

道路ユーザーネットワーク広場

NETWORK NETWORK



朝日の当たるライオンズヘッドからテーブルマウンテンへ。シャッター押しまくり〜。



ここを下れば30キロ地点の関門。激走中!なぜかコケない。



11:52:25でゴール。総合155位/281人完走、女性クラス34位/51人完走。完走率は5割を下回った。

▽白石康次郎氏HP・http://www.kojiro.jp/
▽写真提供・久保田亜矢
▽情報提供・株式会社スポーツピア

カメラマンの久保田亜矢さんと共にゴール!

★三好礼子の★
ナチュラル・ロード

パリタカからトランまで、マシンと肉体でおよそ120レースを経験してきた私ですが、昨年末に出場した「UTCT(ウルトラケープタウン)」は、生まれてからホヤホヤなのに、ベスト5に入るほど楽しい大会でした。アフリカだから? 気候がいいから? 笑ってばかりだったから? うん、全部かも!

100枚十動画7本も撮ってしまい、大幅なタイムロス。でも、テーブルマウンテンの景色ときたら、撮らざるにはいられないほど美しかったのです。

という訳で、30キロ地点の関門に9分間に合いませんでした。途中からの激走も虚しく、唯一の日本人選手なのに、あえなくリタイア? とろろがこの大会、100キロクラスは厳しいので、その時点で65キロクラスに変更できる措置があり、当然私はそちらへ。

「やっほーこの人妻!」
言葉、魂、行動がストリートで気持ちよく、パワーがビシバシ伝わってきます。帰国してからの報道番組でも素晴らしいメッセージを発信していましたが、観た誰もが「冒険っていいな」と思ったのではないのでしょうか。横倒しになりかけたヨットが再び起き上がるように、次なる夢に向かって立ち上がって進み出した姿

勝はパリタカ以来! あのは、とても清々しい。「確かに今は敗北者ですが、ひともあちこち観光しました。どことも楽しく、住みたいと思う外国のトップに入りたいくらい惚れ込んでいました。」

そしてレース翌日、無寄港・無補給・単独の世界一周ヨットレース「ヴァンデ・グローブ」に参加したものの、マスト破損でリタイアを余儀なくされた白石康次郎さんに再びお会いし、いろんな話を伺うことができました。一言で言うところ、

「やっほーこの人妻!」
言葉、魂、行動がストリートで気持ちよく、パワーがビシバシ伝わってきます。帰国してからの報道番組でも素晴らしいメッセージを発信していましたが、観た誰もが「冒険っていいな」と思ったのではないのでしょうか。横倒しになりかけたヨットが再び起き上がるように、次なる夢に向かって立ち上がって進み出した姿

「神様は、何を言ってるんだと思う?」と聞かれたこと。大きさは違っても、私はパリタカを2度よりリタイアしているの、全てを賭けて挑戦し、破れた苦い経験はある。「神様は何度でも試すからね。本当にお前はそれがやりたいの?」と、問われる」と答えた。



65キロ女子マスタークラス優勝! 主催者の二人にスパークリングワインとキャップを戴きました!



日本へ輸送されるスリット・オブ・ユーゴ号。その後子供達に夢を伝える舞台となる。私も一緒に夢を見たいな。

ハット
思いました
新年 あけましておめでとうございます。
皆さんは大晦日に除夜の鐘をお聞きになりましたか。師走には「除夜の鐘がうるさい。やめる。(住人)」「はい、わかりました(寺)」と言った下りの市のように商売繁盛の意もあるそうなんです。ここで検案を終わります。今、子供の問題、高齢者の問題、農業の問題、災害被害者の問題など、数多くの課題に対して日本は一致団結しなければならぬ時に、そんなことを言う

日本人がいるとは思えないからです。
さて、今年は「酉年」で、酉は酒っぽからきていたこと。収穫した果実から酒を作っていたことです。その時から、物事が頂点に極まっていた状態と考えられています。また、飾り付けられた熊手でお馴染みの「酉の市」のように商売繁盛の意もあるそうなんです。ここで検案を終わります。今、子供の問題、高齢者の問題、農業の問題、災害被害者の問題など、数多くの課題に対して日本は一致団結しなければならぬ時に、そんなことを言う

都市計画の中の街路⑥
ハロックの都市と街路(その2)
東洋大学 国際地域学部 准教授 志摩憲寿

パロックの都市改造で有名なのは何と言ってもパリの第二帝政期(1852~70年)にナポレオン三世からセーヌ県知事に任命されたジョルジュ・オスマンによって進められた「パリ改造」では、「サーキュレーション」の実現に向けて、街路をはじめとする交通網の整備に加え、それに基づく交流、循環、流通などを含む「都市組織」の活性化を目指した。街路の整備では、駅と街路網との連結、東西軸と南北軸の整備と左岸・右岸それぞれに環状道路の整備による都市軸の形成が計画されたが、1853年から69年までの間にパリ

改造に要する費用は、当時のフランスの国家予算1年分に相当するものでした(それがのちの行き詰まりの要因ともなります)。現在のオペラ広場からレピュブリック広場との間を結ぶレオミュール通りもまたオスマンのパリ改造の環として整備されたもので、環状道路のバイパスとして重要な役割が期待され、パリ市にとっては1900年の万博に向けたメトロ敷設と軌を一にする重大案件でもあり、市議会での議論は紛糾しました。街路の整備にあたっては、「公共の利益」の下で土地収用が実施され、レオミュール通りでもまた、他の例と同様に、

ド・コンクールが開かれ、レオミュール通りのコンクールは目玉の一つとなりました。コンクールでは「より一層の絵画的な、より一層の芸術的独創性を獲得すること」が期待され、一方で、アール・ヌーヴォーの流行も重なりつつ、個性的な個々の建築の集合によって形成される都市景観が創出されることとなったのです。

参考文獻・鈴木博之・石山修武・伊藤毅・山岸常久(編)(2006)「シリアルズ都市・建築・歴史6 都市文化の成熟」東京大学出版会

先ずは、ドライブレコーダーの活用です。前方、後方、内、そしてドライバの顔など何から何まで記録するのはいいでしょうか。(目線)に向けて設置して、万が一事故が起きたときに、ブレーキを踏んでも止まらなかつたのか、アクセルが踏み加減がどうか、進捗がドライバーの助けにはなっていないのか、もっとも成熟させてもらいたいとも思っています。レコーダーで記録する事が出来れば、人災かはまた車面に向かひ原因があるのかが明白になるでしょう。次に、GPS・ナビシステムの活用です。道路の逆走も注意喚起できるのは、運転事故が無くなることを祈ります。



図 レオミュール通り(一部)における画地分割、土地売却、換地(左)と現在の街並み(厳密には左図よりやや西方の9月4日通りにて)(右)(出典:鈴木ら(編)(2006)(左))