

博士論文

旅客鉄道事業の損益分岐点と 輸送密度の研究

*Break-even Point and Transport Density of
Passenger Transport Railways in Japan*

高崎経済大学大学院 経済・経営研究科

現代経済経営研究専攻 博士後期課程

指導教授：大島登志彦教授

学生番号：816-001

氏名：秋葉 健

目次

| | |
|--|----|
| Abstract..... | 7 |
| 第1章 序論..... | 9 |
| 第1節 本研究の背景..... | 9 |
| 第2節 本研究の動機..... | 10 |
| 第3節 本研究の目的と対象..... | 11 |
| 第4節 本論文の構成..... | 12 |
| 第2章 鉄道事業の統計資料の収集と考察..... | 14 |
| 第1節 鉄道輸送及び財務に関する資料の考察と収集..... | 14 |
| 1. 鉄道事業者の画一基準による比較検討に関して..... | 14 |
| 2. 鉄道輸送に関する統計資料の概略と内容..... | 16 |
| 3. JR統計情報未開示の問題点..... | 18 |
| 第2節 輸送統計資料内容の検討とデジタルデータベースの作成..... | 19 |
| 1. 鉄道輸送統計比較に必要な項目の検討..... | 19 |
| 2. 鉄道事業を監督する法令の変遷..... | 20 |
| 3. データベースの作成..... | 21 |
| 4. 近年の鉄道統計年報の記載内容の変更と問題点..... | 22 |
| 5. データの加工と結合..... | 23 |
| 第3節 鉄道路線の開業及び廃止に関する資料の収集と考察..... | 23 |
| 1. 鉄道路線の開業及び廃止に関する資料の概略と解説..... | 23 |
| 2. 国鉄路線廃止状況に関する資料の考察..... | 25 |
| 第4節 鉄道路線の開業及び廃止に関する資料のデジタル化と内容の検討..... | 25 |
| 1. 鉄道路線の変遷に関する用語の定義..... | 25 |
| 2. 資料内容の検討とデジタル化および年表の作成..... | 25 |
| 第5節 本章のまとめ..... | 27 |
| 第3章 近年における鉄道事業者の経営概況の推移..... | 28 |
| 第1節 鉄道路線の開業及び廃止並びに経営形態変更の状況..... | 28 |
| 1. 高度経済成長期の残り香 1975年度～1981年度..... | 28 |
| 2. 国鉄再建の中で 1982年度～1986年度..... | 30 |
| 3. JR発足とレールが結ぶ一本列島 1987年度～1992年度..... | 32 |
| 4. 安定と均衡 1993年度～1997年度..... | 34 |
| 5. 路線維持の瀬戸際 上下分離と路線廃止 1998年度～2010年度..... | 36 |
| 6. 災害から新たな展開へ 2011年度～2018年度..... | 38 |
| 第2節 近年における鉄道事業者の経営概況の推移..... | 40 |
| 1. 日本の鉄道事業者数の推移..... | 40 |
| 2. 営業形態別鉄道営業距離の推移..... | 41 |
| 3. 鉄道利用状況の推移（事業者数ベース）..... | 42 |
| 第3節 本章のまとめ..... | 43 |

| | |
|--|----|
| 第4章 旅客鉄道の輸送状況と営業損益の関連性 | 46 |
| 第1節 2015年度における日本の鉄道事業者の経営概況..... | 46 |
| 1. 2015年度における日本の鉄道事業者の概況..... | 46 |
| 2. 2015年度における日本の鉄道事業者の利用状況 | 47 |
| 3. 2015年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係 | 48 |
| 第2節 日本の旅客鉄道事業者における収益転換点輸送量の考察 | 51 |
| 1. 営業損益を左右する要因の考察..... | 51 |
| 2. 赤字事業者と黒字事業者間の比較 | 52 |
| 3. 日本の鉄道事業者の損益分岐点輸送量の考察 | 52 |
| 第3節 各年次における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係..... | 54 |
| 1. 1975年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係 | 54 |
| 2. 1980年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係 | 56 |
| 3. 1985年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係 | 58 |
| 4. 1990年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係 | 60 |
| 5. 1995年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係 | 62 |
| 6. 2000年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係 | 64 |
| 7. 2005年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係 | 66 |
| 8. 2010年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係 | 68 |
| 第4節 本章のまとめ | 70 |
| 第5章 鉄道輸送密度と沿線人口との関係 | 71 |
| 第1節 調査手法の設定..... | 71 |
| 1. GISを用いた研究手法..... | 71 |
| 2. 鉄道データの入手と編集..... | 72 |
| 3. 人口データ及び従業者数データの選定と入手 | 74 |
| 4. 沿線人口データの作成 | 78 |
| 第2節 調査結果 | 80 |
| 1. 鉄道輸送密度と沿線人口の関係 | 80 |
| 2. 鉄道輸送量と沿線活動人口の関係 | 82 |
| 3. 対数変換における鉄道輸送量と沿線人口の関係..... | 82 |
| 4. 対数変換による輸送密度と1キロあたり沿線人口の関係 | 84 |
| 5. 鉄道路線からの距離からの検討に関する関係 | 86 |
| 第3節 考察..... | 88 |
| 1. 鉄道輸送密度と沿線人口の関係 | 88 |
| 2. 1キロ当たり沿線活動人口と輸送密度の関係 | 88 |
| 3. 居住地域と鉄道路線に関する関係 | 90 |
| 4. 鉄道事業営業損益と1キロ当たり沿線活動人口の関係..... | 91 |
| 5. 群馬県の鉄道路線における1キロあたり沿線活動人口と輸送密度の関係..... | 92 |
| 第4節 本章のまとめ | 94 |
| 第6章 鉄道事業維持における必要要素の考察 | 95 |
| 第1節 本研究の成果 | 95 |

| | |
|------------------------------------|-----|
| 第2節 今後の研究課題..... | 97 |
| 参考文献..... | 98 |
| 謝辞..... | 99 |
| 付録..... | 100 |
| 付表 1 日本における鉄道路線の開業および廃止の状況..... | 100 |
| 付表 2 日本における鉄道事業者の経営形態変更..... | 108 |
| 付表 3 1975年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況..... | 114 |
| 付表 4 1980年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況..... | 116 |
| 付表 5 1985年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況..... | 118 |
| 付表 6 1990年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況..... | 121 |
| 付表 7 1995年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況..... | 124 |
| 付表 8 2000年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況..... | 127 |
| 付表 9 2005年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況..... | 130 |
| 付表 10 2010年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況..... | 133 |
| 付表 11 2015年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況..... | 136 |
| 付表 12 2015年度における鉄道沿線人口と輸送状況..... | 139 |

図表目次

| | |
|--|----|
| 図 1 本論文の構成..... | 13 |
| 図 2 鉄道統計年報に掲載されている鉄道事業者の損益計算書の構造..... | 15 |
| 図 3 鉄道統計資料の変遷..... | 17 |
| 図 4 鉄道事業免許に関する法律の変遷..... | 21 |
| 図 5 鉄道統計年報掲載区分に見る東京急行電鉄の路線変遷..... | 24 |
| 図 6 1975年度～1981年度における旅客鉄道路線の変遷..... | 29 |
| 図 7 1982年度～1986年度における旅客鉄道路線の変遷..... | 31 |
| 図 8 1987年度～1992年度における旅客鉄道路線の変遷..... | 33 |
| 図 9 1993年度～1997年度における旅客鉄道路線の変遷..... | 35 |
| 図 10 1998年度～2010年度における旅客鉄道路線の変遷..... | 37 |
| 図 11 2011年度～2015年度における旅客鉄道路線の変遷..... | 39 |
| 図 12 旅客鉄道事業者数の推移..... | 40 |
| 図 13 営業形態別旅客鉄道営業距離の変遷..... | 41 |
| 図 14 鉄道利用状況の推移..... | 42 |
| 図 15 1975年度～2015年度における旅客鉄道路線の変遷..... | 45 |
| 図 16 区分ごとの調査対象事業者数..... | 46 |
| 図 17 事業形態別の営業距離..... | 46 |
| 図 18 日本の鉄道事業者の利用状況..... | 47 |
| 図 19 利用状況別の営業距離..... | 47 |
| 図 20 2015年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布... 50 | 50 |

| | | |
|-------|---|----|
| 図 2 1 | 1975年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布 ... | 55 |
| 図 2 2 | 1980年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布 ... | 57 |
| 図 2 3 | 1985年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布 ... | 59 |
| 図 2 4 | 1990年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布 ... | 61 |
| 図 2 5 | 1995年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布 ... | 63 |
| 図 2 6 | 2000年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布 ... | 65 |
| 図 2 7 | 2005年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布 ... | 67 |
| 図 2 8 | 2010年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布 ... | 69 |
| 図 2 9 | 小地域統計による上信電鉄から400mの範囲を含む地域 | 77 |
| 図 3 0 | メッシュ統計による上信電鉄から400mの範囲を含む地域 | 77 |
| 図 3 1 | 面積と案分人口の算出例（東武大師線を事例に） | 79 |
| 図 3 2 | 沿線人口と営業キロの関係 | 81 |
| 図 3 3 | 沿線人口と輸送量の関係 | 81 |
| 図 3 4 | 沿線人口と輸送量の関係 | 81 |
| 図 3 5 | 沿線活動人口と輸送量の関係 | 83 |
| 図 3 6 | 沿線活動人口と輸送密度の関係 | 83 |
| 図 3 7 | 沿線人口と輸送量の関係(対数) | 83 |
| 図 3 8 | 沿線活動人口と輸送量の関係（対数） | 85 |
| 図 3 9 | 1キロ当たり沿線人口と輸送密度の関係（対数） | 85 |
| 図 4 0 | 1キロ当たり沿線活動人口と輸送密度の関係(対数) | 85 |
| 図 4 1 | 2015年度における人口密度と鉄道路線立地の関係 | 89 |
| 図 4 2 | 損益分岐点輸送密度と1キロ当たり沿線活動人口の関係 | 91 |
| 図 4 3 | 群馬県を走る鉄道の輸送状況と沿線人口 | 93 |
| 数式 1 | 輸送密度（平均通過数量）の算式 | 20 |
| 数式 2 | 延日キロの算式 | 20 |
| 数式 3 | 抽出範囲人口 | 79 |
| 数式 4 | 沿線活動人口の算式 | 82 |
| 表 1 | 鉄道事業法における鉄道事業者の区分 | 21 |
| 表 2 | データ欠落項目の区分 | 24 |
| 表 3 | 群馬県を通過する鉄道路線の輸送密度の変遷 | 24 |
| 表 4 | 鉄道路線の事業形態の区分 | 27 |
| 表 5 | 鉄道統計年報における開業・廃止等の移動に関する資料項目 | 27 |
| 表 6 | 2015年における輸送項目と鉄道事業営業損益項目の関係（相関係数） | 51 |
| 表 7 | 赤字事業者と黒字事業者の比較（p値） | 52 |
| 表 8 | 輸送密度5,000人/日 [＊] を境界とした事業者間の比較(p値) | 53 |
| 表 9 | 集計方法別国勢調査公開GISデータの差異 | 76 |
| 表 10 | 集計方法別公開経済センサス等公開GISデータの差異 | 76 |
| 表 11 | 統計調査間の比較－400mバッファ | 76 |

| | | |
|-------|---------------------------------------|-----|
| 表 1 2 | 鉄道輸送量と沿線人口概略 | 80 |
| 表 1 3 | 対数変換による距離別の輸送量と沿線活動人口の関係 | 87 |
| 表 1 4 | 対数変換による距離別の輸送密度と1キロあたり沿線活動人口の関係 | 87 |
| 表 1 5 | メッシュ統計による居住地域の変化 | 90 |
| 表 1 6 | 群馬県を走る鉄道の輸送状況と沿線人口 | 94 |
| 付表 1 | 日本における鉄道路線の開業および廃止の状況 | 100 |
| 付表 2 | 日本における鉄道事業者の経営形態変更 | 108 |
| 付表 3 | 1975年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況 | 114 |
| 付表 4 | 1980年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況 | 116 |
| 付表 5 | 1985年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況 | 118 |
| 付表 6 | 1990年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況 | 121 |
| 付表 7 | 1995年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況 | 124 |
| 付表 8 | 2000年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況 | 127 |
| 付表 9 | 2005年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況 | 130 |
| 付表 10 | 2010年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況 | 133 |
| 付表 11 | 2015年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況 | 136 |
| 付表 12 | 2015年度における鉄道沿線人口と輸送状況 | 139 |

Abstract

Chapter 1 shows the background of the paper.

Chapter 2 shows the collection and digitalization of the statistical data on recent railway passenger transport (since 1970) to prepare the database serving as research materials for maintenance of future public transport. At first describing the process to discuss and collect the statistical data on railway transport. Section 3 shows considerations on parameters necessary for comparing railway transport statistics and on specifications of the database. In addition, Section 4 describes the digitalization process and the problems of the collected statistical data shown on Section 2.

Chapter 3 shows how to create database in a timeline style using the collected data on circumstances of the recent opening and abolishment of railway routes in current Japan and analyze the tendency over the years. In this study, we focused on thirty-three years from the fiscal year of 1975 to the fiscal year of 2010. We describes the background of this study in Section 1 and the process of data collection and discussion of the data in Section 2. We tried digitalization of the collected and well-examined data and a review of the contents in Section 3 and discussed the circumstances of the opening and abolishment of railway routes by separating the whole periods into five sub-periods in Section 4.

Chapter 4 examined the way to visualize the association between transport density and operating balance of passenger railway operators in Japan, and the author studied the transport density allows the operating balance of the railway business moving to the black. The author conducted the t-test for assessing the association of transportation density with profits and losses to examine the factors influencing the operating balance of railway business and significant difference shown in the results indicated close association of transport density with profits and losses. In addition, another t-test for assessing the association of transportation density with profitable operators and loss-making operators showed significant difference between both operators also, indicating influence of transportation density on operating balance of business operators as a major factor.

These results suggest that transportation density turning Japanese railway operators into the black is about 5,000 passengers per day kilometer. Meanwhile, there are some profitable railway operators with less transportation density and loss-making operators even with more transportation density. It would be important to compare the income and expenditure of these railway operators and verify possibility of application to other operators for sustainable management of railway operators.

Chapter 5 aims to create database of population along the railway line. In this study, I focused on result of census fifteen years from 2000 to 2010. I describe the background of this study in Section 1. I describe the research method using GIS in Section 2. I describe the process of railway data collection and discussion of that in Section 3. I describe the process of population data collection and discussion of that in Section 4. I tried to create database of population along the railway line in Section 5. I have made a conclusion in Section 6.

This study analyzed how the size of population along passenger railway service line affects railway use in Japan. The analysis results showed a positive correlation between passenger transportation volume of railways and population along railway line, comparing each common logarithm. It also showed a more remarkable positive comparison between the transportation volume and the sum of residents and employees along the line. Moreover, the correlation observed regardless the length of the railway indicates that population size is one of major factors affecting railway's passenger transportation volume, which explains that urban railway lines running in the areas with high population density have an advantage for and local railway lines running the areas with low population density have a disadvantage for transportation volume.

第1章 序論

第1節 本研究の背景

今日において、鉄道路線の存続問題が全国各地で活発に議論されている。これまでローカル線を補助金という形で支援してきた地方自治体の財政が年々厳しくなる中で、沿線市町村と道県の財政支援の足並みがそろわず、鉄道事業者への財政支援が困難となったことを理由に鉄道路線の維持を断念した、2006年（平成18年）廃止の北海道ちほく高原鉄道や2007年（平成19年）廃止のくりはら田園鉄道などの事例が生じてきている。また、将来的な財政負担軽減を図って2019年（平成31年）石勝線夕張支線の廃止に市内交通網の再編と併せ積極的に舵を切った夕張市の事例¹や、市の財政再建のため第三セクター鉄道の廃止を公約とした市長の当選によって廃止に至った三木市と三木鉄道の事例もある。

1987年（昭和62年）に実施された国鉄²民営化から30年を経て、2016年（平成28年）にJR北海道³が「当社単独では維持することが困難な線区」について公表を行った⁴ことを端緒とする北海道全域にわたる路線存続問題や、2018年（平成30年）ダイヤ改正においてはJR九州のローカル列車運行削減問題⁵が生じるなど、国鉄民営化時点ではJR各社が自助努力と内部填補によって運行を継続するとされてきた路線であっても、少子高齢化と人口減少による沿線社会構造の変化が、鉄道事業の存続を困難に至らしめてきている。

一方で、赤字であっても若桜鉄道や四日市あすなろう鉄道のように、自治体が上下分離と財政支援を行うことによって、維持を図る事例もある。また、富山ライトレールや和歌山電鐵などでは、既存路線の事業運営方法を変更するとともに施設改修も行うことによって、路線の活性化に成功した事例も生じてきている^{6・7}。

鉄道路線が廃止されるにあたり、これまで鉄道事業を赤字に至らしめ事業継続を困難とさせる主要要因は、輸送量減少による収入減とそれに伴う採算性の悪化とされてきた。また、一般論として、モータリゼーションにより旅客・貨物ともに自動車に転移したことと、少子高齢化と地方から都市部への人口流出による人口減少が、輸送量減少の主要因とされてきた。

人口減少社会を迎えた今日の日本において、沿線人口減少に伴う通勤・通学利用者の減少は、地方ローカル線のみならず、大都市圏の鉄道においても直面しつつある共通の問題である。輸

1 鼠入昌史「「鉄道廃止」を受け入れた夕張市の狙いとは？」『東洋経済オンライン』

2017年2月24日, <https://toyokeizai.net/articles/-/159843>, 2019年12月7日最終閲覧

2 正式名称：日本国有鉄道(Japanese National Railways 略称: JNR)、以下国鉄と略す

3 JR(Japan Railways)旅客各社の正式名称は〇〇旅客鉄道だが、本研究ではJRと略す

4 JR北海道ホームページ「地域交通を持続的に維持するために」、

<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/region/index.html>, 2019年12月7日最終閲覧

5 2018年3月のダイヤ改正でJR九州は100本以上のローカル列車の運行削減を実施し、九州の各地方紙がこの問題を取り上げた

6 鉄道まちづくり会議編『プロブレムQ&A どうする？鉄道の未来』, 緑風出版, 2009年

7 小嶋光信・森彰英『地方交通を救え!』, 交通新聞社, 2014年

送量減少に伴う混雑緩和で生まれた収入の減少を客単価向上で補うべく、座席確保型列車による付加価値の向上策を打ち出す事業者が、関東地方の大手私鉄では増加してきている。

筆者は鉄道路線の維持を論議するためには、沿線人口や地域社会といった固有事項、輸送量や財務諸表といった企業の経営事項を論議することはもちろんのこと、全国的な傾向を把握しその中で自者のおかれた位置や状況を他者と比較分析することが、今後の公共交通維持に向けての現状把握や数値目標設定そして活性化策・支援策の策定に向けて、必要不可欠であると考えている。しかし、それらの議論は十分に行われていないことが本研究の背景である。

第2節 本研究の動機

公共交通はいったいどれだけの利用があれば維持が可能であろうか、また沿線にどれだけの需要があれば維持が可能であろうか。これは筆者が地方大手と言われたバス会社勤務時代に、自身の経験を元にした本研究に取り組む動機である。その会社では、原価分析や営業収入の土台となる需要予測等がほとんど行われていない、補助金とコスト削減という名の縮小均衡を前提とした企業運営。低収益にあえぐ財務状況とそれが改善される見込みのない市場環境の中、資金繰りが行き詰まり大幅な事業縮小とリストラが実施。その後の低賃金・長時間労働の労働環境下で、筆者は今後の人生の展望が得られず他業種へ転職を決断せざるを得なくなった。現在ではバス事業を始め、あらゆる運輸事業者において全国的に深刻な運転手不足が生じている。

筆者は、これまで行われてきた沿線住民や自治体主導に鉄道事業者の内部補助による鉄道路線維持の継続を願う、鉄道路線存続運動の多くに違和感を抱いてきた。それは廃止反対の住民感情を全面に押し出し、存続させることのみを目的とした活動だと感じてきたためである。なぜならば、そこに需要や利用実態、そして鉄道事業営業損益や労働者の賃金といった、鉄道事業者の事業継続に必要な項目の多くが欠けているように感じたためである。社会的インフラとして地域社会に必要とされている事業であっても、従業員が生活できぬ水準の給与しか支払えない状況では、企業の社会的使命を果たすことができない。鉄道事業は地域のインフラとして設備投資への各種助成や上下分離による公的支援が行われる今日において、鉄道事業者は運輸収入の中からオペレーションコストを確保すれば事業継続が可能なほどまで負担軽減が図られている。そのため、鉄道事業者が営業黒字を計上することは従業員の給与や運行費の支払い等の原資として、鉄道事業者の事業継続における非常に大きな課題である。

現在の各鉄道事業者の経営状況や路線維持の観点から見た経営上の問題点は、佐藤信之の手によって『鉄道ジャーナル』各号に興味深い記事が掲載されているが、全国を縦断しその傾向を分析した文献は見受けられない。大井尚司（2007）は、第三セクター鉄道事業者と民鉄の費用構造比較を行い、地方ローカル線という不採算事業における第三セクターの効率性のメリットについて論じている⁸が、輸送量と採算性（鉄道事業損益）の関連性という観点からは、アプローチがなされていない。

これまでの鉄道事業の経営維持に関する研究は、その路線の存在する地理的条件や沿線の地域経済や文化を重視するがあまり、個別事象の研究に終止するものが多かった。また、従来の

8 大井尚司『第三セクター地方鉄道の経営に関する定量分析』,神戸大学（博士論文）,2007年

鉄道事業者に関する研究は、企業の内部資料など特定の人物しか入手し得ない資料に出典を依存するがあまり、結果として特定の研究者にしかできない研究のブラックボックス化が起きてしまっていた。その結果として、好事例があったとしてもあの事業者だからできるのだらうと、他事業者への研究の応用ができない結果になってきた。そのことに対し、筆者は大きな問題点を感じてきた。

筆者は公共交通維持を論議するために、①扶養環境としての沿線人口、②需要となる目的地、③事業者及び自治体と住民が一体となった政策の3点いずれもが必要であると考えている。その議論の土台として、沿線人口や地域社会といったその路線に固有な事項、輸送量や財務諸表といった企業の経営事項に関する事項を論議することはもちろんのこと、全国的な傾向を把握しその中で自者のおかれた位置や状況を他者と比較分析することも必要不可欠な事項であると考えている。

そこで、その議論の土台となる資料を提供する事により、地域住民の公共交通維持議論の活性化に寄与したいと考えたことが、筆者が本研究に取り組むことになった動機である。

第3節 本研究の目的と対象

本研究では、旅客鉄道事業の営業損益を黒字化するにはどれだけの輸送密度が必要なのかを考察するとともに、輸送密度と沿線人口の関連性について考察した。具体的には、鉄道統計年報を基に近年における鉄道事業者の経営状況の推移を概観した上で、数値分析を行った。鉄道事業においては後述する鉄道事業会計規則と鉄道事業等報告規則によって、鉄道事業者の輸送統計・財務諸表は全者同一基準となっており、各者間の比較が容易となっている。

設備投資への助成や上下分離による公的支援が行われる今日において、鉄道事業者は運輸収入の中からオペレーションコストを確保すれば事業継続が可能なほどまで負担軽減が図られている。そのため、鉄道事業の営業損益を研究対象とした。

本研究における調査対象は、鉄道統計年報に輸送統計・財務諸表がともに掲載されている旅客鉄道事業を営む日本の鉄道事業者とした。ただし、主として観光客の輸送を行っているケーブルカーやトロリーバス等の観光鉄道事業者は、設備構造や運転方法が大きく異なり、収入構造及び原価構造が異なることから調査対象から除外した。一方で、観光鉄道であってもディズニールゾートラインを運行する舞浜リゾートライン等のモノレール事業者は、他の都市型モノレール事業者と同等に検討できることから⁹、調査の対象とした。

また、本研究における調査対象期間は1975年度（昭和50年度）から2015年度（平成27年度）までとした。開始を1975年度としたのは、モータリゼーションの進展に伴う地方ローカル私鉄の路線廃止がおおむね一巡した年度であり、現在の公共交通問題を把握するために適切な開始時期であるためであるとともに、それまでのローカル鉄道については青木栄一や和久田康夫らによって多くの研究が行われていることによる。終期を2015年度としたのは、直近の国勢調査が行われた年度であり、本研究にて整合性のある終期となるためである。

本研究では、オープンソースであり誰でも入手が可能な資料を基資料として数値分析を行う

9 ほかには1975年度に存在するよみうりランドのモノレールがある

ことによって研究を行った。具体的な基資料は、鉄道統計年報と国勢調査結果及び経済センサスである。前述の通り、従来の鉄道事業者に関する研究は、企業の内部資料など特定の人物しか入手し得ない資料に出典を依存する物が多く、オープンソースのデータを使用することが、今後の研究発展に寄与すると考察したためである。

第4節 本論文の構成

本研究では鉄道統計年報と国勢調査結果及び経済センサス結果を基に、全国の鉄道事業者を縦断し輸送量と採算性の傾向を並びに沿線人口との関係を同一基準で分析した上で、鉄道事業の営業損益を黒字化するにはどれだけの輸送密度と沿線人口が必要なのかを分析した。以下にその概要を記す。

本章では各章での要旨を明確にしつつ、論文全体の構成を示す。

第2章 鉄道事業の統計資料の収集と考察では、近年の鉄道輸送統計並びに、近年における鉄道路線の開業及び廃止の状況と経営形態の変更について、その基礎となる資料を比較検討した上で、収集とデジタル化及び情報の整理統合を行い、今後の公共交通維持に関する研究の資料となる財務諸表と輸送統計のデータベースを作成するとともに、GISを用いた鉄道路線の線形データベースを作成した。

第3章 近年における鉄道事業者の経営概況の推移では、前章までの内容によって収集した資料を基に作成したデータベースを使用して作成した年表と路線図を基に、1975年度から2015年度までの鉄道路線の開業及び廃止並びに経営形態変更の分析を行った上で、同期間における5年ごとの鉄道統計年報を基に、鉄道事業者の経営状況の推移を概観した。

第4章 旅客鉄道の輸送状況と営業損益の関連性では、2015年の「鉄道統計年報」掲載情報を基に、日本の旅客鉄道事業者同一基準にて鉄道利用状況である輸送密度が鉄軌道事業営業損益にどのような影響を及ぼすか、可視化する方法の考察を行った上で、数値分析を行った。

第5章 鉄道輸送密度と沿線人口との関係では、旅客鉄道事業の経営環境を調査するための一指標となる、沿線人口と沿線従業者数の算出手法を考察し、2015年の沿線人口等と駅周辺人口等の算出を行った。その上で、鉄道輸送密度と沿線人口との関係を考察した。

第6章 鉄道事業維持における必要要素の考察では、本研究で得られた成果を取りまとめるとともに、今後の研究課題を示し、結びとした。

図1に本論文の構成を示す。

本研究は昭和後期から平成後期にかけての40年間にわたる研究であるため、わかりやすさを考慮し年月の記載は原則として西暦によった。ただし、1975年(昭和50年)のように、各年の初出時には和暦を併記している。また、第2章において後述するが、日本の鉄道事業は法令に基づき1月を起点とする暦年ではなく、4月を起点とする国の会計年度を基準として経営が行われている。そのため、本研究も年度を基準として記述をすることとし、開業や廃止といった事象については暦年で記載した。

また、本研究において鉄道事業者については、会社形態ばかりではなく公営事業者も存在することから、社ではなく者として数えるものとする。

なお、本論文の一部は筆者の既発表の以下の論文と、研究発表の内容を加筆・修正して掲載している。

- ・大島登志彦・秋葉健「鉄道旅客輸送統計資料の収集とデジタルデータの作成」
『高崎経済大学論集』57巻1号、pp33-41、2014年
- ・大島登志彦・秋葉健「近年における鉄道路線の開業及び廃止の状況」
『高崎経済大学論集』57巻3号、pp1-22、2014年
- ・秋葉健「近年における鉄道路線の変遷とその傾向の考察
- 1975年以降の旅客鉄道事業者の路線改廃を中心に -」
鉄道史学会 第33回大会・会員総会口述発表、2015年
- ・秋葉健「日本における鉄道沿線人口の算出に関する一手法」
『高崎経済大学論集』60巻1号、pp107-120、2017年
- ・秋葉健「日本における鉄道事業の輸送密度と営業収支の関連性」
日本経営分析学会・日本ディスクロージャー研究学会連合大会口述発表、2018年
- ・秋葉健「鉄道沿線人口と利用状況の関連性の研究」
ぐんま地理学会総会・研究発表会口述発表、2018年
- ・秋葉健「日本における鉄道事業の輸送密度と営業収支の関連性」
『高崎経済大学論集』61巻3・4号、pp81-98、2019年

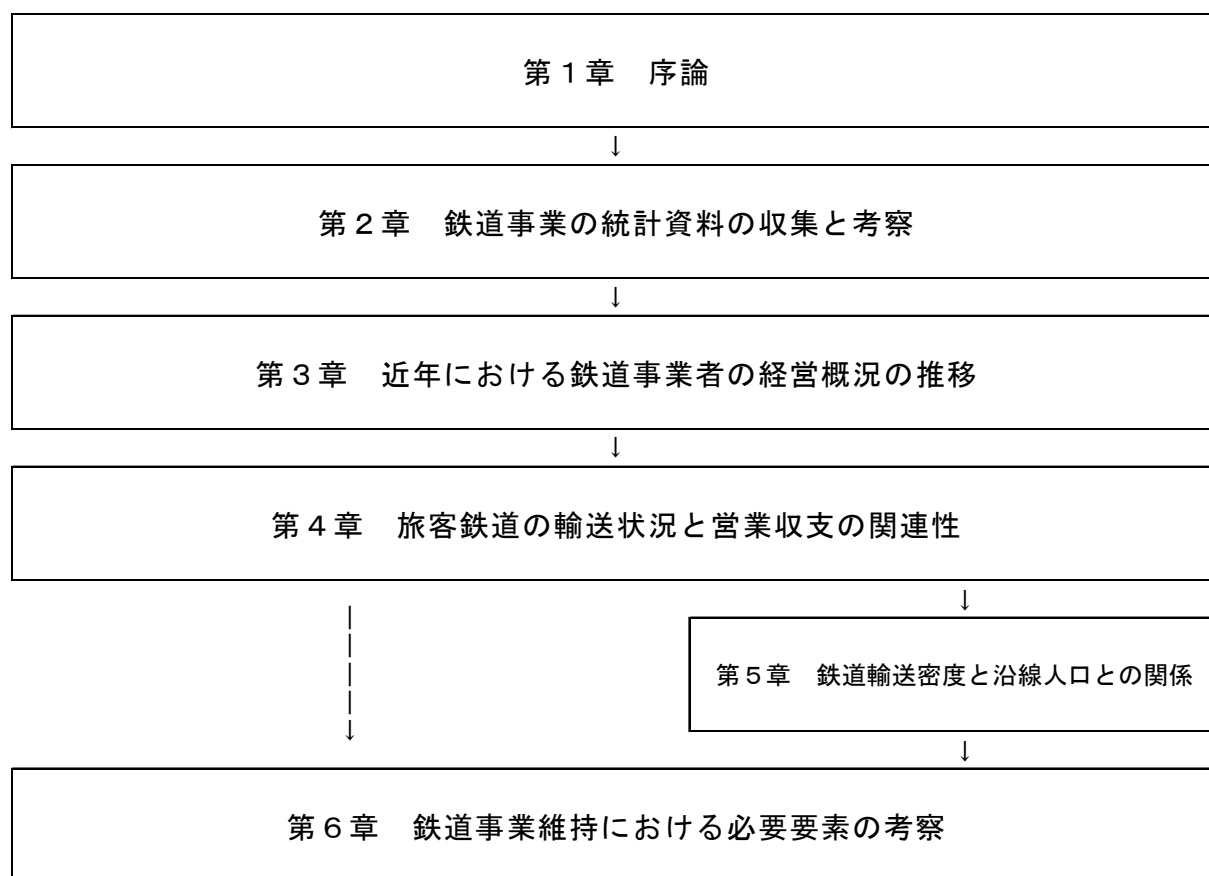


図 1 本論文の構成

出典：筆者のオリジナル

第2章 鉄道事業の統計資料の収集と考察

本章においては近年の鉄道輸送統計並びに、近年における鉄道路線の開業及び廃止の状況と経営形態の変更について、その基礎となる資料を比較検討した上で、収集とデジタル化及び情報の整理統合を行い、今後の公共交通維持に関する研究の資料となるデータベースを作成した。

第1節 鉄道輸送及び財務に関する資料の考察と収集

1. 鉄道事業者の画一基準による比較検討に関して

異なる事業者間の比較検討に関しては、各事業者の会計手法や営業報告書上の数値基準の差異が検討課題となる。また、上場企業以外においては、財務諸表等の入手も課題となる。

しかし、日本における鉄道事業者間においては、法令に基づく規定に基づき、各事業者がほぼ同一基準により経理処理と、輸送量の集計を行っているとともに、国土交通省（旧運輸省）によって公表されているため、鉄道事業者間での比較・検討が容易に可能となっている。

財務諸表においては鉄道事業会計規則（昭和62年（1987年）運輸省令第7号）によって、鉄道事業の会計基準を定めている。同規則では、第5条で鉄道事業者の鉄道事業に関する会計を他の事業と分ける区分経理を要求している。また、第3条で会計期間の始期を一年のものは4月1日、六月のものは4月1日及び10月1日と定めている。そのため、財務諸表においては鉄道事業者間での同一基準による比較・検討が可能になっている。図2に鉄道統計年報に毎年度掲載されている鉄道事業者の損益計算書の構造を示すが、鉄道事業会計規則に基づき、鉄道事業者の単体決算について同一基準で財務諸表の公表が行われている。2001年以降の会計ビクバンによる連結決算の導入以前は、上場会社・非上場会社を問わず、鉄道事業者の部門別収益が比較できる貴重な資料となっていた。しかし、グループ経営に移行し事業ごとの分社化が行われる中で、法制度自体もその時代の変化に対応できていない面や、貸借対照表で企業会計原則との表現の相違が生じている面もある。一方で、鉄道事業は多大なインフラを持ち、長期にわたって運営される装置産業の面をもつため、長期にわたる経営状況の変化を観察することができることを鑑みると、鉄道事業会計規則が1987年から改定されていないことは会計の継続性と保守主義の原則に整合しているとも考える。

輸送量等に関しては、鉄道事業等報告規則（昭和62年運輸省令第9号）に基づき報告基準を定めている。同規則では、第2条で輸送統計の詳細は全者画一の基準と様式で、毎事業年度の事業報告書と鉄道事業実績報告書を提出することを要求している。

上記の財務諸表と輸送量等に関する規定は、鉄道事業法（昭和61年（1986年）12月4日法律第92号）第55条の規定に基づくものであり、同法では「業務又は経理の状況に関し報告をさせることができる」と定めているものの、鉄道事業等報告規則では「提出しなければならない」定めることによって、鉄道事業等の報告を義務付けている。

これらの理由により、日本における全鉄道事業者は、法的根拠を基に同一の基準・様式によって、国土交通大臣及び所轄地方運輸局長に報告を行っているとともに、その内容は後述する統計資料によって公表されているため、大手・中小を問わず事業者間の各種数値の比較を可能としている。それによって、本研究における比較研究が可能となった。

| 損益計算書 | | 鉄軌道業営業損益 | |
|------------|----|--------------------|----|
| 鉄軌道業 | 単位 | 鉄軌道業営業収益 | 単位 |
| 営業収益 | 千円 | 旅客収入 | |
| 営業費 | 千円 | 定期外運賃 | 千円 |
| 営業損益 | 千円 | 定期運賃 | 千円 |
| 自動車業 | | 手小荷物等 | 千円 |
| 営業収益 | 千円 | 計 | 千円 |
| 営業費 | 千円 | 貨物収入 | 千円 |
| 営業損益 | 千円 | 鉄道路線収入 | 千円 |
| 不動産業 | | 運輸雑収入 | 千円 |
| 営業収益 | 千円 | 合計 | 千円 |
| 営業費 | 千円 | 鉄軌道業営業費 | |
| 営業損益 | 千円 | 線路保存費 | |
| その他の兼業 | | 人件費 | 千円 |
| 営業収益 | 千円 | 経費 | 千円 |
| 営業費 | 千円 | (内修繕費) | 千円 |
| 営業損益 | 千円 | 計 | 千円 |
| 営業損益計 | | 電路保存費 | |
| 営業収益 | 千円 | 人件費 | 千円 |
| 営業費 | 千円 | 経費 | 千円 |
| 営業損益 | 千円 | (内修繕費) | 千円 |
| 営業外収益計 | 千円 | 計 | 千円 |
| 営業外費用計 | 千円 | 車両保存費 | |
| 全事業経常損益 | 千円 | 人件費 | 千円 |
| 特別利益 | | 経費 | 千円 |
| 固定資産売却益 | 千円 | (内修繕費) | 千円 |
| その他 | 千円 | (内動力費) | 千円 |
| 計 | 千円 | 計 | 千円 |
| 特別損失 | | 運転費 | |
| 固定資産売却損 | 千円 | 人件費 | 千円 |
| その他 | 千円 | 経費 | 千円 |
| 計 | 千円 | (内動力費) | 千円 |
| 税引前損益 | 千円 | 計 | 千円 |
| 法人税等 | 千円 | 運輸費 | |
| 法人税等調整額 | 千円 | 人件費 | 千円 |
| 当期損益 | 千円 | 経費 | 千円 |
| 前期繰越損益 | 千円 | (内修繕費) | 千円 |
| 任意積立金目的取崩額 | 千円 | 計 | 千円 |
| 当期純損益加減額 | | 保守管理費 | |
| 中間配当金等 | 千円 | 人件費 | 千円 |
| 当期末処分損益 | 千円 | 経費 | 千円 |
| 任意積立金取崩額 | 千円 | 計 | 千円 |
| 配当率上期 | % | 輸送管理費 | |
| 配当率下期 | % | 人件費 | 千円 |
| | | 経費 | 千円 |
| | | 計 | 千円 |
| | | 運送費計 | |
| | | 人件費 | 千円 |
| | | 経費 | 千円 |
| | | (内修繕費) | 千円 |
| | | 計 | 千円 |
| | | 案内宣伝費 | |
| | | 人件費 | 千円 |
| | | 経費 | 千円 |
| | | (内修繕費) | 千円 |
| | | 計 | 千円 |
| | | 厚生福利施設費 | |
| | | 人件費 | 千円 |
| | | 経費 | 千円 |
| | | (内修繕費) | 千円 |
| | | 計 | 千円 |
| | | 営業費合計(諸税・減価償却費を除く) | |
| | | 人件費 | 千円 |
| | | 経費 | 千円 |
| | | (内修繕費) | 千円 |
| | | (内動力費) | 千円 |
| | | 計 | 千円 |
| | | 諸税 | |
| | | 国税 | 千円 |
| | | 地方税 | 千円 |
| | | その他の諸公課 | 千円 |
| | | 計 | 千円 |
| | | 減価償却費 | |
| | | 有形固定資産 | 千円 |
| | | 無形固定資産 | 千円 |
| | | 計 | 千円 |
| | | 厚生福利施設収入控除前営業費 | |
| | | 人件費 | 千円 |
| | | 経費 | 千円 |
| | | 計 | 千円 |
| | | 厚生福利施設収入 | 千円 |
| | | 差引営業費合計 | 千円 |
| | | 鉄軌道業営業損益 | 千円 |
| | | 営業係数 | |
| | | 償却前 | % |
| | | 償却後 | % |
| | | 鉄軌道業固定資産営業利益率 | % |
| | | 当期減価償却範囲額 | 千円 |
| | | 減価償却 | % |
| | | 延日キロ | キロ |
| | | 1日1キロ営業収益 | 円 |
| | | 1日1キロ営業費 | 円 |

図 2 鉄道統計年報に掲載されている鉄道事業者の損益計算書の構造

鉄道統計年報各年度を基に筆者作成

鉄道事業会計規則および鉄道事業等報告規則に基づき、国土交通省に報告された内容を基に鉄道統計年報が作成・公表されているが、損益計算書の項目について抜き出して纏めたものである。網掛け部である損益計算書の鉄軌道業営業損益については、鉄軌道業営業損益という別表によって、細目が掲載されている。1970年代までは同一の表に全項目併載されていた。

2. 鉄道輸送に関する統計資料の概略と内容

鉄道関連の統計書及び参考資料に関しては、佐藤信之（2002）が主な種類とその概略について考察している¹⁰。また、交通全般の統計書については、奥野一生（1998）が主な参考資料と収蔵箇所について考察している¹¹。本節においては佐藤と奥野が提示した資料を基に、その後の変化も情報収集の検討に加えながら、使用すべき資料を考察・吟味していきたい。

本研究で考察する近年の鉄道輸送に関する統計資料に関しては、大きく2つの時期に区分することができる。前半期は1986年度までの日本国有鉄道（以下国鉄と記載）の分割民営化前、後半期は1987年度からのJR発足後である。前半期では、資料は大きく国鉄と私鉄（民鉄）の物に分かれる。後半期では、不十分な箇所や情報の欠落が数多く見受けられながらも、徐々にそれらの資料は一本化されていく。以下、後半期の資料の概要を記す。

鉄道輸送の概略を示した資料としては、国土交通省が公表する鉄道輸送統計がある¹²。この資料は、年報・月報の各形態で編集され、該当期間の鉄道輸送の概略について記した資料である。国土交通省のホームページにて公開されているために、入手が容易である。また、速報性と概観性に優れている点も特徴である。しかし、各線区別の輸送量はJRの一部幹線が掲載されているのみである。そのため、筆者がこれから行おうとする研究内容には適さない。

鉄道輸送の詳細を示した資料としては、国土交通省が監修する鉄道統計年報がある。この資料は、鉄道事業全般に関する統計資料で、数多くの項目を事業者別または線区別に網羅しているため使用価値が高い。しかし、JRの輸送統計は記載が不十分な面が大きな問題点であり、これについては後述する。また、刊行がおおむね翌年度末から翌々年度であり、速報性に欠ける点も問題点の一つである。しかし、筆者の現在の研究内容には合致している資料である。

鉄道事業者・路線の便覧となる資料としては、統計資料ではないが鉄道要覧がある。この資料は事業者・路線を一覧表の形式で掲載しており、使い勝手がよい参考資料である。

筆者の今回の研究において必要な項目を網羅しているという点から考察すると、鉄道統計年報と鉄道要覧が今回のデータ作成の中核となる資料となった。本節の以下の各項目では、今回使用した各資料について詳細を記載する。

（1）鉄道統計年報（国鉄期）

鉄道統計年報（国鉄期）は、国鉄電算システム部から発行されていた、運輸成績、財務、施設・車両、職員等に関する諸統計を収録する国鉄の統計資料集であった。この資料は、元来国鉄の内部資料であり、一般向けには刊行されていなかった。その理由を推測することは、筆者にとっては困難である。さらに、発行部数・収蔵箇所とも限られていた。そのため、筆者はこの資料を調査するために、まず前述奥野の文献を基にその後の中央省庁の再編などの変化を鑑み、収蔵箇所を探する必要があった。

今回筆者は、旧交通博物館から移管された鉄道博物館の資料と、旧運輸省図書館から受け継

10 佐藤信之『鉄道好きの知的生産術』，中央書院，2002年

11 奥野一生「交通研究のための資料文献と図書館・資料館・博物館」
『大阪教育大学地理学会会報 第35号』，1998年

12 国土交通省ホームページ「鉄道輸送統計調査」，

<https://www.mlit.go.jp/k-toukei/tetudouyusou.html>，2019年12月7日最終閲覧

がれた国土交通省図書館の資料を活用した。そして旧国鉄における輸送統計の主たる出典として鉄道統計年報（国鉄期）を活用した。この資料の内容は、図 3 に示す通り国鉄の分割民営化後は後述する鉄道統計年報（旧私鉄統計年報・旧民鉄統計年報）に受け継がれていった。本資料の正式名称は鉄道統計年報であるが、(2) で記述する鉄道統計年報（旧私鉄統計年報・旧民鉄統計年報）と区別するために、以下鉄道統計年報（国鉄期）と表記する。

(2) 鉄道統計年報（旧私鉄統計年報・旧民鉄統計年報）

鉄道統計年報は、鉄道雑誌の一つである鉄道ピクトリアルを刊行する、電気車研究会によって発行されていた、鉄道事業全般に関する統計資料集である。電気車研究会ホームページによると、「国土交通省鉄道局監修による、鉄道・軌道事業の営業成績書、実績報告書および民鉄輸送統計月報を基礎資料として、運輸成績、財務、施設・車両、職員等に関する諸統計を収録したデータベース」と記載されている¹³。

この資料は図 3 に示す通り、1986年度までは民鉄統計年報、さらにそれ以前の1974年度（昭和49年度）までは私鉄統計年報という名称であった。これらは名称に変化はあれども、年次によって基本的な掲載内容には大きな変更が無い。しかし、集計上の路線区分が細分化されたり、再度集約されていたりと細かい内容に変化があるため、経年比較を行う際には注意が必要であった。

また、この資料は市販され広く流通しているため、都道府県立図書館クラスであれば、容易に閲覧することが可能である。今回のデータ作成にあたっては、法政大学日本統計研究所の所蔵資料を活用し、民鉄統計資料の主たる出典として鉄道統計年報を活用した。

(3) 鉄道要覧

鉄道統計年報は、国土交通省が監修し電気車研究会から毎年刊行されている、鉄道事業者・路線の便覧である。発行元のホームページには「内容は鉄道と軌道については、事業者の設立

| 年度 | 民鉄 | 国鉄 |
|---------------|--------|-----------------|
| -1974 | 私鉄統計年報 | 鉄道統計年報 (国鉄期) |
| | ↓ 名称変更 | |
| 1975 -1986 | 民鉄統計年報 | |
| | ↓ 統 | 合 ↓ |
| 1987- | 鉄道統計年報 | |

図 3 鉄道統計資料の変遷

東京都立図書館蔵書検索 Web ページの検索結果より筆者作成

13 電気車研究会ホームページ「鉄道統計年報」,

<http://www.tetsupic.com/books/toukei/index.html>, 2019年12月7日最終閲覧

年月日、授権・発行済株式、資本金、本社所在地、代表者名、他に手がけている事業の有無といった会社概要のほか、線区別に開業線の動力、軌間、路線の区間・料程、単複線の別、免許年月日、運輸開始実施年月日、第1種・第2種・第3種免許の別、さらに未開業線についても工事施行認可年月日等の必要項目が掲載（以下略）」と記載されており、鉄道事業者のデータベースとなる資料である¹⁴。

この資料は1989年度（平成元年度）までは民鉄要覧、さらに1976年度（昭和51年度）以前は私鉄要覧という題名であったが、基本的な内容は変わらず刊行が続けられている。また、市販され広く流通している資料のため、都道府県立図書館クラスであれば容易に閲覧することが可能である。一方で、バックナンバーの保管期間は収蔵館による差異があった。

今回のデータ作成にあたっては、法政大学日本統計研究所の所蔵資料を活用し、開業・廃止といった数値の空白を埋めていく上での補足・参考資料として鉄道要覧の情報を活用した。

3. JR統計情報未開示の問題点

ここまで、鉄道統計が記載された資料について考察を行ってきたが、使用にあたり重大な問題が1点存在する。それは一部期間においてJR各社の線区別輸送状況という重要な数値の資料が存在しないという点である。

鉄道統計年報におけるJR各社の線区別輸送状況は、1987年度から2002年度（平成14年度）までは一切の記載がなく、各社それぞれの全社合計数字が記載されているのみである。また、2003年度（平成15年度）以降は線区別の延日キロ・輸送人キロ、そして輸送密度という3つの数値が掲載されているのみである。JR東日本は一部年度の輸送密度のみを自社のホームページ上で公開している¹⁵、JR北海道・JR西日本・JR九州では最近になって輸送密度のみを自社のホームページ上で公開しはじめた、一方でJR東海はいまだ自社で線区別の利用状況を公開していない。純民間企業である私鉄各社が、線区別の数値をJR各社より細かい項目内容区分にて、鉄道統計年報に掲載していることに対して、国が関与する特殊法人または特殊法人であったJR各社のデータが公表されていないことは、情報開示の面で不公平ではなかろうかと、筆者は疑義を感じている。

筆者はデータの空白期間を公表資料で埋めるべく、各資料館の収蔵資料の調査、資料の監修元である国土交通省への問い合わせを行った。しかし、有用な資料や回答を得ることはできなかった。そのため後述する今回作成したデータベースには数値の欠損期間が存在している。

では、なぜデータが公開されていなかったのでしょうか。鉄道統計年報（国鉄期）が前述したように国鉄内部資料であり一般に公表されていなかったのと同様に、公表することに何かの弊害があったのではないかと筆者は考察する。それが、政治的なものであるのか、何らかの不都合な理由があったのかは筆者には確たる証拠を持って考察することはできない。

いかなる事情であれ、①私鉄各社とJR各社との間で、公表データに差異があること、②国

14 電気車研究会ホームページ「鉄道要覧」,

<http://www.tetsupic.com/books/tetsudoyoran/index.html>, 2019年12月7日最終閲覧

15 JR東日本ホームページ「路線別利用状況」,

http://www.jreast.co.jp/rosen_avr/, 2019年12月7日最終閲覧

が関与するJR各社において、民間企業よりも情報開示の内容が希薄であること、③公共交通政策検討並びに、公共交通研究の土台となる資料の保管を、行政側が行っていないこと。以上3点において、今後の是正が必要ではないかと筆者は問題点を提起する。

第2節 輸送統計資料内容の検討とデジタルデータベースの作成

1. 鉄道輸送統計比較に必要な項目の検討

本節ではこれまでに検討した資料をデジタル化していく。本来ならば、全資料の全項目をデジタル化していくことが望ましい。しかし、筆者の限られた時間と能力ではそれを行うことは困難である。そのため、研究に必要となる統計項目と内容を検討する。

鉄道路線が地域社会において必要か否かを検討する上では、指標として鉄道輸送量を用いることが多い。鉄道輸送量には(1)輸送人員、(2)輸送人キロ、(3)輸送密度という3つの指標がある。また、鉄道営業距離には(4)営業キロ、(5)延日キロという2つの指標がある。

(1) 輸送人員

輸送人員とは、一定期間に、何人の旅客が乗車したのかを表す指標である。単位は人あるいは千人、万人である。仮に1日に1万人の乗客が利用する鉄道路線の場合、年間の輸送人員は365万人ということになる。この輸送量の数量は、絶対量として鉄道輸送の受益者を計測・比較する際に適する数値である。しかし、鉄道経営を考えるにあたっては、これは必ずしも適するとは限らない。なぜならば、鉄道事業は輸送事業であるため作業量として輸送距離面の検討も必要であるためである。また、鉄道事業は施設産業・装置産業の側面も持つため、その稼働率も比較検討においては必要になる場合があるからである。

(2) 輸送人キロ

輸送人キロとは一定期間に乗車した旅客の乗車距離の総和である。単位は人キロあるいは千人キロが多く用いられる。仮に100人の乗客をそれぞれ20キロ輸送したとすると、輸送人キロは2,000人キロということになる。この輸送人キロの数量は、絶対量として鉄道輸送の作業量を計測・比較する際に適する指標である。しかし、輸送人キロは大きな数値になり使いにくいとともに、各事業者間の相対比較が難しい面がある。

(3) 輸送密度

輸送密度は平均通過数量とも呼ばれ¹⁶、単位は人/日キロである。1日1キロあたり何人の旅客がその鉄道路線に乗車したのかを示す数字である。そのため、鉄道輸送量を相対的に比較する際や路線維持の検討に使われる数値には、1日1キロあたりと比較しやすい数値になるため輸送密度が使われることが多い。例としては国鉄末期の赤字ローカル線の廃止の際には輸送密度4,000人/日キロをもって存続の是非が強制的に線引きされた。この輸送密度は数式1で求めることができる。

16 鉄道統計年報では平均通過数量の表記を使用している

数式 1 輸送密度（平均通過数量）の算式

$$\text{輸送密度（人／日キロ）} = \text{旅客人キロ（人キロ）} / \text{延日キロ（日キロ）}$$

（４）営業キロ

営業キロは営業路線の長さを示すキロ程で、運賃計算などの基礎になる距離である。一般的には小数点第1位（100m）まで表す。営業キロは集計日時点の距離であり、鉄道統計年報には、年度末の営業キロが記載されている。年度途中において路線の改廃業があった場合は、変化が生じるものであり、輸送統計には延日キロを用いることが多い。

（５）延日キロ

延日キロとは、営業キロにその年度内における営業日数を乗じたものであり、単位は日キロである。そのため、年度途中において路線の改廃業があった場合も、その結果を反映する数値となっている。この延日キロは、数式 2 で求めることができる。

数式 2 延日キロの算式

$$\text{延日キロ（日キロ）} = \text{営業キロ（km）} \times \text{営業日数（日）}$$

本研究では、（５）延日キロ、（２）輸送人キロと（３）輸送密度の3つの数値をデータベース化した。その選定理由としては、輸送人員についてJRの線区別の数値が無く欠如項目が多くなりすぎることと、この3数値が筆者の研究の土台となったことが挙げられる。

2. 鉄道事業を監督する法令の変遷

図 4 に示すとおり鉄道事業に関連する法律は昭和62年3月までは、国鉄に関しては日本国有鉄道法（昭和23年12月20日法律第256号）、国鉄以外の私鉄に関しては地方鉄道法（大正8年4月9日法律第52号）、軌道法（大正10年4月14日法律第76号）の2法が存在し、合計3法において鉄道事業の免許および監督がおこなわれていた。歴史的に見ると、旧運輸省の管轄であった地方鉄道法と、併用軌道と呼ばれるを道路上にひかれた線路上を走行する軌道線を管轄する旧建設省管轄の軌道法に起源が分かれる。

国鉄の分割民営化に伴い、日本国有鉄道法と地方鉄道法は統合され、鉄道事業法となり、軌道法とともに2法体制によって管理監督がなされることになった。今回の研究において着目すべき旧法と新法の大きな差異は、事業内容の変化において以下に挙げる2点が挙げられる。

一点目は、旧法においては鉄道事業の運輸項目に着目し、旅客運輸と貨物運輸の運輸内容が免許上の事業内容として明確に区分されていたのに対し、後者ではそれが廃され運輸内容の区分が無くなったことである。具体的には合理化に伴い旅客運輸を継続し、貨物運輸を廃止するような場合には旧法時期にはその旨鉄道統計年報等に記載されていたが、新法になってからはそれが記載されなくなった。

二点目は、新法では事業内容が鉄道施設の保有と鉄道の運行という2つの観点から区分されるようになったことである。その具体的内容については表 1 鉄道事業法における鉄道事業者の区分に記載する。

3. データベースの作成

本研究におけるデータベース作成の対象範囲は旅客鉄道事業を営む鉄道事業者とし、貨物専業事業者は除外した。また、集計単位については後述する。本来は貨物輸送量についても考察すべきところであろうが、筆者の研究範囲からは逸脱し、また現在における貨物鉄道事業者は臨港部のフィーダー輸送を行う事業者が多いことから、今回は旅客鉄道輸送に、その研究内容を絞ることにしたい。なお、貨物事業者の変遷は3章で後述する。

調査対象期間は、1975年度から、2015年度までの41年間とした。これは、1975年度は、モータリゼーションの進展による軽便鉄道に起源をもつ旧来型の地方中小ローカル私鉄と路面電車の路線廃止がおおむね一巡した年度であり、現在の公共交通問題を把握するために適切な開始時期であるためである。また、2015年度は直近の国勢調査が行われ、筆者のデータベース作成において整合性のある終期であるとともに、また各章での調査期間の整合性を図るためである。

(1) 鉄道統計年報（旧私鉄統計年報）のデジタル化と内容の検証

デジタルデータベースの作成においては、その作成基準をどこにおくかによって、年次をまたいだデータ結合時の検討事項が異なってくる。そのため、本研究を開始した当初の2010年度（平成22年度）のものより年次をさかのぼっていく形でデータベースを作成し、その後の研究進捗に伴い2015年度のデータを追記することにした。

基本的には年次ごとに、①データを表計算ソフトを利用してスプレッドシート上に入力する、

| | |
|-------------------------|--------------------------|
| ～1987年3月 | → 1987年4月～ |
| 日本国有鉄道法 ・国鉄を対象 | 鉄道事業法 (2法を統合) |
| 地方鉄道法 ・国鉄以外の鉄道事業者を対象 | → 鉄道事業者を対象 |
| 軌道法 ・軌道事業者を対象 | → 軌道法(変更なし) ・軌道事業者を対象 |

図 4 鉄道事業免許に関する法律の変遷

出典：筆者のオリジナル

表 1 鉄道事業法における鉄道事業者の区分

| 種別 | 内容 |
|----------|----------------------------|
| 第一種鉄道事業者 | 自社が保有する鉄道を使って旅客または貨物を運ぶ事業者 |
| 第二種鉄道事業者 | 他人が保有する鉄道を使って旅客または貨物を運ぶ事業者 |
| 第三種鉄道事業者 | 専ら第二種鉄道事業者に鉄道を使用させる事業者 |

出典：筆者のオリジナル

②数式により合計数値等を論理的に検証する、③インデックスをタグ付けしリレーショナルデータベース作成に適した形とする、という3ステップにて年次ごとにデジタル化した資料を作成した。また、鉄道統計年報は2004年度（平成16年度）よりCD-ROM形式でデータが付属するようになり、2012年度からは国土交通省ホームページからのExcelファイルのダウンロード形式に変更されたため、それを活用するとともに、②にてデータブック上の数値と論理上の計算値が異なる場合は、個別に検証を行い、データを完成させていった。

（2）鉄道統計年報（国鉄期）のデジタル化と内容の検証

鉄道統計年報（国鉄期）の資料は基本的に鉄道統計年報（旧私鉄統計年報・民鉄統計年報）と同じステップで作成を行ったが、両者の整合性を取るために線区の合計と分割を行った。これは国鉄が全国各地に設けられた鉄道管理局別に、各種統計を行っていたためである。

例として上越線の場合は、おおむね群馬県側を管轄する高崎鉄道管理局と、おおむね新潟県側を管轄する新潟鉄道管理局に、管轄局が分かれており、鉄道統計年報（国鉄期）においては同じ上越線であっても別箇に数値が記載されていた。

そのため、主に長大路線では複数の鉄道管理局にまたがって運行が行われていたため、全線を集計単位としている現在の鉄道統計年報での集計区分に合致させるためには、数値を集計する必要があった。まずは原資料通りにそれぞれの管理局ごとに数値を入力したスプレッドシートを作成するとともに、別箇JRの線区分ごとの合計値を集計し線区毎の合計値も作成した。以上により、国鉄時代の管理局別の数値もJR化後の区分での集計も参照できるようになった。

なお、逆に線区を分割する必要があったのは紀勢線であった。同線は現在JR西日本とJR東海に分離しているが、国鉄時代は全線国鉄天王寺管理局の管轄であった。そのため、便宜上各年度の輸送人キロを2010年度と同比率で各社に配賦してデータを作成した。

4. 近年の鉄道統計年報の記載内容の変更と問題点

前述した通り、現在の鉄道統計年報は国土交通省ホームページからのダウンロード形式になっている。その前段階の電気車研究会からの刊行は、2009年（平成21年）1月に刊行された2007年度版からであり、2006年度版までは、特殊法人である政府資料等普及調査会から刊行されていた¹⁷。

同会の業務見直しとその後の解散に伴い、鉄道統計年報の作成業務は民間企業である電気者研究会に移管された¹⁸。しかし、電気車研究会が発行する鉄道統計年報は数値の面で政府資料等普及調査会が刊行していた時よりも、理論的な誤りが多く見うけられた。例えば、輸送密度の運輸局毎の管内合計では、本来各鉄道事業者の合計旅客人キロを合計延日キロで除しなければならないが、単純に各事業者の輸送密度の和としている点等である。また、表3に網掛けで示すように数値が明らかに誤っている事例も存在した。

これは、これまで特殊法人が行政とのパイプにより、精度の高い資料を制作してきたノウハウ

17 東京都立図書館蔵書検索 Web ページの検索結果より、<http://www.library.metro.tokyo.jp>

18 帝国データバンク「倒産・動向記事」2013年9月19日、

http://www.tdb-news.com/bankrupt_detail.html?ID=50809、2019年12月7日最終閲覧

ウが、民間企業への業務移行に伴う環境の変化によって継承されなかったことが、原因の一つではないかと推定され、近年の急激な行政改革の副作用の一端ではないかと筆者は考察する。

一方、資料の重要性を認識して2007年度版からは電気車研究会が刊行の継続にこぎ着けたものとも考えることができるが、ダウンロード形式になって刊行が停止されたのは、IT技術の進化に伴い、国土交通省より直接データを公表する方が行政コストが低減できるけっかとなったと考える。

5. データの加工と結合

データを結合するにあたるにあたり、出典資料の都合上データの欠損期間や不整合が、どうしても生じてしまう。そのため、表2に示すような7区分を設け欠損部にもデータを付した。また、年度によっては合計値の集計範囲が異なる場合があり、集計を追加して行った。

しかし、東京急行電鉄の数値に関しては、図5に示すように路線の大規模な改訂があり、一概に経年比較を行うことが難しい。これは同社が大規模な設備投資と施設改良を繰り返し、運行形態を積極的に変更したため、鉄道統計年報上の路線も変化しているためである¹⁹。そのため、現在の路線網を基準にした利用状況の推移を示す視点で数値を合計し、資料を編集した。

また、鉄道統計年報（国鉄期）と現在の鉄道統計年報では輸送人キロの単位がそれぞれ人キロ、千人キロと異なっており、その補正を行うことが必要となった。

結果として、前述したスプレッドシートを基に、リレーショナルデータベースを作成し、表3に示すような企業・年次別の数値を引用するデータベースを構築するに至った。

第3節 鉄道路線の開業及び廃止に関する資料の収集と考察

1. 鉄道路線の開業及び廃止に関する資料の概略と解説

鉄道路線の開業及び廃止に関する資料に関しても、佐藤と奥野が提示した資料を参考に、デジタルデータベース化を行うとともに、付表1・付表2に示す年表を作成することができた。

鉄道統計年報には、運輸・財務等のデータのみならず、各年度の鉄道路線の開業と廃止及び経営形態の変更についても一覧表が掲載されている。そのため、筆者の鉄道開業・廃止データベースの作成において、基礎となる資料となった。

鉄道要覧にも、各年度の鉄道路線の開業と廃止及び経営形態の変更についても同様な一覧表が掲載されている。そのため、筆者の鉄道開業・廃止データベースの作成において、参考資料となった。

2006年度までは鉄道統計年報と鉄道要覧では発行元が異なっていた²⁰。そのため、複数の発行元が作成した資料を照合する事が精度を上げることとなると筆者は考え、鉄道開業・廃止データベースの作成において、鉄道要覧もその基礎となる資料として活用した。

19 東京急行電鉄『TOKYU CORPORATION 2013-2014』, 2013年10月

20 鉄道要覧は電気車研究会が一貫して刊行しており、2006年以前の鉄道統計年報は政府資料等普及調査会から刊行されていた。

表 2 データ欠落項目の区分

| 項目 | 該当する路線の内容 |
|-------|-------------------------------|
| 休止 | 当該期間休止中の路線 |
| 廃止 | 廃止後の路線 |
| 未開業 | 未開業の路線 |
| 移行前 | 他社より移管される前で該当区分の数字が掲載されていない路線 |
| 移行後 | 他社へ移管した後で該当区分の数字が掲載されていない路線 |
| データ無し | JR各社のデータが存在しない期間 |
| 未区分 | 掲載データが合計値のみで細分されていない路線 |

考察の必要に応じ、データベース上に作成した筆者らの作成項目・内容

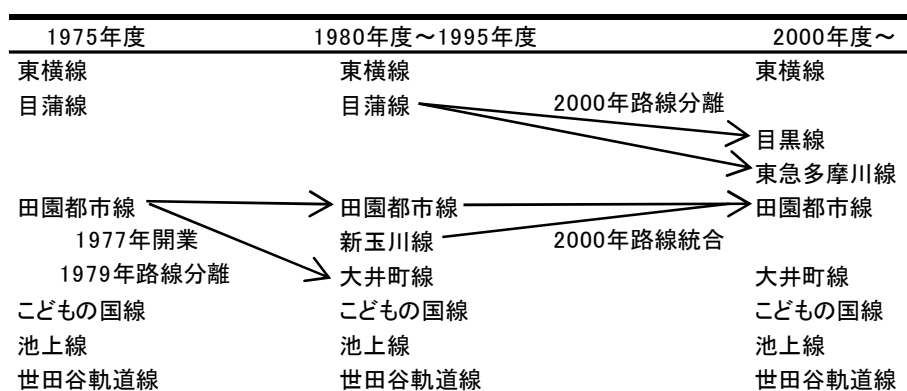


図 5 鉄道統計年報掲載区分に見る東京急行電鉄の路線変遷

(収集資料を考察して筆者作成)

表 3 群馬県を通過する鉄道路線の輸送密度の変遷

| 会社名／路線名 | 1975年度 | 1980年度 | 1985年度 | 1990年度 | 1995年度 | 2000年度 | 2005年度 | 2010年度 |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 東武鉄道 | 56,758 | 63,990 | 70,350 | 81,925 | 84,439 | 77,054 | 74,264 | 72,608 |
| 大都市高速鉄道計 | 未区分 | 65,346 | 70,350 | 81,925 | 84,439 | 77,054 | 74,264 | 72,608 |
| 伊勢崎線 | 未区分 | 46,618 | 49,196 | 56,202 | 55,206 | 49,330 | 47,577 | 46,934 |
| 野田線 | 未区分 | 48,782 | 57,667 | 70,001 | 76,098 | 71,779 | 70,484 | 73,454 |
| 東上線 | 未区分 | 146,061 | 157,104 | 184,867 | 197,626 | 182,469 | 174,788 | 166,048 |
| 熊谷線 | 未区分 | 1,745 | 廃止 | 廃止 | 廃止 | 廃止 | 廃止 | 廃止 |
| 上信電鉄 | 6,493 | 5,226 | 4,650 | 4,627 | 4,125 | 3,249 | 2,591 | 2,452 |
| 上毛電気鉄道 | 5,415 | 4,374 | 3,853 | 3,825 | 3,422 | 2,418 | 2,049 | 1,867 |
| わたらせ渓谷鐵道 | 1,731 | 1,157 | 886 | 892 | 946 | 843 | 876 | 492 |
| 東日本旅客鉄道 | 移行前 | 移行前 | 移行前 | 45,011 | 46,833 | 45,556 | 45,915 | 50,647 |
| 吾妻線 | 4,825 | 3,915 | 3,595 | データ無し | データ無し | データ無し | 3,023 | 2,504 |
| 上越線 | 34,729 | 30,110 | 6,146 | データ無し | データ無し | データ無し | 6,732 | 6,544 |
| 信越線 | 26,547 | 22,215 | 18,087 | データ無し | データ無し | データ無し | 8,760 | 8,299 |
| 高崎線 | 139,437 | 132,888 | 107,976 | データ無し | データ無し | データ無し | 115,706 | 116,513 |
| 八高線 | 6,066 | 5,899 | 5,721 | データ無し | データ無し | データ無し | 7,923 | 8,286 |
| 両毛線 | 12,930 | 11,763 | 11,264 | データ無し | データ無し | データ無し | 11,130 | 10,699 |
| 上越新幹線 | 未開業 | 未開業 | 28,567 | データ無し | データ無し | データ無し | 41,421 | 6,795 |
| 北陸新幹線 | 未開業 | 未開業 | 未開業 | 未開業 | 未開業 | データ無し | 18,681 | 411,909 |

鉄道統計年報等の資料を基に筆者らが本研究で作成したデータベースより関連項目のみを抽出網かけの2010年度上越新幹線・北陸新幹線の値は出典資料である鉄道統計年報の明らかな誤りJR東日本ホームページ掲載の資料では上越新幹線 38,834人・北陸新幹線 17,572人

その他に、鉄道路線の改廃については、路線別・区間ごとの開業・廃止状況をまとめた資料が様々な形で出版されている。直近では今尾恵介（2008）が刊行した資料があり²¹、筆者の鉄道開業・廃止データベースの作成において、参考資料として活用した。

2. 国鉄路線廃止状況に関する資料の考察

旧国鉄期の公的機関監修による資料については、国鉄の内部資料としての、『(旧) 鉄道統計年報』が存在するのみである。しかし、そこには年度毎の開廃状況は掲載されていない。

1972年（昭和47年）以降の、国鉄末期の資料については、『分割民営に至る国鉄の歩み』という、財団法人運輸経済研究センター（1998）による研究成果がある²²。本研究の国鉄線に関するデータにおいてはその成果と今尾（2008）の資料を活用した。国鉄特定地方交通線の経営形態の変化については、国鉄線の廃止を『分割民営に至る国鉄の歩み』から、第三セクター等の開業を『鉄道統計年報』から引用し、整合性を確認しつつ、データの作成を行った。

第4節 鉄道路線の開業及び廃止に関する資料のデジタル化と内容の検討

1. 鉄道路線の変遷に関する用語の定義

許認可制度上の鉄道の開業・廃止には2つの形態がある。一つは新規開業や廃止といった路線自体の登場・消滅によるものである。もう一つは、路線は存続するものの従来鉄道営業を行ってきた事業者がその運営をやめ、新規事業者がその路線を引き継ぐ、経営形態の変更にあてはまる物である。どちらも、鉄道事業法等の中では免許上の開業・廃止に関わる項目である。筆者はそれらを並列に考えるべきと考え、本研究の中では、鉄道路線の新規開業を「開業」、鉄道路線の消滅を「廃止」、その他事業者の変更等を「経営形態変更」と3分類して扱った。

2. 資料内容の検討とデジタル化および年表の作成

本章では、前章までに検討してきた資料をデジタル化し、データベースを作成した上で、分析を行うために年表の作成を行う。はじめに、今後とも継続して活用していくことの出来る資料にしていくために必要な事項を検討する。これまでに述べてきたように、これらは鉄道路線の維持を考察するために時代背景をつかむための土台となる資料である。そのため、データベース作成の上では、①正確性、②可読性、③一貫性の3つの視点を持って作業にあたった。

①正確性の面では、複数の資料を整合し、精度の高い資料になるように努めた。具体的には、『鉄道統計年報掲載』の開業・廃止の資料を第一情報源とした。その上で、『鉄道要覧』掲載の開業・廃止の資料と路線データの開業日を整合し、資料の正確性を確保することにした。しかし、鉄道統計年報・鉄道要覧ともに、元来私鉄・民鉄分の資料として作成されてきたがために、

21 今尾恵介編「日本鉄道旅行地図帳」全14巻，新潮社，2008年

22 （財）運輸経済研究センター『分割民営に至る国鉄の歩み』，1998年

旧国鉄の情報は一切記載がなく、またJRについてもその内容が漏れている部分が見受けられる。そのため、国鉄・JR初期の資料に関しては『分割民営に至る国鉄の歩み』を第一情報源とし、開業日と第三セクター等への転換については『鉄道要覧』、路線の廃止については今尾が刊行した『日本鉄道旅行地図帳』等の資料と整合し資料の正確性を高めることにした。

②可読性の面では、表記の統一と項目の整理・分類を行った。具体的には、各年次の鉄道統計年報で微妙に表記が異なる内容を統一した基準で年表に掲載するようにした。また、その路線がローカル線か地下鉄かといった、どのような性格を示す路線かを識別できるようにするために、鉄道統計年報における民鉄（地方鉄道）・公営における分類を参考にし、表4に示すように、各路線の改廃においてタグ付けをし、分類を行った。分類においては、民鉄路線は鉄道統計年報の統計部分に記載された内容にほぼ準ずる形で分類を行ったが、旧国鉄線・JR線に関してはそのような分類がなされている資料がなく、筆者の観点で分類を行い、どの時期にどのようなタイプの路線が廃止されたかわかりやすく示す年表を作成するように努めた。

また、鉄道統計年報においては、開業・廃止等の移動に関する資料は表2に示すように細分化がなされている。筆者はまず、これらの項目を個別にデジタルベース化を行った。しかし、それぞれの項目において個別に分析を行う事は、項目数の偏りが生じるとともに、見た目にも煩雑で分かりにくいものになってしまう。そのため、筆者は①鉄道路線の登場としての開業②鉄道路線の消滅としての廃止③登場・消滅を伴わない経営形態の変更という3大項目に集約し、経営形態の変更の項目については補足説明も加え、本研究巻末付表1・付表2に掲載する年表を作成した。また、路線の免許・特許は本研究の対象外とした。

③一貫性の面では、法令の変化に伴う項目の整理と分類を行った。図4に示すとおり鉄道事業に関連する法律は昭和62年3月までは、国鉄に関しては日本国有鉄道法、国鉄以外の私鉄に関しては地方鉄道法、軌道法の2法によって行われており、合計3法において鉄道事業の免許および監督が行われていた。国鉄の分割民営化に伴い、日本国有鉄道法と地方鉄道法は統合され、鉄道事業法となり、軌道法とともに2法に体制よって管理監督が行われることになった。今回の研究において着目すべき旧法と新法の大きな差異は、事業内容の変化においては、旧法においては旅客運輸と貨物運輸の運輸内容が免許上の事業内容として明確に区分されていたのに対し、後者ではその区分が撤廃され、区分が無くなったことが挙げられる。具体的には合理化に伴い旅客運輸を継続し、貨物運輸を廃止するような場合には旧法時期にはその旨鉄道統計年報等に記載されていたが、新法になってからはそれが記載されなくなった。一方で、新法では鉄道施設の保有と運行について、事業内容を区分することになり、これについては第3章において詳述する。

そのため、筆者が制作した一次資料としてのデジタルデータベースには全項目を網羅し入力しているが、本研究3章を論ずるために、それらを加工し、路線の登場・消滅に着目した付表1、経営形態の変更について着目した付表2を作成し、考察を行った。

本研究では、今回作成した資料は路線の変遷という観点から完成線のみを対象とし、許認可のみで開業に至らない未成線は、鉄道経営戦略という面から考えると大きな研究テーマになりえるが、戦前から現代までの各時期の計画に基づく許認可が錯綜し、本研究の研究範囲からは大きく逸脱してしまうため、調査の対象からは外した。

第5節 本章のまとめ

本章は本研究の基礎となる資料収集とデータベース作成を行った。鉄道輸送統計及びの鉄道路線の改廃資料の収集と分析を通じ、内容の変遷や問題点について、考察を行うことができた。

特に、分析において必要な資料は民鉄（私鉄）においては充実した整備がなされているものの、国鉄末期からJRにかけての資料に関しては、鉄道要覧や鉄道統計年報等の公的機関が監修した資料に情報の欠損や不備があるなど、日本の公共交通行政の課題点の一つを発見した。

一方で、1975年以降の旅客鉄道の変遷について一覧表を作成する形態でまとめた先行研究はなく、本研究における2付表は今後の鉄道史研究における基礎を築くものとする。

表 4 鉄道路線の事業形態の区分

| 記号 項目 | 事業内容 |
|-----------|--|
| 幹 新幹線 | 主たる区間を時速200km以上の高速度で走行できる高速鉄道 |
| 都 大都市高速鉄道 | 大都市通勤圏で旅客の輸送を主として行い、再混雑区間が複線以上の鉄道路線および高速軌道線 * 高速軌道線：鉄道運転規則に従って運転される、専用軌道を使用して走行する鉄道路線 |
| S 内 地下鉄線 | 大都市高速鉄道のうち、地下鉄補助の対象となっている鉄道路線 |
| 路 路面電車 | 高速軌道線に分類されない、軌道線 |
| 地 地方旅客鉄道 | 大都市高速鉄道及び観光鉄道以外の、旅客の地域輸送を主として行う鉄道路線。 |
| 観 観光鉄道 | 観光旅客の輸送を主として行うモノレール、トロリーバス、ケーブルカーなどの路線 |
| 貨 貨物鉄道 | 地域の貨物輸送を専ら行う鉄道路線 |

鉄道統計年報・鉄道輸送統計月報の定義を基に筆者が行った定義

表 5 鉄道統計年報における開業・廃止等の移動に関する資料項目

| 年度 | 項目 | | | | | | | | | | |
|------|---------------|-------------|---------------|-------------|-----------------|-------------------|---------------|----------------|---------------|-------------|----------|
| 1975 | 1 免許（地方鉄道） | 2 特許（軌道） | 3 開業（地方鉄道） | 4 開業（軌道） | 5 営業廃止（地方鉄道） | 6 事業廃止（軌道） | 7 合併 | 8 譲渡・譲受 | 9 名称変更 | | |
| 1980 | 1 免許（地方鉄道） | 2 特許（軌道） | 3 開業（地方鉄道） | 4 開業（軌道） | 5 営業廃止（地方鉄道） | 6 事業廃止（軌道） | 7 合併 | 8 譲渡・譲受 | 9 名称変更 | | |
| 1985 | 1 免許（地方鉄道） | 2 特許（軌道） | 3 開業（地方鉄道） | 4 開業（軌道） | 5 営業廃止（地方鉄道） | 6 営業廃止（軌道） | 7 合併 | 8 譲渡 | 9 社名変更 | | |
| | | | | | 5.1 営業の廃止 | 5.2 貨物（小荷物）の廃止 | 5.3 休止線の廃止 | 5.4 未開業線の廃止 | | | |
| 1990 | 1 免許（鉄道） | 2 特許（軌道） | 3 開業（鉄道） | 4 開業（軌道） | 5 営業休・廃止（鉄道） | 6 営業休・廃止（軌道） | 7 合併 | 8 譲渡 | 9 社名変更 | | |
| | | | | | 5.1 営業休止 | 5.2 営業廃止 | | | | | |
| 1995 | 1 免許（鉄道） | 2 特許（軌道） | 3 開業（鉄道） | 4 開業（軌道） | 5 営業休・廃止（鉄道） | 6 営業休・廃止（軌道） | 7 合併 | 8 譲渡 | 9 社名変更 | | |
| | | | | | 5.1 営業廃止 | 5.2 営業休止 | 6.1 営業廃止 | 6.2 営業休止 | | | |
| 2000 | 1 許可（鉄道） | 2 特許（軌道） | 3 開業（鉄道） | 4 開業（軌道） | 5 営業休・廃止（鉄道） | 6 営業休・廃止（軌道） | 7 合併 | 8 譲渡 | 9 社名変更 | | |
| | | | | | 5.1 営業廃止 | 5.2 未開業線廃止 | 5.3 営業休止 | 6.1 営業廃止 | 6.2 営業休止 | | |
| 2005 | 1 許可（鉄道） | 2 特許（軌道） | 3 開業（鉄道） | 4 開業（軌道） | 5 営業休・廃止（鉄道） | 6 営業休・廃止（軌道） | 7 合併 | 8 分割 | 9 譲渡 | 10 社名変更 | |
| | | | | | 5.1 営業廃止 | 5.2 未開業線廃止 | 5.3 営業休止 | 6.1 営業廃止 | 6.2 営業休止 | | |
| 2010 | 1 特許（鉄道） | 2 特許（軌道） | 3 開業（鉄道） | 4 開業（軌道） | 5 営業休・廃止（鉄道） | 6 営業休・廃止（軌道） | 7 合併 | 8 分割 | 9 譲渡 | 10 社名変更 | 11 失効 |
| | | | | | 5.1 営業廃止 | 5.2 未開業線廃止 | 5.3 営業休止 | 6.1 営業廃止 | 6.2 未開業線廃止 | 6.3 営業休止 | |
| 2015 | 1 許可（鉄道） | 2 特許（軌道） | 3 開業（鉄道） | 4 開業（軌道） | 5 営業休・廃止（鉄道） | 6 営業休・廃止（軌道） | 7 合併 | 8 分割 | 9 譲渡 | 10 社名変更 | 11 失効 |
| | | | | | 5.1 営業廃止 | 5.2 未開業線廃止 | 5.3 営業休止 | 6.1 営業廃止 | 6.2 未開業線廃止 | 6.3 営業休止 | |

鉄道統計年報各年度より筆者作成

網掛け部が研究調査対象

2010の特許（鉄道）は源資料の明確な誤りであり、鉄道事業法上は許可（鉄道）が正当

第3章 近年における鉄道事業者の経営概況の推移

第1節 鉄道路線の開業及び廃止並びに経営形態変更の状況

本節においては、前章までの内容によって収集した資料を基に作成したデータベースを使用し、路線の新設開業、廃止、その他営業形態の変更に項目を絞って作成した付表1・付表2に示す年表を基に、それに基づいた分析を行なう。

1. 高度経済成長期の残り香 1975年度～1981年度

この時期の鉄道路線の開業と廃止については、路線開業においては高度経済成長期に計画された路線が長い建設期間を経てようやく開業を迎えたことが挙げられ、路線廃止においては地下鉄建設に伴う大都市内での路面電車の廃止と全国的な貨物支線の縮小が挙げられる。

まず、路線開業においては高度経済成長期に計画された路線が開業を迎えている。それらの路線は①主に通勤輸送を担う地下鉄と大都市近郊のニュータウン線②主に港湾地区へのアクセスを担う臨港鉄道③主に都市間輸送を担う幹線ルートのバイパス線④主に地方部のローカル輸送を担う日本鉄道建設公団²³建設ローカル線の4種類に区分することができる。

そのうち、②においては通勤を主目的とした新交通システムの開業と、貨物輸送を担う臨海鉄道の開業が見られた。前者について寺前秀一(2007)は、旧建設省管轄の道路インフラ整備に関する助成と、旧運輸省主導の港湾整備に関する助成を併用し建設された経緯から、同じ路線であっても軌道法と鉄道事業法によって建設された区間に分かれていることを指摘している²⁴。後者は、高度経済成長期に港湾部に移転した工業地帯で原材料や工業製品の輸送を目的に計画されたが、すでに鉄道貨物輸送はモータリゼーションによる衰退が起きており、京葉臨海鉄道食品線など20年程度の短期間で使命を閉じることになった路線も存在した。③においては武蔵野線や東海道貨物線²⁵といった現在の首都圏の主要路線の一部が開業した。

路線廃止については、道路混雑により定時性を失ったことに起因する乗客流出により、採算性が悪化した路面電車の廃止が全国各地で行われた。また、名古屋や福岡においては地下鉄路線の建設に伴い重複する既存の鉄道路線を廃止した事例も生じた。そのほかに、炭鉱の閉山や荷主のトラック輸送への切り替えに伴い、炭鉱や市場への貨物支線が廃止された。

経営体制の変化については、現代的な社名への変化と、一部路線の分社化が見受けられた。うち、後者は従来大きい企業の孤立支線として運営されてきた路線を、路線単独会社に独立させ、小回りのきく経営体制にし、路線の存続を図るものであった。この時代の経営体制変更はいずれも、受け皿会社を新設し、そこに鉄道事業を譲渡する形で経営形態の変更が行われた。

以上のことよりこの時期の開業と廃止については、高度経済成長期の残り香となる路線の開業と、都市内路線の改築による現代鉄道への体質の変化が起きたものと考察する。

23 現：鉄道建設・運輸施設整備支援機構 以下鉄建公団と略す

24 寺前秀一「鉄道・軌道法体系の再構築に関する考察」

『地域政策研究 第9巻第2・3合併号』, 2007年

25 現在の横須賀線・湘南新宿ラインの走行ルートとなる品川・大崎-新川崎-横浜間

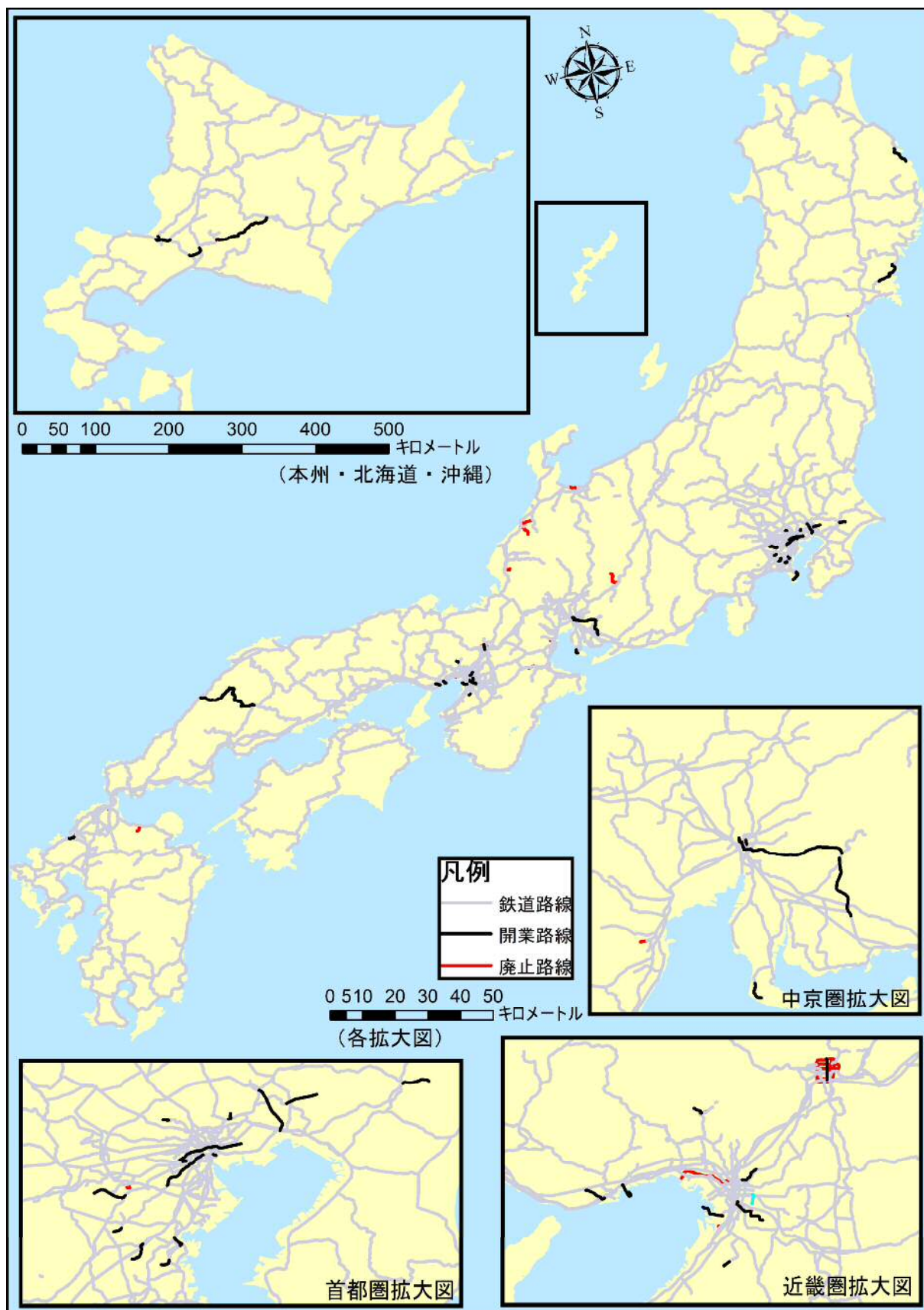


図 6 1975年度～1981年度における旅客鉄道路線の変遷

国土数値情報・鉄道統計年報等を基に筆者作成

2. 国鉄再建の中で 1982年度～1986年度

この時期の鉄道路線の開業と廃止については、路線開業においては東北・上越新幹線の開業が、路線廃止については国鉄特定地方交通線の廃止が、経営形態の変更については第三セクター鉄道の転換開業が主なトピックとして挙げられる。

まず、路線開業については1980年に制定された日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和55年12月27日法律第111号・以下国鉄再建法）制定に伴い、鉄建公団が建設する地方ローカル線の建設が原則停止された。そのため、この時期の国鉄の路線開業は1982年（昭和57年）の東北・上越新幹線の開業と既存路線の線路改良に伴う新線開業²⁶がそのほとんどとなった。しかし、建設が凍結されたローカル線であっても、第三セクター等の受け皿会社が引き受ける形であれば建設を継続することは可能であった。そのため、工事進捗率が高い段階で建設凍結となった路線を引き受けた野岩鉄道や鹿島臨海鉄道等が開業している。また、混雑緩和に向けての大都市内部の地下鉄路線の延伸や、通勤新線の新設が継続して進められ、従来路線の混雑緩和を目的とした埼京線²⁷・近鉄東大阪線等が開業した。

次に、路線廃止については国鉄再建法に伴う赤字路線の廃止が行われた。国鉄線の路線廃止は主に荷物・貨物輸送の合理化に伴う臨港部での貨物支線から手始めに行われた。その理由は、主に有蓋貨車や無蓋貨車を使用する車扱貨物輸送が、その輸送効率の悪さからトラック・内航船舶輸送に移行したことによる荷主離れを招いたためである。同様に、私鉄路線でも主に貨物輸送を主とした路線廃止の傾向が見られた。次いで、国鉄では特定地方交通線の指定と廃止が3次によって行われた。特定地方交通線は国鉄再建法の中で輸送密度が4000人/日キロ以下の赤字路線であり、代替輸送を行う道路が整備されているなどバス輸送への転換が適当であるとされた路線である。それに伴い、特定地方交通線の路線廃止によるバスへの転換や後述する第三セクター鉄道への転換が行われた。

また、経営形態の変更については、国鉄線の第三セクター鉄道への転換がこの時代の中心であった。転換に当たっては、国鉄²⁸が日本国有鉄道法に基づく路線免許を廃止し、受け皿となる第三セクター会社等²⁹が地方鉄道法に基づき新規に免許を取得するという形で行われた。これは管轄する法令が前述の通り国鉄とそれ以外の民鉄で異なっていたため、路線免除の譲渡という手続きが取れなかったためである。それらの路線は、既存路線をそのまま転換したものがその多くを占めたが、三陸鉄道のように前述の国鉄再建法による建設工事が凍結された未成線区間を開業させ、分断されていた複数の路線を接続させて運営した事例も存在する。

以上のことよりこの時期の鉄道路線の開業と廃止については、国鉄再建に伴う国家主導による鉄道路線網の建設整備を行ってきた時期から、地方主導で地域内交通の必要性を考えることを迫った、激変期を迎えたと考察する。

26 中央本線岡谷-みどり湖-塩尻（1983年（昭和58年）7月）・予讃線（内子廻り1985年（昭和60年）3月）

27 1985年9月開業 埼京線は路線愛称であり、東北本線の別線線増扱い。東北新幹線の建設に伴う沿線住民への見返りの面も持つ。

28 分割民営化後はJR各社

29 第三セクターでは無く、民間企業が受け皿となったのはいずれも青森県内の黒石線（弘南鉄道へ）・大畑線（下北交通へ）の2線区のみである

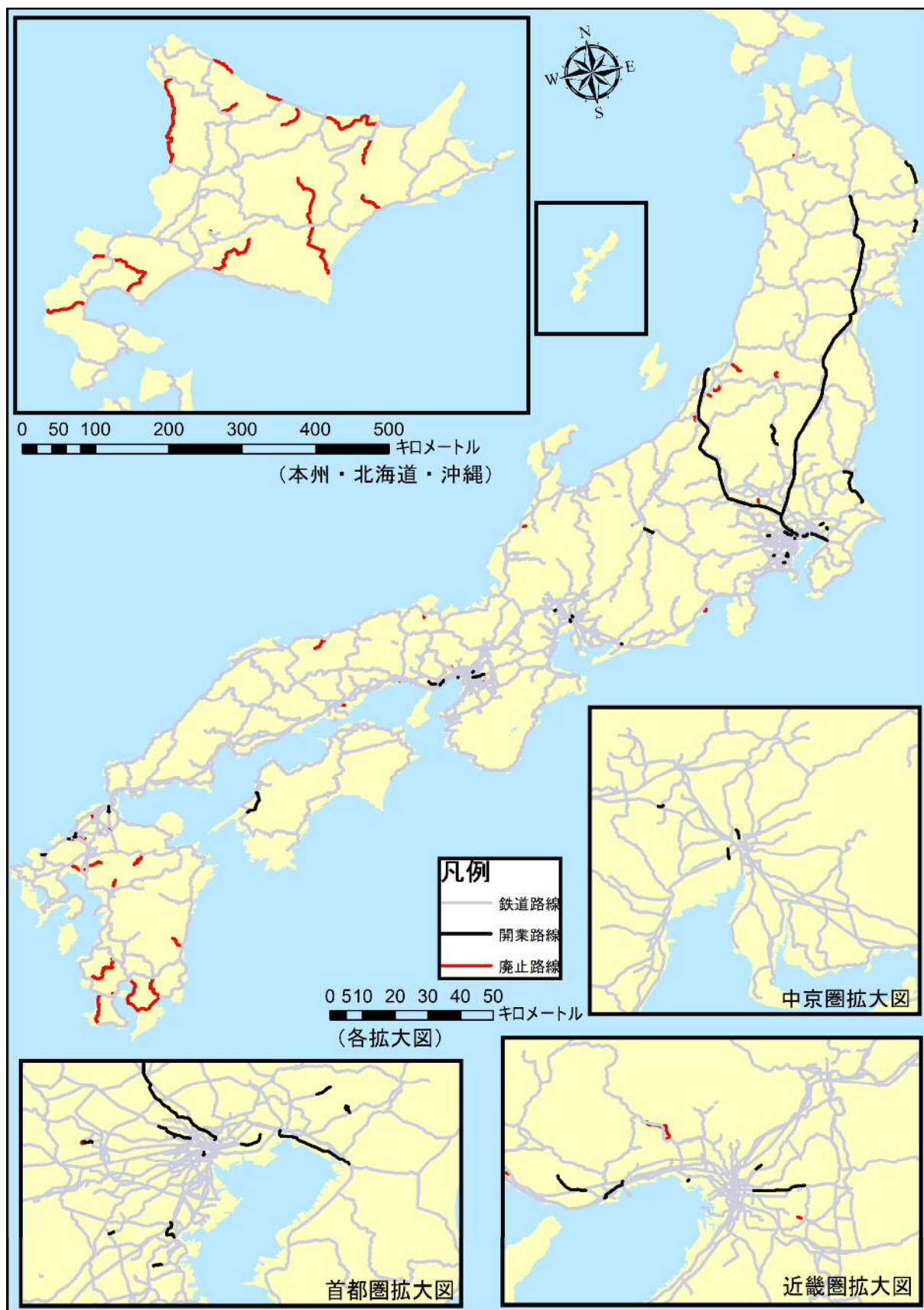


図 7 1982年度～1986年度における旅客鉄道路線の変遷

国土数値情報・鉄道統計年報等を基に筆者作成

3. JR発足とレールが結ぶ一本列島 1987年度～1992年度

この時期の鉄道路線の開業と廃止については、路線開業においては瀬戸大橋と青函トンネルの開通を中心とした路線網の拡充、路線廃止と経営形態の変更については国鉄の分割民営化による路線廃止と特定地方交通線の転換の継続が挙げられる。

