



■大回り乗車のすゝめ

「鉄道が好きで、日本全国の鉄道を旅してみたい！でも自分で行程を考えたり切符取ったりするのは難しそう・・・。」  
 初めて鉄道旅行を考えてみると、この壁に突き当たってしまう人は多いのではないかと。確かに、まず自分の行きたいところを決定して、数字の羅列である時刻表から目的地に行ったり目的の列車に乗ったりするためにどの路線のどの列車に乗るかを考え、はたまたどこで食料を調達するかなどの細かいことも考える必要がある。限られた予算でいかに面白い行程を作るか、これがなかなか難しい。その難しさこそが鉄道旅行の醍醐味であるが、どうしても慣れない最初のうちは”大きな壁”となりがちだ。

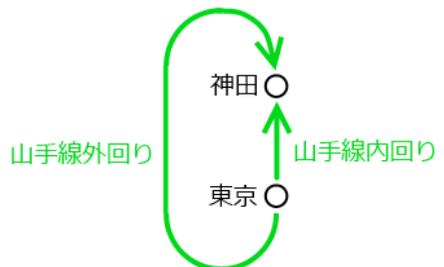
そこで、鉄道旅行の入門として『大回り乗車』というものを紹介しよう。この大回り乗車にはいくつかの”ルール”が存在し、それに従って行程を組まなければならない。しかし主なルールは簡単で、パズル感覚で行程を作ることができる。さらにその旅に必要な切符は最低で、普通に駅の券売機で買える 130 円切符だけで済んでしまうのだ。旅の行程を作る面白さを味わうことができる簡単な方法の 1 つなのである。

※この記事では、注釈がない限り JR の普通乗車券を用いた大回り乗車を紹介する。

✓ Step1 : 大回り乗車とは

大回り乗車とは簡単に言えば、乗車駅から降車駅まで遠回りをして行くことである。特別な切符は何もなく、使うのはただ 1 つ、駅の券売機で買うことができる普通乗車券だ。たったこれだけで大回り乗車の旅をすることができる。旅行前に別に切符を買わなければならないわけでもないのだ。

特に JR の大回り乗車が一番有名で、例えば右の図のように 大回り乗車の例：東京→神田  
 東京から神田へ行く場合を考える。多くの人は山手線の内回り（または京浜東北線の北行）に乗るであろう。しかし、あえて山手線の外回りに乗って神田へ行く、すなわち東京から有楽町・新橋・浜松町・・・と逆回りで行くこともできるというわけだ。このような”遠回り”が大回り乗車である。



ただし前述の通りに“ルール”が存在する。これに従わないと大回り乗車は不正乗車と化してしまうので、行程を作るときには細心の注意を払う必要がある。そのルールとは大きく以下の2つである。

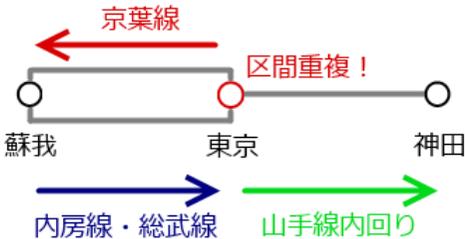
① 乗車経路が重複しないこと

乗車区間重複の例①：東京→神田



例えば上の図のように、まず東京から山手線の外回りに乗って品川へ行き、乗り換えて山手線の内回りに乗って神田へ行く場合を考える。このとき東京～品川間を2回通ることになる。このように乗車区間が重複すると大回り乗車は成立しない。確かに日本語的には遠回りであることには変わりはないが、『同じ路線の同じ区間に2度は乗ってはいけない』というのが大回り乗車のルールだ。このルールを破ると不正乗車として重複区間の運賃の3倍を支払わせられるので要注意。言わば大回り乗車は「一筆書き」である。

