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

嬉しさ溢れるアルコール付き夕食開始前。（田中さん撮影）

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

来るたびに繋がっていく伊豆縦貫自動車道。晴天、かつ空いており、すごぶる快適な414号線。

3代目会長の浮穴一興さんよりクラブ帽子を渡されてご挨拶♪ みんな主役がいい感じ。

傘寿、喜寿、古希の11名を中心に。平均年齢は70.6歳。実はタンデム参加も多いとか。

4月後半、伊豆下田に76名のライダーが一堂に会する「OSTC（60歳からのツーリングクラブ）」の一泊ミーティングに参加してきました。あまりに楽しくて、半月経った今もその余韻に浸っています。県内ソロや宴会なし個室使用などコロナ禍での自粛が続いたので、久々の普通のツーリング。2019年に大勢のミスバイクが集った「一万人大会」以来のお泊りツーリングでしたが、今回は60歳以上限定というのが痺れます。性差はないのに男性が多いのは、たぶんその集まりの根幹がホンダOBだからでしょう。

遡ること21年の2002年、定年直後の梨本亮さん（初代会長）が思いつき、定年間近の宮田卓英さん（初代事務局長）が叩き台を作り、13名で埼玉県の小鹿野町へ発足決起ツーリングしたのがスタート。「いつまでもバイクに乗っていたい（若さを保ちたい！）」「仲間とバイク談義に花を咲かせたい」という宮田さんの当初の思いは、みなさん同じだったはず。二輪や四輪、職種や勤務地を問わず、現在では170名の会員数となり、支部も増えたお陰で、全国各地で年に数回のツーリングを敢行しているそうです。

クラブの存在を知ったのは、ちょうど還暦を迎えた数年前。カフェにいらっしゃる会員の方々が、「ウチのクラブは面白いよ。礼子ちゃん（当時の方々はそう呼んでくださいます）も入ればいいのになあ」と仰ってくださいました。ホンダのバイクで3度パリダカに出て2度完走、そのラリーバイクをカフェに展示しているのだから、元社員じゃないけれどいいのでは？と。実はこのクラブには、ジャーナリストやレーサーなど「クラブに共感する様々な二輪業界関係者」もいるので、カテゴリー的にはあり得そう。そして2019年、たまたまキャンプイベントで再会した宮田さんから正式にオファーを頂き、目出たく会員にさせて頂きました。

実は意外にも私は、カタチに入るのがヘタなタイプ。活動が伴わない名前だけの参加が苦手で、丁重にお断りをしていることが多くありました。なのに、何故「入りたい！」と思ったのかは、「60歳以上」「知り合い多し」「平日開催」「現地集合&解散」がよかったのと、カフェにいらっしゃるOSTCの方が、何処かぶっ飛んでいるのに紳士で気さくで好奇心旺盛で魅力的だったから。ところが入ったものの、あまりに仕事が忙しく、近くの開催だから集合写真だけでもと思っても、その時間すら取れないことが続きました。けれど、周りに病気を患ったり高齢で亡くなったりが増え、「やりたいことはお早めに」のサインに現実味が…。「え～い！悩むことはない！」。コロナ禍も収まってきたし、自分の生き方改革のつもりでカフェを3連休にして初参加を表明しました。

果たしてツーリングの2日間は、初夏のような陽気。久々の伊豆半島で新しい道や懐かしい道に出会ったり、懐かしい人々を訪ねたりと収穫ありすぎでずーっと笑顔炸裂。もちろんOSTCミーティングは、夕食時に周りの方々と話しに花が咲きました。お隣はベルギーホンダ時代にパリダカでお世話になったTさん。20代にモトクロスやツーリングで何度も遊んだOさん、カフェに何度も来てくださるNさんやYさん、そして29歳の時に初めて出たエジプトのファラオラリーでラリーマシンの改造を手伝ってくれた朝霞研究所のMさんにも再会。なんだか全員どこかで繋がっているようでした。

恒例の二次会はコロナ対策で「各部屋で」とのことで、呼ばれたところに遠慮なく参加させてもらいました。ほとんど同じ世代を過ごしてきた方なので、レースの裏側や開発秘話的な話が、もう面白すぎ！ 初めての方との話もほんと楽しくて、75名と徹底的に話したくなりました。11時頃、顔馴染みたちの部屋に行くと、すでにみなさんご就寝。たぶん、私が最後まで起きていたのかも。そう、OSTCの特徴は、年齢のお陰でなんでも前倒し。起床も集合写真もみなさん早かったですが、出発準備時だけは仲間のバイクをじっくり見られるので、宴会とはまた一味違うバイク談義があちこちで繰り広げられていました。OさんのCBX1000改造には、噂通りみんな群がっておりました。大型スクーター、カブ、スポーツ、クルーザー、旧車、オフ車、外車と様々なバイクで日本中から集まった強者たちは、みなさん腰がすっと伸び（あちこち痛いのかもしれませんが）、まるで20代の若者のよう。出発時に偶然10台ほどのバイクと一緒に海岸線を走ったのですが、華麗そのものでした。そして、それぞれの背中にホンダのある時代を背負った気概が感じられ、なんだかジ～ン。ソロツーリングの楽しさと、気の置けない仲間との出会いが楽しめる大人のクラブ「OSTC」。65歳も悪くない。しかしみなさん、記憶力凄かったなあ～！

