

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8月31日時点まとめ)

令和2年9月

国土交通省

【令和2年8月31日時点まとめ】

調査対象

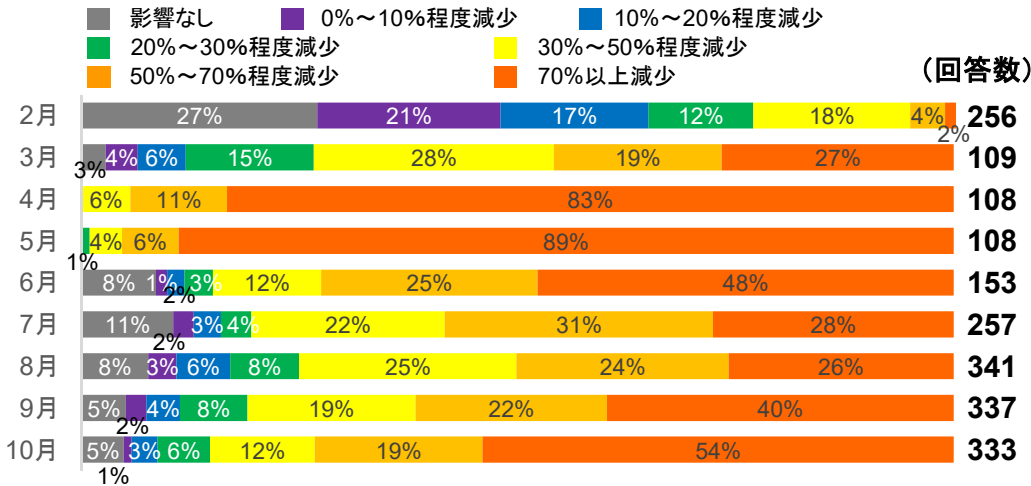
- ・ 宿泊、旅行
- ・ 貸切バス、乗合バス
- ・ タクシー
- ・ 航空
- ・ 鉄道
- ・ 外航旅客船、内航旅客船
- ・ 貨物自動車運送業
- ・ 内航貨物船
- ・ 造船業
- ・ 道の駅
- ・ 不動産業
- ・ 建設産業
- ・ 住宅産業、建築設計業

主な調査項目

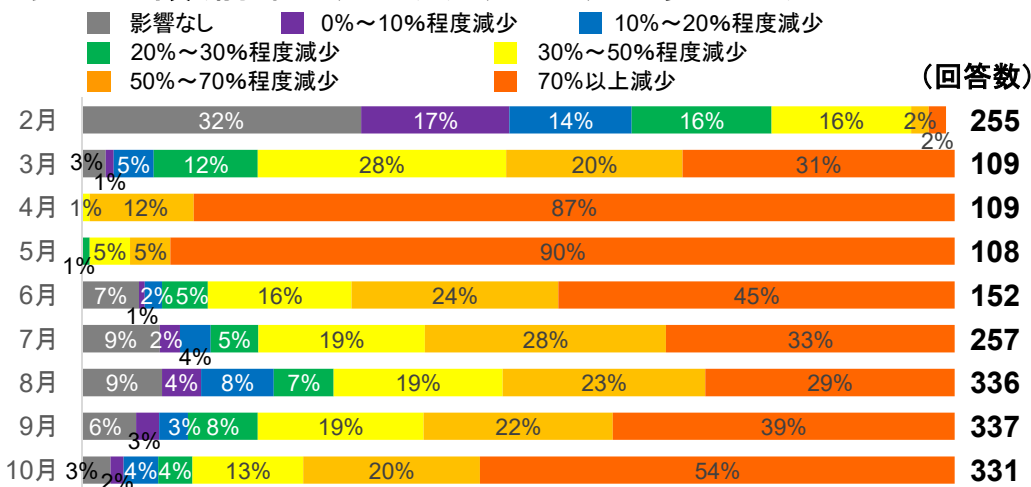
- ・ 売上
- ・ 輸送人員、予約状況等
- ・ 支援の活用状況

- 宿泊予約が70%以上減少と回答した施設は、Go Toトラベル事業や自治体の行うキャンペーン等によって、8月分は26%までに改善。
ただし、新型コロナ感染症の感染状況が見通せないため、宿泊予約が直前になって入る傾向が見られ、今後の先行きが見通せないと答える施設も多く、10月以降の予約状況・売上金額の見込みも厳しいものとなっている。
- 資金繰り支援を約9割の施設が活用し、85%の施設が給付済みとなっている。
- 雇用調整助成金を約8割の施設が活用しており、63%の施設が給付済みとなっている（先月の調査時点では、55%の施設が給付済み）。

○予約状況（前年同月比）（9・10月は見込み）



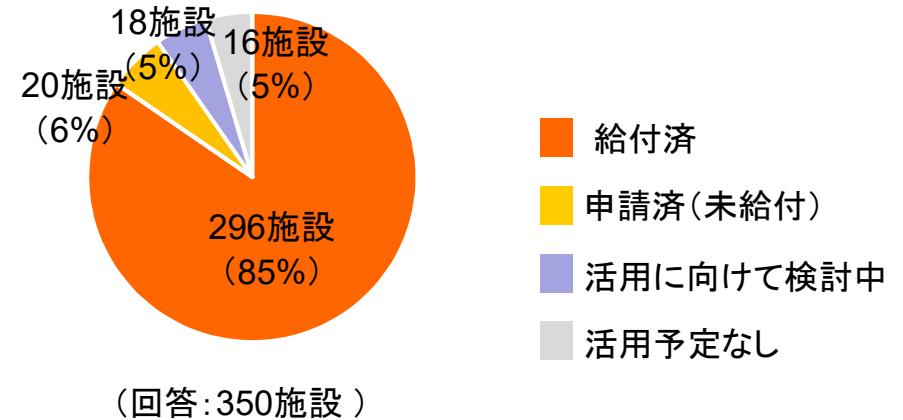
○売上金額（前年同月比）（9月・10月は見込み）



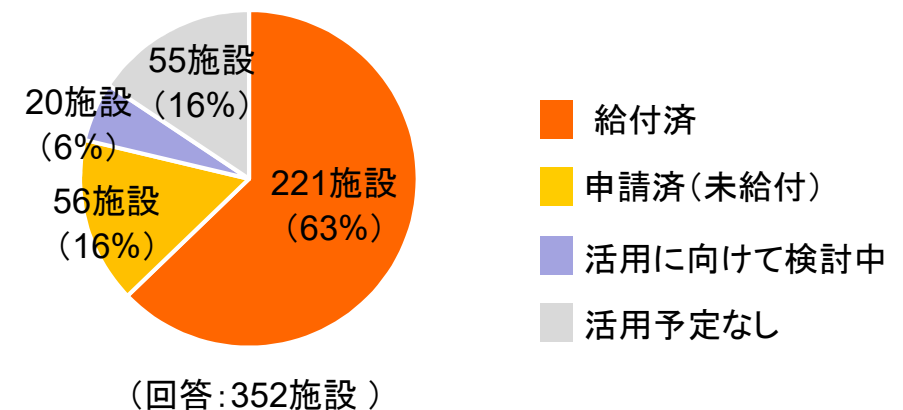
○支援の活用状況

【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】



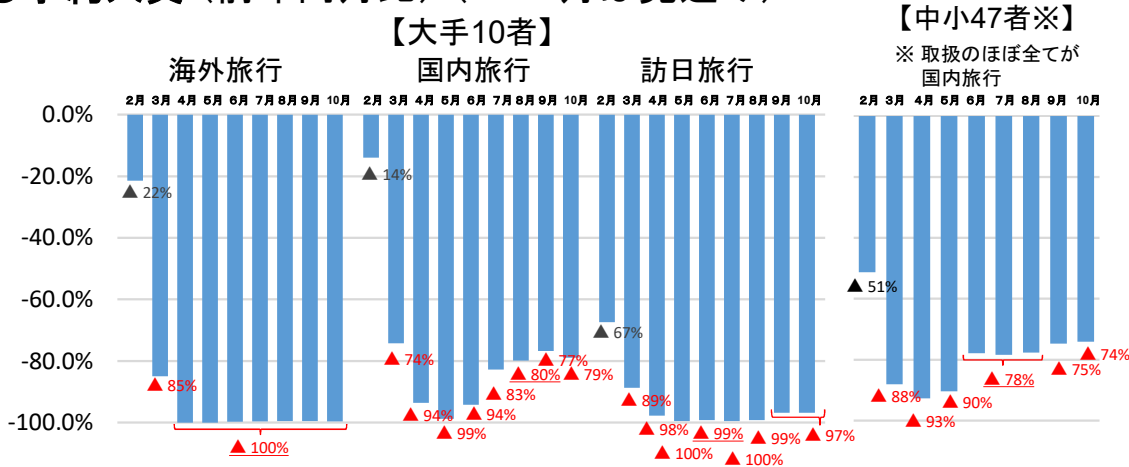
※調査方法：宿泊事業者に対して、業界団体等経由で影響をアンケートし、356施設から回答

○大手旅行会社の予約人員については、Go To 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、8月分の80%減となった。海外旅行、訪日旅行については、依然取扱ゼロに近い状況。

