

COVID19感染拡大と 政府による自粛要請が 公共交通に与える影響

神田 佑亮	(呉工業高等専門学校)
太田 恒平	(トラフィックブレイン)
牧村 和彦	(計量計画研究所)
藤井 聡	(京都大学)
鈴木 春菜	(山口大学)
藤原 章正	(広島大学)

研究の背景

- 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
- 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**することが要請
- 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、**倒産や事業縮小した事業者も発生**
- 通常時から厳しい公共交通事業に、**COVID-19が襲来。交通崩壊の危機**

YAHOO! ニュース yusuke0127 0ポイント 最大35%お得 GoToラベルはヤフー

キーワードを入力

トップ 速報 ライブ 個人 特集 みんなの意見 ランキング

主要 国内 国際 経済 エンタメ スポーツ IT 科学 ライフ

路線バス事業者のコロナ倒産は初 「けんちゃんバス」で知られる丸建自動車（株）【埼玉】が民事再生を申請

5/19(火) 15:08 配信

路線バスは通常通り運行継続



丸建自動車(株) (TSR企業コード:310422671、法人番号:2030001041690、上尾市ニツ宮1069、設立1988(昭和63)年5月7日、資本金1500万円、本村建二社長)は5月15日、さいたま地裁に民事再生法の適用を申請し同日、監督命令を受けた。負債総額は約5億円。

申請代理人は加藤剛毅弁護士(武蔵野経営法律事務所、所沢市東町10-18)。

路線バス事業者のコロナ関連倒産は全国初。路線バスは通常通り運行している。

丸建自動車の本社 (TSR撮影)

栃木県内タクシー3社廃業 コロナ禍で需要激減

6/4 9:32

新型肺炎-COVID19-

交通

ツイート

シェア

LINEで送る

BI



廃業した富士交通＝3日午前、小山市大行寺（写真は一部加工しています）

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、外出自粛や観光地での需要激減で県内のタクシー業界が窮地に立たされている。県タクシー協会によると3日までに、小山、栃木両市内の3社が廃業を決め、協会加盟社は93社となった。また下野、日光両市内の2社が休業している。協会の鉢村敏雄（はちむらとしお）専務は「各社とも資金繰りに窮しており、廃業がさらに出かねない」と窮状を訴えている。

目的

- 公共交通の収入の大幅減
 - ➔多くの公共交通サービス提供事業者が**経営困難**
 - ➔Afterコロナの交通サービス提供は？
- COVID-19による公共交通経営への影響度を検討
 - どの程度の収入が減少するか、
 - 換言すれば、どの程度の金額の支援が必要か？



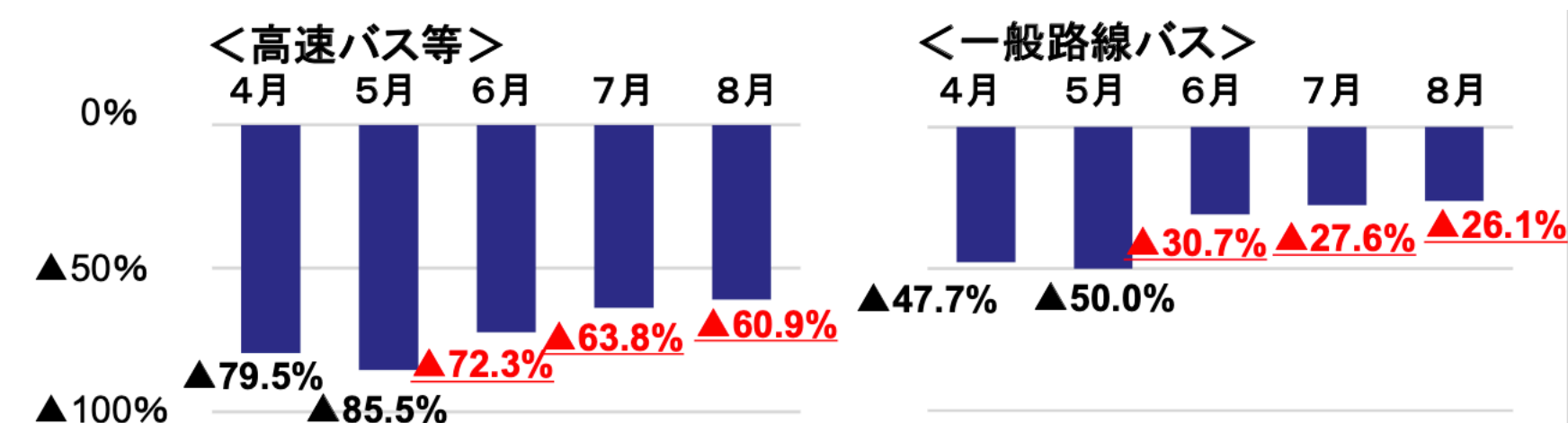
全タク連 輸送人員及び営業収入の推移、国交省 数字でみる自動車2019、鉄道統計年報、平成28年度国内輸送実績

