

# 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4年12月分までの実績)

九州運輸局  
令和5年2月14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  
榊、明受  
電話：092-472-2315  
国土交通省九州運輸局HP  
<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/>



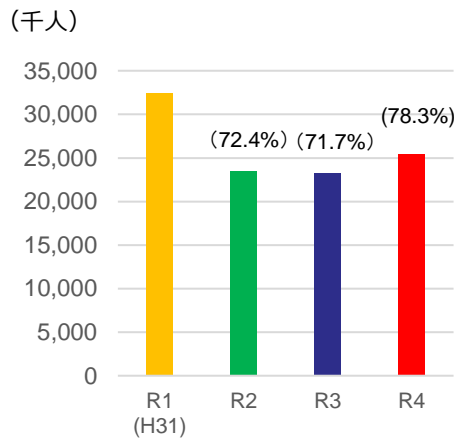
九州運輸局

# 九州の公共交通事業者の状況(年間輸送人員)

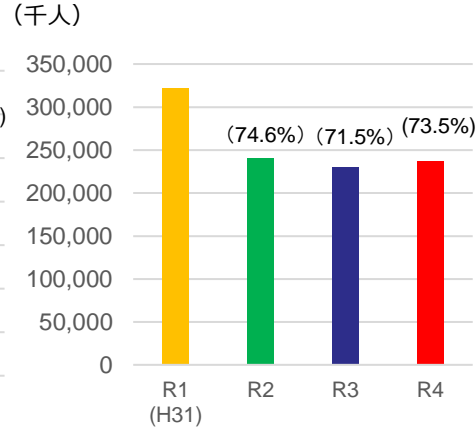
- 令和4年の年間輸送人員は、コロナ前の令和元年と比較して55～78%となっており、モード毎で大きな開きがある。高速バスについては、輸送人員のウェイトが大きい近距離便の利用がコロナ禍で一部自家用自動車にシフトしたと推察されることなどもあり、他のモードより回復が鈍い。
- 令和3年との比較においては全モードで増加している。特に貸切バスや長距離フェリー、主要離島航路、観光航路は大きく増加しており、移動制限がかからない期間が長かったこと、全国旅行支援等により観光需要が回復したことなどが要因と考えられる。

## 輸送人員

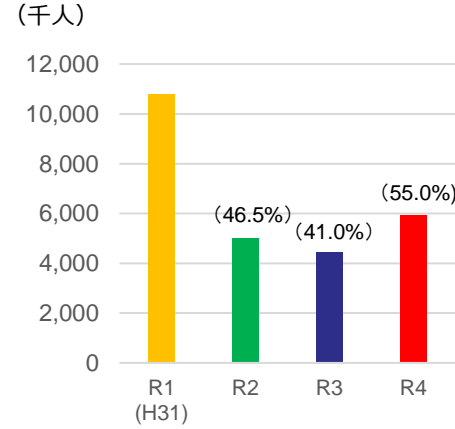
### 地域鉄道 (10社)



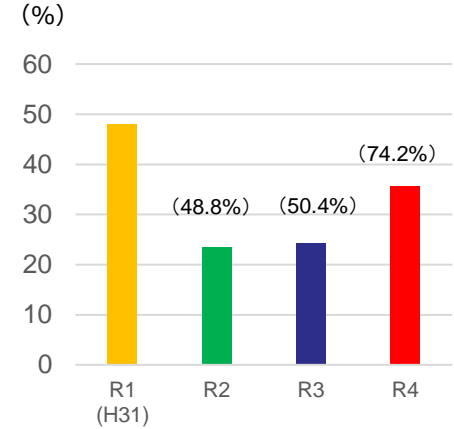
### 一般乗合バス (22社)



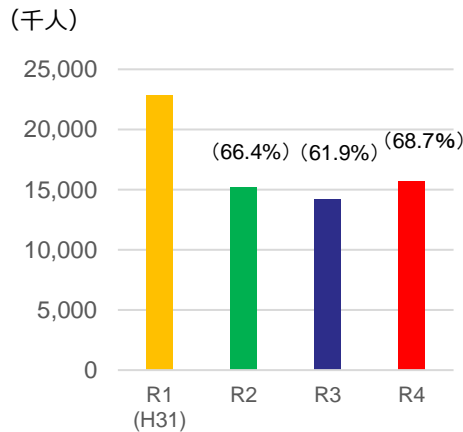
### 高速バス (10社)



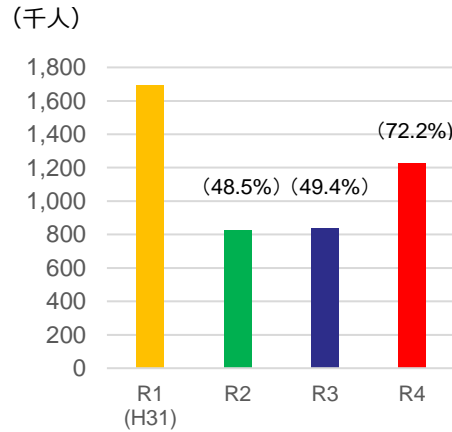
### 貸切バス (4社)



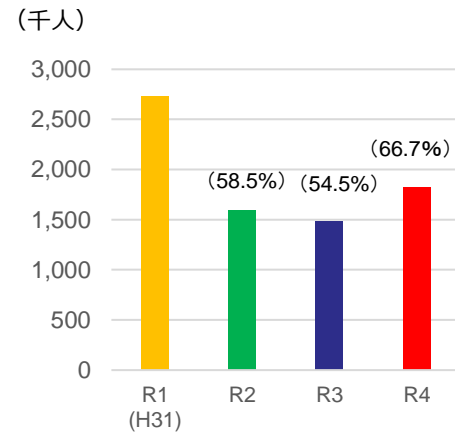
### タクシー (43社)



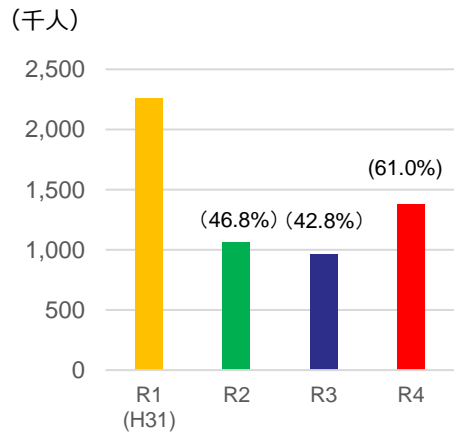
### 長距離フェリー (5社)



