

# 地域公共交通ネットワークのあり方検討調査 報告書

2019年3月

一般財団法人 地域公共交通総合研究所

## はじめに

一般財団法人 地域公共交通総合研究所

代表理事 小嶋光信

近江鉄道線は、1896年に設立された、120年の歴史を誇る鉄道ですが、沿線人口の減少やモーターリゼーションの進展、団塊の世代の定年退職等により年々利用者が減少する中、1994年度から営業赤字が続いています。

2003年度からは、現在に至るまで利用者数は増加傾向に転じたものの、運賃収入の増加を上回る設備投資費等の増加により、赤字額は年々増加しています。鉄道事業の赤字は、他の不動産部門や観光部門の黒字で穴埋めしていますが、今後は、老朽化した設備の更新・修繕費に多額な投資も必要となり、事業者の経営努力のみで事業を継続することは困難な状況にあります。

こうしたなか、滋賀県および沿線5市5町が2017年1月に勉強会を発足させ、近江鉄道線の経営状況を共有してこられました。

従来、地域の交通事業者は孤軍奮闘してきました。近年施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、交通政策基本法、改正地域公共交通活性化・再生法等では今後は国・地方自治体・住民と交通事業者がそれぞれの役割を果たしながら一体となって、地域公共交通の維持、発展を図ることが明記されています。公共交通の役割も、単なる旅客の輸送手段としてのみならず、地域づくりや地域活性化、観光の発展等に積極的に寄与することが求められています。

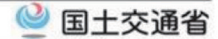
当総研は、2007年の地域公共交通活性化・再生法や2013年の交通政策基本法の制定にも関わっており、これらの法律の趣旨や制定された背景も熟知しております。

本調査業務では、滋賀県、沿線市町、近江鉄道および当財団が一体となって、近江鉄道線の現状、将来の見通しを分析して今後のあり方を探り、近江鉄道線が今後も地域公共交通としての役割を果たすとともに、地域の発展にも寄与できるような提案をしております。

# (参考) 全国の地方鉄道の状況

鉄道再構築事業により存続された鉄道  
 両備グループ・地交研が存続に関わった鉄道

## 地域鉄道事業者一覧 96社【H30.4.1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30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	運輸局	事業者名	営業キロ	運輸局	事業者名	営業キロ	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	北陸信越運輸局	上田電鉄	11.6	中部運輸局	伊豆急行	45.7	中国運輸局 (6社)	●智頭急行	56.1	
	東北運輸局 (11社)	●青い森鉄道		121.9	●富山ライトレール		7.6	●愛知環状鉄道		45.3	一畑電車	42.2
		●三陸鉄道		107.6	秩父鉄道		71.7	●梅見鉄道		34.5	●井原鉄道	41.7
		●秋田内陸縦貫鉄道		94.2	関東鉄道		55.6	伊豆箱根鉄道		29.4	広島電鉄	35.1
		●KORUいわて銀河鉄道		82.0	●鹿島臨海鉄道		53.0	●明知鉄道		25.1	●鈴川鉄道	32.7
		●会津鉄道		57.4	●わたらせ渓谷鐵道		44.1	豊橋鉄道		23.4	●若桜鉄道	19.2
		●阿武隈急行		54.9	●真岡鐵道		41.9	●伊勢鉄道		22.3	水島臨海鉄道	10.4
		弘南鉄道		30.7	小湊鉄道		39.1	福井鉄道		21.4	岡山電気軌道	4.7
		●山形鉄道		30.5	上信電鉄		33.7	遠州鉄道		17.8	●土佐くろしお鉄道	109.3
		●由利高原鉄道		23.0	●野岩鉄道		30.7	●伊賀鉄道		16.6	高松平野電気鉄道	60.0
		津軽鉄道		20.7	●いすみ鉄道		26.8	東海交通事業		11.2	伊予鉄道	43.5
		福島交通		9.2	富士急行		26.6	静岡鉄道		11.0	●ときでん交通	25.3
	北陸信越運輸局 (14社)	●しなの鉄道		102.4	上毛電気鉄道		25.4	岳南電車		9.2	●阿佐海岸鉄道	8.5
		富山地方鉄道		100.7	箱根登山鉄道		15.0	●四日市あすなろの鉄道		7.0	●肥後おれんじ鉄道	116.9
●あいの風とやま鉄道		100.1	●ひたちなか海浜鉄道	14.3	WILLER TRAINS	114.0	●松浦鉄道	93.8				
●えちごトキめき鉄道		97.0	江ノ島電鉄	10.0	●神戸電鉄	69.6	●平成筑豊鉄道	49.2				
●北越急行		59.5	鏡子電気鉄道	6.4	近江鉄道	59.5	鳥原鉄道	43.2				
長野電鉄		33.2	流鉄	5.7	阪堺電気軌道	18.7	●くま川鉄道	24.8				
●のと鉄道		33.1	●長良川鉄道	72.1	●信楽高原鐵道	14.7	●南阿蘇鉄道	17.7				
北陸鉄道		20.6	●天竜浜名湖鉄道	67.7	歌山電鉄	14.4	筑豊電気鉄道	16.0				
黒部峡谷鉄道		20.1	大井川鐵道	65.0	和歌山電鐵	14.3	●甘木鉄道	13.7				
●IRいしかわ鉄道		17.8	●茨城鉄道	57.5	●北条鉄道	13.6	熊本電気鉄道	13.1				
アルピコ交通		14.4	●えちぜん鉄道	53.0	京福電気鉄道	11.0	長崎電気軌道	11.5				
●万葉線		12.8	三岐鉄道	48.0	水間鉄道	5.5						
					紀州鉄道	2.7						

【●印:第三セクター】

出典: <http://www.mlit.go.jp/common/001235837.pdf>

# (参考) 全国の地方鉄道の状況

両備グループ・地交研が関わった鉄道

## 近年廃止された鉄軌道路線

平成30年4月1日現在

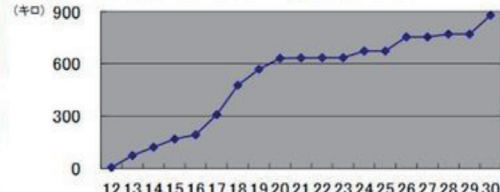
○ 平成12年度以降、全国で40路線・879.2kmの鉄軌道が廃止された。

【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
12	北九州線	西日本鉄道	黒崎駅前～折尾	5.0	12.11.26
13	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	13.4.1
	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	13.10.1
13	谷汲線	"	黒野～谷汲	11.2	13.10.1
	八百津線	"	明智～八百津	7.3	13.10.1
	竹鼻線	"	江吉良～大須	6.7	13.10.1
	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	14.4.1
14	和歌山港線	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	14.5.26
	永平寺線	京福電気鉄道	東古市～永平寺	6.2	14.10.21
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野辺地～七戸	20.9	14.8.1
14	有田鉄道線	有田鉄道	藤並～金屋口	5.6	15.1.1
	可部線	JR西日本	可部～三段峯	46.2	15.12.1
16	三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	16.4	16.4.1
	"	"	猿投～西中金	8.6	16.4.1
17	揖斐線	"	忠節～黒野	12.7	17.4.1
	岐阜市内線	"	岐阜駅前～忠節	3.7	17.4.1
	美濃町線	"	徹明町～関	18.8	17.4.1
	田神線	"	田神～鼓輪橋前	1.4	17.4.1
	日立電鉄線	日立電鉄	常太北田～鮎川	18.1	17.4.1
	能登線	のと鉄道	穴水～輪島	61.0	17.4.1
18	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	池田～北見	140.0	18.4.21
	桃花台線	桃花台新交通	小牧～桃花台東	7.4	18.10.1
	神岡線	神岡鉄道	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	18.12.1

