

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3年1月31日時点まとめ)

令和3年2月

国土交通省

【令和3年1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

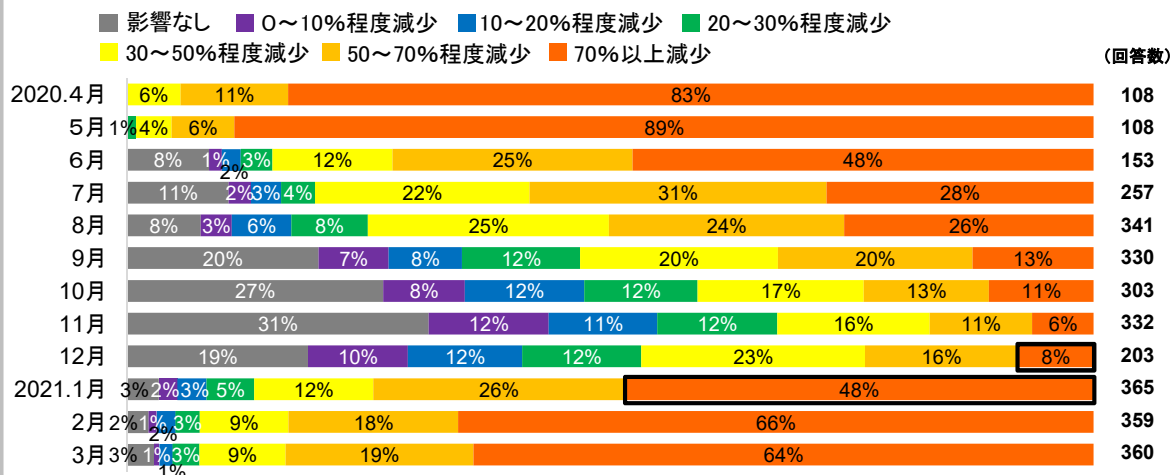
主な調査項目

- ・ 売上
- ・ 輸送人員、予約状況等
- ・ 資金繰り支援の活用状況
（政府系・民間金融機関による
融資、持続化給付金等）
- ・ 雇用調整助成金の活用状況

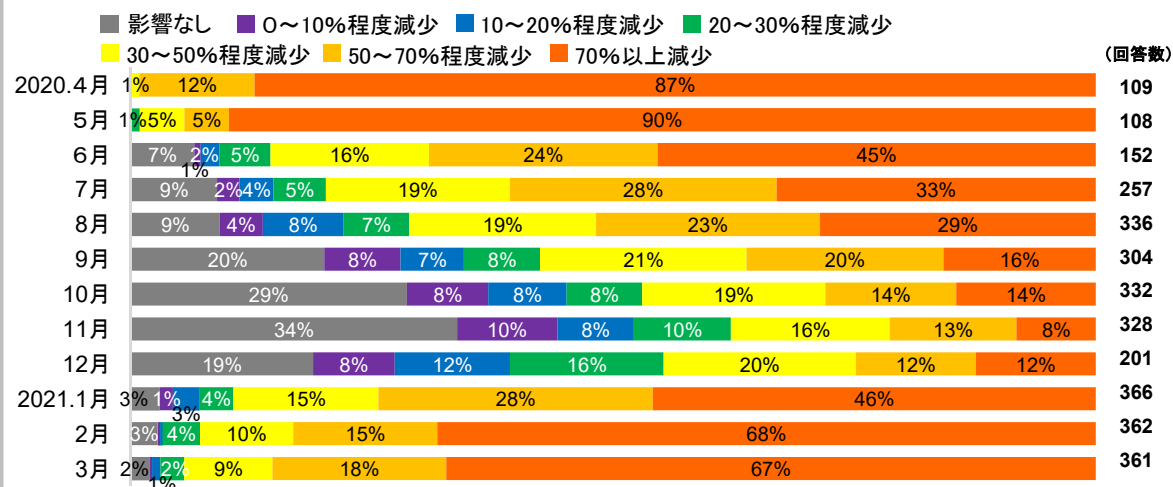
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（宿泊）

- 宿泊予約が前年同月比で70%以上減少と回答した施設は、Go Toトラベル事業によって、12月までは回復傾向にあったものの、1月からの1都2府8県における緊急事態宣言に伴い、Go Toトラベル事業の全国一律の一時停止措置が講じられる中、12月の8%から1月は48%まで増加。また、3月7日まで緊急事態宣言が延長されたことによって、今後の先行きを心配する声も多く挙がっている。
- 資金繰り支援を86%の施設が活用し、そのうち83%の施設が給付済みとなっている。
- 雇用調整助成金を84%の施設が活用しており、81%の施設が給付済みとなっている。

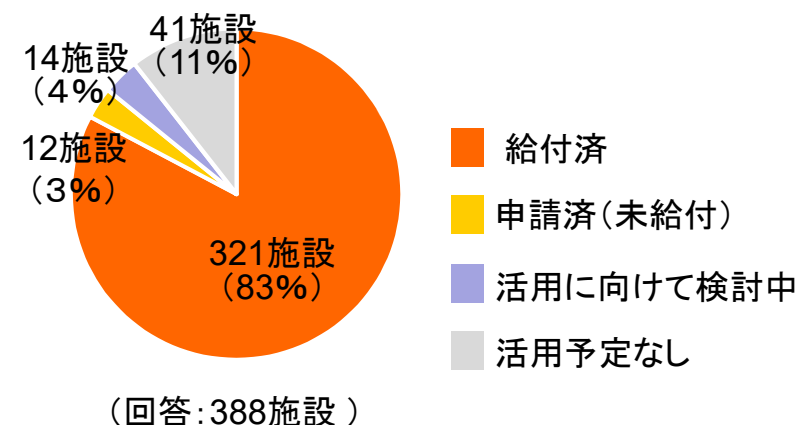
○予約状況（2019年同月比）（2・3月は見込み）



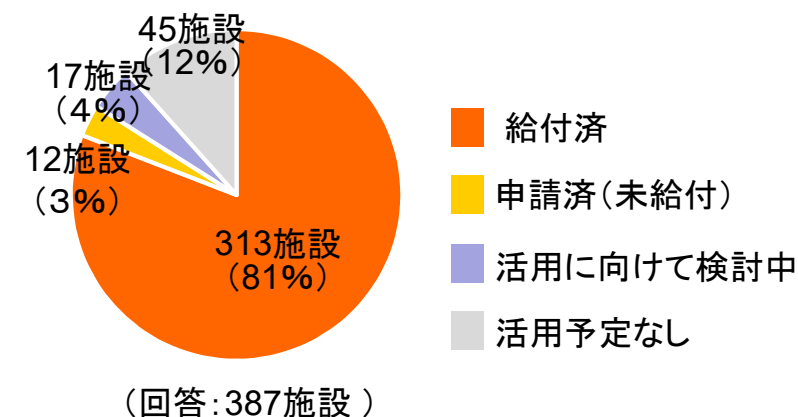
○売上金額（2019年同月比）（2・3月は見込み）



○資金繰り支援の活用状況



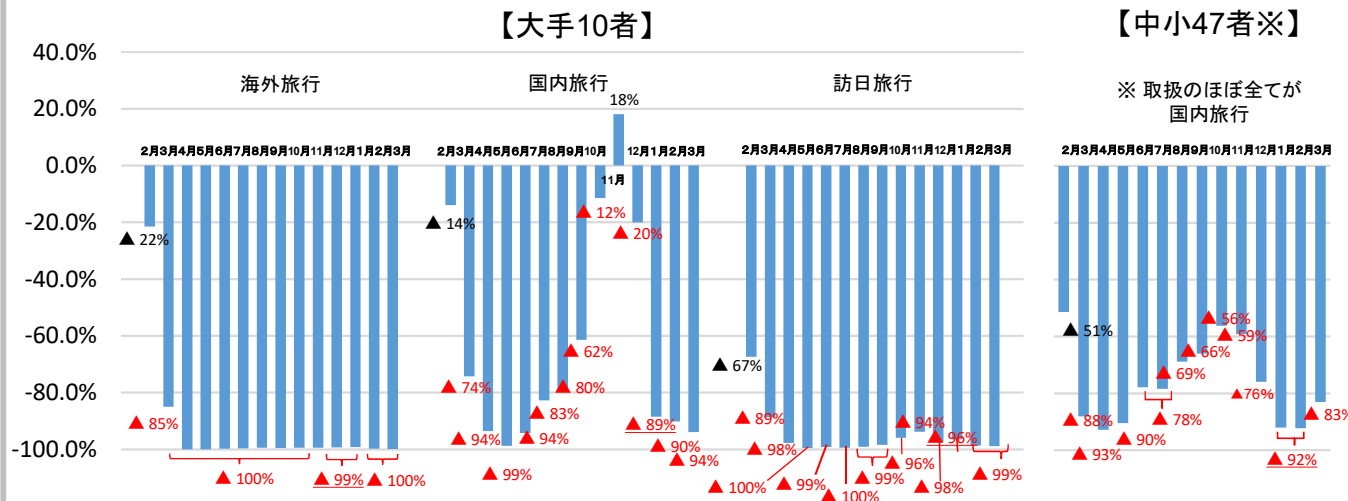
○雇用調整助成金の活用状況



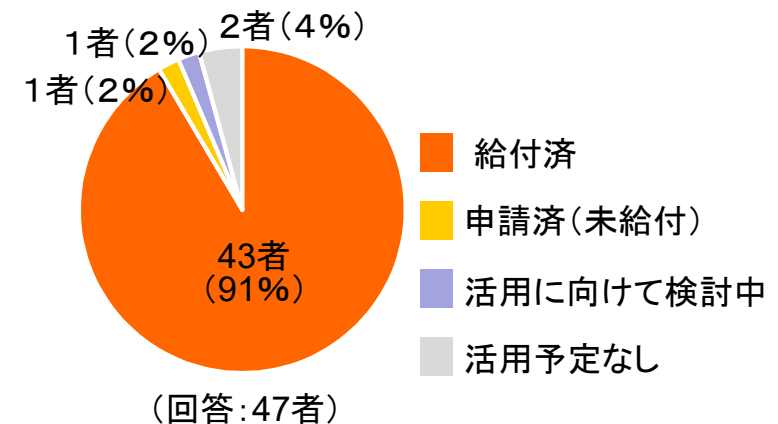
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（旅行）

- 大手旅行会社の予約人員については、10月1日より、東京を発着する旅行をGo To トラベル事業の支援対象に含めたことに加え、地域共通クーポン利用も開始したことに伴い、国内旅行は2019年同月比で9月分の62%減から10月分の12%減、11月分は18%増とプラスに転じたが、Go To トラベル事業の全国一律の一時停止等の影響を受け、12月分は20%減と再びマイナスに転じ、更に1月分は89%減と減少幅が拡大した。海外旅行、訪日旅行については、依然として取扱いがない状況。
- 中小旅行会社の予約人員については、9月分の66%減から10月分の56%減、11月分の59%減、12月分の76%減、1月分の92%減という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、雇用調整助成金をそれぞれ91%、79%の事業者が給付済み。

