

10月15日に十津川村を経由する、日本一長い路線バスに乗車しました。

今回、金曜日夕方出発で宿泊のツアーで、自分のに合ったのがなかった。東武トップツアーで宿泊があればよかったのだが、残念ながら無し。東武は東海道新幹線の追加料金が発生しないのだが、他だと追加料金が発生してしまい、ツアーの旨味が殆どない。じゃ、宿泊でまともに払って行くかと思い、折角だし今まで行ったことがないところにするかと思い、未成線である五新線からみにする事にした。まともに払うとツアーと異なるのは一筆書きのようなルートを取れることだ。名古屋往復にして見所を回って名古屋に戻っても良いが少なくとも四日市から名古屋の間はルートの重複する場合が多い。なお、四日市より南は関西本線、伊勢鉄道伊勢線、近鉄名古屋線と三択ある。

五新線を辿るルートはバス、しかも路線バスで、大和八木駅（奈良県、近鉄大阪線）から新宮駅（和歌山県、紀勢本線）を結ぶ。新宮側から五新線のルートに乗る場合、新宮駅におけるバスの出発時刻から新宮界隈での宿泊が必須なので新宮界隈の宿をネットで探していた。大和八木側から五新線のルートに乗る場合もどこかで宿泊が必要だが、よくよくバスのルートを見ると大和八木駅から乗車しなくても五条駅（奈良県五條市、和歌山線）から乗車できる。しかも大和八木から五条まではバスでそこそこ時間を要しているの、この区間を鉄道で行けば時間短縮ができるのもしかすると東京から五新線見物を日帰りできるのではと思った。最近よく乗車している、と言っても3回だが、

京都8時45分発の橿原神宮前行き近鉄特急（京橿）に乗れば橿原神宮前で近鉄吉野線の吉野行き特急に乗り換え、さらに吉野口（近鉄吉野線とJR和歌山線の乗り換え駅）で和歌山線に乗り換えて五条へ向かうと五条駅で大和八木からのバスに追い付く。この京橿特急に乗るには自分の最寄駅を始発で出れば十分に間に合う。東海道新幹線も東京駅からの2番列車で大丈夫だ。

さらに調べたら

近鉄名古屋7時30分発の大阪難波行き近鉄特急（名阪乙）に乗れば大和八木で下車し、後続の急行大阪上本町行きに乗車して大和高田で下車し、近くのJRの高田駅（桜井線と和歌山線を利用できる）まで歩き、接続する和歌山線の列車に乗れば五条で大和八木からのバスに追いつく事が分かった。書いていて気づいたがこの名阪乙特急に乗車し、大和八木、橿原神宮前、吉野口と乗り換えるやり方で大和八木駅からのバスに五条駅で追い付けるかは調べていないので自信なし。ただ

し、

近鉄名古屋 7時30分発の名阪乙特急

に乗るには自分の最寄り駅から都心に向かい、乗れるはずの品川始発の1番の新幹線に乗ってだと、まずは、品川駅で山手線から東海道新幹線まで5分しか接続時間が無く、さらに名古屋駅で東海道新幹線から近鉄特急（名阪乙特急）まで3分しか接続時間が無い。名古屋駅で接続が間に合わない場合は、近鉄名古屋駅から名古屋駅へ戻り、東京からの1番の新幹線もしくは2番の新幹線に乗り京都まで行き京都8時45分発の近鉄特急（京橿）に乗れば良いがもう少し余裕をもたせたい。

品川始発の1番の新幹線の前を調べたら、新横浜始発の1番の新幹線があった。この列車だと名古屋で近鉄特急（名阪乙特急）の乗り換えに6分間の接続が取れる。この新横浜始発の1番の新幹線に乗るには最寄駅を始発で出ても、新横浜駅での接続が3分しかない。書いていて気づいたがもしこの新横浜始発の1番の新幹線に新横浜駅で間に合わなければ品川始発の1番の新幹線に乗車して名古屋で

