

全標協広報

2021 4
NO. 347

○全標協講師の養成	1
○令和3年度事業計画	2
○コロナ感染を防ぐ乗り方	3
○上林氏に緑十字銀章	5
○富山県協会長就任挨拶	5
○ロービジョン歩行者の安全ケア	6
○図書「あおり運転」紹介	7
○神奈川県協会に感謝状	8
○大宮～日本橋を歩いて	9
○お知らせ	12

ご意見をお寄せ下さい! Eメール:soumu@zenhyokyo.or.jp

「トラフィックサポーター」は、ホームページでもご覧いただけます

発行所 〒102-0083 東京都千代田区麹町3-5-19 にしかわビル3F(一社)全国道路標識・標示業協会 TEL 03-3262-0836 ホームページ: <http://www.zenhyokyo.or.jp/>

全標協講師養成について

全標協 業務部

全標協は、平成24年10月に国土交通省から「登録標識・路面標示基幹技能者講習」の認可を受け、既に16回の講習を実施してきました。この更新講習も平成29年から8回、東京と大阪で実施しました。更に平成30年度から「道路標識点検診断士研修」と経過措置としての「特例研修」も始まり、全標協で一年間に開催される講習・研修会は6回となっています。

このように、国土交通省の登録基幹技能者制度や登録技術者資格として認可を受けた団体として、専門的な技術や技能を受講者に提供していく必要性がますます高まっています。

そこで、各支部や地区において講習会や勉強会等が適時適切に開催できるように、またその内容が統一的に行われるように、併せて市場の動向や新しい技術の情報等を会員企業と共有していくために、新たに活動を始めました。

具体的には、各支部に講師の推薦をお願いし、現在37名の方が推薦されています。そして推薦された皆様を対象とした講師研修会を開催し、講習内容の充実を図ることとします。これまで講師を努めてい

ただいた皆様には「講師アドバイザー」となっていたただき、連絡会議を設けて講師研修会を運営することとします。また、各支部での講習会、研修会を実施する際には新しい情報を継続的に受講者に提供するために、講師アドバイザーからの助言と支援を行っていきたく考えています。

今年度の講師研修会は7月14日から17日まで富士教育訓練センターで実施する予定です。研修会では講師アドバイザーから講習の留意点、ポイント、必須事項などを講義形式でアドバイスしていただき、その後、講習の実習訓練を行い相互で評価する時間を設けます。また、東西ブロックごとに講師責任者を選定して運営にご協力いただく予定です。

講師研修会等の運営については全標協ホームページに講師専用ページを設けて、新技術の情報提供や各地域での研修・勉強会の報告等を行っていくほか、法令や官庁の動向も共有していくことにします。

講師研修会については、原則として年度に1回は開催したいと考えております。皆様のご理解とご協力をお願いいたします。



令和3年度事業計画

道路標識、路面標示及び防護柵等の交通安全施設は、安全かつ快適な道路交通の確保に不可欠である。

道路標識標示業界は、道路標識の老朽化対策、路面標示の適切な更新、通学通園路の安全対策、標識標示の国際化対応、若い従業員の確保などの諸課題に対応しなければならず、そのために必要な予算の確保と優秀な技術者の育成が重要課題となっている。

一般社団法人全国道路標識・標示業協会（以下「全標協」という。）は、これらの情勢を踏まえ、技能者の育成及び交通安全施設関係予算の確保を中心とした各種事業を本事業計画に基づき着実に推進することとする。

1 技能者育成事業の推進

(1) 登録基幹技能者講習の実施

ア 11月に富士教育訓練センターにおいて登録標識・路面標示基幹技能者講習を実施する。

イ 更新講習を6月と12月に通信講座により実施する。

(2) 道路標識点検診断士研修の実施

ア 9月に富士教育訓練センターにおいて道路標識点検診断士研修を実施する。

イ 道路標識設置・診断士が道路標識点検診断士の資格を取得するための「特例研修」を4月に東京都及び大阪市において実施する。

(3) 路面標示施工技能検定への協力

ア 中央職業能力開発協会中央技能検定委員である役員等が学科試験問題の作成に協力する。

イ 各地の実技試験の運営等の協力を行う。

(4) 講習・研修の充実

ア 登録基幹技能者講習及び道路標識点検診断士研修の講義方法等の改善など更なる質の向上を図るとともに、教材等の充実に努める。

(5) 講師研修会の開催等

ア 登録基幹技能者講習及び道路標識点検診断士研修における専門分野の講義において、今後とも質の高い内容を継続的に受講生に提供するため、新たに講師となり得る者を対象とした講師研修会の開催等を進める。