まず、路線開業については1988年（昭和63年）3月に青函トンネル³⁰が開通し、続く4月に瀬戸大橋³¹が開通し、日本列島が直接鉄道で繋がった。JRグループは「レールが結ぶ、一本列島」というキャッチコピーを大々的に打ち出し、バブル景気のまっただ中に、国鉄からJRグループへと分割民営化によって変革する鉄道新時代のイメージを形づけた。また、JR自体も民営化後にJR東日本の上越新幹線のガーラ湯沢延伸³²など既存施設を活用した新線の開業を行った。また、阿武隈急行など、国鉄再建法の中で建設が中断されていた路線の第三セクターによる開業も継続して行われた。さらに、大都市内部での地下鉄線の延伸や大都市近郊でのニュータウンアクセス鉄道の開業が相次いで行われた。しかし、これらの路線はバブル崩壊後の長引く景気低迷下、いずれも経営難に喘ぐことになり、その概況については後述する。

次に、路線廃止については、引き続き旧国鉄特定地方交通線の廃止がその中心であった。この時期になると、特定地方交通線の廃止も終盤となっており、北海道においては名寄本線や天北線などの100kmを超える長大ローカル線も廃止された。一方民鉄線においては、貨物路線と路面電車の廃止がその中心となり、地方ローカル私鉄線の廃止はあまり見られない。この頃はバブル景気と重なっているため、1989年度に東武鉄道では観光バス事業がピークとなり運輸収入全国一を迎えるなど³³、各企業は鉄道事業が赤字であっても内部補助によって鉄道事業への投資や維持管理が可能であったことや、鉄道事業の不動産資産を担保に関連事業への投資が可能であったことが、地方ローカル私鉄線の維持につながったものと考えられる。

また、経営形態の変更については国鉄の分割民営化と特定地方交通線の転換がその中心となった。1987年3月31日を持って国鉄はその幕を閉じ、その路線は同年4月1日に発足したJR各社に受け継がれた。同時に鉄道業に関する法令が改正され、日本国有鉄道法・地方鉄道法・軌道法の3法体制から、図4に示す通り鉄道事業法・軌道法の2法体制となった。鉄道事業法の中では上下分離による鉄道運営が法的に制度化され、鉄道事業の運営形態により表1に示す3制度に分類された。また、神戸高速鉄道など、従来から上下分離形態で運営してきた鉄道事業者はそれぞれの形態に整理された。鉄道事業法における、上下分離での新規開業路線第一号は、1991年（平成3年）3月に開業した、成田空港高速鉄道³⁴であった。また、ローカル線の上下分離による維持を始めに試みたのは、JR西日本と石川県であり、特定地方交通線の対象外であった七尾線の末端区間を、1991年9月に特定地方交通線として第三セクターに転換された能登線を運営してきた、のと鉄道に転換している。

以上のことよりこの時期の開業と廃止については、特定地方交通線の廃止以外はバブル景気の影響もあり、鉄道の変革と成長の時期を迎えたものと考察する。

30 JR北海道・海峡線、現在は北海道新幹線も共用

31 JR四国・本四備讃線

32 車両基地・保守基地施設をスキー場へのアクセスとして活用したもの、上越線の支線扱

33 東武鉄道社史編纂室編「東武鉄道100年史」、ダイヤモンド社、1998年

34 第三種鉄道事業者、第二種鉄道事業者はJR東日本（成田線）・京成電鉄（京成本線）

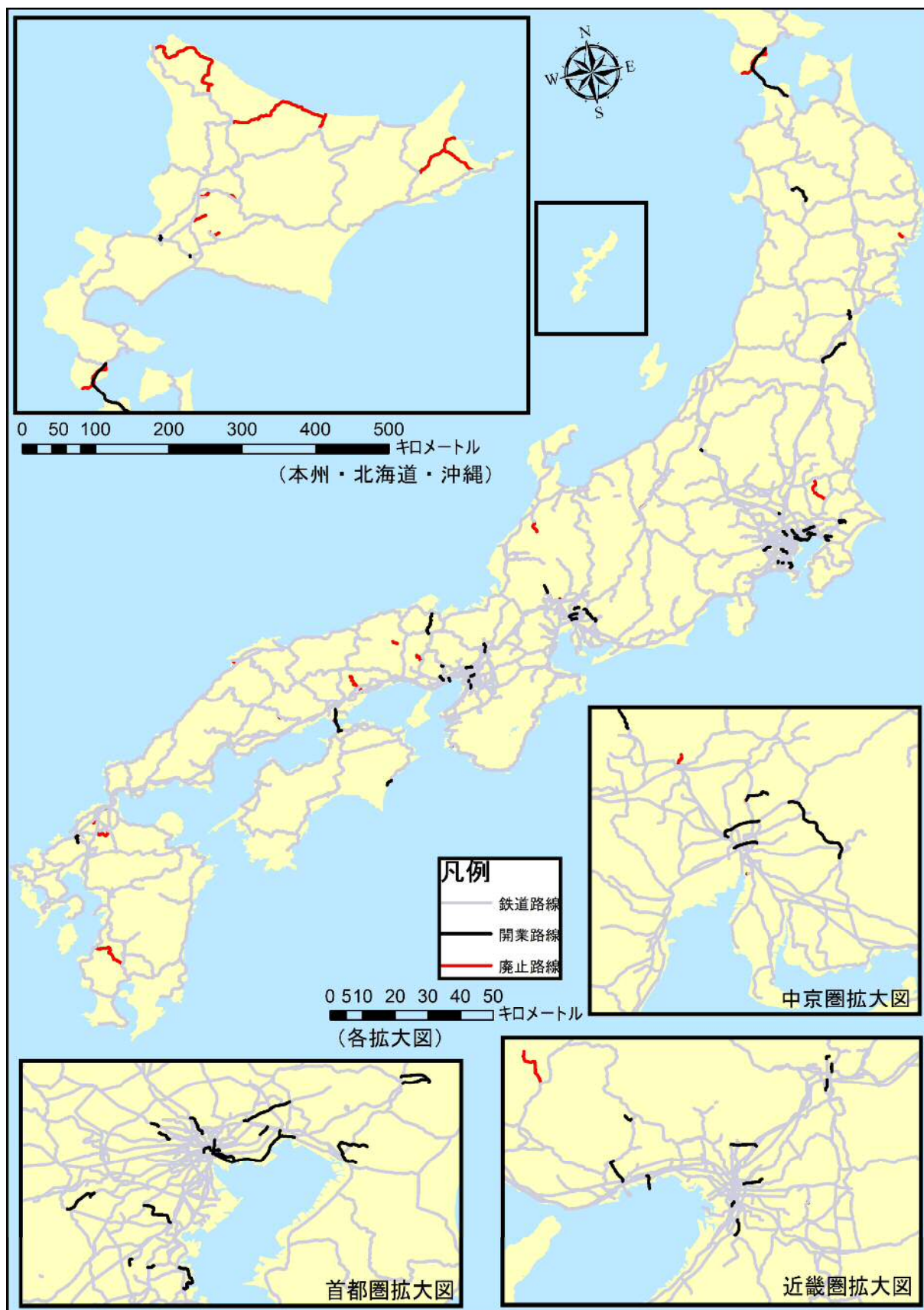


図 8 1987年度～1992年度における旅客鉄道路線の変遷

出典：国土数値情報・鉄道統計年報等を基に筆者作成

4. 安定と均衡 1993年度～1997年度

この時期の鉄道路線の開業と廃止については、路線開業においては都市鉄道網のさらなる充実、路線廃止と経営形態の変更においては主に貨物支線の縮小、整備新幹線開業に伴う並行在来線の転換が始まったこと等が挙げられる。

まず、路線開業については都市鉄道の充実と鉄建公団建設路線の完成がある。前者においては空港アクセス路線や新交通システムの整備が行われた。後者においては、国鉄再建法で建設が中断された路線が開業している。その中には、計画時よりも路線の最高速度や曲線並びに分岐器の通過速度等といった規格を向上させることにより、高速運行により既存路線のバイパス機能を担おうとした、智頭急行線や北越急行線が特徴的な例として挙げられる。

次に、路線廃止については従来貨物が輸送の中心であった路線の廃止や、線路付替による既存区間の廃止等が行われたが、その件数は他の時期よりも多くはない。これは、モータリゼーションによって維持が不可能になった路線の廃止と、特定地方交通線の廃止がこの時期において一段落したものと考察する。しかし、国の補助金制度改革に伴い、欠損補填型の補助金制度が廃止されたことに伴い、野上電気鉄道など従来の補助金漬けで経営努力に欠けると判断されてきた事業者が事業廃止へ舵を取った。特筆すべき事例としては国鉄特定地方交通線として、民間企業に転換し運行されていた弘南鉄道黒石線の廃止が挙げられ、国鉄が経営困難で切り離れた路線は、経営形態を変更しても運営が難しいことを示したと考察する。

また、経営形態の変更についてはその後の経営形態変更の先駆けと言える事例が生じている。整備新幹線の開業に伴う並行在来線の廃止・転換と地方ローカル私鉄の第三セクター化である。前者は北陸新幹線1997年（平成9年）の高崎・長野間開業に伴うもので、並行在来線である信越線の横川（群馬県）－軽井沢（長野県）間が廃止され、長野県内の軽井沢－篠ノ井間が第三セクターであるしなの鉄道に転換された。整備新幹線のスキームにおいては、新規開業する新幹線区間に並行する形で運行する在来線を並行在来線とし、整備新幹線に加えて並行在来線を経営することは営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合があるため、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、その運営を整備新幹線の開業時にJRから経営分離することになっている³⁵。この理由としては並行在来線の利用者は収入単価の高い特急列車による長距離利用客がその中心であり、新幹線の開業により特急利用客が遷移した場合、新幹線の線路使用料を負担するJR各社にとって、ローカル客のみとなってしまいう平行在来線の運営が困難となるとされたためである³⁶。

後者においては1995年（平成7年）に栗原電鉄が民間資本から沿線自治体が出資する第三セクター資本のくりはら田園鉄道へと、資本構成と社名変更を行い存続を模索した。これは、その後続く地方ローカル私鉄線維持の先例となるものである。

以上のことよりこの時期の開業と廃止については、地方部では縮小均衡、都市部では新線の開業によっておおむね安定した時期を経ているが、並行在来線やローカル私鉄路線の維持など、その後の変革期にむけた大きなトピックとなる事例の萌芽が見出せると言える。

35 国土交通省ホームページ「新幹線鉄道について」、

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html, 2019年12月7日最終閲覧

36 高崎経済大学経済学会平成26年度第1回学術講演会（2014年7月1日）JR東海相談役須田寛氏の講演内容による

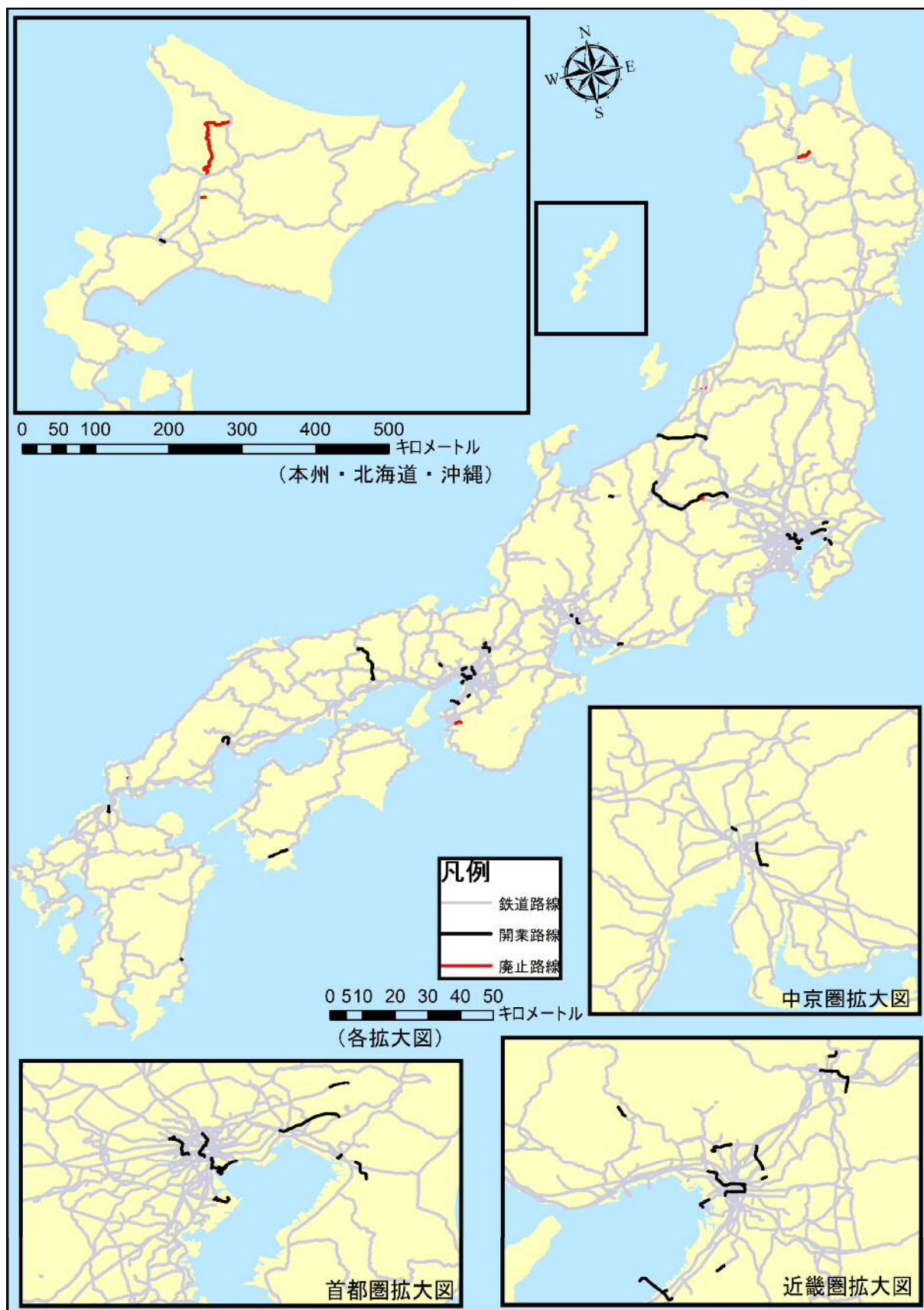


図 9 1993年度～1997年度における旅客鉄道路線の変遷

出典：国土数値情報・鉄道統計年報等を基に筆者作成

5. 路線維持の瀬戸際 上下分離と路線廃止 1998年度～2010年度

この時期の鉄道路線の開業と廃止については、路線開業においては上下分離を活用した都市内路線網の充実、路線廃止においては旅客数減少の中での全国的なローカル路線廃止、経営形態の変更においては上下分離による路線維持の取組と鉄道事業の分社化が挙げられる。

まず、路線開業については地下鉄線の延伸と空港アクセス鉄道や新交通システムの整備等、都市内鉄道の充実がその中心であった。助成制度を活用し効率的に新線を建設するための、償還型上下分離方式での路線開業を行った事例が京阪中之島線や阪神なんば線等で見られた。また、富山市ではコンパクトシティ化を目指す市長の政策により、路面電車の新線建設などを通じて既存路線の活性化策を行うことを通じて、中心市街地活性化策と連携した新たな流れの路線建設が行われた³⁷。また、整備新幹線においては東北新幹線・九州新幹線が全線開業した。

次に、路線廃止については、赤字路線の廃止に踏み切った企業が多く存在する。大手では、名古屋鉄道が2001年（平成13年）と2005年（平成17年）の二次にわたりローカル線の廃止を行い、ローカル輸送から全面撤退し、名古屋都市圏とその近郊を結ぶ都市鉄道路線のみで経営資源を集中させた。地方部では、JR可部線や島原鉄道の末端部などのように、JRや民間事業者でも路線存続をあきらめた事例が存在するほか、北海道ちほく高原鉄道やのと鉄道の末端部など、地域主導でローカル線の維持を図った第三セクター鉄道においても経営を断念する事例が生じた。また、新交通システムにおいても、ニュータウンアクセスを目的に建設された桃花台新交通が利用低迷により廃止されるなど、大都市近郊以外での全国的な少子高齢化と人口減少、さらにマイカー社会の浸透により路線廃止が全国的に進行した。

また、規制緩和によって鉄道事業への参入退出が届け出制となったことと共に伴い、鉄道事業者の事業譲渡や会社の分割合併が容易となったことを利用した経営形態の変更が多く見られるようになった。赤字鉄道路線を上下分離や民間事業者の第三セクター化を通じて路線存続を図った経営形態変更の事例は、都市部の北神急行電鉄や地方部の伊賀鉄道³⁸・若桜鉄道など、大都市内部や地方といった立地を問わずに発生している。

さらに、大井川鐵道や十和田観光電鉄に見られたように、新会社に事業を譲渡した上で旧会社を精算することによって、戦前の帳簿価格を時価へと洗い直しを行い財務内容の改善を図った例や、2000年以降の会計ビックバンに伴う連結会計の導入とディスクロージャー強化が求められる中、各セグメントにおける経営状況の収益明確化が求められ、企業内での内部損益の填補に厳しい目が向けられるようになる中、相模鐵道や上田電鉄等で見られたように、鉄道事業を分社化することで、鉄道事業の経営責任の明確化を図った事例が存在した。

東北新幹線・九州新幹線の開業にあたっては、並行在来線として東北本線の盛岡・青森間、鹿児島本線の八代・川内間が、第三セクター3社に転換され、大規模な転換事例となった。

以上のことよりこの時期の開業と廃止については、路線維持の瀬戸際の中で、存続か廃止かを巡る議論とともに、それに対応する経営形態の変更がなされた、第二の変革の時期を迎えたと考察する。

37 JR西日本富山港線の富山ライトレールへの転換とLRT化、富山地方鉄道富山都心線の開業が行われた

38 旧近畿日本鉄道伊賀線、大手私鉄の1支線から段階を追って公有民営方式に移行した。

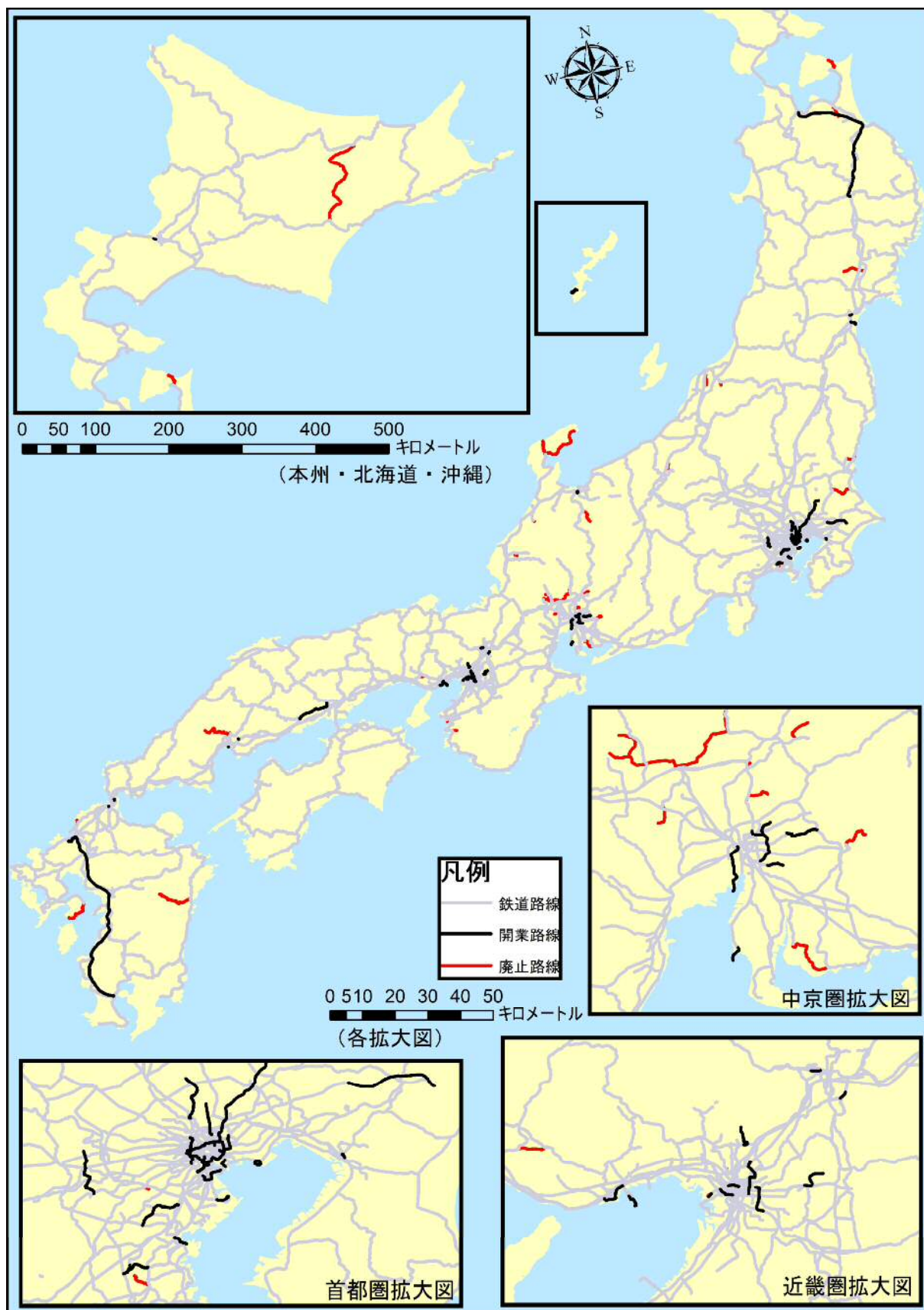


図 10 1998年度～2010年度における旅客鉄道路線の変遷

出典：国土数値情報・鉄道統計年報等を基に筆者作成

6. 災害から新たな展開へ 2011年度～2018年度

この時期の鉄道路線の開業と廃止については、路線開業については整備新幹線のさらなる開業と上下分離を活用した都市内鉄道網の充実が、路線廃止においては施設老朽化や災害をきっかけとした鉄道路線の維持断念が、経営形態変更においては企業の破綻や再編成に伴う組織変更、特殊法人整理に伴う運営組織の変更、並行在来線の転換が挙げられる。

2011年（平成23年）3月11日に発生した東日本大震災は、鉄道施設にも東日本の広範囲にわたり甚大な被害をもたらした。多くの鉄道事業者は、国及び地方自治体の補助を得て鉄道路線の復旧に取り組んだ。しかし、JR東日本は前年（2010年7月）の豪雨による土砂崩れの被害を受けていた岩泉線と同様に、大津波被害を受けた三陸地方のローカル線復旧に直接的に取り組むことはなかった。2011年時点では黒字事業者に対する、鉄道施設の災害復旧費補助のスキームがなく、常磐線や仙石線等の幹線部の復旧のみで復旧後も確実に赤字が見込まれる地方ローカル線の復旧までは資金投入ができなかったと言えよう。気仙沼線と大船渡線の沿岸部では、線路敷地、鉄道施設を活用したBRT（Bus Rapid Transit：バス高速輸送システム）による、鉄道とは異なる形での仮復旧が行われた。その後、岩泉線は長期にわたるバス代行ののちに廃止、山田線の沿岸部は2019年（平成31年に）三陸鉄道に転換の上復旧している。これらの災害からの復旧における経験から、大規模災害・激甚災害の場合には、黒字事業者の赤字路線においても、長期的な運行計画の確保を要件に、災害復旧費の一部補助が行われるように、2018年（平成30年）の鉄道軌道整備法改正に伴い、鉄道の災害復旧制度が改正された。

路線開業については整備新幹線の延伸が進み、2015年（平成27年）には北陸新幹線、2016年（平成28年）には北海道新幹線が開業し、北陸・北海道地方にも新幹線ネットワークが拡充した。また、中心市街地活性化を目的として既存路面電車の延伸が札幌・富山で行われた。東日本大震災復興支援事業の一環としては、2015年に仙石線と東北線を結ぶ短絡線が開業している。さらに、仙台市では地下鉄東西線が開業しているが、これは震災発生前から計画と整備が続けられてきたものである。

路線廃止については、累積赤字の拡大を背景に、施設老朽化や災害をきっかけとした鉄道路線の維持断念が見られた。

経営形態変更においては、特殊法人整理に伴う運営組織の変更が関西地方においてみられた。大阪府の第三セクターの民間への売却としては南海電鉄へ売却された泉北高速鉄道が挙げられ、運営組織の変更は第三種鉄道事業者である関西空港や神戸市都市整備公社が挙げられる。北陸新幹線金沢開業においては、信越線・北陸線が並行在来線として経営分離され、おおむね各県内の区間毎に沿線自治体の手による第三セクター鉄道に転換された。

北近畿タンゴ鉄道では沿線主導の第三セクターによる従来の運営形態では経営に行き詰まりを見せたことから、2015年にツアーバスを前進とするWILLERに運営権が移管された。また、近鉄の四日市地区狭軌路線は公設民営形式に転換された。

以上の事より、この時期の鉄道路線は東日本大震災以降の社会環境の変化を経た新たな展開を見せたと言えよう。

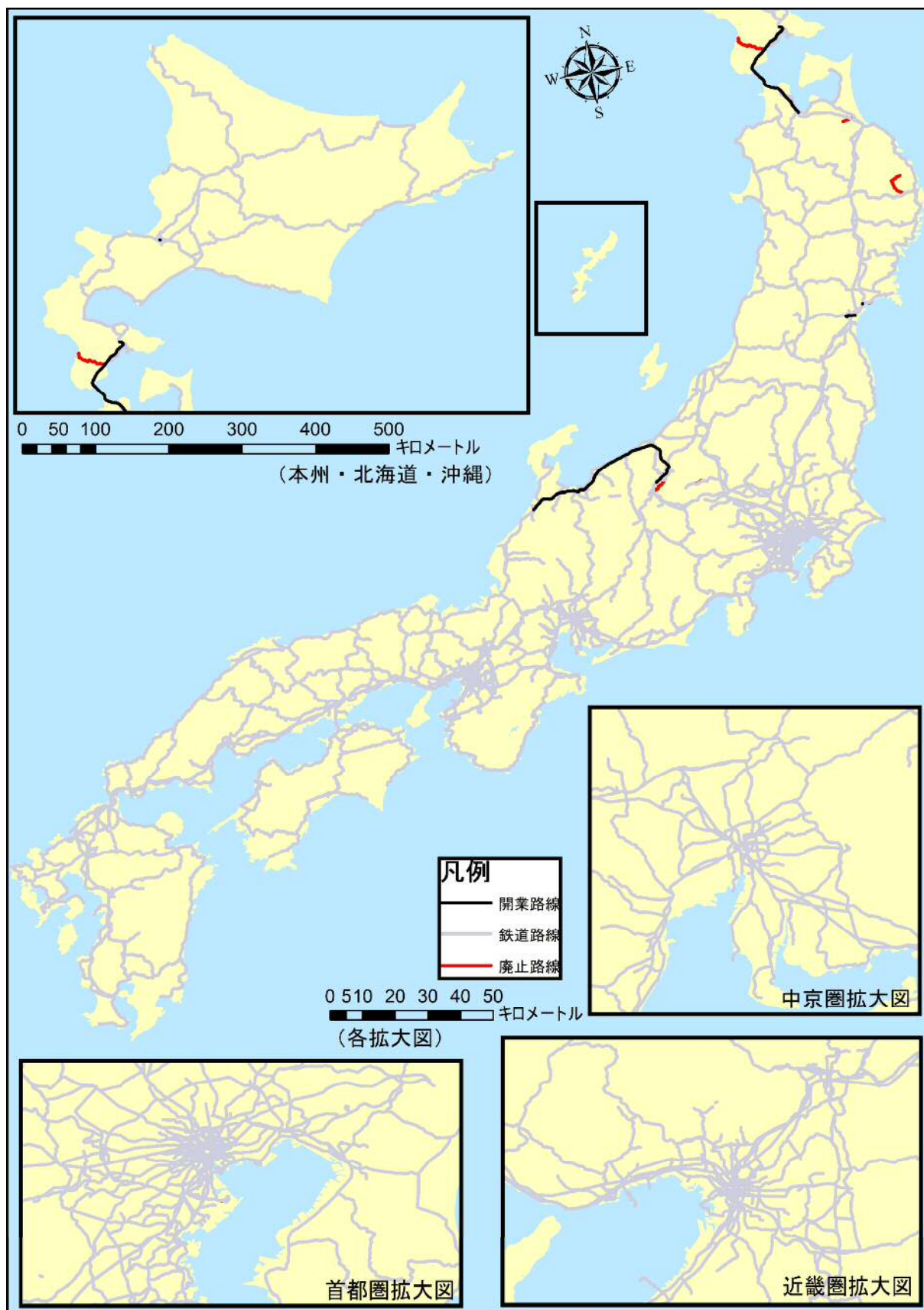


図 11 2011年度～2015年度における旅客鉄道路線の変遷

出典：国土数値情報・鉄道統計年報等を基に筆者作成

第2節 近年における鉄道事業者の経営概況の推移

本節では、1975年度から2015年度までの5年ごとの鉄道統計年報を基に、近年における鉄道事業者の経営状況の推移を概観していく。

1. 日本の鉄道事業者数の推移

図12は旅客鉄道を営む事業者数の推移を示したグラフである。この図12では1975年度以降の日本における事業形態別の旅客鉄道事業者数の推移を、横軸に5年毎の時系列で示し、縦軸に事業者数を示すことによって表している。

図12を見ると旅客鉄道事業者数は2005年度まで増加してきた。2010年度には4者ほど減少しているが、その後、2015年度には従前の事業者数に再度増加している。

特に地方旅客鉄道事業者は1985年から1990年までの5年間で21者増加している。これは、前述の国鉄再建に伴い各地で第三セクター鉄道事業者への転換が行われたことによるところが大きい。また、大都市高速鉄道事業者でも東葉高速鉄道やゆりかもめなど、新規事業者の開業により全体として増加の傾向を示している。一方、貨物鉄道事業者は石炭・石灰石等の鉱産物輸送とともに、旅客鉄道事業も兼業してきた事業者がそのほとんどであったが、閉山やトラック輸送への切り替えや貨物輸送専業化等によって減少の傾向にある。

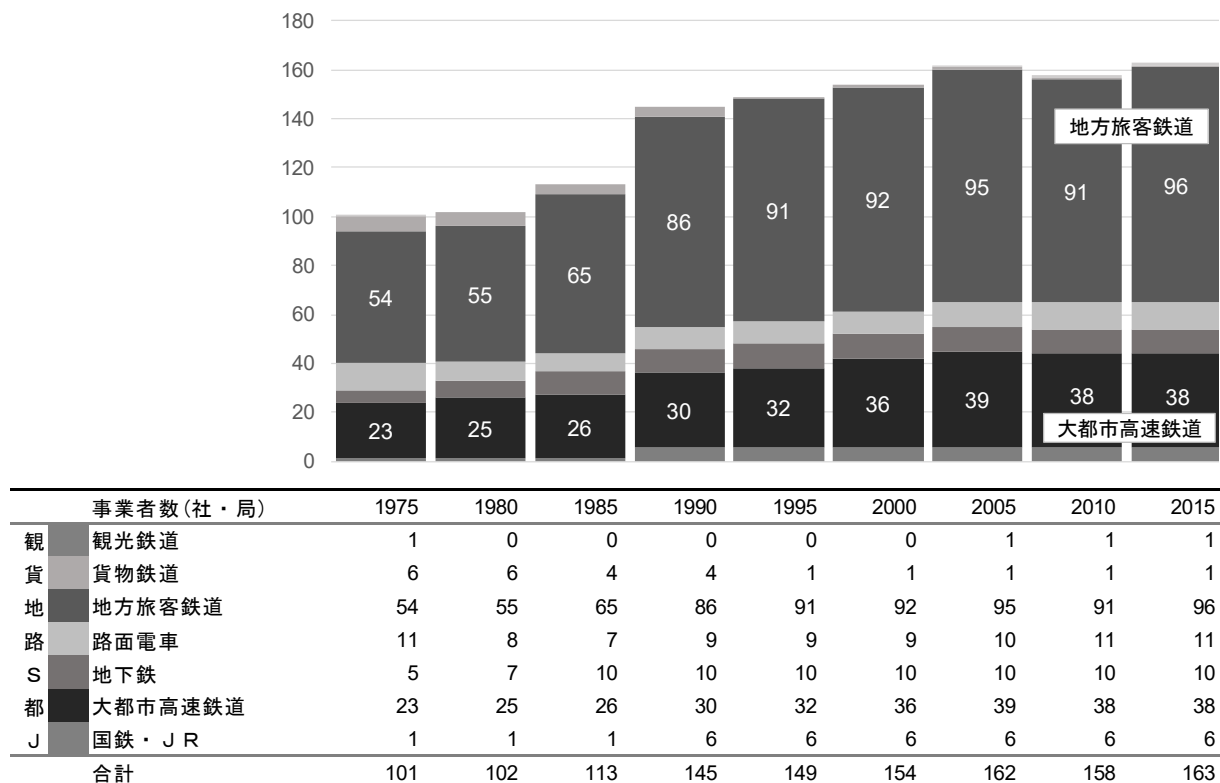


図 12 旅客鉄道事業者数の推移

出典：鉄道統計年報各年度より筆者作成

2. 営業形態別鉄道営業距離の推移

図 1 3 は旅客鉄道営業距離の推移を営業形態別に示したグラフである。図 1 3 では1975年度以降の各年度末における日本における営業形態別の旅客鉄道営業距離の推移を、横軸に5年毎の時系列で示し、縦軸に営業距離を示すことによって表している。

図 1 3 を見ると、旅客鉄道営業距離は国鉄改革に伴い微減を示した後、微増の傾向に転じたが、全体を通すと増加していることが読み取れる。これは、地方では中小・大手ともに民鉄ローカル線の路線廃止が行われる³⁹一方で、新幹線⁴⁰や地下鉄⁴¹の開業など都市間・都市内新規路線の開業により路線網が拡大しているためである。報道では地方ローカル線の廃止問題ばかりがクローズアップされるがあまり、日本の鉄道は縮小傾向にあるかと思われるような報道がなされている面がある。しかし、それを上回る勢いで新幹線や地下鉄網の拡大が行われていることは、マスコミ等では個別路線の開業・延伸に関する報道がスポットで行われるばかりであり取り上げられていないため、あまり認識されていない。全般としては日本の旅客鉄道事業は営業距離の拡大を続けているといえる。

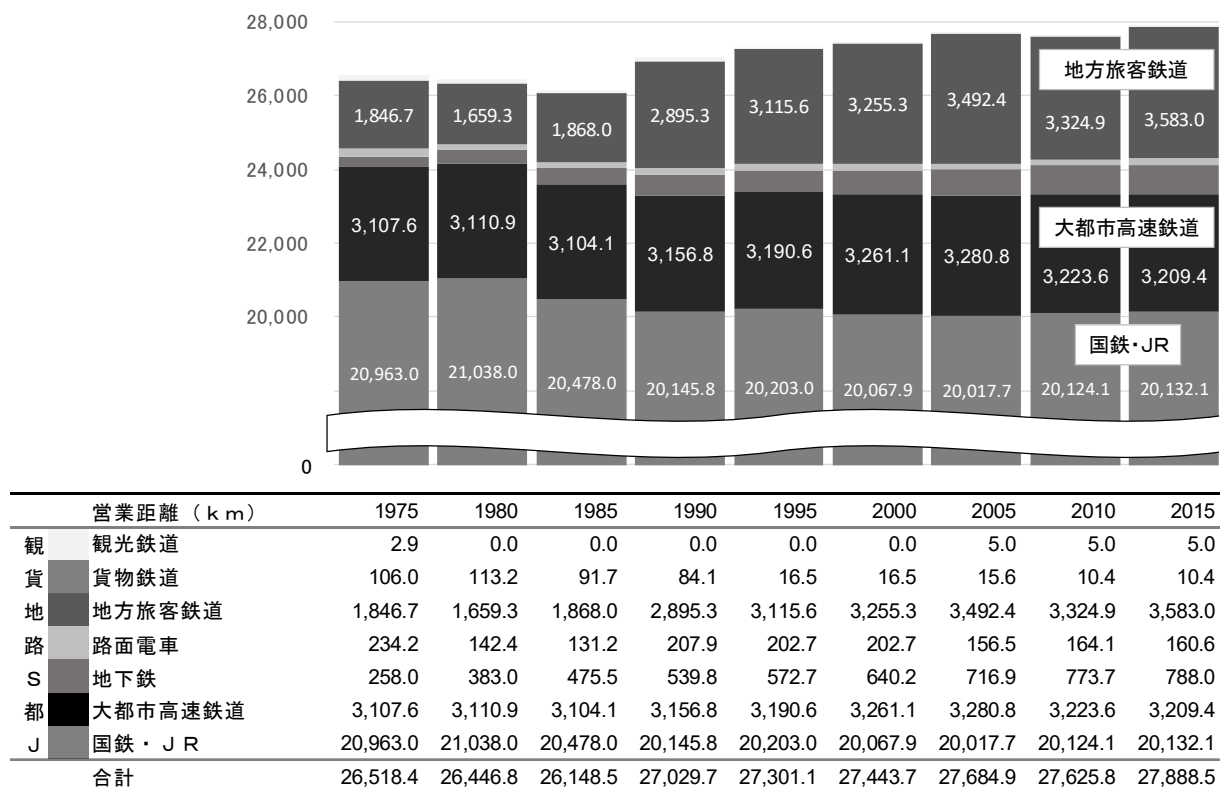


図 1 3 営業形態別旅客鉄道営業距離の変遷

出典：鉄道統計年報各年度より筆者作成

39 名古屋鉄道では1985年から2005年までの間に1985年当時の18%に及ぶ、100km弱の路線廃止が行われた。

40 東北・上越・北陸・九州の各新幹線はこの期間に開業した。

41 仙台・京都・神戸・福岡等の各都市において、この期間に地下鉄が新規導入されている。

3. 鉄道利用状況の推移（事業者数ベース）

図 1 4 は鉄道利用状況である輸送密度の推移を示したグラフである。図 1 4 では1975年度以降の日本における鉄道利用状況の推移を、横軸に5年毎の時系列で示し、縦軸に輸送密度を10段階に区分した事業者数を示すことによって表している。

図 1 4 を見ると、輸送密度4,000人/日キロ以下の事業者が、2010年度を除きほぼ一貫して増加している。この輸送密度4,000人/日キロ以下という輸送量は、前述国鉄末期には特定地方交通線として廃止対象とされた赤字ローカル線の選定基準であり、旧国鉄では維持できないとされた輸送密度の鉄道事業者が多くなってきているといえる。

また、輸送密度200,001人/日キロ以上の鉄道事業者も減少している。これは、バイパス線⁴²の開業など混雑緩和策が効果を現した結果とも言えるが、輸送効率の低下と捉えることもできる。人口減少社会の中、大手私鉄でも利用客の確保・単価向上による収益確保が課題となっており、近年では投資を輸送力確保から増収対応策に移行する事業者が増加している⁴³。

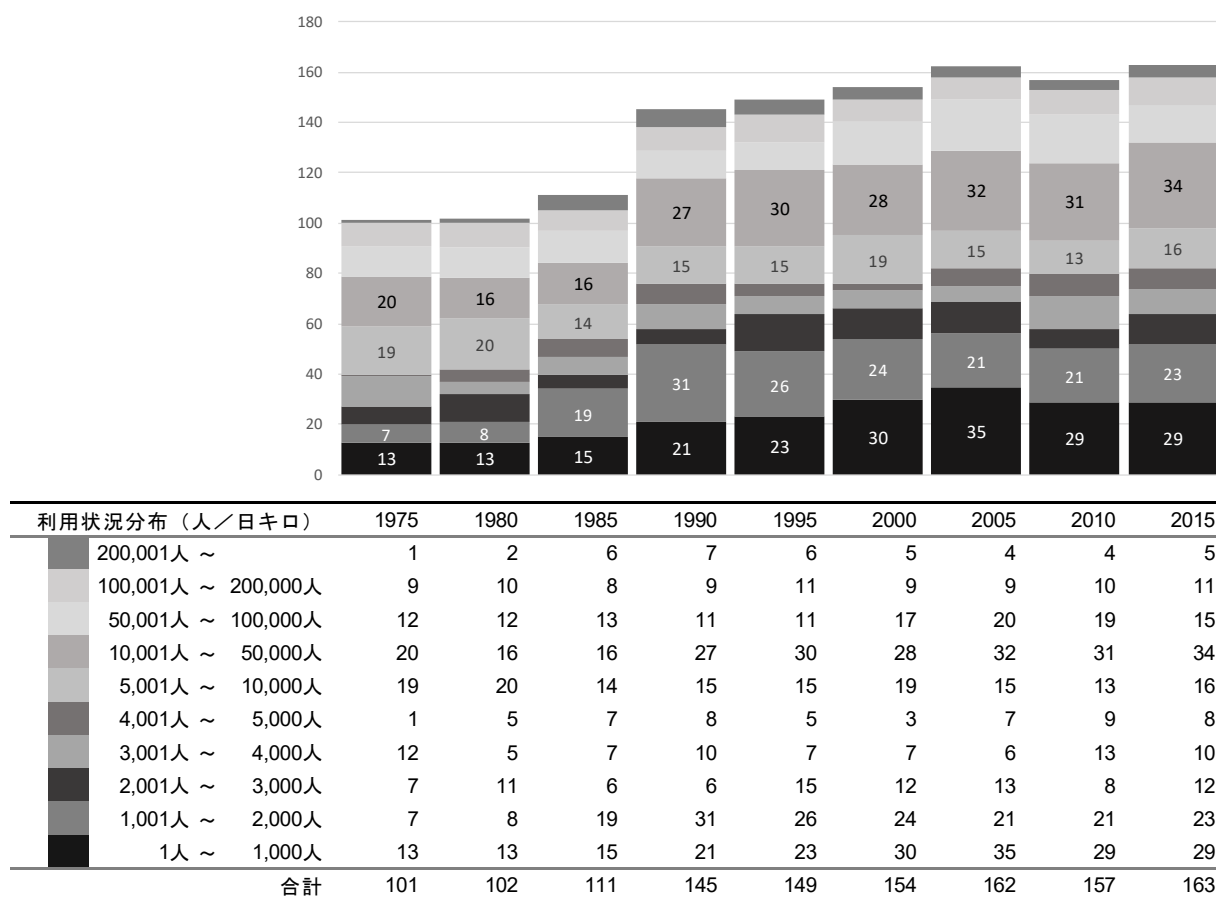


図 1 4 鉄道利用状況の推移

出典：鉄道統計年報各年度より筆者作成

42 京成成田線に対する東葉高速鉄道、東武東上線に対する営団有楽町線など、既存路線の最混雑区間の緩和を目的とした鉄道路線

43 T Jライナー（東武東上線）、Sライナー（西武池袋線）、プレミアムカー（京阪本線）などの、有料による着席保証サービスはその一例である

第3節 本章のまとめ

本章では、前章で収集し考察した資料を基に作成したデータベースを基に、1975年度から2015年度にかけての日本における鉄道路線網の変遷と旅客鉄道事業者の経営概況の推移を鉄道の開業と廃止・経営形態変更の観点から考察した。

この期間を通じて、幹線鉄道では新幹線などの高規格鉄道網の建設と延伸が進むとともに、都市部においては地下鉄等の路線網の充実がみられた。一方で地方部を中心に利用客の減少による赤字を原因にローカル支線の縮小がみられることを考察した。また、鉄道事業者の経営形態においては、私鉄・公営・国鉄といった経営もインフラも運行も一貫して責任を追って行ってきた従来型の事業者経営形態から、第三セクターや上下分離など沿線地方自治体も参加し地域ぐるみで社会インフラとして住民の足を共に考える経営形態への移行が進んでいる。

鉄道事業を数値的な面から考察すると、調査対象期間全体を通じ鉄道事業者数、営業距離とも増加していることがわかるが、利用状況である輸送密度から見るとは低位の事業者数が一貫して増える一方で、高位の事業者数もバブル期をピークに減少を続けている。

鉄道事業者の収入は、届出運賃及び料金と輸送距離並びに輸送人数の積によって成り立っている。そのいずれの項目が減少しても鉄道事業収入は減少してしまう。その対応策として、現在の鉄道事業者は、地方ローカル線での観光列車ばかりではなく大都市近郊の大手私鉄においても着席サービス列車などの単価向上・利用客確保へ営業戦略を代えつつある。

また、本章では開業路線および廃止路線の図示にも取り組んだ。図15は国土数値情報のGISデータを筆者が加工して作成した、本研究の全期間である1975年度から、2015年度にかけての旅客鉄道路線の変遷を示した図である。本図では灰色の線で対象期間を通して存在する旅客鉄道路線を表示し、黒色で対象期間に開業した旅客鉄道路線を表示し、赤色で対象期間に廃止された旅客鉄道を表示することによって、どの地域においてで鉄道路線が開業・廃止されたのかを地図上に示したものである。

GISでは様々な属性を合わせ持つ、線状や面状の空間情報をもった図形の重ね合わせによって多様な地図を作成することが可能である。本図では、黄色の本土並びに主要諸島を表すベースマップ上に、まず赤色で対象期間の始点となる1975年4月1日時点の鉄道路線を描画し、その上に対象期間の終点となる2015年3月31日時点の鉄道路線を重ねて描画し、さらにその上に1975年4月1日から2015年3月31日までの期間に開業した鉄道路線を重ね合わせて描画することによって、同期間の旅客鉄道路線の変遷を表現した。また、本章中の図6から図11も基準となる日付を変え、同様の手法で作成したものである。なお、GISの詳細については第5章において後述する。

全般としては、東北・上越・北陸・九州新幹線の整備新幹線5線の長大な黒色が目立ち、従来型在来線網から幹線高規格鉄道網へと移り変わる鉄道網の更新が読み取れる。また、全体的な開業路線・廃止路線の分布から、各期間中で考察してきた都市部における路線網の発展と充実が図られてきた一方で、地方部におけるローカル線の縮小傾向が読み取れるが、その多くは行き止まり型の短小な盲腸線である事が読み取れる。第2節記載の通り研究対象期間の40年間に於いて全体では差し引き1,000kmの鉄道路線が増加している。

北海道地方では、国鉄末期に特定地方交通線として廃止された赤色の路線の多さと長さが目を引く。特に東部（右側）の天北線や名寄本線・湧網線などのオホーツク海沿岸における人口

希薄地域における長距離路線の廃止が目を引く。しかし、特定地方交通線の廃止を経て、ある程度身軽な状況でスタートしたにもかかわらず、JR北海道は鉄道事業の巨額な赤字が続き、現在では再度路線網の大幅な廃止を伴う見直しを迫られる状況となっている。北海道のような人口密度が低く、厳しい自然環境下においては、一企業の企業努力における大規模な鉄道ネットワークの維持は、非常に困難であるともいえよう。

近畿圏拡大図では、北東部（右上部）に表記される京都市内で、赤色の廃止路線と黒色の開業路線が混在している。京都市内では昭和53年度まで路面電車である京都市電が運行されており、本章で記述した路面電車から地下鉄へと都市内鉄道路線更新されていく過程が、廃止路線と開業路線の色分けによる区分で読み取ることができる。旧市街に稠密な路線網を持っていた市電から、市街と近郊を直線的に結ぶ地下鉄へ更新されていったことが読み取れる。また、西部（左部）に表記されるでは、赤色の廃止路線2線が目立つ。旧国鉄特定地方交通線に指定され、その後廃止された鍛冶屋線と一旦三木鉄道に転換後廃止された三木線である。地下鉄やニュータウンアクセス線などの新線開業が目立つ近畿圏の鉄道網の変遷図ではあるが、その一方で、その少し外周部ではローカル線の廃止が生じているのは興味深い。

中京圏拡大図においては、北西部（左上部）に表記される岐阜地域で、赤色の廃止路線が多くみられる一方、中心部の名古屋市内から西部（中央右部）の豊田地区にかけて、黒色の開業路線が多く存在することが読み取れる。繊維産業を中心とした戦前からの商工業地区であった岐阜地区の経済が衰退し、自動車産業を中心とし戦後経済が発展してきた豊田地区へ向けて就業地域の移転に伴い鉄道網も移転していくことは興味深く読み取れる。

首都圏拡大図においては東京都心部及び横浜市内における地下鉄網の拡充、多摩地区及び横浜市近郊におけるニュータウンアクセス線を中心とした、都市鉄道の拡充が進展したことが読み取れる。

本章の内容である1975年から2015年の約40年間における旅客鉄道事業者の変化に関する研究は、これまで個別事象の解釈に終止するがあまり、全体的な変遷や傾向について考察した内容のものが無かった。本研究においては、その期間における全体的な傾向と特徴的な事項についてまとめることができたと考える。現在の日本は超高齢化及び人口減少社会に突入している。縮小経済下での社会インフラの維持管理が将来的な課題となっている現在において、本章の内容は、今後の鉄道事業を考えるにあたって前提条件となる、これまでおかれてきた環境を把握するための基礎となるものであると考える。

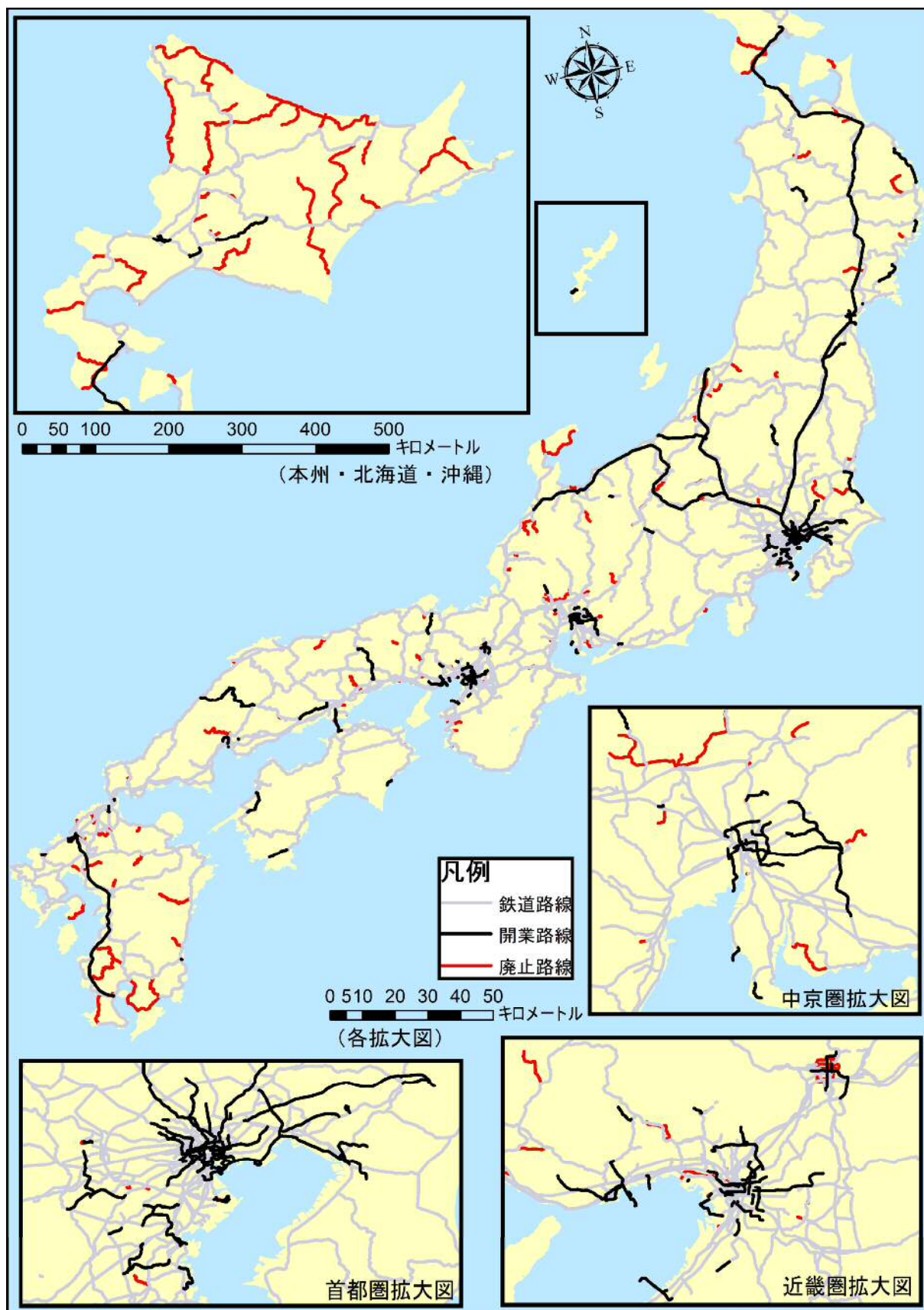


図 15 1975年度～2015年度における旅客鉄道路線の変遷

出典：国土数値情報・鉄道統計年報等を基に筆者作成

第4章 旅客鉄道の輸送状況と営業損益の関連性

第1節 2015年度における日本の鉄道事業者の経営概況

1. 2015年度における日本の鉄道事業者の概況

図16は今回調査の対象とした、2015年度における日本の鉄道事業者の事業区分を示したグラフである。この円グラフでは前述表4による鉄道統計年報における鉄道事業者の区分による、それぞれの旅客鉄道事業者数を示している。図16を見ると、地方旅客鉄道事業者が96者・59%を占め、これらの事業者の利用状況が各地で地方ローカル線の存続問題における議論の争点となっている事がうかがえる。

図17は鉄道統計年報を基に作成した、日本の鉄道事業者の区分毎の営業距離を示したグラフであり、鉄道事業者の区分毎に営業距離の合計を示している。図17を見ると、JR各社の営業距離が72%・20,132kmを占め、日本においては新幹線を中心とした、都市間輸送を担う幹線鉄道網の大部分を、JR各社が担っていることが読み取れる。

一方で、その他の事業者の営業距離は28%・7,756kmに過ぎず、明治期から第二次世界大戦期にかけて、幹線鉄道網を国有とし、それに接続し補完する地域内における交通網を民有としてきた国家交通政策の影響が、今なお残っていると見える。事業者数においては96者・59%を占める地方鉄道事業者と、38者・23%である大都市高速鉄道事業者が、路線長では地方鉄道事業者が3,583km・13%、大都市高速鉄道が3,209km・11%とほぼ拮抗した営業距離となっているのも特徴である。

そのため、大都市高速鉄道事業者がスケールメリットを活かした事業を行っているのに対し、地方鉄道事業者は事業規模の小ささが運営面では小回りの利く経営を行っている一方で、車両調達コストの面等で事業効率低下の要因の一つになっていると考察される⁴⁴。

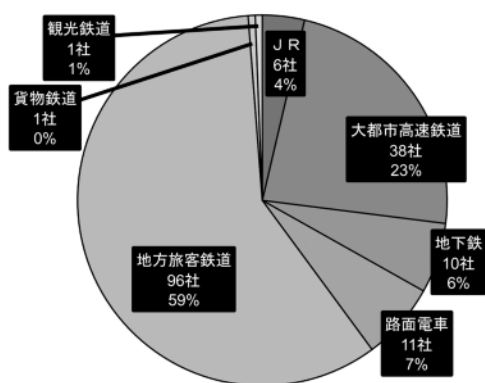


図16 区分ごとの調査対象事業者数

出典：鉄道統計年報より筆者作成

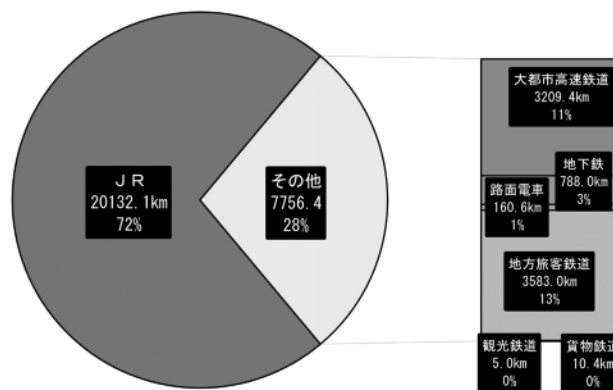


図17 事業形態別の営業距離

出典：鉄道統計年報より筆者作成

44 三浦祥兒「譲渡車両の知られざる現実」『鉄道ジャーナル2018年12月号』, 2017年に、福島交通を事例とした中小鉄道会社における新車調達コストの高さが具体的に記載されている。

2. 2015年度における日本の鉄道事業者の利用状況

図18は鉄道統計年報を基に、2015年度における日本の鉄道事業者の利用状況を示したグラフである。この円グラフでは、筆者が行った輸送密度の区分毎に、その事業者数を示している。

この図を見ると、45%の事業者が輸送密度4,000人/日キロ以下である。この輸送密度4,000人/日キロ以下という輸送量は、前述の通り、国鉄末期に特定地方交通線として廃止対象となった赤字ローカル線の線引きの基準である。

つまり、現在の日本の鉄道事業者の多くは、1980年代に国鉄・JR各社での路線維持が不可能と、当時の政府によって政治的に判断された基準以下の輸送量となっている。また、当時特定地方交通線に関しては、沿線自治体が主体となって路線維持や廃止等の判断を行うように迫られた。それらの経緯を考えると、これらローカル線の路線存廃の判断権限はすでに国家から地方自治体に移されているともいえる。

また、2000年3月に鉄道事業法が改正され、需給調整規制の撤廃と廃止に関する要件が緩和された。それに伴い、国土交通省は許認可から地域間の調整と安全水準の確保に事業の比重を移した⁴⁵。その面でも、現在の地方ローカル線の存続に関しては、国がある程度の助成スキームを持った上で、地域に任せる地方分権が既に行われたと考察する⁴⁶。

図19は鉄道統計年報を基に作成した、日本の鉄道事業者の利用状況を示したグラフである。ローカル線はメディアでは大きく報道されることが多いが、事業者数では45%を占める輸送密度4,000人/日キロ以下の鉄道事業者は営業キロでは10%を占めるに過ぎない。10,001人~50,000人の区分で営業距離が突出しているのは、この区間にJR4社⁴⁷が集中しているためである。JRはその規模の大きさのあまり、他者との一括検討が難しい面もある。

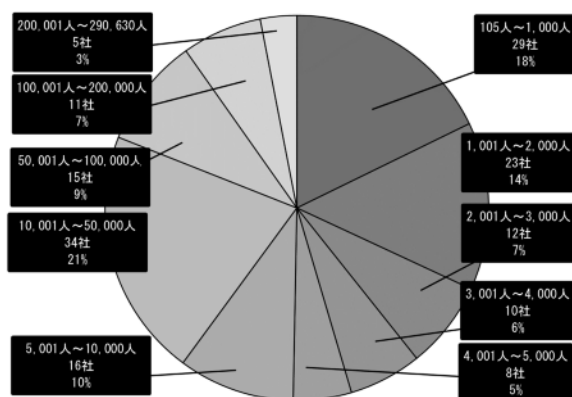


図18 日本の鉄道事業者の利用状況

出典：鉄道統計年報より筆者作成

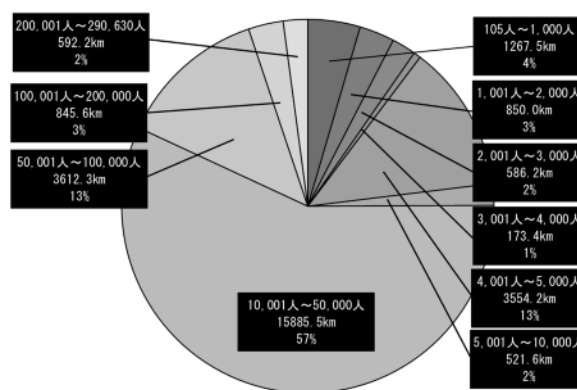


図19 利用状況別の営業距離

出典：鉄道統計年報より筆者作成

45 国土交通省『2001年度国土交通白書』

46 1998年度までは赤字鉄道事業者に対する国からの欠損補助制度が行われていたため、ローカル線存続の判断の一端を国が握っていたともいえる。

47 JR東日本・JR東海・JR西日本・JR九州の各社

3. 2015年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係

図20は鉄道統計年表を基に作成した、2015年度における輸送密度から見た鉄道事業採算状況の分布である。この図では横軸に鉄道事業者を輸送密度の少ない順から10事業者毎に区切り、縦軸に灰色で鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者数を、黒色で鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者数をそれぞれの区分の中で示すことにより、鉄道路線の利用状況区分毎に旅客鉄道事業が黒字であるか否かを示した、利用状況と採算性の関係を可視化した資料である。また、図下部には事業者名を上から輸送密度が少ない順に表示することにより、グループ内における各事業者の順位位置も把握できるようにしたものである。

この図を見ると、第9区分(4, 833人～)を境に、左側の利用状況の少ない事業者に赤字事業者が集中し、右側の利用状況が多い事業者に黒字事業者が集中していることが読み取れる。第8区分(～4, 799人)までの、赤字事業者は80者中67者とその84%を占めているのに対し、第9区分以降の赤字事業者は83者中16者とその19%と急激に減少する。また、グラフの形状からも約5,000人を境に急激に各区分内での黒字事業者の占率が変化していることが読みとれ、あたかも生物学でいうところの閾値が存在するかのように見える。次節にて統計上の検証を行うが、事業を健全に運営するため、鉄軌道事業営業損益を黒字にするための輸送密度、すなわち鉄道事業の損益分岐点となる輸送密度は約5,000人/日キロであると考察する。この輸送量は毎日5,000人の乗車が全線を乗りとおすことで達成される物であり、この輸送密度をいかに確保していくかが、今後の路線維持に必要な輸送量の一つの目安となると考察する。

後述する本章第3節では、前章で作成したデータベースを基に、1975年以降5年ごとの日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係を年次を追って検討することとする。

しかし、この5,000人のラインを下回っても黒字を計上する事業者や、その逆の事業者も存在する。そのため、今後これらの特色ある事業者がいかに黒字・赤字を計上したかを、財務面や運営方法等の面から比較し、事例研究を行うことによって、地方鉄道存続の手がかりを見出すことが可能となると考察される。

また、国鉄末期に行われた特定地方交通線廃止の基準は輸送密度4,000人/日キロであったと前述したが、この基準は現在においても、ほとんどの事業者が赤字を計上する水準である。そのため、国鉄改革後30年間におけるコスト構造の変化の考察を行う必要はあるものの、当時国鉄・JR各社が内部補助等によって責任をもって輸送を行う基準とした輸送密度は、おおむね妥当なものであったと考察する。

図20を見ると、2015年度における鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は83者であり、赤字額の総計は86,375百万円である。鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は80者であり、黒字額の総計は1,535,666百万円である。差し引き、日本の鉄軌道事業者163者全体での鉄軌道営業損益は1,449,291百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

旧国鉄を分割民営化して開業したJR6者を除いて考えた場合、鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は80者であり、赤字額の総計は15,634百万円である。同様に考えた場合、鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は77者であり、黒字額の総計は483,651百万円である。差し引き、JR6者を除いて考えた場合、日本の鉄軌道事業者157者全体での鉄軌道営業損益は468,017百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立し

ていると言えよう。

特にJR北海道は1社で48,280千円の鉄軌道事業営業赤字を計上しており、過疎地帯を貫く同社の存続問題が、財政支援をめぐって社会問題になっていることがわかる

図の左側下部に黒色で示される、第8区分（輸送密度4,799人/日キロ以下）までの区間に存在する、輸送密度が低くても黒字を計上している特色のある事業者を分析する。第7区分の智頭急行は、スーパーはくとをはじめとした陰陽連絡を担う特急列車の利用割合が高く、客単価の高さと他社線区への乗り入れによる車両利用料収入が黒字化の要因となっている。第8区分の嵯峨野観光鉄道は観光に特化した鉄道会社で、客単価の高さと需要に合わせた列車設定が黒字化の要因となっている。第4区分の信楽高原鉄道・第7区分のとさでん交通・第8区分の四日市あすなろう鉄道の3社は、公設民営の形で沿線自治体による手厚い支援が行われ、事業者の運営コストが他社よりも軽減されている。第6区分の青い森鉄道・第7区分のIGRいわて銀河鉄道は、東北新幹線の並行在来線であり、本州と北海道を結ぶ貨物列車の線路利用料収入が黒字化に大きく寄与している。

図の右側上部に黒色で示される、第9区分（輸送密度4,833人/日キロ以上）からの区間に存在する、輸送密度が高くても赤字を計上している特色のある事業者を分析する。16者中8者（阪堺電気軌道、筑豊電気鉄道、伊予鉄道、京福電気鉄道、熊本市、名古屋ガイドウェイバス、長崎電気軌道、広島電鉄）は少量低速の路面電車またはそれに準ずる形態の路線を運営している事業者であり、輸送効率の低さが鉄道事業の営業収支を圧迫する要因の一つとなっている。また、3者（仙台空港鉄道、仙台市）は、開業10年以内の路線を抱えており、鉄道車両の法定耐用年数13年に代表される開業当初の減価償却費負担の重さが鉄道事業の営業収支を圧迫していた。さらに、1社は「3島会社」と呼ばれた、本州外のJR各社（JR九州）であり鉄道事業は赤字となる前提で分割民営化が行われた経緯を持ち、分割民営化時点では経営安定基金の運用と関連事業の収益でカバーするものとされていた。

以上の特殊要素を除いて考えると、2015年度においておける鉄道事業の採算状況は、鉄道事業の損益分岐点となる輸送密度は約5,000人/日キロであると考察し、次節において数値分析を行うものとする。

第2節 日本の旅客鉄道事業者における収益転換点輸送量の考察

本節では、前節で考察した2015年度における鉄道事業者の経営概況を基に各項目間の分析を行い、鉄道事業の損益に影響を及ぼす要因を明らかにし、その上で、鉄道事業を黒字にする輸送密度、すなわち損益分岐点となる輸送密度の考察を行う。

本分析においては、JR各社を含む場合と含まない場合のそれぞれで考察を行った。前節までに記述した通り、日本国有鉄道を起源とするJR各社と民鉄各社の間では、経営規模も路線の目的も異なっているため、区分して考察したほうが有益だと推定したためである。

比較項目は、鉄道統計年報上の損益計算書から鉄軌道業営業収益・鉄軌道業営業費・鉄軌道業営業収益を、運輸成績表から営業キロ・延日キロ・旅客人キロ・輸送密度の項目を選定し、それぞれ考察を行った。

1. 営業損益を左右する要因の考察

始めに、表6に示す2015年度鉄道統計年報より抽出した輸送項目と、収益項目の間で相関係数を算出し、営業損益との関連を確認する。表6は、輸送項目と収益項目の相関係数を示した表であり、営業損益と輸送状況の各項目間の関連性を示している。

表6を見ると、営業損益の各項目と輸送状況の各項目の間では、JRを含む場合もJRを含まない場合も、営業規模（営業キロと延日キロ）と営業損益の各項目間の相関係数が、0.4以上となり相関関係がみられる。さらに、輸送量（旅客輸送人キロ）と営業損益の各項目間の相関係数はいずれも0.8以上となり、自明ではあるが利用の多い鉄道はそれだけ資金の流動があるといえる。一方で、輸送密度と損益関係において、JRを含む場合に相関関係が弱く、JRを除いた場合には相関関係が強くと示されることことから、JRのようなローカル線から大都市内通勤路線までのあらゆる路線を営む企業では、全社の輸送密度で判断することの限界を示すとともに、JR以外の鉄道事業者では輸送密度が事業者の営業損益を左右する要因の一つとなっていることを確認できる。

表6 2015年における輸送項目と鉄道事業営業損益項目の関係（相関係数）

| JR含む | | 営業キロ | 延日キロ | 旅客輸送人キロ | 輸送密度 |
|------|------|---------|-------|---------|-------|
| 対 | 営業収益 | 0.877 | 0.879 | 0.985 | 0.219 |
| 対 | 営業費 | 0.925 | 0.928 | 0.995 | 0.214 |
| 対 | 営業損益 | 0.630 | 0.634 | 0.837 | 0.208 |
| JR除く | | 営業キロ | 延日キロ | 旅客輸送人キロ | 輸送密度 |
| 対 | 営業収益 | 0.644 | 0.647 | 0.963 | 0.769 |
| 対 | 営業費 | 0.657 | 0.660 | 0.962 | 0.772 |
| 対 | 営業損益 | 0.579 | 0.582 | 0.938 | 0.736 |
| 凡例： | | 強い相関がある | | 相関がある | |

出典：2015年度鉄道統計年報より筆者作成

2. 赤字事業者と黒字事業者間の比較

次に2015年度決算が赤字の事業者と黒字の事業者の間で鉄道統計年報より抽出した各項目の間でt検定を行い、両事業者間で統計的に差がみられる項目を明らかにする。その結果のp値を示したものが、表7であり、赤字事業者と黒字事業者間における各項目の関連性を示している。

黒字事業者と赤字事業者の営業損益と輸送状況の各項目間ではp値が5%有意水準である、0.05以下の項目が多くなることから、黒字事業者と赤字事業者の間では営業損益と輸送状況の各項目間に差があると言える。特にJR以外の民鉄各社間で比較した場合には、p値が1%有意水準である0.01以下の項目が多くなるため、営業損益と輸送状況の各項目間に差が顕著であるといえる。

一方で、JRを含む場合は有意水準が低くなっているが、JRの場合は地域内輸送を主に担う民鉄各社と比較し、長距離地域間輸送を担う路線が多いため、路線立地に基づくコスト構造の差異等が考えられる。それらの追求が、今後の研究課題となる。

しかし、JR各社を含んだ場合、含まない場合のいずれの場合も、赤字事業者と黒字事業者間の輸送密度の関係はp値が1%有意水準である0.01以下となっていることから、赤字事業者・黒字事業者の輸送密度に大きな差があり、鉄道事業営業損益を左右する主たる要因の一つとなっていると言える。

表7 赤字事業者と黒字事業者の比較 (p値)

| p値 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業キロ | 延日キロ | 旅客輸送人キロ | 輸送密度 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|
| JR含む場合 | 0.013 | 0.015 | 0.019 | 0.233 | 0.224 | 0.015 | 0.000 |
| JR除く場合 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.003 | 0.002 | 0.000 | 0.000 |

t値(95%)=1.975 t値(99%)=2.607

凡例：1%水準で有意 5%水準で有意

出典：2015年度鉄道統計年報より筆者作成

3. 日本の鉄道事業者の損益分岐点輸送量の考察

次に前節3で示した黒字事業者の占率が変化する輸送密度5,000人/日キロを基準として、それ以下の事業者とそれを超える事業者の営業損益と輸送状況の各項目間でt検定を行い、輸送密度5,000人/日キロが損益分岐点と考えられるかの考察を行った。

その結果のp値を示したのが、表8である。この表では、輸送密度5,000人/日キロを下回る事業者とそれを超える事業者の各項目間の関連性を示している。

表7同様に、JRを除くとp値が5%有意水準である0.05以下の項目が多くなり、有意差が見受けられることから、相互に差があると言える。特にJRを除いた民鉄各社ではp値が1%有意水準である0.01以下の項目が多くなり、強い有意差が見られる。

以上より、日本の旅客鉄道事業者の損益分岐点となる輸送密度は5,000人/日キロであり、この輸送密度を確保することが、旅客鉄道経営維持の必要条件の1つと言えよう。一方で、

J R各社を含んだ場合、各項目の有意性が低下している。前述の通り、J R各社には民鉄と比べ、路線の立地形態や営業形態等のコスト構造の差異がある。本調査に利用した統計資料は鉄道・路面電車等の事業ベースで示されているため、J R各社の路線単位での差異を把握できない点に留意する必要がある。大島・秋葉（2013）はJ Rにおける統計情報未開示の問題点を指摘している⁴⁸が、その後J R北海道をはじめとして、これまで詳細な情報を開示してこなかったJ R各社も、徐々に情報を開示しつつある。また、現在においては、IT技術の進歩により各鉄道事業者において、路線やより細かい区間単位での集計が可能となっていると考えられる。そのため、今後の鉄道存続を考える上で、客観的なデータを基にした論議が必要不可欠であるため、各社にはより多くのデータ開示を期待したい。

表 8 輸送密度5,000人/日*kmを境界とした事業者間の比較(p値)

| p値 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業キロ | 延日キロ | 旅客輸送人キロ | 輸送密度 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|
| J R含む場合 | 0.009 | 0.009 | 0.021 | 0.121 | 0.115 | 0.011 | 0.000 |
| J R除く場合 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.036 | 0.028 | 0.000 | 0.000 |

t値(95%)=1.975 t値(99%)=2.607

凡例： 1%水準で有意 5%水準で有意

出典：2015年度鉄道統計年報より筆者作成

48 大島登志彦・秋葉健「鉄道旅客輸送統計資料の収集とデジタルデータの作成」
『高崎経済大学論集 第57巻第1号』, 2013年

1. 1975年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係

図21は、私鉄統計年報を基に作成した、1975年度における輸送状況から見た鉄道事業採算状況の分布である。この図では図20同様、鉄道事業者を輸送密度が少ない方から10者ごとに区切り、灰色で鉄道事業が赤字の鉄道事業者数を、黒色で鉄道事業が黒字の事業者数を示している。それにより、それぞれのグループ内での赤字事業者・黒字事業者の比率を判読できるようにしている。また、図下部には事業者名を上から輸送密度が少ない順に表示することにより、グループ内における各事業者の順位位置も把握できるようにしたものである。

この図を見ると、全体として、赤字事業者が多く、第4区分から徐々に黒字事業者数が増加してくることが読み取れる。前々年1973年（昭和48年）の第一次オイルショックから始まった原油価格の上昇は、翌1974年（昭和49年）には「狂乱物価」と呼ばれる諸物価のインフレーションを引き起こした。それに伴い賃金をはじめとする諸コストの上昇が生じ、中小私鉄のみならず、東武鉄道、南海電気鉄道といった大手私鉄においても鉄道事業の赤字を生じさせている。

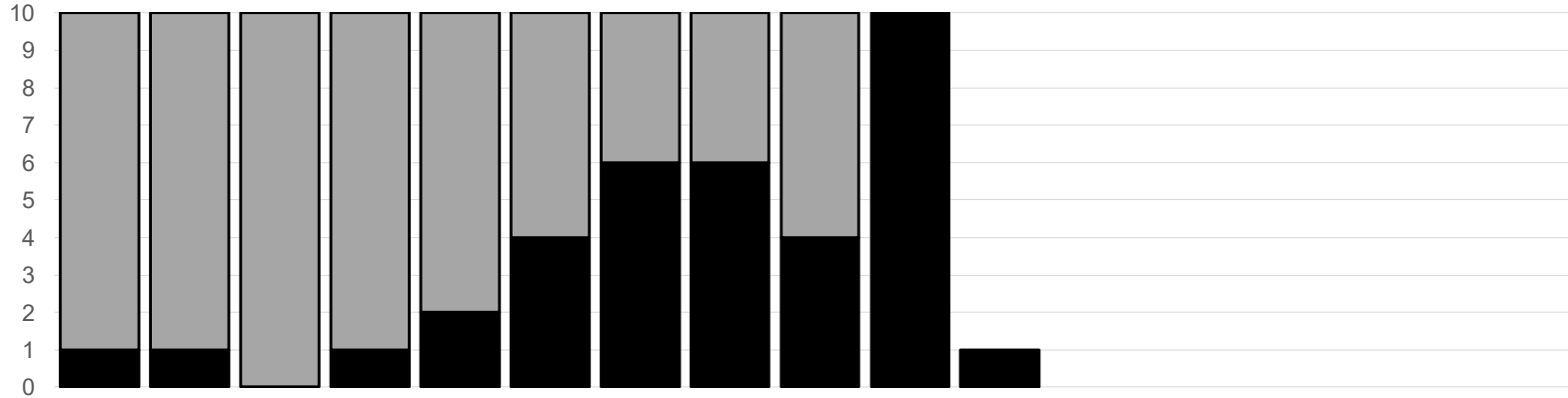
鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は65者であり、赤字額の総計は957,596百万円である。鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は36者であり、黒字額の総計は54,579百万円である。差し引き、日本の鉄軌道事業者101者全体での鉄軌道営業損益は903,017百万円の赤字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立しておらず社会インフラとして公的支援を必要としていると言えよう。

国鉄を除いて考えた場合、鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は64者であり、赤字額の総計は34,096百万円である。同様に考えた場合、鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は36者であり、黒字額の総計は54,579百万円である。差し引き、国鉄を除いて考えた場合、日本の鉄軌道事業者100者全体での鉄軌道営業損益は20,483百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

図の左側下部に黒色で示される、第4区分（約5,000人未満）までの区間に存在する、輸送密度が低くても黒字を計上している特色のある事業者を分析する。第2区分にある岩手開発鉄道は、小野田セメント（現太平洋セメント）大船渡工場に鉾山から石灰石を輸送する、貨物輸送を主としており、当時はその合間を縫って人員輸送も兼ねて旅客列車が運行されていた。

図の右側上部に灰色で示される、第6区分（約7,500以上）からの区間に存在する、輸送密度が高くても赤字を計上している特色のある事業者を分析する。20者中6者は（熊本市、京都市、京福電気鉄道、鹿児島市、函館市、西日本鉄道、南海電気鉄道）は路面電車を経営している事業者であり、輸送効率の低さが鉄道事業の営業収支を圧迫する要因の一つとなっている。また、4者（湘南モノレール、横浜市、東京都）は、開業10年以内の路線を抱えており、減価償却費負担の重さが鉄道事業の営業収支を圧迫している。

以上の要素を考慮していくと、1975年度における鉄道事業の採算状況は、オイルショックにおける物価混乱期において輸送密度約7,000人が損益分岐点であったといえよう。



| 区分 | 1975 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | |
|-------|-------|------|-----------------|---------------|---------------------------|------------------------|-----------------------|---------------|----------------|-----------------|-------------------|----------------|----------------|----------------------------|------------------------|------------------|---------------|------------------|--|
| From | 位 | 1 | 11 | 21 | 31 | 41 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | | | | | | | |
| To | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 101 | | | | | | | |
| 輸送密度 | 人/日キロ | From | 108 | 891 | 2,157 | 3,351 | 5,337 | 7,763 | 10,529 | 19,615 | 56,758 | 98,685 | 232,333 | | | | | | |
| | | To | 776 | 1,824 | 3,257 | 4,853 | 7,400 | 10,476 | 18,708 | 56,634 | 96,926 | 193,255 | 232,333 | | | | | | |
| 事業者数 | 社 | | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 1 | | | | | | | |
| 赤字事業者 | 事業者数 | 社・局 | 9 | 9 | 10 | 9 | 8 | 6 | 4 | 4 | 6 | 0 | 0 | | | | | | |
| | 占有率 | % | 90% | 90% | 100% | 90% | 80% | 60% | 40% | 40% | 60% | 0% | 0% | | | | | | |
| 事業者名 | | | 南部縦貫鉄道 | 栗原電鉄 紀州鉄道 | 熊本電気鉄道 上田交通 | 日立電鉄 茨城交通 | 弘南鉄道 上毛電気鉄道 | 総武流山電鉄 熊本市 | 函館市 湘南モノレール | | 東武鉄道 横浜市 | | | | | | | | |
| | | | 別府鉄道 上みうりランド | 尾小屋鉄道 同和鉱業 | 加悦鉄道 水島臨海鉄道 十和田観光電鉄 | 岡山臨港鉄道 蒲原鉄道 新潟交通 | 北恵那鉄道 有田鉄道 津軽鉄道 | 三岐鉄道 仙台市 | 岳南鉄道 富士急行 | 富山地方鉄道 秩父鉄道 | 江ノ島鎌倉観光 国鉄 | 札幌市 南海電気鉄道 | | | | | | | |
| | | | 三菱石炭鉱業 鹿児島交通 | 大井川鐵道 | 野上電気鉄道 | 一畑電気鉄道 | 京福電気鉄道 | 京都市 鹿児島市 | | 山陽電気鉄道 | | 京成電鉄 東京都 | | | | | | | |
| 黒字事業者 | 事業者数 | 社・局 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 4 | 6 | 6 | 4 | 10 | 1 | | | | | | |
| | 占有率 | % | 10% | 10% | 0% | 10% | 20% | 40% | 60% | 60% | 40% | 100% | 100% | | | | | | |
| 事業者名 | | | 岩手開発鉄道 | 下津井電鉄 | 黒部峡谷鉄道 | | 水間鉄道 箱根登山鉄道 | 遠州鉄道 静岡鉄道 | 伊豆急行 伊予鉄道 | 能勢電気軌道 名古屋鉄道 | 高松平電気鉄道 伊豆箱根鉄道 | 筑豊電気鉄道 西武鉄道 | 大阪府都市開発 大阪市 | 阪神電気鉄道 京王帝都電鉄 京阪電気鉄道 | 日立運輸東京モノレール 北大阪急行電鉄 | 京浜急行電鉄 東京急行電鉄 | 小田急電鉄 阪急電鉄 | 京都高速交通整備 相模鉄道 | |

図 21 1975年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布

出典：1975年度私鉄統計年報より筆者作成

2. 1980年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係

図 22 は、私鉄統計年報を基に作成した、1980年度における輸送状況から見た鉄道事業採算状況の分布である。この図では図 20 同様、鉄道事業者を輸送密度が少ない方から 10 者ごとに区切り、灰色で鉄道事業が赤字の鉄道事業者数を、黒色で鉄道事業が黒字の事業者数を示している。それにより、それぞれのグループ内での赤字事業者・黒字事業者の比率を判読できるようにしている。また、図下部には事業者名を上から輸送密度が少ない順に表示することにより、グループ内における各事業者の順位位置も把握できるようにしたものである。

この図を見ると、全体として、赤字事業者が多いがどの区分においても黒字事業者が存在していることが読み取れる。

鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は 54 者であり、赤字額の総計は 1,038,316 百万円である。鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は 48 者であり、黒字額の総計は 112,480 百万円である。差し引き、日本の鉄軌道事業者 102 者全体での鉄軌道営業損益は 925,837 百万円の赤字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立せず社会インフラとして公的支援を必要としていると言えよう。

JR 6 者(国鉄)を除いて考えた場合、鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は 53 者であり、赤字額の総計は 37,716 百万円である。同様に考えた場合、鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は 48 者であり、黒字額の総計は 112,780 百万円である。差し引き、国鉄)を除いて考えた場合、日本の鉄軌道事業者 101 者全体での鉄軌道営業損益は 74,764 百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

図の左側下部に黒色で示される、4 区分(約 4,500 人未満)までの区間に存在する、輸送密度が低くても黒字を計上している特色のある事業者を分析する。13 者中 4 者(鹿島臨海鉄道・岩手開発鉄道・三菱石炭鉱業・水島臨海鉄道)は貨物輸送を主目的とした事業者で、当時はその合間を縫って人員輸送も兼ねた旅客列車が運行されていた。2 社(岳南鉄道・三岐鉄道)も貨物輸送の比率が高く、前者は紙製品、後者はセメントの大荷主が鉄道業に安定した収入をもたらし、経営安定に貢献していた。

図の右側上部に黒色で示される、6 区分(約 7,000 人以上)からの区間に存在する、輸送密度が高くても赤字を計上している特色のある事業者を分析する。20 者中 6 者は(函館市、熊本市、鹿児島市、伊予鉄道、阪堺電気軌道、西日本鉄道)は路面電車を経営している事業者であり、輸送効率の低さが鉄道事業の営業収支を圧迫する要因の一つとなっていた。一方でそれ以下の輸送密度でも路面電車を経営し黒字を計上する事業者が 2 者(岡山電気軌道・豊橋鉄道)あり、路面電車は需要・供給・コストの兼ね合いが難しいことが想定される。また、6 者(神戸新交通、神戸市、横浜市、札幌市、名古屋市、東京都)は、開業 10 年以内の路線を抱えており、減価償却費負担の重さが鉄道事業の営業収支を圧迫していた。

以上の要素を考慮していくと、1980年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係は、第 2 次、オイルショックの物価上昇局面下において、これまでの物価上昇に伴う諸コストの上昇を反映し、輸送密度約 7,000 人が損益分岐点であったといえよう。

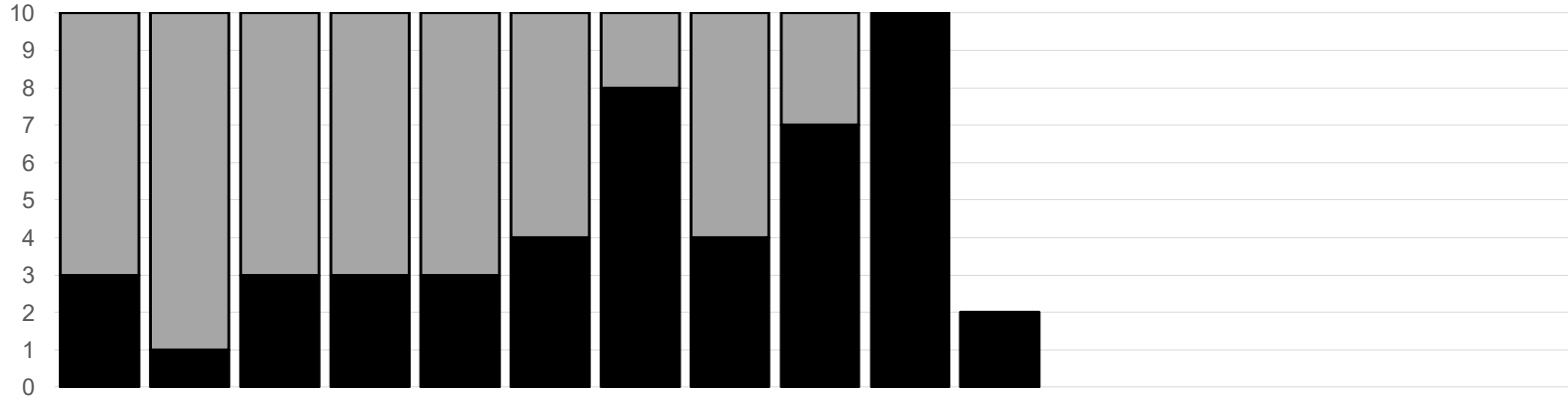


図 2 2 1980年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布

出典：1980年度私鉄統計年報より筆者作成

3. 1985年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係

図23は、私鉄統計年報を基に作成した、1985年度における輸送状況から見た鉄道事業採算状況の分布である。この図では図20同様、鉄道事業者を輸送密度が少ない方から10者ごとに区切り、灰色で鉄道事業が赤字の鉄道事業者数を、黒色で鉄道事業が黒字の事業者数を示している。それにより、それぞれのグループ内での赤字事業者・黒字事業者の比率を判読できるようにしている。また、図下部には事業者名を上から輸送密度が少ない順に表示することにより、グループ内における各事業者の順位位置も把握できるようにしたものである。

この図を見ると、全体として、輸送密度が低い事業者に赤字事業者が多く、輸送密度が高い事業者に黒字事業者が多いことが読み取れ、その境界は第5区分と第6区分の境界の約4,600人前後であると読み取れる。

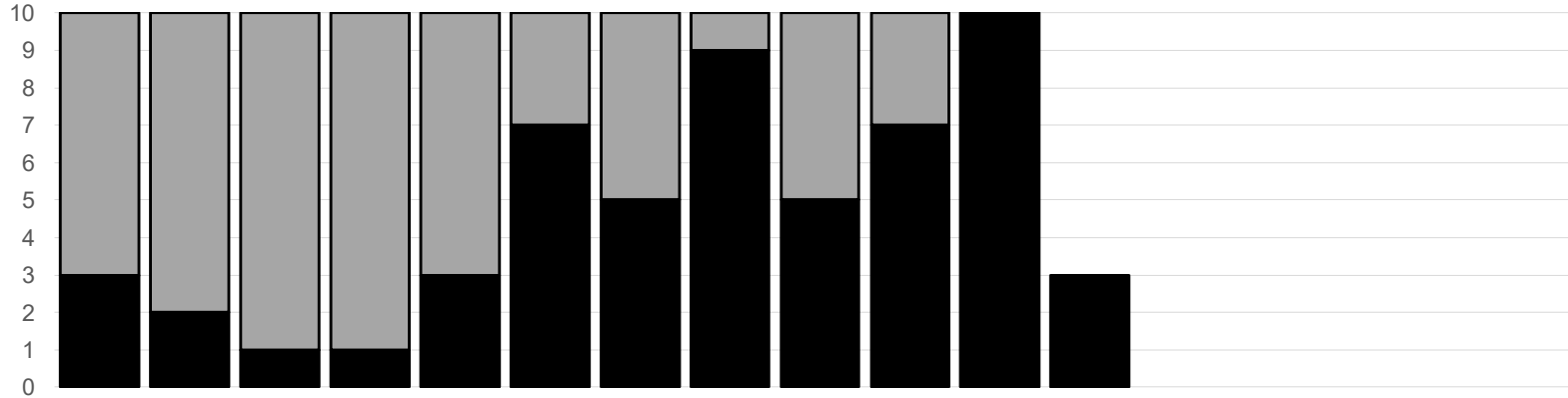
鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は57者であり、赤字額の総計は1,877,761百万円である。鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は56者であり、黒字額の総計は218,169百万円である。差し引き、日本の鉄軌道事業者113者全体での鉄軌道営業損益は1,659,592百万円の赤字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立せず社会インフラとして公的支援を必要としている状況と言えよう。

国鉄を除いて考えた場合、鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は56者であり、赤字額の総計は30,061百万円である。同様に考えた場合、鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は56者であり、黒字額の総計は218,169百万円である。差し引き、国鉄を除いて考えた場合、日本の鉄軌道事業者112者全体での鉄軌道営業損益は188,108百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

図の左側下部に黒色で示される、5区分（約4,600人未満）までの区間に存在する、輸送密度が低くても黒字を計上している特色のある事業者を分析する。10者中3者（岩手開発鉄道・三菱石炭鉱業・水島臨海鉄道）は貨物輸送を主目的とした事業者で、当時はその合間を縫って人員輸送も兼ねた旅客列車が運行されていた。2社（樽見鉄道・三岐鉄道）も貨物輸送の比率が高く、樽見鉄道はセメントの大荷主が鉄道業に安定した収入をもたらした経営安定に貢献するとともに、ラッシュ時には貨物用の機関車を中古客車による通学列車の牽引にあてるなど資産を効率的に活用した低コスト運営を行っていた。

図の右側上部に黒色で示される、第5区分（約4,600人未満）からの区間に存在する、輸送密度が高くても赤字を計上している特色のある事業者を分析する。17者中5者は（福井鉄道、函館市、鹿児島市、阪堺電気軌道）は路面電車を経営している事業者であり、輸送効率の低さが鉄道事業の営業収支を圧迫する要因の一つとなっていた。一方でそれらの事業者とほぼ同等の輸送密度でも路面電車を経営し黒字を計上する事業者が4者（岡山電気軌道・富山地方鉄道・豊橋鉄道・伊予鉄道）あり、路面電車は需要・供給・コストの兼ね合いが難しいことが改めて提起される。また、10者（埼玉新都市交通、北総開発鉄道、北九州高速鉄道、神戸新交通、横浜市、神戸市、京都市、福岡市、名古屋市、札幌市）は、開業10年以内の路線を抱えており、減価償却費負担の重さが鉄道事業の営業収支を圧迫していた。

以上の要素を考慮していくと、1985年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係は、新規事業者の減価償却費負担の重さの要因をのぞいて考えると、これまでの物価上昇に伴う諸コストの上昇が安定化してきたことを反映し、輸送密度約4,500人が損益分岐点であったといえよう。



| 区分 | 1985 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|-------|-------|----------------|---|---|---|--|--|--|---|--|--------------------------------|---------------|---------|------|----|----|----|----|
| From | 位 | 1 | 11 | 21 | 31 | 41 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | 111 | | | | | |
| To | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 113 | | | | | |
| 輸送密度 | 人/日キ口 | From 82 | 667 | 1,352 | 1,851 | 2,664 | 4,650 | 7,113 | 10,615 | 26,222 | 68,251 | 108,107 | 211,227 | | | | | |
| | | To 552 | 1,181 | 1,783 | 2,490 | 4,528 | 7,076 | 10,107 | 26,218 | 66,911 | 107,894 | 209,499 | 270,176 | | | | | |
| 事業者数 | 社 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 3 | | | | | |
| 赤字事業者 | 社・局 | 7 | 8 | 9 | 9 | 7 | 3 | 5 | 1 | 5 | 3 | 0 | 0 | | | | | |
| 占有率 | % | 70% | 80% | 90% | 90% | 70% | 30% | 50% | 10% | 50% | 30% | 0% | 0% | | | | | |
| 事業者名 | | 南部縦貫鉄道 神岡鉄道 | 北条鉄道 有田鉄道 三木鉄道 山万 同和鉱業 栗原電鉄 下津井電鉄 紀州鉄道 | 野上電気鉄道 大井川鐵道 明知鉄道 三木鉄道 下北交通 熊本電気鉄道 筑波鉄道 鹿島鉄道 由利高原鉄道 | 住宅・都市整備公団 鹿島臨海鉄道 十和田観光電鉄 上田交通 加越能鉄道 一畑電気鉄道 小湊鉄道 茨城交通 土佐電気鉄道 | 松本電気鉄道 京福電気鉄道 弘南鉄道 富士急行 上毛電気鉄道 関東鉄道 | 熊本市 福井鉄道 鹿児島市 埼玉新都市交通 函館市 秩父鉄道 北総開発鉄道 | 鹿兒島市 北九州高速鉄道 | 神戸新交通 国鉄 函館市 横浜市 神戸市 京都市 | 福岡市 札幌市 名古屋市 神戸市 京都市 | | | | | | | | |
| 黒字事業者 | 事業者数 | 社・局 | 3 | 2 | 1 | 1 | 3 | 7 | 5 | 9 | 5 | 7 | 10 | 3 | | | | |
| | 占有率 | % | 30% | 20% | 10% | 10% | 30% | 70% | 50% | 90% | 50% | 70% | 100% | 100% | | | | |
| 事業者名 | | 岩手開発鉄道 | 樽見鉄道 加悦鉄道 | 島原鉄道 | 山陽電気鉄道 日立電鉄 三岐鉄道 岡山電気軌道 富山地方鉄道 豊橋鉄道 三菱石炭鉱業 | 上信電鉄 長野電鉄 三岐鉄道 岡山電気軌道 富山地方鉄道 豊橋鉄道 三菱石炭鉱業 | 伊予鉄道 湘南モノレール 長崎電気軌道 神戸電気鉄道 西日本鉄道 山陽電気鉄道 南海電気鉄道 京浜急行電鉄 伊豆箱根鉄道 静岡鉄道 近畿日本鉄道 能勢電鉄 | 伊豆急行 湘南モノレール 長崎電気軌道 神戸電気鉄道 西日本鉄道 山陽電気鉄道 南海電気鉄道 京浜急行電鉄 伊豆箱根鉄道 静岡鉄道 近畿日本鉄道 能勢電鉄 | 新京成電鉄 東武鉄道 東武鉄道 大阪モノレール 西武鉄道 阪神電気鉄道 京阪電気鉄道 京浜急行電鉄 大阪府都市開発 京王帝都電鉄 | 東京都 相模鉄道 大阪市 西武鉄道 阪神電気鉄道 京阪電気鉄道 京浜急行電鉄 京王帝都電鉄 | 相模鉄道 小田急電鉄 相模鉄道 小田急電鉄 | 相模鉄道 小田急電鉄 | | | | | | |

