

全線完乗はまだか、との激励とも揶揄ともつかぬ声もかかる。激励ならそれに応えねばならない。揶揄なら、なおのことやり遂げねばならぬ。

(宮脇俊三『時刻表2万キロ』より)

はじめに——なぜ私はJR線乗りつぶしを目指すようになったか

本書は、「JR線の乗りつぶしの旅」の楽しみ方を伝え、それを達成するためのガイドブックです。

そもそも、「乗りつぶし」とは、文字の通り、全国に走るJRの路線をくまなく乗ることです。読者の多くは「なぜ、そんな無謀な旅に出るのか？」と思われることでしょう。その問いに答えるとするならば、「人生をより有意義なものにできるから」ということです。

たとえば、あなたが平日バリバリに仕事をして、迎えた週末。

何の予定もなく、ただなんとなく過ぎてしまいそうな時に、思い切って早起きをして、東京近郊に残された最後のローカル線、「鶴見線」の乗りつぶしの旅に出たとします。

すると「なんとなく」過ぎてしまうはずだった週末が、突然、鮮やかな彩りを持った実体験としてあなたの前に姿を現すのです。しかも掛かる費用は思いがけず、安い。

本書では、そんなふうにあなたの人生と週末に彩りを添える「鉄道の旅」の楽しみ方を、関東近郊エリアに絞ってお伝えします。読み進めるほどに、乗って楽しい「鉄道の旅」がこれほど存在することに、驚かれると思います。

もし本書を読んで、私の旅に共感していただけたならば、あなたも「JR線乗りつぶしの旅」という「愚挙」にチャレンジして、あなたの人生をより有意義なものにしてみたいかがでしようか。

週末を10倍楽しむ JR線乗りつぶしの旅〈目次〉



はじめに……………なぜ私はJR線乗りつぶしを目指すようになったか
II 4
プロローグ……………JR線乗りつぶしの誘惑



関東近郊1都9県 実践ガイド

★東京都編

【青梅線・五日市線】……………東京都を楽しむためのテーマは「終着駅」 35

【コラム】……………私鉄線の「終着駅」を訪ねて 43

★神奈川県編

【鶴見線】……………東京近郊に残るローカル線 50



【相模線】..... 神奈川県に残るローカル線 58

【御殿場線】..... 鉄道遺跡を目の前に 62

★千葉県編

【久留里線】..... 「鉄ちゃん」に人気急上昇中 70

【成田線】..... 北総の「小江戸」佐原を訪ねて 74

★群馬県編

【信越本線】..... 幹線から「盲腸線」に「横川駅」を訪ねる 85

【吾妻線】..... 終点の大前駅は何もない駅だった 88

★栃木県編

【日光線】..... 二つの素晴らしい「終着駅」を目指す旅 98

【烏山線】..... 「縁起が良い」駅に出会う 101

【両毛線】..... 関東の小京都「足利」を訪ねて 102



★茨城県編

【鹿島線・鹿島臨海鉄道】

..... JRの線区なのにJRの旅客列車が走らない

111

【水郡線】

..... 久慈川の清流が眺められるローカル線

115

【関東鉄道・真岡鐵道】

..... 「SLもおか号」を目指して

118

★埼玉県編

【八高線】

..... 首都圏からのディーゼルカーの旅

127

【コラム】

..... 元気な私鉄が面白い埼玉県

132

★福島県編

【只見線】

..... 代行バスを乗り継いで乗りつぶし

140

【磐越西線】

..... SL列車と磐越路

146

★新潟県編

【弥彦線】

..... 祖母・孫との小さな旅

158

【上越線】

..... かつての鉄道旅の風情を訪ねて

164

★山梨県編

【身延線】

.....「車窓富士」を眺めながら

175

【小海線】

.....峠を越える高揚感

177

おわりに

.....

