

新型コロナウイルス感染症による 関係業界への影響について

(令和2年7月31日時点まとめ)

令和2年8月

国土交通省

【令和2年7月31日時点まとめ】

調査対象

- ・ 宿泊、旅行
- ・ 貸切バス、乗合バス
- ・ タクシー
- ・ 航空
- ・ 鉄道
- ・ 外航旅客船、内航旅客船
- ・ 貨物自動車運送業
- ・ 内航貨物船
- ・ 造船業
- ・ 道の駅
- ・ 不動産業
- ・ 建設産業
- ・ 住宅産業、建築設計業

主な調査項目

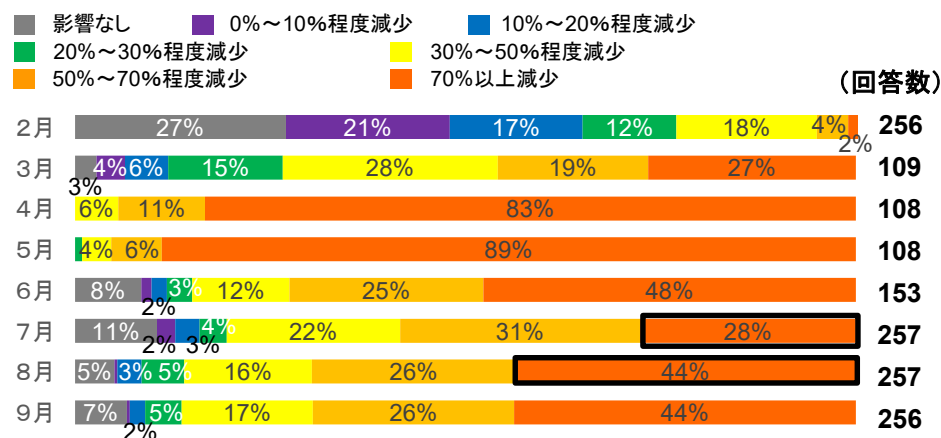
- ・ 売上
- ・ 輸送人員、予約状況等
- ・ 支援の活用状況

○宿泊予約が70%以上減少と回答した施設は、自治体の行うキャンペーンやGo Toトラベル事業の開始等により、7月分は約3割まで改善し、一定の回復基調が見られるが、8月以降分は約4割となるなど、依然厳しい状況が続いている。

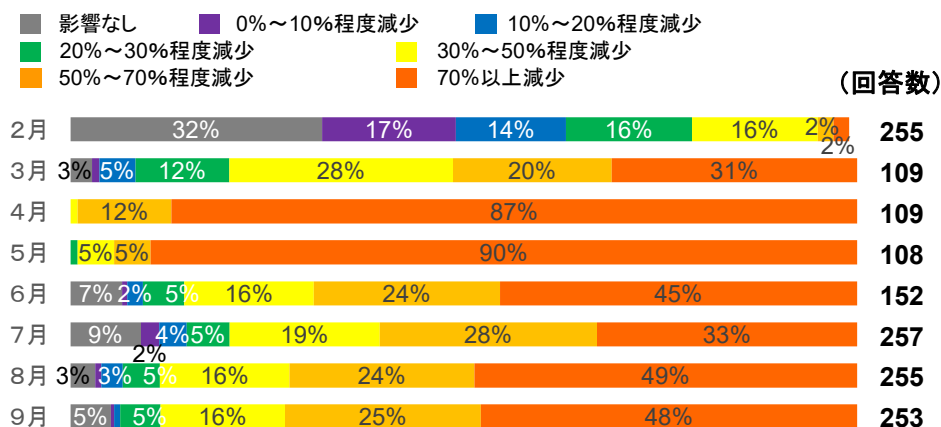
○支援制度については、資金繰り支援を85%の施設が活用し、約8割の施設が給付済みとなっている。

○雇用調整助成金は、8割の施設が活用しており、55%の施設が給付済みとなっている。（先月の調査時点では、4割の施設が給付済み）

○予約状況（前年同月比）（8・9月は見込み）



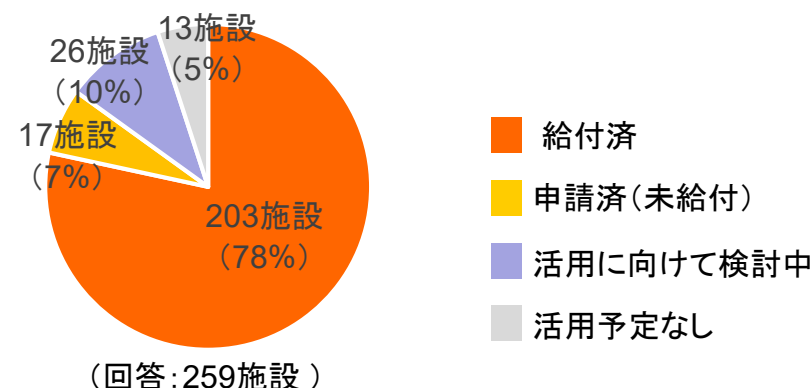
○売上金額（前年同月比）（8・9月は見込み）



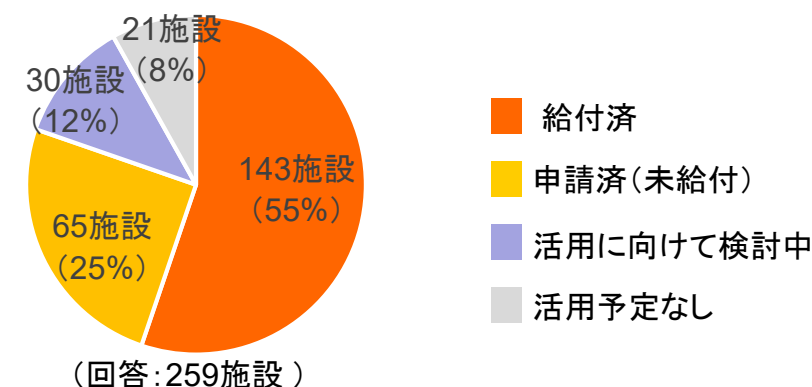
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



【雇用調整助成金】

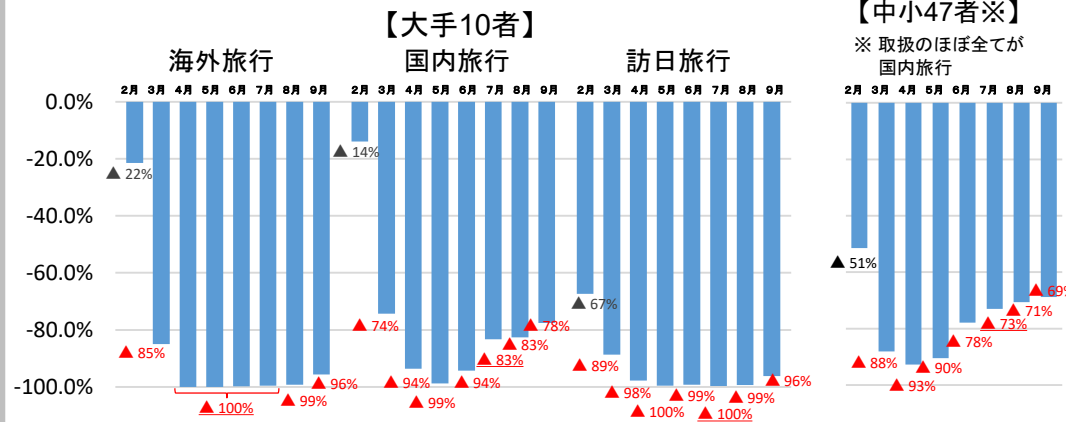


○大手旅行会社の予約人員については、GoTo トラベル事業について、当面、東京都を目的地としている旅行と、東京都に居住している方の旅行が対象外となったものの、7月の4連休に合わせて事業が開始されたこと等により、国内旅行は前年同月比で6月分の94%減から7月分の83%減となったが、海外旅行、訪日旅行については、依然取扱ゼロに近い状況。

