

はじめに

これまで日本の鉄道に関する年表は、「日本国有鉄道百年史年表」をはじめ、巻末の【主要参考文献】に掲げたものが多くある。

しかしすでに発行された多くの年表は、鉄道の組織や関係法令の改廃が中心になっている。このため鉄道のある区間が開通しても、その事実のみで、どの程度の規模で列車が運転されたか、所要時間はなどの情報はほとんど無視されてきた。

筆者は半世紀以上の長年にわたり列車の運転や時刻表に興味を持ち、調査研究してきた。1977（昭和52）年には、日本交通公社が刊行の「時刻表復刻版」の中の一冊として大久保邦彦氏と共編で「鉄道運輸年表」を上梓した。この年表はそれまで刊行された鉄道年表では不十分であった運転・運輸事項を収めた初めての年表だけに多くの鉄道関係の出版物の参考文献としてご活用いただいている。この「鉄道運輸年表」はその後は「時刻表復刻版」からは外され、増補して同社発行の旅行雑誌「旅」の1987年3月号および1999年1月の付録として刊行された。何分にも最初に発表した部分はフィルムを流用しているため手直しが十分できなかった。

今回グランプリ出版からのお勧めがあり、思い切って最初からまとめ直して年表を作成した。時刻改正となるものはすべて資料を再チェックして確認した。

この年表の特徴は、明治・大正時代の時刻改正に関する事項は各事項の末尾に参考文献を記載したことである。中には容易に参照できない文献もあるが、今後の調査研究のよすがになるものと思われる。

参考文献のうち「官報」は国会図書館や県立図書館クラスの比較的規模の大きな図書館などで閲覧可能である。ところが時刻表類は、用済み後捨てられてしまうため、明治・大正時代や昭和戦前のいわゆる古い時刻表類は、東京の交通博物館（現・さいたま市の鉄道博物館）や天理大学附属天理参考館以外まとまって所蔵している機関がないため閲覧もままならない。近年時刻表の復刻版がかなり刊行されているが、古い方は十分でない。このためもあり、筆者は長年時刻表の収集を心掛けてきた。これに要した時間や費用は計り知れないが、個人の力ではまだまだ満足できるものではない。

運転・運輸の項目を詳細にしたため、スペースの関係で、他の多くの事項が省略されているが、これらの部分は既刊の年表を参照して補い、この年表をご活用いただければ幸である。

三宅 俊彦

増補新訂版の刊行にあたって

グランプリ出版から2005年に発行した『日本鉄道史年表（国鉄・JR）』は多くの方々から好評を博し完売したことを筆者として感謝に堪えない。

今回の『日本鉄道150年史年表〔国鉄・JR〕』では前著に加えて2005年12月から2023年8月までの期間の内容を収録した。収録した項目は前著に続き運転・運輸を詳細に記した。

今回追録した期間においては、東日本大震災（2011年）や豪雨災害等による被災が目立つ。JR各線や第三セクター会社の運休区間が、毎月刊行されている『JR時刻表』の「JRニュース」に掲載されている。中には復旧時期が示せない線区もあり、見るたびに気の毒に感じられ、一日も早い復旧を願って止まない。

一方では震災復旧の手段として生まれた用語や時代の流れ等で生まれた用語が年表に出てくるので、代表例を簡単に解説する。

・BRT（Bus Rapid Transitの略称）

バスを基にしてバス専用道、バス専用レーンを組み合わせた高速輸送システムである。気仙沼線・大船渡線BRTはJR東日本が鉄道を復旧する代わりに導入したバス高速輸送システムである。

・DMV（Dual Mode Vehicleの略称）

線路と道路の両方を走る乗り物である。鉄道とバスを乗り換えしないで利用できる。2002年からJR北海道で開発、試験走行を行っていたが実用化に至らず断念している。各地で試験を行っているが、唯一2021年に徳島県の阿佐海岸鉄道が営業開始している。

