

2019. 8. 21

畑 啓之

JR 路線の一筆書きで楽しむ大回り 始まりは災害時対策だったのか？

阪神・淡路大震災（1995 年発生）により加古川から大阪への通勤はほぼ不可能となった。どうしても出勤しなければならない場合には、加古川より加古川線で北に上がって谷川に至り、そこで福知山線に乗り換えて尼崎、そして大阪に至る。このルートでの運賃は当然のことながら、加古川－明石－神戸－尼崎－大阪とたどる JR 山陽本線の運賃より当然高くなる。災害時にはどのルートをたどっても所定運賃で目的地に行くことができるように定められた。これが私の理解している「大回り」である。さらに、災害時には加古川－谷川－尼崎－大阪が同一車両で運航できるように、加古川線も電化された。

加古川線 (Wikipedia)

1995 年に発生した阪神・淡路大震災の際には、東海道・山陽本線 (JR 神戸線) の迂回路の役割を果たした。しかし単線・非電化であったことから迂回路としての機能強化を求める声があり、2004 年 12 月 19 日には全線が直流電化された

一方、大都市近郊区間 (JR) (Wikipedia) には次のように記してある。

大都市近郊区間とは、JR の旅客営業規則（以下「旅規」という）第 156 条第 2 号に規定する区間である。東京・大阪・福岡・新潟・仙台の近郊に設定されており、それぞれ東京近郊区間・大阪近郊区間・福岡近郊区間・新潟近郊区間・仙台近郊区間という。東京・大阪・福岡の 3 つの近郊区間は日本国有鉄道 (国鉄) 時代から規定されており、新潟および仙台の両近郊区間は JR になってから規定された。

「大回り乗車」とは、鉄道ファンの間における用語であり、広義には旅規第 157 条第 2 項でいう「選択乗車」のことである。大都市近郊区間における「選択乗車」とは、運賃計算に用いた経路以外の「他の経路」を、区間変更の手続なく乗車することである。ここでいう「経路」とは、仮に実際乗車経路に区間変更したとして、片道乗車券が発券可能なものに限られ、全区間を 1 つの単位とする。

旅規定 157 条第 2 項 (第 156 条 2 号も) は次のサイトにあるが、これがいつ制定されたかは不明である。

<https://www.jr-odekake.net/railroad/ticket/guide/assets/pdf/stipulation/2019/covenant2-04.pdf>

加古川からは、1999 年の北新地駅開業により関西圏のどこへでも大回りできるようになった。

