

まえがき

この本は今まで BEATMANIAIIDX において 47 エリア制覇を 5 回行った思い出のような記録のような考え方のような何かを垂れ流したものです。

行脚の原則

1. 計画を, 実行を楽しむ
2. 金銭的に, 時間的に, 体力的に無理をしない

この2点のみです。楽しいと思えないなら行脚なんて時間とお金を使うだけなんでやらない方がいいです。また、普段の生活を切り詰めてまで行くとそれは楽しさを損ないます。行脚は余暇で楽しむ趣味と自覚し、まずは生活を第一に考えましょう。

行脚に向いている人：旅行が好きな人、地図を見るのが好きな人、鉄道が好きな人、知らない所に行くのが好きな人、飛行機が好きな人、風景を楽しむことができる人、食事を楽しむことができる人、ゲーセンが好きな人、資産家

行脚に向いてない人：引きこもり

行脚のどこに楽しさを感じるかというのは人によって異なります。ご当地グルメを楽しみにしてる人、移動自体が好きな人、旅先で人に会うことを目的とする人、様々です。また、移動手段も多様にあります。徒歩、自転車、自動車、バス、鉄道、飛行機、フェリー、レンタカー...。私は鉄道による移動計画を立てることに一番の楽しさを感じています。鉄道は輸送力と定時性が売りの乗り物です。その定時性を最大限活用し、効率の良い計画を立てて実行して自己満足を得る、それが私の行脚です。

というわけでここから先が本書のメインコンテンツで、鉄道行脚の手法をだらだらと書いていきます。行脚に尻込みしてる人の背中を押せることを祈って。また、私はエリア行脚専門のため店舗数行脚は本書の対象外となります、ご了承ください。



第1章 行脚は難しくない

47エリアを制覇するのは途方もなく難しいことと考えていないでしょうか。それは大きな間違いです。エリア行脚はエリア内で1店舗だけ訪れればいいため、頭を使う作業でも特別な技能が必要なわけでもなく、難しい事ではありません。極端な話をすれば、別な県への日帰り旅行を毎週行えば1年以内に達成できる事案です。出発地が離島のように交通の便が非常に悪いところでなければ今の日本国内で日帰りできない都道府県はありません。お金さえ出せば行けるし帰れます。

それではさっそく次の条件で47エリア制覇する行脚計画を立ててみましょう。

1. 東京駅を起点とする
2. 各都道府県で1店舗のみ訪問する
3. 1店舗訪問したらそのまま帰宅する
4. 交通費と所要時間のバランスを考慮して行脚する
5. 東京都は行脚済みとみなす

この条件で47エリア制覇を目指した場合に、訪れることになるであろう店舗と行く手段を列挙したら次ページの表のようになります。

また、表中の費用の計算方法は次の通りです。

1. 新幹線は自由席を利用した場合の料金とする
2. 航空機運賃は往復5万円とする（特定するのが困難なため）
3. 東京から羽田空港間は京急利用の片道580円とする
4. IC運賃は適用しない

表1の通り、毎週1県のみ行脚をするという条件でも、お金さえ出せば1年以内に可能というのが分かると思います。これはもちろん極端な例であって、費用や時間効率等を考えると実際にこんな行脚をする人はいません。毎週飛行機に往復5万円も出すのは無理な話でしょう。この合計金額138万円という金額を見ると金のかかる趣味だなあという印象を持つかもしれませんが、毎週日曜日を使って1年でようやく達成できるなんて気軽にできないと思うかもしれません。これはゆっくりやっても1年で全国制覇できるんだなという認識を持ってもらうための例示であって、次章以降金銭効率と時間効率を高めていきます。

第1章まとめ

お金と時間さえかければ全国制覇は誰でもできる。

表1 東京駅から最も行きやすいと考えられるゲームセンターと往復費用

都道府県	目的地(駅名)	移動方法	店舗名	往復費用
千葉県	市川	JR	ゲームフジ市川店	620
埼玉県	川口	JR	AM PIA 川口店	620
茨城県	守谷	JR つくばエクスプレス	ソユートイズニューヨーク守谷店	1940
栃木県	小山	新幹線	アピナ小山店	7080
神奈川県	川崎	JR	シルクハット川崎 Dice	620
グンマー	高崎	新幹線	3rdPLANET 高崎店	8820
静岡県	沼津	JR	3rdPLANET 沼津店	4540
山梨県	甲府	JR	スタジオプリモ甲府店	4540
長野県	岡谷	JR	ゲームゾーン岡谷	7340
愛知県	豊橋	新幹線	La Fiesta 豊橋	16840
岐阜県	名鉄岐阜	新幹線 名鉄	アクセス柳ヶ瀬	21820
新潟県	六日町	新幹線 JR	メジャーロード六日町	15840
富山県	富山	新幹線	ゲームインさんしょう富山駅前店	24420
石川県	金沢	新幹線	ゲームパラダイス	27200
福井県	福井	新幹線 JR	ゲームゾーン福井	29360
福島県	新白河	新幹線	ゲームスペース A3	12300
山形県	米沢	新幹線 三二新幹線	NEXT ONE 米沢	19200
宮城県	仙台	新幹線	3rdPlanet 仙台店	22800
岩手県	一ノ関	新幹線	BINGO 一関	24600
秋田県	秋田	新幹線 三二新幹線	ロックンボウル	35600
青森県	本八戸	新幹線 JR	チーノランド	32980
北海道	千歳	航空機 JR	イオン千歳	51860
三重県	近鉄四日市	新幹線 近鉄	四日市アミューズメントパーク	21960
琵琶湖県	彦根	新幹線 JR	ゲームディーノ彦根店	23760
京都府	京都	新幹線	プレイランドキング七条店	26160
大阪府	新大阪	新幹線	ハイテクランドセガ西中島	27240
奈良県	奈良	新幹線 JR	アミューズメント CUE	27240

和歌山県	和歌山	JR 新幹線	プレイランドサーカス	29920
兵庫県	尼崎	新幹線 JR	ラウンドワン尼崎駅前	27660
岡山県	岡山	新幹線	スターダスト	32600
鳥取県	鳥取	航空機 空港バス	アミューズサルビア	50920
島根県	松江	航空機 空港バス	モーリーファンタジー松江	52060
広島県	福山	新幹線	あみばらんど	33240
山口県	岩国	新幹線 JR	ケイズ	36740
うどん県	宇多津	新幹線 JR	プレイパークゴールドタワー	34060
徳島県	徳島	航空機 空港バス	ラウンドワン徳島	50880
高知県	宝永町	航空機 空港バス	ラウンドワン高知	51440
愛媛県	松山	航空機 空港バス	駅前スタジアム	50620
修羅の国	博多	航空機 地下鉄	タイトーヨドバシ博多	50520
佐賀県	佐賀	航空機 空港バス	ラウンドワン佐賀	51200
長崎県	(駅なし)	航空機	ソニックワールド大村店	50000
大分県	大分	航空機 空港バス	タイトーアミュブラザ大分	53100
熊本県	熊本	航空機 空港バス	ラウンドワン熊本	51600
宮崎県	南宮崎	航空機 JR	ラウンドワン宮崎	50660
鹿児島県	隼人	航空機 空港バス	G-Pala 隼人	51300
沖縄県	小禄	航空機 ゆいレール	モーリーファンタジー那覇店	50460

合計約 138 万円

第2章 公共交通機関と鉄道行脚

公共交通機関とは

不特定多数の人が利用する交通機関です。鉄道、バス、飛行機、フェリー、タクシーなどがあります。タクシーについては公共交通機関ではないと言う人もいますが、自分で運転しないかつ移動に対する対価を支払っているのが基本的には公共交通機関であると考えます。

鉄道行脚とは

鉄道を主な移動手段とする行脚のことを言います。主な移動手段とするだけであって、他の交通手段ももちろん使います。そもそも沖縄には鉄道では行けませんし。

鉄道

2本のレールを案内路として車両を走行させる交通機関です。輸送機関としての鉄道の最大の特徴は大規模な輸送力です。大量の人、貨物を一度に輸送することができます。また日本国内に限って言えば時刻表通りの運行が極めて正確に行われる定時性があります。