近鉄名古屋 7時30分発の名阪乙特急

間に合うかトライし、名古屋で乗り換えがダメだったら後続の東京始発の1番の新幹線に乗れば

京都8時45分発の近鉄特急（京橿）

に乗ればというリスク回避は出来ていたのが最寄り駅の始発列車でも良かったか。ただ、京都からの京橿特急よりは近鉄名古屋からの名阪乙特急の方が自分は乗りたいわ。

最終的には自宅の最寄り駅ではなく40分程歩いた所にある登戸駅からの始発列車に乗ると新横浜駅での接続が10分以上あるので、登戸からの始発列車を選択する事にした。通常の間隔であれば最寄り駅から新横浜へは町田で乗り換えるのが一般的だが、武蔵小杉、菊名で乗り換えるルートでないと新横浜始発の1番の新幹線に間に合わない。

いよいよ当日。登戸駅近くの川崎街道の交差点で自分が乗る始発列車が見える。時計を見たら意外にも余裕が無かった。小走りして、ダッシュして、駅へ向かう。歩いても間に合ったかもだが、狛江まで13分しかかからなかったのが油断したかも。

この登戸始発の電車は武蔵中原で立川方面の貨物列車とすれ違う。なんだかんだで南武線は貨物列車があるな。武蔵小杉では南武線から東横線に乗り換え。複々線の内側線の目黒線は早朝なのに本数も多く日吉までならかなりの頻度で運転している。意

外な一面を見れた。武蔵小杉からの乗車する東横線は殆どの席が埋まる位、かなり混んでいたが綱島で少し降った。綱島に何かあるのか？

菊名で東横線から横浜線に乗り換えるが、その前に乗車券、特急券の購入がある。予想通り、自分のあとに、JR線の自動券売機に人が並んだ。東横線では乗り換えに便利な先頭車に乗り、小走りでJR側の券売機に並んで正解だった。菊名から横浜線を一駅乗り、新横浜駅到着。東海道・山陽新幹線の連絡通路へ向かう。新横浜始発の東海道・山陽新幹線の1番列車は6時発だが売店は5時50分から。新横浜駅到着時点では5時50分の前。自由席での席の確保もあるし売店は諦めた。こういう時に独りかつ荷物無しは厳しい。5号車の自由席はかなりの着席で、つぎの4号車に座る。乗車するのはひかり号で自由席はのぞみ号と異なり3両ではなく5両ある。旧知だが東海道新幹線は新大阪側を先頭に1号車、2号車となる。

乗車する列車は小田原と静岡に停車しそのふた駅では待避の無いひかり533号だった。異論もあるかもだが、このひかり533号は最速のひかり号として知られている。すぐ後ろを品川始発の1番列車であるのぞみ号が追いかけてくるが、なんと、新神戸まで先着する。待避をしないのだ。さらに後続の、抜かれる、のぞみ号が停車しない西明石と姫路も先着になる。

小田原と静岡で待避をしないせいかのぞみ号が停車しない小田原も静岡もすぐ出発しますの案内があった。たまたま近くに座ったサッカーの男の子は小田原から静岡に乗車の高校生で、背中には静岡学園とありサッカー留学というか越境通学？だろうか。

なんと、のぞみ号で毎度の案内がある三河安城通過時の案内がなかった。静岡に停まるのだから察しろという事だろうか。後日、浜松、静岡、熱海停車の東京行きひかり号に乗車したらのぞみ号と同じく小田原通過時に新横浜到着の案内があった。

なんか都市部に近づいているなと思ったら名古屋到着の案内。車内販売で缶ビールを購入し、一杯やっていたので、ほろ酔い気分。慌てて4号車からグリーン車を超えて12号車へ。途中、自由席も指定席も通過するがどちらも混んでいた。ひかり号とはいえ知ってる人は利用するのがこの列車だろう。下車時かなりの降車がある様子だ。乗車は良く分からんが。

7月2日以来のJRと近鉄線の連絡通路へ向かう。多少は小走りだったかもしれない。女性3人か4人が出札窓口の前で動かなかったので自動券売機に少しだけ割り込む形で入らせてもらった。大和高田まで乗車は分かっていたのですぐに乗車券を購入して自動券売機を離れて譲る。特急券は東海道新幹線の車内でネットで購入したので問題無し。近鉄特急（名阪乙特急）出発前の動画撮影も大丈夫だった、間に合ったが、構内放送の肉声と被ってしまった。