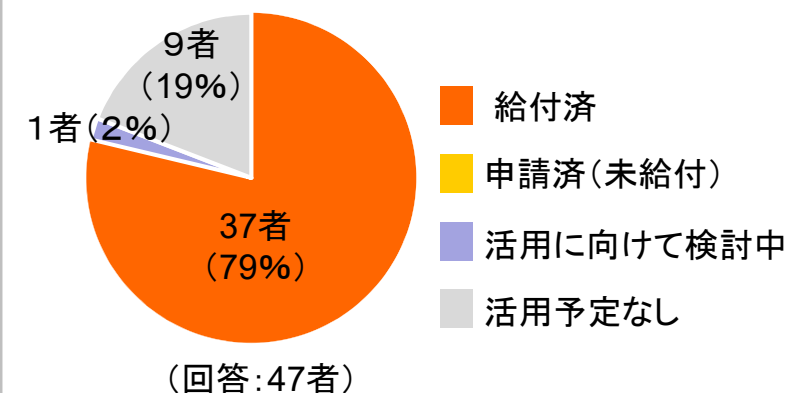
○予約人員（2019年同月比）（2021年2・3月は見込み）



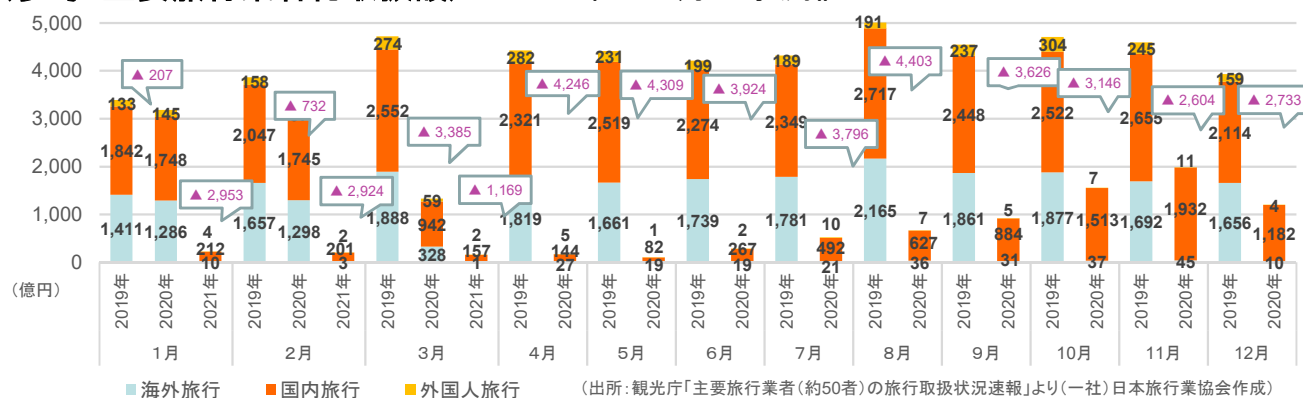
○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



(参考:主要旅行業者総取扱額)※2021年2・3月は予測値

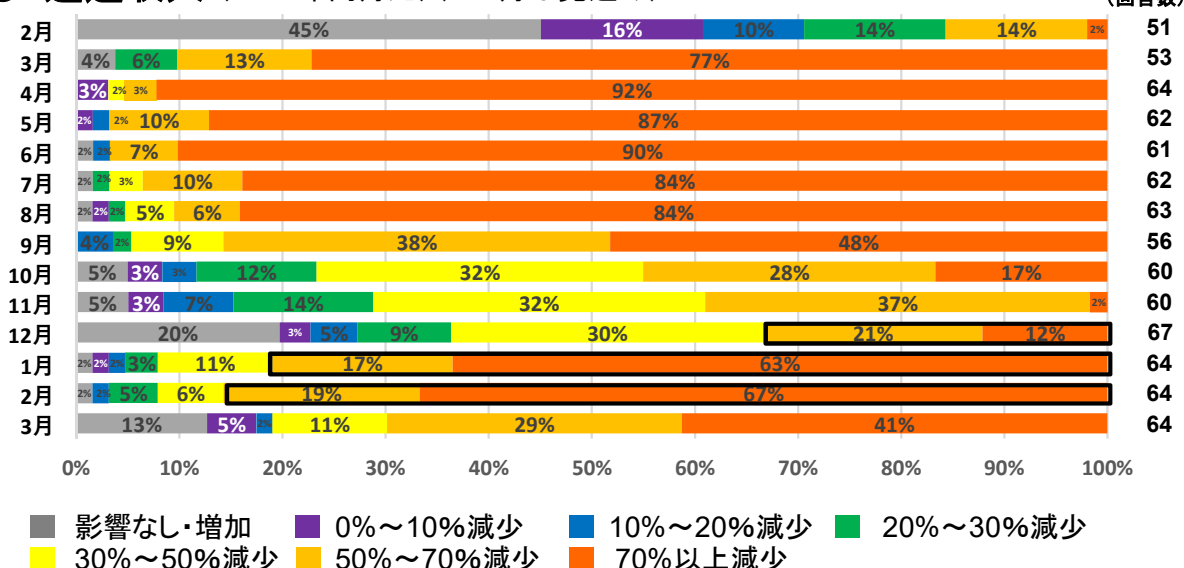


※調査方法:日本旅行業協会、全国旅行業協会経由で、
大手10者、中小47者に影響をヒアリング

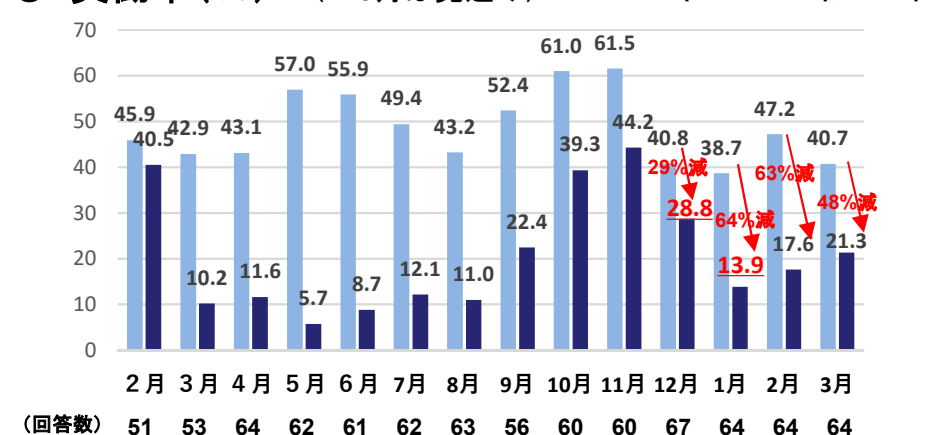
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（貸切バス）

○1月においては、運送収入が50%以上減の事業者が前月の33%から80%に急増し、実働率は前月の約29%から約14%に大幅に減少しており、緊急事態宣言の発出に伴う外出自粛やGo To Travelの一時停止等により、依然厳しい状況が継続。
 ○2月以降、緊急事態宣言延長の影響により、86%の事業者が50%以上の運送収入の減少を見込むなど、更に厳しい状況となる見通し。
 ○支援制度については、資金繰り支援を95%の事業者が活用しており、93%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を95%の事業者が活用しており、93%の事業者が給付済み。

○ 運送収入（2019年同月比）（2・3月は見込み）

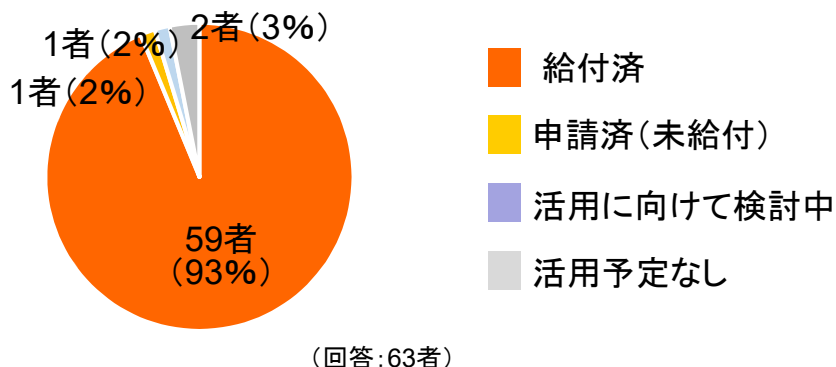


○ 実働率(%)（2・3月は見込み）

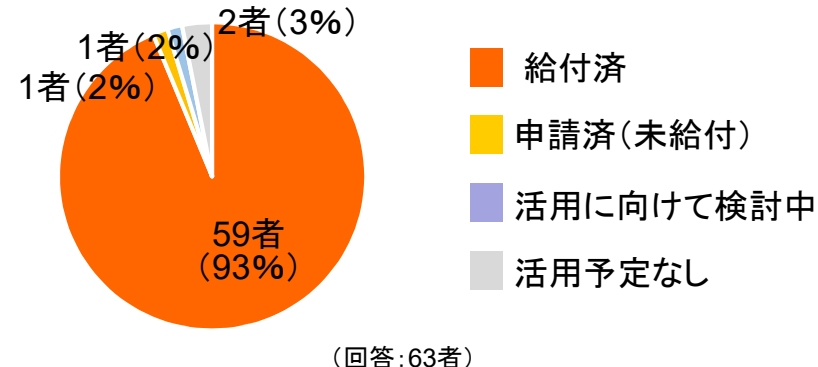


貸切バス業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額(想定)
 ⇒前年の収入約480億円のうち、約71%の約341億円が減少
 （業界全体の売上金額と、1月の減少率から推計）

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



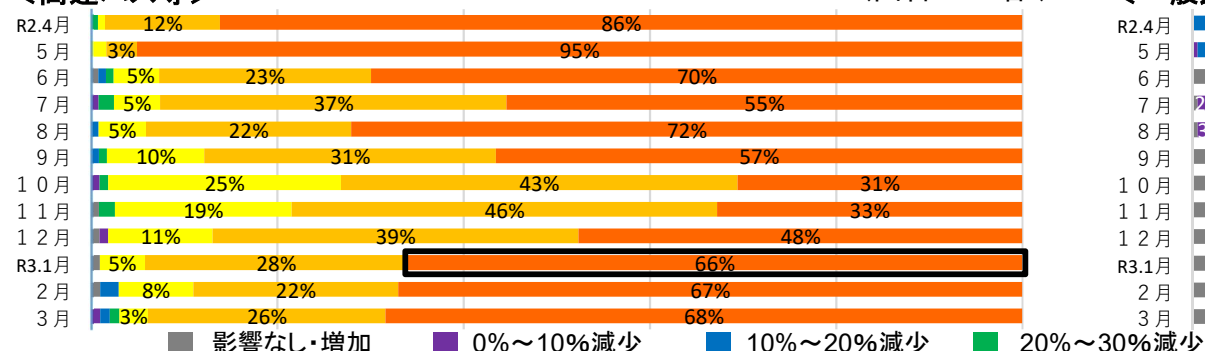
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（乗合バス）

