ネットワーク参加者 募集
〒100-0013　千代田区霞が関3-3-1　尚友会館６Ｆ
全国道路利用者会議内
「道路ユーザーネットワーク」係
http://road-jhuc.jp

道路ユーザーネットワーク広場

NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK

平成26年度『道路ふれあい月間』推進標語
最優秀賞
『子や孫につなげていきたい道がある』

☆三好礼子の☆ ナチュラル・ロード

三好礼子
エッセイスト・国際ラリースト
～ http://www.fairytale.jp/ ～

相変わらずあちこち飛び回っては、トレイルランニングやマラソンレースに参加する日々が続いています。今年は32レースを予定しており、ちょうどその3分の1が終了しました。前半はマラソンと短いトレランが半々でしたが、完走率7割5分、年代別入賞3回でした♪ 思い出深いレースは山ほどあれど、つい先日開催された「第1回信州安曇野ハーフマラソン」は、格別でした。車で20分足らずで会場へという地の利は活かせませんでしたが（試走叶わず）、何たって日本一の大河・信濃川の上流部である安曇野平野は、北アルプスの清流で成す複合扇状地。ゆえに、うたい文句は、「水と農と歴史・文化・芸術を楽しむ」。確かに早苗の田んぼを縫い、疎水（200年前に延べ6万人以上の農民が参加し、3カ月で工事を終えたという拾ケ堰）を辿り、道々で奏でる太鼓や踊り、途切れる事のない熱い声援は、まるで動く道祖神。安曇野は日本海のあづみ族が移り住んだ土地ですが、彼らのお祭りに呼ばれたかような大会で、参加者5千人の評判も想像以上でした。嬉しかったのは、大ファンのゲスト有森祐子さんとお話できたこと。「ヒュ～～ッ！！」といういつもの激励とハイタッチで私も頑張れました。タイムはわずか30秒の短縮でしたが、走る事の楽しさと平和を思うと、感無量。この地球上どの国でも、内戦・飢餓・天災などがあると、スポーツ大会の開催は中止＆延期されます。それらが収まった後の大会開催は格別の喜びがあり、どんなに平和が尊いかを思い知らされますが、こうして正しく汗を流して土地や人々交流できることって、本当に有難い。

さて、その1週間前に参加した大津市主催の「第1回比叡山国際トレラン（50キロ）」もよかったです。あの延暦寺がスタートゴールだなんて、どんな大会なんだろうと出てみれば…、暑さと厳しさに打ちのめされましたが、山道は走り易く、やはり降りた町でのノリが楽しくて、また絶対に来ようと決心。今回はレース前日のマッサージで膝が悪くなり（こんなコトってあるんですね）、一時は真っ青。歩けない状態でスタートしたので1キロで止めようと思っていたのですが、なんと40キロまで走っちゃいました。そこまで行けたのは、やっぱり大地と人のお陰。走るってことは、「決して一人じゃないこと」を確認する作業也。荒行する修行僧も、結局は他を知ることなのでは？と思ったり。

その京都行きで感動したことがもうひとつ。実は道路でした。久々に走った様々な高速道路（東海道環状線・新名神・京奈和道・西大津バイパスは初めて）は、感嘆符の連続で、違う国に来たかと錯覚するほど。あれほど日本を知っていると自負していた私ですが、撤回。どの道も新しいシステムの元走り易く改善され伸びており、そのお陰でどれほど快適に移動ができたことか。不満があるとすれば、「写真を撮りたくても一人では撮れないこと」。こんな驚きがあるのなら、どんな遠出も行きたくなりますね。さて次は、長野や群馬でのハードな42～80キロクラスのトレランが目白押し。雨期ですが、楽しく大自然と触れ合ってきま～す♪

（写真提供：信州安曇野ハーフマラソン実行委員会）
灼熱なれど、アルプスと田んぼの風に癒やされた「安曇野ハーフ」。太鼓も声援も気持ちも途切れることがなかった。

「FM軽井沢」のロゴから話が弾んだ安曇野の宮澤宗弘市長と宮下明博市議会議長。きっと大会100選に選ばれるのでは？

私と同じ歳の「比叡山観光自動車道路」。あの時代にこの尾根に道路が出来たとは！夕陽を見に多くの市民が来てました。

棄権したエイドに偶然居たプロデューサーの鏑木毅さんと。女子の完走率は22%。出直しま～す。でも、楽しかったよ。

お気に入りとなった中央道「駒ヶ岳SA」。上下線ともアルプスを眺めて散歩ができる。思わず昼寝しました。

「わお、こんなの出来たんだ！」と一人で叫んだお初道路。昔旅した場所を次々と通過。降りてまた旅したくなった。
（写真提供：中日本高速道路㈱）

環境にやさしい自転車の活用

フリージャーナリスト　湯浅玲子

福岡は中心部がほぼ平坦な地形で、住宅地とオフィス街が近接したコンパクトな街です。そのため自転車を利用する人が多く、朝夕は自転車の通勤・通学ラッシュが起こります。自転車は環境にやさしいエコな乗り物で、健康にも良い影響があることから、ヨーロッパなどでは自転車道を整備して積極的に利用を推進している街もあります。

