

苦行の旅

(JR 大阪近郊区間大回り乗車最長距離に挑戦)

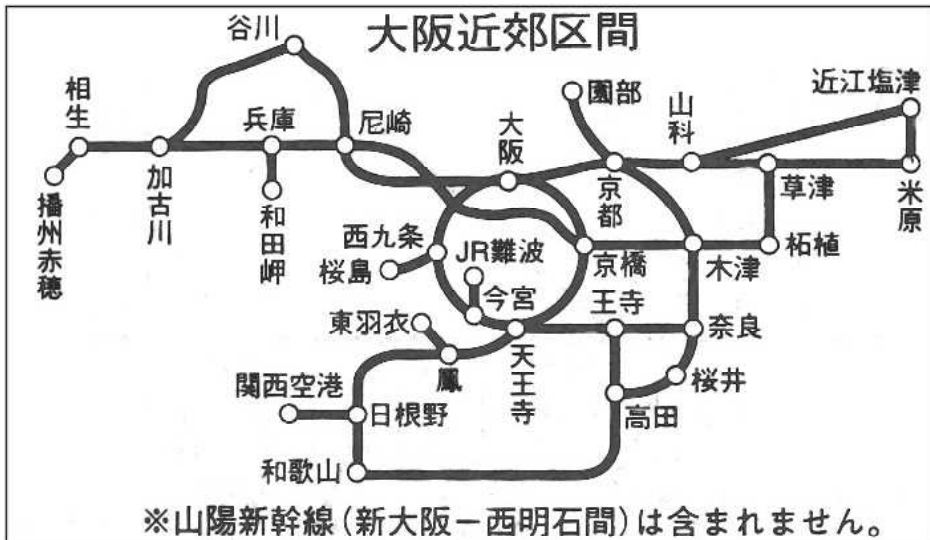
今回のチャレンジは副題の通り近郊区間の最長距離に挑戦だ。

この旅は朝の 6 時に始まり深夜 11 時半の終了までひたすら列車に乗っているという旅だ。しかも駅から出ては行けないという制限付き、乗り継ぐ列車も決まっていて変更もきかないという過酷なものだ。

しかし必要な費用はたったの 1550 円。WOO の取材史上まれにみるCT比（費用対時間）の高い旅、まずはなぜこんなことが出来るのか、説明しよう。

近郊区間とは……

大阪・東京・福岡・新潟の圏内にのみ設定された区間を指す。近郊区間内のみを乗車する場合のみ、実際に乗車した区間にかかわらず最も安くなる経路で計算できる。ただし経路が重複したり同じ駅を2度通ってはいけない。また途中下車も出来ない。



実際に大阪近郊区間で説明してみよう。大阪から今宮へ行く場合を考えてみよう。普通は環状線に乗るわな。まあ内回りか外回りか選ぶ程度だろう。この際、内回り（西回り）を使った場合、営業距離は 8.8km だ。一方、外回り（東回り）を使った場合、営業距離は 12.9km となる。だが今宮駅で降りた客に「あなた内回りで来ましたか？それとも外回りですか？」なんて聞くわけにもいかない。経路によって運賃が変わってしまっただけというので、列車が頻繁に発着する大都市の近郊区間に関しては、「安い方」の運賃で OK です、という規定が出来たわけだ。

この規定を利用（悪用）すると、大阪から京都へ向かい、木津を通過して奈良へ。そ

こから天王寺を通過して今宮という乗り方も OK ということになる。もっと拡大させると、京都から琵琶湖をぐるっと回り草津から柘植経由で奈良へ、さらに高田・和歌山と通って天王寺へ向かうことも可能になる。

苦行の旅とは……

このように近郊区間の特例を利用すると、一枚の切符で一体どれだけの距離を利用することが出来るのだろうか？その疑問に対する解答が今回の旅だ。総営業距離 737.9km、所要時間 17 時間 18 分、乗り継ぐ列車 19 本、停車する駅の数 198 ……。

注意点として、冒頭の説明で書いたように、この旅では途中下車ができない。どんなに心惹かれる車窓であっても、空腹で死にそうになっても駅構内から出ることはできないのだ。これはちょっとイヤだね。

また最長距離に挑戦するために始発駅・終着駅が決まっていて、ほぼ朝イチから終電間際までの旅となる。これは行程に一切のゆとりが無いことを表している。つまり接続列車への乗り遅れは絶対に許されないのだ。もちろん駅のトイレでゆっくりしている時間が取れないこともある。近郊区間内の列車にはトイレが付いていないことがあるにも関わらずだ。どんなに便意を催してもトイレが付いていないかもしれない列車に乗り継がねばならないのだ。こんな地獄があるだろうか。

さらにこの旅は途中で引き返せない区間も多い。旅の途中で体調を崩しても経路どおりに行くしかないのだ。たとえば先ほどの例だと京都を出発後、山科を超えて湖西線に入った瞬間に急性盲腸炎を発症したとしよう。今すぐにも帰宅したいところだが、経路の重複は認められない。苦痛に耐え泣きながら琵琶湖を一周するしかないのだ。こんな地獄があるだろうか。

逆に途中リタイヤの誘惑も挑戦者を襲う。始発駅に限りなく近づく駅、取材陣各自の自宅最寄り駅、終着駅の一つ手前の駅など「もうここでやめてしまおうか」というポイントがいくつかある。しかしここに罠がある。はじめに購入した切符の行き先（料金）と異なる料金の駅で降りる場合、【実際に乗車した距離に対する運賃】との差額を請求されるそう（正しい運用では）。たとえば 400 円区間の切符を買って、200 円の区間で下車したとしても、大回りの結果 5000 円分乗車した場合は 4600 円請求されるということなのだ。こんな悲惨なことがあるだろうか。

と、このように七難八苦・七転八倒・艱難辛苦が予想される今回の旅、これはまさに「苦行の旅」と名付けるにふさわしいものだ。

おい、おまえら！集合は朝の6時だ！	……ウオッス！
途中、トイレに行けなかったり、腹ペコを我慢したり、当たり前だ	……ウオッス！
中途リタイヤは死を意味するぞ！	……ウオッス！
おい、おまえら！解散は夜の12時前だ！	……ウオッス！
しかも家には帰れないぞ！そのまま朝まで反省だ！	……ウオッス！
それじゃ、行くぞ！	……ウオッス！