



【第 1 日目 8/25 (Thu)】
 上野 21 : 15～ (寝台特急あけぼの 青森行き) ～09 : 56 青森

□ What's “あけぼの”？

「あけぼの」という単語を聞いて、何を考えるだろうか？

『夜明け前』はたまた『物事の展開』・・・「あけぼの」にはその 2 つの意味がある。

昔から「夜行列車」と言うと、ブルートレインが主流であった。

ブルーと言うほどであるから、車体は夜を表す青に白や金の帯をあしらっている。

昔は上野・東京などのターミナル駅から何本ものブルートレインが発着していた。

そんな国鉄時代から今なお走り続けている栄誉あるブルートレインは近年、

車両の老朽化・新幹線や航路による時間短縮化・乗車率低迷などで廃止されつつある。

例えば去年で言うと寝台特急北陸、車両の老朽化や北陸新幹線の延伸が背景にある。

しかし、最近廃止される列車に共通する事は『**新幹線を待たずに廃止された**』こと。

現存する『寝台特急あけぼの』も 3 月に東北新幹線が全線開業したのにも関わらず、

「あけぼの」を今なお走り続けている貴重なブルートレイン寝台特急の 1 つである。

今回はそんな『寝台特急あけぼの』に乗車してきた。

『寝台特急あけぼの』は 1970 年 7 月に運転を開始した、上野駅と青森駅の間を高崎・上越・信越・羽越・奥羽本線の 772.6km で結ぶブルートレイン：夜行列車。

東京から東北地方日本海側の都市へのアクセスに重宝されている列車である。

ブルートレインなので、上野～長岡間を EF64・長岡～青森間を EF81 が牽引する。

車両は、A 寝台個室・B 寝台個室・開放 B 寝台・ゴロンとシートの 4 区画が設定され、中でも乗車券と特急券のみで乗車できる「ゴロンとシート」は相当な人気を誇る。

さらには、数多くのいわゆる「お得なきっぷ」であけぼのを利用できるということ、沿線に高速道路や主要幹線道路が少なく対抗する高速バスが少ないということから、

1 年中それなりの乗車率を確保している。

今日もまた、かつて同じ線路を走っていた仲間である『出羽』や『鳥海』を背負い、

東京と青森を 12 時間かけて結ぶ・・・そんな列車が『寝台特急あけぼの』である。

寝台特急あけぼの号時刻表

駅名	下り	上り
上野	2115	0658
大宮	2138-40	0629-31
高崎	2244-48	0512-18
新津	レ	0132-34
村上	0319-20	0037-38
あつみ温泉	0408-08	2353-53
鶴岡	0434-37	2327-28
余目	0451-51	2312-12
酒田	0504-06	2259-01
象潟	0541-41	2225-25
羽後本荘	0606-07	2200-01
秋田	0644-46	2121-23
東能代	0750-52	2028-29
大館	0836-37	1944-45
大鰐温泉	0905-06	1914-14
弘前	0917-18	1902-03
新青森	0949-49	1833
青森	0956	1825

※2011 年 8 月：主要駅のみ掲載

レはその駅の通過を表す。

■上野名物“推進回送”

今も国鉄時代のような雰囲気醸し出して特徴的な上野駅地上ホーム13番線。既に旅行鞆を持った旅人が何人か、その『寝台特急』の入線を楽しそうに待っている。これから乗る『寝台特急』の発車までは数十分あるが、ゆっくり待ってみたいものだ。

上野駅には20時15分頃に到着した。ここまでは車で送ってもらった。上野駅に着いて中央改札を入ると、目の前には地上ホームが見えてくる。これこそが上野駅の13番線～17番線、今回乗る『寝台特急』の発車ホームがある。その前に近くのニューデイズで夜食を調達し、いざ13番線へと足を踏み入れた。

・・・やっぱり『寝台特急』に乗るとなると、断然いつもとは違って見える。旅行鞆を傍らに談笑している人たち、荷物の積み込みを行おうと列車を待つ係員・・・こういう光景を目にすると、まさに「旅の始まり」という感じがする。

ひとまず、ホームの中間あたりにある「五つ星広場」に行ってみた。ここは寝台特急に乗るための人用の待合室で、少ないながらも柔らかな椅子がある。空いていたので座って重い荷物を下ろしてカメラを準備と・・・ついでに切符を確認してみた。『7号車5番個室』・・・これが今宵の宿となるわけだ。

高鳴る気持ちを抑えつつ、しばらく休んで入線10分前に13番線の終着に移動した。何故かという上野駅名物とも言えよう“推進回送”を撮影するため。

「推進」とは何かと言うと、機関車が最後尾に連結されて運転される方法で、つまり推進回送とは、そのやり方で車両センターへ駅間を回送することを指す。日本でも数えるほどしかない、かなり貴重なワンシーンである。

セッティングをして・・・そうしている内に業務放送、そして接近放送が鳴った。ブルトレ列車独特の耳を劈く機関車と電源車の轟音がホームをだんだん包み込む。設定は完璧、タイミングを図って・・・カシャッ。よし、完璧だ。

レンズをまた付け替えて、今日の編成の車番を撮影しながら先頭の機関車に向かう。今日の上野～長岡の牽引機は・・・EF64-1032、通称：「死神」だ、というか、寝台特急あけぼのを見ると必ず牽引機が死神ってどうにかならない？（笑）先に撮影している方を待ってから自分もしゃがんで撮影する。

撮影を一通り終えて、遂に室内に入ることにした。7号車・・・A寝台だ。ゆっくり7号車に足を踏み入れると、だいぶ雰囲気が違った。廊下から高級感がある。間接照明がそれを作り出しているのだろうか。そう考えながら自分の個室を探す。5番個室は車両中間あたりにあった。ドアを開けると・・・すごい言葉しか出ない。トイレ以外の、ベッド・テレビ・洗面台がその狭い空間に集約されている。さらにここでも間接照明がA寝台らしい雰囲気を織り成してくれている。とりあえずドア上の荷物置きに荷物を放り込んで、ベッドに座って発車を待つ。帰宅を急ぐ通勤客、カメラを持った撮影客がこっちを見てくる。

