

2021年11月20日（土）に12200系の最終列車を見物した時の備忘です。

今回も10月22日（金）出発の時に利用した、同じツアーを使った。新宿駅から東京駅間の運賃がかかるが、東海道新幹線の自由席を利用した東京から名古屋往復の運賃・特急料金で名古屋で宿泊が、一泊ができる。自分の場合、事情があり、夜遅くに現地に到着し宿泊するか、日帰り夜に自宅に帰宅するか、のどちらかを選択する必要があります（一般的な朝出て夜帰宅の宿泊はできない）今回も10月22日（金）の夜宿泊のパターンと同じく、前者の、夜遅くに現地着し翌朝は朝早くから活動するというパターンにした。

事前に分かっていたが、のぞみ号プランだと指定の列車に乗り遅れても後続の列車の自由席に乗れる。往路復路ともにわざと？乗り遅れる形にして少しでもツアー代金を安価にする様にした。往路は東京を夕方から夜に出発する新幹線よりは昼の新幹線の方が追加料金が安い。復路は名古屋を朝早めに出発する新幹線の方が追加料金が安い。この手を使ってできる限り追加料金を最低の額の近くにしたい。ただ、指定の列車が出た後にチケット類を受け取れるかの自信が無いため、指定列車の出発時刻の前までにはチケット類を受け取る事にした。

11月19日（金）往路

夜に東京を出るが予約は昼間の列車を選択できる。

15時00分発 確か1350円が追加料金、この列車を予約した。

20時00分発 確か2150円が追加料金（この列車は17日頃一瞬だけ予約が出来た時間帯があったが、最終的には満席になった。）

20時42分発 確か2150円が追加料金（この列車にしようか迷った。）

11月20日（土）復路

昼前に名古屋を出るが予約は朝の列車を選択できる。

7時8分発 300円が追加料金（追加料金がゼロの列車は「こだま」のみ、この300円が追加料金で最安値）

今回、往路の東海道新幹線で800円をケチり、さらに金曜日は仕事で使った都営交通のパスを使う事で新宿駅から東海道新幹線乗車駅の東京駅までの200円をケチった。

朝方、チケットを受け取るために新宿駅から東京駅八重洲口までは都営新宿線、都営浅草線を利用し宝町駅から歩く方法を使った。都営交通のパスはチケット受け取りだけでなく、11月19日（金）でも仕事で使うのだ。参考までに新宿駅から宝町駅までの利用が2回と業務で使った事から都営交通のパスは余裕で元が取れた。なお、都営交通のパスは当然だが新宿駅で購入した。ここで始めて気付いたのだが、新宿駅（京王新線、都営新宿線）は京王の管轄で都営交通のパスをクレカで購入できない。もしかしてと思い都営大江戸線の新宿駅入口近くの自動券売機に行ったら都営交通のパスをクレカで購入できた。ちなみに都営大江戸線の新宿駅と京王新線新宿駅（都営新宿線）は歩いて20メートルくらいだろうか。もっと短いかもしれない。

最寄駅を19時27分に出発し、新宿乗り換えで都営新宿線に乗り、馬喰横山・東日本橋乗り換えで都営浅草線に乗り宝町駅まで移動する。朝方に続いて今回も都営浅草線宝町駅から東京駅八重洲口まで歩いた。よくよく考えたら三田線で大手町駅から東京駅八重洲口まで歩いても良かったかも？神保町での都営新宿線から都営三田線への乗り換えの便利さや神保町から宝町までの乗車時間よりは神保町から大手町の方が乗車時間も短い事も勘案して。以前に千代田線大手町駅から東西線ホーム経由で東京駅八重洲口まで行った事がトラウマになっているのかもしれない。東京駅界限にはバスも含めて都営交通でのアクセスはよろしく無い。バスはあるが運行時間の不正確さ？と運行本数から当てにできない。次回行く時もまたまた研究？するかな。東京駅は丸の内口側はあまり行かないので自信がないが、少なくとも八重洲口側は道路も広く横断歩道も少ないので移動に結構難儀する。