- 高速バス等については、1月の運送収入70%以上減の事業者が全体の66%に及び、輸送人員（2019年同月比）が60.3%減となるなど、感染再拡大の影響により状況が悪化。
- 一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が42%に増加、輸送人員（2019年同月比）が27.8%減となるなど、引き続き厳しい状況。
- 2月以降、緊急事態宣言の影響等により、高速乗合バス、一般路線バスのいずれも引き続き厳しい状況となる見通し。
- 支援制度については、資金繰り支援を61%の事業者が活用しており、59%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を76%の事業者が活用しており、73%の事業者が給付済み。

○運送収入（2019年同月比）（2・3月は見込み）

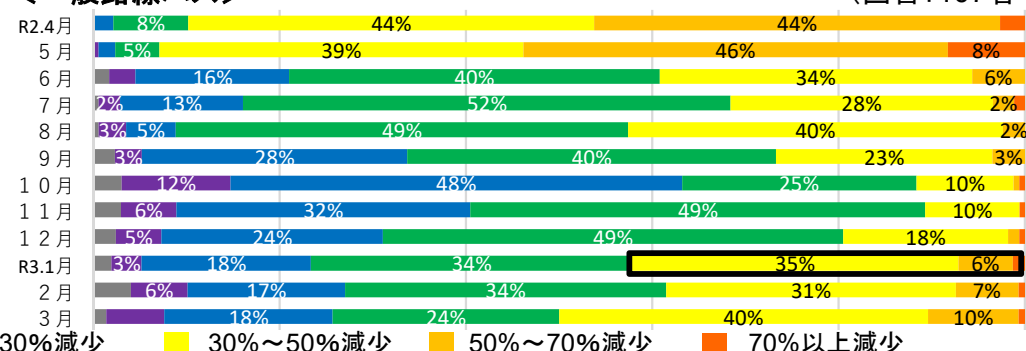
<高速バス等>

（回答：164者）



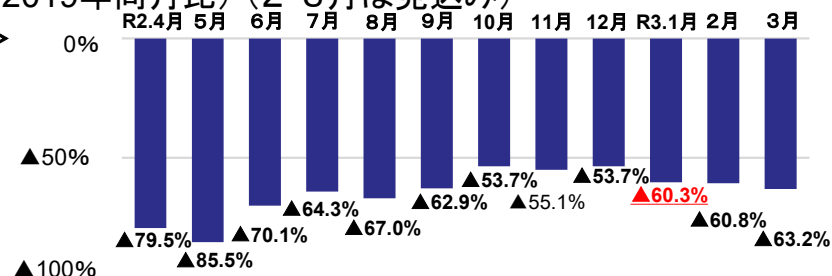
<一般路線バス>

（回答：107者）

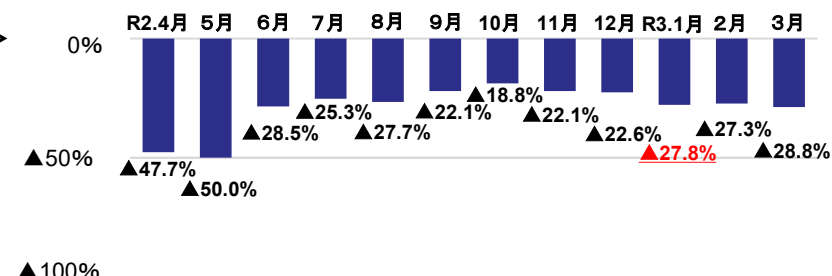


○輸送人員（2019年同月比）（2・3月は見込み）

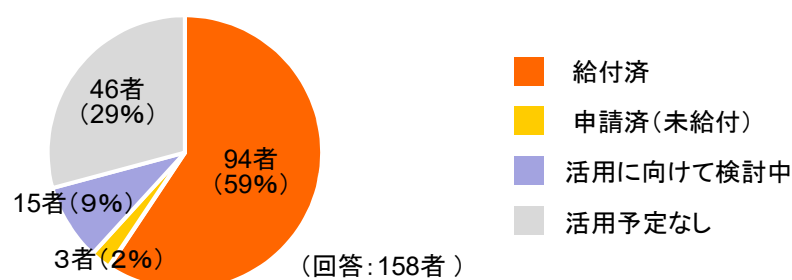
<高速バス等>



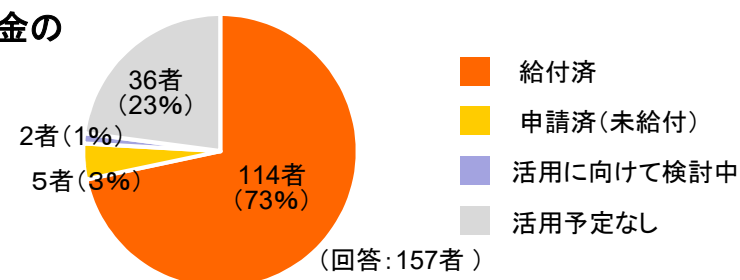
<一般路線バス>



○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況

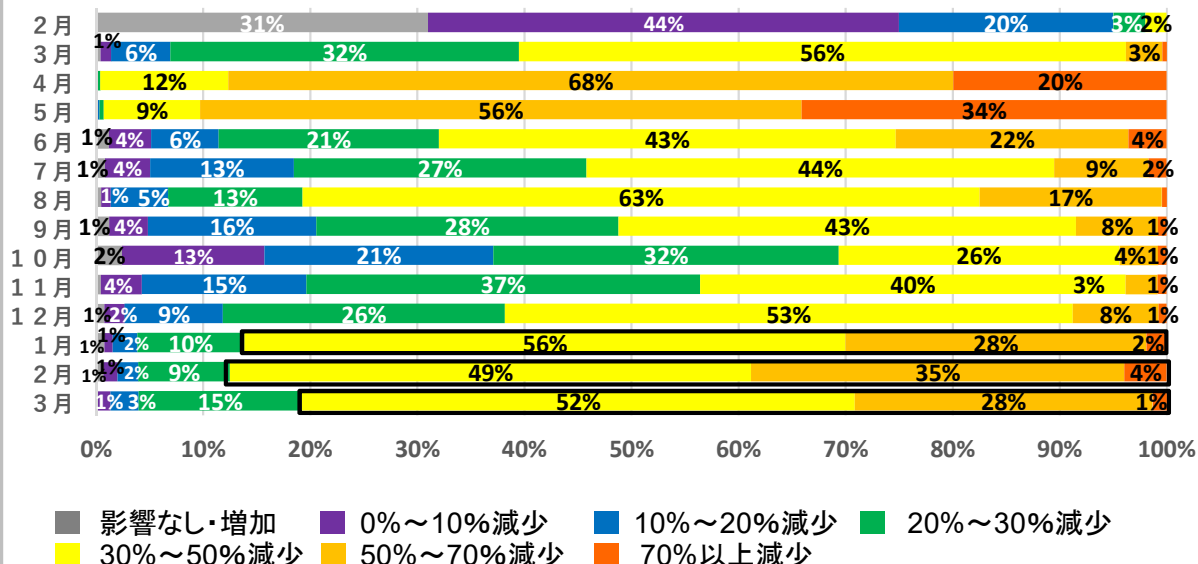


新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（タクシー）

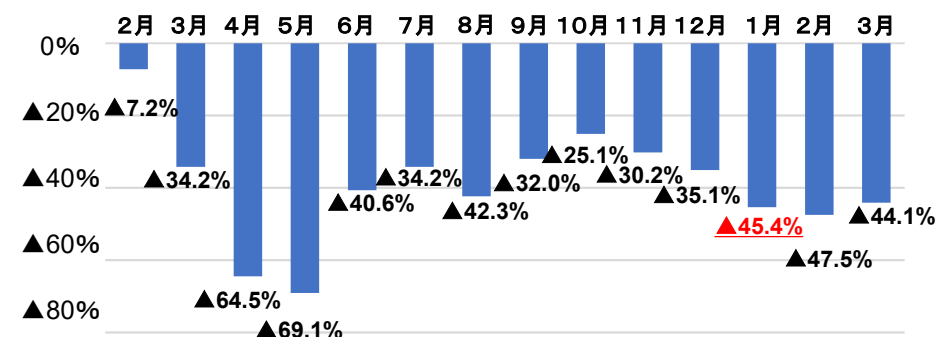
- 1月においては、運送収入が30%以上減の事業者が86%、輸送人員が45%減となるなど、緊急事態宣言に伴う夜間の会食・外出の自粛や感染再拡大の影響により状況が悪化。
- 2月以降、緊急事態宣言延長の影響等により、88%の事業者が30%以上の運送収入減を見込むなど、引き続き厳しい状況となる見通し。
- 支援制度については、資金繰り支援を99%の事業者が活用しており、99%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を約81%の事業者が活用しており、約74%の事業者が給付済み。

○ 運送収入（2019年同月比）（2・3月は見込み）

（回答：235者）

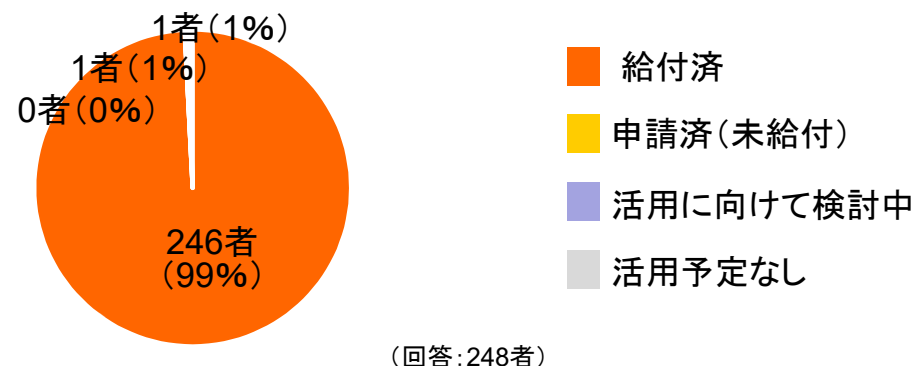


○輸送人員（2019年同月比）（2・3月は見込み）

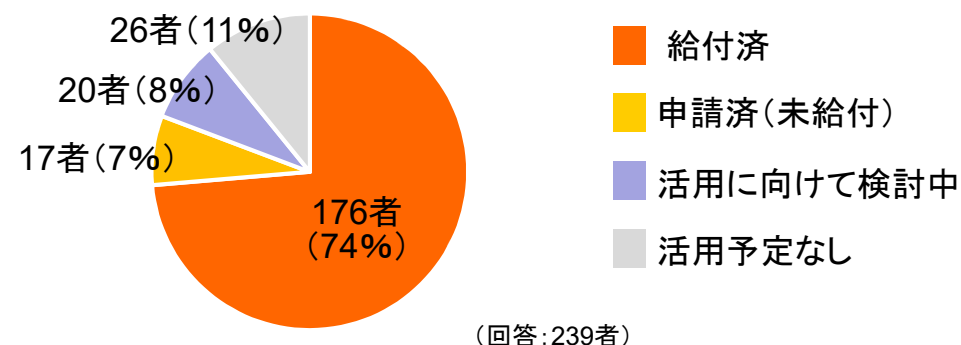


タクシー業界全体の1ヶ月あたり運送収入減少額（想定）
 ⇒前々年の収入約1,218億円のうち、約44%の約535億円が減少
 （業界全体の売上金額と、1月の減少率から推計）

