

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5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	3
3. 調査内容	3
4. 調査方法	4
5. 調査期間	4
6. アンケート調査回収結果	4
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	16
4. 経営の維持・確保に向けた取組	25
5. 業績や財務面への影響について	62
6. ご意見等	79
III アンケート調査票	81
IV ヒアリング調査結果のまとめ	85
1. 新型コロナウイルスの影響が定着化しつつある中での経営状況について	85
2. 経営の維持・確保に向けた取組について	86
3. キャッシュフローについて	86
4. 金融機関からの資金調達状況について	87
5. 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	88
6. コロナ禍による影響が定着化しつつある現状及び今後の経営上の不安点	89
7. 今後の経営方針について	89
8. ヒアリング結果の総括	90
V ヒアリング調査質問票	92
第2章 一般市民向けアンケート調査	93
I 調査概要	94
1. 調査目的	94
2. 調査対象	94
3. 調査内容	94
4. 調査方法	94
5. 調査期間	94

6. 注意事項	94
II 調査結果	95
1. 回答者の属性	95
2. 公共交通機関の利用状況と利用目的	97
3. 新型コロナウイルス感染症による生活状況の変化	99
4. 新型コロナウイルス感染症拡大前後の公共交通機関等の利用状況	104
5. 公共交通機関を利用するうえでの不安等	136
6. 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	139
7. ご意見等	150
III 調査票	151

第1章 交通事業者向け調査

I 調査概要

1. 調査目的

関東運輸局では、令和2年度に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として、「交通事業者等における新型コロナウイルスの影響調査」（以下、「前回調査」という。）を実施し、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まとめるとともに、地方自治体による交通事業者への支援についてのアンケート結果及び一般市民の公共交通利用に関する意識についての調査結果とあわせて報告書としてとりまとめを行った。

現在、交通事業者においては、新型コロナウイルス感染症の影響の長期化による公共交通の輸送人員の減少傾向に加え、感染症拡大防止に係る追加コストが発生しており、引き続き不安定な経営を余儀なくされている。

また、公共交通の利用者においては、新型コロナウイルス感染拡大を機に、生活スタイルやビジネススタイルの変化などの新しい生活様式の浸透により移動の減少が生じており、公共交通の輸送人員がコロナ禍以前の水準に回復していない。

このような状況の中で、交通事業者においては、事業の維持・継続に向けた取組や感染症拡大防止対策を実施しているが、ウィズコロナ時代における公共交通の利用者の移動需要や求められている感染症拡大防止対策への対応が十分ではない可能性がある。

そこで、前回調査に引き続き、コロナ禍において交通事業者が実施している事業の維持・継続に向けた取組等の調査及びウィズコロナ時代における一般市民の公共交通利用に関する意識についての調査を行い、新型コロナウイルス感染拡大から2年半が経過した現状における交通事業者や公共交通の利用者への新型コロナウイルスの影響を取りまとめ、前回調査結果との比較分析とあわせて周知・展開し、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とする。

※参考 前回調査結果：関東運輸局ホームページ

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/eikyuu_tyousa.html

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 2,512 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	2,459 件
(路線バス)	(99 件)
(高速バス)	(51 件)
(貸切バス)	(1,026 件)
(タクシー)	(1,283 件)
鉄道運送事業	49 件
旅客船事業	4 件
合計	2,512 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
- 経営の維持・確保に向けた取組について
- 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（公的金融機関の無利子貸付け含む）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4年12月～令和5年1月

(2) ヒアリング調査

令和5年1～3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
2,512 件	1,141 件	45.4%

7. 注意事項

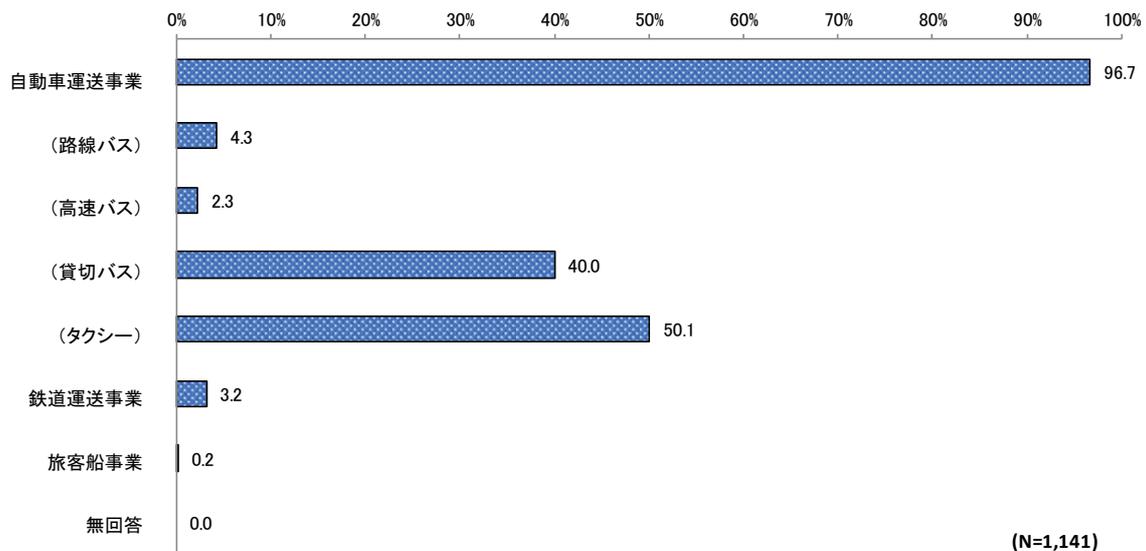
- (1) 図表中の「N」(Number of cases の略) は、設問に対する回答者の総数を示しており、回答者の構成比 (%) を算出するための基数となる。
- (2) 図表中の構成比は、小数点第2位を四捨五入している。
- (3) 集計表の上段の数字は回答数、下段の数字は構成比 (%) を示している。
- (4) 回答が2つ以上ありうる場合 (複数回答) は、合計が100%を超えることがある。
- (5) 旅客船事業については、調査対象数4件と少数のため統計上の有意性に鑑みて原則としてコメントを省略している。各数値は参考程度とする。
- (6) 自由記述の設問については一部の意見を抜粋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

Ⅱ アンケート調査結果

1. 回答企業の属性

(1) 輸送モード

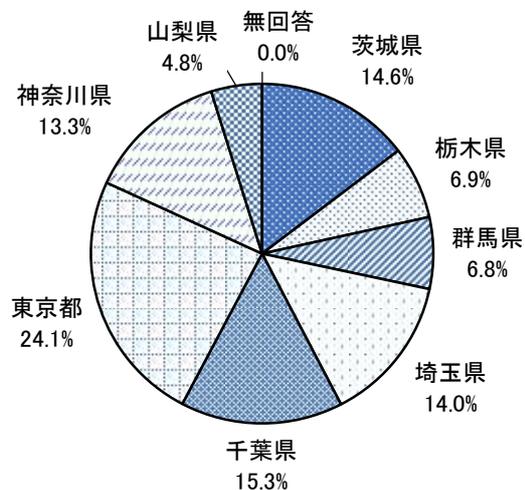
輸送モードについて、「自動車運送事業」が96.7%と最も高く、次いで「鉄道運送事業」が3.2%、「旅客船事業」が0.2%となっている。「自動車運送事業」の内訳は、「タクシー」が50.1%で最も高く、次いで「貸切バス」が40.0%となっている。



(2) 地域

地域については、東京都が24.1%と最も高く、次いで「千葉県」が15.3%、「茨城県」が14.6%、「埼玉県」が14.0%、「神奈川県」が13.3%となっている。

(N=1,141)



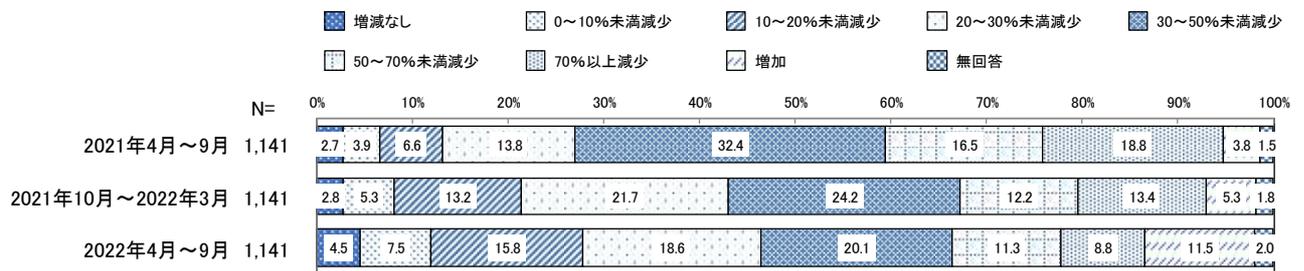
2. 輸送実績について

(1) 輸送実績(人員)の推移

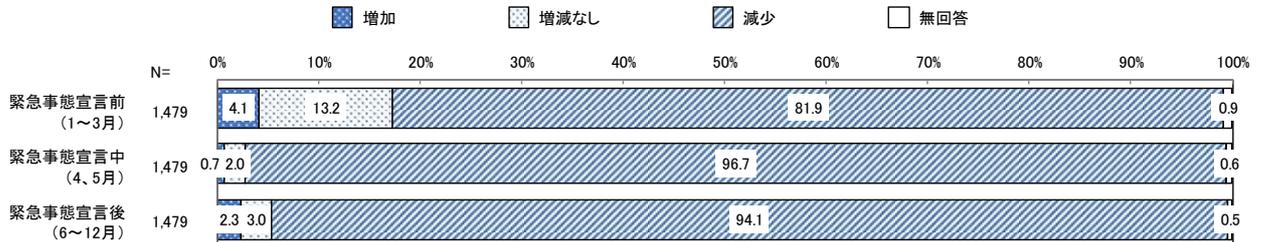
問1. 2021年4月～2022年9月の輸送人員について、2019年度(新型コロナウイルス感染症の流行拡大前)同期比の状況をご回答ください。

2021年4月～2022年9月の輸送人員について6か月ごとの推移をみると、時間が経つごとに輸送人員が増加している傾向がみられた。

前回調査結果(2020年1月～12月の輸送人員状況)と比べると、2022年4月～9月の輸送人員は緊急事態宣言前の水準に近くなっており、コロナ禍の影響が収まり、回復傾向にあることがうかがえる。



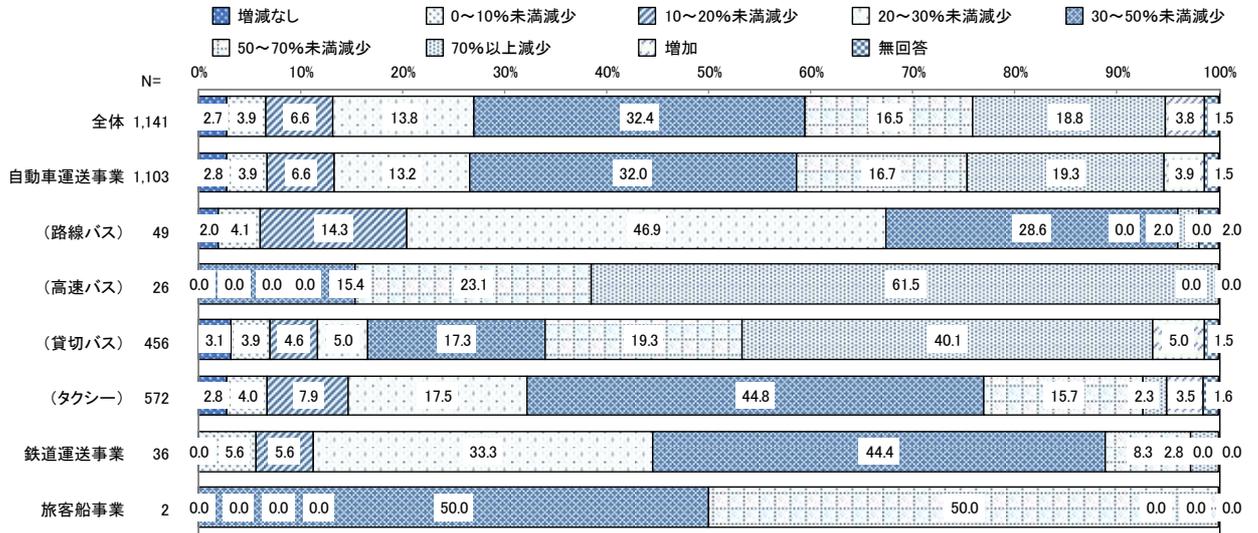
<前回調査結果>



【2021年4月～9月】

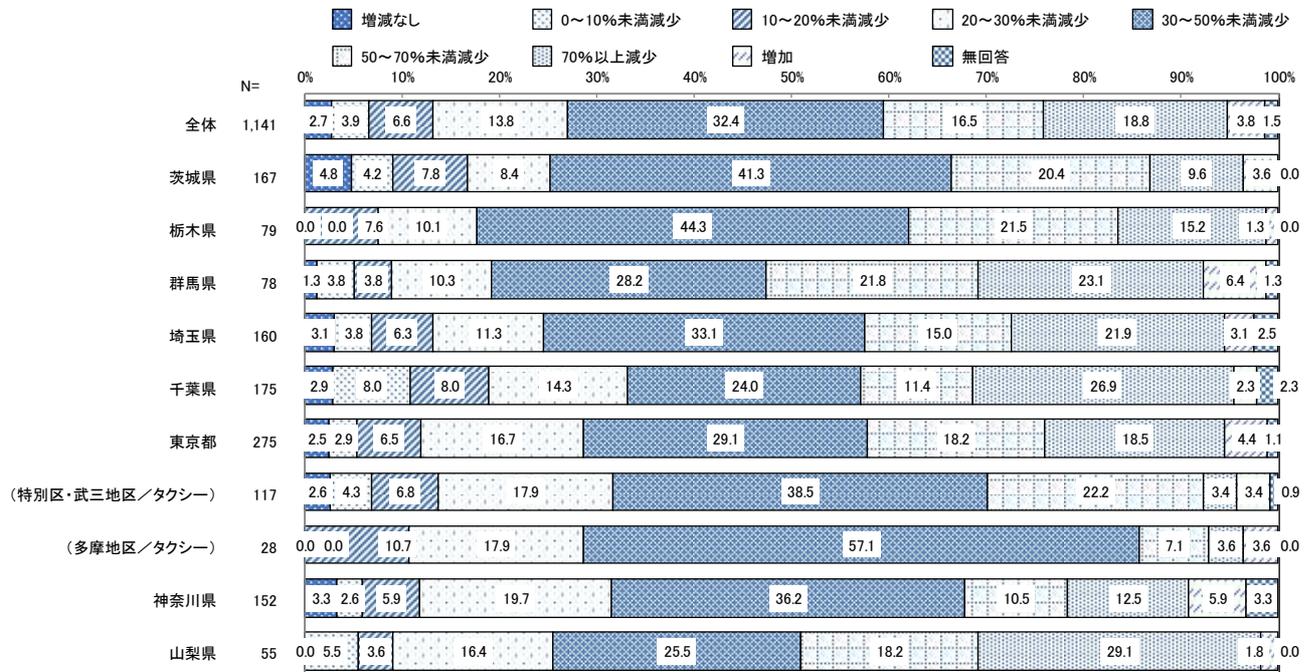
<輸送モード別>

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「減少」が9割を超えており、特に高速バス、鉄道運送事業では100.0%となった。



<地域別>

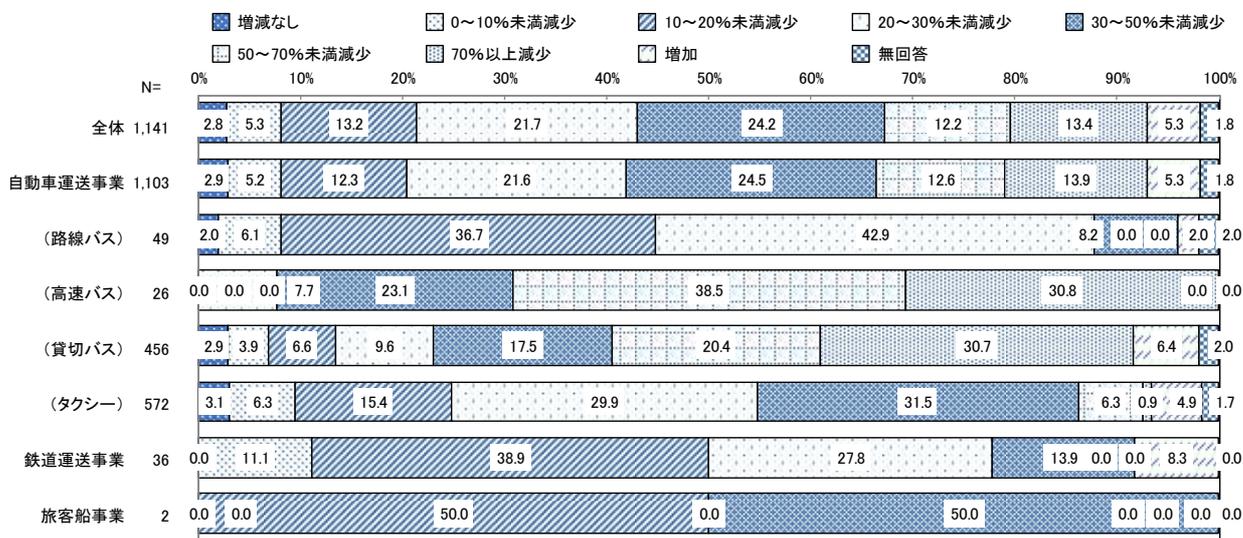
地域別では、いずれの地域も「減少」が9割以上となっており、特に多摩地区(タクシー)、栃木県、山梨県では98%を超えている。



【2021年10月～2022年3月】

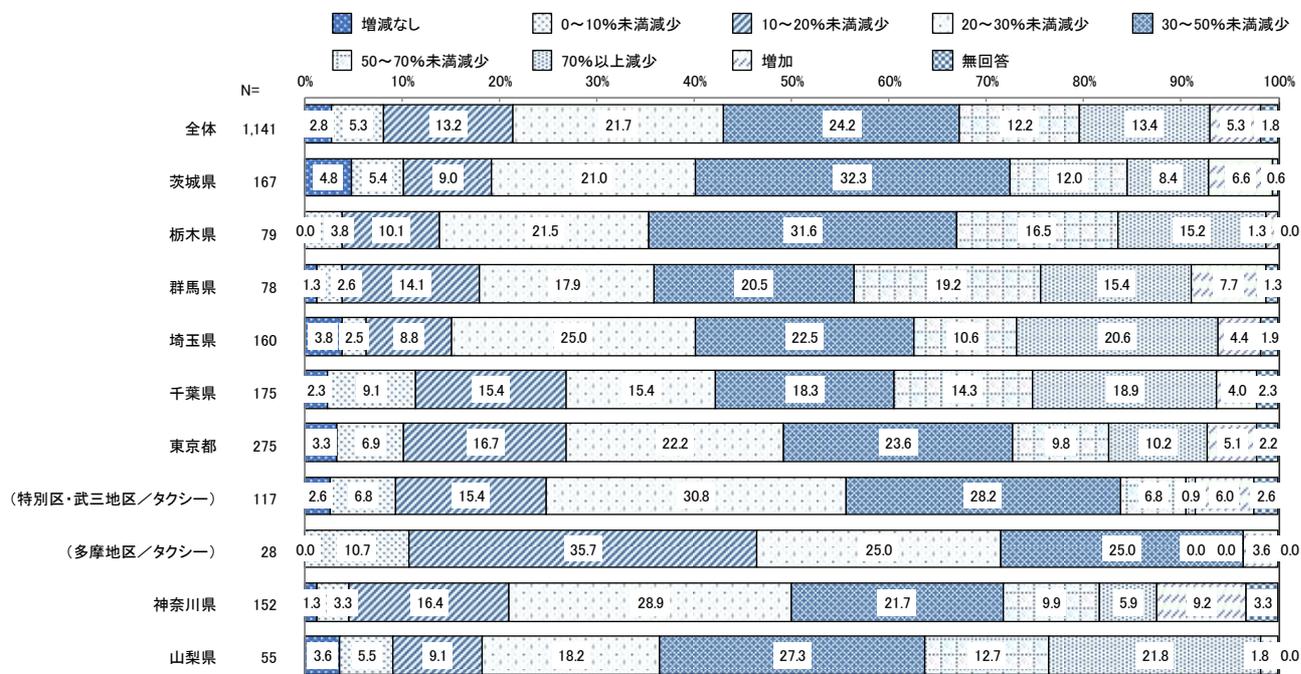
<輸送モード別>

輸送モード別では、貸切バスを除くいずれの輸送モードも「減少」が9割を超えている。



<地域別>

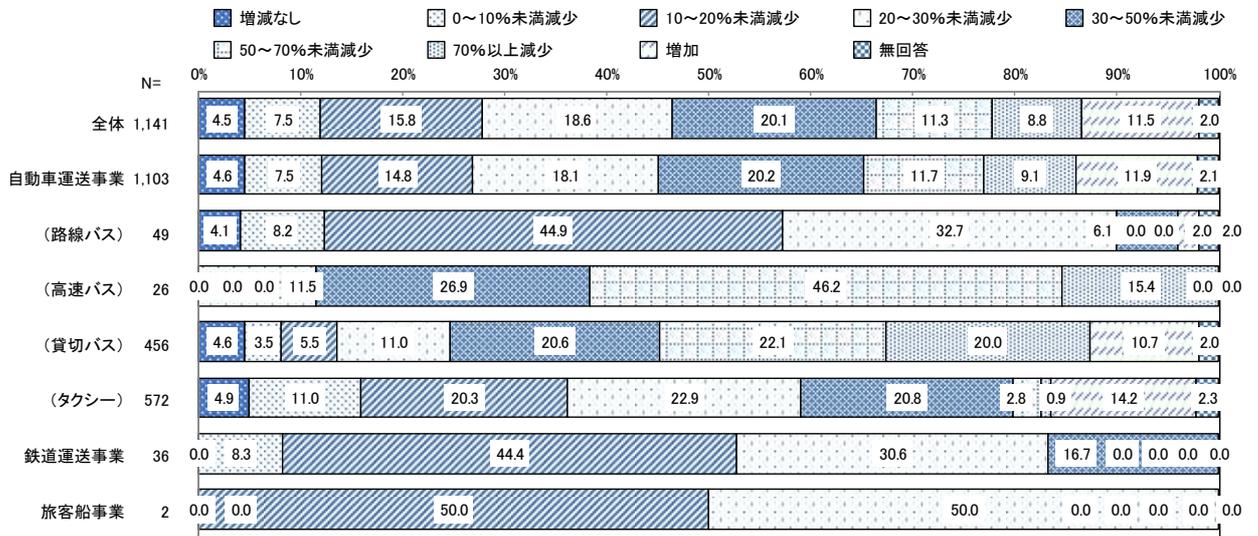
地域別では、いずれの地域も「減少」が8割を超えている。減少率の平均値はいずれの地域も6割を超えており、特に山梨県で77.7%と最も高くなっている。



【2022年4月～9月】

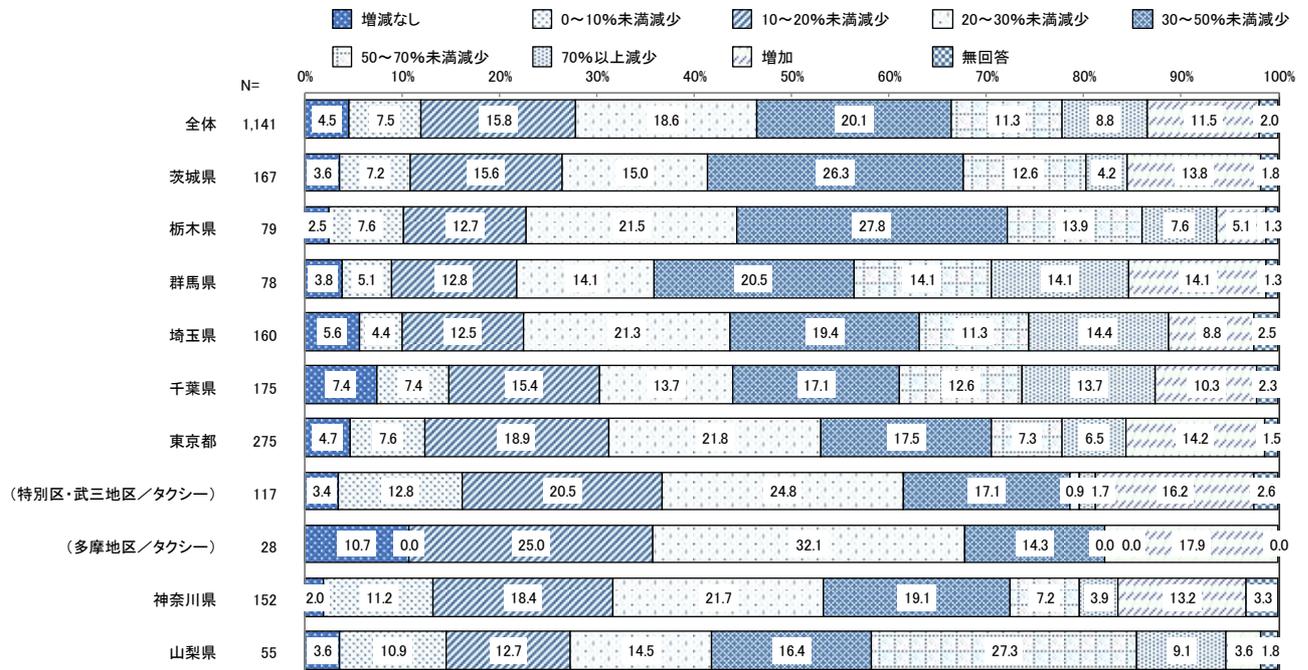
<輸送モード別>

輸送モード別では、タクシーを除くいずれの輸送モードも「減少」が8割を超えている。



<地域別>

地域別では、いずれの地域も「減少」が7割から9割となっている。

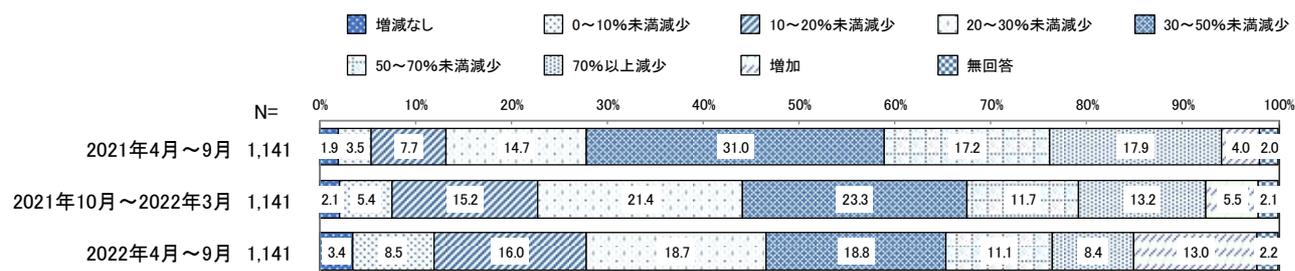


(2) 運送収入実績の推移

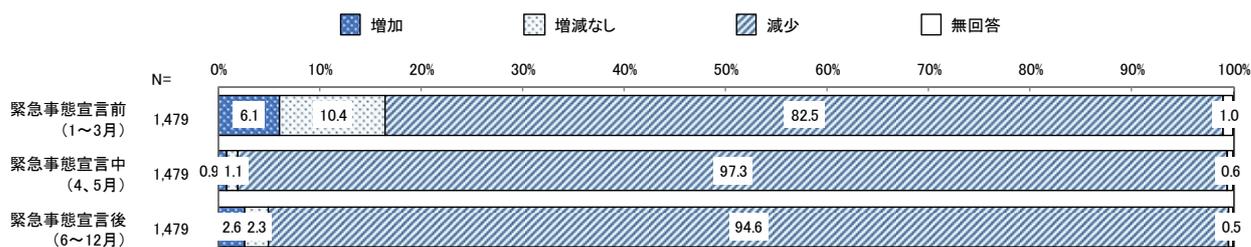
問2. 2021年4月～2022年9月の運送収入実績について、2019年度(新型コロナウイルス感染症の流行拡大前)同期比の状況をご回答ください。

2021年4月～2022年9月の運送収入実績は、2021年4月～2022年3月までの「増加」は1割未満であったが、2022年4月～9月には13.0%となった。

前回調査結果と比べると、「増加」の割合が緊急事態宣言前より多く、回復傾向にあることがうかがえる。



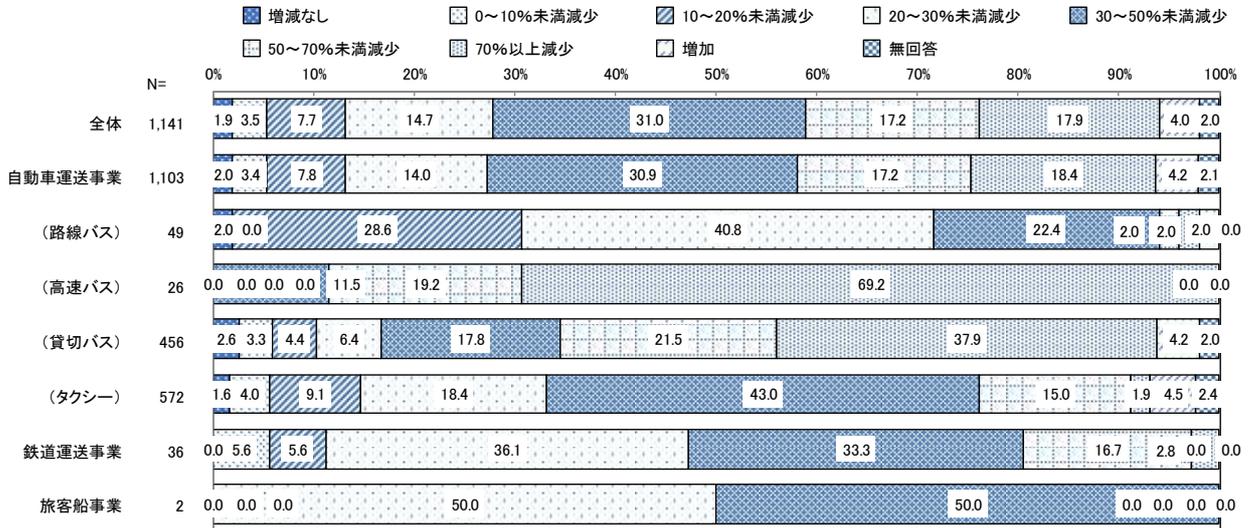
<前回調査結果>



【2021年4月～9月】

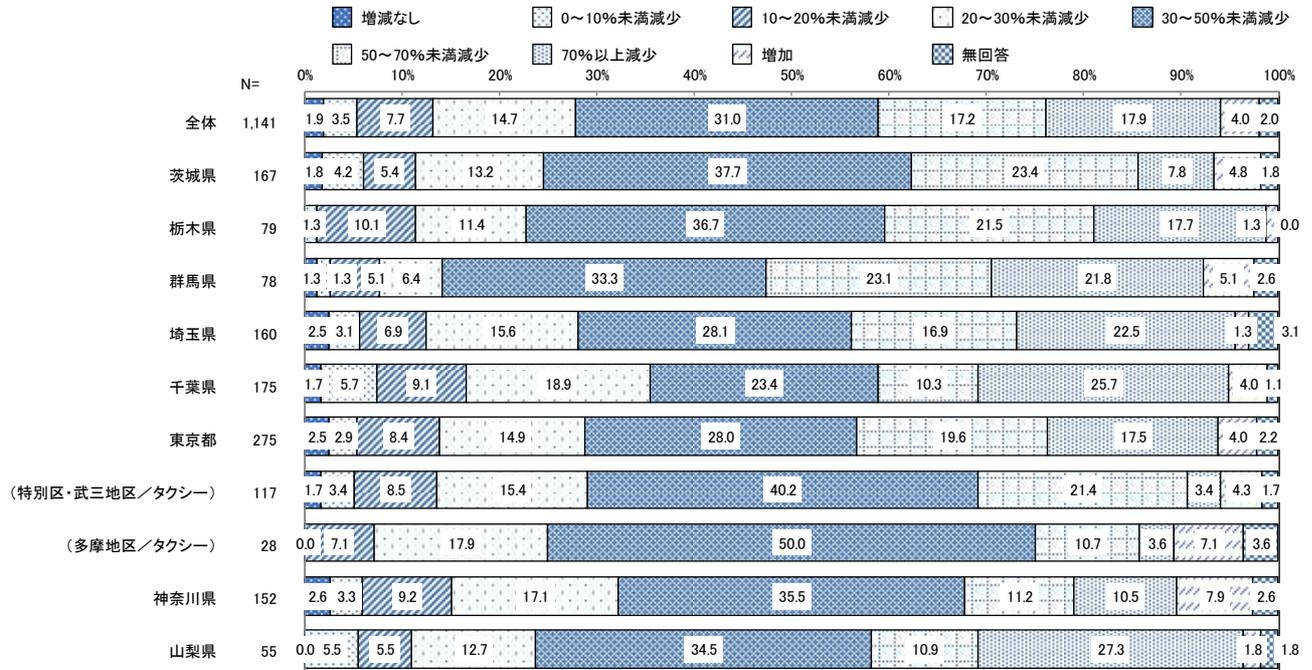
<輸送モード別>

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「減少」が9割を超えており、特に高速バス、鉄道運送事業ではほぼ100.0%を占めている。



<地域別>

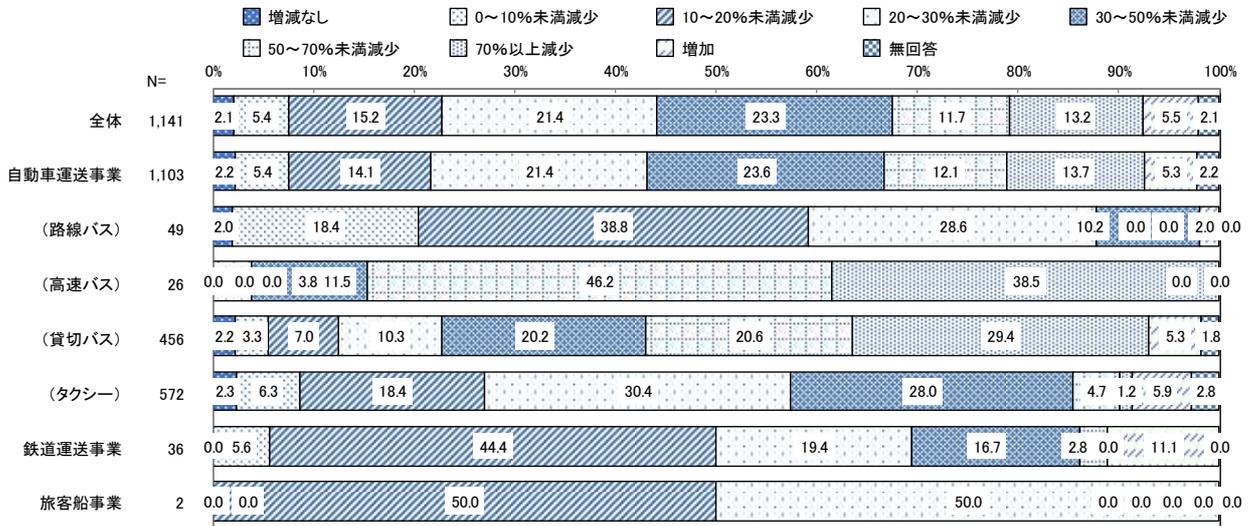
地域別では、いずれの地域も「減少」が8割から9割を占めており、特に山梨県、栃木県では95%を超えている。



【2021年10月～2022年3月】

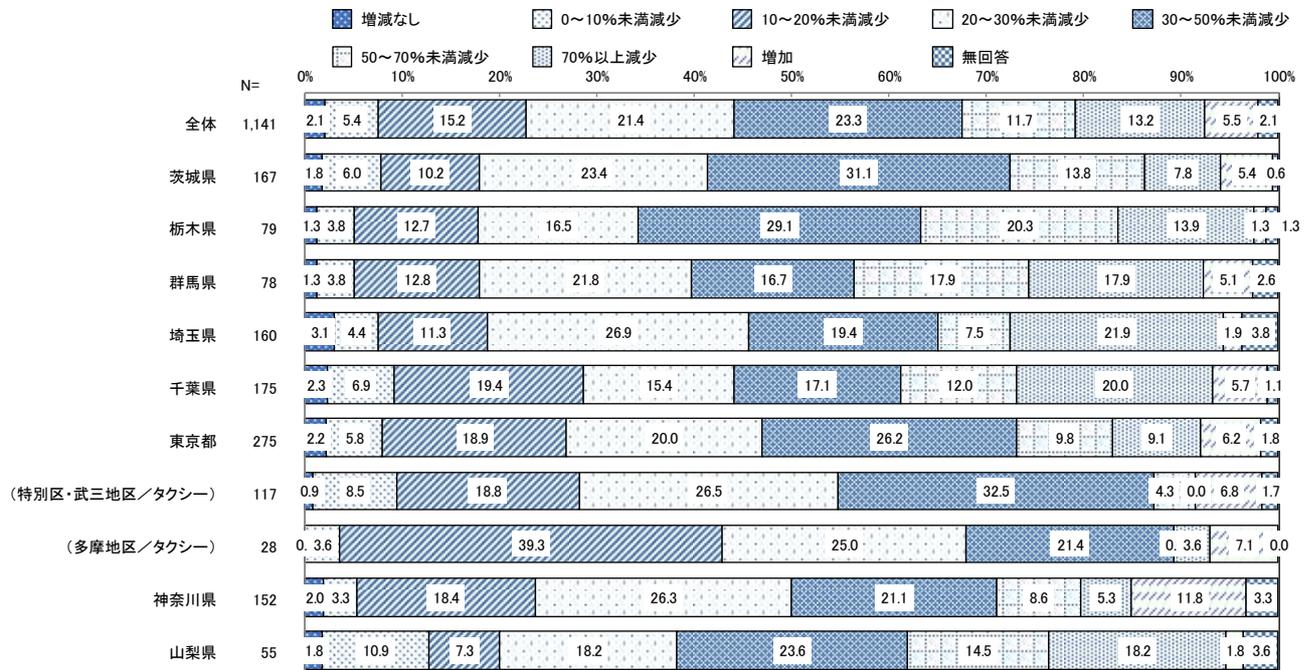
<輸送モード別>

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「減少」がおおむね9割となっている。



<地域別>

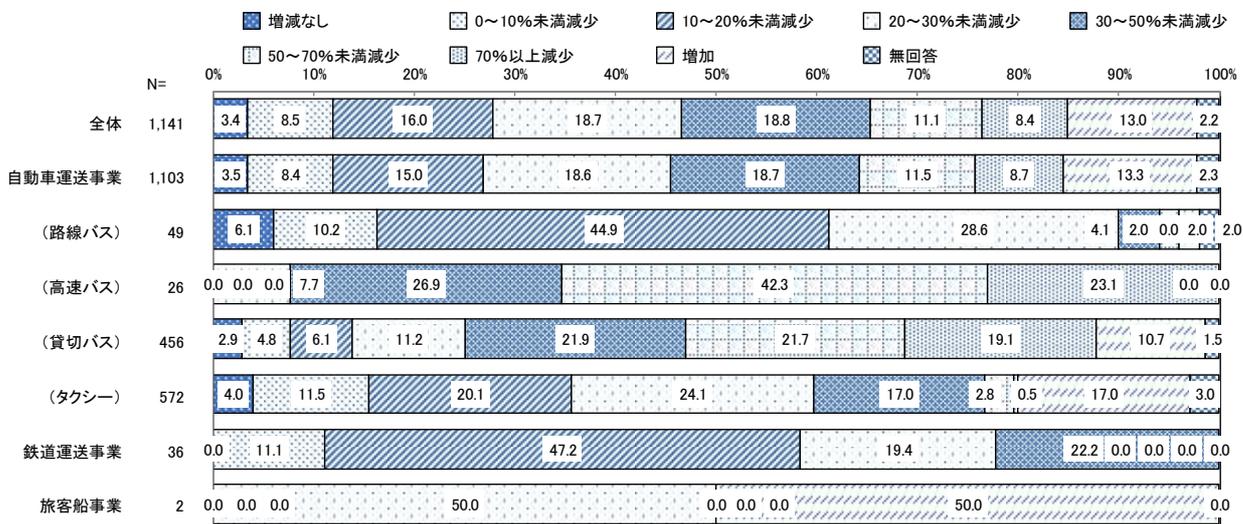
地域別では、神奈川県は「減少」が8割強、その他の地域は「減少」がおおむね9割となっている。



【2022年4月～2022年9月】

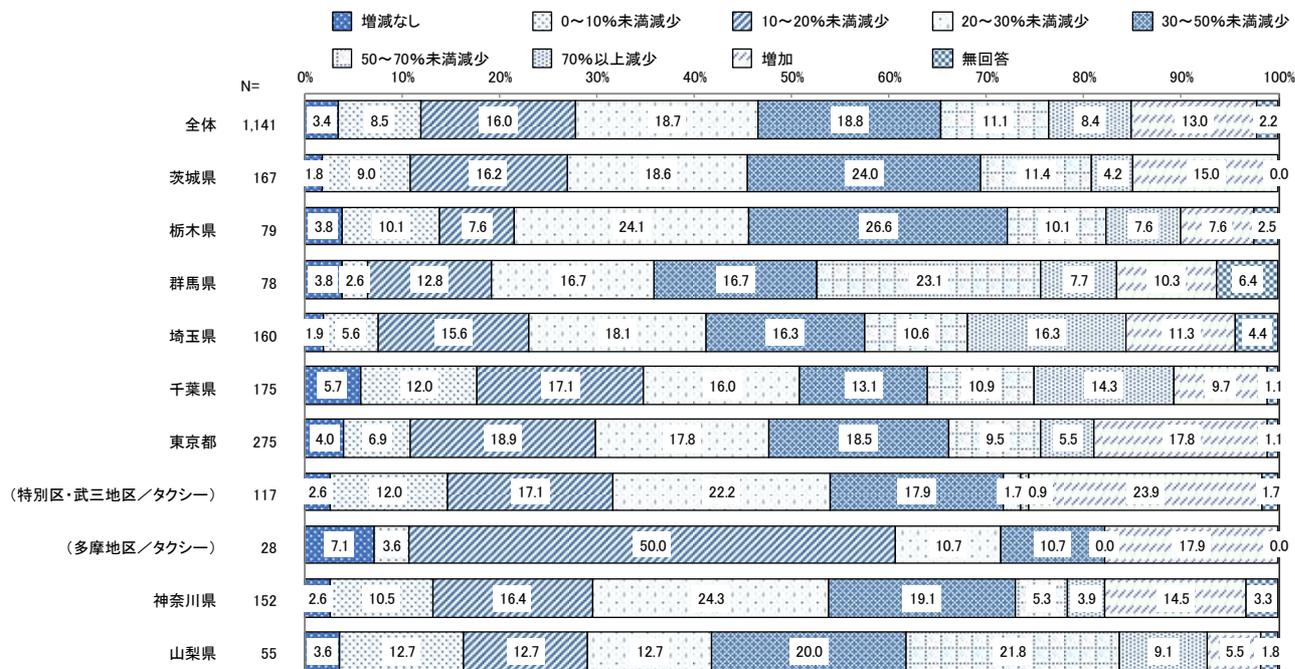
<輸送モード別>

輸送モード別では、高速バス、鉄道運送事業で「減少」がほぼ100.0%となっているが、貸切バス、タクシーで「増加」が1割を超えている。



<地域別>

地域別では、茨城県、栃木県、埼玉県、千葉県、山梨県で「減少」が8割を超えているが、特別区・武三地区（タクシー）では「増加」が2割強、多摩地区（タクシー）では2割弱となっている。

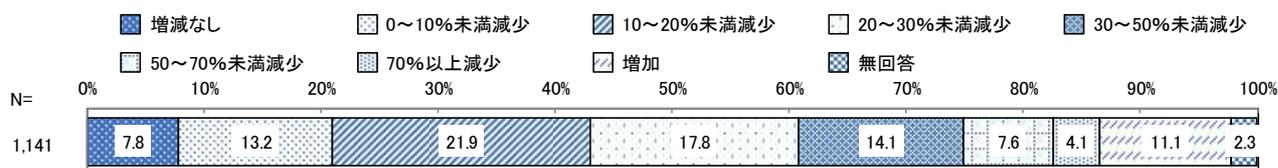


(3) 今後の輸送人員の推移予測

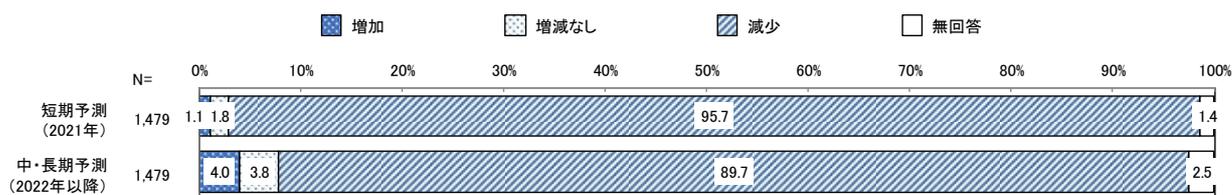
問3. 輸送人員の今後の予測について、2019年度と比較してどのように見通しを立てているかご回答ください。

輸送人員の今後の予測は、約8割が「減少」と回答しており、その内訳は「10～20%未満減少」が21.9%で最も高く、次いで「20～30%未満減少」が17.8%、「30～50%未満減少」が14.1%となっている。

前回調査結果と比べると、「減少」の割合は低くなっており、輸送人員が少しずつ回復していくと見込んでいる傾向がみられた。ただし、現在においても、依然として2019年の水準には戻らないとの予測が大部分を占めている。

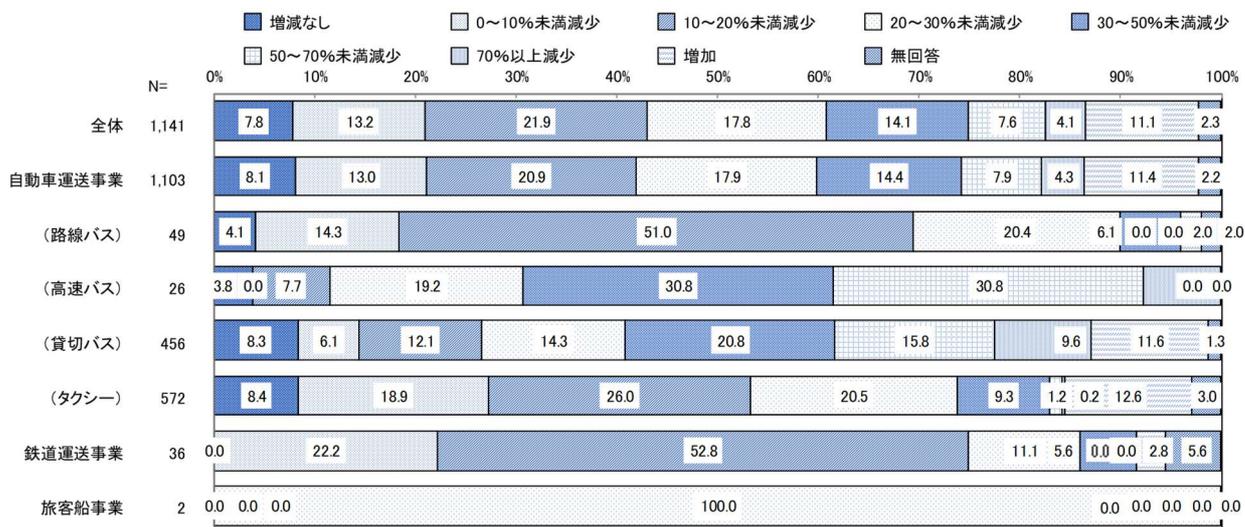


<前回調査結果>



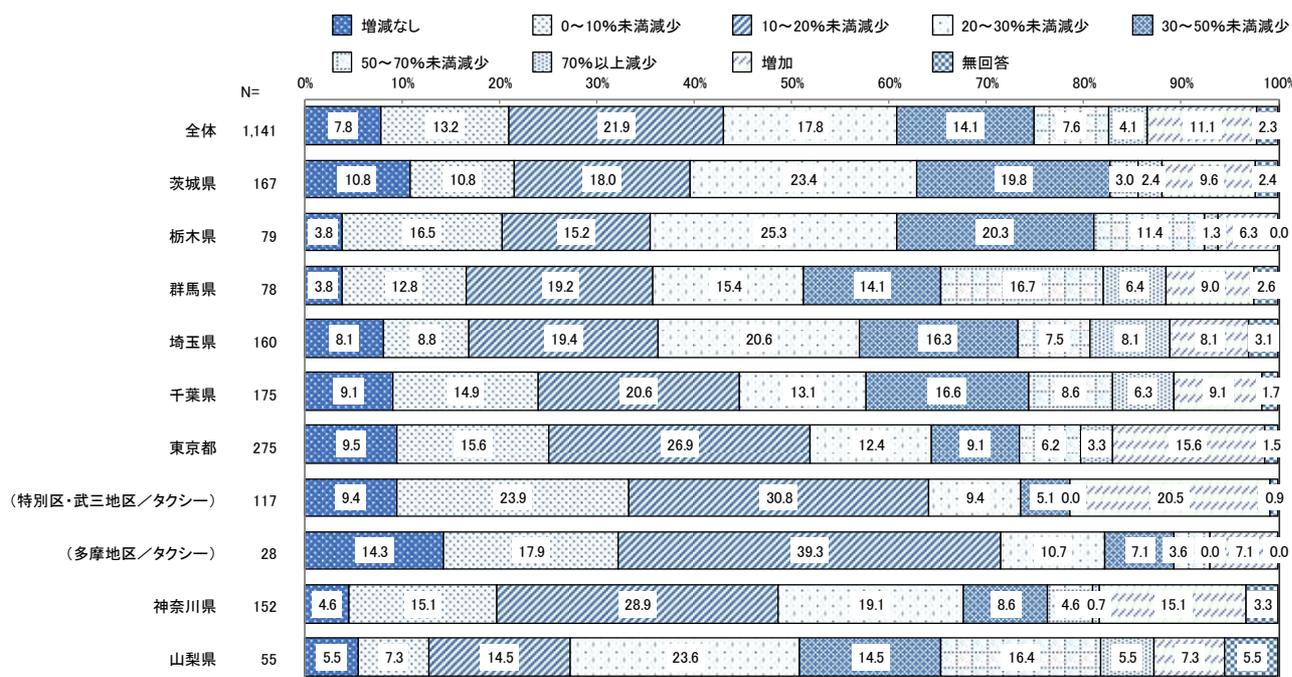
<輸送モード別>

輸送モード別では、路線バス、高速バス、鉄道運送事業で「減少」が9割を超えている。「減少」の内訳をみると、路線バス、鉄道運送事業では「10～20%未満減少」が、5割を超えて高くなっている。貸切バス、タクシーでは「増加」が1割を超えている。



<地域別>

地域別では、栃木県で「減少」が9割を超えている。「減少」の内訳をみると、多摩地区（タクシー）は「10～20%未満減少」が40.0%と他の地域に比べ高くなっている。特別区・武三地区（タクシー）は「増加」が2割を超え、他の地域に比べ高くなっている。



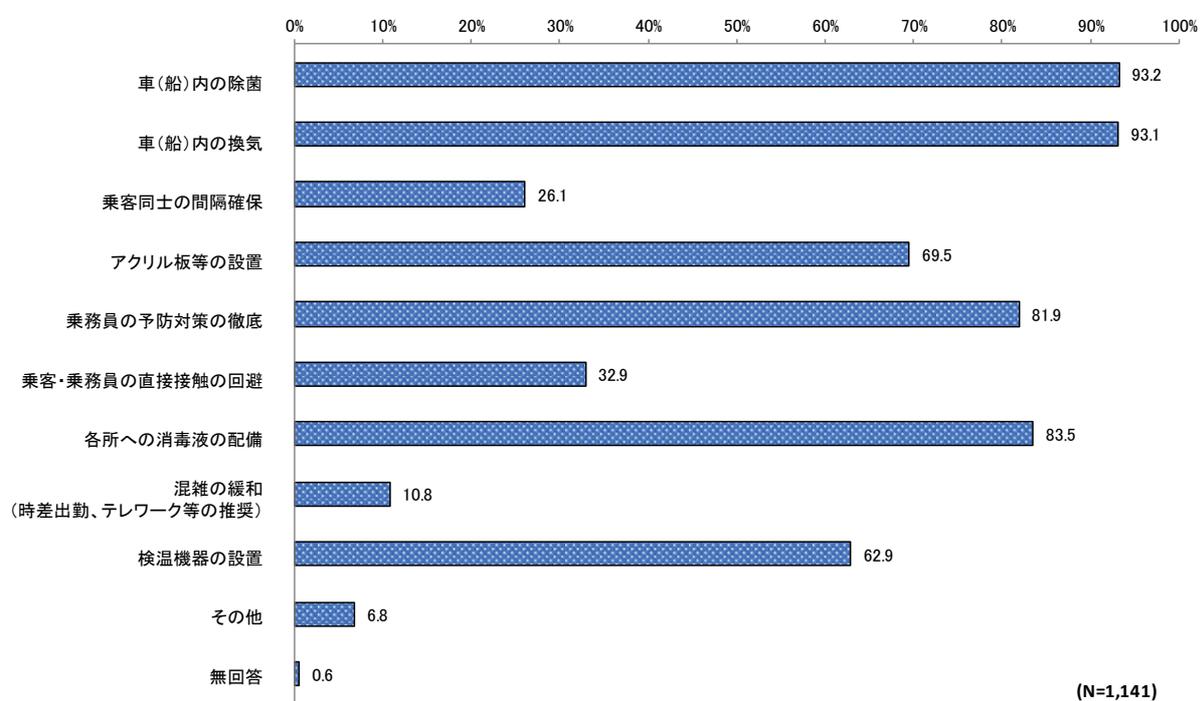
3. 感染防止対策について

(1) 実施している感染防止対策

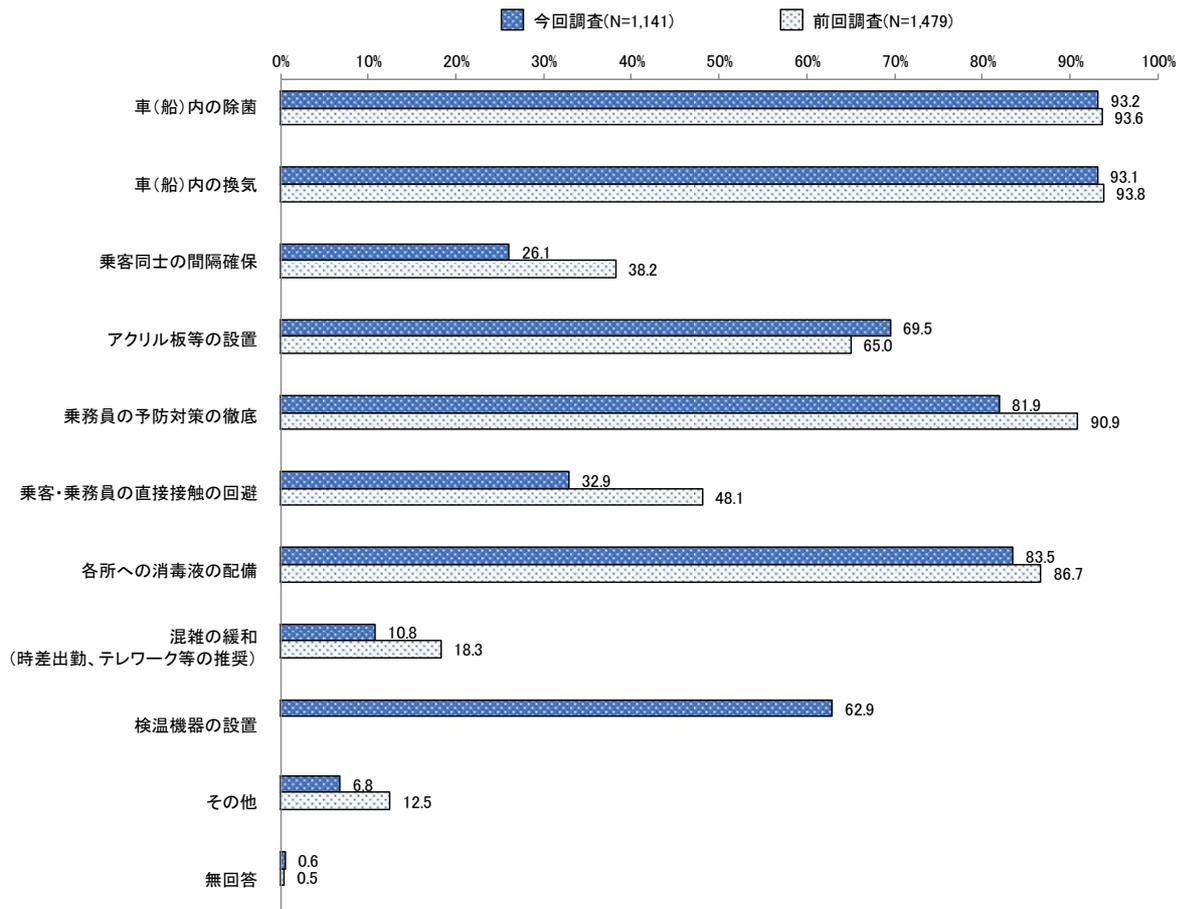
問4. 貴社で実施している感染防止対策についてご回答ください。

「車（船）内の除菌」が93.2%と最も高く、次いで「車（船）内の換気」が93.1%、「各所への消毒液の配備」が83.5%、「乗務員の予防対策の徹底」が81.9%と、この4項目は8割を超えている。

前回調査結果と比べると、上位4項目に変更はないが、前回3位の「乗務員の予防対策の徹底」が4位となった。また、「乗客同士の間隔確保」「乗客・乗務員の直接接触の回避」が10ポイント以上低くなった。



<前回調査との比較>



<輸送モード別>

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「車（船）内の換気」、「車（船）内の除菌」が9割を超えている。

(上段:件数、下段:%)

	全 体	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)	検温機器の設置	その他	無回答	
全 体	1,141 100.0	1,063 93.2	1,062 93.1	298 26.1	793 69.5	935 81.9	375 32.9	953 83.5	123 10.8	718 62.9	78 6.8	7 0.6	
輸送モード別	自動車運送事業	1,103 100.0	1,026 93.0	1,024 92.8	285 25.8	761 69.0	898 81.4	363 32.9	917 83.1	98 8.9	701 63.6	68 6.2	7 0.6
	(路線バス)	49 100.0	48 98.0	46 93.9	9 18.4	37 75.5	48 98.0	23 46.9	42 85.7	12 24.5	26 53.1	4 8.2	1 2.0
	(高速バス)	26 100.0	26 100.0	26 100.0	6 23.1	23 88.5	26 100.0	11 42.3	24 92.3	6 23.1	11 42.3	0 0.0	0 0.0
	(貸切バス)	456 100.0	420 92.1	423 92.8	186 40.8	280 61.4	381 83.6	164 36.0	396 86.8	36 7.9	298 65.4	29 6.4	3 0.7
	(タクシー)	572 100.0	532 93.0	529 92.5	84 14.7	421 73.6	443 77.4	165 28.8	455 79.5	44 7.7	366 64.0	35 6.1	3 0.5
	鉄道運送事業	36 100.0	35 97.2	36 100.0	11 30.6	30 83.3	35 97.2	12 33.3	34 94.4	23 63.9	15 41.7	10 27.8	0 0.0
	旅客船事業	2 100.0	2 100.0	2 100.0	2 100.0	2 100.0	2 100.0	0 0.0	2 100.0	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0

<地域別>

地域別では、いずれの地域も「車（船）内の除菌」が9割を超え、茨城県を除くすべての地域で「車（船）内の換気」が9割を超えている。また、群馬県、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）では、「アクリル板等の設置」が8割を超え、比較的高くなっている。

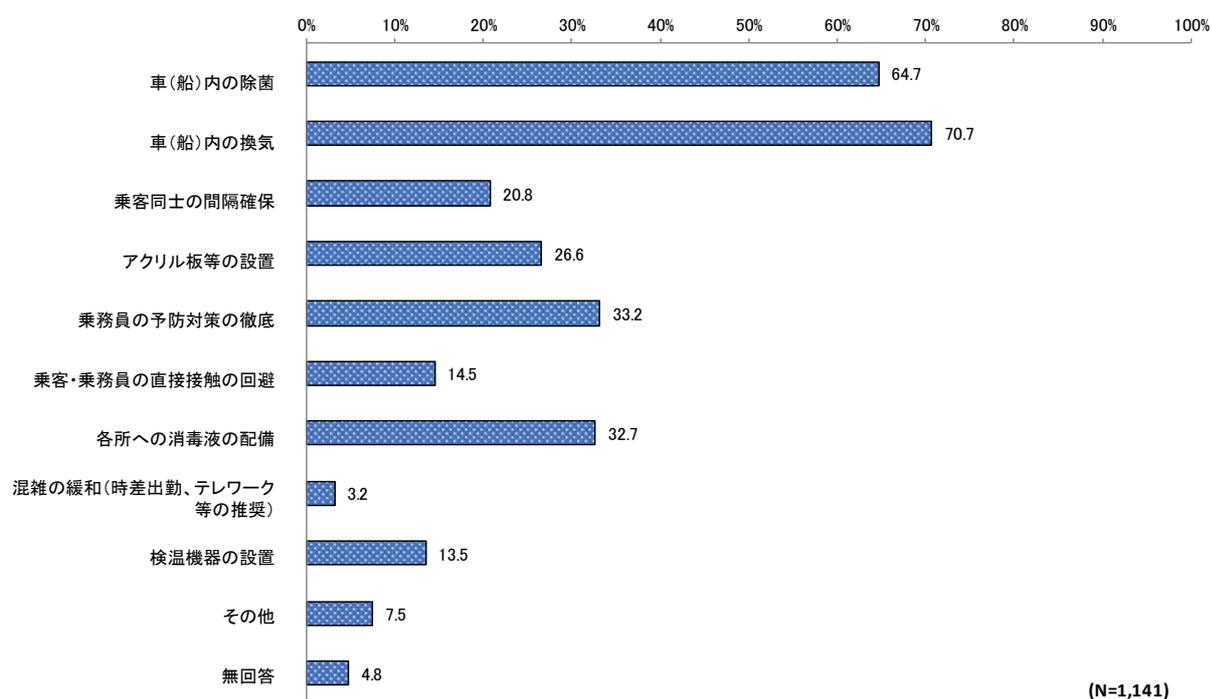
	全 体	車(船)内の除菌	車(船)内の換気	乗客同士の間隔確保	アクリル板等の設置	乗務員の予防対策の徹底	乗客・乗務員の直接接の回避	各所への消毒液の配備	混雑の緩和(時差出勤、テレワーク等の推奨)	検温機器の設置	その他	無回答	
全 体	1,141 100.0	1,063 93.2	1,062 93.1	298 26.1	793 69.5	935 81.9	375 32.9	953 83.5	123 10.8	718 62.9	78 6.8	7 0.6	
地域別	茨城県	167 100.0	157 94.0	146 87.4	43 25.7	99 59.3	133 79.6	45 26.9	131 78.4	6 3.6	98 58.7	11 6.6	0 0.0
	栃木県	79 100.0	74 93.7	72 91.1	23 29.1	45 57.0	70 88.6	27 34.2	66 83.5	9 11.4	52 65.8	5 6.3	1 1.3
	群馬県	78 100.0	75 96.2	74 94.9	22 28.2	68 87.2	63 80.8	34 43.6	67 85.9	3 3.8	47 60.3	5 6.4	1 1.3
	埼玉県	160 100.0	148 92.5	150 93.8	33 20.6	114 71.3	134 83.8	53 33.1	141 88.1	7 4.4	104 65.0	10 6.3	0 0.0
	千葉県	175 100.0	160 91.4	165 94.3	51 29.1	105 60.0	141 80.6	62 35.4	151 86.3	17 9.7	114 65.1	11 6.3	3 1.7
	東京都	275 100.0	258 93.8	259 94.2	79 28.7	204 74.2	222 80.7	88 32.0	226 82.2	48 17.5	181 65.8	17 6.2	2 0.7
	(特別区・武三地区/タクシー)	117 100.0	107 91.5	109 93.2	25 21.4	94 80.3	93 79.5	41 35.0	96 82.1	19 16.2	90 76.9	8 6.8	2 1.7
	(多摩地区/タクシー)	28 100.0	28 100.0	28 100.0	4 14.3	23 82.1	23 82.1	4 14.3	24 85.7	2 7.1	19 67.9	1 3.6	0 0.0
	神奈川県	152 100.0	140 92.1	145 95.4	32 21.1	121 79.6	124 81.6	45 29.6	128 84.2	31 20.4	88 57.9	15 9.9	0 0.0
	山梨県	55 100.0	51 92.7	51 92.7	15 27.3	37 67.3	48 87.3	21 38.2	43 78.2	2 3.6	34 61.8	4 7.3	0 0.0