### 主要離島航路 (5社)



### 観光航路 (5社)

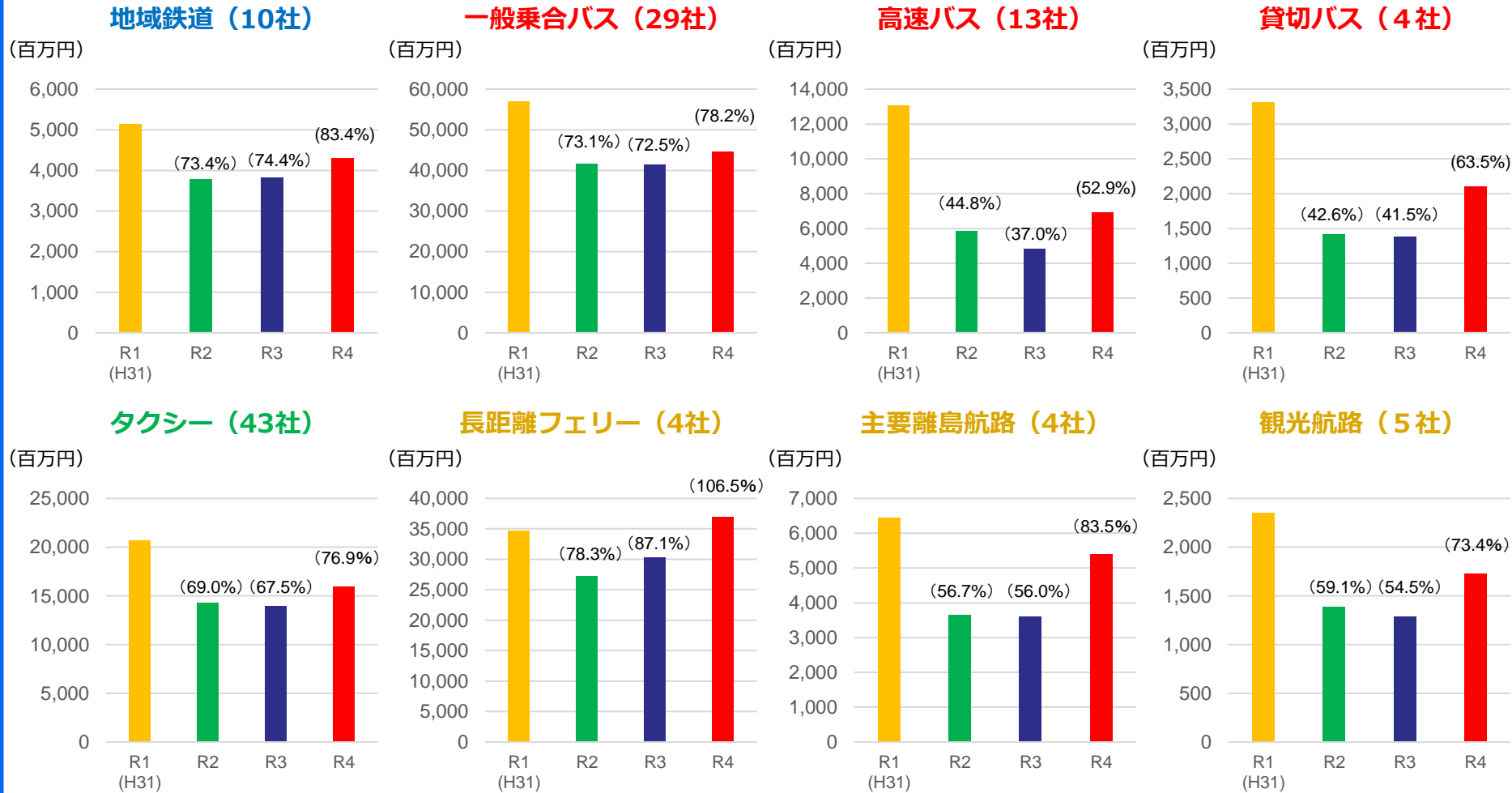


※ 各モードのサンプル数は、H31.1月～R4.12月の全ての月で実績がある事業者の数。※ グラフ上のカッコ内は、R1(H31)の年間輸送人員に対する各年の年間輸送人員の割合。  
 ※ 貸切バスのみ「実働率 = (延実働車両数) / (延実在車両数)」の平均値。

# 九州の公共交通事業者の状況(年間運送収入)

- 令和4年の年間運送収入は、コロナ前の令和元年と比較して53～107%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年との比較においては、全モードで増加している。輸送人員と同様、貸切バスや長距離フェリー、主要離島航路、観光航路は特に大きく増加しており、移動制限がかからない期間が長かったこと、全国旅行支援等により観光需要が回復したことなどが要因と考えられる。
- なお、長距離フェリーの実績がコロナ前を上回っていることについて、物流における車両航走需要の増加が一因であるものの、燃料サーチャージによる収入増加の影響もあり、経営状況が大きく改善するには至っていない。

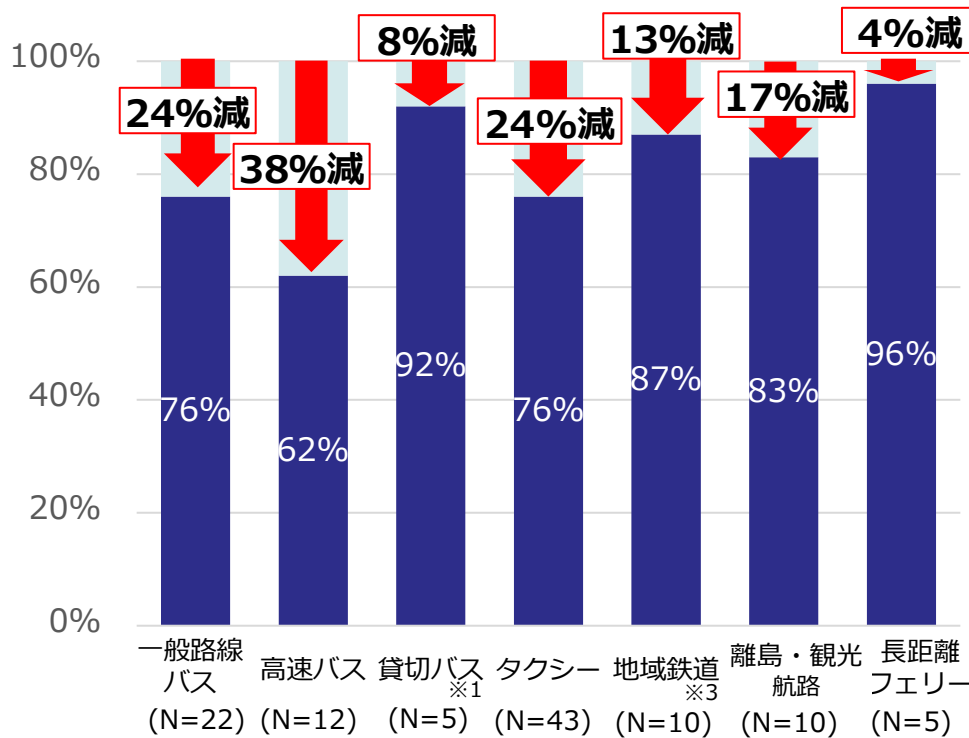
## 運送収入



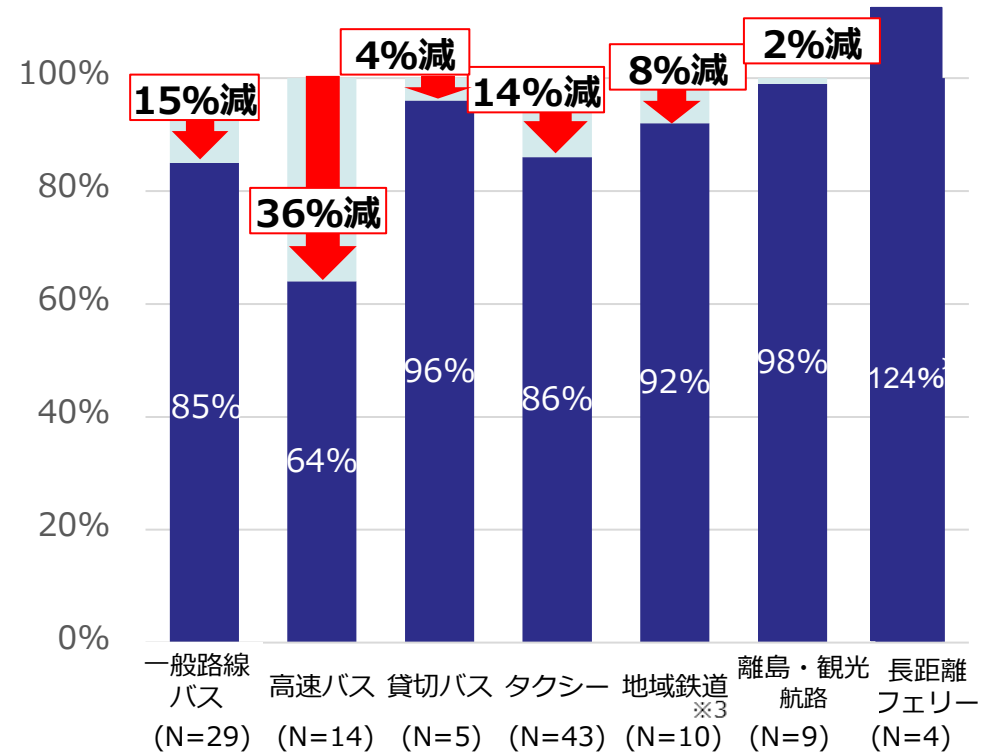
※ 各モードのサンプル数は、H31.1月～R4.12月の全ての月で実績がある事業者の数。  
 ※ グラフ上のカッコ内は、R1(H31)の年間運送収入に対する各年の年間運送収入の割合。

- R4.12月は、3年ぶりの移動制限のない年末となったが、ほとんどのモードで前月と同水準となった。
- 貸切バスについては、全国旅行支援を活用した旅行会社の募集型企画旅行が本格的に動き出したこと等により稼働率及び運送収入とも大幅な増加となった。

## 12月の輸送人員（対R1同月比）



## 12月の運送収入（対R1同月比）



| 対前年比 (R4.12/R3.12) | 99% | 109% | 97% | 98% | 103% | 101% | 124% |
|--------------------|-----|------|-----|-----|------|------|------|
|                    |     |      |     |     |      |      |      |

| 対前年比 (R4.12/R3.12) | 103% | 116% | 96% | 102% | 103% | 110% | 120% |
|--------------------|------|------|-----|------|------|------|------|
|                    |      |      |     |      |      |      |      |

