

# 新型コロナウイルス感染症による 九州の公共交通事業者・観光事業者への影響 (令和3年12月分までの実績)

九州運輸局  
令和4年1月25日

運輸と観光で九州の元気を創ります

<お問い合わせ先>  
九州運輸局交通政策部交通企画課  
辻、時任  
電話：092-472-2315  
国土交通省九州運輸局HP  
<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/>

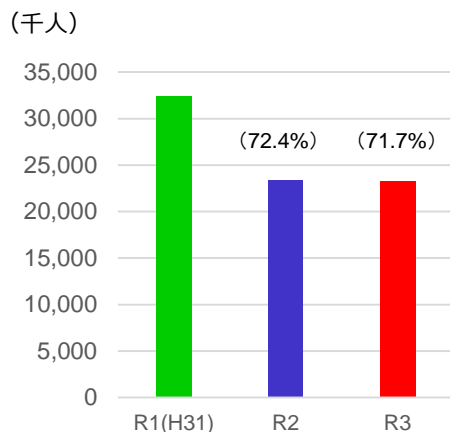
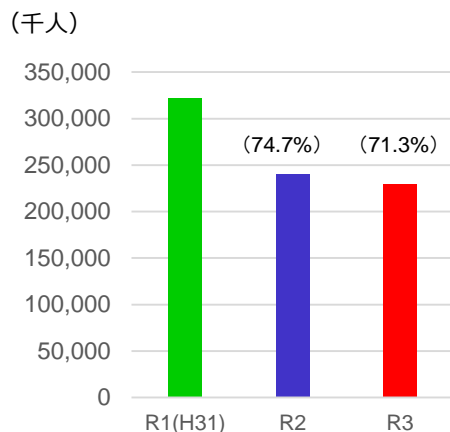
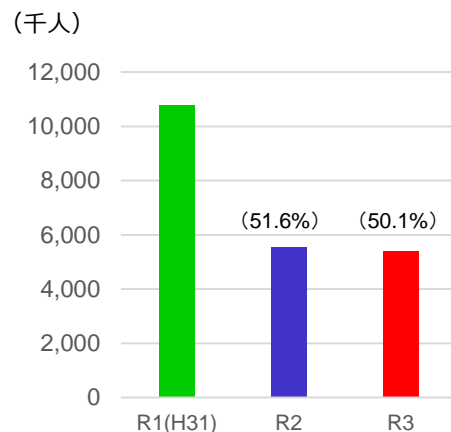
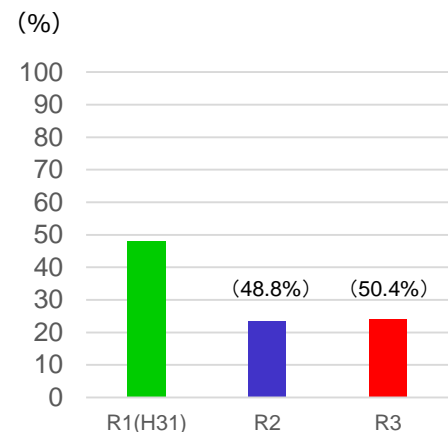
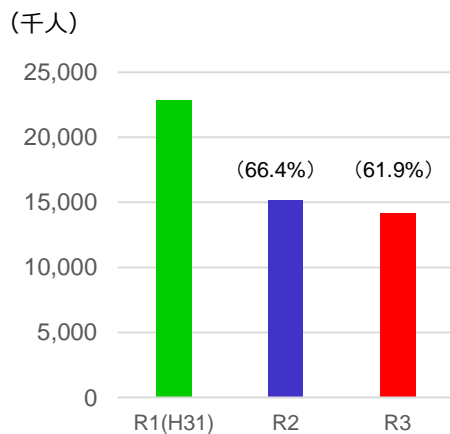
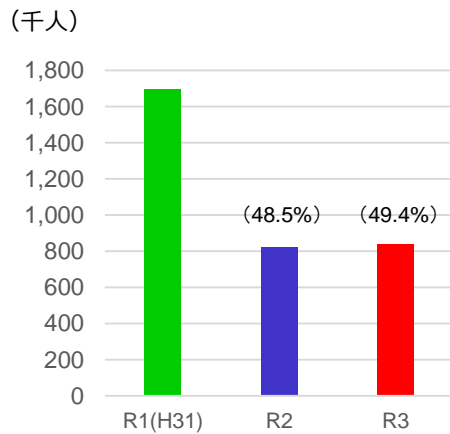
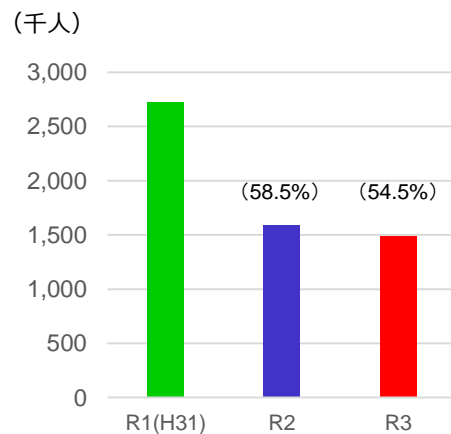
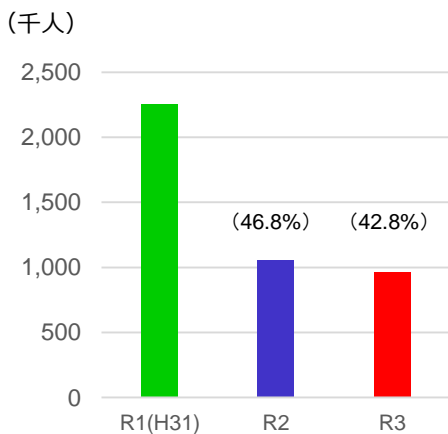


九州運輸局

# 九州の公共交通事業者の状況(年間輸送人員)

- 令和3年の年間輸送人員は、コロナ前の令和元年と比較して43～72%となっており、モード毎で大きな開きがある。
- 特に高速バスや貸切バス、長距離フェリー、主要離島航路、観光航路といった長距離移動や観光を目的としたモードにおいては、コロナ前の50%程度と低い水準となっている。また、これらのモードを月別で見ると緊急事態宣言・まん延防止重点措置による影響を大きく反映し、月毎の増減幅が大きくなっている。
- 令和2年との比較においては、今年度は一部のモードを除き輸送人員が微減しているが、令和2年1月・2月はコロナ禍が本格化していなかったことを考慮し、3月～12月期で比較すると、今年度は全モードで令和2年の実績を上回った。

 輸送  
人員

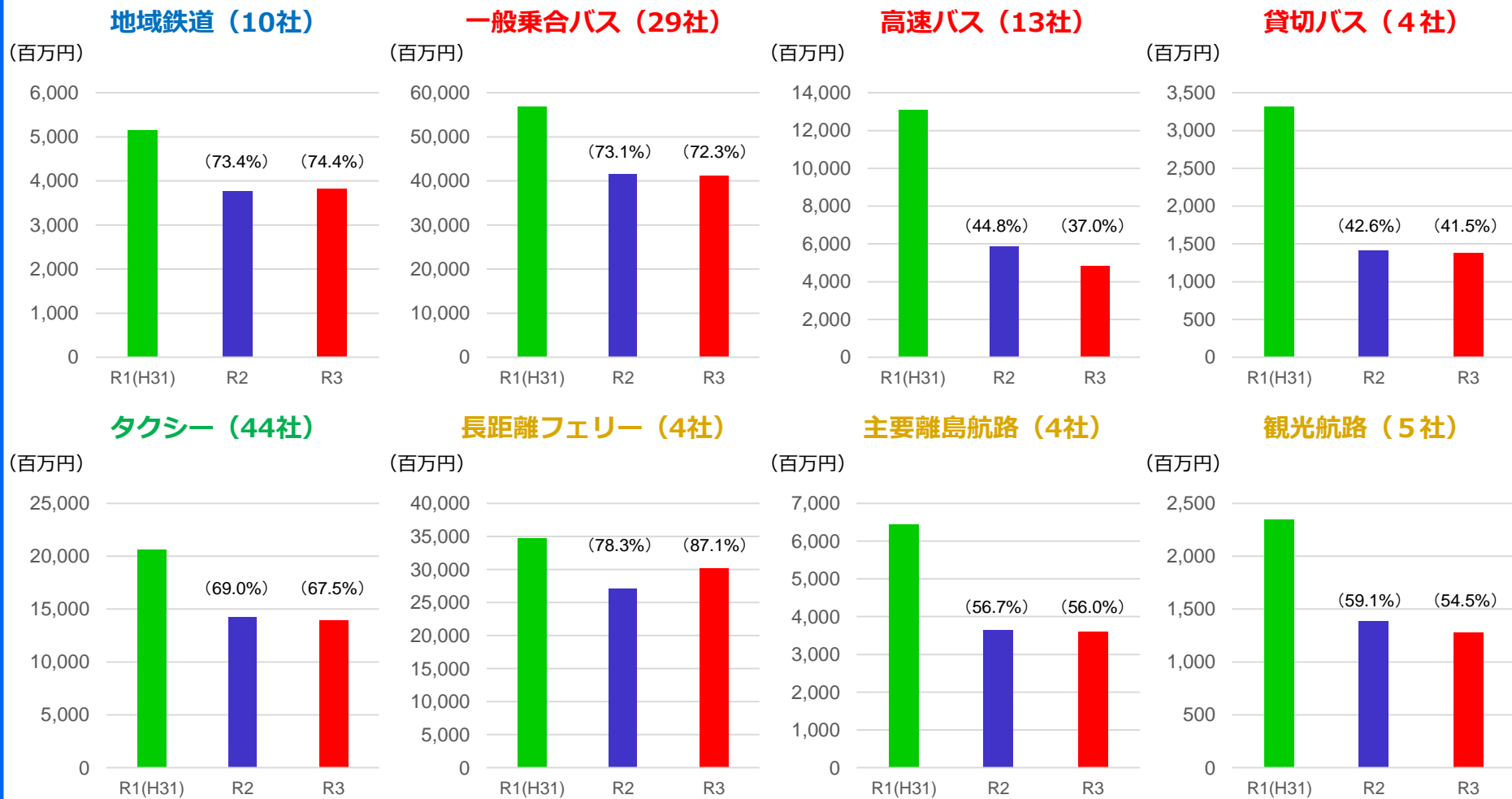
**地域鉄道 (10社)**

**一般乗合バス (22社)**

**高速バス (10社)**

**貸切バス (4社)**

**タクシー (44社)**

**長距離フェリー (5社)**

**主要離島航路 (5社)**

**観光航路 (5社)**


※ 各モードのサンプル数は、H31.1月～R3.12月の全ての月で実績がある事業者の数。※ グラフ上のカッコ内は、R1(H31)の年間輸送人員に対する各年の年間輸送人員の割合。  
 ※ 貸切バスのみ「実働率 = (延実働車両数) / (延実在車両数)」の平均値。

# 九州の公共交通事業者の状況(年間運送収入)

- 令和3年の年間運送収入は、コロナ前の令和元年と比較して37～87%となっており、年間輸送人員以上にモード毎での開きが大きい。
- 令和3年10月～12月にかけて緊急事態宣言・まん延防止重点措置の全面解除を受けて、全モードとも運送収入が大幅に回復したが、貨物運送が好調であった長距離フェリー以外のモードにおいては、コロナ前の水準に戻るには至らなかった（月別の実績については6頁参照）。
- 令和2年との比較においては、今年度は一部のモードを除き運送収入が微減しているが、令和2年1月・2月はコロナ禍が本格化していなかったことを考慮し、3月～12月期で比較すると、今年度は全モードで令和2年の実績を上回った。

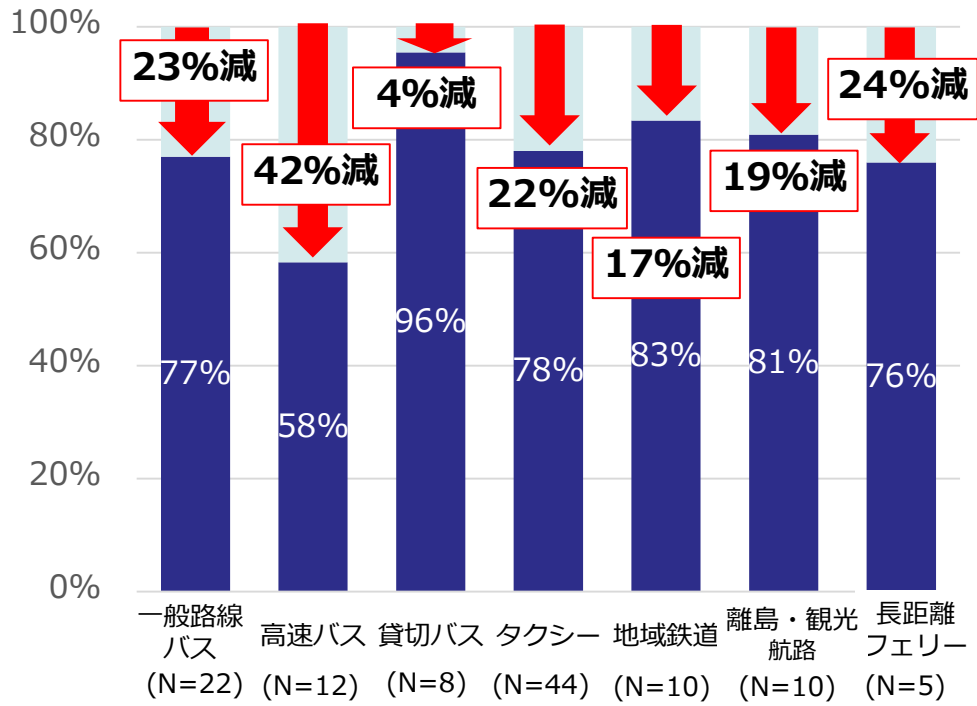
## 運送収入



※ 各モードのサンプル数は、H31.1月～R3.12月の全ての月で実績がある事業者の数。※ グラフ上のカッコ内は、R1(H31)の年間運送収入に対する各年の年間運送収入の割合。