2 調査研究及び情報収集の推進

ア 道路標識委員会において次の活動を行う。

(ア) 「道路標識設置基準・同解説」及び「道路標識構造便覧」の周知

(イ) 「道路標識ハンドブック」の改訂

(ウ) 今後の道路標識及び課題に関する調査研究

イ 路面標示委員会において次の活動を行う。

(ア) 警察庁通達「横断歩道をはじめとする道路標示の維持管理について」に基づく横断歩道等の適切な維持管理の推進

ウ 環境・防護柵等委員会において次の活動を行う。

(ア) 「生活道路用柵」の提案、普及

(イ) 防護柵の維持管理に関する研究

3 広報活動の推進

ア 機関紙「トラフィックサポーター」を年5回発行する。

イ 全標協ホームページの速やかな情報更新に努める。

ウ トラフィックサポーター及びホームページの内容の充実に努める。

4 道路標識データベースの推進

ア 道路標識の各種情報を効率的に管理するために、「全標協標識データベースシステム」の整備を引き続き推進する。

イ 同システムの充実及び普及に努める。

5 講習会の開催に対する支援

ア 各支部及び都道府県協会（以下「支部等」という。）における各種講習会等への講師の派遣を要請された場合は、積極的に対応する。

6 関係行政機関への協力及び要望活動等の推進

ア 関係行政機関の施策への協力、全国交通安全運動等の各種行事への協賛を行う。

イ 国土交通省及び警察庁へのタイムリーな予算等要望活動を行う。また、支部等が行う地方整備局等及び都道府県警察への要望活動を支援する。

ウ 道路工事及び標識標示工事の分離発注並びに標識標示点検診断業務の標識標示専門業者への

発注を推進するための要請活動を行う。

7 支部等及び関係団体等との連携

- ア 年度内に支部長会を4回(うち1回は東ブロック支部長会)開催するとともに、10月に大阪府において西ブロック内支部長・県協会長会議を開催する。
- イ 1月に賛助会員との意見交換会を開催し、情報の共有を図る。
- ウ 建設関係諸団体との連携に努める。

8 建設キャリアアップシステムへの的確な対応

- ア 建設キャリアアップシステム制度に適切に対応する。

9 子どもを守ろうプロジェクトの推進

- ア 交通事故、犯罪及び災害から子どもを守るため、カラー標示等の安全施設を設置するなどの「子どもを守ろうプロジェクト」活動を推進する。
- イ 活動状況をトラフィックサポーター等で積極的に報告する。
- ウ 次代を担う子供たちに標識標示への関心を持ってもらうため、活動への参加を促進する。

10 賞揚の推進

- ア 功労者の功績に応えるため、叙勲、褒章、国土交通大臣表彰(建設事業関係功労)等の上申を的確に行う。
- イ 技術者に誇りを持ってもらうため、優秀施工者国土交通大臣顕彰(建設マスター)及び青年優秀施工者不動産・建設経済局長顕彰(建設ジュニアマスター)の上申を的確に行う。
- ウ 総会時に、全標協の運営等功労者及び優良技能者への会長表彰を行う。

11 図書等の発行

- ア 「道路標識ハンドブック」を改訂するとともに、「路面標示ハンドブック」及び「路面標示施工技能検定学科試験の手引」の普及に努める。

12 全標協の組織の充実強化

- ア 会員の増強を図り、組織の充実強化に努める。
- イ 新たな支出項目に適切に対応できるよう、全標協の支出項目・金額は費用対効果の見地から不断の見直しを行い、適正な支出となるよう努める。

コロナ感染を防ぐクルマの乗り方

モータージャーナリスト 全標協理事 菰田 潔

新型コロナウイルスの感染は1年経っても収束の気配がない。会社には毎日出勤することなくリモートワークが標準になりつつあり、大手の会社では事務所のフロア面積を半減してコスト削減を行っている。こうなるとオフィスに行っても自分の机は決まっておらずフリーアドレスになるらしい。1週間に1度か2週間に1度出勤する程度なら、住まいはコストが安く広く住める郊外でも良いわけで、生活の仕方も変わってくる。

仕事のスタイルや生活スタイルが変わっていくコロナ禍だが、感染予防の観点からクルマの乗り方も変えなくてはならない。

公共交通機関に乗ると第三者と濃厚接触してしまう可能性があるからと、コロナ禍になってからクルマ需要が増えている。若者のクルマ離れが心配され



ていたが、最近の自動車教習所は予約が取れないほど混んでいる。トヨタ自動車の2月の生産・販売実績をみると、6ヶ月連続前年同月比でプラスになっ

ていることでも、それを証明している。自分ひとりで乗っている分には、コロナ禍においてもクルマは安全な乗り物として認識されているのだ。

しかし仕事で二人以上でクルマに乗らなくてはいけないケースもある。同じ会社の同僚かも知れないが、家族でない人と一緒に乗ることになる。そんなケースでのコロナに感染しない乗り方を研究してみよう。

窓を開けることが基本

クルマの中の感染対策はいかに換気をするかがキーになる。

2021年1月号の『Science Advances』誌に、アメリカ合衆国マサチューセッツ大学アマースト校とブラウン大学が共同で行った「自動車内の複雑な気流パターン」と「その気流パターンが乗客のウイルス感染リスクに及ぼす影響」に関する研究結果が発表されている。

