

鉄 道 業

日本標準産業分類 [4211]、帝国データバンク産業分類 [61201]

業種のポイント

業種の定義 特定の地点から別の地点に鉄道（軌道を含む）を敷設し、その上を走る車両により、旅客を運ぶサービスを提供することで運賃として収益を得る事業である。

市場のトレンド 2020年以降、コロナ禍による行動制限、訪日外国人観光客の消滅等により需要が大きく減少。鉄道事業は大変厳しい事業運営を余儀なくされた。ワクチン接種、感染状況の収束化等により需要回復の兆しはあるも、リモートワーク等の新しい生活様式の定着もあり、コロナ禍以前のレベルまでの需要が回復するかどうかは微妙な状況である。収支改善のため、運賃値上げの実施や赤字路線の存廃判断の本格化が予想される。

商 流 事業を営むうえで、軌道の敷設・維持に多額の設備投資が必要である。多発する自然災害等で軌道が被災した場合、鉄道会社単独での復旧が困難となり、国や自治体の支援が必要となるケースが増加している。

I 業種の理解

1 業種の特徴

(1) 業種の定義

「鉄道事業」とは、広義では特定の地点から別の地点に鉄道（軌道を含む）を敷設し、その上を走る車両により、旅客や貨物を運ぶサービスを提供することで運賃という収益を獲得する事業をいう。大別すると、普通鉄道、モノレール、新交通システムなどの「旅客鉄道」と貨物の運輸を行う「貨物鉄道」に分けることができる。本稿においては普通旅客鉄道事業のみを対象とし、運営会社の付帯事業に関しては除外している。ただし、付帯事業については、過度の投資等による業績への影響に留意する必要がある。なお、鉄道事業法（1987年施行）においては、線路を保有する事業者が自分で鉄道の運行も行う「第一種鉄道事業」、自らは線路を保有せず他の事業者の線路を借りて鉄道の運行を行う「第二種鉄道事業」、線路を他の事業者に譲渡したり、貸したりする「第三種鉄

道事業」に分類している。

(2) 業種の沿革

日本の鉄道の歴史は、1872年新橋～横浜間の開通から始まり、民営では83年に日本鉄道が設立（85年に上野～高崎開通）されたのが始まりである。その後、87年に私鉄条例が公布され、各地で民鉄の設立が相次ぎ、官民での鉄道整備が進められた。その後、1906年に鉄道国有法が公布され、民間17社の約4,500kmを国が買い上げ、主要幹線は官営、私鉄は地域輸送という現在の骨格が形成された。87年には国鉄分割民営化が実施され、JR7社（含むJR貨物）が発足した。

(3) 市場の特性・特徴

a 公共性

鉄道業は公共性がきわめて強いことから、国の監督・規制を受ける規制業種である。混雑緩和（複線化、停車場改良等による輸送力増強等）、利便性の向上（バリアフリー化、他社路線との相互乗入れ等）など、必ずしも自社の収益に直結しない施策についても積極的に取り組むことが求めら

れている。図表1のとおり、輸送力増強投資については整備が一巡したことにより減少傾向にある。

b 安全性の確保

輸送力の増強以上に設備投資負担が重いのが安全対策投資である。安全性の確保は、他の交通事業者と同様に最優先すべき事項であり、鉄道固有の負担としてホームドア・ホーム柵の設置、線路の立体化による踏切道の整理等、安全対策に巨額の投資が必要である。相次ぐホーム転落事故を受け、2016年に国土交通省が、1日10万人以上が利用する駅について20年度までに原則整備することを提言。対象駅以外でも整備を要請していること等もあり、運転保安施設の整備額は19年にピークとなった(図表1参照)。

2 市場規模

(1) 市場規模

JR6社と公営12社を含む鉄道業の市場規模は、直近12年間では図表2のように推移している。2008～10年度にかけては、リーマンショックをきっかけとした景気後退局面における雇用環境の悪化や買い物客・旅行客の減少等により減少トレン

ドであったが、その後19年度までは景気回復に伴う雇用増、レジャー需要の回復等に加えて、訪日外国人観光客の大幅な増加により、民鉄、JRを中心に増加基調で推移した。しかしながら、20年度はコロナ禍の影響による行動制限、外国人観光客の激減によって市場規模は大きな減少を余儀なくされた(図表2、3参照)。20年度を底に、ワクチンの普及や行動制限の段階的解除により市場規模の戻りは見込まれるが、リモートワーク等の新たな生活様式の確立もあることから、コロナ禍以前までの回復は当面困難な見通しである。

