

## 参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	新型コロナウイルス感染症が地域公共交通（陸上交通）にもたらした影響
著者 / 所属	山越 伸浩 / 国土交通委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	444号
刊行日	2022-4-14
頁	71-85
URL	<a href="https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20220414.html">https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20220414.html</a>

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75013）／ 03-5521-7686（直通））。

# 新型コロナウイルス感染症が 地域公共交通（陸上交通）にもたらした影響

山越 伸浩

(国土交通委員会調査室)

1. はじめに
2. 「関係業界の影響」のデータについて
3. バス業界への影響
4. タクシー業界への影響
5. 鉄道業界への影響
6. コロナ対策
7. おわりに～今後の課題～

## 1. はじめに

令和2年1月15日に新型コロナウイルス感染症（以下「コロナ」という。）の感染者が我が国で初確認されてから、2年以上が経過した。欧米の主要国に比べると感染者数は非常に少ない値で推移しているが<sup>1</sup>、それでも6回にも及ぶ感染拡大期を経験している。

コロナの感染拡大に対処するため、政府の「新型コロナウイルス感染症対策本部」は、新型インフルエンザ等対策特別措置法（以下「特措法」という。）に基づき、その講ずべき対策を実施するに当たって準拠となるべき統一の方針である「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」<sup>2</sup>を決定した。これにより、人流や人との接触機会を削減する観点から、外出・移動の自粛、イベント及び大規模集客施設への時短要請等の取組を進めてきた。そして、この取組の下、交通事業者は、令和2年3月頃から大きな影響を受けている。

本稿では、国土交通省の特設サイト「新型コロナウイルス感染症に関する国土交通省の対応」<sup>3</sup>に掲載されている「関係業界の影響」のデータ等を使用して、この2年間のコロナ

<sup>1</sup> WHOウェブサイト「WHO Coronavirus (COVID-19) Dashboard」〈<https://covid19.who.int/>〉による（URLの最終アクセス日は、令和4年3月25日である。以下同じ。）。

<sup>2</sup> 「新型コロナウイルス感染症対策本部」が決定した「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」は、令和2年3月28日に決定され、3年9月の感染収束までの取組の統一の方針となったものと、同年11月19日に決定され、それ以降の取組の統一の方針となっているものがある。

<sup>3</sup> 国土交通省ウェブサイト〈[https://www.mlit.go.jp/kikikanri/kikikanri\\_tk\\_000018.html](https://www.mlit.go.jp/kikikanri/kikikanri_tk_000018.html)〉

禍による交通需要の減少の影響を見ていくとともに、交通事業者への主な支援策についても可能な範囲で課題を指摘したい。

## 2. 「関係業界の影響」のデータについて

国土交通省が前述の特設サイトで毎月公表している「関係業界の影響」においては、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、建築設計業について調査が実施されている。本稿では、これらのうち、陸上交通を担っている「貸切バス」、「乗合バス」、「タクシー」、「鉄道」の4事業を対象として取り上げたい。

「関係業界の影響」は、国土交通省が実施する毎月のアンケート調査に回答した事業者が対象となっている。各事業への影響は、鉄道事業においては輸送人員について、貸切バス事業、乗合バス事業及びタクシー事業においては運送収入について、それぞれの令和元年同月と比較した変化を「影響なし・増加（灰色）」、「0～10%程度減少（紫色）」、「10～20%程度減少（青色）」、「20～30%程度減少（緑色）」、「30～50%程度減少（黄色）」、「50～70%程度減少（橙色）」、「70%以上減少（赤色）」の7階層に整理するとともに、各階層の事業者数についての割合を棒グラフにより表示している。

本稿では、「関係業界の影響」で公表されている棒グラフを2年間分、改めてつなぎ合わせることで、その影響を俯瞰できるよう、図表1、4、5、8、10～12（後述）を作成し、「〇〇（各交通）におけるコロナ禍の影響の推移」と表題を付している。

しかし、「関係業界の影響」の各階層の事業者が占める割合の百分比のデータは、小数点第一位以下が省略されており、合計しても100%とならない月がある。また、同データのうち一部省略されている数値があるが、2%以下に限られるため、筆者の方でその長さから任意に数値を割り振り、棒グラフを再構成しているところもある。このようなことに加え、図表を見やすくするために国土交通省が示している百分比のデータの一部を表示していない箇所もある。こうしたことから、図表については、飽くまでも参考として参照されたい。

なお、いずれのグラフについても令和4年3月及び4月のデータは、国土交通省の推定値である。また、資金繰り支援の活用状況、雇用調整助成金の活用状況といったデータなども示されており、それらについても、図表2、3、6、9（後述）として、コロナ禍の影響を俯瞰できるようなグラフに改めて描き直している。

## 3. バス業界への影響

### （1）貸切バス<sup>4</sup>

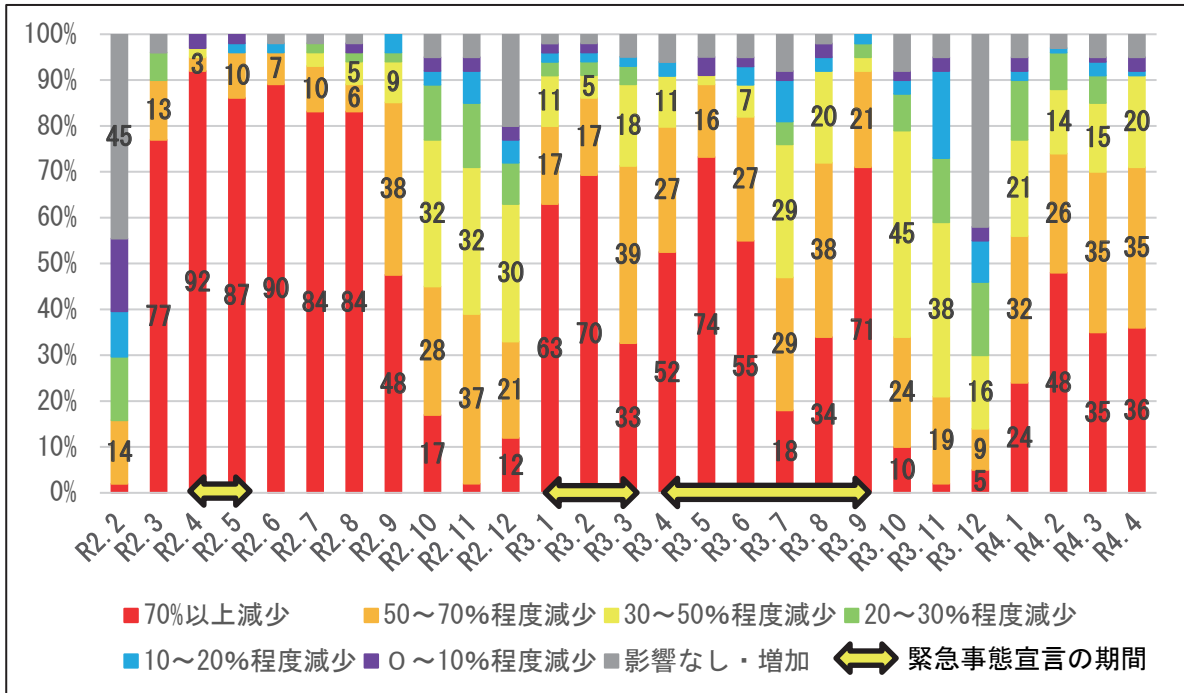
図表1は、運送収入について令和元年同月比の減少幅ごとに整理した貸切バス事業者の割合の推移を表したグラフである。

令和2年4月7日から、特措法に基づく全国的かつ急速なまん延を抑えるための対応と

---

<sup>4</sup> 貸切バスとは、一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11人以上）の自動車を貸し切って旅客を運送するバスのことである。一般的には、旅行業者などにより貸し切られ、ツアー参加者のみが使用するツアーバスが事例として挙げられる。