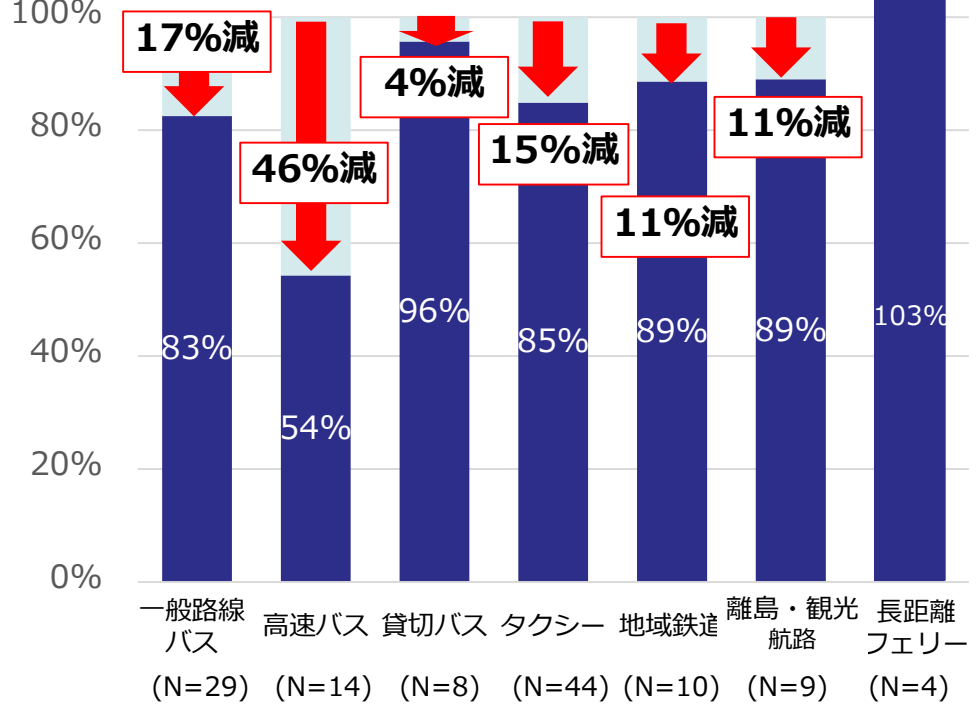
・令和3年12月の輸送人員・運送収入は、新型コロナの感染状況の落ち着きにより、全てのモードで先月（R3.11）より増加。GOTOキャンペーンの実施されていた昨年同月（R2.12）との比較においても全てのモードで輸送人員・運送収入ともに上回っている。また、貸切バスにおいては修学旅行等により輸送人員、運送収入ともにコロナ前の水準まで回復しており、長距離フェリーについては自動車航送や貨物運送の好調に加え、燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ上昇により運送収入がコロナ前の水準を上回っている。

### 12月の輸送人員（対R1同月比）



対前年比 (R3.12/R2.12)	102%	135%	129%	114%	108%	128%	143%
--------------------	------	------	------	------	------	------	------

### 12月の運送収入（対R1同月比）



対前年比 (R3.12/R2.12)	109%	133%	121%	119%	111%	139%	129%
--------------------	------	------	------	------	------	------	------

※ 対象期間は、令和3年12月1日～12月31日（貸切バスの輸送人員のみ、同期間の実働率の対R1年比）。  
 ※ 減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足し上げて比較した業界全体の値。Nは、回答のあった事業者数。  
 ※ 地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のこと（JR九州、西日本鉄道等は含まれない）。

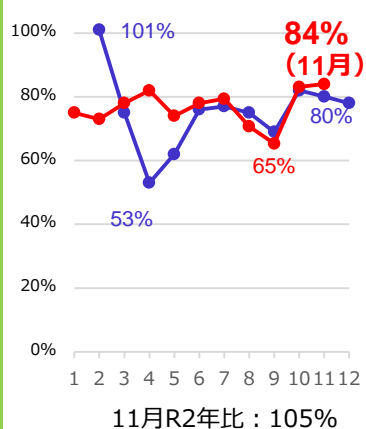
# 九州の公共交通事業者の状況(輸送人員)

## 輸送人員

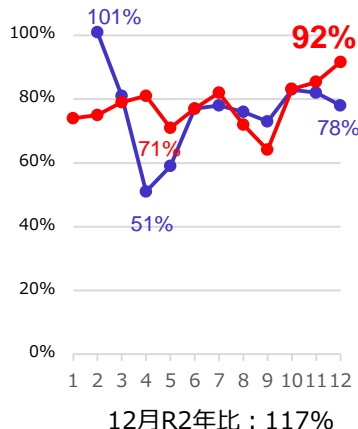
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

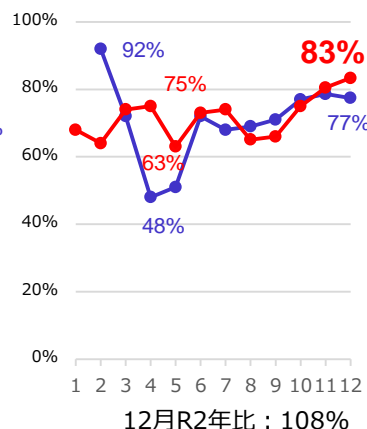
### JR九州



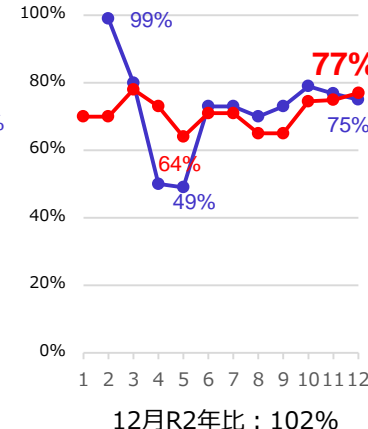
### 西日本鉄道



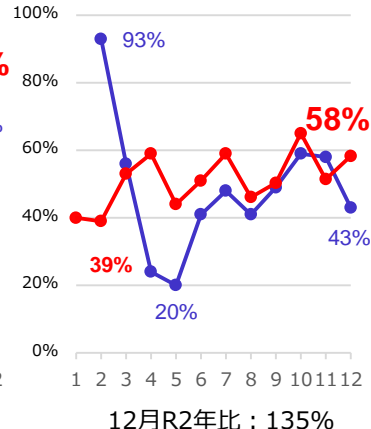
### 地域鉄道 (10社)



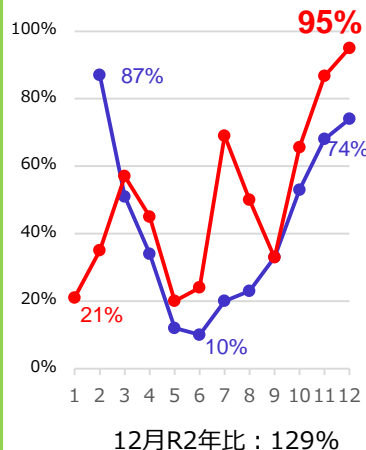
### 一般乗合バス (22社)



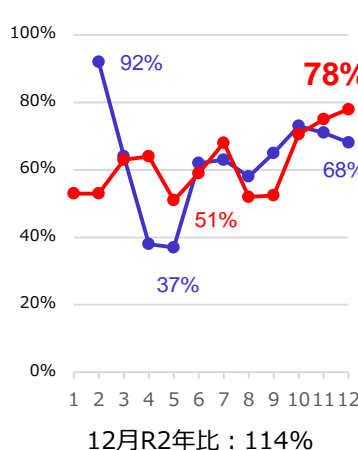
### 高速バス (12社)



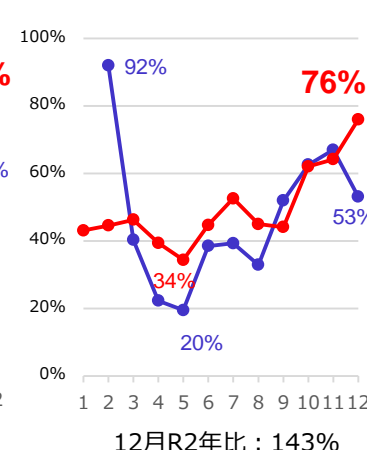
### 貸切バス (8社)



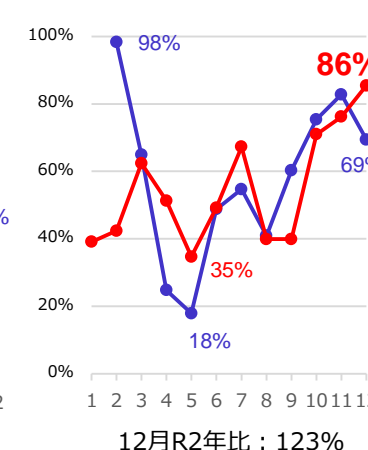
### タクシー (44社)



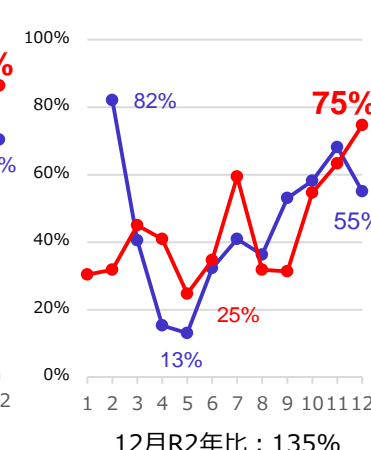
### 長距離フェリー (5社)



### 主要離島航路 (5社)



### 観光航路 (5社)



※ JR九州の輸送人員は、令和3年11月の値。その他は、令和3年12月の値。

※ 貸切バスのみ「実働率 = (延実働車両数) / (延実在車両数)」のR1年比。

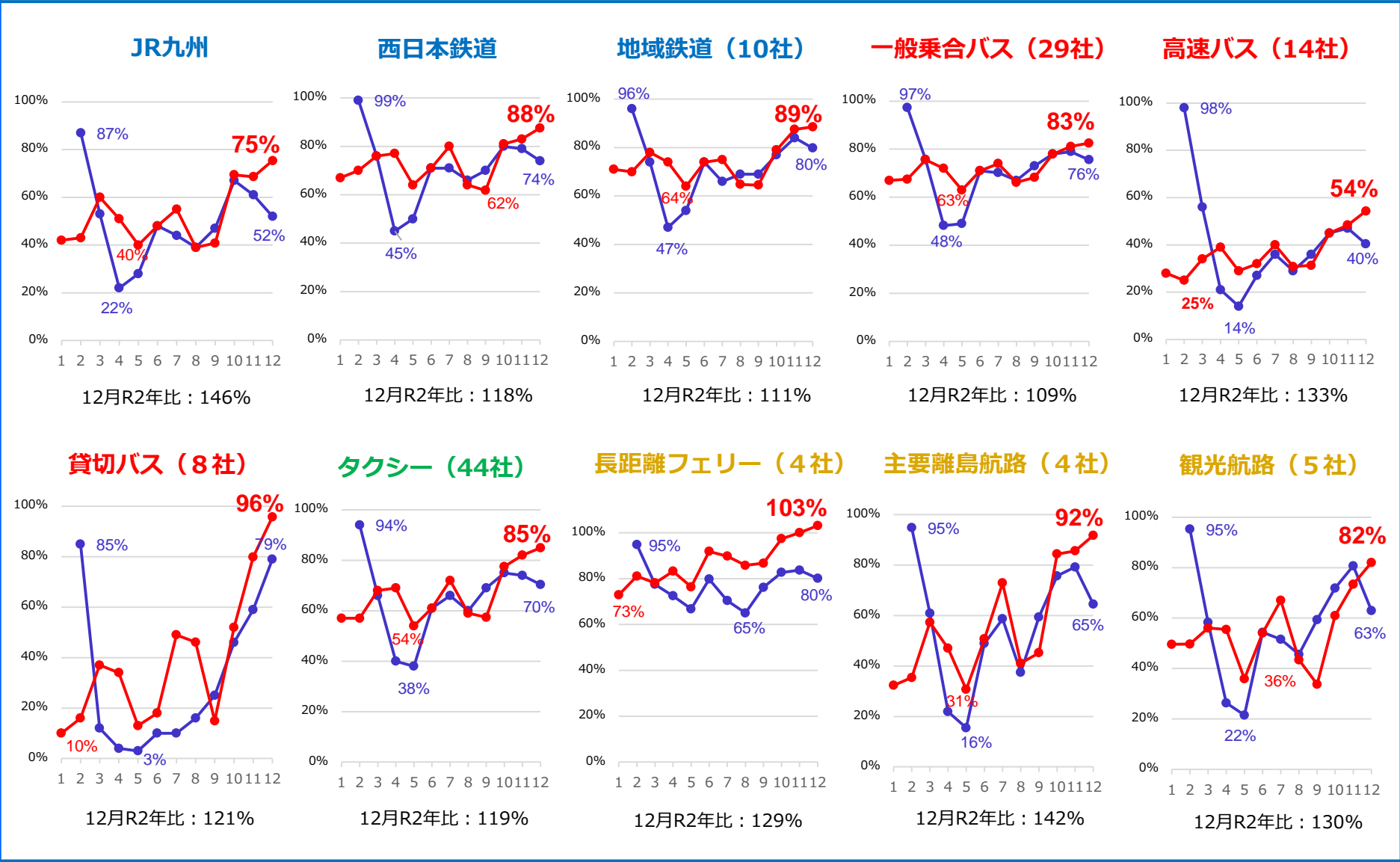
※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに(各月の記者会見時に公表したデータから)修正が生じている場合がある。

# 九州の公共交通事業者の状況(運送収入)

## 運送収入

(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1



※ JR九州の運送収入の数値は、同社HP (<https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/finance/monthly/>) に掲載の運輸取扱収入の対前年比データを基に九州運輸局で算出。  
 ※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに (各月の記者会見時に公表したデータから) 修正が生じている場合がある。

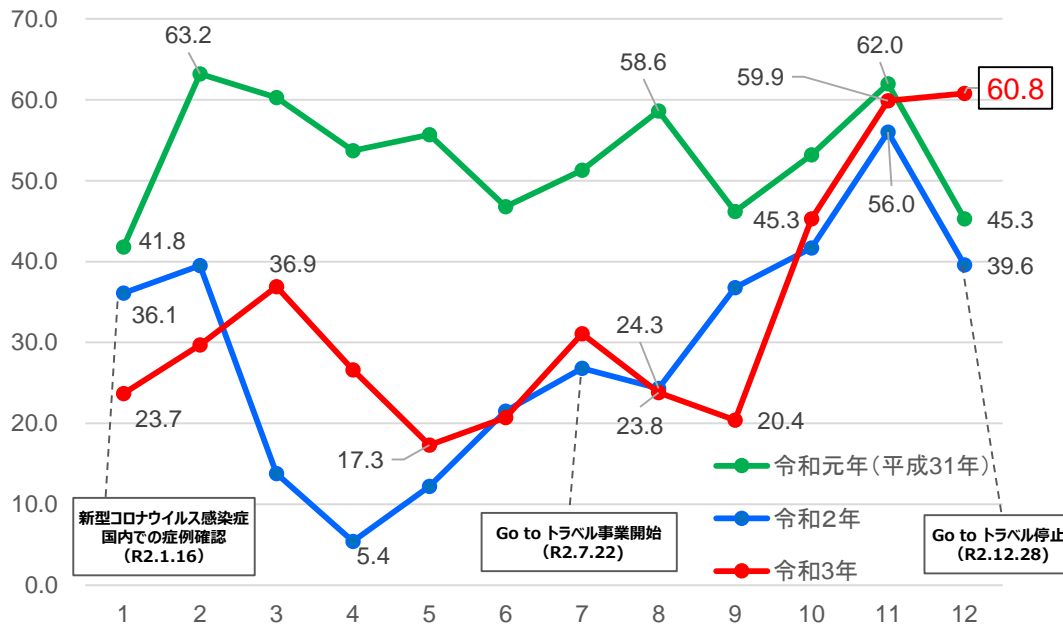
# 九州の宿泊事業の状況（稼働指数）

- 令和3年12月の九州の宿泊施設の稼働指数（稼働状況が良い場合は100に、悪い場合は0に近づく指標※公益財団法人九州経済調査協会調べ）は、前年12月（39.6）やコロナ禍以前の令和元年12月（45.3）を上回る60.8となり、コロナ禍（令和2年以降）では最も高い水準となった。
- 12月は例年宿泊需要が低下する時期であるが、新型コロナウイルスの感染状況が落ち着いていたことや、県内及び隣接県での旅行の割引等による観光需要喚起策の後押しもあり、高い稼働状況が続いた。

