	10	23
			2.3	10.5	12.8	2.3	5.8	17.4	30.2	29.1	11.6	26.7
	埼玉県	202	0	14	39	6	18	69	74	59	16	42
			0.0	6.9	19.3	3.0	8.9	34.2	36.6	29.2	7.9	20.8
	千葉県	242	3	19	51	16	23	68	81	85	15	49
			1.2	7.9	21.1	6.6	9.5	28.1	33.5	35.1	6.2	20.2
	東京都	371	11	60	100	47	15	130	115	113	32	72
			3.0	16.2	27.0	12.7	4.0	35.0	31.0	30.5	8.6	19.4
(特別区・武三地区/タクシー)	162	0	27	37	19	2	64	29	46	12	31	
		0.0	16.7	22.8	11.7	1.2	39.5	17.9	28.4	7.4	19.1	
(多摩地区/タクシー)	31	0	2	13	0	0	8	5	7	2	9	
		0.0	6.5	41.9	0.0	0.0	25.8	16.1	22.6	6.5	29.0	
神奈川県	170	2	18	52	9	9	59	77	68	22	29	
		1.2	10.6	30.6	5.3	5.3	34.7	45.3	40.0	12.9	17.1	
山梨県	71	0	8	14	1	3	18	19	28	2	20	
		0.0	11.3	19.7	1.4	4.2	25.4	26.8	39.4	2.8	28.2	

< 輸送モード・地域別 >

(%)

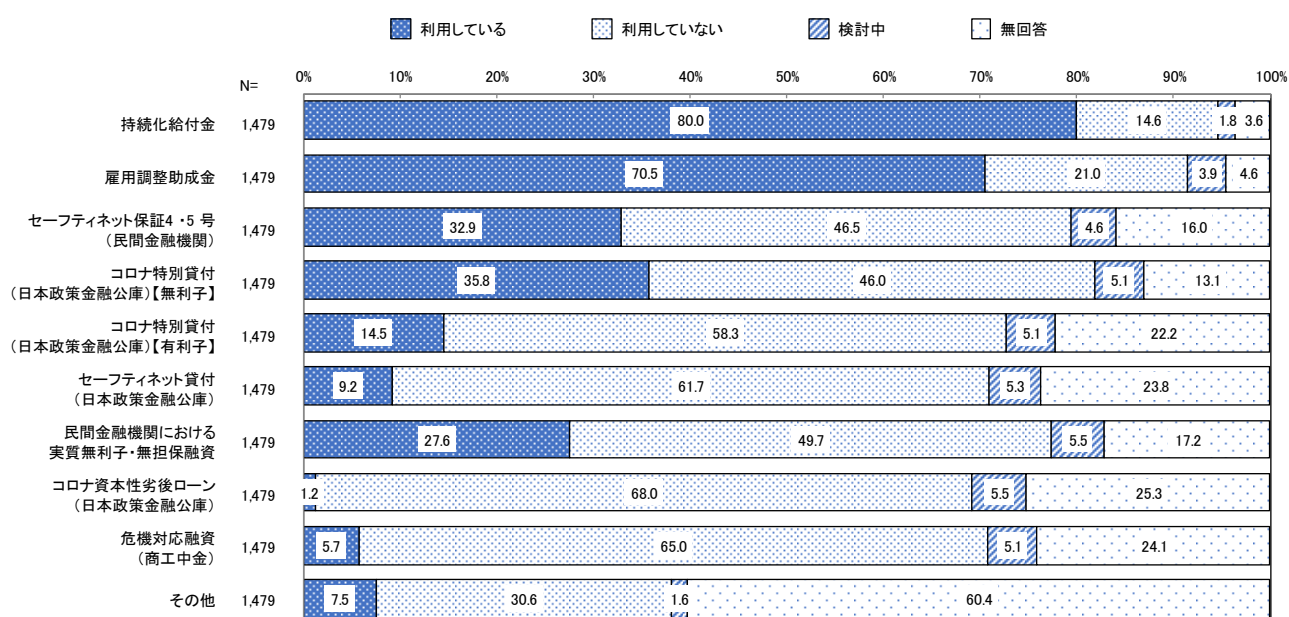
	回答数	路線の 廃止	運行(航) の休止	運行(航) の減便 (車)	運賃の 見直し	従業員の 解雇	人件費以 外の固定 費の削減	投資計画 の中止・ 見直し	資金計画 の変更	その他	無回答	
全 体	1,479	1.2	10.0	21.6	7.1	6.6	30.3	33.6	33.0	8.0	21.2	
路線バス	茨城県	6	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	50.0	50.0	16.7	0.0	33.3
	栃木県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	群馬県	6	16.7	33.3	33.3	0.0	0.0	16.7	50.0	16.7	16.7	16.7
	埼玉県	9	0.0	44.4	66.7	22.2	0.0	33.3	44.4	22.2	0.0	11.1
	千葉県	14	14.3	14.3	71.4	21.4	7.1	28.6	50.0	57.1	0.0	7.1
	東京都	15	26.7	33.3	80.0	40.0	0.0	40.0	73.3	46.7	13.3	13.3
	神奈川県	10	20.0	30.0	100.0	40.0	0.0	50.0	80.0	30.0	10.0	0.0
	山梨県	4	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	75.0	50.0	0.0	25.0
	小計	65	13.8	26.2	67.7	27.7	1.5	33.8	60.0	36.9	6.2	13.8
	高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	100.0	50.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	66.7	100.0	33.3	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	0.0
千葉県		8	12.5	12.5	100.0	25.0	12.5	50.0	75.0	75.0	0.0	0.0
東京都		12	25.0	66.7	83.3	58.3	0.0	33.3	58.3	33.3	0.0	8.3
神奈川県		5	0.0	40.0	100.0	0.0	0.0	60.0	80.0	40.0	0.0	0.0
山梨県		1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
小計		32	12.5	46.9	87.5	34.4	3.1	37.5	68.8	40.6	0.0	6.3
貸切バス		茨城県	114	0.0	6.1	12.3	8.8	8.8	24.6	35.1	43.9	4.4
	栃木県	60	0.0	6.7	11.7	6.7	11.7	18.3	41.7	38.3	8.3	23.3
	群馬県	42	0.0	11.9	11.9	4.8	11.9	9.5	33.3	40.5	16.7	26.2
	埼玉県	99	0.0	5.1	10.1	2.0	14.1	32.3	37.4	29.3	8.1	25.3
	千葉県	120	0.0	9.2	10.8	6.7	15.0	25.0	35.8	34.2	8.3	19.2
	東京都	132	3.0	13.6	18.2	9.8	9.8	30.3	37.9	33.3	9.8	18.9
	神奈川県	46	0.0	6.5	10.9	4.3	13.0	32.6	52.2	50.0	10.9	17.4
	山梨県	31	0.0	16.1	6.5	3.2	6.5	25.8	32.3	54.8	3.2	25.8
	小計	644	0.6	9.0	12.4	6.5	11.6	26.1	37.7	37.9	8.4	20.8
	タクシー	茨城県	99	0.0	8.1	18.2	0.0	6.1	29.3	21.2	20.2	6.1
栃木県		50	0.0	2.0	16.0	10.0	4.0	28.0	24.0	28.0	10.0	28.0
群馬県		34	2.9	0.0	8.8	0.0	0.0	26.5	14.7	17.6	5.9	32.4
埼玉県		88	0.0	3.4	20.5	1.1	4.5	36.4	31.8	28.4	9.1	18.2
千葉県		86	0.0	4.7	17.4	2.3	3.5	30.2	19.8	26.7	5.8	25.6
東京都(特別区・武三地区)		162	0.0	16.7	22.8	11.7	1.2	39.5	17.9	28.4	7.4	19.1
東京都(多摩地区)		31	0.0	6.5	41.9	0.0	0.0	25.8	16.1	22.6	6.5	29.0
神奈川県		100	0.0	9.0	28.0	1.0	3.0	31.0	32.0	38.0	12.0	21.0
山梨県		34	0.0	5.9	32.4	0.0	2.9	29.4	17.6	23.5	2.9	29.4
小計		684	0.1	8.2	22.1	4.1	3.1	32.6	22.7	27.3	7.7	23.4
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	66.7	100.0	33.3	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	100.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	66.7	100.0	66.7	0.0	0.0
	千葉県	11	0.0	9.1	36.4	9.1	0.0	36.4	63.6	54.5	0.0	27.3
	東京都	12	0.0	0.0	16.7	16.7	0.0	58.3	91.7	25.0	25.0	8.3
	神奈川県	9	0.0	11.1	44.4	22.2	0.0	55.6	100.0	22.2	44.4	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	0.0	4.8	33.3	14.3	0.0	50.0	83.3	35.7	16.7	14.3
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	25.0	50.0	0.0	25.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	25.0	50.0	0.0	25.0	

(8) 国や自治体の支援策の活用状況

問 13 国や自治体の支援策の活用状況についてご回答ください。

国や自治体の支援策の活用状況について、「利用している」の割合は、＜持続化給付金＞が 80.0%と最も高く、次いで＜雇用調整助成金＞が 70.5%、＜コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【無利子】＞が 35.8%、＜セーフティネット保証 4・5 号（民間金融機関）＞が 32.9%、＜民間金融機関における実質無利子・無担保融資＞が 27.6%となっている。

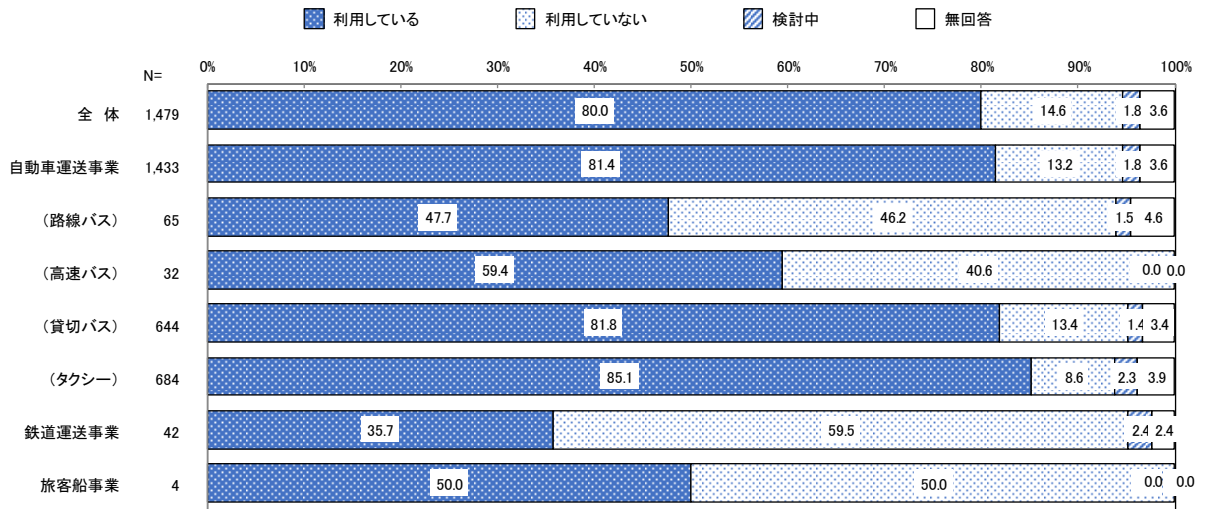
一方、「利用していない」の割合は、＜コロナ資本性劣後ローン（日本政策金融公庫）＞が 68.0%と最も高く、次いで＜危機対応融資（商工中金）＞が 65.0%、＜セーフティネット貸付（日本政策金融公庫）＞が 61.7%、＜コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【有利子】＞が 58.3%となっている。



【持続化給付金】

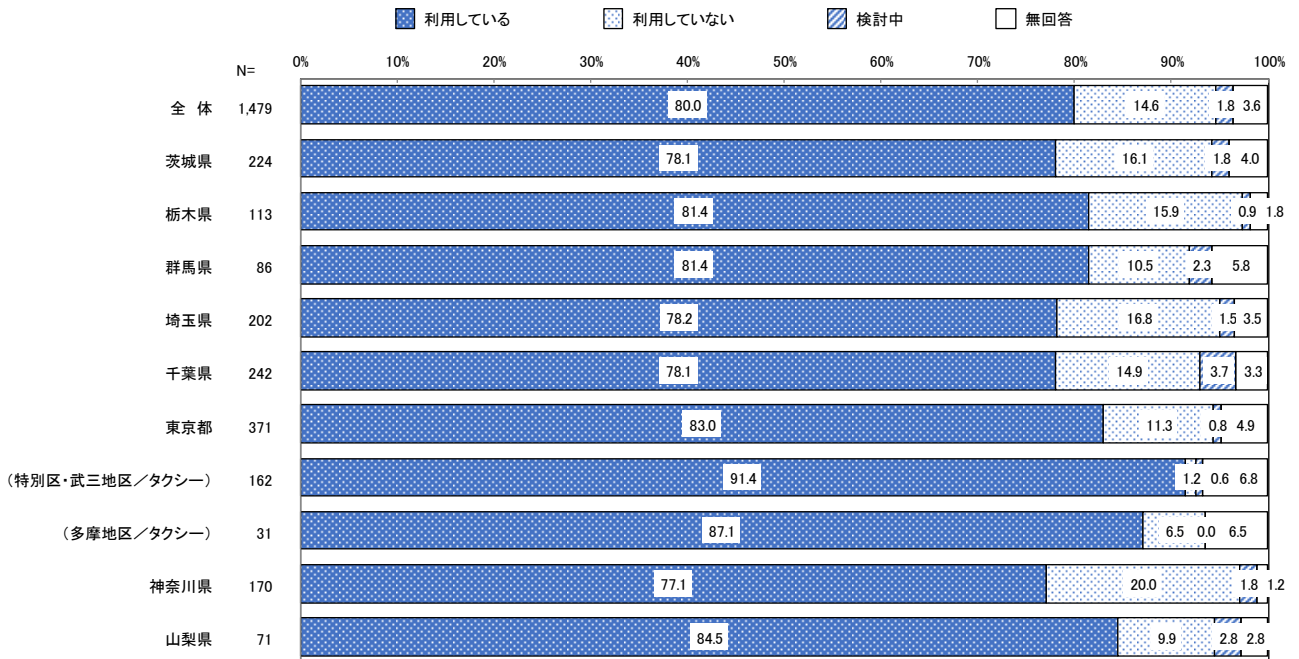
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、貸切バス、タクシーで8割台と特に高い。一方、鉄道運送事業は「利用していない」が約6割と、他に比べて高い割合となっている。



< 地域別 >

地域別では、いずれの地域も「利用している」が7割を超えている。



< 輸送モード・地域別 >

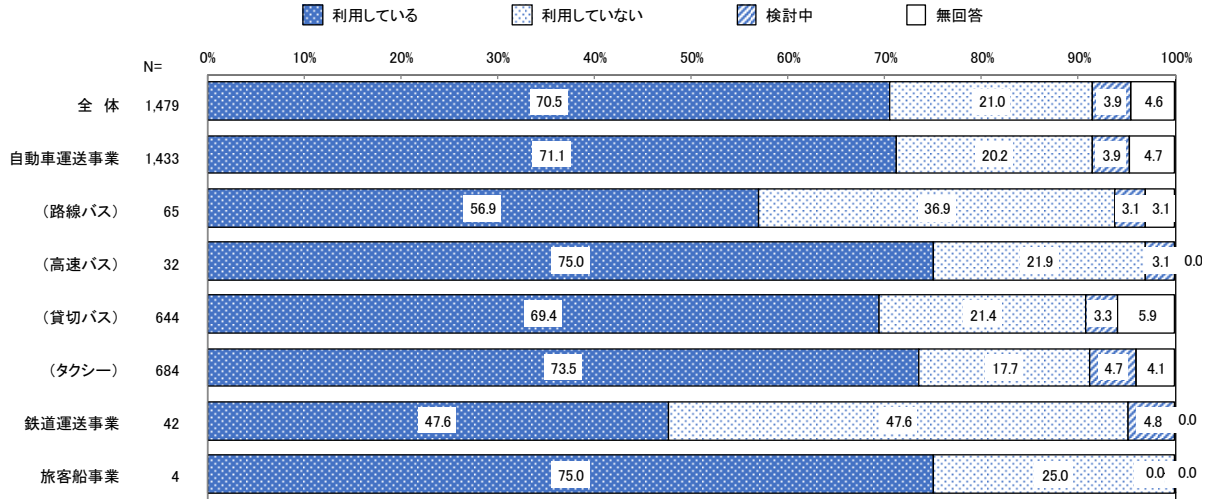
(%)

		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	80.0	14.6	1.8	3.6
路線バス	茨城県	6	66.7	33.3	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	66.7	33.3	0.0	0.0
	埼玉県	9	44.4	33.3	0.0	22.2
	千葉県	14	57.1	28.6	7.1	7.1
	東京都	15	46.7	53.3	0.0	0.0
	神奈川県	10	10.0	90.0	0.0	0.0
	山梨県	4	75.0	25.0	0.0	0.0
	小計	65	47.7	46.2	1.5	4.6
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	100.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		3	66.7	33.3	0.0	0.0
千葉県		8	87.5	12.5	0.0	0.0
東京都		12	50.0	50.0	0.0	0.0
神奈川県		5	20.0	80.0	0.0	0.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	59.4	40.6	0.0	0.0
貸切バス		茨城県	114	81.6	13.2	0.0
	栃木県	60	83.3	13.3	1.7	1.7
	群馬県	42	90.5	4.8	0.0	4.8
	埼玉県	99	79.8	16.2	1.0	3.0
	千葉県	120	80.0	11.7	4.2	4.2
	東京都	132	84.8	10.6	0.8	3.8
	神奈川県	46	69.6	30.4	0.0	0.0
	山梨県	31	87.1	9.7	3.2	0.0
	小計	644	81.8	13.4	1.4	3.4
	タクシー	茨城県	99	75.8	17.2	4.0
栃木県		50	82.0	16.0	0.0	2.0
群馬県		34	73.5	11.8	5.9	8.8
埼玉県		88	83.0	12.5	2.3	2.3
千葉県		86	84.9	9.3	3.5	2.3
東京都(特別区・武三地区)		162	91.4	1.2	0.6	6.8
東京都(多摩地区)		31	87.1	6.5	0.0	6.5
神奈川県		100	92.0	4.0	3.0	1.0
山梨県		34	82.4	8.8	2.9	5.9
小計		684	85.1	8.6	2.3	3.9
鉄道運送事業	茨城県	3	66.7	33.3	0.0	0.0
	栃木県	2	50.0	50.0	0.0	0.0
	群馬県	2	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	千葉県	11	27.3	72.7	0.0	0.0
	東京都	12	25.0	66.7	8.3	0.0
	神奈川県	9	55.6	33.3	0.0	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	35.7	59.5	2.4	2.4
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	50.0	50.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	50.0	50.0	0.0	0.0

【雇用調整助成金】

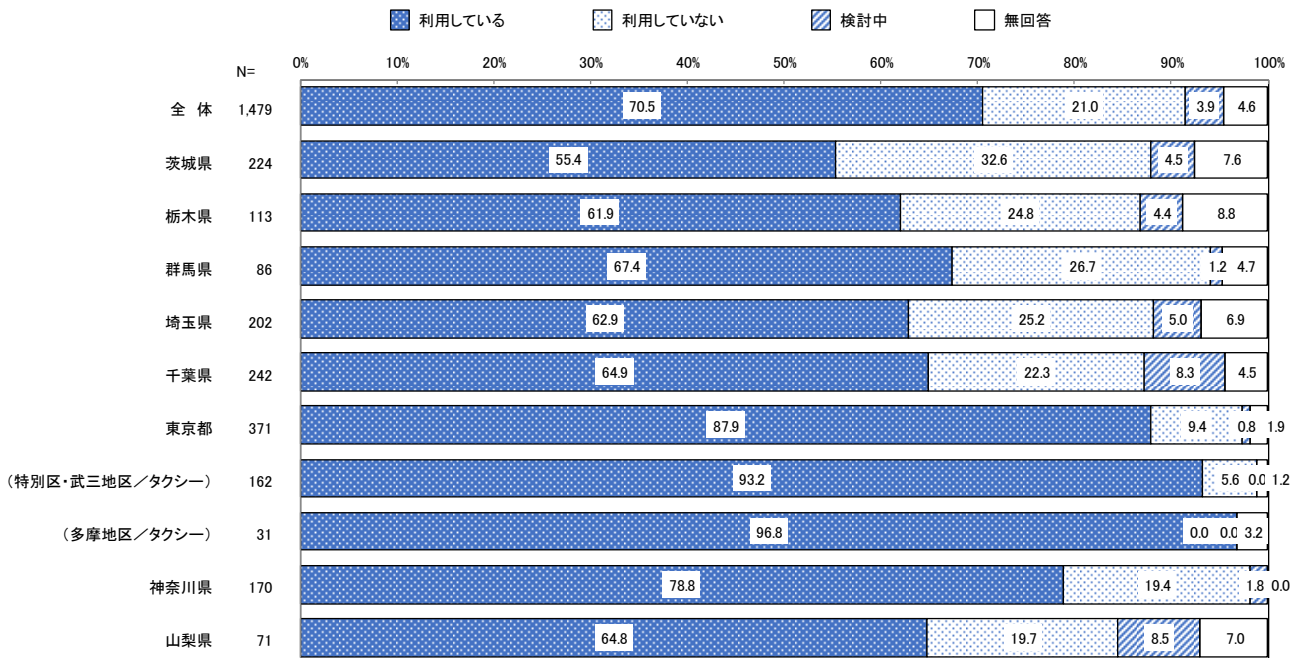
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、高速バス、貸切バス、タクシーで7割程度と特に高い。



< 地域別 >

地域別では、「利用している」の割合は、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）で8割を超えている。



< 輸送モード・地域別 >

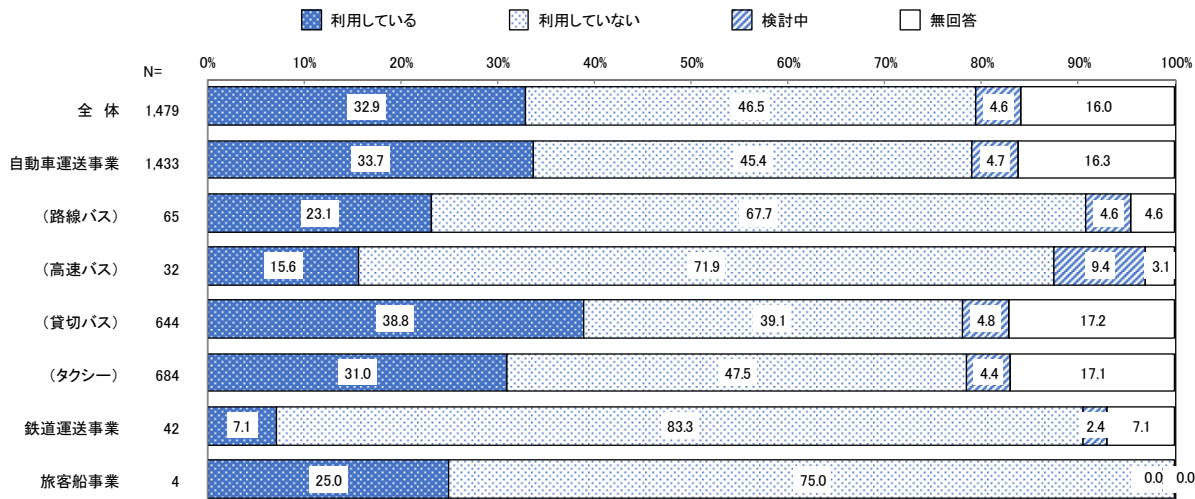
(%)

		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	70.5	21.0	3.9	4.6
路線バス	茨城県	6	66.7	33.3	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	66.7	33.3	0.0	0.0
	埼玉県	9	33.3	44.4	0.0	22.2
	千葉県	14	64.3	21.4	14.3	0.0
	東京都	15	66.7	33.3	0.0	0.0
	神奈川県	10	40.0	60.0	0.0	0.0
	山梨県	4	75.0	25.0	0.0	0.0
	小計	65	56.9	36.9	3.1	3.1
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	100.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		3	66.7	33.3	0.0	0.0
千葉県		8	75.0	12.5	12.5	0.0
東京都		12	91.7	8.3	0.0	0.0
神奈川県		5	40.0	60.0	0.0	0.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	75.0	21.9	3.1	0.0
貸切バス		茨城県	114	57.9	31.6	2.6
	栃木県	60	61.7	23.3	5.0	10.0
	群馬県	42	73.8	19.0	0.0	7.1
	埼玉県	99	60.6	28.3	4.0	7.1
	千葉県	120	69.2	18.3	5.8	6.7
	東京都	132	86.4	9.8	0.8	3.0
	神奈川県	46	71.7	26.1	2.2	0.0
	山梨県	31	74.2	16.1	6.5	3.2
	小計	644	69.4	21.4	3.3	5.9
	タクシー	茨城県	99	51.5	33.3	7.1
栃木県		50	64.0	24.0	4.0	8.0
群馬県		34	58.8	35.3	2.9	2.9
埼玉県		88	69.3	18.2	6.8	5.7
千葉県		86	59.3	25.6	11.6	3.5
東京都(特別区・武三地区)		162	93.2	5.6	0.0	1.2
東京都(多摩地区)		31	96.8	0.0	0.0	3.2
神奈川県		100	89.0	9.0	2.0	0.0
山梨県		34	52.9	23.5	11.8	11.8
小計		684	73.5	17.7	4.7	4.1
鉄道運送事業	茨城県	3	66.7	33.3	0.0	0.0
	栃木県	2	50.0	50.0	0.0	0.0
	群馬県	2	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	33.3	66.7	0.0	0.0
	千葉県	11	45.5	54.5	0.0	0.0
	東京都	12	33.3	50.0	16.7	0.0
	神奈川県	9	66.7	33.3	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	47.6	47.6	4.8	0.0
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	75.0	25.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	75.0	25.0	0.0	0.0

【セーフティネット保証4・5号（民間金融機関）】

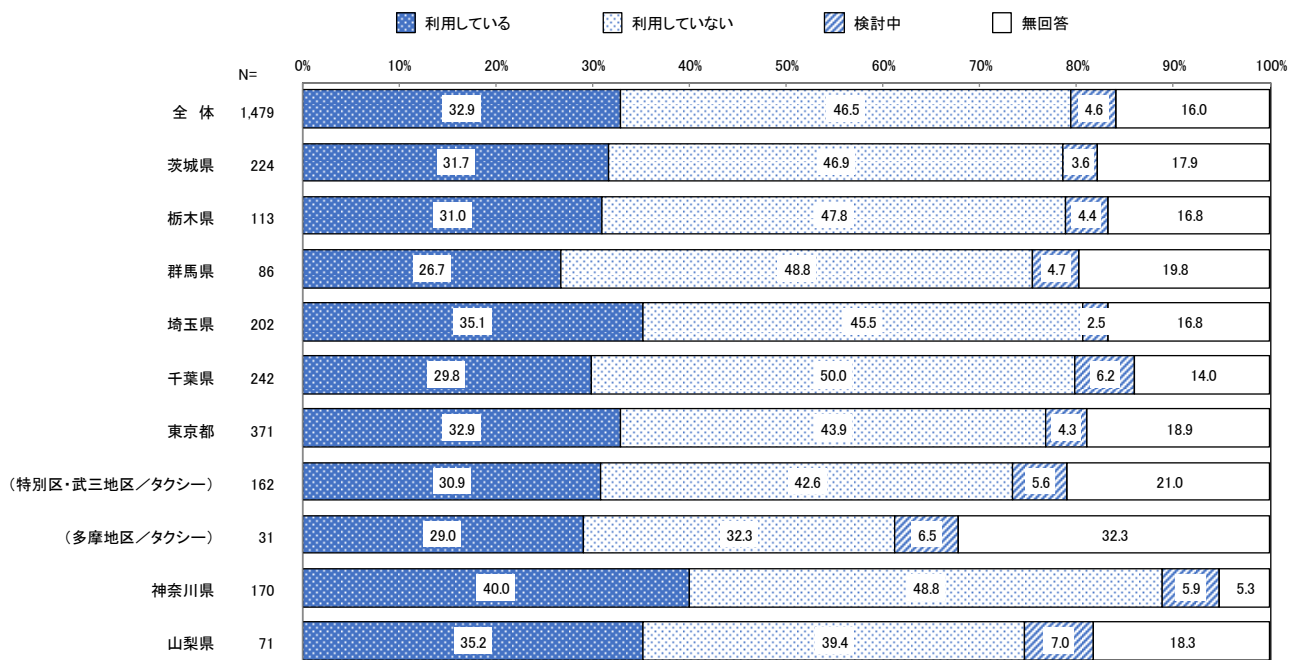
<輸送モード別>

輸送モード別では、いずれのモードも「利用していない」が最も高くなっており、特に鉄道運送事業では8割強を占めている。「利用している」の割合は貸切バス、タクシーで3割を超えている。



<地域別>

地域別では、いずれの地域も「利用している」が2~4割、「利用していない」が3~5割となり、「利用していない」が「利用している」をやや上回っている。



< 輸送モード・地域別 >

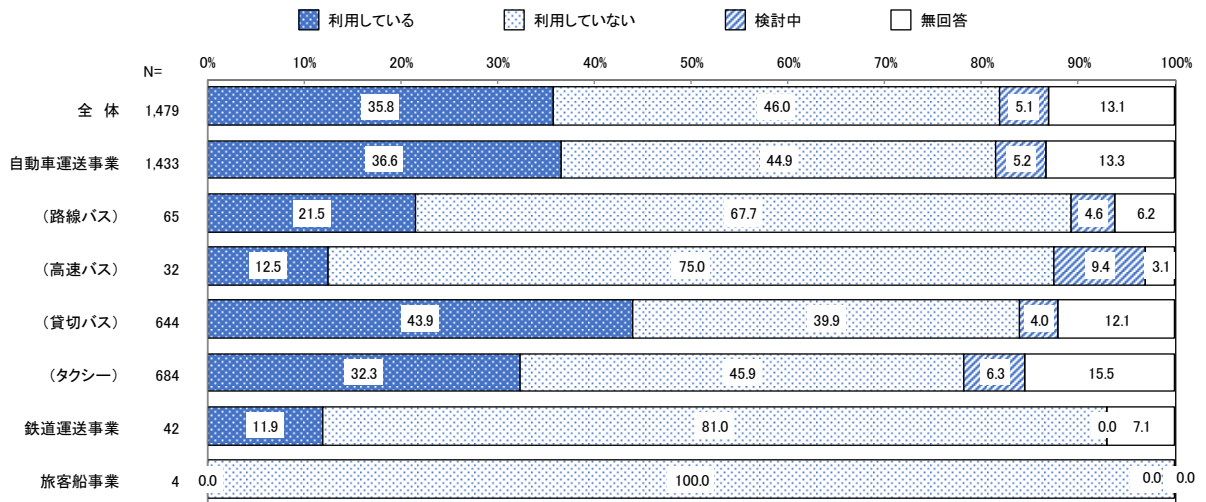
(%)

		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	32.9	46.5	4.6	16.0
路線バス	茨城県	6	33.3	66.7	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	33.3	66.7	0.0	0.0
	埼玉県	9	44.4	33.3	0.0	22.2
	千葉県	14	14.3	57.1	21.4	7.1
	東京都	15	20.0	80.0	0.0	0.0
	神奈川県	10	0.0	100.0	0.0	0.0
	山梨県	4	50.0	50.0	0.0	0.0
	小計	65	23.1	67.7	4.6	4.6
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	100.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	66.7	33.3	0.0
千葉県		8	25.0	50.0	25.0	0.0
東京都		12	8.3	83.3	0.0	8.3
神奈川県		5	20.0	80.0	0.0	0.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	15.6	71.9	9.4	3.1
貸切バス		茨城県	114	36.0	40.4	4.4
	栃木県	60	35.0	38.3	5.0	21.7
	群馬県	42	31.0	42.9	9.5	16.7
	埼玉県	99	41.4	42.4	1.0	15.2
	千葉県	120	34.2	39.2	6.7	20.0
	東京都	132	43.9	34.1	3.8	18.2
	神奈川県	46	47.8	41.3	8.7	2.2
	山梨県	31	41.9	38.7	3.2	16.1
	小計	644	38.8	39.1	4.8	17.2
	タクシー	茨城県	99	28.3	50.5	3.0
栃木県		50	28.0	56.0	4.0	12.0
群馬県		34	23.5	47.1	0.0	29.4
埼玉県		88	28.4	48.9	3.4	19.3
千葉県		86	27.9	60.5	2.3	9.3
東京都(特別区・武三地区)		162	30.9	42.6	5.6	21.0
東京都(多摩地区)		31	29.0	32.3	6.5	32.3
神奈川県		100	45.0	43.0	5.0	7.0
山梨県		34	26.5	41.2	11.8	20.6
小計		684	31.0	47.5	4.4	17.1
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	33.3	66.7	0.0	0.0
	千葉県	11	18.2	72.7	0.0	9.1
	東京都	12	0.0	91.7	0.0	8.3
	神奈川県	9	0.0	77.8	11.1	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	7.1	83.3	2.4	7.1
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	25.0	75.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	25.0	75.0	0.0	0.0

【コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【無利子】】

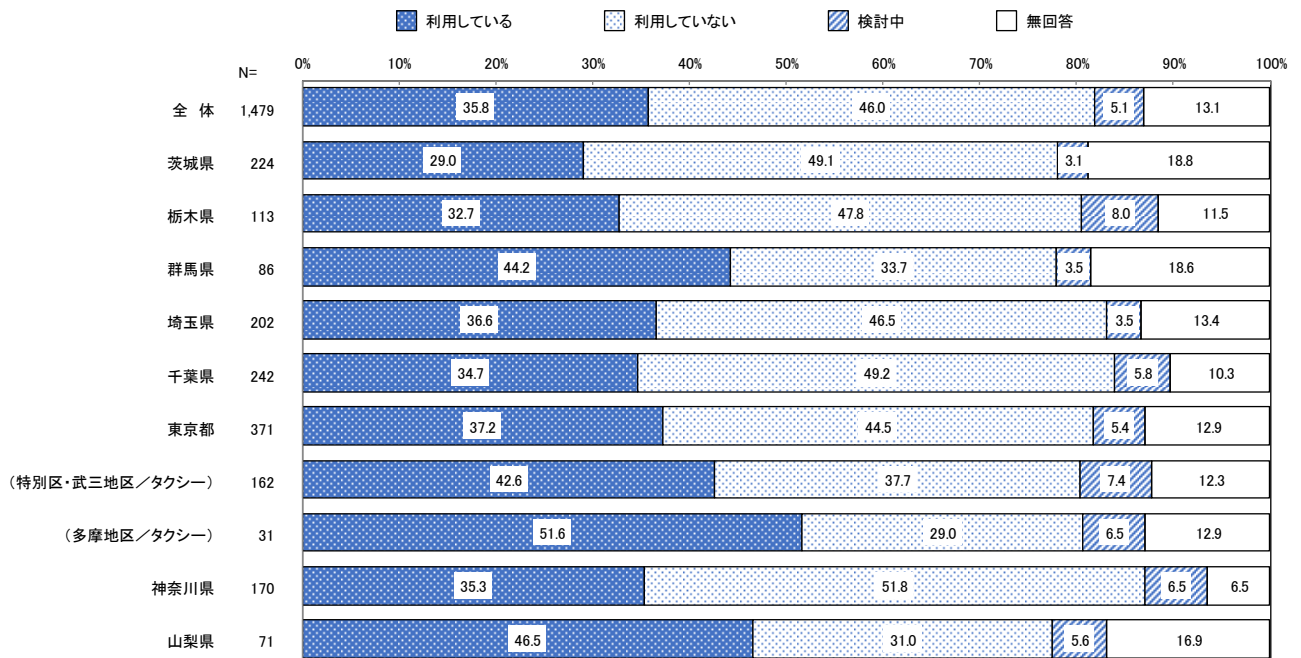
<輸送モード別>

輸送モード別では、「利用している」の割合は、貸切バスで43.9%、タクシーで32.3%と他のモードに比べて高くなっている。



<地域別>

地域別では、「利用している」の割合は、群馬県、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）、山梨県で4割を超えている。



< 輸送モード・地域別 >

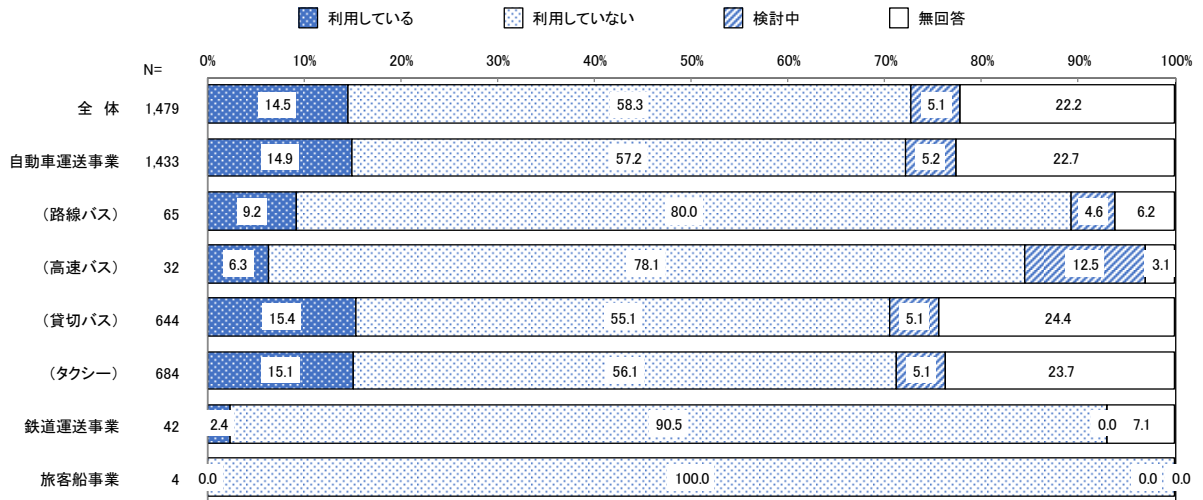
(%)

		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	35.8	46.0	5.1	13.1
路線バス	茨城県	6	16.7	66.7	0.0	16.7
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	9	33.3	44.4	0.0	22.2
	千葉県	14	21.4	50.0	21.4	7.1
	東京都	15	0.0	100.0	0.0	0.0
	神奈川県	10	0.0	100.0	0.0	0.0
	山梨県	4	100.0	0.0	0.0	0.0
	小計	65	21.5	67.7	4.6	6.2
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	100.0	0.0	0.0
埼玉県		3	33.3	66.7	0.0	0.0
千葉県		8	25.0	50.0	25.0	0.0
東京都		12	0.0	91.7	0.0	8.3
神奈川県		5	0.0	80.0	20.0	0.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	12.5	75.0	9.4	3.1
貸切バス		茨城県	114	38.6	42.1	2.6
	栃木県	60	46.7	40.0	6.7	6.7
	群馬県	42	50.0	28.6	4.8	16.7
	埼玉県	99	49.5	40.4	2.0	8.1
	千葉県	120	45.0	37.5	5.0	12.5
	東京都	132	39.4	40.2	4.5	15.9
	神奈川県	46	34.8	56.5	6.5	2.2
	山梨県	31	61.3	29.0	0.0	9.7
	小計	644	43.9	39.9	4.0	12.1
	タクシー	茨城県	99	19.2	54.5	4.0
栃木県		50	18.0	54.0	10.0	18.0
群馬県		34	35.3	35.3	2.9	26.5
埼玉県		88	23.9	51.1	5.7	19.3
千葉県		86	26.7	60.5	3.5	9.3
東京都(特別区・武三地区)		162	42.6	37.7	7.4	12.3
東京都(多摩地区)		31	51.6	29.0	6.5	12.9
神奈川県		100	43.0	41.0	7.0	9.0
山梨県		34	26.5	38.2	11.8	23.5
小計		684	32.3	45.9	6.3	15.5
鉄道運送事業	茨城県	3	33.3	66.7	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	2	100.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	千葉県	11	9.1	81.8	0.0	9.1
	東京都	12	0.0	91.7	0.0	8.3
	神奈川県	9	11.1	77.8	0.0	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	11.9	81.0	0.0	7.1
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	100.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	4	0.0	100.0	0.0	0.0

【コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【有利子】】

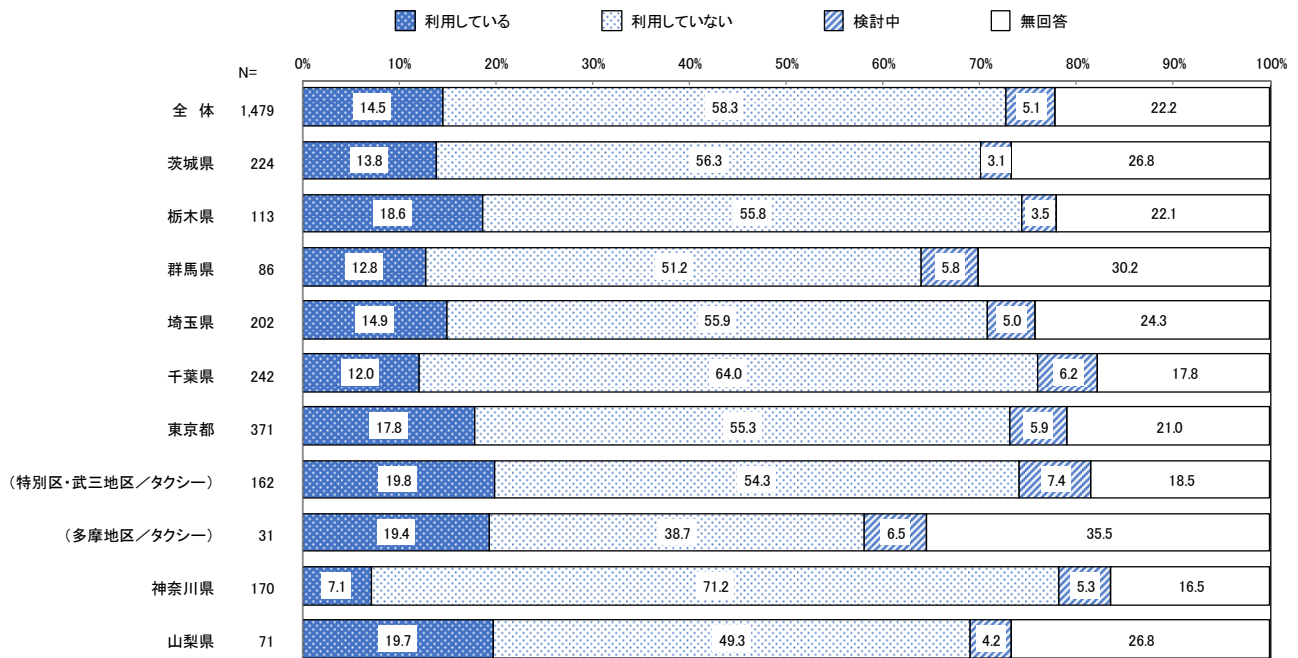
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、貸切バス、タクシーで1割半ばと他に比べてやや高い。また、高速バスでは「検討中」が1割を超えている。



< 地域別 >

地域別では、「利用している」の割合は、ほとんどの地域で1~2割程度となっている。神奈川県では唯一1割を下回っている。



< 輸送モード・地域別 >

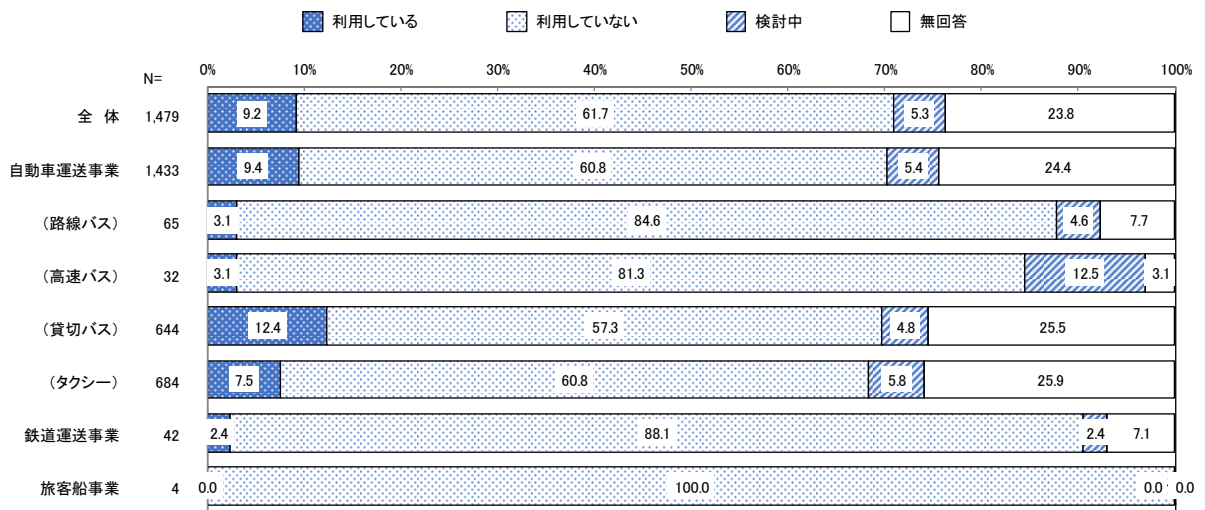
(%)

		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	14.5	58.3	5.1	22.2
路線バス	茨城県	6	0.0	83.3	0.0	16.7
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	16.7	66.7	16.7	0.0
	埼玉県	9	11.1	66.7	0.0	22.2
	千葉県	14	0.0	78.6	14.3	7.1
	東京都	15	13.3	86.7	0.0	0.0
	神奈川県	10	0.0	100.0	0.0	0.0
	山梨県	4	50.0	50.0	0.0	0.0
	小計	65	9.2	80.0	4.6	6.2
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	100.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	66.7	33.3	0.0
千葉県		8	0.0	75.0	25.0	0.0
東京都		12	8.3	83.3	0.0	8.3
神奈川県		5	0.0	80.0	20.0	0.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	6.3	78.1	12.5	3.1
貸切バス		茨城県	114	14.9	52.6	3.5
	栃木県	60	23.3	50.0	3.3	23.3
	群馬県	42	19.0	47.6	7.1	26.2
	埼玉県	99	13.1	59.6	3.0	24.2
	千葉県	120	12.5	56.7	5.8	25.0
	東京都	132	18.9	49.2	6.1	25.8
	神奈川県	46	4.3	80.4	8.7	6.5
	山梨県	31	16.1	51.6	6.5	25.8
	小計	644	15.4	55.1	5.1	24.4
	タクシー	茨城県	99	13.1	57.6	3.0
栃木県		50	14.0	60.0	4.0	22.0
群馬県		34	5.9	47.1	2.9	44.1
埼玉県		88	18.2	48.9	6.8	26.1
千葉県		86	14.0	68.6	4.7	12.8
東京都(特別区・武三地区)		162	19.8	54.3	7.4	18.5
東京都(多摩地区)		31	19.4	38.7	6.5	35.5
神奈川県		100	10.0	62.0	4.0	24.0
山梨県		34	14.7	50.0	2.9	32.4
小計		684	15.1	56.1	5.1	23.7
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	千葉県	11	9.1	81.8	0.0	9.1
	東京都	12	0.0	91.7	0.0	8.3
	神奈川県	9	0.0	88.9	0.0	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	2.4	90.5	0.0	7.1
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	100.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	0.0	100.0	0.0	0.0

【セーフティネット貸付（日本政策金融公庫）】

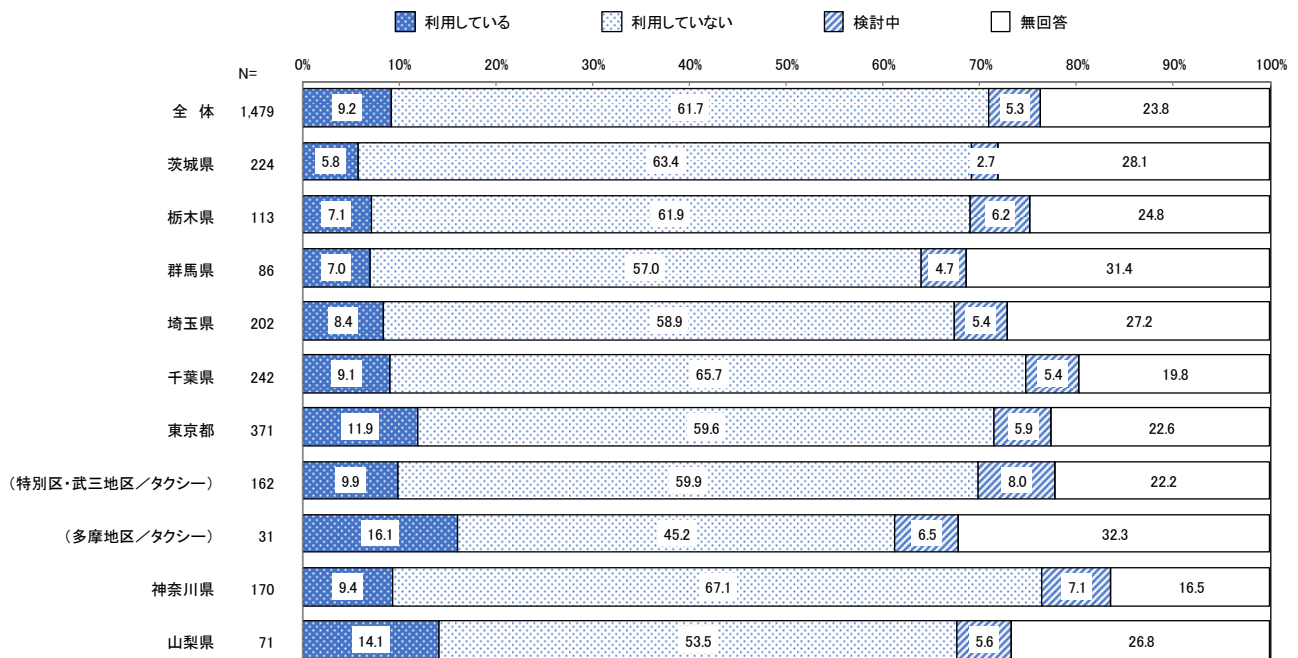
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、貸切バスで12.4%、タクシーで7.5%と他に比べてやや高い。また、高速バスでは「検討中」が1割を超えている。



< 地域別 >

地域別では、「利用している」の割合は、東京都、多摩地区（タクシー）、山梨県で1割を超えている。



< 輸送モード・地域別 >

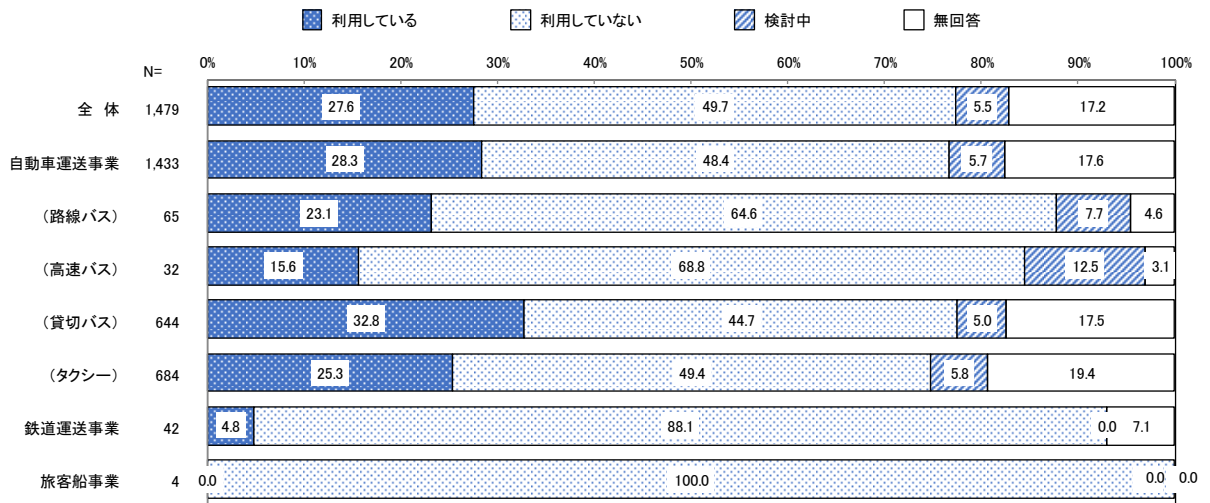
(%)

		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	9.2	61.7	5.3	23.8
路線バス	茨城県	6	0.0	83.3	0.0	16.7
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	83.3	16.7	0.0
	埼玉県	9	0.0	66.7	0.0	33.3
	千葉県	14	0.0	78.6	14.3	7.1
	東京都	15	0.0	100.0	0.0	0.0
	神奈川県	10	0.0	100.0	0.0	0.0
	山梨県	4	50.0	50.0	0.0	0.0
	小計	65	3.1	84.6	4.6	7.7
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	100.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	66.7	33.3	0.0
千葉県		8	0.0	75.0	25.0	0.0
東京都		12	0.0	91.7	0.0	8.3
神奈川県		5	0.0	80.0	20.0	0.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	3.1	81.3	12.5	3.1
貸切バス		茨城県	114	6.1	61.4	3.5
	栃木県	60	10.0	58.3	6.7	25.0
	群馬県	42	11.9	54.8	7.1	26.2
	埼玉県	99	14.1	58.6	2.0	25.3
	千葉県	120	11.7	55.8	4.2	28.3
	東京都	132	17.4	50.8	5.3	26.5
	神奈川県	46	15.2	69.6	8.7	6.5
	山梨県	31	12.9	54.8	6.5	25.8
	小計	644	12.4	57.3	4.8	25.5
	タクシー	茨城県	99	6.1	62.6	2.0
栃木県		50	4.0	64.0	6.0	26.0
群馬県		34	2.9	50.0	0.0	47.1
埼玉県		88	3.4	56.8	9.1	30.7
千葉県		86	7.0	74.4	4.7	14.0
東京都(特別区・武三地区)		162	9.9	59.9	8.0	22.2
東京都(多摩地区)		31	16.1	45.2	6.5	32.3
神奈川県		100	9.0	61.0	6.0	24.0
山梨県		34	8.8	55.9	5.9	29.4
小計		684	7.5	60.8	5.8	25.9
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	千葉県	11	9.1	81.8	0.0	9.1
	東京都	12	0.0	91.7	0.0	8.3
	神奈川県	9	0.0	77.8	11.1	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	2.4	88.1	2.4	7.1
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	100.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	0.0	100.0	0.0	0.0

【民間金融機関における実質無利子・無担保融資】

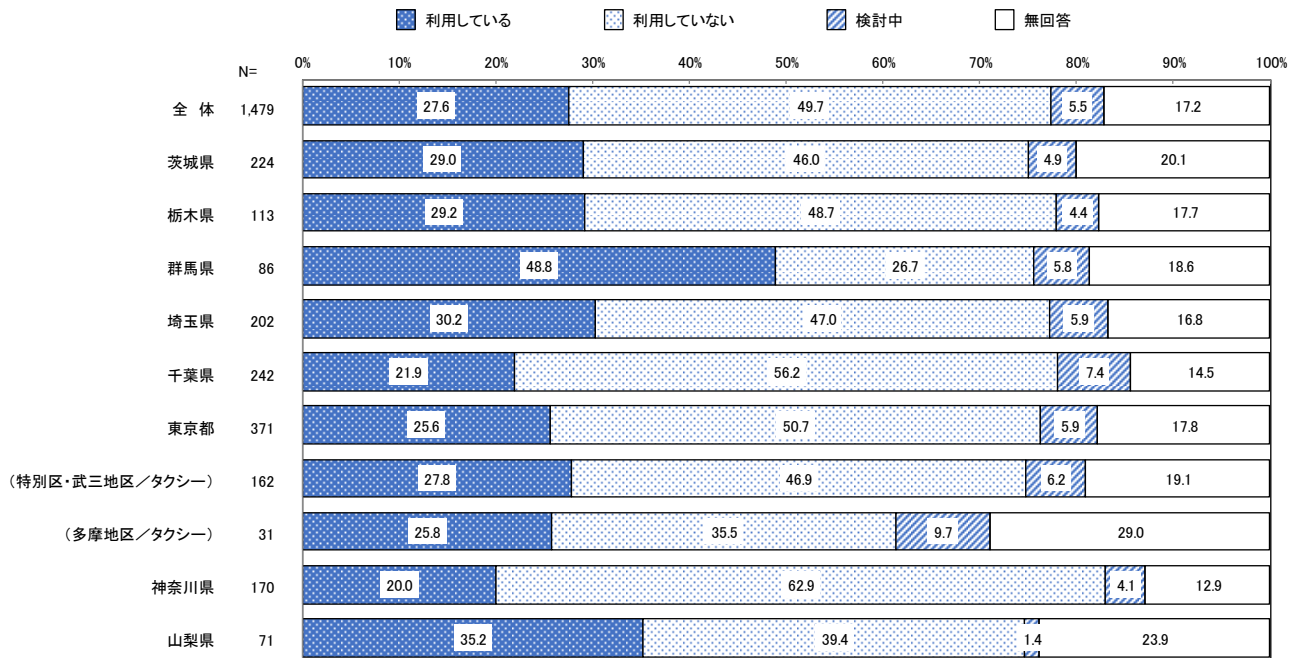
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、路線バス、貸切バス、タクシーで2～3割台と、他に比べてやや高い。一方、鉄道運送事業では4.8%にとどまった。



< 地域別 >

地域別では、「利用している」の割合は、群馬県で48.8%、山梨県で35.2%と、他の地域に比べて高くなっている。



< 輸送モード・地域別 >

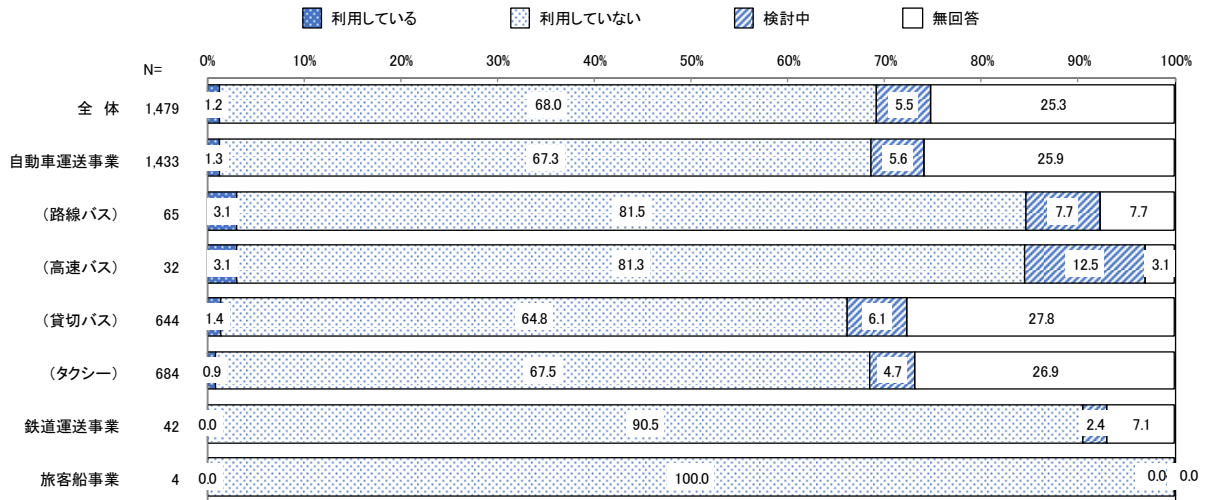
(%)

		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	27.6	49.7	5.5	17.2
路線バス	茨城県	6	33.3	66.7	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	83.3	16.7	0.0	0.0
	埼玉県	9	44.4	33.3	0.0	22.2
	千葉県	14	7.1	57.1	28.6	7.1
	東京都	15	6.7	86.7	6.7	0.0
	神奈川県	10	0.0	100.0	0.0	0.0
	山梨県	4	50.0	50.0	0.0	0.0
	小計	65	23.1	64.6	7.7	4.6
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	50.0	50.0	0.0	0.0
埼玉県		3	33.3	33.3	33.3	0.0
千葉県		8	12.5	62.5	25.0	0.0
東京都		12	0.0	83.3	8.3	8.3
神奈川県		5	20.0	80.0	0.0	0.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	15.6	68.8	12.5	3.1
貸切バス		茨城県	114	36.0	40.4	3.5
	栃木県	60	33.3	43.3	5.0	18.3
	群馬県	42	52.4	31.0	4.8	11.9
	埼玉県	99	30.3	50.5	3.0	16.2
	千葉県	120	28.3	43.3	7.5	20.8
	東京都	132	31.1	46.2	5.3	17.4
	神奈川県	46	23.9	63.0	6.5	6.5
	山梨県	31	38.7	35.5	3.2	22.6
	小計	644	32.8	44.7	5.0	17.5
	タクシー	茨城県	99	22.2	48.5	7.1
栃木県		50	26.0	52.0	4.0	18.0
群馬県		34	35.3	23.5	8.8	32.4
埼玉県		88	29.5	43.2	9.1	18.2
千葉県		86	17.4	69.8	3.5	9.3
東京都(特別区・武三地区)		162	27.8	46.9	6.2	19.1
東京都(多摩地区)		31	25.8	35.5	9.7	29.0
神奈川県		100	22.0	56.0	4.0	18.0
山梨県		34	29.4	44.1	0.0	26.5
小計		684	25.3	49.4	5.8	19.4
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	2	100.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	千葉県	11	0.0	90.9	0.0	9.1
	東京都	12	0.0	91.7	0.0	8.3
	神奈川県	9	0.0	88.9	0.0	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	4.8	88.1	0.0	7.1
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	100.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	100.0	0.0	0.0	

【コロナ資本金劣後ローン（日本政策金融公庫）】

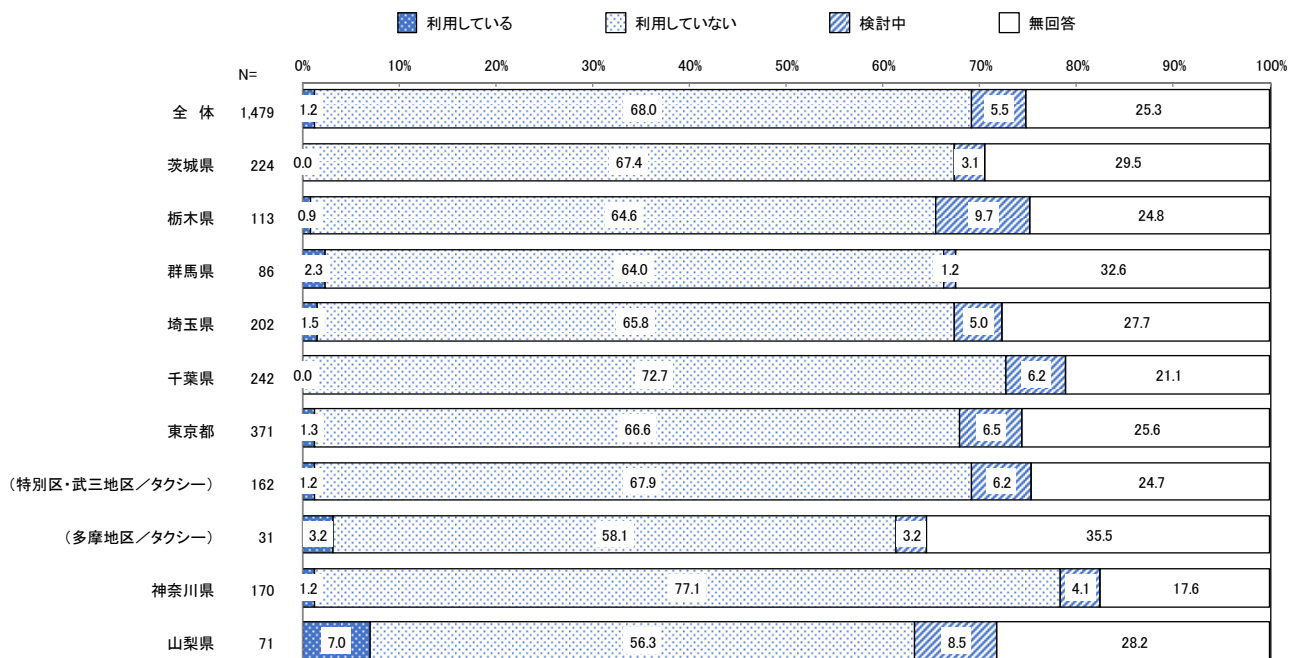
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、最も高い路線バス、高速バスでも3.1%にとどまり、いずれのモードにおいても「利用していない」が大半を占めている。「検討中」は高速バスで唯一1割を超えている。



< 地域別 >

地域別では、「利用している」の割合は、山梨県で7.0%と他の地域に比べてやや高い。ただし、いずれの地域も「利用していない」が最も高く、千葉県、神奈川県は7割以上と特に高い割合となっている。



< 輸送モード・地域別 >

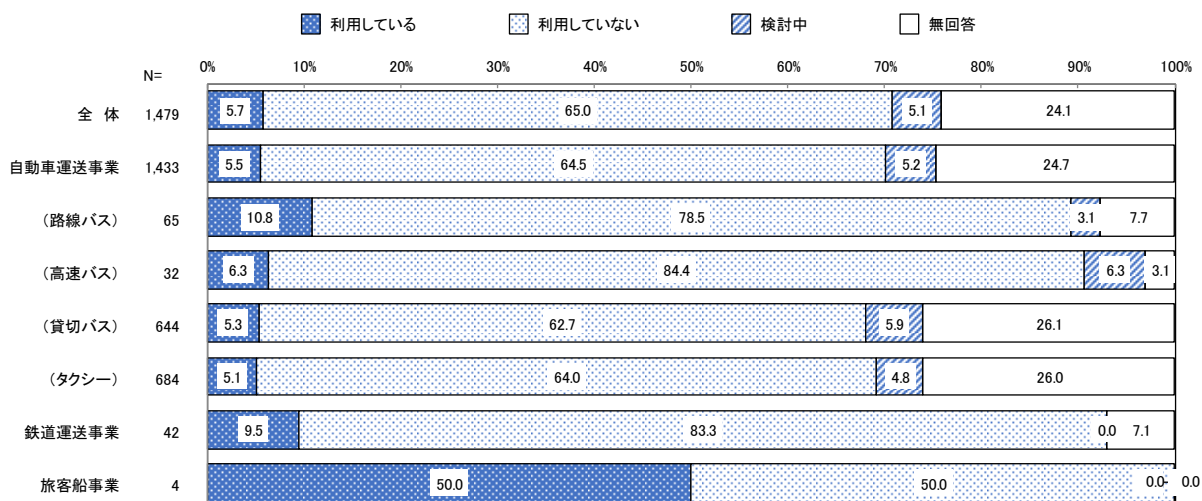
(%)

		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	1.2	68.0	5.5	25.3
路線バス	茨城県	6	0.0	83.3	0.0	16.7
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	16.7	83.3	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	66.7	0.0	33.3
	千葉県	14	0.0	78.6	14.3	7.1
	東京都	15	0.0	86.7	13.3	0.0
	神奈川県	10	0.0	100.0	0.0	0.0
	山梨県	4	25.0	50.0	25.0	0.0
	小計	65	3.1	81.5	7.7	7.7
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	100.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	66.7	33.3	0.0
千葉県		8	0.0	75.0	25.0	0.0
東京都		12	0.0	91.7	0.0	8.3
神奈川県		5	0.0	80.0	20.0	0.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	3.1	81.3	12.5	3.1
貸切バス		茨城県	114	0.0	64.9	4.4
	栃木県	60	1.7	58.3	13.3	26.7
	群馬県	42	2.4	66.7	2.4	28.6
	埼玉県	99	2.0	71.7	1.0	25.3
	千葉県	120	0.0	64.2	5.0	30.8
	東京都	132	1.5	59.1	8.3	31.1
	神奈川県	46	2.2	82.6	6.5	8.7
	山梨県	31	6.5	51.6	12.9	29.0
	小計	644	1.4	64.8	6.1	27.8
	タクシー	茨城県	99	0.0	67.7	2.0
栃木県		50	0.0	70.0	6.0	24.0
群馬県		34	0.0	52.9	0.0	47.1
埼玉県		88	1.1	58.0	9.1	31.8
千葉県		86	0.0	81.4	4.7	14.0
東京都(特別区・武三地区)		162	1.2	67.9	6.2	24.7
東京都(多摩地区)		31	3.2	58.1	3.2	35.5
神奈川県		100	1.0	71.0	3.0	25.0
山梨県		34	2.9	64.7	2.9	29.4
小計		684	0.9	67.5	4.7	26.9
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	千葉県	11	0.0	81.8	9.1	9.1
	東京都	12	0.0	91.7	0.0	8.3
	神奈川県	9	0.0	88.9	0.0	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	0.0	90.5	2.4	7.1
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	100.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	0.0	100.0	0.0	0.0

【危機対応融資（商工中金）】

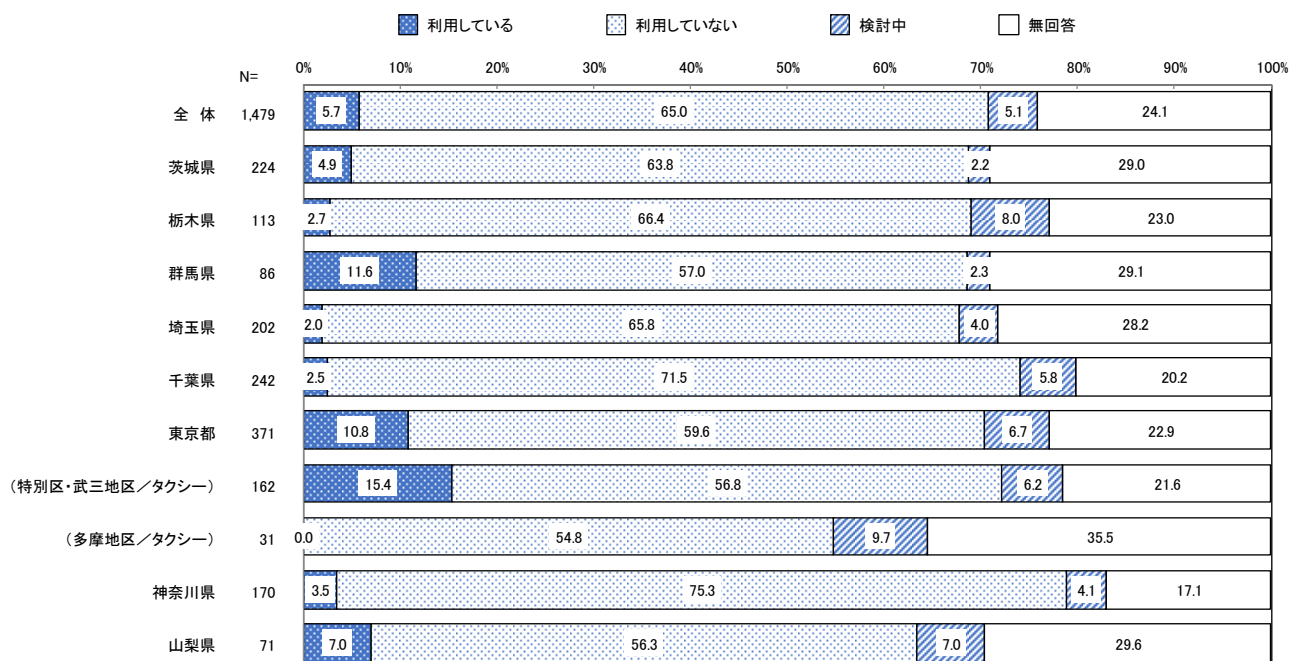
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、路線バス、鉄道運送事業で約1割と、他のモードに比べてやや高い。ただし、いずれのモードも「利用していない」が最も高く、6割を超えている。