いよいよ東京駅八重洲口から東海道新幹線に乗り乗る。朝方に、入社前に、東京駅八重洲口まで行き、ツアーのチケットは既に引き換えてある。この時、前回の事を忘れていたが、往路復路で認証用のコードが別々に必要だった。事前に往路の分しかコードを取得していなかったのが少し焦ったが駅構内の無料の無線LANに接続して対応した。チケットは東海道新幹線こそ紙だが、ホテルはフロントで口頭で伝えるだけのもので、たいそうなモノを手にはしている訳では無い。書いていて思い出したが、往路と復路で引き換えのコードが異なるということは復路のチケットは名古屋でも受け取れるという事だ。

東海道新幹線は20時42分発新大阪行き「のぞみ」にしよと思いホーム（17番線）まで上がる。隣のホーム（14番線）から20時39分発新大阪行き「のぞみ」が出発しようとしていたので小走りで階段を使って隣のホームへ移動する。乗れるかと

思ったが意外にも混んでいたのでも乗る寸前まで行ったが諦める。確か車両が N700 系 S でなかったのでも電源確保の件もあり諦めたと思う。

(東海道新幹線は”N700 系 S”だけが全ての席に電源がある。)

もう一つは続行が 3 分後なので続行の方が空いているのではと言うのもあった。20 時 42 分発新大阪行き「のぞみ」に改めて乗車する。ホームとの間を階段を使って小走りに往復したので少し汗かいた。

(自宅に戻って調べたら実は 20 時 39 分発も 20 時 42 分発もどちらも毎日運行ではなかった。)

結局は、当初の考えていた予定(”迷った”)と同じになった。実はこのツアーは全ての新幹線列車を選択できるわけではないのだ。東京 20 時 00 分発、20 時 42 分発が選択対象。ただ、追加料金が昼間の列車を指定した分安かった。東京 20 時 39 分発をツアーで選択できるなら追加料金が昼間の列車より高くても選択したと思う。その理由は名古屋駅から近鉄名古屋駅への乗り継ぎだ。東京 20 時 39 分発だと名古屋に 22 時 15 分に到着し、近鉄名古屋 22 時 25 分発松阪行き特急列車に間に合う。

予約していたのは東京 15 時 00 分発なので当然自由席に着席する。2 人掛けの席に座ったが隣もおらず、と言いたいが、出張帰りなどでまあまあ混んでいる。9 月 3 日から東海道新幹線に乗車する様になったが乗る度に混んできた印象だ。のぞみ号の車内は暖房が効いていた。かなり暖かくコートもセーターも脱いで汗を引く様にした。列車乗車中に Twitter をチェックしたら米野駅に停車しているのは、明日の近鉄名古屋始発の「12200 系の貸切列車」に入るのは、34 番編成の様子だ。

22 時 22 分に名古屋に到着。名古屋駅は何度も来ているので近鉄名古屋駅乗り換えに便利な 12 号車まで前もって移動してある。小走りでタカシマヤ前あたりを通過し、近鉄名古屋駅への階段を降りる。移動距離の感じだと名古屋駅の在来線の通過から近鉄名古屋線への連絡通路の方が距離が短いと思う。窓口近くに来たら 22 時 25 分発の松阪行き特急列車の発車メロディが鳴り響いており、、、結論からやはりこの特急列車に乗るのは無理だわ。チケットレスで買っても間に合わなくて乗らなければ終わりだ。ただ、今回は三重側を網羅する愛知・三重版「近鉄 1 d a y おでかけきっぷ」の購入がメインなのでまずは自動券売機で当該きっぷを購入。22 時 26 分発で近鉄四日市行き普通列車がある。乗れるか自信がなかったが、自動券売機に現金を入れて最低運賃の乗車券を購入。この普通列車は出発が少し遅れたか？乗車に間に合った。近鉄名古屋駅の次の米野駅で下車。誰が降りるのかと思ったら自分以外に 2 人いた。

米野駅はこの時間帯、20分に1本くらいの頻度で普通列車がやってくるのだが、発車時刻が合わなければ、JRの名古屋駅より南東の近鉄名古屋駅からなら、名古屋駅からよりは近鉄名古屋駅からの方が米野駅までの距離が短い事から歩いて良いのでは？米野駅の周りは一軒家もあり名古屋駅界限とは様子も違う様に見えた。街灯こそあるもただの普通の住宅街、住宅地だわ。近鉄名古屋線の線路沿いを歩いて名古屋駅方向に向かうと米野駅の名古屋側の留置線には34番編成かは分からんが菱形のPT42の12200系が、4両編成が、1編成止まっていた。1週間前の青山町駅での撮影会で稼働した編成が明日の「12200系の貸切列車」の対象なので少なくとも34番編成か39番編成のどちらかだ。

