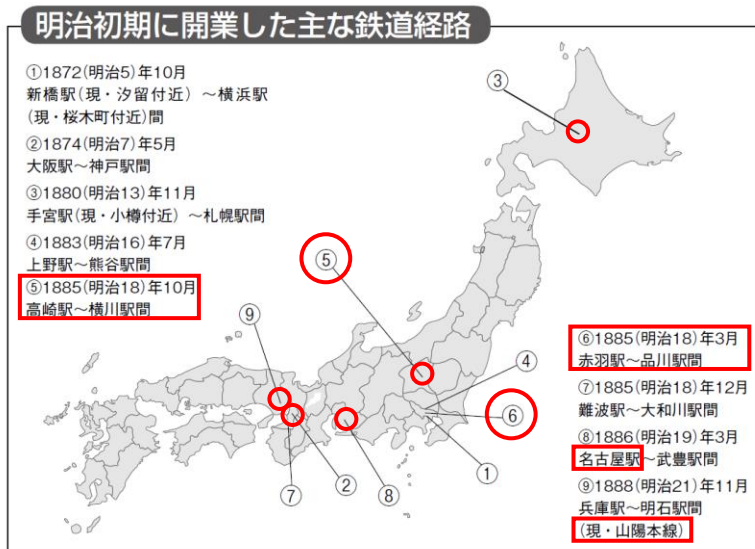


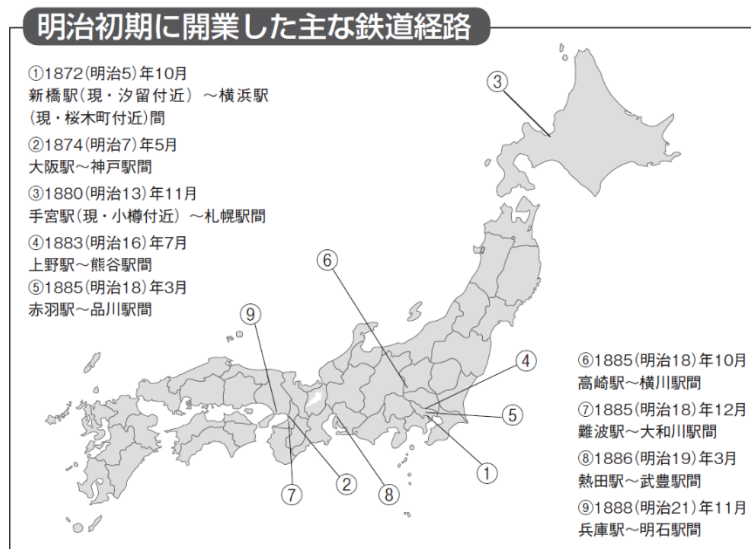
イースト新書 Q『秘境鉄道の謎』 訂正箇所

・ P11 図表

【誤】



【正】



・ P14 本文 10 行目

【誤】 1892 (明治 25) 年 6 月 25 日、～

【正】 1892 (明治 25) 年 6 月 21 日、～

・ P17 本文 5 行目

【誤】 全線が運休となっている。

【正】 大畑駅を含む八代駅～吉松駅間が運休となっている。

・ P21 図表

【誤】



【正】



・P23 本文 後ろから 2 行目

【誤】 その同じ線路の上を普段はレールの上を走る自転車を動かして～

【正】 その同じ線路上にレールの上を走る自転車を動かして～

・P24 本文 3 行目

【誤】 電動機付きの自転車で走る～

【正】 電動機付きのトロッコで走る～

・P24 写真キャプション

【誤】 1991（平成 3）年

【正】 1990（平成 2）年

・P26 タイトル下 [線種] データ

【誤】

全線複線

【正】

旭川駅～永山駅間のみ複線

他は単線