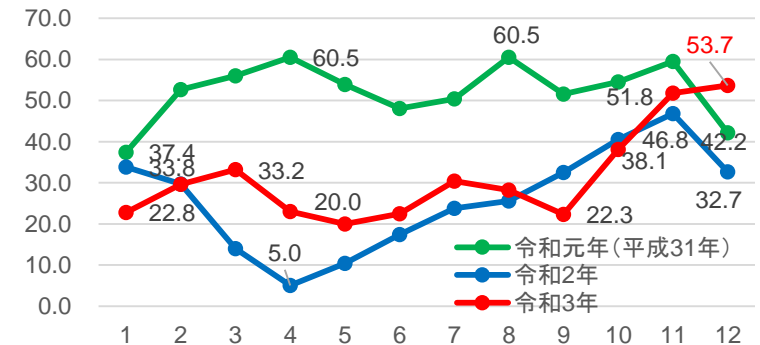
## 宿泊施設の稼働指数【九州各県】

県別	R1.12	R2.12	R3.12
福岡	42.1	31.6	49.2
佐賀	43.7	57.1	73.9
長崎	46.6	52.0	68.8
熊本	50.6	39.9	57.3
大分	44.6	47.2	61.5
宮崎	46.0	40.3	82.9
鹿児島	54.5	43.3	69.5
九州	45.3	39.6	60.8

## 宿泊施設の稼働指数の推移【九州】



## 宿泊施設の稼働指数の推移【全国】



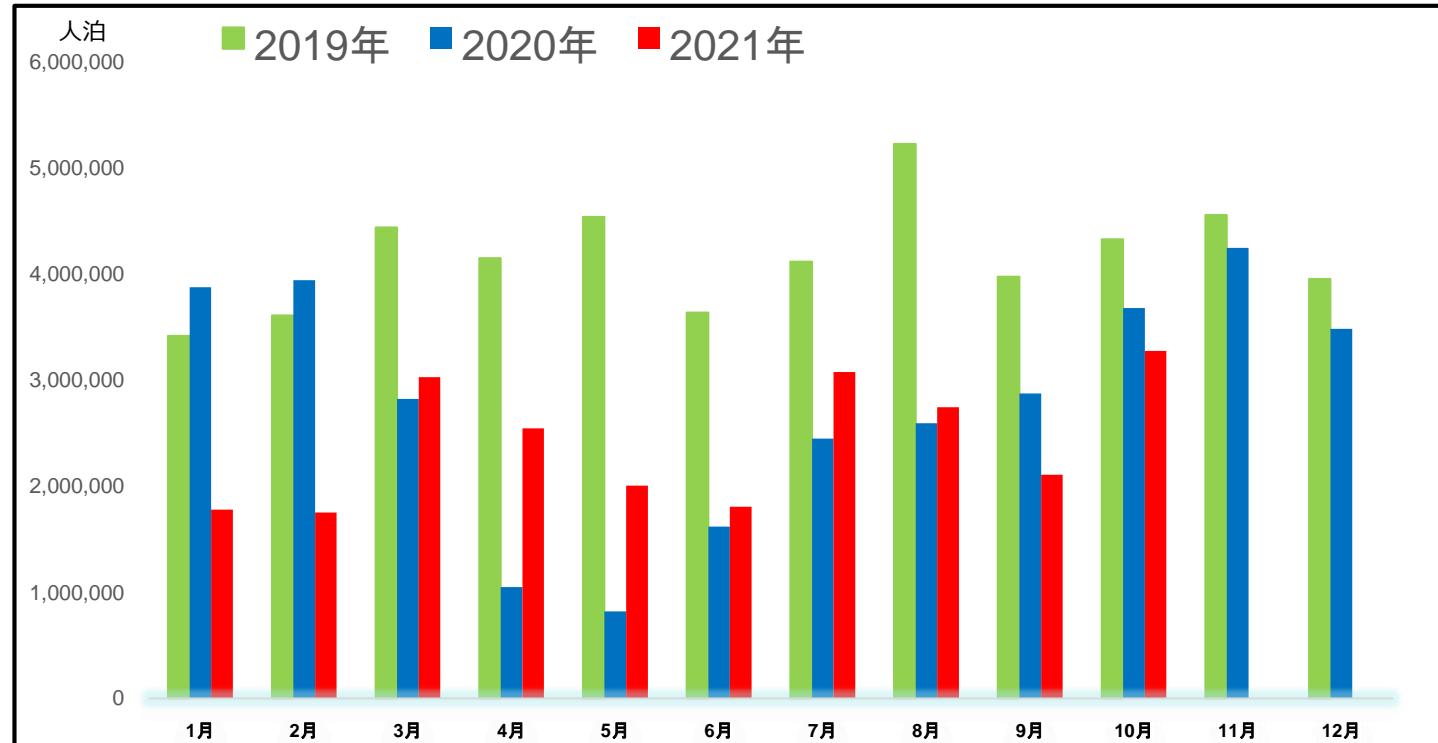
※ 稼働指数の数値は、公益財団法人九州経済調査協会「DATASALAD」（宿泊稼働指数、<https://datasalad.jp/report/news/2022-01-06-2/>）による。  
 なお、平成31年4月以降の算定式は、次のとおり。  
 $100 - \left( \frac{\text{当日の空室数} - \text{当日を含む過去730日の最小空室数}}{\text{当日を含む過去730日の最大空室数} - \text{当日を含む過去730日の最小空室数}} \right) \times 100$

- ・2019年と2020年で比較した場合、九州における日本人延べ宿泊者数は概ね3割減。福岡県においては4割近く減少。
- ・2020年7月にGoToトラベル事業が開始され、日本人延べ宿泊者数は回復傾向が見られたが、昨年12月の同事業の停止以降再び落ち込んだ。
- ・2021年はGo to トラベル事業に代わり九州各県で「県民割」（地域観光事業支援）が展開されたことを受け、3月～8月はほぼ前年を上回ったが、9月には再び緊急事態宣言等の影響を受け減少、同宣言等が解除された10月は再び増加に転じた。
- ・2019年との比較においては低い水準で推移している。

## 2019年と2020年の比較

## 2019年1月～2021年10月 九州における推移

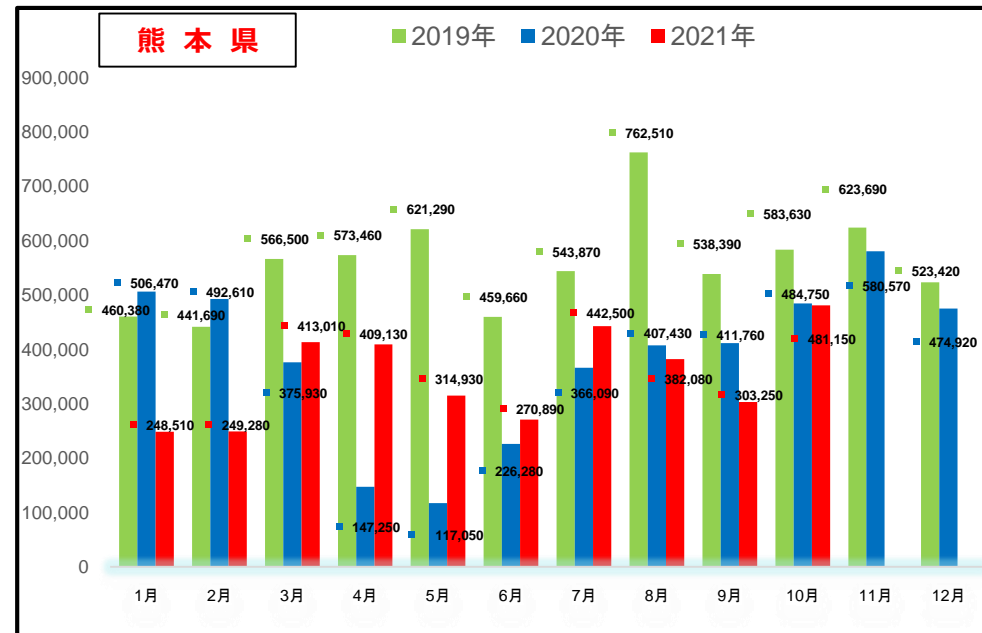
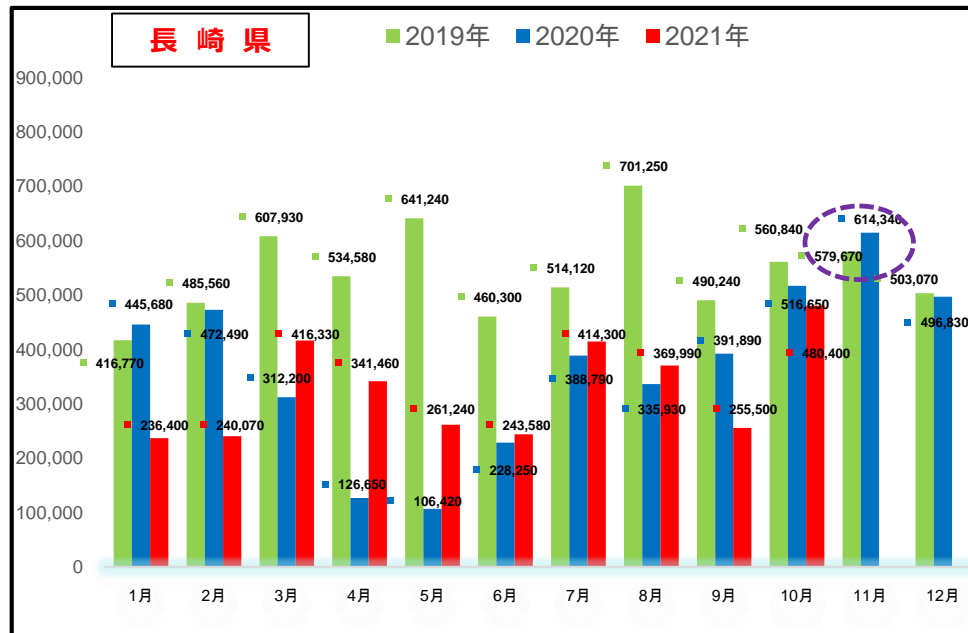
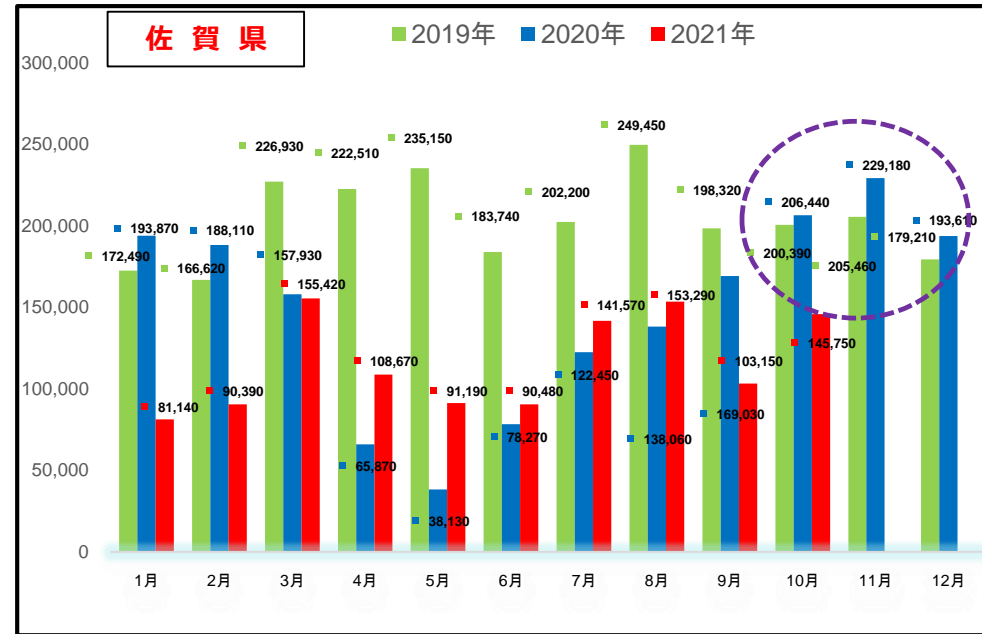
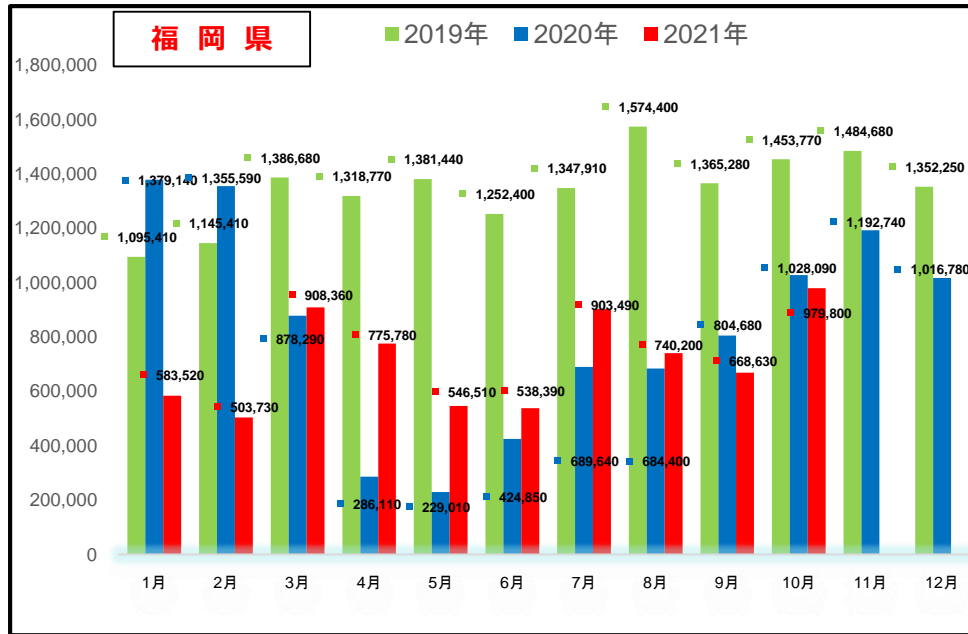
県別	1月～12月		
	2019年	2020年	対前年比
九州地方	50,011,060	33,501,010	-33.0%
福岡県	16,158,420	9,969,350	-38.3%
佐賀県	2,442,490	1,780,950	-27.1%
長崎県	6,495,540	4,436,130	-31.7%
熊本県	6,698,480	4,591,110	-31.5%
大分県	6,695,920	4,698,430	-29.8%
宮崎県	3,993,800	3,019,910	-24.4%
鹿児島県	7,526,440	5,005,140	-33.5%



