

11月8日(日)に近鉄特急に乗車した時の備忘です。

事前にツイッターで調べたところ(最近、毎日のように12200系関係の閲覧をしている。)

あ)

名古屋側に12200系、大阪側にビスタカー、を連結する場合がある。これは今まで見た事が無かった。自分的には12200系に連結するのがビスタカーであろうが、汎用形特急車両であろうが大した問題ではないが。できれば12200系の単独運行が好ましいと思う。

い)

名古屋側ではなく大阪側に12200系を配置し、他形式を名古屋側に連結する場合が11月7日(土)にあった。これも今まで見た事がなかった。ただ、これは喫煙室が名古屋寄りの先頭車になり8号車から1号車の喫煙室へ移動になると喫煙派には少しキツイかもしれない。モ12200が大阪側の先頭になるのでこれはこれで楽しみかもしれない。

以上の事から近鉄特急予約サイトのシートマップを元に事前に徹底的に調査した。当初は11月7日(土)に行く予定だったが事情により土曜日は自宅待機になったので金曜日の夜の空いた時間帯に日曜日の行程を考えた。11月8日(日)は夕方の難波から名古屋の1列車だけが12200系の単独運行になっていたが、送り込みと想定される名古屋から難波は12200系の単独運行では無かったのでこの列車自体は気に留めていなかった。多分単独運行ではなくなるだろうと予想していた。

他を調べたら京都から橿原神宮前への特急(京橿)が一部12200系の単独運行になっていた。今まで京都方面は殆ど気にしてなかった。試しにシートマップを見たら京都から2往復する12200系の単独運行がある事が分かった。大和八木側からだと、すなわち名古屋から京都へ向かうと、1往復半の12200系の単独運行に乗れる事が分かった。乗れない片道に乗るためには京都駅側から入る必要があり、これは諦めた。京都発の諦めた片道に乗ろうとしたら午前9時半過ぎに京都駅に行かなくてはならず、京都側より明らかに運用が多彩な名阪特急、名伊特急の名古屋側での見物、乗車を諦めなければならない。

少なくとも12200系の単独運行になりそうなのが2運用(名阪乙特急の片道と京橿特急)あったからどちらもダメと言う事はないだろうと思った。

モ12200が大阪側の先頭になり他形式を名古屋側に連結する運用がある事も事前に把握していたので、この運用も含めて3通りのうち少なくともどれか1運用は当たるだろうと考えていた。

前日の夕方にシートマップが最新化されるので、11月7日(土)の午後は落ち着かなかった。何せ昼を食べてから少しして夕食の下拵えを始めて3時過ぎにはMacBookの前で待機していた位だから。名阪乙特急は12200系の単独運行無しが予約画面で表示されたので、最新の状態になったなと思い、この時点でシートマップまでの最終確認をせずに京橿特急を調べたら12200系の単独運行表示でガッツポーズしたら、、、シートマップを見たらまだ、最新の状態になっていなかった。とりあえず単独運行は2運用のうち1運用はコケたがもう1運用ある。

1時間位のちにシートマップが最新化され、12200系の単独運行は京橿特急の2往復だけであるが判明した。少なくとも12200系の単独運行に乗れる事がハッキリしたので今度こそはガッツポーズした。

この1往復半の12200系の単独運行に合わせる様に予定(名古屋から津までは名古屋側に12200系を、大阪側に汎用形特急車両を、連結した名阪乙特急に乗り、津から伊勢中川までは特

急に乗るか急行等に乗る、伊勢中川からビスタカー+汎用形特急車両（22600系か22000系を希望）に乗る、大和八木で12200系の単独運行に乗って少なくとも京都までは行く。。。）を組んでいた。

この時点では、何故かモ12200が大阪側の先頭になり他形式を名古屋側に連結する運用の事は頭から抜けていた。

シートマップが確定したので、

- X) 阪伊乙特急（今まで縁がなかった）
- Y) 京伊特急での運用の写真（ツイッターより）
- Z) 名阪乙特急（平日は運用あり、土日祝は運用がない模様）

以上3通りで12200系の2両編成+汎用形特急車両の組み合わせがないか調べたところ、難波から賢島へ往復する2運用がこの12200系の2両編成+汎用形特急車両の組み合わせであった。ちなみにこの調査はシートマップが確定してからでないといけない。喫煙室が無い中間車に先頭車（12200系の2両編成だから運転台がある分、定員が減る）が当たっていないかチェックする。要するに中間車の位置に先頭車が来ているかを見る。この運用は中間車にクが来るのでクの定員をまずはチェックし次にモの定員をチェックした。