※1 貸切バスの輸送人員に関しては、同期間の実働率の対R1年比。

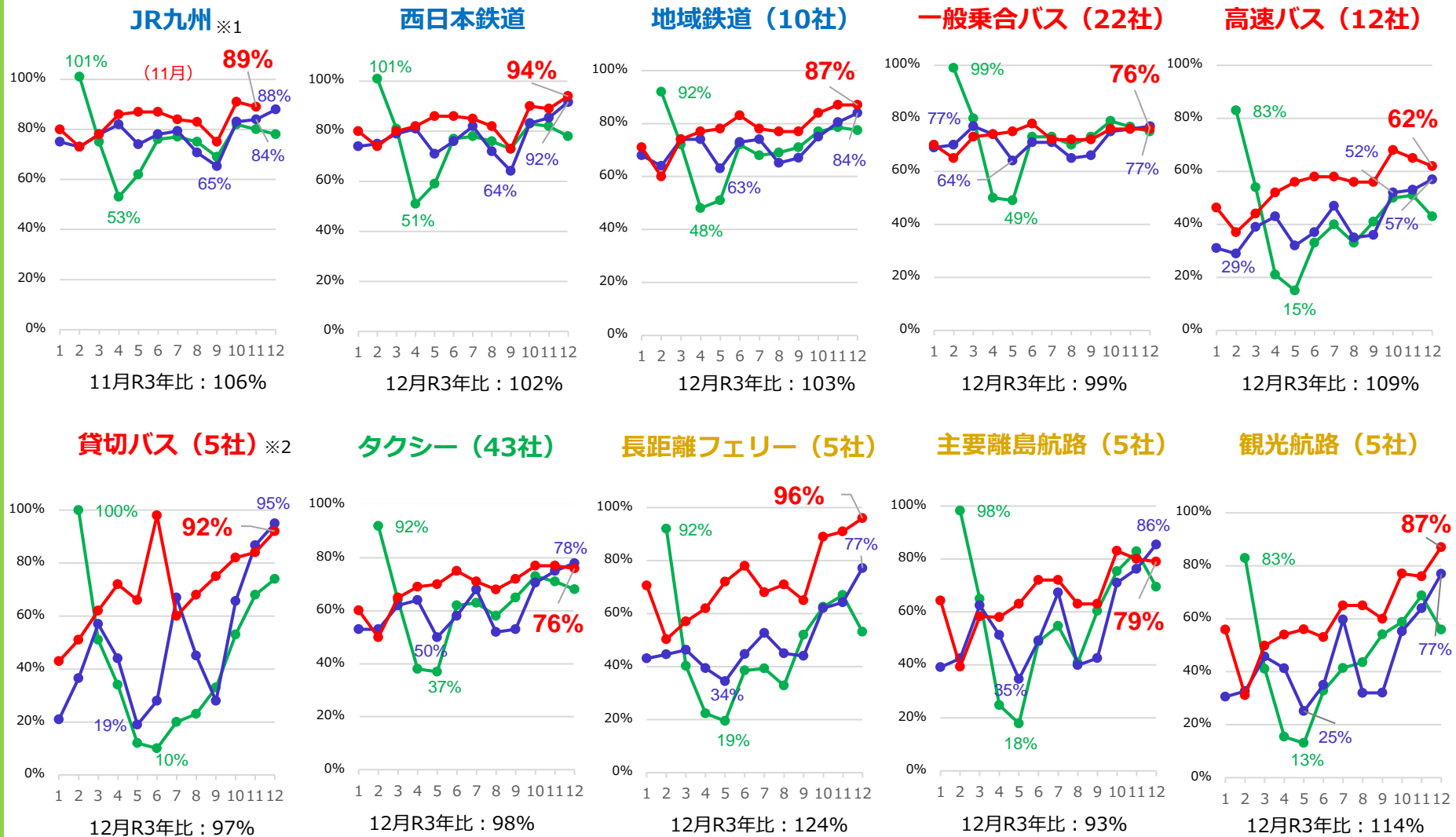
※2 減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足し上げて比較した業界全体の値。Nは、回答のあった事業者数。

※3 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）。

## 輸送人員

(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1



※1 JR九州の輸送人員は、令和4年11月の値。その他は、令和4年11月の値。

※2 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。

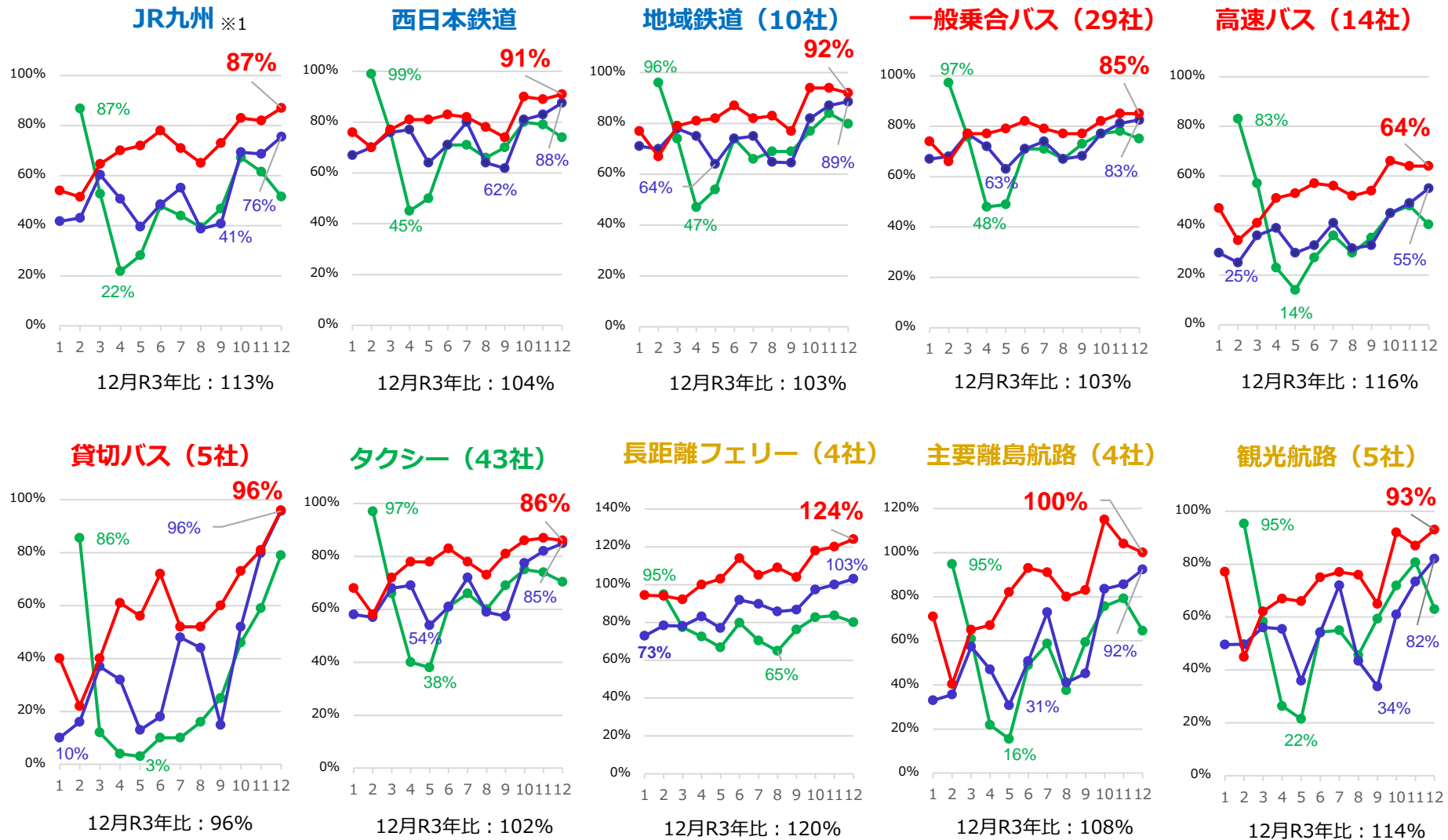
※3 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。

# 九州の公共交通事業者の状況(運送収入)

## 運送収入

(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1



※1 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。

※2 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。

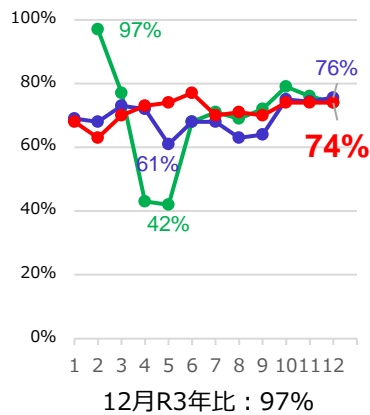
# 福岡県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