< 地域別 >

地域別では、「利用している」の割合は、群馬県、東京都、特別区・武三地区（タクシー）で1割台と、他の地域に比べてやや高い。ただし、いずれの地域も「利用していない」が最も高く、千葉県、神奈川県は7割台と特に高い割合となっている。



< 輸送モード・地域別 >

(%)

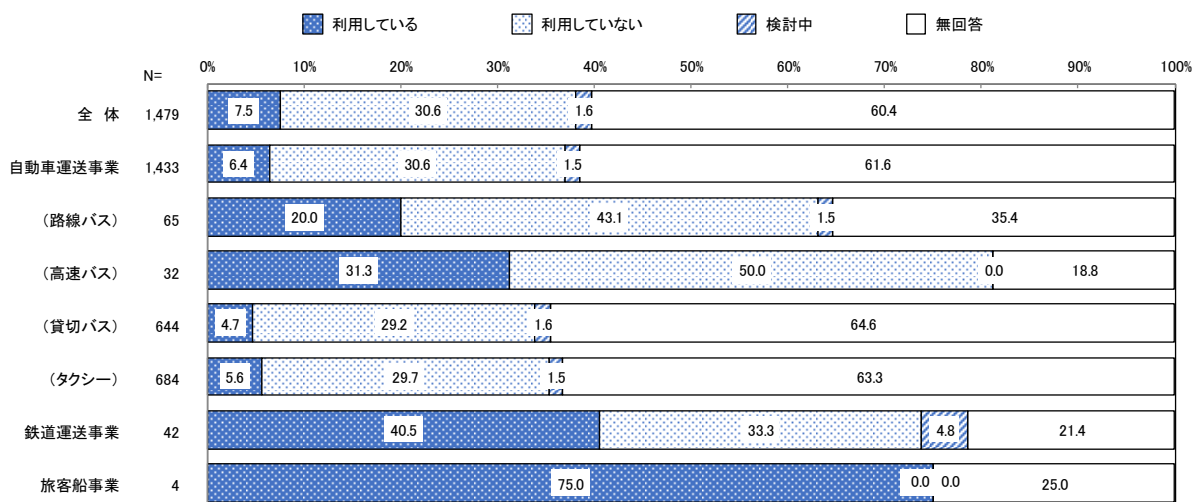
		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	5.7	65.0	5.1	24.1
路線バス	茨城県	6	16.7	66.7	0.0	16.7
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	6	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	66.7	0.0	33.3
	千葉県	14	0.0	85.7	7.1	7.1
	東京都	15	13.3	80.0	6.7	0.0
	神奈川県	10	0.0	100.0	0.0	0.0
	山梨県	4	25.0	75.0	0.0	0.0
	小計	65	10.8	78.5	3.1	7.7
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	100.0	0.0	0.0
埼玉県		3	33.3	66.7	0.0	0.0
千葉県		8	0.0	87.5	12.5	0.0
東京都		12	0.0	83.3	8.3	8.3
神奈川県		5	0.0	100.0	0.0	0.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	6.3	84.4	6.3	3.1
貸切バス		茨城県	114	6.1	60.5	3.5
	栃木県	60	1.7	63.3	10.0	25.0
	群馬県	42	9.5	61.9	4.8	23.8
	埼玉県	99	2.0	70.7	1.0	26.3
	千葉県	120	2.5	61.7	6.7	29.2
	東京都	132	8.3	56.8	7.6	27.3
	神奈川県	46	8.7	78.3	6.5	6.5
	山梨県	31	6.5	51.6	12.9	29.0
	小計	644	5.3	62.7	5.9	26.1
	タクシー	茨城県	99	1.0	67.7	1.0
栃木県		50	4.0	68.0	6.0	22.0
群馬県		34	5.9	50.0	0.0	44.1
埼玉県		88	1.1	59.1	8.0	31.8
千葉県		86	1.2	80.2	4.7	14.0
東京都(特別区・武三地区)		162	15.4	56.8	6.2	21.6
東京都(多摩地区)		31	0.0	54.8	9.7	35.5
神奈川県		100	2.0	69.0	4.0	25.0
山梨県		34	2.9	61.8	2.9	32.4
小計		684	5.1	64.0	4.8	26.0
鉄道運送事業	茨城県	3	33.3	66.7	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	群馬県	2	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	100.0	0.0	0.0
	千葉県	11	18.2	72.7	0.0	9.1
	東京都	12	0.0	91.7	0.0	8.3
	神奈川県	9	0.0	88.9	0.0	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	9.5	83.3	0.0	7.1
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	50.0	50.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	4	50.0	50.0	0.0	0.0

【その他】

「その他」については、自治体独自の支援金・給付金・補助金等や自治体の利子補給、日本政策投資銀行の危機対応融資、家賃支援給付金、各種税金の軽減・猶予の回答があった。

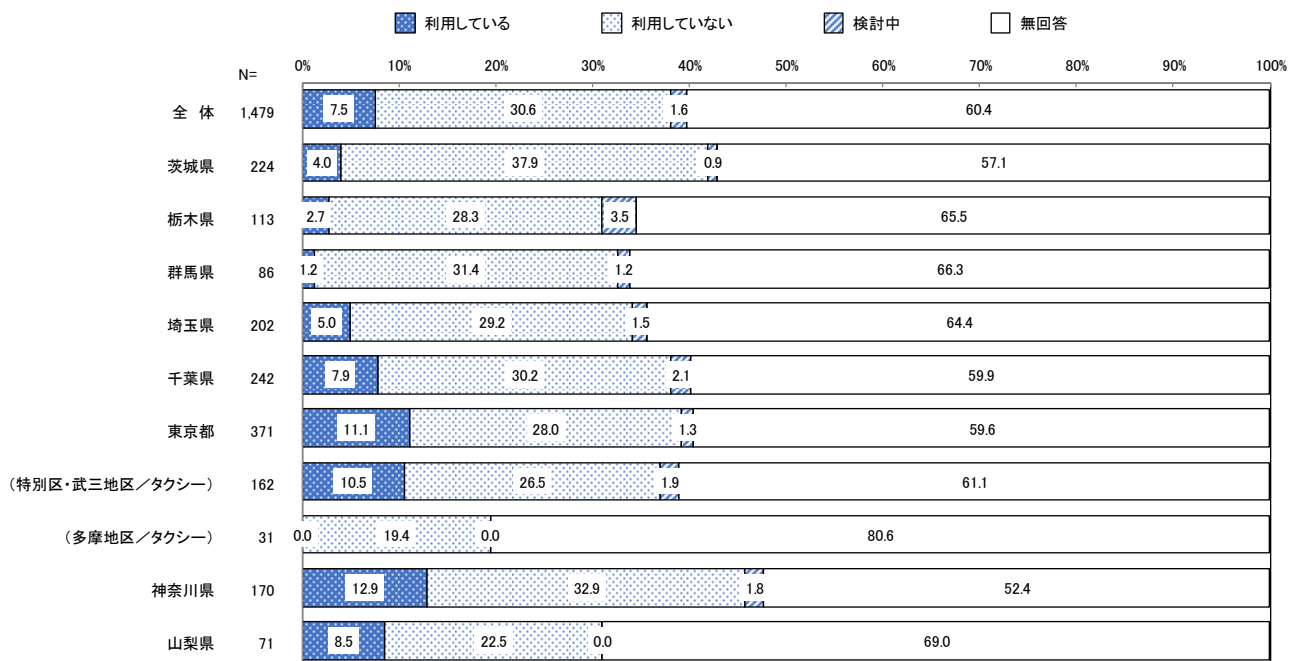
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、高速バス、鉄道運送事業で3割を超えている。



< 地域別 >

地域別では、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、神奈川県で1割を超えている。



< 輸送モード・地域別 >

(%)

		回答数	利用している	利用していない	検討中	無回答
全 体		1,479	7.5	30.6	1.6	60.4
路線バス	茨城県	6	0.0	50.0	0.0	50.0
	栃木県	1	0.0	0.0	0.0	100.0
	群馬県	6	0.0	50.0	0.0	50.0
	埼玉県	9	11.1	33.3	0.0	55.6
	千葉県	14	21.4	21.4	7.1	50.0
	東京都	15	26.7	60.0	0.0	13.3
	神奈川県	10	40.0	60.0	0.0	0.0
	山梨県	4	25.0	25.0	0.0	50.0
	小計	65	20.0	43.1	1.5	35.4
	高速バス	茨城県	1	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	50.0	0.0	50.0
埼玉県		3	33.3	66.7	0.0	0.0
千葉県		8	37.5	37.5	0.0	25.0
東京都		12	41.7	50.0	0.0	8.3
神奈川県		5	20.0	60.0	0.0	20.0
山梨県		1	0.0	0.0	0.0	100.0
小計		32	31.3	50.0	0.0	18.8
貸切バス		茨城県	114	3.5	36.0	0.9
	栃木県	60	1.7	23.3	3.3	71.7
	群馬県	42	0.0	40.5	2.4	57.1
	埼玉県	99	4.0	23.2	1.0	71.7
	千葉県	120	4.2	24.2	1.7	70.0
	東京都	132	5.3	25.8	1.5	67.4
	神奈川県	46	15.2	47.8	2.2	34.8
	山梨県	31	6.5	25.8	0.0	67.7
	小計	644	4.7	29.2	1.6	64.6
	タクシー	茨城県	99	5.1	38.4	1.0
栃木県		50	2.0	34.0	4.0	60.0
群馬県		34	0.0	17.6	0.0	82.4
埼玉県		88	3.4	33.0	2.3	61.4
千葉県		86	3.5	38.4	2.3	55.8
東京都(特別区・武三地区)		162	10.5	26.5	1.9	61.1
東京都(多摩地区)		31	0.0	19.4	0.0	80.6
神奈川県		100	6.0	24.0	0.0	70.0
山梨県		34	8.8	20.6	0.0	70.6
小計		684	5.6	29.7	1.5	63.3
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	66.7	0.0	33.3
	栃木県	2	50.0	50.0	0.0	0.0
	群馬県	2	50.0	0.0	0.0	50.0
	埼玉県	3	33.3	66.7	0.0	0.0
	千葉県	11	45.5	27.3	0.0	27.3
	東京都	12	41.7	41.7	0.0	16.7
	神奈川県	9	44.4	11.1	22.2	22.2
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	40.5	33.3	4.8	21.4
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	75.0	0.0	0.0	25.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	4	75.0	0.0	0.0	25.0

(9) 自治体への要望

問 14 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用等に関して、自治体への要望がございましたらご回答ください。

主な要望は以下のとおり。

輸送モード	主な要望
路線バス	交付を受けるための続きを簡素化していただきたいと思います。
路線バス	感染症拡大防止対策に係る費用に対する助成拡充をお願いいたします。
路線バス	緊急事態宣言の再発出により、再び収入が大幅減少しており、改めて続きの支援金給付をお願いしたい。
高速バス	各自治体にてバス事業者への補助金交付等のご支援をいただいておりますが、高速バス事業者や大企業は対象外となる補助金も多く、申請に至っておりません。そうした事業者も申請が可能となるよう、包括的なご支援をご検討いただきたいと思います。
高速バス	消毒液やマスクの購入を行っていますが、品薄リスクの観点もあり、まとまった期間の助成金対象となれば助かります。
貸切バス	交付金の内容等がわかりにくい。交付金の手続き等が、インターネットなどを利用することが多く活用しにくい。
貸切バス	審査が厳しく貸してもらえないのをなんとかしてください。
貸切バス	業界への補助、GoTo 事業は大手旅行社の事業なので、中小には恩恵がありません。中小の支援が必要です。
貸切バス	地方創生臨時交付金って初めて知りました。何のことかわからない。
貸切バス	コロナウイルス感染防止対策として、令和2年11月にマイクロバス車内にプラチナ抗菌を施工しましたが、マイクロバス（全長7m未満）のため、対策補助金の対象外であるとのことで補助金を受けられなかった。この分を対象に入れてもらいたいと要望します。
貸切バス	雇調金で従業員の給料はなんとかまかなえているが、経営者と会社についてもなんらかの交付金で助けてもらいたい。
貸切バス	今年もまだコロナが続くようでしたら、借りた金が不足します。バスの場合車検、3ヶ月点検、バッテリー交換等でお金が足りません。
貸切バス	貸切バス事業としては、感染症対策事業への交付金より、会社を維持していくための資金給付の方が効果的だと思う。例えば、車両1台に対して〇〇万円給付とか。
貸切バス	修学旅行や遠足、部活の遠征などの貸切バス利用時の補助。高齢者のワクチン接種時の交通手段として貸切バス利用補助。
貸切バス	新型コロナウイルスの影響を受け、経営が厳しくなるのは飲食業だけではないのに、飲食業だけ「休業・営業短縮協力に関する支援金」を支給されるのは納得できない。輸送事業は休業しても、車両（船・飛行機等）の維持費（定期点検、車検、保険、メンテナンス等）がかかるので、他の事業より膨大な維持費（運転資金）が必要です。公平のため、各会社の車両台数によって交付金の金額を決めることが望ましいと思います。
貸切バス	公共交通事業者の会社損益、資金繰りが悪化すると事業存続がままならなくなり、地域の足に影響が出てしまうことを念頭においていただきたい。

タクシー	法人タクシーにおいて、一律の助成金でなく、車両及び会社の規模において金額の支給をしてもらいたい。
タクシー	持続化給付金の再実施。
タクシー	公共交通であるタクシー業界に支援・助成金等をお願いします。
タクシー	1社あたりではなく、車両数に応じた配分でお願いしたい。マスク、消毒液は消耗品のため、1度だけでなく複数回の補助が必要です。
タクシー	タクシー事業だけなら持続化給付金の対象になったが、他事業（特定旅客、乗合旅客）も含むと対象外になってしまった。そういう事業者への対応も考えて欲しい。コロナ禍が長引けば資金繰りが難しくなるが、融資を受けても返済の計画が難しい。
タクシー	市内に2社しかないタクシー会社存続のために行政が負担するタクシー利用支援や公用車の廃止によるタクシー利用を考えて頂きたい。
タクシー	地方創生臨時交付金を運営上の支出になるものに充当してほしい。できれば高額な支出となっている消費税や社会保険料等。
タクシー	コロナ感染対策の商品などが進化し良くなっている。一時的に県の補助を受け購入したが再度買い直しを考えている。補助を一度受けたものは再度受けられないので変えて欲しい。
タクシー	公共輸送機関に対する従事する労働者に対する危険手当の交付。事業継続のための諸税の軽減。感染防止費用の全額補助。
タクシー	コロナ対策の衛生費の補助・車両購入の助成金が欲しい。車両数に関係なく、一律の補助には、納得出来ない。持続化給付金も社会保険料を支払う金であつという間になくなった。今なお、特例の世話になっている現状。消費税も払えない。
タクシー	無利子期間を延長してほしい。
タクシー	タクシー会社への給付が各自治体によってバラツキが大きい（数百万単位で違う）。今後、公共交通の維持を図るために前回の給付額が低かった地域に、補助額を上乗せし、給付を検討すべき。自賠責、自動車税なども減額を再検討頂きたい。
タクシー	タクシーを利用されるお客様が、テレワークにより減少しました。また、飲食店が20時閉店になり、外出自粛により利用して頂けるお客様が少なくなりました。飲食店だけでなく、飲食店に関係する職業にも補償して欲しいです。例えば、タクシーは、飲食されたお客様が利用していましたが、今はほとんど利用されていませので、影響を受けています。ご検討を宜しくお願い致します。
タクシー	空港のタクシーは市内で営業が出来ないため、現在対前年10%ほどしか売上がなく壊滅的な状態です。空港で営業する会社への手厚い支援をお願いしたい。
タクシー	申請書類の簡略化。申請から支給までの期間の短縮。
鉄道	交通機関の利用率が低迷しているなかで、底上げとなりうる施策等への活用をしていただき、地域の活性化にもつなげていただきたい。
鉄道	持続化給付金の条件を満たしている限り給付をお願いしたい。金利引き下げ期間を延長してほしい。融資枠の上限を引き上げてほしい。元金据え置き期間を延長してほしい。
鉄道	既に経営に大きく影響しているので、迅速に支援いただきたい。

5. 業績や財務面への影響について

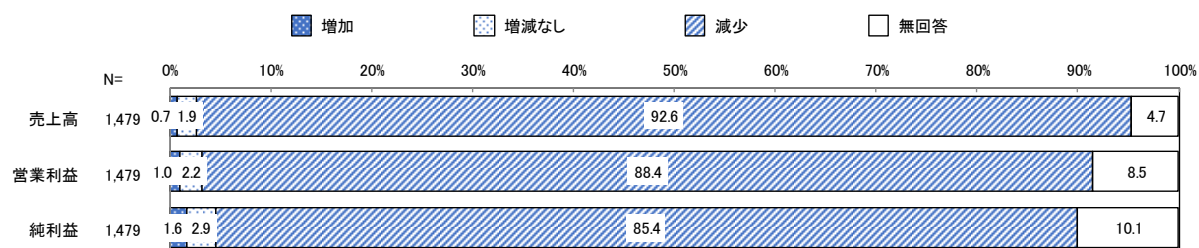
(1) 今期の売上高・収益状況

問 15 今期(2021年1月を含む期間)の売上高・収益状況についてご回答ください。

今期の売上高については、「増加」が0.7%、「増減なし」が1.9%、「減少」が92.6%となっている。「減少」の内訳をみると、「30～50%未満減少」が最も高く、減少率の平均値は51.9%となっている。

今期の営業利益については、「増加」が1.0%、「増減なし」が2.2%、「減少」が88.4%となっている。「減少」の内訳をみると、「70%以上減少」が最も高く、減少率の平均値は262.9%であった。

今期の純利益については、「増加」が1.6%、「増減なし」が2.9%、「減少」が85.4%となっている。「減少」の内訳をみると、「70%以上減少」が最も高く、減少率の平均値は170.3%であった。

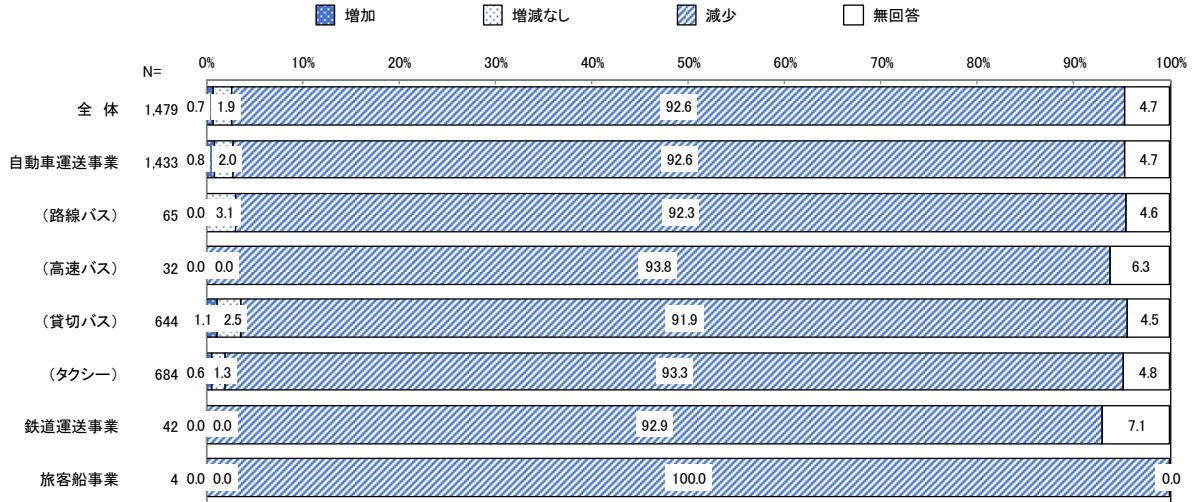


	回答数	(上段:件数、下段:%)										(%)	
		増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
今期売上高	1,479	11	28	15	53	143	453	255	386	65	70	39.6	51.9
	100.0	0.7	1.9	1.0	3.6	9.7	30.6	17.2	26.1	4.4	4.7		
今期営業利益	1,479	15	32	8	41	75	203	162	667	151	125	144.1	262.9
	100.0	1.0	2.2	0.5	2.8	5.1	13.7	11.0	45.1	10.2	8.5		
今期純利益	1,479	23	43	8	50	73	169	157	637	169	150	62.2	170.3
	100.0	1.6	2.9	0.5	3.4	4.9	11.4	10.6	43.1	11.4	10.1		

【売上高】

< 輸送モード別 >

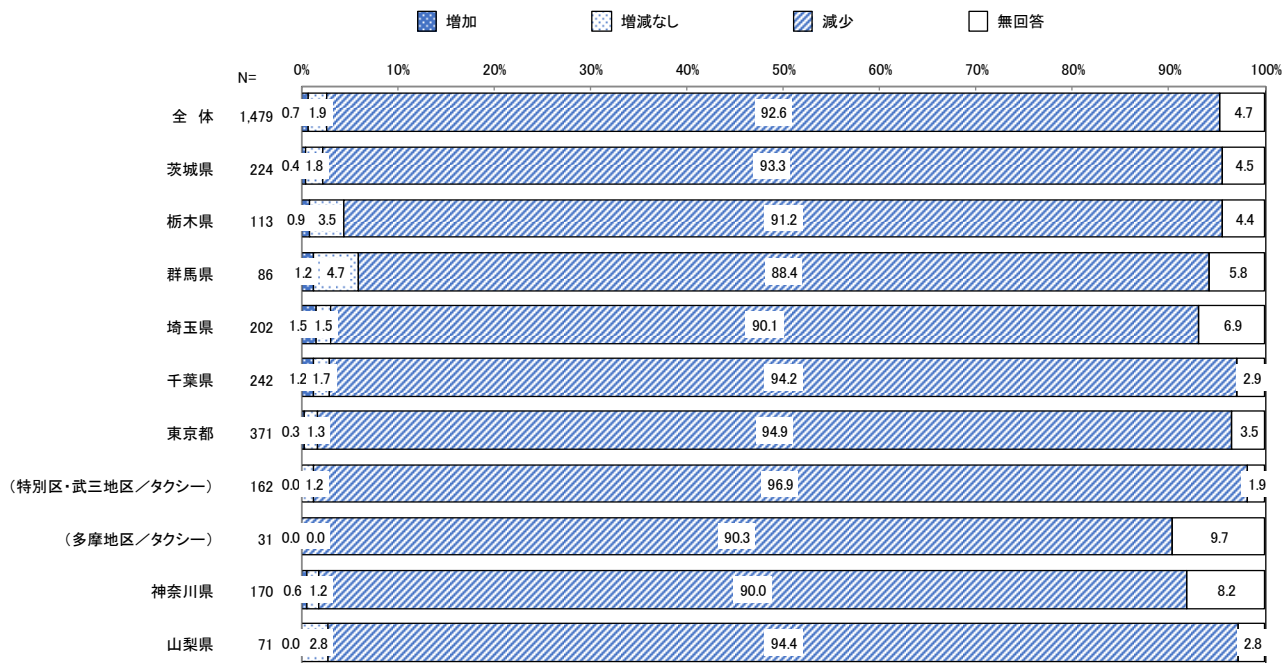
輸送モード別では、すべてのモードで「減少」が9割を超えている。減少率の平均値は貸切バスで66.8%、高速バスで59.7%と特に高くなっている。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	11	28	15	53	143	453	255	386	65	70	39.6	51.9
自動車運送事業	1,433	11	28	13	49	126	438	252	386	63	67	39.6	52.6
(路線バス)	65	0	2	2	5	17	24	7	3	2	3	-	35.0
(高速バス)	32	0	0	0	1	3	8	4	14	0	2	-	59.7
(貸切バス)	644	7	16	7	18	31	84	96	324	32	29	36.2	66.8
(タクシー)	684	4	9	3	24	75	321	145	41	29	33	45.1	40.8
鉄道運送事業	42	0	0	1	4	16	14	3	0	1	3	-	30.0
旅客船事業	4	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	-	19.8

<地域別>

地域別では、群馬県を除くすべての地域で「減少」が9割台となっており、群馬県でも88.4%を占めている。減少率の平均値は東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）、神奈川県を除くすべての地域で50%超となっている。



	回答数	(上段:件数、下段:%)										(%)		
		増加	増減なし	0~10%未満減少	10~20%未満減少	20~30%未満減少	30~50%未満減少	50~70%未満減少	70%以上減少	減少(減少率不明)	無回答	増加率平均	減少率平均	
全体	1,479	11	28	15	53	143	453	255	386	65	70	39.6	51.9	
地域	茨城県	224	1	4	2	8	16	69	40	61	13	10	-	52.6
	栃木県	113	1	4	1	3	9	23	23	38	6	5	5.0	57.9
	群馬県	86	1	4	1	0	6	25	17	22	5	5	-	55.3
	埼玉県	202	3	3	2	7	18	59	25	60	11	14	45.3	53.3
	千葉県	242	3	4	3	9	30	71	31	78	6	7	45.1	54.4
	東京都	371	1	5	3	15	36	131	79	74	14	13	-	49.0
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	0	2	0	7	14	66	55	9	6	3	-	43.9
	(多摩地区/タクシー)	31	0	0	0	0	3	21	2	0	2	3	-	34.9
	神奈川県	170	1	2	3	8	23	61	24	26	8	14	40.0	43.5
	山梨県	71	0	2	0	3	5	14	16	27	2	2	-	57.9

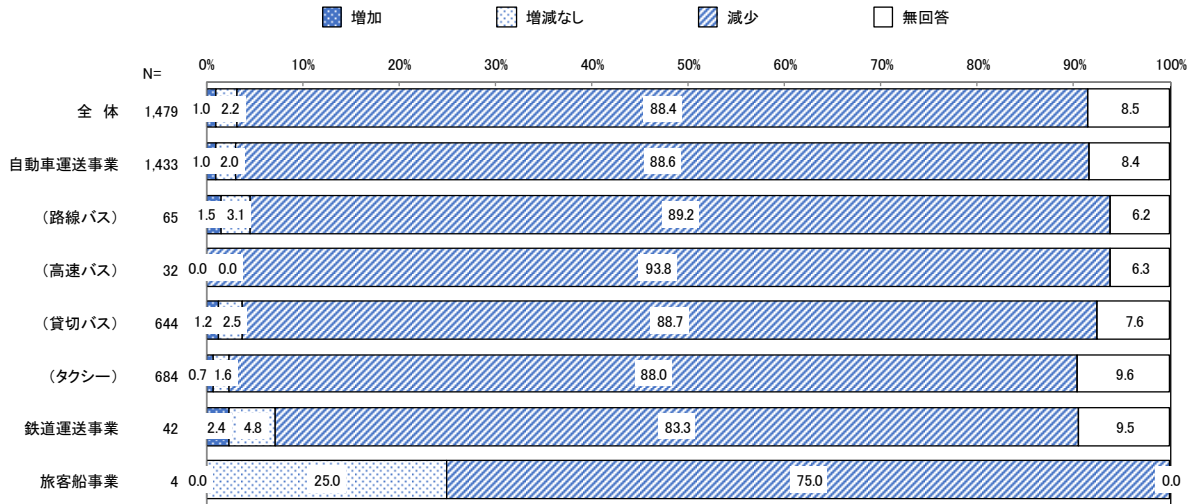
< 輸送モード・地域別 >

												(%)	
		回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少 (減少率 不明)	無回答	
全体		1,479	0.7	1.9	1.0	3.6	9.7	30.6	17.2	26.1	4.4	4.7	
路線バス	茨城県	6	0.0	0.0	16.7	16.7	16.7	16.7	0.0	16.7	16.7	0.0	
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	群馬県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	66.7	16.7	0.0	0.0	0.0	
	埼玉県	9	0.0	0.0	0.0	11.1	22.2	44.4	11.1	0.0	11.1	0.0	
	千葉県	14	0.0	0.0	0.0	0.0	42.9	42.9	14.3	0.0	0.0	0.0	
	東京都	15	0.0	0.0	0.0	6.7	20.0	46.7	6.7	13.3	0.0	6.7	
	神奈川県	10	0.0	0.0	10.0	10.0	40.0	20.0	0.0	0.0	0.0	20.0	
	山梨県	4	0.0	25.0	0.0	25.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	
	小計	65	0.0	3.1	3.1	7.7	26.2	36.9	10.8	4.6	3.1	4.6	
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0	
	千葉県	8	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	62.5	12.5	12.5	0.0	0.0	
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	16.7	8.3	66.7	0.0	0.0	
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	20.0	20.0	0.0	0.0	20.0	0.0	40.0	
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	
	小計	32	0.0	0.0	0.0	3.1	9.4	25.0	12.5	43.8	0.0	6.3	
貸切バス	茨城県	114	0.0	2.6	0.9	3.5	3.5	13.2	20.2	45.6	7.0	3.5	
	栃木県	60	1.7	5.0	0.0	0.0	5.0	8.3	13.3	58.3	5.0	3.3	
	群馬県	42	2.4	2.4	2.4	0.0	2.4	19.0	14.3	42.9	7.1	7.1	
	埼玉県	99	3.0	2.0	1.0	4.0	2.0	10.1	11.1	54.5	7.1	5.1	
	千葉県	120	0.0	0.8	0.8	2.5	3.3	11.7	15.0	59.2	2.5	4.2	
	東京都	132	0.8	2.3	1.5	3.8	9.1	19.7	14.4	40.2	3.8	4.5	
	神奈川県	46	2.2	4.3	2.2	2.2	6.5	13.0	17.4	39.1	4.3	8.7	
	山梨県	31	0.0	3.2	0.0	3.2	6.5	0.0	9.7	74.2	3.2	0.0	
	小計	644	1.1	2.5	1.1	2.8	4.8	13.0	14.9	50.3	5.0	4.5	
タクシー	茨城県	99	1.0	1.0	0.0	3.0	10.1	50.5	17.2	7.1	4.0	6.1	
	栃木県	50	0.0	0.0	2.0	6.0	10.0	34.0	30.0	6.0	6.0	6.0	
	群馬県	34	0.0	8.8	0.0	0.0	8.8	35.3	26.5	8.8	5.9	5.9	
	埼玉県	88	0.0	1.1	1.1	2.3	13.6	51.1	13.6	4.5	3.4	9.1	
	千葉県	86	3.5	2.3	1.2	5.8	15.1	51.2	10.5	5.8	2.3	2.3	
	東京都(特別区・武三地区)	162	0.0	1.2	0.0	4.3	8.6	40.7	34.0	5.6	3.7	1.9	
	東京都(多摩地区)	31	0.0	0.0	0.0	0.0	9.7	67.7	6.5	0.0	6.5	9.7	
	神奈川県	100	0.0	0.0	0.0	3.0	12.0	52.0	16.0	7.0	6.0	4.0	
	山梨県	34	0.0	0.0	0.0	2.9	8.8	41.2	29.4	8.8	2.9	5.9	
小計	684	0.6	1.3	0.4	3.5	11.0	46.9	21.2	6.0	4.2	4.8		
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	
	千葉県	11	0.0	0.0	0.0	9.1	54.5	18.2	9.1	0.0	9.1	0.0	
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	8.3	16.7	66.7	8.3	0.0	0.0	0.0	
	神奈川県	9	0.0	0.0	11.1	22.2	33.3	11.1	0.0	0.0	0.0	22.2	
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	小計	42	0.0	0.0	2.4	9.5	38.1	33.3	7.1	0.0	2.4	7.1	
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	東京都	4	0.0	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0	25.0	0.0	
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	小計	4	0.0	0.0	25.0	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0	25.0	0.0	

【営業利益】

< 輸送モード別 >

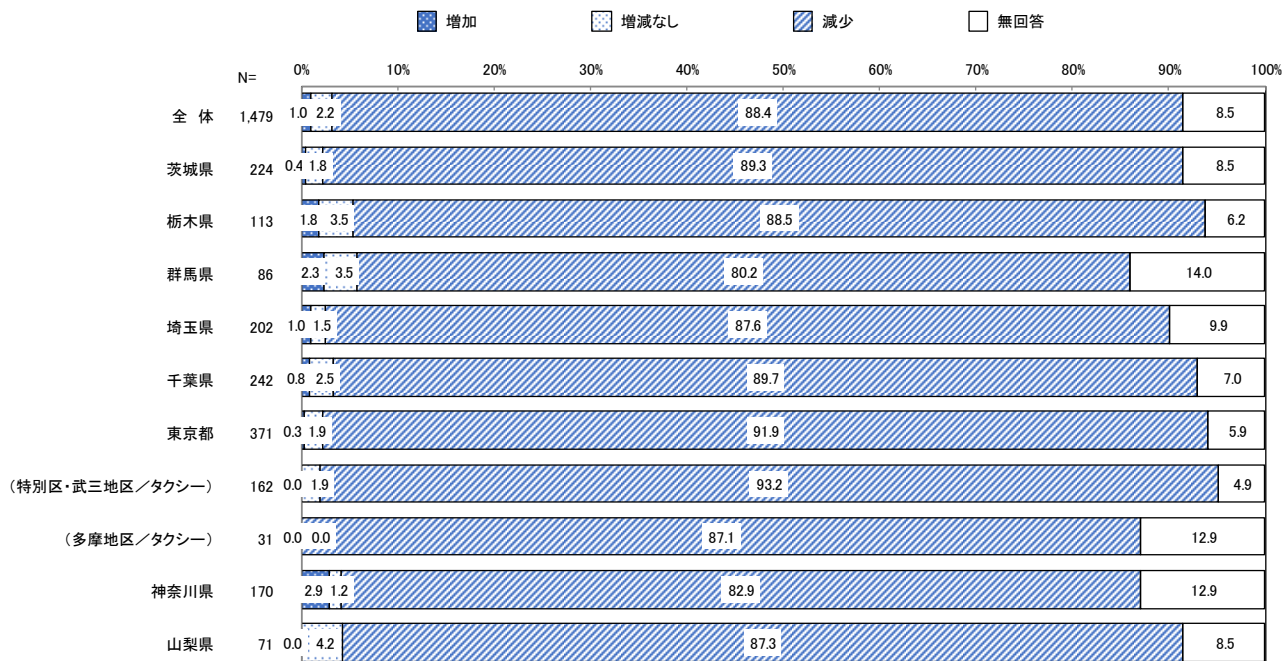
輸送モード別では、すべてのモードで「減少」が8割を超えており、特に高速バスでは93.8%を占めている。「減少」の内訳については、すべてのモードで「70%以上減少」が最も高くなっている。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	15	32	8	41	75	203	162	667	151	125	62.2	262.9
自動車運送事業	1,433	14	29	8	41	73	200	156	645	146	121	67.0	266.4
(路線バス)	65	1	2	0	1	4	7	3	36	7	4	21.5	412.2
(高速バス)	32	0	0	0	1	0	0	2	23	4	2	-	955.9
(貸切バス)	644	8	16	5	18	18	57	53	365	55	49	58.9	124.5
(タクシー)	684	5	11	2	21	49	136	98	216	80	66	92.5	361.2
鉄道運送事業	42	1	2	0	0	2	3	6	22	2	4	4.4	142.5
旅客船事業	4	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	-	-

<地域別>

地域別では、すべてのモードで「減少」が8割を超えており、特に東京都、特別区・武三地区（タクシー）では9割超となっている。「減少」の内訳については、すべての地域で「70%以上減少」が最も高くなっている。



	回答数	(上段:件数、下段:%)										(%)													
		増加	増減なし	0~10%未満減少	10~20%未満減少	20~30%未満減少	30~50%未満減少	50~70%未満減少	70%以上減少	減少(減少率不明)	無回答	増加率平均	減少率平均												
全体	1,479	15	32	8	41	75	203	162	667	151	125	100.0	1.0	2.2	0.5	2.8	5.1	13.7	11.0	45.1	10.2	8.5	62.2	262.9	
地域	茨城県	224	1	4	0	7	10	42	32	89	20	19	100.0	0.4	1.8	0.0	3.1	4.5	18.8	14.3	39.7	8.9	8.5	-	104.8
	栃木県	113	2	4	1	4	4	14	13	51	13	7	100.0	1.8	3.5	0.9	3.5	3.5	12.4	11.5	45.1	11.5	6.2	225.0	136.9
	群馬県	86	2	3	1	0	2	8	10	41	7	12	100.0	2.3	3.5	1.2	0.0	2.3	9.3	11.6	47.7	8.1	14.0	15.0	471.7
	埼玉県	202	2	3	2	8	11	30	13	89	24	20	100.0	1.0	1.5	1.0	4.0	5.4	14.9	6.4	44.1	11.9	9.9	63.0	116.9
	千葉県	242	2	6	2	5	14	38	23	121	14	17	100.0	0.8	2.5	0.8	2.1	5.8	15.7	9.5	50.0	5.8	7.0	45.0	194.0
	東京都	371	1	7	2	12	19	43	44	172	49	22	100.0	0.3	1.9	0.5	3.2	5.1	11.6	11.9	46.4	13.2	5.9	-	547.3
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	0	3	0	3	8	21	27	71	21	8	100.0	0.0	1.9	0.0	1.9	4.9	13.0	16.7	43.8	13.0	4.9	-	804.4
	(多摩地区/タクシー)	31	0	0	0	1	3	5	3	9	6	4	100.0	0.0	0.0	0.0	3.2	9.7	16.1	9.7	29.0	19.4	12.9	-	977.5
	神奈川県	170	5	2	0	4	12	24	14	69	18	22	100.0	2.9	1.2	0.0	2.4	7.1	14.1	8.2	40.6	10.6	12.9	22.5	159.0
	山梨県	71	0	3	0	1	3	4	13	35	6	6	100.0	0.0	4.2	0.0	1.4	4.2	5.6	18.3	49.3	8.5	8.5	-	128.8

< 輸送モード・地域別 >

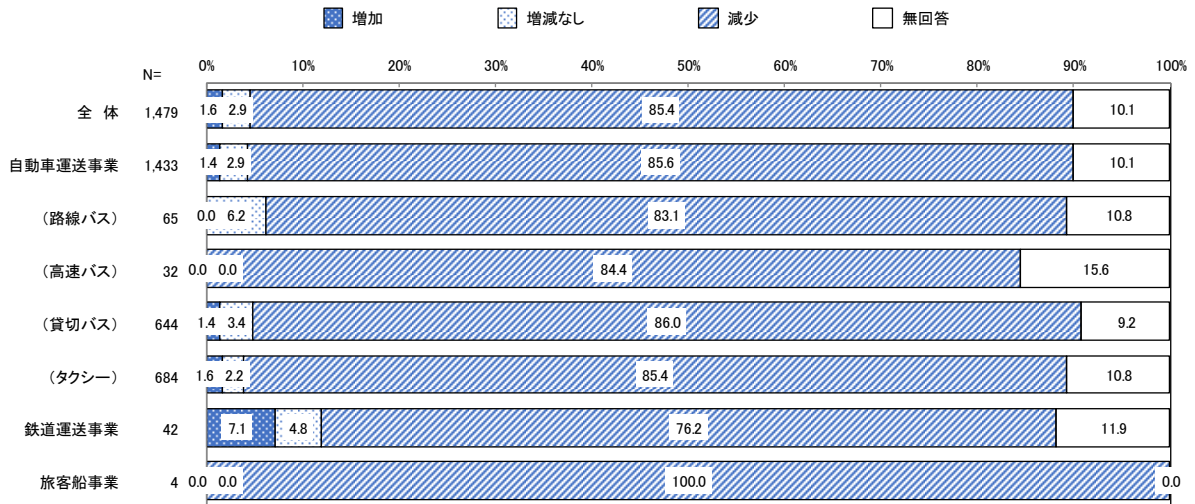
(%)

	回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少 (減少率 不明)	無回答	
全体	1,479	1.0	2.2	0.5	2.8	5.1	13.7	11.0	45.1	10.2	8.5	
路線バス	茨城県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	33.3	0.0	33.3	16.7	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	16.7	66.7	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	11.1	11.1	33.3	33.3	0.0
	千葉県	14	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1	7.1	0.0	85.7	0.0	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	13.3	0.0	60.0	13.3	6.7
	神奈川県	10	10.0	0.0	0.0	0.0	10.0	0.0	0.0	50.0	0.0	30.0
	山梨県	4	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0
	小計	65	1.5	3.1	0.0	1.5	6.2	10.8	4.6	55.4	10.8	6.2
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0
	千葉県	8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0	40.0	0.0	40.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	小計	32	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	6.3	71.9	12.5	6.3
貸切バス	茨城県	114	0.0	2.6	0.0	2.6	3.5	9.6	12.3	54.4	8.8	6.1
	栃木県	60	1.7	5.0	1.7	0.0	3.3	10.0	6.7	60.0	6.7	5.0
	群馬県	42	4.8	0.0	2.4	0.0	2.4	7.1	7.1	54.8	9.5	11.9
	埼玉県	99	2.0	2.0	1.0	3.0	2.0	10.1	3.0	59.6	12.1	5.1
	千葉県	120	0.0	1.7	0.0	2.5	1.7	5.8	9.2	64.2	5.0	10.0
	東京都	132	0.8	2.3	1.5	6.1	4.5	11.4	9.8	47.7	9.1	6.8
	神奈川県	46	4.3	4.3	0.0	2.2	2.2	10.9	8.7	47.8	6.5	13.0
	山梨県	31	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	74.2	12.9	6.5
	小計	644	1.2	2.5	0.8	2.8	2.8	8.9	8.2	56.7	8.5	7.6
タクシー	茨城県	99	1.0	1.0	0.0	4.0	5.1	28.3	18.2	21.2	9.1	12.1
	栃木県	50	2.0	0.0	0.0	8.0	4.0	14.0	18.0	28.0	18.0	8.0
	群馬県	34	0.0	8.8	0.0	0.0	2.9	11.8	14.7	32.4	8.8	20.6
	埼玉県	88	0.0	1.1	1.1	4.5	10.2	21.6	8.0	27.3	10.2	15.9
	千葉県	86	2.3	2.3	1.2	2.3	10.5	33.7	11.6	22.1	8.1	5.8
	東京都(特別区・武三地区)	162	0.0	1.9	0.0	1.9	4.9	13.0	16.7	43.8	13.0	4.9
	東京都(多摩地区)	31	0.0	0.0	0.0	3.2	9.7	16.1	9.7	29.0	19.4	12.9
	神奈川県	100	1.0	0.0	0.0	2.0	9.0	19.0	9.0	37.0	15.0	8.0
	山梨県	34	0.0	2.9	0.0	2.9	8.8	11.8	29.4	29.4	2.9	11.8
	小計	684	0.7	1.6	0.3	3.1	7.2	19.9	14.3	31.6	11.7	9.6
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	66.7	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	18.2	0.0	0.0	9.1	9.1	18.2	36.4	9.1	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.3	83.3	8.3	0.0
	神奈川県	9	11.1	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	11.1	33.3	0.0	33.3
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	2.4	4.8	0.0	0.0	4.8	7.1	14.3	52.4	4.8	9.5
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	0.0	

【純利益】

< 輸送モード別 >

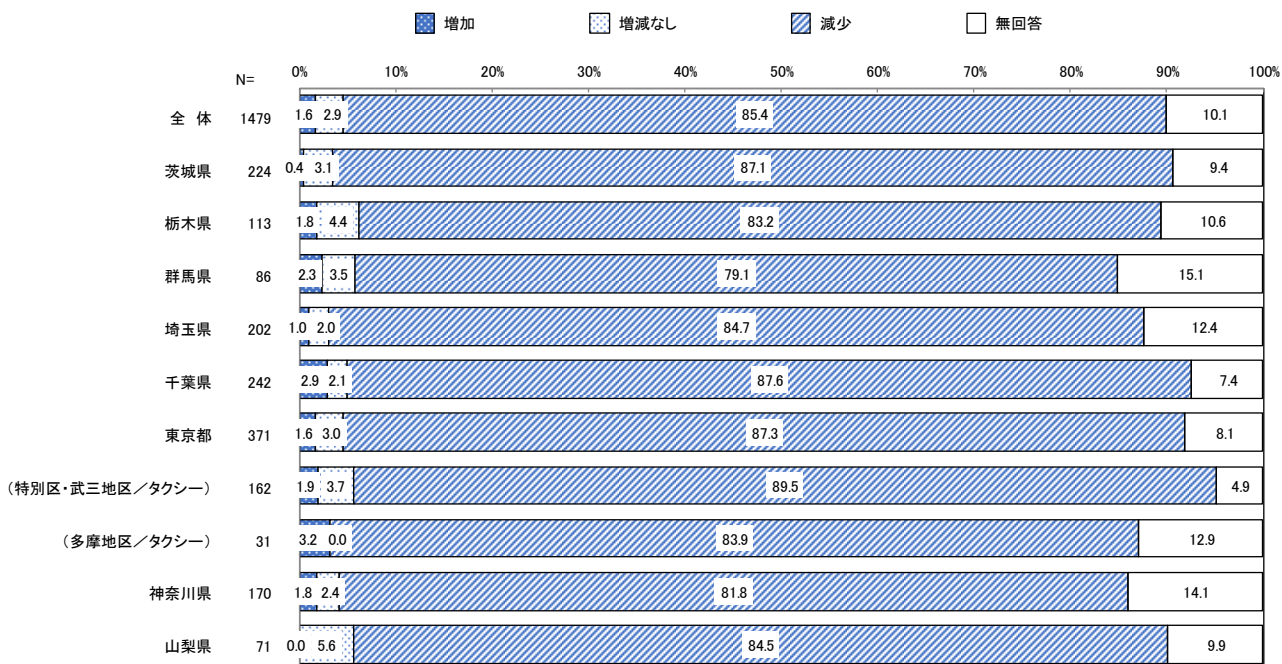
輸送モード別では、鉄道運送事業を除くすべてのモードで「減少」が8割台となっており、鉄道運送事業でも76.2%を占めている。「減少」の内訳については、いずれのモードも「70%以上減少」が最も高くなっている。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)	
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均
全体	1,479	23	43	8	50	73	169	157	637	169	150	144.1	170.3
自動車運送事業	1,433	20	41	7	50	72	165	154	617	162	145	165.5	166.8
(路線バス)	65	0	4	0	2	4	5	3	31	9	7	-	482.1
(高速バス)	32	0	0	0	1	0	0	2	19	5	5	-	675.3
(貸切バス)	644	9	22	5	19	18	42	60	350	60	59	250.9	125.0
(タクシー)	684	11	15	2	27	49	117	89	212	88	74	89.5	158.9
鉄道運送事業	42	3	2	0	0	1	4	3	20	4	5	23.2	310.3
旅客船事業	4	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	-	2.2

<地域別>

地域別では、すべての地域で「減少」が約8~9割となっている。「減少」の内訳については、いずれの地域も「70%以上減少」が最も高くなっている。



	回答数	(上段: 件数、下段: %)										(%)													
		増加	増減なし	0~10% 未満減少	10~20% 未満減少	20~30% 未満減少	30~50% 未満減少	50~70% 未満減少	70%以上 減少	減少(減少 率不明)	無回答	増加率 平均	減少率 平均												
全体	1,479	23	43	8	50	73	169	157	637	169	150	100.0	1.6	2.9	0.5	3.4	4.9	11.4	10.6	43.1	11.4	10.1	144.1	170.3	
地域	茨城県	224	1	7	0	10	13	32	31	87	22	21	100.0	0.4	3.1	0.0	4.5	5.8	14.3	13.8	38.8	9.8	9.4	-	126.3
	栃木県	113	2	5	1	6	5	6	11	52	13	12	100.0	1.8	4.4	0.9	5.3	4.4	5.3	9.7	46.0	11.5	10.6	500.0	86.3
	群馬県	86	2	3	1	1	2	7	10	39	8	13	100.0	2.3	3.5	1.2	1.2	2.3	8.1	11.6	45.3	9.3	15.1	15.0	395.2
	埼玉県	202	2	4	3	8	8	28	18	78	28	25	100.0	1.0	2.0	1.5	4.0	4.0	13.9	8.9	38.6	13.9	12.4	62.5	114.9
	千葉県	242	7	5	0	7	14	29	24	122	16	18	100.0	2.9	2.1	0.0	2.9	5.8	12.0	9.9	50.4	6.6	7.4	105.4	148.4
	東京都	371	6	11	3	11	21	36	37	159	57	30	100.0	1.6	3.0	0.8	3.0	5.7	9.7	10.0	42.9	15.4	8.1	284.3	247.7
	(特別区・武三地区/タクシー)	162	3	6	0	3	7	20	22	70	23	8	100.0	1.9	3.7	0.0	1.9	4.3	12.3	13.6	43.2	14.2	4.9	43.8	204.8
	(多摩地区/タクシー)	31	1	0	0	1	4	2	2	11	6	4	100.0	3.2	0.0	0.0	3.2	12.9	6.5	6.5	35.5	19.4	12.9	10.0	167.5
	神奈川県	170	3	4	0	6	9	26	13	66	19	24	100.0	1.8	2.4	0.0	3.5	5.3	15.3	7.6	38.8	11.2	14.1	22.5	149.5
	山梨県	71	0	4	0	1	1	5	13	34	6	7	100.0	0.0	5.6	0.0	1.4	1.4	7.0	18.3	47.9	8.5	9.9	-	77.4

< 輸送モード・地域別 >

(%)

	回答数	増加	増減なし	0～10% 未満減少	10～20% 未満減少	20～30% 未満減少	30～50% 未満減少	50～70% 未満減少	70%以上 減少	減少 (減少率 不明)	無回答	
全体	1,479	1.6	2.9	0.5	3.4	4.9	11.4	10.6	43.1	11.4	10.1	
路線バス	茨城県	6	0.0	16.7	0.0	16.7	16.7	0.0	0.0	33.3	16.7	0.0
	栃木県	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	22.2	0.0	33.3	33.3	0.0
	千葉県	14	0.0	0.0	0.0	0.0	7.1	7.1	0.0	78.6	7.1	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	13.3	0.0	40.0	20.0	20.0
	神奈川県	10	0.0	10.0	0.0	0.0	10.0	0.0	0.0	40.0	0.0	40.0
	山梨県	4	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	25.0	0.0
	小計	65	0.0	6.2	0.0	3.1	6.2	7.7	4.6	47.7	13.8	10.8
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0
	千葉県	8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	41.7	41.7	16.7
	神奈川県	5	0.0	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0	20.0	0.0	60.0
	山梨県	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	小計	32	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	6.3	59.4	15.6	15.6
貸切バス	茨城県	114	0.0	4.4	0.0	2.6	3.5	6.1	13.2	52.6	9.6	7.9
	栃木県	60	1.7	5.0	1.7	1.7	1.7	5.0	10.0	60.0	6.7	6.7
	群馬県	42	4.8	0.0	2.4	2.4	2.4	7.1	7.1	50.0	9.5	14.3
	埼玉県	99	2.0	3.0	1.0	3.0	1.0	9.1	6.1	55.6	13.1	6.1
	千葉県	120	0.8	1.7	0.0	1.7	1.7	5.8	7.5	65.0	5.0	10.8
	東京都	132	1.5	3.8	1.5	5.3	6.8	6.8	9.8	43.9	10.6	9.8
	神奈川県	46	2.2	6.5	0.0	4.3	0.0	8.7	13.0	43.5	8.7	13.0
	山梨県	31	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	6.5	71.0	12.9	6.5
	小計	644	1.4	3.4	0.8	3.0	2.8	6.5	9.3	54.3	9.3	9.2
タクシー	茨城県	99	1.0	1.0	0.0	6.1	8.1	24.2	16.2	21.2	10.1	12.1
	栃木県	50	2.0	0.0	0.0	10.0	8.0	6.0	10.0	32.0	18.0	14.0
	群馬県	34	0.0	8.8	0.0	0.0	2.9	11.8	14.7	29.4	11.8	20.6
	埼玉県	88	0.0	1.1	2.3	4.5	8.0	19.3	11.4	19.3	13.6	20.5
	千葉県	86	5.8	2.3	0.0	4.7	10.5	24.4	15.1	22.1	9.3	5.8
	東京都(特別区・武三地区)	162	1.9	3.7	0.0	1.9	4.3	12.3	13.6	43.2	14.2	4.9
	東京都(多摩地区)	31	3.2	0.0	0.0	3.2	12.9	6.5	6.5	35.5	19.4	12.9
	神奈川県	100	0.0	0.0	0.0	3.0	8.0	21.0	7.0	38.0	15.0	8.0
	山梨県	34	0.0	5.9	0.0	2.9	2.9	14.7	26.5	29.4	2.9	14.7
小計	684	1.6	2.2	0.3	3.9	7.2	17.1	13.0	31.0	12.9	10.8	
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	66.7	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	33.3
	千葉県	11	9.1	9.1	0.0	0.0	9.1	0.0	18.2	45.5	9.1	0.0
	東京都	12	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	0.0	58.3	25.0	0.0
	神奈川県	9	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	33.3	0.0	33.3
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	7.1	4.8	0.0	0.0	2.4	9.5	7.1	47.6	9.5	11.9
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	4	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	0.0

(2) 今期の財務の状況

問 16 今期の財務の状況についてご回答ください。

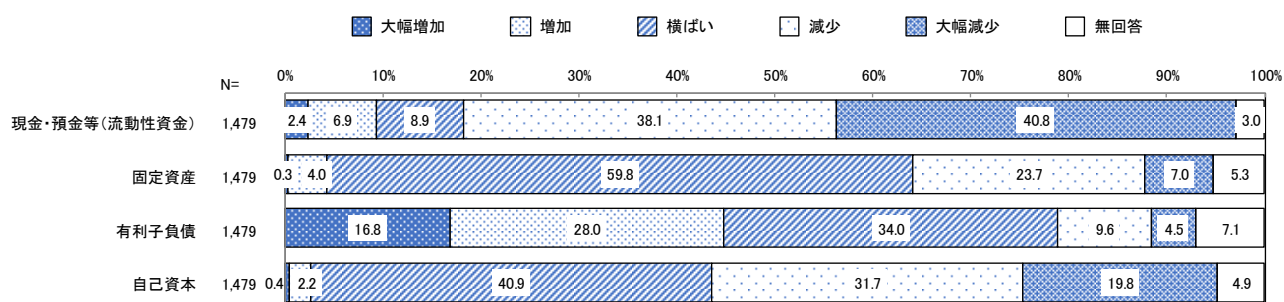
※「大幅増加」とは 2 倍以上に増加した場合、「大幅減少」とは 1/2 以下に減少した場合を指します。

現金・預金等（流動性資金）については、「大幅減少」が 40.8%と最も高く、次いで「減少」が 38.1%、「横ばい」が 8.9%となっている。

固定資産については、「横ばい」が 59.8%と最も高く、次いで「減少」が 23.7%、「大幅減少」が 7.0%となっている。

有利子負債については、「横ばい」が 34.0%と最も高く、次いで「増加」が 28.0%、「大幅増加」が 16.8%となっている。

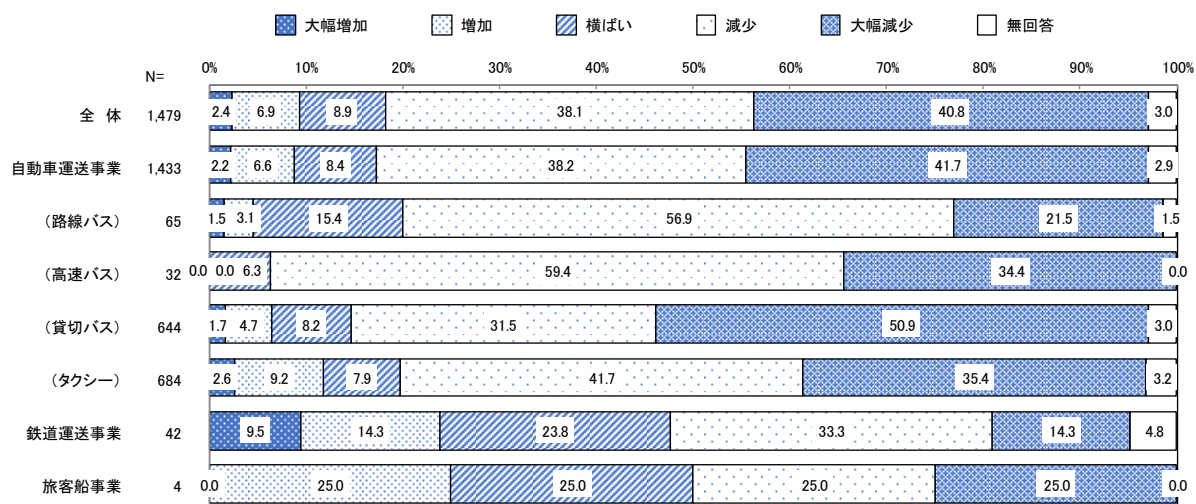
自己資本については、「横ばい」が 40.9%と最も高く、次いで「減少」が 31.7%、「大幅減少」が 19.8%となっている。



【現金・預金等（流動性資金）】

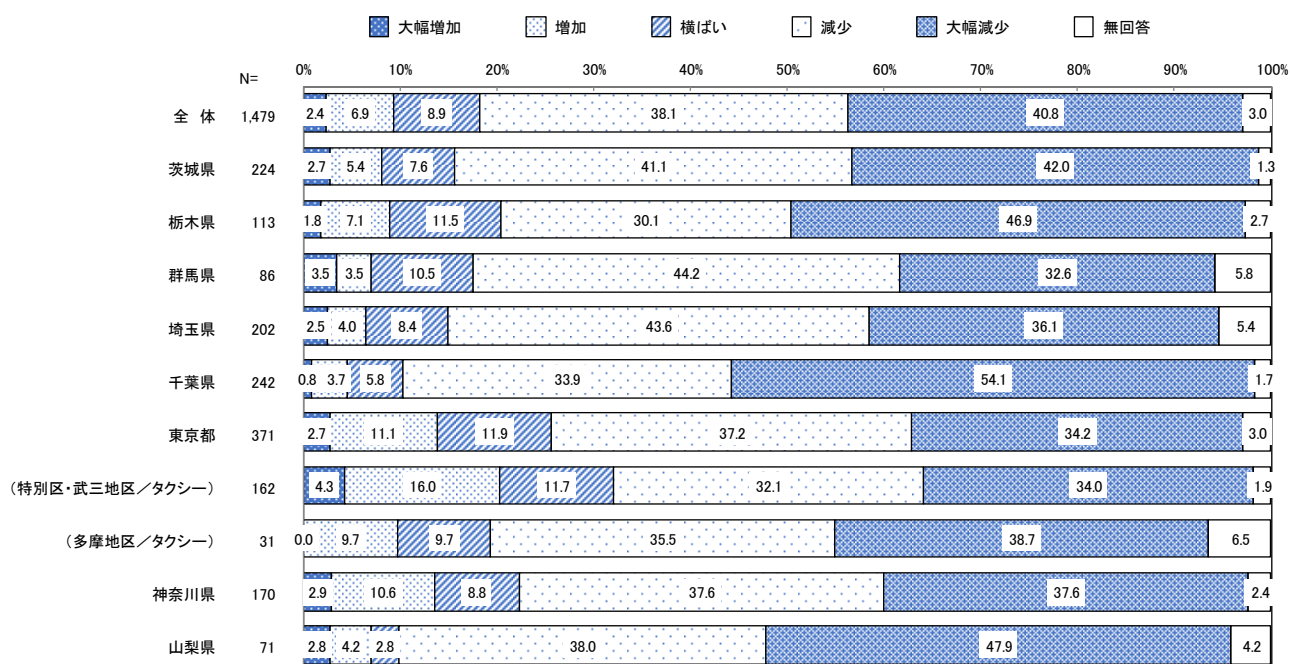
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、貸切バスは「大幅減少」が、路線バス、高速バス、タクシー、鉄道運送事業は「減少」が最も高くなっている。また、鉄道運送事業を除くモードでは、「減少」及び「大幅減少」を合計した割合が7割を超えている。鉄道運送事業では5割弱と、他のモードに比べるとやや低くなっている。



< 地域別 >

地域別では、茨城県、栃木県、千葉県、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）、山梨県は「大幅減少」が、群馬県、埼玉県、東京都は「減少」が最も高くなっている。神奈川県は「減少」及び「大幅減少」が同率で最も高い割合となった。また、いずれの地域も「減少」及び「大幅減少」を合計した割合は6割を超えており、茨城県、千葉県、山梨県では8割台と、特に高い割合を占めている。



< 輸送モード・地域別 >

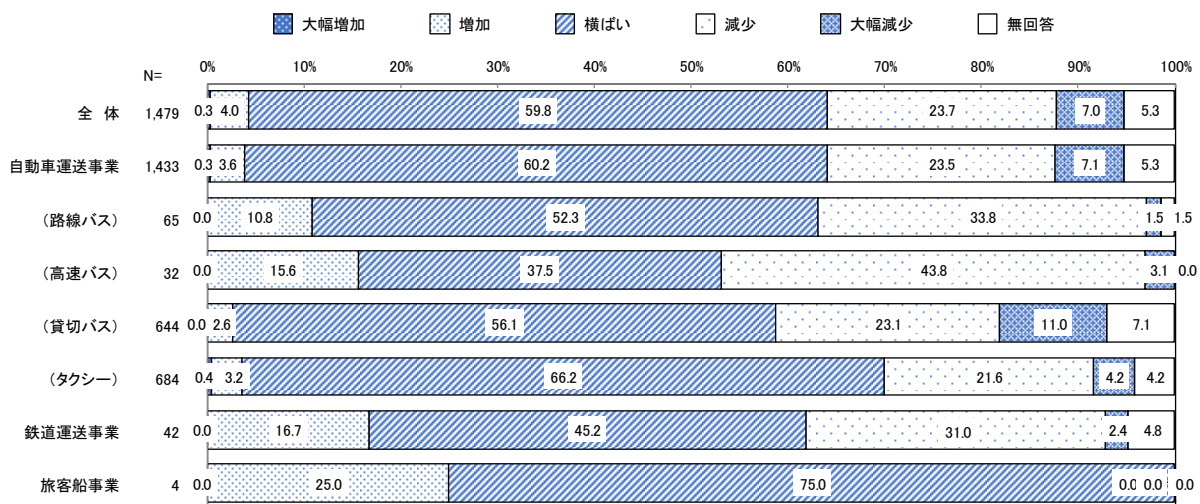
(%)

		回答数	大幅増加	増加	横ばい	減少	大幅減少	無回答
全 体		1,479	2.4	6.9	8.9	38.1	40.8	3.0
路線バス	茨城県	6	0.0	16.7	16.7	66.7	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	16.7	50.0	33.3	0.0
	埼玉県	9	11.1	0.0	0.0	77.8	0.0	11.1
	千葉県	14	0.0	7.1	0.0	57.1	35.7	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	13.3	60.0	26.7	0.0
	神奈川県	10	0.0	0.0	40.0	40.0	20.0	0.0
	山梨県	4	0.0	0.0	25.0	50.0	25.0	0.0
	小計	65	1.5	3.1	15.4	56.9	21.5	1.5
	高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0
埼玉県		3	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0
千葉県		8	0.0	0.0	0.0	62.5	37.5	0.0
東京都		12	0.0	0.0	8.3	58.3	33.3	0.0
神奈川県		5	0.0	0.0	20.0	40.0	40.0	0.0
山梨県		1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
小計		32	0.0	0.0	6.3	59.4	34.4	0.0
貸切バス		茨城県	114	1.8	5.3	7.9	37.7	46.5
	栃木県	60	0.0	8.3	10.0	26.7	53.3	1.7
	群馬県	42	2.4	4.8	7.1	31.0	45.2	9.5
	埼玉県	99	3.0	3.0	9.1	27.3	54.5	3.0
	千葉県	120	0.8	3.3	2.5	23.3	67.5	2.5
	東京都	132	1.5	6.1	12.1	38.6	37.1	4.5
	神奈川県	46	4.3	4.3	15.2	32.6	41.3	2.2
	山梨県	31	0.0	0.0	0.0	32.3	67.7	0.0
	小計	644	1.7	4.7	8.2	31.5	50.9	3.0
	タクシー	茨城県	99	3.0	3.0	7.1	44.4	40.4
栃木県		50	4.0	6.0	8.0	36.0	42.0	4.0
群馬県		34	5.9	2.9	11.8	58.8	17.6	2.9
埼玉県		88	1.1	5.7	9.1	56.8	20.5	6.8
千葉県		86	1.2	4.7	7.0	40.7	45.3	1.2
東京都(特別区・武三地区)		162	4.3	16.0	11.7	32.1	34.0	1.9
東京都(多摩地区)		31	0.0	9.7	9.7	35.5	38.7	6.5
神奈川県		100	1.0	15.0	2.0	41.0	39.0	2.0
山梨県		34	2.9	8.8	2.9	41.2	35.3	8.8
小計		684	2.6	9.2	7.9	41.7	35.4	3.2
鉄道運送事業	茨城県	3	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	0.0	36.4	45.5	18.2	0.0
	東京都	12	8.3	25.0	16.7	33.3	16.7	0.0
	神奈川県	9	22.2	11.1	11.1	22.2	22.2	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	9.5	14.3	23.8	33.3	14.3	4.8
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	25.0	25.0	25.0	25.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	25.0	25.0	25.0	25.0	0.0	

【固定資産】

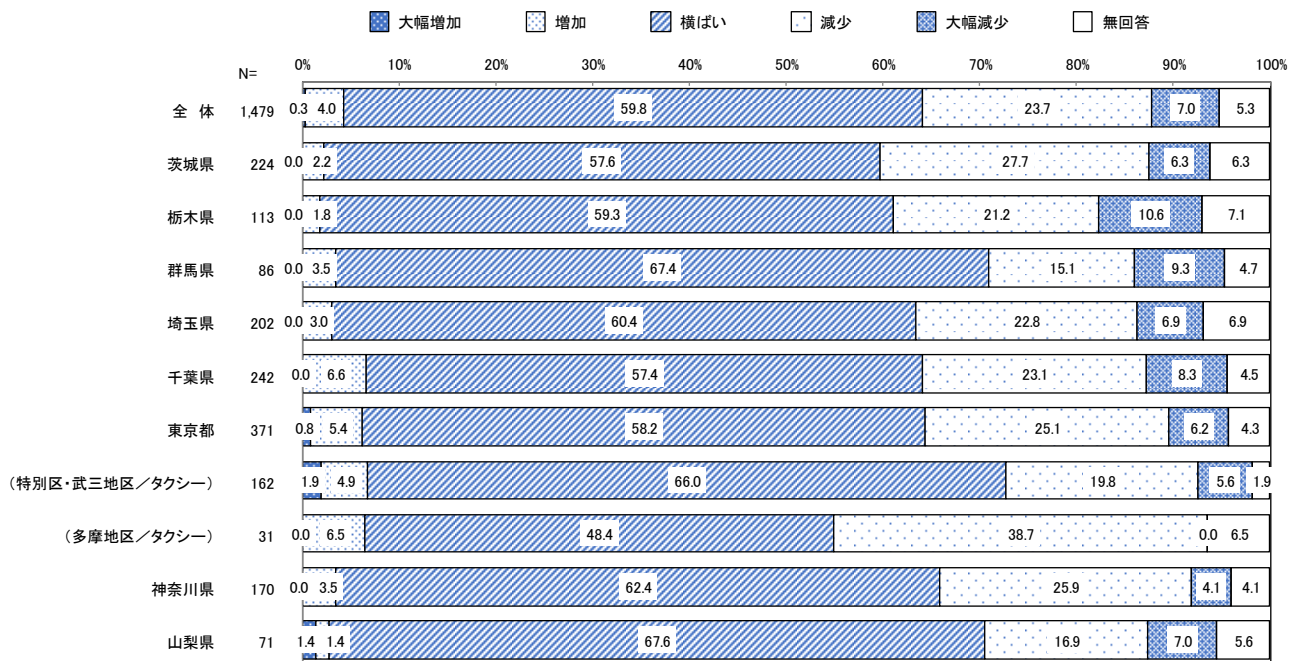
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、高速バスを除くすべてのモードで「横ばい」が最も高くなっている。高速バスは「減少」が最も高い割合となった。



< 地域別 >

地域別では、いずれの地域も「横ばい」が最も高く、5割弱から7割弱を占めている。



< 輸送モード・地域別 >

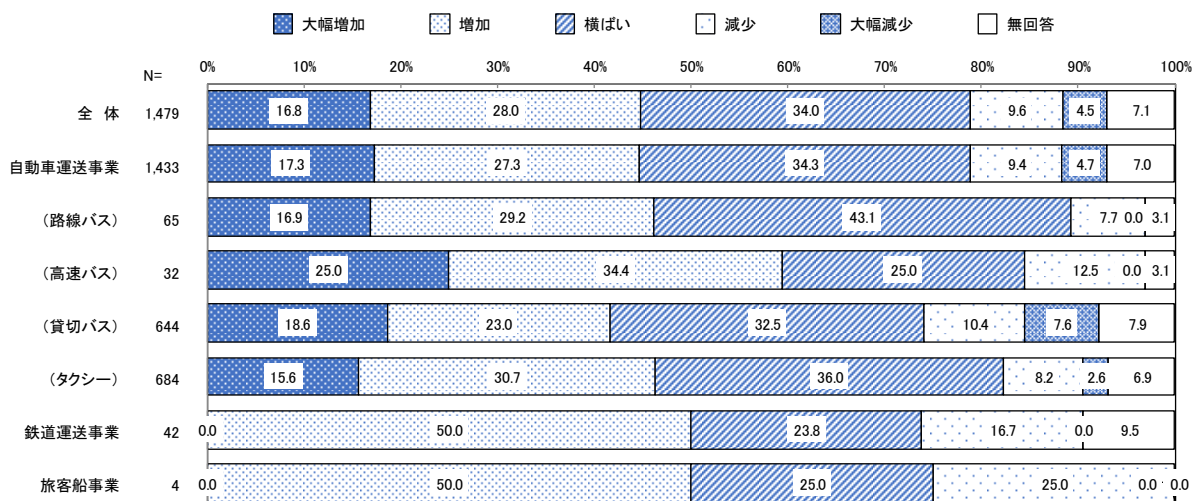
(%)

		回答数	大幅増加	増加	横ばい	減少	大幅減少	無回答
全 体		1,479	0.3	4.0	59.8	23.7	7.0	5.3
路線バス	茨城県	6	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	16.7	66.7	16.7	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	11.1	66.7	11.1	0.0	11.1
	千葉県	14	0.0	21.4	35.7	42.9	0.0	0.0
	東京都	15	0.0	6.7	60.0	33.3	0.0	0.0
	神奈川県	10	0.0	10.0	40.0	40.0	10.0	0.0
	山梨県	4	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	小計	65	0.0	10.8	52.3	33.8	1.5	1.5
高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0
	千葉県	8	0.0	37.5	25.0	37.5	0.0	0.0
	東京都	12	0.0	8.3	33.3	58.3	0.0	0.0
	神奈川県	5	0.0	0.0	20.0	60.0	20.0	0.0
	山梨県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	小計	32	0.0	15.6	37.5	43.8	3.1	0.0
貸切バス	茨城県	114	0.0	1.8	53.5	27.2	8.8	8.8
	栃木県	60	0.0	1.7	61.7	21.7	8.3	6.7
	群馬県	42	0.0	0.0	64.3	16.7	11.9	7.1
	埼玉県	99	0.0	3.0	53.5	24.2	13.1	6.1
	千葉県	120	0.0	4.2	49.2	24.2	15.0	7.5
	東京都	132	0.0	3.8	55.3	22.0	10.6	8.3
	神奈川県	46	0.0	2.2	58.7	26.1	8.7	4.3
	山梨県	31	0.0	0.0	77.4	12.9	6.5	3.2
	小計	644	0.0	2.6	56.1	23.1	11.0	7.1
タクシー	茨城県	99	0.0	3.0	64.6	24.2	4.0	4.0
	栃木県	50	0.0	2.0	54.0	22.0	14.0	8.0
	群馬県	34	0.0	0.0	73.5	14.7	8.8	2.9
	埼玉県	88	0.0	1.1	68.2	22.7	1.1	6.8
	千葉県	86	0.0	4.7	74.4	17.4	1.2	2.3
	東京都(特別区・武三地区)	162	1.9	4.9	66.0	19.8	5.6	1.9
	東京都(多摩地区)	31	0.0	6.5	48.4	38.7	0.0	6.5
	神奈川県	100	0.0	2.0	70.0	23.0	1.0	4.0
	山梨県	34	0.0	2.9	61.8	17.6	8.8	8.8
小計	684	0.4	3.2	66.2	21.6	4.2	4.2	
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	9.1	63.6	18.2	9.1	0.0
	東京都	12	0.0	16.7	41.7	41.7	0.0	0.0
	神奈川県	9	0.0	22.2	44.4	22.2	0.0	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	0.0	16.7	45.2	31.0	2.4	4.8
旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	栃木県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	千葉県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東京都	4	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0	0.0	