図表1 貸切バスにおけるコロナ禍の影響の推移（令和元年同月比）



（出所）国土交通省資料より筆者作成

しての第1回目の「新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言」（以下「緊急事態宣言」という。）が埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県及び福岡県の7都府県に発せられたが、既に同年2月28日から小学校、中学校、高等学校及び特別支援学校等における一斉臨時休業が始まるなど、春の観光シーズンを前に、貸切バスには大きな影響が出始めていた。そして、同年4月16日に緊急事態宣言が全都道府県に拡大されるに至り、その影響は決定的となった。同年5月25日、緊急事態宣言は解除されたものの、図表1を見ると、同年9月まで甚大な影響が続いていたことが分かる。

一方、国内旅行を対象に宿泊・日帰り旅行代金の35%（上限は1人泊1万4,000円、日帰りは1人7,000円）を割り引く「G o T o トラベル事業」が令和2年7月22日から開始された。同年10月1日からは、同事業において、旅行代金の割引に加えて、宿泊・日帰り旅行代金の15%相当分の旅行先で使える地域共通クーポンが付与されたほか、東京発着の旅行が加わったため、国内旅行は、回復の兆しを見せた。図表1においても、同年10月から12月は、運送収入の減少が他の時期に比べると一時的に緩やかとなっているのが分かる。

しかし、感染が再び拡大したため、令和2年12月、「G o T o トラベル事業」が一時停止となった。3年1月8日から第2回目の緊急事態宣言が発令され、11都道府県にまで拡大したものの、同年3月21日に解除された。

ところが、短期間のうちに感染が拡大したため、令和3年4月1日から特措法に基づき、特定地域からのまん延を抑えるための対応としての「新型コロナウイルス感染症まん延防止等重点措置」（以下「まん延防止措置」という。）が発令され、次いで、同月25日から第3回目の緊急事態宣言が発令されることとなった。

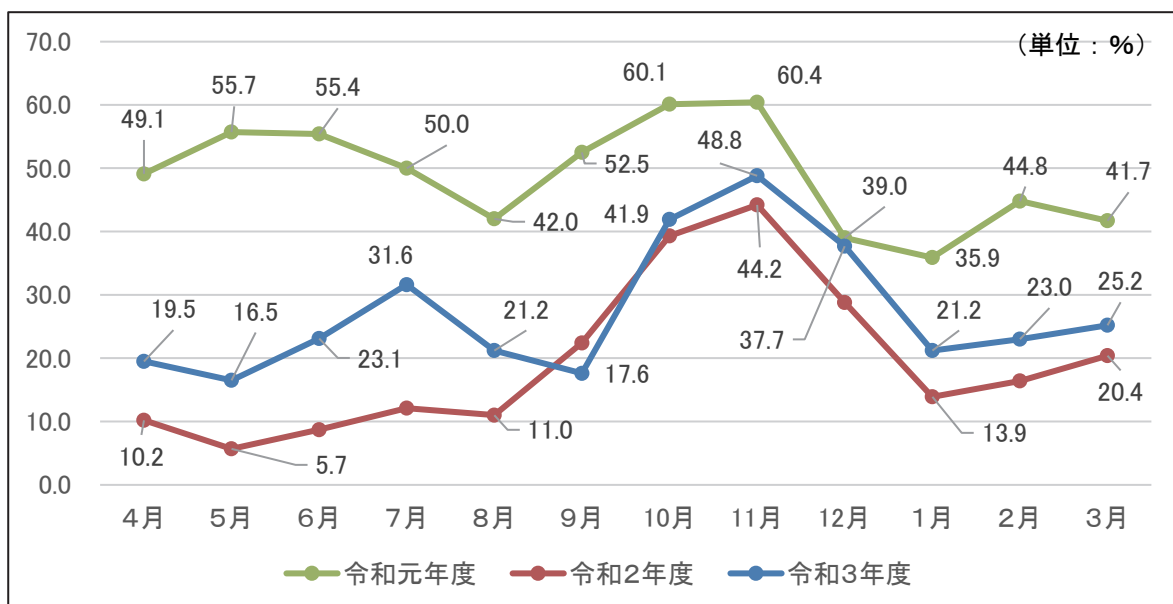
第3回目の緊急事態宣言は、当初、東京都、京都府、大阪府及び兵庫県の4都府県のみで発令されたが、増減しながら最悪期には21都道府県にまで拡大され、このときまん延防止措置も12県で実施された。これらがいずれも解除されたのは、令和3年9月30日で、発令が長期間にわたったことから、貸切バス事業者の運送収入も大きく減少している。

「Go To トラベル事業」が再開できない一方、感染状況の落ち着いた同一都道府県内の旅行を対象に、1人泊当たり旅行商品代金の50%、5,000円を上限額とし、更に2,000円を上限額とするクーポン券を国が支援する地域観光事業支援（県民割）が令和3年4月から実施されている。同年11月19日より隣接都道府県からの旅行もその対象に追加され、コロナ感染者数が減少したこともあり、同年10月から12月は、旅行需要が拡大し、運送収入の減少が緩和されている。

しかし、令和4年1月からは、改めて感染拡大が起こり、最大36都道府県でまん延防止措置が実施され、貸切バス事業者の運送収入は、再び悪化している。

図表2は、令和元年度から年度ごとの貸切バスの実働率<sup>5</sup>を月ごとに並べたグラフである。2年度に比べて、3年度の実働率は、若干改善しているものの、コロナ禍以前の状況に回復するには、ほど遠い状況にあることが分かる。

図表2 貸切バスの実働率の推移

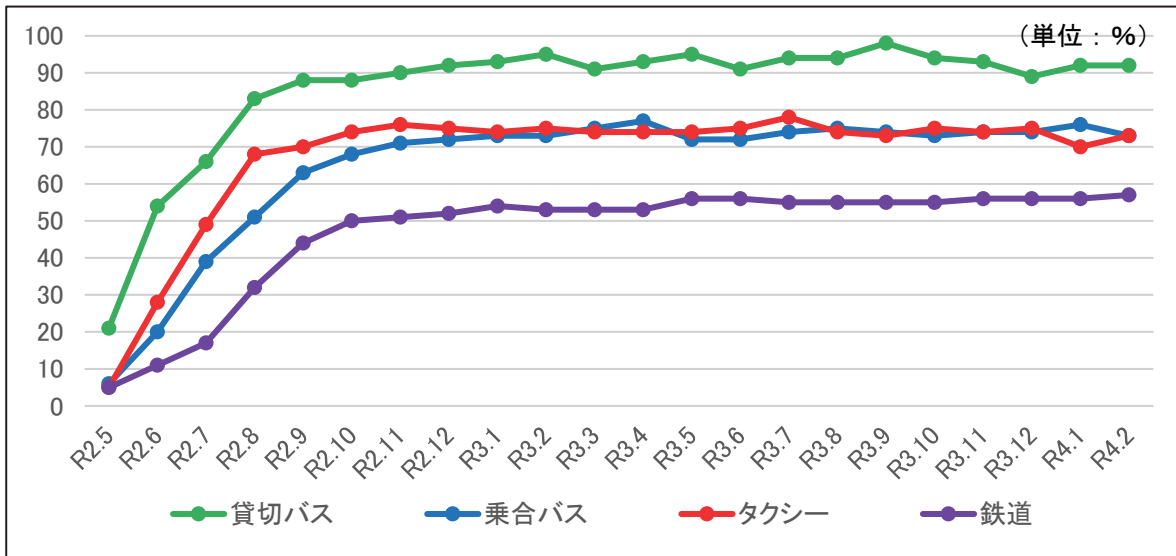


(出所) 国土交通省資料より筆者作成

また、図表3は、本稿で対象とする交通事業者のうち、コロナ禍による営業成績の悪化で従業員が解雇されないよう支援策として実施されている雇用調整助成金の給付済事業者の割合を業種別に比較したものである。これを見ると、貸切バスが最も多くなっており、雇用の維持について他の事業者よりも一段と厳しいことが示されている。