そのうちの1運用が難波を出てから大和八木に到着し、賢島へ向けて出発、暫くすると、賢島からのもう1運用の難波行きが大和八木に到着する事が分かった

名阪乙特急の12200系の4両編成+汎用形特急車両の4両編成（しかも通常と反対の向きの連結で大阪側が12200系）が大和八木で連絡する京都方面の特急が12200系の単独運行であり、橿原線の西ノ京駅まで単独運行の12200系に乗車して大和八木駅まで急行で戻ると、難波からの賢島行き12200系の2両編成+汎用形特急車両を見て、その後、賢島からの難波行き12200系の2両編成+汎用形特急車両が大和八木駅に到着する事が分かった。

この賢島からの（12200系の2両編成+汎用形特急車両）に乗車し鶴橋で降りてすぐさま名古屋方面へ折り返しをすると12200系の4両編成+汎用形特急車両の2両編成（通常通り12200系を名古屋側に連結した名古屋行き名阪乙特急）に鶴橋で乗れる事が分かった。

このプランで決定した。4本の12200系に乗れて12200系が汎用形特急車両の大阪側に連結するのが2本、1本が12200系の単独運行だ。今までは、一日当たり2本の12200系に乗車が限界だったが、今回は4本の12200系に乗車だ。ただ、その分、観光は全くできなくなった。

- 1) 名古屋→大和八木 12200系の4両編成+汎用形特急車両の4両編成（大阪側が12200系）
- 2) 大和八木→西ノ京 12200系の単独運行
- 3) 大和八木→鶴橋 12200系の2両編成+汎用形特急車両（大阪側が12200系）
- 4) 鶴橋→名古屋 12200系の4両編成+汎用形特急車両の2両編成（名古屋側が12200系）

阪伊特急で12200系の2両編成+汎用形特急車両の組み合わせは今まで未体験なので、当日、近鉄名古屋駅で車種ごとの定員を調べて確認がもてるようになってから予約などをする事にした。なお12200系の2両編成+汎用形特急車両の組み合わせはSNS（ブログやツイッターなど）情報では汎用形特急車両を2両編成にしていた。

12200系の2両編成+汎用形特急車両の2両編成の組み合わせは大阪側に12200系が連結（4両編成の12200系に汎用形特急車両を増結する場合は大阪側に汎用形特急車両を連結するのが通常、喫煙室への移動距離を少なくするためだろう。12200系を大阪側に連結すると喫煙者は12200系の8号車から汎用形特急車両の1号車へ移動しなくてはならない）される事もSNSから分かっていた。

なお、ツイッターからの情報だと、たまに汎用形特急車両が12200系をサンドする事（汎用形特急車両の2両編成+12200系の2両編成+汎用形特急車両の2両編成）もあるようだ。

自分は12200系のうちモ12200には運転台があり、そこでの音を聴ける、モーター車であり、モーター音が聴ける、運転台の真上にパンタグラフがある、が気にいっているのでモ12200に乗車する、かつモ12200が先頭になるにこだわった

モ12200の前に汎用形特急車両を連結すると運転台の音が聴けず、VVVFのモーター音が混ざるので、モ12200が中間に入らないのを選択したかった。

なお、ビスタカーや12400（12410、12600）系と12200系の連結の場合、モーター音は気にならない、どちらも昔からのモーター音だし。22000系か22600系と12200系の連結の場合だとVVVFと昔からのモーター音の組み合わせなので音が気になる。

関東ではVVVFでない車両は少ないが中京から関西はJRも含めてVVVFでない車両も残っている様だ。地元の小田急だとVVVFでない車両は希少だ。

12200系の2両編成+汎用形特急車両の2両編成の事前調査をしたが、まずは4両編成で名前（ビスタカー）がある車両は分かるので

4号車（モ）で席が17列

3号車（ク）で喫煙室がなく席が14列

1号車で喫煙室があり席が10列

であれば12200系の2両編成+汎用形特急車両の2両編成だろうと予想した。これについては、当日、近鉄名古屋駅で車両ごとの定員を確認する事にした。

4両編成の12200系は単独運行であればシートマップで「喫煙室はありません」の表示になるので判別が付くが、「喫煙室はありません」の表示がなければ、4両連続した中で喫煙室がない編成が12200系なのは今まで、過去の訪問から確認しているとおりだが、今回初めて大阪側に12200系を名古屋側に汎用形特急車両を連結しているパターンが出てきた。これだと自分が気に入っているモ12200が先頭になってくれる。