乗車した列車は

457レ大阪難波行き乙特急アーバンライナー

今までに乗った事がない8両編成だったので、せっかくだから増結2両に座る

（シートマップ予約で選択）事にした。この乗車したアーバンライナーは津まで車掌が女性だった。近鉄特急の車掌さんで女性に当たる事は少ない。進行方向左側に座り、名古屋を出てから桑名、四日市、白子とホーム側を見ていた、そんなに乗る感じはしなかった。近鉄名古屋出発時点でもそんなに混んでる感じはしなかった。津でも目の前のデッキ入口、通路の人の動きを見ているもそんなに乗るようには、乗ってるようには思えなかった。津から名張の新青山トンネルで、トイレに行ったらかなり乗ってるわ。前後するが東青山で抜いた2両の普通列車は立ち客がいた。高速走行の特急列車から判別出来る位だからかなりの乗車だったのだろう。自分が乗っていた特急（アーバンライナー）が、中川短絡線で大阪線に進入しようとした時、大阪線の伊勢方面行きサニーカーが、パンタグラフがPT42の12401か12403（新スナックカーの12257か12259）が、伊勢中川への入線待ち。伊勢中川へ入線するところで減速運転していた。伊勢中川駅方向を見たら名古屋方面もしくは大阪方面のビスタカーかサニーカーが出発待ちしている。この伊勢方面行きサニーカーと接続する名伊乙特急か？と思ったら、大和八木駅で、自分が乗ってるアーバンライナーに続行する松阪始発の

800レ京都行き乙特急ビスタカー

だった。新青山トンネル通過中にトイレに行ったら、不自然な動きをしていた初老の女性がいた。この人は通路の歩き方とか、携帯電話の操作とかで、不審者ではないが明らかに挙動がおかしい。名張で一旦ホームに出たので降りるかと思ったら、駅員さんか車掌さんか運転手さんに色々聞いています。最終的には自分と同じで大和八木で下車した様子だ。大和八木では大阪難波行き名阪乙特急アーバンライナーより先に京都行き京伊乙特急ビスタカーが先に出発する。

京伊乙特急は9時24分着26分発

名阪乙特急は9時22分着28分発

行先が異なるので、正確には違うが後から来た特急が先に出発したので同格退避ではないかな？にしてもこのアーバンライナーは6分間も止まるのか。構内配線を改良するなどして大阪方面と京都方面が同時出発が出来れば良いのに。

大和八木手前の榛原で追い抜いた大阪上本町行き急行に乗車し、次の大和高田で降りる。大和八木に9時30分に到着し9時32分発、大和高田には9時36分着。たった4分間の乗車。距離は4.9キロメートル。

ここからJRの高田駅まで徒歩で向かう。余裕かましていたら横断歩道の信号待ちで引っかけた。桜井線の、万葉まほろば線の線路高架下の歩行者用通路辺りで時計を見たら余裕がない。少し小走りして慌てて高田駅へ。横断歩道で信号待ちせず、横断せずそのまま真っ直ぐに行けば桜井線の線路に寄り添い、そのまま高田駅の橋上駅舎へ行けた。やはりGoogleマップは信じてはダメだ。実際とは異なるルートが出た。と言いつつ利用している自分が情けないが。

高田駅では五条までの乗車券を自動券売機で慌てて購入する。目の前にアラサーからハタチ位の男女のグループがいたが、ここで時間を取られたくない。少し割り込む形で自動券売機を操作した。

高田9時27分発445M五条行きに乗車。この近鉄の大和高田駅からJRの高田駅への乗り換えは、近鉄名古屋から五条をYahooで検索しヒットしたのでGoogleマップだけを責められないが、余裕無さすぎかもだが、この先の、五条駅での乗り継ぎが時間的にあまり無いを考えると仕方ない。

