

9月10日（金）に熊野街道伊勢路と名松線を訪れた時の備忘です。

近鉄名古屋駅からは何度も利用している7時50分発の713列車特急宇治山田行きなので、、、思い付くところだけ、、、名古屋側が22000系の4両編成で伊勢側が22600系の2両編成だった事から22000系の方（3号車）を選択した。あと、近鉄名古屋駅ではJR線との連絡改札に有人の切符売り場（主に特急券扱い）があった。今度活用させてもらおう。

713列車は8時39分に津駅に到着し、自分は跨線橋を歩いてJR側の東口へ向かう。紀勢本線の名古屋方面のホームにはキハ85の特急列車が停車していた。本数では圧倒的に近鉄有利だが、快速「みえ」がいいタイミングで来ると経済性でJRが優位に立つ。東口の自動券売機で紀勢本線の梅ヶ谷駅までの乗車券を購入する。改札を抜け、紀勢本線多気方面のホームで待っていたら8時43分には後続の「ひのとり」が到着。2021年2月9日はこの「ひのとり」でここ津から大和八木まで乗車した事を思い出した。津駅では僅か7分の間に近鉄の看板特急列車とJRの気動車特急を見る事ができた。特にJRの特急列車は気に留めていなかったのである意味大儲け？だった。

津駅から多気駅の間は津駅を8時46分に出発する亀山始発伊勢市行き917Dに乗車。この917Dは、多気駅までの間、松阪駅以外の全ての駅で上下列車の列車交換もしくは後続の特急列車の追い抜きがあった。多気までの間は、そこそこの本数がある伊勢市、鳥羽方面と本数は少ないもの新宮方面と重なる事もありたくさんの列車を見る事ができる。複線まではいかないのかもだがそれなりに需要はある様子だ。ちなみに特急列車の追い抜きは高茶屋駅だった。青春18きっぷの最終利用日、あくまでも夏期間だが、という事もあったのだろうか、“鉄”をかなり見かけた。勿論、地元の一般客も乗っているが。。。

一方、多気駅から梅ヶ谷駅の間は多気始発新宮行き329Cに乗車。津駅から乗車した917Dとの接続もまあまあで8分間。多気駅ではまあまあ乗車率だったと思うが、途中駅から乗る人はあまりなくて、少しずつだが下車する人のお陰で段々と空いてきた。一番降りたのは三瀬谷駅で、乗る人も僅かにだが居た。大内山駅でメンタルをやられてそうな同い年くらいの男性が乗車したが何と自分と同じく梅ヶ谷駅で下車した。大内山駅とこの梅ヶ谷駅の間は意外にも距離が無い（2.6 Km）ので頑張れば歩けそうなのだが。梅ヶ谷駅では自分を含めて2名が下車。

ここから徒歩で荷坂峠を越えた。すれ違い無し、追い抜き無し、前回の熊野古道伊勢路三瀬坂峠と同じく、自分だけだった。熊野古道伊勢路は色んな所で紹介されているので詳しくは触れないが、あと少しで歩きが終わりの所に「道の駅 紀伊長島マンボウ」があり、これが本当の「マンボウ」と言いたくなった。この道の駅あたりからは荷坂峠へ向かう紀勢本線の線路が見える。

帰りは紀伊長島駅から乗車し多気駅を目指す。紀伊長島駅は周りに寿司、牛乳、書籍の店舗があるだけで、缶ビールすら手に入らない。三瀬谷駅よりはマシだが、紀勢本線の特急列車停車駅でも、駅前はこの位の街並みなのだろうか？

これから戻るが、紀伊長島駅を13時01分に出発する新宮始発多気行き328Cに乗車。男性が1名（のちに分かったが“鉄”）と30歳半ば位の男女のペアが乗車した。他もいたかもしれないが。