○資金繰り支援の活用状況



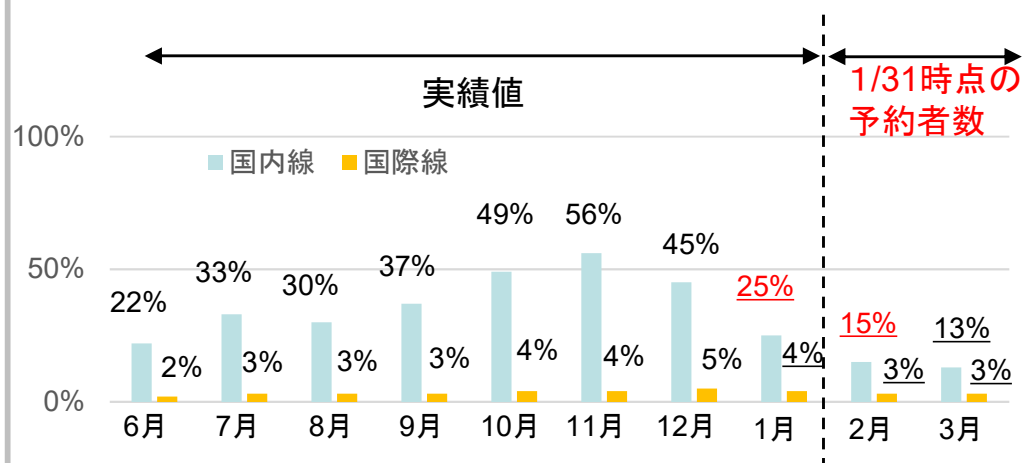
○雇用調整助成金の活用状況



○国内線については、緊急事態宣言の発令やGo Toトラベルの一時停止等の影響により、輸送人員は、1月は75%減、2月は85%減（見込み）、便数は、1月は55%減、2月は51%減（見込み）と厳しい状況。

○一方、国際線については、輸送人員は、1月は96%減、2月は97%減（見込み）、便数は、1月は82%減、2月は82%減（見込み）となり、引き続き極めて厳しい状況。

○輸送人員（2019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 国内線・国際線）

		1月最終週 (1/24～1/30)	2月最終週 (2/21～2/27)
国内線	当初計画	1,172/日	1,177/日
	実績	528/日	579/日
	(便数差)	▲644	▲598

		1月第1週 (1/3～1/9)	2月第1週 (1/31～2/6)
国際線	当初計画	1,325/週	1,325/週
	実績	242/週	238/週
	(便数差)	▲1,083	▲1,087

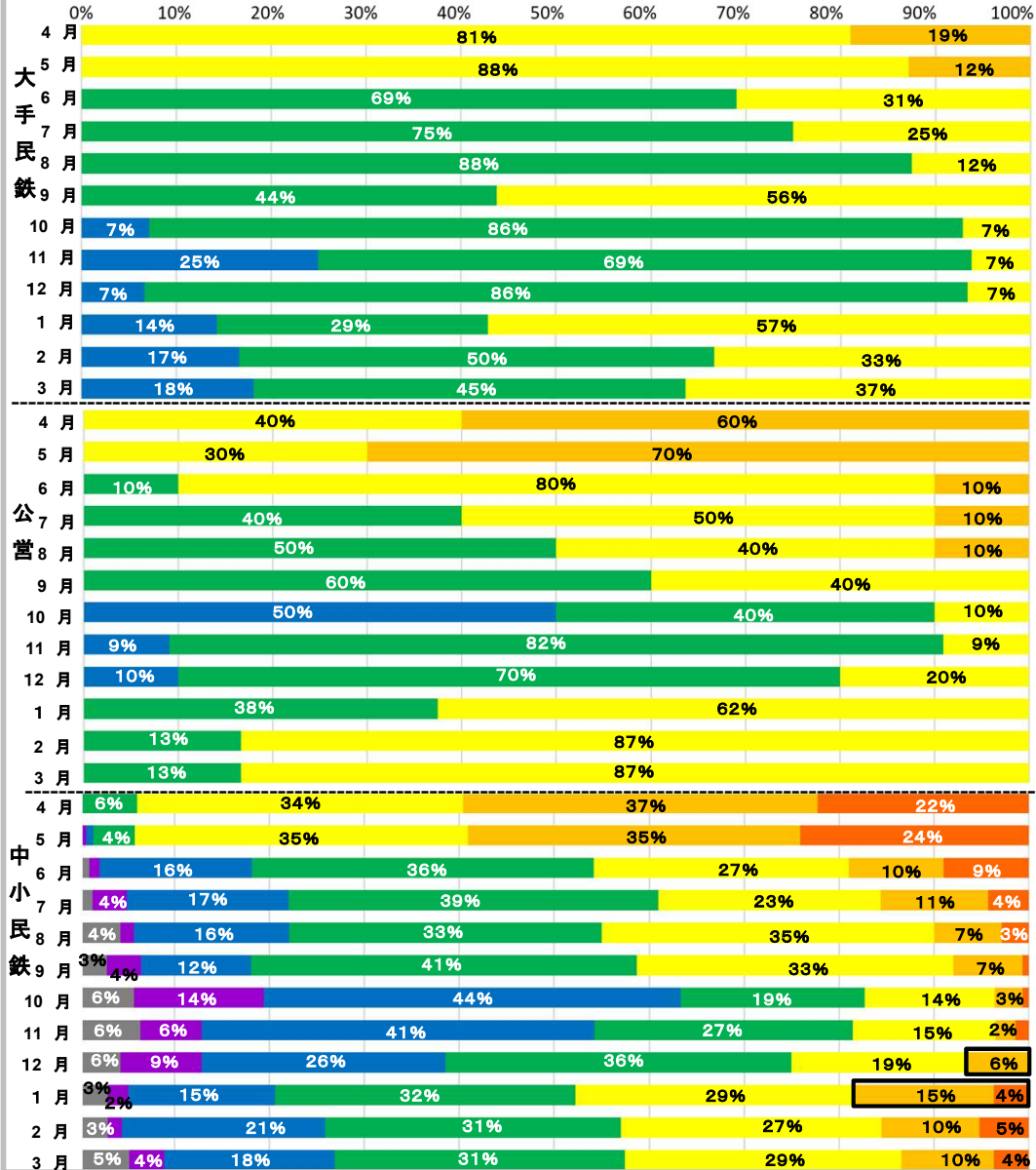
○支援の活用の意向

・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月以降ゼロ、公営では9月以降はゼロ、中小民鉄では12月と1月は6%、19%になっている。
○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56%、54%となっている。

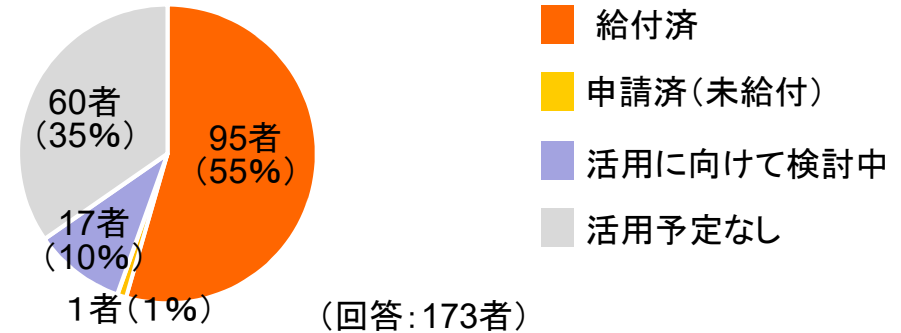
○輸送人員（2019年同月比）（2・3月は見込み）



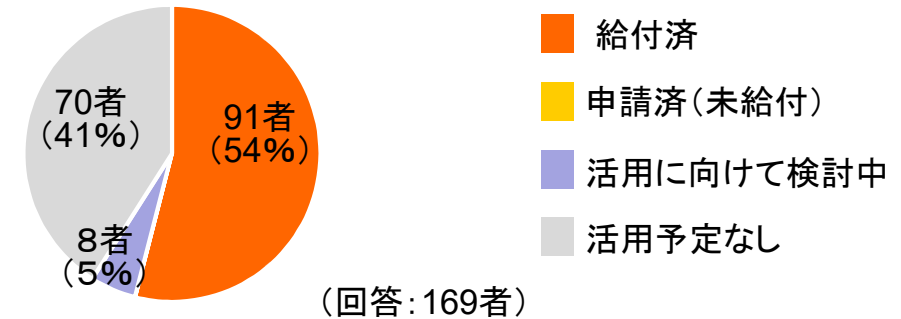
○JR（新幹線等）の輸送人員（12・1月実績）

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
70%減 (1/1～14)	55%減 (12/1～24)	73%減 (1/1～19)	71%減 (1/1～14)	50%減 (12/1～31)	59%減 (12/1～17)

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



※調査方法：全175者（JR旅客会社6者、大手民鉄16者、公営11者、中小民鉄142者）に対して、地方運輸局経由で影響をヒアリング



○定期航路事業については、日韓航路（3者）は2020年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、2020年3月～2021年1月は全事業者が運休（外航クルーズ）。

