

行政事業レビュー公開プロセス 説明資料

【事業名】 幹線鉄道等活性化事業（形成計画事業）

幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業)の概要

1. 制度の概要

潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画※の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備に対し支援。

※地方公共団体等の関係者で構成する協議会の協議を経て策定

2. 補助対象事業者

法定協議会、第三セクター及び第三種鉄道事業者である地方公共団体
 (※1) (※2)

3. 補助率

国: 1/3以内、地方: 1/3以内

※1 地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画を策定するため、地方公共団体や公共交通事業者などで構成される協議会

※2 鉄道施設を保有し、当該施設を運行を行う鉄道事業者へ貸与する事業者

4. 補助対象設備

輸送ニーズに対応した駅・路線の再配置、ダイヤ改正・増便等に必要な施設の整備 等

5. 予算額の推移

(単位: 百万円)

年 度	H26	H27	H28	H29	H30	R1
予算額	370	861	605	221	411	434



(新駅の整備)



(行き違い設備の新設)

事業実施事例①

地域公共交通網形成計画に基づき、高松琴平電気鉄道・琴平線に新駅(2駅)を設置し、駅を中心とした新たなまちづくりを行うもの。(香川県高松市を中心とした取組)

<新駅設置①>

1. 事業箇所

高松琴平電気鉄道・琴平線
三条駅～太田駅間

2. 事業期間

平成28年度～令和元年度

3. 事業費及び国費

事業費 1,361百万円
国費 454百万円

新駅設置①

主要都市と連絡する高速バスのアクセスにより、広域都市間輸送交通の結節拠点となる駅。また、国道を生かし高松市の東西を広域に結ぶバスや、市の中心部と居住エリアを結ぶ循環系バスの結節拠点としての機能を担う。

新駅設置②

新駅からの支線となるフィーダー交通及び公共交通空白地域を抱える地域を面的にカバーする交通結節拠点としての機能を担う。



参考:新駅(三条駅～太田駅間)駅舎完成イメージ



<新駅設置②>

1. 事業箇所

高松琴平電気鉄道・琴平線
太田駅～仏生山駅間

2. 事業期間

令和元年度～令和4年度

3. 事業費及び国費

総事業費 540百万円
国費 180百万円

(事業による主な効果)

○駅へのアクセス時間の短縮

より近い駅からの乗降が可能となることでアクセス性が向上。

○鉄道利用者の増加

新駅設置により駅勢圏が拡大することで、他の交通手段からの転換など公共交通利用が促進。

○交流人口の増加(地域活性化)

高速バスと鉄道の結節点ができることで県外主要都市等へのアクセスが高まるほか、地域内交通の結節拠点もできることで、交流人口の増加など、地域の活性化にも寄与。

※一体的に実施する利用促進施策

- ・駅前広場の整備
- ・路線バスネットワーク再編によるフィーダーバスシステムの結節点
- ・パーク&ライド、キス&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場の整備

事業実施事例②

総合連携計画(現在の地域公共交通網形成計画)に基づき、ひたちなか海浜鉄道・湊線に新駅を設置し、駅を中心とした新たなまちづくりを行うもの。(茨城県ひたちなか市を中心とした取組)

1. 事業概要

ひたちなか海浜鉄道・湊線

中根駅～那珂湊駅間(高田の鉄橋駅)

2. 事業期間

平成26年度

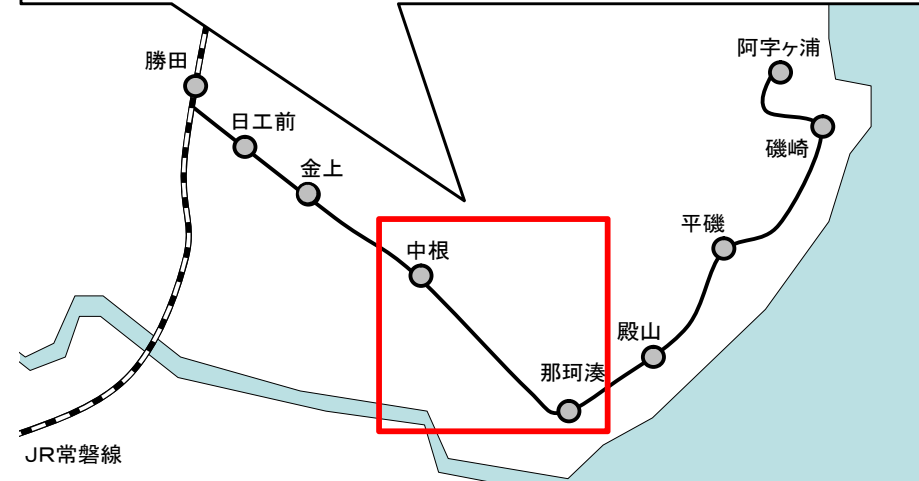
3. 事業費及び国費

事業費 30百万円

国費 10百万円

沿線に住宅地が位置しているにもかかわらず、駅間が離れているため、最寄りの駅までは遠い状況にあるところ、新駅設置により鉄道が利用しにくい状況を改善。

※一体的に実施する利用促進施策
駅前広場の整備、パーク&ライド駐車場の整備、沿線住宅地からのアクセス道路の整備



<事業による効果>

○利用者の増加

新駅開業前の1駅(那珂湊駅)の利用者数に比べ、開業後には、新駅を含めた2駅の利用者数が増加

- ・開業前(那珂湊駅) 620人/日
- ・開業後(高田の鉄橋駅、那珂湊駅) 695人/日(約12%増)
(当初計画 646人/日)