・P26 タイトル下 [電化方式] データ

【誤】

20000V・50Hz

架空電車線方式

非電化（北旭川駅～稚内駅間）

【正】

20000V・50Hz

架空電車線方式（旭川駅～北旭川駅間）

非電化（北旭川駅～稚内駅間）

・P26 タイトル下 [輸送密度] データ

【誤】 ※2020（令和 2）年

【正】 削除

・ P31 タイトル下 [開業年月日] データ

【誤】 1912 (明治 45) 年 10 月 5 日

【正】 1912 (大正元) 年 10 月 5 日

・ P31 タイトル下 [駅数] データ

【誤】 34 駅

【正】 32 駅

・ P31 タイトル下 [輸送密度] データ

【誤】 ※2020 (令和 2) 年

【正】 削除

・ P32 本文 8 行目

【誤】 総延長 169・9 km の中央道路だった。

【正】 総延長 200 km 超の中央道路だった。

・ P33 図表内 写真つきフキダシ

【誤】 奥白滝駅内を除雪するラッセル車

【正】 かつての奥白滝駅内を除雪するラッセル車

・ P35 写真 (上) キャプション

【誤】 雪道を走る鉄道のころの石北本線

【正】 豪雪の中を走る蒸気機関車時代の石北本線

・ P35 写真 (下) キャプション

