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

パッドも完璧。ヤル気満々♪

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

6月の半ば、雨の合間をぬって28名の仲間と林道ツーリングに行ってきました。今年に入ってもなんとか晴れ女記録を更新し続けています（おそらく30年以上？）。この日は大雨の直後で路面が心配だったのですが、オンロードもオフロードも走りやすく、みんなずっと笑顔でした。一番初心者の女性も、昨年からの林道経験が生かされて、不安なく走破。「上手になったね～」といっぱい声がけされていていました。オフが多い林道ツーリングは、それ向きの車体や装備を備えていないと危ないので参加が限定されてしまうのですが、周りは今、オフブーム。リターンの女性も「オフにも行ける車両がいいな」という声が多いのですが、車種は僅か。私がバイクに乗り始めた頃に生産されていたトレールバイクが理想と思うのですが、今はありません。毎日女性ライダーと話していると、オフ車だけでなく、二輪の選択肢が少ないなあと思わされます。オンにもオフにも行けて、シートが低くて、低重心で、軽くて、走破性・整備性・デザインがよくて、チョイ乗りから長距離ツーリングまでOK。しかもリーズナブルなイッピンって、、、ありそうでない。ないから面白いのかもしれませんが。

さて今回は、仲間の案内でカフェから半径30キロほどの中にある有名&無名の林道を3本走ったのですが、どれも大好評。何と言ってもすれ違った車は2台のみ。ゴロ石も草も少なく、倒木もゼロ。こんな楽しい林道へその気になれば朝飯前に行けてしまうアクセスのよさは、他府県の街中からやってきた人は羨ましがるほど。でも自然を享受する喜びとリスクは、セットもの。山は肝心な時に携帯電話が繋がらなかったり、鹿や熊など野生動物に会う確率も高いので、複数の仲間と行くのがやっぱり安全です。

絶景のアルプスの他にも、今回はハイライトがいっぱいありました。20キロほど走った林道に、突如出現したトライアルコース。関係者から聞いたことがあった白バイ隊員の練習コースで、数名が災害救助時に使用する車両で練習をしていました。中には白バイの全国大会で優勝を狙っているという方もいらして、マーカーで念入りにセクションを作っていました。我々が止まって見ていても、嫌な顔ひとつせずに色々と質問に答えて下さいました。練習開始までに少し時間があったのですが、「見たいので待っていていいですか」というと、一番若い方がほんのさわりを披露して下さいました。以前は段差などの難所を越えやすいトライアルバイクを使用していたと思うのですが、今はモトクロスで使用するようなバイクで災害救助へ向かうんだと一同びっくり。そして走り出してさらにびっくり。「カッコイイ！」。激走もスタンディングも凸凹も難なくこなし、まるでサーカス。今回の参加者の中には、元モトクロス選手でチャンピョン取った人やエンデューロレースで活躍した人もいたのですが、「やっぱり現役は違う！」と拍手喝采。心に焼きつくような素晴らしい妙技を見せていただきました。

白バイ隊員の妙技の後ろに虹が出ていたよ。ハロ？　環水平アーク？

モテモテ。私たちも安全運転頑張りまーす♪

どこの展望台からもアルプスがバーン。信州はライダーの聖地かも。

30代から70代までのバイクフリーク。道があれば何処までも～。

今しかもだれ～も通らない山の中でというのがまたよかったかな。

ツーリングは大成功。そしてワクワクドキドキのまま、第二部のキャンプへと突入しました。近くの古民家のお庭を借りて最近幾度か開催したキャンプ（近キャン）。昔は週に一度はテント張ってツーリングや山登りしていたものですが、最近は年に三日がいいところ。テントも新しくしたので、毎月一回はキャンプしまーす！と宣言したところ、遠くから近くから多くのライダーたちから参加表明あり。この日も焚き火を囲んでの四方山話が止まりませんでした。満点の星、ストロベリームーン、みんなで持ち寄った美味しい食事とお酒で笑顔の花が咲きました。楽しかったツーリングもキャンプも自然と仲間があってこそ。やっぱりすべてに感謝ですね。

