

交通事業者等における新型コロナウイルスの影響調査

—概要版—

国土交通省 関東運輸局

2021年3月



関東運輸局

Kanto District Transport Bureau

第1章 交通事業者向けアンケート調査

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輸送モードごとの配付件数は以下のとおり。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

アンケート調査回収結果

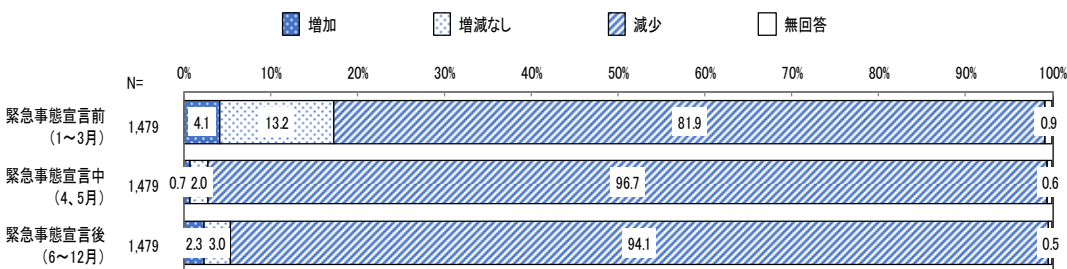
配付件数	有効回答件数	有効回答率
2,659件	1,479件	55.6%

交通事業者等における新型コロナウイルスの影響調査（事業者） 概要

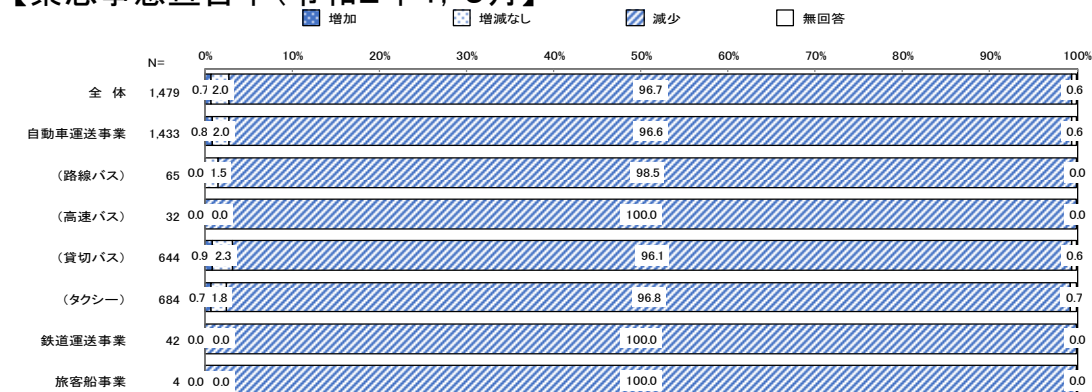
輸送実績（人員）の推移（前年同月比）

- 減少率が緊急事態宣言前（令和2年1～3月）では81.9%、緊急事態中（令和2年4、5月）では96.7%、緊急事態宣言後（令和2年6月～12月）では94.1%となっている。
- 輸送モード別では、緊急事態宣言前（令和2年1～3月）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。
- 緊急事態中（令和2年4、5月）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。
- 緊急事態宣言後（令和2年6月～12月）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。

