

上場公共交通事業者の決算短信による COVID-19 が公共交通事業経営に与えた 影響分析

中村 陸哉¹・神田 佑亮²・小倉 亜紗美³

¹ 学生会員 呉工業高等専門学校 専攻科 (〒737-8506 広島県呉市阿賀南 2-2-11)

E-mail: s21-stfu@kure.kosen-ac.jp

² 正会員 呉工業高等専門学校教授 環境都市工学分野 (〒737-8506 広島県呉市阿賀南 2-2-11)

E-mail: y-kanda@kure-nct.ac.jp (Corresponding Author)

³ 非会員 呉工業高等専門学校講師 人文社会系分野 (〒737-8506 広島県呉市阿賀南 2-2-11)

E-mail: a-ogura@kure-nct.ac.jp

COVID-19 の感染拡大による外出自粛に伴い、移動需要が急激に低下している。我が国の公共交通業界は収入が大きく落ち込み、公共交通サービスの提供の継続が困難な状況に直面している。公共交通の受けた影響の規模を把握するために、経営状況への影響度を多面的に把握する必要がある。本研究では、全国の上場交通事業者が開示する決算資料を集計し、営業収益や営業利益・損失の推移、資産及び負債の状況を分析した。その結果、交通事業者の危機的状況は加速していることが示された。

Key Words: COVID-19, public transportation, corporate management, transit service crisis

1. 研究の背景と目的

2020 年初頭からその影響が顕在化した COVID-19 の感染拡大により、人々の生活や経済の活動は非常に甚大な影響を受けている。我が国では 2020 年 4 月 7 日に第 1 回目の緊急事態宣言が発令され、学校も休校となるなど、人々の生活に大きな影響を及ぼした。さらに影響は長期化し、これまでに緊急事態宣言は 4 度発令し、さらに、感染の波が本項執筆時点で“第 5 波”まで言われており、これまでに感染の拡大と縮小を何度も繰り返しつつ、未だ COVID-19 による影響の収束は見通せない状況にある。

それに伴い、公共交通事業は極めて深刻な影響を受けている。国土交通省¹⁾の調査では、感染拡大の影響が最も深刻であった 2020 年 4 月では、新幹線や航空などの都市間交通輸送が対前年(2019)同月比約 9 割減少、路線バスなどの都市内交通輸送が対前年同月比約 6 割減少となっている。その後、緊急事態宣言の解除や、GoTo トラベル事業に代表される移動活性化策により需要は最悪の時期から回復はしているものの、COVID-19 前の水準まで完全には戻りきっておらず、概ね、都市間交通で 5 割程度、都市内交通で 8 割程度の回復状況となっている。

公共交通は、人々の暮らし、そして経済活動にとって欠かすことのできない社会基盤であり、質が高く、そして安定したサービスの提供が必要不可欠である。しかしながら前述のように公共交通事業は、深刻なダメージを長期に亘って受け続け、さらに未だ回復をしておらず、その影響は拡大し続けている。運輸収入が大きく落ち込んだ交通事業者は、路線の維持のため、減便や終電時刻の繰り上げを余儀なくされている。とりわけ、採算性が高く、地域交通維持のための内部補助の原資となっていた都市間交通の収益の大幅の悪化、そしてその影響の長期化は、採算性の低い地域交通のあり方に向けた議論を加速させることとなってしまっている（例えば、西日本旅客鉄道(株)2021 年社長会見²⁾）。この状況が続けば、路線網の縮小、運行廃止等の影響に留まらず、デジタル化の投資の遅れ、安全問題などの発生も懸念される。そして、こうした影響は利用者や地域経済・国家の経済にも影響が跳ね返ることとなる。

こうした課題認識から、COVID-19 禍での公共交通事業の安定供給に向けた議論に資することを企図し、本研究では、上場する企業が公表する「IR 資料」に着目し、COVID-19 が公共交通事業者の経営に与えた影響を把握

することを目的とする。具体的には、収益・損益などの収支フロー及び資産や借入金・現金などのストックの両面に着目し、影響の分析を行う。

2. COVID-19の感染拡大による公共交通事業への影響に関する既往調査・研究のレビュー

(1) 公共交通事業の減収状況に関する既往研究

COVID-19 は突如世界的に発生し急速に拡大し、最近では未経験のパンデミックであったこともあり、交通運輸部門への影響の把握は十分に捕捉しきれていないのが実態である。

国内の交通部門への影響は、国土交通省¹⁾が交通手段別に旅客数や運賃収入などの実績を調査し、公表している。直近の2021年4月では、航空の輸送人員は国際線で96%減少、国内線で61%減少、高速バスの運送収入は6割の事業者で2019年同月比70%以上減少、路線バスの運送収入は3割の事業者で2019年同月比30%以上減少しており、陸運、航空とともに公共交通利用の回復に至っていないという実態の把握がなされている。

こうした事態に対し、公共交通事業者の経営への影響について、日本モビリティ・マネジメント会議(2020)²⁾は2020年5月、交通事業者を対象にアンケート調査を実施し、436件の回答を得た。その結果、およそ半数の交通事業者が、8月中旬頃までに事業継続が困難になると回答した。また、事業者の過半数が、賃金・損失への補償や、税金の減免が必要という回答を得ている。

また、大幅な減収が見込まれる可能性も指摘されている。日本モビリティ・マネジメント会議(2020)²⁾は、国内でCOVID-19の感染拡大が始まった2020年4月末の段階で、COVID-19の感染拡大と移動自粛が公共交通に与える影響について試算し、その結果、2020年の1年間で公共交通事業者全体で最低3.5兆円、最大8.3兆円に及ぶ可能性があることを指摘している。また、神田・中村(2021)³⁾は、上記の推計手法により、国土交通省の調査¹⁾により得られた公共交通利用実績調査結果を用いて1年間の減収額を推計したところ、公共交通事業全体で6-7兆円規模に及んだと推計している。

公共交通利用者の移動需要の変化について、吉田(2021)⁴⁾は山形市の在住者を対象にアンケート調査を行い、外出行動・外出意識を分析した。その結果、COVID-19の緊急事態宣言が解除された後、通勤や通学のピーク時における移動需要はさほど減っていない一方、昼間時や休日の移動需要は回復していないことが示された。

上記のように、公共交通事業への影響について月次単位での乗客数の減少については調査がなされている。一

方で収益に及ぼした影響については、公共交通事業全体でのマクロレベルでの推計はなされているが、収入額以外に利益や経営状況に関する調査・研究はなされていない。

(2) 海外の公共交通事業への影響に及ぼす既往研究

COVID-19 が公共交通事業に与えた影響についての研究は、海外諸国でも展開されている。また、既往研究を大別すると、主には乗客数の減少の状況、利用者の心理への影響、回復に要する期間に関する研究に大別される。

例えば Vickerman(2021)⁵⁾は、イギリス国内の2020年3月1日から2020年11月末までの公共交通の利用率を、ロンドン運輸局の統計を用いて分析し、その結果、鉄道の利用率はロックダウン後に5%を下回り、その後8月末までに約40%まで回復したものの、COVID-19の再拡大によって再び低下し、11月には25%を下回っていた。また、バスの利用率は、ロックダウン後、約11~12%まで低下しており、その後9月までに約60%まで緩やかに回復したが、再拡大の影響によって、11月には50%未満まで落ち込んでいることが示された。

また、沖本(2020)⁶⁾は、アメリカ国内の2020年1月~12月の公共交通の利用率を、米国運輸省の統計を用いて分析し、バス、鉄道、航空の国内線・国際線ともに、アメリカ国内でのCOVID-19の感染拡大と同時に利用率が大きく落ち込んでおり、以降は徐々に回復しているものの、全ての業態で利用率は50%以下に留まっていることが示された。上記のように、公共交通利用が回復しない状況は、海外諸国でも日本国内と共通している。

このように交通需要が落ち込んだ背景には、COVID-19禍が公共交通利用者の心理に大きな影響を与えていることも指摘されている。例えば Przybylowski ら(2021)⁷⁾は、2020年5月から6月にかけて、ポーランド・グダニスク市の公共交通利用者302人にアンケート調査を行い、移動への意欲や、安全基準の認識の傾向を分析した。その結果、回答者の90%が公共交通の利用を中止または制限していることが示された。利用を制限する原因として、オンラインでの仕事やeラーニングへの切り替え、新型コロナウイルスの感染に対する不安が大きいたことが示されている。しかしながら、COVID-19によりモビリティが損なわれることに対する抵抗感の存在も明らかとなっている。Sabat ら(2020)⁸⁾は、欧州7か国の市民を対象に2020年4月にアンケート調査を行い、COVID-19の感染拡大防止策に対して市民が抱えている感情を分析した結果、最も反対された感染防止策は公共交通機関の停止であり、特に高齢者や遠隔地に住む市民は強く反対する傾向があったことを指摘している。

交通需要が COVID-19 禍以前の水準まで回復するまでには、非常に長い年月を要すると指摘する既往研究も多い。例えば、Sobieralski(2020)¹¹⁾は、テロや戦争、パンデミックなど不確実なショック事象がアメリカの航空業界に与えた影響について、1991 年から 2019 年まで航空事業者の決算資料や政府の統計により分析し、突発的なショック事象からその回復には 4 年から 6 年を要したと推定している。また、Gudmundsson ら(2021)¹²⁾は、1970 年から 2019 年までの世界銀行の統計を用い、世界の航空輸送業界における、経済ショックからの時間的な回復の関係を推計し、世界の旅客需要が COVID-19 以前の水準まで回復するには 24 年、最も悲観的な推計では 6 年かかるとしている。