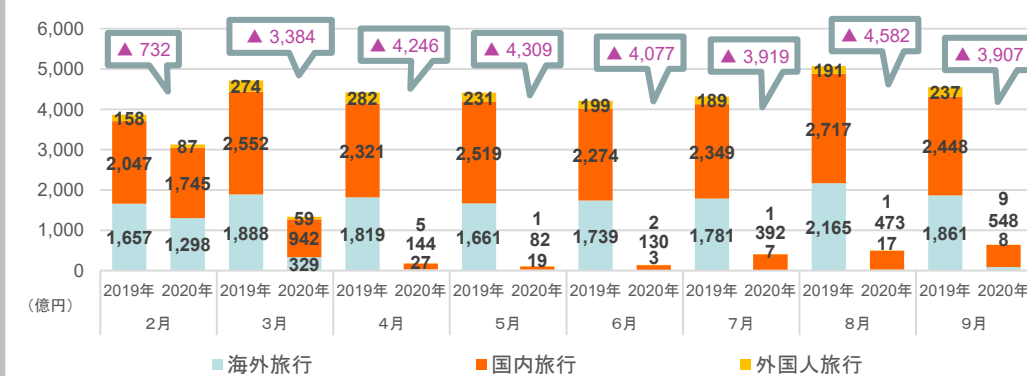
○中小旅行会社の予約人員については、7月分は約7割減の状況。

○支援制度については、資金繰り支援を約8割の事業者が給付済み。雇用調整助成金を約7割の事業者が活用しており、約5割の事業者が給付済み。

○予約人員（前年同月比）（8・9月は見込み）



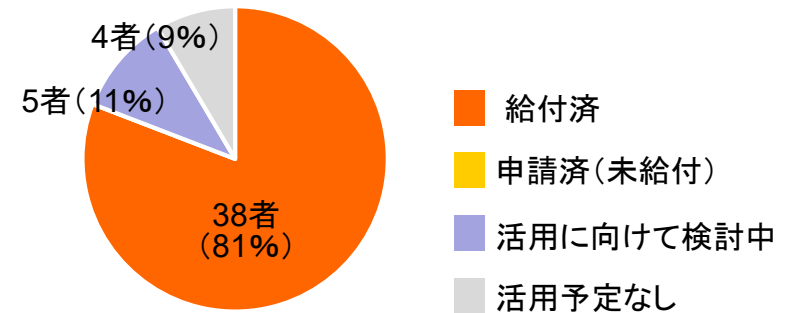
（参考：主要旅行業者総取扱額）※2020年8月・9月は予測値



○支援の活用状況

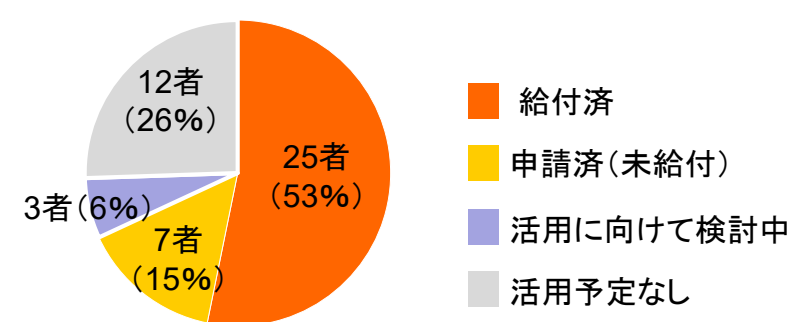
【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



（回答：47者）

【雇用調整助成金】

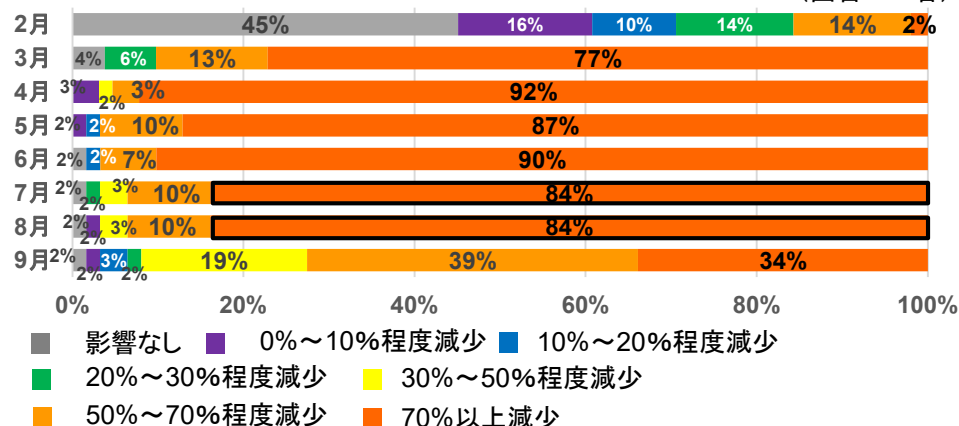


（回答：47者）

- 7月においては、運送収入が70%以上減少する事業者は全体の84%、車両の実働率は約12%と、依然極めて厳しい状況が継続。
 ○8月も、84%の事業者が70%以上の運送収入の減少を見込む等、引き続き厳しい状況が続く見通し。
 ○支援制度については、資金繰り支援を84%の事業者が活用しており、約7割の事業者が給付済み（先月の調査時点では、76%が活用、約6割が給付済み）。雇用調整助成金を95%の事業者が活用しており、66%の事業者が給付済み（先月の調査時点では、92%が活用、54%が給付済み）。

○ 運送収入（前年同月比）（8・9月は見込み）

（回答：62者）



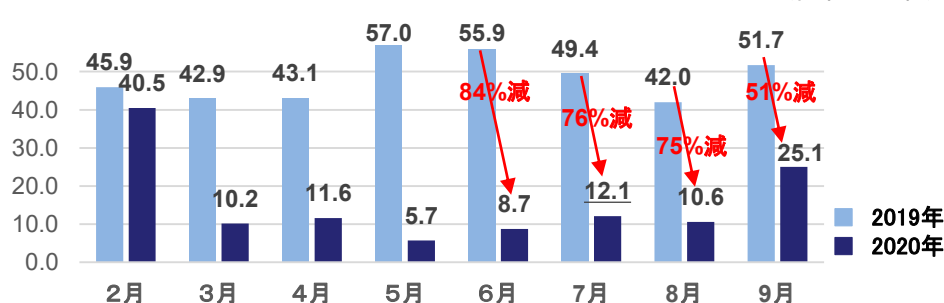
貸切バス業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額（想定）

⇒前年の収入約480億円のうち、約9割の約430億円が減少

（業界全体の売上金額と、7月の減少率から推計）

○実働率(%)（8・9月は見込み）

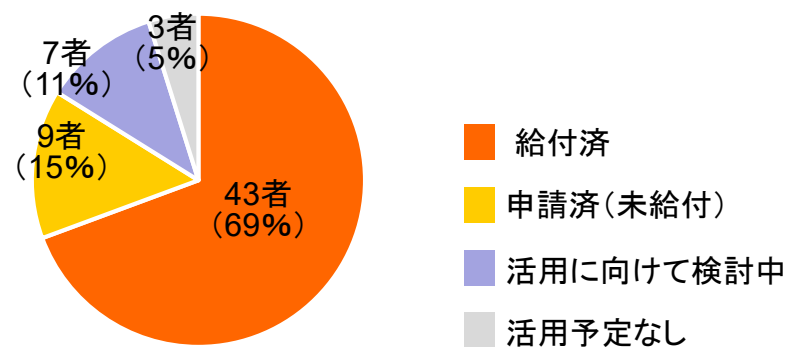
（回答：62者）



○支援の活用状況

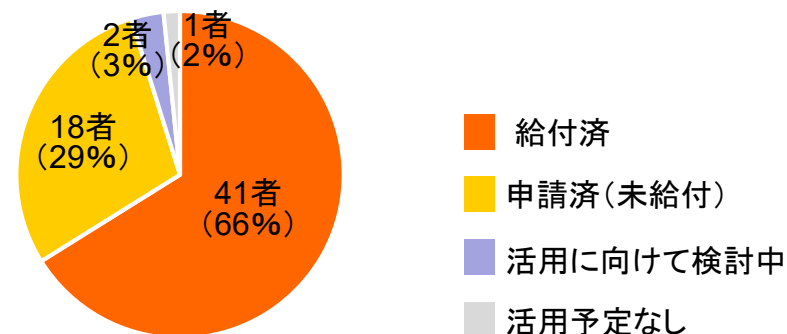
【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



（回答：62者）

【雇用調整助成金】

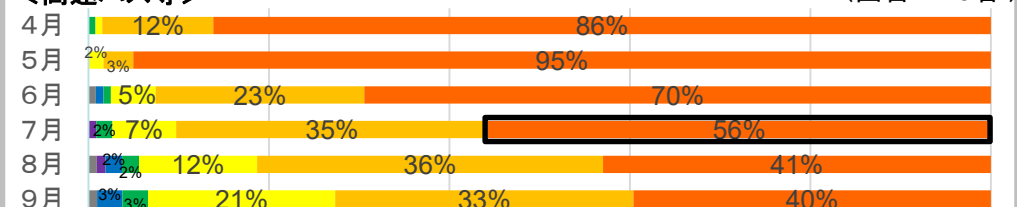


（回答：62者）

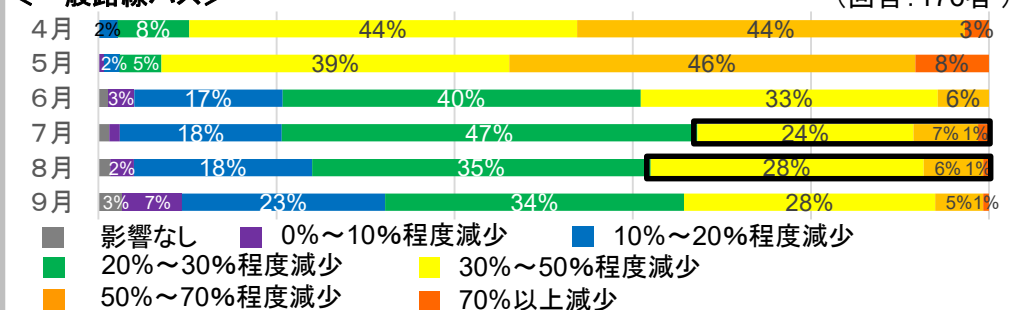
- 高速バス等については、輸送人員（前年同月比）が6月の70.1%減から7月の65.7%減と改善傾向であるが、7月の運送収入については70%以上減の事業者が全体の56%に及ぶなど、依然厳しい状況は継続する見込み。
- 一般路線バスについては、輸送人員（前年同月比）が6月の28.5%減から7月の25.2%減になるなど、若干の改善傾向。一方で、運送収入が30%以上減の事業者が7月の32%から8月の35%に増加する見通しであるなど、新型コロナウイルスの感染拡大により経営状況が悪化するおそれもある。
- 支援制度については、資金繰り支援を63%の事業者が活用しており、56%の事業者が給付済み（先月の調査時点では、56%が活用、47%が給付済み）。雇用調整助成金を約7割の事業者が活用しており、約4割の事業者が給付済み（先月の調査時点では、約6割が活用、2割が給付済み）。