乗車区間重複の例②：東京→神田

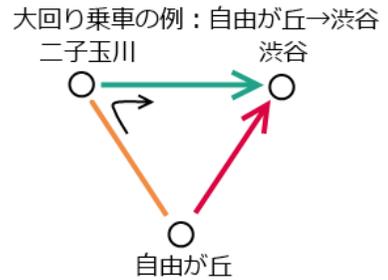


大回り乗車は一筆書きであっても、実は一度通った点を通ることも乗車区間の重複になってしまう。例えば上の図のように、まず東京から京葉線で蘇我に行き、乗り換えて内房線と総武線乗り継いで東京に戻ってきたら、山手線の内回りで神田へ行く場合を考える。このとき東京駅を2回通ることになる。このように同じ駅を2回通るときも大回り乗車は成立しない。1度通った駅に戻ってくることも出来ないのだ。

② 途中下車をしないこと

大回り乗車とは、切符に書かれた経路ではなく遠回りの経路に乗ることである。つまりそもそも使っている切符で途中下車は出来ない(実際、JRではお馴染みのオレンジ色の130円切符には、「途中下車前途無効」、すなわち途中下車はできないと書いてある。)ので、当然大回り乗車でも途中下車は出来ないことになる。ただし、一度改札を出ないと南武支線と鶴見線とを乗り換えられない浜川崎駅や、京葉線への乗り換えのしやすさのため一度改札を出て改札外乗り換えができる有楽町駅・東京駅では、例外的に駅の外に出ることが可能である。(あくまで乗り換え上の処置なので、途中下車ではない。自動改札を通すことができないので改札窓口にいる駅員に申告する必要がある。有楽町⇄東京の改札外乗り換えは駅員に申告したときに渡される案内書に従って指定された改札を通ることが条件。)

因みに大回り乗車は JR に限ったことではない。例えば東急電鉄でも大回り乗車は可能である。その一例が右図の自由が丘から渋谷に行く場合だ。普通は自由が丘から東横線に乗って渋谷に行くのが多いが、大井町線に乗って二子玉川で田園都市線に乗り換えて渋谷に行くということもできるというわけだ。これは 2013 年 3 月 16 日のダイヤ改正から適用された新しいルールで、東横線渋谷駅地下化に伴う田園都市線との改札共用ができるようになったために定められた。東急以外の私鉄でも一筆書きができるのならば大回り乗車が可能である。



## ✓ Step2 : 大都市近郊区間と選択乗車

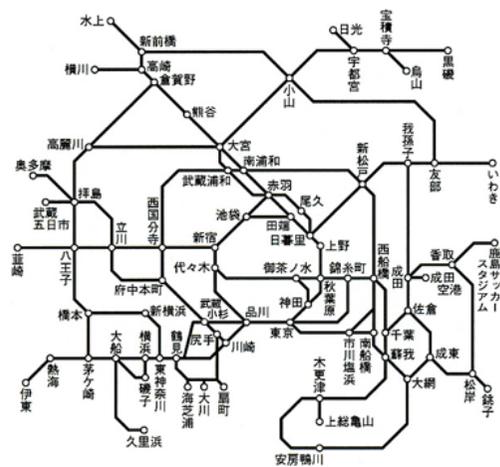
大回り乗車の基本的なルールは以上だが、何故このようなことが可能なのか。そもそも大回り乗車というのは鉄道ファンの間で用いられる用語であり、厳密には「選択乗車」のことである。

鉄道会社には、その鉄道会社と旅客の間に結ばれる契約がある。その契約を一般に「旅客営業規則」という。もちろん JR にも旅客営業規則（以下「旅規」と示す）があり、今のように大回り乗車が可能になったのはこの旅規の第 156 条 2 号に起因する。ここには「大都市近郊区間」というものが定められ、乗車経路が多数存在する地区における乗客の利便性向上と発券・改札業務の簡素化を図っている。大都市圏では乗車駅から降車駅までのルートが複数あり、どのルートにも高頻度で列車が走っている。そこで乗客が乗車する列車やルートを選べるように規則を定めた。このように乗客自身で列車や経路を決めることを「選択乗車」といい、これが大回り乗車のことである。選択乗車は大都市近郊区間内のみで適用される。