※2020年10月下旬より、国内クルーズを順次再開。

○**旅客運輸収入（2019年同月比）（2・3月は見込み）**

【定期航路：日韓航路】

- ・ 2020年2月 7割程度減少
- ・ 3月～ ほぼ皆減（3/9以降旅客輸送停止※）

- 2021年2月 収入ゼロ
- ・ 3月 見込み立たず

※2020年3月6日の閣議了解に基づき、韓国からの旅客輸送を停止したことに伴うもの。

【クルーズ船】

- ・ 2020年3月～
- 2021年2月 全事業者が運休（外航クルーズ）
- ・ 3月 見込みたたず（外航クルーズ）

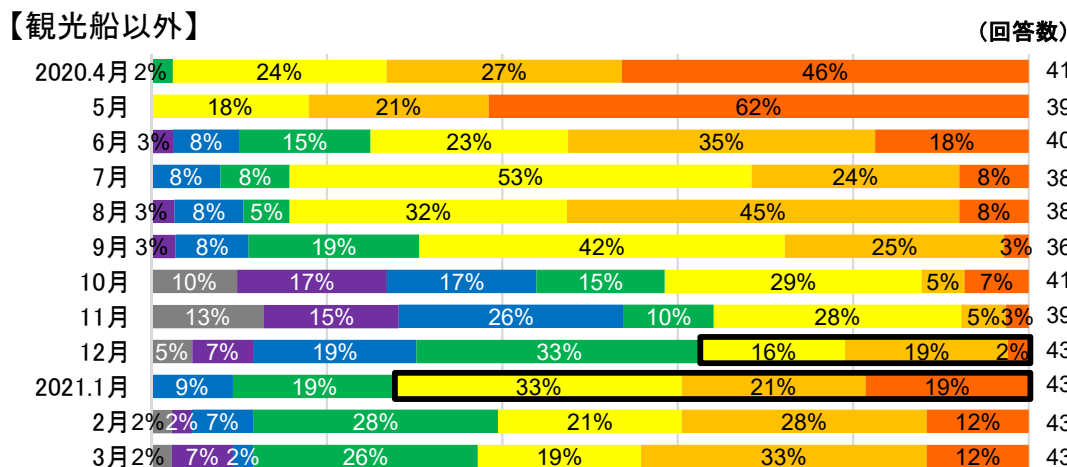
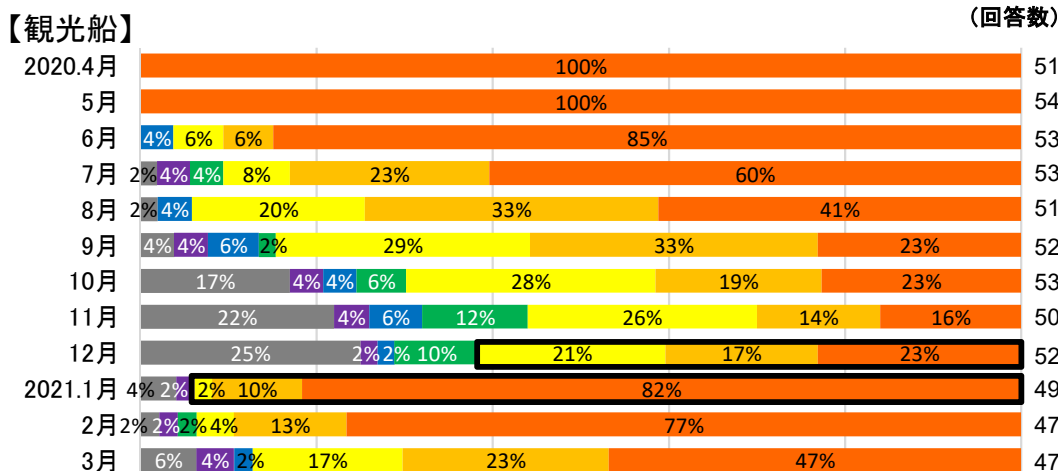
○**支援の活用状況**

- ・ 資金繰り支援については、約8割の事業者が給付済
- ・ 雇用調整助成金については、全事業者が給付済

- 観光船については、運送収入が30%以上減少した事業者が12月の61%から、1月は94%に拡大。引き続き厳しい状況。
- 観光船以外については、運送収入が30%以上減少した事業者が12月の37%から、1月は73%に拡大。
- 支援制度については、資金繰り支援を80%の事業者が活用しており、雇用調整助成金を70%の事業者が活用している。

○運送収入（2019年同月比）（2・3月は見込み）

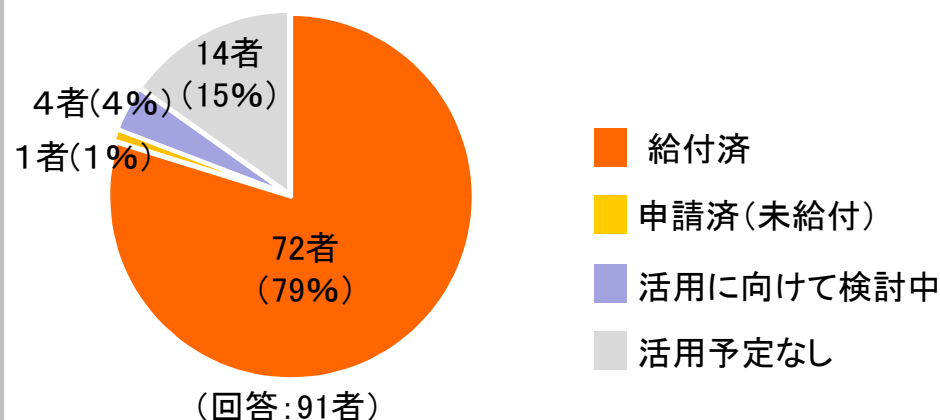
■ 影響なし・増加
 ■ 0%～10%減少
 ■ 10%～20%減少
 ■ 20%～30%減少
■ 30%～50%減少
■ 50%～70%減少
■ 70%以上減少



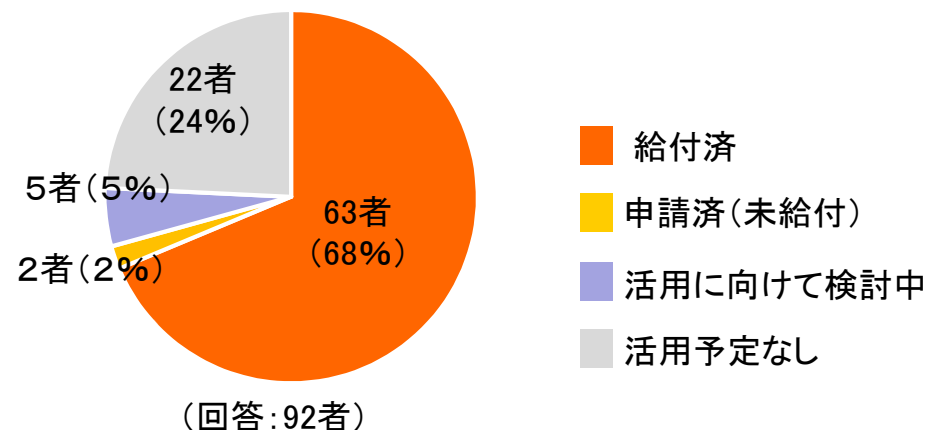
※輸送人員も概ね同様の傾向。

※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。

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



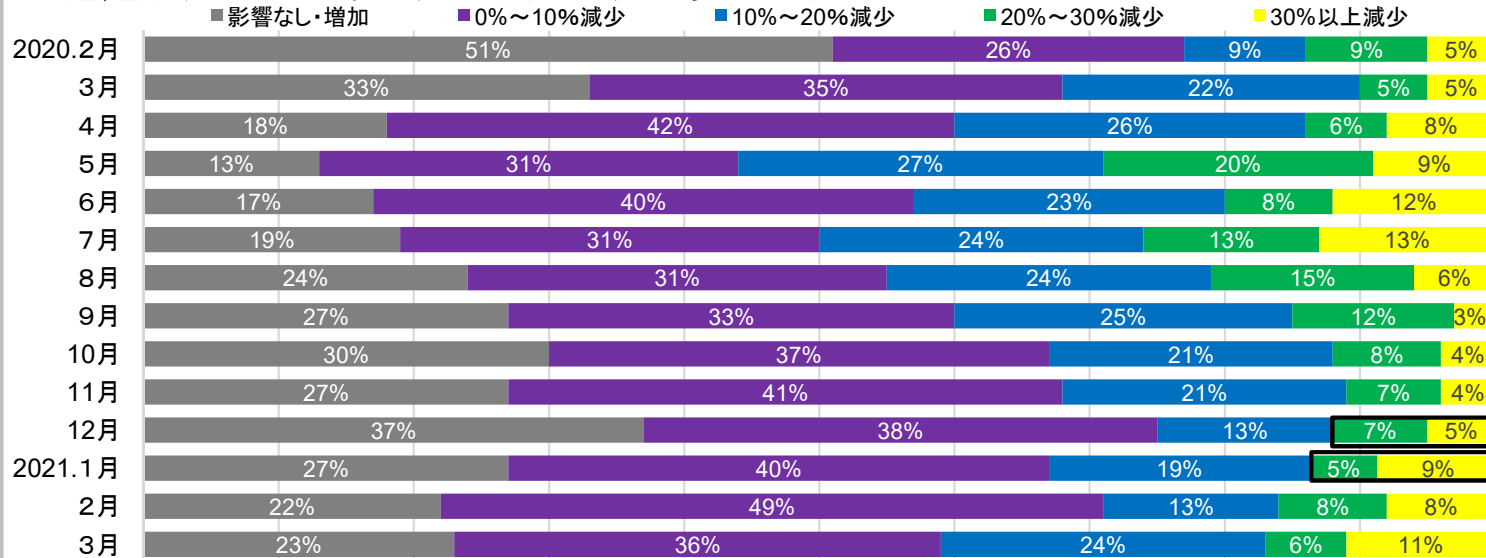
※調査方法: 内航海運(旅客)事業者93者(総事業者964者)に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング

※屋形船東京都協同組合を含む

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（貨物自動車運送業）

- 運送収入については、20%以上減少した事業者が、12月は全体の12%であったが、1月は14%となった。
- 品目別の運送収入については製造業の生産活動の停滞等の影響で、鉄鋼厚板その他金属素材、完成自動車等の荷動きが引き続き低調傾向であり、1月は鉄鋼厚板等については18%、完成自動車等については8%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を45%の事業者が活用し、44%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を43%の事業者が活用し、41%の事業者が給付済み。