広大な路線網を保持し、新幹線を運営している JR グループが鉄道行脚の主力であることは疑いようがありませんが、その他全国各地の鉄道ももちろん利用します。国内の鉄道は「JR」、 「私鉄」、 「第三セクター鉄道」、 「公営鉄道」に分類されます。国鉄が民営化した会社を JR（正式名は××旅客鉄道株式会社）、 JR グループ以外の鉄道会社は一般的に私鉄と呼ばれます。私鉄とは国有だった国鉄の対義語として生まれた言葉であり、本来の言葉の意味から考えれば JR グループも私鉄であるはずですが、歴史的な経緯から私鉄と言った場合は JR グループを含みません。また地方自治体が運営する地下鉄も私鉄には含みません。これらの分類は明確に根拠があるものではなく、自然発生し慣例化したものです。

表2 国内鉄道会社の分類

分類	例	備考
JR グループ	JR 各社	日本国有鉄道に由来
私鉄	京浜急行電鉄 名古屋鉄道 近畿日本鉄道 など	JR 以外の私企業による経営・運営
第三セクター鉄道	道南いさりび鉄道 鹿島臨海鉄道 松浦鉄道 など	国鉄に由来するが JR が引き受けなかった路線や新幹線開業に伴う経営分離路線などを、自治体と民間が合同で出資して経営する路線の総称
公営鉄道	各都市地下鉄 モノレール など	自治体による経営・運営

バス

公道を走る自動車です。一般道を走る路線バスと高速道を走る高速バスがあります。鉄道はその役割から都市間輸送に偏りがちですので、駅からの市内移動に用いたり、鉄道網が発達していない地方で用いたり鉄道行脚の補完的に利用します。バス路線網はインターネットでの画一的な調査方法がないのが欠点です。また、鉄道ほど定時制に優れていません。

飛行機

時速 1000km 前後での移動であるため、利用できる最速の移動方法となります。沖縄に行く（あるいは沖縄から出る）には事実上この手段しかありませんし、東京から九州ぐらいの距離があれば新幹線よりも速く、安くなる場合がほとんどでしょう。最速の移動手段ですが、空港から空港への移動となり、空港は都市中心からバスで 1 時間かかるような郊外にある場合が多く、空港そのものの立地が欠点となる場合が多いです。また、搭乗前の手続きが鉄道に比べると煩雑であるため、東京広島間の移動ぐらいならば鉄道(新幹線)のほうが総合的に有利になるでしょう。

フェリー

海上を移動して港と港を結びます。速度は遅いですが橋やトンネルで繋がっていない海峡を渡ることができます。行脚で利用する場合は瀬戸内海を渡るために使うことになると思います。また、夜行便が多く運行されていることが特徴で、夜行便を利用すると休日前日の夜から移動して休日の朝から目的地で活動できるというメリットがあります。

表 3 行脚に利用できそうなフェリー航路

航路	運航会社名	備考
松山-小倉	松山小倉フェリー	夜行便（21:55 発 5:00 着） 1 日 1 便
大阪-小倉	名門大洋フェリー	夜行便（19:30 発 7:00 着） 1 日 2 便
広島(呉)-松山	瀬戸内海汽船	片道 2 時間半程度、広島港より呉港のほうが便利、1 日 10 便
柳井-松山	防予フェリー	片道 2 時間程度、深夜便あり、1 日 10 便
徳島-和歌山	南海フェリー	片道 2 時間程度、深夜便あり、1 日 8 便
佐伯-宿毛	宿毛フェリー	片道 3 時間程度、深夜便あり、1 日 3 便
神戸-宮崎	宮崎カーフェリー	夜行便（19:00 発 7:30 着） 1 日 1 便

タクシー

基本的には使いません。緊急時に使用することがあるかもしれません。

第 2 章まとめ

鉄道以外の移動手段も使えるものは使っていきます。

第3章 地域別行脚と行脚ルートの構築方法

第1章表1のうち関東地方に注目すると、千葉、埼玉、茨城、栃木、神奈川、群馬全て行っても19700円で終わります。当然ですが、起点から近い都道府県は安く済むのです。つまり「居住地から遠いエリアは、居住地とは別の起点を設定してまとめて行脚する」という地域別行脚が有効であると分かります。例えば第1章の条件で九州7県を全部取得すれば約36万円かかります。一方、博多駅を起点として九州地方の7県をまとめて行脚すると、九州制覇にかかる費用は次表の合計で63460円です。東京-博多の往復費用を足しても11万円程度となり、第1章で算出した費用よりも圧倒的に下がります。

表4 地域別行脚（九州）

都道府県	目的地(駅名)	移動方法	店舗名	往復費用
福岡県	博多	(起点)	タイトーヨドバシ博多	0
佐賀県	佐賀	JR	ラウンドワン佐賀	2220
長崎県	大塔	JR	アミバラ佐世保店	4260
大分県	中津	JR	トライセン中津	4260
熊本県	熊本	新幹線	ラウンドワン熊本	9220
宮崎県	都城	新幹線 JR	サンゲームス都城	23300
鹿児島県	天文館通	新幹線 鹿児島市電	サンゲームス天文館通	20200

ここでさらに表4の中の熊本、宮崎、鹿児島に注目して地図を示します。博多から都城までの経路上に熊本と鹿児島中央があり（p10、図1）、まとめて行脚できそうな気がしませんか。その場合移動は表5のようになります。

表5 博多から都城へ行く際の寄り道

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	福岡県	博多	—	(起点)	タイトーヨドバシ博多	0
2	熊本県	熊本	博多→熊本	新幹線	ラウンドワン熊本	4610
3	鹿児島県	天文館通	熊本→鹿児島中央 鹿児島中央→天文館通	新幹線 鹿児島市電	サンゲームス天文館通	6590
4	宮崎県	都城	天文館通→鹿児島中央 鹿児島中央→都城	鹿児島市電 JR(特急)	サンゲームス都城	2570
5	福岡県	博多	都城→鹿児島中央 鹿児島中央→博多	JR(特急) 新幹線	(帰り)	12040

合計：25810円

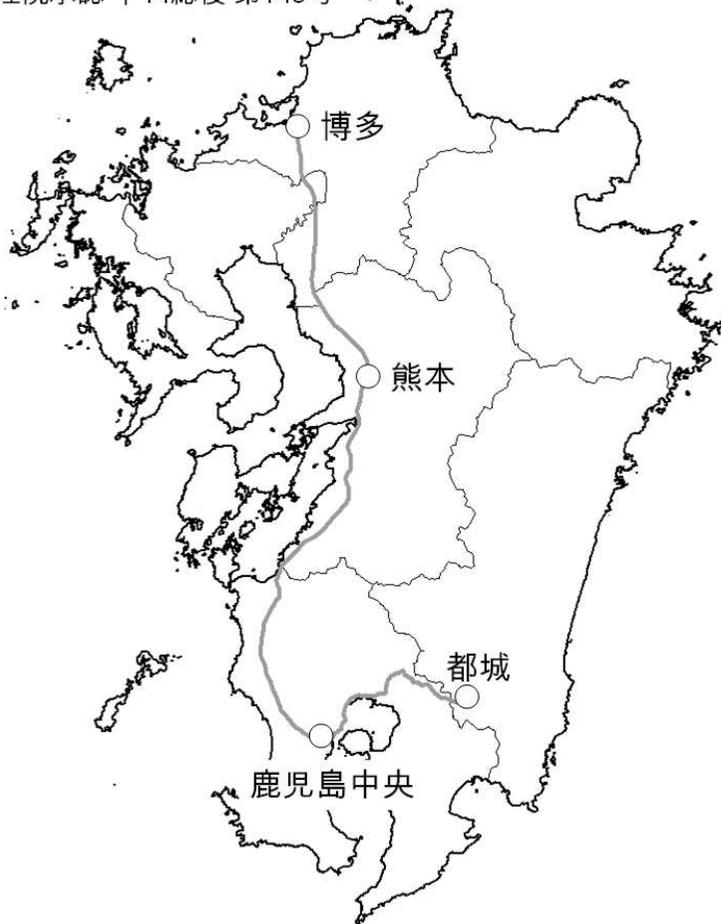


図1 博多から都城までのルート

以上が鉄道行脚の計画を立てる基本です。項目化すると下のようになります。

1. 要衝となりそうな起点を設定する
2. 遠くの目的地に行く際の通り道で寄れる所を見つける
3. 駅から歩いて行けるゲーセンを見つける
4. 駅から 3km は徒歩圏内