一方で、公共交通事業の収入に与えた影響に関する研究は僅かながら存在する。Munawar ら(2021)¹³⁾は、オーストラリア国内における COVID-19 の感染拡大防止策による交通システムへの影響について、政府の統計や事業者のデータソースにより分析し、2020 年度の国際便を運航しているオーストラリアの航空事業者の収益は対前年比で 31.5%減少すると推定している。また、Mary(2021)¹⁴⁾は、2020 年度のアメリカ・イリノイ州シカゴにおける複数の公共交通事業者の合計収入額は、対前年度比で 64%減少したと報告している。

3. 本研究の位置付けと構成

現時点では COVID-19 禍はまだ脱しておらず公共交通事業者はその影響の渦中にあり、COVID-19 による影響の把握は、利用者数を指標とした影響調査は実施されているが、利益や経営状況への影響については、まだ十分にデータが整っていない状況であり、国内・海外とも分析・議論がなされていない。特に、事業者の経営にどのような影響を与えているか、1つの交通手段ではなく、公共交通と称される手段を含めた、総合的な公共交通サービスの観点で経営に与えた影響に関する分析は、本論文の執筆時点では確認できていない。しかしながら、公共交通事業が危機的な状況に置かれてからその期間が長く、事業者の経営状況の悪化が日に日に進む中、経営状況に関する議論を進めることは、公共交通サービス提供の持続の観点では必要不可欠である。

このような背景や課題認識から、本研究では、COVID-19 が公共交通事業経営に与えた影響について、株式市場に上場する交通事業者が発表する決算短信等の IR 資料を分析のソースとして用いて明らかにする。決算短信には、事業者の売上額、営業利益額等の損益や資産、負債等の貸借が四半期ごとに詳細に記述されており、

また、全ての上場企業が概ね同一の基準で決算資料に記載していることから、信用性の高いエビデンスデータに基づき議論することに意義がある。

4. 我が国における COVID-19 の感染拡大状況

我が国における COVID-19 は、2020 年 1 月 15 日に初めて感染者が確認されて以降、感染拡大と収束を 5 波にわたり繰り返している状況である。

図-1 に、日本国内での日別の COVID-19 新規陽性者数と死亡者数の推移を示す¹⁵⁾。2022 年 3 月 2 日現在、日別新規感染者数は 72,591 人、累計死亡者数は 24,084 人が報告されている。感染第 1 波、第 2 波、第 3 波と進むにつれて、新規陽性者数は増加傾向にあり、第 6 波以降はオミクロン株の流行に伴って、日別死亡者数が大きく増加している。

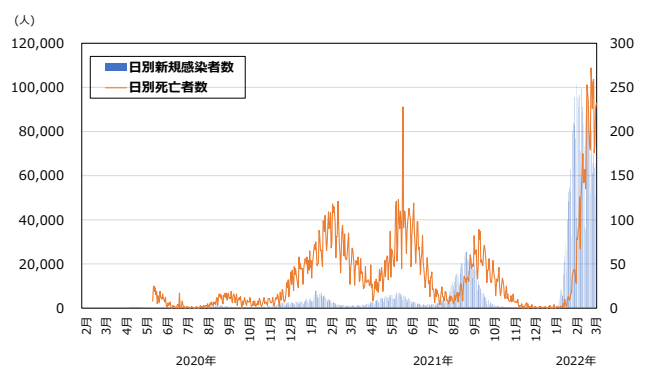
緊急事態宣言の発出時期を表-1 に示す。現在までに宣言は 4 回発出されており、2021 年に東京で緊急事態宣言が発令されていた日数は合計 212 日にのぼる。

5. 上場事業者の決算資料による経営状況の分析

(1) 分析の考え方と指標

COVID-19 の感染拡大に伴う移動需要の低下により、公共交通の輸送人員が大幅に減少し、交通事業者は深刻なダメージを受けている。具体的には乗客の減少による売上の減少や、消毒等の感染防止費用の増加といった通常時にはない支出の増加が考えられる。また、支出の増加、収入の減少に伴う運転資金の不足を、借入や資産の売却により確保したりせざるを得ない状況も考えられる。

上場企業の決算短信には、こうした要因による影響が、損益計算書の営業収入や利益（営業利益・経常利益等）、貸借対照表の資産及び負債の項目に記述される。



データ出典：厚生労働省

図-1 COVID-19 の新規陽性者数・死亡者数

本研究では、COVID-19 による企業経営への影響を、東京証券取引所（1 部・2 部）およびジャスダック市場に上場する交通事業者の IR 情報（決算短信）から、「営業収益(売上額)」、「営業利益・損失額」、「資産・負債」を指標に、四半期毎の推移を分析する。

具体的な分析の指標を表-2に示す。「四半期別営業収益(売上額)」「四半期別営業利益・損失額」は、対象事業者の決算短信において設定されているセグメント情報を基に、各セグメントを「交通部門」、「交通以外の部門（例えば不動産、ホテル、流通事業など）」に分類し、四半期単位で集計する。

「対 2018 年度同期比営業収益(売上額)」および「同・営業利益・損失額」の増減率については、上記と同様にセグメント情報により分類し、2018 年度の同一四半期を比較の対象とし、増減率を算出する。なお、2018 年度時点で赤字の事業者は、算出の対象外とする。

「対 2019 年度資産・負債増減事業者数」は、決算短信の貸借対照表に記載されている資産・負債の金額を基に、「固定資産」、「現金及び預金」、「借入金」、「借入金－現金及び預金(実質借金額)」について、2019 年 9 月末を比較基準とした増減率とその事業者数を集計する。

(2) 分析対象事業者

分析の対象とする事業者は、東京証券取引所の市場第一部、市場第二部、ジャスダックに株式を公開(上場)し、四半期別にセグメント別の営業収益(売上額)および営業利益・損失を公表している交通事業者である(表-3)。対象事業者をバス、航空、私鉄、JR、物流の 5 業種に分類し、分析する。

(3) 旅客事業者の増減収・増減益の状況

a) 対象事業者全体の概況

はじめに、旅客事業者（バス・私鉄・JR・航空）の営業収益の対 2018 年同一四半期を比較対象とした、営業収益(売上額)の増収または減収となった事業者数を図-2 に、営業利益・損失が増益・減益または赤字となった事業者数を図-3 に示す。なお、営業利益・損失については、2018 年度が赤字であった事業者は分析の対象外としている。

営業収益(売上額)についてみると、2020 年に入り、売上が 2018 年同期比と比較して増加したのはわずか 3 社であり、ほとんどが減収となっている。2021 年 1~3 月期にも、1 社を除き、未だ減収が続いている。

なお増収となった 1 社(西日本鉄道)は、収益が大幅に増加したのではなく、1%の小幅な増収であった。

次に、営業利益・損失の増益・減益・赤字事業者数に

表-1 緊急事態宣言の発出時期

| 項目 | 内容 |
|------------------|--------------------------------------|
| 緊急事態宣言 (1 回目) | 2020/4/7：7 都府県に発令 |
| | 2020/4/16：全国に拡大 |
| | 2020/5/14：39 県を解除 |
| | 2020/5/21：2 府 1 県を解除 |
| | 2020/5/25：全国解除 |
| 緊急事態宣言 (2 回目) | 2021/1/7：1 都 3 県に発令 |
| | 2021/1/13：11 都府県に拡大 |
| | 2021/2/2：栃木県を解除 10 都府県を延長 |
| | 2021/2/28：36 府県を解除 |
| | 2021/3/7：期間を 3 月 21 日まで延長 |
| | 2021/3/21：全国解除 |
| 緊急事態宣言 (3 回目) | 2021/4/25：4 都府県に発令 |
| | 2021/5/12：6 都府県に拡大 |
| | 2021/5/16：9 都道府県に拡大 |
| | 2021/5/23：10 都道府県に拡大 |
| | 2021/6/20：沖縄を除き解除 |
| 緊急事態宣言 (4 回目) | 2021/7/12：東京都に発令 沖縄を延長 |
| | 2021/8/2：6 都府県に拡大 |
| | 2021/8/20：13 都府県に拡大 |
| | 2021/8/27：21 都道府県に拡大 |
| | 2021/9/12：2 県を解除 期間を 9 月 30 日まで延長 |
| | 2021/9/30：全国解除 |

表-2 分析の指標

| | 項目 | 内容 |
|---------------|------------------------------------|---|
| 営業収益 (売上額) | 四半期 営業収益(売上額) | 営業収益(いわゆる売上額)を部門(セグメント：交通部門と非交通部門)別に集計 |
| | 四半期 非交通部門営業収益 (売上額) | 旅客事業者の非交通部門をセグメント別に営業収益(売上額)を集計 |
| | 増収・減収事業者数 (2018 年度同一四半期) | 2018 年度の同一四半期を比較対象とし、増収・減収となった事業者の数 |
| 営業利益 ・損失 | 四半期 営業利益・損失 | 営業利益・損失額を部門(セグメント：交通部門と非交通部門)別に集計 |
| | 四半期 非交通部門 営業利益・損失 | 旅客事業者の非交通部門をセグメント別に営業利益・損失を集計 |
| | 増益・減益・ 赤字事業者数 (2018 年度同一四半期) | 2018 年度の同一四半期を比較対象とし、増収・減収となった事業者の数 |
| 資産・ 負債 | 資産・負債増減事業者数 (2019 年度同一四半期) | 2019 年度 9 月末日を比較対象とした財務状況(固定資産、現金及び預金、借入金、借入金－現金及び預金)の増減率とその事業者数を集計 |