窓1枚だけを隔てたこの優越感・・・発車まで10分、かなり待ち遠しい。



▲旅のスタートは北へのターミナル：上野駅
13番線だけ時間がゆっくり過ぎる。



▲上野駅15番線先端にある石川啄木の句。
『ふるさとの 訛なつかし 停車場の
人ごみの中に そを聴きにゆく』
故郷を懐かしく思う様子が伺える。



▲推回2021レ 24系9B+EF64-1032
機関車の運転士と通称：ラッパ屋が
無線で連絡し合って上野駅に回送する。
撮影者に見守られながら定刻に入線した。



▲2021レ EF64-1032+24系9B

■『寝台特急あけぼの』の旅

21:15、汽笛が鳴り、客車がガタンと独特の音を立てて定刻に動き出した。

発車したときはかなりゆっくりのまま、ポイントを通過する。

通過した後すぐに車内放送。はじめには決まって♪ハイケンスのセレナーデが流れて、

いかにも『ブルトレ寝台特急の旅』という気持ちを高まらせてくれる

「本日も JR 東日本をご利用くださいましてありがとうございます。」

の決まり文句を初めに、上野駅定発だということ・各停車駅と到着時間の案内・

車両の編成と設備・携帯使用の注意・他の客への配慮の呼びかけ・貴重品の注意・

車内放送の一時中止などの説明が肉声放送で流れる。放送のぎこちなさが逆にいい。

しばらくすると再びガタンと機関車にグイグイ引っ張られていく。

速度もだいたい速くなったところでジョイント音が規則的に聞こえてきた。

ふと窓から蛍光灯が見えたので何かと思ったら、ちょうど尾久駅を通過していた。

尾久駅をあっという間に通過して、さらに都心を北に向けてひた走っていく。

ずっと車窓を眺めていると、赤羽を通過して、すぐの鉄橋を渡った。

個室内は鉄橋を渡る音が少し響くだけで実に静かで寝やすく快適だ。

並走する京浜東北線の客が不思議そうな目でこっちを見てくる。

不覚にも満面の笑みで返した俺は多分「変な人」の烙印を押されたんだろうね！（笑）

しかしながら寝台特急に乗ると普段の景色が全て違って見えるような気がする。

煌びやかな駅前のネオンの数々・蛍光灯の本数・住宅街の静寂・・・

普段は目にもとめない光景を見せてくれるのも、寝台特急のよさなのかもしれない。

都会のネオンを眺めていると大宮駅に到着した。上野以来初の停車駅だ。

なにやら外が少し騒がしいと思えばちょうど車内検札が来ていたようで、

切符を提示したら秋田運輸区の丸い日付入りスタンプを押してもらった。

停車時間は2分なのでドアを閉じると発車ベルがうっすら聞こえてきた。

そしてドアの閉まるプシューッと空気の音、ガタンと独特の揺れ。大宮、定発。

反対側のホームはあけぼの撮影目的で10人分ほどの三脚が並んでいた。

今日の撮影も平和そうでなによりですよ・・・(汗)

大宮を発車すると高崎線に入り、沿線には都会の様子から一変して住宅街になる。

ポイントを渡って進路を左に進むと、平穏な住宅街の静寂を破り、機関車の轟音を

誇らしげに轟かせながら高崎までノンストップで駆け抜けていく。

しばらくすると東北・上越新幹線とニューシャトルが走る高架線をくぐり、

高崎線では有名な駅撮り撮影地の宮原駅を通過していく。

宮原駅すぐのカーブを通過してからは、ひたすら直線が続いて住宅街を進む。

もう23時だからかぼちぼち真っ暗な家が見えてくるが、やはり一部の家や

沿線の街頭や踏切周りはただ蛍光灯が煌々と輝いているだけで静寂さを保っている。

・・・そんな夜を駆け抜ける寝台特急、「乗らなければ味わえないよさ」が堪らない。

[8/25 上野発 寝台特急あけぼの編成]

※上野～長岡間

EF64-1032[長岡]

カニ 24-102⑨ (電源車)

オハネフ 25-201⑧ (ゴロンと)

スロネ 24-553⑦ (A 寝台シングル DX)

オハネ 24-551⑥ (B 寝台ソロ)

オハネ 24-555⑤ (B 寝台ソロ)

オハネフ 25-205④ (開放 B 寝台)

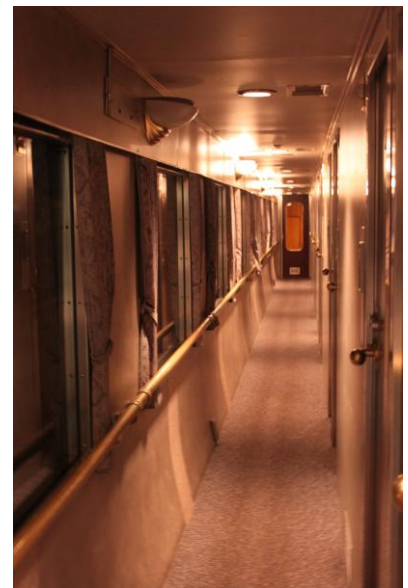
オハネ 25-211③ (開放 B 寝台)

オハネ 25-32② (開放 B 寝台)

オハネフ 24-10① (レディースゴロンと)



▲青森行き側面幕。誇らしげな様子だ。



▲A 寝台シングル DX の個室ドア前廊下。

パッと見では高級感が漂う空間だ。

てか冷房ガンガンで寒いんですが・・・(汗)

ずっと流れゆく夜の高崎線の車窓を眺めていると、高架線と合流した。
その直後には熊谷駅を通過、ちょうど上越新幹線と合流したところだった。
新幹線停車駅の熊谷駅を颯爽と通過すると熊谷貨物ターミナルが見えてきた。
高崎線沿線からの物流拠点でヤードも広く、何本も貨物列車が出発待機している。
そんな貨物列車を横目に速度を落とすことなくあけぼのは走っていく。

ここで車窓もだいぶ見所がなくなってきたので、車内探訪をしてみることにした。
前述の通り、設定区分は4つでA寝台・B寝台ソロ・開放B寝台・ゴロンとシート。
それと各車両のトイレと洗面所・デッキなどを見てまわっていく。

まずはA寝台。あけぼののA寝台シングルデラックスは1991年3月に登場し、
基本的には寝台特急北陸号の設計を元にされている。

ベッドは枕木と平行に据え付けられ、室内には木製キャビネットと洗面台。

また、ベッドは簡単操作でソファに転換することもできる。(→後述参照)

木製キャビネットには手前に引き出すタイプのテーブルが備え付けてあるが、

あくまで小物置程度でデスクワークなどをするには厳しい点がある。

また、ビデオモニターが取り付けられており上野発車後から弘前発車後まで、

2つチャンネルが用意されていていつでも見ることが出来る。

(2011.08.25時点では、1ch：観光案内の静止画・2ch：釣りバカ日誌)

因みにそのビデオサービスは2011年9月30日をもって終了した。

またビデオ放映の他にBGMも再生でき、これは3つチャンネルが用意されている。

(2011.08.25時点では、1ch：オーケストラ・2ch：ジャズ・3ch：不使用)