和歌山線は2両編成で先頭車両に乗車した。ワンマン運転だったかもだが良く覚えていない。最新の227系でトイレもあるし悪くない。最近のワンマン、ロングシートの車両は前方視界も良く前方と左右の景色を楽しめるので自分的には嫌いではない。特にJR東海のキハ25が該当する。土曜日なので僅かな高校生、さらに僅かなサラリーマン、以外はハイキングの様子だ。ハイキングはグループが多かったように思う。高田駅で見かけた年齢層で不思議なグループは玉手駅で下車した。若い女性もいたけど、アラフォー近い男性もいたような覚えが。

近鉄との乗り換え駅である吉野口を過ぎると両脇の山が寄り添ってくる。いかにも山越えの様相だ。京奈和自動車道が進行方向右手に見えてきた。サミットを乗り越え

て視界がひろけたら北宇智に停車した。山越えした少し先にある様子だ。かってこのスイッチバックを見に来た事があるが、周りの地形以外の面影なし。いよいよ列車は五条駅に到着したが乗ってきた列車はここまでで、時刻表を見るとこの駅で運行が分断されている？様子だ。しかも自分が乗った列車に接続する和歌山方面の列車がない。五条駅を跨いで人の流動は少ないのだろうか？五条駅では乗降客が多そうでもないのに駅舎には柿の葉寿司の売店があった。駅構内にはコンビニ系の売店は無い。寿司専科だがそれなりの需要があるのだろう。五条駅の駅前広場では自分が乗った列車を降りたハイキングのグループが現地案内人から説明を受けていた。自宅で調べたら五条駅のある五條市は柿の生産で日本一だそうだ。なるほど柿の葉寿司だ。

バスの待合室では八木新宮線のバスを自分を入れて4名が待っていた。念を入れて観光案内所でバスの事を聞く。本数が少ないのでとにかく乗り遅れる訳にはいかないのだ。発車時刻になっても来ないので少し不安になったが、奈良交通の方、うーん、社員か、が新宮駅行きのバスは少し遅れていますと我々に案内していた。乗客の1人が混んでますかのような質問をしていた。奈良交通の方は満席ではないですの回答をしていたが質問が出るイコール常連か？と思った。志賀高原の長野からの長電バスの様に混雑に応じて続行バスが出るのと異なり、路線バスなので満席だと立たないといけない。先に結論を書くとここからバスに乗る自分以外の3名は

1名の女性は昴ホテル

2名の男女は十津川村役場

で降車した。バスは本当に路線バスだった。仕事で何度も乗った都バスと同じ形だ。

乗ったら何とか座れたが、隣が多少足を広げるタイプなので少し嫌な気分になったがその人物は夫婦で前後に座っており、なら後ろの席の奥様の方に座れば良かった。奥様の方は男性が隣だと嫌な顔をして移動したかもな。最初に座ったのはハイデッカーの、進行方向右側の座席だ。観察してると一番後ろの席は把握できなかったが、他に9名が完乗する様子だ。バリアフリーの辺りで座っている3人組の女性は途中でご飯、柿の葉寿司を食べる強者？でとても路線バスの車内とは思えない。殆ど鉄道のローカル線の列車と一緒に一緒だわ。同じくバリアフリーの辺りで座っている男女夫婦は男性が1人がけ女性が2人がけに座っていた。途中で空いた1人がけの席に女性が移動したが、座席数も少ないし夫婦とかなら並んで座る事で、おひとり様への配慮が欲しいわ。路線バスは着席前提ではないし、立つ事もある。鉄道と比較するとバスは揺れるのでそういった事を考えて着席して欲しい。首都圏だとあまりいないが中京圏や関西圏だと席に荷物を置く人が目立つ。その分空いているとも言えるが。ただ、路線

バスとはいえ長距離なので荷物を持つ人もあり、荷物を置くスペースがあっても良いかなとは思った。昔、熊本から博多まで混んだ783系ハイパーサルーンの特急有明号、車掌さんが、時期的に混むので荷物は席に置かないよう乗客一人一人に声かけていた事を思い出した。