<sup>5</sup> 国土交通省の「関係業界への影響」には具体的な説明はないが、一般的に事業者のバス保有台数に対して、実際に稼働したバスの台数の割合を表したものと考えられる。

図表3 雇用調整助成金の給付済事業者の割合の推移



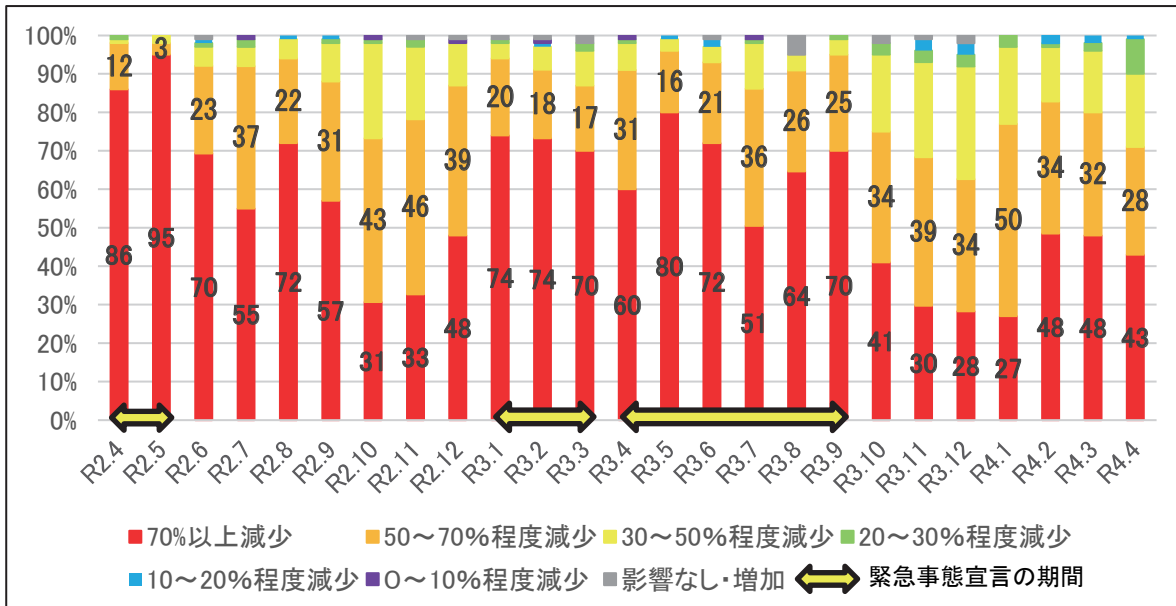
(出所) 国土交通省資料より筆者作成

(2) 乗合バス

乗合バス<sup>6</sup>への影響について表したものが図表4から6である。

図表4は、運送収入について令和元年同月比の減少幅ごとに整理した高速バス等事業者

図表4 高速バス等におけるコロナ禍の影響の推移 (令和元年同月比)



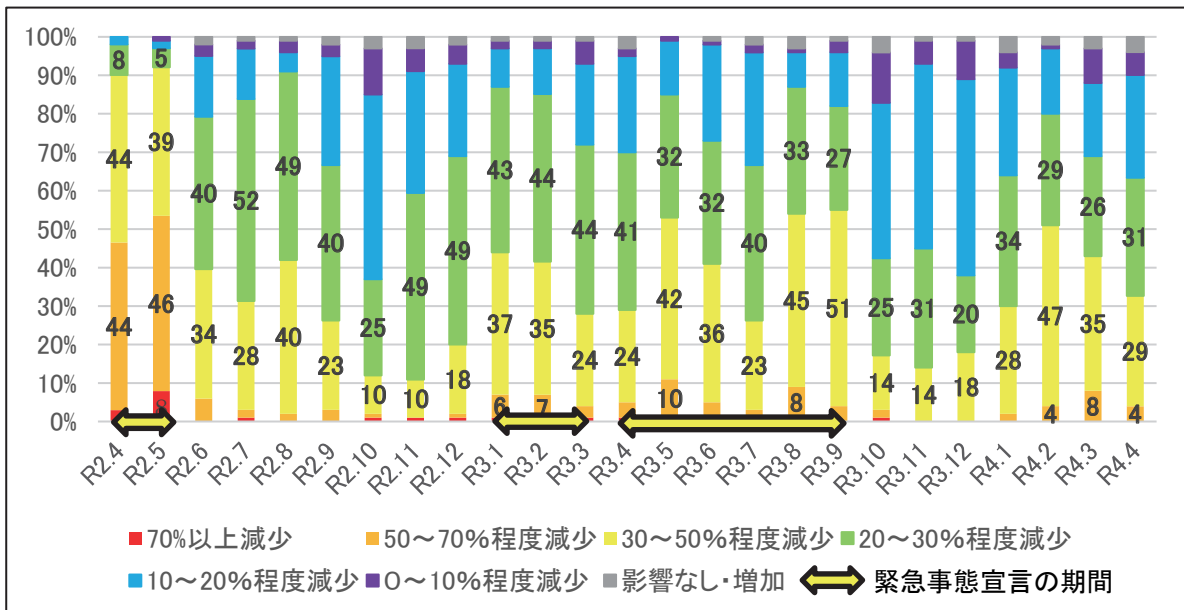
(出所) 国土交通省資料より筆者作成

<sup>6</sup> 乗合バスとは、路線や停車場などを定めて定期的に運行し、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送するバスであるが、高速道路などを走行し、主に大都市間の長距離移動に使われる高速乗合バスと、専ら一般道を走行し、主に生活圏内を移動する交通としての一般路線バスとに分けられる。「関係業界の影響」では、高速乗合バスを「高速バス等」とし、一般路線バスと分けて示されている。

の割合の推移を表したグラフである。貸切バスとほぼ同様の動きを示してはいるものの、貸切バスよりも減少幅が大きい事業者の割合が高いことが分かる。貸切バスよりも高速バス等の需要回復が進まない原因については判然としないが、特に、「Go To トラベル事業」が実施されていた期間や令和3年10月から12月の感染縮小期でも、運送収入が令和元年同月比で70%以上減少している事業者の割合が約3割に達している。

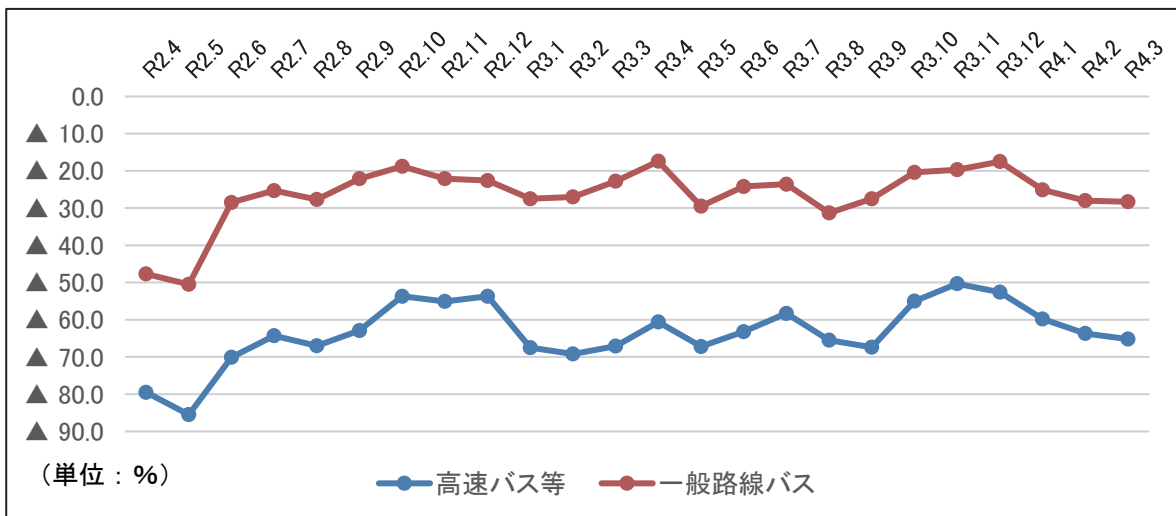
図表5は、運送収入について令和元年同月比の減少幅ごとに整理した一般路線バス事業者の割合の推移を表したものである。第1回目の緊急事態宣言が発せられたときは、他の交通と同様に運送収入を大きく減らしているが、通勤、通学、通院、買い物など普段の生