前日の11/7（土）はちょいとした事象で前々日の11/6（金）の夕方の時点で出掛けるは無理だったし、しかも天候がイマイチなのも分かっていた。どちらの日程も行こうと思ったら、思った時点で「Go To トラベル キャンペーン」対象のツアーの申し込みが、翌日の11/9（月）以降の出発でないとダメ、締め切りになっており、申込は間に合わなかった。「Go To トラベル キャンペーン」は直前の申込ができなくなっているのだ。逆に言えば、今回はお金は三倍かかるが行程を臨機応変に組めると言うか、できる。三分の一ですむのは東海道新幹線の時刻が指定されてしまうからだ。事前の調査と天気予報から11/8（日）の出発の日帰りに決めた。事前手配、予約がないから、確実なのはギリギリまで天気予報を確認し、一気に動く形を取った。さらに11/7（土）の場合、金曜日の夜9時に自宅を出発し東海道新幹線で名古屋に来て宿泊し朝から見物する、夜行バ

スで土曜日の朝に到着する、帰路は夕方のバスで土曜日の夜遅めに帰宅とか色々検討していたので、チケット屋で新幹線の回数券バラ売りを購入するのは控えた。このバラ売りは自由席の場合、価格に殆ど差が無く、指定席で使ってナンボのモノなので新幹線で行動する場合でも対象とはならなかった。

あと、今回は動画にこだわる事にした。撮影だと撮影に気を取られてと言う事が多々あるが、動画は姿勢さえキープ？すれば周りが見れるし、あとで再生もできる。ただし、開始と終了のタイミングが難しい。

撮影に気が取られたのは実際に当日、大和八木駅では写真撮影時に撮影がメインになってしまい、初めて見る12200系の53編成をじっくり？と見れなかった。

当日は「8時23分名古屋着、6614列車」の到着に間に合う様に自宅を出た。自宅からの一番列車に乗ればこの「6614列車」の12200系に桑名駅から乗車できたが、桑名駅の折り返しで取れる時間がかかなり際どい事から諦めた。名古屋から桑名への列車が遅れたらと想像するに諦めざるを得なかった。

往路の東海道新幹線、車内でマスク外している人を結構見かけた。穏やかな会話なら別にマスクなしでもいいかと思うが。近鉄名古屋駅では桑名までの乗車券を購入して入場。なお、東海道新幹線は自由席に乗車したが、自由席は新大阪寄りであり、東京寄りの指定席の方が近鉄名古屋駅に近い。

8時23分着 6614列車 49編成 (大阪側22600系の2両編成) 賢島から

8時50分発 813列車 50編成 (大阪側22600系の2両編成) 鳥羽行き←\*誤認あり

9時18分着 714列車 56編成 (大阪側12400 (12410、12600)系の4両編成) 鳥羽から、そのまま折り返し難波行き

9時28分着 8814列車 51編成 (大阪側22000系の4両編成) 松阪から、そのまま折り返し鳥羽行き

9時30分発 159列車 56編成 (大阪側12400 (12410、12600)系の4両編成) 難波行き

9時50分発 913列車 51編成 (大阪側22000系の4両編成) 鳥羽行き

10時30分発 160列車 49編成 (大阪側22600系) 難波行き (朝に賢島から来た)

当初、調べたとおりだが、12200系の単独運行こそなかったが、以上の7運用を立て続けに見る事ができた。しかも9時28分から9時30分の間は名古屋側だが12200系が4番ホームと5番ホームに並んだ。