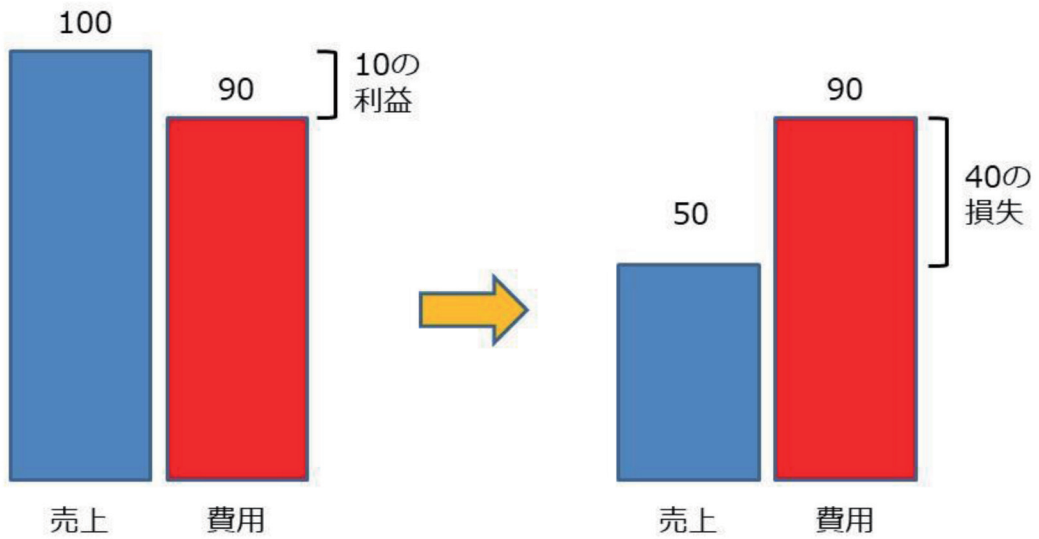
年度	路線名	事業者名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
19	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石巻～鎌倉マインパーク前	25.7	19.4.1
	鹿島鉄道線	鹿島鉄道	石岡～鉾田	27.2	19.4.1
	宮地岳線	西日本鉄道	西鉄新宮～津屋崎	9.9	19.4.1
20	高千穂線	高千穂鉄道	延岡～横峰	29.1	19.9.6
	鳥原鉄道線	鳥原鉄道	鳥原外港～加津佐	35.3	20.4.1
	三木線	三木鉄道	三木～厄神	6.6	20.4.1
20	モンモートパークセーラム線	名古屋鉄道	犬山遊園～動物園	1.2	20.12.27
	高千穂線	高千穂鉄道	横峰～高千穂	20.9	20.12.28
21	石川線	北陸鉄道	鉄来～加賀一の宮	2.1	21.11.1
24	十和田観光電鉄線	十和田観光電鉄	十和田市～三沢	14.7	24.4.1
	屋代線	長野電鉄	屋代～須坂	24.4	24.4.1
26	岩泉線	JR東日本	茂市～岩泉	38.4	26.4.1
	江差線	JR北海道	木古内～江差	42.1	26.5.12
27	上町線	阪堺電気軌道	住吉～住吉公園	0.2	28.1.31
28	留萌線	JR北海道	留萌～増毛	16.7	28.12.5
30	三江線	JR西日本	江津～三次	108.1	30.4.1

【平成12年度以降の全国廃止路線長の推移(平成30年4月1日時点)】



出典: <http://www.mlit.go.jp/common/001235841.pdf>

## (参考) 全国の地方鉄道の状況



利用者の減少を受けて、運行本数の減便や人件費等のコストカットを行い、経費を圧縮したとしても、到底コストを半分以下にはできないので、累積赤字が増えているという構造になっています。

# 目次

1. 本調査の概要	6
1.1 目的	6
1.2 検討項目	6
1.3 調査フロー	7
2. 沿線地域の現状分析	8
2.1 沿線自治体の特徴	8
2.2 沿線施設の分布状況	11
3. 近江鉄道線の現状分析	13
3.1 近江鉄道線の概要	13
3.2 利用状況	15
3.3 営業収入	17
3.4 運賃水準の比較	17
3.5 費用構造	20
3.6 過去 10 年間における収支状況の取りまとめ	24
4. 増収・コスト削減策	27
4.1 近江鉄道線における増収の取り組み	27
4.2 近江鉄道線におけるコスト削減の取り組み	28
4.3 増収の取り組み（案）	29
4.4 コスト削減の取り組み案	34
5. 他モードへの転換の検討	36
5.1 検討する代替交通モード	37
5.1.1 バス	37
5.1.2 BRT	37
5.1.3 LRT	38
5.2 バスに関する検討	39
5.2.1 想定ルート	39
5.2.2 区間所要時分	40
5.2.3 想定時刻表	41
5.2.4 運行に必要な車両、仕業および運転者数	44
5.2.5 初期投資	48
5.2.6 年間運行経費	52
5.2.7 代替バスの運送原価（人件費）	54
5.2.8 代替バスの運送原価（その他）	55
5.2.9 運送原価	56

5.2.10	想定収入.....	57
5.3	BRT による代替輸送 .....	58
5.3.1	想定ルート .....	58
5.3.2	初期投資額.....	59
5.3.3	想定収入.....	60
5.3.4	年間運行経費および収支 .....	61
5.4	バス・BRT 代替に関する見解.....	62
5.5	LRT による代替輸送 .....	65
5.5.1	想定ルート .....	65
5.5.2	初期投資額.....	66
6.	まちづくり等への影響 .....	68
6.1	交通政策基本法の理念の理解.....	68
6.2	近江鉄道線のまちづくり等の観点からの議論の姿勢とポイント .....	69
6.3	基本的検討の枠組み.....	70
7.	現行スキームによる今後の見通し.....	71
7.1	今後 10 年間の収支シミュレーション .....	71
7.1.1	設備投資計画 .....	71
7.1.2	今後 10 年間の収支シミュレーション表 .....	72
7.2	鉄道存廃の検討.....	75
7.2.1	鉄道を存続させた場合の【効果】 .....	75
7.2.2	鉄道を存続させた場合の【課題】 .....	75
7.2.3	鉄道を廃止した場合の【効果】 .....	76
7.2.4	鉄道を廃止した場合の【課題】 .....	76
8.	鉄道存続を支援するスキーム .....	77
8.1	鉄道事業者は現状スキームのまま、用地を自治体に提供する方式.....	78
8.2	鉄道事業者が二種、沿線自治体が三種事業者となる方式 .....	81
8.3	鉄道事業者が二種、沿線自治体が設立した団体が三種事業者となる方式.....	82
9.	近江鉄道線における運営スキームの検討 .....	83
9.1	施設保有団体が線路のみ保有するケース.....	84
9.2	施設保有団体が線路・電路を保有するケース .....	88
9.3	施設保有団体が線路・電路・車両を保有（完全分離）するケース.....	91
9.4	関係法令及び必要な手続き .....	96
9.4.1	鉄道事業の存続に関連する法令 .....	96
9.4.2	鉄道事業の存続に向けた手続き .....	96
10	最後に .....	98