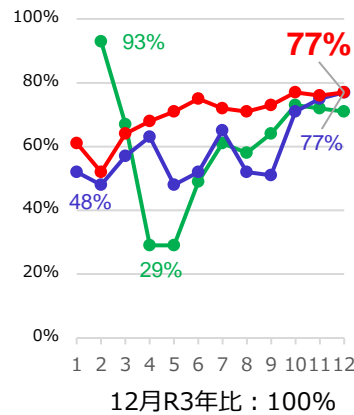
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

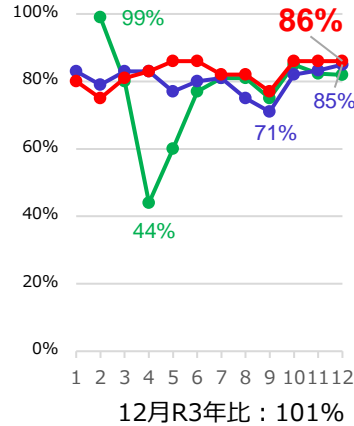
### 一般乗合バス (4社)



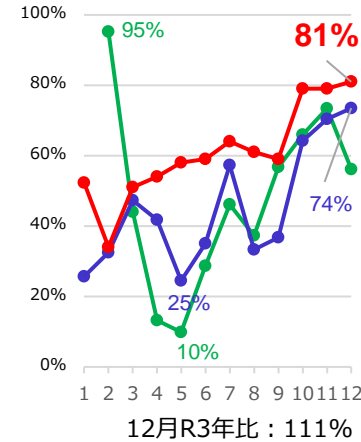
### タクシー (8社)



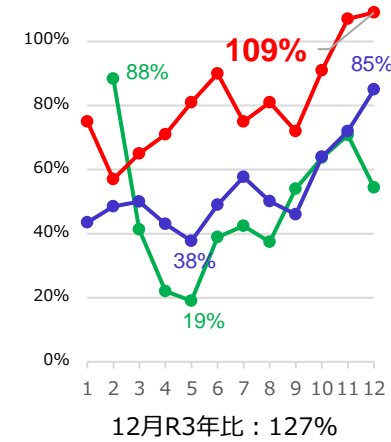
### 地域鉄道 (3社)



### 離島・観光航路 (2社)



### 長距離フェリー (3社)

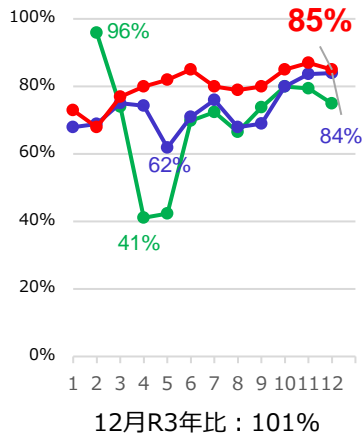


## 運送収入

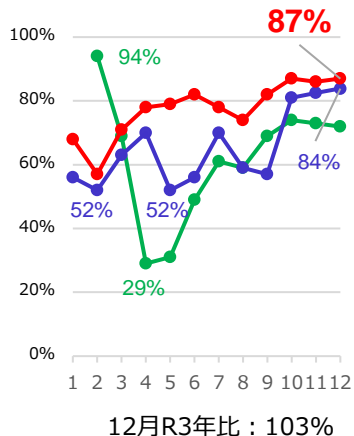
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

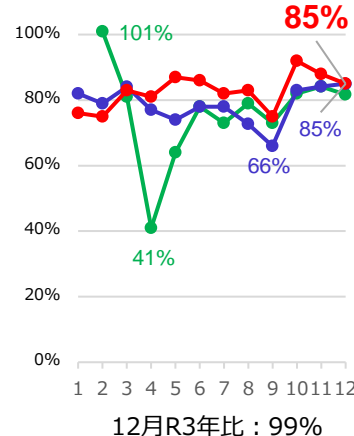
### 一般乗合バス (8社)



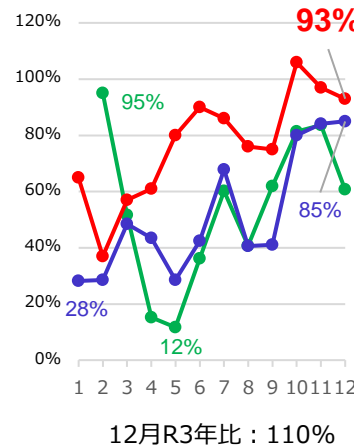
### タクシー (8社)



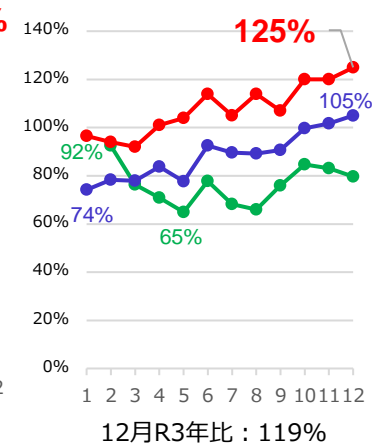
### 地域鉄道 (3社)



### 離島・観光航路 (2社)



### 長距離フェリー (3社)



※1 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。

※2 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

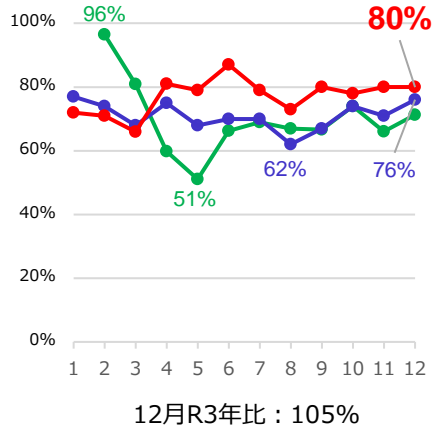
# 佐賀県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

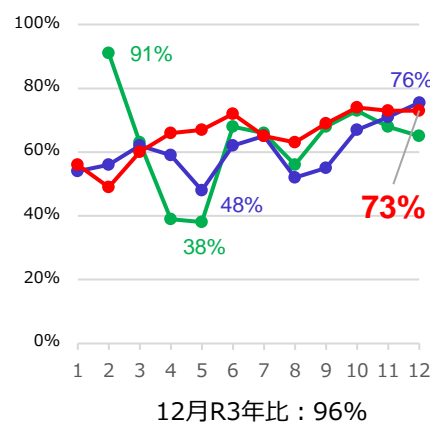
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

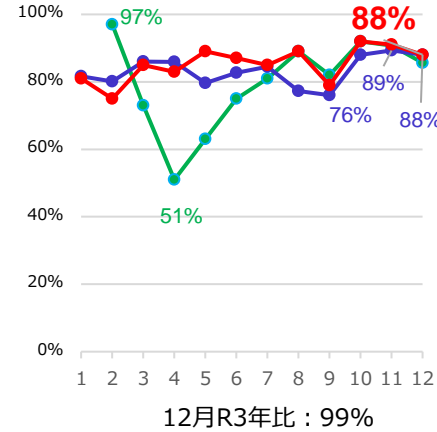
### 一般乗合バス（4社）



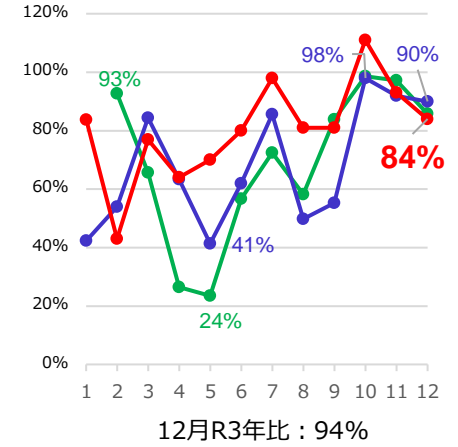
### タクシー（9社）



### 地域鉄道（1社）



### 離島・観光航路（1社）

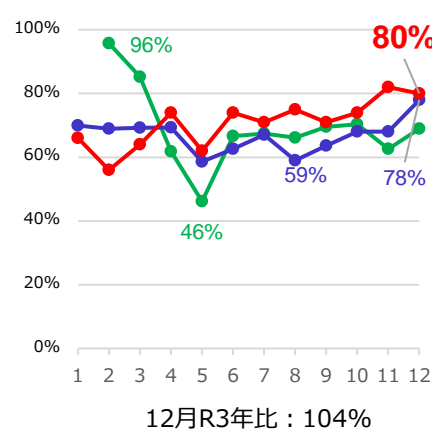


## 運送収入

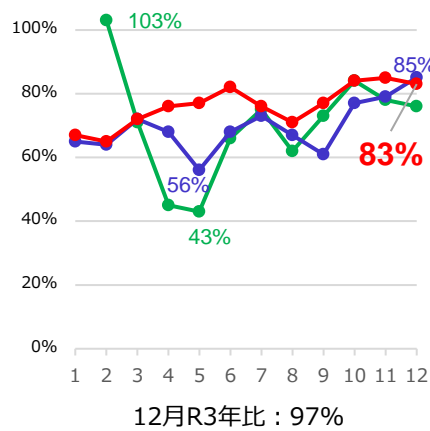
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