自動車運送事業全体

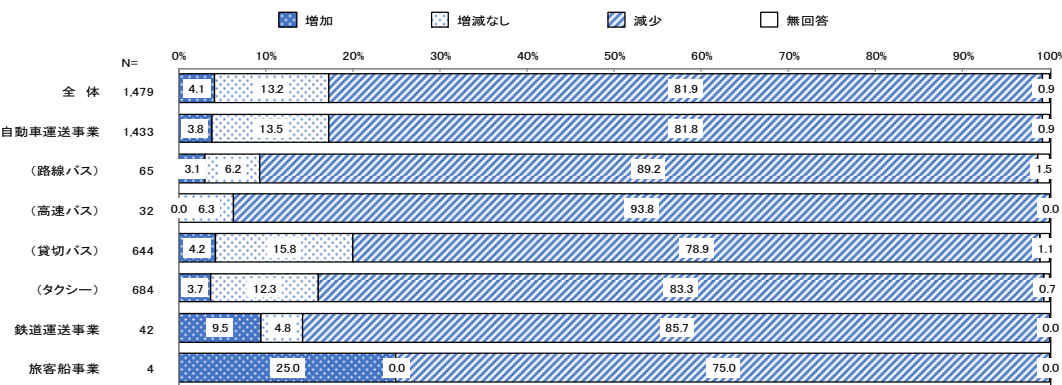


【緊急事態宣言中（令和2年4、5月）】

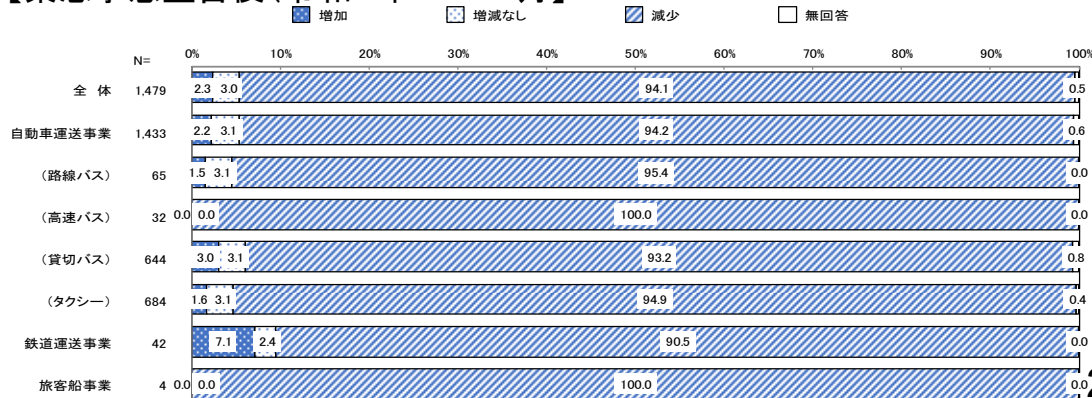


輸送モード別

【緊急事態宣言前（令和2年1～3月）】



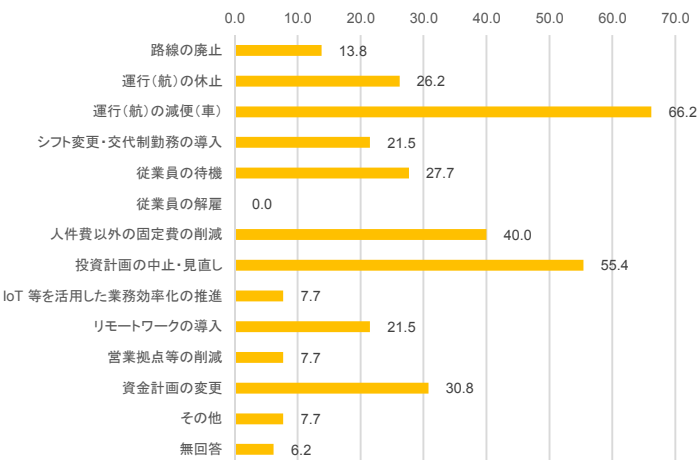
【緊急事態宣言後（令和2年6～12月）】



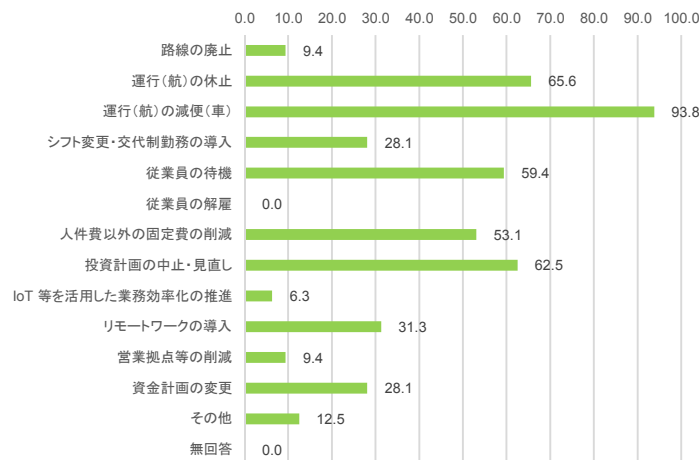
事業コスト削減のための取組

- 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。
- 具体的な取組として、「車両の更新時期の見直し」、「乗務員の出向、転籍」、「深夜便の運休」などの回答があった。