○運送収入（前年同月比）（8・9月は見込み）

<高速バス等>

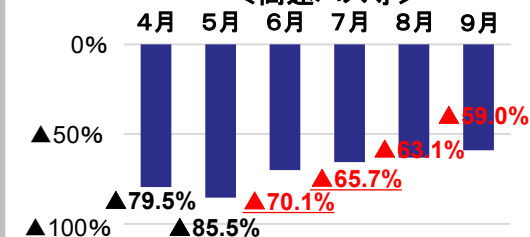


<一般路線バス>

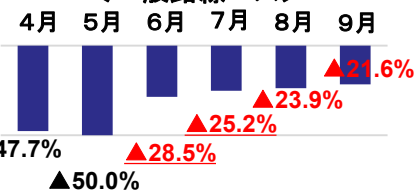


○輸送人員（前年同月比）（8・9月は見込み）

<高速バス等>



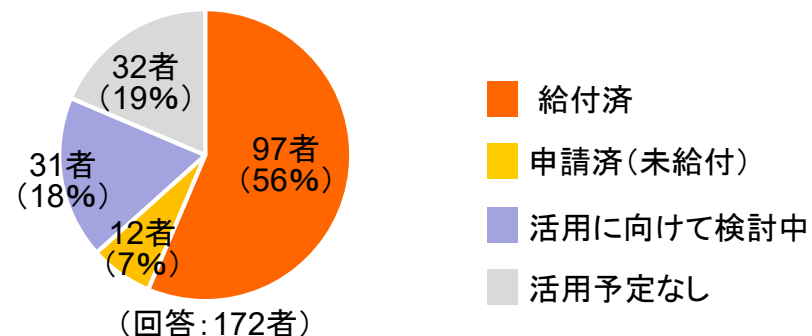
<一般路線バス>



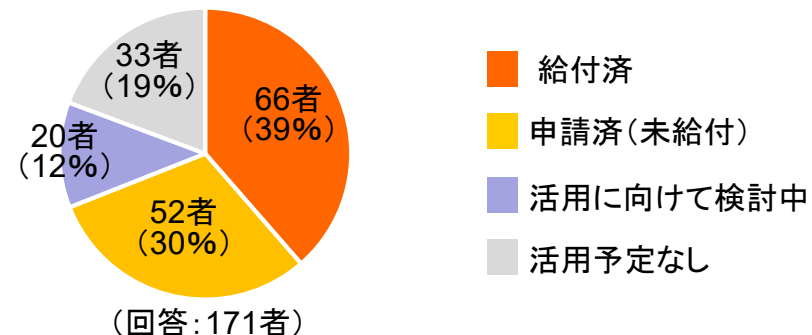
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



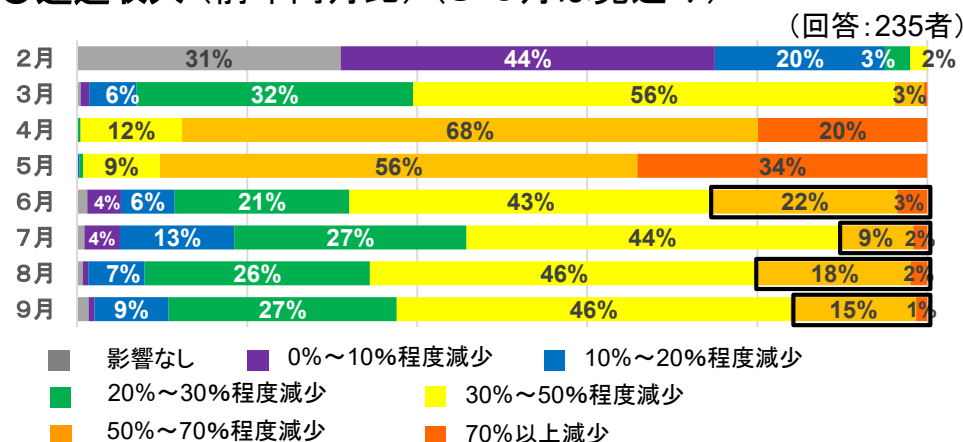
【雇用調整助成金】



※調査方法：乗合バス事業者240者に対して業界団体を通して影響を調査

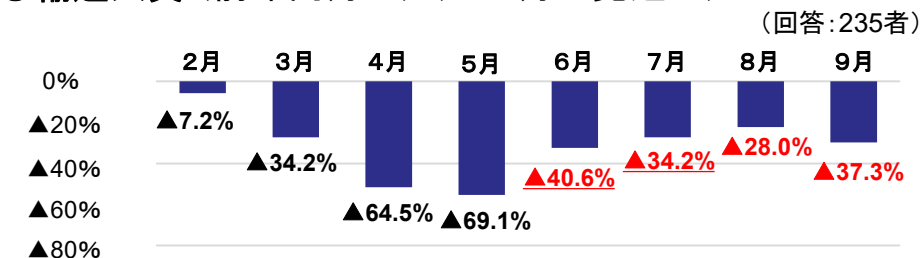
- 7月においては、運送収入が50%以上減の事業者が前月の25%から11%に、輸送人員が前月の41%減から34%減となるなど、6月に引き続き改善がみられる。
- 一方で、8月以降は運送収入が50%以上減の事業者が約2割と再び悪化する見通しであるなど、新型コロナウイルスの感染拡大により厳しい状況が継続する見込み。
- 支援制度については、資金繰り支援を96%の事業者が活用しており、93%の事業者が給付済み（先月の調査時点では、92%が活用、86%が給付済み）。雇用調整助成金を約8割の事業者が活用しており、約5割の事業者が給付済み（先月の調査時点では、約7割が活用、約3割が給付済み）。

○運送収入（前年同月比）（8・9月は見込み）



タクシー業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額（想定）
 ⇒前年の収入約1,218億円のうち、約3割の約360億円が減少
 （業界全体の売上金額と、7月の減少率から推計）

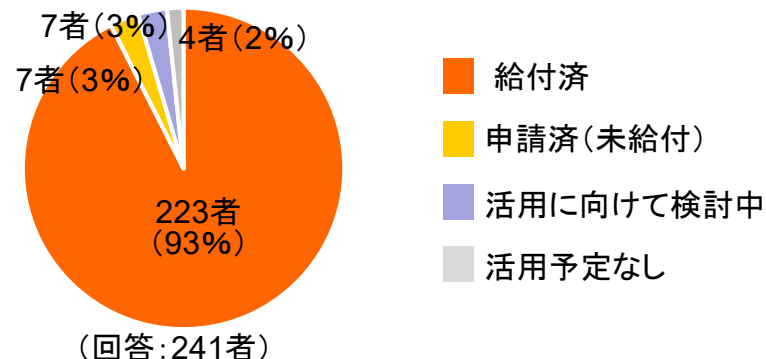
○輸送人員（前年同月比）（8・9月は見込み）



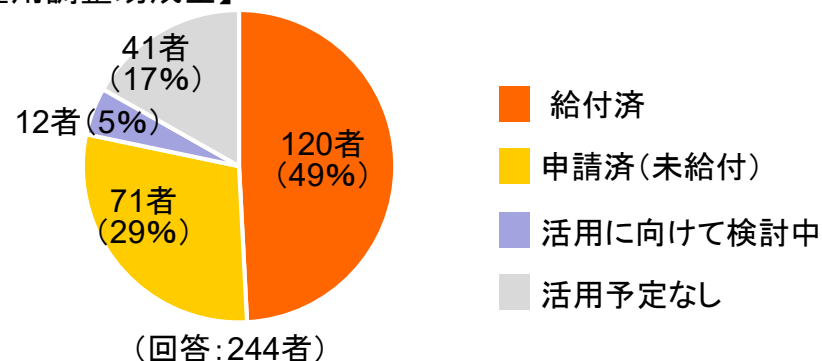
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）

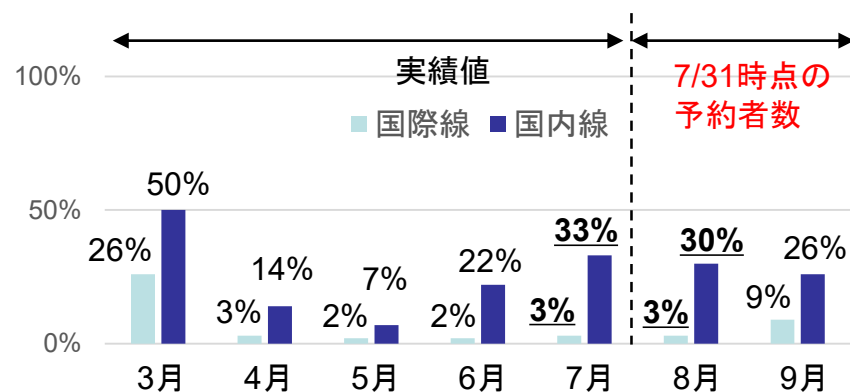


【雇用調整助成金】



- 国内線については、輸送人員は、7月は67%減、8月は70%減（見込み）、便数は、7月は51%減、8月は18%減（見込み）となっている。5月を底に緩やかに回復してきたが、全国的な感染再拡大等を受け需要回復の動きは鈍化しつつある。
- 一方、国際線については、輸送人員は、7月は97%減、8月も97%減（見込み）、便数は、7月は94%減、8月は92%減（見込み）となっており、引き続き極めて厳しい状況。

○輸送人員（前年同月比）



※ リーマンショック時：
国内線85%（2009年2月）、国際線78%（2009年6月）

※ 東日本大震災時：
国内線76%（2011年3月）、国際線66%（2011年4月）

（参考）定期航空協会の推計した4ヶ月間（2020年2 - 5月）の減収見込額は約5,000億円（3月31日時点）。

○便数（本邦社 国際線・国内線）

		7月第1週 (6/28～7/4)	8月第1週 (8/2～8/8)
国際線	当初計画	1,476/週	1,490/週
	実績	94/週	121/週
	(便数差)	▲1,382	▲1,369

