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

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

私が愛車の２５０ｃｃと共に日本一周に出たのは、18歳の時でした。46年前の１９７６年11月末、この信州を目指したものの大町で初雪に遇い、南下という事態からスタート。若さゆえ「え～い！」で始まった３万キロの旅でしたが、自然と人に出会いまくる濃い日々は、確実に私の人生の根幹を作ってくれました。

さて、当時の千倍どころ　ではないと思われる日本一周ライダーたちですが、11月というのは、そのあたりで旅終了か、冬季停滞に入るか、という微妙な時期。かねてから日本一周ライダーが寄ってくださる我がカフェでしたが、北海道から南下する人たちが毎日のようにやってきて、話を聞くだけでも旅している気分になりました。バイクのタイプも排気量も年齢も職種も、旅に出た動機も様々。でも、本当にみんな素敵な笑顔でどんなに楽しい旅をしているのかが伝わってきます。同じように見えてもかなりやり方が異なり、「自由に描いている」という印象強し。

ユーチューブやインスタなどのＳＮＳでの発信は、ほぼ全員。中には有名な方もいて、大騒ぎとなる場面も多々ありました。そんな中でユニークだったのは、フレームから認可を取り、自作原付カーで46都道府県をゆくセルフメイドさん。行く先々で独自路線をゆくカーファクトリーな方々とお会いしたり試乗したりと、一味も二味も違う旅を続けています。将来はスゴ腕の職人になるのでは？かと思えば、クロスカブ１１０の上には満点をあげたくなりまドになるように工夫した技　した（倒れることもなく、ザイナーという職　熟睡できるそうです）。デをそのまま旅に持ち込んだのは、神奈川のちひろーかるさん。時には旅先で受注し、リモートで印刷までしちゃうとか。考えもしなかったカタチは、彼らの世界を広げるだけでなく、接する私たちの古い頭もカチ割ってくれました。送り出す方も笑顔が増え、幸せの輪が広がっていくというイイことづくめ。本当に寄ってくれて「ありがとう」。彼らが進む長～い道のり、何処も安全で楽しく光り輝いていますように♪

レブル250で一年半前から気の向くまま旅している松本市の愛咲姫さん。立ち寄った実家からひょっこり。

兵庫県からKTM390デュークで314日目の芽晴さん。その笑顔は一瞬で周りを幸せにしちゃう。とにかく明るい！

アニメ「スーパーカブ」を見て「日本一周したい」と呟いたらカブ50を頂いたので旅が始まった「ちひろーかる」さん。

4ヶ月目、1300の隼で広島から南下中の吉弘さん。看板もなくさり気なく回る姿がなんだか新鮮でした。

貯めたお金で設備や材料を揃えて作った原付ミニカー。2号車と個性的な旅を続ける千葉のセルフメイドさん。

私も見てたYouTube「ワオタビ」のあおさん。セロー225で札幌から南下中に出現。お客さんたちの興奮ぶりの凄かったこと。

道産子のマグさん、セロー250で宗谷岬→佐多岬のサウザンラリー後、沖縄回って北上中。この後、岩手までノンストップ！

居合わせたカフェのお客さんが偶然撮っていたのまちさん（東京）の車上泊スタイル！類を見ない手法。

福岡の彩さんは、しぶ～いドラッグスター400で。見送る我々も幸せ気分になりま～す♪

キャンプで数年前から何周もしている？笑顔が素敵な神戸のひなたちゃん。クロスカブ110は荷物満載。

急にバイクに目覚め、免許を取って一ヶ月目にレブル250で旅立った三重県のりん君。とにかく全てが楽しいそうです。

左より「旅人ほいほい」と呼ばれる世話人の松隈さん（佐賀と松本）、のまちさん、松隈さんのバイクで現れたともさんとりなさん。

都市計画の中の街路㉜

ストリート・トポニミー事始め（その8）

東洋大学国際学部・准教授
志摩憲寿

道路通称は昭和60年代に付されたものが多そうだとお話しさせていただきました。実際、昭和61年には標識令が改正されて道路通称を標識として掲示できるようになりました。この頃の状況を少しご紹介したいと思います。

折しも昭和58年度から昭和62年度にかけての第９次道路整備五箇年計画では、道路交通の安全の確保・円滑化等に加えて生活環境の改善も謳われていましたから、その一環として、市民に親しまれている道路愛称を積極的に普及し、名称のついていない道路を市民参加のもとで愛称をつけることによって地域と結びついた親しまれる道路づくりが図られることとなりました。この頃、道路通称が付けられていたのは一般国道で14・3％、都道府県道では6・6％ということで、お話しさせていただきました。実際、昭和61年には標識令が改正されて道路通称を標識として掲示できるようになりました。この頃の状況を少しご紹介したいと思います。

