

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6月30日時点まとめ)

令和2年7月

国土交通省

【令和2年6月30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・船用工業
- ・ 道の駅
- ・ 不動産業
- ・ 建設産業
- ・ 住宅産業、建築設計業

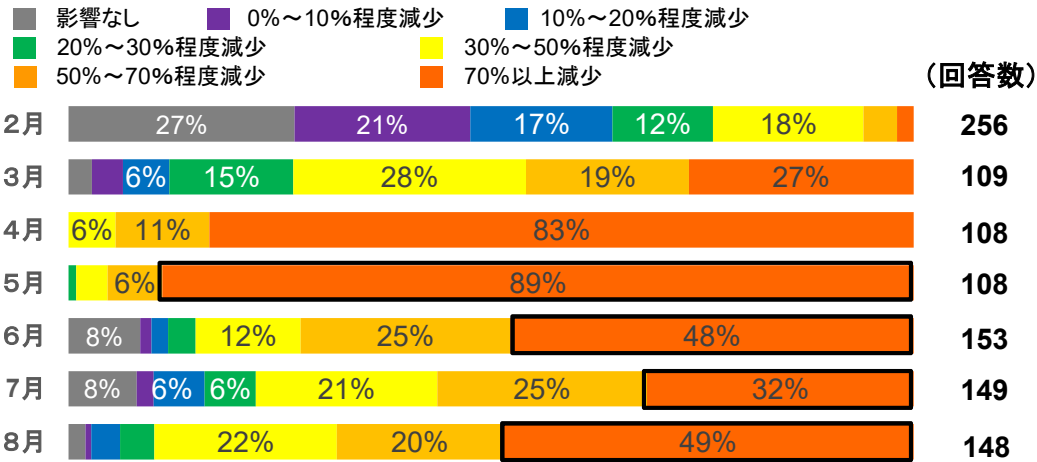
主な調査項目

- ・ 売上
- ・ 輸送人員、予約状況等
- ・ 国の支援の活用状況

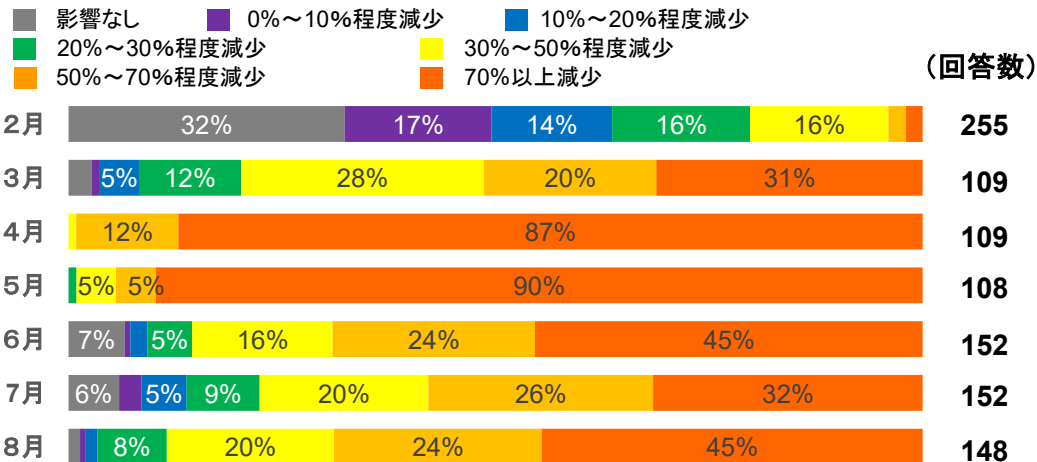
○宿泊予約について、70%以上減少と回答した施設が、4月は全体の約8割、5月は約9割と厳しい状況が続いていたが、6月は約5割まで改善。7月以降分も約3割～5割程度と、まだまだ厳しい状況にあるものの改善傾向が見られる。これには、緊急事態宣言解除や自治体による観光需要喚起キャンペーンも寄与しているものと考えられる。

○国の支援制度については、資金繰り支援を9割以上の施設が給付済みとなっている（先月の調査時点では約7割の施設が給付済み）。雇用調整助成金は約8割の施設が活用しており、4割の施設が給付済み。

○予約状況（前年同月比）（7・8月は見込み）



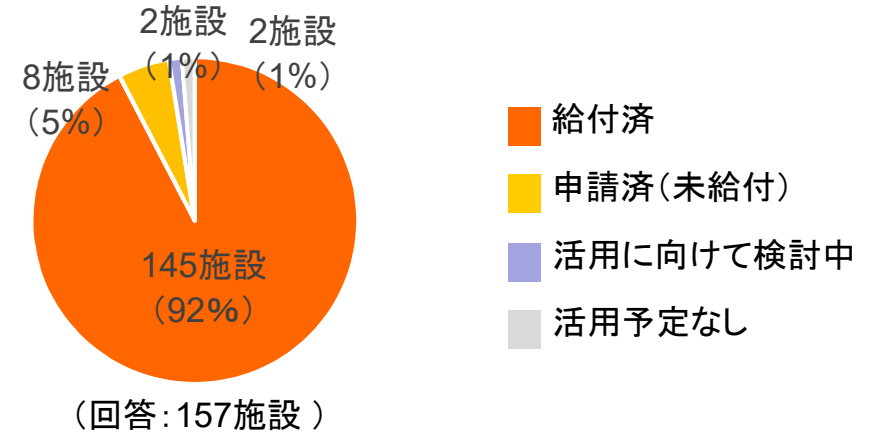
○売上金額（前年同月比）（7・8月は見込み）



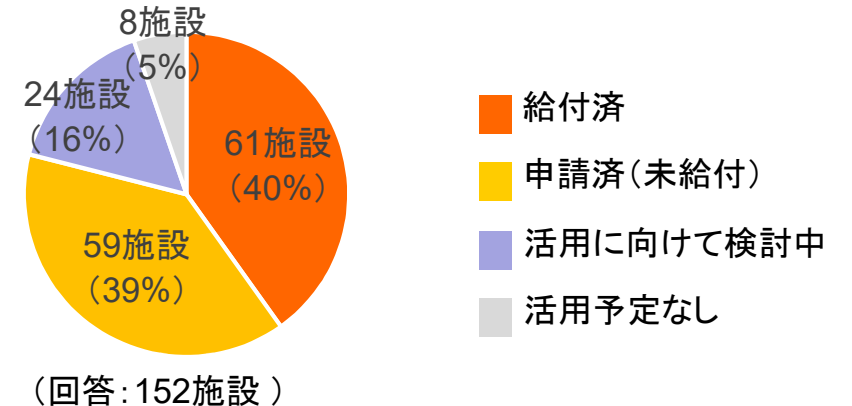
○国の支援の活用状況

【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】

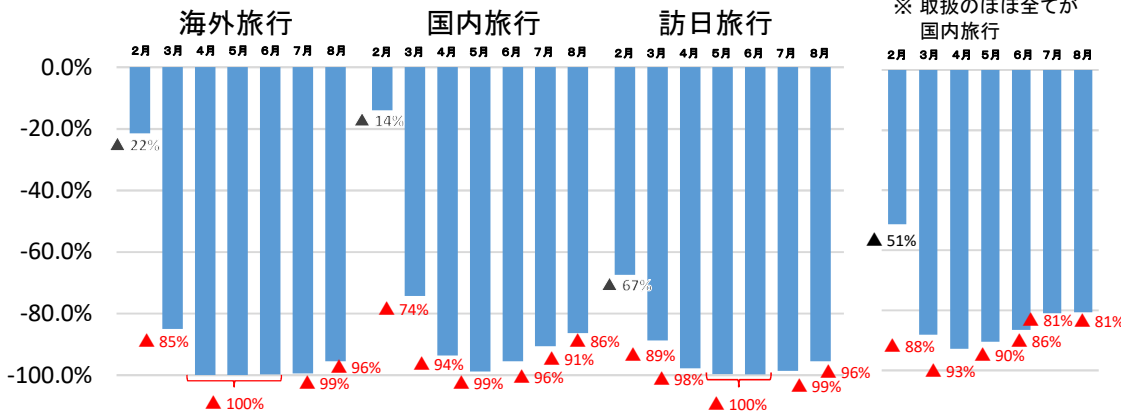


（調査方法：宿泊事業者に対して、業界団体等経由で影響をアンケートし、157施設から回答（※2～5月分については前回調査結果を反映））

- 大手旅行会社の予約人員については、緊急事態宣言解除後、自治体が独自に観光需要喚起キャンペーン等を行っているが、旅行会社のパッケージツアーの利用は限定的で、6月の国内旅行は前年同月比で9割以上減少と依然深刻。海外旅行、訪日旅行については取扱ゼロに近い状況。
- 中小旅行業者の予約人員については、6月も8割以上減少と厳しい状況。7月以降も未だ回復に遠い状況が続く見込み。
- 国の支援制度については、資金繰り支援を85%の事業者が活用しており、74%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を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。（先月の調査時点では、それぞれ約6割、約1割の事業者が給付済み。）