それらチャンネル選局や照明のコントロールは枕元の操作パネルで操作できる。

また時計表示やアラーム設定・また冷暖房の強弱を設定するスイッチもあり、

寝ながら操作出来る位置の頭のすぐ木製キャビネット側に設置されている。

洗面台は手前に引き出して使用するもので、温度を自由に選べる機能付き。

洗面台ドア側には靴べら・ブラシ等の靴磨きの道具などが揃っている。

また、洗面台の隣にははしごがかかっているがこれは2人使用の際に
引き出す補助ベッドを使用するときを使うもので、普段はカーテンで隠れている。

さらに、はしごをはずすと「コネクトドア」が隠れていて、希望制で隣の部屋と
そのコネクトドアで繋がられ、廊下に出ずに隣同時の部屋と行き来ができる。

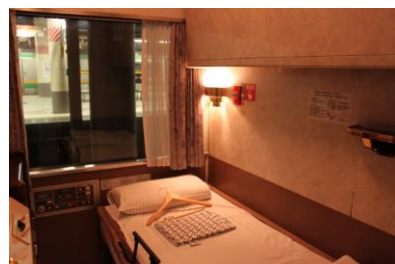
(1番個室を除く、2番-3番個室・・・で繋がられ、最大4人利用が可能)

因みにあけぼの号にはシャワー室はないが、木製キャビネットの上には

アメニティポーチが置かれており(もちろん持ち帰り自由)洗面道具が入っている。

コンセントは2つ木製キャビネット上の鏡の右にあり、電源には困らない。

室内もよほど外がうるさくなければあまり響かなく、ベッドも柔らかいし快適だ。



▲A寝台シングルデラックス個室内
廊下からかなりの高級感を漂わせる。



▲上の写真左側の木製キャビネット。
小型モニターが埋め込まれている。



▲洗面台。手前に引き出すタイプ。
自由に温度設定できるが時間がかかる。



▲窓下のコントロールパネル。
ここで室内の全てを操作できる。
寝ながら操作できるのでかなり楽。
ただし冷房は弱にしているのに、
いきなり強風が飛び出すのには注意(笑)

自分の個室を出て通路を右に進む。7号車の機関車寄り8号車はゴロンとシートだ。客室内はみんなが寝る準備をしているからか、とても静かだった。

ゴロンとシートはB寝台から寝具などの設備を取り払った区画で、もちろんB寝台に比べて料金は格段と安く、乗車券と特急指定券だけで乗れる。やはり『B寝台のベッドで横になって寝られる』という点がうけて、多客期にはプラチナチケット化するほどの人気を博している区画である。因みに、1号車にあるゴロンとシートはレディースカーで男性の立ち入りは禁止。ただし8号車のゴロンとシートは誰でも利用できるようになっている。

写真を撮ろうかと思ったが、とても音を出せる雰囲気ではなかったので、そのまま通路を通り抜けてヘッドマークを見ようかと思ってデッキへ向かった。が、デッキへと出る扉には鍵がかかっていて開けなかったため断念。引き返す。

7号車デッキには車掌室があった。中をのぞいてみても人はいなかった。因みに車掌室は片方だけにあり、もう片方には車掌専用窓とドア開閉スイッチがある。おそらくここで車掌が操作しては邪魔になるという理由で7号車にいないのか…。疑問は残るが次へ、隣の6号車と5号車はB寝台ソロだ。

B寝台ソロは2階建てになっていて上段個室と下段個室の2タイプが存在する。ベッドは線路と平行に据え付けられ、木製のテーブルとゴミ箱がある。ベッドは柔らかいが、木の上ののせられているマットのようなもの。同じくソファにも転換できるため、背もたれも置かれている。木のテーブルは広めで、飲み物置き場のくぼみも用意されている。コントロールパネルは簡易的なもので、チャンネル選択のつまみとスピーカー、それとSOSボタンと照明のスイッチが2つ設置されている。因みに下段個室は足元・上段個室は枕元に操作パネルはある。部屋の特徴としては、

- ・上段：天井が湾曲していて圧迫、だが上段なので景色がいい。少し揺れを感じる。
- ・下段：上段個室のドアへの階段のスペースが個室を圧迫。音が少し気になる。

で、「圧迫」と言ってもそこまで窮屈感を感じず、寝てしまえば快適そうだ。因みに、奇数個室は下段個室・偶数個室は上段個室になっている。

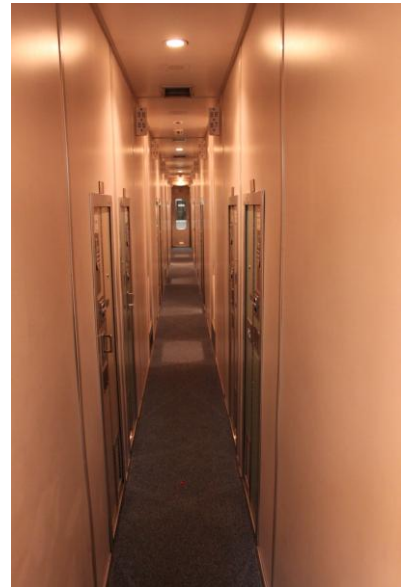
廊下に入ってビックリ、ドアがずら～っと狭い空間に並んでいる・・・空いている部屋を拝借して座ってみたり撮影したが、寝さえすれば快適そう。しかしマット自体がそこまで広くないような気がする。寝相が悪いと何かの拍子に腰から落下していきそうで怖い・・・(笑) ドアは折りたたみ式で、ただでさえ狭い通路の妨げにならないように作られている。室内にはさほど干渉せず、1人だけで過ごすには最低限のものが揃った広さ。「1人でなるべく安めに旅がしたい!」という人にはもって来いの区画かもしれない。



▲ゴロンとシートのロゴ。



▲通路にあるドア開閉スイッチ。



▲B寝台ソロ廊下。車両中央に位置する。



▲B寝台ソロ上段。景色がよさそう。

あけぼのにはシングル DX1 両・ソロ 2 両・ゴロンとシート 2 両の他にも、昔ながらの寝台区分、2~4 号車の開放 B 寝台が存在する。

2~4 号車には開放 B 寝台が連結されている。

昔ながらの上段と下段があり、寝具が整えられている。

窓の前には上段に上がるはしごが設けられていて、おなじみの横に引き出すタイプ。

はしごの下には下段の人用にテーブルが設置されている。

また、通路から入って振り返ると上には荷物置きがある。

総合的にもいたってよく知られている開放 B 寝台の仕様とはさほど変わりはない。

違うものといえば、号車ごとにカーテンの色が異なっていることぐらいだろうか。

開放 B 寝台は予想していた通り、写真で見たのと雰囲気も同じだ。

空いている場所に座ってみると、やはりベッドも背もたれも柔らかい。

雰囲気も昔ながらで、グループ旅行には是非ともオススメしたい区画だ。

4 人で 1 区画を買い占めて飲み物片手にわいわい・・・楽しそうですね・・・

さらに 2 号車まで進むとレディースゴロンとシートの 1 号車がある。

しかしここは男性は立ち入り禁止、生憎男なのでデッキまでしか行けない。

とりあえずロゴマークだけ撮影して折り返して戻る。

うん、洗面台にいた人にかなり不振そうな目で見られてたと思う・・・(滝汗)