図 23 1985年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布

出典：1985年度私鉄統計年報より筆者作成

4. 1990年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係

図 24 は、鉄道統計年報を基に作成した、1990年度における輸送状況から見た鉄道事業採算状況の分布である。この図では図 20 同様、鉄道事業者を輸送密度が少ない方から 10 者ごとに区切り、灰色で鉄道事業が赤字の鉄道事業者数を、黒色で鉄道事業が黒字の事業者数を示している。それにより、それぞれのグループ内での赤字事業者・黒字事業者の比率を判読できるようにしている。また、図下部には事業者名を上から輸送密度が少ない順に表示することにより、グループ内における各事業者の順位位置も把握できるようにしたものである。

この図を見ると、全体として、黒字事業者は輸送密度は高くなればなるほど割合が多くなるように読み取れる。

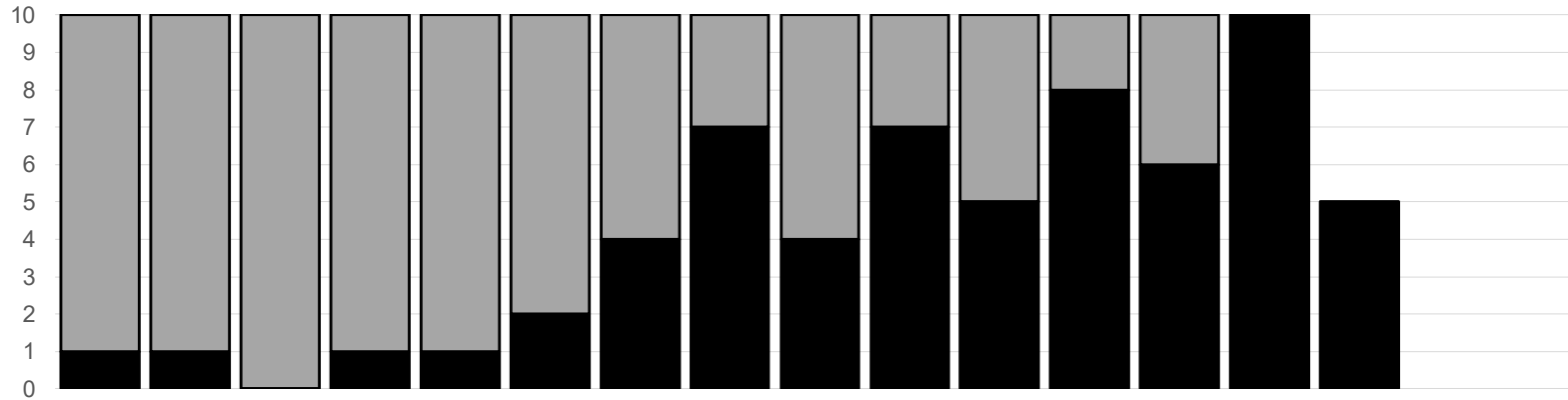
鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は 83 者であり、赤字額の総計は 113,444 百万円である。鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は 62 者であり、黒字額の総計は 760,900 百万円である。差し引き、日本の鉄軌道事業者 145 者全体での鉄軌道営業損益は 647,456 百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模で見ると事業として成立していると言えよう。

国鉄を除いて考えた場合、鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は 80 者であり、赤字額の総計は 37,132 百万円である。同様に考えた場合、鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は 59 者であり、黒字額の総計は 225,264 百万円である。差し引き、JR 6 者を除いて考えた場合、日本の鉄軌道事業者 139 者全体での鉄軌道営業損益は 188,133 百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模で見ると事業として成立していると言えよう。

図の左側下部に黒色で示される、第 7 区分（約 4,100 人未満）までの区間に存在する、輸送密度が低くても黒字を計上している特色のある事業者を分析する。10 者中 1 者（岩手開発鉄道）は貨物輸送を主目的とした事業者で、人員輸送も兼ねた旅客列車は従であるあった。2 社（三岐鉄道・水島臨海鉄道）も貨物輸送の比率が高く、貨物と旅客の両輪で鉄道事業を維持していた。

図の右側上部に黒色で示される、第 8 区分（約 4,100 人以上）からの区間に存在する、輸送密度が高くても赤字を計上している特色のある事業者を分析する。23 者中 3 者は（函館市、熊本市、阪堺電気軌道）は路面電車を経営している事業者であり、輸送効率の低さが鉄道事業の営業収支を圧迫する要因の一つとなっていた。また、14 者（桃花台新交通、千葉都市モノレール、大阪高速鉄道、横浜新都市交通、北九州高速鉄道、北総開発鉄道、北神急行電鉄、神戸新交通、仙台市、札幌市、横浜市、京都市、名古屋市、福岡市）は、開業 10 年以内の路線を抱えており、減価償却費負担の重さが鉄道事業の営業収支を圧迫していた。さらに、3 社は「3 島会社」と呼ばれた、本州外の JR 各社（JR 北海道・JR 四国・JR 九州）であり鉄道事業の赤字を経営安定基金の運用と関連事業の収益でカバーするものとされていた。

以上の要素を考慮していくと、1990年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係は、新規事業者の減価償却費負担の重さの要因をのぞいて考えると、輸送密度約 4,000 人が損益分岐点であったといえよう。この期間はバブル景気の真ただ中であり、JR 本州 3 社などでは好景気を背景に収益が、黒字に転じた事業者も存在している。



| 区分 | 1990 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | | | |
|-------|-------|------------|----------|---------|----------|----------|-------|--------|--------|-----------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|---------|------|
| From | 位 | 1 | 11 | 21 | 31 | 41 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | 111 | 121 | 131 | 141 | | | | | |
| To | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 145 | | | | | |
| 輸送密度 | 人/日キ口 | From 38 | 519 | 971 | 1,249 | 1,488 | 1,887 | 3,158 | 4,162 | 6,178 | 8,279 | 15,227 | 28,213 | 70,477 | 110,472 | 212,935 | | | | | |
| | | To 515 | 942 | 1,195 | 1,467 | 1,880 | 3,083 | 4,058 | 5,748 | 7,782 | 14,775 | 21,301 | 69,128 | 108,195 | 206,558 | 283,083 | | | | | |
| 事業者数 | 社 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 5 | | | | | |
| 赤字事業者 | 社・局 | 9 | 9 | 10 | 9 | 9 | 8 | 6 | 3 | 6 | 3 | 5 | 2 | 4 | 0 | 0 | | | | | |
| 占有率 | % | 90% | 90% | 100% | 90% | 90% | 80% | 60% | 30% | 60% | 30% | 50% | 20% | 40% | 0% | 0% | | | | | |
| 事業者名 | | | 三木鉄道 | 錦川鉄道 | 蒲原鉄道 | 銚子電気鉄道 | 野岩鉄道 | 鹿島臨海鉄道 | | | 阪堺電気軌道 | 横浜新都市交通 | | | | | | | | | |
| | | 南部縦貫鉄道 | 紀州鉄道 | 新潟交通 | 会津鉄道 | 熊本電気鉄道 | 甘木鉄道 | | 函館市 | 叡山電鉄 | 大阪高速鉄道 | 北九州高速鉄道 | | | 横浜市 | | | | | | |
| | | 神岡鉄道 | 南阿蘇鉄道 | 若桜鉄道 | いすみ鉄道 | 平成筑豊鉄道 | 阿武隈急行 | | | | JR九州 | 北総開発鉄道 | | | 京都市 | | | | | | |
| | | 小坂製錬 | 北条鉄道 | 野上電気鉄道 | 山形鉄道 | 土佐くろしお鉄道 | 上田交通 | 京福電気鉄道 | | JR四国 | | | | | | | | | | | |
| | | 有田鉄道 | 高千穂鉄道 | 鹿島鉄道 | 津軽鉄道 | 一畑電気鉄道 | くま川鉄道 | | | 千原都市モノレール | | | | | | | | | | | |
| | | 栗原電鉄 | 長良川鉄道 | 樽見鉄道 | 信楽高原鉄道 | 加越能鉄道 | | 福井鉄道 | JR北海道 | | | | | 仙台市 | | | | | | | |
| | | 同和鉱業 | 山万 | 明知鉄道 | 大井川鐵道 | | 小湊鉄道 | 土佐電気鉄道 | 桃花台新交通 | | 熊本市 | | | | | | | | | | |
| | | 北海道ちほく高原鉄道 | 由利高原鉄道 | 天電浜名湖鉄道 | 真岡鐵道 | 岳南鉄道 | | 上毛電気鉄道 | | 秩父鉄道 | | | | | 名古屋市 | | | | | | |
| | | 下北交通 | わたらせ渓谷鐵道 | 松浦鉄道 | | 伊勢鐵道 | 北陸鉄道 | | | 高松琴平電気鉄道 | | | | | 札幌市 | 福岡市 | | | | | |
| | | 秋田内陸縦貫鉄道 | | のと鐵道 | 北近畿タンゴ鐵道 | 十和田観光電鉄 | 日立電鉄 | 富士急行 | | | | | 北神急行電鉄 | 神戸新交通 | | | | | | | |
| 黒字事業者 | 事業者数 | 社・局 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 4 | 7 | 4 | 7 | 5 | 8 | 6 | 10 | 5 | | | | |
| | 占有率 | % | 10% | 10% | 0% | 10% | 10% | 20% | 40% | 70% | 40% | 70% | 50% | 80% | 60% | 100% | 100% | | | | |
| 事業者名 | | 岩手開発鉄道 | | | | | | | | 愛知環状鉄道 | 豊橋鉄道 | | JR西日本 | JR東海 | 東京モノレール | 京王電鉄 | | | | | |
| | | | | | | | | | | 弘南鉄道 | | | 神戸電鉄 | | 京成電鉄 | 相模鉄道 | | | | | |
| | | | | | | | | | | 三岐鉄道 | 長野電鉄 | 福島交通 | | | 能勢電鉄 | 東京都 | 東京急行電鉄 | | | | |
| | | | | | | | | | | | 岡山電気軌道 | | 遠州鉄道 | 伊豆箱根鉄道 | 名古屋鉄道 | 南海電気鉄道 | 北大阪急行電鉄 | 小田急電鉄 | | | |
| | | | | | | | | | | | 水島臨海鉄道 | 上信電鉄 | | 総武両山電鉄 | 長崎電気軌道 | 山陽電気鉄道 | 東武鉄道 | 阪神電気鉄道 | ※都営地下鉄有楽町線 | | |
| | | | | | | | | | | | 茨城交通 | | 伊予鉄道 | 筑豊電気鉄道 | 江ノ島電鉄 | | 新京成電鉄 | 大阪市 | | | |
| | | | | | | | | | | | 近江鉄道 | | | 箱根登山鉄道 | 広島電鉄 | 西日本鉄道 | 神戸市 | 西武鉄道 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | 松本電気鉄道 | 関東鉄道 | | JR東日本 | 京阪電気鉄道 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 富山地方鉄道 | 黒部峡谷鉄道 | | 埼玉新都市交通 | 京浜急行電鉄 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | 島原鉄道 | 水間鉄道 | 鹿児島市 | 湘南モノレール | 近畿日本鉄道 | 大阪府都市開発 | 阪急電鉄 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 三陸鉄道 | | | | | | |

図 2 4 1990年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布

出典：1990年度鉄道統計年報より筆者作成

5. 1995年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係

図25は、鉄道統計年報を基に作成した、1995年度における輸送状況から見た鉄道事業採算状況の分布である。この図では図20同様、鉄道事業者を輸送密度が少ない方から10者ごとに区切り、灰色で鉄道事業が赤字の鉄道事業者数を、黒色で鉄道事業が黒字の事業者数を示している。それにより、それぞれのグループ内での赤字事業者・黒字事業者の比率を判読できるようにしている。また、図下部には事業者名を上から輸送密度が少ない順に表示することにより、グループ内における各事業者の順位位置も把握できるようにしたものである。

この図を見ると、全体として黒色で示される黒字事業者は輸送密度が高くなればなるほど占率が徐々に高くなっていくといえ、特に第7区分と第8区分の間の輸送密度約3,500人を境界に黒字事業者と赤字事業者の旋律が変化していることが読み取れる。

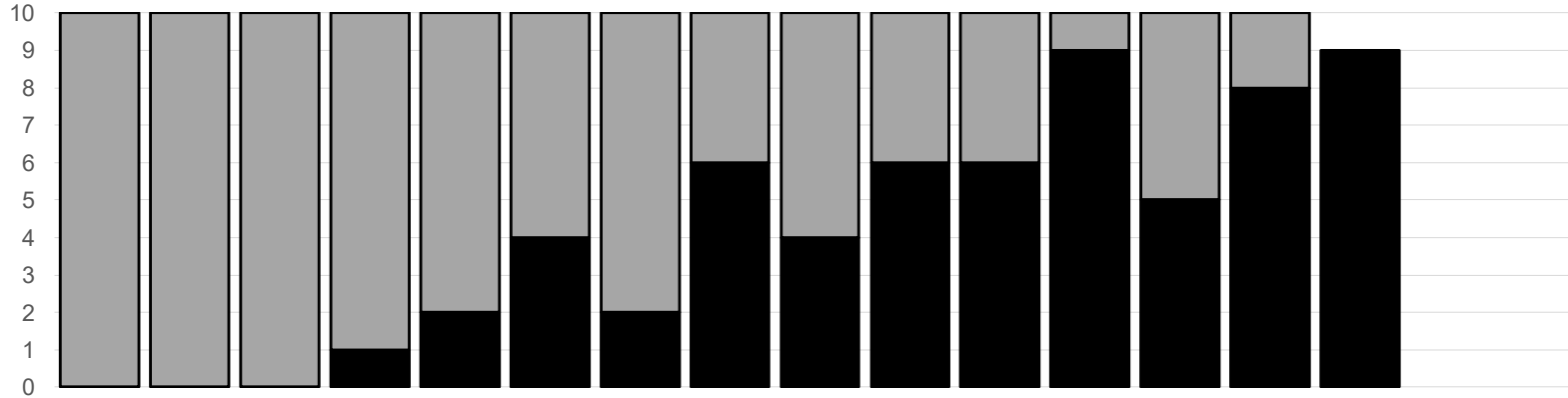
鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は87者であり、赤字額の総計は106,264百万円である。鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は62者であり、黒字額の総計は1,169,389百万円である。差し引き、日本の鉄軌道事業者149者全体での鉄軌道営業損益は1,063,124百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模で見ると事業として成立していると言える。

JR6者を除いて考えた場合、鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は84者であり、赤字額の総計は38,578百万円である。同様に考えた場合、鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は59者であり、黒字額の総計は285,600百万円である。差し引き、JR6者を除いて考えた場合、日本の鉄軌道事業者143者全体での鉄軌道営業損益は247,022百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模で見ると事業として成立していると言える。

図の左側下部に黒色で示される、第7区分（約3,500人未満）までの区間に存在する、輸送密度が低くても黒字を計上している特色のある事業者を分析する。智頭急行は陰陽連絡を担う特急列車の利用割合が高く、客単価の高さと車両利用料収入が黒字化の要因となっている。嵯峨野観光鉄道は観光に特化した鉄道会社で、客単価の高さと需要に合わせた列車設定が黒字化の要因となっている。北陸鉄道・弘南鉄道の2社はこの時期に中古車両の導入と併せたよる合理化が行われたことが、黒字化に寄与している。

図の右側上部に黒色で示される、第8区分（約3,500人以上）からの区間に存在する、輸送密度が高くても赤字を計上している特色のある事業者を分析する。23者中3者は（函館阪堺電気軌道、熊本市）は路面電車を経営している事業者である。また、14者（千葉急行電鉄、大阪高速鉄道、千葉都市モノレール、東京臨海新交通、北九州高速鉄道、広島高速交通、東京臨海高速鉄道、仙台市、札幌市、横浜市、京都市、名古屋市、大阪府都市開発、東京都）は、開業15年以内の路線や区間を抱えており、減価償却費負担の重さが鉄道事業の営業収支を圧迫していた。さらに、3社は「3島会社」であり、特定地方交通線を切り離していたものの、輸送密度の低い区間の長さが経営を圧迫していた。

以上の要素を考慮していくと、1995年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係は、新規事業者の減価償却費負担の重さの要因をのぞいて考えると、輸送密度約4,000人が損益分岐点であったといえよう。



| 区分 | 1995 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|-------|-------|------------|-------|----------|----------|----------|--------|--------|----------|-----------|----------|---------|--------|---------|---------|---------|----------|--------|
| From | 位 | 1 | 11 | 21 | 31 | 41 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | 111 | 121 | 131 | 141 | | |
| To | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 149 | | |
| 輸送密度 | 人/日キロ | From 39 | 509 | 946 | 1,188 | 1,570 | 2,045 | 2,876 | 3,924 | 6,255 | 7,884 | 15,509 | 20,976 | 46,833 | 86,651 | 145,463 | | |
| | | To 478 | 898 | 1,157 | 1,552 | 2,013 | 2,840 | 3,422 | 6,199 | 7,720 | 15,367 | 20,753 | 46,229 | 84,898 | 145,151 | 265,960 | | |
| 事業者数 | 社 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 9 | | |
| 赤字事業者 | 社・局 | 10 | 10 | 10 | 9 | 8 | 6 | 8 | 4 | 6 | 4 | 4 | 1 | 5 | 2 | 0 | | |
| | 占有率 | % | 100% | 100% | 100% | 90% | 80% | 60% | 80% | 40% | 60% | 40% | 40% | 10% | 50% | 20% | 0% | |
| 事業者名 | | 南部縦貫鉄道 | 三木鉄道 | わたらせ渓谷鐵道 | 山形鉄道 | 真岡鐵道 | 日立電鉄 | 函館市 | 熊本市 | 東京臨海新交通 | | | | | | | | |
| | | 有田鉄道 | 北条鉄道 | 明知鉄道 | 会津鉄道 | 土佐くろしお鉄道 | 桃花台新交通 | 上信電鉄 | | | | | | | 仙台市 | | | |
| | | 神岡鉄道 | 三陸鉄道 | 鹿島鉄道 | 大井川鐵道 | 加越能鐵道 | 上田交通 | 伊勢鐵道 | 水島臨海鐵道 | 秩父鐵道 | | | | | 大阪府都市開発 | | | |
| | | 阿佐海岸鉄道 | 高千穂鉄道 | いすみ鉄道 | のと鉄道 | 一畑電氣鐵道 | 福井鐵道 | | | | | | 山陽電氣鐵道 | | 札幌市 | | | |
| | | くりはら田園鐵道 | 南阿蘇鐵道 | 由利高原鐵道 | 熊本電氣鐵道 | 阿武隈急行 | | JR四国 | JR九州 | | | | | | | | | |
| | | 下北交通 | 錦川鐵道 | 天電浜名湖鐵道 | 信濃高原鐵道 | 十和田観光電鉄 | 富山地方鐵道 | 千葉急行電鉄 | | | | 北九州高速鐵道 | | | 横浜市 | | | |
| | | 紀州鐵道 | 長良川鐵道 | 島原鐵道 | 銚子電氣鐵道 | 茨城交通 | 小湊鐵道 | 京福電氣鐵道 | 高松琴平電氣鐵道 | 大阪高速鐵道 | | | | 京都市 | | | | |
| | | 北海道ちほく高原鐵道 | 新潟交通 | 樽見鐵道 | 岳南鐵道 | 近江鐵道 | 鹿島臨海鐵道 | JR北海道 | 阪堺電氣軌道 | | 広島高速交通 | | | | | | | 東京都 |
| | | 東海交通事業 | 若桜鐵道 | 津輕鐵道 | 北近畿タンゴ鐵道 | くま川鐵道 | 黒部峡谷鐵道 | 土佐電氣鐵道 | 叡山電鉄 | 千原都市モノレール | 東京臨海高速鐵道 | | | | | | | |
| | | 秋田内陸縦貫鐵道 | 山万 | 蒲原鐵道 | 野岩鐵道 | | 上毛電氣鐵道 | | | | | | | | 名古屋市 | | | |
| 黒字事業者 | 事業者数 | 社・局 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 | 2 | 6 | 4 | 6 | 6 | 9 | 5 | 8 | 9 | |
| | 占有率 | % | 0% | 0% | 0% | 10% | 20% | 40% | 20% | 60% | 40% | 60% | 60% | 90% | 50% | 80% | 100% | |
| 事業者名 | | | | | | 平城筑豊鐵道 | | | 富士急行 | | | | | 神戸新交通 | JR東日本 | 新京成電鉄 | 西武鐵道 | |
| | | | | | | | | 弘南鐵道 | | 関東鐵道 | 伊豆急行 | 湘南モノレール | | 神戸電鉄 | JR東日本 | 新成電鉄 | 福岡市 | 京阪電氣鐵道 |
| | | | | | | | | | | | 筑豊電氣鐵道 | 埼玉新都市交通 | JR西日本 | JR東海 | | | 阪急電鉄 | |
| | | | | | | 松浦鐵道 | | 甘木鐵道 | | 岡山電氣軌道 | 福島交通 | 総武流山電鉄 | 長崎電氣軌道 | | | 京成電鉄 | 京浜急行電鉄 | |
| | | | | | | | | | | | | | 静岡鐵道 | 北総開発鐵道 | 近畿日本鐵道 | 神戸市 | 京王電鉄 | |
| | | | | | | | | | | | | | 北神急行電鉄 | 東京モノレール | 東京急行電鉄 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | 阪神電氣鐵道 | 相模鐵道 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | 名古屋鐵道 | 南海電氣鐵道 | 小田急電鉄 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | 能勢電鉄 | 東武鐵道 | 北大阪急行電鉄 | 相模原線交通機関 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 智頭急行 | 北陸鐵道 | | 水間鐵道 | | 伊予鐵道 | 鹿兒島市 | 江ノ島電鉄 | 横浜新都市交通 | 西日本鐵道 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 大阪市 |

図 25 1995年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布

出典：1995年度鉄道統計年報より筆者作成

6. 2000年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係

図26は、鉄道統計年報を基に作成した、2000年度における輸送状況から見た鉄道事業採算状況の分布である。この図では図20同様、鉄道事業者を輸送密度が少ない方から10者ごとに区切り、灰色で鉄道事業が赤字の鉄道事業者数を、黒色で鉄道事業が黒字の事業者数を示している。それにより、それぞれのグループ内での赤字事業者・黒字事業者の比率を判読できるようにしている。また、図下部には事業者名を上から輸送密度が少ない順に表示することにより、グループ内における各事業者の順位位置も把握できるようにしたものである。

この図を見ると、第6区分と第7区分の境界である輸送密度約2,500人/日キロを境に、黒字事業者が一定割合で出現しその占率が徐々に増加していくように読み取れる。

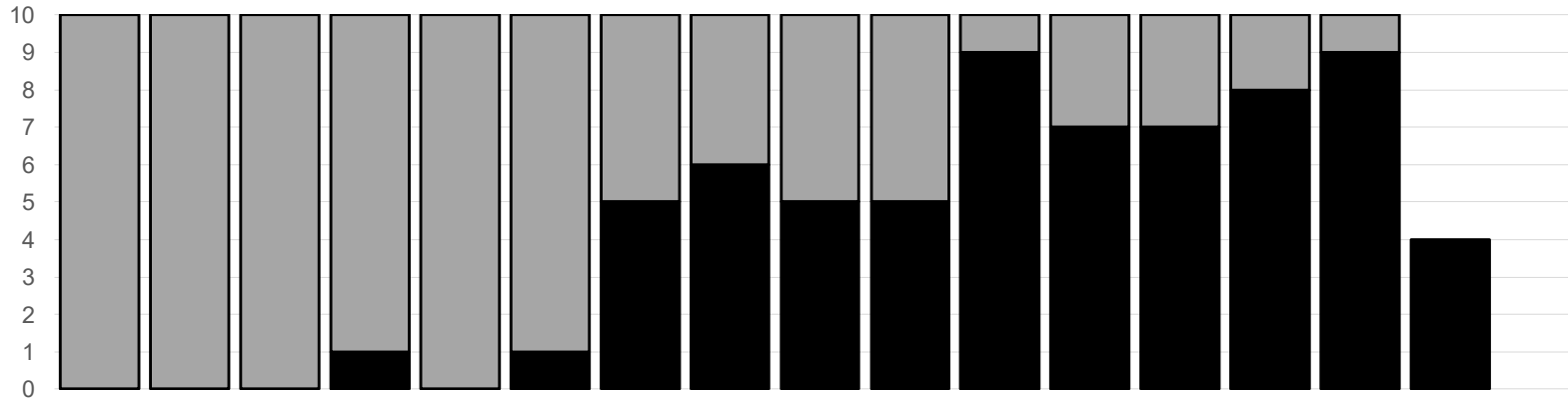
鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は87者であり、赤字額の総計は100,864百万円である。鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は67者であり、黒字額の総計は1,223,728百万円である。差し引き、日本の鉄軌道事業者154者全体での鉄軌道営業損益は1,122,864百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

JR6者を除いて考えた場合、鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は84者であり、赤字額の総計は47,250百万円である。同様に考えた場合、鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は64者であり、黒字額の総計は314,922百万円である。差し引き、JR6者(国鉄)を除いて考えた場合、日本の鉄軌道事業者148者全体での鉄軌道営業損益は267,671百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

図の左側下部に黒色で示される、第7区分(約3,300人未満)までの区間に存在する、輸送密度が低くても黒字を計上している特色のある事業者を分析する。第7区分の智頭急行は特急列車の通過利用が黒字要因だが、同様に第7区分の伊勢鉄道も名古屋と伊勢・南紀を結ぶバイパス戦としての通過利用が黒字要因となっている。嵯峨野観光鉄道の観光特化は前述したように黒字化の要因となっている。

図の右側上部に黒色で示される、第7区分(約2,500人以上)からの区間に存在する、輸送密度が高くても赤字を計上している特色のある事業者を分析する。29者中5者は(名古屋ガイドウェイバス、阪堺電気軌道、函館市、筑豊電気軌道、熊本市)は路面電車またはそれに準ずる規格の車両を運営している事業者である。また、13者(名古屋ガイドウェイバス、千葉都市モノレール、広島高速交通、東京臨海高速鉄道、大阪港トランスポートシステム、多摩都市モノレール、埼玉高速鉄道、京都市、札幌市、名古屋市、横浜市、東京都)は、開業15年以内の路線や区間を抱えており、減価償却費負担の重さが鉄道事業の営業収支を圧迫していた。1997年に転換開業した、しなの鉄道も、開業費用の償却期間で経営を圧迫されていたといえよう。さらに、3社は「3島会社」であり、輸送密度の低い区間の長さが経営を圧迫していた。

以上の要素を考慮していくと、2000年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係は、新規事業者の減価償却費負担の重さの要因をのぞいて考えると、輸送密度約3,500人が損益分岐点であったといえよう。



| 区分 | 2000 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | |
|-------|-------|------------|--------|----------|----------|----------|--------|--------|----------|-----------|----------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| From | 位 | 1 | 11 | 21 | 31 | 41 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | 111 | 121 | 131 | 141 | 151 | 151 | |
| To | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 | 154 | 154 | |
| 輸送密度 | 人/日キロ | From 43 | 454 | 809 | 1,009 | 1,311 | 1,755 | 2,528 | 3,519 | 5,298 | 7,899 | 14,223 | 23,171 | 36,555 | 67,628 | 105,458 | 223,286 | | |
| | | To 441 | 794 | 994 | 1,251 | 1,691 | 2,418 | 3,316 | 5,292 | 7,598 | 13,584 | 22,535 | 33,893 | 67,422 | 97,039 | 206,754 | 248,519 | | |
| 事業者数 | 社 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 4 | |
| 赤字事業者 | 社・局 | 10 | 10 | 10 | 9 | 10 | 9 | 5 | 4 | 5 | 5 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | |
| 占有率 | % | 100% | 100% | 100% | 90% | 100% | 90% | 50% | 40% | 50% | 50% | 10% | 30% | 30% | 20% | 10% | 0% | | |
| 事業者名 | | 有田鉄道 | 東海交通事業 | 明知鉄道 | 大井川鐵道 | 土佐くろしお鉄道 | 上田交通 | 鹿島臨海鐵道 | 阪堺電氣軌道 | 東京臨海高速鐵道 | 筑豊電氣鐵道 | | | | | | | | |
| | | 神岡鐵道 | 三陸鐵道 | 津輕鐵道 | 天電浜名湖鐵道 | 真岡鐵道 | 甘木鐵道 | 長野電鉄 | JR四国 | しなの鐵道 | 函館市 | 熊本市 | | | | | | 東京都 | |
| | | スカイレールサービス | 高千穂鐵道 | わたらせ渓谷鐵道 | 会津鐵道 | 一畑電氣鐵道 | 京福電氣鐵道 | 名鉄日野線 | JR九州 | 黒部峡谷鐵道 | 大塚線トランスポートシステム | 埼玉高速鐵道 | 名古屋市 | | | | | | |
| | | 阿佐海岸鐵道 | 北条鐵道 | 樽見鐵道 | 野岩鐵道 | 信楽高原鐵道 | 日立電鉄 | 三岐鐵道 | 高松琴平電氣鐵道 | 多摩都市モノレール | 京都市 | 札幌市 | 横浜市 | | | | | | |
| | | くりはら田園鐵道 | 南阿蘇鐵道 | 若桜鐵道 | 銚子電氣鐵道 | 茨城交通 | 阿武隈急行 | JR北海道 | JR九州 | | | | | | | | | | |
| | | 北海道ちほく高原鐵道 | 鹿島鐵道 | のと鐵道 | 岳南鐵道 | 島原鐵道 | 近江鐵道 | 松本電氣鐵道 | | | | | | | | | | | |
| | | 下北交通 | 長良川鐵道 | 山形鐵道 | 北近畿タンゴ鐵道 | くま川鐵道 | 福井鐵道 | 土佐電氣鐵道 | | | | | | | | | | | |
| | | 三木鐵道 | 由利高原鐵道 | 井原鐵道 | 加越能鐵道 | 桃花台新交通 | 北陸鐵道 | 上信電鉄 | 秩父鐵道 | 千原都市モノレール | | | | | | | | | |
| | | 秋田内陸縦貫鐵道 | いすみ鐵道 | 山万 | 平成筑豊鐵道 | 熊本電氣鐵道 | 上毛電氣鐵道 | | | | | | | | | | | | |
| 黒字事業者 | 事業者数 | 社・局 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 5 | 6 | 5 | 5 | 9 | 7 | 7 | 8 | 9 | 4 | |
| | 占有率 | % | 0% | 0% | 0% | 10% | 0% | 10% | 50% | 60% | 50% | 50% | 90% | 70% | 70% | 80% | 90% | 100% | |
| 事業者名 | | | | | | | | | 富士急行 | 伊豆急行 | 伊豆箱根鐵道 | 北総開発鐵道 | ゆりかもめ | 神戸市 | 京王電鉄 | | | | |
| | | | | | | | | | 弘南鐵道 | 関東鐵道 | 湘南モノレール | 神戶電鉄 | 西日本鐵道 | 南海電氣鐵道 | 阪神電氣鐵道 | 小田急電鉄 | | | |
| | | | | | | | | | 小湊鐵道 | 岡山電氣軌道 | 静岡鐵道 | 神戸新交通 | JR東日本 | 新京成電鉄 | 東京急行電鉄 | | | | |
| | | | | | | | | | | | 長崎電氣軌道 | 北神急行電鉄 | 仙台市 | 東武鐵道 | 大阪市 | 帝京高速交通 | | | |
| | | | | | | | | | | | 総武流山電鉄 | 広島電鉄 | 埼玉新都市交通 | 福岡市 | 西武鐵道 | | | | |
| | | | | | | | | | | | 嵯峨野觀光鐵道 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | 伊勢鐵道 | 伊予鐵道 | 叡山電鉄 | 箱根登山鐵道 | 北九州高速鐵道 | JR西日本 | 京阪電氣鐵道 | | |
| | | | | | | | | | | | 愛知環状鐵道 | 豊橋鐵道 | 遠州鐵道 | 横浜新都市交通 | 名古屋鐵道 | 近畿日本鐵道 | 京成電鉄 | 阪急電鉄 | |
| | | | | | | | | | | | | 北越急行 | 大阪高速鐵道 | 山陽電氣鐵道 | 東葉高速鐵道 | 大阪府都市開発 | 京浜急行電鉄 | | |
| | | | | | | | | | | | | 水島臨海鐵道 | 福島交通 | 鹿児島市 | 江ノ島電鉄 | 能勢電鉄 | JR東海 | 東京モノレール | 相模鐵道 |

図 26 2000年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布

出典：2000年度鉄道統計年報より筆者作成

7. 2005年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係

図 27 は、鉄道統計年報を基に作成した、2005年度における輸送状況から見た鉄道事業採算状況の分布である。この図では図 20 同様、鉄道事業者を輸送密度が少ない方から 10 者ごとに区切り、灰色で鉄道事業が赤字の鉄道事業者数を、黒色で鉄道事業が黒字の事業者数を示している。それにより、それぞれのグループ内での赤字事業者・黒字事業者の比率を判読できるようにしている。また、図下部には事業者名を上から輸送密度が少ない順に表示することにより、グループ内における各事業者の順位位置も把握できるようにしたものである。

この図を見ると、全体として、黒色で示される黒字事業者は輸送密度が高くなればなるほど占率が徐々に高くなっていくといえる。

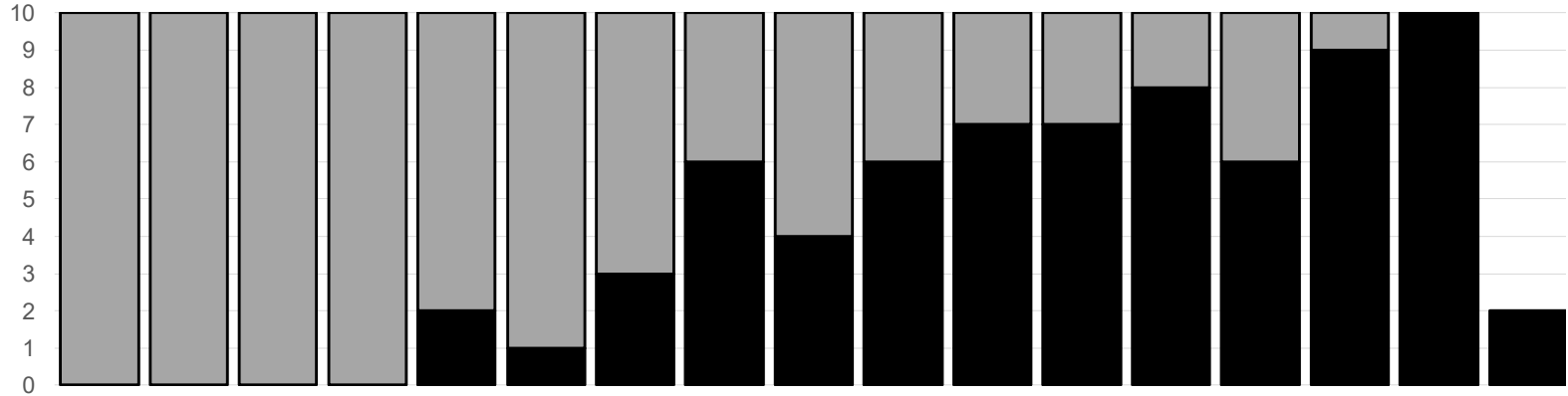
鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は 91 者であり、赤字額の総計は 78, 191 百万円である。鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は 88 者であり、黒字額の総計は 1, 226, 244 百万円である。差し引き、日本の鉄軌道事業者 162 者全体での鉄軌道営業損益は 1, 148, 052 百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

JR 6 者を除いて考えた場合、鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は 88 者であり、赤字額の総計は 30, 828 百万円である。同様に考えた場合、鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は 68 者であり、黒字額の総計は 431, 438 百万円である。差し引き、JR 6 者を除いて考えた場合、日本の鉄軌道事業者 156 者全体での鉄軌道営業損益は 400, 609 百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

図の左側下部に黒色で示される、第 8 区分（輸送密度約 4, 900 人未満）までの区間に存在する、輸送密度が低くても黒字を計上している特色のある事業者を分析する。第 7 区分の智頭急行の特急列車の通過利用、第 7 区分嵯峨野観光鉄道の観光特化は前述したように黒字化の要因となっている。

図の右側上部に黒色で示される、第 9 区分（輸送密度約 4, 900 人以上）からの区間に存在する、輸送密度が高くても赤字を計上している特色のある事業者を分析する。23 者中 7 者は（函館市、名古屋ガイドウェイバス、筑豊電気軌道、阪堺電気軌道、京福電気鉄道、熊本市、長崎電気軌道）は路面電車またはそれに準ずる規格の車両を運営している事業者である。また、14 者（名古屋ガイドウェイバス、名古屋臨海高速鉄道、千葉都市モノレール、沖縄都市モノレール、広島高速交通、舞浜リゾートライン、大阪港トランスポートシステム、愛知高速交通、埼玉高速鉄道、京都市、福岡市、首都圏新都市鉄道、東京臨海高速鉄道、神戸市）は、開業 15 年以内の路線や区間を抱えており、減価償却費負担の重さが鉄道事業の営業収支を圧迫していた。さらに、2 社は「3 島会社」であり、輸送密度の低い区間の長さが経営を圧迫していた。

以上の要素を考慮していくと、2005年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係は、新規事業者の減価償却費負担の重さの要因をのぞいて考えると、輸送密度約 3, 500 人が損益分岐点であったといえよう。



| 区分 | 2005 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|------|--|---|--|--|--|--|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---------|---------|---------|------|------|--------|-------|--------|-----|------|------|--------|-------|
| From | 位 | 1 | 11 | 21 | 31 | 41 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | 111 | 121 | 131 | 141 | 151 | 161 | | | | | | | | | | | | |
| To | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 | 160 | 162 | | | | | | | | | | | | |
| 輸送密度 | 人/日キロ | From | 56 | 480 | 692 | 947 | 1,153 | 1,560 | 2,193 | 3,340 | 4,893 | 7,131 | 11,197 | 16,574 | 28,985 | 54,792 | 74,264 | 111,012 | 246,847 | | | | | | | | | | | |
| | | To | 471 | 669 | 922 | 1,144 | 1,530 | 2,185 | 3,235 | 4,889 | 6,885 | 10,878 | 15,863 | 28,925 | 51,209 | 73,511 | 104,472 | 241,539 | 262,101 | | | | | | | | | | | |
| 事業者数 | 社 | | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 2 | | | | | | | | | | | |
| 赤字事業者 | 事業者数 | 社・局 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 9 | 7 | 4 | 6 | 4 | 3 | 3 | 2 | 4 | 1 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | |
| | 占有率 | % | 100% | 100% | 100% | 100% | 80% | 90% | 70% | 40% | 60% | 40% | 30% | 30% | 20% | 40% | 10% | 0% | 0% | | | | | | | | | | | |
| 事業者名 | | | 神岡鉄道 阿佐海岸鉄道 くらは田園鉄道 紀州鉄道 高千穂鉄道 北海道ちほく高専鉄道 三木鉄道 秋田内陸縦貫鉄道 東海交通事業 三陸鉄道 | 南阿蘇鉄道 錦川鉄道 津軽鉄道 長良川鉄道 スカイレールサービス 鹿島鉄道 いすみ鉄道 明知鉄道 由利高原鉄道 若桜鉄道 | 北条鉄道 北近畿タンゴ鉄道 山形鉄道 岳南鉄道 大井川鐵道 天電浜名湖鐵道 わたらせ渓谷鐵道 野岩鉄道 のと鉄道 肥前おれんじ鉄道 | 会津鉄道 十和田観光電鉄 山万 信楽高原鐵道 万葉線 銚子電気鉄道 真岡鐵道 松本電気鉄道 くま川鉄道 井原鉄道 島原鉄道 青い森鉄道 | 上田電鉄 甘木鉄道 えちぜん鉄道 万葉線 阿武隈急行 真岡鐵道 松本電気鉄道 上毛電気鉄道 北陸鉄道 一畑電気鉄道 鹿島臨海鐵道 | 弘南鉄道 福井鉄道 上信電鉄 三岐鉄道 長野電鉄 水島臨海鐵道 水戸臨海鐵道 上毛電気鉄道 北陸鉄道 鹿島臨海鐵道 | JR北海道 函館市 黒部峡谷鉄道 長野電鉄 総武流山電鉄 名寄道ガイドウェイバス 名古屋臨海高速鉄道 長崎電気軌道 筑豊電気鉄道 JR四国 京福電気鉄道 | 熊本市 千歳市モノレール 函館市 黒部峡谷鉄道 総武流山電鉄 名寄道ガイドウェイバス 名古屋臨海高速鉄道 長崎電気軌道 筑豊電気鉄道 JR九州 京福電気鉄道 | 愛知高速交通 京都市 福岡市 埼玉高速鉄道 神戶市 長崎電気軌道 東京臨海高速鉄道 北九州高速鉄道 能勢電鉄 仙台市 東武鉄道 大阪市 東京地下鉄 | 愛知高速交通 京都市 福岡市 埼玉高速鉄道 神戶市 長崎電気軌道 東京臨海高速鉄道 北九州高速鉄道 能勢電鉄 仙台市 東武鉄道 大阪市 東京地下鉄 | 愛知高速交通 京都市 福岡市 埼玉高速鉄道 神戶市 長崎電気軌道 東京臨海高速鉄道 北九州高速鉄道 能勢電鉄 仙台市 東武鉄道 大阪市 東京地下鉄 | 愛知高速交通 京都市 福岡市 埼玉高速鉄道 神戶市 長崎電気軌道 東京臨海高速鉄道 北九州高速鉄道 能勢電鉄 仙台市 東武鉄道 大阪市 東京地下鉄 | 愛知高速交通 京都市 福岡市 埼玉高速鉄道 神戶市 長崎電気軌道 東京臨海高速鉄道 北九州高速鉄道 能勢電鉄 仙台市 東武鉄道 大阪市 東京地下鉄 | 愛知高速交通 京都市 福岡市 埼玉高速鉄道 神戶市 長崎電気軌道 東京臨海高速鉄道 北九州高速鉄道 能勢電鉄 仙台市 東武鉄道 大阪市 東京地下鉄 | 伊豆急行 伊豆箱根鉄道 神戶電鉄 山陽電気鉄道 近畿日本鉄道 東京モノレール 京阪電気鉄道 西武鉄道 北総鉄道 南海電気鉄道 京成電鉄 阪急電鉄 大阪府都市開発 京浜急行電鉄 横浜高速鉄道 相模鉄道 JR東日本 東葉高速鉄道 横濱市 京王電鉄 JR東海 阪神電気鉄道 小田急電鉄 | | | | | | | | | | | | | |
| 黒字事業者 | 事業者数 | 社・局 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 | 6 | 4 | 6 | 7 | 7 | 8 | 6 | 9 | 10 | 2 | | | | | | | | | | | |
| | 占有率 | % | 0% | 0% | 0% | 0% | 20% | 10% | 30% | 60% | 40% | 60% | 70% | 70% | 80% | 60% | 90% | 100% | 100% | | | | | | | | | | | |
| 事業者名 | | | | | | 茨城交通 | | 富士急行 | 岡山電気軌道 | 高山地方鉄道 | 小湊鉄道 | 土佐電気鉄道 | 水間鉄道 | 伊予鉄道 | 鹿兒島市 | 静岡鉄道 | 福島交通 | 関東鉄道 | 智頭急行 | 嵯峨野観光鉄道 | 秩父鉄道 | 豊橋鉄道 | 愛知環状鉄道 | JR東日本 | 東葉高速鉄道 | 横濱市 | 京王電鉄 | JR東海 | 阪神電気鉄道 | 小田急電鉄 |

図 27 2005 年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布

出典：2005 年度鉄道統計年報より筆者作成

8. 2010年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係

図28は、鉄道統計年報を基に作成した、2010年度における輸送状況から見た鉄道事業採算状況の分布である。この図では図20同様、鉄道事業者を輸送密度が少ない方から10者ごとに区切り、灰色で鉄道事業が赤字の鉄道事業者数を、黒色で鉄道事業が黒字の事業者数を示している。それにより、それぞれのグループ内での赤字事業者・黒字事業者の比率を判読できるようにしている。また、図下部には事業者名を上から輸送密度が少ない順に表示することにより、グループ内における各事業者の順位位置も把握できるようにしたものである。

この図を見ると、全体として第8区分と第9区分の境界である輸送密度約4,800人/日キロを境に、赤字事業者と黒字事業者の占率が急激に変化しているように読み取れる。

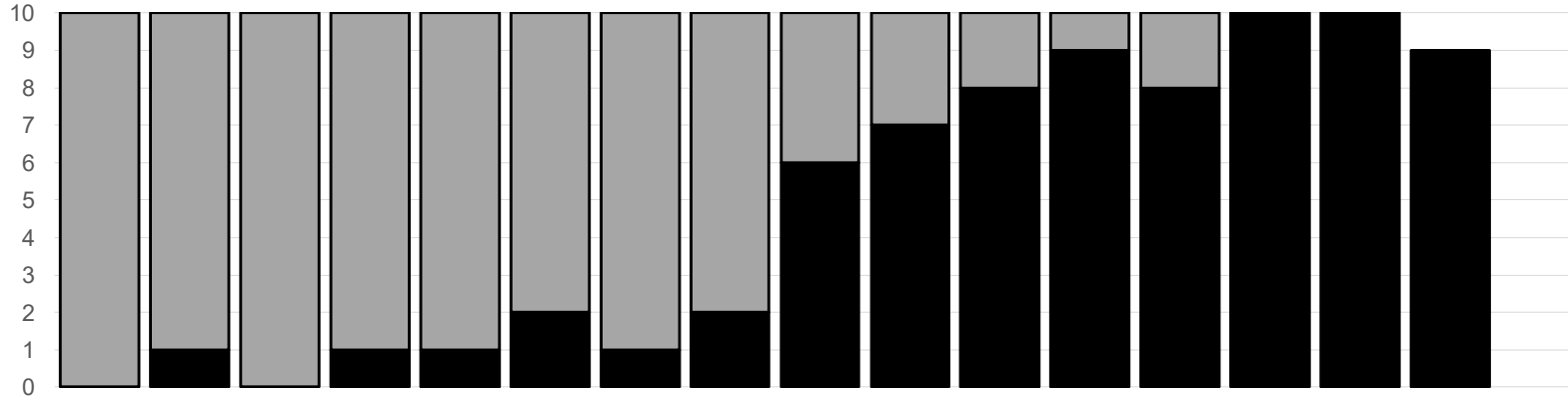
鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は84者であり、赤字額の総計は67,383百万円である。鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は75者であり、黒字額の総計は1,013,063百万円である。差し引き、日本の鉄軌道事業者159者全体での鉄軌道営業損益は945,680百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

JR6者を除いて考えた場合、鉄軌道事業営業損益が赤字の事業者は81者であり、赤字額の総計は17,310百万円である。同様に考えた場合、鉄軌道事業営業損益が黒字の事業者は72者であり、黒字額の総計は383,955百万円である。差し引き、JR6者を除いて考えた場合、日本の鉄軌道事業者153者全体での鉄軌道営業損益は366,644百万円の黒字であり、鉄道事業は全国規模でみると事業として成立していると言えよう。

図の左側下部に黒色で示される、第8区分（輸送密度4,801人以下）までの区間に存在する、輸送密度が低くても黒字を計上している特色のある事業者を分析する。まず、第2区分の大井川鉄道はSL列車に代表される観光特化によって黒字化を達成している。次に、第6区分の智頭急行は前述の通り陰陽連絡特急の運行である。

図の右側上部に黒色で示される、第9区分（輸送密度4,862人以上）の区間に存在する、輸送密度が高くても赤字を計上している特色のある事業者を分析する。12者中3者（筑豊電気鉄道、豊橋鉄道、熊本市）は路面電車あるいは、それに準ずる鉄道路線を運営する鉄道事業者である。6者は（愛知高速交通、名古屋臨海高速鉄道、沖縄都市モノレール、広島高速交通、埼玉高速鉄道、京都市）は、開業15年以内の路線や区間を抱えており、減価償却費負担の重さが鉄道事業の営業収支を圧迫していた。さらに、1社（JR九州）は「3島会社」である。

以上の要素を考慮していくと、2005年度における日本の鉄道事業者の収益状況と利用状況の関係は、新規事業者の減価償却費負担の重さの要因をのぞいて考えると、輸送密度約4,800人が損益分岐点であったといえよう。



| 区分 | 2010 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|-------|-------|----------|-------|----------|------------|--------|--------|------------|----------|---------|------------|---------|----------|----------|---------|---------|---------|--------|
| From | 位 | 1 | 11 | 21 | 31 | 41 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | 111 | 121 | 131 | 141 | 151 | |
| To | | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 | 159 | |
| 輸送密度 | 人/日キロ | From 89 | 515 | 779 | 1,029 | 1,491 | 1,880 | 3,025 | 3,586 | 4,862 | 7,250 | 12,129 | 19,930 | 37,076 | 59,361 | 85,419 | 128,232 | |
| | | To 492 | 756 | 1,005 | 1,459 | 1,867 | 3,001 | 3,434 | 4,801 | 7,233 | 11,806 | 17,984 | 33,066 | 59,359 | 84,460 | 119,551 | 265,343 | |
| 事業者数 | 社 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 9 | |
| 赤字事業者 | 社・局 | 10 | 9 | 10 | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | |
| 占有率 | % | 100% | 90% | 100% | 90% | 90% | 80% | 90% | 80% | 40% | 30% | 20% | 10% | 20% | 0% | 0% | 0% | |
| 事業者名 | | 阿佐海岸鉄道 | 南阿蘇鉄道 | 天竜浜名湖鉄道 | 銚子電気鉄道 | 一畑電車 | 近江鉄道 | IGRいわて銀河鉄道 | 流鉄 | | | | | | 広島高速交通 | | | |
| | | 紀州鉄道 | いすみ鉄道 | のと鉄道 | 信楽高原鐵道 | 万葉線 | 鹿島臨海鉄道 | 伊賀鉄道 | 長野電鉄 | | | | 沖線市モノレール | | | | | |
| | | 秋田内陸縦貫鉄道 | 若桜鉄道 | 井原鉄道 | 山万 | 上田電鉄 | 芝山鉄道 | 高山ライトレール | 筑豊電気鉄道 | | | 静岡鉄道 | | | | | | |
| | | 長良川鉄道 | 樽見鉄道 | 肥後おれんじ鉄道 | くま川鉄道 | 熊本電気鉄道 | 北陸鉄道 | 嵯峨野観光鉄道 | 阪堺電気軌道 | | | | | | 埼玉高速鉄道 | | | |
| | | 錦川鉄道 | 明知鉄道 | 岳南鉄道 | | えちぜん鉄道 | 福井鉄道 | 和歌山電鐵 | 函館市 | | J R九州 | | | | | | | |
| | | 三陸鉄道 | 北条鉄道 | 松浦鉄道 | 真岡鐵道 | | 上信電鉄 | 養老鉄道 | J R四国 | | 豊橋鉄道 | | | | | | | |
| | | 津軽鉄道 | 山形鉄道 | 北近畿タンゴ鉄道 | 島原鉄道 | 甘木鉄道 | | 水間鉄道 | J R北海道 | | | | | | | | | |
| | | 東海交通事業 | 野岩鉄道 | 平成筑豊鉄道 | ひたちなか海浜鉄道 | 阿武隈急行 | 水島臨海鉄道 | 伊勢鉄道 | 黒部峡谷鉄道 | | | | | | | | | |
| | | わたらせ渓谷鐵道 | | 十和田観光電鉄 | 青い森鉄道 | 富山地方鉄道 | 三岐鉄道 | | 仙台空港鉄道 | | | | | | | | | |
| | | 由利高原鉄道 | 会津鉄道 | 土佐くろしお鉄道 | スカイレールサービス | 上毛電気鉄道 | | 関東鉄道 | 秩父鉄道 | | 熊本市 | | | | | | | |
| 黒字事業者 | 事業者数 | 社・局 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 6 | 7 | 8 | 9 | 8 | 10 | 10 | 9 |
| | 占有率 | % | 0% | 10% | 0% | 10% | 10% | 20% | 10% | 20% | 60% | 70% | 80% | 90% | 80% | 100% | 100% | 100% |
| 事業者名 | | | | | | | | | 富士急行 | | 名鉄ガイドウェイバス | 伊豆箱根鉄道 | | 名古屋鉄道 | 近畿日本鉄道 | 神戸市 | 東京都 | |
| | | | | | | | | | 高松琴平電気鉄道 | 鹿児島市 | 横浜新都市交通 | ゆりかもめ | 福岡市 | 大阪府都市開発 | 西武鉄道 | | | |
| | | | | | | | | | 福島交通 | 北越急行 | 松本電気鉄道 | 西日本鉄道 | 南海電気鉄道 | 京成電鉄 | 阪急電鉄 | | | |
| | | | | | | | | | 伊予鉄道 | 愛知環状鉄道 | 長崎電気軌道 | 東武鉄道 | 東武鉄道 | 東京臨海高速鉄道 | 京浜急行電鉄 | | | |
| | | | | 小湊鉄道 | | | | | 観山電鉄 | 湘南モノレール | 大阪高速鉄道 | 多摩モノレール | J R東海 | 大阪市 | 相模鉄道 | | | |
| | | | | | 弘南鉄道 | | | | | | | | J R東日本 | 東葉高速鉄道 | 横浜高速鉄道 | 小田急電鉄 | | |
| | | | | | | 智頭急行 | | | | 伊豆急行 | 箱根登山鉄道 | 江ノ島電鉄 | 北神急行電鉄 | J R東日本 | 東葉高速鉄道 | 横浜高速鉄道 | 小田急電鉄 | |
| | | | | | | | | | | 京福電気鉄道 | 遠州鉄道 | 北九州高速鉄道 | 能勢電鉄 | 仙台市 | 東京モノレール | 阪神電気鉄道 | 東京地下鉄 | |
| | | | | | | | | | | 土佐電気鉄道 | 岡山電気軌道 | しなの鉄道 | 埼玉新都市交通 | J R西日本 | 横浜市 | 北大阪急行電鉄 | 東京急行電鉄 | |
| | | | | | | | | | | | | | 千代田モノレール | 神戸電鉄 | 山陽電気鉄道 | 札幌市 | 名古屋市 | 京阪電気鉄道 |

図 28 2010年度における輸送密度から見た旅客鉄道事業者の損益状況の分布

出典：2010年度鉄道統計年報より筆者作成

第4節 本章のまとめ

本研究では、鉄道利用状況が鉄軌道営業損益にどのような影響を及ぼすか、「鉄道統計年報」掲載情報を基に、分析を行った。これにより、日本の旅客鉄道事業者を同一基準にて、鉄道利用状況と鉄軌道営業損益の関係を分析し、多くの知見を得ることができた。

輸送量と鉄道事業営業損益の関係の分析では、輸送密度約5,000人を境に急激に黒字事業者の占率が変化していることが読みとれ、数値分析の結果、赤字事業者と黒字事業者の輸送密度に差があることが分かり、輸送密度5,000人/日キロが赤字事業者と黒字事業者をわけける境界点になることがわかった。

一方で、輸送密度5,000人/日キロ以下であっても黒字を計上する事業者と、輸送密度5,000人/日キロ以上でも赤字を計上する事業者があり、それらの特色ある事業者の分析や同一利用区分内での比較が、今後有益な研究になることを導いた。

また、事業者をグループ化する手法は、比較調査や事例研究に際し調査対象の選定に有益であることから、事業者・沿線自治体・沿線住民は、どのような取り組みをすれば効果的な鉄道路線維持対策ができるのか、この研究成果は公共交通維持に向けての現状把握や数値目標設定に向けて議論の土台となるデータを提供するものとする。

人口減少の局面に入った日本社会において、生活インフラの維持とりわけ公共交通網の維持は、利用者の確保・従業員の確保ともに大きな課題となっている。持続可能な地域社会の実現に向け、公共交通の利用や都市構造に関する意識の転換を期待したい。

第5章 鉄道輸送密度と沿線人口との関係

本章では、旅客鉄道事業の経営環境を調査するための一指標となる、沿線人口と沿線従業者数の算出手法を考察した上で、1995年以降の沿線人口等と駅周辺人口等の算出を行った。

第1節 調査手法の設定

本節では、GIS⁴⁹による面積案分法を用いて、国勢調査及び経済センサス等⁵⁰の結果という誰でも無償で容易に入手できるデータを使用し、沿線人口を求める過程を決定した上で、沿線人口等を算出した。

その解析の資料としては、1995年から2015年までの20年間5回分の国勢調査結果を基本資料とし沿線人口を、国勢調査に相当する期間として、2001年から2014年までの14年間4回分の経済センサス等を資料とし沿線就業者数を算出した。これは、現在インターネット上に一般公開されており、入手が容易な国勢調査及び経済センサス等のGISによる統計調査結果のデータが当該期間のものであることによる。

1. GISを用いた研究手法

橋本ら（2014）によると、GISとはコンピュータ上で空間情報と属性情報を結合してデータベースを構築し、それを検索・分析・表示（可視化）できるようにしたシステムだとしている。また、近年のハードウェア及びソフトウェアの進歩や、インターネットの普及により社会の様々な分野で活用されるようになってきたとしている⁵¹。

GISを利用することにより、バッファリングと呼ばれる任意の地点から等距離にある新たな領域の作成や、クリップと呼ばれる任意の領域の抽出など、空間情報を利用した情報の解析が容易となった。また、それぞれの空間情報には名称や人口といった属性情報が付加されており。空間情報と属性情報を統合した地理空間情報を活用することによって、様々な情報を2次元・3次元的に得ることができるようになった。

奥平（1967）は駅の勢力圏を駅勢力圏とし、駅勢力圏はその駅を日常の通勤・通学その他の目的で利用する人が含まれる範囲と定義した⁵²。それ以降、都市工学の観点から鉄道需要予測の手法として多くの研究がなされてきた。近年は駅勢力圏の研究にGISが導入され、研究が進展してきている。しかし、それらの研究の多くは大都市圏で輻輳する路線間の旅客の取り合いを考察するに有益であるが、地方鉄道の存続問題を討議するための需要予測に適するものには至らなかった。

本節においては上記を踏まえ、単純化かつ画一化したモデルによって、地方鉄道を含めた全国の鉄道路線沿線人口を比較し、経営環境を分析するための資料を作成する過程を記す。

49 Geographical Information System:地理情報システム

50 統計調査の正式名称と変遷については本節第3項にて後述する

51 橋本雄一編「三訂版 GISと地理空間情報」、古今書院、2014年

52 奥平耕三「駅勢力圏に関する研究」、東京大学（博士論文）、1967年

2. 鉄道データの入手と編集

本研究において、GISによる鉄道路線線形・駅座標データに関しては、「国土数値情報 鉄道時系列」データを使用した。本節では、その選定過程とデータ加工過程について記載する。

(1) 入手可能なGISによる鉄道路線線形・駅座標データの概況

現在、国内で一般的に入手できるGIS鉄道路線線形・駅座標データには、2つの作成元がある。国土交通省「国土数値情報⁵³」によるものと、株式会社コードプラス「駅データ. jp⁵⁴」によるものである。前者は公的機関の作成であるとともに、作成の過程と出典資料及び技術的仕様が明示されている。そのため、筆者は前者の方が信頼性に優れると判断し、国土数値情報のデータを本研究におけるGISによる鉄道路線線形・駅座標データとして検討した。

国土数値情報には、「鉄道」と「鉄道時系列」の2種類のデータがある。同ホームページによると、「鉄道」データは『全国の旅客鉄道・軌道の路線や駅について、形状（線）、鉄道区分（普通鉄道、鋼索鉄道、懸垂式モノレール、跨座式モノレール等）、事業者（新幹線、JR在来線、公営鉄道、民営鉄道、第三セクター）、路線名、運営会社等を整備したものである。駅は、鉄道路線の一部として整備している』としている。「鉄道時系列」データは、『昭和25年1月1日から平成27年12月31日までに運行していた全国の旅客鉄道・軌道の路線や駅の開業・廃止情報として、事業者、事業者名、路線名、運営会社等などの変遷情報を路線形状、駅位置ごとに時系列的に整備したものである（貨物駅と貨物路線は除く）』としている。また、これらは世界測地系（JGD2010）により、整備されている。

(2) 利用するGIS鉄道路線線形・駅座標データの選定

今回の研究において筆者は国土数値情報のデータが公的機関の作成であるとともに、作成の過程と出典資料及び技術的仕様が明示されている信頼性の面から優れていると判断し、本研究におけるGISによる鉄道路線線形・駅座標データとして検討した。そして、国土数値情報の「鉄道」と「鉄道時系列」の2種類のデータの中から、鉄道路線線形・駅座標データを選定することにし、使用するデータを比較検討した。

まず、人口と輸送状況の関係を考察することから、国勢調査時点の鉄道路線を抽出できるものであることを絶対条件とし、次に、今後の発展研究に備える拡張性を備えていることを十分条件として比較検討した。具体的にはある一時点のデータのみならず今後各年の国勢調査基準日等の任意の年月日における鉄道路線を抽出できる、拡張性を持つことを検討し、さらにこの条件に合うデータとして本研究では「国土数値情報・鉄道時系列」データを選定した。

(3) GIS鉄道路線線形・駅座標データの意義と問題点

ここまで、鉄道線形・駅座標データ資料について考察を行ってきたが、使用にあたり重大な問題が存在する。それは前述の過程で選定した、鉄道時系列データは年単位で作成されており、具体的な年月日を指定した場合には、その情報を抽出できないということである。そのため、

53 国土数値情報ホームページ, <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>, 2019年12月7日最終閲覧

54 駅データ無料ダウンロードサービス『駅データ. jp』, <http://www.ekidata.jp/>, 株式会社コードプラス, 2019年12月7日最終閲覧

国勢調査年に鉄道路線や駅の開業・廃止等が行われた場合には、国勢調査日時点とは違った線形や駅位置となる問題がある。また、鉄道事業者名・路線名も旧国鉄からJRに引き継がれた路線を中心に、鉄道要覧に掲載されている正式名称とは異なる表記になっている例も見受けられた。また、鉄道時系列データは暦年単位での整備であり、会計年度との差異もある。

国土数値情報ホームページによれば、地物の時系列的な変化を表現する場合、地物がもつすべての属性の変化をデータ化した場合、そのデータ量は膨大かつ煩雑となり、利用しづらいデータとなる。そこで、データの簡略化を図るため、データ化の対象とする地物の変化は、鉄道の変遷における基本的なものとしたとされている⁵⁵。そのため、開業・廃止は年単位としたのであろうが、年単位と月日単位の間では半角4文字相当のデータ量の差異であり、全体でも大きな差異とならない。また、源資料を調査してもそのほとんどが日付単位で記載されており、その入力に大きな手間はかからない。国土数値情報は、地形、土地利用、公共施設、交通などの国土に関する基礎的な情報を広範囲にGISデータとして整備し配信しているものであり、河川や土地利用の変遷といった、随時変遷していくような事項は月日単位の変化を記すには適さない。しかし、鉄道路線の改廃といった、月日単位で把握したほうが好ましい事項まで年単位で集約する必要があったのだろうか。筆者は鉄道においては開廃期日を年単位で集約する作業の方が、データ作成に際し時間的コストがかかると考えられる。そのため、システム全体の最適化を図るあまりに、個別重要事項をそぎ落としてしまった行政機関におけるデータ作成における不効率性の一環だと考察する。

しかしながら、これまでの鉄道研究においては、路線図の作成に膨大な時間と手間を要してきた。その点において国が責任をもって、1950年以降における全国の鉄道路線と駅位置情報を提供したことは、今後の研究を大いに推進するものであると、筆者は考察する。

(4) GIS鉄道路線線形・駅座標データの編集と加工

前述のため、本データを検証し沿線人口等を算出するための編集・加工を行う必要があった。まず、初めに線路ごとの属性の検証と整備を行った。これまでに筆者が調査収集してきた資料を用い⁵⁶、全データに関して、「鉄道統計年報⁵⁷」に掲載されている各年度の鉄道路線の開業と廃止及び経営形態の変更についての一覧表、「鉄道要覧」に掲載されている各年度の鉄道路線の開業と廃止及び経営形態の変更についての一覧表、今尾恵介(2008)が刊行した資料⁵⁸と付け合わせを行い、事業者名・路線名・線形・駅所在地の確認を行った。その上で、鉄道時系列データには年単位で掲載されている開業日及び廃止日を具体的な日付で補足した。また、一年間に複数回の開業・廃止を行っている路線の編集を行い、年月日単位で線形・駅座標が抽出できるように整備した。これにより、1995年から2010年までの国勢調査時点における線形データと駅座標が抽出できるようになった。

55 国土数値情報ホームページ「時系列データの利用方法」,

http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N05-v1_3.html, 2019年12月7日最終閲覧

56 前述第2章において、鉄道路線の改廃に関する資料の考察を行っている

57 国土交通省ホームページ「鉄道統計年報」,

http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000032.html, 2019年12月7日最終閲覧

58 今尾恵介編「日本鉄道旅行地図帳」全14巻, 新潮社, 2008年

また、位置情報である鉄道時系列データと、輸送統計情報である鉄道統計年報では、掲載されている路線区分が異なっている点も問題であった。鉄道事業の免許路線を収録の単位としている鉄道時系列データと、鉄道事業者の営業区分を対象とした鉄道統計年報では、掲載されている路線区分が異なっていた。具体例としては、東京メトロ丸の内線は、免許区間ベースの鉄道時系列データでは「4号線丸の内線」・「4号線丸の内線分岐線」と2区分されているが、鉄道統計年報上では2路線を統合し、「丸の内線」として統計データが掲載されていた。そのため、抽出した各国勢調査時点の鉄道路線を、鉄道統計年報上輸送データが掲載されている単位で集約し、鉄道輸送量データと結合し検討できるようにした。

3. 人口データ及び従業者数データの選定と入手

本研究において、人口・従業者に関しては、総務省のWebサイト「e-Stat⁵⁹」内の「地図で見る統計」に掲載されている、「地域メッシュ統計 世界測地系500mメッシュ」の各調査結果データを使用した。本節ではその選定過程を記載する。

(1) 日本における人口統計調査・従業者統計調査の概況

人口・世帯の実態を明らかにする国の最も基本的な統計調査としては、国勢調査がある。調査は1920年以来約5年毎に行われており、2015年国勢調査はその20回目に当たる⁶⁰。

事業所及び企業の経済活動の状態を明らかにする統計調査としては、経済センサスがある。2005年6月の「骨太の方針」において、経済に関連した大規模統計調査の統廃合が提言され、従来の「事業所・企業統計調査」等が整理され、2009年に第1回が実施された⁶¹。

本研究においては、調査法の定義が明確であり、全数調査であること、また過去の調査や一般には入手が困難なデータを活用することで今後の発展研究も可能なことから、人口については国勢調査のデータを、従業者数については経済センサスのデータを使用した。

(2) 入手可能なGISによる人口・従業者数データの概況

国勢調査・経済センサスともに、「e-Stat」上にGISによる人口・従業者数データが公開されている。デジタルデータの集計方法としては、小地域（町丁・字等別）統計と地域メッシュ統計という2種類がある。前者は、調査内容を町丁区毎（例：高崎経済大学所在地＝群馬県高崎市上並榎町）に集計したものであり、後者は調査内容を緯経線により作成された区画ごとに（例：高崎経済大学所在地＝5438-47-18-1）集計したものである⁶²。

59 政府統計の総合窓口e-Statホームページ、

<https://www.e-stat.go.jp/>, 2019年12月7日最終閲覧

60 総務省統計局ホームページ「平成22年国勢調査の概要」、

<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/gaiyou.htm>, 2019年12月7日最終閲覧

61 総務省統計局ホームページ「平成21年経済センサス - 基礎調査の概要」、

<http://www.stat.go.jp/data/e-census/2009/gaiyou.htm>, 2019年12月7日最終閲覧

62 総務省統計局ホームページ「地域メッシュ統計の特質・沿革」、

<http://www.stat.go.jp/data/mesh/gaiyou.htm>, 2019年12月7日最終閲覧

国勢調査データは1995年以降の地域メッシュ統計が、また、2000年以降については小地域統計も公表されている。経済センサス等のデータについては2001年以降の地域メッシュ統計が、また、2006年以降については小地域統計ともに公表されている。そして、各調査結果の数値データ・境界線データがともにe-Stat上に公開されている。また、これらのデータは、小地域データは日本測地系・世界測地系・投影座標系の各種座標系により、地域メッシュ統計は世界測地系（JGD2010）の座標系により整備が行われている。

（3）利用するGISによる人口・従業者の選定

本項では前項までの調査結果を踏まえて、本研究の目的に合致するGISによる人口・従業者の選定の過程を記載する。

（3）-1 調査項目からの検討

まず、各沿線の人口・従業者と輸送量の関係を求めたいことから、必要となる統計表が掲載されている統計を検索した。沿線人口では人口総数が、沿線従業者数では全産業従業者数が必要となる統計である。この2項目に関しては、小地域と地域メッシュ統計いずれにも収録されている。

次に、掲載項目数について検討する。表9は各年における国勢調査GISデータにおいて、表10は各年における経済センサス等のGISデータについて、小地域統計・地域メッシュ統計間の掲載項目数を比較したものである。この表を見ると、どちらの統計調査とも各年において小地域統計の方がメッシュ統計よりも掲載項目が多いことが読み取れる。そのため、どちらの統計手法でも本研究の内容に対応するが、他項目との関連性等の発展内容を検討したい場合は、小地域統計が優れるという検討結果が考察できよう。

（3）-2 得られるデータ精度からの検討

次に、得られるデータの精度から検討を行った。本研究では、GISによる統計結果を活用し、後述する面積案分法により、バッファと呼ばれる基準から一定範囲内の沿線人口を算出する。面積案分法では、調査元となる対象地域が狭いほど、制度の高い算出結果が得られ、対象地域が多いほど地域の実情をきめ細かく反映した算出結果となる。そのため、小地域統計とメッシュ統計でどちらがバッファ内を含む地域の面積が小さいか、また対象地域が多いかを検討した。

図29は小地域統計により、図30はメッシュ統計により、上信電鉄線からそれぞれ400mの範囲を含む地域を濃色で示したものである。これらの図を比較すると、中山間部を中心にメッシュ統計は小地域統計よりも調査地域が多い。また、メッシュ統計は山間部の人口希薄区域を除くことができる。そのため、メッシュ統計が本研究に適したデータであると考察する。

次に調査対象を全国に広げて比較した。表11は平成22年国勢調査において、全線区の400mバッファ内を含む地域数と対象地域の面積の合計を比較したものである。この表を見ると、メッシュ統計が全国に渡って小地域統計よりも面積が狭く、かつ地域数が多いことが考察できる。そのため、メッシュ統計が本研究に適したデータであると考察した。

表 9 集計方法別国勢調査公開GISデータの差異

| 統計年 集計方法 | 1995 | | 2000 | | 2005 | | 2010 | |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 小地域 | メッシュ | 小地域 | メッシュ | 小地域 | メッシュ | 小地域 | メッシュ |
| 男女別人口総数及び世帯総数 | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 年齢別（5歳階級、4区分）、男女別人口 | × | × | ○ | × | ○ | × | ○ | × |
| 世帯人員別一般世帯数 | × | × | ○ | × | ○ | × | ○ | × |
| 世帯の家族類型別一般世帯数 | × | × | ○ | × | ○ | × | ○ | × |
| 住宅の種類・所有の関係別一般世帯数 | × | × | ○ | × | ○ | × | ○ | × |
| 住宅の建て方別世帯数 | × | × | ○ | × | ○ | × | ○ | × |
| 65歳以上の親族のみの一般世帯数 | × | × | ○ | × | × | × | × | × |
| 産業別（大分類）・従業上の地位別就業者数 | × | × | ○ | × | ○ | × | ○ | × |
| 在学学校・未就学の種類別在学者数・未就学者数 | × | × | ○ | × | × | × | × | × |
| 職業別（大分類）就業者数 | × | × | ○ | × | ○ | × | ○ | × |
| 世帯の経済構成別一般世帯数 | × | × | ○ | × | ○ | × | ○ | × |

凡例：○：e-Stat上に公開 ×：e-Stat上に非公開

出典：e-Stat掲載情報より筆者作成

表 10 集計方法別公開経済センサス等公開GISデータの差異

| 統計年 集計方法 | 2001 | | 2006 | | 2009 | | 2012 | |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 小地域 | メッシュ | 小地域 | メッシュ | 小地域 | メッシュ | 小地域 | メッシュ |
| 事業所数 | | | | | | | | |
| 事業所総数 | ○ | ○ | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 産業別事業所数 | ○ | × | × | × | ○ | × | ○ | × |
| 経営組織別事業所数 | ○ | × | × | × | ○ | × | ○ | × |
| 従業者規模別事業所数 | ○ | × | × | × | ○ | × | ○ | × |
| 従業者数 | | | | | | | | |
| 従業者総数 | ○ | ○ | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 男女別従業者数 | ○ | × | × | × | ○ | × | ○ | × |
| 産業別従業者数 | ○ | × | × | × | ○ | × | ○ | × |
| 経営組織別従業者数 | ○ | × | × | × | ○ | × | ○ | × |
| 従業者規模別従業者数 | ○ | × | × | × | ○ | × | ○ | × |

凡例：○：e-Stat上に公開 ×：e-Stat上に非公開

出典：e-Stat掲載情報より筆者作成

表 11 統計調査間の比較－400mバッファ

| 単位 | 小地域統計 | メッシュ統計 |
|--------------------|---------|---------|
| 地域数 地域 | 170,444 | 399,771 |
| 面積 km ² | 169,882 | 103,062 |

2010年国勢調査 町丁・字等別境界データ、
2010年国勢調査 世界測地系 500mメッシュ境界データより筆者作成

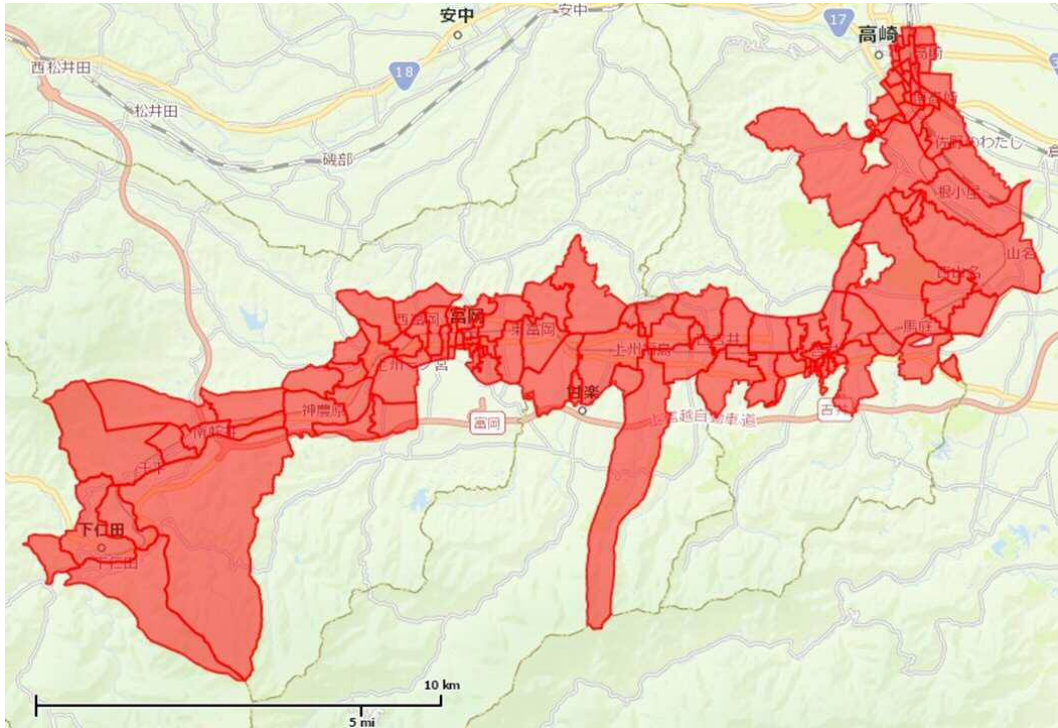


図 29 小地域統計による上信電鉄から400mの範囲を含む地域

対象地域：108地域・95.97km²・人口90,819人

E-S r a t・2010年国勢調査を使用し筆者作成

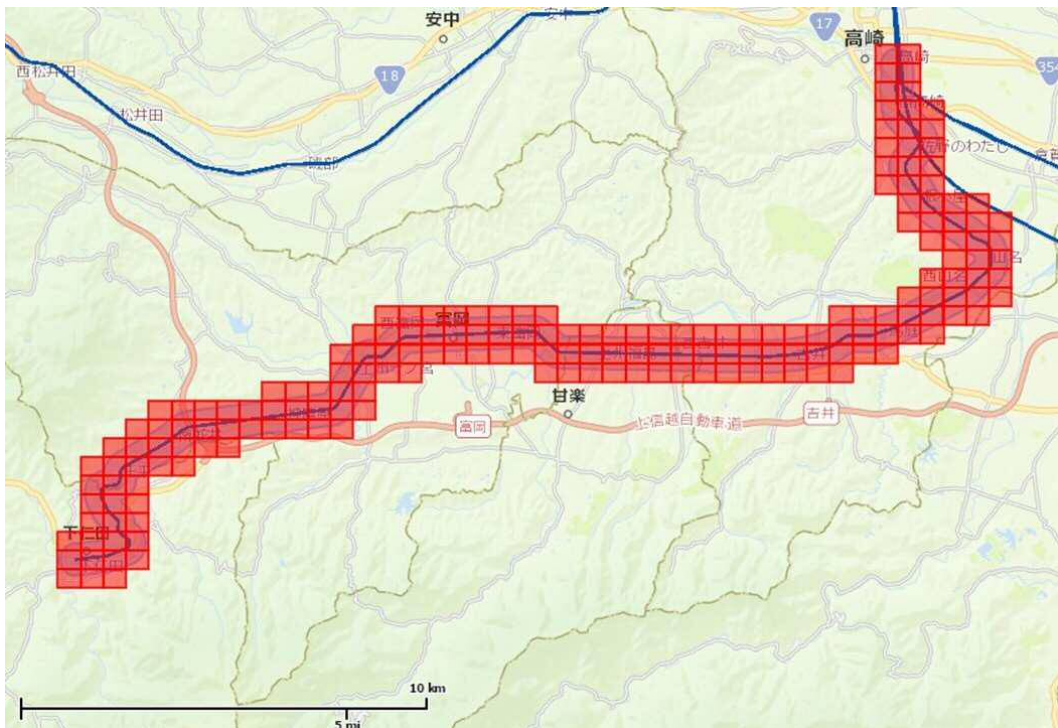


図 30 メッシュ統計による上信電鉄から400mの範囲を含む地域

対象地域：186地域・48.30km²・人口68,201人

E-S r a t・2010年国勢調査を使用し筆者作成

(3) - 3 座標系からの検討

最後に座標系からの検討を行った。人口・従業者数データに関しては、地域メッシュ統計は世界測地系（JGD2010）で整備されている。また、国土数値情報・鉄道時系列の鉄道路線線形・駅座標データは世界測地系（JGD2010）で整備されていることから、両方の座標系が一致し、不一致が発生しないことから、地域メッシュ統計を使用した。

上記3視点からの検討より、本研究においては「地域メッシュ統計 世界測地系500mメッシュ」をGISによる人口・従業者数データとして使用した。

4. 沿線人口データの作成

本節においては、前節までの内容によって選定・収集・作成したデータを基に、各路線の沿線人口を算出していく。その上で付表12に示す沿線人口一覧表を作成した。

(1) 座標の定義と投影

はじめに、座標の定義と投影を行った。測地座標系である世界測地系（JGD2010）において、分・度・秒で示される位置間隔は球体上の座標間隔であり、メートルなどの距離に置き換えると、緯度によって異なる値になる。そのため、投影変換という座標の定義を行ったうえで平面上に座標を投影し描写する作業が必要となる。本研究では、広範囲な日本全土を対象とする事、また、面積按分を行うために正確な面積が必要となる事から、正積図法である正積円筒図法（World Cylindrical Equal Area: GCS_WGS_1984）を使用することとした。そのため、まずは鉄道路線線形データ・地域メッシュデータとともに、GISソフトウェアの投影変換機能を利用し、世界測地系から正積円筒図法に変換し、面積を利用する分析を行えるようにした。

(2) 人口算出範囲の設定

次に、人口を求める範囲を設定した。本研究では沿線全体にわたり人口を求め、輸送量との関係を算出するため、鉄道路線の線形または駅座標を基準とし、その周辺にバッファリングという手法で人口算出範囲の設定を行った。バッファリングの基準は、不動産関係の広告で表示される物件から駅などの交通機関施設まで歩いてかかる時間によるものとし、「不動産の表示に関する公正競争規約施行規則」第10条「物件の内容・取引条件等に係る表示基準」に基づき、80mにつき1分間を要したものとして算出した数値（時速4.8km）を使用した。

この基準は道のりによるものとされているが、健常者には少し遅い数字と考えられることもあり、本研究では線路・駅から直線距離でバッファを発生させた。今回は、徒歩5分圏（400m）のバッファを発生させ、その範囲内の人口を算出した。

(3) 人口算出範囲の抽出

次にバッファリングによって求めた、人口算出範囲と地域メッシュデータを重ね合わせ、インターセクトと呼ばれる手法によって、地域メッシュデータから、人口算出範囲を抽出した。

そのうえで、抽出範囲毎に面積を算出し、その上で数式3により、抽出範囲毎の人口を算出した。図31は東武大師線沿線において抽出範囲人口の計算を行った例である。この際、人数

の単位は人、面積の単位は平方メートルとし、小数点以下は四捨五入した。

数式 3 抽出範囲人口

$$\text{抽出範囲人口} = \text{メッシュ人口} \times \text{抽出面積} \div \text{メッシュ面積}$$

(4) 沿線人口の集計

続いて、ディゾルブという手法により抽出範囲を各路線のバッファごとに集約・結合し、沿線人口を算出した。ディゾルブでは、地理情報の結合とともに、属性情報である各抽出区域人口の合計も可能である。これを鉄道輸送量が示されている線区毎に行うことで、各路線の沿線人口の集計を行った。

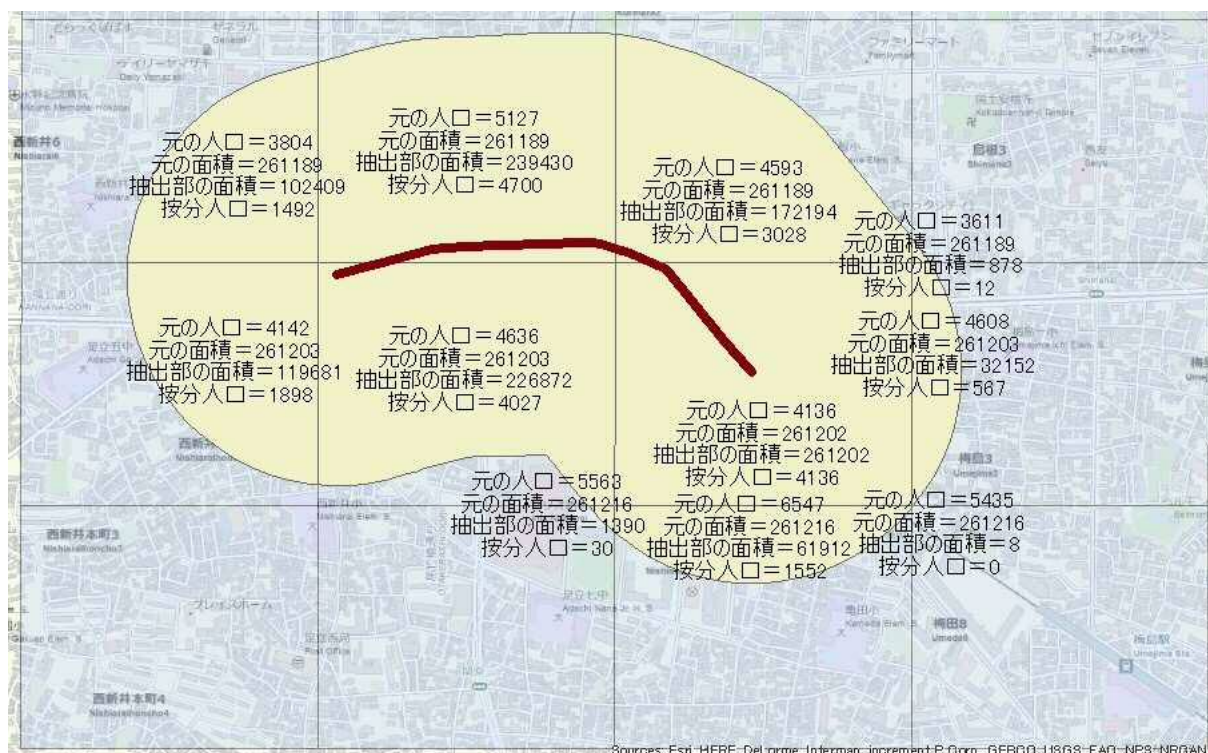


図 3 1 面積と案分人口の算出例（東武大師線を事例に）

単位： 人口：人 面積：m²

1. 線路から400m圏の人口を算出させるために、バッファリングによって集計範囲を発生させる
各メッシュ地域には人口が設定されており、各地域の面積をGISソフトウェアを用いて算出する
2. インターセクトによって集計範囲をメッシュ地域ごとに分けし、それぞれの区域の面積を算出する
3. 数式1によってそれぞれの区域の人口を算出する
4. 3. それぞれの地域の人口を合計し、線区の沿線人口を求める
「国土数値情報・鉄道時系列」「平成22年国勢調査結果」
『Open Street Map』を加工して筆者作成

第2節 調査結果

1. 鉄道輸送密度と沿線人口の関係

表12は全163事業者425線区全体での鉄道輸送量と沿線人口の関係の調査概要をまとめたものである。表12をみると、各項目において路線間での差が大きいことが読み取れる。これはJRの長大幹線と民鉄の小支線の間で、営業距離に大きな差があることが大きい。これ以降、横軸に400m圏内の総人口をとり、縦軸の輸送量統計を変えながら沿線人口等が鉄道輸送のどの項目に影響を及ぼすかを分析していく。

(1) 営業キロと沿線人口

図32は縦軸に営業キロ(単位:km)と横軸に沿線人口(単位:人)を示し鉄道路線長と沿線人口の関係性を図った図である。

この場合、相関係数 $r = 0.6231$ 、寄与率 $R^2 = 0.3883$ となり、弱い正の相関が認められる。しかし、営業キロ500km以上の6路線の間でも差が見られるように、路線長が長ければ沿線人口は多くなるとは必ずしも言えない。これは峠越え路線など、人口希薄地帯を走る路線の路線長が必然的に長くなるためである。

(2) 輸送量と沿線人口

図33は縦軸に輸送量(単位:千人キロ)と横軸に沿線人口(単位:人)を示し、輸送量と沿線人口の関係性を図った図である。

この場合相関係数 $r = 0.7865$ 寄与率 $R^2 = 0.6186$ となり、正の相関が認められる。つまり、沿線人口が多くなれば輸送量は多くなるといえる。輸送量、沿線人口ともに最大の路線がとびぬけて存在しているが、これは東海道新幹線(JR東海)であり、1社の路線で3大都市圏を貫通していることに起因する。

(3) 輸送密度と沿線人口

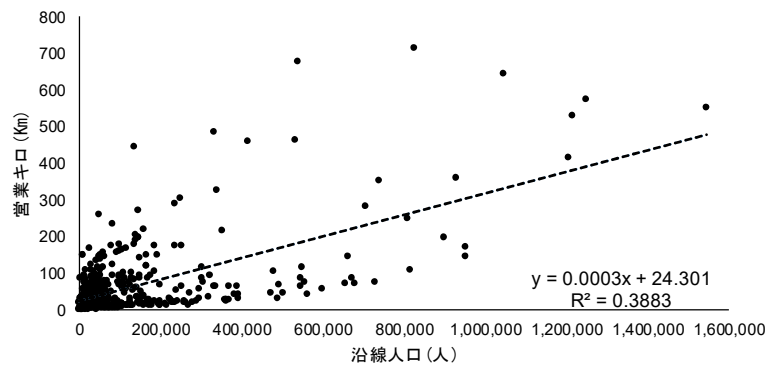
図34は縦軸に輸送密度(単位:人/日km)と横軸に沿線人口(単位:人)を示し、輸送密度と沿線人口の関係性を図った図である。

この場合相関係数 $r = 0.443$ 寄与率 $R^2 = 0.1962$ となり、相関がほぼ認められない。つまり、沿線人口が多かろうが、輸送密度が必ずしも高くなるとは言いきれない。

表 12 鉄道輸送量と沿線人口概略

| 事業者名 | 輸送量 | | | 沿線人口 | | | 1kmあたり沿線人口 | | |
|------|----------|-------------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-----------|-----------|
| | 営業キロ | 旅客人キロ | 平均通過数量 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 |
| | 年度末現在 | 合計 | 旅客 | 2015 | 2014 | 2015・2014 | 2015 | 2014 | 2015・2014 |
| 合計値 | 27,887.5 | 424,365,972 | N/M | 59,679,627 | 55,717,681 | 115,014,579 | 1,578,825 | 1,474,012 | 3,052,833 |
| 平均値 | 65.6 | 998,508 | 44,360 | 140,423 | 131,100 | 271,261 | 3,715 | 3,468 | 7,183 |
| 最大値 | 713.7 | 52,165,740 | 1,097,035 | 1,546,074 | 1,605,084 | 3,151,158 | 40,901 | 42,463 | 83,364 |
| 中央値 | 32.2 | 80,714 | 6,931 | 61,171 | 38,911 | 104,164 | 1,618 | 1,029 | 2,779 |
| 最小値 | 0.3 | 186 | 58 | 62 | 444 | 1,260 | 2 | 12 | 33 |
| 標準偏差 | 98.6 | 3,482,193 | 95,300 | 208,796 | 236,724 | 419,895 | 5,524 | 6,263 | 11,096 |

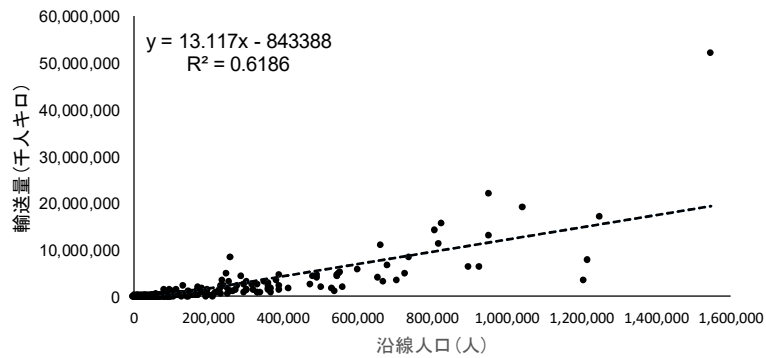
『2015年度鉄道統計年報』『2014年国勢調査』『2014年センサス』より筆者作成



| | | | | | | |
|-----------|-----------|------------------------|--------|---------|----------------|---------|
| 相関係数 (r) | 0.6231 | 決定係数 (R ²) | 0.3883 | 標準誤差 | 77.20064 | |
| N= 425 | 最大値 | 中央値 | 最小値 | 平均値 | 標本分散 | 標準偏差 |
| 沿線人口 (人) | 1,546,074 | 61,171 | 62 | 140,423 | 43,493,344,230 | 208,551 |
| 営業キロ (Km) | 713.7 | 32.2 | 0.3 | 65.6 | 9,697.1 | 98.5 |

図 3 2 沿線人口と営業キロの関係

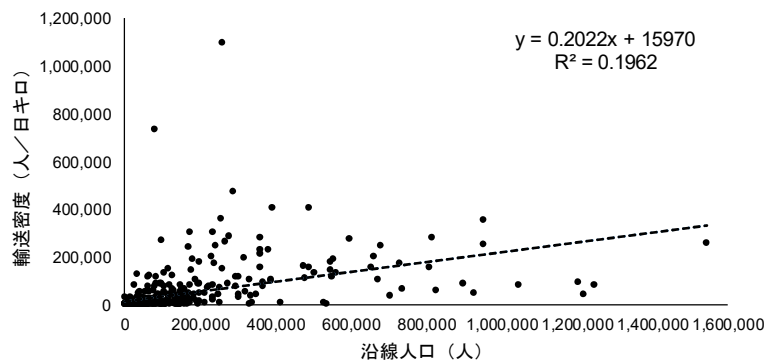
『2015 年度鉄道統計年報』『2015 年国勢調査』より筆者作成



| | | | | | | |
|-----------|------------|------------------------|--------|---------|--------------------|-----------|
| 相関係数 (r) | 0.7865 | 決定係数 (R ²) | 0.6186 | 標準誤差 | 2153115.8 | |
| N= 425 | 最大値 | 中央値 | 最小値 | 平均値 | 標本分散 | 標準偏差 |
| 沿線人口 (人) | 1,546,074 | 61,171 | 62 | 140,423 | 43,493,344,230 | 208,551 |
| 輸送量 (千人口) | 52,165,740 | 80,714 | 186 | 998,508 | 12,097,139,601,816 | 3,478,094 |

図 3 3 沿線人口と輸送量の関係

『2015 年度鉄道統計年報』『2015 年国勢調査』より筆者作成



| | | | | | | |
|--------------|-----------|------------------------|--------|---------|----------------|---------|
| 相関係数 (r) | 0.443 | 決定係数 (R ²) | 0.1962 | 標準誤差 | 85540.739 | |
| N= 425 | 最大値 | 中央値 | 最小値 | 平均値 | 標本分散 | 標準偏差 |
| 沿線人口 (人) | 1,546,074 | 61,171 | 62 | 140,423 | 43,493,344,230 | 208,551 |
| 輸送密度 (人/日キロ) | 1,097,035 | 6,931 | 58 | 44,360 | 9,060,653,262 | 95,187 |

図 3 4 沿線人口と輸送量の関係

『2015 年度鉄道統計年報』『2015 年国勢調査』より筆者作成

2. 鉄道輸送量と沿線活動人口の関係

ここまでは、国勢調査結果による沿線人口に着目して分析を行ってきた。しかしながら、居住者数のみでは沿線環境を反映しているとは言い切れない。なぜならば、鉄道輸送は出発地と目的地の双方があって初めて成立するものであり、出発元の住居と目的地の勤務先等の双方を考慮しなくてはならないためである。そこで、2014年経済センサス基礎調査により沿線従業者数を算出し、沿線人口と沿線従業者数の和を沿線活動人口として、輸送量との関係をみていく。

数式 4 沿線活動人口の算式

$$\text{沿線活動人口 (人)} = \text{沿線人口 (人)} + \text{沿線従業者数 (人)}$$

(1) 輸送量と沿線活動人口

図 35 は縦軸に輸送量 (単位: 千人キロ) と横軸に沿線活動人口 (単位: 人) を示し、輸送量と沿線活動人口の関係性を図った図である。

この場合相関係数 $r = 0.7813$ 寄与率 $R^2 = 0.6105$ となり、正の相関が認められる。つまり、沿線人口と同様に沿線活動人口が多くなれば輸送量は多くなるといえる。