賀名生和田北口で五条駅より前からの女性一人降車があり、一人がけの席が、身障者用だったが、空いたのでそこへ移った。

仕事で都バスに乗っていた時は気にならなかったが、バリアフリーの路線バスで車高が低い所は窓が高い位置にありバスの足元の道路が見えないのでストレスになる事が分かった。かって583系の中段ベッドと上段ベッドの小窓でも同じ体験をした。自分は心理的に乗り物の窓は足元を確認出来ない構造でないとキツイみたいだ。移動した席は進行方向左側で午前中は太陽光線が入る事もありカーテンがされていたが、だんだんと陽射しが入らなくなった事もあり、カーテンを束ねて裾を巻き上げる形にしたら、車窓が開けて気分的に少し楽になった。

途中、五新線の跡らしきを4箇所見たかな。

上野地（谷瀬の吊り橋）で休憩になる。少し寝た後、せっかくだし吊り橋へ。吊り橋を半分まで渡り、戻った。もう少し休憩時間が長いと良いかな。集落にあたる辺りはオートキャンパーやバイクツーリングもいてそれなりの人がいる。また民宿も目立った。訪れる人も多いのかもしれない。

先に記述したとおり十津川村役場で五条駅からの男女が下車し、ハイデッカーの席が空いたので移動する。窓から地面の方が見えるのはこんなに楽なのか。

折立集落で女性一人の乗車、学校もあり、役場がある場所より栄えている？しかも高校まである。その人は十津川温泉で降車した。

豆市で五条駅より前からの女性が1人下車、かなりのおばあさんだった。

十津川温泉で少し乗客の入れ替えがあり、休憩もしたので、ここでは乗車券を購入する。五条駅から新宮駅まで4600円だった。

十津川温泉近くのホテル昴で3名降車、いずれも単独行動。プラス1人の五条駅より前からの男性が十津川温泉で降りてここに歩いて向かっていた。十津川温泉から熊野神宮大社の間は不思議な景色だった。道路から見てダム湖がかなり下にある。この道路の位置は珍しいのでは。ここまで山側を見ていると崩れた斜面をかなり見かけた気がする。

このあと熊野神宮大社からは短距離の乗客がいたりしてかなりの入れ替わりがあった。大型車は八木新宮線の本来通る熊野神宮大社からの熊野古道である大日越登り口から湯の峰温泉で迂回運行を実施しており、走行してきた国道168号からこの湯の峰温泉へ往復する形になる。168号線から一旦外れて湯ノ峰温泉へ、この迂回ルートと、湯の峰温泉への入り口でショベルカーとのすれ違いでバスがバックした事で、多少の遅れが発生した様子だ。渡瀬温泉まで同じルートを戻り川湯温泉を經由して311号線（168号線）に合流し途中から311号線と168号線が分かれて168号線へ。引き続き大和八木から？、五条駅より前からの乗車の人もいるいる。

温泉の界限で乗り降りする人が終わったら新宮高校までノンストップ、もう近いのかなと思うとまだまだかなりある。熊野速玉神社を左に見てまもなく新宮駅へ。バスは少し遅れて新宮駅に到着。到着時刻は覚えていないが紀勢本線の多気行き普通列車には充分間に合ったので大した遅れではなかったと思う。既に乗車券を購入済みの自分は最初に降車した。皆さんなかなか降りようとしない。とにかく新宮駅の自動券売機で待たされるのが嫌だった。新宮駅では大和八木からの乗客は最後に降りてくださいの案内だった。

新宮駅の自動券売機は実質1台しかなかったが並ばずに直ぐに乗車券を購入できた。町田までクレカで購入する。広い駅構内の先の方（紀伊勝浦側）に緑色の117系が見える。最盛期はどの位の車輛が、乗降客が、、、少子高齢化の人口減少と高速道路の延伸、国道の整備、自家用車の普及といったところが原因だろうか。御坊市出身の自民党議員のポスターをよく見かけたが、その議員も紀伊半島一周の高速道路実現を訴えていた。