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2019年	3,420,570	3,614,650	4,445,190	4,153,930	4,545,890	3,642,580	4,120,630	5,232,580	3,978,710	4,332,120	4,564,160	3,960,050
2020年	3,880,320	3,947,920	2,826,730	1,051,740	822,020	1,621,470	2,452,540	2,598,350	2,876,700	3,684,400	4,252,120	3,486,700
2021年	1,783,380	1,756,450	3,030,930	2,550,000	2,008,270	1,810,400	3,080,750	2,749,190	2,111,950	3,281,080		

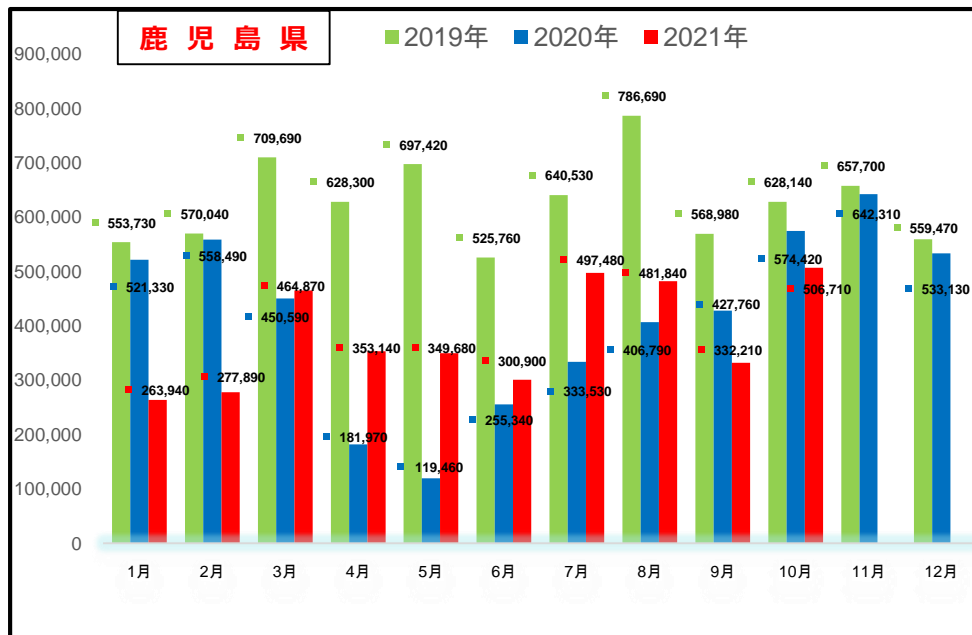
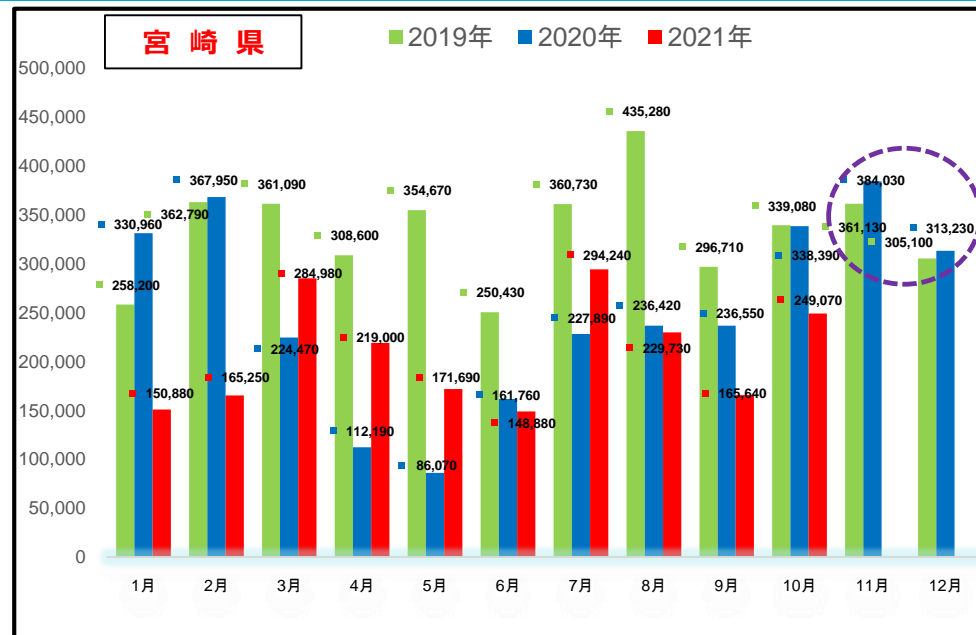
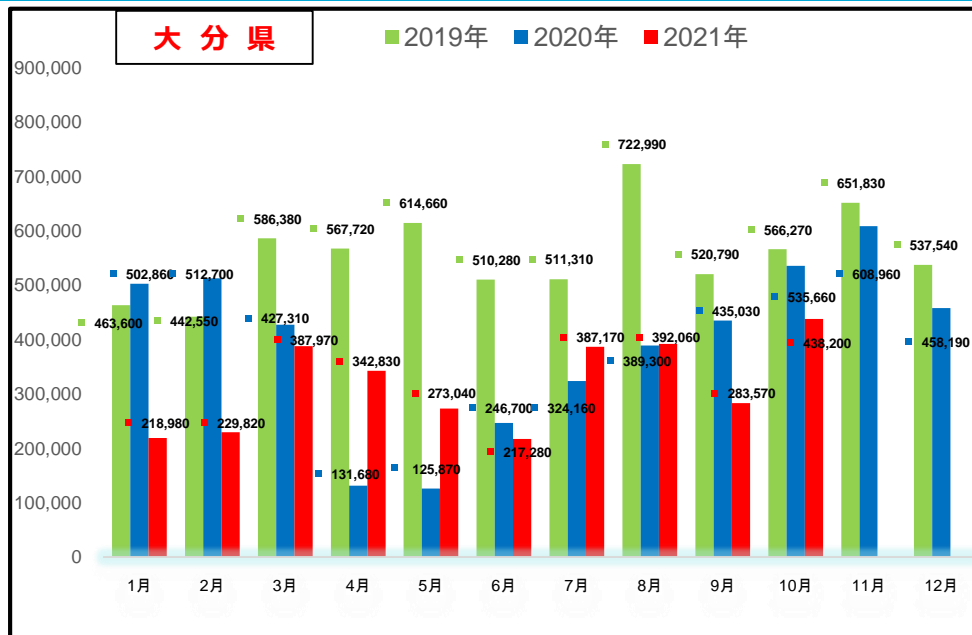


# 観光関係データ（日本人延べ宿泊者数 各県毎の推移）



※出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」（全ての施設に対する調査）

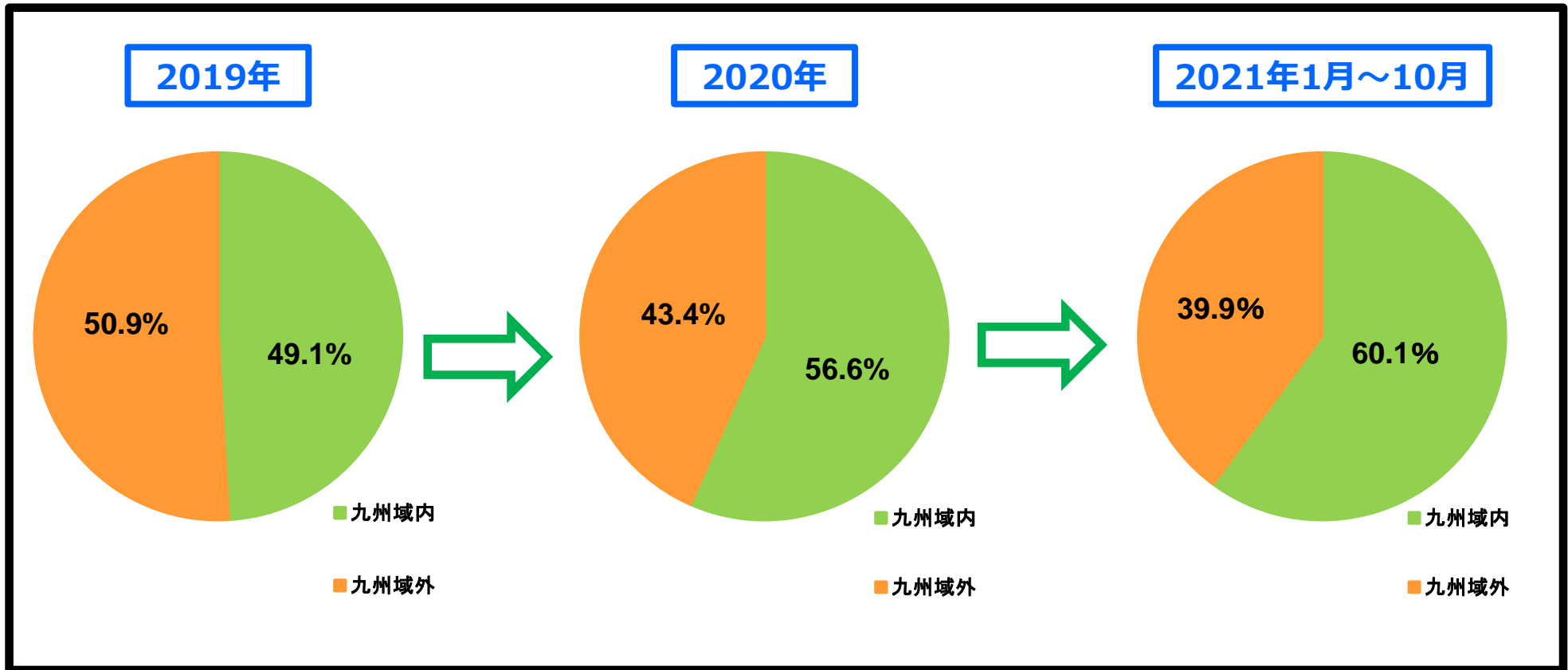
# 観光関係データ（日本人延べ宿泊者数 各県毎の推移）



# 観光関係データ（日本人延べ宿泊者数 居住地割合）

- ・九州に宿泊する日本人の居住地についてみると、コロナ禍以前の2019年は九州域内と九州域外はほぼ半々だったが、コロナ禍以降、九州域内のウェイトが高まっている。
- ・各県別をみると、近場で過ごす「マイクロツーリズム」の広がりを受け、特に佐賀県（+16.3pt）、長崎県（+20.0pt）熊本県（+16.1pt）、鹿児島県（+17.5pt）で県内からの宿泊者数の割合が大きく増加した。

## 九州全体



※出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」（従業員数100人以上の施設に対する調査）  
※「居住地不詳」を除く