\*誤認あり

については以下の通り

10時30分発 160列車が入線した時49編成だったので、

8時50分発 813列車が鳥羽からもう戻ってきたのか？

813列車は49編成では？途中で車両交換でもするのか？

疑問が湧いてきたが、、あとで(多分自宅に戻って)動画を見たら813列車は50編成だった。

49編成も50編成も大阪側に22600系の2両編成を連結している。。

6614列車が米野駅に引き上げてそのまま813列車になるのかと思っていた。

8時23分に名古屋着、8時50分に名古屋発だとホームで折り返しが普通かな。

米野駅引き上げは時間的に厳しいかも。

この誤認のせいで、気が動転して次の「10時49分着 108列車 34編成」の到着を見過ごした

というか撮影から漏らした。

10時49分着 108列車 34編成(名古屋側2200系の4両編成)難波から、折り返し難波行き

11時30分発 161列車 34編成(名古屋側2200系の4両編成)難波行き

で近鉄名古屋駅での見物は終わりだが、10時39分に

- ・名古屋11時30分発、大和八木13時19分着の難波行き161列車
- ・大和八木13時36分発、西ノ京13時49分着の京都行き4318列車

の2本分の特急券をネットで予約していたのも、「10時49分着 108列車 34編成の到着」を見過ごした原因かも。なお、2本の特急列車を乗り継ぐが特急料金は1列車とみなされる。

ま、残るはこれから乗車する34編成だけだったし、これから乗るのだから34編成の到着を見過ごした事は気にしないようにした。

これから大和八木まで乗車する「11時30分発 161列車 34編成」が入線してきた時、先頭車の8号車で写真を撮っていた若い人に件の「誤認」について教えてもらえるかと思い「近鉄は途中の駅で”列車交換”をするのですか？朝、ここを鳥羽にむけて出ていった編成がもう戻ってきたので。」と聞いてみた。「”列車交換”までは分からないけど。。。。」と言う事で終わってしまったが、少し世間話をした。もちろん主な話題は鉄道だが。さらに彼はツイッターのアカウントを教えてくださいましたが、自己紹介を自宅で改めて見たらまだ高校生だった。名古屋駅ですーっと撮影されるそうだが、最後には大和八木まで向かう自分に「良い旅を。」と言ってくれた。今だと撮り鉄を筆頭に鉄道ファンもまだ少ないせいかみんな礼儀正しい。中学生か高校生くらいの男子2名が撮影しようとしたので「自分は動画なので撮影ならどうぞ。」と場所を譲ったら、特急券を持っていたので、「これに乗るのですか？」と聞いたらニコニコして答えてくれた。楽しそうだった。

いよいよ11時30分発の難波行き、161列車に乗車。12200系の4両編成+汎用形特急車両の4両編成(大阪側が12200系)の先頭の8号車、モ12200の進行方向右側の前方に座った。乗車券は近鉄名古屋駅から桑名駅までだったので西ノ京駅までのに車内で清算する。

富吉検車区、明星検車区白塚車庫の車庫には12200系はいない。あとで判明するが今日は12200系の全てが稼働していたので”いなく”て当然。沿線は撮影している人がとにかく多かった。固まっている訳ではないが至る所にいる。駅のホームでの撮影が多いが、線路ぎわで撮影している人もいる。昨日と異なり天候が良かったのも一因か。この時点では件の「誤認」のせいで4編成の12200系(49編成、51編成、56編成、34編成)を見ていた事になる。実際には50編成も既に見ていたのだが。

近鉄富田から霞ヶ浦を走行中に鳥羽からの名古屋行き1012列車(名古屋側に12200系の50編成、当時は誤認しているので50編成かは自信無かったが)とすれ違った。

津新町駅を通過中に鳥羽からの名古屋行き1112列車(名古屋側に12200系の51編成)とすれ違った。

自分は名古屋駅の出発シーンだけでなく、乗車中の走行中の動画も撮ってみた。トンネル手前のタイフォンの音も動画の中に入れてみた。到着地の大和八木駅では名古屋行きホームで一人が、自分が降りた大阪行きホームで一人が、撮影していたが、自分の乗った難波行き161列車が13時18分に到着してほんの少ししたら反対側の名古屋行きホームに鳥羽行き、1205列車、

12400 (12410、12600) 系が 13 時 18 分に到着し、降りた二人が小走りで 12200 系の撮影をしていた。到着時刻からも分かるが、名阪乙特急は走行中もフルノッチで走行している訳ではなく多少は余裕を持たせて運行しているようだ。

大和八木駅は自分が乗ってきた大阪線とこれから乗る橿原線が立体交差でクロスする。階段を降りて橿原線の京都行きホームへ。名古屋から大和八木までの 116 列車で自分の席の斜め前、通路を隔てて反対側に座っていた女性（名古屋からの乗車かは思い出せない）も自分が乗るのと同じ特急列車に乗る様だ。連続して、乗り継ぐ列車が 12200 系だが、乗車についてどう思ったか？ま、普通は鉄道ファンでもなければ気にしないだろうな。少し古めの車両かなで終わりだろう。

