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

スノーボードの後はツーリング三昧。贅沢な信州暮らし♪

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

4月半ば。アルプスの絶景を求めて半年ぶりのツーリングに行ってきました。我がカフェは「（密を避けるために）マスツーリングは4名様まで」としているので、女子4名の限定ツー。一年前にご一緒した松本市の前山日登美さんが今回の案内役です。愛車のマグザム250（スクーター）で信州をメインに年間60回一万五千キロも走っている彼女のお目当ては、絶景と花。写真に納めるために季節を変えて何度も走るので、データブックは凄い量。日程を決めてから見頃に合わせてコースを決めてもらいました。メンバーは、松本市のお隣にある山形村の吉川治実さんと松本市の袖山美智子さん。吉川さんは、20代の頃に250ccに乗っていたけれど結婚を機にバイクを降り、27年目の54歳でリターンバイク。オフ車を経て、今は150ccのスクーター。一番若い袖山さんも25年ぶりのリターンバイク。18歳からレーサーっぽいバイクを乗り継ぎ、現在は大人気のハンターカブ125と、かつて乗りたかった600ccを手に入れたばかり（これに乗るために大型免許も取得）。さあ、若草物語？の「教えて前ちゃん！絶景スポット」ツーリングの始まりで～す。

実は前日に雪が降り、ランチ予定の「農園カフェラビット」さんから、雪に覆われた写真が届きました。気温が16度まであがるので「解ける！」と信じて安曇野平野を北に向かう私たち。第一目的地は、ライダーに人気の白沢峠。白沢洞門からのどっかーんと広がるアルプスの山々は、見開き巻頭ページを飾れるくらいのインパクトがあります。スタート地点（安曇野インターチェンジ付近）から左手にアルプスを眺めながら1時間ほどで白馬へ。長野方面に向かう気持ちのいい舗装路林道に入ると、前を行く3台のひらりひらりの綺麗なこと。「みんなうまいもんだなあ」といたく感動しながら動画撮影しつつ国道406号に入ると、残ってましたよ。雪が解けた跡。あと1時間早かったら凍っていたかも？の道を少し登ると、いきなり現れました。正確には、振り返ると「わおーっ！」。展望台でしばし休憩です。心洗われるとはこういう景色を言うのだなあとうっとり。でも、この後も次々とそれはやってきました。白馬駅方面に下ったところにある大出公園は、桜や花桃の名所。一週間早かったのですが、お陰で人が少なくて満喫できました。原風景のようなここは、前山さんが写真コンテストで賞を取ったポイントでした。移動もそこそこ、白馬駅そばにある「ランドステーション白馬」では、カフェの外にあるデッキでガラスに映り込むアルプスと目の前のアルプスをWで満喫。大町の農具川では咲き初めの芝桜を愛でたりと、もう幸せいっぱい。極め付けは、大町の中山高原にある「カフェラビット」さんでの自然食ランチ。昨年12月号に善光寺イルミネーションイベントで児玉信子シェフのディナーを食べた話（病いで休養中）を書かせていただいたのですが、なんと闘病中ではあるものの、4月からカフェを再開したのです。みんな「信ちゃんやりすぎないでねーっ！」と言いつつ、エールを送るファンたちが続々ラビットへ向かいます。私も3週連続で通ってしまいましたが、本当にこの春一番の喜びでした。フレーフレー信ちゃん♪美味しさと笑顔で満たされ、帰路の高瀬川沿いの道ではたぶんみんな歌っていたはず。子供たちが大きくなって自分の趣味を楽しむ余裕がでてきた主婦3人の笑顔、よかったなあ。家事と仕事の合間を縫って集ってみれば、それは果てしなく楽しく、「次は何処？」と盛り上がりました。絶景を巡る旅、次はどんな景色が待っているのかな。

白沢洞門を抜けた途端に現れる北アルプスの山々。そのデッカさに誰もが驚愕！

大出公園の姫川と北アルプスと吊り橋と桜たち。ダイナミックなのに優しい原風景。

『写真：前山日登美』
雪解けてた♪「カフェラビット」で左から吉川さん、信ちゃん、私、前山さん、袖山さん。

『写真：吉川治実』
ガラスに映る白馬三山にニッコリまったり。時間を忘れた「LS白馬」。

高瀬川沿いの農道を走り終えて解散。前ちゃんのオススメツー、最高でした！

整備された農具川と手入れされた芝桜。吉川さん、河原で踊りたす～♪

都市計画の中の道路（特別編）
ポストコロナの都市と街路（その7）

東洋大学国際学部・准教授　志摩憲寿

これまでポストコロナの都市と街路をめぐる論点をご紹介してきました。「15分のパリ」やメルボルンの「20分の近隣地区」をはじめとする地区スケールへの着目、また、ミラノやボゴタなどにおける自転車道整備、さらに、日本の道路占用許可をめぐる展開についてもご紹介いたしました。それでは開発途上国においてはポストコロナの都市をめぐってどのような点に留意する必要があるでしょうか、世界的な動きも交えつつ都市計画上の論点を素描したいと思います（もちろん、ここでお話しさせていただくような近代都市計画を是とするかどうかという議論もありますが、各国において近代都市計画制度が導入されている現状にあっては足元で是として話を進めたいと思います）。