一通り車内探訪を終えて個室に戻ってきて場所を GPS で確認すると本庄周辺。

もうすぐ大宮の次の停車駅である高崎に到着しようとしているところだった。

個室内でテレビを付けてみると釣りバカ日誌をやっていた。

あれ・・・そういえば車内探訪に出る前と同じようなシーンを見たような・・・

どうやらビデオ放映は同じ「釣りバカ日誌スペシャル」とやらを何度も再生していた。

おいおい浜ちゃん、なんでトイレの洗剤なんて飲んでるんだい？(爆)

・・・そうこうしている内に、1 本の線路と合流した。場所的に八高線だ。

すぐに倉賀野駅を通過、そして高崎操車場が見えてきた。

おっ、ちょうど今日甲種輸送されているサロ E233 系を発見！

しかし夜でうまく撮影できるわけもなく、というかカメラすら準備できなかった(涙)

因みに、サロ E233 系は東海道線の E233 系 3000 番代に組み込まれる予定。

サロはグリーン車のことで、それ以外の編成は新津製作所で作られているが、新津製作所ではグリーン車の製造ラインが異なるために逗子にある東急車輛に委託、編成にするために新津に輸送するというわけだ。

製造ラインを増やすより、委託して輸送した方が安上がりで効率的なのだろう。

操車場を過ぎると今度は車両センターが見えてくる・・・が暗くて分からない！

よく分からないままかなり減速したあけぼのはゆっくりと高崎駅に入線していった。



▲開放 B 寝台。昔ながらの雰囲気だ。



▲レディースゴロンとシートのロゴ



▲洗面台。順番待ちがあるのもここならではの。



▲洋式トイレ。手洗いなど全てが集約される。

■ 築き上げた歴史

あけぼの号は定刻通りに高崎に到着した。4分間の停車時間である。

ホームには旅行鞆を持った客が多かったが、あまり乗車してこなかった。

後続の普通列車に乗るためか・・・少し撮影して列車に戻るとしばらくして発車した。

高崎を発車したあけぼの号は、客扱いの停車は3時19分の村上駅まで停車しない。

高崎を出ると上越線に入り、真北へ進んでいく。すぐに高崎問屋町を通過した。

水上行きの最終電車がまだあるからか、駅は蛍光灯がただ煌々と輝いているだけ。

人影はどこにも見当たらず、外にはただただ機関車の音が響いている。

沿線にはまだ高崎を出たばかりだからか、住宅街が立ち並ぶ。

井野を通過すると畑が見え始めたがそれもすぐ終わって前橋市街地に突入。

新前橋を通過してすぐに両毛線と分岐して、左側の上越線に進んでいった。

しかし隣駅の群馬総社まで来ると市街地から抜けて再び畑が多く見られる。

終いには両サイドを田んぼやら畑やらに囲まれて、遠くの国道の明かりが見えた。

と思ったのもつかの間、渋川を通過し大きく右へ曲ると川を渡った。

場所と特徴的な形と緑色からして、上越線の有名な撮影地である大正橋だ。

大正橋を渡るとすぐに進路を北に戻すために線路は左に曲がった。

渋川までは沿線に住宅街や畑が見えたが、川を渡ると平野から山間部に突入する。

ひたすら北上とはいかず、川や山の形に合わせて線路はくねくね曲がっていく。

たまにトンネルに入ったりして車窓は真っ暗で何も見えない。

しかしなかなか寝られないので、携帯のGPSで遊ぶぐらいしかやることがない・・・

水上を出たら寝て6時に起きようと考えて、寝る支度をしてアラームをセットする。

支度を終えてベッドに横になりながら車窓を見ていると、GPSは岩本駅を指していた。

岩本を通過するとトンネルに入った。やはり利根川に合わせてくねくねしている。

・・・ふいに車窓が明るくなったと思えば、途中のひらけた場所の沼田駅周辺だった。

しかしひらけたのも隣駅の後閑まで、再びV字谷の地形が見られる中を進む。

上牧も淡々と通過すると、大きく蛇行し上り線と一時分岐してトンネルに入った。

そのトンネルを抜けてしばらく登ると・・・そこは温泉の町への玄関、水上駅だ。

水上にゆっくりと入線し所定停止位置に停車した。ここでは運転停車をする。

高崎～水上・水上～宮内では管轄が異なるので、乗務員交代をするためだけの停車だ。

因みに、その区間では輸送体系も異なり、高崎～水上は1時間に2本程度に対して

水上～越後中里は1日5往復・越後中里～長岡は1時間に1本程度と極端に減る。

そのため、あけぼの号は上越線内で乗務員交代・牽引機交代以外では客扱いはしない。

駅には人影ひとつ見られず、蛍光灯だけがただ淡々と光っているだけ。

確かにこれでは客扱いしても需要はなさそうだ。村上まで停車しない理由が分かる。

実は今となっては当たり前である、『寝台列車は夜間通過』の概念を作り出したのは、

他でもなくこのあけぼの号。あけぼの号は寝台列車の歴史にも携わっている列車である。

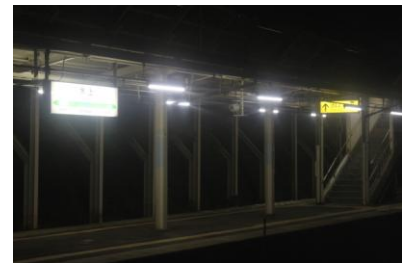


▲高崎駅看板。ぐぐっと群馬のロゴ付き。



▲ホームにぼちぼちと乗客が外に出てくる。

寝れないから外へ深呼吸・・・だろうか。



▲水上駅。誰もいない・・・

写真はいいです。むしろ撮るもの欲しい・・・

(´ω´)

そんなあけぼのは水上駅に 10 分ほど停車して発車して行った。

・・・にしても運転士さん、運転荒すぎだよ・・・(汗)

水上を発車すると上越線でも前述の通りかなり本数の少ない区間に入る。

因みにしかしながら複線なのは北陸方面から関東に向かう貨物列車が頻繁に走るため。

現在、上越線の水上～越後中里間はそういう貨物列車の方が普通列車より多い。

唯一特徴的なものといえば、勾配緩和のための長いトンネルのループ線ぐらいか・・・

しかしそのループ線は上り線だけなので、今走っている下り線はただのトンネルだ。

車窓もつまらないしそろそろ眠くなってきたので寝ることにした・・・

・・・いや、正確に言うと仮眠のレベルというか休憩のレベルと言うか。。

ふと目が覚めたら列車はちょうど停車しているところだった。

窓の外を見るとすぐ近くに「長岡駅」の看板を発見。時計は 1 時過ぎをさしている。

計算すると・・・**1 時間しか寝てねえ(笑)**・・・いや笑えない、眠くない・・・

長岡から先は(正確に言うと村上～間島間)、供給される電気が直流から交流になる。そのため直流電気機関車である EF64 では対応する電気の方式が異なり通れないので、ここから先の青森駅までは交直流両用電気機関車である EF81 に牽引を交代する。では何故上野から全区間を EF81 にしないかと言うと、上越線の勾配が関係していて、EF81 では登れることには登れるが速度が落ちてしまいダイヤに支障をきたす。そのため、馬力のある EF64 を機関車の付け替えが可能な長岡まで牽引させて、そこからは EF81 を使った方がダイヤ的にもなにかと効率的だからなのだろう。