つまり、大回り乗車は JR が定めた大都市近郊区間内で『乗車経路を重複せず』『途中下車しない』ときに成立する。その大都市近郊区間は以下の 4 ケ所がある。

- ・東京近郊区間
- ・大阪近郊区間
- ・福岡近郊区間
- ・新潟近郊区間

特に東京近郊区間はかなり広域なため、関東を一周するなどの極端な大回り乗車も可能である。大都市近郊区間における規則が結果的に大回り乗車を生み出した、と言える。



東京大都市近郊区間

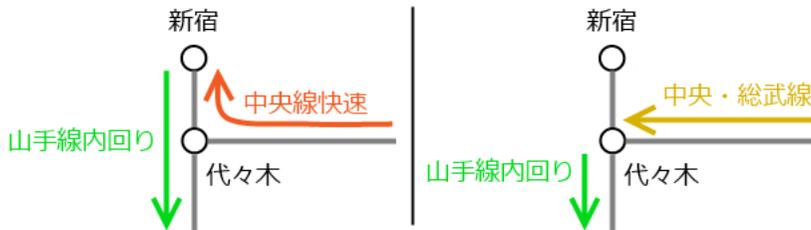
因みに大都市近郊区間内においては、他にも大都市近郊区間内相互発着の普通乗車券（すなわち大都市近郊区間内のみを通る切符。例えば東京→品川・東京→水上・東京→黒磯の切符など。）に関する規則が定められている。選択乗車はその規則の 1 つで、他には片道乗車券の場合有効期限が発券当日限り（初電から終電まで）であることなどがある。有効期限に関しては切符にも印刷されている。つまり、普通乗車券を使った大回り乗車はその日中に帰ってこなければならないということである。

### ✓ Step3 : 大都市近郊区間における特例事項

しかし大都市近郊区間には営業上の特例が存在する。大回り乗車は重複乗車が出来ないことは前述の通りだが、特定の区間においては区間を重複して乗車することができる。ここでは東京近郊区間の特例を紹介する。

#### ① 分岐駅を通過する列車に乗車する場合の折り返し乗車

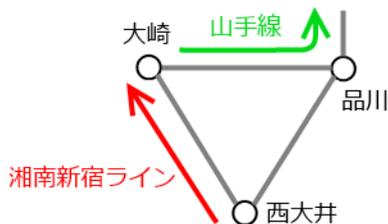
- ・代々木駅
- ・神田駅
- ・倉賀野駅



分岐駅を通過する列車に乗車する場合には、折り返して乗車して区間を重複することができる。例えば代々木駅がある。代々木駅は山手線, 埼京線, 中央・総武線各駅停車, 中央線快速が通っているが、中央線快速と埼京線は代々木には止まらず通過する。東京方面から中央線快速に乗ったとき、代々木を通過して新宿まで乗ったのち再び代々木を経由する山手線内回りに乗ることができるのだ。逆に山手線外回りから新宿に行き、中央線快速で東京方面に行くこともできる。また、埼京線・湘南新宿ラインで代々木を通過し新宿まで行き、再び代々木を経由する中央線快速や中央・総武線各駅停車で東京方面に乗ること、及びその逆も可能である。ここで注意したいのは、山手線と中央・総武線の組み合わせで使うときだ。いずれも代々木に止まるため代々木での乗り換えができる。しかし新宿まで乗ってしまうと、これは乗車区間の重複による不正乗車となってしまふ。あくまで分岐駅を通過する列車に限る特例であるがためだ。

#### ② 特定の経路を通ることで可能な折り返し乗車

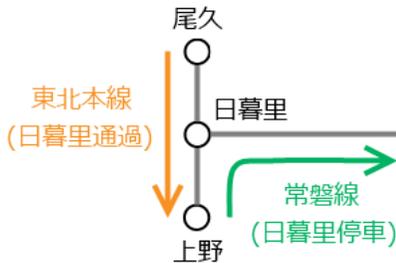
- ・大崎⇔品川 (湘南新宿ライン・山手線)



特定の経路を通る場合に適用される特例もある。例えば西大井方面から湘南新宿ラインに乗って、大崎で山手線内回りに乗り換えることを考える。湘南新宿ラインは西大井を出ると、その先にある信号所で分岐し短絡線を通して大崎に到着する。経路上は西大井→大崎だが、実は運賃計算上は西大井→品川→大崎と計算するので、この場合の経路は西大井→品川→大崎→品川となる。しかし特例として大崎⇔品川の重複乗車が認められている。重複していないのに何気なく乗っている経路も、実はこのような特例のおかげなのである。