○事業者の収入の増加

利用者の増加に伴い、新駅開業前に比べ、開業後には、新駅を含めた2駅の鉄道運輸収入が増加

- ・開業前(那珂湊駅) 48百万円/年
- ・開業後(高田の鉄橋、那珂湊駅) 52百万円/年(約8%増)
(当初計画 50百万円/年)

※ 開業前はH25年度、開業後はH26年度の集計



(ホーム)



(スロープ)



(駐輪場)

事業実施事例③

地域公共交通網形成計画に基づき、平磯・磯崎・阿字ヶ浦地区の小中一貫統合校の開校に合わせ、ひたちなか海浜鉄道・湊線に新駅を設置し、沿線地域の新たなまちづくりを行うもの。(茨城県ひたちなか市を中心とした取組)

1. 事業概要

ひたちなか海浜鉄道・湊線
磯崎駅～平磯駅間

2. 事業期間

令和元年度～令和2年度

3. 事業費及び国費

事業費 60百万円

国費 20百万円

平磯・磯崎・阿字ヶ浦の3地区において、3つの小学校と2つの中学校を統合し、小中一貫統合校を整備。通学については、地域との話し合いや、地域の実情を踏まえ、湊線を活用することで児童・生徒の安全安心を確保。

※一体的に実施する利用促進施策

・駅前広場の整備

・統合校開業後の学校行事における保護者等の鉄道利用の促進

(事業による主な効果)

○利用者への効果

- ・地域住民(児童・生徒)のアクセスが改善し、所用時間の短縮が図られ利便性が向上する。
- ・児童・生徒の安全性がより確保される。
- ・公共交通離れが激しい地方においては、公共交通を身近に感じてもらえる良い機会であり、実体験型公共交通教育(モビリティマネジメント)の一つの方法として期待できる。

○地域への効果

- ・まちづくりの新たな形として、地域の知名度が向上する。
- ・平磯・磯崎・阿字ヶ浦地区の活動拠点となり、地域の活性化を期待できる。

○事業者への効果

- ・主に通学定期利用者の増加に伴い、経営の安定化が図られる。

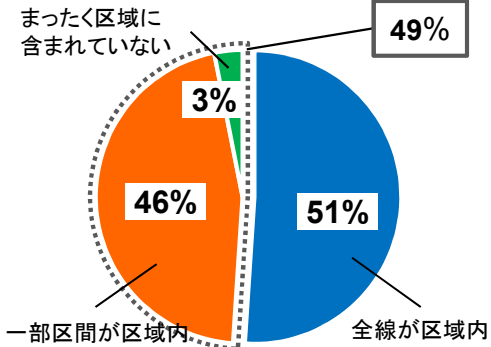


論点①: 立地適正化計画の有無の考慮について

- 地域公共交通網形成計画に基づき鉄道の利便性向上に関する取組を後押しする事業であるところ、地域公共交通網形成計画と立地適正化計画は相互に協調すべき関係性にあることから、当該事業を実施する路線においては、立地適正化計画が策定されていることが望ましい。
- 一方、立地適正化計画の区域は都市計画区域内でなければならない、とされているところ、地域鉄道96社のうち、47社が都市計画区域内にない状況(路線の一部が区域外のものを含む)であり、実質的に立地適正化計画を策定することができない場合がある点も考慮する必要がある。

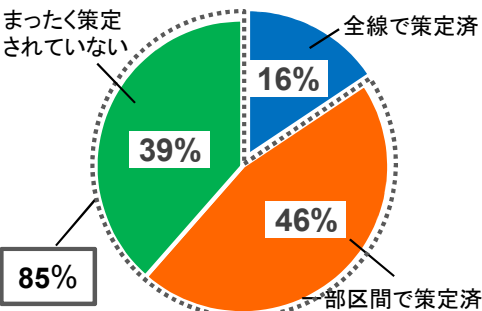
都市計画区域内にある地域鉄道の割合

※全線が区域内とはなっていない事業者が49%



地域鉄道沿線で立地適正化計画が策定されている割合

※全線が策定済みとなっていない事業者が85%



立地適正化計画 (市町村が作成)

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

- ◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進
 - 誘導施設への税財政・金融上の支援
 - 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
 - 公的不動産・低未利用地の有効活用
- ◆歩いて暮らせるまちづくり
 - 歩行空間の整備支援
- ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール
 - 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ
 - 誘導したい機能の区域内での休廃止について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