京橿特急、大和八木 13 時 36 分発の京都行き、4318 列車を待つ。反対側の橿原神宮方面のホームには撮り鉄が一人いた。4318 列車は 12200 系の 39 編成があたった。事前に調べたとおり 12200 系の単独運行だった。この 39 編成は初めて見る編成だった。

13 分間乗車し西ノ京駅で下車し一旦改札を出て鶴橋駅までの乗車券を購入する。唐招提寺、薬師寺の最寄り駅で次回は来てみたい気もする。そう言えば奈良県は中学校の時の修学旅行以外あまり縁が無い。しかも修学旅行であっても東大寺と法隆寺位しか覚えていない。若い頃、明日香村を知り合いに案内してもらった事があるがその位しか無い。近鉄特急に乗るを本音にして、建前で奈良県の観光をしても良いかと思った。

西ノ京駅から、大和八木後着の各駅停車をやり過ごし大和八木先着の急行に乗車する。沿線は歴史的な地域だが急行の乗客にはそれをあまり感じさせない、普段の生活路線という感じだった。当たり前と言えば当たり前だが。

大和八木駅へ戻り、予定通り、14 時 41 分発の賢島行き、7403 列車の編成をみる。12200 系の 2 両編成+汎用形特急車両の 2 両編成であった。この 7403 列車は動画ではなく通常の撮影に変更した。撮影に集中？したからかこの 7403 列車はいまいち印象がない。ちなみにこの賢島行き 7403 列車の 12200 系は 53 編成だった。

撮影は太陽光線の感じからホーム中程もしくはホーム名古屋寄りの後追い撮影が良いと思い、そもそも 12200 系は大阪側連結なので後追い撮影しかできない。列車が到着し出発してから後追いで撮影したが幸いにも薄曇りになり秋のコントラストが強い太陽光線を避ける事ができた。ただ、もう少し待って撮影した方が側面への光の当たり方が良かったかなと思った。ホームの大阪側、しかも大阪方面のホームに大量の撮り鉄がいる。後追い撮影なら、別の場所の方が、、、それとも停車中の写真にしたいのか？ちょうど 3 時頃、秋口の光線だとそろそろ厳しい。

7403 列車が 12200 系の 2 両編成+汎用形特急車両の 2 両編成であった、既に近鉄名古屋駅で 2 両編成の汎用形特急車両の座席定員は調査した、から判断する。22000 系と 22600 系はどちらも

大阪側の先頭車は 56 名 (14 列)

名古屋側の先頭車は 40 名 (10 列)

12200 系の 2 両編成のモトクの座席定員も前から分かっている。

大阪側の先頭車は 68 名 (17 列)

名古屋側の先頭車は 56 名 (14 列)

以上から大和八木 15 時 00 分着、15 時 02 分発、賢島からの難波行き 7304 列車が 12200 系の 2 両編成+汎用形特急車両の 2 両編成であるのはシートマップからも間違いない。

大和八木 15 時 00 分着、15 時 02 分発、賢島からの難波行き 7304 列車で、大和八木から鶴橋までと、鶴橋 15 時 35 分着、15 時 36 分発、難波からの名古屋行き 115 列車で鶴橋から白子までの特急券をネットで予約した。白子で一旦下車するのは白子 17 時 11 分着 17 時 12 分発の難波行き 166 列車の 12200 系の編成番号を確認するためだ。自分が乗車する名古屋行き 115 列車は白子 17 時 8 分着 17 時 9 分発。そろそろ大和八木 15 時 00 分着、15 時 02 分発、賢島からの難波行き、7304 列車が入線してくる。余裕をもって動画の撮影を始めた（それでも今回も、今日、名古屋駅では 9 時 30 分前後の 12200 系の並びと 18 時 15 分前のビスタカー+22000 系の出発で動画撮影を始めるが若干遅かった）。名古屋方面のホームに 22000 系が入ってきた。なんと 22000 系の後ろは 12200 系だった。自分が乗車した、34 編成だ。161 列車が難波で折り返して来たのだ。動画撮影中だったが思わず声を出してしまった。ようはここ大和八木駅で

大和八木 15 時 00 分着、15 時 02 分発、難波からの名古屋行き、114 列車 (大阪側が 12200 系の 34 編成)

大和八木 15 時 00 分着、15 時 02 分発、賢島からの難波行き、7304 列車 (大阪側が 12200 系の 54 編成)