(2) 事業者数・従業員数

図表1のとおり鉄道業界は多額の投資が必要である等、参入障壁が高く、不採算路線の撤退にも時間を要することから、事業者数については地方交通で微増しているが、おおむね横ばいで推移している。

従業員数については、大手民鉄・JR各社を中心に人員削減につながるICTの活用等にも取り組んでおり、2010年度以降、鉄道事業の従業員数は減少基調で推移している。内訳として、民間鉄道については、サービス力の向上等により16年以降

図表1 大手民鉄16社の設備投資実績

(単位：億円)

	2010年度	12	14	16	17	18	19	20	21
輸送力増強	1,021	598	502	599	671	641	697	326	273
新線乗入れ	125	94	42	7	7	3	8	1	4
複線化	40	12	7	19	52	62	45	8	2
停車場改良等	387	228	229	242	278	301	335	167	57
その他	469	264	223	331	334	275	309	150	210
踏切および運転保安工事	1,803	1,642	1,836	2,289	2,374	2,385	2,680	2,063	2,142
高架化および踏切改良	257	168	159	186	132	186	211	191	216
運転保安施設の整備	1,547	1,474	1,677	2,102	2,243	2,199	2,469	1,872	1,926
その他	760	881	795	1,071	1,522	1,722	1,511	1,241	815
合計	3,584	3,120	3,133	3,958	4,568	4,748	4,928	3,630	3,230

(資料) 「数字でみる鉄道2022」163頁 ((一財) 運輸総合研究所)

図表2 鉄道業の市場規模推移(営業収益)

(単位：億円)

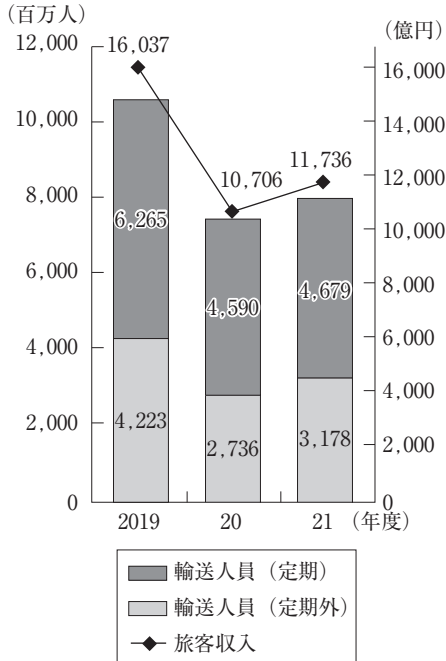
	2010年度	12	14	16	17	18	19	20
民間鉄道	18,364	18,645	19,020	19,804	20,090	20,361	20,160	14,991
大手民鉄	15,841	16,052	16,335	16,902	17,177	17,365	17,178	11,699
準大手	408	391	391	395	405	410	407	316
地方交通	2,115	2,202	2,294	2,507	2,507	2,586	2,575	2,976
JR	39,538	41,715	43,059	46,832	47,779	46,923	47,187	22,469
公営	5,045	5,302	5,446	5,762	5,865	4,319	4,303	3,049
合計	62,947	65,662	67,525	72,398	73,733	71,603	71,650	45,509

(注) 1. 準大手：新京成電鉄、泉北高速鉄道、北大阪急行電鉄、山陽電気鉄道、神戸高速鉄道。

2. 公営：仙台市、京都市、東京都、神戸市、横浜市、福岡市、名古屋市、函館市、熊本市、札幌市、大阪市、鹿児島市。

(資料) 「数字でみる鉄道2022」84頁 ((一財) 運輸総合研究所)

図表3 大手民鉄16社の輸送人員・旅客収入推移



(資料) 「大手民鉄の素顔 2022」9頁 ((一社) 日本民営鉄道協会)

増加して足元横ばいである (図表4参照)。

II 業界の動向

1 需給動向

リーマンショックをきっかけとした景気後退局面からの回復期を迎え、雇用増、レジャー需要の回復等に加えて、政府主導の施策による訪日外国人観光客の大幅な増加により、交通機関の輸送人キロの総数は2011年度より18年度まで増加を続けてきた (図表5参照)。