# 観光関係データ（日本人延べ宿泊者数 居住地割合）

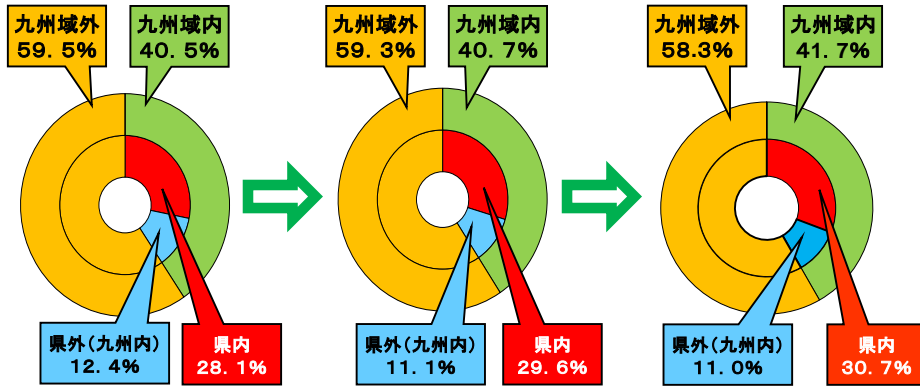
## 福岡県

## 佐賀県

2019年

2020年

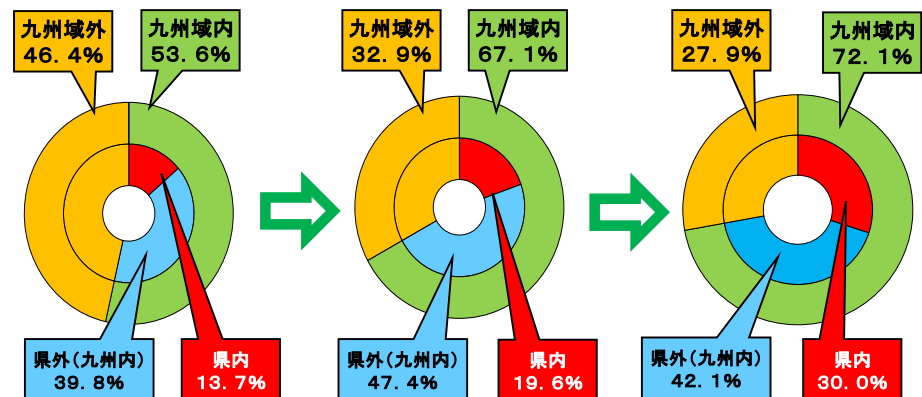
2021年1~10月



2019年

2020年

2021年1~10月



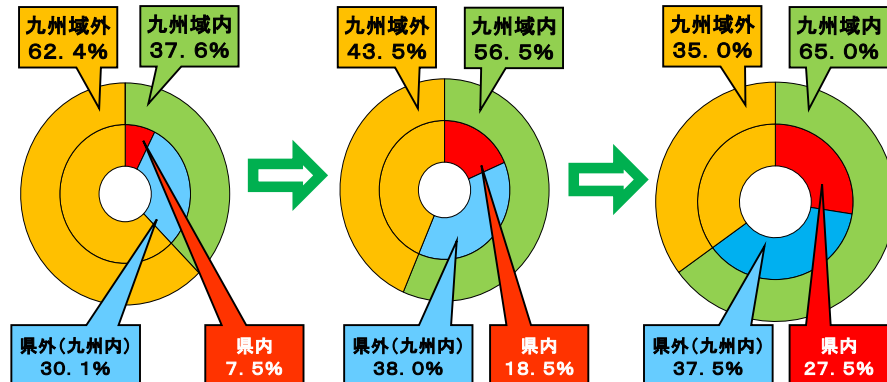
## 長崎県

## 熊本県

2019年

2020年

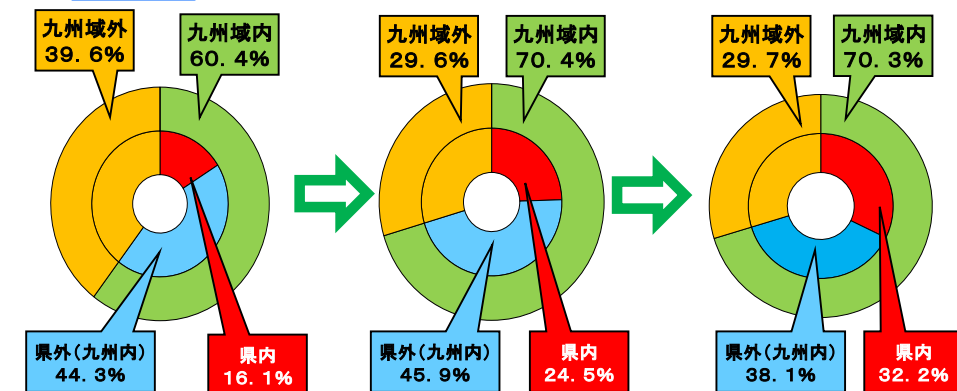
2021年1~10月



2019年

2020年

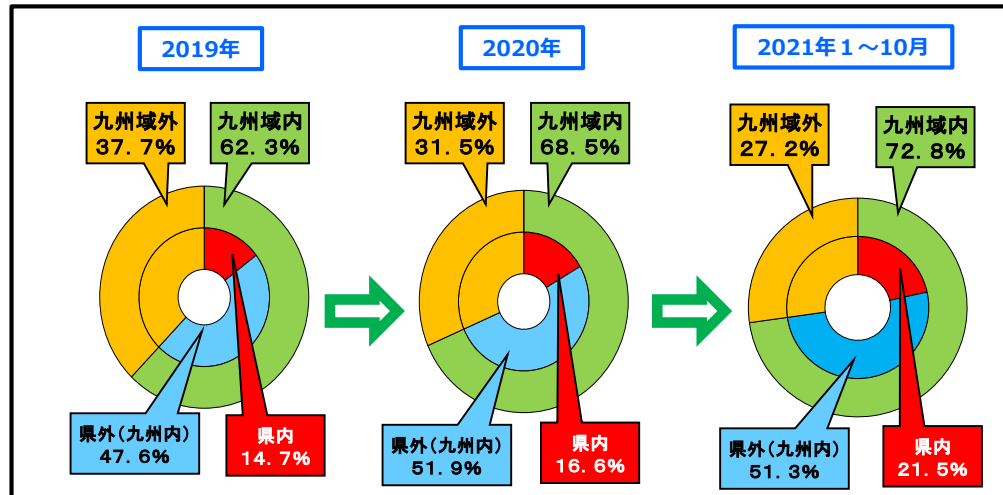
2021年1~10月



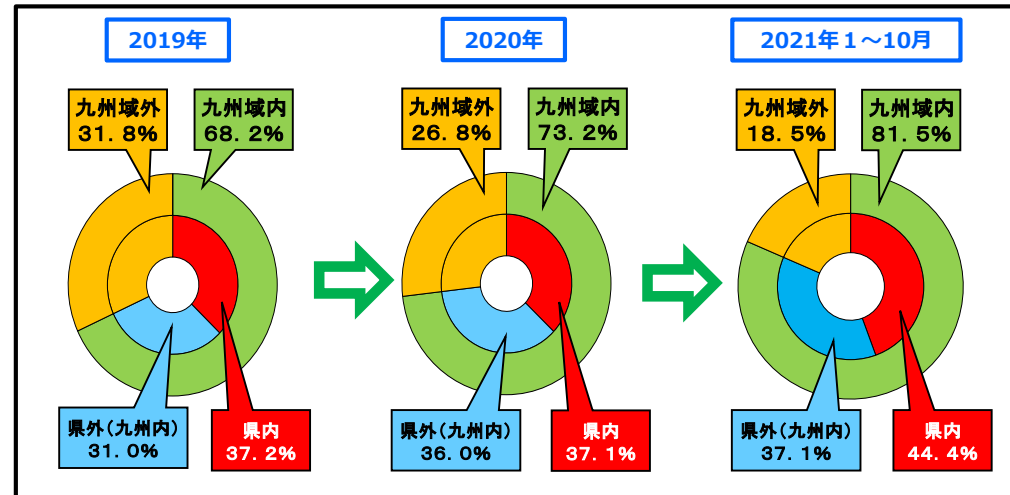
※出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」（従業員数100人以上の施設に対する調査）  
※「居住地不詳」を除く

# 観光関係データ（日本人延べ宿泊者数 居住地割合）

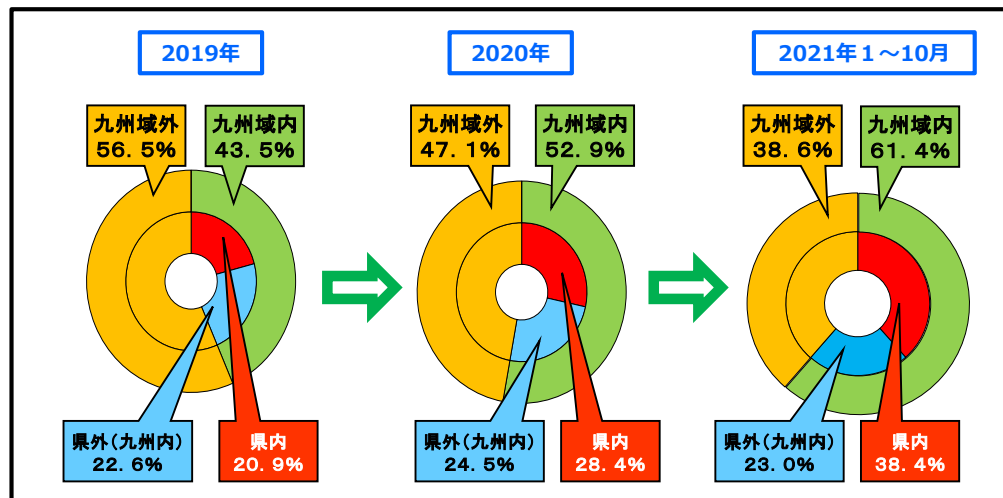
## 大分県



## 宮崎県



## 鹿児島県



※出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」（従業員数100人以上の施設に対する調査）  
※「居住地不詳」を除く

**【参考資料①】**  
**交通・観光事業者に対する  
最新の支援措置について**

# 「新たな経済対策(R3.11.9閣議決定)」における交通・観光事業者に対する支援

## 公共交通関係

### ■ 持続可能な地域公共交通の実現 【285億円】

- ・公共交通事業者による、デジタル化による経営効率化や感染症対策による安心なサービスの提供に対する支援。
- ・補助が必要な生活路線における欠損額増大に対する支援等。
- ・地域公共交通を地域の多様な主体が支える先進的な取組(共創)に対するモデル的な支援。

### ■ 観光インバウンドの回復に備えた基盤構築 【観光庁予算】

- ・キャッシュレス、多言語対応、段差解消、魅力ある車両等の導入等に対する支援。
- ・観光事業者と連携した観光地の高付加価値化に資する取組に対する支援。

等

## 観光関係

### ■ 新たなGoToトラベル事業 【約1兆3,239億円(R3補正額:約2,685億円)】

- ・我が国の地域経済を支える観光関連産業の維持を図るため、ワクチン接種証明や検査の活用による安全・安心の確保を前提とした仕組みに見直すとともに、平日への旅行需要の分散化策等を措置。

### ■ 地域一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化 【約1,000億円】

- ・地域一体となった観光地再生・高付加価値化に向けて、観光地の中核となる宿泊施設の改修や廃屋の撤去等を重点的・集中的に支援。

### ■ 地域独自の観光資源を活用した地域の稼げる看板商品の創出 【約101億円】

- ・地域ならではの観光資源を活用したコンテンツの造成から販路開拓までを一体的に支援。

等

## 業界横断的な支援

### ■ 地方創生臨時交付金の増額 【九州の自治体への交付限度額:約1,333億円】※地方単独事業分

- ・交通・観光事業者の支援への活用を県知事・市町村長に働きかけ。

【令和2年補正予算(1~3次)、令和3年当初予算での活用実績(九州):151自治体、520事業】

等

- 地域公共交通は、新型コロナや燃油価格高騰等の影響による厳しい経営状況にも関わらず、社会のインフラとして地域のくらしを守るためサービス提供を維持してきたところ。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応し、情報化・データ化等を通じた事業の効率化・高度化による企業経営の改善を図るとともに、観光と連携した取組、多様な主体の参画による地域交通に対して支援を行い、もって持続可能な地域公共交通を実現する必要。

## 補助対象事業者

- 鉄軌道事業者
- バス事業者
- タクシー事業者
- 旅客船事業者
- 航空運送事業者(特定本邦航空運送事業者を除く。)

※一部、燃油価格高騰への対策を含む

## 情報化・データ化等による地域交通の経営改善支援事業

公共交通事業者による、デジタル化による経営効率化や感染症対策による安心なサービスの提供に対する支援。

### 【支援対象のイメージ】

- ・公共交通のCX・DX化の推進に要する経費
- ・感染症対策に要する経費
- ・新たな取組に係る実証運行に要する経費



乗降データによる効率的な運行



AIオンデマンド交通



空気清浄フィルタ等



リアルタイム情報提供

## 既存の地域公共交通支援に対する追加的な支援

- ・コロナの影響を受けた既存補助路線・航路の維持(欠損額増大に対する支援、補助要件の緩和)
- ・地域の鉄道における安全対策
- ・交通機関におけるバリアフリー対策(点字ブロック、福祉タクシー、障害者用ICカードシステム等)



車両の更新



点字ブロック



福祉タクシー



線路設備の修繕

## 地域が支える地域公共交通の先進・優良事例への支援

地域公共交通を地域の多様な主体が支える先進的な取組(共創)をモデル的に支援。



- **コロナ禍により甚大な影響を受けている観光の復興**に向けて、「**新たな Go To トラベル事業**」等を実施し、**観光需要の喚起**を図るとともに、**ワーケーション**や「**第2のふるさとづくり**」などにより、**新たな国内交流需要の掘り起こし**を行う。
- 併せて、**デジタル化等による生産性向上**、**宿泊施設を核とした観光地の再生・高付加価値化**など、**観光産業や地域を多面的に支援**する。
- さらに、**国際交流の回復に向けた準備を進める**。

## 1 国内交流の回復・新たな交流市場の開拓

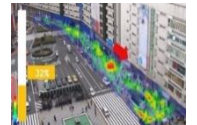
- **観光需要の喚起**（「ワクチン・検査パッケージ」を活用し、「新たなGotoトラベル事業」の実施等）
- **新たな交流市場の開拓**（ワーケーション、「第2のふるさとづくり」（何度も地域に通う旅、帰る旅）の推進等）



等

## 2 観光産業の変革

- **デジタル技術を活用した観光サービスの変革**（顧客管理システムや非接触型チェックインシステム等の導入促進、新コンテンツの創出、観光地の混雑回避や再来訪の促進等）
- **観光産業の高付加価値化**（新たなビジネス手法の導入支援等）
- **安全・安心の確保**（宿泊施設のバリアフリー改修支援等）



等

## 3 交流拡大により豊かさを実感できる地域の実現

- **宿泊施設を核とした観光地の再生・高付加価値化**（宿泊施設の改修、廃屋撤去等に対する支援の強化）
- **高付加価値なコンテンツ創出**（地域の幅広い関係者との連携による地域の稼げる「看板商品」の創出促進）
- **持続可能な観光に関する取組強化**（地域住民の理解促進・オーバーツーリズムの防止等）



等

## 4 国際交流の回復に向けた準備・質的な変革

- **国際交流の回復に備えた受入環境の整備**（観光施設等での多言語化、WIFI、キャッシュレス決済導入促進等）
- **高付加価値なインバウンド観光地づくり**（地域と民間のマッチングによる宿泊施設誘致、スキル向上等のための人材研修等）
- **「コト消費」の深化**（体験型観光コンテンツの造成促進等）
- **コロナの需要変化を踏まえたプロモーション等**



16  
等



約1,000億円

# 地域一体となった観光地の再生・観光サービスの高付加価値化

- 観光地の顔となる宿泊施設を中心とした、地域一体となった面的な観光地再生・高付加価値化について、自治体・DMO等による観光地再生に向けた地域計画の作成や同計画に基づく改修事業等を強力に支援。
- 観光地全体が裨益する大規模な改修への支援を可能とするため、予算額1,000億円を確保するほか、宿泊施設改修について、補助上限を1億円とするとともに経営体力の低い事業者に対する補助率を2/3に引き上げるといった措置を講じる。

参考：令和2年度3次補正で措置された「既存観光拠点の再生・高付加価値化推進事業」の予算額は550億円、補助上限は2,000万円、補助率は1/2

※ 計画に参加する事業者において従業員の質上げに取り組む地域を優先的に採択

## ① 地域計画の作成支援

※ 自治体・DMO等の地域を代表する団体を取りまとめて作成

中長期的な観光地の再生・高付加価値化プラン（地域計画）の作成に向け、  
・地域の合意形成、・地域再生のコンセプトづくり、・個別施設の改修計画の磨き上げ、・資金調達などの点について、地域の取組を国が支援（専門家派遣等の実施）