# 1. 本調査の概要

## 1.1 目的

2018年12月、近江鉄道は自社 Web サイト内に、「近江鉄道線の経営状況について」という資料を公開しました。

資料には近江鉄道線の厳しい経営状況を示唆する多くのデータが掲載され、「民間企業の経営努力で近江鉄道線を維持していくことは困難」との見解が示されています。

沿線市町は2017年1月より勉強会を開催し、近江鉄道線の現状を把握するとともに、公共交通を維持するための検討を重ねてきており、今年度は法定協議会の設立に向けた準備会も立ち上げられました。

このような状況を踏まえ、本調査では近江鉄道線の増収策や営業費用削減策を検討するとともに、最適な運営スキームの検討を含めた近江鉄道線の経営改善計画案を策定し、提言します。

## 1.2 検討項目

本調査における検討項目を、表1に示す。

表1 本調査における検討項目

検討項目	調査内容
・ 沿線地域の現状分析	近江鉄道沿線の人口動態、地域特性等
・ 近江鉄道線の現状分析	近江鉄道線の利用実態や収支状況等
・ 増収・コスト削減策	具体的な増収・コスト削減策等
・ 他モードへの転換の検討	バス、BRT、LRT 転換の検討等
・ まちづくり等への影響	交通まちづくりへの影響等
・ 現行スキームによる今後の見通し	今後10年間の収支、設備投資計画等
・ 鉄道存続を支援するスキーム	国の公共交通向け支援策の整理等
・ 近江鉄道線への支援	公有民営化のケーススタディ等

### 1.3 調査フロー

本調査の流れを、図1に示す。

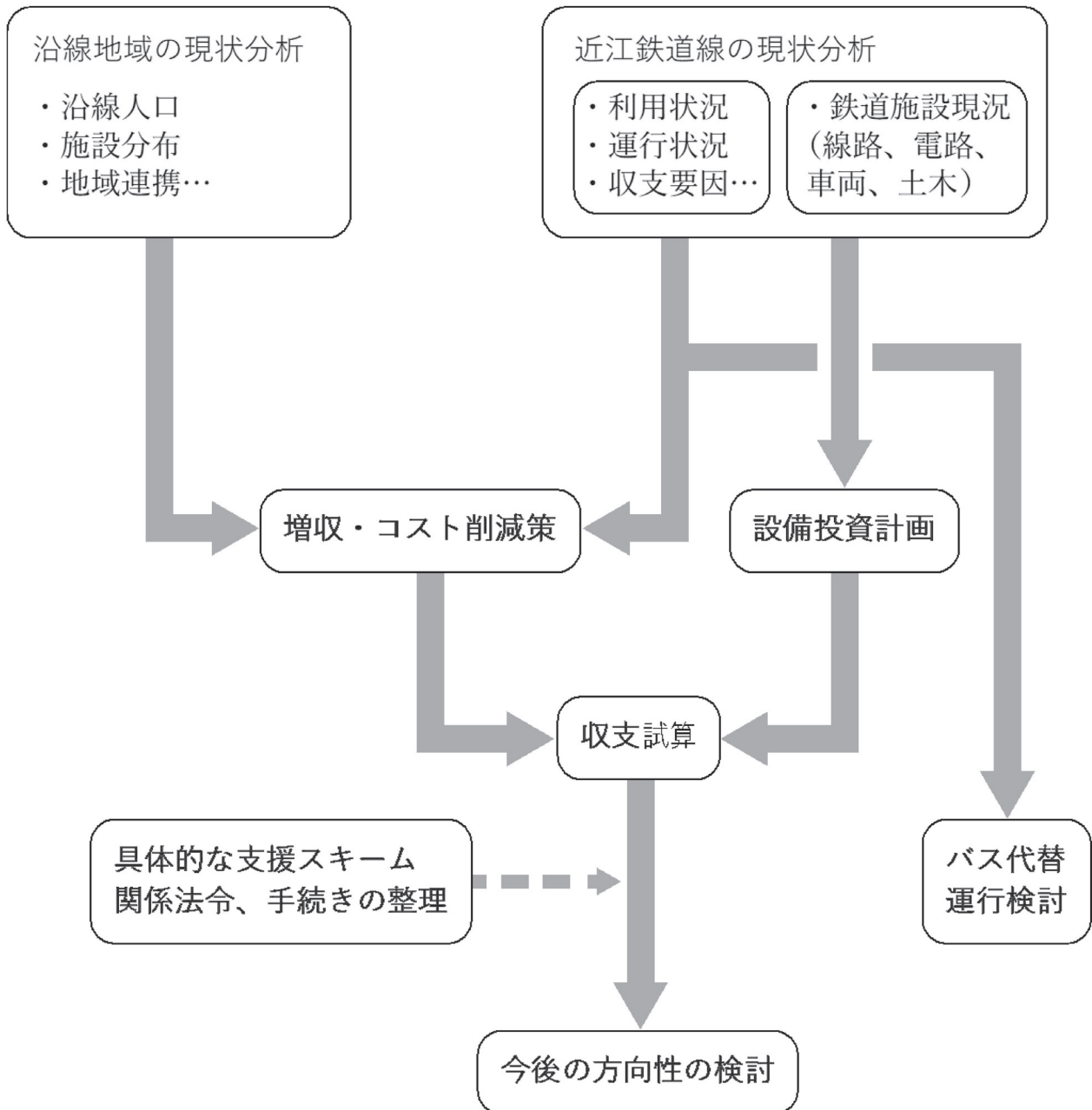


図1 調査フロー



## 2. 沿線地域の現状分析

### 2.1 沿線自治体の特徴

#### 2.1.1 人口

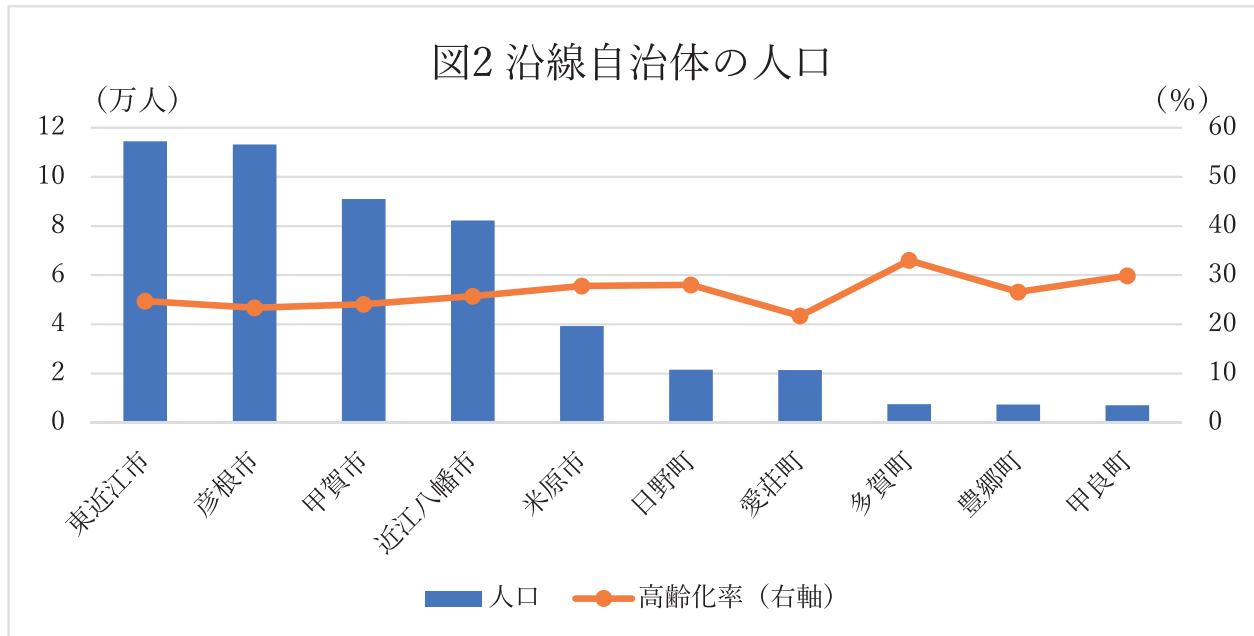


図2に、沿線自治体の人口を示す。(出典：各市町統計データ。市町により、2018年10月31日・11月1日・11月30日・12月1日現在の数値が混在している)