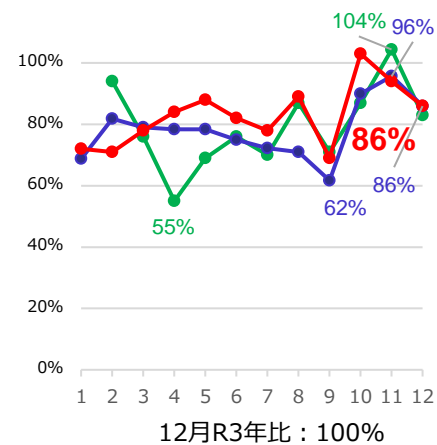
### 一般乗合バス（4社）



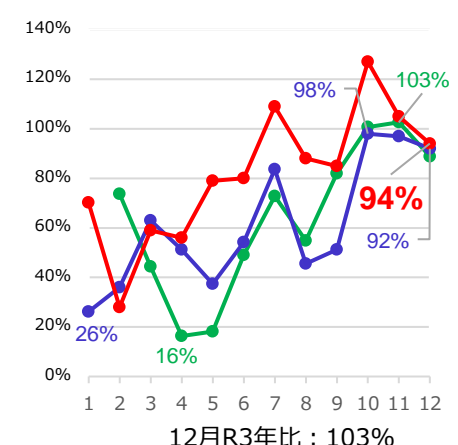
### タクシー（9社）



### 地域鉄道（1社）



### 離島・観光航路（1社）



※1 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。

※2 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。



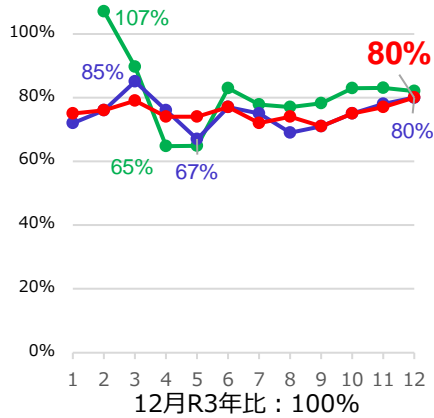
# 長崎県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

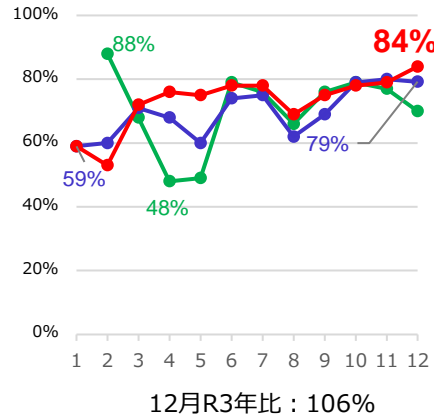
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

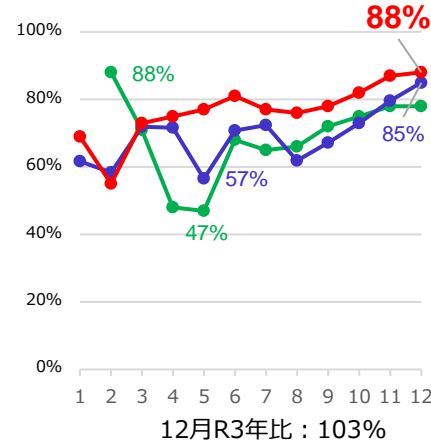
### 一般乗合バス（4社）



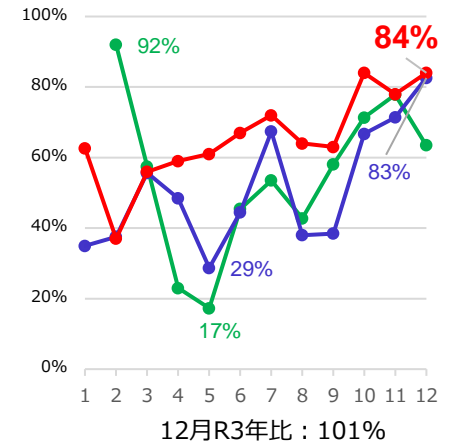
### タクシー（5社）



### 地域鉄道（3社）



### 離島・観光航路（6社）

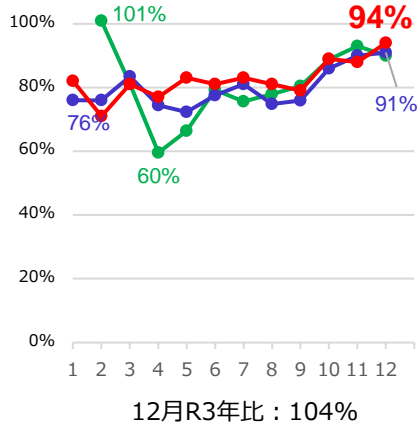


## 運送収入

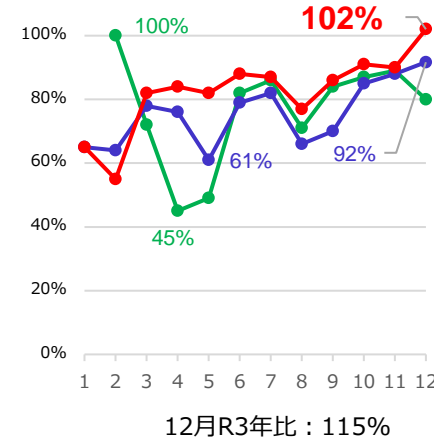
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

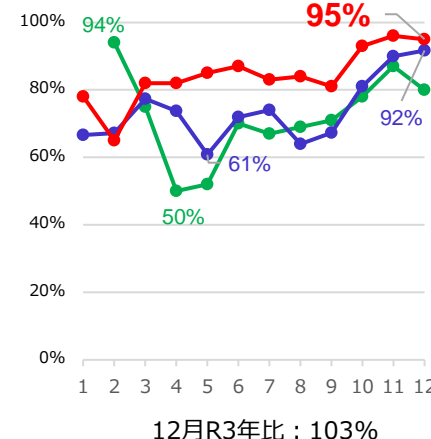
### 一般乗合バス（4社）



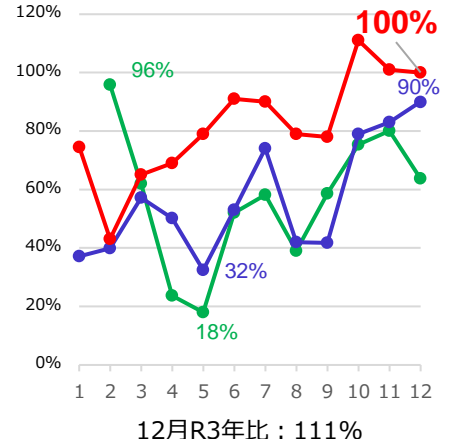
### タクシー（5社）



### 地域鉄道（3社）



### 離島・観光航路（6社）



※1 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。

※2 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

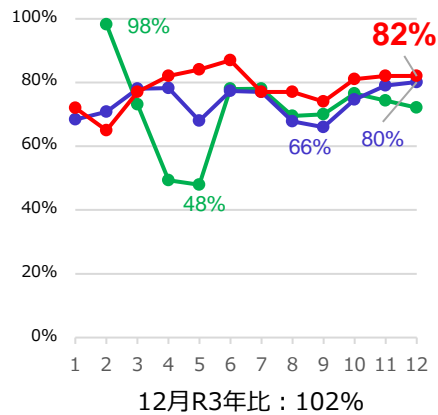
# 熊本県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

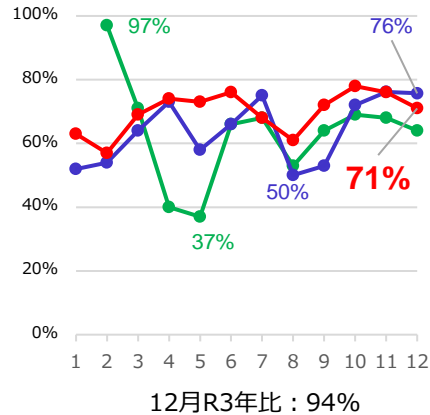
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