走行中のクルマの窓を開けておくことでコロナ感染リスクが低下するという。これがコロナ時代の常識的なクルマの乗り方になるかもしれない。

報告によると4枚の窓をすべて開けるのがコロナ感染予防に最善の方法だが、1枚開けるだけでも予防効果が認められた。その意味ではオープンカーで幌を下げて乗るのが良いのかも知れない。仕事上では無理だが。

すべての窓を開けられない場合には、対角線の窓を開けることで車内を斜めに風が通り、ドライバーと助手席後ろに乗車しているケースなら、2人の間にエアカーテンが生まれて感染リスクが低下するという。

筆者の経験では、4ドアの後ろの1枚の窓だけ開けて走ると空気がバタバタ振動して耳に圧迫感のある音で非常に不快になる。そんなときには対角線の前の窓を5cmほど開けるだけで音が消える。前から吸い込んだ空気が後ろに抜けるようになるからだ。

レポートによると窓は全開にする方が感染予防効果は高いようだが、筆者の経験から安全上のリスクを伴うケースもあると思う。事故の場合、横転すると窓から手が出て大怪我をするリスク。あおり運転に遭った場合には外から襲われるリスク。クルマを駐車場に止めたときに窓を閉め忘れるリスクなどがある。エアコンの効きが悪くなるリスク。空気抵抗が増えて燃費が悪くなるリスクもある。花粉の季節では窓を開けるなど許されない花粉症の人も多いだろう。

外気導入とファン強め

その意味で窓を閉めたままうまく換気ができないかという問いに対して、内閣官房コロナ室と理化学研究所にトヨタ自動車と国土交通省が協力した日本のスーパーコンピュータ「富岳」で車内の風の流れを計算した研究結果が興味深い。

https://wwwtb.mlit.go.jp/hokkaido/corona/koukyoukoutuu/taxi_kanki.pdf

シミュレーションはトヨタのジャパントクシーを使っている。運転手と後席に客を二人乗せているという設定だ。走行スピードは時速40km。

エアコンの風量を最大の半分にしたときに85秒で車内の空気の入替えができるという。ただしこのときに重要なのが内気循環ではなく外気導入にしておくこと。前から取り入れた空気はエアコンの吹き出し口から車内に入り、後部に流れて車外に出ていく。

同じことを窓を5cm対角線で開けてやると68秒で入れ替わった。対角線で5cm窓を開ける方法で、時速20kmでは車内の空気は82秒で入れ替わったので、スピードが低いと窓を開ける効果は少ないということだ。

窓を全部閉め切ってエアコンのファンの風量を最大にするシミュレーションでは、45秒で入れ替わったという。ファンを最大にすると音がうるさくて運転に集中できなくなるというデメリットが生じるが参考になるデータだ。

ポイントは「外気導入」、「ファンは強め」が効果があるが、窓を少し開けることも走行スピードが速いときにはさらに効果が出そうだ。

最近の高級車には花粉フィルターや空気清浄機能が備えてあるから、花粉症の方でも外気導入でも心配は要らない。

窓を開けようと、外気導入にしようと、二人以上で乗る場合にはマスクは必須である。これは自分から飛沫を出さないという意味で効果がある。

さらに手洗いとうがいの励行はクルマに限らず日常生活の中でも必須である。ウイルスが手についたとしても、それを鼻腔、口、目などに触れないようにすれば良いのだ。

上林委員長が交通栄誉章緑十字銀章を受章

全標協の上林弘環境・防護柵等委員会委員長（埼玉県 昭和工業株式会社相談役）が、この度交通栄誉章緑十字銀章を受章されました。同章は、警察庁長官と一般財団法人全日本交通安全協会会長連名の表彰です。

上林氏は、防護柵の改善、「子どもを守ろうプロジェクト」活動、理事長を務める「一般社団法人弾性波診断技術協会」での活動などが高く評価され、受章となったものです。

例年は1月に関係者多数が出席して開催される「交通安全国民運動中央大会」（一般財団法人全日本交通安全協会・警察庁共催、内閣府・文部科学省・国土交通省後援。昨年は秋篠宮皇嗣同妃両殿下がご出席）において表彰されますが、今年は新型コロナウイルス感染症のため大会が中止になりました。

表彰状は、関東支部において神戸支部長から上林氏に伝達されました。



富山県協会長就任ご挨拶

北陸道路標識(株) 代表取締役 河合信輔

富山県の新型コロナ感染者については、比較的発生が抑えられているものの、感染症予防のため、本年2月18日に開催された定時総会について

は懇親会を中止し、正会員による定時総会及び会長選任の理事会のみ開催し、8年間在任された内藤眞介会長から、大任を引継ぐこととなりました。微力ではありますが、県協会、支部協会、全標協の発展に少しでも貢献できるよう最善を尽くす覚悟でおりますのでよろしくお願いいたします。