【有利子負債】

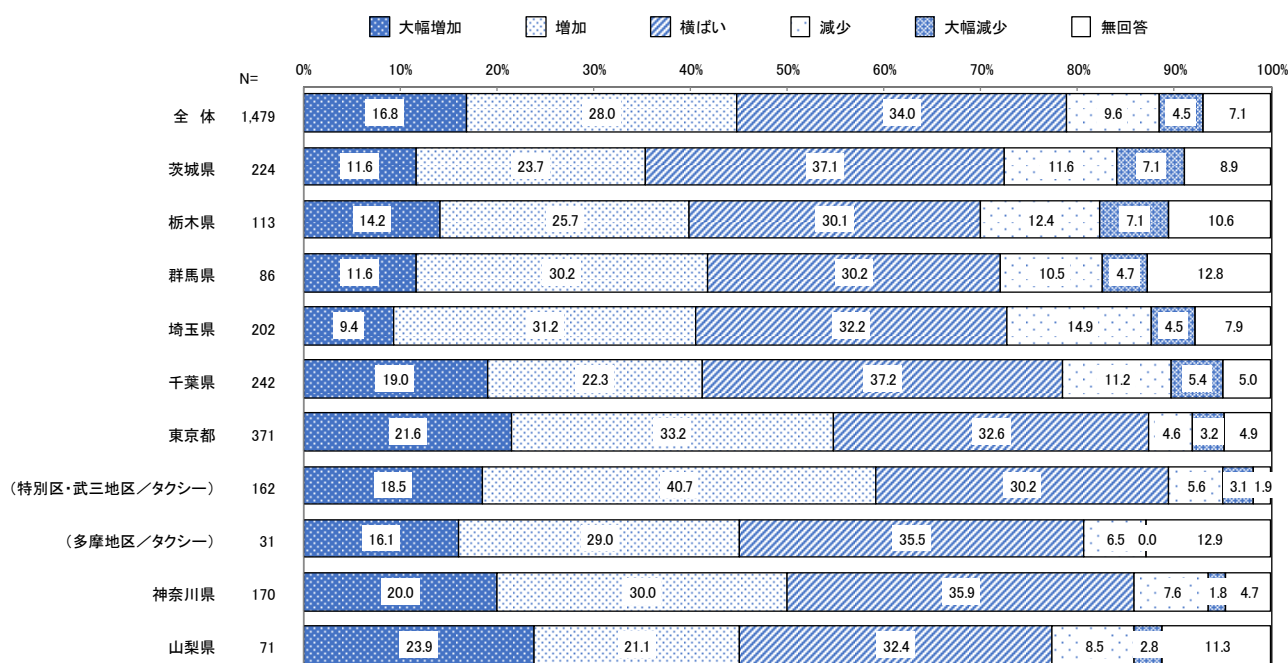
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、路線バス、貸切バス、タクシーは「横ばい」が、高速バス、鉄道運送事業は「増加」が最も高くなっている。また、高速バスでは「大幅増加」と「増加」を合計した割合が約6割を占めている。



< 地域別 >

地域別では、茨城県、栃木県、埼玉県、千葉県、多摩地区（タクシー）、神奈川県、山梨県は「横ばい」が、東京都、特別区・武三地区（タクシー）は「増加」が最も高くなっている。また、群馬県は「増加」及び「横ばい」が同率で最も高い割合となった。また、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、神奈川県では「大幅増加」と「増加」を合計した割合が半数以上となっている。



< 輸送モード・地域別 >

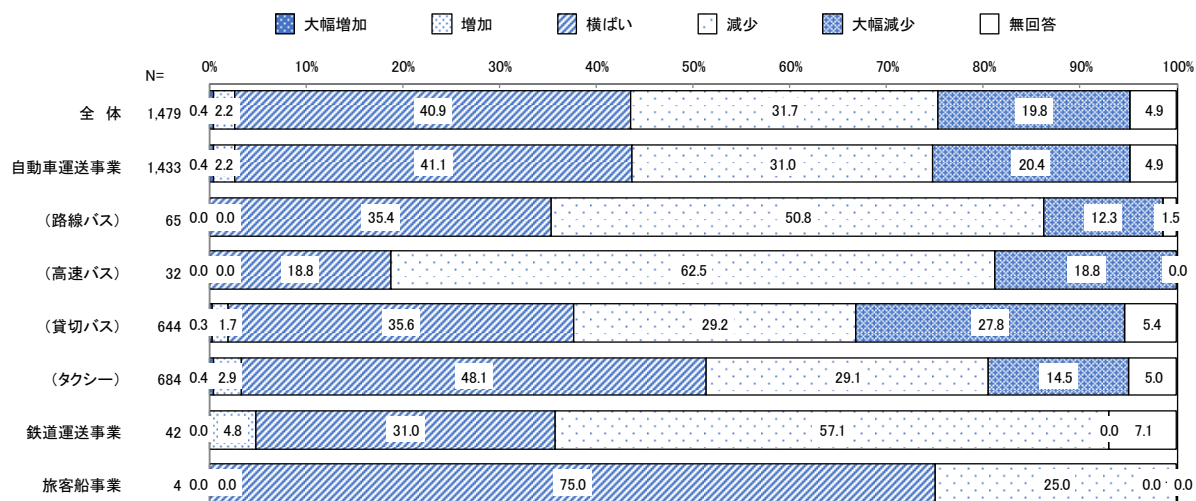
(%)

		回答数	大幅増加	増加	横ばい	減少	大幅減少	無回答
全 体		1,479	16.8	28.0	34.0	9.6	4.5	7.1
路線バス	茨城県	6	0.0	16.7	83.3	0.0	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	83.3	0.0	16.7	0.0	0.0
	埼玉県	9	11.1	22.2	44.4	11.1	0.0	11.1
	千葉県	14	7.1	21.4	50.0	21.4	0.0	0.0
	東京都	15	40.0	33.3	26.7	0.0	0.0	0.0
	神奈川県	10	20.0	20.0	50.0	0.0	0.0	10.0
	山梨県	4	25.0	25.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	小計	65	16.9	29.2	43.1	7.7	0.0	3.1
	高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0
千葉県		8	12.5	37.5	37.5	12.5	0.0	0.0
東京都		12	41.7	41.7	8.3	8.3	0.0	0.0
神奈川県		5	20.0	20.0	40.0	0.0	0.0	20.0
山梨県		1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	25.0	34.4	25.0	12.5	0.0	3.1
貸切バス		茨城県	114	11.4	28.1	27.2	15.8	9.6
	栃木県	60	13.3	30.0	25.0	13.3	8.3	10.0
	群馬県	42	19.0	26.2	28.6	7.1	4.8	14.3
	埼玉県	99	11.1	25.3	30.3	18.2	8.1	7.1
	千葉県	120	22.5	15.8	33.3	10.8	10.8	6.7
	東京都	132	25.8	21.2	37.9	2.3	5.3	7.6
	神奈川県	46	23.9	21.7	41.3	4.3	4.3	4.3
	山梨県	31	25.8	16.1	38.7	6.5	3.2	9.7
	小計	644	18.6	23.0	32.5	10.4	7.6	7.9
	タクシー	茨城県	99	13.1	17.2	45.5	8.1	5.1
栃木県		50	16.0	22.0	32.0	12.0	6.0	12.0
群馬県		34	5.9	20.6	41.2	11.8	5.9	14.7
埼玉県		88	8.0	39.8	34.1	9.1	1.1	8.0
千葉県		86	18.6	26.7	43.0	8.1	0.0	3.5
東京都(特別区・武三地区)		162	18.5	40.7	30.2	5.6	3.1	1.9
東京都(多摩地区)		31	16.1	29.0	35.5	6.5	0.0	12.9
神奈川県		100	20.0	33.0	35.0	8.0	1.0	3.0
山梨県		34	17.6	26.5	26.5	11.8	2.9	14.7
小計		684	15.6	30.7	36.0	8.2	2.6	6.9
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	45.5	27.3	18.2	0.0	9.1
	東京都	12	0.0	58.3	33.3	0.0	0.0	8.3
	神奈川県	9	0.0	55.6	0.0	33.3	0.0	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	0.0	50.0	23.8	16.7	0.0	9.5
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	50.0	25.0	25.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	50.0	25.0	25.0	0.0	0.0	

【自己資本】

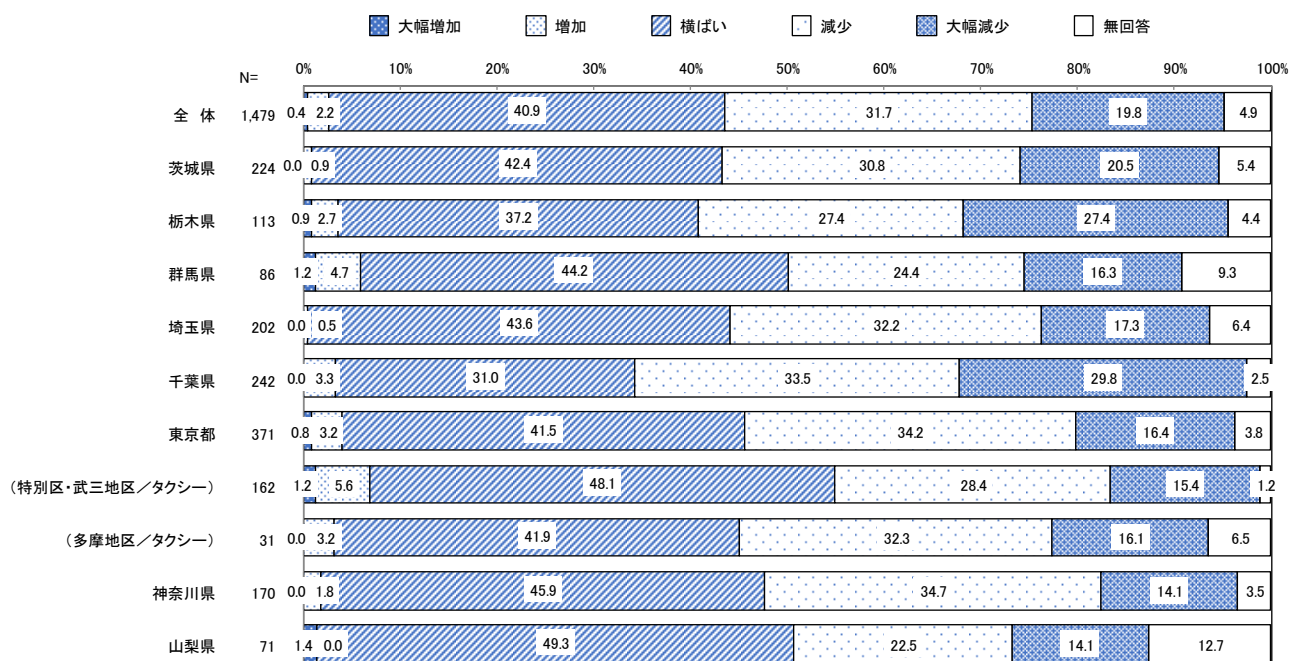
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、貸切バス、タクシーは「横ばい」が、路線バス、高速バス、鉄道運送事業は「減少」が最も高くなっている。また、「減少」と「大幅減少」を合計した割合は、高速バスで8割強と、他のモードに比べて特に高くなっている。



< 地域別 >

地域別では、千葉県を除くすべての地域で「横ばい」が、千葉県は「減少」が最も高くなっている。また、「減少」と「大幅減少」を合計した割合は、千葉県で唯一6割を超えている。



< 輸送モード・地域別 >

(%)

		回答数	大幅増加	増加	横ばい	減少	大幅減少	無回答
全 体		1,479	0.4	2.2	40.9	31.7	19.8	4.9
路線バス	茨城県	6	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	0.0	50.0	33.3	16.7	0.0
	埼玉県	9	0.0	0.0	44.4	44.4	0.0	11.1
	千葉県	14	0.0	0.0	21.4	57.1	21.4	0.0
	東京都	15	0.0	0.0	33.3	53.3	13.3	0.0
	神奈川県	10	0.0	0.0	20.0	60.0	20.0	0.0
	山梨県	4	0.0	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0
	小計	65	0.0	0.0	35.4	50.8	12.3	1.5
	高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0
千葉県		8	0.0	0.0	25.0	62.5	12.5	0.0
東京都		12	0.0	0.0	8.3	66.7	25.0	0.0
神奈川県		5	0.0	0.0	0.0	80.0	20.0	0.0
山梨県		1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
小計		32	0.0	0.0	18.8	62.5	18.8	0.0
貸切バス		茨城県	114	0.0	0.9	40.4	27.2	25.4
	栃木県	60	0.0	3.3	33.3	26.7	31.7	5.0
	群馬県	42	2.4	7.1	38.1	21.4	21.4	9.5
	埼玉県	99	0.0	0.0	40.4	28.3	27.3	4.0
	千葉県	120	0.0	2.5	20.8	31.7	41.7	3.3
	東京都	132	0.8	1.5	36.4	34.1	19.7	7.6
	神奈川県	46	0.0	0.0	47.8	26.1	23.9	2.2
	山梨県	31	0.0	0.0	38.7	29.0	25.8	6.5
	小計	644	0.3	1.7	35.6	29.2	27.8	5.4
	タクシー	茨城県	99	0.0	1.0	46.5	30.3	17.2
栃木県		50	2.0	2.0	38.0	30.0	24.0	4.0
群馬県		34	0.0	2.9	52.9	20.6	11.8	11.8
埼玉県		88	0.0	1.1	48.9	34.1	8.0	8.0
千葉県		86	0.0	4.7	47.7	26.7	19.8	1.2
東京都(特別区・武三地区)		162	1.2	5.6	48.1	28.4	15.4	1.2
東京都(多摩地区)		31	0.0	3.2	41.9	32.3	16.1	6.5
神奈川県		100	0.0	2.0	52.0	32.0	10.0	4.0
山梨県		34	0.0	0.0	55.9	17.6	5.9	20.6
小計		684	0.4	2.9	48.1	29.1	14.5	5.0
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	9.1	36.4	45.5	0.0	9.1
	東京都	12	0.0	0.0	41.7	58.3	0.0	0.0
	神奈川県	9	0.0	11.1	22.2	55.6	0.0	11.1
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	0.0	4.8	31.0	57.1	0.0	7.1
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計	4	0.0	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0	

(3) 来期の業績予測

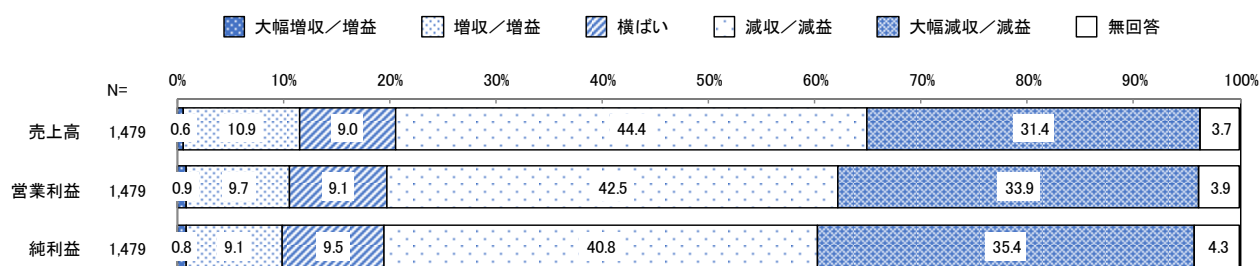
問 17 来期の業績予測についてご回答ください。

※「大幅増加」とは 2 倍以上に増加した場合、「大幅減少」とは 1/2 以下に減少した場合を指します。

来期の売上高予測については、「減収」が 44.4%と最も高く、次いで「大幅減収」が 31.4%、「増収」が 10.9%となっている。「減収」と「大幅減収」を合わせた割合は 75.8%となっている。

来期の営業利益予測については、「減益」が 42.5%と最も高く、次いで「大幅減益」が 33.9%、「増益」が 9.7%となっている。「減益」と「大幅減益」を合わせた割合は 76.4%となっている。

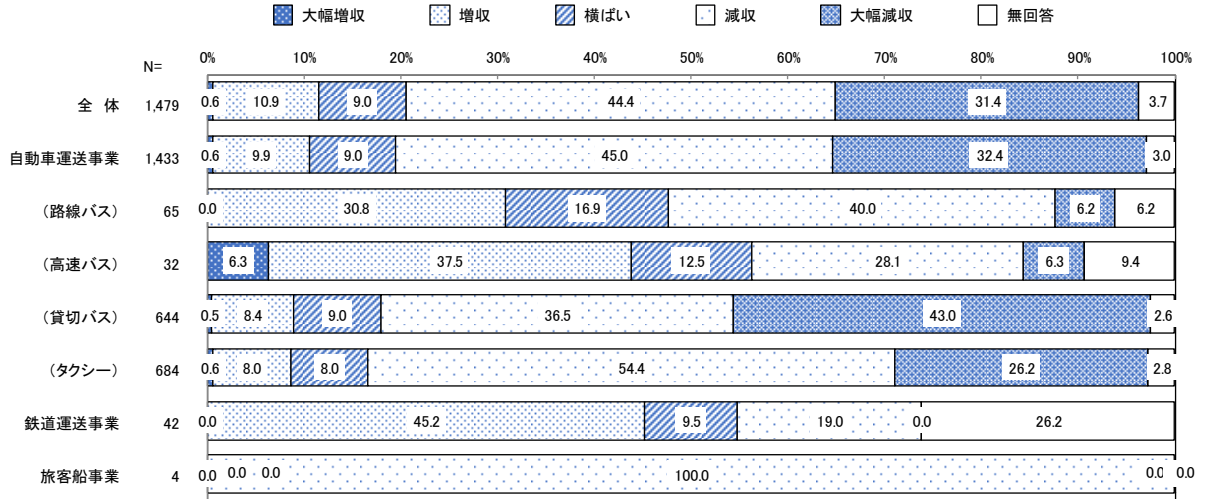
来期の純利益予測については、「減益」が 40.8%と最も高く、次いで「大幅減益」が 35.4%、「横ばい」が 9.5%となっている。「減益」と「大幅減益」を合わせた割合は 76.2%となっている。



【売上高】

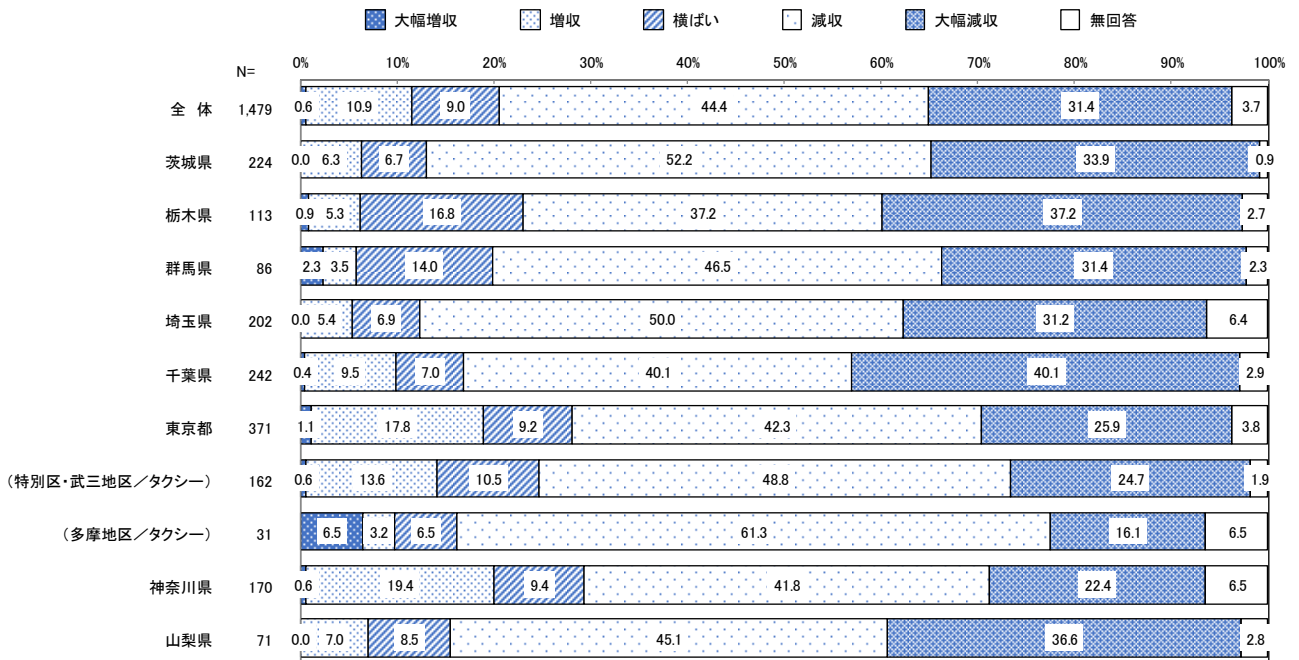
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、路線バス、タクシーは「減収」が、高速バス、鉄道運送事業は「増収」が、貸切バスは「大幅減収」が最も高くなっている。「減収」と「大幅減収」を合計した割合は、貸切バス、タクシーで約8割と、他のモードに比べて高い割合を占めている。



< 地域別 >

地域別では、すべての地域で「減収」が最も高くなっており、栃木県、千葉県については「大幅減収」も同率で最も高い割合となっている。また、「減収」と「大幅減収」を合計した割合は、すべての地域で6割を超えており、茨城県、埼玉県、千葉県、山梨県では8割台と特に高くなっている。



< 輸送モード・地域別 >

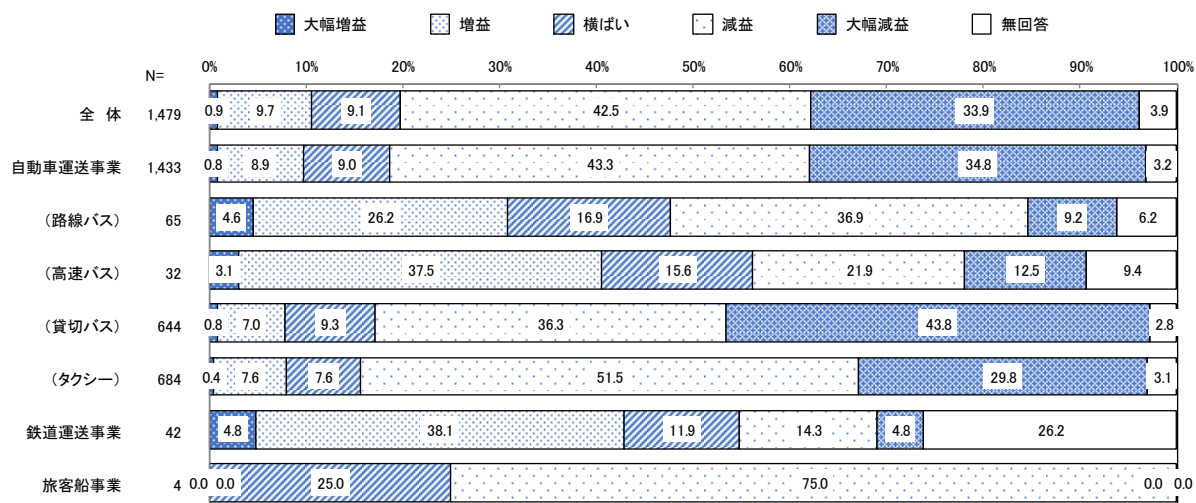
(%)

		回答数	大幅増収	増収	横ばい	減収	大幅減収	無回答
全 体		1,479	0.6	10.9	9.0	44.4	31.4	3.7
路線バス	茨城県	6	0.0	16.7	50.0	33.3	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	16.7	33.3	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	11.1	0.0	66.7	11.1	11.1
	千葉県	14	0.0	35.7	14.3	42.9	7.1	0.0
	東京都	15	0.0	53.3	0.0	26.7	13.3	6.7
	神奈川県	10	0.0	30.0	20.0	30.0	0.0	20.0
	山梨県	4	0.0	25.0	25.0	50.0	0.0	0.0
	小計	65	0.0	30.8	16.9	40.0	6.2	6.2
	高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
千葉県		8	12.5	37.5	12.5	25.0	12.5	0.0
東京都		12	8.3	58.3	8.3	8.3	8.3	8.3
神奈川県		5	0.0	40.0	0.0	20.0	0.0	40.0
山梨県		1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
小計		32	6.3	37.5	12.5	28.1	6.3	9.4
貸切バス		茨城県	114	0.0	3.5	5.3	50.0	41.2
	栃木県	60	1.7	5.0	16.7	31.7	43.3	1.7
	群馬県	42	2.4	4.8	7.1	40.5	40.5	4.8
	埼玉県	99	0.0	7.1	10.1	36.4	40.4	6.1
	千葉県	120	0.0	4.2	8.3	30.0	56.7	0.8
	東京都	132	0.0	15.9	10.6	36.4	34.8	2.3
	神奈川県	46	2.2	19.6	6.5	32.6	30.4	8.7
	山梨県	31	0.0	9.7	6.5	22.6	61.3	0.0
	小計	644	0.5	8.4	9.0	36.5	43.0	2.6
	タクシー	茨城県	99	0.0	6.1	5.1	57.6	29.3
栃木県		50	0.0	6.0	14.0	44.0	32.0	4.0
群馬県		34	2.9	0.0	14.7	52.9	29.4	0.0
埼玉県		88	0.0	2.3	3.4	63.6	25.0	5.7
千葉県		86	0.0	8.1	3.5	54.7	31.4	2.3
東京都(特別区・武三地区)		162	0.6	13.6	10.5	48.8	24.7	1.9
東京都(多摩地区)		31	6.5	3.2	6.5	61.3	16.1	6.5
神奈川県		100	0.0	13.0	10.0	52.0	24.0	1.0
山梨県		34	0.0	2.9	8.8	64.7	17.6	5.9
小計		684	0.6	8.0	8.0	54.4	26.2	2.8
鉄道運送事業	茨城県	3	0.0	66.7	0.0	33.3	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	27.3	0.0	36.4	0.0	36.4
	東京都	12	0.0	58.3	0.0	8.3	0.0	33.3
	神奈川県	9	0.0	66.7	11.1	0.0	0.0	22.2
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	0.0	45.2	9.5	19.0	0.0	26.2
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0

【営業利益】

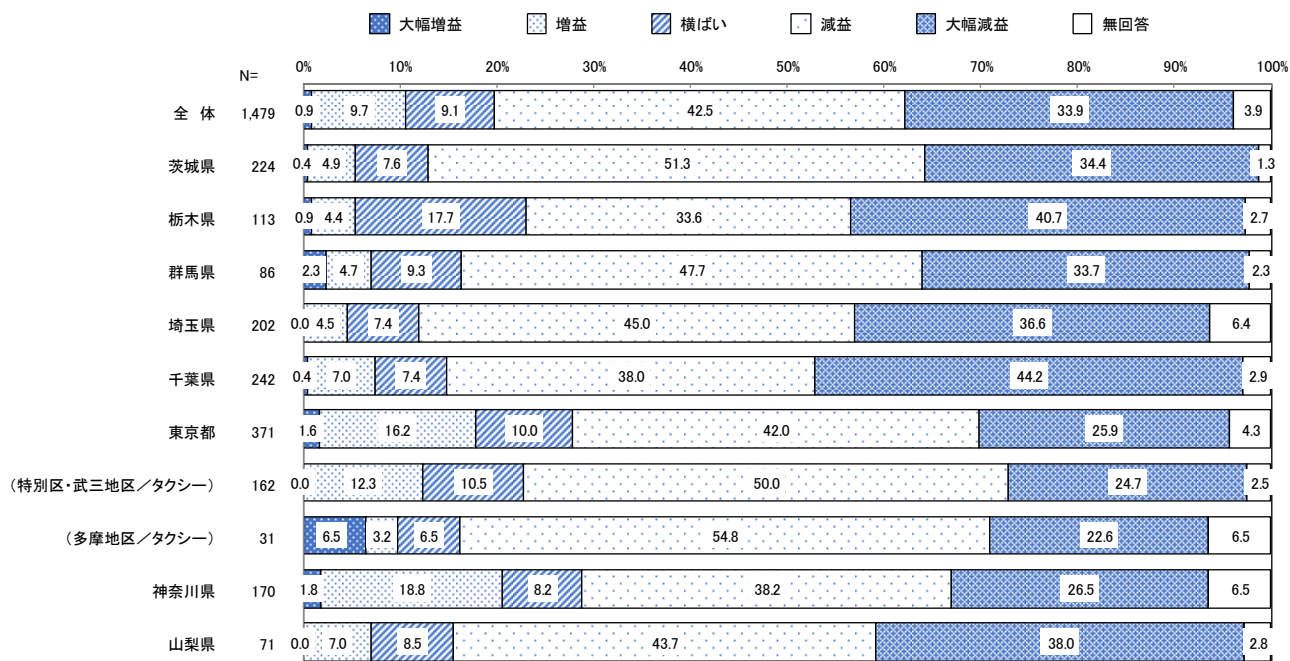
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、路線バス、タクシーは「減益」が、貸切バスは「大幅減益」が、高速バス、鉄道運送事業は「増益」が最も高くなっている。「減益」と「大幅減益」を合計した割合は、貸切バス、タクシーで8割台と、他のモードに比べて高い割合を占めている。



< 地域別 >

地域別では、茨城県、群馬県、埼玉県、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）、神奈川県、山梨県は「減益」が、栃木県、千葉県は「大幅減益」が最も高くなっている。また、「減益」と「大幅減益」を合計した割合は、すべての地域で6割を超えており、茨城県、群馬県、埼玉県、千葉県、山梨県では8割台と特に高くなっている。



< 輸送モード・地域別 >

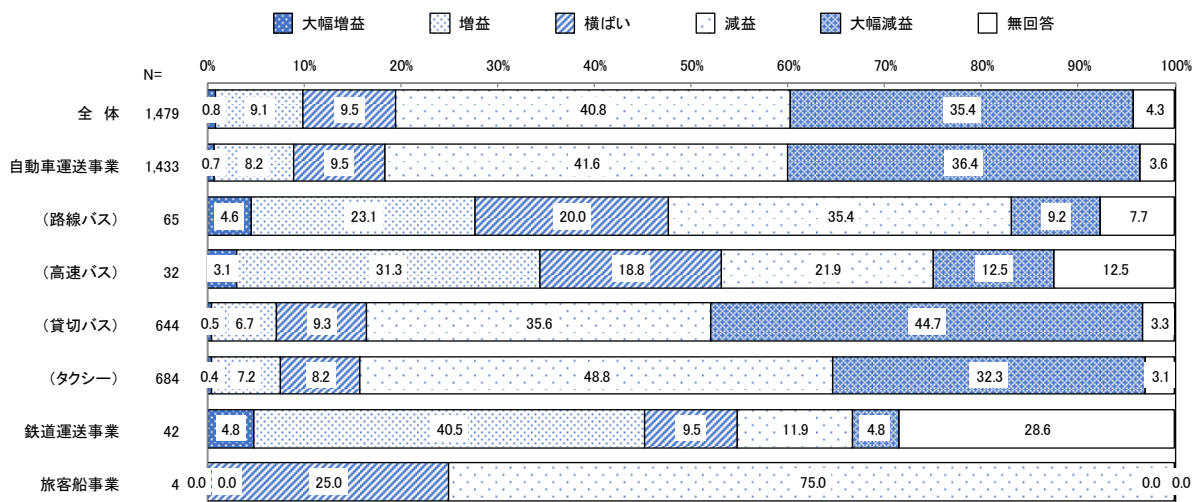
(%)

		回答数	大幅増益	増益	横ばい	減益	大幅減益	無回答
全 体		1,479	0.9	9.7	9.1	42.5	33.9	3.9
路線バス	茨城県	6	0.0	16.7	50.0	33.3	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	16.7	16.7	66.7	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	11.1	0.0	55.6	22.2	11.1
	千葉県	14	7.1	21.4	21.4	28.6	21.4	0.0
	東京都	15	6.7	46.7	0.0	33.3	6.7	6.7
	神奈川県	10	10.0	30.0	20.0	20.0	0.0	20.0
	山梨県	4	0.0	25.0	25.0	50.0	0.0	0.0
	小計	65	4.6	26.2	16.9	36.9	9.2	6.2
	高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
千葉県		8	0.0	25.0	25.0	12.5	37.5	0.0
東京都		12	8.3	58.3	8.3	8.3	8.3	8.3
神奈川県		5	0.0	60.0	0.0	0.0	0.0	40.0
山梨県		1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
小計		32	3.1	37.5	15.6	21.9	12.5	9.4
貸切バス		茨城県	114	0.0	2.6	5.3	50.0	41.2
	栃木県	60	1.7	3.3	16.7	31.7	45.0	1.7
	群馬県	42	2.4	7.1	7.1	35.7	42.9	4.8
	埼玉県	99	0.0	5.1	11.1	35.4	43.4	5.1
	千葉県	120	0.0	2.5	7.5	31.7	57.5	0.8
	東京都	132	1.5	13.6	12.1	36.4	33.3	3.0
	神奈川県	46	2.2	17.4	8.7	30.4	32.6	8.7
	山梨県	31	0.0	9.7	3.2	25.8	61.3	0.0
	小計	644	0.8	7.0	9.3	36.3	43.8	2.8
	タクシー	茨城県	99	0.0	5.1	7.1	55.6	30.3
栃木県		50	0.0	6.0	14.0	38.0	38.0	4.0
群馬県		34	2.9	0.0	8.8	55.9	32.4	0.0
埼玉県		88	0.0	2.3	3.4	54.5	33.0	6.8
千葉県		86	0.0	8.1	2.3	51.2	36.0	2.3
東京都(特別区・武三地区)		162	0.0	12.3	10.5	50.0	24.7	2.5
東京都(多摩地区)		31	6.5	3.2	6.5	54.8	22.6	6.5
神奈川県		100	0.0	13.0	7.0	49.0	30.0	1.0
山梨県		34	0.0	2.9	11.8	58.8	20.6	5.9
小計		684	0.4	7.6	7.6	51.5	29.8	3.1
鉄道運送事業	茨城県	3	33.3	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	2	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	18.2	9.1	27.3	9.1	36.4
	東京都	12	0.0	58.3	0.0	0.0	8.3	33.3
	神奈川県	9	11.1	55.6	11.1	0.0	0.0	22.2
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	4.8	38.1	11.9	14.3	4.8	26.2
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	0.0	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0

【純利益】

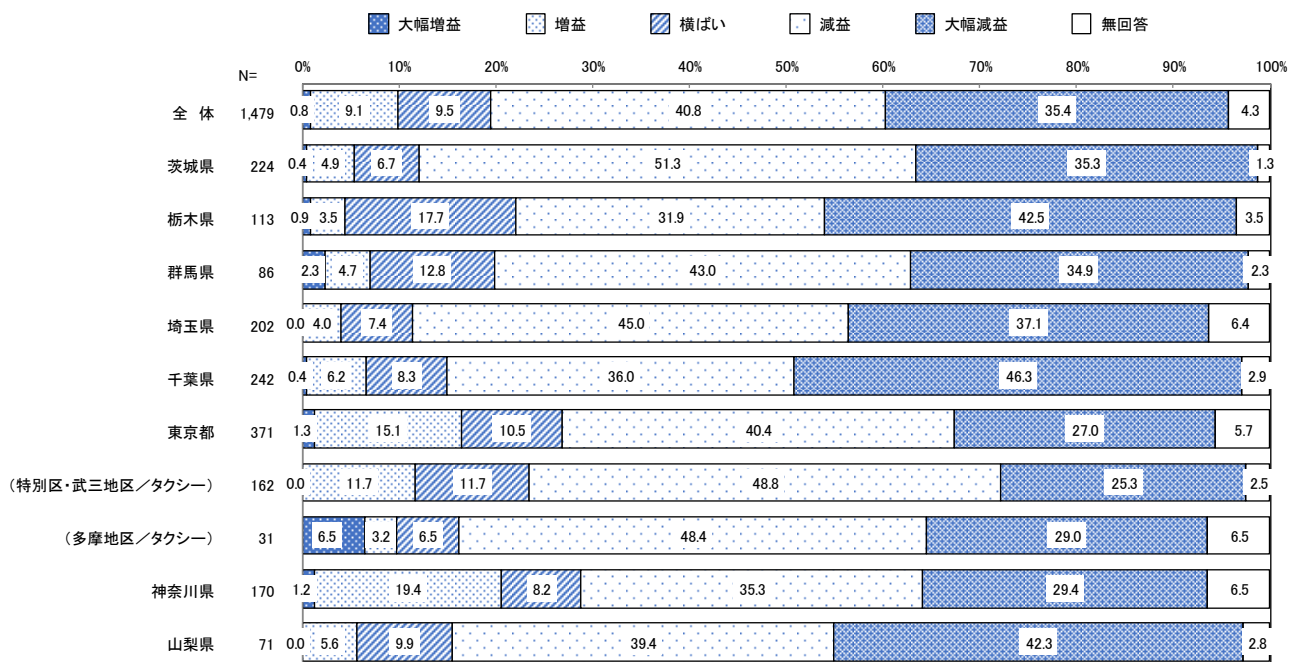
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、路線バス、タクシーは「減益」が、貸切バスは「大幅減益」が、高速バス、鉄道運送事業は「増益」が最も高くなっている。「減益」と「大幅減益」を合計した割合は、貸切バス、タクシーで8割台と、他のモードに比べて高い割合を占めている。



< 地域別 >

地域別では、茨城県、群馬県、埼玉県、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）、神奈川県は「減益」が、栃木県、千葉県、山梨県は「大幅減益」が最も高くなっている。また、「減益」と「大幅減益」を合計した割合は、すべての地域で6割を超えており、茨城県、埼玉県、千葉県、山梨県では8割台と特に高くなっている。



< 輸送モード・地域別 >

(%)

		回答数	大幅増益	増益	横ばい	減益	大幅減益	無回答
全 体		1,479	0.8	9.1	9.5	40.8	35.4	4.3
路線バス	茨城県	6	0.0	16.7	50.0	33.3	0.0	0.0
	栃木県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	群馬県	6	0.0	16.7	33.3	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	9	0.0	11.1	0.0	55.6	22.2	11.1
	千葉県	14	7.1	14.3	28.6	28.6	21.4	0.0
	東京都	15	6.7	40.0	0.0	33.3	6.7	13.3
	神奈川県	10	10.0	30.0	20.0	20.0	0.0	20.0
	山梨県	4	0.0	25.0	25.0	50.0	0.0	0.0
	小計	65	4.6	23.1	20.0	35.4	9.2	7.7
	高速バス	茨城県	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
埼玉県		3	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
千葉県		8	0.0	12.5	37.5	12.5	37.5	0.0
東京都		12	8.3	50.0	8.3	8.3	8.3	16.7
神奈川県		5	0.0	60.0	0.0	0.0	0.0	40.0
山梨県		1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
小計		32	3.1	31.3	18.8	21.9	12.5	12.5
貸切バス		茨城県	114	0.0	2.6	4.4	50.0	42.1
	栃木県	60	1.7	3.3	16.7	30.0	46.7	1.7
	群馬県	42	2.4	7.1	7.1	35.7	42.9	4.8
	埼玉県	99	0.0	4.0	11.1	35.4	44.4	5.1
	千葉県	120	0.0	2.5	7.5	30.8	58.3	0.8
	東京都	132	0.8	12.9	12.1	34.8	34.1	5.3
	神奈川県	46	0.0	19.6	8.7	28.3	34.8	8.7
	山梨県	31	0.0	6.5	6.5	25.8	61.3	0.0
	小計	644	0.5	6.7	9.3	35.6	44.7	3.3
	タクシー	茨城県	99	0.0	5.1	6.1	55.6	31.3
栃木県		50	0.0	4.0	16.0	36.0	40.0	4.0
群馬県		34	2.9	0.0	11.8	50.0	35.3	0.0
埼玉県		88	0.0	2.3	3.4	54.5	33.0	6.8
千葉県		86	0.0	7.0	3.5	46.5	40.7	2.3
東京都(特別区・武三地区)		162	0.0	11.7	11.7	48.8	25.3	2.5
東京都(多摩地区)		31	6.5	3.2	6.5	48.4	29.0	6.5
神奈川県		100	0.0	13.0	7.0	45.0	34.0	1.0
山梨県		34	0.0	2.9	11.8	50.0	29.4	5.9
小計		684	0.4	7.2	8.2	48.8	32.3	3.1
鉄道運送事業	茨城県	3	33.3	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0
	栃木県	2	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0
	群馬県	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	埼玉県	3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3
	千葉県	11	0.0	27.3	0.0	27.3	9.1	36.4
	東京都	12	0.0	58.3	0.0	0.0	8.3	33.3
	神奈川県	9	11.1	55.6	11.1	0.0	0.0	22.2
	山梨県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	小計	42	4.8	40.5	9.5	11.9	4.8	28.6
	旅客船事業	茨城県	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
栃木県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
群馬県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
埼玉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
千葉県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東京都		4	0.0	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0
神奈川県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山梨県		0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
小計		4	0.0	0.0	25.0	75.0	0.0	0.0

問 18 その他ご意見等がございましたらご回答ください。

主な意見等については以下のとおり。

輸送モード	主な意見等
路線バス	お客様と収入が依然として大きく減少しているものの、車内の感染防止対策を徹底し、車内密度が高くないよう通常ダイヤを基本として運行を継続しています。12月までは緩やかな回復基調でしたが、年明けに発出された緊急事態宣言の影響により大幅な旅客減となっており、状況が好転しなければ非常に厳しい経営環境に直面する危険性があります。路線の維持が困難とならないよう追加の補助制度を早急に作っていただけるようお願いいたします。
路線バス	公共交通事業者について運賃や路線において許認可制となっている意味としては、地域の足への影響が大きいという意味の裏返しであり、社会に必要不可欠な存在であります。今一度、公共交通事業者の存在意義も含め事業が存続できるよう必要な支援をしていただきたいです。
路線バス	国による更なる「欠損補助」。補助要件緩和（1つの市町村で完結するバス路線も補助対象）が必要。県及び沿線市町村から補助金を頂いているが、大幅な赤字が残る（今期）。来期以降もコロナ禍が収まらなければ経営状態が大幅に悪化すると思われる。
高速バス	乗合高速路線バスということから、高速料金に何かしらの補助があると経営的にはコスト削減につながります。また上記に付随しますが軽油（燃料）への補助も大きいです。
高速バス	コロナウイルス感染症の蔓延や2度の緊急事態宣言により、旅客運送業界は減便・休業が続いております。1社だけでは難しく、今後とも継続したお力添えをいただきたく、宜しくお願い致します。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・抜本的な収支改善には現在の収入では相当の時間を要する。 ・助成金による継続的なご支援をお願いしたい。 ・運賃改定は事業継続に不可避。
貸切バス	貸切バス適正化センターへの負担金など、支払いが苦しいです。センターへの負担金を、国の補助金で、多少なり減額して頂けたら有難いと思います。
貸切バス	昨年の1月からのコロナ自粛の影響と2度にわたる緊急事態宣言発令によって、業容が悪化、売上は90%減になりました。貸切バス事業の「一時休業」が出来ないか、お聞きしたいと思います。見通したらず、減車では、どうにもなりません。
貸切バス	従業員を守るのは、会社の務めですが、役員に対しての保障がない。役員にも生活があり、仕事（会社）を守り家族を守らなければならない。GoTo トラベルも観光バス会社には、そんなに利益をもたらすものではない。飲食業ばかりではなく、観光業の運輸業にも手当をだしてもらいたい。倒産する会社ばかりで、オリンピックの輸送に協力しなくなるのではないのでしょうか。
貸切バス	市役所や学校団体が、修学旅行や研修などを中止しており、特に大型バスの需要がほぼゼロ状態。GoTo トラベルも個人客ばかりで見込みは無し。外国人観光客の来日はもう絶望的。営業（運行）したくても出来ない中、従業員の雇用は継続しないとならない。増えるのは借金だけ。一時的な給付金では全く足りない。もっと、業界全体に手厚い支援策を出してほしい。感染対策等には出来るだけの投資をしているのです。
貸切バス	中小企業存続のために営業所、車庫、その他固定費の給付をして頂きたいです。従業員の社会保険料の負担も免除して頂きたい。会社存続が危ういです。
貸切バス	関東運輸局でステッカーを作ってほしい（例：マスクを使用。手指消毒をしよう。三密をさけよう。不要不急の外出をしない）。このようなものをバスの後方ガラスに貼ってみんなに見てもらおう。
貸切バス	国のやっていることが的外れすぎて、存続が厳しい。お金は結局借りるだけだから返済しなくてはならない。給付金に税金がかかる意味がわからない。

貸切バス	観光産業が大きな打撃を受ける中で、GoTo トラベルキャンペーンという個人の利益を大きく確保する施策に力を注ぎ、国にも自治体にも旅客運輸という業種は全く忘れ去られているように感じる。飲食・宿泊施設はこのGoToによってある程度の見込みが立つかもしれないが、今回のコロナウイルス感染症の特性上、特に貸切観光(団体)は当面利用を控える風潮が続くのではないかという危機感が強い。「感染が広がる前のあの時、国が外交を一時止めてさえいれば」という感情も強く、国による実情に合った支援を強く望んでいる。
タクシー	タクシー車両による飲料・食料の貨物自動車運送の許可申請を致しました。飲料・食料のほかに少量の日用品も認めて頂ければと思います。タクシーの空き時間にネットスーパーの品物等を届けられるようになれば現代社会に貢献できると思います。
タクシー	タクシー需要の激減、売上の激減による待機時間の支払いに対応するため、最低賃金法の規制の例外的・弾力的な適用・運用についてご配慮願いたい。
タクシー	タクシー会社の給料は歩合制であり、運転手の給料は大幅に減少している。雇用調整助成金が利用出来る会社は良いが、利用出来ない会社は大変である。何か良い制度はありませんか。
タクシー	田舎のため宅配デリバリーなどとは無縁の状態です。少しでも助成金などがあれば新たな需要が生まれると思います。
タクシー	このままの状況が続くと、半年で2割ほど、1年で4割ほどの事業者が、廃業に向けて舵を切ると思います。結局、借入れてしのいでも、後に返済しなくてはならず、それであれば、傷の浅い方が良いので。地域の足がなくなる前に無期の借入金等(又は給付)の支援が必要だと思います。タクシー事業者は、自分達で、タクシー料金を決められません。なので、自力での再生が、難しい業種なのです。
タクシー	タクシー会社の乗務員は高齢者が多いので、病院などの配車に恐怖を覚える人が多いです。ワクチンの接種などの優先度を上げていただけると幸いです。
タクシー	新型コロナウイルス感染対策のため、人の動きが制限されている状況下で、タクシー業界も利用客が減少し、大変厳しい状況が続いています。緊急事態宣言時や需要が減少している時間帯は、雇用調整は実施しているものの、営業自体の時間短縮・休業は公共交通機関としてはできないため、お客様がいないにもかかわらず、乗務員や運行管理者、配車オペレーターの業務は継続して行わなければならない経費がかかる一方です。ほとんどの業種・業態も厳しい状況だと思いますが、公共交通機関として需要の有無にかかわらず営業を休むことのできない旅客運送業者に対する経営面での支援策実施を希望します。また、乗務員は、新型コロナウイルスの感染リスクの高い職業の一つだと思います。乗務員に対しても危険手当のような対策の実施を希望します。緊急事態宣言解除後のタクシー利用促進のため、タクシー利用クーポン券配布(1,000円/人程度でも可)を発行するなど需要喚起策の実施を希望します。よろしくお願ひ申し上げます。
タクシー	空港のタクシーは市内での営業が出来ません。市内で営業をすればただでさえ売上減の中、市内のタクシー会社も共倒れします。PCR検査陰性の渡航者全てがタクシーの利用を禁止されているので、なんとかしてほしい。空港のタクシーは一日1件か2件お客様を乗せるだけで、乗客の身元確認や、マスク着用の徹底、乗車ごとの消毒などハイヤーと同じように運行できます。感染防止板、マスク着用、お客様の名前、連絡先、滞在先の記録をとる、消毒の徹底などコロナ対策に特化した対応も可能なので、海外渡航者専用車両の許可とかをお願いしたい。
タクシー	タクシー事業に的を絞った救済策は未だ示されていない。GoTo事業は大量輸送機関向けで恩恵は感じられない。人件費がほとんどなのでコスト削減は即ち解雇に直結する。国や行政として可能なのは臨時的な需給調整で各社の負担を軽減し、現在受けている融資は無利息期間の延長等の延命措置が無いと多くの会社が経営破綻して永久に回収不能となる。
鉄道	輸送人員の減少が長時間に及べば、ホームドア整備など多額の費用を要する設備投資計画を後ろ倒しせざるを得なくなりますので、国による支援をお願いいたします。
鉄道	感染防止と需要拡大に対応するため、旅客用のキャッシュレス対応機器(クレジットカード決済対応機器・モバイルSuica・PASMO等チャージ機器)導入の助成をしていただけるとありがたく存じます。
鉄道	このままでは地方鉄道は早晚立ち行かなくなります。早急な支援が必要です。

Ⅲ アンケート調査票

新型コロナウイルスの影響に関するアンケート調査票

1. 輸送実績について

アンケート調査票で回答された輸送モードを以下から選択してください

1. 自動車運送事業 (1. 路線バス 2. 高速バス 3. 貸切バス 4. タクシー)

2. 鉄道運送事業

3. 旅客船事業

問1. 緊急事態宣言前(2020年1~3月)、緊急事態宣言中(4、5月)及び緊急事態宣言後(6月~2020年12月)のそれぞれの前年(2019年)同期比との輸送実績(人員)についてご回答ください。

期間	実績
1. 緊急事態宣言前 (1~3月)	1. 増減なし 2. ()%減少 3. ()%増加
2. 緊急事態宣言中 (4、5月)	1. 増減なし 2. ()%減少 3. ()%増加
3. 緊急事態宣言後 (6~12月)	1. 増減なし 2. ()%減少 3. ()%増加

問2. 緊急事態宣言前(2020年1~3月)、緊急事態宣言中(4、5月)及び緊急事態宣言後(2020年6月~2020年12月)のそれぞれの前年同期比との運送収入実績についてご回答ください。

期間	実績
1. 緊急事態宣言前 (1~3月)	1. 増減なし 2. ()%減少 3. ()%増加
2. 緊急事態宣言中 (4、5月)	1. 増減なし 2. ()%減少 3. ()%増加
3. 緊急事態宣言後 (6~12月)	1. 増減なし 2. ()%減少 3. ()%増加

問3. 輸送人員について、今後の短期、中・長期の予測をご回答ください。

基準は2019年として、それよりもどの程度の増減が予測されるかを回答願います。

期間	予測
1. 短期予測 (2021年)	1. 増減なし 2. 0~10%未満減少 3. 10~20%未満減少 4. 20~30%未満減少 5. 30~50%未満減少 6. 50~70%減少 7. 70%以上減少 8. 増加
2. 中・長期予測 (2022年以降)	1. 増減なし 2. 0~10%未満減少 3. 10~20%未満減少 4. 20~30%未満減少 5. 30~50%未満減少 6. 50~70%減少 7. 70%以上減少 8. 増加

2. 感染防止対策について

問4. 貴社で実施している感染防止対策についてご回答ください（複数回答可）。

- | | | | |
|--------------------------|-------------------|---------------|--------------|
| 1. 車（船）内の除菌 | 2. 車（船）内の換気 | 3. 乗客同士の間隔確保 | 4. アクリル板等の設置 |
| 5. 乗務員の予防対策の徹底 | 6. 乗客・乗務員の直接接触の回避 | 7. 各所への消毒液の配備 | |
| 8. 混雑の緩和（時差出勤、テレワーク等の推奨） | 9. その他（ | | ） |

問5. 具体的な感染防止対策がございましたらご回答ください。

--

3. 経営の維持・確保に向けた取組

問6. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している貴社の交通機関の利用促進のための取組についてご回答ください（複数回答可）。

- | | | | |
|-----------------|--------------|------------------|--------------|
| 1. 運賃割引 | 2. 感染予防対策の徹底 | 3. 感染防止対策についてのPR | 4. 新規路線・便の開設 |
| 5. 観光地などとのタイアップ | 6. 混雑緩和の対策 | 7. その他（ | ） |

問7. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している利用促進のために行っている具体的な取組がございましたらご回答ください。

--

問8. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している貴社の事業コスト削減のための取組についてご回答ください（複数回答可）。

- | | | | |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|
| 1. 路線の廃止 | 2. 運行（航）の休止 | 3. 運行（航）の減便（車） | |
| 4. シフト変更・交代制勤務の導入 | 5. 従業員の待機 | 6. 従業員の解雇 | |
| 7. 人件費以外の固定費の削減（具体例： | | ） | 8. 投資計画の中止・見直し |
| 9. IoT等を活用した業務効率化の推進 | 10. リモートワークの導入 | | |
| 11. 営業拠点等の削減 | 12. 資金計画の変更 | 13. その他（ | ） |

問9. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している事業コスト削減のための具体的な取組がございましたらご回答ください。

--

問 10. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している新たな需要の取込み、新規事業の開拓などの取組がございましたらご回答ください（複数回答可）。

1. 増便	2. 新たな需要獲得のための新規便（路線）の開設	3. 新規事業への進出
4. カラ便（空車）、遊休車両等を利用した宅配・デリバリー事業等		
5. その他（ ）		

問 11. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している新たな需要の取込み、新規事業の開拓などの具体的な取組がございましたらご回答ください。

--

問 12. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施を予定している貴社の今後の事業継続のための取組として予定しているものについてご回答ください（複数回答可）。

1. 路線の廃止	2. 運行（航）の休止	3. 運行（航）の減便（車）	4. 運賃の見直し
5. 従業員の解雇		6. 人件費以外の固定費の削減（具体例： ）	
7. 投資計画の中止・見直し		8. 資金計画の変更	
9. その他（ ）			

問 13. 国や自治体の支援策の活用状況についてご回答ください。

支援制度名称	利用状況
1. 持続化給付金	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中
2. 雇用調整助成金	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中
3. セーフティネット保証4・5号（民間金融機関）	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中
4. コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【無利子】	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中
5. コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【有利子】	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中
6. セーフティネット貸付（日本政策金融公庫）	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中
7. 民間金融機関における実質無利子・無担保融資	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中
8. コロナ資本性劣後ローン（日本政策金融公庫）	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中
9. 危機対応融資（商工中金）	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中
10. その他（ ）	1. 利用している 2. 利用していない 3. 検討中

問 14. 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用等に関して、自治体への要望がございましたらご回答ください。

--

4. 業績や財務面への影響について

問 15. 今期（2021 年 1 月を含む期間）の売上高・収益状況についてご回答ください。

科目	増減		
1. 売上高	1. 増減なし	2. () %減少	3. () %増加
2. 営業利益	1. 増減なし	2. () %減少	3. () %増加
3. 純利益	1. 増減なし	2. () %減少	3. () %増加

問 16. 今期の財務の状況についてご回答ください。

項目	増減				
1. 現金・預金等(流動性資金)	1. 大幅増加	2. 増加	3. 横ばい	4. 減少	5. 大幅減少
2. 固定資産	1. 大幅増加	2. 増加	3. 横ばい	4. 減少	5. 大幅減少
3. 有利子負債	1. 大幅増加	2. 増加	3. 横ばい	4. 減少	5. 大幅減少
4. 自己資本	1. 大幅増加	2. 増加	3. 横ばい	4. 減少	5. 大幅減少

※「大幅増加」とは2倍以上に増加した場合、「大幅減少」とは1/2以下に減少した場合を指します。

問 17. 来期の業績予測についてご回答ください。

科目	増減				
1. 売上高	1. 大幅増収	2. 増収	3. 横ばい	4. 減収	5. 大幅減収
2. 営業利益	1. 大幅増益	2. 増益	3. 横ばい	4. 減益	5. 大幅減益
3. 純利益	1. 大幅増益	2. 増益	3. 横ばい	4. 減益	5. 大幅減益

※「大幅増加」とは2倍以上に増加した場合、「大幅減少」とは1/2以下に減少した場合を指します。

5. ご意見等

問 18. その他ご意見等がございましたらご回答ください。

6. 貴社の概要についてご記入ください。

貴社名	
所在地	〒 TEL
業種	
ご回答者様	部署名（役職名） ご氏名 TEL e-mail

アンケート調査は以上です。ご協力いただき、誠にありがとうございました。

令和3年2月5日（金）までに

アンケート用紙は同封の返信用封筒で郵送いただくか

下記の FAX 番号にてご回答ください。

045-681-3285

～電子メールによる回答も受け付けております～

調査票（エクセル形式）をダウンロードいただけます。お使いのブラウザで「TSR アンケート 関東運輸局」で検索していただくと、東京商工リサーチの「現在実施中のアンケート調査」というページがヒットします。そのページから「関東運輸局管内の交通事業者等における新型コロナウイルスの影響調査」をクリックしてください。

TSRアンケート 関東運輸局

検索



回答フォーマットに回答内容を入力後、本調査専用メールアドレス「unyu2020@tsr-net.co.jp（仮）」まで回答フォーマットをご送信ください。

Ⅳ ヒアリング調査結果のまとめ

1. 新型コロナウイルスの影響下における現状の経営状況及び今後の経営状況について

(1) 現状

新型コロナウイルス感染症（以下本文中コロナと表記）の影響が、各公共交通事業者の業績悪化を招いている。2020年4月の緊急事態宣言の発出を契機とした外出制限による移動需要の減少、観光需要の減少が業績に大きく影響し、その後の緊急事態宣言の解除やGo Toトラベルなどの施策により一旦は回復の兆しもみられたが、再び感染が拡大したことにより各事業者の業績は悪化することとなった。

輸送モードでみると、鉄道事業よりもバス事業がコロナの影響を受けており、特に観光バスや高速バスの落ち込みが大きい。これは、緊急事態宣言が発令された都県や空港を結ぶ高速バス路線の減便・休止、観光需要の減少による観光バスの減便・休止などが大きな要因となっている。

コロナ以前からバス事業者においては、路線バスでは補助金などにより赤字路線を維持し、高速バスや観光バスの収益を赤字路線に補填している事業者もあったが、コロナの影響により高速バスや観光バスの収益が減少し、苦しい運営を余儀なくされている。

また、船舶事業者では、旅客便の減便や運休を余儀なくされ経営に大きな影響があったものの、貨物については順調に推移しているとしている。

(2) 今後

コロナの長期化によりリモート・在宅生活が定着しつつあり、イベント・団体旅行の自粛も続いているなかで、コロナの収束後も移動・観光需要がどこまで回復するかは不透明と見通している事業者がほとんどであり、コロナ以前の水準へ回復を見込んでいる事業者はなかった。

(3) 経営に最も影響を与えた要因について

各社とも、2020年4月の緊急事態宣言の発出後の外出自粛要請に伴う行動制限や営業自粛の要請などにより社会経済活動が制限され、乗客及び運賃収入が減少したことが大きいとしている。

(4) 固定費の削減について

公共交通機関という事業の性格上、人員削減による人件費圧縮などの固定費削減は、安全面を考慮すれば現実的ではなく、事業拠点の統廃合といった対応も難しい（許認可事業であるため、実施にあたって柔軟な対応が困難）。一部事業者において、役員報酬削減、管理職の給与カットなどはあったものの、本格的なリストラなどはない。

ただし、各事業者ともダイヤ見直しによる運航経費（燃料費・人件費等）の削減や、安全性維持を除く設備投資及び経費の徹底削減など、手段が限られた中でも徹底した経費削減を行っている。

具体的な経費削減策としては、バス利用特典サービス（バス得）の廃止、遠隔カメラ設置による駅の無人化、DX（デジタルトランスフォーメーション）推進による運行管理人員の合理化、人員の配置転換による不採算部門の経費削減、固定資産税の減免もしくは免除の手続きの検討、港湾施設使用料の支払猶予要請などが挙げられた。

その他、複数にまたがっている路線の1本化や車両2台での稼働を1台にさせるなどの運行路線の効率化や車両の運営効率化の検討が挙げられた。

(5) 既存設備の状況

現状では、各社とも、アフターコロナを見据え設備の処分等はほとんど行っておらず、既存設備の除却や売却等に伴う特別損失は発生していない。安全・保安に対する投資は継続しているものの、設備投資自体は、その内容を見直し投資費用を抑制している事業者が大半である。ただし、今後もコロナの影響が長期化すれば、減車などの既存車両の処分も検討せざるを得ないとしている事業者も確認された。

具体的な投資見直しの内容としては、車両入替サイクルの見直しや新車導入の先送り、一部廃車と休車の実施などである。

なお、バス事業者においては、業界全体が低調であり、バス車両の市場は飽和状態にあり、買い手が見つからず、売却する際は低価格となるため大幅な損失が発生するとしている事業者も確認された。

(6) 経営の維持・確保のために実施した取組について

経営の維持・確保のために実施した取組としては、ダイヤ改正、資金面の取組及び各社独自の取組に大きく分けられる。

ダイヤ改正の取組としては、平日運行の土日ダイヤへの変更や路線バス・高速バスの運行本数調整（減便・運休等）などの取組が確認された。一方である事業者では、朝の通勤ラッシュ時の「三密」を防ぎ乗客に安心して利用してもらうために、バスのダイヤをほぼ変えていないとする事例も確認された。

資金面での取組をみると、運行本数の調整や貸切稼働の減少に伴い一時的に余剰となった人員については、雇用調整助成金を活用し雇用を維持（休業指示）している事業者が確認された。このような助成金の利用のほか、金融機関からの新たに借入金の導入により、手元資金の流動性を高め資金繰りの安定化を図っている事業者が大半である。

各社独自の取組としては、除菌・抗菌対策のほか、グループを形成している事業者では、グループ内で好調な事業者に人員や稼働していない車両を回すなどの工夫により、グループ間でコストをコントロールしている例が確認された。また、緊急経営改善計画を策定し、大規模な経費削減に取り組みつつコロナに配慮したイベントを開催し、事業収入拡大を図っている事業者も確認された。

その他の事例としては、バス利用特典サービス（バス得）の廃止による運賃収入増加や交通系 IC カード PASMO の導入、DX（デジタルトランスフォーメーション）関連の投資による合理化、自動運転バスの実用化に向けた取組などが確認された。

2. キャッシュフローについて

(1) 営業キャッシュフロー

すべての事業者において、事業収入が大幅減収となり営業キャッシュフローは悪化、大幅なマイナスとなっている。各事業者とも経費削減等に努めているものの、各種助成金や補助金などのほか、税金・社会保険の納付猶予制度を活用してなおマイナスとなっていることから、コロナが交通事業者の事業収入に甚大な影響を与えたことがうかがえる。

今後もコロナの回復状況が緩慢ならば、支払に対する不安が顕在化する可能性は高いと考えている事業者も確認された。

(2) 投資キャッシュフロー

投資キャッシュフローがプラスとなっている事業者（投資有価証券の売却益）も確認されたが、大半の事業者は横ばいもしくはマイナスとなっている。各事業者とも、投資の抑制に努めているものの、事業の性格上、安全対策等に対する設備投資のほか、最低限の車両の購入などの投資も必要となるため、今後も投資キャッシュフロー面での資金負担が継続して発生すると考えられる。

また船舶事業者などは、一旦、新造船建造の計画を立てると、実際の船舶の進水までは数年の期間がかかることから、タイミングよく設備投資を抑えたくとも抑えられない状況もある。

(3) 財務キャッシュフロー

グループ内の利益剰余の繰回しで手元流動性を確保している事業者も確認されたが、多くの事業者において、財務キャッシュフローは大幅なプラスとなっている。コロナにより大幅な減収を余儀なくなされ営業キャッシュフローが悪化しているなか、多くの事業者が金融機関からの借入金でキャッシュを確保している状況がうかがえる。なお、社債発行により資金を調達している事業者も確認された。

これらの資金調達に関しては、一連のコロナ関連の融資金の利用も多く、コロナ関連の低利融資を利用して思い切った資金調達を行っている事業者も確認された。こうした姿勢の背景には、コロナの長期化により自社の業績が悪化した際に、金融機関の与信に変動が生じ今後の資金調達環境が悪化することへの不安があり、融資を受けられる時期に可能な限りの資金調達を行い、手元流動性を確保しておくという経営判断が働いている。

また、これらの調達資金に関しては、各事業者とも、設備投資を控えていることもあり、そのほとんどは運転資金に充当されており、各事業者の資金繰りを大きく下支えしている。

3. 金融機関からの資金調達状況について

(1) 現状

無借金経営の事業者もあるが、融資を受けている各事業者においては、金融機関から特段の問題なく融資を受けられている。特に地域金融機関や政府系金融機関においては積極的な支援姿勢もうかがえ、コロナの感染拡大に伴うセーフティネット、特別貸付等を始めとした各種融資を実行している。

このように現状では、金融機関からの資金調達環境に問題はみられず、膨大な資金調達が各事業者の経営を下支えしている。

しかしながら、融資金の返済開始となる時期の事業環境が、返済額に見合うだけの売上を確保できる状況になるのかどうかを不安視する声も確認された。

(2) 今後

各事業者とも経費削減等による収益性改善の取組などに努めており、新規の借入による資金調達には慎重な姿勢をとっている。既述したように、今後の返済を考えてのことである。

ただし、ワクチンや治療薬普及による安心感の浸透までが想定以上に長引く状況になれば、新規借入の必要が生じる可能性もあり、各事業者とも概ね今後も需要の回復状況に応じて適宜検討する方針にある。

(3) 既存借入の条件変更等について

既に条件変更を行っている事業者及び条件変更を行う計画があるとする事業者が、それぞれ1社確認されたのみである。

4. 補助金・助成金等(公的金融機関の無利子貸付け含む)の活用状況について

(1) 活用している補助金・助成金

最も活用されていたのは、雇用調整助成金の9社、次いで持続化給付金が8社、家賃支援給付金が7社となった。その他、回答が得られたものを以下に掲載する。中には補助金や助成金でないものも含まれるが、参考までに掲載する。

各種補助金・助成金等	
消毒液購入助成金	地域公共交通確保維持改善事業費補助
新型コロナウイルス感染症対策設備導入に係る支援事業補助金	茨城県バス運行対策費補助
新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン等に基づく助成金	公共交通運行継続緊急支援金
鉄道コロナ対応の補助金	各種運行補助
新型コロナウイルス特別利子補給制度	セーフティネット保証
新しい生活様式推進機器購入費支援金	観光事業者等衛生対策補助金
感染症対策における実証実験をした場合の売上減少した分に関わる費用の補助金	働き方改革推進支援助成金
路線バスに関する補助金	離島航路補助金(東京都および関東運輸局)
一時支援金	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
交通維持助成金	納税の猶予の特例

(2) 具体的な資金使途について

それぞれの補助金及び助成金ごとに使途がある程度決められていることから（コロナ感染対策や路線の維持等）、それぞれの給付内容によって資金使途は異なるが、雇用調整助成金、持続化給付金及び家賃支援給付金が多く事業者で利用されており、その資金使途の大半は雇用維持のための人件費などの運転資金である。

ただし、単なる運転資金としての充当にとどまらず、当面の手元キャッシュの確保や、将来的なコロナの影響に起因する銀行の与信変動リスクへの対応のためとしている事業者も確認された。

(3) 仮に今後支援策が縮小された場合に受ける影響について

直ちに経営に窮する事態にはならないとする事業者も確認されたが、7社が経営の継続が困難（雇用維持、路線の維持等）になるとしており、各交通事業者の存続が危ぶまれる事態も想定される。

仮に支援策が縮小された場合には、ダイヤ改正による減便、運賃の値上げ、人員整理に踏み切らざるを得ない状況が予見される。また、交通事業者として最低限必要なメンテナンスや車両の入替などの設備投資が出来ない事態に陥り、公共交通機関として役割を果たせなくなる事業者が出てくる可能性も考えられる。

5. 今後の経営上の不安点

(1) 経営・営業上の不安点

コロナがいつ収束するのかが不透明な状況に加え、収束後もテレワークなどの定着により、公共交通機関の需要がどの程度回復するのかが不安であるとする事業者が多い。

バス事業者においては、個別の問題も確認された。地方のバス事業者では路線バスの赤字を高速バスや観光バスの収益で補填してきた構造があったが、コロナの影響で高速バス・観光バスの需要減少が長期化しており、路線バスの維持や雇用の維持への影響を懸念する声を確認された。また、各種バス運転手の慢性的な不足により運行路線の統廃合も検討せざるを得ない状況に加え、労働環境の整備が求められ運転手の給与アップなど待遇改善による販管費増加が収益を圧迫することも懸念材料となっている。

その他、コロナ対策として電車やバスなど公共交通機関を利用しないほうが良いといった風評拡散や、路線バス及び鉄道車両内の広告収入の落ち込み（広告掲載企業の業績悪化に伴う広告費削減等）を懸念している事業者も確認された。

いずれにしても、コロナの収束後もどの程度需要が回復するか不透明な中で、事業規模の想定をどの程度のレベルにセットするかが問題となろう。

(2) 資金調達環境面の不安

現状は内部留保の蓄積があり、特に不安はないとする事業者も確認されたが、コロナの影響が長期化した場合、業績の悪化による減収や欠損の計上、コロナ関連融資による債務の増加などにより、銀行与信が厳しくなり、資金調達環境が悪化することを懸念する声もあった。

(3) コロナ禍が長期化した場合の懸念点

コロナの影響が長期化することで懸念されることとしては、業績の落ち込みによる資金繰りの悪化や資金調達環境の悪化などが多く挙げられた。また長期化する中で、支援体制が打ち切られれば、事業の継続が不可能になるとの声も確認された。

いずれにしても長期化した場合、路線や従業員の雇用を維持できなくなる可能性があり、倒産に至らないまでも事業規模を縮小し、経営を維持することを考えざるを得ない状況になるものと考えられる。

6. 今後の経営方針について

(1) 事業の縮小について

多くの事業者が効率的な運行管理や事業組織の運営、コロナ対策などに取り組んでおり、事業を縮小せず継続することを考えている。しかしながら、バス事業に関しては、移動需要がコロナ以前まで回復しない見通しとなった場合、路線バス事業の規模は検討が必要であり、自治体等のサポートが得られない路線については、運行本数の削減ないしは路線廃止もありうるとする事業者が確認された。高速バスについても同様に縮小・廃止となる可能性がある。いずれにしても、自治体との協議が必要になるだろうが、コミュニティバスへの移行により自治体から受託する体制へシフトすることなども考えられる。