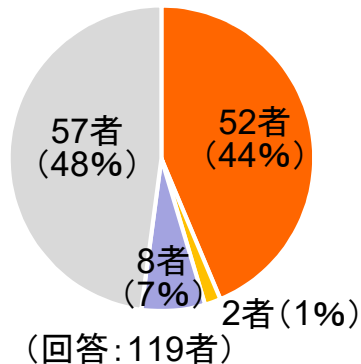
○運送収入（2019年同月比）（2・3月は見込み）



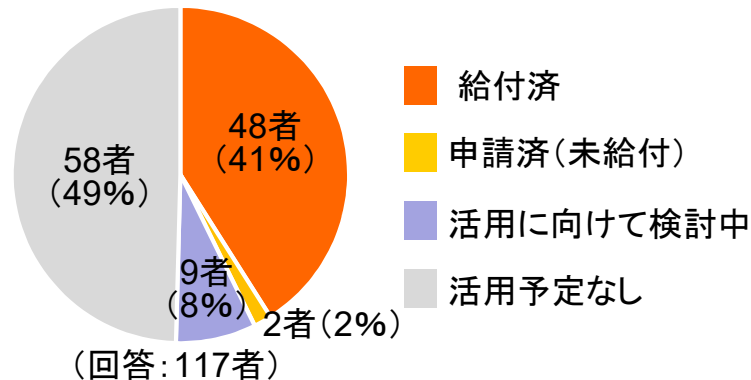
品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの（2019年同月比）（2・3月は見込み）

2020年	
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：▲34% 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：▲22% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%
10月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
11月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
12月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲12% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲9%
2021年	
1月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲18% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲8%
2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：▲20%
3月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲20% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%

○資金繰り支援の活用状況



○雇用調整助成金の活用状況



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（内航貨物船）

○売上については、30%以上減少した事業者が、1月は10%となっている。

○支援制度については、資金繰り支援を34%の事業者が活用しており、雇用調整助成金を18%の事業者が活用している。

○売上金額（2019年同月比）（2・3月は見込み）



＜参考＞ 取扱貨物量全体（前年同月比）

【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）
 【7月実績】15,562千トン（17.7%減少）
 【8月実績】15,267千トン（6.2%減少）
 【9月実績】15,783千トン（13.8%減少）
 【10月実績】17,730千トン（2.2%増加）
 【11月実績】17,417千トン（3.9%減少）
 【12月実績】17,979千トン（1.4%増加）

（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）

2020.4月

5月

6月

7月

8月

9月

10月

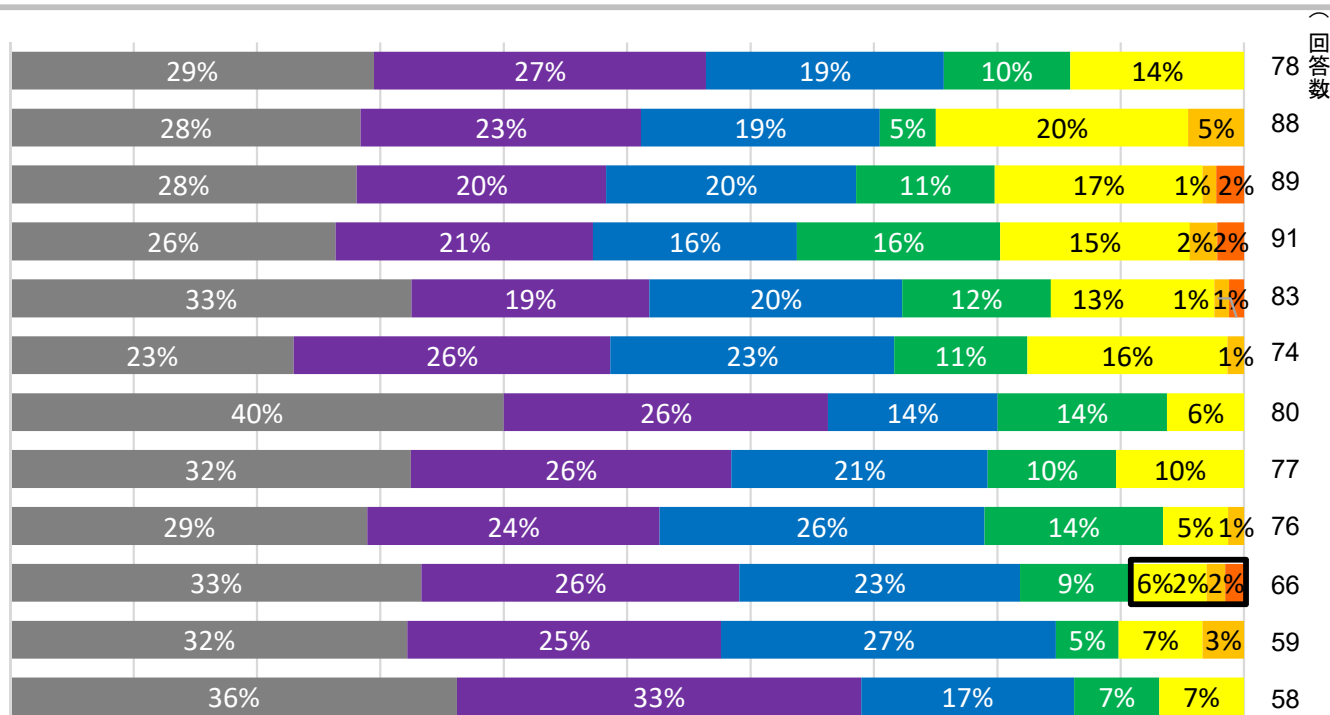
11月

12月

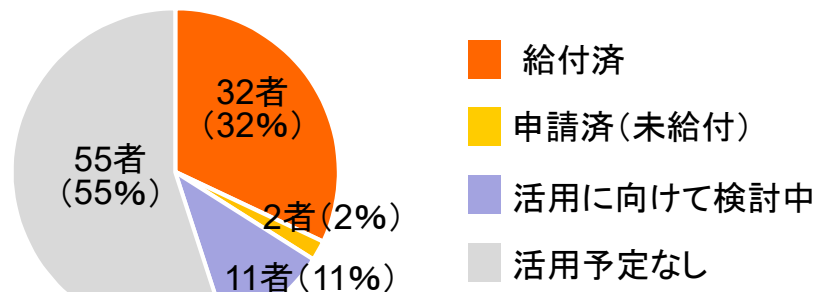
2021.1月

2月

3月

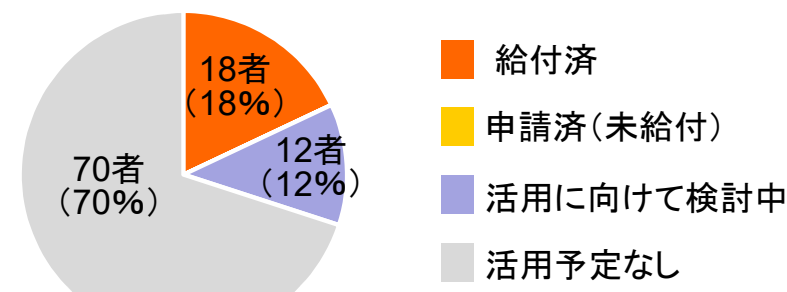


○資金繰り支援の活用状況



（回答：100者）

○雇用調整助成金の活用状況



（回答：100者）

※調査方法：内航海運登録事業者100者（総事業者1,828者）に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング

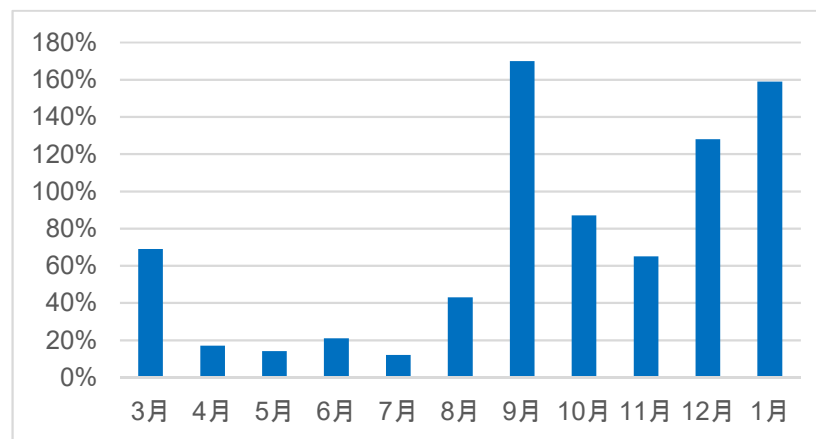
- 通常2年以上必要な手持工事量が1年程度と危機的な水準まで低下。操業確保のため、赤字案件でも受注に踏み切らざるを得ない状況。
- 支援制度については、資金繰り支援を38%の事業者が活用しており、雇用調整助成金を21%の事業者が活用している。

○ 新規受注の推移について

・新規受注については依然として厳しい状況。契約金を受けられず、資金繰りの悪化が懸念。

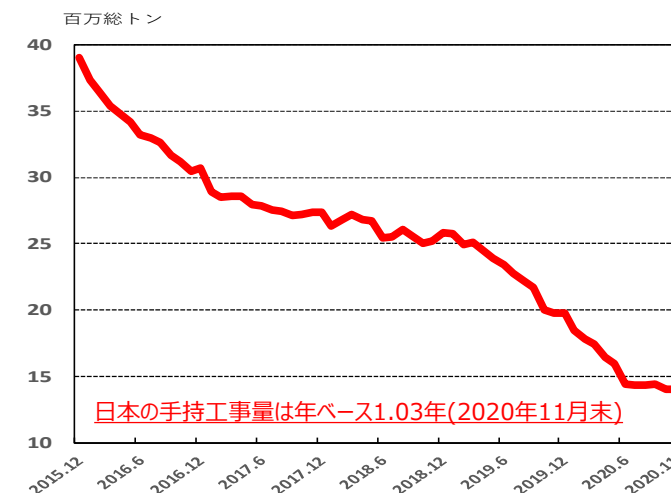
・通常2年以上必要な手持工事量が1年程度と危機的な水準まで低下しており、操業確保のため、赤字案件でも受注に踏み切らざるを得ない状況。

新規受注量の推移(2020年3月-2021年1月)