## ② 地域計画に基づく事業支援

地域計画に基づく、面的な観光地再生に資する事業を強力に支援

### 宿泊施設の高付加価値化

観光地の面的再生に資する  
宿泊施設の大規模改修支援

補助上限1億円（補助率原則1/2（※））  
※ 投資余力に乏しい事業者について、一定の条件を満たしたものについては補助率2/3



### 観光地魅力向上のための廃屋撤去

観光地の景観改善等に資する  
廃屋の撤去支援

補助上限1億円（補助率1/2）



### 観光施設改修

土産物店や飲食店等の  
改修支援

補助上限500万円（補助率1/2）



### 公的施設への観光目的での改修

立地の良い公共施設への  
カフェ等の併設などの改修支援

補助上限2000万円（補助率1/2）  
※ 民間への運営委託等、民間活力導入が条件



○ 地域経済を支える観光の本格的な復興の実現に向けて、地域の稼げる看板商品の創出を図るため、自然、食、歴史・文化・芸術、生業、交通等の地域ならではの観光資源を活用したコンテンツの造成から販路開拓まで一貫した支援を実施する。

## 施策イメージ

(ツアー、旅行商品等の企画・開発費、モデルツアー実施費、プロモーション費等を支援)

### 自然

地域ならではの自然を活用した体験型アクティビティの造成



### 食

地域の名物食体験や地域特性を活かした新メニューの開発



### 歴史・文化・芸術

地域に根付く文化・芸術を観光客が体験できるプログラムの造成



### 地場産業（生業）

地域で営まれてきた生業を題材とした体験・学習プログラムの造成



### 交通

地域のシンボルである交通を活かした、地域ならではのコンテンツの造成



### <補助率・補助上限額>

補助率：500万円まで定額（10/10） + 500万円を超える部分については 1 / 2

補助上限額：1,000万円

# 地方創生臨時交付金を活用した交通・観光事業者に対する支援

- 政府では、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を創設し、新型コロナウイルス感染症対応に奔走する地方公共団体の取り組みを支援。
- 九州管内の地方公共団体では、同交付金を活用し、令和2年補正予算（1～3次）・令和3年当初予算合わせて151自治体（520事業）において、交通・観光事業者による感染防止対策等の取組に対する支援を実施。

## 感染防止対策

※既に終了している事業も含まれます。

### ●【長崎県】公共交通機関環境整備等支援事業

- ・ 県内の公共交通機関等において感染防止対策の経費支援
- ・ 支援割合
  - ①国の三次補正「ポストコロナ時代を見据えた地域公共交通の活性化・継続」で採択された取組への追加支援 4/5（国及び県）
  - ②感染防止対策のための環境整備にかかる経費への支援 7/10（上限5,000千円/社）
  - ③感染防止対策が十分に行えるタクシー車両の導入支援 1/3（上限600千円/台）

### ●【大分県】特別支援学校通学時感染防止対策事業

- ・ コロナ罹患による重症化リスクが高い特別支援学校へ通学する児童生徒の感染リスクの低減を図るため、スクールバスの増便を行う。
- ・ 令和3年度当初予算 186,524千円

### ●【鹿児島県】宿泊施設感染防止対策等支援事業費補助金

- ・ 県内の宿泊事業者が行う感染拡大防止策の強化等に係る費用の一部を支援する
- ・ 支援割合 3/4（R2年度実施分は1/2、R3年度実施分は1/4を上乗せ）
- ・ 上限額 部屋数9室以下の宿泊施設 750千円  
部屋数10～29室の宿泊施設 3,750千円  
部屋数30室以上の宿泊施設 7,500千円

## 既存の交通・観光の維持

## 交通・観光の需要喚起

### ●【福岡県】地域公共交通事業継続支援

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年4月～6月の乗客数が半減するなど厳しい経営状況におかれている地域鉄道や乗合バス事業者に対し、事業継続に必要な支援を行う（4月～6月の前年比減収額）
- ・ 支援割合 4/5（上限100,000千円）

### ●【菊池市】菊池市観光事業継続支援金

- ・ 令和2年4月～5月に30日間以上休業した宿泊事業者、貸切事業者に支援金を給付
- ・ 支援割合 宿泊事業者 客室1室につき50千円（上限1,000千円）  
貸切事業者 大型1台につき100千円、  
中型以下1台につき50千円（上限1,000千円）

### ●【佐賀市】SAGAつながるタクシー構築事業

- ・ 市内観光施設等や飲食店等を結ぶタクシー配車サービスの構築及び小グループ単位での観光に合わせた新たな観光タクシーコースの創設（タクシー観光商品（観光ルート）の開発、利用料金の支援（8割程度補助）、広報・ガイドブック作成、各施設案内表示・研修・事務費等）

### ●【小林市】小林市旅行商品造成支援事業費補助金

- ・ 新型コロナウイルス感染拡大により自粛傾向にある観光の活性化のため、旅行商品を造成する事業者に対し、旅行にかかるバス等の借上料の一部を助成
- ・ 支援割合 市内周遊ツアー 全額  
観光ツアー 1/2  
宿泊観光ツアー 全額
- ・ 上限額 大型バス100千円、中型・小型バス50千円、乗用20千円

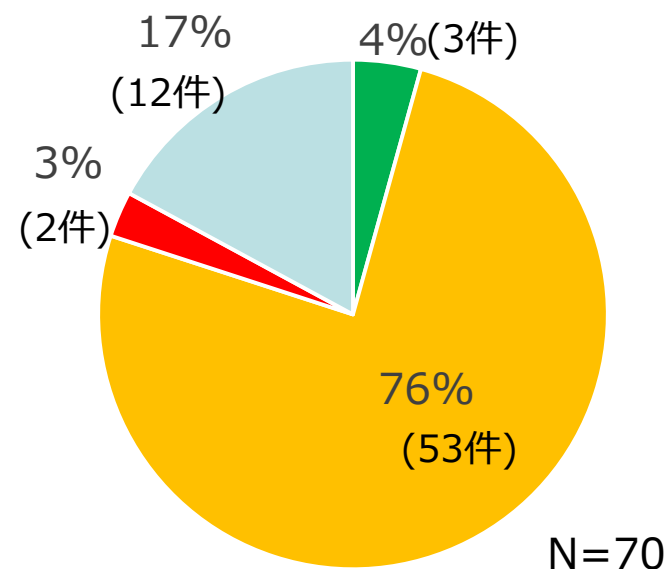
# 令和3年12月地方議会における交通事業者に対する支援

- 令和3年12月の地方議会において九州管内の60団体が交通関係支援の予算措置(総額約27億円)を計上。交通事業者に対する欠損額補填や給付金支援等の運行支援を内容とする措置が多数。

## ○交通関係支援自治体数・金額

福岡	15団体 (25%)	994,485千円
佐賀	4団体 (19%)	66,020千円
長崎	10団体 (46%)	116,457千円
熊本	11団体 (24%)	476,969千円
大分	3団体 (16%)	532,353千円
宮崎	7団体 (26%)	12,640千円
鹿児島	10団体 (23%)	518,899千円
合計	60団体 (25%)	2,717,823千円

## ○支援内容の内訳



- 感染症防止対策
- 運行支援
- MaaS等の新たな地域交通体系整備
- その他

**【参考資料②】**  
**県別の交通事業者の状況**

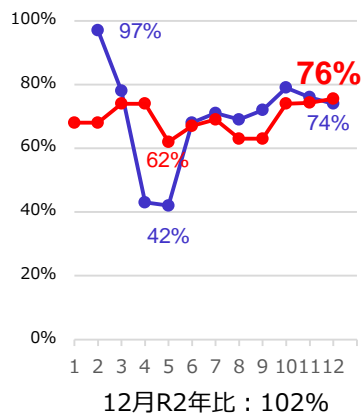
# 福岡県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

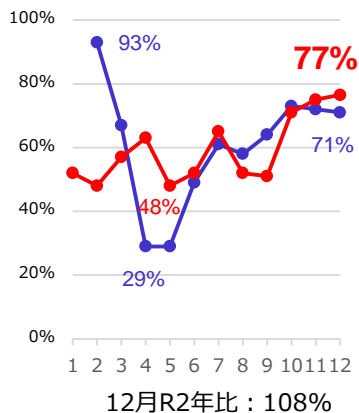
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

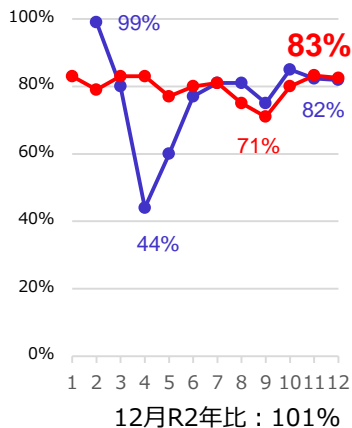
### 一般乗合バス (4社)



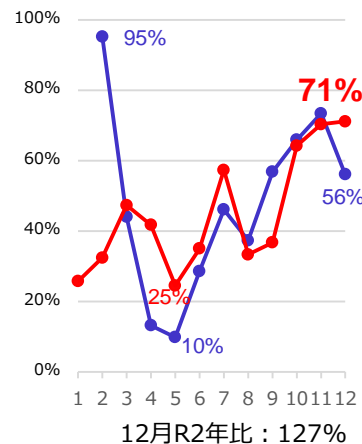
### タクシー (8社)



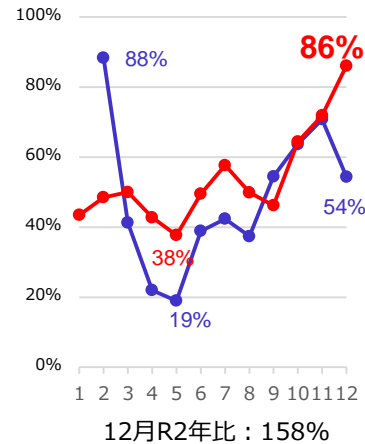
### 地域鉄道 (3社)



### 離島・観光航路 (2社)



### 長距離フェリー (3社)

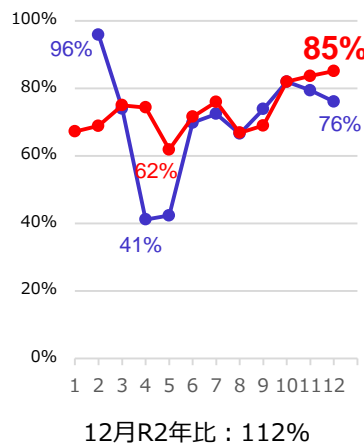


## 運送収入

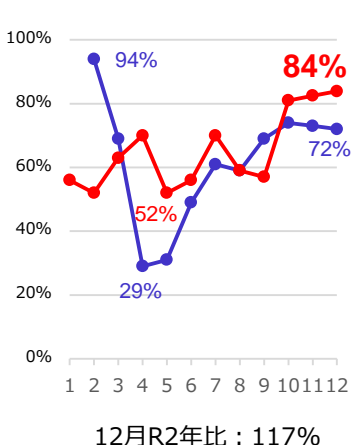
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

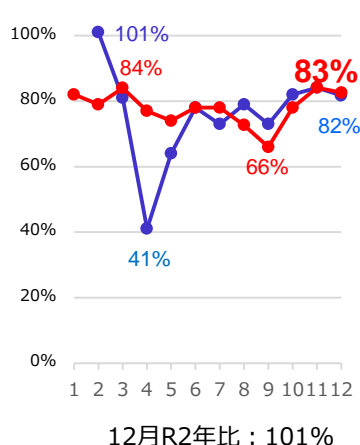
### 一般乗合バス (8社)



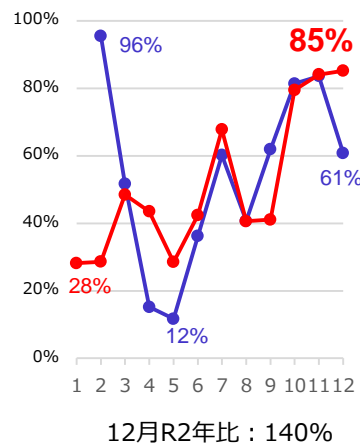
### タクシー (8社)



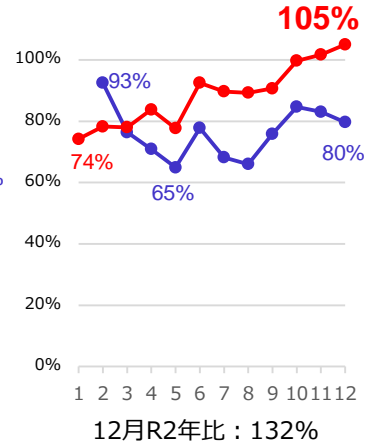
### 地域鉄道 (3社)



### 離島・観光航路 (2社)



### 長距離フェリー (3社)



※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。

※ 同月R2年比は、サンプル数を合わせて算出している。

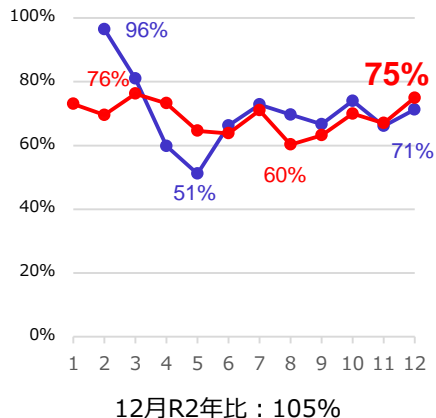
# 佐賀県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

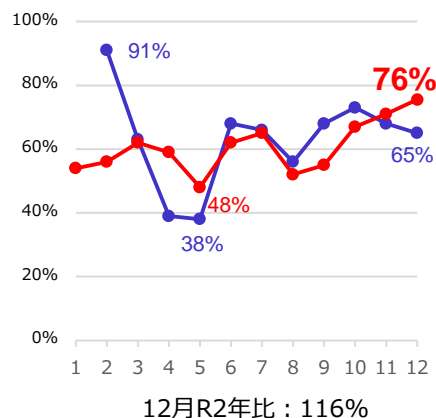
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