- ◆区域内における居住環境の向上
 - 住宅事業者による都市計画等の提案制度
- ◆区域外の居住の緩やかなコントロール
 - 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

多極ネットワーク型コンパクトシティ



地域公共交通網形成計画

(地方公共団体が中心となって作成)

【改正地域公共交通活性化再生法】(平成26年11月20日施行)

- ◆まちづくりとの連携
- ◆地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築
- 拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成
- デマンド型乗合タクシー等の導入
- コミュニティバス等によるフィーダー(支線)輸送

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が事業者等の同意の下作成)

- 事業の具体的内容
 - ・運行主体
 - ・運行ダイヤ
 - ・ルート
 - ・運賃 等

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8月に地域公共交通活性化再生法等を改正

立地適正化計画

地域公共交通網形成計画

連携

好循環を実現

論点②: 補助対象者が第三セクターや法定協議会等に限定されている

- 本事業は、地域公共交通網形成計画に基づき、まちづくりと連携しつつ、地域全体の公共交通ネットワークの下で、鉄道の利便性向上を図る取組を支援するものであり、地域の関係者が参画して事業を進めていく必要があるため、法定協議会等を補助対象としているもの。
- 一方、地域の意向は地域公共交通網形成計画に反映されていることや、事業完了後には、本事業により整備した鉄道施設等は鉄道事業者に帰属されること、また、近年では、公共事業関係費であっても、民間鉄道事業者に直接補助している事業もあることを踏まえると、法定協議会を構成する地域にとって、事業の実施主体になることが負担となっている面もある可能性。

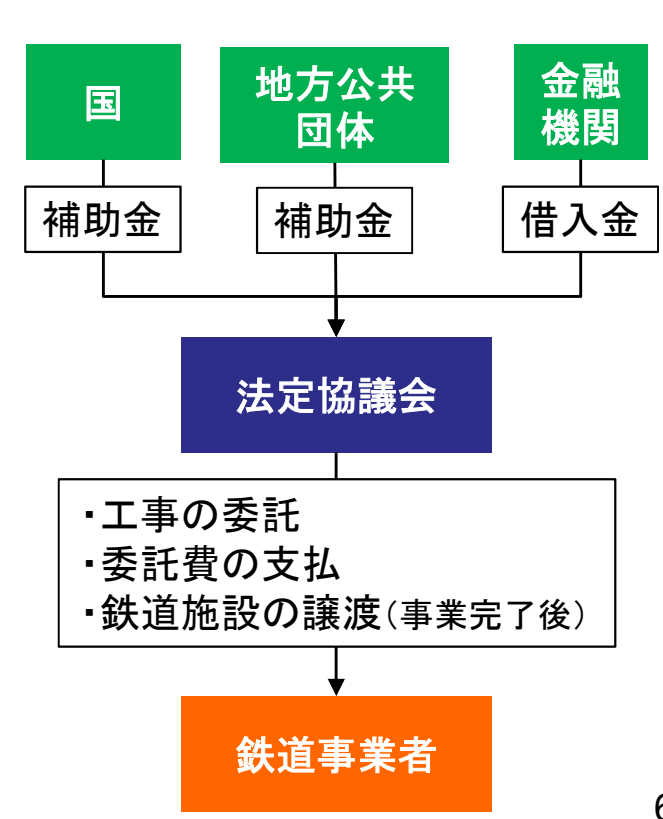
鉄道局補助事業(公共事業関係費)に係る補助対象者一覧

事業名等	補助対象者
都市鉄道利便増進事業費補助	公的主体(事業完了後、保有施設を鉄道運行主体に貸付)
幹線鉄道等活性化事業費補助	第三セクター、法定協議会、第三種鉄道事業者である地方公共団体
鉄道駅総合改善事業費補助	鉄軌道事業者
鉄道施設総合安全対策事業費補助	
老朽化対策事業	鉄道事業者又は軌道経営者(JR本州3社、大手民鉄等を除く)
耐震対策事業	鉄道事業者又は軌道経営者(JR本州3社を除く)
浸水対策事業	地下駅を有する鉄道事業者又は軌道経営者(JR本州3社を除く)
踏切保安設備整備事業	鉄道事業者(収益等の要件あり)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業	鉄道事業者又は軌道経営者(JR本州3社、大手民鉄等を除く)

※都市・幹線鉄道整備に係る事業で、継続して予算措置されているもの等を抜粋。

- 鉄道事業者へ直接補助ができない場合の問題点等(事業者や自治体への聞き取り結果)
 - ・ 完成した施設は最終的に鉄道事業者に引き渡すにもかかわらず、法定協議会が鉄道事業者に工事委託を行う必要があるなど、手続き全体の流れが迂遠かつ煩雑。
 - ・ 補助金を含めた補助事業に係る資金管理を法定協議会で行わなければならない。
 - ・ 事業実施に必要な各種ルールを関係者合意の上で作成しなければならない。
 - ・ 地域鉄道事業者が事業主体になる場合には過疎対策事業債を充当することが可能だが、法人格を持たない法定協議会が事業主体になる場合は充当することが出来ない。