折しも昭和58年度から昭和62年度にかけての第９次道路整備五箇年計画では、道路交通の安全の確保・円滑化等に加えて生活環境の改善も謳われていましたから、その一環として、市民に親しまれている道路愛称を積極的に普及し、名称のついていない道路を市民参加のもとで愛称をつけることによって地域と結びついた親しまれる道路づくりが図られることとなりました。この頃、道路通称が付けられていたのは一般国道で14・3％、都道府県道では6・6％ということで、これを増やそうという訳です。さらに、このうち標識が立てられているのは一般国道で10・1％、都道府県道で18・5％でしたので、標識表示による道路通称の普及も求められたようです。ちなみにこの頃の道路通称には、青山通り（東京都）や鯉城通り（広島市）のような地名をとったものや東海道や鎌倉街道といった旧街道名が最も多く、そのほかにも旧路線名（例：旧８号線）、バイパス名（例：横浜新道）、施設名（例：空港通り）、機能名（例：産業道路）、印象名（例：フラワーロード）、花木の名（例：さくら通り）、歴史的名称（例：馬車道）などが見られたそうです。

これ以前にも東京都では昭和39年の東京オリンピックを契機として、また、福岡市では昭和44年の市制施行80周年を記念して、さらに、横浜市（昭和51年）、鳥取市（昭和53年）、広島市（昭和55年）、仙台市（昭和56年）、金沢市（昭和57年）等で道路通称が検討される動きもありましたが、道路通称の検討と普及が全国的に展開するのは昭和57年10月の全国道路標識週間が一つのきっかけとなったようです。この際に市町村単位でモデル市を選抜して愛称を募集し、さらに、それらを普及させる取り組みが行われました。各ブロックに「道路標識適正化委員会」、各都道府県に「愛称普及委員会」等が設置されて具体的方策が検討された上で、都道府県の委員会がモデル市を選定し、同年度２月末には概ね３分の１の都道府県で係る動きがみられたそうです。浜松市もまたモデル市の一つで、昔から名称がついている道路97箇所や坂103箇所、橋326箇所などについて名前の由来を大々的に調査して市内の道路通称を付しました。また、元号通りを見ると、例えば、同じくモデル市となった（旧）静岡市では、昭和58年より市内にプロジェクトチームが結成され、市民参加の場として「対話を広げる会」等を開催して道路通称の検討が始まりました。この際に昭和通り（現在の葵区内を走る国道362号線）も含まれていたという訳です。

参考文献：松嶋憲昭（1983）「道路の愛称について」、『道路』、第507号、pp. 44-48

この標識一つをとっても深い歴史があります

ハッと思いました

ドラレコの映像で記録されているにもかかわらず、煽り、妨害、威嚇など危険な運転が減りません。輩ドライバーの心理はどうなってんのか？。車の大きさや価格差による馬鹿げたマウント志向なのか、歪んだ自己認証欲求なのか、飲酒・薬物・認知症なのか、自己中心運転には・・さっぱり？。

先ずは現行の罰則より重い罰則を科す事が必要でしょう。そして、運転免許取得に技能試験に加えて深層心理試験（？）も必要かと・・。

言い方に語弊があれば申し訳ありませんが、今の運転技能試験は、運転適性の教育による運転技能の取得と言うよりは、一定期間、それなりの金銭を使って免許を買っている様に思うのです。車の性能が向上しているから、少々の事には目をつむっているのかと思う所も無きにしも非ず・・。

兎に角、交通の安全確保維持はドライバー次第です。だって、車は人が乗って動かさない限り、ただのマシンに過ぎないから。

車の性能を向上させる事は良いですが、いい加減に、加速がいいやスピードが出る、コーナーを速く曲がれるなど高速度志向だったり、安全運転支援システムばかりに向いているベクトルを人が自ら制御できるレベル、一般ドライバーの技能、人の能力に見合った車にシフトして欲しいと思います。

唐突ですが、「ゾーン30」、「ゾーン30プラス」をご存知ですか。生活道路で歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的に、地域内における車の走行速度や通り抜けを抑制する交通安全対策です。ゾーンを定めての時速30㎞速度規制や時間帯による進入抑制対策用の可動式支柱「ライジングボラード」の昇降、速度抑制の「シケイン」設置など、地域一体となった街づくりベースの対策で、交通事故発生件数が２割以上減少したという事です。

個人の傍若無人には、集団（地域）で対抗するしかないんでしょうかね。