ただし、公共交通機関が事業の縮小を考える上では、地域の生活インフラを支えていることを考えると、簡単に決断できるものではない。

(2) 経費削減について

各事業者とも、人員整理などは行っておらず、諸経費の見直しや不要不急の設備投資の先送り、路線（航路）の廃止・減便などの経費削減に取り組んでいる。事業者によっては、これまで時間外手当を支給して長時間運行させていたドライバーに対して、運行距離を短くする「ワークシェアリング」を実施し、賃金を減らしつつも雇用を維持する取組や、営業所数を削減するなどの取組も行っている。

しかしながら、公共交通機関として安全面への一定の投資は欠かせず、これらの取組だけでは限界がある。むしろ安全面を考慮して可能であれば増員を望んでいるとする事業者も確認された。

とりわけ、路線バスはそもそも赤字となっているところも多く、これまでの経営努力により、限界に近い経費削減の取組もされてきた経緯がある。

(3) 運賃の変更を含めた今後の対応策等について

明確に運賃等の変更はないと明言した事業者も確認されたが、交通事業者の運賃値上げは認可等の手続が必要であるため、柔軟にできないという事情がある。また、生活インフラとしての役割もあり、簡単には値上げには踏み切れないということもある。

現状の取組としては、ライフスタイルの変化で定期券利用よりも交通 IC カードでの利用が多くなっていることを背景に、IC 乗車券 PASMO を導入し、乗降時など通勤・通学客の利便性の向上や観光客の利用増加を図るなどの取組がみられた。また、定期券にプラスアルファのサービスを付与することで生活圏での顧客取り込み、さらには企画乗車券を強化し、実質的な値上げを行う方向で検討している事業者が確認された。その他にも EC サイト立ち上げによる物流の活性化や、観光需要の喚起、個人型旅行の企画など

の実施を計画している事業者も確認された。このように、現状は運賃変更ではなく、各事業者の創意工夫による取組が主体である。

ただし、今後もコロナの影響による事業低迷が続いた場合、運賃の値上げ等は検討せざるを得ないと考えている事業者は多い。

(4) 今後利用を考えている国の支援策等(国交省以外も含めて)

各事業者とも情報収集に努め、様々な支援制度を利用してきた経緯がある。今後も活用できる支援策があれば、積極的に活用したいと考えている事業者が大半である。

具体的に望む支援策として挙げられていた事項について以下に掲載する。

望む支援策の具体例
業界動向に連動する形で支援策等。
バス会社が「地域の足」として「安全・安心なサービス」を維持していけるような支援。
厳しい経営環境にある中、要綱上対象とならない補助制度があり制度拡充を求めている。
地域インフラとなる路線や雇用の維持・確保のための補助金・助成金。
設備投資の近代化補助金の要件緩和。
パスモ導入など IC 関係のキャッシュレス化に伴う補助金。
企業の IT 化を後押しする補助金・助成金。
訪日外国人対策や環境、安全対策に関する制度等、アフターコロナに向けた対策・利用促進の補助制度拡充。

なお、国交省以外の支援策については情報に乏しいとの意見もあったため、他の省庁を含めた支援制度についての告知強化も望まれよう。

7. 総括

既述したように、各公共交通事業者は、コロナの影響により、過去に例を見ない業績低迷にさらされており、アンケート結果をみても業績面は大きな落ち込みをみせている。

そもそもの事業構造が、多額の初期投資が必要となるものの利益率はさほど高くはなく、かつ公共機関としての性格が強いことから、即効性のある対策（運賃値上げや廃線など）を打つのも困難である。

このような事業構造にある公共交通事業者が、収益の改善を図ることは容易ではない。車両（船舶）等の設備への初期投資負担やその維持費用の負担（とりわけ安全性維持）が大きく、減価償却負担もあるため、コロナの影響が長期化すればその収益環境はますます厳しさを増していくことが予想される。

ヒアリングの結果、キャッシュフローについては、各社とも概ね営業キャッシュが大幅なマイナス、投資キャッシュフローが横ばいまたはマイナス、財務キャッシュが大幅なプラスとなっている。

営業キャッシュフローは、企業によっては収支ギャップによりマイナスとなるようなケースもあるが、公共交通事業者は基本的には現金決済であるため、このような収支ギャップが生じることはほとんどない。このため、交通事業者の営業キャッシュフローはプラスであることが望ましい。しかしながら、ヒアリング調査をみると、各事業者の営業キャッシュは各種助成金等の支援を受けているにも関わらず大幅なマイナスとなっている。

投資キャッシュフローは、そもそも事業の維持・成長のために必要な投資でありマイナスになるのが望

ましい。しかしながら、コロナの影響により営業キャッシュフローが大幅なマイナスとなっている状況下では、マイナス幅を抑えたいところである。各社とも不要不急な設備投資を抑制しているものの、安全性維持などの必要最低限の投資は行う必要があり、投資キャッシュの抑制には一定の限界がある。

このような営業・投資キャッシュフローの状況もあって、財務キャッシュフローが、各事業者とも大幅なプラスとなっている。現在は地域金融機関や政府系金融機関から必要な支援を得られており、各事業者の運営は、これらの金融機関からの支援により大きく下支えされている。

現状の公共交通事業者の経営は、各種助成金・補助金や金融機関からの資金支援によって支えられており、当面は最低でも現状程度の資金面支援を継続していくことが欠かせない。

しかしながら、資金面の支援による債務の膨らみは、今後の経営に大きな影響を与えかねないため、その出口戦略を考える必要がある。現在も多くの金融機関で行われてはいるが、融資金の条件変更などの対応を、今後の状況次第ではより柔軟に対応していく必要がある。また、資本性ローンなどをはじめとする劣後ローンも、積極的に活用する必要がある。

また、コロナ収束後の生活様式の変化により今後の移動需要の見通しが不明な状況下にあつて、事業規模の想定をどの程度のレベルにセットするかについても考える必要がある。各事業者へのヒアリング内容をみると、コロナが沈静化しても以前のレベルまで需要が回復すると見込んでいる事業者はいない。

したがって、当該地域の自治体とも連携しながら、地域インフラの担い手としての機能を維持しつつ、アフターコロナ時代に適した事業規模について検討を進めていく必要がある。

V ヒアリング調査票

新型コロナウイルス影響調査ヒアリングシート票

問1 新型コロナウイルスの影響下における現状の経営状況及び今後の経営状況について

(1) 現状

--

(2) 今後

--

(3) 経営に最も影響を与えた要因について

--

(4) 固定費の削減について（検討しているか、実施済であればどの程度か等）

--

(5) 既存設備の状況（車両、船舶等の除却・売却等の有無及びその処理に伴う損益の状況）

--

(6) 経営の維持・確保のために実施した取組について（取組までの経緯や、工夫点も）

--

問2 キャッシュフローについて

(1) 営業CF

--

(2) 投資CF

--

(3) 財務CF

--

問3 金融機関からの資金調達状況について

(1) 現状

--

(2) 今後

--

(3) 既存借入の条件変更等について

--

問4 補助金・助成金等（公的金融機関の無利子貸付け含む）の活用状況について

- (1) 活用している補助金・助成金の名称

--

- (2) 具体的な資金使途について

--

- (3) 仮に今後支援策が縮小された場合に受ける影響について

--

問5 今後の経営上の不安点

- (1) 経営・営業上の不安点

--

- (2) 資金調達環境面の不安

--

- (3) コロナ禍が長期化した場合の懸念点

--

問6 今後の経営方針について

- (1) 事業の縮小について考えているか。考えている場合、自治体との調整について

- (2) 経費削減について

- (3) 運賃の変更を含めた今後の対応策等について

- (4) 今後利用を考えている国の支援策等（国交省以外も含めて）

第2章 自治体向けアンケート調査

I 調査概要

1. 調査目的

コロナ禍における自治体の交通事業者への支援状況等を把握し、交通事業者による事業の維持・継続に向けた取組の検討を支援することを目的に、本調査を実施した。

2. 調査対象

関東運輸局管内の都県及び市区町村 351 自治体

都道府県別の配付件数は以下のとおり。

茨城県	栃木県	群馬県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	山梨県	合計
45 件	26 件	36 件	64 件	55 件	63 件	34 件	28 件	351 件

3. 調査内容

- 交通事業者からの相談・要請等について
- 交通事業者への支援策について
- 交通事業者に対する経営施策等（助成金等を除く）の支援について

4. 調査方法

電子メールによるアンケート調査

5. 調査期間

令和 3 年 2 月～3 月

6. 回収結果

配付件数	有効回答件数	有効回答率
351 件	206 件	58.7%

7. 注意事項

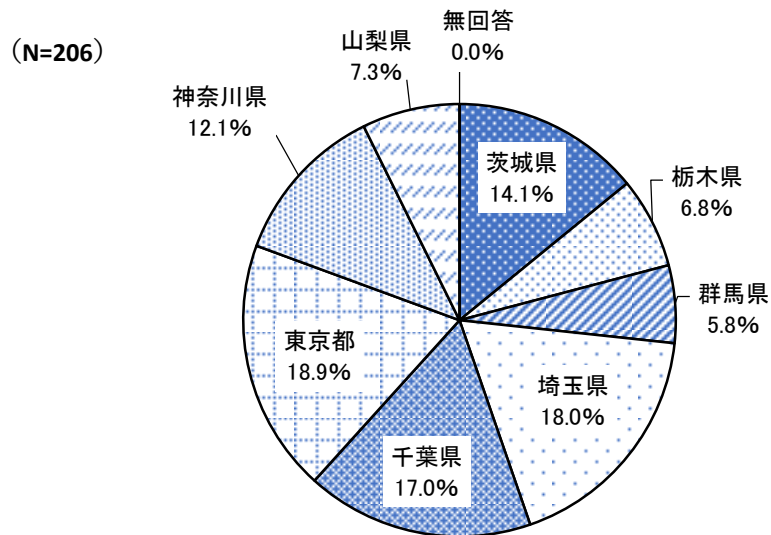
- (1) 図表中の「N」(Number of cases の略) は、設問に対する回答者の総数を示しており、回答者の構成比 (%) を算出するための基数となる。
- (2) 図表中の構成比は、小数点第 2 位以下を四捨五入している。
- (3) 集計表の上段の数字は回答数、下段の数字は構成比 (%) を示している。
- (4) 回答が 2 つ以上ありうる場合 (複数回答) は、合計が 100% を超えることがある。
- (5) 地域別などのクロス集計結果は、属性によっては回答数が少ないケースもあるため、参考程度にとどめられたい。
- (6) 自由記述の設問については一部の意見を抜粋して掲載している。また、回答者が記述した表記を優先して掲載している。

Ⅱ 調査結果

1. 回答自治体の属性

(1) 地域

地域については、「東京都」が18.9%と最も高く、次いで「埼玉県」が18.0%、「千葉県」が17.0%、「茨城県」が14.1%、「神奈川県」が12.1%、「山梨県」が7.3%、「栃木県」が6.8%、「群馬県」が5.8%となっている。

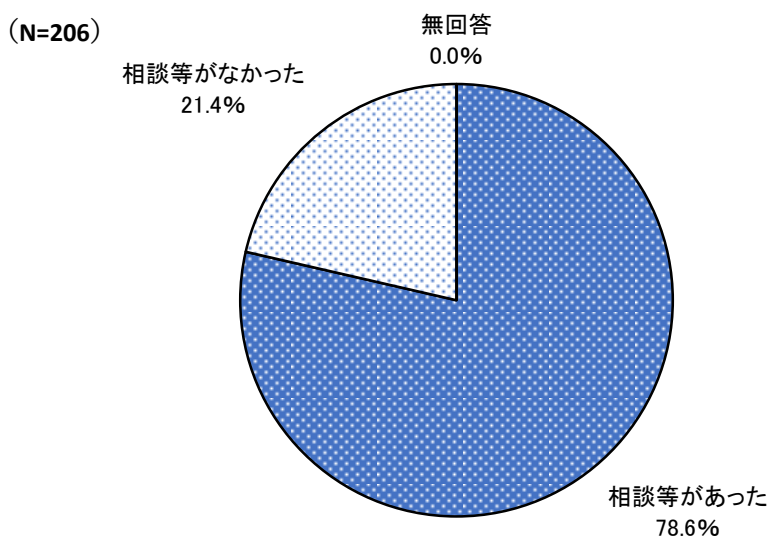


2. 交通事業者からの相談・要請等について

(1) 交通事業者からの相談・要請等の有無

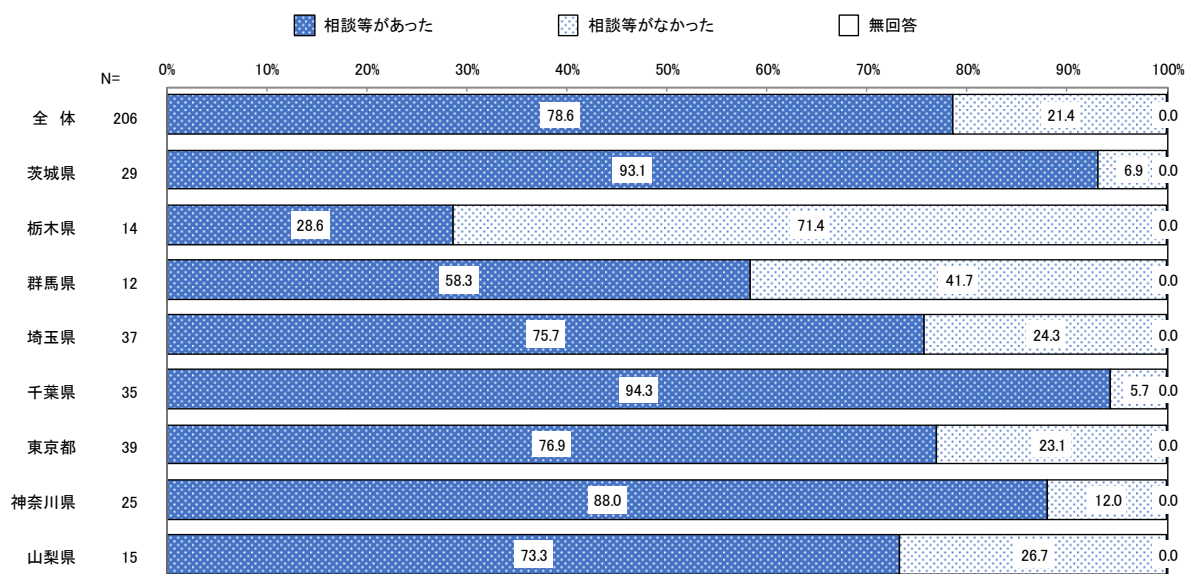
問1 新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、交通事業者から貴自治体に対して、運行規模の減少や事業の継続等に関する相談や要請(「相談等」)がありましたか。

交通事業者からの相談・要請等の有無については、「相談等があった」が78.6%、「相談等がなかった」が21.4%となっている。



<地域別>

地域別では、多くの都県で「相談等があった」が7割を超えているが、群馬県では58.3%、栃木県では28.6%と、他の都県に比べて低くなっている。



(2) 相談等の具体的な内容と対応方針

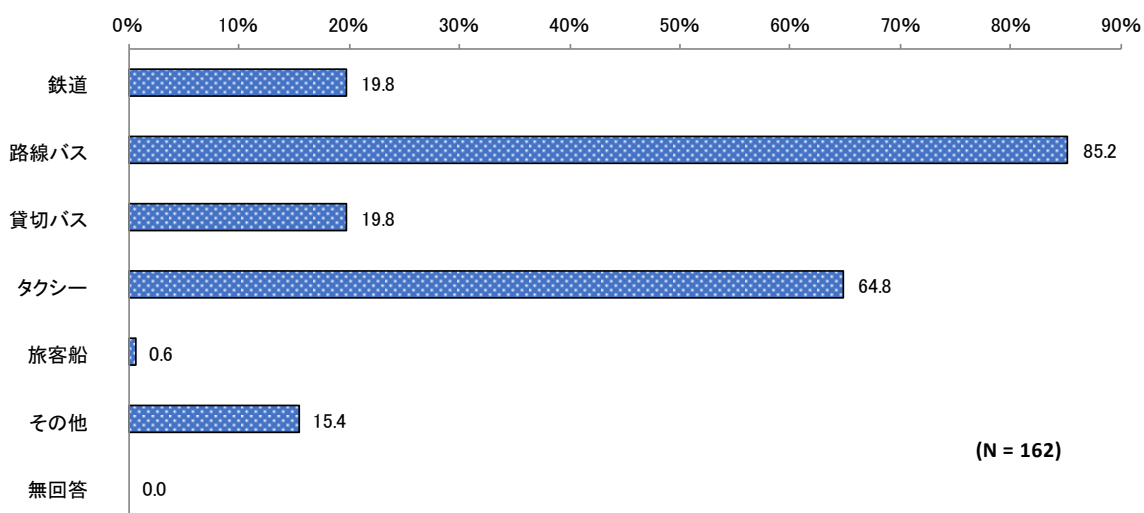
問2 相談等の具体的な内容・対応方針についてお伺いします。

下記の①～③について、最大4件までご回答ください。

- ① 相談等に係る交通モード
- ② 相談等の概要(複数回答可)
- ③ 貴自治体における対応方針

① 相談等に係る交通モード

相談等に係る交通モードについては、「路線バス」が85.2%と最も高く、次いで「タクシー」が64.8%、「鉄道」及び「貸切バス」が同率で19.8%となっている。



<地域別>

地域別では、群馬県、千葉県で「タクシー」が最も高く、それ以外の都県では「路線バス」が最も高い。

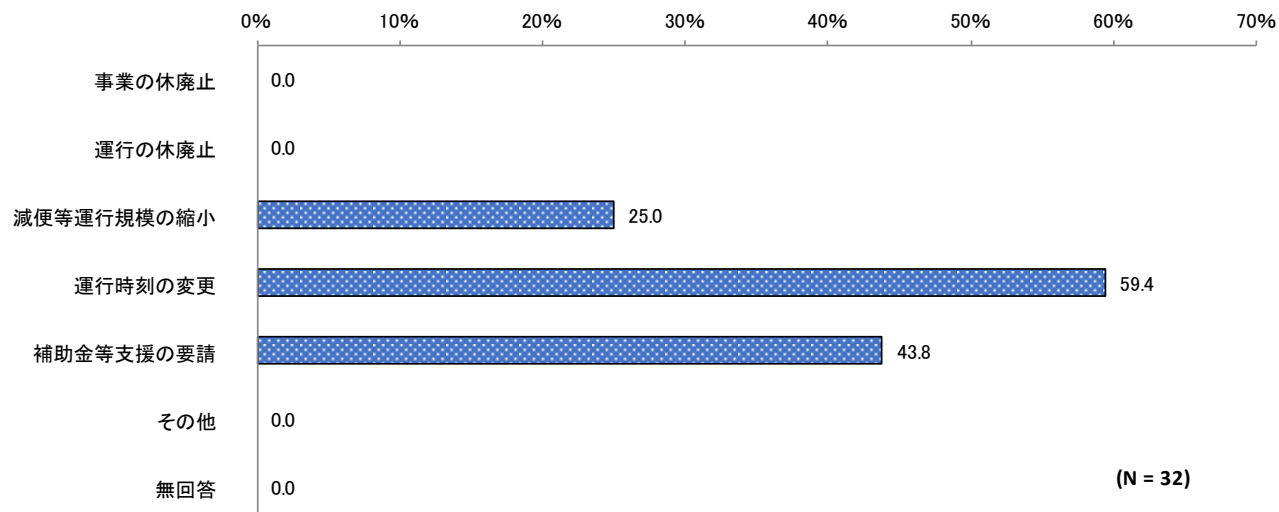
(上段: 件数、下段: %)

		回答数	鉄道	路線バス	貸切バス	タクシー	旅客船	その他	無回答
全体		162	32 19.8	138 85.2	32 19.8	105 64.8	1 0.6	25 15.4	0 0.0
地域	茨城県	27	4 14.8	21 77.8	17 63.0	17 63.0	1 3.7	5 18.5	0 0.0
	栃木県	4	2 50.0	3 75.0	0 0.0	2 50.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0
	群馬県	7	4 57.1	4 57.1	3 42.9	5 71.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0
	埼玉県	28	2 7.1	25 89.3	4 14.3	22 78.6	0 0.0	2 7.1	0 0.0
	千葉県	33	8 24.2	27 81.8	1 3.0	28 84.8	0 0.0	6 18.2	0 0.0
	東京都	30	5 16.7	25 83.3	3 10.0	5 16.7	0 0.0	10 33.3	0 0.0
	神奈川県	22	6 27.3	22 100.0	0 0.0	19 86.4	0 0.0	1 4.5	0 0.0
	山梨県	11	1 9.1	11 100.0	4 36.4	7 63.6	0 0.0	0 0.0	0 0.0

② 相談等の概要

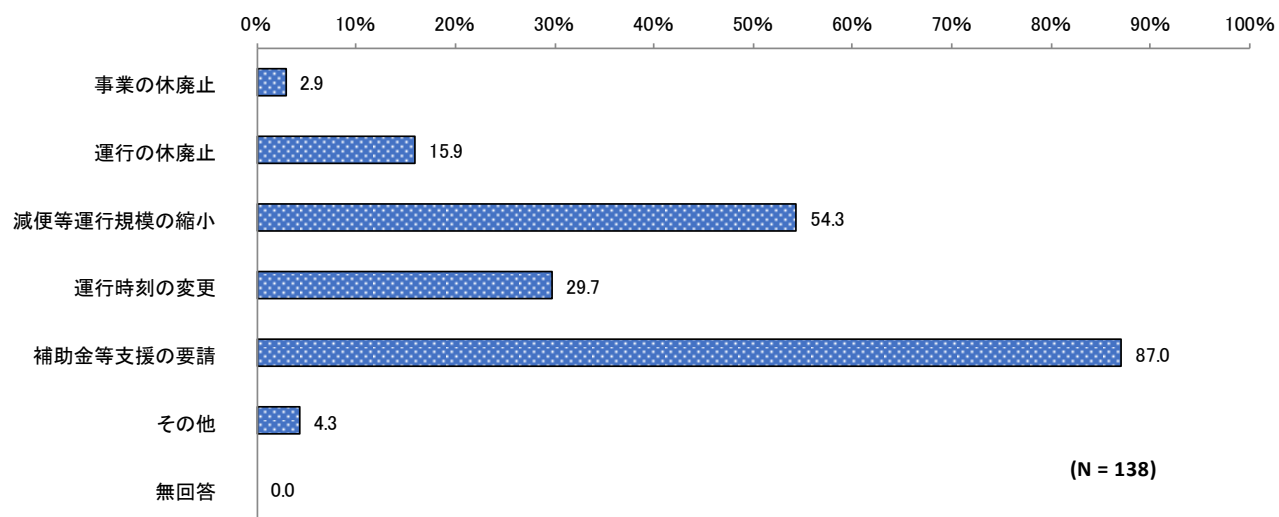
【鉄道】

鉄道に関する相談等の概要については、「運行時刻の変更」が59.4%と最も高く、次いで「補助金等支援の要請」が43.8%、「減便等運行規模の縮小」が25.0%となっている。



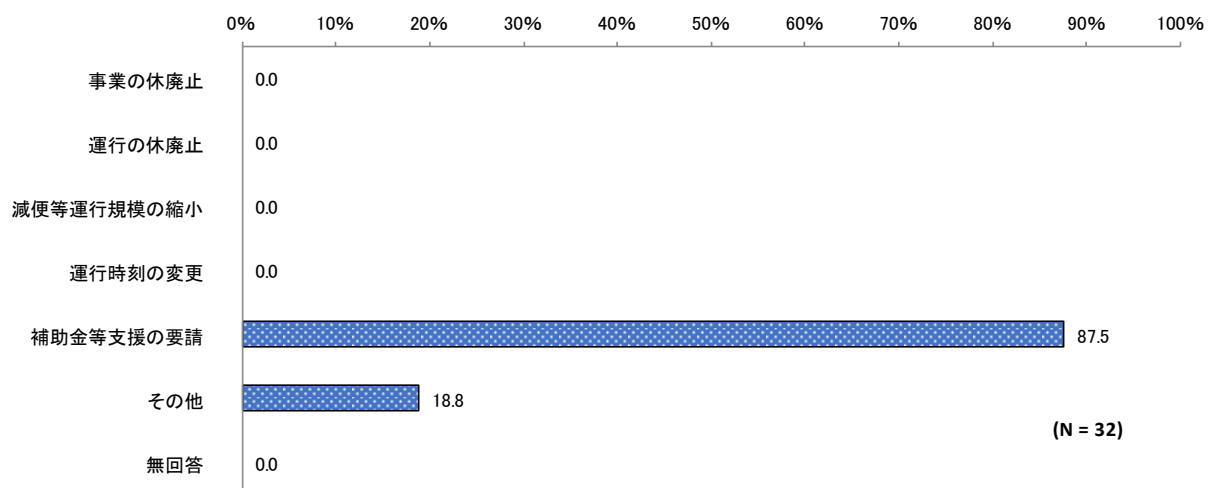
【路線バス】

路線バスに関する相談等の概要については、「補助金等支援の要請」が87.0%と最も高く、次いで「減便等運行規模の縮小」が54.3%、「運行時刻の変更」が29.7%となっている。



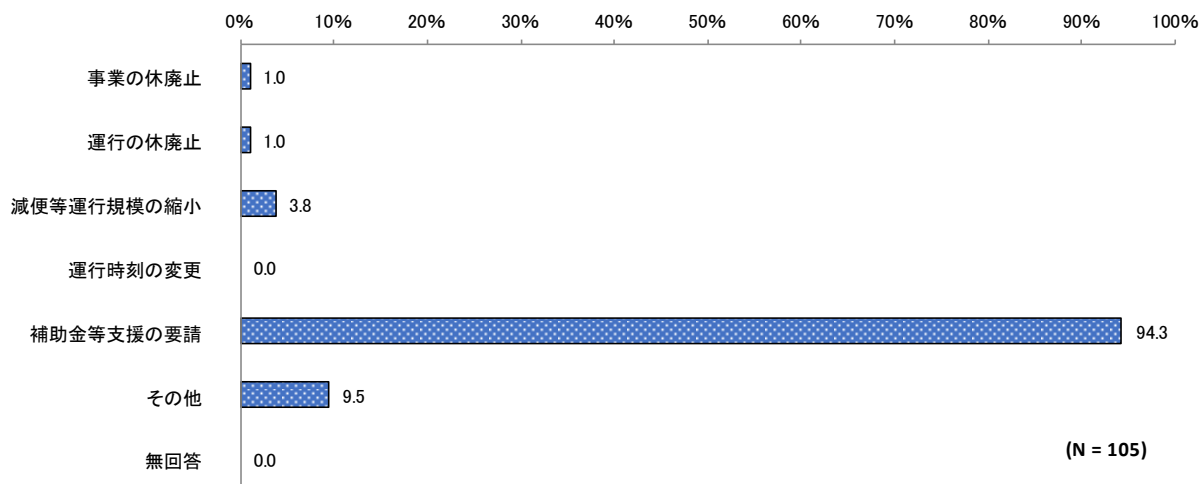
【貸切バス】

貸切バスに関する相談等の概要については、「補助金等支援の要請」が87.5%となっている。



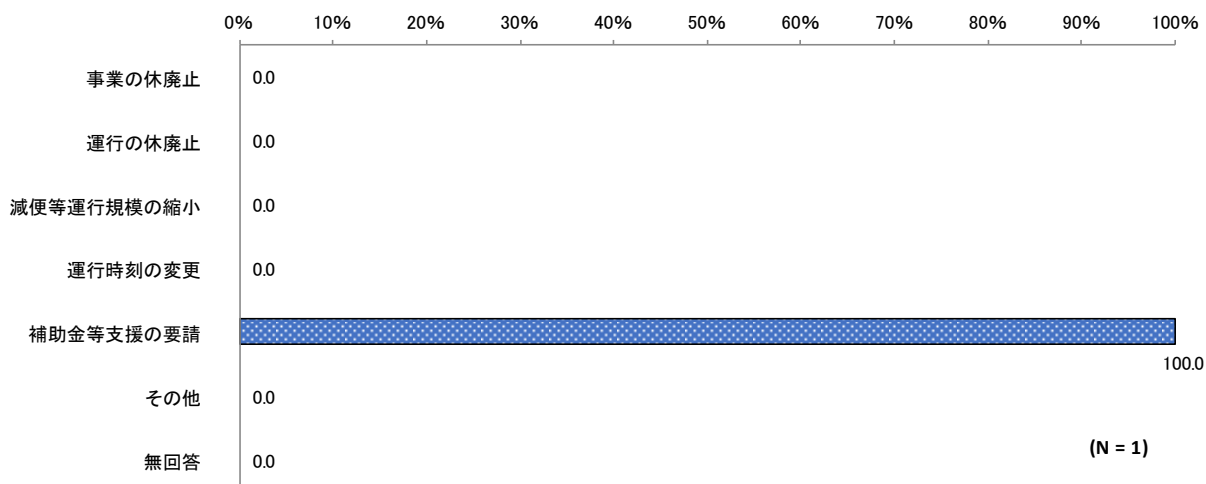
【タクシー】

タクシーに関する相談等の概要については、「補助金等支援の要請」が94.3%、「減便等運行規模の縮小」が3.8%となっている。



【旅客船】

旅客船に関する相談等の概要については、「補助金等支援の要請」が1件（100.0%）であった。



③ 自治体における対応方針

主な対応方針については以下のとおり。

交通モード	相談等の概要	対応方針
鉄道	補助金等支援の要請	国の令和2年度2次補正予算を活用し、臨時支援金を交付。
鉄道	補助金等支援の要請	国の臨時交付金を活用し、社会インフラとして運行を継続するための費用に対し適切な支援を行う。
鉄道	運行時刻の変更	鉄道の始発繰り下げ、終電繰り上げについて情報提供を受けたことから、庁内に共有の上、医療機関等関係機関への情報提供について協力を要請した。
鉄道	減便等運行規模の縮小	鉄道会社の方針どおり減便対応することについて承知した。
路線バス	事業の休廃止/減便等運行規模の縮小/運行時刻の変更/補助金等支援の要請	コロナ禍における公共交通を維持するため支援金を交付。今後の支援についてはバス利用者のニーズ調査を行い、各事業者へ情報提供を行っていく予定。
路線バス	事業の休廃止/運行の休廃止/減便等運行規模の縮小/補助金等支援の要請	高校生の通学や大人の通勤に不可欠な朝夕の便の運行を継続してもらうため、赤字に対する新規補助を約束。
路線バス	運行の休廃止/減便等運行規模の縮小/補助金等支援の要請	令和2年度補正予算にて、減収相当額についての補填を行う予定。
路線バス	運行の休廃止	運行事業者の意向を尊重しながら、可能な限り路線が維持できるように、情報提供や手続き上の支援を実施。
路線バス	減便等運行規模の縮小/補助金等支援の要請	2次補正を活用し、事業者を支援するための補助制度を創設。3次補正を活用した新規路線の実証運行についても検討中。
路線バス	減便等運行規模の縮小/運行時刻の変更	路線バス減便及び運行時刻の変更については、ホームページ、車内の張紙、バス停の張紙、市広報誌で対応。
路線バス	減便等運行規模の縮小/補助金等支援の要請	公共交通事業者の感染予防のための資材（マスク計33,060枚、消毒液計1,130リットル）の配布を実施。
路線バス	減便等運行規模の縮小	市民からの問い合わせを想定し情報を共有。また、収入減少により経営が苦しい状況を踏まえ、「交通事業者緊急支援事業」を実施。
路線バス	減便等運行規模の縮小/補助金等支援の要請	市の補助金により運行しているコミュニティバスについて、減便すると車内の三密を促進しかねないため、補助金を増額し、現行の便数を維持。
路線バス	減便等運行規模の縮小	緊急事態宣言や県の特定警戒行動に伴い、日曜日及び祝日において一部運休を行う。
路線バス	減便等運行規模の縮小/補助金等支援の要請	営業所の所轄が市域と異なるため、自治体毎の補助分担が困難。周辺市と連携し検討中。自治体レベルではなく広域的な範囲で支援を行う必要があるのではないかと。
路線バス	補助金等支援の要請	・地方創生臨時交付金の活用による、系統数及び車両台数に応じた支援金交付。 ・2割上乘せした応援チケットの販売支援（2割上乘せ分を市が支援）。
路線バス	補助金等支援の要請	乗客の減少により収益が悪化したことから、町に対して補助金支援の要請があった。他のコロナ関係の執行予定と交付金配分額との兼ね合いから、支援の実施には至らなかった。

路線バス	補助金等支援の要請	民営路線バスの利用者減に対し、運行事業者から補助支援の相談があったが、補填すべき額の詳細がなく検討案件とした。
路線バス	補助金等支援の要請	事業者から地方創生臨時交付金の活用を提案されたが、区の施策の優先度や交付金の上限額も考慮し、「地域公共交通」への交付金活用は見送ることとした。
貸切バス	補助金等支援の要請	<ul style="list-style-type: none"> ・期間限定のスクールバスとして利用した。 ・町事業において積極的に貸切バスを活用する。 ・コロナ感染防止対策に係る費用の補助。
貸切バス	補助金等支援の要請	補助金等支援については、中小企業者向けの家賃補助制度の活用をご案内。
貸切バス	補助金等支援の要請	宿泊・旅客運送事業支援金給付事業を設立し対応した。
タクシー	補助金等支援の要請	運賃収入が減少しているタクシー事業者を支援するため、臨時交付金を活用し、支援金を交付することとした。
タクシー	補助金等支援の要請	臨時交付金の活用により感染防止対策のための補助を行う。利用者増を図るため条件付きでタクシー利用料の助成を検討している。
タクシー	補助金等支援の要請	所有するタクシーの感染防止対策を推進するため、対策に要する費用について、タクシー1台あたり3万円を上限に支援を行う。
タクシー	その他(タクシープール 使用料支払いの猶予依頼)	タクシープール使用料支払いの猶予依頼。年度末まで期限の延長及び新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用し補助。
タクシー	補助金等支援の要請	乗客の減少により収益が悪化したことから、町に対して補助金支援の要請があった。産業振興部署が実施する中小事業者向けの補助金等にて支援することとなった。
タクシー	補助金等支援の要請/ その他	支援金の要求のほか、公務員のタクシー利用要請、新型コロナウイルスワクチン接種会場への移動活用など。支援金については、検討中。
タクシー	補助金等支援の要請	公共交通空白（不便）地域の住民に新たな移動手段を確保するとともに、タクシー事業者の支援につながる、乗合タクシー事業を実施。
タクシー	補助金等支援の要請	タクシー事業者が行う買物代行サービスについて、実施する料金割引に対する補助要望があったことから、地方創生臨時交付金（二次補正）を活用し、補助することとした。また、バス事業者から要望のあった飛沫感染対策設備設置費用の補助について、市内タクシー事業者も対象とすることとした。
旅客船	補助金等支援の要請	地方創生臨時交付金を活用し、交通事業者の事業継続を支援した。
その他 (コミュニティバス)	減便等運行規模の縮小/ 補助金等支援の要請	コミュニティバスにおいて利用者減が見込まれることから、今年度の平日を土休日ダイヤで運行することで運行経費を抑えられるところを今まで通り運行を行ってもらうため、補助金を計上した。
その他 (モノレール)	補助金等支援の要請	事業者が実施する感染拡大防止にかかる費用の一部を支援。
その他 (福祉タクシー)	補助金等支援の要請	福祉タクシー事業者より相談を受けたが、公共交通とはみなしていないため、運行支援の対象からは除く。

3. 交通事業者への支援策について

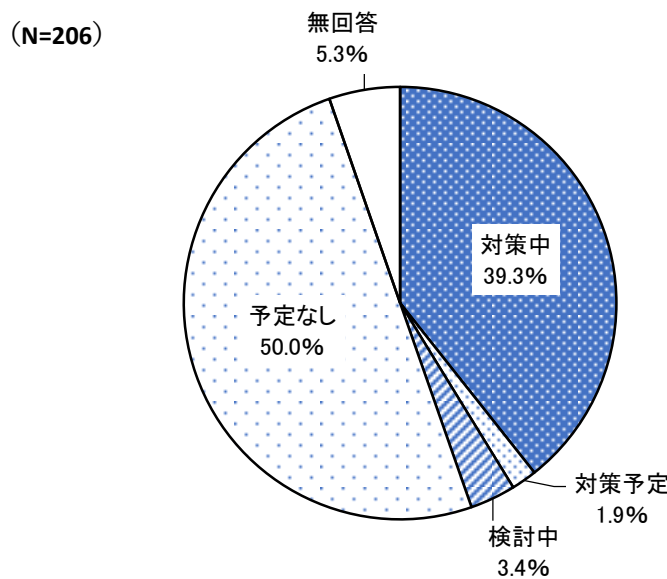
(1) 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用と対策状況

問3 「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用した「地域公共交通における感染拡大防止対策」の状況について、対策内容ごとに該当する対策状況1～4のいずれかを選択し、1～3を選択した場合は、さらに臨時交付金予算の種別を選択してください。

① 対策状況

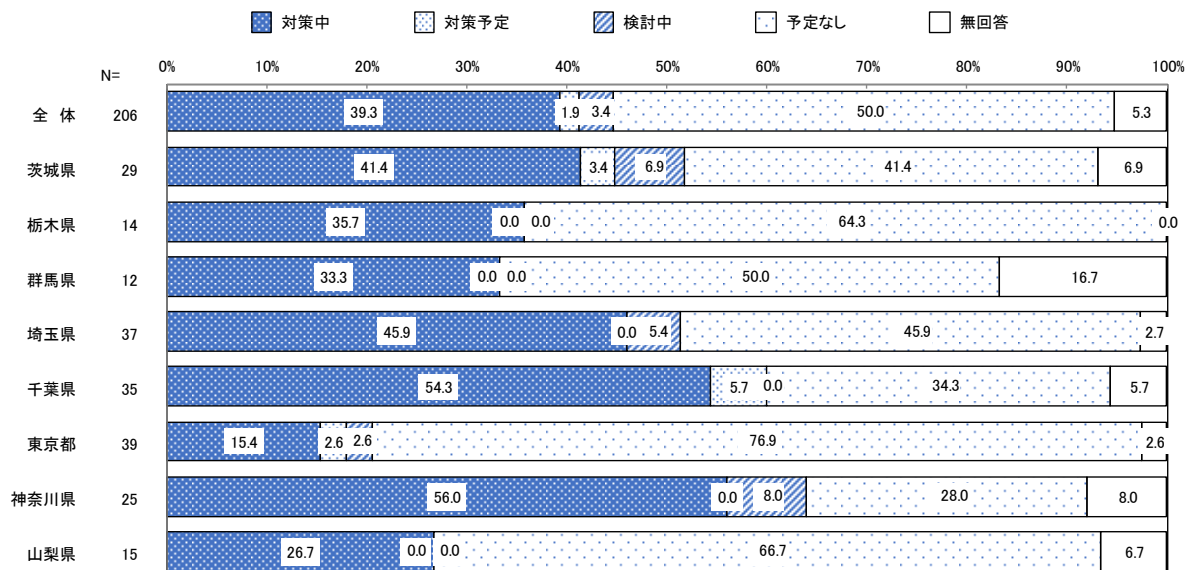
【感染防止対策】

感染防止対策の対策状況については、「予定なし」が50.0%と最も高く、次いで「対策中」が39.3%、「検討中」が3.4%となっている。



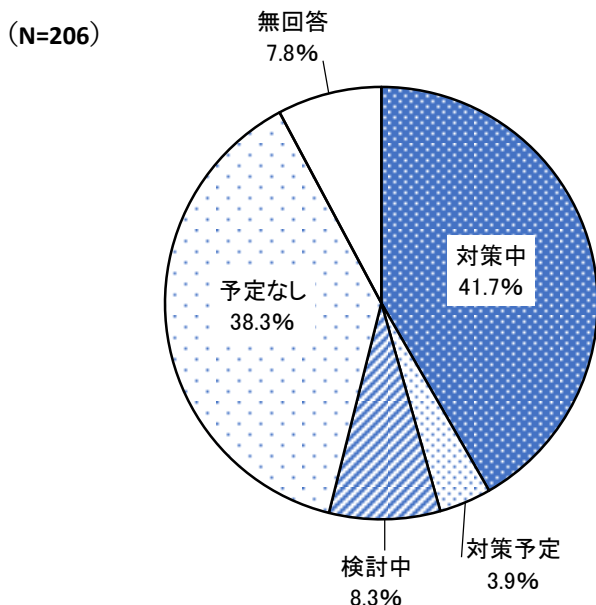
<地域別>

地域別では、千葉県、神奈川県で「対策中」が5割を超えている。一方、東京都では「対策中」が15.4%にとどまっている。



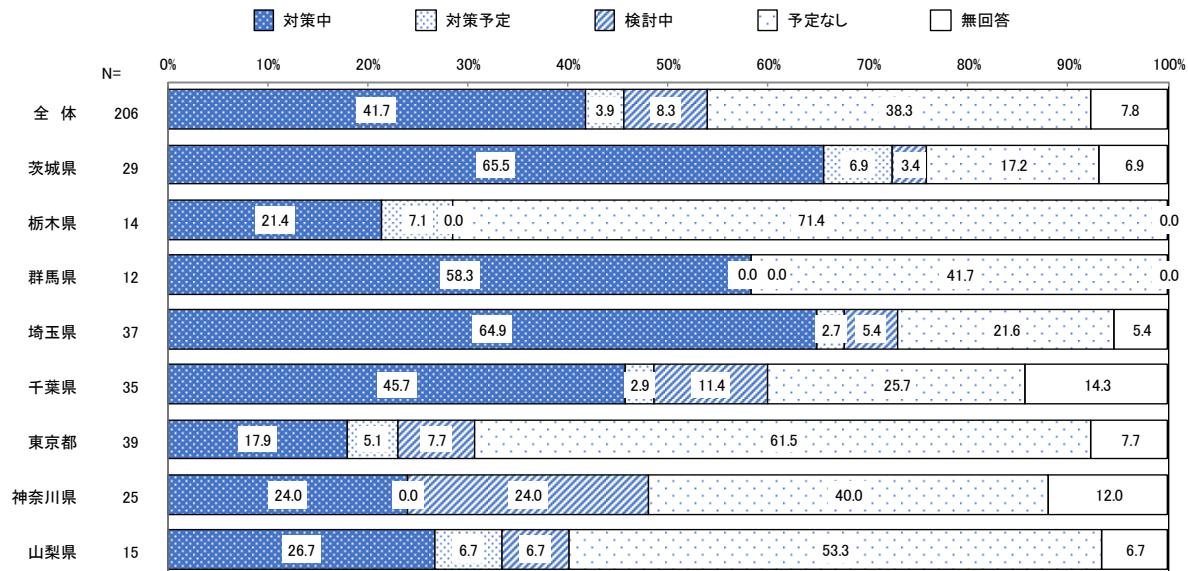
【運行支援】

運行支援の対策状況については、「対策中」が41.7%と最も高く、次いで「予定なし」が38.3%、「検討中」が8.3%となっている。



<地域別>

地域別では、茨城県、群馬県、埼玉県で「対策中」が5割を超えている。一方、東京都では「対策中」が17.9%にとどまっている。



② 臨時交付金予算の種別

【感染症防止対策】

対策中の自治体では、「第2次補正予算」が77.8%と最も高い。

対策予定の自治体では、「第2次補正予算」及び「第3次補正予算」がともに2件（50.0%）となった。

検討中の自治体では、「第3次補正予算」が2件（28.6%）となっている。

（上段：件数、下段：%）

		回答数	第1次補正 予算	第2次補正 予算	第3次補正 予算	無回答
全 体		92	18 19.6	65 70.7	14 15.2	5 5.4
感 染 症 防 止 策 内 容 対 策	対策中	81	18 22.2	63 77.8	10 12.3	0 0.0
	対策予定	4	0 0.0	2 50.0	2 50.0	0 0.0
	検討中	7	0 0.0	0 0.0	2 28.6	5 71.4

【運行支援】

対策中の自治体では、「第2次補正予算」が86.0%と最も高い。

対策予定の自治体では、「第3次補正予算」が6件（75.0%）となっている。

検討中の自治体では、「第3次補正予算」が11件（64.7%）となっている。

（上段：件数、下段：%）

		回答数	第1次補正 予算	第2次補正 予算	第3次補正 予算	無回答
全 体		111	15 13.5	77 69.4	28 25.2	6 5.4
運 行 支 援 の 策 内 容	対策中	86	15 17.4	74 86.0	11 12.8	0 0.0
	対策予定	8	0 0.0	3 37.5	6 75.0	0 0.0
	検討中	17	0 0.0	0 0.0	11 64.7	6 35.3

【その他の対策】

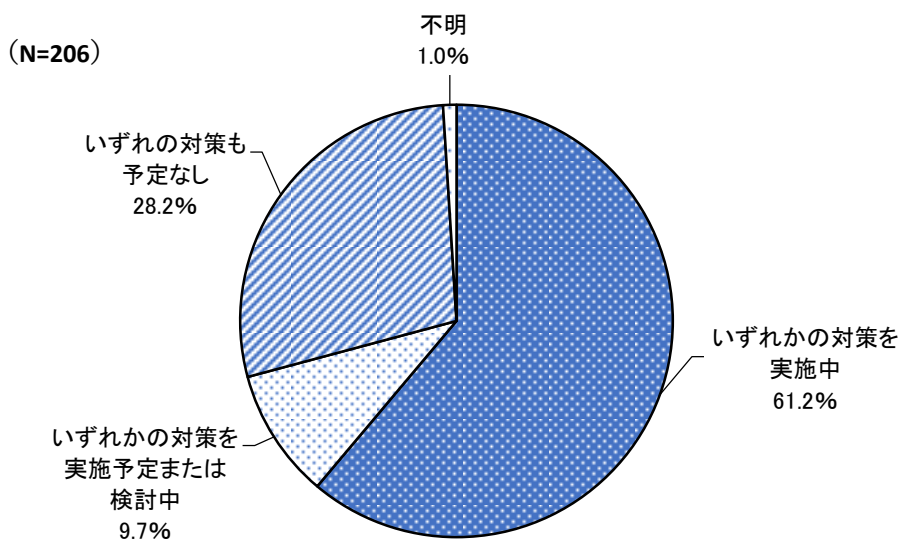
その他の対策として具体的に回答のあった内容は以下のとおり。

対策状況	臨時交付金予算 の種別	対策内容
対策中	第2次補正予算	乗車人数制限を設けているデマンド交通の輸送能力強化のため、車両1台を追加。
対策中	第2次補正予算	路線バス定期券購入費に対する補助金を交付。
対策中	第1次補正予算	持続化給付金事業。
対策中	第1次補正予算	国の持続化給付金にならい、前年比30%以上の減収となった事業者に対して、最大130万円の給付金を支給（村内全事業者対象）。
対策中	第2次補正予算	デマンド交通運行事業者に対するIC端末導入支援。
対策中	第2次補正予算/ 第3次補正予算	市民の移動支援、高齢者の移動支援。
対策中	第2次補正予算	タクシー事業者への駅前交通広場使用料減免事業（R2年4～6月に実施）。
対策中	第2次補正予算	感染防止対策や車両改善、新たな交通手段を普及するための提案等を対象とした補助事業の創設。
対策中	第1次補正予算	セーフネット保証4号中小企業資金融資の利子・信用保証料の全額補給（全業種対象）。
対策中	第2次補正予算	タクシー事業者が行う買物代行サービスの料金割引に対する補助。
対策中	第2次補正予算	学生の路線バス通学定期券購入支援。
対策中	第2次補正予算	コロナ後の経営持続支援に資する車両の更新に対する支援。
対策中	第1次補正予算	妊産婦が健診を受ける際のタクシー利用料金助成。
対策予定	第3次補正予算	営業時間短縮要請等関連事業者支援一時金（売上高▲50%以上で20万円）。
対策予定	第3次補正予算	アフターコロナを見据えた運行の効率化。
検討中		ICTを活用した混乗対策及びバスロケーションシステムへの支援。

また、問3①（対策状況）の回答をもとに、以下のように分類した上で、集計を行った。

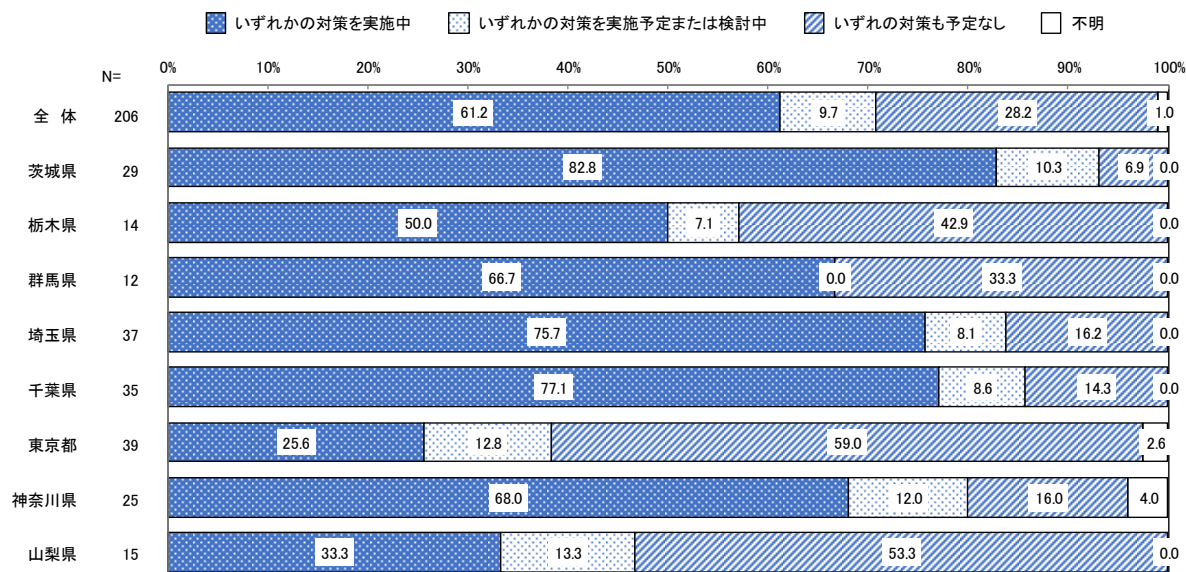
分類	回答内容
「いずれかの対策を実施中」	いずれか一つでも「対策中」と回答
「いずれかの対策を実施予定または検討中」	いずれの対策も「対策中」ではないが、いずれか一つでも「実施予定」または「検討中」と回答
「いずれの対策も予定なし」	いずれの対策も「予定なし」と回答 (その他の対策については無回答の場合も含む)

「いずれかの対策を実施中」が61.2%と最も高く、次いで「いずれの対策も予定なし」が28.2%、「いずれかの対策を実施予定または検討中」が9.7%となっている。



<地域別>

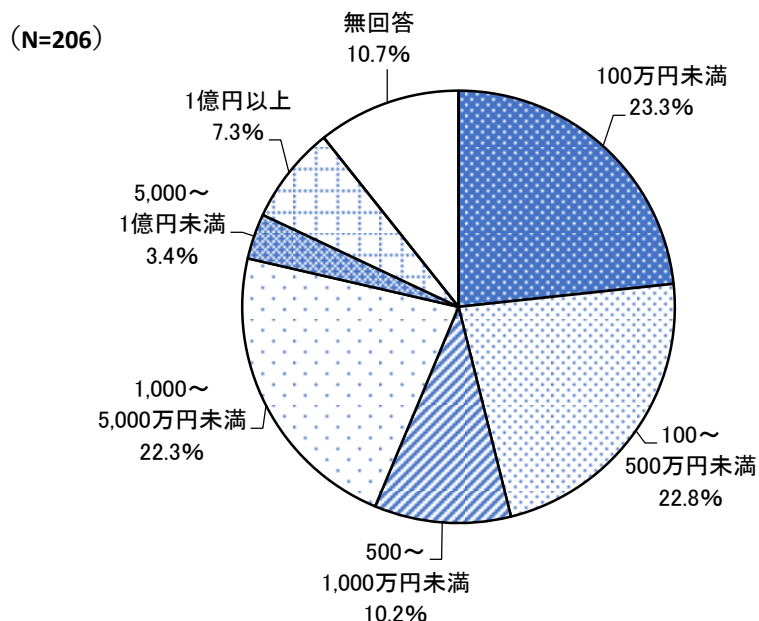
地域別では、茨城県、埼玉県、千葉県で「いずれかの対策を実施中」が7割を超えている。一方、東京都では25.6%、山梨県では33.3%と、他の県に比べて低い傾向にある。



(2) 交通事業者への支援に関わる予算総額

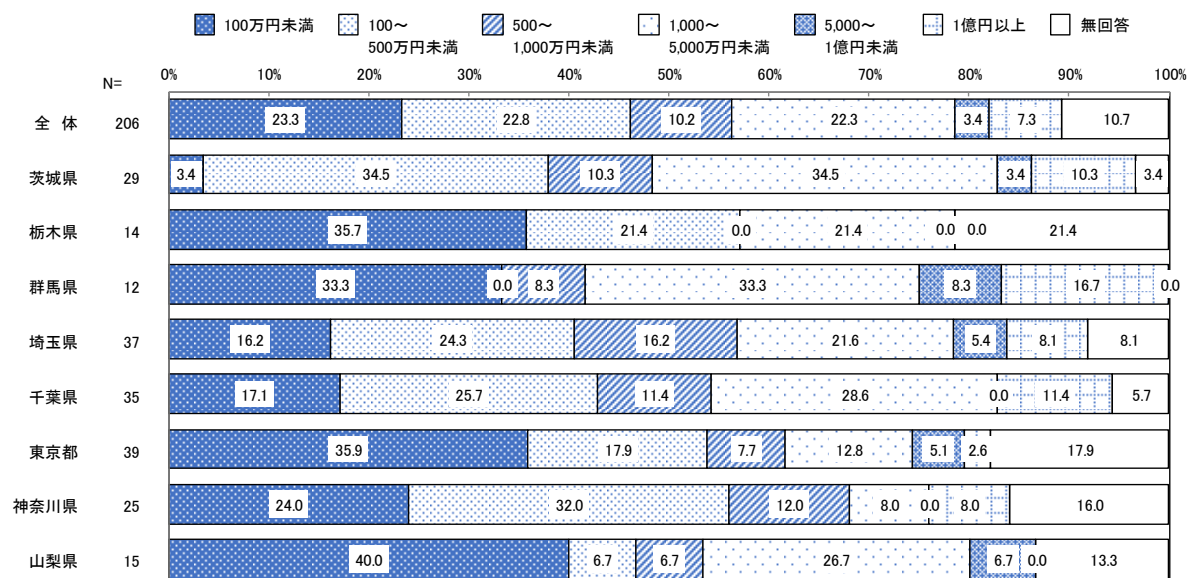
問4 新型コロナウイルスに関する交通事業者への支援に関わる予算総額についてご回答ください。

交通事業者への支援に関わる予算総額については、「100万円未満」が23.3%と最も高く、次いで「100～500万円未満」が22.8%、「1,000～5,000万円未満」が22.3%と続いており、『1,000万円未満』は56.3%、『1,000万円以上』は33.0%となっている。



<地域別>

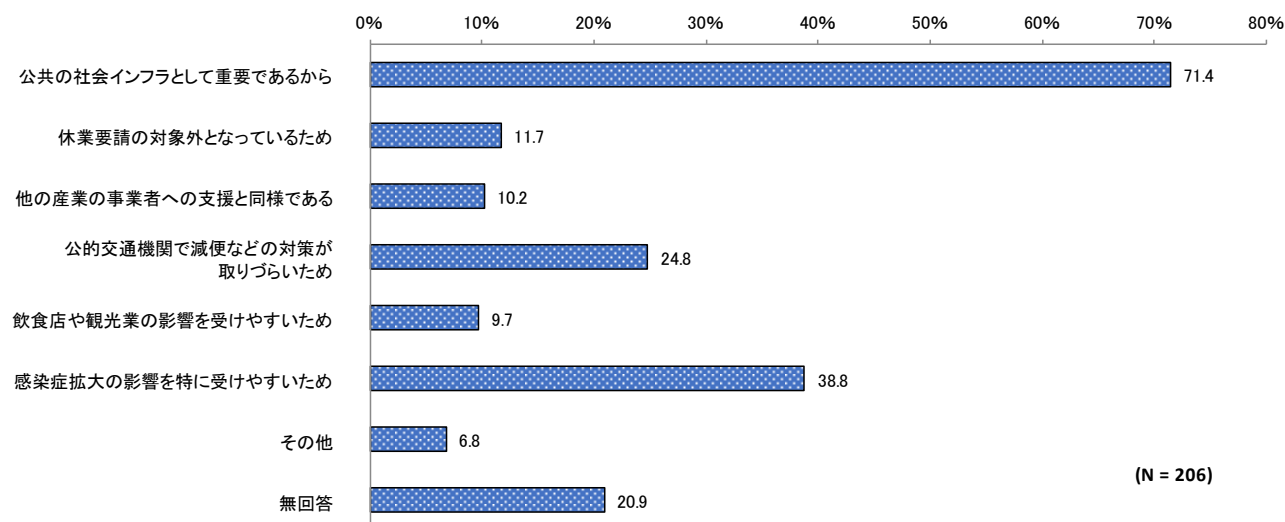
地域別では、栃木県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県で『1,000万円未満』が過半数を占めており、特に東京都、神奈川県では6割を超えている。一方、群馬県では『1,000万円以上』が唯一5割を超えている。



(3) 交通事業者への支援を行う目的・理由

問5 新型コロナウイルスに関する交通事業者への支援を行う目的・理由についてご回答ください。(複数回答可)

交通事業者への支援を行う目的・理由については、「公共の社会インフラとして重要であるから」が71.4%と最も高く、次いで「感染症拡大の影響を特に受けやすいため」が38.8%、「公的交通機関で減便などの対策が取りづらいため」が24.8%となっている。



<地域別>

地域別では、すべての都県で「公共の社会インフラとして重要であるから」が最も高く、特に茨城県、千葉県、神奈川県では8割を超えている。

(上段: 件数、下段: %)

	回答数	公共の社会インフラとして重要であるから	休業要請の対象外となっているため	他の産業の事業者への支援と同様である	公的交通機関で減便などの対策が取りづらいため	飲食店や観光業の影響を受けやすいため	感染症拡大の影響を特に受けやすいため	その他	無回答	
		件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	件数	割合 (%)	
全体	206	147	24	21	51	20	80	14	43	
		71.4	11.7	10.2	24.8	9.7	38.8	6.8	20.9	
地域	茨城県	29	24	5	5	7	6	18	2	1
			82.8	17.2	17.2	24.1	20.7	62.1	6.9	3.4
	栃木県	14	8	3	0	3	1	6	1	5
			57.1	21.4	0.0	21.4	7.1	42.9	7.1	35.7
	群馬県	12	7	2	2	2	3	4	0	4
			58.3	16.7	16.7	16.7	25.0	33.3	0.0	33.3
	埼玉県	37	27	3	4	7	3	14	2	7
			73.0	8.1	10.8	18.9	8.1	37.8	5.4	18.9
	千葉県	35	30	5	4	10	2	17	4	2
		85.7	14.3	11.4	28.6	5.7	48.6	11.4	5.7	
東京都	39	21	3	2	12	1	7	3	15	
		53.8	7.7	5.1	30.8	2.6	17.9	7.7	38.5	
神奈川県	25	22	2	4	7	1	12	2	3	
		88.0	8.0	16.0	28.0	4.0	48.0	8.0	12.0	
山梨県	15	8	1	0	3	3	2	0	6	
		53.3	6.7	0.0	20.0	20.0	13.3	0.0	40.0	

(4) 交通事業者への支援制度及び利用状況

問6 新型コロナウイルスに関する交通事業者への支援内容及び利用状況についてご回答ください。

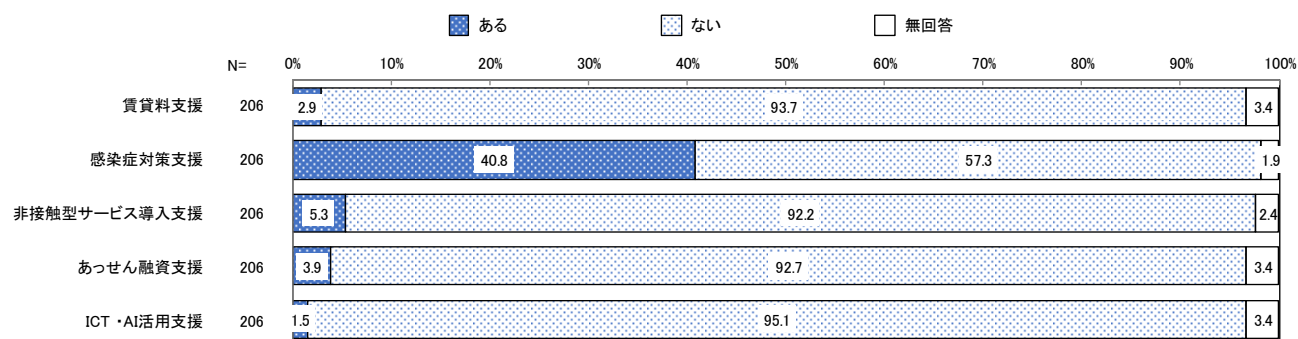
①制度の有無

②利用状況(交通政策担当部署における利用想定数との比較)

※「1.多寡」とは利用想定数の2倍以上の場合、「5.過少」とは利用想定数の1/2以下の場合を指します。

① 制度の有無

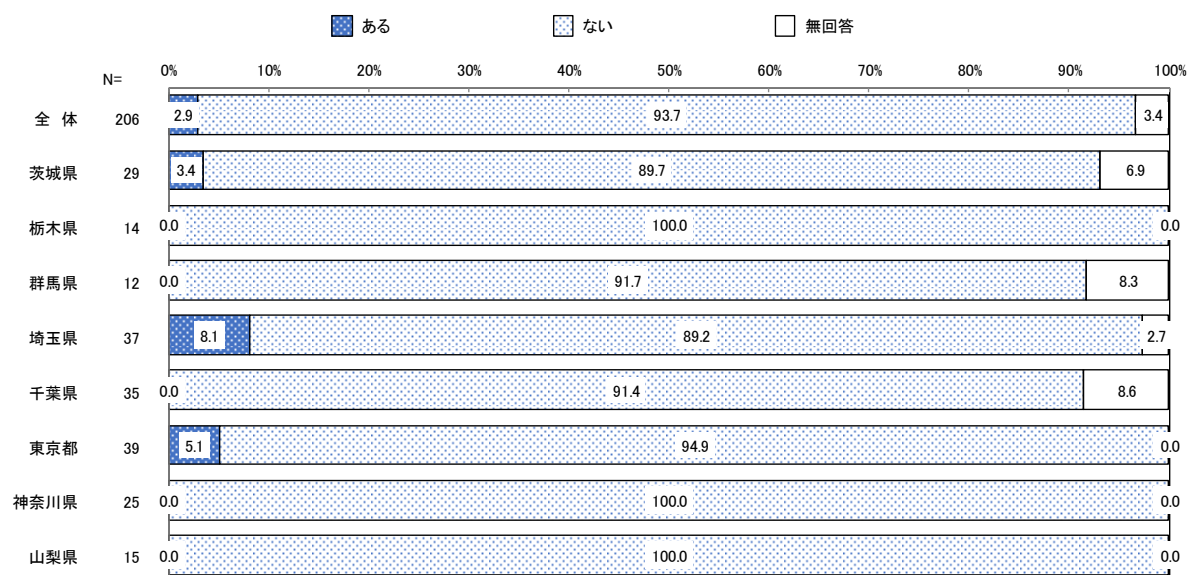
交通事業者への支援制度について、制度が「ある」支援内容は、＜感染症対策支援＞が40.8%と最も高い。次いで＜非接触型サービス導入支援＞が5.3%、＜あっせん融資支援＞が3.9%、＜賃貸料支援＞が2.9%、＜ICT・AI活用支援＞が1.5%と続くが、＜感染症対策支援＞以外の支援内容については、いずれも1割未満にとどまっている。



【賃貸料支援】

<地域別>

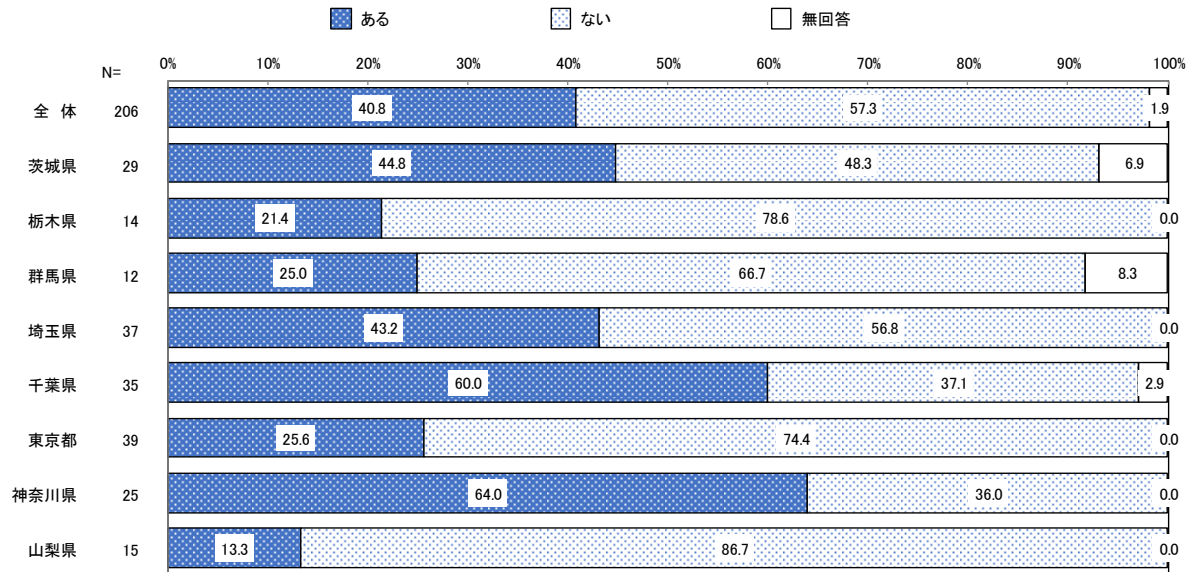
地域別では、「ある」の割合は、埼玉県で8.1%、東京都で5.1%と、他に比べてやや高いものの、すべての都県で1割を下回っている。



【感染症対策支援】

<地域別>

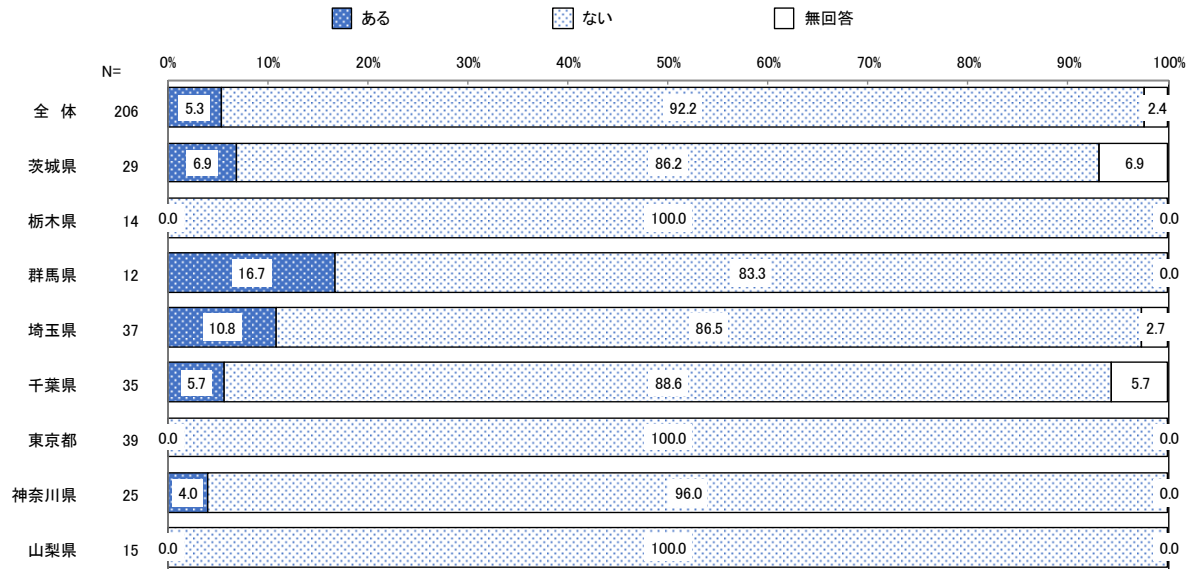
地域別では、「ある」の割合は、神奈川県、千葉県で6割台、茨城県、埼玉県で4割台となっている。一方、山梨県では13.3%と他の都県に比べて低い。



【非接触型サービス導入支援】

<地域別>

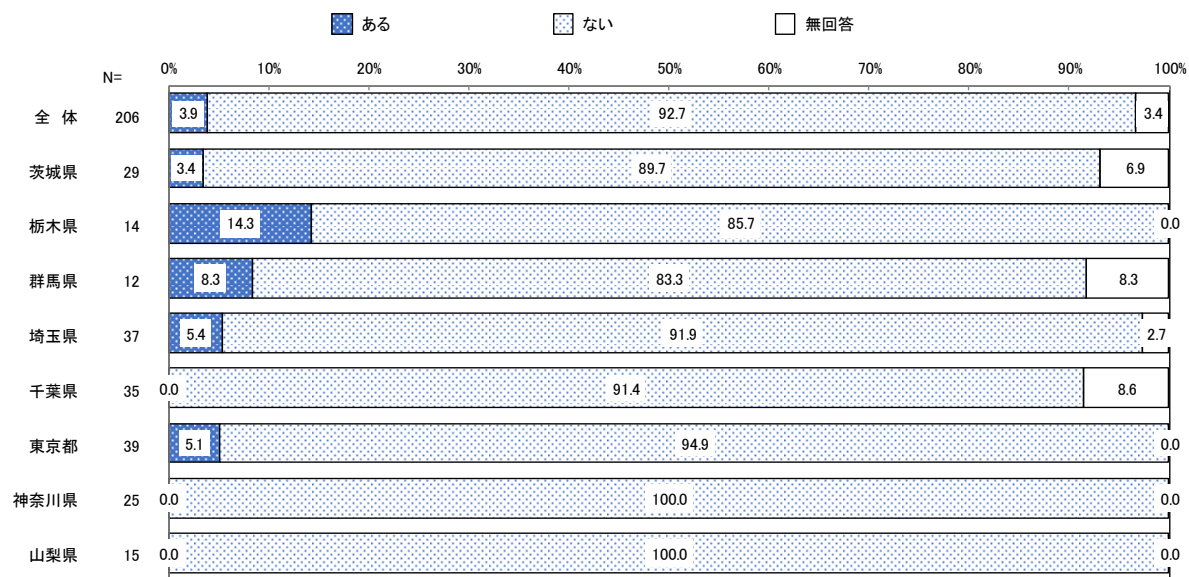
地域別では、「ある」の割合は、群馬県で16.7%、埼玉県で10.8%と他に比べてやや高く、それ以外の都県では1割を下回っている。



