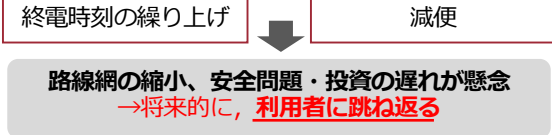


COVID-19の感染拡大が公共交通事業に与えた影響

呉工業高等専門学校 中村陸哉・神田佑亮

背景と目的

- 公共交通は、人々の暮らしにとって **欠かすことのできない** 移動手段
- COVID-19の感染拡大により、大きなダメージ

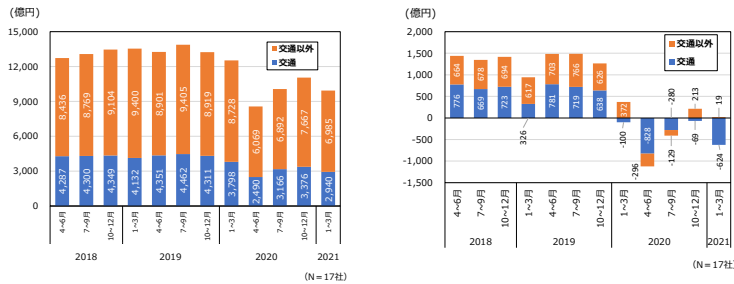


交通事業者の決算による分析

- COVID-19禍による、各交通業界の経営への影響を把握
- 四半期ごとに上場企業が開示しているIR情報（決算短信）を使用
- 対象時期：2019年4月～2021年3月
- 分析項目：四半期売上額・営業利益額、雇用調整助成金受給額

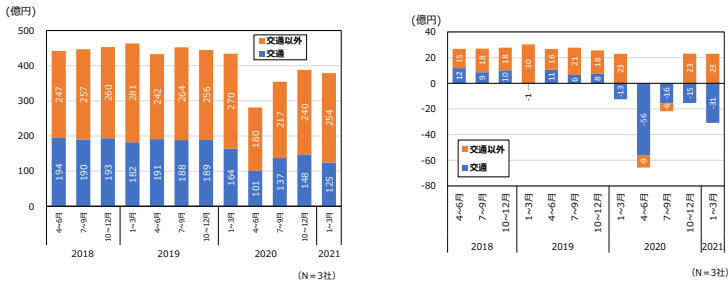
▼四半期売上額・営業利益額の推移（私鉄）

- 利益の半分を占める交通以外の部門も減収、赤字・利益が大幅に低下
- 再度の緊急事態宣言の影響もあり回復傾向は停滞気味



▼四半期売上額・営業利益額の推移（バス）

- 交通以外の部門の利益は回復したものの、依然として交通部門は赤字



ICカードデータログによる利用特性分析

- COVID-19禍以降の、公共交通の需要の変化を把握
- 広島都市圏のICカードの利用記録を通じて収集されたOD等のデータ（乗車レコード）を使用
- 対象時期：2019/4/1～2021/3/28（曜日配列の関係）
- 評価の視点：乗客数、土日の乗客数、時間帯別乗客数、ユニークユーザー数、運送収入

▼分析の対象路線：広島県内のバス路線

対象路線	路線の概要
都市間路線X	広島市と郊外都市を結ぶ中距離路線（自動車専用道路を通行）
都市間路線Y	広島市と県内都市を結ぶ長距離路線（自動車専用道路を通行）
都市内路線A	広島市内の郊外（丘陵部）と中心部を結ぶ路線（路線バス車両で運行）
都市内路線B	広島市内の郊外（丘陵部）と中心部を結ぶ路線（路線バス車両で運行）
都市内路線C	広島県内の中規模都市の中心部とその郊外を結ぶ路線（路線バス車両で運行）
都市内路線D	広島県北の小規模都市と隣接都市を結ぶ路線（路線バス車両で運行）