・LRT（Light Rail Transitの略称）

アメリカが発祥で、新しい交通機関として輸送力がこれまでの路面電車と本格的な鉄道の間として位置付けられている。宇都宮ライトレールが2023年8月に開業している。

このように2022年に150年を迎えた鉄道にも、新たな運行形態をはじめとしてさまざまな変化の兆しが見れてきている。

地球温暖化問題では、カーボンニュートラルが謳われ、鉄道の価値評価の見直しがあったり、国内では2024年のトラック物流問題から鉄道貨物にも注目が集まっている。

反面、地方路線の維持などの課題も現れてきている。JR北海道ではすでに日高線の一部がバス転換しており、さらに根室線の一部のバス転換が決定している。2022年4月にはJR西日本が在来線の輸送密度2,000人/日未満の線区を公表、2023年1月にはJR東日本も同じく公表している。直近では、2023年7月の豪雨災害でJR美祿線の橋梁が流出され、復旧の見通しが立たない状況もあるなど、各地で鉄道存続のための方策の検討が行われている。

この年表を活用し、運転・運輸事項とともに日本の鉄道の歩んできた過程を振り返っていただき、鉄道の未来に思いをはせていただければ幸である。

三宅俊彦

目次

明治年間の動き	8
〈コラム1〉	40
大正年間の動き	42
〈コラム2〉	57
昭和前期(敗戦まで)の動き	58
〈コラム3〉	82
昭和後期(戦後)の動き	84
〈コラム4〉	142
平成年間の動き	144
令和年間の動き	192
資料各表	206
主要参考文献	208
索引	209

鉄道会社名索引 209 / 路線名索引 210

列車名(愛称)索引 214 / 車両形式索引 219

明治年間の動き

1869(明治2)年

10.ー	[9.ー]大隈重信、イギリス人ホレーシオ・ネルソン・レーとの間に鉄道建設資金借入交渉を進める
12. 7	[11.5]大納言岩倉具視、外務卿沢宣伝嘉、民部兼大蔵大臣大隈重信、大蔵少伊藤博文ら政府首脳は、イギリス人公使ハリス・スミス・パークスと右大臣三条実美邸に会し、借款契約および鉄道建設に関する意見を交換、パークスは資金調達についてイギリス人ホレーシオ・ネルソン・レーを紹介
12.12	[11.10]鉄道建設の廟議決定、基本方針として東西両京を結ぶ鉄道を幹線と定め、東京―横浜間と琵琶湖から敦賀港に至る線を支線として建設することに決定

1870(明治3)年

2.ー	[1.ー]医師・谷 暘卿、鉄道建設の建白書を提出(翌3月にも建白書を提出)
4.19	[3.19]鉄道建設業務を統轄する機関として民部・大蔵省に鉄道掛を東京築地の旧尾張藩邸に設置
4.25	[3.25]土木大属小林易知、準十等出仕小野友五郎、雇イギリス人建設師長エドモンド・モレルら芝口汐留付近の測量に着手、横浜側は4月3日、野毛浦海岸の測量に着手(鉄道企業の最初)
6.22	[5.24]政府、正式の委任書をオリエンタル銀行に交付し、レーとの契約関係を破棄(6月1日、同銀行宛てにレーとの契約解消と同銀行による契約承継命令書を送付)
7. 9	[6.11]鉄道掛、高島嘉右衛門と神奈川海岸の埋築契約「鉄道御造営ニ付横浜野毛海岸石崎並ヨリ神奈川青木町海岸迄土堤築地之約条目」および「埋立地仕様書」を取り交わす(我が国の鉄道工事で取り交わされた請負契約書および仕様書の最初)
8.26	[7.30]鉄道掛出張所を大阪(天満堀川元備前藩邸)および神戸(元イギリス領事館)に設置し関西鉄道局と称す(大阪府少参事兼民部権少丞土肥通広、土木権正平井義十郎事務を担当)
8.26	[7.30]大阪―神戸間の測量に着手
11.13	[閏10.20]工部省設置、吉井友美続いて同省所属鉄道掛を総理に任命