法定協議会による主な事業スキーム



論点③: 鉄道事業者の規模に関わらず同じ条件で補助している

- 本事業は、地域公共交通網形成計画の枠組みを活用して、地域鉄道の利用促進等を図るために、鉄道の利便性向上のための施設整備を支援するものであり、地域の発意に基づく取り組みを後押しするものである。
- このため、鉄道事業者の規模に関係なく、JR本州三社や大手民鉄も含めて補助の対象にしているところ。
- なお、これまで本事業を活用して事業実施した路線は、地域鉄道が22件、JR本州三社が2件、大手民鉄が0件となっている。

JR本州三社の路線で補助対象とした事業の例

<JR可部線電化延伸事業>

- ・JR可部駅以北の区間(可部～三段峡間)は平成15年に廃止されたものの、延伸を予定している地区(河戸地区)については、市街化されており、住宅地に加え、区役所、保健所、税務署などの官公庁施設や商業施設が立地。
- ・また、廃止以前より、電化の延伸を求め、河戸地区の地域住民がまちづくり活動を積極的に展開。

→ 沿線鉄道利用者の利便性の向上と利用促進を図るため、可部駅以北の電化延伸及び横川駅の配線変更等を実施。

1. 事業概要

JR西日本可部線(広島県内に存する特定地方交通線)
電化延伸: 可部駅～あき亀山駅間

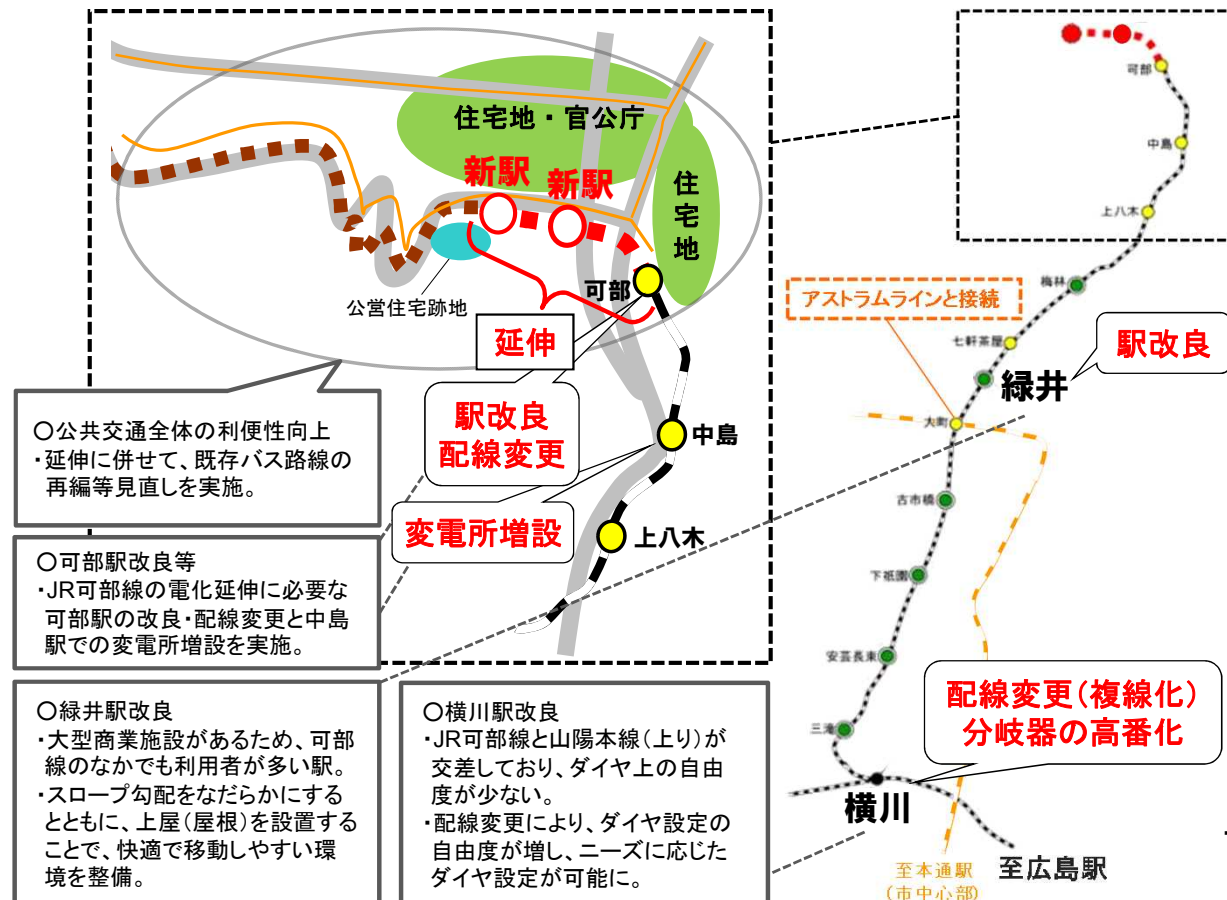
2. 事業期間

平成21年度～平成28年度

3. 事業費及び国費

事業費 3,423百万円
国費 1,141百万円

※一体的に実施する利用促進施策
・パーク&ライド、サイクル&ライド
・鉄道駅を軸とした新規バス路線や乗合いタクシー等の導入



(参考資料)