さて、堅苦しい挨拶はこれまでとして、私の私的な部分についてご紹介いたします。

若い頃はバレーボール競技に汗を流していましたが、30才後半からは登山にめざめ、アルプス縦走やパリエーションルート、藪ルートで汗をかいていました。また、沢登りや山スキー（テレマークスキー）も楽しみました（苦しみました）。富山県警山岳警備隊の2代前の隊長とは、高校時代の1級先輩の間柄で、その関係から北アルプスには一番お世話になりました。

冬山の思い出は、H23年元旦の八ヶ岳・阿弥陀南陵で、青氷の急斜面のレンゼ（山腹に縦に割れ目が入った急峻な大きな岩溝）をアイゼン・ピッケルで登ったことです。春山では、H24年に柵池・船越の頭、雪倉岳、振子沢を蓮華温泉連泊でテレマークスキーを楽しんだことや白馬岳主稜線の雪壁を登ったことです。夏山では、H21年お盆に上高地から北鎌經由

の槍ヶ岳～奥穂～西穂までを、一気に縦走したことです。秋山はH21年9月後半、立山室堂から剣岳北方稜線・三の窓テント泊、下の廊下を經由し、樺平に下山したことです。ちょっとマイナーなところでは、H21年10月に新潟・銀山平から荒沢岳経由で中ノ岳・越後駒ヶ岳を縦走するなど、多い年では年間90日の間、登山に費やしたときもありました。しかし、楽しいことばかりではなく、H22年6月には、剣岳大窓で同伴者の落石死亡事故が、同年10月米子沢（巻機山）では自身の滑落事故など、痛い目にあったこともありました。そのようなことから、家族や同僚からも登山は止めたら！という声もあり、また、ゴルフに目覚めたということもあり、H30年からはキッパリと登山を止めました。

H30年のハワイ観光における夫婦同伴のゴルフプレーで、数十年ぶりにゴルフクラブを振ったことをきっかけに、ゴルフの楽しさにはまってしまいました。登山でもそうでしたが、一度はまるどのめり込む性格のようで、ほとんどが土日祭日だけのプレーですが、H30年は20回、H31年は56回、R2年は65回ゴルフを楽しみ、ゴルフは「成績より楽しく歩く」をモットーにしてプレーしています。

おわりに、昨年の10月号で事務局長から富山県の観光地を紹介した関係から省略いたしました。北陸新幹線も開業6年となりましたので、まだ、乗車したことのない方にとっては、是非、コロナが収束した後に富山・北陸へお越しくださいますようお願いしております。

ラウンドアバウトにおけるロービジョン歩行者の安全ケア

全標協関西支部事務局長 辻野善久

1 はじめに

比較的交通需要の少ない平面交差点における制御方式として、ラウンドアバウトが導入されてきています。

日本におけるラウンドアバウト導入に際して必要となる計画と設計及び運用について、(社)交通工学研究会の「ラウンドアバウトの計画・設計ガイド」にまとめられています。興味のある方は、一読されればと思います。

2 ロービジョン横断歩行者の方への安全ケア

今回の施工は、ラウンドアバウトの横断歩道を通行するロービジョンの方(視機能が弱い方)の安全確保をテーマとして、大阪府警から関西支部大阪府協会に要請があり、実現したものです。

従来から、横断歩行者(ロービジョン横断歩行者を含む。)の安全対策として、点字ブロック、エスコートゾーン、簡易中央島(2段階横断)、ランプの設置、カラー舗装、センサーによる表示灯等がありますが、大半は車道を通行しようとするドライバーに対する注意喚起策です。

今回のテーマは、ラウンドアバウトの長所を生かした上で、ロービジョンの方が、近づいてきた車両が横断歩道の手前で停止し、安全に横断出来る状態であることを察知できるようにする対策です。

3 今回の対応策

車両が近づいて来たときに振動や音が鳴るように

道路に突起や溝を溶融式すべり止め材により設置するグルーピングによる対策を取ることになりました。

- ドライバーが横断歩道を横断しようとする歩行者を認めて、確実に停止したかを見極め判断できるための時間等から積算したグルーピングの設置位置を何処にするか。
- 現場は、秋祭りの「だんじり曳航路線」であり、路面に高い突起や大きな溝を設置すると曳航の支障になるとともに参加者の転倒による事故の発生も懸念され、地元町会の了解が得られないこと。
- 近隣において生活されている住民への振動、音等の問題
- グルーピングの材料の選定(施工性、耐久性、振動、視認性等)

上記について、大阪府警察本部交通規制課、和泉警察署、和泉市、関西支部大阪府協会のそれぞれ担当者が、会議の開催や現場調査の実施等を何度も行い、今回の溶融式路面標示材によるグルーピングの施工を行うこととなりました。

