

2
1中小私鉄を
めぐる現状

中小私鉄の運営状況

2.1.1 民間

1. 中小私鉄の苦悩

ここでは、民間の中小私鉄の運営状況について見ていくこととする。

日本の中小私鉄は、その出資元の違いから大きく民鉄と第三セクターに分類することができる。私鉄、すなわち民間の鉄道会社は、第三セクターとは異なり、原則公共機関からの出資は受けない。そのため、基本的には企業努力により黒字経営を維持していかなければならない。しかしながら、特に地方における中小私鉄は利用者の減少による運賃収入の低迷を背景に苦しい経営状況にある。また、利用者が相当数いる場合でも、様々な理由で損益が芳しくない場合がある。それら事例を元に、中小私鉄がどのような状況に置かれているのかを分析していく。なお、この節では鉄軌道事業者一覧に記載がある鉄道会社のうち、第三セクター、公企業および貨物のみを取り扱う鉄道会社を除いたものを私鉄として扱う。第三セクターの定義は、総務省の「第三セクターに関する指針の概要等」により、地方公共団体が25%以上を出資又は出捐している法人とする。

2. 中小私鉄の分類

民鉄は、国土交通省の「鉄軌道事業者一覧」によると、大きく大手民鉄、準大手、中小民鉄の3つに分類される。なお、日本民営鉄道協会は準大手の呼称は現在では用いておらず、大手私鉄と地方民鉄（中小民鉄）の2つの分類を用いている。それぞれに分類される鉄道会社は以下のとおりである。

事業規模による民鉄の分類

大手民鉄	東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、相模鉄道、東京地下鉄、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道 計16社
準大手	新京成電鉄、泉北高速鉄道、山陽電気鉄道、神戸高速鉄道 計4社
中小民鉄 (日本民営鉄道協会加盟)	弘南鉄道、津軽鉄道、福島交通、アルピコ交通、富山地方鉄道、上田電鉄、長野電鉄、北陸鉄道、上信電鉄、山万、上毛電気鉄道、高尾登山電鉄、秩父鉄道、江ノ島電鉄、湘南モノレール、銚子電気鉄道、小田急箱根、小湊鉄道、富士山麓電気鉄

	道、伊豆急行、遠州鉄道、伊豆箱根鉄道、豊橋鉄道、岳南電車、三岐鉄道、静岡鉄道、福井鉄道、大井川鐵道、京福電気鐵道、和歌山電鐵、叡山電鐵、紀州鐵道、嵯峨野觀光鐵道、能勢電鐵、神戸電鐵、水間鐵道、岡山電気軌道、広島電鐵、一畑電車、高松琴平電気鐵道、伊予鐵道、島原鐵道、熊本電気鐵道、長崎電気軌道 計 44 社
中小民鉄 (日本民営鐵道協会 未加盟)	筑波觀光鐵道、流鉄、関東鐵道、千葉ニュータウン鐵道、東京モノレール、舞浜リゾートライン、大山觀光電鐵、御岳登山鐵道、JR 東海交通事業、立山黒部貫光、黒部峡谷鐵道、養老鐵道、近江鐵道、WILLER TRAINS、比叡山鐵道、阪堺電気軌道、筑豊電気鐵道、ラクテンチ 計 18 社

順不同 鉄軌道事業者一覧をもとに筆者作成

なお、日本民営鐵道協会には、以上に示した中小民鉄のほかに、第三セクターの鐵道会社も加盟している。例として、青い森鐵道やえちぜん鐵道、準大手でもある北大阪急行電鐵が挙げられる。これは、日本民営鐵道協会が加盟の条件に資本元の要件を設けていないからであり、原則どのような鐵道会社でも入会することができる。また、とさでん交通は100%公共資本の公企業であるが、日本民営鐵道協会に加盟している。とさでん交通の前身となった土佐電気軌道は民間資本の会社だったため、日本民営鐵道協会に加盟しており、それを承継したとさでん交通も加盟し続ける形となっている。

3. 中小私鉄の経営状況

国土交通省が発表している鐵道年報によると、2021 年度において黒字を達成している大手民鉄は 6 社にとどまるが、これは COVID-19 の感染拡大に伴う鐵道利用の大幅な減少が原因と考えられる。感染症拡大以前の 2019 年度のデータを見てみると、大手 16 社全てが黒字を達成している。一方、準大手及び中小民鉄に目を転じると、2019 年度は上記のうち 41 社（2024 年 4 月 30 日に鐵道事業を廃止したスカイレールサービスを含む）が赤字となっている。赤字額が 2 億円を超えている会社には、箱根登山鐵道（現：小田急箱根）のほか、近江鐵道、三岐鐵道、福井鐵道、一畑電車、上毛電気鐵道、島原鐵道がある。小田急箱根に関しては、2019 年の台風 19 号による被害の復旧に伴う一時的な赤字であるとみられるが、その他は多くが地方路線であり、赤字の状態が続いている。