ついてみると、COVID-19 の影響は顕著に確認できる。COVID-19 の感染拡大前であった 2019 年に赤字であった事業者はほとんどなかったが、1 度目の緊急事態宣言が発令された 2020 年 4~6 月期には、全ての事業者が赤字に転じた。その後、緊急事態宣言の緩和に伴い、赤字の事業者の割合は減少し、Go To トラベル事業などの需要回復策が講じられた 2020 年 10~12 月期には、集計対象の 22 社中 17 社が黒字となった。しかしながら 2021 年 1~3 月期以降、再度の感染拡大や、緊急事態宣言の再発令の影響により、再び大多数の事業者が赤字に転じている。

b) 旅客事業者の非交通部門の営業収益(売上額)および営業利益・損失の状況

旅客事業者(バス・私鉄・JR)の非交通部門について、営業収益(売上額)の推移を図-4 に、営業利益・損失額の推移を図-5 に示す。

営業収益(売上額)についてみると、2020 年 1~3 月期まで、合計約 9,500 億円で推移していたが、1 回目の緊急事態宣言が発出された 2020 年 4~6 月期は合計 5500 億円と大きく落ち込み、2019 年 4~6 月期に比べて約 4 割の減収となった。その後緩やかに回復傾向がみられ、2020 年 10~12 月は合計 7,861 億円となったものの、2021 年 1~3 月期以降は再度の緊急事態宣言の発出に伴い、再び減少に転じている。

各セグメントを COVID-19 の感染拡大前後で比較すると、不動産の売上額はほとんど変化しておらず、約 3,000 億円で推移している。その一方、ホテル・リゾート・レジャーや流通の売上額は、2020 年 4~6 月期や 2021 年 4~6 月期では、約半分まで落ち込んでいる。

営業利益・損失額についてみると、2019 年 10~12 月まで、合計約 1,000 億円の黒字で推移していたが、国内で感染が拡大した 2020 年 1~3 月期にはホテル・リゾート・レジャー部門に 242 億円の赤字が確認され、1 回目の緊急

急事態宣言が発出された 2020 年 4~6 月期は合計 431 億円の大幅な赤字となった。

各セグメントを COVID-19 の感染拡大前後で比較すると、不動産は感染拡大後も黒字を保っており、利益額も感染拡大前に近い水準まで回復している。一方で、ホテル・リゾート・レジャーや流通は、感染拡大後ほとんどの期間で赤字となっており、回復傾向も停滞している。

c) 事業分類別の考察

・バス

バス事業者(3 社)の四半期別・セグメント別営業収益(売上額)の推移を図-6 に示す。総額についてみると、2020 年 1~3 月期までは、従前とあまり変わらず、四半期での売上額は、合計 450 億円程度で推移していたが、1 度目の緊急事態宣言が発令された 2020 年 4~6 月期には合計 281 億円と、前年同期比約 4 割の減収となった。初の緊急事態宣言の解除後の 2020 年 7~9 月期には前の四半期に対し回復傾向に転じ、合計の売上額は 354 億円となった。バスは長距離交通の比率が高い JR・航空と比較し、

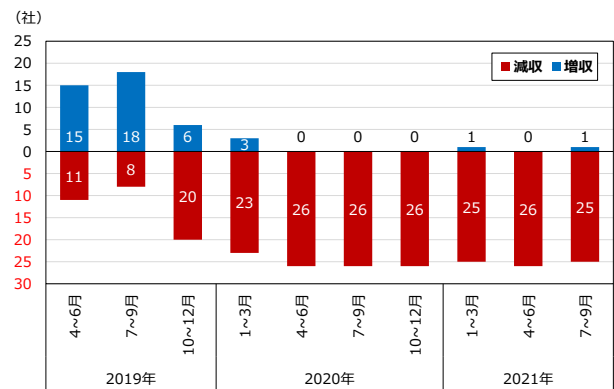


図-2 対 2018 年同一四半期比営業収益増収・減収事業者数 (N=25)

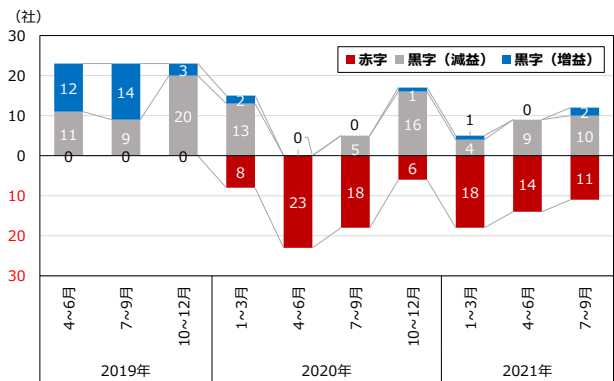


図-3 対 2018 年同一四半期比 営業利益の増益・減益・赤字事業者数(N=22)

表-3 分析対象事業者

| 業種 | 対象事業者 |
|----|---|
| バス | 神姫バス, 神奈川中央交通, 新潟交通 |
| 私鉄 | 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, 京浜急行電鉄, 東京急行電鉄, 相鉄 HD, 東武鉄道 |
| JR | 九州旅客鉄道, 東海旅客鉄道, 東日本旅客鉄道 |
| 航空 | ANA ホールディングス, 日本航空 |
| 物流 | SBSHD, SGHD, C&F ロジ, 丸和運輸機関, 日立物流, エスライン, セイノーHD, 福山通運, 日本石油輸送, ニッコン HD, トナミ HD, センコーGHD, 丸全昭和運輸, 山九, ヤマト HD, 日本通運, ハマキョウ, 鴻池運輸 |

て通勤・通学などの日常生活における移動を支えているため、COVID-19 禍からの回復も比較的早かった。しかしながら完全に回復している訳ではなく、約 8 割までの回復に留まっている。その傾向は後述する私鉄も同様である。

売上額の割合をセグメント別にみると、2020 年 7~9 月期以降、交通以外のセグメントは概ね回復しているが、交通部門の回復は鈍い。

次に、四半期営業利益・損失額の推移を図-7 に示す。2019 年 9~12 月期で、合計で 28 億円程度の黒字で推移していたが、2020 年 1~3 月期に交通部門が 4 億円の赤字に転じ、2020 年 4~6 月期には合計 74 億と大幅な赤字が確認された。2020 年 7~9 月期以降、交通部門は約 20 億円の赤字で推移しており、黒字には程遠い状況である。その一方で交通以外の部門は、赤字となった期間はなく、概ね堅調である。

営業利益・損失額の回復傾向も、売上額と同様、初の緊急事態宣言の発令直後は交通部門が大幅な赤字に見舞われたものの、その後は約 20 億円の赤字まで収縮しているが、依然として赤字が継続している。

・私鉄

私鉄事業者(17社)の四半期別・セグメント別営業収益(売上額)の推移を図-8 に示す。売上額全体でみると、2020 年 1~3 月期までは、四半期での売上額が、合計 1 兆 4,000 億円程度で推移していたが、2020 年 4~6 月期には合計 9,230 億円と、2019 年 4~6 月期の売上額に比べて約 3 割の減収が確認された。初の緊急事態宣言の影響で、一旦は大幅な減収となったものの、その後は 2020 年 7~9 月期、2020 年 10~12 月期と、時間の経過とともに回復し、COVID-19 禍以前の約 8 割と比較的高い水準で推移している。この傾向は、バスと似通っており、通勤・通学や Go To トラベル事業など、中距離移動の需要の戻りが反映されている。ただし、2021 年に入り、2 回目の緊急事態宣言の発出によって、オンライン授業やテレワークによる通勤・通学需要の減少を受け、回復傾向に歯止めが掛かっている。

また売上額をセグメントの割合でみると、私鉄事業者の場合、交通以外のセグメント(不動産・流通・ホテル等)の売上が占める割合が、バスや後述する JR、航空事業者と比較して高いが、COVID-19 の感染拡大により、交通部門以外のセグメントも、交通部門と同様に売上額が低下している。

次に、四半期・セグメント別営業利益・損失額の推移を図-9 に示す。2019 年 9~12 月期まで、合計 1,400 億円程度の黒字で推移していたが、2020 年 1~3 月期には交通部

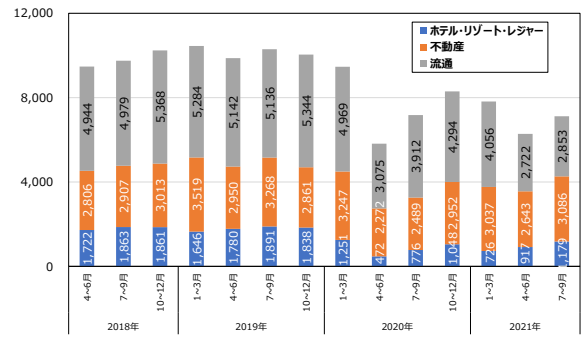


図-4 旅客事業者の非交通部門の営業収益(売上額) (N=23)

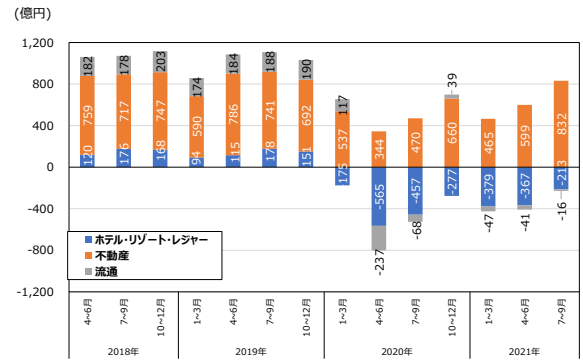


図-5 旅客事業者の営業利益・損失 (N=23)