大正年間の動き

1912(明治45・大正元)年

- 1.31 中央線の電車に婦人専用車を連結開始
3. 1 山陰本線香住－浜坂間開業。京都－綾部間は京都線、綾部－福知山間は阪鶴線、福知山－香住間は播但線から編入。山陰本線京都－出雲今市(現・出雲市)間全通。京都－出雲今市間609・608列車(所要時間12時間49分)、大阪－出雲今市間701・704列車(所要時間13時間58分)、大阪－鳥取間703・700列車各1往復の直通列車、松江－大阪間702列車などを運転。福知山線神崎(現・尼崎)－福知山間および塚口－尼崎(後・尼崎港)間、舞鶴線綾部－新舞鶴(現・東舞鶴)間および舞鶴－海舞鶴(後・舞鶴港)間に改称 〔鉄道船舶旅行案内〕M45.3
4. 1 中央本線昌平橋－万世橋間(電車専用線)開業、万世橋－中野間に電車運転開始
- 5.11 信越本線横川－軽井沢間において、客貨列車の一部に電気機関車を使用開始(電気機関車使用のはじめ)
- 5.11 東京以北時刻改正
- ①上野－青森間急行列車の配列を変更。上野－青森間急行201・202列車の所要時間を上り20時間05分に短縮(上野－郡山間急行列車券收受)、上野－青森間(常磐線経由)急行801・802列車の所要時間を上り19時間05分に短縮(上野－平間急行列車券收受)。また上野－札幌間は急行801列車の利用で所要時間35時間40分に短縮
- ②奥羽線上野－青森間701・703、702・704列車2往復運転(702列車所要時間22時間40分)
- ③北海道線、函館－旭川間1・2列車の所要時間を12時間50分に短縮(函館－旭川間急行列車券所要)、函館－旭川－釧路間急行3・4列車(函館－旭川間急行列車券收受、札幌まで9時間17分、釧路まで25時間25分)など運転 鐵道院営業課「列車時刻表」M45.6
6. 1 大社線出雲今市(現・出雲市)－大社間開業。新線区間に京都－大社間609・608列車(所要時間13時間7分)、大社－大阪間704列車など6往復を運転 鐵道院営業課「列車時刻表」M45.6
- 6.15 東海道・山陽線時刻改正
- ①新橋－神戸間最急行1・2列車を延長し新橋－下関間特急1・2列車を創設(特別急行列車のはじめ)。「急行列車券規定」を改訂、特別急行列車券、普通急行列車

昭和前期(敗戦まで)の動き

1926(大正15・昭和元年)

- | | |
|------|---|
| 3.15 | 東海道・山陽線貨物列車は900トン牽引(従来に比べ250トン増強)運転を開始し、その他の各線においても輸送力著しく増大 |
| 4.24 | 東京駅に4台、上野駅に2台のドイツ製入場券自動発売機を設置、25日から使用開始 |
| 7.21 | 川内線米ノ津ー水俣間開業 |
| 8.14 | 3等客車内の軽便枕貸貨営業を廃止 |
| 8.15 | 時刻改正。東海道線の震災復旧工事完成、各線の施設完成により全国的な時刻改正を実施
①東海道・山陽線：東京ー大阪間急行9・10列車(昼行、和食堂車連結、所要時間11時間20分)、不定期急行19・20列車(夜行、2等寝台車・和食堂車連結、所要時間12時間25分)を新設。東京ー下関間3等急行5・6列車と1・2等急行7・8列車はこれまで続行運転していたが、前者は2・3等急行5・6列車(2等寝台車・和食堂車連結、所要時間25時間20分)、後者は各等急行7・8列車(1・2等寝台車・洋食堂車連結、所要時間24時間55分)の個別運転とする。東京ー糸崎間31・32列車は東京ー鳥羽間241・242列車(2等寝台車連結)とする。また東京ー姫路間35列車の東京ー名古屋間、名古屋ー東京間34列車および東京ー下関間27列車の名古屋ー神戸間などに通客速度の準急行列車を新設。東京ー下関間1・2等特急1・2列車、3等特急3・4列車は所要時間は22時間55分となり、大正13年7月にくらべ約50分短縮、大正12年7月の水準に戻る。東京ー神戸間急行列車は3等11・12列車、各等13・14列車、1・2等15・16列車、2・3等17・18列車の発車順として、最速12時間50分に短縮
②日本海縦貫線：神戸ー青森間急行503・506列車(2等寝台車・和食堂車連結、所要時間25時間55分)を新設。503・504列車は大阪ー青森間直行列車とする
③東北・常磐・奥羽線：上野ー青森間急行103・104列車(2等寝台車・和食堂車連結、所要時間17時間25分)、上野ー青森間(常磐線経由)急行203・204列車(1・2等寝台車、洋食堂車連結、所要時間を17時間55分)とする。急行列車は上野ー青森間急行列車券収受。他に上野ー青森間101・102列車(和食堂車連結)、105・106列車、107・108列車の直行列車を運転。上野ー青森間(奥羽線経由)急行401・402列車は上野ー秋田間急行列車券収受とする(2等寝台車連結) |