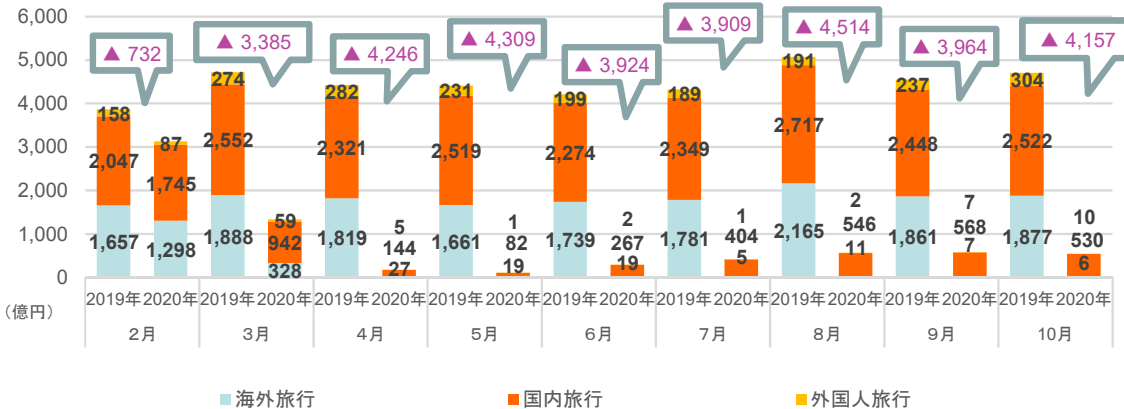
○中小旅行会社の予約人員については、8月分は約8割減の状況。

○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、64%の事業者が給付済み。

○予約人員（前年同月比）（9・10月は見込み）



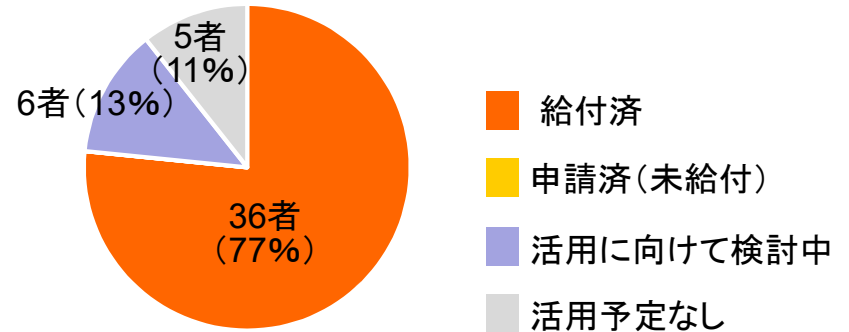
（参考：主要旅行業者総取扱額）※2020年9月・10月は予測値



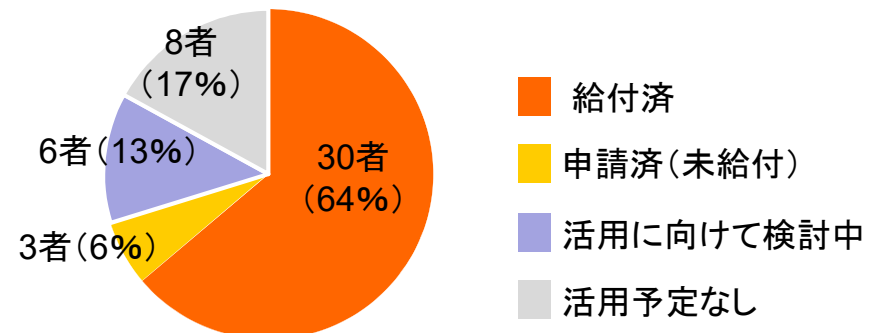
○支援の活用状況

【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）

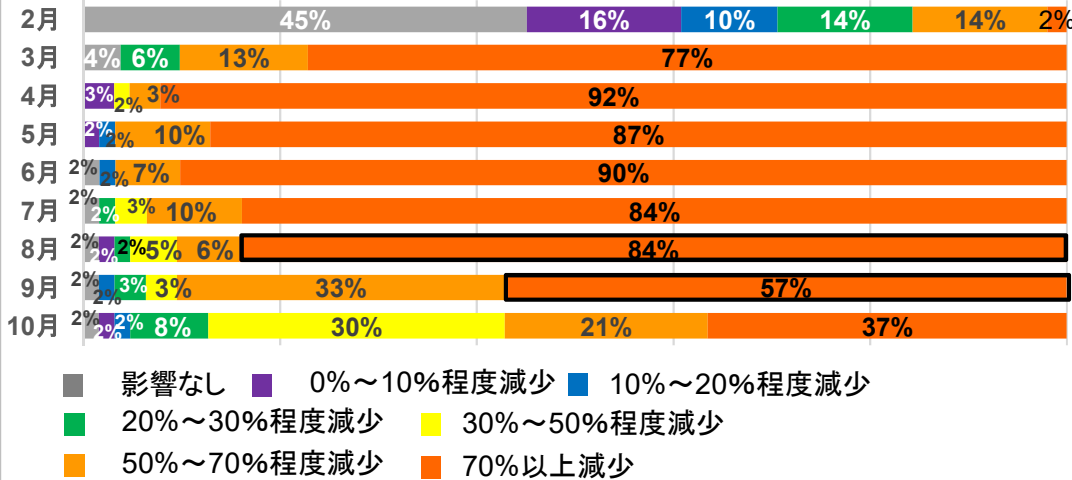


【雇用調整助成金】



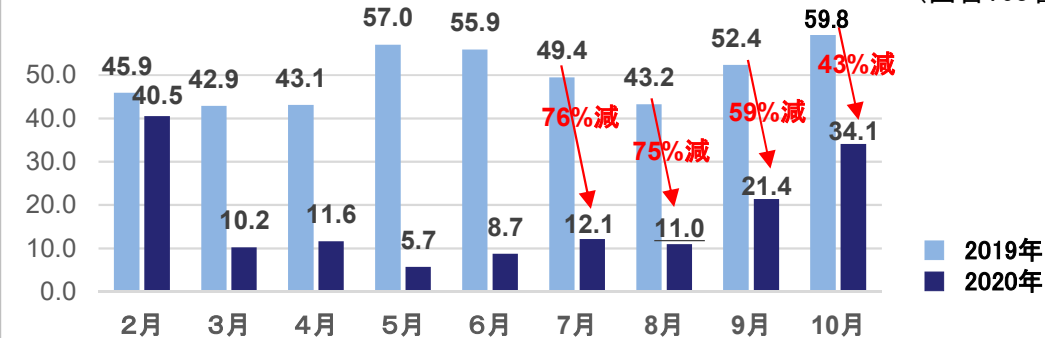
○8月においては、運送収入が70%以上減少する事業者は全体の84%、車両の実働率は11%と、依然極めて厳しい状況が継続。
 ○9月も、57%の事業者が70%以上の運送収入の減少を見込む等、引き続き厳しい状況が続く見通し。
 ○支援制度については、資金繰り支援を89%の事業者が活用しており、86%の事業者が給付済み（先月の調査時点では、84%が活用、69%が給付済み）。雇用調整助成金を97%の事業者が活用しており、83%の事業者が給付済み（先月の調査時点では、95%が活用、66%が給付済み）。

○ 運送収入（前年同月比）（9・10月は見込み） (回答:63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8割の約400億円が減少
 (業界全体の売上金額と、8月の減少率から推計)

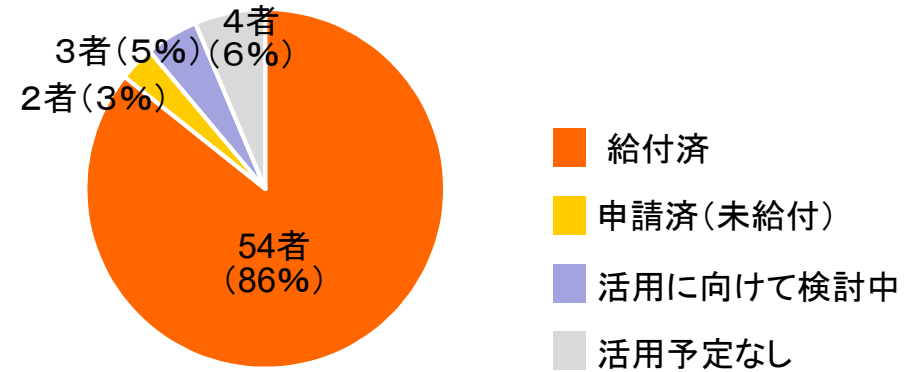
○ 実働率(%)（9・10月は見込み） (回答:63者)



○ 支援の活用状況

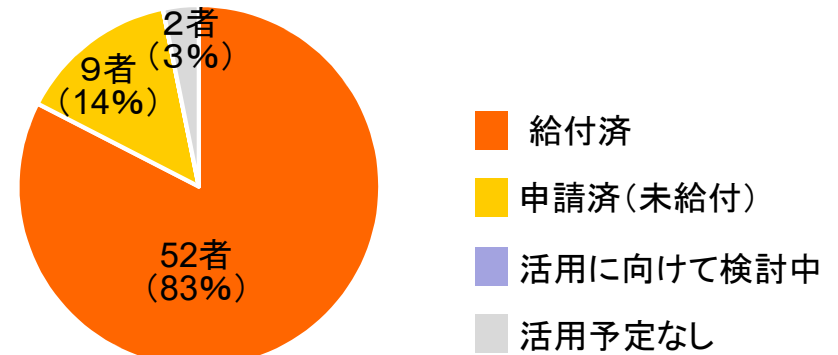
【資金繰り支援】

(政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等)



(回答:63者)

【雇用調整助成金】

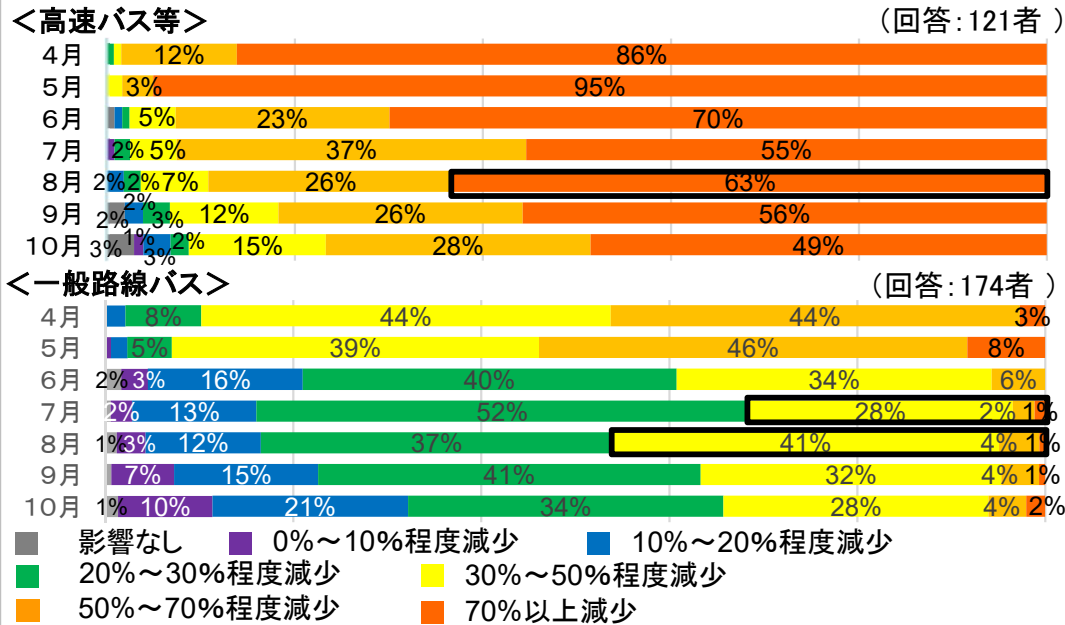


(回答:63者)