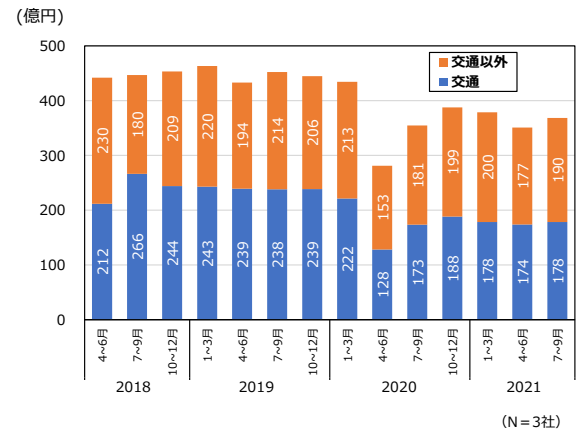


図-6 四半期別・セグメント別営業収益(売上額) : バス (N=3社)

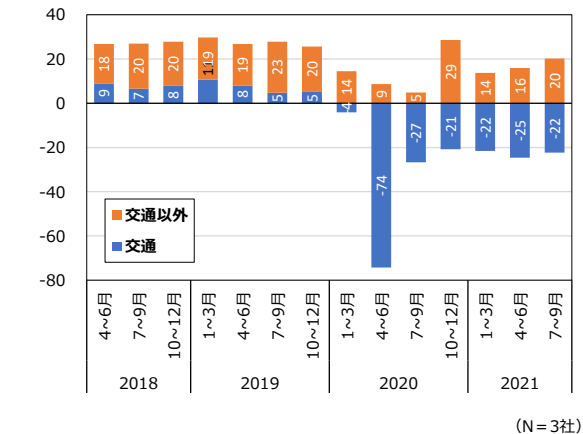


図-7 四半期別・セグメント別営業利益・損失額 : バス (N=3社)

門が赤字に転じ、2020年4~6月期には合計1,199億円の赤字が確認された。以降は徐々に赤字から回復し、2020年10~12月期には交通以外の部門が223億円の黒字に転じたものの、2021年1~3月期には再び交通以外の部門の利益が失われ、交通部門の赤字も再び悪化しており、交通セグメントは赤字の状態から脱していない。交通部門以外のセグメントは、COVID-19の感染が小康状態であった2020年10~12月期に黒字となっている。この傾向はバス、JRと似通っており、初の緊急事態宣言の発令に伴う大幅な赤字は、時間経過によって段階的に解消されてきたものの、2021年1~3月期には、2回目の緊急事態宣言に伴って再度赤字となっており、やや不安定な状況が続いている。

・JR

JR(3社)の四半期別・セグメント別営業収益(売上額)の推移を図-10に示す。2019年10~12月期までは、売上額は合計1兆3,000億円程度で推移していたが、2020年に入り、大幅な落ち込みが確認された。2020年4~6月期には合計5,235億円と、前年同期比で約6割の減収となっている。特に交通部門の営業収入は、COVID-19の感染拡大前の3割程度まで落ち込んでいる。2020年7~9月期以降は、売上額は回復傾向に転じるものの、感染が再度拡大した2021年1~3月期には再び下落し、合計で7,703億円と、対2019年同期比で約6割の売上額に留まっている。また、JRの場合、新幹線など都市間輸送による収入の割合が大きく、都市間輸送は単価も高いため、全体に占める交通セグメントでの収入の割合が高く、加えて、都市間輸送は都市内輸送と比較して旅客数の減少率が高いこともあり、感染拡大が全体の収入に及ぼす影響も大きい。

四半期別・セグメント別営業利益・損失額の推移を図-11に示す。新幹線など長距離交通で得られる収入や利益の割合が高いため、バスや鉄道と比較して、全体の利益に対する交通セグメントでの利益の割合が極めて高いのが特徴である。COVID-19の感染拡大前は、全体の利益は四半期単位で、3,700億円程度で推移してきたが、2020年に入り、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、2021年1~3月期には交通セグメントでの利益は消失し、赤字に転じた。その後は3社全体で大幅な赤字が発生している。

JRの場合、交通以外のセグメントでの利益が相対的に低く、本業である交通セグメントの収益や利益の大部分を、採算性の高い新幹線など長距離交通から得ている。この需要が、COVID-19による緊急事態宣言の発令や移動自粛、GoToトラベル事業の停止によって長期にわた

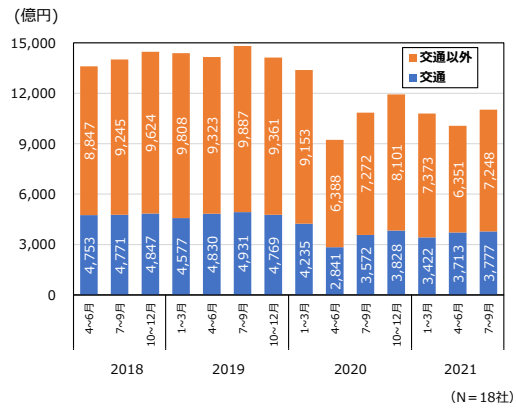


図-8 四半期別・セグメント別営業収益(売上額)：私鉄

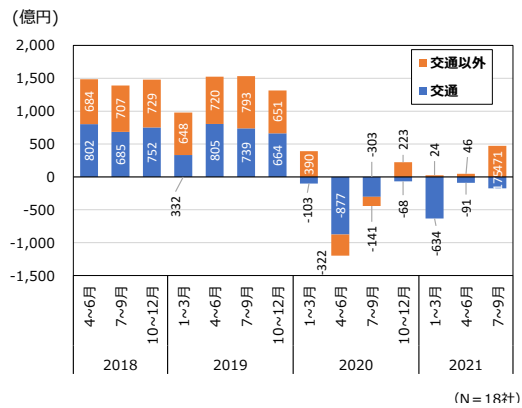


図-9 四半期別・セグメント別営業利益・損失額：私鉄

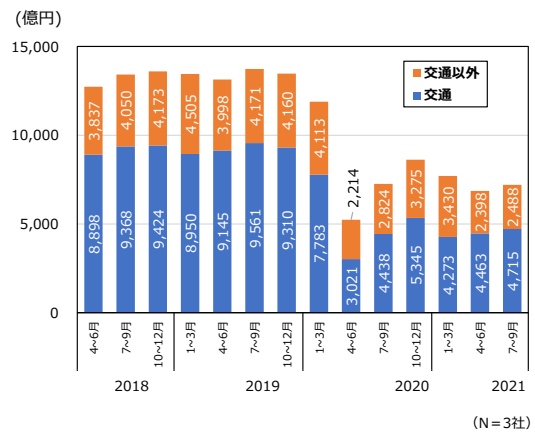


図-10 四半期別・セグメント別営業収益(売上額)：JR

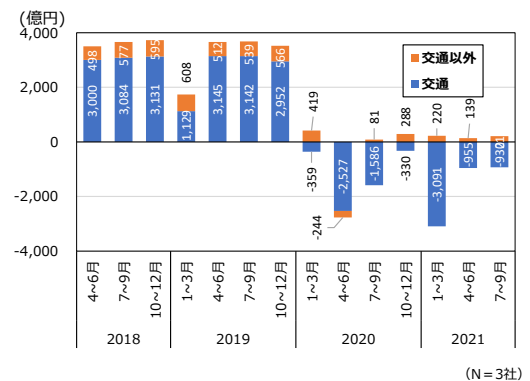


図-11 四半期別・セグメント別営業利益・損失額：JR

り戻っていない影響が、直撃していることが窺える。

・航空

航空も JR と同様に、交通セグメントが全体に占める割合が多く、交通事業による収益や利益の変動が、航空事業者の経営を左右する。

四半期別・セグメント別営業収益(売上額)の推移を図-12に示す。2019年10-12月までは、四半期での営業収益(売上額)が合計約9,000億円で推移していたが、2020年に入り、収益は大きく落ち込んだ。緊急事態宣言が発令された2020年4-6月期には合計1980億円と、対前年比同期比で約8割の減収となった。その後はわずかに回復するも、国外との渡航制限等の影響もあり、依然厳しい状態が続いており、2021年1-3月期では、COVID-19の感染拡大前の約6割の水準に留まっている。

四半期別・セグメント別営業利益・損失額の推移を図-13に示す。2019年10-12月では、合計837億円の黒字となっていたが、2020年に入り一気に赤字に転じ、2020年4-6月期には合計2,884億の赤字となった。その後、感染の小康化により売上が回復した時期でも、依然として多額の赤字が発生しており、2020年10-12月期には合計1,487億円の赤字となった。その後も、四半期ごとに2,000億円前後の赤字が生じ続けている。

同じく長距離移動を担う JR と売上額、営業利益額の傾向が似通っており、特に初の緊急事態宣言の解除後は、Go To トラベル事業を始めとした長距離移動に対する需要の戻りが表れている。しかしながら、2021年1-3月期はGo To トラベル事業の停止と、2回目の緊急事態宣言の発令に伴い、急速に長距離移動の需要が失われた。さらに、航空機の維持費など固定費用が高額のため、一度需要が失われると、大幅な赤字に繋がってしまっている。

・物流

物流事業者(18社)の四半期別・セグメント別営業収益(売上額)の推移を図-14に示す。旅客事業者とは異なり、物流事業者の業績は堅調である。2019年10-12月までは、四半期での営業収益(売上額)は、合計約2兆2,000億円で推移しており、2020年4-6月期の緊急事態宣言発出以降も、売上額は同様の傾向が継続している。また、営業収益に占める部門の割合も、ほとんど変動がない。

四半期別・セグメント別営業利益・損失額の推移を図-15に示す。2019年度の合計額と、2020年度の合計額について、同様の傾向であり、2020年4-6月期の緊急事態宣言発出後も赤字の期間はない。