昭和後期(戦後)の動き

1946(昭和21)年

- 1.11 石炭事情の好転により東海道・山陽本線を中心に14本の旅客列車復活、貨物列車増発
- 1.31 連合軍専用列車東京―門司間1005・1006列車“*Allied Limited*”運転開始
- 2. 1 通勤列車を中心に運転休止列車の一部復活
- 2.25 旅客列車の第2次復活実施。昭和20年11月の列車運行程度に復する。以下逐次復活
- 3. 1 鉄道客貨運賃値上げ実施(旅客約1.5倍、貨物約3倍)、旅客基本賃率および特別賃率の2本建制を廃止し、基本賃率1本建に改正
- 3.13 連合軍専用列車東京―博多間1001・1002列車“*Dixie Limited*”運転開始
- 4.22 連合軍専用列車東京―札幌間1201・1202列車“*Yankie Limited*”運転開始
- 4.25 大島航路大島―小松港間航路開設
- 5. 1 仁堀航路仁方―堀江間航路開設
- 5. 1 時刻改正。旅客列車、貨物列車の一部復活
- 6.20 門司港―鹿児島間臨時急行1011・1012列車(所要時間9時間20分)を設定。8月18日から博多まで1・4列車に併結、11・12列車とする
- 11. 1 東海道本線南荒尾信号場―関ヶ原間を3線として使用開始
- 11.10 時刻改正。石炭事情悪化により旅客列車約4万5000km(16%)削減。準急行列車運転開始(準急行券発売の最初)
 - ①東海道・山陽・九州線：東京―博多間急行1・4列車(所要時間26時間55分)、東京―広島間急行3・6列車(運休)、東京―門司間急行5・8列車(広島―門司間運休)、東京―大阪間急行103・104列車、大阪―門司間急行201・202列車(運休)、門司港―鹿児島間急行11・12列車(運休)、門司港―鹿児島間(日豊本線経由)準急501・502列車(門司港―宮崎間準急、運休)
 - ②東北・奥羽・上信越線：上野―青森間(常磐線経由)急行207・208列車(運休)、上野―仙台間急行109・110列車設定。上野―秋田間準急405・406列車、上野―金沢間準急605・606列車設定
- ― 一 EF58形電気機関車落成