また、鉄道の輸送分担率は、環境保護やエネルギー効率の観点で優れる公共交通機関の利用促進もあり、長期的にやや上昇傾向にある。

20年からの新型コロナウイルス感染症拡大による行動制限・自粛、訪日外国人観光客の消滅により需要は大きく落ち込んだ (国内の感染者確認は20年1月からであり、19年度末から需要落ち込みが発現) (図表5、6参照)。

断続的に感染拡大の波があり先行きは不透明な

図表4 事業者数・従業員数の推移

(単位: 社、千人)

	2010年度		12		14		16		17		18		19		20	
	社数	従業員	社数	従業員	社数	従業員	社数	従業員	社数	従業員	社数	従業員	社数	従業員	社数	従業員
民間鉄道	137	67.7	136	67.3	139	67.2	143	68.2	143	69.4	142	69.8	144	69.9	145	70.1
大手民鉄	16	50.9	16	50.5	16	50.4	16	50.2	16	51.4	16	51.7	16	51.8	16	52.0
準大手	5	N.A.	5	N.A.	5	N.A.	5	N.A.	5	N.A.	5	N.A.	5	N.A.	5	N.A.
地方交通	116	16.8	115	16.8	118	16.8	122	18.0	122	18.0	121	18.1	123	18.1	124	18.1
JR	6	121.0	6	120.0	6	118.0	6	115.0	6	113.0	6	111.0	6	109.0	6	107.0
公 営	11	16.1	11	15.9	11	15.9	12	15.8	12	15.8	12	15.5	12	15.4	10	16.0
合 計	154	204.8	153	203.2	156	201.1	161	199.0	161	198.2	160	196.3	162	194.3	161	193.1

(注) 2018年度以降の公営には、大阪市電気軌道を含む。

(資料) 「数字でみる鉄道2022」79頁、101頁 ((一財) 運輸総合研究所)、国土交通省「鉄道統計年報」(ウェブサイト)より筆者作成。

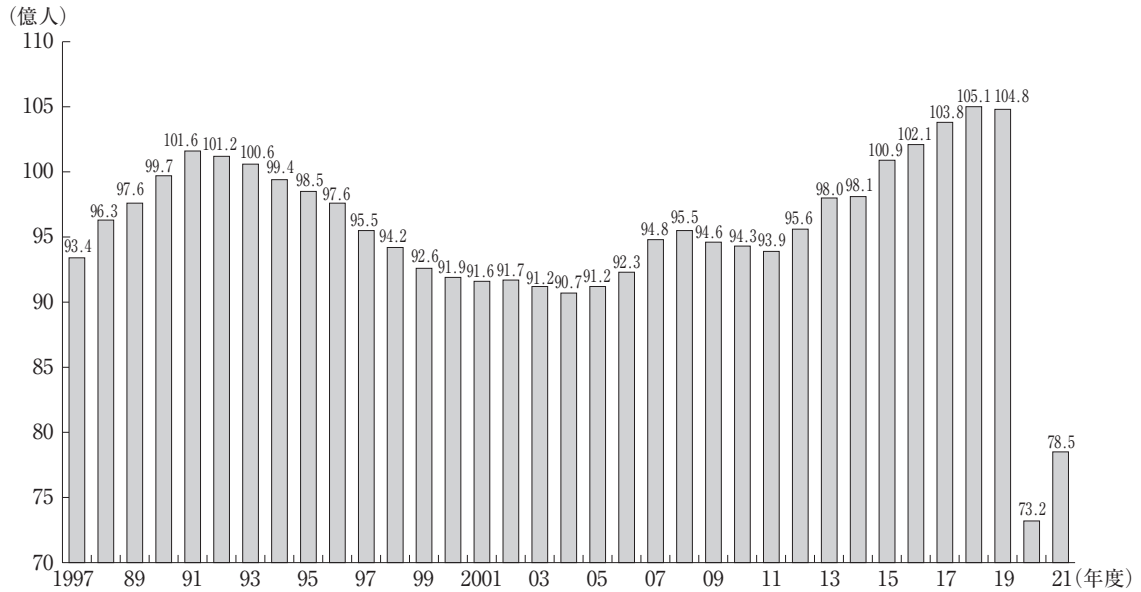
図表5 旅客輸送機関別輸送人キロ推移

(単位: 百万人キロ、%)