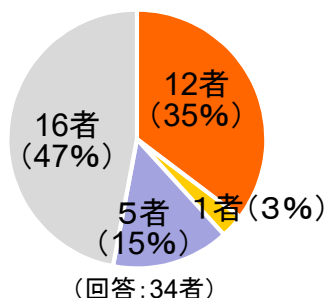


※総トンベース
※5年間の平均受注量（1ヶ月あたり）に対する割合

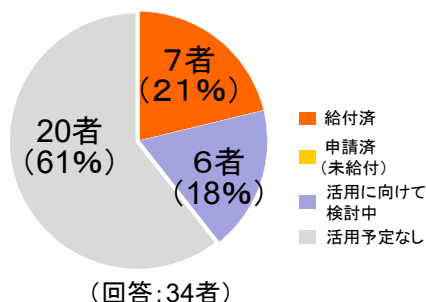
手持工事量の推移



○ 資金繰り支援の活用状況



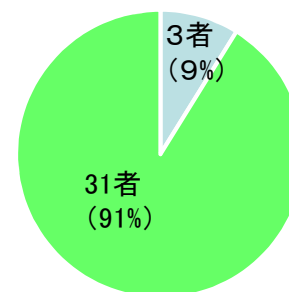
○ 雇用調整助成金の活用状況



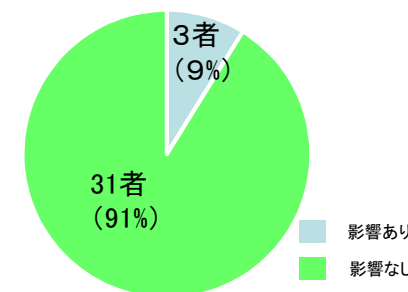
○ 工程の遅れ等について

- ・海外調達品の入荷の遅れなどの影響がでている。
- ・海外サービスエンジニアの入国が困難となり引渡しに影響あり。

○ 調達の遅れ



○ 引渡の遅れ

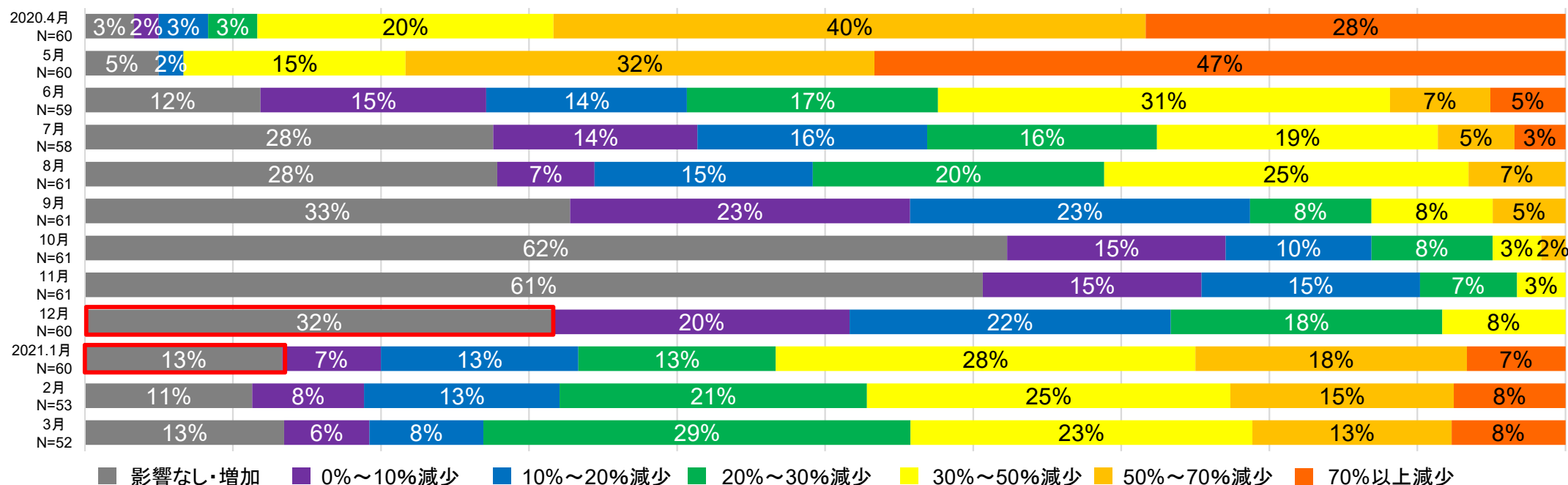


※調査方法: 造船事業者34者(総事業者951者)に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング

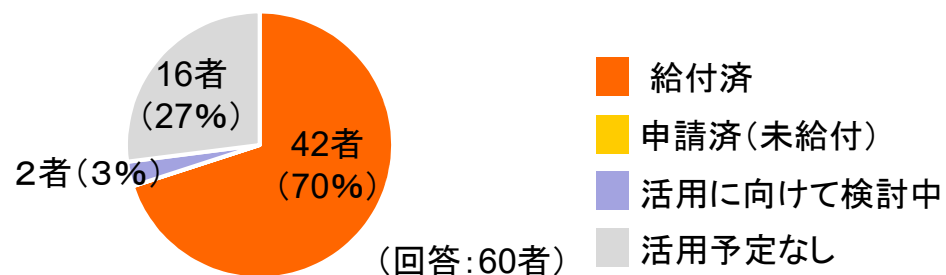
○売上金額について影響なしと回答した道の駅は、昨年10月、11月は60%を超えていたが、12月には32%、1月には13%と続けて減少している。

○支援制度については、資金繰り支援、雇用調整助成金をそれぞれ70%を超える道の駅が活用している。

○売上金額（2019年同月比）（2・3月は見込み）



○資金繰り支援の活用状況

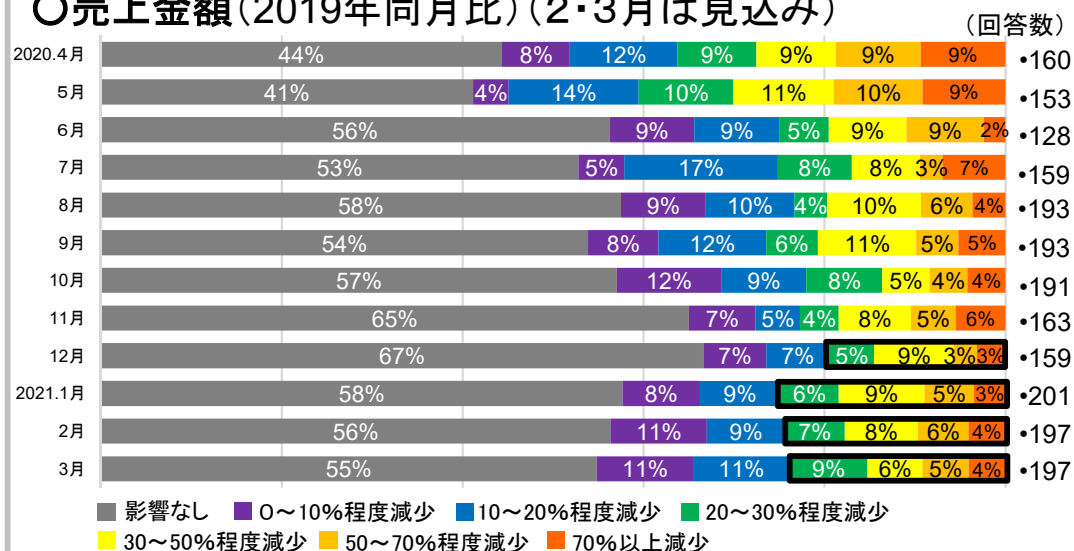


○雇用調整助成金の活用状況



- 売上金額については、20%以上減少した事業者が、2020年5月は全体の40%であったのが2020年6月～2021年1月は25%程度であり、2021年2月以降の見込みについても同様の傾向となっている。
- 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に特化したREITに係る投資口価格は、3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75%、雇用調整助成金を活用している事業者は20%となっている。

○売上金額(2019年同月比)(2・3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2145.49 ⇒2021年1月29日1846.41
▲299.08(▲13.9%)

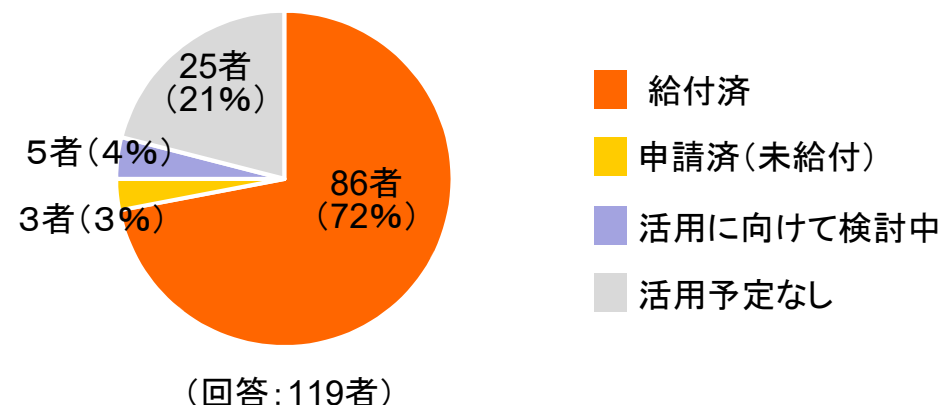
【ホテル特化型REIT】(例：ジャパンホテルリート投資法人)

2019年12月30日81,200円 ⇒2021年1月29日52,500円
▲28,700円(▲35.3%)

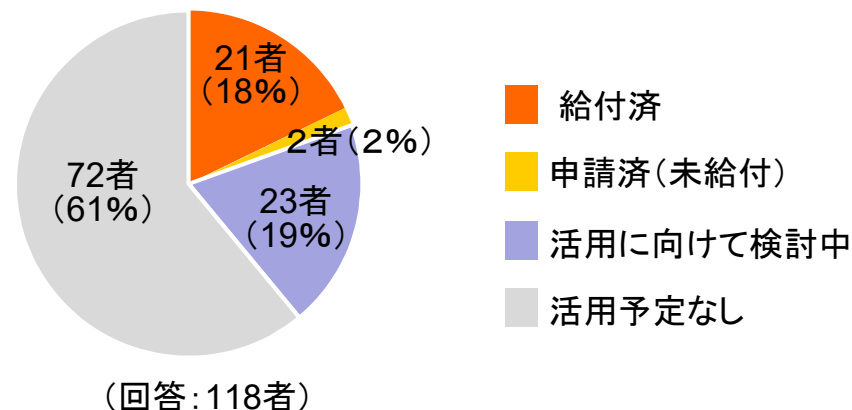
【商業施設特化型REIT】(例：日本リテールファンド投資法人)

2019年12月30日233,300円 ⇒2021年1月29日198,000円
▲35,300円(▲15.1%)

