

令和 2 年 4 月 30 日

## 新型コロナウイルス感染症の拡大と政府による自粛要請が 公共交通に与える影響試算

一般社団法人 日本モビリティ・マネジメント会議

### 【ダイジェスト】

- ・ 新型コロナウイルス感染症の流行拡大と政府による移動自粛によって、公共交通の利用者が大幅かつ急激に減少。2020 年 4 月は、航空や新幹線などの都市間交通は対前年同月比で約 9 割、都市内鉄道・バス等は約 6 割減少。
- ・ 公共交通サービス提供事業者の多くが、経営が危機的状況に陥りつつあり、緊急の支援が必要な状態。このままでは近い将来、公共交通でのサービス提供が困難となり、国民の方々の生活や企業等の経済に深刻な影響の発生が懸念。
- ・ 公共交通各社の過去の旅客収入実績と国土交通省等が公表した 2020 年 3 月の減収率に基づき、新型コロナウイルスの影響期間に応じた 4 つのシナリオで推計減少額を算出。その結果、公共交通部門全体で年間最大 8.3 兆円（なお、最小は 3.5 兆円）の減収が推計された。
- ・ 地域公共交通サービスに密接する、中小交通事業者が主体の交通手段（バス・タクシー・地方鉄道等）に限定すると、少なくとも年間最大 2.3 兆円（なお、最小は 1 兆円）程度という減収に対する支援が必要と推計された。

### 1. 問題意識

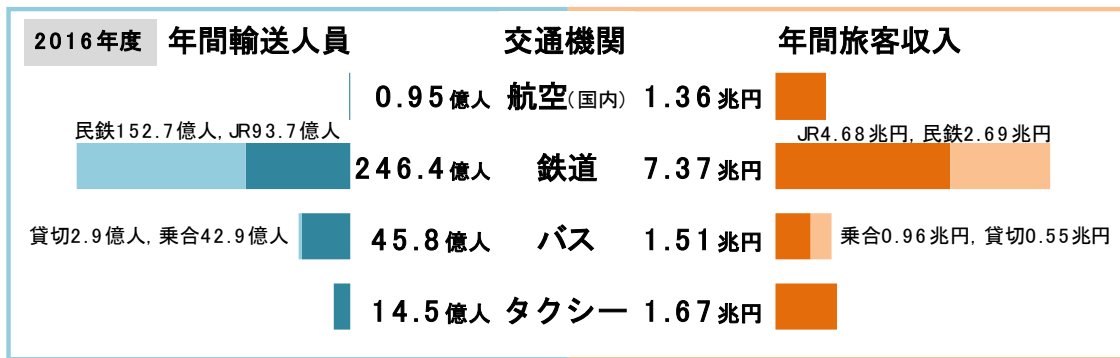
新型コロナウイルスの感染症の拡大に伴い、インバウンド観光客の減少や、出控え等による人々の移動の減少が発生している。加えて政府による「緊急事態宣言」の全国への発令や休業要請等により、社会的接触を 8 割削減することが安倍総理大臣より要請された。その帰結として、人々の移動は大幅に減少し、移動を支える公共交通事業者の経営状況も急激に悪化し、倒産した事業者も発生し始めている。

これに対して政府は、事業者への支援策として各種助成金等による経営支援策を打ち出している。しかし、公共交通事業は固定費が占める割合が非常に大きい産業であること、急激な需要の変化に追従しにくい業種であること、加えて日々の人々の移動を支える公益性が高く、運行を急に止めることができないことから、現在打ち出されている一般的な経営支援制度では不十分な状況となっている。

こうした移動需要の急激な低下により、多くの公共交通事業者が経営の危機に立たされているが、新型コロナウイルスの感染拡大前でも深刻なバスドライバーの不足など、安定的な公共交通サービス提供の継続に対し困難な問題に直面していた。

特に公共交通は経済や人々の暮らしへ直結するライフラインであり、今日の緊急事態宣言下における活動の大幅自粛を伴う感染症対策を行うことで、公共交通の収入が大幅に減少することで多くの公共交通サービス提供事業者が経営困難となり、その結果、新型コロナウイルス感染の影響が収まった後、鉄道やバス、船舶、タクシーのサービス提供力が大幅に減少し、経済の回復にも大きな影響を残すことが強く危惧される。