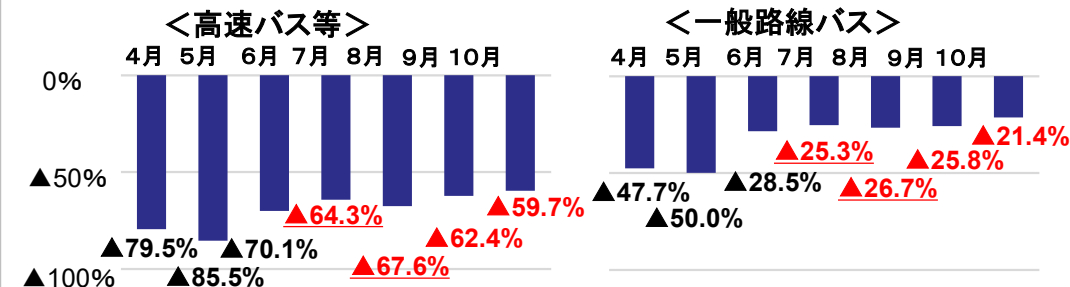
※調査方法:日本バス協会加盟貸切バス事業者(79者)に対して協会よりアンケート調査を実施

- 高速バス等については、輸送人員（前年同月比）が7月の64.3%減から8月の67.6%減となり、8月の運送収入については70%以上減の事業者が全体の約6割に及ぶなど、依然として非常に厳しい状況が続いている。
- 一般路線バスについても、輸送人員（前年同月比）が7月の25.3%減から8月の26.7%減となり、運送収入が30%以上減の事業者が7月の32%から8月の46%に増加するなど、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64%の事業者が活用しており、59%の事業者が給付済み（先月の調査時点では、63%が活用、56%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（先月の調査時点では、約7割が活用、約4割が給付済み）。

○運送収入（前年同月比）（9・10月は見込み）



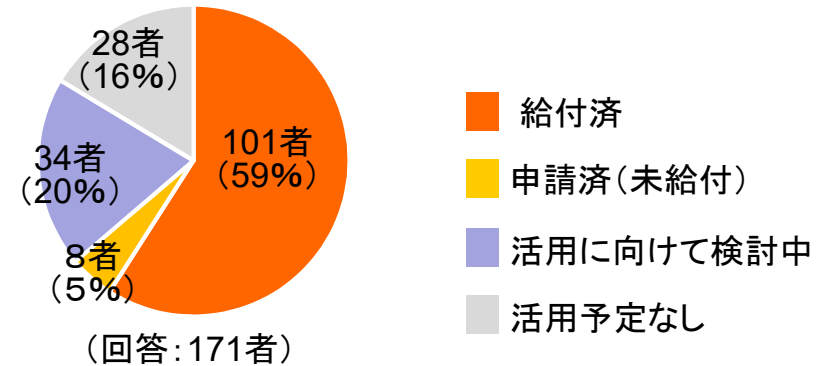
○輸送人員（前年同月比）（9・10月は見込み）



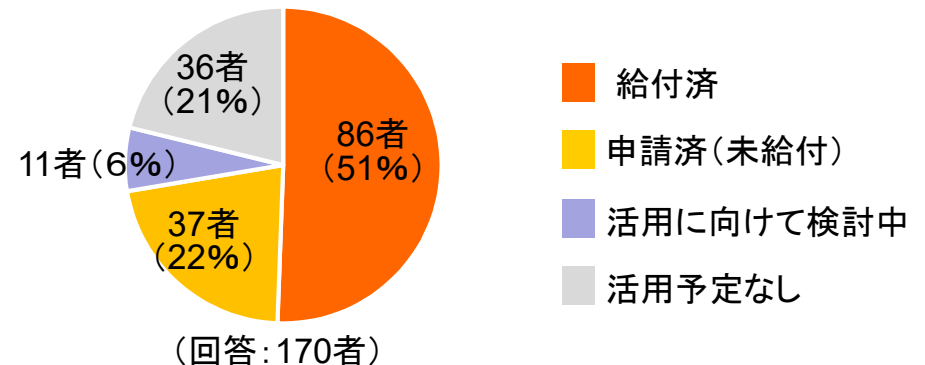
○支援の活用状況

【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）



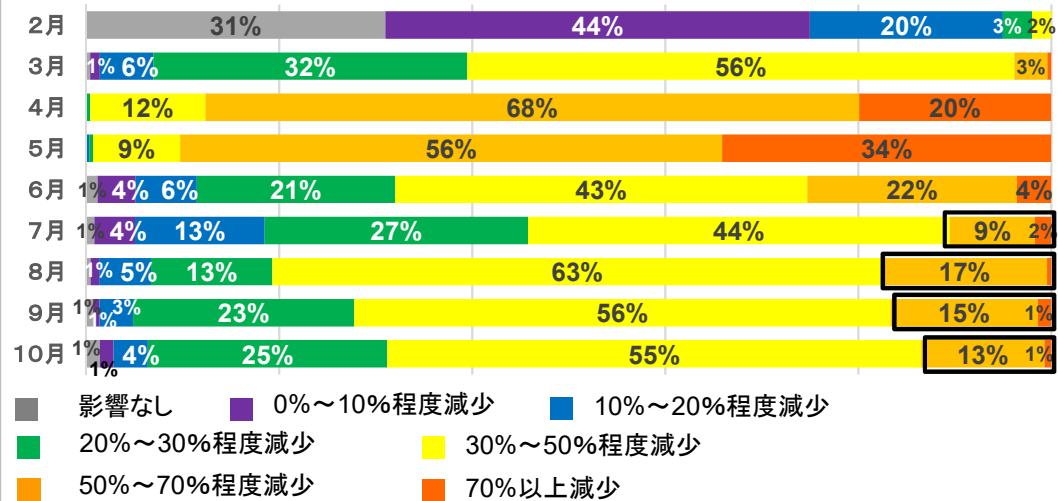
【雇用調整助成金】



※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

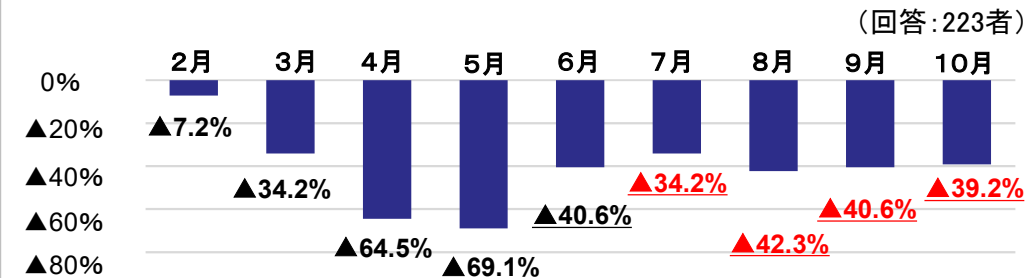
- 8月においては、運送収入が50%以上減の事業者が前月の11%から17%に、輸送人員(前年同月比)が前月の34%減から42%減となるなど、悪化傾向にある。
- 9月以降も運送収入が50%以上減の事業者が16%となる見通しであり、新型コロナウイルスの感染拡大により引き続き厳しい状況が継続する見込み。
- 支援制度については、資金繰り支援を96%の事業者が活用しており、94%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を約8割の事業者が活用しており、約7割の事業者が給付済み(先月の調査時点では、約8割が活用、約5割が給付済み)。

○運送収入（前年同月比）（9・10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4割の約490億円が減少
 (業界全体の売上金額と、8月の減少率から推計)

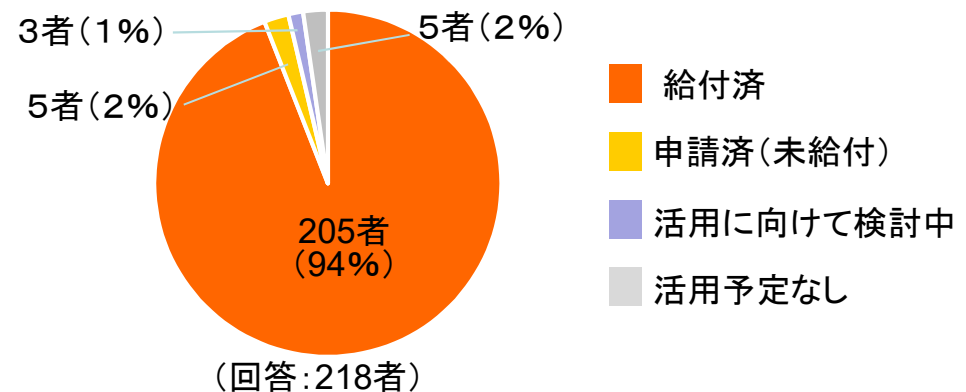
○輸送人員（前年同月比）（9・10月は見込み）



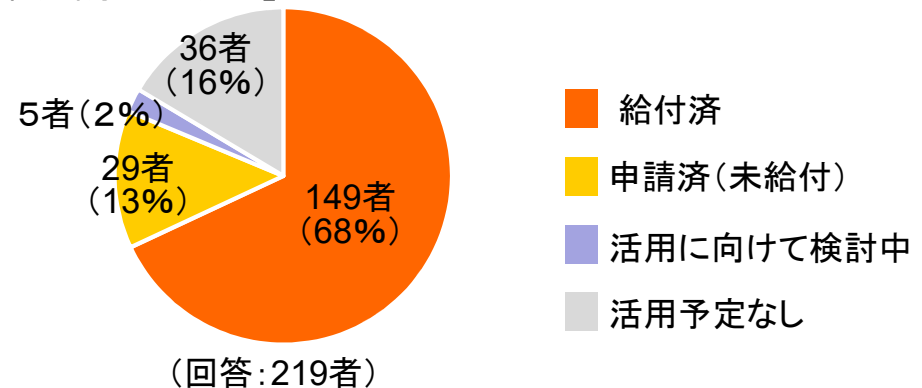
○支援の活用状況

【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)