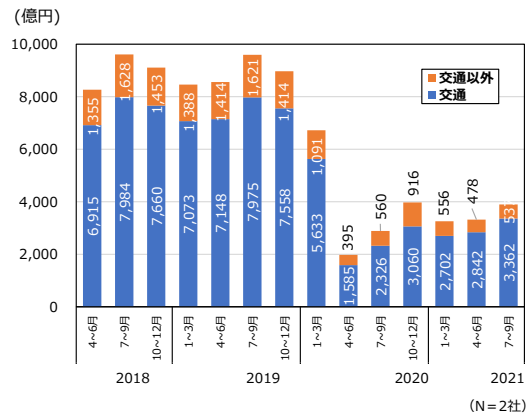


図-12 四半期別・セグメント別営業収益(売上額)：航空

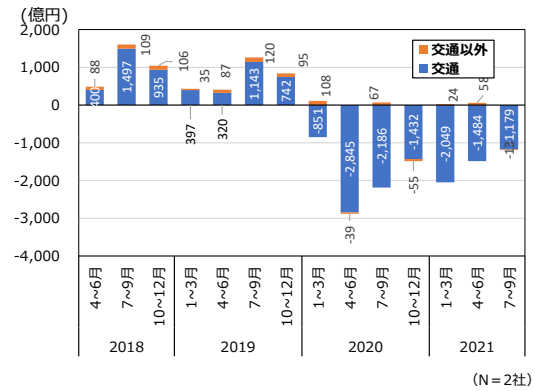


図-13 四半期別・セグメント別営業利益・損失額：航空

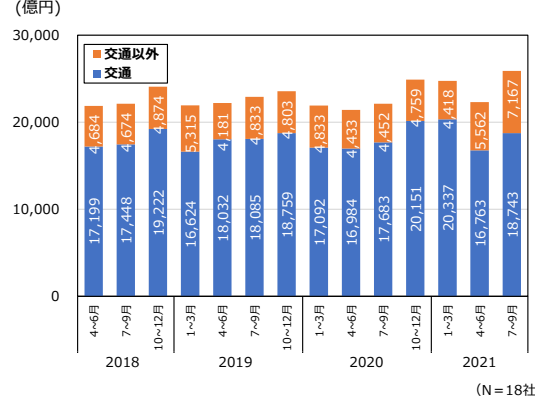


図-14 四半期別・セグメント別営業収益(売上額)：物流

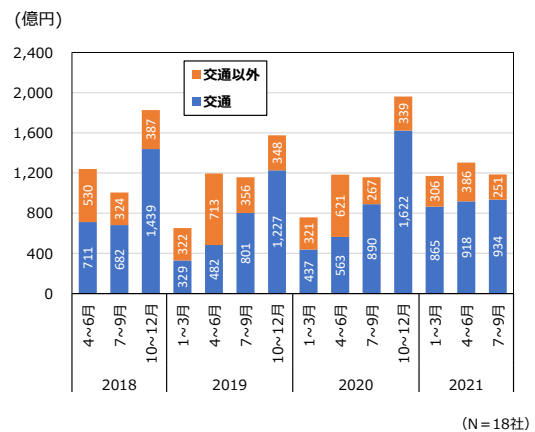


図-15 四半期別・セグメント別営業利益・損失額：物流

表-4 分析対象企業の営業収益(売上額)および営業利益・損失(毎会計年度3月末での比較)

| | | 営業収益(売上額)(百万円) | | | | | | 営業利益・損失(百万円) | | | | | |
|-------|---------|-------------------------------|------------|-----------|-------------------------------|------------|-----------|-------------------------------|------------|---------|-------------------------------|------------|----------|
| | | 2020年3月期 (2019/04-2020/03) | | | 2021年3月期 (2020/04-2021/03) | | | 2020年3月期 (2019/04-2020/03) | | | 2021年3月期 (2020/04-2021/03) | | |
| | | 交通部門 | 交通部門 以外 | 合計 | 交通部門 | 交通部門 以外 | 合計 | 交通部門 | 交通部門 以外 | 合計 | 交通部門 | 交通部門 以外 | 合計 |
| バス | 新潟交通 | 9,100 | 9,557 | 18,657 | 6,463 | 7,165 | 13,628 | ▲102 | 1,490 | 1,388 | ▲1,443 | 562 | ▲881 |
| | 神奈川中央交通 | 56,931 | 55,771 | 112,702 | 40,176 | 50,737 | 90,913 | 1,469 | 4,122 | 5,591 | ▲9,138 | 3,483 | ▲5,655 |
| | 神姫バス | 7,169 | 37,906 | 45,075 | 4,335 | 15,461 | 19,796 | ▲155 | 2,217 | 2,062 | ▲1,242 | 1,522 | 280 |
| 私鉄 | 京王電鉄 | 127,391 | 348,636 | 476,027 | 86,506 | 259,522 | 346,028 | 13,345 | 23,701 | 37,046 | ▲16,413 | ▲3,660 | ▲20,073 |
| | 京成電鉄 | 160,449 | 114,345 | 274,794 | 104,216 | 103,543 | 207,759 | 17,921 | 10,628 | 28,549 | ▲25,677 | 7,652 | ▲18,025 |
| | 京浜急行電鉄 | 118,888 | 193,861 | 312,749 | 76,737 | 158,225 | 234,962 | 12,875 | 18,260 | 31,135 | ▲21,434 | 3,661 | ▲17,773 |
| | 京福電気鉄道 | 7,774 | 4,718 | 12,492 | 5,207 | 5,240 | 10,447 | 211 | 623 | 834 | ▲1,224 | 891 | ▲333 |
| | 広島電鉄 | 21,713 | 11,195 | 32,908 | 14,733 | 10,674 | 25,407 | ▲1,682 | 1,473 | ▲209 | ▲7,174 | 1,133 | ▲6,041 |
| | 山陽電気鉄道 | 19,501 | 32,130 | 51,631 | 15,307 | 28,181 | 43,488 | 1,377 | 2,748 | 4,125 | ▲1,738 | 2,490 | 752 |
| | 小田急電鉄 | 170,422 | 363,709 | 534,131 | 114,043 | 271,932 | 385,975 | 21,641 | 19,403 | 41,044 | ▲25,937 | 1,698 | ▲24,239 |
| | 新京成電鉄 | 16,025 | 5,277 | 21,302 | 12,211 | 5,204 | 17,415 | 1,225 | 2,101 | 3,326 | ▲2,149 | 1,431 | ▲717 |
| | 神戸電鉄 | 12,763 | 9,987 | 22,750 | 10,674 | 9,555 | 20,229 | 903 | 1,165 | 2,068 | ▲679 | 1,373 | 694 |
| | 西武HD | 152,898 | 401,689 | 554,587 | 115,346 | 221,713 | 337,059 | 23,367 | 32,952 | 56,319 | ▲9,817 | ▲41,495 | ▲51,312 |
| | 相鉄HD | 39,283 | 225,816 | 265,099 | 29,769 | 191,366 | 221,135 | 5,844 | 20,549 | 26,393 | ▲3,899 | 825 | ▲3,074 |
| | 秩父鉄道 | 4,239 | 1,210 | 5,449 | 3,054 | 877 | 3,931 | 223 | ▲14 | 210 | ▲535 | ▲117 | ▲652 |
| | 東京急行電鉄 | 211,048 | 953,195 | 1,164,243 | 148,551 | 787,374 | 935,925 | 27,018 | 40,916 | 67,934 | ▲26,014 | ▲6,113 | ▲32,127 |
| | 東武鉄道 | 211,801 | 442,070 | 653,871 | 155,783 | 340,541 | 496,324 | 37,659 | 26,323 | 63,982 | ▲5,224 | ▲7,290 | ▲12,514 |
| | 南海電気鉄道 | 99,494 | 128,518 | 228,012 | 65,446 | 125,366 | 190,812 | 12,953 | 22,945 | 35,898 | ▲13,599 | 18,993 | 5,394 |
| 富士急行 | 19,516 | 32,775 | 52,291 | 8,254 | 22,195 | 30,449 | 1,993 | 2,531 | 4,525 | ▲2,981 | ▲89 | ▲3,070 | |
| 名古屋鉄道 | 299,012 | 323,903 | 622,915 | 231,368 | 250,275 | 481,643 | 26,919 | 20,720 | 47,639 | ▲15,516 | ▲815 | ▲16,331 | |
| JR | 九州旅客鉄道 | 166,266 | 266,377 | 432,643 | 88,656 | 205,257 | 293,913 | 19,818 | 30,826 | 50,644 | ▲37,629 | 16,079 | ▲21,550 |
| | 東海旅客鉄道 | 1,419,006 | 425,640 | 1,844,646 | 523,346 | 300,170 | 823,516 | 617,643 | 39,917 | 657,560 | ▲183,328 | 2,124 | ▲181,204 |
| | 東日本旅客鉄道 | 1,994,522 | 952,114 | 2,946,636 | 1,095,730 | 668,852 | 1,764,582 | 250,575 | 132,866 | 383,441 | ▲532,369 | 16,370 | ▲515,999 |
| 航空 | ANAHD | 1,658,763 | 315,453 | 1,974,216 | 571,709 | 156,974 | 728,683 | 49,550 | 25,972 | 75,522 | ▲447,894 | ▲5,709 | ▲453,603 |
| | 日本航空 | 1,172,684 | 238,545 | 1,411,229 | 395,584 | 85,641 | 481,225 | 85,936 | 15,066 | 101,002 | ▲403,374 | 5,405 | ▲397,969 |
| 物流 | C&F ロジ | 108,826 | 1,849 | 110,675 | 108,625 | 1,823 | 110,448 | 8,860 | 270 | 9,130 | 9,226 | 207 | 9,433 |
| | SBSHD | 240,818 | 16,373 | 257,191 | 240,818 | 16,373 | 257,191 | 5,990 | 4,812 | 10,802 | 5,990 | 4,812 | 10,802 |
| | SGHD | 1,091,251 | 82,246 | 1,173,497 | 1,222,760 | 89,323 | 1,312,083 | 60,779 | 13,313 | 74,092 | 84,241 | 15,523 | 99,764 |
| | エスライン | 48,178 | 820 | 48,998 | 47,024 | 757 | 47,781 | 1,332 | 299 | 1,631 | 1,790 | 310 | 2,100 |
| | セイノーHD | 466,473 | 160,652 | 627,125 | 441,090 | 150,953 | 592,043 | 23,339 | 7,293 | 30,632 | 18,375 | 7,491 | 25,866 |
| | センコーGHD | 392,728 | 177,301 | 570,029 | 387,350 | 185,055 | 572,405 | 17,847 | 3,538 | 21,385 | 19,401 | 2,974 | 22,375 |
| | トナミHD | 126,778 | 11,388 | 138,166 | 123,750 | 10,944 | 134,694 | 6,263 | 735 | 6,998 | 5,891 | 775 | 6,666 |
| | ニッコンHD | 93,647 | 105,863 | 199,510 | 84,553 | 97,982 | 182,535 | 5,200 | 15,808 | 21,008 | 4,686 | 13,644 | 18,330 |
| | ハマキョウ | 53,876 | 68,595 | 122,471 | 47,356 | 71,519 | 118,875 | 2,648 | 7,534 | 10,182 | 2,314 | 8,243 | 10,557 |
| | ヤマトHD | 1,310,067 | 320,075 | 1,630,142 | 1,418,993 | 276,870 | 1,695,863 | 27,249 | 52,244 | 79,493 | 77,195 | 42,000 | 119,285 |
| | 丸全昭和運輸 | 119,775 | 3,025 | 122,800 | 118,846 | 2,288 | 121,134 | 8,271 | 606 | 8,877 | 9,403 | 447 | 9,850 |
| | 丸和運輸機関 | 97,410 | 939 | 98,349 | 111,154 | 959 | 112,113 | 6,913 | 281 | 7,194 | 7,739 | 279 | 8,018 |
| | 鴻池運輸 | 96,423 | 214,411 | 310,834 | 100,648 | 191,699 | 292,347 | 3,302 | 12,576 | 15,878 | 4,360 | 5,393 | 9,753 |
| | 山九 | 283,932 | 285,528 | 569,460 | 269,143 | 264,726 | 533,869 | 10,849 | 29,312 | 40,161 | 9,567 | 24,301 | 33,868 |
| | 日本石油輸送 | 34,150 | 174 | 34,324 | 32,549 | 174 | 32,723 | 1,242 | 60 | 1,302 | 1,079 | 76 | 1,155 |
| | 日本通運 | 2,028,080 | 52,268 | 2,080,348 | 2,033,369 | 45,825 | 2,079,194 | 64,853 | 6,193 | 71,046 | 86,934 | 5,219 | 92,153 |
| | 日立物流 | 655,072 | 17,214 | 672,286 | 637,448 | 14,932 | 652,380 | 32,565 | 918 | 33,483 | 35,516 | 1,195 | 36,711 |
| 福山通運 | 267,401 | 25,596 | 292,997 | 259,218 | 26,299 | 285,517 | 19,018 | 5,597 | 24,615 | 19,331 | 5,527 | 24,858 | |