③ 特定の駅を発着することで可能な折り返し乗車

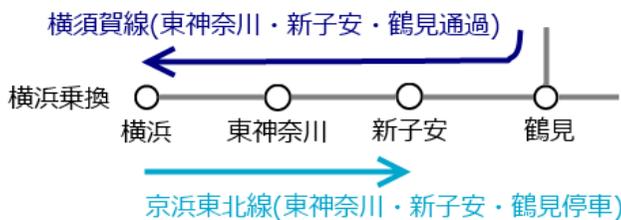
- ・日暮里⇄上野（尾久発着）
- ・日暮里⇄東京（西日暮里以遠と三河島以遠の相互発着）
- ・武蔵白石⇄安善（大川発着）



特定の駅を発着する場合に適用される特例もある。例えば尾久から常磐線方面に行くことを考える。尾久から東北本線に乗ると常磐線が止まる日暮里を通過して上野に到着し、上野から常磐線に乗ることになる。しかしこれでは日暮里～上野間が重複してしまう。そうなると尾久からわざわざ赤羽に出て京浜東北線に乗り換えて日暮里に行かなければならなくなり非常に面倒である。そこで尾久発着に限って、日暮里～上野間の重複乗車が認められている。「尾久発着」なので「以遠」ではないことに注意したい。なぜならば尾久以遠ならば赤羽で京浜東北線に乗り換えて日暮里に行くことができ、これはさほどの手間でないからだ。（実際には尾久経由でも田端経由で運賃計算されるので、尾久以遠からでも経路は田端経由と考える。田端は西日暮里以遠の駅なので日暮里⇄東京間の特例が適用され、つまり尾久以遠からでも上野折り返しは可能。）

④ 特定の経路および駅発着で可能な折り返し乗車

- ・横浜⇄鶴見（西大井・武蔵小杉および武蔵小杉乗り換え・新川崎から横須賀線で東神奈川～鶴見）



特定の経路および駅発着の両方を満たす場合に重複乗車が可能な特例もある。例えば、横須賀線を使って武蔵小杉から新子安に行くことを考える。武蔵小杉を出た横須賀線はやがて鶴見で東海道線と合流するが、横浜まで通過する。新子安に行くとき横浜で京浜東北線に乗り換える必要があるが、これでは横浜～新子安間が重複してしまう。そこで、西大井・武蔵小杉および武蔵小杉乗り換え・新川崎から横須賀線に乗って東神奈川・新子安・鶴見に行く場合に限って、横浜～鶴見間の重複乗車が認められている。③と同様にこれらの駅以外からだ横須賀線を使わない方が一般的なので認められていない。

重複乗車以外にも、神田・秋葉原・御茶ノ水駅からの初乗り運賃切符だと発駅に戻ることができるという特例も存在する。つまりこの3駅を乗車駅とすると環状線1周の大回り乗車ができる。

## ✓ Step4 : その他の大回り乗車方法

ここまででは普通乗車券を用いた大回り乗車を紹介した。しかし現在電車に乗るとき、普通乗車券よりも suica や PASMO などの IC 乗車券が多く使われている。さらに最近全国の IC カードの相互利用が開始し、1 枚の IC カードだけで日本の様々な都市圏の鉄道に乗ることができるようになった。それでは、suica や PASMO のような IC 乗車券でも大回り乗車は可能なのか。結論から言うと、可能である。ただし、普通乗車券のときとは違って IC 乗車券での大回り乗車には別の乗車ルールが存在する。（ここで言う IC 乗車券には定期券を含まない。定期券は経路が決定されている。）