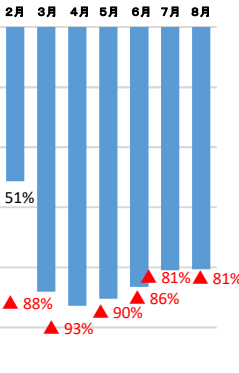
○予約人員（前年同月比）（7・8月は見込み）

【大手10者】

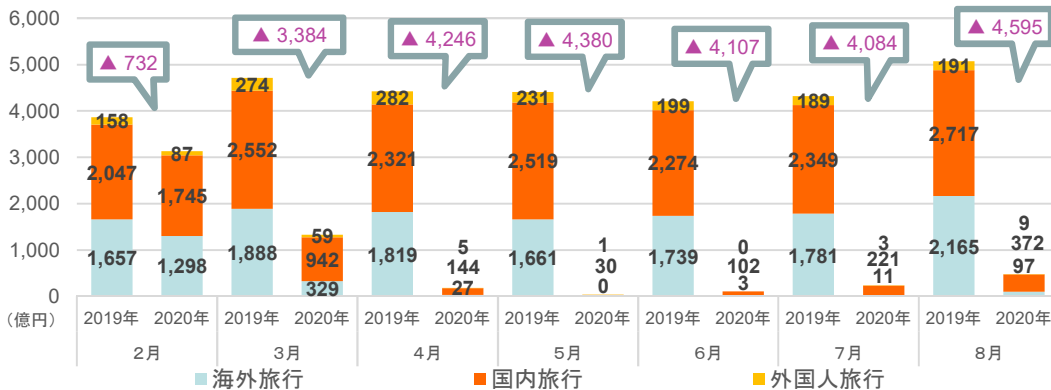


【中小47者※】

※ 取扱のほぼ全てが国内旅行



（参考：主要旅行業者総取扱額）※2020年7月・8月は予測値



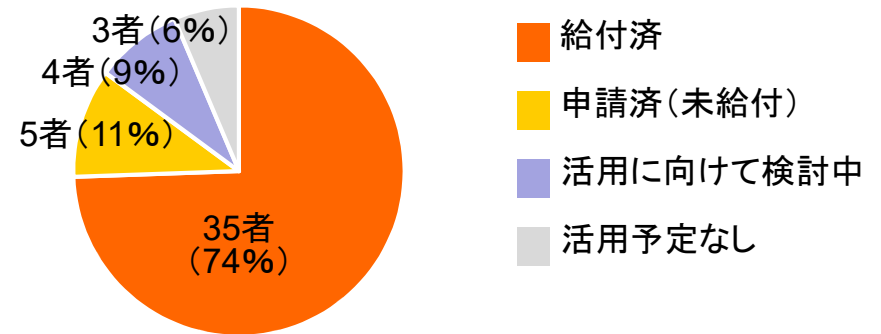
（出所：観光庁「主要旅行業者（約50者）の旅行取扱状況速報」より（一社）日本旅行業協会作成）

（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）

○国の支援の活用状況

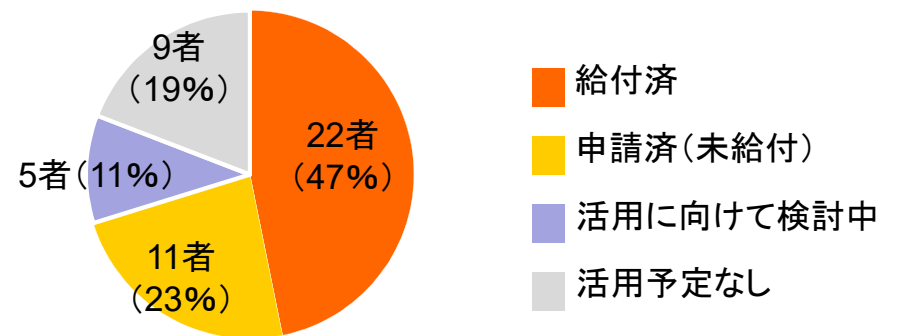
【資金繰り支援】

（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】

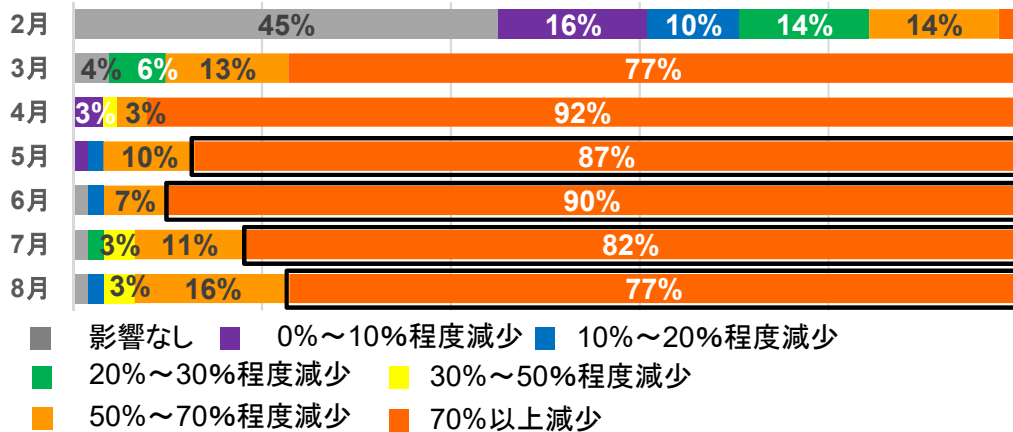


（回答：47者）

○6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9割、車両の実働率は約9%と、依然極めて厳しい状況が継続。
 ○7月以降も、約8割の事業者が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。
 ○国の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、約6割の事業者が給付済み（先月の調査時点では、6割強が活用、約3割が給付済み）。雇用調整助成金を約9割の事業者が活用しており、5割以上の事業者が給付済み（先月の調査時点では、約8割が活用、約2割が給付済み）。

○運送収入（前年同月比）（7・8月は見込み）

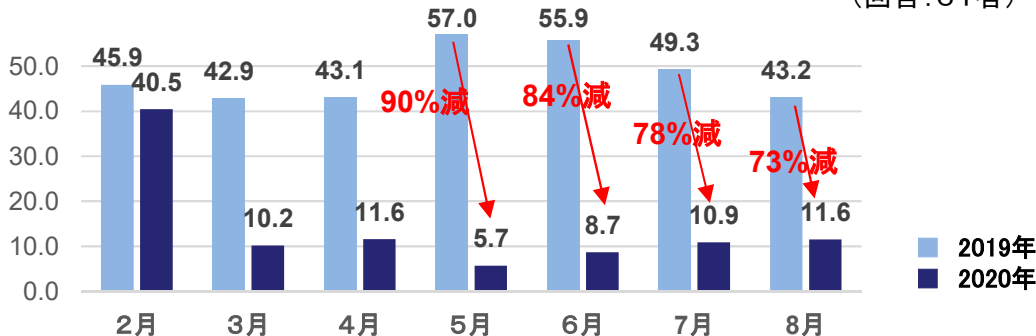
（回答：61者）



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、6月の減少率から推計）

○実働率（%）（7・8月は見込み）

（回答：61者）

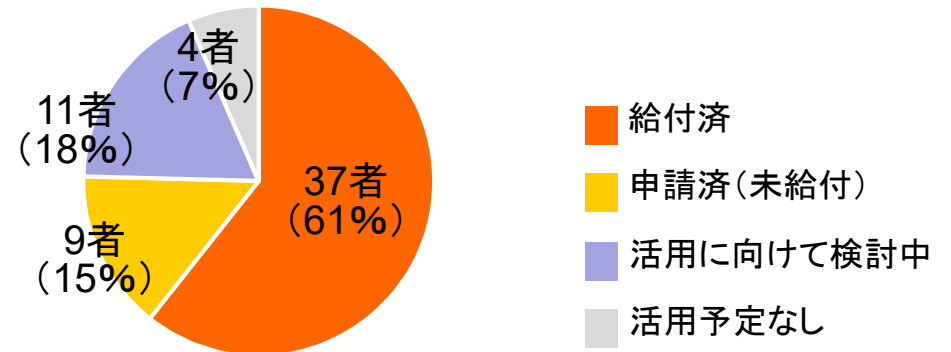


（調査方法：日本バス協会加盟貸切バス事業者（79者）に対して協会よりアンケート調査を実施）

○国の支援の活用状況

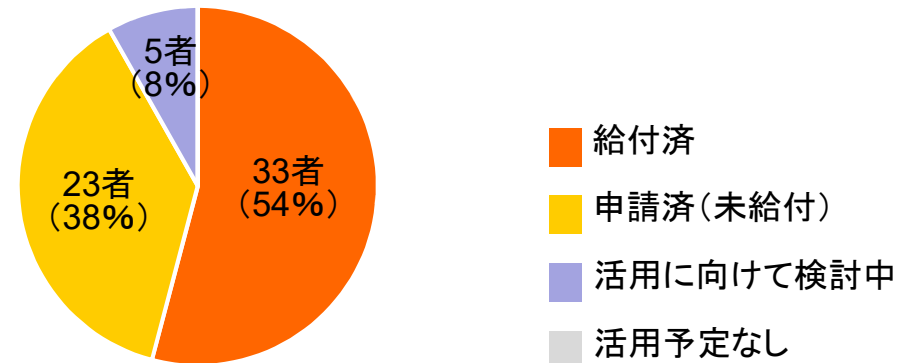
【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