	自動車		鉄道		旅客船		航空		合計
		分担率		分担率		分担率		分担率	
2010年度	77,677	14	393,431	72	3,004	1	73,750	13	547,862
11	73,916	14	394,828	73	3,047	1	71,165	13	542,956
12	75,668	13	404,400	72	3,092	1	77,917	14	561,077
13	74,571	13	414,421	72	3,265	1	84,144	15	576,401
14	72,579	13	415,880	72	2,986	1	86,763	15	578,208
15	71,443	12	427,464	72	3,138	1	87,913	15	589,958
16	70,119	13	429,038	73	3,275	1	88,751	14	591,183
17	69,815	12	437,476	73	3,191	1	93,088	15	603,570
18	70,100	12	441,774	72	3,364	1	96,171	16	611,409
19	65,556	11	435,049	73	3,076	1	94,489	16	598,170
20	25,593	8	263,095	82	1,523	1	31,543	10	321,754

(資料) 「数字でみる鉄道2022」11頁 ((一財) 運輸総合研究所)、国土交通省「自動車輸送統計調査」(ウェブサイト)より筆者作成。

図表6 大手民鉄16社の旅客合計の推移



がら、ワクチン接種の浸透、感染症への理解も進んだことにより、行動制限は緩和され、需要は回復傾向にある(図表6参照)。しかしながら、コロナ禍において新しい生活様式(リモートワーク・授業など)が浸透しており、コロナ禍前水準への需要の戻りは当面困難な見通しである。

また、国内における少子高齢化による長期的な利用人口の減少は、今後も継続する見通しである。

2 課題と展望

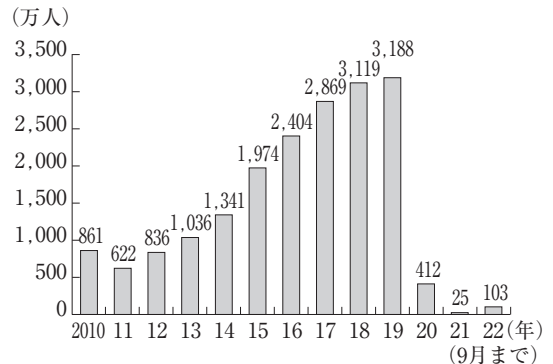
(1) 訪日外国人観光客の利用促進

少子高齢化の影響から主要パラメーターである国内の就労・就学人口の大幅な増加が望めないなか、営業収益の成長は観光等の定期外収入に左右される。政府の観光施策も奏功し、2019年度まで大幅に増加していた訪日外国人観光客であったが、新型コロナウイルス感染症の影響拡大によって20~21年度にかけてほぼ消滅した(図表7参照)。22年度に水際措置が大幅に緩和されたことから、インバウンド需要回復によっては訪日外国人観光客による鉄道利用増加も見込まれる。

(2) 赤字ローカル線の存廃

コロナ禍以前から地方路線は、人口減少・地域社会や経済の衰退・高速バスやマイカー等との競合による需要減少により、赤字となっている線区が増加している。鉄道の存続は鉄道会社で対応で

図表7 訪日外客数の推移



きる範疇を超えており、今後は鉄道事業者だけでなく、国や自治体と議論していく必要がある。2022年4月にはJR西日本、22年7月にはJR東日本が路線別の経営状況の公表を行っており、今後自治体との議論が本格化することが想定される。鉄道の維持には、将来の地域社会の姿における鉄道の意義(観光資源としての位置づけ等)が問われることとなる。

(3) 被災ローカル路線の復旧・存続

昨今多発している自然災害で被災した路線の復旧が事業者の課題となっている(図表8参照)。被災前の営業損益が赤字の線区であった場合、採算が確保できないことから鉄道会社単独での復旧

