

可憐な笑顔

平成二十七年五月

知本町15

特集①

隅田川と早慶レガッタ ～川の浄化で復活した伝統の一戦～

特集②

自動車試乗レポート ～林溪猜の最新モデル情報～

レインボータウンFM 番組表

林溪清の乗ってみまひた

モーター・ジャーナリスト林溪清の2015年のニューモデルにつき乗りレポートです。
とかく小難しくなりがちな自動車の記事を「誰にでも判りやすく」綴ってみました。

■ホンダ JADE HYBRID (ジェイドハイブリッド)



は、トヨタのWISHなど、いくつかの類似モデルを派生させ、新たなジャンルを開拓した。

背が高く、リアドアがスライド式になっているいわゆるミニバンとは違う、いわばセダンのルーフをボディ後端まで伸ばした、全高の低い、スタイリッシュなステーションワゴンのようなボディに3列シートを持つというストリームタイプクルマたちの長所は、ほとんどの立体駐車場に収まることである。

2015年2月、ホンダは3列シートを持つ、リアドアがスライド式ではない、全高の低いモデル「ジェイド」を発表した。ほんだいわく、「ストリーム」の後継モデルではないそう、もともと海外市場を狙ったモデルとして発表されていたモデルだったというが、日本仕様では1.5リットルi-VTEC+D CDと呼ばれるハイブリッドのパワーユニットに7速デュアルクラッチトランスミッションを組み合わせた「HYBRID」「HYBRID X」の2モデルのみが発表された。さまざまな説はあるが、筆者はこの「ジェイド」はストリームの後継モデルであると捉えている。

2000年に登場した初代ストリームは、いわゆるホンダ・グローバルコンパクトプラットフォーム（7代目シビック、3代目インテグラ、2代目ステップワゴン、2代目CR-V、エディックスなどの車種と共通）を採用し、5ナンバー枠に収まるコンパクトなボディサイズに3列シートを装備した実用性の高いモデルとして登場と同時に販売台数を伸ばし、発売からわずか10か月で累計販売台数10万台を越える人気モデルとなった。

この初代ストリーム、そして2006年に登場した2代目においても、特筆すべきはその「走り」にあったことは多くの人びとの認めるところである。コンパクトで比較的軽量なボディにパワフルなエンジンを積み、スポーティに仕上げた足回りで軽快に走るストリームの、それまでの概念を超越したコンセプト

幅が1775ミリと5ナンバー枠を僅かに超えてしまったことから3ナンバーとはなったが、1530ミリの全高はストリー



ムの1545よりも低く、ほとんどの立体駐車場が利用可能だし、4650ミリの全長はストリームよりも100ミリだけ大きいがある。

フロントドアの窓枠の位置を低くとしたデザインは、横から見るとクーペのようでもあり、なかなか流麗なラインとなったが、リアウインドウの傾斜が急になった分だけ3列目シートのヘッドクリアランスが小さくなり、さらに2列目シートがV字型に大きくスライドする新機軸となったおかげで、3列目シートの足元はストリーム時代に比較するとかなり狭くなってしまった。「ジェイド」の場合3列目のシートは緊急用の予備シートと割り切ったほうが良さそうである。

さて、実際に走り出してみても嬉しい驚きを与えてくれたのは何よりそのサスペンションだ。昨今のクルマの多くがかなり固めの乗り心地に傾いていく傾向があり、ホンダでもオデッセイなどはあまりにゴツゴツした固さで、とてもファミリー・ユースには向かないという印象を持ったのだが、この「ジェイド」の乗り心地は最近のニューモデルの中では出色である。路面の凹凸は感じさせるが、突き上げてくるようなものではなく、どちらかといえばしなやかに路面の変化をこなしながら走っていく感じなのだが、高速で通過するコーナーなどでは、車の傾きは極力抑えられ、しっかりとした姿勢を保ってくれるのだ。

一方で、ハイブリッド車の構造物でエンジン関係を除けばいちはん大きな質量を持つのはバッテリーだ。「ジェイド」ではこのバッテリーを縦にして、運転席と助手席の間に配置している。残念ながらセンターコンソール