（回答：61者）

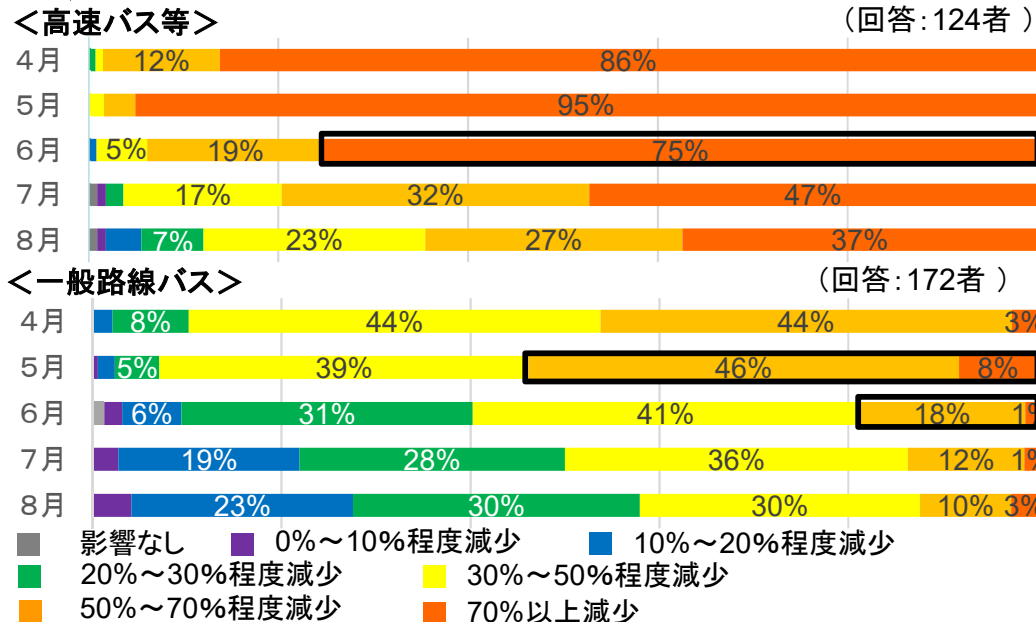
【雇用調整助成金】



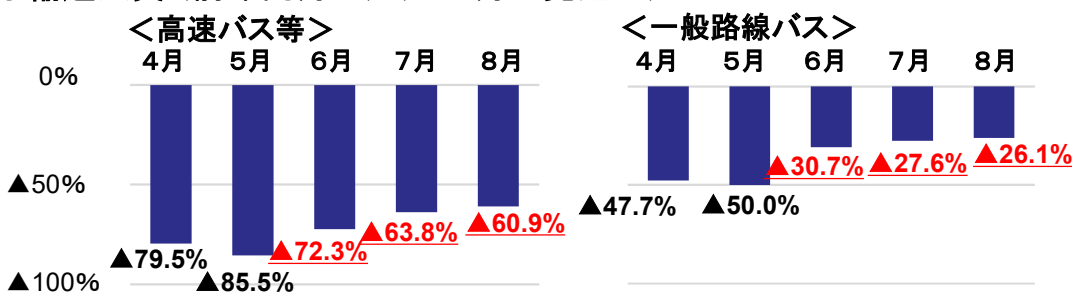
（回答：61者）

- 高速バス等については、県境を越える移動自粛の解除等に伴い、輸送人員（前年同月比）が5月の85.5%減から6月の72.3%減と改善の兆しもあるが、6月の運送収入については70%以上減の事業者が全体の75%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5月の50.0%減から6月の30.7%減に、運送収入が50%以上減の事業者が5月の54%から6月の19%に減少するなど、改善の方向。一方で、7月以降も、輸送人員について約3割減が続く見通しであるなど、厳しい状況が継続する見込み。
- 国の支援制度については、資金繰り支援を約6割の事業者が活用しており、約5割の事業者が給付済み（前月調査時点では、約4割が活用、15%が給付済み）。雇用調整助成金を約6割の事業者が活用しており、2割の事業者が給付済み（前月調査時点では、約4割が活用、6%が給付済み）。

○運送収入（前年同月比）（7・8月は見込み）



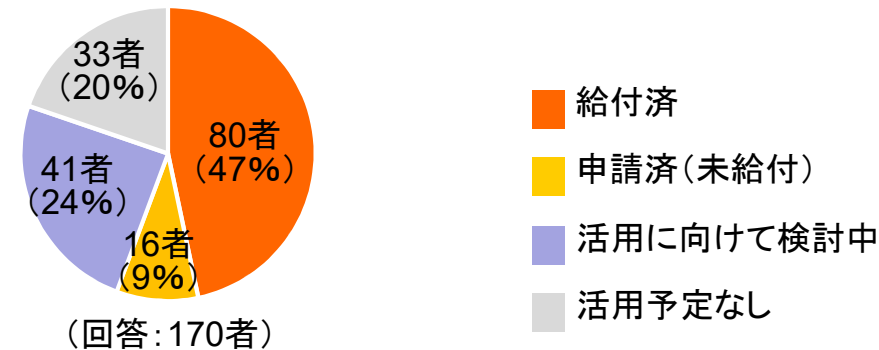
○輸送人員（前年同月比）（7・8月は見込み）



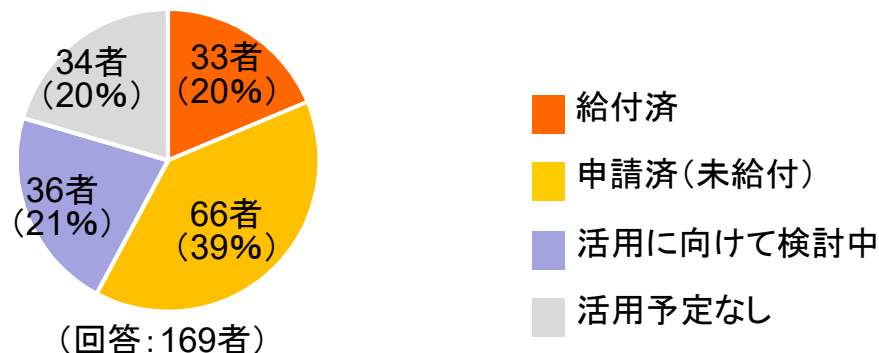
○国の支援の活用状況

【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）

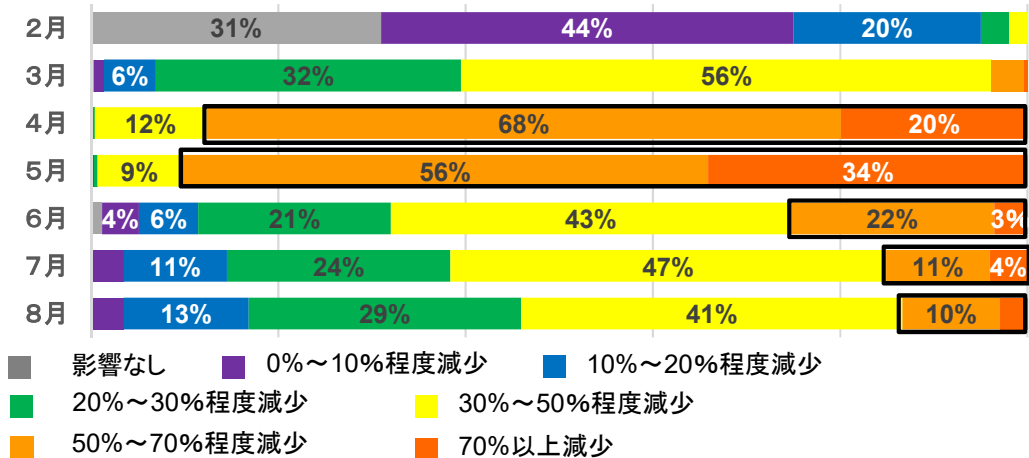
○6月においては、緊急事態宣言の解除等の影響もあり、運送収入が50%以上減の事業者が前月の90%から25%に、輸送人員が前月の69%減から41%減となるなど、改善がみられる。

○一方で、7月も運送収入が50%以上減の事業者は15%に留まるものの、運送収入が30%以上減の事業者が全体の約6割に及び、輸送人員も約4割減で推移する見通しであるなど、依然厳しい状況が継続する見込み。

○国の支援制度については、資金繰り支援を9割以上の事業者が活用しており、86%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3割の事業者が給付済み（先月の調査時点では、約5割が活用、5%が給付済み）。

○運送収入（前年同月比）（7・8月は見込み）

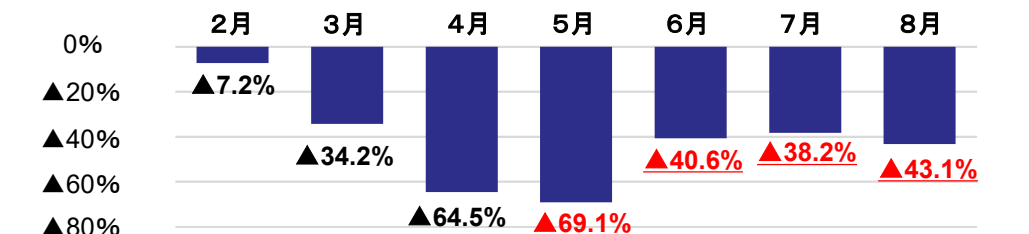
（回答：235者）



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5割の約600億円が減少
（業界全体の売上金額と、6月の減少率から推計）

○輸送人員（前年同月比）（7・8月は見込み）

（回答：235者）

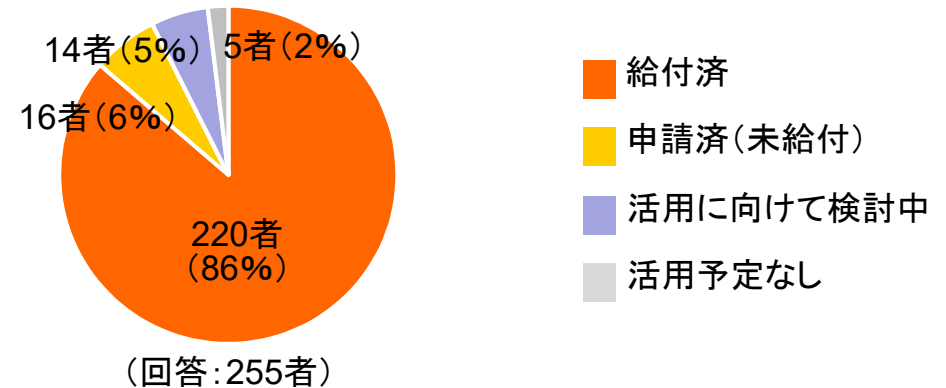


（調査方法：タクシー事業者255者に対して業界団体を通して影響を調査。調査時期：6月末時点での状況を調査。）

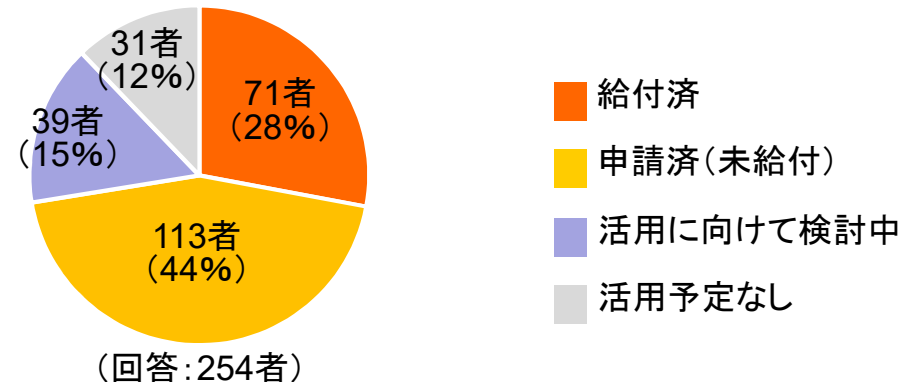
○国の支援の活用状況

【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）

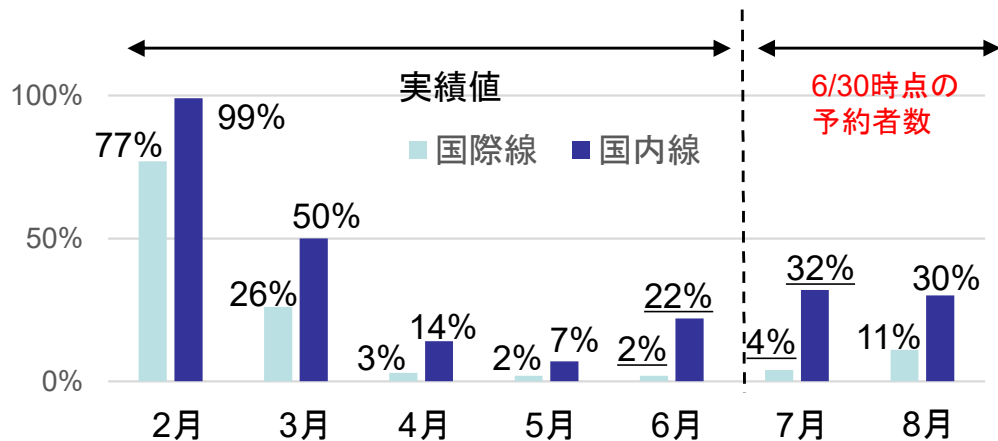


【雇用調整助成金】



- 国内線については、輸送人員は、6月は78%減、7月は68%減(見込み)、便数は、6月は72%減、7月は51%減(見込み)となっており、5月を底に緩やかに回復している。
- 一方、国際線については、輸送人員は、6月は98%減、7月は96%減(見込み)、便数は、6月は95%減、7月は94%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)