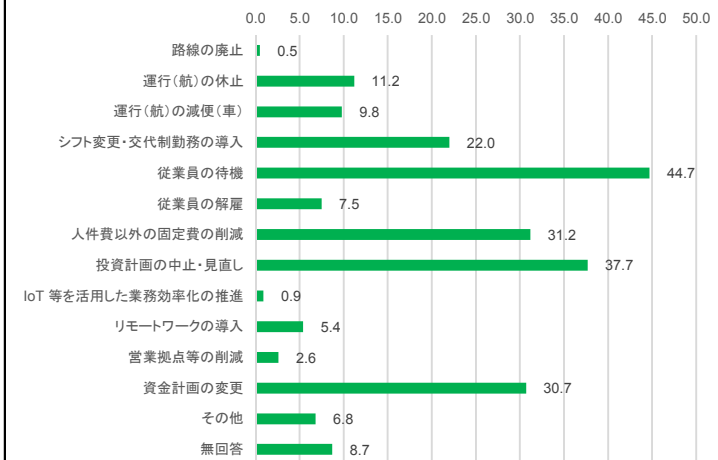
路線バス



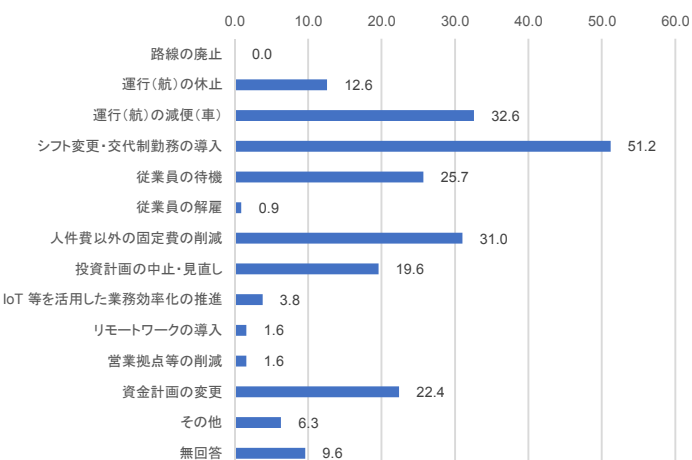
高速バス



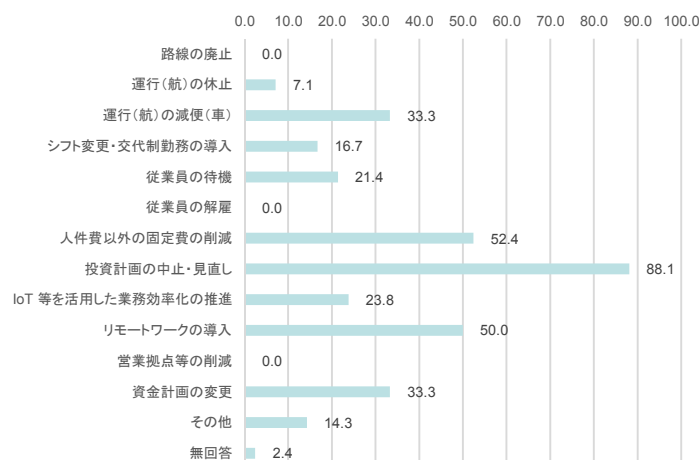
貸切バス



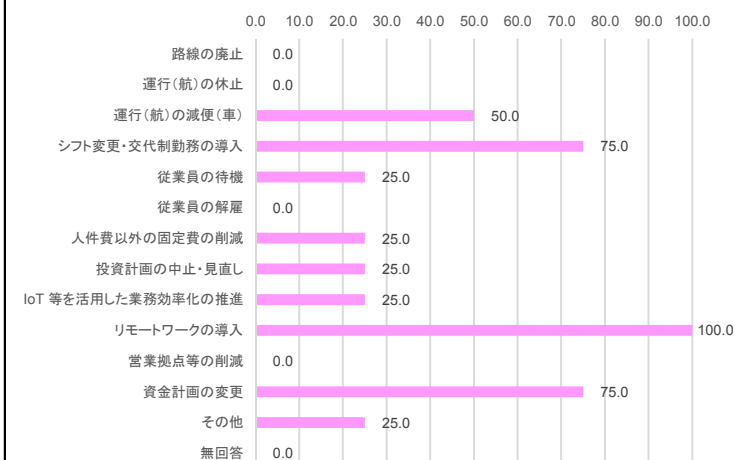
タクシー



鉄道運送事業



旅客船事業



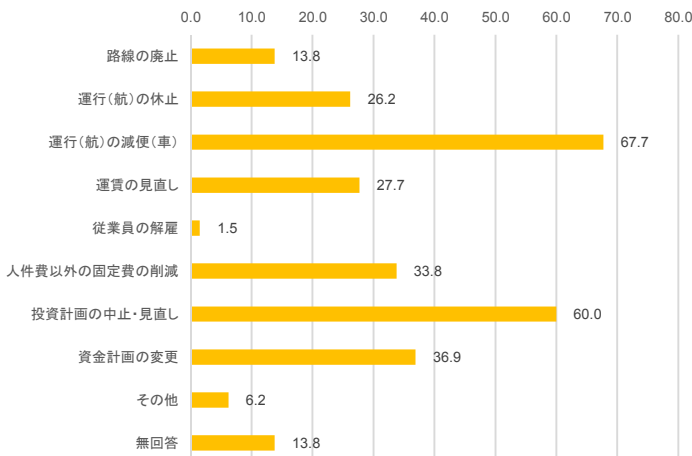
交通事業者等における新型コロナウイルスの影響調査（事業者） 概要

今後の事業継続のための取組

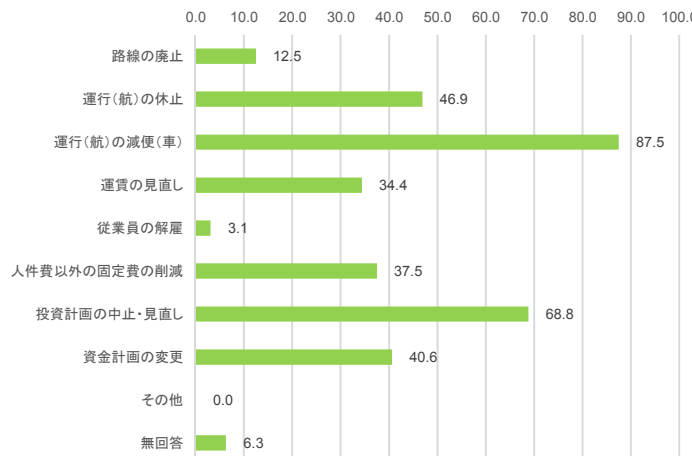
- 鉄道運送事業は「投資計画の中止・見直し」が、貸切バスは「資金計画の変更」が、タクシーは「人件費以外の固定費の削減」が、路線バス、高速バスは「運行(航)の減便(車)」が、それぞれ最も高くなっている。