COVID-19の影響による需要減

- 都市間交通で約 9 割，都市内交通で約5～7割減少
- バスの輸送人員（前年同月比）

※出典：国土交通省「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」

※7-8月は見込み



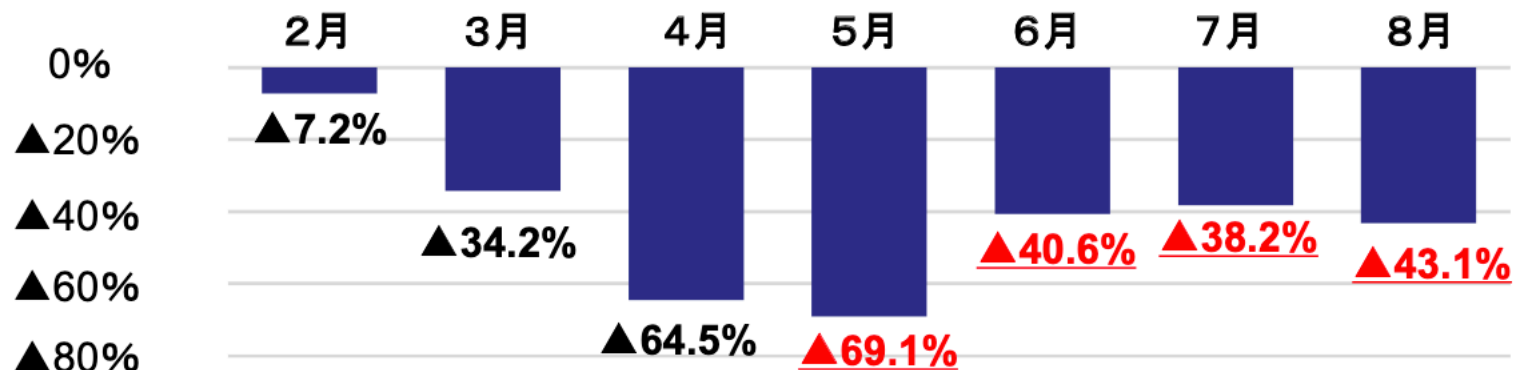
COVID-19の影響による需要減

- 都市間交通で約 9 割，都市内交通で約5～7割減少

- タクシーの輸送人員（前年同月比）

※出典：国土交通省「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」

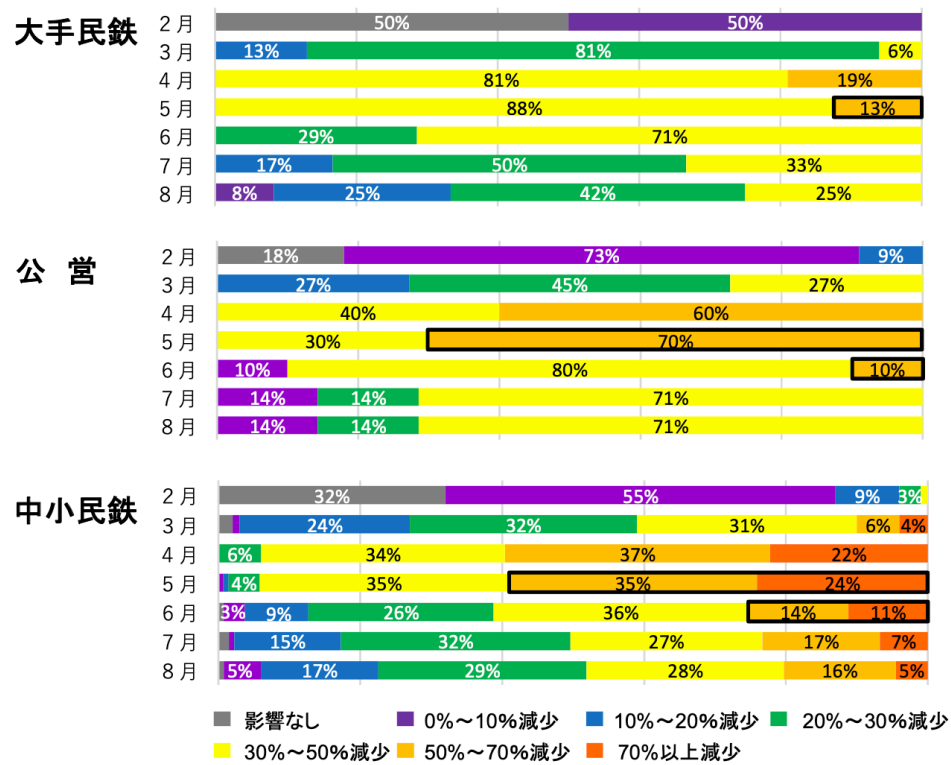
※7-8月は見込み



COVID-19の影響による需要減

- 都市間交通で約 9 割，都市内交通で約5～7割減少
- 鉄道の輸送人員（前年同月比）

※出典：国土交通省「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」



特に，地域の足を支えていた，内部補助の原資となっていた都市間交通が大打撃

JR(新幹線等)の輸送人員(6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
86%減 (6/1～5)	72%減 (6/1～30)	77%減 (6/1～17)	68%減 (6/1～30)	57%減 (6/1～16)	61%減 (6/1～27)