(4) 旅客事業者の資産・負債への影響分析

a) 分析の視点

事業者の日々の営業活動は、現金等の運転資金により行われる。利益が得られれば、株主への還元のほか、資産の形成や投資に用いられる。一方で損失が続けば、借入を行ったり、借入で賄えなくなれば、資産の売却や増資により運転資金を確保する。

前述の分析により、COVID-19 禍で多くの旅客事業者に損失が生じ続けており、そのような環境下では、運転資金である現金・預金の減少や、借入金の増加、資産の減少等の影響が生じているものと考えられる。

このような視点から、決算短信内の貸借対照表に記載された、長期間にわたり保有される資産を示す「固定資産」、短期借入金と長期借入金を合計した「借入金」、企業が所有している現金や銀行に預けている預金を示す「現金及び預金」をデータとし、事業者の実質的な借金額を示す「借入金－現金及び預金」の4項目に着目し、COVID-19 感染拡大前である 2019 年 9 月末を基準とし、2020 年 9 月末、2021 年 9 月末の増減を算出し、影響を分析する。なお、分析の対象とする事業者は表-3 の事業者とし、「借入金－現金及び預金」については、その値が期間中すべて正数(借金がある)の事業者について分析を行う。

b) 資産・現金及び預金・借入金の推移

「固定資産」、「借入金」、「現金及び預金」、「借入金－現金及び預金(実質借金額)」の対 2019 年比増減率と事業者数について、旅客事業者(25 社)を図-16、物流事業者を図-17 に示す。

・固定資産

2021 年 9 月末と比較すると、10%以上増加した事業者の数は、物流事業者は全体の約 7 割にのぼるが、旅客事業者では約 2 割に留まっている。

旅客事業者について詳しくみると、2020 年 9 月末、2021 年 9 月末ともに、約 8 割の事業者が±5%の小幅な増減に留まっている。

・借入金

物流事業者は 2020 年 9 月末、2021 年 9 月末ともに、約半数の事業者で規模が減少している一方、旅客事業者は 2020 年は約 8 割、2021 年は約 6 割の事業者で 10%以上の増加となり、また規模の分布も広く、多くの事業者で借入が行われている。

旅客事業者について詳しくみると、2019 年、2020 年

ともに 50%以上増加した企業が 3 社(神姫バス、ANAHD、九州旅客鉄道)で確認された。個別の事業者の状況をみると、神姫バスはコロナ禍での手元資金拡充によって、九州旅客鉄道は経営環境の悪化による金融機関からの新規借り入れや社債発行を行った。

・現金及び預金

物流事業者と旅客事業者ともに多くの事業者が増加しており、特に 50%以上増額となった事業者が 3 割近くを占める状況である。一方で、減少した事業者も、規模は大小差はあるものの存在する。

旅客事業者について詳しくみると、現金及び預金は、借入金の増加と連動して増加傾向がみられ、特に COVID-19 禍直後の 2020 年 9 月末の時点では、全体の約 4 割の事業者で 50%以上の増加となった。