平成年間の動き

1989(昭和64・平成元)年

- | | |
|------|--|
| 1.10 | 上野ー金沢間特急「白山」に「ラウンジ&コンビニエンスカー」連結開始 |
| 2.18 | JR東海、特急「ひだ」1往復にキハ85系使用開始 |
| 3. 1 | JR西日本米子支社が東京ー出雲市間特急「出雲3・2号」のうち1両を3段式寝台車に置替え。この車両で往復する“出雲3Bきっぷ”を発売開始 |
| 3.11 | JRグループ時刻大改正
①新幹線：東海道・山陽新幹線はダイヤパターンを7-4に変更して「ひかり」を増発、山陽新幹線では100N系が最高速度を230km/hに向上して東京ー博多間所要時間5時間47分に短縮。100系にカフェテリア車登場
②東京以西：特急「はやぶさ」「富士」に“ソロ”連結。「スーパー雷鳥」は最高速度130km/h運転開始。特急「ひだ」5往復、うち1往復にキハ85系登場。大阪ー倉吉間特急「エーデル鳥取」にキハ65系から改造のパノラマ車両を使用。特急「くろしお」1往復増発、16往復体制とする。うち4往復に381系のパノラマグリーンを連結。特急「南風51・52号」「しまんと51・52号」にTSE2000系を投入。特急「有明」は31往復に増発、17往復は783系“ハイパーサルーン”投入。「かもめ」18往復に増発、2往復に783系使用。「北越」「スーパー雷鳥」にグレードアップ車両を投入。特急「雷鳥」の“だんらん”連結廃止。片町線木津ー長尾間電化完成。大阪ー鳥取・中国勝山間急行「みささ」「みまさか」廃止
③東京以北：上野ー札幌間特急「北斗星3・4号」を定期列車化。上野ー平(現・いわき)間特急「スーパーひたち」7往復新設、最高速度130km/h運転開始。特急「北陸」「白山」にグレードアップ車両を投入 |
| 3.25 | 第三セクター・樽見鉄道神海ー樽見間開業 |
| 3.29 | 足尾線桐生ー間藤間廃止、第三セクター・わたらせ渓谷鐵道桐生ー間藤間開業。間藤ー足尾本山間未開業のまま移管 |
| 4. 1 | 第三セクター・秋田内陸縦貫鉄道比立内ー松葉間開業。秋田内陸線鷹巣(鷹ノ巣を改称)ー角館間全通 |
| 4.28 | 高千穂線延岡ー高千穂間廃止、第三セクター・高千穂鐵道延岡ー高千穂間開業 |
| 4.29 | 門司港ー博多間で「有明11号」「オランダ村特急」の電車・気動車の動力協調運転開始 |

令和年間の動き

2019(平成 31・令和元)年

- | | |
|-------|--|
| 1. 29 | JR東日本、天皇陛下御在位30年記念「皇室と鉄道展」を東京ステーションギャラリーで2月3日まで開催 |
| 3. 10 | JR九州、鹿児島本線門司港駅グランドオープン。約6年間の保存修理工事を経て、大正時代の姿に甦る |
| 3. 16 | JRグループダイヤ改正
①東北・北海道新幹線：青函トンネル内の最高速度を140km/hから160km/hに向上し、「はやぶさ」「はやて」の所要時間を現行より最大4分短縮する。これにより東京－新函館北斗間を「はやぶさ」の下り2本・上り1本は最速3時間58分で結ぶ。東京－盛岡間「はやて」下り1本にE5系を投入、「はやぶさ」として運転、最高速度を宇都宮－盛岡間275km/hから320km/hに向上し10分短縮
②上越・北陸新幹線：上越新幹線東京－新潟間「とき」4往復、東京－越後湯沢間「たにがわ」1往復にE7系を投入。グランクラスはアテンダントによる軽食・ドリンクのサービスはない。E7系の投入により、新潟駅では上越新幹線「とき」から「いなほ」へのすべての接続する列車が同じホームで乗り換えできるようになる。北陸新幹線上野－金沢間臨時「かがやき」下り1本設定
③東海道・山陽新幹線：N700系の新車増備により東京－岡山・広島・博多間を運転の「のぞみ」(上下計70本)の所要時間を現行より3分短縮。東京－博多間は最速4時間57分で運転。また東京－新大阪間「のぞみ」は3分短縮、2時間27分で運転。新大阪－東京間臨時「のぞみ」を新設。新大阪－鹿児島中央間「みずほ」1往復増発
④JR北海道：キハ281系使用の函館－札幌間特急「スーパー北斗」2往復にキハ261系を投入、3時間48分で運転。「スーパーおおぞら」3本を追分・新夕張に停車を拡大。追分－新夕張間の普通列車10本のうち5本を減便。夕張市在住者を対象とした「特急券代用証」を発行し特急券なしで新夕張－追分－南千歳間の利用を可能とする。利用客の少ない根室本線直別・尺別・初田牛 |