減収額の推計（全国）

推計の方法

- $\sum^m \sum^n R_{m,n} \times \Delta r_{m,n}$
 - R_m : 交通手段mのn月の2016年度の旅客収入額
（年間運賃収入額より日数按分）
 - Δr_m : 交通手段mのn月の対前年同月比旅客減少率
 - 3月：実績値
 - 4月：都市内移動は6割減，都市間移動は9割減
 - 5月以降は別途説明（後述）
- 推計対象期間：2020年3月～2021年2月（12カ月間）
- 航空・鉄道・船舶・バス・タクシーを対象
- 4つのシナリオ
 - **楽観シナリオ1**：6月以降から回復
 - **楽観シナリオ2**：6月以降から回復，ただし回復スピードが遅い
 - **長期化シナリオ**：9月以降から回復
 - **長期化シナリオ**：2021年1月から回復

減収額の推計（全国）

旅客収入額（入力）

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」 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	
鉄道(JR在来線)	23,107	総収入・輸送人員：H28 国交省「鉄道統計年報」 新幹線の内訳：H28 JR各社のIR資料
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」

減収額の推計（全国）

旅客の減少率（入力）

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%	国交省資料（予約数ベース）	90%	都市間は9割減を仮定
航空(国内)	50%		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%	

減収額の推計（全国）

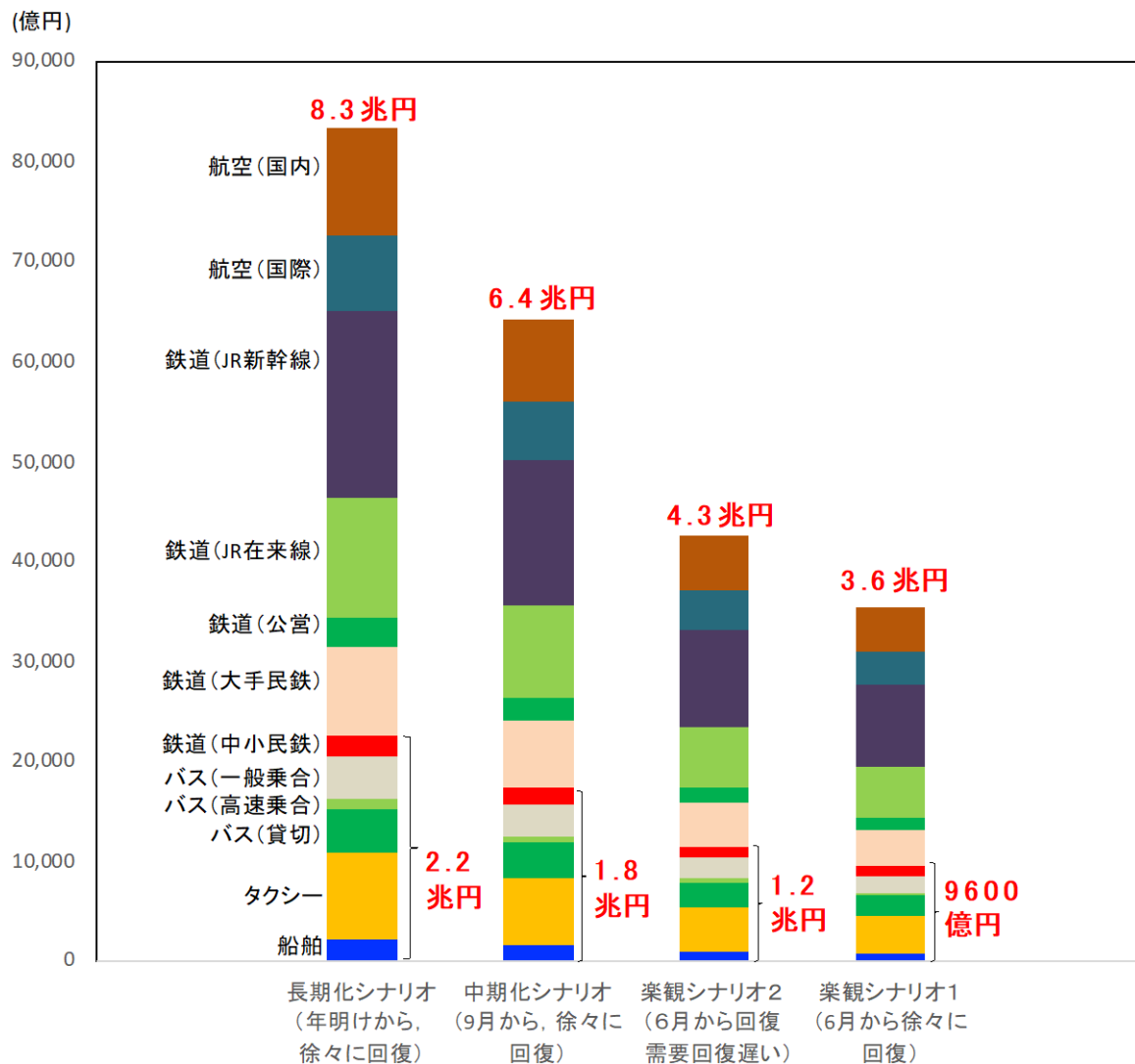
検討シナリオと旅客減少率の設定

※4月減少実績からの回復率

	楽観シナリオ 1 (6月から回復)	楽観シナリオ 2 (6月から回復, 需要回復遅い)	中期化シナリオ (9月から回復)	長期化シナリオ (年明けから回復)
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%