事業者名		事業路線	事業期間	事業内容
1	ひたちなか海浜鉄道	湊線	平成21年度	行き違い設備の新設(金上 ^{かねあげ} 駅内)
2	富山地方鉄道	富山軌道線	平成21年度	停留所の延伸・嵩上げ、スロープの設置等
3	福井鉄道	福武線	平成21年度～平成22年度	新駅設置(スポーツ公園 ^{たいちよう} 駅、泰澄 ^{せいめい} の里駅、清明 ^{せいめい} 駅)
4	和歌山電鐵	貴志川線	平成21年度～平成23年度	変電所の新設、駅舎の新設(貴志 ^{きし} 駅)
5	青い森鉄道	青い森鉄道線	平成21年度～平成25年度	新駅の設置(野内 ^{のな} 駅、筒井 ^{つつい} 駅)
6	JR西日本	可部線	平成21年度～平成28年度	一部電化延伸(可部 ^{かべ} 駅～河戸帆待川 ^{こうどほまちがわ} 駅～あき亀山 ^{かめやま} 駅)等
7	高松琴平電気鉄道	琴平線	平成25年度	新駅の設置(綾川 ^{あやがわえき} 駅)
8	JR西日本	城端線	平成25年度～平成26年度	新駅の設置(新高岡 ^{しんたかおか} 駅)
9	富山地方鉄道	本線	平成25年度～平成26年度	新駅の設置(新黒部 ^{しんくろべ} 駅)
10	ひたちなか海浜鉄道	湊線	平成26年度	新駅の設置(高田 ^{たかだ} の鉄橋 ^{てつきょう} 駅)
11	福井鉄道	福武線	平成27年度	停留所移設(福井 ^{ふくい} 駅停留所)
12	えちぜん鉄道	三国芦原(みくにあわら)線	平成27年度	新駅の設置(まつもと ^{まちや} 町屋 ^{まちや} 駅)
13	あいの風とやま鉄道	あいの風とやま鉄道線	平成27年度～平成29年度	新駅の設置(高岡 ^{たかおか} やぶなみ ^{やぶなみ} 駅)
14	秩父鉄道	秩父本線	平成28年度	新駅の設置(ソシオ ^{りゆうつう} 流通 ^{りゆうつう} センター ^{センター} 駅)
15	高松琴平電気鉄道	琴平線	平成28年度～令和元年度	新駅の設置(三条 ^{さんじょう} 駅～太田 ^{おおた} 駅間)
16	伊賀鉄道	伊賀線	平成29年度	新駅の設置(四十九 ^{しじゆく} 駅)
17	若桜鉄道	若桜線	平成29年度～平成30年度	行き違い設備の新設(八東 ^{はつとう} 駅内)
18	三陸鉄道	リアス線	平成30年度	新駅の設置(3 ^{たろう} 駅:田老 ^{たろう} 地区、矢木沢 ^{やぎさわ} 地区、津軽石 ^{つがるいし} 弘川 ^{ひろがわ} 地区)
19	平成筑豊鉄道	田川線	平成30年度	新駅の設置(行橋 ^{ゆくはし} 駅～美夜古泉 ^{みやこいづみ} 駅間)
20	あいの風とやま鉄道	あいの風とやま鉄道線	平成30年度～令和2年度	新駅の設置(富山 ^{とやま} 駅～東富山 ^{ひがしとやま} 駅間)
21	えちごトキめき鉄道	日本海ひすいライン	平成30年度～令和3年度	新駅の設置(梶屋敷 ^{かじやしき} 駅～糸魚川 ^{いとがわ} 駅間)
22	ひたちなか海浜鉄道	湊線	令和元年度～令和2年度	新駅の設置(磯崎 ^{いそざき} 駅～平磯 ^{ひらいそ} 駅間)
23	北条鉄道	北条線	令和元年度	行き違い設備の新設(法華 ^{ほっけぐち} 口 ^{くち} 駅内)
24	高松琴平電気鉄道	琴平線	令和元年度～令和4年度	新駅の設置(太田 ^{おおた} 駅～仏生山 ^{ぶつしょうざん} 駅間)

事業実施前後における輸送人員の推移状況

平成29年度までに完了した事業の輸送人員の推移は以下のとおり。事業完了前年度と、事業完了後5年目（事業完了後5年を経過していない事業は平成30年度）における輸送人員の増減比率については、最も高いケースで125%、最も低いケースで93%となっている。

(単位:万人)