(2) 輸送密度と沿線活動人口

図 36 は縦軸に輸送密度 (単位: 人/日キロ) と横軸に沿線活動人口 (単位: 人) を示し、輸送量と沿線活動人口の関係性を図った図である。

この場合相関係数 $r = 0.579$ 寄与率 $R^2 = 0.3352$ となり、相関はやや認められる。つまり、沿線活動人口が多くとも輸送密度は必ずしも高くないといえる。

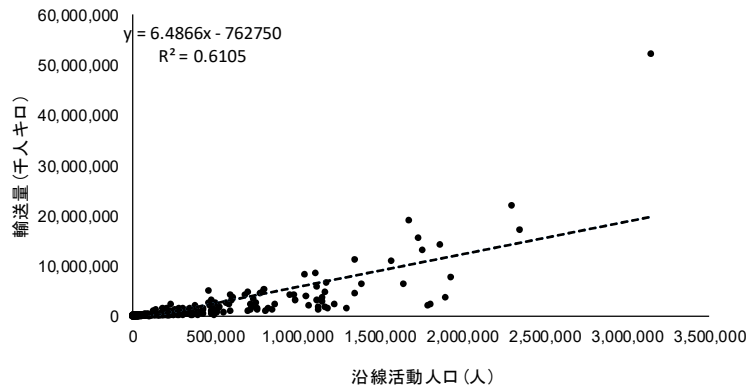
3. 対数変換における鉄道輸送量と沿線人口の関係

ここまでは、実数による鉄道輸送量と沿線人口・沿線就業人口の関係をみてきたが、各グラフの縦軸・横軸ともに下位に集中していることが読み取れる。これは各項目とも分散が大きいためである。なぜならば、戦前の交通政策によって旧国鉄 (現 JR 路線) が幹線輸送・長距離輸送を担い、私鉄が地域内輸送を担うとの鉄道事業の事業形態の棲み分けがなされたためである。本節では分散の大きい輸送量と沿線人口をともに対数変換を行った上で、輸送量の各項目と沿線人口を比較し、輸送量と沿線人口の関係性を探る。その上で、同規模の事業者のグルーピング化し、分析を行う。

(1) 対数変換による輸送量と沿線人口

図 37 は横軸に対数変換を行った沿線人口 (単位: 人) と縦軸に対数変換を行った輸送量 (単位: 千人キロ) を示し、輸送量と沿線人口の関係を図った図である。

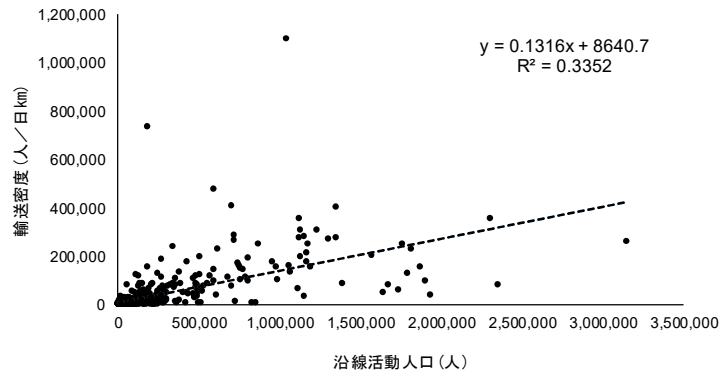
この場合相関係数 $r = 0.8631$ 寄与率 $R^2 = 0.7450$ となり、実数同士を比較した際よりも正の相関が一層強く認められる。つまり、鉄道輸送量は沿線人口に対数比例するといえることができる。



| | | | | | | |
|-----------|------------|-----------------------|--------|---------|--------------------|-----------|
| 相関係数(r) | 0.7813 | 決定係数(R ²) | 0.6105 | 標準誤差 | 2175926.8 | |
| N= 425 | 最大値 | 中央値 | 最小値 | 平均値 | 標本分散 | 標準偏差 |
| 沿線活動人口(人) | 3,151,158 | 105,056 | 1,260 | 271,523 | 175,510,961,173 | 418,940 |
| 輸送量(千人キロ) | 52,165,740 | 80,714 | 186 | 998,508 | 12,097,139,601,816 | 3,478,094 |

図 3 5 沿線活動人口と輸送量の関係

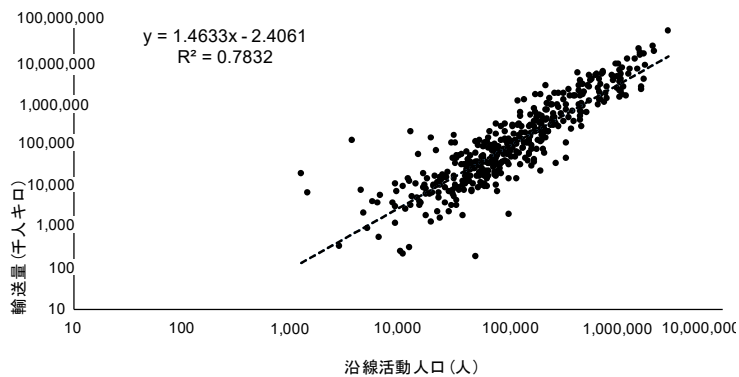
『2015 年度鉄道統計年報』『2015 年国勢調査』より筆者作成



| | | | | | | |
|-------------|-----------|-----------------------|--------|---------|-----------------|---------|
| 相関係数(r) | 0.579 | 決定係数(R ²) | 0.3352 | 標準誤差 | 77793 | |
| N= 425 | 最大値 | 中央値 | 最小値 | 平均値 | 標本分散 | 標準偏差 |
| 沿線活動人口(人) | 3,151,158 | 105,056 | 1,260 | 271,523 | 175,510,961,173 | 418,940 |
| 輸送密度(人/日km) | 1,097,035 | 6,931 | 58 | 44,360 | 9,060,653,262 | 95,187 |

図 3 6 沿線活動人口と輸送密度の関係

『2015 年度鉄道統計年報』『2015 年国勢調査』『2014 年経済センサス』より筆者作成



| | | | | | | |
|-----------|--------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|
| 相関係数(r) | 0.8850 | 決定係数(R ²) | 0.7832 | 標準誤差 | 0.458 | |
| N= 425 | 最大値 | 中央値 | 最小値 | 平均値 | 標本分散 | 標準偏差 |
| 沿線活動人口(人) | 6.4985 | 5.0214 | 3.1004 | 5.0549 | 0.3518 | 0.5931 |
| 輸送量(千人キロ) | 7.7174 | 4.9069 | 2.2695 | 4.9906 | 0.9618 | 0.9807 |

図 3 7 沿線人口と輸送量の関係(対数)

『2015 年度鉄道統計年報』『2015 年国勢調査』より筆者作成

(2) 対数変換による輸送量と沿線活動人口

図 38 は横軸に対数変換を行った沿線活動人口(単位:人)と縦軸に対数変換を行った輸送量(単位:千人キロ)を示し、対数変換をおこなった輸送量と沿線活動人口の関係を図った。

この場合相関係数 $r = 0.8850$ 寄与率 $R^2 = 0.7832$ となり、沿線人口と輸送量を比較した際に比べ実数では特異値となっていた上位値が収斂し、正の相関が非常に強く認められる。つまり、鉄道輸送量は沿線活動人口に対数比例するということができる。

鉄道路線には東武大師線のように1キロ程度のものから、東北新幹線のように700キロを超えるものも存在する。また、東海道新幹線のように東名阪の3大都市圏を貫通するものから、宗谷本線のように過疎地域をひたすら走るものまでさまざまな形態が存在する。そのため、バラツキが非常に大きくなり、対数変換を行うことによって分析がしやすくなると言える。

4. 対数変換による輸送密度と1キロあたり沿線人口の関係

次に絶対量同士の比較ではなく、対数変換を行った輸送密度と対数変換を行った1キロあたり沿線人口の関係、また、対数変換を行った輸送密度と対数変換を1キロあたり沿線活動人口の比較を行い、路線間の相対比較を行う。

(1) 対数変換による輸送密度と1キロあたり沿線人口の関係

図 39 は縦軸に対数変換をおこなった輸送密度(単位:人/日キロ)と横軸に対数変換をおこなった1キロあたり沿線人口(単位:人/キロ)を示すことで、輸送密度と1キロあたり沿線人口の関係性を図ろうとした図である。

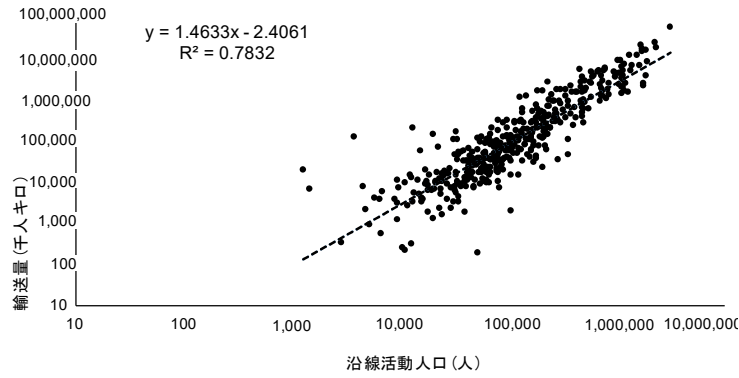
この場合相関係数 $r = 0.7641$ 寄与率 $R^2 = 0.5839$ となり、正の相関が認められる。つまり、1キロあたり沿線人口は輸送密度に寄与するということができる。

(2) 対数変換による輸送密度と1キロあたり沿線活動人口の関係

図 40 は縦軸に対数変換をおこなった輸送密度(単位:人/日km)と横軸に1キロあたり沿線活動人口(単位:人/km)の関係を示し、輸送密度と1キロあたり沿線活動人口密度の関係性を図ろうとした図である。

この場合相関係数 $r = 0.7904$ 寄与率 $R^2 = 0.6248$ となり、正の相関が対数変換による輸送密度と1キロあたり沿線人口の関係より強く認められ、沿線活動人口は輸送密度に寄与するということができる。

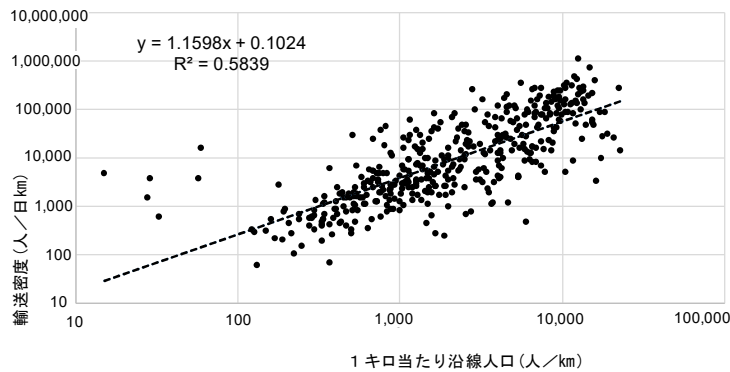
ここまでの結果からは、鉄道利用状況と利用状況には一定の比例関係が読み取れる。鉄道路線計画においては、人口が先か需要が先かと論議される。その両面が、鉄道事業営業収支には作用していることが考察され、両面の確保が鉄道維持には必要だといえる。また、(1)(2)の1キロあたり沿線人口及び沿線活動人口と輸送密度を見ると、相対比較においては実数で比較するよりも、1キロあたりに基準を変換した方が状況を理解しやすくなる。鉄道に関する輸送統計並びに沿線分析統計分析においては、実数・対数・キロ当たりの各面から分析する必要があると考える。



| 相関係数(r) | 0.8850 | 決定係数(R ²) | 0.7832 | 標準誤差 | 0.458 | |
|-----------|--------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|
| N= 425 | 最大値 | 中央値 | 最小値 | 平均値 | 標本分散 | 標準偏差 |
| 沿線活動人口(人) | 6.4985 | 5.0214 | 3.1004 | 5.0549 | 0.3518 | 0.5931 |
| 輸送量(千人キロ) | 7.7174 | 4.9069 | 2.2695 | 4.9906 | 0.9618 | 0.9807 |

図 38 沿線活動人口と輸送量の関係(対数)

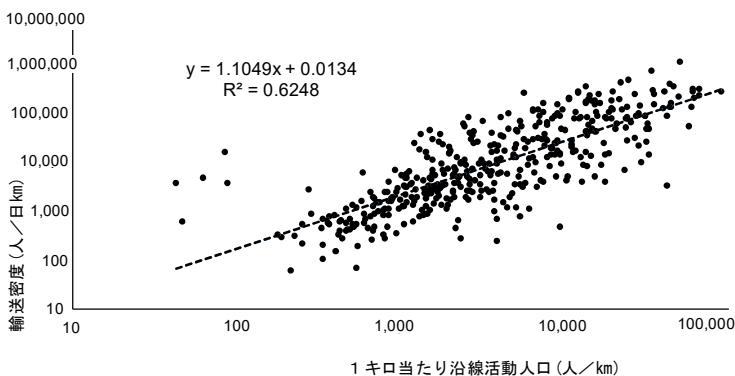
出典：『2015年度鉄道統計年報』『2015年国勢調査』より筆者作成



| 相関係数(r) | 0.7641 | 決定係数(R ²) | 0.5839 | 標準誤差 | 0.556 | |
|------------------|--------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|
| N= 425 | 最大値 | 中央値 | 最小値 | 平均値 | 標本分散 | 標準偏差 |
| 1キロ当たり沿線人口(人/km) | 4.3620 | 3.2991 | 1.1761 | 3.3000 | 0.3208 | 0.5664 |
| 輸送密度(人/日km) | 6.0402 | 3.8408 | 1.7634 | 3.9296 | 0.7390 | 0.8597 |

図 39 1キロ当たり沿線人口と輸送密度の関係(対数)

『2015年度鉄道統計年報』『2015年国勢調査』より筆者作成



| 相関係数(r) | 0.7904 | 決定係数(R ²) | 0.6248 | 標準誤差 | 0.528 | |
|--------------------|--------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|
| N= 425 | 最大値 | 中央値 | 最小値 | 平均値 | 標本分散 | 標準偏差 |
| 1キロ当たり沿線活動人口(人/km) | 4.9592 | 3.5116 | 1.6335 | 3.5443 | 0.3782 | 0.6150 |
| 輸送密度(人/日km) | 6.0402 | 3.8408 | 1.7634 | 3.9296 | 0.7390 | 0.8597 |

図 40 1キロ当たり沿線活動人口と輸送密度の関係(対数)

『2015年度鉄道統計年報』『2015年国勢調査』『2014年経済センサス』より筆者作成

5. 鉄道路線からの距離からの検討に関する関係

これまでは徒歩5分圏である400mバッファの事例を用いて各分析を行ってきた。駅から徒歩5分以内は、大都市圏の不動産業において物件探しにおいてよく利用されるキーワードの一つではあるが、徒歩5分圏のみが居住圏ではない。これからは線路からの距離を変えながら沿線人口と輸送量の比較を行う。

これまでの分析により、4-(1)対数変換による輸送量と沿線活動人口の関係と、4-(2)対数変換による輸送密度と1キロあたり沿線人口の関係にわかりやすい相関関係が出ているため、ここでは、その2項目について距離による影響を分析していく。

図31 面積と案分人口の算出例（東武大師線を事例に）と同様の手法で、徒歩10分圏（800m）、徒歩15分圏（1,200m）、徒歩20分圏（1,600m）、徒歩25分圏（2,000m）の人口を算出し、それぞれ輸送統計と比較を行った。

（1）対数変換による輸送量と沿線活動人口の関係

表13は対数変換による輸送量と沿線活動人口の関係が線路からの距離ごとにどのように変化していくかを示した表である。この表を見ると、相関関係を示すことが読み取れる。また、800mまでは決定係数 R^2 が0.8を超え、非常に強い相関を示すことが読み取れる。さらに、その関係は距離を経るごとに徐々に弱まっていくことが読み取れる。

（2）対数変換による輸送密度と1キロあたり沿線活動人口の関係

表14は対数変換による輸送密度と1キロあたり沿線活動人口の関係が距離ごとにどのように変化していくかを示した表である。この表を見ると、相関関係を示すことが読み取れる。また、その関係は距離を経るごとに徐々に弱まっていくことが読み取れる。

ここまでの結果からは、鉄道路線から離れるにつれて、400m圏で分析した鉄道利用状況と利用状況に見られた一定の比例関係が弱くなっていくことが読み取れる。公共交通の存続を論議する際には、沿線住民の合意形成が必要である。線路から離れば離れるほど鉄道の利便性が低下するのは自明のことである。そのため、受益者が沿線のごく限られた住民に限定されるのならば、鉄道事業を維持することは不可能となってしまう。廃止議論を取り上げた新聞記事等には「普段は自家用車を使うので、普段はほとんど使わない。でも、鉄道やバスがなくなったらこまる」という趣旨の住民の声がよく掲載されている。それでは、際限なく公的資金をつぎ込まなくては、公共交通の維持が不可能となってしまうし、受益者負担の原則が壊れてしまう。一方で現在の日本では、スプロール化が止まらない。沿線の空洞化が進むのであれば、利用客は自然と減少してしまう。公共交通の維持においては、居住地区・就業地区等の都市構造や交通ネットワーク形成の両面から需要にマッチし維持する必要性があるのかを検討する必要があると考える。

表 1 3 対数変換による距離別の輸送量と沿線活動人口の関係

| | 相関係数 | 決定係数 | 標準誤差 |
|-------|--------|--------|--------|
| 400m | 0.8956 | 0.8021 | 0.4284 |
| 800m | 0.8958 | 0.8025 | 0.4278 |
| 1200m | 0.8927 | 0.7969 | 0.4339 |
| 1600m | 0.8878 | 0.7881 | 0.4432 |
| 2000m | 0.8834 | 0.7803 | 0.4513 |

国勢調査各年度Mesh統計より筆者作成

表 1 4 対数変換による距離別の輸送密度と1キロあたり沿線活動人口の関係

| | 相関係数 | 決定係数 | 標準誤差 |
|-------|--------|--------|--------|
| 400m | 0.8091 | 0.6546 | 0.5015 |
| 800m | 0.8068 | 0.6509 | 0.5042 |
| 1200m | 0.8031 | 0.6449 | 0.5085 |
| 1600m | 0.7987 | 0.6380 | 0.5135 |
| 2000m | 0.7951 | 0.6322 | 0.5175 |

国勢調査各年度Mesh統計より筆者作成

1. 鉄道輸送密度と沿線人口の関係

図40にみられるとおり、対数変換を行った鉄道輸送量は、対数変換を行った沿線活動人口に比例することが分かった。また前節の各項目を比較し、次のことが考察できる。

鉄道沿線人口と輸送量を比較するよりも、沿線活動人口と輸送量を比較する方が強く比例傾向が見られた。これは、住宅地を中心に走行する路線、工業地を中心に走行する路線と路線によって路線の立地条件が異なるためであり、特異値が収斂し正の相関が非常に強く認められた。鉄道輸送には出発地と目的地の双方があつて成立するものであり、出発元の住居と目的地の勤務先等の双方を考慮する必要性を改めて示す結果となった。

路線長に関係なく、沿線活動人口が多ければ輸送量が多くなった。これは、都市間輸送を担うJR各路線などが、人口希薄地帯である県境部等を走行するために路線長が長くなってしまつたためである。

実数値よりも対数値を利用すると傾向が明確に分析できた。これは、日本の鉄道が地方ローカル線・大都市内輸送・都市間輸送と3形態に分類され、その規模が大きく異なっているためである。そのため、鉄道路線網全体の中で当該路線がおかれた現状を把握する際には、対数値での比較を行うとすると傾向が明確に分析できることが分かった。

図41は人口密度と鉄道路線立地の関係を示した図である。この図では、国勢調査500mメッシュ統計の結果を基に、500m四方の人口が0名のメッシュを緑、人口が1名のメッシュを黄色、人口が増えるにしたがつて黄色から赤へのグラデーションで人口を表示し、その上に2015年度末である、2016年3月31日時点の鉄道路線を黒色の線で描画したものである。全国図を見ると主要路線と呼ばれる鉄道網は、周囲に黄色から赤に着色されている地域が広がっているのに対し、北海道や東北地方ではほぼ緑の地域を走行しているように見える。これは、沿線に居住地域があるもののその地域の広がり、黒色線で表示した線路幅よりも狭く、描画の都合上居住地域を完全に上書きしてしまつているためである。一方で、沿線居住地域の狭さが需要である人口の少なさととらえることもでき、JR北海道は人口希薄地域を走行していることが、事業維持を困難にしているともいえよう。

2. 1キロ当たり沿線活動人口と輸送密度の関係

図40より、1キロ当たり沿線活動人口が多くなるほど、輸送密度が上がるといえるため、富山市で取り組まれているようなコンパクトシティ化による鉄道沿線への人口集約は、鉄道利用効率の向上により、公共交通維持のコストを削減する効果も期待できるといえる。図41において、赤い人口密度が稠密な地域は、鉄道路線網も濃い密度で分布している。

しかしながら、分散が大きく沿線活動人口密度が高くても、必ずしも輸送密度が高くなるとは言えない面もある、そのためスプロール化の進んだ現在においては、従来型の公共交通では多様化する地域住民の日常生活における交通流動に対応できなくなつている面も考えられる。鉄道維持策を検討するにあたり、現在の鉄道網が人の動きに合致しているのかを考慮する必要があるといえよう。

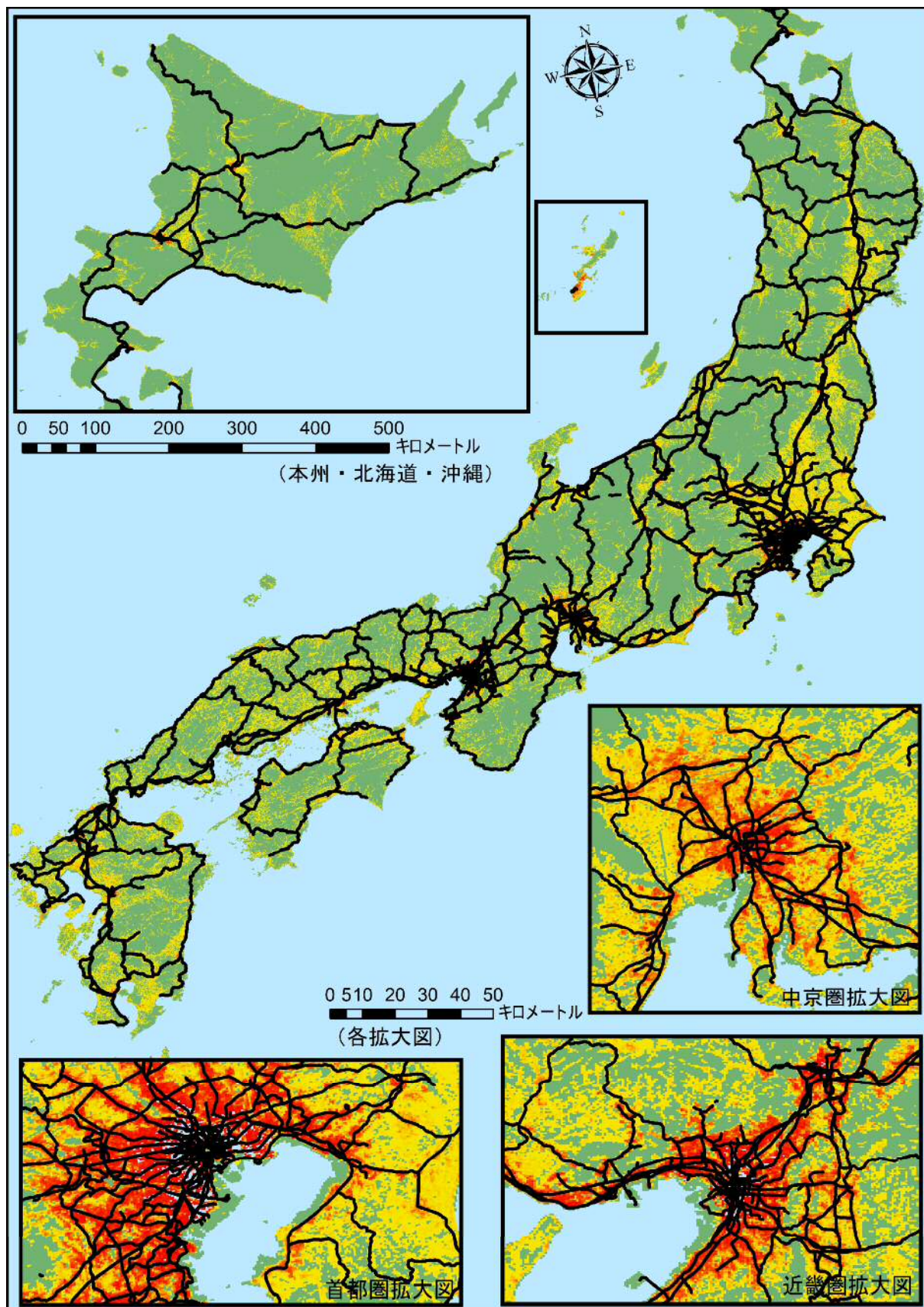


図 4 1 2015年度における人口密度と鉄道路線立地の関係

人口は0名が緑色、人口が増えるにしたがって黄色から赤へのグラデーションで表示
『国土数値情報』『2015年国勢調査』より筆者作成

3. 居住地域と鉄道路線に関する関係

表 15 は国勢調査・地域メッシュ統計を基に、2000 年以降日本人の居住地域がどのように変化をしたかを示した表である。地域メッシュ統計では、調査内容を緯経線により作成された区画ごとに集計しており、500mメッシュ統計ではおおむね500m四方ごとに集計している。そのため、人口0であれば非居住地域、人口1以上であれば居住地域としてそれぞれのメッシュ地域数を数えることで、居住地域の割合を概算することが可能である。

表 15 では居住地域占率を計算するために、分母（全Mesh）には2015年の小地域統計の範囲内に重なるメッシュ数を取り、分子には各国勢調査のメッシュ統計において人口が1名以上となるMesh数を取り、その比率を計算した。この表を見ると、日本人の居住地域は2000年から2010年にかけて、人口増加率が0.89%なのに対して、居住地域数増加率は55.72%と、人口増加を大幅に上回る勢いで急激に拡大した。2011年の東日本大震災における津波被害により、居住地域数は若干減少しているもの、2015年における居住地域数は、2000年の152.74%とスプロール化がまだまだ止まらない状況と言える。

一方、表 13 および表 14 における人口と利用状況の関係から、居住地域と線路との距離が離れば離れるほど、鉄道の利用客は減少していくものと読み取れる。居住地域が広がることは、鉄道路線がその公共交通としての効果を発揮できず、不利となる地域が増えていくことを示している。地域開発において鉄道路線の存続が本当に必要なのか、吟味していく必要があるだろう。

沿線の人口と線路からの距離が、輸送量に与える影響を明確にするならば、居住地域の変化は人口と輸送量に影響を及ぼすはずである。今研究は1時点のものにとどまっているが、鉄道の将来的な維持を議論するにあたっては、時系列分析を行うことによって、居住地域の変化が鉄道輸送量減少に直結しているのか検証していく必要があるだろう。

表 15 メッシュ統計による居住地域の変化

| 年 | 地域数 Mesh数 | 占率 % | 居住地域 | | 総人口 人 | 人口 | |
|------|--------------|---------|-----------|--------------|-------------|-----------|--------------|
| | | | 対前回比 % | 対2000年比 % | | 対前回比 % | 対2000年比 % |
| 2000 | 308,418 | 20.85% | N/A | 100.00% | 126,925,843 | 101.08% | 100.00% |
| 2005 | 482,181 | 32.59% | 156.34% | 156.34% | 127,767,994 | 100.66% | 100.66% |
| 2010 | 477,172 | 32.25% | 98.96% | 154.72% | 128,057,352 | 100.23% | 100.89% |
| 2015 | 471,066 | 31.84% | 98.72% | 152.74% | 127,094,745 | 99.25% | 100.13% |

全Mesh 1,479,420 1995年総人口 125,570,246

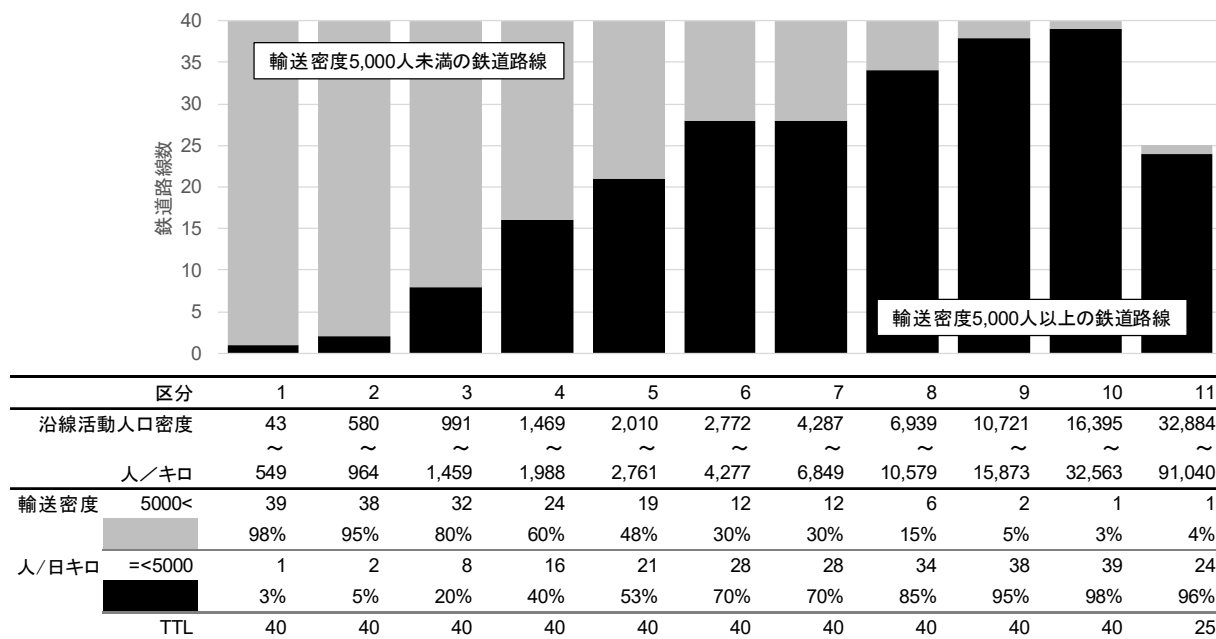
国勢調査・地域メッシュ統計を基に筆者作成

4. 鉄道事業営業損益と1キロ当たり沿線活動人口の関係

第4章ではにおいて、2015年度及び2010年度において鉄軌道事業営業損益を黒字にするための損益分岐点となる輸送密度は約5,000人/日キロであると分析してきた。図42はこれまで得られた結果を基に、損益分岐点輸送密度と1キロ当たり沿線活動人口の関係を示した図である。この図では第5章で沿線人口分析を行った425路線を、1キロ当たり沿線活動人口が下位である路線から40路線ごとに区切り、その中で営業損益が黒字になる可能性が高い輸送密度5,000人以上の路線を黒色で、営業損益が赤字になる可能性が高い輸送密度5,000人未満の路線を灰色で示し、各区分の中で採算性を確保できる可能性が高い路線の占率を算出した。この図を見ると、輸送密度5,000人以上となる路線の占率は1キロ当たり沿線活動人口が増加していくに従って増加していく。しかし、明確な境界は見出せない。

そのため、これまで値は逆に1キロ当たり沿線活動人口と損益分岐点輸送密度は直接には関係しないと考察することもできる。つまり、鉄道路線の維持を検討するにあたっては、人口減少は利用客の減少の一要因として考えることはできるが、それだけではなく都市間ネットワークや都市内の日常的な昼夜間人口の流動、そして通学・非定期といった輸送人員の構成比率、産業構造の変化や都市構造の変化、そして年齢分布の変化等の各種要素を総合的に考慮し、地域にとって本当に必要なのかを検討する必要がある。

その上でその鉄道を維持する需要が存在するかを分析し、地域にとって本当に必要であるならば、地域住民の間接負担として公的資金投入によることの是非を問えばよいであろう。維持存続ありきの議論では、鉄道路線は永続的に維持することが不可能である。必要性を地域住民が本気で考えるべき時期が来たといえよう。



出典：輸送量：2015年度鉄道統計年報 沿線人口：2014年国勢調査 従業者：2014年センサス

図 4 2 損益分岐点輸送密度と1キロ当たり沿線活動人口の関係

『2015年度鉄道統計年報』『2015年国勢調査』『2014年経済センサス』より筆者作成

5. 群馬県の鉄道路線における1キロあたり沿線活動人口と輸送密度の関係

表16および図43は、群馬県の鉄道路線間における1キロあたり沿線活動人口と輸送密度の関係を示したものである。図43では、図42に群馬県内を通過する鉄道路線の1キロあたり沿線活動人口と輸送密度を表示することによって、各路線間の位置づけを比較したものである。図43によると、同一の1キロあたり沿線活動人口区分内にある鉄道路線間であっても、輸送密度に大きな差がみられる。

第2区分では、1キロあたり沿線活動人口でみるとJR吾妻線(664人/km)がわたらせ渓谷鐵道(833人/km)より少ないにもかかわらず、輸送密度でみるとJR吾妻線(2,416人/日キロ)がわたらせ渓谷鐵道(457人/日キロ)と5倍以上多い。これは、JR吾妻線が渋川市から嬭恋村にかけての沿線に人口が分散しているのに対し、わたらせ渓谷鐵道は桐生・大間々地区に人口が集中しており大間々から足尾にかけての山間部人口が希薄なことと、人口の多い桐生・大間々地区内であっても、上毛電気鉄道・東武桐生線・JR両毛線との四つ巴の競合が発生しており、人口集積地帯を走るメリットを享受できないためと考えられる。

第5区分では、1キロあたり沿線活動人口でみると上信電鉄(2,090人/km)・東武佐野線(2,329人/km)・JR信越線(2,382人/km)が同一区分内にあるもの、輸送密度でみると上信電鉄(2,583人/日キロ)・東武佐野線(3,028人/日キロ)に対し、JR信越線(9,506人/日キロ)が群を抜いて高くなっている。第2章で前述した通り、現在の路線統計上では、JR信越線は群馬県内区間のみならず、直江津から長岡を経由し新潟までの新潟県内の区間を含んでいることを考慮する必要があるものの、JRの広域幹線路線ネットワークの一部となっている路線と、支線型のローカル民鉄⁶³の差が利用状況に表れているものと考えられる。

第6区分では、1キロあたり沿線活動人口でみると上毛電気鉄道(3,108人/km)・東武小泉線(3,365人/km)・東武桐生線(2,868人/km)・JR八高線(3,013人/km)・JR両毛線(3,142人/km)の5路線が同一区分内にある。その中で、JR八高線(8,941人/日キロ)・JR両毛線(11,238人/日キロ)は他の3路線{上毛電気鉄道(1,851人/日キロ)・東武小泉線(2,677人/日キロ)・東武桐生線(4,198人/日キロ)}より2倍以上輸送密度が高い。八高線は、電化区間である高麗川―八王子間の輸送密度が高く、非電化区間である高麗川以北では小泉線・桐生線と同程度の輸送密度となることが想定される。一方で、両毛線の輸送密度が群を抜いて高くなっている。とくに前橋・桐生間で併走する上毛との間では、輸送密度に9,000人/日kmの大きな差が生じている。東武小泉線と東武桐生線は、普通電車が東小泉―(小泉線)―大田―(桐生線)―赤城の区間で直通運転を行っており地域内流動においては一体的な系統を持っている区間もある。1キロ当たり沿線活動人口を見ると平野部の工業地帯を走行する小泉線側が多いが、輸送密度は逆に桐生線側の方が多い。桐生線には東京都内へ直通する特急りょうもう号が運転されており、都市間流動も担っていることが輸送密度を高める要因だと推測される。また、モータリゼーシ

63 東武佐野線は伊勢崎線の支線として東武鉄道の他の路線とは館林駅で接続するのみである。同路線は大部分の区間を走る栃木県内の東武鉄道の他の路線は日光線とその支線となっており、佐野線は日光線系統の路線から離れていることから、栃木県内においては孤立したローカル支線であると考えられることもできる。

ンが進み2次交通であるバスが衰退した群馬県平野部においては、公共交通で出発地から目的地に到達することができず、自家用交通の方が距離的・時間的に優位性を持ってしまい、地域内輸送に鉄道が選択されにくいことを示している。また、地域間の広域輸送以外で鉄道が選択されにくいとすれば、両毛線が普通列車の運行のみではあるものの、関東平野北端部における地域間の広域輸送も担っていることが推定される。

次に上信電鉄・上毛電気鉄道の2社間を比較する。1キロ当たり沿線活動人口は上信電鉄が2,090人/kmなのに対して上毛電気鉄道は3,108人/kmと上毛電気鉄道の方が1,000人/kmほど多いにも関わらず、輸送密度においては上信電鉄が2,583人/日キロに対し上毛電気鉄道が1,851人/日キロと700人/日キロ以上少ない逆転現象が生じている。上信電鉄は高崎から富岡を経て下仁田へと至る高崎への片輸送の流動需要が想定される路線環境ではあるが、上毛電気鉄道は前橋と桐生の中心街を結んでいるため、双方向への流動需要が想定される路線環境である。しかし、上毛電気鉄道では両中心市街地の求心力低下や、工業地域の移転に伴い、これまで両市街地に向かってきた中間部の沿線地域住民の生活の導線が、南方の太田・伊勢崎へ向かう変化が生じており、沿線人口が多くても路線に沿った需要がない状況になっている。また、上毛は中間の赤城駅で東武桐生線と接続するのみであり、他幹線鉄道網との連携が弱い面もある。そのため、今後の必要性の論議に際しては、すでに必要性を終えたと判断されてしまう懸念もある。

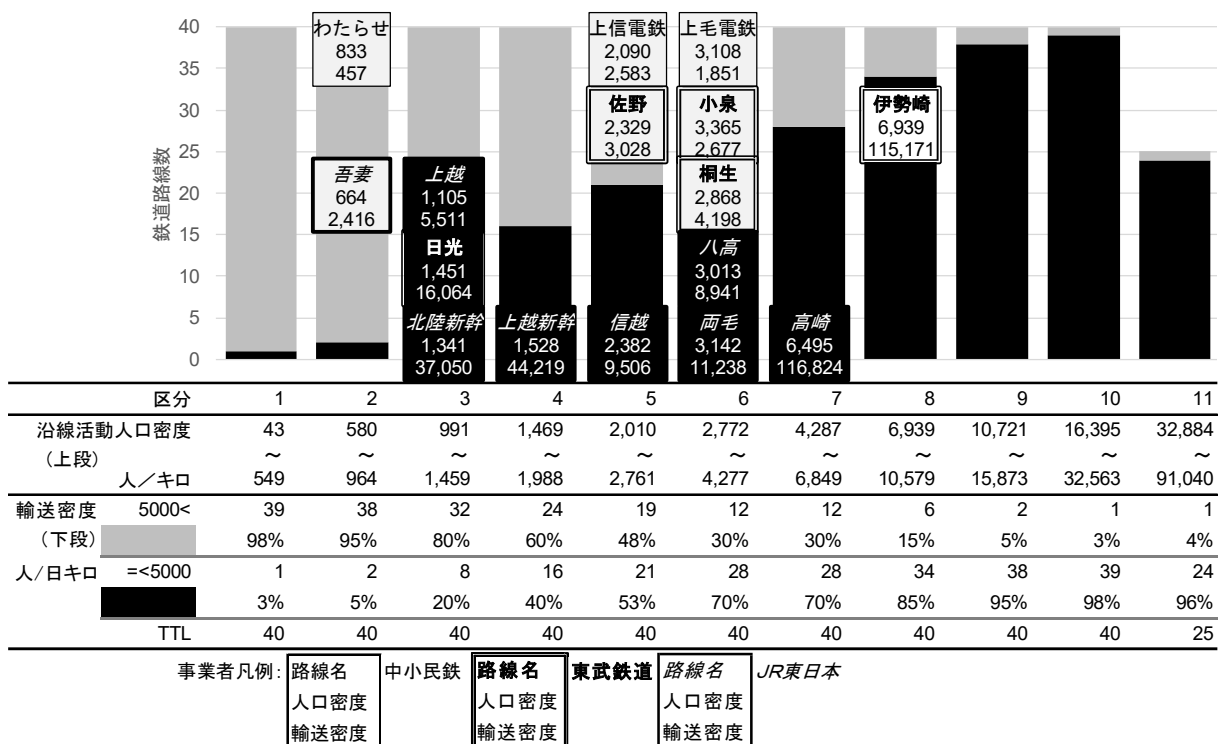


図 4 3 群馬県を走る鉄道の輸送状況と沿線人口

図 4 2 に群馬県内の鉄道路線の1キロあたり沿線活動人口と輸送密度を表示したものである
 出典：『2015年度鉄道統計年報』『2015年国勢調査』『2014年経済センサス』より筆者作成

表 16 群馬県を走る鉄道の輸送状況と沿線人口

| 事業者・路線 | 輸送量 | | | 沿線人口 | | | 1キロあたり沿線人口 | | |
|----------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|----------------|--------------|--------------|-------------------|
| | 営業キロ | 輸送量 | 輸送密度 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 |
| | 年度末 Km | 旅客人 千人 | 旅客 人/日km | 2015 人 | 2014 人 | 2015・2014 人 | 2015 人/km | 2014 人/km | 2015・2014 人/km |
| N=16 | | | | | | | | | |
| 上信電鉄 | 33.7 | 31,864 | 2,583 | 42,417 | 28,018 | 70,435 | 1,259 | 831 | 2,090 |
| 上毛電気鉄道 | 25.4 | 17,208 | 1,851 | 53,391 | 25,553 | 78,944 | 2,102 | 1,006 | 3,108 |
| わたらせ渓谷鐵道 | 44.1 | 7,376 | 457 | 23,527 | 13,217 | 36,744 | 533 | 300 | 833 |
| 東武鐵道 | | | | | | | | | |
| 伊勢崎線 | 114.5 | 4,826,596 | 115,171 | 549,207 | 245,340 | 794,547 | 4,797 | 2,143 | 6,939 |
| 日光線 | 94.5 | 555,595 | 16,064 | 99,473 | 37,660 | 137,133 | 1,053 | 399 | 1,451 |
| 小泉線 | 18.4 | 18,027 | 2,677 | 40,318 | 21,600 | 61,918 | 2,191 | 1,174 | 3,365 |
| 佐野線 | 22.1 | 24,493 | 3,028 | 35,448 | 16,019 | 51,467 | 1,604 | 725 | 2,329 |
| 桐生線 | 20.3 | 31,194 | 4,198 | 39,278 | 18,948 | 58,226 | 1,935 | 933 | 2,868 |
| JR東日本 | | | | | | | | | |
| 上越新幹線 | 303.6 | 4,913,480 | 44,219 | 250,156 | 213,779 | 463,935 | 824 | 704 | 1,528 |
| 北陸新幹線 | 176.9 | 2,398,794 | 37,050 | 134,092 | 103,149 | 237,241 | 758 | 583 | 1,341 |
| 吾妻線 | 55.3 | 48,897 | 2,416 | 22,978 | 13,721 | 36,699 | 416 | 248 | 664 |
| 上越線 | 164.4 | 331,611 | 5,511 | 107,076 | 74,522 | 181,598 | 651 | 453 | 1,105 |
| 信越線 | 175.3 | 609,936 | 9,506 | 252,809 | 164,701 | 417,510 | 1,442 | 940 | 2,382 |
| 高崎線 | 74.7 | 3,193,961 | 116,824 | 304,392 | 180,801 | 485,193 | 4,075 | 2,420 | 6,495 |
| 八高線 | 92.0 | 301,065 | 8,941 | 174,739 | 102,473 | 277,212 | 1,899 | 1,114 | 3,013 |
| 両毛線 | 84.4 | 347,155 | 11,238 | 168,833 | 96,391 | 265,224 | 2,000 | 1,142 | 3,142 |

出典：『2015年度鉄道統計年報』『2015年国勢調査』『2014年経済センサス』より筆者作成

第4節 本章のまとめ

本研究では、沿線人口や沿線従業者が鉄道利用状況にどのような影響を及ぼすか、2015年度鉄道統計年報、2015年国勢調査・2014年経済センサスを基に、GISを利用した数値解析手法を用い分析を行った。その結果、鉄道輸送量と沿線人口はその常用対数同士を比較すると、正比例の相関関係となることが分かった。また、鉄道輸送量と沿線活動人口の常用対数同士を比較すると、正比例の相関関係はより一層顕著であることが分かった。さらに、この関係は沿線の路線長に関係なくみられることから、人口の多寡が鉄道輸送量に影響を及ぼす主要要因であることが考察された。一方で、1キロ当たり沿線活動人口が多くなるほど、輸送密度が上がるため、人口密度が高い区間を日常の昼夜間人口流動に合わせて走行する都市鉄道路線は輸送量確保に有利であるが、昼夜間人口流動が低い区間を走行するローカル線は輸送量確保に不利であることも明らかになった。

一方で、群馬県の鉄道路線間を比較した結果、1キロ当たり沿線人口が僅差の路線間においても輸送密度には大きな差がみられ、地域内における事業者間の僅かな利用客の奪い合いが、鉄道利用状況に大きな差を及ぼしていることが明らかになった。事業者・沿線自治体・沿線住民はどのような取り組みをすれば効果的な鉄道路線維持対策ができるのか、この研究成果は公共交通維持に向けて必要性の観点から現状把握や数値目標設定に向けて議論の土台となるデータを提供するものとする。

第6章 鉄道事業維持における必要要素の考察

第1節 本研究の成果

本研究では、鉄道利用状況が鉄軌道営業損益にどのような影響を及ぼすか、1975年度から2015年度の各国勢調査年度における「鉄道統計年報」を基に、分析を行った。また、沿線人口や沿線従業者が鉄道利用状況にどのような影響を及ぼすか、2015年国勢調査・2014年経済センサスを基に、分析を行った。前者の分析は鉄軌道事業者を単位とし、データベースを作成した上で、表計算ソフトを用い鉄道統計年報の各項目間を比較することにより数値分析を行った。分析はGISを利用した数値解析手法を用い、「鉄道統計年報」に輸送量が掲載された線区群を単位とし、メッシュ統計を基に線路を基準としたバッファ内の人口等を面積案分法によって求めることによりデータ収集を行った。これにより、沿線人口と鉄道利用状況に関して多くの知見を得ることができた。これにより、鉄道利用状況と鉄軌道営業損益の関係に関し多くの知見を得ることができた。以下にその概要を記す。

第2章「鉄道事業の統計資料の収集と考察」では、鉄道利用状況が鉄軌道業営業損益にどのような影響を及ぼすか数値解析を行うこととし、鉄道に関する各種統計を比較検討し、鉄道統計年報を基にデータベースを作成した。研究を通じて、鉄道輸送統計資料の内容の変遷とその問題点について、ある程度の考察ができた。分析において必要な資料が多く公開されている一方で、特定の重要な資料が公開されていないなど、日本の公共交通行政の課題点の一つも発見した。

第3章「日本における鉄道の現状」では、1975年以降の鉄道路線の改廃と経営形態変更の歴史をめぐり、その傾向と現在の日本の鉄道事業者が置かれた現状について考察するとともに、GISを利用した時系列による線形データベースを作成し、また統計資料より、数値の面から1975年以降の鉄道事業者の経営成績を概観した。この45年間では、都市間輸送では高速鉄道への更新、都市部では鉄道網の発展と充実が図られていく一方、地方部では利用客の減少による縮小傾向にあることが考察された。後者の要因の一つとして、鉄道事業者の廃止理由には沿線人口の減少に伴う利用減が主要因とされているものが多く見受けられる。現在では鉄道事業者や自治体任せから、住民が積極的に存続問題に関わる事例が出てきている。

第4章「旅客輸送の輸送状況と営業損益の関連性」では、2015年度鉄道統計年表の資料を使用し、日本における鉄道事業者の経営状況を考察した。輸送密度約5,000人を境に急激に各区分内での黒字事業者の占率が変化していることが読みとれ、あたかも生物学でいうところの閾値が存在するかのように見えることから、収益転換点となる輸送密度は約5,000人/日キロであると考察した。1975年以降の各国勢調査年度における営業成績の推移からは、全般として輸送密度が減少する中、地方ローカル線ばかりではなく大手私鉄においても、利用客の確保・単価向上による収益確保が課題である旨を考察した。

第5章「鉄道輸送密度と沿線人口との関係」では、第1章の問題を受け、沿線人口や沿線従業者数が鉄道利用状況にどのような影響を及ぼすか数値解析を行うこととし、GISを利用した面積案分法によって、具体的に沿線人口を求める過程を決定し、オープンソースのデータを使用しデータ収集を行った。その上で得られた結果を鑑み、沿線人口や沿線従業者が鉄道利用状況にどのような影響を及ぼすか数値解析を行った。

本第6章はまとめである。

この研究によって、収益転換点となる輸送密度は約5,000人/日キロとなることがわかった。一方で、輸送密度5,000人/日キロ以下であっても黒字を計上する事業者と、輸送密度5,000人/日キロ以上でも赤字を計上する事業者があり、それらの特色ある事業者の分析が、今後有益な研究になることを導いた。また、事業者をグループ化する手法は、比較調査や事例研究に際し調査対象の選定に有益であることから、事業者・沿線自治体・沿線住民は、どのような取り組みをすれば効果的な鉄道路線維持対策ができるのか、この研究成果は公共交通維持に向けての現状把握や数値目標設定に向けて議論の土台となるデータを提供するものとする。

さらに、輸送密度と沿線人口はその常用対数同士を比較すると、正比例の相関関係となることが分かった。また、輸送密度と沿線人口と沿線従業者数の和を比較すると、この正比例の相関関係はより一層顕著に見られることが分かった。さらに、この関係は沿線の路線長に関係なく見られることから、沿線の人口密度の多寡が鉄道輸送量に影響を及ぼす主要要因であることが考察された。一方で、人口密度が高い区間を走行する都市鉄道は輸送量確保に有利であるが、人口密度が低い区間を走行するローカル線は輸送量確保に不利であることも明らかになった。事業者・沿線自治体・沿線住民は、どのような取り組みをすれば効果的な鉄道路線維持対策ができるのか、この研究成果は公共交通維持に向けての現状把握や数値目標設定に向けて議論の土台となるデータを提供するものとする。

人口減少が見込まれる今後の日本社会において、生活インフラの維持、とりわけ公共交通網の維持は大きな課題となっている。持続可能な地域社会の実現に向け、住居に関する意識の転換を期待したい。また、研究において、既存市街地再開発によるコンパクトシティ化は、公共交通の維持にも貢献できる可能性があることが分かった。人口減少が見込まれる今後の日本社会において、生活インフラの維持とりわけ公共交通網の維持は大きな課題となっている。持続可能な地域社会の実現に向け、住居に関する意識の転換を期待したい。

第2節 今後の研究課題

本研究では、鉄道統計年報掲載の鉄道輸送量及び鉄軌道損益状況のデータベースを作成し、全国の鉄道事業者を同一条件で比較し、輸送密度と鉄軌道業営業損益を比較した。その結果、損益分岐点の輸送密度は明確に算出できることがわかり、2015年度においては、輸送密度5,000人/日キロが赤字事業者と黒字事業者をわける境界点になることがわかった。また、時系列でみると、収益転換点の人数は年次によって変化し、損益点の輸送量は徐々に上昇するものの、この関係は各年次においても見られることが分かった。

また、GISを使用し、国勢調査結果から沿線人口を、センサスから沿線従業者数を算出し、輸送量のデータと比較した。その結果鉄道輸送量と沿線人口はその常用対数同士を比較すると、正比例の相関関係となることが分かった。また、輸送量と沿線人口+沿線従業者数を比較すると、この正比例の相関関係はより一層顕著に見られることが分かった。

一方で、時間的制約の中で、本研究の内容は2015年度までの国勢調査年度における鉄道統計年報を用い、それぞれ単年度における分析を行うに留まった。しかし、研究の一環として、各国勢調査年度の鉄道輸送量及び鉄軌道損益状況のデータベースは整備できているとともに、鉄道路線線形データや過去の国勢調査データの整備までは入手できる資料の範囲で完成しており、今後時系列による分析を行い、研究を深化させていく土台ができたともいえる。

今後の研究課題としては、今回の研究で得られた鉄道統計データ作成手法や沿線人口データ作成手法、そして損益分岐点解析分析手法を基に、損益分岐点以下の輸送密度でも黒字の事業者や、損益分岐点以上の輸送量でも赤字の事業者が、過去にさかのぼり同様な傾向がみられるかの検証を行いたい。また、それらの事業者の財務分析・原価計算を行うことによって、鉄道事業者はどのような取組をすれば損益状況を改善できるかを検証していきたい。その上、鉄道輸送量と沿線人口の時系列分析を行うことによって、地方社会における人口減少が、鉄道利用にどのような影響を及ぼすのかを検証していきたい。その上で、鉄道事業者が参考事例を検討する際における、類似事業者の事例を指し示していきたい。さらに、鉄道事業を黒字にする要因は何か明らかにしたい。その上で、事業者・沿線自治体・沿線住民は、どのような取り組みをすれば効果的な鉄道路線維持対策ができるのか、アイデアを提供していきたい。

人口減少が見込まれる今後の日本社会において、生活インフラの維持、とりわけ公共交通網の維持は大きな課題となっている。これまで、地方ローカル線の存廃が議論の中心であったが、これからは大都市内路線においても、路線存続の是非や収益率の低下に起因する人材確保難が議論されることが予見される。その基礎として本論文のテーマである「旅客鉄道維持に関する必要条件の研究」は重要な論題であると考えられる。引き続き、ライフワークとして研究を続けていきたい。

参考文献

- ・ 鉄道まちづくり会議編、『プロブレムQ&A どうする？鉄道の未来』、緑風出版、2009年
- ・ 日本交通学会編、『交通経済ハンドブック』、白桃書房、2011年
- ・ 小嶋光信・森彰英、『地方交通を救え！』、交通新聞社、2014年
- ・ 青木栄一、『鉄道の地理学』、WAVE出版、2008年
- ・ 佐藤信之、『鉄道会社の経営』、中央公論新社、2013年
- ・ 佐藤信之、『鉄道好きの知的生産術』、中央書院、2002年
- ・ 老川慶喜、『日本鉄道史 昭和戦後・平成編』、中央公論新社、2019年
- ・ 小平浩、『ローカル・ガバナンスと社会的企業』、追手門大学出版会、2014年
- ・ 新日本有限責任監査法人編、『業態別会計シリーズ 鉄道・バス事業』、第一法規、2010年
- ・ 国土交通省監修、『鉄道要覧』、電気車研究会、各年度
- ・ 国土交通省監修、『鉄道統計年報』、電気車研究会、各年度
- ・ 今尾恵介編、『日本鉄道旅行地図帳』、新潮社、2008年
- ・ 運輸経済研究センター、『分割民営に至る国鉄の歩み』、1998年
- ・ 古田均ら編、『基礎からわかるGIS』、森北出版、2005年
- ・ ESR I ジャパン、『ArcGIS逆引きガイド』、ESR I ジャパン、2014年
- ・ 橋本雄一編、『三訂版GISと地理空間情報』、古今書院、2014年
- ・ 相澤祐介、『統計処理に使うExcel 2013活用法、カットシステム』、2013年
- ・ 前田一貴ら著、『Excelによるデータ分析入門』、学術研究出版、2015年

謝辞

本論文の執筆に関して、多くの皆様から御指導・御支援をいただきました。ここに御礼を申し上げます。

博士後期課程の指導教官で本論文の主査である、高崎経済大学経済学部 大島 登志彦 教授には高崎経済大学経済学部、同大学院経済・経営研究科博士前期課程在籍時よりご指導を頂いておりましたが、所蔵する膨大な資料の中からどの資料が筆者の研究に適するかを教えてくださいただくとともに、研究をすすめ論文をまとめるにあたり、様々な観点から御指導をいただきました、深く感謝を申し上げます。

高崎経済大学経済学部 田中 久夫 教授には、副査を務めていただくとともに、企業経営の観点から論点を整理し、執筆の上で貴重な助言をいただきました、深く感謝を申し上げます。

高崎経済大学経済学部 岡田 和彦 教授には、副査を務めていただくとともに、経済学の観点から執筆の上で貴重な助言をいただきました、深く感謝を申し上げます。

神奈川大学工学部 平井 裕久 教授には、データ分析の手法についてご指導を賜りました、深く感謝を申し上げます。

学会で本論文に関する研究報告を行った際には、多くの先生方から数多くの貴重なご教示をいただきました。また、論文の査読審査におきましては、匿名の先生方から多大なるご指導を賜りました。御指導・御教示をいただいた皆様に感謝申し上げます。

法政大学日本統計研究所・国土交通省図書館・鉄道博物館ライブラリー・高崎経済大学図書館・放送大学図書館の皆様には、本研究の趣旨にご理解いただき、資料収集にあたり数多くの助言と協力をいただきました。この場を借りまして御礼申し上げます。

放送大学大学院文化科学研究科での指導教官であった 梅干野 晁 東京工業大学名誉教授にも深く感謝を申し上げます。

最後に、高崎経済大学大学院経済・経営研究科の益々の発展を祈念して結びとさせていただきます。

令和元年10月
秋 葉 健

付録

付表 1 日本における鉄道路線の開業および廃止の状況

本表は本研究の対象である1975年度から2015年度の期間に生じた、開業および廃止の状況についてまとめたものである。

| 開 業 | | | | | | | 廃 止 | | | | | | | | |
|-----------------|-------|-------------|-------|-----------|-----------|------|-----------------|----|------|-------------|---------|--------|---------|------|------|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 | 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 |
| 1975年度 (昭和50年度) | | | | | | | 1975年度 (昭和50年度) | | | | | | | | |
| 都 | 4.23 | 小田急電鉄 | 多摩線 | 小田急永山 | 小田急多摩センター | 2.3 | 地 | 貨 | 4.1 | 国鉄 | 山陰本線 | 東松江 | 馬潟口 | 1.0 | 国 |
| 都 | 4.26 | 京浜急行電鉄 | 久里浜線 | 三浦海岸 | 三崎口 | 2.2 | 地 | 路 | 5.6 | 阪神電気鉄道 | 国道線 | 上甲子園 | 野田 | 10.7 | 軌 |
| 貨 | 5.10 | 国鉄 | 京葉線 | 千葉貨物ターミナル | 蘇我 | 6.5 | 国 | | | | 北大阪線 | 野田 | 天神橋筋六丁目 | 4.3 | |
| 貨 | 5.10 | 京葉臨海鉄道 | 食品線 | 千葉貨物ターミナル | 食品南 | 1.3 | 地 | 地 | 10.1 | 大分交通 | 甲子園線 | 上甲子園 | 浜甲子園 | 2.8 | |
| | | | | | 食品北 | 1.2 | | | | | | 耶馬溪線 | 中津 | 野路 | 10.4 |
| 都 | 7.6 | 名古屋鉄道 | 知多新線 | 上野間 | 知多奥田 | 2.3 | 地 | 貨 | 11.1 | 北九州市 | 本線 | 国鉄若松駅 | 北湊 | 1.3 | 軌 |
| 地 | 7.20 | 国鉄 | 久慈線 | 久慈 | 普代 | 26.0 | 国 | | | | 連歌浜支線 | 中川通7丁目 | 安瀬 | 2.1 | |
| 観 | 7.20 | 伊藤園臨海埠頭開発協会 | | 北ゲート | 南ゲート | 1.4 | 地 | | | | 浜十二番町支線 | 中川通7丁目 | 浜町 | 0.5 | |
| 地 | 8.31 | 国鉄 | 三江線 | 口羽 | 浜原 | 29.6 | 国 | | | | 埠頭支線 | 埠頭支線 | | 0.1 | |
| 貨 | 9.1 | 仙台臨海鉄道 | 仙台埠頭線 | 仙台港 | 仙台埠頭 | 1.6 | 地 | 路 | 11.2 | 西日本鉄道 | 福岡市内線 | 九大前 | 姪浜 | 11.9 | 軌 |
| 貨 | 11.15 | 衣浦臨海鉄道 | 半田線 | 半田埠頭 | 東成岩 | 3.4 | 地 | | | | 城南線 | 渡辺通1丁目 | 西新 | 5.0 | |
| 貨 | 3.1 | 国鉄 | 東海道本線 | 浜川崎 | 鶴見 | 5.3 | 国 | 観 | 1.19 | 伊藤園臨海埠頭開発協会 | 呉服町線 | 呉服町 | 祇園町 | 0.8 | |
| 貨 | 3.1 | 国鉄 | 武蔵野線 | 鶴見 | 府中本町 | 28.8 | 国 | 都 | 2.15 | 名古屋鉄道 | | 北ゲート | 南ゲート | 1.4 | 軌 |
| 貨 | 3.16 | 国鉄 | 東海道本線 | 梅小路 | 京都市場 | 2.8 | 国 | 地 | 2.25 | 近畿日本鉄道 | 瀬戸線 | 堀川 | 東大手 | 2.0 | 地 |
| | | | | | | | | 路 | 3.7 | 豊橋鉄道 | 八王子線 | 西日野 | 伊勢八王子 | 1.6 | 地 |
| | | | | | | | | | | | 柳生橋支線 | 新川 | 柳生橋 | 0.9 | 軌 |
| 1976年度 (昭和51年度) | | | | | | | 1976年度 (昭和51年度) | | | | | | | | |
| 都 | 4.4 | 名古屋鉄道 | 知多新線 | 知多奥田 | 野間 | 1.7 | 地 | 観 | 4.1 | 浦島観光 | | 赤島 | 狼煙山 | 0.1 | 地 |
| 都 | 4.8 | 相模鉄道 | いずみ野線 | 二俣川 | いずみ野 | 6.0 | 地 | 路 | 4.1 | 仙台市 | 循環線 | 仙台駅前 | 仙台駅前 | 6.0 | 軌 |
| 地 | 4.26 | 国鉄 | 岡多線 | 北野榎塚 | 新豊田 | 10.8 | 国 | | | | 長町線 | 中央三丁目 | 長町駅前 | 4.2 | |
| S | 5.6 | 東京都 | 三田線 | 西高島平 | 高島平 | 1.5 | 地 | | | | 原町線 | 花京院 | 原町駅前 | 3.0 | |
| S | 6.10 | 札幌市 | 東西線 | 琴似 | 白石 | 9.9 | 地 | 路 | 4.1 | 京都市 | 八幡町線 | 大学病院前 | 八幡神社前 | 1.6 | |
| S | 9.4 | 横浜市 | 1号線 | 上大岡 | 上永谷 | 2.8 | 地 | | | | 丸太町線 | 天王町 | 円町 | 5.4 | |
| | | | 3号線 | 伊勢崎長者町 | 関内 | 0.7 | | | | | | 今出川線 | 銀閣寺道 | 百梅町 | 5.6 |
| 都 | 10.15 | 東京急行電鉄 | 田園都市線 | すすかけ台 | つきみ野 | 2.3 | 地 | 貨 | 9.20 | 国鉄 | 武蔵野線 | 北府中 | 下川原 | 3.8 | 国 |
| S | 3.13 | 神戸市 | 西神線 | 名谷 | 新長田 | 5.7 | 地 | 貨 | 10.1 | 国鉄 | 函館本線 | 東札幌 | 月寒 | 2.8 | 国 |
| S | 3.18 | 名古屋市 | 鶴舞線 | 伏見 | 八事 | 8.0 | 地 | 貨 | 10.1 | 東武鉄道 | 仙石河岸線 | 西小泉 | 仙石河岸 | 3.0 | 地 |
| | | | | | | | | 貨 | 3.1 | 十勝鉄道 | | 帯広 | 工場前 | 3.4 | 地 |
| | | | | | | | | 地 | 3.20 | 尾小屋鉄道 | | 新小松 | 尾小屋 | 16.8 | 地 |
| 1977年度 (昭和52年度) | | | | | | | 1977年度 (昭和52年度) | | | | | | | | |
| S | 4.6 | 大阪市 | 谷町線 | 都島 | 守口 | 5.4 | 軌 | 貨 | 7.10 | 国鉄 | 宮田線 | 磯光 | 菅牟田 | 2.2 | 国 |
| 都 | 4.7 | 東京急行電鉄 | 新玉川線 | 渋谷 | 二子玉川園 | 9.4 | 地 | 路 | 10.1 | 京都市 | 河原町線 | 洛北高校前 | 七条河原町 | 6.2 | 軌 |
| 貨 | 5.25 | 衣浦臨海鉄道 | 碧南線 | 東浦 | 権現崎 | 11.3 | 地 | | | | 七条線 | 西大路七条 | 七条河原町 | 2.9 | |
| 都 | 8.20 | 大阪府都市開発 | 泉北鉄道 | 槻美木多 | 光明池 | 1.9 | 地 | 貨 | 3.31 | 国鉄 | 烏丸線 | 七条烏丸 | 京都駅前 | 0.3 | |
| 貨 | 12.1 | 釧路開発埠頭 | 西港線 | 新富士 | 西港 | 1.7 | 地 | | | | 伊田線 | 赤池 | 赤池炭鉱 | 0.3 | 国 |
| 地 | 12.11 | 国鉄 | 気仙沼線 | 柳津 | 本吉 | 34.0 | 国 | | | | 総武本線 | 銚子 | 新生 | 0.8 | 国 |
| S | 3.16 | 札幌市 | 南北線 | 北24条 | 麻生 | 2.2 | 地 | | | | | | | | |
| S | 3.31 | 京都高速交通集団 | 千代田線 | 代々木公園 | 代々木上原 | 1.0 | 地 | | | | | | | | |

| 開 業 | | | | | | | 廃 止 | | | | | | | | |
|------------------------|-------|-----------|-----------|-----------|--------|-------|------------------------|------|-------|---------|--------|-------|-------|------|----|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 | 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 |
| 1978年度 (昭和53年度) | | | | | | | 1978年度 (昭和53年度) | | | | | | | | |
| 都 | 5.21 | 京成電鉄 | 空港線 | 京成成田 | 成田空港 | 7.1 | 地 | 地 | 9.19 | 北恵那鉄道 | | 中津町 | 下付知 | 22.1 | 地 |
| S | 8.1 | 帝都高速度交通営団 | 半蔵門線 | 渋谷 | 青山一丁目 | 2.7 | 地 | 路 | 10.1 | 京都市 | 西大路線 | 千本北大路 | 西大路九条 | 7.4 | 軌 |
| 都 | 8.20 | 名古屋鉄道 | 瀬戸線 | 栄町 | 東大手 | 1.4 | 地 | | | | 東山線 | 高野 | 東福寺 | 6.8 | |
| S | 10.1 | 名古屋市 | 鶴舞線 | 八事 | 赤池 | 5.4 | 地 | | | | 北大路線 | 高野 | 千本北大路 | 4.3 | |
| 都 | 10.2 | 国鉄 | 武蔵野線 | 新松戸 | 西船橋 | 14.3 | 国 | | | | 九条線 | 東福寺 | 西大路九条 | 3.6 | |
| 都 | 12.12 | 能勢電鉄 | 日生線 | 山下 | 日生中央 | 2.6 | 地 | | | | 七条線 | 東山七条 | 河原町七条 | 0.9 | |
| S | 12.21 | 東京都 | 新宿線 | 岩本町 | 東大島 | 6.8 | 地 | 河原町線 | 河原町七条 | 京都駅前 | 0.6 | | | | |
| 都 | 3.9 | 北総開発鉄道 | 北総線 | 北初富 | 小室 | 7.9 | 地 | 貨 | 10.1 | 国鉄 | 東海道本線 | 白鳥 | 名古屋市場 | 1.2 | 国 |
| | | | | | | | | | | | 唐津線 | 山本 | 相知炭鉱 | 6.1 | 国 |
| | | | | | | | | 貨 | 10.2 | 国鉄 | 函館本線 | 桑園 | 札幌市場 | 1.6 | 国 |
| | | | | | | | | 路 | 11.1 | 函館市 | 本線 | ガス会社前 | 五稜郭駅前 | 1.6 | 軌 |
| | | | | | | | | 貨 | 11.1 | 東濃鉄道 | 笠原線 | 新多治見 | 笠原 | 4.6 | 地 |
| | | | | | | | | 貨 | 12.1 | 国鉄 | 塩竈線 | 塩釜港 | 塩竈市場 | 2.1 | 国 |
| | | | | | | | | 観 | 12.1 | よみうりランド | | サッカー場 | サッカー場 | 2.9 | 地 |
| | | | | | | | | 観 | 1.26 | 姫路市 | | 姫路 | 千柄山 | 1.6 | 地 |
| | | | | | | | | 路 | 2.11 | 西日本鉄道 | 福岡市内線 | 千代町 | 千代町 | 7.0 | 軌 |
| | | | | | | | | 地 | | | 宮地岳線 | 千鳥橋 | 貝塚 | 3.3 | 地 |
| 1979年度 (昭和54年度) | | | | | | | 1979年度 (昭和54年度) | | | | | | | | |
| 都 | 7.29 | 名古屋鉄道 | 豊田線 | 赤池 | 梅坪 | 15.2 | 地 | 貨 | 7.1 | 国鉄 | 予讃線 | 多度津 | 浜多度津 | 2.2 | 国 |
| S | 9.21 | 帝都高速度交通営団 | 半蔵門線 | 青山一丁目 | 永田町 | 1.4 | 地 | 貨 | 10.6 | 相模鉄道 | 保土ヶ谷支線 | 保土ヶ谷 | 西横浜 | 1.0 | 地 |
| 貨 | 10.1 | 国鉄 | 東海道本線 | 汐留 | 戸塚 | 47.3 | 国 | 貨 | 11.1 | 国鉄 | 気仙沼線 | 南気仙沼 | 気仙沼港 | 1.3 | 国 |
| 貨 | 10.1 | 秩父鉄道 | 三ヶ尻線 | 熊谷貨物ターミナル | 武川 | 7.6 | 地 | | | | 山陽本線 | 姫路 | 姫路市場 | 1.5 | 国 |
| S | 12.20 | 帝都高速度交通営団 | 千代田線 | 綾瀬 | 北綾瀬 | 2.1 | 地 | 観 | 3.21 | 兵衛旅館 | | 万年 | 向陽 | 0.1 | 地 |
| S | 3.16 | 東京都 | 新宿線 | 新宿 | 岩本町 | 7.3 | 地 | | | | | | | | |
| S | 3.27 | 帝都高速度交通営団 | 有楽町線 | 銀座一丁目 | 新富町 | 0.7 | 地 | | | | | | | | |
| 1980年度 (昭和55年度) | | | | | | | 1980年度 (昭和55年度) | | | | | | | | |
| 都 | 6.5 | 名古屋鉄道 | 知多新線 | 野間 | 内海 | 4.1 | 地 | 地 | 4.1 | 富山地方鉄道 | 射水線 | 新富山 | 新港東口 | 14.4 | 地 |
| 貨 | 10.1 | 国鉄 | 石巻線 | 東旭川 | 北旭川 | 6.2 | 国 | 貨 | 8.1 | 国鉄 | 石巻線 | 女川 | 女川港 | 1.4 | 国 |
| S | 11.27 | 大阪市 | 谷町線 | 天王寺 | 八尾南 | 10.5 | 軌 | 地 | 9.14 | 北陸鉄道 | 能美線 | 新寺井 | 鶴来 | 16.7 | 地 |
| 都 | 2.5 | 神戸新交通 | ポートアイランド線 | ポートターミナル | 中公園 | 6.4 | 地・軌 | 貨 | 10.1 | 国鉄 | 東海道本線 | 尼崎 | 尼崎市場 | 1.5 | 国 |
| 都 | 3.16 | 大阪市 | 南港ポートタウン線 | 中埠頭 | 住之江公園 | 6.6 | 地・軌 | | | | 10.1 | 名古屋港 | 堀川口 | 3.4 | 国 |
| | | | | | | | | 路 | 11.2 | 西日本鉄道 | 北方線 | 魚町 | 北方 | 4.6 | 軌 |
| | | | | | | | | 路 | 11.28 | 南海電気鉄道 | 大浜線 | 宿院 | 大浜海岸 | 1.4 | 軌 |
| | | | | | | | | | | | 平野線 | 今池 | 平野 | 5.9 | 軌 |
| 1981年度 (昭和56年度) | | | | | | | 1981年度 (昭和56年度) | | | | | | | | |
| S | 5.29 | 京都市 | 烏丸線 | 北大路 | 京都 | 6.6 | 地 | 地 | 4.1 | 福井鉄道 | 南越線 | 社武生 | 粟田郡 | 8.7 | 地 |
| S | 7.26 | 福岡市 | 1号線 | 室見 | 天神 | 5.8 | 地 | 地 | 7.1 | 国鉄 | 夕張線 | 紅葉山 | 登川 | 7.6 | 国 |
| 地 | 10.1 | 国鉄 | 石勝線 | 千歳空港 | 追分 | 17.6 | 国 | 都 | 12.20 | 能勢電鉄 | 妙見線 | 川西能勢口 | 川西国鉄前 | 0.6 | 地 |
| S | 11.27 | 名古屋市 | 鶴舞線 | 浄心 | 伏見 | 2.9 | 地 | 貨 | 2.28 | 国鉄 | 鹿児島本線 | 黒崎 | 黒崎港 | 2.1 | 国 |
| S | 12.2 | 大阪市 | 千日前線 | 新深江 | 南巽 | 3.0 | 軌 | | | | | | | | |
| S | 3.21 | 札幌市 | 東西線 | 白石 | 新さっぽろ | 7.4 | 地 | | | | | | | | |
| 1982年度 (昭和57年度) | | | | | | | 1982年度 (昭和57年度) | | | | | | | | |
| S | 4.20 | 福岡市 | 1号線 | 天神 | 中洲川端 | 0.9 | 地 | 貨 | 11.15 | 国鉄 | 和歌山線 | 大和二見 | 川端 | 1.5 | 国 |
| 貨 | 4.26 | 名古屋臨海鉄道 | 東築線 | 東港 | 名電築港 | 1.3 | 地 | | | | 東海道本線 | 高島 | 表高島 | 1.3 | 国 |
| 幹 | 6.23 | 国鉄 | 東北新幹線 | 大宮 | 盛岡 | 505.0 | 国 | | | | 東高島 | 横浜市場 | 1.2 | 国 | |
| 路 | 7.31 | 豊橋鉄道 | 東田本線 | 井原 | 岩田運動公園 | 0.6 | 軌 | | | | 笹島 | 白鳥 | 4.9 | 国 | |
| S | 9.21 | 名古屋市 | 東山線 | 中村公園 | 高畑 | 3.1 | 地 | | | | 五日市線 | 武蔵五日市 | 大久野 | 2.0 | 国 |
| 地 | 11.2 | 山万 | ユーカーが丘線 | ユーカーが丘 | 中学校 | 2.7 | 地 | | | | 鶴見線 | 浅野 | 鶴見川口 | 2.4 | 国 |
| 幹 | 11.15 | 国鉄 | 上越新幹線 | 大宮 | 新潟 | 303.6 | 国 | | | | 紀勢本線 | 新宮 | 熊野地 | 1.5 | 国 |
| 貨 | 11.15 | 国鉄 | 東海道本線 | 千里丘 | 岸辺 | 19.1 | 国 | | | | 桜島線 | 安治川口 | 大阪北港 | 3.4 | 国 |
| S | 12.9 | 帝都高速度交通営団 | 半蔵門線 | 永田町 | 半蔵門 | 1.0 | 地 | | | | 片町線 | 放出 | 淀川 | 4.8 | 国 |
| 都 | 12.11 | 名古屋鉄道 | 羽島線 | 羽島信号所 | 新羽島 | 1.4 | 地 | | | | 鹿児島本線 | 葛葉 | 門司埠頭 | 1.6 | 国 |
| S | 2.8 | 大阪市 | 谷町線 | 守口 | 大日 | 1.8 | 軌 | | | | 福岡港 | 福岡市場 | 1.1 | 国 | |
| 地 | 3.22 | 国鉄 | 筑肥線 | 虹ノ松原 | 唐津 | 5.1 | 国 | | | | 唐津線 | 西唐津 | 大島 | 1.9 | 国 |
| S | 3.22 | 福岡市 | 1号線 | 姪浜 | 中洲川端 | 1.4 | 地 | | | | 根室本線 | 厚岸 | 浜厚岸 | 1.2 | 国 |
| | | | | | | | | | | | 筑肥線 | 博多 | 姪浜 | 11.7 | 国 |
| | | | | | | | | | | | | | | 虹ノ松原 | 山本 |

| 開 業 | | | | | | | |
|-----------------|-------|-----------|-----------|------|------------|------|----|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 |
| 1983年度 (昭和58年度) | | | | | | | |
| 貨 | 4.1 | 仙台臨海鉄道 | 仙台西港線 | 仙台港 | 仙台西港 | 2.5 | 地 |
| S | 6.17 | 神戸市 | 山手線 | 新長田 | 大倉山 | 4.3 | 地 |
| S | 6.24 | 帝都高速度交通営団 | 有楽町線 | 営団成増 | 池袋 | 9.3 | 地 |
| 地 | 7.5 | 国鉄 | 中央本線 | 岡谷 | 塩尻 | 11.7 | 国 |
| 地 | 9.22 | 山万 | ユウカリが丘線 | 中学校 | 公園 | 1.4 | 地 |
| 都 | 10.1 | 西武鉄道 | 有楽町線 | 新桜台 | 小竹向原 | 1.2 | 地 |
| 地 | 12.22 | 埼玉新都市交通 | 伊奈線 | 大宮 | 羽貫 | 11.6 | 地 |
| S | 12.23 | 東京都 | 新宿線 | 東大島 | 船堀 | 1.7 | 地 |
| 都 | 3.19 | 住宅・都市整備公団 | 千葉ニュータウン線 | 小室 | 千葉ニュータウン中央 | 4.0 | 地 |

| 1984年度 (昭和59年度) | | | | | | | |
|-----------------|------|---------|-------|-------|---------|------|----|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 |
| 地 | 4.1 | 三陸鉄道 | 北リアス線 | 田老 | 譜代 | 32.2 | 地 |
| 都 | 4.3 | 阪神電気鉄道 | 南リアス線 | 吉浜 | 釜石 | 15.0 | 地 |
| 都 | 4.9 | 東京急行電鉄 | 武庫川線 | 洲崎 | 武庫川団地前 | 0.6 | 地 |
| S | 4.27 | 福岡市 | 田園都市線 | つきみ野 | 中央林間 | 1.2 | 地 |
| S | 4.27 | 福岡市 | 2号線 | 呉服町 | 馬出九大病院前 | 1.6 | 地 |
| S | 9.6 | 名古屋市 | 鶴舞線 | 浄心 | 庄内緑地公園 | 2.7 | 地 |
| 都 | 1.9 | 北九州高速鉄道 | 小倉線 | 小倉 | 企救丘 | 8.4 | 軌 |
| S | 3.3 | 福岡市 | 1号線 | (仮)博多 | 博多 | 0.3 | 地 |
| 幹 | 3.14 | 国鉄 | 東北新幹線 | 上野 | 大宮 | 26.7 | 国 |
| S | 3.14 | 横浜市 | 1号線 | 上永谷 | 舞岡 | 2.0 | 地 |
| 地 | 3.14 | 横浜市 | 3号線 | 横浜 | 新横浜 | 7.0 | 地 |
| 地 | 3.14 | 鹿島臨海鉄道 | 大洗鹿島線 | 水戸 | 北鹿島 | 53.0 | 地 |

| 廃 止 | | | | | | | |
|-----------------|-------|--------|--------|------|----------|------|----|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 |
| 1983年度 (昭和58年度) | | | | | | | |
| 地 | 6.1 | 東武鉄道 | 熊谷線 | 熊谷 | 妻沼 | 10.1 | 地 |
| 観 | 9.1 | 近畿日本鉄道 | 東信貴鋼索線 | 信貴山下 | 信貴山 | 1.7 | 地 |
| 地 | 10.23 | 国鉄 | 白糠線 | 白糠 | 北進 | 33.1 | 国 |
| 貨 | 2.1 | 国鉄 | 山田線 | 宮古 | 宮古港 | 2.0 | 国 |
| | | | 常磐線 | 水戸 | 那珂川 | 1.1 | 国 |
| | | | 東海道本線 | 汐留 | 東京市場 | 1.1 | 国 |
| | | | 梅小路 | 京都市場 | 2.8 | 国 | |
| | | | 七尾線 | 七尾 | 七尾港 | 2.1 | 国 |
| | | | 関西本線 | 百済 | 百済市場 | 2.1 | 国 |
| | | | 大阪環状線 | 浪速 | 大阪港・大阪東港 | 6.4 | 国 |
| | | | 野田 | 大阪市場 | 1.5 | 国 | |
| | | | 山陽本線 | 兵庫 | 神戸市場 | 2.7 | 国 |
| | | | 新川 | 兵庫港 | 1.9 | 国 | |
| | | | 福知山線 | 塚口 | 尼崎港 | 4.6 | 国 |
| | | | 予讃本線 | 坂出 | 坂出港 | 2.9 | 国 |
| | | | 日豊本線 | 西大分 | 大分港 | 2.0 | 国 |
| | | | 鹿児島本線 | 鹿児島 | 鹿児島港 | 1.9 | 国 |
| | | | 函館本線 | 小樽築港 | 浜小樽 | 3.2 | 国 |
| 石北本線 | 網走 | 浜網走 | 1.3 | 国 | | | |
| 根室本線 | 東釧路 | 天寧 | 1.5 | 国 | | | |
| 貨 | 2.1 | 秩父鉄道 | | 影森 | 武甲 | 1.4 | 地 |
| 貨 | 2.1 | 別府鉄道 | 土山線 | 別府港 | 土山 | 4.1 | 地 |
| 貨 | 2.1 | 別府鉄道 | 野口線 | 野口 | | 3.7 | 地 |
| 貨 | 2.1 | 釧路開発埠頭 | 埠頭線 | 新富士 | 北埠頭 | 1.7 | 地 |
| 地 | 3.18 | 鹿児島交通 | 枕崎線 | 伊集院 | 枕崎 | 49.6 | 地 |

| 1984年度 (昭和59年度) | | | | | | | |
|-----------------|-------|--------|-------|------|------|------|----|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 |
| 地 | 4.1 | 国鉄 | 相模線 | 寒川 | 西寒川 | 1.5 | 国 |
| | | | 清水港線 | 清水 | 美保 | 8.3 | 国 |
| | | | 日中線 | 喜多方 | 熱塩 | 11.6 | 国 |
| 都 | 11.18 | 南海電気鉄道 | 魚沼線 | 来迎寺 | 西小千谷 | 12.6 | 国 |
| | | | 赤谷線 | 新発田 | 東赤谷 | 18.9 | 国 |
| 地 | 12.1 | 国鉄 | 天王寺支線 | 天下茶屋 | 今池町 | 1.1 | 地 |
| | | | 高砂線 | 加古川 | 高砂 | 6.3 | 国 |
| | | | 妻線 | 砂土原 | 杉安 | 19.3 | 国 |
| 地 | 12.29 | 岡山臨港鉄道 | 宮原線 | 恵良 | 肥後小国 | 26.6 | 国 |
| | | | | 大元 | 岡山港 | 8.1 | 地 |
| 地 | 1.1 | 国鉄 | 香椎線 | 酒殿 | 志免 | 1.6 | 国 |
| 地 | 1.1 | 松本電気鉄道 | 上高地線 | 島々 | 新島々 | 1.3 | 地 |
| 貨 | 3.1 | 国鉄 | 東海道本線 | 汐留 | 芝浦 | 2.8 | 国 |
| 地 | 3.14 | 国鉄 | 小松島線 | 中田 | 小松島 | 1.9 | 国 |
| 貨 | 3.14 | 国鉄 | 八戸線 | 本八戸 | 湊 | 2.7 | 国 |
| | | | 東海道本線 | 神戸港 | 湊川 | 2.4 | 国 |
| | | | 舞鶴線 | 西舞鶴 | 舞鶴港 | 1.8 | 国 |
| | | | 関西本線 | 四日市 | 四日市港 | 2.5 | 国 |
| | | | 鹿児島本線 | 博多港 | 福岡港 | 3.1 | 国 |
| | | | 室蘭本線 | 室蘭 | 西室蘭 | 2.5 | 国 |

| 開 業 | | | | | | | |
|-----------------|-------|--------|--------|---------|-------|------|-----|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 |
| 1985年度 (昭和60年度) | | | | | | | |
| S | 4.5 | 大阪市 | 中央線 | 深江橋 | 長田 | 3.2 | 軌 |
| 観 | 4.25 | 西武鉄道 | 山口線 | 西武球場前 | 西武遊園地 | 2.8 | 地 |
| S | 6.18 | 神戸市 | 山手線 | 大倉山 | 新神戸 | 3.3 | 地 |
| | | | 西神延伸線 | 名谷 | 学園都市 | 3.5 | 地 |
| 都 | 9.30 | 国鉄 | 東北本線 | 赤羽 | 大宮 | 18.0 | 国 |
| S | 1.31 | 福岡市 | 2号線 | 馬出九大病院前 | 箱崎九大前 | 1.6 | 地 |
| 都 | 3.3 | 国鉄 | 京葉線 | 千葉港 | 西船橋 | 18.4 | 国 |
| 地 | 3.3 | 国鉄 | 予讃本線 | 向井原 | 内子 | 23.5 | 国 |
| | | | | 伊予大洲 | 新谷 | 5.9 | 地 |
| 1986年度 (昭和61年度) | | | | | | | |
| S | 9.14 | 東京都 | 新宿線 | 船堀 | 篠崎 | 4.9 | 地 |
| 都 | 10.1 | 近畿日本鉄道 | 東大阪線 | 長田 | 生駒 | 10.2 | 地・軌 |
| 地 | 10.9 | 野岩鉄道 | 会津鬼怒川線 | 新藤原 | 会津高原 | 30.7 | 地 |
| S | 11.12 | 福岡市 | 2号線 | 箱崎九大前 | 貝塚 | 1.0 | 地 |
| S | 3.18 | 神戸市 | 西神延伸線 | 学園都市 | 西神中央 | 5.9 | 地 |

| 廃 止 | | | | | | | |
|-----------------|-------|-----------|-------|------|-------|-------|----|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 |
| 1985年度 (昭和60年度) | | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 国鉄 | 弥彦線 | 東三条 | 越後長沢 | 7.9 | 国 |
| | | | 倉吉線 | 倉吉 | 山守 | 20.0 | 国 |
| | | | 香月線 | 中間 | 香月 | 3.5 | 国 |
| | | | 室木線 | 遠賀川 | 室木 | 11.2 | 国 |
| | | | 添田線 | 香春 | 添田 | 12.1 | 国 |
| | | | 勝田線 | 吉塚 | 筑前勝田 | 13.8 | 国 |
| | | | 矢部線 | 羽犬塚 | 黒木 | 19.7 | 国 |
| | | | 万字線 | 志文 | 万字炭山 | 23.8 | 国 |
| | | | 渚滑線 | 渚滑 | 北見滝ノ上 | 34.3 | 国 |
| | | | 相生線 | 美幌 | 北見相生 | 36.8 | 国 |
| 貨 | 4.1 | 同和鉱業 | 花岡線 | 大館 | 花岡 | 4.8 | 地 |
| 地 | 4.1 | 蒲原鉄道 | | 村松 | 加茂 | 17.7 | 地 |
| 路 | 4.14 | 阪神電気鉄道 | 武庫川線 | 武庫川 | 武庫大橋 | 1.3 | 地 |
| 地 | 5.1 | 加悦鉄道 | | 加悦 | 丹後山田 | 5.7 | 地 |
| 貨 | 6.1 | 太平洋石炭販売輸送 | | 東釧路 | 城山 | 5.2 | 地 |
| 地 | 7.1 | 国鉄 | 岩内線 | 小沢 | 岩内 | 14.9 | 国 |
| | | | 興浜北線 | 浜頓別 | 北見枝幸 | 30.4 | 国 |
| 地 | 7.15 | 国鉄 | 興浜南線 | 興部 | 雄武 | 19.9 | 国 |
| 地 | 9.17 | 国鉄 | 美幸線 | 美深 | 仁宇布 | 21.2 | 国 |
| 路 | 10.1 | 鹿児島市 | 上町線 | 清水町 | 私学校跡 | 2.3 | 軌 |
| | | | 伊敷線 | 鍛冶屋町 | 伊敷町 | 3.9 | 軌 |
| 路 | 10.20 | 西日本鉄道 | 枝光線 | 中央町 | 幸町 | 4.8 | 軌 |
| | | | 戸畑線 | 大門 | 戸畑 | 5.5 | 軌 |
| | | | 北九州線 | 門司 | 砂津 | 11.6 | 軌 |
| 貨 | 11.5 | 国鉄 | 手宮線 | 南小樽 | 手宮 | 2.8 | 国 |
| 地 | 2.16 | 熊本電気鉄道 | | 御代志 | 菊池 | 13.5 | 地 |
| 地 | 3.3 | 国鉄 | 内子線 | 五郎 | 新谷 | 3.5 | 国 |
| 1986年度 (昭和61年度) | | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 国鉄 | 漆生線 | 下鴨生 | 下山田 | 7.9 | 国 |
| 貨 | 6.1 | 北陸鉄道 | 小松線 | 小松 | 鷺川遊泉寺 | 5.9 | 地 |
| 貨 | 10.20 | 国鉄 | 信越本線 | 沼垂 | 新潟港 | 1.4 | 国 |
| 貨 | 10.21 | 東武鉄道 | 大叶線 | 上白石 | 大叶 | 1.6 | 地 |
| | | | 会沢線 | | 第三会沢 | 3.3 | 地 |
| 地 | 11.1 | 国鉄 | 富内線 | 鷓川 | 日高町 | 82.5 | 国 |
| | | | 胆振線 | 伊達紋別 | 俱知安 | 83.0 | 国 |
| 貨 | 11.1 | 国鉄 | 東海道本線 | 高島 | 山下埠頭 | 6.3 | 国 |
| | | | 神戸港 | 摩耶埠頭 | 4.5 | 国 | |
| | | | 鶴見線 | 安善 | 浜安善 | 1.1 | 国 |
| | | | 播但線 | 姫路 | 飾磨港 | 5.6 | 国 |
| | | | 北陸本線 | 東富山 | 蓮町 | 8.5 | 国 |
| | | | 富山港線 | 大広田 | 富山港 | 7.8 | 国 |
| | | | 函館本線 | 白石 | 東札幌 | 3.0 | 国 |
| 貨 | 11.1 | 太平洋石炭販売輸送 | | 知人 | 臨港 | 1.0 | 地 |
| | | | | 東釧路 | 春探 | 3.3 | 地 |
| 貨 | 12.31 | 上武鉄道 | | 丹生 | 西武化学前 | 6.1 | 地 |
| 地 | 1.10 | 国鉄 | 宮之城線 | 川内 | 薩摩大口 | 66.1 | 国 |
| 地 | 2.2 | 国鉄 | 広尾線 | 帯広 | 広尾 | 84.0 | 国 |
| 地 | 3.14 | 国鉄 | 大隅線 | 志布志 | 国分 | 98.3 | 国 |
| 地 | 3.16 | 国鉄 | 瀬棚線 | 国縫 | 瀬棚 | 48.4 | 国 |
| 地 | 3.20 | 国鉄 | 湧網線 | 中湧別 | 網走 | 89.8 | 国 |
| 地 | 3.23 | 国鉄 | 士幌線 | 帯広 | 十勝三股 | 78.3 | 国 |
| 地 | 3.28 | 国鉄 | 佐賀線 | 佐賀 | 瀬高 | 24.1 | 国 |
| | | | 志布志線 | 西都城 | 志布志 | 38.6 | 国 |
| 地 | 3.30 | 国鉄 | 羽幌線 | 留萌 | 幌延 | 141.1 | 国 |
| 貨 | 3.31 | 国鉄 | 長崎本線 | 長崎 | 長崎港 | 1.1 | 国 |
| | | | 石北本線 | 東旭川 | 北旭川 | 6.2 | 国 |

| 開 業 | | | | | | |
|-----------------|-------|-----------|-------------|-----------|----------|---------|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 種別 |
| 1987年度 (昭和62年度) | | | | | | |
| S | 4.18 | 大阪市 | 御堂筋線 | 我孫子 | 中百舌鳥 | 5.0 軌 |
| S | 5.24 | 横浜市 | 1号線 | 舞岡 | 戸塚 | 1.6 ー |
| S | 7.15 | 仙台市 | 南北線 | 八乙女 | 富沢 | 13.6 ー |
| S | 8.25 | 帝都高速度交通営団 | 有楽町線 | 和光市 | 営団成増 | 2.2 ー |
| 地 | 1.31 | 愛知環状鉄道 | 愛知環状鉄道線 | 新豊田 | 高蔵寺 | 25.8 ー |
| 地 | 3.13 | J R北海道 | 海峡線 | 中小国 | 木古内 | 87.8 ー |
| 地 | 3.20 | J R西日本 | 本四備讃線 | 茶屋町 | 児島 | 12.9 ー |
| 都 | 3.28 | 千葉都市モノレール | 2号線 | 千城台 | スポーツセンター | 8.0 軌 |
| 1988年度 (昭和63年度) | | | | | | |
| 都 | 4.2 | 北神急行電鉄 | 北神線 | 新神戸 | 谷上 | 7.5 ー |
| 地 | 4.10 | J R四国 | 本四備讃線 | 児島 | 宇多津 | 18.1 ー |
| 都 | 5.21 | 京王帝都電鉄 | 相模原線 | 京王多摩センター | 南大沢 | 4.5 ー |
| S | 6.8 | 帝都高速度交通営団 | 有楽町線 | 新富町 | 新木場 | 5.9 ー |
| S | 6.11 | 京都市 | 烏丸線 | 京都 | 竹田 | 3.4 ー |
| 地 | 7.1 | 阿武隈急行 | 阿武隈急行線 | 福島 | 丸森 | 37.5 ー |
| 観 | 7.9 | 青函トンネル記念館 | 青函トンネル電報料料線 | 青函トンネル記念館 | 体験坑道 | 0.8 ー |
| 地 | 7.16 | 宮福鉄道 | 宮福線 | 宮津 | 福知山 | 30.4 ー |
| 都 | 12.1 | J R東日本 | 京葉線 | 新木場 | 南船橋・西船橋 | 24.5 ー |
| S | 12.2 | 札幌市 | 東豊線 | 栄町 | 豊水すすきの | 8.1 ー |
| S | 1.26 | 帝都高速度交通営団 | 半蔵門線 | 半蔵門 | 三越前 | 4.4 ー |
| S | 3.19 | 東京都 | 新宿線 | 篠崎 | 本八幡 | 2.8 ー |
| 地 | 3.25 | 樽見鉄道 | 樽見線 | 神海 | 樽見 | 10.9 ー |
| 1989年度 (平成01年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 秋田内陸縦貫鉄道 | 秋田内陸線 | 比立内 | 松葉 | 29.0 ー |
| 都 | 7.5 | 横浜新都市交通 | 金沢シーサイド線 | 新杉田 | 金沢八景 | 10.6 軌 |
| S | 9.10 | 名古屋市 | 桜通線 | 中村区役所 | 今池 | 6.3 ー |
| 都 | 10.5 | 京阪電気鉄道 | 鴨東線 | 三条 | 出町柳 | 2.3 ー |
| 都 | 2.21 | 神戸新交通 | 六甲アイランド線 | 住吉 | マリナーパーク | 3.5 ー・軌 |
| 都 | 3.10 | J R東日本 | 京葉線 | 東京 | 新木場 | 18.6 ー |
| S | 3.20 | 大阪市 | 鶴見緑地線 | 京橋 | 鶴見緑地 | 5.2 軌 |
| 都 | 3.27 | 小田急電鉄 | 多摩線 | 小田急多摩センター | 唐木田 | 1.5 ー |
| 都 | 3.30 | 京王帝都電鉄 | 相模原線 | 南大沢 | 橋本 | 4.4 ー |
| 1990年度 (平成02年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | J R西日本 | 博多南線 | 博多 | 博多南 | 8.5 ー |
| 都 | 4.4 | 相模鉄道 | いずみ野線 | いずみ野 | いずみ中央 | 2.2 ー |
| 都 | 6.1 | 大阪高速鉄道 | 大阪モノレール線 | 千里中央 | 南茨木 | 6.6 軌 |
| 地 | 8.2 | 埼玉新都市交通 | 伊奈線 | 羽貫 | 内宿 | 1.1 ー |
| S | 10.24 | 京都市 | 烏丸線 | 北山 | 北大路 | 1.2 ー |
| S | 11.28 | 帝都高速度交通営団 | 半蔵門線 | 三越前 | 水天宮前 | 1.3 ー |
| 地 | 12.20 | J R東日本 | 上越線 | 越後湯沢 | ガーラ湯沢 | 1.8 ー |
| 都 | 3.19 | J R東日本 | 成田線 | 成田線分岐点 | 成田空港 | 8.7 二 |
| 都 | 3.19 | 京成電鉄 | 本線 | 駒井野分岐部 | 成田空港 | 2.1 二 |
| 地 | 3.25 | 桃花台新交通 | 桃花台線 | 小牧 | 桜花台東 | 7.4 軌 |
| 都 | 3.31 | 北総開発鉄道 | 北総・公団線 | 京成高砂 | 新鎌ヶ谷 | 12.7 ー |
| 1991年度 (平成03年度) | | | | | | |
| 都 | 6.12 | 千葉都市モノレール | 2号線 | 千葉 | スポーツセンター | 3.8 軌 |
| 幹 | 6.20 | J R東日本 | 東北新幹線 | 上野 | 東京 | 3.6 ー |
| 都 | 10.28 | 神戸電鉄 | 公園都市線 | 横山 | フラワータウン | 2.3 ー |
| S | 11.29 | 帝都高速度交通営団 | 南北線 | 駒込 | 赤羽岩淵 | 6.3 ー |
| 地 | 12.1 | 東海交通事業 | 城北線 | 勝川 | 尾張星の宮 | 9.3 二 |
| S | 12.10 | 東京都 | 12号線 | 練馬 | 光が丘 | 3.8 ー |
| 地 | 3.26 | 阿佐海岸鉄道 | 阿佐東線 | 海部 | 甲浦 | 8.5 ー |