きのくに線からの

紀伊田辺13時42分発新宮16時12分着の新宮行き2335M

が3番線に到着した。この列車から男女2人が乗り継いで、2番線から自分が乗車する予定の紀勢本線の

新宮 16時17分発多気 19時20分着の多気行き 336C
が出発。この多気行きは2両編成で自分は先頭車に乗った。隣の車輻にきのくに線
からの乗り継ぎはあったか不明。この先は紀伊長島までの特急停車駅（新宮、熊野市、
尾鷲）で乗車があり、次の特急停車駅までに人が降りてほぼ空になり、というパター
ンを繰り返した。

- ・ 鵜殿では 紀伊勝浦行き特急南紀
 - ・ 熊野市駅手前の神志山では 新宮行き普通列車
 - ・ 尾鷲手前の九鬼 新宮行き普通列車（これは車掌さんが乗っていた）
 - ・ 紀伊長島 新宮行き普通列車（記憶なし）
 - ・ 滝原手前の伊勢柏崎 新宮行き普通列車
- とすれ違う。

新宮を出発して少し架線があるが新宮城址の下のトンネルの前で架線は終わり。こ
のトンネルを抜けて熊野川を渡り次の鵜殿を過ぎるあたりまでの右側車窓はなかなか
と思った。鉄橋横断中に熊野川の河口を見て左に赤い煙突の工場がある。自然豊かな
所にいきなり最新の工場地帯が現れる感じた。ただその海側の景色を見たせいか山側
の景色はあまり記憶ない。その鵜殿駅到着直前に右手から引き込み線の跡が見える。
これは先ほどの赤い煙突の工場からの線路跡だろう。

鵜殿の次の紀伊井田ではホームでお母さんと小さな男の子が手を振っていた。ここ
いらは列車本数も少ないし、時刻表とか見て狙ってやって来るのだろう。丁度10分
前位には紀伊勝浦行き特急南紀も見ているのではないか。土曜日なので高校生は少な
い様子だ。途中の駅でワンマン運転を知らずに乗車位置から降りるマヌケもいた。乗
客は少しずつ減っていった。

熊野市駅では多少の乗車があった。停車時間が短く、新宮駅前のコンビニで買った
缶ビールと飴のゴミ捨てはできなかった。熊野市駅と新宮の間は振り返るに海辺が平
らなところであり、鉄道と国道が並走する。その国道はバスもそこその本数がある様
子。また、途中で海亀産卵の看板があった。そして新宮と鵜殿の間にある熊野川を境
に和歌山県と三重県になるが、三重県側からも和歌山県側の新宮に行つての流動があ
る様子だ。

熊野市駅を過ぎた辺りからかなり暗くなっていった。尾鷲までもどの駅も変わらな

い感じで乗客は少しずつ減っていった。途中の駅でコミュニティバスが停まっていたのは停留所タイプの駅の三木里駅だろう。列車の右側にホームが見えて、そのすぐ近くにバスが見えたので。

尾鷲ではようやく前述のゴミ捨てができた。また少しだけだが乗客があった。熊野市駅も尾鷲も自分が見る限りではコンビニとかのネオンがない。コンビニは24時間営業なのでライトが目立つ。尾鷲から紀伊長島の間はさすがに寝てしまった。今朝早かったし、、、ただ八木新宮線のバスでもうとうとしたので本日2回目の睡眠か。

2両編成だが2両目は主要駅でないとドアは締切なのであえて乗る人は少ないのではと思うが、1両目に乗っていたので分からないが、紀伊長島で2両目からの下車が無ければ紀伊長島到着時点で自分しか乗っていなかった。紀伊長島では乗務員の交代がある。以前乗った時もそうだが今回も乗務員、運転士の訓練をしていたので2名乗車だった

紀伊長島からは自分ともう1人40過ぎ?の男性だけが乗客。途中で荷坂トンネル走行中に後ろの2両目にあるトイレに行ったが、誰も乗っていない。このまま次の特急停車駅である三瀬谷間では荷坂峠を越えるからか乗客の出入りがなかった。紀伊長島からの一人の男性と自分の二人しか乗客がいらない。紀伊国と伊勢国を分かつ山越えからか同じ三重県内であっても人の動きが少ないのだろうか。