東近江市、彦根市の2市が人口10万人を超える一方、5町の人口は計6万5000人と、自治体間の人口の差が大きくなっている。

高齢者率は、全市町の平均は26.6%で全国平均(26.6%)と同等である。自治体別にみると、愛荘町を除き、人口の少ない自治体の高齢化率が高い傾向がみられる。

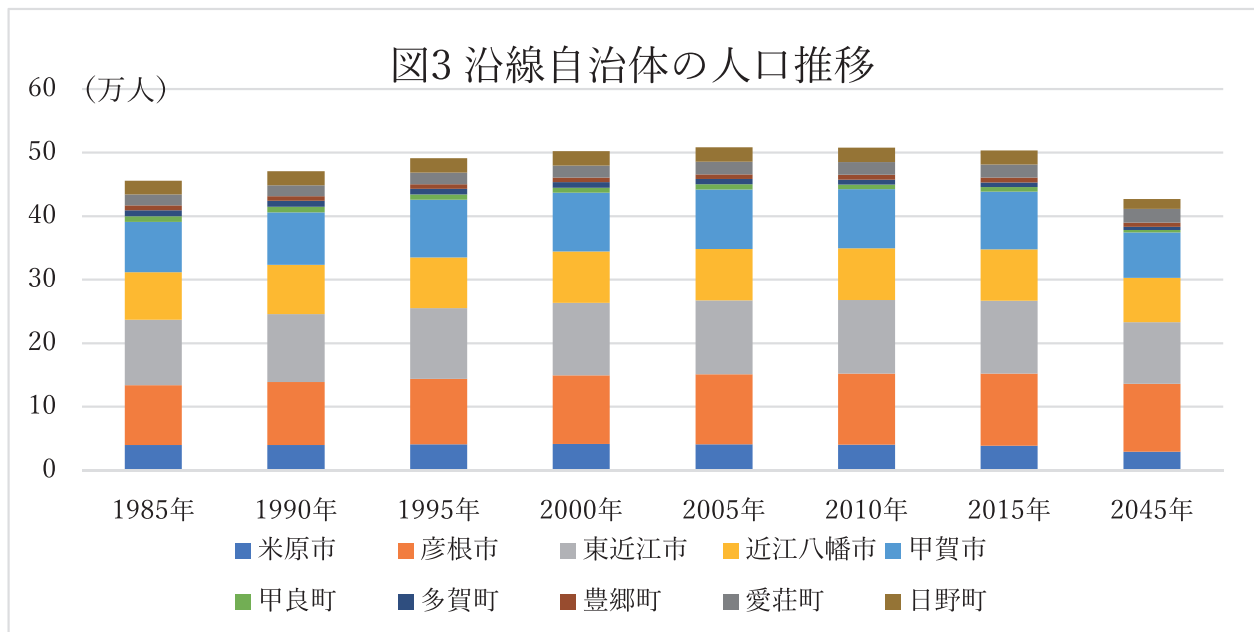


図3に、沿線自治体における近年の人口推移を示す。(出典：各市町統計データ、国勢調査、地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所))

全市町の合計では、1985年(455,854人)からの増加傾向が2005年(508,252人)まで続いたのち、減少に転じた。2015年(503,256人)は2005年からは約1%減少している。市町別では、30年間で彦根市、東近江市、近江八幡市、甲賀市、豊郷町、愛荘町の4市2町で人口が増加し、米原市、甲良町、多賀町、日野町の1市3町で人口が減少している。

長期予測では愛荘町を除くすべての市町で現在より人口が減少し、2045年には2015年比約15%減となる見通しが示されている。

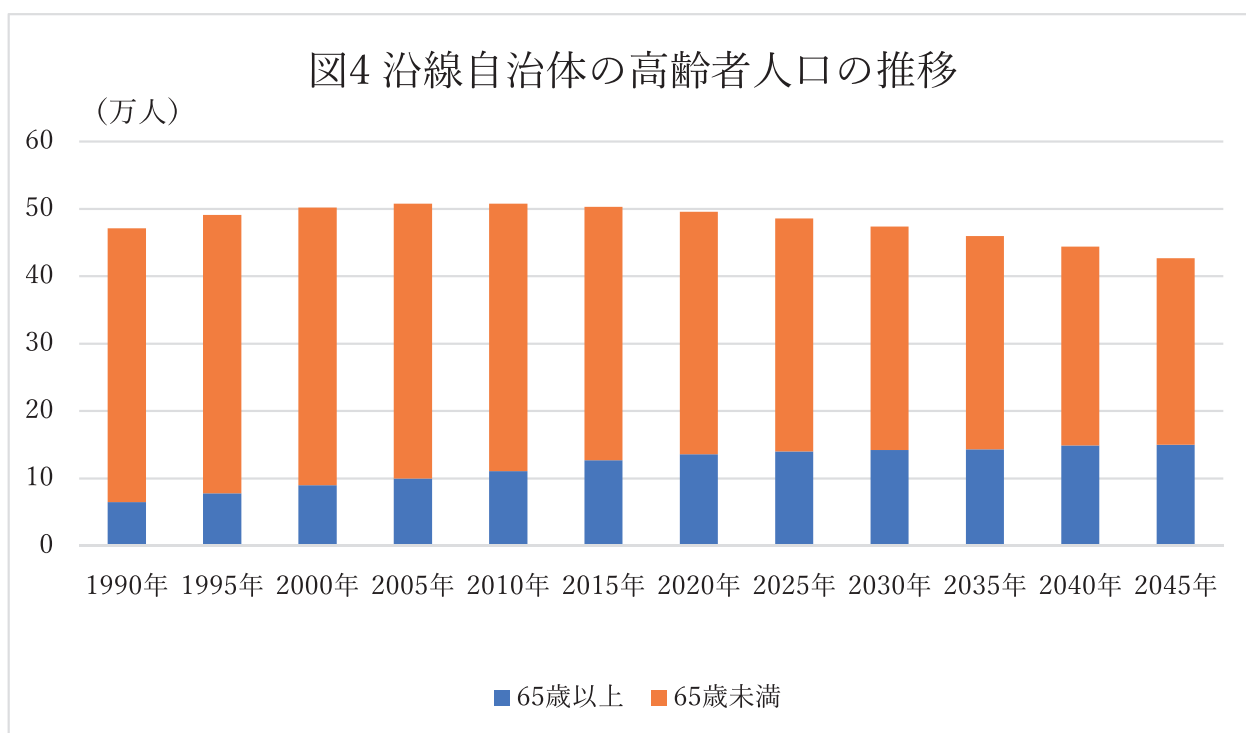


図4に、沿線自治体における近年の高齢者人口比の推移を示す。(出典：各市町統計データ、国勢調査)