		7月第1週 (6/28～7/4)	8月第1週 (8/2～8/8)
国内線	当初計画	1,209/日	1,252/日
	実績	595/日	1,025/日
	(便数差)	▲614	▲227

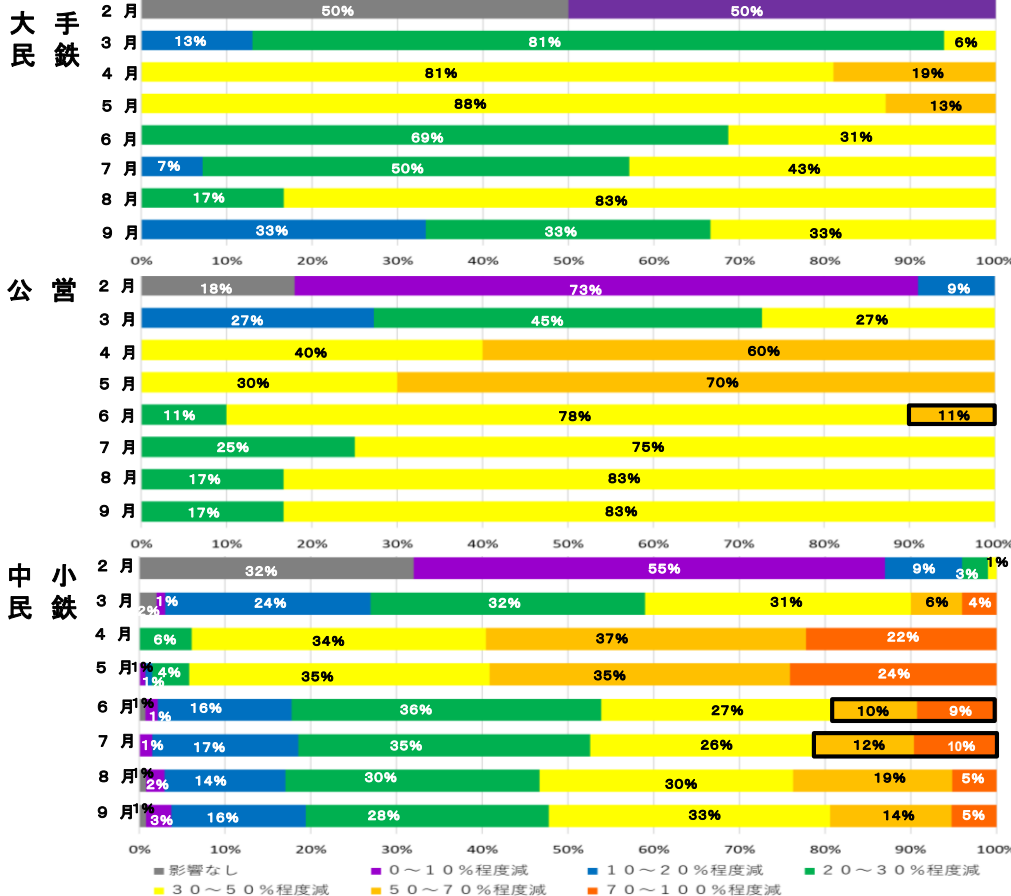
○支援の活用の意向

- ・政府系金融機関等による融資及び雇用調整助成金等を複数社が活用又は活用に向けて検討中。

新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（鉄道）

- 輸送人員については、50%以上減少と回答した事業者が、大手民鉄では6月に引き続き7月もゼロ、公営では6月の約1割から7月はゼロ、中小民鉄では6月の19%から7月は22%と、前月から横ばいとなっている。
- 一方で、7月と比べて8月に悪化を見込む事業者があるなど、厳しい状況が見込まれる。
- 支援制度については、資金繰り支援を活用している事業者は約5割、雇用調整助成金を活用している事業者は約4割となっている（先月の調査時点では、資金繰り支援は約4割の事業者が活用）。

○輸送人員（前年同月比）（8・9月は見込み）



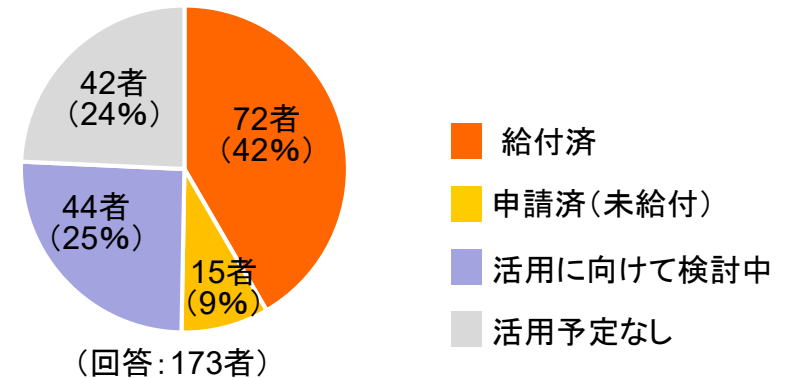
JR(新幹線等)の輸送人員(7月実績)

北海道新幹線	東北・上越・北陸新幹線	東海道新幹線	山陽新幹線	瀬戸大橋線	九州新幹線
80%減 (6/29～7/10)	72%減 (7/1～6)	66%減 (7/1～31)	63%減 (7/1～19)	49%減 (7/1～31)	52%減 (7/1～25)

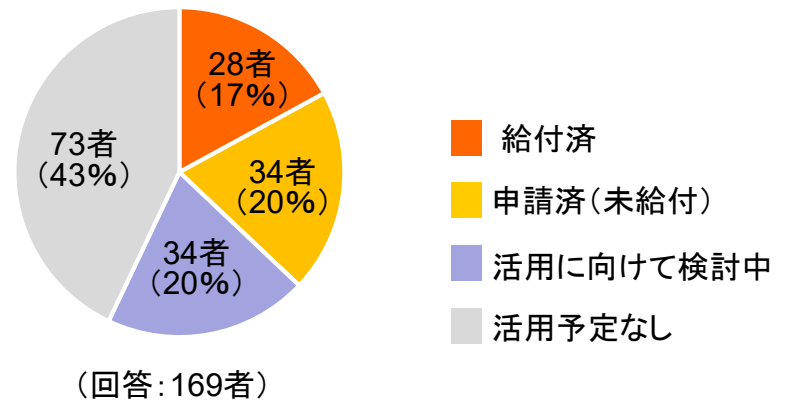
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



【雇用調整助成金】



- 定期航路事業については、日中航路（1者）は1月26日以降、日韓航路（3者）は3月9日以降、旅客輸送を休止。旅客輸送専門の1者を除き、貨物のみの輸送を継続。
- クルーズ船事業（邦船社）については、3月～8月は全事業者が運休予定。

○旅客運輸収入（前年同月比）（8・9月は見込み）

【定期航路】

	日中航路	日韓航路
2月	収入ゼロ	7割程度減少 ※昨夏来の利用者減の影響に加え、新型コロナウイルスの影響
3月	収入ゼロ	ほぼ皆減 ※3/9以降旅客輸送停止
※3/6の閣議了解に基づき、中国及び韓国からの旅客輸送を停止したことに伴うもの。		
4～8月	収入ゼロ	収入ゼロ
9月	見込みたたず	

【クルーズ船】

- ・ 3月～8月 全事業者が運休
- ・ 9月 見込みたたず

○支援の活用状況

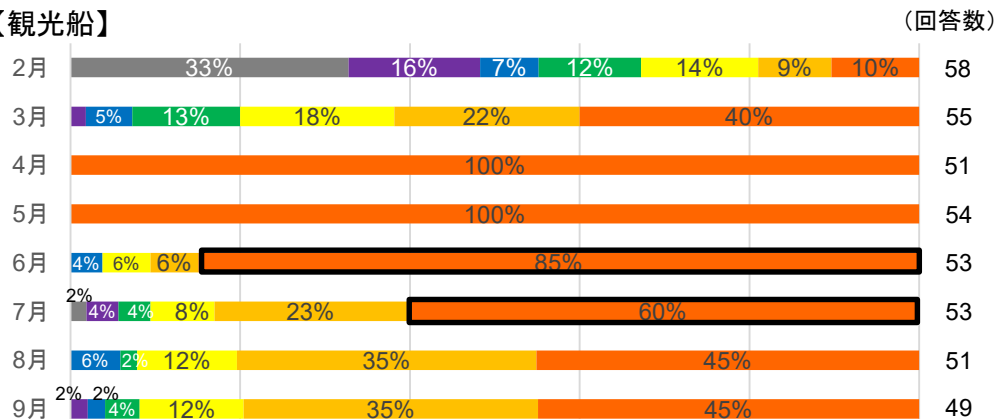
- ・ 資金繰り支援については、約7割の事業者が給付済
- ・ 雇用調整助成金については、約6割の事業者が給付済

○観光船については、6月より改善しているものの、7月における運送収入が70%以上減少した事業者が6割に及んでおり、引き続き厳しい状況。
 ○観光船以外については、6月より改善しているものの、7月における運送収入が50%以上減少した事業者が、3割以上に及んでいる。
 ○支援制度については、資金繰り支援を76%の事業者が活用しており、69%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を69%の事業者が活用しており、42%の事業者が給付済み（先月の調査時点では、65%が活用、25%が給付済み）。