【あっせん融資支援】

<地域別>

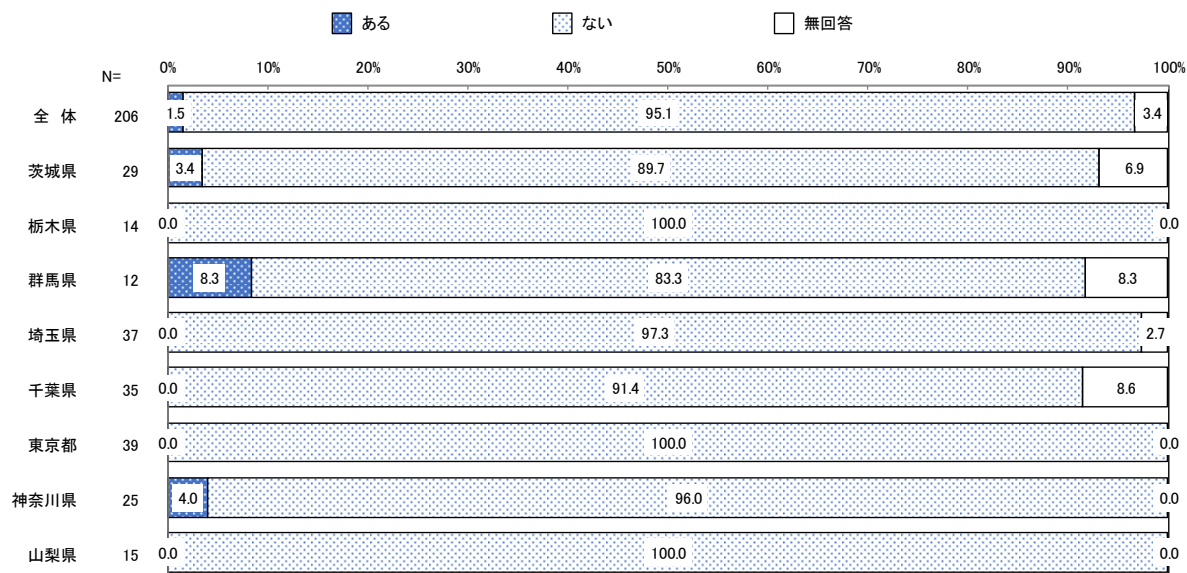
地域別では、「ある」の割合は、栃木県で14.3%と、唯一1割を超えている。



【ICT・AI 活用支援】

<地域別>

地域別では、「ある」の割合は、群馬県で8.3%と他に比べてやや高いものの、すべての都県で1割未満にとどまっている。



② 利用状況

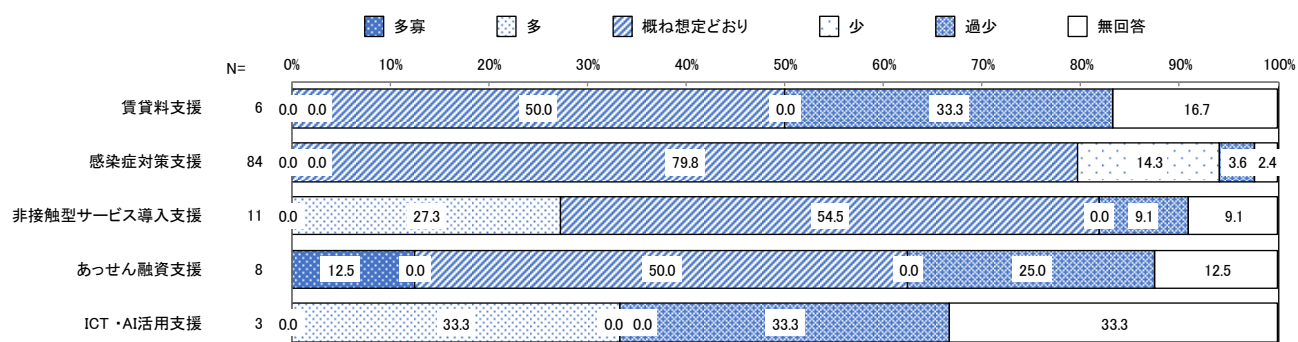
<貸貸料支援>の利用状況については、「概ね想定どおり」が50.0%、「過少」が33.3%となっている。

<感染症対策支援>の利用状況については、「概ね想定どおり」が79.8%と最も高く、次いで「少」が14.3%、「過少」が3.6%となっている。

<非接触型サービス導入支援>の利用状況については、「概ね想定どおり」が54.5%と最も高く、次いで「多」が27.3%、「過少」が9.1%となっている。

<あっせん融資支援>の利用状況については、「概ね想定どおり」が50.0%と最も高く、次いで「過少」が25.0%、「多寡」が12.5%となっている。

<ICT・AI活用支援>の利用状況については、「多」及び「過少」が33.3%となっている。



【その他の支援】

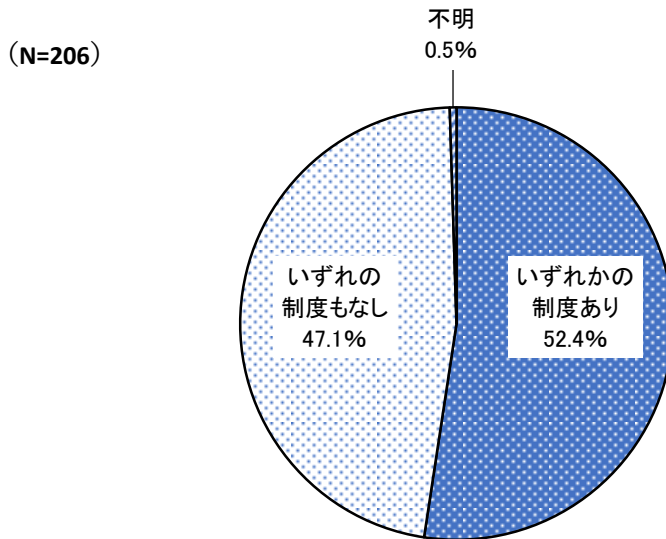
その他の支援として具体的に回答のあった内容は以下のとおり。

支援内容	制度の有無	利用状況
コミュニティバス事業継続支援として補助額の追加	ある	概ね想定どおり
タクシー事業者事業継続支援、UD タクシー車両導入支援	ある	概ね想定どおり
運行に係る経費の支援	ある	概ね想定どおり
運行継続のための支援	ある	概ね想定どおり
運行継続支援金	ある	概ね想定どおり
運行支援	ある	概ね想定どおり
運行支援	ある	概ね想定どおり
運行支援	ある	概ね想定どおり
運行支援	ある	概ね想定どおり
運行支援	ある	
運行支援	ある	
運行支援（事業に大きな影響を受けている事業者に給付金を支給）	ある	概ね想定どおり
運行支援	ある	概ね想定どおり
運行支援金	ある	概ね想定どおり
学生の路線バス通学定期券購入支援	ある	過少
感染症の拡大に伴う影響を受けている交通事業者に対して事業の継続に向けた支援を実施	ある	概ね想定どおり
継続運行に係る支援	ある	概ね想定どおり
減便せずに運行した路線バス系統に対する交付金	ある	概ね想定どおり
公共交通事業者等への事業継続に向けた支援	ある	概ね想定どおり
公共交通等運行継続緊急支援金	ある	概ね想定どおり
用途を定めない運行継続支援金（感染症対策支援を含む）	ある	概ね想定どおり
市内の公共交通事業者への支援金の交付	ある	概ね想定どおり
市内公共交通の運行継続を図ることを目的に支援金を交付	ある	概ね想定どおり
支援金給付	ある	概ね想定どおり
事業の継続支援	ある	概ね想定どおり
事業継続給付金（交通事業者の利用実績なし）	ある	過少
修繕費補助（地域鉄道のみ）	ある	概ね想定どおり
損失補填	ある	概ね想定どおり
通常運行を維持するための相当額を運行事業者に補填	ある	概ね想定どおり
鉄道運行継続支援事業	ある	概ね想定どおり
特急バスの実証運行期間延長に係る費用の補助	ある	概ね想定どおり
妊産婦が健診を受ける際のタクシー利用料金助成	ある	過少
地域公共交通運行継続緊急支援金、中小企業資金融資の利子・信用保証料の全額補給	ある	概ね想定どおり
路線バス運行協力金助成事業	ある	概ね想定どおり
交通事業者だけでなく市内の中小企業や個人事業主など一律に「中小企業等緊急支援給付金（一律 30 万円）」の中で支援を行っている	ない	

また、問6①（交通事業者への支援制度の有無）の回答をもとに、以下のように分類した上で、集計を行った。

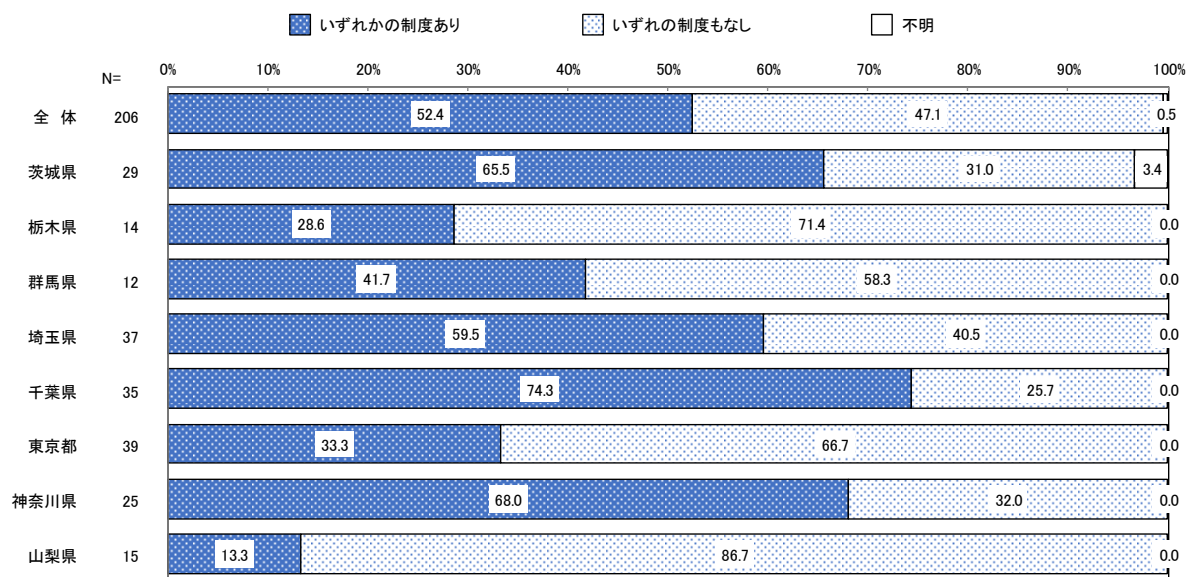
分類	回答内容
「いずれかの制度あり」	いずれか一つでも制度が「ある」と回答
「いずれの制度もなし」	いずれの制度も「ない」と回答 (その他の制度については無回答の場合も含む)

「いずれかの制度あり」が52.4%、「いずれの制度もなし」が47.1%となっている。



<地域別>

地域別では、茨城県、千葉県、神奈川県で「いずれかの制度あり」が6割を超えている。一方、栃木県、東京都、山梨県では「いずれの制度もなし」が6割を超えている。



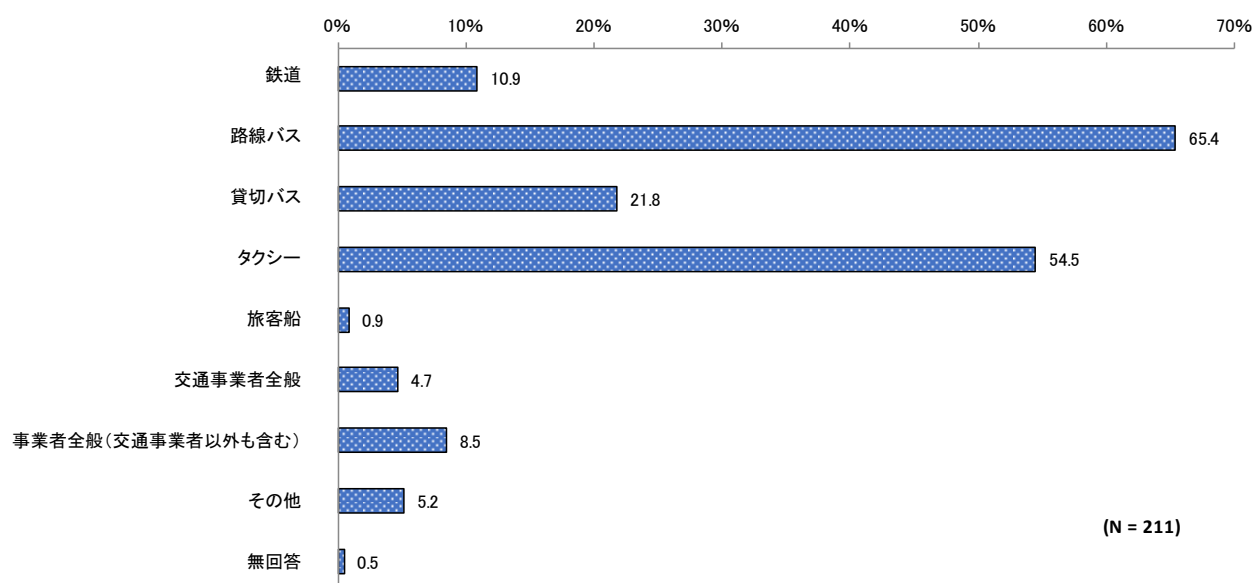
(5) 具体的な支援目的・理由・支援内容

問7 具体的な支援目的、理由及び支援内容についてご回答ください。下記の項目について、最大3件までご回答ください。

具体的に回答のあった支援について、対象事業者や支援の内容、臨交金の活用の有無を、以下のように分類した上で集計を行った。なお、最大3件まで回答が可能であったことから、構成比については具体的に回答のあった支援件数（211件）を基数として算出している。

① 対象事業者

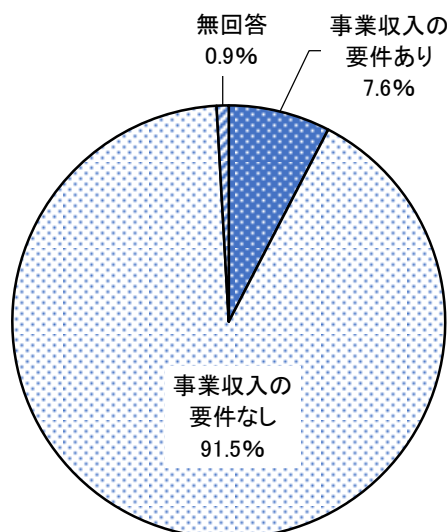
対象事業者については、「路線バス」が65.4%と最も高く、次いで「タクシー」が54.5%、「貸切バス」が21.8%、「鉄道」が10.9%となっている。



② 事業収入に関する要件の有無

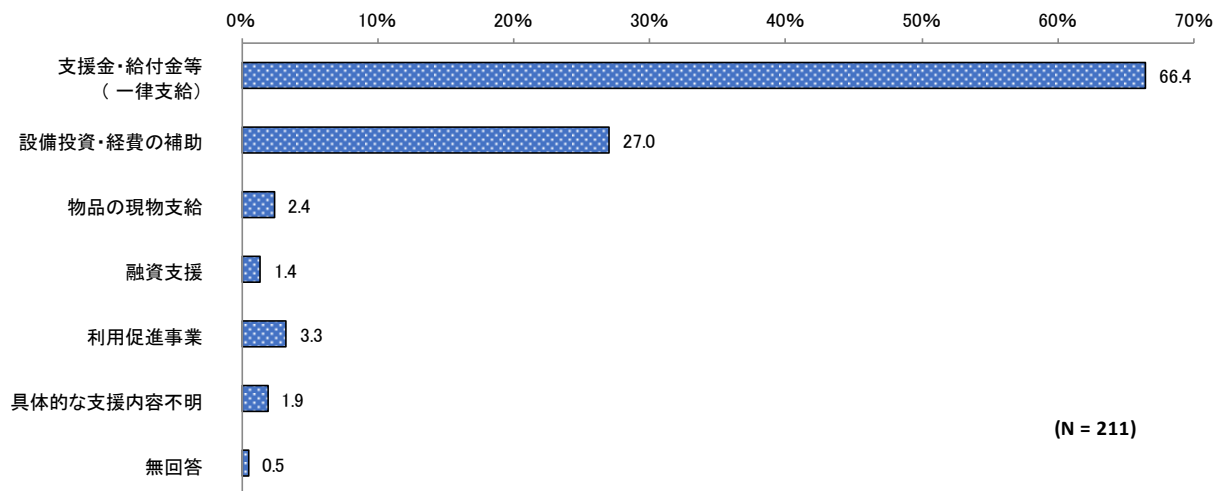
事業収入に関する要件の有無については、「事業収入の要件あり」が7.6%、「事業収入の要件なし」が91.5%となっている。

(N=211)



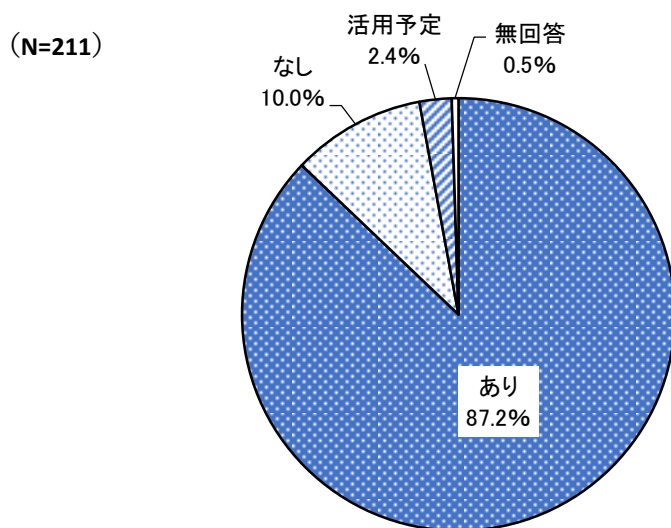
③ 支援の内容

支援の内容については、「支援金・給付金等（一律支給）」が66.4%と最も高く、次いで「設備投資・経費の補助」が27.0%となっている。



④ 臨交金の活用の有無

臨交金の活用の有無については、「あり」が87.2%、「なし」が10.0%、「活用予定」が2.4%となっている。

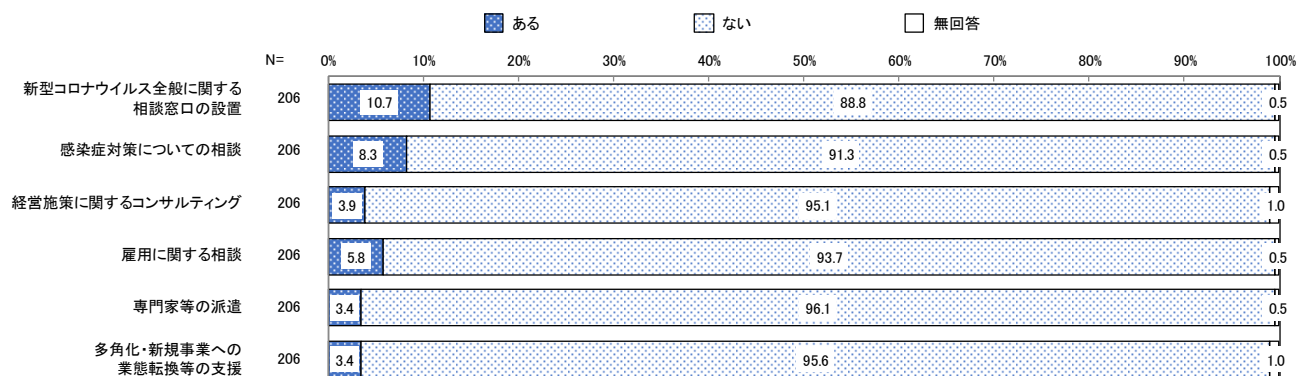


4. 交通事業者に対する経営施策等(助成金等を除く)の支援について

(1) 交通事業者に対する経営面への支援

問8 交通事業者に対して、新型コロナウイルスに関連する経営面への支援として行っているものがございましたらご回答ください(複数回答可)。

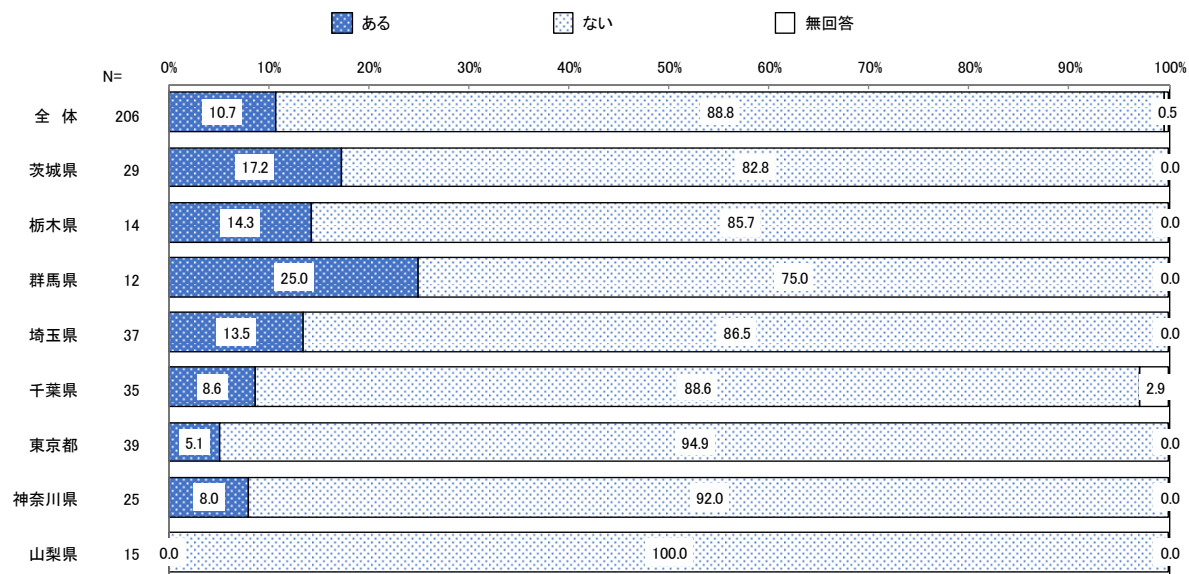
交通事業者に対する経営面への支援について、制度が「ある」支援内容は、最も高い＜新型コロナウイルス全般に関する相談窓口の設置＞でも10.7%と約1割にとどまっている。次いで＜感染症対策についての相談＞が8.3%、＜雇用に関する相談＞が5.8%、＜経営施策に関するコンサルティング＞が3.9%、＜専門家等の派遣＞及び＜多角化・新規事業への業態転換等の支援＞が同率で3.4%となっており、多くの自治体で支援策の制度化が進んでいない状況にある。



【新型コロナウイルス全般に関する相談窓口の設置】

<地域別>

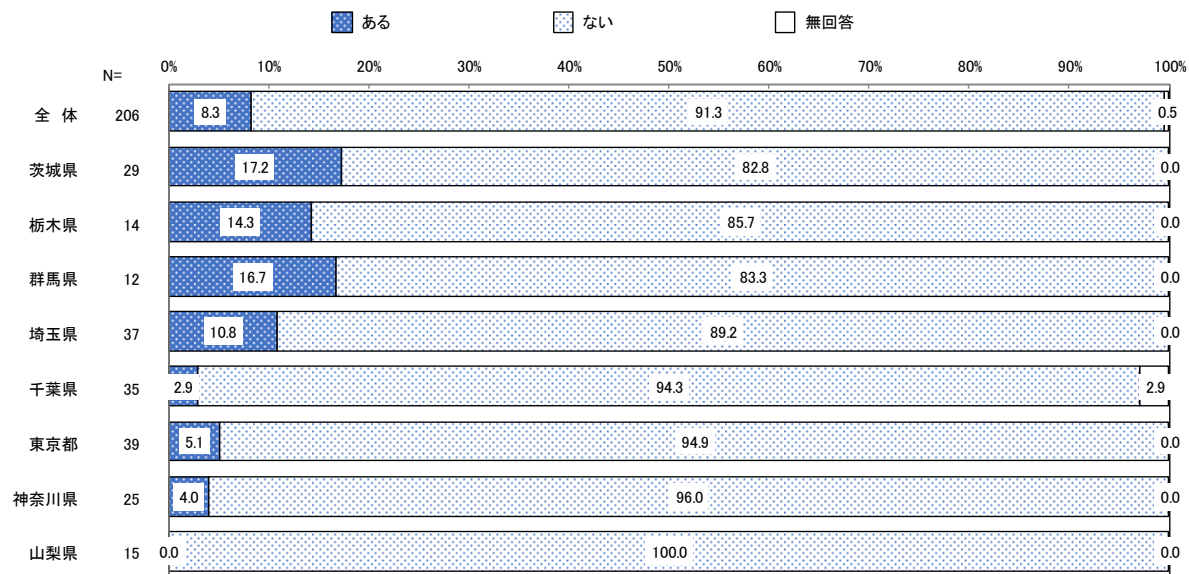
地域別では、「ある」の割合は、群馬県で25.0%と唯一2割を超えている。



【感染症対策についての相談】

<地域別>

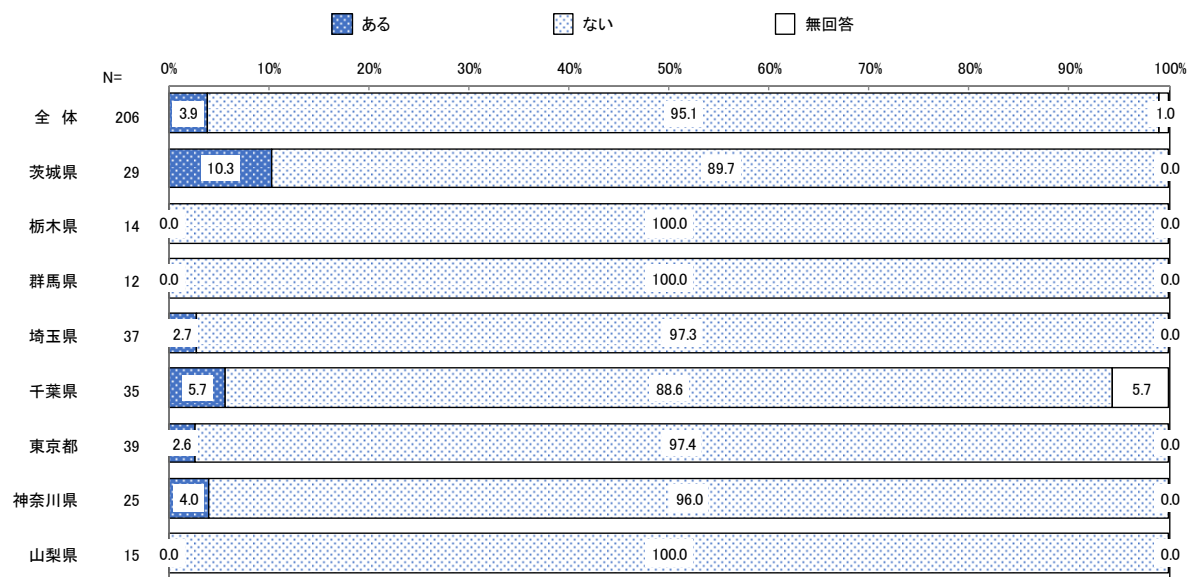
地域別では、「ある」の割合は、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県で1割台となっている。それ以外の都県では1割未満にとどまっている。



【経営施策に関するコンサルティング】

<地域別>

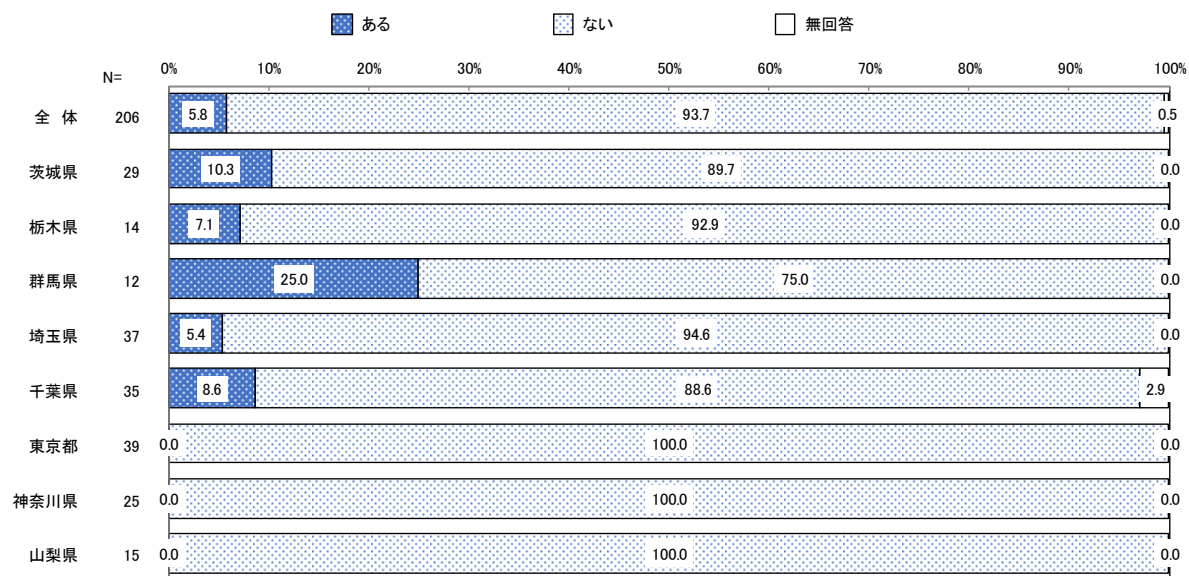
地域別では、「ある」の割合は、茨城県で10.3%と他に比べてやや高いが、それ以外の都県では1割を下回っている。



【雇用に関する相談】

<地域別>

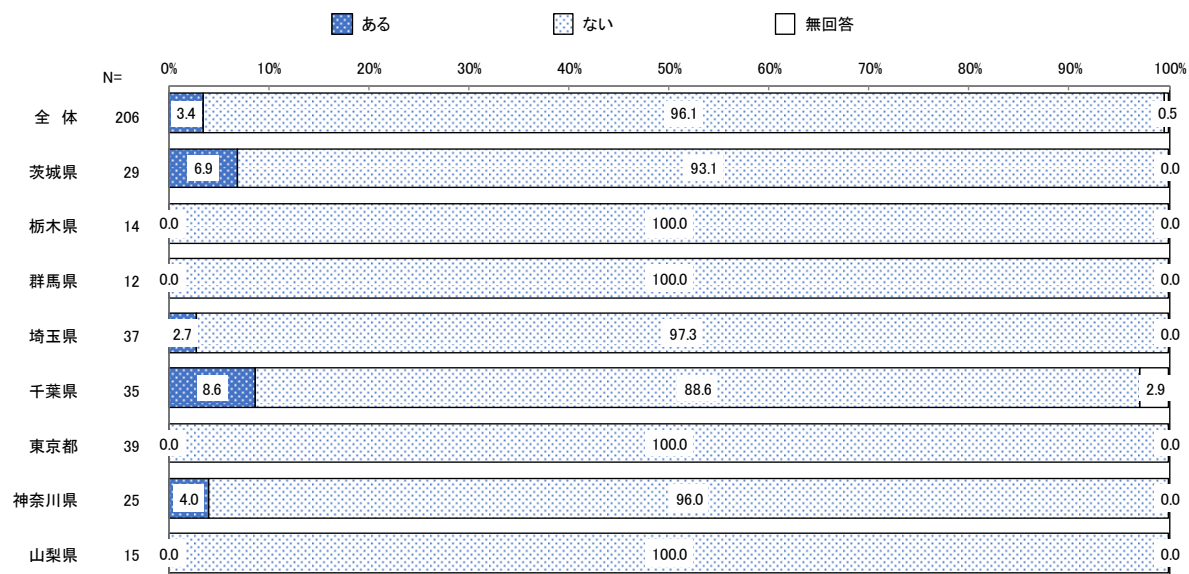
地域別では、「ある」の割合は、群馬県で25.0%と、唯一2割を超えている。



【専門家等の派遣】

<地域別>

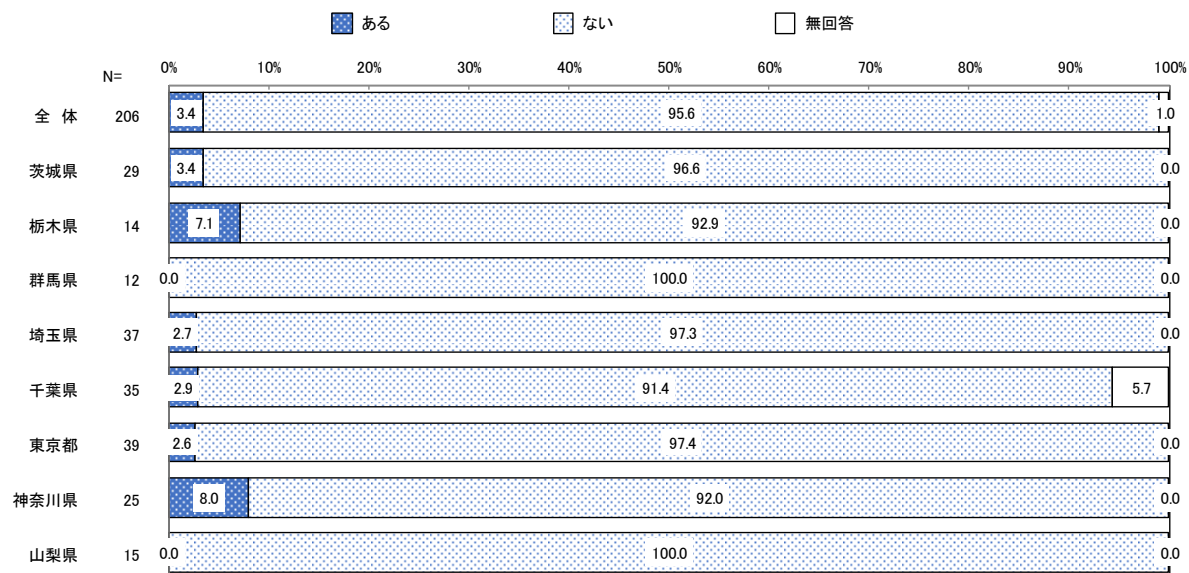
地域別では、「ある」の割合は、千葉県で8.6%、茨城県で6.9%と他に比べてやや高いものの、すべての都県で1割を下回っている。



【多角化・新規事業への業態転換等の支援】

<地域別>

地域別では、「ある」の割合は神奈川県で8.0%、栃木県で7.1%と他に比べてやや高いものの、すべての都県で1割を下回っている。



【その他】

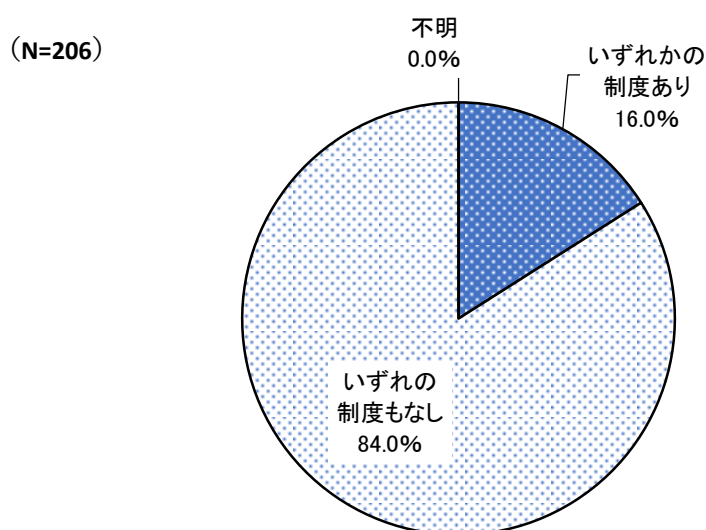
その他の支援として具体的に回答のあった内容は以下のとおり。

支援内容	制度の有無
交通事業者に特化したものではないが、総合相談窓口を設置。	ある
ニューノーマルにおける鉄道利用マーケティング調査（地域鉄道のみ）。	ある
公共交通事業者に特化したものではないが、民間事業者への支援制度、窓口がある。	ある
セーフネット保証4号中小企業資金融資の利子・信用保証料の全額補給（全業種対象）。	ある
制度として窓口等は設けていないが、相談等があれば随時、所管課で対応している。	ある
ふるさと納税返礼品としてのバス周遊券等の取扱いの提案。	ある

また、問8（経営面の支援制度の有無）の回答をもとに、以下のように分類した上で、集計を行った。

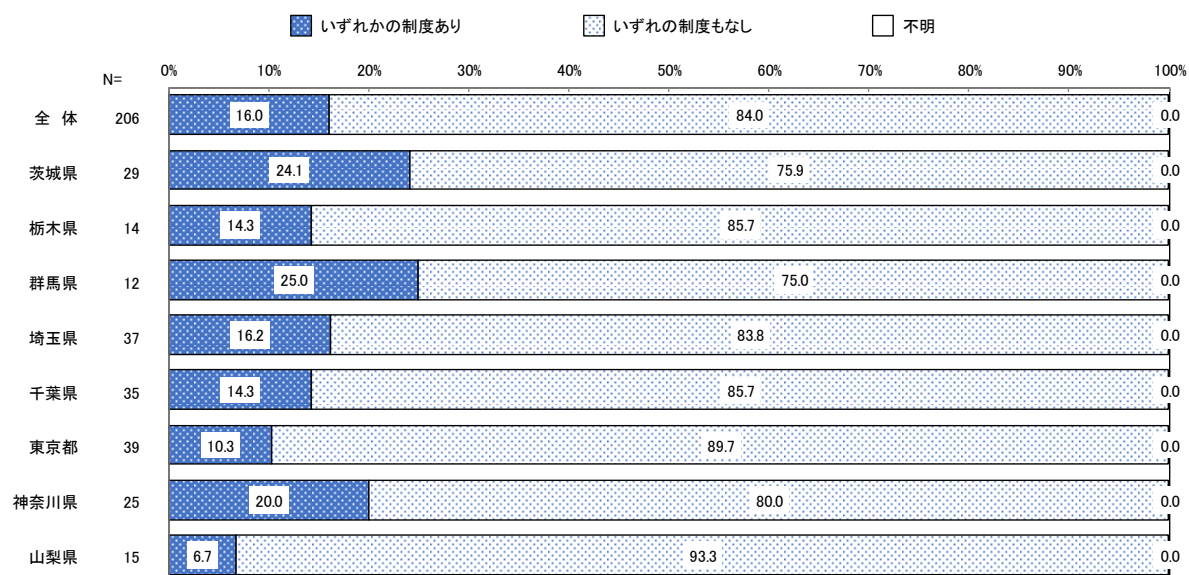
分類	回答内容
「いずれかの制度あり」	いずれか一つでも制度が「ある」と回答
「いずれの制度もなし」	いずれの制度も「ない」と回答 (その他の制度については無回答の場合も含む)

「いずれかの制度あり」が16.0%、「いずれの制度もなし」が84.0%となっている。



<地域別>

地域別では、茨城県、群馬県、神奈川県で「いずれかの制度あり」が2割台と他の都県に比べてやや高い。一方、山梨県では「いずれの制度もなし」が93.3%と、唯一9割を超えている。



Ⅲ 調査票

新型コロナウイルスに関する交通事業者への支援についてアンケート調査票

1. 交通事業者からの相談・要請等について

問1. 新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、交通事業者から貴自治体に対して、運行規模の減少や事業の継続等に関する相談や要請（「相談等」）がありましたか。

1. 相談等があった 2. 相談等がなかった（問2は回答不要です。）

問2. 相談等の具体的な内容・対応方針についてご回答ください。

相談等に係る交通モードの番号を回答欄にご記入ください。（※1）	相談等の概要の番号を回答欄にご記入ください。（※2）
1. 鉄道 2. 路線バス 3. 貸切バス 4. タクシー 5. 旅客船 6. その他（ ）	1. 事業の休廃止 2. 運行の休廃止 3. 減便等運行規模の縮小 4. 運行時刻の変更（始発の繰り下げ若しくは終発時刻の繰り上げにより運行時間帯を狭めるもの） 5. 補助金等支援の要請 6. その他（ ）

回答欄（相談等ごとに記載してください。）

	※1の 選択肢番号	※2の 選択肢番号	貴自治体における対応方針（具体的に記入してください。）
相談等①			
相談等②			
相談等③			
相談等④			
記入例	2	2	路線バス廃止区間について、市が運行主体のコミュニティバス路線を延長して対応することを検討中。 改正地域公共交通活性化再生法の旅客運送サービスの継続事業の活用を検討中

2. 交通事業者への支援策について

問3. 「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用した「地域公共交通における感染拡大防止対策」の状況についてご回答ください。

(対策内容ごとに該当する対策状況 1.~4. のいずれかに○をし、1.~3. に○をした場合は、
() に以下の臨時交付金予算の種別の数字を記載してください。)

【臨時交付金予算の種別：第1次補正予算⇒1 第2次補正予算⇒2 第3次補正予算⇒3】

記入例) 第1次補正予算と第2次補正予算及び第3次補正予算を活用した場合は、(1、2、3)、
第1次補正予算と第2次補正予算を活用した場合は(1、2)と記載してください。

対策内容	対策状況
1. 感染症防止対策	1. 対策中 () 2. 対策予定 () 3. 検討中 () 4. 予定なし
2. 運行支援	1. 対策中 () 2. 対策予定 () 3. 検討中 () 4. 予定なし
3. その他 ()	1. 対策中 () 2. 対策予定 () 3. 検討中 () 4. 予定なし

問4. 新型コロナウイルスに関する交通事業者への支援に関わる予算総額についてご回答ください。

	百万円
--	-----

問5. 新型コロナウイルスに関する交通事業者への支援を行う目的・理由についてご回答ください。

(複数回答可)

1. 公共の社会インフラとして重要であるから	2. 休業要請の対象外となっているため
3. 他の産業の事業者への支援と同様である	4. 公的交通機関で減便などの対策が取りづらいため
5. 飲食店や観光業の影響を受けやすいため	6. 感染症拡大の影響を特に受けやすいため
7. その他 ()	

問6. 新型コロナウイルスに関する交通事業者への支援内容及び利用状況についてご回答ください。

支援内容	1. 制度の有無	2. 利用状況
		(交通政策担当部署における利用想定数との比較)
1. 賃貸料支援	1. ある 2. ない	1. 多寡 2. 多 3. 概ね想定どおり 4. 少 5. 過少
2. 感染症対策支援	1. ある 2. ない	1. 多寡 2. 多 3. 概ね想定どおり 4. 少 5. 過少
3. 非接触型サービス導入支援	1. ある 2. ない	1. 多寡 2. 多 3. 概ね想定どおり 4. 少 5. 過少
4. あっせん融資支援	1. ある 2. ない	1. 多寡 2. 多 3. 概ね想定どおり 4. 少 5. 過少
5. ICT・AI 活用支援	1. ある 2. ない	1. 多寡 2. 多 3. 概ね想定どおり 4. 少 5. 過少
6. その他 ()	1. ある 2. ない	1. 多寡 2. 多 3. 概ね想定どおり 4. 少 5. 過少

※「1. 多寡」とは利用想定数の2倍以上の場合、「5. 過小」とは利用想定数の1/2以下の場合を指します。

問7. 具体的な支援目的、理由及び支援内容についてご回答ください。

支援の名称	
対象事業者・要件	
支援の内容	
臨交金の活用の有無	

3. 交通事業者に対する経営施策等（助成金等を除く）の支援について

問8. 交通事業者に対して、新型コロナウイルスに関連する経営面への支援として行っているものがございましたらご回答下さい（複数回答可）。

制度種別	制度の有無
1. 新型コロナウイルス全般に関する相談窓口の設置	1. ある 2. ない
2. 感染症対策についての相談	1. ある 2. ない
3. 経営施策に関するコンサルティング	1. ある 2. ない
4. 雇用に関する相談	1. ある 2. ない
5. 専門家等の派遣	1. ある 2. ない
6. 多角化・新規事業への業態転換等の支援	1. ある 2. ない
7. その他（ ）	1. ある 2. ない

貴県（都・市町村）名			
所在地	〒		
	TEL		
ご回答者様	部署名（役職名）	ご氏名	
	TEL	e-mail	

アンケート調査は以上です。ご協力いただき、誠にありがとうございました。

令和3年3月5日（金）までに

下記の本調査専用メールアドレスまでご回答ください。

unyu2020@tsr-net.co.jp

第3章 一般市民向けアンケート調査

I 調査概要

1. 調査目的

コロナ禍における一般市民の公共交通機関の利用に関する意識への影響を把握し、交通事業者による事業の維持・継続に向けた取組の検討を支援することを目的に、本調査を実施した。

2. 調査対象

関東運輸局管内に在住する一般市民 2,000名

3. 調査内容

- 公共交通機関の利用状況と利用目的
- 緊急事態宣言前後の公共交通機関等の利用状況の変化
- 公共交通機関を利用するうえでの不安等
- 公共交通機関利用時における新型コロナウイルスの感染防止対策

4. 調査方法

WEB モニターによるアンケート調査

5. 調査期間

令和3年3月

6. 注意事項

- (1) 図表中の「N」(Number of cases の略)は、設問に対する回答者の総数を示しており、回答者の構成比(%)を算出するための基数となる。
- (2) 図表中の構成比は、小数点第2位以下を四捨五入している。
- (3) 集計表の上段の数字は回答数、下段の数字は構成比(%)を示している。
- (4) 回答が2つ以上ありうる場合(複数回答)は、合計が100%を超えることがある。
- (5) 本調査はWEBモニターによるアンケート調査を行ったため、全設問において「無回答」はない。このため、「無回答」の表記は省略している。
- (6) 自由記述の設問については一部の意見を抜粋して掲載している。また、回答者が記述した表記を優先して掲載している。

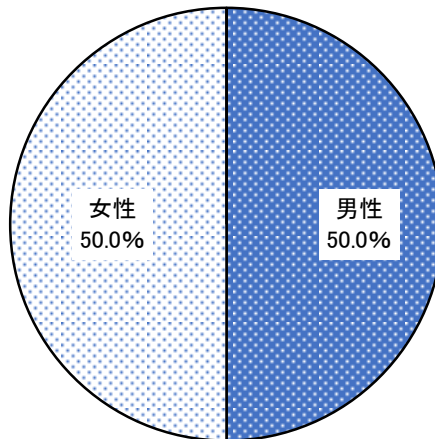
Ⅱ 調査結果

1. 回答者の属性

(1) 性別

性別については、「男性」が 50.0%、「女性」が 50.0%となっている。

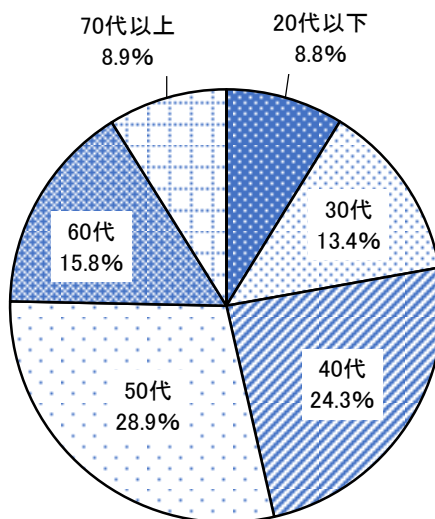
(N=2,000)



(2) 年齢

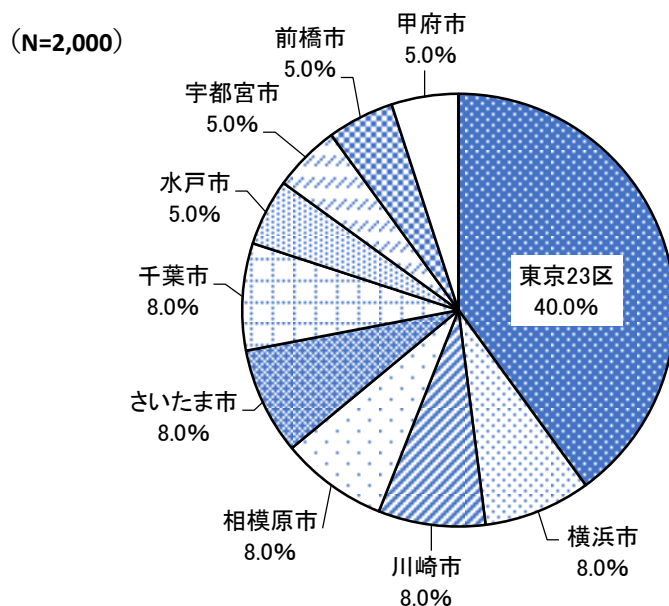
年齢については、「50代」が 28.9%と最も高く、次いで「40代」が 24.3%、「60代」が 15.8%となっている。

(N=2,000)



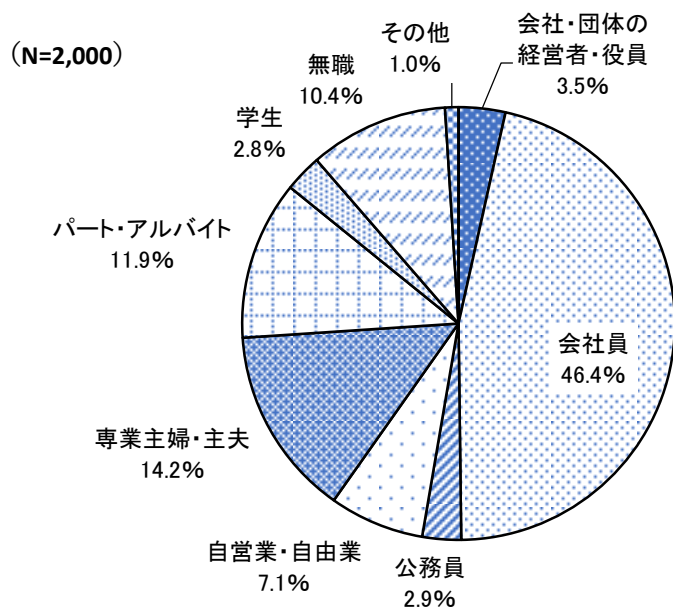
(3) 居住地

居住地については、「東京23区」が40.0%、「横浜市」「川崎市」「相模原市」「さいたま市」「千葉市」がそれぞれ8.0%、「水戸市」「宇都宮市」「前橋市」「甲府市」がそれぞれ5.0%となっている。



(4) 職業

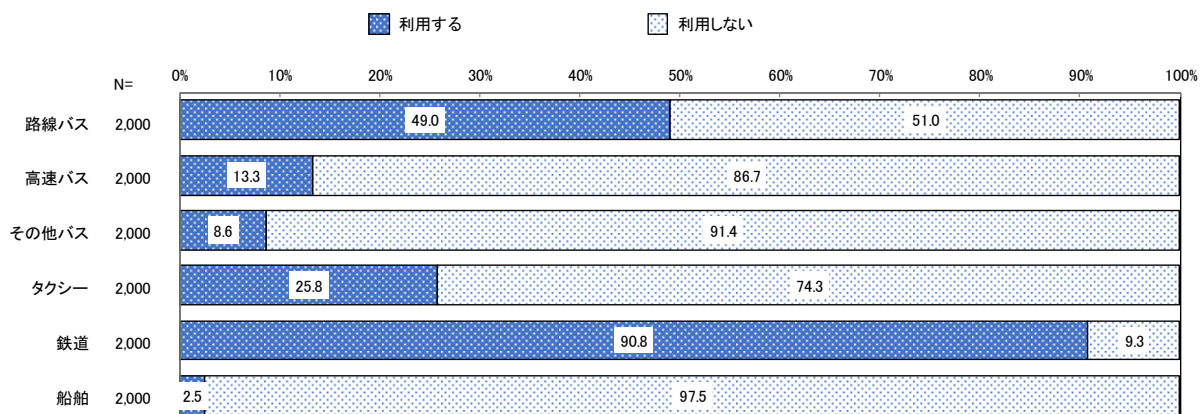
職業については、「会社員」が46.4%と最も高く、次いで「専業主婦・主夫」が14.2%、「パート・アルバイト」が11.9%となっている。



2. 公共交通機関の利用状況と利用目的

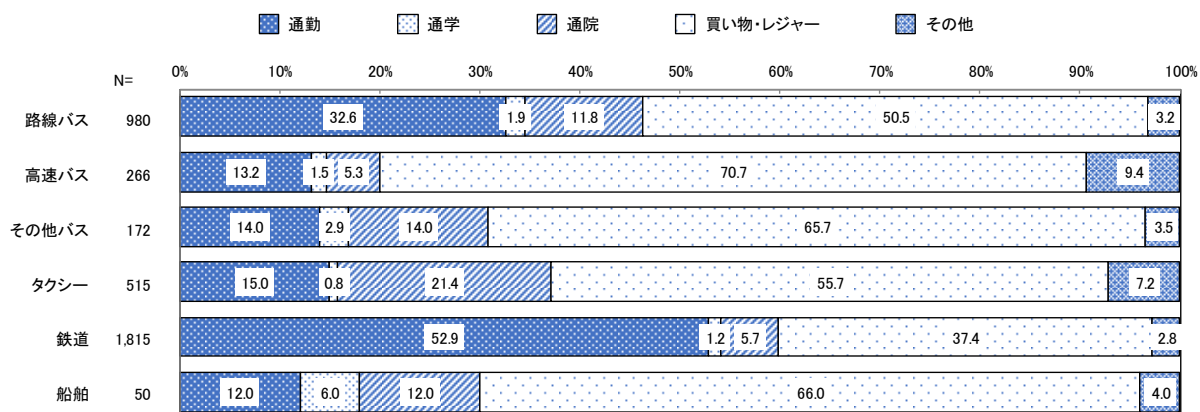
(1) 公共交通機関の利用状況

公共交通機関の利用状況について、「利用する」の割合は、＜鉄道＞が90.8%と最も高く、次いで＜路線バス＞が49.0%、＜タクシー＞が25.8%、＜高速バス＞が13.3%となっている。



(2) 公共交通機関の利用目的

公共交通機関の利用目的について、＜鉄道＞は「通勤」が52.9%と最も高いが、＜鉄道＞以外の公共交通機関については「買い物・レジャー」の割合が最も高く、いずれも5割を超えている。



3. 緊急事態宣言前後の交通機関等の利用状況の変化

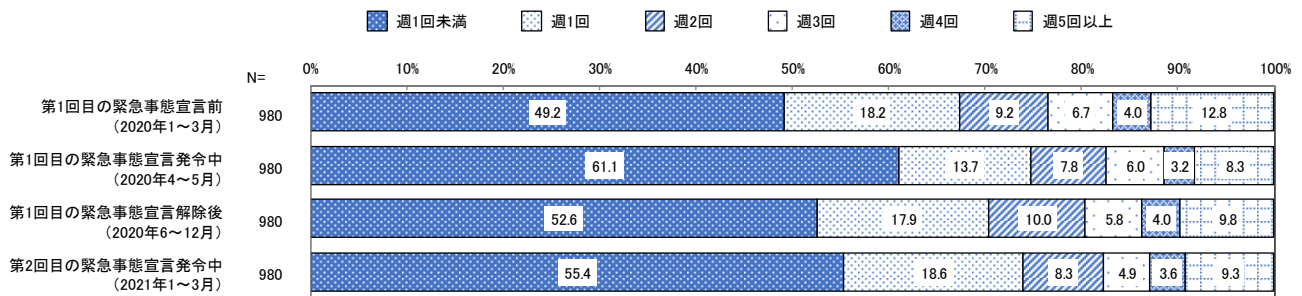
(1) 緊急事態宣言前後の交通機関の利用状況

- Q1 新型コロナウイルスに関する第1回目の緊急事態宣言前(2020年1月～3月)の交通機関利用状況について回答してください。(それぞれ1つずつ選択)
- Q2 新型コロナウイルスに関する第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4月～5月)の交通機関利用状況について回答してください。(それぞれ1つずつ選択)
- Q3 新型コロナウイルスに関する第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6月～12月)の交通機関利用状況について回答してください。(それぞれ1つずつ選択)
- Q4 新型コロナウイルスに関する第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1月～現在)の交通機関利用状況について回答してください。(それぞれ1つずつ選択)

【路線バス】

第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は39.0%となり、第1回目の緊急事態宣言前(50.9%)に比べて、11.9ポイント減少した。

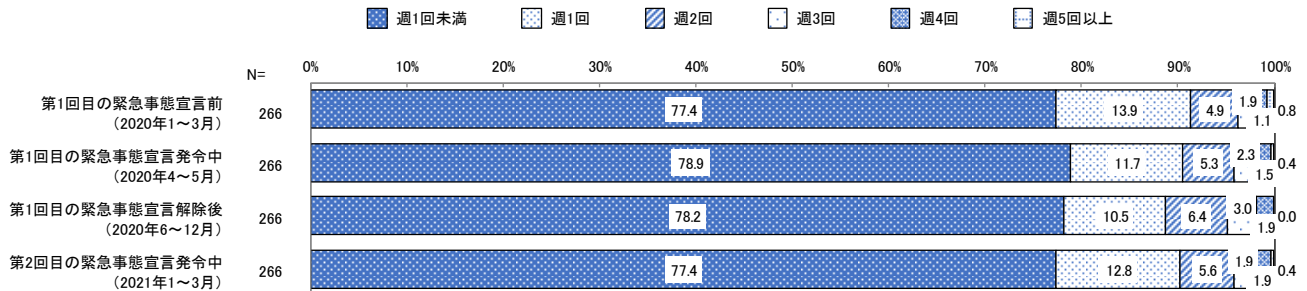
第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は44.7%となり、第1回目の緊急事態宣言解除後(47.5%)に比べて2.8ポイント減少した。



【高速バス】

第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は21.2%となり、第1回目の緊急事態宣言前(22.6%)に比べて、1.4ポイント減少した。

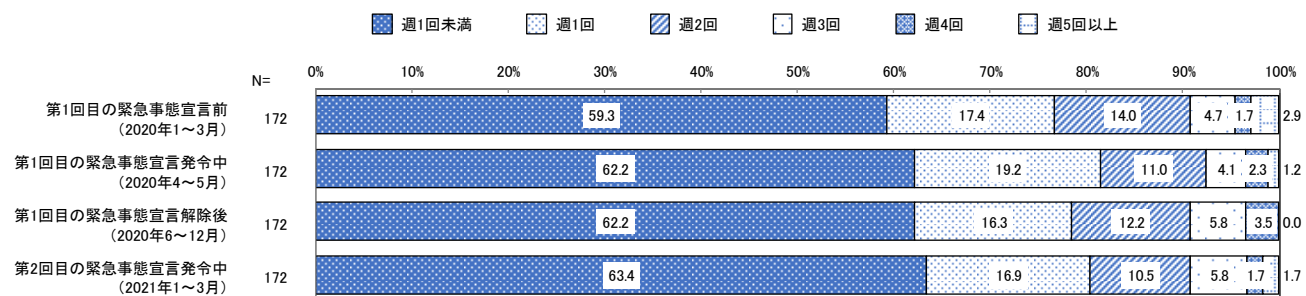
第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は22.6%となり、第1回目の緊急事態宣言解除後(21.8%)に比べて0.8ポイントの増加とほぼ変化はなかった。



【その他バス】

第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は37.8%となり、第1回目の緊急事態宣言前（40.7%）に比べて、2.9ポイント減少した。

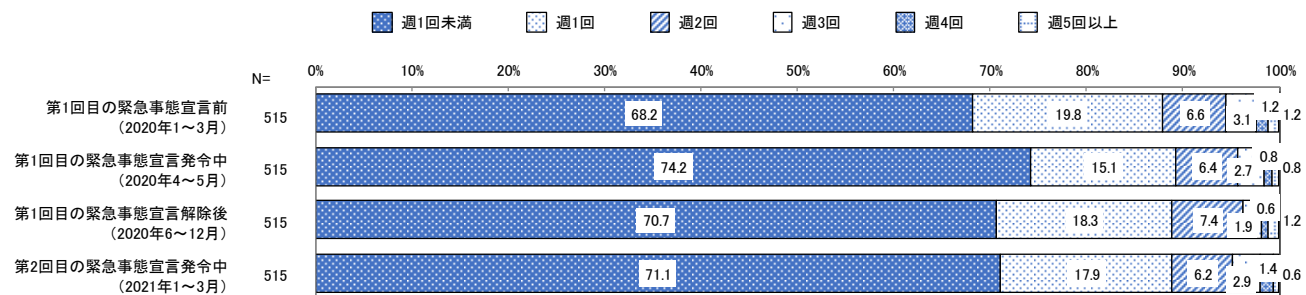
第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は36.6%となり、第1回目の緊急事態宣言解除後（37.8%）に比べて1.2ポイント減少した。



【タクシー】

第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は25.8%となり、第1回目の緊急事態宣言前（31.9%）に比べて、6.1ポイント減少した。

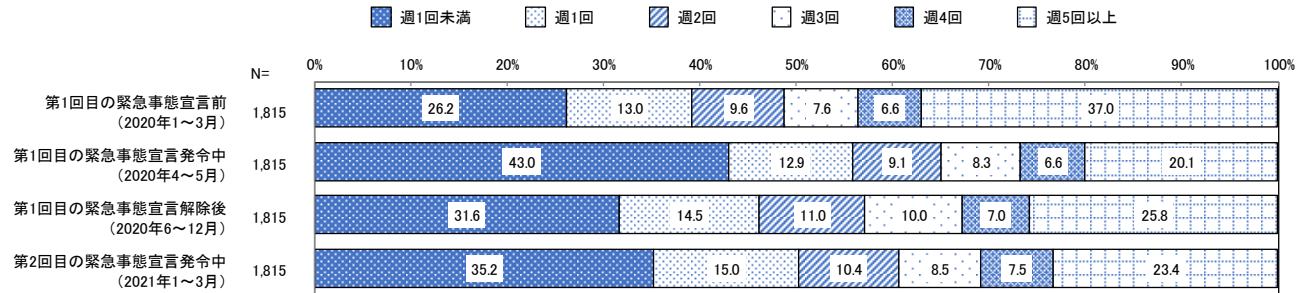
第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は29.0%となり、第1回目の緊急事態宣言解除後（29.4%）に比べて0.4ポイントの減少とほぼ変化はなかった。



【鉄道】

第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は57.0%となり、第1回目の緊急事態宣言前（73.8%）に比べて、16.8ポイントと大きく減少した。

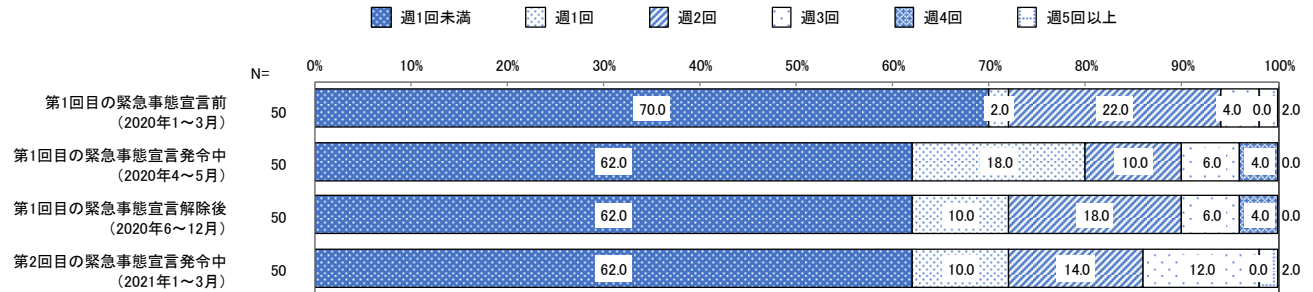
第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は64.8%となり、第1回目の緊急事態宣言解除後（68.3%）に比べて3.5ポイント減少した。



【船舶】

第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は38.0%となり、第1回目の緊急事態宣言前（30.0%）に比べて、8.0ポイント増加した。

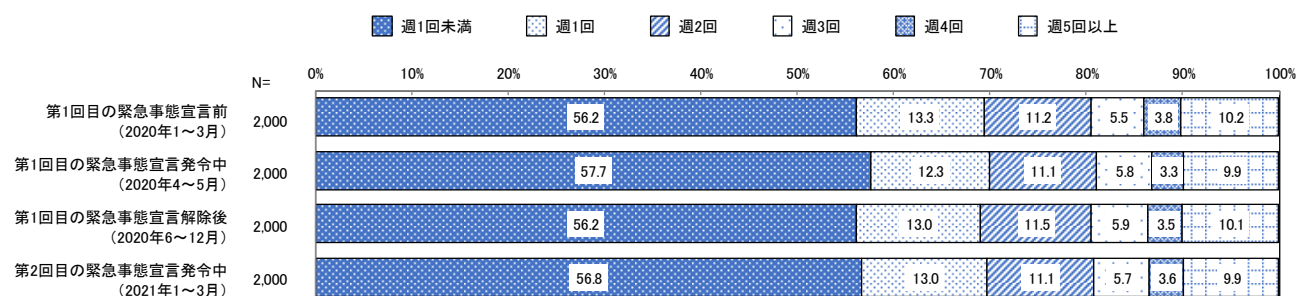
第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は38.0%となり、第1回目の緊急事態宣言解除後（38.0%）に比べて変化はなかった。



【自家用車の利用】

第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は42.4%となり、第1回目の緊急事態宣言前（44.0%）に比べて、1.6ポイント減少した。

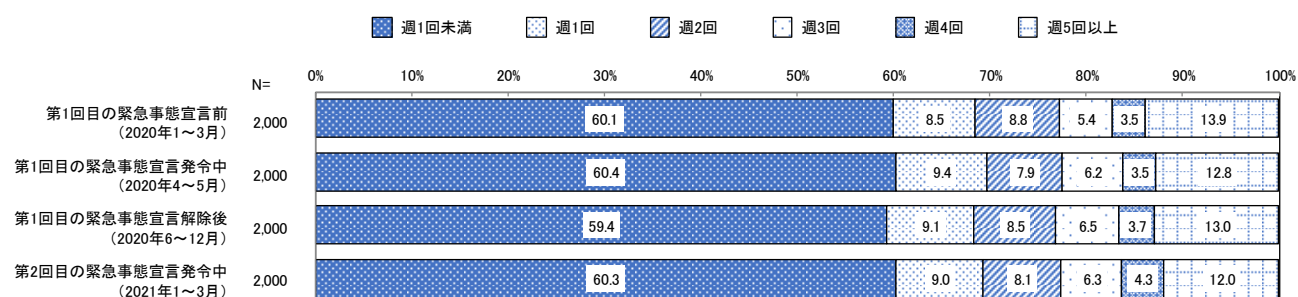
第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は43.3%となり、第1回目の緊急事態宣言解除後（44.0%）に比べて0.7ポイントの減少とほぼ変化はなかった。



【自転車の利用】

第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は39.8%となり、第1回目の緊急事態宣言前（40.1%）に比べて、0.3ポイントの減少とほぼ変化はなかった。

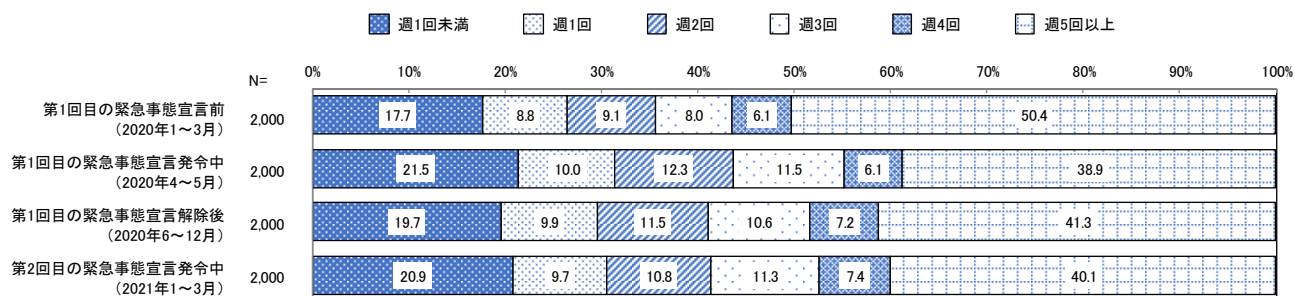
第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は39.7%となり、第1回目の緊急事態宣言解除後（40.8%）に比べて1.1ポイント減少した。



【徒歩】

第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は78.8%となり、第1回目の緊急事態宣言前（82.4%）に比べて、3.6ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は79.3%となり、第1回目の緊急事態宣言解除後（80.5%）に比べて1.2ポイント減少した。



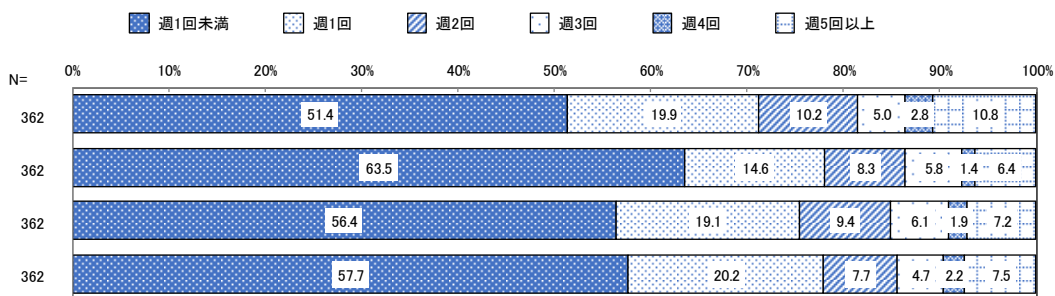
<地域別>

【路線バス】

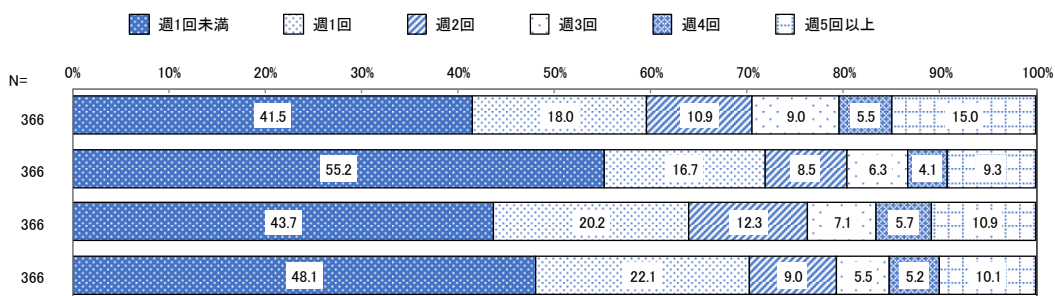
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、東京23区で12.2ポイント、政令指定都市で13.5ポイント、その他の県庁所在地で9.2ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、東京23区で1.4ポイント、政令指定都市で4.3ポイント、その他の県庁所在地で2.8ポイント減少した。

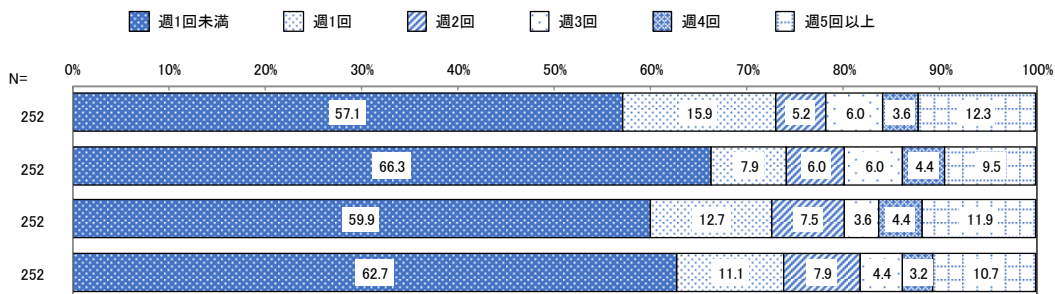
○東京23区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