三瀬谷から釣り2名と若い女性（三瀬谷は特急停車駅だが無人駅）の乗車があった。この若い女性は柘原で下車する。ご家族だろうか車の迎えがあった。

柘原から若い男女が乗車する。

相可で40歳位の男性が乗車する。

熊野市駅からほぼ車窓を楽しめなくなったが、記憶違いでなければ熊野市駅から三瀬谷までライトというかネオンが殆ど無かった。コンビニすら見えなかった。相可の次は多気、このままの乗客で多気へ向かう。

新宮16時17分発多気19時20分着の多気行き336Cはここまで。到着したら構内放送というか乗り換え列車の案内があったので特急券を購入できるだろうと判断し、多気から名古屋の南紀の自由席特急券と名古屋から新横浜までの東海道新幹線の自由席特急券を乗り継ぎの形で購入した。併せて駅の目の前の売店で缶ビールと飴を購入。多気駅よりは隣の相可駅の方が街の中心という事もあり、多気駅の周りは何もない。

鵜殿で名古屋からやってきた紀伊勝浦行き特急南紀とすれ違ったが、その車輛が紀伊勝浦から折り返しでやってきた。すれ違った事から3両編成で名古屋側の先頭車は非貫通でかつ自由席も把握している。多少は展望席の雰囲気なのでその席を狙ったが既に先客の、多分鉄だろーがいる。仕方なしに2列目の通路側に着席したが、ま、暗いので景色は気にしない事にした。名古屋に近くなればネオンを頼りに景色と行けるかもだが。ま、インターネットも繋がるし、気にしない事にしよう。

特急南紀の停車駅は近鉄の名伊乙特急とあまり変わらない。多気を出ると松阪、伊勢中川は飛ばして津、白子の代わりに鈴鹿、四日市、最後が桑名。多気からの乗車は自分だけの様子だ。多少若めの車掌さんが検札に来る。名古屋の2つ手前の春田駅で下り列車と交換で運転停車。ここから動画撮影開始。乗り心地は南紀のキハ85よりは新宮から多気で乗車したキハ25の方が上では。キハ85は多少のハイデッカーの車輛だがかつての183系や189系と同じで通路と座席の床面に段差がある。トイレに行く時と下車の時、段差を意識せず脚を動かしてバランスを崩した。

名古屋に到着し、最後尾側の先頭車を撮影と思い、動画撮影したまま最後尾へ向かった。何と車掌室近くでは検札の車掌さんが立っており会釈してくれた。何か嬉しかった。自分の振る舞いから自分も鉄だろーは車掌さんも分かっていたと思うが。動画撮影中に貨物列車が通過する。名古屋は東海道新幹線と貨物列車と旅客列車がほぼ同一の高さで見れるのが嬉しい。

いよいよ東海道新幹線の人へ。在来線側では売り切れだった赤福が新幹線側で、新幹線改札を通過した売店では売っていた。ホームでも売っていた。2号車に並んだら2番目だが車内は混んでた。列車番号からも分かるが2桁は遠路はるばる博多からやってくる。長距離客が多いのだろうか。窓側の席は空いてない。iPhoneの充電をしたかったのだが。そういえば全ての席にコンセントがあるN700系Sはなかなか乗るチャンスがないなあ。記憶では一度はまちがいなくあったが。車内販売では何とお弁当があった、しかも「東海道新幹線弁当」以外が！しかも2種ある。

- ・品川貝づくし
- ・厚切りロースとんかつ

思わず後者を買ってしまった。車内販売のワゴンを見ていたらお弁当があったので、しかも見慣れた「東海道新幹線弁当」以外が。パーサーにお弁当有るんですか？と聞いてしまった。このとんかつは翌日の朝食に回した。

今回は新横浜で降りて町田経由で帰宅した。少し高く付くかもだが東京駅や新宿駅の喧騒や人混みを避けられるし混んだ中央快速線に乗らなくてすむ点は良いかと思う。

以上