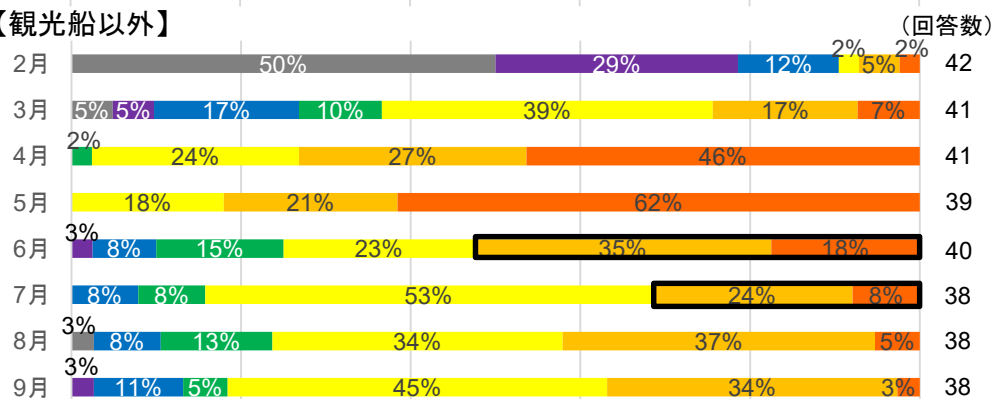
○運送収入（前年同月比）（8・9月は見込み）

■ 影響なし・増加 ■ 0%～10%減少 ■ 10%～20%減少 ■ 20%～30%減少
 ■ 30%～50%減少 ■ 50%～70%減少 ■ 70%以上減少

【観光船】



【観光船以外】



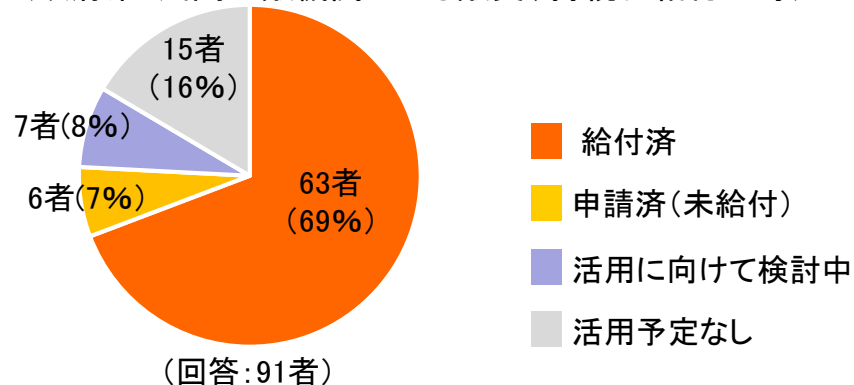
※輸送人員も概ね同様の傾向。

※主に観光地に就航する船舶を「観光船」として海事局で分類。

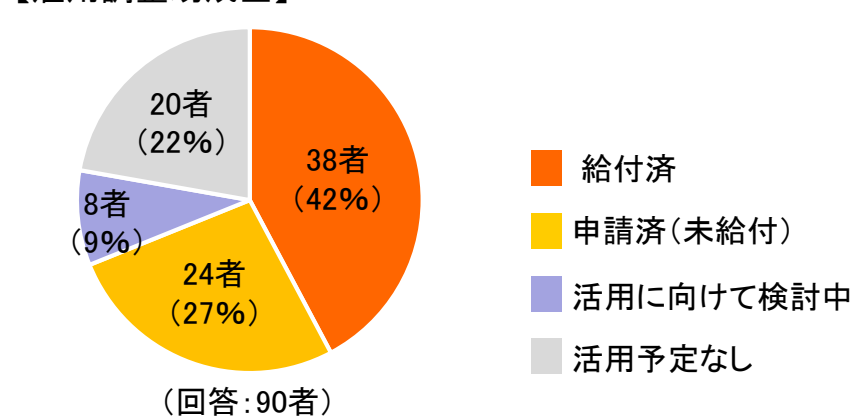
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）

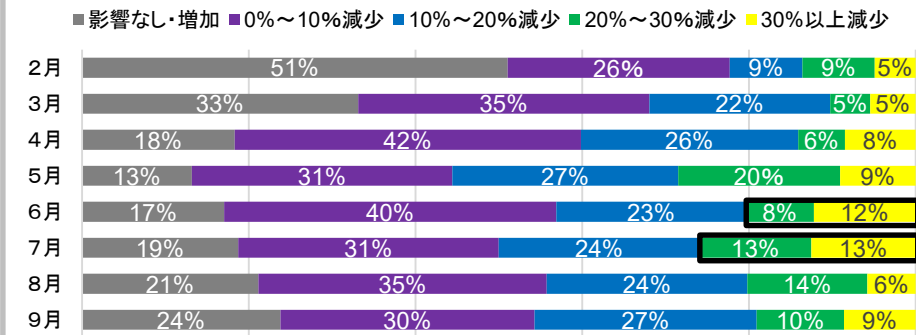


【雇用調整助成金】



- 運送収入については、20%以上減少した事業者が、6月は全体の2割であったが、7月は約3割となった。
- 品目別の運送収入については、自動車メーカー等の生産活動の停滞等の影響で、鉄鋼厚板その他金属素材、完成自動車やオートバイ、自動車部品の荷動きが引き続き低調傾向であり、7月は鉄鋼厚板等について約3割、完成車等については約2割減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を36%の事業者が活用しており、25%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を36%の事業者が活用し、17%の事業者が給付済みとなっている。

○運送収入（前年同月比）（8・9月は見込み）



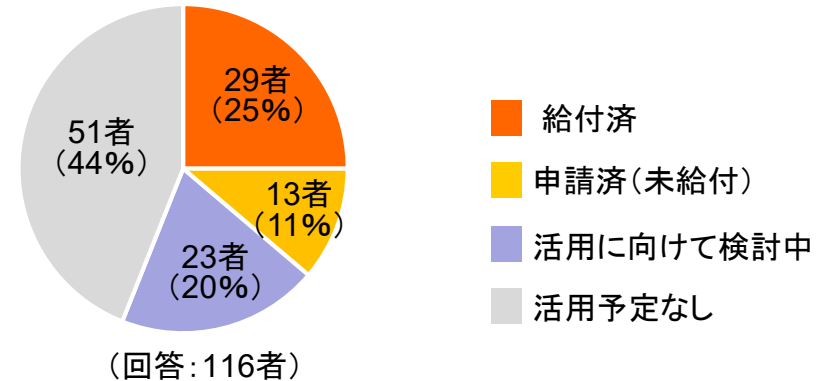
品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの （前年同月比）（8・9月は見込み）

- 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19%
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品：▲20%
- 4月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲27%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲19%
- 5月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲45%
- 6月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲30%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲39%
- 7月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲28%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
- 8月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲25%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
- 9月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲24%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲21%

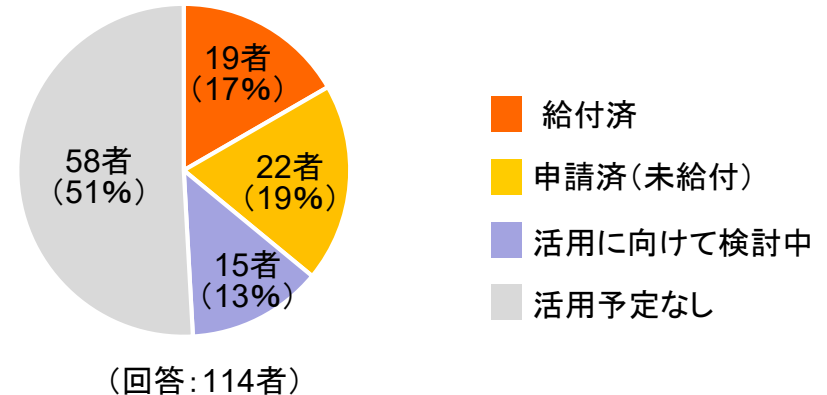
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



