

## 1 鉄道の種類

鉄道 (広義)	鉄道事業法 (法)	普通鉄道	2本のレールで構成された線路を走る一般的な鉄道
		鋼索鉄道	いわゆるケーブルカー。交走式(つるべ式)と循環式があるが、現在日本にあるケーブルカーはすべて前者
		懸垂式鉄道	モノレールの一種。1本の鋼製箱形レール(チューブ状に延び、下面中央部が開いている)に車両の走行部分が収まり、車体がそれにぶら下がる構造
		跨座式鉄道	モノレールの一種。1本のコンクリート製レールの上に車両が跨るタイプ
		案内軌条式鉄道	コンクリート製の平たい走行路(鉄板を敷いている場合もある)の側方または中央部に案内軌条(ガイドウェイ)を備え、ゴムタイヤを履いた車両がその案内軌条に誘導されながら進む方式。新交通システムが代表例だが、札幌市交通局のゴムタイヤ式地下鉄3路線もこの仲間に入る
		無軌条電車	いわゆるトロリーバスであり、走行路は一般の舗装道路と同じ。外見はほとんどバスだが、架線から電力を得て走る
		浮上式鉄道	走行路(ガイドウェイ)上を磁気の反発、吸引力で浮上する車両が移動する、いわゆるリニアモーターカーである。いまのところ、国内では鉄道としての実用例はない
軌道 (狭義)	軌道法 (法)	軌道	もともとは路面電車をさすものだが、現在は「普通鉄道」と変わらない「軌道」も多く存在する
		軌道(懸垂式モノレール)	懸垂式鉄道の構造に相当する構造を有する軌道
		軌道(跨座式モノレール)	跨座式鉄道の構造に相当する構造を有する軌道
		軌道(案内軌条式)	案内軌条式鉄道の構造に相当する構造を有する軌道。ガイドウェイバスもこの仲間
		軌道(浮上式)	走行路(ガイドウェイ)上を磁気の反発、吸引力で浮上する車両が移動するもの。わが国での実用化は、今のところ、低速の常電導吸引型磁気浮上リニアインダクションモーター推進方式の一例があるのみ

## 2 停車場、停留場の概念(現行法における)

鉄道事業法	鉄道事業	停車場	駅	旅客の乗降または貨物の積卸しを行うために使用される場所
			信号場	専ら列車の行き違い、または待ち合わせを行うために使用される場所
			操車場	専ら車両の入換え、または列車の組成を行うために使用される場所
軌道法	軌道事業	停留場	鉄道事業の「駅」に相当するものと解釈される	
		信号所	鉄道事業の「信号場」に相当するものと解釈される	

## 3 日本の鉄道事業者・軌道経営者一覧

以下の表は、日本のすべての鉄道事業者・軌道経営者(計204)の基本データをまとめたものである(「鉄道事業法」「軌道法」が規定するもの[専用線をのぞく])。本表作成にあたっては、『鉄道要覧』(国土交通省鉄道局監修)やその他の国交省資料、会社案内、各社ホームページ等の公的資料をもとに原稿を作成し、各事業者・経営者による記載内容の確認・修正を経て完成した。基本的には一覧表としての整合性を重視しているが、各事業者・経営者の見解を尊重しているものもあるので留意されたい(たとえば、共同使用駅や線区数のカウントは各社の判断による)。

なお、便宜上、「JRグループ」「大手私鉄」「準大手私鉄」「中小私鉄・公営鉄道など」に分類し、前二者をのぞき、地方ごと、都道府県ごとに記載した。

### 《凡例》

- 事業者：記号の意味はつぎのとおり。【公】=公営、【三】=第三セクター、【案】=案内軌条式鉄道、【モ】=モノレール(懸垂式または跨座式鉄道)、【ケ】=ケーブルカー(鋼索鉄道)、【ト】=トロリーバス(無軌条電車)、(貨)=貨物鉄道。「軌道」の場合はとくに【軌】を付した(【軌モ】=軌道(懸垂式または跨座式モノレール)、【軌案】=軌道(案内軌条式)、【軌リ】=軌道(浮上式))。【軌】【案】【モ】【ケ】【ト】等の記号がないものは、鉄道事業法という「普通鉄道」である。なお、必要に応じて会社名や路線名の通称を入れた。
- 本社所在地：登記上の本社所在地であり、実質的な本社機能が別の市町村におかれている場合もある。
- 設立年月日：現会社の登記上の年月日を記載しているが、旧会社に遷れる場合は、その設立年月日を( )を付して記載した。公営鉄道については、交通局等の設立日あるいは鉄道事業開始日をとるかで判断が分かれることもあり、記載を省略した。
- 営業キロ：鉄道事業の種別ごとに営業キロを示した(①第一種鉄道事業、②第二種鉄道事業、③第三種鉄道事業。鉄道事業の区分については、資料4を参照のこと)。丸付き数字がない場合は「軌道」である。
- 線区数：営業キロ同様、事業種別ごとに線区数(路線数)を示した。
- 駅数：事業種別、鉄・軌道の種別によらず、当該事業者(経営者)が保有する駅数を示した。
- 軌間：普通鉄道、ケーブルカーについては軌間(ミリ)を示し、それ以外については種別のみに示した。
- 動力：現在採用されている動力方式または運行方式を記載(一部書類上のもも含む)。電車については電圧(V)を示し、ケーブルカーについてはとくに( )を付して最大勾配を示した。
- 車両数：事業種別、鉄・軌道の種別によらず、当該事業者(経営者)が保有する車両総数を示した。
- 備考：データの確定日。ほとんどの場合、2010年3月末時点としているが、諸般の事情により異なる日付の場合もある。

### ◆JRグループ

事業者	本社所在地	設立年月日	営業(km)	線区数	駅数	軌間	動力	車両数	備考
北海道旅客鉄道(JR北海道)	札幌市	1987.4.1	①2499.8	① 14	465	1067	交流2万/内燃/蒸気	1120	2010.3.31
東日本旅客鉄道(JR東日本)	渋谷区	1987.4.1	①7518.1 ② 8.7	① 70 ② 1	1705	1067 1435	直流1500/交流2万・2万5000/内燃/蒸気	12852	2010.3.31
東海旅客鉄道(JR東海)	名古屋市	1987.4.1	①1970.8	① 13	404	1067 1435	直流1500/交流2万5000/内燃	4672	2010.3.31
西日本旅客鉄道(JR西日本)	大阪市	1987.4.1	①4984.1 ② 28.6 ③ 28.0	① 49 ② 3 ③ 1	1222	1067 1435	直流1500/交流2万・2万5000/内燃/蒸気	6665	2010.3.31
四国旅客鉄道(JR四国)	高松市	1987.4.1	① 855.2	① 9	259	1067	直流1500/内燃	439	2010.3.31
九州旅客鉄道(JR九州)	福岡市	1987.4.1	①2121.7	① 22	562	1067 1435	直流1500/交流2万・2万5000/内燃/蒸気	1667	2010.3.31
日本貨物鉄道(貨)(JR貨物)	千代田区	1987.4.1	① 44.8 ②8337.5	① 13 ② 77	253	1067	直流1500/交流2万/内燃	9325	2010.4.1