【誤】 2021 (令和 3) 年 3 月

【正】 2016 (平成 28) 年 3 月

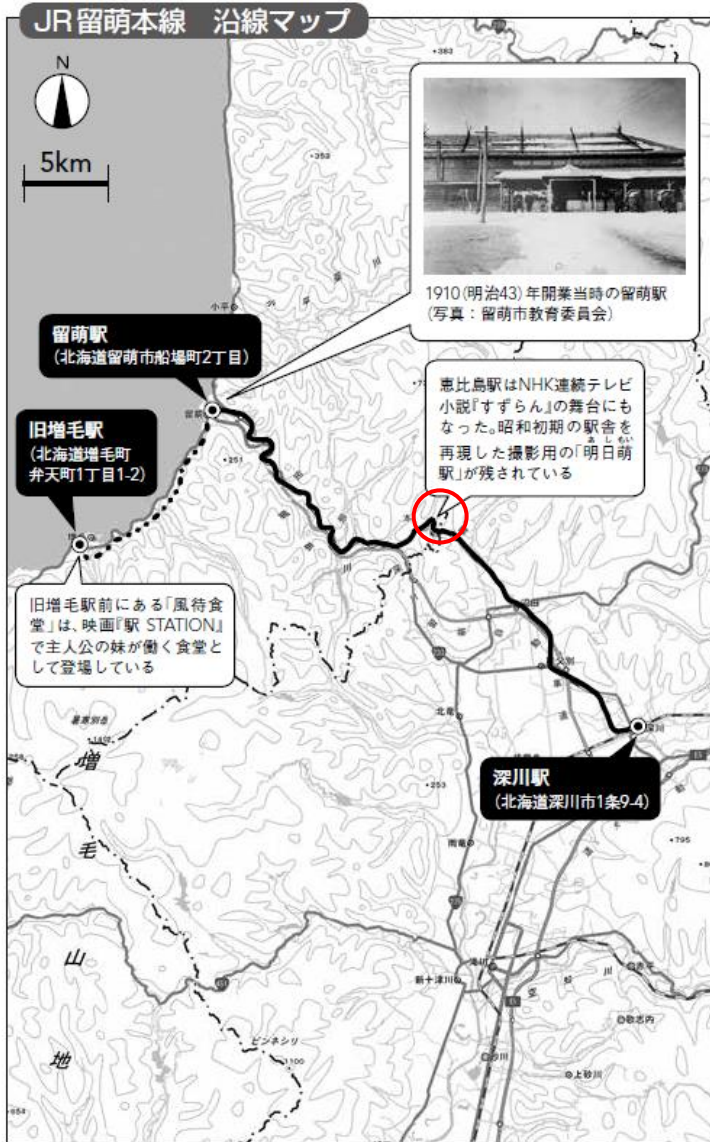
・P36 タイトル下 [輸送密度] データ

【誤】※2020 (令和 2) 年

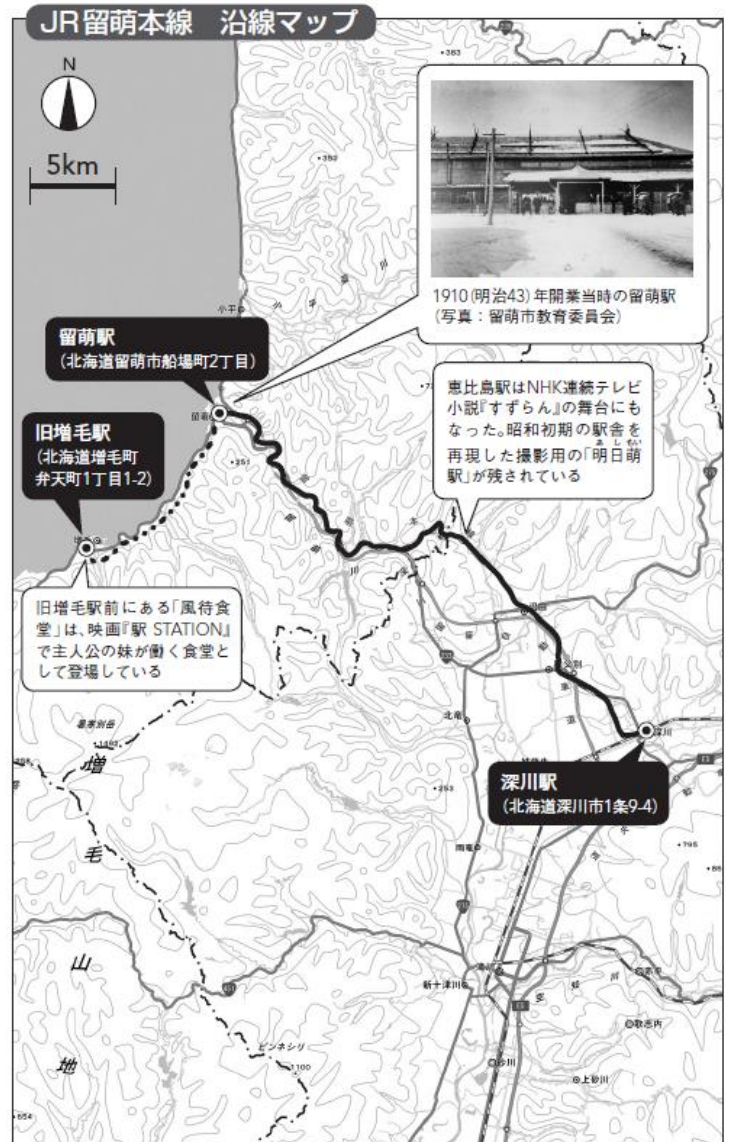
【正】削除

・P37 図表

【誤】



【正】

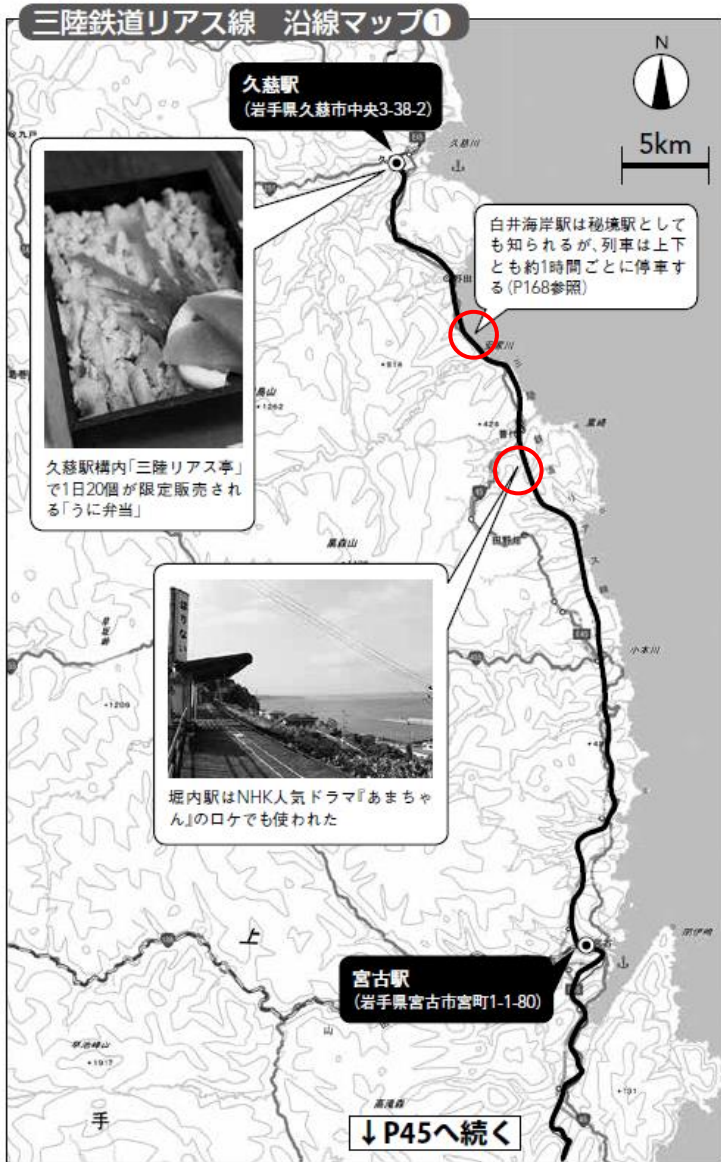


・P41 タイトル下 [輸送密度] データ

【誤】554,085 人 ※2019 (令和元) 年

【正】非公開

【誤】

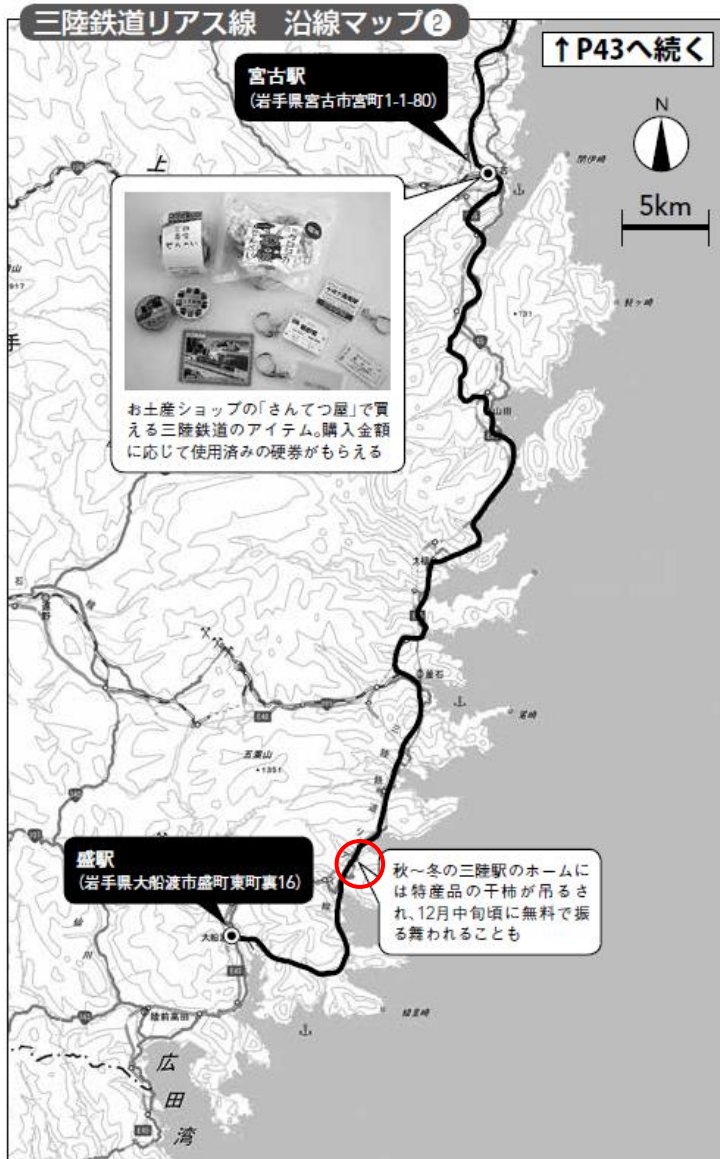


【正】

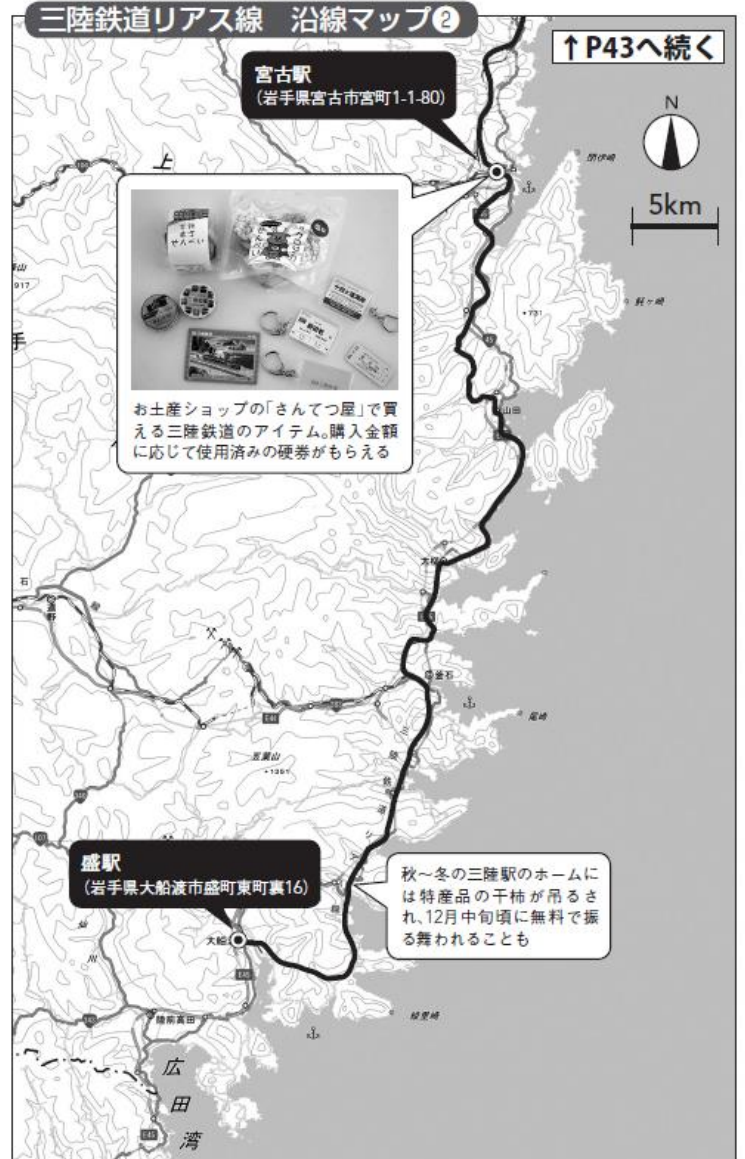


・P45 図表

【誤】



【正】



・P47 写真(上) キャプション

【誤】 BTR

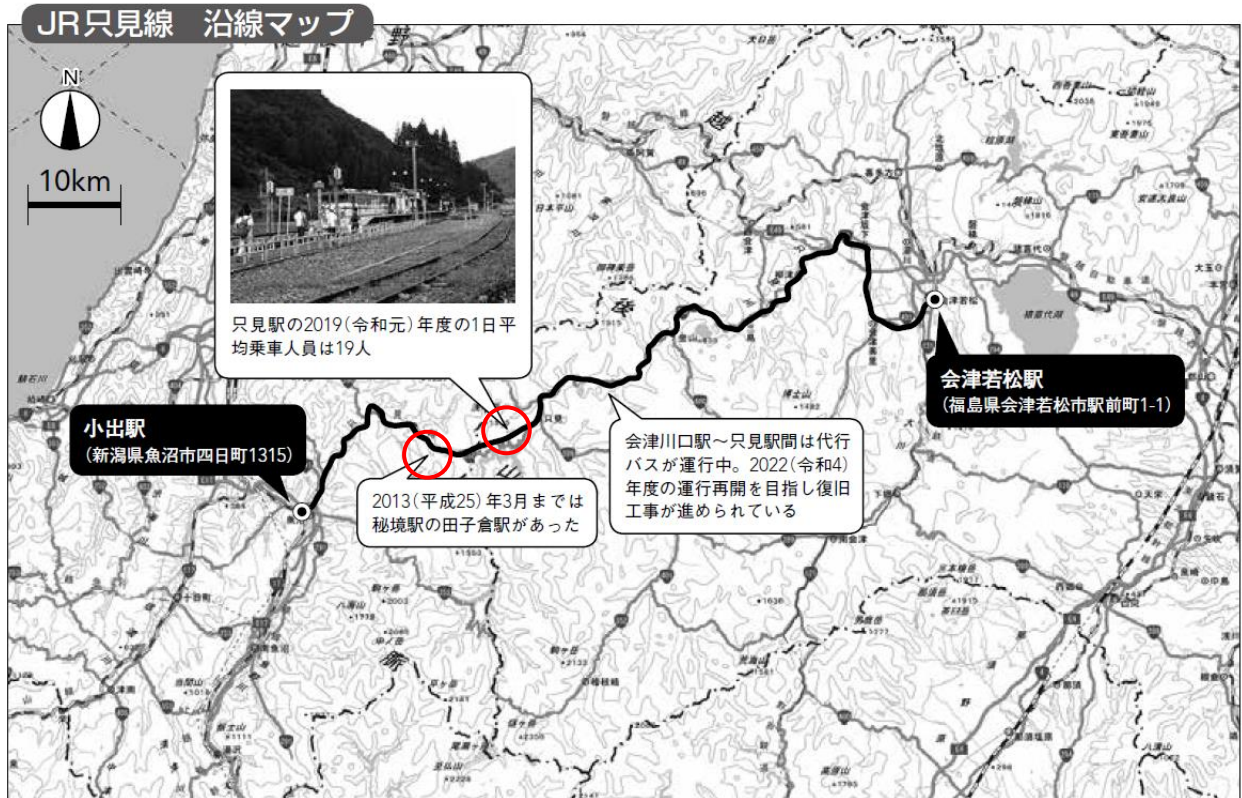
【正】 BRT

・P48 タイトル下 [輸送密度] データ

【誤】 会津若松駅～小出駅：271人 ※2019(令和元)年