補足：ゲームセンターマップ

さて、ここまで 50 店舗ほどゲーセンを挙げました。いずれも各都道府県の主要駅から徒歩で行けるゲーセンです。それらの情報は beatmaniaIIDX ゲームセンターマップで探します。

全国のゲーセン情報が掲載されている行脚 er 御用達のサイトです。使い方の説明はしませんので各自いってください。このサイトで行きやすそうなゲーセンを探してそこに行く経路を考えるのが行脚計画の基本作業となります。 (https://2dera.net/iidx_map)

時間と費用の関係

移動には当然費用がかかります。費用をかけない移動は遅くなります。東京から大阪は新幹線を使えば片道2時間20分で15000円です。在来線普通列車のみで行けば10時間かかりますが、移動費用は8750円で済みます。このように時間と費用は相反しますが、限界速度があります。例えば100万円出しても東京-新大阪を10分で移動することはできません。また、多くのゲーセンは10時開店24時閉店なので深夜に来訪しても意味がなかったりして、どれだけ効率良くゲーセン巡りをしてもどこかで壁にぶつかります。つまり47エリア行脚とは時間、費用、体力、これらのバランスを考えつつ最適化していく頭脳ゲームと言えるでしょう。

では、各地方ごとに行脚していき47エリア制覇を目指すという計画を立ててみましょう。条件は次の通りです。

1. 主として鉄道を利用する
2. 東京駅を起点とする
3. 一続きの行脚で〇〇地方制覇を目指す
4. 在来線特急や新幹線は自由席利用時の料金とする
5. 航空機運賃は往復5万円とする

表6 北海道地方の高効率行脚順序

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	北海道	千歳	羽田空港→新千歳空港 新千歳空港→千歳	航空機 JR	イオン千歳	50000 700

表7 東北地方の高効率行脚順序

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	福島県	福島	東京→福島	新幹線	3rdPLANET 福島	8430
2	宮城県	仙台	福島→仙台	新幹線	3rdPLANET 仙台	3160
3	山形県	山形	仙台→山形	JR	カレッジスクエア	1150
4	秋田県	大曲	山形→新庄 新庄→大曲	ミニ新幹線 JR	ポロス大曲	3770
5	岩手県	盛岡	大曲→盛岡	ミニ新幹線	ラウンドワン盛岡	3390
6	青森県	本八戸	盛岡→八戸 八戸→本八戸	新幹線 JR	チーノランド	4500
7	東京都	東京	本八戸→八戸 八戸→東京	JR 新幹線	(帰り)	16490

表8 関東地方の高効率行脚順序

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	群馬県	高崎	東京→高崎	新幹線	3rdPLANET 高崎	4410
2	栃木県	小山	高崎→小山	JR	アピナ小山店	1670
3	茨城県	結城	小山→結城	JR	ピンクパンサー結城店	200
4	埼玉県	大宮	結城→小山 小山→大宮	JR JR	タイトー大宮	980
5	神奈川県	川崎	大宮→川崎	JR	シルクハット川崎 Dice	800
6	千葉県	市川	川崎→東京 東京→市川	JR JR	ゲームフジ市川店	550
7	東京都	東京	市川→東京	JR	(帰り)	310

表9 中部地方の高効率行脚順序

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	山梨県	甲府	東京→甲府	JR(特急)	スタジオプリモ甲府店	3610
2	長野県	長野	甲府→長野	JR(特急)	ドルフィン長野駅前店	5380
3	新潟県	糸魚川	長野→糸魚川	新幹線	VIVAZONE 糸魚川	4150
4	富山県	富山	糸魚川→富山	新幹線	ゲームインさんしょう	3160
5	石川県	金沢	富山→金沢	新幹線	ゲームパラダイス	2810
6	福井県	鯖江	金沢→鯖江	JR	ジョイランド鯖江	1660
7	岐阜県	岐阜	鯖江→岐阜	JR(特急)	アクセス柳ヶ瀬	4100
8	愛知県	名古屋	岐阜→名古屋	JR	コムテックタワー	470
9	静岡県	浜松	名古屋→浜松	新幹線	タイトー浜松	4420
10	東京都	東京	浜松→東京	新幹線	(帰り)	7770

表10 近畿地方の高効率行脚順序

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	三重県	南四日市	東京→名古屋 名古屋→南四日市	新幹線 JR	YAZ ワールド四日市	10900
2	滋賀県	草津	南四日市→草津	JR	アミュージアム草津	1320
3	京都府	京都	草津→京都	JR	プレイランドキング	410
4	奈良県	奈良	京都→奈良	JR	アミューズメントCUE	710
5	和歌山県	和歌山	奈良→和歌山	JR	プレイランドサーカス	1580
6	大阪府	大阪	和歌山→大阪	JR	ラウンドワン梅田	1240
7	兵庫県	尼崎	大阪→尼崎	JR	ラウンドワン尼崎駅前	180
8	東京都	東京	尼崎→新大阪 新大阪→東京	JR 新幹線	(帰り)	13830

表 11 中国地方の高效率行脚順序

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	岡山県	岡山	東京→岡山	新幹線	スターダスト	16300
2	鳥取県	米子	岡山→米子	JR(特急)	アミバラがいな店	4750
3	島根県	松江	米子→松江	JR	VIVACE 松江	500
4	広島県	広島	松江→岡山 岡山→広島	JR(特急) 新幹線	GIGAZONE 広島駅前	8960
5	山口県	岩国	広島→岩国	JR	ケイズ	760
6	東京都	東京	岩国→広島 広島→東京	JR 新幹線	(帰り)	18370

表 12 四国地方の高效率行脚順序

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	高知県	宝永町	羽田空港→高知空港 高知空港→宝永町	航空機 空港バス	ラウンドワン高知	25000 720
2	愛媛県	松山	宝永町→はりまや橋 はりまや橋→松山	土佐電 高速バス	駅前スタジアム	200 3600
3	香川県	高松	松山→高松	JR(特急)	シーサイドボウル高松	5670
4	徳島県	徳島	高松→徳島	JR(特急)	ラウンドワン徳島	2640
5	東京都	東京	徳島→徳島空港 徳島空港→羽田空港	空港バス 航空機	(帰り)	440 25000

表 13 九州地方の高效率行脚順序

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	宮崎県	南宮崎	羽田空港→宮崎空港 宮崎空港→南宮崎	航空機 JR	ラウンドワン宮崎	25000 330
2	鹿児島県	天文館通	南宮崎→鹿児島 鹿児島駅前→天文館通	JR 鹿児島市電	アミューズメントリパティ	3710 170
3	熊本県	熊本	天文館通→鹿児島中央 鹿児島中央→熊本	鹿児島市電 新幹線	ラウンドワン熊本	170 6420
4	佐賀県	佐賀	熊本→新鳥栖 新鳥栖→佐賀	新幹線 JR	ラウンドワン佐賀	3860
5	長崎県	大塔	佐賀→大塔	JR	アミバラ佐世保店	1110
6	福岡県	博多	大塔→博多	JR(特急)	タイトーヨドバシ博多	2950
7	大分県	大分	博多→大分	JR(特急)	タイトーアミュプラザ大分	5050
8	東京都	東京	大分→大分空港 大分空港→羽田空港	空港バス 航空機	(帰り)	1550 25000

表 14 沖縄地方の高效率行脚順序

順	都道府県	目的地(駅名)	経路	移動方法	店舗名	費用
1	沖縄県	小祿	羽田空港→那覇空港 那覇空港→小祿	航空機 ゆいレール	モーリーファンタジー 那覇店	50000 460

これで全国制覇です。合計費用は40万6900円+宿泊費となりました。毎週土日に行脚として3ヶ月もあれば達成できるかと思えます。このように1回行脚で複数のエリアを取得するような計画を立てていくことが重要事項なのです。第1章表1のような単純な往復は時間とお金を余計に使うことになるので、行程を作る上で避けていくべき行脚方法です。