【主要参考文献】

- 「工部省記録・鉄道の部」(1963年～、日本国有鉄道翻刻)
鉄道省：「日本鉄道史」上・中・下(1921年、鉄道省)
原田笹一郎編：「鉄道年表」(1939年、鉄道教育会)
「日本鉄道略年表」(1942年、鉄道省史学委員会)
梅木通徳著：「北海道鉄道年表」(1959年、梅木通徳)
日本国有鉄道：「増補改訂鉄道略年表」(1962年、日本国有鉄道)
名古屋鉄道管理局：「鉄道年表」(1962年、名古屋鉄道管理局)
門司鉄道管理局：「鉄道年表」(1969年、門司鉄道管理局)
日本国有鉄道：「日本国有鉄道百年史」(1970～1974年、日本国有鉄道)
北海道総局：「北海道鉄道百年史」(1976～1981年、国鉄北海道総局)
鉄道百年略史編さん委員会：「鉄道百年略史」(1972年、鉄道図書刊行会)
日本国有鉄道編集：「100年の国鉄車両」(1974年、交友社)
「新幹線十年史」(1975年、国鉄新幹線総局)
「年鑑日本の鉄道」(1984～2005年各年、鉄道ジャーナル社)
「東海道山陽新幹線二十年史」(1985年、国鉄新幹線総局)
「国鉄特急変遷史」(1887年、弘済出版社)
池田光雅編著：「鉄道総合年表1972-93」(1993年、中央書院)
「新幹線の30年－その成長の記録－」(1995年、東海旅客鉄道新幹線鉄道事業本部)
「JR特急10年の歩み」(1997年、弘済出版社)
「停車場変遷大事典」国鉄・JR編(1998年、JTB)
大久保邦彦・三宅俊彦・曾田英夫編：「鉄道運輸年表」(最新版)「旅」1999年1月号別冊付録、JTB)
寺本光昭著：「国鉄・JR列車名大事典」(2001年、中央書院)
近藤喜代太郎・池田和政著「国鉄乗車券類大事典」(2003年、JTB)
星良助著：「幌内鉄道の運転時刻」(1989年3月、「小樽市博物館紀要」第5号)
星良助著：「北海道(官設)鉄道」(2004年3月、「小樽市博物館紀要」第17号)
「官報」1883年7月～
「鉄道公報」1907年4月～
「鉄道院年報」1913年～
「鉄道省年報」1920年～
鉄道省運輸局、国鉄およびJR各社のダイヤ改正関係資料
「列車年表」(1972年、国鉄運輸局列車課)
「博多開業までの特急列車の推移」(1974年、国鉄運輸局列車課)
「停車場関係 公示・通報一覧」その1～その4(1986年、国鉄旅客営業課)
「鉄道ビクトリアル」「鉄道ファン」「鉄道ジャーナル」「鉄道ダイヤ情報」「レイル・マガジン」各号
- 【主な時刻表類】**
「汽車汽船旅行案内」1894(明治27)年10月号～、庚寅新誌社
「汽車汽船旅行必携」1898(明治31)年5月号～、大谷津逮堂
「鉄道航海旅行案内」(のち「鉄道航路旅行案内」)1898(明治31)年10月号～、駁々堂
「最新時間表・旅行」(のち「鉄道船舶旅行案内」)1901(明治34)年6月号～、交益社
「鉄道汽船旅行案内」1907(明治40)年6月号～、博文館
「TRAIN SERVICE 列車時刻表」1910(明治43)年5月～、鉄道院営業課
「列車時刻表」1912(明治45)年6月、鉄道院運輸局
「JAPAN TRAIN SERVICE」1913(大正2)年10月～、鉄道院運輸局
「公認汽車汽船旅行案内」1915(大正4)年1月号～、旅行案内社
「北海道旅行案内汽車時間表」1923(大正12)年5月号～、北海道旅行案内社
「汽車時間表」1925(大正14)年4月号～、日本旅行文化協会
「時刻表」1942(昭和17)年11月号～、東亜旅行社(のち日本交通公社)
「交通公社の時刻表」(現・「JTB時刻表」)1987(昭和62)年4月号～、日本交通公社(のちJTB、現・JTBパブリッシング)
「全国観光時間表」1963(昭和38)年5月号～、弘済出版社
「大時刻表」(一時「ダイヤエース時刻表」)1964(昭和39)年10月号～、弘済出版社
「JNR時刻表」(現「JR時刻表」)1987(昭和62)年4月号～、弘済出版社(現・交通新聞社)
その他各種時刻表(復刻版を含む)