		6月第1週 (5/31~6/6)	7月第1週 (6/28~7/4)
国際線	当初計画	1,476/週	1,476/週
	実績	75.5/週	94/週
	(便数差)	▲1,400.5	▲1,382

95%減 (6月実績 vs 7月実績)
94%減 (7月実績 vs 7月当初計画)

		6月第1週 (5/31~6/6)	7月第1週 (6/28~7/4)
国内線	当初計画	1,205/日	1,209/日
	実績	333/日	595/日
	(便数差)	▲871	▲614

72%減 (6月実績 vs 7月実績)
51%減 (7月実績 vs 7月当初計画)

○国の支援の活用の意向

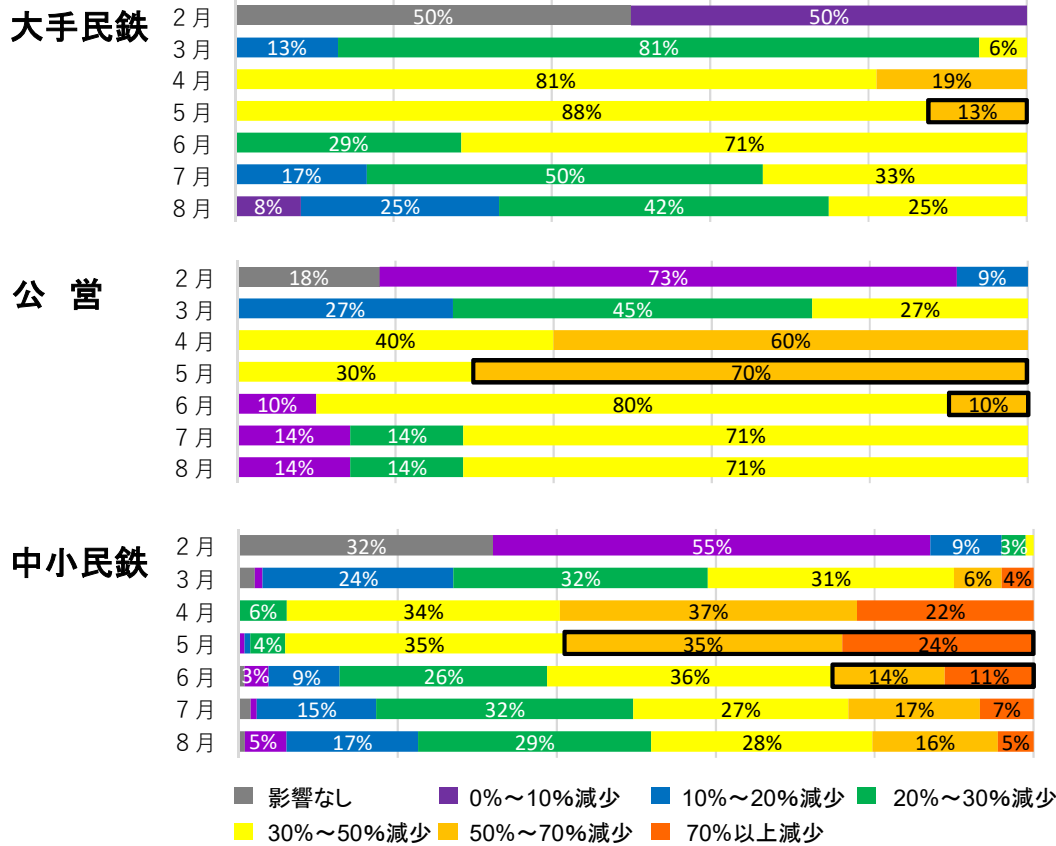
- ・政府系金融機関による融資及び雇用調整助成金等を複数社が活用又は活用に向けて検討中。

○**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5月の1割強から6月はゼロ、公営では5月の7割から6月は1割、中小民鉄では5月の約6割から6月は25%と、前月と比べ、緊急事態宣言の解除等に伴い改善が見られる。
 一方で、7月以降も20%以上の減少を見込む事業者が7～8割を占めており、引き続き厳しい状況が続く見込み。

○**新幹線の輸送人員**については、前年同月比で、5月は8割～9割の減少であったが、6月は1～3割程度の改善が見られる。

○**国の支援制度**については、資金繰り支援を活用している事業者は約4割、雇用調整助成金を活用している事業者は3割強となっている（前月調査時点では、それぞれ約2割の事業者が活用）。

○輸送人員(前年同月比)(7・8月は見込み)



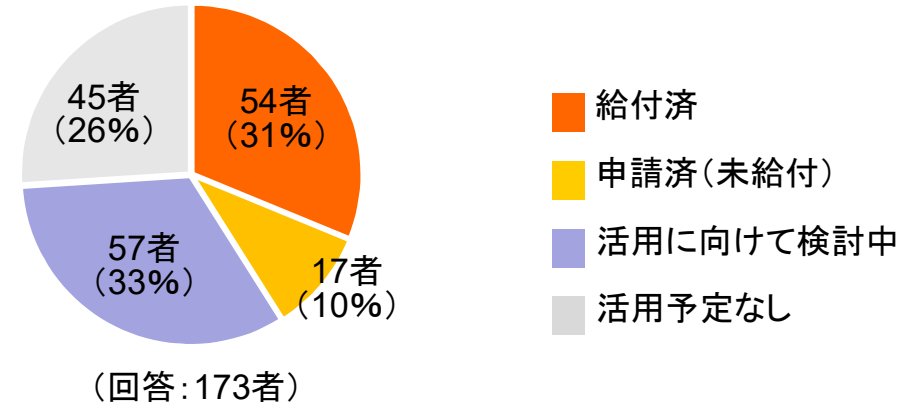
JR(新幹線等)の輸送人員(6月実績)

路線	減少率	対象期間
北海道新幹線	86%減	(6/1～5)
東北・上越・北陸新幹線	72%減	(6/1～30)
東海道新幹線	77%減	(6/1～17)
山陽新幹線	68%減	(6/1～30)
瀬戸大橋線	57%減	(6/1～16)
九州新幹線	61%減	(6/1～27)

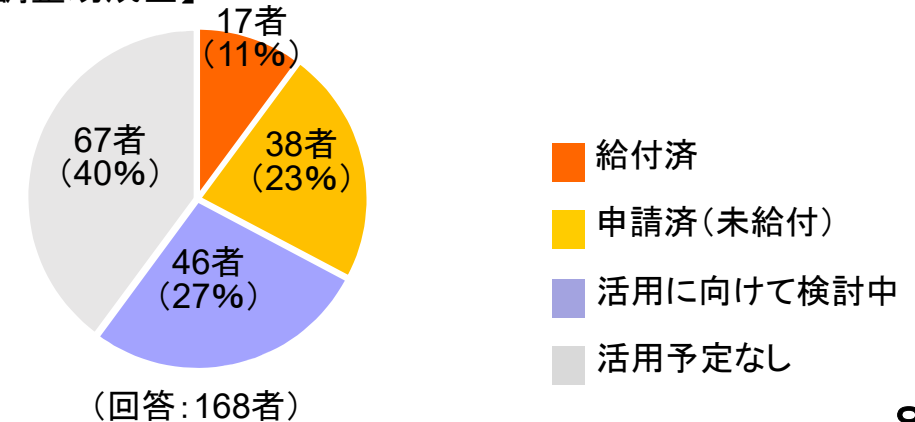
○国の支援の活用状況

【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～7月は全事業者が運休予定。

○旅客運輸収入（前年同月比）（7・8月は見込み）

【定期航路】

	日中航路	日韓航路
1月	昨年並み ※1/26以降旅客輸送停止	5割以上減少 ※昨夏来の利用者減の影響
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。		
4～7月	収入ゼロ	収入ゼロ
8月	見込みたらず	

【クルーズ船】

- ・ 3月～7月 全事業者が運休
- ・ 8月 見込みたらず

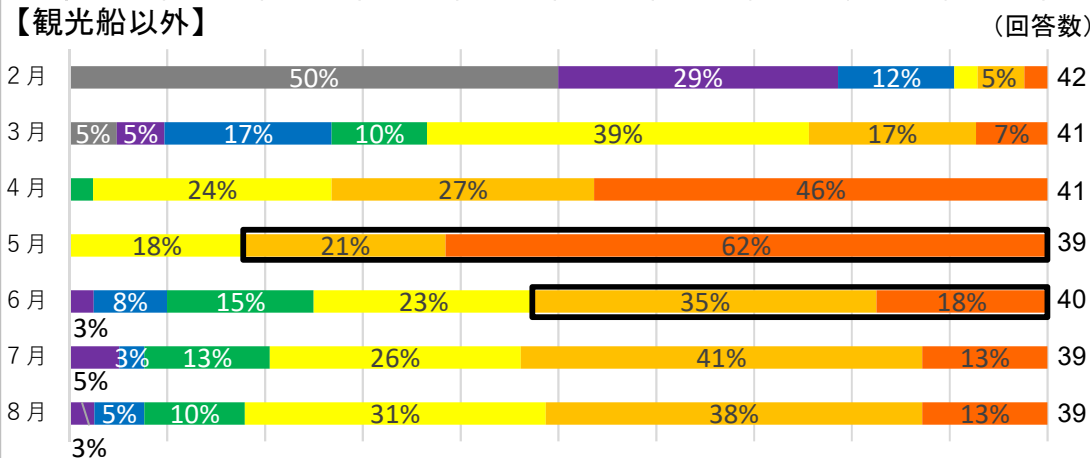
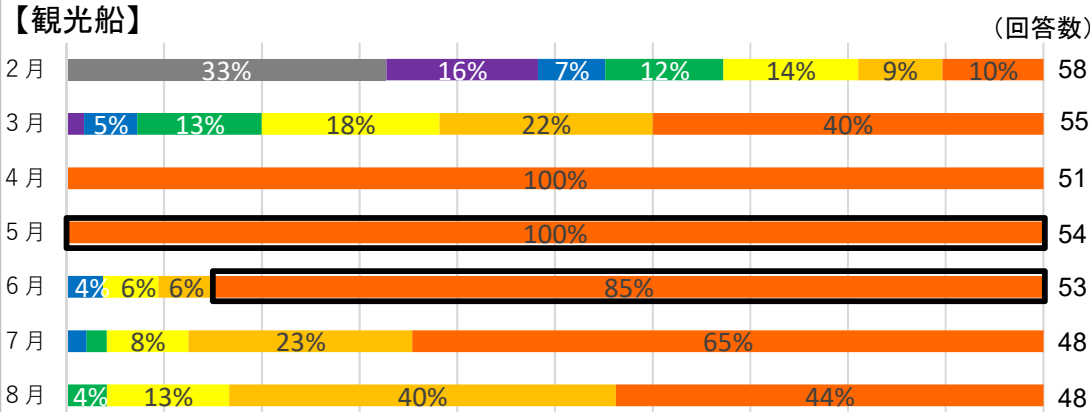
○国の支援の活用状況