180



プロローグ
J R 線乗りつぶしの誘惑



近年、「ローカル線の旅」が、雑誌などで盛んに特集されるようになってきました。

この状況自体は大変喜ばしいことではありますが、しかしその多くが、「沿線の景色が良い」「近くに良質の温泉がある」「ローカルグルメを訪ねる」など、私のように四〇年にわたって「鉄旅」に心を寄せて来た人間にとっては、若干物足りない内容と言わざるを得ません。綺麗に撮られた写真、分かりやすい紹介文は、ガイド情報としては文句のつけようがないのですが……。

では、何が物足りないかということ、根底に流れていなければならぬ「哲学」がそこにはないからです。

つまり、単純に「景色のよい」路線に乗り、「美味しい物」を食べ、「良質な温泉」に入るだけでは、その旅が「経験」に過ぎなくなってしまう。しかしその旅がもっと壮大な「目標」に組み込まれてさえいけば、一回一回の旅が、「楽しみ」に終わらず、さらに大きな満足感に変わるのではないかということなのです。

「良い景色を観て、美味しいものが食べられるならば、とやかく言わずともそれでいいではないか」

そんな声も聴こえてきそうです。

なぜ、私が鉄道に乗るためだけに、こんな「哲学」めかしたことを申し上げるのか。

それは、五〇歳を超えた私たちの世代が、人生で「目標」を定めて、果敢に努力し続けてきた世代だからです。

それゆえ「旅」という、本来は「目標」などなくても楽しめるはずの「体験」にも、大きな「目標」を与えて、楽しんでしまう「体質」になっているのではないかと思うのです。一期一会の「体験」の楽しさはもちろん、点と点をつなぐ長期的な「目標」があった方が、より一層「鉄道の旅」に熱中できるということなのです。

では、何を「目標」に据えるのか。

それが、最も達成するのが難しく、それゆえ達成した時に最高の満足感が得られるであろう「JR線の乗りつぶし」なのです。

「乗りつぶし」のルーツをたどる

「JR（古くは国鉄）の乗りつぶし」が、いつから行われていたのか。歴史的な文献はおそらく存在しないでしょう。そもそも、具体的な用事もないのに、ただ「乗る」ことを目的に、鉄道に乗車する行為は歴史を繙ひもといても、ほとんど行われていなかったと思われます。

そんな中、「鉄道紀行」の原点ともいえる著作は、内田百閒先生の『阿房列車』（一九五〇年〜一九五五年）でしょう。「紀行作家」と呼ばれる、阿川弘之氏や、宮脇俊三氏が「内田作品は）格が違う」と証言されていることから異論のないところだと思われます。

「なんにも用事がないけれど、汽車に乗って大阪へ行つて来ようと思ふ」

で始まる全一五編のシリーズは、機会があれば是非読まれることをオススメします（『第一阿房列車』『第二阿房列車』『第三阿房列車』が新潮文庫で発売中）。

さらに「乗り鉄」にとって、唯一の「バイブル」と言われる書物があります。

それが一九七八年に発表された、宮脇俊三氏の『時刻表2万キロ』です。全線乗車の歴史はこの本から始まったと言っても過言ではないでしょう。

ここで、「乗りつぶし」の旅に出る前に、少し宮脇氏の足跡をなぞっておきたいと思います（『時刻表2万キロ』は角川文庫で発売中）。

宮脇氏の完全乗車における国鉄路線の営業キロ数をカウントしてみますと、

本州	1万3244.9 km
四国	859.8 km
九州	2789.8 km
北海道	3900.9 km
計	2万0795.4 km

と、なっており、著書名にもある「2万キロ」を実際に達成されているわけです。

全線乗車された路線数は二六六路線です（公式サイト参照）。

国鉄時代には、一度敷かれた路線が「廃線」になることはほとんどなく、それゆえ、一日一往復しかない「清水港線」、北海道の奥地を走る盲腸線の「美幸線」が、宮脇氏の「全線乗車」をより困難なものにしていたことが『時刻表2万キロ』を読むと、よく分かります。

『時刻表2万キロ』をきっかけに、「全線乗車」は当時ブームとなりました。

「いい旅チャレンジ20,000km」という国鉄のキャンペーンは、一九八〇年三月十五日から一〇年間、当時の営業キロ2万km強、二四二線区あった国鉄全線の完全乗車を目的とするものでした。

期間中に、国鉄は分割民営化されJRグループとなりましたが、キャンペーンはそのまま引き継がれ、一九九〇年三月一四日に終了するまで、年間約二万人がこのキャンペーンに参加していたと言われています。