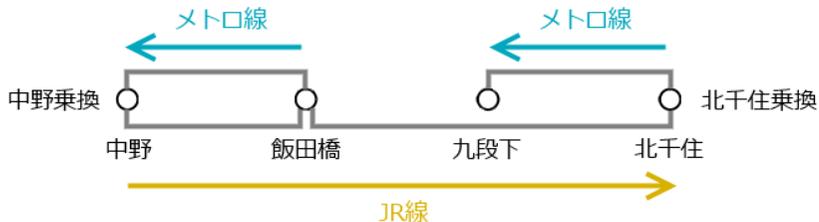
JR は規程で乗客に対して着駅までの輸送を約束している。つまり事故等で不通になったときには、振替乗車が可能であるということだ。一方 IC 乗車券は、そもそも改札入場時にお金は引き落とされず駅の入場記録のみ記録される。つまり「どの経路を経由して着駅はどこか」という契約が成立していない。もし事故等で不通になったときには輸送を約束していないので、振替乗車の対象外になる。

このように普通乗車券と IC 乗車券は取り扱い方が異なっている。さらに普通乗車券では JR 線のみに乗車できるのに対して、IC 乗車券は JR 線とそれ以外の鉄道線にも乗車できる。そのため普通乗車券は JR の旅規によって定められた規則に従う必要があるが、IC 乗車券はそれが出来ないので別に規則を定めた。IC 乗車券での鉄道利用に関する規則を「IC カード乗車券取扱規則」という。この第 51 条 1 項 2 号には、

乗車区間の入場駅及び出場駅が当社線となる場合は、両駅間の経路に他の鉄道会社線を含むときであっても、全乗車区間について当社線を利用した場合の・・・（中略）・・・当社の普通旅客運賃（を減算する）。

とある。つまり、IC 乗車券を使えば JR 線以外の鉄道線を使った大回り乗車ができるというわけだ。ただし根本的な大回り乗車のルールは変わらず、『乗車経路が重複しないこと』・『途中下車をしないこと』（前述の通り、IC 乗車券は着駅を指定せずに鉄道を利用するので、そもそも途中下車をする概念が存在せず、下車扱いになる。）が条件である。さらに経路が他社線に跨ぐ場合には中間改札の有無にも注意したい。中間改札を通過すると経路が指定されてしまうため、根本的に大回り乗車が成立しない。直通列車や改札のない乗換駅（北千住：JR・東京メトロ・東武、中野：JR・メトロなど）を使う必要がある。

ICカード乗車券を用いた複数の鉄道線を含む大回り乗車の例：飯田橋→九段下



例えば、まず東西線で中野に行き、JR 線に乗り換えて北千住へ、北千住から千代田線・東西線で九段下に行くことを考える。中野・北千住のいずれも中間改札がないので途中下車にはならない。また中野から中央・総武線各駅停車で秋葉原まで行くとすると飯田橋で乗車区間が重複してしまうが、乗車経路の重複はそれぞれの鉄道線内で重複をしていなければよい。よってこのルートの大回り乗車は成立し、九段下で改札を出るときには飯田橋から九段下の運賃である 160 円だけが IC カードから引き落とされる。

## ✓ Step5 : 大回り乗車の複雑なルール

---

### ◆有料列車の乗車

普通乗車券や IC 乗車券では普通列車・快速列車自由席に乗ることができるが、特急・急行列車・ライナーや快速列車指定席・普通列車グリーン自由席に乗るには別途料金が必要である。大回り乗車でも同様で、別途料金を払えばこれらの列車に乗ることができる。

### ◆貨物線を経由する列車の乗車

貨物線をライナーや臨時列車には別途料金を払えば乗ることができるが、その経路に注意したい。貨物線を経由する旅客列車の場合、実際には旅客線を経由しているものとして考える。そのため乗車する経路によっては乗車区間の重複が発生してしまうことがある。(因みに折り返し乗車の特例も適用される。)