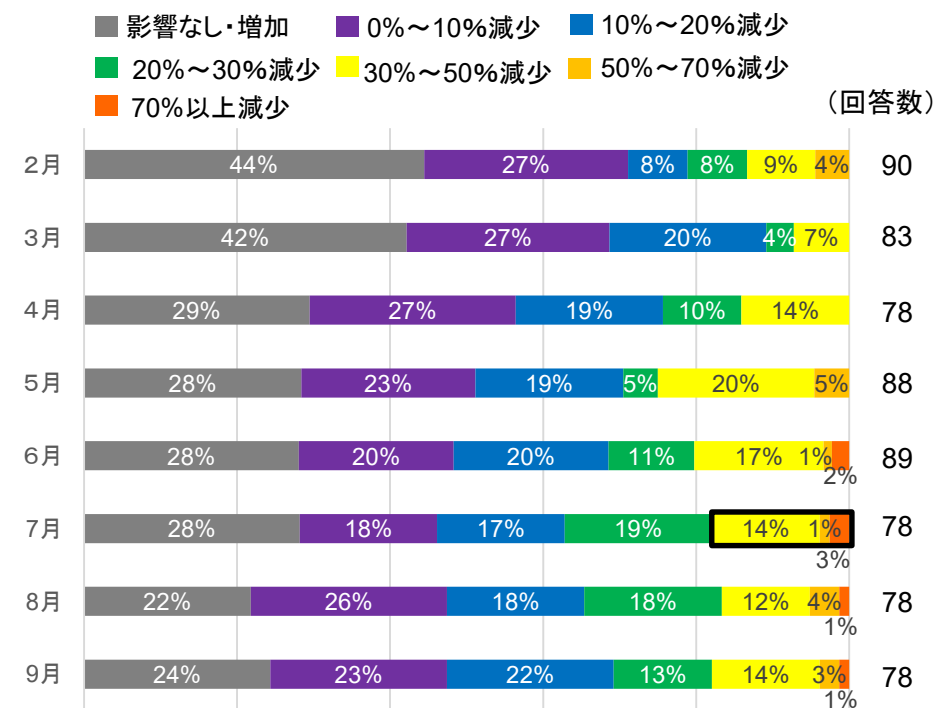
【雇用調整助成金】



○売上については、30%以上減少した事業者が、7月は18%となっており、前月からほぼ横ばいである。

○支援制度については、資金繰り支援・雇用調整助成金を活用している事業者はそれぞれ24%、17%となっている。

○売上金額（前年同月比）（8・9月は見込み）



<参考> 取扱貨物量全体（前年同月比）

【3月実績】18,564千トン（9.1%減少）

【4月実績】14,723千トン（19.3%減少）

【5月実績】12,798千トン（26.1%減少）

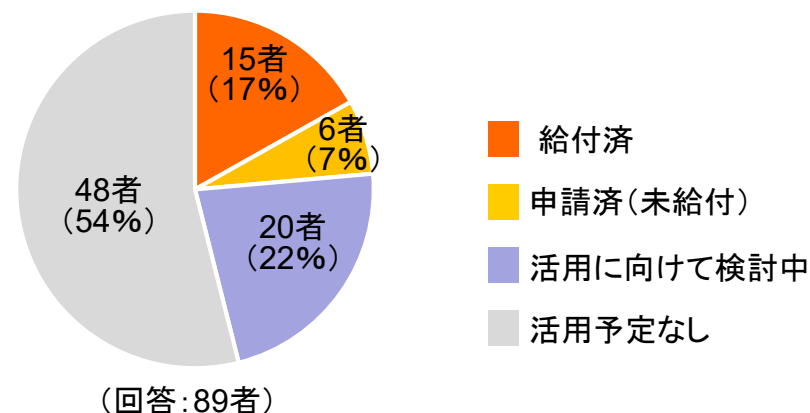
【6月実績】14,261千トン（22.3%減少）

（日本内航海運組合総連合会「内航輸送主要元請輸送実績（貨物船）」より）

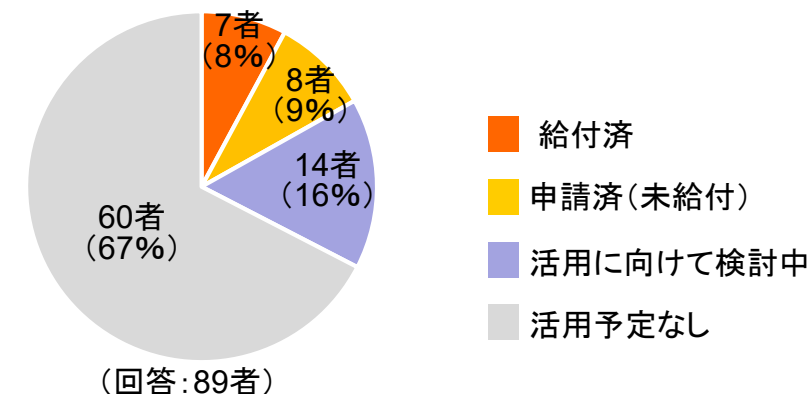
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



【雇用調整助成金】

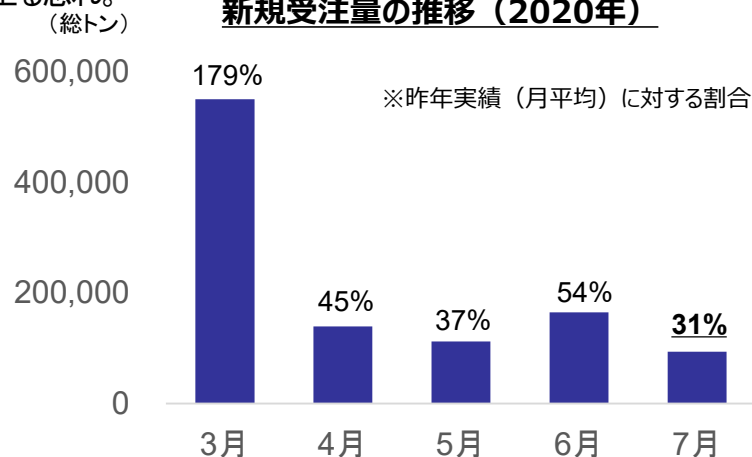


- 新規受注量については、4月以降減少しており、7月は前年実績（月平均）に対し、約7割の減少。また、新規商談は停滞しており、厳しい状況となっている。
- 支援制度については、資金繰り支援を活用している事業者は21%、雇用調整助成金の活用を検討している事業者は18%となっている。

○ 新規受注の推移について

- ・世界経済の悪化により、自動車・鉄鋼等の海上輸送が減少し、新造船の発注も減少。加えて、世界的な人の移動制限により新規受注の商談も停滞。
- ・手持工事が存在するため、直ちに売上げが激減するものではないが、新規受注低迷により契約金を受けられず、資金繰りの悪化が懸念。
- ・新規受注が低迷しており、手持工事が減少。今後、操業調整に至る恐れ。

新規受注量の推移（2020年）

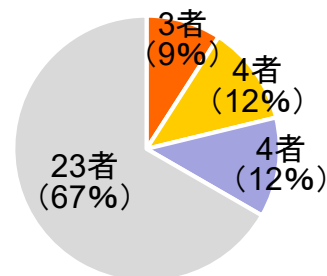


※造船業は、一般的に建造契約（受注）から工場での建造着手まで1～2年、さらに引渡しまでに1～2年かかり、全体でおおよそ2～3年の期間を要する。

○ 支援の活用状況

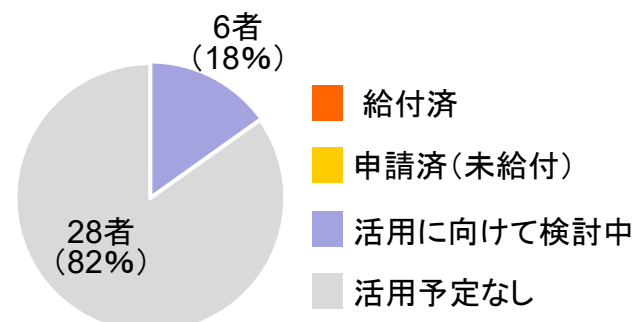
【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