- ・ 資金繰り支援については、約7割の事業者が給付・申請済
- ・ 雇用調整助成金については、約4割の事業者が給付・申請済

○観光船については、6月における運送収入が70%以上減少した事業者は全体の8割以上に及んでおり、引き続き厳しい状況。
 ○観光船以外は、5月より改善しているものの、6月における運送収入が50%以上減少した事業者は、引き続き半数以上に及んでいる。
 ○国の支援制度については、資金繰り支援を7割以上の事業者が活用しており、約6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、35%が給付済み）。雇用調整助成金を6割以上の事業者が活用しており、25%の事業者が給付済み。

○運送収入（前年同月比。7、8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。

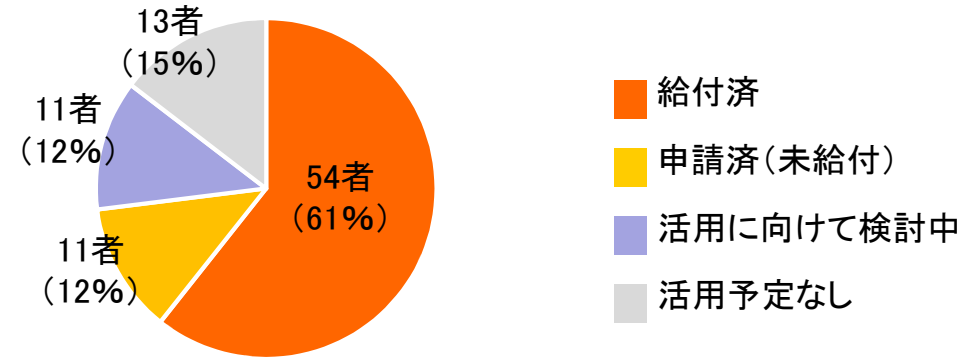
（調査方法：内航海運（旅客）事業者92者（総事業者972者）に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング）

※屋形船東京都協同組合を含む

○国の支援の活用状況

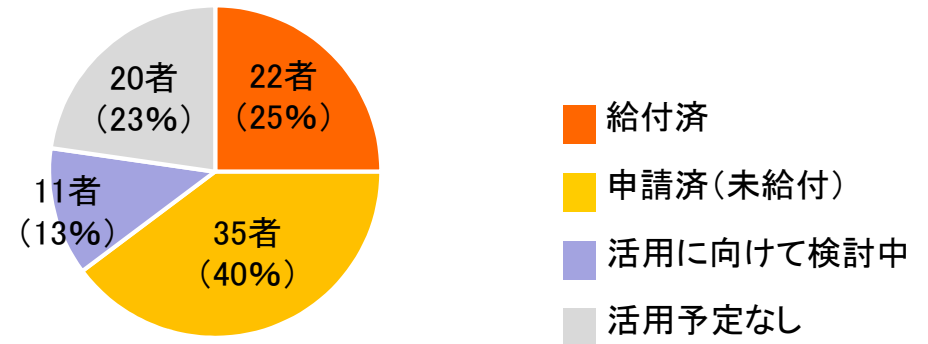
【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



（回答：89者）

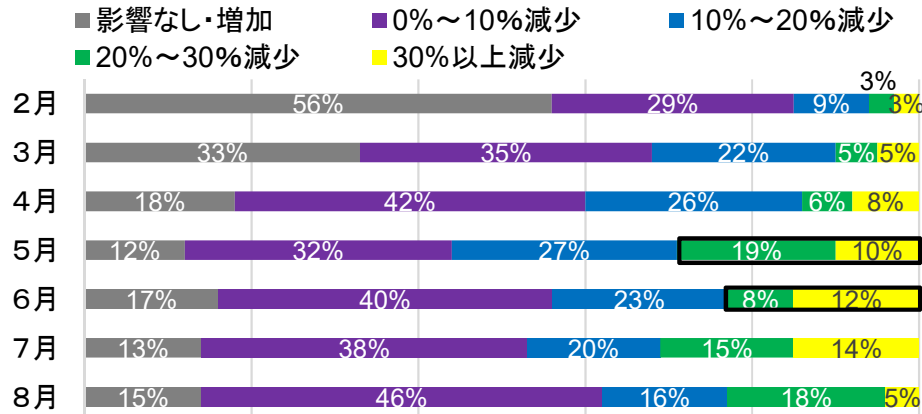
【雇用調整助成金】



（回答：88者）

○**運送収入**については、**20%以上減少した事業者が、5月は全体の約3割であったが、6月は2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により、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であり、鉄鋼厚板等について3割、完成車等については約4割減少。**
 ○**国の支援制度**については、**資金繰り支援を約3割の事業者が活用しており、約2割の事業者が給付済み（前月調査時点では、約2割が活用、1割が給付済み）。**雇用調整助成金を活用している事業者は27%となっている。

○運送収入（前年同月比）（7・8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

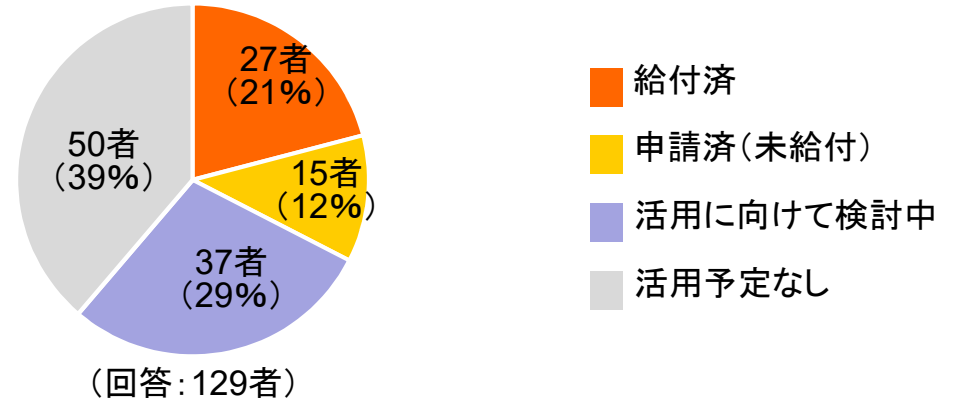
（前年同月比）（7・8月は見込み）

- 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：▲30%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲31%
- 8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：▲25%

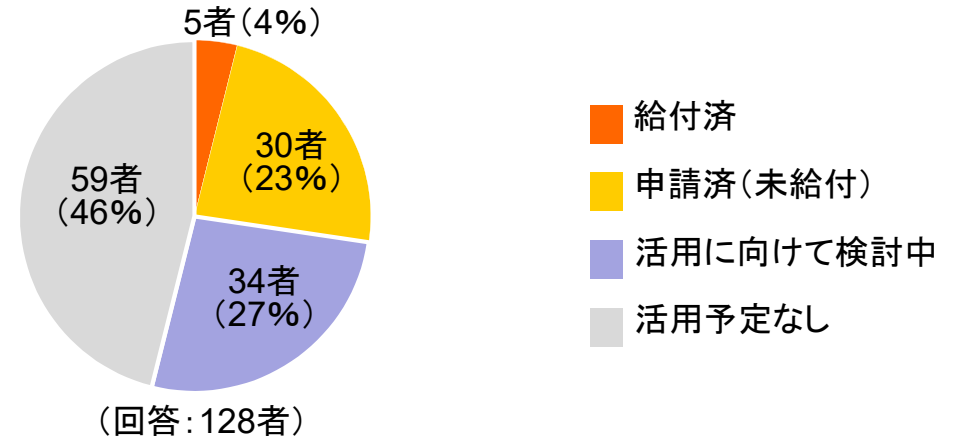
○国の支援の活用状況

【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）



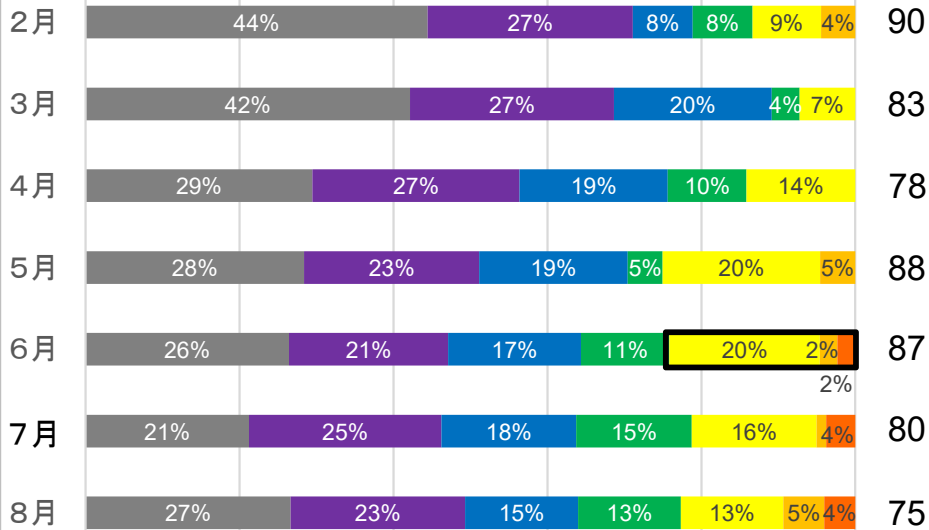
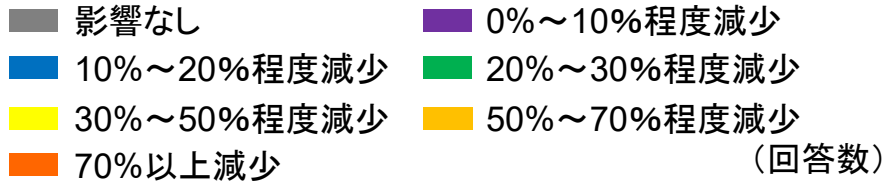
【雇用調整助成金】



