道路ユーザーネットワーク広場

NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK NETWORK

☆三好礼子の☆ ナチュラル・ロード

走っているだけで笑顔こぼれる桜道。真ん中がハルミちゃん♪

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

1985年に誕生してから流行に惑わされることなく独自のコンセプトで愛され続けているヤマハのバイク、セロー（225～250cc）。イメージはカモシカ。何世代もの間に細かい変革はあったものの、ローシートで山道もトコトコ走れるというコンセプトは、日本の国土や日本人の体格にとても合っており、性別やオン&オフ派に関係なく、間違いなくどんなライダーでも所有したくなる一台です。また災害時にこれほど発揮されるバイクはありません。

「欲しい」の願いが叶った昨年末から毎日楽しんでますが、いよいよ春到来という訳で、さっそくツーリングを企てました。本家のヤマハでは「セローミーティング」なる公式イベントが毎年開催されているので、こちらは題して「勝手にセローミーティング」。目的は「カフェの仲間と楽しい1日を」ですが、実は毎回応援している素人さんに合わせるというのが、私のやり方。距離を走ってハードな林道に行くのは各自にお任せし、私は距離やスピード感ではなく、和気藹々でなんだか楽しいひと時を共有すれば、安全かつ笑顔の人生になるよね～と。

今回はよく登場する地元のハルミさん（二女の母にして30年ぶりにリターンした介護福祉士さん）がメイン。以前は大きなスポーツ車に乗っていたのに、本人曰く「赤ちゃん返り」。一年かかってスクーターに慣れ、ステップアップで選んだのが、セロー225。転けずに上手くなって欲しいので、仲間も旦那様もみんなでフォローしているというある意味幸せ者でもあります。

ハルミさんのために考えたミニツーリングは、「緩い峠道で絶景ポイントに行けること」「少しはアドベンチャラスもあること」。このコンセプトで3日ほど異隈をウロウロ道探しすると、季節外れの雪が残っていたり、林道は倒木で工事中も多く、何度も変更。でも、4月半ばで桜が咲き始めており、やっぱり初春は気持ちよくて、ほ～んとリフレッシュ。あとは天気とアルプスさえ見えれば成功です。ルート選びを手伝ってくれた仲間は、他所の町の裏道に詳しく、結局自分も知らなかった道を教えてもらってルートを繋ぎました。（林道マニアってほんと凄い）。

さて、当日。参加者のセローが続々とやって来ましたが、セローもどきのニセロー（なんちゃってセロー）も同じほどの数が集まりました。スッテカーやテープ仕様のバイクを見てはみんな大爆笑！「勝手にセローミーティング」の真骨頂はここにありますが、本家セローを完全に食ってました。そしていよいよミニツー。私の後ろはハルミさん、以下セロー、ニセローと続きます。初対面もいらしたのでうまく走れるのかなとも思いましたが、そこは田舎の特権。信号機は片道2個。出会った歩行者は3名くらい。田畑の向こうに数十台の姿が見えるので、迷いもなし。オプションで考えていた川の側道の農道（オフ）は、まだ難しいかなと外しましたが、四賀の道は本当にのんびりしてよかった。歩いているオバちゃまがいたので会釈したら、最後尾まで手を振ってくれていたそうです。東山道から分岐した越後へ向かう支道が貫く会田宿では町の有志が湧き水の掃除をしていました。手を振ってくれましたが、かなりびっくりしたはず。ライダーでもある支所のセンター長さんは、音で気がついて窓の外を通るバイクの列をニコニコ見てくれていたとか。普通に生活にバイク（カブ系）がある田舎では、こういうことには寛大で嬉しいな。下見の時に何度も通った山の上の公民館。通るたびにこっそりみんなで微笑んでくれて、すっごく暖かな気持ちになりました。今回敢えて地元で1番の土木修復作業が行われている現場（2017年10月の豪雨で長野道下の法面が崩落。地元の人が畑を提供し、なんとか生活道路を確保）を通りましたが、気持ちのいい田舎道のいろんな面を見ていただけたかな。距離は往復でたったの20キロほど。それでも長峰山ではアルプスの絶景が望めたし、ハルミちゃんも楽しかったようだし、ミーティングは大成功。お次はキャンプイベントかな～♪