図表8 主なJR被災ローカル線とその後の状況

会社名	路線名	区間	被災事由	状況
JR北海道	日高線	鶴川一様似	2015年1月高波	2021年廃止
JR東日本	岩泉線	茂市一岩泉	2010年7月土砂崩れ	2014年廃止
JR東日本	山田線	宮古一釜石	2011年3月東日本大震災	2019年三陸鉄道（第三セクター）に移管
JR東日本	大船渡線	気仙沼一盛	2011年3月東日本大震災	2013年BRT（バス高速輸送システム）で復旧
JR東日本	気仙沼線	柳津一気仙沼	2011年3月東日本大震災	2012年BRTで復旧
JR東日本	只見線	会津川口一只見	2011年新潟・福島豪雨	2022年上下分離で復旧
JR九州	日田彦山線	添田一夜明	2017年九州北部豪雨	2023年BRTで復旧予定
JR九州	久大本線	光岡一日田	2017年九州北部豪雨	2018年復旧
JR九州	肥薩線	八代一吉松	2020年7月豪雨	国および自治体と協議中

（資料） JR各社の発表等より筆者作成。

はむずかしく、国や自治体の支援が必要となる。線路と鉄道運行で運営主体を分ける「上下分離」による復旧の選択肢や、バスへの転換、BRT（バス高速輸送システム）の採用など、街づくりを考える過程での最適な交通手段のあり方について、各自治体と議論を進めていく必要がある。

（4） 運賃値上げ

鉄道は公共性が高い事業であることから運賃の上限引上げは許可制となっているが、足元コロナ禍による交通需要の減少に伴い、収支が大幅に悪化している。複数社において、下記のような運賃改定の動きがみられる。

- ① 通常の運賃値上げ……現行の運賃制度は認可運賃の範囲内で自由に運賃を設定できるが、ほとんどの鉄道会社は認可運賃の上限を実際の運賃として設定しているため、運賃を上げようとすると認可手続が必要となる。東急および近鉄は2022年度に運賃値上げ申請の認可取得済みである。
- ② オフピーク定期券導入……通常の定期券を値上げすると同時に、朝夕の混雑時間帯を除き乗車可能な定期券（オフピーク定期券）を導入して、混雑緩和との両立を図ろうとする施策である（JR東日本）。
- ③ バリアフリー料金制度……ホームドアなど駅施設のバリアフリー整備を推進するための費用を運賃に加算する同制度が21年12月に創設された。上乗せ幅はおおむね10円程度である。認可不要であり、複数社が23年度からの導入を予定している。

また、鉄道運賃や料金制度の抜本的なあり方に関して、国の検討会が議論を続けている。22年7

月に中間取りまとめ案が発表されており、当面は総括原価方式の算定方法を見直すものとし、将来的には運賃・料金制度そのものの見直しについて議論するという方向性である。

（5） コスト削減

各社の沿線事情により程度のバラツキが生じるが、鉄道事業の営業収益の大幅な増加は見込めないなか、コストコントロールの重要性が増すものと考えられる。各社はDX（デジタルトランスフォーメーション）による業務効率化、終電の切上げやダイヤの減便による需要減少への対応、ワンマン運転の推進による運転経費や人件費の節減などにより、サービスの維持とコスト削減の両立を模索している。

（6） ESG/SDGs関連

鉄道は他の交通機関と比べて地球環境負荷が小さい輸送手段であり、各社では環境にやさしい鉄道のアピールと、鉄道の利便性向上という二つの側面から、鉄道&カーシェアリングやパーク&ライドを推進している。また、交通手段のモビリティ（移動）を一つのサービスとしてとらえる「MaaS（Mobility as a Service）」の推進として、複数の交通手段の予約や運賃の支払をスマートフォン等で一括して行えるサービスの導入等を進めている。

III 業務内容・特性

1 鉄道事業法

1987年のJR分割民営化時に、従来の国鉄は「日本国有鉄道法」、民鉄は「地方鉄道法」という別々の根拠法に基づいて規制・監督を受ける体制

を改め、「鉄道事業法」が施行された。鉄道事業法は、鉄道事業が許可制であることを規定し、また運賃改定、事業の譲渡・休止・廃止、車両、安全対策、事故報告等に関し、細かい規定が設けられている。

2 事業種別

「鉄道事業法」において、鉄道事業は3種類に分類される。線路を保有する事業者が自分で鉄道の運行も行う「第一種鉄道事業」、自らは線路を保有せず他の事業者の線路を借りて鉄道の運行を行う「第二種鉄道事業」、線路を他の事業者に譲渡したり、貸したりする「第三種鉄道事業」である。