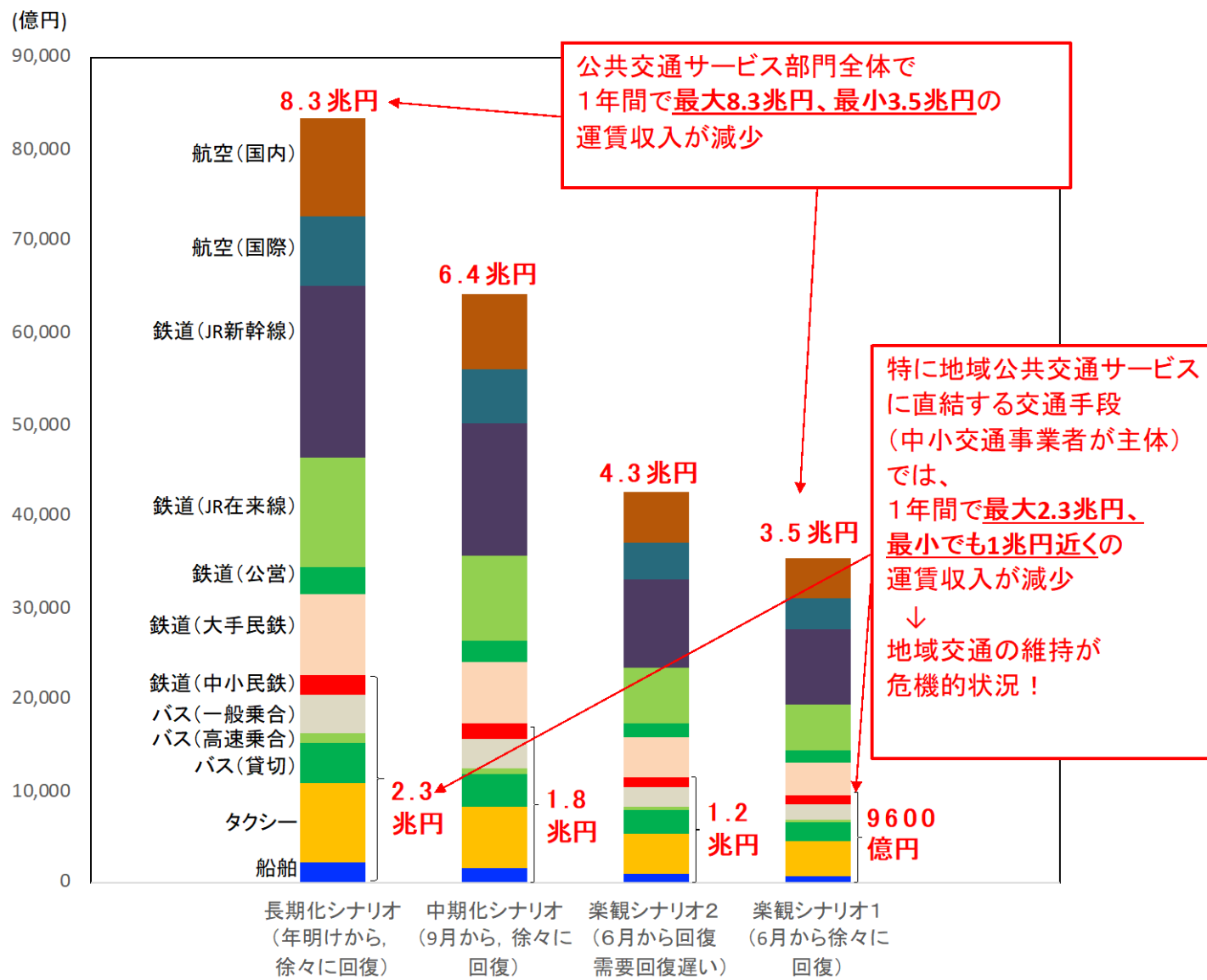
減収額の推計（全国）

推計結果



減収額の推計（全国）

推計結果



減収額の推計（中国5県）

推計の方法

- $\sum^m \sum^n R_{m,n} \times \Delta r_{m,n}$
 - R_m : 交通手段mのn月の**2017年度**の旅客収入額 ※出典：中国運輸局 運輸要覧
(年間運賃収入額より日数按分)
複数県にまたがる鉄道：民鉄は人口按分，3セクは出資比率按分
 - Δr_m : 交通手段mのn月の対前年同月比**運賃収入**減少率
 - 3月：実績値
 - 4月：都市内移動は6割減，都市間移動は9割減
 - 5月以降は別途説明（後述）
- 推計対象期間：2020年3月～2021年2月（12カ月間）
- **航空**・鉄道（新幹線以外）・船舶・バス・タクシーを対象
- 4つのシナリオ
 - **楽観シナリオ1**：6月以降から回復
 - **楽観シナリオ2**：6月以降から回復，ただし回復スピードが遅い
 - **長期化シナリオ**：9月以降から回復
 - **長期化シナリオ**：2021年1月から回復