バイブルから月日は流れ

さて、『時刻表2万キロ』から二〇一三年で三五年がたち、その間に一九八七年の国鉄民営化という大きな転機がありました。

さらに「赤字路線の廃止・第三セクター化」という国鉄時代には想像も出来なかった「大ナタ」が振るわれて、非常に多くの「赤字路線」が姿を消し、形を変えてしまいました。

ここで、二〇一二年九月現在のＪＲ各社の現状を確認しておきましょう。

時刻表によれば、二〇一二年九月現在の営業キロは、

ＪＲ北海道	2499・8 km
ＪＲ東日本	7391・6 km
ＪＲ東海	1970・8 km
ＪＲ西日本	4991・4 km
ＪＲ四国	855・2 km
ＪＲ九州	2273・0 km
ＪＲ全線	1万9981・8 km

です。

これには、全国の新幹線（秋田・山形除く）の営業キロ（計2620.2km）が含まれているので、一九七八年当時の、2万0795.4kmに比べれば3433.8km減の1万7361.6kmです。この三五年で総距離数はこれだけ減り、二四二あった路線数も一七〇路線となっています。

本著では、「乗りつぶし」の定義として、このJR線1万9981.8km、一七〇路線のうち、関東周辺10都県を乗ることとします。

低燃費・乗りつぶし実践法

さてそうはいつでも、時間の有り余った人ばかりでもないでしょう。

「乗りつぶし」には挑戦したい、しかしそれだけの膨大な時間が取れるか分からない、という方も少なくないはずです。たやすく達成できないからこそ、挑みがいがあるのが「乗

りつぶし」なのですが、ここではそんな「時間のない読者」のために、いかに「省エネ」「低燃費」で乗りつぶしを達成するか、効率的なやり方を紹介しましょう。

まずは、「乗りつぶし」のバイブル『時刻表2万キロ』からの引用を。

「ところで、九〇パーセントを超えた、白地図が赤くなつたと、ひとりで悦に入っているけれど、少し前から私は、こんなやりかたをしていたら大変なことになる、と思っていた。方法論の転換といつては大げさだが、頭の切り換えが必要だと、うすうす気づいてはいた。

(中略)

私が何を言おうとしているのか、おわかりにくいと思う。そこで地図をお目にかける。越美北線乗車時までの私の未乗区間をあらわした地図である。

満天の星、というほどではないが相当な散在ぶりである。距離にすれば全線の九パー

セントでしかないが、線区の数では四〇パーセントも残っている。しかも僻遠の地に多い。

言うまでもなく、これらの未乗区間に乗るためには、その起点まで行くのに国鉄の幹線を利用せねばならない。いままでに乗った九一パーセントのうち、その大半に乗りなおす必要が生じると予想される。計算した訳ではないが、眺めたところ、乗らなくてすむ線は三〇パーセント程度と思われる。九一パーセントも乗った、富士山の九合目まで登ったと思っていたら、なんのことはない、三合目まで降り落ちていたのと同然ではないか。(中略)

とにかくこれからの九パーセントは、まさに胸突八丁である。乗車距離数を伸ばすことばかりに心を奪われていたのがいけなかった。地域別乗りつぶしにもっとはやく切り替えるべきであった。(中略)

全線完乗はまだか、との激励とも揶揄ともつかぬ声もかかる。激励ならそれに応えねばならない。揶揄なら、なおのことやり遂げねばならぬ。数字の上では九合目まで登っ

ているが、現実の私は、時刻表を抱いて三合目付近から富士山頂を見上げている」

〔『時刻表2万キロ』「第1章」より〕

宮脇俊三氏がここで述べられているように、全線完乗を目指すならば、「地域別乗りつぶし」が一番であり、逆に最も避けなければならないのが、「ある地域で一路線、一区間を乗り残すこと」なのです。

宮脇氏も「足尾線の一駅、唐津線の一駅、能登線の二駅などの乗り残しに至っては、言うべき言葉もない」と述べられています。

よって、戦略はこうなります。

「自分の住んでいる場所（県）を中心として放射線状に都道府県別に乗りつぶしていく」
私の場合東京都に住んでいるので、

東京↓神奈川↓千葉↓群馬↓栃木↓茨城↓埼玉↓福島↓新潟↓山梨

これが第一段階となります。

また、費用を安く抑える方法ですが、これは各種の「乗り放題チケット」を駆使して、なるべく新幹線・特急には乗らないことです。幸いなことに、年間を通じて何らかの「乗り放題チケット」がJR各社から発売されています。

・「青春18きっぷ」(学校の休暇時に発売。1万1500円で延べ5日間乗り放題)

・「ウィークエンドパス」(土曜・日曜・休日の連続二日間が乗り放題で8700円、大人の休日倶楽部会員ならば6000円に割引される期間もあり)