図表5 一般路線バスにおけるコロナ禍の影響の推移（令和元年同月比）



(出所) 国土交通省資料より筆者作成

図表6 高速バス等及び一般路線バスの輸送人員の減少幅の推移（令和元年同月比）



(出所) 国土交通省資料より筆者作成

活を営むのに欠かせない一般路線バスの収入の減少幅は、旅行、出張、帰省などの長距離移動に使用される図表4の高速バス等事業者ほどではない。

図表6は、高速バス等及び一般路線バスの輸送人員の減少幅の推移を表したものであり、こちらも一般路線バスへの影響は、高速バス等ほどでないことが分かる。

次に、バス事業（貸切バス、乗合バス）への影響の総括として、日本人の国内旅行と訪日外国人旅行者の動向を見ていくこととする。

第一に、日本人の国内旅行の動向としての日本人国内旅行者数は、令和元年の5億8,710万人から2年の2億9,341万人へと半減し、3年は2億6,711万人と低迷している<sup>7</sup>。また、公益財団法人日本交通公社の『旅行年報2021』によると、日本人の国内旅行における「旅行先（都道府県）別の旅行先での交通手段（複数回答）」について、「自家用車」（マイカー）の回答割合は、元年の37.5%から2年の46.5%へと9ポイント上昇しているが、これに対し、「路線バス」は14.1%から11.1%へと3ポイント低下し、「貸切バス・定期観光バス」も7.3%から4.4%へと2.9ポイント低下している。また、「観光客向けの巡回バス」についても3.9%から2.9%へと1ポイント低下している<sup>8</sup>。

第二に、訪日外国人旅行者の動向としての訪日外国人旅行者数は、コロナ禍前の令和元年の3,188万人から、2年は412万人、3年は25万人となり、その旅行需要は「蒸発」と呼ばれるほど激減している<sup>9</sup>。また、元年の訪日外国人（観光以外の目的含む）の国内移動における交通機関分担率を表したものが図表7である。円グラフが全国、棒グラフが各運輸局における交通機関分担率をそれぞれ示している。ここでのバスによる交通分担率は、全国で33.4%もある。また、北海道、北陸信越、中部など交通分担率が最も高くなっている地方もあり、訪日外国人旅行者の激減による影響は、非常に大きいと言える。

以上のことから、日本人の国内旅行の半減とマイカーへのシフト、訪日外国人旅行者の旅行需要の「蒸発」により、バス事業は、大打撃を受けていることが分かる。

加えて、バス事業者においては、高速バス等、一般路線バス、貸切バスをいずれも経営している事業者も多く、高速乗合バスの黒字を路線バスの赤字に補填しながら経営していた構造が崩れ、非常に危機的とされている<sup>10</sup>。保有車両30両以上のバス事業者の数は、全国で令和元年度235者、2年度232者であるが、収支の状況は元年度▲562億円から2年度▲1,992億円に赤字が拡大している<sup>11</sup>。

公益社団法人日本バス協会（日バス協）の「人流抑制により、バス業界は危機的」<sup>12</sup>との文書によると、1年半にわたる人流抑制で、「バス業界は危機的」であるとし、ワクチン接種が進み、マスク着用が常態化する中、バスや電車でクラスター感染が発生した例は聞いたことがなく、マスクなどの対策を講じた上で更に人流抑制を図ることがコロナ対策とし

<sup>7</sup> 観光庁資料「旅行・観光消費動向調査2019年年間値（確報）」（令2.4.30）、同庁資料「旅行・観光消費動向調査2020年年間値（確報）」（令3.4.30）、同庁資料「旅行・観光消費動向調査2021年年間値（速報）」（令4.2.16）

<sup>8</sup> 公益財団法人日本交通公社『旅行年報2021』（令3.10）20頁

<sup>9</sup> 観光庁資料「訪日外国人旅行者数・出国日本人数の推移」〈[https://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/in\\_out.html](https://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/in_out.html)〉

<sup>10</sup> 第204回国会参議院国土交通委員会会議録第20号10頁（令3.6.8）

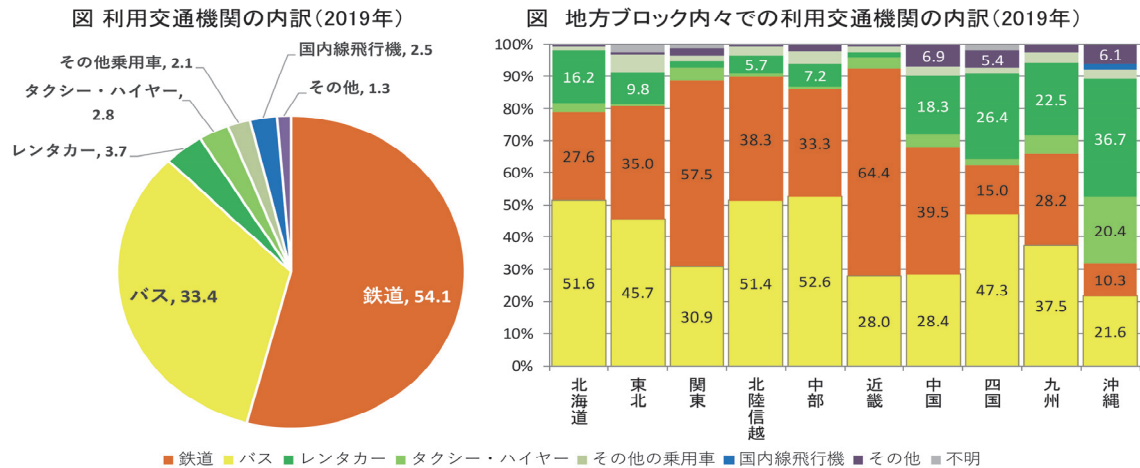
<sup>11</sup> 国土交通省ウェブサイト〈<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001444280.pdf>〉

<sup>12</sup> 日バス協ウェブサイト〈<https://www.bus.or.jp/news/pdf/jinryu.pdf>〉



て合理的なのか科学的検証を実施すべきだとしている。その上で、「マスクして十分対策して、人は動いて欲しい。人が動かないと経済は止まってしまう。帰省だけでなく、旅行や出張もしていただきたい。」と訴えている。さらに、「Go To トラベル事業」についても、マイカーよりも公共交通機関を優先する仕組みとすれば、地域への貢献にもつながるとしている。

図表7 訪日外国人の国内移動における交通機関分担率（令和元年）



(注1) 左図：同一県内々の流動及び発着地が不明の県を除く。交通機関不明を除く。

(注2) 右図：地域ブロックは地方運輸局単位で集計。

入国港から最初訪問地までの流動と最終訪問地から出国港までの流動及び発着地不明を除き、国内訪問地間の運輸局内々流動を対象。

(出所) 国土交通省「FF-Data（訪日外国人流動データ）の概要と利用例」（令3.3）18頁より抜粋

#### 4. タクシー業界への影響

図表8は、運送収入について令和元年同月比の減少幅ごとに整理したタクシー事業者の割合の推移を示したグラフである。図表5と図表8とを見比べると、一般路線バスよりも運送収入の減少幅が大きい事業者の占める割合が大きいことが分かる。