4 おわりに

関西支部大阪府協会は、引き続き優れた技能と業務遂行能力を発揮し、品質と生産性の確保に努め、交通の安全と円滑に資する構えです。

なお、本件については、令和2年9月25日付建通新聞大阪版に掲載されました。



〈あおり運転 被害者、加害者にならないためのパーフェクトガイド〉
 彩流社刊 2020年12月10日初版第1刷発行
 モータージャーナリスト 全標協理事 菰田 潔

ここでは全標協の会員各社の運転する機会がある経営者の方、社員の方にお薦めできる本を紹介します。

仕事上の運転だけでなく社員の通勤のための運転でも役に立つはずです。会社の経営者のために社員があおり運転をしてしまった場合の対処方法も書いてあります。

本のタイトルのとおり、あおり運転の被害者、加害者にならないために必読です。

厳罰化してもまだあおり運転がなくなる

あおり運転を取り締まる改正道路交通法が2020年6月に施行されました。道路交通法と自動車運転死傷処罰法が改正され、あおり運転に対する「直接」取り締まりと厳罰化が始まりました。

あおり運転をしたことで、他の車両等に交通の危険を生じさせた場合、3年以下の懲役または50万円以下の罰金となります。行政処分は違反点数25点で免許取り消し、欠格期間2年と厳しい。さらに高速道路で停車など著しい危険を生じさせた場合は、5年以下の懲役または100万円以下の罰金、違反点数35点で免許取り消しになり、欠格期間は3年です。もしこうなったら仕事ができなくなることも覚悟しなくてはなりません。

このように罰則と行政処分が厳しくなったことと、テレビではドライブレコーダーが記録した「あおり運転」の様子を何度も流したことにより、その後は激しいあおり運転は少なくなって来たように見えます。それでも残念ながら危険なあおり運転は完全に無くなってはいません。

自分がカッとしやすい性格だと思ふ人のために1度落ち着いて心を穏やかにする方法も書いてあります。確かに自分のクルマの直前に急に割り込んでこられるとムカッと来るし、攻撃したくなる気持ちはわかりますが、考え方で抑えることができます。

自分ではあおり運転をしているつもりがないのに、先行車はあおられていると感じる運転もあります。これは自分ではあおっているつもりではないので厄介です。もし先行車がいがやるアクションを起こしたとき、喧嘩を売られたかのような錯覚からトラブルに発展することも考えられます。

この原因は車間距離です。先行車がある場所を通り過ぎたときから2秒経ってから自分のクルマが差し掛かるのが正しい車間距離です。これを1秒の車間距離で走ると、先行車はルームミラーに大きく映るクルマに迫られている=あおられていると感じるわけです。

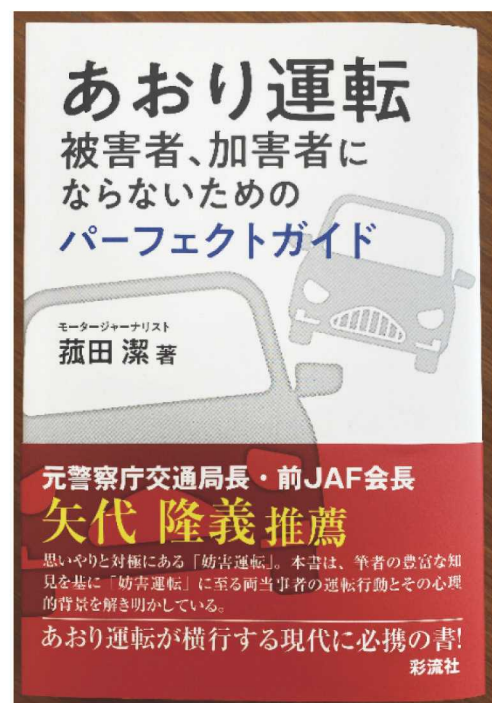
車間距離は最低2秒間が世界の常識になっています。アメリカ、イギリス、ドイツでも教習所で2秒の車間距離を教えています。

あおられない運転も大事

あおられないための運転も大事です。それは他のクルマの邪魔にならない運転をすることです。追い越し車線を先頭に走ると邪魔な運転になってしまいます。スピード違反はしてなくても円滑な交通の流れを阻害しています。周囲に気を配ったあおられない運転が大事です。

あおり運転に限らず様々な運転にまつわる話を盛り込んでありますので、ぜひ読んでいただきたいと思います。

単行本もスマホやタブレットで読めるKindleもアマゾンで買えます。



「子どもを守ろうプロジェクト」で神奈川県協会に感謝状

(一社)全国道路標識・標示業神奈川県協会は、「子どもを守ろうプロジェクト」を通して川崎市の交通安全対策に貢献したことにより、この度川崎市教育委員会教育長から感謝状を授与されました。

感謝状は、3月24日(水)、教育委員会において小田嶋満教育長から神奈川県協会大川泰徳会長に渡されました。

神奈川県協会の令和2年度の施工箇所は、①旭町小学校(川崎区)、②JR南武線津田山駅(下作延小学校(高津区)最寄り駅)自由通路、③菅生小学校(宮前区)、④長尾小学校(宮前区)の4か所で、2月9日(火)に施工されました。