(2) 利用者からの要望が多い感染防止対策

問5. 利用者からの要望が多い感染防止対策についてご回答ください。

利用者からの要望が多い感染防止対策については、「車（船）内の換気」が70.7%と最も高く、次いで「車（船）内の除菌」が64.7%、「乗務員の予防対策の徹底」が33.2%、「各所への消毒液の配備」が32.7%となっている。

いずれの項目も交通事業者が実施している感染防止対策では上位の項目となっている。利用者からの要望が多い項目については、すでに多くの交通事業者が取り組んでいる状況がわかった。



<輸送モード別>

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「車（船）内の換気」「車（船）内の除菌」が上位2項目となっている。

(上段:件数、下段:%)

	全 体	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)	検温機器の設置	その他	無回答	
全 体	1,141 100.0	738 64.7	807 70.7	237 20.8	303 26.6	379 33.2	165 14.5	373 32.7	36 3.2	154 13.5	86 7.5	55 4.8	
輸送モード別	自動車運送事業	1,103 100.0	721 65.4	782 70.9	230 20.9	302 27.4	376 34.1	162 14.7	363 32.9	27 2.4	154 14.0	77 7.0	52 4.7
	(路線バス)	49 100.0	26 53.1	33 67.3	13 26.5	7 14.3	17 34.7	5 10.2	5 10.2	4 8.2	0 0.0	10 20.4	6 12.2
	(高速バス)	26 100.0	16 61.5	18 69.2	8 30.8	8 30.8	12 46.2	2 7.7	7 26.9	5 19.2	2 7.7	4 15.4	2 7.7
	(貸切バス)	456 100.0	296 64.9	323 70.8	164 36.0	99 21.7	155 34.0	57 12.5	241 52.9	17 3.7	108 23.7	32 7.0	12 2.6
	(タクシー)	572 100.0	383 67.0	408 71.3	45 7.9	188 32.9	192 33.6	98 17.1	110 19.2	1 0.2	44 7.7	31 5.4	32 5.6
	鉄道運送事業	36 100.0	15 41.7	24 66.7	7 19.4	1 2.8	3 8.3	3 8.3	9 25.0	9 25.0	0 0.0	9 25.0	3 8.3
	旅客船事業	2 100.0	2 100.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 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「車（船）内の除菌」「車（船）内の換気」が上位2項目となっている。また、群馬県では「乗務員の予防対策の徹底」「各所への消毒液の配備」が4割台で、比較的高くなっている。

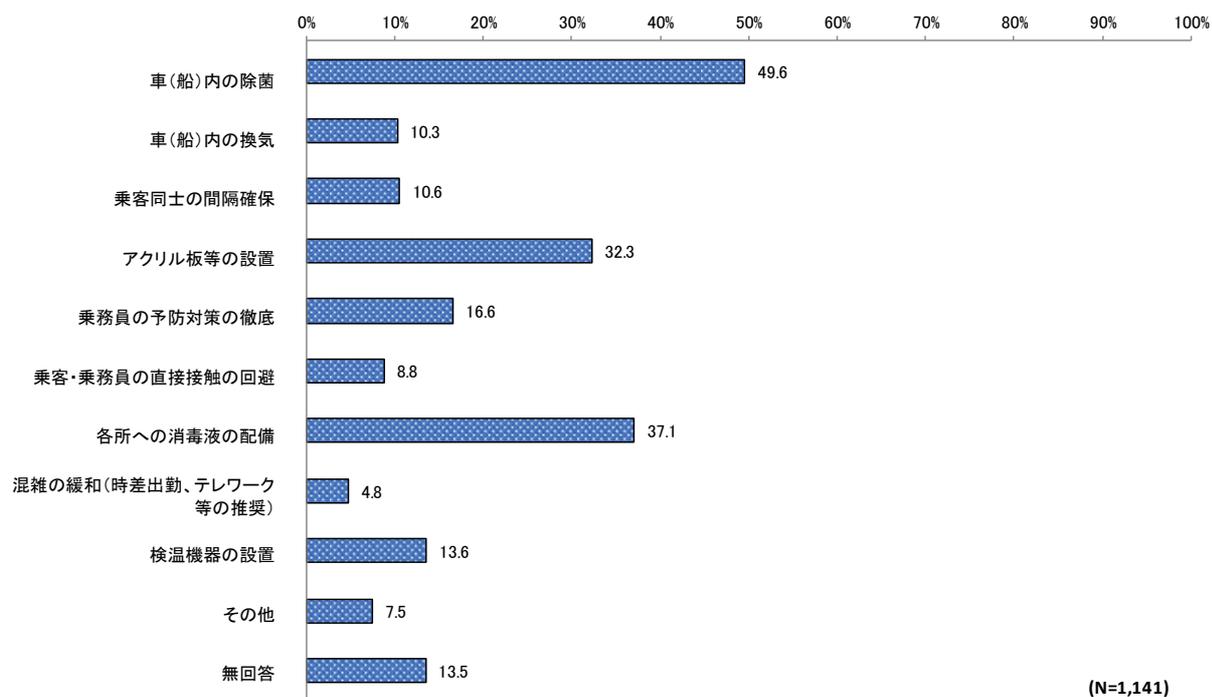
(上段:件数、下段:%)

	全 体	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)	検温機器の設置	その他	無回答	
全 体	1,141 100.0	738 64.7	807 70.7	237 20.8	303 26.6	379 33.2	165 14.5	373 32.7	36 3.2	154 13.5	86 7.5	55 4.8	
地域別	茨城県	167 100.0	113 67.7	110 65.9	41 24.6	36 21.6	49 29.3	25 15.0	55 32.9	3 1.8	27 16.2	10 6.0	6 3.6
	栃木県	79 100.0	54 68.4	56 70.9	23 29.1	10 12.7	31 39.2	11 13.9	26 32.9	3 3.8	13 16.5	5 6.3	2 2.5
	群馬県	78 100.0	55 70.5	55 70.5	16 20.5	21 26.9	37 47.4	10 12.8	34 43.6	1 1.3	14 17.9	5 6.4	5 6.4
	埼玉県	160 100.0	109 68.1	129 80.6	29 18.1	54 33.8	49 30.6	24 15.0	62 38.8	3 1.9	24 15.0	7 4.4	4 2.5
	千葉県	175 100.0	93 53.1	111 63.4	40 22.9	32 18.3	45 25.7	21 12.0	53 30.3	6 3.4	27 15.4	25 14.3	11 6.3
	東京都	275 100.0	188 68.4	203 73.8	43 15.6	97 35.3	101 36.7	45 16.4	76 27.6	8 2.9	29 10.5	20 7.3	11 4.0
	(特別区・武三地区/タクシー)	117 100.0	82 70.1	93 79.5	6 5.1	51 43.6	45 38.5	26 22.2	22 18.8	0 0.0	9 7.7	9 7.7	5 4.3
	(多摩地区/タクシー)	28 100.0	22 78.6	24 85.7	3 10.7	13 46.4	15 53.6	5 17.9	6 21.4	0 0.0	2 7.1	0 0.0	0 0.0
	神奈川県	152 100.0	95 62.5	108 71.1	26 17.1	39 25.7	51 33.6	21 13.8	43 28.3	12 7.9	15 9.9	11 7.2	13 8.6
	山梨県	55 100.0	31 56.4	35 63.6	19 34.5	14 25.5	16 29.1	8 14.5	24 43.6	0 0.0	5 9.1	3 5.5	3 5.5

(3) 実施の負担が大きい感染防止対策

問6. 貴社で実施している感染防止対策について、費用面や運用面において、負担が大きいと感じている取組はありますか。

実施の負担が大きい感染防止対策については、「車（船）内の除菌」が49.6%と最も高く、次いで「各所への消毒液の配備」が37.1%、「アクリル板等の設置」が32.3%となっている。



<輸送モード別>

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「車（船）内の除菌」、が最も高く、次いで、おおむね「各所への消毒液の配備」「アクリル板等の設置」が上位3項目となっている。

(上段:件数、下段:%)

	全 体	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)	検温機器の設置	その他	無回答	
全 体	1,141 100.0	566 49.6	117 10.3	121 10.6	369 32.3	189 16.6	100 8.8	423 37.1	55 4.8	155 13.6	86 7.5	154 13.5	
輸送モード別	自動車運送事業	1,103 100.0	551 50.0	105 9.5	116 10.5	364 33.0	183 16.6	96 8.7	409 37.1	48 4.4	153 13.9	77 7.0	151 13.7
	(路線バス)	49 100.0	29 59.2	2 4.1	6 12.2	17 34.7	11 22.4	7 14.3	15 30.6	5 10.2	4 8.2	6 12.2	5 10.2
	(高速バス)	26 100.0	20 76.9	2 7.7	1 3.8	9 34.6	5 19.2	3 11.5	10 38.5	1 3.8	2 7.7	3 11.5	0 0.0
	(貸切バス)	456 100.0	235 51.5	45 9.9	63 13.8	155 34.0	74 16.2	42 9.2	183 40.1	23 5.0	84 18.4	30 6.6	57 12.5
	(タクシー)	572 100.0	267 46.7	56 9.8	46 8.0	183 32.0	93 16.3	44 7.7	201 35.1	19 3.3	63 11.0	38 6.6	89 15.6
	鉄道運送事業	36 100.0	13 36.1	12 33.3	5 13.9	5 13.9	6 16.7	4 11.1	13 36.1	7 19.4	2 5.6	8 22.2	3 8.3
	旅客船事業	2 100.0	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0

<地域別>

地域別では、いずれの地域も「車（船）内の除菌」が最も高く、次いで「各所への消毒液の配備」または「アクリル板等の設置」が続き、上位3項目となっている。

(上段:件数、下段:%)

	全 体	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)	検温機器の設置	その他	無回答	
全 体	1,141 100.0	566 49.6	117 10.3	121 10.6	369 32.3	189 16.6	100 8.8	423 37.1	55 4.8	155 13.6	86 7.5	154 13.5	
地域別	茨城県	167 100.0	66 39.5	11 6.6	22 13.2	33 19.8	28 16.8	12 7.2	56 33.5	9 5.4	27 16.2	13 7.8	37 22.2
	栃木県	79 100.0	41 51.9	9 11.4	10 12.7	17 21.5	13 16.5	6 7.6	26 32.9	3 3.8	10 12.7	5 6.3	15 19.0
	群馬県	78 100.0	44 56.4	10 12.8	11 14.1	25 32.1	15 19.2	10 12.8	29 37.2	2 2.6	10 12.8	7 9.0	12 15.4
	埼玉県	160 100.0	83 51.9	21 13.1	25 15.6	68 42.5	29 18.1	25 15.6	65 40.6	4 2.5	21 13.1	6 3.8	17 10.6
	千葉県	175 100.0	98 56.0	13 7.4	13 7.4	45 25.7	27 15.4	8 4.6	79 45.1	9 5.1	17 9.7	11 6.3	17 9.7
	東京都	275 100.0	128 46.5	40 14.5	25 9.1	101 36.7	47 17.1	23 8.4	101 36.7	17 6.2	37 13.5	31 11.3	27 9.8
	(特別区・武三地区/タクシー)	117 100.0	58 49.6	20 17.1	7 6.0	45 38.5	16 13.7	8 6.8	46 39.3	4 3.4	14 12.0	11 9.4	10 8.5
	(多摩地区/タクシー)	28 100.0	15 53.6	4 14.3	1 3.6	12 42.9	3 10.7	2 7.1	9 32.1	1 3.6	4 14.3	1 3.6	0 0.0
	神奈川県	152 100.0	80 52.6	11 7.2	11 7.2	59 38.8	23 15.1	4 2.6	51 33.6	7 4.6	23 15.1	11 7.2	19 12.5
	山梨県	55 100.0	26 47.3	2 3.6	4 7.3	21 38.2	7 12.7	12 21.8	16 29.1	4 7.3	10 18.2	2 3.6	10 18.2

(4) 実施の負担が大きい感染防止対策の具体的な内容

問7. 問6で回答いただいた負担の大きい感染防止対策について、具体的にどのような点が負担となっているかご回答ください。

負担の大きい感染防止対策の具体的な内容については以下のとおり。

輸送モード	内容
路線バス	折返の際の運行の節目に車内のアルコール消毒などを行っており、負担が大きい。
路線バス	折返し地点での除菌により乗務員の休憩時間が減ってしまう。
路線バス	間隔の確保や直接接触の回避は乗客からの苦情等に繋がってしまう。
路線バス	車両の抗ウイルス・抗菌コートや、乗務員に配布しているマスク、消毒液等の購入費用が負担となっている。
路線バス	コロナ禍により新規雇用を見送っていたため、人材の不足の影響が大きく、混雑緩和のために必要な増車運用に苦慮している。また、同理由から特別休暇やワクチン副反応回復のための休暇を与えるための運用にも苦慮していると共に、費用負担も多大。休憩スペースの増設のための費用負担もある。 バスにおけるコロナウイルス感染予防対策ガイドライン(第7版)をうけ今後の対策は見直す方向。
高速バス	車内感染予防のための除菌アルコール類を、全車両分確保するための費用面での負担が大きい。利用客の多い時間帯では増便等の対応も難しく、乗客同士の間隔確保は難しい。
高速バス	乗務員の入出庫時の実施項目の増加。
高速バス	消毒液、マスクの購入費、車両の抗菌コーティング費用。
高速バス	消毒液を全車に搭載しており、消毒液の購入や入れ替え等の作業が負担となっている。
高速バス	車内全般を除菌するためのオゾン発生装置の導入費用とこれらの経年劣化による修繕。
貸切バス	金額面での負担が大きい。
貸切バス	乗務員の作業・事務所の作業・必要備品の購入費用。
貸切バス	消毒液の購入費用が増大している。
貸切バス	抗菌対策は持続が3か月ほどで再度施行が必要となる点。
貸切バス	運行後に、車内の消毒及びオゾン発生器による消毒にかかる時間が多くなり、乗務員の負担となりかねない点。

タクシー	除菌作業の手間がかかる。消毒液の購入費用。
タクシー	消毒液の費用、乗客降車ごとに車内除菌を行うため、業務外の作業が増加。
タクシー	人的に不足、出庫時間の遅延等。
タクシー	消毒液等の購入費用。
タクシー	除菌作業の手間がかかる。消毒液の購入費用。
鉄道運送事業	駅及び乗務員における接客やご案内、急病人の救護等、お客様との接触機会を完全に回避することは不可能であるため。
鉄道運送事業	感染防止対策に必要な備品購入、設置費用が負担となっている。また、メンテナンス、日常清掃・消毒作業なども運用上の負担となっている。
鉄道運送事業	予防対策品の購入費用及び消毒液管理等の運用面。
鉄道運送事業	係員の業務量が増大した（車両や駅施設の除菌、車両の窓開け等）。
鉄道運送事業	除菌処置・消毒液の購入は常に発生するものであり大きな費用負担になっている。
旅客船事業	外部委託による船内除菌作業のコスト。
旅客船事業	運航ダイヤに時間の余裕がなく、少人数での対応に追われている。

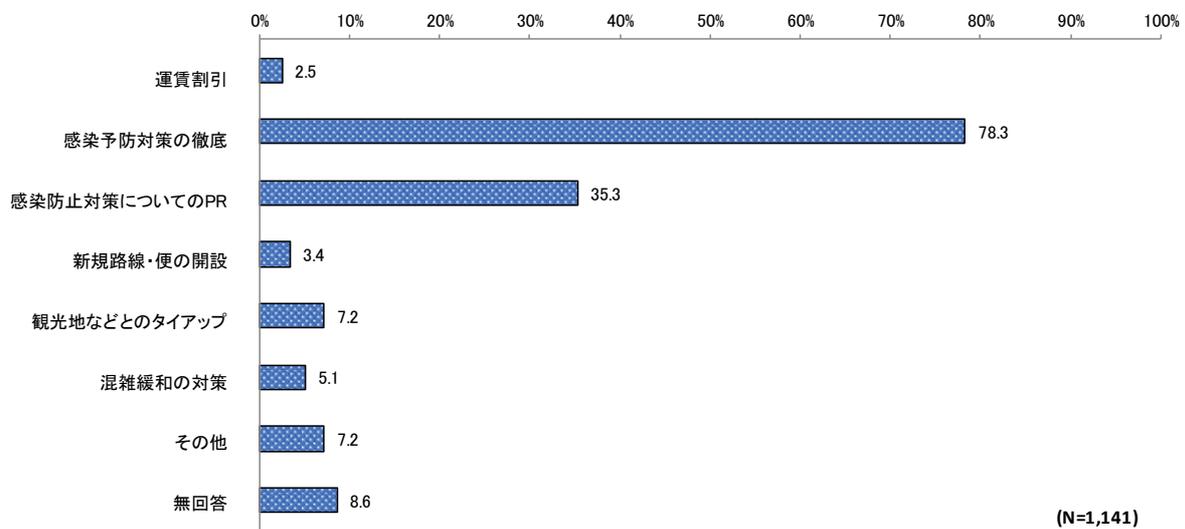
4. 経営の維持・確保に向けた取組

(1) 交通機関の利用促進のために行っている取組

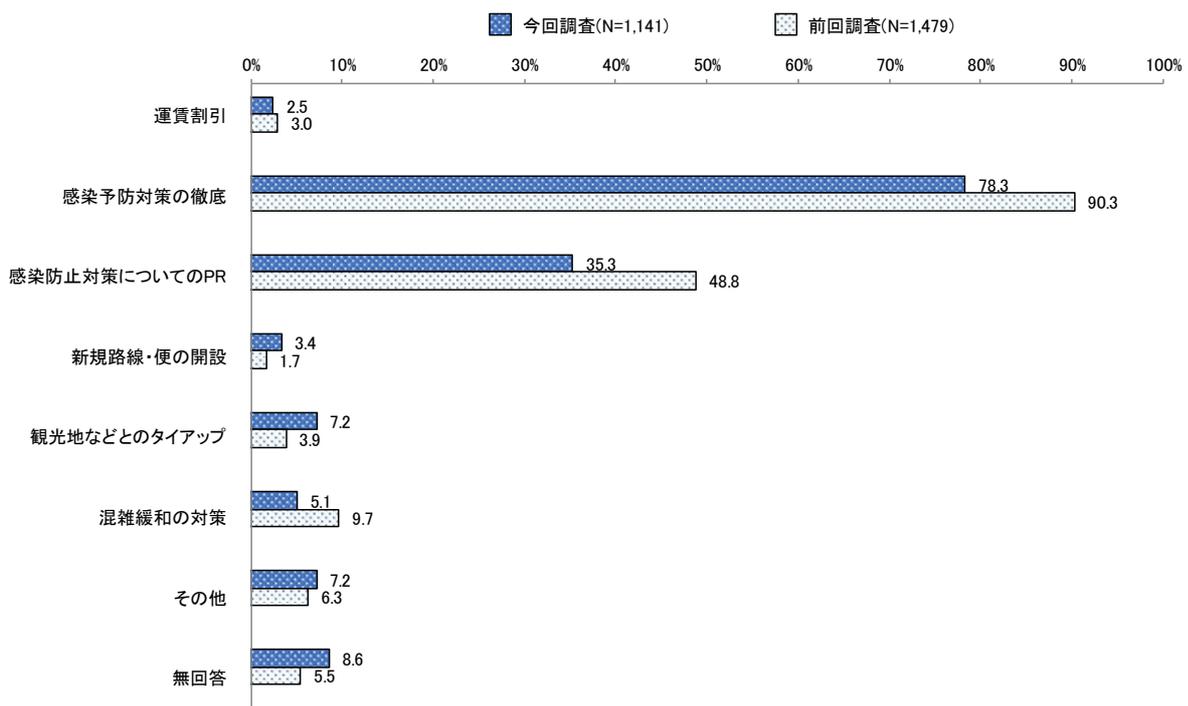
問8. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している貴社の交通機関の利用促進のための取組についてご回答ください。

「感染予防対策の徹底」が78.3%と最も高く、次いで「感染防止対策についてのPR」が35.3%、「観光地などとのタイアップ」「その他」が同率で7.2%となっている。

前回調査結果と比べると、上位2項目は変わらないが、今回調査の方が12ポイント以上低くなっている。



<前回調査との比較>



<輸送モード別>

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「感染予防対策の徹底」が最も高く、高速バスでは「感染防止対策についてのPR」も同率で高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

		全 体	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		1,141	29	893	403	39	82	58	82	98
		100.0	2.5	78.3	35.3	3.4	7.2	5.1	7.2	8.6
輸送モード別	自動車運送事業	1,103	29	857	375	38	75	43	76	98
		100.0	2.6	77.7	34.0	3.4	6.8	3.9	6.9	8.9
	(路線バス)	49	3	39	36	11	11	3	6	0
		100.0	6.1	79.6	73.5	22.4	22.4	6.1	12.2	0.0
	(高速バス)	26	4	21	21	11	12	1	2	0
		100.0	15.4	80.8	80.8	42.3	46.2	3.8	7.7	0.0
	(貸切バス)	456	15	358	163	13	29	31	32	34
		100.0	3.3	78.5	35.7	2.9	6.4	6.8	7.0	7.5
(タクシー)	572	7	439	155	3	23	8	36	64	
	100.0	1.2	76.7	27.1	0.5	4.0	1.4	6.3	11.2	
鉄道運送事業	36	0	34	27	1	7	14	6	0	
	100.0	0.0	94.4	75.0	2.8	19.4	38.9	16.7	0.0	
旅客船事業	2	0	2	1	0	0	1	0	0	
	100.0	0.0	100.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	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、次いで「感染防止対策についてのPR」となっている。

(上段:件数、下段:%)

		全 体	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		1,141	29	893	403	39	82	58	82	98
		100.0	2.5	78.3	35.3	3.4	7.2	5.1	7.2	8.6
地域別	茨城県	167	2	134	53	6	2	8	9	15
		100.0	1.2	80.2	31.7	3.6	1.2	4.8	5.4	9.0
	栃木県	79	1	64	23	1	6	5	5	7
		100.0	1.3	81.0	29.1	1.3	7.6	6.3	6.3	8.9
	群馬県	78	2	64	29	2	3	3	3	7
		100.0	2.6	82.1	37.2	2.6	3.8	3.8	3.8	9.0
	埼玉県	160	6	126	62	1	4	4	7	10
		100.0	3.8	78.8	38.8	0.6	2.5	2.5	4.4	6.3
	千葉県	175	3	132	55	9	24	8	20	16
		100.0	1.7	75.4	31.4	5.1	13.7	4.6	11.4	9.1
	東京都	275	9	217	111	11	16	23	28	20
	100.0	3.3	78.9	40.4	4.0	5.8	8.4	10.2	7.3	
(特別区・武三地区/タクシー)	117	2	98	50	1	4	2	13	3	
	100.0	1.7	83.8	42.7	0.9	3.4	1.7	11.1	2.6	
(多摩地区/タクシー)	28	0	22	9	0	1	0	1	5	
	100.0	0.0	78.6	32.1	0.0	3.6	0.0	3.6	17.9	
神奈川県	152	4	116	53	8	16	6	7	16	
	100.0	2.6	76.3	34.9	5.3	10.5	3.9	4.6	10.5	
山梨県	55	2	40	17	1	11	1	3	7	
	100.0	3.6	72.7	30.9	1.8	20.0	1.8	5.5	12.7	

(2) 新型コロナウイルス感染症の拡大前後での輸送内容の変化

問9. 新型コロナウイルス感染症の拡大前と比べて増加、または、減少した輸送内容(観光客の輸送、学生・会社員輸送、深夜の輸送 等)はありますでしょうか。その具体的な内容や要因等の分析についてご回答ください。

新型コロナウイルス感染症の拡大による輸送内容の変化状況は以下のとおり。

<増加した輸送内容>

輸送モード	内容
高速バス	これまでインバウンド需要の大きい路線について、入国制限が続いた昨今では日本人利用により輸送実績がコロナ前の7割前後まで戻っている。施設側のPRによるものと思われる。
貸切バス	企業送迎（混雑緩和対策）。
貸切バス	学生及び学生団体の輸送 ⇒ 修学旅行等がバス利用に変更になった為、増加した。 会社員通勤バスの増便受注 ⇒ 通勤バス内での感染防止のため、乗車人数を制限し、その分増便した。
貸切バス	地域ワクチン接種のシャトルバスとしての利用、稼働が増加。学校も徐々に利用する機会が増えてきている。
貸切バス	都内近郊（千葉・神奈川方面）の輸送が増加した。
貸切バス	送迎旅客の減少に伴い、コロナ前はまだやっていなかった観光スポットめぐりなどに減収対策として取り組んだので、これらの利用者は増加。
タクシー	医療機関、ワクチン接種会場への輸送の増加。日中単身の高齢ワクチン接種者の利用や発熱による利用の増加。
タクシー	公共交通事業への参画、補助金を活用した観光タクシープランの実施。
タクシー	感染予防対策として利用増加。
タクシー	通勤時間帯の利用者は多少増加した。
タクシー	電車利用を避けたい利用者が、増加傾向にある。
鉄道運送事業	定期外輸送はその時点での感染拡大状況によって増減する。

<減少した輸送内容>

輸送モード	内容
路線バス	リモートワークの増加やマイカー通勤等の増加により通勤客が減少している。
路線バス	20時以降の便について、乗客の減少が著しい。
路線バス	イベント等の規模縮小のため輸送の減少。テレワーク、リモート授業の増加による通勤・通学利用の減少。
路線バス	通勤通学需要が一時期は大きく減少したが、ここ最近はほぼ需要が戻りつつある。
路線バス	深夜バス、深夜急行バス利用者の減少による減便、在宅勤務の推進による通勤旅客の減少、イベント等の中止による貸切輸送の減少。
高速バス	イベント等の規模縮小のため輸送の減少。テレワーク、リモート授業の増加による通勤・通学利用の減少。
高速バス	空港輸送（共同運行会社含む）の旅客減少による減便（運休）、観光旅客の減少（夜行高速バス）。
高速バス	東京・新宿から1～2時間程度の近距離高速バスでは、都心への（からの）通勤・通学利用が少なからずあったが、コロナ感染拡大以降はリモートワークやWEB会議の普及により出勤・出張の機会が減少したものと思われ、緊急事態宣言解除後も従前の利用状況には戻っていない。
高速バス	全体的に減少しているが、都市間輸送は特に一般路線等と比べ回復が遅いように感じる。
高速バス	航空旅客の減少による空港アクセスの利用低迷や、地方の上京、帰省といった往来の減少による高速バス利用の低迷が続いている。
貸切バス	観光客の輸送（一般団体）は大幅に減少 ⇒ コロナ感染への警戒から団体様が大幅に減少。
貸切バス	大型バスによる団体旅行が、個人、法人問わず激減。旅行の企画が挙がっても、グループ内で感染者が発生しキャンセルといった流れも非常に多い。
貸切バス	観光需要の減少、インバウンド旅客の減少など全ての人流停止が直撃している。
貸切バス	観光客、学生が減少。学校や県市が中止をした。利用の自粛。
貸切バス	政府の無政策による団体観光客の減少。また、その対策による旅割等の実施により少しは動きがあるが、個人での旅行が多く、貸切バス会社としてはまだまだ回復には程遠い。その旅割も手続きの煩雑・入金が遅さで旅行会社の経営を圧迫している。
タクシー	飲食店の客数が減少しているため深夜のお客様が減少している。テレワーク化による営業マンの利用が減少している。
タクシー	深夜の輸送が減少。
タクシー	会社員輸送減少としてテレワーク促進（顧客先への直接訪問減少）、深夜輸送の減少として会食、忘年会等、飲食自粛。

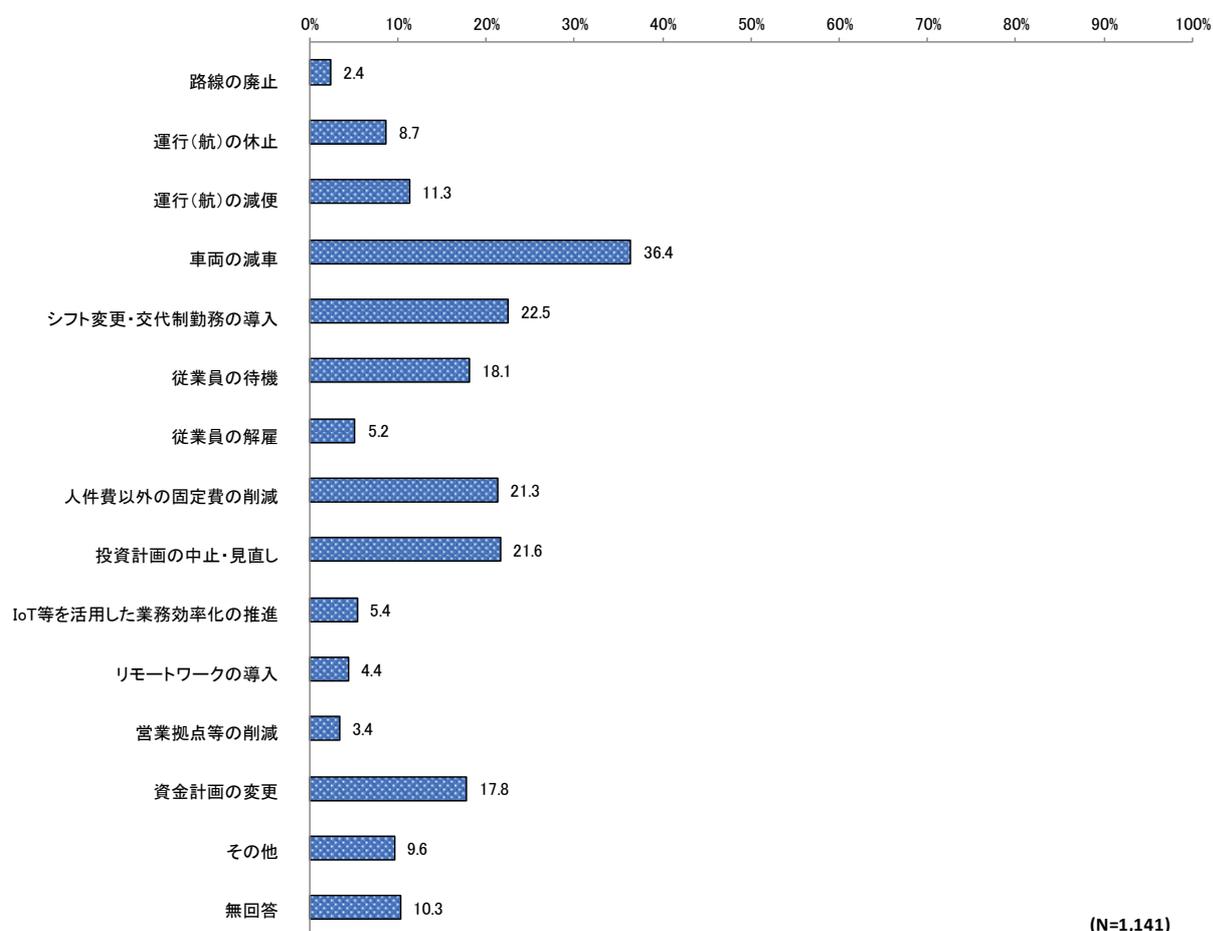
タクシー	<p>【減少】深夜の輸送、観光客の輸送</p> <p>【要因等】飲食店の営業時間が短縮されたことにより、深夜まで外出されている方が減少したと思われる。また、外出規制が行われたことにより、観光する方が減少したと思われる。</p>
タクシー	深夜輸送・顧客に対しての輸送・観光タクシー配車の大幅な減少。
鉄道運送事業	首都圏を中心とした通勤利用の減少や東北地方から都心へ向かう流動が減少した。
鉄道運送事業	観光輸送減少、テレワークの浸透による通勤輸送減少、オンライン授業による通学輸送減少、夜間における飲食店等の利用減少による深夜輸送減少。
鉄道運送事業	通勤、通学、観光等全般にわたって回復傾向にはあるものの、拡大前と比較すると減少している。
鉄道運送事業	定期・定期外でのご利用のいずれも新型コロナウイルス感染拡大前に比べて減少している。特に通勤定期のご利用が大きく減少しており、テレワーク等の普及が大きな要因であると考えている。
鉄道運送事業	<p>通勤輸送の減少：テレワークや在宅勤務の定着</p> <p>通学輸送の減少：大学等でのオンライン授業</p> <p>業務輸送の減少：オンライン会議の定着</p> <p>レジャー・観光輸送の減少：感染リスク、混雑への忌避感の高まり、インバウンドの減少</p>
旅客船事業	旅客の減少（受入れ人数の制限・島の脆弱な医療体制）。
旅客船事業	感染症対策に伴い各島村役場、観光協会より渡航制約が出ており、現地宿泊施設の予約がないお客様の渡島を禁止していることから各輸送量が減少となっている。

(3) 事業コスト削減のための取組

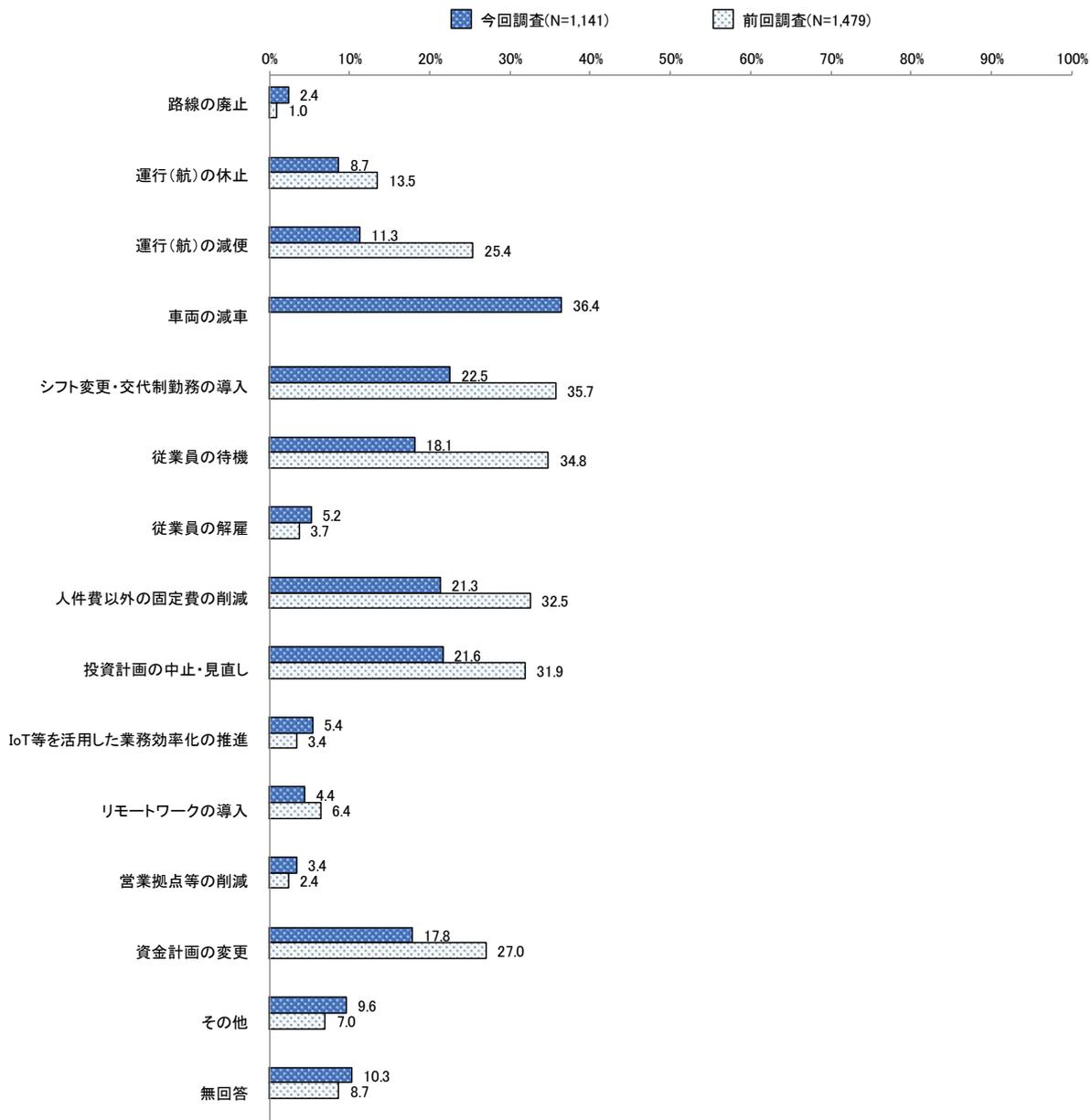
問 10. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している貴社の事業コスト削減のための取組についてご回答ください。

事業コスト削減のための取組については、「車両の減車」が 36.4%と最も高く、次いで「シフト変更・交代制勤務の導入」が 22.5%、「投資計画の中止・見直し」が 21.6%、「人件費以外の固定費の削減」が 21.3%となっている。

前回調査結果と比べると、「運行（航）の減便」「シフト変更・交代制勤務の導入」「従業員の待機」が 13 ポイント以上低くなっている。



<前回調査との比較>



< 輸送モード別 >

輸送モード別では、路線バス、高速バスは「運行（航）の減便」が、貸切バス、タクシーは「車両の減車」が、鉄道運送事業は「投資計画の中止・見直し」が、がそれぞれ最も高くなっている。

(上段:件数,下段:%)

	全体	路線の廃止	運行(航)の 休止	運行(航)の 減便	車両の減車	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	1,141	27	99	129	415	257	206	59	243	246	62	50	39	203	110	117
	100.0	2.4	8.7	11.3	36.4	22.5	18.1	5.2	21.3	21.6	5.4	4.4	3.4	17.8	9.6	10.3
自動車運送事業	1,103	27	97	114	410	251	205	59	224	225	55	38	36	190	104	115
	100.0	2.4	8.8	10.3	37.2	22.8	18.9	5.3	20.3	20.4	5.0	3.4	3.3	17.2	9.4	10.4
(路線バス)	49	11	19	35	23	7	5	0	18	21	6	8	7	10	6	1
	100.0	22.4	38.8	71.4	48.9	14.3	10.2	0.0	36.7	42.9	12.2	16.3	14.3	20.4	12.2	2.0
(高速バス)	26	9	19	21	12	4	4	3	13	11	4	7	2	6	0	0
	100.0	34.6	73.1	80.8	48.2	15.4	15.4	11.5	50.0	42.3	15.4	26.9	7.7	23.1	0.0	0.0
(貸切バス)	456	7	33	27	172	63	122	50	95	112	9	16	17	96	38	57
	100.0	1.5	7.2	5.9	37.7	13.8	26.8	11.0	20.8	24.6	2.0	3.5	3.7	21.1	8.3	12.5
(タクシー)	572	0	26	31	203	177	74	6	98	81	36	7	10	78	60	57
	100.0	0.0	4.5	5.4	35.5	30.9	12.9	1.0	17.1	14.2	6.3	1.2	1.7	13.6	10.5	10.0
鉄道運送事業	36	0	2	14	5	6	1	0	18	21	7	11	3	12	6	2
	100.0	0.0	5.6	38.9	13.9	16.7	2.8	0.0	50.0	58.3	19.4	30.6	8.3	33.3	16.7	5.6
旅客船事業	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0
	100.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0

< 地域別 >

地域別では、特別区・武三地区（タクシー）を除くいずれの地域も「車両の減車」が、特別区・武三地区（タクシー）では「シフト変更・交代制勤務の導入」が、がそれぞれ最も高くなっている。

(上段:件数,下段:%)

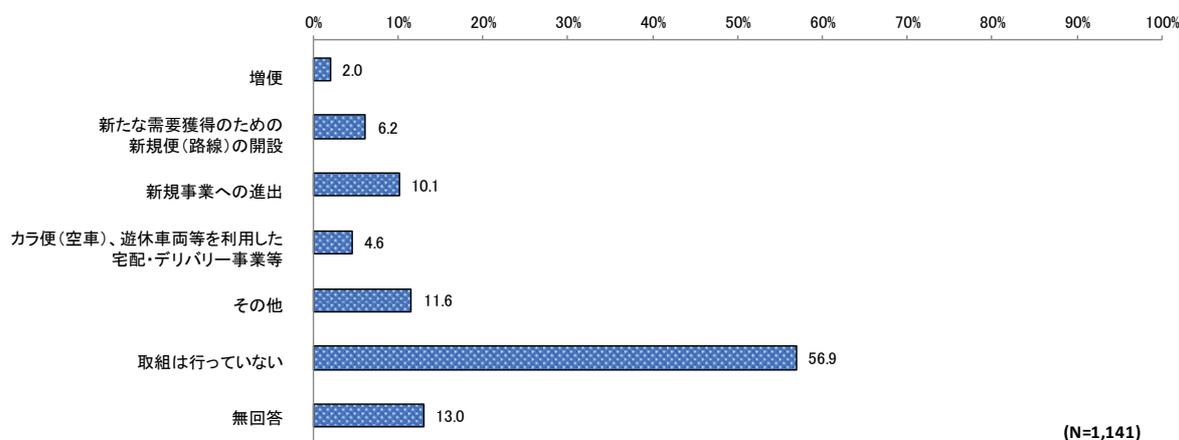
	全体	路線の廃止	運行(航)の 休止	運行(航)の 減便	車両の減車	シフト変更・ 交代制勤務 の導入	従業員の待 機	従業員の解 雇	人件費以外 の固定費の 削減	投資計画の 中止・見直し	IoT等を活用 した業務効 率化の推進	リモートワ ークの導入	営業拠点等 の削減	資金計画の 変更	その他	無回答
全体	1,141	27	99	129	415	257	206	59	243	246	62	50	39	203	110	117
	100.0	2.4	8.7	11.3	36.4	22.5	18.1	5.2	21.3	21.6	5.4	4.4	3.4	17.8	9.6	10.3
茨城県	167	0	6	13	60	34	35	12	28	26	4	0	0	24	11	24
	100.0	0.0	3.6	7.8	35.9	20.4	21.0	7.2	16.8	15.6	2.4	0.0	0.0	14.4	6.8	14.4
栃木県	79	1	4	5	27	23	16	5	10	15	4	0	5	19	7	14
	100.0	1.3	5.1	6.3	34.2	29.1	20.3	6.3	12.7	19.0	5.1	0.0	6.3	24.1	8.9	17.7
群馬県	78	1	3	8	26	14	20	1	15	10	4	1	0	14	9	10
	100.0	1.3	3.8	10.3	33.3	17.9	25.6	1.3	19.2	12.8	5.1	1.3	0.0	17.9	11.5	12.8
埼玉県	160	1	12	13	56	30	41	12	37	35	13	1	4	32	8	16
	100.0	0.6	7.5	8.1	35.0	18.8	25.6	7.5	23.1	21.9	8.1	0.8	2.5	20.0	5.0	10.0
千葉県	175	6	18	20	62	34	28	11	36	33	4	2	6	42	17	17
	100.0	3.4	10.3	11.4	35.4	19.4	16.0	6.3	20.8	18.9	2.3	1.1	3.4	24.0	9.7	9.7
東京都	275	8	34	34	92	71	45	11	67	79	23	27	13	42	30	19
	100.0	2.9	12.4	12.4	33.5	25.8	16.4	4.0	24.4	28.7	8.4	9.8	4.7	15.3	10.9	6.9
(特別区・武三地区/タクシー)	117	0	15	7	30	37	11	0	25	23	10	4	2	13	15	6
	100.0	0.0	12.8	6.0	25.6	31.6	9.4	0.0	21.4	19.7	8.5	3.4	1.7	11.1	12.8	5.1
(多摩地区/タクシー)	28	0	3	3	11	9	3	0	4	8	2	1	1	4	2	0
	100.0	0.0	10.7	10.7	39.3	32.1	10.7	0.0	14.3	28.6	7.1	3.6	3.6	14.3	7.1	0.0
神奈川県	152	9	19	31	71	37	13	6	42	41	10	18	9	21	17	11
	100.0	5.9	12.5	20.4	46.7	24.3	8.6	3.9	27.6	27.0	6.6	11.8	5.9	13.8	11.2	7.2
山梨県	55	1	3	5	21	14	8	1	8	7	0	1	2	9	11	6
	100.0	1.8	5.5	9.1	38.2	25.5	14.5	1.8	14.5	12.7	0.0	1.8	3.6	16.4	20.0	10.9

(4) 新たな需要の取込み、新規事業の開拓などの取組

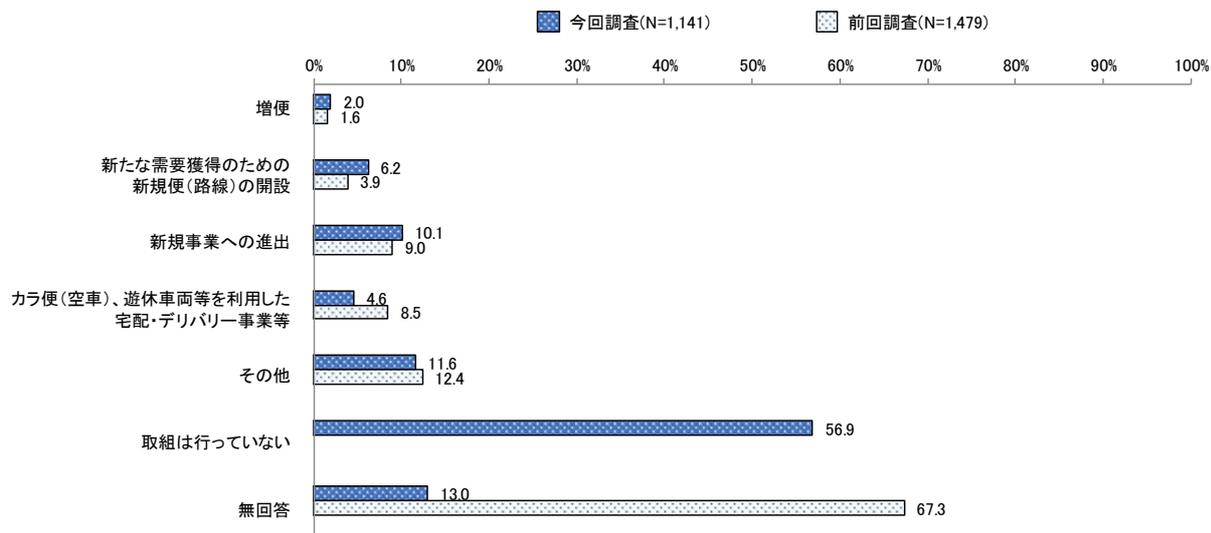
問 11. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施している新たな需要の取込み、新規事業の開拓などの取組がございましたらご回答ください。

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10.1%と最も高く、次いで「新たな需要獲得のための新規便（路線）の開設」が6.2%、「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4.6%となっている。

前回調査結果と比べると、全体的に同様の傾向となっている。前回は無回答だった回答者が、今回は新しく設けられた選択肢「取組は行っていない」に流れたのではないかとと思われる。



<前回調査との比較>



<輸送モード別>

輸送モード別では、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、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、それぞれ最も高くなっている。

（上段：件数、下段：％）

		全 体	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	取組は行っ ていない	無回答
全 体		1,141 100.0	23 2.0	71 6.2	115 10.1	52 4.6	132 11.6	649 56.9	148 13.0
輸 送 モ ー ド 別	自動車運送事業	1,103 100.0	22 2.0	70 6.3	112 10.2	51 4.6	113 10.2	635 57.6	145 13.1
	(路線バス)	49 100.0	4 8.2	18 36.7	6 12.2	0 0.0	11 22.4	13 26.5	5 10.2
	(高速バス)	26 100.0	2 7.7	16 61.5	1 3.8	0 0.0	8 30.8	4 15.4	0 0.0
	(貸切バス)	456 100.0	12 2.6	27 5.9	69 15.1	4 0.9	38 8.3	266 58.3	58 12.7
	(タクシー)	572 100.0	4 0.7	9 1.6	36 6.3	47 8.2	56 9.8	352 61.5	82 14.3
	鉄道運送事業	36 100.0	1 2.8	1 2.8	3 8.3	1 2.8	19 52.8	12 33.3	3 8.3
	旅客船事業	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0

<地域別>

地域別では、神奈川県、山梨県で「新たな需要獲得のための新規便（路線）の開設」が、特別区・武三地区／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、それ以外の地域で「新規事業への進出」が最も高くなっている。

（上段：件数、下段：％）

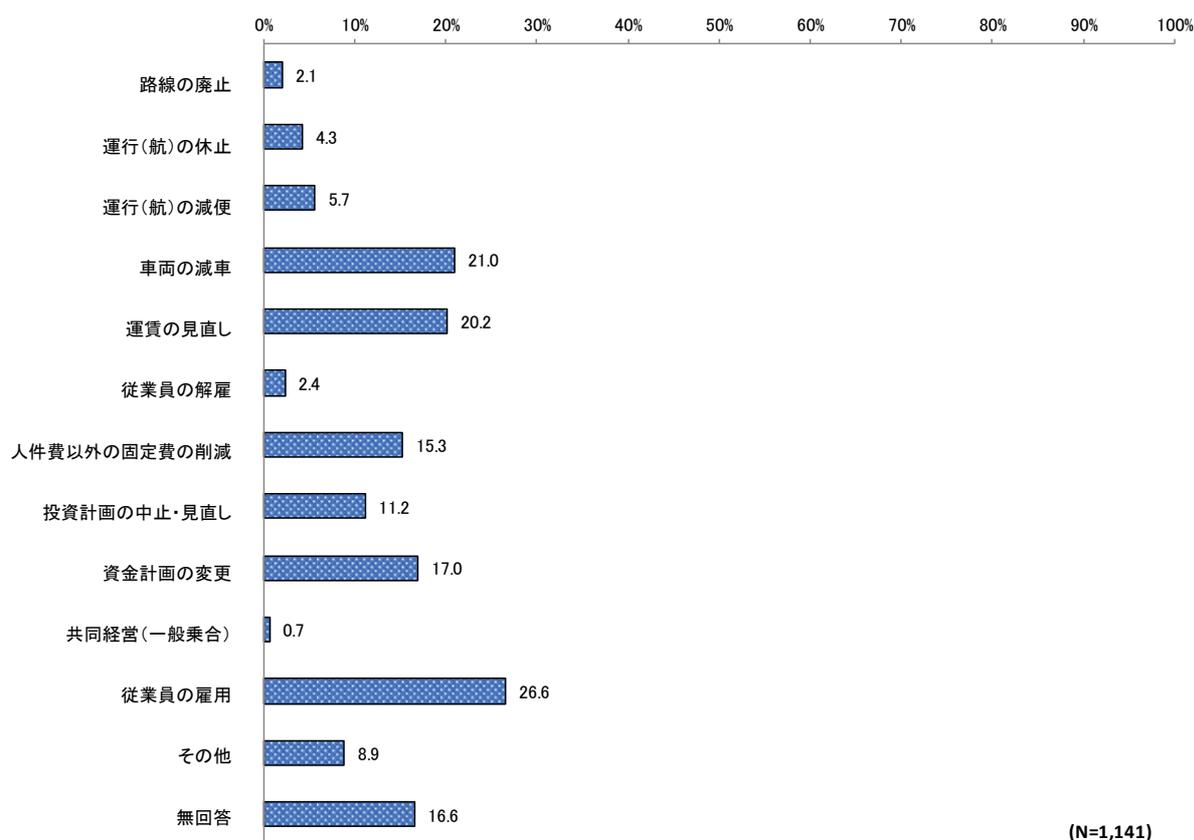
		全 体	増便	新たな需要 獲得のため の新規便(路 線)の開設	新規事業へ の進出	カラ便(空 車)、遊休車 両等を利用し た宅配・デリ バリー事業 等	その他	取組は行っ ていない	無回答
全 体		1,141 100.0	23 2.0	71 6.2	115 10.1	52 4.6	132 11.6	649 56.9	148 13.0
地 域 別	茨城県	167 100.0	4 2.4	7 4.2	15 9.0	9 5.4	17 10.2	99 59.3	22 13.2
	栃木県	79 100.0	1 1.3	5 6.3	12 15.2	2 2.5	7 8.9	43 54.4	13 16.5
	群馬県	78 100.0	2 2.6	2 2.6	11 14.1	3 3.8	8 10.3	38 48.7	16 20.5
	埼玉県	160 100.0	1 0.6	7 4.4	15 9.4	1 0.6	10 6.3	108 67.5	24 15.0
	千葉県	175 100.0	5 2.9	13 7.4	16 9.1	3 1.7	28 16.0	100 57.1	20 11.4
	東京都	275 100.0	7 2.5	20 7.3	34 12.4	23 8.4	33 12.0	151 54.9	21 7.6
	(特別区・武三地区／タクシー)	117 100.0	2 1.7	2 1.7	7 6.0	22 18.8	15 12.8	66 56.4	8 6.8
	(多摩地区／タクシー)	28 100.0	0 0.0	1 3.6	3 10.7	0 0.0	2 7.1	19 67.9	3 10.7
	神奈川県	152 100.0	2 1.3	14 9.2	10 6.6	11 7.2	18 11.8	79 52.0	24 15.8
	山梨県	55 100.0	1 1.8	3 5.5	2 3.6	0 0.0	11 20.0	31 56.4	8 14.5

(5) 今後の事業継続のための取組

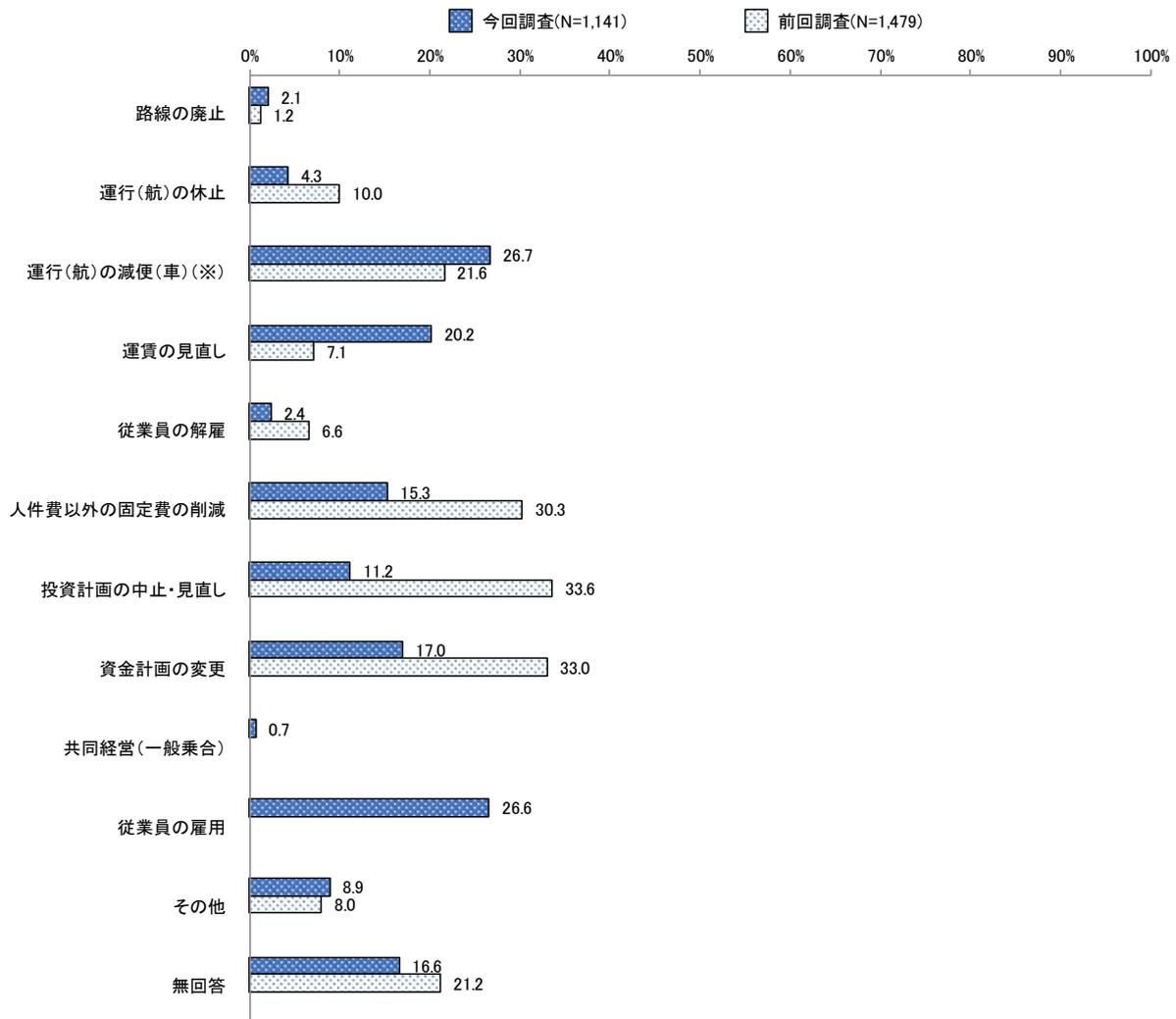
問 12. 新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて実施を予定している貴社の今後の事業継続のための取組として予定しているものについてご回答ください。

今後の事業継続のための取組については、「従業員の雇用」が26.6%と最も高く、次いで「車両の減車」が21.0%、「運賃の見直し」が20.2%となっている。

前回調査結果と比べると、「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」が15ポイント以上低くなった。また「運賃の見直し」は前回調査より13ポイント高くなった。



<前回調査との比較>



※前回調査では、「運行(航)の減便」「車両の減車」は、まとめて「運行(航)の減便(車)」として尋ねていたため、上の前回調査との比較グラフでは「運行(航)の減便」「車両の減車」との合計の数値を掲載している。

<輸送モード別>

輸送モード別では、路線バス、鉄道運送事業は「運賃の見直し」が、タクシーは「従業員の雇用」が、貸切バスは「車両の減車」がそれぞれ最も高く、高速バスは「運行（航）の休止」「運行（航）の減便」が同率で最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

	全 体	路線の廃止	運行(航)の 休止	運行(航)の 減便	車両の減車	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	共同経営(一 般乗合)	従業員の雇 用	その他	無回答	
全 体	1,141 100.0	24 2.1	49 4.3	65 5.7	240 21.0	230 20.2	27 2.4	175 15.3	128 11.2	194 17.0	8 0.7	304 26.6	102 8.9	189 16.6	
輸 送 モ ー ド 別	自動車運送事業	1,103 100.0	24 2.2	49 4.4	59 5.3	237 21.5	214 19.4	27 2.4	161 14.6	115 10.4	186 16.9	8 0.7	303 27.5	94 8.5	185 16.8
	(路線バス)	49 100.0	12 24.5	13 26.5	24 49.0	11 22.4	31 63.3	1 2.0	6 12.2	10 20.4	1 2.0	0 0.0	10 20.4	4 8.2	3 6.1
	(高速バス)	26 100.0	8 30.8	16 61.5	16 61.5	7 26.9	14 53.8	0 0.0	6 23.1	7 26.9	2 7.7	0 0.0	3 11.5	1 3.8	3 11.5
	(貸切バス)	456 100.0	4 0.9	16 3.5	13 2.9	122 26.8	59 12.9	19 4.2	66 14.5	64 14.0	103 22.6	1 0.2	91 20.0	40 8.8	87 19.1
	(タクシー)	572 100.0	0 0.0	4 0.7	6 1.0	97 17.0	110 19.2	7 1.2	83 14.5	34 5.9	80 14.0	7 1.2	199 34.8	49 8.6	92 16.1
	鉄道運送事業	36 100.0	0 0.0	0 0.0	6 16.7	3 8.3	15 41.7	0 0.0	13 36.1	13 36.1	8 22.2	0 0.0	1 2.8	7 19.4	4 11.1
	旅客船事業	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 50.0	0 0.0

<地域別>

地域別では、茨城県、山梨県は「運賃の見直し」が、栃木県、群馬県は「車両の減車」が、そのほかの地域では「従業員の雇用」が最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

	全 体	路線の廃止	運行(航)の 休止	運行(航)の 減便	車両の減車	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	共同経営(一 般乗合)	従業員の雇 用	その他	無回答	
全 体	1,141 100.0	24 2.1	49 4.3	65 5.7	240 21.0	230 20.2	27 2.4	175 15.3	128 11.2	194 17.0	8 0.7	304 26.6	102 8.9	189 16.6	
地 域 別	茨城県	167 100.0	3 1.8	5 3.0	2 1.2	42 25.1	46 27.5	5 3.0	23 13.8	18 10.8	28 16.8	1 0.6	34 20.4	15 9.0	26 15.6
	栃木県	79 100.0	0 0.0	1 1.3	2 2.5	19 24.1	6 7.6	3 3.8	10 12.7	10 12.7	17 21.5	2 2.5	15 19.0	8 10.1	17 21.5
	群馬県	78 100.0	1 1.3	3 3.8	7 9.0	23 29.5	20 25.6	2 2.6	12 15.4	2 2.6	14 17.9	0 0.0	13 16.7	8 10.3	14 17.9
	埼玉県	160 100.0	2 1.3	5 3.1	5 3.1	40 25.0	23 14.4	5 3.1	37 23.1	21 13.1	23 14.4	2 1.3	51 31.9	9 5.6	25 15.6
	千葉県	175 100.0	8 4.6	12 6.9	13 7.4	33 18.9	36 20.6	3 1.7	15 8.6	25 14.3	39 22.3	2 1.1	52 29.7	12 6.9	34 19.4
	東京都	275 100.0	5 1.8	10 3.6	14 5.1	38 13.8	43 15.6	5 1.8	44 16.0	29 10.5	46 16.7	0 0.0	92 33.5	33 12.0	40 14.5
	(特別区・武三地区/タクシー)	117 100.0	0 0.0	1 0.9	0 0.0	10 8.5	11 9.4	1 0.9	17 14.5	3 2.6	19 16.2	0 0.0	47 40.2	17 14.5	14 12.0
	(多摩地区/タクシー)	28 100.0	0 0.0	0 0.0	3 10.7	4 14.3	4 14.3	0 0.0	7 25.0	5 17.9	4 14.3	0 0.0	13 46.4	2 7.1	2 7.1
	神奈川県	152 100.0	5 3.3	13 8.6	20 13.2	35 23.0	34 22.4	2 1.3	24 15.8	19 12.5	19 12.5	0 0.0	39 25.7	12 7.9	18 11.8
	山梨県	55 100.0	0 0.0	0 0.0	2 3.6	10 18.2	22 40.0	2 3.6	10 18.2	4 7.3	8 14.5	1 1.8	8 14.5	5 9.1	15 27.3