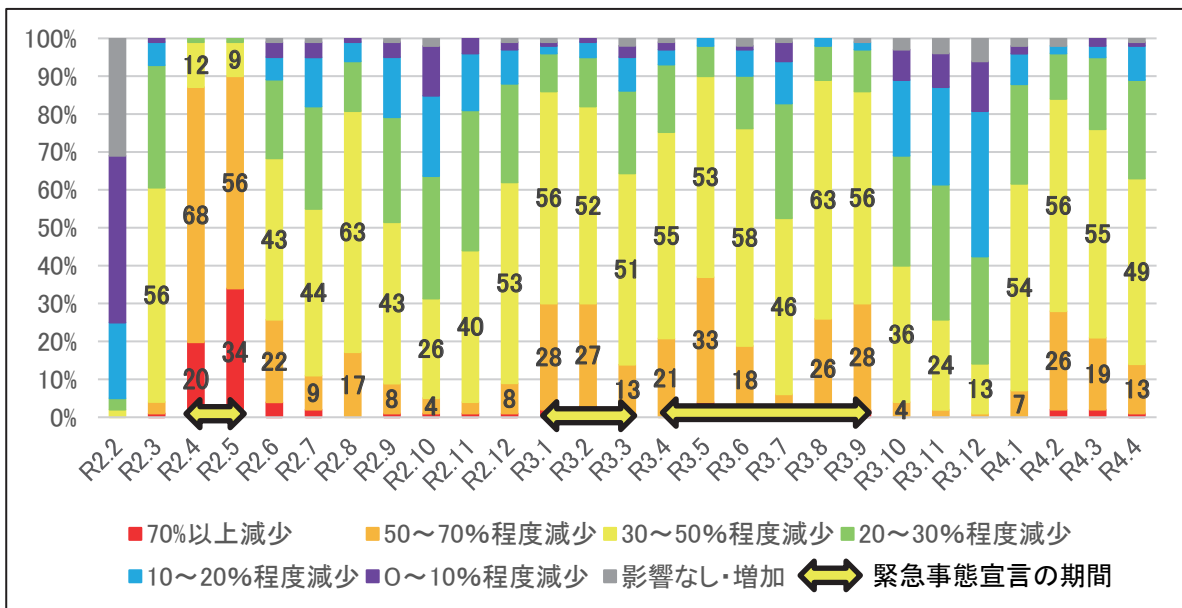
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（全タク連）のウェブサイトにおける同会長の「御挨拶」<sup>13</sup>では、同連合会のサンプル調査によると「営業収入は2020年4月及び5月に2019年同月比で3割台まで急落し、その後は感染の状況等により5～7割台を行き来する状況が継続し、緊急事態宣言、まん延防止等重点措置が解除された後も需要回復の動きが鈍く、昨年（2021年）11月の実績は約77%に止まっております。」とした上で、「さらに、昨今は燃料価格の高騰がタクシー事業者の経営危機に更なる追い打ちをかける事態となっており、タクシー業界は先行きが不透明な状況に置かれております。」としている。

タクシー事業者の営業成績については、上場企業で決算を公表している大和自動車交通株式会社の各期の「連結経営成績」を見ると、令和元年度<sup>14</sup>は、売上高160億2,600万円、営

<sup>13</sup> 全タク連ウェブサイト<<http://www.taxi-japan.or.jp/content/?p=article&c=1993&a=6>>

<sup>14</sup> 企業の決算書においては、4四半期の通期（1年間）の成績等を示すのに、「2020年3月期」、「2021年3月期」などとするとところであるが、本稿では、「令和元年度」、「令和2年度」などと年号・年度表記に書き換えることとする。

図表 8 タクシーにおけるコロナ禍の影響の推移（令和元年同月比）



（出所）国土交通省資料より筆者作成

業利益6,300万円、2年度は売上高115億3,300万円、営業利益▲35億4,400万円となっている<sup>15</sup>。同社は、「大日本帝国」<sup>16</sup>と呼ばれる最大手4社の一角をなしているが、そうした会社ですら1年で3割近く売上げを減らし、赤字転落している。ちなみに、同社の3年度の業績予想は、売上高152億円、営業利益▲13億円となっており、業績は回復基調にあるものの、営業赤字は依然として継続する見通しである<sup>17</sup>。

図表9は、本稿が対象としている交通事業者のうち、コロナ禍による営業収入の悪化への対策として実施されている資金繰り支援について、各月ごとに給付済みとされる事業者の割合の推移について業種別に比較したものである。これを見ると、タクシー事業では、約9割が支援を受けており、資金繰りについて貸切バスと同様に厳しい経営状況にあることがうかがえる。

ところで、図表7の円グラフを見ると、訪日外国人の国内移動におけるタクシーの交通機関分担率は、全国では2.8%と一見低く見える一方、棒グラフを見ると沖縄のように2割を超える地域も見られる。また、別の統計として、訪日外国人が使用した国内移動手段についてのアンケート調査結果を見ると、回答した訪日外国人のうち、使用した国内移動手段として、ビジネスなどを含む全目的では24.6%が、観光・レジャー目的では21.4%がタクシーを使用したとの回答もなされている<sup>18</sup>。訪日外国人のおよそ4人に1人が使用していたとなると、タクシー業界にも大きな影響を及ぼしていると考えられることができる。

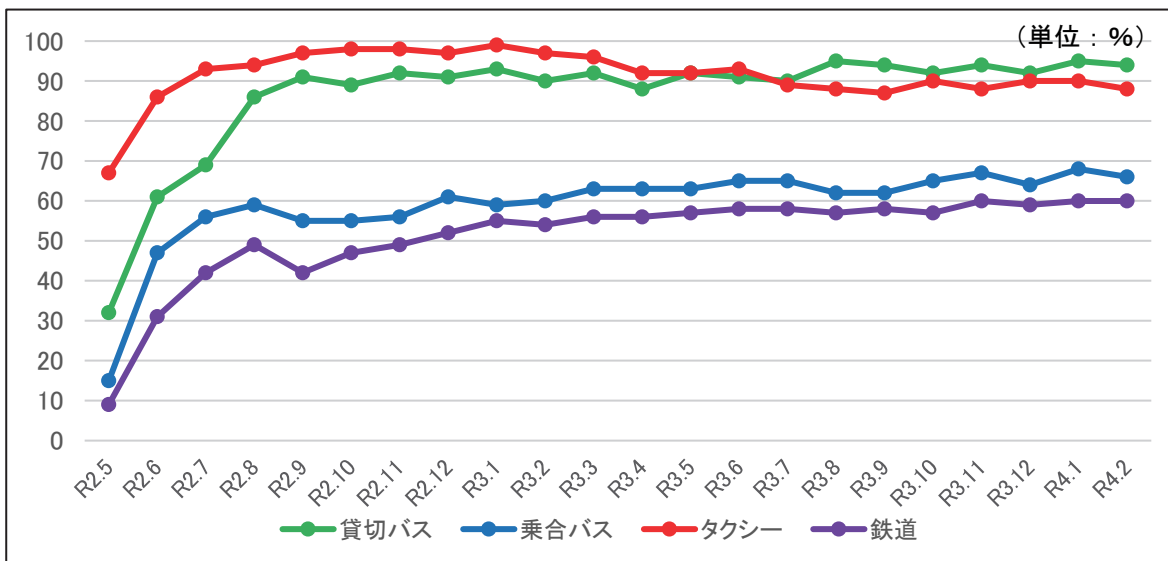
<sup>15</sup> 大和自動車交通株式会社「2021年3月期 決算短信〔日本基準〕(連結)」(令3.5.14) 1頁

<sup>16</sup> 「大日本帝国」は、大和自動車交通株式会社、日本交通株式会社、帝都自動車交通株式会社、国際自動車株式会社の最大手4社を総称するタクシー業界内の造語（『日本経済新聞電子版』(平25.10.25)参照）。