《写真提供　OSTC事務局》

ホテル伊豆急Pにて横断幕前ショット。往復630キロの旅でした。

WGPの総監督を15年務めたOさんのCBX1000はド迫力だった！

都市計画の中の街路㉟
アーケード空間の賑わい（その2）

東洋大学国際学部・准教授　志摩憲寿

前回からアーケード空間の賑わいに着目していますが、十把一絡げにアーケードといってもよく観察して歩くと色々な形態があることに気づきます。今回はアーケードの形態をみてみたいと思います。

アーケードは、やはり公道に設置されることが多いことから、その設置基準が定められています。アーケード商店街が増えてきた昭和30年に発出された通達には、アーケードの設置には「防火、交通及び衛生上の弊害を伴うものであるから、抑制の方針をとること」とされており、「真にやむを得ないと認められる場合における設置の最低基準」を定めています。通達は「道路の一側又は両側に設けるアーケード」や「道路の全面又は大部分をおおうアーケード」といった、いわゆるアーケードに加えて、「屋根が定着していないアーケード」「仮設日よけ」「がんぎ」の特例も取り扱っています。今回は、このうち「道路の全面」を覆うアーケード（以下、辻原（2004）に従って「全蓋式アーケード」と呼びます）に注目したいと思います。ちなみに、全蓋式アーケードが設置できる道路は幅員4メートル以上8メートル以下とされています。

東京都内の商店街で多く設置されている全蓋式アーケードには、再び辻原（2004）の分類によると、「合掌型アーケード」「ルーバー型アーケード」「ドーム型アーケード」があるそうです（写真）。合掌型は比較的太いC型鋼を2本合わせて溶接した梁を合掌型に組み合わせて屋根を支えた形、ルーバー型は左右の天井間に光量を調整するルーバーを取り付けた形、ドーム型は幅員の約半分程度をポリカーボネート樹脂板又は網入りガラスで拭いたアーケードで、東日本では、合掌型は昭和30年代後半から昭和40年代後半、ルーバー型は昭和40年代後半から昭和55年前後に多くの施工事例が見られるようで、昭和55年前後にはドーム型アーケードが出現するようです。アーケードには、この他にも「シルバーオープニング」「シルバーアーケード」「梁型アーケード」などがあり、シルバーアーケード（アルミニウムで屋根を吹いたもの）という名称は石川栄耀に由来するとも言われています。

このようなアーケード形態によってアーケード内の空間に違いが生じてくるのでしょうか？ アーケード設置基準によると、アーケード下部に取り付けることのできる広告物についても大きさや構造など、さらには、設置後の対応についても細やかに規定されていますので、アーケードの形態の違いによって広告物にも違いが出てくるかもしれません。さらに深く迫ってみたいと思います。

参考文献：平野早紀（2023）「全蓋式アーケード商店街のにぎわいに関する研究：東京23区内全24アーケード商店街を事例として」（東洋大学国際学部卒業論文）、辻原万規彦・藤岡里圭（2004）「東日本における都市のアーケードの成立と変容過程」、『日本建築学会計画系論文集』、第69巻584号、pp・51-58

写真　代表的な全蓋式アーケードの例：左から「合掌型」、「ルーバー型」、「ドーム型」

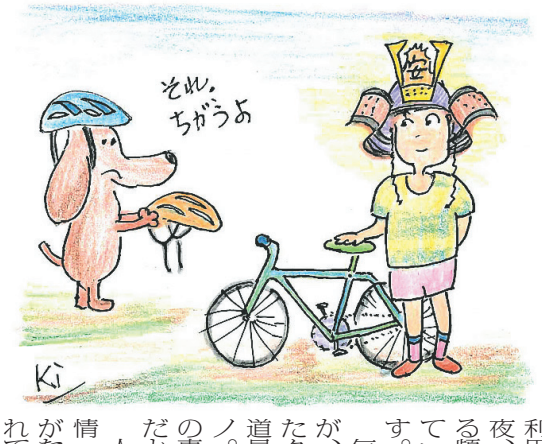
ハッと思いました

三年ぶりの行動自由なゴールデンウィークでした。空港、駅、高速道路、観光地は驚きの人の数で大賑わいでした。私は遠方に出掛ける事はせず（いつもの事ですが）に近場をぶらぶら。

ゆっくり歩んでいると色んなものが目にとまり聞こえてきます。

昨日と今日を比べても、何ら変わりないのですが、数年前を思い出すと、どこかが違う様な？ そう、ビルが建ったり、空き地になったり、店の看板が変わっていたり。そして静かになっている？ 車道側からの音が・・静かになっている。

EV車、ハイブリッド車、アイドリングストップ車が増えたせいなのか、タイヤ性能（特性）のせいなのか、確実に静かになっていますね。排気ガスでむせる事もありません。環境が良くなったなぁと思っていました。



ところが、静かなクルマは、良い事ばかりではない。毎度思う事ですが、どんなに優れたクルマもただの道具に過ぎないモノ。使う人が全ての事象の根源なのだと。

人の力や人の感情・感性などなどがないがしろにされてはいけないはず。時代の流れだと見過ごしてはいけない大切な事だと思うのです。

最近、手放し運転を進めるクルマのCMを見た時、どうしても素直に受け入れられませんでした。高齢社会における道路交通の安全性を求める為なんでしょうが、運転支援のサポートの充実の中に、手放し運転を含めていいのだろうかとモヤモヤが渦巻いてきます。

何でもかんでもAIの力を借りて、人がやってきた事を機械に任せていいの？

人が考えていた文章をAIに作らせる？ 最終的には人がチェックするのでしょうが、AIよりおバカな人がチェックできるわけないんじゃないの？