まず、ポストコロナの都市における前提条件として念頭に置かねばならないのは、やや違和感があるかもしれませんが、都市計画上、何か新しいことよりむしろ「当たり前」を実行するという点を第一に指摘しておきたいと思います。近代都市計画の始まりは19世紀中頃のロンドンにおけるコレラ流行にあったことを思い出していただければと思います。近代都市計画のねらいは公衆衛生に置かれていましたから、新型コロナ感染症への対応はまさにこのねらいそのものということができるでしょう。但し、ここで注意したいのは「コロナに強い都市」ではなく「コロナをきっかけとして強い都市」が本質的には重要です。

第二・第三の前提条件も「当たり前」としてくくれるものかもしれませんが、第二に、空間的スケール、とりわけ、都市計画のスケールと建築計画のスケールの話を混同しないことも重要です。例えば、「三密」やソーシャルディスタンスは建築計画が中心的にとらえる問題ですが、例えば、人口密度や移動制限などの問題は都市計画ということになるでしょう。「人口密度の高い都市あるいは地区と新型コロナ感染症患者が多い」としばしば語られることがあり、もちろん、人口密度が高いほど人と人の接触が多いことは事実でしょうが、人口密度が低くとも三密の状況は生じるという点には注意する必要があります。これはとりわけ開発途上国においては「人口密度の高いスラムが諸悪の根源」的な偏見として警鐘すべきところでもあります。そして、第三には時間軸を持つことも忘れてはなりません。「当たり前」の全てをなすことはできませんので、戦略的に優先順位を付けた取り組みが強く求められることは言うまでもありません。

このような前提条件の下で開発途上国の都市を眺めると、まず、多くで報じられているように開発途上国でも都市封鎖（ロックダウン）を経験していますし（有名なところではベトナムでしょうか）、また、世界的な論調から見ても、開発途上国においても地区スケールへの着目が進むものと思われます。但し、ここで注意せねばならないのは開発途上国の場合、近代都市計画の枠組みから漏れた地区が少なからず存在しており、かつ、それが故に居住環境の劣悪化してしまったスラムが広がっているという点には十分に注意する必要があります。多くのスラムは空間的には地区スケールですから、ポストコロナの都市においてはスラムの居住環境改善は最優先課題となりましょう。但し、やや牧歌的かもしれませんが、「スラム」とみなされるような地区であっても、しばしば下町的な雰囲気のある「15分のパリ」が自生的に形成されている、むしろ、私自身の経験ではいたるところに見られる点には要注意で、安易に近代都市計画的手法による再開発を進めるべきではないでしょう。日本でもこうした下町的な雰囲気が都市における魅力の淵源であったりもする訳です。

それでは、どのように地区を形成し都市を構成すればよいでしょうか。もう少し頭をめぐらせてみたいと思います。

開発途上国ではいたるところで見られる「15分のパリ」（ジャカルタにて）

ハッと思いました

今年のGWも自粛の中でしたが、皆さん工夫されて過ごされた事でしょう。

この一年数ヶ月、遠方に出掛ける事もなく、近場の移動にも人の出を考えつつ、時間をずらしたりと、注意を払い気を付けて過ごしてきました。そのお陰（？）なのか、運がよかっただけなのか、何とか・・今に至ってます。

昨年の五月号で「人の移動が復活してくると、三密を避け大量輸送機関よりも個別移動、つまり自家用車による移動が以前より増えるのではないかと想像しています。道路交通に関しても、新しい移動様式が求められるのでしょうか？」と記しましたが、今、コロナ禍の中で、「新たな日常」と言われ、どんな日常なのかと色々と想像してみますが、今一つ、具体像が見えませんが、そんな中でも、人流、物流の機会とその手法が変わるだろう（もう既に変化している）と言う事は、間違いないようです。

この変化に、道路と言うインフラはどうある事がベストなのでしょう。安全をベースとした安心して利用できる道路。クルマ・自転車・歩行者、子供・高齢者・車椅子などが安全で安心して利用できる道路を今一度念頭に置いて、「新たな日常」、「新たな経済活動」を創り上げて行く事が必要だと考えます。

合わせて、ドライバー・ライダー・歩行者の常識的な基本教育も必要かと・・。

最近、改めて目に付くのが、自転車（電動アシスト含む）の、歩道激走、信号無視、一時停止違反、斜め横断と逆走です。捕まらない（容易に逃走可）からなのか、全く無責任な事です。