減収額の推計（中国5県）

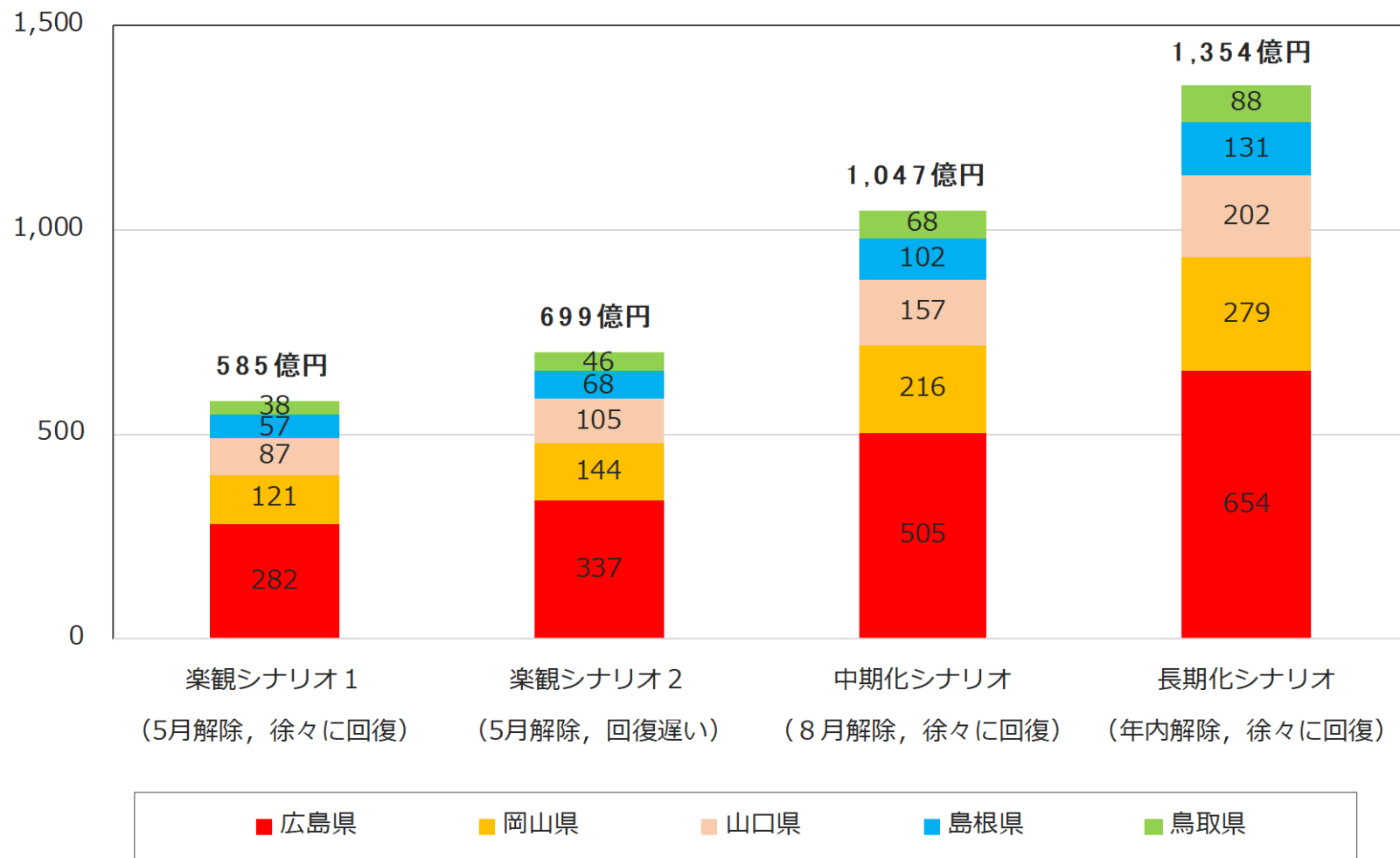
旅客の減少率（入力）

	3月	4月	5月	出典
鉄道（都市内）	30.6%	60.7%	64.5%	国土交通省「新型コロナウイルス感染症に伴う関係業界の影響について」（令和2年4月30日時点まとめ）
鉄道（都市間）	61.0%	89.0%	93.0%	
乗合バス （路線バス）	30.6%	54.7%	58.2%	
乗合バス （高速バス）	61.0%	89.0%	93.0%	
貸切バス	74.8%	81.0%	80.3%	
タクシー	33.7%	54.2%	56.5%	中国旅客船協会 資料 （県により異なる）
旅客船	2～41%	40～ 100%	40～ 100%	