※ 参加者数41台中、セロー21台（うち女子6人）、ニセローは20台。遠方は千葉県、埼玉県、富山県、石川県、愛知県など。平日なのに、よく集まりました！

《写真提供・堀内文雄さん他》

初期型から最新型までずらり揃ったセローたち。輝いています！

ひたすら笑えるニセロー軍団。

現在過去未来を表すモニュメントを真似る女子たちの未来も明るし！

適当に細くて大自然かいっぱいの快適道。

川端康成や東山魁夷も絶賛した長峰山（993m）。みんな楽しかったって♪ほっ。

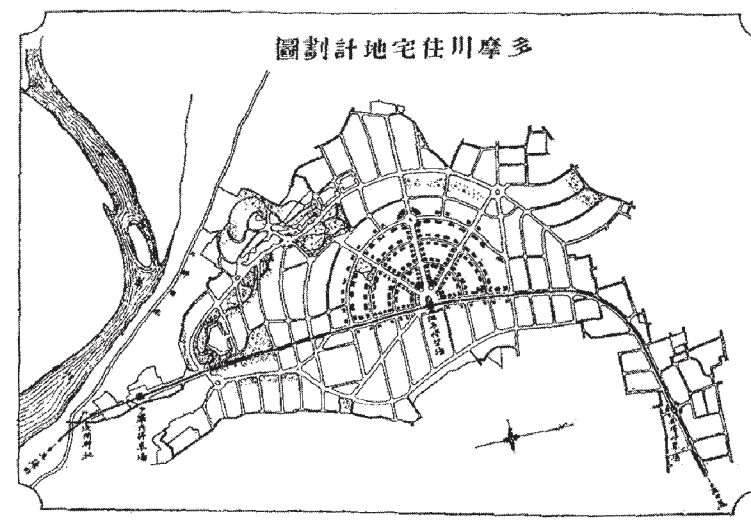
都市計画の中の道路⑲ 街路から見た田園都市（その7）

東洋大学国際学部・准教授
志摩憲寿

それでは日本の田園都市を街路から振り返ってみたいと思います。ハワードによる「明日の田園都市」が出版されて10年も経たない1907年には内務省地方局有志によって「田園都市」が刊行され、「絶へて我邦に聞かざりし所なり」とされた田園都市という新しい思想が日本に伝えられることとなりましたが、それを大規模に実現した中心人物は関西では小林一三、関東では渋沢栄一でしょう。時は折しも私鉄の敷設と沿線開発が華やかかりし頃の1918年、渋沢栄一はこの田園都市の思想を実現すべく「田園都市株式会社」を設立、1921年には洗足、大岡山、多摩川台（現・田園調布）といった開発予定地の用地買収をほぼ終え、小林一三の指導も受けつつ、同時に開発予定地へと至る鉄道の敷設に着手します。

このうち田園調布の開発を担うこととなったのは渋沢栄一の息子、渋沢秀雄でした。彼は、田園都市の本場イギリスのレッチワースなどを視察した後に多摩川台地区（田園調布）のデザインに関わります。その街路網について、渋沢は「カーブしている道は、どんな家に出会うか、どんな樹がみられるか、行ってみなくちゃ判らない。だからカーブが欲しいけど、駅までは最短距離でなくちゃいけない。」と放射・環状の街路網を語ります。一方で現在も田園調布商店街が広がる駅東側については「鉄道の反対側は店舗街にしようと思ったんです。それには規則的な方が売りやすいでしょう。」と語っています。「用強美」という言葉がありますが、田園都市の思想を「強」めるのが街路だとするならば、住宅を中心とした「美」を成すのが地区西部、商店を中心とした「用」を成すのが地区東部というところでしょうか。「用」の街路がグリッドパターンで構成されるのは古代ローマの植民都市にも通じるところがあるかもしれません。

ところで、この街路網、初期の計画では、例えばレッチワースには珍しい、何箇所かのロータリーを見てとることができます。実のところ、視察する予定だったレッチワースはまだ未完成で、渋沢が感銘を受けたのはパリのエトワール広場とサンフランシスコ郊外のセント・フランシス・ウッドという住宅地だったと言う訳です。結果的にその後の計画見直しでロータリーは姿を消すことになりますが、世が世ならば「リトル・パリ」が田園調布にお目見えしていたかもしれません。



初期の田園調布（多摩川住宅地）計画図（大正12年版「田園都市案内」）（出典：三浦（2016））

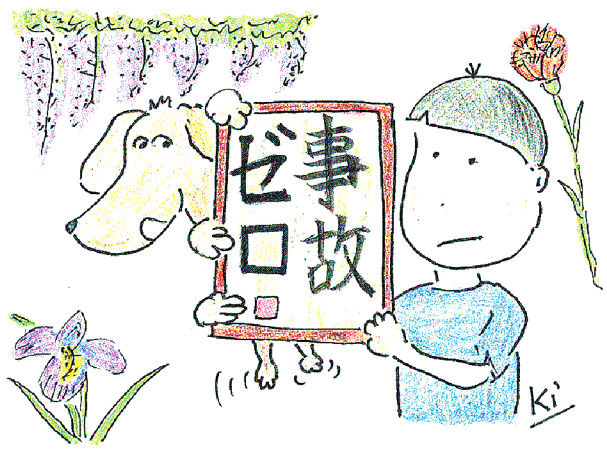
参考文献：越沢明（1991）「東京の都市計画」岩波新書、三浦展（編著）（2016）「昭和の郊外 東京・戦前編」柏書房

ハッと思いました

令和がスタートしました。と同時に長期ゴールデンウイークとなって、大騒ぎ半分とどうしようと持て余す事半分。どちらにしても体調管理が大変でした。齢ですから・・。

世間では、働き方改革が議論の的になっていますが、出来れば同時に、休み方改革と言うのも頭の片隅に置いてもらえればと思います。

この休み中、とても信じられない交通事故が発生しています。アクセルとブレーキの踏み間違い事故。ドライブレコーダーにしっかりと録画された、（録画されている事が容易に想像できるのに）煽り・進路妨害運転、信号無視、逆走、自動車専用道路への自転車侵入など。特に、アクセルとブレーキの踏み間違い事故は、技術的に改善できないものか?。ツーペダルにこだわるのならアクセルとブレーキの間を広げるとか、アクセルを一気に踏み込んだ場合のはエンジンストップするとか、アクセルがとても踏みずらいものにするとか、何か対策があるはずと思うのです。

年金受給を遅らせて、「まだまだ、お元気なんだからお仕事してください」と進めながら、「もうお年なんだから運転免許を返上してください」と言う声。車が無ければ生活に支障をきたす人が大勢いるのに。いずれ運転免許に関して、年齢制限が出来るのではと考えてしまいます。だって、成人は20歳のままで、選挙権だけ18歳にした国ですから、とても心配です。

以前、私は「交通事故はゼロにできる」と主張しました。今でもそう思っていますが、少しプラス要因があります。当時はドライバー目線でしたが、今では歩行者・自転車などドライバー以外の自覚も不可欠だと。