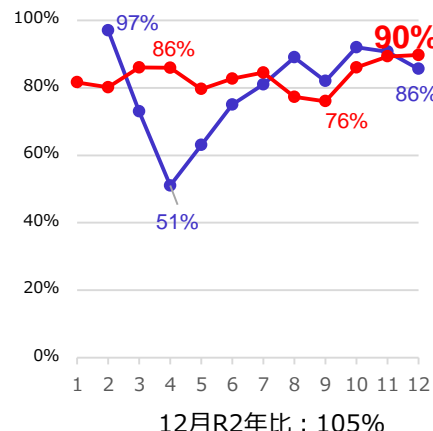
### 一般乗合バス（4社）



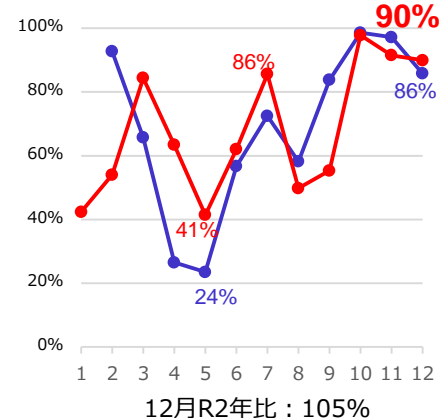
### タクシー（9社）



### 地域鉄道（1社）



### 離島・観光航路（1社）

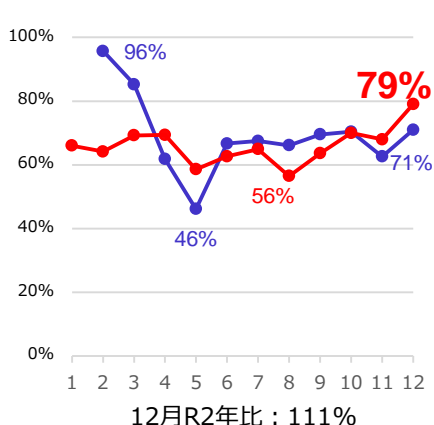


## 運送収入

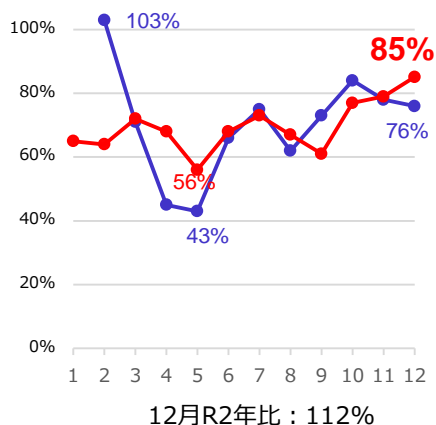
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

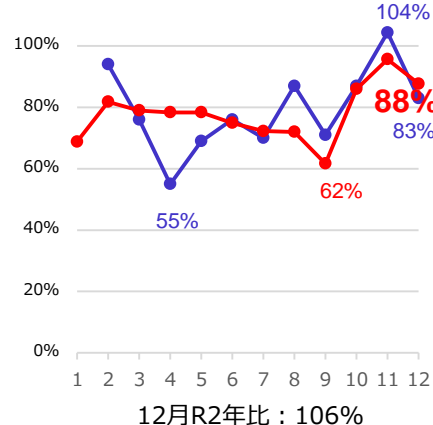
### 一般乗合バス（4社）



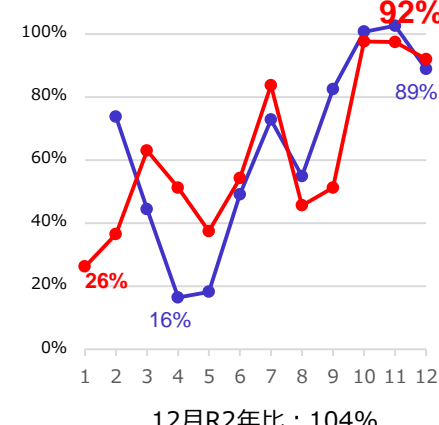
### タクシー（9社）



### 地域鉄道（1社）



### 離島・観光航路（1社）



※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。  
 ※ 同月R2年比は、サンプル数を合わせて算出している。



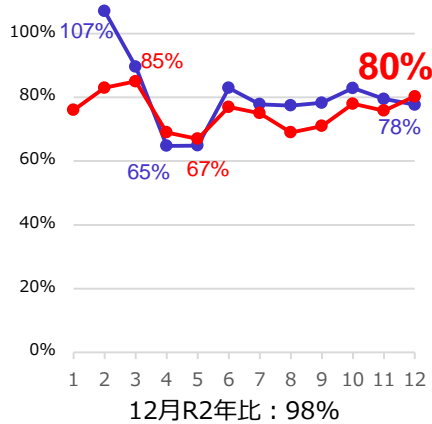
# 長崎県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

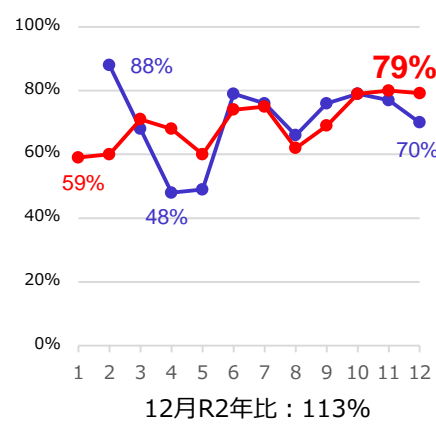
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

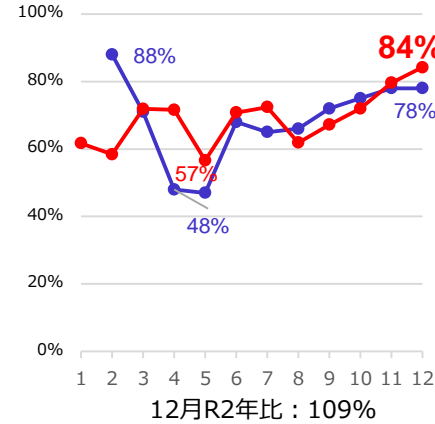
### 一般乗合バス（4社）



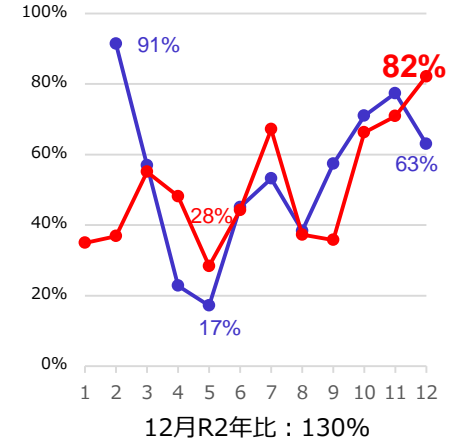
### タクシー（5社）



### 地域鉄道（3社）



### 離島・観光航路（6社）

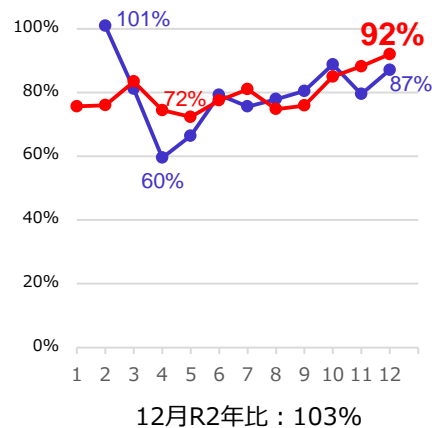


## 運送収入

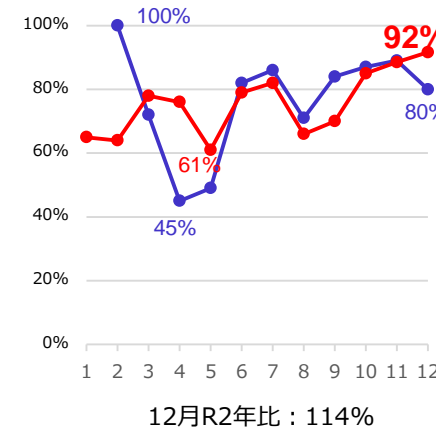
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

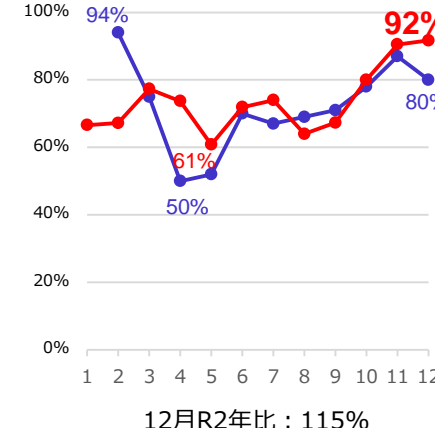
### 一般乗合バス（4社）



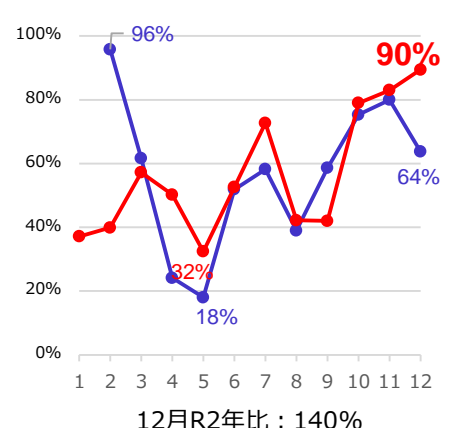
### タクシー（5社）



### 地域鉄道（3社）



### 離島・観光航路（6社）



※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。

※ 同月R2年比は、サンプル数を合わせて算出している。

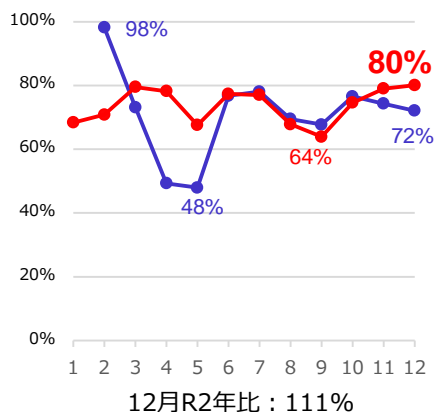
# 熊本県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

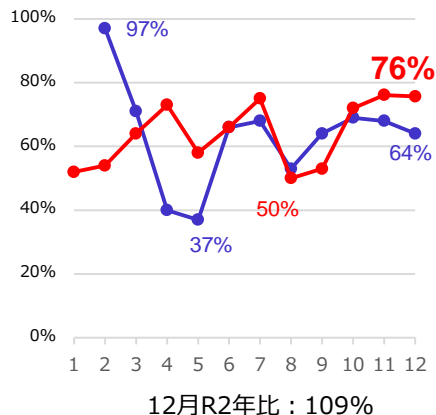
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

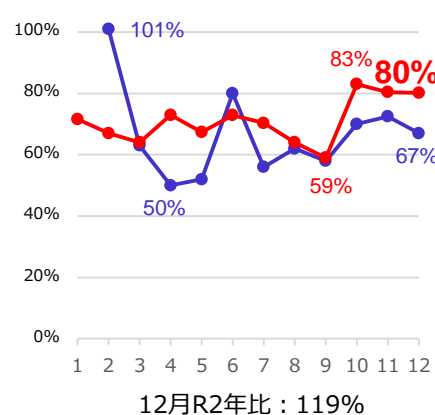
### 一般乗合バス (5社)



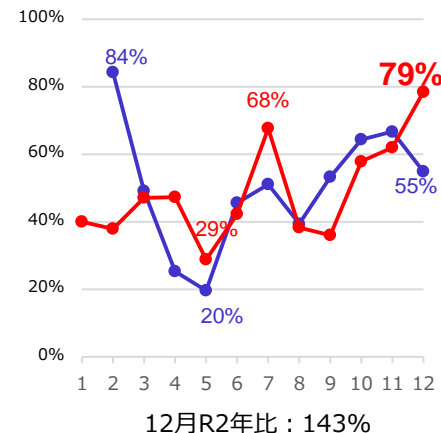
### タクシー (4社)



### 地域鉄道 (4社)



### 離島・観光航路 (3社)

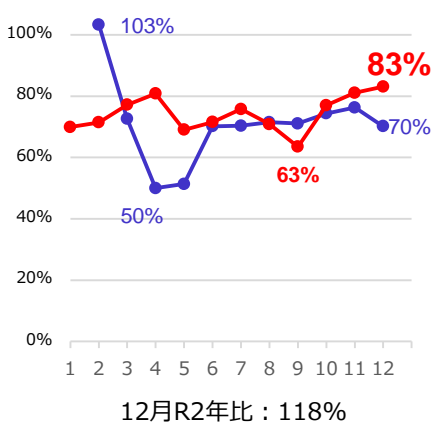


## 運送収入

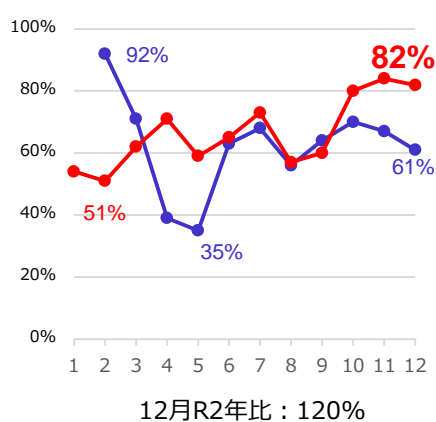
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

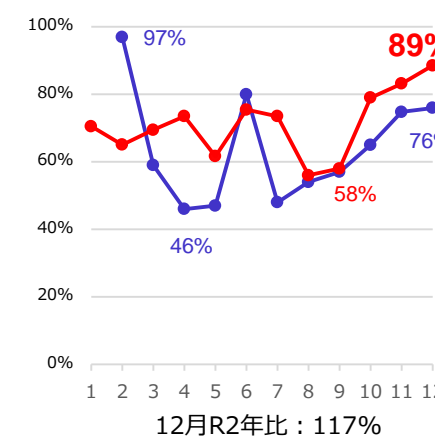
### 一般乗合バス (5社)



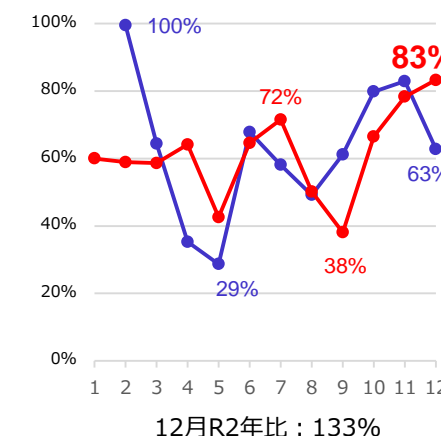
### タクシー (4社)



### 地域鉄道 (4社)



### 離島・観光航路 (3社)



※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。

※ 同月R2年比は、サンプル数を合わせて算出している。

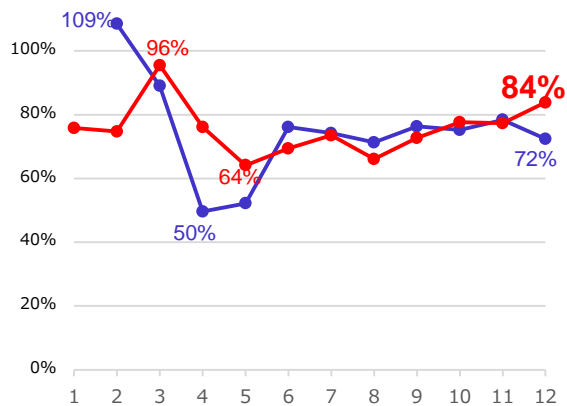
# 大分県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