減収額の推計（中国 5 県）

推計結果

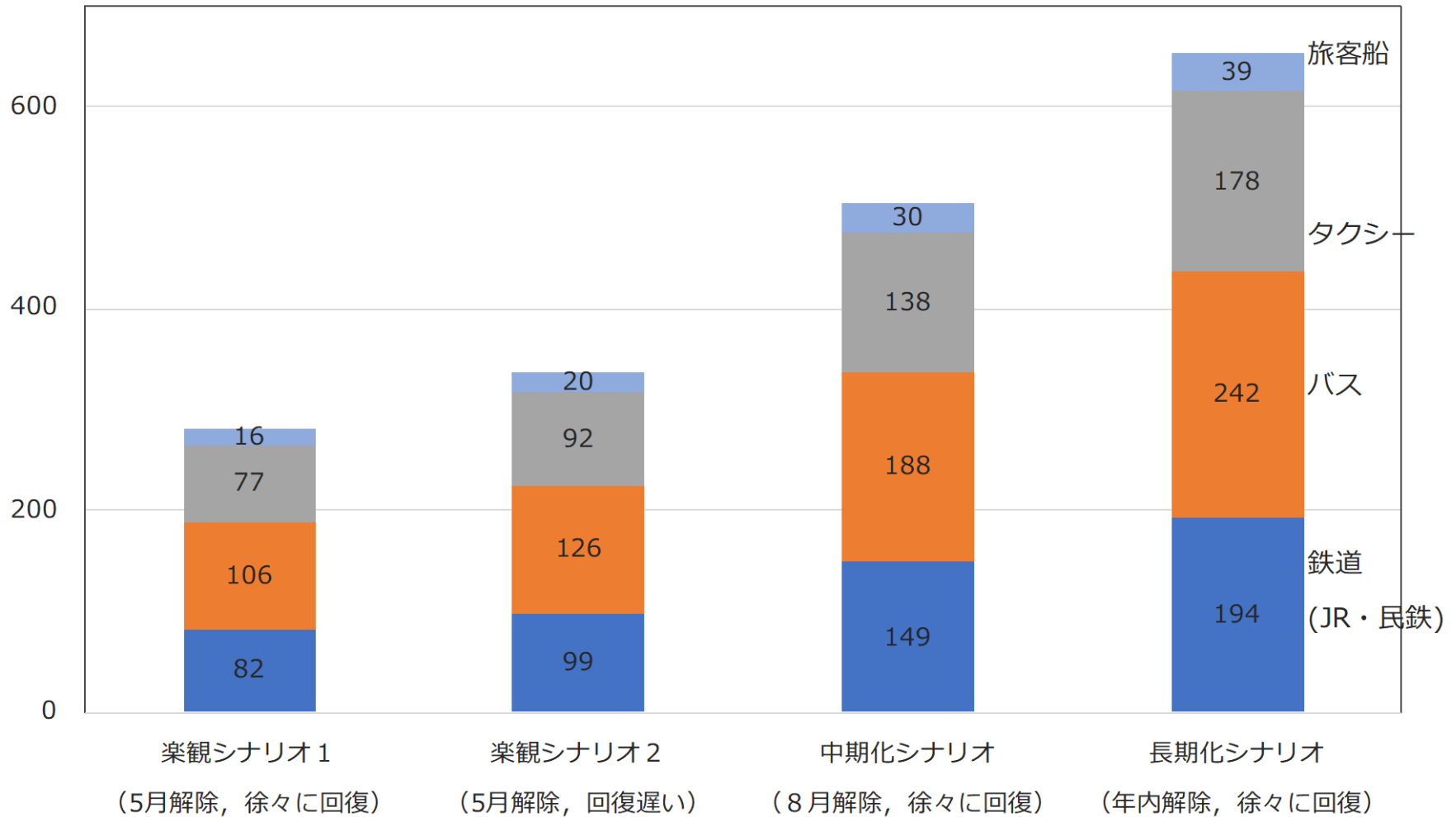
(億円)



減収額の推計（中国 5 県）

推計結果（広島県）

（億円）



行政の動きへ??

• 2020.08.08 中国新聞

● 交通事業者向け支援金 広島県方針「3密」回避に助成も

2020/8/8

広島県が、新型コロナウイルスの感染拡大で収益が急速に悪化している県内の交通事業者向けに、独自の支援金を支給する方針を固めたことが7日、分かった。経営破綻などによって県民の移動手段が失われないう、当面の資金繰りを支える。車内での「3密」の解消対策にも助成し、乗客数の確保につなげる。

広島県の交通事業者 向けの支援金の概要	業種	1事業者当たり の支給額	1両(船は1隻) 当たりの支給額	感染防止 対策費
	乗り合いバス	100万円	80万円	1乗務員 1人につき
	乗り合いバス (中山間地域)	200万円	80万円	
	旅客船	100万円	5万円	
	鉄道	100万円	100万円	
	タクシー(法人)	100万円	10万円	
	タクシー(個人)	—	10万円	