【正】 非公開

【誤】



【正】



・ P50 本文 7～8 行目

【誤】

当初から、同区間を走る列車は急行列車が設定されていた。現在は鈍行がわずか 1 日 3 往復するだけで、県境を越える利用者も限られる。

【正】

同区間を走る列車は、現在は鈍行がわずか 1 日 3 往復するだけで、県境を越える利用者も限られる。

・ P53 タイトル下 [開業年月日] データ

【誤】 1922 (大正 11) 年 10 月 10 日

【正】 1923 (大正 12) 年 7 月 5 日

・ P53 タイトル下 [電化方式] データ

【誤】 全線非電化

【正】 全線電化

・ P53 本文 1～2 行目

【誤】 創業は 1922 (大正 11) 年 7 月で、～

【正】 開業は 1923 (大正 12) 年 7 月で、～

・ P53 本文 後ろから 3 行目

【誤】 10 駅が設置される。

【正】 10 駅が設置されている。

・ P55 図表

【誤】



【正】



・ P57 タイトル下 [営業キロ] データ

【誤】 47.7m

【正】 59.5km (全線合計)

・ P57 タイトル下 [駅数] データ

【誤】 7 駅

【正】 33 駅 (全線合計)

・ P57 タイトル下 [電化方式] データ

【誤】 全線非電化

【正】 全線電化

・ P59 本文 3 行目

【誤】 1914 (大正 3) 年

【正】 1916 (大正 5) 年

・ P59 本文 後ろから 2~1 行目

【誤】 蔦で覆われた洋風木造駅舎が鉄道利用者を迎える。

【正】 蔦で覆われた洋風木造駅舎は 1922 (大正 11) 年築。

・ P59 図表内 白フキダシ

【誤】 高宮駅~愛知川駅間は東海道新幹線と近江鉄道の路線が並行している区間

【正】 高宮駅~五箇荘駅間は東海道新幹線と近江鉄道の線路が並行している区間

・ P61 タイトル下 [営業キロ] データ

【誤】 19.2m

【正】 19.2km

・ P61 本文 後ろから 2 行目

【誤】 その先の隼駅は、～

【正】 その 2 つ先の隼駅は、～

・ P63 本文 3～5 行目

【誤】 デザイナーの水戸岡鋭治が「昭和」をコンセプトとしてリニューアルされ、目を引く外観だ。

【正】 デザイナーの水戸岡鋭治によりリニューアル。「昭和」がコンセプトの目を引く外観だ。

・ P65 図表

【誤】



【正】



・ P66 本文 7 行目 (小見出し)