行脚ルートの構築方法

鉄道行脚は次に挙げる3種類のルート構築方法があります。

1. 単純往復行脚

1章で計画した46回の日帰り行脚、これが単純往復行脚です。行っては戻り行っては戻りを繰り返すので考えることは特にありませんが、単純であるがゆえに無駄が大きいです。行脚初心者は誰もがここから始めますが、すぐに非効率さに気付き脱却します。しかし、近隣の県へ行くために稀によく必要となってきますので、完全に使わなくなることはないでしょう。

2. 寄り道往復行脚

図1の博多→都城のように往復の途中で寄り道して複数のエリアをとる手法です。移動の形としては単純往復と同じで、途中で寄り道するかしないかだけの違いとなります。1店舗行脚に必要な時間を推定して時刻表を見ながらこの手法を活用することができれば行脚初心者脱却と言えるでしょう。

3. 周回行脚

表9の中部地方行脚に注目すると、東京駅出発から東京駅到着まで同じ駅を一度も通っていません。これを周回行脚といい、時間効率および金銭効率が最も高くなる（ことが多い）行脚ルートとなります。しかし、店舗の場所を調べたり時刻表を見て駅での乗り換えの悪さに泣いたり宿泊場所の確保だったり計画の難易度が高めです。

実際はどれか一つの手法のみ使うということではなく、これらを組み合わせて行脚計画を立てることになります。

エリア行脚したことないという人はまずは単純往復で観光ついでに行脚してみることをお勧めします。その時にちょっとでも楽しいと思えたなら行脚erの素質があります、おめでとう。47エリア制覇をいきなり目標に掲げてしまうと遠すぎて達成できなくなりますので、徐々にステップアップしていくとよろしいかと思えます。私の行脚成績はGOLD、TROOPERSが4エリアぐらい、EMPRESSが7エリアぐらい、SIRIUSが15エリアぐらい、リゾアンとLincleは20エリアぐらいです。下積み期間があつてこそ現在の私があります。

第3章まとめ

お金さえ出せば第1章で挙げた単純往復行脚で47エリア制覇は簡単です。また、本章で挙げた地方別行脚でも可能です。しかしお金は有限ですし、安くなるのであれば安くしたいのが本音であろうことに疑いはありません。次の章では主に利用するであろうJRの料金を解説するとともに、安くする知識と手段について紹介します。

第4章 JRきっぷのルール

ここまで意図的に触れていませんでしたが、鉄道行脚を語る上で絶対に外せない話題があります。それはJRきっぷのルールです。JRは国鉄が民営化して発足した企業であり、JRグループは全国に広大な路線網を張り巡らせています。路線網が広大であるため、ルールが非常に複雑になっており、ルールの一部を解説するだけでこうして一つの章が成り立つぐらいです。そして、その複雑なルールの中の「遠距離通減制」と「途中下車」と「経路指定」の3つのルールが合わさった結果、単純往復行脚よりも寄り道往復行脚、寄り道往復行脚よりも周回行脚のほうが、ほとんどの場合料金が安くなります。可能な限り分かりやすく説明するつもりですが、私の力量ではどこまで噛み砕けるか不明です。途中まで読んで「うるせえパーカ」って感じた場合は5章に進んでください。

国土地理院承認 平14総複 第149号



図2 全国JR路線網

乗車券と料金券

JR グループの運賃は乗車券と料金券（特急券など）に分かれています。乗車券は移動そのものに対する費用、料金券は付帯サービスに対する費用です。付帯サービス料金には速達料金、座席指定料金、グリーン料金などがあります。例えば東京から熱海までの移動を考えます。

表 15 東京から熱海までの鉄道料金

移動手段	乗車券価格	料金券価格	備考
普通列車	1940	0	
在来線特急 1	1940	1340	踊り子 自由席
在来線特急 2	1940	1860	踊り子 指定席
在来線特急 3	1940	2240	スーパービュー踊り子 指定席
在来線特急 4	1940	3400	スーパービュー踊り子 グリーン席
新幹線 1	1940	1730	ひかり 自由席
新幹線 2	1940	2250	ひかり 指定席
新幹線 3	1940	4480	ひかり グリーン席

なんと複雑怪奇。さらに繁忙期とか閑散期とか。それぞれの詳細解説は行いませんが料金部の中身はさらに細かく分けることができます。あと東京-熱海の在来線はJR 東日本の管轄で完結しますが、JR 東日本内完結だった場合とJR 他社にまたがる場合の特急料金は変わるとかもあります。JR の料金体系は本当に分かりづらく、それだけで解説本が1冊書けるぐらいの量になるためこれ以上は控えます。ここで強調したかったのは乗車券と言われる最も基本的な部分は普通だろうが特急だろうが新幹線だろうが変わらないことです。鉄道行脚においては「移動に対する費用(乗車券)」+「速達料金(特急券)」として覚えてください。

遠距離通減制

遠距離通減制（えんきよりていげんせい）とは、移動距離が長くなるほど1km 辺りの移動に対する費用が低減されることをいいます。

表 16 乗車距離と1km 辺りの移動費用

発駅	着駅	乗車券価格	乗車距離	キロメートル単価
東京	名古屋	6260 円	366.0km	17.1 円/km
東京	広島	11660 円	894.2km	13.04 円/km
東京	鹿児島中央	16410 円	1463.8km	11.21 円/km

これだけでは「ふーん」ぐらいの内容なのですが途中下車を絡めると効果が出てきます。

途中下車

- > 「途中下車」とは、旅行途中（乗車券の区間内）の駅でいったん改札口の外に出る
- > ことをいいます。

（JR きっぷのルールより引用）

JRグループでは営業キロ計算で100kmを超える乗車の際、指定された経路上の行程で後戻りしない、かつ有効期限内なら改札を出ることが可能で、一度改札を出ても再び移動を再開できるという制度を設けています。例えば、東京から新大阪に行き、新大阪で1泊して新大阪から博多に向かうという旅程を想定します。普通に乗車券を購入すると東京→新大阪、新大阪→博多の2枚の18360円になります。一方、東京→博多の乗車券は13820円であるため、乗車券を別々に買うよりも東京→博多の乗車券を1枚のみ購入して新大阪では途中下車制度を利用して立ち寄れば、4500円も安くなります。

表17 東京-博多間の乗車券

発駅	着駅	乗車券価格	乗車距離	キロメートル単価
東京	新大阪	8750円	556.4km	15.73円/km
新大阪	博多	9610円	618.5km	15.58円/km
東京	博多	13820円	1174.9km	11.76円/km

これが遠距離逓減制の効果です。国鉄時代、新幹線もなかった時代、1日では到底移動できない距離の乗車券を販売することを考慮して設けられた制度がJRとなって30年たった今でも残っているのです。今でも在来線普通列車だけで移動しようとする1日じゃ東京から下関ぐらいまでしかたどりつけませんね。

なお、途中下車が有効なのは乗車券のみであって、特急券は乗降する区間ごとに購入する必要があります。上記の旅程の場合、東京→博多の乗車券、東京→新大阪の特急券、新大阪→博多の特急券の3枚のきっぷが必要となります。

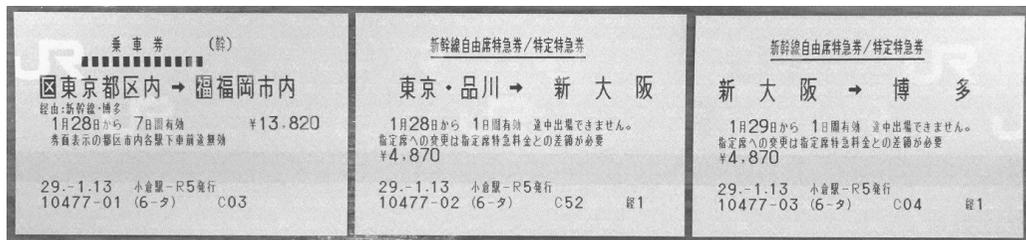


写真1 新大阪で途中下車する際必要となるきっぷ一式

つまり、できるだけ遠いところまで行くような計画を立てた上で、

1. 乗車券は出発地から最終目的地まで買う
2. 特急券は区間ごとに買う

を満たすようにきっぷを購入するのがコツとなります。

ここで再び博多→都城の行脚 (p9, 表5) を見てみます。合計金額は25810円でした。今回はルートは同じですが行きに熊本と鹿児島中央で途中下車をするというきっぷを購入します。