起きてしまった以上、仕方がないので長岡での解放・連結作業を見ることにした。

01:10 に長岡に到着すると 01:17 に EF81-136 が出区し一時停車。

すぐの 01:19 に EF64-1032 が短笛、後に解放されて入区。

そして 01:21、EF81-136 が入換を開始、連結されて牽引機交代作業は終了。

・・・とまあ解放・連結作業の一連の作業は全て 2 分おきにあっさり行われていた。

因みに深夜帯は駅への立ち入りが出来ないようになっているが、電気は点いている。

結局長岡駅は連結作業から 30 分後の 01:51 に長岡駅を出発した。

長岡を出ると上越新幹線の高架線と分岐し、日本有数の稲作地帯に突入する。

暗くてよく分からないが田んぼには今年もしっかりと稲が出来ているようだ。

寝ようとしても眠くないのでひたすら車窓を見るしかやることがない。

通過する駅は最終電車の時間が過ぎているというのに蛍光灯だけが光っていた。

しかし案の定車窓は大体同じで、東三条や加茂などの駅周辺以外は田んぼが広がる。

・・・同じような景色を眺めていると新津駅に運転停車、ここからは羽越本線に入る。

が、さすが米どころ新潟県越後平野、都市部を抜ければすぐそこは田んぼだらけ。

結局ぼんやりと車窓を眺めて、中条を通過したあたりで無理矢理寝ることにした・・・

[8/25 上野発 寝台特急あけぼの編成]

※長岡～青森間

EF81-136[青森]

カニ 24-102⑨(電源車)

オハネフ 25-201⑧(ゴロンと)

スロネ 24-553⑦(A 寝台シングル DX)

オハネ 24-551⑥(B 寝台ソロ)

オハネ 24-555⑤(B 寝台ソロ)

オハネフ 25-205④(B 寝台)

オハネ 25-211③(B 寝台)

オハネ 25-32②(B 寝台)

オハネフ 24-10①(レディースゴロンと)



▲新津駅看板。やけに窓が曇っている・・・

結局、枕を肘起きにして寝転がって、

ひたすら車窓を見るぐらいしかできない。



▲村上駅にあるきらきうえつ専用駅看板。

高崎以来ようやく初の客扱いの停車駅だ。

結局寝ようとしたがだんだん速度が落ち、

村上駅に停車したので撮影していた。。。



『寝台特急あけぼの』の旅 ～The Blue-Train Memories～

■曙

曙（あけぼの）：①空がほのかに明るくなり、夜が明けること

あけぼのの朝は早い。03:19 着の村上駅を皮切りにちよくちよく停車し始める。目が覚めたのは酒田をちょうど発車した頃だったので 05:06 くらいか。結局村上を出てから寝られたので 2 時間、トータルしても 3 時間しか寝ていなかった。酒田を出発した時間からしてあけぼのは定刻通りに運転しているみたいだ。着替えを済ませて窓の外を見ると庄内平野の稲作地帯を走っていた。

あけぼのの朝は早い但最终点の到着は 09:56 の青森で朝はかなり時間がある。そのため、寝台をソファに転換できる機能はだいぶ便利だ。実は、ベッドは壁を中心にして持ち上げることができ、壁の金具に引っ掛けると、1 人では少し広いような大きめのやわらかいソファが登場する。

さらにドア近くの足元には踏み台が収納されており、足置きとしても使える。ドア方向には小さいながらもテーブルが隠れていて、駅弁が置ける大きさ。下りあけぼのは朝・上りあけぼのは夜の走行時間が長いので、かなり重宝する。

ふと車窓を見ると遠くには栗駒山・進行方向には鳥海山が見えた。ひたすら稲作地帯を進む。そしてまもなく遊佐。かなり頻りに停車していく。遊佐を出発すると鳥海山を避けるように日本海のすぐそばを走るようになる。国道を挟んで日本海と並走すると山形県から秋田県に入り、象潟に停車する。因みに車内放送は秋田到着の 20 分前まで中断されているため、静かに停車していく。そのまま仁賀保・羽後本荘にも停車、太陽をも遮るほどの朝霧の中を進んでいく。羽後本荘を出発するとまたまた山々を避けるように日本海に沿って北上する。それは桂根まで続き、桂根からは進路を右にとり秋田市街地南端である新屋を通過、雄物川を渡ると秋田市街地中心部に突入し沿線には多く住宅街が見られる。そしてまもなく秋田新幹線の走る奥羽本線と合流し、秋田駅に到着した。

ここでは 2 分間の停車、新しくお茶を買っておくためにホームに出る。お茶を 1 本買って牽引機の撮影を・・・おっと、発車ベルが鳴ってしまった・・・。撮影はしぶしぶ諦めてそそくさと自分の個室へと戻ることにした。



▲寝台をソファに転換。

実はただ持ち上げて固定するだけ。



▲羽後本荘周辺は曇っていて天気も悪め。



▲昨日から 2ch はずっと釣りバカ日誌。

もうこの話全部覚えちゃったよ（笑）

■『あけぼの』のその後——

秋田駅を出発するといよいよあけぼの号は「もうひとつの顔」を現す。それはいわゆる「ヒルネ」と呼ばれる寝台特急の利用の仕方、ここからあけぼのは『中距離特急列車』として姿を変える。

実は羽後本荘から立席特急券であけぼののB寝台を利用できるというもので、朝早くから青森方面に旅行に行く人・普通列車に乗り遅れた通勤通学者が多い。時刻表を見てみるとあけぼのは寝台特急にも関わらず、秋田～青森を走っている特急つがると停車駅は全て同じで、なおかつ特急つがる1号よりも早い時間。

アクセス面からしてあけぼのは中距離特急としての重要な役割を担っているようだ。

秋田から再び日本海方向に進むと秋田総合車両センターを横目に見ながら北上する。秋田～青森は奥羽本線になり、湖西線・北陸本線・信越本線・羽越本線・白新線とともに『日本海縦貫線』を形成している最北の路線である。