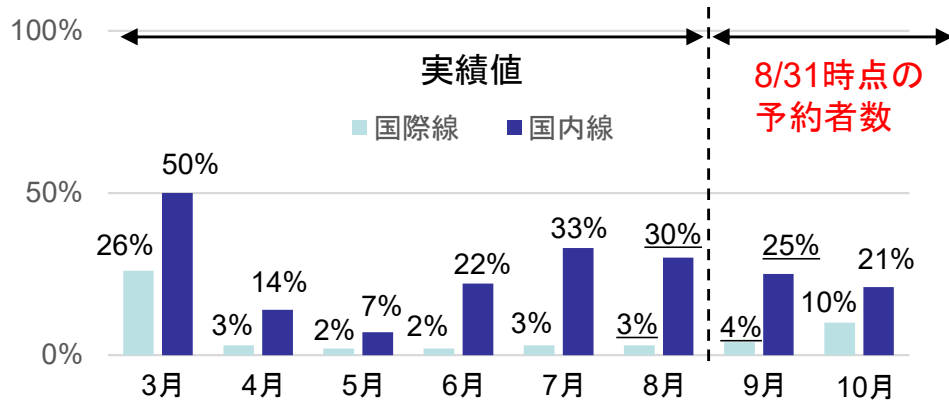


【雇用調整助成金】



- 国内線については、輸送人員は、8月は70%減、9月は75%減(見込み)、便数は、8月は18%減、9月は42%減(見込み)となっている。5月を底に緩やかに回復してきていたが、全国的な感染再拡大等を受け需要回復の動きが鈍化し、各社は9月の減便割合を拡大する方向にある。
- 一方、国際線については、輸送人員は、8月は97%減、9月も96%減(見込み)、便数は、8月は92%減、9月は91%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）

		8月第1週 (8/2~8/8)	9月第1週 (8/30~9/5)
国際線	当初計画	1,490/週	1,490/週
	実績	121/週 92%減	135/週 91%減
	(便数差)	▲1,369	▲1,355

		8月第1週 (8/2~8/8)	9月第1週 (8/30~9/5)
国内線	当初計画	1,255/日	1,245/日
	実績	1,028/日 18%減	727/日 42%減
	(便数差)	▲227	▲518

○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。

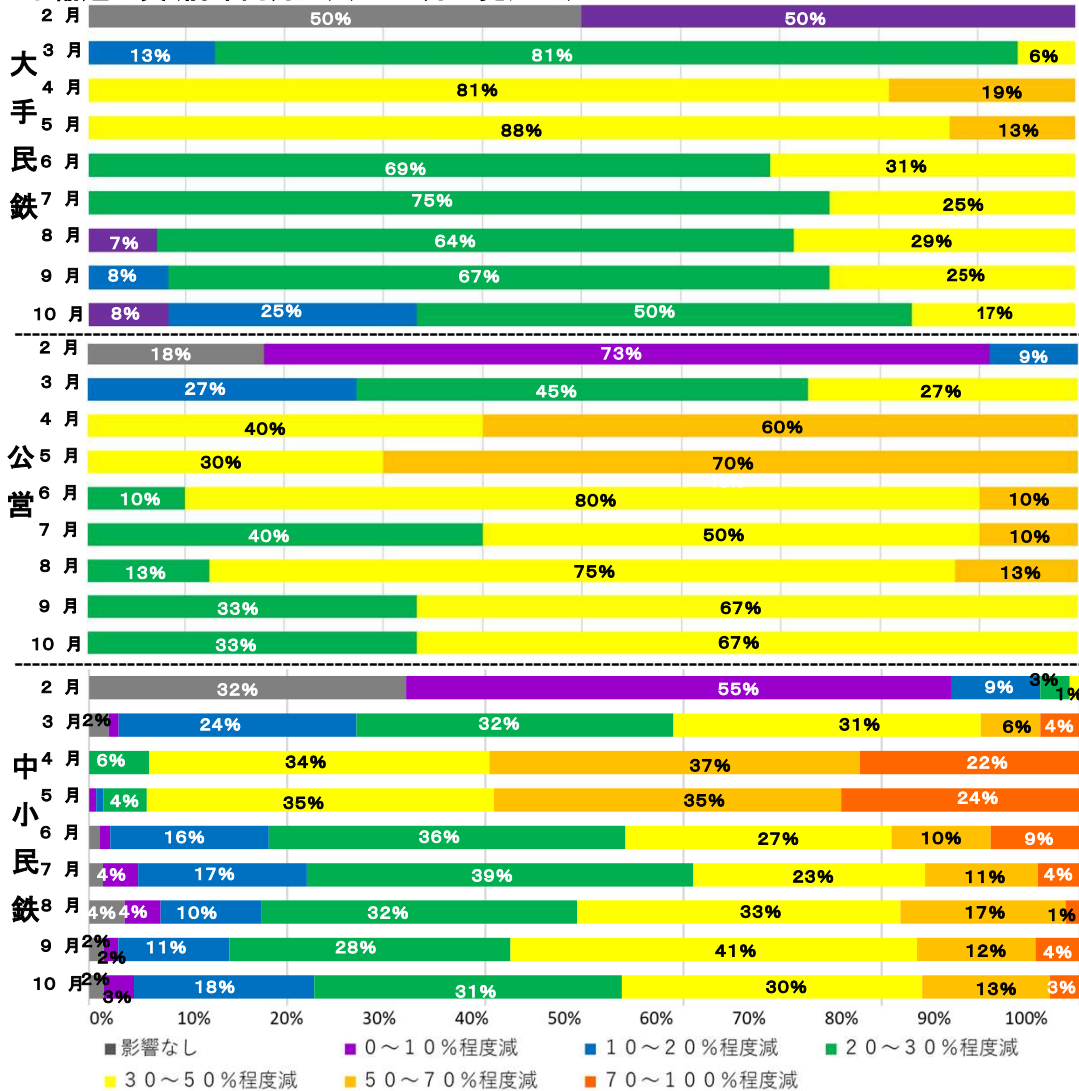
新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響調査（鉄道）

○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7月に引き続き8月もゼロ、公営では7月の10%から8月は13%、中小民鉄では7月の15%から8月は18%となっている。

○9月以降については、大手民鉄・公営でやや改善を見込んでいるが、中小民鉄では、50%以上減少を見込む事業者が9月・10月とも16%となっているなど、引き続き厳しい状況が続くと思われる。

○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54%、47%となっている（先月の調査時点では、それぞれ51%、37%の事業者が活用）。

○輸送人員（前年同月比）（9・10月は見込み）



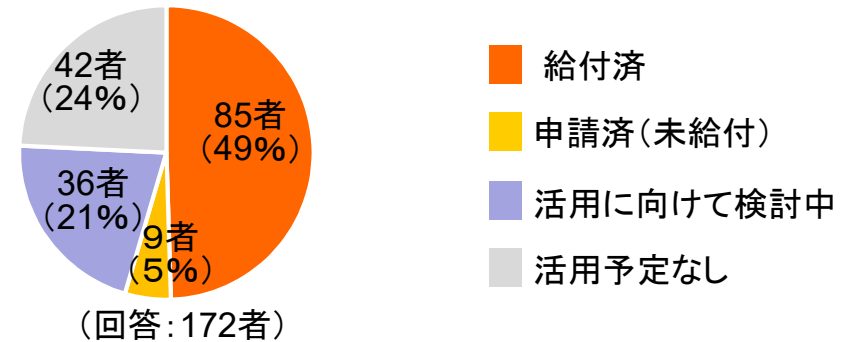
○JR（新幹線等）の輸送人員（8月実績）

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
77%減 (8/3~8/14)	74%減 (8/1~31)	75%減 (8/1~26)	75%減 (8/1~28)	63%減 (8/1~31)	66%減 (8/1~31)

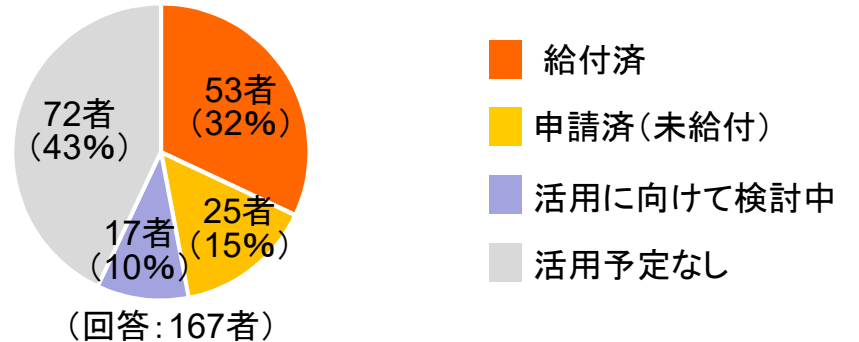
○支援の活用状況

【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～9月は全事業者が運休予定。

○旅客運輸収入（前年同月比）（9・10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。		
4～9月	収入ゼロ	収入ゼロ
10月	見込みたたず	

【クルーズ船】

- ・ 3月～9月 全事業者が運休
- ・ 10月 見込みたたず

○支援の活用状況

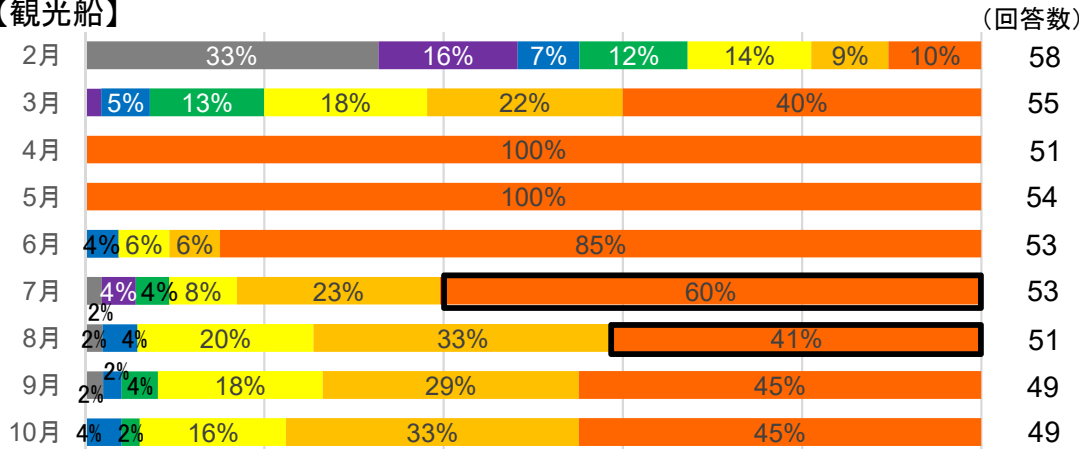
- ・ 資金繰り支援については、約7割の事業者が給付済
- ・ 雇用調整助成金については、約6割の事業者が給付済