表 18 寄り道往復行脚の必要費用例（博多→都城）

	発駅	着駅	乗車券	速達料金	備考
行き	博多	都城	6690 円	—	
	博多	熊本	—	2480 円	新幹線自由席特急券
	熊本	鹿児島中央	—	3180 円	新幹線自由席特急券
	鹿児島中央	天文館通	170 円	—	鹿児島市電
	天文館通	鹿児島駅前	170 円	—	鹿児島市電
	鹿児島	都城	—	930 円	在来線自由席特急券
帰り	都城	博多	6690 円	—	
	都城	鹿児島中央	—	930 円	在来線自由席特急券
	鹿児島中央	博多	—	4420 円	新幹線自由席特急券

合計 25660 円

途中下車をすることによって 150 円の差ができました。博多-都城間は距離が 364.8km しかないため金額差があまり出ず良い例ではなかったのですが、遠距離通減制の効果が現れています。片道 600km を超えると効果は大きくなるので、可能な限り長距離の乗車券を作るよう心がけましょう。実際に表 18 の行きのきっぷを購入したら写真 2 のようになります。



写真 2 博多から都城へ表 18 の方法で向かう際のきっぷ一式

経路指定

東京から福井に行きたいと考え、みどりの窓口に「福井までの切符をください」と言った場合、販売員からいくつか質問されます。想定される質問内容はこうです。

- (1) 「本日ですか」
- (2) 「1 名ですか」
- (3) 「北陸新幹線経由ですか」
- (4) 「金沢から特急に乗りますか」

他にも細かく時間や指定席なども聞かれますが概ねこういった内容です。ここで3番の質問気になりませんか。気になった人は乗鉄の素質があります、おめでとう。察しの通り、わざわざ北陸新幹線を使うかどうか聞いてくるってことは、北陸新幹線を使わないルートがあるということです。

表19 東京-福井の移動比較

経由	乗り換え駅	乗車距離	料金	所要時間
北陸新幹線	金沢	527.2km	15270円	約250分
東海道新幹線	米原	545.8km	14660円	約220分

国土地理院承認 平14総複 第149号

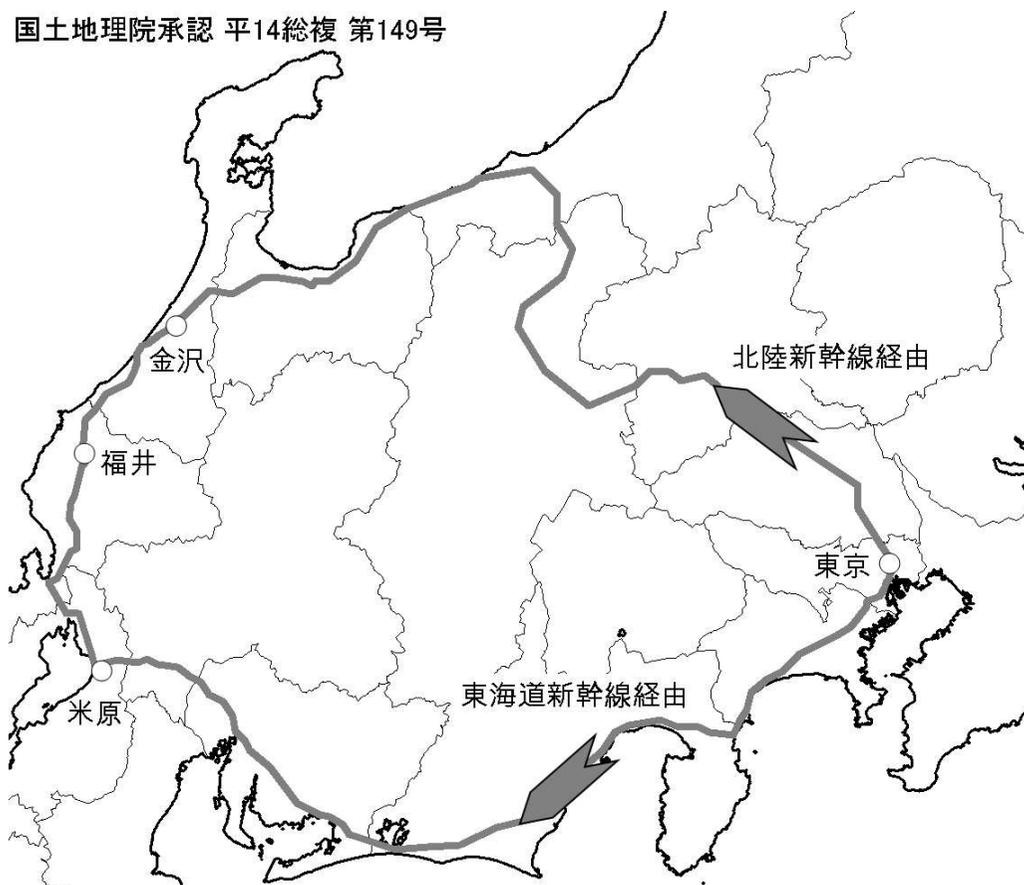


図3 東京-福井の移動ルート

北陸新幹線のほうが距離が短いのに時間がかかって値段も高いとか突っ込みどころはあるんですが、途中下車で長野や富山に寄るのであれば北陸新幹線経由も一考の余地があります。あるいは東海道新幹線は人が多いことを見越して避けるという考えもあります。なお、東海道新幹線経由の乗車券を買って置いて、北陸新幹線に乗るということはできません。逆もできません。その根拠は旅客営業規則第67条にあります。

>第67条

>旅客運賃・料金は、旅客の実際乗車する経路及び発着の順序によつて計算する。

旅客（移動を目的に鉄道を利用する人）は「私はこのルートで乗車します」と宣言して、その宣言通りに乗らないといけないのです。ではその宣言はどうやって確認されるのでしょうか。

移動ルートと路線名

JRグループの路線には全て路線名が付けられています。駅の行き先案内板や案内放送で見聞きする機会は結構あります。東京駅から神戸駅までを結ぶ「東海道本線」、神戸駅から門司駅までを結ぶ「山陽本線」、岐阜駅から富山駅までを結ぶ「高山本線」などです。図4は中国地方の路線名（一部省略）を示したものです。

国土地理院承認 平14総複 第149号

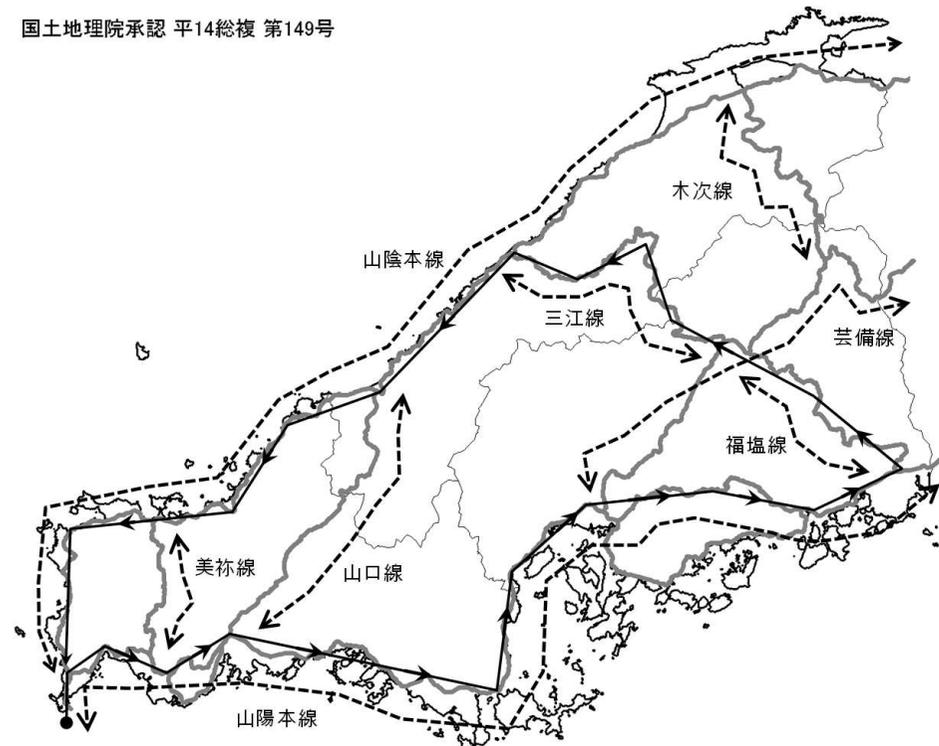


図4 中国地方のJR路線名（抜粋）

また、図4の黒実線に従って乗車するという指定で乗車券を発券したものが写真3です。乗車距離は729.2kmになり遠距離通減制の恩恵を受けることができます。もちろん際限なく長い距離の乗車券が出せるわけではありません。旅客営業規則第68条4項がその根拠ですが、わかりやすく一言で言うと「同じ駅を通ったらダメ」ってことです。最長片道切符とかで検索したら詳細なルールがきっと出てきます。