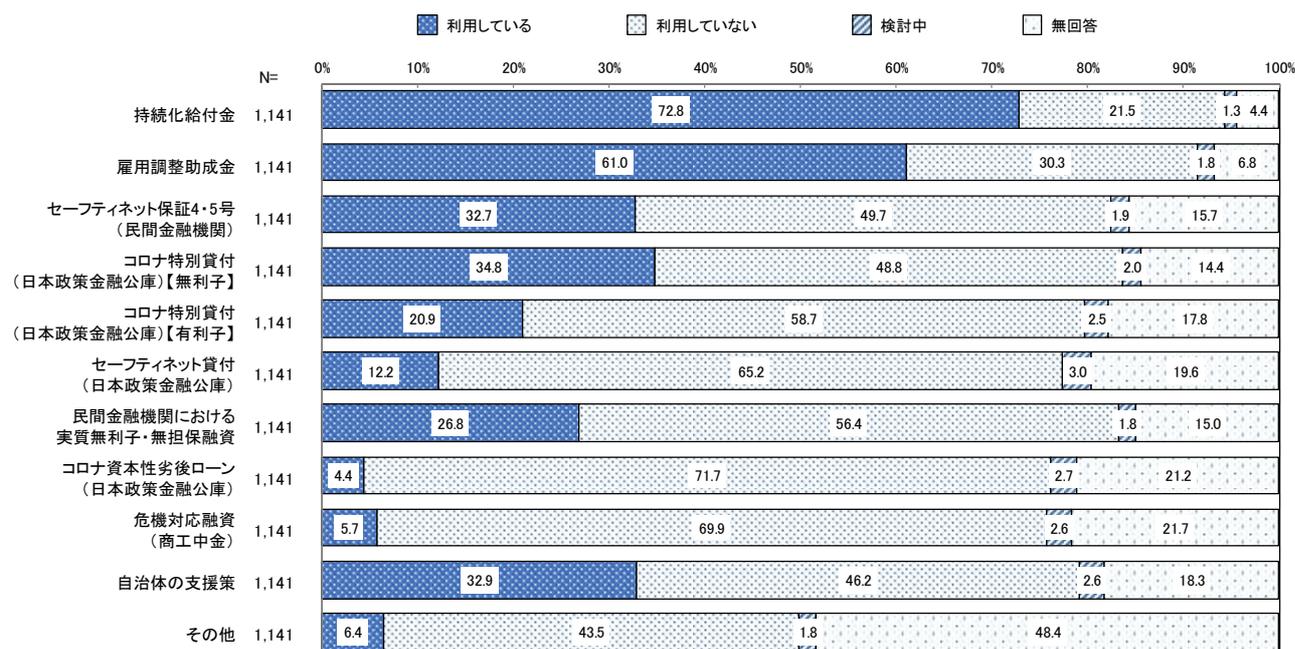
(6) 国や自治体の支援策の活用状況

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。

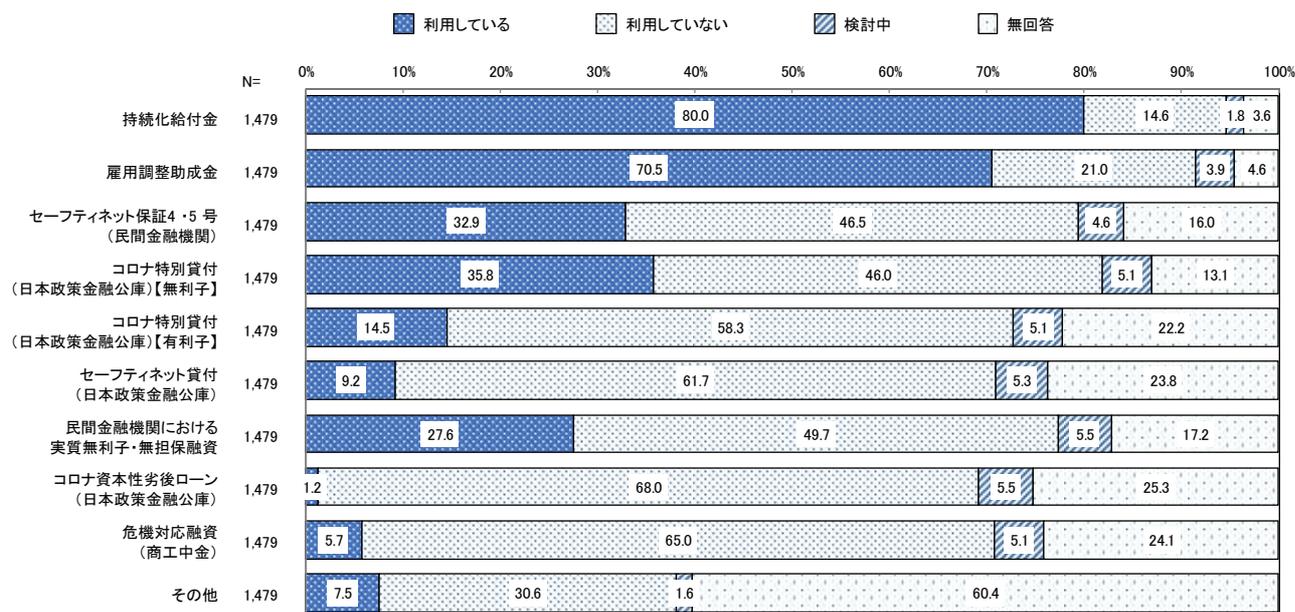
国や自治体の支援策の活用状況について、「利用している」の割合は、＜持続化給付金＞が72.8%と最も高く、次いで＜雇用調整助成金＞が61.0%、＜コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【無利子】＞が34.8%、＜自治体の支援策＞が32.9%、＜セーフティネット保証4・5号（民間金融機関）＞が32.7%となっている。

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71.7%と最も高く、次いで＜危機対応融資（商工中金）＞が69.9%、＜セーフティネット貸付（日本政策金融公庫）＞が65.2%、＜コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【有利子】＞が58.7%となっている。

前回調査結果と比べると、「利用している」は、＜コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【有利子】＞で6.4ポイント高く、＜雇用調整助成金＞で9.5ポイント低くなった。



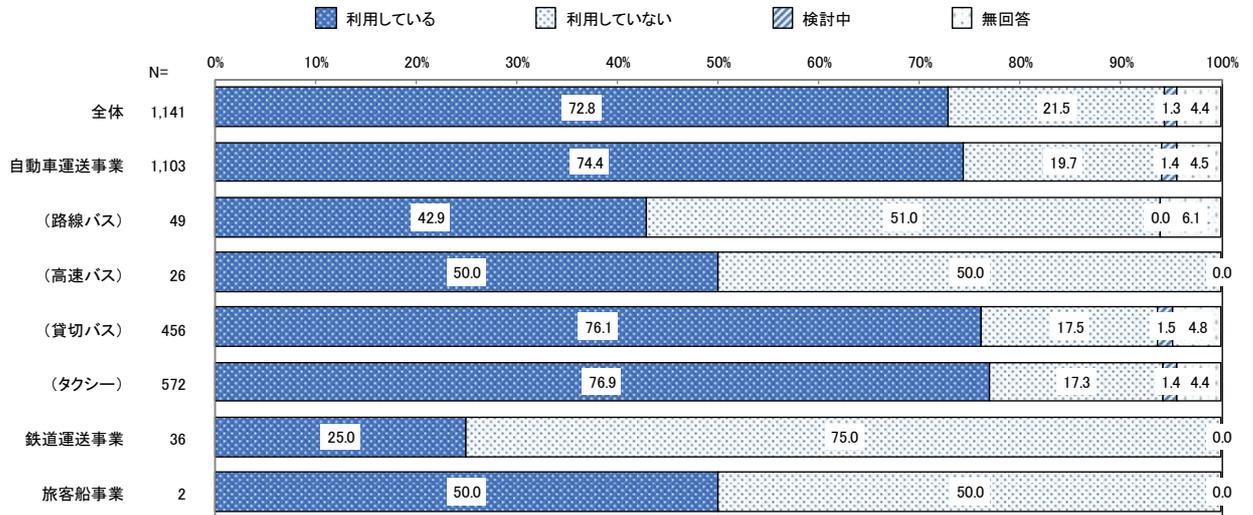
<前回調査結果>



【持続化給付金】

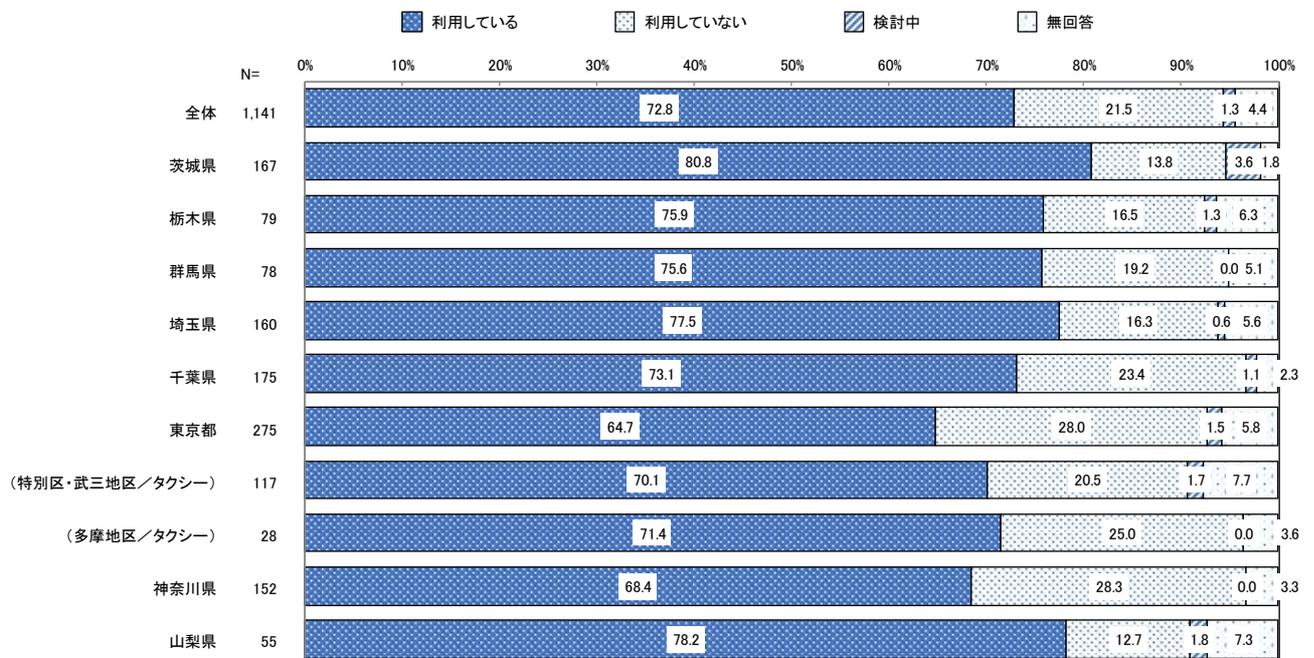
< 輸送モード別 >

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7割台と特に高く、一方、鉄道運送事業は「利用していない」が約7割と、他のモードに比べ高くなっている。



< 地域別 >

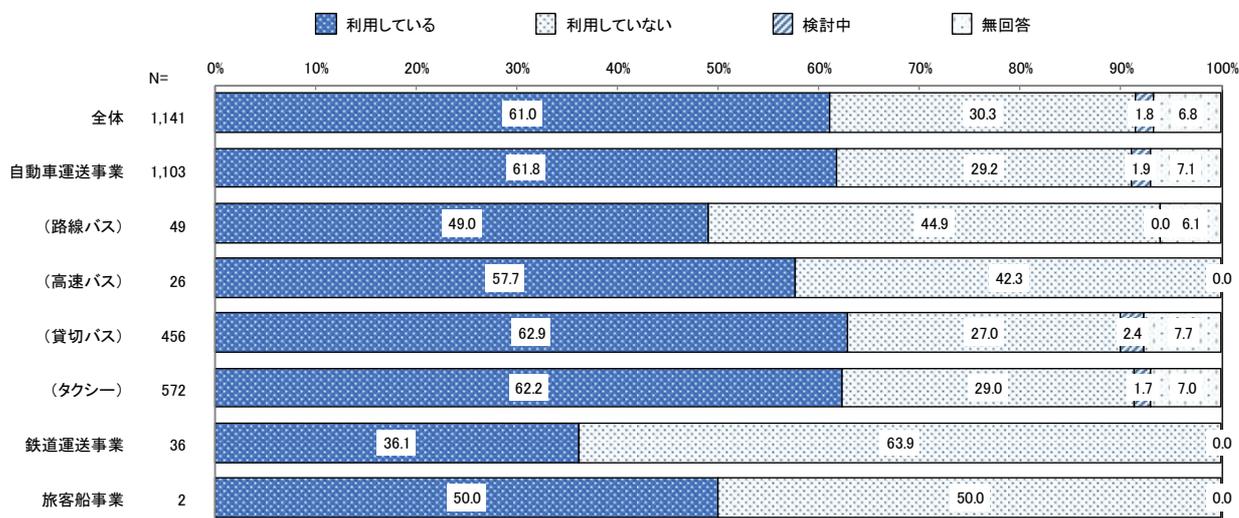
地域別では、いずれの地域も「利用している」が6割を超えており、茨城県は8割と他の地域に比べ高くなっている。



【雇用調整助成金】

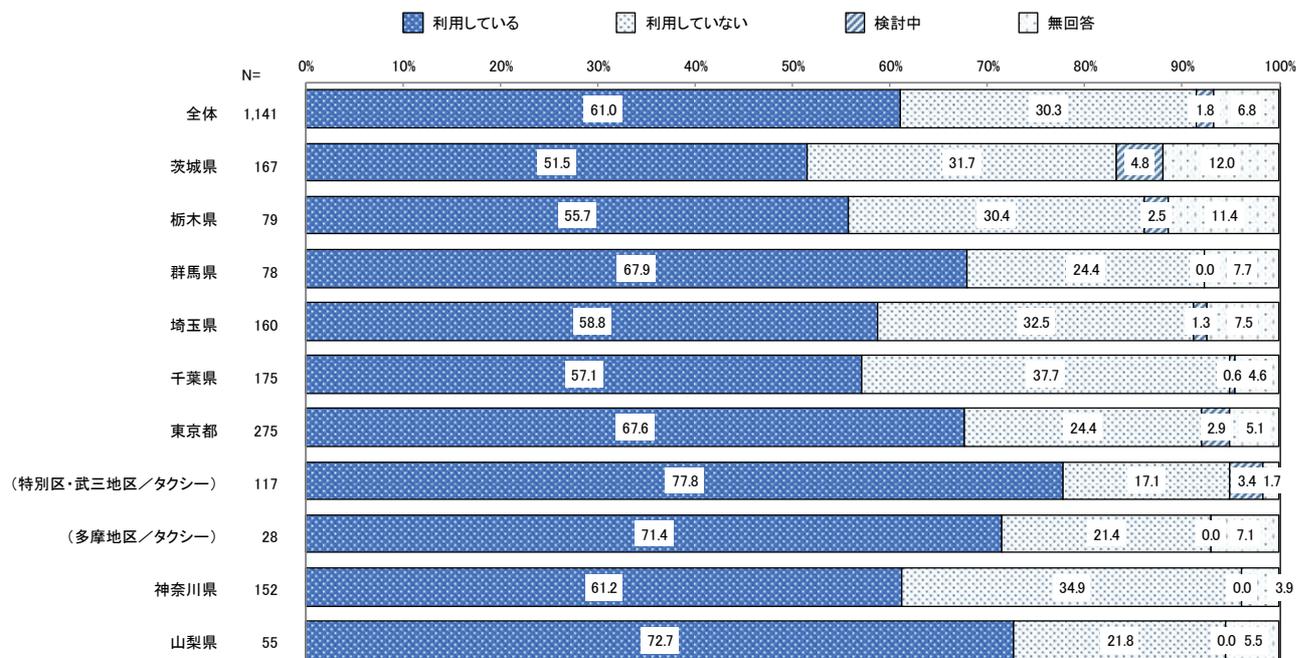
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、貸切バス、タクシーで「利用している」が6割を超えている。一方、鉄道運送事業は「利用していない」が6割を超え、高くなっている。



< 地域別 >

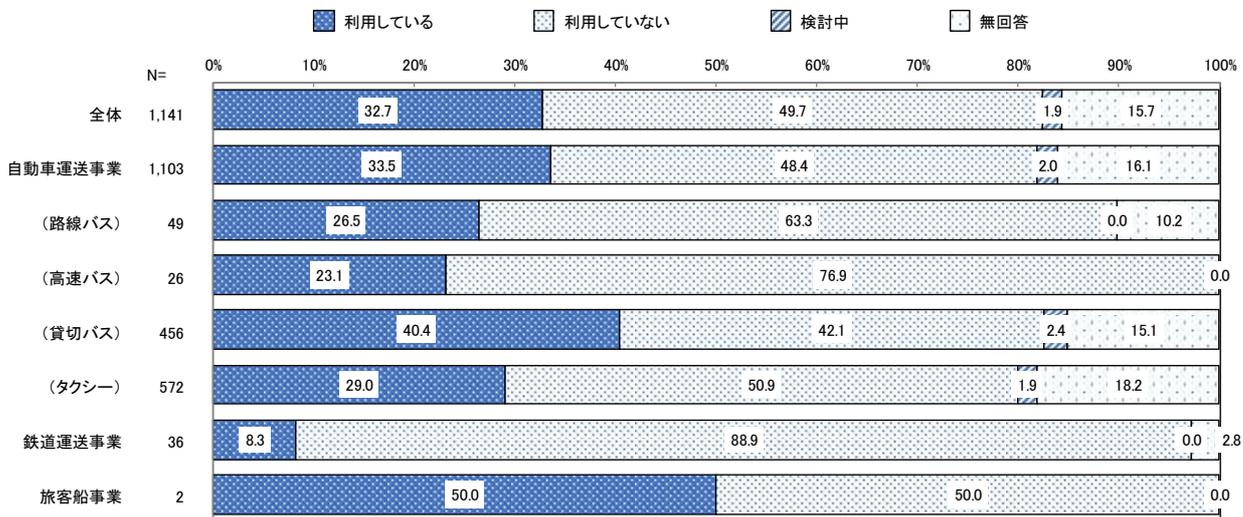
地域別では、いずれの地域も「利用している」が高く、特に特別区・武三地区（タクシー）では8割弱と高くなっている。



【セーフティネット保証4・5号（民間金融機関）】

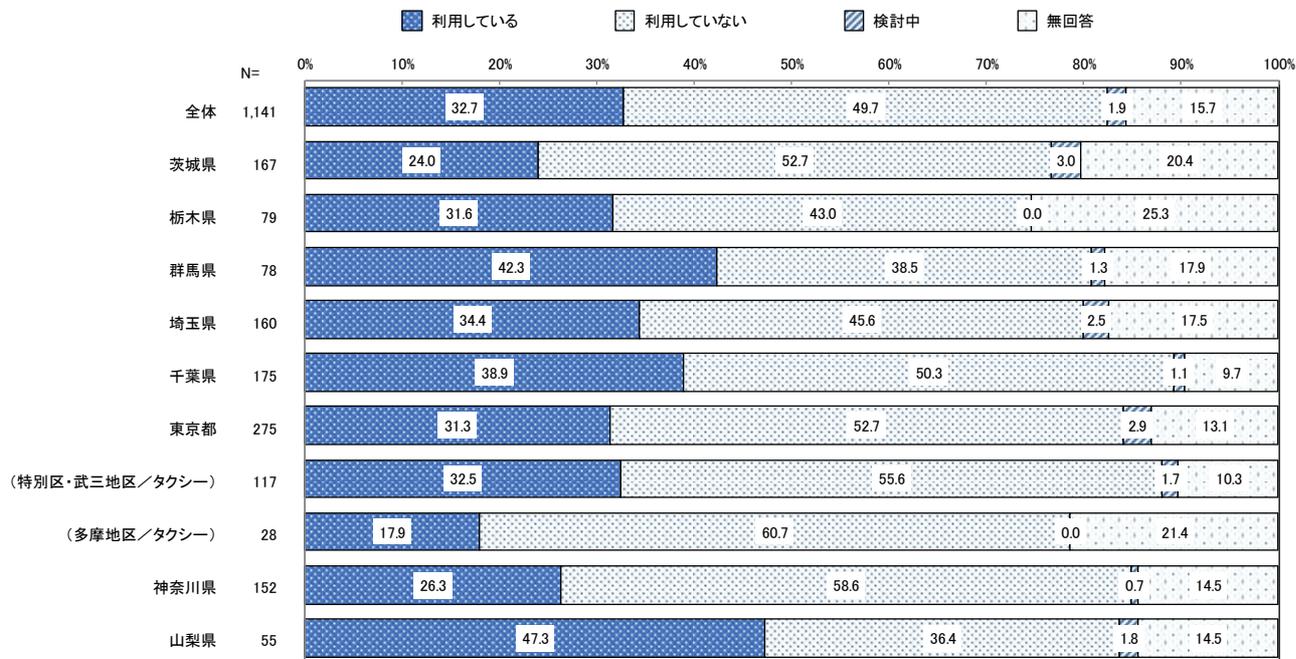
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、貸切バスで「利用している」が4割台と他のモードに比べ高くなっている。一方、鉄道運送事業では「利用していない」が9割弱となっている。



< 地域別 >

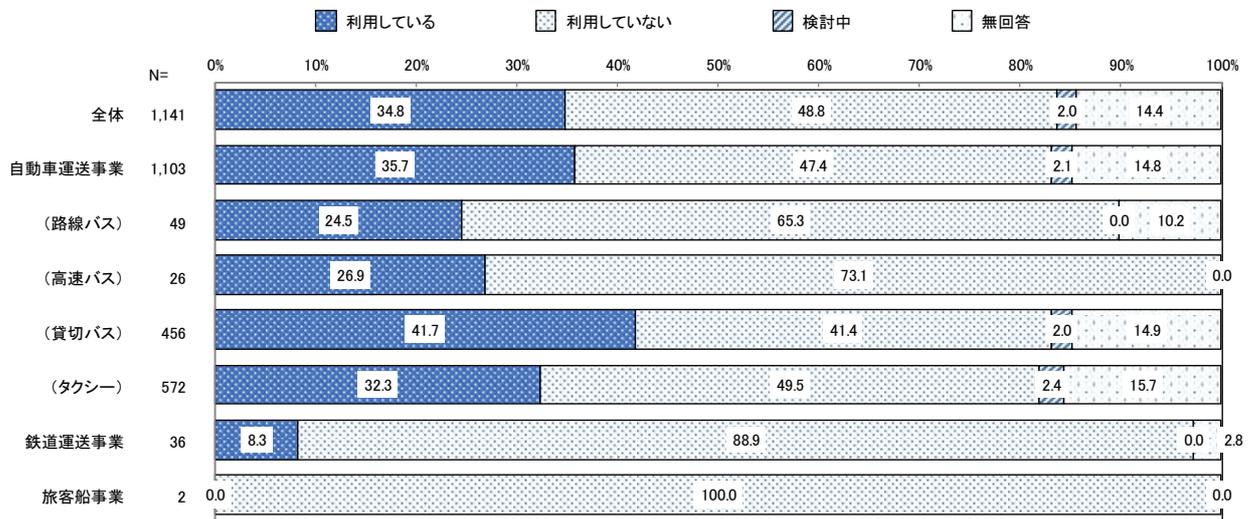
地域別では、群馬県、山梨県で「利用している」が4割を超え、他の地域に比べ高くなっている。一方、多摩地区（タクシー）では「利用していない」が6割を超えている。



【コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【無利子】】

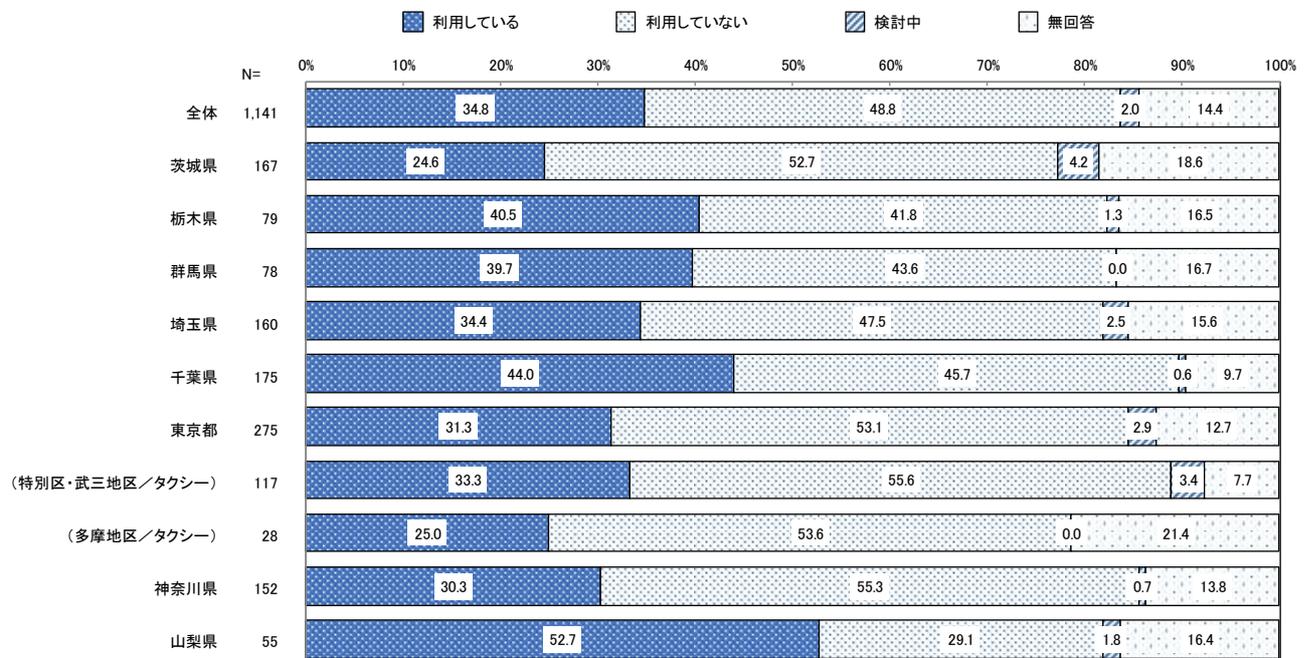
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、貸切バス、タクシーで「利用している」が3~4割と他のモードに比べ高くなっている。



< 地域別 >

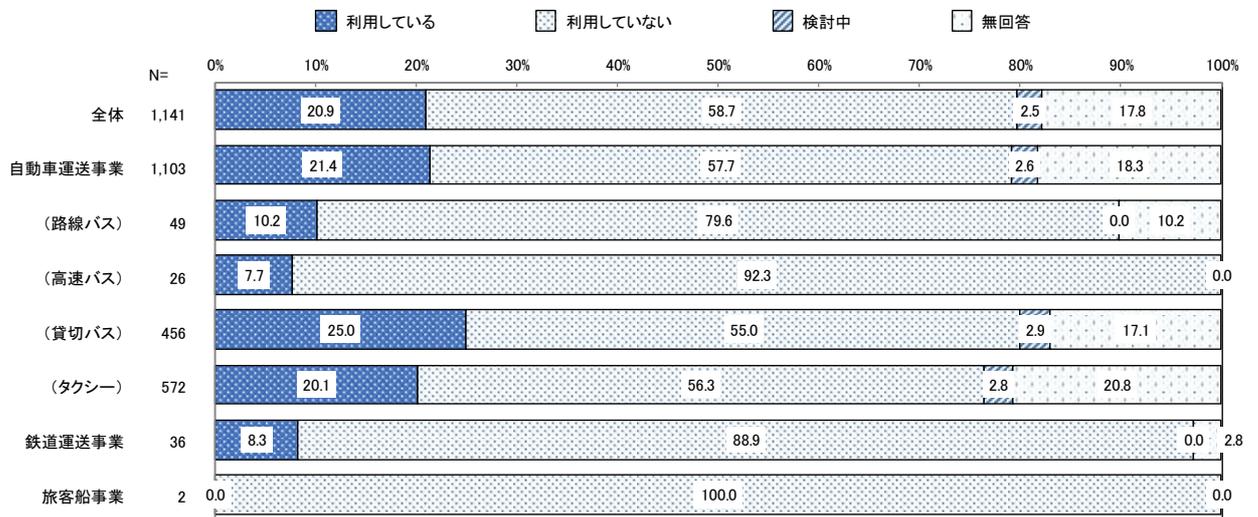
地域別では、「利用している」の割合が、山梨県で5割を超え、他の地域に比べ高くなっている。



【コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【有利子】】

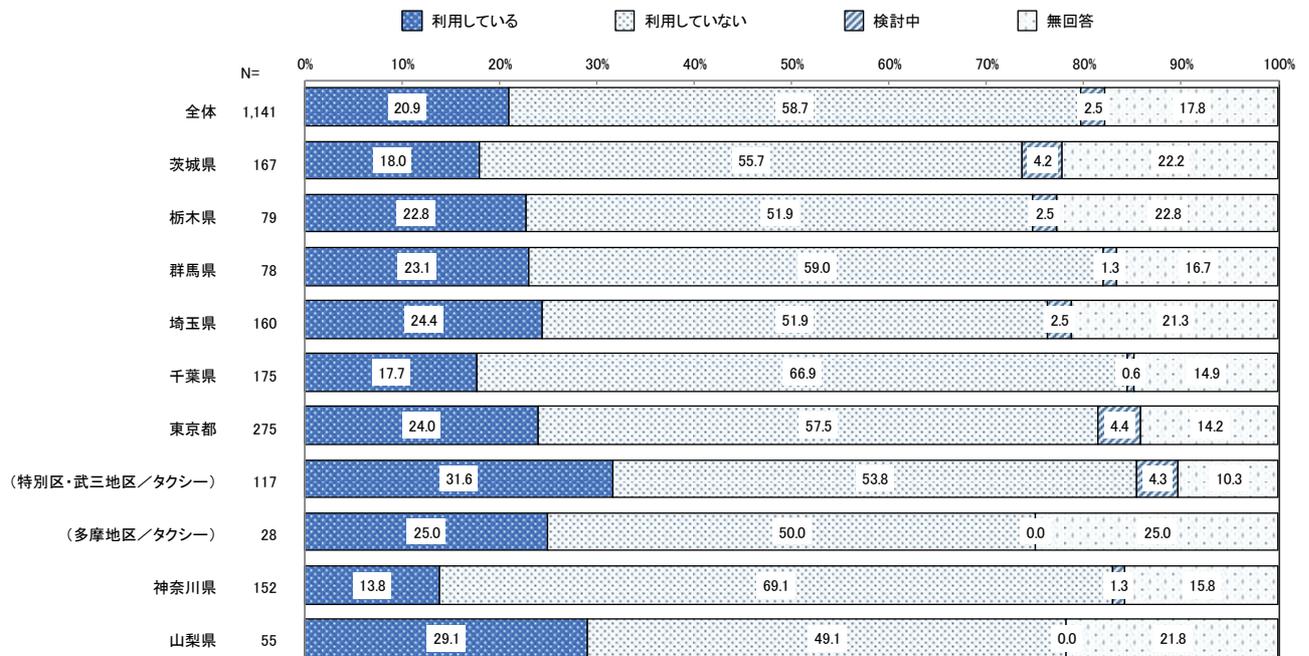
< 輸送モード別 >

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2割を超え他モードに比べて高くなっている。



< 地域別 >

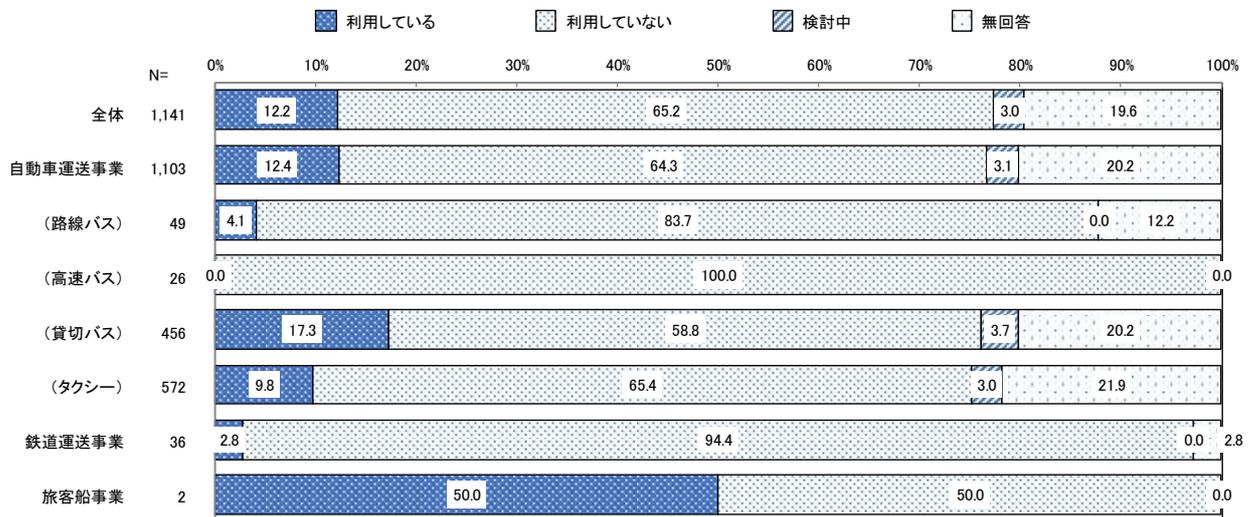
地域別では、「利用している」の割合は、特別区・武三地区（タクシー）で3割を超え、それ以外の地域では1~2割程度となっている。



【セーフティネット貸付（日本政策金融公庫）】

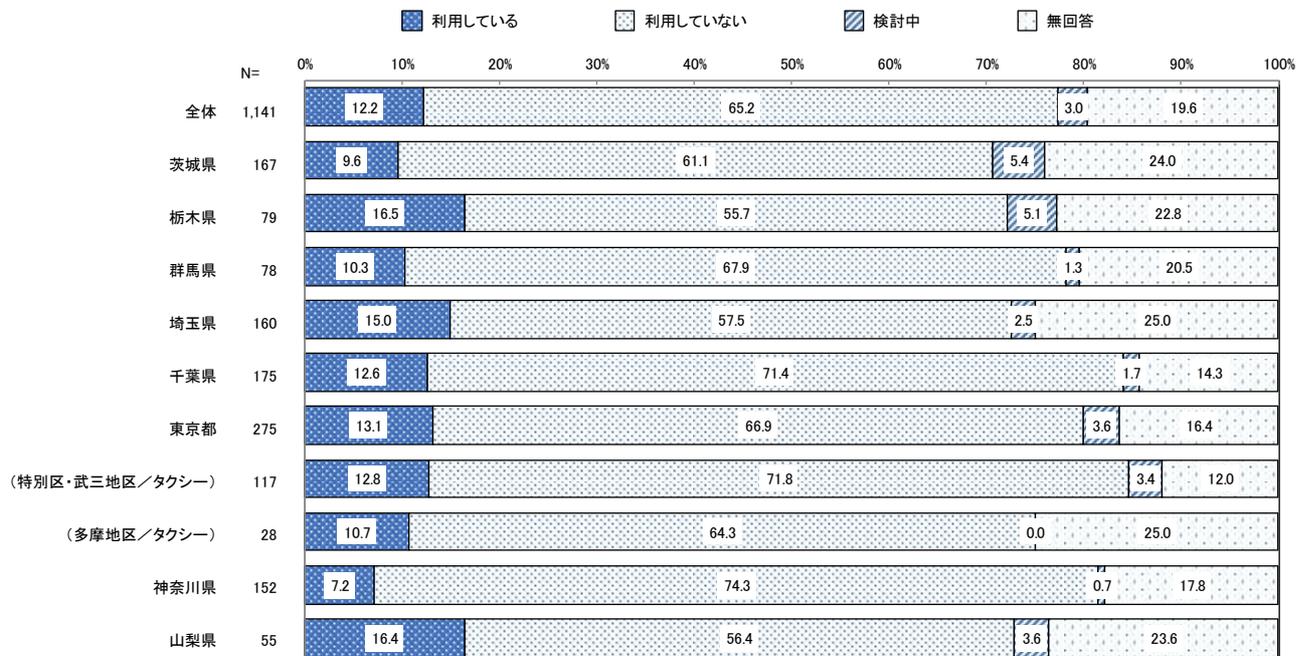
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、貸切バスで17.3%、それ以外のモードでは1割を下回っている。



< 地域別 >

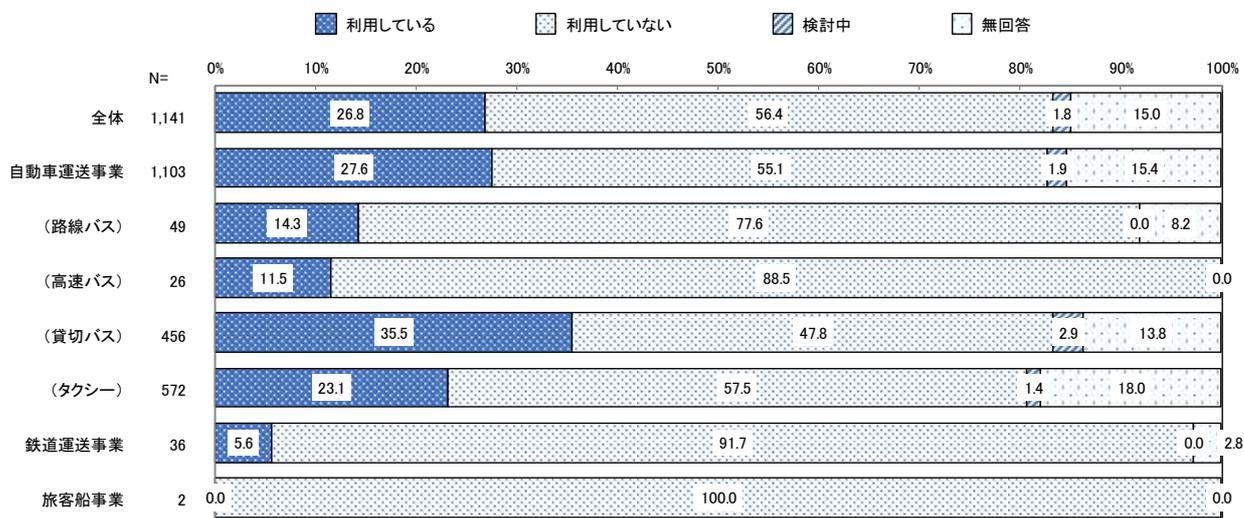
地域別では、「利用している」の割合は、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）、山梨県で1割を超えている。



【民間金融機関における実質無利子・無担保融資】

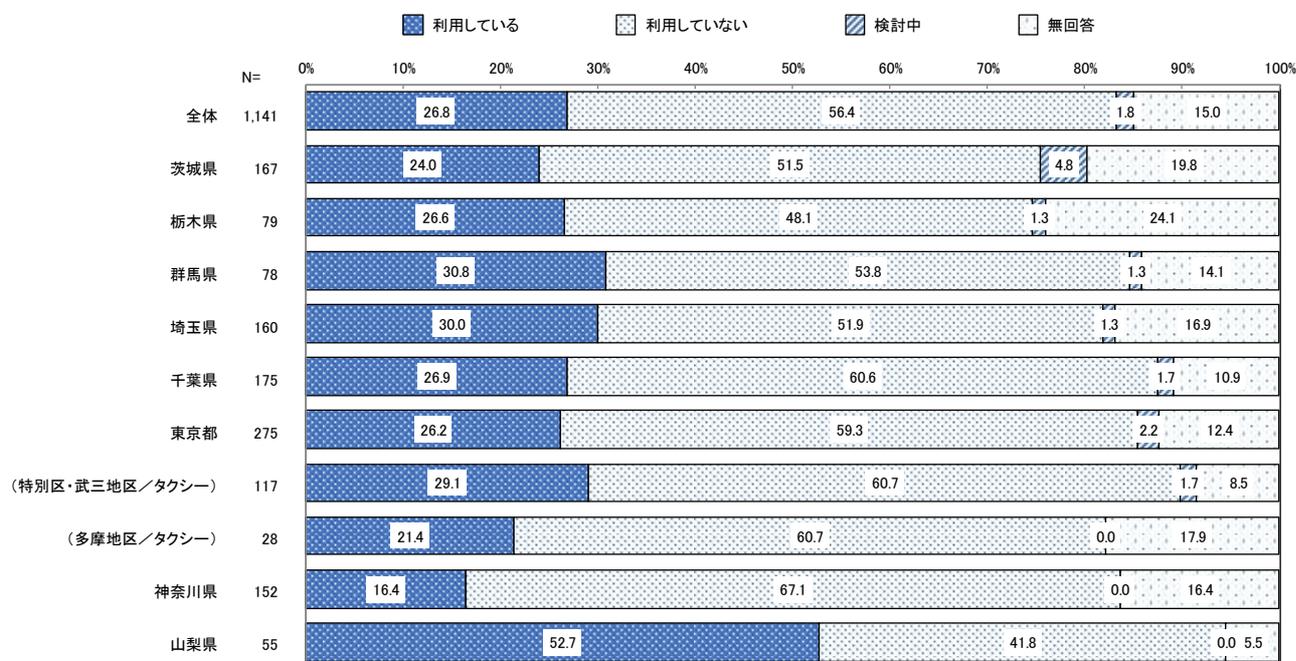
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、貸切バス、タクシーで2～3割台と、他モードに比べてやや高い。一方、鉄道運送事業では5.6%にとどまった。



< 地域別 >

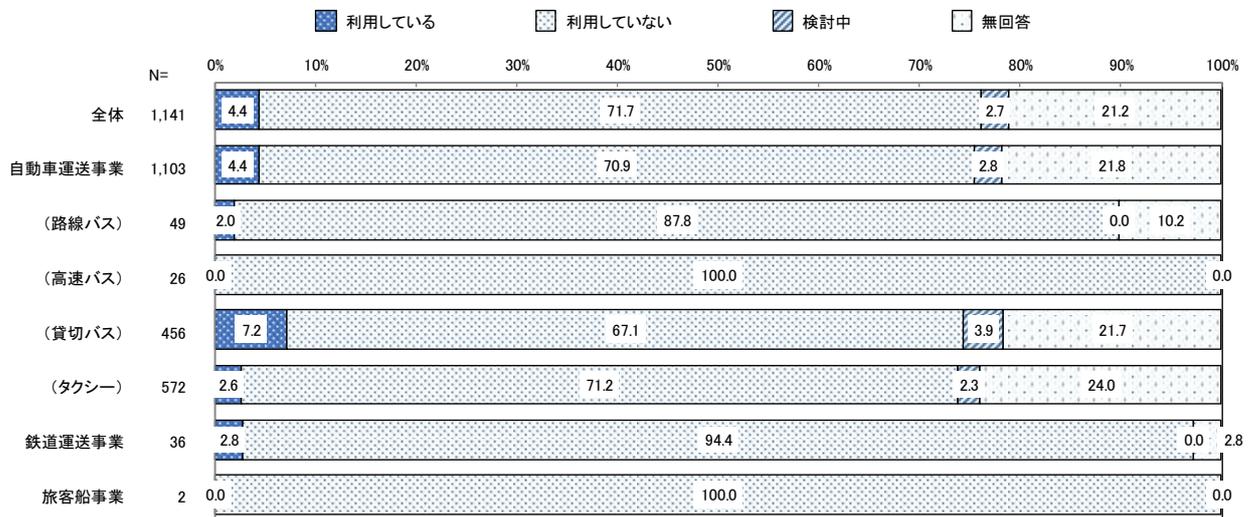
地域別では、「利用している」の割合は、山梨県で5割を超え、他の地域に比べて高くなっている。



【コロナ資本性劣後ローン（日本政策金融公庫）】

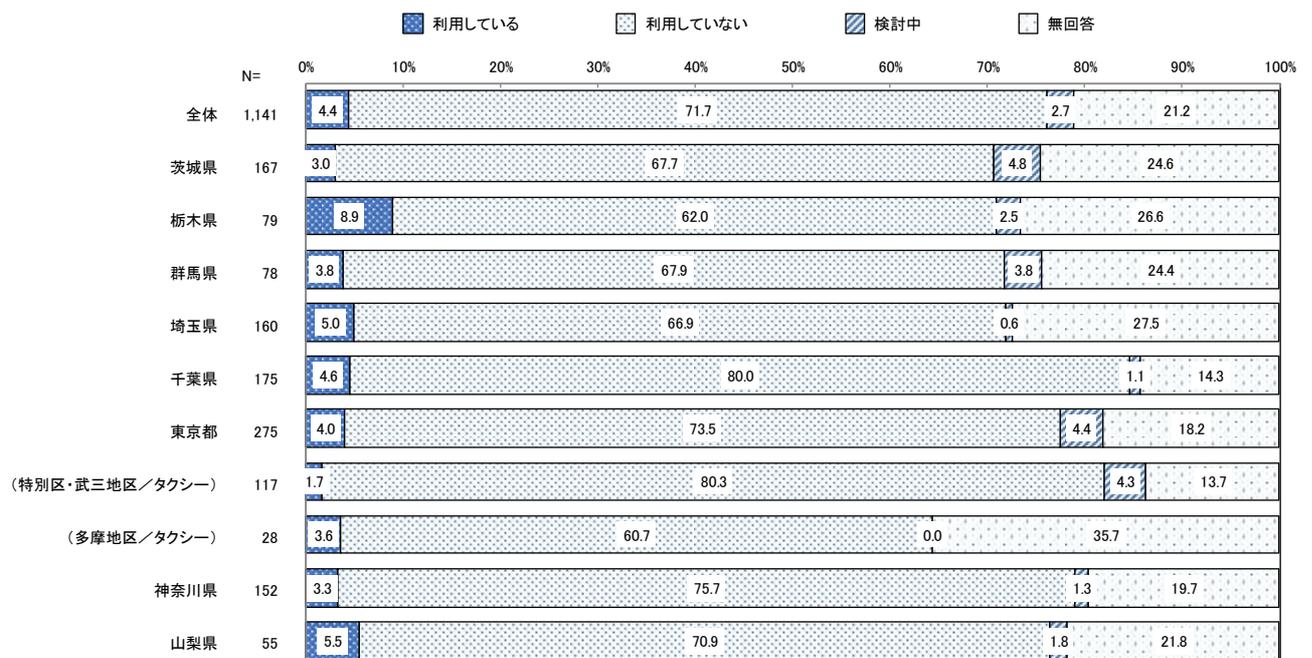
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、貸切バスでも7.2%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。



< 地域別 >

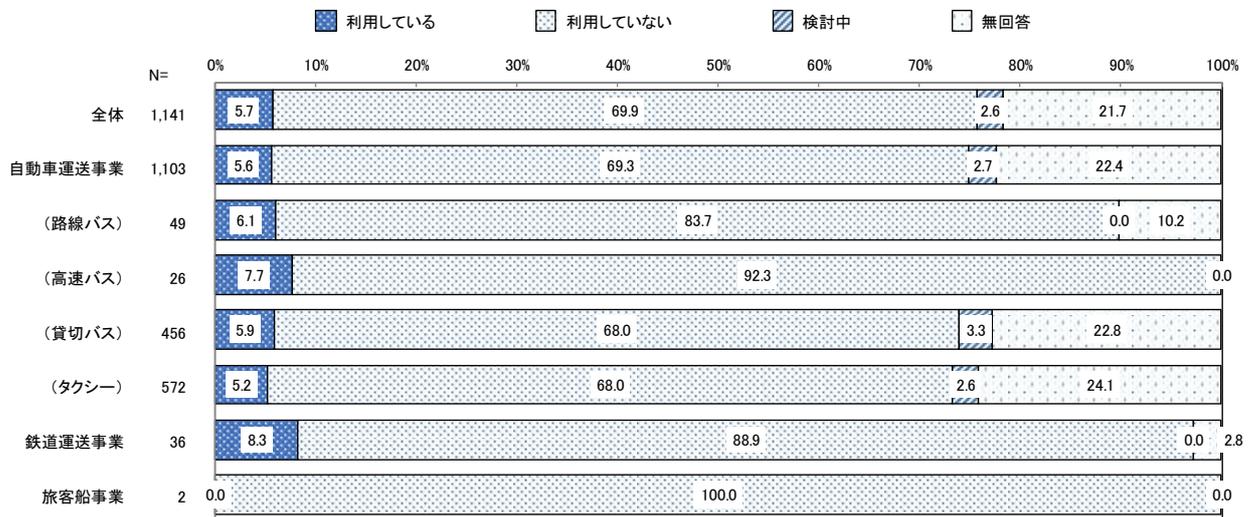
地域別では、「利用している」の割合は、栃木県で8.9%と他の地域に比べてやや高い。ただし、いずれの地域も「利用していない」が最も高く、千葉県、特別区・武三地区（タクシー）は8割以上と特に高い割合となっている。



【危機対応融資（商工中金）】

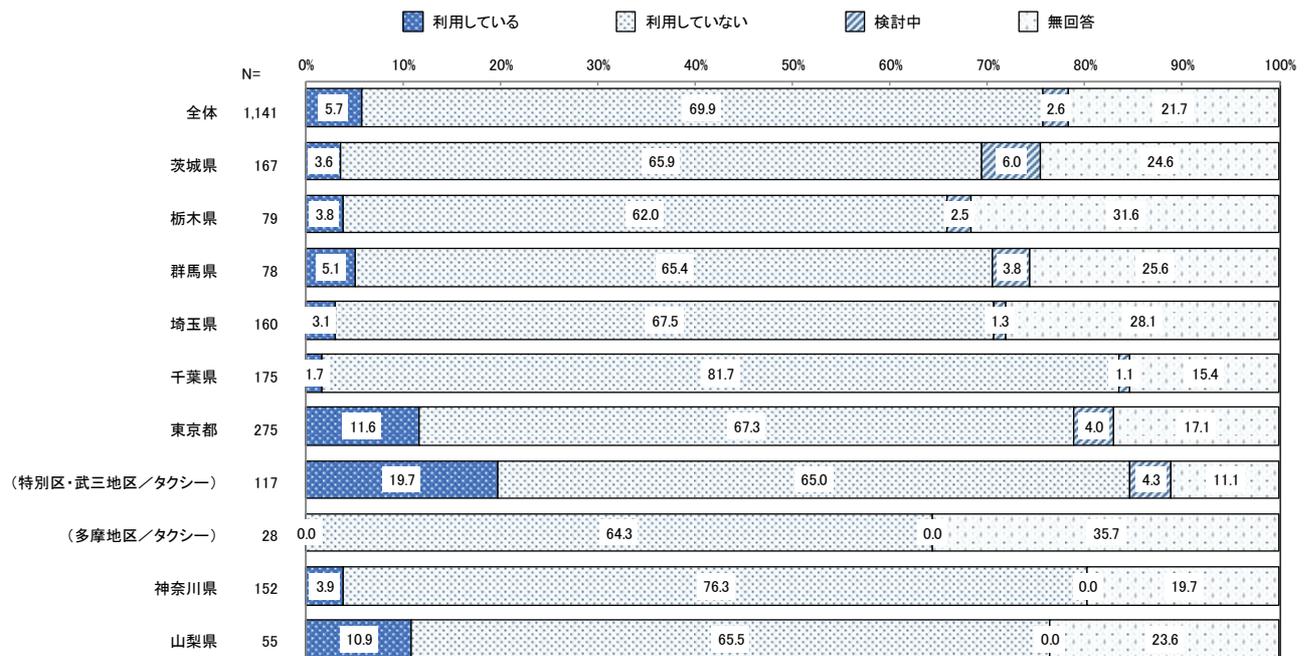
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、いずれの輸送モードも1割未満となり、高速バスでは「利用していない」が9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、特別区・武三地区（タクシー）で2割弱、東京都、山梨県で1割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、千葉県は8割台と特に高い割合となっている。

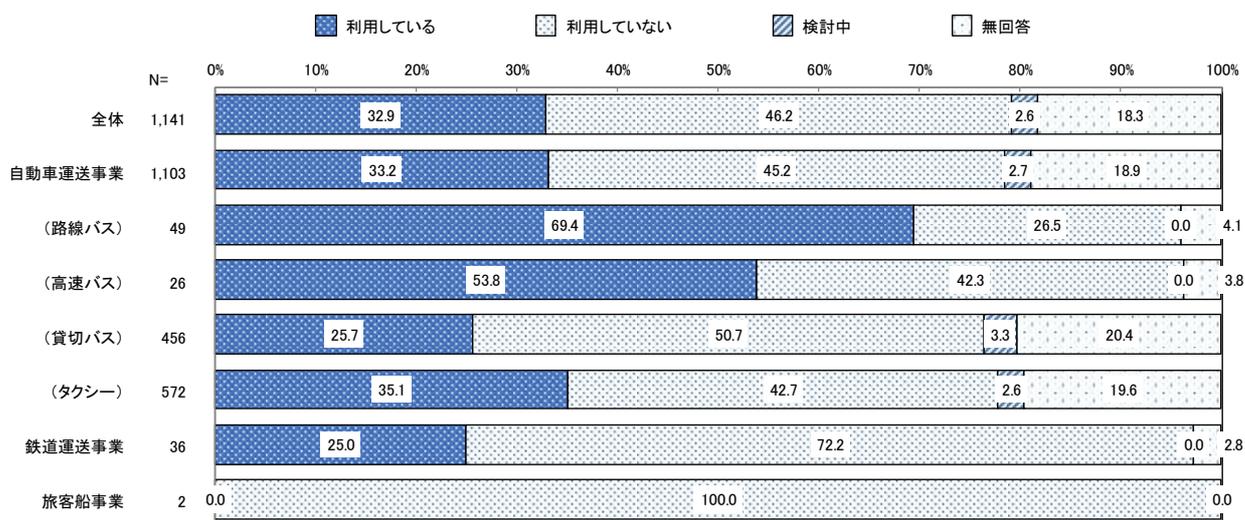


【自治体の支援策】

「自治体の支援策」については、自治体独自の支援金・補助金・無利子貸付等の回答があった。

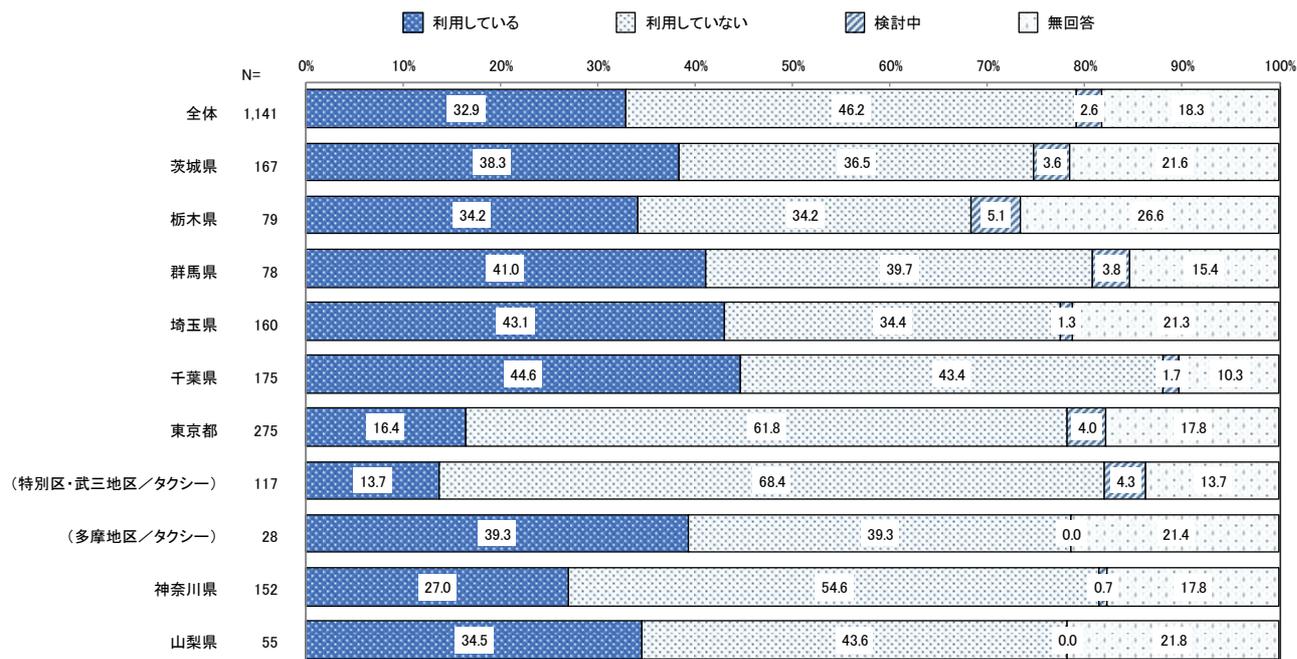
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、「利用している」の割合は、路線バスが7割弱、高速バスが5割を超えており、他のモードに比べ高くなっている。



< 地域別 >

地域別では、「利用している」の割合は、群馬県、埼玉県、千葉県で4割台となっている。一方、東京都、特別区・武三地区（タクシー）では「利用している」は2割未満と、他の地域に比べ低くなっている。

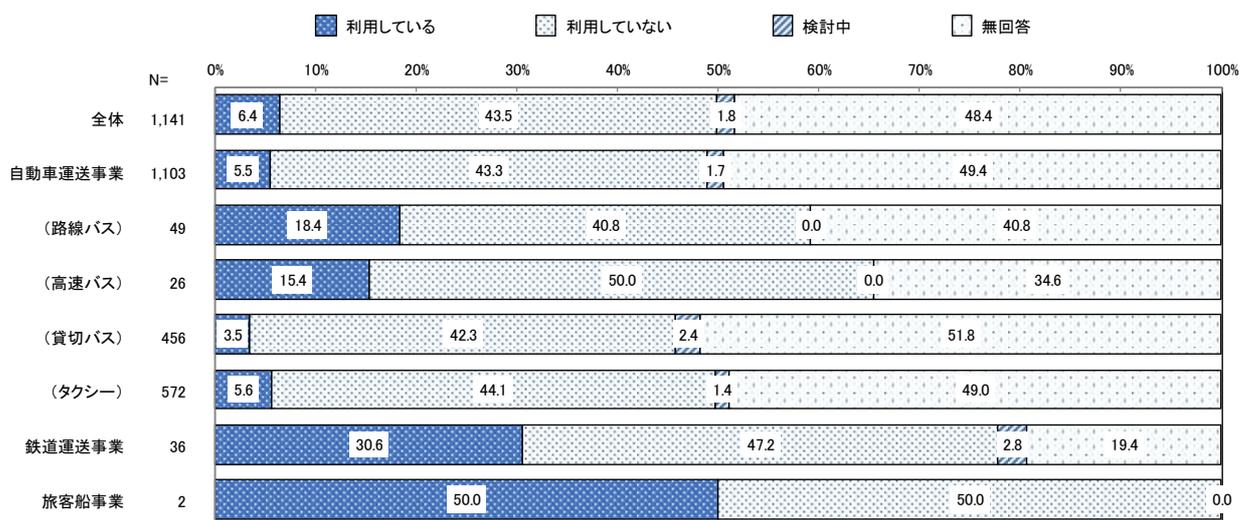


【その他】

「その他」については、日本政策投資銀行からの融資、経済産業省の事業復活支援金、納税猶予の特例制度の活用等の回答があった。

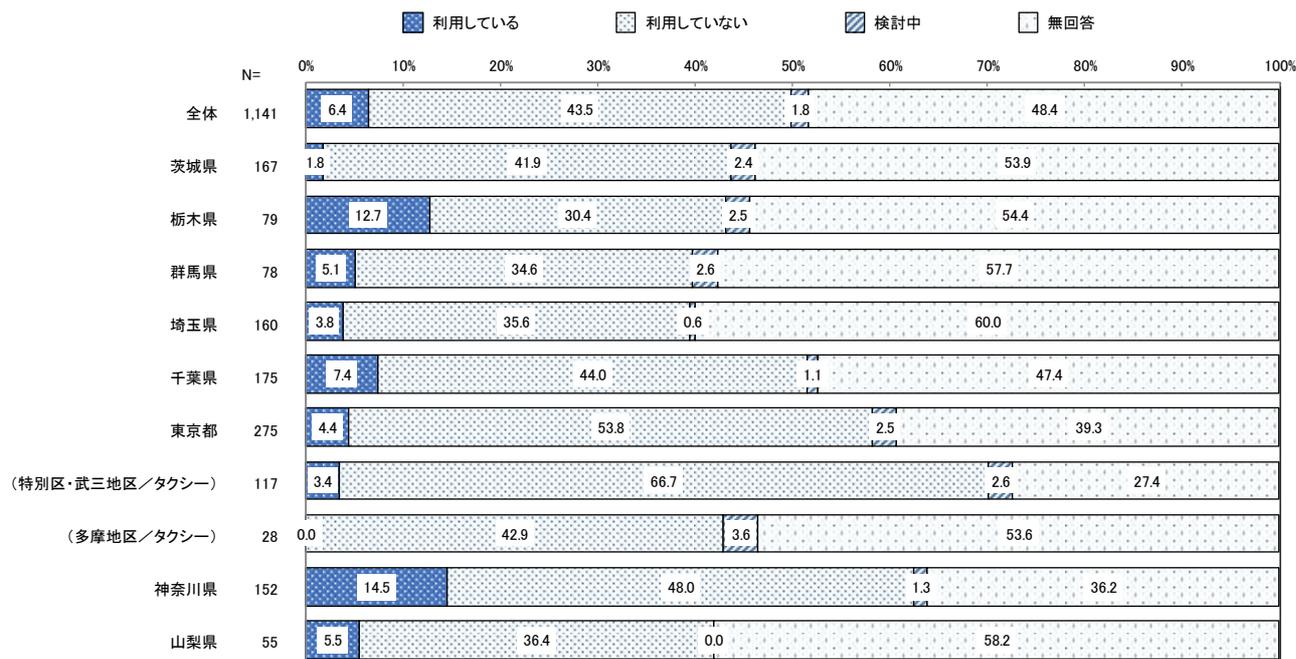
< 輸送モード別 >

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



< 地域別 >

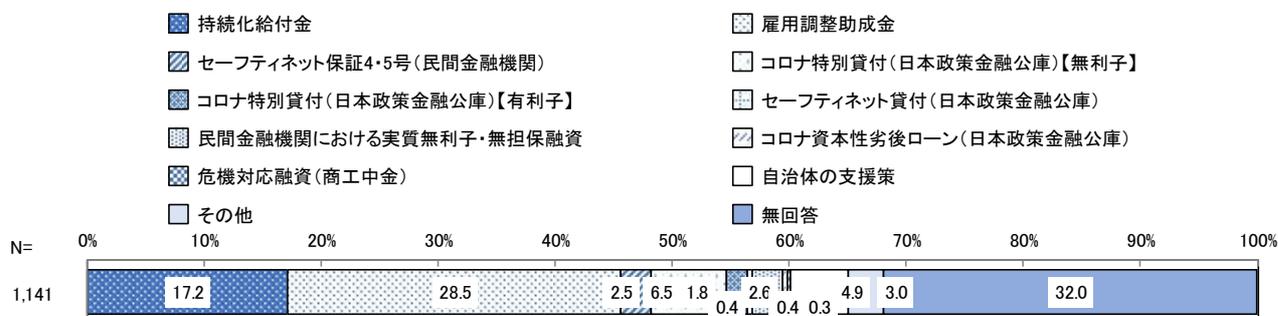
地域別では、いずれの地域も「利用していない」が最も高いが、栃木県、神奈川県では「利用している」が1割を超えている。



(7) 最も効果的だった支援策

問 14. 問 13 で回答いただいた支援策のうち、どの支援策が最も効果的だったでしょうか。

最も効果的だった支援策については、＜雇用調整助成金＞が 28.5%と最も高く、次いで＜持続化給付金＞が 17.2%、＜コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【無利子】＞が 6.5%となっている。



<輸送モード別>

輸送モード別では、路線バスで「自治体の支援策」が、それ以外のモードで「雇用調整助成金」が最も高く、タクシーでは「持続化給付金」が2割を超えている。

(上段: 件数、下段: %)

	全体	持続化給付金	雇用調整助成金	セーフティネット保証4・5号(民間金融機関)	コロナ特別貸付(日本政策金融公庫)【無利子】	コロナ特別貸付(日本政策金融公庫)【有利子】	セーフティネット貸付(日本政策金融公庫)	民間金融機関における実質無利子・無担保融資	コロナ資本性劣後ローン(日本政策金融公庫)	危機対応融資(商工中金)	自治体の支援策	その他	無回答	
全体	1,141 100.0	196 17.2	325 28.5	29 2.5	74 6.5	20 1.8	4 0.4	30 2.6	5 0.4	3 0.3	56 4.9	34 3.0	365 32.0	
輸送モード別	自動車運送事業	1,103 100.0	192 17.4	318 28.8	29 2.6	73 6.6	19 1.7	4 0.4	30 2.7	4 0.4	3 0.3	51 4.6	25 2.3	355 32.2
	(路線バス)	49 100.0	2 4.1	10 20.4	1 2.0	6 12.2	0 0.0	0 0.0	1 2.0	0 0.0	0 0.0	11 22.4	5 10.2	13 26.5
	(高速バス)	26 100.0	2 7.7	8 30.8	0 0.0	4 15.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	4 15.4	0 0.0	8 30.8
	(貸切バス)	456 100.0	66 14.5	129 28.3	13 2.9	34 7.5	7 1.5	3 0.7	16 3.5	1 0.2	0 0.0	9 2.0	7 1.5	171 37.5
	(タクシー)	572 100.0	122 21.3	171 29.9	15 2.6	29 5.1	12 2.1	1 0.2	13 2.3	3 0.5	3 0.5	27 4.7	13 2.3	163 28.5
	鉄道運送事業	36 100.0	3 8.3	7 19.4	0 0.0	1 2.8	1 2.8	0 0.0	0 0.0	1 2.8	0 0.0	5 13.9	8 22.2	10 27.8
	旅客船事業	2 100.0	1 50.0	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	1 50.0	0 0.0

<地域別>

地域別では、茨城県、栃木県で「持続化給付金」が、それ以外の地域では「雇用調整助成金」が最も高く、特別区・武三地区(タクシー)、多摩地区(タクシー)では4割を超え、他の地域に比べ高くなっている。

(上段: 件数、下段: %)