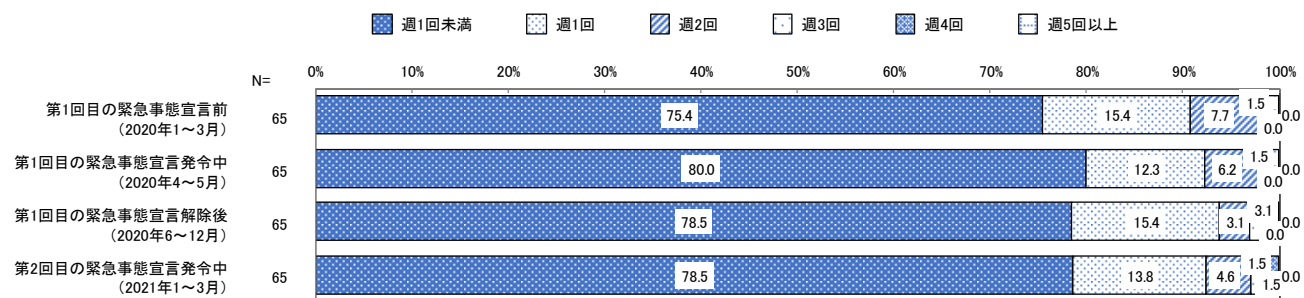


【高速バス】

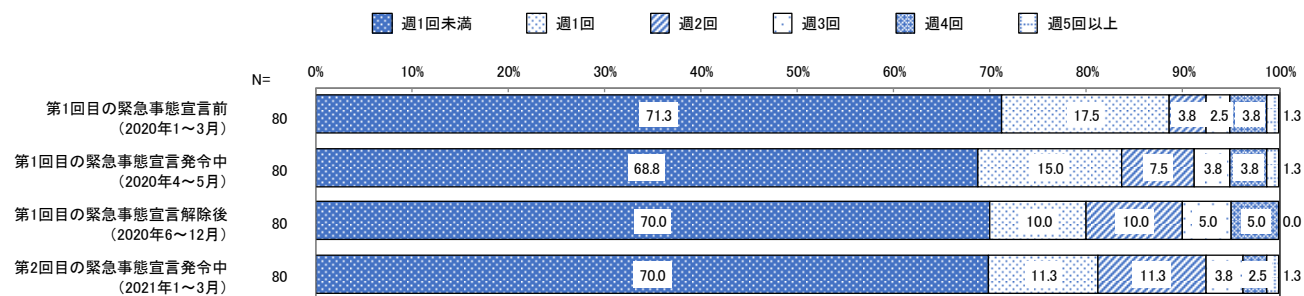
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、東京23区で4.6ポイント、その他の県庁所在地で2.4ポイント減少した。一方、政令指定都市では2.5ポイント増加した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、その他の県庁所在地で1.6ポイント増加した。東京23区及び政令指定都市ではほぼ変化はなかった。

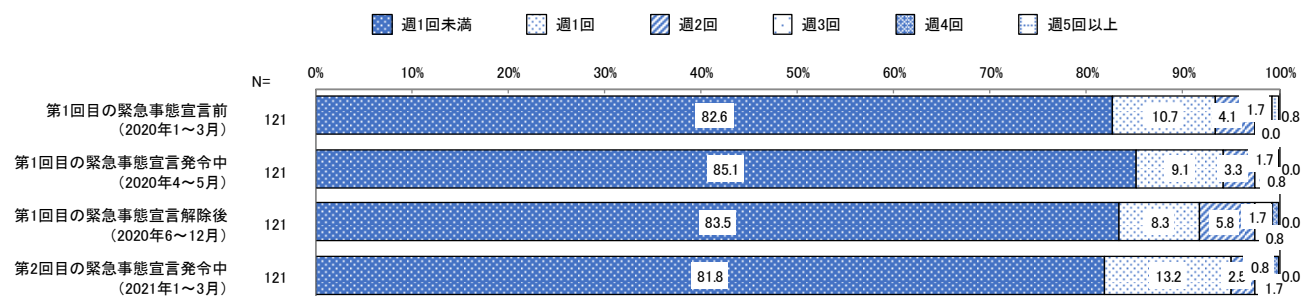
○東京23区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

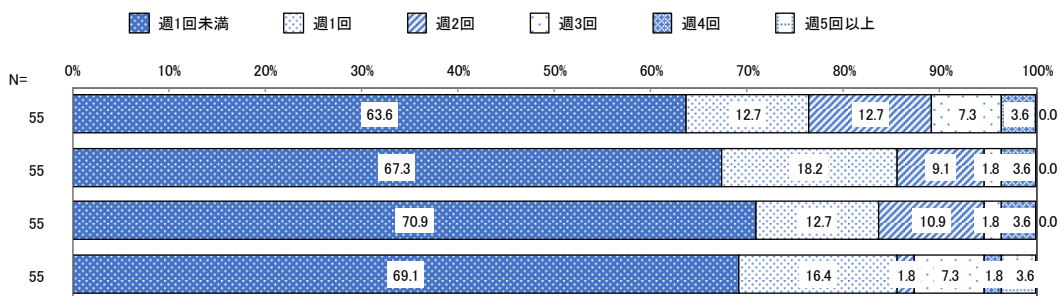


【その他バス】

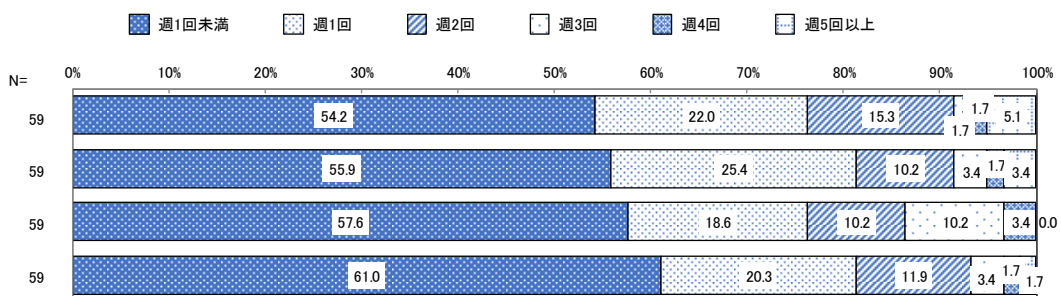
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、東京23区で3.6ポイント、政令指定都市で1.7ポイント、その他の県庁所在地で3.4ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、政令指定都市で3.4ポイント、その他の県庁所在地で1.7ポイント減少した。一方、東京23区では1.9ポイント増加した。

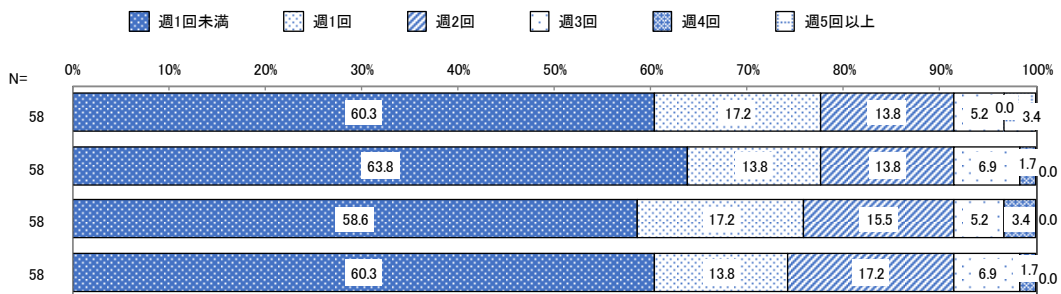
○東京23区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

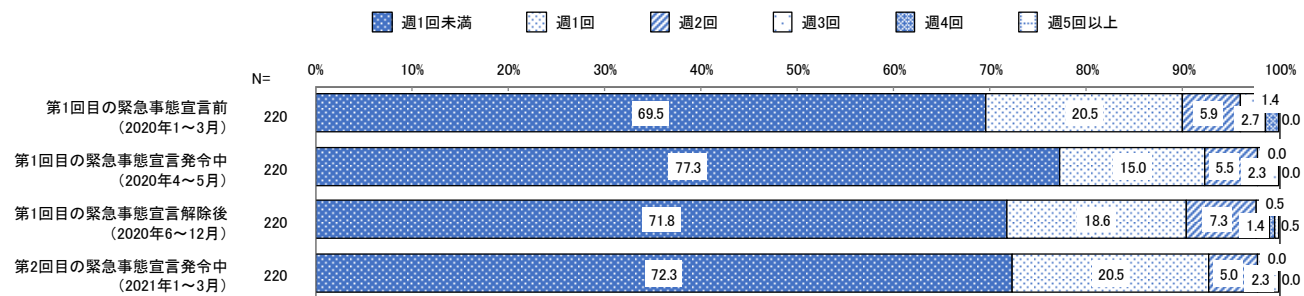


【タクシー】

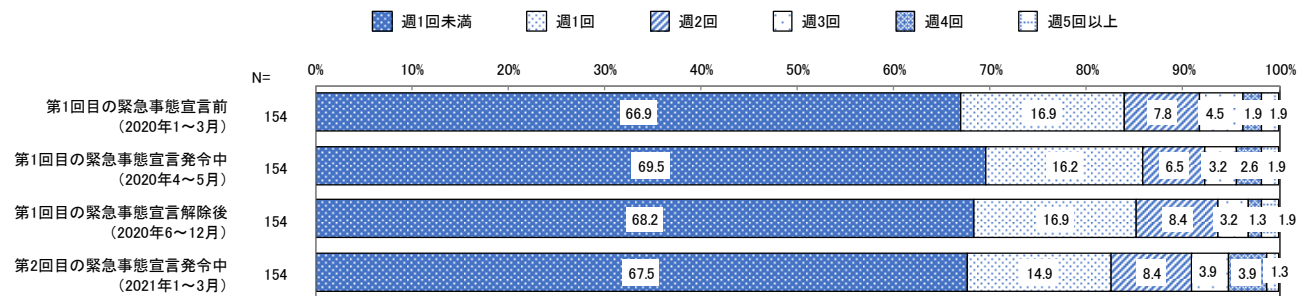
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、東京23区で7.7ポイント、政令指定都市で2.6ポイント、その他の県庁所在地で7.1ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、その他の県庁所在地では1.4ポイント減少した。東京23区及び政令指定都市ではほぼ変化はなかった。

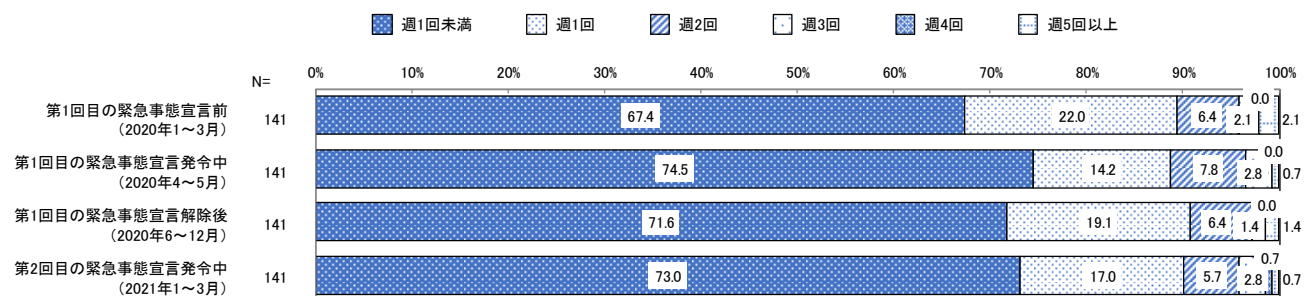
○東京23区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

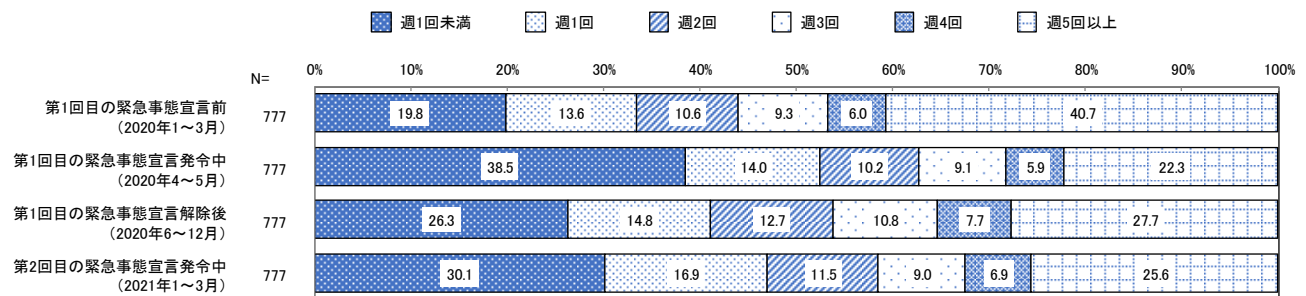


【鉄道】

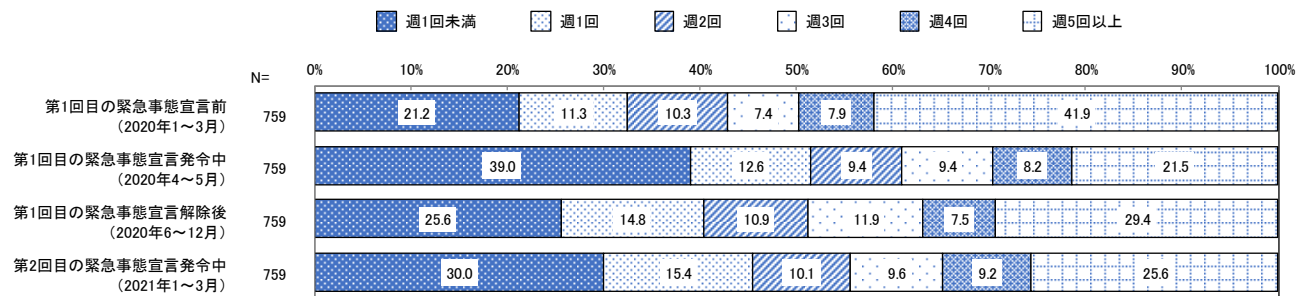
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、東京23区で18.7ポイント、政令指定都市で17.7ポイント、その他の県庁所在地で9.4ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、東京23区で3.8ポイント、政令指定都市で4.6ポイント減少した。その他の県庁所在地ではほぼ変化はなかった。

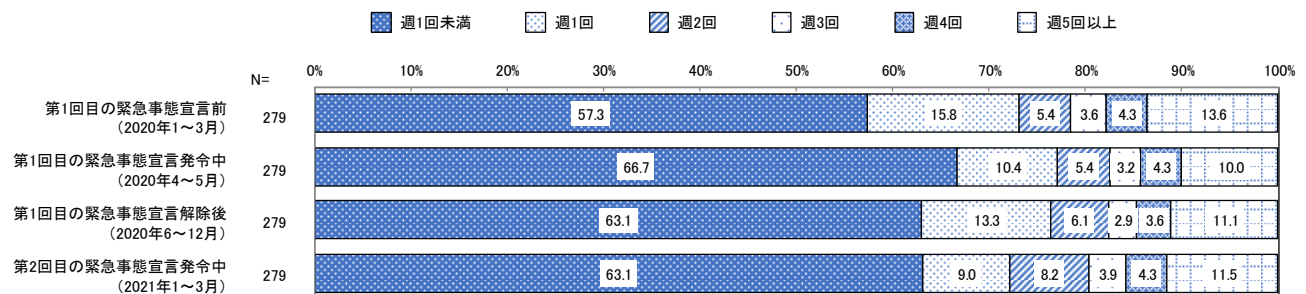
○東京23区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

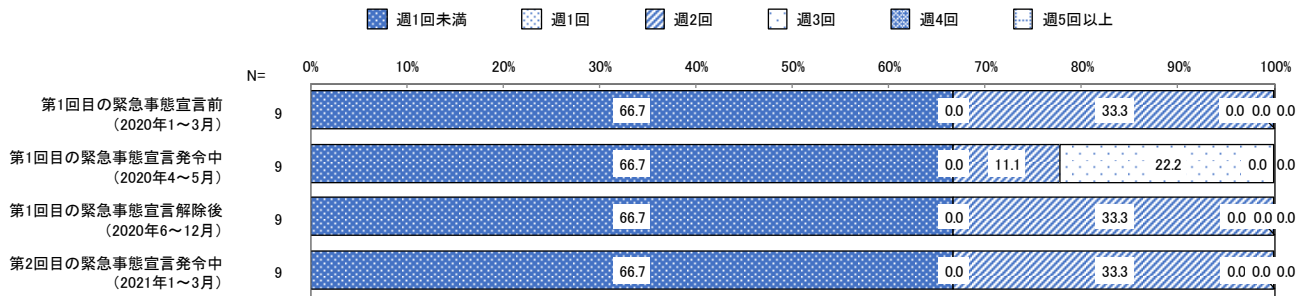


【船舶】

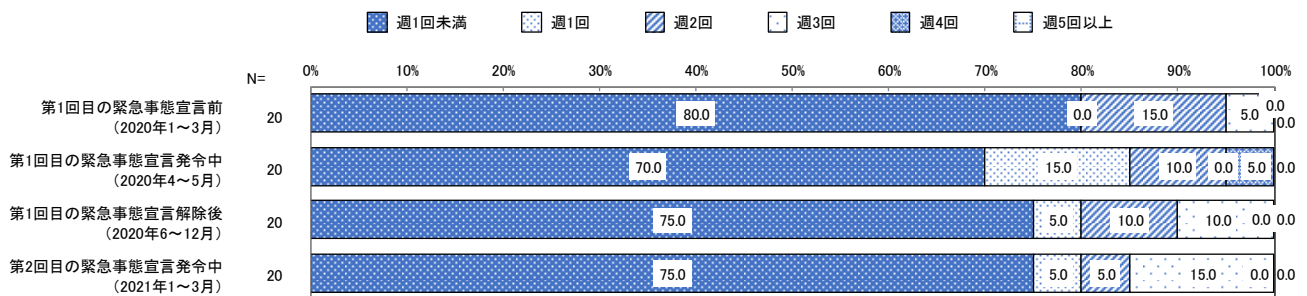
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、政令指定都市で10.0ポイント、その他の県庁所在地で9.5ポイント増加した。東京23区では変化がなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後と比較して、すべての地域においてほぼ変化はなかった。

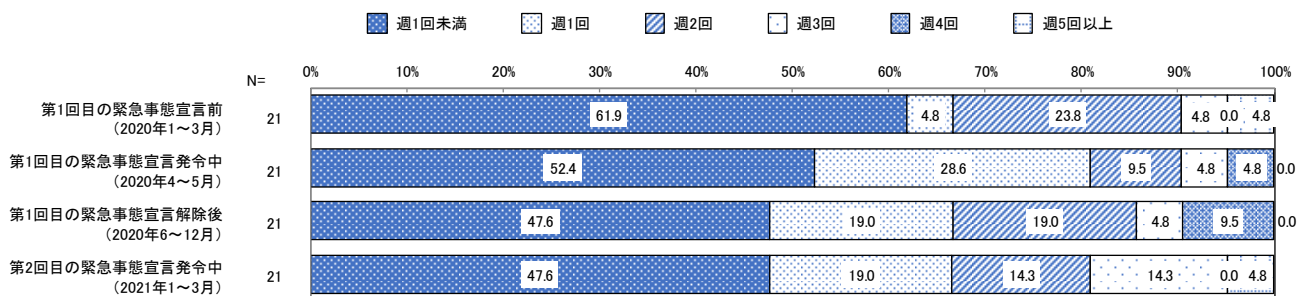
○東京23区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

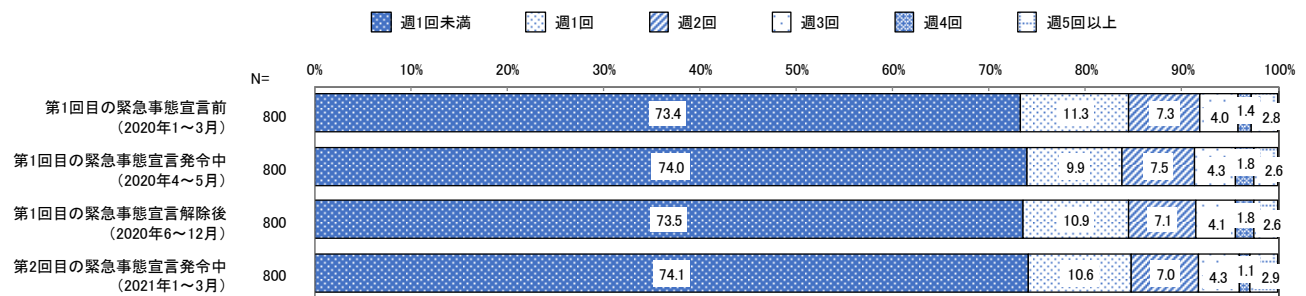


【自家用車の利用】

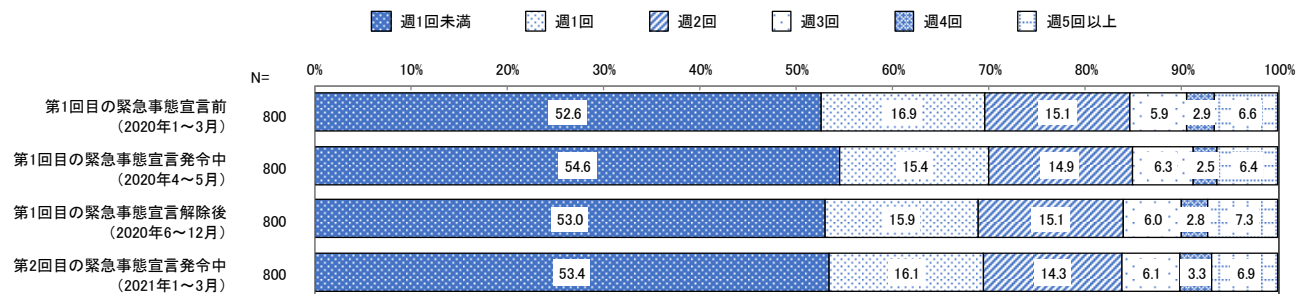
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、政令指定都市で1.9ポイント、その他の県庁所在地で2.6ポイント減少した。東京23区ではほぼ変化はなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、その他の県庁所在地では1.2ポイント減少した。東京23区及び政令指定都市ではほぼ変化はなかった。

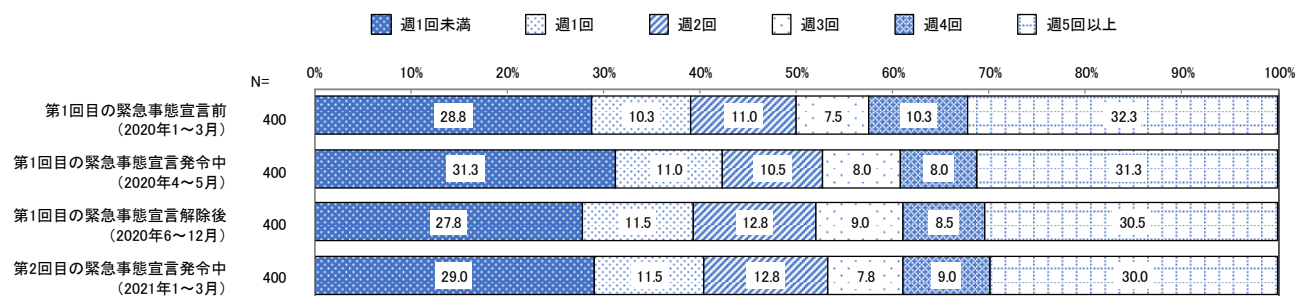
○東京23区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

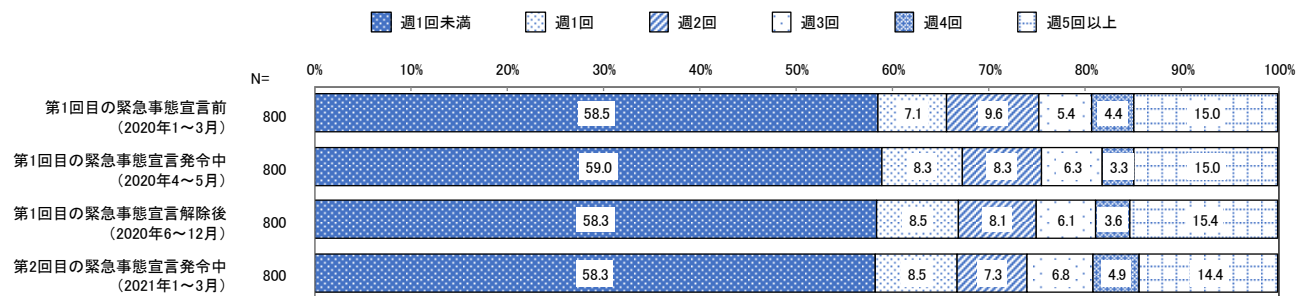


【自転車の利用】

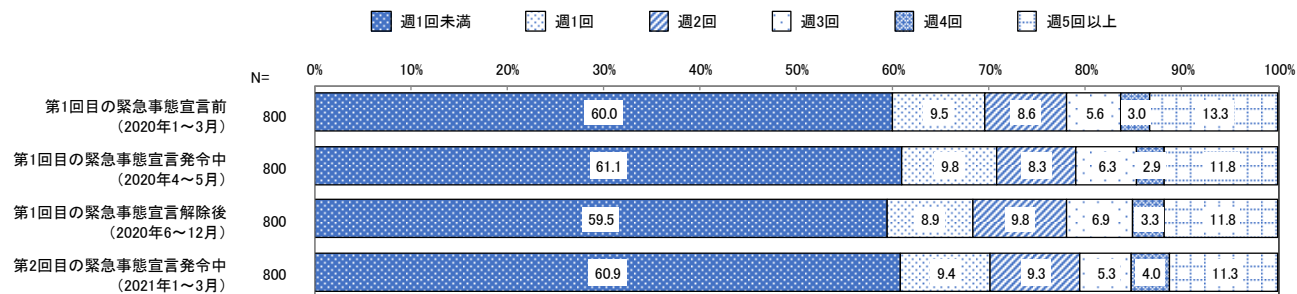
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、その他の県庁所在地では1.8ポイント増加した。東京23区及び政令指定都市ではほぼ変化はなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、政令指定都市では1.4ポイント、その他の県庁所在地では2.0ポイント減少した。東京23区ではほぼ変化はなかった。

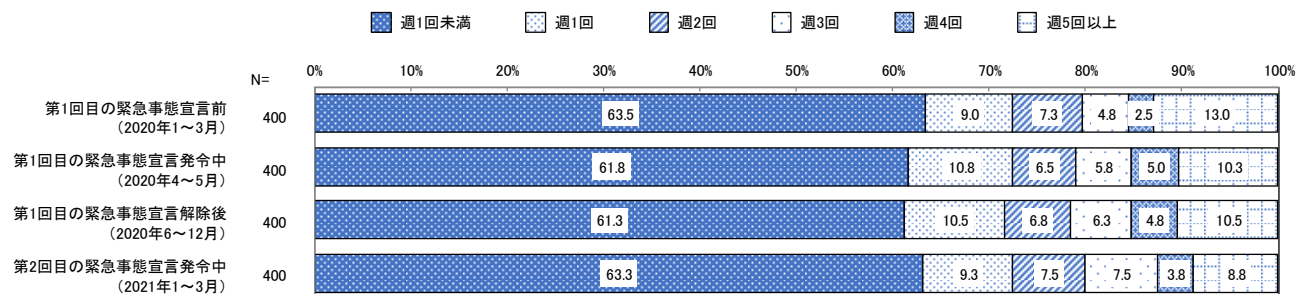
○東京23区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

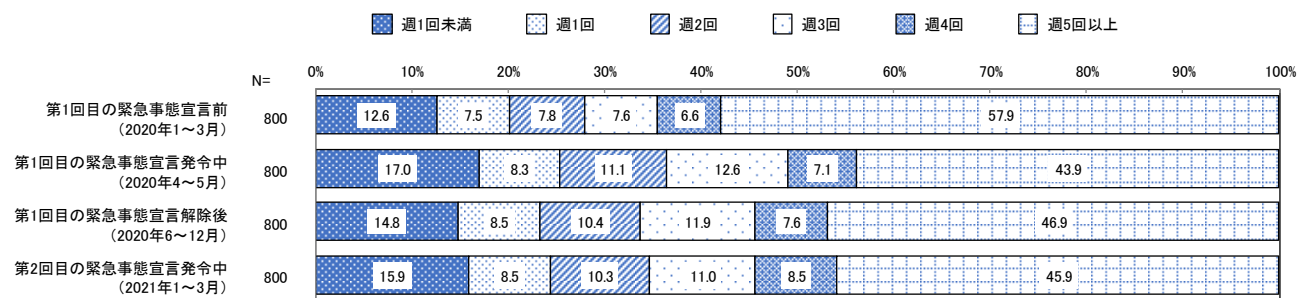


【徒歩】

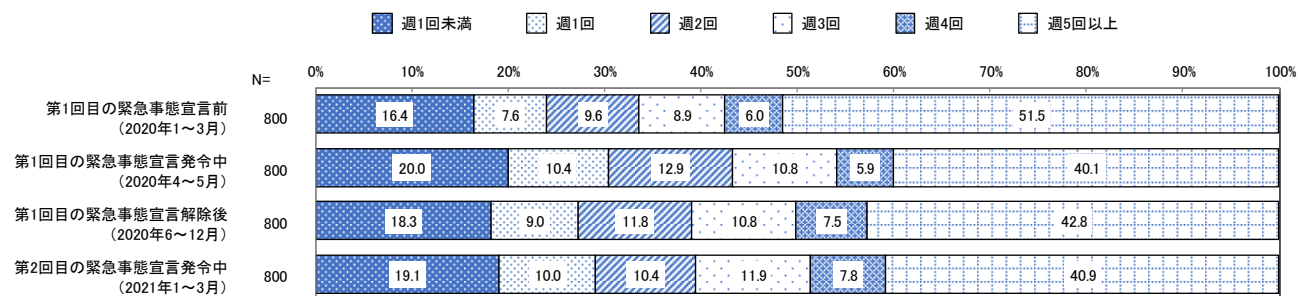
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、東京23区で4.4ポイント、政令指定都市で3.5ポイント、その他の県庁所在地で2.7ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、東京23区で1.1ポイント、その他の県庁所在地で2.3ポイント減少した。政令指定都市ではほぼ変化はなかった。

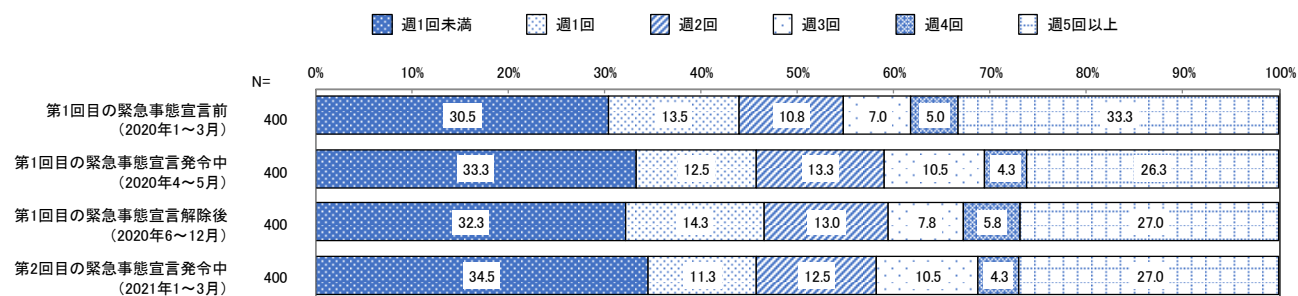
○東京23区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)



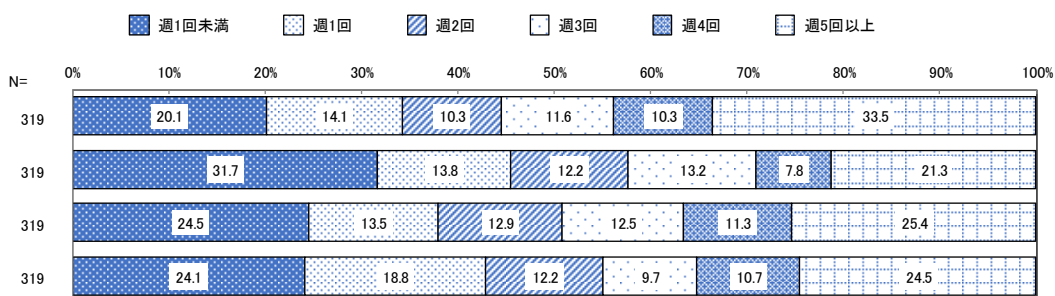
<利用目的別>

【路線バス】

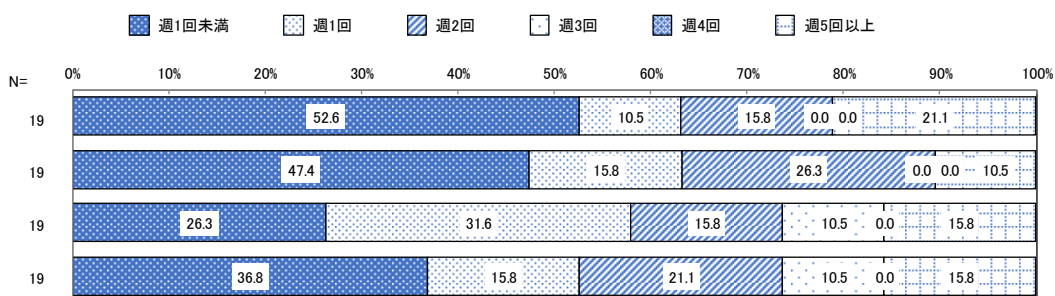
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、通勤で11.5ポイント、通院で11.2ポイント、買い物・レジャーで13.2ポイント減少した。一方、通学については5.2ポイント増加した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、通学で10.5ポイント、通院で6.1ポイント、買い物・レジャーで4.3ポイント減少した。通勤についてはほぼ変化はなかった。

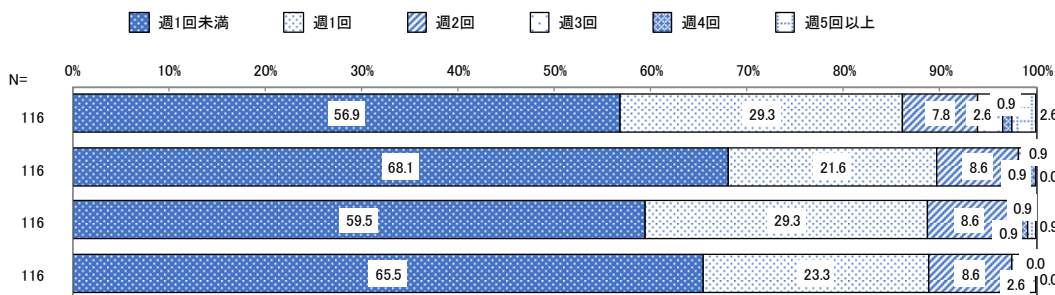
○通勤



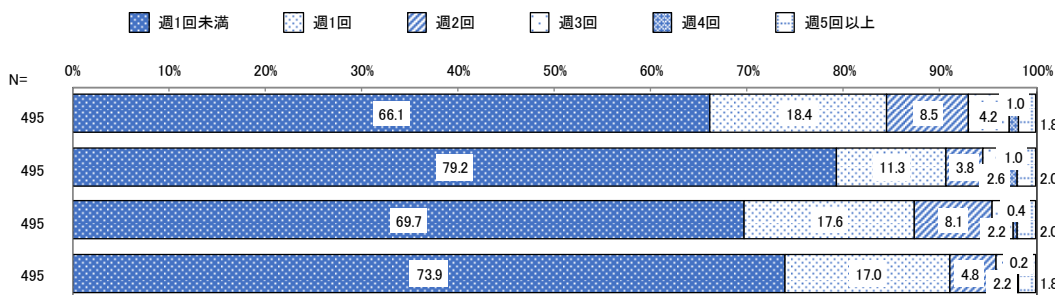
○通学



○通院



○買い物・レジャー

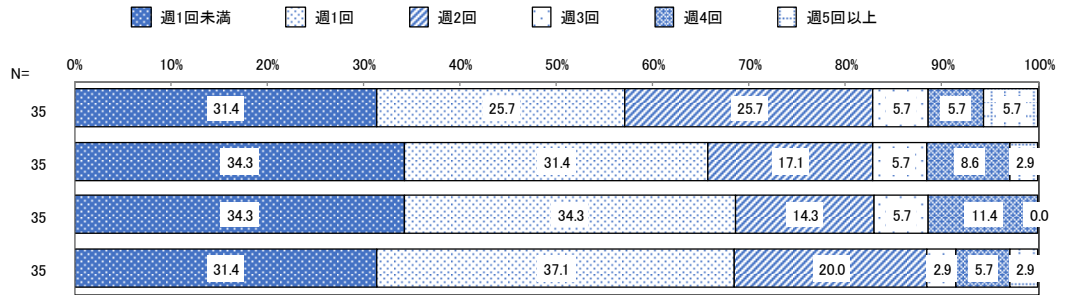


【高速バス】

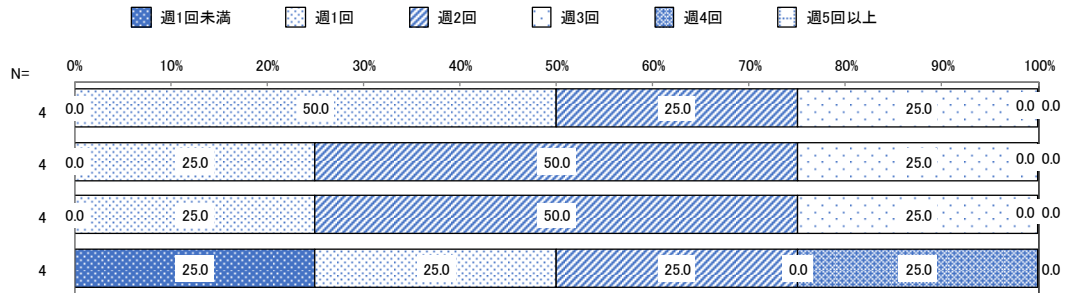
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、通勤で2.8ポイント、買い物・レジャーで1.6ポイント減少した。通学及び通院については、変化はなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、通勤で2.9ポイント、通院で7.2ポイント増加した。一方で、通学は25.0ポイントと大きく減少した。買い物・レジャーについてはほぼ変化はなかった。

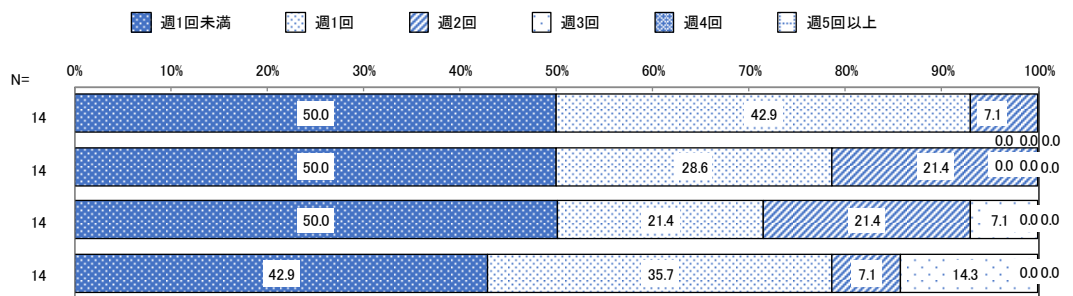
○通勤



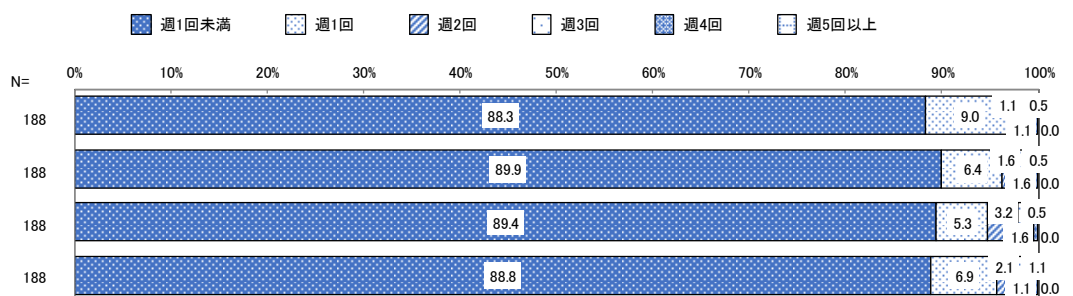
○通学



○通院



○買い物・レジャー

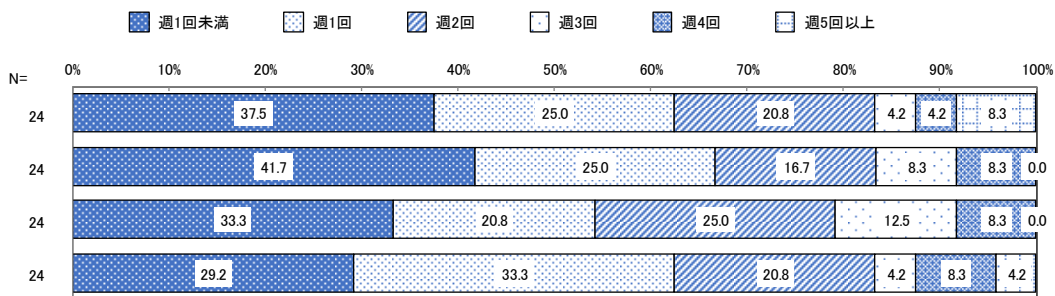


【その他バス】

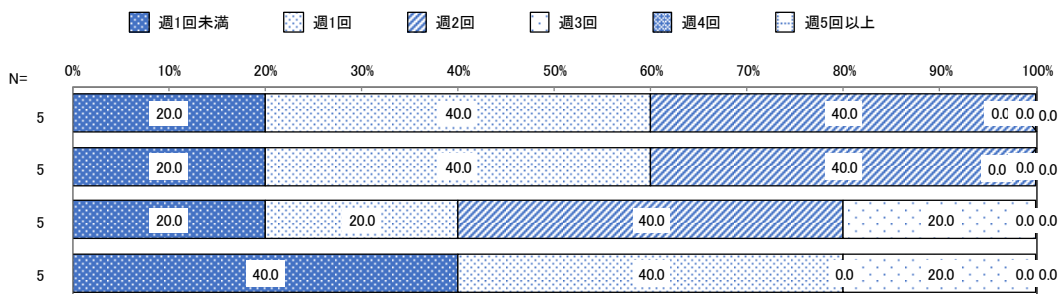
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、通勤で4.2ポイント、通院で4.1ポイント、買い物・レジャーで2.6ポイント減少した。通学については変化がなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、通学で20.0ポイント、買い物・レジャーで1.8ポイント減少した。一方、通勤については4.2ポイント増加した。通院についてはほぼ変化はなかった。

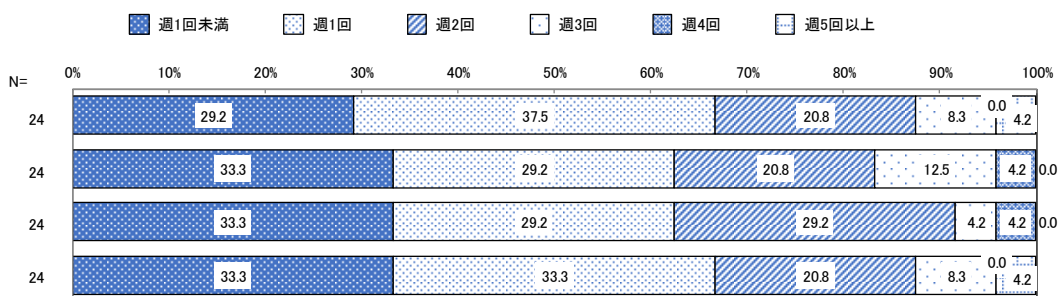
○通勤



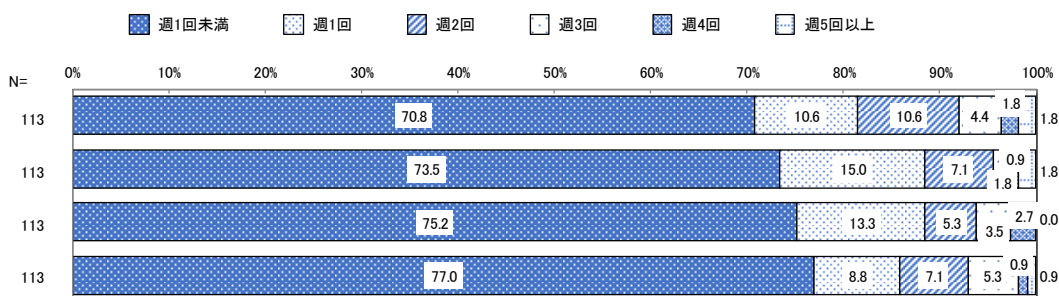
○通学



○通院



○買い物・レジャー

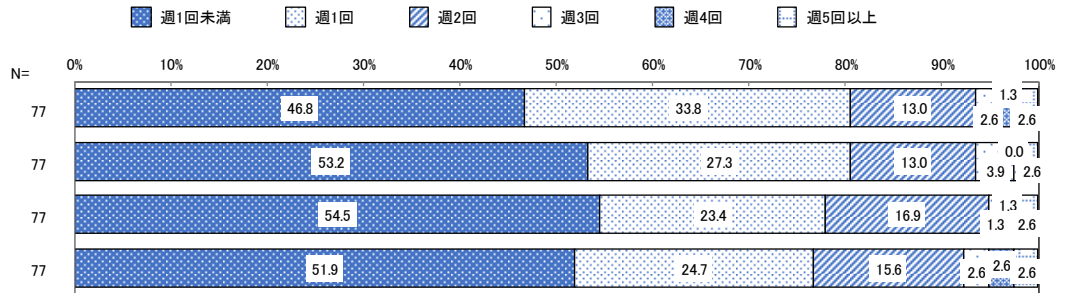


【タクシー】

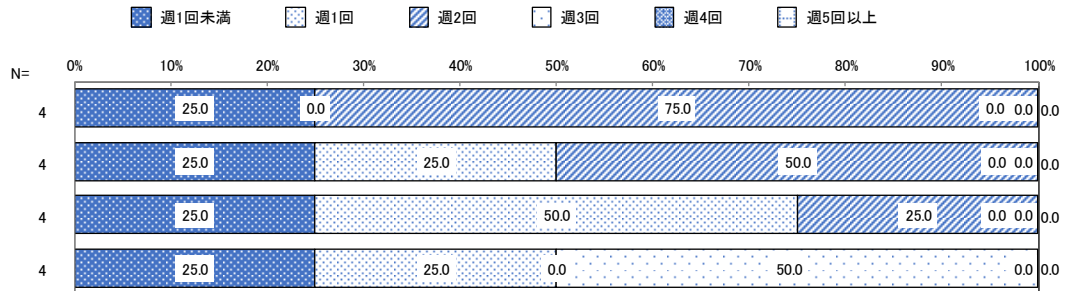
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、通勤で6.5ポイント、通院で9.1ポイント、買い物・レジャーで3.9ポイント減少した。通学については、変化はなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、通勤で2.6ポイント、通院で1.8ポイント増加した。一方で、買い物・レジャーは1.8ポイント減少した。通学については変化がなかった。

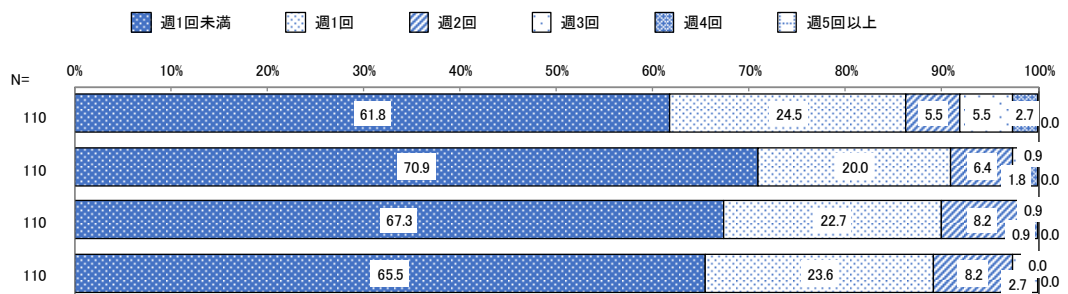
○通勤



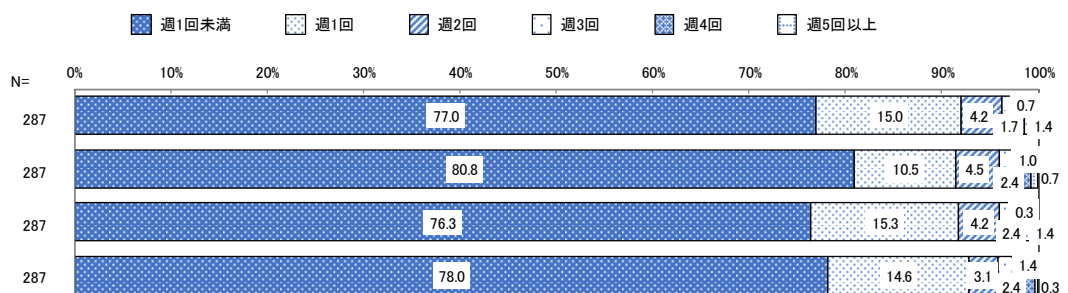
○通学



○通院



○買い物・レジャー

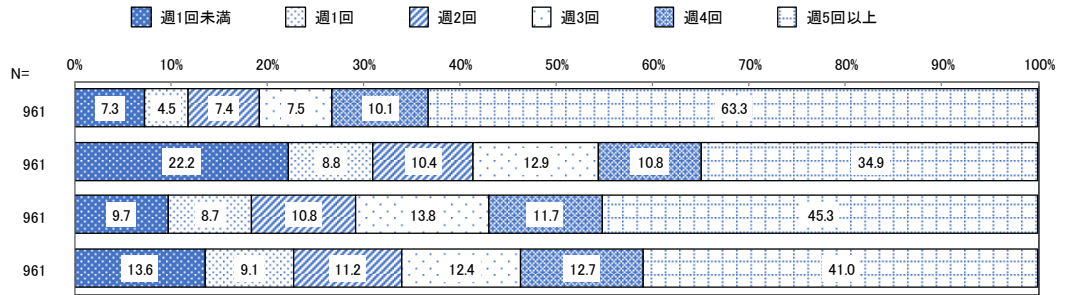


【鉄道】

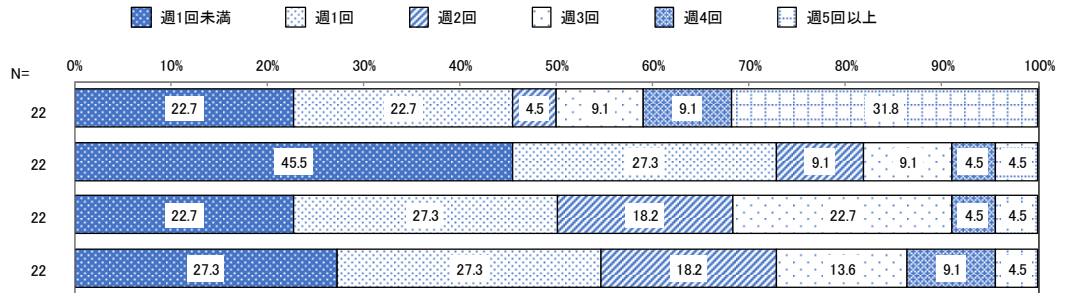
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、通勤で15.0ポイント、通学で22.7ポイント、通院で13.4ポイント、買い物・レジャーで20.1ポイントとすべての利用目的で大きく減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、通勤で3.9ポイント、通学で4.5ポイント、通院で1.7ポイント、買い物・レジャーで3.6ポイントとすべての利用目的で減少した。

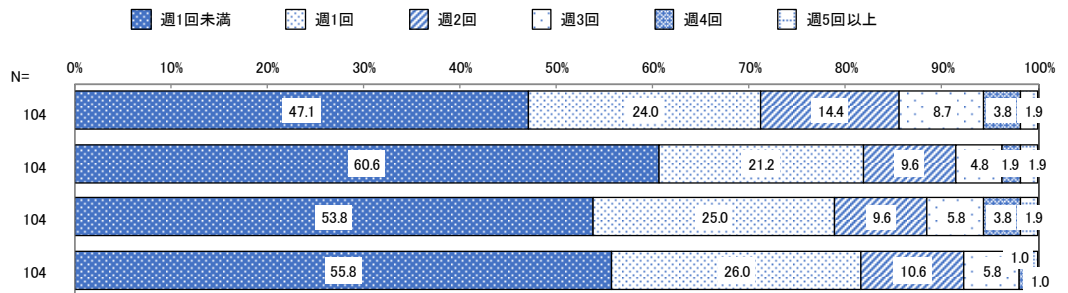
○通勤



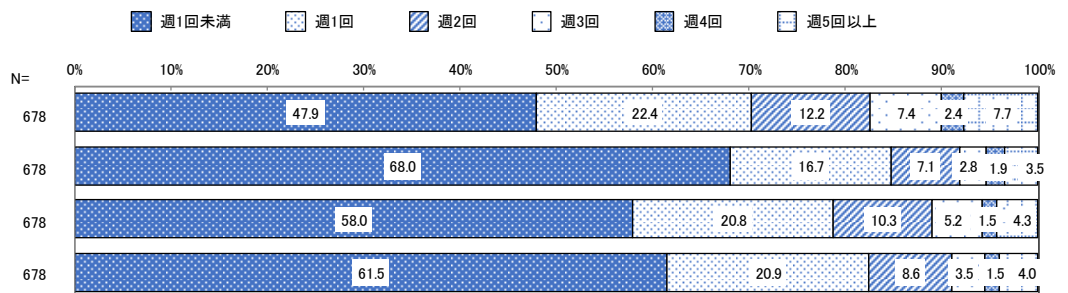
○通学



○通院



○買い物・レジャー

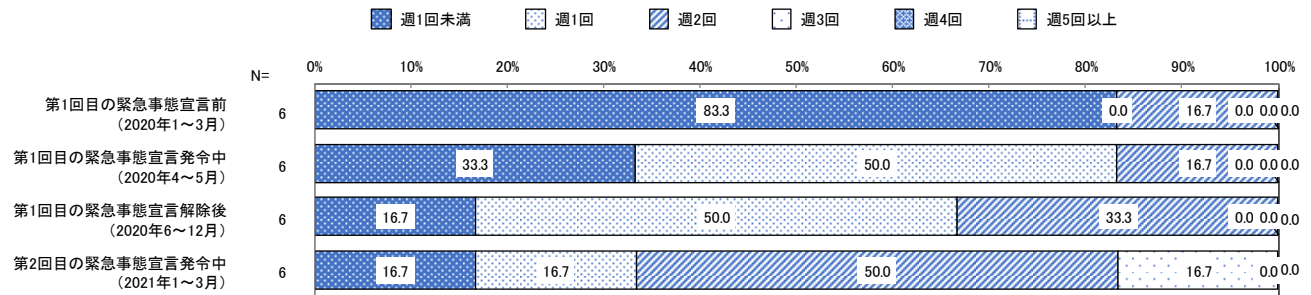


【船舶】

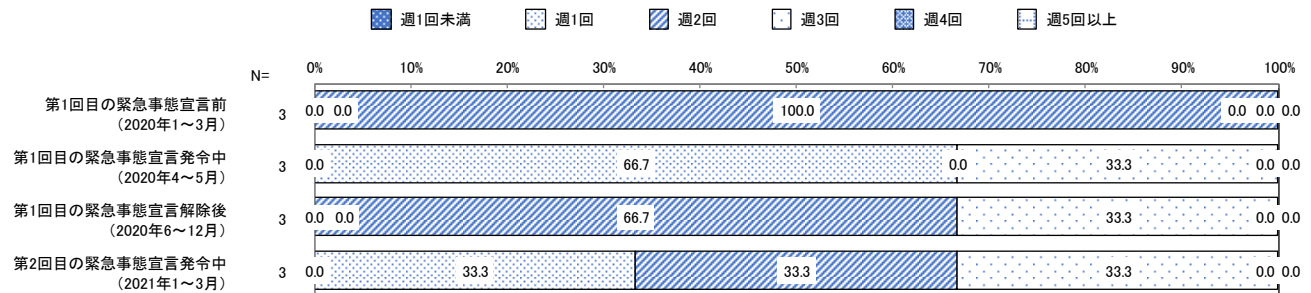
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、通勤で50.0ポイント、買い物・レジャーで3.0ポイント増加した。通学及び通院についてはほぼ変化はなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、通院で16.7ポイント増加した。一方で、買い物・レジャーでは3.0ポイント減少した。通勤及び通学についてはほぼ変化はなかった。

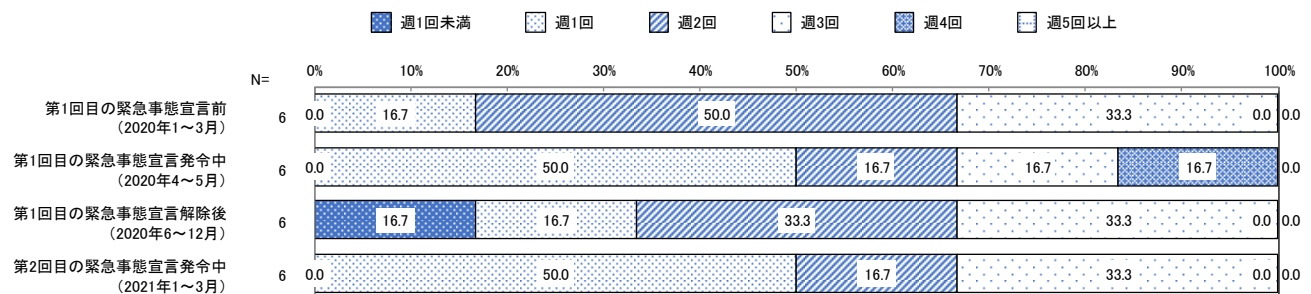
○通勤



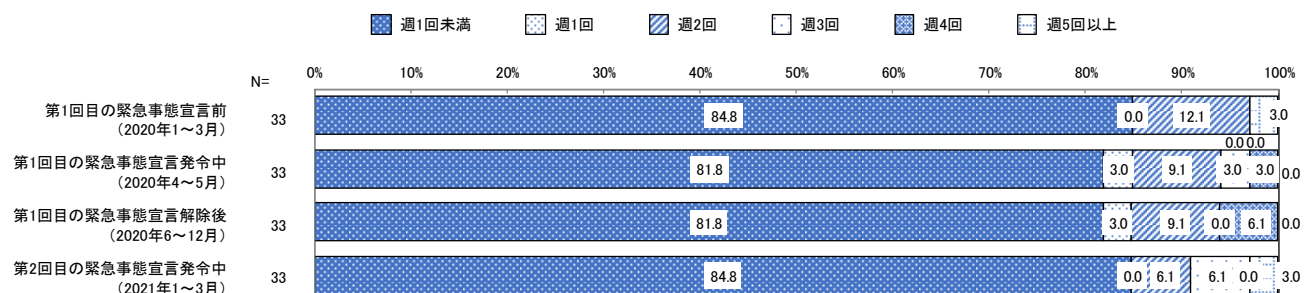
○通学



○通院



○買い物・レジャー



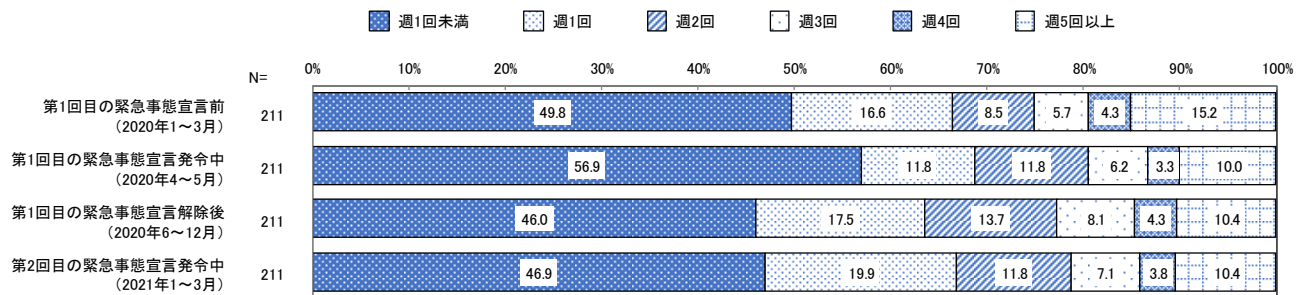
<年代別>

【路線バス】

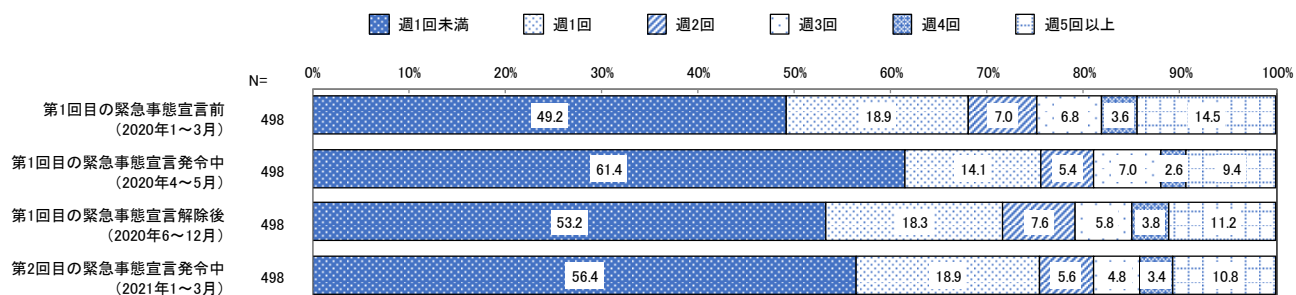
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、若者で7.2ポイント、中高年で12.3ポイント、高齢者で15.0ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、若者で1.0ポイント、中高年で3.2ポイント、高齢者で3.7ポイント減少した。

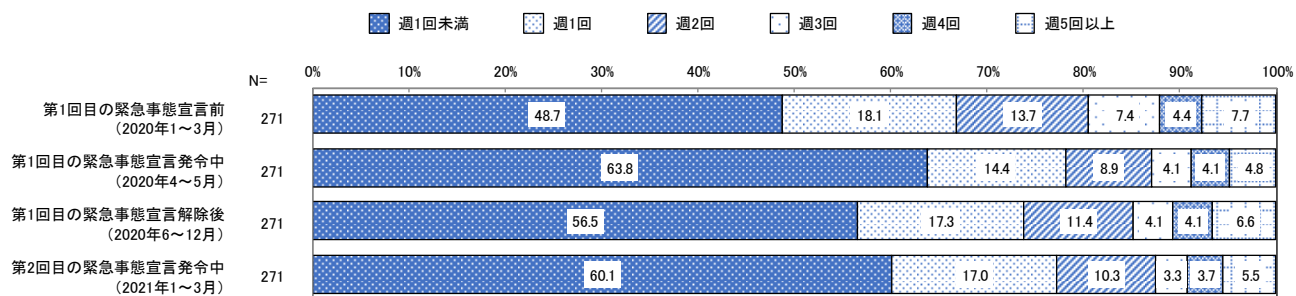
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）

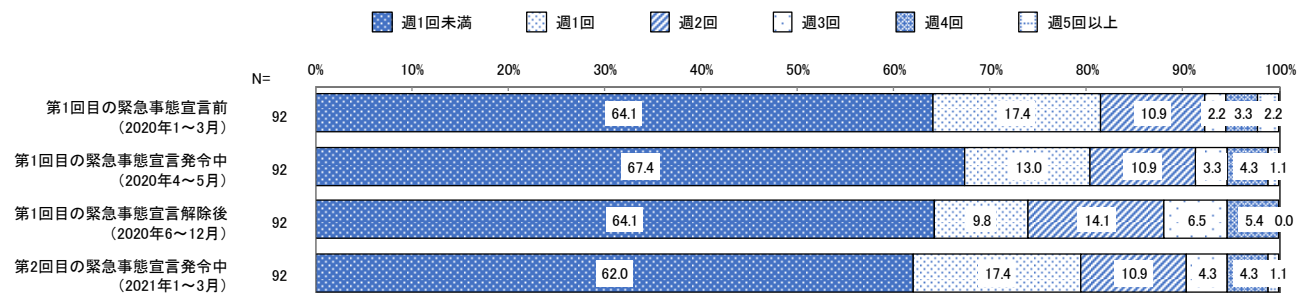


【高速バス】

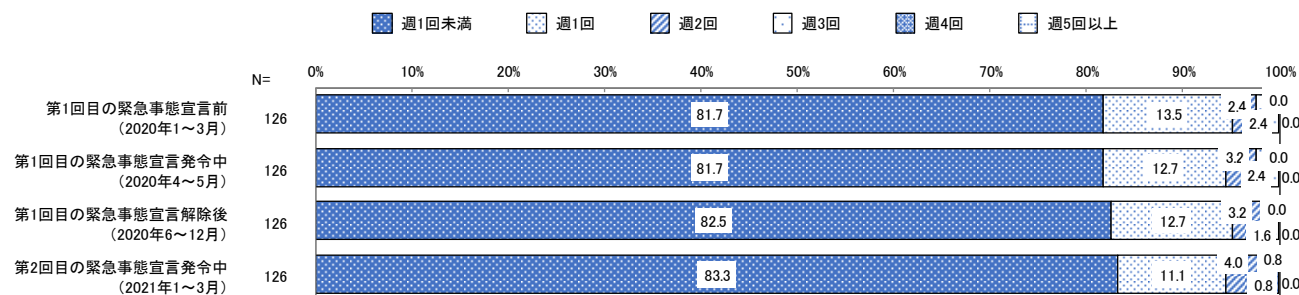
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、若者で3.4ポイント、高齢者で2.0ポイント減少した。中高年では変化がなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、若者で2.2ポイント、高齢者で2.0ポイント増加した。中高年ではほぼ変化がなかった。

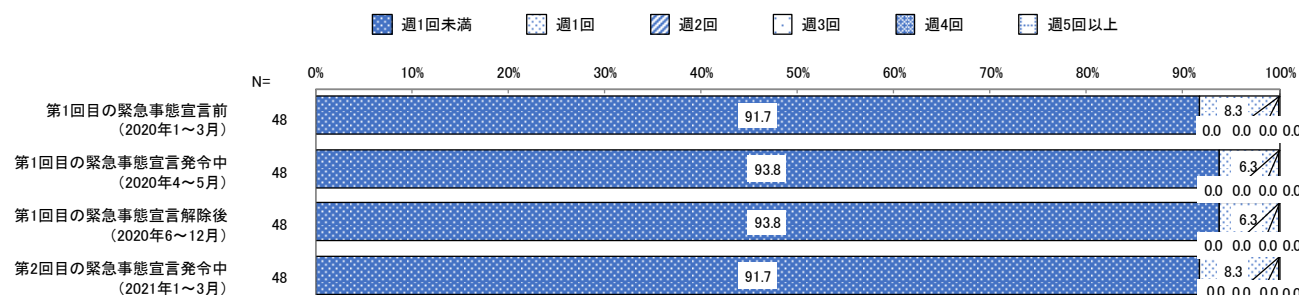
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）

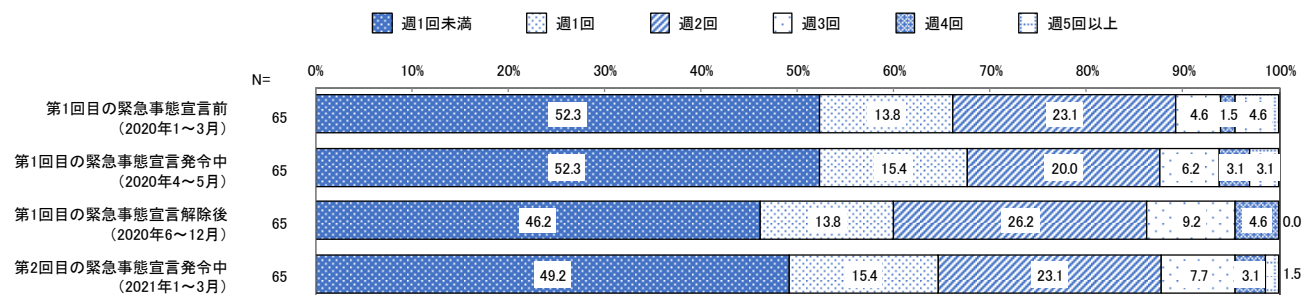


【その他バス】

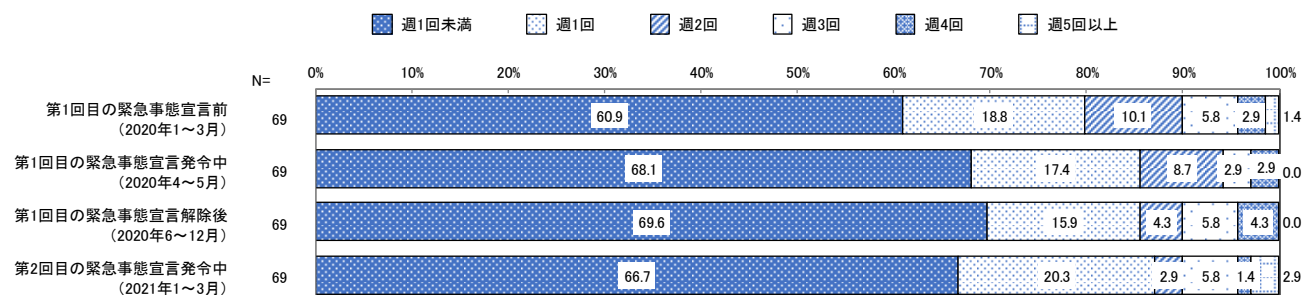
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、中高年で7.1ポイント減少した。若者及び高齢者ではほぼ変化がなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、若者で3.0ポイント、高齢者で5.3ポイント減少した。一方、中高年では3.0ポイント増加した。

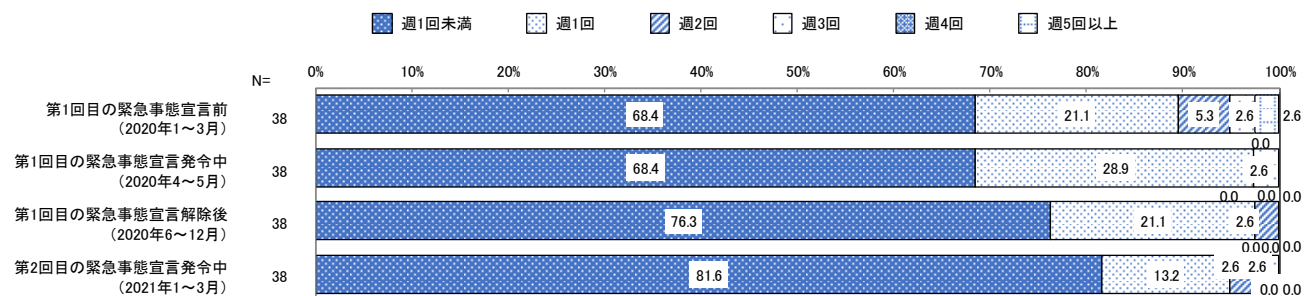
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）