中小民鉄営業損益（2019年度）

1	舞浜リゾートライン	2,020,169	24	アルピコ交通	24,630	47	京福電気鉄道	-95,028
2	山陽電気鉄道	1,473,873	25	福島交通	13,467	48	流鉄	-97,211
3	新京成電鉄	1,064,606	26	水間鉄道	1,081	49	スカイレールサービス	-99,797
4	泉北高速鉄道	1,030,397	27	黒部峡谷鉄道	-1,322	50	大井川鐵道	-102,380
5	東京モノレール	853,212	28	長野電鉄	-1,682	51	銚子電気鉄道	-103,061
6	神戸電鉄	725,678	29	関東鉄道	-1,929	52	北陸鉄道	-109,234
7	神戸高速鉄道	638,084	30	ラクテンチ	-24,235	53	和歌山電鐵	-110,004
8	伊予鉄道	359,268	31	津軽鉄道	-25,349	54	山万	-113,662
9	高松琴平電気鉄道	346,283	32	広島電鉄	-28,133	55	上田電鉄	-114,719
10	伊豆急行	223,299	33	長崎電気軌道	-32,544	56	湘南モノレール	-143,312
11	富士急行	222,857	34	御岳登山鉄道	-39,982	57	岡山電気軌道	-146,774
12	千葉ニュータウン鉄道	205,937	35	熊本電気鉄道	-40,946	58	WILLER TRAINS	-179,169
13	遠州鉄道	198,897	36	豊橋鉄道	-52,377	59	静岡鉄道	-188,882
14	能勢電鉄	133,247	37	筑豊電気鉄道	-52,560	60	東海交通事業	-193,107
15	高尾登山電鉄	95,008	38	大山観光電鉄	-53,334	61	島原鉄道	-200,142
16	叡山電鉄	92,452	39	小湊鉄道	-58,429	62	上毛電気鉄道	-200,266
17	江ノ島電鉄	87,067	40	弘南鉄道	-62,193	63	一畑電車	-236,867
18	立山黒部貫光	68,152	41	富山地方鉄道	-64,301	64	福井鉄道	-259,086
19	嵯峨野観光鉄道	62,808	42	紀州鉄道	-67,189	65	三岐鉄道	-337,272
20	養老鉄道	37,892	43	岳南鉄道	-69,631	66	近江鉄道	-500,011
21	秩父鉄道	30,540	44	阪堺電気軌道	-86,881	67	箱根登山鉄道	-1,003,299
22	筑波観光鉄道	30,007	45	上信電鉄	-88,703			
23	比叡山鉄道	25,686	46	伊豆箱根鉄道	-91,353			

令和元年度（2019年度）鉄道統計年報をもとに筆者が作成

地方の中小私鉄では、収入の減少と支出の増加の両面から厳しい経営状況を強いられている。地方では都市部への人口流出や、出生数の低下による人口減少傾向の影響を受け、利用者数が低迷している会社が多い。加えて、老朽化した線路設備や車両の更新費用がかさみ、経営をさらに圧迫する例がみられる。運賃収入の低下や維持費用の高騰により経営が困難となる会社もあり、その場合最終的には廃止に追い込まれる可能性がある。特に私鉄の場合は、民間資本である以上赤字のまま運営し続けることは不可能である。一方、地方路線は地域住民の足として重要な役割を果たしている面もあり、路線を存続するために第三セクターに転換したり、自治体の支援を受けている場合もある。一例として、一畑電車では車両導入の際に国と自治体が全額を負担し、一畑電車による購入時の負担をなくす施策がとられた。

また、都市部にある路線や観光路線を運営する場合であっても、経営状況が芳しくない場合もある。先述した箱根登山鉄道（現：小田急箱根）はその一例である。台風や地震といった自然災害は甚大な被害をもたらす可能性があり、それまで経営状況が好調であったとしても一転して苦しい状況に追い込まれかねない。また、新線の開業により大きな影響

を受けた例として、流鉄が挙げられる。流鉄は千葉県の馬橋駅から流山駅までを結ぶ路線であるが、かつては流山市の市街地から常磐線を経由して都心へと向かうための貴重な足であった。しかし、2005年のつくばエクスプレスの開業により、流山市から東京都心部へ乗り換え無しで行くことができるようになった。そのため、それまでは流鉄を利用して乗客がつくばエクスプレスへと流れ、利用者数の減少を招くこととなった。

一方で、中小私鉄の中には恒常的に大きな利益を上げる山陽電気鉄道のような会社も一部存在する。また、静岡鉄道や遠州鉄道は、鉄道部門による売上こそ高くはないものの、グループにおける不動産事業などの売上が大きい。遠鉄グループは2024年3月決算時点での連結売上高が2000億円を超えており、グループとして安定した経営を実現している。

以上のように、中小私鉄の中には一部安定した経営基盤を持つものも存在するが、そのほかの多くは現状苦しい経営を強いられている。人口減少に伴う利用者数の低下、設備維持費および更新費の高騰に加え、自然災害による被害の復旧や他の交通機関との競合なども中小民鉄にとって経営上の脅威となっている。一方で、中小民鉄は地域の貴重な移動手段としての役割を持っており、その存廃は単に一私企業の問題にとどまらず、地域全体の問題でもある。もはや中小私鉄の企業努力だけでは経営状況の好転は厳しい状況にある中、鉄道会社、自治体、地域住民、国など関係者間で議論し、地域における鉄道の在り方を決断する時を迎えているといえるだろう。