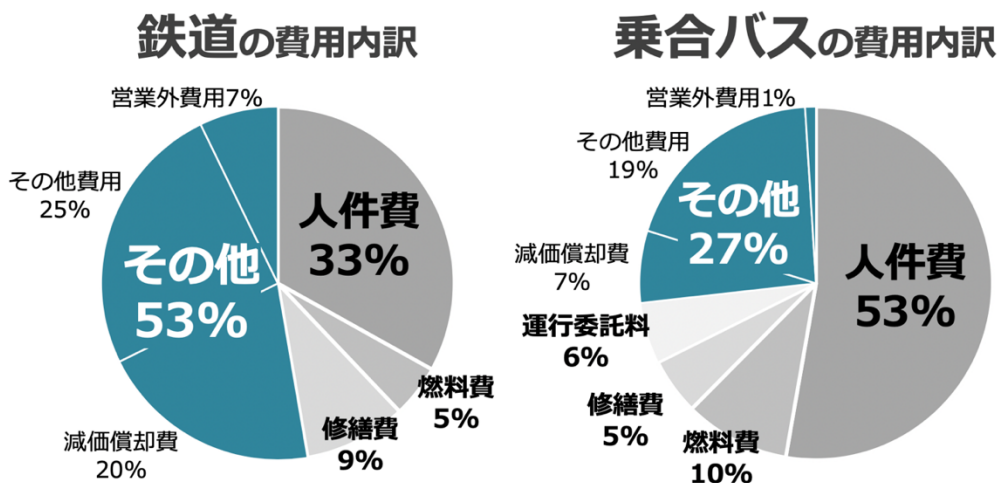
については、本レポートでは、この度の感染症対策を含めたコロナショックによって、公共交通サービス提供事業者への経営の影響度を検討するため、どの程度の収入が減少するか、換言すれば、将来の公共交通サービスの維持のため、どの程度の金額の支援が必要かを推計することとした。



全タク連 輸送人員及び営業収入の推移、国土省 数字でみる自動車2019、鉄道統計年報、平成28年度国内輸送実績

図1 公共交通機関の年間輸送人員と年間旅客収入

<出典：太田恒平（2020）：数字で見る鉄道への新型コロナウイルスの影響、くらしの足をなくさない緊急フォーラム、2020年4月24日>



<出典：国土交通省バス産業勉強会「バス産業勉強会報告書～バス産業の向かうべき方向性>

図2 公共交通事業の支出構造

## 2. 試算の概要

### (1) 分析の方法

公共交通事業者の売り上げの減少額について、既存の統計から集計した年間旅客収入（図 1）をもとに、国土交通省調査等による売上減少率を乗じ、求める。なお、1 ヶ月あたりの旅客収入は、計算の便宜上、年間旅客収入を日数で按分したものとする。

### (2) 使用データ

#### 1) 旅客収入データ

分析で使用する旅客収入データは、2016 年度の各交通手段の営業収入を表 1 に示す資料より引用した。

表 1 旅客収入額データ

| 交通機関       | 旅客収入額(億円) | 出典                                                                                 |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------|
| タクシー       | 16,660    | H28 全タク連「輸送人員及び営業収入の推移」                                                            |
| バス(一般乗合)   | 8,352     | 総収入・輸送人員:H28 国交省「数字でみる自動車 2019」<br>バス(一般乗合と高速乗合の割合):H20 国交省「バス産業の収支構造と他産業との比較について」 |
| バス(高速乗合)   | 1,239     |                                                                                    |
| バス(貸切)     | 5,517     |                                                                                    |
| 鉄道(JR 新幹線) | 23,725    | 総収入・輸送人員:H28 国交省「鉄道統計年報」<br>新幹線の内訳:H28 JR 各社の IR 資料                                |
| 鉄道(JR 在来線) | 23,107    |                                                                                    |
| 鉄道(大手民鉄)   | 16,902    |                                                                                    |
| 鉄道(中小民鉄)   | 4,223     |                                                                                    |
| 鉄道(公営)     | 5,762     |                                                                                    |
| 航空(国内)     | 13,557    | H28 国交省「平成 28 年度国内輸送実績」                                                            |
| 航空(国際)     | 9,319     | H28 JAL/ANA IR 資料                                                                  |
| 船舶         | 2,899     | H28 国交省「海事関連統計」                                                                    |

## 2)新型コロナウイルスの感染拡大による減収率

新型コロナウイルスの感染拡大に伴う減収率は、2020 年 3 月は国土交通省が調査した、交通手段別の実績値を原則用い、公表されていない交通手段については類似の交通手段の値を参考に設定した。4 月以降については、本レポート作成時では実績値が明らかとなっていないため、各社のプレスリリースや新聞報道を参考に、新幹線や航空等の都市間の移動は 9 割、都市間の移動を担うタクシーやバス（一般乗合）、JR 在来線や私鉄は 6 割減少すると仮定した（表 2）。