【誤】 標高 727m

【正】 標高 726m

・P79 写真キャプション

【誤】大正時代の根室本線の新内駅～狩勝信号場間にある大カーブ

【正】大正時代の根室本線の新内駅～狩勝信号場間にあった大カーブ

・P85 写真（下）キャプション

【誤】碓氷第三橋梁から見たEF63

【正】碓氷第三橋梁から見た新線の鉄橋をゆくEF63

・P86 本文 5 行目

【誤】飯田線は、～

【正】飯田線の中でも特徴的なのが、～

・P87 図表

【誤】



【正】



・P97 タイトル下〔所在地〕データ

【誤】兵庫県香美町香住

【正】兵庫県香美町香住区余部

・P97 タイトル下〔開設年月日〕データ

【誤】1912（明治45）年12月28日

【正】1912（明治45）年1月13日

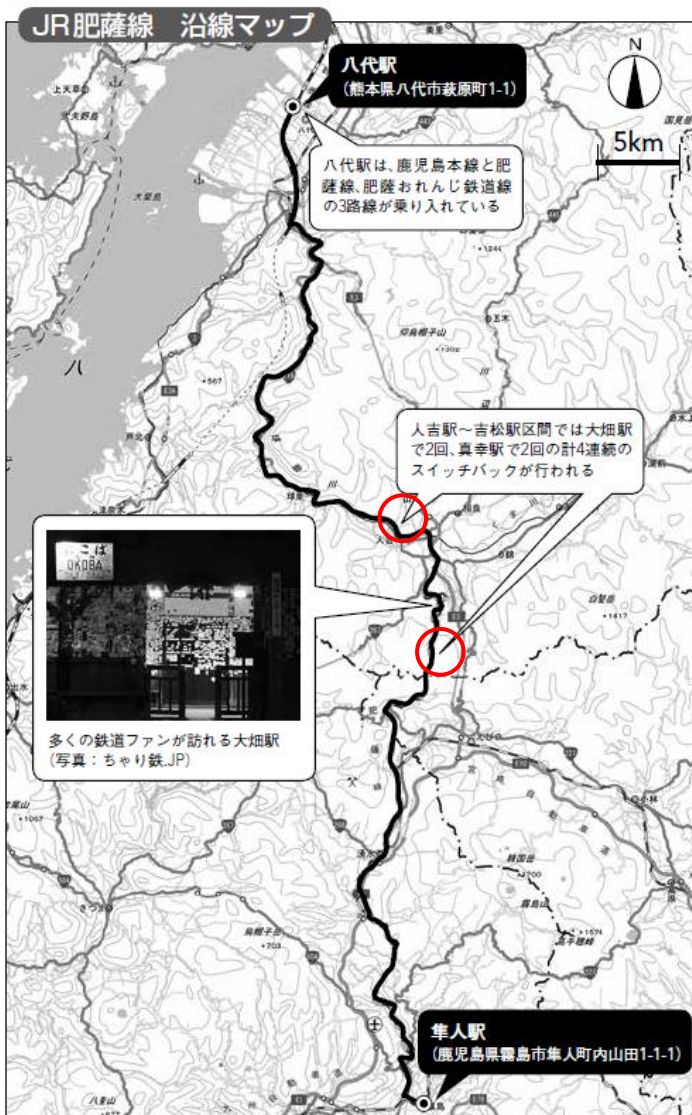
・P100 本文 後ろから3行目

【誤】解体された。

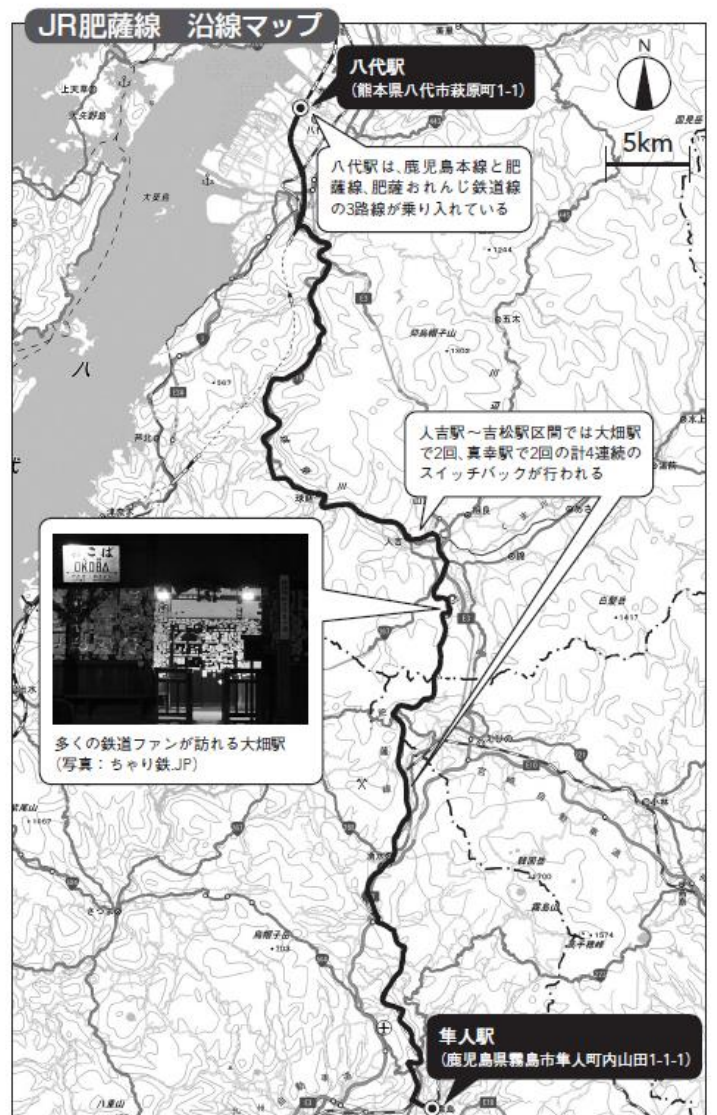
【正】供用されなくなった。

・P103 図表

【誤】



【正】



・ P106 本文 後ろから 3 行目

【誤】 2021（令和 3）年現在も復旧の見通しが立っていない。

【正】 2021（令和 3）年現在も全線復旧の見通しが立っていない。

・ P112 タイトル下 [線種] データ

【誤】 一部複線

【正】 単線・複線併用

・ P113 図表内 黒フキダシ（上）住所

【誤】 神奈川県横浜市鶴見区中央 1-1-1

【正】 神奈川県横浜市鶴見区鶴見中央 1-1-1

・ P115 写真キャプション

【誤】 迫まっている

【正】 迫っている

・ P116 タイトル下 [輸送密度] データ

【誤】 10.7 人 ※2016（平成 28）年

【正】 非公開

・ P117 本文 4～5 行目

【誤】 紀州鉄道線は、日本一短いローカル鉄道として知られる。

【正】 削除

・ P117 図表内 黒フキダシ（下）住所

【誤】 和歌山県御坊市菌 563

【正】 和歌山県御坊市菌