<貨物線を経由する列車と経由したとみなされる経路>

#### ・湘南新宿ライン

…→大宮→(東北本線)→田端→(山手線)→品川→(品鶴線)→鶴見→(東海道本線)→横浜→…

#### ・貨物線経由の湘南ライナー

東京→(東海道本線)→品川→(品鶴線)→鶴見→(東海道本線)→小田原

#### ・むさしの号

大宮→(東北本線)→南浦和→(武蔵野線)→西国分寺→(中央線)→立川

※しもうさ号と同様に、東北本線：埼京線で武蔵浦和経由ではないかという意見もあるが不明。

#### ・しもうさ号

大宮→(東北本線：埼京線)→武蔵浦和→(武蔵野線)→西船橋→(京葉線)→海浜幕張

### ◆終夜運転の取り扱い方

大都市近郊区間内の普通乗車券は発券当日の初電から終電まで使うことができるが、12月31日から1月1日にかけて行われる終夜運転では初電・終電の概念が存在しないことになる。この場合、12月31日付の乗車券ならば1月1日の通常ダイヤでの初電前まで、1月1日付の乗車券ならば1月1日になった瞬間から利用することができる。(因みに、1月1日になった瞬間から終電までの大回り乗車は最長で、1日限りで可能。)

### ◆北千住～綾瀬の大回り乗車

綾瀬は東京メトロの管轄であるため、隣の北千住まで行くのに切符を発券すると東京メトロの切符で発券される。つまり綾瀬・北千住相互発着の JR の切符というのは存在しない(東京メトロの切符を買わなければならないが、実際には JR の 130 円切符でも出場することは可能。)ので、この区間の大回り乗車で普通乗車券を使うことはできない。ただし IC 乗車券を使えば問題ない。

大回り乗車にはさらに複雑なルールが存在するが、規則の複雑さ故に未解決な事案も多い。迷った時には調べてみるのを勧めますが、極力迷ったルートは使わない方が無難であろう。

## ✓ Step6 : 大回り乗車の注意点

---

### ◆大回り乗車中の検札

大回り乗車をしていると路線や列車によっては車内検札が行われる場合がある。車掌に切符の提示を求められたら乗車券を見せて、大回り乗車をしていることを申告すればよい。行程を説明するために行程表・時刻表(時刻表のピンク色のページに載っている特例などを見ることができる。)と念のため多めの現金を持っていくことが無難であろう。別に悪いことをしているわけではないので堂々と。

### ◆自動改札の時間制限

駅によっては時間制限で自動改札が閉まってしまうことがある。その場合にも駅員に大回り乗車をしたことを申告すれば改札を出ることができる。因みに、もし車掌や駅員に大回り乗車を理解してもらえないならば、「時刻表に載っているから」とだけ言えばよい。大方の人は大回り乗車を知っているので9割9分その可能性はないと言えるが念のため。

### ◆鶴見駅での乗り換え

鶴見駅は京浜東北線と鶴見線の間で中間改札が設けられている。鶴見線とその先の南武支線も東京近郊区間内なので、中間改札の駅員に申告すれば大回り乗車は成立する。ただし IC 乗車券を使って JR の駅から鶴見まで中間改札にタッチせずに来た場合には、改札機にタッチせずに必ず駅員に申告すれば大回り乗車を継続できる。普通乗車券と IC 乗車券のいずれの場合にも駅員のいる改札窓口に行く必要がある。

因みに鶴見線と南武支線を改札外で乗り換える必要がある浜川崎駅は、無人駅で簡易 suica 改札機が設置されているだけである。乗り換えるときにはタッチせずにそのまま乗り換えて構わない。

### ◆大回り乗車のアドバイス

大回り乗車の行程を考えるときには必ず時刻表を活用しよう。時刻表から目的地までの列車と時間を探す作業は鉄道旅行の基本であり、大回り乗車なら適当な量だろう。もし難しいなら小さい遠回りから考え始めて、徐々に大きな遠回りへと広げていけばよい。そして大回り乗車の行程が完成したら、念のため路線図をなぞって経路を確認しよう。そのときには前述した重複乗車の特例区間と列車が経由したとみなされる経路に十分注意をすること。路線図上では重複していなくても、実際には重複扱いされてしまうことがある。

さて実際に大回り乗車をするときには、前述の通り行程表・時刻表を持っていこう。ポケット型の時刻表ならば安価で手に入る上に携帯性にも優れているので、必ず持ち歩こう。また事故等で不通になった場合には代替策をその場で考えることができる。最近は携帯のネットで時刻表が見られるが、電池がなくなった時のことを考えるとやはり紙媒体の方が好ましい。また、行程表があれば駅員に行程を説明するのが簡単にできる。