表 2 旅客の減少率データ

| 交通手段       | 3 月 |                                       | 4 月以降（緊急事態宣言影響下） |                         |
|------------|-----|---------------------------------------|------------------|-------------------------|
|            | 減少率 | 出典                                    | 減少率              | 仮定                      |
| タクシー       | 32% | 全タク連「新型コロナウイルス感染症の影響による営業収入及び輸送人員の変化」 | 60%              | 都市内移動は需要 6 割減を仮定        |
| バス(一般乗合)   | 14% | 国土交通省資料*                              | 60%              | 都市内は 6 割減を仮定            |
| バス(高速乗合)   | 31% |                                       | 90%              | 都市間は 9 割減を仮定            |
| バス(貸切)     | 76% |                                       | 90%              |                         |
| 鉄道(JR 新幹線) | 54% |                                       | 90%              |                         |
| 鉄道(JR 在来線) | 30% | 存在しないため民鉄・公営と同等として算出                  | 60%              | 都市内移動は需要 6 割減を仮定        |
| 鉄道(大手民鉄)   | 24% | 国土交通省(減収幅の中央値から概算)                    | 60%              |                         |
| 鉄道(中小民鉄)   | 34% |                                       | 60%              |                         |
| 鉄道(公営)     | 34% |                                       | 60%              |                         |
| 船舶         | 37% |                                       | 90%              | 都市間は 9 割減を仮定            |
| 航空(国内)     | 50% | 国交省資料(予約数ベース)                         | 90%              | 事業者発表内容を参考に設定(GW の予約状況) |
| 航空(国際)     | 74% |                                       | 90%              |                         |

国土交通省資料:「新型コロナウイルス 感染症に伴う業界の影響について(令和 2 年 3 月 31 日時点まとめ)」

## ■公共交通の減収状況に関する資料(主に 2020 年 4 月に関する情報)

### 【タクシー】

東北地方におけるタクシー事業へのヒアリングによると、青森市、鹿角市、釜石市、二戸市のタクシー事業者が、4 月以降の収入は前年比 **50%以上減少**と回答。(井原雄人「コロナウイルス影響下における交通事業者の現状と取組事例紹介」、くらしの足をなくさない緊急フォーラム、2020/4/24)

### 【バス】

熊本都市圏 3 社では、2020 年 4 月 1~20 日の輸送人員は前年同月比が 54%(**▲46%**)。(熊本都市バス「新型コロナウイルスの感染拡大を受けた熊本県内乗合バス事業者の対応について」くらしの足をなくさない緊急フォーラム、2020/4/24)

### 【鉄道】

新幹線・JR 特急

| 会社/路線   | 平日          | 土日          | 期間      | 出典 |
|---------|-------------|-------------|---------|----|
| 東海道     | <b>90%減</b> |             | 4/08-15 | 1  |
| 山陽      | <b>89%減</b> | <b>93%減</b> | 4/13-19 | 2  |
| JR東各線   | <b>87%減</b> | <b>94%減</b> | 4/13-19 | 3  |
| 北陸      | <b>93%減</b> | <b>96%減</b> | 4/13-19 | 2  |
| JR東日本   | <b>?</b>    | <b>94%減</b> | 4/13-19 | 3  |
| JR西日本   | <b>90%減</b> | <b>95%減</b> | 4/13-19 | 2  |
| 特急 瀬戸大橋 | <b>82%減</b> |             | 4/08-15 | 4  |

都市内輸送

| 会社/路線       | 平日          | 土日          | 期間      | 出典 |
|-------------|-------------|-------------|---------|----|
| JR 山手線      | <b>68%減</b> | <b>87%減</b> | 4/13-19 | 3  |
| JR 近畿圏      | <b>73%減</b> | <b>80%減</b> | 4/13-19 | 2  |
| 関東 東京メトロ    | <b>60%減</b> | -           | 4/9     | 5  |
| 大手 東急       | <b>6割減</b>  | -           | 4/9     | 5  |
| その他 湘南モノレール | <b>6割減</b>  | <b>8割減</b>  | 不明      | 6  |
| 他 銚子電鉄      | <b>8割減</b>  |             | 不明      | 7  |