<sup>17</sup> 大和自動車交通株式会社「業績予想及び配当予想の修正に関するお知らせ」(令4.2.14)

<sup>18</sup> 観光庁『訪日外国人の消費動向 訪日外国人消費動向調査結果及び分析 2019年 年次報告書』(令2.3) 26頁

図表9 資金繰り支援の給付済事業者の割合の推移



(出所) 国土交通省資料より筆者作成

## 5. 鉄道業界への影響

国土交通省が公表する「関係業界の影響」では、鉄道事業者のみ、運送収入ではなく、輸送人員を令和元年同月比の減少幅ごとに整理した事業者の割合の推移で示されている。

鉄道については、「大手民鉄」、「公営鉄道」、「中小民鉄」に分けられている<sup>19</sup>。

図表10から12までを見ると、大手民鉄よりも公営鉄道や中小民鉄において輸送人員の減少幅についてより大きな影響が出ていることが分かる。

大手民鉄16者の個別・連結決算における令和元年度の売上高の合計は2兆4,189億円であったものが、2年度は1兆6,812億円と約3割減少している。また、営業利益も元年度の4,444億円の黒字から、2年度は▲927億円の赤字へと転落している<sup>20</sup>。

国土交通省の「関係業界の影響」におけるJR各社の影響は各新幹線及び瀬戸大橋線の輸送人員の令和元年同時期比の減少幅で示されているが、数値の掲載は毎月ではないので、本稿では、JR各社が公表している決算からそれぞれの連結業績における売上高（営業収益）と営業利益の状況を図表13で表すことにしている。

図表13では、JR東海とJR四国が売上高を5割以上減らしている。また、JR東日本とJR西日本が約4割減、JR北海道とJR九州が約3割減となっている。

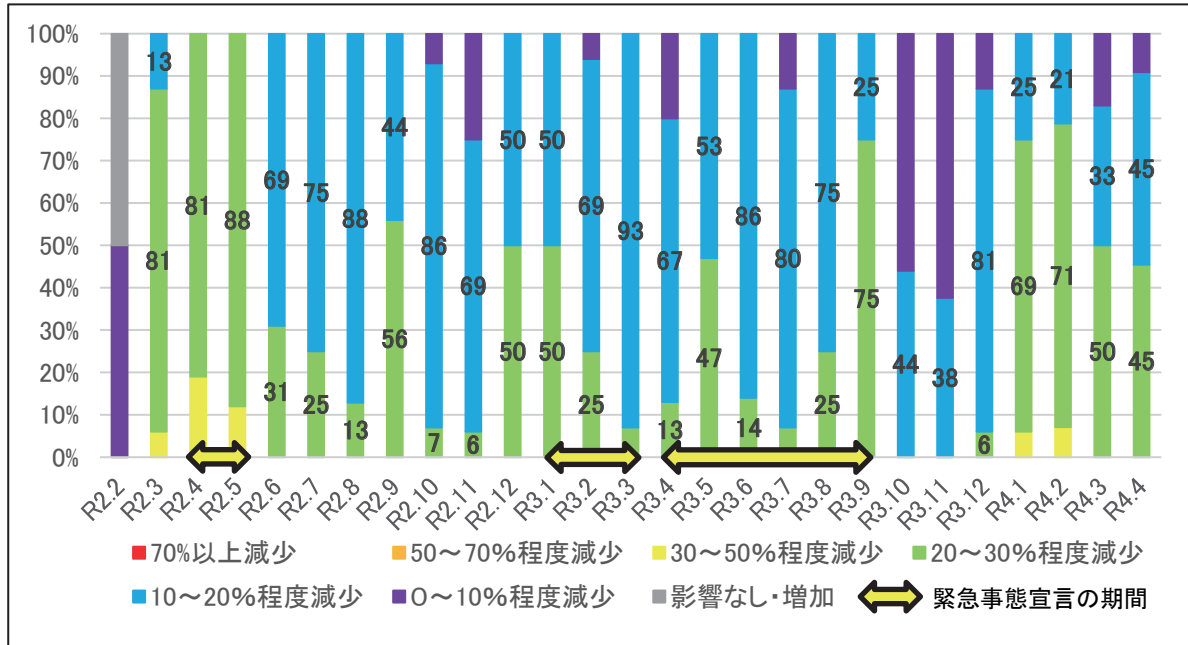
このような中、JR西日本は、令和3年5月の社長会見で、コロナ禍により構造改革を

<sup>19</sup> 「大手民鉄」とは、普通鉄道のうち東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、名鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、西鉄の16者である。「公営鉄道」とは、普通鉄道のうち地方公営企業法に基づき鉄軌道事業を行っている事業者で、札幌市、函館市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、神戸市、福岡市、熊本市、鹿児島市の11者である。「中小民鉄」は、国土交通省「鉄軌道事業者一覧」（令和3年4月1日時点）<<https://www.mlit.go.jp/statistics/details/content/001407145.pdf>>によると鉄道事業者124者、軌道事業者は13者で合計137者となり、鉄道事業者かつ軌道事業者である重複する7者を除くと130者となる。しかし、国土交通省の「関係業界の影響」においては142者とされている。「鉄軌道事業者一覧」の「準大手」5者と前述の重複する7者を合計すると12者となり、130者と合わせると142者となる。

<sup>20</sup> 一般社団法人日本民営鉄道協会『大手民鉄鉄道事業データブック2021 大手民鉄の素顔』（令3.10.1）4頁

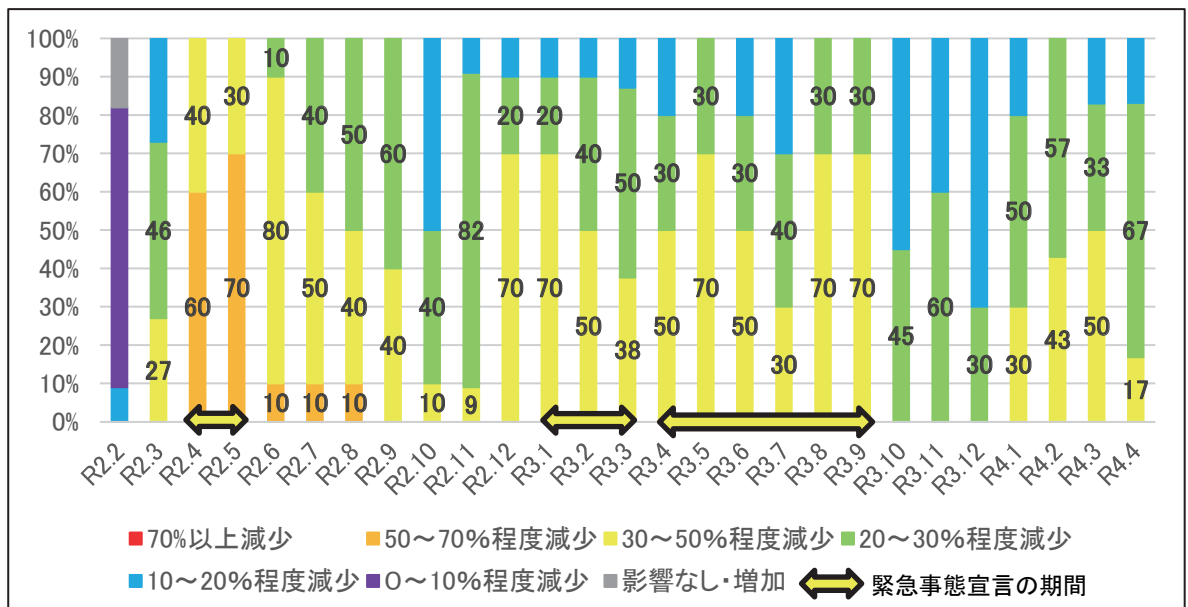
推進するとして、利用の減少率の大きい昼間時間帯を中心にダイヤ改正を同年10月と4年春に実施すると公表し<sup>21</sup>、既に3年10月のダイヤ改正では減便等が実施されている<sup>22</sup>。

