

地方鉄道の現状に関する調査

地方鉄道は、地域社会における基幹的公共交通機関の役割を担ってきました。しかしながら、モータリゼーションの急進、沿線の人口減少や少子高齢化などの厳しい外部環境にさらされ、利用者が徐々に減少している鉄道会社は少なくありません。鉄道総研では、地方鉄道会社（軌道業が主体の会社を除く）における現状の経営状況を把握すべく、鉄道統計データ（国土交通省鉄道局監修鉄道統計年報）をもとに経営分析を行いました。

まず、一日当たりの旅客輸送人キロを営業キロで割った経営指標である輸送密度（単位：人／日）について、平成20年度における地方鉄道会社88社の実績を調べたところ、ギリギリの採算ラインと言われている2,000人／日を下回っている会社が48社（55%）もあることがわかりました。実際に、バスや不動産などの関連事業を除く、鉄道業の営業損益（＝営業収益－営業費で、黒字・赤字の経営状況を示す数字）で見ますと、図1のとおり48社中、黒字は2社のみで、残りの46社が赤字を計上しています。全88社で見ても、黒字は24社（27%）に過ぎません。黒字会社は、JR特急が乗り入れる都市間輸送を担う会社、大都市圏内・近郊の会社、観光路線の要素を併せ持つ会社がほとんどです。大井川鉄道の輸送密度は832人／日と低いのですが、同社ではSL運転を主とした観光路線化事業が好調で、定期外の旅客運輸収入を毎年伸ばして、黒字化に成功しています。

厳しい外部環境の中で、各社はどのような経営方針のもとに地域の足を確保しているのでしょうか。図2は、平成

15～20年度のデータが揃っている82社における鉄道業営業費（総支出）に占める人件費・減価償却費比率の平均値の推移を示しています。人件費については、この6年間で4%低下するまで徐々に圧縮しています。この背景には、賃金体系の変更や契約社員制度の導入などがあるとされています。それでも地方鉄道会社の人件費比率は50%前後もあり、平成20年度のJR本州3社（東日本、東海、西日本）の20～36%と比較すれば、依然として高い数字のようです。一方、減価償却費では8～9%を推移し、それほど変動していません。同じくJR本州3社の15～27%と比較すれば低い数字です。地方鉄道では車両や線路設備などの老朽化に伴い、更新や交換が必要な路線も多々あるでしょうが、設備投資に資金を回しにくい状況が想定されます。

この経営分析を通じて、地方鉄道会社では人件費や設備投資を出来る限り抑えて、何とか経営を維持している現状が見えてきました。さらに、近年ではその経営を根本から揺さぶる衝撃的な出来事が続出しています。平成21年下期にはリーマンショックに伴う不況が到来し、日本の鉄道旅客需要に大きな打撃を与えました。平成23年3月には東日本大震災が発生し、東北地方などの鉄道会社が甚大な被害を受け、運行休止を余儀なくされました。また、今回の分析対象88社の一つである十和田観光電鉄がこの3月末で廃止になることが決定しました。このように、地方鉄道会社によっては、一層深刻な経営危機の状況に陥っているのではないかと懸念されるところです。

（輸送情報技術研究部 交通計画研究室 武藤雅威）

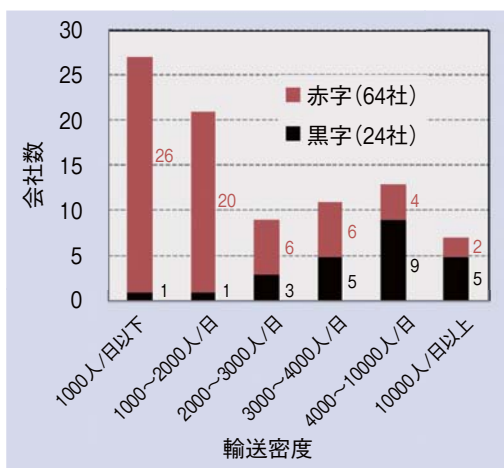


図1 輸送密度別の経営状況

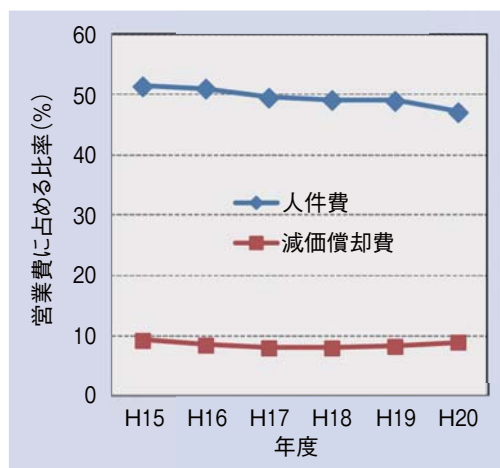


図2 人件費・減価償却費比率(82社平均値)の推移