| 廃 止 | | | | | | |
|-----------------|-------|-----------------|--------|-------|---------|---------|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 種別 |
| 1987年度 (昭和62年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 筑波鉄道 | 筑波線 | 土浦 | 岩瀬 | 40.1 地 |
| 地 | 4.29 | 北陸鉄道 | 金名線 | 白山下 | 加賀一の宮 | 16.8 ー |
| 貨 | 5.1 | 東武鉄道 | 千住貨物支線 | 北千住分岐 | 千住 | 0.6 ー |
| 地 | 7.13 | J R北海道 | 幌内線 | 岩見沢 | 幾春別・幌内 | 20.8 ー |
| 貨 | 7.22 | 三菱石炭鉱業 | 大夕張線 | 清水沢 | 南大夕張 | 7.6 ー |
| 地 | 2.1 | J R北海道 | 松前線 | 木古内 | 松前 | 50.8 ー |
| | | J R九州 | 山野線 | 水俣 | 粟野 | 55.7 ー |
| 1988年度 (昭和63年度) | | | | | | |
| 地 | 4.25 | JR北海道 | 歌志内線 | 砂川 | 歌志内 | 14.5 ー |
| 路 | 6.1 | 名古屋鉄道 | 岐阜市内線 | 徹明町 | 長良北町 | 3.9 軌 |
| 地 | 9.1 | J R九州 | 上山田線 | 豊前川崎 | 上山田 | 25.9 ー |
| 貨 | 11.1 | 栗原電鉄 | | 細倉 | 細倉鉱山 | 0.7 ー |
| 貨 | 3.26 | 三井芦別鉄道 | | 芦別 | 頼城 | 9.1 ー |
| 貨 | 3.29 | J R東日本 | 足尾線 | 間藤 | 足尾本山 | 1.9 ー |
| 1989年度 (平成01年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 紀州鉄道 | | 西御坊 | 日高川 | 0.7 ー |
| 地 | 4.30 | J R北海道 | 標津線 | 標茶 | 根室標津・厚床 | 116.9 ー |
| 地 | 5.1 | J R北海道 | 名寄本線 | 名寄 | 遠軽・湧別 | 143.0 ー |
| 貨 | 5.1 | 北沢産業 | 天北線 | 音威子府 | 南稚内 | 148.9 ー |
| 貨 | 8.1 | J R貨物 J R北海道 | 根室線 | 網干 | 中浜田 | 5.2 二 |
| 地 | 12.23 | J R九州 | 宮田線 | 釧路 | 浜釧路 | 3.8 二 |
| | | | | 勝野 | 筑前宮田 | 5.3 ー |
| 1990年度 (平成02年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | J R西日本 | 鍛冶屋線 | 野村 | 鍛冶屋 | 13.2 ー |
| 地 | 4.1 | J R西日本 | 大社線 | 出雲市 | 大社 | 7.5 ー |
| 貨 | 4.1 | J R貨物 | 塩釜線 | 塩釜港 | 塩釜埠頭 | 1.9 ー |
| 地 | 12.25 | J R北海道 | 石勝線 | (新)夕張 | (旧)夕張 | 0.8 ー |
| 地 | 1.1 | 下津井電鉄 | 下津井線 | 下津井 | 児島 | 6.3 ー |
| 1991年度 (平成03年度) | | | | | | |
| 貨 | 7.1 | 同和鉱業 | 片上鉄道線 | 片上 | 棚原 | 33.8 ー |
| 路 | 3.20 | 新潟交通 | 新潟交通線 | 白山前 | 東関屋 | 2.6 ー・軌 |

| 開 業 | | | | | | |
|-----------------|-------|-----------|------------|------------|------------|----------|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 種別 |
| 1992年度 (平成04年度) | | | | | | |
| 都 | 4.1 | 千葉急行電鉄 | 千葉急行線 | 千葉中央 | 大森台 | 4.2 一 |
| 地 | 7.1 | J R 北海道 | 千歳線 | 南千歳 | 新千歳空港 | 2.6 一 |
| S | 7.15 | 仙台市 | 南北線 | 八乙女 | 泉中央 | 1.2 一 |
| S | 3.3 | 福岡市 | 空港線 | 博多 | 福岡空港 | 3.3 一 |
| S | 3.4 | 大阪市 | 堺筋線 | 動物園前 | 天下茶屋 | 1.5 軌 |
| S | 3.18 | 横浜市 | 3号線 | 新横浜 | あざみ野 | 10.9 一 |
| 地 | 3.18 | 東海交通事業 | 城北線 | 枇杷島 | 尾張星の宮 | 1.9 二 |
| 1993年度 (平成05年度) | | | | | | |
| 都 | 4.1 | 京浜急行電鉄 | 空港線 | 穴守稲荷 | 羽田 | 0.7 一 |
| S | 8.12 | 名古屋市 | 鶴舞線 | 上小田井 | 庄内緑地公園 | 1.4 一 |
| 都 | 9.27 | 東京モノレール | 東京モノレール羽田線 | 整備場 | 羽田空港 | 5.1 一 |
| S | 3.30 | 名古屋市 | 桜通線 | 今池 | 野並 | 8.6 一 |
| 1994年度 (平成06年度) | | | | | | |
| 都 | 6.15 | J R 西日本 | 関西空港線 | 日根野 | 関西空港 | 11.1 一・二 |
| | | 南海電気鉄道 | 空港線 | 泉佐野 | 関西空港 | 8.8 一・三 |
| | | 関西国際空港 | 空港連絡鉄道線 | りんくうタウン | 関西空港 | 6.9 三 |
| 地 | 8.20 | 広島高速交通 | 広島新交通1号線 | 本通 | 広域公園前 | 18.4 一・軌 |
| 都 | 9.30 | 大阪高速鉄道 | 大阪モノレール線 | 芝原 | 千里中央 | 3.5 軌 |
| S | 10.14 | 札幌市 | 東豊線 | 豊水すすきの | 福住 | 5.6 一 |
| 地 | 12.3 | 智頭急行 | 智頭線 | 上郡 | 智頭 | 56.1 一 |
| 都 | 12.7 | 西武鉄道 | 西武有楽町線 | 練馬 | 新桜台 | 1.4 一 |
| 1995年度 (平成07年度) | | | | | | |
| 都 | 4.1 | 大阪府都市開発 | 東北高速鉄道線 | 和泉中央 | 光明池 | 2.2 一 |
| 都 | 4.1 | 千葉急行電鉄 | 千葉急行線 | 大森台 | ちはら台 | 6.7 一 |
| 都 | 4.1 | 北総開発鉄道 | 北総・公団線 | 千葉ニュータウン中央 | 印西牧の原 | 4.7 二・三 |
| 都 | 8.1 | 千葉都市モノレール | 1号線 | 千葉みなと | 千葉 | 1.5 軌 |
| 都 | 11.1 | 東京臨海新交通 | 東京臨海新交通臨海線 | 新橋 | 有明 | 11.9 一・軌 |
| S | 3.26 | 帝都高速度交通営団 | 南北線 | 四ッ谷 | 駒込 | 7.1 一 |
| 都 | 3.28 | 神戸電鉄 | 公園都市線 | フラワータウン | ウッディータウン中央 | 3.2 一 |
| 都 | 3.30 | 東京臨海高速鉄道 | 臨海副都心線 | 新木場 | 東京テレポート | 4.9 一 |
| 1996年度 (平成08年度) | | | | | | |
| 観 | 4.23 | 立山黒部貫光 | 無軌条電車線 | 室堂 | 大観峰 | 3.7 一 |
| 都 | 4.27 | 東葉高速鉄道 | 東葉高速線 | 西船橋 | 東葉勝田台 | 16.2 一 |
| 地 | 7.18 | J R 九州 | 宮崎空港線 | 田吉 | 宮崎空港 | 1.4 一 |
| S | 12.11 | 大阪市 | 長堀鶴見緑地線 | 京橋 | 心齋橋 | 5.7 軌 |
| 都 | 3.8 | J R 西日本 | J R 東西線 | 京橋 | 尼崎 | 12.5 二・三 |
| 地 | 3.22 | 北越急行 | ほくほく線 | 六日町 | 犀潟 | 59.5 一 |
| 1997年度 (平成09年度) | | | | | | |
| 都 | 4.1 | 大阪高速鉄道 | 大阪モノレール線 | 大阪空港 | 柴原 | 3.1 軌 |
| S | 6.3 | 京都市 | 烏丸線 | 北山 | 国際会館 | 2.6 一 |
| 都 | 8.22 | 大阪高速鉄道 | 大阪モノレール線 | 南茨木 | 門真市 | 7.9 軌 |
| S | 8.29 | 大阪市 | 長堀鶴見緑地線 | 大正 | 心齋橋 | 2.8 軌 |
| S | 9.30 | 帝都高速度交通営団 | 南北線 | 四ッ谷 | 溜池山王 | 2.2 一 |
| S | 10.1 | 土佐くろしお鉄道 | 宿毛線 | 宿毛 | 中村 | 23.6 一 |
| 幹 | 10.1 | J R 東日本 | 北陸新幹線 | 高崎 | 長野 | 117.4 一 |
| S | 10.12 | 京都市 | 東西線 | 醍醐 | 二条 | 12.7 一・二 |
| S | 10.12 | 京都高速鉄道 | | 御陵 | 三条京阪 | 3.3 三 |
| S | 12.18 | 南海トラスト | 南海・港区連絡線 | 大阪港 | コスモスクエア | 2.4 一 |
| 都 | | | | コスモスクエア | 中ふ頭 | 1.3 一・軌 |
| S | 12.19 | 東京都 | 大江戸線 | 練馬 | 新宿 | 9.1 一 |

| 廃 止 | | | | | | |
|-----------------|-------|----------|------------|-----------|--------|---------|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 種別 |
| 1992年度 (平成04年度) | | | | | | |
| 路 | 4.1 | 函館市 | 東雲線 | 宝来町 | 松風町 | 1.6 軌 |
| 路 | 10.25 | 西日本鉄道 | 北九州線 | 砂津 | 黒崎駅前 | 12.7 軌 |
| 貨 | 3.31 | 越後交通 | 長岡線 | 西長岡 | 越後関原 | 4.3 一 |
| 1993年度 (平成05年度) | | | | | | |
| 都 | 4.1 | 南海電気鉄道 | 天王寺支線 | 今池町 | 天王寺 | 1.2 一 |
| 路 | 4.1 | 函館市 | 宮前線 | ガス会社前 | 五稜郭公園前 | 1.6 軌 |
| | | | 整備線 | 函館駅前 | 函館駅前 | 2.0 軌 |
| 観 | 7.31 | 大阪観光 | | 山下 | 山上 | 0.1 一 |
| 地 | 8.1 | 新潟交通 | 新潟交通線 | 月形 | 燕 | 11.9 一 |
| 都 | 9.26 | 東京モノレール | 東京モノレール羽田線 | 羽田整備場 | 羽田 | 1.2 一 |
| 貨 | 1.20 | 京葉臨海鉄道 | 食品南線 | 千葉貨物ターミナル | 食品北 | 1.2 一 |
| | | | 食品北線 | | 食品南 | 1.3 一 |
| 観 | 1.25 | 和歌山観光 | | 丹鶴 | 二の丸 | 0.1 一 |
| 1994年度 (平成06年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 野上電気鉄道 | 野上線 | 日方 | 登山口 | 11.4 一 |
| 地 | 5.16 | J R 北海道 | 函館線 | 砂川 | 上砂川 | 7.3 一 |
| 地 | 7.31 | 高松琴平電気鉄道 | 志度線 | (現)瓦町 | (新)瓦町 | 0.2 一 |
| 1995年度 (平成07年度) | | | | | | |
| 貨 | 4.1 | 越後交通 | 長岡線 | 来迎寺 | 西長岡 | 7.6 一 |
| 地 | 9.4 | J R 北海道 | 深名線 | 深川 | 名寄 | 121.8 一 |
| 1996年度 (平成08年度) | | | | | | |
| 貨 | 10.1 | J R 東日本 | 東海道線 | 品川 | 浜松町 | 3.7 一 |
| 都 | 3.8 | J R 西日本 | 片町線 | 京橋 | 片町 | 0.5 一 |
| 1997年度 (平成09年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | J R 西日本 | 美祢線 | 南大嶺 | 大嶺 | 2.8 一 |
| 貨 | 4.1 | J R 貨物 | 塩釜線 | 陸前山王 | 塩釜埠頭 | 4.9 一 |
| 貨 | 10.1 | 東武鉄道 | 会沢線 | 葛生 | 上白石 | 0.8 一 |
| 地 | 10.1 | J R 北海道 | 室蘭線 | 室蘭 | 室蘭 | 1.1 一 |
| 地 | 10.1 | J R 東日本 | 信越線 | 横川 | 軽井沢 | 11.2 一 |
| 地 | 10.12 | 京阪電気鉄道 | 京津線 | 京阪三条 | 御陵 | 3.9 軌 |

| 開 業 | | | | | | |
|------------------------|-------|--------------------|--------------|-------------|------------|------------------|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 種別 |
| 1998年度 (平成10年度) | | | | | | |
| 都 | 4.1 | 北九州高速鉄道 | 小倉線 | 小倉 | 平和通 | 0.4 軌 |
| 地 | 8.28 | スカイレールサービス | 広島福原線 | みどり口 | みどり中央 | 1.3 軌 |
| 都 | 10.1 | 大阪高速鉄道 | 彩都線 | 万博記念公園 | 阪大病院前 | 2.6 軌 |
| 都 | 11.18 | 京浜急行電鉄 | 空港線 | 天空橋 | 羽田空港 | 3.2 一 |
| 都 | 11.27 | 多摩都市モノレール | 多摩都市モノレール線 | 立川北 | 上北台 | 5.4 軌 |
| 地 | 1.11 | 井原鉄道 | 井原線 | 総社 | 神辺 | 41.7 一・二 |
| S | 2.25 | 札幌市 | 東西線 | 琴似 | 宮の沢 | 2.8 一 |
| 都 | 3.10 | 相模鉄道 | いずみ野線 | いずみ中央 | 湘南台 | 3.1 一 |
| 都 | 3.24 | 千葉都市モノレール | 1号線 | 千葉 | 県庁前 | 1.7 軌 |
| 1999年度 (平成11年度) | | | | | | |
| S | 8.29 | 横浜市 | 1号線 | 戸塚 | 湘南台 | 7.4 一 |
| 都 | 1.10 | 多摩都市モノレール | 多摩都市モノレール線 | 立川北 | 多摩センター | 10.6 一 |
| 都 | 1.19 | 名古屋市 | 4号線 | 大曽根 | 砂田橋 | 1.4 一 |
| 地 | 3.11 | J R 東日本 | 仙石線 | あおば通 | 仙台 | 0.5 一 |
| 2000年度 (平成12年度) | | | | | | |
| S | 4.20 | 東京都 東京都地下鉄建設 | 大江戸線 | 国立競技場 | 新宿 | 2.1 一 三 |
| 都 | 7.22 | 北総開発鉄道 都市基盤整備公団 | 北総線 | 印西牧の原 | 印旛日本医大 | 3.8 二 三 |
| S | 9.26 | 帝都高速交通営団 東京都 | 南北線 三田線 | 目黒 目黒 | 溜池山王 三田 | 5.7 一 4.0 一・二 |
| S | 12.12 | 東京都 東京都地下鉄建設 | 大江戸線 | 都庁前 | 国立競技場 | 25.7 一 三 |
| 都 | 3.23 | 名古屋ガイドウェイバス | ガイドウェイバス | 大曽根 | 小幡緑地 | 6.5 軌 |
| 都 | 3.28 | 埼玉高速鉄道 | 埼玉高速鉄道線 | 赤羽岩淵 | 浦和美園 | 14.6 一 |
| 都 | 3.31 | 東京臨海高速鉄道 | りんかい線 | 東京テレポート | 天王洲アイル | 2.9 一 |
| 2001年度 (平成13年度) | | | | | | |
| S | 7.7 | 神戸市 | 海岸線 | 三宮 | 新長田 | 7.9 一 |
| 観 | 7.27 | 舞浜リゾートライン | ディズニーリゾートライン | リゾートゲートウェイ駅 | リゾートメッセ駅 | 5.0 一 |
| 2002年度 (平成14年度) | | | | | | |
| 地 | 7.1 | 土佐くろしお鉄道 | 阿佐線 | 後免 | 奈半利 | 42.7 一 |
| 地 | 10.27 | 芝山鉄道 | 芝山鉄道線 | 東成田 | 芝山千代田 | 2.2 一 |
| 幹 | 12.1 | J R 東日本 | 東北新幹線 | 盛岡 | 八戸 | 96.6 一 |
| 都 | 12.1 | 東京臨海高速鉄道 | りんかい線 | 天王洲アイル | 大崎 | 4.4 一 |
| S | 3.19 | 帝都高速交通営団 | 半蔵門線 | 水天宮前 | 押上 | 6.0 一 |
| S | 3.27 | 名古屋市 | 上飯田線 | 上飯田 | 平安通 | 0.8 二 三 |
| 2003年度 (平成15年度) | | | | | | |
| 地 | 8.10 | 沖縄都市モノレール | 沖縄都市モノレール線 | 那覇空港 | 首里 | 12.9 軌 |
| S | 12.13 | 名古屋市 | 名城線 | 砂田橋 | 名古屋大学 | 4.5 一 |
| 都 | 2.1 | 横浜高速鉄道 | みなとみらい2号線 | 横浜 | 元町・中華街 | 4.1 一 |
| 幹 | 3.13 | J R 九州 | 九州新幹線 | 新八代 | 鹿児島中央 | 137.6 一 |
| 2004年度 (平成16年度) | | | | | | |
| S | 10.6 | 名古屋市 | 名城線 | 名古屋大学 | 新瑞橋 | 5.6 一 |
| 地 | 11.26 | 京都市 | 東西線 | 六地蔵 | 醍醐 | 2.4 一 |
| 都 | 12.1 | 東京モノレール | 東京モノレール羽田線 | 羽田空港第1ビル | 羽田空港第2ビル | 0.9 一 |
| 都 | 1.29 | 名古屋鉄道 | 空港線 | 常滑 | 中部国際空港 | 4.2 二 三 |
| S | 2.3 | 福岡市 | 七隈線 | 橋本 | 天神南 | 12.0 一 |
| 地 | 3.6 | 愛知高速交通 | 東部丘陵線 | 藤が丘 | 万博八草 | 8.9 軌 |
| 観 | 3.25 | 千葉都市モノレール | 1号線 | 北ゲート | EXPOドーム | 1.6 一 |

| 廃 止 | | | | | | |
|------------------------|-------|----------------|---------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------------|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 種別 |
| 1998年度 (平成10年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 弘南鉄道 | 黒石線 | 川部 | 黒石 | 6.2 一 |
| 1999年度 (平成11年度) | | | | | | |
| 路 | 4.1 | 名古屋鉄道 | 美濃町線 | 関 | 美濃 | 6.0 軌 |
| 地 | 4.5 | 新潟交通 | 新潟交通線 | 東関屋 | 月潟 | 21.6 一 |
| 貨 | 9.10 | 釧路開発埠頭 | 西港線 | 新富士 | 西港 | 1.7 一 |
| 地 | 10.4 | 蒲原鉄道 | 蒲原鉄道線 | 五泉 | 村松 | 4.2 一 |
| 貨 | 11.1 | J R 貨物 | 仙石線 | 石巻港 | 石巻埠頭 | 2.9 一 |
| 2000年度 (平成12年度) | | | | | | |
| 路 | 11.26 | 西日本鉄道 | 北九州線 | 熊西 | 折尾 | 4.4 軌 |
| 観 | 2.1 | 小田急電鉄 | 向ヶ丘遊園線 | 向ヶ丘遊園 | 向ヶ丘遊園正門 | 1.1 一 |
| 貨 | 3.31 | 苫小牧港開発 | 苫小牧港開発線 | 新苫小牧 | 石油埠頭 | 10.2 一 |
| 2001年度 (平成13年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 下北交通 | 大畑線 | 下北 | 大畑 | 18.0 一 |
| 地 | 4.1 | J R 西日本 | 七尾線 | 穴水 | 輪島 | 20.4 二 三 |
| 貨 | 10.1 | 福島臨海鉄道 | 小名浜埠頭本線 | 宮下 | 小名浜埠頭 | 1.2 一 |
| 地 | 10.1 | 名古屋鉄道 | 揖斐線 竹鼻線 八百津線 谷汲線 | 黒野 江吉良 明智 黒野 | 本揖斐 大須 八百津 谷汲 | 5.6 6.7 7.3 11.2 一 |
| 2002年度 (平成14年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 長野電鉄 | 河東線 | 信州中野 | 木島 | 12.9 一 |
| 都 | 5.26 | 南海電気鉄道 和歌山県 | 和歌山港線 | 和歌山港 | 水軒 | 2.6 二 三 |
| 地 | 8.1 | 南部縦貫鉄道 | | 野辺地 | 七戸 | 20.9 一 |
| 貨 | 10.1 | 新潟臨海鉄道 | 太朗代線 | 黒山 | 太朗代 | 5.4 一 |
| 地 | 10.21 | 京福電気鉄道 | 永平寺線 | 東古市 | 永平寺 | 6.2 一 |
| 地 | 1.1 | 有田鉄道 | 有田鉄道線 | 藤並 | 金屋口 | 5.6 一 |
| 2003年度 (平成15年度) | | | | | | |
| 観 | 9.18 | ドリーム開発 | ドリームランド線 | 大船 | ドリームランド | 5.3 一 |
| 貨 | 12.1 | J R 貨物 | 東海道線 | 東灘(信) | 神戸港 | 3.4 一 |
| 地 | 12.1 | J R 西日本 | 可部線 | 可部 | 三段峡 | 46.2 一 |
| 都 | 1.31 | 東京急行電鉄 | 東横線 | 横浜 | 桜木町 | 2.0 一 |
| 2004年度 (平成16年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 名古屋鉄道 | 三河線 | 猿投 碧南 | 西中金 吉良吉田 | 8.6 16.4 一 |

| 開 業 | | | | | | |
|-----------------|-------|------------|-------------|---------|-----------|---------|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 種別 |
| 2005年度 (平成17年度) | | | | | | |
| 都 | 8.24 | 首都圏新都市交通 | 常磐新線 | 秋葉原 | つくば | 58.3 一 |
| 都 | 2.2 | 神戸新交通 | ポートアイランド線 | 市民広場 | 神戸空港 | 4.4 軌 |
| 都 | 3.27 | 近畿日本鉄道 | けいはんな線 | 生駒 | 宇研奈良登美ヶ丘 | 8.6 二 |
| 都 | 3.27 | 奈良生物高速鉄道 | | | | 三 |
| 都 | 3.27 | ゆりかもめ | 東京臨海新交通臨海線 | 有明 | 豊洲 | 2.7 軌 |
| 2006年度 (平成18年度) | | | | | | |
| 路 | 4.29 | 富山ライトレール | 富山港線 | 富山駅北 | 奥田中学校前 | 1.1 軌 |
| S | 12.24 | 大阪市 | 今里筋線 | 井高野 | 今里 | 11.9 軌 |
| 地 | 3.18 | 仙台空港鉄道 | 仙台空港線 | 名取 | 仙台空港 | 7.1 一 |
| 都 | 3.19 | 大阪高速鉄道 | 彩都線 | 阪大病院前 | 西都西 | 4.2 軌 |
| 2007年度 (平成19年度) | | | | | | |
| S | 1.16 | 京都市 | 東西線 | 二条 | 太秦天神川 | 2.4 一 |
| S | 3.30 | 横浜市 | 4号線 | 日吉 | 中山 | 13.0 一 |
| 都 | 3.30 | 東京都 | 日暮里・舎人ライナー | 日暮里 | 見沼代親水公園 | 9.7 軌 |
| 2008年度 (平成20年度) | | | | | | |
| S | 6.14 | 東京地下鉄 | 副都心線 | 池袋 | 渋谷 | 8.9 一 |
| 都 | 10.19 | 京阪電気鉄道 | 中之島線 | 中之島 | 天満橋 | 3.0 二 |
| 都 | 3.20 | 阪神電気鉄道 | 阪神なんば線 | 西九条 | 大阪難波 | 3.8 二 |
| 都 | 3.20 | 西大阪高速鉄道 | 西大阪延伸線 | | | 三 |
| 2009年度 (平成21年度) | | | | | | |
| 路 | 12.23 | 富山市 | 富山都心線 | 丸の内 | 西町 | 0.9 軌 |
| 路 | 12.23 | 富山地方鉄道 | | | | 軌 |
| 2010年度 (平成22年度) | | | | | | |
| 都 | 7.17 | 京成電鉄 | 成田空港線 | 京成高砂 | 成田空港 | 51.4 二 |
| 都 | 7.17 | 成田空港鉄道アクセス | 成田空港鉄道アクセス線 | 印旛日本医大 | 成田空港連絡接続点 | 10.7 三 |
| 都 | 7.17 | 成田空港高速鉄道 | 成田空港高速鉄道線 | 空港第2ビル | 空港第2ビル | 7.5 三 |
| 幹 | 12.4 | J R 東日本 | 東北新幹線 | 八戸 | 新青森 | 81.8 一 |
| 幹 | 3.12 | J R 九州 | 九州新幹線 | 博多 | 新八代 | 151.3 一 |
| S | 3.27 | 名古屋市 | 桜通線 | 野並 | 徳重 | 4.2 一 |
| 2011年度 (平成23年度) | | | | | | |
| 2012年度 (平成24年度) | | | | | | |
| 2013年度 (平成25年度) | | | | | | |
| 2014年度 (平成26年度) | | | | | | |
| 幹 | 3.14 | J R 東日本 | 北陸新幹線 | 長野 | 上越妙高 | 59.5 一 |
| 幹 | 3.14 | J R 西日本 | | 上越妙高 | 金沢 | 168.6 一 |
| 路 | 3.14 | 富山地方鉄道 | 富山駅南北接続線 | 富山駅 | 支線接続点 | 0.2 一 |
| 路 | 3.14 | 富山市 | | | | 二 |
| 2015年度 (平成27年度) | | | | | | |
| 地 | 5.30 | J R 東日本 | 東北本線 | 松島 | 高城町 | 0.3 一 |
| S | 12.6 | 仙台市 | 東西線 | 八木山動物公園 | 荒井 | 13.9 一 |
| 路 | 12.20 | 札幌市 | 都心線 | すすきの | 西4丁目 | 0.4 軌 |
| 幹 | 3.26 | J R 北海道 | 北海道新幹線 | 新青森 | 新函館北斗 | 148.8 一 |

| 廃 止 | | | | | | |
|-----------------|-------|---------------|---------------|--------|-----------|---------|
| 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 種別 |
| 2005年度 (平成17年度) | | | | | | |
| 路 | 4.1 | 名古屋鉄道 | 揖斐線 | 忠節 | 黒野 | 12.7 一 |
| 路 | 4.1 | 名古屋鉄道 | 岐阜市内線 | 岐阜駅前 | 忠節 | 3.7 一 |
| 路 | 4.1 | 名古屋鉄道 | 美濃町線 | 徹明町 | 関 | 18.8 一 |
| 路 | 4.1 | 名古屋鉄道 | 田神線 | 田神 | 競輪場前 | 1.4 一 |
| 地 | 4.1 | 日立電鉄 | 日立電鉄線 | 常北太田 | 鮎川 | 18.1 一 |
| 地 | 4.1 | のと鉄道 | 能登線 | 穴水 | 蛸島 | 61.0 一 |
| 観 | 8.31 | 屋島登山鉄道 | 鋼索線 | 屋島登山口 | 屋島山上 | 0.8 一 |
| 観 | 9.1 | 伊豆箱根鉄道 | 駒ヶ岳鋼索線 | 駒ヶ岳登り口 | 駒ヶ岳山頂 | 0.7 一 |
| 観 | 9.25 | 二十五年日本国際博覧会協会 | | 北ゲート | EXPOドーム | 1.6 一 |
| 2006年度 (平成18年度) | | | | | | |
| 貨 | 4.1 | J R 貨物 | 大阪環状線 | 境川信号場 | 浪速 | 2.3 一 |
| 貨 | 4.1 | 衣浦臨海鉄道 | 碧南線 | 碧南市 | 権現崎 | 3.1 一 |
| 貨 | 4.1 | J R 貨物 | 東海道線 | 梅小路 | 丹羽口 | 3.3 二 |
| 地 | 4.21 | 北海道ちほく高原鉄道 | ふるさと銀河線 | 池田 | 北見 | 140.0 一 |
| 地 | 10.1 | 桃花台新交通 | 桃花台線 | 小牧 | 桃花台東 | 7.4 軌 |
| 地 | 12.1 | 神岡鉄道 | 神岡線 | 猪谷 | 奥飛騨温泉口 | 19.9 一 |
| 2007年度 (平成19年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 西日本鉄道 | 宮地岳線 | 西鉄新宮 | 津屋崎 | 9.9 一 |
| 地 | 4.1 | くりはら田園鉄道 | くりはら田園鉄道線 | 石越 | 緑野マインパーク前 | 25.7 一 |
| 地 | 4.1 | 鹿島鉄道 | 鹿島鉄道線 | 石岡 | 鉾田 | 27.2 一 |
| 地 | 9.6 | 高千穂鉄道 | 高千穂線 | 延岡 | 楨峰 | 29.1 一 |
| 2008年度 (平成20年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 三木鉄道 | 三木線 | 厄神 | 三木 | 6.6 一 |
| 地 | 4.1 | 島原鉄道 | 島原鉄道線 | 島原外港 | 加津佐 | 35.3 一 |
| 観 | 12.28 | 名古屋鉄道 | モンキーパークモノレール線 | 犬山遊園 | 動物園 | 1.2 一 |
| 地 | 12.28 | 高千穂鉄道 | 高千穂線 | 楨峰 | 高千穂 | 20.9 一 |
| 地 | 3.31 | J R 西日本 | 関西線 | 八尾 | 杉本町 | 11.3 一 |
| 2009年度 (平成21年度) | | | | | | |
| 貨 | 4.1 | 小坂精錬 | 小坂線 | 大館 | 小坂 | 22.3 一 |
| 地 | 11.1 | 北陸鉄道 | 石川線 | 鶴来 | 加賀一の宮 | 2.1 一 |
| 貨 | 3.25 | J R 貨物 | 信越線 | 上沼垂(信) | 沼垂 | 1.8 一 |
| 2010年度 (平成22年度) | | | | | | |
| 2011年度 (平成23年度) | | | | | | |
| 2012年度 (平成24年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | 長野電鉄 | 屋代線 | 屋代 | 須坂 | 24.4 一 |
| 地 | 4.1 | 十和田観光電鉄 | 十和田観光電鉄線 | 十和田市 | 三沢 | 14.7 一 |
| 2013年度 (平成25年度) | | | | | | |
| 2014年度 (平成26年度) | | | | | | |
| 地 | 4.1 | J R 東日本 | 岩泉線 | 茂市 | 岩泉 | 38.4 一 |
| 地 | 5.12 | J R 北海道 | 江差線 | 木古内 | 江差 | 42.1 一 |
| 貨 | 7.1 | J R 貨物 | 東北線 | 田端(信) | 北王子 | 4.0 一 |
| 2015年度 (平成27年度) | | | | | | |
| 路 | 1.31 | 阪堺電気軌道 | 上町線 | 住吉 | 住吉公園 | 0.2 軌 |

凡例

形態： 幹－新幹線 都－大都市高速鉄道 S－大都市高速鉄道のうち地下鉄線
 路－路面電車 地－地方旅客鉄道 観－観光鉄道 貨－貨物鉄道
 種別： 国－国有鉄道事業 地－地方鉄道事業 軌－軌道事業
 一－第一種鉄道事業 二－第二種鉄道事業 三－第三種鉄道事業

出典：鉄道統計年報各年度・鉄道要覧各年度・分割民営に至る国鉄の歩み・日本鉄道旅行地図帳各巻

付表 2 日本における鉄道事業者の経営形態変更

本表は本研究の対象である1975年度から2015年度の期間に生じた、日本における鉄道事業者の経営形態変更についてまとめたものである。

| 変更後 | | | | | | | | | 変更前 | | |
|-----------------|----|-------|-----------|------------|---------|----------|------|----|-----|-------------|---------|
| 種類 | 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 | 事業者 | 路線 | |
| 1975年度 (昭和50年度) | | | | | | | | | | | |
| 合併 社名変更 | 観 | 10.29 | 六甲越有馬鉄道 | | 摩耶ケーブル下 | 摩耶 | 0.9 | 地 | ← | 摩耶鋼索鉄道 | |
| | | | 六甲摩耶鉄道 | | | | | | 地 | ← | 六甲越有馬鉄道 |
| 1976年度 (昭和51年度) | | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 観 | 8.23 | 和歌山観光 | | 丹鶴 | 二の丸 | 0.1 | 地 | ← | 近鉄観光 | |
| 1977年度 (昭和52年度) | | | | | | | | | | | |
| 1978年度 (昭和53年度) | | | | | | | | | | | |
| 社名変更 | 地 | 10.1 | 能勢電鉄 | | | | | 地 | ← | 能勢電気軌道 | |
| 1979年度 (昭和54年度) | | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 地 | 4.1 | 筑波鉄道 | 筑波線 | 土浦 | 岩瀬 | 40.1 | 地 | ← | 関東鉄道 | 筑波線 |
| | | | 鹿島鉄道 | 銚田線 | 石岡 | 銚田 | 27.2 | 地 | | | 銚田線 |
| 合併 | 貨 | 4.30 | 太平洋石炭販売輸送 | | 城山 | 臨港 | 10.5 | 地 | ← | 釧路臨港鉄道 | |
| 1980年度 (昭和55年度) | | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 路 | 12.1 | 阪堺電気軌道 | 阪堺線 | 恵比須町 | 浜寺駅前 | 14.1 | 軌 | ← | 南海電気鉄道 | 阪堺線 |
| | | | | 上町線 | 天王寺駅前 | 住吉公園 | 4.6 | | | | 上町線 |
| 1981年度 (昭和56年度) | | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 都 | 5.1 | 東京モノレール | 東京モノレール羽田線 | 羽田 | モノレール浜松町 | 13.0 | 地 | ← | 日立運輸東京モノレール | |
| 社名変更 | 地 | 9.1 | 江ノ島電鉄 | | | | | 地 | ← | 江ノ島鎌倉観光 | |
| 1982年度 (昭和57年度) | | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 観 | 4.1 | ドリーム開発 | | 大船 | ドリームランド | 5.3 | 地 | ← | ドリーム交通 | |
| 1983年度 (昭和58年度) | | | | | | | | | | | |
| 1984年度 (昭和59年度) | | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 4.1 | 三陸鉄道 | 北リアス線 | 田老 | 宮古 | 12.7 | 地 | ← | 国鉄 | 宮古線 |
| | | | | | 久慈 | 譜代 | 26.1 | | | | 久慈線 |
| | | | | 南リアス線 | 盛 | 吉浜 | 21.6 | | | | 盛線 |
| 転換 | 地 | 10.1 | 神岡鉄道 | 神岡線 | 猪谷 | 奥飛騨温泉口 | 19.9 | 地 | ← | 国鉄 | 神岡線 |
| 転換 | 地 | 10.6 | 樽見鉄道 | 樽見線 | 大垣 | 神海 | 23.6 | 地 | ← | 国鉄 | 樽見線 |
| 転換 | 地 | 11.1 | 弘南鉄道 | 黒石線 | 川部 | 弘南黒石 | 6.2 | 地 | ← | 国鉄 | 黒石線 |
| 1985年度 (昭和60年度) | | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 4.1 | 北条鉄道 | 北条線 | 粟生 | 北条町 | 13.7 | 地 | ← | 国鉄 | 北条線 |
| 転換 | 地 | 4.1 | 三木鉄道 | 三木線 | 三木 | 厄神 | 6.6 | 地 | ← | 国鉄 | 三木線 |
| 転換 | 地 | 7.1 | 下北交通 | 大畑線 | 下北 | 大畑 | 18.0 | 地 | ← | 国鉄 | 大畑線 |
| 転換 | 地 | 10.1 | 由利高原鉄道 | 鳥海山ろく線 | 羽後本荘 | 羽後矢島 | 23.0 | 地 | ← | 国鉄 | 矢島線 |
| 転換 | 地 | 11.16 | 明知鉄道 | 明知線 | 恵那 | 明智 | 25.1 | 地 | ← | 国鉄 | 明知線 |

| 変更後 | | | | | | | | 変更前 | | |
|----------------|----|-------|------------|---------|--------|--------|-------|-----|----------|------|
| 種類 | 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 | 事業者 | 路線 |
| 1986年度（昭和61年度） | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 4.1 | 甘木鉄道 | 甘木線 | 基山 | 甘木 | 13.7 | 地 ← | 国鉄 | 甘木線 |
| 転換 | 地 | 4.1 | 南阿蘇鉄道 | 高森線 | 立野 | 高森 | 17.7 | 地 ← | 国鉄 | 高森線 |
| 譲渡 | 地 | 4.1 | 叡山電鉄 | 叡山本線 | 出町柳 | 八瀬遊園 | 5.6 | 地 ← | 京福電気鉄道 | 叡山本線 |
| | | | | 鞍馬線 | 宝ヶ池 | 鞍馬 | 8.8 | | | 鞍馬線 |
| 転換 | 地 | 7.1 | 阿武隈急行 | 阿武隈急行線 | 丸森 | 槻木 | 17.4 | 地 ← | 国鉄 | 丸森線 |
| 譲渡 | 地 | 10.1 | 新福島交通 | 飯坂線 | 福島 | 飯坂温泉 | 9.2 | 地 ← | 福島交通 | 飯坂線 |
| 転換 | 地 | 11.1 | 秋田内陸縦貫鉄道 | 秋田内陸線 | 角館 | 松葉 | 19.1 | 地 ← | 国鉄 | 角館線 |
| | | | | | 鷹ノ巣 | 比立内 | 46.0 | | | 阿仁合線 |
| 転換 | 地 | 12.11 | 長良川鉄道 | 越美南線 | 美濃太田 | 北濃 | 72.1 | 地 ← | 国鉄 | 越美南線 |
| 社名変更 | 地 | 12.12 | 福島交通 | | | | | 地 ← | 新福島交通 | |
| 転換 | 地 | 3.15 | 天竜浜名湖鉄道 | 天竜浜名湖線 | 掛川 | 新所原 | 67.7 | 地 ← | 国鉄 | 二俣線 |
| 転換 | 地 | 3.27 | 伊勢鉄道 | 伊勢線 | 河原田 | 津 | 22.3 | 地 ← | 国鉄 | 伊勢線 |
| 1987年度（昭和62年度） | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 7.13 | 信楽高原鉄道 | 信楽線 | 貴生川 | 信楽 | 14.7 | — ← | J R西日本 | 信楽線 |
| 転換 | 地 | 7.16 | 会津鉄道 | 会津線 | 西若松 | 会津高原 | 57.4 | — ← | J R東日本 | 会津線 |
| 転換 | 地 | 7.25 | 錦川鉄道 | 錦川清流線 | 川西 | 錦町 | 32.7 | — ← | J R西日本 | 岩日線 |
| 社名変更 | 観 | 8.1 | 四国ケーブル | | | | | — ← | 八栗箸蔵ケーブル | |
| 転換 | 地 | 10.14 | 若桜鉄道 | 若桜線 | 郡家 | 若桜 | 19.2 | — ← | J R西日本 | 若桜線 |
| 転換 | 地 | 1.31 | 愛知環状鉄道 | 愛知環状鉄道線 | 岡崎 | 新豊田 | 19.5 | — ← | J R東海 | 岡多線 |
| 転換 | 地 | 3.24 | いすみ鉄道 | いすみ線 | 大原 | 上総中野 | 26.8 | — ← | J R東日本 | 木原線 |
| 転換 | 地 | 3.25 | のと鉄道 | 能登線 | のと穴水 | 蛸島 | 61.0 | — ← | J R西日本 | 能登線 |
| 1988年度（昭和63年度） | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 4.1 | 土佐くろしお鉄道 | 中村線 | 窪川 | 中村 | 43.0 | — ← | J R四国 | 中村線 |
| 転換 | 地 | 4.1 | 松浦鉄道 | 西九州線 | 有田 | 佐世保 | 93.8 | — ← | J R九州 | 松浦線 |
| 転換 | 地 | 4.11 | 真岡鐵道 | 真岡線 | 下館 | 茂木 | 41.9 | — ← | J R東日本 | 真岡線 |
| 転換 | 地 | 10.25 | 山形鉄道 | フラワー長井線 | 赤湯 | 荒砥 | 30.5 | — ← | J R東日本 | 長井線 |
| 転換 | 地 | 3.29 | わたらせ渓谷鉄道 | わたらせ渓谷線 | 桐生 | 間藤 | 44.1 | — ← | J R東日本 | 足尾線 |
| 1989年度（平成01年度） | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 4.28 | 高千穂鉄道 | 高千穂線 | 延岡 | 高千穂 | 50.0 | — ← | J R九州 | 高千穂線 |
| 転換 | 地 | 6.4 | 北海道ちほく高原鉄道 | ふるさと銀河線 | 北見 | 池田 | 140.0 | — ← | J R北海道 | 池北線 |
| 社名変更 | 地 | 8.1 | 北近畿タンゴ鉄道 | | | | | — ← | 宮福鉄道 | |
| 譲渡 | 貨 | 9.30 | 小坂精錬 | 小坂線 | 大館 | 小坂 | 22.3 | — ← | 同和鉱業 | 小坂線 |
| 転換 | 地 | 10.1 | 平成筑豊鉄道 | 伊田線 | 直方 | 田川伊田 | 16.1 | — ← | J R九州 | 伊田線 |
| | | | | 糸田線 | 金田 | 田川後藤寺 | 6.8 | | | 糸田線 |
| | | | | 田川線 | 行橋 | 田川伊田 | 26.3 | | | 田川線 |
| 転換 | 地 | 10.1 | くま川鉄道 | 湯前線 | 人吉 | 湯前 | 24.8 | — ← | J R九州 | 湯前線 |
| 1990年度（平成02年度） | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 4.1 | 北近畿タンゴ鉄道 | 宮津線 | 西舞鶴 | 豊岡 | 83.6 | — ← | 北近畿タンゴ鉄道 | 宮津線 |
| 1991年度（平成03年度） | | | | | | | | | | |
| 転換 | 観 | 4.27 | 嵯峨野観光鉄道 | 嵯峨野観光線 | トロッコ嵯峨 | トロッコ馬堀 | 7.3 | 二 ← | J R西日本 | 山陰線 |
| | | | | J R西日本 | 山陰線 | (旧線区間) | | | | |
| 転換 | 地 | 9.1 | のと鉄道 | 七尾線 | 七尾 | 輪島 | 53.5 | 二 ← | J R西日本 | 七尾線 |
| | | | | | J R西日本 | 和倉温泉 | 穴水 | | | |

| 変更後 | | | | | | | | | 変更前 | |
|----------------|----|-------|---|--------------------|------------|-------------|--------------|-------------|-------------|---------------|
| 種類 | 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 | 事業者 | 路線 |
| 1993年度（平成05年度） | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 1994年度（平成06年度） | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 1995年度（平成07年度） | | | | | | | | | | |
| 社名変更 | 地 | 4.1 | くりはら田園鉄道 | | | | | 一 | ← 栗原電鉄 | |
| 1996年度（平成08年度） | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 1997年度（平成09年度） | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 都 | 8.1 | 横浜高速鉄道 | こどもの国線 | 長津田 | こどもの国 | 3.4 | 三 | ← こどもの国協会 | こどもの国線 |
| 転換 | 地 | 10.1 | しなの鉄道 | しなの鉄道線 | 軽井沢 | 篠ノ井 | 65.1 | 一 | ← J R 東日本 | 信越線 |
| 1998年度（平成10年度） | | | | | | | | | | |
| 社名変更 | 都 | 4.1 | ゆりかもめ | | | | | 一・軌 | ← 東京臨海新交通 | |
| 社名変更 | 都 | 7.1 | 京王電鉄 | | | | | 一 | ← 京王帝都電鉄 | |
| 譲渡 | 都 | 10.1 | 京成電鉄 | 千原線 | 千葉中央 | ちはら台 | 10.9 | 一 | ← 千葉急行電鉄 | 千葉急行線 |
| 1999年度（平成11年度） | | | | | | | | | | |
| 社名変更 | 都 | 10.1 | 都市基盤整備公社 | | | | | 三 | ← 住宅・都市整備公社 | |
| 社名変更 | 都 | 10.1 | 筑波観光鉄道 | | | | | 一 | ← 筑波山鋼索鉄道 | |
| 2000年度（平成12年度） | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 観 | 4.25 | 神戸市都市整備公社 | 摩耶ケーブル線 | 摩耶ケーブル下 | 摩耶 | 0.9 | 一 | ← 六甲摩耶鉄道 | 摩耶ケーブル線 |
| 合併 | 地 | 10.1 | 大鉄技術サービス | 大井川本線 井川線 | 金谷 千頭 | 千頭 井川 | 39.5 25.5 | 一 | ← 大井川鉄道 | 大井川本線 井川線 |
| 社名変更 | 地 | 10.2 | 大井川鉄道 | | | | | 一 | ← 大鉄技術サービス | |
| 転換 | 路 | 11.26 | 筑豊電気鉄道 西日本鉄道 | 北九州線 | 黒崎駅前 | 熊西 | 0.6 | 二 三 | ← 西日本鉄道 | 北九州線 |
| 2001年度（平成13年度） | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| 2002年度（平成14年度） | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 地 | 4.1 | 万葉線 | 新湊港線 高岡軌道線 | 越ノ潟 六渡寺 | 六渡寺 高岡駅前 | 4.9 7.9 | 一 軌 | ← 加越能鉄道 | 新湊港線 高岡軌道線 |
| 転換 | 都 | 4.1 | 北神急行電鉄 神戸高速鉄道 | 北神線 | 新神戸 | 谷上 | 7.5 | 二 三 | ← 北神急行電鉄 | 北神線 |
| 転換 | 地 | 12.1 | <small>アイシーアールいわて駅前鉄道</small> 青い森鉄道 青森県 | いわて銀河鉄道線 青い森鉄道線 | 盛岡 目時 | 目時 八戸 | 82.0 25.9 | 一 二 三 | ← J R 東日本 | 東北線 |
| 譲渡 | 地 | 2.1 | えちぜん鉄道 | 勝山永平寺線 三国芦原線 | 福井 福井口 | 勝山 三国港 | 27.8 25.2 | 一 | ← 京福電気鉄道 | 越前本線 三国芦原線 |
| 転換 | 都 | 3.27 | 名古屋鉄道 | 小牧線 上飯田連絡線 | 味鋺 | 上飯田 | 2.3 2.3 | 二 三 | ← 名古屋鉄道 | 小牧線 |
| 2003年度（平成15年度） | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 地 | 4.1 | 三岐鉄道 | 北勢線 | 西桑名 | 阿下喜 | 20.4 | 一 | ← 近畿日本鉄道 | 北勢線 |
| 転換 | 地 | 3.13 | 肥薩オレンジ鉄道 | 肥薩オレンジ鉄道線 | 八代 | 川内 | 116.9 | 一 | ← J R 九州 | 鹿児島線 |

| 変更後 | | | | | | | | 変更前 | | | |
|-----------------------|----|------|------------|------------|---------|------------|------|------|-----|----------------|----------|
| 種類 | 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 | 事業者 | 路線 | |
| 2004年度（平成16年度） | | | | | | | | | | | |
| 社名変更 | S | 4.1 | 東京地下鉄 | | | | | 一 | ← | 帝都高速度交通営団 | |
| 社名変更 | 都 | 7.1 | 北総鉄道 | | | | | 二 | ← | 北総開発鉄道 | |
| 譲渡 | 都 | 7.1 | 千葉ニュータウン鉄道 | 北総線 | 小室 | 印旛日本医大 | 12.5 | 三 | ← | 都市基盤整備公団 | 北総・公団線 |
| 転換 | 都貨 | 10.6 | 名古屋臨海高速鉄道 | 西名古屋港線 | 名古屋 | 金城ふ頭 | 15.2 | 一 | ← | J R 東海 | 東海道線 |
| | | | J R 貨物 | 名古屋臨海高速鉄道線 | | 名古屋貨物ターミナル | 5.1 | 二 | | J R 貨物 | (西名古屋港線) |
| 2005年度（平成17年度） | | | | | | | | | | | |
| 転換 | S | 7.1 | 大阪市 | 中央線 | 大阪港 | コスモスクエア | 2.4 | 二 | ← | 大阪港トランスポートシステム | 南港・港区連絡線 |
| | 都 | | 大阪市 | 南港ポートタウン線 | コスモスクエア | トレードセンター前 | 0.6 | 三 | | | |
| 合併 | 親 | 10.1 | 立山黒部貫光 | 鋼索線 | 立山 | 美女平 | 1.3 | 一 | ← | 立山開発鉄道 | 鋼索線 |
| 分割 | 地 | 10.3 | 上田電鉄 | 別所線 | 上田 | 別所温泉 | 11.6 | 一 | ← | 上田交通 | |
| 2006年度（平成18年度） | | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | 地 | 4.1 | 和歌山電鐵 | 貴志川線 | 和歌山 | 貴志 | 14.3 | 一 | ← | 南海電気鉄道 | 貴志川線 |
| 分割 | 地 | 4.3 | 一畑電車 | 北松江線 | 電鉄出雲市 | 松江しんじ湖温泉 | 33.9 | 一 | ← | 一畑電気鉄道 | 北松江線 |
| | | | | 大社線 | 川跡 | 出雲大社前 | 8.3 | 大社線 | | | |
| 転換 | 地 | 4.29 | 富山ライトレール | 富山港線 | 奥田中学校前 | 岩瀬浜 | 6.5 | 一 | ← | J R 西日本 | 富山港線 |
| 2007年度（平成19年度） | | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 10.1 | 伊賀鉄道 | 伊賀線 | 伊賀上野 | 伊賀神戸 | 16.6 | 二 | ← | 近畿日本鉄道 | 伊賀線 |
| | | | 近畿日本鉄道 | | | | | 三 | | | |
| 転換 | 地 | 10.1 | 養老鉄道 | 養老線 | 桑名 | 揖斐 | 57.5 | 二 | ← | 近畿日本鉄道 | 養老線 |
| | | | 近畿日本鉄道 | | | | | 三 | | | |
| 譲渡 | 地 | 3.1 | とうてつ | 十和田観光電鉄線 | 十和田市 | 三沢 | 14.7 | 一 | ← | 十和田観光鉄道 | 十和田観光電鉄線 |
| 社名変更 | | | 十和田観光電鉄 | | | | ← | とうてつ | | | |
| 転換 | 都 | 3.15 | J R 西日本 | おおさか東線 | 放出 | 久宝寺 | 9.2 | 二 | ← | J R 西日本 | 片町線 |
| | | | 大阪外環状鉄道 | 大阪外環状鉄道 | | | | 三 | | | |
| 譲渡 | S | 3.31 | 東京都 | 12号線大江戸線 | 都庁前 | 新宿 | 27.8 | 一 | ← | 東京都地下鉄建設 | 12号線大江戸線 |
| 2008年度（平成20年度） | | | | | | | | | | | |
| 分割 | 地 | 4.1 | ひたちなか海浜鉄道 | 湊線 | 勝田 | 阿字ヶ浦 | 14.3 | 一 | ← | 茨城交通 | 湊線 |
| 社名変更 | 地 | 8.1 | 流鉄 | | | | | 一 | ← | 総武流山電鉄 | |

| 変更後 | | | | | | | | 変更前 | | | |
|----------------|----|------|--------------|-----------|-----------|-----------|------|-------|-----|-----------|---------|
| 種類 | 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 | 事業者 | 路線 | |
| 2009年度(平成21年度) | | | | | | | | | | | |
| 譲渡 | S | 4.1 | 京都市 | 東西線 | 御陵 | 三条京阪 | 3.3 | 一 | ← | 京都高速鉄道 | 東西線 |
| 転換 | 地 | 4.1 | 若狭鉄道 | 若狭線 | 群家 | 若狭 | 19.2 | 二 | ← | 若狭鉄道 | 若狭線 |
| | | | 八頭町 | | 群家 | 若狭町若狭線接続点 | 16.5 | 三 | | | |
| | | | 若桜町 | | 八頭町若狭線接続点 | 若狭 | 2.7 | 三 | | | |
| 転換 | 観 | 4.26 | 平成筑豊鉄道 | 門司港レトロ観光線 | 九州鉄道記念館 | 関門海峡めかり | 2.1 | 二 | ← | 日本貨物鉄道 | 鹿児島線 |
| | | | 北九州市 | | | | | 三 | | | |
| 分割 | 都 | 9.16 | 相鉄準備会社 | 本線 | 横浜 | 海老名 | 24.6 | 一 | ← | 相模鉄道 | 本線 |
| | | | | 厚木線 | 相模国分 | 厚木 | 2.2 | | | | 厚木線 |
| | | | | いずみ野線 | 二俣川 | 湘南台 | 11.3 | | | | いずみ野線 |
| 社名変更 | | | 相模鉄道 | | | | | 一 | ← | 相鉄準備会社 | |
| 2010年度(平成22年度) | | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 12.4 | 青い森鉄道 | 青い森鉄道線 | 八戸 | 青森 | 96.0 | 二 | ← | J R 東日本 | 東北線 |
| | | | 青森県 | | | | | 三 | | | |
| 2011年度(平成23年度) | | | | | | | | | | | |
| 社名変更 | 地 | 4.1 | アルピコ交通 | | | | | | ← | 松本電気鉄道 | 上高地線 |
| 2012年度(平成24年度) | | | | | | | | | | | |
| 分割 | 都 | 7.1 | 新関西空港 | 空港連絡鉄道線 | りんくうタウン | 関西空港 | 6.9 | 三 | ← | 関西空港 | 空港連絡鉄道線 |
| 社名変更 | 観 | 7.1 | 神戸すまいまちづくり公社 | 摩耶ケーブル線 | | | | | ← | 神戸市都市整備公社 | 摩耶ケーブル線 |
| 2013年度(平成25年度) | | | | | | | | | | | |
| 分割 | 地 | 4.1 | 岳南電車 | 岳南線 | 吉原 | 岳南江尾 | 9.2 | 一 | ← | 岳南鉄道 | |
| 社名変更 | 都 | 10.1 | 横浜シーサイトライン | | | | | | ← | 横浜新都市交通 | |
| 社名変更 | 観 | 10.1 | 六甲山観光 | | | | | | ← | 六甲摩耶鉄道 | |
| 2014年度(平成26年度) | | | | | | | | | | | |
| 社名変更 | 地 | 7.1 | 泉北高速鉄道 | | | | | | ← | 大阪府都市開発 | |
| 分割 | 路 | 10.1 | とさでん交通 | 伊野線 | はりまや橋 | 伊野 | 11.2 | 軌 | ← | 土佐電気鉄道 | 伊野線 |
| | | | | 後免線 | | 後免町 | 10.9 | | | | 後免線 |
| | | | | 駅前線 | | 高知駅前 | 0.8 | | | | 駅前線 |
| | | | | 栈橋線 | | 栈橋通五丁目 | 2.4 | | | | 栈橋線 |
| 分割 | 地 | 3.1 | 筑豊電気鉄道 | | 黒崎駅前 | 熊西 | 0.6 | 一 | ← | 西日本鉄道 | 北九州線 |
| 転換 | 地 | 3.14 | しなの鉄道 | 北しなの線 | 長野 | 妙高高原 | 37.3 | 一 | ← | J R 東日本 | 信越線 |
| | | | えちごトキめき鉄道 | 妙高はねうまライン | 妙高高原 | 直江津 | 37.7 | 一 | | | |
| | | | | あいの風とやま鉄道 | 日本海ひすいライン | 市振 | 直江津 | 59.3 | 一 | ← | J R 西日本 |
| | | | IRいしかわ鉄道 | | IRいしかわ鉄道線 | 倶利伽羅 | 市振 | 100.1 | 一 | | |
| | | | | 金沢 | 倶利伽羅 | 17.8 | 一 | | | | |

| 変更後 | | | | | | | | 変更前 | | | | | | | | | |
|----------------|----|------|---------------|-----------|----------|-------|--------|--------|------------|----------|----------|----------|-----|---|---|--------|--------|
| 種類 | 形態 | 月日 | 事業者 | 路線 | 起点 | 終点 | 距離 | 種別 | 事業者 | 路線 | | | | | | | |
| 2015年度(平成27年度) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 転換 | 地 | 4.1 | 四日市あすなろう鉄道 | 内部線 | あすなろう四日市 | 内部 | 5.7 | 二 三 | ← | 近畿日本鉄道 | 内部線 | | | | | | |
| | | | 四日市市 | 八王子線 | 日永 | 西日野 | 1.3 | 二 三 | | | 八王子線 | | | | | | |
| | | | 四日市あすなろう鉄道 | | | | | | | | 四日市市 | | | | | | |
| 転換 | 地 | 4.1 | WILLER TRAINS | 宮福線 | 宮津 | 福知山 | 30.4 | 二 三 | ← | 北近畿タンゴ鉄道 | 宮福線 | | | | | | |
| | | | 北近畿タンゴ鉄道 | 宮津線 | 西舞鶴 | 豊岡 | 83.6 | 二 三 | | | 宮津線 | | | | | | |
| | | | WILLER TRAINS | | | | | | | | 北近畿タンゴ鉄道 | | | | | | |
| 分割 | 都 | 4.1 | 近畿日本鉄道分割準備 | 難波線 | 大阪上本町 | 近鉄難波 | 2.0 | — | ← | 近畿日本鉄道 | 難波線 | | | | | | |
| | | | | 大阪線 | 大阪上本町 | 伊勢中川 | 108.9 | — | | | 大阪線 | | | | | | |
| | | | | 信貴線 | 河内山本 | 信貴山口 | 2.8 | — | | | 信貴線 | | | | | | |
| | | | | 山田線 | 伊勢中川 | 宇治山田 | 28.3 | — | | | 山田線 | | | | | | |
| | | | | 鳥羽線 | 宇治山田 | 鳥羽 | 13.2 | — | | | 鳥羽線 | | | | | | |
| | | | | 志摩線 | 鳥羽 | 賢島 | 24.5 | — | | | 志摩線 | | | | | | |
| | | | | 奈良線 | 布施 | 近鉄奈良 | 26.7 | — | | | 奈良線 | | | | | | |
| | | | | 生駒線 | 王子 | 生駒 | 12.4 | — | | | 生駒線 | | | | | | |
| | | | | 京都線 | 京都 | 大和西大寺 | 34.6 | — | | | 京都線 | | | | | | |
| | | | | 橿原線 | 大和西大寺 | 橿原神宮前 | 23.8 | — | | | 橿原線 | | | | | | |
| | | | | 天理線 | 平端 | 天理 | 4.5 | — | | | 天理線 | | | | | | |
| | | | | 田原本線 | 西田原本 | 新王子 | 10.1 | — | | | 田原本線 | | | | | | |
| | | | | 南大阪線 | 大阪阿部野橋 | 橿原神宮前 | 39.7 | — | | | 南大阪線 | | | | | | |
| | | | | 吉野線 | 橿原神宮前 | 吉野 | 25.2 | — | | | 吉野線 | | | | | | |
| | | | | 道明寺線 | 道明寺 | 柏原 | 2.2 | — | | | 道明寺線 | | | | | | |
| | | | | 長野線 | 古市 | 河内長野 | 12.5 | — | | | 長野線 | | | | | | |
| | | | | 御所線 | 尺土 | 近鉄御所 | 5.2 | — | | | 御所線 | | | | | | |
| | | | | 名古屋線 | 伊勢中川 | 近鉄名古屋 | 78.8 | — | | | 名古屋線 | | | | | | |
| | | | | 鈴鹿線 | 伊勢若松 | 平田町 | 8.2 | — | | | 鈴鹿線 | | | | | | |
| | | | | 湯の山線 | 近鉄四日市 | 湯の山温泉 | 15.4 | — | | | 湯の山線 | | | | | | |
| | | | | 地 | 観 | 4.1 | 近畿日本鉄道 | けいはんな線 | | | 長田 | 鉄軌分界点 | 5.1 | 軌 | ← | 近畿日本鉄道 | けいはんな線 |
| | | | | | | | | | | | 鉄軌分界点 | 生駒 | 5.1 | — | | | |
| | | | | | | | | | | | 生駒 | 学研奈良登美ヶ丘 | 8.6 | 二 | | | |
| 地 | 観 | 4.1 | 近畿日本鉄道 | 伊賀線 | 伊賀上野 | 伊賀神戸 | 16.6 | 三 | ← | 近畿日本鉄道 | 伊賀線 | | | | | | |
| | | | | 養老線 | 桑名 | 揖斐 | 57.5 | 三 | | | 養老線 | | | | | | |
| | | | | 生駒鋼索線 | 鳥居前 | 生駒山上 | 2.0 | — | | | 生駒鋼索線 | | | | | | |
| 転換 | 地 | 3.26 | 道南いさりび鉄道 | 道南いさりび鉄道線 | 五稜郭 | 木古内 | 37.8 | — | ← | JR北海道 | 江差線 | | | | | | |
| | | | 西信貴鋼索線 | 信貴山口 | 高安山 | 1.3 | — | 西信貴鋼索線 | | | | | | | | | |
| 社名変更 | | | 近畿日本鉄道 | | | | | ← | 近畿日本鉄道分割準備 | | | | | | | | |
| 社名変更 | 観 | 4.1 | 皿倉登山鉄道 | | | | | ← | 帆柱ケーブル | | | | | | | | |

凡例

- 形態： 幹—新幹線 都—大都市高速鉄道 S—大都市高速鉄道のうち地下鉄線
 路—路面電車 地—地方旅客鉄道 観—観光鉄道 貨—貨物鉄道
 種別： 国—国有鉄道事業 地—地方鉄道事業 軌—軌道事業
 一—第一種鉄道事業 二—第二種鉄道事業 三—第三種鉄道事業

出典：鉄道統計年報各年度・鉄道要覧各年度・分割民営に至る国鉄の歩み・日本鉄道旅行地図帳各巻

付表 3 1975年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況

本表は1975年度鉄道統計年報より鉄軌道業営業損益と輸送状況を抜き出した物である。

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|---------------|--------------------|------------|-------------|------------|------------|----------|-------------|-------------|
| | 1975 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日 km | 旅客輸送人 千人 | 輸送密度 人/日 |
| 貨 三菱石炭鉱業 | 263,129 | 322,218 | -59,089 | -22.5% | 7.6 | 2,782 | 1,404 | 505 |
| S 札幌市 | 4,186,880 | 6,004,765 | -1,817,885 | -43.4% | 20.5 | 7,506 | 446,343 | 59,465 |
| 路 函館市 | 1,052,359 | 1,425,316 | -372,957 | -35.4% | 17.8 | 6,551 | 68,972 | 10,529 |
| 地 弘南鉄道 | 637,131 | 757,224 | -120,093 | -18.8% | 30.7 | 11,102 | 59,255 | 5,337 |
| 地 津軽鉄道 | 213,613 | 255,954 | -42,341 | -19.8% | 20.7 | 7,576 | 21,001 | 2,772 |
| 地 十和田観光電鉄 | 181,635 | 187,750 | -6,115 | -3.4% | 15.0 | 5,490 | 13,697 | 2,495 |
| 地 福島交通 | 386,198 | 501,739 | -115,541 | -29.9% | 9.3 | 3,385 | 38,784 | 11,458 |
| 地 栗原電鉄 | 244,272 | 339,567 | -95,295 | -39.0% | 26.2 | 9,231 | 8,224 | 891 |
| 地 南部縦貫鉄道 | 35,537 | 53,779 | -18,242 | -51.3% | 20.9 | 7,649 | 825 | 108 |
| 貨 岩手開発鉄道 | 585,587 | 529,475 | 56,112 | 9.6% | 11.5 | 3,477 | 538 | 155 |
| 路 仙台市 | 590,060 | 857,755 | -267,695 | -45.4% | 14.8 | 5,410 | 31,050 | 5,739 |
| 地 長野電鉄 | 2,024,061 | 2,183,296 | -159,235 | -7.9% | 70.6 | 25,628 | 175,888 | 6,863 |
| 地 上田交通 | 132,855 | 186,418 | -53,563 | -40.3% | 11.6 | 4,118 | 9,056 | 2,199 |
| 地 松本電気鉄道 | 282,576 | 290,110 | -7,534 | -2.7% | 15.7 | 5,715 | 20,199 | 3,534 |
| 地 富山地方鉄道 | 2,614,551 | 2,712,309 | -97,758 | -3.7% | 115.4 | 42,115 | 269,108 | 6,390 |
| 地 黒部峡谷鉄道 | 748,704 | 718,916 | 29,788 | 4.0% | 20.2 | 4,525 | 15,945 | 3,524 |
| 地 北陸鉄道 | 672,047 | 1,077,045 | -404,998 | -60.3% | 62.1 | 22,604 | 40,042 | 1,772 |
| 路 加越能鉄道 | 223,001 | 231,438 | -8,437 | -3.8% | 12.8 | 4,659 | 16,961 | 3,641 |
| 地 新潟交通 | 527,830 | 698,083 | -170,253 | -32.3% | 36.1 | 14,018 | 37,933 | 2,706 |
| 地 蒲原鉄道 | 153,503 | 173,543 | -20,040 | -13.1% | 21.9 | 8,015 | 10,272 | 1,282 |
| 地 尾小屋鉄道 | 38,557 | 103,182 | -64,625 | -167.6% | 16.8 | 6,098 | 2,208 | 362 |
| 都 東武鉄道 | 42,821,999 | 43,063,458 | -241,459 | -0.6% | 483.4 | 172,390 | 9,784,542 | 56,758 |
| 都 西武鉄道 | 26,846,273 | 24,858,795 | 1,987,478 | 7.4% | 178.8 | 64,270 | 6,342,495 | 98,685 |
| 都 京成電鉄 | 13,412,451 | 13,679,890 | -267,439 | -2.0% | 82.4 | 29,994 | 2,696,595 | 89,905 |
| 都 京王帝都電鉄 | 18,566,108 | 15,774,385 | 2,791,723 | 15.0% | 76.0 | 27,664 | 4,009,695 | 144,943 |
| 都 小田急電鉄 | 26,706,651 | 21,191,084 | 5,515,567 | 20.7% | 120.2 | 43,923 | 7,495,300 | 170,646 |
| 都 東京急行電鉄 | 25,394,869 | 23,092,506 | 2,302,363 | 9.1% | 87.8 | 31,965 | 5,165,736 | 161,606 |
| 都 京浜急行電鉄 | 20,775,945 | 17,037,389 | 3,738,556 | 18.0% | 83.8 | 30,616 | 4,683,446 | 152,974 |
| 都 相模鉄道 | 7,185,187 | 5,857,433 | 1,327,754 | 18.5% | 27.8 | 8,979 | 1,735,240 | 193,255 |
| S 帝都高速度交通営団 | 68,812,437 | 55,667,008 | 13,145,429 | 19.1% | 123.9 | 45,100 | 10,478,235 | 232,333 |
| 都 新京成電鉄 | 3,143,310 | 2,956,646 | 186,664 | 5.9% | 26.5 | 9,673 | 455,937 | 47,135 |
| 都 日立運輸東京モノレール | 4,327,117 | 2,857,313 | 1,469,804 | 34.0% | 13.0 | 4,758 | 322,579 | 67,797 |
| 地 茨城交通 | 236,256 | 264,853 | -28,597 | -12.1% | 14.3 | 5,230 | 17,738 | 3,392 |
| 地 関東鉄道 | 2,100,937 | 2,422,724 | -321,787 | -15.3% | 122.9 | 44,860 | 166,508 | 3,712 |
| 地 上信電鉄 | 719,144 | 799,581 | -80,437 | -11.2% | 33.7 | 12,065 | 78,342 | 6,493 |
| 地 上毛電気鉄道 | 567,513 | 626,720 | -59,207 | -10.4% | 25.4 | 9,093 | 49,240 | 5,415 |
| 地 秩父鉄道 | 3,018,336 | 3,432,274 | -413,938 | -13.7% | 73.1 | 25,955 | 229,982 | 8,861 |
| 地 総武流山電鉄 | 215,698 | 237,299 | -21,601 | -10.0% | 5.7 | 2,086 | 16,193 | 7,763 |
| 地 銚子電気鉄道 | 81,599 | 124,813 | -43,214 | -53.0% | 6.4 | 2,336 | 5,195 | 2,224 |
| 地 小湊鉄道 | 528,850 | 558,545 | -29,695 | -5.6% | 39.1 | 14,272 | 46,478 | 3,257 |
| 地 江ノ島鎌倉観光 | 727,853 | 731,821 | -3,968 | -0.5% | 10.0 | 3,650 | 47,683 | 13,064 |
| 地 湘南モノレール | 475,909 | 724,298 | -248,389 | -52.2% | 6.6 | 2,409 | 26,468 | 10,987 |
| 地 箱根登山鉄道 | 1,066,088 | 918,055 | 148,033 | 13.9% | 16.2 | 5,929 | 50,703 | 8,552 |
| 地 富士急行 | 783,457 | 861,789 | -78,332 | -10.0% | 26.7 | 9,736 | 57,503 | 5,906 |
| 地 日立電鉄 | 262,662 | 299,221 | -36,559 | -13.9% | 18.1 | 6,607 | 22,141 | 3,351 |
| 観 よみうりランド | 22,396 | 151,863 | -129,467 | -578.1% | 2.9 | 925 | 849 | 918 |
| S 東京都 | 14,193,090 | 27,310,305 | -13,117,215 | -92.4% | 51.8 | 18,845 | 1,801,498 | 95,596 |
| S 横浜市 | 507,506 | 2,963,272 | -2,455,766 | -483.9% | 5.3 | 1,935 | 41,088 | 21,234 |
| 都 名古屋鉄道 | 30,053,672 | 26,626,428 | 3,427,244 | 11.4% | 522.8 | 190,202 | 6,725,265 | 35,359 |
| 地 伊豆箱根鉄道 | 1,895,484 | 1,750,386 | 145,098 | 7.7% | 30.4 | 11,127 | 164,169 | 14,754 |
| 地 伊豆急行 | 3,046,603 | 2,645,943 | 400,660 | 13.2% | 45.7 | 16,681 | 235,440 | 14,114 |
| 地 岳南鉄道 | 351,525 | 410,909 | -59,384 | -16.9% | 9.2 | 3,349 | 11,404 | 3,405 |
| 地 静岡鉄道 | 1,156,307 | 1,125,934 | 30,373 | 2.6% | 11.0 | 4,026 | 98,443 | 24,452 |
| 地 大井川鐵道 | 571,483 | 810,523 | -239,040 | -41.8% | 65.0 | 23,725 | 42,920 | 1,809 |
| 地 遠州鉄道 | 868,897 | 835,124 | 33,773 | 3.9% | 18.6 | 6,808 | 76,392 | 11,221 |
| 地 豊橋鉄道 | 898,083 | 855,521 | 42,562 | 4.7% | 185.5 | 8,555 | 60,532 | 7,076 |
| 地 三岐鉄道 | 850,950 | 964,072 | -113,122 | -13.3% | 27.6 | 10,102 | 34,306 | 3,396 |
| 地 北恵那鉄道 | 60,052 | 131,342 | -71,290 | -118.7% | 22.1 | 8,088 | 3,645 | 451 |
| 地 福井鉄道 | 601,022 | 752,966 | -151,944 | -25.3% | 30.1 | 10,926 | 53,019 | 4,853 |
| S 名古屋市 | 14,356,253 | 18,518,696 | -4,162,443 | -29.0% | 38.1 | 13,890 | 1,346,308 | 96,926 |

| 1975 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------|-------------|------------------------|------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-----------------|---------------------|---------------|
| 種別 | 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業キ口 | 延日 | 旅客輸送人 | 輸送密度 | |
| | | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | 千人 | 人/日 | |
| 都 | 近畿日本鉄道 | 66,014,815 | 58,424,670 | 7,590,145 | 11.5% | 588.5 | 215,390 | 12,198,282 | 56,634 |
| 都 | 南海電気鉄道 | 24,656,341 | 26,056,002 | -1,399,661 | -5.7% | 193.1 | 69,779 | 4,672,863 | 66,967 |
| 都 | 京阪電気鉄道 | 23,452,798 | 20,473,055 | 2,979,743 | 12.7% | 89.5 | 32,578 | 4,881,293 | 149,834 |
| 都 | 阪急電鉄 | 40,265,936 | 36,041,541 | 4,224,395 | 10.5% | 139.8 | 51,396 | 9,160,042 | 178,225 |
| 都 | 阪神電気鉄道 | 12,221,039 | 11,677,560 | 543,479 | 4.4% | 41.1 | 15,625 | 2,245,719 | 143,726 |
| 都 | 北大阪急行電鉄 | 1,593,421 | 1,261,793 | 331,628 | 20.8% | 5.9 | 2,159 | 151,853 | 70,335 |
| 都 | 大阪府都市開発 | 1,640,220 | 1,561,162 | 79,058 | 4.8% | 10.2 | 3,713 | 215,078 | 57,926 |
| 都 | 神戸電気鉄道 | 4,137,309 | 3,856,421 | 280,888 | 6.8% | 63.7 | 23,250 | 585,049 | 25,163 |
| 都 | 神戸高速鉄道 | 3,610,015 | 2,575,889 | 1,034,126 | 28.6% | 7.6 | 2,774 | 266,523 | 96,079 |
| 都 | 山陽電気鉄道 | 7,218,920 | 7,623,801 | -404,881 | -5.6% | 63.3 | 22,977 | 709,634 | 30,885 |
| 都 | 能勢電気軌道 | 853,223 | 797,098 | 56,125 | 6.6% | 13.6 | 4,961 | 71,098 | 14,331 |
| 地 | 京福電気鉄道 | 2,591,938 | 3,336,671 | -744,733 | -28.7% | 71.5 | 9,744 | 94,041 | 9,651 |
| 地 | 近江鉄道 | 1,133,877 | 1,173,441 | -39,564 | -3.5% | 73.9 | 21,777 | 66,096 | 3,035 |
| 地 | 水間鉄道 | 299,303 | 250,791 | 48,512 | 16.2% | 5.5 | 2,008 | 16,888 | 8,410 |
| 地 | 紀州鉄道 | 34,787 | 56,107 | -21,320 | -61.3% | 3.4 | 1,234 | 1,121 | 908 |
| 地 | 有田鉄道 | 66,692 | 81,989 | -15,297 | -22.9% | 5.8 | 2,117 | 3,011 | 1,422 |
| 地 | 加悦鉄道 | 35,036 | 56,013 | -20,977 | -59.9% | 5.7 | 2,029 | 805 | 397 |
| 地 | 野上電気鉄道 | 213,959 | 228,612 | -14,653 | -6.8% | 11.4 | 4,138 | 12,699 | 3,069 |
| 貨 | 別府鉄道 | 90,349 | 140,804 | -50,455 | -55.8% | 7.6 | 2,781 | 467 | 168 |
| 路 | 京都市 | 2,492,685 | 5,741,072 | -3,248,387 | -130.3% | 45.3 | 16,506 | 150,237 | 9,102 |
| S | 大阪市 | 42,746,406 | 42,672,808 | 73,598 | 0.2% | 70.2 | 25,693 | 3,278,816 | 127,615 |
| 路 | 岡山電気軌道 | 376,972 | 297,447 | 79,525 | 21.1% | 4.7 | 1,706 | 12,624 | 7,400 |
| 地 | 一畑電気鉄道 | 424,748 | 472,121 | -47,373 | -11.2% | 42.2 | 15,445 | 57,625 | 3,731 |
| 路 | 広島電鉄 | 2,925,710 | 2,705,403 | 220,307 | 7.5% | 18.8 | 12,631 | 205,908 | 16,302 |
| 地 | 下津井電鉄 | 77,238 | 75,724 | 1,514 | 2.0% | 6.5 | 2,379 | 2,886 | 1,213 |
| 貨 | 同和鉱業 | 955,213 | 1,071,399 | -116,186 | -12.2% | 60.9 | 22,289 | 24,305 | 1,090 |
| 貨 | 岡山臨海鉄道 | 74,699 | 134,854 | -60,155 | -80.5% | 8.1 | 2,416 | 981 | 406 |
| 貨 | 水島臨海鉄道 | 691,284 | 691,558 | -274 | 0.0% | 10.3 | 3,718 | 8,419 | 2,264 |
| 路 | 土佐電気鉄道 | 973,574 | 1,187,904 | -214,330 | -22.0% | 25.3 | 9,108 | 60,871 | 6,683 |
| 地 | 高松琴平電気鉄道 | 1,908,792 | 1,889,108 | 19,684 | 1.0% | 60.1 | 21,696 | 207,602 | 9,569 |
| 地 | 伊予鉄道 | 2,312,823 | 2,235,327 | 77,496 | 3.4% | 43.6 | 15,871 | 149,952 | 9,448 |
| 都 | 西日本鉄道 | 13,818,433 | 14,612,081 | -793,648 | -5.7% | 188.8 | 66,051 | 2,527,614 | 38,268 |
| 路 | 長崎電気軌道 | 1,104,136 | 1,029,596 | 74,540 | 6.8% | 11.5 | 4,201 | 78,591 | 18,708 |
| 地 | 筑豊電気鉄道 | 980,634 | 895,547 | 85,087 | 8.7% | 15.4 | 5,636 | 110,551 | 19,615 |
| 地 | 島原鉄道 | 771,237 | 841,151 | -69,914 | -9.1% | 78.5 | 28,731 | 52,410 | 1,824 |
| 地 | 熊本電気鉄道 | 207,433 | 297,830 | -90,397 | -43.6% | 26.6 | 9,736 | 21,004 | 2,157 |
| 地 | 大分交通 | 20,134 | 50,001 | -29,867 | -148.3% | 10.4 | 1,903 | 1,476 | 776 |
| 地 | 鹿児島交通 | 230,094 | 260,653 | -30,559 | -13.3% | 49.6 | 17,955 | 13,313 | 742 |
| 路 | 熊本市 | 762,516 | 1,010,341 | -247,825 | -32.5% | 12.1 | 4,431 | 34,476 | 7,781 |
| 路 | 鹿児島市 | 1,290,674 | 1,449,733 | -159,059 | -12.3% | 19.3 | 7,064 | 74,002 | 10,476 |
| J | 日本国有鉄道 | 1,820,900,000 | 2,744,400,000 | -923,500,000 | -50.7% | 20,939.3 | 7,663,820 | 215,289,012 | 28,092 |
| | 全国計 | 2,440,179,471 | 3,343,196,144 | -903,016,673 | -37.0% | 26,494.7 | 9,599,814 | 323,682,194 | 33,718 |
| J | うち JR計 | 1,820,900,000 | 2,744,400,000 | -923,500,000 | -50.7% | 20,939.3 | 7,663,820 | 215,289,012 | 28,092 |
| う | ち JR以外計 | 619,279,471 | 598,796,144 | 20,483,327 | 3.3% | 5,555.4 | 1,935,994 | 108,393,182 | 55,988 |
| 都 | うち 大都市高速鉄道計 | 418,716,052 | 381,956,400 | 36,759,652 | 8.8% | 3,107.6 | 1,125,087 | 87,101,878 | 77,418 |
| S | うち 地下鉄計 | 144,802,572 | 153,136,854 | -8,334,282 | -5.8% | 309.8 | 112,969 | 17,392,288 | 153,956 |
| 路 | うち 路面電車計 | 11,791,687 | 15,936,005 | -4,144,318 | -35.1% | 182.4 | 72,267 | 733,692 | 10,153 |
| 地 | うち 地方旅客鉄道計 | 41,286,503 | 44,724,714 | -3,438,211 | -8.3% | 1,846.7 | 587,283 | 3,128,361 | 5,327 |
| 貨 | うち 貨物鉄道計 | 2,660,261 | 2,890,308 | -230,047 | -8.6% | 106.0 | 37,463 | 36,114 | 964 |
| 観 | うち 観光鉄道計 | 22,396 | 151,863 | -129,467 | -578.1% | 2.9 | 925 | 849 | 918 |
| | 最大値 | 1,820,900,000 | 2,744,400,000 | 13,145,429 | 34.0% | 20,939.3 | 7,663,820 | 215,289,012 | 232,333 |
| J | 該当企業 | 日本国有鉄道 | 日本国有鉄道 | 帝都高速鉄道交通管 | 日立運輸東京モノレール | 日本国有鉄道 | 日本国有鉄道 | 日本国有鉄道 | 帝都高速鉄道交通管 |
| R | 最小値 | 20,134 | 50,001 | -923,500,000 | -578.1% | 2.9 | 925 | 467 | 108 |
| 含 | 該当企業 | 大分交通 | 大分交通 | 日本国有鉄道 | よみうりランド | よみうりランド | よみうりランド | 別府鉄道 | 南部縦貫鉄道 |
| 心 | 平均値 | 24,160,193 | 33,100,952 | -8,940,759 | -37.0% | 262.3 | 95,048 | 3,204,774 | 33,717 |
| | 中央値 | 853,223 | 918,055 | -29,867 | -3.5% | 25.4 | 9,093 | 59,255 | 6,517 |
| N= | 標本分散 | 32,447,690,355,723,900 | 73,647,862,003,613,300 | 8,369,589,954,696,780 | 0.641 | 4,284,181.2 | 573,999,775,846 | 455,859,376,436,436 | 2,627,083,572 |
| 101 | 標準偏差 | 180,132,424 | 271,381,396 | 91,485,463 | 0.800 | 2,069.8 | 757,628 | 21,350,864 | 51,255 |
| | 最大値 | 68,812,437 | 58,424,670 | 13,145,429 | 34.0% | 588.5 | 215,390 | 12,198,282 | 232,333 |
| J | 該当企業 | 帝都高速鉄道交通管 | 近畿日本鉄道 | 帝都高速鉄道交通管 | 日立運輸東京モノレール | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 帝都高速鉄道交通管 |
| R | 最小値 | 20,134 | 50,001 | -13,117,215 | -578.1% | 2.9 | 925 | 467 | 108 |
| 除 | 該当企業 | 大分交通 | 大分交通 | 東京都 | よみうりランド | よみうりランド | よみうりランド | 別府鉄道 | 南部縦貫鉄道 |
| く | 平均値 | 6,192,795 | 5,987,961 | 204,833 | 3.3% | 56.0 | 19,360 | 1,083,932 | 55,988 |
| | 中央値 | 852,087 | 906,801 | -29,781 | -3.5% | 25.4 | 9,036 | 58,440 | 6,467 |
| N= | 標本分散 | 166,600,517,385,680 | 137,801,089,685,738 | 5,457,943,289,703 | 0.646 | 8,895.8 | 1,147,995,298 | 6,122,758,567,927 | 2,653,219,277 |
| 100 | 標準偏差 | 12,907,382 | 11,738,871 | 2,336,224 | 0.8 | 94.3 | 33,882 | 2,474,421 | 51,509 |

