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

連続アーチ数とその長さは日本一。最先端技術なのに、どこか日本昔話を彷彿させるのはローマンだから？

浅間山を臨む「道の駅　雷電くるみの里」にて指南役の前山さんと。笑顔止まらず。

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

「今日しかないでしょ！」。気温20℃という快晴の中、友人の前山日登美さんと今年初めてのツーリングに行ってきました♪。私より一回りほど若い前山さんは、信州界隈の絶景ポイントを求めて走りまくる強者ライダー（昨年は68回）。子供の手が離れた主婦なので平日を使えるものの、飼っているウーパールーパーの世話があるので、日帰りかつ350キロが限度とのこと。そのポイントの光の具合や観光客を入れ込まないために、極寒の早朝を走るのも厭わないだけでなく、リターンする前はサーキットも走っていたというべらぼうに運転のうまい女性ライダーです。凄いのは、その感性。花満開など湖や滝や山々や建造物などが最高の時期に、愛車のヤマハマグザム250をそっと置き、なんとも素敵な絵画を作り上げてしまいます。ウパちゃんのお陰で、私も信州の名所をずいぶん教えてもらいました。

その魅惑的な写真がアップされている彼女のインスタグラムで最近気になったのが、上田市の上信越自動車道にあるローマン橋でした（高速を何十回も通っているのに気がつかず）。715メートルの間に20ものアーチがあり、古代ローマの水道橋を彷彿させるデザインに釘付けに。まずは大好きな千曲ビューラインを通ってJR佐久平駅前に配置された「北斗の拳」のマンホールを見てから、浅間サンラインで東御市の「道の駅　雷電くるみの里」へ。新型コロナウィルスの影響が心配だったのですが、食堂も工夫して普通に営業。平日なのに利用者もいっぱいで安心しました。ほっとしたと言えば、台風19号で崩落した東御市の田中橋（丸子東部インター線）が3月11日に開通予定という看板があったこと。東部に行くときに一番お世話になっていた橋だったので、本当に感慨無量で涙が出そう。今回は災害以来のツーリングでしたが、被害後の修復工事をあちこちでやっており、通るたびに声援を送りまくりました。

さて、目的地のローマン橋です。思ったよりアーチは大きく、周りの家々は風景に同化してとてもいい感じ。まさにインスタ映え。観光地ではないけれど、下を流れる神川（関ヶ原の戦いで堰き止めた川を真田軍が一気に放出し、徳川軍に大打撃を与えたというあの川）に「音のミステリースポット」があるというので探したお陰で工事の人と話したり、いろんなショットが撮れました。地元の子供が発見したというアーチに反響する川音は、車が通っても聞こえるほどで、案内板に書かれていたように「過去から未来への架け橋。21世紀へつなぐ永遠の流れ・瀬音」かも。上田市の生島足島神社で新型コロナ鎮圧と早く平穏な生活が戻ることを願って帰路へ。仲間と笑顔でツーリングができる幸せを噛み締めながら、光の海を堪能してきました。ああ、楽しすぎ～。彼女の早春から夏のベストショット、みなさんにもお裾分けです♪

ミステリースポットで17m超えの橋も堪能。すぐ横は伊勢崎城跡。アーチの向こうにあるのは未来なり。

佐久平駅蓼科口周辺に七つ星が出現したのは、昨年9月。これはトキ。歩いて15分ほどでコジフリート！

原作者の武論尊氏が出身ということで実現した素敵なマンホールたち。カードは残念ながら終了でした。

振り返ったらこの光景が！ご近所のビーナスライン、夏ならではの一枚。

山梨は明野のひまわり畑。疲れていたのに見たら元気になって帰宅とか。

見事な桜と北アルプス。白馬のビューポイントですが、最近カメラマンも多いそう。

都市計画の中の道路㉓
近代都市計画の曙（その5）

東洋大学国際学部・准教授
志摩憲寿

さて、前回お話しした銀座煉瓦街計画について街路から読み解くと、東京という都市の「近代化」に向けたもう一つの側面が浮かんできます。少し詳しく見ていきたいと思います。

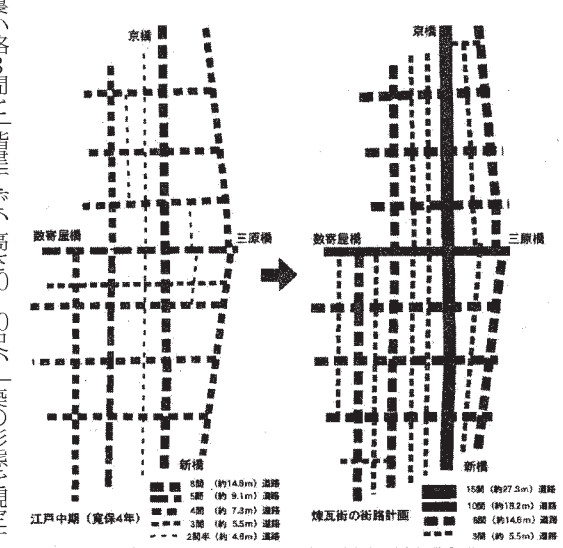
藤森（2004）や岡本（2004）も指摘するように、銀座煉瓦街計画では、主として、街路パターンの整理、街路の拡幅、歩道の設置、ガス灯の設置を通じて街路や市街地の改造が進められることとなりました。まず、歩道とガス灯の設置は、言うなれば「近代化」の装置が街路に備えられたという意味がありますが、街路パターンの整理と街路の拡幅は市街地の「近代化」に繋がってゆきます。