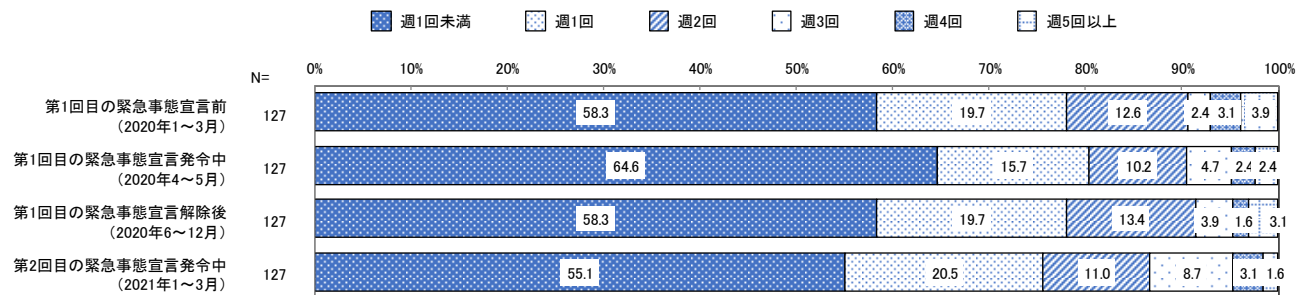


【タクシー】

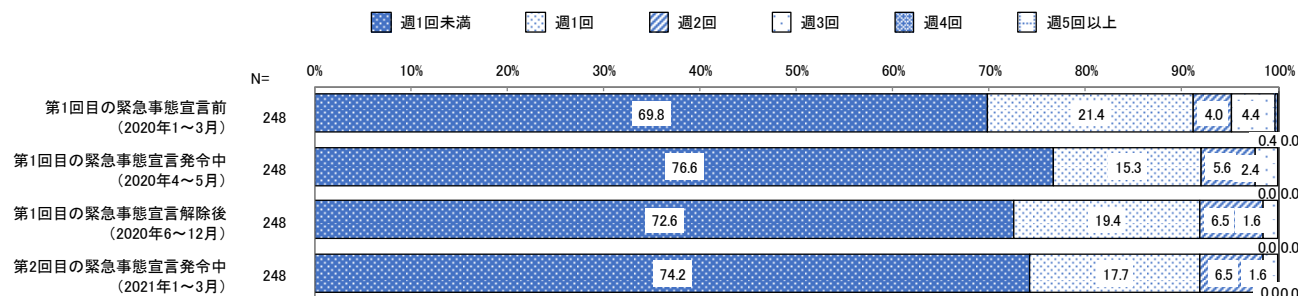
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、若者で6.3ポイント、中高年で6.9ポイント、高齢者で4.2ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、中高年で1.7ポイント、高齢者で1.5ポイント減少した。一方、若者では3.2ポイント増加した。

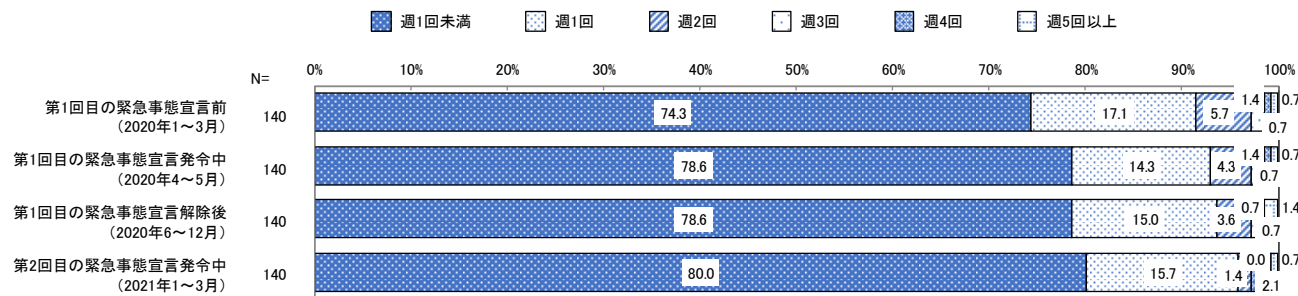
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）

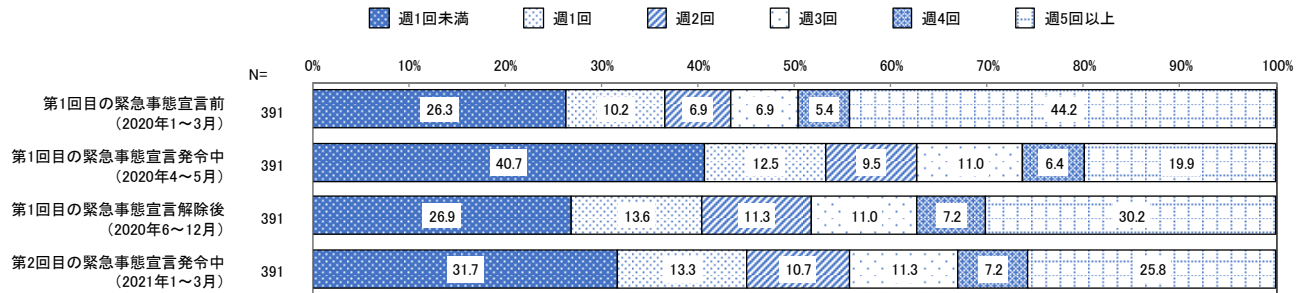


【鉄道】

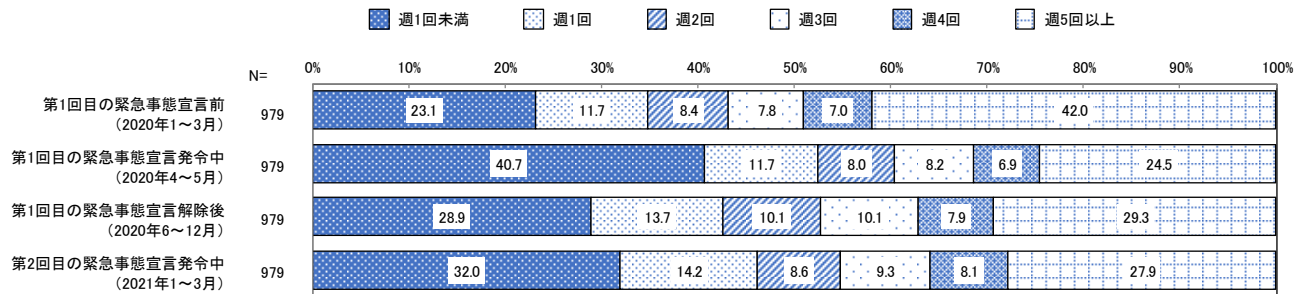
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、若者で14.3ポイント、中高年で17.6ポイント、高齢者で17.6ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、若者で5.0ポイント、中高年で3.0ポイント、高齢者で3.3ポイント減少した。

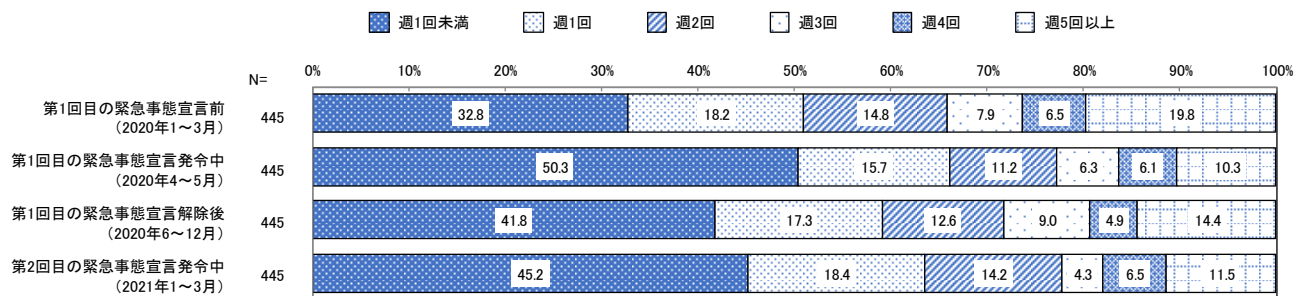
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）

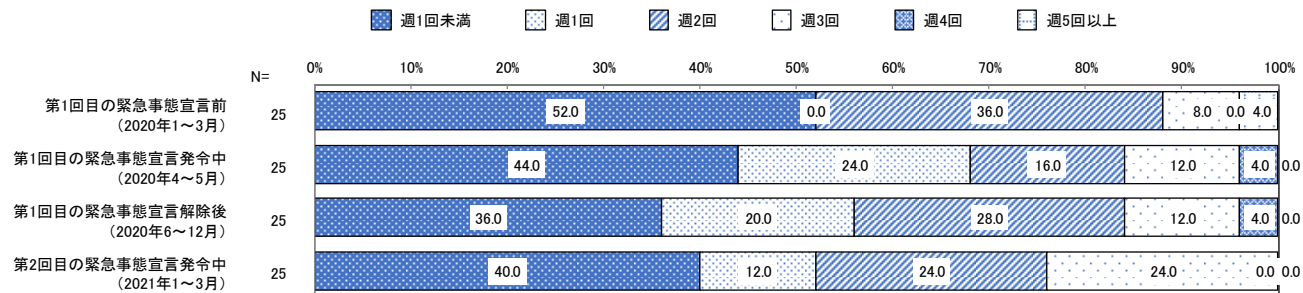


【船舶】

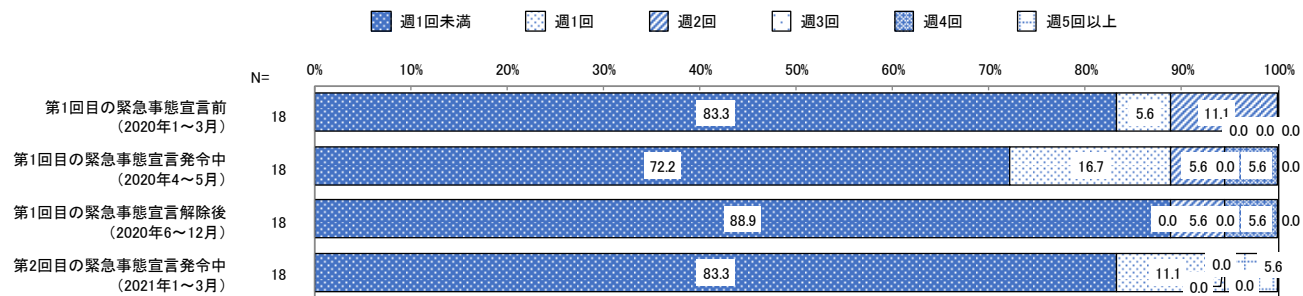
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、若者で8.0ポイント、中高年で11.2ポイント増加した。高齢者では変化がなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、若者で4.0ポイント減少し、中高年では5.5ポイント増加した。高齢者では変化がなかった。

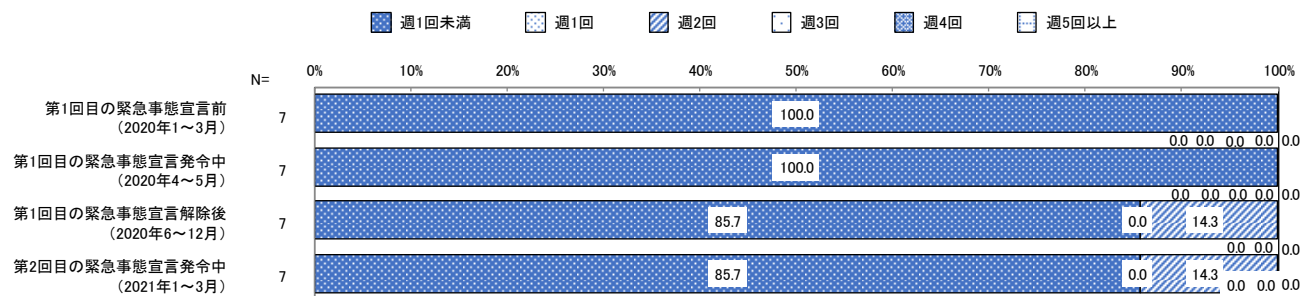
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）

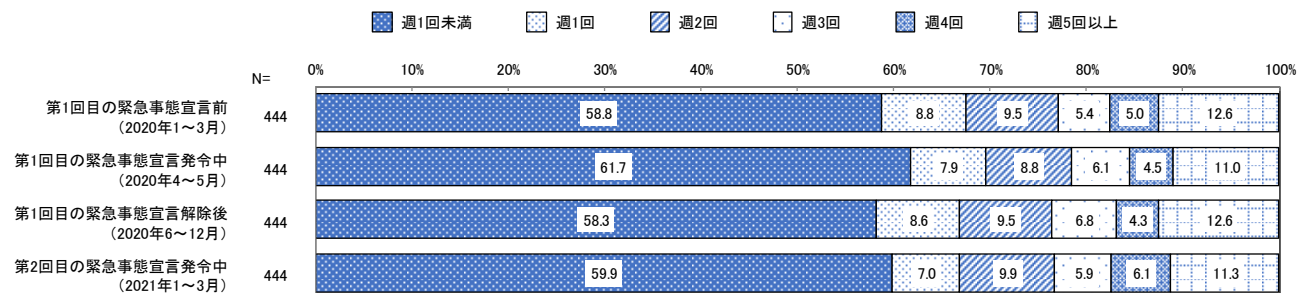


【自家用車の利用】

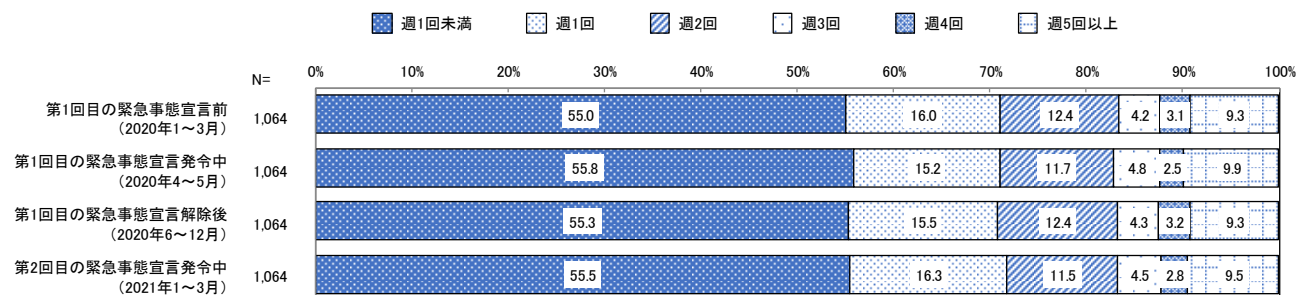
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、若者で3.0ポイント、高齢者で1.9ポイント減少した。中高年ではほぼ変化がなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、若者で1.6ポイント減少した。中高年及び高齢者ではほぼ変化がなかった。

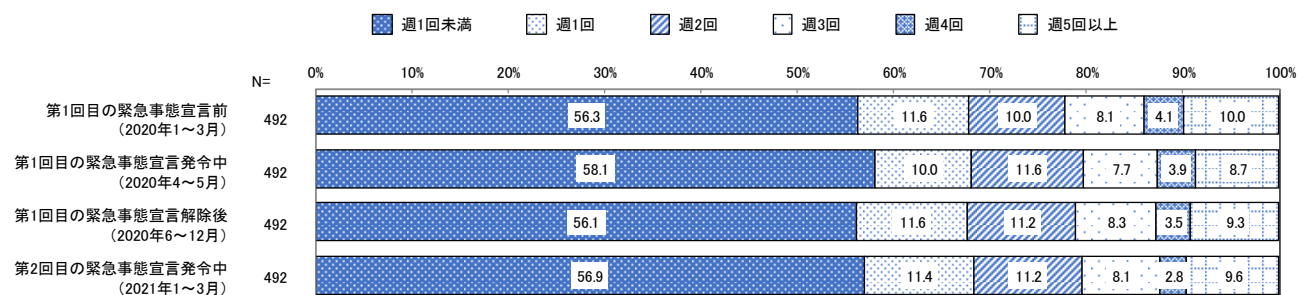
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）

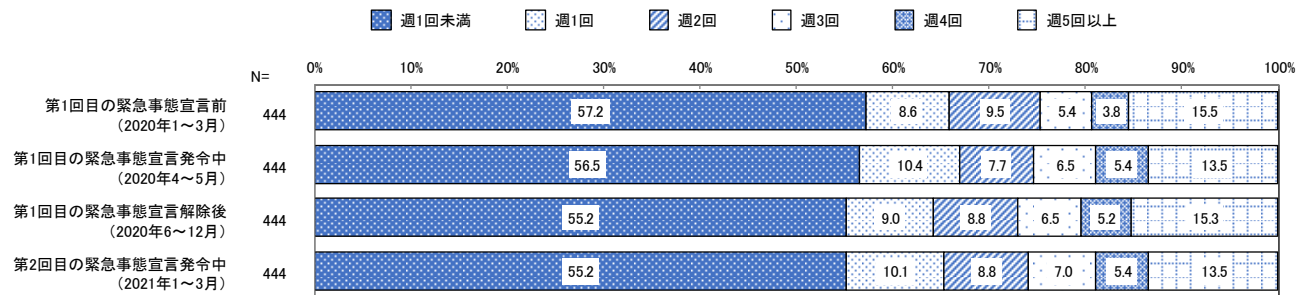


【自転車の利用】

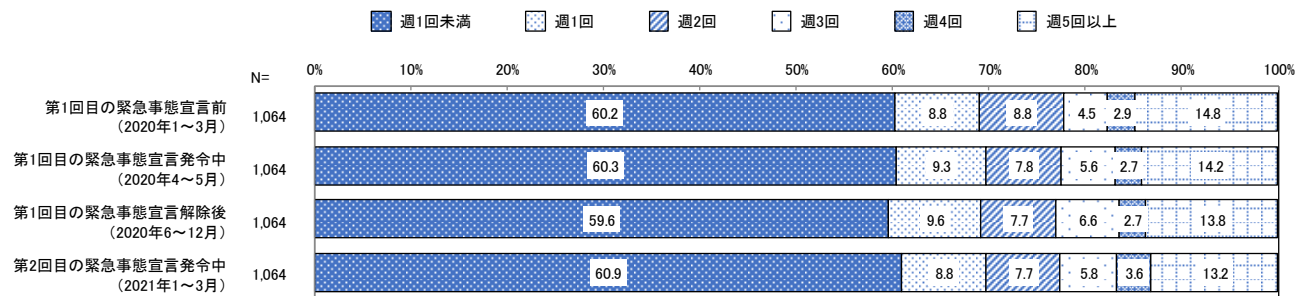
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、高齢者で1.5ポイント減少した。若者及び中高年ではほぼ変化がなかった。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、中高年で1.3ポイント、高齢者で1.1ポイント減少した。若者については変化がなかった。

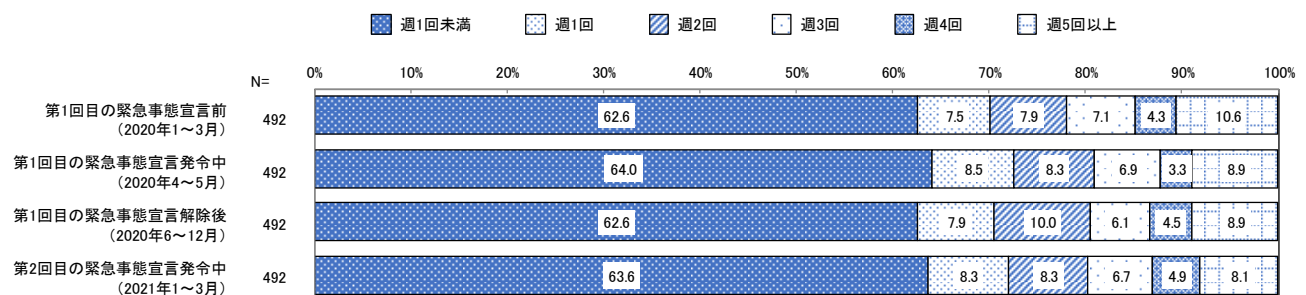
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）

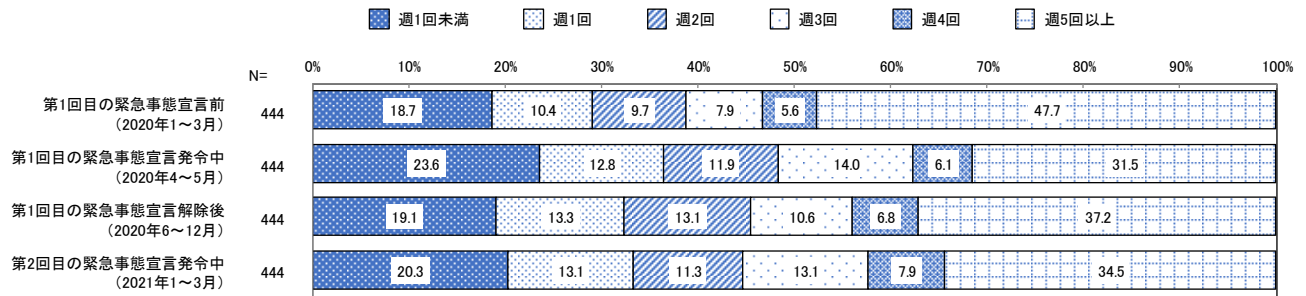


【徒歩】

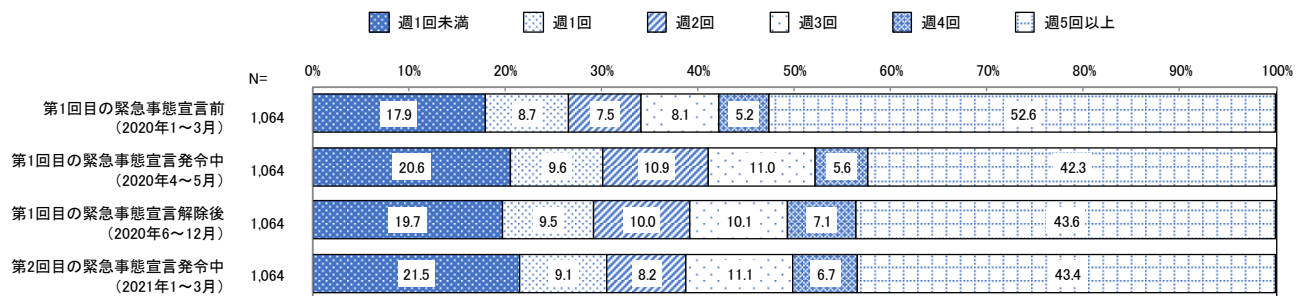
第1回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言前に比べて、若者で5.0ポイント、中高年で2.7ポイント、高齢者で4.9ポイント減少した。

第2回目の緊急事態宣言発令中における『週1回以上』の割合は、第1回目の緊急事態宣言解除後に比べて、若者で1.1ポイント、中高年で1.8ポイント減少した。高齢者についてはほぼ変化がなかった。

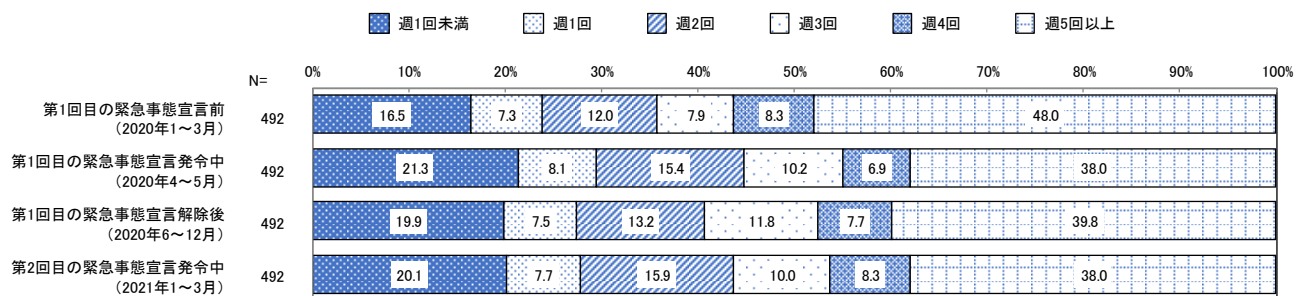
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）



<都市別>

【路線バス】

(%)

		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
23区 東京	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	362	51.4	19.9	10.2	5.0	2.8	10.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	362	63.5	14.6	8.3	5.8	1.4	6.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	362	56.4	19.1	9.4	6.1	1.9	7.2
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	362	57.7	20.2	7.7	4.7	2.2	7.5
横浜市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	88	33.0	19.3	14.8	12.5	8.0	12.5
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	88	56.8	17.0	8.0	5.7	6.8	5.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	88	43.2	19.3	12.5	9.1	6.8	9.1
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	88	48.9	19.3	11.4	9.1	4.5	6.8
川崎市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	59	42.4	13.6	11.9	10.2	8.5	13.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	59	62.7	16.9	5.1	3.4	5.1	6.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	59	42.4	28.8	8.5	1.7	11.9	6.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	59	47.5	30.5	5.1	1.7	6.8	8.5
相模原市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	57	47.4	17.5	10.5	8.8	3.5	12.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	57	57.9	12.3	10.5	7.0	7.0	5.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	57	45.6	10.5	19.3	10.5	5.3	8.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	57	49.1	21.1	8.8	7.0	7.0	7.0
さいたま市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	72	48.6	19.4	6.9	4.2	4.2	16.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	72	56.9	16.7	6.9	5.6	1.4	12.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	72	45.8	22.2	11.1	5.6	1.4	13.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	72	48.6	20.8	12.5	1.4	4.2	12.5
千葉市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	90	40.0	18.9	10.0	8.9	3.3	18.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	90	45.6	18.9	11.1	8.9	1.1	14.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	90	42.2	20.0	11.1	7.8	4.4	14.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	90	46.7	21.1	6.7	6.7	4.4	14.4
水戸市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	69	44.9	20.3	2.9	4.3	7.2	20.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	69	50.7	13.0	5.8	4.3	7.2	18.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	69	43.5	20.3	7.2	1.4	7.2	20.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	69	44.9	15.9	10.1	4.3	5.8	18.8
宇都宮市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	81	58.0	16.0	3.7	9.9	3.7	8.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	81	70.4	7.4	6.2	7.4	4.9	3.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	81	63.0	11.1	7.4	6.2	3.7	8.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	81	66.7	8.6	8.6	6.2	3.7	6.2
前橋市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	54	68.5	9.3	9.3	3.7	0.0	9.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	54	77.8	3.7	7.4	3.7	0.0	7.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	54	70.4	7.4	7.4	3.7	1.9	9.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	54	74.1	9.3	5.6	1.9	0.0	9.3
甲府市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	48	60.4	16.7	6.3	4.2	2.1	10.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	48	68.8	6.3	4.2	8.3	4.2	8.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	48	66.7	10.4	8.3	2.1	4.2	8.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	48	68.8	10.4	6.3	4.2	2.1	8.3

【高速バス】

(%)

		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
23 東京区	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	65	75.4	15.4	7.7	1.5	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	65	80.0	12.3	6.2	1.5	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	65	78.5	15.4	3.1	3.1	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	65	78.5	13.8	4.6	1.5	1.5	0.0
横浜市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	13	69.2	23.1	0.0	0.0	7.7	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	13	76.9	7.7	7.7	0.0	7.7	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	13	84.6	0.0	7.7	0.0	7.7	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	13	84.6	0.0	7.7	0.0	7.7	0.0
川崎市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	7	85.7	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
相模原市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	18	77.8	16.7	0.0	5.6	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	18	72.2	22.2	0.0	5.6	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	18	72.2	11.1	0.0	16.7	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	18	72.2	11.1	5.6	11.1	0.0	0.0
さいたま市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	22	72.7	18.2	4.5	0.0	4.5	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	22	63.6	13.6	13.6	4.5	4.5	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	22	63.6	18.2	9.1	4.5	4.5	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	22	59.1	18.2	18.2	0.0	4.5	0.0
千葉市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	20	60.0	20.0	5.0	5.0	5.0	5.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	20	55.0	20.0	10.0	5.0	5.0	5.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	20	55.0	10.0	25.0	0.0	10.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	20	60.0	15.0	15.0	5.0	0.0	5.0
水戸市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	29	75.9	13.8	6.9	3.4	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	29	79.3	13.8	3.4	3.4	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	29	79.3	10.3	10.3	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	29	75.9	17.2	3.4	3.4	0.0	0.0
宇都宮市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	24	83.3	8.3	0.0	4.2	0.0	4.2
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	24	79.2	8.3	4.2	4.2	4.2	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	24	75.0	8.3	12.5	0.0	4.2	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	24	75.0	16.7	4.2	0.0	4.2	0.0
前橋市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	16	87.5	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	16	87.5	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	16	93.8	0.0	0.0	6.3	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	16	93.8	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0
甲府市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	52	84.6	9.6	5.8	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	52	90.4	5.8	3.8	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	52	86.5	9.6	1.9	1.9	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	52	84.6	11.5	1.9	0.0	1.9	0.0

【その他バス】

(%)

		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
23 東京区	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	55	63.6	12.7	12.7	7.3	3.6	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	55	67.3	18.2	9.1	1.8	3.6	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	55	70.9	12.7	10.9	1.8	3.6	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	55	69.1	16.4	1.8	7.3	1.8	3.6
横浜市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	10	70.0	10.0	10.0	0.0	0.0	10.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	10	70.0	20.0	0.0	10.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	10	80.0	10.0	0.0	10.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	10	80.0	10.0	0.0	10.0	0.0	0.0
川崎市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	3	66.7	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
相模原市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	12	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	12	58.3	41.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	12	66.7	25.0	0.0	8.3	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	12	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0
さいたま市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	13	38.5	23.1	23.1	7.7	7.7	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	13	38.5	30.8	15.4	7.7	0.0	7.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	13	38.5	30.8	15.4	7.7	7.7	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	13	38.5	30.8	23.1	0.0	7.7	0.0
千葉市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	21	47.6	23.8	19.0	0.0	0.0	9.5
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	21	52.4	19.0	19.0	0.0	4.8	4.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	21	47.6	14.3	19.0	14.3	4.8	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	21	57.1	14.3	19.0	4.8	0.0	4.8
水戸市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	14	71.4	14.3	0.0	7.1	0.0	7.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	14	57.1	21.4	14.3	7.1	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	14	64.3	7.1	28.6	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	14	64.3	7.1	21.4	7.1	0.0	0.0
宇都宮市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	18	50.0	16.7	22.2	5.6	0.0	5.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	18	61.1	16.7	11.1	5.6	5.6	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	18	50.0	27.8	11.1	5.6	5.6	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	18	50.0	22.2	16.7	5.6	5.6	0.0
前橋市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	13	76.9	15.4	7.7	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	13	84.6	0.0	15.4	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	13	76.9	7.7	7.7	7.7	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	13	69.2	15.4	15.4	0.0	0.0	0.0
甲府市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	13	46.2	23.1	23.1	7.7	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	13	53.8	15.4	15.4	15.4	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	13	46.2	23.1	15.4	7.7	7.7	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	13	61.5	7.7	15.4	15.4	0.0	0.0

【タクシー】

(%)

		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
23 東京区	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	220	69.5	20.5	5.9	2.7	1.4	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	220	77.3	15.0	5.5	2.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	220	71.8	18.6	7.3	1.4	0.5	0.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	220	72.3	20.5	5.0	2.3	0.0	0.0
横浜市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	30	56.7	20.0	10.0	10.0	3.3	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	30	70.0	16.7	3.3	6.7	0.0	3.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	30	66.7	16.7	6.7	6.7	3.3	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	30	70.0	13.3	6.7	3.3	6.7	0.0
川崎市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	20	85.0	10.0	5.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	20	85.0	10.0	0.0	0.0	5.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	20	80.0	15.0	5.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	20	70.0	20.0	0.0	5.0	5.0	0.0
相模原市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	29	72.4	17.2	3.4	3.4	0.0	3.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	29	72.4	17.2	3.4	3.4	0.0	3.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	29	79.3	10.3	0.0	3.4	3.4	3.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	29	72.4	13.8	6.9	0.0	3.4	3.4
さいたま市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	34	61.8	17.6	5.9	8.8	2.9	2.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	34	64.7	20.6	8.8	0.0	2.9	2.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	34	58.8	20.6	11.8	5.9	0.0	2.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	34	58.8	14.7	14.7	5.9	2.9	2.9
千葉市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	41	65.9	17.1	12.2	0.0	2.4	2.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	41	63.4	14.6	12.2	4.9	4.9	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	41	63.4	19.5	14.6	0.0	0.0	2.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	41	68.3	14.6	9.8	4.9	2.4	0.0
水戸市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	26	50.0	30.8	15.4	3.8	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	26	50.0	30.8	15.4	3.8	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	26	57.7	26.9	11.5	3.8	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	26	57.7	26.9	7.7	7.7	0.0	0.0
宇都宮市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	45	66.7	28.9	2.2	2.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	45	80.0	8.9	8.9	2.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	45	75.6	20.0	4.4	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	45	71.1	22.2	4.4	2.2	0.0	0.0
前橋市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	29	82.8	6.9	3.4	0.0	0.0	6.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	29	86.2	3.4	3.4	3.4	0.0	3.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	29	75.9	13.8	6.9	0.0	0.0	3.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	29	79.3	10.3	3.4	3.4	3.4	0.0
甲府市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	41	68.3	19.5	7.3	2.4	0.0	2.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	41	75.6	17.1	4.9	2.4	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	41	73.2	17.1	4.9	2.4	0.0	2.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	41	80.5	9.8	7.3	0.0	0.0	2.4

【鉄道】

(%)

		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
2 3 東 京 区	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	777	19.8	13.6	10.6	9.3	6.0	40.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	777	38.5	14.0	10.2	9.1	5.9	22.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	777	26.3	14.8	12.7	10.8	7.7	27.7
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	777	30.1	16.9	11.5	9.0	6.9	25.6
横 浜 市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	153	20.3	11.8	13.7	9.8	7.2	37.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	153	38.6	17.0	11.1	7.2	9.2	17.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	153	22.9	20.3	11.8	13.1	6.5	25.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	153	29.4	19.0	11.1	9.2	8.5	22.9
川 崎 市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	156	20.5	14.7	11.5	6.4	11.5	35.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	156	47.4	14.1	7.7	8.3	9.6	12.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	156	25.0	18.6	15.4	10.9	10.9	19.2
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	156	32.7	18.6	12.2	9.6	9.0	17.9
相 模 原 市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	152	17.1	11.2	7.2	7.9	5.9	50.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	152	32.9	8.6	8.6	11.2	5.9	32.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	152	22.4	9.2	7.2	12.5	6.6	42.1
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	152	25.0	11.8	6.6	10.5	10.5	35.5
さい たま 市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	152	23.0	8.6	10.5	7.2	3.9	46.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	152	37.5	11.8	7.9	12.5	7.2	23.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	152	26.3	15.1	7.2	11.2	4.6	35.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	152	29.6	11.8	10.5	11.2	9.2	27.6
千 葉 市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	146	25.3	10.3	8.2	5.5	11.0	39.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	146	38.4	11.6	11.6	7.5	8.9	21.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	146	31.5	10.3	13.0	11.6	8.9	24.7
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	146	33.6	15.8	10.3	7.5	8.9	24.0
水 戸 市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	58	44.8	19.0	8.6	5.2	10.3	12.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	58	53.4	15.5	6.9	5.2	10.3	8.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	58	48.3	20.7	10.3	1.7	10.3	8.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	58	50.0	10.3	12.1	6.9	10.3	10.3
宇 都 宮 市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	73	61.6	16.4	1.4	5.5	2.7	12.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	73	71.2	12.3	6.8	4.1	1.4	4.1
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	73	69.9	15.1	4.1	2.7	2.7	5.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	73	67.1	12.3	9.6	2.7	4.1	4.1
前 橋 市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	80	60.0	10.0	6.3	1.3	2.5	20.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	80	62.5	8.8	5.0	1.3	3.8	18.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	80	57.5	11.3	6.3	3.8	1.3	20.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	80	60.0	6.3	7.5	3.8	1.3	21.3
甲 府 市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	68	60.3	19.1	5.9	2.9	2.9	8.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	68	77.9	5.9	2.9	2.9	2.9	7.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	68	75.0	7.4	4.4	2.9	1.5	8.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	68	73.5	7.4	4.4	2.9	2.9	8.8

【船舶】

(%)

		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
23 東京区	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	9	66.7	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	9	66.7	0.0	11.1	22.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	9	66.7	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	9	66.7	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
横浜市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
川崎市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
相模原市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	5	80.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	5	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	5	80.0	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	5	80.0	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0
さいたま市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	7	85.7	0.0	0.0	14.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	7	57.1	14.3	14.3	0.0	14.3	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	7	71.4	14.3	0.0	14.3	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	7	71.4	0.0	0.0	28.6	0.0	0.0
千葉市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	5	60.0	0.0	40.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	5	60.0	20.0	20.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	5	60.0	0.0	40.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	5	60.0	20.0	20.0	0.0	0.0	0.0
水戸市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	5	20.0	0.0	40.0	20.0	0.0	20.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	5	20.0	40.0	40.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	5	20.0	20.0	60.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	5	20.0	40.0	20.0	20.0	0.0	0.0
宇都宮市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
前橋市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	8	75.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	8	62.5	25.0	0.0	12.5	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	8	50.0	25.0	0.0	12.5	12.5	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	8	62.5	0.0	12.5	25.0	0.0	0.0
甲府市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	6	83.3	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	6	83.3	0.0	0.0	0.0	16.7	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	6	66.7	0.0	16.7	0.0	16.7	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	6	66.7	0.0	16.7	0.0	0.0	16.7

【自家用車の利用】

(%)

		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
23 東京区	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	800	73.4	11.3	7.3	4.0	1.4	2.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	800	74.0	9.9	7.5	4.3	1.8	2.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	800	73.5	10.9	7.1	4.1	1.8	2.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	800	74.1	10.6	7.0	4.3	1.1	2.9
横浜市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	50.6	18.8	14.4	6.3	3.8	6.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	56.3	15.0	13.1	7.5	3.8	4.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	53.1	15.6	14.4	5.6	4.4	6.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	53.8	18.1	14.4	3.1	4.4	6.3
川崎市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	63.8	13.8	10.6	4.4	4.4	3.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	63.8	14.4	8.8	6.3	1.3	5.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	61.9	15.0	11.9	4.4	1.9	5.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	63.8	11.9	10.6	5.0	3.1	5.6
相模原市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	49.4	23.1	14.4	5.6	0.6	6.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	52.5	21.9	13.8	4.4	1.9	5.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	52.5	19.4	13.8	6.9	1.3	6.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	52.5	21.3	12.5	5.6	2.5	5.6
さいたま市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	55.0	11.3	15.6	8.8	1.3	8.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	55.0	11.3	17.5	6.9	3.1	6.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	55.0	11.3	15.6	6.9	2.5	8.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	54.4	11.3	15.0	8.1	4.4	6.9
千葉市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	44.4	17.5	20.6	4.4	4.4	8.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	45.6	14.4	21.3	6.3	2.5	10.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	42.5	18.1	20.0	6.3	3.8	9.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	42.5	18.1	18.8	8.8	1.9	10.0
水戸市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	34.0	15.0	12.0	7.0	8.0	24.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	34.0	18.0	12.0	7.0	5.0	24.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	32.0	15.0	14.0	9.0	6.0	24.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	31.0	16.0	16.0	9.0	3.0	25.0
宇都宮市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	29.0	13.0	6.0	10.0	13.0	29.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	29.0	16.0	10.0	11.0	10.0	24.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	26.0	17.0	9.0	10.0	13.0	25.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	29.0	18.0	7.0	9.0	15.0	22.0
前橋市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	19.0	5.0	15.0	7.0	13.0	41.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	24.0	5.0	10.0	8.0	11.0	42.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	18.0	10.0	15.0	10.0	8.0	39.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	20.0	7.0	17.0	7.0	9.0	40.0
甲府市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	33.0	8.0	11.0	6.0	7.0	35.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	38.0	5.0	10.0	6.0	6.0	35.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	35.0	4.0	13.0	7.0	7.0	34.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	36.0	5.0	11.0	6.0	9.0	33.0

【自転車の利用】

(%)

		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
23 東京区	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	800	58.5	7.1	9.6	5.4	4.4	15.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	800	59.0	8.3	8.3	6.3	3.3	15.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	800	58.3	8.5	8.1	6.1	3.6	15.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	800	58.3	8.5	7.3	6.8	4.9	14.4
横浜市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	73.8	6.9	6.3	3.8	2.5	6.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	76.9	7.5	6.3	3.1	1.3	5.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	75.6	6.3	6.9	3.8	1.9	5.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	76.3	6.3	7.5	1.9	3.8	4.4
川崎市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	63.8	11.9	7.5	5.6	4.4	6.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	63.8	11.3	5.0	6.9	4.4	8.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	63.1	10.6	8.8	7.5	2.5	7.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	64.4	10.6	6.9	6.3	3.1	8.8
相模原市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	59.4	6.3	7.5	5.0	3.8	18.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	59.4	7.5	10.6	6.3	2.5	13.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	60.0	4.4	10.6	6.3	3.1	15.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	61.3	6.3	8.1	5.0	4.4	15.0
さいたま市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	53.8	11.9	10.0	7.5	1.3	15.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	53.8	10.6	10.0	8.8	3.1	13.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	50.6	13.1	10.6	8.8	1.9	15.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	51.9	12.5	10.0	7.5	3.8	14.4
千葉市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	49.4	10.6	11.9	6.3	3.1	18.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	51.9	11.9	9.4	6.3	3.1	17.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	48.1	10.0	11.9	8.1	6.9	15.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	50.6	11.3	13.8	5.6	5.0	13.8
水戸市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	68.0	6.0	8.0	7.0	4.0	7.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	68.0	10.0	7.0	5.0	7.0	3.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	67.0	8.0	7.0	9.0	4.0	5.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	67.0	5.0	10.0	11.0	4.0	3.0
宇都宮市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	56.0	13.0	9.0	5.0	2.0	15.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	56.0	13.0	10.0	6.0	5.0	10.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	58.0	13.0	7.0	6.0	5.0	11.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	61.0	11.0	8.0	8.0	4.0	8.0
前橋市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	56.0	13.0	6.0	5.0	4.0	16.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	53.0	12.0	6.0	8.0	7.0	14.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	52.0	13.0	8.0	7.0	8.0	12.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	55.0	15.0	7.0	8.0	3.0	12.0
甲府市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	74.0	4.0	6.0	2.0	0.0	14.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	70.0	8.0	3.0	4.0	1.0	14.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	68.0	8.0	5.0	3.0	2.0	14.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	70.0	6.0	5.0	3.0	4.0	12.0

【徒歩】

(%)

		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
23 東京区	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	800	12.6	7.5	7.8	7.6	6.6	57.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	800	17.0	8.3	11.1	12.6	7.1	43.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	800	14.8	8.5	10.4	11.9	7.6	46.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	800	15.9	8.5	10.3	11.0	8.5	45.9
横浜市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	15.0	6.3	6.9	8.8	6.9	56.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	20.6	7.5	11.9	10.6	5.6	43.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	17.5	8.1	10.0	10.6	10.0	43.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	21.3	7.5	10.6	11.9	8.1	40.6
川崎市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	18.1	10.0	8.8	9.4	6.3	47.5
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	22.5	12.5	11.9	9.4	6.3	37.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	20.0	8.8	13.1	10.0	8.1	40.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	19.4	11.3	10.6	9.4	8.8	40.6
相模原市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	19.4	5.0	11.3	10.6	2.5	51.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	20.6	8.1	16.3	8.8	3.8	42.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	19.4	7.5	13.1	10.6	3.1	46.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	22.5	10.6	8.8	11.9	5.0	41.3
さいたま市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	15.0	12.5	8.1	7.5	6.3	50.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	19.4	14.4	10.0	13.8	6.3	36.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	17.5	13.1	8.8	10.6	5.0	45.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	16.9	11.9	7.5	14.4	7.5	41.9
千葉市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	160	14.4	4.4	13.1	8.1	8.1	51.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	160	16.9	9.4	14.4	11.3	7.5	40.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	160	16.9	7.5	13.8	11.9	11.3	38.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	160	15.6	8.8	14.4	11.9	9.4	40.0
水戸市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	27.0	13.0	14.0	8.0	8.0	30.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	26.0	15.0	15.0	12.0	8.0	24.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	28.0	13.0	17.0	9.0	8.0	25.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	29.0	11.0	16.0	13.0	6.0	25.0
宇都宮市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	29.0	16.0	10.0	8.0	3.0	34.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	35.0	13.0	13.0	12.0	4.0	23.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	30.0	18.0	10.0	9.0	6.0	27.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	35.0	14.0	10.0	13.0	5.0	23.0
前橋市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	27.0	14.0	10.0	5.0	5.0	39.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	33.0	11.0	12.0	8.0	4.0	32.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	32.0	12.0	15.0	6.0	4.0	31.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	33.0	11.0	14.0	7.0	2.0	33.0
甲府市	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	100	39.0	11.0	9.0	7.0	4.0	30.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	100	39.0	11.0	13.0	10.0	1.0	26.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	100	39.0	14.0	10.0	7.0	5.0	25.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	100	41.0	9.0	10.0	9.0	4.0	27.0

<地域・年代別>

【路線バス】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	66	50.0	19.7	7.6	6.1	0.0	16.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	66	57.6	12.1	12.1	9.1	0.0	9.1
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	66	51.5	16.7	12.1	12.1	0.0	7.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	66	53.0	16.7	10.6	10.6	0.0	9.1
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	175	52.6	21.1	7.4	4.6	1.7	12.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	175	64.0	16.6	6.9	4.6	0.6	7.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	175	57.7	21.7	6.9	4.0	1.1	8.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	175	59.4	21.7	5.7	2.9	1.7	8.6
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	121	50.4	18.2	15.7	5.0	5.8	5.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	121	66.1	13.2	8.3	5.8	3.3	3.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	121	57.0	16.5	11.6	5.8	4.1	5.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	121	57.9	19.8	9.1	4.1	4.1	5.0

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	63	42.9	15.9	12.7	4.8	7.9	15.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	63	54.0	12.7	14.3	4.8	4.8	9.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	63	34.9	23.8	15.9	9.5	6.3	9.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	63	36.5	30.2	11.1	4.8	7.9	9.5
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	202	44.6	18.8	7.4	8.4	5.0	15.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	202	57.9	16.8	4.5	7.9	3.0	9.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	202	46.5	18.8	9.4	7.9	5.4	11.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	202	50.5	21.8	5.4	6.4	4.5	11.4
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	101	34.7	17.8	16.8	12.9	5.0	12.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	101	50.5	18.8	12.9	4.0	5.9	7.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	101	43.6	20.8	15.8	4.0	5.9	9.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	101	50.5	17.8	14.9	4.0	5.0	7.9

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	82	54.9	14.6	6.1	6.1	4.9	13.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	82	58.5	11.0	9.8	4.9	4.9	11.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	82	50.0	13.4	13.4	3.7	6.1	13.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	82	50.0	14.6	13.4	6.1	3.7	12.2
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	121	52.1	15.7	5.8	7.4	4.1	14.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	121	63.6	5.8	5.0	9.1	5.0	11.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	121	57.9	12.4	5.8	5.0	5.0	14.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	121	62.0	9.9	5.8	5.0	4.1	13.2
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	49	73.5	18.4	2.0	2.0	0.0	4.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	49	85.7	8.2	2.0	0.0	2.0	2.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	49	81.6	12.2	2.0	0.0	0.0	4.1
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	49	85.7	8.2	4.1	0.0	0.0	2.0

【高速バス】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	24	66.7	12.5	16.7	4.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	24	70.8	12.5	12.5	4.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	24	70.8	12.5	8.3	8.3	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	24	62.5	16.7	12.5	4.2	4.2	0.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	33	75.8	21.2	3.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	33	81.8	15.2	3.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	33	78.8	21.2	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	33	84.8	15.2	0.0	0.0	0.0	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	8	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	26	42.3	34.6	7.7	0.0	11.5	3.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	26	42.3	23.1	15.4	3.8	11.5	3.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	26	42.3	11.5	19.2	11.5	15.4	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	26	42.3	19.2	19.2	7.7	7.7	3.8
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	38	81.6	10.5	2.6	5.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	38	76.3	13.2	5.3	5.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	38	78.9	10.5	7.9	2.6	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	38	76.3	10.5	10.5	2.6	0.0	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	16	93.8	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	16	93.8	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	16	93.8	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	16	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	42	76.2	9.5	9.5	2.4	0.0	2.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	42	81.0	7.1	7.1	2.4	2.4	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	42	73.8	7.1	14.3	2.4	2.4	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	42	73.8	16.7	4.8	2.4	2.4	0.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	55	85.5	10.9	1.8	1.8	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	55	85.5	10.9	1.8	1.8	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	55	87.3	9.1	1.8	1.8	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	55	87.3	9.1	1.8	0.0	1.8	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	24	87.5	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	24	91.7	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	24	91.7	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	24	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0

【その他バス】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	19	68.4	5.3	21.1	5.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	19	68.4	10.5	21.1	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	19	73.7	0.0	21.1	5.3	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	19	68.4	10.5	5.3	15.8	0.0	0.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	25	60.0	16.0	8.0	8.0	8.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	25	64.0	24.0	4.0	0.0	8.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	25	68.0	20.0	4.0	0.0	8.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	25	68.0	20.0	0.0	0.0	4.0	8.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	11	63.6	18.2	9.1	9.1	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	11	72.7	18.2	0.0	9.1	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	11	72.7	18.2	9.1	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	11	72.7	18.2	0.0	9.1	0.0	0.0

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	22	40.9	18.2	27.3	0.0	4.5	9.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	22	45.5	27.3	13.6	0.0	4.5	9.1
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	22	40.9	18.2	18.2	13.6	9.1	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	22	45.5	22.7	22.7	0.0	4.5	4.5
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	25	60.0	20.0	12.0	4.0	0.0	4.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	25	64.0	16.0	12.0	8.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	25	64.0	16.0	8.0	12.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	25	64.0	20.0	8.0	8.0	0.0	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	12	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	12	58.3	41.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	12	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	12	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	24	50.0	16.7	20.8	8.3	0.0	4.2
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	24	45.8	8.3	25.0	16.7	4.2	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	24	29.2	20.8	37.5	8.3	4.2	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	24	37.5	12.5	37.5	8.3	4.2	0.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	19	63.2	21.1	10.5	5.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	19	78.9	10.5	10.5	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	19	78.9	10.5	0.0	5.3	5.3	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	19	68.4	21.1	0.0	10.5	0.0	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	15	73.3	13.3	6.7	0.0	0.0	6.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	15	73.3	26.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	15	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	15	86.7	6.7	6.7	0.0	0.0	0.0

【タクシー】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	47	63.8	21.3	12.8	0.0	2.1	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	47	68.1	17.0	10.6	4.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	47	63.8	21.3	10.6	4.3	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	47	59.6	23.4	8.5	8.5	0.0	0.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	101	68.3	21.8	4.0	5.0	1.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	101	76.2	16.8	4.0	3.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	101	71.3	19.8	7.9	1.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	101	74.3	19.8	5.0	1.0	0.0	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	72	75.0	18.1	4.2	1.4	1.4	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	72	84.7	11.1	4.2	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	72	77.8	15.3	4.2	0.0	1.4	1.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	72	77.8	19.4	2.8	0.0	0.0	0.0

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	38	55.3	10.5	15.8	5.3	7.9	5.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	38	55.3	13.2	13.2	5.3	7.9	5.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	38	47.4	21.1	15.8	5.3	5.3	5.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	38	47.4	15.8	18.4	7.9	7.9	2.6
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	81	71.6	22.2	1.2	4.9	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	81	79.0	16.0	3.7	1.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	81	75.3	16.0	6.2	2.5	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	81	74.1	14.8	7.4	3.7	0.0	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	35	68.6	11.4	14.3	2.9	0.0	2.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	35	62.9	20.0	5.7	5.7	2.9	2.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	35	74.3	14.3	5.7	2.9	0.0	2.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	35	74.3	14.3	0.0	0.0	8.6	2.9

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	42	54.8	26.2	9.5	2.4	0.0	7.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	42	69.0	16.7	7.1	4.8	0.0	2.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	42	61.9	16.7	14.3	2.4	0.0	4.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	42	57.1	21.4	7.1	9.5	2.4	2.4
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	66	69.7	19.7	7.6	3.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	66	74.2	12.1	10.6	3.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	66	71.2	22.7	4.5	1.5	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	66	74.2	18.2	7.6	0.0	0.0	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	33	78.8	21.2	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	33	81.8	15.2	3.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	33	84.8	15.2	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	33	90.9	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0

【鉄道】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	147	18.4	9.5	4.8	11.6	4.1	51.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	147	35.4	9.5	10.9	15.6	6.1	22.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	147	20.4	10.2	13.6	14.3	9.5	32.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	147	28.6	11.6	10.2	12.2	10.2	27.2
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	416	16.1	12.7	9.1	7.7	6.3	48.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	416	35.8	13.0	8.9	7.7	5.5	29.1
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	416	23.1	14.2	12.3	9.1	7.9	33.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	416	25.2	17.1	9.4	9.1	6.7	32.5
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	214	28.0	18.2	17.3	10.7	7.0	18.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	214	45.8	19.2	12.1	7.5	6.5	8.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	214	36.4	19.2	13.1	11.7	6.1	13.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	214	40.7	20.1	16.4	6.5	5.1	11.2

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	153	19.6	5.9	9.2	3.9	7.2	54.2
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	153	34.0	14.4	9.2	9.8	7.8	24.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	153	17.0	13.1	11.1	11.8	6.5	40.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	153	22.2	14.4	11.8	12.4	5.9	33.3
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	433	20.3	9.5	8.3	8.8	8.8	44.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	433	38.1	11.1	7.9	10.4	8.8	23.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	433	24.7	13.4	9.2	13.2	9.2	30.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	433	29.3	12.9	8.1	11.3	10.6	27.7
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	173	24.9	20.8	16.2	6.9	6.4	24.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	173	45.7	15.0	13.3	6.4	6.9	12.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	173	35.3	19.7	15.0	8.7	4.0	17.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	173	38.7	22.5	13.9	2.9	8.7	13.3

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	91	50.5	18.7	6.6	4.4	4.4	15.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	91	60.4	14.3	7.7	5.5	4.4	7.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	91	53.8	19.8	7.7	4.4	4.4	9.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	91	52.7	14.3	9.9	7.7	4.4	11.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	130	54.6	16.2	6.2	4.6	3.8	14.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	130	64.6	10.0	5.4	2.3	5.4	12.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	130	61.5	13.1	6.2	3.1	3.1	13.1
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	130	62.3	9.2	7.7	3.1	3.8	13.8
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	58	74.1	10.3	1.7	0.0	5.2	8.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	58	81.0	5.2	1.7	1.7	1.7	8.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	58	81.0	3.4	3.4	0.0	3.4	8.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	58	81.0	0.0	6.9	0.0	5.2	6.9

【船舶】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	7	57.1	0.0	42.9	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	7	57.1	0.0	14.3	28.6	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	7	57.1	0.0	42.9	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	7	57.1	0.0	42.9	0.0	0.0	0.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	7	42.9	0.0	42.9	14.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	7	28.6	42.9	14.3	0.0	14.3	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	7	28.6	14.3	28.6	28.6	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	7	28.6	14.3	14.3	42.9	0.0	0.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	9	88.9	0.0	11.1	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	11	54.5	0.0	27.3	9.1	0.0	9.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	11	45.5	27.3	18.2	9.1	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	11	27.3	36.4	18.2	9.1	9.1	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	11	36.4	18.2	18.2	27.3	0.0	0.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	8	62.5	12.5	25.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	8	50.0	37.5	0.0	0.0	12.5	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	8	75.0	0.0	12.5	0.0	12.5	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	8	62.5	25.0	0.0	0.0	0.0	12.5
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0

【自家用車の利用】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	151	75.5	8.6	6.0	4.0	0.7	5.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	151	77.5	6.0	7.9	4.0	0.7	4.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	151	76.8	6.6	6.6	4.0	0.7	5.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	151	80.1	4.0	6.6	4.0	0.7	4.6
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	425	73.4	12.2	8.2	2.8	1.2	2.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	425	73.4	11.5	7.1	3.5	1.9	2.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	425	73.2	12.7	6.6	3.8	1.6	2.1
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	425	72.9	12.7	6.8	3.5	1.2	2.8
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	224	71.9	11.2	6.3	6.3	2.2	2.2
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	224	72.8	9.4	8.0	5.8	2.2	1.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	224	71.9	10.3	8.5	4.9	2.7	1.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	224	72.3	11.2	7.6	5.8	1.3	1.8

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	166	66.3	8.4	12.0	4.2	3.6	5.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	166	68.7	6.0	11.4	5.4	3.6	4.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	166	65.7	7.2	12.7	4.8	1.8	7.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	166	65.1	7.8	10.8	4.8	5.4	6.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	446	49.8	21.3	15.7	5.2	2.5	5.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	446	51.1	20.6	15.0	5.4	1.8	6.1
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	446	50.9	20.0	15.9	4.3	3.1	5.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	446	50.9	20.6	14.8	5.2	2.7	5.8
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	188	47.3	13.8	16.5	9.0	3.2	10.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	188	50.5	11.2	17.6	9.0	3.2	8.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	188	46.8	13.8	15.4	11.2	2.7	10.1
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	188	48.9	12.8	16.0	9.6	2.7	10.1

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	127	29.1	9.4	10.2	8.7	11.8	30.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	127	33.9	12.6	6.3	9.4	10.2	27.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	127	26.8	12.6	8.7	12.6	11.8	27.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	127	29.1	9.4	12.6	9.4	13.4	26.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	193	26.4	11.9	14.0	5.2	8.8	33.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	193	28.0	10.9	14.5	6.2	5.7	34.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	193	25.9	11.4	17.1	5.7	6.7	33.2
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	193	27.5	14.0	14.0	5.2	6.7	32.6
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	80	33.8	7.5	5.0	11.3	11.3	31.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	80	35.0	8.8	7.5	10.0	10.0	28.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	80	33.8	10.0	8.8	11.3	7.5	28.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	80	32.5	8.8	10.0	11.3	7.5	30.0

【自転車の利用】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	151	68.2	4.0	8.6	2.6	3.3	13.2
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	151	66.2	5.3	7.3	4.0	2.6	14.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	151	65.6	4.6	7.9	2.6	2.0	17.2
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	151	64.2	6.0	4.6	6.6	4.6	13.9
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	425	56.0	8.7	10.6	4.0	3.8	16.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	425	57.4	9.9	8.2	4.7	2.8	16.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	425	56.0	10.6	8.2	5.6	2.6	16.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	425	56.9	9.4	7.8	5.9	3.3	16.7
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	224	56.7	6.3	8.5	9.8	6.3	12.5
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	224	57.1	7.1	8.9	10.7	4.5	11.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	224	57.6	7.1	8.0	9.4	6.7	11.2
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	224	56.7	8.5	8.0	8.5	8.0	10.3

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	166	52.4	9.6	9.6	7.2	3.0	18.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	166	53.6	11.4	7.8	5.4	5.4	16.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	166	51.8	7.8	10.2	9.0	4.8	16.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	166	52.4	10.8	10.8	5.4	4.2	16.3
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	446	61.4	9.4	8.5	5.2	2.7	12.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	446	61.7	9.4	8.1	7.2	2.0	11.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	446	61.0	9.2	8.7	7.4	2.7	11.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	446	62.3	8.7	8.7	5.4	4.3	10.5
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	188	63.3	9.6	8.0	5.3	3.7	10.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	188	66.5	9.0	9.0	4.8	2.7	8.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	188	62.8	9.0	11.7	3.7	3.2	9.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	188	64.9	9.6	9.0	4.8	3.2	8.5

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	127	50.4	12.6	10.2	6.3	5.5	15.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	127	48.8	15.0	7.9	11.0	8.7	8.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	127	47.2	15.7	7.9	7.9	9.4	11.8
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	127	48.0	14.2	11.0	9.4	7.9	9.4
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	193	66.3	7.8	5.7	4.1	1.6	14.5
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	193	63.7	7.8	6.2	4.1	4.1	14.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	193	64.2	8.3	4.1	6.7	3.1	13.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	193	66.3	7.8	5.2	6.7	2.6	11.4
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	80	77.5	6.3	6.3	3.8	0.0	6.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	80	77.5	11.3	5.0	1.3	1.3	3.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	80	76.3	7.5	11.3	2.5	1.3	1.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	80	80.0	5.0	7.5	6.3	0.0	1.3

【徒歩】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	151	13.9	8.6	7.3	7.3	4.0	58.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	151	21.2	9.9	7.3	16.6	5.3	39.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	151	17.9	7.3	9.9	13.2	4.6	47.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	151	17.2	9.3	8.6	13.2	8.6	43.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	425	13.4	7.5	6.8	7.3	6.6	58.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	425	16.0	8.5	10.1	12.2	6.8	46.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	425	14.1	9.4	9.6	11.3	8.2	47.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	425	15.8	8.9	8.0	11.1	8.5	47.8
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	224	10.3	6.7	9.8	8.5	8.5	56.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	224	16.1	6.7	15.6	10.7	8.9	42.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	224	13.8	7.6	12.1	12.1	8.5	46.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	224	15.2	7.1	15.6	9.4	8.5	44.2

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	166	16.9	9.6	11.4	6.0	4.8	51.2
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	166	21.1	15.7	12.0	10.2	5.4	35.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	166	15.1	15.1	13.9	7.8	6.6	41.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	166	15.7	16.3	10.2	12.0	7.8	38.0
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	446	17.3	7.0	7.8	9.9	4.7	53.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	446	20.2	9.2	11.7	11.4	5.6	41.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	446	19.5	7.8	10.3	11.2	7.0	44.2
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	446	21.5	8.3	8.1	12.6	6.5	43.0
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	188	13.8	7.4	12.2	9.0	10.1	47.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	188	18.6	8.5	16.5	9.6	6.9	39.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	188	18.1	6.4	13.3	12.2	9.6	40.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	188	16.5	8.5	16.0	10.1	10.6	38.3

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
若者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	127	26.8	13.4	10.2	11.0	8.7	29.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	127	29.9	12.6	17.3	15.7	7.9	16.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	127	26.0	18.1	15.7	11.0	9.4	19.7
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	127	29.9	13.4	15.7	14.2	7.1	19.7
中高年	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	193	29.0	15.5	8.3	5.7	3.1	38.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	193	31.6	13.0	10.9	7.3	3.1	34.2
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	193	32.6	13.5	9.8	4.7	5.2	34.2
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	193	34.2	11.4	8.8	7.8	3.1	34.7
高齢者	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1～3月)	80	40.0	8.8	17.5	3.8	3.8	26.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4～5月)	80	42.5	11.3	12.5	10.0	1.3	22.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6～12月)	80	41.3	10.0	16.3	10.0	1.3	21.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1～3月)	80	42.5	7.5	16.3	11.3	2.5	20.0

<地域・利用目的別>

【路線バス】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	91	19.8	16.5	12.1	9.9	7.7	34.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	91	34.1	12.1	16.5	14.3	4.4	18.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	91	26.4	15.4	14.3	14.3	6.6	23.1
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	91	26.4	18.7	14.3	9.9	8.8	22.0
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	3	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	3	33.3	0.0	66.7	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	3	33.3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	3	33.3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	44	54.5	29.5	9.1	4.5	0.0	2.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	44	65.9	27.3	6.8	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	44	56.8	34.1	9.1	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	44	61.4	29.5	6.8	2.3	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	212	65.6	19.3	9.0	1.9	1.4	2.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	212	77.4	12.7	4.2	2.8	0.5	2.4
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	212	69.8	18.9	6.1	2.8	0.5	1.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	212	71.7	18.4	4.7	2.4	0.0	2.8

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	144	17.4	11.1	12.5	12.5	11.8	34.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	144	29.2	15.3	13.2	13.2	7.6	21.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	144	21.5	12.5	13.9	13.9	13.2	25.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	144	22.9	20.8	10.4	9.7	12.5	23.6
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	8	50.0	12.5	25.0	0.0	0.0	12.5
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	8	50.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	8	12.5	50.0	25.0	12.5	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	8	25.0	37.5	25.0	12.5	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	43	58.1	27.9	7.0	0.0	2.3	4.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	43	69.8	25.6	2.3	0.0	2.3	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	43	60.5	32.6	4.7	0.0	2.3	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	43	69.8	23.3	7.0	0.0	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	163	58.3	21.5	9.8	8.0	1.2	1.2
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	163	74.2	16.0	4.3	1.8	1.8	1.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	163	60.1	22.1	12.3	2.5	0.6	2.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	163	65.6	22.1	6.7	3.1	0.6	1.8

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	84	25.0	16.7	4.8	11.9	10.7	31.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	84	33.3	13.1	6.0	11.9	11.9	23.8
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	84	27.4	13.1	9.5	8.3	13.1	28.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	84	23.8	15.5	13.1	9.5	9.5	28.6
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	8	62.5	0.0	0.0	0.0	0.0	37.5
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	8	50.0	12.5	12.5	0.0	0.0	25.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	8	37.5	25.0	0.0	0.0	0.0	37.5
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	8	50.0	0.0	12.5	0.0	0.0	37.5
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	29	58.6	31.0	6.9	3.4	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	29	69.0	6.9	20.7	3.4	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	29	62.1	17.2	13.8	3.4	0.0	3.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	29	65.5	13.8	13.8	6.9	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	120	77.5	12.5	5.8	3.3	0.0	0.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	120	89.2	2.5	2.5	3.3	0.8	1.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	120	82.5	9.2	5.8	0.8	0.0	1.7
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	120	89.2	7.5	2.5	0.8	0.0	0.0

【高速バス】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	5	0.0	20.0	80.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	5	40.0	20.0	40.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	5	40.0	40.0	0.0	20.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	5	40.0	20.0	40.0	0.0	0.0	0.0
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	52	86.5	11.5	1.9	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	52	88.5	11.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	52	86.5	11.5	1.9	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	52	86.5	13.5	0.0	0.0	0.0	0.0

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	12	25.0	33.3	8.3	8.3	16.7	8.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	12	8.3	33.3	25.0	8.3	16.7	8.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	12	16.7	33.3	25.0	0.0	25.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	12	8.3	41.7	25.0	8.3	8.3	8.3
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	3	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	3	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	3	33.3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	3	33.3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	53	83.0	11.3	1.9	1.9	1.9	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	53	84.9	7.5	1.9	3.8	1.9	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	53	84.9	5.7	3.8	3.8	1.9	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	53	84.9	5.7	5.7	1.9	1.9	0.0

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	18	44.4	22.2	22.2	5.6	0.0	5.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	18	50.0	33.3	5.6	5.6	5.6	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	18	44.4	33.3	11.1	5.6	5.6	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	18	44.4	38.9	11.1	0.0	5.6	0.0
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	10	60.0	30.0	10.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	10	60.0	30.0	10.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	10	60.0	20.0	20.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	10	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	83	92.8	6.0	0.0	1.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	83	94.0	2.4	2.4	1.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	83	94.0	1.2	3.6	1.2	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	83	92.8	3.6	1.2	1.2	1.2	0.0

【その他バス】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	7	28.6	28.6	28.6	0.0	14.3	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	7	28.6	28.6	28.6	0.0	14.3	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	7	42.9	14.3	28.6	0.0	14.3	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	7	28.6	28.6	14.3	0.0	14.3	14.3
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	4	25.0	50.0	0.0	25.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	4	50.0	25.0	0.0	25.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	4	25.0	50.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	4	25.0	50.0	0.0	25.0	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	41	75.6	7.3	7.3	7.3	2.4	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	41	78.0	14.6	4.9	0.0	2.4	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	41	82.9	9.8	2.4	2.4	2.4	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	41	82.9	9.8	0.0	4.9	0.0	2.4

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	9	33.3	22.2	22.2	11.1	0.0	11.1
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	9	33.3	33.3	11.1	22.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	9	33.3	22.2	22.2	22.2	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	9	33.3	33.3	22.2	11.1	0.0	0.0
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	10	30.0	30.0	30.0	0.0	0.0	10.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	10	30.0	30.0	30.0	0.0	10.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	10	40.0	20.0	20.0	10.0	10.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	10	50.0	20.0	10.0	10.0	0.0	10.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	36	69.4	13.9	11.1	0.0	2.8	2.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	36	72.2	19.4	2.8	0.0	0.0	5.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	36	72.2	16.7	5.6	2.8	2.8	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	36	72.2	13.9	11.1	0.0	2.8	0.0

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	8	50.0	25.0	12.5	0.0	0.0	12.5
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	8	62.5	12.5	12.5	0.0	12.5	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	8	25.0	25.0	25.0	12.5	12.5	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	8	25.0	37.5	25.0	0.0	12.5	0.0
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	10	30.0	40.0	20.0	10.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	10	30.0	30.0	20.0	20.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	10	30.0	30.0	40.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	10	20.0	40.0	40.0	0.0	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	36	66.7	11.1	13.9	5.6	0.0	2.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	36	69.4	11.1	13.9	5.6	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	36	69.4	13.9	8.3	5.6	2.8	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	36	75.0	2.8	11.1	11.1	0.0	0.0

【タクシー】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	30	53.3	30.0	16.7	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	30	56.7	26.7	16.7	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	30	66.7	20.0	13.3	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	30	56.7	33.3	6.7	3.3	0.0	0.0
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	39	53.8	30.8	5.1	5.1	5.1	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	39	69.2	28.2	2.6	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	39	64.1	25.6	10.3	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	39	64.1	28.2	7.7	0.0	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	135	79.3	14.1	3.7	2.2	0.7	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	135	85.9	7.4	3.7	3.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	135	76.3	14.8	5.2	2.2	0.7	0.7
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	135	79.3	15.6	3.7	1.5	0.0	0.0

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	24	37.5	33.3	12.5	8.3	4.2	4.2
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	24	37.5	33.3	12.5	8.3	0.0	8.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	24	41.7	25.0	20.8	4.2	4.2	4.2
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	24	41.7	12.5	29.2	4.2	8.3	4.2
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	40	70.0	17.5	2.5	7.5	2.5	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	40	72.5	15.0	7.5	2.5	2.5	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	40	72.5	15.0	7.5	2.5	2.5	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	40	70.0	15.0	12.5	2.5	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	76	77.6	13.2	3.9	1.3	1.3	2.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	76	77.6	13.2	2.6	1.3	3.9	1.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	76	75.0	15.8	3.9	2.6	0.0	2.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	76	73.7	15.8	1.3	3.9	3.9	1.3

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	23	47.8	39.1	8.7	0.0	0.0	4.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	23	65.2	21.7	8.7	4.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	23	52.2	26.1	17.4	0.0	0.0	4.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	23	56.5	26.1	13.0	0.0	0.0	4.3
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	31	61.3	25.8	9.7	3.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	31	71.0	16.1	9.7	3.2	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	31	64.5	29.0	6.5	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	31	61.3	29.0	3.2	6.5	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	76	72.4	18.4	5.3	1.3	0.0	2.6
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	76	75.0	13.2	7.9	2.6	0.0	1.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	76	77.6	15.8	2.6	2.6	0.0	1.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	76	80.3	11.8	3.9	2.6	1.3	0.0