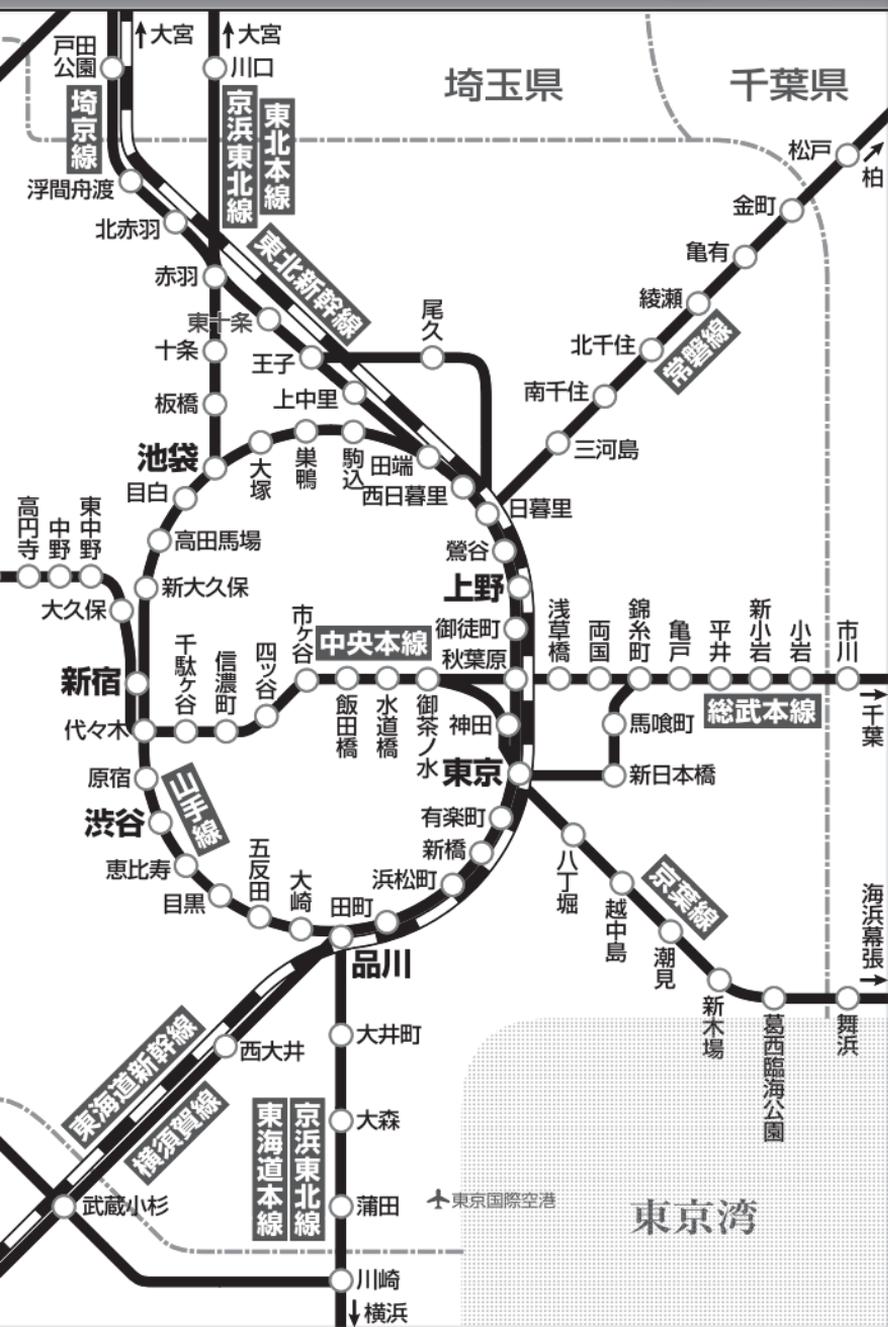
・「スリーデーパス」(週末に三連休になる三日間が乗り放題で1万3000円)

スケジュールと合わせて使えば、かなりお得な「鉄旅」が可能になるでしょう。

「効率的な廻り方」が分かったところで、さあ「JR線乗りつぶし」の旅を始めましょう！

関東近郊1都9県実践ガイド
〈東京都編〉







[基本データ]