○観光船については、7月より改善しているものの、8月における運送収入が70%以上減少した事業者が4割以上に及んでおり、引き続き厳しい状況。
 ○観光船以外については、8月における運送収入が50%以上減少した事業者が7月より拡大し、5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79%の事業者が活用しており、78%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を72%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、69%が活用、42%が給付済み）。

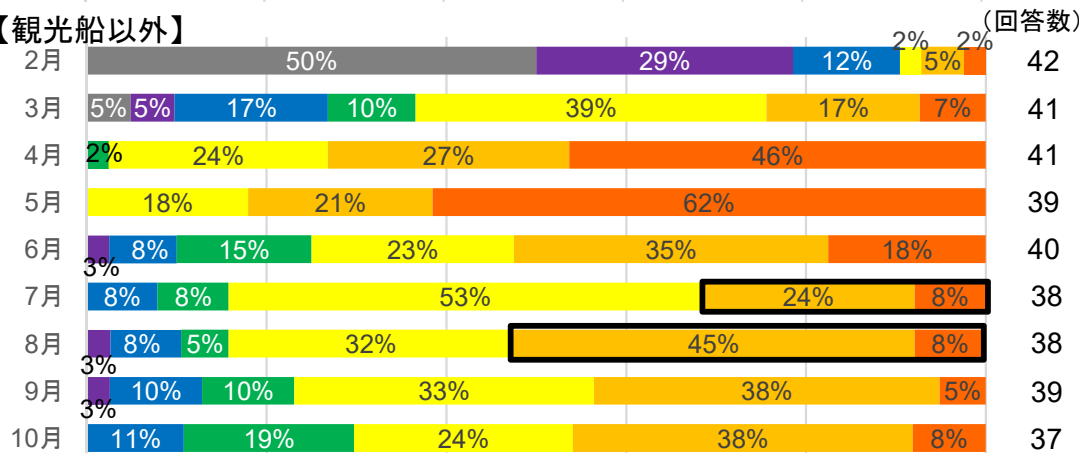
○運送収入（前年同月比）（9・10月は見込み）

■ 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】



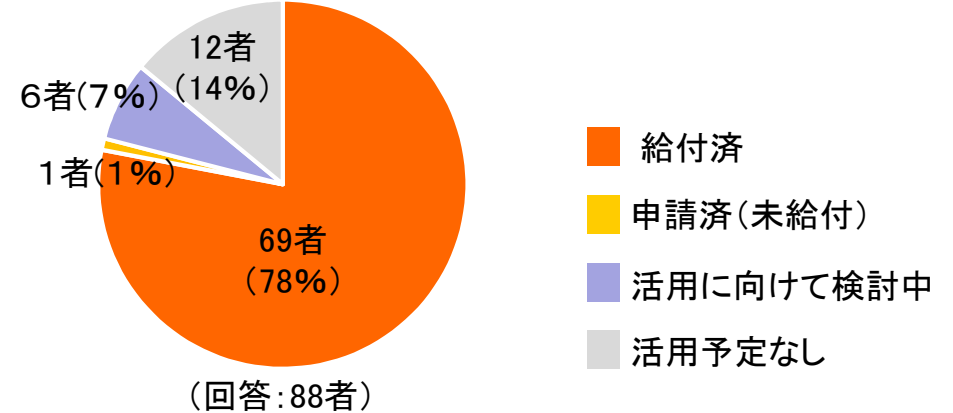
※輸送人員も概ね同様の傾向。

※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。

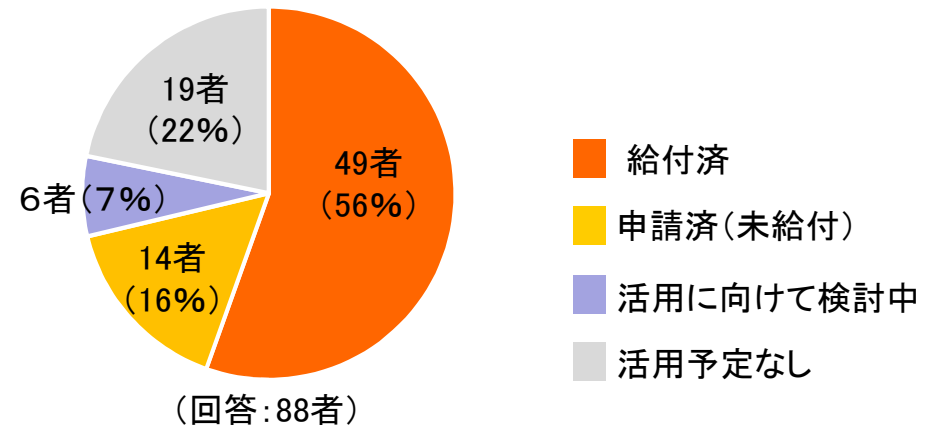
○支援の活用状況

【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】

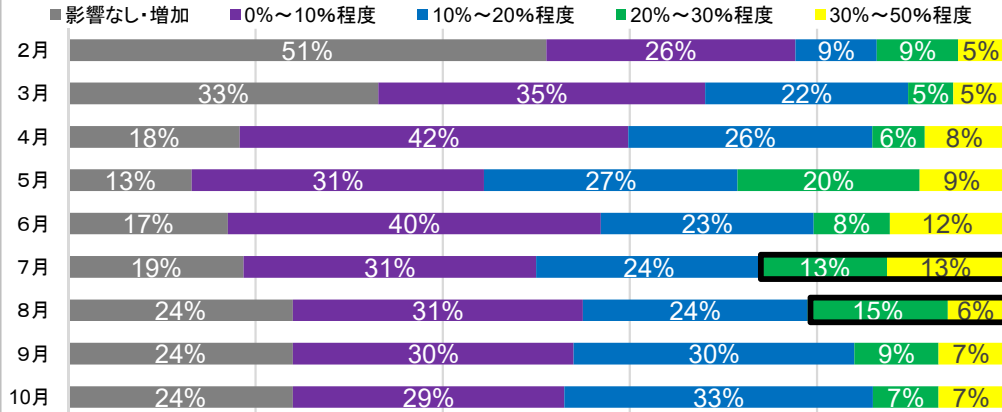


※調査方法：内航海運（旅客）事業者88者（総事業者964者）に対して業界団体・各地方運輸局等より影響をヒアリング

※屋形船東京都協同組合を含む

- 運送収入については、20%以上減少した事業者が、7月は全体の26%であったが、8月は21%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、完成自動車等の荷動きが引き続き低調傾向であり、8月は鉄鋼厚板等について34%、完成車等については23%減少。
- 支援制度については、資金繰り支援を42%の事業者が活用しており、34%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を44%の事業者が活用し、29%の事業者が給付済みとなっている。

○運送収入(前年同月比)(9・10月は見込み)



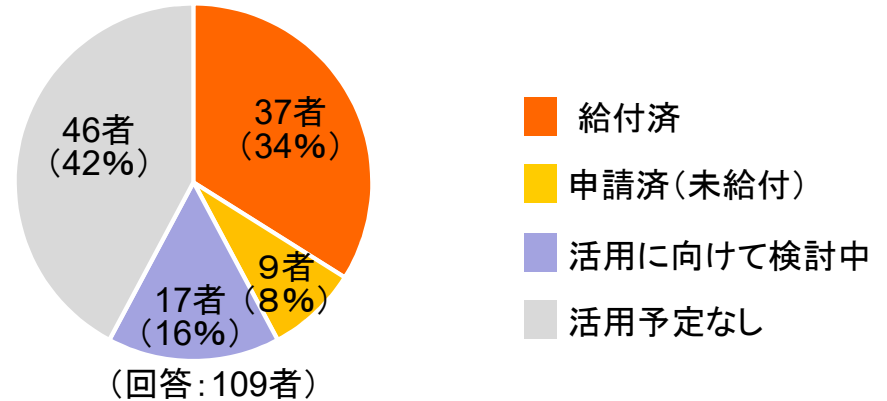
品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの(前年同月比)

- 3月 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19% (9・10月は見込み)
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：▲25%
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：▲29%
完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲19%

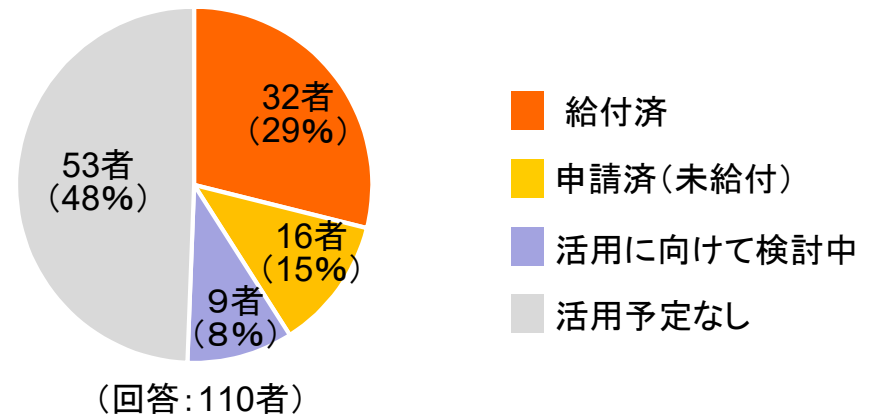
○支援の活用状況

【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)