1 日中大回り乗車をするとなると、やはり食事やトイレのことも視野に入れなければならない。乗り換えのときに駅弁や軽食を買ったり、ちょっとした合間に飲み物を買ったり、はたまた駅の飲食店に入るのもよい。駅弁の情報や、唐揚げそばで有名な我孫子の弥生軒のような飲食店を調べるのも今や容易だ。旅のちょっとした楽しみとして食を取り入れてみよう。さらにトイレのある駅や列車を調べておくといざという時に便利だ。

## ■房総半島 1 周の旅

大回り乗車とは何か理解いただけたでしょうか。規則だらけで難しい感じがするが、主なルールはたった 2 つだけ、『乗車経路が重複しないこと』・『途中下車をしないこと』である。誰でも簡単にちょっとした行程を作ることができるので、鉄道旅行の入門にはもってこいだろう。

さて、一般には大回り乗車とは遠回りすることだが、ここまで例を挙げてきたように隣駅までの 130 円切符でも房総半島や北関東をぐるっと一周することができる。130 円切符という低予算でもちょっとした旅ができることから、狭義には「初乗り運賃の乗車券で遠回りの乗車をする事」を指す。大回り乗車は今や多くの鉄道ファンの間で有名である。時刻表を読んで自分でルートを考える楽しさ・ちょっとした準備で旅ができる手軽さが人気の理由だろう。では“大回り乗車の旅”というのはどのようなものなのか、ここでは筆者が実際に行った大回り乗車の旅を一例に見てみよう。

【2009 年 8 月 3 日 (Mon)】

大森～(京浜東北線 各停 大宮行き)～東京  
東京～(京葉線 各停 蘇我行き)～蘇我  
蘇我～(内房線 普通 木更津行き)～木更津  
木更津～(内房線 普通 安房鴨川行き)～安房鴨川  
安房鴨川～(外房線 普通 千葉行き)～大網  
大網～(東金線 普通 成東行き)～成東  
成東～(総武本線 普通 千葉行き)～佐倉  
佐倉～(成田 普通 成田行き)～成田  
成田～(成田線 普通 我孫子行き)～我孫子  
我孫子～(常磐線 快速 上野行き)～上野  
上野～(京浜東北線 各停 大船行き)～秋葉原  
秋葉原～(中央・総武線 各駅停車 中野行き)～御茶ノ水  
御茶ノ水～(中央線 通勤快速 高尾行き)～立川  
立川～(南武線 各停 川崎行き)～川崎  
川崎～(京浜東北線 各停 大宮行き)～蒲田

今から遡ること 4 年前の夏。当時は中 1 で旅行経験も浅かったが、ある学校の鉄研の部誌に載っていた大回り乗車の記事をきっかけにこれを知り、中学受験が終わった 2009 年 4 月から大回り乗車をはじめた。夏休みになって今回は房総半島を一周する大回り乗車をしようと思ったのがこの旅である。

まずは最寄り駅である蒲田から 1 駅隣の大森に行き、一旦大森で降りて 130 円切符を買うところから旅は始まる。この頃はまだ京浜東北線に E233 系が導入されたてで、真新しさに感動する反面 209 系が淘汰される寂しさ



▲蘇我にて。当時はまだ 113 系がいた。

を感じたのを覚えている。京浜東北線で東京に着いたら昼食の駅弁を調達し、未成線に終わった成田新幹線の名残であるひたすら長い京葉線の乗り換え通路を歩いて京葉線のホームに向かった。この頃の京葉線には E233 系はおらず、201 系や 205 系という国鉄型の車両が健全だった。さらに 113 系や 211 系のようなローカル線雰囲気満載の車両もいたので、千葉の鉄道は「国鉄大国」と呼ばれていた。これから乗る 113 系に思いを馳せながら、まずは京葉線に乗って一路房総半島を目指した。