資料：太田恒平「数字で見る鉄道への新型コロナウイルスの影響」、くらしの足をなくさない緊急フォーラム、2020/4/24

出典：1)ニュースイッチ「【新型コロナ】東海道新幹線の全臨時列車が運休、利用は前年比 59%減」、2)JR 西日本「先週のご利用状況について」、3)NHK「JR 東日本 週末の利用者 都内のターミナル駅は 9 割近く減少」、4)JR 四国「新型コロナウイルス感染症による影響と対応について」、5)東洋経済「鉄道各社、コロナ禍で不安な「今後の業績動向」、6)日経新聞「神奈川県内モノレールや路線バス、運行本数削減」、7)読売新聞「銚子電鉄、存続の危機…乗客 8 割減・2 駅で窓口業務休止」

JR 東海の 2020 年 4 月 26 日までの利用者数の対前年同月比は、名古屋近郊の在来線：43% (**▲57%**)、東海道新幹線：11% (**▲89%**) (JR 東海「2020 年度月次利用状況」、2020/4/27)

### 【航空】

全日本空輸、日本航空(ともに 2020 年 4 月 22 日発表プレスリリース)によると、2020 年度ゴールデンウィーク期間の総予約数の対前年比は、全日本空輸が国内線 10.9% (**▲89.1%**)・国際線 3.9% (**▲96.1%**)、日本航空が国内線 12.7% (**▲87.3%**)・国際線 2.4% (**▲97.6%**)。

### (3) 試算のシナリオ

試算のシナリオは、新型コロナウイルスの影響期間に応じ、以下の4シナリオを想定した。それぞれのシナリオに応じて公共交通需要の回復状況を回復率として設定した（表3）。

**【楽観シナリオ1】** 5月に「緊急事態宣言」が解除され、6月から徐々に交通需要が回復する。

**【楽観シナリオ2】** 5月に「緊急事態宣言」が解除され、6月から徐々に交通需要が回復するが、出張等の会議が一部オンライン会議に代替され、完全には回復しない。

**【中期化シナリオ】** 新型コロナウイルスの影響が夏まで延び、学校等の夏休み（8月）明けに「緊急事態宣言」が解除され、9月から次第に交通需要が回復する。

**【長期化シナリオ】** 新型コロナウイルスの影響が年末（12月）まで延び、「緊急事態宣言」が解除され、令和3年1月から徐々に次第に交通需要が回復する。

表3 設定シナリオと公共交通需要の回復率

|         | 楽観シナリオ1<br>(5月解除, 徐々に回復) | 楽観シナリオ2<br>(5月解除<br>需要回復遅い) | 中期化シナリオ<br>(8月解除, 徐々に回復) | 長期化シナリオ<br>(年内解除, 徐々に回復) |
|---------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 2020年3月 | 3月の減収実績                  |                             |                          |                          |
| 4月      | 8日まで3月の減収実績、9日以降回復率0%    |                             |                          |                          |
| 5月      | 0%                       | 0%                          | 0%                       | 0%                       |
| 6月      | 50%                      | 50%                         | 0%                       | 0%                       |
| 7月      | 50%                      | 50%                         | 0%                       | 0%                       |
| 8月      | 80%                      | 70%                         | 0%                       | 0%                       |
| 9月      | 80%                      | 70%                         | 50%                      | 0%                       |
| 10月     | 80%                      | 70%                         | 50%                      | 0%                       |
| 11月     | 80%                      | 70%                         | 50%                      | 0%                       |
| 12月     | 80%                      | 70%                         | 50%                      | 0%                       |
| 2021年1月 | 100%                     | 80%                         | 70%                      | 50%                      |
| 2月      | 100%                     | 80%                         | 70%                      | 50%                      |

### 3. 試算結果

公共交通事業者売上減少額の試算結果について、下図に示す。長期化シナリオ（12月まで「緊急事態宣言」が継続）となった場合には、1年間で8.3兆円の減収となり、特に経営難が存続に直結するリスクの高い、大手事業者（JR・大手民鉄・航空・公営鉄道）除く中小交通事業者が主体の交通手段（行政からの支援も得ながら運行しているものが多く含まれる）では2.3兆円の減収となる。5月で「緊急事態宣言」が解除となるもっとも楽観的なシナリオでも、公共交通部門全体で3.5兆円、中小交通事業者が主体の交通手段でも1兆円近くの減収になると推計される。