(R1年比)

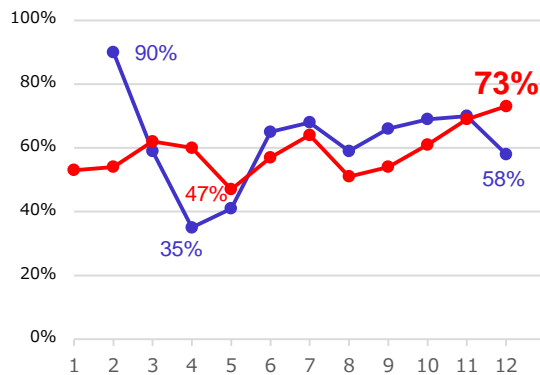
青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

### 一般乗合バス（2社）



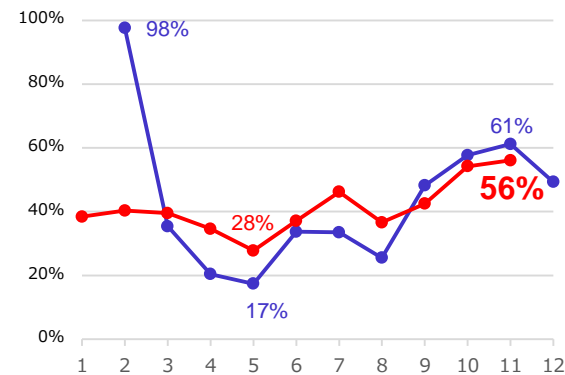
12月R2年比：116%

### タクシー（7社）



12月R2年比：130%

### 長距離フェリー（1社）



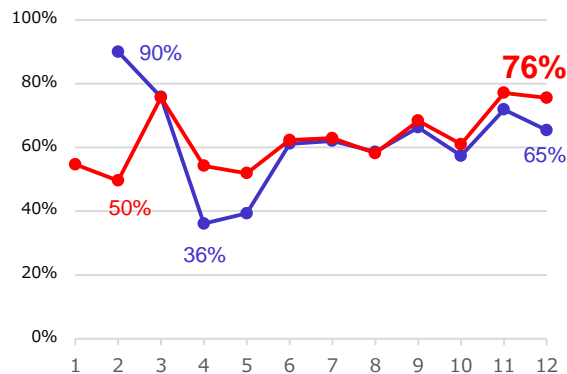
11月R2年比：92%

## 運送収入

(R1年比)

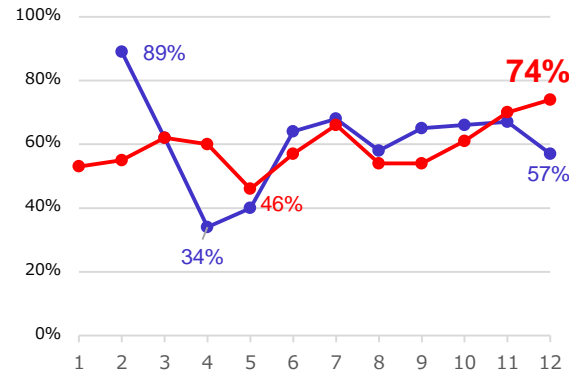
青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

### 一般乗合バス（4社）



12月R2年比：115%

### タクシー（7社）



12月R2年比：129%

※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。

※ 長距離フェリーのデータは、「九州のうんゆ」からの引用のため、1か月遅れとなっており、運送収入はデータがないため、掲載していない。

※ 同月R2年比は、サンプル数を合わせて算出している。

※ 一般乗合バスの輸送人員、運送収入のR1年度のデータについて、先月までの記者会見資料（当該資料）では、一部乗車券の半期分を4月と10月でまとめて計上されたデータを使用していたところ、今月の記者会見資料からは毎月計上したデータを使用するよう変更を行っている。

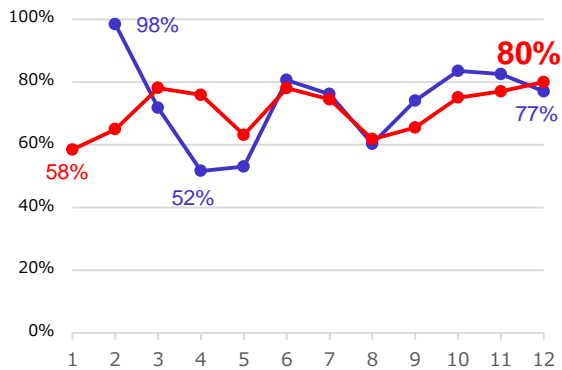
# 宮崎県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

(R1年比)

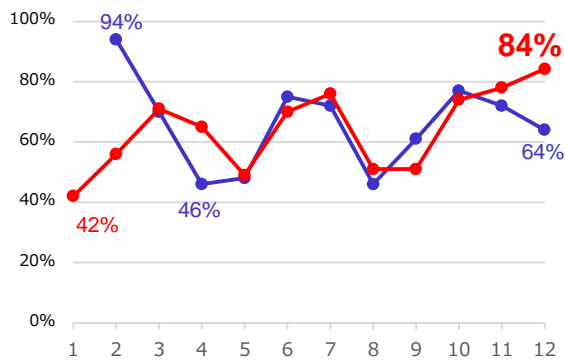
青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

### 一般乗合バス (1社)



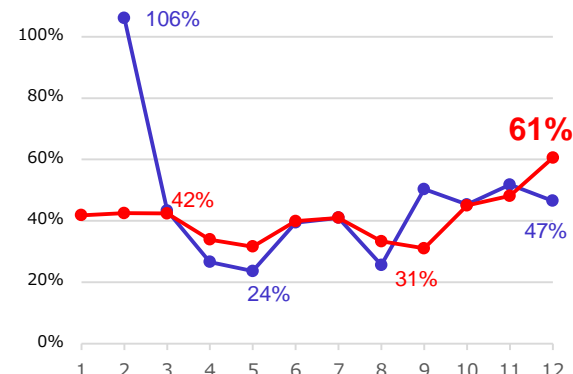
12月R2年比：104%

### タクシー (5社)



12月R2年比：132%

### 長距離フェリー (1社)



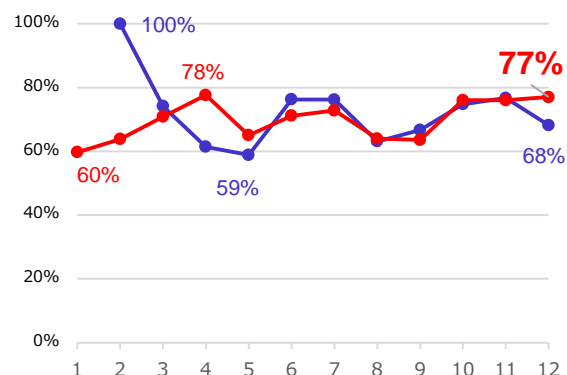
12月R2年比：130%

## 運送収入

(R1年比)

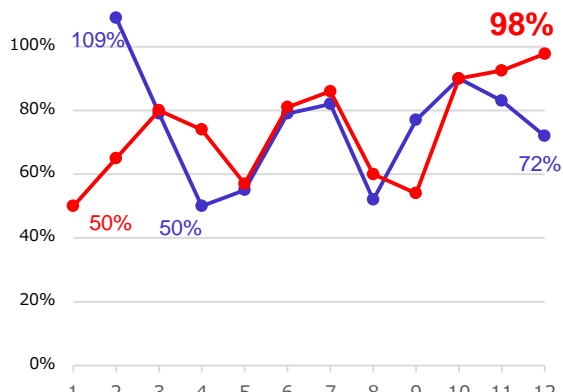
青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

### 一般乗合バス (1社)



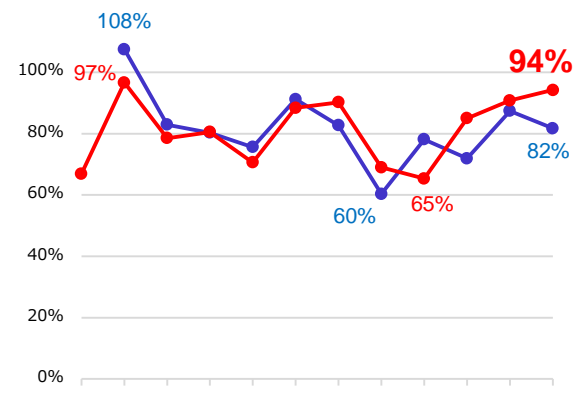
12月R2年比：113%

### タクシー (5社)



12月R2年比：136%

### 長距離フェリー (1社)



12月R2年比：115%

※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。

※ 同月R2年比は、サンプル数を合わせて算出している。

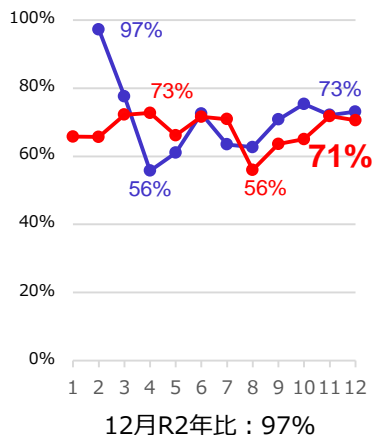
# 鹿児島県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

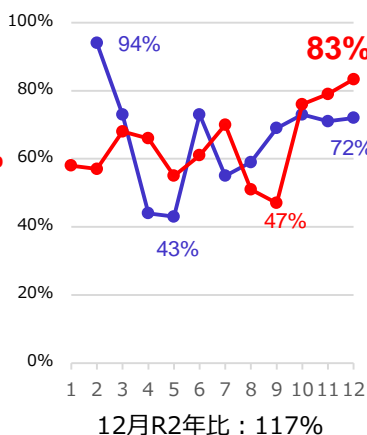
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

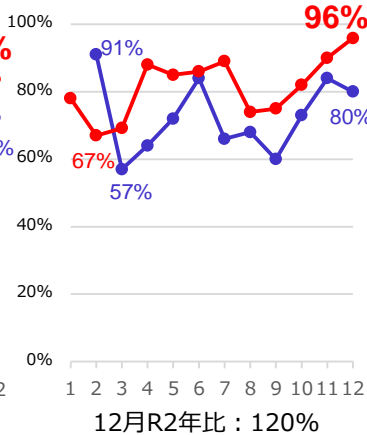
### 一般乗合バス (2社)



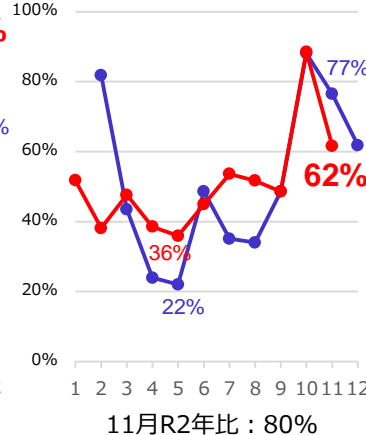
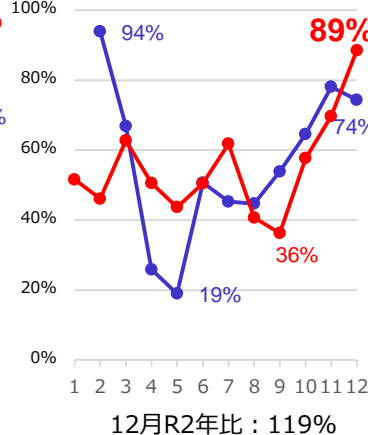
### タクシー (6社)



### 地域鉄道 (1社)



### 離島・観光航路 (2社) 長距離フェリー (1社)

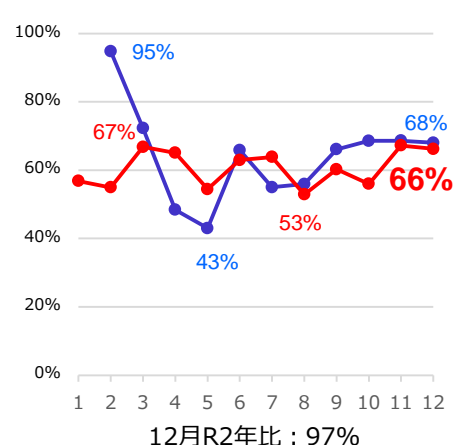


## 運送収入

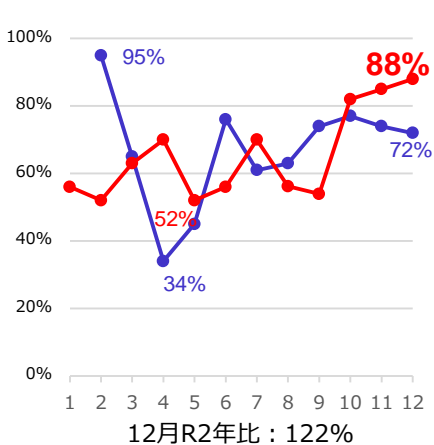
(R1年比)

青線：R2/R1  
赤線：R3/R1

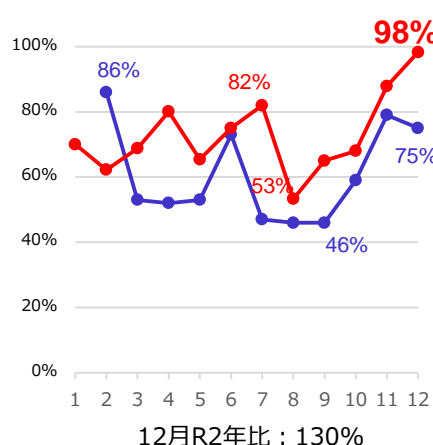
### 一般乗合バス (3社)



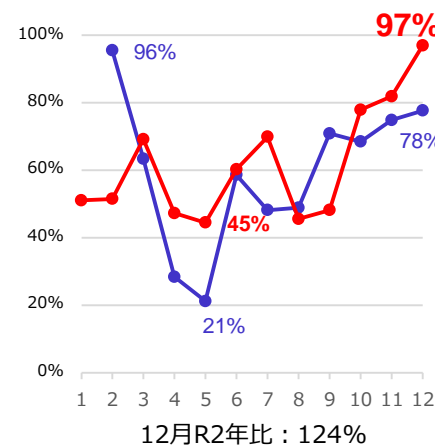
### タクシー (6社)



### 地域鉄道 (1社)



### 離島・観光航路 (2社)



※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。  
 ※ 長距離フェリーのデータは、「九州のうんゆ」からの引用のため、1か月遅れとなっており、運送収入はデータがないため、掲載していない。  
 ※ 離島・観光航路の運送収入のデータは、R1年度比の数値の2社平均値で算出している。  
 ※ 同月R2年比は、サンプル数を合わせて算出している。