1. 東京都編

総距離数 **363**km

東京都の全JR線と距離数

日本全国JR線の乗りつぶしの旅を決意して、これを達成するには「地域別、県別乗りつぶし」しかないと決断した私は、さつそくその週末に自分が住む東京都の「乗りつぶし」を達成するべく家を出たのでした。

そもそも私が乗るべき東京都のJR線は、一体何キロぐらいあるのでしょうか？

これまでにどれくらい乗っていたのでしょうか？

まず、東京都のJR線の営業区間をキロ数で記します。



東海道本線（東京～川崎） … 18・2 km

この距離数ですが、多摩川を渡ったところで神奈川県に入るので実際の東京都の距離はこの距離よりは短くなりますが、実際に東京都の全線に乗るためには川崎まで乗車する必要がありますので、その必要距離数です。神奈川県編では川崎駅からの距離をカウントするので、全国規模で考えた場合には重複はなくなるはずですよ。

東海道本線（品川～武蔵小杉） … 10・0 km

品鶴線（品川～鶴見）とも呼ばれる路線。東海道本線で呼ばれていますが、運行されているのは横須賀線と湘南新宿ラインの電車に限られています。

東海道新幹線（東京～新横浜） … 28・8 km

東北新幹線の開業以前は、新幹線は在来線の「線路増設」に過ぎないという発想のもと、新幹線にいくら乗ってもJRの営業キロは増えませんでした（その中で東京～小田原間は間に、在来線にはない駅「新横浜」が出たので、別カウントされていた）。しかし、一九八二年以降、在来線と同じ営業キロが採用されることとなり、例えば東京駅～新横浜駅を乗車すると東京駅～横浜駅（28・8 km）間を乗ったのと同じキロ数がカウントされることとなります。

山手線（品川～新宿～田端） … 20・6 km

山手線といえば34・5 kmの環状線として存在していますが、JRの営業区間としてはこの品川～田端間だけであり、田端～東京～品川の区間は「東本線」と「東海道本線」に属しています。「京浜東北線」川口～川崎間



1. 東京都 乗りつぶし

34 kmも同様です。従って山手線の田端～東京～品川間と、京浜東北線の川口～川崎間を乗っても乗車営業キロは増えない計算になります。

東北本線（東京～川口） .. 15・8 km

東北本線の列車は川口には止まりませんが、京浜東北線は止まるので、この距離数です。

東北本線（日暮里～尾久～赤羽） .. 7・6 km

尾久を通るこの路線は別にカウントされています。

埼京線（池袋～戸田公園） .. 11・0 km

池袋～大崎（13・4 km）は山手線扱い

東北新幹線（東京～大宮） .. 30・3 km

中央本線（神田～代々木） .. 8・3 km、（新宿～相模湖） .. 52・3 km Ⅱ

60・6 km

この中の「東京～神田」間（1・3 km）は「東北本線」と、「代々木～新宿」間（0・7 km）は「山手線」の所属なので、中央本線には含まれず、分断されます。

総武本線（東京～市川） .. 15・4 km

総武本線（御茶ノ水～錦糸町） .. 4・3 km

御茶ノ水～三鷹間14・9 kmは営業区間としては中央線扱いです。

京葉線（東京～舞浜） .. 12・7 km

常磐線（日暮里～松戸） .. 15・7 km



1. 東京都 乗りつぶし

上野～日暮里間（2・2 km）は東北本線扱い

武蔵野線（府中本町～新座） .. 19・7 km

武蔵野線は、新秋津を出るといったん埼玉県に入りますが、次の東所沢から新座に向かう間に東京都を横切るのでこの区間としました。

南武線（稲田堤～立川） .. 14・7 km

横浜線（橋本～八王子） .. 8・8 km

ただし町田、成瀬の両駅は除きます。

八高線（八王子～金子） .. 20・5 km

青梅線（立川～奥多摩） .. 37・2 km

五日市線（拝島～武蔵五日市） .. 11・1 km

以上が、東京都のＪＲ線を乗りつぶしするための「営業区間」であり、その総距離数は３６３kmに及びます。

私は東京生まれの神奈川育ちで、大学が東京にあったので、大学入学後は、新入社員で赴任した大阪に三年ほどいた以外は、ほぼ東京圏で暮らしていました。

従って東京都のＪＲ線には、好むと好まざるとに関わらず、乗る機会が多く、かなりの路線には既に乗っていたのです。

東京都ＪＲ線乗りつぶしに向けて出発した時点での「未乗車区間」は、

青梅線（拝島～奥多摩間）… 30・3 km

五日市線（拝島～武蔵五日市間）… 11・0 km

の二路線、41・3 kmに過ぎませんでした。

東京に四〇年近く過ごした中で、九割の路線は自然と乗車していたのでした。

東京都を楽しむためのテーマは「終着駅」

———
【青梅線・五日市線】

「青梅線」と「五日市線」の二路線を乗るだけならば、三時間もあれば、達成できてしまいます。しかし、さすがにそれでは味気ないので、ちょうど横田の米軍基地で行われている、年に一度の基地開放イベント「フレンドシップ・フェスティバル」を見学するスケジュールを立てました。