（回答：34者）

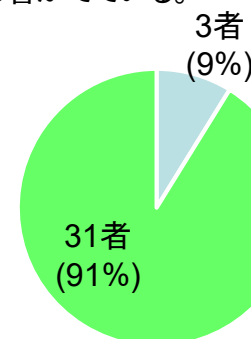
【雇用調整助成金】



（回答：34者）

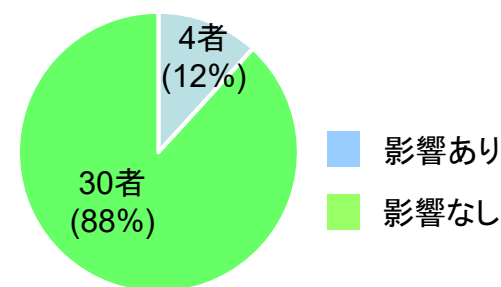
○ 調達の遅れ

- ・海外調達品の入荷の遅れなどの影響がでている。



○ 引渡の遅れ

- ・外国製機器類の運転調整のための外国人エンジニアの入国許可が出ないため、引渡の遅れの影響がでている。

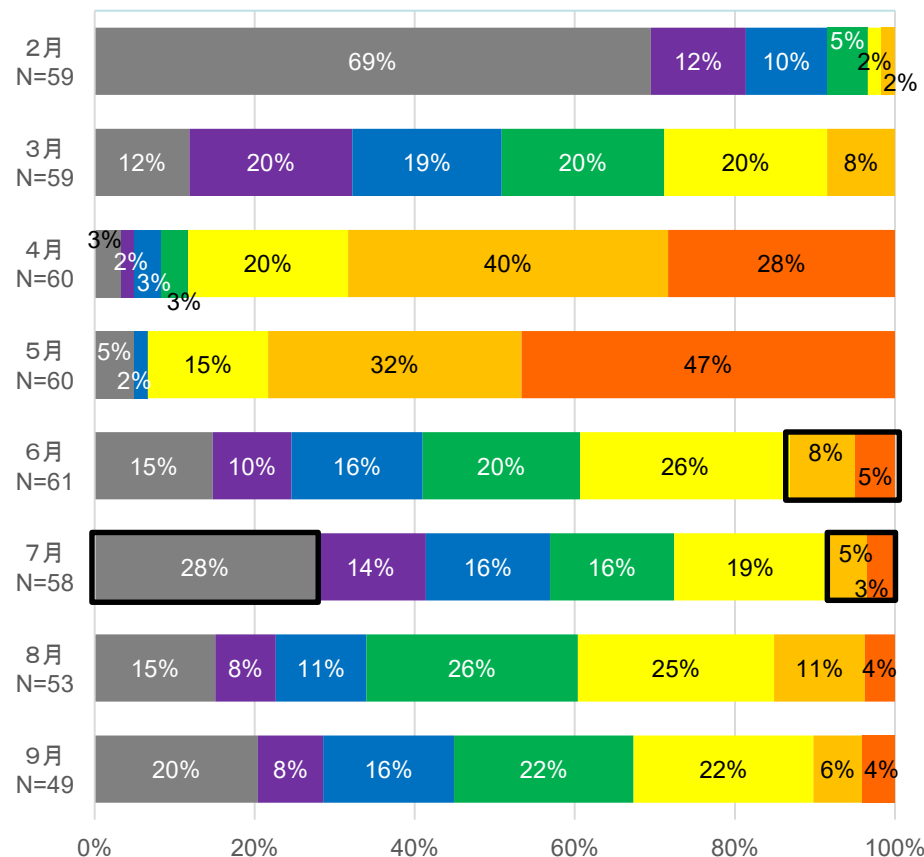


○売上金額については、前回調査の6月に比べると全体的に減少率が小さくなっており、約3割の道の駅で7月の売上に新型コロナの影響はなかったと回答。

○支援制度のうち、資金繰り支援については約7割、雇用調整助成金については約6割の道の駅が活用。

○売上金額（前年同月比）（8・9月は見込み）

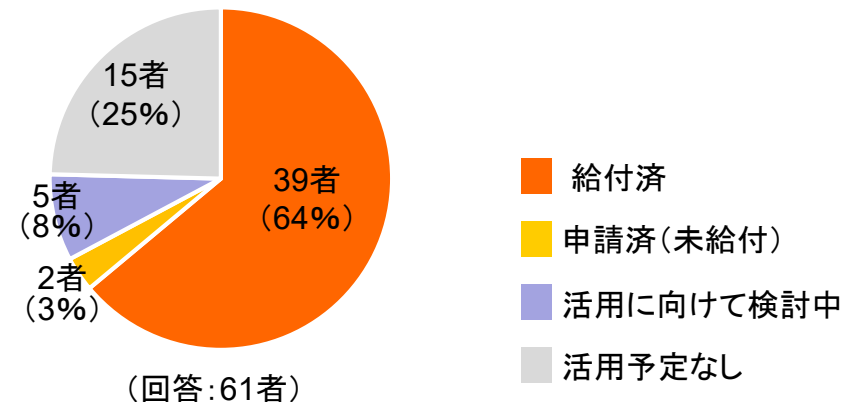
■ 影響なし ■ 0%～10%程度減少 ■ 10%～20%程度減少
 ■ 20%～30%程度減少 ■ 30%～50%程度減少
 ■ 50%～70%程度減少 ■ 70%以上減少



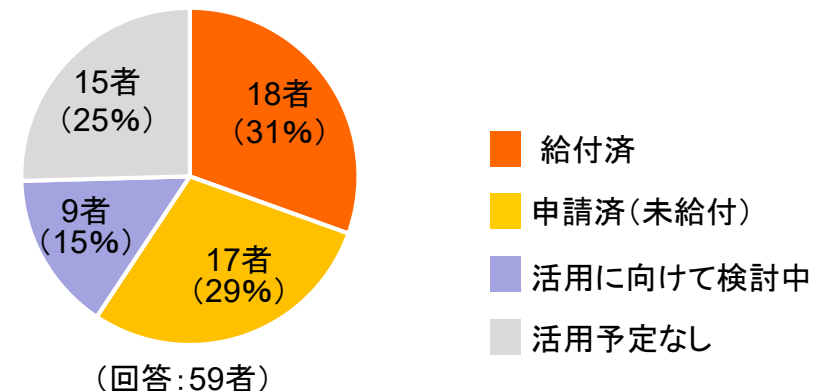
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



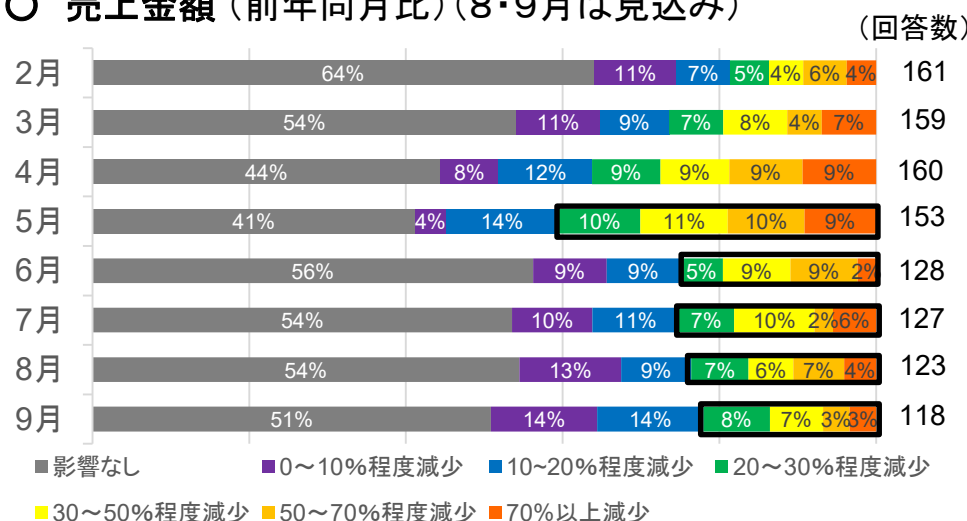
【雇用調整助成金】



※調査方法：全国47都道府県の道の駅62箇所（1,180箇所中）に対して各地方整備局より影響をヒアリング

- 売上金額については、20%以上減少した事業者が、5月は全体の40%であったのが、6・7月は25%と改善。8月以降も改善傾向が見込まれている。
- 不動産投資については、観光需要等の減少による影響が大きいといわれているホテル・商業施設に特化したREITに係る投資口価格は、いずれも4割以上減少しており、依然として低い水準で推移。
- 支援制度については、資金繰り支援を活用している事業者は約6割、雇用調整助成金を活用している事業者は約1割となっている。

○売上金額（前年同月比）（8・9月は見込み）



○J-REITセクター別推移

【東証REIT指数】

2019年12月30日2109.75 ⇒2020年7月31日1664.48
▲445.27(▲21.1%)

【ホテル特化型REIT】（例：ジャパンホテルリート投資法人）

2019年12月30日81,200円 ⇒2020年7月31日38,150円
▲43,050円(▲53.0%)

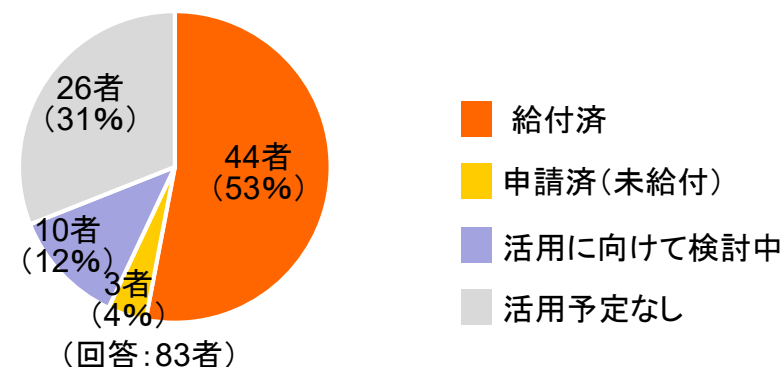
【商業施設特化型REIT】（例：日本リテールファンド投資法人）

2019年12月30日233,300円 ⇒2020年7月31日129,600円
▲106,400円(▲45.6%)

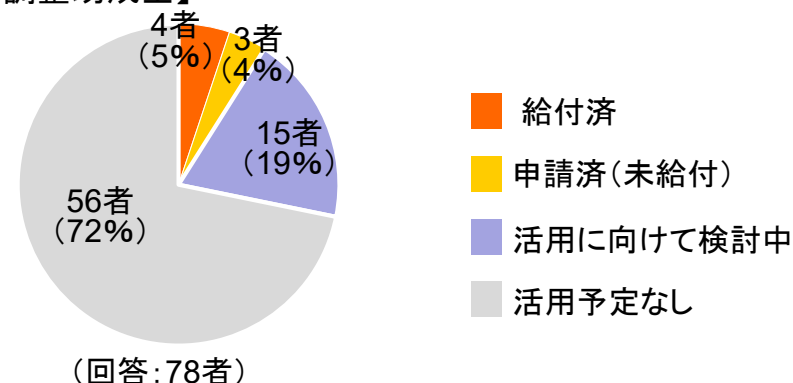
○支援の活用状況

【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



【雇用調整助成金】

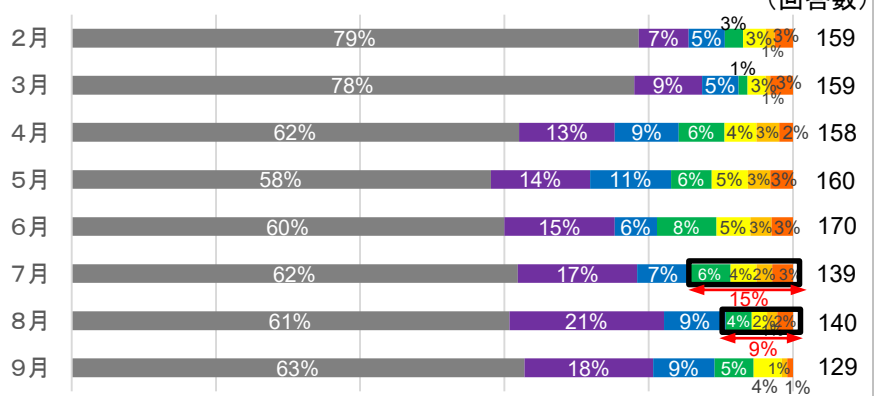


○売上金額については、前年同月比で2割以上減少した事業者は、7月は6月より4ポイント減って約15%であり、8月以降もやや改善していく見込み。

○受注状況については、影響があると回答した事業者が、7月は6月とほぼ同様の全体の約4～5割であり、8月以降も同様の傾向。

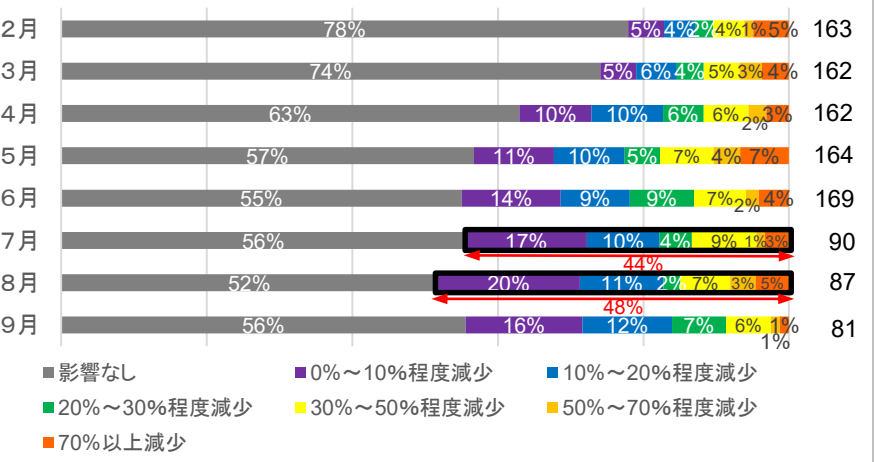
○支援制度について、資金繰り支援を23%の事業者が活用しており、約2割の事業者が給付済み。雇用調整助成金を活用している事業者は3%となっている。