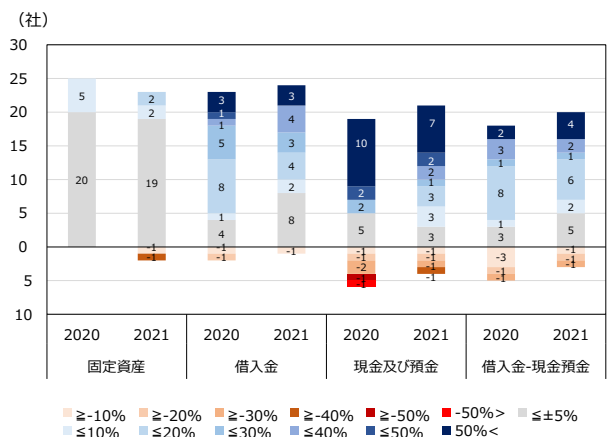


図-16 対 2019 年：旅客事業者の資産・負債の増減率及び事業者数

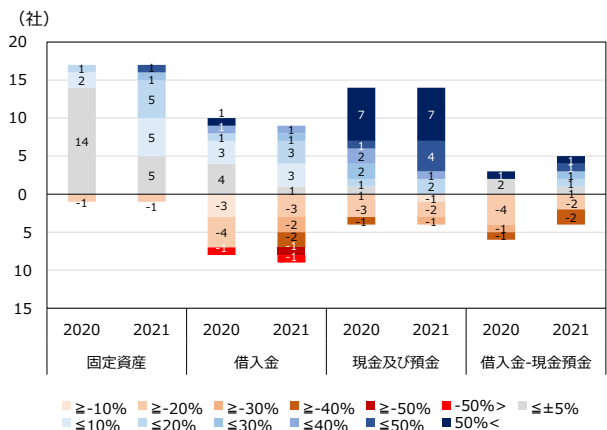
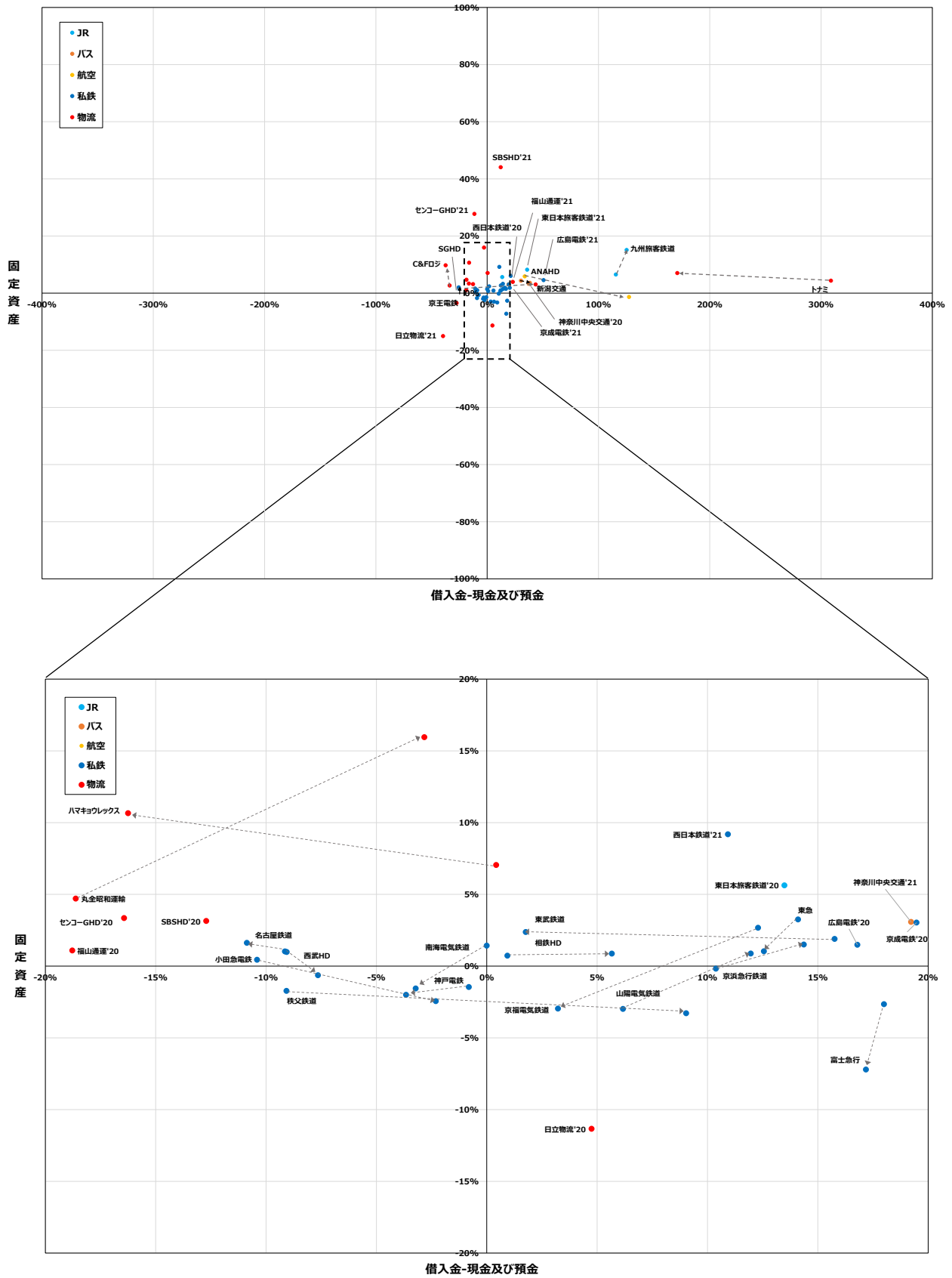


図-17 対 2019 年：物流事業者の資産・負債の増減率及び事業者数

表-5 旅客事業者の資産・負債増減率(毎会計年度9月末での比較)

| | | 固定資産 | | 現金及び預金 | | 借入金 | | 借入金-現金及び預金 | |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
| | | 2020/2019 | 2021/2019 | 2020/2019 | 2021/2019 | 2020/2019 | 2021/2019 | 2020/2019 | 2021/2019 |
| バス | 新潟交通 | 3.3% | 3.6% | ▲9.7% | 15.2% | 26.0% | 35.8% | 30.4% | 38.3% |
| | 神奈川中央交通 | 4.3% | 3.1% | ▲25.8% | 49.8% | 30.7% | 22.4% | 37.3% | 19.2% |
| | 神姫バス | 5.9% | 3.2% | ▲43.0% | ▲34.0% | 925.9% | 1189.4% | - | - |
| 私鉄 | 京王電鉄 | 2.0% | 1.6% | 154.1% | 118.7% | 7.4% | 1.2% | ▲25.5% | ▲25.2% |
| | 京成電鉄 | 3.0% | 1.9% | 25.2% | 4.6% | 20.5% | 17.5% | 19.5% | 20.3% |
| | 京浜急行電鉄 | ▲0.2% | 1.5% | 53.2% | 15.3% | 15.9% | 14.5% | 10.4% | 14.4% |
| | 京福電気鉄道 | 2.7% | ▲3.0% | 61.9% | 48.7% | 19.5% | 9.9% | 12.3% | 3.2% |
| | 広島電鉄 | 1.5% | 4.5% | ▲3.8% | ▲7.2% | 11.6% | 36.0% | 16.8% | 50.6% |
| | 山陽電気鉄道 | ▲3.0% | 0.9% | ▲1.7% | ▲29.3% | 4.4% | 2.7% | 6.2% | 12.0% |
| | 小田急電鉄 | 0.4% | ▲2.4% | 374.2% | 29.1% | 10.8% | ▲0.6% | ▲10.4% | ▲2.3% |
| | 新京成電鉄 | 3.5% | ▲35.2% | ▲16.6% | ▲16.8% | 45.1% | 32.7% | 661.0% | 526.6% |
| | 神戸電鉄 | ▲1.5% | ▲2.0% | ▲1.1% | 6.8% | ▲0.8% | ▲3.5% | ▲0.8% | ▲3.7% |
| | 西日本鉄道 | 6.0% | 9.2% | 47.4% | 102.7% | 26.1% | 28.4% | 21.1% | 10.9% |
| | 西武HD | 1.0% | ▲0.6% | 0.1% | 6.3% | ▲8.8% | ▲7.3% | ▲9.1% | ▲7.6% |
| | 相鉄HD | 0.7% | 0.9% | 244.9% | 40.0% | 25.3% | 9.1% | 0.9% | 5.7% |
| | 秩父鉄道 | ▲1.7% | ▲3.3% | 42.7% | 76.3% | 2.7% | 24.3% | ▲9.1% | 9.0% |
| | 東急 | 3.3% | 1.0% | ▲4.2% | 0.8% | 13.0% | 11.8% | 14.1% | 12.6% |
| | 東武鉄道 | 1.9% | 2.4% | ▲23.6% | 9.2% | 13.2% | 2.3% | 15.8% | 1.8% |
| | 南海電気鉄道 | 1.4% | ▲1.6% | 273.7% | 66.3% | 14.7% | 0.5% | 0.0% | ▲3.2% |
| | 富士急行 | ▲2.7% | ▲7.2% | 21.8% | 17.7% | 19.3% | 17.4% | 18.0% | 17.2% |
| 名古屋鉄道 | 1.0% | 1.6% | 71.5% | 75.2% | ▲0.9% | ▲2.1% | ▲9.1% | ▲10.9% | |
| JR | 九州旅客鉄道 | 6.5% | 15.1% | 133.8% | 78.9% | 120.0% | 114.2% | 115.6% | 125.3% |
| | 東海旅客鉄道 | 9.7% | 14.7% | ▲54.9% | ▲4.1% | ▲10.0% | ▲4.7% | - | - |
| | 東日本旅客鉄道 | 5.6% | 8.2% | 144.1% | 31.2% | 29.8% | 35.3% | 13.5% | 35.9% |
| 航空 | ANAHD | ▲0.1% | ▲1.3% | 402.3% | 394.5% | 105.6% | 179.5% | 33.8% | 127.5% |
| 物流 | C&F ロジ | 2.7% | 9.7% | 87.3% | 41.9% | 35.9% | 8.3% | ▲33.7% | ▲37.4% |
| | SBSHD | 3.1% | 44.1% | 63.6% | 72.6% | 6.5% | 27.4% | ▲12.7% | 12.2% |
| | SGHD | ▲3.5% | 3.0% | 24.5% | ▲6.0% | 8.5% | 9.2% | ▲27.5% | 43.5% |
| | エスライン | 12.0% | 18.0% | 29.7% | ▲23.4% | ▲55.9% | ▲65.6% | - | - |
| | セイノHD | 3.7% | 8.1% | ▲32.0% | ▲15.6% | ▲5.4% | ▲16.5% | - | - |
| | ゼンコーGHD | 3.3% | 27.7% | 32.6% | 89.0% | ▲1.1% | 19.9% | ▲16.4% | ▲11.5% |
| | トナミHD | 4.4% | 7.0% | 58.6% | 38.7% | ▲5.6% | 4.8% | 308.9% | 170.8% |
| | ニッコンHD | 3.8% | 13.2% | 80.7% | 48.1% | ▲15.4% | ▲31.1% | - | - |
| | ハマキョウレックス | 7.0% | 10.7% | ▲2.4% | 18.0% | ▲1.5% | 6.9% | 0.4% | ▲16.3% |
| | ヤマトHD | ▲3.6% | 3.2% | 49.8% | 46.3% | ▲14.1% | ▲32.9% | - | - |
| | 丸全昭和運輸 | 4.7% | 16.0% | 55.5% | 53.5% | 9.3% | 18.4% | ▲18.6% | ▲2.8% |
| | 丸和運輸機関 | 6.9% | 16.2% | 73.2% | 177.4% | 58.7% | ▲11.5% | - | - |
| | 鴻池運輸 | 4.5% | 4.1% | 89.5% | 197.6% | 1.3% | ▲13.4% | - | - |
| | 山九 | 1.3% | 6.4% | 14.2% | 17.0% | ▲19.6% | ▲40.5% | - | - |
| | 日本石油輸送 | ▲1.5% | ▲1.1% | ▲11.0% | 59.9% | 19.1% | 18.9% | - | - |
| | 日本通運 | 3.2% | 7.2% | ▲10.7% | 46.7% | ▲14.2% | ▲27.2% | - | - |
| | 日立物流 | ▲11.3% | ▲15.0% | ▲11.7% | ▲16.4% | ▲8.1% | ▲21.5% | 4.7% | ▲39.6% |
| 福山通運 | 1.1% | 3.9% | 36.0% | 66.0% | ▲2.8% | 35.6% | ▲18.8% | 23.0% | |