けれども福岡では、自転車が多過ぎることからさまざまな問題が起こっています。まず自転車による事故。市内で年間3000件以上も発生し、近年は歩道を走る自転車が歩行者と接触して起こす事故が急増しています。また放置自転車の問題。路上に好き勝手に駐輪された自転車は、街の景観を損ねるだけでなく、点字ブロックの上に放置されて目の不自由な人が歩けなかったり、緊急時に救急車や消防車の妨げになったりしています。

専用自転車道や駐輪場などハード面の整備も重要ですが、原因のひとつは自転車に乗る人のマナーにあります。そこで福岡市では自転車のモラル・マナー向上運動を始めました。自転車の安全利用の条例を制定し、一部区間は自転車を押して歩く「押しチャリ」の制度を導入。また放置自転車の改善のためにさまざまなキャンペーンをやっています。中でもユニークなのが「チャリ・エンジェルズ」という放置自転車のパトロールをする女の子3人組。ご当地キャラクターのひとつと言えます。

福岡には自転車を上手に活用している事例もあります。2005年から福岡の街中を走っているベロタクシーがそのひとつ。ベロタクシーとはドイツで生まれた環境にやさしい自転車タクシーです。人気があるのは博多のガイドをしてくれる「博多かたりベロタクシー」。福岡市が主催するガイド養成講座で博多の文化や歴史を学んだドライバーが、寺社仏閣や観光名所などを回りながら解説してくれます。自転車で回りやすい福岡ならではの観光です。

また、ベロタクシーの意外な使い方としては子どもたちの送り迎えがあります。塾や習い事に通う子どもの保護者にとって、気になるのが行き帰りの安全性です。ベロタクシーなら塾から自宅の玄関までドア・ツゥ・ドアで送り迎えができ、ドライバーがボディガード代わりにもなることから、お母さんたちの口コミで利用が広がったそうです。

自転車は上手に活用すれば街や市民にとって良いことがたくさんあります。いつか福岡も専用自転車道が整備された、欧米に負けない環境にやさしい自転車の街になればいいなと思っています。

（写真提供：福岡市）

放置自転車キャンペーンで活躍する「チャリ・エンジェルズ」の3人組。

文化や歴史に詳しいドライバーと博多の街並みをめぐるベロタクシー。

ハッと思いました

六月一日から、自転車に関する道路交通法が改正されて罰則が厳しくなりました。信号無視、通行禁止違反、歩行者用道路徐行違反、通行区分違反、遮断踏切立入り、ブレーキ不良自転車運転、酒酔い運転など十四項目の危険行為に対して、三年以内に二回以上違反をすると有料で安全講習を受けることになりました。受講命令に従わない時は五万円以下の罰金が科せられます。罰則対象の違反行為は、特段目を引くものではありません。社会人としての良識と常識の範囲内の事です。

悲しいかなこうでもしないと、自転車利用者マナーに頼ることでは解決できない状況にあるのです。

「そんなの知らないよ。聞いてないよ」と言い訳は通じませんので、自ら調べて確認しなければいけませんね。それが社会人です。

近年、ランニングや自転車は健康志向、エコ志向の高まりと共に急激に右肩上がりです。お手軽に参加できる事もあり、増えているのですが、マナーやルールに対してもお手軽に考えている向きがあるようで、事故は増える一方です。

自転車に関しては色々と議論されています。接触等の事故があった場合、対象の自転車や運転者をその場で特定できないと言う問題など。

自転車にナンバープレートがあるわけでもなく、運転免許証やその携帯義務があるわけでもなく、逃げ去る自転車をどうやって特定するのかなど・・・。

道路上には、大型トレーラー、トラック、バス、普通乗用車、軽自動車、自動二輪車、原付自転車、ロードバイク、ママチャリ（幼子を二人乗せた三人乗りまで）、三輪車、車椅子、そして歩行者が、色々と混在しています。利用者もお手軽気分から、スピード違反や信号無視、整備不良とされる故意の改造など、駄目だと判っている事を無視するのは、まともじゃない事ですよね。社会生活の中で、利便を享受するためには、相応の責任を追う覚悟でいなければなりません。厳罰に処する事は当然の事だと考えるべきです。

日本人は、日々の生活において性善説に基づくところが大きいのではないでしょうか。しかし、私的見解としては、性悪説が正しいのではないかと思っています。だって、性善説がベースならば罰則のあるルールなど必要ないわけです。性悪説に基づいて、自身に悪が存在するのだと自覚するからこそ、ルールが必要とされるのだと思います。

今回の自転車に関するルールによって、一件でも、悲しい事故が減る事を期待するばかりです。

勿論、同時進行で自転車を交通手段の一つとして確率するためのインフラ整備も不可欠な事です。