地下鉄とかバスで宿へ向かおうかと思ったが、近鉄名古屋線の線路沿いを歩いていたら名古屋駅界限に着いてしまった。このまま歩いて宿まで向かう事にする。前回の10月23日も気づいたが名古屋は「道路が広く横断歩道も少ないので移動に結構難儀する。」しかも昼間は地下道があるが、夜遅くや朝早くは地下道が閉まっているので遠回りをして横断歩道を渡るをしなくてはの場所が結構ある。近鉄名古屋駅を目指したが実は近鉄名古屋駅よりも一本南側の東西を横断する道路を目指せば良かった。その東西を横断する道路でないと、近鉄名古屋駅東側の南北に走る道路を横断できない。

宿は10月22日の夜に宿泊した宿の方が値段なりに良かったと思う。安価な今回の宿だが名古屋駅からの徒歩の距離が少し遠いのと、平成の始め頃の建物だったので少し古さがあったかと。古さはユニットバスで目に付いた。不衛生では無いので気にならなかったが。逆に言えば前回の方が新しさと良い宿と言う事か。ま、数時間横になるだけだしあまり気にしない事にした。自分のミスはお風呂の栓をせずにお湯を溜めようとしたところだ。なかなかお湯がたまらんあと思ったら理由が分かった。また前はエアコンと言うか暖房を入れ忘れたが今回は暖房を入れたら建物一括制御で少し暑い状態で寝てしまった。

4時30分に起き、5時00分頃宿を出る。ロビーで無料のコーヒーを飲めたのだが結局縁なしで出発した。フロントには誰もいないが自分が泊まった部屋のキーカードだけ置いて立ち去る。名古屋駅方面へ向かうが殆ど歩いている人はいない。ただ近鉄名古屋駅に着いたらどう見ても朝まで酒と言う感じの人がいる。この人たちはベンチでなく地面に座っているから良く分かる。5時30分発の鳥羽行き2番列車に乗車した。これは急行列車だった。記憶が飛んでしまったが近鉄名古屋駅から米野駅の間、

昨晚見た12200系は奥の留置線、名古屋側にいたと思う。急行列車の乗客はハイキング風の人、鉄、朝帰り、がメインのように見えた。朝帰りの男女は何故か1番列車の普通列車の方が先着する駅で下車した。多少眠かったか、近鉄富田あたりから近鉄四日市まで眠ってしまった。特急列車だと緊張しているのか今まで寝た事が無いのだが。土曜日と言うこともあり高校生も乗ってくる。男女とも仲良さそうだ。女子生徒のグループの会話に割り込んできた男子生徒、微笑ましかった。鳥羽行き急行列車は伊勢中川には6時45分に到着した。伊勢中川から近鉄名古屋までは特急だとほぼ1時間なので15分しか違わないが、この鳥羽行き急行列車は途中で特急列車の退避が無いのだ。だから所要時間で接戦？なのかもしれない。

早速、伊勢中川駅で京都行き特急600列車の名張までの特急券をホームの自動券売機で購入したが残念ながら座席は選べなかった。前にも分かっていたのだが伊勢中川から名張と伊勢中川から大和八木は特急料金が同じ。同じ特急料金なら大和八木まで乗車したい。津から伊勢中川経由で名張までの特急券でも良いのだが、早朝のこの時間帯は津から伊勢中川の間の特急列車が無い。京都行き特急600列車は6時51分に伊勢中川を出る。編成は前もって把握していたが、この特急列車はビスタカーだった。今回初めて喫煙室付きの1号車が当たった。

自分の後ろの席は通路側に出るのに自分の座席を掴むような輩でどんな奴かと思い名張で下車する時、少しキツめの目で見たら普通そうな若者だがとにかく荷物が多かった。ようは荷物を跨ぐ様に通路に出たのだ。ボードスキーのバスでも同じ事を感じたが荷物が多いのは大概要注意人物だな。マトモでなくてメンタルやられてる様子だ。