感謝状授与の状況並びに神奈川県協会のポスター及び施工状況を紹介します。



感謝状の授与



ポスター



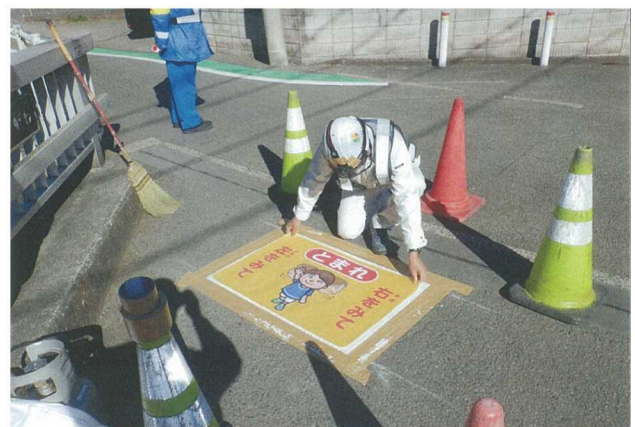
グリーンベルトの設置(旭町小学校)



津田山駅自由通路における施工



ポールコーンガイドの設置(菅生小学校)



路面シートの設置(菅生小学校)

大宮～日本橋を歩いて

全標協専務理事 笠原孝志

1 はじめに

ア 動機

昨年の人間ドックの各種数値が良くなかったことから、減量と運動に努めることとした。減量は5キロ減に成功した。運動は主にウォーキングをしているが、自宅近くでは歩数を伸ばすことが難しく、遠方まで歩くこととした。

イ 歩行歴

高校時代に「急歩大会」という学校行事があり、24キロを急歩。途中で足の裏が痛くなり、ようやくゴール地点に到着した。

大学時代には寮祭行事「山手線一周」に参加した。集団で歩き、一人では怖くて歩けない深夜の東京を見ることができた。

社会人になってからは、自転車で長距離を走行したが、長距離の歩行は記憶がない。

ウ 日数

手始めに東京まで歩くこととしたが、日数は数日とした。一気に歩くことも考えたが、「高齢者」の今は疲労で仕事に影響が出る可能性があり、数回に分けて歩くこととした。

エ ルート

旧中山道(大宮宿～浦和宿～蕨宿～板橋宿～日本橋)も魅力的だったが、駅から離れること、道を探すことが難しそうなこと(現代の幹線道路から外れる箇所がある。)などから、おおむね京浜東北線に沿って歩くこととした。

2 歩行記

(1) 第1日目(令和3年2月21日(日))

13時過ぎに自宅を出発。まずは武蔵一宮「氷川神社」に参拝し、旅の安全を祈願。

三の鳥居からケヤキ並木の参道を南下。参道は、大宮駅周辺の繁華街を通る旧中山道の東側で、全長が約2キ



氷川神社楼門

ロメートルあり、長さが日本一といわれる。

一の鳥居(参道の始点)で旧中山道に合流し、さいたま新都心駅。さいたま新都心は、国の出先機関(地方支分部局)が多数入る合同庁舎やホテル、ショッピングセンター、病院が立ち並ぶ。

京浜東北線の東側の旧中山道をひたすら南下し、与野駅近くを通過。北浦和駅近くで旧中山道から離れ、北浦和駅の西側に出る。

駅の近くに北浦和公園。旧制浦和高校の跡地で、県立近代美術館などがある。

国道17号を南下して埼玉県庁。

浦和駅に向かって東進。埼玉会館で美術展を見る。旧中山道を横断し、浦和駅に到着。1日目を終える。

(2) 第2日目(令和3年2月27日(土))

14時過ぎに浦和駅東口から出発。京浜東北線の東側を南下。南浦和駅を通過。蕨駅までは線路沿いに歩きやすい歩道が続く。

蕨駅を通過。蕨市は、日本で最も面積が狭く、最も人口密度が高い市。蕨市民公園に寄る。

外国人が比較的多い地域で、道路上の「路上駐車禁止」の看板は外国語併記。西川口駅を通過。

川口駅前には「そごう」などの大型商業施設が並ぶ。川口駅には「ありがとう、そごう川口店」の看板が。翌日の閉店を知る。2日目を終える。

(3) 第3日目(令和3年2月28日(日))

13時過ぎに川口駅東口を出発。荒川橋梁は鉄道橋のため、その約700メートル下流(東側)にある新荒川大橋を目指す。

新荒川大橋は長さ約800メートル。ここは、江戸時代～明治時代は渡船で渡った。明治38年(1905年)に舟橋(船を並べてその上に板を渡したもの)が常設され、渡船は廃止。昭和3年(1928年)に初代の新荒川大橋が架設された。