・P120 タイトル下〔線種〕データ

【誤】複線

【正】単線・複線併用

・P120 タイトル下〔輸送密度〕データ

【誤】3158人 ※2019（令和元）年

【正】非公開

・P121 写真キャプション

【誤】デンツーターミナルビル

【正】デンテツ・ターミナルビル

・P124 タイトル下〔線種〕データ

【誤】複線

【正】単線・複線併用

・P128 タイトル下〔開業年月日〕データ

【誤】1914（大正3）年8月2日

【正】1915（大正4）年11月16日

・P128 タイトル下〔線種〕データ

【誤】複線

【正】単線・複線併用

・P128 タイトル下〔輸送密度〕データ

【誤】12,335人 ※2019（令和元）年

【正】1,422人 ※2019（令和元）年

・P133 図表内 黒フキダシ（上）駅名

【誤】南稚内駅

【正】稚内駅（現・南稚内駅）

- ・P133 図表内 黒フキダシ（下）住所
 【誤】北海道音威子府村音威子府 509
 【正】北海道音威子府村音威子府

- ・P139 図表
 【誤】

【正】



- ・P142 タイトル下 [駅数] データ
 【誤】8 駅
 【正】9 駅

・P145 写真キャプション

【誤】橋脚まで造ったところで工事が中止になった「夢のかけ橋」

【正】「夢のかけ橋」の橋脚は天竜川第2橋梁の転用

・P147 図表

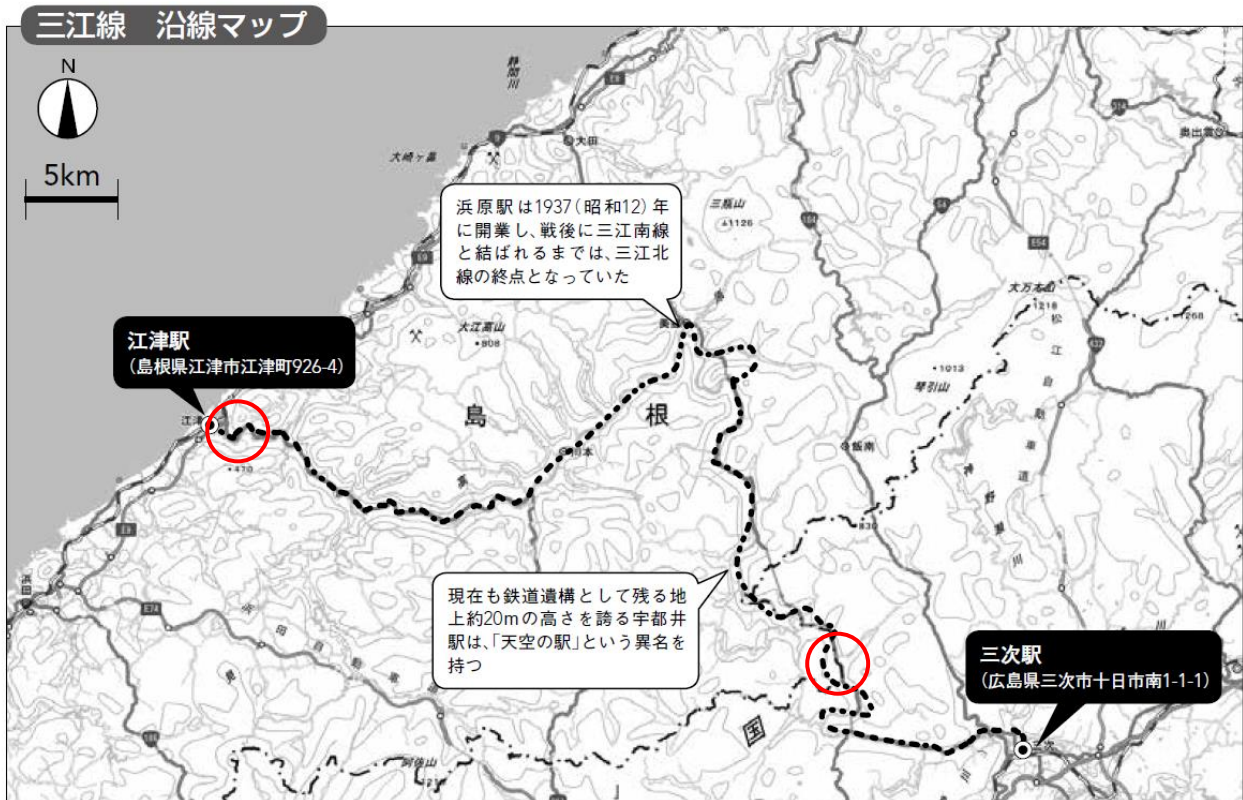
【誤】



【正】



【誤】



【正】



・ P155 本文 後ろから 2 行目

【誤】 1938 (昭和 13) 年

【正】 1940 (昭和 15) 年

・ P158 本文 8 行目

【誤】 4 連アーチ

【正】 4 連アーチ橋

・ P160 本文 後ろから 6~3 行目

【誤】

~すべて覆ってしまった方がよかった構造物だろう。また、落石よけとして不完全になった理由として、建設費削減のためとする説もあるそうだが、なぜ八角形なのかさえ正確な情報はわかっておらず、形も構造も謎だらけのスポットでもある。

【正】