IV 業種分析のポイント

1 取引形態と条件

(1) 運賃制度

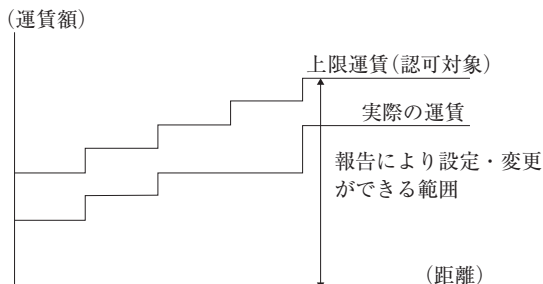
旅客運賃制度は、事業者の自主性を拡大し、規制コストの縮小を図る目的で、「総括原価方式のもとでの上限価格制」が1997年より導入され、事業者は認可された上限運賃の範囲内での運賃設定または変更については、報告により行うことが可能となっている(図表9参照)。また、JR各社と大手民鉄16社については、公平性を期すために、ヤードスティック方式(基準比較方式)が導入されており、事業者間の効率化努力を比較し運賃査定に反映させることになっている。

(2) 運賃の種類

運賃の基礎となるのは、普通運賃であり、現在日本の鉄道会社が採用している普通旅客運賃制度は大きく4種類の運賃体系に区別される。

- ① 対キロ制……キロ当りの賃率に乗車区間の営業キロを乗じて運賃額を計算する方法。

図表9 運賃制度



(資料) 筆者作成。

- ② 対キロ区間制……一定の距離を基準とした区間を定め、区間数に対応した加算額を累算していく制度。
- ③ 区間制……鉄道路線をおおむね等距離に区分して、1区100円、2区200円というように乗車区間数に応じた運賃を定める制度。
- ④ 均一制……乗車キロに関係なく運賃を均一とする制度。

2 資金需要

鉄道業は公共性がきわめて強いことから、混雑緩和・利便性の向上・安全対策など、必ずしも自社の収益に直結しない施策についても積極的に設備投資することが求められている。

日本政策投資銀行から広域ネットワーク整備枠として安全防災対策工事、輸送力増強工事、利用者利便性向上工事に関して総事業費の50%を制度融資で調達することが可能である。鉄道建設・運輸施設整備支援機構による助成制度なども拡充されており、設備資金発生の際は諸制度の活用も検討されたい。

また、設備投資に対するさまざまな支援制度が設けられており、混雑率の緩和を目的とした輸送力増強工事の支援策の一つが「特定都市鉄道整備積立制度」である。これは、最大10年間、通常運賃の10%を上限に上乗せ運賃を総工事費の50%まで非課税で積み立てることができるものである。工事期間中は、積立金を工事費の一部に充当し、借入金の利息負担を減少させる効果、工事完了後は10年間かけて積立金を取り崩すことにより減価償却費等の費用急増を緩和する効果があり、運賃を平準化するための制度である。近年は本制度活用の計画がなく、2005年の租税特別措置法の改正に伴い非課税措置が廃止されたため、05年に認定を受けた東急東横線(渋谷～横浜間改良工事)が最後の認定となっている。

V 財務諸表の見方

1 決算書・財務状況の見方

図表10のとおり、営業収益は、単一料金を採用していない限り、輸送人キロと単位運賃がパラメーターとなる。輸送人キロは、輸送人員と1人当りの平均輸送距離に分解できることから、鉄道事業の営業収入は、「いかに多くの利用者」に「い

図表10 運輸収入の分解

$$\begin{aligned}
 \text{運輸収入} &= \text{旅客収入} + \text{運輸雑収} \\
 &= (\text{輸送人員} \times \text{平均運賃}) + \text{運輸雑収} \\
 &= \left(\text{輸送人員} \times (\text{輸送人キロ} \div \text{輸送人員} \times \text{単位運賃}) \right) + \text{運輸雑収} \\
 &= (\text{輸送人キロ} \times \text{単位運賃}) + \text{運輸雑収} \\
 \text{輸送人キロ} &= \text{輸送人員} \times \text{平均輸送距離} \\
 \text{旅客収入} &= \text{定期収入} + \text{定期外}
 \end{aligned}$$