○資金繰り支援の活用状況



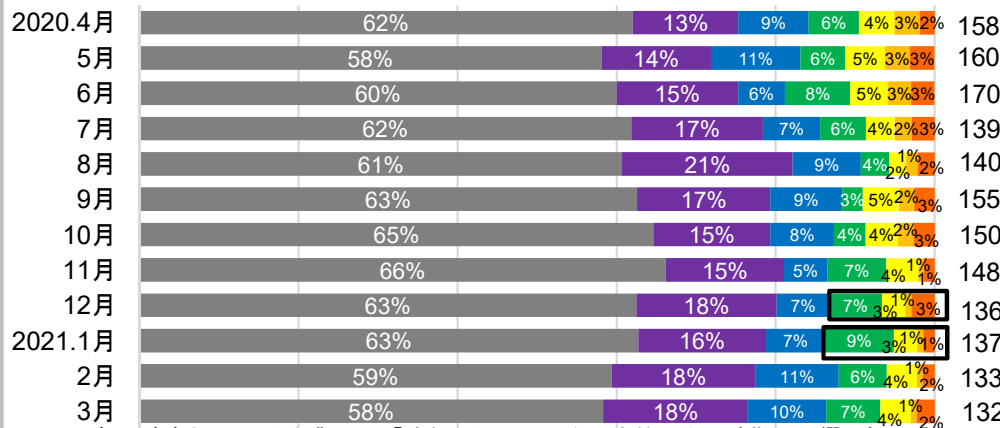
○雇用調整助成金の活用状況



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（建設産業）

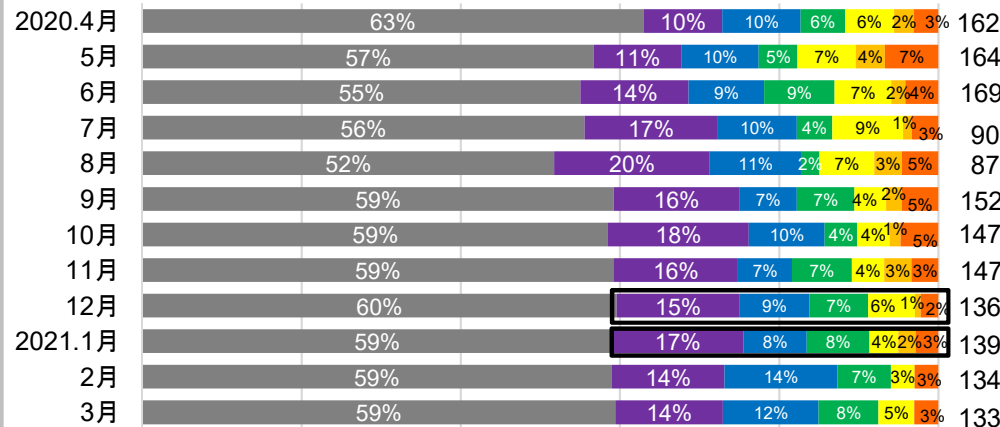
- 売上金額については、2019年同月比で20%以上減少した事業者は、1月は12月と同じく14%であり、2月以降もほぼ横ばい。
- 受注状況については、影響があると回答した事業者が、1月は12月より1ポイント増えて42%であり、2月以降も同様の傾向。
- 支援制度について、資金繰り支援を33%の事業者が活用しており、31%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を活用している事業者は14%となっている。

○売上金額（2019年同月比）（2・3月は見込み）



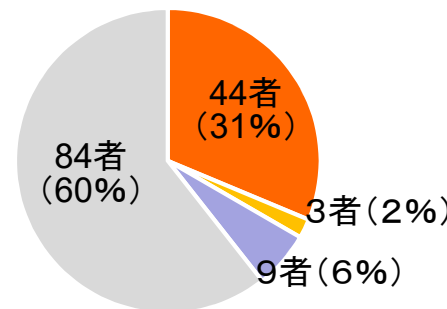
※売上が減少している企業には、「昨年の好調の反動や案件の出現時期の影響であり、コロナの影響による減少ではない」と回答しているものも含む

○受注状況（2019年同月比）（2・3月は見込み）



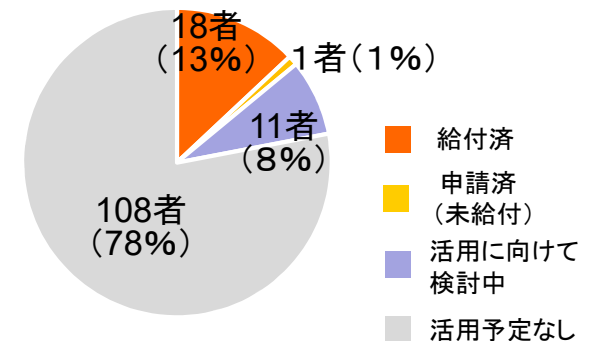
■ 影響なし ■ 0～10%程度減少 ■ 10～20%程度減少 ■ 20～30%程度減少
■ 30～50%程度減少 ■ 50～70%程度減少 ■ 70%以上減少

○資金繰り支援の活用状況



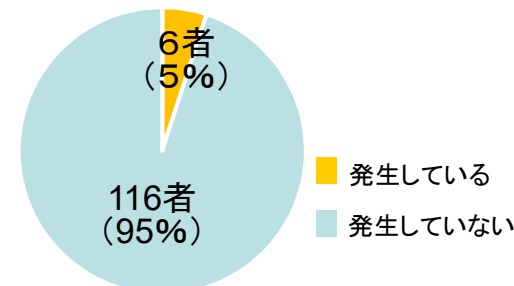
(回答: 140者)

○雇用調整助成金の活用状況



(回答: 138者)

○住宅資材の遅れが発生しているか

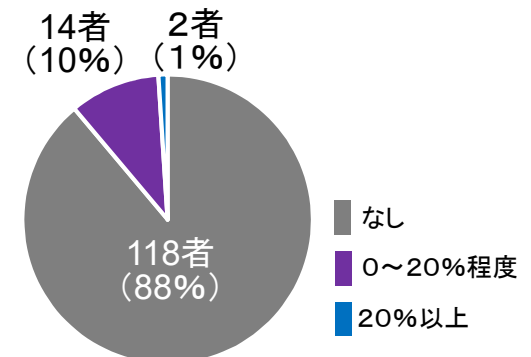


(回答: 122者)

※「発生している」とした場合も、「中国国内工場の再稼働に伴い、改善方向にある」と回答する企業もある。

※中国からの資材に限らず、日本国内の工場稼働停止等に伴う資材入手の遅れも含む。

○工事一時中止の割合（手持ち工事に対する割合）



(回答: 134者)

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（住宅産業・建築設計業） 国土交通省

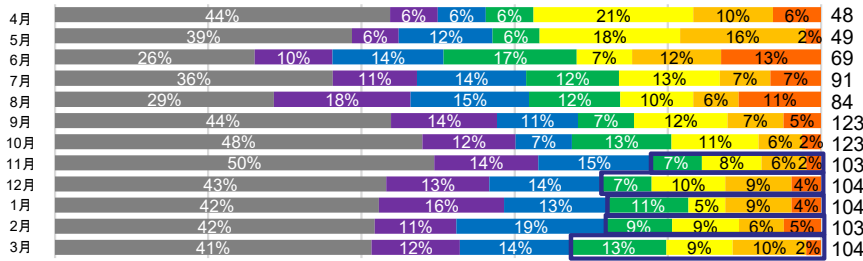
- 住宅産業(中小工務店)の売上金額については、20%以上減少した事業者が、11月の22%に対し、12月は29%、1月は28%に増加。(今後については、20%以上の減少を見込む事業者が、2月は28%、3月は33%となっている。)
- 建築設計業の売上金額については、20%以上減少した事業者が、11月の40%に対し、12月は26%、1月は39%。
- 住宅産業(中小工務店)における部材供給遅延の影響については、約9割の事業者で影響がなく、その大半が改善傾向。
- 住宅産業(中小工務店)における国の支援制度については、資金繰り支援は78%の事業者が活用しており、その大半が給付済み。雇用調整助成金は14%の事業者が活用している。

○売上金額(2019年同期比)(2・3月は見込み)

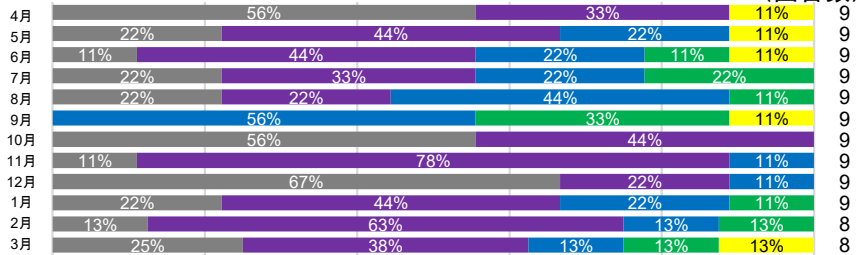
■ 影響なし・増加 ■ 0～10%程度減少 ■ 10～20%程度減少 ■ 20～30%程度減少
■ 30～50%程度減少 ■ 50～70%程度減少 ■ 70%以上減少

住宅産業

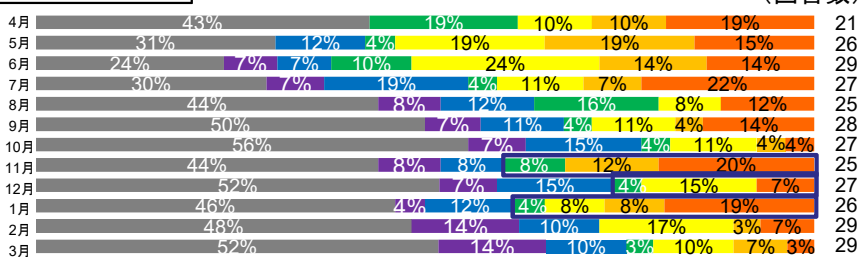
【中小工務店】



【大手ハウスメーカー】

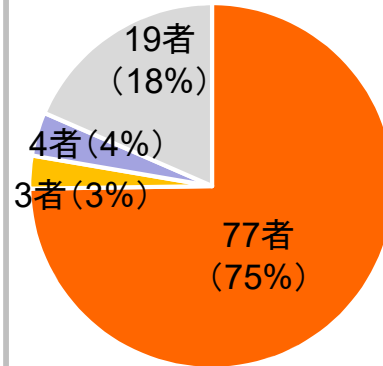


建築設計業



○資金繰り支援の活用状況

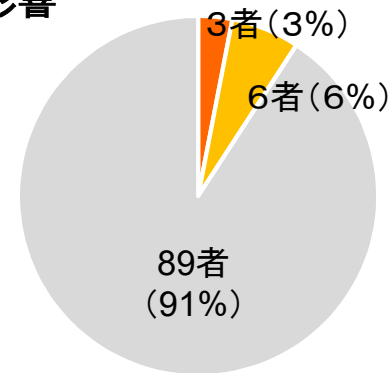
住宅産業(中小工務店)



(回答:103者)

○部材供給遅延の影響

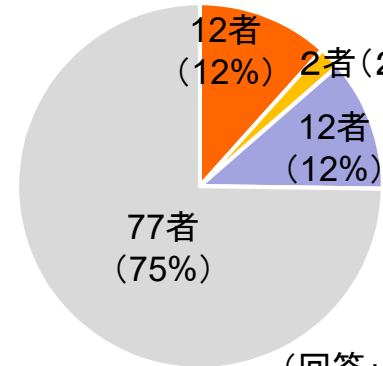
住宅産業(中小工務店)



(回答:98者)

○雇用調整助成金の活用状況

住宅産業(中小工務店)



(回答:103者)

※調査方法:住宅産業事業者大手9社、中小104社、建築設計業31社(大手・中小)に対して業界団体経由で調査
※調査時期(住宅産業):1月22日～2月2日