東京都(北区)側の新



北浦和公園



新荒川大橋

荒川大橋緑地の土手は芝桜が植えられ、4月には電車からも楽しめる。

赤羽駅に寄る。駅前のビルはカラフルな看板が目立つ。

駅近くにアーケード街の赤羽スズラン通り商店街。1950年開業の和食店が閉店した旨のビラ。

アーケード街のすぐ南側にカトリック赤羽教会。美しく立派な聖堂。空襲で壊滅した工場跡地に建設し、1951年完成。

東十条駅で線路の西側に出る。

日光御成道(岩槻街道)だった道を南下。日光御成道(中山道・本郷追分~岩槻~幸手)は、五街道の日光街道の脇街道で、徳川将軍の日光参詣道(大名は日光街道を通行)。東十条駅近くは狭い道。私は40年近く前に鳩ヶ谷市(現川口市)の日光御成道に面した官舎に住んでいたが、当時はそこも狭い道で、古い家並みが続いていた。

途中で左折して御成道から外れ、「名主の滝公園」。江戸時代に王子村の名主が屋敷内に滝を開き、村民に開放したのが始まり。戦前は公認プールがあった。



カトリック赤羽教会



名主の滝公園男滝



王子稲荷神社

王子駅に向かう途中に王子稲荷神社。立派な社殿。歌川広重の「名所江戸百景」に描かれている。

王子駅に到着。駅の西側にある音無親水公園を散策。石神井川の旧水路に整備された公園で、「日本の都市公園100選」の一つ。3日目を終える。

(4) 第4日目(令和3年3月6日(土))



飛鳥山公園モノレール

13時頃王子駅を出発。この日は東京の最高気温が21.0℃と高く、長袖シャツ姿で歩く。

王子駅の西側にある桜の名所「飛鳥山公園」に寄る。ス

ロープカー「飛鳥山公園モノレール」に乗り、2分で到着。

飛鳥山公園は徳川吉宗が造成したもので、1873年に太



青淵文庫

政官布告により日本最初の公園の一つに指定された。公園内にはかつて渋沢栄一の邸宅があったことから、渋沢史料館や渋沢栄一の銅像がある。渋沢邸の一部だった「青淵文庫」と「晩香廬」(ともに重要文化財)が残っており、青淵文庫は美しい建物。公園内には北区飛鳥山博物館や「紙の博物館」、蒸気機関車、遊具などもある。

公園で30分以上過ごし、日光御成道を南下。

洋館とバラが美しい「旧古河庭園」(臨時休園中)、山手線駒込駅(豊島区)の前を通る。

文京区に入り、柳沢吉保が造成した国指定特別名勝「六義園」(臨時休園中)の前を通る。



カトリック本郷協会

通りにカトリック本郷教会。現代的な建物。

通りに曹洞宗「吉祥寺」。1802年に建てられた山門や榎本武揚などの墓がある。広い敷地で、江戸時代は学寮「旃檀林」(後の駒澤大学)があり、幕府の学問所(昌平黉)と並ぶ漢学の研究地。なお、武蔵野市「吉祥寺」の地名は、明暦の大火(1657年)当時は本郷元町(水道橋駅の近く)にあった吉祥寺の門前町が焼失した後、住人たちが武蔵野市東部の土地を開墾したことによる。

商業施設がない通りを歩き続け、トイレはどうしようかと思って歩いていると、文京区の蓬莱町公衆トイレ。きれいなトイレ



吉祥寺山門

で、区役所に感謝。

都営バス「向丘一丁目」のバス停が目に入る。「東京駅丸の内北口行」と表示。多少疲れていたのか、一瞬「これに乗れば東京駅まで行けるのか。」と思うが、そのまま歩き続ける。

浄土宗「浄心寺」。「本郷通り」とも呼ばれるこの通りは寺院が多い。

御成道は東京大学農学部前（本郷追分）で旧中山



東大正門



東大赤門

道に合流。1日目以来久しぶりに旧中山道を歩き、日本橋を目指す。

道路左側は東京大学本郷キャンパス。正門と赤門。通常は市民がキャンパス内を散策できるが、新型コロナ対策で関係者以外入構不可。



湯島聖堂大成殿

湯島聖堂に寄る。徳川綱吉が創建した孔子廟で、幕府直轄の昌平坂学問所（昌平黌）となった。大成殿、入徳門、孔子像などがある。

神田明神に寄る。正式名称は神田神社で、神田祭と初詣に商売繁盛を願う会社員で賑わうことで有名。ホールや土産物店などが入る現代的施設「EDOCCO」が2018年に完成した。