	全体	持続化給付金	雇用調整助成金	セーフティネット保証4・5号(民間金融機関)	コロナ特別貸付(日本政策金融公庫)【無利子】	コロナ特別貸付(日本政策金融公庫)【有利子】	セーフティネット貸付(日本政策金融公庫)	民間金融機関における実質無利子・無担保融資	コロナ資本性劣後ローン(日本政策金融公庫)	危機対応融資(商工中金)	自治体の支援策	その他	無回答	
全体	1,141 100.0	196 17.2	325 28.5	29 2.5	74 6.5	20 1.8	4 0.4	30 2.6	5 0.4	3 0.3	56 4.9	34 3.0	365 32.0	
地域別	茨城県	167 100.0	54 32.3	27 16.2	3 1.8	6 3.6	4 2.4	2 1.2	6 3.6	0 0.0	0 0.0	16 9.6	2 1.2	47 28.1
	栃木県	79 100.0	22 27.8	15 19.0	1 1.3	7 8.9	1 1.3	0 0.0	3 3.8	0 0.0	0 0.0	3 3.8	0 0.0	27 34.2
	群馬県	78 100.0	11 14.1	28 35.9	0 0.0	6 7.7	1 1.3	0 0.0	2 2.6	0 0.0	1 1.3	3 3.8	0 0.0	26 33.3
	埼玉県	160 100.0	29 18.1	44 27.5	7 4.4	6 3.8	1 0.8	0 0.0	3 1.9	0 0.0	0 0.0	9 5.6	2 1.3	59 36.9
	千葉県	175 100.0	32 18.3	42 24.0	4 2.3	23 13.1	2 1.1	1 0.6	5 2.9	1 0.6	0 0.0	9 5.1	6 3.4	50 28.6
	東京都	275 100.0	24 8.7	98 35.6	13 4.7	12 4.4	10 3.6	1 0.4	5 1.8	2 0.7	2 0.7	8 2.9	12 4.4	88 32.0
	(特別区・武三地区/タクシー)	92 100.0	7 7.6	44 47.8	3 3.3	5 5.4	9 9.8	0 0.0	0 0.0	1 1.1	2 2.2	1 1.1	5 5.4	15 16.3
	(多摩地区/タクシー)	25 100.0	3 12.0	10 40.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	3 12.0	1 4.0	8 32.0
	神奈川県	152 100.0	17 11.2	51 33.6	1 0.7	8 5.3	1 0.7	0 0.0	2 1.3	2 1.3	0 0.0	6 3.9	11 7.2	53 34.9
	山梨県	55 100.0	7 12.7	20 36.4	0 0.0	6 10.9	0 0.0	0 0.0	4 7.3	0 0.0	0 0.0	2 3.6	1 1.8	15 27.3

(8) 支援策の具体的な効果

問 15. 問 14 で回答いただいた支援策について、具体的にどのような点が効果的に感じましたか。どのような課題の解決に活用し、どのように役立ったかご回答ください。

【持続化給付金】

輸送モード	内容
路線バス	資金繰りへの効果（賃金等の支払い）。
路線バス	一度に大きな金額の支援。
高速バス	費用面で支援金を頂いた。
貸切バス	仕事がなくなり、まとまった資金が手元に入るのは会社を存続させる為に必要だった。
貸切バス	ローン返済。
貸切バス	まったく運行の叶わなかった時期に従業員を解雇しなくて済んだ。
貸切バス	会社経営の継続（諸経費、従業員の賃金等）。
貸切バス	対前年度同月の売り上げが10%に落ち込んだ時だったので大変助かった。
タクシー	収入が減っても支払いはなくなる時に役に立った。
タクシー	急激な収入の減少時に現金が入ってきたことにより支払などの助けになった。
タクシー	直ぐに入金されたので、人件費に充てることができました。また、返済がないので助かりました。
タクシー	企業に対する「真水」であった。雇用調整助成金や休業支援金は従業員に対する支援であり、企業向けではなかった。
タクシー	売上が下がる中利益の補填ができたこと。
鉄道運送事業	事業全般に広く使える給付金であることから、流動資金に活用した。
鉄道運送事業	人件費の補填。
鉄道運送事業	手元資金の増加につながった。
旅客船事業	給付金により人件費等の削減に繋がった。

【雇用調整助成金】

輸送モード	内容
路線バス	長期に渡り継続してもらったため解雇等をせずに雇用を維持できた点。
路線バス	雇用の維持、人件費補填。
路線バス	高速バスや貸切バスの運転者が路線バスの運行を行うようになり、路線バスの運転者も待機となることがあり、継続的に支給される雇用調整助成金は雇用維持に非常に役立った。
路線バス	コロナによる業務の減少により、運転士の業務が減少したため、雇用維持のため有効であった。
路線バス	従業員の雇用維持を図れた。

高速バス	従業員の雇用維持を図れた。
高速バス	コロナによる業務の減少により、運転士の業務が減少したため、雇用維持のため有効であった。
高速バス	空港関係路線を中心に、運休が長期間に及んだことで、その間の人件費補填による雇用継続に大いに役立った。
高速バス	高速バスの減便に伴い、高速バスの運転者も待機となることがあり、継続的に支給される雇用調整助成金は雇用維持に非常に役立った。
高速バス	継続雇用による、事業回復時の人的リソース確保
貸切バス	現金収入がゼロになった時に、現金での支給を継続的に頂き、経費などの支払いに大変助かった。
貸切バス	コロナ禍での継続雇用は最も困難。厚生費など会社に対する負担は変わらず、特例免除など検討してほしい。
貸切バス	バスの運行機会が激減したため、通常は会社出勤をして車両手入れ等を行っていたが、雇用調整助成金の補助を受けることにより休業を取り入れ、社員間の接触による感染拡大を防止する事が出来た。
貸切バス	従業員の雇用。
貸切バス	社員雇用確保。
タクシー	最低限の従業員数確保ができています。
タクシー	極端に低下した需要に対して従業員の解雇をせずに供給の調整を行うことができた。
タクシー	休業期間中の乗務員の給与支払。
タクシー	運行車両数を調整するため、やむを得ず休んで頂いた従業員に対する補償が出来たこと。
タクシー	休業した分も本来は会社が補償するところを、助成金によってまかなえたため、会社の支出が減った。
鉄道運送事業	雇用維持に資する観点から効果的に感じている。
鉄道運送事業	従業員への休業補償。
鉄道運送事業	事業の縮小により、休業した社員に係る減額した賃金の一部について補助が得られた。
鉄道運送事業	売上が大幅に減少し、運転資金が減少する中、従業員の雇用維持に効果があった。
鉄道運送事業	金額が大きく、人件費の負担が軽減できた。

【セーフティネット保証4・5号（民間金融機関）】

輸送モード	内容
路線バス	一時的な運転資金が確保された。
貸切バス	他が余りにも金額が少なすぎる。
貸切バス	キャッシュフローが大幅に改善された。
貸切バス	稼働がゼロになったことで収入が無くなり、家賃をはじめ毎月の固定費を一時的に賄うことができた。

貸切バス	一時的な運転資金が確保された。
貸切バス	毎月の経費支払い、借り入れ返済の利子支払い、車検費用。
タクシー	売上減少による補填。
タクシー	収入激減に対する緊急運転資金として活用した。
タクシー	資金ショート倒産を回避した。
タクシー	簡単に融資をうけられた。
タクシー	運転資金に関して、助かった。

【コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【無利子】】

輸送モード	内容
路線バス	資金繰りに役立った。
路線バス	資金繰り対策として貸付金を活用した。
路線バス	運転資金の確保ができた点。
路線バス	収入が大幅に落ちても固定費はかかるため、資金繰りが厳しい中、簡易的な手続きで3年間無利子の融資をしていただき資金繰りショートを免れた。
路線バス	資金繰りが楽になった。
高速バス	資金繰り対策として貸付金を活用した。
高速バス	運転資金の確保ができた点。
貸切バス	とりあえずの急場しのぎにはなった。
貸切バス	5年据置は大変ありがたいが、まだコロナが戻らずこのまま支払いが始まると思うと更なる支援をお願いしたい。
貸切バス	当面の資金確保に役立った。
貸切バス	無利子の融資をうけ、それ以前の政策金融公庫の融資についても借り換えができた。
貸切バス	収入がまったく無くなり、支払い、従業員給与に困っていた為、特別貸付けは助かった。
タクシー	無利子無担保でスムーズに資金調達できた。コロナ禍の運転資金として役に立った。
タクシー	会社の経営状態にそれほどかわりなく融資が受けられたこと。雇用調整で休んでいた乗務員への給与補填。
タクシー	緊急事態宣言等の行動制限発出により売り上げ減少したときに、運転資金の不足を補えた。
タクシー	運営資金がなくなり、事業縮小から廃業まで考えなければならぬときに、一時的ではあるが無担保無利息での融資はおおきい。
タクシー	人件費等の資金繰りに役立っている。
鉄道運送事業	借入限度額が広い。

【コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【有利子】】

輸送モード	内容
貸切バス	金額が最も高額だったことと、利子補給制度の存在。バスのランニングコストや人件費として活用。
貸切バス	元金の支払いが5年先に設定されていたので、事業資金として運用が出来た。
貸切バス	運転資金。
貸切バス	収入がないので個定費の支払い、従業員の給与の支払い（人件費）車両の維持費等に役立った。
貸切バス	運転資金、返済に活用。
タクシー	運転資金、設備投資に必要な資金を調達できた。
タクシー	足元の運転資金減少が短期的に改善された。
タクシー	人件費の運転資金。
タクシー	返済額の減少、軽減。
鉄道運送事業	支払資金の確保に役立った。

【セーフティネット貸付（日本政策金融公庫）】

輸送モード	内容
貸切バス	売上が下がるなかで、支払いに利用した。
タクシー	売上が下がるなか、支払いに利用した。

【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	内容
路線バス	融資が無担保で非常に迅速に実行され、かつ、返済について、3年間の無利子である事。
貸切バス	対応の早さと融資額の多さ。
貸切バス	人件費及び車両維持費に役立った。
貸切バス	返済猶予期間設定・利息補給が資金繰りに効果的。
貸切バス	返済猶予期間があり、資金計画を立てる事が出来た。
貸切バス	借り換えによる月々の返済額の見直しと3年間無利子になったこと。
タクシー	スピード。
タクシー	苦しくはあるが、資金繰りが何とか回っている。
タクシー	資金繰り上助かる。
タクシー	今後、再度コロナ禍に入り業績低迷した場合に一定の効果があると思われる。
タクシー	売り上げのないなかでの給与、取り引き先への支払い。

【コロナ資本性劣後ローン（日本政策金融公庫）】

輸送モード	内容
貸切バス	10年間返済なしの点。
タクシー	資金繰り。
タクシー	元金返済が15年後なので立て直しやすい。
鉄道運送事業	返済猶予を伴う長期、低利の扱いに非常に有用であり、売上げ大幅減少の手当に効果的であった。

【危機対応融資（商工中金）】

輸送モード	内容
タクシー	コロナ禍の底が見えない中では、安易なリスクを依頼して融資がストップしてしまうよりは、不足分を借入でまかないながら経営した方が良いと判断し、危機対応融資（商工中金）を複数回活用させていただいた。担当者が業界事情に明るく、御相談を色々させていただきとても助かった。
タクシー	長期間の据え置き期間、返済期間の設定で、コロナウイルスの影響を繰り延べ、平準化できた点。

【自治体の支援策】

輸送モード	内容
路線バス	事業縮小または廃止計画の改善。
路線バス	各自治体より支援により、大幅な減収をカバーできた。
路線バス	融資や貸付と異なり、直接損益の改善に寄与すること。
路線バス	軽油価格の高騰に伴う財政状況の悪化に対して、一定の緩和策となった。
路線バス	今年度に入ってから急激な燃料費の高騰について自治体によっては、支援を受けることが出来、高騰分の補填として効果があった。
高速バス	各自治体より支援により、大幅な減収をカバーできた。
高速バス	資金繰り。
高速バス	多額の費用がかかる運転席へのパーテーション設置等に対して補助をいただけたことで、お客様が安心してバスをご利用できる環境づくりができ、さらに運転士の感染防止による運行の維持を図ることができる点。
貸切バス	手続きが簡単であり申請しやすい。また入金も早い。課題の解決というよりは、収入の減少に対応するため活用した。
貸切バス	毎年出してくれている。
貸切バス	各自治体より支援により、大幅な減収をカバーできた。
タクシー	燃料高騰に伴い、市からの支援制度にて経費削減につながった。
タクシー	運送収入の減少により、給与歩率減少を検討していたが、支援金で現状維持することができた。

タクシー	消毒液等費用に効果的に感じた。顧客対応にも安心してご利用いただける環境構築に役立った。提出書類も簡易的であった。
タクシー	コロナ感染拡大予防対策に役立った。
タクシー	従業員の賃金に活用。
鉄道運送事業	運行継続に伴う支援。
鉄道運送事業	減少した運輸収入の若干の補填となった。
鉄道運送事業	補助金の受入。
鉄道運送事業	迅速に対応していただいたため、運転資金不足に陥らずに済んだ。
鉄道運送事業	減収分を運営費補助増額で補填していただき継続運営できたこと。

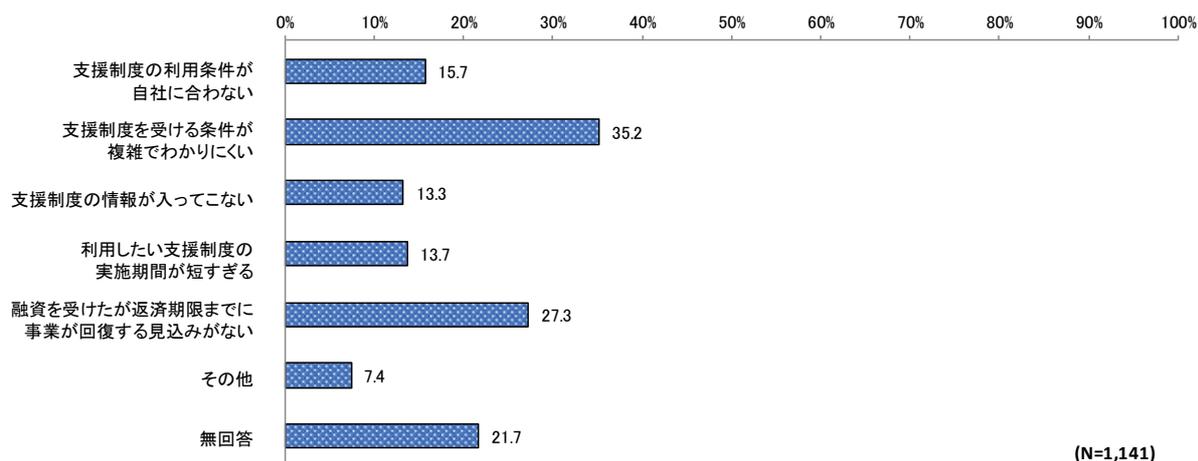
【その他】

輸送モード	内容 ※【 】内は利用した具体的な施策名
路線バス	運行を確保維持するための財源として活用。【地域公共交通確保維持改善事業費補助（地域公共交通感染症拡大防止対策事業）（R2,3年度）】
路線バス	社会保険料に係る換価の猶予（国税徴収法第151条の2）により、資金繰りの逼迫が緩和された。【社会保険料に係る換価の猶予】
貸切バス	社会保険料に係る換価の猶予により資金繰りの逼迫が緩和された。【社会保険料に係る換価の猶予】
タクシー	2019年度に比べ、燃料代が1.5倍になっている中、2か月に1度（現在は第5期申請中）継続していただいているので非常に助かっている。【令和4年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業）】
タクシー	燃料価格が変動したことによる補助金は燃料高騰している今、とても助かっている。【地域公共交通確保維持改善事業費補助金】
タクシー	減収率関係なく1台につき、という支援だった点。【LPG支援金】
タクシー	燃料代が高騰するなかで、燃料の補助金が助かる。【タクシーの補助金や燃料補助金】
鉄道運送事業	通常よりも優遇金利での借入を行えた点。【危機対応融資（日本政策投資銀行）】
鉄道運送事業	コロナ禍、先行きが見通せないなか、長期・固定・低利で資金調達できることにメリットを感じた。【日本政策投資銀行からの融資（危機対応業務の融資）】
鉄道運送事業	低金利による金利負担軽減のため。【日本政策投資銀行】
鉄道運送事業	乗車料収入の減少に伴う財政状況の悪化に対して、一定の緩和策となった。【総務省が臨時的に制度化している特別減収対策企業債を来年度発行予定】
鉄道運送事業	輸送人員が大幅に減少した中で、一定の輸送力を維持せざるを得ない状況下で、運行経費の一部が補助される制度は、おおいに役立った。【地域公共交通確保維持改善事業費補助金による実証運行補助金】
旅客船事業	サーモマネージャー（本社・船・乗り場）購入補助 他。【地域公共交通確保維持改善事業費補助金】

(9) 国や自治体の支援策における課題

問 16. 国や自治体の支援策について、どのような課題を感じていますか。

国や自治体の支援策における課題については、「支援制度を受ける条件が複雑でわかりにくい」が35.2%と最も高く、次いで「融資を受けたが返済期限までに事業が回復する見込みがない」が27.3%、「支援制度の利用条件が自社に合わない」が15.7%となっている。



<輸送モード別>

輸送モード別では、路線バス、高速バス、鉄道運送事業で「支援制度の利用条件が自社に合わない」が、タクシーで「支援制度を受ける条件が複雑でわかりにくい」が、貸切バスで「融資を受けたが返済期限までに事業が回復する見込みがない」がそれぞれ最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

		全 体	支援制度の利用条件が自社に合わない	支援制度を受ける条件が複雑でわかりにくい	支援制度の情報が入っていない	利用したい支援制度の実施期間が短すぎる	融資を受けたが返済期限までに事業が回復する見込みがない	その他	無回答
全 体		1,141 100.0	179 15.7	402 35.2	152 13.3	156 13.7	311 27.3	84 7.4	248 21.7
輸送モード別	自動車運送事業	1,103 100.0	163 14.8	393 35.6	152 13.8	156 14.1	309 28.0	74 6.7	241 21.8
	(路線バス)	49 100.0	14 28.6	8 16.3	2 4.1	8 16.3	9 18.4	4 8.2	18 36.7
	(高速バス)	26 100.0	10 38.5	4 15.4	2 7.7	4 15.4	8 30.8	2 7.7	8 30.8
	(貸切バス)	456 100.0	66 14.5	148 32.5	75 16.4	69 15.1	171 37.5	32 7.0	86 18.9
	(タクシー)	572 100.0	73 12.8	233 40.7	73 12.8	75 13.1	121 21.2	36 6.3	129 22.6
	鉄道運送事業	36 100.0	16 44.4	9 25.0	0 0.0	0 0.0	2 5.6	8 22.2	7 19.4
	旅客船事業	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 100.0	0 0.0

<地域別>

地域別では、千葉県、山梨県で「融資を受けたが返済期限までに事業が回復する見込みがない」が、それ以外の地域では「支援制度を受ける条件が複雑でわかりにくい」が最も高く、特別区・武三地区(タクシー)で5割弱となっている。

(上段:件数、下段:%)

		全 体	支援制度の利用条件が自社に合わない	支援制度を受ける条件が複雑でわかりにくい	支援制度の情報が入っていない	利用したい支援制度の実施期間が短すぎる	融資を受けたが返済期限までに事業が回復する見込みがない	その他	無回答
全 体		1,141 100.0	179 15.7	402 35.2	152 13.3	156 13.7	311 27.3	84 7.4	248 21.7
地域別	茨城県	167 100.0	17 10.2	61 36.5	22 13.2	15 9.0	47 28.1	9 5.4	35 21.0
	栃木県	79 100.0	8 10.1	31 39.2	14 17.7	7 8.9	27 34.2	3 3.8	22 27.8
	群馬県	78 100.0	23 29.5	31 39.7	9 11.5	12 15.4	21 26.9	4 5.1	19 24.4
	埼玉県	160 100.0	22 13.8	55 34.4	30 18.8	32 20.0	50 31.3	14 8.8	31 19.4
	千葉県	175 100.0	35 20.0	56 32.0	18 10.3	22 12.6	58 33.1	10 5.7	35 20.0
	東京都	275 100.0	45 16.4	102 37.1	46 16.7	42 15.3	48 17.5	29 10.5	53 19.3
	(特別区・武三地区/タクシー)	117 100.0	14 12.0	56 47.9	18 15.4	18 15.4	18 15.4	12 10.3	18 15.4
	(多摩地区/タクシー)	28 100.0	4 14.3	10 35.7	4 14.3	6 21.4	6 21.4	2 7.1	7 25.0
	神奈川県	152 100.0	24 15.8	51 33.6	10 6.6	19 12.5	38 25.0	11 7.2	38 25.0
	山梨県	55 100.0	5 9.1	15 27.3	3 5.5	7 12.7	22 40.0	4 7.3	15 27.3

(10) 国や自治体の支援策への要望

問 17.国や自治体の支援策について、具体的な要望がございましたらご回答ください。

国や自治体の支援策に対する主な要望は以下のとおり。

輸送モード	内容
路線バス	ひたすら給付金・支援金・助成金ありがたい。乗合の場合減少の申請など時間の掛かる事が多い。生活にも不具合として影響。
路線バス	補助金を頂いていない路線バスについても積極的な支援をお願いしたい。
路線バス	運行を確保維持するための継続的な財政支援。
路線バス	手続きの簡素化。
路線バス	現在も資金繰りが悪い為、期間の延長をお願いしたい。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・業界全体でコロナからの回復が遅れている一方で、必要な輸送量を確保するため要員が不足している状況のため、雇調金の受給条件にも合わない状況となっている。 ・事業継続のため支援をお願いしたい（収入支援や固定資産税等の減免、車両・設備導入補助等）。
高速バス	税金・社会保険料の減免・延納。
高速バス	全国旅行支援を事前予約や便の指定がないセット券も対象にしてほしい。
高速バス	持続化給付金のような、運行継続にかかる費用（長期的な対策）。
高速バス	燃料費について、軽油取引税を減免する等の措置を要望する。
貸切バス	事業資金の借換を行える保証がうまく活用できない。
貸切バス	素早い対応。
貸切バス	もっと簡単な申請方法にしてほしい。
貸切バス	特定の業種の為の支援策（GOTO 事業など）は必要ない。全国民に公平な支援策を要望。
貸切バス	単純に、コロナの影響で売り上げが落ちた分に対し、対前年ベースで補助頂きたい。零細企業には、人的余裕も、人材も限られてしまい、大手企業のような情報収集力もない。収入がゼロになった月もある。単純に、減った割合に対し、補填いただけるのが一番の理想。
タクシー	申請手続きの簡略化。
タクシー	感染拡大防止策で新たに導入した取組に対する費用の支援。
タクシー	買い替えを含めた設備投資への助成を行ってほしい。
タクシー	コロナ対策のみならず燃料高騰対策の支援の継続。
タクシー	税金の負担を減らす、社会保険料の支払いの停止、キャッシュレス決済の手数料減額の働きかけ。

鉄道運送事業	ローカル鉄道の再構築について、大手民鉄にも適用しやすい柔軟な支援策の充実を望む。また、社会福祉にかかる割引等の対応については国からの積極的な支援が必要と考えている。
鉄道運送事業	利用条件の緩和と申請の簡素化をお願いしたい。
鉄道運送事業	緊急事態宣言下でも運行継続したことに対する短期的な税制上の支援や、社会環境変化に伴う行動変容を踏まえた中長期な運賃政策、補助金などをお願いしたい。
鉄道運送事業	<p>新型コロナウイルス感染症の影響が長期化するなか、テレワークなどの新たな生活様式の普及等により、感染症の収束後も、鉄道輸送人員は平常時の水準までは戻らないと想定している。一方で、バリアフリーや安全に対する社会的要請の強まりもあり、今後の厳しい事業環境においても、大規模な設備投資を継続する必要があるため、資金調達に際しては、経済環境などに左右されない安定的な長期資金の確保が必要と考えている。</p> <p>コロナ禍やウクライナ情勢により世界的な経済環境は不透明な状況が続いており、長期かつ低利の資金調達が困難になることも予想されることから、事業の安定性確保のため、次年度以降も現行と同様の融資制度の維持をお願いしたい。</p>
鉄道運送事業	補助金等の増額、範囲拡充。

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

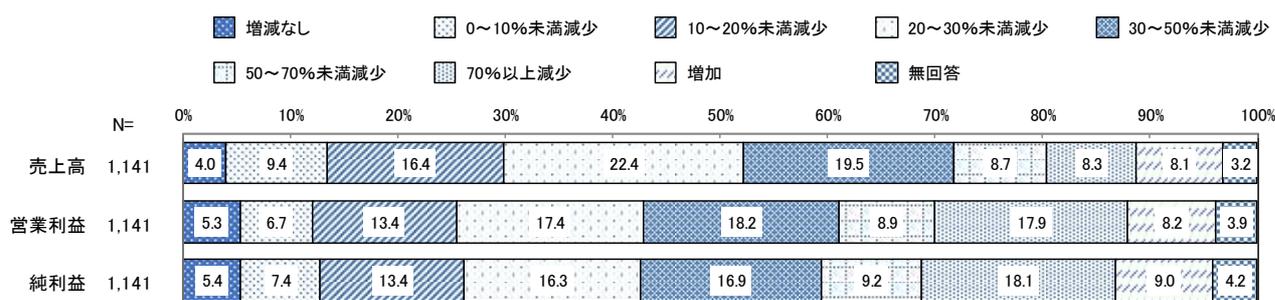
問 18.今期(2022年12月を含む期間)の売上高・収益状況について、2019年度(新型コロナウイルス感染症の流行拡大前)同期比の状況をご回答ください。※未確定の期間(2022年12月等)については、回答時点での見込みの状況をお答えください。

今期の売上高については、「20～30%未満減少」が22.4%、「30～50%未満減少」が19.5%、「10～20%未満減少」が16.4%となっている。

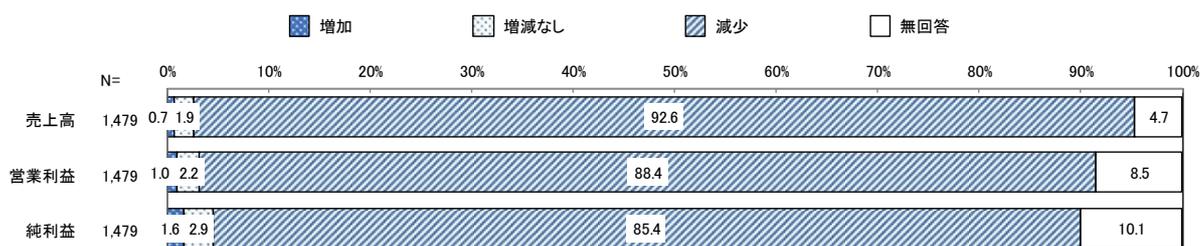
今期の営業利益については、「30～50%未満減少」が18.2%、「70%以上減少」が17.9%、「20～30%未満減少」が17.4%となっている。

今期の純利益については、「70%以上減少」が18.1%、「30～50%未満減少」が16.9%、「20～30%未満減少」が16.3%となっている。

前回調査結果と比べると、売上高は約8ポイント、営業利益は約6ポイント、純利益は4ポイント、減少がそれぞれ低くなった。



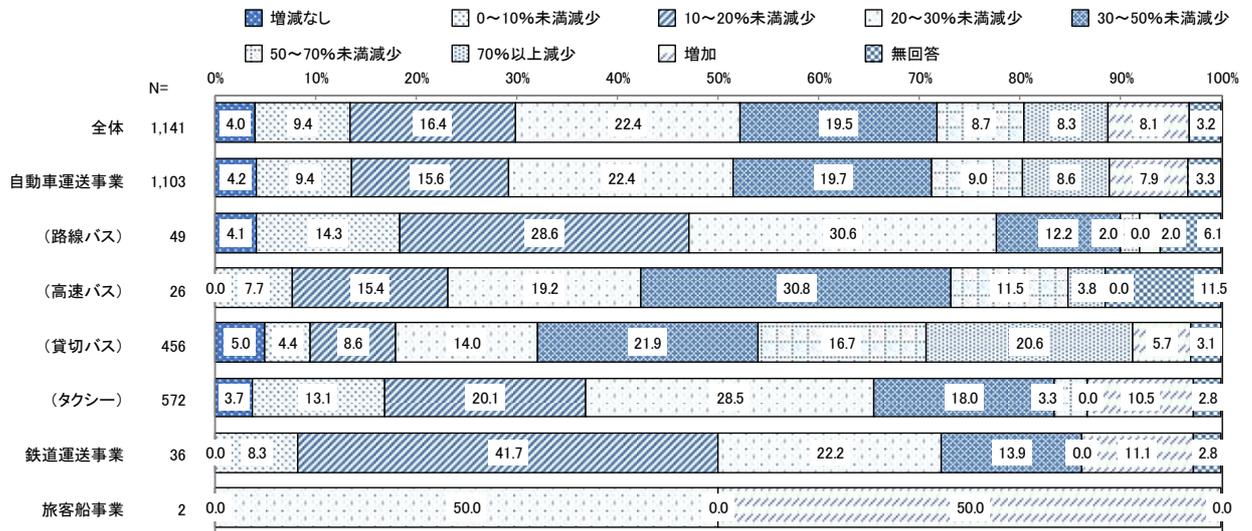
< 前回調査結果 >



【売上高】

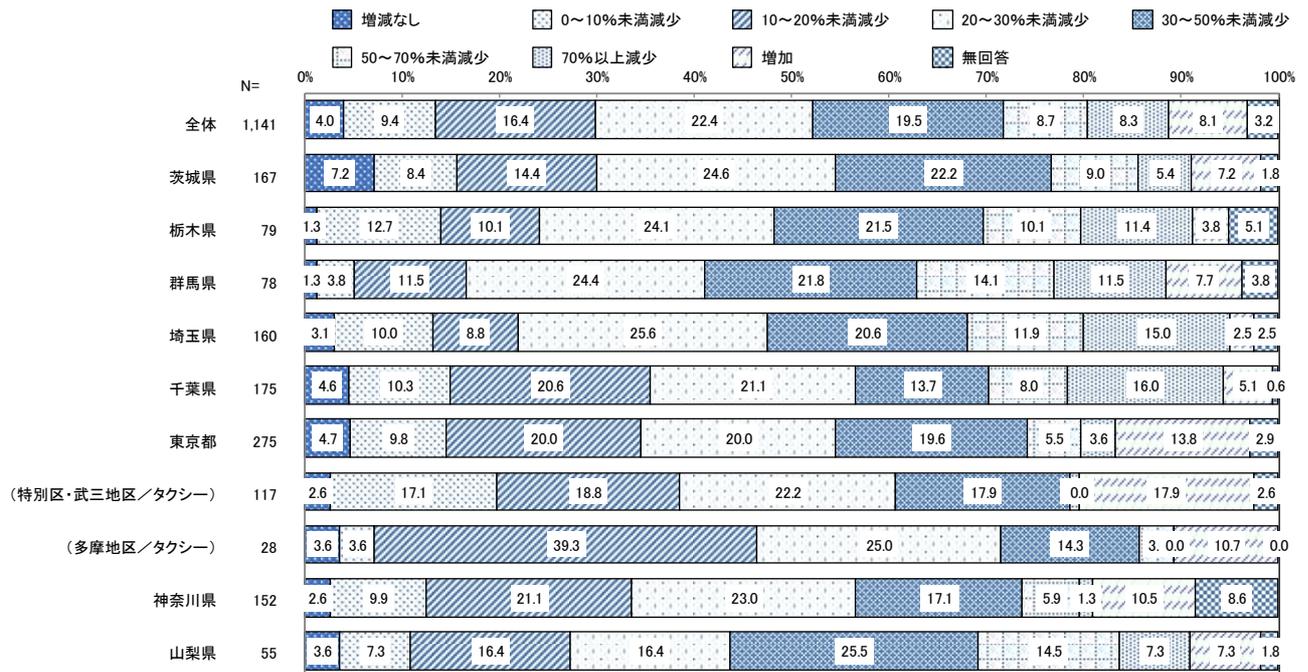
<輸送モード別>

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「減少」が8割を超えている。鉄道運送事業で「10～20%未満減少」が41.7%、路線バスで「20～30%未満減少」が30.6%、高速バスで「30～50%未満減少」が30.8%と他のモードに比べ高くなっている。



<地域別>

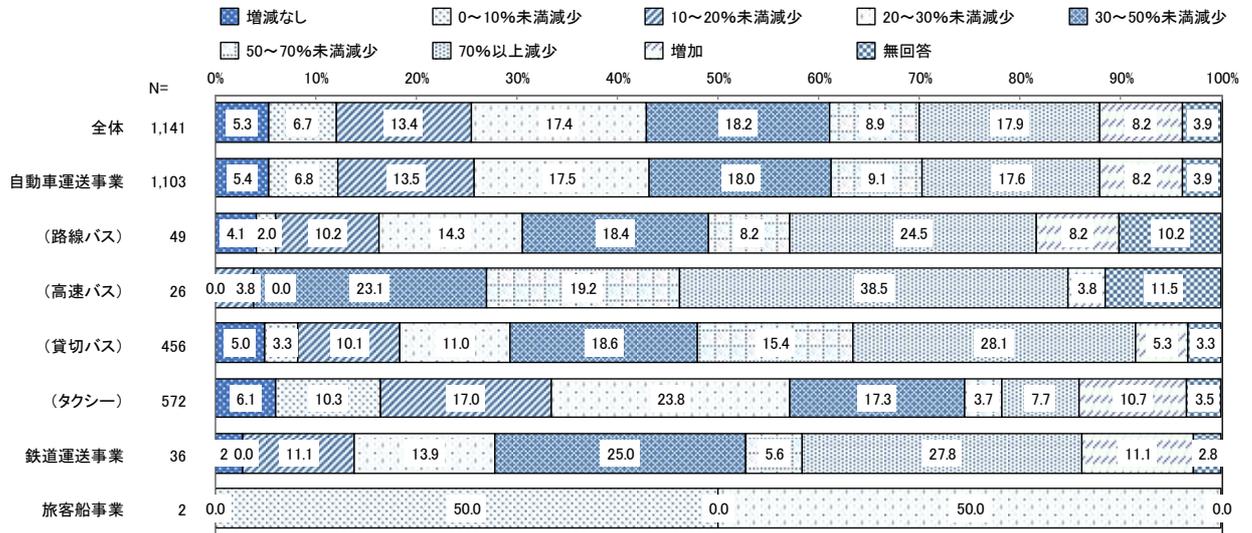
地域別では、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、神奈川県を除くいずれの地域も「減少」が8割台となっており、埼玉県では91.9%を占めている。多摩地区（タクシー）で「10～20%未満減少」が4割と他の地域に比べ高くなっている。



【営業利益】

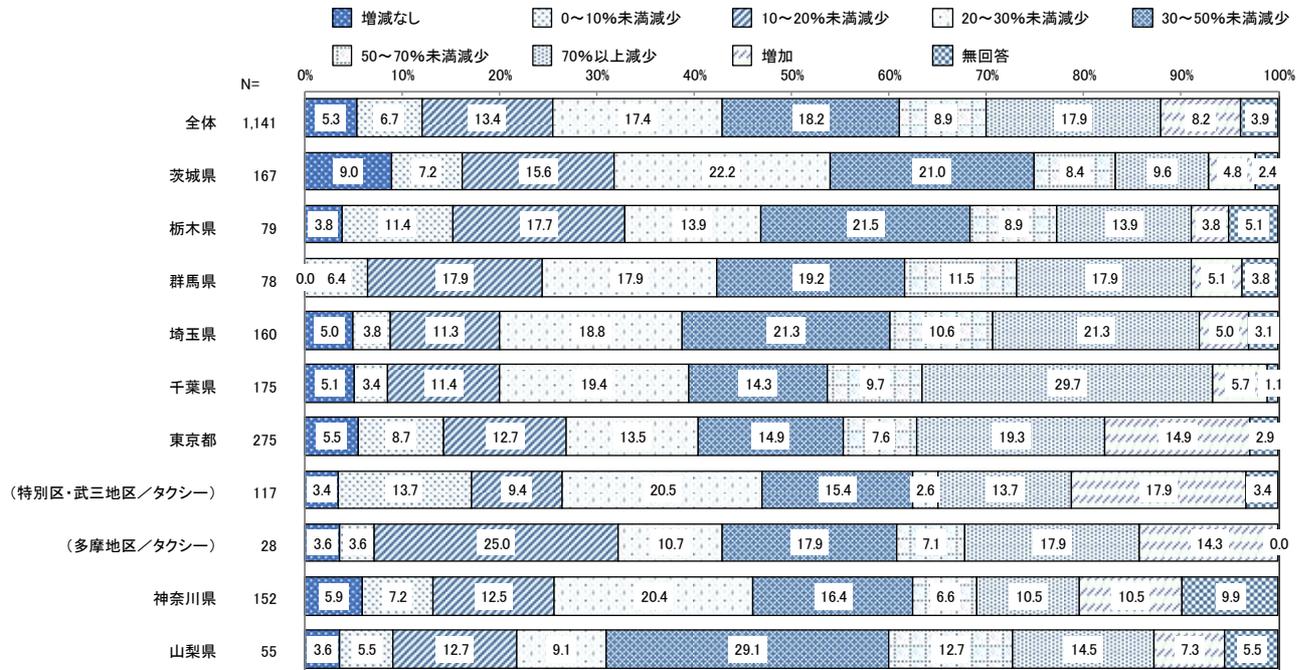
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「減少」が7割を超えており、高速バスでは「70%以上減少」が約4割と、他のモードに比べ高くなっている。



< 地域別 >

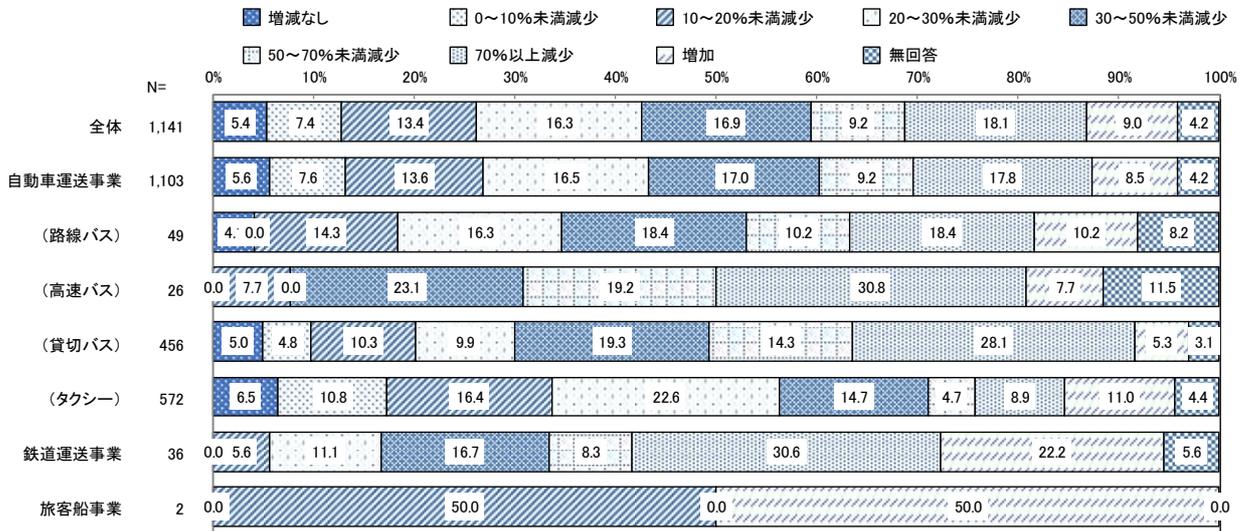
地域別では、いずれの地域も「減少」が7割を超えており、特に群馬県では9割超となっている。千葉県で「70%以上減少」が約3割と、他の地域に比べ高くなっている。



【純利益】

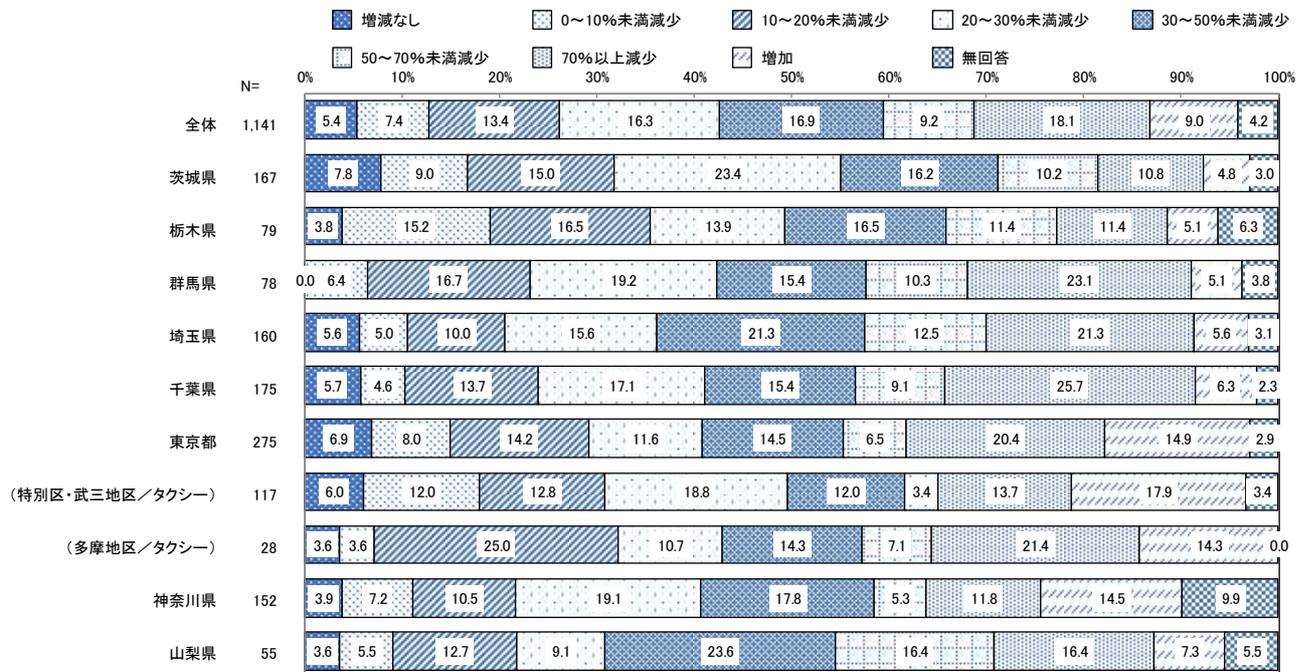
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「減少」が7割を超えており、高速バス、鉄道運送事業で「70%以上減少」が3割代と他のモードに比べ高くなっている。



< 地域別 >

地域別では、いずれの地域も「減少」が7割を超えており、群馬県では9割を超えている。多摩地区(タクシー)で「10~20%未満減少」が約3割となっている。



(2) 今期の財務の状況

問 19.今期の財務の状況について、2019 年度(新型コロナウイルス感染症の流行拡大前)同期比の状況をご回答ください。※「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。

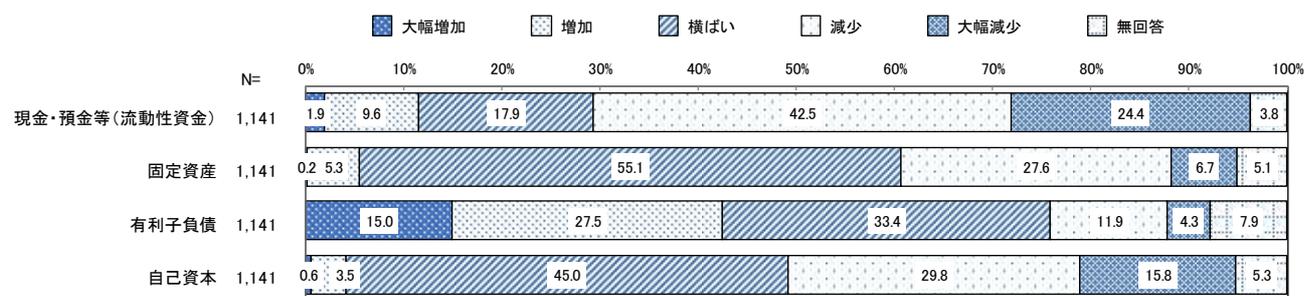
現金・預金等（流動性資金）については、「減少」が 42.5%と最も高く、次いで「大幅減少」が 24.4%、「横ばい」が 17.9%となっている。

固定資産については、「横ばい」が 55.1%と最も高く、次いで「減少」が 27.6%、「大幅減少」が 6.7%となっている。

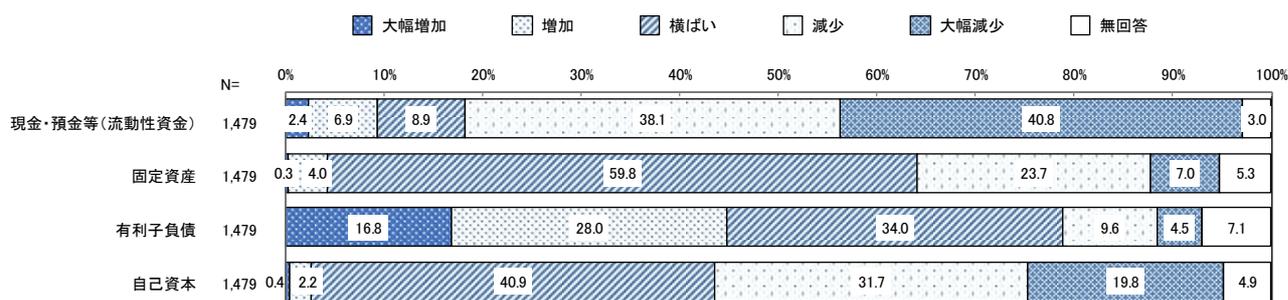
有利子負債については、「横ばい」が 33.4%と最も高く、次いで「増加」が 27.5%、「大幅増加」が 15.0%となっている。

自己資本については、「横ばい」が 45.0%と最も高く、次いで「減少」が 29.8%、「大幅減少」が 15.8%となっている。

前回調査結果と比べると、現金・預金等（流動性資金）で「大幅減少」が 16 ポイント低くなった。その他の財務状況に大きな変化は見られなかった。



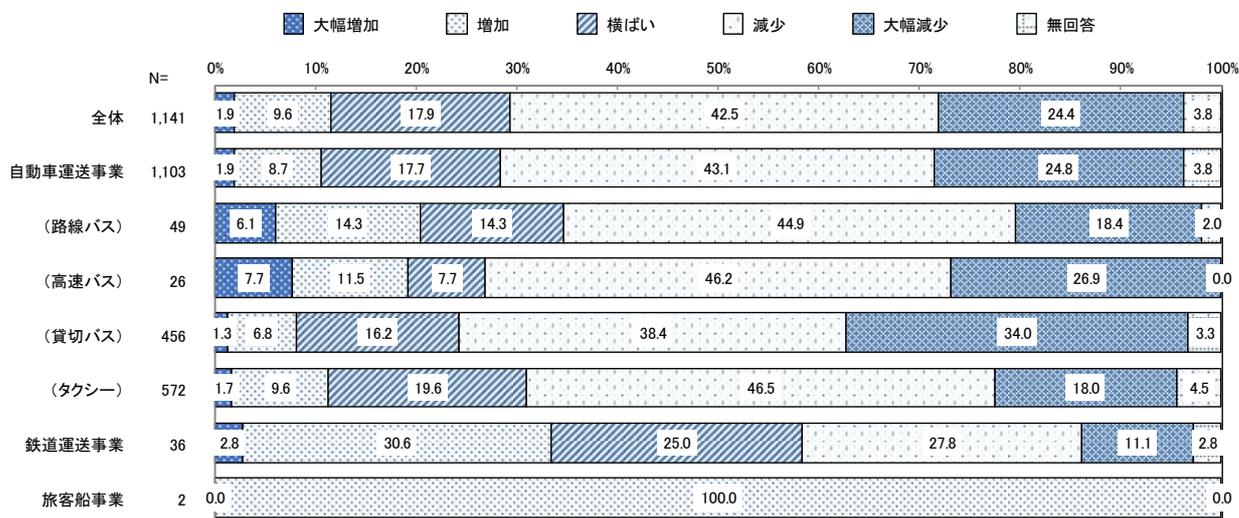
<前回調査結果>



【現金・預金等（流動性資金）】

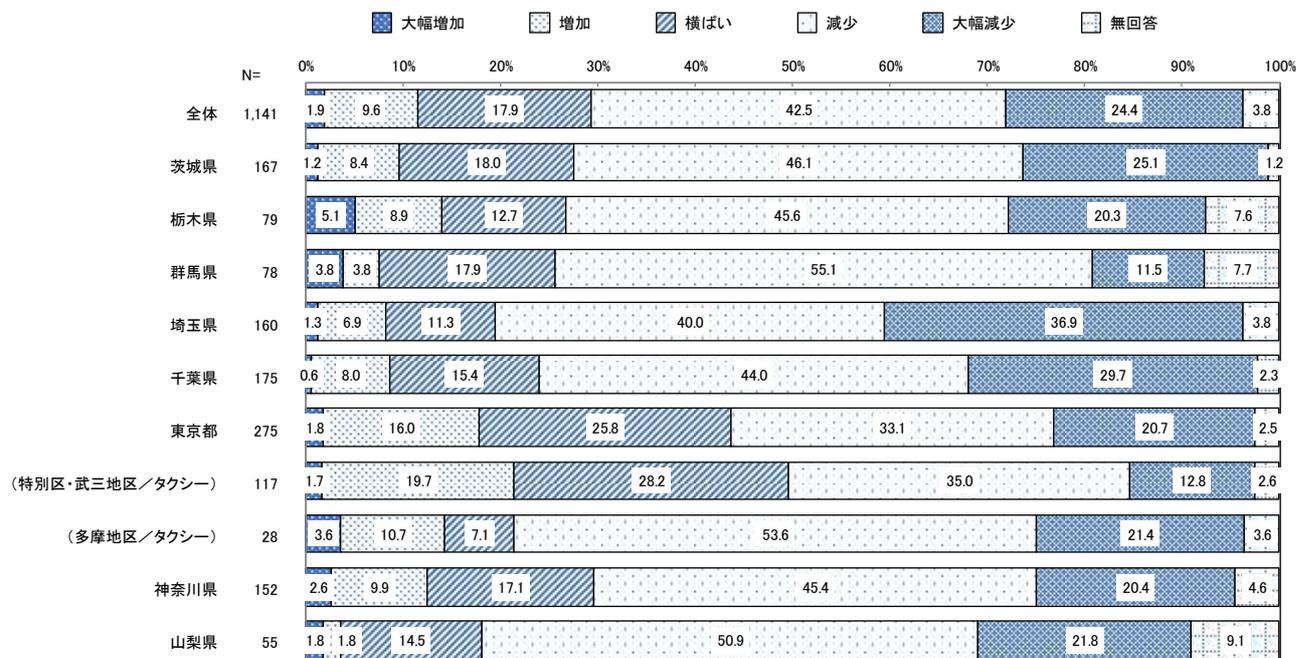
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、鉄道運送事業は「増加」が、それ以外のモードは「減少」が最も高くなっている。また、高速バス、貸切バスで、「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「減少」が3割弱、「大幅減少」が約1割と、他のモードに比べると低い。



< 地域別 >

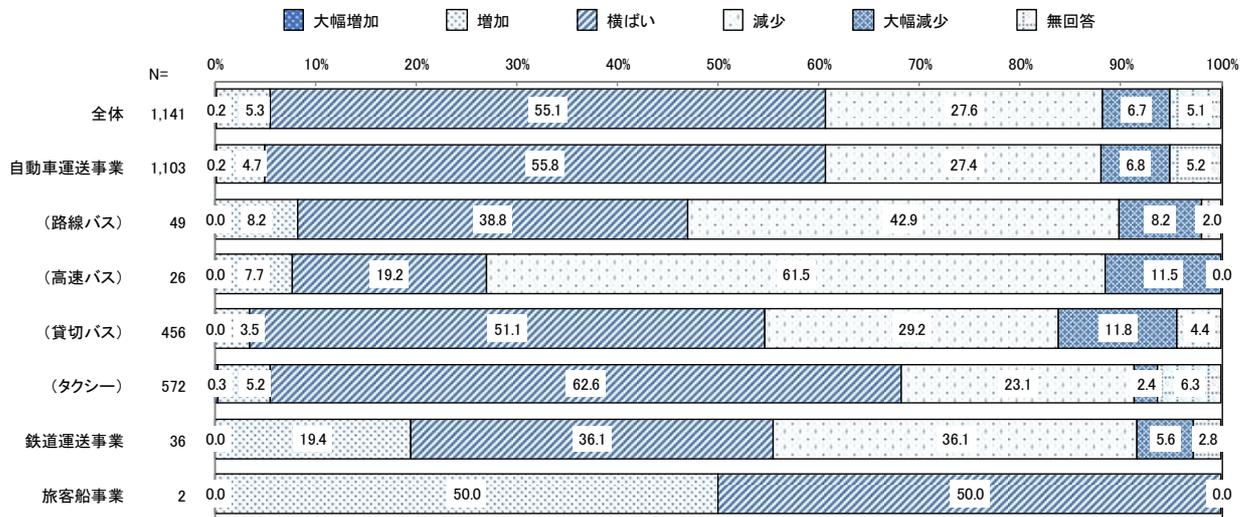
地域別では、いずれの地域も「減少」が最も高く、茨城県、埼玉県、千葉県、山梨県で「減少」及び「大幅減少」を合計した割合が7割を超え、他の地域に比べ高くなっている。一方、東京都では約5割と低くなっている。



【固定資産】

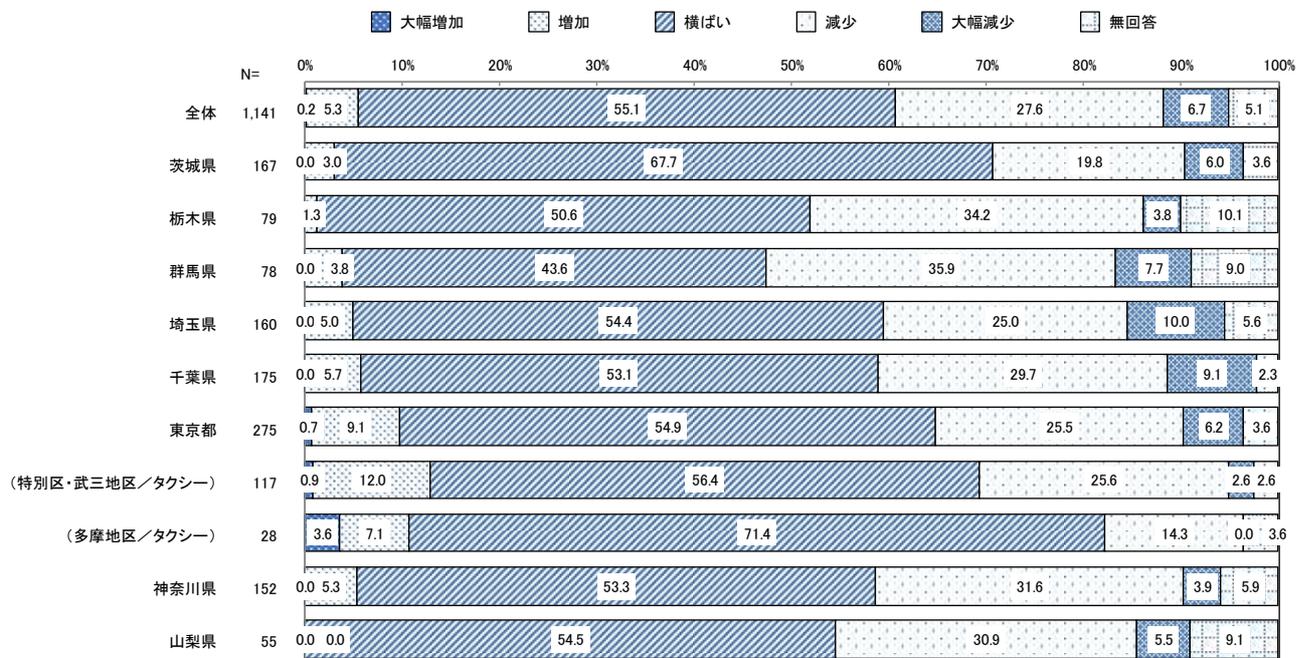
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、高速バスで「減少」と「大幅減少」を合わせた割合が7割を超え、特に高くなっている。一方、タクシーでは2割台と低いが、「横ばい」が6割を超えている。



< 地域別 >

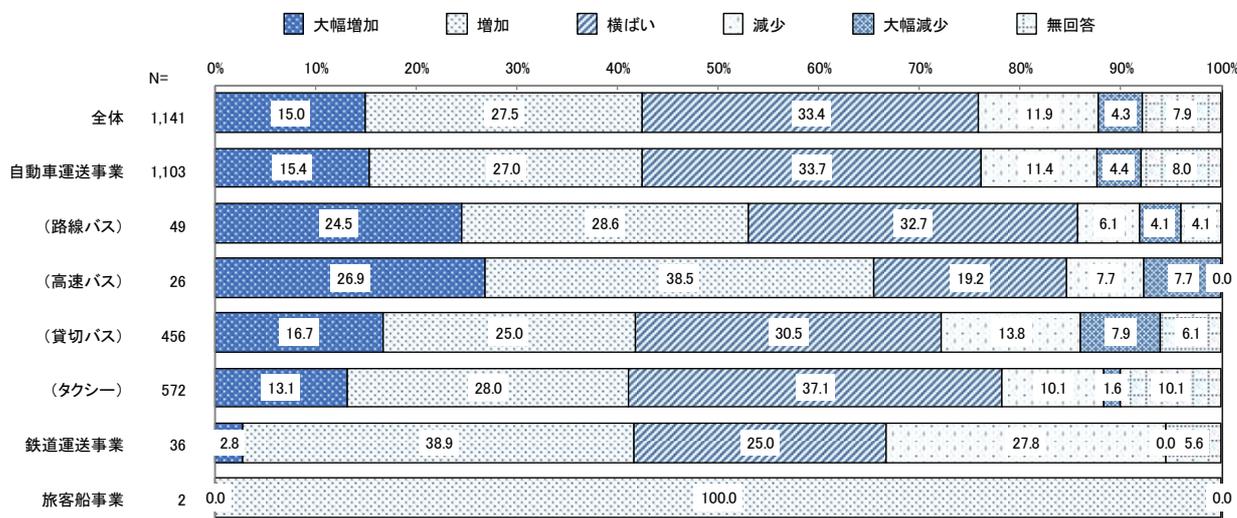
地域別では、いずれの地域も「横ばい」が最も高く、茨城県、多摩地区（タクシー）では6割を超え、他の地域に比べ高くなっている。



【有利子負債】

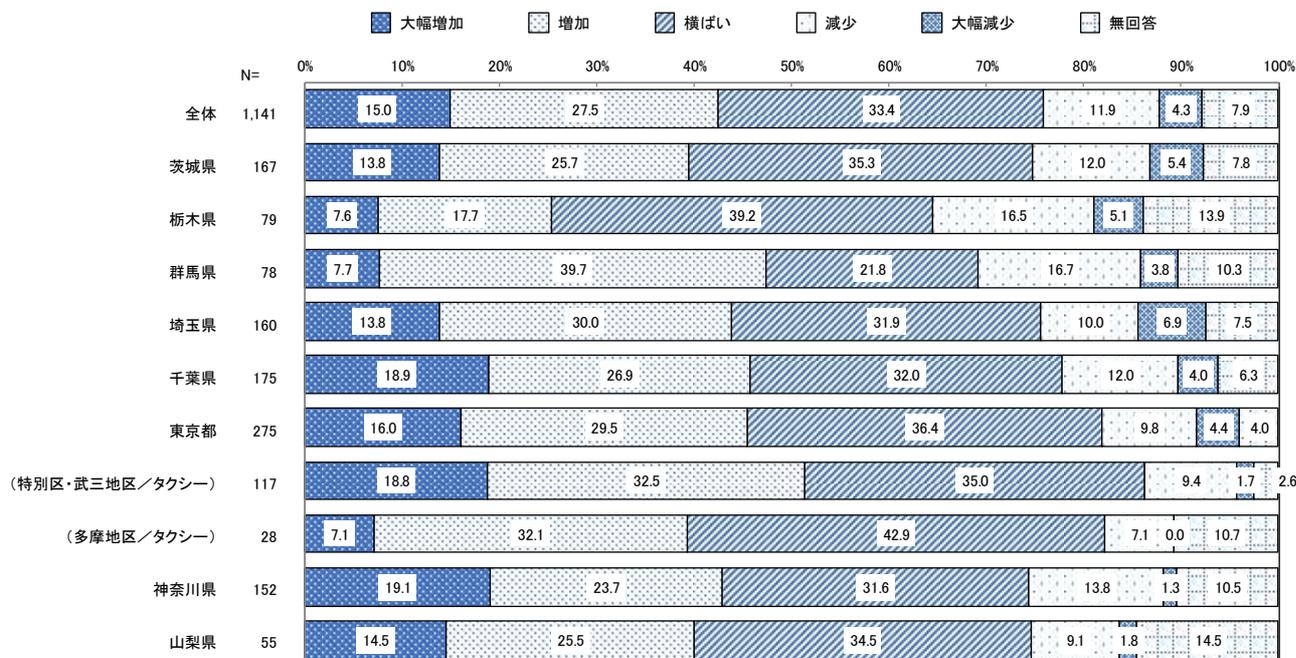
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、高速バス、鉄道運送事業で「増加」が、その他のモードで「横ばい」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 >

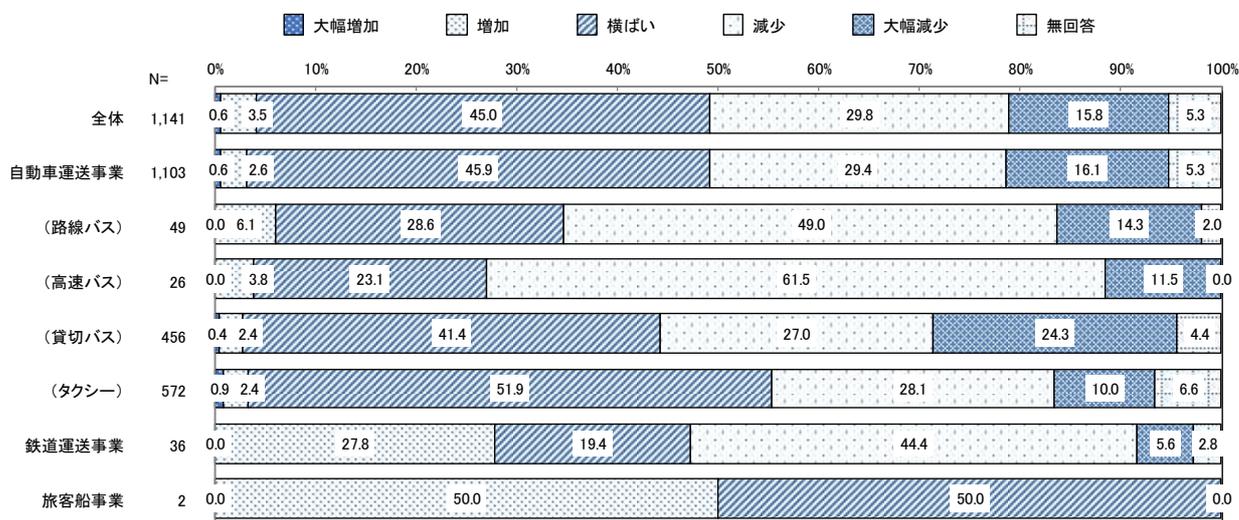
地域別では、群馬県は「増加」が、それ以外のモードでは「横ばい」が最も高くなっている。また、特別区・武三地区（タクシー）では「大幅増加」と「増加」を合計した割合が半数以上となっている。



【自己資本】

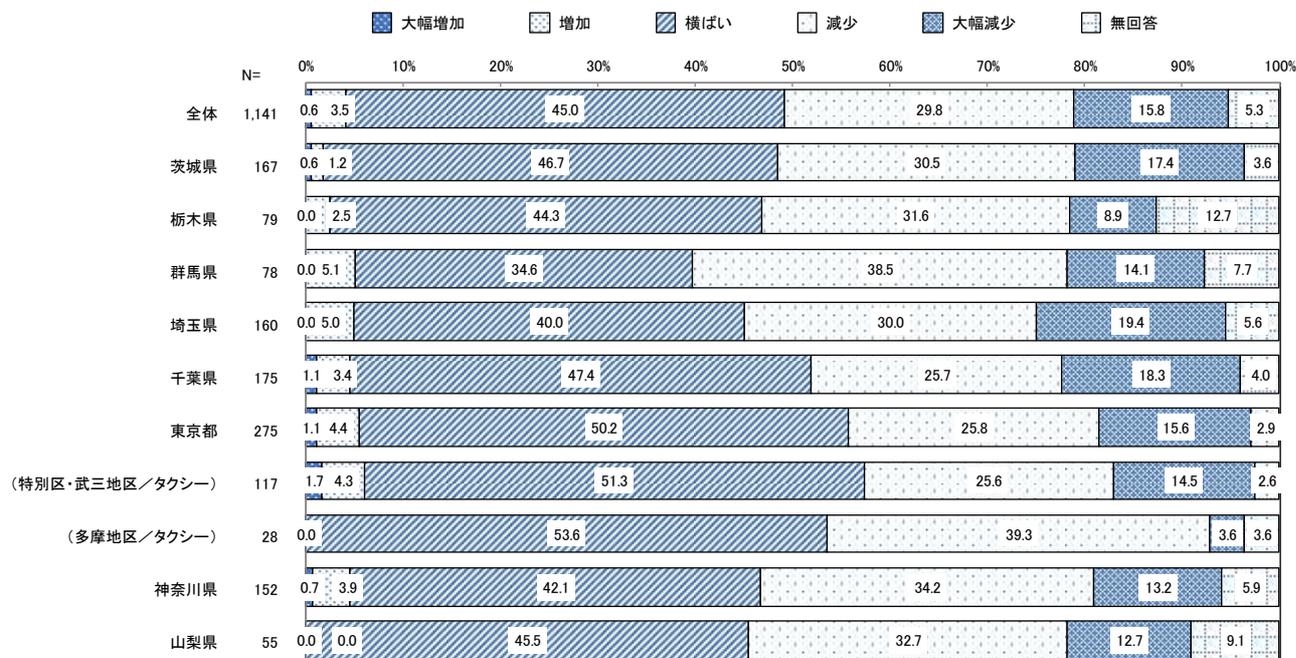
<輸送モード別>

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7割強と、他のモードに比べ高くなっている。



<地域別>

地域別では、群馬県を除くいずれの地域も「横ばい」が、群馬県は「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、群馬県で唯一5割を超えている。