(1年 遠藤)

4. 参考文献

日本民営鉄道協会, (n.d.), 日本民営鉄道協会ホームページ, (2024年11月5日参照, <https://www.mintetsu.or.jp/corporates/index.html>,)

国土交通省, (n.d.), 「鉄軌道事業者一覧」, 国土交通省ホームページ, (2024年11月5日参照, <https://www.mlit.go.jp/statistics/details/content/001740685.pdf>,)

毎日新聞, 2020, 「箱根登山鉄道、9カ月ぶり全線再開 台風19号で不通 『お帰りなさい』」, 毎日新聞, (2024年11月5日参照, <https://mainichi.jp/articles/20200723/k00/00m/040/156000c>,)

総務省, (n.d.), 「第三セクターに関する指針の概要等」, 総務省ホームページ, (2024年11月5日参照, https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu/saimu_chousei_20/pdf/080820_1_si1.pdf,)

国土交通省中国運輸局, 2024, 「スカイレールの廃止を許可しました ～廃止後は代替交通（バス）運行が予定されています～」, 国土交通省ホームページ, (2024年11月5日参照, <https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/content/000319606.pdf>,)

毎日新聞, 2023, 「つくばエクスプレス開業前と比べ旅客半減の『流鉄』、34年半ぶり値上げ」, 毎日新聞, (2024年11月5日参照,

<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20230919-OYT1T50055/>)

2.1.2 第3セクター

本章では、中小私鉄の運営状況のうち、第3セクターの運営状況について見ていく。

1. 第3セクターとは

運営状況を見ていく前に、先ほどから出てきている「第3セクター」とは何かについて、軽く紹介する。

第3セクターには法的に規定されているものではないが、広義では地方公共団体が出資または出捐を行っている民法法人および商法法人を指す。狭義では、地方公共団体等が25%以上の出資・出捐を行っている法人を指している。

本稿では、第3セクターのうち、鉄道事業を行っており、第三セクター鉄道等協議会に加入している会社を取り扱う。

加入企業は以下の41社である。

北海道・東北ブロック(8社)	<ul style="list-style-type: none"> ・道南いさりび鉄道株式会社 ・三陸鉄道株式会社 ・IGRいわて銀河鉄道株式会社 ・阿武隈急行株式会社 ・秋田内陸縦貫鉄道株式会社 ・由利高原鉄道株式会社 ・山形鉄道株式会社 ・会津鉄道株式会社
関東・新潟ブロック(7社)	<ul style="list-style-type: none"> ・野岩鉄道株式会社 ・鹿島臨海鉄道株式会社 ・真岡鉄道株式会社 ・わたらせ渓谷鉄道株式会社 ・いすみ鉄道株式会社 ・北越急行株式会社 ・えちごトキめき鉄道株式会社
中部ブロック(11社)	<ul style="list-style-type: none"> ・しなの鉄道株式会社 ・あいの風とやま鉄道株式会社 ・IRいしかわ鉄道株式会社

	<ul style="list-style-type: none"> • 株式会社ハピラインふくい • のと鉄道株式会社 • 長良川鉄道株式会社 • 樽見鉄道株式会社 • 明知鉄道株式会社 • 天竜浜名湖鉄道株式会社 • 愛知環状鉄道株式会社 • 伊勢鉄道株式会社
関西・中国・四国ブロック(9社)	<ul style="list-style-type: none"> • 信楽高原鐵道株式会社 • 北近畿タンゴ鐵道株式会社 • 北条鐵道株式会社 • 智頭急行株式会社 • 若桜鐵道株式会社 • 井原鐵道株式会社 • 錦川鐵道株式会社 • 阿佐海岸鐵道株式会社 • 土佐くろしお鐵道株式会社
九州ブロック(6社)	<ul style="list-style-type: none"> • 平成筑豊鐵道株式会社 • 甘木鐵道株式会社 • 松浦鐵道株式会社 • 南阿蘇鐵道株式会社 • くま川鐵道株式会社 • 肥薩おれんじ鐵道株式会社

2. 第3セクター鉄道の運営状況

令和4年の輸送実績を見ると、コロナ禍によって落ち込んでいた旅客流動がまん延防止重点措置の解除や、全国旅行支援の実施によって回復傾向とはなったが、コロナ禍以前にはまだ戻っていない状況である。

経営成績を見ると、令和4年度時点での加盟40社のうち、黒字はIGRいわて銀河鉄道株式会社、IRいしかわ鉄道株式会社の2社のみであり、その他38社が赤字となり、経常損失は合わせて141億1,834万円と、全体的に厳しい経営を強いられていることがわかる。

3. 今後の方向性

第3セクター鉄道は地域の足として重要な役割を果たすため、赤字を計上している会社でも事業撤退が容易でないという事情がある。