神田明神

16時を過ぎ、一路日本橋を目指す。日本橋は橋の名前であり、一帯の地名でもある。

日本橋は、江戸時代は和式で、明治時代に洋風木橋となり、明治44年（1911年）に花崗岩造りとなっ



日本橋



日本橋に到着して

た。重要文化財。

橋上の車道の真ん中に日本国道路元標があるが、近くで見ると危いので、橋のたもとにレプリカがある。

日本橋には高島屋があり、百貨店建造物として最初の重要文化財。

東京駅に到着し、無事4日間の旅を終える。



道路元標複製



高島屋日本橋店

3 おわりに

ア 江戸時代の人々

電車も車もなかった江戸時代の人々は歩いて移動したが、健脚に驚かされる。

例えば、近藤勇、土方歳三たちは中山道を1日最大40キロ以上歩き、16日間で京都に到着した。徳川家に嫁ぐために江戸に下った皇女和宮の一行は、1日最大約30キロ歩き、27日間で到着している。松尾芭蕉は、「奥の細道」の旅で、移動日は1日平均約30キロ歩いている。

参勤交代の旅は、時代劇のシーンなどにより「行列でゆっくり」というイメージがあるが、実際には1日数十キロを移動していた。

イ 参考資料

歩く場合は、寄る場所を事前に調べて歩くとより楽しい旅になると思う。今回は準備をしなかったため、ルート近くに見ながら見なかった名所が結構ある。各種地図のほか、山川出版社「歴史散歩」シリーズなどが参考になる。

お知らせ

お詫びと訂正

前回(1月号)の記事に誤りがありましたので、お詫び申し上げますとともに、下記のとおり訂正いたします。

○該当箇所

2021年1月号(NO.346) 9ページ

○誤

青年優秀施工者土地・建設産業局長顕彰

○正

青年優秀施工者不動産・建設経済局長顕彰

入会

○北日本ライン(株) (東北支部)

代表取締役 眞柄 孝行

〒963-0215 福島県郡山市待池台1-55-40

Tel.024-963-1777 Fax.693-1778

○(株)ダイリン (関東支部)

代表取締役 太田 實

〒263-0002 千葉県千葉市稲毛区山王町134-8

Tel.043-423-2135 Fax.421-1386

○千葉ライナー(株) (関東支部)

代表取締役 前松 一郎

〒262-0042 千葉県千葉市花見川区花島町141-1

Tel.043-259-2170 Fax.259-2299

代表者変更

○(株)キクテック北海道 (北海道協会)

代表取締役 加藤 千明→足立 誠一

○菊水建設(株) (関東支部)

代表取締役 鈴木 雅博→横江 直幸

○(株)レックス (北陸支部)

代表取締役 馬場 晃→畠山 信夫

○北日本道路企画(株) (北陸支部)

代表取締役 山本玉子→山本恵美子

○中央産商(株) (中部支部)

代表取締役 野々垣 泰→野々垣 陽

住所等変更

○岡部企画(株) (北陸支部)

〒920-0025 石川県金沢市駅西本町2-1-12

Tel.076-223-2877 Fax.223-2856

○積水ヒノマル(株)→九州セキスイ商事インフラテック(株)

(九州協会)

代表取締役 嶋田 一真→西村 雅文

〒862-8660 熊本県熊本市中央区九品寺5-7-29

Tel.096-371-2321 Fax.364-1755

退会

○北日塗装(株) (北海道協会)

○サンコー企画(株) (北陸支部)

○(株)ビルビック (九州協会)

○進和総業(株) (九州協会)

○(株)美善建設 (沖縄協会)

広報・教育委員会委員

(トラフィックサポーター編集担当)

委員長 松村みち子

委員	安藤 勝	石川 盛昭	磯兼 忠
	宇佐 孝之	太田 昭雄	岡根 隆資
	小畑 営一	笠原 孝志	鎌田 洋一
	菰田 潔	大上戸文男	塚田 哲也
	辻野 善久	中村 弘一	南雲 靖秀
	藤岡 基樹	前田 年輝	(五十音順)

事務局 村上 寿一

夜間の安全走行を

サポートする3Mの

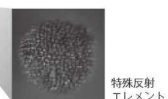
テクノロジー

3M Japan Group
スリーエム ジャパン株式会社
トランスポーテーション セーフティ事業部
〒141-8684
東京都品川区北品川6-7-29
http://www.mmm.co.jp/ref/

3M™ 全天候型溶融式路面標示材
3M™ All Weather Thermoplastic (AWT)



AWTは雨天時用の反射エレメントと大粒径ガラスビーズを混合した特殊反射素子を散布することにより、雨天時・晴天時ともに優れた視認性を提供します。



特殊反射エレメント

カスタマーコールセンター
製品についてのお問い合わせはナビダイヤルで
0570-012-123
ナビダイヤルは市内通話料金でご利用いただけます。
受付時間/8:45~17:15 月~金(土・日・祝・年末年始は除く)
3M、ダイヤモンドグレードは3M社の商標です。

3M™ ダイヤモンドグレード™ DG³
超高輝度反射シート(広角プリズム型フルキューブ)



3M™ ダイヤモンドグレード™ DG³ 超高輝度反射シートは、マイクロリプリケーション(高精細表面)技術によってほぼ100%の反射面をもつ夜間でも明るく見やすい、反射シートです。



フルキューブ(DG³)