【鉄道】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	438	5.9	4.8	6.4	9.4	8.7	64.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	438	21.7	8.7	9.8	13.9	9.4	36.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	438	8.9	8.2	11.4	14.6	11.4	45.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	438	14.2	8.9	10.7	13.0	10.7	42.5
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	5	20.0	20.0	0.0	40.0	0.0	20.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	5	40.0	20.0	0.0	40.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	5	0.0	0.0	60.0	40.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	5	20.0	0.0	20.0	40.0	20.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	35	48.6	20.0	22.9	2.9	5.7	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	35	54.3	25.7	11.4	2.9	2.9	2.9
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	35	54.3	14.3	11.4	8.6	8.6	2.9
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	35	51.4	34.3	11.4	0.0	0.0	2.9
レジャー物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	281	37.0	25.6	14.9	9.3	2.5	10.7
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	281	61.2	20.6	10.3	2.1	1.4	4.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	281	49.8	25.6	11.7	5.0	2.5	5.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	281	52.3	26.3	11.7	3.6	1.8	4.3

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	446	6.1	3.6	8.1	6.1	11.0	65.2
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	446	21.1	9.2	10.5	13.5	12.1	33.6
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	446	8.3	8.1	10.3	14.8	12.1	46.4
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	446	11.7	9.6	11.0	12.6	15.0	40.1
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	11	18.2	36.4	0.0	0.0	9.1	36.4
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	11	54.5	27.3	18.2	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	11	27.3	45.5	9.1	18.2	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	11	27.3	36.4	27.3	9.1	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	46	52.2	17.4	8.7	13.0	4.3	4.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	46	69.6	15.2	6.5	4.3	2.2	2.2
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	46	56.5	28.3	4.3	6.5	2.2	2.2
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	46	69.6	17.4	6.5	6.5	0.0	0.0
レジャー物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	243	42.8	22.6	15.2	8.2	3.3	7.8
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	243	64.6	17.7	7.0	3.7	2.9	4.1
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	243	50.6	23.0	13.2	7.0	0.8	5.3
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	243	56.0	24.7	7.8	4.9	1.2	5.3

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	77	22.1	7.8	9.1	5.2	13.0	42.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	77	31.2	7.8	13.0	3.9	11.7	32.5
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	77	22.1	15.6	10.4	3.9	10.4	37.7
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	77	22.1	6.5	15.6	7.8	10.4	37.7
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	6	33.3	0.0	16.7	0.0	16.7	33.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	6	33.3	33.3	0.0	0.0	16.7	16.7
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	6	33.3	16.7	0.0	16.7	16.7	16.7
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	6	33.3	33.3	0.0	0.0	16.7	16.7
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	23	34.8	43.5	13.0	8.7	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	23	52.2	26.1	13.0	8.7	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	23	47.8	34.8	17.4	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	23	34.8	30.4	17.4	13.0	4.3	0.0
レジャー物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	154	76.0	16.2	2.6	2.6	0.6	1.9
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	154	85.7	7.8	1.3	2.6	1.3	1.3
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	154	84.4	8.4	3.2	2.6	0.6	0.6
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	154	87.0	5.2	3.9	1.3	1.3	1.3

【船舶】

○東京 23 区

(%)

東京23区		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	7	71.4	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	7	71.4	0.0	14.3	14.3	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	7	71.4	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	7	71.4	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0

○政令指定都市

(%)

政令指定都市		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	2	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	1	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	14	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	14	92.9	0.0	7.1	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	14	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	14	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(%)

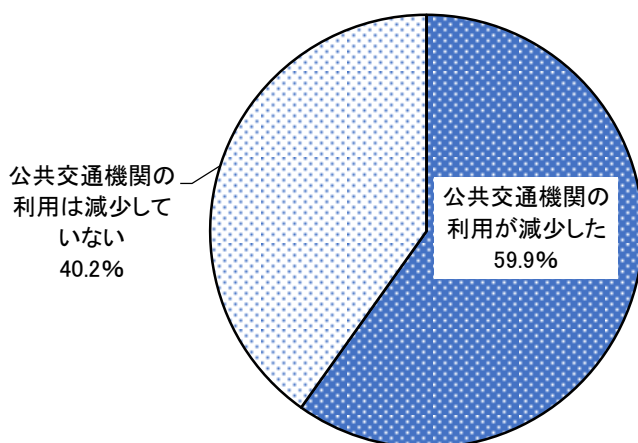
その他の県庁所在地		回答数	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
通勤	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	4	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	4	25.0	50.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	4	25.0	25.0	50.0	0.0	0.0	0.0
通学	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
通院	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	5	0.0	20.0	60.0	20.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	5	0.0	60.0	20.0	20.0	0.0	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	5	20.0	20.0	40.0	20.0	0.0	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	5	0.0	60.0	20.0	20.0	0.0	0.0
レジャー・買い物	第1回目の緊急事態宣言前(2020年1~3月)	12	75.0	0.0	16.7	0.0	0.0	8.3
	第1回目の緊急事態宣言発令中(2020年4~5月)	12	75.0	8.3	8.3	0.0	8.3	0.0
	第1回目の緊急事態宣言解除後(2020年6~12月)	12	66.7	8.3	8.3	0.0	16.7	0.0
	第2回目の緊急事態宣言発令中(2021年1~3月)	12	75.0	0.0	0.0	16.7	0.0	8.3

(2) コロナ禍での公共交通機関の利用状況の変化

Q5 新型コロナウイルスに関する第1回目の緊急事態宣言前(2020年1月~3月)とそれ以降の公共交通機関の利用状況について回答してください。(1つ選択)

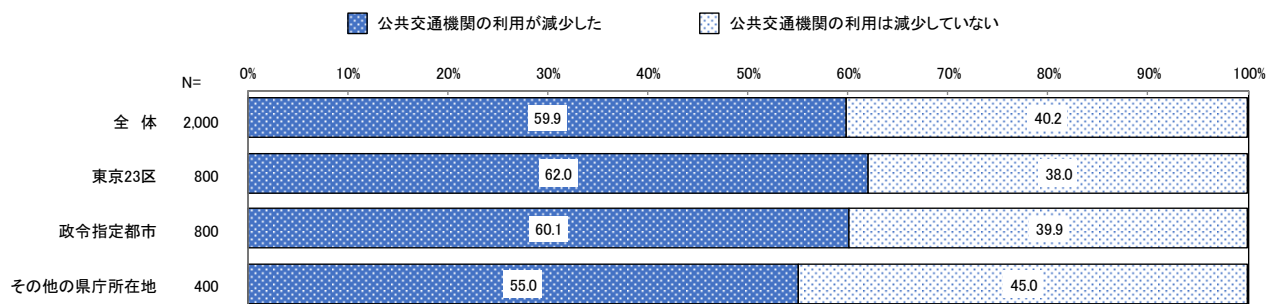
コロナ禍での公共交通機関の利用状況の変化については、「公共交通機関の利用が減少した」が59.9%、「公共交通機関の利用は減少していない」が40.2%となっている。

(N=2,000)



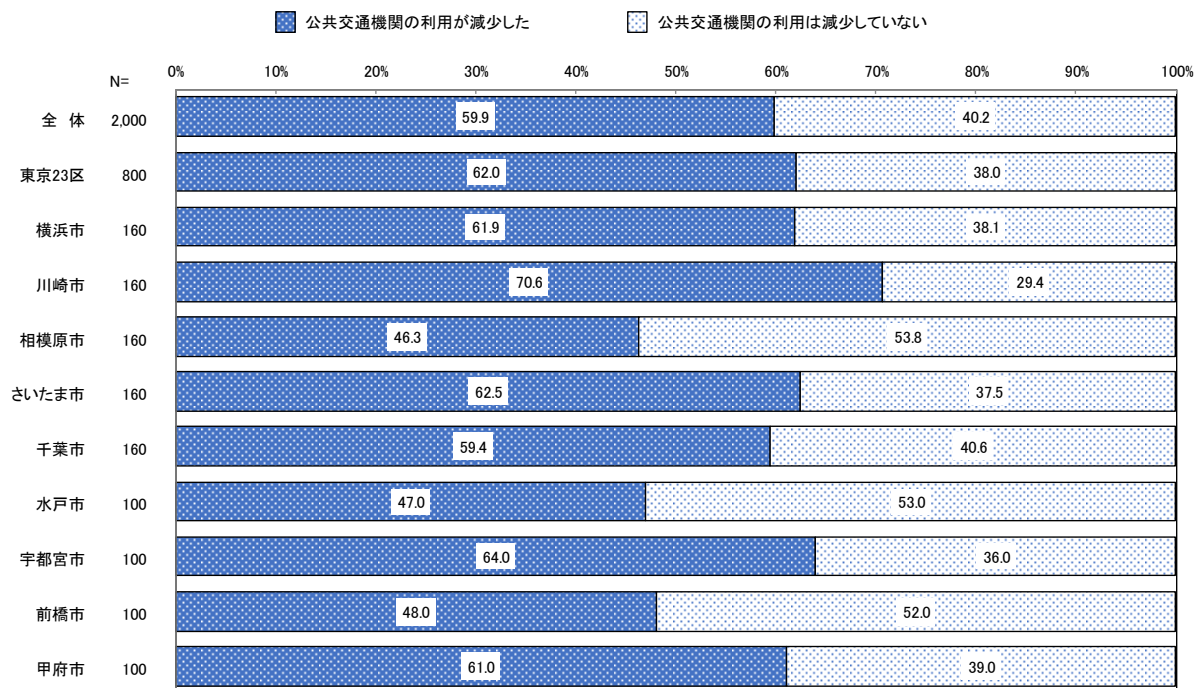
<地域別>

地域別では、いずれの地域も「公共交通機関の利用が減少した」が過半数を占めており、特に東京23区、政令指定都市では6割を超えている。



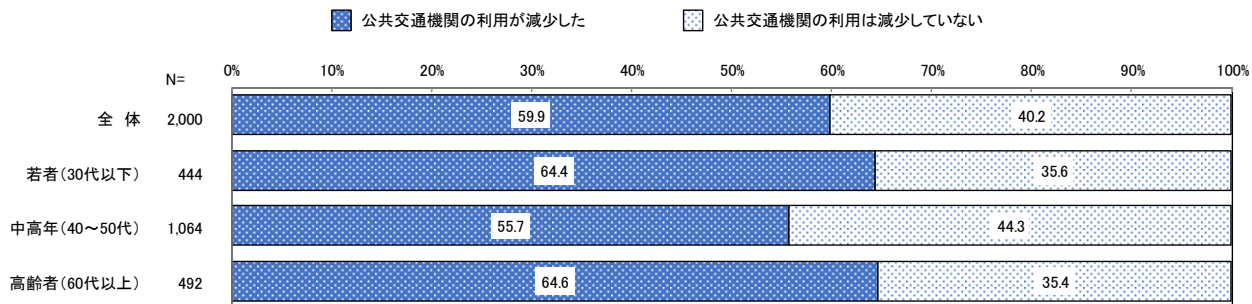
<都市別>

都市別では、多くの都市で「公共交通機関の利用が減少した」が過半数を占めており、川崎市では唯一7割を超えている。一方、相模原市、水戸市、前橋市では「公共交通機関の利用が減少していない」が5割強と、「公共交通機関の利用が減少した」をわずかに上回った。



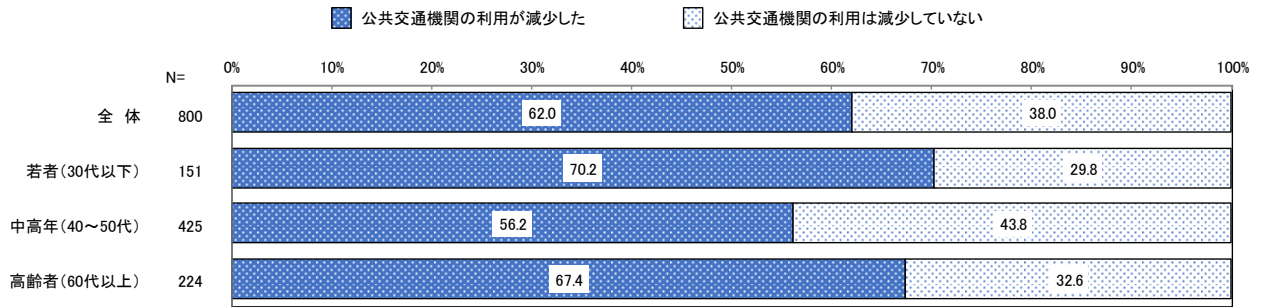
<年代別>

年代別では、いずれの年代も「公共交通機関の利用が減少した」が過半数を占めており、特に若者、高齢者では6割半ばを占めている。

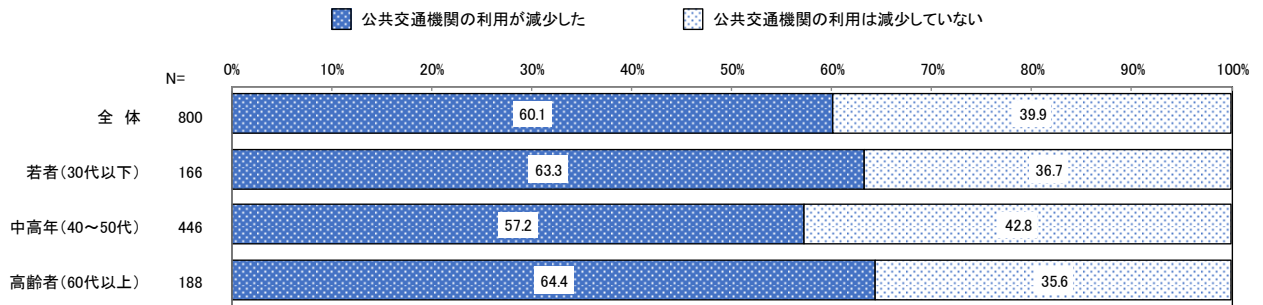


<地域・年代別>

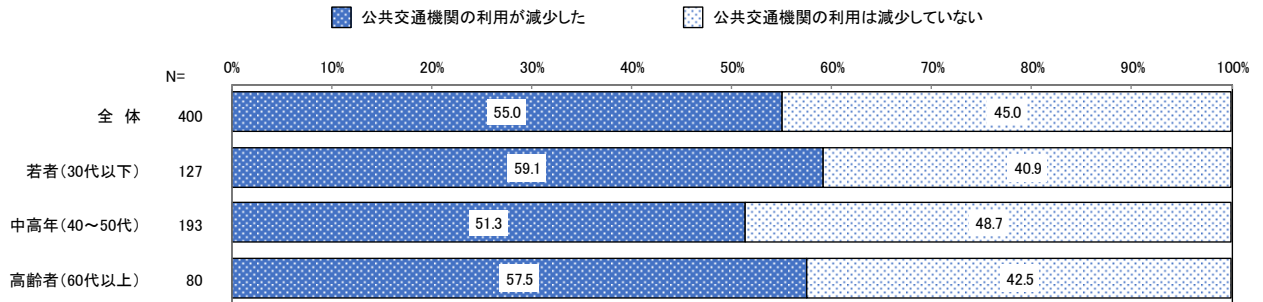
○東京 23 区



○政令指定都市



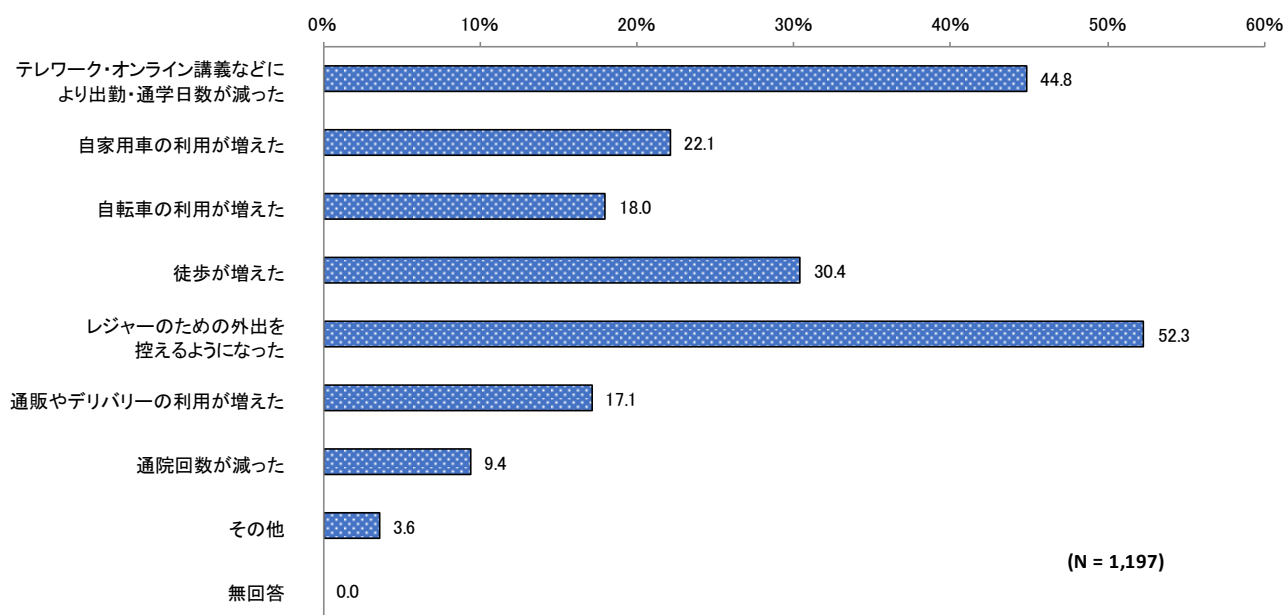
○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)



(3) 公共交通機関の利用が減少した理由

Q5-1 前問で「公共交通機関の利用が減少した」と回答した方にお尋ねいたします。
公共交通機関の利用が減少した理由について回答してください。(複数選択可)

公共交通機関の利用が減少した理由については、「レジャーのための外出を控えるようになった」が52.3%と最も高く、次いで「テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った」が44.8%、「徒歩が増えた」が30.4%、「自家用車の利用が増えた」が22.1%となっている。



<地域別>

地域別では、東京23区、政令指定都市は「レジャーのための外出を控えるようになった」が最も高く、次いで「テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った」と続いており、ともに5割程度となっている。一方、その他の県庁所在地では「自家用車の利用が増えた」が最も高く、次いで「レジャーのための外出を控えるようになった」と続いており、ともに4割半ばとなっている。

(上段: 件数、下段: %)

	回答数	テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った	自家用車の利用が増えた	自転車の利用が増えた	徒歩が増えた	レジャーのための外出を控えるようになった	通販やデリバリーの利用が増えた	通院回数が減った	その他	
		件数	件数	件数	件数	件数	件数	件数	件数	
全体	1,197	536	264	215	364	626	205	113	43	
		44.8	22.1	18.0	30.4	52.3	17.1	9.4	3.6	
地域	東京23区	496	235	55	96	179	268	86	51	19
			47.4	11.1	19.4	36.1	54.0	17.3	10.3	3.8
	政令指定都市	481	242	110	75	133	261	85	47	19
			50.3	22.9	15.6	27.7	54.3	17.7	9.8	4.0
	その他の県庁所在地	220	59	99	44	52	97	34	15	5
			26.8	45.0	20.0	23.6	44.1	15.5	6.8	2.3

<都市別>

都市別では、東京 23 区、横浜市、千葉市、水戸市、宇都宮市で「レジャーのための外出を控えるようになった」が、相模原市、さいたま市で「テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った」が、前橋市、甲府市で「自家用車の利用が増えた」がそれぞれ最も高い。川崎市では「レジャーのための外出を控えるようになった」及び「テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った」が同率で最も高くなっている。

(上段: 件数、下段: %)

		回答数	テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った	自家用車の利用が増えた	自転車の利用が増えた	徒歩が増えた	レジャーのための外出を控えるようになった	通販やデリバリーの利用が増えた	通院回数が増えた	その他
全体		1,197	536 44.8	264 22.1	215 18.0	364 30.4	626 52.3	205 17.1	113 9.4	43 3.6
都市	東京23区	496	235 47.4	55 11.1	96 19.4	179 36.1	268 54.0	86 17.3	51 10.3	19 3.8
	横浜市	99	43 43.4	23 23.2	12 12.1	29 29.3	59 59.6	18 18.2	6 6.1	4 4.0
	川崎市	113	63 55.8	19 16.8	15 13.3	21 18.6	63 55.8	20 17.7	13 11.5	6 5.3
	相模原市	74	39 52.7	17 23.0	15 20.3	20 27.0	29 39.2	12 16.2	6 8.1	5 6.8
	さいたま市	100	52 52.0	20 20.0	16 16.0	34 34.0	47 47.0	17 17.0	7 7.0	3 3.0
	千葉市	95	45 47.4	31 32.6	17 17.9	29 30.5	63 66.3	18 18.9	15 15.8	1 1.1
	水戸市	47	18 38.3	20 42.6	11 23.4	16 34.0	22 46.8	10 21.3	1 2.1	2 4.3
	宇都宮市	64	15 23.4	29 45.3	15 23.4	12 18.8	31 48.4	7 10.9	6 9.4	1 1.6
	前橋市	48	12 25.0	24 50.0	8 16.7	13 27.1	22 45.8	6 12.5	1 2.1	0 0.0
	甲府市	61	14 23.0	26 42.6	10 16.4	11 18.0	22 36.1	11 18.0	7 11.5	2 3.3

<年代別>

年代別では、中高年、高齢者で「レジャーのための外出を控えるようになった」が最も高く、特に高齢者では6割を超えている。一方、若者は「テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った」が最も高くなっている。

(上段: 件数、下段: %)

		回答数	テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った	自家用車の利用が増えた	自転車の利用が増えた	徒歩が増えた	レジャーのための外出を控えるようになった	通販やデリバリーの利用が増えた	通院回数が増えた	その他
全体		1,197	536 44.8	264 22.1	215 18.0	364 30.4	626 52.3	205 17.1	113 9.4	43 3.6
年代	若者(30代以下)	286	163 57.0	68 23.8	63 22.0	88 30.8	117 40.9	49 17.1	13 4.5	5 1.7
	中高年(40~50代)	593	294 49.6	118 19.9	96 16.2	170 28.7	311 52.4	99 16.7	49 8.3	17 2.9
	高齢者(60代以上)	318	79 24.8	78 24.5	56 17.6	106 33.3	198 62.3	57 17.9	51 16.0	21 6.6

<地域・年代別>

○東京 23 区

(上段:件数、下段:%)

東京23区		回答数	テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った	自家用車の利用が増えた	自転車の利用が増えた	徒歩が増えた	レジャーのための外出を控えるようになった	通販やデリバリーの利用が増えた	通院回数が減った	その他
全体		496	235 47.4	55 11.1	96 19.4	179 36.1	268 54.0	86 17.3	51 10.3	19 3.8
年代	若者(30代以下)	106	65 61.3	11 10.4	23 21.7	39 36.8	46 43.4	20 18.9	4 3.8	2 1.9
	中高年(40~50代)	239	133 55.6	26 10.9	39 16.3	82 34.3	126 52.7	39 16.3	22 9.2	8 3.3
	高齢者(60代以上)	151	37 24.5	18 11.9	34 22.5	58 38.4	96 63.6	27 17.9	25 16.6	9 6.0

○政令指定都市

(上段:件数、下段:%)

政令指定都市		回答数	テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った	自家用車の利用が増えた	自転車の利用が増えた	徒歩が増えた	レジャーのための外出を控えるようになった	通販やデリバリーの利用が増えた	通院回数減った	その他
全体		481	242 50.3	110 22.9	75 15.6	133 27.7	261 54.3	85 17.7	47 9.8	19 4.0
年代	若者(30代以下)	105	70 66.7	19 18.1	19 18.1	30 28.6	44 41.9	21 20.0	5 4.8	3 2.9
	中高年(40~50代)	255	135 52.9	56 22.0	37 14.5	66 25.9	139 54.5	45 17.6	21 8.2	4 1.6
	高齢者(60代以上)	121	37 30.6	35 28.9	19 15.7	37 30.6	78 64.5	19 15.7	21 17.4	12 9.9

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(上段:件数、下段:%)

その他の県庁所在地		回答数	テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った	自家用車の利用が増えた	自転車の利用が増えた	徒歩が増えた	レジャーのための外出を控えるようになった	通販やデリバリーの利用が増えた	通院回数減った	その他
全体		220	59 26.8	99 45.0	44 20.0	52 23.6	97 44.1	34 15.5	15 6.8	5 2.3
年代	若者(30代以下)	75	28 37.3	38 50.7	21 28.0	19 25.3	27 36.0	8 10.7	4 5.3	0 0.0
	中高年(40~50代)	99	26 26.3	36 36.4	20 20.2	22 22.2	46 46.5	15 15.2	6 6.1	5 5.1
	高齢者(60代以上)	46	5 10.9	25 54.3	3 6.5	11 23.9	24 52.2	11 23.9	5 10.9	0 0.0

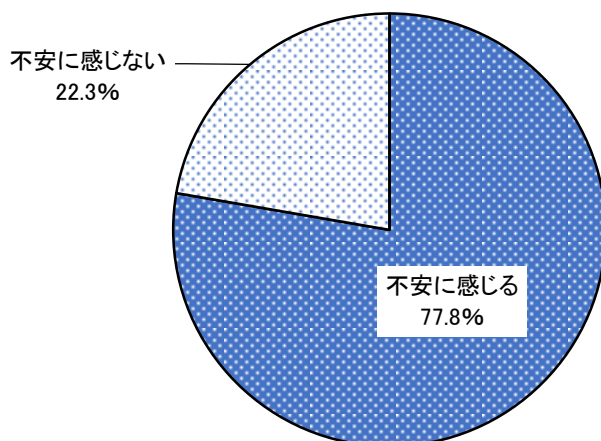
4. 公共交通機関を利用するうえでの不安等

(1) 公共交通機関の利用時に新型コロナウイルス感染の不安を感じるか

Q6 公共交通機関の利用における新型コロナウイルス感染の不安について回答してください。(1つ選択)

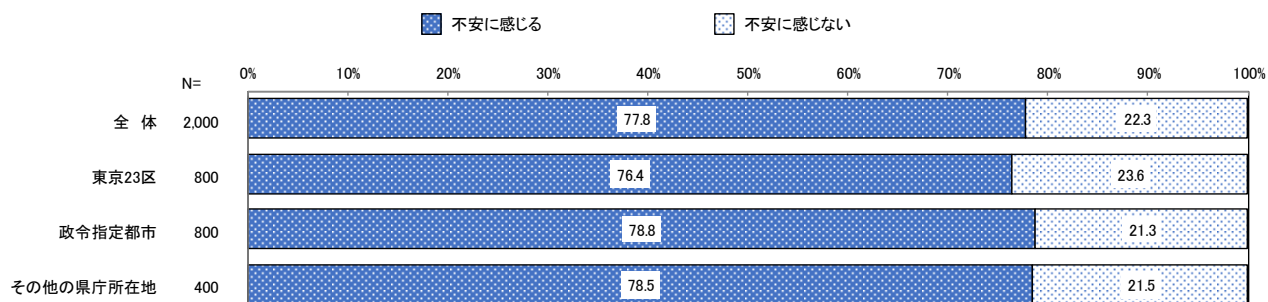
公共交通機関の利用時に新型コロナウイルス感染の不安を感じるかについては、「不安を感じる」が77.8%、「不安に感じない」が22.3%となっている。

(N=2,000)



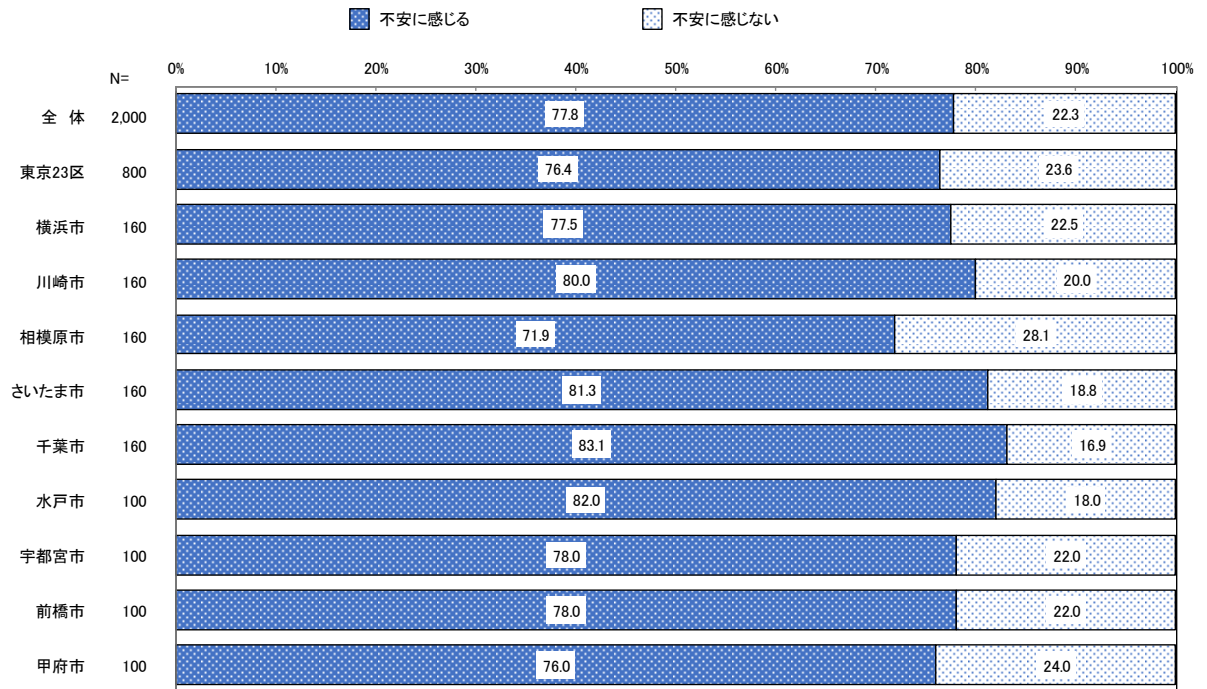
<地域別>

地域別では、いずれの地域も「不安を感じる」が7割後半を占めている。



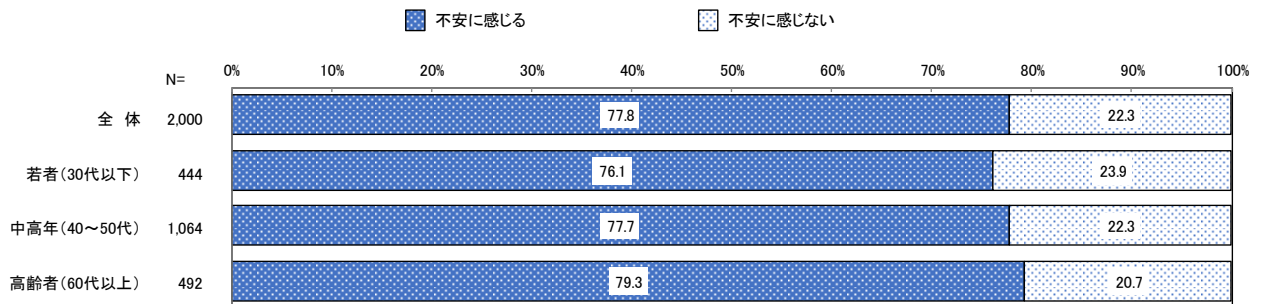
<都市別>

都市別では、いずれの都市も「不安を感じる」が7割を超えており、特に川崎市、さいたま市、千葉市、水戸市では8割台を占めている。



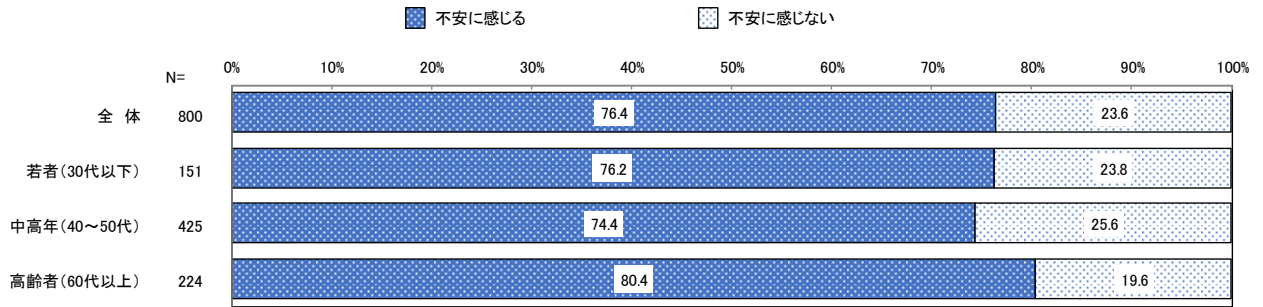
<年代別>

年代別では、いずれの年代も「不安を感じる」が7割後半を占めている。

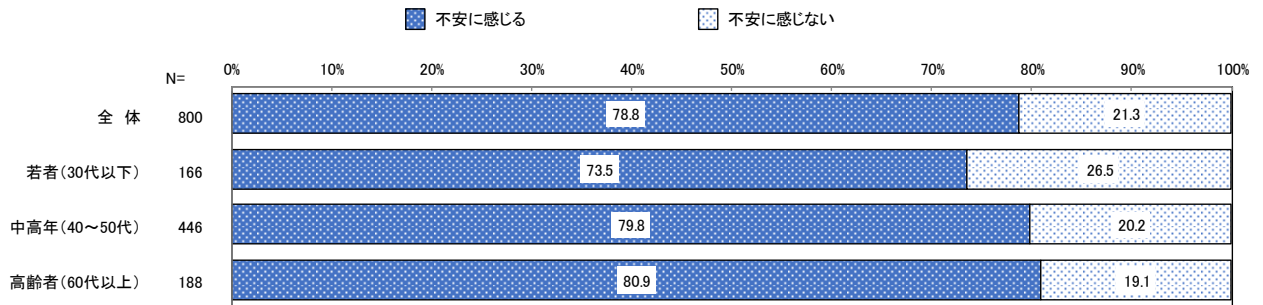


<地域・年代別>

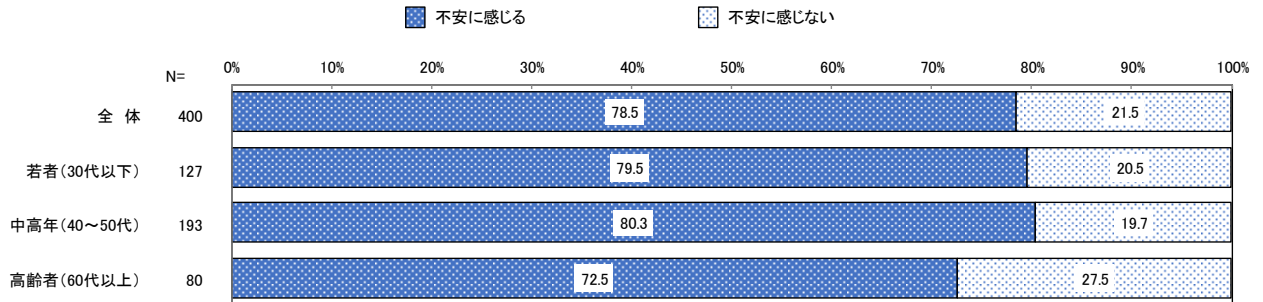
○東京 23 区



○政令指定都市



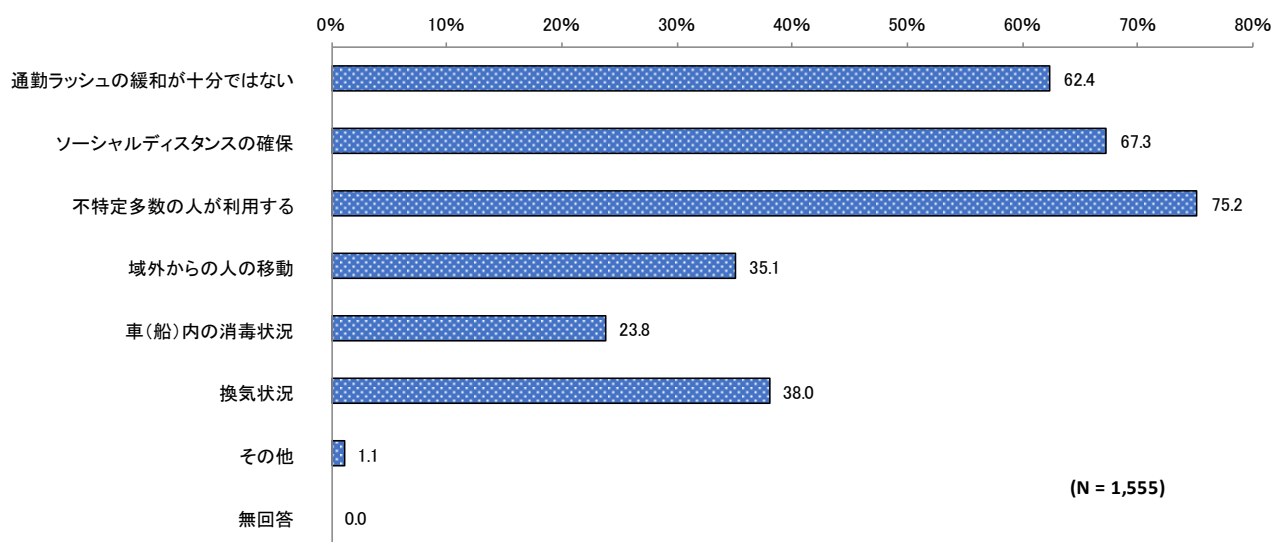
○その他の県庁所在地 (水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)



(2) 公共交通機関を利用するうえでの不安等

Q6-1 公共交通機関を利用するうえでの不安等について回答してください。(複数選択可)

公共交通機関を利用するうえでの不安等については、「不特定多数の人が利用する」が75.2%と最も高く、次いで「ソーシャルディスタンスの確保」が67.3%、「通勤ラッシュの緩和が十分ではない」が62.4%となっている。



<地域別>

いずれの地域も「不特定多数の人が利用する」が最も高く、東京23区、政令指定都市では7割を超えている。

(上段: 件数、下段: %)

		回答数	通勤ラッシュの緩和が十分ではない	ソーシャルディスタンスの確保	不特定多数の人が利用する	域外からの人の移動	車(船)内の消毒状況	換気状況	その他
全体		1,555	970	1,046	1,169	546	370	591	17
地域	東京23区	611	412	426	486	201	147	260	7
	政令指定都市	630	418	427	474	220	150	220	8
	その他の県庁所在地	314	140	193	209	125	73	111	2
			44.6	61.5	66.6	39.8	23.2	35.4	0.6

<都市別>

都市別では、水戸市を除くすべての都市で「不特定多数の人が利用する」が最も高く、特に東京23区、千葉市では約8割を占めている。一方、水戸市では「ソーシャルディスタンスの確保」が最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

		回答数	通勤ラッシュの緩和が十分ではない	ソーシャルディスタンスの確保	不特定多数の人が利用する	域外からの人の移動	車(船)内の消毒状況	換気状況	その他
全体		1,555	970 62.4	1,046 67.3	1,169 75.2	546 35.1	370 23.8	591 38.0	17 1.1
都市	東京23区	611	412 67.4	426 69.7	486 79.5	201 32.9	147 24.1	260 42.6	7 1.1
	横浜市	124	82 66.1	84 67.7	94 75.8	45 36.3	33 26.6	48 38.7	2 1.6
	川崎市	128	88 68.8	92 71.9	99 77.3	45 35.2	31 24.2	46 35.9	1 0.8
	相模原市	115	76 66.1	74 64.3	78 67.8	28 24.3	22 19.1	34 29.6	4 3.5
	さいたま市	130	89 68.5	94 72.3	96 73.8	39 30.0	30 23.1	42 32.3	0 0.0
	千葉市	133	83 62.4	83 62.4	107 80.5	63 47.4	34 25.6	50 37.6	1 0.8
	水戸市	82	34 41.5	55 67.1	49 59.8	18 22.0	16 19.5	25 30.5	2 2.4
	宇都宮市	78	40 51.3	46 59.0	52 66.7	37 47.4	16 20.5	33 42.3	0 0.0
	前橋市	78	36 46.2	50 64.1	55 70.5	39 50.0	23 29.5	27 34.6	0 0.0
	甲府市	76	30 39.5	42 55.3	53 69.7	31 40.8	18 23.7	26 34.2	0 0.0

<年代別>

年代別では、中高年、高齢者は「不特定多数の人が利用する」が最も高く、高齢者で82.1%、中高年で75.5%を占めている。若者は「ソーシャルディスタンスの確保」が最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

		回答数	通勤ラッシュの緩和が十分ではない	ソーシャルディスタンスの確保	不特定多数の人が利用する	域外からの人の移動	車(船)内の消毒状況	換気状況	その他
全体		1,555	970 62.4	1,046 67.3	1,169 75.2	546 35.1	370 23.8	591 38.0	17 1.1
年代	若者(30代以下)	338	218 64.5	228 67.5	225 66.6	97 28.7	71 21.0	89 26.3	1 0.3
	中高年(40~50代)	827	539 65.2	552 66.7	624 75.5	288 34.8	200 24.2	309 37.4	8 1.0
	高齢者(60代以上)	390	213 54.6	266 68.2	320 82.1	161 41.3	99 25.4	193 49.5	8 2.1

<地域・年代別>

○東京23区

(上段:件数、下段:%)

東京23区		回答数	通勤ラッシュの緩和が十分ではない	ソーシャルディスタンスの確保	不特定多数の人が利用する	域外からの人の移動	車(船)内の消毒状況	換気状況	その他
全体		611	412 67.4	426 69.7	486 79.5	201 32.9	147 24.1	260 42.6	7 1.1
年代	若者(30代以下)	115	80 69.6	76 66.1	87 75.7	32 27.8	26 22.6	34 29.6	0 0.0
	中高年(40~50代)	316	226 71.5	219 69.3	244 77.2	102 32.3	73 23.1	132 41.8	1 0.3
	高齢者(60代以上)	180	106 58.9	131 72.8	155 86.1	67 37.2	48 26.7	94 52.2	6 3.3

○政令指定都市

(上段:件数、下段:%)

政令指定都市		回答数	通勤ラッシュの緩和が十分ではない	ソーシャルディスタンスの確保	不特定多数の人が利用する	域外からの人の移動	車(船)内の消毒状況	換気状況	その他
全体		630	418 66.3	427 67.8	474 75.2	220 34.9	150 23.8	220 34.9	8 1.3
年代	若者(30代以下)	122	87 71.3	88 72.1	85 69.7	34 27.9	23 18.9	29 23.8	1 0.8
	中高年(40~50代)	356	245 68.8	236 66.3	267 75.0	123 34.6	91 25.6	120 33.7	5 1.4
	高齢者(60代以上)	152	86 56.6	103 67.8	122 80.3	63 41.4	36 23.7	71 46.7	2 1.3

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(上段:件数、下段:%)

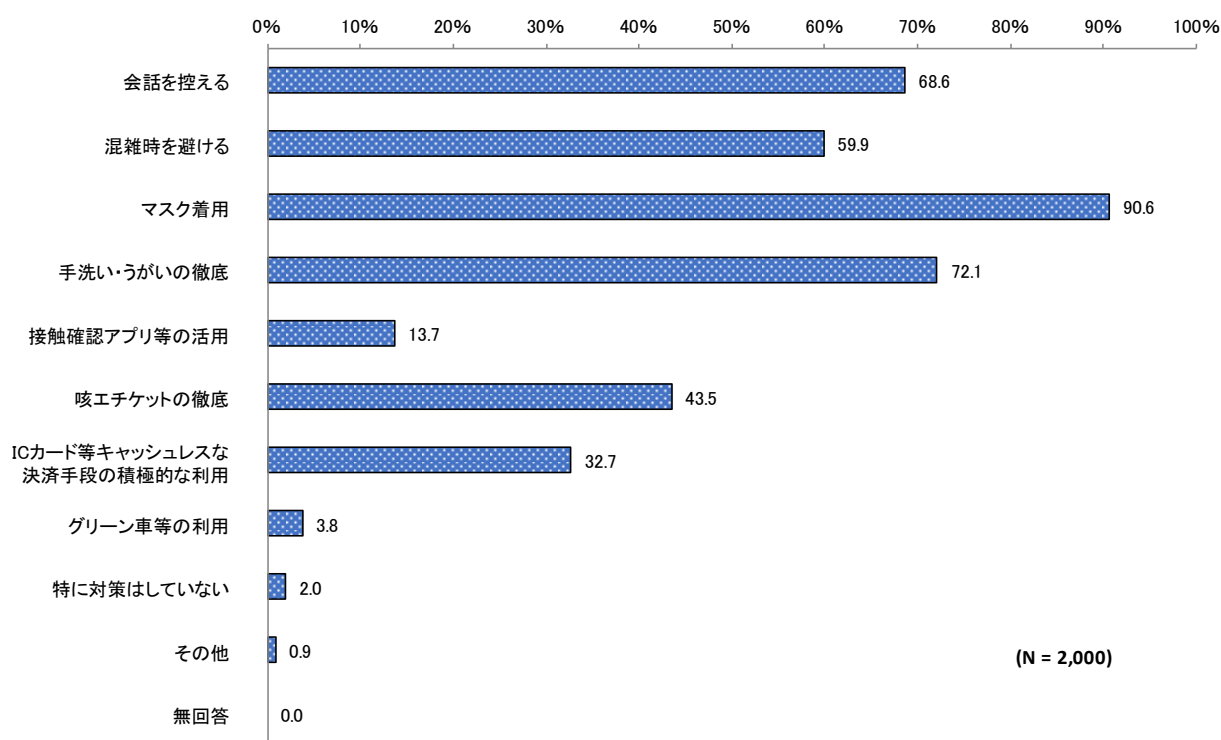
その他の県庁所在地		回答数	通勤ラッシュの緩和が十分ではない	ソーシャルディスタンスの確保	不特定多数の人が利用する	域外からの人の移動	車(船)内の消毒状況	換気状況	その他
全体		314	140 44.6	193 61.5	209 66.6	125 39.8	73 23.2	111 35.4	2 0.6
年代	若者(30代以下)	101	51 50.5	64 63.4	53 52.5	31 30.7	22 21.8	26 25.7	0 0.0
	中高年(40~50代)	155	68 43.9	97 62.6	113 72.9	63 40.6	36 23.2	57 36.8	2 1.3
	高齢者(60代以上)	58	21 36.2	32 55.2	43 74.1	31 53.4	15 25.9	28 48.3	0 0.0

5. 公共交通機関利用時における新型コロナウイルスの感染防止対策

(1) 公共交通機関利用時の新型コロナウイルスの感染防止対策

Q7 公共交通機関利用時の新型コロナウイルスの感染防止対策についてご回答ください。(複数選択可)

公共交通機関利用時の新型コロナウイルスの感染防止対策については、「マスク着用」が90.6%と約9割を占めており、次いで「手洗い・うがいの徹底」が72.1%、「会話を控える」が68.6%、「混雑時を避ける」が59.9%となっている。



<地域別>

地域別では、いずれの地域も「マスク着用」が最も高く、次いで「手洗い・うがいの徹底」、「会話を控える」の順となっている。

(上段: 件数、下段: %)

	回答数	会話を控える	混雑時を避ける	マスク着用	手洗い・うがいの徹底	接触確認アプリ等の活用	咳エチケットの徹底	ICカード等キャッシュレスな決済手段の積極的な利用	グリーン車等の利用	特に対策はしていない	その他
全体	2,000	1,372 68.6	1,197 59.9	1,812 90.6	1,441 72.1	274 13.7	870 43.5	653 32.7	75 3.8	40 2.0	18 0.9
地域	東京23区	577 72.1	500 62.5	742 92.8	590 73.8	111 13.9	367 45.9	287 35.9	21 2.6	19 2.4	8 1.0
	政令指定都市	550 68.8	473 59.1	730 91.3	581 72.6	105 13.1	353 44.1	270 33.8	32 4.0	14 1.8	6 0.8
	その他の県庁所在地	400 61.3	224 56.0	340 85.0	270 67.5	58 14.5	150 37.5	96 24.0	22 5.5	7 1.8	4 1.0

<都市別>

都市別では、いずれの都市も「マスク着用」が最も高く、特に東京23区、横浜市、川崎市、相模原市では9割を超えている。

(上段:件数、下段:%)

	回答数	会話を控える	混雑時を避ける	マスク着用	手洗い・うがいの徹底	接触確認アプリ等の活用	咳エチケットの徹底	ICカード等 キャッシュレスな決済手段の積極的な利用	グリーン車等の利用	特に対策はしていない	その他	
全体	2,000	1,372 68.6	1,197 59.9	1,812 90.6	1,441 72.1	274 13.7	870 43.5	653 32.7	75 3.8	40 2.0	18 0.9	
都市	東京23区	800	577 72.1	500 62.5	742 92.8	590 73.8	111 13.9	367 45.9	287 35.9	21 2.6	19 2.4	8 1.0
	横浜市	160	112 70.0	103 64.4	146 91.3	117 73.1	24 15.0	77 48.1	52 32.5	7 4.4	2 1.3	0 0.0
	川崎市	160	114 71.3	110 68.8	153 95.6	127 79.4	21 13.1	80 50.0	64 40.0	4 2.5	2 1.3	2 1.3
	相模原市	160	112 70.0	74 46.3	150 93.8	116 72.5	16 10.0	58 36.3	44 27.5	5 3.1	2 1.3	2 1.3
	さいたま市	160	108 67.5	94 58.8	141 88.1	109 68.1	23 14.4	56 35.0	49 30.6	8 5.0	5 3.1	2 1.3
	千葉市	160	104 65.0	92 57.5	140 87.5	112 70.0	21 13.1	82 51.3	61 38.1	8 5.0	3 1.9	0 0.0
	水戸市	100	59 59.0	56 56.0	82 82.0	62 62.0	14 14.0	37 37.0	14 14.0	2 2.0	1 1.0	0 0.0
	宇都宮市	100	61 61.0	60 60.0	84 84.0	71 71.0	11 11.0	37 37.0	28 28.0	5 5.0	1 1.0	0 0.0
	前橋市	100	62 62.0	52 52.0	86 86.0	74 74.0	19 19.0	40 40.0	26 26.0	12 12.0	2 2.0	2 2.0
	甲府市	100	63 63.0	56 56.0	88 88.0	63 63.0	14 14.0	36 36.0	28 28.0	3 3.0	3 3.0	2 2.0

<年代別>

年代別では、いずれの年代も「マスク着用」が最も高く、次いで「手洗い・うがいの徹底」、「会話を控える」の順となっている。これらの対策については、年齢層が高いほど実施している割合が高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

	回答数	会話を控える	混雑時を避ける	マスク着用	手洗い・うがいの徹底	接触確認アプリ等の活用	咳エチケットの徹底	ICカード等 キャッシュレスな決済手段の積極的な利用	グリーン車等の利用	特に対策はしていない	その他	
全体	2,000	1,372 68.6	1,197 59.9	1,812 90.6	1,441 72.1	274 13.7	870 43.5	653 32.7	75 3.8	40 2.0	18 0.9	
年代	若者(30代以下)	444	282 63.5	224 50.5	364 82.0	286 64.4	58 13.1	156 35.1	119 26.8	18 4.1	8 1.8	3 0.7
	中高年(40~50代)	1,064	744 69.9	627 58.9	976 91.7	764 71.8	151 14.2	453 42.6	351 33.0	39 3.7	26 2.4	9 0.8
	高齢者(60代以上)	492	346 70.3	346 70.3	472 95.9	391 79.5	65 13.2	261 53.0	183 37.2	18 3.7	6 1.2	6 1.2

<地域・年代別>

○東京 23 区

(上段:件数、下段:%)

東京23区		回答数	会話を控える	混雑時を避ける	マスク着用	手洗いうがいの徹底	接触確認アプリ等の活用	咳エチケットの徹底	ICカード等キャッシュレスな決済手段の積極的な利用	グリーン車等の利用	特に対策はしていない	その他
全体		800	577 72.1	500 62.5	742 92.8	590 73.8	111 13.9	367 45.9	287 35.9	21 2.6	19 2.4	8 1.0
年代	若者(30代以下)	151	110 72.8	85 56.3	127 84.1	99 65.6	20 13.2	56 37.1	45 29.8	6 4.0	3 2.0	1 0.7
	中高年(40~50代)	425	307 72.2	253 59.5	395 92.9	303 71.3	58 13.6	185 43.5	156 36.7	11 2.6	12 2.8	4 0.9
	高齢者(60代以上)	224	160 71.4	162 72.3	220 98.2	188 83.9	33 14.7	126 56.3	86 38.4	4 1.8	4 1.8	3 1.3

○政令指定都市

(上段:件数、下段:%)

政令指定都市		回答数	会話を控える	混雑時を避ける	マスク着用	手洗いうがいの徹底	接触確認アプリ等の活用	咳エチケットの徹底	ICカード等キャッシュレスな決済手段の積極的な利用	グリーン車等の利用	特に対策はしていない	その他
全体		800	550 68.8	473 59.1	730 91.3	581 72.6	105 13.1	353 44.1	270 33.8	32 4.0	14 1.8	6 0.8
年代	若者(30代以下)	166	100 60.2	76 45.8	144 86.7	111 66.9	24 14.5	62 37.3	50 30.1	6 3.6	2 1.2	2 1.2
	中高年(40~50代)	446	309 69.3	267 59.9	408 91.5	326 73.1	56 12.6	192 43.0	142 31.8	17 3.8	10 2.2	2 0.4
	高齢者(60代以上)	188	141 75.0	130 69.1	178 94.7	144 76.6	25 13.3	99 52.7	78 41.5	9 4.8	2 1.1	2 1.1

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

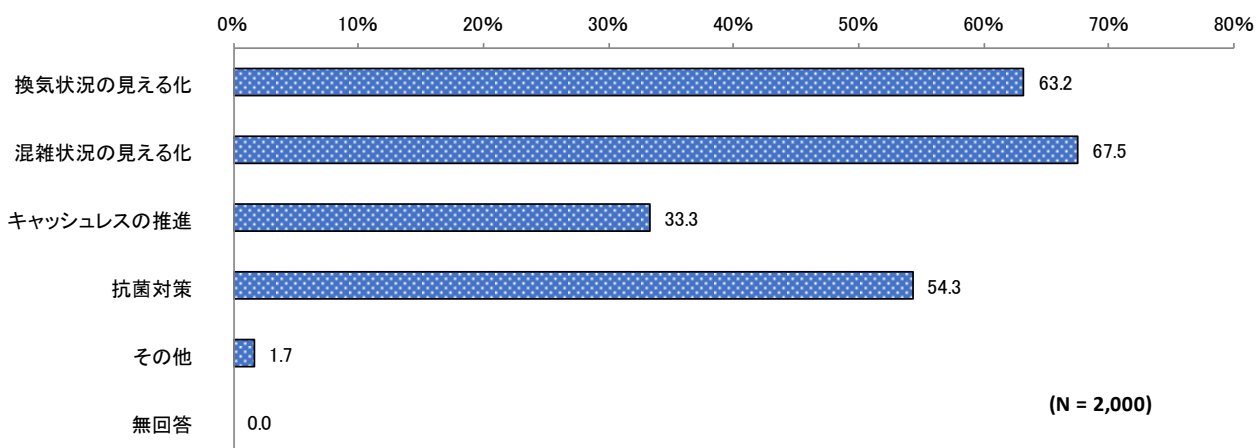
(上段:件数、下段:%)

その他の県庁所在地		回答数	会話を控える	混雑時を避ける	マスク着用	手洗いうがいの徹底	接触確認アプリ等の活用	咳エチケットの徹底	ICカード等キャッシュレスな決済手段の積極的な利用	グリーン車等の利用	特に対策はしていない	その他
全体		400	245 61.3	224 56.0	340 85.0	270 67.5	58 14.5	150 37.5	96 24.0	22 5.5	7 1.8	4 1.0
年代	若者(30代以下)	127	72 56.7	63 49.6	93 73.2	76 59.8	14 11.0	38 29.9	24 18.9	6 4.7	3 2.4	0 0.0
	中高年(40~50代)	193	128 66.3	107 55.4	173 89.6	135 69.9	37 19.2	76 39.4	53 27.5	11 5.7	4 2.1	3 1.6
	高齢者(60代以上)	80	45 56.3	54 67.5	74 92.5	59 73.8	7 8.8	36 45.0	19 23.8	5 6.3	0 0.0	1 1.3

(2) 交通事業者に求めている対策

Q8 交通事業者に求めている対策についてご回答ください。(複数選択可)

交通事業者に求めている対策については、「混雑状況の見える化」が67.5%と最も高く、次いで「換気状況の見える化」が63.2%、「抗菌対策」が54.3%となっている。



<地域別>

地域別では、東京23区、政令指定都市では「混雑状況の見える化」が最も高く、約7割を占めている。一方、その他の県庁所在地では「換気状況の見える化」が最も高くなっている。

(上段: 件数、下段: %)

		回答数	換気状況の見える化	混雑状況の見える化	キャッシュレスの推進	抗菌対策	その他
全体		2,000	1,263 63.2	1,349 67.5	665 33.3	1,085 54.3	33 1.7
地域	東京23区	800	511 63.9	557 69.6	270 33.8	440 55.0	15 1.9
	政令指定都市	800	502 62.8	557 69.6	265 33.1	453 56.6	13 1.6
	その他の県庁所在地	400	250 62.5	235 58.8	130 32.5	192 48.0	5 1.3

<都市別>

都市別では、東京23区、横浜市、相模原市、さいたま市、千葉市、宇都宮市で「混雑状況の見える化」が、水戸市、前橋市、甲府市で「換気状況の見える化」が最も高い。川崎市では「混雑状況の見える化」及び「換気状況の見える化」が同率で最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

		回答数	換気状況の見える化	混雑状況の見える化	キャッシュレスの推進	抗菌対策	その他
全体		2,000	1,263 63.2	1,349 67.5	665 33.3	1,085 54.3	33 1.7
都市	東京23区	800	511 63.9	557 69.6	270 33.8	440 55.0	15 1.9
	横浜市	160	106 66.3	112 70.0	54 33.8	84 52.5	4 2.5
	川崎市	160	114 71.3	114 71.3	54 33.8	104 65.0	1 0.6
	相模原市	160	87 54.4	105 65.6	45 28.1	77 48.1	5 3.1
	さいたま市	160	95 59.4	112 70.0	58 36.3	87 54.4	2 1.3
	千葉市	160	100 62.5	114 71.3	54 33.8	101 63.1	1 0.6
	水戸市	100	62 62.0	59 59.0	28 28.0	48 48.0	2 2.0
	宇都宮市	100	57 57.0	63 63.0	33 33.0	41 41.0	0 0.0
	前橋市	100	64 64.0	63 63.0	36 36.0	47 47.0	3 3.0
	甲府市	100	67 67.0	50 50.0	33 33.0	56 56.0	0 0.0

<年代別>

年代別では、若者、中高年は「混雑状況の見える化」が最も高い。高齢者は「換気状況の見える化」が68.5%と最も高いが、「混雑状況の見える化」も68.1%とほぼ同割合となっている。

(上段:件数、下段:%)

		回答数	換気状況の見える化	混雑状況の見える化	キャッシュレスの推進	抗菌対策	その他
全体		2,000	1,263 63.2	1,349 67.5	665 33.3	1,085 54.3	33 1.7
年代	若者(30代以下)	444	250 56.3	297 66.9	170 38.3	206 46.4	1 0.2
	中高年(40~50代)	1,064	676 63.5	717 67.4	353 33.2	565 53.1	18 1.7
	高齢者(60代以上)	492	337 68.5	335 68.1	142 28.9	314 63.8	14 2.8

<地域・年代別>

○東京 23 区

(上段:件数、下段:%)

東京23区		回答数	換気状況の見える化	混雑状況の見える化	キャッシュレスの推進	抗菌対策	その他
全 体		800	511 63.9	557 69.6	270 33.8	440 55.0	15 1.9
年 代	若者(30代以下)	151	82 54.3	108 71.5	61 40.4	75 49.7	0 0.0
	中高年(40～50代)	425	276 64.9	293 68.9	142 33.4	222 52.2	8 1.9
	高齢者(60代以上)	224	153 68.3	156 69.6	67 29.9	143 63.8	7 3.1

○政令指定都市

(上段:件数、下段:%)

政令指定都市		回答数	換気状況の見える化	混雑状況の見える化	キャッシュレスの推進	抗菌対策	その他
全 体		800	502 62.8	557 69.6	265 33.1	453 56.6	13 1.6
年 代	若者(30代以下)	166	89 53.6	115 69.3	65 39.2	88 53.0	1 0.6
	中高年(40～50代)	446	285 63.9	317 71.1	146 32.7	245 54.9	7 1.6
	高齢者(60代以上)	188	128 68.1	125 66.5	54 28.7	120 63.8	5 2.7

○その他の県庁所在地(水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市)

(上段:件数、下段:%)

その他の県庁所在地		回答数	換気状況の見える化	混雑状況の見える化	キャッシュレスの推進	抗菌対策	その他
全 体		400	250 62.5	235 58.8	130 32.5	192 48.0	5 1.3
年 代	若者(30代以下)	127	79 62.2	74 58.3	44 34.6	43 33.9	0 0.0
	中高年(40～50代)	193	115 59.6	107 55.4	65 33.7	98 50.8	3 1.6
	高齢者(60代以上)	80	56 70.0	54 67.5	21 26.3	51 63.8	2 2.5

6. ご意見等

Q9 その他、ご意見等がありましたらご回答ください。

主な意見等は以下のとおり。

ご意見等
電車の中でマスクを外している人がいるため、アナウンスなどで、マスクは外さないように言ってほしい。直接注意するのは角が立つので言いにくい。
エレベーターのように、出来る限り電車の客数を制限してほしい。
どうしても通勤時間などは満員電車になってしまうため、どうにかして人の数を減らし、安心して利用できるようにならないかと思います。
優先席付近で（本来なら優先席付近以外でももちろんですが）飲食をしている方やマスクを外して通話している方などが見受けられるのが、コロナ禍で特に気になります。
換気していますと書かれてはいたり、アナウンスされていたりすることもあるけれど、どこの窓が開いているなど、自分で探さないと分からず、見つけてもものすごく細く窓が開いているくらいで、結局本当にちゃんと換気できているのか、その換気で十分なのか、よく分からず不安です。
加湿対策を徹底してほしい。湿度 50%以上にするなど、気をつけていたにもかかわらず、当時喉に違和感があったせいでコロナ陽性になった人を知っています。
アプリなどで電車のリアルタイムの混雑状況がわかるサービスがあるととても有難いです。車両毎の密度が、大体で良いのでパーセンテージで表示されると自分で混雑を避けて乗車出来るので、そのようなサービスがあると嬉しいです。
電車内でのコロナウイルス対策マナーにもっとアナウンスを入れて欲しいです。マスクをしていない人、咳をする人、鼻マスク、顎マスクなどがかなり多いです。
電車であつちといううわさもないのもっと気軽に使いたい。
空気洗浄機を駅の待合室に導入して欲しいです。
混雑具合が見える化してほしい。
先日、東横線で強風による運転見合わせの影響により、振り替え輸送などで通勤時間帯の混雑がいつも以上となっていた。鉄道会社の努力には限界があると思うので、時差通勤や在宅勤務をもっと推進していかなければ、これ以上コロナの感染拡大は防げないと思う。
利用者を抑制するために、乗車制限をして欲しいです。エレベーターの定員オーバーみたいに、オーバーするとブーンとブザーが鳴って、降りるよう言われるシステムなどはできないですか？
普段使用している鉄道会社の対応は既にできていると思うので、あと残すは乗車する個人だと思います。これからも感染対策を万全にして乗車したいと考えています。
抗菌対策がどの程度の頻度で行われているかが全然わからない。
マスク非着用が増えていることに対して何か対策をとってほしい。駅で酒類の販売を自粛するなど。
大きな声で会話をしている人がよくいるので、それに対して録音の注意喚起を流すだけではなく、別の対策をしてほしい。
一部の公共交通機関では実施されているが、首都圏全ての交通機関で会話を控えるよう呼び掛けてもらいたいです。マスクをしていてもずれている人や、マスクの性能もさまざまなので、話を控えてもらおうと混雑していても安心できません。

対策を過剰に意識しすぎているように思う。
車内での会話を控えるようにと放送して欲しい。
緊急事態宣言の間だけタクシーを割り引いたりしてくれたらもっと利用するのと思う。
ウイルスよりもマスク警察のような「人」が怖い。過剰に反応している方が多いと思う。
始発駅で社内を徹底的に消毒してもらいたい。
鉄道は、みどりの窓口に並ばなくても障害者割引を適用できるようにしてほしい。
地下鉄の換気がとても気になっています。
公共交通機関に関しては、感染の不安が大いにあるものの、コロナ禍以前の通勤ラッシュと殆ど同じ混雑具合になっているにも関わらず、電車内での感染という話はほぼ聞かないので、感染経路不明の方の交通機関の利用状況を詳細に知りたい。もちろん、プライバシーには配慮した上で。
ラッシュ時間帯以外の料金を下げる。
乗車制限と席のソーシャルディスタンス。
運輸機関には、車内での会話やマスクなしでの電話を控えるよう案内を徹底していただけると安心感が増します。
換気状況を LED 表示等で教えてほしい。
公共交通機関の手すりの抗菌対応をもっと増やして欲しい。
改札や掲示物等で、安全であることの広報活動を積極的にしていただきたいと思っています。公共交通機関の感染症対策は十分にやっただいていてと思っていますが、不安にかられる方に対する広報活動が大切だと思います。
乗合バス混雑時の増便による乗車定員制限実施。
座席やPASMOなどを通す改札の不特定多数の手が触れる場所の、消毒情報がほしい。
つり革などの抗菌化の徹底。
電車を利用しますが以前と比べて換気のために窓が開いていることが少なくなった気がします。始発の段階から雨模様でなければ開けておく、または駅員の方があいている窓が少ない場合などは意識して開けるなど、対策してほしいです。
ラッシュ時の電車の本数を増やし混雑の緩和を図る。
マスク着用を徹底してほしい。
コロナに対し、通勤・ラッシュ時の影響等を詳細に調査して欲しい。
空港の検疫にあるような、カメラによる自動体温判定機があれば良い。
会話を控えるアナウンスを徹底。
高齢者&基礎疾患患者専用電車（新幹線含む）として、女性専用車と同様に車両を増やす（2～3 輛）。
ホーム等、待合場所の改善。

Ⅲ 調査票

必須 F1.
あなたの性別をお知らせください。(1つ選択)

- 男性
 女性

必須 F2.
あなたの年齢をお知らせください。(数値記入)
※半角数字でご記入ください。

歳

必須 F3.
あなたが現在お住まいになっている地域についてお知らせください。(1つ選択)

▼▼▼ 選択して下さい ▼▼▼ ▼

必須 F3-1.
あなたが現在お住まいになっている地域についてお知らせください。(1つ選択)

- 東京23区
 横浜市
 川崎市
 相模原市
 さいたま市
 千葉市
 水戸市
 宇都宮市
 前橋市
 甲府市
 その他

必須 F4.
あなたの職業をお知らせください。(1つ選択)

- 会社・団体の経営者・役員
 会社員
 公務員
 自営業・自由業
 専業主婦・主夫
 パート・アルバイト
 学生
 無職
 その他

必須 SC1.
日頃、公共交通機関の利用状況についてご回答ください。(それぞれ1つずつ選択)
※選1回以上利用する場合は「利用する」を、それ未満の利用頻度の場合は「利用しない」を選択してください。

利用する公共交通機関 ヨコに回答→	利用状況	
	利用する	利用しない
【自動車】路線バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】高速バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】その他バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】タクシー	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
鉄道	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
船舶	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

必須 SC2.

前問で利用するとお答えになった公共交通機関の、利用目的について公共交通機関ごとに最もあてはまるものを1つご回答ください。（それぞれ1つずつ選択）

利用する公共交通機関 ココに回答→	利用目的				
	通勤	通学	通院	買い物・買 ヤシレ・パー ー	その他
【自動車】路線バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】高速バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】その他バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】タクシー	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
鉄道	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
船舶	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

予備調査のご協力ありがとうございます。

これより**本調査**に移ります。

引き続きご協力お願い致します。

必須 Q1.

新型コロナウイルスに関する第1回目の緊急事態宣言前（2020年1月～3月）の交通機関利用状況について回答してください。（それぞれ1つずつ選択）

利用する交通機関 ココに回答→	利用状況					
	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
【自動車】路線バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】高速バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】その他バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】タクシー	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
鉄道	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
船舶	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
自家用車の利用	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
自転車の利用	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
徒歩	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

必須 Q2.

新型コロナウイルスに関する第1回目の緊急事態発令中（2020年4月～5月）の交通機関利用状況について回答してください。（それぞれ1つずつ選択）

利用する交通機関 ココに回答→	利用状況					
	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
【自動車】路線バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】高速バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】その他バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】タクシー	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
鉄道	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
船舶	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
自家用車の利用	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
自転車の利用	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
徒歩	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

必須 Q3.

新型コロナウイルスに関する第1回目の緊急事態宣言解除後（2020年6月～12月）の交通機関利用状況について回答してください。（それぞれ1つずつ選択）

利用する交通機関 ヨコに回答→	利用状況					
	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
【自動車】路線バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】高速バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】その他バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】タクシー	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
鉄道	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
船舶	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
自家用車の利用	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
自転車の利用	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
徒歩	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

必須 Q4.

新型コロナウイルスに関する第2回目の緊急事態宣言発令中（2021年1月～現在）の交通機関利用状況について回答してください。（それぞれ1つずつ選択）

利用する交通機関 ヨコに回答→	利用状況					
	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
【自動車】路線バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】高速バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】その他バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
【自動車】タクシー	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
鉄道	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
船舶	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
自家用車の利用	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
自転車の利用	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
徒歩	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

必須 Q5.

新型コロナウイルスに関する第1回目の緊急事態宣言前（2020年1月～3月）とそれ以降の公共交通機関の利用状況について回答してください。（1つ選択）

- 公共交通機関の利用が減少した
 公共交通機関の利用は減少していない

必須 Q5-1.

前問で「公共交通機関の利用が減少した」と回答した方にお尋ねいたします。公共交通機関の利用が減少した理由について回答してください。（複数選択可）

- テレワーク・オンライン講義などにより出勤・通学日数が減った
 自家用車の利用が増えた
 自転車の利用が増えた
 徒歩が増えた
 レジャーのための外出を控えるようになった
 通販やデリバリーの利用が増えた
 通院回数が減った
 その他

必須 Q6.

公共交通機関の利用における新型コロナウイルス感染の不安について回答してください。（1つ選択）

- 不安を感じる
 不安に感じない

必須 Q6-1.

公共交通機関を利用するうえでの不安等について回答してください。（複数選択可）

- 通勤ラッシュの緩和が十分ではない
- ソーシャルディスタンスの確保
- 不特定多数の人が利用する
- 域外からの人の移動
- 車（船）内の消毒状況
- 換気状況
- その他

必須 Q7.

公共交通機関利用時の新型コロナウイルスの感染防止対策についてご回答ください。（複数選択可）

- 会話を控える
- 混雑時を避ける
- マスク着用
- 手洗い・うがいの徹底
- 接触確認アプリ等の活用
- 咳エチケットの徹底
- ICカード等キャッシュレスな決済手段の積極的な利用
- グリーン車等の利用
- 特に対策はしていない
- その他

必須 Q8.

交通事業者に求めている対策についてご回答ください。（複数選択可）

- 換気状況の見える化
- 混雑状況の見える化
- キャッシュレスの推進
- 抗菌対策
- その他

任意 Q9.

その他、ご意見等がありましたらご回答ください。

交通事業者等における
新型コロナウイルスの影響調査
調査結果報告書

令和3年3月
〒231-8433 神奈川県横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎
関東運輸局
交通政策部交通企画課