○売上金額については、30%以上減少した事業者が、6月は全体の24%となっており、前月からほぼ横ばい。

○国の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14%となっている。

○売上金額（前年同月比 7、8月は見込み）



<参考> 取扱貨物量全体（前年同月比）

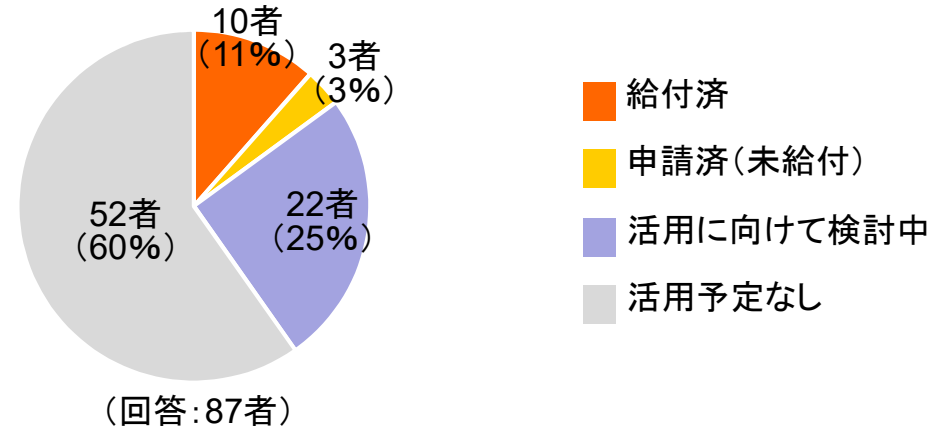
- 【2月実績】 16,922千トン（10.1%減少）
- 【3月実績】 18,564千トン（9.1%減少）
- 【4月実績】 14,723千トン（19.3%減少）
- 【5月実績】 12,798千トン（26.1%減少）

（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）

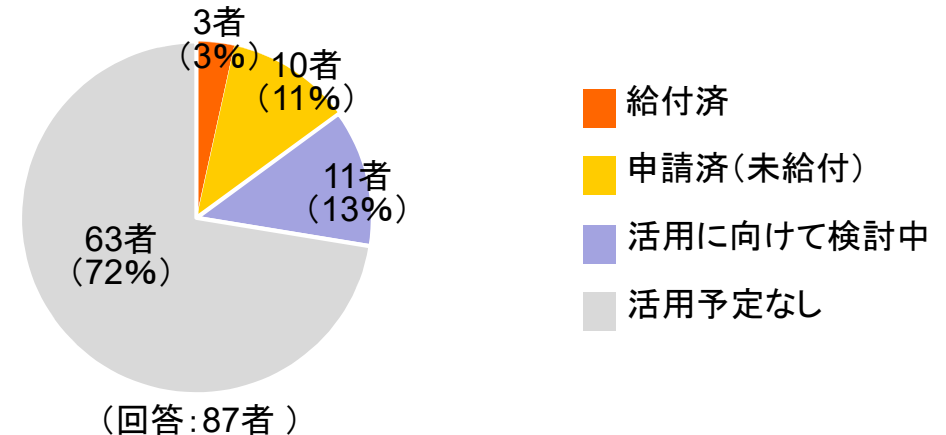
○国の支援の活用状況

【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）



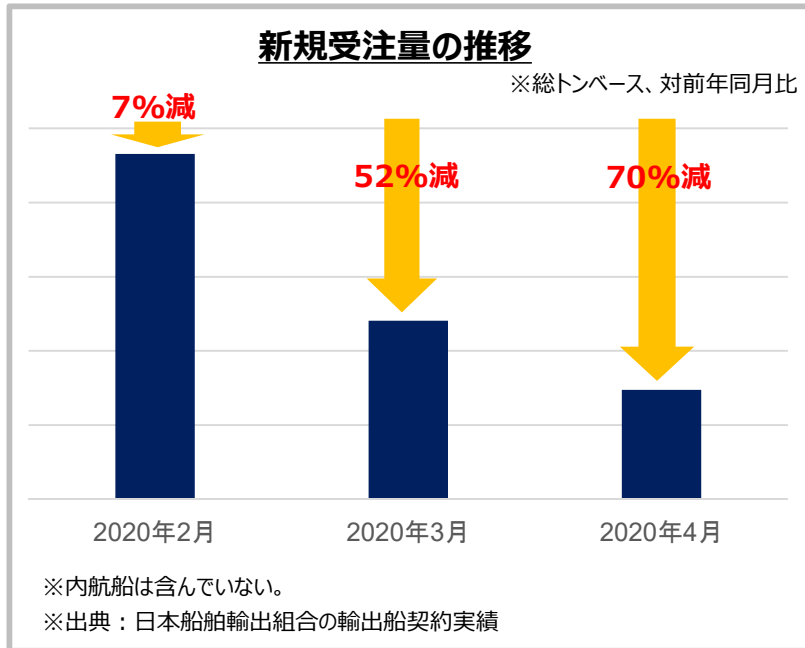
【雇用調整助成金】



○輸出船の新規受注量契約実績については、前年同月比で3月は52%減、4月は70%減となっており、厳しい状況となっている。
 ○国の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2割、雇用調整助成金を活用している事業者は6%となっている。

○ 新規受注の推移・工程の遅れ等について

- ・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、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。今後も受注が受けられないと手持工事が減少し、中期的(来年以降)に操業調整に至る恐れ。

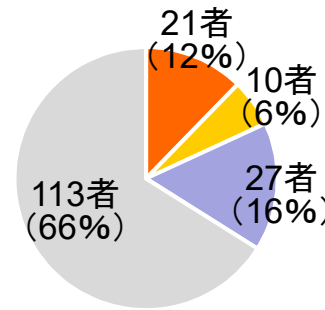


※造船業は、一般的に建造契約(受注)から工場での建造着手まで1~2年、さらに引渡しまでに1~2年かかり、全体でおおよそ2~3年の期間を要する。

○ 国の支援の活用状況

【資金繰り支援】

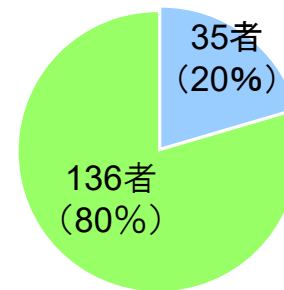
(政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等)



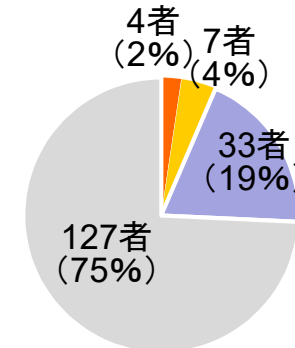
(回答: 128者)

○ 調達遅れ

- ・資材等の仕入れ先の操業停止や物流の停滞により、海外調達品の入荷遅れなどの影響がでている。



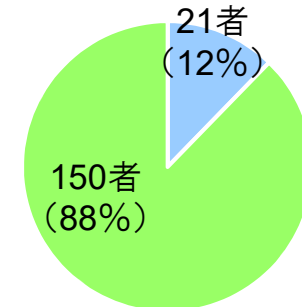
【雇用調整助成金】



(回答: 171者)

○ 引渡遅れ

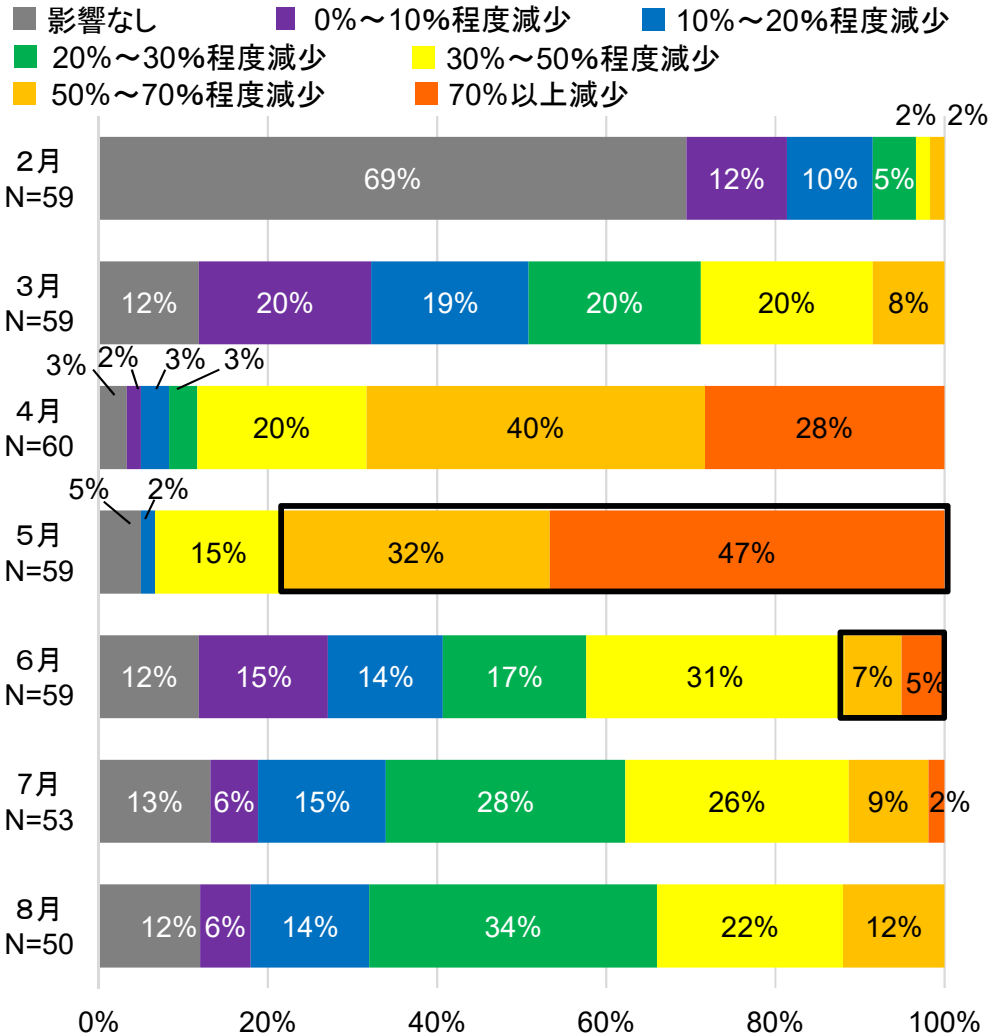
- ・外国製機器類の運転調整のための外国人エンジニアの入国許可が出ないため、引渡の遅れの影響がでている。