※事業者の今後の経営に関するヒアリング結果については後述

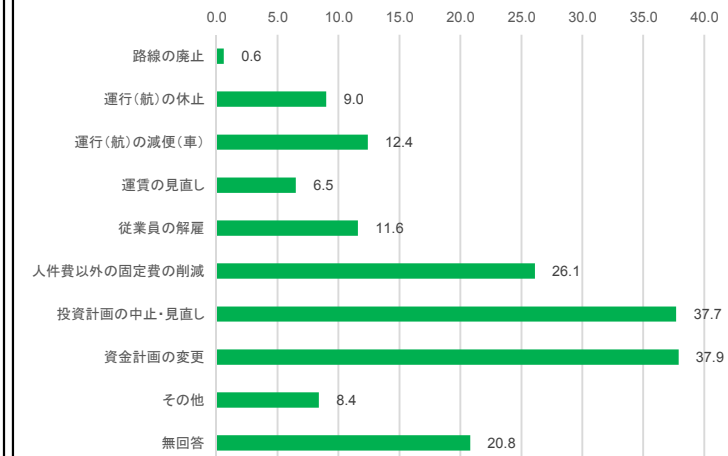
路線バス



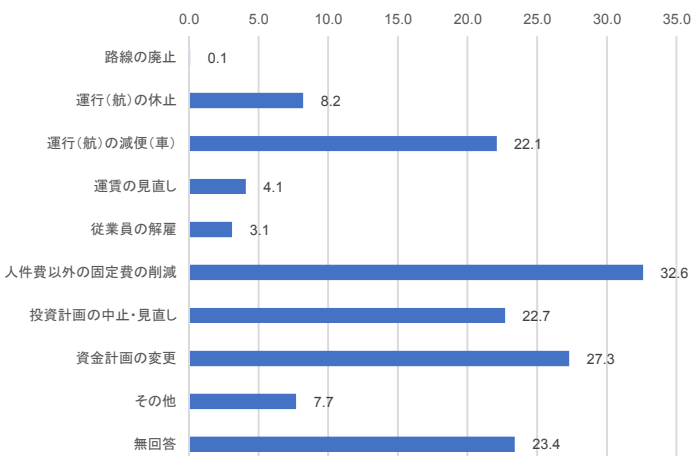
高速バス



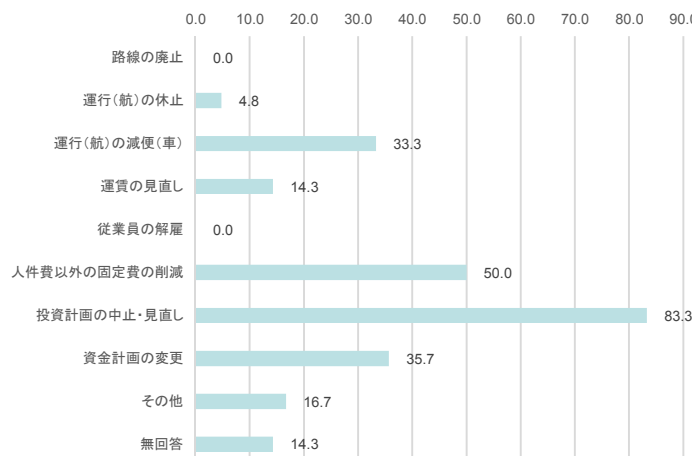
貸切バス



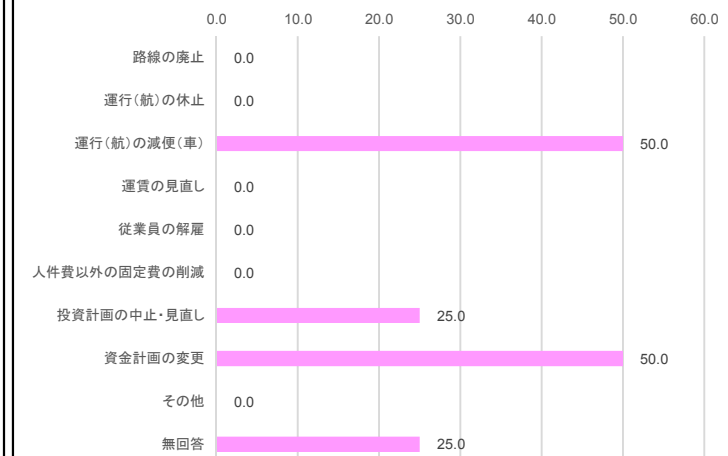
タクシー



鉄道運送事業