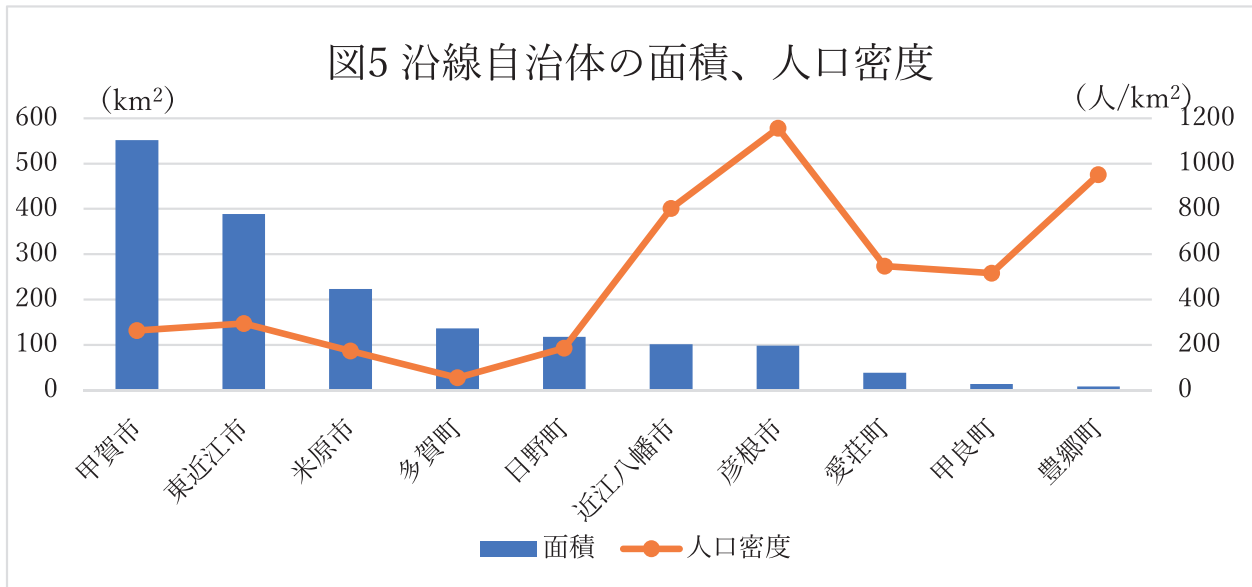
沿線人口の総数が増加する中、65歳以上の人口も着実に増加している。65歳以上の人口は、人口総数が減少に転じてもお当面は増加し続けることが予想されている。近江鉄道線の利用促進等の検討においては、増加する高齢者層に利用していただけるためにはどうすればよいか、という視点からの取り組みが求められる。

## 2.1.2 面積、人口密度

図5に、沿線自治体における面積、人口密度を示す。(出典：平成27年度国勢調査)  
平成の大合併以降に誕生した甲賀市、東近江市の2市が、広大な面積を有する。その他の自治体の面積は比較的狭く、豊郷町の面積は7.8km<sup>2</sup>と、県下最小である。

人口密度は、概ね合併をしていない自治体が高くなっている。

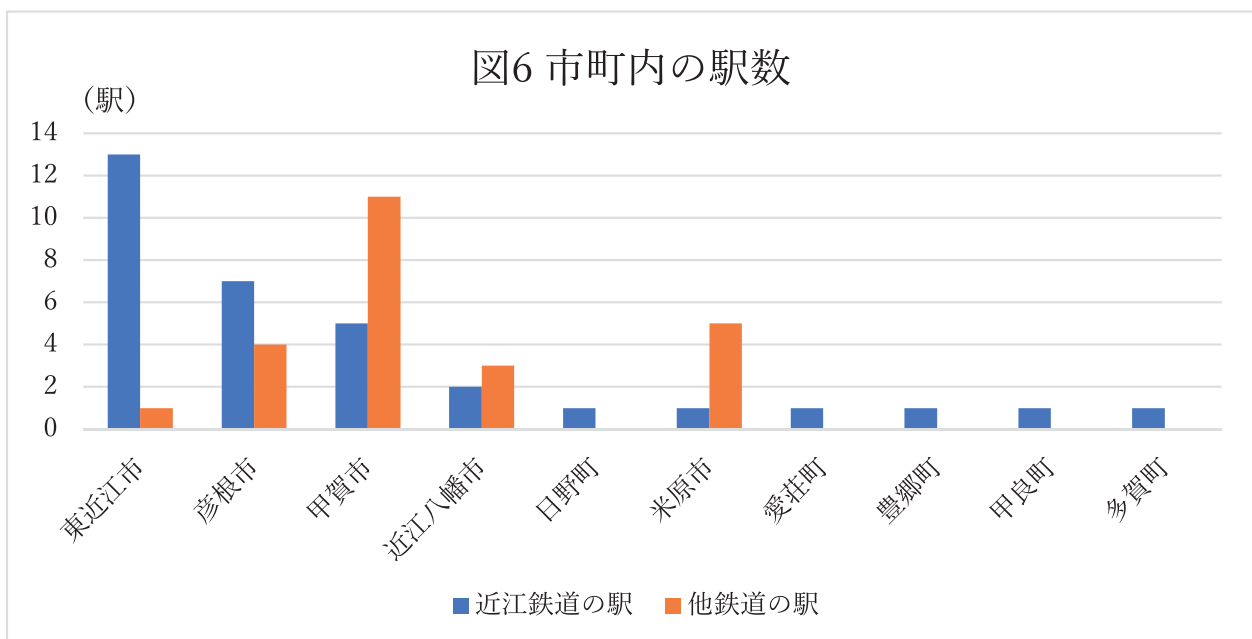
※(彦根市、米原市、近江八幡市は、琵琶湖の面積は除いた)



## 2.1.3 市町内の駅数

図6に、沿線自治体内の鉄道駅数を示す。複数鉄道が接続する駅は、鉄道事業者毎に1駅として計数した。ただし米原駅は、JRは1駅として計数した。

甲賀市、近江八幡市、米原市では、近江鉄道以外の鉄道駅が多いが、その他の2市5町では近江鉄道駅の方が多い。特に町部では、全ての町に近江鉄道以外の鉄道駅がない。



## 2.2 沿線施設の分布状況

近江鉄道沿線における、集客施設（高校、大学（短大含む）、病院、大型商業施設、観光施設）の分布を図7に示す。

八日市駅、彦根駅、水口駅を中心とした範囲に、比較的多くの施設が集まっている。近江八幡、日野にも一定の施設の集積がみられるエリアがあるが、近江八幡駅、日野駅からは一定の距離がある。

高宮駅～愛知川駅付近では、近江鉄道線と JR に挟まれた地域に、いくつかの施設が点在している。

米原駅～彦根駅間や八日市駅～近江八幡駅間、八日市駅～日野駅間など、集客施設の集積がほとんど見られない区間もある。

なお、学校は、図内の全ての高校、大学、短期大学を記載した。病院は、（一社）滋賀県病院協会に加盟している病院を掲載対象とした。大型商業施設は、（一社）日本ショッピングセンター協会に加盟している施設を掲載対象とした。

観光施設は、Web サイト「じゃらん net」で観光スポットを検索し、沿線市町ごとに上位3か所の施設を対象とした。図の範囲内の施設を記載したが、米原市、甲良町では範囲外に上位のスポットが多く、記載したスポットはサイト上で下位に掲載されたものが多くなっている。