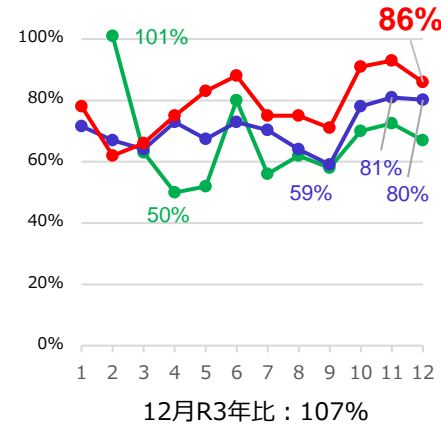
### 一般乗合バス（5社）



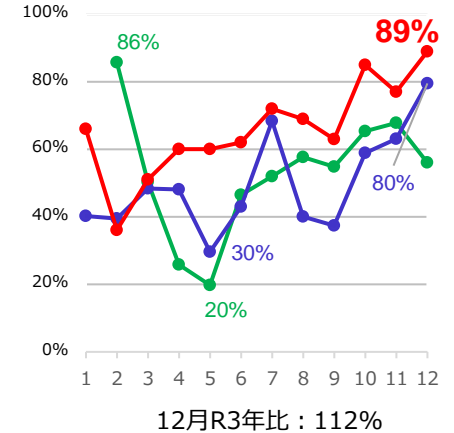
### タクシー（4社）



### 地域鉄道（4社）



### 離島・観光航路（3社）

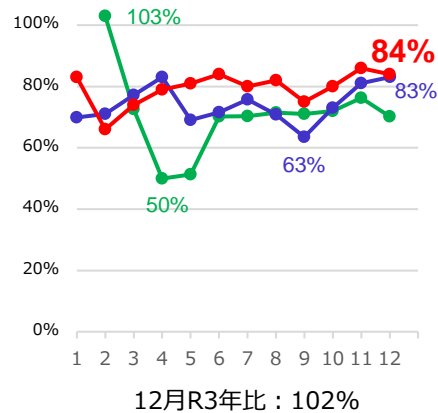


## 運送収入

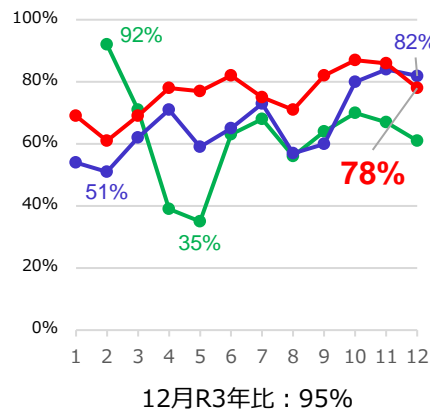
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

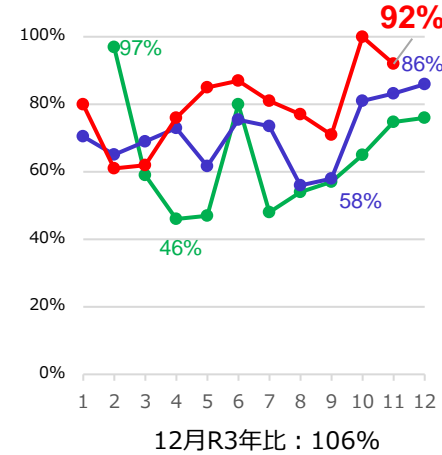
### 一般乗合バス（5社）



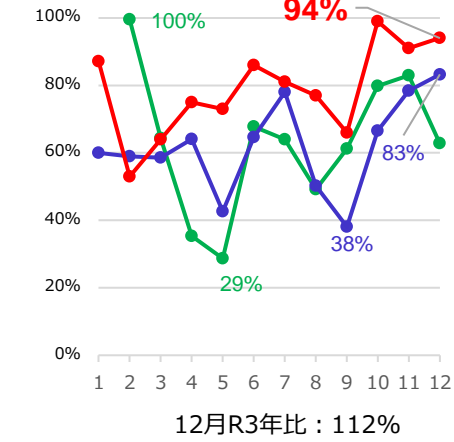
### タクシー（4社）



### 地域鉄道（4社）



### 離島・観光航路（3社）



※1 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。

※2 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

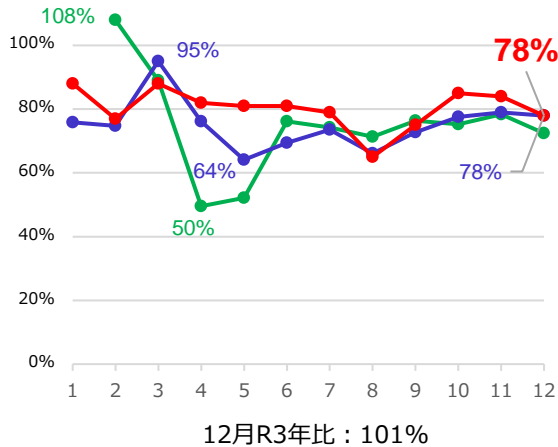
# 大分県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

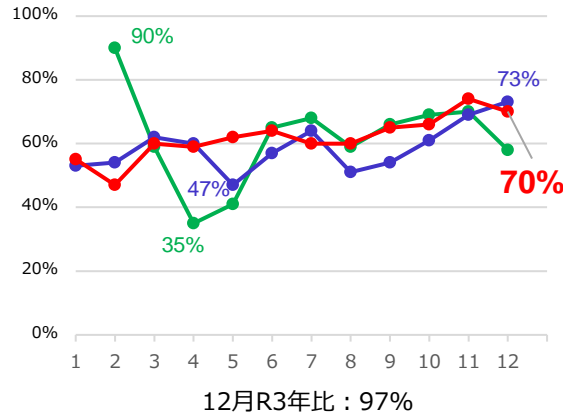
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

### 一般乗合バス（2社）

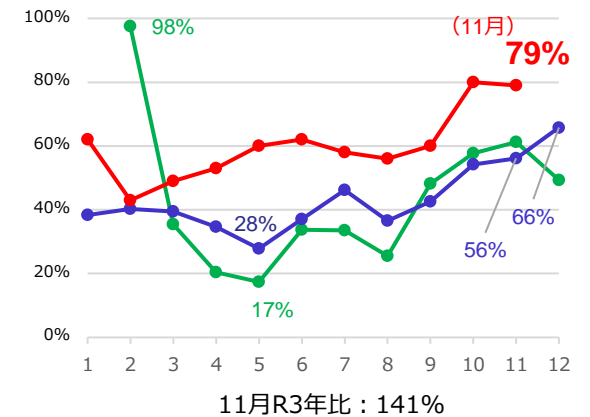


### タクシー（6社）



### 長距離フェリー（1社）

※2

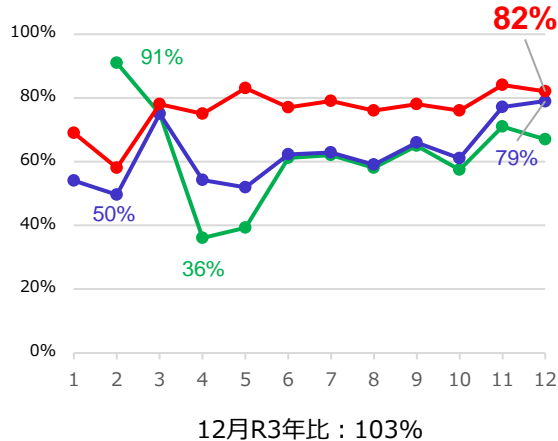


## 運送収入

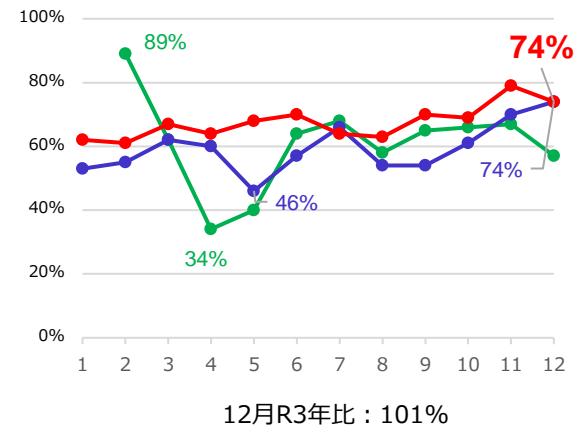
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