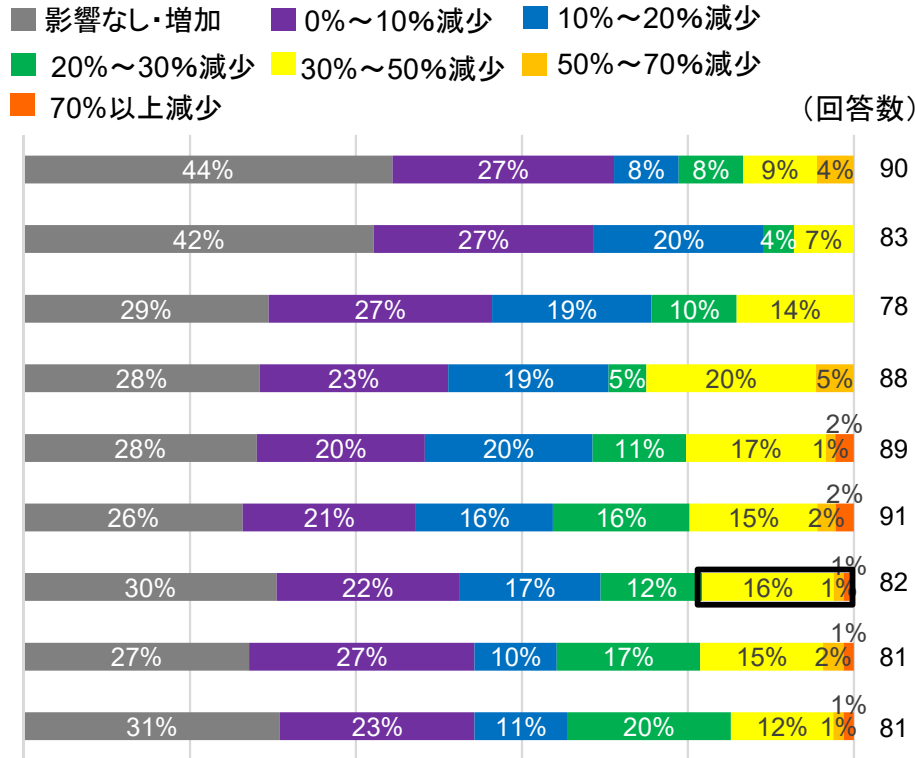
【雇用調整助成金】



○売上については、30%以上減少した事業者が、8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28%、18%となっている。

○売上金額（前年同月比）（9・10月は見込み）



<参考> 取扱貨物量全体（前年同月比）

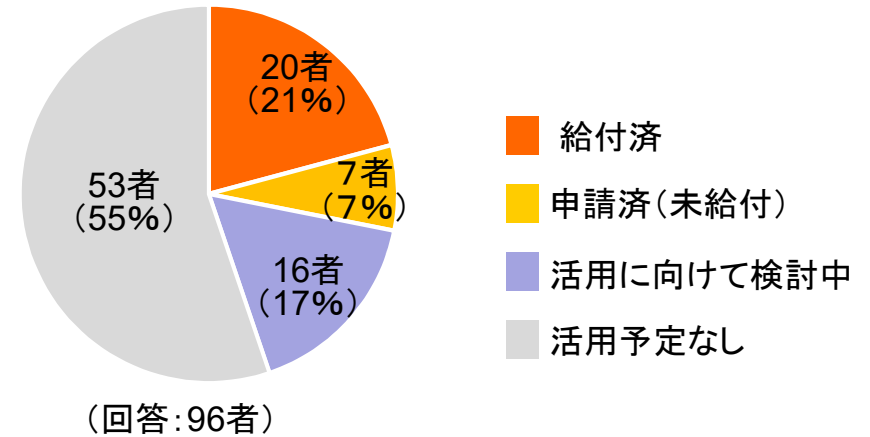
- 【4月実績】14,723千トン（19.3%減少）
- 【5月実績】12,798千トン（26.1%減少）
- 【6月実績】14,261千トン（22.3%減少）
- 【7月実績】15,562千トン（17.7%減少）

（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）

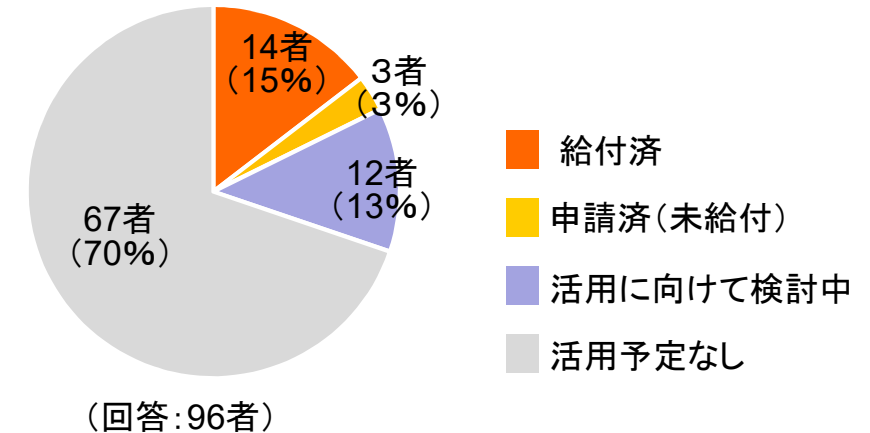
○支援の活用状況

【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】

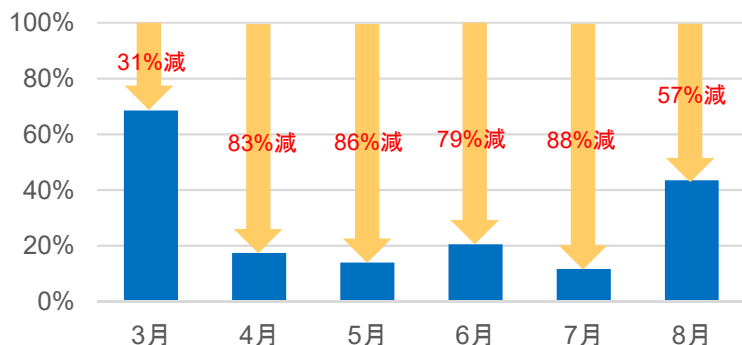


- 新規受注量については、8月はコロナ禍以前からの国内の商談が内定した結果により一時的に増加。一方、世界的経済の悪化から海上輸送が減少し、新造船の発注も減少。加えて、世界的な人の移動規制により新規商談が停滞しており、依然として厳しい状況。
- 国の支援制度については、資金繰り支援を活用している事業者は21%、雇用調整助成金を活用している事業者は6%、雇用調整助成金の活用を検討している事業者は32%となっており、国の支援制度の活用等は増加傾向にある。

○新規受注の推移について

- ・操業維持のため、国内の受注を優先しているが、世界経済の悪化に伴い、新造船発注の減少や人の移動制限による新規受注の商談停滞により、依然として厳しい状況。
- ・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、通常2年以上必要な手持工事量が1年程度まで低下。