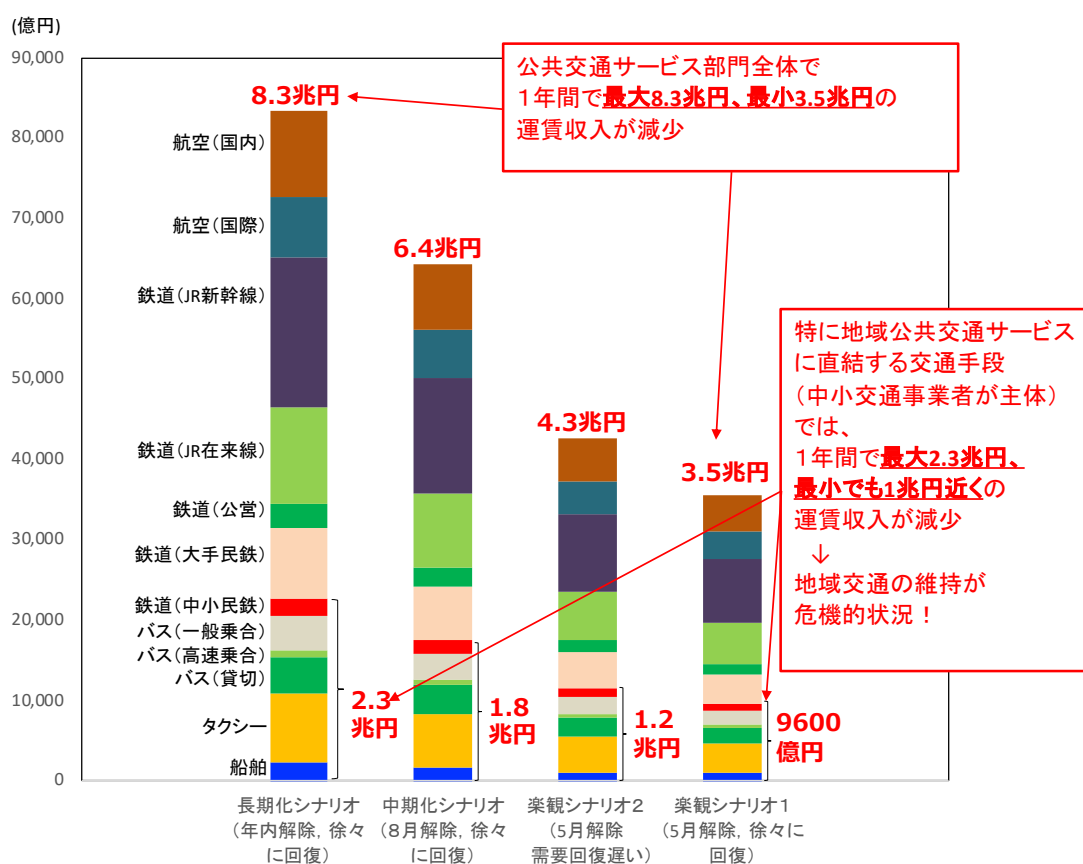


図3 旅客収入減少額の推計結果

表 4 旅客収入減少額の試算結果（内訳）

（単位：億円）

|            | 長期化シナリオ<br>（年内解除,<br>徐々に回復） | 中期化シナリオ<br>（8月解除, 徐々に回復） | 楽観シナリオ2<br>（5 月解除<br>需要回復遅い） | 楽観シナリオ1<br>（5 月解除, 徐々に回復） |
|------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------------|---------------------------|
| 船舶         | 2,200                       | 1,700                    | 1,100                        | 900                       |
| タクシー       | 8,700                       | 6,700                    | 4,400                        | 3,700                     |
| バス(貸切)     | 4,500                       | 3,500                    | 2,400                        | 2,000                     |
| バス(高速乗合)   | 900                         | 700                      | 500                          | 400                       |
| バス(一般乗合)   | 4,200                       | 3,200                    | 2,100                        | 1,700                     |
| 鉄道(中小民鉄)   | 2,200                       | 1,700                    | 1,100                        | 900                       |
| 鉄道(大手民鉄)   | 8,700                       | 6,600                    | 4,400                        | 3,600                     |
| 鉄道(公営)     | 3,000                       | 2,300                    | 1,500                        | 1,300                     |
| 鉄道(JR 在来線) | 12,000                      | 9,200                    | 6,100                        | 5,100                     |
| 鉄道(JR 新幹線) | 18,700                      | 14,500                   | 9,600                        | 8,100                     |
| 航空(国際)     | 7,500                       | 5,900                    | 4,000                        | 3,400                     |
| 航空(国内)     | 10,600                      | 8,200                    | 5,400                        | 4,500                     |
| 合計         | 83,200                      | 64,200                   | 42,600                       | 35,600                    |

※端数処理の関係上，合計が一致しない場合がある