(3) 来期の業績予測

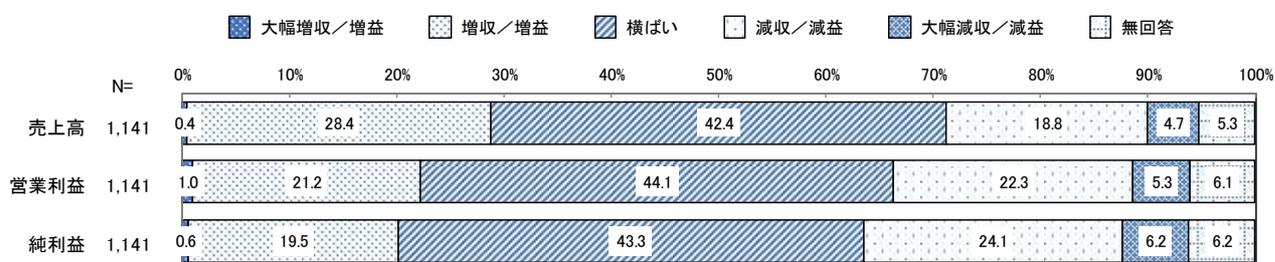
問 20.来期の業績予測について、今期と比較した見通しをご回答ください。
 ※「大幅増収／増益」とは2倍以上に増加した場合、「大幅減収／減益」とは1/2以下に減少した場合を指します。

来期の売上高予測については、「横ばい」が42.4%と最も高く、次いで「増収」が28.4%、「減収」が18.8%となっている。

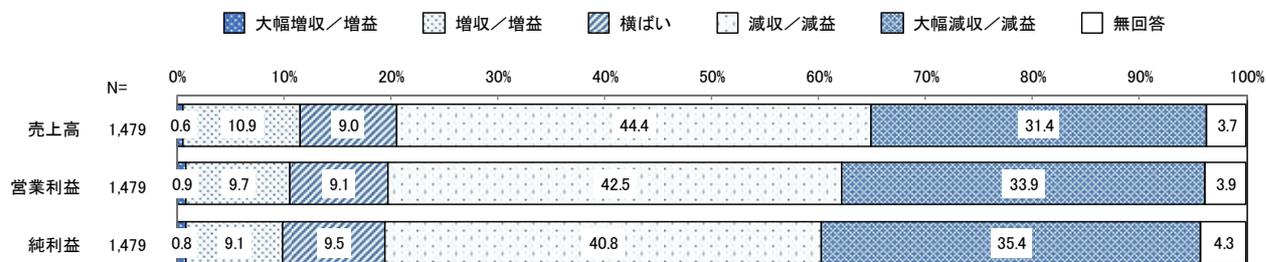
来期の営業利益予測については、「横ばい」が44.1%と最も高く、次いで「減益」が22.3%、「増益」が21.2%となっている。

来期の純利益予測については、「横ばい」が43.3%と最も高く、次いで「減益」が24.1%、「増益」が19.5%となっている。

前回調査結果と比べると、全体として、「減収/減益」の割合が減り、「横ばい」の割合が多くなっている。



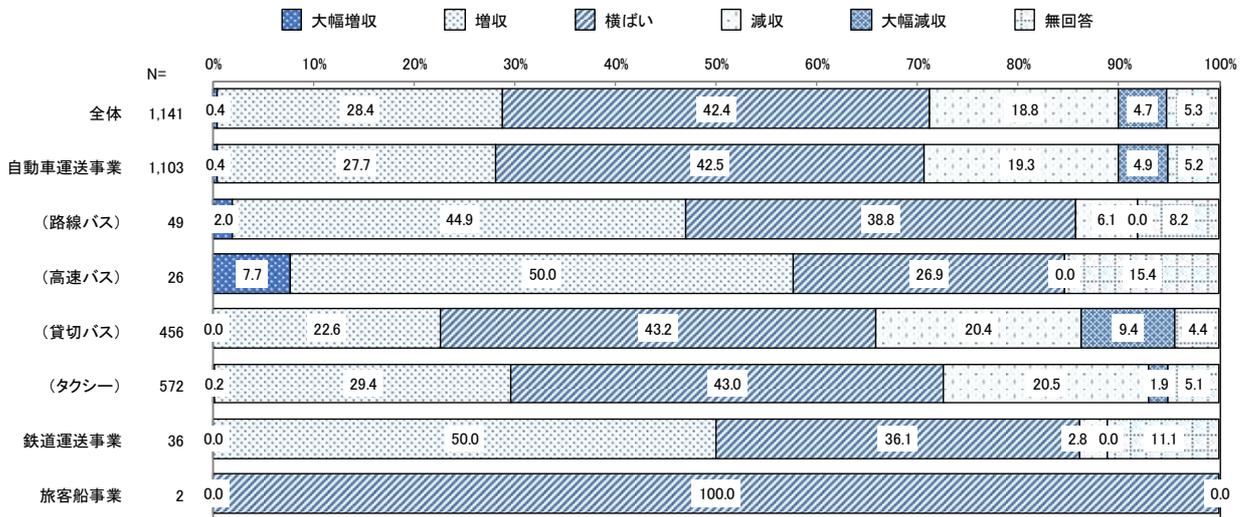
<前回調査結果>



【売上高】

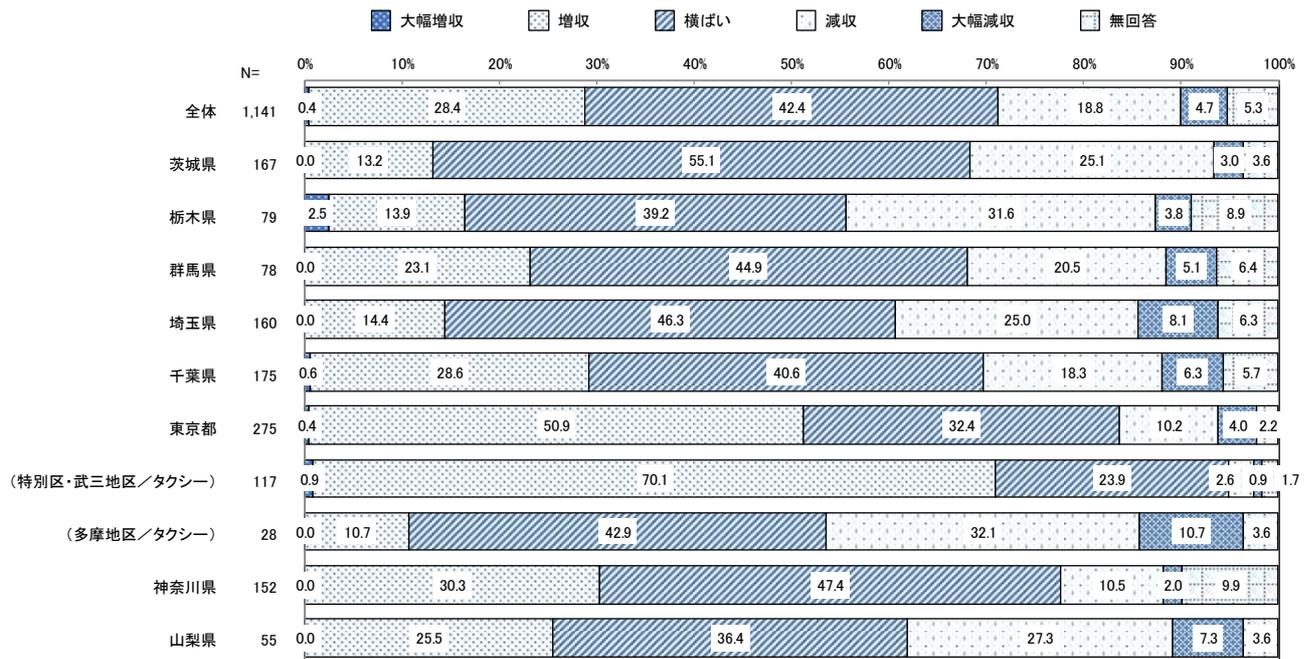
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、路線バス、高速バス、鉄道運送事業で「増収」が、それ以外のモードでは「横ばい」が最も高くなっている。「大幅増収」と「増収」を合計した割合は高速バス、鉄道運送事業で5割以上となり、他のモードに比べ高くなっている。



< 地域別 >

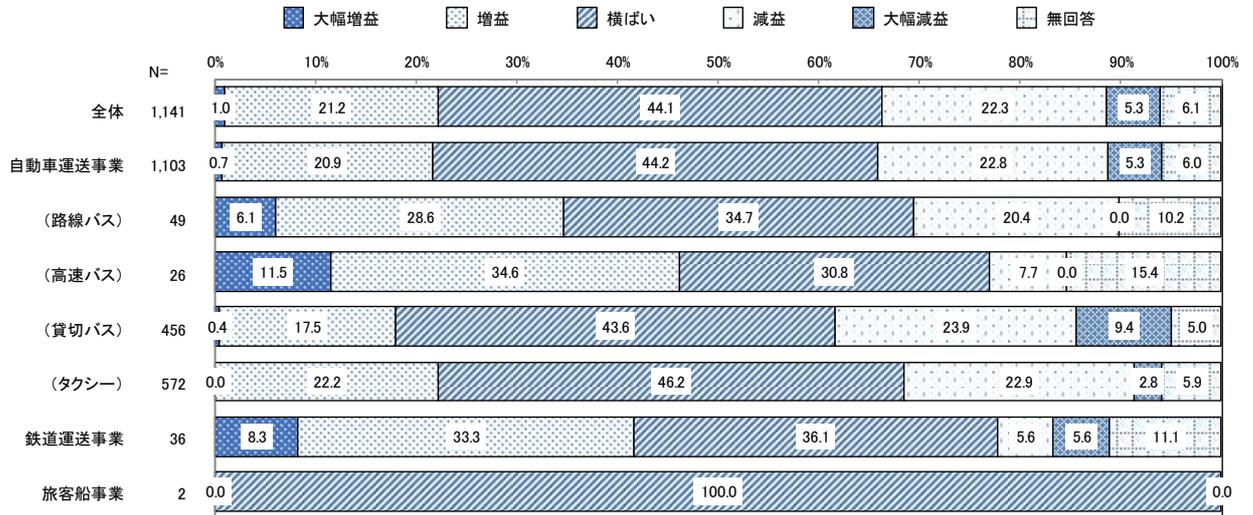
地域別では、東京都、特別区・武三地区（タクシー）で「増収」が、それ以外のモードでは「横ばい」が最も高くなっている。また、「大幅増収」と「増収」を合計した割合は、特別区・武三地区（タクシー）で約7割と他の地域に比べ高くなっている。



【営業利益】

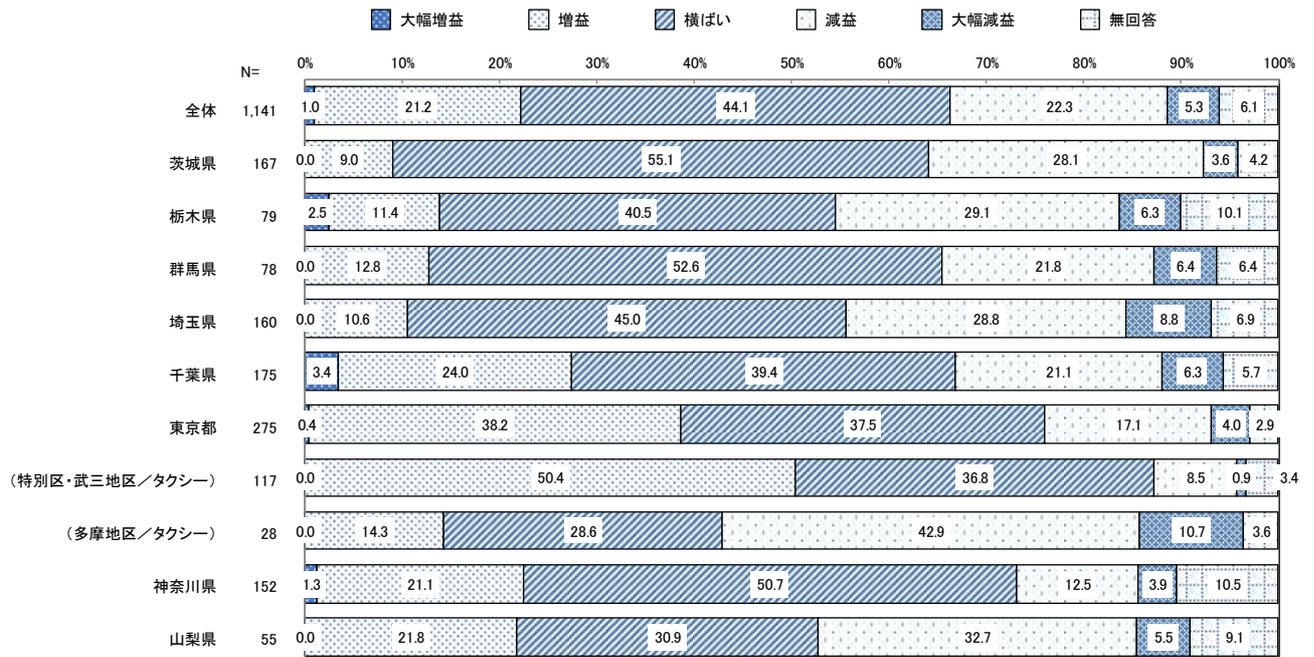
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、高速バスで「増益」が、それ以外のモードでは「横ばい」が最も高くなっている。「大幅増益」と「増益」を合計した割合は、高速バスと鉄道運送事業で4割台と、他のモードに比べ高くなっている。



< 地域別 >

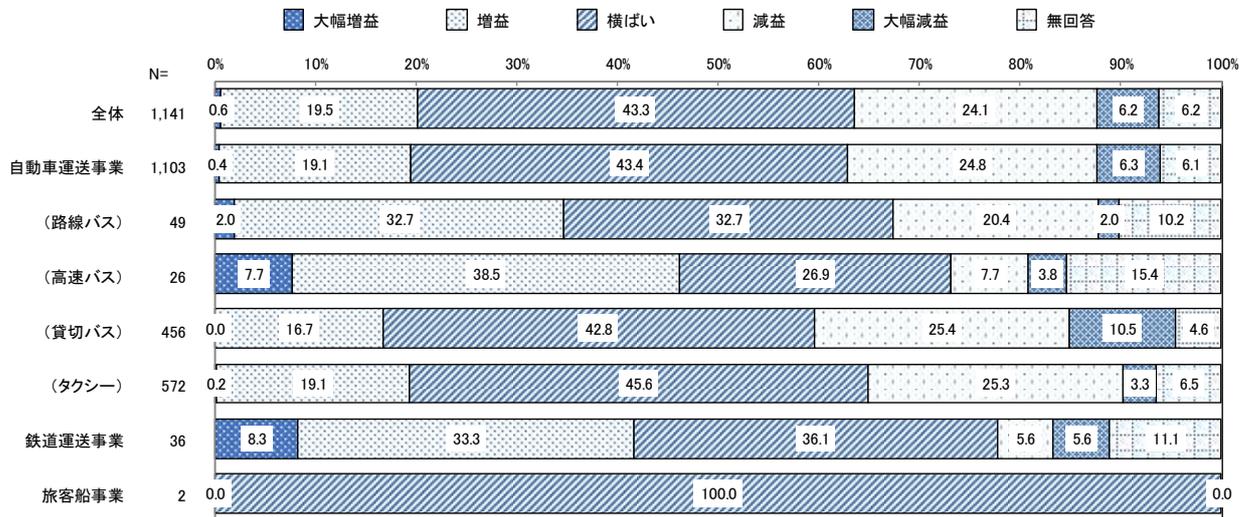
地域別では、特別区・武三地区（タクシー）で「増益」が、多摩地区（タクシー）、山梨県で「減益」が最も高くなっている。また、「大幅増益」と「増益」を合計した割合をみると、特別区・武三地区（タクシー）は約5割となっており、他の地域に比べ高くなっている。



【純利益】

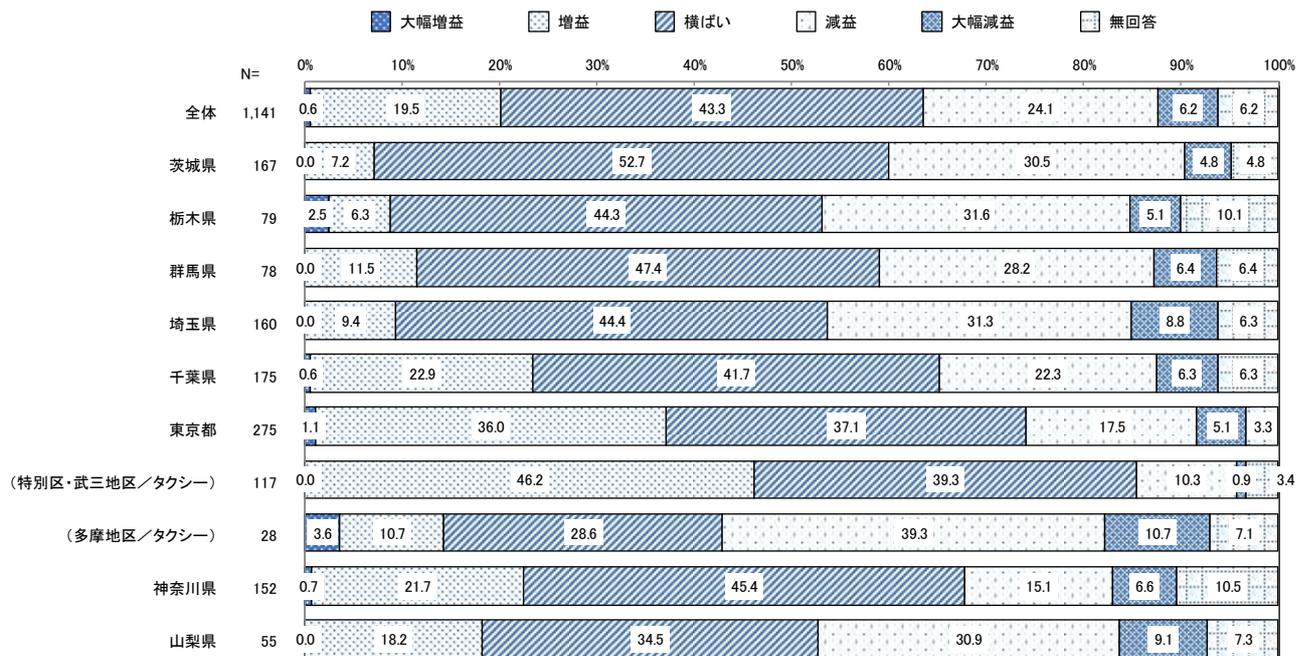
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、路線バス、高速バスで「増益」が、それ以外のモードでは「横ばい」最も高くなっている。「大幅増益」と「増益」を合計した割合は、高速バスと鉄道運送事業で4割台と、他のモードに比べ高くなっている。



< 地域別 >

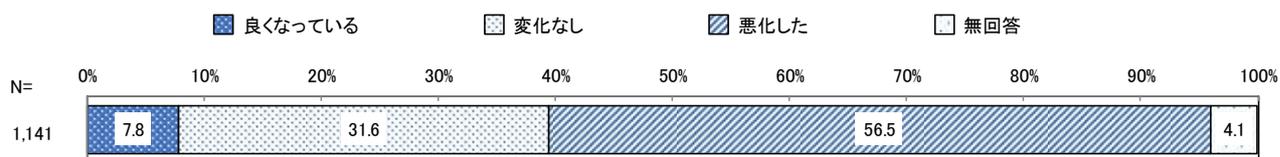
地域別では、特別区・武三地区（タクシー）で「増益」が、多摩地区（タクシー）で「減益」が最も高くなっている。また、「大幅増益」と「増益」を合計した割合は、特別区・武三地区（タクシー）で4割台と、他の地域に比べ高くなっている。



(4) 今期の資金繰り状況

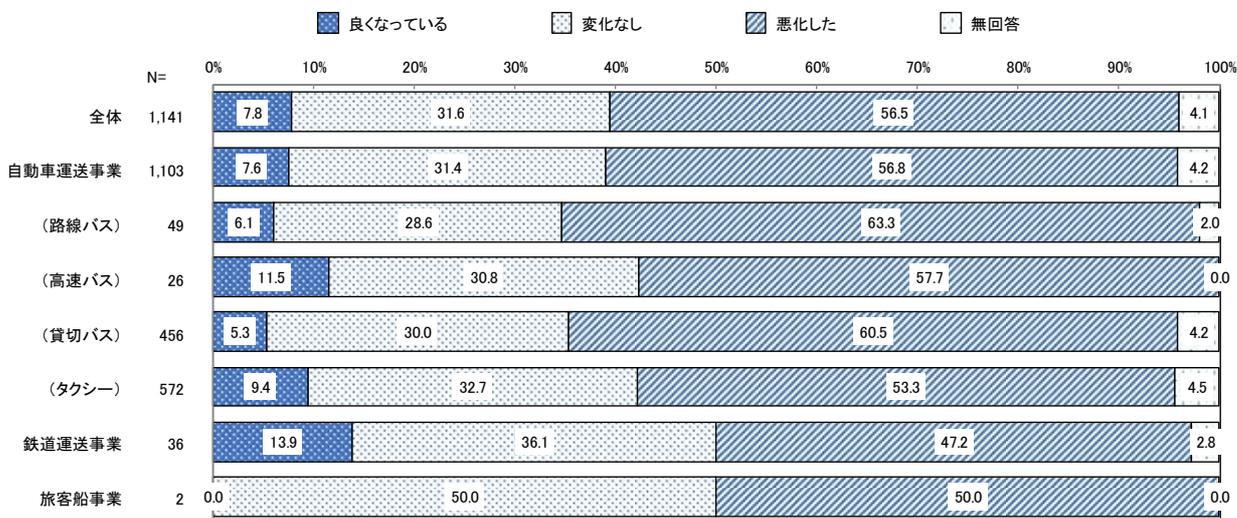
問 21. 今期の資金繰り状況について、2019 年度(新型コロナウイルス感染症の流行拡大前)同期比の状況をご回答ください。

今期の資金繰り状況については、「悪化した」が 56.5%と最も高く、次いで「変化なし」が 31.6%、「良くなっている」が 7.8%となっている。



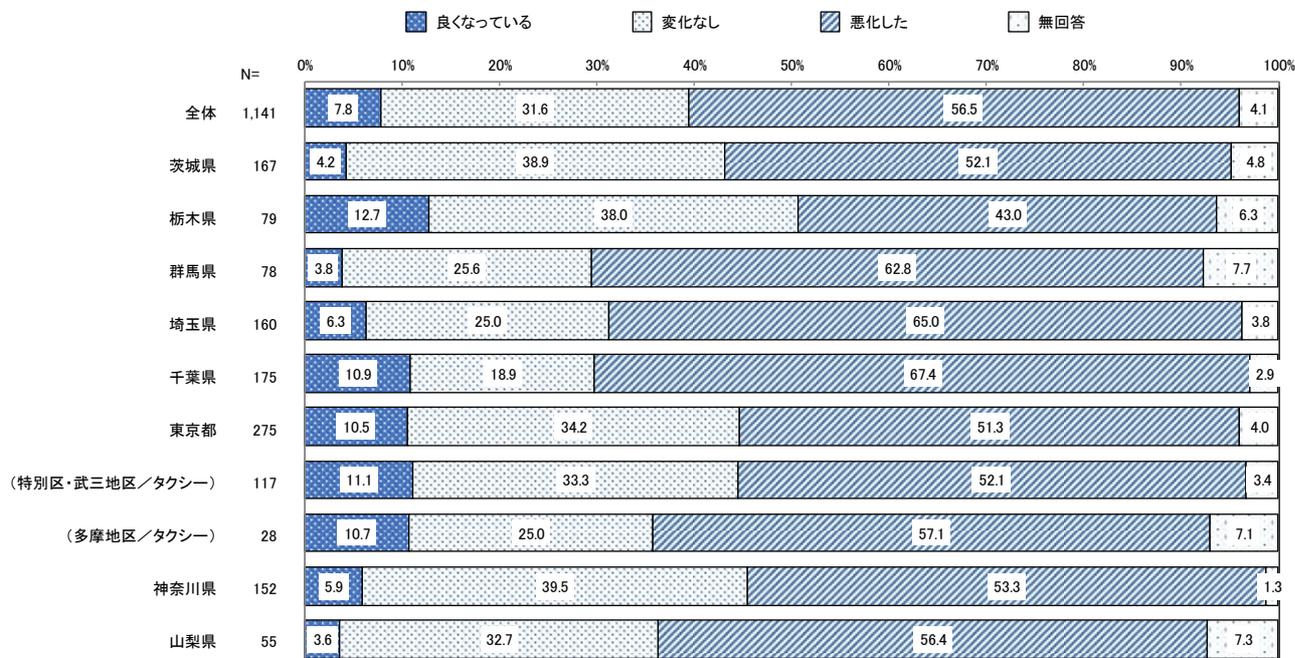
< 輸送モード別 >

輸送モード別では、いずれの輸送モードも「悪化した」が最も高く、路線バス、貸切バスで6割を超えている。高速バス、鉄道運送事業で「良くなっている」が1割を超え、その他のモードに比べ高くなっている。



< 地域別 >

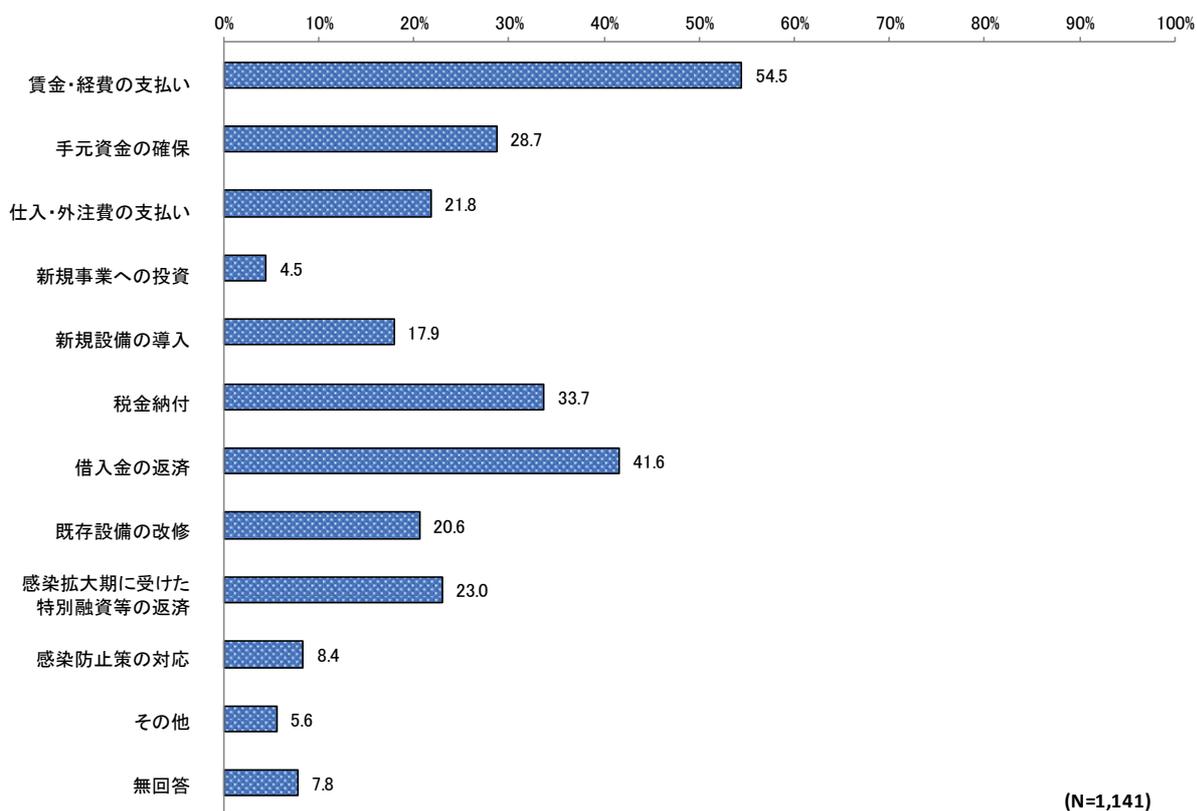
地域別では、いずれの地域も「悪化した」が最も高く、栃木県を除く地域で5割を超えている。栃木県、千葉県、東京都、特別区・武三地区（タクシー）、多摩地区（タクシー）で「良くなっている」が1割を超え、他の地域に比べ高くなっている。



(5) 資金繰りの負担要因

問 22. 今期の資金繰り状況について、負担になっている項目についてご回答ください。

資金繰りの負担要因については、「賃金・経費の支払い」が54.5%と最も高く、次いで「借入金の返済」が41.6%、「税金納付」が33.7%となっている。



<輸送モード別>

輸送モード別では、鉄道運送事業を除くいずれの輸送モードも「賃金・経費の支払い」が最も高く、5割を超えている。鉄道運送事業では「借入金の返済」「既存設備の改修」がともに41.7%で最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

	全 体	賃金・経費の支払い	手元資金の確保	仕入・外注費の支払い	新規事業への投資	新規設備の導入	税金納付	借入金の返済	既存設備の改修	感染拡大期に受けた特別融資等の返済	感染防止策の対応	その他	無回答	
全 体	1,141	622	328	249	51	204	384	475	235	262	96	64	89	
	100.0	54.5	28.7	21.8	4.5	17.9	33.7	41.6	20.6	23.0	8.4	5.6	7.8	
輸送モード別	自動車運送事業	1,103	609	322	241	49	193	380	458	219	260	96	59	85
		100.0	55.2	29.2	21.8	4.4	17.5	34.5	41.5	19.9	23.6	8.7	5.3	7.7
	(路線バス)	49	27	16	16	5	16	14	12	15	4	4	5	5
		100.0	55.1	32.7	32.7	10.2	32.7	28.6	24.5	30.6	8.2	8.2	10.2	10.2
	(高速バス)	26	15	10	9	1	9	8	5	9	1	2	0	5
		100.0	57.7	38.5	34.6	3.8	34.6	30.8	19.2	34.6	3.8	7.7	0.0	19.2
	(貸切バス)	456	250	149	73	28	78	166	225	82	139	39	24	31
		100.0	54.8	32.7	16.0	6.1	17.1	36.4	49.3	18.0	30.5	8.6	5.3	6.8
(タクシー)	572	317	147	143	15	90	192	216	113	116	51	30	44	
	100.0	55.4	25.7	25.0	2.6	15.7	33.6	37.8	19.8	20.3	8.9	5.2	7.7	
鉄道運送事業	36	13	5	7	2	11	4	15	15	2	0	5	4	
	100.0	36.1	13.9	19.4	5.6	30.6	11.1	41.7	41.7	5.6	0.0	13.9	11.1	
旅客船事業	2	0	1	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	
	100.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	100.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	

<地域別>

地域別では、栃木県を除くいずれの地域も「賃金・経費の支払い」が最も高く、4割台～6割台となっている。栃木県では「借入金の返済」が44.3%で最も高くなっている。

(上段:件数、下段:%)

	全 体	賃金・経費の支払い	手元資金の確保	仕入・外注費の支払い	新規事業への投資	新規設備の導入	税金納付	借入金の返済	既存設備の改修	感染拡大期に受けた特別融資等の返済	感染防止策の対応	その他	無回答	
全 体	1,141	622	328	249	51	204	384	475	235	262	96	64	89	
	100.0	54.5	28.7	21.8	4.5	17.9	33.7	41.6	20.6	23.0	8.4	5.6	7.8	
地域別	茨城県	167	96	44	27	7	22	64	71	33	38	11	4	9
		100.0	57.5	26.3	16.2	4.2	13.2	38.3	42.5	19.8	22.8	6.6	2.4	5.4
	栃木県	79	33	20	16	1	10	20	35	10	23	2	9	8
		100.0	41.8	25.3	20.3	1.3	12.7	25.3	44.3	12.7	29.1	2.5	11.4	10.1
	群馬県	78	47	26	23	8	18	24	38	13	11	4	4	4
		100.0	60.3	33.3	29.5	10.3	23.1	30.8	48.7	16.7	14.1	5.1	5.1	5.1
	埼玉県	160	92	50	43	12	21	60	76	37	44	21	7	12
		100.0	57.5	31.3	26.9	7.5	13.1	37.5	47.5	23.1	27.5	13.1	4.4	7.5
	千葉県	175	99	57	30	9	36	68	63	46	41	15	7	7
		100.0	56.6	32.6	17.1	5.1	20.6	38.9	36.0	26.3	23.4	8.6	4.0	4.0
	東京都	275	153	79	59	8	62	88	122	48	69	29	15	20
		100.0	55.6	28.7	21.5	2.9	22.5	32.0	44.4	17.5	25.1	10.5	5.5	7.3
	(特別区・武三地区ノタクシー)	117	61	35	21	2	20	30	49	15	32	10	9	8
		100.0	52.1	29.9	17.9	1.7	17.1	25.6	41.9	12.8	27.4	8.5	7.7	6.8
(多摩地区ノタクシー)	28	19	7	8	1	5	10	10	3	2	5	1	1	
	100.0	67.9	25.0	28.6	3.6	17.9	35.7	35.7	10.7	7.1	17.9	3.6	3.6	
神奈川県	152	74	37	42	4	24	47	54	41	23	10	12	22	
	100.0	48.7	24.3	27.6	2.6	15.8	30.9	35.5	27.0	15.1	6.8	7.9	14.5	
山梨県	55	28	15	9	2	11	13	16	7	13	4	6	7	
	100.0	50.9	27.3	16.4	3.6	20.0	23.6	29.1	12.7	23.6	7.3	10.9	12.7	

6. ご意見等

問 23.その他ご意見等がございましたらご回答ください。新型コロナウイルス以外の経営への影響(燃料・原材料価格高騰 等)についてもご自由に記入ください。

主な意見等については以下のとおり。

輸送モード	内容
路線バス	燃料代の高騰。
路線バス	<p>バス事業を取り巻く環境の変化に対応するため、次のとおり、補助事業の拡充や各種支援等の施策を講じていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・燃料価格高騰によるバスや地下鉄等の燃料費・動力費の上昇は、経営に与える影響が大きく、事業者の努力では対応が困難なことから、安定的な経営を確保するため、一時的な補助金の交付だけではなく、持続的な補助制度を創設すること。 ・脱炭素に関する取組を推進するため、次世代自動車（ハイブリッドバス、燃料電池バス、電気バス等）の導入に係る費用に対する補助金について、さらなる補助率の引上げを図ること。また、複数年度にわたる事業についても、補助対象とすること。 ・バス運転士や整備士の担い手不足に対応するため、バス運転士や整備士の多様な担い手確保・育成のための支援を図ること。 ・デジタル化の取組を推進するため、システムの導入に係る補助金について、さらなる補助率の引き上げを図ること。
路線バス	燃料費高騰に伴う収益への圧迫。
路線バス	物流の2024年問題、コロナ禍の影響もよく鑑みて支援策を検討してほしい。また、走行距離課税についても疲弊している運輸業界に追い打ちをかけないよう慎重に議論していただきたい。
路線バス	燃料費やバスの整備に伴う部品代も高騰している。非常に影響が出ている。今期中の車両の置き換えを予定していたが、納車が来期に伸びたため、車両メンテナンスの経費が増加した。
高速バス	燃料高騰についても経営を圧迫しているため助成をお願いしたい。
高速バス	燃料価格の高騰が大きく負担となっている。助成により軽減されているが、コロナ前と比べても高騰しているため、一層の負担減施策をお願いしたい。
高速バス	燃料費やバスの整備に伴う部品代も高騰している。非常に影響が出ている。
高速バス	燃料価格高騰、人材確保に対する国・自治体からの補助を希望。
高速バス	燃料費高騰が大きな負担となっており、燃料費の激変緩和措置や補助等を継続的に実施していただきたい。
貸切バス	各借入の一本化の為に事業資金を借りたいがまとめて貸して頂けるところが見つからない。
貸切バス	燃料の税金分を国で負担してほしい。

貸切バス	燃料費の高騰はコロナ禍において、ダメ押し的な事象。輸送及び物流企業への燃料費補填を早急をお願いしたい。
貸切バス	燃料・原油価格の高騰が非常に経営を圧迫している。
貸切バス	やっとトンネルの出口が見えてきた。ただコロナ期間中の弊害が現れ始めていて、乗務員の不足や消耗品などいっきに入替時期が迫っている。せめてコロナ前の社会経済活動に戻るまでは継続して支援策を講じていただきたい。
タクシー	燃料、原材料価格の高騰を受け、各種コストが増加している。
タクシー	燃料価格高騰及び物価の上昇により、さらに会社の利益が減少している。支出だけ値上がりが進み、運送収入のベース（県内の運送料金）が改定しないので、会社は経営がますます厳しくなっている。
タクシー	燃料高騰、キャッシュレス決済手数料の支払い、最低賃金引き上げの影響が大きい。
タクシー	燃料費高騰が非常に経営を厳しくしている、LPガスに対する給付金だけでなく、ガソリン車にも支援をお願いしたい。また、法人税、消費税の増税、社会保険料の負担増なども中小企業にとっては厳しい状況が続いている。負担が軽くなり、社員の賃上げにつながるような政策のご検討をお願いしたい。
タクシー	固定資産税、償却資産税、社会保険料等の負担が非常に大きく負担になっている。軽減措置等を検討してほしい。
鉄道運送事業	現在、動力費の高騰により収支が圧迫されている状況。動力費の高騰分について国からの早急な支援を望む。また、中長期的には航空の燃油サーチャージのように動力費の増加に応じて運賃に上乗せできる制度の創設を希望。
鉄道運送事業	燃料・原材料価格高騰の影響についても、各種費用の削減等の対応をしている。
鉄道運送事業	燃料費の高騰など、運行経費の急激な価格変動によって収支の悪化が見込まれる場合、簡略的な手続きによって加算料金の収受を可能とするなど、より柔軟な運賃制度の検討を頂きたい。
鉄道運送事業	燃料価格の高騰に伴い、動力費が大幅な増加となる見込み。
鉄道運送事業	2023年から実施予定の電気料金の負担軽減策について、「特別高圧」契約も対象としてほしい。
旅客船事業	売上高が微増した要因は、燃料調整金の高騰によるもの。燃料費が大幅に増加しており、営業損失は膨らんでいる。今期、純損失が改善した主な要因は、前年に取得した消費税還付金によるもの。
旅客船事業	原油価格高騰が続くことが、弊社の経営に大きく影響しており、A重油補助金等の期間延長を願いたい。

Ⅲ アンケート調査票

※複数事業を行っている場合には事業種別ごとにアンケート調査票を作成して提出ください。

新型コロナウイルスの影響に関するアンケート調査票

はじめに貴社の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 |
|---|

1. 輸送実績について

問1. 2021年4月～2022年9月の輸送人員について、2019年度（新型コロナウイルス感染症の流行拡大前）同期比の状況をご回答ください。（単一回答）

期間	実績
1. 2021年4月～9月	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%未満減少 7. 70%以上減少 8. 増加
2. 2021年10月～2022年3月	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%未満減少 7. 70%以上減少 8. 増加
3. 2022年4月～9月	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%未満減少 7. 70%以上減少 8. 増加

問2. 2021年4月～2022年9月の運送収入実績について、2019年度（新型コロナウイルス感染症の流行拡大前）同期比の状況をご回答ください。（単一回答）

期間	実績
1. 2021年4月～9月	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%未満減少 7. 70%以上減少 8. 増加
2. 2021年10月～2022年3月	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%未満減少 7. 70%以上減少 8. 増加
3. 2022年4月～2022年9月	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%未満減少 7. 70%以上減少 8. 増加

問3. 輸送人員の今後の予測について、2019年度と比較してどのように見通しを立てているかご回答ください。（単一回答）

期間	予測
1. 2022年10月以降	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%未満減少 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. 乗務員の子防対策の徹底 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. 検温機器の設置
10. その他（ ） |
|--|

問5. 利用者からの要望が多い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. 乗務員の子防対策の徹底 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. 検温機器の設置
10. その他（ ） |
|--|

※複数事業を行っている場合には事業種別ごとにアンケート調査票を作成して提出ください。

問 6. 貴社で実施している感染防止対策について、費用面や運用面において、負担が大きいかと感じている取組はありますか。(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. 検温機器の設置 | | |
| 10. その他() | | | |

問 7. 問 6 で回答いただいた負担の大きい感染防止対策について、具体的にどのような点が負担となっているかご回答ください。

3. 経営の維持・確保に向けた取組

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 9. 新型コロナウイルス感染症の拡大前と比べて増加、または、減少した輸送内容(観光客の輸送、学生・会社員輸送、深夜の輸送等)はありますか。その具体的な内容や要因等の分析についてご回答ください。

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 | 4. 車両の減車 |
| 5. シフト変更・交代制勤務の導入 | 6. 従業員の待機 | 7. 従業員の解雇 | |
| 8. 人件費以外の固定費の削減(具体的に:) | | | |
| 9. 投資計画の中止・見直し(具体的に:) | | | |
| 10. IoT等を活用した業務効率化の推進 | 11. リモートワークの導入 | | |
| 12. 営業拠点等の削減 | 13. 資金計画の変更 | 14. 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() | 6. 取組は行っていない | |

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 | 4. 車両の減車 |
| 5. 運賃の見直し | 6. 従業員の解雇 | 7. 人件費以外の固定費の削減(具体的に:) | |
| 8. 投資計画の中止・見直し(具体的に:) | | | |
| 9. 資金計画の変更 | 10. 共同経営(一般乗合) | 11. 従業員の雇用 | |
| 12. 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。(各支援制度それぞれ単一回答)

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

※複数事業を行っている場合には事業種別ごとにアンケート調査票を作成して提出ください。

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. コロナ資本金劣後ローン（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. 自治体の支援策（具体的に：）	1. 利用している	2. 利用していない	3. 検討中
11. その他（）	1. 利用している	2. 利用していない	3. 検討中

※「10. 自治体の支援策」については、実際に利用された支援制度を記載のうえご回答ください。

問 14. 問 13 で回答いただいた支援策のうち、どの支援策が最も効果的だったでしょうか。（単一回答）

1. 持続化給付金	2. 雇用調整助成金	3. セーフティネット保証 4・5 号（民間金融機関）
4. コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【無利子】	5. コロナ特別貸付（日本政策金融公庫）【有利子】	
6. セーフティネット貸付（日本政策金融公庫）	7. 民間金融機関における実質無利子・無担保融資	
8. コロナ資本金劣後ローン（日本政策金融公庫）	9. 危機対応融資（商工中金）	
10. 自治体の支援策	11. その他	

問 15. 問 14 で回答いただいた支援策について、具体的にどのような点が効果的に感じましたか。どのような課題の解決に活用し、どのように役立ったかご回答ください。

問 16. 国や自治体の支援策について、どのような課題を感じていますか。（複数回答可）

1. 支援制度の利用条件が自社に合わない	2. 支援制度を受ける条件が複雑でわかりにくい
3. 支援制度の情報が届いてこない	4. 利用したい支援制度の実施期間が短すぎる
5. 融資を受けたが返済期限までに事業が回復する見込みがない	
6. その他（）	

問 17. 国や自治体の支援策について、具体的な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 18. 今期（2022 年 12 月を含む期間）の売上高・収益状況について、2019 年度（新型コロナウイルス感染症の流行拡大前）同期比の状況をご回答ください。（単一回答）

※未確定の期間（2022 年 12 月等）については、回答時点での見込みの状況をお答えください。

科目	増減							
1. 売上高	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%未満減少	7. 70%以上減少	8. 増加
2. 営業利益	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%未満減少	7. 70%以上減少	8. 増加
3. 純利益	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%未満減少	7. 70%以上減少	8. 増加

問 19. 今期の財務の状況について、2019 年度（新型コロナウイルス感染症の流行拡大前）同期比の状況をご回答ください。（単一回答）

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。

※複数事業を行っている場合には事業種別ごとにアンケート調査票を作成して提出ください。

問 20. 来期の業績予測について、今期と比較した見通しをご回答ください。(単一回答)

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

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

問 21. 今期の資金繰り状況について、2019年度(新型コロナウイルス感染症の流行拡大前)同期比の状況をご回答ください。(単一回答)

1. 良くなっている	2. 変化なし	3. 悪化した
------------	---------	---------

問 22. 今期の資金繰り状況について、負担になっている項目についてご回答ください。(複数回答可)

1. 資金・経費の支払い	2. 手元資金の確保	3. 仕入・外注費の支払い
4. 新規事業への投資	5. 新規設備の導入	6. 税金納付
7. 借入金の返済	8. 既存設備の改修	9. 感染拡大期に受けた特別融資等の返済
10. 感染防止策の対応	11. その他 ()	

5. ご意見等

問 23. その他ご意見等がございましたらご回答ください。新型コロナウイルス以外の経営への影響(燃料・原材料価格高騰等)についてもご自由に記入ください。

--

6. 貴社の概要についてご記入ください。

貴社名	
所在地	T 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。

2022年(令和4年)12月29日(木)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(必着)
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「unyu2022@tsr-net.co.jp」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が定着化しつつある中での経営状況について

(1) 現状

新型コロナウイルス感染症の影響については、最も業績が落ち込んだ時期からは回復しているものの、依然としてコロナ禍以前の状況までは回復していないとする声が多かった。前回調査時においても、「コロナ禍以前の状況へと回復することはない」と予測している事業者が多くみられたが、今回調査においては、その予測がより強く確信に変わっている状況がうかがえた。

また、輸送モード別に回復状況は異なり、例えば貸切バスにおいては、団体利用の減少について触れる事業者が多かった。予約があったとしても、ひとりでも罹患者が出ればキャンセルとなるケースもあるとのことで、本格的な回復まではもうしばらく時間がかかるものとみられる。

そのほか、同じ輸送モードでも、各社で回復状況は異なっている状況もみられた。要因としては、各社の営業地域によって、経営環境が異なることが大きいと思われる。

例えば、営業範囲に企業や学校が所在していれば、出勤や通学が徐々に回復していることに伴う交通機関利用者数の回復がみられる。あるいは、営業範囲に観光施設があれば、営業自粛の影響が薄れてきたことによる需要回復がある。そのほか、営業範囲に新しい施設ができた事業者もあり、当該事業者では、新路線や停留所の新設などに着手しているとのことであった。こうした新たな施策をとっている事業者に対して、赤字路線を抱える事業者では、新たな需要の獲得のための施策を打つことが難しく、依然として厳しい経営状況が続いているとの声があった。

(2) 今後

前回調査時と同様、コロナ禍以前の水準までの回復を見込んでいる事業者はなく、先行きは不透明とする声が多かった。また、多く聞かれた懸念点として、燃料費の高騰や運転士をはじめとした人材の不足も挙げられている。コロナ禍前の経営状況には回復しないと予測される中、こうしたさまざまな課題にも対処しなければならないため、全体として厳しい状況が続く可能性が高いと思われる。

(3) 経営に最も影響を与えた要因について

上述した燃料費の高騰及び人材不足について触れる事業者が多かった。燃料費の高騰については、直近で経営に大きな影響を与えている状況がみられる。人材不足については、コロナ禍において、人材採用の抑制や人材削減を行っているケースがあり、そうした取組の影響が後を引いていることも要因のひとつであった。今後経営状況が改善したとしても、人材面の問題により営業拡大が難しい可能性もあるという声もあがっている。

(4) 既存設備の状況

コロナ禍において設備投資を抑制していた事業者が多い。バス事業者の中には、前回調査時にはみられなかった車両の除却や売却に着手しているケースもみられた。

公共交通事業者は、事業の性質上、安全・保安に対する投資は継続しなければならない。コロナ禍の初期～中期においては、車両入替サイクルの見直しや新車導入の先送り等で投資費用をなんとかやりくりしていたが、コロナ禍の長期化により対応しきれない状況になりつつあるとみられる。

2. 経営の維持・確保に向けた取組について

(1) 経営の維持・確保に向けた取組を実現するまでの経緯

経営の維持・確保に向けた取組としては、人材採用の強化、DX（デジタルトランスフォーメーション）推進、助成金等の活用の3点が主な取組として挙げられる。

人材採用については、運転士の高齢化や働き方改革の影響が背景にあり、各社さまざまな求人策をとっているが、いずれも苦戦している状況である。

DXについては、IC乗車券の導入が具体例としては多く挙げられた。利用者の利便性を高めることによる売り上げ向上を見越した施策であるほか、感染症対策としての非接触設備の導入という面についても触れる事業者があった。

助成金等の活用については、当面の経営の維持のために、利用できる制度はなんでも使っていきたいという事業者が大半である。中には助成金等の情報のキャッチアップのために、専任のチームを設立したという事業者もあった。

また、運賃改定や運行本数の調整、新規ツアーの企画など、各社がさまざまな施策に取り組んでいる状況がみられた。

(2) 取組を実施するにあたり生じた課題とその解決策

人材採用については、運転士の確保が難しいとの声が多く、さまざまな求人ツールを併用して対応しているが、希望通りの採用には至っていないケースが多い。人材不足解消のために給与引き上げを検討している事業者もあった。

DXについては、補助金を利用することで設備投資を実現しているケースがあった。また、DX自体が低コスト化の取組であるためか、設備投資の中でも優先度が高い傾向がうかがえた。具体的には、車両の入れ替え等を延期している事業者でも、DX関連の投資は引き続き実施しているというケースがみられた。

助成金等の活用については、コロナ禍が徐々に収束に向かっている状況下で、助成制度の縮小や打ち切りが懸念点であるとの声があがっている。

3. キャッシュフローについて

(1) 営業キャッシュフロー

営業キャッシュフローについては、前回調査時はすべての事業者で大幅なマイナスとなっていたが、今回の調査では全体的に回復傾向であり、プラスに転じている事業者も少なくない。ただし、コロナ禍以前の水準に回復している事業者はみられず、全体としてコロナ禍の影響が後を引いている状況がうかがえた。

(2) 投資キャッシュフロー

投資キャッシュフローは、コロナ禍において設備投資等を抑制している事業者が多く、プラスとなっているケースが多くみられた。具体的な取組としては、車両の入れ替えの延期や中古車の導入などが挙げられている。各事業者が、できる限りの投資コスト抑制に着手している状況がうかがえた。

しかし、公共交通事業者は事業の性質上、安全性の維持のための車両管理等、削減不可能な投資資金がある。そうした定期的に必要な資金を補助金等で賄わざるを得ない状況が続いている事業者もみられた。上述したとおり、コロナ禍からの回復状況は各社各様であり、依然として厳しい経営状態が続いている事業者もあることには留意が必要である。

(3) 財務キャッシュフロー

財務キャッシュフローについては、コロナ禍において借入金が増加していることから、プラスとなっている事業者が多くみられた。現在は営業キャッシュフローが回復し始めていることから、今後はコロナ対策で増加した借入金の返済を進めていく方針との声が多い。一方で、依然として営業キャッシュフローが不足している事業者においては、返済猶予期間の延長などの調整が必要となる可能性に触れていた。

また、無借金経営の事業者やグループ会社からの貸付等で柔軟に対応できている事業者もあり、財務キャッシュフローについては、事業者によって明暗が分かれている状況がうかがえた。

4. 金融機関からの資金調達状況について

(1) 現状

前回調査時から大きな状況の変化はなく、融資を受けている事業者の多くは、特段の問題なく融資を受けられている様子が見える。公共交通事業者は公共機関としての性格が強いことから、金融機関から安定した貸付先と判断されているケースが多いようである。また、前回調査時から引き続き、無借金経営を維持している事業者もみられた。

一方、やはり前回調査時から続き、融資金の返済が本格化した時期において、売上を確保できる状況にまで回復しているかどうかを不安視する声は少なくない。加えて、一部の事業者では経営状況が依然として厳しく、徐々に金融機関からの資金調達も思うようになくなってきているとの声も聞かれた。こうした事業者は、今後さらにコロナ禍が長期化した場合、事業継続が危ぶまれる可能性がある。

(2) 今後の新規借入や既存借入の条件変更等について

大部分の事業者がコロナ禍以前の業績まで回復できていない状況であることから、今後の返済について不安視する声は少なくない。新規の借入をせざるを得ない状況が続くとする事業者や、返済条件の見直しが必要となる可能性について語る事業者もあった。

5. 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、前回調査時と同様に雇用調整助成金であり、7社が利用していた。そのほか、各事業者がそれぞれの地域の自治体の補助金・助成金などを幅広く活用している状況がみられた。

前回調査時と異なる点としては、燃料油価格激変緩和補助金や地域公共交通事業者燃料高騰対応支援金など、燃料費の高騰に対する補助金・助成金の利用が増えていることである。ウクライナ情勢等の影響による、直近の大きな課題といえる。

そのほか、回答が得られた制度名を以下に掲載する。(※ヒアリングベースのため正式名称ではない可能性がある)

活用している補助金・助成金	
茨城県バス運行対策費補助	車両減価償却費等補助金
運輸事業振興助成金	新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金
家賃支援給付金	新型コロナウイルス特別利子補給制度
感染症対策経費補助・乗合バス運行支援	生活関連施設等感染予防対策強化事業支援金
観光事業者等衛生対策補助金	生活交通路線維持費補助金
既存観光拠点再生・高付加価値化推進事業補助金	千葉県地域公共交通物価高騰対策支援事業支援金
雇用安定助成金	地域公共交通安心運行支援金
公共交通運行継続緊急支援金	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
公共交通事業者継続支援金	地域公共交通感染症拡大防止対策事業費補助金
公共交通事業者支援金	地域公共交通事業者燃料高騰対応支援金
公共交通等運行継続緊急支援金	特別利子補給助成金
事業復活支援補助金	燃料油価格激変緩和補助金
持続化給付金	

(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、それぞれの給付内容に応じて資金使途は異なる。前回調査時と同様、雇用調整助成金の利用が最も多く、雇用維持のために人件費に充てるなど、運転資金としての活用が大半であった。また、今回の調査では、燃料調達費用に充てているケースも多かった。

(3) 現状・今後の支援策の状況についての懸念等

現状で活用している補助金・助成金の打ち切りや縮小を懸念する声が多く、受給額が大幅に減少すれば、事業継続が困難になるとする事業者もみられた。また、多くの事業者において、具体的に挙げられた懸念点に、燃料費に対する補助金・助成金の打ち切り・縮小があった。

(4) 自治体等に求める支援策について

燃料費の高騰に関わる支援、慢性的な運転士不足解消のための採用に関する支援、採算がとれない路線を維持するための支援（の増額）などが具体的に挙げられた。

6. コロナ禍による影響が定着化しつつある現状及び今後の経営上の不安点

(1) 経営・営業上の不安点

上述したとおり、現在は、各事業者いずれも、コロナ禍の最悪期は脱したものの、依然としてコロナ禍前の業績までは回復していない状況である。もはやコロナ禍前の業績には戻らないと判断し、その減収分にどのように対応していくか、具体的な対策の検討段階に入っている事業者もみられた。

また、経営・営業上の不安点として、自動車・鉄道・船舶いずれの事業者も声をそろえたのが人手不足である。慢性的な人手不足や働き方改革の影響など、コロナ禍以前から存在していた課題がより顕在化している状況がうかがえた。運転士の高齢化などの問題もあり、このまま人材確保が困難な状況が続けば、運航路線の統廃合も検討せざるを得なくなるとの声もあがった。

(2) 資金調達環境面の不安

前回調査時と同様に、現在の資金調達環境については、特に不安はないとする事業者が多かった。

懸念点として具体的に挙げられた事項としては、今後の日本銀行の政策変更による金利上昇リスクを不安視する事業者が2社あった。また、借入金が多いことが、コロナ禍収束後の与信判断に悪影響を与えないか懸念している事業者が1社みられた。

7. 今後の経営方針について

(1) 事業の縮小について

前回調査時から大きな方針の変化はみられず、多くの事業者が、できれば事業を縮小せず継続したいと答えている。

しかし、コロナ禍以前の業績に回復しない可能性がある状況において、バス事業者や船舶事業者においては、不採算路線の廃止や減便を検討せざるを得ない可能性があるとの声があがっている。特に路線バス事業については、コロナ禍以前から赤字路線が少なくない状況であり、自治体等のサポートが得られない場合は、廃止・減便の可能性があるとする事業者が多かった。

(2) 経費削減について

各事業者、諸経費の見直しや不要不急の設備投資の先送り、新車から中古車への切り替え、路線（航路）の廃止・減便、営業所数の削減などの経費削減策に取り組んでいる状況である。経費削減はやりつくしたと語る事業者も多く、これ以上の収支改善策としては、不採算事業からの撤退等、事業縮小に着手せざるを得ない状況とみられる。

(3) 運賃の変更を含めた今後の対応策等について

すべての事業者において、運賃の増額を検討している、あるいは決定していると確認された。もはやコロナ禍以前の業績に回復することはないという判断が、公共交通事業者の共通見解である状況がうかがえる。運賃の増額理由については、コロナ禍の影響以外では、運転士の確保のための給与の増額や燃料費の高騰などが挙げられた。

(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、さまざま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たのは、燃料費高騰に対する支援やDX関連の支援、環境対策の支援などである。

8. ヒアリング結果の総括

(1) コロナ禍の影響が定着化している状況について

各事業者ともにコロナ禍の最悪期は脱しており、経営状況は回復傾向にある。しかし、コロナ禍以前の業績までは回復していない状況であり、大部分の事業者において、今後もコロナ禍以前の水準に回復することはないという判断がなされている。そのため、各事業者で、減少した収益を補うための具体的な方策が検討される段階に入っている状況である。

このようにコロナ禍の影響が定着化している状況に加え、運転士の高齢化や働き方改革などによる慢性的な人材不足も、大きな課題として残っている。直近では、ウクライナ情勢等の影響から燃料費の高騰も収益を圧迫している状況である。こうしたさまざまな課題を抱える状況下のため、今後は事業縮小もやむを得ない可能性があるかと語る事業者も少なくなかった。

また、各事業者によって、コロナ禍からの回復状況に差がみられたことも特筆できる点である。営業路線の周辺に、企業や学校、観光施設等がある事業者では、出勤や通学、観光客が徐々に増えてきたことにより業績が回復している。一方で、不採算路線を多く抱えるような事業者では、依然として厳しい経営状況が続いている。

そのほか、企業規模の大小によって、コロナ禍の長期化による影響度合いが異なるとみられる。前回調査時点から今回調査時まで無借金経営で乗り切った事業者もあれば、未だ補助金がなければ事業継続が厳しい事業者もある。コロナ禍の長期化により各事業者の体力差が大きく表れている状況といえる。

(2) 事業構造やキャッシュフローからみる各事業者の経営状況

前回調査の報告書においても記述しているが、公共交通事業者は、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）を打つのが困難である。しかしながら、今回の調査においては、すべての事業者が運賃の値上げについて検討していると語っており、具体的に自治体等と話し合いを始めているとした事業者もみられた。コロナ禍において経費削減の取組をやりつくしたとする事業者が多く、残る収益改善策として、運賃の値上げに着手せざるを得ない状況に陥っているとみられる。

キャッシュフローについては、営業キャッシュフローは全体的に回復傾向にあるものの、未だ赤字経営の事業者も存在している状況である。

投資キャッシュフローについては、設備投資を抑制することによりプラスとなっている事業者が多かった。ただし、今後は先延ばしにした車両入替の実施などにより、キャッシュが必要になってくる可能性が高い。

財務キャッシュフローについては、コロナ禍の影響により金融機関からの支援を受けている事業者が多く、全体的にプラスとなっているケースが多い。資金調達に関しては、公共交通機関のため安定的に調達できているようであるが、コロナ禍の影響が定着化している中で、今後、返済が本格化していくことを不安視する声があがっている。

(3) 公共交通機関が抱える課題の顕在化

新型コロナウイルス感染症が拡大したことにより、公共交通事業者は大幅な業績の低下に見舞われ、各事業者ができる限りの経費削減策に取り組まざるを得なくなった。そうした取組を経て、現在では、公共交通機関が抱える課題がより顕在化している状況にあるといえる。

ひとつは不採算路線の問題である。今回の調査では、全体的に各事業者の業績は回復傾向にあるが、各事業者によって回復の度合いは異なっている。その回復が鈍い要因のひとつが不採算路線である。もともと不採算路線は、各事業者が別の事業の売上や補助金を活用することで赤字を補いながら営業を続けてきた。それがコロナ禍の影響を経た現在、維持することが現実的に難しくなっているとの声があがっている。

もうひとつの課題は人手不足である。公共交通事業者においては、コロナ禍以前から、運転士の高齢化や働き方改革の影響により、慢性的な人手不足が続いていた。コロナ禍の影響により、人材採用の抑制や人材削減を行わざるを得ない時期を経たことで、現在は人材確保がさらに難しい状況となっている。

各事業者いずれも、コロナ禍以前の業績まで回復することは難しく、また経費削減もやりつくした状況となっている。こうした状況下で、不採算路線を維持することや人手不足解消のための待遇改善に着手することは困難であろう。今後はこうした公共交通機関が抱える課題に対する施策がより一層強く求められてくると考えられる。

V ヒアリング調査質問票

問1 新型コロナウイルスの影響が定着化しつつあ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、今後大きな影響が出てくると予測される事項について
- (4) 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）

問2 経営の維持・確保に向けた取組について

- (1) 取組を実現するまでの経緯
(取組を始めるきっかけ、社内での企画立案・人員確保・実施の流れ 等)
- (2) 取組を実施するにあたり生じた課題
- (3) 上述の課題の解決方策、工夫した点

問3 キャッシュフローについて

- (1) 営業キャッシュフロー
- (2) 投資キャッシュフロー
- (3) 財務キャッシュフロー

問4 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5 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) 具体的な資金用途について
- (3) 現状・今後の支援策の状況についての懸念等（支援策の縮小や期間終了等の影響など）
- (4) 自治体等に求める支援策について

問6 コロナ禍による影響が定着化しつつある現状及び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

問7 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 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。

※参考 前回調査結果：関東運輸局ホームページ

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/eikyuu_tyousa.html

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
- 新型コロナウイルスのワクチン接種状況
- テレワークやオンライン講義等の利用状況
- 新型コロナウイルス感染拡大以前・現在・今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5年1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) 本調査は自由回答のご意見等をたずねる設問を除き、全設問を必須回答とした。そのため、「無回答」の集計結果は掲載していない。
- (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。
- (7) 調査対象数10件以下の場合、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する。

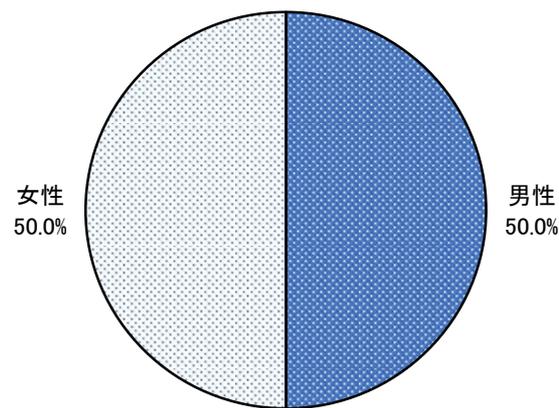
Ⅱ 調査結果

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。

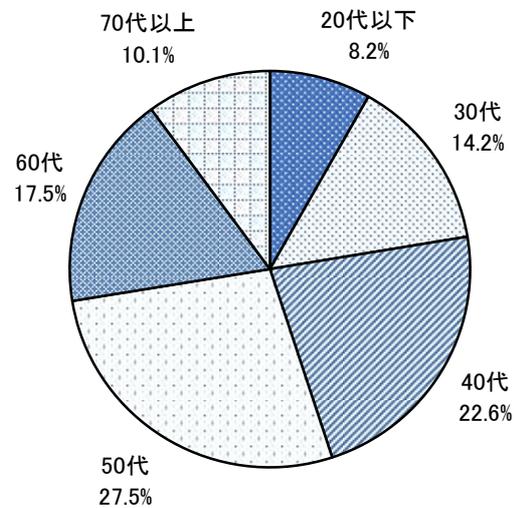
(N=2,000)