途中の土崎には昨日廃車配給されたEF81とEF65が停まっていた。

秋田市街地近郊の住宅街をひた走るとまもなく上飯島を通過、するとさっきまでの田んぼが再び沿線に多く見られるようになってくる。

さらには稲作のために干拓されたことで有名な八郎潟を左に見ながら列車は進む。そして八郎潟に停車、線路がここまでは複線だったがここからは単線になる。

車窓を眺めていたが一向に変化がない様子なので、車内を見て回ることにした。特に立席特急券で利用できる区画の乗車率や利用者層を見たかったから。

秋田駅到着20分前から再開した車内放送では、立席特急券で利用できるB寝台は3号車と4号車であるということがその乗客に伝えられていた。

因みに、いくらB寝台が使えるとは言えども寝具類は全て上段に片付けられてあり、下段寝台1区画に3人+通路側の椅子に座れるようになっている。

B寝台ソロ2両を抜けると列車は八郎潟を出てすぐにも関わらず速度が落ちていた。そして停車、ドアから外を見てみると鯉川、単線がための上り列車待機での停車だ。しばらくして701系が通過していった。時刻表を見ると秋田行きの快速列車らしい。発車前に駅舎を撮影して4号車へ・・・しかし意外にも思った以上に静かだった。

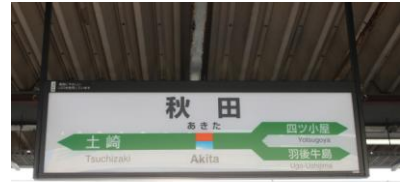
1車両に乗っているのは1区画に2人程度で人がいるのは全区画の50%ほど。10人乗っているかというほどで、まだこの区間では利用者は少ないらしい・・・

昨日は雰囲気から撮影できなかった車内を撮影して、個室に戻ることにした。

個室に戻るころには次の停車駅の森岳に向かってるところだった。通過駅わずか2駅。しかしあけぼのの役割上、停車しなければならない。森岳を発車すると次の停車駅は東能代。今度はたった1駅だけの通過だ。

バスケの強豪校の最寄駅であることは、駅のホームにバスケットゴールがあって、観光列車が停まる時にはフリースローのイベントが行われているというほど有名だ。

しかしあけぼのは特急列車、1分だけ停車してまた稲作地帯をひた走っていく。



▲秋田駅駅看板。撮影はこれくらい・・・



▲八郎潟駅看板。ここからは単線になる。



▲鯉川駅舎・・・と言っても小屋だけ。

快速列車を待避する寝台特急・・・(汗)
まあいくら「日本海縦貫線」と言っても、単線なのだから仕方がないことだ。



▲なんとなく個室から6両停止位置。

おお、気持ちいい快晴だあ～

東能代からは平野も終わり、白神山地に突き当たって線路は東に進む。
東能代～大館は北を白神山地・南を八幡平周辺の山々に挟まれて走る。
ここからは景色は稲作地帯が広がる平野から八幡平の端の山々が見られる。
しかしまあ稲作地帯では沿線に空いたスペースさえあれば田、田、田だが・・・(汗)
山に挟まれると同時にその谷には川が流れていて、「米代川」と言うらしい。
二ツ井停車前に、下り進行方向左側にあった川が進行方向右側に変わる。
見るとなかなか大きい川のようなのだが、かなり蛇行してうねうね状態。
谷を流れているので山の地形が分かるが・・・かなり複雑なようだ。

東能代を出たあたりから立席特急利用の放送が変わって、4号車だけの案内から
1区画3人とつめて座るように・3号車は通路の座席ならば使用できる放送も流れ、
だんだん立席特急利用者が増えているように考えられた。

あけぼのは二ツ井に停車、ここでも数人あけぼのを待っているようだった。
二ツ井を出発して川が大きく蛇行するところまで来るとトンネルが増えてきた。
ふとトンネルが途切れると前山を通過、するとまたまた田んぼが見えてくる。
秋田内陸縦貫鉄道と合流すると鷹ノ巣はすぐそこだ。

因みに、おもしろいことに「たかのす」駅は2つ存在し、「鷹ノ巣」と「鷹巣」がある。
違いはというと、前者がJRの駅名・後者が秋田内陸縦貫鉄道の駅名というだけ。
元々、秋田内陸縦貫鉄道は国鉄の路線だったがJR化による第3セクターへの委託で、
新しく秋田内陸縦貫鉄道の「鷹巣」駅舎が建設された、という経緯だ。

一応ホームは繋がっているので実質的には同一の駅として見られている。
駅自体は繋がっているのに駅舎が違うために駅名も異なる・・・豆知識にどうぞ・・・
“鷹ノ巣”を発車するとすぐに田んぼに挟まれて進んでいく。

鷹ノ巣からは線路は複線に戻る。有名撮影地には・・・おおよっぱり撮影者！
白糠を通過するとさっきの風景が戻り、山に挟まれ米代川に沿って走る。
しかし早口からは単線に戻る。米代川はだんだんと離れていった。
それに合わせて八幡平周辺の山々もどんどん遠くの景色になっていき、
その代わりに・・・やはり田んぼがひたすら広がっていた(笑)
川が離れるにつれて線路との間には郊外にありがちなショッピングモールが広がる。
どこに行っても山や川や主要国道が境になって市街地が広がっているようだ。
やがて十和田八幡平四季彩ラインとの愛称をもつ花輪線の高架線の下をくぐると、
大館市街地中心部に突入して、まもなく大館に到着する。
大館駅の上り方面には小さいながらも貨物線のヤードが広がっていた。
大館駅はコンテナ貨物の取り扱い駅で、高速貨物列車が1日1・2本程度停車する。
この時ヤードには何も停車していなかった。それを見てからデッキへと向かう。
そして、奥羽北線の途中主要駅として栄えている大館には定刻通りに到着した。



▲山に挟まれた中でのワンシーン。

さすが米どころの東北地方と言うべきか、
空いていて使える土地は全て
田んぼにしようをいう考えなのか・・・



▲大館到着3分前の風景。



▲大館駅看板。

因みに左に「中心部」と書いているが、
本当は市役所などがある中心部は、
花輪線で隣駅の東大館が最寄りになる。
また大館市は忠犬八子公の生まれ故郷で、
荷物車でここ大館から上京してきた。

■「終点、青森」

個室に戻って、手に持ったビニール袋の中身を確認してみる。

「鶏めし弁当」・・・注文通り。鶏めし弁当は大館駅の駅弁としてかなり有名である。実は嬉しい事に、鶏めし弁当を製造している花善が列車への積み込み予約をしておき、前日までに弁当の種類・乗車する列車と号車・時刻・名前を電話で伝えておくと、ひとつからでも指定した列車の指定した号車のデッキまで届けてくれるというものだ。そのサービスがあると知って、しかも出来立ての大館名物を食べられるというわけで、前々日に花善にその予約をしておき7号車のデッキまでわざわざ届けてもらった。名前を確認され850円を払うと、笑顔で手渡してくれた。箱が温かい。