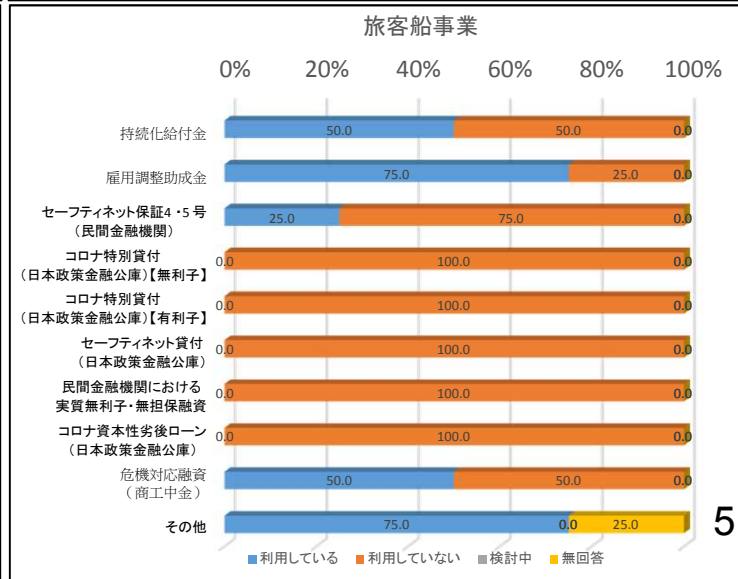
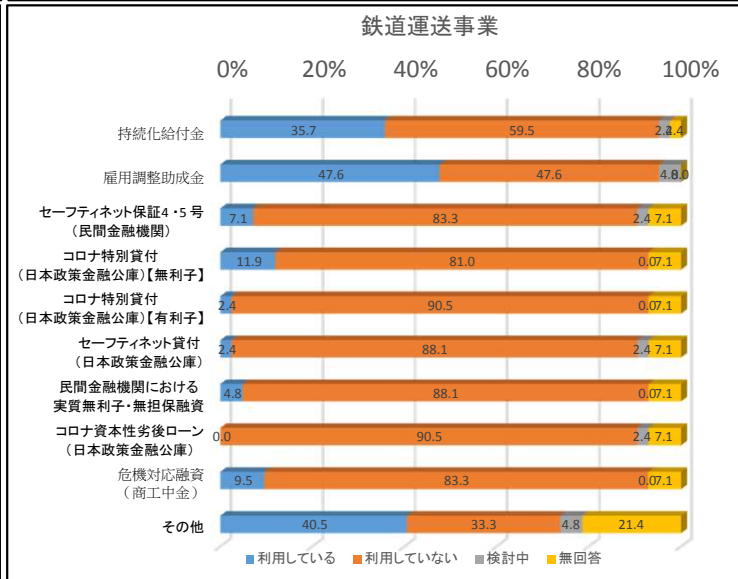
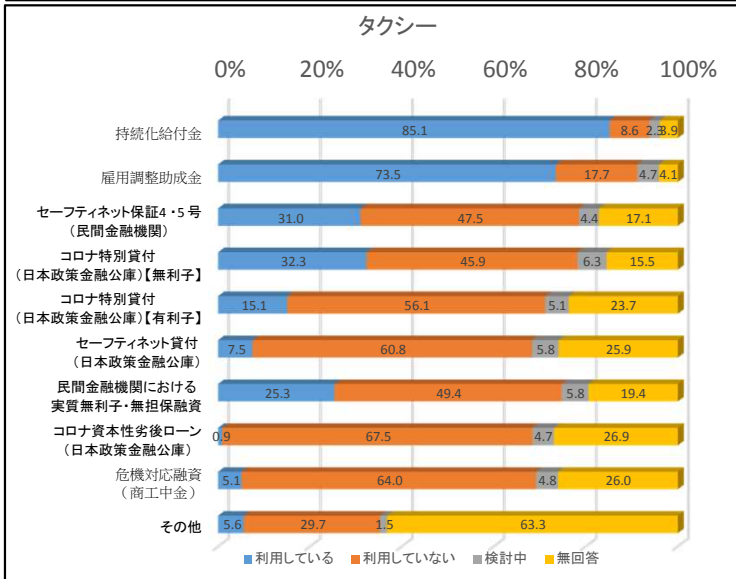
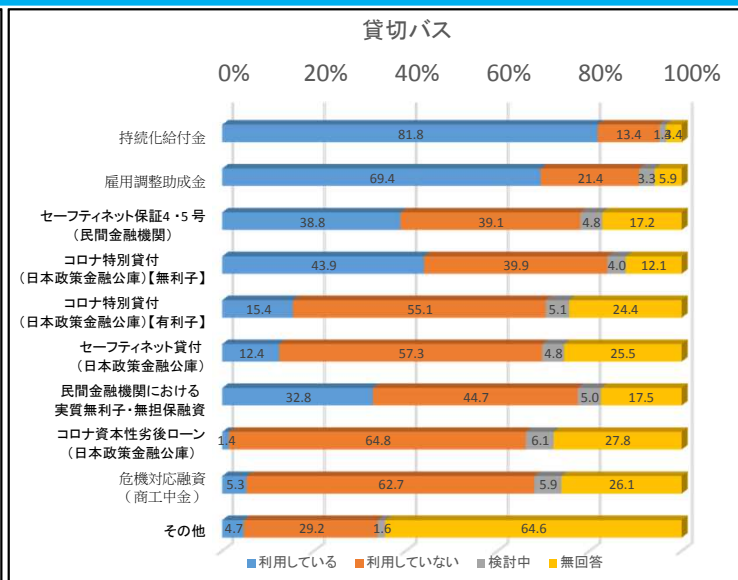
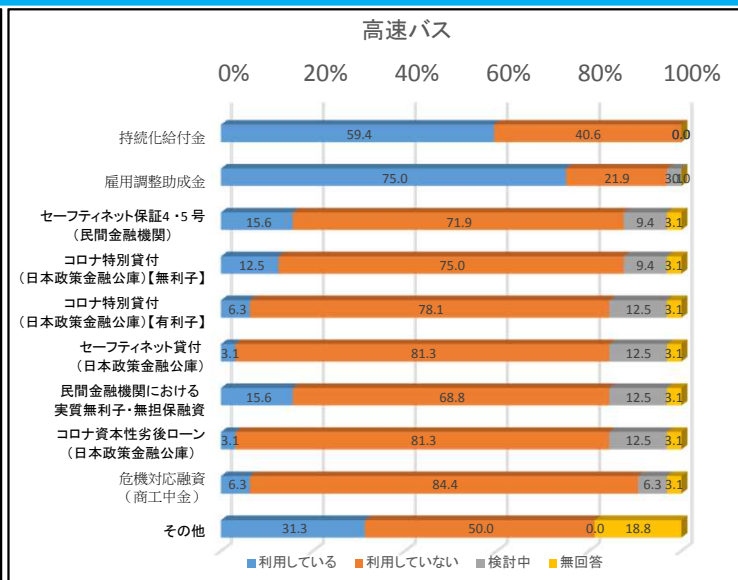
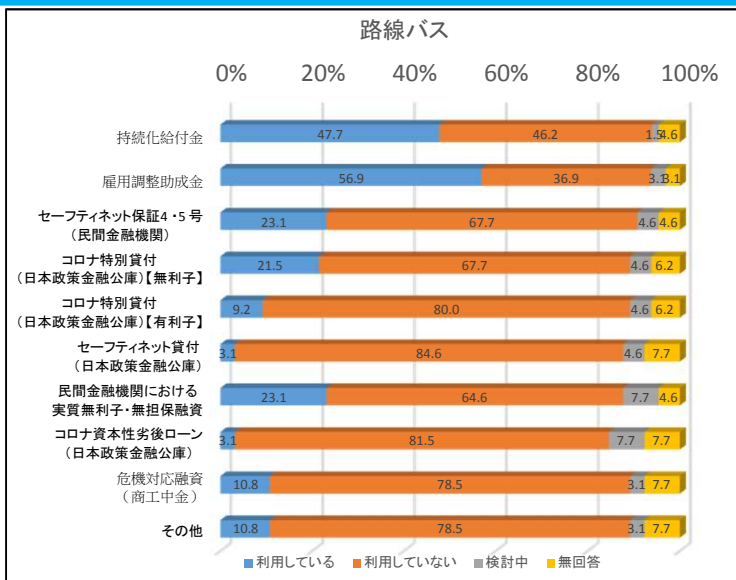