の収納スペースはなくなってしまうが、重たいバッテリーが車両の中央部分に搭載されたことで、基本的な重量バランスがよくなり、優れたコーナリング性能に貢献している面もあると思う。

燃費は都内の混雑した中でガソリン1リットルあたり14.5km程度、高速道路を含む郊外で20kmといったところ。軽快な走りを味わいつつなので、まずまずの燃費と言えるだろう。

■ホンダ S660 (エス・ロク・ロク・マル)

S660



「10.6kg・m」の最大トルクは2600回転で発生する、かなり扱いやすいスペックを持つ。低回転から発生する太いトルクは、クラッチを静かに繋ぐだけでも発進が可能なので、6速マニュアルの場合830kg、CVTでも850kgという軽量なボディのおかげもあって、無理に高回転まで引つ張らなくても3500〜4000回転あたりでシフトアップしていくだけで小気味良い加速が得られる。

試乗した6速マニュアルミッションの美点は、そのシフトロウの出来の良さである。とくに1速から2〜3速とシフトアップしていくときの吸い込まれるようなギアの入り方は、かつてのNSXの扱いにくいミッションを知り身としては隔世の感がある。シフトアップ、シフトダウンとも、きちんと回転を合わせてやればクラッチペダルを踏まなくてもギアチェンジが可能なので、マニュアル車の運転経験のないドライバーでもストレスなくギアチェンジの楽しさが味わえるはずだ。

このエンジンの「音」の味付けはなかなか良いと思う。吸・排気音からターボチャージャー作動音、アクセルオフ時のブローオフバルブの音など、スポーツカーらしいサウンドチューニングで、オーディオの音を消しても耳でも楽しみたいくなる味付けだ。

待望のモデルが登場した。人気車種でありまだ納車も済んでいない段階での試乗だったが、ホンダ広報部の「厚意で実現した」お借りしたのはS660の「α」というグレードで、軽自動車ながらスポーツカーらしく6速のマニュアル・トランスミッションを備えたモデルだ。

試乗した日は生憎の雨模様だったが、それでもこのクルマの楽しさは充分堪能できた。とにかく軽快で、コーナリング性能も抜群であり、久しぶりに運転することが楽しくて仕方のないクルマに出会えた気がした。ドライバーの後方かつ後輪の前、いわゆるミッドシップに横置されるエンジンは、基本的にNシリーズと共通のS07A/水冷直列3気筒ターボで、47kW「64PS」の最高出力は6000回転で発揮されるが、104N・m



実際に高速道路の料金所を過ぎ、本線に合流するランプウェイを加速していく段階で、すでにドライバーはギアチェンジの楽しさと素直なコーナリング性能に魅了されるはずだ。郊外の峠道などにおいても、コーナー進入時にきちんと前荷重を与え、前輪の舵角を路面に伝えてさえおけば、そのまま加速しながらドライバーの望んだ通りのコーナリングラインが取れる。まだサーキット上での試乗はしていないので、限界でのコーナリング性能については言及はできない

が、一般道で普通に走っている限りは、極めて高いコーナリング性能を発揮してくれるのだ。

試乗当日は雨模様だったので、キャンパストップは格納せず付けたままの状態でしたが、その間だけはフロントフード下のキャンパストップ収納スペースに荷物を入れることが可能だが、S660のラゲージスペースは絶望的にない。小柄な同乗者なら、助手席を目いっぱい前に出して、シート後方に多少のスペースが確保できないこともないが、基本的にはラゲージスペースはないものと考えたほうが正解である。あくまでもセカンドカーとして、走りを楽しむだけのクルマと割り切ったほうが良いだろう。

燃費は結構速いペースで走った割には予想外に良い。都内の渋滞を含む市街地でガソリン1リッターあたり18.2km程度、高速を含む郊外では19.5km程度を記録した。

最後に、車名を「エス・ロク・ロク・マル」としたのはなぜだろう。ホンダは伝統的に「エス・ゴヒヤク」、「エス・ロツピヤク」、「エス・ハツピヤク」、「エス・ニセン」だったはずだ。