新規受注量の推移（2020年）



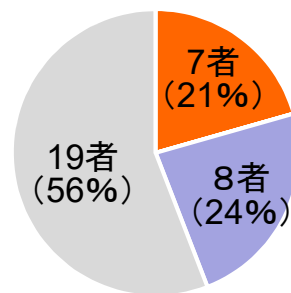
※総トンベース
※5年間の平均受注量（1ヶ月あたり）に対する割合

※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

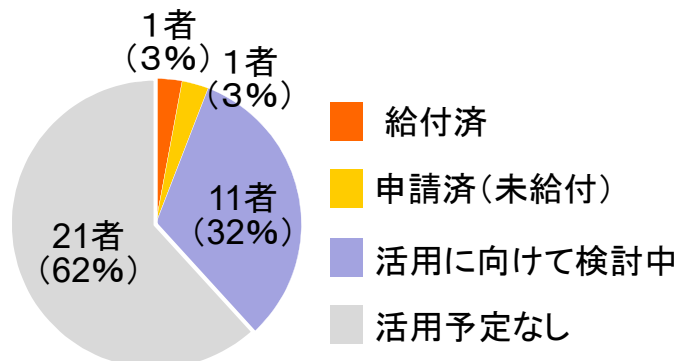
【資金繰り支援】

（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）

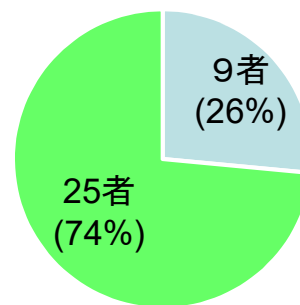
【雇用調整助成金】



（回答：34者）

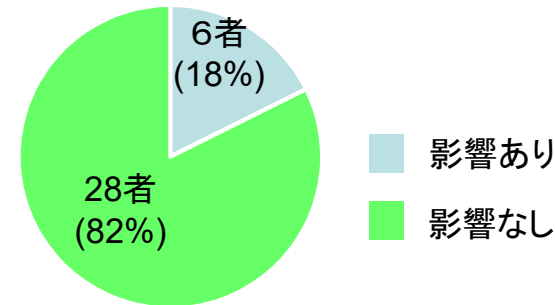
○調達の遅れ

・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

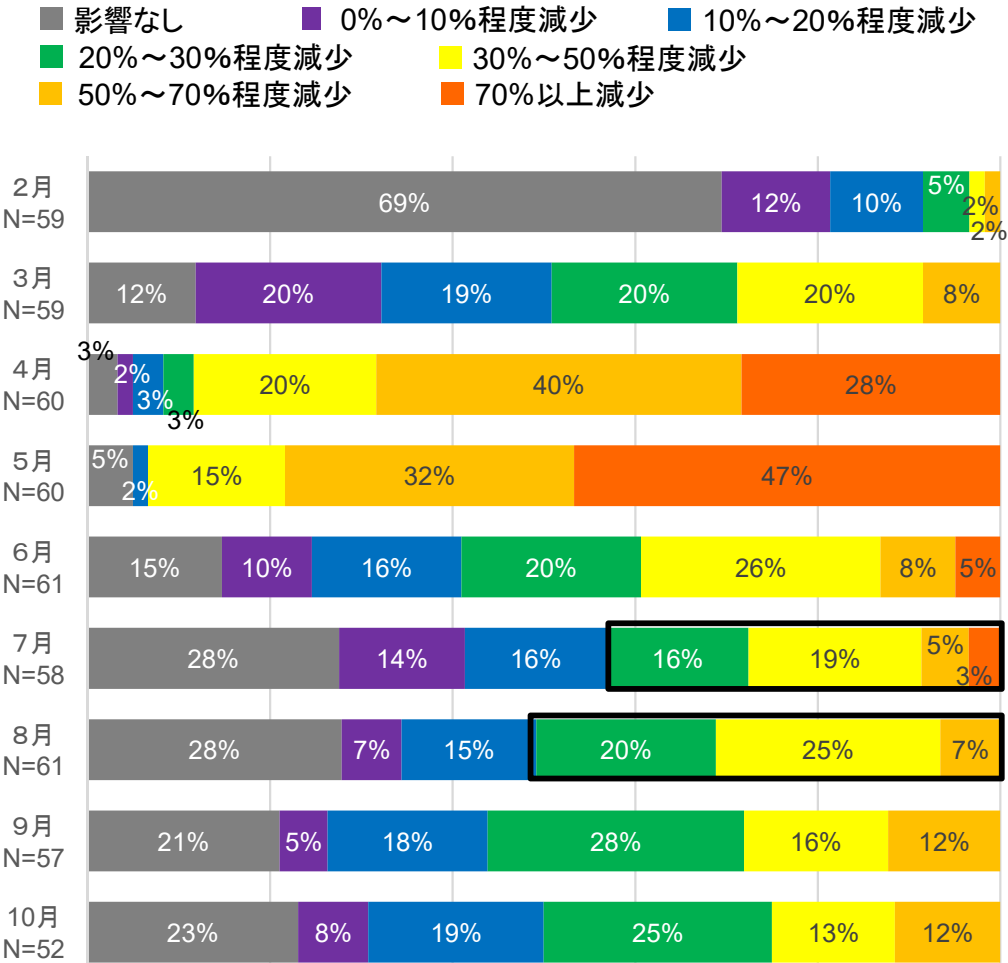
・外国製機器類の運転調整のための外国人エンジニアの入国許可が出ないため、引渡の遅れの影響がでている。



○売上金額については、20%以上売上げが減少したと回答した道の駅が、7月は全体の43%であったのが、8月には52%とやや悪化。なお、影響なしと回答した道の駅は約3割であり、7月の調査時点から横ばい。

○国の支援制度のうち、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割の道の駅が活用しており、7月の調査時点から概ね横ばい。

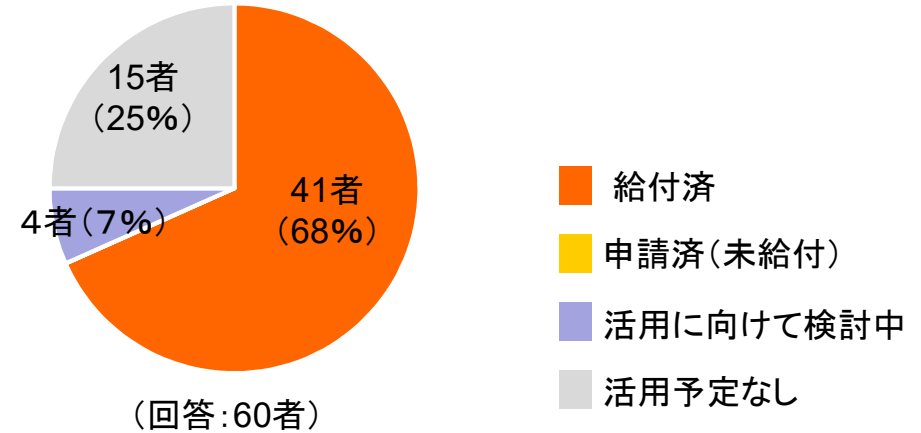
○売上金額(前年同月比)(9・10月は見込み)



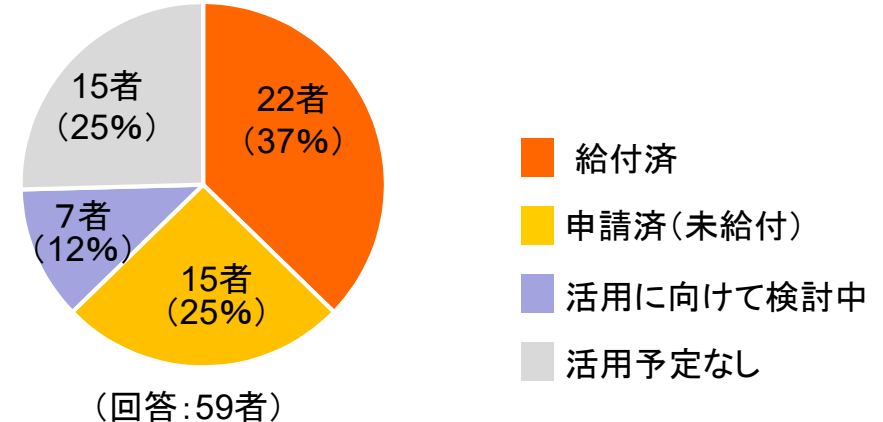
○支援の活用状況

【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)



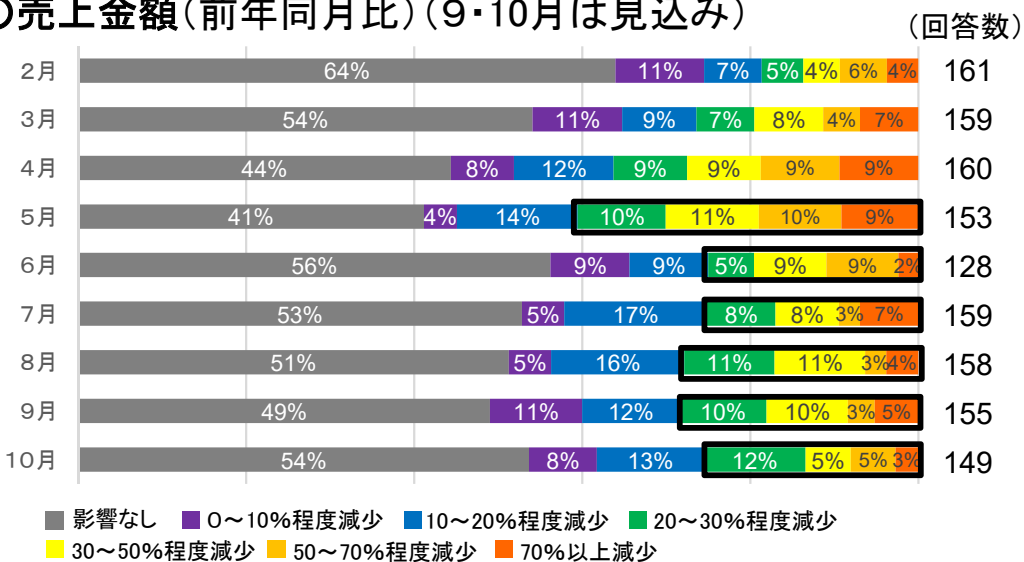
【雇用調整助成金】



※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、6～8月は25%程度であり、9月以降も同程度の水準が見込まれている。
- 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66%、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)(9・10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8月31日1747.53
 ▲362.22(▲17.2%)

【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8月31日49,200円
 ▲32,050円(▲39.4%)

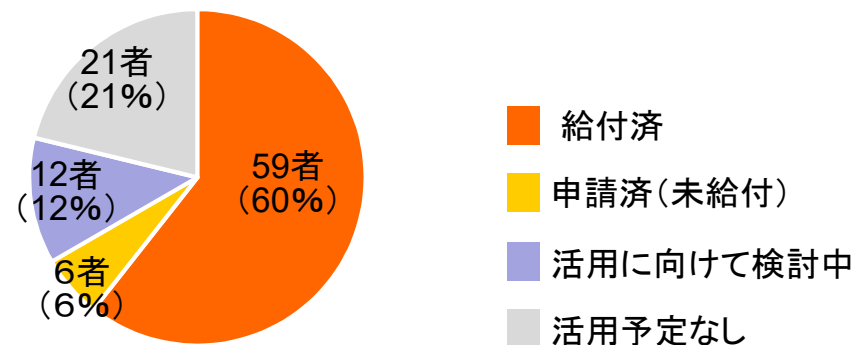
【商業施設特化型REIT】(例: 日本リテールファンド投資法人)

2019年12月30日233,300円 ⇒2020年8月31日159,900円
 ▲73,400円(▲31.5%)

○支援の活用状況

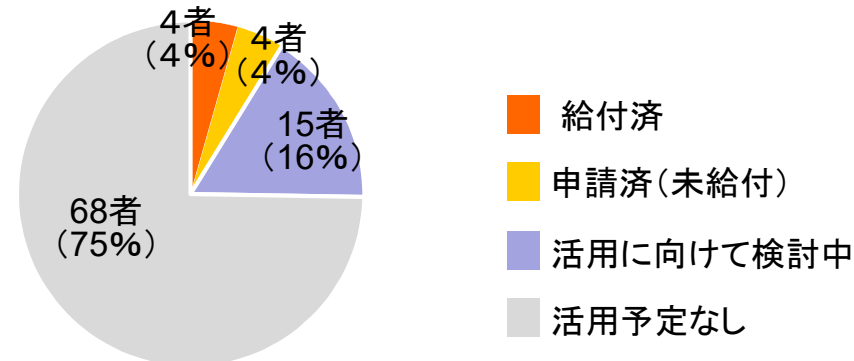
【資金繰り支援】

(政府系・民間金融機関による融資、持続化給付金等)