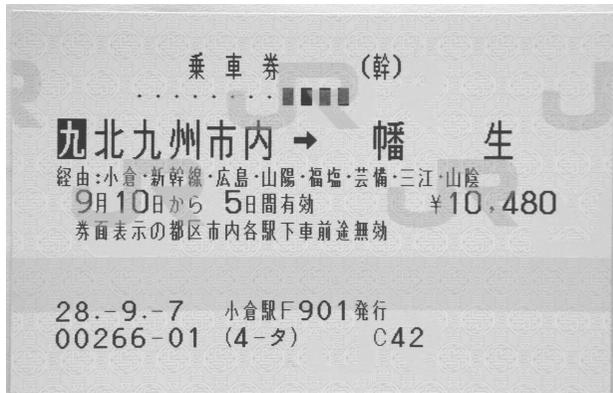


写真3 経由指定乗車券

写真を見ると、

「経由：小倉・新幹線・広島・山陽・福塩・芸備・三江・山陰」

と書かれています。「旅客の実際乗車する経路及び発着の順」というのは路線名を経由欄に印字することによって表現しているのです。山陽本線と山陰本線の分岐駅である幡生で同じ駅を二度通ることになるので幡生駅までの乗車券となり、小倉までは発券できません。実際に乗車する経路の通りに乗車券を購入し、その通りに乗らないといけなくと聞くと自由度が低く感じたかもしれませんが、上のように規定をフル活用すると逆に自由度は高いと感じられますね。

経由指定した乗車券の購入方法

みどりの窓口で買います。窓口の方に発駅と着駅を告げて買いますが、通常最も合理的な経路の乗車券が係員の判断で発券されます。「東京から新大阪」と言った場合は東海道新幹線経由の乗車券を発券すると共に、特急券も一緒に購入するか訪ねてきます。なので前項のように遠回りする乗車券を作ってもらう際は、こちらから「こういう経路で」と全て指定しなくてはなりません。口頭での経路説明は齟齬が生じますので、経路を書いたメモ（写真4）を渡して発券してもらったほうがいいでしょう。このような乗車券は当日購入はせず事前に購入することになりますので、使用開始日も書いておいた方がいいですね。それはそうと汚い字だな。

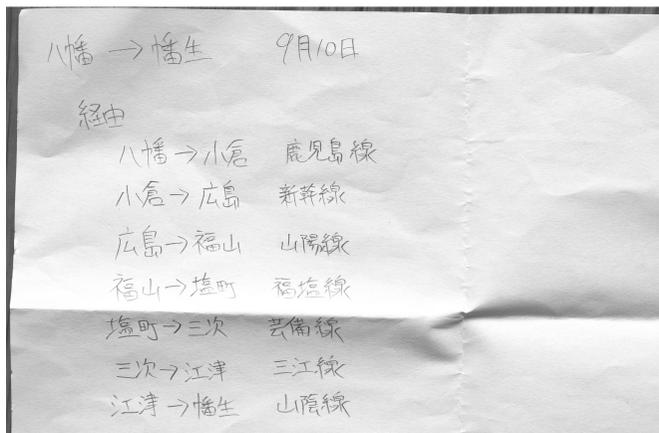


写真4 経由指定乗車券購入時のメモ

經由指定乗車券による行脚例

前章の地方別行脚サンプルの中部地方周回行脚（p12, 表9）を見てみると、東京から始まって東京で終わる理想的な周回行脚になっています。表9では各区分ごとにきっぷの購入をしています。途中同じ駅を通過していないので写真5のように1枚の乗車券として発券できます。ちなみに乗車距離は1148.7kmです。このように遠距離通減制の恩恵を受けるために乗車距離が長くなるような乗車券を作る。これが鉄道行脚計画の醍醐味です。

国土地理院承認 平14総複 第149号

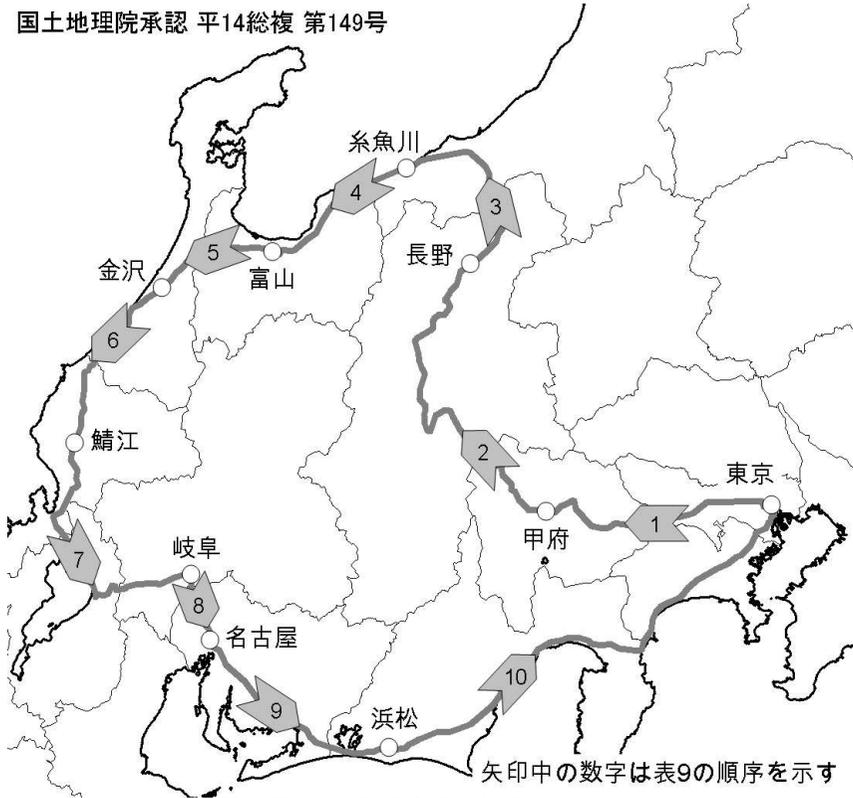


図5 中部地方周回行脚ルート

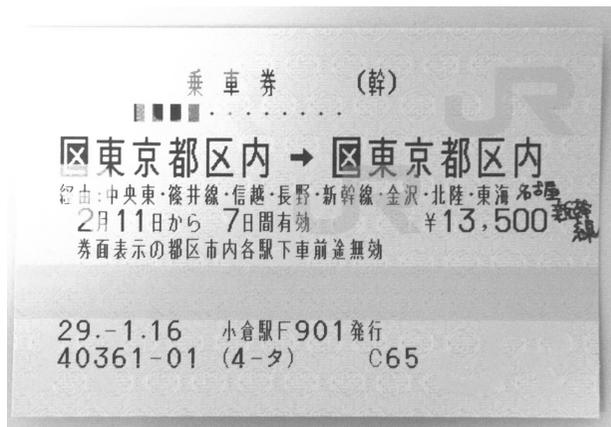


写真5 中部地方周回行脚時の乗車券

企画きっぷの利用について

企画きっぷとは正式名称を「特別企画乗車券」といい、のぞみ早特往復きっぷ、青春18きっぷ、バースデーきっぷなど、特別な条件で使用する代わりに通常より安かったり利便性があったりするきっぷの総称です。予約乗車タイプとフリー乗車タイプに大別されます。企画きっぷは多数あり本誌上で網羅することはできません。うまく使えば行脚費用を抑えることに役立ちますので詳しくはJR各社のホームページをご覧ください。