(2) 年齢

年齢については、「50代」が 27.5%と最も高く、次いで「40代」が 22.6%、「60代」が 17.5%となっている。

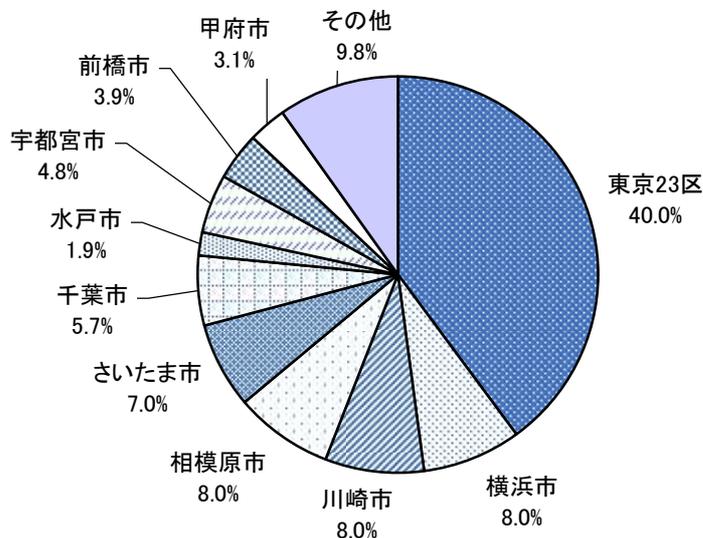
(N=2,000)



(3) 居住地

居住地については、「東京23区」が40.0%と最も高く、次いで「横浜市」「川崎市」「相模原市」が8.0%、「さいたま市」が7.0%、「千葉市」が5.7%となっている。

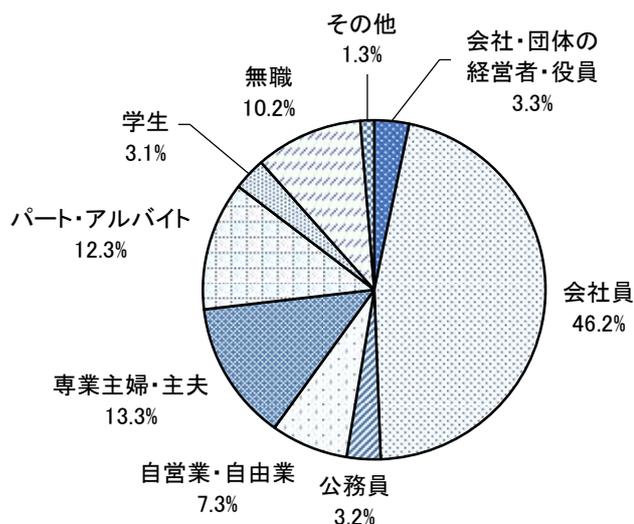
(N=2,000)



(4) 職業

職業については、「会社員」が46.2%と最も高く、次いで「専業主婦・主夫」が13.3%、「パート・アルバイト」が12.3%となっている。

(N=2,000)

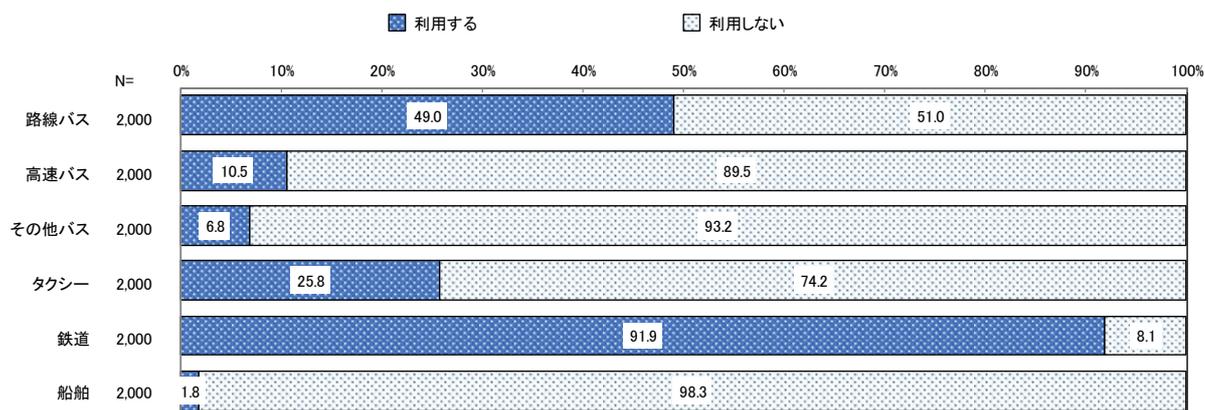


2. 公共交通機関の利用状況と利用目的

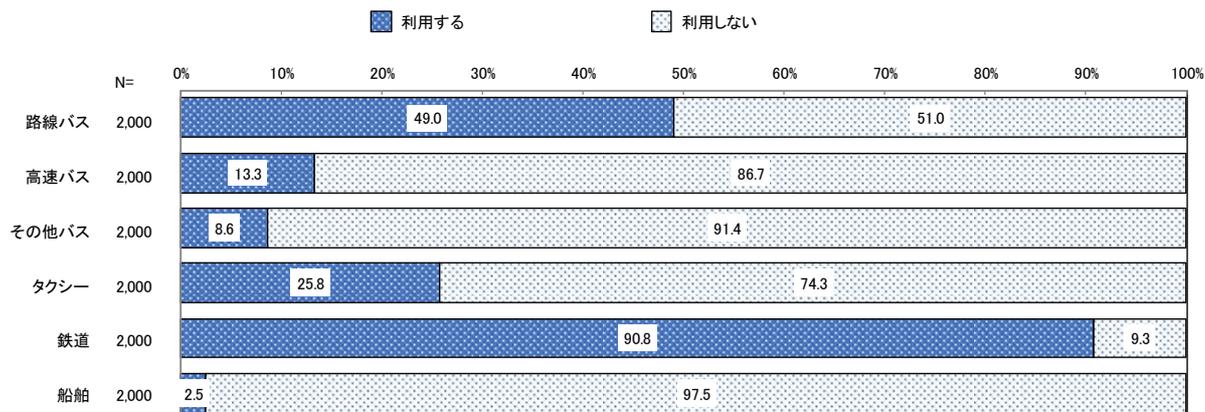
(1) 公共交通機関の利用状況

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91.9%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10.5%となっている。

前回調査結果と比べると、利用状況に大きな差は見られなかった。



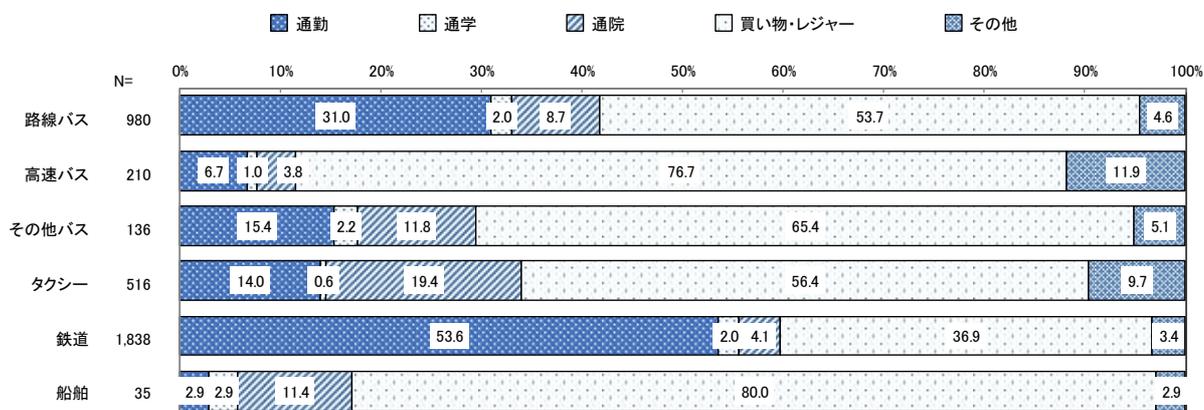
< 前回調査結果 >



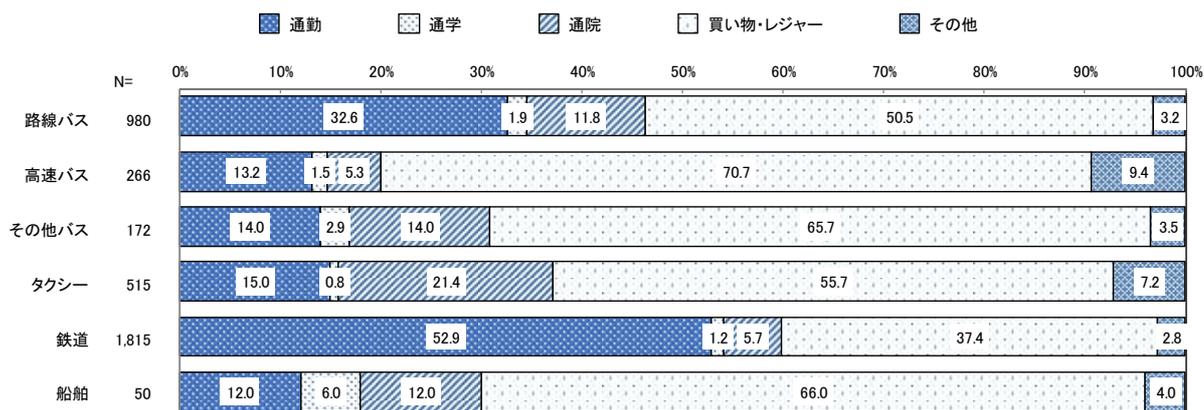
(2) 公共交通機関の利用目的

公共交通機関の利用目的について、鉄道は「通勤」が53.6%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。

前回調査結果と比べると、高速バス、船舶で「通勤」が6ポイント以上低くなっている。



<前回調査結果>

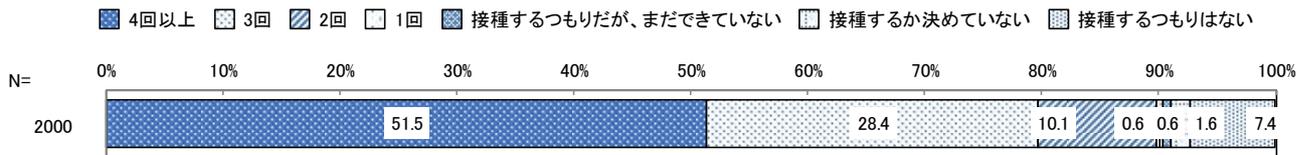


3. 新型コロナウイルス感染症による生活状況の変化

(1) 新型コロナウイルス感染症のワクチン接種状況

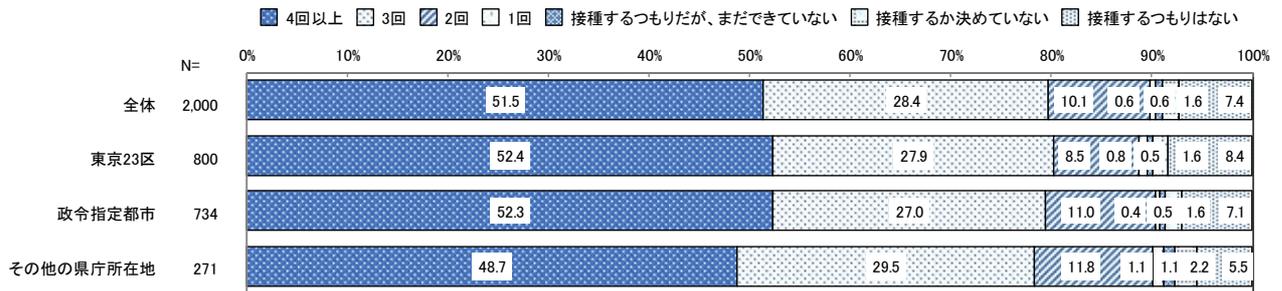
Q1.あなたの新型コロナウイルスのワクチン接種状況についてお知らせください。

新型コロナウイルス感染症のワクチン接種状況については、「4回以上」が51.5%と最も高く、次いで「3回」が28.4%、「2回」が10.1%となっている。



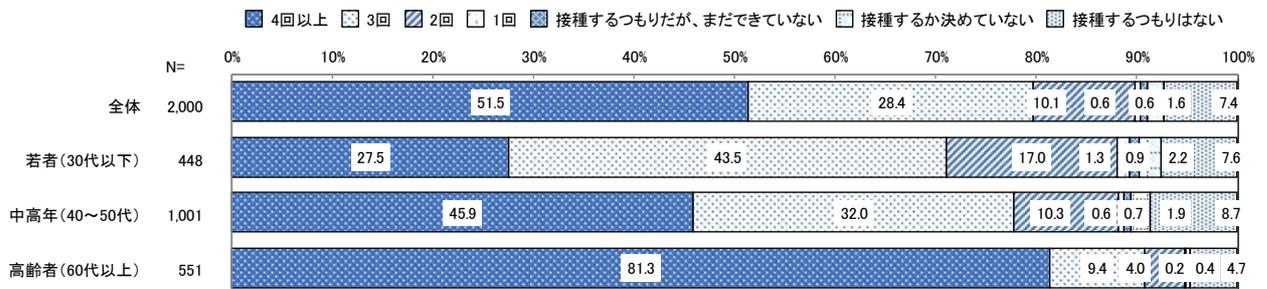
<地域別>

地域別では、その他の県庁所在地（水戸市・宇都宮市・前橋市・甲府市：以下同じ）で「4回以上」が48.7%、それ以外の地域でも5割強と、大きな差は見られなかった。



<年代別>

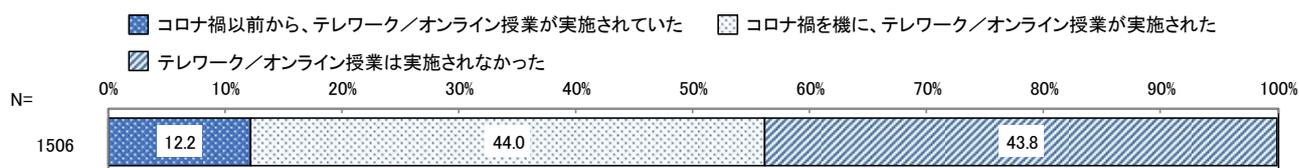
年代別では、年代が高くなるほど「4回以上」の割合が大きく、高齢者では8割を超え、他の年代に比べて特に高くなっている。



(2) コロナ禍におけるテレワークやオンライン講義の実施状況

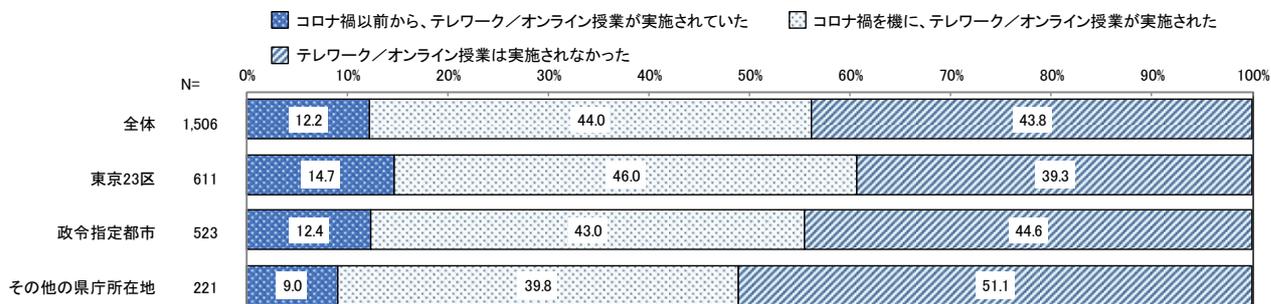
Q2. コロナ禍において、あなたの職場や学校では、テレワークやオンライン講義などの移動を伴わない勤務・授業が実施されましたか。

コロナ禍におけるテレワークやオンライン講義の実施状況については、「コロナ禍を機に、テレワーク／オンライン授業が実施された」が44.0%と最も高く、次いで「テレワーク／オンライン授業は実施されなかった」が43.8%、「コロナ禍以前から、テレワーク／オンライン授業が実施されていた」が12.2%となっている。



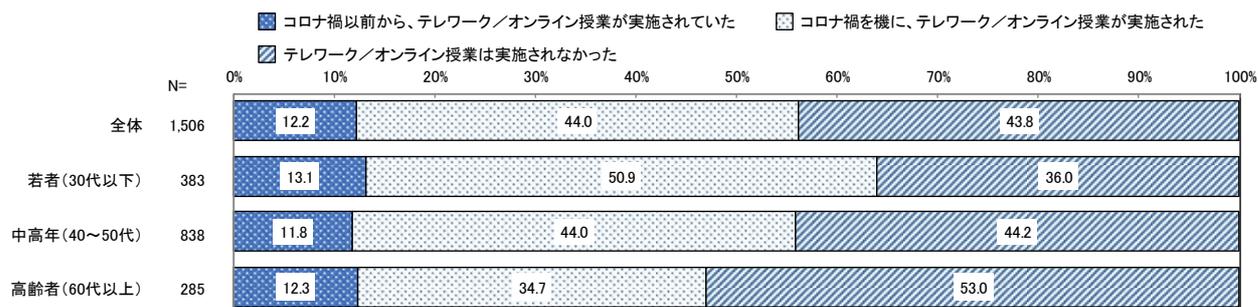
<地域別>

地域別では、東京23区、政令指定都市で「コロナ禍を機に、テレワーク／オンライン授業が実施された」が4割台となっているが、その他の県庁所在地では「テレワーク／オンライン授業は実施されなかった」が5割以上となった。



<年代別>

年代別では、年代が低くなるほど「コロナ禍を機に、テレワーク／オンライン授業が実施された」の割合が大きく、若者では50.9%と半数以上となった。



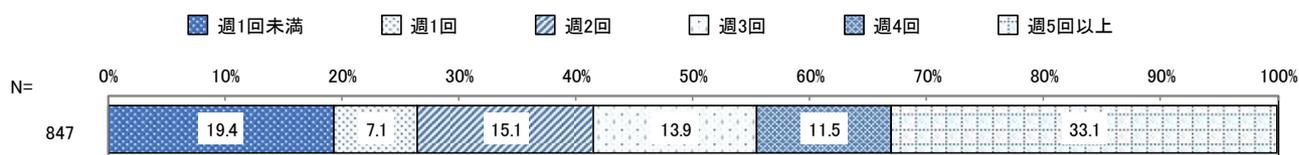
(3) テレワークやオンライン講義の実施頻度

- Q3. テレワークやオンライン講義などの移動を伴わない勤務・授業形態について、新型コロナウイルス感染症拡大期（2020～2022年ごろ）において”最も頻度が高かった時期”（※）の実施頻度をご回答ください。※緊急事態宣言発令時等
- Q4. テレワークやオンライン講義などの移動を伴わない勤務・授業形態について、”現在”の実施頻度をご回答ください。

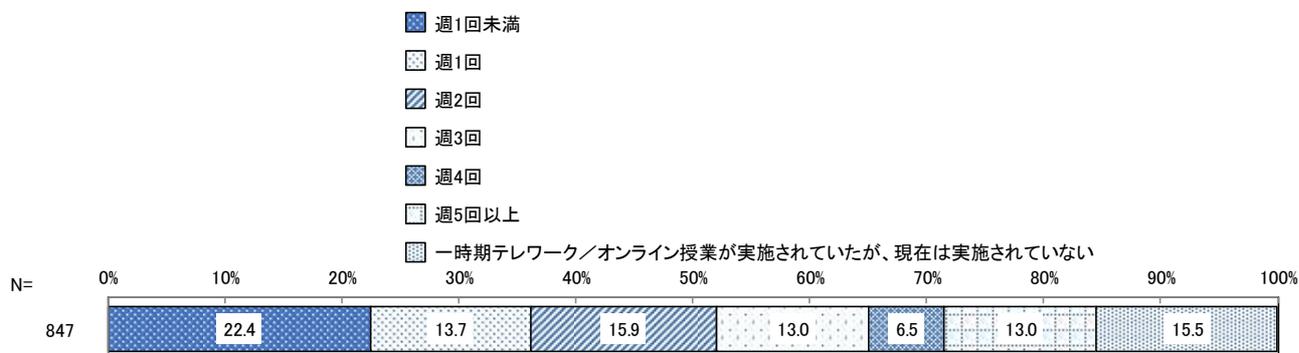
テレワークやオンライン講義の実施頻度について、コロナ禍において最も頻度が高かった時期と現在を比べると、最も頻度が高かった時期は「週5回以上」が最も高くなっているのに対し、現在は「週1回未満」が最も高くなっており、実施頻度が減少している傾向がみられる。

また、現在では「一時期テレワーク／オンライン授業が実施されていたが、現在は実施されていない」も1割半ばに上っている。

【Q3. 最も頻度が高かった時期の実施頻度】



【Q4. 現在の実施頻度】

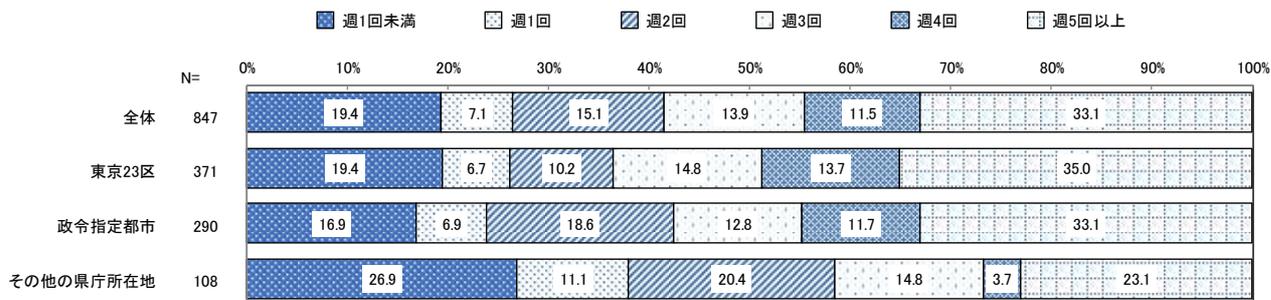


<地域別>

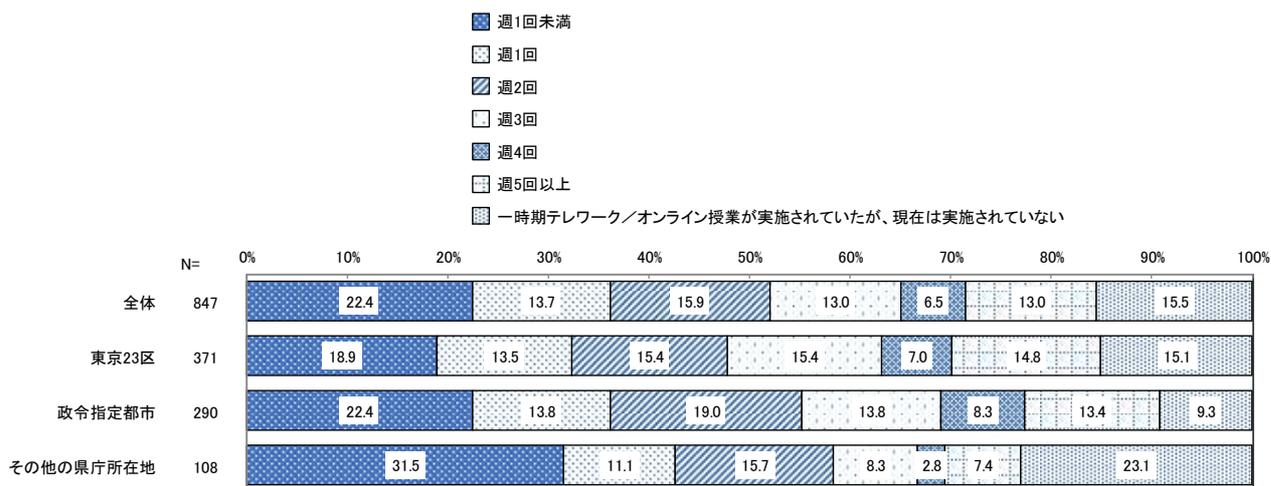
地域別では、最も頻度が高かった時期は東京 23 区、政令指定都市で「週 5 回以上」が最も高くなっているのに対し、現在は 1 割程度となっている。

また、現在ではその他の県庁所在地で「週 5 回以上」が 2 割台から 1 割未満となり、「週 1 回未満」の割合が増えていることから、実施頻度が減少している傾向がみられる。

【Q3. 最も頻度が高かった時期の実施頻度】



【Q4. 現在の実施頻度】

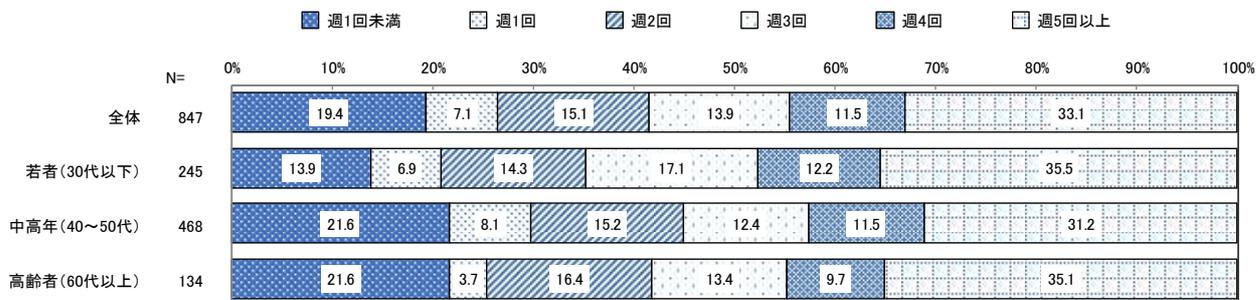


<年代別>

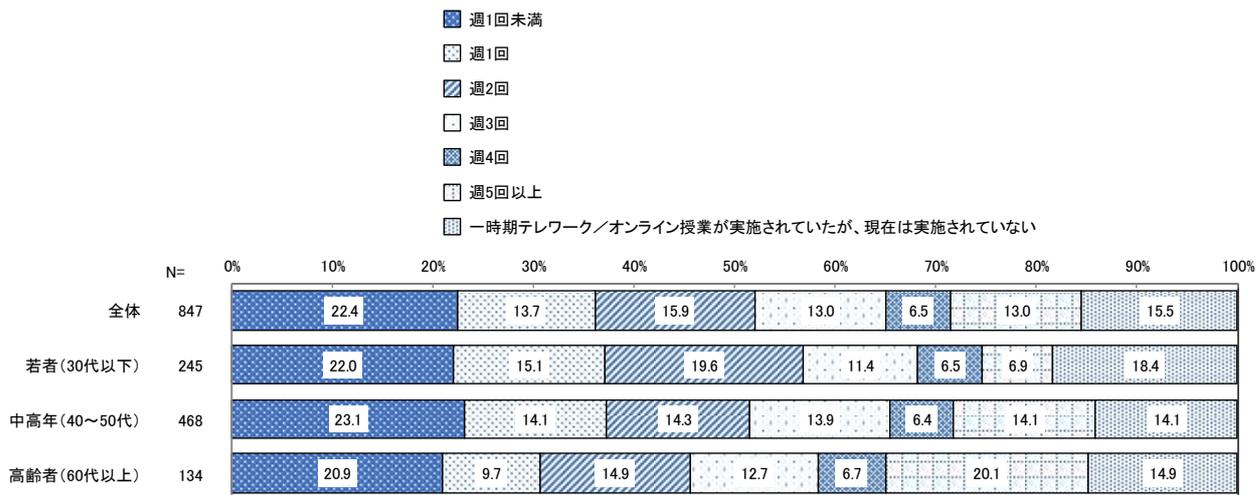
年代別では、最も頻度が高かった時期はいずれの年代も「週5回以上」が最も高くなっているのに対し、現在ではどの年代でも低くなり、若者では1割未満となっている。

また、現在ではいずれの年齢でも「週1回」の割合が約1割と、最も実施頻度が高かった時期に比べて増えている。

【Q3. 最も頻度が高かった時期の実施頻度】



【Q4. 現在の実施頻度】



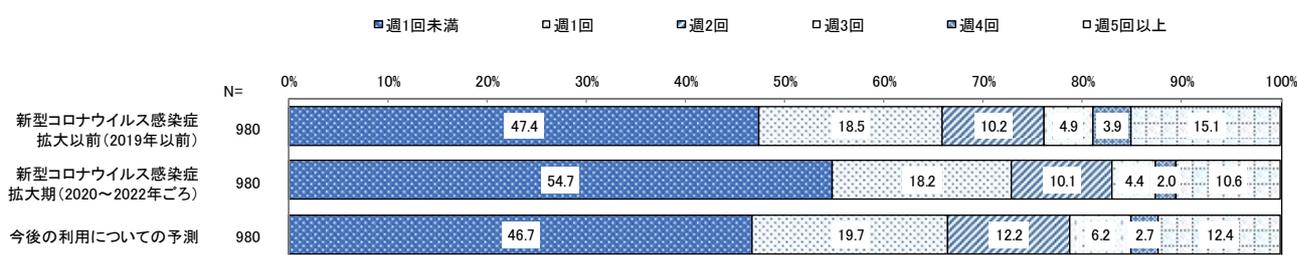
4. 新型コロナウイルス感染症拡大前後の公共交通機関等の利用状況

(1) 新型コロナウイルス感染症拡大前後の公共交通機関の利用状況

Q5. 新型コロナウイルス感染症拡大以前(2019年以前)の交通機関利用状況についてご回答ください。
 Q6. 新型コロナウイルス感染症拡大期(2020～2022年ごろ)の交通機関利用状況についてご回答ください。
 Q7. 今後の交通機関利用状況について、予測される利用頻度をご回答ください。

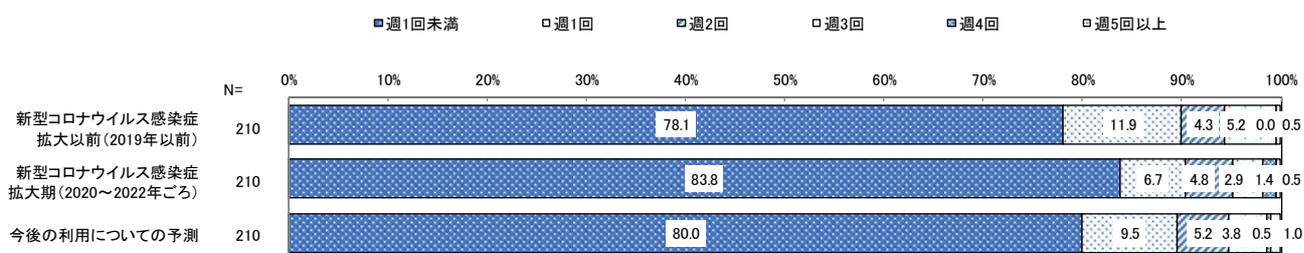
【路線バス】

新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は45.3%となり、新型コロナウイルス感染症拡大以前(52.6%)に比べて、7.3ポイント減少した。今後の利用についての予測における『週1回以上』の割合は53.2%となり、新型コロナウイルス感染症拡大期(45.3%)に比べて7.9ポイント増加した。



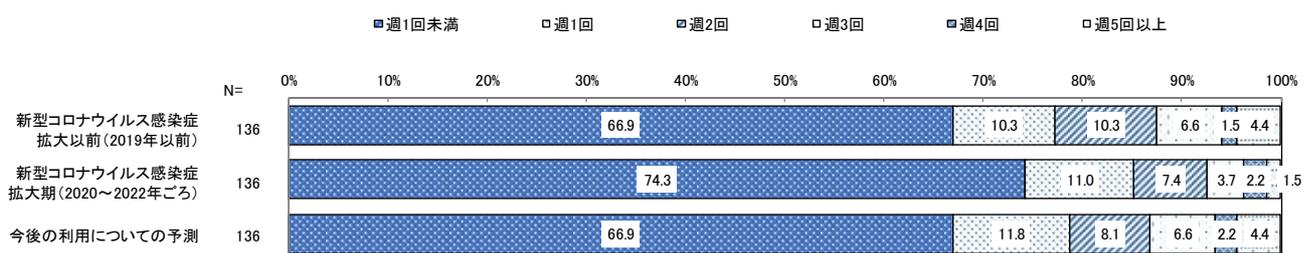
【高速バス】

新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は16.3%となり、新型コロナウイルス感染症拡大以前(21.9%)に比べて、5.6ポイント減少した。今後の利用についての予測における『週1回以上』の割合は20.0%となり、新型コロナウイルス感染症拡大期(16.3%)に比べて3.7ポイント増加した。



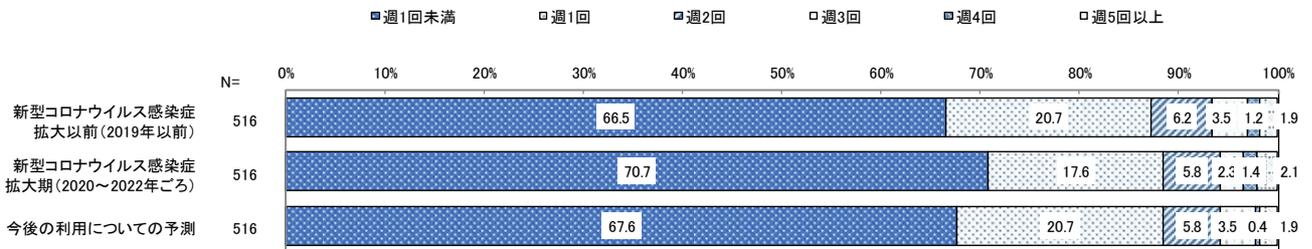
【その他バス】

新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は25.8%となり、新型コロナウイルス感染症拡大以前(33.1%)に比べて、7.3ポイント減少した。今後の利用についての予測における『週1回以上』の割合は33.1%となり、新型コロナウイルス感染症拡大期(25.8%)に比べて7.3ポイント増加した。



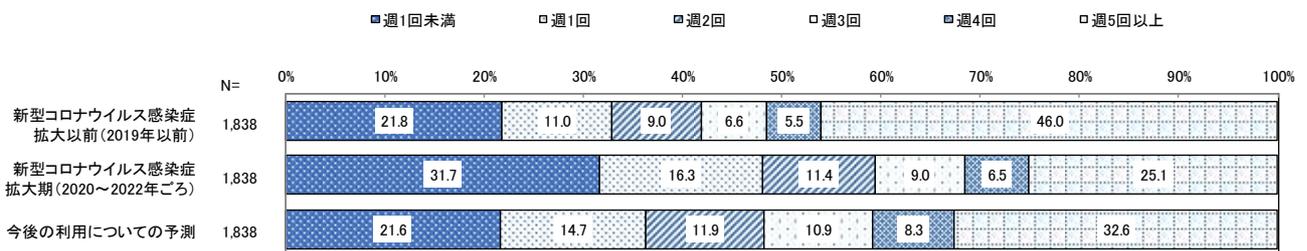
【タクシー】

新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は29.2%となり、新型コロナウイルス感染症拡大以前（33.5%）に比べて、4.3ポイント減少した。今後の利用についての予測における『週1回以上』の割合は32.3%となり、新型コロナウイルス感染症拡大期（29.2%）に比べて3.1ポイント増加した。



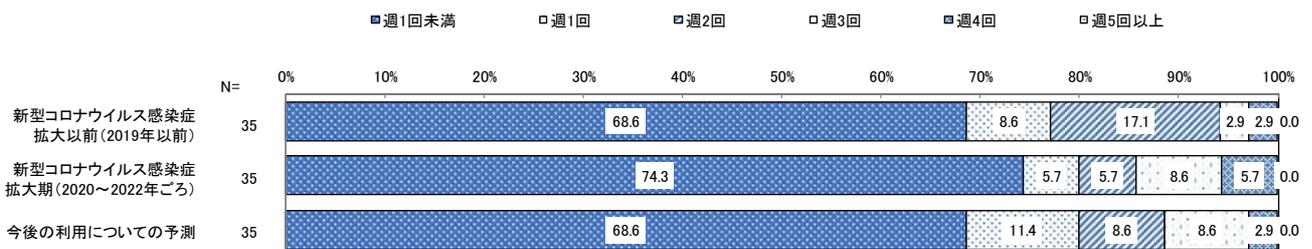
【鉄道】

新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は68.3%となり、新型コロナウイルス感染症拡大以前（78.1%）に比べて、9.8ポイント減少した。今後の利用についての予測における『週1回以上』の割合は78.4%となり、新型コロナウイルス感染症拡大期（68.3%）に比べて10.1ポイント増加した。



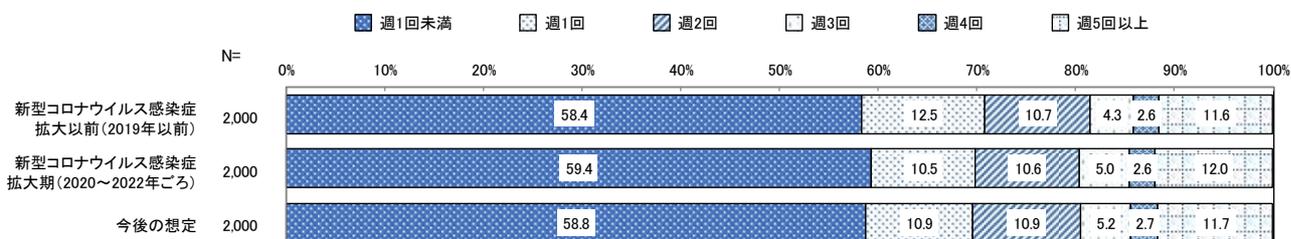
【船舶】

新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は25.7%となり、新型コロナウイルス感染症拡大以前（31.5%）に比べて、5.8ポイント減少した。今後の利用についての予測における『週1回以上』の割合は31.5%となり、新型コロナウイルス感染症拡大期（25.7%）に比べて5.8ポイント増加した。



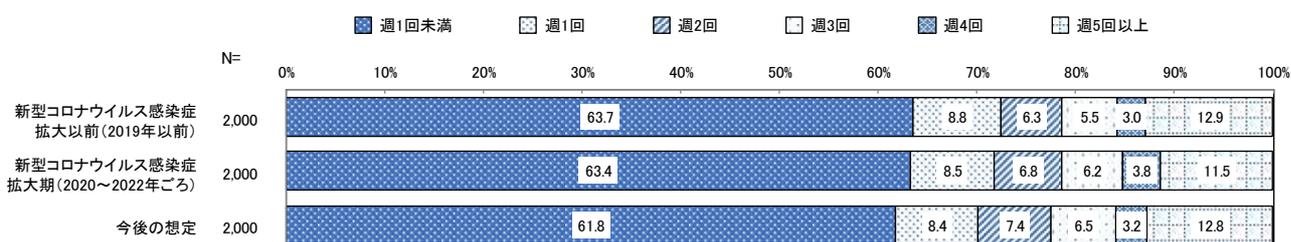
【自家用車の利用】

新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は40.7%となり、新型コロナウイルス感染症拡大以前（41.7%）に比べて、1ポイント減少した。今後の利用についての予測における『週1回以上』の割合は41.4%となり、新型コロナウイルス感染症拡大期（40.7%）に比べて1ポイント未満の増加と横ばいで推移した。



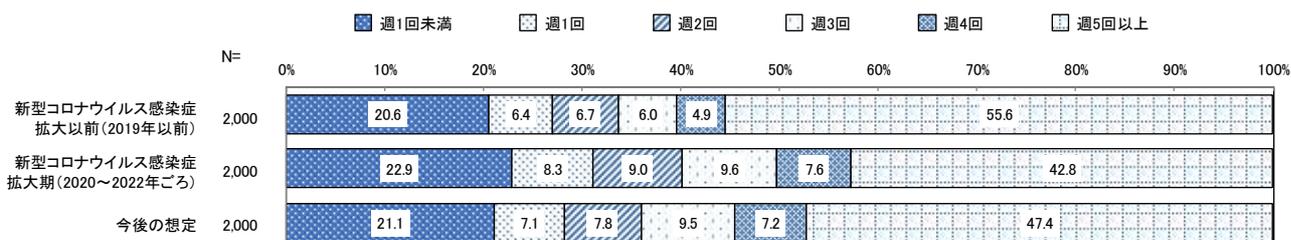
【自転車の利用】

新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は36.8%となり、新型コロナウイルス感染症拡大以前（36.5%）に比べて、0.3ポイント増加とほぼ変化はなかった。今後の利用についての予測における『週1回以上』の割合は38.3%となり、新型コロナウイルス感染症拡大期（36.8%）に比べて1.5ポイント増加した。



【徒歩】

新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は77.3%となり、新型コロナウイルス感染症拡大以前（79.6%）に比べて、2.3ポイント減少した。今後の利用についての予測における『週1回以上』の割合は79.0%となり、新型コロナウイルス感染症拡大期（77.3%）に比べて1.7ポイント増加した。



<地域別>

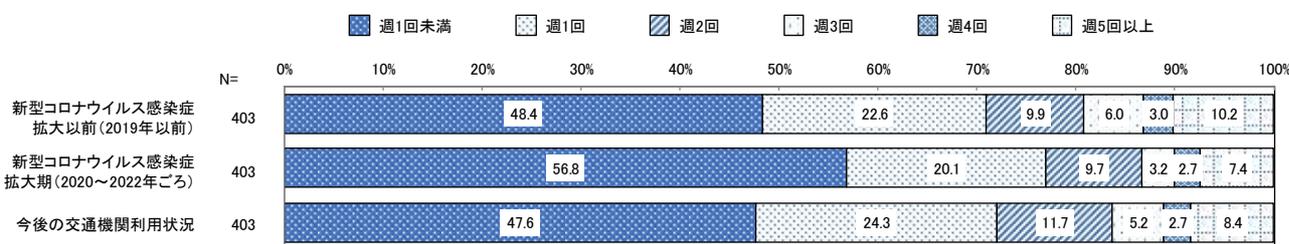
【路線バス】

東京 23 区の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、8.6 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 9.2 ポイント増加した。

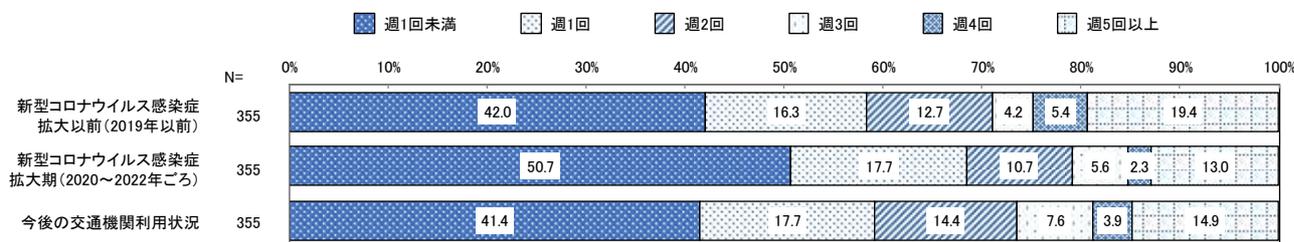
政令指定都市の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、8.7 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 9.2 ポイント増加した。

その他の県庁所在地の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、2.6 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて増減なく推移した。

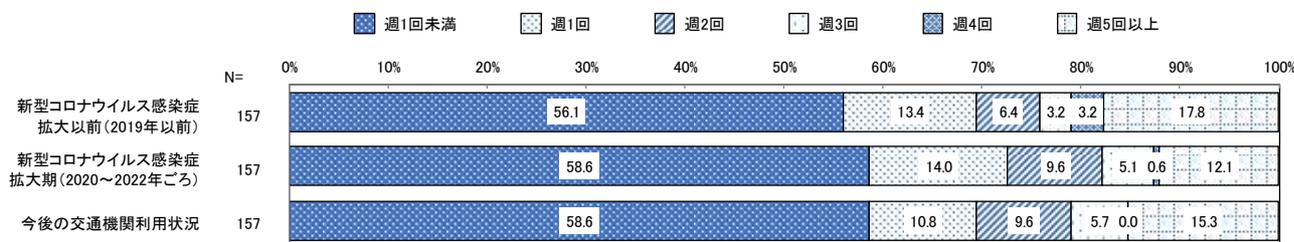
○東京 23 区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地



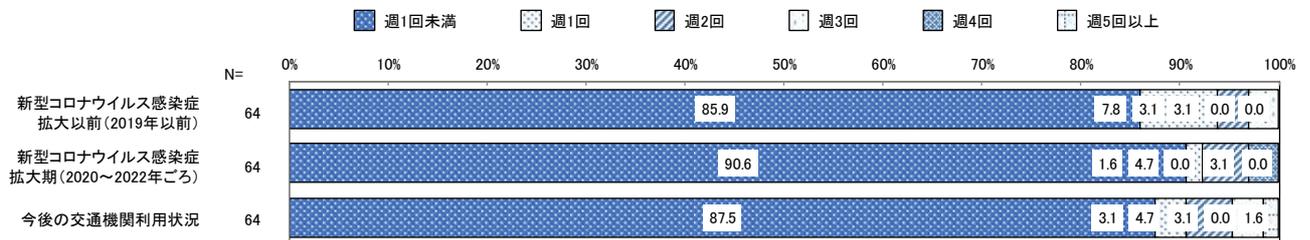
【高速バス】

東京 23 区の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、4.6 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 3.1 ポイント増加した。

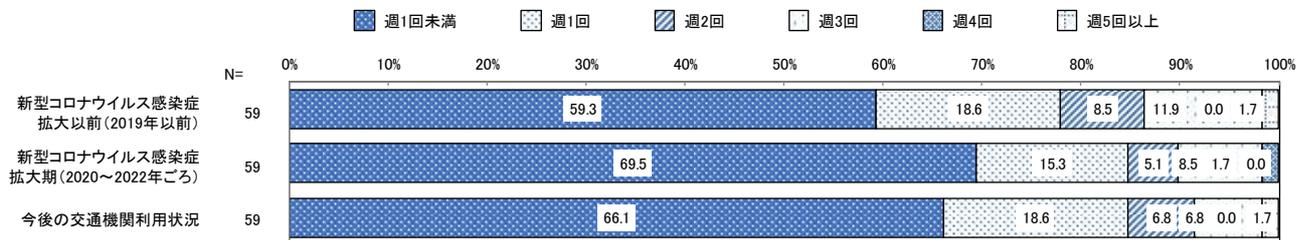
政令指定都市の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、10.1 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 3.3 ポイント増加した。

その他の県庁所在地の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1.5 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 3.0 ポイント増加した。

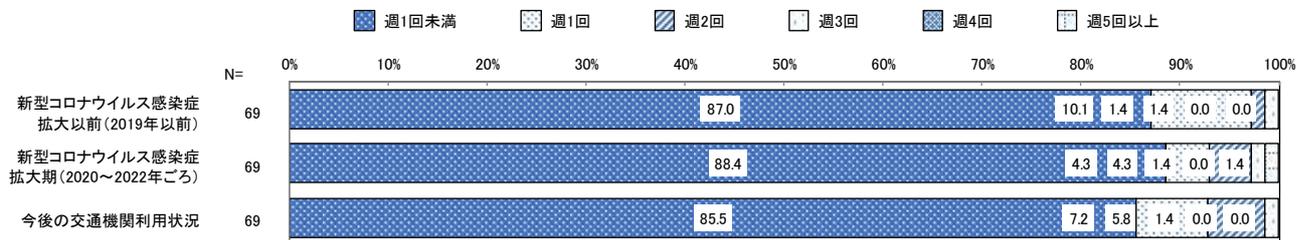
○東京 23 区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地



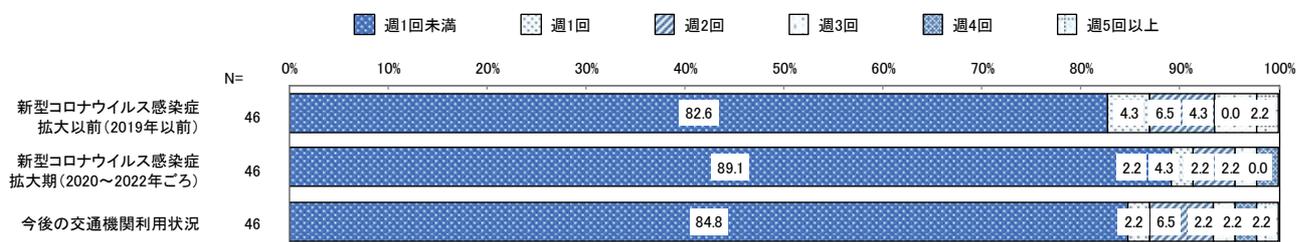
【その他バス】

東京 23 区の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、6.4 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 4.4 ポイント増加した。

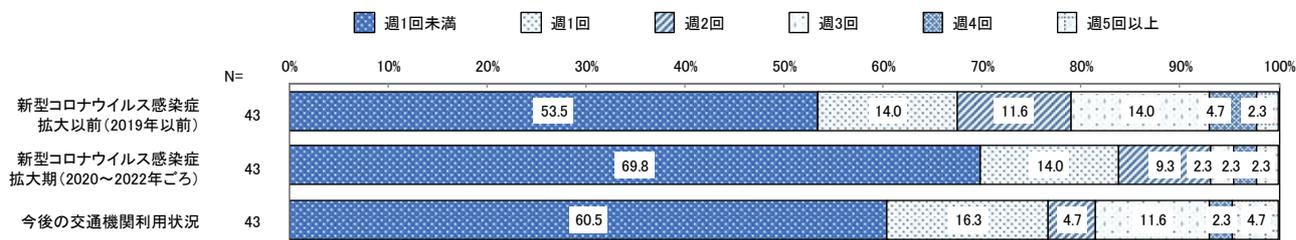
政令指定都市の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、16.4 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 9.4 ポイント増加した。

その他の県庁所在地の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、6.8 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 6.8 ポイント増加した。

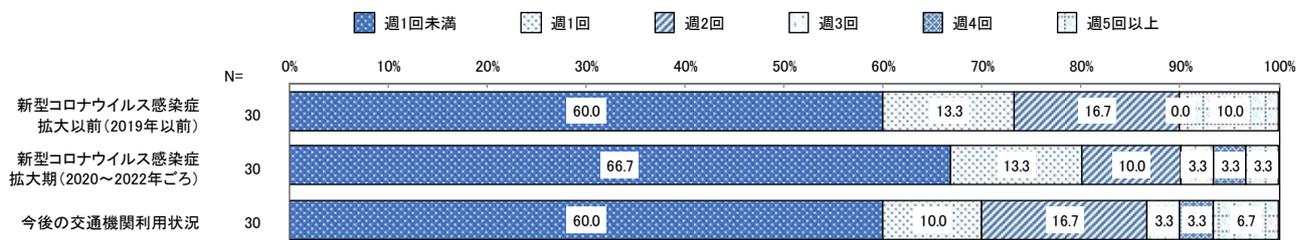
○東京 23 区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地



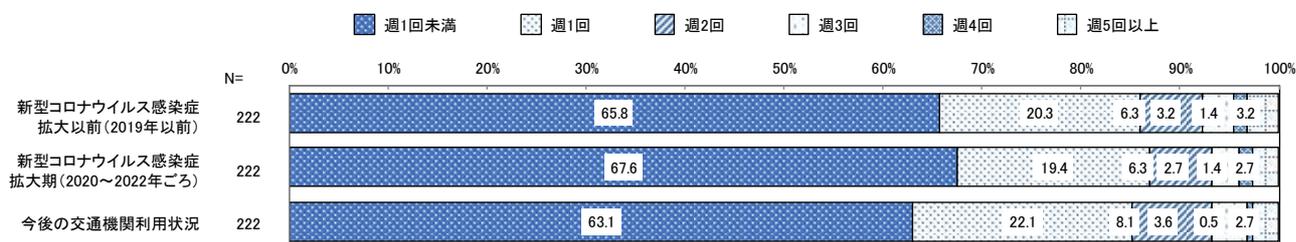
【タクシー】

東京 23 区の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1.9 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 4.5 ポイント増加した。

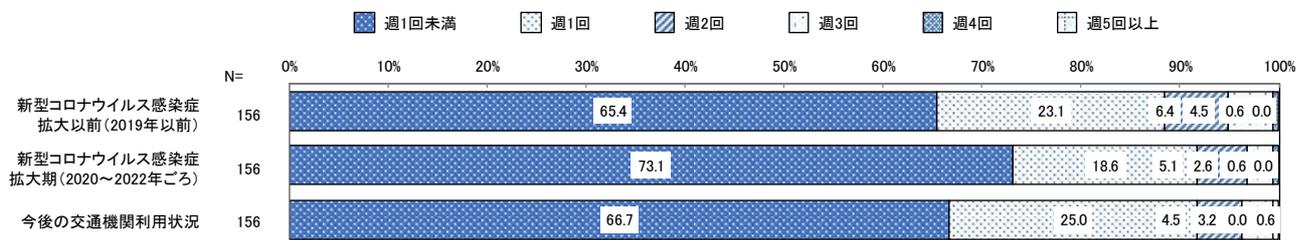
政令指定都市の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.7 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 6.4 ポイント増加した。

その他の県庁所在地の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、8.7 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 2.8 ポイント減少した。

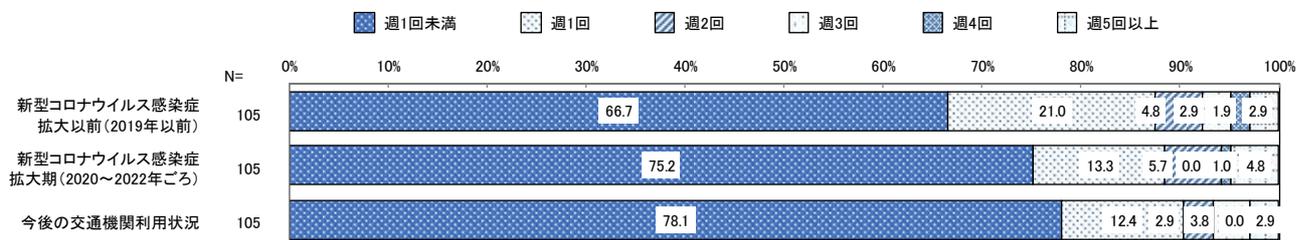
○東京 23 区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地



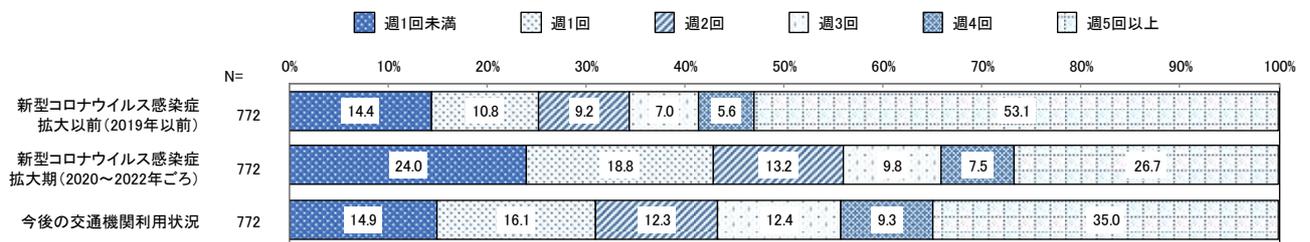
【鉄道】

東京 23 区の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、9.7 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 9.1 ポイント増加した。

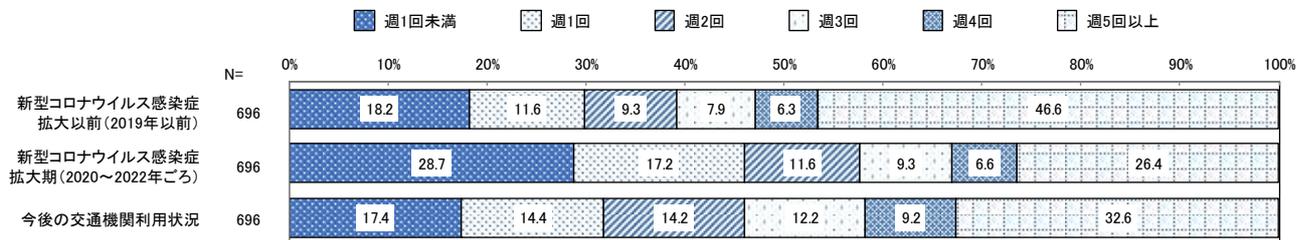
政令指定都市の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、10.6 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 11.5 ポイント増加した。

その他の県庁所在地の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、10.0 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 8.5 ポイント増加した。

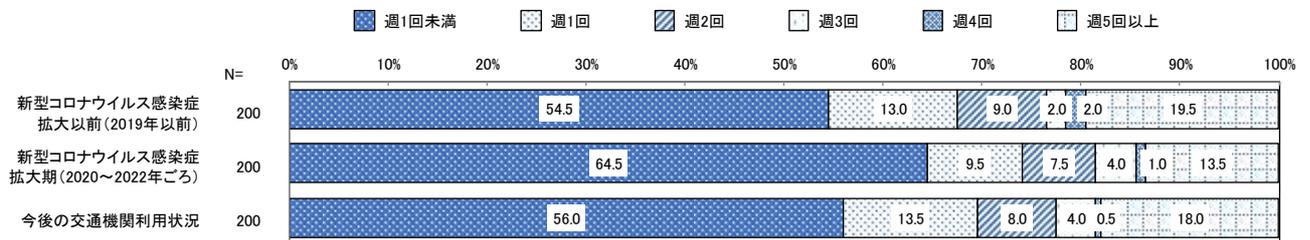
○東京 23 区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地

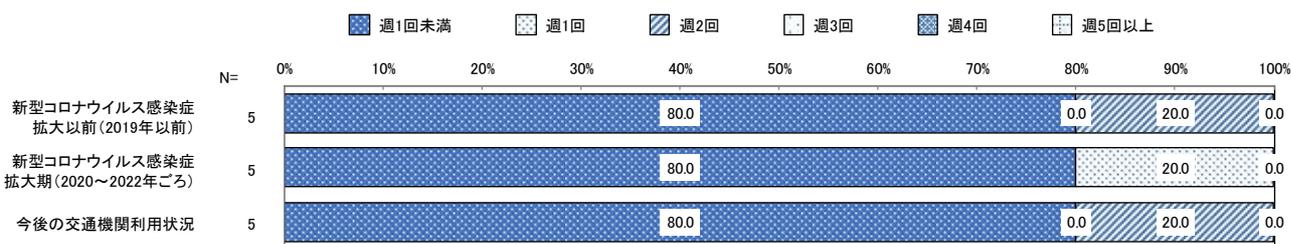


【船舶】

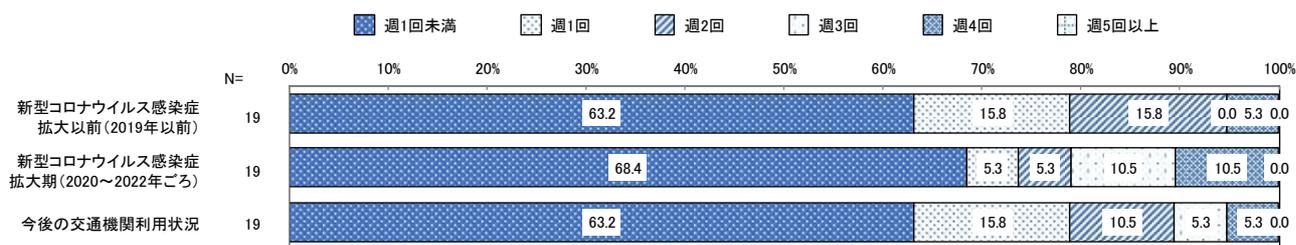
政令指定都市の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、5.3ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて5.3ポイント増加した。

その他の県庁所在地の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、9.1ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて9.1ポイント増加した。

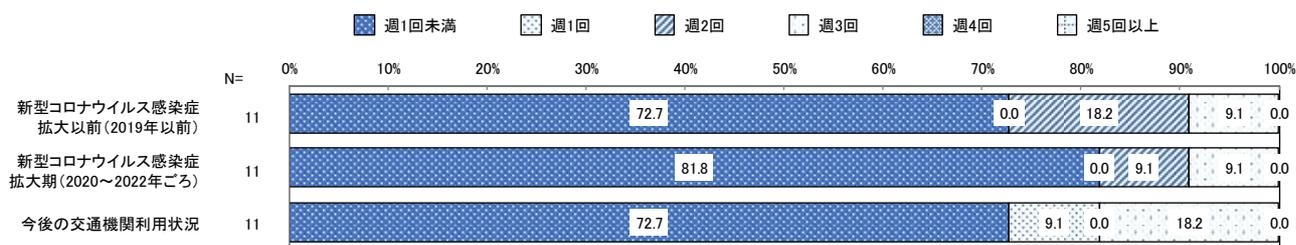
○東京 23 区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地



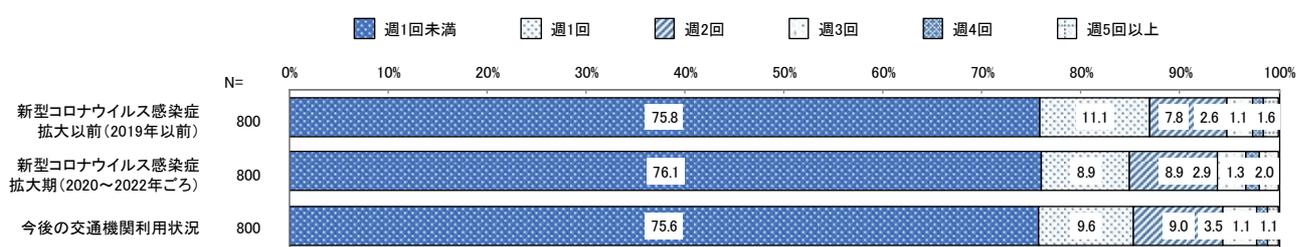
【自家用車の利用】

東京 23 区の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、いずれの期間も 1 ポイント未満の増減と横ばいで推移した。

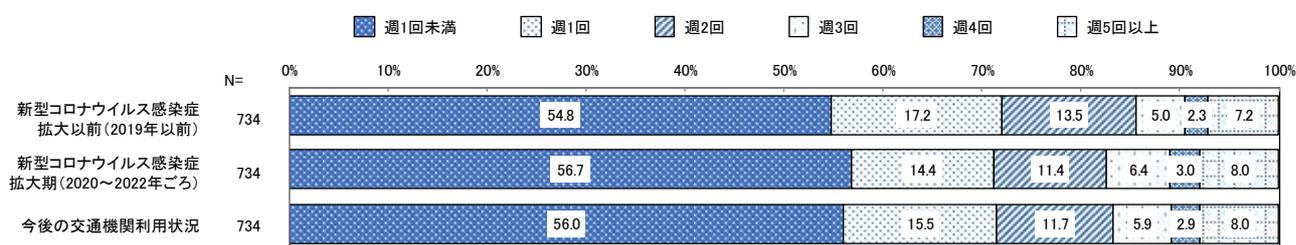
政令指定都市の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、2.0 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 1 ポイント未満の増加と横ばいで推移した。

その他の県庁所在地の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、2.9 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 1 ポイント未満の増加と横ばいで推移した。

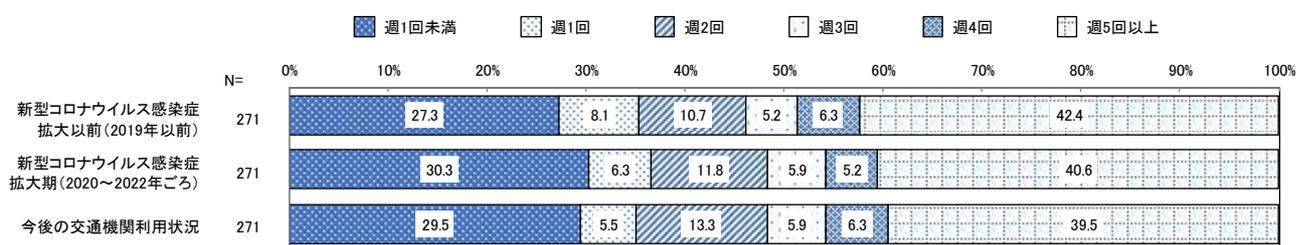
○東京 23 区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地