(注)時刻表類の書名および出版社の社名の変更は大部分省略

鉄道会社名索引

<ア行>

愛知環状鉄道 139
会津鉄道 139
あいの風富山鉄道 184
青い森鉄道 164 177
秋田鉄道 67
秋田内陸縦貫鉄道 138 144
明知鉄道 136
阿佐海岸鉄道 148 196
足尾鉄道 45 49
阿南鉄道 70
阿武隈急行 137
甘木鉄道 137
有馬鉄道 46 49
阿波鉄道 66
阿波国共同汽船 44 48
飯山鉄道 80
伊豆急行 105
いすみ鉄道 141
伊勢鉄道 139
五田市鉄道 75
伊那電気鉄道 60 71 78
井原鉄道 157
伊万里鉄道 24 25
岩手軽便鉄道 47 70
宇都宮ライトレール 205
宇部鉄道 77
宇和島鉄道 66
越後鉄道 44 59
えちごトキめき鉄道 184
愛媛鉄道 66
青梅鉄道 20 21 23
青梅電気鉄道 79
大阪商船 37
大阪鉄道 16 17 18 19 20 21 27
太田鉄道 23 25 28
奥多摩電気鉄道 80
渡島海岸鉄道 81
小田急電鉄 94 99 166 179
小野田鉄道 77

<カ行>

神岡鉄道 134 171 173
唐津興業鉄道 25 26 27
唐津鉄道 27 28
岩越鉄道 24 25 26 31 34
関西高速鉄道 149
関西鉄道 16 17 18 20 21 22 23 24
25 26 27 28 29 30 31 32 35
官設鉄道 23 24 29 33
北九州鉄道 59 69 71
北近畿タンゴ鉄道 145 152 185
九州鉄道 16 17 18 20 21 22 23 25
26 27 28 29 30 31 32 33 34 35
九州旅客鉄道 199 201
京都丹後鉄道 185
京都鉄道 22 23 26 35
紀和鉄道 24 25 27 28 29 31
釧路鉄道 19 21
くま川鉄道 145
芸備鉄道 66 71
弘南鉄道 134
甲武鉄道 15 16 20 21 31 32 34
小倉鉄道 77

<サ行>

嵯峨野観光鉄道 147
相模鉄道 80 194
佐久鉄道 49 67
佐世保鉄道 70
讃岐鉄道 16 17 22 32
三陸鉄道 134 190 193
産業セメント鉄道 78
参宮鉄道 19 23 35
三信鉄道 71 78
山陽汽船会社 24 33 34
山陽鉄道 15 16 17 18 19 20 21 22
23 24 25 26 27 29 30 31 32 33
34
三陸鉄道 134
信楽高原鐵道 139
しなの鉄道 155 184
信濃鉄道 47 71
下北交通 136 161
新宮鉄道 67
摂津鉄道 19 22
仙台北空港鉄道 173
仙北軽便鉄道 43 49
総武鉄道 20 22 26 31 35

<タ行>

高千穂鉄道 144
樽見鉄道 134 144
筑豊興業鉄道 18 19 20
筑豊鉄道 20 23
智頭急行 150 155
中越鉄道 22 23 27 51
中国鉄道 25 32 80
長州鉄道 45 56
鶴見臨港鉄道 78
帝都高速度交通営団 119
天竜浜名湖鉄道 138
東京臨海高速鉄道 165 166
道南いさりび鉄道 186
東武鉄道 168 172 203
徳島鉄道 25 26 27 35
土佐くろしお鉄道 141 155 164 170
苫小牧軽便鉄道 59
富山地方鉄道 78 121 128 147 194
富山ライトレール 168 173 194
豊川鉄道 22 24 27 28 71 78

<ナ行>

長良川鉄道 138
名古屋鉄道 113
名古屋臨海高速鉄道 168
七尾鉄道 24 27 31 35
浪速鉄道 19 20 22
奈良鉄道 20 21 24 26 32
成田空港高速鉄道 147
成田鉄道 22 23 27 28 51
南海鉄道 79
南海電気鉄道 75
南武鉄道 75 79
南和鉄道 21 32
錦川鉄道 139
西成鉄道 23 25 32 34
西日本鉄道 79
西日本旅客鉄道 149
日本鉄道 12 13 14 15 16 17 18 19