今回乗車した京都行き特急600列車はビスタカーの1番編成だったが他の編成と更新内容が異なる。座席が換装されていない。サニーカー系列と同じタイプだった。あのタイプの椅子はフリーストップのリクライニングがイマイチやりにくい。座面がリクライニングと共に前に移動するは色々あると思うが、リクライニング機能は12200系のB更新車の方が優秀だと自分は思う。ちなみにこの帰りに名張から伊勢中川まで乗車したビスタカーは今まで乗車のビスタカーと同じで椅子が換装されていた。

(自宅に帰ってきてから知ったのだがビスタカーは2号車、3号車の二階席の方が1号車や4号車と比較してシートピッチが広い。二階席は多少圧迫感があるがシートピッチが広いのは優位点だと思う。)

京都行き特急 600 列車は名張に 7 時 21 分に到着したが、反対側の近鉄名古屋方面のホームには、最初に乗ろうと考えていた近鉄名古屋行きアーバンライナー、しかもネクストが止まっている。自分が乗車した京都行きビスタカーが先着先発のダイヤどおりだったので、この後着後発のアーバンライナーへの折り返し乗車は不可能ではなかった。ただ、米野駅に元々から留置してあるのが近鉄名古屋に向かうだと米野駅 3 番線には列車が入って来ない事がほぼはっきりしたので折り返し乗車は今朝方にやめた。すなわち米野駅 3 番線は近鉄名古屋からの回送列車が入る場所だ。ただ、アーバンライナーはプラスでなくネクストだったので乗ってみたい気もする。確かネクストは初めて見た気がする。折角なのでネクストの出発の動画を撮影し始め、最後尾が名張駅から離れ始めたと思ったら難波行きアーバンライナーがやって来たので連続の動画撮影になった。

(自宅に戻り時刻表を見たら乗ってきたビスタカーは京都行きで大和八木では難波行きアーバンライナーが出発してから新ノ口短絡線に入り京都へ向かう。これはある意味同格退避に近いのではないか?)

名張駅の南口の有人窓口は 1 人並んでいたのので北口の自動券売機で名張から近鉄名古屋までの特急券を購入。座席指定ができた。

宇治山田行き特急 605 列車に名張から伊勢中川まで、今回もビスタカーに乗車。7 時 34 分発だ。よくよく縁?のある上本町寄りの 4 号車だった。ビスタカーだと 4 号車に乗る事が多い。特に印象には残っていないが、せっかく座席が揺りかご?式のに換装されているのに、足元の汚れが目立つ。椅子と床の繋ぎ目に汚れが溜まっているのだ。

(京都線、奈良線、橿原線は不明だが、阪伊特急にはビスタカーをあてがう事が多い気がする。実際にチケットレスで確認しても同じ結果が出る。)

宇治山田行き特急 605 列車は 8 時 3 分に伊勢中川に到着。伊勢中川で乗り継ぎの近鉄名古屋行きアーバンライナーを待つ。

近鉄名古屋行き特急 714 列車に乗車。伊勢中川 8 時 14 分発だ。今までアーバンライナーは外見の良さだけを意識していたが車内は 12200 系の B 更新車の元になっており、前面展望の映像も見れる。フットレスもあつたが折り畳むだけの靴を脱ぐタイプであり、脱ぐ脱がないを選択できる 22600 系が秀逸か。アーバンライナーはまだまだ使いそうなので、次の更新は、B 更新?はコンセント設置をよろしく。

近鉄八田の手前辺りから動画を撮り始めた。近鉄八田の退避線に赤色の伊勢志摩ラ

イナーが退避している。これを追い抜き、米野駅の近鉄名古屋側では本線隣りの出発線に昨晚、視察？したとおり菱形のPT42が1編成止まっている。車番も見えた。34番編成だ。狂喜爛漫だ。名張では1本前のアーバンライナーネクストに乗らなくて正解だった。米野で一旦降りても「12200系の貸切列車」は名古屋寄りの留置線にいるだけを見るだけ、入替とかを見れない。