が、大阪側が 12200 系の形で並ぶのか、だから撮り鉄が集まっていたんだ。しかもご丁寧に大阪側の停車位置が殆ど同じ。名古屋行きは 8 両、難波行きは 4 両にもかかわらず。しかも島式ホームではなく、対向式ホームだから綺麗に並ぶ。賢島からの難波行きから下車した赤いシャツの人が真っ先に列車から飛び出し、12200 系の並びを撮影している。先頭車である 4 号車から降りる人も多く停車時間も多少伸びたかもしれない。改めて自分が撮影した動画を見たら名古屋方面は早めの到着で定刻の出発、大阪方面は若干の遅れで到着し若干遅れて出発だった。自分は動画をずーっと回していたので 12200 系の並びは撮影しなかったが、ブログ、ツイッターでこの 12200 系の並びの画像がアップされており、それらの画像に自分も写っていた。ちなみに名阪乙特急で往復した時も思ったがダイヤに余裕をもたせている様だ。ずーっとフル走行ではなかった。多少の遅れもあるし早着もあるようだ。

大和八木から鶴橋までの 7304 列車 (大阪側が 12200 系の 54 編成) は 4 号車のモノ前寄り進行方向右側に座った。なんと大和高田も停車する。ここで降りて急行等で大和八木駅へ折り返しても良かった。乙特急は大和八木を出ると鶴橋まで止まらんだろうとの先入観が。。

鶴橋駅では上本町側の改札口を出て名古屋までの乗車券を買おうとしたが、2410 円のところ、1410 円のボタンを押してしまった。410 円、1000 円を投入したら乗車券が発券された。ここは裏口なのかもだが、環状線と複々線の近鉄の乗り換え駅には見えない位小さかった。新大久保駅や大久保駅の方が、自動券売機の数が多い、通路が広い。ホームのファミマで缶ビールを購入し鶴橋 15 時 35 分着、15 時 36 分発、難波からの名古屋行き 115 列車が到着するのを待つ。名古屋側が 12200 系の 50 編成がやってきた。

もうこの頃には朝方の「誤認」についてはすっかり忘れていた。12200 系の 4 両編成で稼働しているのは 6 編成あるが、全て見た事になる。そして 12200 系の 2 両編成も稼働している 2 編成全てを見る事ができた。そしてこの名古屋行き 115 列車は名古屋側がクになるので動画は撮らず、

また人の多い鶴橋駅だったので写真撮影もしなかった。ここまで写真撮影、動画撮影ができたので、充分かなという思いもあった。缶ビールも買ったし、あとは列車の中で余韻に浸ろう。

鶴橋から名古屋までの特急券を大和八木駅ホームで予約した時、こちらは前から3両目の4号車のサを選択し進行方向右側の10Aにした。サは柱の位置が不明確でどうかなと思ったら案の定窓枠が近い席だった。ただ、窓枠が近いが窓側に座ると先がよく見える。ようは前の前の席の景色を見れる。これは初めて知った。柱の位置が今回と異なり偶数の列の席を避けるのは先頭車であるクが名古屋方向に向かっている場合だ。過去の動画を見てはっきりした。先頭車のクは両端の窓が座席が”1”に対して窓が”1”になっている。

車内清算で名古屋までの乗車券を購入し、鶴橋駅で購入した缶ビールをいただく。最後の乗車だし伊勢中川の短絡線の前後の動画を撮影。ついでに白子駅到着寸前から出発までの動画を撮影した。

津停車中に名古屋からの賢島行き7615列車(名古屋側に12200系の49編成)とご対面した。7615列車もちょうど津駅に停車していた。この7615列車の49編成は賢島を出て名古屋に8時23分に到着し、10時30分に出発するまで2時間ほど米野か富吉で休憩?していた。10時30分に名古屋から難波へ往復し、名古屋に戻ってきてから、今、賢島へ向かう。

白子駅で下車し白子17時11分着17時12分発の難波行き166列車を待つ。なぜ待ったかと言うと名古屋16時30分発難波行き166列車だけが事前調査で送り込みが不明だったから。やってきたのは名古屋側に12200系の51編成の列車だった。鳥羽を出て名古屋に13時17分に到着し、16時30分に名古屋を出発するまで3時間ほど米野か富吉で休憩?していたのかな。白子では後続の17時15分発の名古屋行き急行に乗車。前回(10月17日の土曜日)も難波からの同じ特急列車を白子駅で下車し次の17時36分発のアーバンライナーに乗車している。じゃ新しい2200系か22600系の汎用形特急に乗るかと思い調べたら、次の汎用形特急車両による特急列車は白子18時37分発。ま、次回にしようか。