写真6 企画きっぷ例（青春18きっぷ）

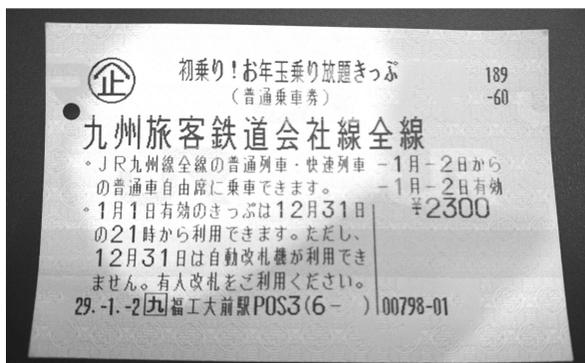


写真7 企画きっぷ例（初乗り！お年玉乗り放題きっぷ）

4章まとめ

鉄道行脚におけるJRきっぷのルール of 要点は以下の5項目となります。

1. きっぷの料金は移動そのものにかかる料金（乗車券）と速達料金（特急券）に分けられる
2. 乗車券は有効期限内なら途中下車が可能である
3. 乗車券は経路を指定することができ、同じ駅を通るまで1枚で発券できる
4. できるだけ距離の長い乗車券にすると遠距離逓減制の恩恵を受けられる
5. 企画きっぷの情報を収集しよう

JRきっぷのルールを理解して行脚ルート構築を行えば、時間効率と金銭効率が高くなります。ルールを最大限有効活用するルートの考案が鉄道行脚の最も面白い部分です。是非オリジナルのルートを作って行脚してください。

第5章 事例に学ぶ行脚ルート計画

行脚計画

鉄道行脚は計画が全てです。段取り八分なんて言葉があっさりしますが鉄道行脚においては段取りが95%を占めます。ちなみに残り4%が移動時に座り続けるお尻の頑丈さで、1%が実行する勇気です。

行脚事例1-東北地方行脚

筆者は福岡県北九州市住み（執筆当時）で黒崎駅が起点となります。下の表はSPADA時に立てた北海道東北地方行脚計画です。

表20 SPADA時の北海道東北行脚計画

順	発時	発地	着時	着地	移動方法	目的地(ゲーセン名), 備考等
1	—	黒崎	—	新大阪	新幹線	金曜日の夜から移動し大阪で1泊
2	0617	新大阪	0710	関西空港	JR	
3	0800	関西空港	0935	函館空港	航空機	
4	—	函館空港	—	湯の川	空港バス	待ち時間が長い場合タクシー利用想定
5	—	湯の川	—	五稜郭公園前	函館市電	BIGBANG 函館
6	—	五稜郭公園前	—	函館	函館市電	時間によってはタクシー利用も視野
7	1119	函館	1316	青森	JR(特急)	白鳥28号, アウガプレスト
8	1401	青森	1406	新青森	JR	
9	1438	新青森	1543	盛岡	新幹線	はやぶさ24号, ラウンドワン盛岡
10	1624	盛岡	1727	大曲	ミニ新幹線	こまち37号, ポロス大曲, 駅前で一泊
11	0654	大曲	0857	新庄	JR	ゲームゾーン新庄, 要全カダッシュ
12	0923	新庄	1121	福島	ミニ新幹線	つばさ136号, 3rdPLANET 福島
13	1212	福島	1233	仙台	新幹線	やまびこ57号, 3rdPLANET 仙台
14	1756	仙台	1820	仙台空港	仙台空港鉄道	
15	1915	仙台空港	2125	福岡空港	航空機	この先は地元で帰宅のみのため無計画

いろいろな解説

- (1) 福岡-函館は直通便がないため関空か羽田経由になります。朝一の福岡空港発で函館に向かうと函館着が1150頃となり3連休を使わないと無理な行程となります。そこで金曜日の夜に大阪まで移動しておく手段をとりました。
- (2) 函館空港着から函館離脱までの時間を経験上ざっくりと2時間として計画しています。厳しい制限時間ですが最悪タクシーを使えばなんとかかなるだろうと楽観視しました。
- (3) なお、1119函館発の白鳥には間に合わなかった模様です。雪に足を取られてしまってな...
- (4) 実は間に合わなかった場合を想定してこの日は大曲終了にしています。終電まで頑張れば1日目で新庄まで取得することも可能だったのですが。

- (5) 大曲では大雪の中泣きながら片道1時間ほど歩いたらしいです。Google先生のルート指示を頼りに進んだら道が雪で埋まっていて通れなくて咽び泣いたとかなんとか。なお、ポロス大曲は閉店しました。
- (6) 新庄着から新庄発まで26分しかありません。エクストリーム。雪が積もっている道を全カダッシュで店まで走って、全カダッシュで駅まで戻ります。もしプレイの順番待ちが発生したらその時点で詰みですが、9時開店のため誰もいないだろうと想定しました。これを行脚er界隈では「開店凸」と言います。
- (7) なお、この行脚計画の実行日は2014年2月7日(金)~2月9日(日)です。お分かり頂けたであろうか... <https://ja.wikipedia.org/wiki/平成26年豪雪>
- (8) 案の定、搭乗予定だった仙台-福岡便が欠航しました。
- (9) 欠航の連絡が届くと同時に仙台駅で新幹線経由の小倉までのきっぷを購入。14時頃仙台を出立し16時頃東京着。秋葉原を17時ぐらいまでぶらぶらした後、18時東京発の新幹線で帰宅。なぜ秋葉原に寄った？
- (10) 東京駅の窓口と券売機がロケテして泣きながら東京駅構内を走り回って発車1分前に飛び乗ったのもエクストリーム。
- (11) 北海道新幹線開業によって白鳥はなくなりました。南無。

バックアップルート

計画を立てる上でバックアップルートを確保することが重要です。バックアップルートとは、「期日までに帰宅するために利用予定の交通機関に運休や遅れが生じた場合を想定して設定する、本来の予定とは異なる移動経路・手段」のことです。鉄道は定時に優れる交通機関といえども遅れることもあります。天候不良による運休、人身事故による遅延、これらは予想はできませんが想定することはできます。計画はそこまで織り込んで行うものです。4章で紹介した東京熱海間は、在来線が不通になろうと新幹線は動いていますよね。高速バスが走ってるかもしれないね。これがバックアップルートです。なにも行脚計画中の全てのルートに対して代替ルートを考えろということではありません。最終的に行脚ができなかったとしても期日までに帰宅できる手段を考えておくのが重要なのです。

前項の東北行脚計画と実行はバックアップルートが最大限活用されたものとなっています。青森から大曲へ代替ルートを設定しているわけではありませんが、1日目の行脚を大曲で早めに切り上げて、列車が遅れても終電までにはたどり着けるようにしています。仙台-福岡便が欠航した際に素早く新幹線に切り替えられたのも、飛行機が欠航した場合は新幹線で帰れるような仙台着の時間設定にしていたためです。

バックアップルート設定の目的は「期日までに帰宅する」です。結果的に行脚ができなかったとしてもそれは大した問題ではありません。また来ればいいだけのことです。

行脚事例2 -九州沖縄地方行脚

同じく SPADA 時に立てた九州沖縄地方行脚計画です。

表 21 SPADA 時の九州沖縄行脚計画

順	発時	発地	着時	着地	移動方法	目的地(ゲーセン名), 備考等
1	0537	黒崎	0618	博多	JR(特急)	ソニック 102 号
2	0634	博多	0712	佐賀	JR(特急)	かもめ 3 号, ラウンドワン佐賀
3	0833	佐賀	0930	諫早	JR(特急)	かもめ 7 号
4	0933	諫早	0948	竹松	JR	
5	—	竹松	—	長崎空港	徒歩	途中ソニックワールド大村に寄る
6	1145	長崎空港	1320	那覇空港	航空機	
7	—	那覇空港	—	美栄橋	ゆいレール	夢咲創庫
8	—	美栄橋	—	那覇空港	ゆいレール	
9	1630	那覇空港	1750	宮崎空港	航空機	
10	1828	宮崎空港	1836	宮崎	JR	アーバンスクエア一番街, 駅前で一泊
11	0718	宮崎	0925	鹿児島中央	JR(特急)	きりしま 3 号
12	—	鹿児島中央	—	天文館通	鹿児島市電	アーバンスクエア天文館
13	—	天文館通	—	鹿児島中央	鹿児島市電	
14	1103	鹿児島中央	1200	熊本	新幹線	さくら 554 号, ラウンドワン熊本
15	1504	熊本	1800	大分	JR(特急)	九州横断特急 6 号, TS 大分
16	1942	大分	2121	黒崎	JR(特急)	ソニック 58 号