さっそく食べてみると・・・さすが出来立て、米も温かくなにより味がしみている。肝心の鶏は大きめで、それと米はかなりのマッチングでうまい！！あけぼのに限らず大館を通るならば是非ともこの大館の鶏めしを食べる価値はある。

鶏めしに満足していると、ちょうどあけぼのは大鰐温泉駅に到着した。

大館を出ると、今度は白神山と八甲田山周辺の山々に挟まれて北上する。

因みにもう青森県、津軽湯の沢手前のトンネル内で県境を越えていた。

大鰐温泉はそんな地形の最北部に位置し、その名の通り温泉街が立ち並ぶ街。

到着時間は9:05、定刻通り順調だ。もうだいぶ太陽は昇っている。

朝がまったりできて気持ちいい。後、終点の青森まで50分ほど・・・

大鰐温泉を出発すると地形がひらけて弘前市街地が近づくことが分かる。

平らな地形＝やはり沿線には田・・・ではなく、このあたりから青森県ならではの田んぼに混ざってりんご畑が多く見られるようになってきた。

小さい川を渡るといよいよ弘前、弘南鉄道とも合流してゆっくり入線していった。

弘前駅周辺には「弘前城」があったために昔から城下町として栄えていた。

今でも弘前城下町は健全で、さらには弘前城で観光事業も行っていて人が絶えない。また五能線の営業上の始発駅にもなっていて、川部で方向転換し奥羽本線に直通するという運用を持つ普通列車がほとんどである。(一部列車青森行き)

・・・などなどの理由から、弘前は奥羽本線途中の要所の1つになっている。

弘前の次は30分後の新青森、いよいよ寝台特急あけぼのの旅もラストスパートだ。

弘前を出発すると右に電車区と小ぢんまりとしたコンテナヤードが見える。

ここ弘前も、駅業務を八戸臨海鉄道に委託して小さいながらも営業している。

しばらく市街地を走って弘前バイパスをくぐるとさっきの風景が戻ってくる。

田んぼの1区画を使ってそこにりんごの木を植えているようだ。

浪岡まではそんなひらけた地形が見られたが、そこからあけぼのは山間部に入突する。

八甲田山から津軽半島にのびている山々の間で、大釈迦はそんな地形の入り口に、

鶴が丘はちょうど真ん中に、津軽新城は出口にそれぞれ位置している。

津軽新城で車内整備をする789系を横目に、あけぼのは青森駅へと駆ける――



▲大館駅の鶏めし弁当（850円）。

旅先で食べる駅弁も、旅の醍醐味。

因みに大館駅の鶏めし弁当は、

『東の大館・西の折尾』

と呼ばれ、九州は折尾駅のかしわめし

と並んで称されるほどの美味さだ。



▲大鰐温泉駅跨線橋。

大きく「弘南鉄道」の文字が書いてある。

奥に見えるのは大手私鉄：東急の車両で、

弘南鉄道に譲渡されて走っている。

そんな弘南鉄道と弘前まで並走する。



▲りんご畑の木。

こういう風景を津軽で見られるのは、

いかにも青森に来たという感じを

より増させてくれる。

・・・さあ、新しい旅のはじまりだ。

「まもなく、新青森に到着します。」

弘前から放送されていたビデオ放映は弘前発車後に終了されたので、田んぼに混じってりんご畑のある風景やまた山々の間を進む様子などを眺めていると、津軽新城を通過し新青森到着放送が流れた。遂に青森まで来てしまった。いつでも降りられるように荷物をまとめてカメラを準備する。そうしている内に、列車はだいぶ速度が落ちてくと新青森に停車した。出来たばかりの近代的な新駅舎を見ながら、あけぼのはラストパートをかける。地形がひらけた津軽新城から青森市街地は形成されていて、住宅街が並んでいる。新青森駅周辺も新幹線停車駅、しかも東北新幹線の終点にも関わらず、住宅街の中だ。津軽線と合流すると列車はだいぶ減速しはじめて青森駅手前の信号所を通過する。場内信号機の数の多さに本州最北のターミナル：青森駅に来たことが実感できてくる。国道をくぐって東北新幹線全線開業で営業委託された青い森鉄道と合流すると、青森駅の複雑なポイントをゆっくりと寝台特急らしく渡っていく。ポイントに合わせて列車は揺れる。この感覚ともうおさらばなのか・・・青森駅周辺のビル街がだんだん近づいてきては、駅舎に隠れてしまった。見ると既にホームに入っている。荷物をもって忘れ物を確認して・・・個室を出る。一晩過ごした個室を離れるのはなんとも言えない感じがしてならない・・・そして 09:56、定刻通りに青森駅到着——

青森駅は本州最北のターミナル駅と同時に北への玄関口でもある。特急スーパー白鳥が1日に何本も青函トンネルを往来し北海道を結んでいるが、昔はJNRの運営する「青函連絡船」という船が北海道へのアクセスを担っていた。その名残として青森駅の海方面に黄色い跨線橋とそれと同じ色の船がある。これは、列車から青函連絡船に乗り継ぐ人用で、その先に船が保存されていて、「メモリアルシップ 八甲田丸」として青森の有名観光地として知られている。役目を終えた青函連絡船は現代の青森ネットワークを見守っている、というわけだ。

ホームに降りると旅行鞆を傍らに旅人たちが談笑やら記念撮影やらしていた。まさに寝台特急の終点と言った雰囲気だ。それに混じって撮影する。旅人たちは旅の余韻に浸っているのか、それとも次の旅に思いを馳せているのか、誰もが楽しそうな顔をしていたが、どこことなく残念そうにも見えた。

・・・この独特の光景はいつまで続くのか、言えることは「そう長くはない」。時代と共に去りゆくブルートレイン・・・まさに今の寝台特急あけぼのには、曙（あけぼの）：②新しく事態が展開しようとしていること