米野駅の3番線には19時45分発の賢島行き7915列車が止まっている。自分が鶴橋から乗車した難波からの名古屋行き115列車の折り返しで名古屋側が12200系の50編成を含んだ編成だ。大阪側は22600系の2両編成を連結している。9月22日(火)はこの列車が12200系の単独運行だった。松阪から近鉄名古屋への急行に乗車し、米野駅で4両編成の12200系の単独編成を見かけた事は今でもよく覚えている。

18時7分に近鉄名古屋駅に到着。ここで

18時15分発の賢島行き名古屋側ビスタカー+賢島側22000系

18時45分発の鳥羽行き22000系

(この2本の間「ひのと」、名阪乙特急の「アーバンライナー」もあるが。。)

を主に見物した。12200系が引退したら22000系か22600系に関心を持ちたいなと思ったし(今日のこの日に乗りたい位だから既に関心はある。10月4日の日曜日に一度だけ松阪から伊勢市まで乗った22000系はとても気に入った。)、先の話になるがビスタカー、12400(12410、12600)系の後継は22000系や22600系のような車両を期待したい。そもそもビスタカー、12400(12410、12600)系だって12200系より少し若いだけだぞ!

いよいよ18時51分名古屋発ののぞみ号に新横浜まで乗車し帰路に着いた。車内販売ではまともや弁当は売り切れでつまみとビールを買い新横浜まで過ごす。乗車したのぞみ号は最新のN700Sだったが、電源が見つからない。ただしネットは使える。周りを見たら誰も電源を使っていない。iPhoneの電池残量はあと僅かだったが、ここまで来たらそんなに使う事もないので気にしなかった。そもそもネットが使えるのだから検索すれば良かった。帰宅してから調べたが電源は肘掛けにあった。動画撮影用のiPhoneは電池切れに近かったがネット閲覧用の、電話番号を設定してあるAndroidは電池を殆ど消耗していなかった。今回もデータ通信は無し、至る所にある無線LANで全ての通信が行けた。

新横浜では横浜線に乗り換え町田へ向かったが十日市場駅到着直前で腹がおかしくなり降りてトイレへ。

町田では小田急の接続が悪く、ホームで待った上、特急ロマンスカーが先に出発し、次の、乗った急行は成城学園前まで各駅停車の接続無し、成城学園前から各駅停車に折り返し乗車しても町田からの各駅停車より早くに到着した。

## 総括として8点

### 1) 全ての12200系

今回の11月8日(日)は稼働中の全ての12200系を見る事ができた。今までは土曜日が当たりで日曜日はイマイチのパターンが多かった。日曜日パターンと思われる9月22日(火)の祝日、10月4日(日)と今回は異なった。単独運用こそ1運用のみだったが、大阪側に12200系を連結した運用が34、53、54の3編成有り、そのうちの34と54の2編成に乗れた。さらに単独運行の39編成にも乗車できた。ちなみに当初行こうと思っていた11月7日(土)は単独運用こそ多かったが名古屋発着で見るに夕方から夜の単独運行が多かった。

### 49編成

賢島 → 名古屋(2時間休) → 難波 → 名古屋 → 賢島(1時間休) → 名古屋(1時間休) → 松阪

### 50編成(鶴橋から白子で乗車)

名古屋 → 鳥羽 → 名古屋 → 難波 → 名古屋 → 賢島

### 51編成

松阪 → 名古屋 → 鳥羽 → 名古屋(2時間休) → 難波 → 名古屋

### 56編成

鳥羽 → 名古屋 → 難波(9時間休) → 名古屋

### 34編成(名古屋から大和八木で乗車)

難波 → 名古屋 → 難波 → 名古屋(4時間休) → 難波

### 39編成(大和八木から西ノ京で乗車)

京都 → 橿原 → 京都 → 橿原 → 京都

### 53編成

難波 → 賢島 → 難波

### 54編成(大和八木から鶴橋で乗車)

難波 → 賢島 → 難波

「53と54の2両編成は難波から賢島へ1往復しているのは確かだが、それ以上は調べていない。」

### 2) ここまでの思い入れ

特定の車両(12200系)について現地へこんなにも通った事は今までなかった。

### 3) プランが楽しい

特急列車のネットワークでシートマップから車種を想像したり乗り継ぎを想定したりパズルに近い感覚だったのも良かったのかも。また、特急車両、特急列車の運用も面白かった。特に近鉄名古屋駅側では名阪、名伊の特急列車は折り返して伊勢方面から大阪方面の運用（勿論、逆のパターンもあり）は東北新幹線開業前の上野駅にやってくる はくたかの運用を思い起こさせる広域運用であり、折り返し列車に充当されるのを予想するのも楽しかった。