いろいろな解説

- (1) 福岡は地元のため別の日に取得しています。
- (2) ラウンドワンは開店時間が早いので始発で佐賀に行きます。開店凸。
- (3) 竹松から長崎空港は徒歩で 1 時間ぐらいです。その途中にソニックワールドがあります。
- (4) 沖縄滞在時間 3 時間とか行脚 er 界限ではフツーフツー。
- (5) 当時は那覇空港から最も近いゲーセンは夢咲創庫でしたが, 2017 年 6 月現在モーリーファンタジー那覇というもっと近いゲーセンがオープンしています。なお夢咲創庫は潰れた模様です。
- (6) 時間的な余裕があったため実際は鹿児島中央-天文館通は徒歩で往復しました。
- (7) 豊肥線は 2016 年熊本地震の影響で不通となり, 2017 年現在九州横断特急は走っていません。
- (8) 九州をまとめて行脚しようとするのと長崎がネックとなって一周で綺麗に回る事ができません。別日程で回ろうか悩んでいたところ長崎-沖縄便と沖縄-宮崎便の時間がジャストフィットすることに気付いたファインプレー。
- (9) 当時売り出されていた JR 九州列車が乗り放題になるパスデーパスを利用したためかなり安く回れました。なお現在...

第5章まとめ

筆者が行脚をする際は前述の表のレベルでの計画を立てます。計画をする際の心構えは以下の通りです。

1. 計画は綿密に
2. 時に大胆に
3. バックアップルートの設定を忘れずに
4. 行脚中何が起きてても泣かない
5. 家に帰りつくまでが行脚です

必ず最終的に家に帰れるような計画を立ててください。不測の事態に陥った場合は行脚をかなぐり捨ててでも帰りましょう。

おわりに

鉄道行脚の最大の醍醐味はルート構築です。効率の良いルートを見つけ出し、エクストリーム行脚をかいくぐって計画通りに達成できたときの喜びは筆舌に尽くし難いものです。本書冒頭に書いたようにご当地グルメを楽しみにしてもいいし、移動自体を楽しんでもいい、旅先で人に会うことを目的としてもいい、行脚の楽しみ方は人の数だけあります。自分の楽しみを見つけて良い行脚ライフを過ごしましょう。

「結局また行脚するんだね」

「違う、風と一緒に流れてきたのさ」

INFORMATION
PAGE 2

今週のWEEKLY RANKING

獅子麗麗ノ舞

WEEKLY RANKING 獲得スター数

★×0 ★×0 ★×0 ★×0

行脚王

🏠 遠征エリア数	47	🏠 遠征店舗数	51
		📦 遠征筐体数	61

行脚 er 用語集

行脚 (あんぎゃ)

全国各地のゲーセンを訪問すること。

行脚 er (あんぎゃー)

行脚する人。

エクストリーム行脚

なんかよくわからないけどすごい行脚。

開店凸 (かいてんとつ)

ゲーセンの開店時間を狙って訪問すること。

開店時間に合わせてゲーセンに突撃する → 開店突撃 → 開店凸

ロケテしてる

行列ができていいるさま。様子。BEATMANIAIIDX の時期バージョンロケテストは毎回人気で行列ができていいることから、いつからか行列のことをロケテと言うようになった。

JR (じえいあーる)

Japan Railways の略。国が運営していた日本国有鉄道が分割民営化されて発足した 7 社の総称。株の持ち合い等を行っているわけではないが JR グループと称されることがある。

新幹線

「主たる区間を列車が 200km/h 以上の高速度で走行できる幹線鉄道」の総称。全国新幹線鉄道整備法という法律によって定義されている。秋田新幹線や山形新幹線は案内上新幹線と呼ばれているが、法の定義に合わせると新幹線ではない。それらについて本書ではミニ新幹線という呼称を用いている。

在来線

JR が運営している路線のうちの新幹線ではない路線のこと。新幹線の誕生に伴って、新幹線と区別するために発生した言葉。私鉄が運営している路線については通常用いない。

きっぷ

乗車券や特急券のこと。「切符」と漢字表記にしない理由はちゃんとあって、旅客営業規則上「切符」と「きっぷ」は別のものであるからである。詳細は ggrks。

ラウンドワン

全国に点在する複合エンターテインメント空間。多くのゲーセンが午前 10 時開店であるがこの複合エンターテインメント空間は朝 6 時から開いたりするのでエリア行脚 er の開店凸会場として利用される。

えきから時刻表

全国の鉄道時刻表が閲覧できるサイト。<http://www.ekikara.jp/>

ハイパーダイヤ

鉄道経路検索サイト。えきから時刻表でも似たようなことができるが、経路地指定が可能であることと営業キロが表示されることから筆者はこちらのほうが好み。<http://www.hyperdia.com/>

JQ (じえいきゅー)

九州旅客鉄道株式会社のこと。JR Kyushu→JR Qshu→JQ。

早押し勝負

BEATMANIA の新規設置店舗が現れた際に発生する、先にそのゲーセンを訪問して行脚記録を残した方が勝ちというエクストリームスポーツ。

行脚 er の朝は早い

行脚 er の朝は早いのです。行脚中の行脚 er の twitter を監視してみましょう。

全国制覇に立ちはだかる鬼門

秋田, 山梨, 岐阜, 和歌山の 4 県。これらの県がなければ全国制覇の難易度が大きく下がると行脚 er 界隈 (主に筆者) の中で話題。

ハード即落ち

行脚 er 奥義。到着が遅れたり順番待ちが発生したりして、乗る予定の列車に間に合いそうにない場合に使用することができる。STANDARD1 曲目を HARD (または EXHARD) オプションを付けて適宜に選び即死亡してプレイ記録を付ける手段。

聖地

GOLD から Tricoro にかけての時代 (それ以前については情報なし), 島根県内唯一の BEATMANIA 設置店舗であった G-Pala 出雲のこと。47 エリア達成者は必ずこの店舗を訪れたことになるためそう呼ばれた。しかし 2017 年現在島根県内には 5 店舗存在するため、聖地扱いはされていない。

あとがき

当初計画ではもっと行脚ルート構築方法に寄せて書こうと考えてたのですが、まずはエリア行脚に興味を持ってもらえたらいいなと思い、あまり踏み込んだ話はせずに、鉄道行脚に関する全体的なあれこれを書くことにしました。深い話を期待して手にとった人には申し訳ない。でもルート構築に必要な知識はもう書いてると思うんですよ。あとは各人の情報収集および処理能力次第だと思います。まあ本書にそれなりの反応があれば続編もなきにしもあらず。

そういえば16ページに「それだけで解説本が1冊書けるぐらいの量になる」ということを書きましたが、挑戦したいですね、JR料金体系解説本。いやでもJRの料金はJR時刻表に詳細が書いてあるから…。

「新作が稼働する」

「稼働するとどうなる？」

「知らんのか、行脚が始まる」

アーケードゲームの行脚を公式が初めて記録したのは BEATMANIA ですが、現在ではグループコースターやチュウニズムでも公式に記録されています。グルコスやチュウニの称号は今のところ引き継ぎされてますが、BEATMANIA ではメジャー VerUP ごとになんと行脚履歴が全削除されます。なので上記のセリフのようなことが起こるわけです。行脚er こそ近寄らんどこ。

奥付

サークル：ほげぬ

書いた人：S.TART (daisukecak)

連絡先：daisukecak@gmail.com

@daisukecak (Twitter)

うえぶ：<http://hoge.nu/>

表紙制作：松永紅葉 様

地図作成：白地図 KenMap9.11

発行日：2017年8月11日

初回頒布：コミックマーケット92

印刷所：オレンジ工房.com

誌名：鉄道行脚の考え方、そして行脚をすることによるその効果。