### 一般乗合バス（4社）



### タクシー（6社）



※1 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。

※2 長距離フェリーのデータは「九州のうんゆ」からの引用。そのため、前月の実績が最新であり、また運送収入については「九州のうんゆ」で公開していないため、掲載していない。

※3 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

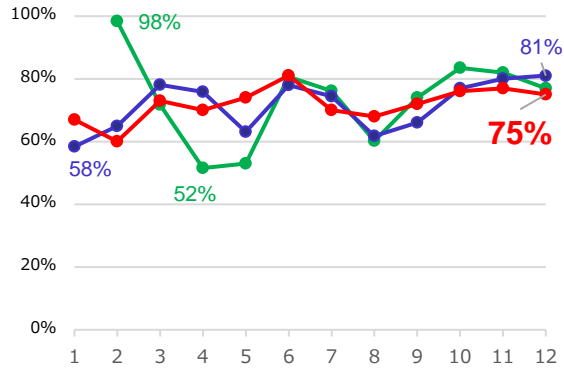
# 宮崎県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

(R1年比)

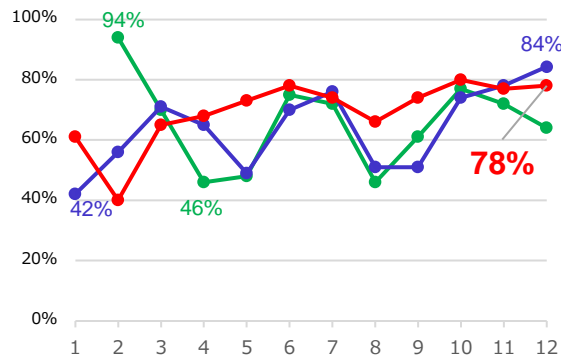
緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

### 一般乗合バス (1社)



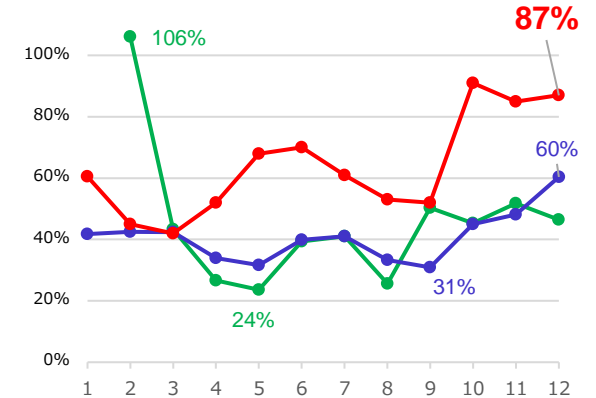
12月R3年比：92%

### タクシー (5社)



12月R3年比：93%

### 長距離フェリー (1社)



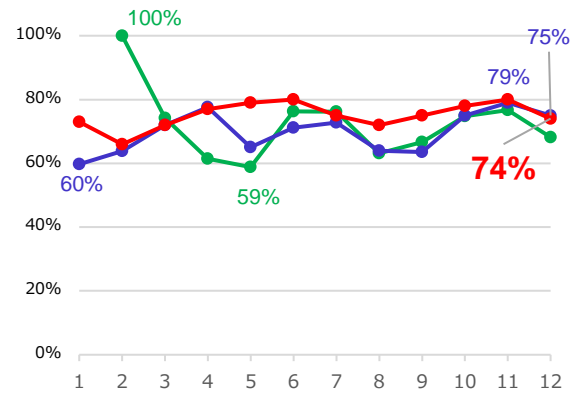
12月R3年比：144%

## 運送収入

(R1年比)

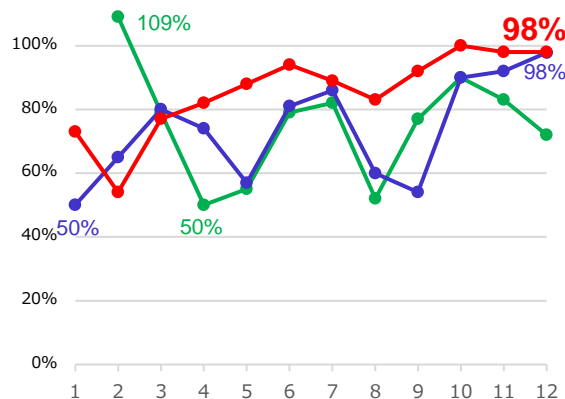
緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

### 一般乗合バス (1社)



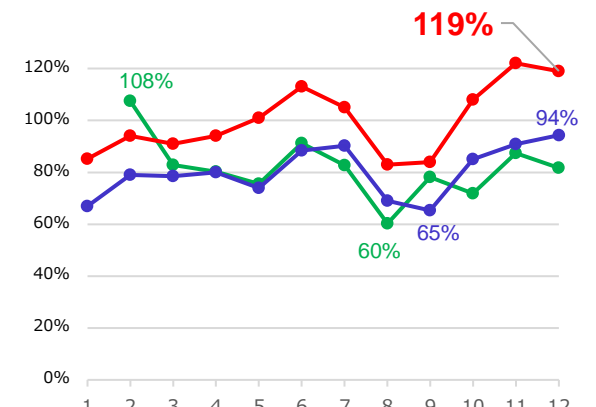
12月R3年比：98%

### タクシー (5社)



12月R3年比：100%

### 長距離フェリー (1社)



12月R3年比：126%

※1 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。

※2 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

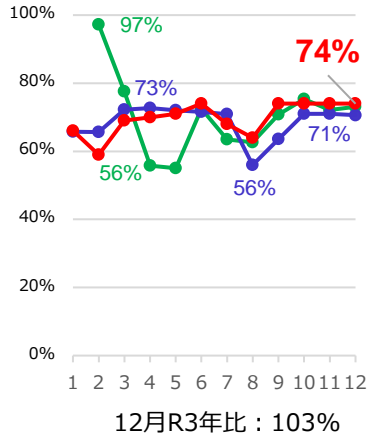
# 鹿児島県内の交通事業者の状況

## 輸送人員

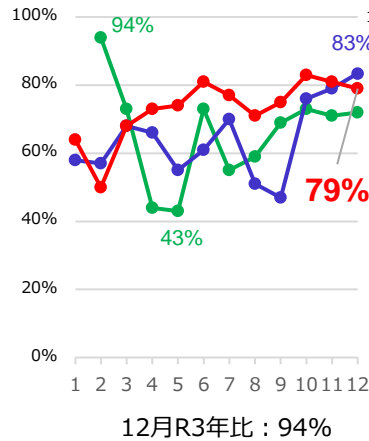
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

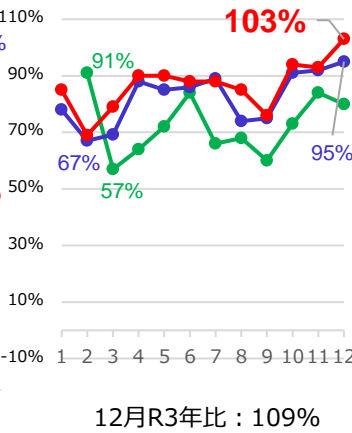
### 一般乗合バス (2社)



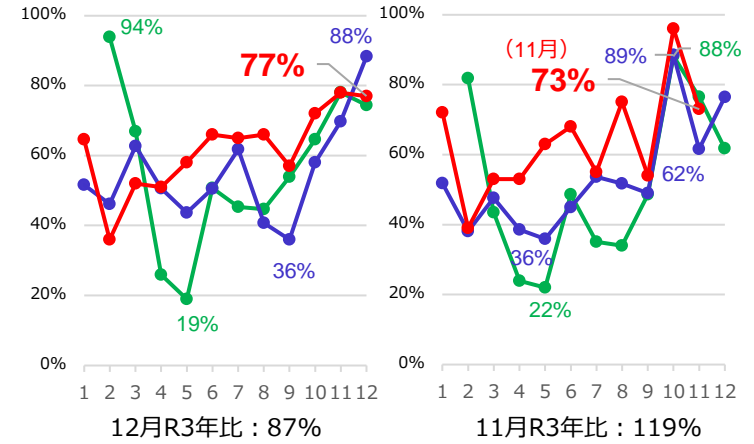
### タクシー (6社)