東京駅まで山手線で移動して12・05発の「青梅特快」に乗れば、横田基地へのアクセスの良い青梅線牛浜駅には13・06に着きます。

そこからは徒歩二〇分と考えていたのですが、牛浜駅に着いた途端に、私の読みがまったく甘かったことに気付かされました。

牛浜駅に溢れる人、人、人。

列車から降りた人たちでホームは埋め尽くされ、改札を出るまでに五分以上もかかってしまいました。当然のように、牛浜駅から横田基地も大渋滞。炎天下の中、三〇分以上かかって、ようやく入場できた始末です。

ここで時間を取られると、何のために来たのかわからなくなるので、早々に昼食を摂り（もちろん行列に並ばないと何も食べられません）、展示されている戦闘機や輸送機を足早に見学。予定より一時間遅れで、牛浜駅15・23発の青梅行き電車に乗り込んだのでした。

とんだ渋滞に巻き込まれてしまいました。15・39に青梅駅に着いた途端にそれまでの疲れが吹き飛ぶような、楽しい光景がそこにはありました。

青梅市が市を挙げて取り組んでいる「昭和を楽しむ街」の街並みが、駅前から目に飛び

1. 東京都 乗りつぶし

込んできたのです。

駅のホームと地下道には「昭和レトロ」の映画看板が多数。『終着駅』や『旅路』など鉄道に関する映画も多く、なんとも楽しい気分になります。改札を出るとそこにも『風と共に去りぬ』の大きな看板と、「青梅赤塚不二夫会館」への案内。

また、青梅といえば、「青梅鉄道公園」があります。この公園には、日本の蒸気機関車の歴史の中でもわずか六両しか作られず、ここにしか現存しないとわれているE10型が保存されています。自信を持ってオススメできる場所です。

さて、ホームに戻り15・46発の奥多摩行きを待っていると、首都圏ではほとんど見られなくなった115系車両の姿がホームに入ってきて来るではありませんか。

「むさしの奥多摩号」という奥多摩く大宮を走る臨時列車で、奥多摩駅に向かう回送列車でしたが、この列車目当ての「撮り鉄」が熱心にカメラを向けていました。

青梅から奥多摩駅までは、多摩川に沿って走る「風光明媚」な路線であり、東京から一

時間半、電車で移動するだけで、これだけの緑あふれる景色を観ることが出来るのは不思議な気持ちがあります。

約四〇分、沿線の川と山を覆う緑の景色を満喫して16・23に奥多摩駅に降り立ちました。今日の一番の楽しみは終着駅である奥多摩駅と、武蔵五日市駅を訪れることでした。

じつは東京都には「終着駅」（定義としては、その駅に到着したらその線を引き返す以外どこにもいけない駅。従って上野駅や東京駅は終着駅とはいえません）と言える駅は奥多摩駅と、武蔵五日市駅しかないのです。

私が「終着駅」にこだわるのは、やはり「終着駅」＝「ローカル線」のイメージが強いからです。「ローカル線」に乗って、「終着駅」に向かうことこそが、鉄道旅の究極の姿ではないでしょうか？ また、多くの「終着駅」が持つ、独特の「寂寥感」せきりょうかんも私をとらえて離しません。

ロッジ風の駅舎、奥多摩駅

さて、一つ目の奥多摩駅ですが、こちらには駅舎が素晴らしい。かつては「氷川」と呼ばれていた、青梅線の終着駅（一九七一年改称）。一九四四年完成ですから、敗戦間近に、これだけ遊び心に溢れたロッジ風の駅舎が作られていたことに純粋に驚きます。この駅舎から出てきたら誰でも、思わず奥多摩の山をハイキングしたくなるでしょう。