図表10 大手民鉄におけるコロナ禍の影響の推移（令和元年同月比）



(出所) 国土交通省資料より筆者作成

図表11 公営鉄道におけるコロナ禍の影響の推移（令和元年同月比）

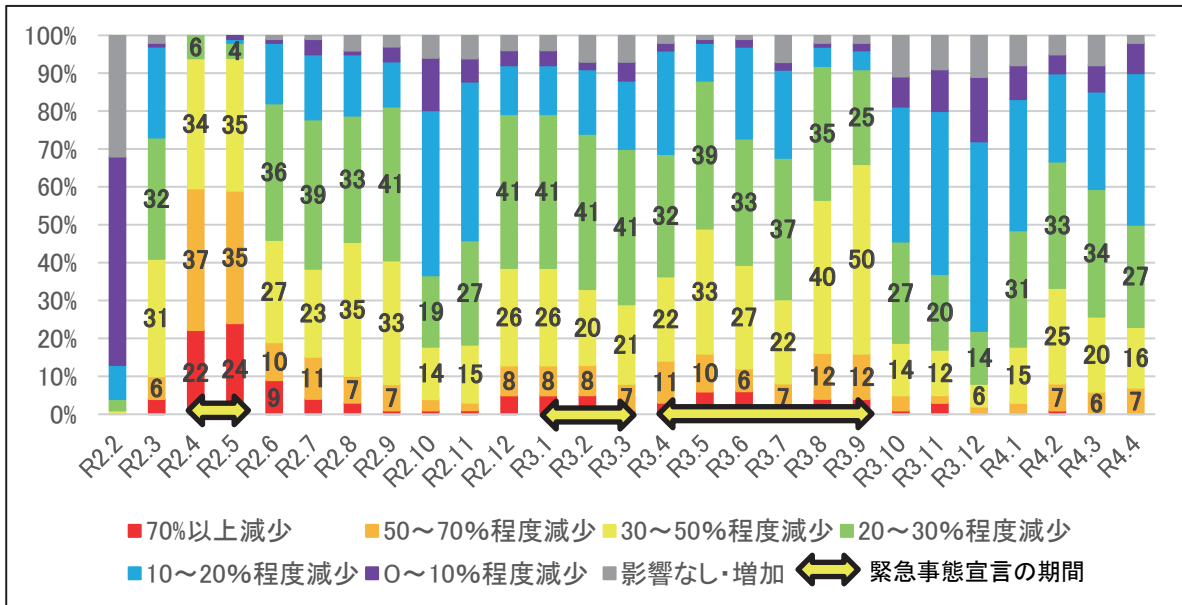


(出所) 国土交通省資料より筆者作成

<sup>21</sup> JR西日本ニュースリリース「2021年5月社長会見」（令3.5.19）

<sup>22</sup> JR西日本ウェブサイト<[https://www.westjr.co.jp/press/article/2021/07/page\\_18200.html](https://www.westjr.co.jp/press/article/2021/07/page_18200.html)>に掲載されている同社各支社のプレスリリース「2021年秋 ダイヤ見直しについて」（令3.7.28）参照。

図表12 中小民鉄におけるコロナ禍の影響の推移（令和元年同月比）



(出所) 国土交通省資料より筆者作成

図表13 JR各社の連結決算における売上高及び営業収益の状況

	令和元年度 売上高	令和元年度 営業収益	令和2年度 売上高	令和2年度 営業収益
J R北海道	1,672 億円	▲426 億円	1,119 億円 前年度比▲33.1%	▲805 億円
J R東日本	2兆9,466 億円	3,808 億円	1兆7,646 億円 前年度比▲40.1%	▲5,204 億円
J R東海	1兆8,446 億円	6,562 億円	8,235 億円 前年度比▲55.4%	▲1,848 億円
J R西日本	1兆5,082 億円	1,606 億円	8,982 億円 前年度比▲40.4%	▲2,455 億円
J R四国	489 億円	▲120 億円	277 億円 前年度比▲56.8%	▲256 億円
J R九州	4,326 億円	494 億円	2,939 億円 前年度比▲32.1%	▲229 億円

(出所) JR北海道「JR北海道グループ2020年度決算」(令3.4.30)、JR東日本「2021年3月期 決算短信〔日本基準〕(連結)」(令3.4.28)、JR東海「令和3年3月期 決算短信〔日本基準〕(連結)」(令3.4.27)、JR西日本「2021年3月期 決算短信〔日本基準〕(連結)」(令3.4.30)、JR四国「2020年度 期末決算について」(令3.5.7)、JR九州「2021年3月期 決算短信〔日本基準〕(連結)」(令3.5.12)より筆者作成

また、令和4年3月のダイヤ改正では、新幹線や在来特急の利便性を向上させる一方、普通列車について、各エリア・各時間帯で利用に合わせたダイヤに改正するとして、30線区において3年10月の改正と比較して約4%の列車を見直すとしている<sup>23</sup>。

<sup>23</sup> JR西日本ニュースリリース「2022年春 ダイヤ改正について」(令3.12.17)

これに対し、関西広域連合（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市、大阪市、堺市、神戸市）は、令和3年7月に「令和3年10月及び令和4年春のダイヤ改正では、利用者の安全性の確保はもとより、国、自治体の協調による大規模投資の経過をしっかりと踏まえながら、減便以外の経営改善策についても十分検討し、減便を行う場合は、利用状況だけではなく、混雑度や乗換利便性、児童生徒の通学への影響、特に地方部での運転間隔を考慮するなど、利用者の利便性に配慮するよう、努めること。」などとする要望書<sup>24</sup>をJR西日本に提出した。また、中国地方知事会（鳥取県知事、島根県知事、岡山県知事、広島県知事、山口県知事）も、4年1月に「令和4年春のダイヤ改正は、大幅な減便が行われる内容になっており、住民生活に多大な影響を及ぼすものであることから、再考すること。」などとする要望書<sup>25</sup>を同社に提出している。

## 6. コロナ対策

国土交通省のコロナに関する対応についての特設サイト（前述）で示されるバス事業、タクシー事業、鉄道事業の3事業における支援メニュー（令和3年4月1日時点）には、無担保融資などの資金繰り支援、緊急事態宣言の再発令に伴う一時金の支給、雇用調整助成金の特例措置、公租公課の支払猶予など幅広い取組がそれぞれ掲載されている。しかし、これらは産業横断的な支援メニューであるため本稿では触れず、交通事業者に関係すると思われる主な支援メニューについて、四つ選んで現状を説明することとしたい。

第一は、「Go To トラベル事業」である。同事業は、前述したように旅行代金の割引とクーポン券の配布で旅行者に補助を行う需要喚起策で、令和2年12月より一時停止されている。再開後の同事業については、3年11月19日に観光庁から「新たなGo To トラベル事業」として発表がなされている<sup>26</sup>。具体的には、①同事業再開時から4年のゴールデンウィーク（GW）前までは、国による事業として、旅行代金の30%割引（上限額は、1人泊1万円（交通付商品以外7,000円）、日帰り1人3,000円）を行い、平日3,000円、休日1,000円のクーポン券を配布することとし、②GW後から夏の繁忙期までを念頭にする時期は、都道府県による事業<sup>27</sup>として、同20%割引（上限額は、1人泊8,000円（交通付商品以外5,000円）、日帰り1人2,000円）を行い、平日3,000円のクーポン券を配布することとしている。

第二は、県民割である。令和4年1月からのまん延防止措置が同年3月21日に18都道府県で終了することに伴い、同年3月25日、観光庁は、同一都道府県内及び隣接都道府県内

<sup>24</sup> 関西広域連合「要望書」（令3.7.13）（関西広域連合ウェブサイト「JRダイヤ改正に係るJR西日本への要望」〈<https://www.kouiki-kansai.jp/koikirengo/jisijimu/infura/6061.html>〉）