付表 4 1980年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況

本表は1980年度鉄道統計年報より鉄軌道業営業損益と輸送状況を抜き出した物である。

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|----------|-------------|-------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日 km | 旅客輸送人 千人 | 輸送密度 人/日 |
| 1980 | | | | | | | | |
| 貨 三菱石炭鉱業 | 424,374 | 397,567 | 26,807 | 6.3% | 7.6 | 2,774 | 1,195 | 431 |
| S 札幌市交通局 | 15,376,819 | 19,176,673 | -3,799,854 | -24.7% | 32.6 | 11,937 | 841,534 | 70,498 |
| 路 函館市交通局 | 1,570,819 | 1,574,967 | -4,148 | -0.3% | 16.1 | 5,913 | 43,159 | 7,299 |
| 地 弘南鉄道 | 937,448 | 1,000,741 | -63,293 | -6.8% | 30.7 | 11,206 | 56,106 | 5,007 |
| 地 津軽鉄道 | 342,593 | 346,505 | -3,912 | -1.1% | 20.7 | 7,556 | 17,273 | 2,286 |
| 地 十和田観光電鉄 | 267,469 | 265,814 | 1,655 | 0.6% | 15.0 | 5,475 | 12,272 | 2,242 |
| 地 福島交通 | 705,425 | 594,576 | 110,849 | 15.7% | 9.3 | 3,395 | 28,100 | 8,277 |
| 地 栗原電鉄 | 278,677 | 357,274 | -78,597 | -28.2% | 26.2 | 9,308 | 5,744 | 617 |
| 地 南部縦貫鉄道 | 65,433 | 91,273 | -25,840 | -39.5% | 20.9 | 7,629 | 1,212 | 159 |
| 貨 岩手開発鉄道 | 947,264 | 820,506 | 126,758 | 13.4% | 11.5 | 3,468 | 493 | 142 |
| 地 長野電鉄 | 2,692,851 | 2,857,988 | -165,137 | -6.1% | 70.6 | 25,766 | 137,598 | 5,340 |
| 地 上田交通 | 239,595 | 251,136 | -11,541 | -4.8% | 11.6 | 4,234 | 9,596 | 2,266 |
| 地 松本電気鉄道 | 397,146 | 420,019 | -22,873 | -5.8% | 15.7 | 5,731 | 17,907 | 3,125 |
| 地 富山地方鉄道 | 3,662,554 | 3,687,648 | -25,094 | -0.7% | 101.0 | 36,905 | 226,907 | 6,148 |
| 地 黒部峡谷鉄道 | 1,186,159 | 1,180,799 | 5,360 | 0.5% | 20.1 | 4,724 | 17,715 | 3,750 |
| 地 北陸鉄道 | 859,899 | 1,099,188 | -239,289 | -27.8% | 62.1 | 19,342 | 34,706 | 1,794 |
| 路 加越能鉄道 | 289,364 | 330,142 | -40,778 | -14.1% | 12.8 | 4,672 | 13,279 | 2,842 |
| 地 新潟交通 | 620,163 | 812,446 | -192,283 | -31.0% | 36.1 | 13,177 | 28,573 | 2,168 |
| 地 蒲原鉄道 | 202,028 | 247,434 | -45,406 | -22.5% | 21.9 | 7,994 | 6,616 | 828 |
| 都 東武鉄道 | 69,466,939 | 62,070,763 | 7,396,176 | 10.6% | 480.3 | 172,817 | 11,058,545 | 63,990 |
| 都 西武鉄道 | 41,297,226 | 38,903,970 | 2,393,256 | 5.8% | 178.4 | 63,886 | 7,245,881 | 113,419 |
| 都 京成電鉄 | 24,070,840 | 20,713,983 | 3,356,857 | 13.9% | 89.5 | 32,578 | 2,890,835 | 88,736 |
| 都 京王帝都電鉄 | 30,655,258 | 24,650,165 | 6,005,093 | 19.6% | 75.9 | 27,704 | 5,087,124 | 183,624 |
| 都 小田急電鉄 | 42,068,634 | 35,456,771 | 6,611,863 | 15.7% | 120.1 | 43,816 | 8,642,947 | 197,256 |
| 都 東京急行電鉄 | 47,596,216 | 40,213,234 | 7,382,982 | 15.5% | 99.5 | 36,318 | 6,350,902 | 174,869 |
| 都 京浜急行電鉄 | 32,349,698 | 27,356,715 | 4,992,983 | 15.4% | 83.8 | 30,587 | 5,180,682 | 169,375 |
| 都 相模鉄道 | 12,867,873 | 10,169,827 | 2,698,046 | 21.0% | 32.8 | 11,169 | 2,125,919 | 190,341 |
| S 帝都高速度交通営団 | 129,406,137 | 101,472,369 | 27,933,768 | 21.6% | 131.8 | 48,107 | 11,719,286 | 243,609 |
| 都 新京成電鉄 | 5,783,408 | 5,066,186 | 717,222 | 12.4% | 26.5 | 9,673 | 584,166 | 60,391 |
| 都 北総開発鉄道 | 422,437 | 1,402,218 | -979,781 | -231.9% | 7.9 | 2,884 | 18,528 | 6,424 |
| 都 東京モノレール | 4,574,148 | 3,600,623 | 973,525 | 21.3% | 13.0 | 4,745 | 314,820 | 66,348 |
| 地 茨城交通 | 266,810 | 366,558 | -99,748 | -37.4% | 14.3 | 5,220 | 13,101 | 2,510 |
| 地 鹿島臨海鉄道 | 2,093,020 | 1,281,710 | 811,310 | 38.8% | 19.2 | 5,621 | 93 | 17 |
| 地 関東鉄道 | 1,931,134 | 2,086,768 | -155,634 | -8.1% | 55.6 | 20,294 | 95,689 | 4,715 |
| 地 上信電鉄 | 1,063,173 | 997,973 | 65,200 | 6.1% | 33.7 | 12,300 | 64,278 | 5,226 |
| 地 上毛電気鉄道 | 697,121 | 758,247 | -61,126 | -8.8% | 25.4 | 9,220 | 40,328 | 4,374 |
| 地 秩父鉄道 | 5,592,108 | 5,533,682 | 58,426 | 1.0% | 80.7 | 26,171 | 192,353 | 7,350 |
| 地 総武流山電鉄 | 403,295 | 414,809 | -11,514 | -2.9% | 5.7 | 2,081 | 19,214 | 9,233 |
| 地 銚子電気鉄道 | 125,559 | 160,062 | -34,503 | -27.5% | 6.4 | 2,336 | 5,049 | 2,161 |
| 地 小湊鉄道 | 783,320 | 792,791 | -9,471 | -1.2% | 39.1 | 14,272 | 40,991 | 2,872 |
| 地 江ノ島鎌倉観光 | 1,225,814 | 1,112,600 | 113,214 | 9.2% | 10.0 | 3,650 | 57,446 | 15,739 |
| 地 湘南モノレール | 812,775 | 819,088 | -6,313 | -0.8% | 6.6 | 2,409 | 29,137 | 12,095 |
| 地 箱根登山鉄道 | 1,580,920 | 1,374,699 | 206,221 | 13.0% | 16.2 | 5,912 | 53,796 | 9,100 |
| 地 富士急行 | 996,401 | 1,124,226 | -127,825 | -12.8% | 26.6 | 9,709 | 45,724 | 4,709 |
| 地 鹿島鉄道 | 452,467 | 538,427 | -85,960 | -19.0% | 27.2 | 9,928 | 17,374 | 1,750 |
| 地 日立電鉄 | 403,436 | 397,641 | 5,795 | 1.4% | 18.1 | 6,607 | 22,175 | 3,356 |
| 地 筑波鉄道 | 490,514 | 609,831 | -119,317 | -24.3% | 40.1 | 14,637 | 23,424 | 1,600 |
| S 東京都交通局 | 36,181,885 | 50,762,838 | -14,580,953 | -40.3% | 67.4 | 24,584 | 2,334,276 | 94,951 |
| S 横浜市交通局 | 4,146,122 | 6,803,041 | -2,656,919 | -64.1% | 11.5 | 4,198 | 233,284 | 55,570 |
| 都 名古屋鉄道 | 46,708,786 | 41,799,197 | 4,909,589 | 10.5% | 543.1 | 197,673 | 7,008,621 | 35,456 |
| 地 伊豆箱根鉄道 | 2,437,668 | 2,369,193 | 68,475 | 2.8% | 30.4 | 11,087 | 162,335 | 14,642 |
| 地 伊豆急行 | 3,702,823 | 3,611,502 | 91,321 | 2.5% | 45.7 | 16,680 | 164,321 | 9,851 |
| 地 岳南鉄道 | 468,473 | 427,779 | 40,694 | 8.7% | 9.2 | 3,358 | 7,196 | 2,143 |
| 地 静岡鉄道 | 1,465,569 | 1,526,827 | -61,258 | -4.2% | 11.0 | 4,015 | 84,981 | 21,166 |
| 地 大井川鐵道 | 925,824 | 1,094,247 | -168,423 | -18.2% | 65.0 | 23,725 | 38,415 | 1,619 |
| 地 遠州鉄道 | 1,142,218 | 1,113,419 | 28,799 | 2.5% | 18.6 | 6,783 | 65,025 | 9,587 |
| 地 豊橋鉄道 | 1,323,408 | 1,162,548 | 160,860 | 12.2% | 22.7 | 8,286 | 51,440 | 6,208 |
| 地 三岐鉄道 | 1,613,908 | 1,496,701 | 117,207 | 7.3% | 27.6 | 10,074 | 34,492 | 3,424 |
| 地 福井鉄道 | 740,421 | 903,335 | -162,914 | -22.0% | 30.1 | 10,896 | 44,700 | 4,102 |
| S 名古屋市交通局 | 28,477,839 | 36,418,658 | -7,940,819 | -27.9% | 51.5 | 18,798 | 1,768,925 | 94,102 |

| 1980 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------|-------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|---------|-------------|-----------------|---------------------|---------------|
| 種別 | 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業キ口 | 延日 | 旅客輸送人 | 輸送密度 | |
| | | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | 千人 | 人/日 | |
| 都 | 近畿日本鉄道 | 101,660,947 | 91,793,402 | 9,867,545 | 9.7% | 581.7 | 214,146 | 13,315,461 | 62,179 |
| 都 | 南海電気鉄道 | 37,356,250 | 32,119,649 | 5,236,601 | 14.0% | 172.2 | 66,951 | 4,841,573 | 72,315 |
| 都 | 京阪電気鉄道 | 32,044,952 | 27,966,856 | 4,078,096 | 12.7% | 89.5 | 32,668 | 4,866,047 | 148,955 |
| 都 | 阪急電鉄 | 59,714,751 | 53,187,901 | 6,526,850 | 10.9% | 139.8 | 51,538 | 10,367,603 | 201,164 |
| 都 | 阪神電気鉄道 | 17,074,936 | 16,105,604 | 969,332 | 5.7% | 41.1 | 14,418 | 2,419,429 | 167,806 |
| 都 | 北大阪急行電鉄 | 2,297,429 | 1,566,903 | 730,526 | 31.8% | 5.9 | 2,154 | 207,563 | 96,362 |
| 都 | 大阪府都市開発 | 3,838,352 | 3,333,246 | 505,106 | 13.2% | 12.1 | 4,417 | 317,214 | 71,817 |
| 都 | 神戸電気鉄道 | 7,432,003 | 6,361,530 | 1,070,473 | 14.4% | 63.7 | 23,251 | 670,353 | 28,831 |
| 都 | 神戸高速鉄道 | 4,874,477 | 3,808,868 | 1,065,609 | 21.9% | 7.6 | 2,774 | 306,601 | 110,527 |
| 都 | 山陽電気鉄道 | 12,376,068 | 10,542,650 | 1,833,418 | 14.8% | 63.3 | 23,105 | 983,127 | 42,550 |
| 都 | 神戸新交通 | 484,580 | 563,506 | -78,926 | -16.3% | 6.4 | 352 | 11,639 | 33,065 |
| 都 | 能勢電鉄 | 1,844,369 | 1,512,650 | 331,719 | 18.0% | 16.0 | 5,837 | 113,957 | 19,523 |
| 路 | 阪堺電気軌道 | 593,513 | 661,147 | -67,634 | -11.4% | 18.5 | 2,262 | 27,984 | 12,371 |
| 地 | 京福電気鉄道 | 3,258,883 | 4,236,080 | -977,197 | -30.0% | 85.9 | 30,441 | 133,230 | 4,377 |
| 地 | 近江鉄道 | 1,590,156 | 1,497,665 | 92,491 | 5.8% | 59.5 | 21,718 | 47,972 | 2,209 |
| 地 | 水間鉄道 | 356,662 | 325,354 | 31,308 | 8.8% | 5.5 | 2,008 | 16,085 | 8,011 |
| 地 | 紀州鉄道 | 51,743 | 102,747 | -51,004 | -98.6% | 3.4 | 1,241 | 819 | 660 |
| 地 | 有田鉄道 | 88,416 | 121,552 | -33,136 | -37.5% | 5.6 | 2,044 | 2,559 | 1,252 |
| 地 | 加悦鉄道 | 46,305 | 71,607 | -25,302 | -54.6% | 5.7 | 2,081 | 578 | 278 |
| 地 | 野上電気鉄道 | 263,799 | 279,349 | -15,550 | -5.9% | 11.4 | 4,115 | 8,981 | 2,183 |
| 貨 | 別府鉄道 | 129,691 | 151,346 | -21,655 | -16.7% | 7.8 | 2,847 | 284 | 100 |
| S | 大阪市 | 75,758,584 | 73,229,092 | 2,529,492 | 3.3% | 82.5 | 29,013 | 3,889,597 | 134,064 |
| S | 神戸市 | 1,498,417 | 4,462,131 | -2,963,714 | -197.8% | 5.7 | 2,081 | 78,961 | 37,944 |
| 路 | 岡山電気軌道 | 447,301 | 442,624 | 4,677 | 1.0% | 4.7 | 1,715 | 10,629 | 6,198 |
| 地 | 一畑電気鉄道 | 585,944 | 624,616 | -38,672 | -6.6% | 42.2 | 15,403 | 47,396 | 3,077 |
| 路 | 広島電鉄 | 4,182,995 | 4,107,115 | 75,880 | 1.8% | 34.9 | 12,739 | 195,213 | 15,324 |
| 地 | 下津井電鉄 | 70,991 | 78,841 | -7,850 | -11.1% | 6.5 | 2,373 | 1,790 | 754 |
| 貨 | 同和鉱業 | 1,095,571 | 1,215,965 | -120,394 | -11.0% | 60.9 | 22,229 | 14,352 | 646 |
| 貨 | 岡山臨海鉄道 | 112,109 | 161,943 | -49,834 | -44.5% | 8.1 | 2,409 | 1,178 | 489 |
| 貨 | 水島臨海鉄道 | 1,024,593 | 990,761 | 33,832 | 3.3% | 17.3 | 3,760 | 6,752 | 1,796 |
| 路 | 土佐電気鉄道 | 1,523,711 | 1,589,697 | -65,986 | -4.3% | 25.3 | 9,235 | 56,841 | 6,155 |
| 地 | 高松琴平電気鉄道 | 2,654,368 | 2,760,893 | -106,525 | -4.0% | 60.1 | 21,876 | 204,046 | 9,327 |
| 地 | 伊予鉄道 | 3,127,347 | 3,132,762 | -5,415 | -0.2% | 43.5 | 15,878 | 137,458 | 8,657 |
| 都 | 西日本鉄道 | 18,290,264 | 18,516,138 | -225,874 | -1.2% | 160.8 | 58,003 | 2,294,796 | 39,563 |
| 路 | 長崎電気軌道 | 1,354,931 | 1,327,044 | 27,887 | 2.1% | 11.5 | 4,198 | 70,833 | 16,873 |
| 地 | 筑豊電気鉄道 | 1,606,682 | 1,547,845 | 58,837 | 3.7% | 15.4 | 5,621 | 109,143 | 19,417 |
| 地 | 島原鉄道 | 926,888 | 995,844 | -68,956 | -7.4% | 78.5 | 28,653 | 45,710 | 1,595 |
| 地 | 熊本電気鉄道 | 234,690 | 354,326 | -119,636 | -51.0% | 26.6 | 9,656 | 18,913 | 1,959 |
| 地 | 鹿児島交通 | 212,802 | 318,172 | -105,370 | -49.5% | 49.6 | 18,054 | 10,653 | 590 |
| 路 | 熊本市 | 901,555 | 1,347,718 | -446,163 | -49.5% | 12.1 | 4,419 | 34,266 | 7,754 |
| 路 | 鹿児島市 | 1,793,975 | 1,935,125 | -141,150 | -7.9% | 19.3 | 7,081 | 59,495 | 8,402 |
| J | 日本国有鉄道 | 2,963,700,000 | 3,964,300,000 | -1,000,600,000 | -33.8% | 21,029.5 | 7,675,768 | 193,143,479 | 25,163 |
| | 全国計 | 3,988,359,705 | 4,914,196,181 | -925,836,476 | -23.2% | 26,438.3 | 9,626,546 | 314,528,363 | 32,673 |
| J | うち JR計 | 2,963,700,000 | 3,964,300,000 | -1,000,600,000 | -33.8% | 21,029.5 | 7,675,768 | 193,143,479 | 25,163 |
| | うち JR以外計 | 1,024,659,705 | 949,896,181 | 74,763,524 | 7.3% | 5,408.8 | 1,950,778 | 121,384,884 | 62,224 |
| 都 | うち 大都市高速鉄道計 | 657,150,841 | 578,782,555 | 78,368,286 | 11.9% | 3,110.9 | 1,133,464 | 97,224,333 | 85,776 |
| S | うち 地下鉄計 | 290,845,803 | 292,324,802 | -1,478,999 | -0.5% | 383.0 | 138,718 | 20,865,863 | 150,419 |
| 路 | うち 路面電車計 | 12,658,164 | 13,315,579 | -657,415 | -5.2% | 155.2 | 52,234 | 511,699 | 9,796 |
| 地 | うち 地方旅客鉄道計 | 60,271,295 | 61,735,157 | -1,463,862 | -2.4% | 1,646.5 | 588,875 | 2,758,735 | 4,685 |
| 貨 | うち 貨物鉄道計 | 3,733,602 | 3,738,088 | -4,486 | -0.1% | 113.2 | 37,487 | 24,254 | 647 |
| 観 | うち 観光鉄道計 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | 0.0 | 0 | 0 | #DIV/0! |
| | 最大値 | 2,963,700,000 | 3,964,300,000 | 27,933,768 | 38.8% | 21,029.5 | 7,675,768 | 193,143,479 | 243,609 |
| J | 該当企業 | 日本国有鉄道 | 日本国有鉄道 | 帝都高速鉄道 | 鹿島臨海鉄道 | 日本国有鉄道 | 日本国有鉄道 | 日本国有鉄道 | 帝都高速鉄道 |
| R | 最小値 | 46,305 | 71,607 | -1,000,600,000 | -231.9% | 3.4 | 352 | 93 | 17 |
| 含 | 該当企業 | 加悦鉄道 | 加悦鉄道 | 日本国有鉄道 | 北総開発鉄道 | 紀州鉄道 | 神戸新交通 | 鹿島臨海鉄道 | 鹿島臨海鉄道 |
| 心 | 平均値 | 39,101,566 | 48,178,394 | -9,076,828 | -23.2% | 259.2 | 94,378 | 3,083,611 | 32,673 |
| | 中央値 | 1,339,170 | 1,337,381 | -5,864 | -0.4% | 26.4 | 9,482 | 5,618 | 5,549 |
| N= | 標本分散 | 85,150,345,766,455,400 | 152,204,490,827,857,000 | 9,748,509,472,201,610 | 0.132 | 4,279,837.5 | 570,219,048,307 | 365,160,620,745,185 | 3,131,465,868 |
| 102 | 標準偏差 | 291,805,322 | 390,133,940 | 98,734,540 | 0.364 | 2,068.8 | 755,128 | 19,109,176 | 55,960 |
| | 最大値 | 129,406,137 | 101,472,369 | 27,933,768 | 38.8% | 581.7 | 214,146 | 13,315,461 | 243,609 |
| J | 該当企業 | 帝都高速鉄道 | 帝都高速鉄道 | 帝都高速鉄道 | 鹿島臨海鉄道 | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 帝都高速鉄道 |
| R | 最小値 | 46,305 | 71,607 | -14,580,953 | -231.9% | 3.4 | 352 | 93 | 17 |
| 除 | 該当企業 | 加悦鉄道 | 加悦鉄道 | 東京都 | 北総開発鉄道 | 紀州鉄道 | 神戸新交通 | 鹿島臨海鉄道 | 鹿島臨海鉄道 |
| < | 平均値 | 10,145,146 | 9,404,913 | 740,233 | 7.3% | 54.0 | 19,315 | 1,201,831 | 62,223 |
| | 中央値 | 1,323,408 | 1,327,044 | -5,415 | -0.4% | 26.2 | 9,308 | 51,440 | 5,526 |
| N= | 標本分散 | 469,043,222,454,636 | 366,415,477,672,485 | 14,811,112,612,673 | 0.133 | 8,581.0 | 1,146,368,215 | 7,583,950,714,215 | 3,161,530,652 |
| 101 | 標準偏差 | 21,657,406 | 19,141,982 | 3,848,521 | 0.4 | 92.6 | 33,858 | 2,753,897 | 56,227 |

付表 5 1985年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況

本表は1985年度鉄道統計年報より鉄軌道業営業損益と輸送状況を抜き出した物である。

| 種別 | 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | | |
|----|-----------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|--------------|
| | | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日扣 km | 旅客輸送人扣 千人扣 | 輸送密度 人/日扣 |
| 貨 | 三菱石炭鉱業 | 407,847 | 388,612 | 19,235 | 4.7% | 7.6 | 2,774 | 1,289 | 465 |
| S | 札幌市 | 25,753,234 | 29,531,418 | -3,778,184 | -14.7% | 40.0 | 14,638 | 1,154,874 | 78,896 |
| 路 | 函館市 | 1,647,247 | 1,727,311 | -80,064 | -4.9% | 16.1 | 5,877 | 31,005 | 5,276 |
| 地 | 弘南鉄道 | 1,012,188 | 1,074,918 | -62,730 | -6.2% | 36.9 | 13,469 | 48,840 | 3,626 |
| 地 | 津軽鉄道 | 301,385 | 333,817 | -32,432 | -10.8% | 20.7 | 7,556 | 12,233 | 1,619 |
| 地 | 十和田観光電鉄 | 241,329 | 319,925 | -78,596 | -32.6% | 15.0 | 5,429 | 10,799 | 1,989 |
| 地 | 三陸鉄道 | 682,827 | 679,567 | 3,260 | 0.5% | 107.6 | 39,274 | 43,471 | 1,107 |
| 地 | 福島交通 | 758,385 | 678,899 | 79,486 | 10.5% | 9.2 | 3,358 | 23,742 | 7,070 |
| 地 | 由利高原鉄道 | 93,081 | 94,729 | -1,648 | -1.8% | 23.0 | 8,384 | 9,901 | 1,181 |
| 地 | 下北交通 | 81,878 | 91,592 | -9,714 | -11.9% | 18.0 | 6,575 | 6,399 | 973 |
| 地 | 栗原電鉄 | 214,300 | 300,397 | -86,097 | -40.2% | 26.2 | 9,308 | 3,846 | 413 |
| 地 | 南部縦貫鉄道 | 35,335 | 71,832 | -36,497 | -103.3% | 20.9 | 7,608 | 914 | 120 |
| 貨 | 岩手開発鉄道 | 801,545 | 667,138 | 134,407 | 16.8% | 11.5 | 3,468 | 285 | 82 |
| 地 | 長野電鉄 | 3,017,559 | 2,944,875 | 72,684 | 2.4% | 70.5 | 25,733 | 120,032 | 4,665 |
| 地 | 上田交通 | 274,792 | 309,420 | -34,628 | -12.6% | 11.6 | 4,222 | 8,447 | 2,001 |
| 地 | 松本電気鉄道 | 417,473 | 432,701 | -15,228 | -3.6% | 14.4 | 5,256 | 14,002 | 2,664 |
| 地 | 富山地方鉄道 | 3,799,696 | 3,641,631 | 158,065 | 4.2% | 99.7 | 36,379 | 176,901 | 4,863 |
| 地 | 黒部峡谷鉄道 | 2,002,567 | 1,820,658 | 181,909 | 9.1% | 20.1 | 4,945 | 19,289 | 3,901 |
| 地 | 北陸鉄道 | 873,063 | 1,012,275 | -139,212 | -15.9% | 45.4 | 16,572 | 29,510 | 1,781 |
| 路 | 加越能鉄道 | 296,042 | 311,417 | -15,375 | -5.2% | 12.8 | 4,672 | 10,030 | 2,147 |
| 地 | 新潟交通 | 552,845 | 699,537 | -146,692 | -26.5% | 36.1 | 13,177 | 20,630 | 1,566 |
| 地 | 蒲原鉄道 | 129,313 | 162,555 | -33,242 | -25.7% | 4.2 | 1,533 | 2,383 | 1,555 |
| 都 | 東武鉄道 | 94,784,439 | 82,150,829 | 12,633,610 | 13.3% | 470.1 | 169,106 | 11,896,566 | 70,350 |
| 都 | 西武鉄道 | 59,549,111 | 50,464,470 | 9,084,641 | 15.3% | 178.6 | 64,021 | 8,114,328 | 126,745 |
| 都 | 京成電鉄 | 33,285,236 | 26,740,842 | 6,544,394 | 19.7% | 89.5 | 32,668 | 2,999,504 | 91,818 |
| 都 | 京王帝都電鉄 | 45,814,674 | 34,754,443 | 11,060,231 | 24.1% | 75.9 | 27,704 | 5,711,002 | 206,144 |
| 都 | 小田急電鉄 | 62,620,287 | 54,099,429 | 8,520,858 | 13.6% | 120.1 | 43,817 | 9,837,171 | 224,506 |
| 都 | 東京急行電鉄 | 71,202,164 | 58,157,355 | 13,044,809 | 18.3% | 100.7 | 36,756 | 7,644,661 | 207,984 |
| 都 | 京浜急行電鉄 | 46,406,616 | 36,391,579 | 10,015,037 | 21.6% | 83.6 | 30,514 | 5,588,069 | 183,131 |
| 都 | 相模鉄道 | 17,989,646 | 14,176,060 | 3,813,586 | 21.2% | 32.8 | 11,169 | 2,359,198 | 211,227 |
| S | 帝都高速度交通営団 | 199,051,106 | 146,555,968 | 52,495,138 | 26.4% | 142.1 | 51,867 | 14,013,230 | 270,176 |
| 都 | 埼玉新都市交通 | 884,061 | 1,474,477 | -590,416 | -66.8% | 11.6 | 4,234 | 34,810 | 8,222 |
| 都 | 新京成電鉄 | 8,031,893 | 7,051,863 | 980,030 | 12.2% | 26.5 | 9,673 | 660,189 | 68,251 |
| 都 | 北総開発鉄道 | 925,804 | 1,362,331 | -436,527 | -47.2% | 7.9 | 2,884 | 27,177 | 9,423 |
| 都 | 東京モノレール | 6,516,097 | 5,649,630 | 866,467 | 13.3% | 13.0 | 4,745 | 372,437 | 78,490 |
| 地 | 茨城交通 | 301,213 | 333,862 | -32,649 | -10.8% | 14.3 | 5,220 | 12,999 | 2,490 |
| 地 | 鹿島臨海鉄道 | 908,402 | 999,671 | -91,269 | -10.0% | 72.2 | 19,345 | 37,219 | 1,924 |
| 地 | 関東鉄道 | 2,386,543 | 2,497,717 | -111,174 | -4.7% | 55.6 | 20,294 | 91,194 | 4,494 |
| 地 | 上信電鉄 | 1,137,229 | 1,101,293 | 35,936 | 3.2% | 33.7 | 12,301 | 57,198 | 4,650 |
| 地 | 上毛電気鉄道 | 663,957 | 795,452 | -131,495 | -19.8% | 25.4 | 9,271 | 35,720 | 3,853 |
| 地 | 秩父鉄道 | 5,936,578 | 6,276,333 | -339,755 | -5.7% | 79.3 | 26,099 | 174,122 | 6,672 |
| 地 | 総武流山電鉄 | 506,052 | 504,554 | 1,498 | 0.3% | 5.7 | 2,081 | 18,643 | 8,959 |
| 地 | 銚子電気鉄道 | 164,250 | 183,977 | -19,727 | -12.0% | 6.4 | 2,336 | 4,618 | 1,977 |
| 地 | 小湊鉄道 | 903,649 | 934,377 | -30,728 | -3.4% | 39.1 | 14,272 | 32,086 | 2,248 |
| 地 | 山万 | 65,813 | 267,216 | -201,403 | -306.0% | 4.1 | 1,497 | 556 | 371 |
| 地 | 江ノ島電鉄 | 1,767,212 | 1,496,823 | 270,389 | 15.3% | 10.0 | 3,650 | 59,785 | 16,380 |
| 地 | 湘南モノレール | 1,195,452 | 1,022,753 | 172,699 | 14.4% | 6.6 | 2,409 | 28,859 | 11,980 |
| 地 | 箱根登山鉄道 | 2,160,824 | 1,920,786 | 240,038 | 11.1% | 16.2 | 5,913 | 59,761 | 10,107 |
| 地 | 富士急行 | 1,065,434 | 1,113,290 | -47,856 | -4.5% | 26.6 | 9,709 | 37,002 | 3,811 |
| 地 | 鹿島鉄道 | 514,938 | 629,977 | -115,039 | -22.3% | 27.2 | 9,928 | 11,688 | 1,177 |
| 地 | 日立電鉄 | 498,886 | 495,109 | 3,777 | 0.8% | 18.1 | 6,607 | 20,238 | 3,063 |
| 地 | 住宅・都市整備公団 | 72,593 | 818,182 | -745,589 | -1027.1% | 4.0 | 1,460 | 2,703 | 1,851 |
| 地 | 筑波鉄道 | 429,368 | 573,420 | -144,052 | -33.5% | 40.1 | 14,637 | 14,981 | 1,024 |
| S | 東京都 | 57,807,979 | 56,866,404 | 941,575 | 1.6% | 69.1 | 25,201 | 2,724,392 | 108,107 |
| S | 横浜市 | 8,727,555 | 13,748,135 | -5,020,580 | -57.5% | 20.5 | 7,483 | 393,755 | 52,620 |
| 都 | 名古屋鉄道 | 64,883,594 | 58,054,541 | 6,829,053 | 10.5% | 543.7 | 198,451 | 7,041,534 | 35,483 |
| 地 | 伊豆箱根鉄道 | 3,145,850 | 3,044,773 | 101,077 | 3.2% | 30.4 | 11,090 | 183,710 | 16,565 |
| 地 | 伊豆急行 | 5,052,281 | 4,477,227 | 575,054 | 11.4% | 45.7 | 16,681 | 177,066 | 10,615 |
| 地 | 岳南鉄道 | 413,903 | 417,570 | -3,667 | -0.9% | 9.2 | 3,858 | 6,024 | 1,561 |
| 地 | 静岡鉄道 | 1,593,577 | 1,572,655 | 20,922 | 1.3% | 11.0 | 4,015 | 72,400 | 18,032 |

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | | |
|------------|---------------|---------------|----------------|------------|------------|-----------|-------------|-------------|--|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日 km | 旅客輸送人 千人 | 輸送密度 人/日 | |
| 地 大井川鐵道 | 945,762 | 1,119,103 | -173,341 | -18.3% | 64.9 | 23,689 | 33,804 | 1,427 | |
| 地 遠州鐵道 | 1,256,653 | 1,215,799 | 40,854 | 3.3% | 18.5 | 6,668 | 56,876 | 8,530 | |
| 地 豊橋鐵道 | 1,305,630 | 1,234,898 | 70,732 | 5.4% | 23.3 | 8,505 | 43,437 | 5,107 | |
| 地 明知鐵道 | 74,845 | 88,292 | -13,447 | -18.0% | 25.1 | 9,181 | 13,181 | 1,436 | |
| 地 三岐鐵道 | 1,728,070 | 1,653,859 | 74,211 | 4.3% | 27.6 | 10,075 | 30,999 | 3,077 | |
| 地 福井鐵道 | 686,467 | 690,017 | -3,550 | -0.5% | 21.4 | 7,811 | 37,021 | 4,740 | |
| 地 樽見鐵道 | 341,922 | 325,772 | 16,150 | 4.7% | 23.6 | 8,614 | 6,875 | 798 | |
| 地 神岡鐵道 | 125,852 | 144,266 | -18,414 | -14.6% | 19.9 | 7,264 | 1,925 | 265 | |
| S 名古屋市 | 41,264,017 | 41,890,494 | -626,477 | -1.5% | 60.2 | 21,973 | 1,931,121 | 87,886 | |
| 都 近畿日本鐵道 | 139,386,752 | 124,198,885 | 15,187,867 | 10.9% | 585.0 | 213,526 | 13,764,505 | 64,463 | |
| 都 南海電氣鐵道 | 49,193,490 | 37,019,883 | 12,173,607 | 24.7% | 165.7 | 60,481 | 4,808,722 | 79,508 | |
| 都 京阪電氣鐵道 | 43,871,433 | 36,814,255 | 7,057,178 | 16.1% | 89.5 | 32,668 | 4,973,198 | 152,235 | |
| 都 阪急電鉄 | 79,184,009 | 67,033,929 | 12,150,080 | 15.3% | 138.7 | 51,502 | 10,789,614 | 209,499 | |
| 都 阪神電氣鐵道 | 22,012,177 | 19,637,490 | 2,374,687 | 10.8% | 40.1 | 14,637 | 2,223,375 | 151,901 | |
| 都 北大阪急行電鉄 | 2,822,401 | 2,336,154 | 486,247 | 17.2% | 5.9 | 2,154 | 251,401 | 116,714 | |
| 都 大阪府都市開発 | 5,011,147 | 3,931,331 | 1,079,816 | 21.5% | 12.1 | 4,417 | 401,277 | 90,848 | |
| 都 神戸電氣鐵道 | 9,897,470 | 7,763,856 | 2,133,614 | 21.6% | 63.7 | 23,251 | 691,731 | 29,751 | |
| 都 神戸高速鐵道 | 5,181,983 | 4,754,240 | 427,743 | 8.3% | 7.6 | 2,774 | 299,299 | 107,894 | |
| 都 山陽電氣鐵道 | 14,565,514 | 12,762,917 | 1,802,597 | 12.4% | 63.3 | 23,105 | 1,023,093 | 44,280 | |
| 都 神戸新交通 | 2,470,596 | 2,518,620 | -48,024 | -1.9% | 6.4 | 2,336 | 61,255 | 26,222 | |
| 都 能勢電鉄 | 2,605,490 | 2,060,627 | 544,863 | 20.9% | 15.4 | 5,618 | 147,290 | 26,218 | |
| 路 阪堺電氣軌道 | 2,144,097 | 2,173,913 | -29,816 | -1.4% | 18.7 | 6,825 | 63,433 | 9,294 | |
| 地 京福電氣鐵道 | 3,214,318 | 4,176,707 | -962,389 | -29.9% | 74.9 | 31,259 | 108,446 | 3,469 | |
| 地 近江鐵道 | 1,228,853 | 1,483,054 | -254,201 | -20.7% | 59.5 | 21,718 | 38,714 | 1,783 | |
| 地 水間鐵道 | 424,920 | 327,382 | 97,538 | 23.0% | 5.5 | 2,008 | 14,208 | 7,076 | |
| 地 北条鐵道 | 81,174 | 110,820 | -29,646 | -36.5% | 13.6 | 5,000 | 3,334 | 667 | |
| 地 紀州鐵道 | 28,332 | 71,686 | -43,354 | -153.0% | 3.4 | 1,241 | 685 | 552 | |
| 地 三木鐵道 | 54,987 | 78,054 | -23,067 | -41.9% | 6.6 | 2,409 | 1,981 | 822 | |
| 地 有田鐵道 | 51,534 | 66,351 | -14,817 | -28.8% | 5.6 | 2,044 | 1,435 | 702 | |
| 地 加悦鐵道 | 11,063 | 8,069 | 2,994 | 27.1% | 5.7 | 171 | 58 | 339 | |
| 地 野上電氣鐵道 | 188,331 | 253,410 | -65,079 | -34.6% | 11.4 | 4,161 | 5,627 | 1,352 | |
| S 京都市 | 6,171,126 | 7,679,596 | -1,508,470 | -24.4% | 6.6 | 2,409 | 161,189 | 66,911 | |
| S 大阪市 | 114,480,689 | 93,684,866 | 20,795,823 | 18.2% | 100.7 | 36,744 | 4,654,030 | 126,661 | |
| S 神戸市 | 6,473,112 | 11,728,660 | -5,255,548 | -81.2% | 16.8 | 5,602 | 308,497 | 55,069 | |
| 路 岡山電氣軌道 | 495,154 | 473,561 | 21,593 | 4.4% | 4.7 | 1,711 | 8,126 | 4,749 | |
| 地 一畑電氣鐵道 | 567,900 | 663,025 | -95,125 | -16.8% | 42.2 | 15,403 | 33,955 | 2,204 | |
| 路 広島電鉄 | 5,352,992 | 4,930,424 | 422,568 | 7.9% | 34.9 | 12,739 | 200,731 | 15,757 | |
| 地 下津井電鉄 | 91,118 | 113,611 | -22,493 | -24.7% | 6.5 | 2,372 | 1,171 | 494 | |
| 貨 同和鉱業 | 910,860 | 967,973 | -57,113 | -6.3% | 56.1 | 20,477 | 8,306 | 406 | |
| 貨 水島臨海鐵道 | 799,587 | 792,542 | 7,045 | 0.9% | 16.5 | 3,796 | 9,066 | 2,388 | |
| 路 土佐電氣鐵道 | 1,537,005 | 1,663,938 | -126,933 | -8.3% | 25.3 | 9,235 | 41,818 | 4,528 | |
| 地 高松琴平電氣鐵道 | 2,949,329 | 2,903,636 | 45,693 | 1.5% | 60.1 | 21,456 | 171,286 | 7,983 | |
| 地 伊予鐵道 | 3,607,111 | 3,449,063 | 158,048 | 4.4% | 43.5 | 15,877 | 117,258 | 7,385 | |
| 都 西日本鐵道 | 22,398,371 | 20,649,559 | 1,748,812 | 7.8% | 155.9 | 53,291 | 2,143,162 | 40,216 | |
| 都 北九州高速鐵道 | 1,497,886 | 3,390,017 | -1,892,131 | -126.3% | 8.4 | 3,066 | 47,811 | 15,594 | |
| 路 長崎電氣軌道 | 1,737,256 | 1,533,702 | 203,554 | 11.7% | 11.5 | 4,198 | 62,466 | 14,880 | |
| 地 筑豊電氣鐵道 | 1,926,150 | 1,831,506 | 94,644 | 4.9% | 15.4 | 5,621 | 85,866 | 15,276 | |
| 地 島原鐵道 | 927,514 | 876,612 | 50,902 | 5.5% | 78.5 | 28,653 | 42,223 | 1,474 | |
| 地 熊本電氣鐵道 | 256,983 | 372,304 | -115,321 | -44.9% | 26.6 | 9,115 | 9,203 | 1,010 | |
| S 福岡市 | 9,145,101 | 14,774,860 | -5,629,759 | -61.6% | 11.9 | 4,440 | 339,630 | 76,493 | |
| 路 熊本市 | 1,058,199 | 1,426,324 | -368,125 | -34.8% | 12.1 | 4,417 | 31,417 | 7,113 | |
| 路 鹿児島市 | 1,733,557 | 1,806,133 | -72,576 | -4.2% | 19.4 | 5,934 | 46,883 | 7,901 | |
| J 日本国有鐵道 | 3,734,700,000 | 5,582,400,000 | -1,847,700,000 | -49.5% | 20,489.7 | 7,478,741 | 197,462,796 | 26,403 | |

| 1985 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------|-------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|-----------|-------------|-----------------|---------------------|---------------|
| 種別 | 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業利益率 | 営業キロ | 延日 | 旅客輸送人 | 輸送密度 |
| | | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | km | 千人 | 人/日 |
| | 全国計 | 5,202,934,486 | 6,862,526,642 | -1,659,592,156 | -31.9% | 26,160.2 | 9,525,555 | 330,120,227 | 34,656 |
| J | うち JR計 | 3,734,700,000 | 5,582,400,000 | -1,847,700,000 | -49.5% | 20,489.7 | 7,478,741 | 197,462,796 | 26,403 |
| | うち JR以外計 | 1,468,234,486 | 1,280,126,642 | 188,107,844 | 12.8% | 5,670.5 | 2,046,814 | 132,657,431 | 64,812 |
| 都 | うち 大都市高速鉄道計 | 912,992,341 | 775,399,612 | 137,592,729 | 15.1% | 3,111.7 | 1,128,568 | 103,912,379 | 92,075 |
| S | うち 地下鉄計 | 468,873,919 | 416,460,401 | 52,413,518 | 11.2% | 467.9 | 170,357 | 25,680,718 | 150,746 |
| 路 | うち 路面電車計 | 16,001,549 | 16,046,723 | -45,174 | -0.3% | 155.5 | 55,608 | 495,909 | 8,918 |
| 地 | うち 地方旅客鉄道計 | 67,446,838 | 69,403,641 | -1,956,803 | -2.9% | 1,843.7 | 661,766 | 2,549,479 | 3,853 |
| 貨 | うち 貨物鉄道計 | 2,919,839 | 2,816,265 | 103,574 | 3.5% | 91.7 | 30,515 | 18,946 | 621 |
| 観 | うち 観光鉄道計 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | 0.0 | 0 | 0 | #DIV/0! |
| | 最大値 | 3,734,700,000 | 5,582,400,000 | 52,495,138 | 27.1% | 20,489.7 | 7,478,741 | 197,462,796 | 270,176 |
| J | 該当企業 | 日本国有鉄道 | 日本国有鉄道 | 帝都高速鉄道 | 加悦鉄道 | 日本国有鉄道 | 日本国有鉄道 | 日本国有鉄道 | 帝都高速鉄道 |
| R | 最小値 | 11,063 | 8,069 | -1,847,700,000 | -1027.1% | 3.4 | 171 | 58 | 82 |
| 含 | 該当企業 | 加悦鉄道 | 加悦鉄道 | 日本国有鉄道 | 住宅・都市整備公団 | 紀州鉄道 | 加悦鉄道 | 加悦鉄道 | 岩手開発鉄道 |
| む | 平均値 | 46,043,668 | 60,730,324 | -14,686,656 | -31.9% | 231.5 | 84,297 | 2,921,418 | 34,656 |
| | 中央値 | 1,305,630 | 1,483,054 | -1,648 | -0.1% | 23.3 | 8,505 | 43,437 | 5,107 |
| N= | 標準分散 | 122,391,636,481,587,000 | 272,828,487,173,325,000 | 30,038,291,949,324,200 | 1.070 | 3,672,026.7 | 489,225,117,736 | 346,147,230,248,797 | 3,471,341,382 |
| 113 | 標準偏差 | 349,845,161 | 522,329,864 | 173,315,585 | 1.034 | 1,916.3 | 699,446 | 18,605,032 | 58,918 |
| | 最大値 | 199,051,106 | 146,555,968 | 52,495,138 | 27.1% | 585.0 | 213,526 | 14,013,230 | 270,176 |
| J | 該当企業 | 帝都高速鉄道 | 帝都高速鉄道 | 帝都高速鉄道 | 加悦鉄道 | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 帝都高速鉄道 | 帝都高速鉄道 |
| R | 最小値 | 11,063 | 8,069 | -5,629,759 | -1027.1% | 3.4 | 171 | 58 | 82 |
| 除 | 該当企業 | 加悦鉄道 | 加悦鉄道 | 福岡市 | 住宅・都市整備公団 | 紀州鉄道 | 加悦鉄道 | 加悦鉄道 | 岩手開発鉄道 |
| く | 平均値 | 13,109,236 | 11,429,702 | 1,679,534 | 12.8% | 51.0 | 18,275 | 1,184,441 | 64,812 |
| | 中央値 | 1,281,142 | 1,478,766 | -75 | 0.0% | 23.2 | 8,445 | 42,830 | 5,072 |
| N= | 標準分散 | 915,942,745,735,048 | 612,154,398,115,082 | 39,193,091,073,202 | 1.078 | 7,860.4 | 1,039,649,835 | 8,306,923,396,644 | 3,501,670,829 |
| 112 | 標準偏差 | 30,264,546 | 24,741,754 | 6,260,439 | 1.0 | 88.7 | 32,244 | 2,882,173 | 59,175 |

付表 6 1990年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況

本表は1990年度鉄道統計年報より鉄軌道業営業損益と輸送状況を抜き出した物である。

| 種別 事業者名 | 1990 | | 鉄軌道業営業損益 | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|--------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|--------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日扣 km | 旅客輸送人扣 千人扣 | 輸送密度 人/日扣 |
| 地 北海道ちほく高原鉄道 | 312,889 | 838,256 | -525,367 | -167.9% | 140.0 | 51,100 | 24,303 | 476 |
| S 札幌市 | 32,527,489 | 42,313,708 | -9,786,219 | -30.1% | 48.2 | 20,698 | 1,322,517 | 63,896 |
| 路 函館市 | 1,413,633 | 1,768,501 | -354,868 | -25.1% | 16.1 | 5,877 | 25,750 | 4,382 |
| 地 弘南鉄道 | 930,243 | 925,911 | 4,332 | 0.5% | 36.9 | 13,469 | 43,080 | 3,199 |
| 地 津軽鉄道 | 262,770 | 283,710 | -20,940 | -8.0% | 20.7 | 7,556 | 9,851 | 1,304 |
| 地 十和田観光電鉄 | 227,032 | 268,601 | -41,569 | -18.3% | 14.7 | 5,366 | 10,088 | 1,880 |
| 地 三陸鉄道 | 665,749 | 643,836 | 21,913 | 3.3% | 107.6 | 39,274 | 36,980 | 942 |
| 地 福島交通 | 668,173 | 611,256 | 56,917 | 8.5% | 9.2 | 3,358 | 21,897 | 6,521 |
| 地 阿武隈急行 | 812,542 | 960,503 | -147,961 | -18.2% | 54.9 | 20,039 | 41,065 | 2,049 |
| 地 会津鉄道 | 632,453 | 825,462 | -193,009 | -30.5% | 57.4 | 20,951 | 26,359 | 1,258 |
| 地 秋田内陸縦貫鉄道 | 363,770 | 525,931 | -162,161 | -44.6% | 94.2 | 34,383 | 17,701 | 515 |
| 地 由利高原鉄道 | 135,665 | 149,494 | -13,829 | -10.2% | 23.0 | 8,395 | 7,297 | 869 |
| 地 山形鉄道 | 310,360 | 365,703 | -55,343 | -17.8% | 30.5 | 11,133 | 14,450 | 1,298 |
| 地 下北交通 | 65,896 | 105,442 | -39,546 | -60.0% | 18.0 | 6,570 | 3,370 | 513 |
| 地 栗原電鉄 | 103,021 | 162,353 | -59,332 | -57.6% | 25.5 | 9,365 | 2,998 | 320 |
| 地 南部縦貫鉄道 | 21,770 | 63,562 | -41,792 | -192.0% | 20.9 | 7,629 | 496 | 65 |
| 貨 岩手開発鉄道 | 794,237 | 597,585 | 196,652 | 24.8% | 11.5 | 3,468 | 130 | 38 |
| 貨 小坂製錬 | 345,561 | 353,740 | -8,179 | -2.4% | 22.3 | 8,140 | 1,383 | 170 |
| S 仙台市 | 8,144,666 | 13,129,152 | -4,984,486 | -61.2% | 13.6 | 4,964 | 206,365 | 41,572 |
| 地 長野電鉄 | 3,241,950 | 3,101,482 | 140,468 | 4.3% | 70.5 | 25,733 | 117,429 | 4,563 |
| 地 上田交通 | 339,072 | 361,488 | -22,416 | -6.6% | 11.6 | 4,234 | 8,943 | 2,112 |
| 地 松本電気鉄道 | 479,558 | 445,816 | 33,742 | 7.0% | 14.4 | 5,256 | 14,402 | 2,740 |
| 地 富山地方鉄道 | 3,713,038 | 3,376,887 | 336,151 | 9.1% | 99.6 | 36,355 | 146,777 | 4,037 |
| 地 黒部峡谷鉄道 | 2,520,508 | 2,321,636 | 198,872 | 7.9% | 20.1 | 4,965 | 28,178 | 5,675 |
| 地 北陸鉄道 | 827,044 | 850,120 | -23,076 | -2.8% | 22.7 | 8,286 | 25,078 | 3,027 |
| 地 のと鉄道 | 465,573 | 478,757 | -13,184 | -2.8% | 61.0 | 22,265 | 26,595 | 1,195 |
| 路 加越能鉄道 | 276,377 | 310,837 | -34,460 | -12.5% | 12.8 | 4,672 | 7,971 | 1,706 |
| 地 新潟交通 | 379,752 | 672,185 | -292,433 | -77.0% | 33.9 | 13,177 | 13,263 | 1,007 |
| 地 蒲原鉄道 | 95,161 | 118,798 | -23,637 | -24.8% | 4.2 | 1,533 | 1,914 | 1,249 |
| 都 東武鉄道 | 123,958,334 | 105,691,892 | 18,266,442 | 14.7% | 464.1 | 169,108 | 13,854,168 | 81,925 |
| 都 西武鉄道 | 73,634,584 | 62,585,432 | 11,049,152 | 15.0% | 178.4 | 63,969 | 9,395,172 | 146,871 |
| 都 京成電鉄 | 43,750,114 | 35,665,522 | 8,084,592 | 18.5% | 89.5 | 32,681 | 3,648,235 | 111,632 |
| 都 京王電鉄 | 59,314,115 | 50,510,694 | 8,803,421 | 14.8% | 84.8 | 30,952 | 6,590,758 | 212,935 |
| 都 小田急電鉄 | 81,455,213 | 72,365,897 | 9,089,316 | 11.2% | 121.6 | 44,349 | 11,065,687 | 249,514 |
| 都 東京急行電鉄 | 92,394,200 | 77,467,553 | 14,926,647 | 16.2% | 100.7 | 36,756 | 8,877,484 | 241,525 |
| 都 京浜急行電鉄 | 55,008,695 | 48,470,010 | 6,538,685 | 11.9% | 83.6 | 30,516 | 6,268,161 | 205,406 |
| 都 相模鉄道 | 23,278,248 | 20,743,286 | 2,534,962 | 10.9% | 32.8 | 11,972 | 2,719,835 | 227,183 |
| S 帝都高速度交通営団 | 244,148,996 | 191,328,872 | 52,820,124 | 21.6% | 154.6 | 56,590 | 16,019,640 | 283,083 |
| 都 埼玉新都市交通 | 1,585,776 | 1,466,439 | 119,337 | 7.5% | 11.6 | 4,500 | 59,685 | 13,263 |
| 都 新京成電鉄 | 10,493,915 | 9,595,740 | 898,175 | 8.6% | 26.5 | 9,673 | 817,269 | 84,490 |
| 都 北総開発鉄道 | 2,189,572 | 2,363,882 | -174,310 | -8.0% | 11.9 | 4,355 | 71,001 | 16,303 |
| 都 千葉都市モノレール | 864,889 | 2,043,632 | -1,178,743 | -136.3% | 8.0 | 2,920 | 19,707 | 6,749 |
| 都 東京モノレール | 10,295,994 | 8,293,841 | 2,002,153 | 19.4% | 13.0 | 4,745 | 524,191 | 110,472 |
| 都 横浜新都市交通 | 2,187,860 | 3,148,346 | -960,486 | -43.9% | 10.6 | 3,869 | 58,914 | 15,227 |
| 地 茨城交通 | 317,487 | 311,236 | 6,251 | 2.0% | 14.3 | 5,220 | 13,030 | 2,496 |
| 地 鹿島臨海鉄道 | 1,365,764 | 1,368,183 | -2,419 | -0.2% | 72.2 | 19,345 | 61,091 | 3,158 |
| 地 関東鉄道 | 3,036,064 | 2,605,726 | 430,338 | 14.2% | 55.6 | 20,295 | 108,637 | 5,353 |
| 地 野岩鉄道 | 614,519 | 692,170 | -77,651 | -12.6% | 30.7 | 11,206 | 21,141 | 1,887 |
| 地 上信電鉄 | 1,131,328 | 1,106,773 | 24,555 | 2.2% | 33.7 | 12,301 | 56,912 | 4,627 |
| 地 上毛電気鉄道 | 652,402 | 753,239 | -100,837 | -15.5% | 25.4 | 9,271 | 35,458 | 3,825 |
| 地 秩父鉄道 | 6,424,644 | 6,817,545 | -392,901 | -6.1% | 79.3 | 26,171 | 180,343 | 6,891 |
| 地 総武流山電鉄 | 620,370 | 587,969 | 32,401 | 5.2% | 5.7 | 2,081 | 21,879 | 10,514 |
| 地 銚子電気鉄道 | 144,763 | 210,160 | -65,397 | -45.2% | 6.4 | 2,337 | 3,477 | 1,488 |
| 地 小湊鉄道 | 988,633 | 998,246 | -9,613 | -1.0% | 39.1 | 14,272 | 37,193 | 2,606 |
| 地 山万 | 114,833 | 294,666 | -179,833 | -156.6% | 4.1 | 1,497 | 1,231 | 822 |
| 地 いすみ鉄道 | 175,059 | 269,137 | -94,078 | -53.7% | 26.8 | 9,782 | 12,380 | 1,266 |
| 地 江ノ島電鉄 | 2,243,877 | 2,052,734 | 191,143 | 8.5% | 10.0 | 3,650 | 62,291 | 17,066 |
| 地 真岡鐵道 | 420,721 | 463,178 | -42,457 | -10.1% | 41.9 | 15,294 | 22,075 | 1,443 |
| 地 わたらせ渓谷鐵道 | 271,847 | 368,156 | -96,309 | -35.4% | 44.1 | 16,097 | 14,365 | 892 |

| 1990 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------|----------|-------------|-------------|------------|----------|-------|----------|------------|---------|
| 種別 | 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業利益率 | 営業キロ | 延日扣 | 旅客輸送人扣 | 輸送密度 |
| | | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | km | 千人扣 | 人/日扣 |
| 地 | 湘南モノレール | 1,544,577 | 1,304,429 | 240,148 | 15.5% | 6.6 | 2,409 | 35,592 | 14,775 |
| 地 | 箱根登山鉄道 | 2,721,396 | 2,305,081 | 416,315 | 15.3% | 16.2 | 5,913 | 75,895 | 12,835 |
| 地 | 富士急行 | 1,375,322 | 1,416,078 | -40,756 | -3.0% | 26.6 | 9,709 | 39,398 | 4,058 |
| 地 | 鹿島鉄道 | 506,842 | 539,134 | -32,292 | -6.4% | 27.2 | 9,928 | 10,539 | 1,062 |
| 地 | 日立電鉄 | 564,603 | 580,160 | -15,557 | -2.8% | 18.1 | 6,607 | 20,366 | 3,083 |
| S | 東京都 | 71,428,318 | 67,032,892 | 4,395,426 | 6.2% | 76.8 | 28,013 | 3,608,178 | 128,804 |
| S | 横浜市 | 14,009,889 | 16,097,319 | -2,087,430 | -14.9% | 22.1 | 8,067 | 578,562 | 71,720 |
| 都 | 名古屋鉄道 | 79,679,018 | 69,610,181 | 10,068,837 | 12.6% | 539.7 | 196,850 | 7,193,820 | 36,545 |
| 地 | 伊豆箱根鉄道 | 3,691,383 | 3,527,158 | 164,225 | 4.4% | 30.4 | 11,090 | 183,710 | 16,565 |
| 地 | 伊豆急行 | 7,094,797 | 6,683,226 | 411,571 | 5.8% | 45.7 | 16,681 | 214,309 | 12,848 |
| 地 | 岳南鉄道 | 399,072 | 437,974 | -38,902 | -9.7% | 9.2 | 3,358 | 5,812 | 1,731 |
| 地 | 静岡鉄道 | 1,718,494 | 1,689,238 | 29,256 | 1.7% | 11.0 | 4,015 | 71,996 | 17,932 |
| 地 | 大井川鐵道 | 1,135,463 | 1,306,771 | -171,308 | -15.1% | 64.9 | 23,707 | 34,195 | 1,442 |
| 地 | 遠州鐵道 | 1,606,836 | 1,391,541 | 215,295 | 13.4% | 17.8 | 6,497 | 68,064 | 10,476 |
| 地 | 天竜浜名湖鐵道 | 534,894 | 612,667 | -77,773 | -14.5% | 67.7 | 24,711 | 28,742 | 1,163 |
| 地 | 豊橋鐵道 | 1,520,588 | 1,373,739 | 146,849 | 9.7% | 23.3 | 8,505 | 52,542 | 6,178 |
| 地 | 明知鐵道 | 161,488 | 189,704 | -28,216 | -17.5% | 25.1 | 9,162 | 10,392 | 1,134 |
| 地 | 長良川鐵道 | 433,574 | 567,644 | -134,070 | -30.9% | 72.1 | 26,317 | 21,372 | 812 |
| 地 | 三岐鐵道 | 1,466,328 | 1,451,529 | 14,799 | 1.0% | 27.6 | 10,074 | 32,385 | 3,215 |
| 地 | 伊勢鐵道 | 361,371 | 394,305 | -32,934 | -9.1% | 22.3 | 8,140 | 15,270 | 1,876 |
| 地 | 福井鐵道 | 599,233 | 618,557 | -19,324 | -3.2% | 21.4 | 7,811 | 28,908 | 3,701 |
| 地 | 愛知環状鐵道 | 1,523,003 | 1,470,294 | 52,709 | 3.5% | 45.3 | 16,535 | 68,824 | 4,162 |
| 地 | 樽見鐵道 | 435,199 | 441,574 | -6,375 | -1.5% | 34.5 | 12,593 | 13,705 | 1,088 |
| 地 | 神岡鐵道 | 94,490 | 122,778 | -28,288 | -29.9% | 19.9 | 7,264 | 1,211 | 167 |
| 地 | 桃花台新交通 | 10,286 | 124,720 | -114,434 | -1112.5% | 7.4 | 52 | 278 | 5,346 |
| S | 名古屋市 | 50,591,932 | 54,695,913 | -4,103,981 | -8.1% | 66.5 | 24,273 | 2,100,634 | 86,542 |
| 都 | 近畿日本鐵道 | 170,061,394 | 151,540,921 | 18,520,473 | 10.9% | 595.2 | 217,248 | 15,017,840 | 69,128 |
| 都 | 南海電氣鐵道 | 55,142,604 | 45,019,758 | 10,122,846 | 18.4% | 164.7 | 60,116 | 4,919,796 | 81,838 |
| 都 | 京阪電氣鐵道 | 53,134,278 | 46,326,233 | 6,808,045 | 12.8% | 91.9 | 33,544 | 5,408,583 | 161,239 |
| 都 | 阪急電鉄 | 92,147,896 | 87,516,157 | 4,631,739 | 5.0% | 144.4 | 53,582 | 11,067,788 | 206,558 |
| 都 | 阪神電氣鐵道 | 26,275,150 | 23,849,232 | 2,425,918 | 9.2% | 45.1 | 16,462 | 2,312,180 | 140,456 |
| 都 | 北大阪急行電鉄 | 4,580,828 | 3,722,538 | 858,290 | 18.7% | 5.9 | 2,154 | 285,146 | 132,380 |
| 都 | 大阪府都市開発 | 6,270,434 | 5,562,519 | 707,915 | 11.3% | 12.1 | 4,417 | 477,897 | 108,195 |
| 都 | 神戸電鉄 | 11,565,504 | 9,780,918 | 1,784,586 | 15.4% | 64.1 | 23,397 | 707,930 | 30,257 |
| 都 | 山陽電氣鐵道 | 16,148,294 | 15,041,843 | 1,106,451 | 6.9% | 70.5 | 25,711 | 1,043,122 | 40,571 |
| 都 | 神戸新交通 | 3,802,461 | 4,463,884 | -661,423 | -17.4% | 10.9 | 3,979 | 84,757 | 21,301 |
| 都 | 大阪高速鐵道 | 915,115 | 2,506,950 | -1,591,835 | -173.9% | 10.1 | 2,006 | 20,231 | 10,085 |
| 都 | 北神急行電鉄 | 1,916,963 | 2,621,753 | -704,790 | -36.8% | 7.5 | 2,738 | 57,906 | 21,149 |
| 都 | 能勢電鉄 | 3,603,263 | 3,164,592 | 438,671 | 12.2% | 15.4 | 5,617 | 201,717 | 35,912 |
| 路 | 阪堺電氣軌道 | 2,162,120 | 2,319,866 | -157,746 | -7.3% | 18.7 | 6,826 | 56,509 | 8,279 |
| 路 | 京福電氣鐵道 | 2,878,736 | 3,258,326 | -379,590 | -13.2% | 71.5 | 26,098 | 90,218 | 3,457 |
| 地 | 近江鐵道 | 1,016,469 | 945,966 | 70,503 | 6.9% | 59.5 | 21,719 | 37,370 | 1,721 |
| 地 | 叡山電鉄 | 989,969 | 1,171,568 | -181,599 | -18.3% | 14.4 | 5,256 | 33,685 | 6,409 |
| 地 | 水間鐵道 | 420,637 | 367,916 | 52,721 | 12.5% | 5.5 | 2,008 | 11,541 | 5,748 |
| 地 | 北条鐵道 | 75,026 | 114,958 | -39,932 | -53.2% | 13.7 | 5,001 | 3,452 | 690 |
| 地 | 紀州鐵道 | 23,273 | 50,181 | -26,908 | -115.6% | 2.7 | 986 | 519 | 526 |
| 地 | 信楽高原鐵道 | 106,495 | 114,159 | -7,664 | -7.2% | 14.7 | 5,366 | 7,582 | 1,413 |
| 地 | 北近畿タンゴ鐵道 | 1,491,651 | 1,581,548 | -89,897 | -6.0% | 30.4 | 41,610 | 61,040 | 1,467 |
| 地 | 三木鐵道 | 38,576 | 65,779 | -27,203 | -70.5% | 6.6 | 2,409 | 1,250 | 519 |
| 地 | 有田鐵道 | 37,135 | 50,850 | -13,715 | -36.9% | 5.6 | 2,044 | 653 | 320 |
| 地 | 野上電氣鐵道 | 161,207 | 253,845 | -92,638 | -57.5% | 11.4 | 4,161 | 4,290 | 1,031 |
| S | 京都市 | 10,064,869 | 12,069,591 | -2,004,722 | -19.9% | 9.9 | 3,804 | 280,172 | 73,652 |
| S | 大阪市 | 147,402,047 | 126,909,724 | 20,492,323 | 13.9% | 110.9 | 40,479 | 5,887,766 | 145,452 |
| S | 神戸市 | 14,093,992 | 14,001,385 | 92,607 | 0.7% | 22.7 | 8,286 | 701,055 | 84,607 |
| 路 | 岡山電氣軌道 | 528,218 | 453,699 | 74,519 | 14.1% | 4.7 | 1,716 | 7,839 | 4,568 |
| 地 | 一畑電氣鐵道 | 491,511 | 625,030 | -133,519 | -27.2% | 42.2 | 15,404 | 26,215 | 1,702 |
| 路 | 広島電鉄 | 6,510,316 | 5,483,646 | 1,026,670 | 15.8% | 34.9 | 12,739 | 221,822 | 17,413 |
| 地 | 若桜鐵道 | 105,656 | 132,783 | -27,127 | -25.7% | 19.2 | 7,010 | 7,073 | 1,009 |
| 地 | 錦川鐵道 | 179,883 | 198,766 | -18,883 | -10.5% | 32.7 | 11,936 | 11,588 | 971 |
| 貨 | 同和鉱業 | 143,389 | 334,613 | -191,224 | -133.4% | 33.8 | 12,337 | 5,684 | 461 |
| 貨 | 水島臨海鐵道 | 839,251 | 801,832 | 37,419 | 4.5% | 16.5 | 3,796 | 13,850 | 3,649 |

| 1990 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------|-------------|------------------------|------------------------|---------------------|----------|-----------|----------------|---------------------|---------------|
| 種別 | 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業利益率 | 営業キロ | 延日 | 旅客輸送人 | 輸送密度 |
| | | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | km | 千人 | 人/日 |
| 路 | 土佐電気鉄道 | 1,477,929 | 1,666,050 | -188,121 | -12.7% | 25.3 | 9,209 | 34,883 | 3,788 |
| 地 | 高松琴平電気鉄道 | 3,099,080 | 3,264,080 | -165,000 | -5.3% | 60.1 | 21,937 | 166,376 | 7,584 |
| 地 | 伊予鉄道 | 3,943,995 | 3,821,808 | 122,187 | 3.1% | 43.5 | 15,878 | 107,323 | 6,759 |
| 地 | 土佐くろしお鉄道 | 638,472 | 828,687 | -190,215 | -29.8% | 43.0 | 15,695 | 25,477 | 1,623 |
| 都 | 西日本鉄道 | 23,677,414 | 21,022,568 | 2,654,846 | 11.2% | 133.8 | 48,837 | 2,148,105 | 43,985 |
| 都 | 北九州高速鉄道 | 1,661,320 | 2,596,027 | -934,707 | -56.3% | 8.4 | 3,066 | 47,070 | 15,352 |
| 路 | 長崎電気軌道 | 1,914,589 | 1,761,198 | 153,391 | 8.0% | 11.5 | 4,198 | 69,897 | 16,650 |
| 地 | 甘木鉄道 | 199,090 | 226,918 | -27,828 | -14.0% | 13.7 | 5,001 | 9,968 | 1,993 |
| 地 | 筑豊電気鉄道 | 1,766,783 | 1,728,816 | 37,967 | 2.1% | 15.4 | 5,621 | 71,639 | 12,745 |
| 地 | 島原鉄道 | 983,511 | 948,231 | 35,280 | 3.6% | 78.5 | 28,653 | 41,648 | 1,454 |
| 地 | 熊本電気鉄道 | 242,380 | 276,520 | -34,140 | -14.1% | 13.1 | 4,782 | 7,502 | 1,569 |
| 地 | 南阿蘇鉄道 | 98,888 | 134,727 | -35,839 | -36.2% | 17.7 | 6,461 | 4,405 | 682 |
| 地 | 松浦鉄道 | 746,121 | 828,606 | -82,485 | -11.1% | 93.8 | 34,237 | 40,449 | 1,181 |
| 地 | 平成筑豊鉄道 | 717,010 | 718,224 | -1,214 | -0.2% | 49.2 | 17,958 | 28,752 | 1,601 |
| 地 | くま川鉄道 | 249,221 | 269,629 | -20,408 | -8.2% | 24.8 | 9,052 | 19,880 | 2,196 |
| 地 | 高千穂鉄道 | 284,027 | 338,234 | -54,207 | -19.1% | 50.0 | 18,250 | 13,680 | 750 |
| S | 福岡市 | 13,859,138 | 15,629,752 | -1,770,614 | -12.8% | 14.5 | 5,293 | 484,754 | 91,584 |
| 路 | 熊本市 | 1,159,477 | 1,285,616 | -126,139 | -10.9% | 12.1 | 4,418 | 29,990 | 6,788 |
| 路 | 鹿児島市 | 1,591,640 | 1,544,813 | 46,827 | 2.9% | 13.1 | 4,782 | 37,211 | 7,782 |
| J | J R北海道 | 85,752,440 | 134,159,370 | -48,406,930 | -56.4% | 2,622.7 | 959,693 | 4,631,268 | 4,826 |
| J | J R東日本 | 1,769,004,704 | 1,484,818,241 | 284,186,463 | 16.1% | 7,502.0 | 2,613,648 | 117,642,831 | 45,011 |
| J | J R東海 | 1,097,358,385 | 964,357,106 | 133,001,279 | 12.1% | 1,994.7 | 724,358 | 51,050,803 | 70,477 |
| J | J R西日本 | 879,605,481 | 761,157,869 | 118,447,612 | 13.5% | 5,070.1 | 1,847,535 | 52,125,210 | 28,213 |
| J | J R四国 | 46,097,384 | 53,119,925 | -7,022,541 | -15.2% | 855.6 | 312,367 | 2,074,356 | 6,641 |
| J | J R九州 | 131,401,834 | 152,284,322 | -20,882,488 | -15.9% | 2,100.7 | 766,761 | 7,993,704 | 10,425 |
| | 全国計 | 5,852,222,087 | 5,204,766,140 | 647,455,947 | 11.1% | 27,029.7 | 9,751,918 | 385,345,986 | 39,515 |
| J | うち J R計 | 4,009,220,228 | 3,549,896,833 | 459,323,395 | 11.5% | 20,145.8 | 7,224,362 | 235,518,172 | 32,601 |
| | うち J R以外計 | 1,843,001,859 | 1,654,869,307 | 188,132,552 | 10.2% | 6,883.9 | 2,527,556 | 149,827,814 | 59,278 |
| 都 | うち 大都市高速鉄道計 | 1,130,993,445 | 994,758,240 | 136,235,205 | 12.0% | 3,156.8 | 1,150,089 | 114,964,155 | 99,961 |
| S | うち 地下鉄計 | 606,271,336 | 553,208,308 | 53,063,028 | 8.8% | 539.8 | 200,467 | 31,189,643 | 155,585 |
| 路 | うち 路面電車計 | 19,913,035 | 19,852,552 | 60,483 | 0.3% | 220.7 | 80,535 | 582,090 | 7,228 |
| 地 | うち 地方旅客鉄道計 | 83,701,605 | 84,962,437 | -1,260,832 | -1.5% | 2,882.5 | 1,068,724 | 3,070,879 | 2,873 |
| 貨 | うち 貨物鉄道計 | 2,122,438 | 2,087,770 | 34,668 | 1.6% | 84.1 | 27,741 | 21,047 | 759 |
| 観 | うち 観光鉄道計 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | 0.0 | 0 | 0 | #DIV/0! |
| | 最大値 | 1,769,004,704 | 1,484,818,241 | 284,186,463 | 24.8% | 7,502.0 | 2,613,648 | 117,642,831 | 283,083 |
| J | 該当企業 | J R東日本 | J R東日本 | J R東日本 | 岩手開発鉄道 | J R東日本 | J R東日本 | J R東日本 | 帝都高速交通営団 |
| R | 最小値 | 10,286 | 50,181 | -48,406,930 | -1112.5% | 2.7 | 52 | 130 | 38 |
| 含 | 該当企業 | 桃花台新交通 | 紀州鉄道 | J R北海道 | 桃花台新交通 | 紀州鉄道 | 桃花台新交通 | 岩手開発鉄道 | 岩手開発鉄道 |
| | 平均値 | 40,360,152 | 35,894,939 | 4,465,213 | 11.1% | 186.4 | 67,255 | 2,657,559 | 39,515 |
| | 中央値 | 1,159,477 | 1,368,183 | -18,883 | -1.6% | 26.5 | 9,673 | 37,211 | 3,847 |
| N= | 標本分散 | 35,072,301,179,101,900 | 25,577,096,795,533,700 | 809,644,284,682,381 | 0.970 | 649,642.9 | 81,980,942,475 | 135,114,756,400,763 | 3,360,501,175 |
| 145 | 標準偏差 | 187,276,003 | 159,928,411 | 28,454,249 | 0.985 | 806.0 | 286,323 | 11,623,887 | 57,970 |
| | 最大値 | 244,148,996 | 191,328,872 | 52,820,124 | 24.8% | 595.2 | 217,248 | 16,019,640 | 283,083 |
| J | 該当企業 | 帝都高速交通営団 | 帝都高速交通営団 | 帝都高速交通営団 | 岩手開発鉄道 | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 帝都高速交通営団 | 帝都高速交通営団 |
| R | 最小値 | 10,286 | 50,181 | -9,786,219 | -1112.5% | 2.7 | 52 | 130 | 38 |
| 除 | 該当企業 | 桃花台新交通 | 紀州鉄道 | 札幌市 | 桃花台新交通 | 紀州鉄道 | 桃花台新交通 | 岩手開発鉄道 | 岩手開発鉄道 |
| | 平均値 | 13,259,006 | 11,905,535 | 1,353,472 | 10.2% | 50.0 | 18,184 | 1,077,898 | 59,277 |
| | 中央値 | 1,016,469 | 1,285,616 | -18,883 | -1.9% | 25.3 | 9,209 | 35,592 | 3,865 |
| N= | 標本分散 | 1,174,245,402,391,930 | 847,191,210,048,067 | 33,993,310,689,594 | 1.008 | 6,529.9 | 873,346,558 | 8,643,967,666,114 | 3,480,615,133 |
| 139 | 標準偏差 | 34,267,264 | 29,106,549 | 5,830,378 | 1.0 | 80.8 | 29,552 | 2,940,063 | 58,997 |

付表 7 1995年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況

本表は1995年度鉄道統計年報より鉄軌道業営業損益と輸送状況を抜き出した物である。

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|--------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|--------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日扣 km | 旅客輸送人扣 千人扣 | 輸送密度 人/日扣 |
| 地 北海道ちほく高原鉄道 | 279,812 | 786,029 | -506,217 | -180.9% | 140.0 | 51,240 | 22,081 | 431 |
| S 札幌市 | 39,915,045 | 42,916,700 | -3,001,655 | -7.5% | 53.8 | 19,655 | 1,344,118 | 68,386 |
| 路 函館市 | 1,403,810 | 1,773,619 | -369,809 | -26.3% | 10.9 | 3,989 | 24,950 | 6,255 |
| 地 弘南鉄道 | 900,053 | 861,957 | 38,096 | 4.2% | 36.9 | 13,505 | 39,770 | 2,945 |
| 地 津軽鉄道 | 241,240 | 250,784 | -9,544 | -4.0% | 20.7 | 7,576 | 8,455 | 1,116 |
| 地 十和田観光電鉄 | 230,725 | 293,203 | -62,478 | -27.1% | 14.7 | 5,380 | 9,497 | 1,765 |
| 地 三陸鉄道 | 570,809 | 645,957 | -75,148 | -13.2% | 107.6 | 39,382 | 28,608 | 726 |
| 地 福島交通 | 773,701 | 661,431 | 112,270 | 14.5% | 9.2 | 3,367 | 21,347 | 6,340 |
| 地 阿武隈急行 | 988,840 | 999,199 | -10,359 | -1.0% | 54.9 | 20,093 | 46,649 | 2,322 |
| 地 会津鉄道 | 654,439 | 878,545 | -224,106 | -34.2% | 57.4 | 21,008 | 26,617 | 1,267 |
| 地 秋田内陸縦貫鉄道 | 300,136 | 476,233 | -176,097 | -58.7% | 94.2 | 34,477 | 16,494 | 478 |
| 地 由利高原鉄道 | 138,935 | 166,472 | -27,537 | -19.8% | 23.0 | 8,418 | 8,833 | 1,049 |
| 地 山形鉄道 | 273,881 | 307,858 | -33,977 | -12.4% | 30.5 | 11,163 | 13,265 | 1,188 |
| 地 下北交通 | 61,384 | 125,491 | -64,107 | -104.4% | 18.0 | 6,588 | 2,666 | 405 |
| 地 くりはら田園鉄道 | 112,119 | 183,498 | -71,379 | -63.7% | 25.7 | 9,406 | 3,475 | 369 |
| 地 南部縦貫鉄道 | 24,422 | 77,493 | -53,071 | -217.3% | 20.9 | 7,649 | 295 | 39 |
| S 仙台市 | 11,446,188 | 13,405,860 | -1,959,672 | -17.1% | 14.8 | 5,417 | 280,867 | 51,849 |
| 地 長野電鉄 | 3,484,372 | 3,360,375 | 123,997 | 3.6% | 70.5 | 25,803 | 115,452 | 4,474 |
| 地 上田交通 | 364,997 | 395,731 | -30,734 | -8.4% | 11.6 | 4,246 | 9,051 | 2,132 |
| 地 松本電気鉄道 | 473,635 | 453,506 | 20,129 | 4.2% | 14.4 | 5,270 | 14,063 | 2,669 |
| 地 富山地方鉄道 | 3,296,459 | 3,360,852 | -64,393 | -2.0% | 99.6 | 36,453 | 110,061 | 3,019 |
| 地 黒部峡谷鉄道 | 1,418,903 | 2,480,887 | -1,061,984 | -74.8% | 20.1 | 4,502 | 12,315 | 2,736 |
| 地 北陸鉄道 | 780,597 | 745,992 | 34,605 | 4.4% | 22.7 | 8,308 | 23,594 | 2,840 |
| 地 のと鉄道 | 824,371 | 1,082,474 | -258,103 | -31.3% | 114.5 | 41,907 | 53,836 | 1,285 |
| 路 加越能鉄道 | 283,824 | 320,437 | -36,613 | -12.9% | 12.8 | 4,685 | 7,756 | 1,656 |
| 地 新潟交通 | 215,519 | 393,002 | -177,483 | -82.4% | 21.6 | 7,906 | 6,697 | 847 |
| 地 蒲原鉄道 | 86,607 | 88,727 | -2,120 | -2.4% | 4.2 | 1,537 | 1,778 | 1,157 |
| 都 東武鉄道 | 151,316,373 | 127,121,142 | 24,195,231 | 16.0% | 464.1 | 169,567 | 14,318,053 | 84,439 |
| 都 西武鉄道 | 90,216,088 | 73,997,850 | 16,218,238 | 18.0% | 179.8 | 64,636 | 9,402,170 | 145,463 |
| 都 京成電鉄 | 53,473,692 | 44,139,559 | 9,334,133 | 17.5% | 91.5 | 35,685 | 3,875,404 | 108,600 |
| 都 京王電鉄 | 74,505,630 | 60,358,773 | 14,146,857 | 19.0% | 84.8 | 31,037 | 6,954,654 | 224,076 |
| 都 小田急電鉄 | 102,617,549 | 84,180,958 | 18,436,591 | 18.0% | 121.6 | 44,485 | 10,857,051 | 244,061 |
| 都 東京急行電鉄 | 113,405,868 | 86,724,128 | 26,681,740 | 23.5% | 95.5 | 36,835 | 8,730,868 | 237,026 |
| 都 京浜急行電鉄 | 64,437,375 | 52,811,781 | 11,625,594 | 18.0% | 83.8 | 30,670 | 6,210,676 | 202,500 |
| 都 相模鉄道 | 30,519,057 | 24,538,958 | 5,980,099 | 19.6% | 35.0 | 12,005 | 2,876,625 | 239,619 |
| S 帝都高速度交通営団 | 274,770,510 | 226,658,534 | 48,111,976 | 17.5% | 162.2 | 59,408 | 15,800,153 | 265,960 |
| 都 埼玉新都市交通 | 2,073,439 | 2,064,637 | 8,802 | 0.4% | 12.7 | 4,648 | 76,516 | 16,462 |
| 都 新京成電鉄 | 11,430,894 | 10,633,996 | 796,898 | 7.0% | 26.5 | 9,699 | 840,432 | 86,651 |
| 都 北総開発鉄道 | 8,999,569 | 7,150,233 | 1,849,336 | 20.5% | 23.8 | 10,431 | 341,358 | 32,725 |
| 都 千葉都市モノレール | 3,096,878 | 3,363,562 | -266,684 | -8.6% | 12.0 | 4,734 | 65,856 | 13,911 |
| 都 東京モノレール | 16,900,886 | 13,763,521 | 3,137,365 | 18.6% | 16.9 | 6,185 | 726,923 | 117,530 |
| 都 横浜新都市交通 | 3,526,839 | 3,350,070 | 176,769 | 5.0% | 10.6 | 3,880 | 80,522 | 20,753 |
| 都 東京臨海新交通 | 1,061,129 | 2,293,142 | -1,232,013 | -116.1% | 11.9 | 1,809 | 28,055 | 15,509 |
| 都 東京臨海高速鉄道 | 10,875 | 467,508 | -456,633 | -4198.9% | 4.9 | 10 | 198 | 19,800 |
| 地 茨城交通 | 277,752 | 334,003 | -56,251 | -20.3% | 14.3 | 5,234 | 9,771 | 1,867 |
| 地 鹿島臨海鉄道 | 1,474,737 | 1,534,741 | -60,004 | -4.1% | 72.2 | 19,398 | 63,476 | 3,272 |
| 地 関東鉄道 | 3,553,104 | 3,245,519 | 307,585 | 8.7% | 55.6 | 20,350 | 127,351 | 6,258 |
| 地 野岩鉄道 | 616,346 | 670,945 | -54,599 | -8.9% | 30.7 | 11,236 | 17,438 | 1,552 |
| 地 上信電鉄 | 1,021,030 | 1,105,079 | -84,049 | -8.2% | 33.7 | 12,334 | 50,883 | 4,125 |
| 地 上毛電気鉄道 | 666,626 | 835,166 | -168,540 | -25.3% | 25.4 | 9,296 | 31,809 | 3,422 |
| 地 秩父鉄道 | 5,552,998 | 6,626,958 | -1,073,960 | -19.3% | 79.3 | 26,242 | 164,347 | 6,263 |
| 地 総武流山電鉄 | 666,599 | 639,705 | 26,894 | 4.0% | 5.7 | 2,086 | 22,533 | 10,802 |
| 地 銚子電気鉄道 | 155,239 | 234,871 | -79,632 | -51.3% | 6.4 | 2,342 | 3,257 | 1,391 |
| 地 小湊鉄道 | 995,702 | 1,025,775 | -30,073 | -3.0% | 39.1 | 14,311 | 37,804 | 2,642 |
| 地 山万 | 136,327 | 407,689 | -271,362 | -199.1% | 4.1 | 1,497 | 1,344 | 898 |
| 地 いすみ鉄道 | 162,916 | 300,121 | -137,205 | -84.2% | 26.8 | 9,809 | 9,982 | 1,018 |
| 地 江ノ島電鉄 | 2,531,865 | 2,185,629 | 346,236 | 13.7% | 10.0 | 3,660 | 56,244 | 15,367 |
| 地 真岡鐵道 | 510,868 | 537,755 | -26,887 | -5.3% | 41.9 | 15,335 | 31,355 | 2,045 |
| 地 わたらせ渓谷鐵道 | 326,842 | 442,258 | -115,416 | -35.3% | 44.1 | 16,141 | 15,273 | 946 |

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|----------|-------------|-------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日 km | 旅客輸送人 千人 | 輸送密度 人/日 |
| 地 湘南モノレール | 1,810,287 | 1,504,794 | 305,493 | 16.9% | 6.6 | 2,416 | 38,002 | 15,729 |
| 地 箱根登山鉄道 | 2,960,787 | 2,696,771 | 264,016 | 8.9% | 16.2 | 5,929 | 72,457 | 12,221 |
| 地 富士急行 | 1,419,901 | 1,386,148 | 33,753 | 2.4% | 26.6 | 9,736 | 38,206 | 3,924 |
| 地 鹿島鉄道 | 481,445 | 558,174 | -76,729 | -15.9% | 27.2 | 9,955 | 9,949 | 999 |
| 地 日立電鉄 | 562,606 | 588,395 | -25,789 | -4.6% | 18.1 | 6,625 | 19,053 | 2,876 |
| 地 千葉急行電鉄 | 600,800 | 2,037,269 | -1,436,469 | -239.1% | 4.2 | 3,989 | 18,592 | 4,661 |
| S 東京都 | 84,673,740 | 86,178,988 | -1,505,248 | -1.8% | 68.4 | 29,479 | 3,833,183 | 130,031 |
| S 横浜市 | 20,765,773 | 25,342,722 | -4,576,949 | -22.0% | 33.0 | 12,078 | 932,958 | 77,244 |
| 都 名古屋鉄道 | 87,302,817 | 76,400,152 | 10,902,665 | 12.5% | 539.3 | 197,384 | 7,260,464 | 36,783 |
| 地 伊豆箱根鉄道 | 3,656,872 | 3,444,886 | 211,986 | 5.8% | 30.4 | 229,555 | 8,366,352 | 36,446 |
| 地 伊豆急行 | 6,337,880 | 6,190,208 | 147,672 | 2.3% | 45.7 | 16,726 | 168,205 | 10,057 |
| 地 岳南鉄道 | 346,505 | 426,453 | -79,948 | -23.1% | 9.2 | 3,367 | 4,725 | 1,403 |
| 地 静岡鉄道 | 1,686,297 | 1,652,016 | 34,281 | 2.0% | 11.0 | 4,026 | 68,547 | 17,026 |
| 地 大井川鐵道 | 1,108,761 | 1,358,445 | -249,684 | -22.5% | 65.0 | 23,790 | 30,327 | 1,275 |
| 地 遠州鉄道 | 1,806,468 | 1,550,047 | 256,421 | 14.2% | 17.8 | 6,515 | 73,705 | 11,313 |
| 地 天竜浜名湖鉄道 | 550,341 | 624,776 | -74,435 | -13.5% | 67.7 | 24,778 | 26,107 | 1,054 |
| 地 豊橋鉄道 | 1,618,422 | 1,469,935 | 148,487 | 9.2% | 23.3 | 8,528 | 55,958 | 6,562 |
| 地 明知鉄道 | 141,189 | 167,629 | -26,440 | -18.7% | 25.1 | 9,187 | 8,804 | 958 |
| 地 長良川鉄道 | 441,966 | 513,499 | -71,533 | -16.2% | 72.1 | 26,387 | 21,983 | 833 |
| 地 三岐鉄道 | 1,587,016 | 1,552,294 | 34,722 | 2.2% | 27.6 | 10,102 | 30,480 | 3,017 |
| 地 伊勢鉄道 | 578,556 | 606,323 | -27,767 | -4.8% | 23.3 | 8,162 | 24,110 | 2,954 |
| 地 福井鉄道 | 543,649 | 606,340 | -62,691 | -11.5% | 21.4 | 7,832 | 23,300 | 2,975 |
| 地 愛知環状鉄道 | 1,957,439 | 1,915,956 | 41,483 | 2.1% | 45.3 | 16,580 | 83,757 | 5,052 |
| 地 樽見鉄道 | 399,616 | 431,562 | -31,946 | -8.0% | 34.5 | 12,627 | 13,944 | 1,104 |
| 地 東海交通事業 | 154,453 | 266,643 | -112,190 | -72.6% | 11.2 | 4,099 | 1,931 | 471 |
| 地 神岡鉄道 | 112,324 | 179,475 | -67,151 | -59.8% | 19.9 | 7,283 | 1,099 | 151 |
| 地 桃花台新交通 | 238,815 | 730,156 | -491,341 | -205.7% | 7.4 | 2,708 | 5,587 | 2,063 |
| S 名古屋市 | 61,652,566 | 69,887,184 | -8,234,618 | -13.4% | 76.5 | 27,998 | 2,376,978 | 84,898 |
| 都 近畿日本鉄道 | 199,730,643 | 174,172,795 | 25,557,848 | 12.8% | 594.2 | 217,477 | 15,136,377 | 69,600 |
| 都 南海電氣鉄道 | 71,373,142 | 61,429,751 | 9,943,391 | 13.9% | 172.3 | 62,935 | 5,030,602 | 79,933 |
| 都 京阪電氣鉄道 | 64,371,583 | 54,194,583 | 10,177,000 | 15.8% | 91.9 | 33,577 | 5,355,858 | 159,510 |
| 都 阪急電鉄 | 106,705,974 | 92,649,832 | 14,056,142 | 13.2% | 144.2 | 53,509 | 9,894,278 | 184,909 |
| 都 阪神電氣鉄道 | 28,200,956 | 27,381,098 | 819,858 | 2.9% | 45.1 | 16,507 | 1,978,760 | 119,874 |
| 都 北大阪急行電鉄 | 5,669,167 | 4,693,043 | 976,124 | 17.2% | 5.9 | 2,159 | 304,283 | 140,937 |
| 都 大阪府都市開発 | 8,377,863 | 8,529,772 | -151,909 | -1.8% | 12.1 | 5,234 | 527,732 | 100,828 |
| 都 神戸電鉄 | 12,413,922 | 11,484,392 | 929,530 | 7.5% | 66.4 | 25,473 | 746,895 | 29,321 |
| 都 山陽電氣鉄道 | 14,501,743 | 15,021,816 | -520,073 | -3.6% | 70.4 | 25,766 | 835,116 | 32,412 |
| 都 神戸新交通 | 3,697,243 | 3,673,675 | 23,568 | 0.6% | 10.9 | 3,479 | 72,974 | 20,976 |
| 都 大阪高速鉄道 | 1,862,612 | 4,036,283 | -2,173,671 | -116.7% | 10.1 | 3,733 | 43,702 | 11,707 |
| 都 北神急行電鉄 | 3,705,752 | 1,725,217 | 1,980,535 | 53.4% | 7.5 | 2,745 | 93,648 | 34,116 |
| 都 能勢電鉄 | 4,829,348 | 4,075,285 | 754,063 | 15.6% | 15.4 | 5,637 | 219,922 | 39,014 |
| 路 阪堺電氣軌道 | 2,136,379 | 2,421,046 | -284,667 | -13.3% | 18.7 | 6,845 | 46,441 | 6,785 |
| 路 京福電氣鉄道 | 2,770,700 | 3,200,448 | -429,748 | -15.5% | 71.5 | 26,169 | 82,010 | 3,134 |
| 地 近江鉄道 | 1,144,979 | 1,148,140 | -3,161 | -0.3% | 59.5 | 21,777 | 41,136 | 1,889 |
| 地 叡山電鉄 | 1,399,292 | 1,400,921 | -1,629 | -0.1% | 14.4 | 5,270 | 37,213 | 7,061 |
| 地 水間鉄道 | 439,690 | 371,590 | 68,100 | 15.5% | 5.5 | 2,013 | 11,671 | 5,798 |
| 地 北条鉄道 | 68,873 | 116,867 | -47,994 | -69.7% | 13.7 | 5,014 | 3,423 | 683 |
| 地 紀州鉄道 | 20,737 | 41,919 | -21,182 | -102.1% | 2.7 | 988 | 409 | 414 |
| 地 信楽高原鐵道 | 121,590 | 408,752 | -287,162 | -236.2% | 14.7 | 5,380 | 7,357 | 1,368 |
| 地 嵯峨野觀光鉄道 | 367,293 | 280,512 | 86,781 | 23.6% | 7.3 | 2,014 | 4,820 | 2,393 |
| 地 北近畿タンゴ鉄道 | 1,519,947 | 1,948,308 | -428,361 | -28.2% | 114.0 | 41,724 | 59,106 | 1,417 |
| 地 三木鉄道 | 41,997 | 73,907 | -31,910 | -76.0% | 6.6 | 2,416 | 1,230 | 509 |
| 地 有田鉄道 | 14,312 | 20,300 | -5,988 | -41.8% | 5.6 | 1,663 | 112 | 67 |
| S 京都市 | 12,758,653 | 13,074,579 | -315,926 | -2.5% | 11.1 | 4,063 | 320,201 | 78,809 |
| S 大阪市 | 160,884,321 | 143,063,919 | 17,820,402 | 11.1% | 112.4 | 41,139 | 5,971,385 | 145,151 |
| S 神戸市 | 20,096,712 | 17,469,487 | 2,627,225 | 13.1% | 22.7 | 8,308 | 940,179 | 113,166 |
| 路 岡山電氣軌道 | 531,253 | 435,767 | 95,486 | 18.0% | 4.7 | 1,720 | 7,534 | 4,380 |
| 地 一畑電氣鉄道 | 522,347 | 768,957 | -246,610 | -47.2% | 42.2 | 15,445 | 25,831 | 1,673 |
| 路 広島電鉄 | 6,948,681 | 6,227,036 | 721,645 | 10.4% | 34.9 | 12,774 | 235,923 | 18,469 |
| 地 智頭急行 | 1,645,552 | 1,590,040 | 55,512 | 3.4% | 56.1 | 20,533 | 41,322 | 2,013 |
| 地 若桜鉄道 | 105,836 | 125,830 | -19,994 | -18.9% | 19.2 | 7,027 | 6,263 | 891 |
| 地 錦川鉄道 | 148,365 | 208,182 | -59,817 | -40.3% | 32.7 | 11,968 | 9,760 | 816 |

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|---------------|------------------------|------------------------|-----------------------|------------|------------|----------------|---------------------|---------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日 km | 旅客輸送人 千人 | 輸送密度 人/日 |
| 地 広島高速交通 | 4,105,801 | 6,481,582 | -2,375,781 | -57.9% | 18.4 | 6,734 | 131,385 | 19,511 |
| 貨 水島臨海鉄道 | 891,150 | 925,083 | -33,933 | -3.8% | 16.5 | 3,806 | 16,262 | 4,273 |
| 路 土佐電気鉄道 | 1,364,269 | 1,630,536 | -266,267 | -19.5% | 25.3 | 9,260 | 30,473 | 3,291 |
| 地 高松琴平電気鉄道 | 3,096,056 | 3,375,405 | -279,349 | -9.0% | 60.0 | 21,840 | 144,592 | 6,621 |
| 地 阿佐海岸鉄道 | 30,409 | 81,506 | -51,097 | -168.0% | 8.5 | 3,111 | 939 | 302 |
| 地 伊予鉄道 | 4,185,084 | 3,961,753 | 223,331 | 5.3% | 43.5 | 15,921 | 98,692 | 6,199 |
| 地 土佐くろしお鉄道 | 940,087 | 942,853 | -2,766 | -0.3% | 43.0 | 15,738 | 25,267 | 1,606 |
| 都 西日本鉄道 | 25,010,060 | 22,579,705 | 2,430,355 | 9.7% | 121.1 | 44,291 | 2,047,547 | 46,229 |
| 都 北九州高速鉄道 | 2,090,334 | 2,500,336 | -410,002 | -19.6% | 8.4 | 3,074 | 54,972 | 17,883 |
| 路 長崎電気軌道 | 1,923,457 | 1,692,875 | 230,582 | 12.0% | 11.5 | 4,209 | 69,889 | 16,605 |
| 地 甘木鉄道 | 234,766 | 226,394 | 8,372 | 3.6% | 13.7 | 5,014 | 11,049 | 2,204 |
| 地 筑豊電気鉄道 | 1,861,614 | 1,858,408 | 3,206 | 0.2% | 15.4 | 5,636 | 57,650 | 10,229 |
| 地 島原鉄道 | 838,680 | 1,162,990 | -324,310 | -38.7% | 78.5 | 28,731 | 30,869 | 1,074 |
| 地 熊本電気鉄道 | 258,342 | 268,490 | -10,148 | -3.9% | 13.1 | 4,795 | 8,278 | 1,726 |
| 地 南阿蘇鉄道 | 108,359 | 125,489 | -17,130 | -15.8% | 17.7 | 6,478 | 4,947 | 764 |
| 地 松浦鉄道 | 980,518 | 956,128 | 24,390 | 2.5% | 93.8 | 34,331 | 45,608 | 1,329 |
| 地 平成筑豊鉄道 | 630,742 | 617,532 | 13,210 | 2.1% | 49.2 | 18,007 | 28,278 | 1,570 |
| 地 くま川鉄道 | 213,650 | 249,879 | -36,229 | -17.0% | 24.8 | 9,077 | 17,356 | 1,912 |
| 地 高千穂鉄道 | 248,571 | 268,057 | -19,486 | -7.8% | 50.0 | 18,300 | 13,958 | 763 |
| S 福岡市 | 20,271,487 | 18,635,705 | 1,635,782 | 8.1% | 17.8 | 6,515 | 570,122 | 87,509 |
| 路 熊本市 | 1,400,735 | 1,581,146 | -180,411 | -12.9% | 12.1 | 4,430 | 34,928 | 7,884 |
| 路 鹿児島市 | 1,665,497 | 1,418,551 | 246,946 | 14.8% | 13.1 | 4,795 | 37,016 | 7,720 |
| J J R北海道 | 90,526,108 | 130,768,207 | -40,242,099 | -44.5% | 2,622.7 | 934,330 | 4,787,080 | 5,124 |
| J J R東日本 | 1,860,870,931 | 1,482,739,836 | 378,131,095 | 20.3% | 7,502.0 | 2,745,895 | 128,599,240 | 46,833 |
| J J R東海 | 1,105,676,755 | 730,017,908 | 375,658,847 | 34.0% | 1,994.7 | 725,961 | 49,508,292 | 68,197 |
| J J R西日本 | 917,252,430 | 787,253,260 | 129,999,170 | 14.2% | 5,070.1 | 1,841,441 | 55,484,113 | 30,131 |
| J J R四国 | 40,388,716 | 49,453,412 | -9,064,696 | -22.4% | 855.6 | 313,224 | 1,986,102 | 6,341 |
| J J R九州 | 145,551,212 | 163,931,702 | -18,380,490 | -12.6% | 7,100.7 | 768,858 | 8,632,842 | 11,228 |
| 全国計 | 6,347,796,993 | 5,284,672,895 | 1,063,124,098 | 16.7% | 32,243.9 | 10,138,049 | 408,260,953 | 40,270 |
| J うち J R計 | 4,160,266,152 | 3,344,164,325 | 816,101,827 | 19.6% | 25,145.8 | 7,329,709 | 248,997,669 | 33,971 |
| うち J R以外計 | 2,187,530,841 | 1,940,508,570 | 247,022,271 | 11.3% | 7,098.1 | 2,808,340 | 159,263,284 | 56,711 |
| 都 うち 大都市高速鉄道計 | 1,367,435,300 | 1,161,507,553 | 205,927,747 | 15.1% | 3,190.6 | 1,169,296 | 114,988,491 | 98,340 |
| S うち 地下鉄計 | 707,234,995 | 656,633,678 | 50,601,317 | 7.2% | 572.7 | 214,060 | 32,370,144 | 151,220 |
| 路 うち 路面電車計 | 20,428,605 | 20,701,461 | -272,856 | -1.3% | 215.5 | 78,876 | 576,920 | 7,314 |
| 地 うち 地方旅客鉄道計 | 91,540,791 | 100,740,795 | -9,200,004 | -10.1% | 3,102.8 | 1,342,302 | 11,311,467 | 8,427 |
| 貨 うち 貨物鉄道計 | 891,150 | 925,083 | -33,933 | -3.8% | 16.5 | 3,806 | 16,262 | 4,273 |
| 観 うち 観光鉄道計 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | 0.0 | 0 | 0 | #DIV/0! |
| 最大値 | 1,860,870,931 | 1,482,739,836 | 378,131,095 | 53.4% | 7,502.0 | 2,745,895 | 128,599,240 | 265,960 |
| J 該当企業 | J R東日本 | J R東日本 | J R東日本 | 北神急行電鉄 | J R東日本 | J R東日本 | J R東日本 | 帝都高速鉄道 |
| R 最小値 | 10,875 | 20,300 | -40,242,099 | -4198.9% | 2.7 | 10 | 112 | 39 |
| 含 該当企業 | 東京臨海高速鉄道 | 有田鉄道 | J R北海道 | 東京臨海高速鉄道 | 紀州鉄道 | 東京臨海高速鉄道 | 有田鉄道 | 南部縦貫鉄道 |
| 平均値 | 42,602,664 | 35,467,603 | 7,135,061 | 16.7% | 216.4 | 68,041 | 2,740,006 | 40,270 |
| 中央値 | 1,403,810 | 1,534,741 | -25,789 | -1.8% | 25.4 | 9,406 | 39,770 | 4,228 |
| N= 標本分散 | 37,192,041,743,458,600 | 22,798,824,993,276,800 | 2,025,368,748,191,500 | 11.903 | 928,133.2 | 84,251,048,114 | 150,823,516,811,818 | 3,208,758,793 |
| 149 標準偏差 | 192,852,383 | 150,992,798 | 45,004,097 | 3.450 | 963.4 | 290,260 | 12,281,023 | 56,646 |
| 最大値 | 274,770,510 | 226,658,534 | 48,111,976 | 53.4% | 594.2 | 229,555 | 15,800,153 | 265,960 |
| J 該当企業 | 帝都高速鉄道 | 帝都高速鉄道 | 帝都高速鉄道 | 北神急行電鉄 | 近畿日本鉄道 | 伊豆箱根鉄道 | 帝都高速鉄道 | 帝都高速鉄道 |
| R 最小値 | 10,875 | 20,300 | -8,234,618 | -4198.9% | 2.7 | 10 | 112 | 39 |
| 除 該当企業 | 東京臨海高速鉄道 | 有田鉄道 | 名古屋 | 東京臨海高速鉄道 | 紀州鉄道 | 東京臨海高速鉄道 | 有田鉄道 | 南部縦貫鉄道 |
| < 平均値 | 15,297,418 | 13,569,990 | 1,727,428 | 11.3% | 50.0 | 19,639 | 1,113,729 | 56,710 |
| 中央値 | 1,364,269 | 1,418,551 | -25,789 | -1.9% | 24.8 | 9,187 | 37,804 | 4,115 |
| N= 標本分散 | 1,544,465,743,325,960 | 1,122,350,311,551,820 | 41,236,149,210,960 | 12.390 | 6,446.6 | 1,174,578,235 | 8,708,087,065,480 | 3,320,279,005 |
| 143 標準偏差 | 39,299,691 | 33,501,497 | 6,421,538 | 3.5 | 80.3 | 34,272 | 2,950,947 | 57,622 |