### 地域鉄道 (1社)



### 離島・観光航路 (2社) 長距離フェリー (1社) ※2

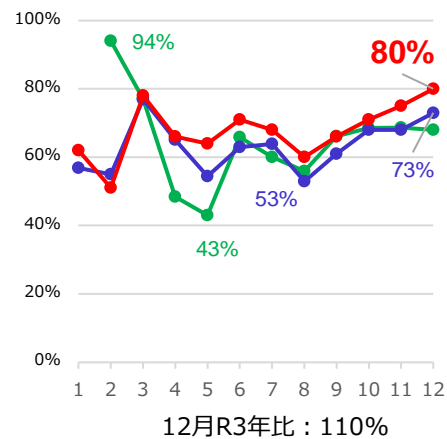


## 運送収入

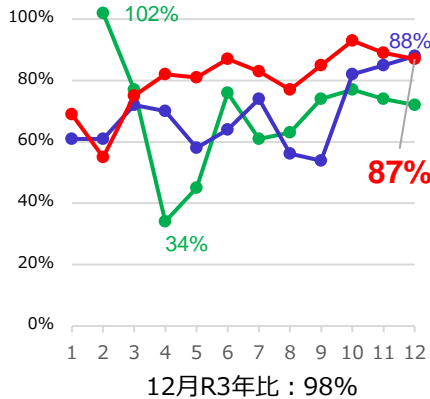
(R1年比)

緑線：R2/R1  
青線：R3/R1  
赤線：R4/R1

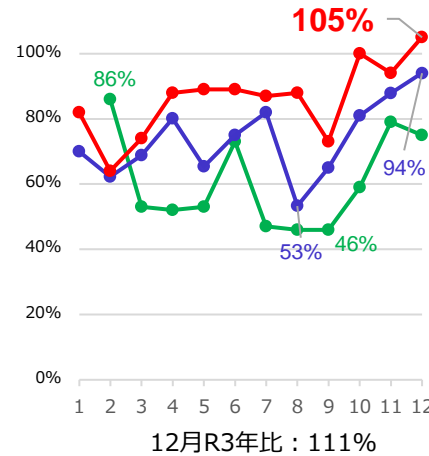
### 一般乗合バス (3社)



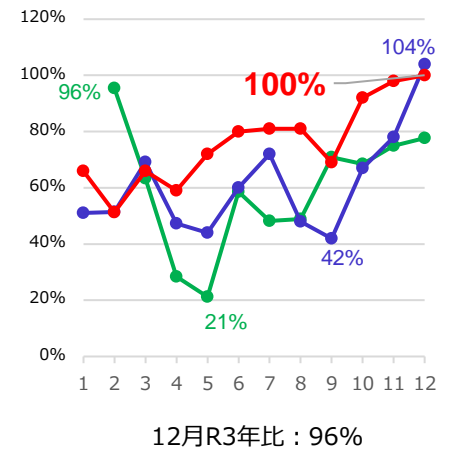
### タクシー (6社)



### 地域鉄道 (1社)



### 離島・観光航路 (1社) ※3

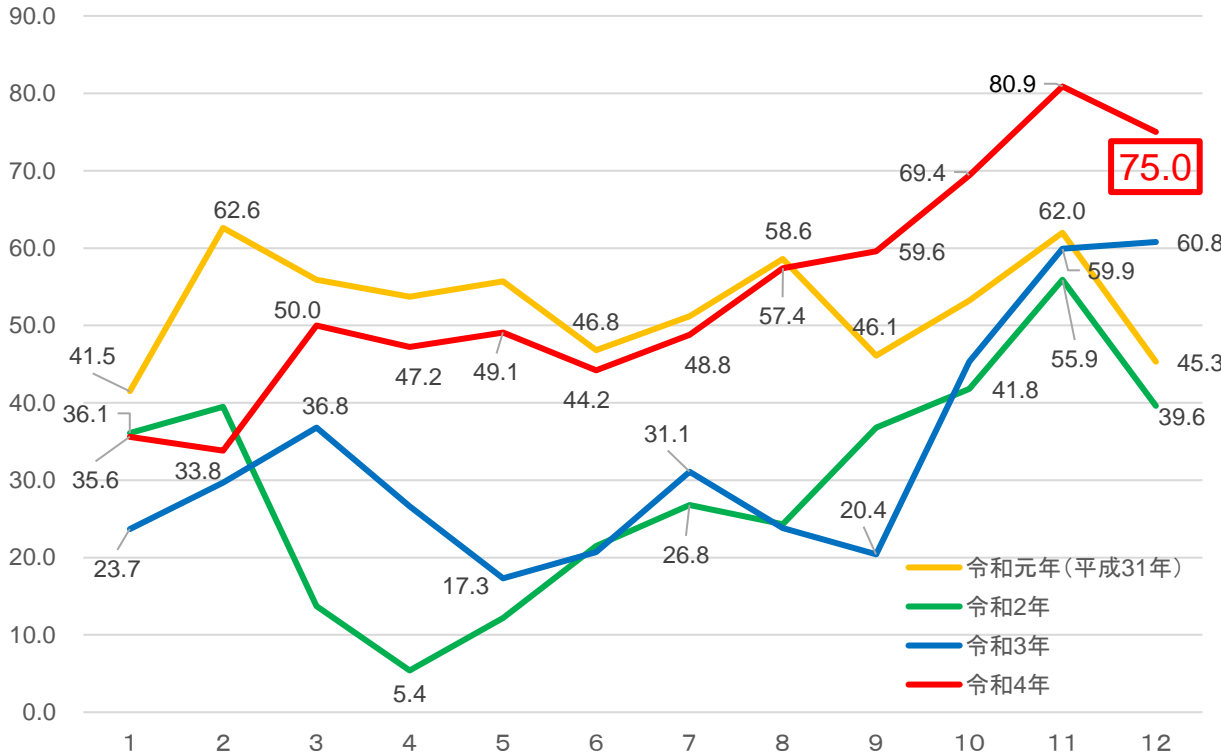


※1 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。  
 ※2 長距離フェリーのデータは「九州のうんゆ」からの引用。そのため、前月の実績が最新であり、また運送収入については「九州のうんゆ」で公開していないため、掲載していない。  
 ※3 離島・観光航路の運送収入のデータは、R1年度比の数値の2社平均値で算出している。  
 ※4 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

# 九州の宿泊施設の稼働指数（稼働指数）

- 令和4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上昇し、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、75.0となり、前年同月と比べ+14.2pt、コロナ禍前の令和元年同月と比べ+29.7ptの上昇となった。
- 例年12月は需要が低下する時期であるため6か月ぶりに前月の水準は下回ったものの、全国旅行支援等の観光需要喚起策や西九州新幹線の開業効果等を受け、宿泊施設では高い稼働状況が続いており、4か月連続でコロナ禍前（令和元年）の水準を上回った。

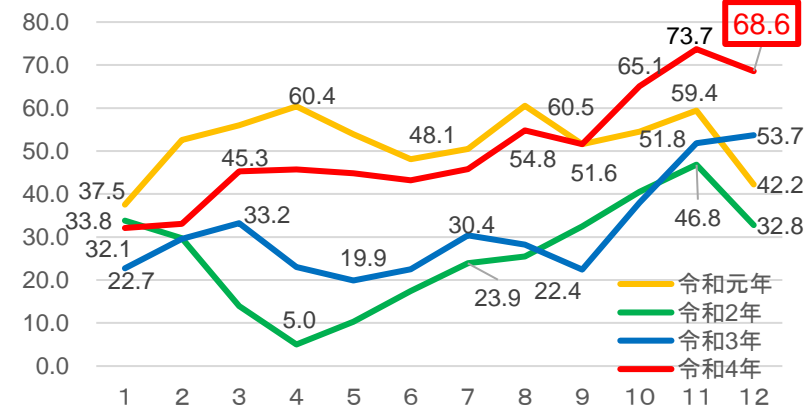
## 宿泊施設の稼働指数の推移【九州】



## 宿泊施設の稼働指数【九州各県】

| 県別  | R1.12 | R2.12 | R3.12 | R4.12 |
|-----|-------|-------|-------|-------|
| 福岡  | 42.0  | 31.7  | 49.3  | 74.1  |
| 佐賀  | 43.6  | 57.1  | 73.9  | 82.8  |
| 長崎  | 46.5  | 52.0  | 68.8  | 78.6  |
| 熊本  | 50.5  | 39.9  | 57.3  | 75.4  |
| 大分  | 44.5  | 47.2  | 61.5  | 76.2  |
| 宮崎  | 46.0  | 40.3  | 82.9  | 71.9  |
| 鹿児島 | 54.4  | 43.3  | 69.5  | 77.8  |
| 九州  | 45.3  | 39.6  | 60.8  | 75.0  |
| 全国  | 42.2  | 32.8  | 53.7  | 68.6  |

## 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」による。

なお、平成31年4月以降の算定式は、次のとおり。

$100 - \left( \frac{\text{当日の空室数} - \text{当日を含む過去730日の最小空室数}}{\text{当日を含む過去730日の最大空室数} - \text{当日を含む過去730日の最小空室数}} \right) * 100$