図7 近江鉄道沿線における集客施設、医療施設、大型商業施設、観光施設の分布

### 3. 近江鉄道線の現状分析

#### 3.1 近江鉄道線の概要

近江鉄道線は、東近江市・近江八幡市・甲賀市・彦根市・米原市・日野町・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町を結ぶ第一種鉄道事業者である。

本線（米原～貴生川間 47.7km）、多賀線（高宮～多賀大社前 2.5km）、八日市線（八日市～近江八幡 9.3km）からなる計 59.5km の鉄道ネットワークを有し、米原、彦根、近江八幡、貴生川の 4 駅で JR と接する、滋賀県湖東地域を代表する鉄道である。

2013 年には、「より広範囲の、より多くの皆様に電車で親しみを持って利用していただける」ことを目的に、本線の米原～高宮間と多賀線に「彦根・多賀大社線」、本線の高宮～八日市間に「湖東近江路線」、八日市～貴生川間に「水口・蒲生野線」、八日市線に「万葉あかね線」との愛称が付けられた。

図 8 に、近江鉄道線の路線網を示す。



図 8 路線図

## 3.2 利用状況

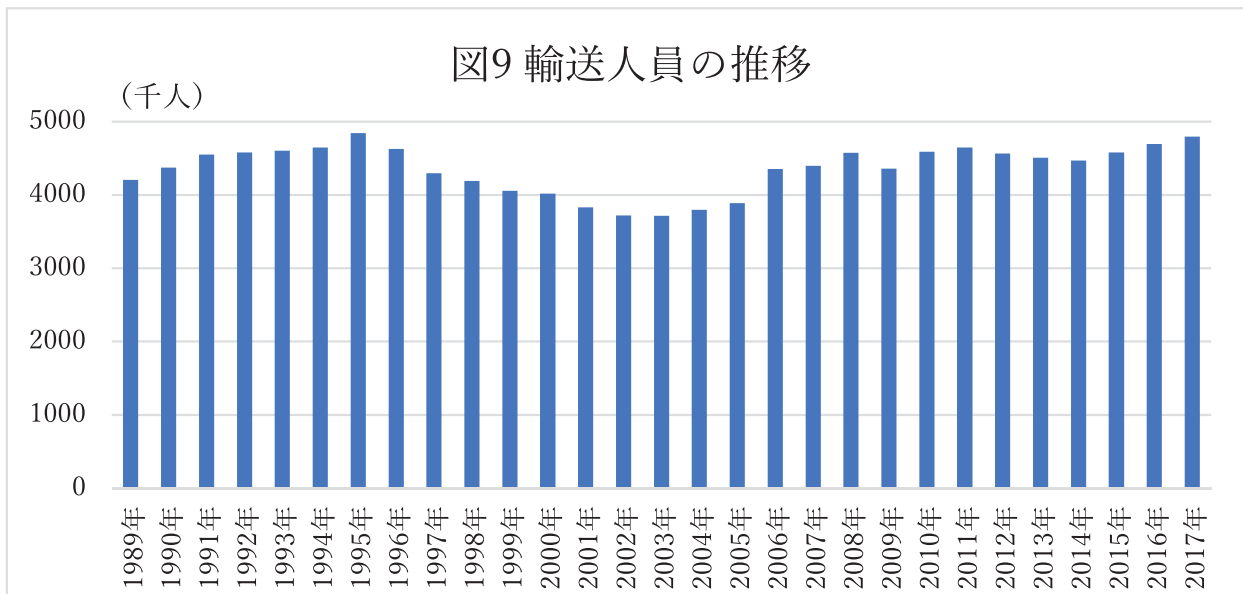


図9に近江鉄道線の年間輸送人員の推移を示す。(出典：近江鉄道資料)

過去30年では、概ね1990年代前半は増加、1990年代後半は減少基調で推移し、2002年度に最小輸送人員約3,689千人を記録してからは再度上昇に転じた。2017年度の輸送人員は約4,794千人に上っている。

近江鉄道線では駅の新設を積極的に進めており、過去30年間で8駅もの新駅を開業させている。2006年に開業した「フジテック前」、2008年に開業した「スクリーン」の2駅は、今日では1日あたり300名以上の乗客数を数えるなど、新駅開業による利用者掘り起しの効果は大きいものと考えられる。表2に、近年設置された新駅と、その利用状況を示す。(出典：近江鉄道資料)

なお、沿線人口も増加しているが、伸びは鈍化しており、輸送人員増加の主因としては考えにくいものと思われる。

表2 近年設置された新駅の利用者数 (乗客数は2015年度)

駅	路線	開業年	1日あたり乗客数
水口松尾	水口・蒲生野線	1989年	52人
水口城南	水口・蒲生野線	1989年	567人
大学前	水口・蒲生野線	1990年	80人
京セラ前	水口・蒲生野線	1991年	37人
河辺の森	湖東近江路線	2004年	12人
フジテック前	彦根・多賀大社線	2006年	340人
スクリーン	彦根・多賀大社線	2008年	348人
ひこね芹川	彦根・多賀大社線	2009年	119人



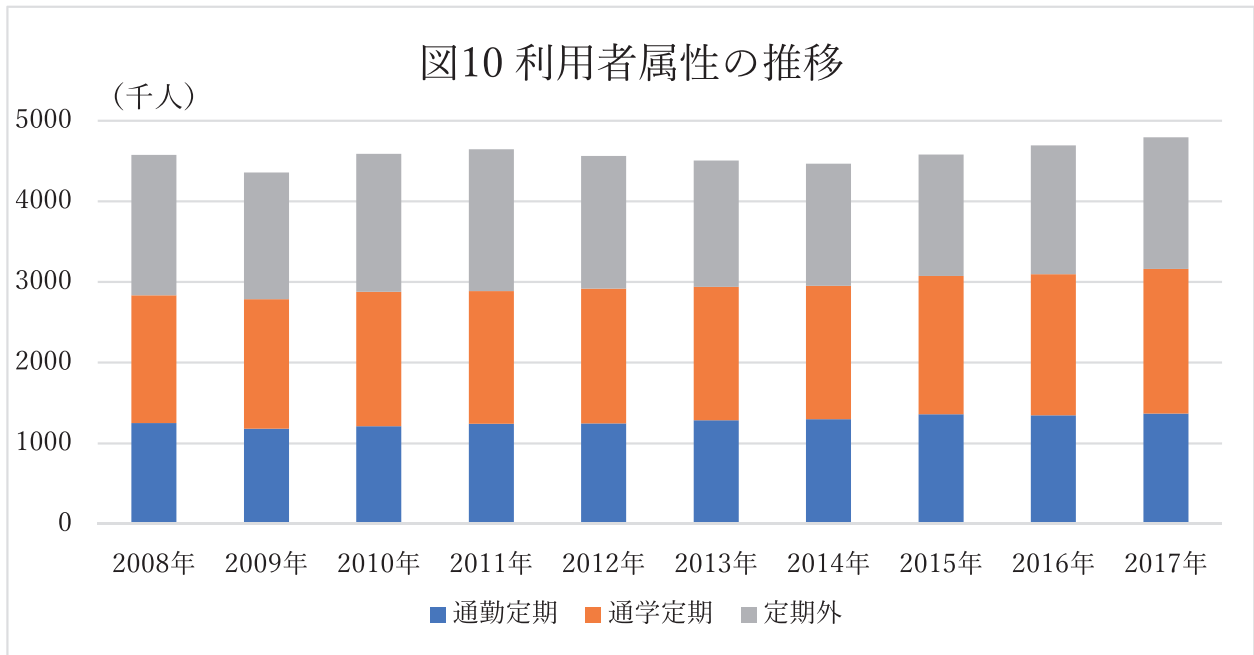


図 10 に近江鉄道線の利用者数の内訳を示す。(出典：近江鉄道資料)