複数の関係者によると、県の方針では名称を「運行継続支援金」とし、乗り合いバス、旅客船、鉄道、タクシーの4業種を対象とする。1事業者当たり一律100万円（タクシーは法人のみ）で、中山間地域のバス事業者だけは200万円に設定するという。

その上で、車両や船舶の保有数をベースに支援金を加算する。金額は、鉄道が1両当たり100万円、バスが同80万円、タクシー（個人含む）が1台当たり10万円、旅客船が1トン当たり5万円で算定する。

加えて全業種で、乗務員1人につき1万円を出す。車内へのアルコール消毒液の設置など感染防止策にかかる費用と位置付ける。

これとは別に、密閉、密集、密接を避ける対策を後押しする仕組みも設ける。乗客に車両の混雑度を事前に知らせる予測システムの導入などで、経費の半額を補助する見通しだ。

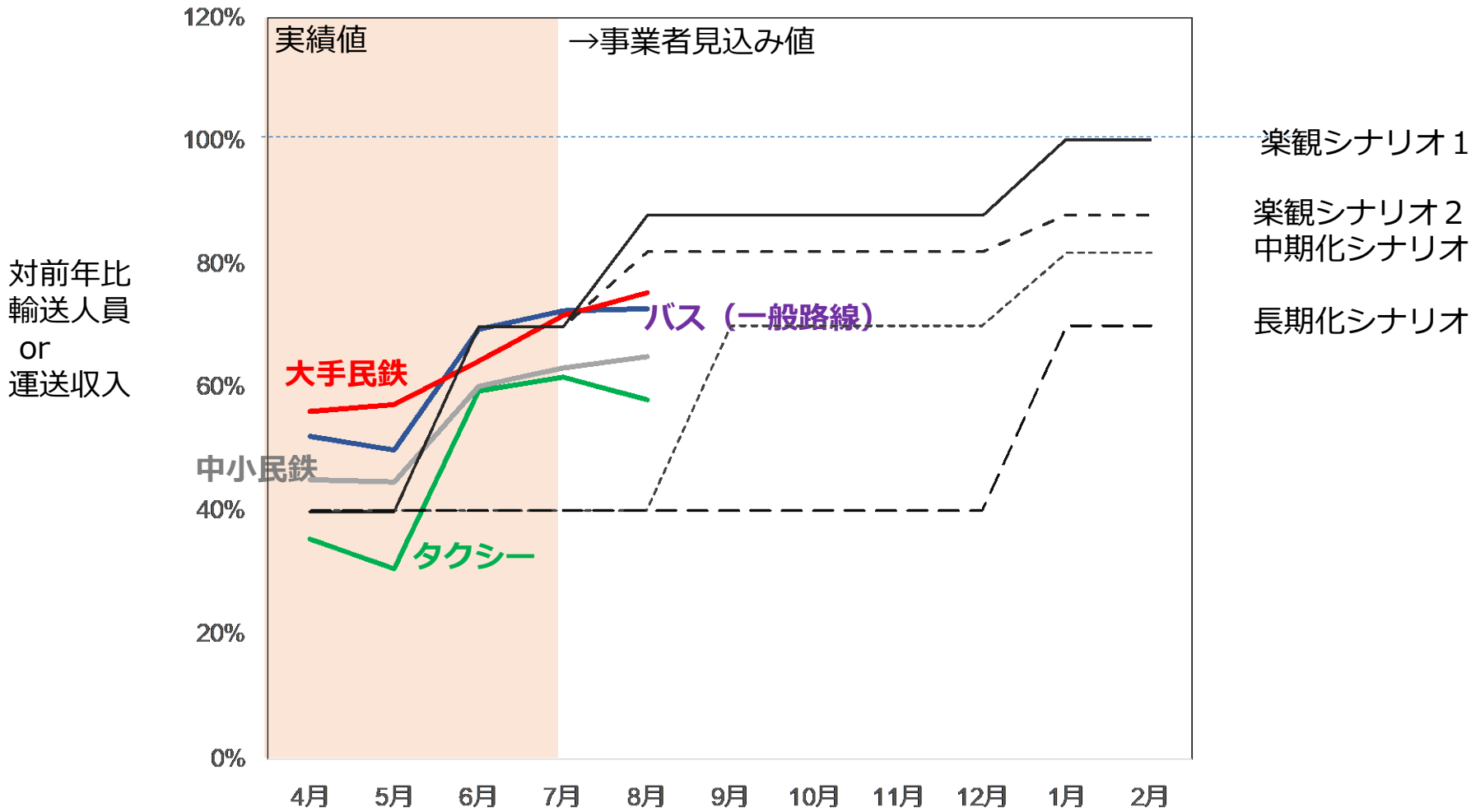
県は、関連事業費として38億4500万円を編成中の2020年度一般会計補正予算案に盛り込み、9月に開会予定の県議会定例会に提出する方針でいる。支給対象の事業者は千を超える見通しで、財源は全て新型コロナ対策の国の臨時交付金で賄う考えだ。