旅客船事業



国や自治体の支援策の活用状況

- 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(全モード平均)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%で続いている。
- 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%で続いている。



ヒアリング調査結果

○現状

- ・ 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。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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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、その資金用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。

○今後の経営上の不安点

- ・ 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。
- ・ 資金調達については、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。

○今後の経営方針について

- ・ 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が、バス事業に関しては、移動需要がコロナ以前までに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。
- ・ 経費削減については、これまで時間外手当を支給し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。

第2章 自治体向けアンケート調査

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

(2)ヒアリング調査

訪問面談調査

5. 調査期間

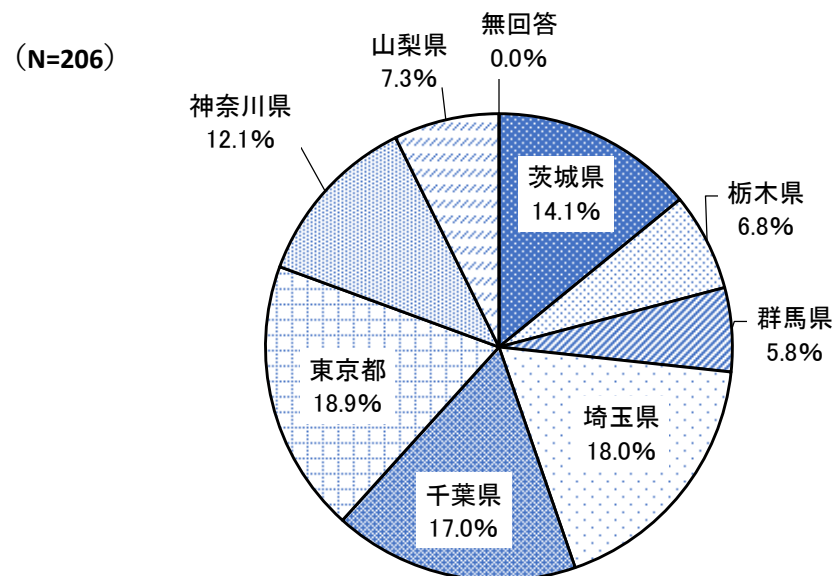
令和3年2月～3月

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%

【回答自治体の属性】

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%となっている。



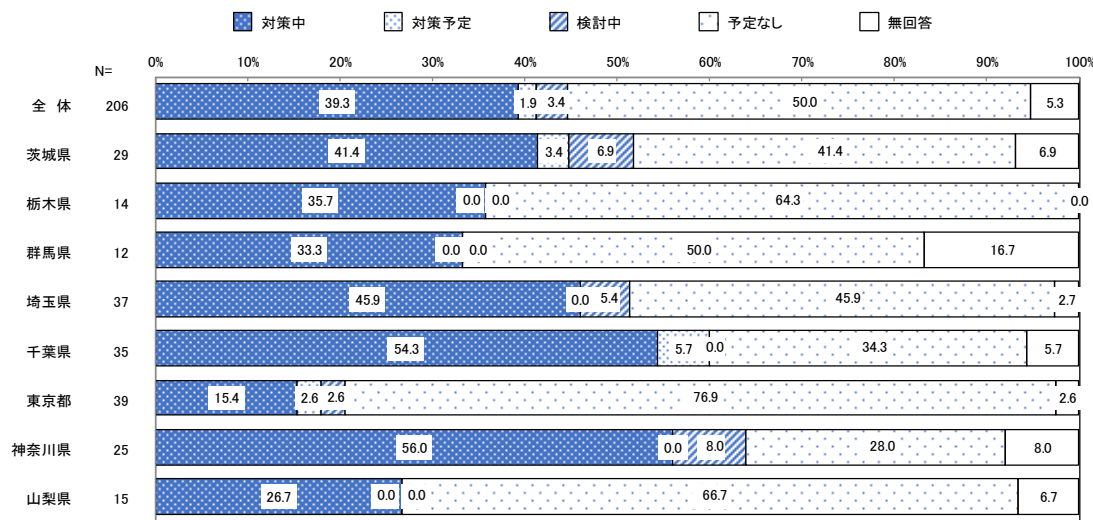
交通事業者等における新型コロナウイルスの影響調査（自治体） 概要

地方創生臨時交付金の活用状況

- 感染症防止対策については、千葉県、神奈川県で「対策中」が5割を超えている。予算については、第2次補正予算の活用が5割を超えている。
- 運行支援については、茨城県、群馬県、埼玉県で「対策中」が5割を超えている。予算については、第2次補正予算の活用が5割を超えているが。今後対応予定の自治体においては第3次補正予算の活用が5割を超えている。

感染症防止対策

【対策状況】



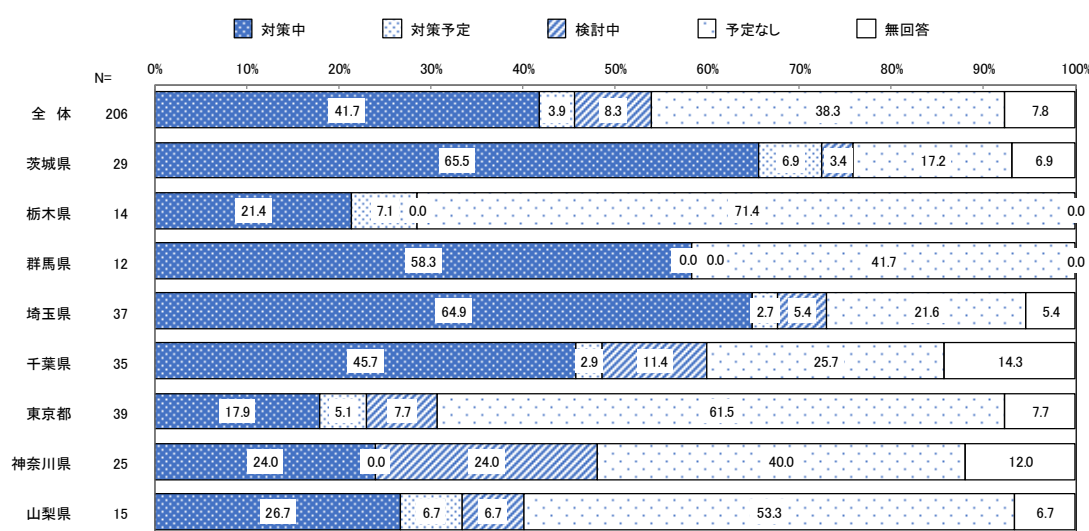
【予算の種別】

(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	
		件数	件数	件数		
全体	92	18	65	14	5	
		19.6	70.7	15.2	5.4	
感染症防止対策内容	対策中	81	18	63	10	0
			22.2	77.8	12.3	0.0
	対策予定	4	0	2	2	0
		0.0	50.0	50.0	0.0	
検討中	7	0	0	2	5	
		0.0	0.0	28.6	71.4	

運行支援

【対策状況】



【予算の種別】

(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	
		件数	件数	件数		
全体	111	15	77	28	6	
		13.5	69.4	25.2	5.4	
運行支援の対策内容	対策中	86	15	74	11	0
			17.4	86.0	12.8	0.0
	対策予定	8	0	3	6	0
		0.0	37.5	75.0	0.0	
検討中	17	0	0	11	6	
		0.0	0.0	64.7	35.3	