梅ヶ谷駅では、紀伊長島駅から乗車した男女のペアが下車した。格好がハイキングスタイルで、自分と似たような事してるなと嬉しくなった。

この 328C の車内の雰囲気ではあまり感じなかったが、終点の多気駅で列車を降りた時、かなりの”鉄”がいた。紀伊長島駅で乗車した男性も同類項だった。今までは瀧原宮を目指していて、多気駅からの午後の最初の列車や、上り下りとも、多気駅と滝原駅間の夕方の列車しか乗らなかったが、多気から午後の新宮方面の列車だと名古屋といった都市部からだと出だしが遅い、ま、撮影とかに向かない。逆に多気駅への午後の最初の列車は撮影とかを終えて都市部へ戻る形になるので”鉄”が多いになるのか？多気駅まで 328C は佐奈駅と相可駅は乗降が無くて他は下車は少なくて乗車が多かった様に思う。人数こそ少なかったが乗車は目立った。過去に 2 回利用した滝原駅は乗車は無かったが下車が一人いた。総じて高校生位の生徒さんが多かった。

多気駅はこれで 6 回目の通過で下車（正確には途中下車）は初めてだが、駅前のお店で缶ビールは買えるし、三方向から集まってくる路線の列車をきちんと接続するのでなかなか便利かなと思った。特にあまり需要がなさそうな、と言っても本日”この乗り換え”をした人がいたが、新宮方面から伊勢市・鳥羽方面の乗り換えを考慮しているのが良いと思った。もちろん逆の伊勢市・鳥羽方面から新宮方面の乗り換えもスムーズにいける。多気駅では接続する亀山行き普通列車、続行の快速「みえ」をやり過ごし、紀伊勝浦始発名古屋行き 3006D 特急ワイドビュー南紀 6 号に松阪まで乗車。今まで乗った事が無かったワイドビュー南紀のキハ 85 に乗車したかったからだ。ただ、僅か 6 分間だったが、勿論だが多気駅で特定特急券を購入した。多気駅から乗車したのは若い”鉄”が 2 名と自分、2 名は知り合いの様だ。3 両編成で先頭車のみが自由席。座れないほど混んでいる訳ではなかった。松阪では多気から乗車した自分を含む 3 名と他数名が下車した。特急列車の停車駅である、紀伊長島駅、三瀬谷駅、多気駅と比較して街並みが違う。やはり列車本数の多い近鉄線との連絡駅だからだろうか。松阪駅には 14 時 55 分に到着した。

松阪駅では 15 時 11 分発、名松線の伊勢奥津行き 417C に乗車。これも松阪駅でまあまあの、16 分間の接続だった。終点の伊勢奥津駅に到着して分かったのだが松阪駅出発時点は全員”鉄”。途中の一志駅でオリンピックウェアの初老の男性と高校生女子が乗車したが、前者は家城駅で、後者は伊勢八知駅で、下車した。家城駅から伊勢奥津駅までは伊勢八知駅の前後を除いて良く敷設したと思う地形の中を列車は走行し、これだとこの先の名張までの延伸は難しかったかなとすら思ってしまった。また橋梁がカーブしているのが多いも目に付いた。

伊勢奥津駅では折り返し発車まで少し時間があり、列車の椅子に座ったら少し寝てしまった。これのおかげで帰路の新幹線では眠らないですんだ。駅の周りは”鉄”を筆頭に観光客を呼び込もうとしているのが良く分かるがいかんせん、折り返しの時間を考慮して来ないとキツイと思った。ちなみに事前に調べて来ないと食料の確保すら厳しい。

帰りは伊勢奥津駅から 17 時 15 分発、松阪行き 416C に乗車。家城駅まで乗降無し。乗車しているのは松阪から伊勢奥津まで乗車してそのまま戻る”鉄”だけ。家城駅では一般の男性一人と松阪からの伊勢奥津行きに乗車してきて、家城駅で折り返し乗車（伊勢奥津行きと自分が乗車した

松阪行き 416C が家城駅で列車交換する) の女性の 2 人が乗車した。女性は明らかに”鉄”だった。家城駅出発前に駅係員と運転手が何か会話している。のちに分かったのだがこれがこれから通過する踏切の点検依頼だった。次の関ノ宮駅で同じ格好(ユニフォーム?) の若い男女 5 人が乗車。さらに伊勢川口駅でも仕事風の男性が 1 人乗車。この時点で日没時刻だ。伊勢川口駅と伊勢大井駅の間、3 ヲ所の踏切について、点検というか事象確認で一旦停止する。最初の踏切を見た限りでは進行方向右側の警報機の音がしない、ランプがつかないように見えた。遮断の棒は動作している。おかげで 10 分ほど遅れが発生した。すでに周りは薄暗い。