支援策を巡っては、県内のバス、旅客船、タクシーなどの業界団体が4月以降、新型コロナの影響で乗客が急減して収益が悪化しているとして、県に相次いで求めてきた経緯がある。

設定シナリオと実際の減収状況の比較

・都市内交通

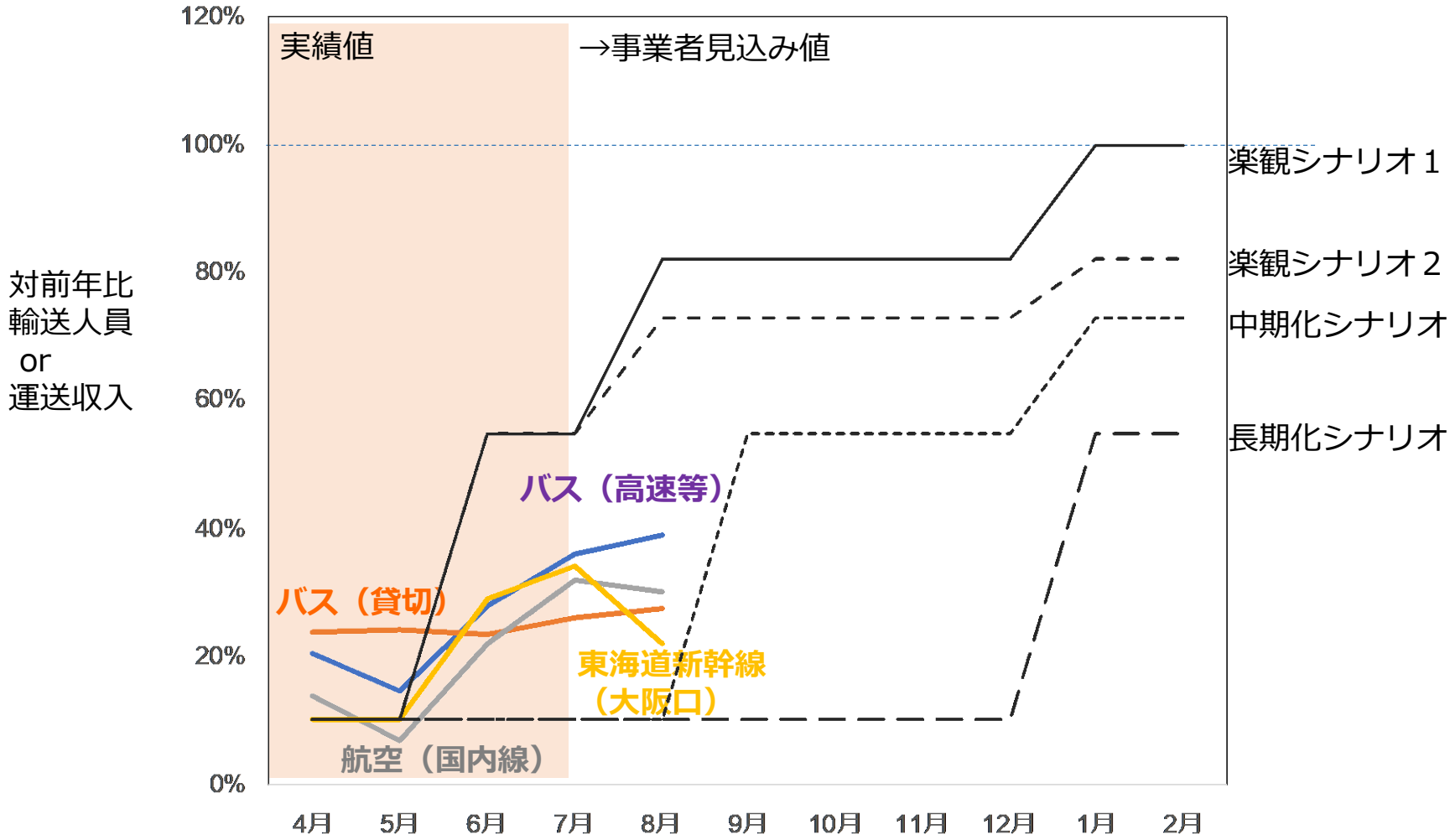
データ出典：国土交通省「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について」



設定シナリオと実際の減収状況の比較

・都市間交通

データ出典：国土交通省「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」，
JR東海(JR東海は7月は実績値，8月は4日まで)



まとめ

- 4～5月時点の推計値では,
 - 公共交通部門全体で年間最大8.3兆円（最小は3.5兆円）の減収が推計
 - 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）程度の減収
 - 地域公共交通の減収は県レベルでも年間数百億円規模
- 推計値と実績値の比較から
 - 都市内交通は楽観シナリオに概ね沿って推移
 - 都市間交通は当初の想定以上に需要回復が遅く、深刻
- 都市間交通・幹線交通で収益をあげ、不採算路線をサポートする**内部補助の仕組みの崩壊の強い懸念**（値上げ、不採算路線の撤退、営業所閉鎖、減便・・・etc.）