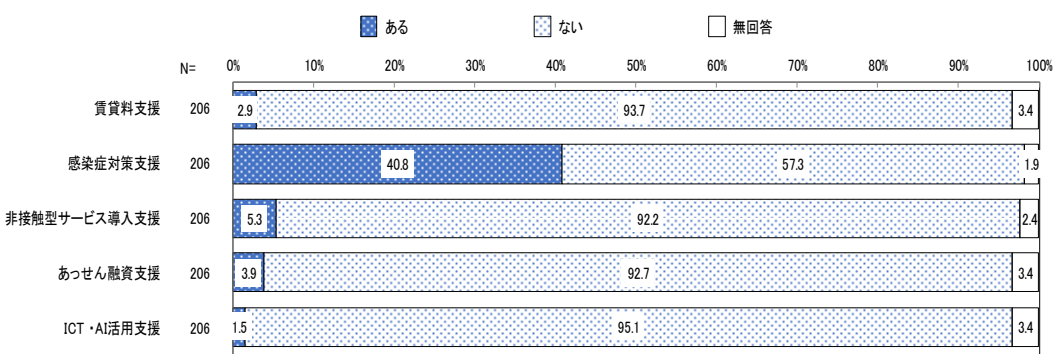
交通事業者等における新型コロナウイルスの影響調査（自治体） 概要

交通事業者の支援制度

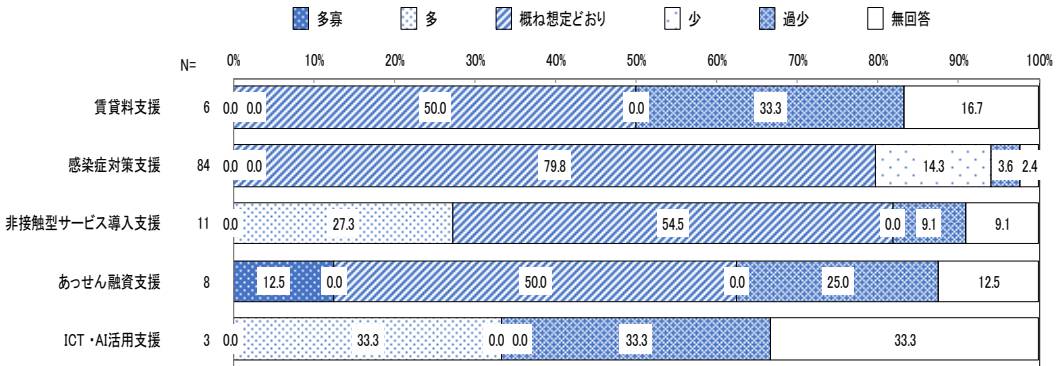
- 交通事業者への支援制度について、制度が「ある」支援内容は、＜感染症対策支援＞が40.8%と最も高い。次いで＜非接触型サービス導入支援＞が5.3%、＜あっせん融資支援＞が3.9%、＜賃貸料支援＞が2.9%、＜ICT・AI活用支援＞が1.5%と続くが、＜感染症対策支援＞以外の支援内容については、いずれも1割未満にとどまっている。
- 交通事業者に対する経営面への支援について、制度が「ある」支援内容は、最も高い＜新型コロナウイルス全般に関する相談窓口の設置＞でも10.7%と約1割にとどまっており、多くの自治体で支援策の制度化が進んでいない状況にある。

支援制度

【制度の有無】

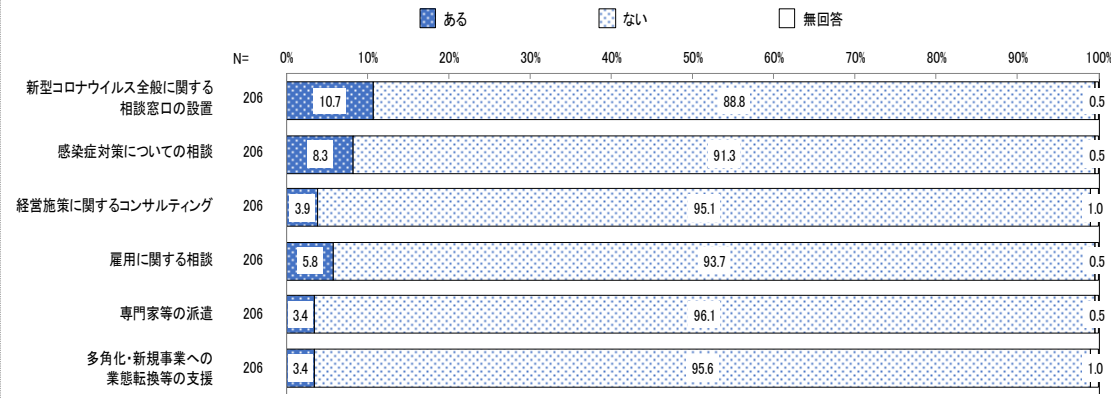


【利用状況】



支援制度（助成金等を除く）

【制度の有無】



【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
- 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。
- 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）。
- 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。
- 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）。
- 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。
- 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。

第2章 一般市民向けアンケート調査

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

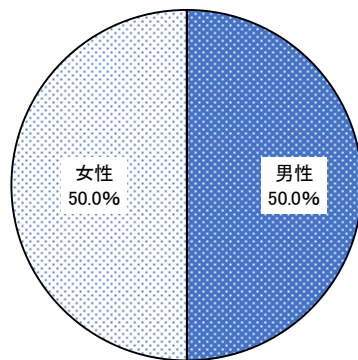
令和3年3月

【回答者の属性】

(N=2,000)

○性別

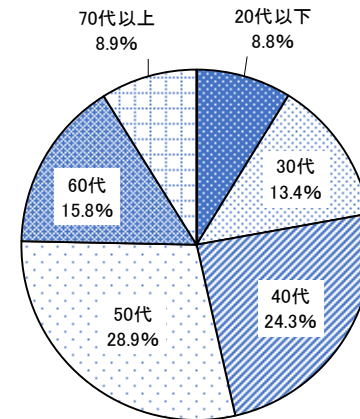
性別については、「男性」が50.0%、「女性」が50.0%となっている。



(N=2,000)

○年齢

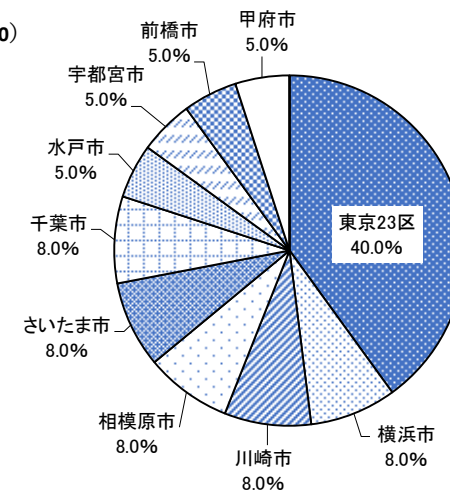
年齢については、「50代」が28.9%と最も高く、次いで「40代」が24.3%、「60代」が15.8%となっている。