○売上金額については、50%以上減少した者が、5月は全体の約8割であったのが、6月には約1割へと大幅に改善。ただし、観光客（特に団体客）の利用が多かった道の駅では依然として大きな影響が出ている。

○国の支援制度のうち、資金繰り支援については約6割、雇用調整助成金については約5割の道の駅が活用（先月の調査時点では、それぞれ約3割の道の駅が活用）。

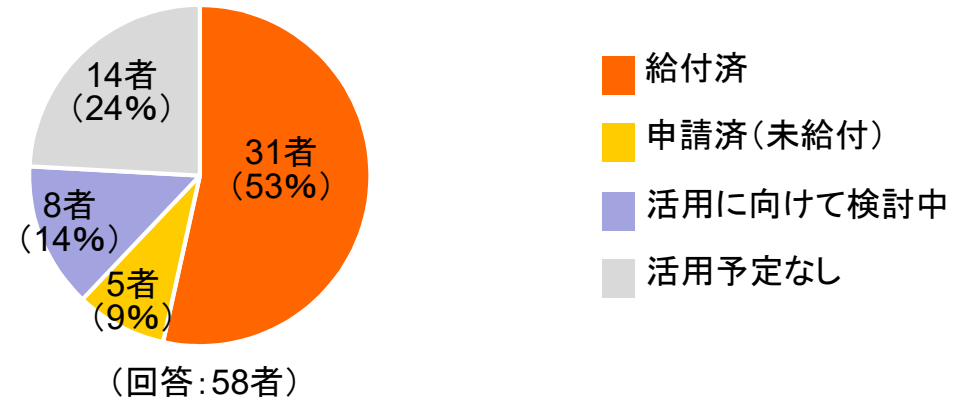
○売上金額(前年同月比)(7・8月は見込み)



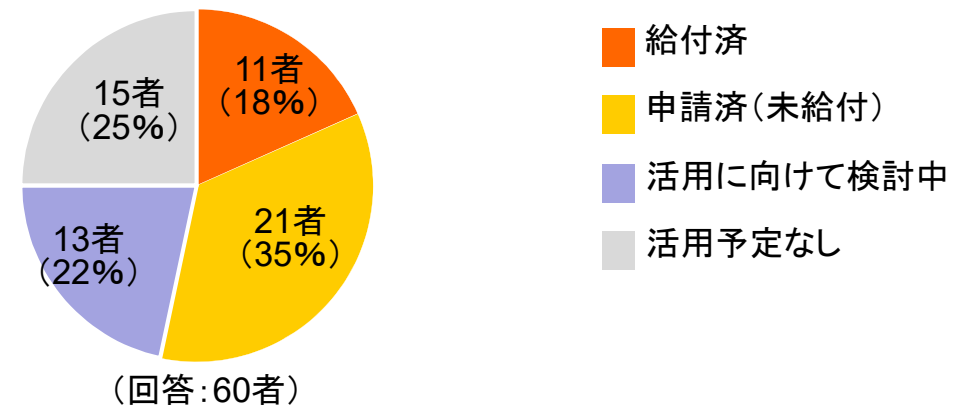
○国の支援の活用状況

【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)

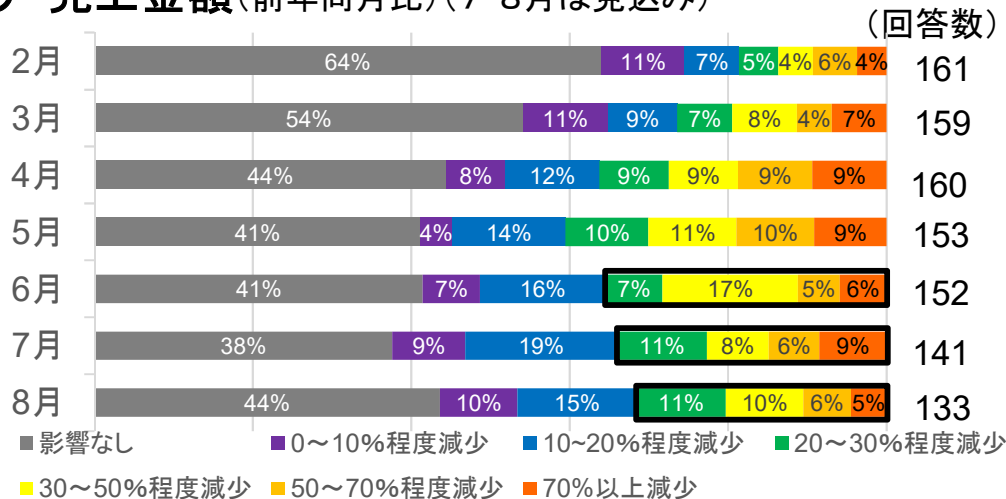


【雇用調整助成金】



- 売上金額については、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月には35%とやや改善。7月以降も改善傾向が見込まれる。
- 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、いずれも約4割以上減少しており、依然として低い水準で推移。
- 国の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50%、雇用調整助成金を活用している事業者は4%となっている。

○ 売上金額（前年同月比）（7・8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6月30日1666.83
▲449.92(▲21.0%)

【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6月30日44,500円
▲36,700円(▲45.2%)

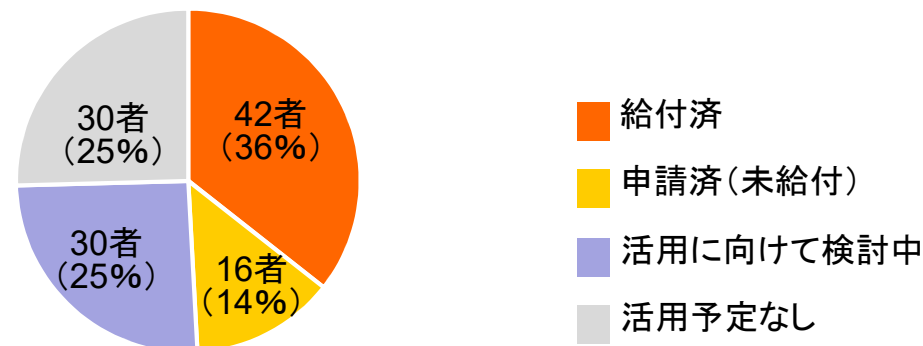
【商業施設特化型REIT】（例：日本リテールファンド投資法人）

2019年12月30日233,300円 ⇒2020年6月30日134,500円
▲134,500円(▲42.3%)

○ 国の支援の活用状況

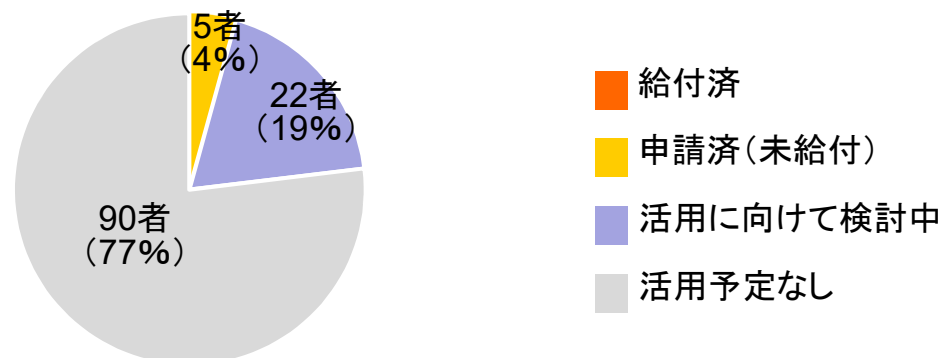
【資金繰り支援】

（政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等）



（回答：118者）

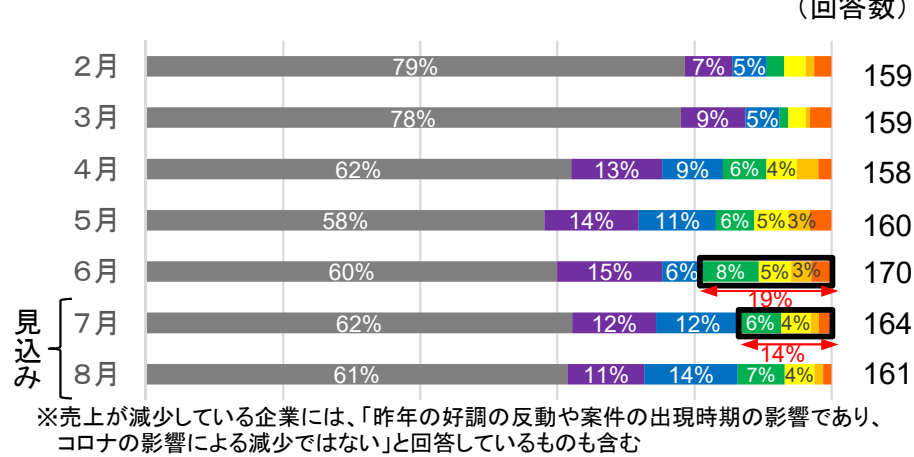
【雇用調整助成金】



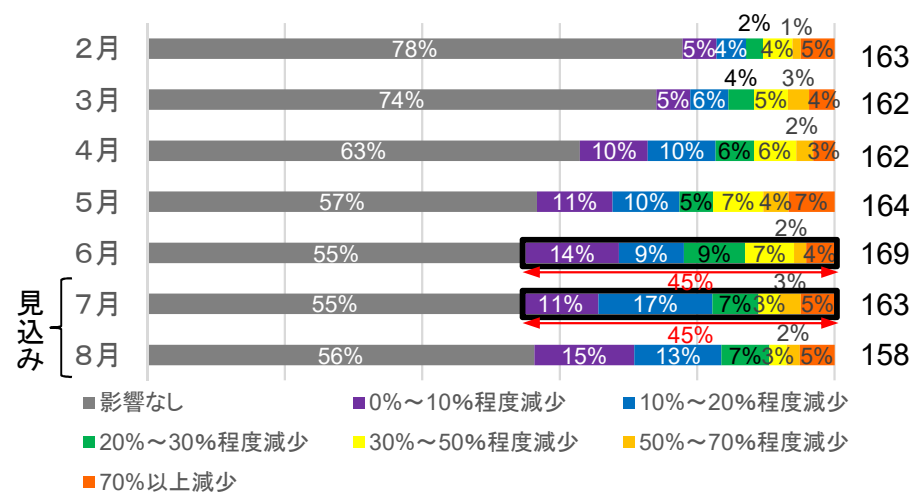
（回答：117者）

- 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、6月は5月とほぼ同様の全体の2割であるが、7月以降はやや改善する見込み。
- 受注状況については、影響があると回答した事業者が、6月は5月とほぼ同様の全体の約5割であり、7月以降も同様の傾向。
- 国の支援制度について、資金繰り支援を約3割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8%となっている。