(資料) 筆者作成。

かに長い距離を利用してもらう」かで決まる。

旅客収入は、定期収入と定期外に分解でき、定期収入は、沿線の就労・就学人口にはほぼ連動するとも考えられる。乗車効率（人キロ÷（客車走行キロ×客車平均定員））は、終日の全線にわたる平均乗車効率を示していることから、効率化指標の一つである。一方で、大手民鉄は、最混雑区間のラッシュピーク1時間の混雑率（輸送人員÷輸送力）緩和を進めており、これは乗車効率とは相反することに留意する必要がある（2021年度の大手民鉄16社の業績および主な経営指標については図表11、12参照）。

2 キャッシュフロー分析

鉄道業は路線の敷設、必要車両の確保等、装置産業の特性があり、投資が先行する業種である。一方で少子高齢化や足元コロナ禍による交通需要の減少によって収益環境は厳しく、運賃値上げやコスト改善策による営業CF創出ならびに自治体等の支援によって投資金額を賄っているかを判断する必要がある。そのうえで、維持更新投資以外の設備投資が発生した際にはプロジェクトごとの収支計画の妥当性を検証されたい。

VI 経営支援の勘所

1 経営改善・収益向上のポイント

- ① 沿線スペック……沿線地域の経済・人口動態、就労・就学人口のトレンド、ライフサイクル（成長、停滞、後退）、観光資源・産業立地状況から沿線のスペックを見極める。
- ② 需要動向……沿線地域の居住者や訪日外国人観光客の需要動向の確認が必要。

③ 収支……各種補助金も含めた収支で事業性を検証する必要がある。また現状赤字地方路線を抱えている事業者が多く、各地方自治体・国との存廃議論が円滑に進展しているかを確認していく必要がある。

④ 設備投資……わが国の鉄道事業者は、鉄道事業とともに周辺事業（不動産、流通、ホテル等）を手がけている事業者が大宗を占める。

2 取引推進上のポイント

(1) 既取引先の取引深耕

鉄道事業の成長性に限界があるなかでは、資金効率改善を含むコストコントロールに対する経営ニーズがさらに高まるものと思われる。また、収益多角化の観点から中核駅の再開発、駅施設の高度化利用、不動産取得等の周辺事業を拡大する動きも活発化すると想定されるが、企業体力の範囲内か否か見極めることが重要である。

(2) 新規取引先開拓

大手民鉄以外であれば、鉄道事業者の沿線地域がどのようなステージ（成熟、後退）にあるのかについて、経済・人口動態、就労・就学人口のトレンド、ライフサイクル（成長、停滞、後退）、観光資源、産業立地状況を含めて見極める必要がある。

地方の中小鉄道会社の場合は特に留意が必要であり、想定される営業収入においてどこまでコスト吸収力があるのか、吟味する必要がある。

3 コロナ禍

公共性がきわめて高く、競合の新規参入も見込まれないなか、鉄道事業は存続が求められる業種といえる。コロナ禍による需要減少に起因した運賃値上げは認可される方向性であり、各社の認可

図表11 2021年度大手民鉄16社の鉄道事業収益

	東武	西武	京成	京王	小田急	東急	京急
営業収益	126,417	80,764	42,860	64,141	91,986	122,307	59,905
営業費用	114,177	N.A.	52,959	65,550	91,139	N.A.	65,154
運送営業費	72,049	N.A.	31,873	38,895	46,252	N.A.	35,488
うち人件費	21,820	N.A.	15,044	17,341	25,034	N.A.	19,676
給与	18,345	N.A.	12,074	14,133	21,107	N.A.	15,852
うち経費	50,228	N.A.	16,829	21,554	21,218	N.A.	15,812
修繕費	14,590	N.A.	2,946	7,311	6,864	N.A.	4,932
動力費	7,766	N.A.	3,276	4,455	5,106	N.A.	3,845
その他	27,872	N.A.	10,607	9,788	9,248	N.A.	7,035
一般管理費	3,859	N.A.	2,288	5,421	9,832	N.A.	5,975
うち人件費	1,790	N.A.	1,410	2,811	5,126	N.A.	2,267
うち経費	2,068	N.A.	878	2,609	4,706	N.A.	3,707
諸税	8,296	N.A.	2,884	5,378	7,931	N.A.	4,513
減価償却費	29,971	N.A.	15,912	15,855	27,121	N.A.	19,176
営業利益	12,240	N.A.	△10,098	△1,408	846	N.A.	△5,248