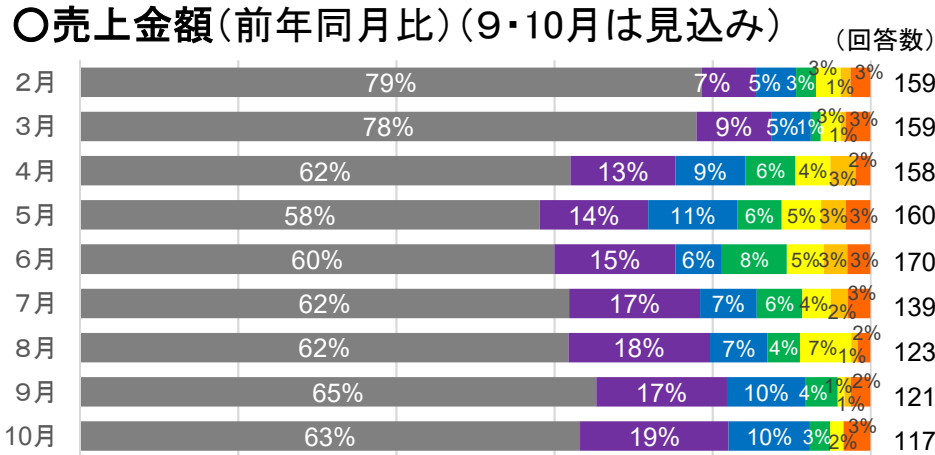
(回答:98者)

【雇用調整助成金】

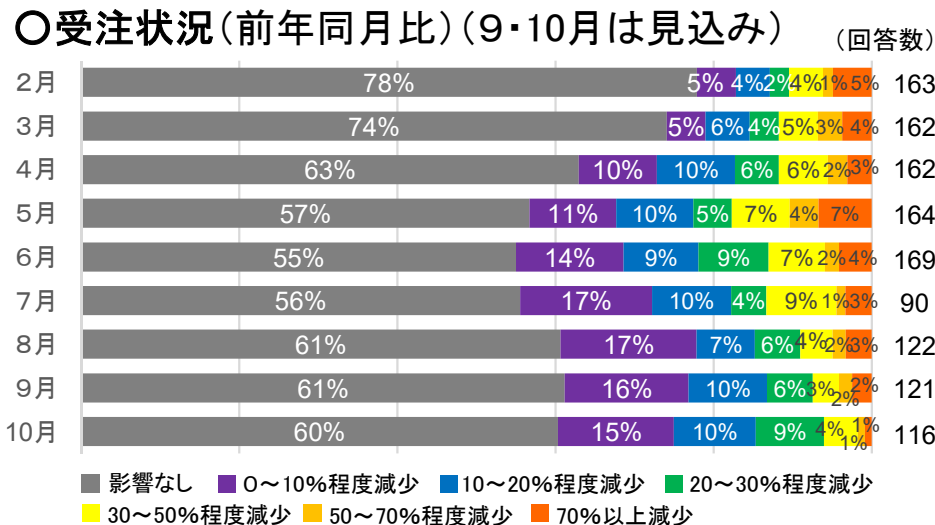


(回答:91者)

- 売上金額については、前年同月比で20%以上減少した事業者は、8月は7月より1ポイント減って約14%であり、9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、8月は7月とほぼ同様の全体の約4割であり、9月以降も同様の傾向。
- 支援制度について、資金繰り支援を27%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9%となっている。

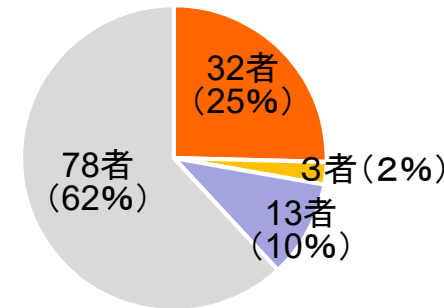


※売上が減少している企業には、「昨年の好調の反動や案件の出現時期の影響であり、コロナの影響による減少ではない」と回答しているものも含む



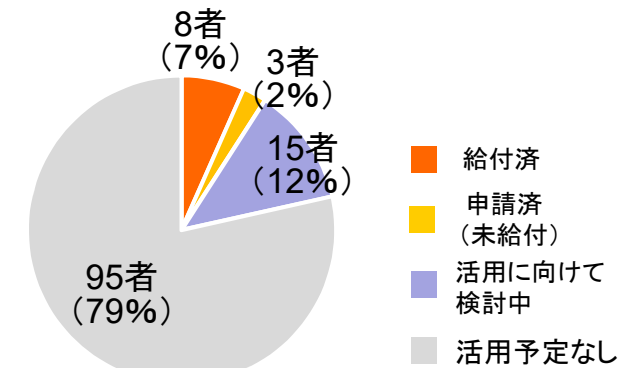
○支援の活用状況

【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)



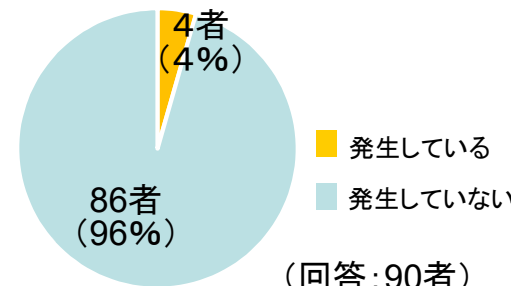
(回答:126者)

【雇用調整助成金】



(回答:121者)

○住宅資材の遅れが発生しているか

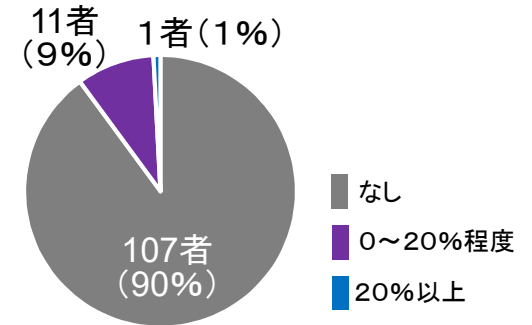


(回答:90者)

※「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)

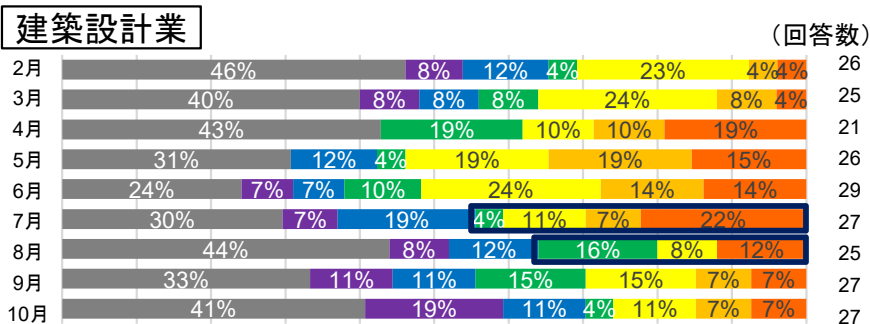
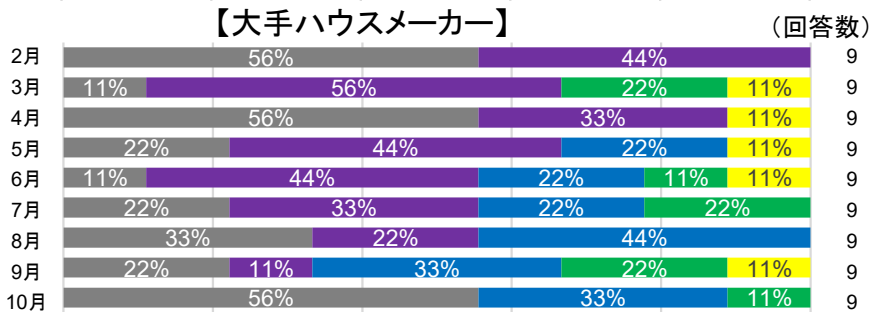
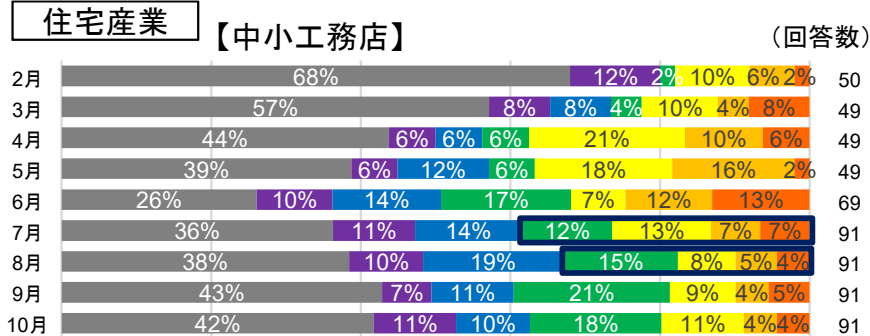


(回答:119者)

- 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、7月の39%に対し8月は32%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、7月の44%に対し8月は36%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)における国の支援制度については、資金繰り支援は約7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13%の事業者が活用している。

○売上金額(前年同期比)(9・10月は見込み)

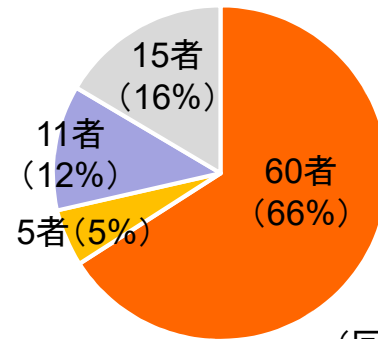
■ 影響なし・増加 ■ 0～10%程度減少 ■ 10～20%程度減少 ■ 20～30%程度減少
 ■ 30～50%程度減少 ■ 50～70%程度減少 ■ 70%以上減少



○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)

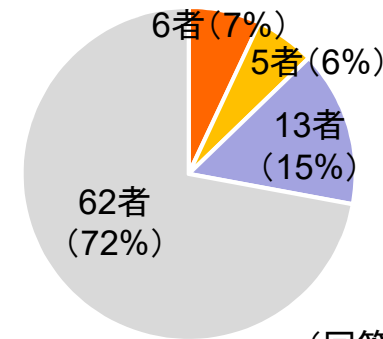
住宅産業(中小工務店)



(回答:91者)

【雇用調整助成金】

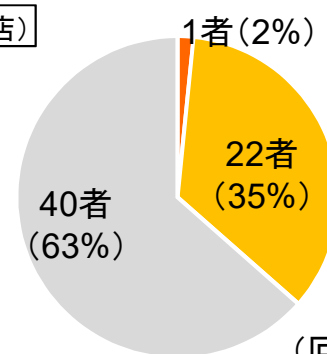
住宅産業(中小工務店)



(回答:86者)

○部材供給遅延の影響

住宅産業(中小工務店)



(回答:62者)

※調査方法:住宅産業事業者大手9社、中小91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):8月25日～31日