江戸時代の銀座では、大通りが幅員8間、東西の横丁と現在の並木通りが幅員4間、現在の晴海通りはやや広く5間、そして、明暦の大火以降に整備された裏通りが幅員2間半ほどでした（図・左）。街路拡幅にあたっては、馬車や人力車をはじめとする車両交通に対応するため、この幅員をどこまで拡張するか、ウォートルスや当時の東京府知事・由利公正、大蔵省の井上馨らの間で議論が交わされました。由利は、ニューヨークやワシントンの街路が24間、ロンドンが25間であることから、銀座大通りも25間にすべきと主張しますが、これは広すぎると捉えられたようで、一方では、当時の日本の街路は「田舎街道」で4間、江戸で8間、銀座ではこれに8間を加えて12間で十分という見方もありました。その後、幅員が技術的に十分に検討されたかは定かではありませんが、幅員15間とした銀座大通りを基準として、これと交差する軸線として数寄屋橋通りは10間、裏通り8間、裏小路3間と幅員が決められることとなりました（図・右）。街路パターンはほぼ江戸時代のままに街路の拡幅が進められました。

また、市街地の「近代化」に向けた取り組みには、全家屋を煉瓦造または石造とすると共に、幅員に応じて街路に面する建築に対する建築規制が定められた点が特筆に値します。すなわち、幅員が15間または10間の街路に面する家屋は「一等家屋」とされ、3階建てで、高さ30～40尺、軒高は30尺以下、幅員8間街路に面する「二等家屋」では2階建て、高さ20～30尺、軒下25尺以下、幅員3間の街路では、平屋の「三等家屋」または「四等家屋」で、高さ・軒下はそれぞれ12～20尺・20尺以下、12尺以下・15尺以下を原則とされ、これは家屋の煉瓦造・石造化と合わせて、強制事項として明文化されました。

このように銀座煉瓦街計画において街路には沿道建築の形態を規定する役割が与えられることとなり、それは日本の近代都市計画にも繋がる思想的・技術的基盤を成すこととなりました。

参考文献：岡本哲志（2004）「明治初期の銀座煉瓦街建設における江戸の都市構造の影響に関する研究」、『日本建築学会計画系論文集』、第579号、pp・171―178、藤森照信（2004）「明治の東京計画」岩波書店



注）江戸中期は寛保4年の法券絵図、煉瓦街の街路計画は『明治の東京計画』を参考に作成した。

図　江戸中期（左）と銀座煉瓦街計画（右）における街路パターンと幅員（出典：岡本（2004））

ハッと思いました

三月一日の東京シティマラソンも一般参加キャンセルになりました。無観客のスポーツやコンサート、イベントの実施。全国の小中高が春休みまで一斉休校の指示もでました。COVID-19（新型コロナウイルス感染症）は、まだまだ安心出来ませんと言ったとたん、WHOが、パンデミックを宣言しました。

換気が悪くて、人が密集して密閉された場所にとどまらない様に・・と、言われましても、どうしても避けられないのが、通勤電車内です。感染はしないと祈りつつ、運任せの博打のような日々を過ごしてます。テレワークを進められても対応できる人はそうそういないでしょうから。

イベント等を中止する事は、実施される空間での危険回避のみならず、そこに移動する間の危険性を考えれば、当然の事、外出しな動が増えるでしょう。する自ずとクルマ・マイカー移い事が重要なのでしょう。今しばらくは辛抱我慢です。

これから迎える、桜を見る会（！）いやいやお花見ですが、いつものようにはしゃげるか？が、新コロ封じ込めの状況が目に見える指針かなあ。

公共交通が敬遠されると渋滞も増えてイライラも増える。サービスエリアも人が増えて・・。事故の確率だって上がる。逆走やらアクセルとブレーキの踏み間違いやらも増える。

ハンドルを握る時には、今一度、安全運転と気持ちのゆとりを確かめながら、より一層の注意を払いましょう。

そうそう、今後、教育現場において今回の様な緊急事態が発生する事を考えるなら、それこそ、テレワークならぬテレスタ（tele-study）の準備でもしてはいかがでしょう。