(注) 西武、東急、京阪および阪神は、鉄道事業のみの費用詳細データなし。

(資料) 各社有価証券報告書より筆者作成。

図表12 2021年度大手民鉄16社の鉄道指標

	東武	西武	京成	京王	小田急	東急	京急
期末営業キロ (km)	463.3	176.6	152.3	84.7	120.5	104.9	87.0
客車走行キロ (千km)	276,984	175,102	99,398	130,324	190,124	148,044	115,071
旅客乗車人員 (定期・定期外) (千人)	734,984	508,066	225,314	501,224	580,612	897,002	360,297
旅客運輸収入 (百万円)	112,455	77,169	40,710	60,456	88,609	107,743	57,349
運輸雑収 (百万円)	13,962	3,594	2,149	3,685	3,376	14,565	2,556
運輸収入合計 (百万円)	126,417	80,764	42,860	64,141	91,985	122,308	59,905
乗車効率 (%)	23.3	29.3	23.3	31.5	32.3	38.1	31.6
混雑率 (%)	114	111	98	116	117	116	95

(資料) 各社有価証券報告書、国土交通省「都市部の路線における再混雑区間の混雑率」(ウェブサイト)より筆者作成。

と収支改善状況について確認していく必要がある。

4 ESG/SDGs

世界的なSDGs、カーボンニュートラル化の流れのなかで、鉄道事業者もその取組みが重視される。東京都を例にとれば、都のリーダーシップのもと、水素や蓄電池を活用した試験車両の開発が進んでおり、事業者が自治体や国と一体となって本項目に取り組んでいるか確認されたい。

VIII 業界団体

📍 (一社) 日本民営鉄道協会

〒102-0094 東京都千代田区紀尾井町3-6
(紀尾井町パークビル6F)

電話 03-6371-1401

VII 関連法規制・制度融資等

鉄道事業法、鉄道営業法、特定都市鉄道整備促進特別措置法、環境影響評価法、都市鉄道等利便増進法。

(単位：百万円)

東京メトロ	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	名鉄	西鉄	相鉄
272,751	107,006	41,703	40,857	79,001	28,446	69,753	16,334	27,402
297,979	106,417	47,798	N.A.	72,679	N.A.	69,912	16,622	29,472
188,763	69,181	29,894	N.A.	48,098	N.A.	48,525	10,392	16,088
85,064	43,294	15,455	N.A.	26,598	N.A.	29,367	3,474	8,230
37,084	36,947	12,721	N.A.	22,189	N.A.	23,289	3,364	6,780
103,699	25,887	14,439	N.A.	21,500	N.A.	19,158	6,918	7,858
31,666	6,505	3,899	N.A.	6,790	N.A.	5,326	2,604	N.A.
N.A.	8,297	2,524	N.A.	4,923	N.A.	5,511	1,237	N.A.
72,033	11,085	8,016	N.A.	9,787	N.A.	8,321	3,077	7,858
13,096	7,180	3,194	N.A.	3,777	N.A.	3,961	870	2,540
6,017	2,155	1,841	N.A.	744	N.A.	2,216	469	756
7,078	5,024	1,352	N.A.	3,032	N.A.	1,745	401	1,783
12,032	5,600	2,378	N.A.	3,838	N.A.	3,806	1,232	1,583
84,086	24,455	12,330	N.A.	16,965	N.A.	13,618	4,126	9,259
△25,227	588	△6,095	N.A.	6,321	N.A.	△158	△288	△2,070

東京メトロ	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神	名鉄	西鉄	相鉄
195.1	501.1	154.8	91.1	143.6	48.9	444.2	106.1	40.2
295.873	271.600	95.192	80.634	166.106	45.442	189.358	38.414	48.184
1,903.782	455.831	182.851	219.235	510.661	194.199	314.800	84.144	184.079
245.092	101.056	39.033	37.835	74.077	26.026	65.334	15.630	25.015
26.721	5.932	2.669	3.022	4.924	2.420	4.405	703	2,386
272.750	107.006	41.703	40.857	79.001	28.446	69.753	16.334	27.401
37.0	23.0	23.3	28.9	32.9	31.8	25.3	22.5	28.6
128	117	109	109	115	83	122	113	95