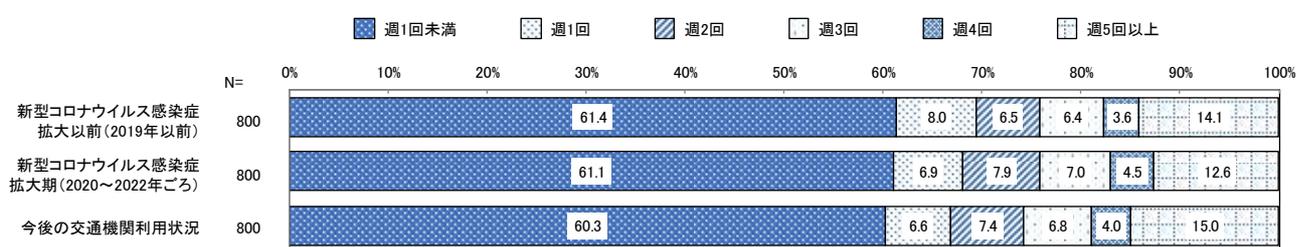
【自転車の利用】

東京 23 区の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、いずれの期間も 1 ポイント未満の増加と横ばいで推移した。

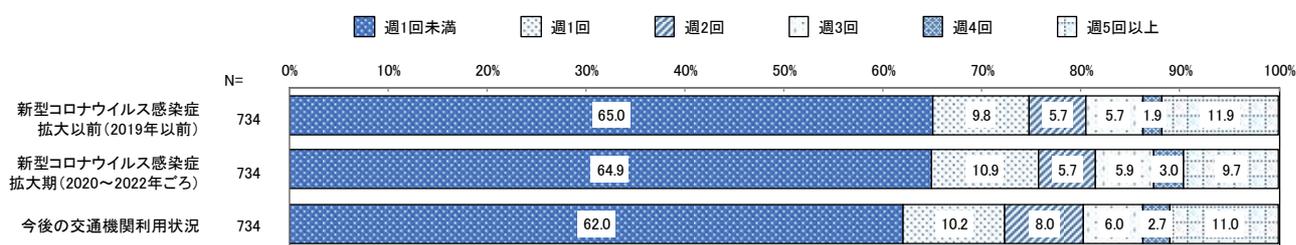
政令指定都市の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1 ポイント未満の増加と横ばいで推移し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 2.7 ポイント増加した。

その他の県庁所在地の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1.9 ポイント増加し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 1 ポイント未満の増加と横ばいで推移した。

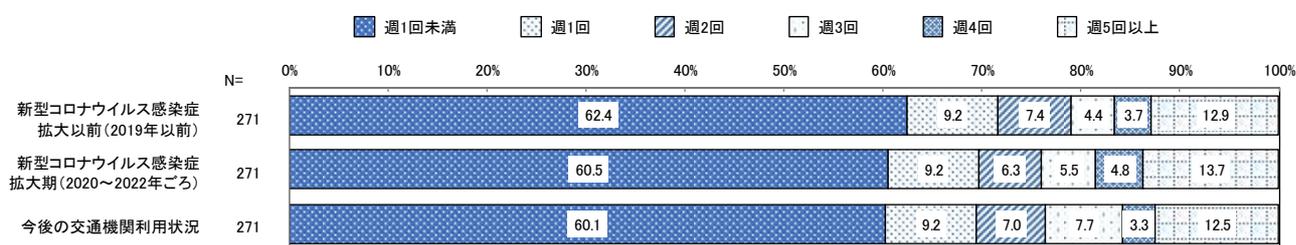
○東京 23 区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地



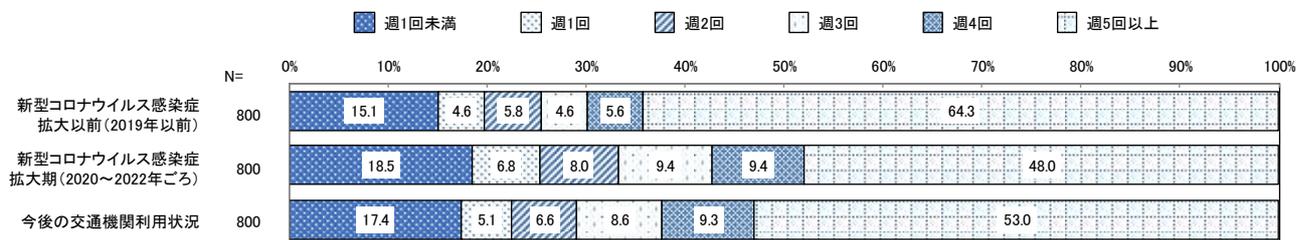
【徒歩】

東京 23 区の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、3.3 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 1.0 ポイント増加した。

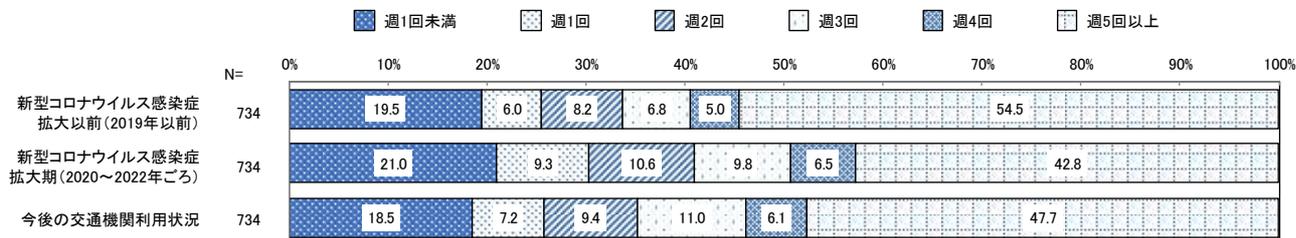
政令指定都市の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1.5 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 2.4 ポイント増加した。

その他の県庁所在地の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週 1 回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1.5 ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週 1 回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて 1 ポイント未満の増加と横ばいで推移した。

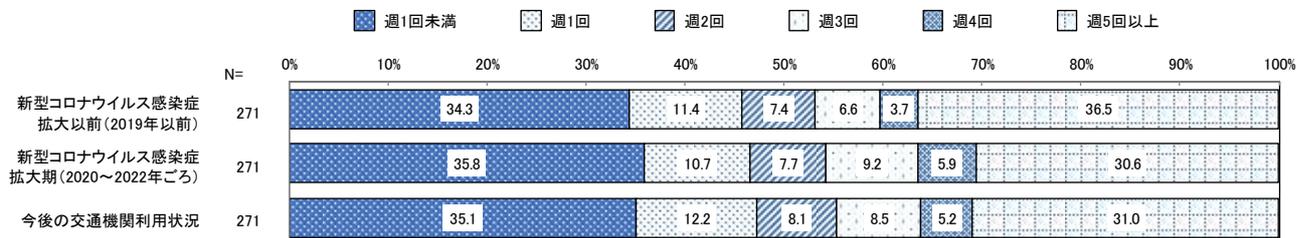
○東京 23 区



○政令指定都市



○その他の県庁所在地



<利用目的別>

【路線バス】

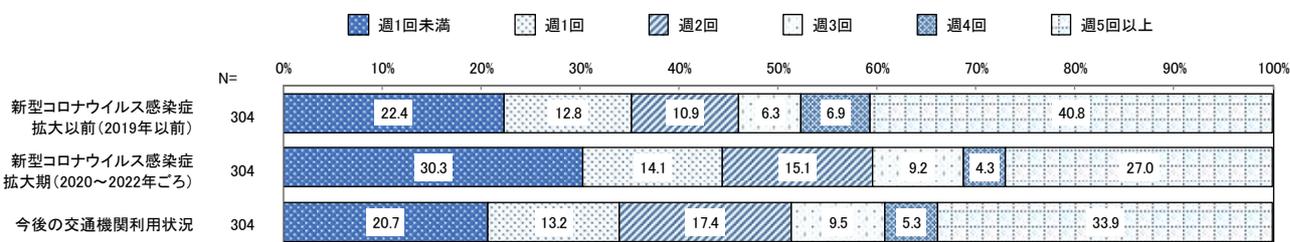
通勤の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、8.0ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて9.6ポイント増加した。

通学の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、5.0ポイント増加し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて5.0ポイント増加した。

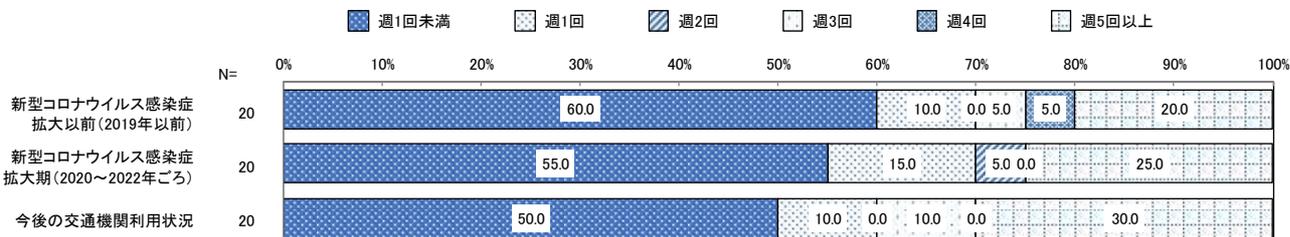
通院の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.1ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて14.1ポイント増加した。

買い物・レジャーの新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.4ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて6.1ポイント増加した。

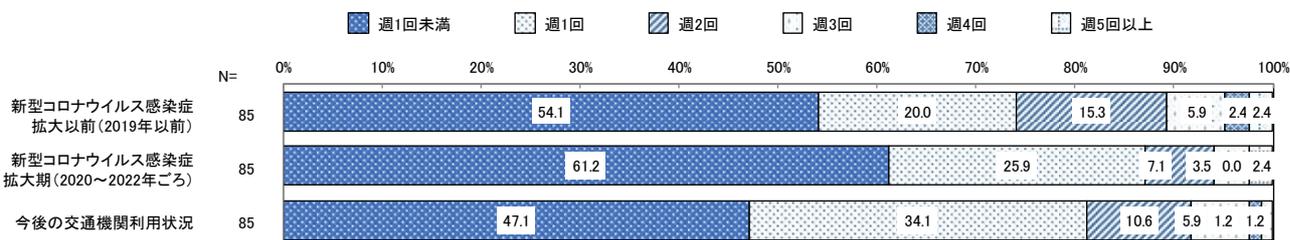
○通勤



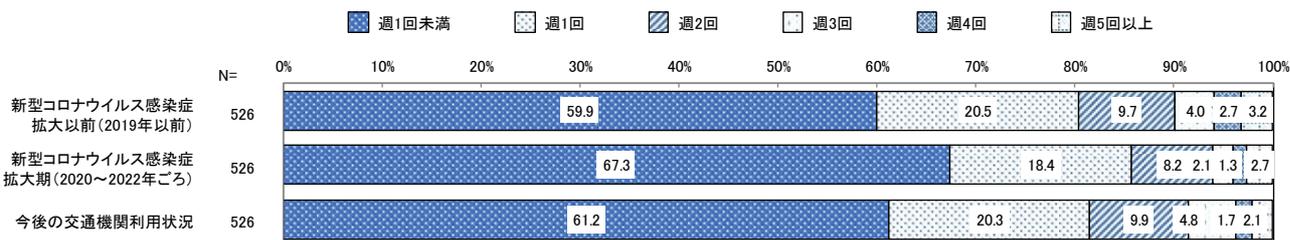
○通学



○通院



○買い物・レジャー

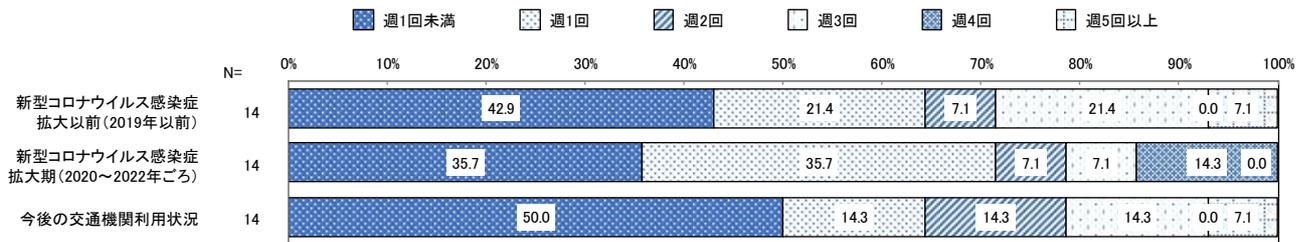


【高速バス】

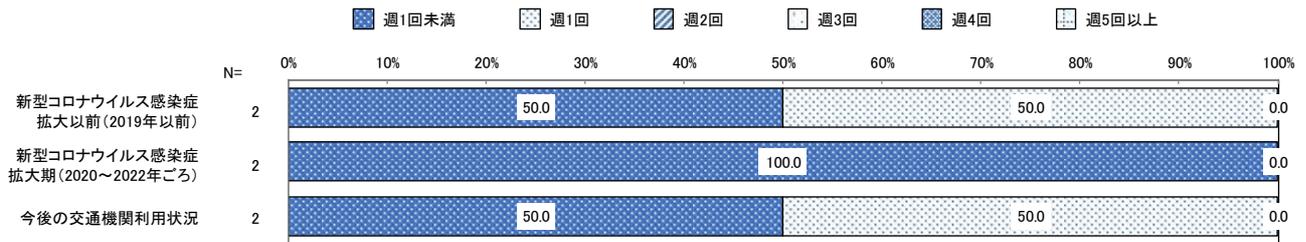
通勤の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.2ポイント増加し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて14.2ポイント減少した。

買い物・レジャーの新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.4ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて5.6ポイント増加した。

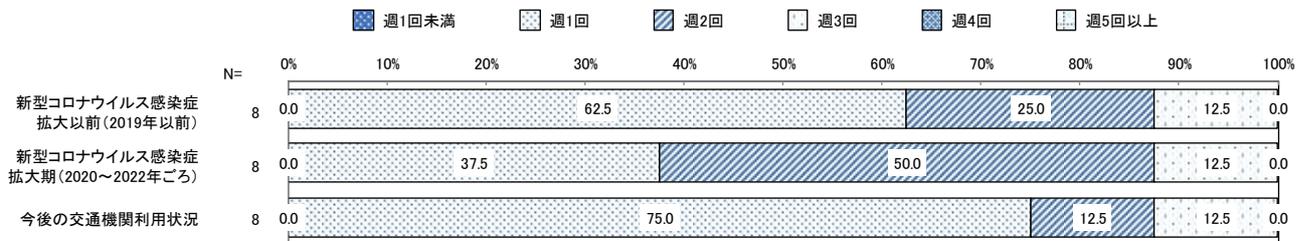
○通勤



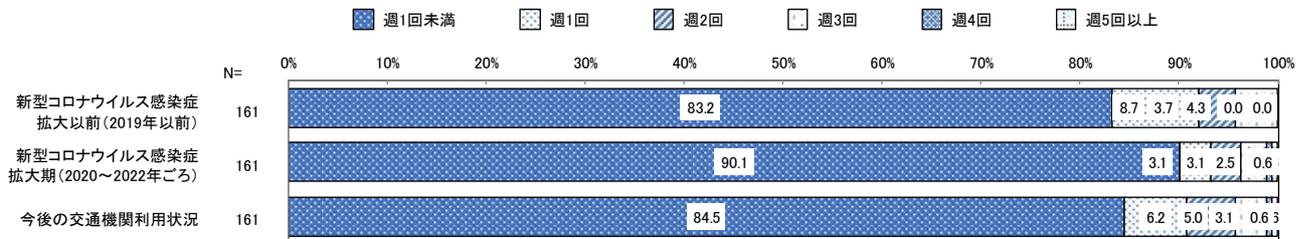
○通学



○通院



○買い物・レジャー



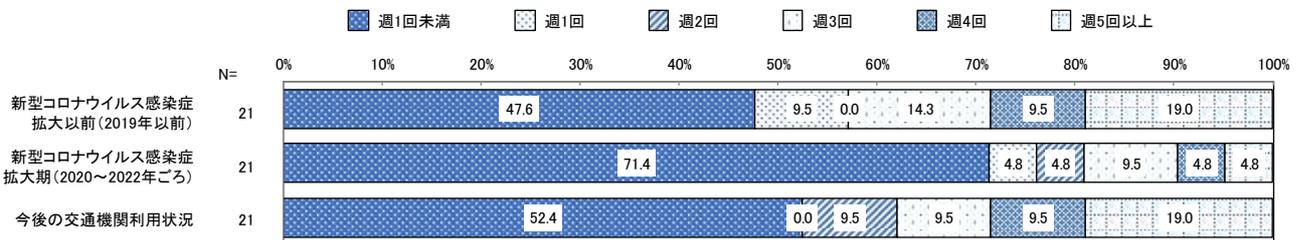
【その他バス】

通勤の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、23.6ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて18.8ポイント増加した。

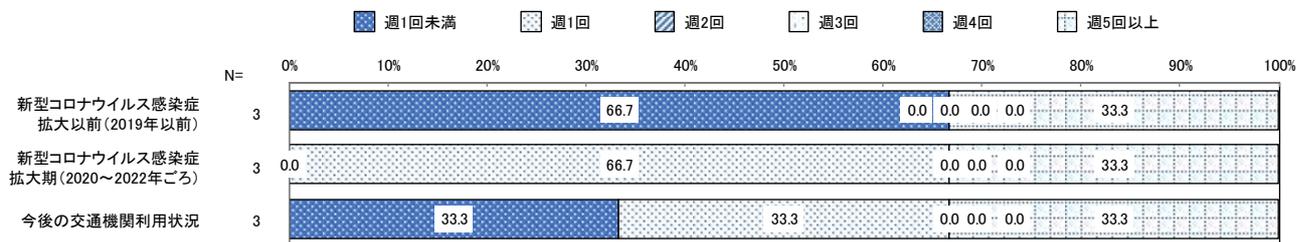
通院の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前と変動なく横ばいで推移し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて6.3ポイント増加した。

買い物・レジャーの新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、6.8ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて6.8ポイント増加した。

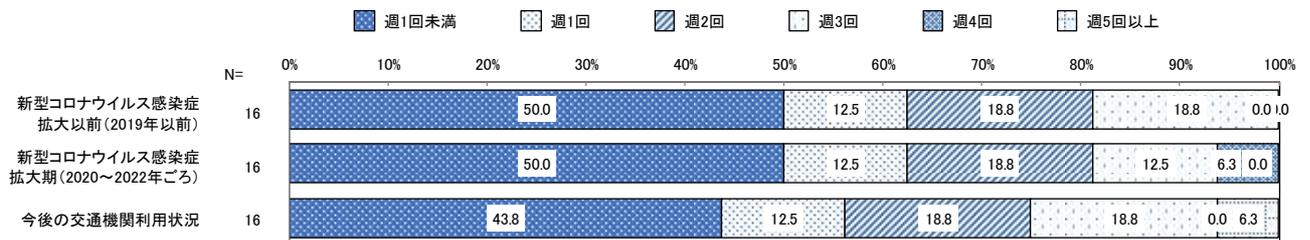
○通勤



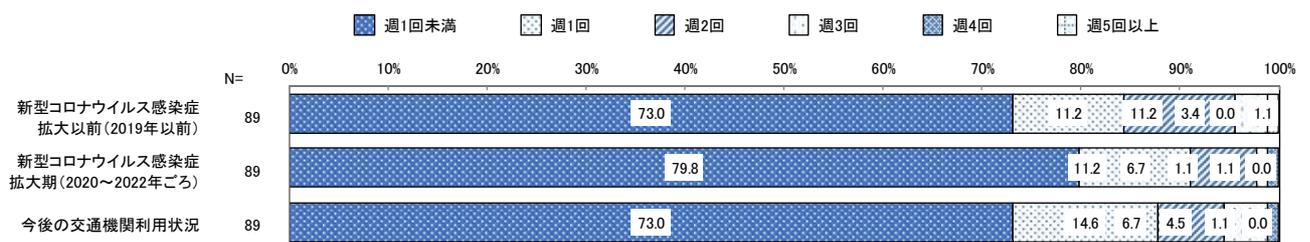
○通学



○通院



○買い物・レジャー



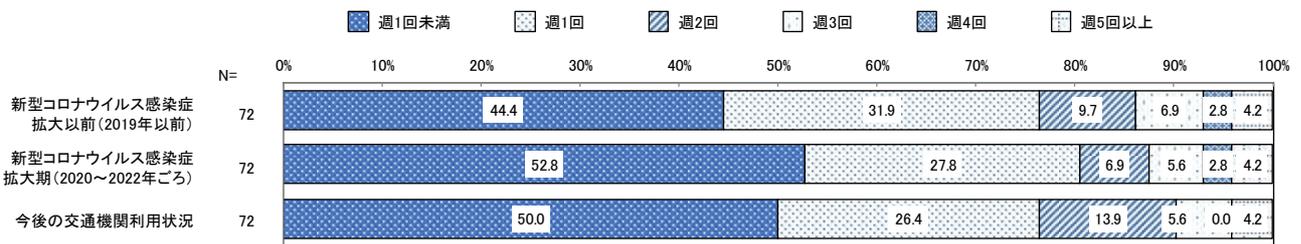
【タクシー】

通勤の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、8.2ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて2.8ポイント増加した。

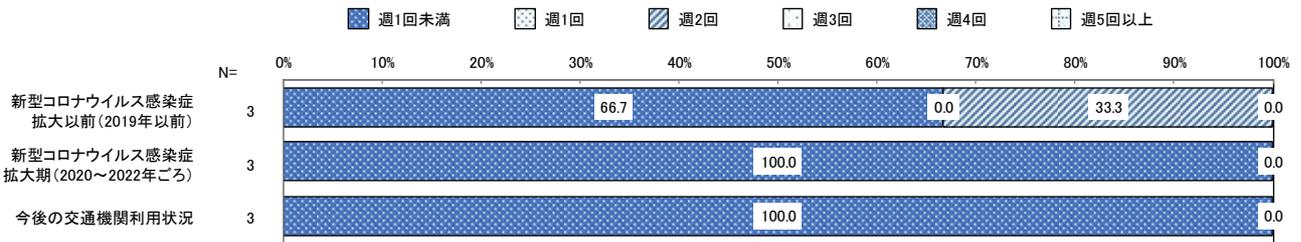
通院の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、いずれの期間も変動なく横ばいで推移した。

買い物・レジャーの新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、3.1ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて3.5ポイント増加した。

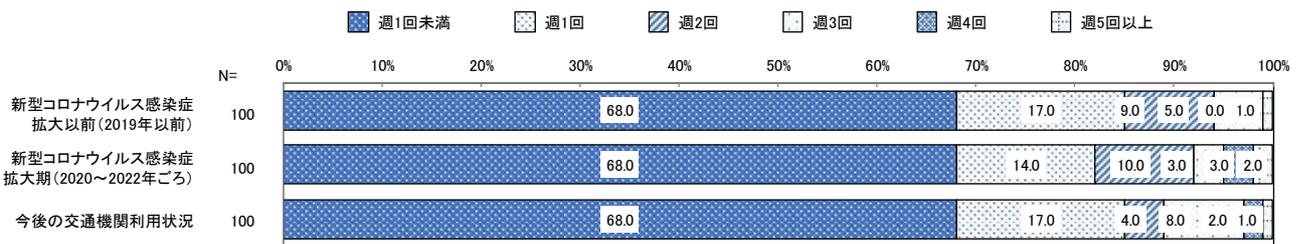
○通勤



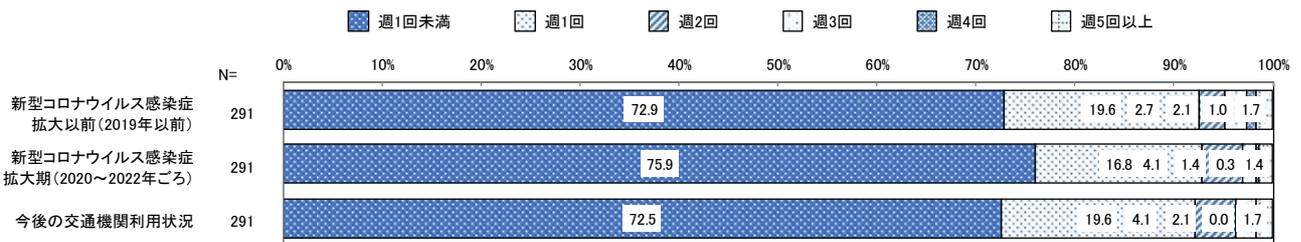
○通学



○通院



○買い物・レジャー



【鉄道】

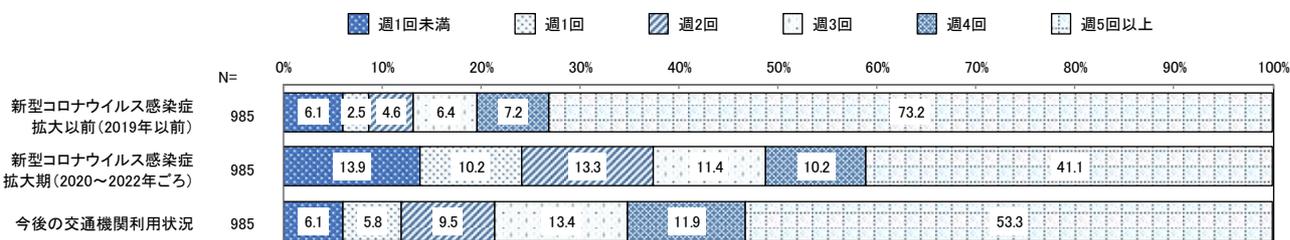
通勤の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.7ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて7.7ポイント増加した。

通学の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、5.4ポイント増加し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて8.2ポイント増加した。

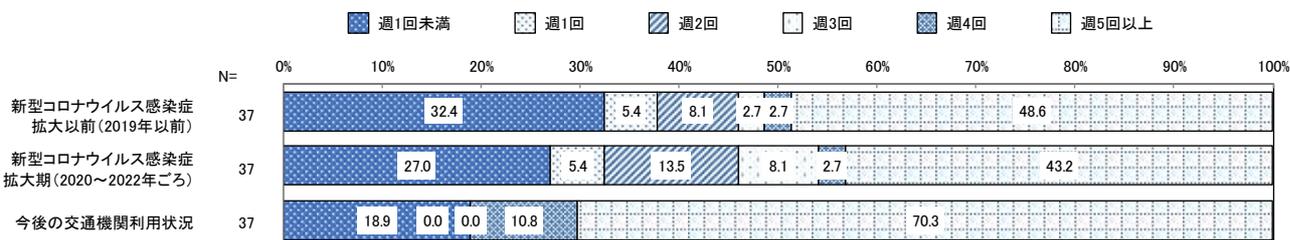
通院の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、5.3ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて6.6ポイント増加した。

買い物・レジャーの新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、14.4ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて13.8ポイント増加した。

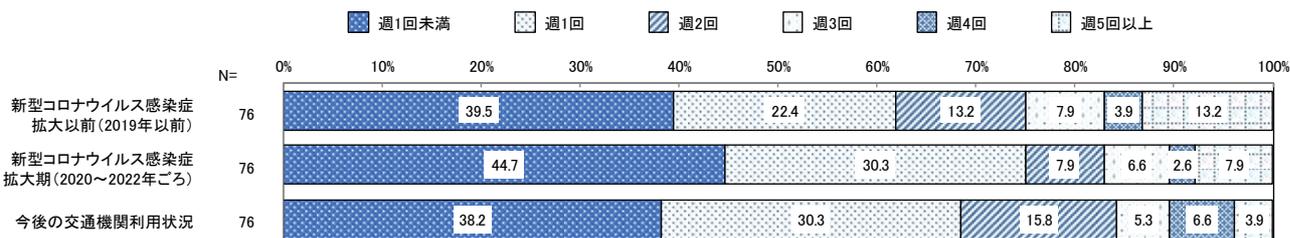
○通勤



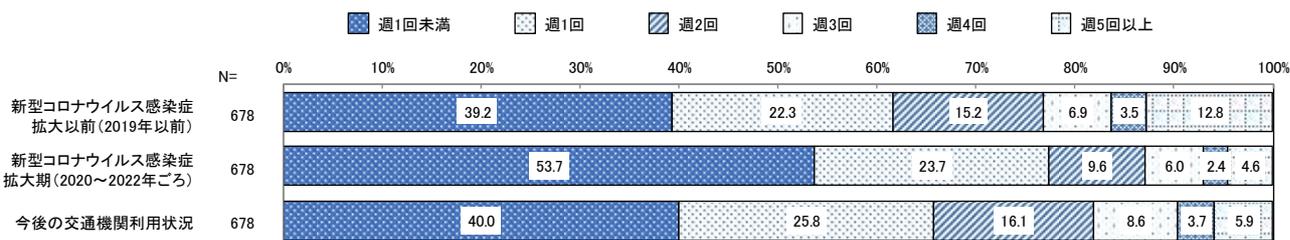
○通学



○通院



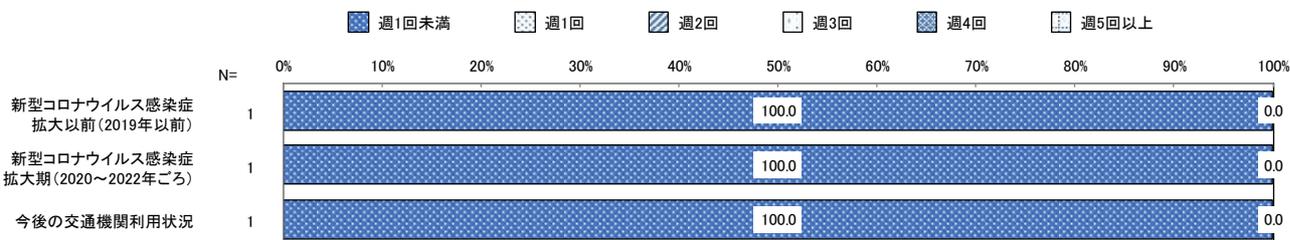
○買い物・レジャー



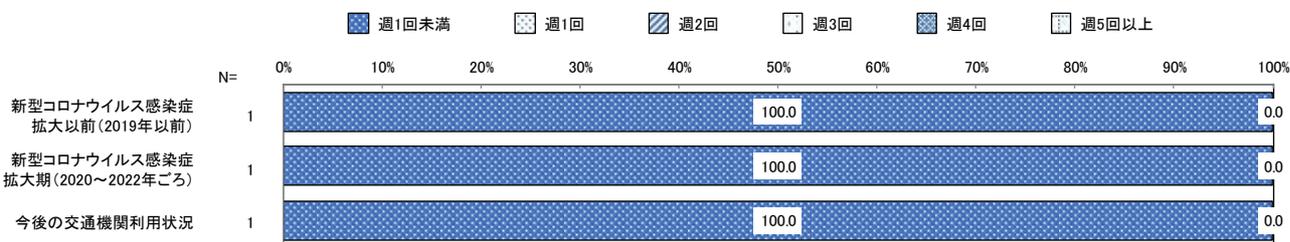
【船舶】

買い物・レジャーの新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.2ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて7.1ポイント増加した。

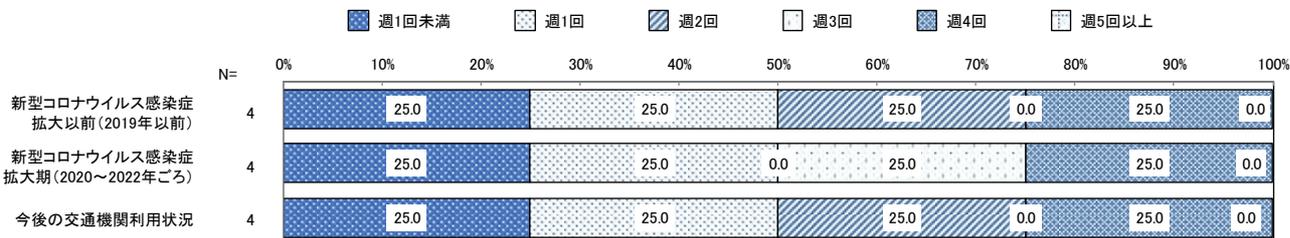
○通勤



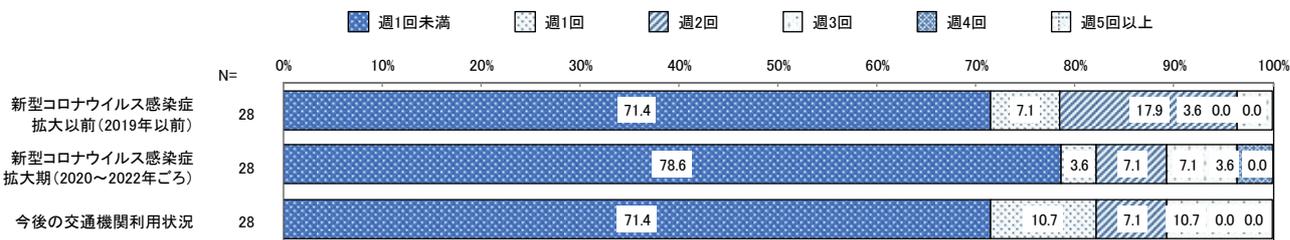
○通学



○通院



○買い物・レジャー



<年代別>

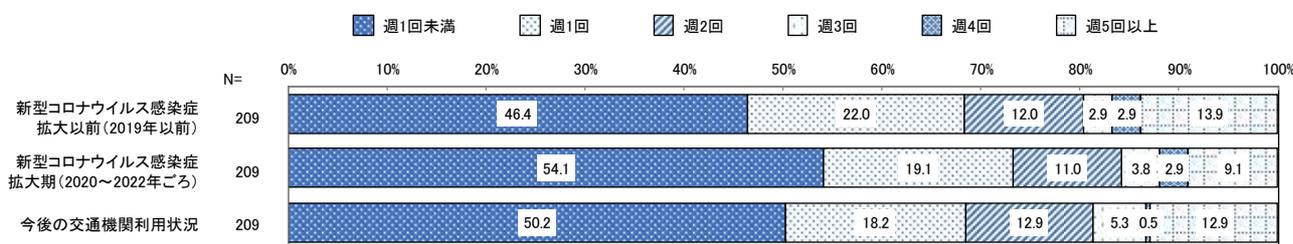
【路線バス】

若者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.8ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて3.9ポイント増加した。

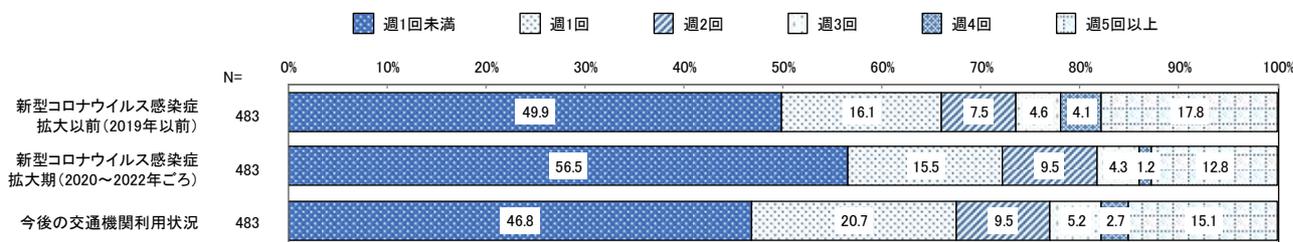
中高年の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、6.8ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて9.9ポイント増加した。

高齢者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.9ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて7.9ポイント増加した。

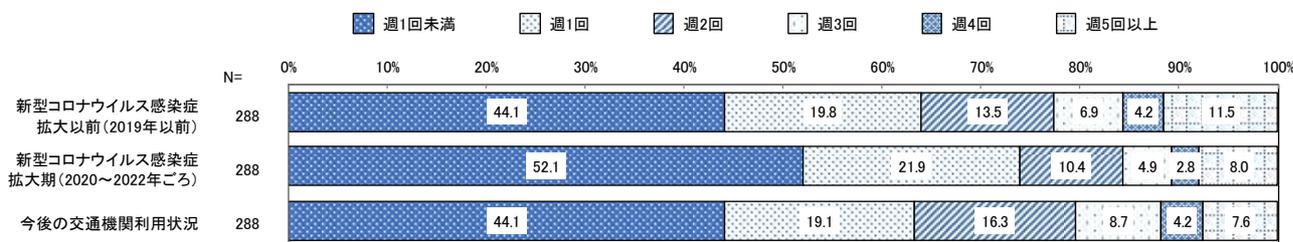
○若者（30代以下）



○中高年（40~50代）



○高齢者（60代以上）



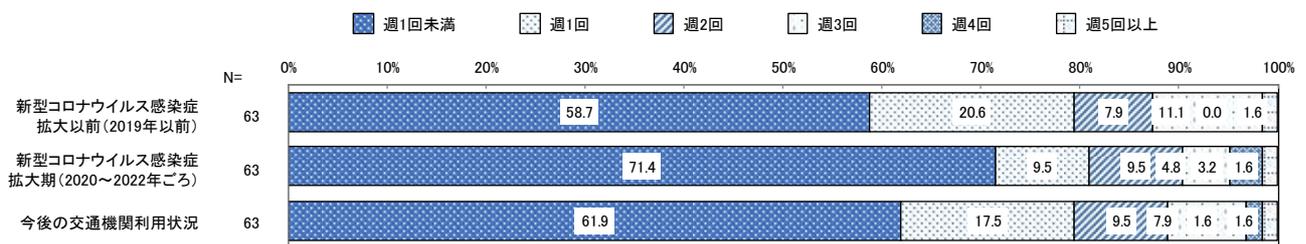
【高速バス】

若者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、12.6ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて9.5ポイント増加した。

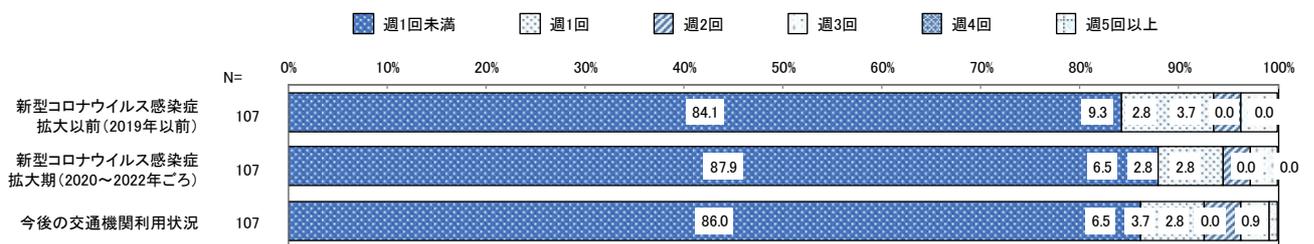
中高年の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、3.7ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて1.8ポイント増加した。

高齢者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、いずれの期間も変動なく横ばいで推移した。

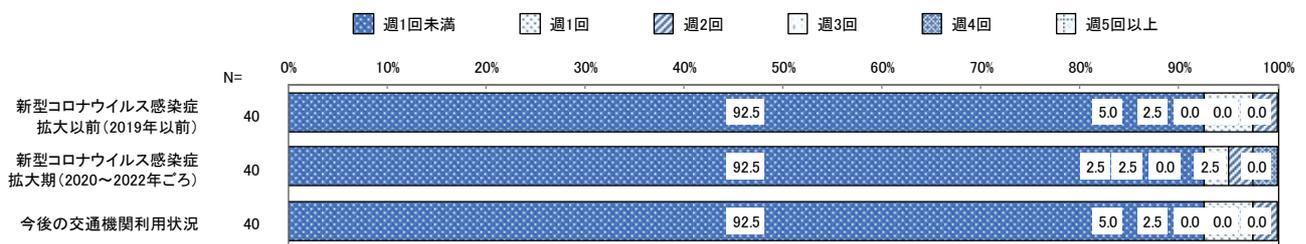
○若者（30代以下）



○中高年（40～50代）



○高齢者（60代以上）



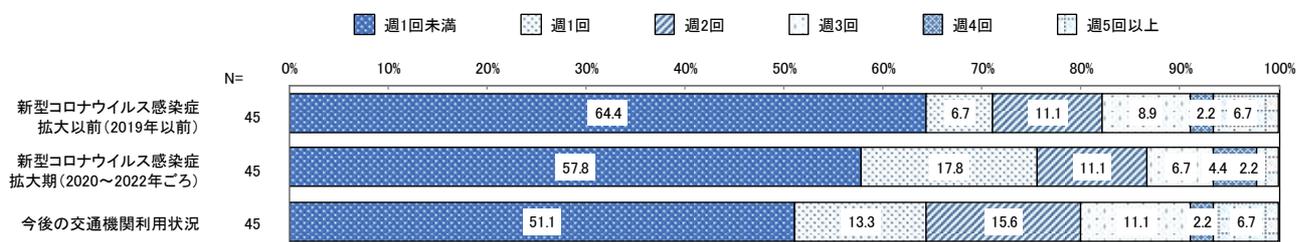
【その他バス】

若者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、6.6ポイント増加し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて6.7ポイント増加した。

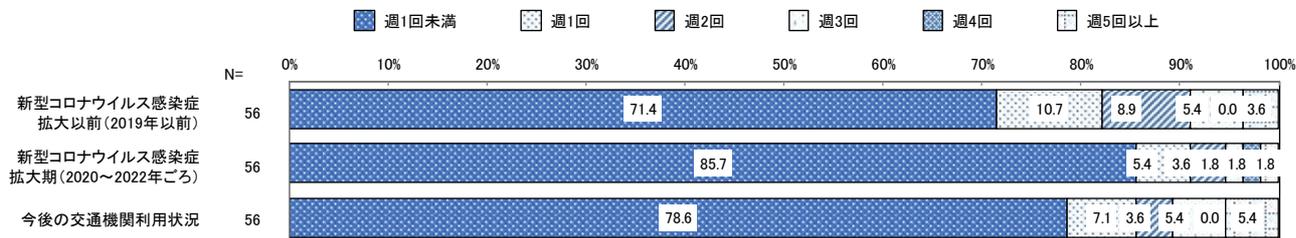
中高年の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、14.2ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて7.1ポイント増加した。

高齢者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、14.3ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて8.5ポイント増加した。

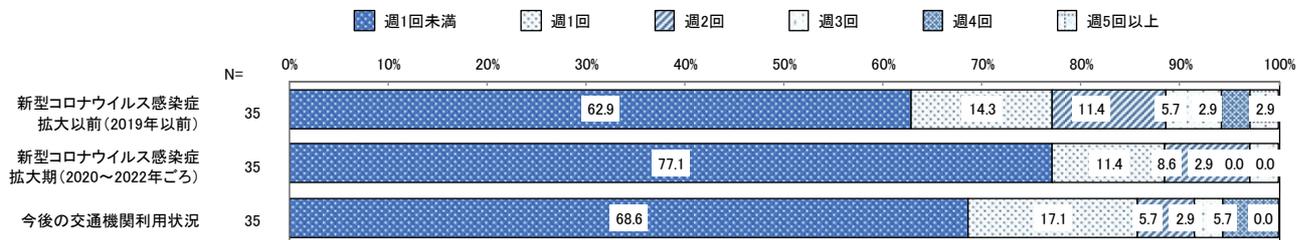
○若者（30代以下）



○中高年（40～50代）



○高齢者（60代以上）



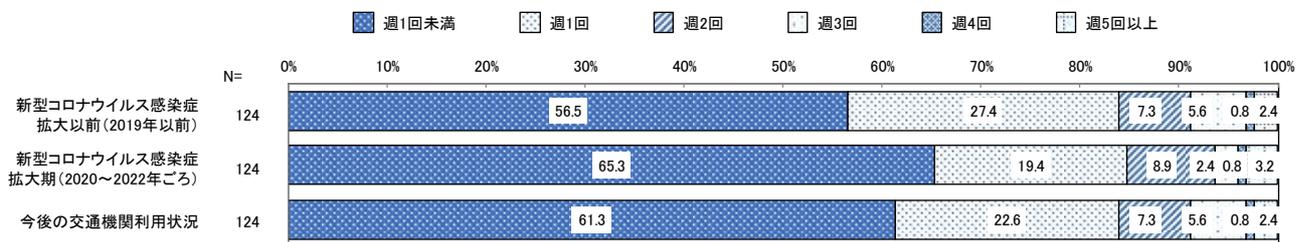
【タクシー】

若者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、8.8ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて4.0ポイント増加した。

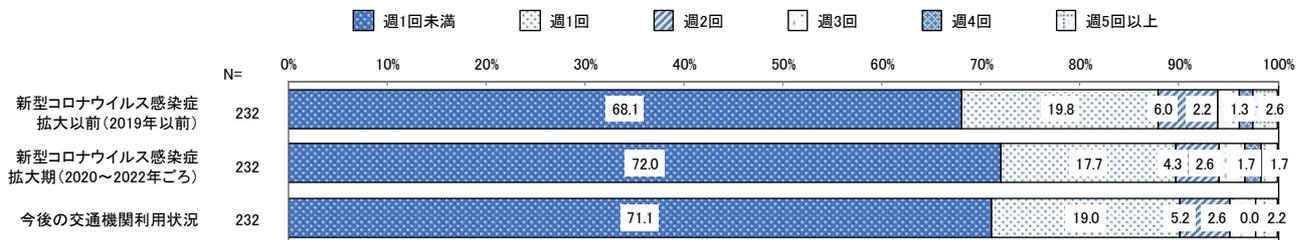
中高年の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、3.9ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて1.0ポイント増加した。

高齢者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1.2ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて5.5ポイント増加した。

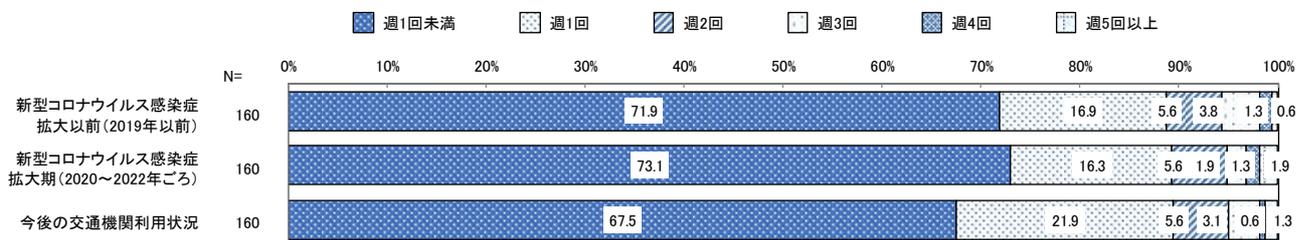
○若者（30代以下）



○中高年（40～50代）



○高齢者（60代以上）



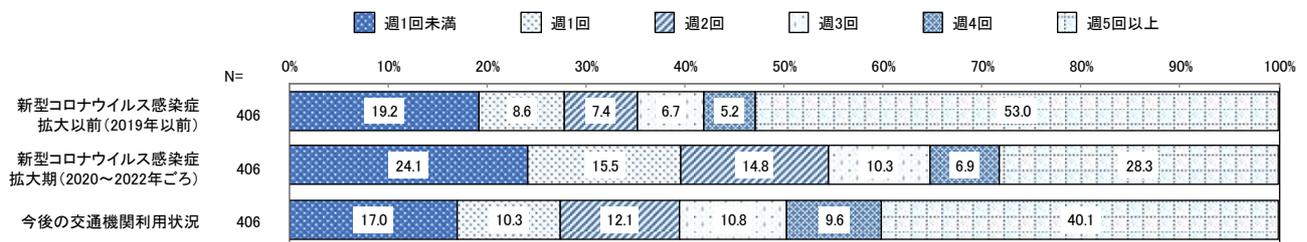
【鉄道】

若者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、5.1ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて7.1ポイント増加した。

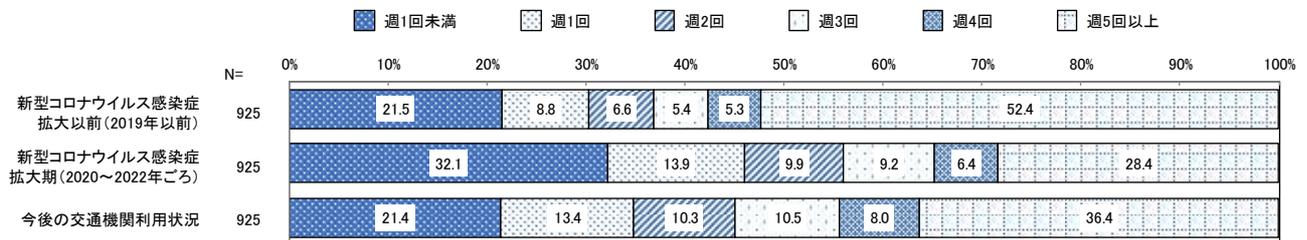
中高年の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、10.7ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて10.8ポイント増加した。

高齢者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、12.5ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて11.2ポイント増加した。

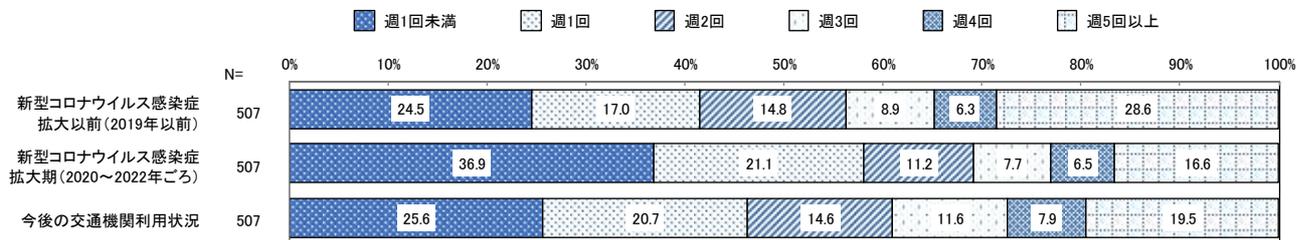
○若者（30代以下）



○中高年（40～50代）



○高齢者（60代以上）

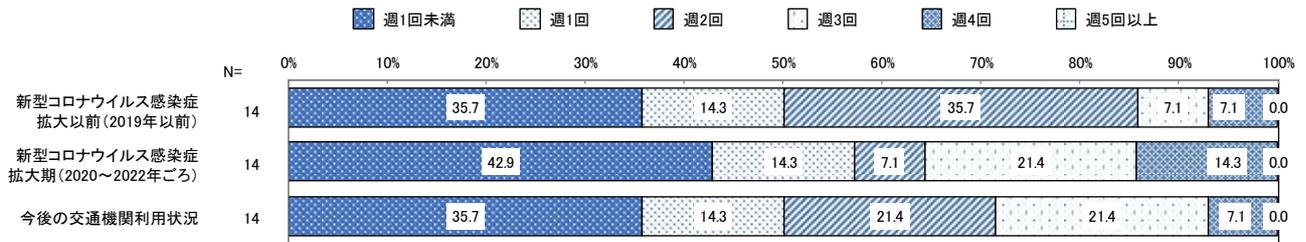


【船舶】

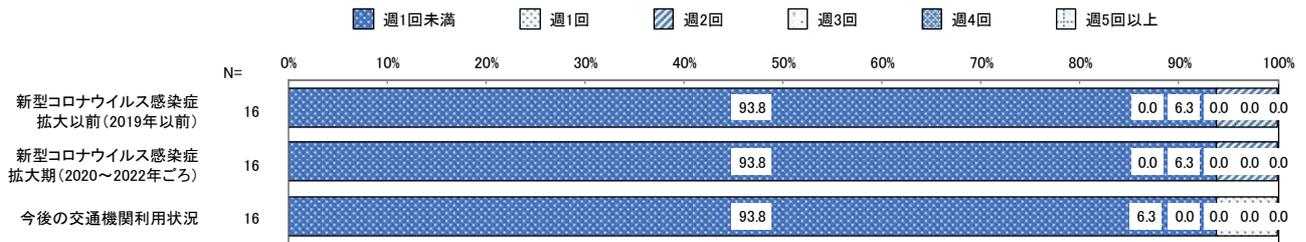
若者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、7.1ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて7.1ポイント増加した。

中高年の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、変動なく横ばいで推移した。

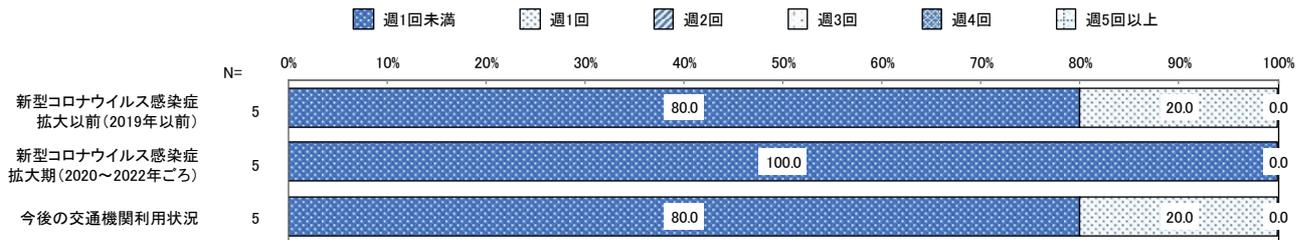
○若者（30代以下）



○中高年（40～50代）



○高齢者（60代以上）



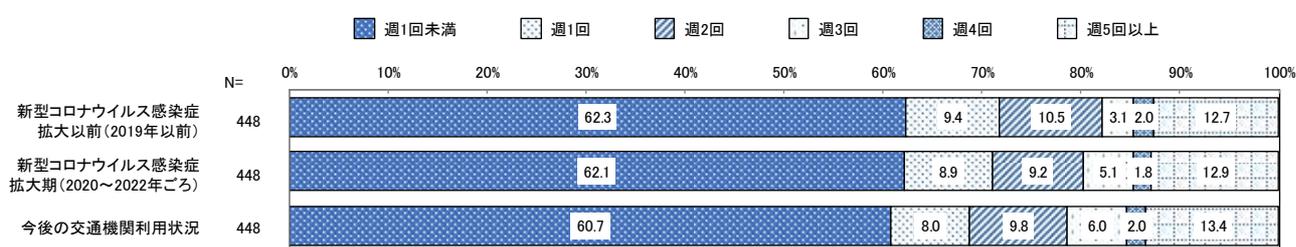
【自家用車の利用】

若者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1ポイント未満の増加と横ばいで推移し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて1.3ポイント増加した。

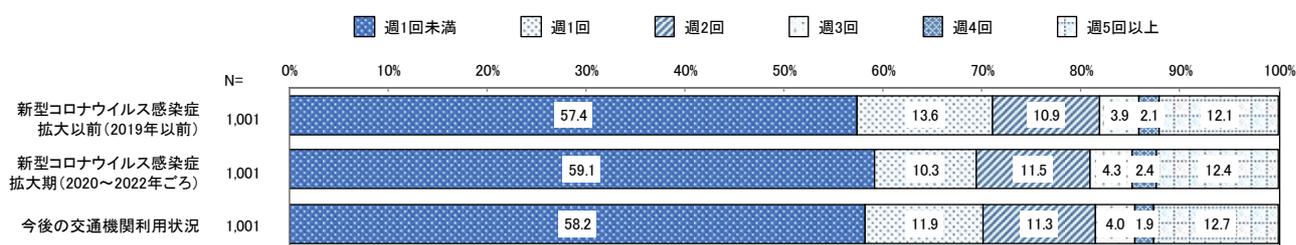
中高年の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1.7ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて1ポイント未満の増加と横ばいで推移した。

高齢者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、いずれの期間も1ポイント未満の減少と横ばいで推移した。

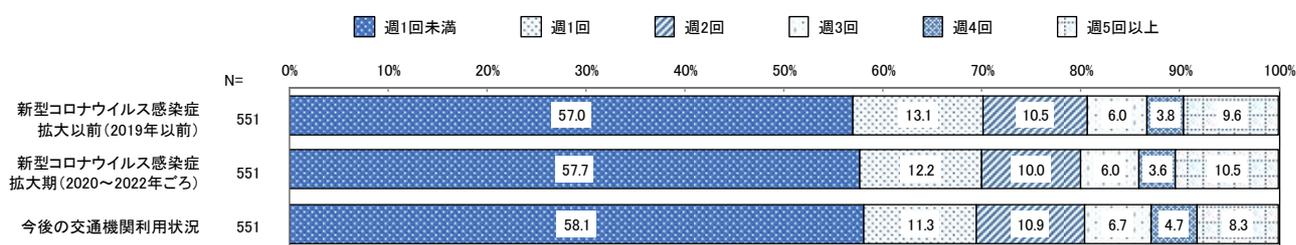
○若者（30代以下）



○中高年（40～50代）



○高齢者（60代以上）



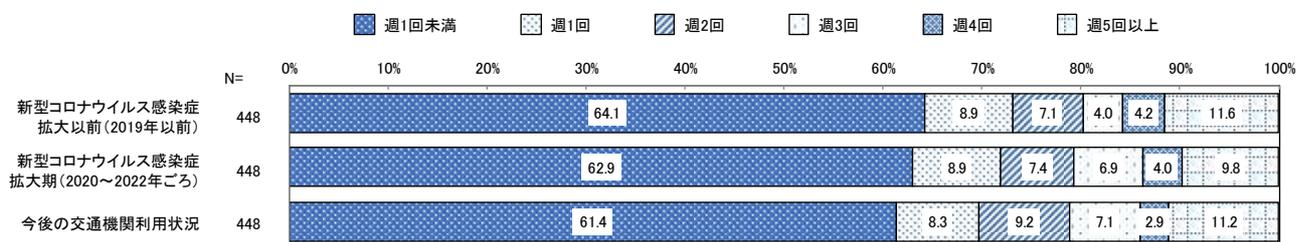
【自転車の利用】

若者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1.2ポイント増加し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて1.7ポイント増加した。

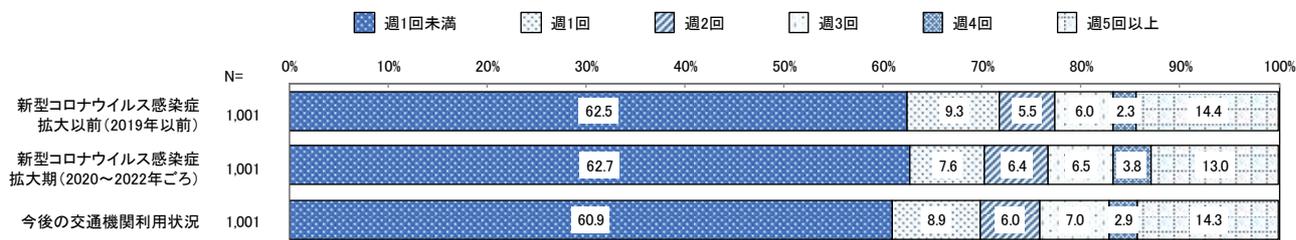
中高年の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、1ポイント未満の減少と横ばいで推移し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて1.8ポイント増加した。

高齢者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1ポイント未満の増加と横ばいで推移し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて1.2ポイント増加した。

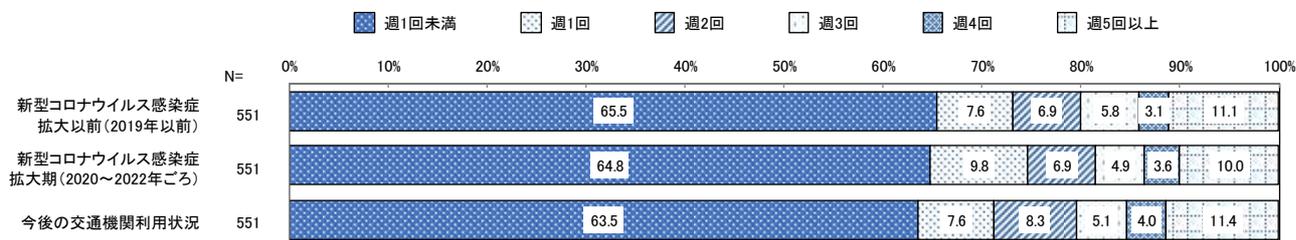
○若者（30代以下）



○中高年（40～50代）



○高齢者（60代以上）



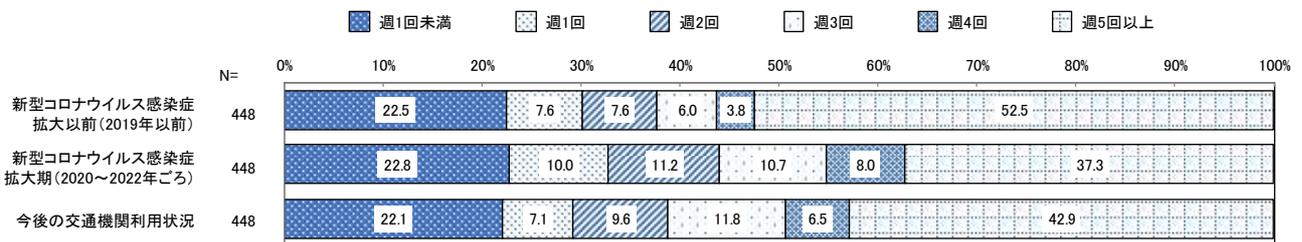
【徒歩】

若者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、いずれの期間も1ポイント未満の増減と横ばいで推移した。

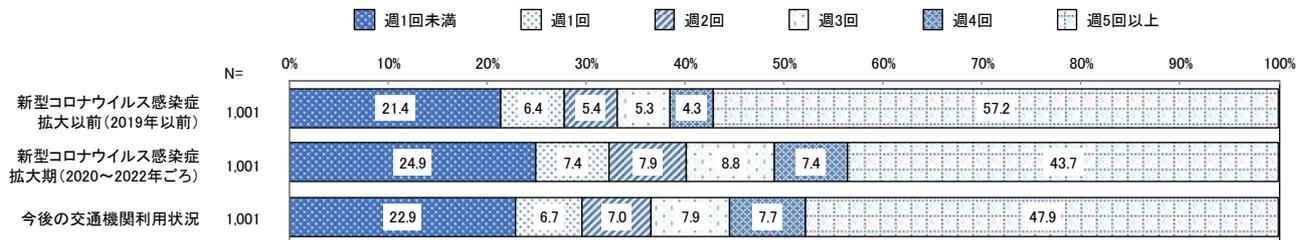
中高年の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、3.4ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて2.0ポイント増加した。

高齢者の新型コロナウイルス感染症拡大期における『週1回以上』の割合は、新型コロナウイルス感染症拡大以前に比べて、1.9ポイント減少し、今後の交通機関利用状況における『週1回以上』の割合は新型コロナウイルス感染症拡大期に比べて2.2ポイント増加した。

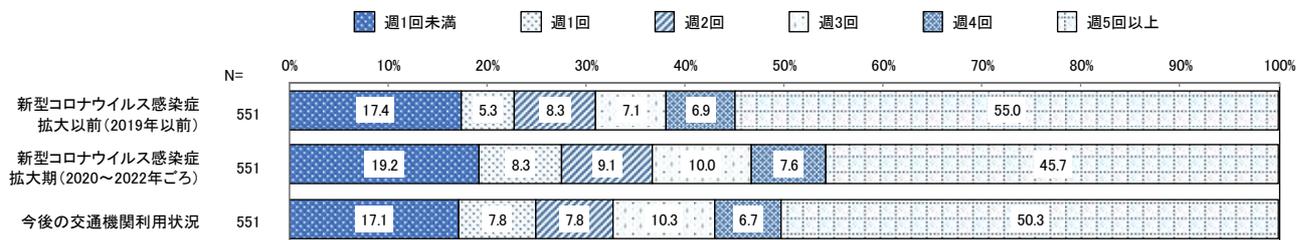
○若者（30代以下）



○中高年（40～50代）



○高齢者（60代以上）



(2) 現在の公共交通機関の利用状況の変化

Q8. 新型コロナウイルス感染拡大以前(2019年以前)と比較して、現在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)

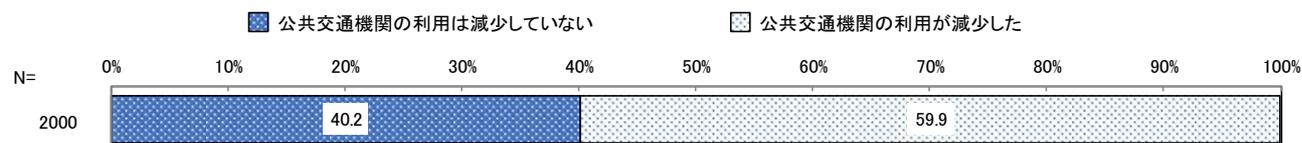
現在の公共交通機関の利用状況の変化については、「利用回数は変わらない」が57.7%と最も高く、次いで「利用回数が減った」が33.8%、「利用回数が増えた」が8.6%となっている。

前回調査結果とは選択肢が異なるため参考までの比較となるが、前回調査よりも今回調査のほうが「利用回数が減った」割合は20ポイント以上減少している。今回調査の結果はコロナ禍以前(2019年以前)との比較のため、「利用回数は変わらない」割合が増えていることは、コロナ禍以前の利用回数に戻りつつある状況だと考えられる。