<sup>25</sup> 中国地方知事会「JR西日本への地方ローカル線の維持・存続に関する要望」（令4.1.25）

<sup>26</sup> 観光庁「今後の観光需要喚起策について」（令3.11.19）〈<https://www.mlit.go.jp/common/001442046.pdf>〉

<sup>27</sup> 「新たなGo To トラベル事業」を、「国による事業」から「都道府県による事業」とすることについては、『毎日新聞』（令4.2.24）は、同事業の中止で未執行予算が積み上がり、国土交通省が「窮余の策」として、「20年度3次補正予算に計上され、本来は22年度に繰り越せない給付金約5,600億円について、事業主体を国から都道府県に変更。21年度中に予算を都道府県に配分することで、22年度へ事実上繰り越す」としていることと報じている。なお、かぎ括弧内の20年度、21年度、22年度は、それぞれ令和2年度、3年度、4年度のことである。

からの旅行としていた県民割の対象を更に拡大し、全国を6の地域ブロックに分け、当該都道府県が属する同一地域ブロック内からの旅行も追加する旨を発表している<sup>28</sup>。

第三は、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」（以下「臨時交付金」という。）である。臨時交付金は、コロナの感染拡大防止とともに、感染拡大の影響を受けている地域経済や住民生活を支援し、地方創生を図るため、政府が打ち出してきた各経済対策<sup>29</sup>への対応として、地方公共団体が地域の実情に応じて、きめ細やかに必要な事業を実施できるよう創設された交付金である。臨時交付金には、これまでに15兆円以上の予算措置がなされているが、国土交通省は、地方公共団体が実施している地域公共交通に関する3,648事業（令和3年11月15日時点）のうち、約8割の3,151事業で臨時交付金が活用されたとしている<sup>30</sup>。そして、交通事業者に対して実施されている主な活用事例として、①「感染防止対策」、②「運行支援」、③「M a a S<sup>31</sup>等の新たな地域交通体系整備」等が挙げられている。①「感染症防止対策」としては、マスクや飛沫シート、消毒等の設備に関する経費の支援のほか、過密防止のために増便を行うことへの支援などの事例がある。②「運行支援」としては、事業者に対する一律給付のほか、事業規模（車両数、運行系統数等）による加算、需要喚起策としての運賃の一部補助又は利用者への補助、交通系ICカードによる割引経費の支援などの事例がある。③「M a a S等の新たな地域交通体系整備」としては、公共交通におけるキャッシュレス決済の導入によって「新しい生活様式」<sup>32</sup>に対応するため、路線バスのICカード化費用に対して補助金を交付するなどの事例がある。そのほか、ワクチン接種会場への移動支援などの事例もある。

第四は、地域公共交通を総合的に支援する「地域公共交通確保維持改善事業」である。同事業においては、コロナ対策として、各公共交通事業における感染予防策やデジタル化の推進に対して補助がなされている。そのほか、バスの運行による欠損を補う補助金の交付要件である輸送人員数を緩和する特例措置なども実施されている。令和2年から4年度にかけては、毎年約200億円の当初予算のほか、2年度第3次補正予算で約305億円、3年度補正予算で約285億円が措置されている。

## 7. おわりに～今後の課題～

6の対策のほかにも様々な取組がなされているが、おわりに以下の課題を指摘したい。

第一に、「新たなG o T o トラベル事業」が対象とする「交通付商品」の詳細は、執筆

<sup>28</sup> 観光庁「県民割支援（地域観光事業支援（需要創出））の運用変更について」（令4.3.25）〈<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001472547.pdf>〉

<sup>29</sup> 各経済対策とは、「新型コロナウイルス感染症緊急経済対策（令和2年4月7日閣議決定（4月20日変更）」、「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策（令和2年12月8日閣議決定）」及び「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策（令和3年11月19日閣議決定）」のことである。

<sup>30</sup> 国土交通省公共交通メールマガジン「号外『地域公共交通の維持確保に向けた支援例まとめ R3.11.15時点』」（令3.12）3頁〈<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001448135.pdf>〉

<sup>31</sup> M a a S（Mobility as a Service）とは、スマホアプリ等により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスである。

<sup>32</sup> マスク着用、手洗い・消毒、3密（密集、密接、密閉）の回避などコロナ対策を日常生活に取り入れる生活様式のこと。

時点では明らかでないが、一時停止前の「G o T o トラベル事業」では、高速道路を使ったマイカー旅行も対象とされていた。コロナ禍の影響で移動手段が公共交通からマイカーにシフトしていることを踏まえると、「交通付商品」における高速道路を使ったマイカー旅行の取扱いが課題と言えるのではないか。仮に、日バス協が訴えるように、交通事業者の支援を一層重視するのであれば、「交通付商品」は、高速道路を使ったマイカー旅行を対象外とする仕組みとすべきであろう。ただし、旅行先での交通手段としてマイカーやレンタカーの利用が多い地域もあるため<sup>33</sup>、そのような地域では、高速道路を使ったマイカー旅行も対象とすることが望まれる可能性が高い。そのため、制度は複雑化するかも知れないが、国、地方公共団体、観光・交通事業者など関係者間でよく協議して、地域の実情を反映した仕組みとすることも良いのではないか。今後、「新たなG o T o トラベル事業」の開始に当たって、観光庁が「交通付商品」の範囲をどのように設定するのかが注目される。

第二に、県民割については、同一地域ブロック内の旅行であれば、どの旅行に対しても令和4年4月1日から直ちに適用されるのではなく、その対象範囲の拡大については、都道府県間の調整次第となっている。また、対象期間も同月28日までと短く、旅行者に求められるコロナワクチン接種歴が2回から3回へと引き上げられるなど、コロナの感染状況と両にらみの中で行われるため、需要創出策としては抑制的な部分が見られる。

一方、高速バス、貸切バス、鉄道（JR新幹線、各種特急も含む）などダメージが大きい長距離旅客輸送（本稿で取り上げていない国内航空や内航旅客船なども含む）の回復を支援する観点からは、感染が収まっている地域同士を直接行き来できるのであれば、たとえ遠方であっても、割引対象とするような運用も考えられよう。

第三に、前述のJR西日本のダイヤ改正による減便への対応策については、例えば、小浜市（福井県）がコロナ禍によるJR小浜線の利用者減少や減便による利便性低下に伴う更なる利用減少を防ぐためなどとして、臨時交付金を活用し、期間を限って利用者に対する助成事業を実施した<sup>34</sup>。JR西日本のような大企業であっても、コロナ禍で売上高が激減し、営業成績が悪化しているのは、図表13で示したとおりであるが、そのような大きな流れの中で、一つの市の取組だけで利用の減少を食い止めるのは非常に厳しいだろう。鉄道事業者が減便しないよう要望するのであれば、今後、沿線の関係地方公共団体全体で連携して、ダイヤ改正の影響の調査を行い、臨時交付金を活用した利用促進策を同時に実施するとともに、その効果を検証し、利用促進策の継続とセットで減便の回復を交渉することも考えられるのではないか。

（やまごし のぶひろ）

<sup>33</sup> 前掲脚注8では、「自家用車」（マイカー）の回答割合が50%以上の地域が24県見られる。また、「レンタカー」は沖縄県が50%を超え、中国、四国、九州などでも20%を超える県がある。

<sup>34</sup> 小浜市の助成事業「乗って残そう小浜線利用促進事業」（前掲脚注30 77頁）では、①回数乗車券購入助成金（購入金額の50%を助成）、②みんなでお出かけ助成金（複数名の小浜線利用で1組当たり5,000円を上限に運賃の80%を助成）、③二次交通クーポン補助金（小浜線を利用して小浜に来た宿泊者を対象に、1組当たり3,000円分の二次交通クーポンを配布）が実施された。いずれも期間は、令和3年10月2日から4年2月28日までである。