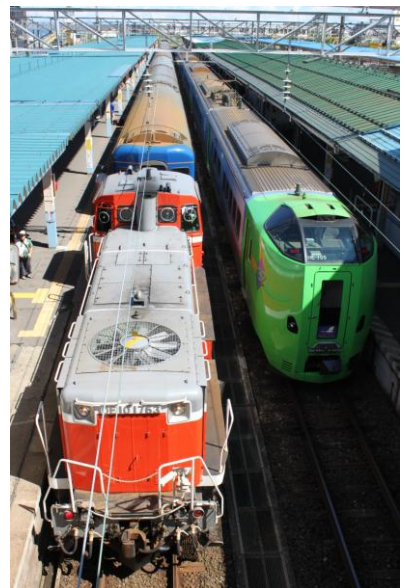
こっちの意味の方がぴったりなのかな？と思いながら、次の列車に乗り込んだ。



▲到着後すぐにEF81の解放作業が行われる。
お疲れ様、EF81-136！



▲遠くに見えるのは青函連絡船へと繋がる
跨線橋。今は渡ることは出来ない。



▲駅跨線橋の上から回送を俯瞰。
ちょうど789系が入線して並んだ。

<2011年夏旅行2>北へ、北海道へ・・・2 ～キング・オブ・北海道～

□その後の行程

【第2日目 8/26 (Fri)】

青森 10:21～(津軽線 普通 蟹田行き)～10:43 油川

<津軽線撮影@油川～津軽宮田(貨物・特急)>

油川 16:58～(津軽線 普通 青森行き)～17:08 青森

青森 17:20～(奥羽本線 普通 弘前行き)～17:30 津軽新城

<奥羽本線撮影@津軽新城(貨物・臨時特急・特急)>

津軽新城 18:46～(奥羽本線 普通 青森行き)～18:55 青森

<奥羽本線撮影@青森バルブ(☆≧日本海)→青森駅周辺散策>

青森 22:42～(急行はまなす 札幌行き)～06:07 札幌

【第3日目 8/27 (Sat)】

札幌 06:34～(函館本線 普通 滝川行き)～08:15 滝川

滝川 09:37～(根室本線 普通 釧路行き)～17:39 釧路

=スーパーホテル釧路駅前 1泊=

【第4日目 8/28 (Sun)】

釧路 08:15～(根室本線 普通 根室行き)～10:36 東根室

<東根室駅散策→根室駅周辺散策>

根室 12:24～(根室本線 普通 釧路行き)～14:49 釧路

釧路 15:50～(釧網本線 普通 網走行き)～18:49 網走

=北海ホテル 1泊=

【第5日目 8/29 (Mon)】

網走 07:43～(石北本線 普通 北見行き)～08:49 北見

北見 09:12～(石北本線 特快きたみ 旭川行き)～12:20 旭川

<旭川駅周辺散策>

旭川 13:41～(函館本線 普通 岩見沢行き)～15:22 岩見沢

岩見沢 15:26～(特急スーパーカムイ 札幌行き)～15:50 札幌

札幌 16:17～(千歳線 普通 苫小牧行き)～17:28 苫小牧

苫小牧 17:37～(室蘭本線 普通 東室蘭行き)～18:39 東室蘭

東室蘭 18:56～(室蘭本線 普通 長万部行き)～20:23 長万部

=長万部温泉ホテル 1泊=

【第6日目 8/30 (Tue)】

長万部 07:09～(室蘭本線 普通 室蘭行き)～07:31 礼文

<室蘭本線撮影@小幌～礼文(☆≧北斗星)>

礼文 11:26～(室蘭本線 普通 長万部行き)～11:34 小幌

<小幌駅探訪>

小幌 14:57～(室蘭本線 普通 長万部行き)～15:14 長万部

長万部 16:33～(函館本線 普通 小樽行き)～19:13 小樽

<小樽駅周辺散策>

小樽 20:41～(函館本線 普通 岩見沢行き)～21:29 札幌

札幌 22:00～(急行はまなす 青森行き)～05:40 青森

【第7日目 8/31 (Wed)】

青森 05:46～(特急つがる2号 弘前行き)～05:51 新青森

新青森 06:14～(はやぶさ404号 東京行き)～06:37 八戸

八戸 07:13～(青い森・IGR線 普通 盛岡行き)～09:00 盛岡

盛岡 09:06～(東北本線 普通 一ノ関行き)～10:33 一ノ関

一ノ関 10:54～(東北本線 普通 仙台行き)～12:38 仙台

仙台 13:03～(東北本線 快速 福島行き)～14:16 福島

福島 14:19～(東北本線 普通 郡山行き)～15:07 郡山

郡山 15:55～(水郡線 普通 水戸行き)～19:05 水戸

水戸 19:27～(特急スーパーひたち 上野行き)～20:58 上野



▲4026M 特急スーパー白鳥 26号
789系 HE-302+HE-***



▲2429D キハ40-1742+キハ40-777
@富良野駅



▲東根駅看板と最東端記念碑



▲99レ ED75-54+ED75-***+コキ



▲キハ 54-517 車内。キハ 54 はそれぞれ違う。



▲8334D 快速リゾートあすなろ津軽号
HB-E300系 AH1 編成



▲201レ 急行はまなす号
DE10-1463+14系 9B+ED75-18



▲小幌駅看板。

小幌駅は礼文華の鉄道と文化を守る駅だった。



▲1レ DD51-1142+DD51-****+24系 12B

□考察

寝台特急あけぼのは、

- ・1年中走っている上、安価に利用できる区画が多く利用者が絶えない
- ・主要幹線道路、主要高速道路との並走が少なく敵対交通機関がないため、東北地方日本海側へのアクセスはほぼ独占状態
- ・特に繁盛期では、渋滞など関係なく自然現象に左右されない限り、定刻通りに走ることが出来る
- ・羽後本荘発車以降は中距離特急列車としての役割を果たすので、さらにそこそこの収益がある

の理由から、『東北地方への夜間アクセス』・『東北地方内の都市へのアクセス』の役割を果たしていると分かりました。

東北新幹線全線開業で廃止が危ぶまれていましたが、なるほどなかなか廃止にはできないようです。

□最後に・・・

さて、『寝台特急あけぼの』号の旅はいかがでしたでしょうか？

前述の通り、寝台特急あけぼの号は新幹線延伸での速達化が計られたこと・そして何より“ブルートレイン”であるということで、廃止が危ぶまれている列車・・・『寝台特急』のひとつでもあります。

今回はそんな列車、しかもA寝台に乗れて本当によかったと思います。

寝台特急あけぼの号のもつ独特の雰囲気・ブルートレインならではの走りをじっくりと堪能することが出来ました。

・・・しかし、やっぱり『寝台特急』というどうしても「敷居が高い」というイメージは拭い切れませんよね。

確かに、今回乗ったA寝台を上野→青森の全区間に乗った場合、学割適用（普通乗車券が2割引）でも24900円かかります。

紹介したあけぼの号の最下位グレードの「ゴロンとシート」でも12060円かかり、やっぱり「敷居が高い」。

しかし、ちょっと奮発さえすれば『日常の中の非日常』のような一味違った時間を過ごすことが出来ます。

窓一枚を隔てた優越感・・・乗り鉄ならば一度くらいは味わいたいと思っている、ある種の「夢」ですよ。

『寝台特急』に乗って、一味違うワンランク上の旅行をしてみませんか？

□参考文献

- ・No Photo,No Life!! : <http://ameblo.jp/stabc/>（筆者のAmebaブログ。記事全文はここを編集しています。）
- ・フリー百科辞典 Wikipedia : <http://ja.wikipedia.org/wiki/>