蘇我に到着し乗り換えると、いよいよここから本番である。ホームにやってきたのはもちろん 113 系。走行音からドアの開く音・車内・ふかふかな座席といい、まさに国鉄車両の雰囲気だ。ボックスシートに座って房総一周の長旅に備える。車窓を眺めていると、都市部を抜けて海側に工業地域・山側に郊外が見え、君津を過ぎると山がちな車窓になってくる。線路は海岸線に沿うように通り、列車は東京湾を臨みながら進む。ちょうどこの日は雲一つない快晴でよく海が見えた。清々しい車窓を眺めて気持ちよく列車に揺られつつ駅弁を食す。この雰囲気が関東近郊、それも大回り乗車で味わえるのだから素晴らしい。列車は房総半島の南端は館山に到着すると進路を北に変えて進んでいく。やがて見えてくる海は太平洋だ。太平洋は外房線の御宿の手前まで見る事が出来る。安房鴨川に到着したら外房線に乗り換えた。もちろん車両は 113 系だった。

このまま外房線に乗り続けると蘇我まで戻ってしまい重複乗車になってしまうので、大網で降りて東金線に乗ることにした。しかし大網の手前で防護無線を受信し、大網に 6 分遅れで到着。そのせいで乗り換え時間がかなり厳しかったがなんとか乗り換え、東金線で成東、総武本線で佐倉、成田線で成田と予定通りに乗り継ぐ。成田の留置線には当時まだ新しかった 209 系 2100 番台が止まっていた。この車両に房総半島を埋め尽くされるとはこの頃まだ想像できなかった。成田からは成田線で我孫子へ向かう。昼過ぎの成田線は 10 両編成のうち前後 3 両には全く人が乗っておらず貸し切り状態。列車はゆったりと田園風景の中を進んでゆく。

我孫子に到着するとローカル線の旅は終わる。東北方面への主要幹線の 1 つである常磐線には、各駅停車・快速列車・特急列車が往来する。沿線には住宅街が広がり、都心に近付くにつれてビルが増えてきた。都心に帰ってくると後は帰るだけ・・・だが重複乗車には気を付けなければならない。新宿に出て湘南新宿ラインに乗ると、湘南新宿ラインは品川経由と考えるので既に京浜東北線で通っている以上は乗ることができない。そこで立川へと向かって南武線に乗り、川崎で乗り換えて目的地の蒲田に戻ってきた。



▲昼食は「牛肉弁当」(1000 円・東京駅にて購入) という駅弁。



▲内房線の末端区間では海側に座れば東京湾を臨むことができる。



▲成田の留置線にて。この頃まだ新製されたの 209 系は試運転をしていた。



▲成田線の E231 系。通勤型列車とは対照的に昼間の成田線はのんびりしている。

## ■ 130 円の夢旅人

大回り乗車の旅は隣駅に行く 130 円切符だけで簡単かつ手軽にすることができる。さらにそのルートは様々で、決められたルールに従って行程を作るのはパズルのようで楽しい。青春 18 きっぷや北海道&東日本バスなどの企画乗車券を使って日本全国を旅するのもいいが、その行程を作るのが難しければまずはこの大回り乗車で時刻表を読んだり行程を作ったりする楽しさに触れてみてはどうだろうか。大回り乗車の主なルールは 2 つ、

① 乗車経路が重複しないこと

② 途中下車をしないこと

130 円切符を片手にちょっと遠回りして逃避行する、そんな旅が大回り乗車である。

.....

暇なとき時刻表を眺めていると結構時間が経っていることが僕には多々ある。頭の中で行程を空想しながらページをめくっていると、その手はなかなか止まらない。この記事執筆しながら時刻表を見ているが、まさに今その状態だ。やはり旅の行程を考えるのは楽しい。しかし高 2 というそろそろ受験を意識し始めなければならない時期になって、さらに技術班長という役職もあって、最近は多忙な日々流されがちだ。それでも僕はなるべくそういう時間をとるようにしている。机上で空想旅行をしてみるだけでも行程を作る楽しさは夢心地へと誘ってくれる。言うなれば“夢旅人”になれるのだ。

大回り乗車は僕の本格的な鉄道趣味のバイブルだ。行程を作る楽しさはこれから先も大切にしたい。今回は自分の旅人生を振り返りつつ、その楽しさを伝えたくて筆を執ったわけである。

～参考文献～

東京近郊区間大回り Wiki : <http://wikiwiki.jp/omawari/>

—— ちょっと遠回り逃避行 130 円の夢旅人