事業者名・事業路線	事業期間	事業内容	事業完了前年度	事業完了年度	完了後1年目	完了後2年目	完了後3年目	完了後4年目	完了後5年目	増減比率
1 ひたちなか海浜鉄道 湊線	平成21年度	行き違い設備の新設(金上駅内)	75.5	77.3	78.7	67.3	78.8	84.0	94.0	125%
2 富山地方鉄道 富山軌道線	平成21年度	停留所の延伸・嵩上げ、スロープの設置等	364.3	374.2	402.3	420.0	422.1	421.2	444.5	122%
3 福井鉄道 福武線	平成21年度～平成22年度	新駅設置(スポーツ公園駅、泰澄の里駅、清明駅)	164.0	173.1	175.9	177.8	190.1	193.4	198.4	121%
4 和歌山電鐵 貴志川線	平成21年度～平成23年度	変電所の新設、駅舎の新設(貴志駅)	217.1	218.2	216.6	229.8	227.9	232.0	220.1	101%
5 青い森鉄道 青い森鉄道線	平成21年度～平成25年度	新駅の設置(野内駅、筒井駅)	419.1	418.8	436.9	439.7	439.4	456.0	452.0	108%
6 JR西日本 可部線	平成21年度～平成28年度	一部電化延伸(可部駅～河戸帆待川駅～あき亀山駅)等	1,479.1	1,504.0	1,549.2	1,556.6				105%
7 高松琴平電気鉄道 琴平線	平成25年度	新駅の設置(綾川駅)	1,261.9	1,298.6	1,292.3	1,359.1	1,414.2	1,437.8	1,462.0	116%
8 JR西日本 城端線	平成25年度～平成26年度	新駅の設置(新高岡駅)	234.8	225.4	262.4	263.1	268.2	272.6		116%
9 富山地方鉄道 本線	平成25年度～平成26年度	新駅の設置(新黒部駅)	442.8	454.2	494.5	491.4	500.5	464.4		105%
10 ひたちなか海浜鉄道 湊線	平成26年度	新駅の設置(高田の鉄橋駅)	84.0	94.0	98.8	96.0	100.1	100.7		120%
11 福井鉄道 福武線	平成27年度	停留所移設(福井駅停留所)	193.4	198.4	202.6	200.1	204.4			106%
12 えちぜん鉄道 三国芦原線	平成27年度	新駅の設置(まつもと町屋駅)	328.9	345.9	355.9	360.3	386.1			117%
13 あいの風とやま鉄道 あいの風とやま鉄道線	平成27年度～平成29年度	新駅の設置(高岡やぶなみ駅)	1,472.3	1,483.2	1,510.6					103%
14 秩父鉄道 秩父本線	平成28年度	新駅の設置(ソシオ流通センター駅)	817.2	803.6	806.5	797.1				98%
16 伊賀鉄道 伊賀線	平成29年度	新駅の設置(四十九駅)	145.4	141.3	134.9					93%

※ 平成29年度までに完了した事業を抜粋。

※ 鉄道統計年報で路線別の内訳が掲載されているものは事業路線の輸送人員、掲載されていないものは事業者全体の輸送人員としている。

地域公共交通活性化再生法と都市再生特別措置法のスキーム比較

地域公共交通活性化再生法

基本方針

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義
- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項 等

協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

地域公共交通網形成計画

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等



「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン(ビジョン+事業体系を記載するもの)」としての役割を果たすもの。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業(地域公共交通特定事業など様々な取組)について記載。

計画を実現するため以下の事業を実施可能(法制上の特例措置等)

地域公共交通特定事業

(以下の各計画に実施する事業を記載)

軌道運送高度化実施計画	道路運送高度化実施計画	海上運送高度化実施計画
鉄道事業再構築実施計画	地域公共交通再編実施計画	鉄道再生実施計画

都市再生特別措置法

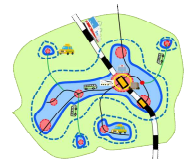
基本方針

- 都市再生の意義及び目標
- 都市再生のために政府が重点的に実施すべき施策に関する基本的な方針
- 立地適正化計画の作成に関する基本的な事項 等

協議会を開催し策定
(市町村・都市再生推進法人(都道府県、都市再生機構等)・中心市街地整備推進機構、景観整備機構、歴史的風致維持向上支援法人等から構成)

立地適正化計画

- 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
- 居住誘導区域、都市機能誘導区域
- (市町村の)実施事業、計画の評価
- (必要に応じ)市町村以外の者が実施する事業 等



計画を実現するため都市機能誘導区域等を設定し、届出制度の活用や以下の事業を実施可能(法制上の特例措置等)

都市機能誘導区域

(誘導施設の立地を図るために必要な事業)