(N=2,000)

○居住地

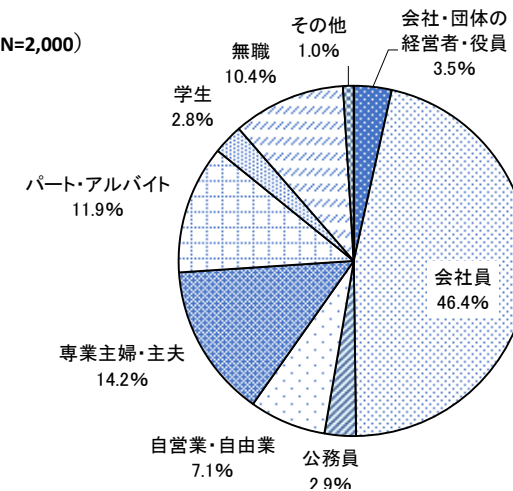
居住地については、「東京23区」が40.0%、「横浜市」「川崎市」「相模原市」「さいたま市」「千葉市」がそれぞれ8.0%、「水戸市」「宇都宮市」「前橋市」「甲府市」がそれぞれ5.0%となっている。



(N=2,000)

○職業

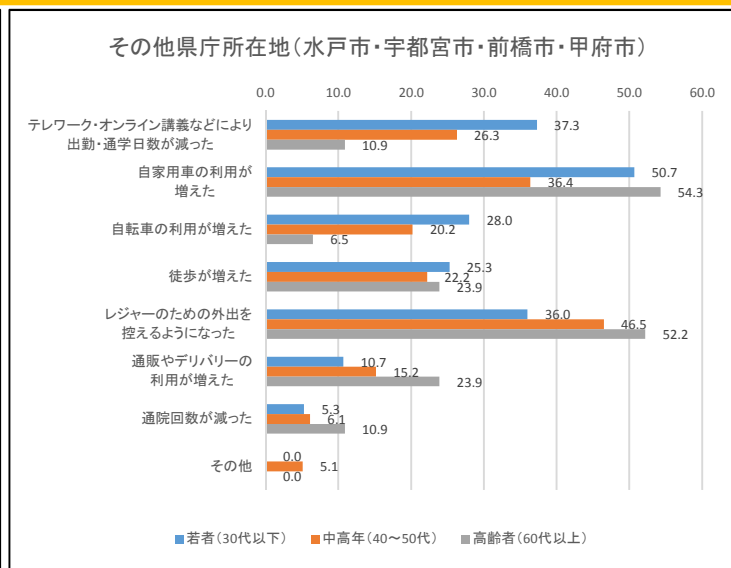
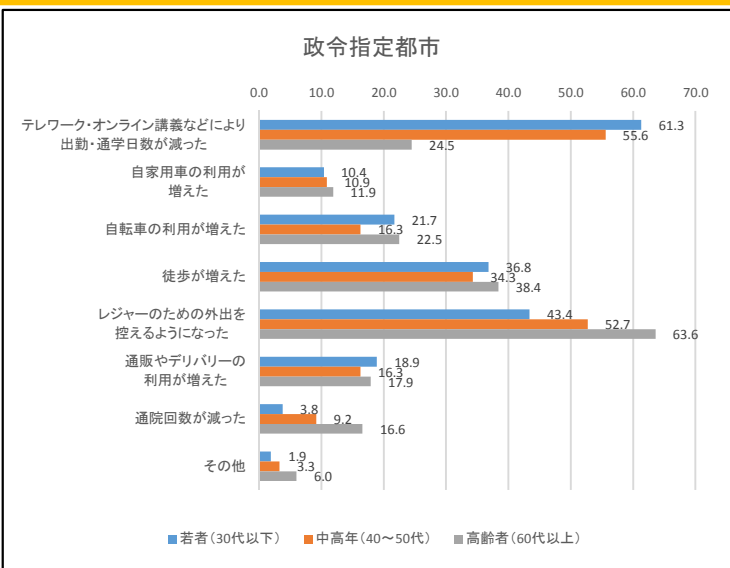
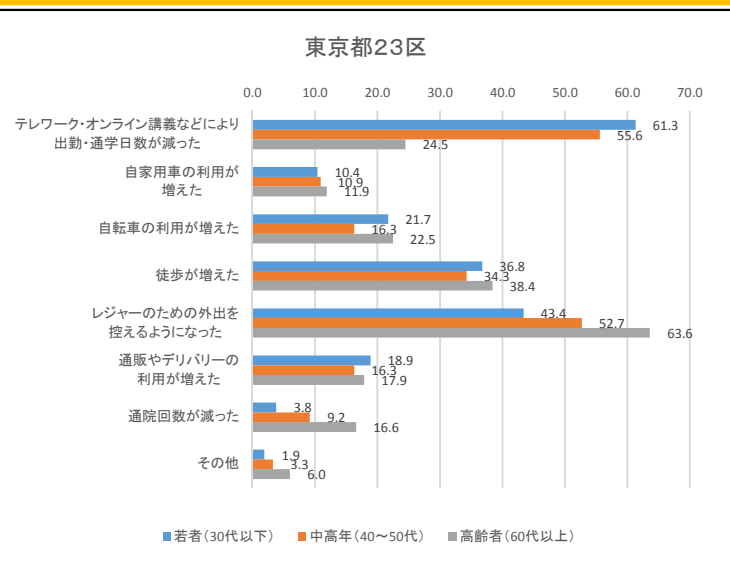
職業については、「会社員」が46.4%と最も高く、次いで「専業主婦・主夫」が14.2%、「パート・アルバイト」が11.9%となっている。



交通事業者等における新型コロナウイルスの影響調査（市民） 概要

公共交通機関の利用が減少した理由

- 全体として、緊急事態宣言前と比較して地域公共交通を利用頻度が減少していると回答した者の割合は59.9%であり、減少理由は地域別では、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」が最も高い。一方、その他の県庁所在地では「自家用車の利用が増えた」が最も高くなっている。
- 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。



交通事業者に求めている対策

- 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。
- 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。