（写真提供：尾山謙才）

感性の赴くままに場所取り合戦。バイクとテントの花が咲く。

近キャン。男子はバイク談義。女子は味噌パン焼いたりフォークダンスしたり♪

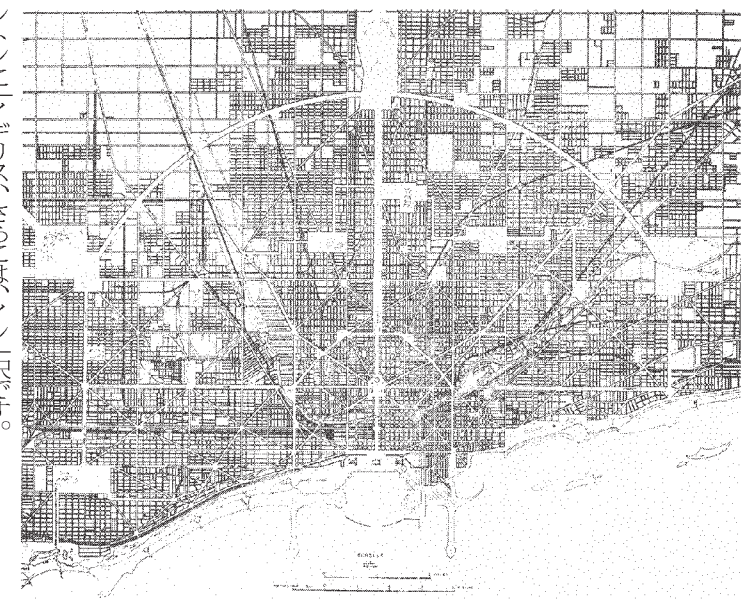
都市計画の中の道路⑳
近代都市計画の曙（その1）

東洋大学国際学部・准教授
志摩憲寿

ハワードの「明日の田園都市」が出版されたのと前後して、アメリカでも都市計画家らによる新しい提案がみられました。ロバート・モリス・コープランドが「アメリカで最も美しい都市」（1872年）においてボストン市域に渡る統一的なパークシステムを提案すると、チャールズ・エリオットらは、ニューヨークのセントラルパークを設計した造園家フレデリック・ロー・オルムステッドの影響も受けつつ、ボストン大都市圏公園委員会として計画案をまとめます。同計画では、オルムステッドによるパークシステムが拡張され、2100万ドルの予算で3000ヘクタールの土地を取得して、およそ96キロメートルのパークウエイを建設したり、水路網の整備を進めること、さらに、それを実現するため、1894年には「ブールヴァード法」として制度的枠組みも整えました。このパークシステムという考え方、さらに、展開して都市美運動は、ダニエル・H・バーナムやオルムステッドも主導したシカゴでのコロンビア万国博覧会（1893年）において、アメリカの多くの都市において推し進められることとなりました。

1909年に発表されたバーナムらによる「シカゴ計画」も必然的にパークシステムの考え方を採り入れています。バーナムらによるこの計画案では、記念碑的な建造物を戦略的に配することに注力しますが、こうした都心部を半径9・6キロメートルの環状のパークウエイで取り囲むという都市構造が示され、ここでパークウエイと並び特筆されるのは、区割りされた街区において市場の健全性を確保することも検討されるなど、経済活性化も視野に入れている点は、都市美運動の下でのこのシカゴ計画が地元経済界によって強く支持されたことも影響していますし、また首都ワシントンにおけるヨーロッパ的都市計画に対するアンチテーゼでもあるとも言われています（結果的にはオスマンのパリに倣ったとする見方もありますが）。

シカゴ計画は、その後、アメリカ国内だけでなく、イギリス、さらには、インドのニューデリーやオーストラリアのキャンベラをはじめとする新都市の計画にも一定の影響を与えることとなります。こうした一連の都市計画上の動きの中で道路は「公園」としても広く受容されることとなった訳です。


バーナムらによるシカゴ計画（1909年）
（出典：タフーリら（2002））

参考文献：マンフレッド・タフーリ、フランチェスコ・ダル・コ（著）、片木篤（訳）（2002）「図説世界建築史15 近代建築1」本の友社

ハッと思いました

夏本番を目前にして・・と言いたい所ですが、今年は、五月から夏日がやってくる暑さ先行の年です。涼を求めて彷徨う日々が続くのかと思いやられます。

さて、皆さんが運転免許を取得されたのはいつ頃でしたか？私は40年以上前の事でした。

自動車教習所での踏み切り通過の仕方を皆さん覚えているかな。一時停止して、左右の確認、そして窓を開けて音を確認する。踏切りを出たその先に車が進めるスペースを確認して、速やかにギヤチェンジをせず1速で通過する。私はこの様に教わりました。

今はどの様になっているのかは分かりませんが、窓を開けて音を確認している車を見なくなりました。

車は新しくなるほど遮音性能が上がっています。車内は、温度、空気、湿度の管理、臭い、花粉などの影響がないように、独立した快適な環境になっています。

車内環境だけでも大きく様変わり。今やクルマの基本部分である、走る曲がる止まるについても、その操作、機能など衝撃的に変化しています。本来はドライバーをサポートし、環境にも良いとされる事が、ひょっとして高齢ドライバーには向いていないのではないか？と思う事もあります。

とは言え、高齢ドライバーの関わる事故が取りざたされてます。話題は、免許の返納や年齢制限まで至ってます。高齢ドライバーの事故は彼らの免許返納で解決するものなのか？疑問在り。返納したドライバーが、ちょっと近くまで・・と無免許で乗り出して事故を起こしたと言う事例も。

つまりは、運転可能な能力の低下と欠如が事故に至る原因です。飲酒運転も我が物顔の運転も煽りや理不尽な言いがかりも、年齢に関係なくドライバーの問題です。紙切れのライセンスをとりあげるより、クルマ自体に触れさせない事の方が効果ありでしょう。

また、ライセンスの在り方についても考えるべき時なのではとも思いますが・・。