素晴らしい駅舎を撮影した後、16・52発の「ホリデー快速おくたま6号」の発車時刻まで時間があつたので、徒歩五分の「氷川の三本杉」を見に行き、その後駅に戻ってから、駅舎の二階にある喫茶室で冷たい飲み物を飲んで過ごしました。

この喫茶室は、奥多摩駅の雰囲気伝えるレトロな空間であり、奥多摩駅訪問の際は列車の待ち時間に訪れることをオススメします。



16・52発に奥多摩を発車した「ホリデー快速おくたま6号」は途中、御嶽と青梅、福生のみ停車し、17・40には五日市線の起点である拝島に戻りました。

五日市線とは元々「五日市鉄道」という私鉄が一九四四年に国鉄によって、買収された路線です。その時は武蔵五日市が終点ではなく、武蔵岩井という駅があったのですが、一九七一年に武蔵五日市〜武蔵岩井間が廃止され、武蔵五日市が終点になったのでした。

17・44発の武蔵五日市行きの電車に乗り、東京都最後の「未乗線」に乗車しました。

1. 東京都 乗りつぶし

真夏のこの時期は、午後六時前でも十分、陽があつたので、きつちりと景色を鑑賞しての乗車でした。

五日市線は秋川溪谷への連絡口として、休日はハイキング客や釣り客でにぎわいますが、沿線風景に関しては平地を走るのみですので、山間部に分け入る青梅線に風光明媚さでは及ばず、平凡です。

また、終着駅の武蔵五日市駅は鉄筋コンクリート作りの立派なものであり、それなりに風格も感じますが、こちらも奥多摩駅と比較すれば、いささかローカル線的な興趣を欠くと言わざるを得ないでしょう。

ともあれ、これで東京都のJR線乗りつぶしを達成したわけで、小さいながらも確かな満足感を得たのでした。

沿線ガイド

…青梅線では、奥多摩駅からバスで日原鍾乳洞、奥多摩湖に行けます。

また御嶽からバスとケーブルカーで御嶽山まで行け、ハイキング、登山が楽しめます。五日市線の武蔵五日市から数馬行きバスに乗れば、日本秘湯を守る会会員「蛇の湯温泉・たから荘」(東京都西多摩郡檜原村数馬2465)に行くことができ、東京で十分「秘湯」気分になります。



・青梅線、五日市線での運賃は

立川～奥多摩37・2km 620円、拝島～武蔵五日市11km 210円

東京近郊から訪れるならば、「休日おでかけパス」(2600円、大人の休日倶楽部会員ならば季節によっては2000円)を使うと、この二路線を含むフリーエリア内が一日乗り降り自由になるので、かなりお得になります。

(東京～奥多摩間は往復で2420円なので、一度途中下車をするだけでお得に)

私鉄線の「終着駅」を訪ねて

東京都に限っては、私鉄も全線乗りつぶしを目標論んでいて、時間を作ってはこつこつと乗りに行っていたのですが、その中でやはり面白いのは「終着駅」のある路線です。

東京地下鉄千代田線（綾瀬～北綾瀬）

東武大師線（西新井～大師前）

都電荒川線（三ノ輪～早稲田）

日暮里・舎人ライナー（日暮里～見沼代親水公園）

都営地下鉄三田線（白金高輪～西高島平）

西武豊島線（練馬～豊島園）

都営地下鉄大江戸線（光が丘～都庁前）

東京地下鉄丸ノ内線（中野坂上～方南町）

西武多摩川線（武蔵境～是政）

西武西武園線（東村山～西武園）

京王線（東府中～府中競馬正門前）

京王高尾線（北野～高尾山口）

小田急多摩線（新百合ヶ丘～唐木田）

多摩都市モノレール（多摩センター～上北台）

太字が、その駅に着いてもどこにも乗り替えられず、戻りしかない「終着駅」です。

西武線の「豊島園」と大江戸線の「豊島園」は乗り替え可能ですが、終着駅らしい終着駅でありここで外してしまうのは惜しいので入れてあります。都電の三ノ輪は日比谷線の三ノ輪と、早稲田は東西線の早稲田と乗り替えが難しいので、やはり残しています。

都内のJR線は終着駅が二駅だったのに比べて、私鉄は一五駅とたくさんあります。

それぞれに味のある路線と、味のある終着駅です。東京在住の方は、JR線の乗りつぶしとは別に、訪れてみるのも悪くないと思います。私自身は東京都の私鉄も全線乗車を果たしました。