一志駅では自分だけでなく、関ノ宮駅から乗車の 5 人、家城駅で松阪方面からの列車に乗車してきて折り返し乗車した女性、一気に 7 名が下車。遅れていたの一志駅での列車見物を軽めにして川合高岡駅に徒歩で向かう。街灯以外の明かりは無い状態になり、もう見物は難しい。女性は自分とは反対方向の東青山行き各駅停車にギリギリで乗車した。5 人と自分は伊勢中川行きに乗車。こちらは乗り換えに余裕があった。名松線の一志駅と近鉄大阪線の川合高岡駅は、実質的には乗り換え駅になってるな。一年前に松阪までのルートで一志駅から乗車したら家城方面から乗車した人が数人下車した。

名松線はほぼ 2 時間おきの列車設定があり、紀勢本線の多気から紀伊長島の間よりは乗車しやすい(紀勢本線は昼間は 4 時間位列車が無い時間帯がある) と思うが、ほぼ”鉄”しかない名松線よりは紀勢本線の方が、、と思った。名松線に乗った限りでは”鉄”を含めた観光客を呼ぶとかして活性化させないと廃線候補(特に家城駅から伊勢奥津駅の間) ではないか。地元の人利用は殆どの期待できない現状を見ると。。。家城駅の近くにある三重県立白山高校の存在が命運を握っていると言えるな。あと、灯りがありそうな地域は山あいでも少し開けた伊勢八知駅界隈と伊勢中川駅の郊外にあたる一志駅(川合高岡駅) 位。どちらにもコンビニがあり、コンビニは終日灯りが付いているので、街灯がない所だと目立つわ。ちなみに終点の伊勢奥津駅よりは二つ手前の伊勢八知駅の方がコンビニもある事から食料確保の意味では何とかなるな。山間部の入口の家城駅でも三重県立白山高校と三重県立一志病院が見えるだけで灯りが無いし駅前に何も無い感じだった。

今回、JR 東海のディーゼル動車に乗車したが

キハ 25、エンジンの挙動がスムーズ

キハ 85、昔ながらのディーゼル動車の匂い

キハ 11、古めの割には何故か匂いは感じない

という感想で、紀勢本線で乗車したキハ 25 はロングシートの車内であり、面白みに欠けると思っていたが加減速が電車の様にスムーズで、さらにカーブにも強い様子で 80Km/h で曲がっていく。これは所要時間短縮に貢献しているのでは。勿論、紀勢本線が軌道強化がされている事も大いに貢献しているはず。特急ワイドビュー南紀で乗車したキハ 85 は初めてだったが座席などの古めの車内は否定できない。置き換えが決まっているのでこれ以上手を加えないとは思いますが。キハ 11 は名松線専用? と考えれば、多少古めでもいいか。どちらかと言えば国鉄時代のディーゼル動車の挙動に近いかも。以前に乗車した九州のキハ 58 などと比較して最近のディーゼル動車は速度を一定に保つと言うか均衡運転が出来る様になったと言うか。キハ 58 は平坦な幹線だとエンジンを回して、惰行しての繰り返しだった。

先述の通り川合高岡駅から一駅乗車し伊勢中川駅へ。伊勢中川駅で名古屋行き特急の予約をスマホで行う。先週は22600系に乗車だったが今回は12410系だ。特急列車を待っていたら大阪方面から松阪行きがやってきた。この松阪行きは22000系で、先週、自分が乗った時は12410系だった。次が終点の松阪という事もあり、4両編成のうち後ろ側の2両は無人だった。

先週も利用した19時15分発の1812列車特急名古屋行きは12410系（12415編成）であり、4号車の席を選択した。津から四日市、津から桑名、四日市から名古屋といったどちらかと言えば短距離の乗客を乗せて名古屋へ向かう。もちろん通勤などでの利用客が多い。

近鉄名古屋駅ではいつもの20時30分発のアーバンライナー、20時45分発の自分が乗った12410系、の動画を撮影して、先週と同じく無線LANの調子が良くない西日本版の「のぞみ」に乗車して帰路に着いた。

以上