付表 8 2000年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況

本表は2000年度鉄道統計年報より鉄軌道業営業損益と輸送状況を抜き出した物である。

| 種別 事業者名 | 2000 | | 鉄軌道業営業損益 | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|--------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|--------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日扣 km | 旅客輸送人扣 千人扣 | 輸送密度 人/日扣 |
| 地 北海道ちほく高原鉄道 | 209,187 | 652,426 | -443,239 | -211.9% | 140.0 | 51,100 | 16,352 | 320 |
| S 札幌市 | 39,893,856 | 42,463,946 | -2,570,090 | -6.4% | 56.5 | 20,624 | 1,232,772 | 59,774 |
| 路 函館市 | 1,216,729 | 1,338,757 | -122,028 | -10.0% | 10.9 | 3,979 | 21,588 | 5,426 |
| 地 弘南鉄道 | 690,664 | 676,478 | 14,186 | 2.1% | 30.7 | 11,206 | 29,712 | 2,651 |
| 地 津軽鉄道 | 185,459 | 203,221 | -17,762 | -9.6% | 20.7 | 7,556 | 6,155 | 815 |
| 地 十和田観光電鉄 | 183,941 | 257,361 | -73,420 | -39.9% | 14.7 | 5,366 | 7,961 | 1,484 |
| 地 三陸鉄道 | 467,607 | 521,094 | -53,487 | -11.4% | 107.6 | 39,274 | 21,021 | 535 |
| 地 福島交通 | 631,646 | 529,361 | 102,285 | 16.2% | 9.2 | 3,358 | 17,770 | 5,292 |
| 地 阿武隈急行 | 927,052 | 978,018 | -50,966 | -5.5% | 54.9 | 20,039 | 43,609 | 2,176 |
| 地 会津鉄道 | 511,155 | 717,488 | -206,333 | -40.4% | 57.4 | 20,951 | 22,089 | 1,054 |
| 地 秋田内陸縦貫鉄道 | 245,926 | 587,465 | -341,539 | -138.9% | 94.2 | 34,383 | 15,163 | 441 |
| 地 由利高原鉄道 | 105,754 | 177,239 | -71,485 | -67.6% | 23.0 | 8,395 | 6,653 | 793 |
| 地 山形鉄道 | 210,453 | 338,580 | -128,127 | -60.9% | 30.5 | 11,133 | 10,375 | 932 |
| 地 下北交通 | 58,948 | 118,687 | -59,739 | -101.3% | 18.0 | 6,588 | 2,564 | 389 |
| 地 くりはら田園鉄道 | 80,597 | 148,938 | -68,341 | -84.8% | 25.7 | 9,381 | 2,397 | 256 |
| S 仙台市 | 12,626,645 | 12,152,098 | 474,547 | 3.8% | 14.8 | 5,402 | 300,848 | 55,692 |
| 地 長野電鉄 | 2,796,516 | 3,017,590 | -221,074 | -7.9% | 70.5 | 25,733 | 98,113 | 3,813 |
| 地 しなの鉄道 | 2,540,849 | 3,473,946 | -933,097 | -36.7% | 65.1 | 23,762 | 199,043 | 8,377 |
| 地 上田交通 | 305,754 | 323,756 | -18,002 | -5.9% | 11.6 | 4,234 | 7,431 | 1,755 |
| 地 松本電気鉄道 | 407,825 | 412,802 | -4,977 | -1.2% | 14.4 | 5,256 | 12,237 | 2,328 |
| 地 北越急行 | 3,728,033 | 2,848,511 | 879,522 | 23.6% | 59.5 | 21,718 | 149,564 | 6,887 |
| 地 富山地方鉄道 | 2,671,499 | 2,793,248 | -121,749 | -4.6% | 99.6 | 36,355 | 79,130 | 2,177 |
| 地 黒部峡谷鉄道 | 2,433,525 | 2,448,636 | -15,111 | -0.6% | 20.1 | 4,844 | 27,442 | 5,665 |
| 地 北陸鉄道 | 650,889 | 676,926 | -26,037 | -4.0% | 22.7 | 8,286 | 19,502 | 2,354 |
| 地 のと鉄道 | 687,758 | 939,952 | -252,194 | -36.7% | 114.5 | 41,788 | 38,386 | 919 |
| 路 加越能鉄道 | 208,468 | 275,854 | -67,386 | -32.3% | 12.8 | 4,672 | 5,632 | 1,206 |
| 都 東武鉄道 | 156,861,612 | 122,506,544 | 34,355,068 | 21.9% | 463.3 | 169,105 | 13,030,170 | 77,054 |
| 都 西武鉄道 | 97,518,504 | 83,623,062 | 13,895,442 | 14.2% | 179.8 | 64,459 | 8,766,823 | 136,006 |
| 都 京成電鉄 | 52,605,400 | 44,836,647 | 7,768,753 | 14.8% | 84.7 | 39,503 | 3,509,075 | 88,831 |
| 都 京王電鉄 | 76,604,578 | 59,557,604 | 17,046,974 | 22.3% | 84.7 | 30,916 | 6,903,111 | 223,286 |
| 都 小田急電鉄 | 110,336,952 | 86,023,885 | 24,313,067 | 22.0% | 121.6 | 43,983 | 10,439,791 | 237,360 |
| 都 東京急行電鉄 | 127,990,188 | 95,627,752 | 32,362,436 | 25.3% | 100.3 | 37,268 | 8,867,167 | 237,930 |
| 都 京浜急行電鉄 | 72,112,380 | 57,810,267 | 14,302,113 | 19.8% | 87.0 | 31,757 | 6,086,370 | 191,654 |
| 都 相模鉄道 | 34,265,128 | 27,800,165 | 6,464,963 | 18.9% | 38.1 | 13,104 | 2,709,298 | 206,754 |
| S 帝都高速度交通営団 | 298,601,430 | 259,842,959 | 38,758,471 | 13.0% | 171.5 | 63,665 | 15,821,960 | 248,519 |
| 都 埼玉新都市交通 | 2,365,934 | 2,158,229 | 207,705 | 8.8% | 12.7 | 4,636 | 80,001 | 17,257 |
| 都 埼玉高速鉄道 | 111,684 | 713,235 | -601,551 | -538.6% | 14.6 | 58 | 3,252 | 56,069 |
| 都 新京成電鉄 | 10,994,379 | 9,620,062 | 1,374,317 | 12.5% | 26.5 | 9,673 | 730,841 | 75,555 |
| 都 北総開発鉄道 | 12,283,855 | 7,773,955 | 4,509,900 | 36.7% | 28.5 | 11,364 | 415,414 | 36,555 |
| 都 千葉都市モノレール | 3,231,015 | 4,352,773 | -1,121,758 | -34.7% | 15.2 | 5,548 | 67,476 | 12,162 |
| 都 東京モノレール | 15,133,111 | 12,272,959 | 2,860,152 | 18.9% | 16.9 | 6,169 | 598,635 | 97,039 |
| 都 横浜新都市交通 | 3,438,792 | 3,383,649 | 55,143 | 1.6% | 10.6 | 3,869 | 74,101 | 19,153 |
| 都 ゆりかもめ | 9,436,268 | 7,312,035 | 2,124,233 | 22.5% | 11.9 | 4,345 | 293,843 | 67,628 |
| 都 東京臨海高速鉄道 | 2,159,133 | 3,748,602 | -1,589,469 | -73.6% | 4.9 | 1,791 | 41,499 | 23,171 |
| 都 東葉高速鉄道 | 13,049,589 | 10,522,325 | 2,527,264 | 19.4% | 16.2 | 5,913 | 386,357 | 65,340 |
| 都 多摩都市モノレール | 5,201,574 | 6,900,900 | -1,699,326 | -32.7% | 16.0 | 5,840 | 163,622 | 28,018 |
| 地 茨城交通 | 274,064 | 296,847 | -22,783 | -8.3% | 14.3 | 5,220 | 7,605 | 1,457 |
| 地 鹿島臨海鉄道 | 1,244,327 | 1,361,328 | -117,001 | -9.4% | 72.2 | 19,345 | 48,894 | 2,528 |
| 地 関東鉄道 | 3,051,352 | 2,941,575 | 109,777 | 3.6% | 55.6 | 20,294 | 108,921 | 5,367 |
| 地 野岩鉄道 | 445,889 | 580,053 | -134,164 | -30.1% | 30.7 | 11,206 | 11,966 | 1,068 |
| 地 上信電鉄 | 851,308 | 925,832 | -74,524 | -8.8% | 33.7 | 12,301 | 39,961 | 3,249 |
| 地 上毛電気鉄道 | 525,843 | 763,146 | -237,303 | -45.1% | 25.4 | 9,271 | 22,418 | 2,418 |
| 地 秩父鉄道 | 4,195,254 | 4,426,566 | -231,312 | -5.5% | 79.3 | 26,171 | 137,697 | 5,261 |
| 地 総武流山電鉄 | 623,142 | 589,588 | 33,554 | 5.4% | 5.7 | 2,081 | 20,557 | 9,878 |
| 地 銚子電気鉄道 | 135,043 | 211,978 | -76,935 | -57.0% | 6.4 | 2,336 | 2,654 | 1,136 |
| 地 小湊鉄道 | 742,674 | 740,600 | 2,074 | 0.3% | 39.1 | 14,272 | 26,418 | 1,851 |
| 地 山万 | 220,346 | 290,380 | -70,034 | -31.8% | 4.1 | 1,501 | 1,492 | 994 |
| 地 いすみ鉄道 | 132,201 | 263,938 | -131,737 | -99.6% | 26.8 | 9,782 | 7,768 | 794 |
| 地 江ノ島電鉄 | 2,384,682 | 1,989,151 | 395,531 | 16.6% | 10.0 | 3,650 | 49,580 | 13,584 |

| 2000 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------|--------------|-------------|-------------|-------------|---------|-------|----------|------------|---------|
| 種別 | 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業利益率 | 営業キロ | 延日 | 旅客輸送人 | 輸送密度 |
| | | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | km | 千人 | 人/日 |
| 地 | 真岡鐵道 | 423,179 | 451,813 | -28,634 | -6.8% | 41.9 | 15,293 | 20,708 | 1,354 |
| 地 | わたらせ渓谷鐵道 | 290,366 | 423,439 | -133,073 | -45.8% | 44.1 | 16,097 | 13,574 | 843 |
| 地 | 湘南モノレール | 1,714,921 | 1,504,075 | 210,846 | 12.3% | 6.6 | 2,409 | 35,509 | 14,740 |
| 地 | 箱根登山鐵道 | 2,802,066 | 2,700,978 | 101,088 | 3.6% | 16.2 | 5,913 | 64,077 | 10,837 |
| 地 | 富士急行 | 1,275,609 | 1,178,708 | 96,901 | 7.6% | 26.6 | 9,709 | 34,170 | 3,519 |
| 地 | 鹿島鐵道 | 325,248 | 449,925 | -124,677 | -38.3% | 27.2 | 9,928 | 7,098 | 715 |
| 地 | 日立電鉄 | 431,839 | 453,107 | -21,268 | -4.9% | 18.1 | 6,607 | 12,243 | 1,853 |
| S | 東京都 | 94,647,301 | 105,512,216 | -10,864,915 | -11.5% | 89.7 | 37,237 | 4,291,761 | 115,255 |
| S | 横浜市 | 28,309,181 | 29,622,504 | -1,313,323 | -4.6% | 40.4 | 14,746 | 1,282,208 | 86,953 |
| 都 | 名古屋鐵道 | 84,345,933 | 74,482,603 | 9,863,330 | 11.7% | 533.3 | 194,655 | 6,428,013 | 33,023 |
| 地 | 伊豆箱根鐵道 | 3,374,728 | 3,071,428 | 303,300 | 9.0% | 30.4 | 11,084 | 157,648 | 14,223 |
| 地 | 伊豆急行 | 5,659,708 | 5,262,906 | 396,802 | 7.0% | 45.7 | 16,681 | 131,758 | 7,899 |
| 地 | 岳南鐵道 | 260,151 | 298,028 | -37,877 | -14.6% | 9.2 | 3,358 | 3,087 | 919 |
| 地 | 静岡鐵道 | 1,509,194 | 1,473,982 | 35,212 | 2.3% | 11.0 | 4,015 | 59,679 | 14,864 |
| 地 | 大井川鐵道 | 725,060 | 873,316 | -148,256 | -20.4% | 65.0 | 23,725 | 23,941 | 1,009 |
| 地 | 遠州鐵道 | 1,740,039 | 1,489,746 | 250,293 | 14.4% | 17.8 | 6,497 | 71,613 | 11,023 |
| 地 | 天竜浜名湖鐵道 | 527,647 | 619,012 | -91,365 | -17.3% | 67.7 | 24,710 | 25,040 | 1,013 |
| 地 | 豊橋鐵道 | 1,540,464 | 1,387,212 | 153,252 | 9.9% | 23.4 | 8,541 | 54,034 | 6,326 |
| 地 | 明知鐵道 | 137,264 | 161,313 | -24,049 | -17.5% | 25.1 | 9,162 | 7,410 | 809 |
| 地 | 長良川鐵道 | 385,564 | 480,126 | -94,562 | -24.5% | 72.1 | 26,317 | 19,144 | 727 |
| 地 | 三岐鐵道 | 1,425,467 | 1,453,208 | -27,741 | -1.9% | 27.6 | 10,074 | 27,064 | 2,687 |
| 地 | 伊勢鐵道 | 596,730 | 595,912 | 818 | 0.1% | 22.3 | 8,140 | 24,922 | 3,062 |
| 地 | 福井鐵道 | 442,616 | 483,079 | -40,463 | -9.1% | 21.4 | 7,811 | 18,192 | 2,329 |
| 地 | 愛知環状鐵道 | 2,023,149 | 1,987,192 | 35,957 | 1.8% | 45.3 | 16,535 | 85,193 | 5,152 |
| 地 | 樽見鐵道 | 348,819 | 389,511 | -40,692 | -11.7% | 34.5 | 12,593 | 10,622 | 844 |
| 地 | 東海交通事業 | 187,131 | 336,083 | -148,952 | -79.6% | 11.2 | 4,088 | 1,855 | 454 |
| 地 | 名古屋ガイドウェイバス | 15,574 | 93,137 | -77,563 | -498.0% | 6.5 | 59 | 276 | 4,678 |
| 地 | 神岡鐵道 | 89,772 | 121,684 | -31,912 | -35.5% | 19.9 | 7,264 | 602 | 83 |
| 地 | 桃花台新交通 | 229,196 | 523,579 | -294,383 | -128.4% | 7.4 | 2,701 | 4,536 | 1,679 |
| S | 名古屋市 | 64,577,429 | 68,763,562 | -4,186,133 | -6.5% | 78.2 | 28,544 | 2,375,037 | 83,206 |
| 都 | 近畿日本鐵道 | 182,749,985 | 159,430,986 | 23,318,999 | 12.8% | 594.1 | 216,847 | 13,177,307 | 60,768 |
| 都 | 南海電氣鐵道 | 63,401,974 | 57,686,893 | 5,715,081 | 9.0% | 171.7 | 62,671 | 4,253,319 | 67,867 |
| 都 | 京阪電氣鐵道 | 58,242,983 | 47,979,657 | 10,263,326 | 17.6% | 88.1 | 32,157 | 4,581,686 | 142,479 |
| 都 | 阪急電鉄 | 106,302,580 | 85,097,483 | 21,205,097 | 19.9% | 144.1 | 53,473 | 9,253,884 | 173,057 |
| 都 | 阪神電氣鐵道 | 27,735,032 | 24,058,175 | 3,676,857 | 13.3% | 45.1 | 16,462 | 1,782,515 | 108,281 |
| 都 | 北大阪急行電鉄 | 5,107,943 | 4,399,481 | 708,462 | 13.9% | 5.9 | 2,154 | 273,631 | 127,034 |
| 都 | 大阪府都市開発 | 8,702,769 | 7,840,370 | 862,399 | 9.9% | 14.3 | 5,220 | 491,371 | 94,132 |
| 都 | 神戸電鉄 | 12,553,634 | 11,438,102 | 1,115,532 | 8.9% | 69.6 | 25,405 | 588,839 | 23,178 |
| 都 | 山陽電氣鐵道 | 15,730,435 | 15,434,281 | 296,154 | 1.9% | 70.4 | 25,696 | 853,618 | 33,220 |
| 都 | 神戸新交通 | 4,416,179 | 3,897,368 | 518,811 | 11.7% | 10.9 | 3,979 | 92,381 | 23,217 |
| 都 | 大阪高速鐵道 | 6,594,459 | 6,043,867 | 550,592 | 8.3% | 23.8 | 8,687 | 191,357 | 22,028 |
| 都 | 北神急行電鉄 | 2,175,565 | 1,633,881 | 541,684 | 24.9% | 7.5 | 2,939 | 68,618 | 23,347 |
| 都 | 能勢電鉄 | 4,631,138 | 3,247,959 | 1,383,179 | 29.9% | 15.4 | 5,580 | 189,125 | 33,893 |
| 路 | 阪堺電氣軌道 | 1,717,713 | 2,000,138 | -282,425 | -16.4% | 18.7 | 6,826 | 36,163 | 5,298 |
| 路 | 京福電氣鐵道 | 2,302,953 | 2,827,649 | -524,696 | -22.8% | 71.5 | 26,098 | 69,670 | 2,670 |
| 地 | 近江鐵道 | 986,568 | 1,077,439 | -90,871 | -9.2% | 59.5 | 21,719 | 33,969 | 1,564 |
| 地 | 叡山電鉄 | 1,189,538 | 1,141,913 | 47,625 | 4.0% | 14.4 | 5,270 | 31,007 | 5,884 |
| 地 | 水間鐵道 | 383,192 | 325,469 | 57,723 | 15.1% | 5.5 | 2,008 | 9,534 | 4,748 |
| 地 | 北条鐵道 | 61,995 | 105,491 | -43,496 | -70.2% | 13.7 | 5,014 | 3,160 | 630 |
| 地 | 紀州鐵道 | 12,759 | 40,881 | -28,122 | -220.4% | 2.7 | 986 | 255 | 259 |
| 地 | 信楽高原鐵道 | 135,670 | 218,769 | -83,099 | -61.3% | 14.7 | 5,366 | 7,780 | 1,450 |
| 地 | 嵯峨野觀光鐵道 | 441,805 | 355,762 | 86,043 | 19.5% | 7.3 | 2,007 | 6,001 | 2,990 |
| 地 | 北近畿タンゴ鐵道 | 1,587,508 | 2,156,460 | -568,952 | -35.8% | 114.0 | 41,610 | 49,193 | 1,182 |
| 都 | 大阪港トランスポートシス | 2,088,795 | 3,208,762 | -1,119,967 | -53.6% | 3.7 | 1,401 | 37,438 | 26,722 |
| 地 | 三木鐵道 | 36,976 | 99,296 | -62,320 | -168.5% | 6.6 | 2,409 | 955 | 396 |
| 地 | 有田鐵道 | 7,789 | 19,353 | -11,564 | -148.5% | 5.6 | 1,635 | 70 | 43 |
| S | 京都市 | 20,143,643 | 32,840,264 | -12,696,621 | -63.0% | 26.4 | 9,636 | 543,742 | 56,428 |
| S | 大阪市 | 157,665,914 | 141,978,058 | 15,687,856 | 10.0% | 122.2 | 44,605 | 5,377,217 | 120,552 |
| S | 神戸市 | 19,381,241 | 15,262,692 | 4,118,549 | 21.3% | 22.7 | 8,286 | 873,821 | 105,458 |
| 路 | 岡山電氣軌道 | 458,722 | 386,152 | 72,570 | 15.8% | 4.7 | 1,716 | 6,636 | 3,867 |
| 地 | 一畑電氣鐵道 | 429,890 | 628,359 | -198,469 | -46.2% | 42.2 | 15,404 | 21,985 | 1,427 |
| 路 | 広島電鉄 | 7,513,076 | 6,708,918 | 804,158 | 10.7% | 34.9 | 12,738 | 218,596 | 17,161 |
| 地 | 智頭急行 | 2,912,348 | 2,332,995 | 579,353 | 19.9% | 56.1 | 20,477 | 57,078 | 2,787 |

| 2000 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|---------------|------------------------|------------------------|-----------------------|---------|------------|----------------|---------------------|---------------|--|
| 種別 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業利益率 | 営業キロ | 延日 | 旅客輸送人 | 輸送密度 | |
| | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | km | 千人 | 人/日 | |
| 地 若桜鉄道 | 106,503 | 145,495 | -38,992 | -36.6% | 19.2 | 7,008 | 6,070 | 866 | |
| 地 錦川鉄道 | 121,988 | 144,098 | -22,110 | -18.1% | 32.7 | 11,936 | 8,571 | 718 | |
| 地 広島高速交通 | 4,610,569 | 4,685,531 | -74,962 | -1.6% | 18.4 | 6,716 | 151,348 | 22,535 | |
| 地 井原鉄道 | 345,184 | 655,994 | -310,810 | -90.0% | 41.7 | 15,221 | 14,567 | 957 | |
| 地 スカイレールサービス | 138,788 | 156,624 | -17,836 | -12.9% | 1.3 | 475 | 73 | 154 | |
| 貨 水島臨海鉄道 | 862,851 | 859,509 | 3,342 | 0.4% | 16.5 | 3,796 | 12,587 | 3,316 | |
| 路 土佐電気鉄道 | 1,203,498 | 1,439,449 | -235,951 | -19.6% | 25.3 | 9,235 | 28,882 | 3,127 | |
| 地 高松琴平電気鉄道 | 2,974,796 | 3,310,660 | -335,864 | -11.3% | 60.0 | 21,900 | 125,860 | 5,747 | |
| 地 阿佐海岸鉄道 | 21,303 | 72,978 | -51,675 | -242.6% | 8.5 | 3,103 | 669 | 216 | |
| 地 伊予鉄道 | 3,472,725 | 3,422,429 | 50,296 | 1.4% | 43.5 | 15,878 | 80,316 | 5,058 | |
| 地 土佐くろしお鉄道 | 1,018,168 | 1,098,938 | -80,770 | -7.9% | 66.6 | 24,309 | 31,861 | 1,311 | |
| 都 西日本鉄道 | 25,699,538 | 22,076,311 | 3,623,227 | 14.1% | 120.9 | 43,499 | 1,863,420 | 42,838 | |
| 都 北九州高速鉄道 | 2,390,886 | 2,123,270 | 267,616 | 11.2% | 8.8 | 3,212 | 58,367 | 18,172 | |
| 路 長崎電気軌道 | 1,897,797 | 1,832,556 | 65,241 | 3.4% | 11.5 | 4,198 | 69,186 | 16,481 | |
| 地 甘木鉄道 | 222,462 | 225,665 | -3,203 | -1.4% | 13.7 | 5,001 | 8,983 | 1,796 | |
| 地 筑豊電気鉄道 | 1,475,216 | 1,506,414 | -31,198 | -2.1% | 15.4 | 5,697 | 46,815 | 8,218 | |
| 地 島原鉄道 | 896,924 | 1,033,706 | -136,782 | -15.3% | 78.5 | 28,653 | 33,658 | 1,175 | |
| 地 熊本電気鉄道 | 264,728 | 278,975 | -14,247 | -5.4% | 13.1 | 4,782 | 8,086 | 1,691 | |
| 地 南阿蘇鉄道 | 100,826 | 107,397 | -6,571 | -6.5% | 17.7 | 6,461 | 4,092 | 633 | |
| 地 松浦鉄道 | 887,385 | 886,196 | 1,189 | 0.1% | 93.8 | 34,237 | 38,924 | 1,137 | |
| 地 平成筑豊鉄道 | 500,250 | 545,163 | -44,913 | -9.0% | 49.2 | 17,958 | 22,459 | 1,251 | |
| 地 くま川鉄道 | 186,993 | 222,525 | -35,532 | -19.0% | 24.8 | 9,052 | 14,596 | 1,613 | |
| 地 高千穂鉄道 | 189,793 | 262,708 | -72,915 | -38.4% | 50.0 | 18,250 | 10,645 | 583 | |
| S 福岡市 | 21,371,158 | 18,565,677 | 2,805,481 | 13.1% | 17.8 | 6,498 | 555,842 | 85,541 | |
| 路 熊本市 | 1,391,415 | 1,713,085 | -321,670 | -23.1% | 12.1 | 4,417 | 38,586 | 8,736 | |
| 路 鹿児島市 | 1,586,751 | 1,476,666 | 110,085 | 6.9% | 13.1 | 4,782 | 36,334 | 7,598 | |
| J J R 北海道 | 85,931,889 | 116,588,518 | -30,656,629 | -35.7% | 2,499.8 | 912,429 | 4,378,745 | 4,799 | |
| J J R 東日本 | 1,836,233,452 | 1,573,295,794 | 262,937,658 | 14.3% | 7,538.1 | 2,751,422 | 125,343,920 | 45,556 | |
| J J R 東海 | 1,095,996,854 | 774,860,283 | 321,136,571 | 29.3% | 1,994.7 | 721,936 | 48,674,243 | 67,422 | |
| J J R 西日本 | 1,104,890,000 | 780,158,000 | 324,732,000 | N/A | 5,078.4 | 1,839,058 | 52,551,364 | 28,575 | |
| J J R 四国 | 35,682,377 | 44,048,580 | -8,366,203 | -23.4% | 855.8 | 312,367 | 1,693,733 | 5,422 | |
| J J R 九州 | 137,929,258 | 152,520,314 | -14,591,056 | -10.6% | 2,101.1 | 766,907 | 8,016,824 | 10,454 | |
| 全国計 | 6,582,570,807 | 5,459,707,184 | 1,122,863,623 | 17.1% | 27,443.7 | 9,987,146 | 384,270,807 | 38,477 | |
| J うち J R 計 | 4,296,663,830 | 3,441,471,489 | 855,192,341 | 19.9% | 20,067.9 | 7,304,119 | 240,658,829 | 32,948 | |
| うち J R 以外計 | 2,285,906,977 | 2,018,235,695 | 267,671,282 | 11.7% | 7,375.8 | 2,683,027 | 143,611,978 | 53,526 | |
| 都 うち 大都市高速鉄道計 | 1,418,569,904 | 1,176,624,099 | 241,945,805 | 17.1% | 3,261.1 | 1,193,338 | 107,351,735 | 89,959 | |
| S うち 地下鉄計 | 757,217,798 | 727,003,976 | 30,213,822 | 4.0% | 640.2 | 239,243 | 32,655,208 | 136,494 | |
| 路 うち 路面電車計 | 19,497,122 | 19,999,224 | -502,102 | -2.6% | 215.5 | 78,661 | 531,273 | 6,754 | |
| 地 うち 地方旅客鉄道計 | 89,759,302 | 93,748,887 | -3,989,585 | -4.4% | 3,242.5 | 1,167,989 | 3,061,175 | 2,621 | |
| 貨 うち 貨物鉄道計 | 862,851 | 859,509 | 3,342 | 0.4% | 16.5 | 3,796 | 12,587 | 3,316 | |
| 観 うち 観光鉄道計 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | 0.0 | 0 | 0 | #DIV/0! | |
| 最大値 | 1,836,233,452 | 1,573,295,794 | 324,732,000 | 36.7% | 7,538.1 | 2,751,422 | 125,343,920 | 248,519 | |
| J 該当企業 | J R 東日本 | J R 東日本 | J R 西日本 | 北総開発鉄道 | J R 東日本 | J R 東日本 | J R 東日本 | 帝都高速交通営団 | |
| R 最小値 | 7,789 | 19,353 | -30,656,629 | -538.6% | 1.3 | 58 | 70 | 43 | |
| 含む 該当企業 | 有田鉄道 | 有田鉄道 | J R 北海道 | 埼玉高速鉄道 | スカイレールサービス | 埼玉高速鉄道 | 有田鉄道 | 有田鉄道 | |
| 平均値 | 42,743,966 | 35,452,644 | 7,291,322 | 17.1% | 178.2 | 64,852 | 2,495,265 | 38,476 | |
| 中央値 | 1,492,205 | 1,475,324 | -21,689 | -1.5% | 26.5 | 9,655 | 38,755 | 4,014 | |
| N= 標本分散 | 37,734,113,518,310,600 | 24,234,224,791,095,300 | 1,803,601,868,299,840 | 0.532 | 612,902.5 | 81,275,458,288 | 137,437,638,488,338 | 2,731,027,968 | |
| 154 標準偏差 | 194,252,705 | 155,673,456 | 42,468,834 | 0.730 | 782.9 | 285,089 | 11,723,380 | 52,259 | |
| 最大値 | 298,601,430 | 259,842,959 | 38,758,471 | 36.7% | 594.1 | 216,847 | 15,821,960 | 248,519 | |
| J 該当企業 | 帝都高速交通営団 | 帝都高速交通営団 | 帝都高速交通営団 | 北総開発鉄道 | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 帝都高速交通営団 | 帝都高速交通営団 | |
| R 最小値 | 7,789 | 19,353 | -12,696,621 | -538.6% | 1.3 | 58 | 70 | 43 | |
| 除く 該当企業 | 有田鉄道 | 有田鉄道 | 京都市 | 埼玉高速鉄道 | スカイレールサービス | 埼玉高速鉄道 | 有田鉄道 | 有田鉄道 | |
| 平均値 | 15,445,317 | 13,636,728 | 1,808,590 | 11.7% | 50.0 | 18,129 | 970,351 | 53,525 | |
| 中央値 | 1,333,512 | 1,413,331 | -21,689 | -1.6% | 25.4 | 9,253 | 36,886 | 3,986 | |
| N= 標本分散 | 1,592,471,618,113,160 | 1,182,427,824,604,360 | 44,048,908,472,472 | 0.547 | 6,230.3 | 834,921,777 | 7,139,608,663,683 | 2,819,837,048 | |
| 148 標準偏差 | 39,905,784 | 34,386,448 | 6,636,935 | 0.7 | 78.9 | 28,895 | 2,672,005 | 53,102 | |

付表 9 2005年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況

本表は2005年度鉄道統計年報より鉄軌道業営業損益と輸送状況を抜き出した物である。

| 種別 事業者名 | 2005 | | 鉄軌道業営業損益 | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|--------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|--------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日扣 km | 旅客輸送人扣 千人扣 | 輸送密度 人/日扣 |
| 地 北海道ちほく高原鉄道 | 250,588 | 561,140 | -310,552 | -123.9% | 140.0 | 51,100 | 13,400 | 262 |
| S 札幌市 | 40,425,804 | 34,244,142 | 6,181,662 | 15.3% | 56.5 | 20,624 | 1,246,688 | 60,448 |
| 路 函館市 | 1,155,395 | 1,260,860 | -105,465 | -9.1% | 10.9 | 3,979 | 19,889 | 4,999 |
| 地 弘南鉄道 | 542,407 | 552,216 | -9,809 | -1.8% | 30.7 | 11,206 | 24,572 | 2,193 |
| 地 津軽鉄道 | 121,940 | 154,541 | -32,601 | -26.7% | 20.7 | 7,556 | 3,976 | 526 |
| 地 十和田観光電鉄 | 142,454 | 186,225 | -43,771 | -30.7% | 14.7 | 5,366 | 6,218 | 1,159 |
| 地 三陸鉄道 | 399,017 | 540,419 | -141,402 | -35.4% | 107.6 | 39,274 | 18,478 | 471 |
| 地 福島交通 | 519,476 | 442,899 | 76,577 | 14.7% | 9.2 | 3,358 | 14,623 | 4,355 |
| 地 阿武隈急行 | 808,475 | 880,609 | -72,134 | -8.9% | 54.9 | 20,039 | 38,600 | 1,926 |
| 地 会津鉄道 | 472,463 | 696,788 | -224,325 | -47.5% | 57.4 | 20,951 | 19,841 | 947 |
| 地 秋田内陸縦貫鉄道 | 184,849 | 478,135 | -293,286 | -158.7% | 94.2 | 34,383 | 12,108 | 352 |
| 地 由利高原鉄道 | 82,617 | 164,782 | -82,165 | -99.5% | 23.0 | 8,395 | 5,452 | 649 |
| 地 山形鉄道 | 186,325 | 268,993 | -82,668 | -44.4% | 30.5 | 11,133 | 8,329 | 748 |
| 地 IGRいわて銀河鉄道 | 3,666,636 | 3,791,373 | -124,737 | -3.4% | 82.0 | 29,930 | 100,220 | 3,349 |
| 地 青い森鉄道 | 435,317 | 436,550 | -1,233 | -0.3% | 25.9 | 9,454 | 10,813 | 1,144 |
| 地 くりはら田園鉄道 | 60,159 | 127,111 | -66,952 | -111.3% | 25.7 | 9,381 | 1,671 | 178 |
| S 仙台市 | 12,318,048 | 9,556,488 | 2,761,560 | 22.4% | 14.8 | 5,402 | 295,985 | 54,792 |
| 地 長野電鉄 | 2,218,893 | 2,248,244 | -29,351 | -1.3% | 57.6 | 21,024 | 79,024 | 3,759 |
| 地 しなの鉄道 | 2,682,166 | 2,490,219 | 191,947 | 7.2% | 65.1 | 23,762 | 177,545 | 7,472 |
| 地 上田電鉄 | 270,544 | 303,581 | -33,037 | -12.2% | 11.6 | 4,234 | 6,603 | 1,560 |
| 地 松本電気鉄道 | 337,868 | 361,443 | -23,575 | -7.0% | 14.4 | 5,256 | 10,400 | 1,979 |
| 地 北越急行 | 4,127,113 | 3,228,082 | 899,031 | 21.8% | 59.5 | 21,718 | 158,515 | 7,299 |
| 地 富山地方鉄道 | 2,103,313 | 2,070,228 | 33,085 | 1.6% | 99.6 | 36,354 | 67,581 | 1,859 |
| 地 黒部峡谷鉄道 | 2,040,053 | 2,136,202 | -96,149 | -4.7% | 20.1 | 4,436 | 22,779 | 5,135 |
| 地 北陸鉄道 | 588,437 | 624,473 | -36,036 | -6.1% | 22.7 | 8,286 | 17,649 | 2,130 |
| 地 のと鉄道 | 191,723 | 381,138 | -189,415 | -98.8% | 94.1 | 12,082 | 11,123 | 921 |
| 路 万葉線 | 185,990 | 259,638 | -73,648 | -39.6% | 12.8 | 4,673 | 6,219 | 1,331 |
| 都 東武鉄道 | 157,075,275 | 131,309,352 | 25,765,923 | 16.4% | 463.3 | 169,105 | 12,558,355 | 74,264 |
| 都 西武鉄道 | 100,551,867 | 81,731,593 | 18,820,274 | 18.7% | 179.8 | 64,459 | 8,687,132 | 134,770 |
| 都 京成電鉄 | 53,377,148 | 43,776,192 | 9,600,956 | 18.0% | 102.4 | 39,566 | 3,508,738 | 88,681 |
| 都 京王電鉄 | 81,271,494 | 63,092,499 | 18,178,995 | 22.4% | 84.7 | 30,916 | 7,267,848 | 235,084 |
| 都 小田急電鉄 | 113,142,709 | 96,251,160 | 16,891,549 | 14.9% | 120.5 | 43,983 | 10,623,615 | 241,539 |
| 都 東京急行電鉄 | 138,201,522 | 102,486,117 | 35,715,405 | 25.8% | 97.5 | 36,538 | 9,576,654 | 262,101 |
| 都 京浜急行電鉄 | 77,004,796 | 60,022,873 | 16,981,923 | 22.1% | 87.0 | 31,757 | 6,229,368 | 196,157 |
| 都 相模鉄道 | 33,726,909 | 24,787,129 | 8,939,780 | 26.5% | 38.1 | 13,104 | 2,616,438 | 199,667 |
| S 東京地下鉄 | 314,801,786 | 241,415,176 | 73,386,610 | 23.3% | 183.2 | 66,870 | 16,506,659 | 246,847 |
| 都 埼玉新都市交通 | 2,444,931 | 2,342,360 | 102,571 | 4.2% | 12.7 | 5,455 | 84,058 | 15,409 |
| 都 埼玉高速鉄道 | 6,903,400 | 9,878,498 | -2,975,098 | -43.1% | 14.6 | 5,329 | 172,586 | 32,386 |
| 都 新京成電鉄 | 10,934,133 | 9,919,321 | 1,014,812 | 9.3% | 26.5 | 9,673 | 722,046 | 74,646 |
| 都 北総鉄道 | 13,057,552 | 8,822,788 | 4,234,764 | 32.4% | 32.3 | 11,790 | 433,302 | 36,752 |
| 都 千葉都市モノレール | 3,051,382 | 3,695,714 | -644,332 | -21.1% | 15.2 | 5,548 | 62,119 | 11,197 |
| 都 東京モノレール | 13,947,921 | 12,540,840 | 1,407,081 | 10.1% | 17.8 | 6,497 | 554,115 | 85,288 |
| 都 横浜新都市交通 | 3,438,366 | 2,438,582 | 999,784 | 29.1% | 10.6 | 3,869 | 75,521 | 19,520 |
| 都 ゆりかもめ | 7,886,206 | 6,835,684 | 1,050,522 | 13.3% | 12.0 | 4,394 | 225,014 | 51,209 |
| 都 東京臨海高速鉄道 | 12,726,703 | 13,323,912 | -597,209 | -4.7% | 12.2 | 4,453 | 306,133 | 68,748 |
| 都 東葉高速鉄道 | 14,130,909 | 9,843,771 | 4,287,138 | 30.3% | 16.2 | 5,913 | 409,345 | 69,228 |
| 都 多摩都市モノレール | 6,929,985 | 6,357,870 | 572,115 | 8.3% | 16.0 | 5,840 | 213,015 | 36,475 |
| 都 横浜高速鉄道 | 7,992,211 | 6,697,845 | 1,294,366 | 16.2% | 4.1 | 1,497 | 136,152 | 90,950 |
| 地 茨城交通 | 231,958 | 223,207 | 8,751 | 3.8% | 14.3 | 5,220 | 6,016 | 1,153 |
| 地 鹿島臨海鉄道 | 1,231,923 | 1,247,035 | -15,112 | -1.2% | 27.2 | 19,398 | 42,375 | 2,185 |
| 地 関東鉄道 | 2,581,452 | 2,539,679 | 41,773 | 1.6% | 55.6 | 20,295 | 88,677 | 4,369 |
| 地 野岩鉄道 | 365,419 | 502,917 | -137,498 | -37.6% | 30.7 | 11,206 | 9,921 | 885 |
| 地 上信電鉄 | 685,399 | 736,806 | -51,407 | -7.5% | 33.7 | 12,301 | 31,871 | 2,591 |
| 地 上毛電気鉄道 | 427,734 | 591,930 | -164,196 | -38.4% | 25.4 | 9,271 | 19,000 | 2,049 |
| 地 秩父鉄道 | 3,902,949 | 3,873,589 | 29,360 | 0.8% | 79.3 | 26,171 | 127,941 | 4,889 |
| 地 総武流山電鉄 | 492,126 | 568,405 | -76,279 | -15.5% | 5.7 | 2,081 | 15,587 | 7,490 |
| 地 銚子電気鉄道 | 114,462 | 153,859 | -39,397 | -34.4% | 6.4 | 2,336 | 2,335 | 1,000 |
| 地 小湊鉄道 | 579,198 | 564,587 | 14,611 | 2.5% | 39.1 | 14,272 | 20,026 | 1,403 |
| 地 山万 | 209,593 | 290,440 | -80,847 | -38.6% | 4.1 | 1,497 | 1,443 | 964 |

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|----------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|----------|-------------|-------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日 km | 旅客輸送人 千人 | 輸送密度 人/日 |
| 地 いすみ鉄道 | 93,334 | 243,061 | -149,727 | -160.4% | 26.8 | 9,782 | 5,552 | 568 |
| 地 江ノ島電鉄 | 2,532,923 | 2,212,330 | 320,593 | 12.7% | 10.0 | 3,650 | 50,338 | 13,791 |
| 地 真岡鐵道 | 366,138 | 398,720 | -32,582 | -8.9% | 41.9 | 15,294 | 21,722 | 1,420 |
| 地 わたらせ渓谷鐵道 | 212,536 | 402,896 | -190,360 | -89.6% | 44.1 | 16,097 | 14,106 | 876 |
| 地 湘南モノレール | 1,737,170 | 1,597,411 | 139,759 | 8.0% | 6.6 | 2,409 | 35,940 | 14,919 |
| 地 箱根登山鐵道 | 3,056,397 | 2,635,135 | 421,262 | 13.8% | 16.2 | 5,913 | 61,759 | 10,445 |
| 地 富士急行 | 1,194,744 | 1,147,387 | 47,357 | 4.0% | 26.6 | 9,709 | 32,430 | 3,340 |
| 地 芝山鐵道 | 118,371 | 407,782 | -289,411 | -244.5% | 2.2 | 803 | 1,686 | 2,100 |
| 観 舞浜リゾートライン | 3,716,167 | 3,757,431 | -41,264 | -1.1% | 5.0 | 1,825 | 41,146 | 22,546 |
| 都 首都圏新都市鐵道 | 14,040,401 | 17,031,218 | -2,990,817 | -21.3% | 58.3 | 12,826 | 799,790 | 62,357 |
| 地 鹿島鐵道 | 206,008 | 262,712 | -56,704 | -27.5% | 27.2 | 9,928 | 5,516 | 556 |
| S 東京都 | 124,494,409 | 116,866,066 | 7,628,343 | 6.1% | 121.5 | 44,329 | 5,406,522 | 121,964 |
| S 横浜市 | 30,930,134 | 26,791,656 | 4,138,478 | 13.4% | 40.4 | 14,746 | 1,435,325 | 97,337 |
| 都 名古屋鐵道 | 88,924,575 | 72,891,673 | 16,032,902 | 18.0% | 482.0 | 162,575 | 6,490,764 | 39,925 |
| 地 伊豆箱根鐵道 | 3,046,455 | 2,787,386 | 259,069 | 8.5% | 30.4 | 10,944 | 143,263 | 13,091 |
| 地 伊豆急行 | 5,094,993 | 4,429,407 | 665,586 | 13.1% | 45.7 | 16,681 | 119,743 | 7,178 |
| 地 岳南鐵道 | 265,352 | 291,488 | -26,136 | -9.8% | 9.2 | 3,358 | 2,824 | 841 |
| 地 静岡鐵道 | 1,520,345 | 1,410,255 | 110,090 | 7.2% | 11.0 | 4,015 | 60,581 | 15,089 |
| 地 大井川鐵道 | 813,679 | 983,544 | -169,865 | -20.9% | 65.0 | 23,725 | 19,960 | 841 |
| 地 遠州鐵道 | 1,711,617 | 1,429,593 | 282,024 | 16.5% | 17.8 | 6,497 | 70,672 | 10,878 |
| 地 天竜浜名湖鐵道 | 433,531 | 636,217 | -202,686 | -46.8% | 67.7 | 24,711 | 21,171 | 857 |
| 地 豊橋鐵道 | 1,574,496 | 1,354,660 | 219,836 | 14.0% | 23.4 | 8,541 | 53,909 | 6,312 |
| 地 明知鐵道 | 98,026 | 156,478 | -58,452 | -59.6% | 25.1 | 9,162 | 5,794 | 632 |
| 地 長良川鐵道 | 295,083 | 508,858 | -213,775 | -72.4% | 72.1 | 26,317 | 14,172 | 539 |
| 地 三岐鐵道 | 1,479,849 | 1,845,279 | -365,430 | -24.7% | 48.0 | 17,520 | 46,537 | 2,656 |
| 地 伊勢鐵道 | 543,774 | 558,154 | -14,380 | -2.6% | 22.3 | 8,140 | 23,348 | 2,868 |
| 地 福井鐵道 | 380,727 | 460,182 | -79,455 | -20.9% | 21.4 | 7,811 | 17,447 | 2,234 |
| 地 愛知環状鐵道 | 5,801,097 | 5,326,178 | 474,919 | 8.2% | 45.3 | 16,535 | 255,511 | 15,453 |
| 地 樽見鐵道 | 211,206 | 327,597 | -116,391 | -55.1% | 34.5 | 12,593 | 8,752 | 695 |
| 地 東海交通事業 | 221,304 | 337,777 | -116,473 | -52.6% | 11.2 | 4,088 | 1,744 | 427 |
| 地 名古屋ガイドウェイバス | 595,327 | 601,761 | -6,434 | -1.1% | 6.5 | 2,373 | 14,149 | 5,963 |
| 地 えちぜん鐵道 | 742,962 | 1,057,536 | -314,574 | -42.3% | 53.0 | 19,354 | 31,393 | 1,622 |
| 地 愛知高速交通 | 4,669,904 | 4,880,904 | -211,000 | -4.5% | 8.9 | 3,248 | 95,475 | 29,395 |
| 都 名古屋臨海高速鐵道 | 1,708,740 | 4,568,769 | -2,860,029 | -167.4% | 15.2 | 5,548 | 47,869 | 8,628 |
| 地 神岡鐵道 | 20,207 | 89,245 | -69,038 | -341.7% | 19.9 | 7,264 | 404 | 56 |
| 地 桃花台新交通 | 257,503 | 490,589 | -233,086 | -90.5% | 7.4 | 2,701 | 7,498 | 2,776 |
| S 名古屋市 | 76,160,933 | 64,553,136 | 11,607,797 | 15.2% | 89.1 | 32,522 | 2,713,431 | 83,434 |
| 都 近畿日本鐵道 | 167,328,675 | 129,056,600 | 38,272,075 | 22.9% | 573.7 | 209,444 | 11,953,263 | 57,071 |
| 都 南海電氣鐵道 | 57,999,766 | 48,447,774 | 9,551,992 | 16.5% | 232.4 | 61,722 | 3,835,690 | 62,145 |
| 都 京阪電氣鐵道 | 54,523,725 | 45,267,681 | 9,256,044 | 17.0% | 24.8 | 32,157 | 4,196,303 | 130,494 |
| 都 阪急電鉄 | 101,957,612 | 73,116,970 | 28,840,642 | 28.3% | 144.1 | 53,473 | 8,795,621 | 164,487 |
| 都 阪神電氣鐵道 | 27,202,207 | 22,590,186 | 4,612,021 | 17.0% | 45.1 | 16,462 | 1,719,814 | 104,472 |
| 都 北大阪急行電鉄 | 4,818,788 | 3,911,883 | 906,905 | 18.8% | 5.9 | 2,154 | 254,233 | 118,028 |
| 都 大阪府都市開発 | 8,311,577 | 7,087,560 | 1,224,017 | 14.7% | 14.3 | 5,220 | 467,014 | 89,466 |
| 都 神戸電鉄 | 10,717,017 | 9,352,816 | 1,364,201 | 12.7% | 69.6 | 25,405 | 482,994 | 19,012 |
| 都 山陽電氣鐵道 | 14,145,787 | 11,992,742 | 2,153,045 | 15.2% | 70.4 | 25,696 | 780,732 | 30,383 |
| 都 神戸新交通 | 4,728,471 | 4,111,239 | 617,232 | 13.1% | 6.4 | 4,221 | 99,307 | 23,527 |
| 都 大阪高速鐵道 | 7,620,291 | 6,019,540 | 1,600,751 | 21.0% | 23.8 | 8,687 | 206,629 | 23,786 |
| 都 北神急行電鉄 | 2,221,604 | 2,103,047 | 118,557 | 5.3% | 7.5 | 2,738 | 70,267 | 25,664 |
| 都 能勢電鉄 | 4,015,427 | 2,575,865 | 1,439,562 | 35.9% | 15.4 | 5,578 | 161,678 | 28,985 |
| 路 阪堺電氣軌道 | 1,344,814 | 1,395,772 | -50,958 | -3.8% | 18.7 | 6,826 | 27,861 | 4,082 |
| 路 京福電氣鐵道 | 1,157,067 | 1,208,096 | -51,029 | -4.4% | 12.3 | 4,490 | 30,912 | 6,885 |
| 地 近江鐵道 | 906,749 | 1,061,124 | -154,375 | -17.0% | 59.5 | 21,719 | 32,777 | 1,509 |
| 地 叡山電鉄 | 1,168,396 | 1,107,329 | 61,067 | 5.2% | 14.4 | 5,256 | 29,889 | 5,687 |
| 地 水間鐵道 | 326,594 | 273,086 | 53,508 | 16.4% | 5.5 | 2,013 | 7,923 | 3,936 |
| 地 北条鐵道 | 66,518 | 102,838 | -36,320 | -54.6% | 18.1 | 4,964 | 3,433 | 692 |
| 地 紀州鐵道 | 8,507 | 30,920 | -22,413 | -263.5% | 2.7 | 986 | 194 | 197 |
| 地 信楽高原鐵道 | 110,716 | 158,998 | -48,282 | -43.6% | 14.7 | 5,366 | 6,398 | 1,192 |
| 地 嵯峨野觀光鐵道 | 471,052 | 384,526 | 86,526 | 18.4% | 7.3 | 2,014 | 6,516 | 3,235 |
| 地 北近畿タンゴ鐵道 | 1,348,457 | 1,969,905 | -621,448 | -46.1% | 114.0 | 41,610 | 39,458 | 948 |
| 都 大阪港トランスポートシス | 629,998 | 799,969 | -169,971 | -27.0% | 3.7 | 337 | 9,015 | 26,751 |
| 地 三木鐵道 | 30,828 | 96,022 | -65,194 | -211.5% | 6.6 | 2,409 | 828 | 344 |
| S 京都市 | 21,017,520 | 29,616,783 | -8,599,263 | -40.9% | 28.8 | 10,512 | 583,801 | 55,537 |

| 2005 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------|-------------|------------------------|------------------------|-----------------------|---------|------------|----------------|---------------------|---------------|
| 種別 | 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業キ口 | 延日 | 旅客輸送人 | 輸送密度 | |
| | | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | 千人 | 人/日 | |
| S | 大阪市 | 151,654,122 | 118,820,564 | 32,833,558 | 21.7% | 122.2 | 45,618 | 5,064,133 | 111,012 |
| S | 神戸市 | 19,098,907 | 19,684,827 | -585,920 | -3.1% | 30.6 | 11,170 | 971,842 | 87,005 |
| 路 | 岡山電気軌道 | 409,629 | 384,454 | 25,175 | 6.1% | 4.7 | 1,716 | 6,030 | 3,514 |
| 地 | 一畑電気鉄道 | 393,227 | 691,002 | -297,775 | -75.7% | 42.2 | 15,404 | 23,566 | 1,530 |
| 路 | 広島電鉄 | 6,377,718 | 5,910,671 | 467,047 | 7.3% | 35.1 | 12,812 | 203,234 | 15,863 |
| 地 | 智頭急行 | 3,232,956 | 2,612,741 | 620,215 | 19.2% | 56.1 | 20,477 | 59,379 | 2,900 |
| 地 | 若桜鉄道 | 94,242 | 148,973 | -54,731 | -58.1% | 19.2 | 7,008 | 4,686 | 669 |
| 地 | 錦川鉄道 | 113,833 | 151,304 | -37,471 | -32.9% | 32.7 | 11,936 | 6,189 | 519 |
| 地 | 広島高速交通 | 4,027,876 | 4,498,894 | -471,018 | -11.7% | 18.4 | 6,716 | 130,474 | 19,427 |
| 地 | 井原鉄道 | 347,925 | 468,277 | -120,352 | -34.6% | 41.7 | 15,220 | 16,597 | 1,091 |
| 地 | スカイレールサービス | 145,133 | 166,568 | -21,435 | -14.8% | 1.3 | 475 | 261 | 550 |
| 貨 | 水島臨海鉄道 | 706,383 | 738,309 | -31,926 | -4.5% | 15.6 | 3,796 | 10,408 | 2,742 |
| 路 | 土佐電気鉄道 | 1,055,567 | 1,051,441 | 4,126 | 0.4% | 25.3 | 9,235 | 24,712 | 2,676 |
| 地 | 高松琴平電気鉄道 | 2,615,511 | 2,609,610 | 5,901 | 0.2% | 60.0 | 21,900 | 113,302 | 5,174 |
| 地 | 阿佐海岸鉄道 | 14,532 | 88,918 | -74,386 | -511.9% | 8.5 | 3,103 | 544 | 175 |
| 地 | 伊予鉄道 | 3,008,534 | 2,981,026 | 27,508 | 0.9% | 43.5 | 15,878 | 82,735 | 5,211 |
| 地 | 土佐くろしお鉄道 | 1,134,672 | 1,268,810 | -134,138 | -11.8% | 109.3 | 39,895 | 41,563 | 1,042 |
| 都 | 西日本鉄道 | 23,374,257 | 18,274,517 | 5,099,740 | 21.8% | 115.9 | 42,304 | 1,716,080 | 40,565 |
| 都 | 北九州高速鉄道 | 2,157,518 | 1,958,221 | 199,297 | 9.2% | 8.8 | 3,212 | 53,237 | 16,574 |
| 路 | 長崎電気軌道 | 1,763,525 | 1,769,160 | -5,635 | -0.3% | 11.5 | 4,198 | 64,100 | 15,269 |
| 地 | 甘木鉄道 | 230,322 | 231,826 | -1,504 | -0.7% | 13.7 | 5,001 | 8,001 | 1,600 |
| 地 | 筑豊電気鉄道 | 1,108,817 | 1,170,399 | -61,582 | -5.6% | 16.0 | 5,840 | 35,094 | 6,009 |
| 地 | 島原鉄道 | 739,029 | 883,986 | -144,957 | -19.6% | 78.5 | 28,653 | 31,471 | 1,098 |
| 地 | 熊本電気鉄道 | 228,071 | 233,741 | -5,670 | -2.5% | 13.1 | 4,782 | 6,955 | 1,454 |
| 地 | 南阿蘇鉄道 | 74,842 | 89,884 | -15,042 | -20.1% | 17.7 | 6,461 | 3,098 | 480 |
| 地 | 松浦鉄道 | 848,784 | 876,205 | -27,421 | -3.2% | 93.8 | 34,237 | 35,125 | 1,026 |
| 地 | 平成筑豊鉄道 | 366,897 | 416,999 | -50,102 | -13.7% | 49.2 | 17,958 | 17,859 | 995 |
| 地 | くま川鉄道 | 161,481 | 212,359 | -50,878 | -31.5% | 24.8 | 9,052 | 12,931 | 1,429 |
| 地 | 肥薩おれんじ鉄道 | 823,764 | 958,487 | -134,723 | -16.4% | 116.9 | 42,669 | 39,357 | 922 |
| 地 | 高千穂鉄道 | 89,310 | 200,616 | -111,306 | -124.6% | 50.0 | 18,250 | 4,451 | 244 |
| S | 福岡市 | 22,464,960 | 23,934,734 | -1,469,774 | -6.5% | 29.8 | 10,878 | 613,243 | 56,375 |
| 路 | 熊本市 | 1,271,211 | 1,811,751 | -540,540 | -42.5% | 12.1 | 4,417 | 31,499 | 7,131 |
| 路 | 鹿児島市 | 1,691,106 | 1,525,109 | 165,997 | 9.8% | 13.1 | 4,782 | 38,275 | 8,004 |
| 地 | 沖縄都市モノレール | 2,418,458 | 3,317,679 | -899,221 | -37.2% | 12.9 | 4,709 | 62,068 | 13,181 |
| J | J R北海道 | 83,562,374 | 115,562,960 | -32,000,586 | -38.3% | 2,499.8 | 912,429 | 4,464,460 | 4,893 |
| J | J R東日本 | 1,836,636,960 | 1,519,549,059 | 317,087,901 | 17.3% | 7,526.8 | 2,747,298 | 126,142,455 | 45,915 |
| J | J R東海 | 1,191,496,731 | 811,395,973 | 380,100,758 | 31.9% | 1,982.0 | 719,345 | 52,879,937 | 73,511 |
| J | J R西日本 | 833,165,708 | 735,548,435 | 97,617,273 | 11.7% | 5,032.1 | 1,826,385 | 52,828,302 | 28,925 |
| J | J R四国 | 30,254,660 | 39,877,244 | -9,622,584 | -31.8% | 855.2 | 312,148 | 1,511,585 | 4,843 |
| J | J R九州 | 139,967,761 | 145,707,489 | -5,739,728 | -4.1% | 2,121.8 | 774,462 | 8,128,419 | 10,496 |
| | 全国計 | 6,502,713,381 | 5,354,661,213 | 1,148,052,168 | 17.7% | 27,684.9 | 10,050,782 | 391,200,156 | 38,922 |
| J | うち J R計 | 4,115,084,194 | 3,367,641,160 | 747,443,034 | 18.2% | 20,017.7 | 7,292,067 | 245,955,158 | 33,729 |
| | うち J R以外計 | 2,387,629,187 | 1,987,020,053 | 400,609,134 | 16.8% | 7,667.2 | 2,758,715 | 145,244,998 | 52,650 |
| 都 | うち 大都市高速鉄道計 | 1,454,221,855 | 1,177,312,370 | 276,909,485 | 19.0% | 3,280.8 | 1,179,445 | 106,601,854 | 90,383 |
| S | うち 地下鉄計 | 813,366,623 | 685,483,572 | 127,883,051 | 15.7% | 716.9 | 262,671 | 34,837,629 | 132,628 |
| 路 | うち 路面電車計 | 16,412,022 | 16,576,952 | -164,930 | -1.0% | 156.5 | 57,128 | 452,731 | 7,925 |
| 地 | うち 地方旅客鉄道計 | 99,206,137 | 103,151,419 | -3,945,282 | -4.0% | 3,492.4 | 1,253,850 | 3,301,230 | 2,633 |
| 貨 | うち 貨物鉄道計 | 706,383 | 738,309 | -31,926 | -4.5% | 15.6 | 3,796 | 10,408 | 2,742 |
| 観 | うち 観光鉄道計 | 3,716,167 | 3,757,431 | -41,264 | -1.1% | 5.0 | 1,825 | 41,146 | 22,546 |
| | 最大値 | 1,836,636,960 | 1,519,549,059 | 380,100,758 | 35.9% | 7,526.8 | 2,747,298 | 126,142,455 | 262,101 |
| J | 該当企業 | J R東日本 | J R東日本 | J R東海 | 能勢電鉄 | J R東日本 | J R東日本 | J R東日本 | 東京急行電鉄 |
| R | 最小値 | 8,507 | 30,920 | -32,000,586 | -511.9% | 1.3 | 337 | 194 | 56 |
| 含 | 該当企業 | 紀州鉄道 | 紀州鉄道 | J R北海道 | 阿佐海岸鉄道 | スカイレールサービス | 大瀬港トランスポートシステム | 紀州鉄道 | 神岡鉄道 |
| 心 | 平均値 | 40,140,206 | 33,053,464 | 7,086,742 | 17.7% | 170.9 | 62,042 | 2,414,816 | 38,922 |
| | 中央値 | 1,500,097 | 1,477,351 | -21,924 | -1.5% | 26.6 | 9,746 | 40,302 | 4,135 |
| N= | 標本分散 | 34,199,098,122,515,800 | 21,912,757,132,666,100 | 1,608,627,108,426,410 | 0.446 | 579,764.3 | 76,962,312,512 | 134,787,034,157,566 | 2,653,032,193 |
| 162 | 標準偏差 | 184,929,982 | 148,029,582 | 40,107,694 | 0.668 | 761.4 | 277,421 | 11,609,782 | 51,508 |
| | 最大値 | 314,801,786 | 241,415,176 | 73,386,610 | 35.9% | 573.7 | 209,444 | 16,506,659 | 262,101 |
| J | 該当企業 | 東京地下鉄 | 東京地下鉄 | 東京地下鉄 | 能勢電鉄 | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 東京地下鉄 | 東京急行電鉄 |
| R | 最小値 | 8,507 | 30,920 | -8,599,263 | -511.9% | 1.3 | 337 | 194 | 56 |
| 除 | 該当企業 | 紀州鉄道 | 紀州鉄道 | 京都市 | 阿佐海岸鉄道 | スカイレールサービス | 大瀬港トランスポートシステム | 紀州鉄道 | 神岡鉄道 |
| く | 平均値 | 15,305,315 | 12,737,308 | 2,568,007 | 16.8% | 49.0 | 17,684 | 931,058 | 52,650 |
| | 中央値 | 1,308,013 | 1,375,216 | -21,924 | -1.7% | 25.6 | 9,418 | 38,438 | 4,081 |
| N= | 標本分散 | 1,603,697,850,148,020 | 1,006,073,971,355,480 | 76,953,476,753,009 | 0.459 | 5,709.6 | 718,836,070 | 6,779,619,879,558 | 2,730,887,370 |
| 156 | 標準偏差 | 40,046,196 | 31,718,669 | 8,772,313 | 0.7 | 75.6 | 26,811 | 2,603,770 | 52,258 |

付表 10 2010年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況

本表は2010年度鉄道統計年報より鉄軌道業営業損益と輸送状況を抜き出した物である。

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|----------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|--------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日扣 km | 旅客輸送人扣 千人扣 | 輸送密度 人/日扣 |
| 2010 | | | | | | | | |
| S 札幌市 | 38,515,672 | 32,760,712 | 5,754,960 | 14.9% | 56.5 | 20,624 | 1,224,209 | 59,359 |
| 路 函館市 | 980,701 | 1,183,018 | -202,317 | -20.6% | 10.9 | 3,979 | 17,507 | 4,400 |
| 地 弘南鉄道 | 437,472 | 420,638 | 16,834 | 3.8% | 30.7 | 11,144 | 19,810 | 1,778 |
| 地 津軽鉄道 | 134,306 | 152,301 | -17,995 | -13.4% | 20.7 | 7,556 | 3,441 | 455 |
| 地 十和田観光電鉄 | 117,732 | 141,040 | -23,308 | -19.8% | 14.7 | 5,366 | 5,277 | 983 |
| 地 三陸鉄道 | 360,542 | 547,060 | -186,518 | -51.7% | 107.6 | 39,274 | 15,828 | 403 |
| 地 福島交通 | 449,441 | 379,798 | 69,643 | 15.5% | 9.2 | 3,358 | 13,049 | 3,886 |
| 地 阿武隈急行 | 678,299 | 820,790 | -142,491 | -21.0% | 54.9 | 18,941 | 33,764 | 1,783 |
| 地 会津鉄道 | 405,071 | 711,569 | -306,498 | -75.7% | 57.4 | 20,951 | 15,840 | 756 |
| 地 秋田内陸縦貫鉄道 | 186,212 | 442,690 | -256,478 | -137.7% | 94.2 | 34,006 | 11,697 | 344 |
| 地 由利高原鉄道 | 83,615 | 174,199 | -90,584 | -108.3% | 23.0 | 8,395 | 4,134 | 492 |
| 地 山形鉄道 | 206,951 | 334,756 | -127,805 | -61.8% | 30.5 | 10,858 | 7,468 | 688 |
| 地 I G Rいわて銀河鉄道 | 3,274,696 | 3,442,753 | -168,057 | -5.1% | 82.0 | 29,356 | 88,796 | 3,025 |
| 地 青い森鉄道 | 947,364 | 1,084,422 | -137,058 | -14.5% | 121.9 | 20,782 | 29,913 | 1,439 |
| 地 仙台空港鉄道 | 636,416 | 1,329,037 | -692,621 | -108.8% | 7.1 | 2,450 | 11,750 | 4,796 |
| S 仙台市 | 10,892,110 | 9,514,676 | 1,377,434 | 12.6% | 14.8 | 5,280 | 270,922 | 51,311 |
| 地 長野電鉄 | 2,063,605 | 2,204,188 | -140,583 | -6.8% | 57.6 | 21,024 | 75,994 | 3,615 |
| 地 しなの鉄道 | 2,713,929 | 2,594,166 | 119,763 | 4.4% | 65.1 | 23,762 | 159,969 | 6,732 |
| 地 上田電鉄 | 280,943 | 305,378 | -24,435 | -8.7% | 11.6 | 4,234 | 6,523 | 1,541 |
| 地 松本電気鉄道 | 351,087 | 302,164 | 48,923 | 13.9% | 14.4 | 5,256 | 108,333 | 20,611 |
| 地 北越急行 | 4,313,050 | 3,288,802 | 1,024,248 | 23.7% | 59.5 | 21,718 | 174,379 | 8,029 |
| 地 富山地方鉄道 | 2,091,567 | 2,113,700 | -22,133 | -1.1% | 100.5 | 36,355 | 66,347 | 1,825 |
| 地 黒部峡谷鉄道 | 2,330,658 | 2,382,332 | -51,674 | -2.2% | 20.1 | 4,460 | 21,348 | 4,787 |
| 地 北陸鉄道 | 510,359 | 601,535 | -91,176 | -17.9% | 20.6 | 7,789 | 16,298 | 2,092 |
| 地 のと鉄道 | 171,045 | 371,942 | -200,897 | -117.5% | 33.1 | 12,082 | 9,937 | 823 |
| 路 万葉線 | 193,253 | 257,596 | -64,343 | -33.3% | 12.8 | 4,633 | 7,025 | 1,516 |
| 路 富山ライトレール | 310,745 | 366,901 | -56,156 | -18.1% | 7.6 | 2,774 | 8,742 | 3,151 |
| 都 東武鉄道 | 155,305,611 | 137,511,536 | 17,794,075 | 11.5% | 463.3 | 169,105 | 12,278,439 | 72,608 |
| 都 西武鉄道 | 101,219,760 | 80,650,635 | 20,569,125 | 20.3% | 176.6 | 64,288 | 8,574,680 | 133,379 |
| 都 京成電鉄 | 55,900,295 | 50,109,989 | 5,790,306 | 10.4% | 152.3 | 39,566 | 3,587,101 | 90,661 |
| 都 京王電鉄 | 80,621,505 | 71,953,006 | 8,668,499 | 10.8% | 84.7 | 30,916 | 7,343,253 | 237,523 |
| 都 小田急電鉄 | 114,116,453 | 96,920,286 | 17,196,167 | 15.1% | 120.5 | 43,983 | 11,065,546 | 251,587 |
| 都 東京急行電鉄 | 145,797,532 | 119,117,502 | 26,680,030 | 18.3% | 104.9 | 38,290 | 10,159,963 | 265,343 |
| 都 京浜急行電鉄 | 77,767,621 | 67,233,786 | 10,533,835 | 13.5% | 87.0 | 31,757 | 6,174,819 | 194,440 |
| 都 相模鉄道 | 33,054,531 | 24,872,061 | 8,182,470 | 24.8% | 35.9 | 13,104 | 2,576,094 | 196,588 |
| S 東京地下鉄 | 327,946,775 | 253,721,530 | 74,225,245 | 22.6% | 195.1 | 71,214 | 18,534,651 | 260,267 |
| 都 埼玉新都市交通 | 2,896,922 | 2,647,310 | 249,612 | 8.6% | 12.7 | 5,946 | 98,356 | 16,542 |
| 都 埼玉高速鉄道 | 8,134,861 | 9,970,748 | -1,835,887 | -22.6% | 14.6 | 5,329 | 217,267 | 40,771 |
| 都 新京成電鉄 | 11,197,266 | 10,436,519 | 760,747 | 6.8% | 26.5 | 9,673 | 732,381 | 75,714 |
| 都 北総鉄道 | 15,166,603 | 10,262,233 | 4,904,370 | 32.3% | 32.3 | 11,790 | 524,007 | 44,445 |
| 都 千葉都市モノレール | 3,117,135 | 2,652,895 | 464,240 | 14.9% | 15.2 | 5,548 | 65,499 | 11,806 |
| 都 東京モノレール | 13,373,670 | 11,611,545 | 1,762,125 | 13.2% | 17.8 | 6,497 | 533,150 | 82,061 |
| 都 横浜新都市交通 | 3,575,611 | 2,475,740 | 1,099,871 | 30.8% | 10.6 | 3,869 | 77,968 | 20,152 |
| 都 ゆりかもめ | 8,489,251 | 6,997,360 | 1,491,891 | 17.6% | 14.7 | 5,366 | 212,256 | 39,556 |
| 都 東京臨海高速鉄道 | 16,216,636 | 14,878,141 | 1,338,495 | 8.3% | 12.2 | 4,453 | 406,184 | 91,216 |
| 都 東葉高速鉄道 | 15,064,861 | 10,421,766 | 4,643,095 | 30.8% | 16.2 | 5,913 | 455,675 | 77,063 |
| 都 多摩都市モノレール | 7,737,052 | 6,461,331 | 1,275,721 | 16.5% | 16.0 | 5,840 | 242,522 | 41,528 |
| 都 横浜高速鉄道 | 9,499,512 | 9,017,619 | 481,893 | 5.1% | 4.1 | 1,497 | 164,031 | 109,573 |
| 地 ひたちなか海浜鉄道 | 232,896 | 251,952 | -19,056 | -8.2% | 14.3 | 4,934 | 6,493 | 1,316 |
| 地 鹿島臨海鉄道 | 1,052,628 | 1,219,172 | -166,544 | -15.8% | 53.0 | 18,285 | 37,116 | 2,030 |
| 地 関東鉄道 | 2,309,424 | 2,328,202 | -18,778 | -0.8% | 55.6 | 20,295 | 69,686 | 3,434 |
| 地 野岩鉄道 | 299,537 | 496,696 | -197,159 | -65.8% | 30.7 | 11,444 | 8,105 | 708 |
| 地 上信電鉄 | 631,855 | 653,174 | -21,319 | -3.4% | 33.7 | 12,301 | 30,163 | 2,452 |
| 地 上毛電気鉄道 | 387,265 | 543,210 | -155,945 | -40.3% | 25.4 | 9,271 | 17,309 | 1,867 |
| 地 秩父鉄道 | 3,281,110 | 3,386,729 | -105,619 | -3.2% | 71.7 | 26,171 | 125,641 | 4,801 |
| 地 流鉄 | 339,601 | 410,074 | -70,473 | -20.8% | 5.7 | 2,081 | 10,118 | 4,862 |
| 地 銚子電気鉄道 | 112,985 | 188,407 | -75,422 | -66.8% | 6.4 | 2,336 | 2,403 | 1,029 |
| 地 小湊鉄道 | 506,292 | 501,805 | 4,487 | 0.9% | 39.1 | 14,272 | 17,287 | 1,211 |
| 地 山万 | 212,227 | 217,376 | -5,149 | -2.4% | 4.1 | 1,497 | 1,652 | 1,104 |

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | | |
|---------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|----------|--------------|-------------|---|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日 km | 旅客輸送人 千人和 | 輸送密度 人/日 | 和 |
| 地 いすみ鉄道 | 136,202 | 283,885 | -147,683 | -108.4% | 26.8 | 9,782 | 5,052 | 517 | |
| 地 江ノ島電鉄 | 2,776,260 | 2,602,995 | 173,265 | 6.2% | 10.0 | 3,630 | 56,821 | 15,653 | |
| 地 真岡鐵道 | 344,061 | 438,786 | -94,725 | -27.5% | 41.9 | 15,294 | 19,639 | 1,284 | |
| 地 わたらせ渓谷鐵道 | 215,801 | 323,034 | -107,233 | -49.7% | 44.1 | 16,097 | 7,925 | 492 | |
| 地 湘南モノレール | 1,654,433 | 1,649,393 | 5,040 | 0.3% | 6.6 | 2,409 | 34,906 | 14,490 | |
| 地 箱根登山鐵道 | 3,369,926 | 3,157,505 | 212,421 | 6.3% | 16.2 | 5,897 | 61,922 | 10,501 | |
| 地 富士急行 | 1,278,142 | 1,236,252 | 41,890 | 3.3% | 26.6 | 9,709 | 34,820 | 3,586 | |
| 地 芝山鐵道 | 127,964 | 486,421 | -358,457 | -280.1% | 2.2 | 803 | 1,643 | 2,046 | |
| 観 舞浜リゾートライン | 4,744,286 | 3,200,858 | 1,543,428 | 32.5% | 5.0 | 1,740 | 40,204 | 23,106 | |
| 都 首都圏新都市鐵道 | 35,398,369 | 32,431,875 | 2,966,494 | 8.4% | 58.3 | 21,248 | 2,188,074 | 102,978 | |
| S 東京都 | 136,961,481 | 121,455,579 | 15,505,902 | 11.3% | 131.2 | 47,860 | 6,137,169 | 128,232 | |
| S 横浜市 | 37,285,789 | 30,910,010 | 6,375,779 | 17.1% | 53.4 | 19,491 | 1,628,659 | 83,560 | |
| 都 名古屋鐵道 | 82,251,738 | 73,537,578 | 8,714,160 | 10.6% | 444.2 | 172,284 | 6,387,668 | 37,076 | |
| 地 伊豆箱根鐵道 | 2,772,957 | 2,746,980 | 25,977 | 0.9% | 29.7 | 10,841 | 131,492 | 12,129 | |
| 地 伊豆急行 | 4,335,572 | 4,144,330 | 191,242 | 4.4% | 45.7 | 16,681 | 110,061 | 6,598 | |
| 地 岳南鐵道 | 210,809 | 273,446 | -62,637 | -29.7% | 9.2 | 3,358 | 2,944 | 877 | |
| 地 静岡鐵道 | 1,334,409 | 1,639,627 | -305,218 | -22.9% | 11.0 | 4,015 | 53,662 | 13,365 | |
| 地 大井川鐵道 | 993,252 | 968,158 | 25,094 | 2.5% | 65.0 | 23,725 | 17,008 | 717 | |
| 地 遠州鐵道 | 1,564,377 | 1,289,205 | 275,172 | 17.6% | 17.8 | 6,497 | 69,861 | 10,753 | |
| 地 天竜浜名湖鐵道 | 420,120 | 613,670 | -193,550 | -46.1% | 67.7 | 24,711 | 19,242 | 779 | |
| 地 豊橋鐵道 | 1,561,978 | 1,603,903 | -41,925 | -2.7% | 23.4 | 8,361 | 54,024 | 6,461 | |
| 地 明知鐵道 | 107,003 | 212,805 | -105,802 | -98.9% | 25.1 | 9,162 | 5,450 | 595 | |
| 地 長良川鐵道 | 257,035 | 474,290 | -217,255 | -84.5% | 72.1 | 26,317 | 10,150 | 386 | |
| 地 三岐鐵道 | 1,384,335 | 1,741,091 | -356,756 | -25.8% | 48.0 | 17,520 | 48,566 | 2,772 | |
| 地 伊勢鐵道 | 567,379 | 580,438 | -13,059 | -2.3% | 22.3 | 8,140 | 27,569 | 3,387 | |
| 地 福井鐵道 | 361,499 | 567,238 | -205,739 | -56.9% | 21.4 | 7,811 | 17,878 | 2,289 | |
| 地 愛知環状鐵道 | 3,599,713 | 3,524,069 | 75,644 | 2.1% | 45.3 | 16,535 | 158,749 | 9,601 | |
| 地 樽見鐵道 | 138,505 | 231,551 | -93,046 | -67.2% | 34.5 | 12,593 | 7,358 | 584 | |
| 地 東海交通事業 | 82,390 | 318,240 | -235,850 | -286.3% | 11.2 | 4,088 | 2,004 | 490 | |
| 地 名古屋ガイドウェイバス | 660,077 | 634,205 | 25,872 | 3.9% | 6.5 | 2,373 | 17,203 | 7,250 | |
| 地 えちぜん鐵道 | 792,338 | 1,088,104 | -295,766 | -37.3% | 53.0 | 19,345 | 33,818 | 1,748 | |
| 地 愛知高速交通 | 1,133,036 | 2,679,163 | -1,546,127 | -136.5% | 8.9 | 3,249 | 33,224 | 10,226 | |
| 都 名古屋臨海高速鐵道 | 1,955,765 | 2,019,896 | -64,131 | -3.3% | 15.2 | 5,548 | 62,742 | 11,309 | |
| 地 伊賀鐵道 | 259,965 | 579,931 | -319,966 | -123.1% | 16.6 | 6,059 | 18,790 | 3,101 | |
| 地 養老鐵道 | 1,053,445 | 1,979,433 | -925,988 | -87.9% | 57.5 | 20,988 | 68,748 | 3,276 | |
| S 名古屋市 | 73,767,997 | 58,504,252 | 15,263,745 | 20.7% | 93.3 | 32,522 | 2,746,795 | 84,460 | |
| 都 近畿日本鐵道 | 156,513,703 | 130,146,080 | 26,367,623 | 16.8% | 508.1 | 185,457 | 11,008,828 | 59,361 | |
| 都 南海電氣鐵道 | 55,063,747 | 46,357,321 | 8,706,426 | 15.8% | 154.8 | 56,503 | 3,686,394 | 65,242 | |
| 都 京阪電氣鐵道 | 53,188,731 | 47,381,049 | 5,807,682 | 10.9% | 91.1 | 33,252 | 3,975,314 | 119,551 | |
| 都 阪急電鉄 | 97,978,404 | 77,581,952 | 20,396,452 | 20.8% | 143.6 | 52,945 | 8,456,155 | 159,716 | |
| 都 阪神電氣鐵道 | 31,351,257 | 28,404,797 | 2,946,460 | 9.4% | 48.9 | 17,849 | 2,020,691 | 113,210 | |
| 都 北大阪急行電鉄 | 4,643,435 | 4,116,224 | 527,211 | 11.4% | 5.9 | 2,154 | 247,001 | 114,671 | |
| 都 大阪府都市開発 | 8,020,328 | 7,087,324 | 933,004 | 11.6% | 14.3 | 5,220 | 450,728 | 86,346 | |
| 都 神戸電鉄 | 9,871,722 | 9,180,872 | 690,850 | 7.0% | 69.6 | 25,405 | 456,875 | 17,984 | |
| 都 山陽電氣鐵道 | 13,467,158 | 11,159,022 | 2,308,136 | 17.1% | 70.4 | 24,386 | 806,341 | 33,066 | |
| 都 神戸新交通 | 5,846,584 | 5,336,427 | 510,157 | 8.7% | 15.3 | 5,585 | 131,417 | 23,530 | |
| 都 大阪高速鐵道 | 8,708,620 | 6,290,425 | 2,418,195 | 27.8% | 28.0 | 10,220 | 236,659 | 23,157 | |
| 都 北神急行電鉄 | 2,207,025 | 1,848,642 | 358,383 | 16.2% | 7.5 | 2,745 | 69,810 | 25,432 | |
| 都 能勢電鉄 | 3,633,116 | 2,869,534 | 763,582 | 21.0% | 15.4 | 5,566 | 150,090 | 26,966 | |
| 路 阪堺電氣軌道 | 1,219,021 | 1,452,648 | -233,627 | -19.2% | 18.7 | 6,826 | 29,110 | 4,265 | |
| 路 京福電氣鐵道 | 1,208,575 | 1,154,154 | 54,421 | 4.5% | 12.3 | 4,360 | 29,335 | 6,728 | |
| 地 近江鐵道 | 1,090,273 | 1,316,066 | -225,793 | -20.7% | 59.5 | 21,719 | 40,837 | 1,880 | |
| 地 叡山電鉄 | 1,207,541 | 1,205,760 | 1,781 | 0.1% | 14.4 | 5,256 | 31,604 | 6,013 | |
| 地 水間鐵道 | 297,805 | 388,169 | -90,364 | -30.3% | 5.5 | 2,008 | 6,653 | 3,313 | |
| 地 北条鐵道 | 73,256 | 115,494 | -42,238 | -57.7% | 13.6 | 4,964 | 3,399 | 685 | |
| 地 紀州鐵道 | 10,529 | 54,240 | -43,711 | -415.1% | 2.7 | 986 | 239 | 242 | |
| 地 信楽高原鐵道 | 98,253 | 154,394 | -56,141 | -57.1% | 14.7 | 5,366 | 5,778 | 1,077 | |
| 地 嵯峨野觀光鐵道 | 478,647 | 486,613 | -7,966 | -1.7% | 8.8 | 2,455 | 7,823 | 3,187 | |
| 地 和歌山電鐵 | 394,789 | 519,092 | -124,303 | -31.5% | 14.3 | 5,220 | 17,038 | 3,264 | |
| 地 北近畿タンゴ鐵道 | 1,178,106 | 1,921,810 | -743,704 | -63.1% | 114.0 | 41,610 | 37,386 | 899 | |
| S 京都市 | 23,416,082 | 24,858,453 | -1,442,371 | -6.2% | 31.2 | 11,388 | 640,893 | 56,278 | |
| S 大阪市 | 151,334,852 | 114,735,856 | 36,598,996 | 24.2% | 137.8 | 50,300 | 4,953,921 | 98,488 | |
| S 神戸市 | 20,091,411 | 18,540,118 | 1,551,293 | 7.7% | 30.6 | 11,169 | 954,044 | 85,419 | |
| 路 岡山電氣軌道 | 375,445 | 368,273 | 7,172 | 1.9% | 4.7 | 1,716 | 5,846 | 3,407 | |

| 2010 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------|-------------|------------------------|------------------------|-----------------------|-----------|------------|----------------|---------------------|---------------|
| 種別 | 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業利益率 | 営業キロ | 延日 | 旅客輸送人 | 輸送密度 |
| | | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | km | 千人 | 人/日 |
| 地 | 一畑電車 | 416,697 | 618,526 | -201,829 | -48.4% | 42.2 | 15,404 | 22,960 | 1,491 |
| 路 | 広島電鉄 | 6,061,939 | 6,035,413 | 26,526 | 0.4% | 35.1 | 12,812 | 195,294 | 15,243 |
| 地 | 智頭急行 | 2,856,577 | 2,425,012 | 431,565 | 15.1% | 56.1 | 20,477 | 50,664 | 2,474 |
| 地 | 若桜鉄道 | 187,886 | 193,831 | -5,945 | -3.2% | 19.2 | 7,008 | 3,838 | 548 |
| 地 | 錦川鉄道 | 98,119 | 155,707 | -57,588 | -58.7% | 32.7 | 11,936 | 4,765 | 399 |
| 地 | 広島高速交通 | 3,840,967 | 3,907,981 | -67,014 | -1.7% | 18.4 | 6,716 | 133,847 | 19,930 |
| 地 | 井原鉄道 | 302,969 | 457,255 | -154,286 | -50.9% | 41.7 | 15,221 | 12,682 | 833 |
| 地 | スカイレールサービス | 160,448 | 162,057 | -1,609 | -1.0% | 1.3 | 475 | 693 | 1,459 |
| 貨 | 水島臨海鉄道 | 674,965 | 719,329 | -44,364 | -6.6% | 10.4 | 3,796 | 10,341 | 2,724 |
| 路 | 土佐電気鉄道 | 1,057,282 | 1,050,292 | 6,990 | 0.7% | 25.3 | 9,235 | 27,713 | 3,001 |
| 地 | 高松琴平電気鉄道 | 2,517,762 | 2,412,305 | 105,457 | 4.2% | 60.0 | 21,900 | 108,134 | 4,938 |
| 地 | 阿佐海岸鉄道 | 11,994 | 83,882 | -71,888 | -599.4% | 8.5 | 3,103 | 275 | 89 |
| 地 | 伊予鉄道 | 3,032,008 | 2,970,860 | 61,148 | 2.0% | 43.5 | 15,878 | 84,320 | 5,311 |
| 地 | 土佐くろしお鉄道 | 1,016,221 | 1,210,252 | -194,031 | -19.1% | 109.3 | 39,895 | 40,104 | 1,005 |
| 都 | 西日本鉄道 | 21,512,130 | 18,786,062 | 2,726,068 | 12.7% | 106.1 | 38,727 | 1,574,149 | 40,647 |
| 都 | 北九州高速鉄道 | 2,061,562 | 1,914,207 | 147,355 | 7.1% | 8.8 | 3,212 | 51,687 | 16,092 |
| 路 | 長崎電気軌道 | 1,876,620 | 1,829,448 | 47,172 | 2.5% | 11.5 | 4,198 | 56,654 | 13,496 |
| 地 | 甘木鉄道 | 214,029 | 232,384 | -18,355 | -8.6% | 13.7 | 5,001 | 8,908 | 1,781 |
| 地 | 筑豊電気鉄道 | 994,459 | 1,034,121 | -39,662 | -4.0% | 16.0 | 5,840 | 29,220 | 5,003 |
| 地 | 島原鉄道 | 538,811 | 654,909 | -116,098 | -21.5% | 43.2 | 15,768 | 20,634 | 1,309 |
| 地 | 熊本電気鉄道 | 244,485 | 248,224 | -3,739 | -1.5% | 13.1 | 4,782 | 8,146 | 1,704 |
| 地 | 南阿蘇鉄道 | 93,569 | 117,475 | -23,906 | -25.5% | 17.7 | 6,461 | 3,330 | 515 |
| 地 | 松浦鉄道 | 740,925 | 782,935 | -42,010 | -5.7% | 93.8 | 34,237 | 30,259 | 884 |
| 地 | 平成筑豊鉄道 | 363,063 | 575,796 | -212,733 | -58.6% | 51.3 | 18,017 | 16,357 | 908 |
| 地 | くま川鉄道 | 132,512 | 211,331 | -78,819 | -59.5% | 24.8 | 9,052 | 10,688 | 1,181 |
| 地 | 肥薩おれんじ鉄道 | 900,922 | 1,281,620 | -380,698 | -42.3% | 116.9 | 42,669 | 35,579 | 834 |
| S | 福岡市 | 22,769,079 | 21,301,569 | 1,467,510 | 6.4% | 29.8 | 10,878 | 683,155 | 62,802 |
| 路 | 熊本市 | 1,223,533 | 1,849,612 | -626,079 | -51.2% | 12.1 | 4,417 | 31,949 | 7,233 |
| 路 | 鹿児島市 | 1,507,005 | 1,469,273 | 37,732 | 2.5% | 13.1 | 4,782 | 37,933 | 7,933 |
| 地 | 沖縄都市モノレール | 2,408,074 | 3,002,765 | -594,691 | -24.7% | 12.9 | 4,709 | 60,023 | 12,746 |
| J | J R北海道 | 76,565,481 | 105,041,451 | -28,475,970 | -37.2% | 2,499.8 | 912,429 | 4,249,132 | 4,657 |
| J | J R東日本 | 1,748,252,231 | 1,503,148,807 | 245,103,424 | 14.0% | 7,512.6 | 2,742,115 | 138,881,054 | 50,647 |
| J | J R東海 | 1,162,660,915 | 839,699,956 | 322,960,959 | 27.8% | 1,970.8 | 719,342 | 52,742,057 | 73,320 |
| J | J R西日本 | 806,834,768 | 745,789,879 | 61,044,889 | 7.6% | 5,012.7 | 1,821,875 | 52,614,256 | 28,879 |
| J | J R四国 | 26,602,470 | 35,925,360 | -9,322,890 | -35.0% | 855.2 | 312,148 | 1,379,083 | 4,418 |
| J | J R九州 | 132,913,254 | 145,186,496 | -12,273,242 | -9.2% | 2,273.0 | 821,051 | 8,074,650 | 9,835 |
| 全国計 | | 6,381,674,678 | 5,435,993,885 | 945,680,793 | 14.8% | 27,627.1 | 10,028,117 | 406,854,697 | 40,571 |
| J | うち J R計 | 3,953,829,119 | 3,374,791,949 | 579,037,170 | 14.6% | 20,124.1 | 7,328,960 | 257,940,232 | 35,195 |
| J | うち J R以外計 | 2,427,845,559 | 2,061,201,936 | 366,643,623 | 15.1% | 7,503.0 | 2,699,157 | 148,914,465 | 55,171 |
| 都 | うち 大都市高速鉄道計 | 1,471,926,082 | 1,252,651,295 | 219,274,787 | 14.9% | 3,223.6 | 1,171,036 | 107,449,814 | 91,756 |
| S | うち 地下鉄計 | 842,981,248 | 686,302,755 | 156,678,493 | 18.6% | 773.7 | 280,726 | 37,774,418 | 134,560 |
| 路 | うち 路面電車計 | 16,014,119 | 17,016,628 | -1,002,509 | -6.3% | 164.1 | 59,732 | 447,108 | 7,485 |
| 地 | うち 地方旅客鉄道計 | 91,504,859 | 101,311,071 | -9,806,212 | -10.7% | 3,326.2 | 1,182,127 | 3,192,580 | 2,701 |
| 貨 | うち 貨物鉄道計 | 674,965 | 719,329 | -44,364 | -6.6% | 10.4 | 3,796 | 10,341 | 2,724 |
| 観 | うち 観光鉄道計 | 4,744,286 | 3,200,858 | 1,543,428 | 32.5% | 5.0 | 1,740 | 40,204 | 23,106 |
| 最大値 | | 1,748,252,231 | 1,503,148,807 | 322,960,959 | 32.5% | 7,512.6 | 2,742,115 | 138,881,054 | 265,343 |
| J | 該当企業 | J R東日本 | J R東日本 | J R東海 | 舞浜リゾートライン | J R東日本 | J R東日本 | J R東日本 | 東京急行電鉄 |
| R | 最小値 | 10,529 | 54,240 | -28,475,970 | -599.4% | 1.3 | 475 | 239 | 89 |
| 含 | 該当企業 | 紀州鉄道 | 紀州鉄道 | J R北海道 | 阿佐海岸鉄道 | スカイレールサービス | スカイレールサービス | 紀州鉄道 | 阿佐海岸鉄道 |
| 心 | 平均値 | 40,136,319 | 34,188,641 | 5,947,678 | 14.8% | 173.8 | 63,070 | 2,558,835 | 40,571 |
| | 中央値 | 1,384,335 | 1,741,091 | -7,966 | -0.6% | 28.0 | 10,220 | 40,837 | 3,996 |
| N= | 標本分散 | 32,222,086,800,120,400 | 22,427,424,495,708,300 | 1,096,693,986,013,990 | 0.524 | 590,840.4 | 78,491,969,073 | 158,114,887,603,387 | 2,791,061,889 |
| 159 | 標準偏差 | 179,505,116 | 149,757,886 | 33,116,370 | 0.724 | 768.7 | 280,164 | 12,574,374 | 52,831 |
| 最大値 | | 327,946,775 | 253,721,530 | 74,225,245 | 32.5% | 508.1 | 185,457 | 18,534,651 | 265,343 |
| J | 該当企業 | 東京地下鉄 | 東京地下鉄 | 東京地下鉄 | 舞浜リゾートライン | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 東京地下鉄 | 東京急行電鉄 |
| R | 最小値 | 10,529 | 54,240 | -1,835,887 | -599.4% | 1.3 | 475 | 239 | 89 |
| 除 | 該当企業 | 紀州鉄道 | 紀州鉄道 | 埼玉高速鉄道 | 阿佐海岸鉄道 | スカイレールサービス | スカイレールサービス | 紀州鉄道 | 阿佐海岸鉄道 |
| く | 平均値 | 15,868,272 | 13,471,908 | 2,396,364 | 15.1% | 49.0 | 17,642 | 973,297 | 55,169 |
| | 中央値 | 1,223,533 | 1,603,903 | -7,966 | -0.7% | 26.5 | 9,673 | 37,933 | 3,922 |
| N= | 標本分散 | 1,683,258,239,382,650 | 1,110,346,809,176,220 | 65,136,990,681,545 | 0.541 | 5,090.0 | 687,022,163 | 7,276,564,259,235 | 2,874,342,230 |
| 153 | 標準偏差 | 41,027,530 | 33,321,867 | 8,070,749 | 0.7 | 71.3 | 26,211 | 2,697,511 | 53,613 |