これらの結果を考えあわせると、全体的に利用回数は回復傾向にあることがうかがえる。

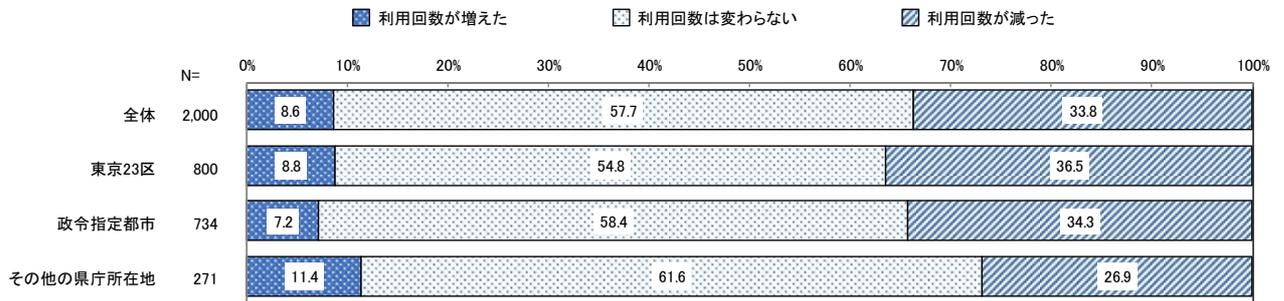


<前回調査結果>



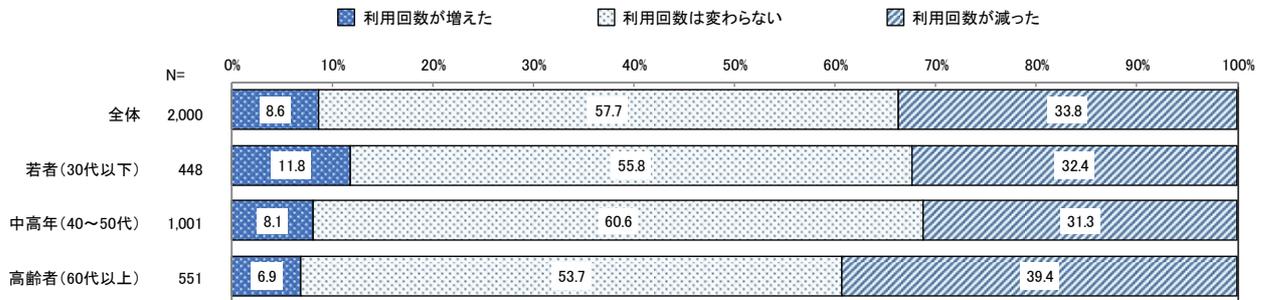
<地域別>

地域別では、いずれの地域も「利用回数は変わらない」が過半数を占めており、その他の県庁所在地では6割を超えている。



<年代別>

年代別では、いずれの年代も「利用回数是不変」が過半数を占めている。また、若者で「利用回数が増えた」が1割を超えている。

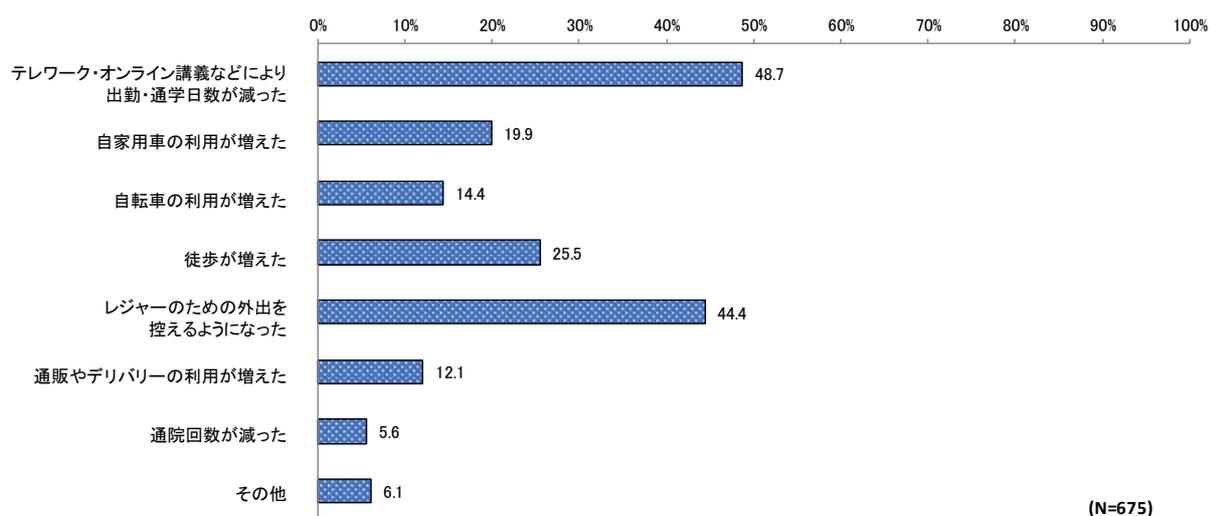


(3) 公共交通機関の利用が減少した理由

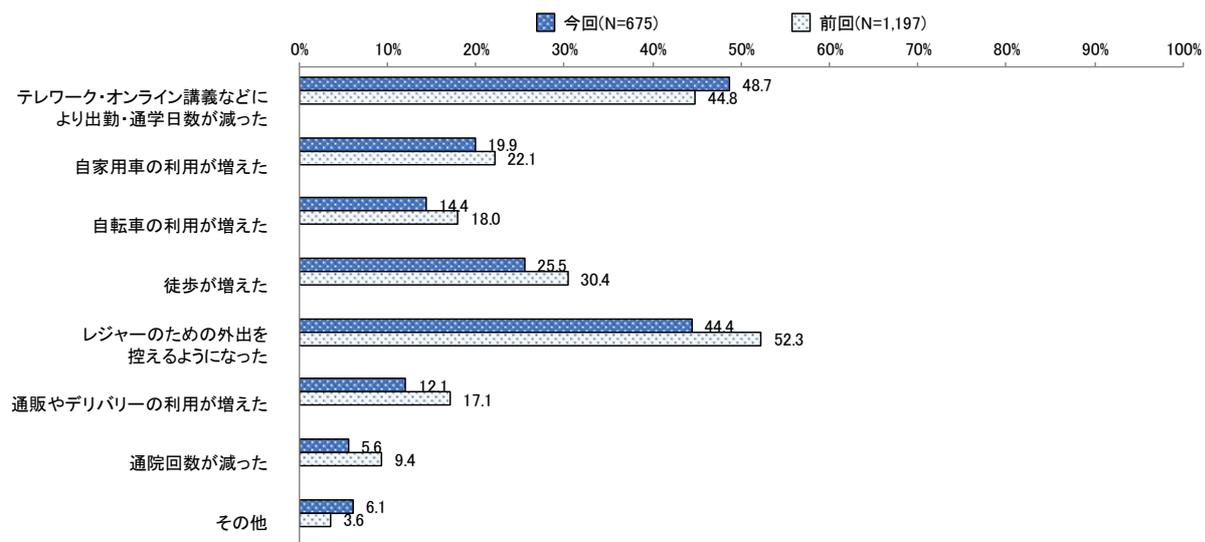
Q9. 公共交通機関の利用が減少した理由について回答してください。

公共交通機関の利用が減少した理由については、「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48.7%と最も高く、次いで「レジャーのための外出を控えるようになった」が44.4%、「徒歩が増えた」が25.5%となっている。

前回調査結果と比べると、「レジャーのための外出を控えるようになった」が約8ポイント減少、「徒歩が増えた」「通販やデリバリーの利用が増えた」でも約5ポイント減少となった。



<前回調査との比較>



<地域別>

地域別では、東京23区、政令指定都市は「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、その他の県庁所在地は「自家用車の利用が増えた」が5割を超えて最も高く、次いで「レジャーのための外出を控えるようになった」となっている。

(上段:件数、下段:%)

		全 体	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		675 100.0	329 48.7	134 19.9	97 14.4	172 25.5	300 44.4	82 12.1	38 5.6	41 6.1
地 域 別	東京23区	292 100.0	158 54.1	24 8.2	47 16.1	84 28.8	133 45.5	39 13.4	18 6.2	14 4.8
	政令指定都市	252 100.0	129 51.2	51 20.2	37 14.7	65 25.8	113 44.8	30 11.9	13 5.2	20 7.9
	その他の県庁所在地	73 100.0	22 30.1	39 53.4	8 11.0	13 17.8	26 35.6	8 11.0	5 6.8	5 6.8

<年代別>

年代別では、若者、中高年で「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、高齢者では「レジャーのための外出を控えるようになった」がそれぞれ5割を超え最も高くなっている。

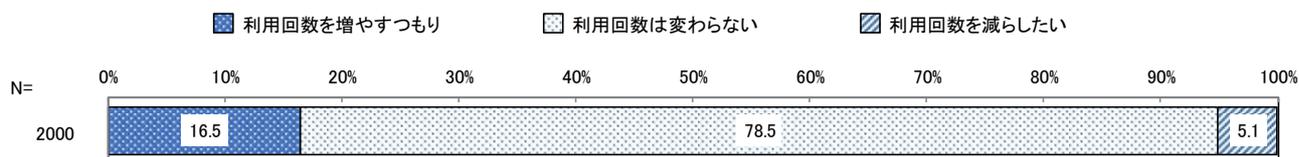
(上段:件数、下段:%)

		全 体	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		675 100.0	329 48.7	134 19.9	97 14.4	172 25.5	300 44.4	82 12.1	38 5.6	41 6.1
年 代 別	若者(30代以下)	145 100.0	80 55.2	35 24.1	26 17.9	41 28.3	41 28.3	15 10.3	5 3.4	9 6.2
	中高年(40~50代)	313 100.0	182 58.1	42 13.4	46 14.7	77 24.6	133 42.5	36 11.5	17 5.4	14 4.5
	高齢者(60代以上)	217 100.0	67 30.9	57 26.3	25 11.5	54 24.9	126 58.1	31 14.3	16 7.4	18 8.3

(4) コロナ禍収束後の公共交通機関の利用意向

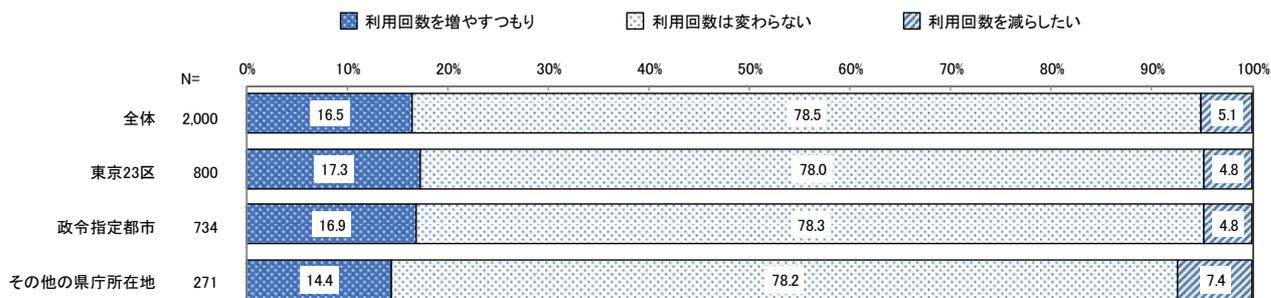
Q10. コロナ禍収束後の公共交通機関の利用意向について回答してください。

公共交通機関の利用意向については、「利用回数は変わらない」が78.5%と最も高く、次いで「利用回数を増やすつもり」が16.5%、「利用回数を減らしたい」が5.1%となっている。



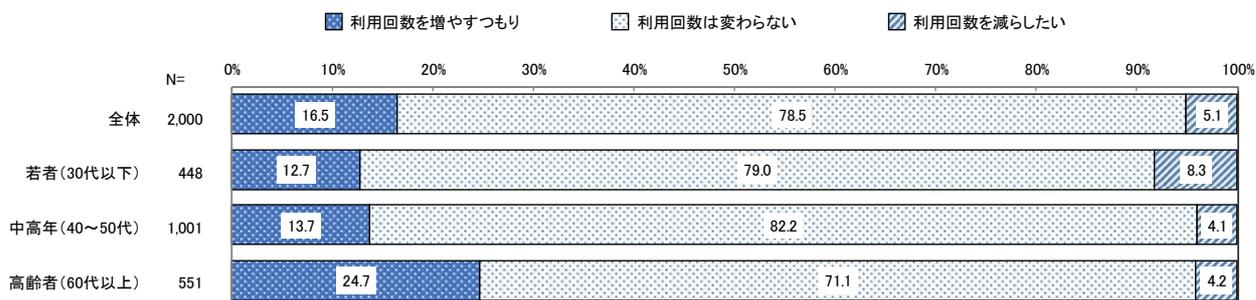
<地域別>

地域別では、いずれの地区も「利用回数是不変」が7割を占めており、地区により利用頻度に大きな変化はみられなかった。



<年代別>

年代別では、いずれの年代も「利用回数是不変」が大半を占めており、中高年では8割を超えている。高齢者では「利用回数を増やすつもり」が2割を超え、他の年代に比べて高くなっている。



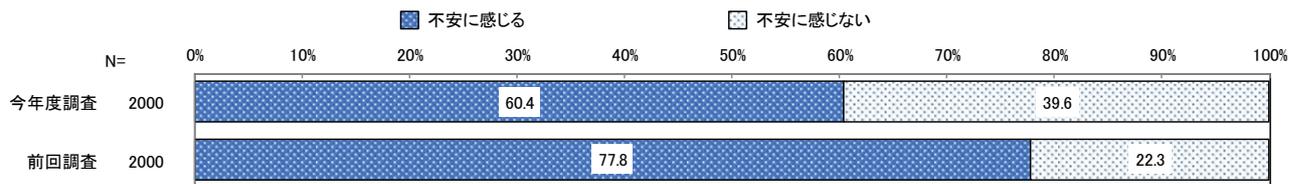
5. 公共交通機関を利用するうえでの不安等

(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

Q11. 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。

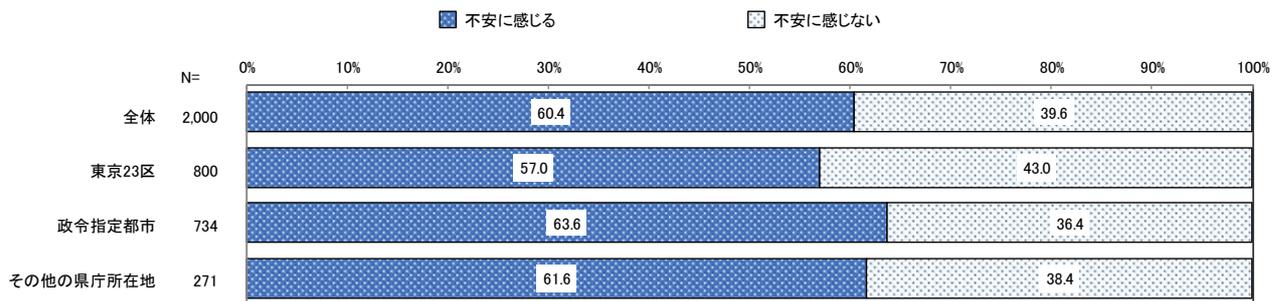
公共交通機関の利用時に新型コロナウイルス感染の不安を感じるかについては、「不安を感じる」が60.4%、「不安に感じない」が39.6%となっている。

前回調査結果と比べると、「不安を感じる」が17.4ポイント減少し、公共交通機関への利用に不安を感じる人が減っている傾向がみられる。



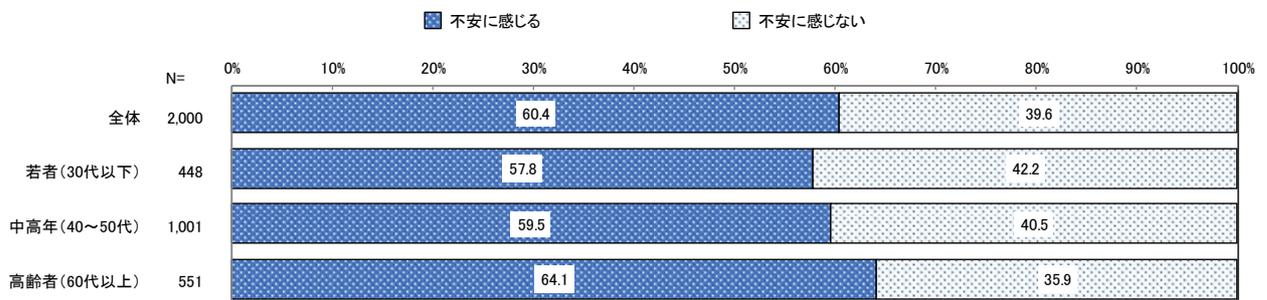
<地域別>

地域別では、いずれの地域も「不安を感じる」が5割以上を占めている。



<年代別>

年代別では、いずれの年代も「不安を感じる」が5割以上を占めている。

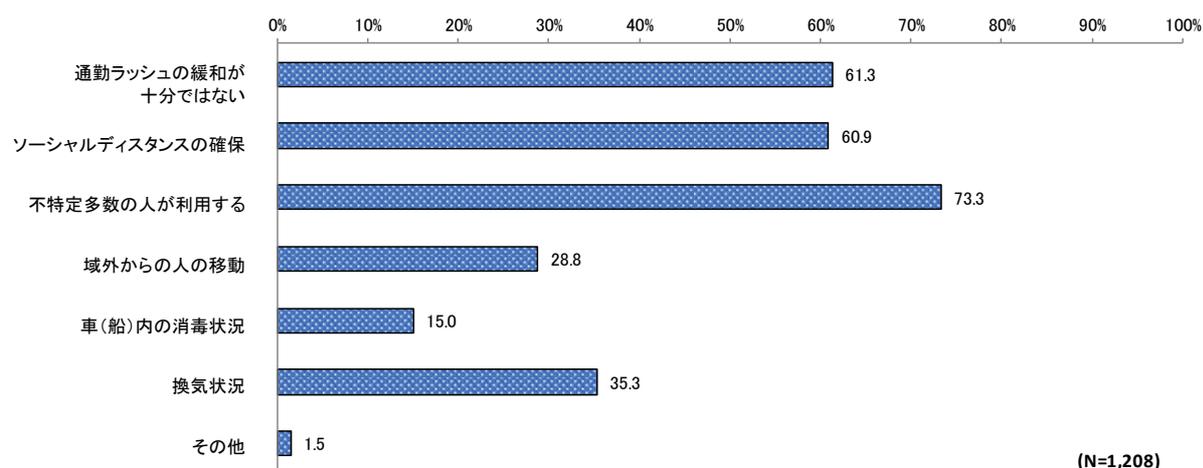


(2) 公共交通機関を利用するうえでの不安等

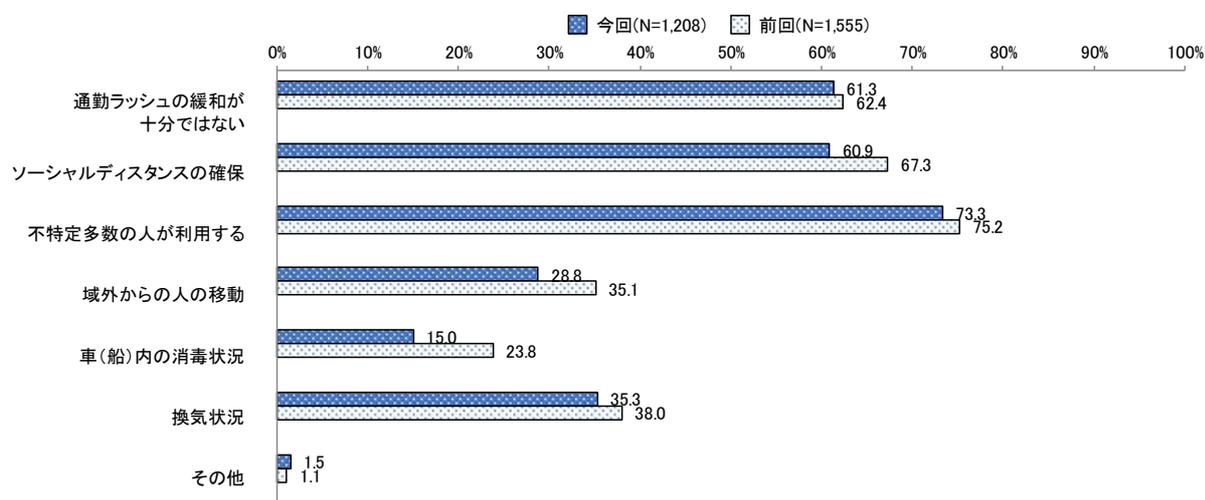
Q12. 公共交通機関を利用するうえでの不安等について回答してください。

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73.3%と最も高く、次いで「通勤ラッシュの緩和が十分ではない」が61.3%、「ソーシャルディスタンスの確保」が60.9%となっている。

前回調査結果と比べると、「ソーシャルディスタンスの確保」「域外からの人の移動」で6ポイント以上、「車（船）内の消毒状況」で8ポイント以上低くなった。



<前回調査結果との比較>



<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: %)

		全 体	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		1,208 100.0	740 61.3	736 60.9	886 73.3	348 28.8	181 15.0	427 35.3	18 1.5
地 域 別	東京23区	456 100.0	314 68.9	296 64.9	336 73.7	138 30.3	58 12.7	170 37.3	11 2.4
	政令指定都市	467 100.0	286 61.2	287 61.5	358 76.7	125 26.8	68 14.6	165 35.3	6 1.3
	その他の県庁所在地	167 100.0	79 47.3	93 55.7	105 62.9	52 31.1	36 21.6	58 34.7	1 0.6

<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81.0%、中高年で71.3%を占めている。若者は「通勤ラッシュの緩和が十分ではない」が最も高くなっている。

(上段: 件数、下段: %)

		全 体	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		1,208 100.0	740 61.3	736 60.9	886 73.3	348 28.8	181 15.0	427 35.3	18 1.5
年 代 別	若者(30代以下)	259 100.0	180 69.5	155 59.8	175 67.6	59 22.8	42 16.2	69 26.6	5 1.9
	中高年(40~50代)	596 100.0	391 65.6	372 62.4	425 71.3	170 28.5	83 13.9	200 33.6	11 1.8
	高齢者(60代以上)	353 100.0	169 47.9	209 59.2	286 81.0	119 33.7	56 15.9	158 44.8	2 0.6

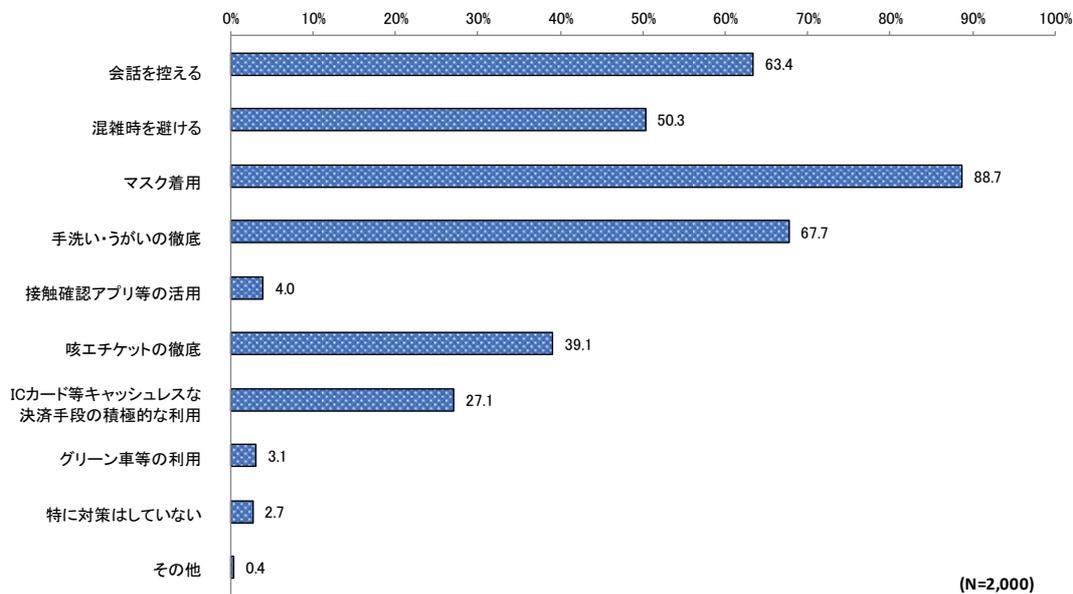
6. 公共交通機関利用時における新型コロナウイルスの感染防止対策

(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

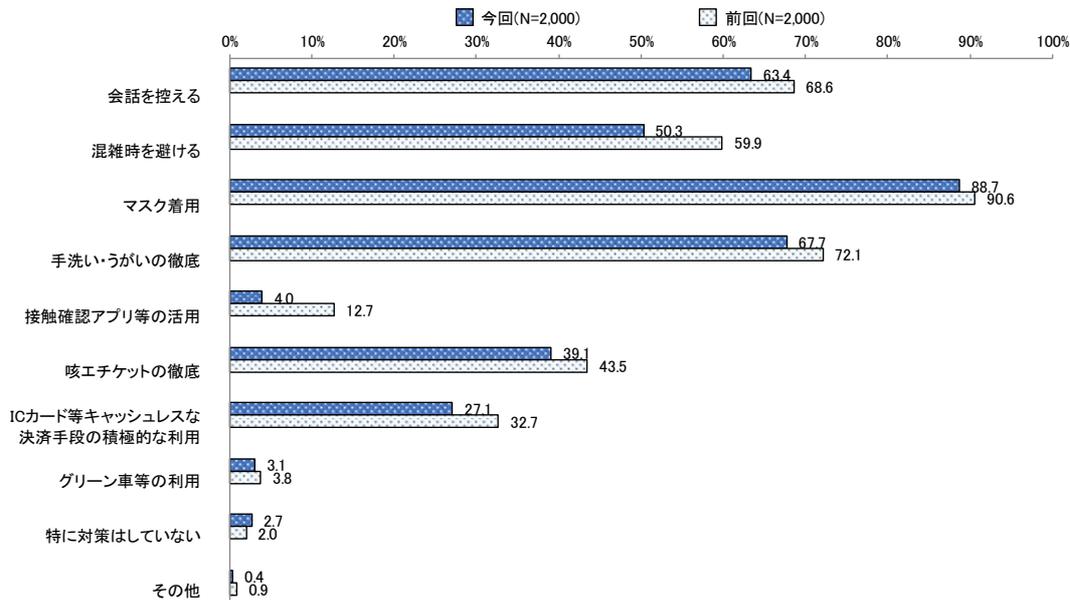
Q13. 公共交通機関利用時の新型コロナウイルスの感染防止対策についてご回答ください。

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88.7%と約9割を占めており、次いで「手洗い・うがいの徹底」が67.7%、「会話を控える」が63.4%となっている。

前回調査結果と比べると、いずれの項目でもおおむね前回より低く、「混雑時を避ける」「接触確認アプリ等の活用」で8ポイント以上と他の項目に比べて特に低くなっている。



<前回調査結果との比較>



<地域別>

地域別では、いずれの地域も「マスク着用」が8割を超え最も高く、次いで「手洗い・うがいの徹底」、東京23区では「会話を控える」も同率で続いている。

(上段:件数、下段:%)

		全 体	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		2,000 100.0	1,268 63.4	1,006 50.3	1,774 88.7	1,354 67.7	80 4.0	782 39.1	541 27.1	61 3.1	53 2.7	7 0.4
地 域 別	東京23区	800 100.0	532 66.5	402 50.3	715 89.4	532 66.5	26 3.3	307 38.4	210 26.3	18 2.3	26 3.3	5 0.6
	政令指定都市	734 100.0	463 63.1	376 51.2	656 89.4	508 69.2	30 4.1	296 40.3	201 27.4	23 3.1	17 2.3	1 0.1
	その他の県庁所在地	271 100.0	156 57.6	133 49.1	221 81.5	168 62.0	15 5.5	98 36.2	79 29.2	15 5.5	9 3.3	-

<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、年代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:%)

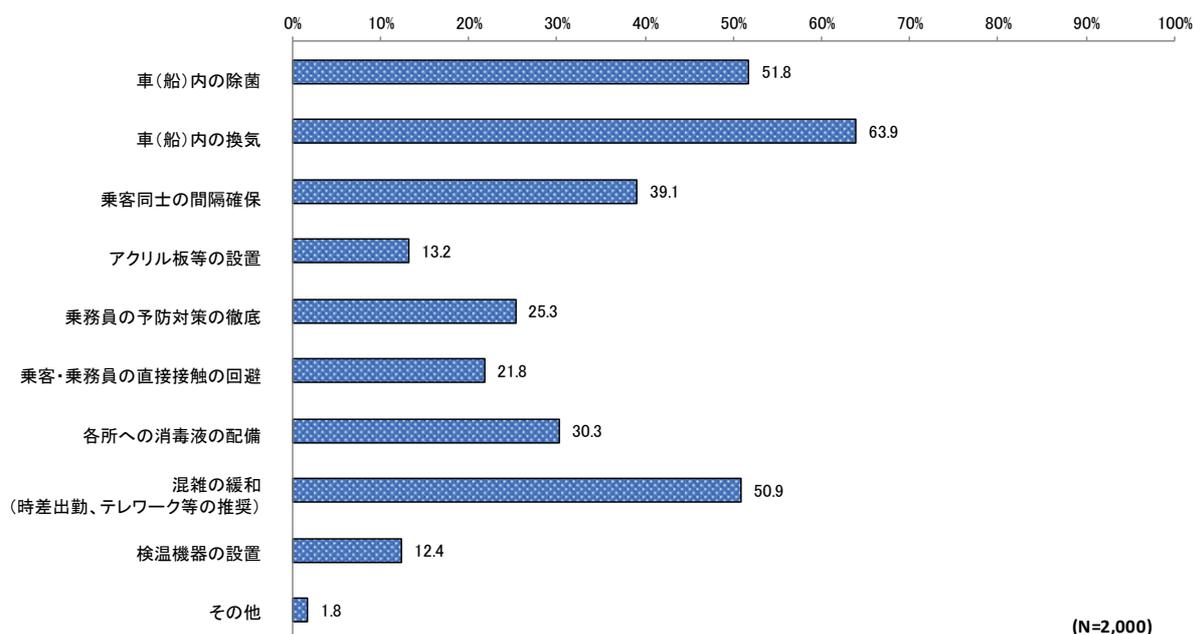
		全 体	会話を控える	混雑時を避ける	マスク着用	手洗い・うがいの徹底	接触確認アプリ等の活用	咳エチケットの徹底	ICカード等 キャッシュレスな決済手段の積極的な利用	グリーン車等の利用	特に対策はしていない	その他
全 体		2,000 100.0	1,268 63.4	1,006 50.3	1,774 88.7	1,354 67.7	80 4.0	782 39.1	541 27.1	61 3.1	53 2.7	7 0.4
年 代 別	若者(30代以下)	448 100.0	247 55.1	182 40.6	371 82.8	275 61.4	19 4.2	139 31.0	119 26.6	12 2.7	16 3.6	-
	中高年(40~50代)	1,001 100.0	645 64.4	487 48.7	889 88.8	685 68.4	40 4.0	392 39.2	252 25.2	29 2.9	23 2.3	6 0.6
	高齢者(60代以上)	551 100.0	376 68.2	337 61.2	514 93.3	394 71.5	21 3.8	251 45.6	170 30.9	20 3.6	14 2.5	1 0.2

(2) 交通事業者に求めている対策

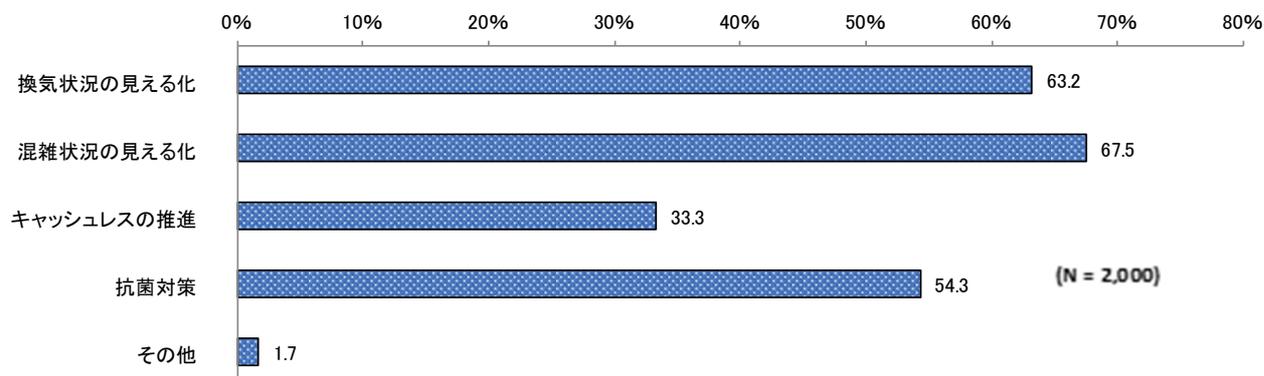
Q14. 交通事業者に求めている対策についてご回答ください。

交通事業者に求めている対策については、「車（船）内の換気」が63.9%と最も高く、次いで「車（船）内の除菌」が51.8%、「混雑の緩和（時差出勤、テレワーク等の推奨）」が50.9%となっている。

前回調査結果と比べると、項目内容に違いはあるものの、混雑状況に関する項目は前回より16ポイント以上低くなっている。



< 前回調査結果 >



<地域別>

地域別では、いずれの地域も「車（船）内の換気」が最も高く、次いで東京23区、政令指定都市では「混雑の緩和（時差出勤、テレワーク等の推奨）」、その他の県庁所在地では「車（船）内の除菌」となっている。

(上段:件数、下段:%)

		全 体	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)	検温機器の 設置	その他
全 体		2,000 100.0	1,036 51.8	1,278 63.9	782 39.1	264 13.2	506 25.3	436 21.8	606 30.3	1,018 50.9	247 12.4	35 1.8
地 域 別	東京23区	800 100.0	372 46.5	501 62.6	314 39.3	86 10.8	200 25.0	153 19.1	250 31.3	456 57.0	102 12.8	16 2.0
	政令指定都市	734 100.0	394 53.7	468 63.8	289 39.4	110 15.0	174 23.7	176 24.0	221 30.1	396 54.0	81 11.0	14 1.9
	その他の県庁所在地	271 100.0	162 59.8	181 66.8	107 39.5	47 17.3	82 30.3	71 26.2	78 28.8	91 33.6	43 15.9	3 1.1

<年代別>

年代別では、いずれの年代も「車（船）内の換気」が最も高く、次いで若者、高齢者では「車（船）内の除菌」、中高年では「混雑の緩和（時差出勤、テレワーク等の推奨）」となっている。

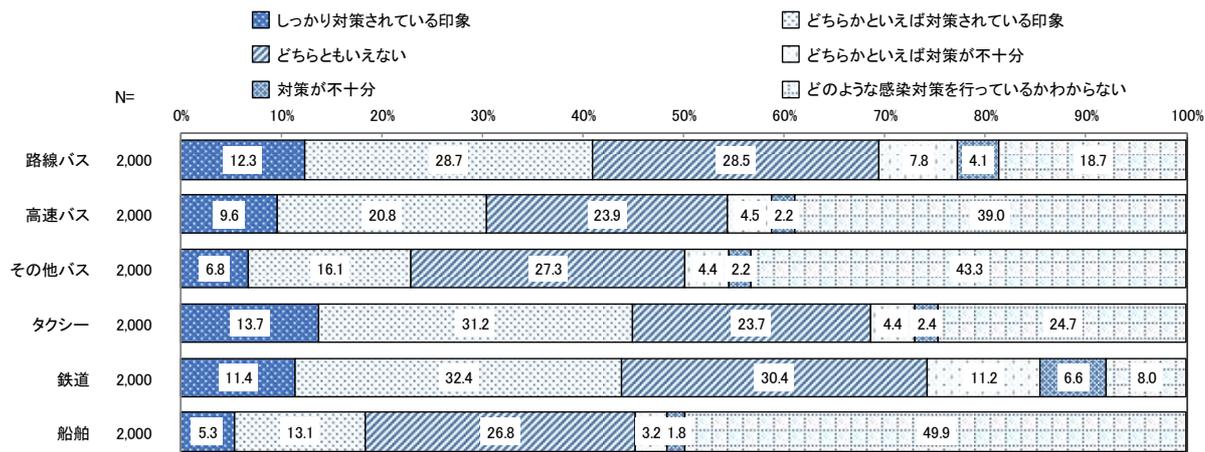
(上段:件数、下段:%)

		全 体	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)	検温機器の 設置	その他
全 体		2,000 100.0	1,036 51.8	1,278 63.9	782 39.1	264 13.2	506 25.3	436 21.8	606 30.3	1,018 50.9	247 12.4	35 1.8
年 代 別	若者(30代以下)	448 100.0	233 52.0	252 56.3	152 33.9	71 15.8	98 21.9	87 19.4	121 27.0	198 44.2	38 8.5	8 1.8
	中高年(40~50代)	1,001 100.0	478 47.8	618 61.7	399 39.9	130 13.0	224 22.4	206 20.6	284 28.4	527 52.6	119 11.9	19 1.9
	高齢者(60代以上)	551 100.0	325 59.0	408 74.0	231 41.9	63 11.4	184 33.4	143 26.0	201 36.5	293 53.2	90 16.3	8 1.5

(3) 公共交通機関の感染対策に対する利用者の印象

Q15. 各公共交通機関の感染対策について、あなたの印象をご回答ください。

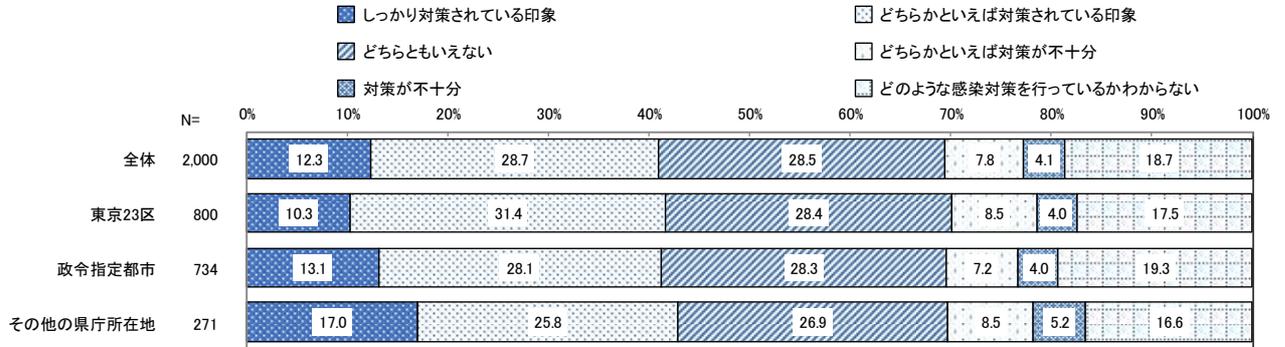
公共交通機関の感染対策に対する利用者の印象については、路線バス、タクシー、鉄道で「しっかり対策されている印象」と「どちらかといえば対策されている印象」を合わせた割合が、4割を超え他の交通機関に比べて高くなっている。また高速バス、その他バス、船舶では「どのような感染対策を行っているかわからない」が4割弱から5割弱となっている。



【路線バス】

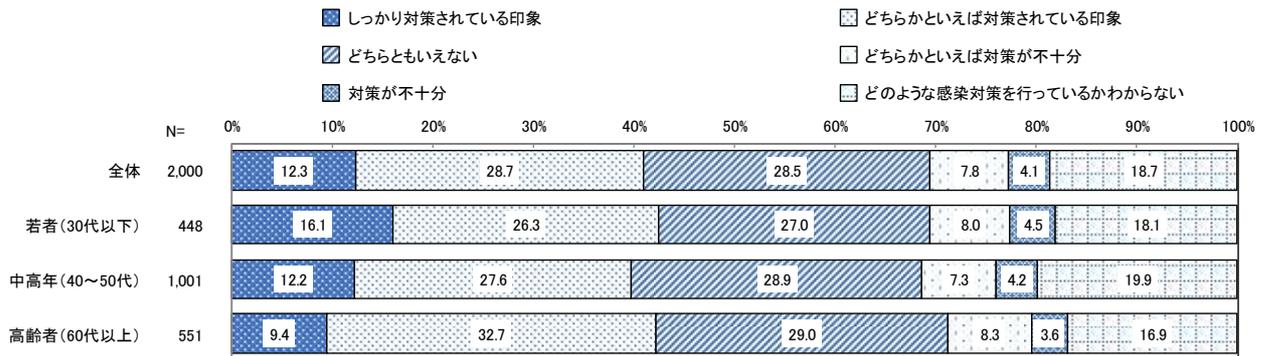
<地域別>

地域別では、いずれの地域も「しっかり対策されている印象」と「どちらかといえば対策されている印象」を合わせた割合が4割を超えている。



<年代別>

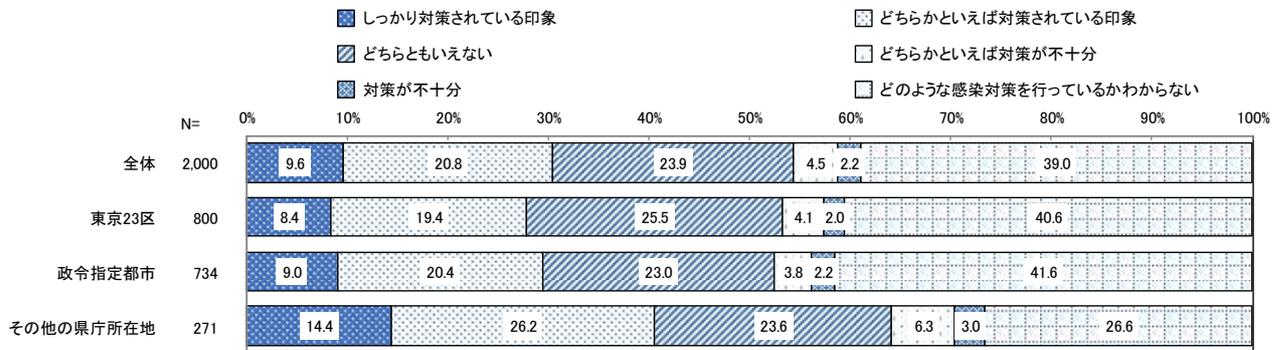
年代別では、いずれの年代も「しっかり対策されている印象」と「どちらかといえば対策されている印象」を合わせた割合が4割前後となっている。



【高速バス】

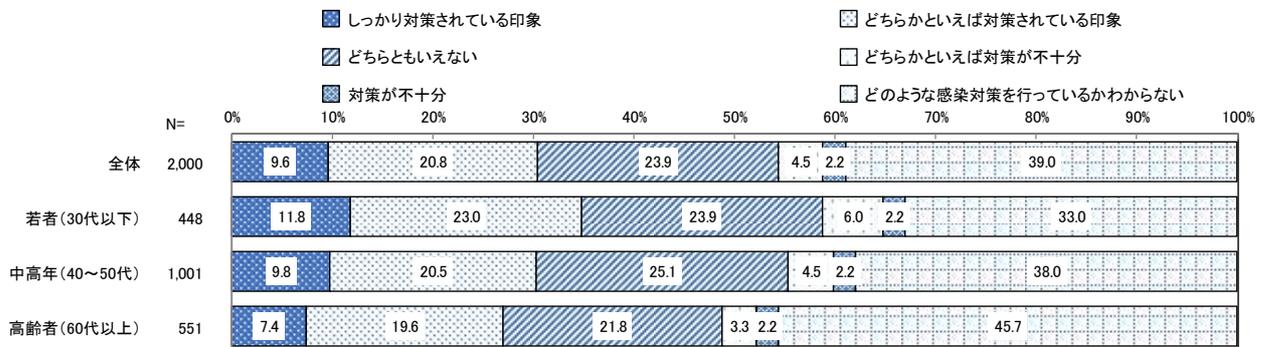
<地域別>

地域別では、東京23区、政令指定都市は「どのような感染対策を行っているかわからない」が最も高く、その他の県庁所在地では「しっかり対策されている印象」と「どちらかといえば対策されている印象」を合わせた割合が4割を超え高くなっている。



<年代別>

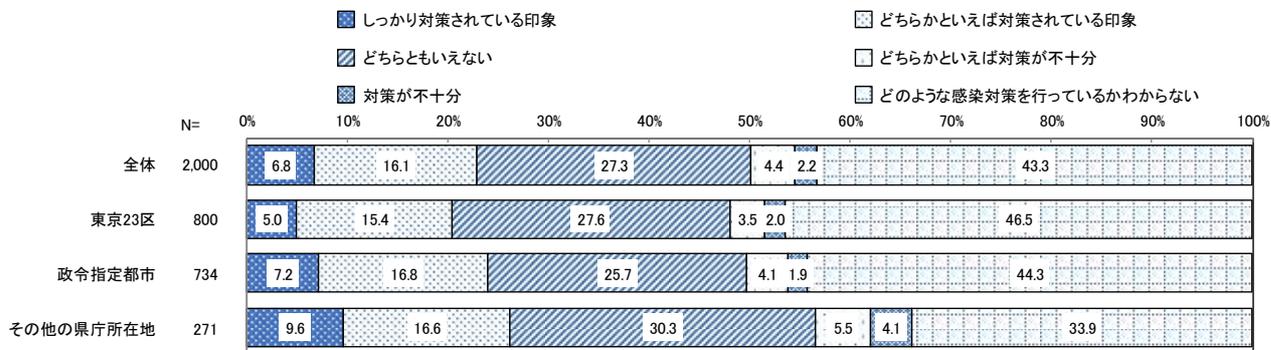
年代別では、いずれの年代も「どのような感染対策を行っているかわからない」が最も高く、年齢が高くなるほど割合も大きくなっている。



【その他バス】

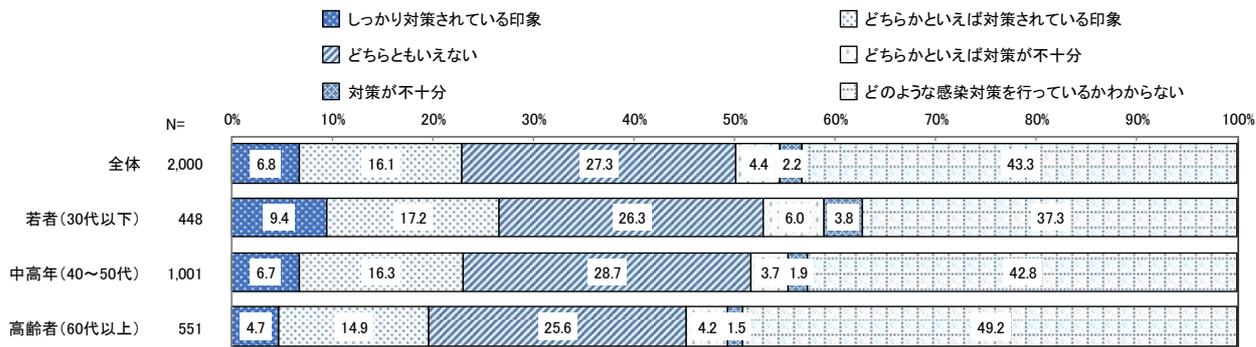
<地域別>

地域別では、いずれの地域も「どのような感染対策を行っているかわからない」が最も高く、東京23区、政令指定都市で4割を超えている。



<年代別>

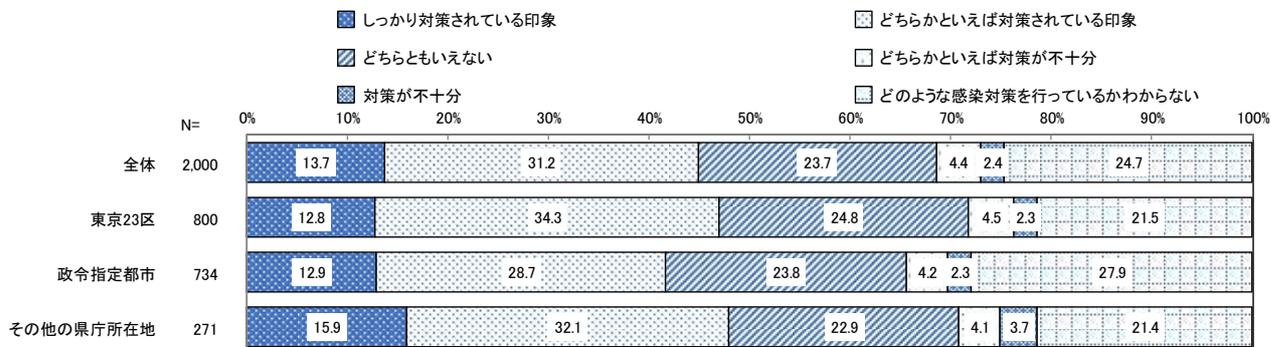
年代別では、いずれの年代も「どのような感染対策を行っているかわからない」が最も高く、高齢者では5割弱となっている。



【タクシー】

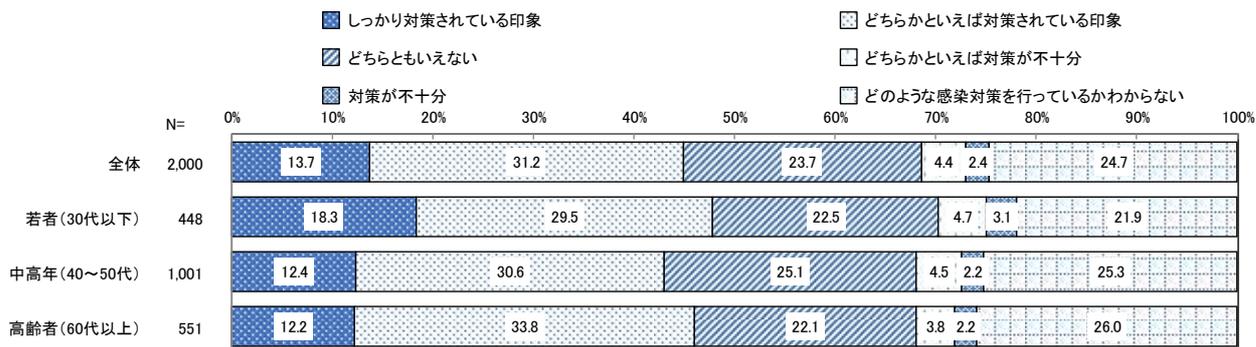
<地域別>

地域別では、いずれの地域も「どちらかといえば対策されている印象」が最も高く、「しっかり対策されている印象」と「どちらかといえば対策されている印象」を合わせた割合が4割を超えている。



<年代別>

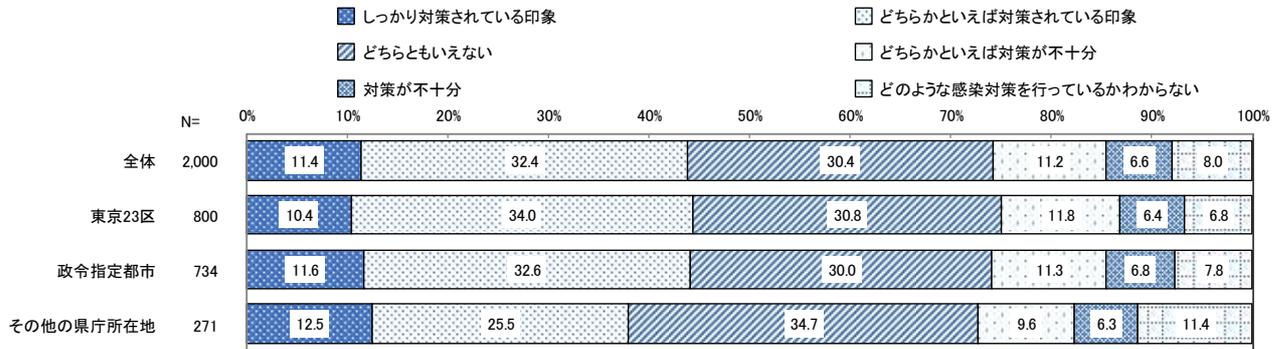
年代別では、いずれの年代も「しっかり対策されている印象」と「どちらかといえば対策されている印象」を合わせた割合が4割を超えている。



【鉄道】

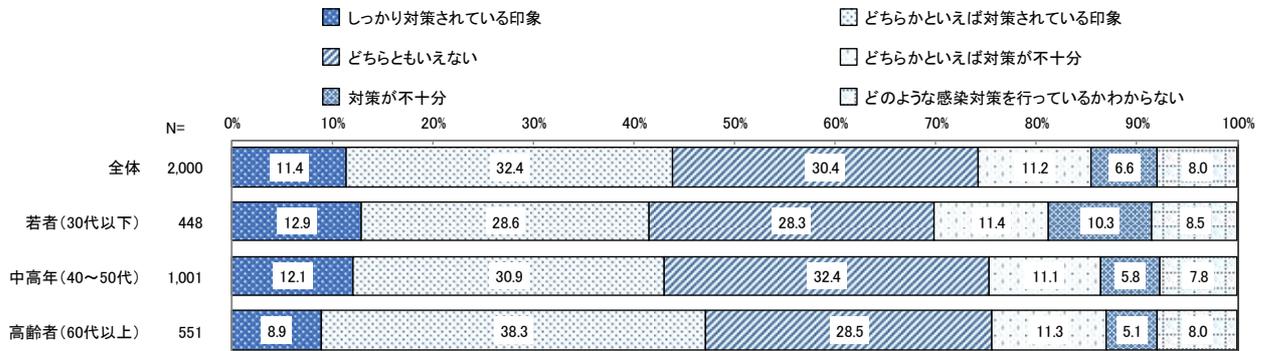
<地域別>

地域別では、東京23区、政令指定都市は「しっかり対策されている印象」と「どちらかといえば対策されている印象」を合わせた割合が4割を超えている。その他の県庁所在地では「しっかり対策されている印象」と「どちらかといえば対策されている印象」を合わせた割合が38.0%、「どちらともいえない」が34.7%と大きな差は見られなかった。



<年代別>

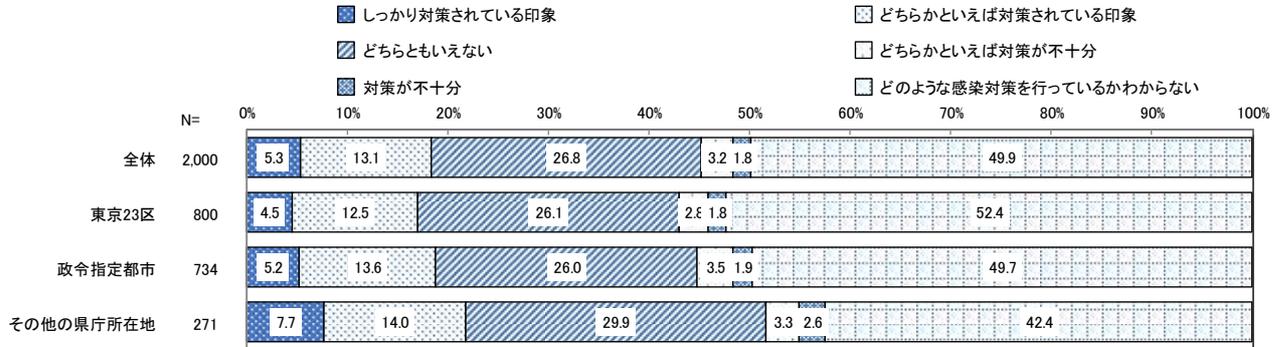
年代別では、いずれの年代も「しっかり対策されている印象」と「どちらかといえば対策されている印象」を合わせた割合が4割を超え、年齢が高くなるほど割合も高くなっている。



【船舶】

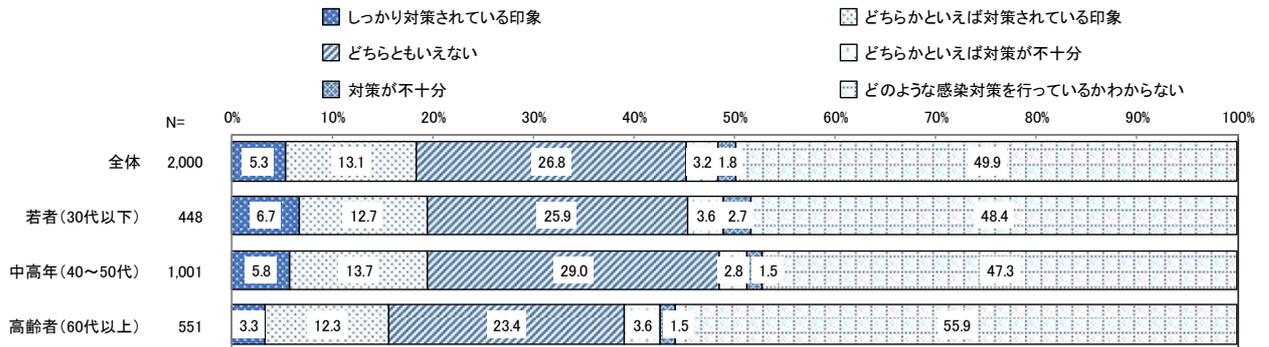
<地域別>

地域別では、いずれの地域も「どのような感染対策を行っているかわからない」が最も高く、東京23区では5割を超えている。



<年代別>

年代別では、いずれの年代も「どのような感染対策を行っているかわからない」が最も高く、高齢者では5割半ばを超え高くなっている。



7. ご意見等

Q16 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
コロナ禍で、乗り物が著しく乗客が減少している感じがする。そのために、鉄道会社の経営が大変厳しくなっている。鉄道会社は、感染対策をしっかりと行って、乗客に安心感を与えてほしい。それが、乗客を増やすことにつながると思う。
公共交通機関は朝の通勤時のラッシュはほぼコロナ感染以前の状態に戻りつつあるので、換気や今後の外出時マスク不要の方向性が気になる。
特に今はコロナとして特別な思いは無く普通に生活している。
電車の混雑緩和に対して、本数を増やすか、改札口で、規制をして、電車の混雑を緩和してほしい。心配していない。
もうコロナ対策は十分実施されたから、そろそろ解除しても良いと思う。欧米では既にマスクもしてないし、ワクチン接種も行っていないところが多い。先般のサッカーワールドカップを見ても誰もマスクをしてないし、多くの人が近くで会話をしており、ハグや握手をしている。
コロナ感染、インフルエンザ感染対応としてマスクは着用して欲しい。
コロナ感染により乗務員の回転がスムーズに行かず、交通機関の便数を減らしたことがあったが、密を避けるためにもむしろ便数を増やしてほしい。
どの交通機関が最も感染率が高いのか、定量的に示してほしい。
収束後国内旅行を開始したい。
コロナはなくならないし、最後は自己防衛しかない。
感染対策を徹底して、外出する機会を増やしたい。
感染慣れしているだけで、実際の感染者もかなり多くおり、死者が出るほどの症状が出ているため、引き続き対策は必要。
地下鉄の換気状況がよくわからない。
もうコロナ対策は必要ないと思う。
早く収まってほしい。もう我慢ができなくなっている。
総じてみな良く対策されていると思う。
マスクはいつまでもいりそう。
感染症を防ぐことは困難。自分の出来る範囲で努力して、感染することがあれば事後の反省としたい。
各自で、携帯用のアルコール消毒液を持参するしかないと思う。

Ⅲ 調査票

あなたご自身に関するアンケート

【 19% / 100% 】

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▼▼▼▼

次 ^

あなたご自身に関するアンケート

【 23 % / 100% 】

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

次 >

あなたご自身に関するアンケート

【 26 % / 100% 】

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

次 >

あなたご自身に関するアンケート

【 30 % / 100% 】

必須 SC1.

現在の日常的な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)
 ※週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。

ここに回答→	利用する	利用しない
路線バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
高速バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
その他バス	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
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"/>

次 >

あなたご自身に関するアンケート

【 34 % / 100% 】

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当てはまるものをご回答ください。(それぞれ1つずつ選択)

ここに回答→	通勤	通学	通院	買い物・レジャー	その他
路線バス	<input type="radio"/>				
高速バス	<input type="radio"/>				
その他バス	<input type="radio"/>				
タクシー	<input type="radio"/>				
鉄道	<input type="radio"/>				
船舶	<input type="radio"/>				

次 >

あなたご自身に関するアンケート

【 38 % / 100% 】

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。

次 >

あなたご自身に関するアンケート

【 42 % / 100% 】

必須 Q1.

あなたの新型コロナウイルスのワクチン接種状況についてお知らせください。 (1つ選択)

- 4回以上
- 3回
- 2回
- 1回
- 接種するつもりだが、まだできていない
- 接種するか決めていない
- 接種するつもりはない

次 >

あなたご自身に関するアンケート

【 46 % / 100% 】

必須 Q2.

コロナ禍において、あなたの職場や学校では、テレワークやオンライン講義などの移動を伴わない勤務・授業が実施されましたか。 (1つ選択)

- コロナ禍以前から、テレワーク/オンライン授業が実施されていた
- コロナ禍を機に、テレワーク/オンライン授業が実施された
- テレワーク/オンライン授業は実施されなかった

次 >

必須 Q3.

テレワークやオンライン講義などの移動を伴わない勤務・授業形態について、新型コロナウイルス感染症拡大期（2020～2022年ごろ）において“最も頻度が高かった時期”（※）の実施頻度をご回答ください。（1つ選択）

※緊急事態宣言発令時 等

- 週1回未満
- 週1回
- 週2回
- 週3回
- 週4回
- 週5回以上

必須 Q4.

テレワークやオンライン講義などの移動を伴わない勤務・授業形態について、“現在”の実施頻度をご回答ください。（1つ選択）

- 週1回未満
- 週1回
- 週2回
- 週3回
- 週4回
- 週5回以上
- 一時期テレワーク/オンライン授業が実施されていたが、現在は実施されていない

あなたご自身に関するアンケート

【 53% / 100% 】

必須 Q5.

新型コロナウイルス感染症拡大以前（2019年以前）の交通機関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）

ここに回答→	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
路線バス	<input type="radio"/>					
高速バス	<input type="radio"/>					
その他バス	<input type="radio"/>					
タクシー	<input type="radio"/>					
鉄道	<input type="radio"/>					
船舶	<input type="radio"/>					
自家用車の利用	<input type="radio"/>					
自転車の利用	<input type="radio"/>					
徒歩	<input type="radio"/>					

次 ^

あなたご自身に関するアンケート

【 57% / 100% 】

必須 Q6.

新型コロナウイルス感染症拡大期（2020～2022年ごろ）の交通機関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）

ここに回答→	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
路線バス	<input type="radio"/>					
高速バス	<input type="radio"/>					
その他バス	<input type="radio"/>					
タクシー	<input type="radio"/>					
鉄道	<input type="radio"/>					
船舶	<input type="radio"/>					
自家用車の利用	<input type="radio"/>					
自転車の利用	<input type="radio"/>					
徒歩	<input type="radio"/>					

次 ^

あなたご自身に関するアンケート

【 61% / 100% 】

必須 Q7.

今後の交通機関利用状況について、予測される利用頻度をご回答ください。（それぞれ1つずつ選択）

ココに回答→	週1回未満	週1回	週2回	週3回	週4回	週5回以上
路線バス	<input type="radio"/>					
高速バス	<input type="radio"/>					
その他バス	<input type="radio"/>					
タクシー	<input type="radio"/>					
鉄道	<input type="radio"/>					
船舶	<input type="radio"/>					
自家用車の利用	<input type="radio"/>					
自転車の利用	<input type="radio"/>					
徒歩	<input type="radio"/>					

次へ

あなたご自身に関するアンケート

【 65% / 100% 】

必須 Q8.

新型コロナウイルス感染拡大以前（2019年以前）と比較して、現在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）

- 利用回数が増えた
- 利用回数は変わらない
- 利用回数が減った

次へ

あなたご自身に関するアンケート

【 69% / 100% 】

Q8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。

必須 Q9.

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

次へ

あなたご自身に関するアンケート

【 73% / 100% 】

必須 Q10.

コロナ禍収束後の公共交通機関の利用意向について回答してください。（1つ選択）

- 利用回数を増やすつもり
- 利用回数は変わらない
- 利用回数を減らしたい

次へ

あなたご自身に関するアンケート

【 76 % / 100% 】

必須 Q11.

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

次へ

あなたご自身に関するアンケート

【 80 % / 100% 】

必須 Q12.

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

次へ

あなたご自身に関するアンケート

【 84 % / 100% 】

必須 Q13.

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

次 >

あなたご自身に関するアンケート

【 88 % / 100% 】

必須 Q14.

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)

- 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）
- 検温機器の設置
- その他

次 >

あなたご自身に関するアンケート

【 92 % / 100% 】

必須 Q15.

各公共交通機関の感染対策について、あなたの印象をご回答ください。（それぞれ1つずつ選択）

ココに回答→	しっかり対策されている印象	どちらかといえば対策されている印象	どちらともいえない	どちらかといえば対策が不十分	対策が不十分	どのような感染対策を行っているかわからない
路線バス	<input type="radio"/>					
高速バス	<input type="radio"/>					
その他バス	<input type="radio"/>					
タクシー	<input type="radio"/>					
鉄道	<input type="radio"/>					
船舶	<input type="radio"/>					

次へ

あなたご自身に関するアンケート

【 96 % / 100% 】

任意 Q16.

その他、ご意見等がありましたらご回答ください。

次へ

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5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