○売上金額（前年同月比）（8・9月は見込み）



※売上が減少している企業には、「昨年好調の反動や案件の出現時期の影響であり、コロナの影響による減少ではない」と回答しているものも含む

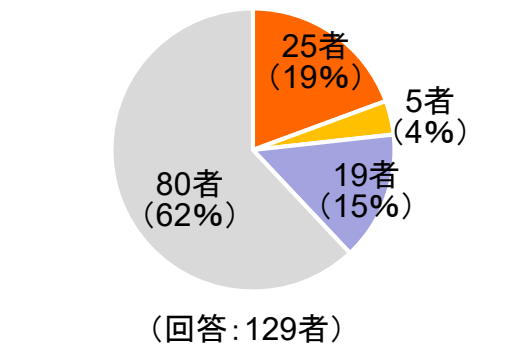
○受注状況（前年同月比）（8・9月は見込み）



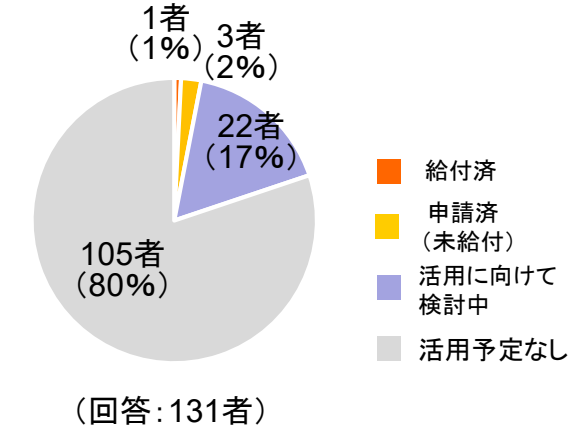
■ 影響なし ■ 0%～10%程度減少 ■ 10%～20%程度減少
 ■ 20%～30%程度減少 ■ 30%～50%程度減少 ■ 50%～70%程度減少
 ■ 70%以上減少

○支援の活用状況

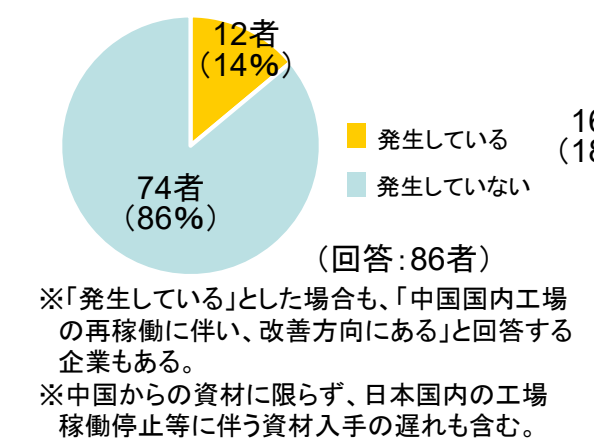
【資金繰り支援】
 （政府系金融機関・民間金融機関による融資・持続化給付金等）



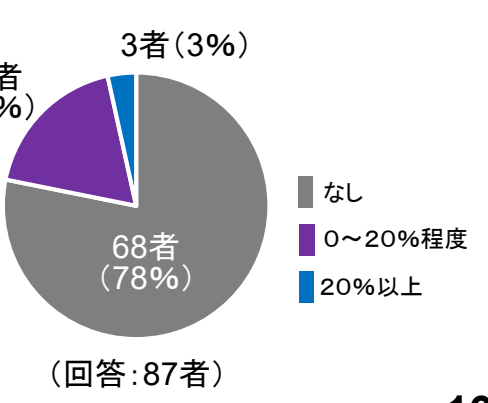
【雇用調整助成金】



○住宅資材の遅れが発生しているか

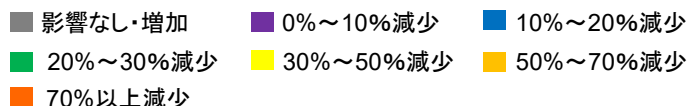


○工事一時中止の割合（手持ち工事に対する割合）



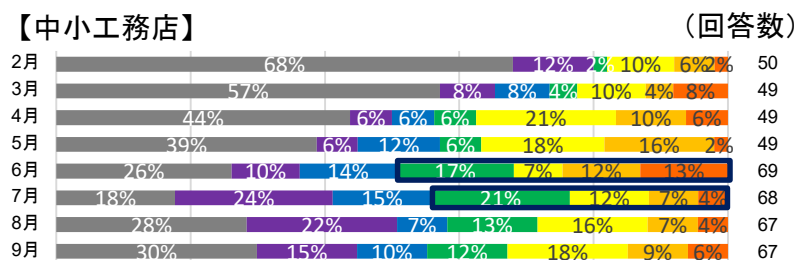
- 住宅産業(中小工務店)の売上金額については、20%以上減少した事業者が、6月の49%に対し7月は44%に減少。
- 建築設計業の売上金額については、20%以上減少した事業者が、6月の62%に対し7月は44%に減少。
- 住宅産業(中小工務店)における部材供給遅延の影響については、約6割の事業者で影響がなく、その他も大半が改善傾向。
- 住宅産業(中小工務店)における支援制度については、資金繰り支援は約6割の事業者が活用しており、その大半が給付済み。雇用調整助成金は5%の事業者が活用している。

○売上金額(前年同期比)(8・9月は見込み)

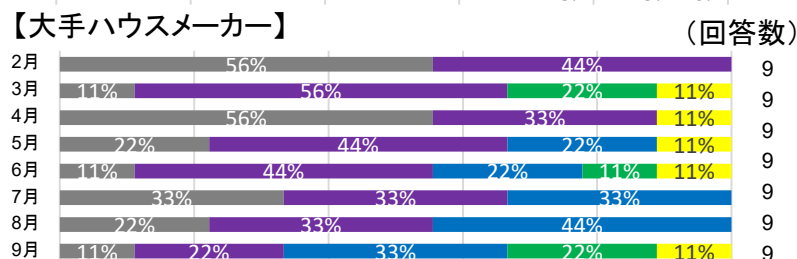


住宅産業

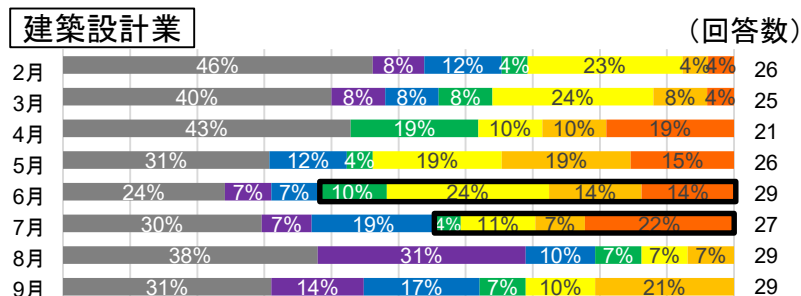
【中小工務店】



【大手ハウスメーカー】



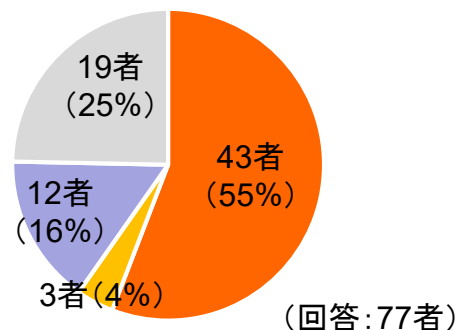
建築設計業



○支援の活用状況

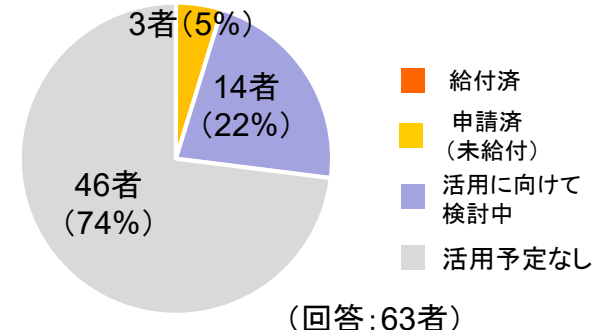
【資金繰り支援】
(政府系金融機関・民間金融機関
による融資・持続化給付金等)

住宅産業(中小工務店)



【雇用調整助成金】

住宅産業(中小工務店)



○部材供給遅延の影響

住宅産業(中小工務店)