付表 11 2015年度における鉄軌道業営業損益と輸送状況

本表は2015年度鉄道統計年報より鉄軌道業営業損益と輸送状況を抜き出した物である。

| 種別 事業者名 | 2015 | | 鉄軌道業営業損益 | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|--------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|--------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日扣 km | 旅客輸送人扣 千人扣 | 輸送密度 人/日扣 |
| 地 道南いさりび鉄道 | 47,920 | 326,403 | -278,483 | -581.1% | 37.8 | 227 | 186 | 819 |
| S 札幌市 | 40,921,465 | 33,931,199 | 6,990,266 | 17.1% | 56.9 | 20,720 | 1,339,766 | 64,661 |
| 路 函館市企業局 | 937,331 | 1,255,105 | -317,774 | -33.9% | 10.9 | 3,989 | 15,833 | 3,969 |
| 地 弘南鉄道 | 390,985 | 404,193 | -13,208 | -3.4% | 30.7 | 11,236 | 18,125 | 1,613 |
| 地 津軽鉄道 | 128,847 | 154,210 | -25,363 | -19.7% | 20.7 | 7,576 | 3,257 | 430 |
| 地 三陸鉄道 | 356,981 | 565,943 | -208,962 | -58.5% | 107.6 | 39,382 | 14,963 | 380 |
| 地 福島交通 | 508,623 | 466,491 | 42,132 | 8.3% | 9.2 | 3,367 | 11,999 | 3,564 |
| 地 阿武隈急行 | 713,214 | 735,454 | -22,240 | -3.1% | 54.9 | 20,093 | 36,706 | 1,827 |
| 地 会津鉄道 | 366,070 | 640,675 | -274,605 | -75.0% | 57.4 | 21,008 | 13,640 | 649 |
| 地 秋田内陸縦貫鉄道 | 150,532 | 407,045 | -256,513 | -170.4% | 94.2 | 34,477 | 9,865 | 286 |
| 地 由利高原鉄道 | 97,984 | 188,375 | -90,391 | -92.3% | 23.0 | 8,395 | 3,238 | 386 |
| 地 山形鉄道 | 166,449 | 236,328 | -69,879 | -42.0% | 30.5 | 11,163 | 6,033 | 540 |
| 地 IGRいわて銀河鉄道 | 4,289,602 | 4,197,049 | 92,553 | 2.2% | 82.0 | 30,012 | 89,119 | 2,969 |
| 地 青い森鉄道 | 2,051,791 | 2,016,099 | 35,692 | 1.7% | 121.9 | 44,494 | 105,669 | 2,375 |
| 地 仙台空港鉄道 | 902,811 | 1,046,430 | -143,619 | -15.9% | 7.1 | 2,599 | 16,857 | 6,486 |
| S 仙台市 | 13,213,777 | 14,595,375 | -1,381,598 | -10.5% | 28.7 | 7,043 | 336,988 | 47,847 |
| 地 長野電鉄 | 1,995,955 | 1,949,238 | 46,717 | 2.3% | 33.2 | 12,151 | 77,567 | 6,384 |
| 地 しなの鉄道 | 4,402,718 | 4,068,431 | 334,287 | 7.6% | 102.4 | 37,479 | 208,366 | 5,560 |
| 地 上田電鉄 | 301,367 | 330,273 | -28,906 | -9.6% | 11.6 | 4,246 | 7,096 | 1,671 |
| 地 アルピコ交通 | 383,934 | 349,381 | 34,553 | 9.0% | 14.4 | 5,270 | 12,395 | 2,352 |
| 地 北越急行 | 618,110 | 1,259,143 | -641,033 | -103.7% | 59.5 | 21,777 | 33,609 | 1,543 |
| 地 富山地方鉄道 | 2,473,472 | 2,457,402 | 16,070 | 0.6% | 100.8 | 36,893 | 73,865 | 2,002 |
| 地 黒部峡谷鉄道 | 1,877,214 | 2,104,031 | -226,817 | -12.1% | 20.1 | 4,046 | 18,730 | 4,629 |
| 地 北陸鉄道 | 529,037 | 601,343 | -72,306 | -13.7% | 20.6 | 7,540 | 18,053 | 2,394 |
| 地 のと鉄道 | 211,624 | 429,611 | -217,987 | -103.0% | 33.1 | 12,082 | 10,277 | 851 |
| 路 万葉線 | 197,018 | 282,494 | -85,476 | -43.4% | 12.9 | 4,709 | 6,738 | 3,766 |
| 路 富山ライトレール | 303,385 | 349,734 | -46,349 | -15.3% | 15.2 | 2,782 | 9,746 | 3,503 |
| 地 えちごトキめき鉄道 | 3,946,580 | 5,755,070 | -1,808,490 | -45.8% | 97.0 | 35,502 | 58,726 | 2,573 |
| 地 あいの風とやま鉄道 | 5,704,547 | 5,396,805 | 307,742 | 5.4% | 100.1 | 36,637 | 275,593 | 7,522 |
| 地 IRいしかわ鉄道 | 2,489,069 | 1,681,906 | 807,163 | 32.4% | 17.8 | 6,515 | 101,688 | 15,609 |
| 都 東武鉄道 | 159,894,359 | 126,585,684 | 33,308,675 | 20.8% | 463.3 | 169,568 | 12,616,237 | 74,402 |
| 都 西武鉄道 | 101,130,380 | 77,412,602 | 23,717,778 | 23.5% | 176.6 | 64,636 | 8,741,323 | 135,240 |
| 都 京成電鉄 | 62,244,603 | 54,670,297 | 7,574,306 | 12.2% | 152.3 | 55,741 | 3,877,482 | 69,562 |
| 都 京王電鉄 | 83,776,039 | 71,139,453 | 12,636,586 | 15.1% | 84.7 | 31,000 | 7,630,042 | 246,130 |
| 都 小田急電鉄 | 118,564,078 | 90,857,565 | 27,706,513 | 23.4% | 120.5 | 44,103 | 11,486,582 | 260,449 |
| 都 東京急行電鉄 | 151,636,424 | 125,754,346 | 25,882,078 | 17.1% | 104.9 | 38,392 | 10,987,690 | 286,197 |
| 都 京浜急行電鉄 | 81,972,800 | 63,746,172 | 18,226,628 | 22.2% | 87.0 | 31,842 | 6,383,669 | 200,480 |
| 都 相模鉄道 | 32,961,458 | 25,441,141 | 7,520,317 | 22.8% | 35.9 | 13,139 | 2,554,361 | 194,405 |
| S 東京地下鉄 | 362,621,626 | 274,817,712 | 87,803,914 | 24.2% | 195.1 | 71,407 | 20,753,046 | 290,630 |
| 都 埼玉新都市交通 | 3,210,803 | 2,473,901 | 736,902 | 23.0% | 12.7 | 4,648 | 110,350 | 23,741 |
| 都 埼玉高速鉄道 | 9,438,063 | 7,194,241 | 2,243,822 | 23.8% | 14.6 | 5,344 | 258,823 | 48,432 |
| 都 新京成電鉄 | 11,401,798 | 10,286,953 | 1,114,845 | 9.8% | 26.5 | 9,699 | 746,477 | 76,964 |
| 都 北総鉄道 | 16,480,836 | 11,506,567 | 4,974,269 | 30.2% | 32.3 | 11,822 | 481,578 | 40,736 |
| 都 千葉都市モノレール | 3,296,763 | 2,887,799 | 408,964 | 12.4% | 15.2 | 5,563 | 68,993 | 12,402 |
| 都 東京モノレール | 13,118,967 | 12,343,315 | 775,652 | 5.9% | 17.8 | 6,515 | 512,881 | 78,723 |
| 都 横浜シーサイドライン | 3,784,429 | 3,185,239 | 599,190 | 15.8% | 10.6 | 3,869 | 82,544 | 21,335 |
| 都 ゆりかもめ | 10,449,877 | 7,710,377 | 2,739,500 | 26.2% | 14.7 | 5,380 | 256,807 | 47,734 |
| 都 東京臨海高速鉄道 | 20,030,027 | 14,974,902 | 5,055,125 | 25.2% | 12.2 | 4,453 | 512,040 | 114,988 |
| 都 東葉高速鉄道 | 15,658,163 | 9,730,214 | 5,927,949 | 37.9% | 16.2 | 5,929 | 486,204 | 82,004 |
| 都 多摩都市モノレール | 8,452,956 | 6,849,229 | 1,603,727 | 19.0% | 16.0 | 5,856 | 258,638 | 44,166 |
| 都 横浜高速鉄道 | 11,473,110 | 9,873,107 | 1,600,003 | 13.9% | 4.1 | 1,501 | 194,415 | 129,558 |
| 地 ひたちなか海浜鉄道 | 257,875 | 313,101 | -55,226 | -21.4% | 14.3 | 5,220 | 8,654 | 275 |
| 地 鹿島臨海鉄道 | 1,014,070 | 1,068,989 | -54,919 | -5.4% | 53.0 | 19,345 | 36,376 | 1,880 |
| 地 関東鉄道 | 2,328,590 | 2,101,862 | 226,728 | 9.7% | 55.6 | 20,350 | 72,011 | 3,539 |
| 地 野岩鉄道 | 254,699 | 463,306 | -208,607 | -81.9% | 30.7 | 10,991 | 6,612 | 602 |
| 地 上信電鉄 | 700,343 | 780,411 | -80,068 | -11.4% | 33.7 | 12,334 | 31,864 | 2,583 |
| 地 上毛電気鉄道 | 388,175 | 567,922 | -179,747 | -46.3% | 25.4 | 9,296 | 17,208 | 1,851 |
| 地 秩父鉄道 | 3,338,651 | 3,433,499 | -94,848 | -2.8% | 71.7 | 26,242 | 121,416 | 4,627 |
| 地 流鉄 | 330,937 | 381,526 | -50,589 | -15.3% | 5.7 | 2,086 | 10,082 | 4,833 |

| 種別 事業者名 | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|---------------------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|----------|-------------|-------------|
| | 営業収益 千円 | 営業費 千円 | 営業損益 千円 | 営業利益率 % | 営業キロ km | 延日 km | 旅客輸送人 千人 | 輸送密度 人/日 |
| 地 銚子電気鉄道 | 115,785 | 194,137 | -78,352 | -67.7% | 6.4 | 2,336 | 1,525 | 653 |
| 地 小湊鉄道 | 463,838 | 445,567 | 18,271 | 3.9% | 39.1 | 14,311 | 15,860 | 1,108 |
| 地 山万 | 223,549 | 422,611 | -199,062 | -89.0% | 4.1 | 1,497 | 1,783 | 1,191 |
| 地 いすみ鉄道 | 107,415 | 269,554 | -162,139 | -150.9% | 26.8 | 9,782 | 5,251 | 537 |
| 地 江ノ島電鉄 | 3,294,234 | 2,832,053 | 462,181 | 14.0% | 10.0 | 3,650 | 68,915 | 18,881 |
| 地 真岡鐵道 | 308,727 | 376,918 | -68,191 | -22.1% | 41.9 | 15,335 | 18,908 | 1,233 |
| 地 わたらせ渓谷鐵道 | 224,576 | 390,829 | -166,253 | -74.0% | 44.1 | 16,141 | 7,376 | 457 |
| 地 湘南モノレール | 1,670,636 | 1,707,219 | -36,583 | -2.2% | 6.6 | 2,416 | 36,233 | 15,000 |
| 地 箱根登山鉄道 | 2,782,040 | 3,452,097 | -670,057 | -24.1% | 16.2 | 5,929 | 51,660 | 8,713 |
| 地 富士急行 | 1,787,517 | 1,594,259 | 193,258 | 10.8% | 26.6 | 9,709 | 49,171 | 5,064 |
| 地 芝山鉄道 | 112,838 | 443,479 | -330,641 | -293.0% | 2.2 | 805 | 1,169 | 1,452 |
| 観 舞浜リゾートライン | 5,646,501 | 3,829,941 | 1,816,560 | 32.2% | 5.0 | 1,830 | 52,001 | 28,416 |
| 都 首都圏新都市鉄道 | 42,011,031 | 35,336,962 | 6,674,069 | 15.9% | 58.3 | 21,338 | 2,531,122 | 118,620 |
| S 東京都 | 151,623,986 | 132,911,783 | 18,712,203 | 12.3% | 131.2 | 48,002 | 6,797,069 | 159,679 |
| S 横浜市 | 40,301,706 | 32,785,513 | 7,516,193 | 18.6% | 53.4 | 19,544 | 1,781,534 | 91,153 |
| 都 名古屋鉄道 | 89,767,316 | 74,519,185 | 15,248,131 | 17.0% | 444.2 | 162,577 | 6,927,108 | 42,608 |
| 地 伊豆箱根鉄道 | 2,732,110 | 2,673,470 | 58,640 | 2.1% | 29.7 | 10,869 | 128,055 | 11,782 |
| 地 伊豆急行 | 4,066,175 | 3,614,641 | 451,534 | 11.1% | 45.7 | 16,726 | 105,608 | 6,314 |
| 地 岳南電車 | 166,493 | 237,441 | -70,948 | -42.6% | 9.2 | 3,358 | 3,244 | 966 |
| 地 静岡鉄道 | 1,530,923 | 1,668,042 | -137,119 | -9.0% | 11.0 | 4,026 | 62,199 | 15,449 |
| 地 大井川鐵道 | 979,015 | 945,194 | 33,821 | 3.5% | 65.0 | 23,790 | 15,891 | 668 |
| 地 遠州鐵道 | 1,658,948 | 1,496,650 | 162,298 | 9.8% | 17.8 | 6,515 | 74,776 | 11,478 |
| 地 天竜浜名湖鐵道 | 459,728 | 598,855 | -139,127 | -30.3% | 67.7 | 24,778 | 18,790 | 758 |
| 地 豊橋鐵道 | 1,663,903 | 1,617,622 | 46,281 | 2.8% | 23.4 | 8,564 | 56,625 | 6,612 |
| 地 明知鐵道 | 115,048 | 209,546 | -94,498 | -82.1% | 25.1 | 9,162 | 4,990 | 545 |
| 地 長良川鐵道 | 268,135 | 454,615 | -186,480 | -69.5% | 72.1 | 26,389 | 9,320 | 353 |
| 地 三岐鐵道 | 1,535,035 | 1,844,632 | -309,597 | -20.2% | 48.0 | 17,568 | 51,798 | 2,948 |
| 地 伊勢鐵道 | 578,219 | 594,816 | -16,597 | -2.9% | 22.3 | 8,162 | 29,428 | 3,605 |
| 地 福井鐵道 | 374,335 | 610,842 | -236,507 | -63.2% | 21.5 | 7,832 | 19,505 | 2,490 |
| 地 愛知環状鐵道 | 4,145,116 | 4,092,727 | 52,389 | 1.3% | 45.3 | 16,580 | 176,599 | 10,651 |
| 地 樽見鐵道 | 162,388 | 231,970 | -69,582 | -42.8% | 34.5 | 12,627 | 7,618 | 603 |
| 地 東海交通事業 | 89,999 | 252,308 | -162,309 | -180.3% | 11.2 | 4,099 | 1,968 | 480 |
| 地 名古屋ガイドウェイバス | 684,760 | 687,891 | -3,131 | -0.5% | 6.5 | 2,379 | 21,511 | 9,042 |
| 地 えちぜん鐵道 | 824,858 | 1,077,228 | -252,370 | -30.6% | 53.0 | 19,398 | 35,412 | 1,826 |
| 地 愛知高速交通 | 1,341,059 | 1,133,125 | 207,934 | 15.5% | 8.9 | 3,257 | 39,627 | 12,167 |
| 都 名古屋臨海高速鐵道 | 2,394,912 | 2,246,497 | 148,415 | 6.2% | 15.2 | 5,563 | 78,274 | 14,070 |
| 地 伊賀鐵道 | 238,486 | 472,824 | -234,338 | -98.3% | 16.6 | 6,076 | 15,552 | 2,560 |
| 地 養老鐵道 | 977,259 | 1,901,453 | -924,194 | -94.6% | 57.5 | 21,045 | 62,627 | 2,976 |
| 地 四日市あすなろう鐵道 | 446,589 | 394,477 | 52,112 | 11.7% | 7.0 | 2,562 | 10,478 | 4,090 |
| S 名古屋市 | 80,721,610 | 67,235,225 | 13,486,385 | 16.7% | 93.3 | 34,148 | 2,958,834 | 86,647 |
| 都 近畿日本鐵道 | 155,936,304 | 130,180,981 | 25,755,323 | 16.5% | 501.1 | 183,403 | 10,920,333 | 59,543 |
| 都 南海電気鐵道 | 58,540,219 | 47,369,126 | 11,171,093 | 19.1% | 154.8 | 56,657 | 3,881,951 | 68,517 |
| 都 京阪電気鐵道 | 54,146,615 | 45,765,639 | 8,380,976 | 15.5% | 91.1 | 33,343 | 4,086,989 | 122,574 |
| 都 阪急電鉄 | 103,140,910 | 77,325,193 | 25,815,717 | 25.0% | 143.6 | 52,558 | 9,129,074 | 173,697 |
| 都 阪神電気鐵道 | 34,938,220 | 28,618,100 | 6,320,120 | 18.1% | 48.9 | 17,897 | 2,220,494 | 124,071 |
| 都 北大阪急行電鉄 | 4,974,981 | 4,535,746 | 439,235 | 8.8% | 5.9 | 2,159 | 266,897 | 123,621 |
| 都 泉北高速鐵道 | 7,436,071 | 6,322,851 | 1,113,220 | 15.0% | 14.3 | 5,220 | 449,787 | 86,166 |
| 都 神戸電鉄 | 9,773,883 | 8,831,949 | 941,934 | 9.6% | 69.6 | 25,473 | 424,413 | 16,661 |
| 都 山陽電気鐵道 | 13,534,208 | 12,374,176 | 1,160,032 | 8.6% | 63.2 | 23,131 | 835,550 | 36,123 |
| 都 神戸新交通 | 6,631,412 | 5,994,405 | 637,007 | 9.6% | 15.3 | 5,600 | 148,796 | 26,571 |
| 都 大阪高速鐵道 | 10,354,191 | 6,562,863 | 3,791,328 | 36.6% | 28.0 | 10,248 | 280,705 | 27,391 |
| 都 北神急行電鉄 | 2,178,722 | 1,863,022 | 315,700 | 14.5% | 7.5 | 2,736 | 68,491 | 25,033 |
| 都 能勢電鉄 | 3,475,430 | 3,101,231 | 374,199 | 10.8% | 15.4 | 5,554 | 142,960 | 25,742 |
| 路 阪堺電気軌道 | 1,390,644 | 1,460,666 | -70,022 | -5.0% | 18.5 | 6,845 | 33,576 | 4,905 |
| 路 京福電気鐵道 | 1,395,507 | 1,468,150 | -72,643 | -5.2% | 1.3 | 4,368 | 34,981 | 8,008 |
| 地 近江鐵道 | 1,115,841 | 1,391,574 | -275,733 | -24.7% | 59.5 | 21,777 | 38,826 | 1,783 |
| 地 觀山電鉄 | 1,327,226 | 1,271,876 | 55,350 | 4.2% | 14.4 | 5,270 | 34,494 | 6,545 |
| 地 水間鐵道 | 299,256 | 322,562 | -23,306 | -7.8% | 5.5 | 2,008 | 7,229 | 3,601 |
| 地 北条鐵道 | 82,720 | 126,781 | -44,061 | -53.3% | 13.6 | 4,977 | 3,737 | 751 |
| 地 紀州鐵道 | 12,355 | 46,633 | -34,278 | -277.4% | 2.7 | 986 | 243 | 247 |
| 地 信楽高原鐵道 | 158,730 | 146,223 | 12,507 | 7.9% | 14.7 | 5,366 | 5,763 | 1,074 |
| 地 嵯峨野觀光鐵道 | 673,103 | 628,528 | 44,575 | 6.6% | 7.3 | 2,058 | 8,988 | 4,367 |
| 地 和歌山電鐵 | 362,087 | 514,973 | -152,886 | -42.2% | 14.3 | 5,234 | 18,168 | 3,471 |
| 地 W I L L E R T R A I N S | 1,151,336 | 1,236,659 | -85,323 | -7.4% | 114.0 | 41,610 | 35,568 | 855 |

| 2015 | | 鉄軌道業営業損益 | | | | | 鉄軌道業輸送状況 | | |
|------|-------------|------------------------|------------------------|-----------------------|---------|-----------|----------------|---------------------|---------------|
| 種別 | 事業者名 | 営業収益 | 営業費 | 営業損益 | 営業利益率 | 営業キロ | 延日 | 旅客輸送人 | 輸送密度 |
| | | 千円 | 千円 | 千円 | % | km | km | 千人 | 人/日 |
| S | 京都市 | 26,897,241 | 24,647,917 | 2,249,324 | 8.4% | 31.2 | 11,419 | 708,739 | 62,067 |
| S | 大阪市 | 156,053,806 | 115,780,934 | 40,272,872 | 25.8% | 137.8 | 50,434 | 5,199,399 | 103,093 |
| S | 神戸市 | 21,227,151 | 19,853,653 | 1,373,498 | 6.5% | 30.6 | 11,199 | 938,700 | 83,582 |
| 路 | 岡山電気軌道 | 400,742 | 419,097 | -18,355 | -4.6% | 4.7 | 1,720 | 6,739 | 3,918 |
| 地 | 一畑電車 | 453,896 | 628,552 | -174,656 | -38.5% | 42.2 | 15,445 | 24,744 | 1,602 |
| 路 | 広島電鉄 | 6,369,697 | 6,696,129 | -326,432 | -5.1% | 35.1 | 12,847 | 203,389 | 15,832 |
| 地 | 智頭急行 | 2,777,428 | 2,332,253 | 445,175 | 16.0% | 56.1 | 20,533 | 54,919 | 2,675 |
| 地 | 若桜鉄道 | 160,490 | 208,103 | -47,613 | -29.7% | 19.2 | 7,027 | 2,950 | 420 |
| 地 | 錦川鉄道 | 77,940 | 131,518 | -53,578 | -68.7% | 32.7 | 11,968 | 3,904 | 326 |
| 地 | 広島高速交通 | 4,450,121 | 3,852,137 | 597,984 | 13.4% | 18.4 | 6,734 | 161,388 | 23,966 |
| 地 | 井原鉄道 | 343,727 | 504,587 | -160,860 | -46.8% | 41.7 | 15,262 | 16,143 | 1,058 |
| 地 | スカイレールサービス | 158,936 | 189,750 | -30,814 | -19.4% | 1.3 | 476 | 544 | 1,143 |
| 貨 | 水島臨海鉄道 | 674,789 | 715,590 | -40,801 | -6.0% | 10.4 | 3,796 | 11,417 | 3,008 |
| 路 | とさでん交通 | 1,034,076 | 997,939 | 36,137 | 3.5% | 25.3 | 9,260 | 28,286 | 3,055 |
| 地 | 高松琴平電気鉄道 | 2,712,296 | 2,303,791 | 408,505 | 15.1% | 60.0 | 21,961 | 113,397 | 5,164 |
| 地 | 阿佐海岸鉄道 | 8,427 | 79,207 | -70,780 | -839.9% | 8.5 | 3,111 | 328 | 105 |
| 地 | 伊予鉄道 | 3,193,922 | 3,242,425 | -48,503 | -1.5% | 43.5 | 15,921 | 87,994 | 5,527 |
| 地 | 土佐くろしお鉄道 | 927,289 | 1,264,263 | -336,974 | -36.3% | 109.3 | 24,376 | 35,979 | 1,476 |
| 都 | 西日本鉄道 | 21,554,851 | 18,406,267 | 3,148,584 | 14.6% | 106.1 | 38,832 | 1,560,908 | 40,196 |
| 都 | 北九州高速鉄道 | 2,176,256 | 2,308,728 | -132,472 | -6.1% | 8.8 | 3,221 | 53,324 | 16,555 |
| 路 | 長崎電気軌道 | 1,806,274 | 1,850,560 | -44,286 | -2.5% | 11.5 | 4,209 | 55,848 | 13,269 |
| 地 | 甘木鉄道 | 222,473 | 226,094 | -3,621 | -1.6% | 13.7 | 5,014 | 9,517 | 1,898 |
| 地 | 筑豊電気鉄道 | 947,408 | 994,531 | -47,123 | -5.0% | 16.0 | 5,856 | 29,781 | 5,086 |
| 地 | 島原鉄道 | 521,516 | 637,369 | -115,853 | -22.2% | 43.2 | 15,811 | 21,582 | 1,365 |
| 地 | 熊本電気鉄道 | 320,597 | 362,054 | -41,457 | -12.9% | 13.1 | 4,782 | 10,854 | 2,270 |
| 地 | 南阿蘇鉄道 | 115,846 | 131,759 | -15,913 | -13.7% | 17.7 | 6,460 | 3,646 | 564 |
| 地 | 松浦鉄道 | 733,610 | 850,302 | -116,692 | -15.9% | 93.8 | 34,331 | 30,158 | 878 |
| 地 | 平成筑豊鉄道 | 334,559 | 463,778 | -129,219 | -38.6% | 51.3 | 18,282 | 15,936 | 872 |
| 地 | くま川鉄道 | 125,006 | 214,133 | -89,127 | -71.3% | 24.8 | 9,077 | 9,737 | 1,073 |
| 地 | 肥薩おれんじ鉄道 | 1,380,935 | 1,981,864 | -600,929 | -43.5% | 116.9 | 42,785 | 34,494 | 806 |
| S | 福岡市 | 28,050,006 | 26,026,692 | 2,023,314 | 7.2% | 29.8 | 10,907 | 822,349 | 75,396 |
| 路 | 熊本市 | 1,512,523 | 2,260,320 | -747,797 | -49.4% | 12.1 | 4,429 | 37,476 | 8,462 |
| 路 | 鹿児島市 | 1,626,750 | 1,510,646 | 116,104 | 7.1% | 13.1 | 4,799 | 39,517 | 8,234 |
| 地 | 沖縄都市モノレール | 3,332,069 | 3,112,056 | 220,013 | 6.6% | 12.9 | 4,721 | 72,315 | 15,318 |
| J | J R北海道 | 76,847,059 | 125,127,376 | -48,280,317 | -62.8% | 2,568.7 | 900,184 | 4,320,343 | 4,799 |
| J | J R東日本 | 1,963,116,159 | 1,590,904,819 | 372,211,340 | 19.0% | 7,457.3 | 2,729,372 | 134,428,276 | 49,252 |
| J | J R東海 | 1,349,713,310 | 794,126,858 | 555,586,452 | 41.2% | 1,970.8 | 721,313 | 61,467,289 | 85,216 |
| J | J R西日本 | 928,184,216 | 803,967,191 | 124,217,025 | 13.4% | 5,007.1 | 1,823,766 | 58,341,323 | 31,989 |
| J | J R四国 | 26,982,023 | 37,895,399 | -10,913,376 | -40.4% | 855.2 | 313,003 | 1,449,791 | 4,632 |
| J | J R九州 | 169,189,947 | 180,737,251 | -11,547,304 | -6.8% | 2,273.0 | 831,918 | 9,378,062 | 11,273 |
| | 全国計 | 7,109,231,447 | 5,659,940,665 | 1,449,290,782 | 20.4% | 27,888.5 | 10,121,395 | 427,444,010 | 42,232 |
| J | うち J R計 | 4,514,032,714 | 3,532,758,894 | 981,273,820 | 21.7% | 20,132.1 | 7,319,556 | 269,385,084 | 36,803 |
| | うち J R以外計 | 2,595,198,733 | 2,127,181,771 | 468,016,962 | 18.0% | 7,756.4 | 2,801,839 | 158,058,926 | 56,413 |
| 都 | うち 大都市高速鉄道計 | 1,541,941,465 | 1,246,286,025 | 295,655,440 | 19.2% | 3,209.4 | 1,174,510 | 112,254,312 | 95,575 |
| S | うち 地下鉄計 | 921,632,374 | 742,586,003 | 179,046,371 | 19.4% | 788.0 | 284,823 | 41,636,424 | 146,184 |
| 路 | うち 路面電車計 | 16,973,947 | 18,550,840 | -1,576,893 | -9.3% | 160.6 | 59,957 | 472,129 | 7,874 |
| 地 | うち 地方旅客鉄道計 | 108,329,657 | 115,213,372 | -6,883,715 | -6.4% | 3,583.0 | 1,276,923 | 3,632,643 | 2,845 |
| 貨 | うち 貨物鉄道計 | 674,789 | 715,590 | -40,801 | -6.0% | 10.4 | 3,796 | 11,417 | 3,008 |
| 観 | うち 観光鉄道計 | 5,646,501 | 3,829,941 | 1,816,560 | 32.2% | 5.0 | 1,830 | 52,001 | 28,416 |
| | 最大値 | 1,963,116,159 | 1,590,904,819 | 555,586,452 | 41.2% | 7,457.3 | 2,729,372 | 134,428,276 | 290,630 |
| J | 該当企業 | J R東日本 | J R東日本 | J R東海 | J R東海 | J R東日本 | J R東日本 | J R東日本 | 東京地下鉄 |
| R | 最小値 | 8,427 | 46,633 | -48,280,317 | -839.9% | 1.3 | 227 | 186 | 105 |
| 含 | 該当企業 | 阿佐海岸鉄道 | 紀州鉄道 | J R北海道 | 阿佐海岸鉄道 | 京福電気鉄道 | 道南いさりび鉄道 | 道南いさりび鉄道 | 阿佐海岸鉄道 |
| 心 | 平均値 | 43,614,917 | 34,723,562 | 8,891,354 | 20.4% | 171.1 | 62,094 | 2,622,356 | 42,232 |
| | 中央値 | 1,658,948 | 1,707,219 | -3,621 | -0.2% | 29.7 | 10,248 | 51,660 | 5,041 |
| N= | 標本分散 | 40,490,680,451,290,100 | 23,756,180,382,536,100 | 2,871,358,700,915,510 | 0.841 | 573,345.9 | 76,211,142,427 | 157,478,119,433,253 | 3,114,701,545 |
| 163 | 標準偏差 | 201,222,962 | 154,130,401 | 53,585,060 | 0.917 | 757.2 | 276,064 | 12,549,029 | 55,810 |
| | 最大値 | 362,621,626 | 274,817,712 | 87,803,914 | 37.9% | 501.1 | 183,403 | 20,753,046 | 290,630 |
| J | 該当企業 | 東京地下鉄 | 東京地下鉄 | 東京地下鉄 | 東葉高速鉄道 | 近畿日本鉄道 | 近畿日本鉄道 | 東京地下鉄 | 東京地下鉄 |
| R | 最小値 | 8,427 | 46,633 | -1,808,490 | -839.9% | 1.3 | 227 | 186 | 105 |
| 除 | 該当企業 | 阿佐海岸鉄道 | 紀州鉄道 | えちごトキめき鉄道 | 阿佐海岸鉄道 | 京福電気鉄道 | 道南いさりび鉄道 | 道南いさりび鉄道 | 阿佐海岸鉄道 |
| く | 平均値 | 16,529,928 | 13,548,928 | 2,981,000 | 18.0% | 49.0 | 17,846 | 1,006,745 | 56,413 |
| | 中央値 | 1,530,923 | 1,617,622 | -3,621 | -0.2% | 26.8 | 9,699 | 39,517 | 4,074 |
| N= | 標本分散 | 1,877,804,160,744,210 | 1,160,713,006,479,610 | 91,029,173,989,748 | 0.867 | 4,976.0 | 666,373,731 | 8,083,468,224,989 | 3,201,604,417 |
| 157 | 標準偏差 | 43,333,638 | 34,069,238 | 9,540,921 | 0.9 | 70.5 | 25,814 | 2,843,144 | 56,583 |

付表 12 2015年度における鉄道沿線人口と輸送状況

本表は2015年度鉄道統計年報に輸送状況が掲載された路線区分ごとに、2015年国勢調査時点での鉄道沿線人口、並びに2014年センサス時点での沿線従業者数を算出した表である。

| 事業名・路線名 | 輸送量 | | | 沿線人口 | | | 1kmあたり | | |
|--------------|--------------|-------------|-----------|------------|------------|----------------|-----------|-----------|----------------|
| | 営業キロ | 旅客人キロ | 平均通過数量 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 |
| | 10/1現在 Km | 合計 千人 | 旅客 人・日 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 |
| N=425 | | | | | | | | | |
| 合計値 | 27,887.5 | 424,365,972 | N/M | 59,681,642 | 55,719,695 | 115,397,308 | 1,580,840 | 1,476,026 | 3,052,833 |
| 平均値 | 65.6 | 998,508 | 44,360 | 140,098 | 130,797 | 271,523 | 3,711 | 3,465 | 7,183 |
| 最大値 | 713.7 | 52,165,740 | 1,097,035 | 1,546,074 | 1,605,084 | 3,151,158 | 40,901 | 42,463 | 83,364 |
| 中央値 | 32.2 | 80,714 | 6,931 | 61,072 | 38,737 | 105,056 | 1,621 | 1,030 | 2,779 |
| 最小値 | 0.3 | 186 | 58 | 62 | 444 | 1,260 | 2 | 12 | 33 |
| 標準偏差 | 98.6 | 3482193.4 | 95299.6 | 208658.4 | 236527.6 | 419434 | 5517.8 | 6255.6 | 11096.1 |
| 道南いさりび鉄道 | 37.8 | 186 | 819 | 37,866 | 15,002 | 52,868 | 1,002 | 397 | 1,399 |
| 札幌市 | | | | | | | | | |
| 南北線 | 14.3 | 407,899 | 77,936 | 106,826 | 173,366 | 280,192 | 2,826 | 4,586 | 7,412 |
| 東西線 | 20.1 | 606,842 | 82,489 | 235,100 | 254,950 | 490,050 | 6,220 | 6,745 | 12,964 |
| 東豊線 | 13.6 | 303,858 | 61,045 | 131,819 | 151,661 | 283,480 | 3,487 | 4,012 | 7,499 |
| 一条・山鼻軌道線 | 8.9 | 21,167 | 6,715 | 66,911 | 140,864 | 207,775 | 1,770 | 3,727 | 5,497 |
| 函館市 | 10.9 | 15,833 | 3,969 | 45,892 | 36,315 | 82,207 | 1,214 | 961 | 2,175 |
| 弘南鉄道 | | | | | | | | | |
| 弘南線 | 16.8 | 14,965 | 2,434 | 18,963 | 9,356 | 28,319 | 502 | 248 | 749 |
| 大鵬線 | 13.9 | 3,160 | 621 | 22,106 | 9,561 | 31,667 | 585 | 253 | 838 |
| 津軽鉄道 | 20.7 | 3,257 | 430 | 8,847 | 4,456 | 13,303 | 234 | 118 | 352 |
| 三陸鉄道 | | | | | | | | | |
| 北リアス線 | 71.0 | 11,373 | 438 | 14,811 | 8,809 | 23,620 | 392 | 233 | 625 |
| 南リアス線 | 36.6 | 3,590 | 268 | 7,960 | 8,225 | 16,185 | 211 | 218 | 428 |
| 福島交通 | 9.2 | 11,999 | 3,564 | 28,843 | 17,086 | 45,929 | 763 | 452 | 1,215 |
| 阿武隈急行 | 54.9 | 36,706 | 1,827 | 48,351 | 30,874 | 79,225 | 1,279 | 817 | 2,096 |
| 会津鉄道 | 57.4 | 13,640 | 649 | 17,151 | 7,897 | 25,048 | 454 | 209 | 663 |
| 秋田内陸縦貫鉄道 | 94.2 | 9,865 | 286 | 12,062 | 5,743 | 17,805 | 319 | 152 | 471 |
| 由利高原鉄道 | 23.0 | 3,238 | 386 | 10,877 | 4,923 | 15,800 | 288 | 130 | 418 |
| 山形鉄道 | 30.5 | 6,033 | 540 | 20,649 | 11,448 | 32,097 | 546 | 303 | 849 |
| I G Rいわて銀河鉄道 | 82.0 | 89,119 | 2,969 | 49,122 | 29,912 | 79,034 | 1,300 | 791 | 2,091 |
| 青い森鉄道 | 121.9 | 105,669 | 2,375 | 83,844 | 32,157 | 116,001 | 2,218 | 851 | 3,069 |
| 仙台空港鉄道 | 7.1 | 16,857 | 6,486 | 16,977 | 8,930 | 25,907 | 449 | 236 | 685 |
| 仙台市 | 28.7 | 336,988 | 47,847 | 171,958 | 256,449 | 428,407 | 4,549 | 6,784 | 11,334 |
| 長野電鉄 | 33.2 | 77,567 | 6,384 | 69,596 | 45,422 | 115,018 | 1,841 | 1,202 | 3,043 |
| しなの鉄道 | 102.4 | 208,366 | 5,560 | 108,318 | 80,265 | 188,583 | 2,866 | 2,123 | 4,989 |
| 上田電鉄 | 11.6 | 7,096 | 1,671 | 20,389 | 9,701 | 30,090 | 539 | 257 | 796 |
| アルピコ交通 | 14.4 | 12,395 | 2,352 | 21,942 | 17,822 | 39,764 | 580 | 471 | 1,052 |
| 北越急行 | 59.5 | 33,609 | 1,543 | 20,689 | 13,792 | 34,481 | 547 | 365 | 912 |
| 富山地方鉄道 | | | | | | | | | |
| 富山市内軌道線 | 7.6 | 13,586 | 4,884 | 22,481 | 45,434 | 67,915 | 595 | 1,202 | 1,797 |
| 本線 | 53.3 | 46,995 | 2,409 | 64,243 | 48,527 | 112,770 | 1,700 | 1,284 | 2,983 |
| 立山線 | 24.2 | 6,985 | 789 | 7,288 | 2,389 | 9,677 | 193 | 63 | 256 |
| 不二越線 | 3.3 | 1,287 | 1,065 | 12,170 | 8,145 | 20,315 | 322 | 215 | 537 |
| 上滝線 | 12.4 | 5,012 | 1,104 | 18,642 | 5,404 | 24,046 | 493 | 143 | 636 |
| 黒部峡谷鉄道 | 20.1 | 18,730 | 4,629 | 302 | 958 | 1,260 | 8 | 25 | 33 |
| 北陸鉄道 | | | | | | | | | |
| 石川線 | 13.8 | 9,283 | 1,838 | 49,336 | 14,570 | 63,906 | 1,305 | 385 | 1,691 |
| 浅野川線 | 6.8 | 8,770 | 3,524 | 20,159 | 16,740 | 36,899 | 533 | 443 | 976 |
| のと鉄道 | 33.1 | 10,277 | 851 | 6,518 | 3,029 | 9,547 | 172 | 80 | 253 |
| 万葉線 | 12.9 | 6,738 | 3,766 | 27,854 | 20,816 | 48,670 | 737 | 551 | 1,288 |
| 富山ライトレール | 15.2 | 9,746 | 3,503 | 19,378 | 20,759 | 40,137 | 513 | 549 | 1,062 |
| えちごトキめき鉄道 | | | | | | | | | |
| 妙高はねうまライン | 37.7 | 36,458 | 2,642 | 33,017 | 20,184 | 53,201 | 873 | 534 | 1,407 |
| 日本海ひすいライン | 59.3 | 22,268 | 1,026 | 31,868 | 15,382 | 47,250 | 843 | 407 | 1,250 |
| あいの風とやま鉄道 | 100.1 | 275,593 | 7,522 | 130,253 | 83,592 | 213,845 | 3,446 | 2,211 | 5,657 |
| I Rいしかわ鉄道 | 17.8 | 101,688 | 15,609 | 35,582 | 28,518 | 64,100 | 941 | 754 | 1,696 |

| 事業者名・路線名 | N=425 | | | 輸送量 | | 沿線人口 | | | 1 kmあたり | | |
|------------|----------------------|--------------------|----------------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|--|--|
| | 営業キロ 10/1現在 Km | 旅客人キロ 合計 千人和 | 平均通過数量 旅客 人・日当 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | | |
| | | | | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 | | |
| 東武鉄道 | | | | | | | | | | | |
| 伊勢崎線 | 114.5 | 4,826,596 | 115,171 | 549,207 | 245,340 | 794,547 | 14,529 | 6,490 | 21,020 | | |
| 日光線 | 94.5 | 555,595 | 16,064 | 99,473 | 37,660 | 137,133 | 2,632 | 996 | 3,628 | | |
| 宇都宮線 | 24.3 | 81,552 | 9,169 | 57,222 | 27,077 | 84,299 | 1,514 | 716 | 2,230 | | |
| 鬼怒川線 | 16.2 | 18,678 | 3,150 | 10,631 | 6,733 | 17,364 | 281 | 178 | 459 | | |
| 小泉線 | 18.4 | 18,027 | 2,677 | 40,318 | 21,600 | 61,918 | 1,067 | 571 | 1,638 | | |
| 佐野線 | 22.1 | 24,493 | 3,028 | 35,448 | 16,019 | 51,467 | 938 | 424 | 1,362 | | |
| 桐生線 | 20.3 | 31,194 | 4,198 | 39,278 | 18,948 | 58,226 | 1,039 | 501 | 1,540 | | |
| 大師線 | 1.0 | 5,102 | 13,940 | 23,017 | 9,867 | 32,884 | 609 | 261 | 870 | | |
| 亀戸線 | 3.4 | 31,501 | 25,322 | 71,118 | 36,228 | 107,346 | 1,881 | 958 | 2,840 | | |
| 野田線 | 62.7 | 1,744,286 | 76,010 | 368,661 | 164,557 | 533,218 | 9,753 | 4,353 | 14,106 | | |
| 東上本線 | 75.0 | 5,190,936 | 189,105 | 554,210 | 249,842 | 804,052 | 14,662 | 6,610 | 21,271 | | |
| 越生線 | 10.9 | 88,277 | 22,130 | 44,073 | 11,661 | 55,734 | 1,166 | 308 | 1,474 | | |
| 西武鉄道 | | | | | | | | | | | |
| 池袋線 | 84.6 | 4,499,697 | 145,322 | 547,118 | 226,355 | 773,473 | 14,474 | 5,988 | 20,462 | | |
| 新宿線 | 72.0 | 4,102,745 | 155,690 | 656,046 | 326,083 | 982,129 | 17,356 | 8,627 | 25,982 | | |
| 多摩湖線 | 9.2 | 76,885 | 22,834 | 76,080 | 27,192 | 103,272 | 2,013 | 719 | 2,732 | | |
| 多摩川線 | 8.0 | 59,971 | 20,482 | 69,891 | 18,555 | 88,446 | 1,849 | 491 | 2,340 | | |
| 山口線 | 2.8 | 2,025 | 1,976 | 4,061 | 774 | 4,835 | 107 | 20 | 128 | | |
| 京成電鉄 | | | | | | | | | | | |
| 成田線 | 84.6 | 3,188,316 | 102,968 | 671,161 | 317,136 | 988,297 | 17,756 | 8,390 | 26,145 | | |
| 千葉線 | 12.9 | 202,086 | 42,806 | 118,094 | 79,591 | 197,685 | 3,124 | 2,106 | 5,230 | | |
| 千原線 | 10.9 | 54,999 | 13,788 | 53,613 | 42,294 | 95,907 | 1,418 | 1,119 | 2,537 | | |
| 成田空港線 | 51.4 | 432,081 | 22,968 | 133,556 | 60,861 | 194,417 | 3,533 | 1,610 | 5,143 | | |
| 京王電鉄 | | | | | | | | | | | |
| 京王線 | 72.0 | 6,514,537 | 247,212 | 679,992 | 500,443 | 1,180,435 | 17,989 | 13,239 | 31,228 | | |
| 井の頭線 | 12.7 | 1,115,505 | 239,997 | 171,027 | 172,528 | 343,555 | 4,525 | 4,564 | 9,089 | | |
| 小田急電鉄 | | | | | | | | | | | |
| 小田原線 | 109.9 | 11,184,582 | 278,062 | 816,498 | 531,339 | 1,347,837 | 21,600 | 14,057 | 35,657 | | |
| 多摩線 | 10.6 | 302,000 | 77,843 | 81,016 | 50,292 | 131,308 | 2,143 | 1,330 | 3,474 | | |
| 東京急行電鉄 | | | | | | | | | | | |
| 東横線 | 24.2 | 4,205,826 | 474,859 | 289,865 | 304,325 | 594,190 | 7,668 | 8,051 | 15,719 | | |
| 目黒線 | 11.9 | 665,371 | 152,783 | 116,187 | 67,388 | 183,575 | 3,074 | 1,783 | 4,856 | | |
| 田園都市線 | 31.5 | 4,674,844 | 405,486 | 391,197 | 310,587 | 701,784 | 10,349 | 8,217 | 18,566 | | |
| 大井町線 | 12.4 | 849,028 | 187,093 | 179,883 | 91,545 | 271,428 | 4,759 | 2,422 | 7,181 | | |
| 池上線 | 10.9 | 348,351 | 87,328 | 199,801 | 142,867 | 342,668 | 5,286 | 3,780 | 9,065 | | |
| 東急多摩川線 | 5.6 | 180,661 | 88,127 | 95,843 | 56,947 | 152,790 | 2,536 | 1,507 | 4,042 | | |
| こどもの国線 | 3.4 | 15,250 | 12,259 | 21,867 | 5,206 | 27,073 | 578 | 138 | 716 | | |
| 世田谷線 | 5.0 | 48,359 | 26,426 | 89,123 | 31,857 | 120,980 | 2,358 | 843 | 3,201 | | |
| 京浜急行電鉄 | | | | | | | | | | | |
| 本線 | 56.7 | 5,693,170 | 274,330 | 599,251 | 520,873 | 1,120,124 | 15,853 | 13,780 | 29,633 | | |
| 空港線 | 6.5 | 278,705 | 117,152 | 61,563 | 67,510 | 129,073 | 1,629 | 1,786 | 3,415 | | |
| 大師線 | 4.5 | 84,401 | 51,245 | 54,416 | 52,724 | 107,140 | 1,440 | 1,395 | 2,834 | | |
| 逗子線 | 5.9 | 64,129 | 29,703 | 33,402 | 9,895 | 43,297 | 884 | 262 | 1,145 | | |
| 久里浜線 | 13.4 | 263,264 | 53,684 | 67,178 | 22,764 | 89,942 | 1,777 | 602 | 2,379 | | |
| 相模鉄道 | 35.9 | 2,554,361 | 194,405 | 318,713 | 188,965 | 507,678 | 8,432 | 4,999 | 13,431 | | |
| 東京地下鉄 | | | | | | | | | | | |
| 銀座線 | 14.3 | 1,404,663 | 268,373 | 97,768 | 1,204,099 | 1,301,867 | 2,586 | 31,854 | 34,441 | | |
| 丸ノ内線 | 27.4 | 2,310,066 | 230,362 | 360,102 | 1,452,753 | 1,812,855 | 9,527 | 38,433 | 47,959 | | |
| 日比谷線 | 20.3 | 2,268,431 | 305,307 | 233,788 | 995,833 | 1,229,621 | 6,185 | 26,345 | 32,530 | | |
| 東西線 | 30.8 | 4,539,212 | 402,662 | 490,305 | 863,308 | 1,353,613 | 12,971 | 22,839 | 35,810 | | |
| 千代田線 | 24.0 | 3,137,778 | 357,215 | 257,286 | 862,451 | 1,119,737 | 6,807 | 22,816 | 29,623 | | |
| 有楽町線 | 28.3 | 2,897,671 | 279,752 | 361,089 | 795,091 | 1,156,180 | 9,553 | 21,034 | 30,587 | | |
| 半蔵門線 | 16.8 | 1,880,275 | 305,785 | 172,557 | 957,113 | 1,129,670 | 4,565 | 25,320 | 29,885 | | |
| 南北線 | 21.3 | 1,159,493 | 148,729 | 259,608 | 497,236 | 756,844 | 6,868 | 13,154 | 20,022 | | |
| 副都心線 | 11.9 | 1,155,457 | 265,317 | 268,486 | 454,114 | 722,600 | 7,103 | 12,014 | 19,116 | | |
| 埼玉新都市交通 | 12.7 | 110,350 | 23,741 | 53,647 | 57,367 | 111,014 | 1,419 | 1,518 | 2,937 | | |
| 埼玉高速鉄道 | 14.6 | 258,823 | 48,432 | 104,785 | 34,996 | 139,781 | 2,772 | 926 | 3,698 | | |
| 新京成電鉄 | 26.5 | 746,477 | 76,964 | 224,977 | 82,065 | 307,042 | 5,952 | 2,171 | 8,123 | | |
| 北総鉄道 | 32.3 | 481,578 | 40,736 | 126,408 | 40,595 | 167,003 | 3,344 | 1,074 | 4,418 | | |
| 千葉都市モノレール | 15.2 | 68,993 | 12,402 | 96,243 | 95,653 | 191,896 | 2,546 | 2,531 | 5,077 | | |
| 東京モノレール | 17.8 | 512,881 | 78,723 | 62,478 | 259,259 | 321,737 | 1,653 | 6,859 | 8,512 | | |
| 横浜シーサイドライン | 10.6 | 82,544 | 21,335 | 41,475 | 38,911 | 80,386 | 1,097 | 1,029 | 2,127 | | |
| ゆりかもめ | 14.7 | 256,807 | 47,734 | 35,796 | 269,519 | 305,315 | 947 | 7,130 | 8,077 | | |
| 東京臨海高速鉄道 | 12.2 | 512,040 | 114,988 | 83,266 | 189,763 | 273,029 | 2,203 | 5,020 | 7,223 | | |
| 東葉高速鉄道 | 16.2 | 486,204 | 82,004 | 150,249 | 54,482 | 204,731 | 3,975 | 1,441 | 5,416 | | |
| 多摩都市モノレール | 16.0 | 258,638 | 44,166 | 87,150 | 75,899 | 163,049 | 2,306 | 2,008 | 4,313 | | |
| 横浜高速鉄道 | 4.1 | 194,415 | 129,558 | 33,054 | 214,678 | 247,732 | 874 | 5,679 | 6,554 | | |

| 事業者名・路線名 | 輸送量 | | | 沿線人口 | | | 1kmあたり | | |
|-------------|----------------------|--------------|----------------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|
| | 営業キロ 10/1現在 Km | 旅客人キロ 千人和 | 平均通過数量 旅客 人・日当 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 |
| | | | | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 |
| N=425 | | | | | | | | | |
| ひたちなか海浜鉄道 | 14.3 | 8,654 | 275 | 23,694 | 10,050 | 33,744 | 627 | 266 | 893 |
| 鹿島臨海鉄道 | 53.0 | 36,376 | 1,880 | 27,770 | 19,872 | 47,642 | 735 | 526 | 1,260 |
| 関東鉄道 | | | | | | | | | |
| 竜ヶ崎線 | 4.5 | 3,894 | 2,364 | 11,286 | 4,459 | 15,745 | 299 | 118 | 417 |
| 常総線 | 51.1 | 68,117 | 3,642 | 78,199 | 30,803 | 109,002 | 2,069 | 815 | 2,884 |
| 野岩鉄道 | 30.7 | 6,612 | 602 | 999 | 444 | 1,443 | 26 | 12 | 38 |
| 上信電鉄 | 33.7 | 31,864 | 2,583 | 42,417 | 28,018 | 70,435 | 1,122 | 741 | 1,863 |
| 上毛電気鉄道 | 25.4 | 17,208 | 1,851 | 53,391 | 25,553 | 78,944 | 1,412 | 676 | 2,088 |
| 秩父鉄道 | 71.7 | 121,416 | 4,627 | 107,933 | 54,858 | 162,791 | 2,855 | 1,451 | 4,307 |
| 流鉄 | 5.7 | 10,082 | 4,833 | 45,092 | 15,206 | 60,298 | 1,193 | 402 | 1,595 |
| 銚子電気鉄道 | 6.4 | 1,525 | 653 | 16,432 | 8,458 | 24,890 | 435 | 224 | 658 |
| 小湊鉄道 | 39.1 | 15,860 | 1,108 | 24,205 | 9,334 | 33,539 | 640 | 247 | 887 |
| 山万 | 4.1 | 1,783 | 1,191 | 15,497 | 2,827 | 18,324 | 410 | 75 | 485 |
| いすみ鉄道 | 26.8 | 5,251 | 537 | 9,012 | 4,696 | 13,708 | 238 | 124 | 363 |
| 江ノ島電鉄 | 10.0 | 68,915 | 18,881 | 51,226 | 32,323 | 83,549 | 1,355 | 855 | 2,210 |
| 真岡鐵道 | 41.9 | 18,908 | 1,233 | 29,645 | 13,755 | 43,400 | 784 | 364 | 1,148 |
| わたらせ渓谷鐵道 | 44.1 | 7,376 | 457 | 23,527 | 13,217 | 36,744 | 622 | 350 | 972 |
| 湘南モノレール | 6.6 | 36,233 | 15,000 | 39,070 | 23,493 | 62,563 | 1,034 | 622 | 1,655 |
| 箱根登山鉄道 | 15.0 | 50,687 | 9,233 | 17,179 | 17,892 | 35,071 | 454 | 473 | 928 |
| 富士急行 | 26.6 | 49,171 | 5,064 | 41,438 | 20,178 | 61,616 | 1,096 | 534 | 1,630 |
| 芝山鉄道 | 2.2 | 1,169 | 1,452 | 62 | 9,369 | 9,431 | 2 | 248 | 249 |
| 舞浜リゾートライン | 5.0 | 52,001 | 28,416 | 2,544 | 36,364 | 38,908 | 67 | 962 | 1,029 |
| 首都圏新都市鉄道 | 58.3 | 2,531,122 | 118,620 | 296,638 | 272,155 | 568,793 | 7,848 | 7,200 | 15,047 |
| 東京都 | | | | | | | | | |
| 浅草線 | 18.3 | 1,330,263 | 198,606 | 229,549 | 900,252 | 1,129,801 | 6,073 | 23,816 | 29,889 |
| 三田線 | 26.5 | 1,495,684 | 154,210 | 360,612 | 828,970 | 1,189,582 | 9,540 | 21,930 | 31,470 |
| 新宿線 | 23.5 | 1,833,454 | 213,168 | 361,631 | 809,585 | 1,171,216 | 9,567 | 21,418 | 30,985 |
| 大江戸線 | 40.7 | 1,942,564 | 130,408 | 562,596 | 1,228,686 | 1,791,282 | 14,883 | 32,505 | 47,388 |
| 三ノ輪早稲田軌道線 | 12.2 | 43,202 | 9,676 | 214,191 | 148,370 | 362,561 | 5,666 | 3,925 | 9,592 |
| 日暮里・舎人ライナー線 | 9.7 | 151,600 | 42,704 | 90,362 | 40,690 | 131,052 | 2,391 | 1,076 | 3,467 |
| 上野モノレール線 | 0.3 | 302 | 3,247 | 4,904 | 7,874 | 12,778 | 130 | 208 | 338 |
| 横浜市 | | | | | | | | | |
| 1号線・3号線 | 40.4 | 1,520,958 | 102,862 | 390,918 | 370,445 | 761,363 | 10,342 | 9,800 | 20,142 |
| 4号線 | 13.0 | 260,576 | 54,766 | 126,577 | 57,144 | 183,721 | 3,349 | 1,512 | 4,860 |
| 名古屋鉄道 | | | | | | | | | |
| 名古屋本線 | 416.4 | 3,513,198 | 96,181 | 1,205,656 | 696,551 | 1,902,207 | 31,896 | 18,427 | 50,323 |
| 瀬戸線 | 20.6 | 316,509 | 41,977 | 145,340 | 139,670 | 285,010 | 3,845 | 3,695 | 7,540 |
| 豊川線 | 7.2 | 22,310 | 8,467 | 29,085 | 14,278 | 43,363 | 769 | 378 | 1,147 |
| 伊豆箱根鉄道 | | | | | | | | | |
| 大雄山線 | 9.6 | 44,619 | 12,699 | 40,535 | 21,057 | 61,592 | 1,072 | 557 | 1,629 |
| 駿豆線 | 19.8 | 83,377 | 11,505 | 50,896 | 31,290 | 82,186 | 1,346 | 828 | 2,174 |
| 伊豆急行 | 45.7 | 105,608 | 6,314 | 34,221 | 17,715 | 51,936 | 905 | 469 | 1,374 |
| 岳南電車 | 9.2 | 3,244 | 966 | 18,339 | 16,504 | 34,843 | 485 | 437 | 922 |
| 静岡鉄道 | 11.0 | 62,199 | 15,449 | 60,918 | 63,278 | 124,196 | 1,612 | 1,674 | 3,286 |
| 大井川鐵道 | 65.0 | 15,891 | 668 | 15,450 | 6,418 | 21,868 | 409 | 170 | 579 |
| 遠州鐵道 | 17.8 | 74,776 | 11,478 | 60,378 | 48,003 | 108,381 | 1,597 | 1,270 | 2,867 |
| 天竜浜名湖鐵道 | 67.7 | 18,790 | 758 | 56,431 | 32,958 | 89,389 | 1,493 | 872 | 2,365 |
| 豊橋鐵道 | 5.4 | 8,344 | 4,222 | 29,208 | 27,053 | 56,261 | 773 | 716 | 1,488 |
| 豊橋鐵道 | 18.0 | 48,281 | 7,329 | 38,569 | 21,255 | 59,824 | 1,020 | 562 | 1,583 |
| 明知鐵道 | 25.1 | 4,990 | 545 | 9,866 | 5,256 | 15,122 | 261 | 139 | 400 |
| 長良川鐵道 | 72.1 | 9,320 | 353 | 45,904 | 22,147 | 68,051 | 1,214 | 586 | 1,800 |
| 三岐鐵道 | 48.0 | 51,798 | 2,948 | 60,972 | 22,996 | 83,968 | 1,613 | 608 | 2,221 |
| 伊勢鐵道 | 22.3 | 29,428 | 3,605 | 32,543 | 18,156 | 50,699 | 861 | 480 | 1,341 |
| 福井鐵道 | 21.5 | 19,505 | 2,490 | 40,518 | 39,274 | 79,792 | 1,072 | 1,039 | 2,111 |
| 愛知環状鐵道 | 45.3 | 176,599 | 10,651 | 113,623 | 61,662 | 175,285 | 3,006 | 1,631 | 4,637 |
| 樽見鐵道 | 34.5 | 7,618 | 603 | 26,465 | 15,152 | 41,617 | 700 | 401 | 1,101 |
| 東海交通事業 | 11.2 | 1,968 | 480 | 67,216 | 38,977 | 106,193 | 1,778 | 1,031 | 2,809 |
| 名古屋ガイドウェイバス | 6.5 | 21,511 | 9,042 | 40,962 | 21,705 | 62,667 | 1,084 | 574 | 1,658 |
| えちぜん鐵道 | 53.0 | 35,412 | 1,826 | 63,820 | 38,563 | 102,383 | 1,688 | 1,020 | 2,709 |
| 愛知高速交通 | 8.9 | 39,627 | 12,167 | 29,481 | 15,703 | 45,184 | 780 | 415 | 1,195 |
| 名古屋臨海高速鐵道 | 15.2 | 78,274 | 14,070 | 55,171 | 89,804 | 144,975 | 1,460 | 2,376 | 3,835 |
| 伊賀鐵道 | 16.6 | 15,552 | 2,560 | 12,858 | 11,782 | 24,640 | 340 | 312 | 652 |
| 養老鐵道 | 57.5 | 62,627 | 2,976 | 62,382 | 33,272 | 95,654 | 1,650 | 880 | 2,531 |
| 四日市あすなろ鐵道 | 7.0 | 10,478 | 4,090 | 28,374 | 21,868 | 50,242 | 751 | 579 | 1,329 |

| 事業者名・路線名 | 輸送量 | | | 沿線人口 | | | 1 kmあたり | | |
|---------------|----------------------|--------------------|----------------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|
| | 営業キロ 10/1現在 Km | 旅客人キロ 合計 千人和 | 平均通過数量 旅客 人・日当 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 |
| | | | | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 |
| N=425 | | | | | | | | | |
| 名古屋市 | | | | | | | | | |
| 東山線 | 20.6 | 1,070,247 | 141,943 | 178,588 | 416,088 | 594,676 | 4,725 | 11,008 | 15,732 |
| 名城線・名港線 | 32.4 | 816,452 | 68,852 | 221,001 | 262,330 | 483,331 | 5,847 | 6,940 | 12,787 |
| 鶴舞線 | 20.4 | 619,376 | 82,960 | 172,729 | 187,518 | 360,247 | 4,570 | 4,961 | 9,530 |
| 桜通線 | 19.1 | 443,624 | 63,456 | 153,066 | 334,984 | 488,050 | 4,049 | 8,862 | 12,911 |
| 上飯田線 | 0.8 | 9,135 | 31,177 | 15,368 | 6,145 | 21,513 | 407 | 163 | 569 |
| 近畿日本鉄道 | | | | | | | | | |
| 大阪・京都・奈良線 | 196.6 | 6,367,142 | 88,487 | 897,769 | 492,300 | 1,390,069 | 23,751 | 13,024 | 36,774 |
| 南大阪・吉野線 | 84.8 | 1,350,170 | 43,502 | 302,411 | 132,212 | 434,623 | 8,000 | 3,498 | 11,498 |
| 名古屋・三重線 | 216.4 | 3,202,426 | 40,434 | 351,139 | 255,404 | 606,543 | 9,289 | 6,757 | 16,046 |
| 南海電気鉄道 | | | | | | | | | |
| 南海本線 | 64.2 | 2,268,067 | 96,525 | 390,201 | 200,520 | 590,721 | 10,323 | 5,305 | 15,628 |
| 高野線 | 64.5 | 1,612,975 | 68,326 | 252,424 | 94,199 | 346,623 | 6,678 | 2,492 | 9,170 |
| 京阪電気鉄道 | | | | | | | | | |
| 京阪線 | 69.1 | 4,010,580 | 158,577 | 491,343 | 568,692 | 1,060,035 | 12,998 | 15,045 | 28,043 |
| 大津線 | 21.6 | 76,281 | 9,648 | 94,391 | 50,476 | 144,867 | 2,497 | 1,335 | 3,832 |
| 阪急電鉄 | | | | | | | | | |
| 京都線 | 65.4 | 4,270,412 | 178,407 | 546,376 | 409,673 | 956,049 | 14,454 | 10,838 | 25,292 |
| 神戸線・宝塚線 | 75.4 | 4,805,822 | 174,147 | 729,289 | 442,758 | 1,172,047 | 19,293 | 11,713 | 31,007 |
| 神戸高速線 | 2.8 | 52,840 | 51,561 | 42,838 | 119,657 | 162,495 | 1,133 | 3,166 | 4,299 |
| 阪神電気鉄道 | | | | | | | | | |
| 阪神線 | 43.9 | 2,109,364 | 131,285 | 502,398 | 567,234 | 1,069,632 | 13,291 | 15,006 | 28,297 |
| 神戸高速線 | 5.0 | 111,130 | 60,727 | 76,397 | 86,416 | 162,813 | 2,021 | 2,286 | 4,307 |
| 北大阪急行電鉄 | 5.9 | 266,897 | 123,621 | 66,904 | 49,062 | 115,966 | 1,770 | 1,298 | 3,068 |
| 泉北高速鉄道 | 14.3 | 449,787 | 86,166 | 98,988 | 35,851 | 134,839 | 2,619 | 948 | 3,567 |
| 神戸電鉄 | 69.6 | 424,413 | 16,661 | 199,785 | 73,513 | 273,298 | 5,285 | 1,945 | 7,230 |
| 山陽電気鉄道 | 63.2 | 835,550 | 36,123 | 334,171 | 143,835 | 478,006 | 8,841 | 3,805 | 12,646 |
| 神戸新交通 | 15.3 | 148,796 | 26,571 | 62,807 | 106,919 | 169,726 | 1,662 | 2,829 | 4,490 |
| 大阪高速鉄道 | 28.0 | 280,705 | 27,391 | 169,088 | 88,645 | 257,733 | 4,473 | 2,345 | 6,818 |
| 北神急行電鉄 | 7.5 | 68,491 | 25,033 | 16,912 | 5,467 | 22,379 | 447 | 145 | 592 |
| 能勢電鉄 | 12.2 | 131,001 | 29,338 | 48,954 | 20,601 | 69,555 | 1,295 | 545 | 1,840 |
| 能勢電鉄 | 2.6 | 11,898 | 12,503 | 10,493 | 2,223 | 12,716 | 278 | 59 | 336 |
| 阪堺電気軌道 | 18.5 | 33,576 | 4,905 | 195,541 | 92,248 | 287,789 | 5,173 | 2,440 | 7,613 |
| 京福電気鉄道 | 11.0 | 34,757 | 8,633 | 128,760 | 56,027 | 184,787 | 3,406 | 1,482 | 4,889 |
| 近江鉄道 | 59.5 | 38,826 | 1,783 | 61,171 | 38,171 | 99,342 | 1,618 | 1,010 | 2,628 |
| 叡山電鉄 | 14.4 | 34,494 | 6,545 | 58,981 | 18,436 | 77,417 | 1,560 | 488 | 2,048 |
| 水間鉄道 | 5.5 | 7,229 | 3,601 | 22,552 | 9,621 | 32,173 | 597 | 255 | 851 |
| 北条鉄道 | 13.6 | 3,737 | 751 | 6,411 | 2,506 | 8,917 | 170 | 66 | 236 |
| 紀州鉄道 | 2.7 | 243 | 247 | 5,096 | 5,503 | 10,599 | 135 | 146 | 280 |
| 信楽高原鐵道 | 14.7 | 5,763 | 1,074 | 4,960 | 1,924 | 6,884 | 131 | 51 | 182 |
| 嵯峨野観光鉄道 | 7.3 | 8,988 | 4,367 | 8,506 | 2,779 | 11,285 | 225 | 74 | 299 |
| 和歌山電鐵 | 14.3 | 18,168 | 3,471 | 28,475 | 15,371 | 43,846 | 753 | 407 | 1,160 |
| WILLER TRAINS | 114.0 | 35,568 | 855 | 46,002 | 32,992 | 78,994 | 1,217 | 873 | 2,090 |
| 京都市 | | | | | | | | | |
| 烏丸線 | 13.7 | 444,035 | 88,559 | 85,375 | 132,088 | 217,463 | 2,259 | 3,494 | 5,753 |
| 東西線 | 17.5 | 264,704 | 41,328 | 157,543 | 116,367 | 273,910 | 4,168 | 3,078 | 7,246 |
| 大阪市 | | | | | | | | | |
| 御堂筋線 | 24.5 | 2,233,338 | 249,062 | 241,339 | 627,011 | 868,350 | 6,385 | 16,588 | 22,972 |
| 谷町線 | 28.1 | 971,848 | 94,492 | 367,980 | 439,238 | 807,218 | 9,735 | 11,620 | 21,355 |
| 四つ橋線 | 11.4 | 352,703 | 84,541 | 120,476 | 361,120 | 481,596 | 3,187 | 9,553 | 12,741 |
| 中央線 | 17.9 | 569,023 | 86,860 | 196,828 | 358,160 | 554,988 | 5,207 | 9,475 | 14,682 |
| 千日前線 | 12.6 | 220,127 | 47,729 | 197,525 | 204,533 | 402,058 | 5,226 | 5,411 | 10,636 |
| 堺筋線 | 8.5 | 411,337 | 132,220 | 104,745 | 274,754 | 379,499 | 2,771 | 7,269 | 10,040 |
| 長堀鶴見緑地線 | 15.0 | 252,215 | 45,941 | 212,858 | 281,526 | 494,384 | 5,631 | 7,448 | 13,079 |
| 今里筋線 | 11.9 | 108,094 | 24,821 | 158,265 | 50,746 | 209,011 | 4,187 | 1,342 | 5,529 |
| 南港ポートタウン線 | 7.9 | 80,714 | 27,919 | 35,258 | 27,044 | 62,302 | 933 | 715 | 1,648 |
| 神戸市 | | | | | | | | | |
| 西神・山手線 | 22.7 | 881,250 | 106,072 | 187,013 | 170,257 | 357,270 | 4,947 | 4,504 | 9,452 |
| 海岸線 | 7.9 | 57,450 | 20,910 | 59,394 | 165,506 | 224,900 | 1,571 | 4,378 | 5,950 |
| 岡山電気軌道 | 4.7 | 6,739 | 3,918 | 25,329 | 57,900 | 83,229 | 670 | 1,532 | 2,202 |
| 一畑電車 | 42.2 | 24,744 | 1,602 | 34,519 | 16,899 | 51,418 | 913 | 447 | 1,360 |
| 広島電鉄 | | | | | | | | | |
| 広島市内軌道線 | 19.0 | 104,001 | 14,956 | 146,536 | 212,142 | 358,678 | 3,877 | 5,612 | 9,489 |
| 宮島線 | 16.1 | 99,388 | 16,867 | 106,609 | 39,271 | 145,880 | 2,820 | 1,039 | 3,859 |
| 智頭急行 | 56.1 | 54,919 | 2,675 | 10,132 | 5,456 | 15,588 | 268 | 144 | 412 |
| 若桜鉄道 | 19.2 | 2,950 | 420 | 7,088 | 2,440 | 9,528 | 188 | 65 | 252 |
| 錦川鉄道 | 32.7 | 3,904 | 326 | 4,024 | 1,824 | 5,848 | 106 | 48 | 155 |
| 広島高速交通 | 18.4 | 161,388 | 23,966 | 88,484 | 75,007 | 163,491 | 2,341 | 1,984 | 4,325 |

| 事業者名・路線名 | 輸送量 | | | 沿線人口 | | | 1 kmあたり | | |
|--------------|--------------|-----------|------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|
| | 営業キロ | 旅客人キロ | 平均通過数量 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 |
| | 10/1現在 Km | 合計 千人和 | 旅客 人・日当 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 |
| N=425 | | | | | | | | | |
| 井原鉄道 | 41.7 | 16,143 | 1,058 | 44,036 | 19,524 | 63,560 | 1,165 | 517 | 1,681 |
| スカイレールサービス | 1.3 | 544 | 1,143 | 6,073 | 547 | 6,620 | 161 | 14 | 175 |
| 水島臨海鉄道 | 10.4 | 11,417 | 3,008 | 34,089 | 23,812 | 57,901 | 902 | 630 | 1,532 |
| とさでん交通 | 25.3 | 28,286 | 3,055 | 97,180 | 76,095 | 173,275 | 2,571 | 2,013 | 4,584 |
| 高松琴平電気鉄道 | 60.0 | 113,397 | 5,164 | 138,479 | 76,168 | 214,647 | 3,663 | 2,015 | 5,678 |
| 阿佐海岸鉄道 | 8.5 | 328 | 105 | 1,901 | 998 | 2,899 | 50 | 26 | 77 |
| 伊予鉄道 | | | | | | | | | |
| 松山市内軌道線 | 9.6 | 14,120 | 4,019 | 52,018 | 72,054 | 124,072 | 1,376 | 1,906 | 3,282 |
| 高浜線・横河原線・郡中線 | 33.9 | 73,874 | 5,954 | 143,608 | 79,176 | 222,784 | 3,799 | 2,095 | 5,894 |
| 土佐くろしお鉄道 | 109.3 | 35,979 | 1,476 | 51,612 | 29,133 | 80,745 | 1,365 | 771 | 2,136 |
| 西日本鉄道 | | | | | | | | | |
| 天神大牟田線 | 95.1 | 1,528,404 | 54,643 | 322,785 | 197,302 | 520,087 | 8,539 | 5,220 | 13,759 |
| 貝塚線 | 11.0 | 32,504 | 8,074 | 72,214 | 17,791 | 90,005 | 1,910 | 471 | 2,381 |
| 北九州高速鉄道 | 8.8 | 53,324 | 16,555 | 58,480 | 44,643 | 103,123 | 1,547 | 1,181 | 2,728 |
| 長崎電気軌道 | 11.5 | 55,848 | 13,269 | 70,774 | 95,869 | 166,643 | 1,872 | 2,536 | 4,409 |
| 甘木鉄道 | 13.7 | 9,517 | 1,898 | 21,797 | 12,605 | 34,402 | 577 | 333 | 910 |
| 筑豊電気鉄道 | 16.0 | 29,781 | 5,086 | 55,397 | 28,950 | 84,347 | 1,466 | 766 | 2,231 |
| 島原鉄道 | 43.2 | 21,582 | 1,365 | 39,984 | 29,537 | 69,521 | 1,058 | 781 | 1,839 |
| 熊本電気鉄道 | 13.1 | 10,854 | 2,270 | 45,449 | 17,530 | 62,979 | 1,202 | 464 | 1,666 |
| 南阿蘇鉄道 | 17.7 | 3,646 | 564 | 4,946 | 1,490 | 6,436 | 131 | 39 | 170 |
| 松浦鉄道 | 93.8 | 30,158 | 878 | 83,320 | 53,530 | 136,850 | 2,204 | 1,416 | 3,620 |
| 平成筑豊鉄道 | | | | | | | | | |
| 平成筑豊鉄道線 | 49.2 | 15,726 | 873 | 45,246 | 24,169 | 69,415 | 1,197 | 639 | 1,836 |
| 門司港レトロ観光線 | 2.1 | 210 | 764 | 5,764 | 5,481 | 11,245 | 152 | 145 | 297 |
| くま川鉄道 | 24.8 | 9,737 | 1,073 | 14,979 | 9,605 | 24,584 | 396 | 254 | 650 |
| 肥薩おれんじ鉄道 | 116.9 | 34,494 | 806 | 60,425 | 33,150 | 93,575 | 1,599 | 877 | 2,476 |
| 福岡市 | 29.8 | 822,349 | 75,396 | 294,961 | 411,186 | 706,147 | 7,803 | 10,878 | 18,681 |
| 熊本市 | 12.1 | 37,476 | 8,462 | 71,833 | 86,273 | 158,106 | 1,900 | 2,282 | 4,183 |
| 鹿児島市 | 13.1 | 39,517 | 8,234 | 91,646 | 89,878 | 181,524 | 2,424 | 2,378 | 4,802 |
| 沖縄都市モノレール | 12.9 | 72,315 | 15,318 | 89,714 | 85,853 | 175,567 | 2,373 | 2,271 | 4,645 |
| J R北海道 | | | | | | | | | |
| 江差線 | 37.8 | 56,246 | 4,133 | 37,866 | 15,002 | 52,868 | 1,002 | 397 | 1,399 |
| 海峡線 | 87.8 | 115,845 | 3,605 | 2,512 | 1,235 | 3,747 | 66 | 33 | 99 |
| 札沼線 | 76.5 | 184,983 | 6,607 | 106,385 | 32,454 | 138,839 | 2,814 | 859 | 3,673 |
| 石勝線 | 148.5 | 198,986 | 3,661 | 8,469 | 4,658 | 13,127 | 224 | 123 | 347 |
| 石北線 | 234.0 | 97,742 | 1,141 | 80,828 | 45,670 | 126,498 | 2,138 | 1,208 | 3,347 |
| 釧網線 | 166.2 | 31,182 | 513 | 26,760 | 15,521 | 42,281 | 708 | 411 | 1,119 |
| 宗谷線 | 259.4 | 70,860 | 746 | 50,476 | 45,054 | 95,530 | 1,335 | 1,192 | 2,527 |
| 千歳線 | 59.2 | 1,135,015 | 52,384 | 105,748 | 40,005 | 145,753 | 2,798 | 1,058 | 3,856 |
| 根室線 | 443.8 | 216,334 | 1,332 | 136,001 | 93,330 | 229,331 | 3,598 | 2,469 | 6,067 |
| 函館線 | 458.4 | 1,786,632 | 10,649 | 414,982 | 309,868 | 724,850 | 10,978 | 8,198 | 19,176 |
| 日高線 | 146.5 | 9,925 | 185 | 48,817 | 31,563 | 80,380 | 1,291 | 835 | 2,126 |
| 富良野線 | 54.8 | 29,631 | 1,477 | 24,638 | 16,684 | 41,322 | 652 | 441 | 1,093 |
| 北海道新幹線 | 148.8 | 14,462 | 16,199 | 8,932 | 3,665 | 12,597 | 236 | 97 | 333 |
| 室蘭線 | 218.0 | 368,805 | 4,622 | 157,794 | 76,636 | 234,430 | 4,174 | 2,027 | 6,202 |
| 留萌線 | 66.8 | 3,693 | 151 | 16,574 | 10,564 | 27,138 | 438 | 279 | 718 |
| J R東日本 | | | | | | | | | |
| 吾妻線 | 55.3 | 48,897 | 2,416 | 22,978 | 13,721 | 36,699 | 608 | 363 | 971 |
| 赤羽線 | 5.5 | 1,473,807 | 732,145 | 81,153 | 105,261 | 186,414 | 2,147 | 2,785 | 4,932 |
| 左沢線 | 24.3 | 30,186 | 3,394 | 33,197 | 12,334 | 45,531 | 878 | 326 | 1,205 |
| 飯山線 | 96.7 | 23,939 | 676 | 40,079 | 19,638 | 59,717 | 1,060 | 520 | 1,580 |
| 石巻線 | 44.7 | 20,725 | 1,267 | 45,247 | 19,459 | 64,706 | 1,197 | 515 | 1,712 |
| 五日市線 | 11.1 | 106,096 | 26,113 | 50,516 | 16,599 | 67,115 | 1,336 | 439 | 1,776 |
| 伊東線 | 16.9 | 104,554 | 16,904 | 21,068 | 13,007 | 34,075 | 557 | 344 | 901 |
| 羽越線 | 271.7 | 236,521 | 2,378 | 145,574 | 72,489 | 218,063 | 3,851 | 1,918 | 5,769 |
| 内房線 | 119.4 | 898,721 | 20,566 | 165,142 | 72,170 | 237,312 | 4,369 | 1,909 | 6,278 |
| 越後線 | 83.8 | 193,616 | 6,313 | 137,072 | 77,371 | 214,443 | 3,626 | 2,047 | 5,673 |
| 奥羽線 | 484.5 | 911,221 | 5,139 | 333,187 | 162,609 | 495,796 | 8,814 | 4,302 | 13,116 |
| 青梅線 | 37.2 | 872,296 | 64,069 | 158,140 | 102,940 | 261,080 | 4,184 | 2,723 | 6,907 |
| 大糸線 | 70.1 | 85,612 | 3,337 | 44,694 | 29,096 | 73,790 | 1,182 | 770 | 1,952 |
| 大船渡線 | 105.7 | 20,229 | 523 | 35,580 | 22,139 | 57,719 | 941 | 586 | 1,527 |
| 大湊線 | 58.4 | 12,775 | 598 | 16,959 | 8,229 | 25,188 | 449 | 218 | 666 |
| 男鹿線 | 26.6 | 20,506 | 2,106 | 20,974 | 7,636 | 28,610 | 555 | 202 | 757 |
| 鹿島線 | 17.4 | 7,821 | 1,228 | 12,645 | 5,734 | 18,379 | 335 | 152 | 486 |
| 釜石線 | 90.2 | 27,824 | 843 | 36,147 | 18,184 | 54,331 | 956 | 481 | 1,437 |
| 烏山線 | 20.4 | 10,919 | 1,462 | 11,579 | 3,254 | 14,833 | 306 | 86 | 392 |
| 川越線 | 30.6 | 621,835 | 55,521 | 147,454 | 96,152 | 243,606 | 3,901 | 2,544 | 6,445 |
| 北上線 | 61.1 | 7,230 | 323 | 30,629 | 18,050 | 48,679 | 810 | 478 | 1,288 |

| 事業者名・路線名 | 輸送量 | | | 沿線人口 | | | 1 kmあたり | | |
|----------|--------------|------------|------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|
| | 営業キロ | 旅客人キロ | 平均通過数量 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 |
| | 10/1現在 Km | 合計 千人和 | 旅客 人・日和 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 |
| N=425 | | | | | | | | | |
| J R 東日本 | | | | | | | | | |
| 久留里線 | 32.2 | 14,526 | 1,233 | 23,514 | 9,930 | 33,444 | 622 | 263 | 885 |
| 京葉線 | 54.3 | 3,419,795 | 172,074 | 240,061 | 499,564 | 739,625 | 6,351 | 13,216 | 19,567 |
| 気仙沼線 | 72.8 | 1,777 | 67 | 27,086 | 12,486 | 39,572 | 717 | 330 | 1,047 |
| 小海線 | 78.9 | 34,595 | 1,198 | 31,989 | 21,829 | 53,818 | 846 | 577 | 1,424 |
| 五能線 | 147.2 | 35,504 | 659 | 50,611 | 22,606 | 73,217 | 1,339 | 598 | 1,937 |
| 相模線 | 33.3 | 343,409 | 28,176 | 143,487 | 70,766 | 214,253 | 3,796 | 1,872 | 5,668 |
| 篠ノ井線 | 66.7 | 302,391 | 12,387 | 58,762 | 39,193 | 97,955 | 1,555 | 1,037 | 2,591 |
| 上越線 | 164.4 | 331,611 | 5,511 | 107,076 | 74,522 | 181,598 | 2,833 | 1,971 | 4,804 |
| 常磐線 | 350.4 | 8,434,623 | 65,769 | 738,757 | 373,741 | 1,112,498 | 19,544 | 9,887 | 29,431 |
| 信越線 | 175.3 | 609,936 | 9,506 | 252,809 | 164,701 | 417,510 | 6,688 | 4,357 | 11,045 |
| 水郡線 | 147.0 | 93,564 | 1,739 | 63,032 | 39,437 | 102,469 | 1,668 | 1,043 | 2,711 |
| 仙山線 | 58.0 | 192,797 | 9,082 | 115,083 | 73,308 | 188,391 | 3,045 | 1,939 | 4,984 |
| 仙石線 | 49.0 | 338,574 | 18,879 | 152,744 | 130,599 | 283,343 | 4,041 | 3,455 | 7,496 |
| 総武線 | 145.4 | 10,821,498 | 203,350 | 661,761 | 910,809 | 1,572,570 | 17,507 | 24,095 | 41,602 |
| 外房線 | 93.3 | 1,210,879 | 35,460 | 148,166 | 108,300 | 256,466 | 3,920 | 2,865 | 6,785 |
| 高崎線 | 74.7 | 3,193,961 | 116,824 | 304,392 | 180,801 | 485,193 | 8,053 | 4,783 | 12,836 |
| 田沢湖線 | 75.6 | 192,155 | 6,945 | 41,275 | 29,132 | 70,407 | 1,092 | 771 | 1,863 |
| 只見線 | 135.2 | 15,900 | 321 | 40,731 | 16,046 | 56,777 | 1,078 | 424 | 1,502 |
| 中央線 | 247.8 | 14,254,324 | 157,168 | 809,178 | 1,057,918 | 1,867,096 | 21,407 | 27,987 | 49,394 |
| 津軽線 | 55.8 | 49,412 | 2,419 | 33,919 | 12,844 | 46,763 | 897 | 340 | 1,237 |
| 鶴見線 | 9.7 | 50,393 | 14,195 | 40,900 | 39,437 | 80,337 | 1,082 | 1,043 | 2,125 |
| 東海道線 | 169.8 | 22,071,086 | 355,143 | 952,315 | 1,353,849 | 2,306,164 | 25,194 | 35,816 | 61,010 |
| 東金線 | 13.8 | 43,579 | 8,628 | 23,170 | 11,478 | 34,648 | 613 | 304 | 917 |
| 東北線 | 572.0 | 17,065,882 | 81,518 | 1,247,953 | 1,106,887 | 2,354,840 | 33,015 | 29,283 | 62,297 |
| 成田線 | 119.1 | 632,772 | 14,516 | 164,243 | 71,306 | 235,549 | 4,345 | 1,886 | 6,231 |
| 南武線 | 45.0 | 2,635,062 | 159,992 | 473,797 | 275,499 | 749,296 | 12,534 | 7,288 | 19,823 |
| 日光線 | 40.5 | 82,699 | 5,579 | 56,714 | 29,687 | 86,401 | 1,500 | 785 | 2,286 |
| 根岸線 | 22.1 | 1,432,632 | 177,109 | 199,325 | 229,692 | 429,017 | 5,273 | 6,077 | 11,350 |
| 白新線 | 27.3 | 164,717 | 16,485 | 72,101 | 46,365 | 118,466 | 1,907 | 1,227 | 3,134 |
| 八高線 | 92.0 | 301,065 | 8,941 | 174,739 | 102,473 | 277,212 | 4,623 | 2,711 | 7,334 |
| 八戸線 | 64.9 | 24,729 | 1,041 | 54,440 | 33,465 | 87,905 | 1,440 | 885 | 2,326 |
| 花輪線 | 106.9 | 15,635 | 400 | 29,841 | 16,103 | 45,944 | 789 | 426 | 1,215 |
| 磐越西線 | 175.6 | 120,643 | 1,877 | 77,903 | 43,105 | 121,008 | 2,061 | 1,140 | 3,201 |
| 磐越東線 | 85.6 | 47,935 | 1,530 | 44,630 | 30,736 | 75,366 | 1,181 | 813 | 1,994 |
| 水戸線 | 50.2 | 130,237 | 7,088 | 63,743 | 34,987 | 98,730 | 1,686 | 926 | 2,612 |
| 武蔵野線 | 105.5 | 4,301,509 | 111,401 | 480,600 | 203,193 | 683,793 | 12,714 | 5,375 | 18,090 |
| 弥彦線 | 17.4 | 16,017 | 2,515 | 33,292 | 21,492 | 54,784 | 881 | 569 | 1,449 |
| 山田線 | 157.5 | 14,294 | 248 | 60,442 | 45,910 | 106,352 | 1,599 | 1,215 | 2,814 |
| 山手線 | 20.6 | 8,271,641 | 1,097,035 | 261,429 | 783,369 | 1,044,798 | 6,916 | 20,724 | 27,640 |
| 横須賀線 | 23.9 | 552,578 | 63,173 | 126,555 | 63,091 | 189,646 | 3,348 | 1,669 | 5,017 |
| 横浜線 | 42.6 | 3,577,975 | 229,475 | 382,638 | 233,501 | 616,139 | 10,123 | 6,177 | 16,300 |
| 米坂線 | 90.7 | 13,447 | 405 | 30,146 | 13,002 | 43,148 | 798 | 344 | 1,141 |
| 陸羽西線 | 43.0 | 6,151 | 391 | 14,211 | 5,850 | 20,061 | 376 | 155 | 531 |
| 陸羽東線 | 94.1 | 33,384 | 969 | 42,371 | 26,511 | 68,882 | 1,121 | 701 | 1,822 |
| 両毛線 | 84.4 | 347,155 | 11,238 | 168,833 | 96,391 | 265,224 | 4,466 | 2,550 | 7,017 |
| 東北新幹線 | 713.7 | 15,536,224 | 59,477 | 826,201 | 912,605 | 1,738,806 | 21,857 | 24,143 | 46,000 |
| 上越新幹線 | 303.6 | 4,913,480 | 44,219 | 250,156 | 213,779 | 463,935 | 6,618 | 5,656 | 12,273 |
| 北陸新幹線 | 176.9 | 2,398,794 | 37,050 | 134,092 | 103,149 | 237,241 | 3,547 | 2,729 | 6,276 |
| J R 東海 | | | | | | | | | |
| 飯田線 | 195.7 | 136,012 | 1,899 | 145,966 | 86,118 | 232,084 | 3,862 | 2,278 | 6,140 |
| 関西線 | 59.9 | 302,308 | 13,789 | 143,892 | 148,827 | 292,719 | 3,807 | 3,937 | 7,744 |
| 紀勢線 | 180.2 | 116,928 | 1,773 | 98,027 | 65,681 | 163,708 | 2,593 | 1,738 | 4,331 |
| 御殿場線 | 60.2 | 157,264 | 7,138 | 111,420 | 55,475 | 166,895 | 2,948 | 1,468 | 4,415 |
| 参宮線 | 29.1 | 18,026 | 1,692 | 37,872 | 21,575 | 59,447 | 1,002 | 571 | 1,573 |
| 太多線 | 17.8 | 34,820 | 5,345 | 35,509 | 19,556 | 55,065 | 939 | 517 | 1,457 |
| 高山線 | 189.2 | 239,635 | 3,461 | 138,289 | 80,263 | 218,552 | 3,658 | 2,123 | 5,782 |
| 武豊線 | 19.3 | 65,465 | 9,268 | 48,536 | 26,272 | 74,808 | 1,284 | 695 | 1,979 |
| 中央線 | 174.8 | 1,899,976 | 29,698 | 235,657 | 236,576 | 472,233 | 6,234 | 6,259 | 12,493 |
| 東海道線 | 360.1 | 6,227,828 | 47,253 | 927,692 | 716,935 | 1,644,627 | 24,542 | 18,967 | 43,509 |
| 身延線 | 88.4 | 99,026 | 3,061 | 99,787 | 56,568 | 156,355 | 2,640 | 1,497 | 4,136 |
| 名松線 | 43.5 | 4,261 | 268 | 21,848 | 13,206 | 35,054 | 578 | 349 | 927 |
| 東海道新幹線 | 552.6 | 52,165,740 | 257,925 | 1,546,074 | 1,605,084 | 3,151,158 | 40,901 | 42,463 | 83,364 |

| 事業者名・路線名 | 輸送量 | | | 沿線人口 | | | 1 kmあたり | | |
|----------|--------------|------------|------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|
| | 営業キロ | 旅客人キロ | 平均通過数量 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 |
| | 10/1現在 Km | 合計 千人和 | 旅客 人・日和 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 |
| N=425 | | | | | | | | | |
| J R 西日本 | | | | | | | | | |
| 赤穂線 | 57.4 | 119,921 | 5,708 | 61,370 | 29,314 | 90,684 | 1,624 | 776 | 2,399 |
| 因美線 | 70.8 | 46,857 | 1,808 | 34,557 | 27,924 | 62,481 | 914 | 739 | 1,653 |
| 宇野線 | 32.8 | 250,691 | 20,883 | 72,327 | 43,973 | 116,300 | 1,913 | 1,163 | 3,077 |
| 宇部線 | 33.2 | 30,628 | 2,521 | 55,025 | 33,806 | 88,831 | 1,456 | 894 | 2,350 |
| 越美北線 | 52.5 | 8,806 | 458 | 17,496 | 9,857 | 27,353 | 463 | 261 | 724 |
| 大糸線 | 35.3 | 2,544 | 197 | 6,748 | 5,232 | 11,980 | 179 | 138 | 317 |
| 大阪環状線 | 20.7 | 2,170,393 | 286,475 | 279,519 | 441,420 | 720,939 | 7,395 | 11,678 | 19,072 |
| おおさか東線 | 9.2 | 114,005 | 33,858 | 82,937 | 44,229 | 127,166 | 2,194 | 1,170 | 3,364 |
| 小野田線 | 13.9 | 2,242 | 441 | 20,332 | 9,815 | 30,147 | 538 | 260 | 798 |
| 小浜線 | 84.3 | 33,830 | 1,096 | 44,059 | 24,330 | 68,389 | 1,166 | 644 | 1,809 |
| 加古川線 | 48.5 | 48,392 | 2,726 | 44,490 | 15,483 | 59,973 | 1,177 | 410 | 1,587 |
| 片町線 | 44.8 | 1,399,837 | 85,373 | 273,393 | 118,943 | 392,336 | 7,233 | 3,147 | 10,379 |
| 可部線 | 14.0 | 94,665 | 18,475 | 81,207 | 36,563 | 117,770 | 2,148 | 967 | 3,116 |
| 関西線 | 115.0 | 1,390,853 | 33,045 | 303,746 | 188,142 | 491,888 | 8,036 | 4,977 | 13,013 |
| 関西空港線 | 11.1 | 98,847 | 24,331 | 16,977 | 14,207 | 31,184 | 449 | 376 | 825 |
| 岩徳線 | 43.7 | 21,278 | 1,330 | 59,899 | 26,064 | 85,963 | 1,585 | 690 | 2,274 |
| 姫新線 | 158.1 | 87,790 | 1,517 | 93,252 | 79,495 | 172,747 | 2,467 | 2,103 | 4,570 |
| 木次線 | 81.9 | 6,456 | 215 | 13,985 | 6,816 | 20,801 | 370 | 180 | 550 |
| 紀勢線 | 204.0 | 399,745 | 5,354 | 140,350 | 80,427 | 220,777 | 3,713 | 2,128 | 5,841 |
| 吉備線 | 20.4 | 42,949 | 5,752 | 47,830 | 32,810 | 80,640 | 1,265 | 868 | 2,133 |
| 草津線 | 36.7 | 164,679 | 12,260 | 49,291 | 32,924 | 82,215 | 1,304 | 871 | 2,175 |
| 呉線 | 87.0 | 305,379 | 9,590 | 130,450 | 75,613 | 206,063 | 3,451 | 2,000 | 5,451 |
| 芸備線 | 159.1 | 99,156 | 1,703 | 100,506 | 59,051 | 159,557 | 2,659 | 1,562 | 4,221 |
| 湖西線 | 74.1 | 1,022,165 | 37,690 | 94,091 | 35,395 | 129,486 | 2,489 | 936 | 3,426 |
| 境線 | 17.9 | 16,735 | 2,554 | 29,978 | 17,328 | 47,306 | 793 | 458 | 1,251 |
| 桜井線 | 29.4 | 59,104 | 5,493 | 89,993 | 42,717 | 132,710 | 2,381 | 1,130 | 3,511 |
| 桜島線 | 4.1 | 119,582 | 79,689 | 28,124 | 28,613 | 56,737 | 744 | 757 | 1,501 |
| 山陰線 | 676.0 | 1,183,305 | 4,783 | 537,930 | 316,538 | 854,468 | 14,231 | 8,374 | 22,605 |
| 三江線 | 108.1 | 2,298 | 58 | 14,396 | 8,737 | 23,133 | 381 | 231 | 612 |
| 山陽線 | 530.8 | 7,699,181 | 39,631 | 1,217,071 | 714,945 | 1,932,016 | 32,198 | 18,914 | 51,112 |
| JR東西線 | 12.5 | 552,891 | 120,850 | 128,423 | 378,798 | 507,221 | 3,397 | 10,021 | 13,419 |
| 城端線 | 29.9 | 30,507 | 2,788 | 27,651 | 20,297 | 47,948 | 732 | 537 | 1,268 |
| 高山線 | 36.6 | 29,179 | 2,178 | 31,913 | 21,848 | 53,761 | 844 | 578 | 1,422 |
| 津山線 | 58.7 | 77,704 | 3,617 | 40,400 | 28,930 | 69,330 | 1,069 | 765 | 1,834 |
| 東海道線 | 143.8 | 13,129,121 | 249,515 | 952,189 | 811,412 | 1,763,601 | 25,190 | 21,466 | 46,656 |
| 七尾線 | 59.5 | 104,689 | 4,807 | 44,958 | 20,936 | 65,894 | 1,189 | 554 | 1,743 |
| 奈良線 | 34.7 | 379,081 | 29,848 | 156,317 | 86,597 | 242,914 | 4,135 | 2,291 | 6,426 |
| 伯備線 | 138.4 | 304,622 | 6,014 | 51,448 | 30,177 | 81,625 | 1,361 | 798 | 2,159 |
| 播但線 | 65.7 | 116,130 | 4,829 | 55,271 | 44,028 | 99,299 | 1,462 | 1,165 | 2,627 |
| 阪和線 | 63.0 | 2,440,927 | 105,860 | 330,814 | 137,408 | 468,222 | 8,752 | 3,635 | 12,387 |
| 氷見線 | 16.5 | 15,596 | 2,583 | 27,444 | 14,921 | 42,365 | 726 | 395 | 1,121 |
| 福塩線 | 78.0 | 62,786 | 2,199 | 68,991 | 40,918 | 109,909 | 1,825 | 1,082 | 2,908 |
| 福知山線 | 106.5 | 1,554,961 | 39,892 | 184,096 | 101,756 | 285,852 | 4,870 | 2,692 | 7,562 |
| 北陸線 | 176.6 | 1,617,478 | 25,025 | 185,539 | 120,284 | 305,823 | 4,908 | 3,182 | 8,091 |
| 本四備讃線 | 12.9 | 132,881 | 28,144 | 14,924 | 5,257 | 20,181 | 395 | 139 | 534 |
| 舞鶴線 | 26.4 | 31,130 | 3,222 | 25,065 | 14,401 | 39,466 | 663 | 381 | 1,044 |
| 美祢線 | 46.0 | 9,664 | 574 | 13,272 | 8,144 | 21,416 | 351 | 215 | 567 |
| 山口線 | 93.9 | 53,610 | 1,560 | 50,853 | 29,555 | 80,408 | 1,345 | 782 | 2,127 |
| 和歌山線 | 87.5 | 162,924 | 5,087 | 150,292 | 73,409 | 223,701 | 3,976 | 1,942 | 5,918 |
| 山陽新幹線 | 644.0 | 18,959,764 | 80,439 | 1,044,460 | 631,666 | 1,676,126 | 27,631 | 16,711 | 44,342 |
| 博多南線 | 8.5 | 43,751 | 14,063 | 72,878 | 78,451 | 151,329 | 1,928 | 2,075 | 4,003 |
| 北陸新幹線 | 168.6 | 1,489,616 | 24,140 | 115,851 | 92,156 | 208,007 | 3,065 | 2,438 | 5,503 |
| J R 四国 | | | | | | | | | |
| 内子線 | 5.3 | 7,390 | 3,809 | 3,071 | 1,486 | 4,557 | 81 | 39 | 121 |
| 高德線 | 74.5 | 118,454 | 4,344 | 121,522 | 76,849 | 198,371 | 3,215 | 2,033 | 5,248 |
| 徳島線 | 67.5 | 72,172 | 2,921 | 73,194 | 33,156 | 106,350 | 1,936 | 877 | 2,813 |
| 土讃線 | 198.7 | 218,904 | 3,010 | 145,326 | 74,578 | 219,904 | 3,845 | 1,973 | 5,818 |
| 鳴門線 | 8.5 | 6,049 | 1,944 | 12,777 | 5,529 | 18,306 | 338 | 146 | 484 |
| 牟岐線 | 79.3 | 56,166 | 1,935 | 60,651 | 39,312 | 99,963 | 1,605 | 1,040 | 2,645 |
| 予讃線 | 327.0 | 807,660 | 6,748 | 339,324 | 173,280 | 512,604 | 8,977 | 4,584 | 13,561 |
| 予土線 | 76.3 | 8,582 | 307 | 11,399 | 6,067 | 17,466 | 302 | 161 | 462 |
| 本四備讃線 | 18.1 | 154,414 | 23,308 | 20,588 | 12,609 | 33,197 | 545 | 334 | 878 |

| N=425 事業者名・路線名 | 輸送量 | | | 沿線人口 | | | 1 kmあたり | | |
|-------------------|--------------|-----------|------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|
| | 営業キロ | 旅客人キロ | 平均通過数量 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 | 人口 | 従業者数 | 人口+従業者 |
| | 10/1現在 Km | 合計 千人和 | 旅客 人・日和 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 | 2015 人 | 2014 人 | 2015/2014 人 |
| J R九州 | | | | | | | | | |
| 指宿枕崎線 | 87.8 | 107,178 | 3,335 | 110,648 | 50,197 | 160,845 | 2,927 | 1,328 | 4,255 |
| 大村線 | 47.6 | 94,727 | 5,437 | 53,960 | 24,073 | 78,033 | 1,428 | 637 | 2,064 |
| 鹿児島線 | 281.6 | 3,530,782 | 34,258 | 706,886 | 445,666 | 1,152,552 | 18,701 | 11,790 | 30,491 |
| 香椎線 | 25.4 | 56,336 | 6,060 | 84,546 | 20,510 | 105,056 | 2,237 | 543 | 2,779 |
| 唐津線 | 42.5 | 34,531 | 2,220 | 44,384 | 21,509 | 65,893 | 1,174 | 569 | 1,743 |
| 吉都線 | 61.6 | 10,235 | 454 | 26,747 | 16,035 | 42,782 | 708 | 424 | 1,132 |
| 久大線 | 141.5 | 150,509 | 2,906 | 148,104 | 68,407 | 216,511 | 3,918 | 1,810 | 5,728 |
| 後藤寺線 | 13.3 | 6,356 | 1,306 | 16,121 | 7,879 | 24,000 | 426 | 208 | 635 |
| 篠栗線 | 25.1 | 195,524 | 21,284 | 68,139 | 31,345 | 99,484 | 1,803 | 829 | 2,632 |
| 佐世保線 | 48.8 | 123,794 | 6,931 | 64,872 | 42,567 | 107,439 | 1,716 | 1,126 | 2,842 |
| 山陽線 | 6.3 | 43,058 | 18,674 | 16,292 | 15,588 | 31,880 | 431 | 412 | 843 |
| 筑肥線 | 68.3 | 269,421 | 10,778 | 124,071 | 44,762 | 168,833 | 3,282 | 1,184 | 4,466 |
| 筑豊線 | 66.1 | 129,473 | 5,352 | 98,686 | 40,408 | 139,094 | 2,611 | 1,069 | 3,680 |
| 長崎線 | 148.8 | 829,995 | 15,240 | 191,247 | 107,770 | 299,017 | 5,059 | 2,851 | 7,911 |
| 日南線 | 88.9 | 26,781 | 823 | 49,531 | 26,895 | 76,426 | 1,310 | 712 | 2,022 |
| 日豊線 | 462.6 | 1,579,289 | 9,328 | 531,030 | 299,178 | 830,208 | 14,048 | 7,915 | 21,963 |
| 肥薩線 | 124.2 | 23,876 | 525 | 29,883 | 16,509 | 46,392 | 791 | 437 | 1,227 |
| 日田彦山線 | 68.7 | 32,963 | 1,311 | 59,459 | 22,635 | 82,094 | 1,573 | 599 | 2,172 |
| 豊肥線 | 148.0 | 188,676 | 3,483 | 166,192 | 83,236 | 249,428 | 4,397 | 2,202 | 6,599 |
| 三角線 | 25.6 | 14,064 | 1,501 | 12,676 | 6,024 | 18,700 | 335 | 159 | 495 |
| 宮崎空港線 | 1.4 | 864 | 1,686 | 2,709 | 2,570 | 5,279 | 72 | 68 | 140 |
| 九州新幹線 | 288.9 | 1,929,632 | 18,249 | 233,969 | 148,760 | 382,729 | 6,190 | 3,935 | 10,125 |

博 士 論 文

旅客鉄道事業の損益分岐点と輸送密度の研究

Break-even Point and Transport Density
of Passenger Transport Railways in Japan

2019年12月13日 提出

高崎経済大学大学院 経済・経営研究科
現代経済経営研究専攻 博士後期課程
学生番号：816-001
氏 名：秋 葉 健
kumoha719@yahoo.co.jp