### 4) 安価

費用の点も大きかった。「Go To トラベル キャンペーン」が無ければこんなに現地まで通えなかった。全5回のうち3回が「Go To トラベル キャンペーン」で来ている。最初はキャンペーン前だった。今回はまともに払ったが、普段の三分の一の費用で名古屋まで東京から往復できるのはとにかく大きい。

### 5) お土産

お土産がお気に入りが多いのも大きかった。愛知県、三重県のお土産は定番とは言えバラエティに飛んでいるし、しかも美味しいものが多い。

### 6) 柔軟性、弾力性

今回で言えば天候の悪かった11月7日の土曜日を避けて翌日の日曜日に、予定を急きょ変更できたのも大きかった。これは日付が事前に指定されてしまうツアーではできない。費用が高い分の価値と思いたい。

### 7) アナログの便利さ

デジタルではないアナログも捨てたものではない。今回、シートマップで事前調査した内容を印刷し、現地では鉛筆で追記する形にしたのだが、ハッキリ言ってアナログの方が早いと言うか楽と言うか。すぐに情報を書き込みできるし、取り出せるし、スマホで全部やろうとする場合と比較して迅速にできた。アナログの時刻表が未だ健在なのがよく分かる。

### 8) 動画の難しさ

動画は撮影のタイミングの遅れが多少目立った（開始と終了は難しい）。

#### a)

9時28分に近鉄名古屋駅5番線に松阪から折り返しの鳥羽行き（12200系の51編成）が到着し、4番線に鳥羽から折り返して9時30分に出発する難波行き（12200系の56編成）、2本の12200系が名古屋側に並んだが、松阪からの12200系の51編成が入線するタイミングで動画を撮り始めるタイミングが若干遅かった。通常、構内放送が流れる前に電光掲示板で「電車にご注意ください」のテロップが流れるのだが、この時はテロップが流れる前に構内放送が始まった。構内放送が始まる前に動画の撮影開始したかったのだが。

#### b)

18時15分発の賢島行き名古屋側ビスタカー+賢島側22000系の出発の動画、ほんのちょっとだけ動画を撮り始めるタイミングが遅れてしまった。

返す返すも

17日の土曜日 18時45分発の12200系単独運行の松阪行き

24日の土曜日 11時10分発、実際に乗った12200系単独運行の賢島行き

の動画撮影は惜しい事をした。前者は発車メロディーを入れない形で動画撮影してしまい、後者は動画撮影の始まりが少し遅れてしまった。伊勢志摩方面は動画撮影の始まりをミスしてしまうが多い？が、なぜか難波方面は動画撮影開始に関しては全て成功している。そして自分は写真より動画の方が絶対に面白いと思った。特に見返す時にそれ（面白さ）を感じるのと撮影の体勢さえ取れば、周りを見る余裕もある。写真は撮影に気を取られて被写体をじっくり見ない傾向があるが、今回もそれを大和八木駅でやってしまった。逆に動画撮影は構えていられる。大和八木駅では「撮影そのもの」がメインになってしまい初めて見る賢島行き7403列車の12200系53編成をじっくり？と見れなかった。

以上です。お読みいただきありがとうございました。

## 追記 しまかぜ

10時30分発160列車 49編成（大阪側22600系）難波行きが4番線に入線し、入れ替わりに「しまかぜ」が10時25分に出発するところも連続して動画撮影した。見返してみるとやはり「しまかぜ」は列車としての風格があると思った。160列車の入線前に1席でも特急券の購入ができないか（実際には買いませんけど）、特急券自動券売機へ見に行ったが、販売されていなかった事から完売なのだろう。

「しまかぜ」は一度宇治山田から近鉄名古屋まで乗車し、もう一度乗りたいと思った列車だが、数回のネットにおける特急券購入で空席調査した結果は京都からが取りやすいようで、しかも走行距離は京都からが一番あるので贅沢に京都から賢島まで乗車してみたいと思った。