~なぜか一続きではなく、途切れ途切れになっている。そのような不完全な形のトンネルになった理由として、建設費削減のためとする説もあるが、正確には不明。断面の形も、なぜ八角形が採用されたのかわからない。形も構造も謎だらけのスポットなのだ。

【誤】



【正】



・ P162 本文 9 行目

【誤】 廃線から約 50 年以上経った今でも、～

【正】 廃線から 50 年以上経った今でも、～

・ P164 タイトル下 [1 日の乗降客数] データ

【誤】 13 人 ※2020 (令和 2) 年

【正】 8.7 人 ※2018 (平成 30) 年 4 月 19 日～12 月 15 日

・ P168 タイトル下 [所在地] データ

【誤】 岩手県普代村第 19 地割白井 2-31

【正】 岩手県普代村第 19 地割白井 23-1

・ P169 図表内 黒フキダシ 住所

【誤】 岩手県普代村第 19 地割白井 2-31

【正】 岩手県普代村第 19 地割白井 23-1

・ P172 本文 4 行目

【誤】 ～板谷駅・峠駅・大谷駅の合計 4 駅が～

【正】 ～板谷駅・峠駅・大沢駅の合計 4 駅が～

・ P174 タイトル下 [1 日の乗降客数] データ

【誤】 392 人

【正】 786 人 ※2018 (平成 30) 年

・ P177 タイトル下 [1 日の乗降客数] データ

【誤】 13 人

【正】 非公開

・P182 本文 5 行目

【誤】～土讃線の讃岐財田駅～阿波池田駅が開通した。

【正】～讃岐財田駅～阿波池田駅が開通した。

・P184 タイトル下 [1 日の乗降客数] データ

【誤】0.39 人

【正】非公開

・P186 本文 後ろから 4～2 行目

【誤】

～旅客駅への昇格を目指した運動を行い、1932（昭和 7）年 12 月に旅客取り扱いから 1947（昭和 22）年 3 月に宗太郎駅として昇格した。

【正】

～旅客駅への昇格を目指した運動を行った。1932（昭和 7）年 12 月に旅客取り扱いとなり、1947（昭和 22）年 3 月に宗太郎駅として昇格した。