筆者だけかもしれないが、このボディに、もう少しパワーのある1リッター程度のエンジンを積んだら、ヨーロッパあたりでも受け入れられるミニ・スポーツが出来上がると思うのだが、そのときに「エス・イチ・マル・マル・マル」ではちよつと格好がつかないと思うのだが、いかがだろうか？

トヨタ G's アクア

「あらゆるライフスタイルを、徹底的に高度なチューニングで、本物のスポーツカーに変換する。」

このコンセプトから生まれたトヨタのG'sシリーズ。G'sとは、G・SPORTSの略で、Gとは、現社長の豊田章男氏が副社長時代に立ち上げた『Gazoo Racing』のGである。

そのラインナップの中から、今回はアクアをお借りして試乗してみた。

ボディ・カラーは鮮やかなイエローで、大きく開いたフロントの開口部や、2.5センチ低くなった全高など、特に前から見ると、ベイス車とは全く違うクルマに見えるほどで、タイヤとホールアーチの間隔などは、実に好ま

AQUA



しい印象を与える。

そもそもアクアはハイブリッド専用車として経済性ばかりが強調されがちだが、実はかなりスポーティな走りを持つ車で、経済的にかつ走っても面白い車であったことは事実だ。G'sのチューニング際立っているのがボディ剛性の高さだ。聞くところによれば、溶接のスポット数のレベルから見直したというボディの剛性感は出色で、ソリッドなボディが、しつかりと固められたサスペンションに乗っている感覚は、スポーティであると同時に高級感すら与えてくれる。

残念ながらというべきか、エンジン・モーターともに特別なチューニングは行われていない、標準仕様のままなので、走りそのものは足回りやボディ剛性に比べると大人しい印象を受けるが、決して遅いわけではない。

逆にボディや足回りがパワーに「勝つて」いる状態なので、パワープラントの性能を余すところなく引き出して楽しく走りすることが可能だ。その顕著な例がコーナリングで、過剰なパワーの変化がタイヤに伝わらないせいもあって、コーナリングは極めて素直で、ハンドルを切った分だけそのまま曲がっていくという印象だ。

運転席周辺の味付けもなかなかで、本革製のステアリングやシフトノブ、そして赤い透明樹脂製のシフトノブのトップ部分。ペダルもアルミ製のスポーティなもので、「の気にさせる」味付けがなされている。

楽しかったのは、夜間に車から降りた時。ドアから投射されたG'sのロゴが路面に浮き上がるのだ。しかもカラーである。こういう演出トヨタは上手ですなあ。

さて走りだが、ノーマルのアクアでも同じことが言えるのだが、渋滞してもそうでなくとも、あるいは急加速しても、高速動を走っても、G'sアクアはコンスタントにガソリン1リッターあたり20km前後で走ってしまう。しかもそれが運転してもほとんど変化しないのだから、驚いてしまう。

以前、初期型のアクアで和歌山から東京まで、どこまで燃費が伸ばせるかチャレンジしたことがあったが、そのときは本当に、常に時速80kmをキープし、上り坂に向かっては静かにアクセルを開け、軽く勢いつけながら登るといふ難行苦行を繰り返してガソリン1リッターあたり27.5kmという燃費を出したことがあったが、基本的にはたとえG'sであっても、その燃費性能は変わらないと考えられる。もう一度チャレンジするのは筆者はお断りだが。

走りそのものは、どうしても外観やコクピットから受ける印象が強すぎて、かなり大人しいものに感じてしまう。前出のとおり、コーナリング性能は抜群に良いのだが、発進時や追い越し加速時の俊敏さは、その外観ほどではない。どちらかといえば、アクセル開度を一定に保ち、そのままの速度でコーナーに侵入し、素直にステアリングを切って、足回りに任せてそのままコーナーを抜けると、かなり周囲の車より速い。そんな走り方が似合う印象だ。

ちなみに、その派手な外観のせいかどうか、銀座にあるさくら通りから外堀通りに出る交差点で、一時停止のラインのところで止まらなかつたと言いがかりのような取締を受けてしまった。外堀通