過去 10 年間では、通勤定期、通学定期は増加し定期外利用者は減少している。少子化に伴い、多くの地域で学生の通学需要の減少が問題となっている中、通学定期利用者数が増加していることは特筆すべきものと言える。

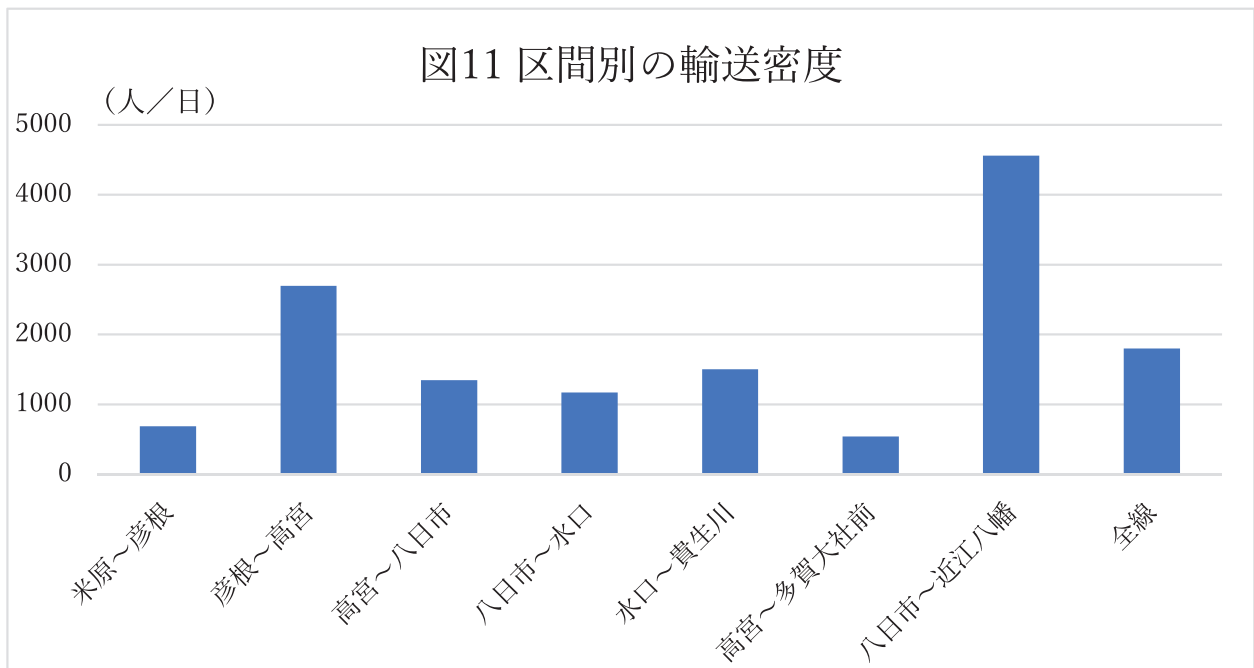


図 11 に主要区間毎の輸送密度を示す。(近江鉄道資料)

八日市～近江八幡間が突出 (4,562 人/km) し、次に多い彦根～高宮間で 2,000 人を超えている (2,696 人/km) 他はいずれも 1,500 人を下回っている。特に、米原～彦根間、高宮～多賀大社前は、1,000 人を下回っている。

他社の事例を見ても、輸送密度が 1,000 人を下回る事業者は 28 社あり、その中で黒字経営を行っているのは、観光輸送の比率が大きい事業者 1 者のみと、健全な経営を行うには難しい水準である。

このような背景を踏まえると、近江鉄道の運行区間のうち輸送密度 1,500 人を下回る 5 区間については、利用者を増やす何らかの取り組みを行わない限り、現状の水準を維持することには困難を伴うものと考えられる。

### 3.3 営業収入

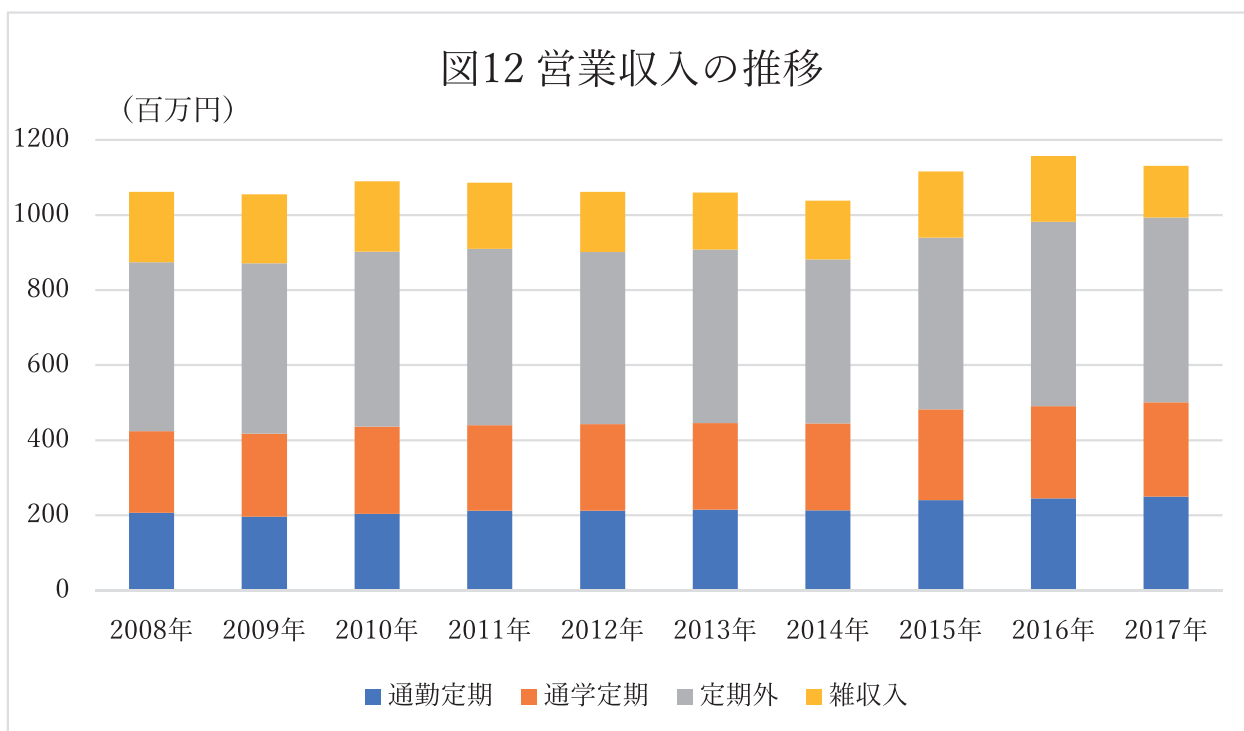


図 12 に近江鉄道線の営業収入の推移を示す。

利用者の増加もあり、通勤・通学定期、定期外収入は増加（10年間で1億1,900万円）しており、利用者の伸びが収入の増加に結び付いていることがわかる。

雑収入は大きく減少（10年間で5,000万円）しているが、これには2008年度～2016年度にかけての広告収入の減収分（2,500万円）や、2017年度中に広告事業を移管したこと、および計上方法の変更に伴う2016年度から2017年度にかけての3,700万円の減収分が含まれている。