- 土地区画整理事業
- 市街地再開発事業
- 防災街区整備事業
- 住宅施設の整備に関する事業

等

居住誘導区域

- 公営住宅整備事業
- 空き家再生等推進事業

等

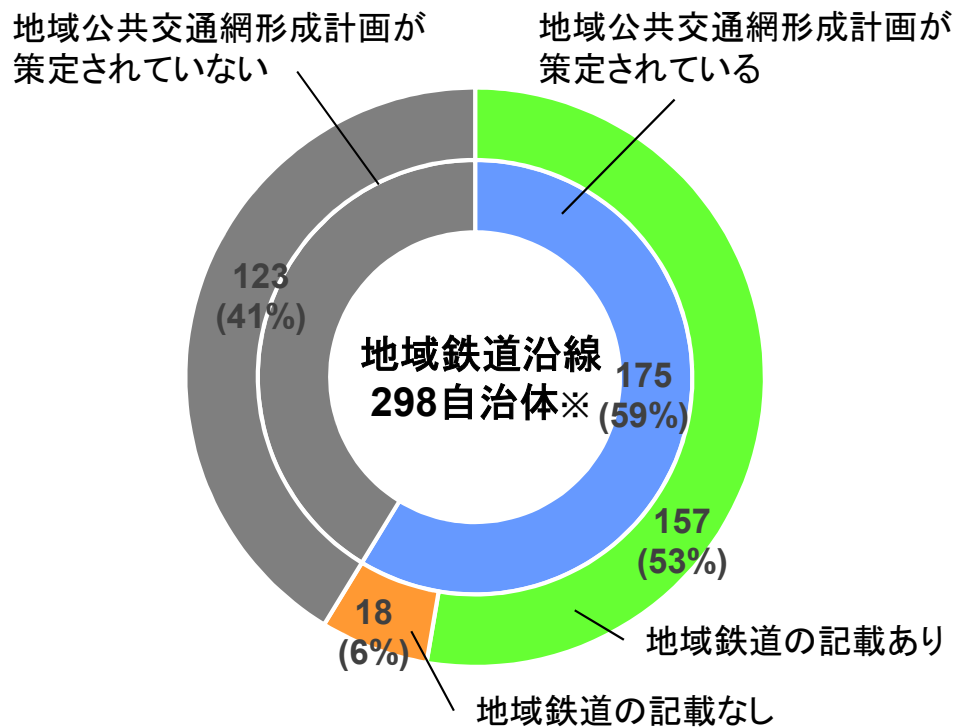
地域鉄道に係る地域公共交通網形成計画の策定状況

地域鉄道沿線の298自治体※のうち、175自治体(59%)が地域公共交通網形成計画を策定済み(今後の具体的な策定見込みのある22自治体も含めると66%)。

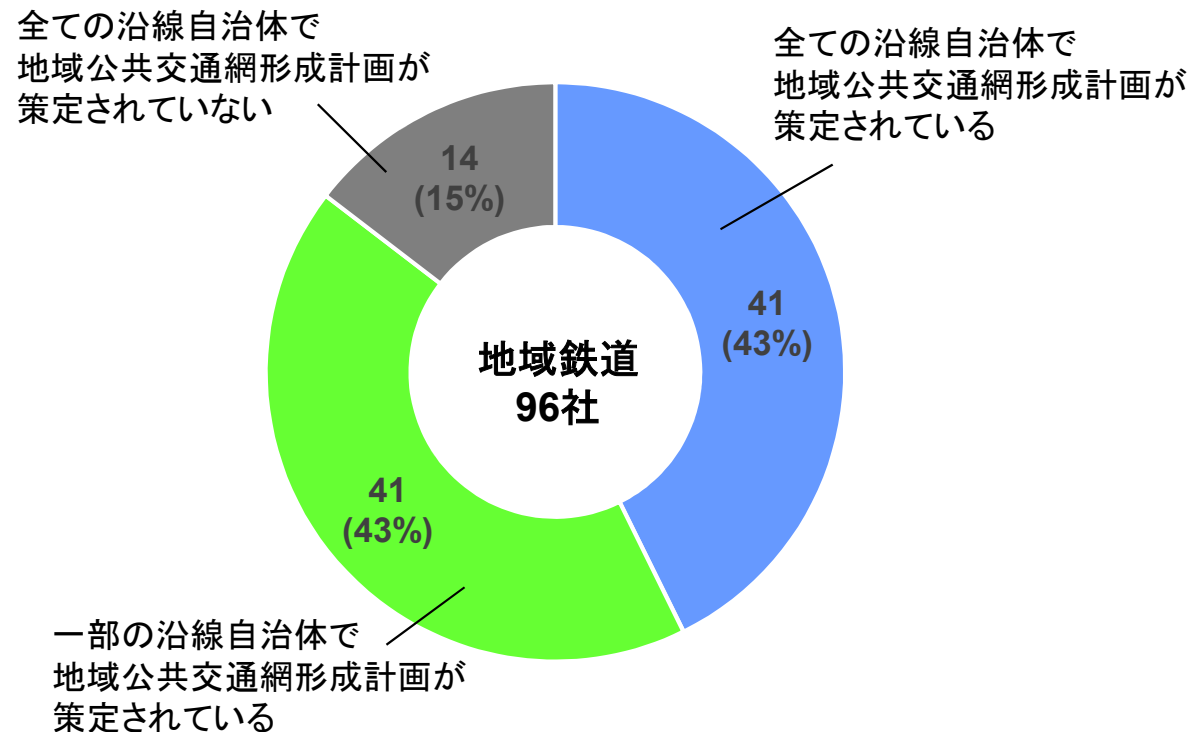
また、地域鉄道96社のうち、82社(86%)において、沿線の全部又は一部の自治体で地域公共交通網形成計画を策定済み。