最も思い入れのある34番編成を今日見れるという事で少し気分が高まった後、近鉄名古屋駅へのトンネルに入る。乗車した伊勢中川からのアーバンライナーは9時18分に近鉄名古屋駅の4番線に到着する。「12200系の貸切列車」の出発は何処からか確認したところ5番線から次の2番目の列車と言う事が分かった。え、同じ時刻に到着する定期特急列車があるはずなのに。どういう扱いと言うか運行をするのだろうか。特急列車はホームの長さの制限など色々あって4番線か5番線の発着で、この2本の線路は一度単線？と同じ扱いになるので、2本の列車の同時刻の到着出発はできない。先程、近鉄八田で追い抜いた赤色の伊勢志摩ライナー、甲特急が5番線に入線する。この特急列車が5番線からの1番目の列車だ。次の「12200系の貸切列車」の前の先発だ。9時25分に慌ただしく折り返しの出発をする。感覚では8割以上の席が埋まっていた。こんなに混んだのは初めて見た。2人掛けで並んで座る人も多く独りで座っている人が目に付かない位だった。そして自分が乗ってきたアーバンライナーはホーム上で折り返し運転のための整備をし、そのまま9時30分発の難波行きになる。賢島方面から上本町方面への広域運用だ。

アーバンライナーが出発してから「12200系の貸切列車」が5番線に入線する。この列車の折り返しの時間がホントに少なかった。数分も無いのだ。列車番号は6913だ。「12200系の貸切列車」の出発と同時刻に到着するビスタカーを含んだ8両編成の特急が4番線に到着。9時36分の事だ。今までの感覚から上本町側に22000系や22600系を、近鉄名古屋側に12200系やサニーカー系列、30000系ビスタカーを連結するが多い様に思う。「12200系の貸切列車」は9時36分ではなく9時38分頃出発した。30秒単位でダイヤグラムが組まれていれば同時刻で着と発はありそうだ。ただ一般の乗客があるビスタカーの到着時刻が定刻になるを優先させるはずなので「12200系の貸切列車」が多少遅く出発でも良いか。

「12200系の貸切列車」の入線の時、今までの事を思い出していた。

2020年10月4日

南が丘駅の伊勢中川側ですれ違った12200系の単独4両編成（のちに、4両編成の34番編成である事が判明）

桑名駅で待った、乗車した、名古屋行き12200系の単独4両編成（もちろん4両編成の34番編成）

名古屋駅で見届けた最終の難波行き12200系の単独4両編成（もちろん4両編成の34番編成）

2020年10月17日

名古屋駅で見届けた最終の難波行き12200系の単独4両編成（もちろん4両編成の34番編成）

2020年10月24日

名古屋駅で見届けた最終の難波行き12200系の単独4両編成（もちろん4両編成の34番編成）

2020年11月8日

名古屋側に22000系の4両編成を連結し、モ12234が上本町側になる、4両編成の34番編成を含めた8両編成に名古屋から大和八木まで乗車。

当時、自分は知らなかった、把握していなかったが、上本町方面の特急列車も近鉄名古屋方面の特急列車も大和八木15時00分着、15時02分発で、大和八木駅の上本町側で難波行きと近鉄名古屋行きの12200系が並ぶので、上本町方面のホームの上本町側に撮り鉄がたくさんいた。この状況で大和八木駅の上本町方面のホームでこれから乗車する上本町側が2両編成の54番編成で構成された4両編成の難波行きを待っていたら、反対側の名古屋方面のホームに自分が乗ってきた4両編成の34番編成を含めた8両編成が難波から近鉄名古屋行きとして折り返してきて、動画撮影中にも関わらず声を上げてしまい、さらに、54番編成に大和八木駅から乗車するところを到着の前からの一連の流れで動画撮影していたら、その姿がブログやTwitterにアップされて顔出しに近くなってしまった。ホントに尽きない。

近鉄名古屋駅で見届けた最終の難波行き12200系の単独4両編成（もちろん4両編成の34番編成）も、今回の「12200系の貸切列車」が近鉄名古屋駅を出発するのも同じ5番線。夜遅くに見た難波行きの最終列車の光景が蘇ってきた。「この特急

列車は難波行き最終列車です。」の案内放送も何回か聞いた。あと付け加えるとすれば2020年10月4日に、その最終列車に乗ろうとしていた、運転士さんに問い合わせしていた二十歳前後の女性、自分が撮影した写真にも背中姿が入っていたけど、もしかしたら彼女の母親の方が該当の34番編成より若いのでは？1970年12月21日製造だから50歳以下なら該当する。何故かこの34番編成は2020年の11月20日（金）の最終運行をもって休車の扱いだったが、10月23日（土）と11月13日（土）と本日の11月20日（土）のみ復活するという不思議な扱いだった。同じ事は11月13日（土）のみ復活した53番編成にも言えるが。付け加えると33番編成も2020年の11月20日（金）の最終運行より前に休車になったものそのまま2020年10月に廃車になってしまった。とにかく、最も若番の編成が最後まで自分に縁があった。