### 3.4 運賃水準の比較

次に、近江鉄道線の運賃水準を、営業距離が近江鉄道線（59.5km）と同程度の中小鉄道事業者と比較する。比較の対象事業者を表3に、比較した図を図13～15に示す。

近江鉄道線の運賃水準は、4km程度までの近距離区間では他社に比べ約12～14%低く抑えられているが、それより長い距離になると他社に比べ高くなる。14～22kmの範囲では大井川鉄道に次いで2番目、38kmまでの範囲では大井川鉄道・関東鉄道に次いで3番目に高くなっている。

旧国鉄・JRの地方交通線からの転換により誕生した第三セクター（平成筑豊鉄道、阿武隈急行、天竜浜名湖鉄道）については、旧事業者からの引継ぎで長距離低率運賃が適用されているため、比較的運賃は安価に抑えられている（ただし天竜浜名湖鉄道の初乗り・40km以上の運賃は、近江鉄道より高い）。

このような現状より、今後、収支を改善させるために運賃改定を行うことは困難な状況であると考えられる。

表3 近江鉄道と営業距離が同程度の鉄道事業者

事業者	地域	距離	運営形態
平成筑豊鉄道	福岡県	51.3km	第三セクター
えちぜん鉄道	福井県	53.0km	第三セクター
阿武隈急行	福島県、宮城県	54.9km	第三セクター
関東鉄道	茨城県	55.6km	民鉄
養老鉄道	岐阜県、三重県	57.5km	第三セクター
高松琴平電気鉄道	香川県	60.0km	民鉄
大井川鐵道	静岡県	65.0km	民鉄
天竜浜名湖鉄道	静岡県	67.7km	第三セクター
神戸電鉄	兵庫県	69.6km	民鉄
秩父鉄道	埼玉県	71.7km	民鉄

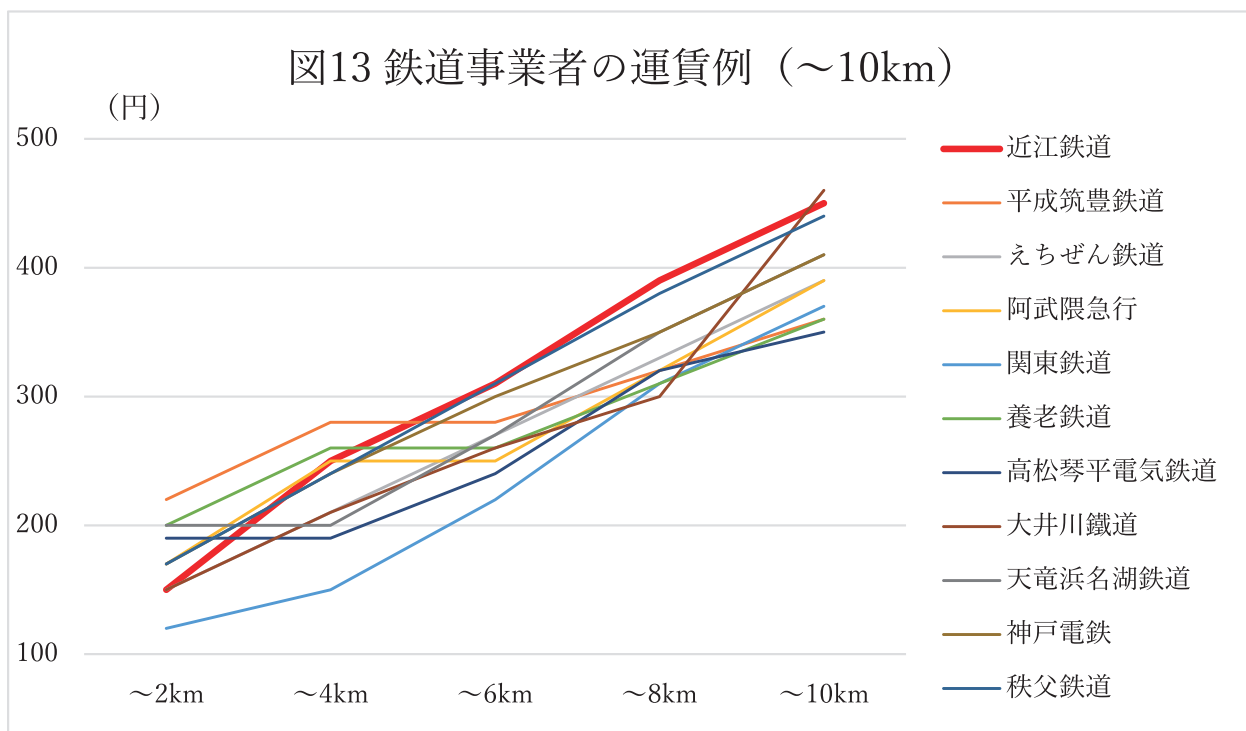


図14 鉄道事業者の運賃例（～24km）

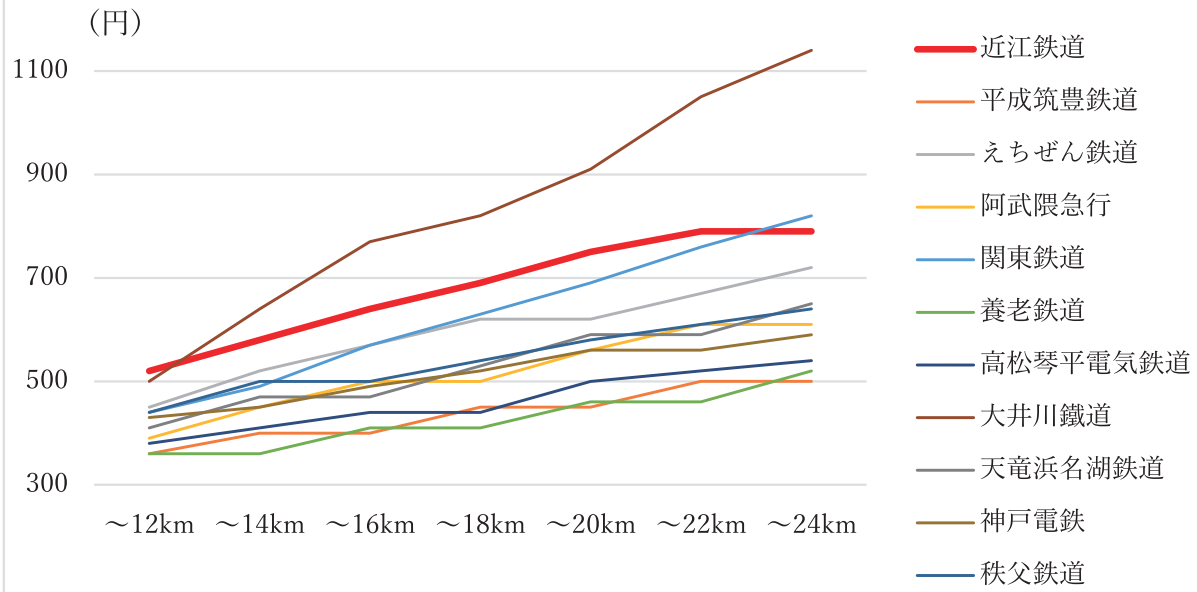


図15 鉄道事業者の運賃例（～48km）