※ 最大プロット範囲は借入金-現金及び預金を±400%、固定資産を±100%とし、その範囲を超える事業者については省略している

図-18 対 2019 年：分析対象事業者の固定資産・借入金-現金及び預金の増減率推移 (2020~2021)

・借入金－現金及び預金

物流事業者は、増加した事業者数と減少した事業者数が同程度になっている一方、旅客事業者は全体の約 6 割の事業者で 10%以上の増額となっている。

旅客事業者について詳しくみると、2020 年 9 月末、2021 年 9 月末ともに、全体の約 6 割の事業者で 10%以上の増額となっており、増加の規模も大小様々である。なお、2021 年 9 月末で 50%以上増加した事業者は 4 社(九州旅客鉄道, ANAHD, 広島電鉄, 新京成電鉄)である。

・固定資産と借入金－現金及び預金(実質借金額)

分析対象事業者の固定資産・借入金-現金及び預金(実質借金額)の金額について、対 2019 年比での 2020 年 9 月末と 2021 年 9 月末の増減率推移を図-18 に示す。

物流事業者は、グラフ上で上方向への移動、すなわち固定資産が増加している企業が多い。その一方で、旅客事業者は右方向や下方向への移動、すなわち借入金-現金及び預金が増加、もしくは固定資産が減少している企業が多くみられ、物流事業者と対照的となっている。

6. 分析のまとめと結論

本研究では、COVID-19 禍による各交通業界の経営への影響について、現状を的確に把握するため、上場企業が 3 ヶ月単位で公開している売上額や営業利益の決算情報、資産・負債の状況を集計、解析した。

その結果、JR、私鉄、バス、航空の 4 業種について、2020 年から売上額は減収し、営業利益は著しい赤字となっており、交通部門については、COVID-19 が国内で確認された 2020 年 3 月期から、既に減収、赤字となっていた。また、緊急事態宣言期間中を含む同年 6 月期以降は、交通部門だけでなく、収益の大部分を占めていた交通以外の部門の売上額、営業利益額も減少し、4 業種すべて赤字に転じた。特に航空は減収額と赤字額が大きくなっており、その後の回復傾向も最も小さくなっていることから、交通において COVID-19 禍による影響を最も受けている業種であることが確認された。その結果、特に旅客単価が高く、収益性も高い幹線鉄道や航空便を運行する JR や航空事業者の経営への影響が特に顕著であることが裏付けられた。

一方、物流に関しては、売上額と営業利益ともに例年同様の推移となっており、他の 4 業種に見られた減収、赤字の傾向は見られなかった。また、交通部門に注目しても大きな変化は見られなかった。

また、旅客事業者の資産・負債の状況としては、COVID-19 禍以前に対して固定資産は減額、借入金は増額となる傾向がみられた。公共交通事業者は、サービス維持のための資金を借入によって確保する一方で、返済の困難な状況が長期にわたって続いており、将来的に倒産や事業規模の縮小、サービスの廃止に繋がる恐れが高まっていると考えられる。

上記のことから、現在も COVID-19 の影響は継続し続けており、公共交通の危機的状況も加速し、崩壊が近づいていると言っても過言ではない。赤字が積み重なる中、今後は運転資金確保のため、資産の現金化等の手法も想定される。今後も引き続き公共交通事業者の経営状況を注視するとともに、特に、長期借入金や資産、資本などのバランスシートの変化にも着目し、公共交通事業者のフローとストックの両面から経営への影響を分析するとともに、人々の生活や経済活動への影響を最小化するための議論も必要である。

謝辞

本研究の実施にあたっては、公共交通事業者の方々との議論が大変有益であった。ここに記して感謝の意を表す。

参考文献

- 1) 国土交通省：新型コロナウイルス感染症による関係業界の影響について、2021
- 2) 西日本旅客鉄道(株)：2021 年社長会見、2021.
- 3) 日本モビリティマネジメント会議：「交通崩壊」の危機！半数の交通事業者が 8 月中旬頃には事業継続困難に、<https://www.jcomm.or.jp/covid19/>、2020.
- 4) 日本モビリティマネジメント会議：新型コロナ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、https://ssl.alpha-prm.jp/jcomm.or.jp/covid19/200514_JCOMM_Loss_Est_Report.pdf/、2020.
- 5) 神田佑亮, 中村陸哉：危機的な状況に追い込まれている公共交通・まち、https://ssl.alpha-prm.jp/jcomm.or.jp/covid19/210309seminar/JCOMM0309seminar_kanda_ppt.pdf、2021.
- 6) 吉田樹：COVID-19 禍での公共交通利用の不安に着目した外出行動や利用交通手段の変化に関する分析、第 63 回土木計画学研究発表会・講演集、2021.
- 7) Roger Vickerman：Will Covid-19 put the public back in public transport? A UK perspective, pp.95-102, Transport Policy, Volume 103, 2021.
- 8) 沖本俊太朗：第 142 回運輸政策コロキウム 新型コロナウイルス感染拡大下における米国の交通機関支援、<https://www.jttri.or.jp/events/2021/collo142.html>、2021.
- 9) Adam Przybylowski, Sandra Stelmak, Michal

- Suchanek : Mobility Behaviour in View of the Impact of the COVID-19 Pandemic—Public Transport Users in Gdansk Case Study, *Sustainability*, 2021.
- 10) Iryna Sabat, Sebastian Neuman-Böhme, Nirosha Elsem Varghese, Pedro Pita Barros, Werner Brouwer, Job van Exel, Jonas Schreyögg, Tom Stargardt : United but divided: Policy responses and people's perceptions in the EU during the COVID-19 outbreak, *Health Policy*, Volume 124, Issue 9, 2020.
- 11) Joseph B.Sobieralski : COVID-19 and airline employment: Insights from historical uncertainty shocks to the industry, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Volume 5, 2020.
- 12) S.V.Gudmundsson, M.Cattaneo, R.Redondi : Forecasting temporal world recovery in air transport markets in the presence of large economic shocks: The case of COVID-19, *Journal of Air Transport Management*, Volume 91, 2021.
- 13) Hafiz Suliman Munawar, Sara Imran Khan, Zakria Qadir, Abbas Z. Kouzani, M A Parvez Mahmud : Insight into the Impact of COVID-19 on Australian Transportation Sector: An Economic and Community-Based Perspective, *Sustainability*, 2021
- 14) Tyler Mary : COVID-19 & Transportation Funding in Illinois One Year Later , <https://www.railwayage.com/wp-content/uploads/2021/03/covid-transportation-one-year-later-final.pdf>, 2021
- 15) 厚生労働省 : オープンデータ , <https://www.mhlw.go.jp/stf/covid-19/open-data.html>, 2021

- 1) 国土交通省：新型コロナウイルス感染症による関係業界の影響について，2021.
- 2) 西日本旅客鉄道(株)：2021年社長会見，2021.
- 3) 日本モビリティマネジメント会議：「交通崩壊」の危機！半数の交通事業者が8月中旬頃には事業継続困難に，<https://ssl.alpha-prm.jp/jcomm.or.jp/covid19/jcomm-questionnaire-report-200528v11.pdf>，2020.
- 4) 日本モビリティマネジメント会議：新型コロナ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，https://ssl.alpha-prm.jp/jcomm.or.jp/covid19/200514_JCOMM_Loss_Est_Report.pdf/，2020.
- 5) 神田佑亮，中村陸哉：危機的な状況に追い込まれている公共交通・まち，https://ssl.alpha-prm.jp/jcomm.or.jp/covid19/210309seminar/JCOMM0309seminar_kanda_ppt.pdf，2021.
- 6) 吉田樹：COVID-19 禍での公共交通利用の不安に着目した外出行動や利用交通手段の変化に関する分析，第 63 回土木計画学研究発表会・講演集，2021.
- 7) Roger Vickerman：Will Covid-19 put the public back in public transport? A UK perspective, pp.95-102, *Transport Policy*, Volume 103, 2021.
- 8) 沖本俊太郎：第 142 回運輸政策コロキウム 新型コロナウイルス感染拡大下における米国の交通機関支援，<https://www.jttri.or.jp/events/2021/collo142.html>，2021.
- 9) Adam Przybylowski, Sandra Stelmak, Michal Suchanek：Mobility Behaviour in View of the Impact

of the COVID-19 Pandemic—Public Transport Users in Gdansk Case Study, *Sustainability*, 2021.

10) Iryna Sabat, Sebastian Neuman-Böhme, Nirosha El-sem Varghese, Pedro Pita Barros, Werner Brouwer, Job van Exel, Jonas Schreyögg, Tom Stargardt：United but divided: Policy responses and people’s perceptions in the EU during the COVID-19 outbreak, *Health Policy*, Volume 124, Issue 9, 2020.

11) Joseph B.Sobieralski：COVID-19 and airline employment: Insights from historical uncertainty shocks to the industry, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Volume 5, 2020.

12) S.V.Gudmundsson, M.Cattaneo, R.Redondi: Forecasting temporal world recovery in air transport markets in the presence of large economic shocks: The case of COVID-19, *Journal of Air Transport Management*, Volume 91, 2021.

13) Hafiz Suliman Munawar, Sara Imran Khan, Zakria Qadir, Abbas Z. Kouzani, M A Parvez Mahmud：Insight into the Impact of COVID-19 on Australian Transportation Sector: An Economic and Community-Based Perspective, *Sustainability*, 2021

14) Tyler Mary：COVID-19 & Transportation Funding in Illinois One Year Later, <https://www.railway-age.com/wp-content/uploads/2021/03/covid-transportation-one-year-later-final.pdf>，2021

15) 厚生労働省：オープンデータ，<https://www.mhlw.go.jp/stf/covid-19/open-data.html>，2021