○売上金額(前年同月比)(7・8月は見込み)

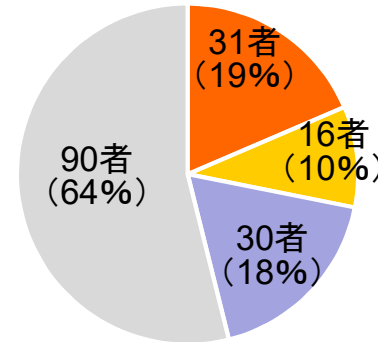


○受注状況(前年同月比)(7・8月は見込み)

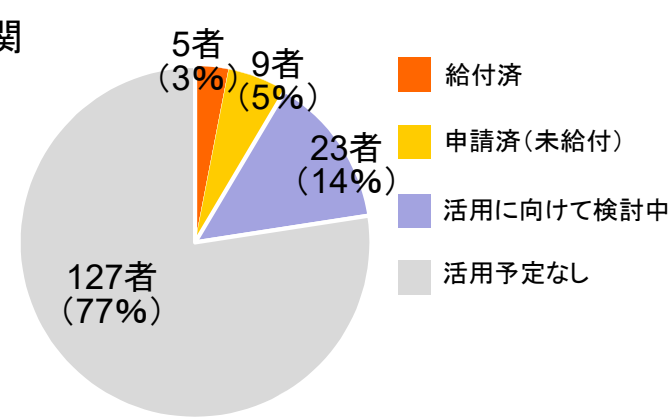


○国の支援の活用状況

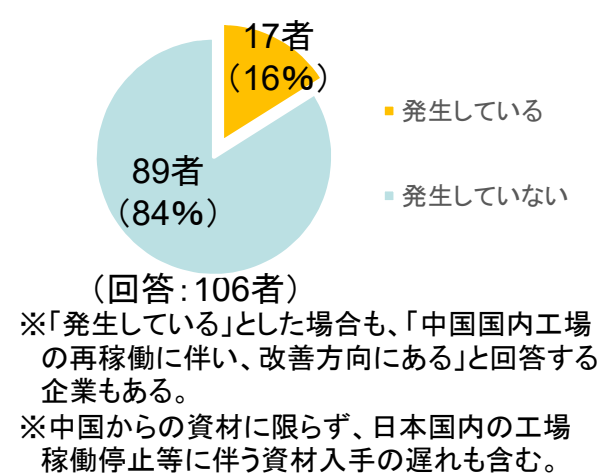
【資金繰り支援】
 (政府系金融機関・民間金融機関による融資・持続化給付金等)



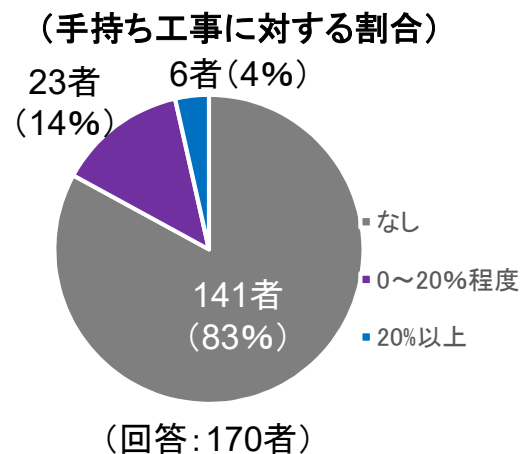
【雇用調整助成金】



○住宅資材の遅れが発生しているか



○工事一時中止の割合

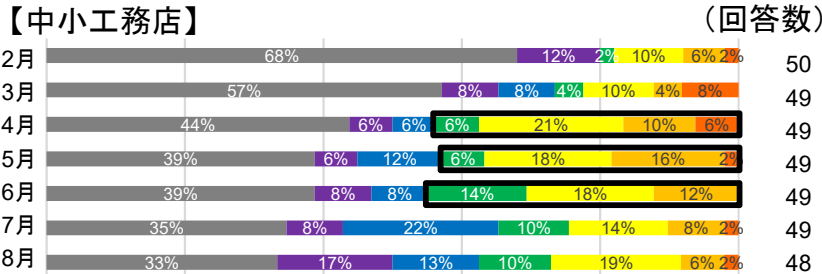


- 住宅産業(中小工務店)の売上金額については、20%以上減少した事業者が、4・5月に引き続き6月も全体の約4割と横ばい。
- 建築設計業の売上金額については、20%以上減少した事業者が、6月は約6割と前月から横ばい。
- 住宅産業(中小工務店)における部材供給遅延の影響については、約7割の事業者で影響がなく、その他も大半が改善傾向。
- 住宅産業(中小工務店)における国の支援制度については、資金繰り支援は約5割の事業者が活用しており、その大半が給付済み。雇用調整助成金は約1割の事業者が活用している。

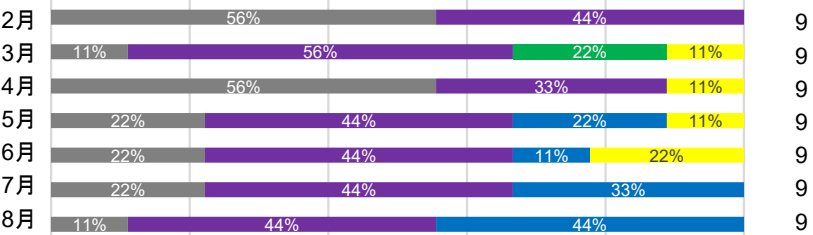
○売上金額(前年同期比)(7・8月は見込み)

- 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

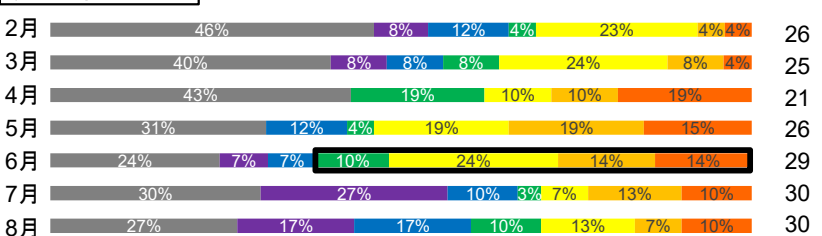
住宅産業



【大手ハウスメーカー】 (回答数)



建築設計業

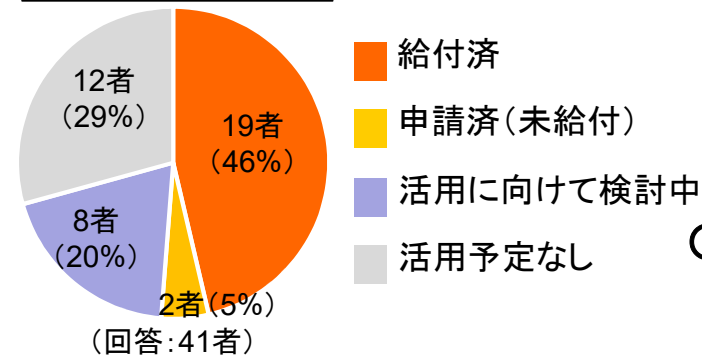


○国の支援の活用状況

【資金繰り支援】

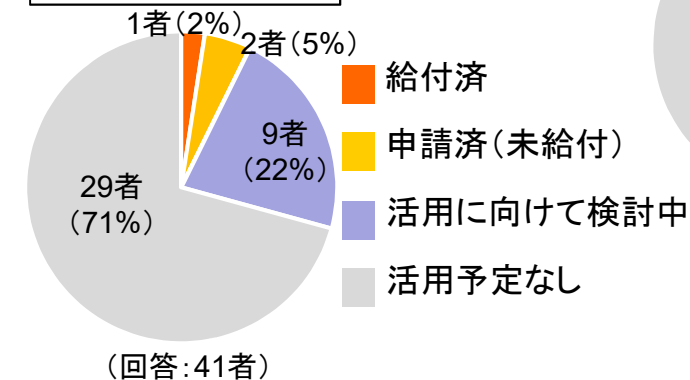
(政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等)

住宅産業(中小工務店)



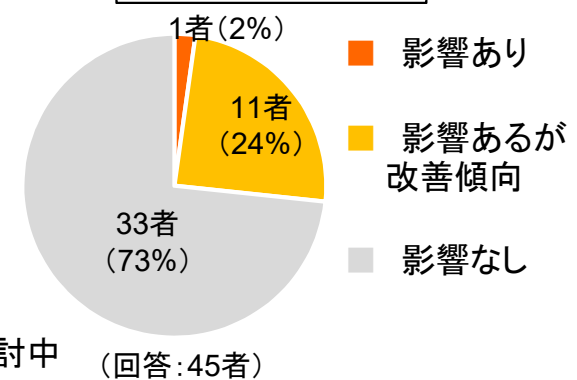
【雇用調整助成金】

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)



(調査方法:住宅産業事業者大手9社、中小50社、建築設計業34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):6月22日~30日