地域鉄道の沿線自治体における地域公共交通網形成計画の策定状況

(沿線自治体をベースに集計)



(地域鉄道事業者をベースに集計)



※ 重複を排除して計上(複数の地域鉄道に同一の自治体がある場合でも自治体数は1で計上)

(全て2019年5月末時点)

地域鉄道事業者一覧 96社

※2019年4月1日現在

地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のことを言う。地域鉄道事業者の運行主体は中小民鉄及び第三セクターに分けられる。平成31年4月1日現在で96社(中小民鉄:49社、第三セクター:47社)

運輸局	事業者名	営業キロ
北海道運輸局 (1社)	●道南いさりび鉄道	37.8
東北運輸局 (11社)	●青い森鉄道	121.9
	●三陸鉄道	163.0
	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2
	●IGRいわて銀河鉄道	82.0
	●会津鉄道	57.4
	●阿武隈急行	54.9
	弘南鉄道	30.7
	●山形鉄道	30.5
	●由利高原鉄道	23.0
	津軽鉄道	20.7
	福島交通	9.2
北陸信越運輸局 (14社)	●しなの鉄道	102.4
	富山地方鉄道	100.7
	●あいの風とやま鉄道	100.1
	●えちごトキめき鉄道	97.0
	●北越急行	59.5
	長野電鉄	33.2
	●のと鉄道	33.1
	北陸鉄道	20.6
	黒部峡谷鉄道	20.1
	●IRいしかわ鉄道	17.8
	アルピコ交通	14.4
	●万葉線	12.8

運輸局	事業者名	営業キロ
北陸信越運輸局	上田電鉄	11.6
	●富山ライトレール	7.6
関東運輸局 (16社)	秩父鉄道	71.7
	関東鉄道	55.6
	●鹿島臨海鉄道	53.0
	●わたらせ渓谷鐵道	44.1
	●真岡鐵道	41.9
	小湊鐵道	39.1
	上信電鉄	33.7
	●野岩鐵道	30.7
	●いすみ鐵道	26.8
	富士急行	26.6
	上毛電氣鐵道	25.4
	箱根登山鐵道	15.0
	●ひたちなか海浜鐵道	14.3
	江ノ島電鉄	10.0
	銚子電氣鐵道	6.4
	流鉄	5.7
中部運輸局 (20社)	●長良川鐵道	72.1
	●天竜浜名湖鐵道	67.7
	大井川鐵道	65.0
	養老鐵道	57.5
	●えちぜん鐵道	53.0
	三岐鐵道	48.0

運輸局	事業者名	営業キロ
中部運輸局	伊豆急行	45.7
	●愛知環状鐵道	45.3
	●樽見鐵道	34.5
	伊豆箱根鐵道	29.4
	●明知鐵道	25.1
	豊橋鐵道	23.4
	●伊勢鐵道	22.3
	福井鐵道	21.4
	遠州鐵道	17.8
	●伊賀鐵道	16.6
	東海交通事業	11.2
	静岡鐵道	11.0
	岳南電車	9.2
	●四日市あすなろう鐵道	7.0
近畿運輸局 (11社)	WILLER TRAINS	114.0
	神戸電鉄	69.6
	近江鐵道	59.5
	阪堺電氣軌道	18.7
	●信楽高原鐵道	14.7
	叡山電鉄	14.4
	和歌山電鐵	14.3
	●北条鐵道	13.6
	京福電氣鐵道	11.0
	水間鐵道	5.5
	紀州鐵道	2.7

運輸局	事業者名	営業キロ
中国運輸局 (8社)	●智頭急行	56.1
	一畑電車	42.2
	●井原鐵道	41.7
	広島電鉄	35.1
	●錦川鐵道	32.7
	●若桜鐵道	19.2
	水島臨海鐵道	10.4
	岡山電氣軌道	4.7
四国運輸局 (5社)	●土佐くろしお鐵道	109.3
	高松琴平電氣鐵道	60.0
	伊予鐵道	43.5
	●とさでん交通	25.3
	●阿佐海岸鐵道	8.5
九州運輸局 (10社)	●肥薩おれんじ鐵道	116.9
	●松浦鐵道	93.8
	●平成筑豊鐵道	49.2
	島原鐵道	43.2
	●くま川鐵道	24.8
	●南阿蘇鐵道	17.7
	筑豊電氣鐵道	16.0
	●甘木鐵道	13.7
	熊本電氣鐵道	13.1
	長崎電氣軌道	11.5

[●印: 第三セクター]