特筆

近鉄名古屋駅では多少は点字ブロックからはみ出しての撮影する人もいたが、直ぐに下がったりして、総じてマナーも良かった。罵声が飛んだりもなく、品川駅での寝台特急の最終列車（詳しくは覚えていない、退社時刻と重なり、たまたま気付いた事から見物に行った。）を見物した時とは大違いだ。近鉄はJRと比較すると人気がない？中京圏は首都圏と比較して人口比で鉄が少ない？運行終了の12200系も人気だが、近鉄特急そのものが人気なのでファンがバラける？理由は良く分からないが気分良く現場を、近鉄名古屋駅4番線と5番線を離れる事ができた。ただ、「12200系の貸切列車」は満席ではなかったので当日の追加販売とかしてくれると嬉しかった。それは

10月23日の12200系の貸切列車（名阪ノンストップ特急）

の近鉄名古屋発の分にも言えるが。

いよいよ帰宅だが今日は社員？が対応する窓口が混んでいた。今まで見た事が無い光景だった。近鉄名古屋駅の特急券窓口も東海道新幹線の窓口もだ。ちらっと見た感じでは東海道新幹線の指定席は満席の列車が結構あった。直ぐに乗れる列車から数本はアウトの様子だ。

（12月8日の夕方、新宿駅南口を通ったら、社員？が対応する窓口は並んでいるのに自動券売機は誰も並んでいない。名古屋駅の自動券売機の様子は覚えていないが、大概は、有人窓口が混んでいて、自動券売機は空いている。）

繰り返しになるが近鉄名古屋 9 時 25 分発賢島行き甲特急の伊勢志摩ライナーは 8 割は乗っていた。そしてお土産は一つ選べと言われたらの赤福にした。近鉄名古屋駅のファミマで購入。連絡通路ではなく東西の自由通路から名古屋駅の東海道新幹線ホームへ向かう。

9 時 41 分発の のぞみ

9 時 43 分発の ひかり

は既に出発しており

9 時 49 分発 のぞみ

の 2 号車に並ぶ。

予約していたのは名古屋 7 時 8 分発なので当然自由席に着席する。繰り返しになるが、乗り遅れたのと同じなので。ま、1 人だし何とかかなと思った。名古屋駅は乗車も多いけど下車も多いのだ。3 列掛けの席が空いており、名古屋駅で自分の前に並んでいた若い女性が窓側に座ったので自分は通路側に座った。真ん中の席は空いている。彼女はスーツケースなので真ん中の席を 1/3 位使っているが。。。浜名湖過ぎから新丹那トンネルまで少し寝た。今回面白かったのは新横浜下車が少なく、東京まで乗り通した人が多かった。午前中の列車だし東京への観光か？

11 時 24 分に東京着。八重洲口の JR 東日本の自動券売機は混んでたが、少し合間を見たら並ばずに済んだ。やはりいつもより混んでらなあ。そのまま待ち合わせの、経堂の焼肉屋へ向かう。

自宅に戻ったら近鉄名古屋駅のファミマで購入した赤福を他の人に見られなくなかったので縦にしてコートのポケットに入れたが、餅の形が寄ってしまった。今回唯一の不覚だった。

参考

2020 年の 11 月 20 日（金）時点で稼働していた編成の動向

34 番編成 休車から廃車予定

39 番編成 2 月 12 日（金）まで継続運行 廃車予定

49 番編成 2 月 12 日（金）まで継続運行 通称の「スナぞら」へ改造

50 番編成 先頭車は「あおぞら」へ改造、中間車は廃車

51 番編成 2 月 12 日（金）まで継続運行 廃車予定

- 56 番編成 休車から「あをによし」へ改造
- 53 番編成 休車から廃車予定だが未だに東花園に留置
- 54 番編成 「あおぞら」へ改造

番外

2020年の11月20日（金）時点で休車していた編成の動向

- 33 番編成 休車のまま復活？せず廃車

以上