まとめ

- 交通事業者の交通部門は減収、赤字に
- 更に、交通以外の付帯事業による収益・利益も大幅減
- 利益額に対して、雇用調整助成金の受給額はわずか
- 昼間の乗車数が減少、定期券ユーザーも減少傾向にあり

COVID-19の感染拡大下において

- 世界的に未曾有のパンデミックであり、**今までにない経験**

●COVID-19禍が公共交通機関に与えた影響を、ICカードデータや、企業のIR資料から分析し、明示

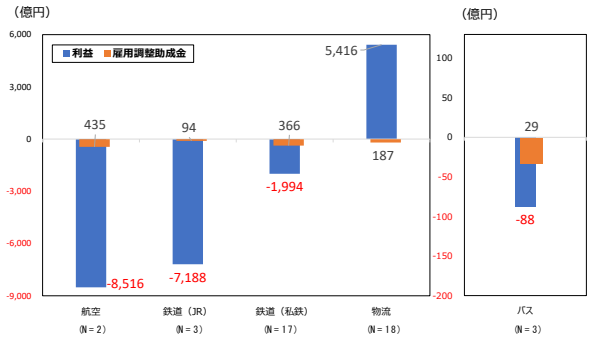
●政府や自治体による施策（雇用調整助成金の支給等）の効果を把握

▼分析の対象企業：四半期ごとにセグメント情報を公表している企業

業種	対象企業
JR (3社)	九州旅客鉄道、東海旅客鉄道、東日本旅客鉄道
私鉄 (17社)	山陽電気鉄道、京福電気鉄道、名古屋鉄道、神戸電鉄、南海電気鉄道、広島電鉄、西武HD、新京成電鉄、秩父鉄道、富士急行、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、京浜東北線、東京急行電鉄、相鉄HD、東武鉄道
バス (3社)	神姫バス、神奈川中央交通、新潟交通
航空 (2社)	ANAホールディングス、日本航空
物流 (18社)	SBSDH、SGHD、C&Fロジ、丸和運輸機関、日物流、セイノーHD、山九、日本石油輸送、ニッコンHD、福山通運、センコーGHD、丸全昭和運輸、ヤマトHD、日本通運、ハマキョウ、エスライン、鴻池運輸、トナミHD

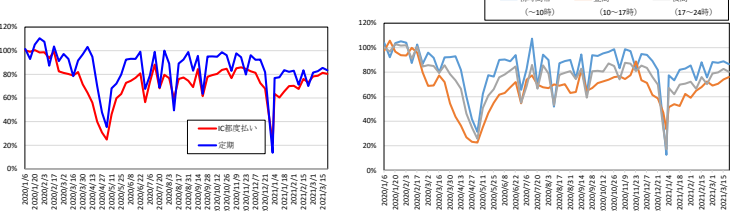
▼営業利益(損失)額 対 助成金額 (2021年3月期)

- 雇用調整助成金の営業利益（損失）額に対する受給額の割合は小さく私鉄では約18%、JRでは約1%



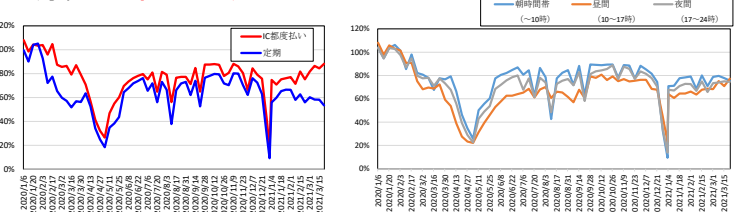
▼乗客数・時間帯別の乗客数（都市間路線X）

- 2020年内はIC都度払いが定期券より20%ほど鈍い回復傾向
- 現在まで昼間の乗客数が大きく減少し回復せず



▼乗客数・時間帯別の乗客数（都市内路線A）

- 2020年内は定期券とIC都度払いは両路線で同程度に回復傾向
- 9月末から昼間の乗客数が回復



- 現在も公共交通の危機的状況は加速しており、対する支援も十分なものとは言えない
- 「アフターコロナ」を見据えた支援策が必要