20 21 22 23 24 25 28
30 32 33
日本鉄道会社 12
日本郵船 19 36 37
野岩鉄道 137
のと鉄道 141 147 161 170

<ハ行>

博多湾鉄道 31 32 33
白棚鉄道 72 75
阪鶴鉄道 22 23 24 25 26 31 35
播但鉄道 20 28 30 77
阪和電気鉄道 63 75
藤上鉄道 67
肥薩オレンジ鉄道 167
日高拓殖鉄道 59
富士身延鉄道 72 75
平成筑豊鉄道 145
豊州鉄道 20 21 22 23 25 26 28
北条鉄道 136
房総鉄道 21 22 26 27 35
鳳来寺鉄道 53 71 78
北越急行 154 163
北越鉄道 22 23 24 25 26 31 32 35
北海道官設鉄道 24 25 26 27 28 29
30 31 32
北海道炭礦鉄道 16 17 18 19 22 28
30 34
北海道ちほく高原鉄道 145 170 173
北海道鉄道 29 30 31 32 34 35 78
北海道鉄道部 32
幌内鉄道 11 12

<マ行>

松浦鉄道 141
三木鉄道 136
水戸鉄道 16 17 28 60
南阿蘇鉄道 137 205
南満州鉄道 37 67
宮城電気鉄道 60 79
宮福鉄道 141
陸奥鉄道 59
真岡鐵道 141

<ヤ行>

山形鉄道 141
由利高原鉄道 136
横浜鉄道 36

<ラ行>

両備軽便鉄道 46
両備鉄道 66
両毛鉄道 15 16 17 22
露国義勇艦隊 38
露国東清鉄道 37

<ワ行>

若桜鉄道 139
わたらせ渓谷鐵道 144

<アルファベット>

IGRいわて銀河鉄道 164 204
IRいしかわ鉄道 184

【著者紹介】

三宅 俊彦(みやけ・としひこ)

1940(昭和15)年東京市生まれ。1964(昭和39)年東京理科大学理学部応用物理学科卒業。日本通信工業(後・日通工を経て現NECインフロンティア)に入社。1999年定年退職。学生時代から鉄道会社の創立や運営、列車や運転業務などを歴史的見地から研究し、資料となる書籍、鉄道の公報や通達、業務用の刊行物、時刻表などの収集に励んでいる。

専門は鉄道運転運輸史で、日本の鉄道の150年の歴史を探るため1872(明治5)年開業以降の時刻表(旧外地を含む)の復刻を手掛ける。2011年3月には、JR東海が名古屋市に開館した「リニア・鉄道館」の展示に協力。2020年3月には、JR九州の「門司港駅保存修理工事」において関連資料提供で協力している(JR九州発行『重要文化財 門司港駅(旧門司駅)本屋ほか1棟保存修理報告書』に掲載)。現在、鉄道史学会会員、鉄道友の会会員。

主な著書は、『列車名変遷大事典』(ネコパブリッシング、第32回交通図書賞特別賞を受賞)、『時刻表百年のあゆみ』(交通研究協会、発売:成山堂書店)、『時刻表に見る〈国鉄・JR〉列車編成史』『時刻表でたどる夜行列車の歴史』『寝台急行「銀河」物語』『ブルートレイン』『廃線終着駅を訪ねる〜国鉄・JR編〜』(以上JTBパブリッシング)、『昭和43年10月改正 時刻表を愉しむ本』(洋泉社)『東北・常磐線120年の歩み』『日本鉄道史年表(国鉄・JR)』(以上グランプリ出版)、など多数。他に『時刻表1000号物語 表紙で見る「時刻表」のあゆみと鉄道史』(JTBパブリッシング、2009年4月発行)に「JTB時刻表創刊号まで」を寄稿するなど資料提供で協力。

日本鉄道150年史 年表 [国鉄・JR]	
著者	三宅俊彦
発行者	山田国光
発行所	株式会社グランプリ出版 〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32 電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418 振替 00160-2-14691
印刷・製本	モリモト印刷株式会社 編集 松田信也/組版 松田香里