りは交通量が多いし、その手前にある横断歩道は歩行者の多い場所であり、一時停止をせずに通過することは困難な場所であるし、なによりも筆者は運転席からその白バイの存在を確認しているのだ。

こうなると、止まった、いや止まらなかつた、の押し問答で埒が明かないので、一切サインはせず、呼び出しに応じることとした。

実際の走行とは関係なく、外観だけで判断する例も多いので、G'sのオーナー諸兄諸嬢はご注意ください。

三菱 eK カスタム

eK custom



三菱代表は軽自動車の定番中の定番、eKカスタムである。

eKカスタムのセルスポイントは、ハイブリッド車並みの電気回収システムを採用したことにある。主要グレードにニッケル水素電池製のアシストバッテリーを搭載し、そこに集めた電気を電装品に供給することで、エンジンの発電抑え、その分の負荷を軽減して燃費を向上させようという凝ったシステムである。カタログ上では、自然吸気エンジンの軽自動車としてガソリン1リッターあたり30.0kmを達成している。

当然ながら、燃費軽減のためにアイドリング・ストップ機構も搭載されており、信号待ちのたびにエンジンが停止してくれる。停止してくれるのだが、ほんのちよつとしたことでエンジンは再始動してしまう。これはeKカ

スタムに限らず、多くのアイドリング・ストップ機構を備えた車に共通する傾向だが、ハンドルを少し動かしたり、ギアセレクトをニュートラルにしてブレーキから足を離したりすると、たちまちエンジンがかかってしまうのだ。せつ

かくのアイドリング・ストップ機構である。もう少し長い時間止まっていてくれたら良いのに、そう感じるのは筆者だけだろうか。

さて、走り出して感じるのには、やはり非力な印象である。タイミン的にもホンダのS660に市場した直後だったという半ではあるにせよ、信号待ちなどで周囲の車と同等の加速をしようとする、かなり深くアクセルを踏み込む必要があるのだ。もちろん、路上で支障のあるレベルではないし、走り出してしまえば、それなりに不満のない性能は発揮してくれるが、とにかく発進時の非力さは否めない。

一方、この車の美点は乗り心地だ。最近のかなり締め上げられた硬いサスペンションに乗り慣れた身としては、このeKカスタムのしなやかでフラットな乗り心地は特筆ものに感じた。軽としてはシートの出来もかなり良いし、載っけていて疲れない車であると言えるだろう。

基本的に日産自動車販売するデイズと同じものであるeKカスタムだが、なぜか三菱のマークが付くだけで、その乗り心地が高級感のあるものを感じてしまう。

日常の足として、生活の友として、使いやすいい車出るとは間違いなく。

燃費は都内近郊の渋滞と高速を含む走行でガソリン1リッターあたり12.5kmといったところだが、筆者のように周囲の流れに必死になつて食いついていかなければ15km程度は軽く達成すると思われる。



帰ってきた早慶レガッタ 「隅田川浄化」と伝統の一戦



110年の歴史を持つ伝統のボートレース「早慶レガッタ」。第一回大会が行われたのは1905年5月8日のこと。コースは隅田川の吾妻橋～東大艇庫前までの1250メートルであった。2年前、1903年に行われた野球の早慶戦第一線同様に、きっかけは早稲田大学が先輩格の慶應大学に挑戦状を送ったことであった。

■早慶両雄、相まみえる

ご承知のとおり、慶應大学はそのカレッジソング『若き血』に謳われる「陸の王者」であり、早稲田大学はその校歌に謳われる「都の西北」である。「陸の王者」と「都の西北」は常に良きライバルで有り続けてきたが、両校のさまざまなスポーツ対抗戦の中でも、野球とともに歴史ある一戦がこの「早慶レガッタ」なのである。ちなみに、ボート、野球のみならず、サッカー、バスケットなどスポーツの試合で両校が相まみえる際には、必ず「早慶戦」と呼ばれることになるほど、両校は良きライバルなのである。

レガッタとは、辞書によれば「原動機のない船を使った、複数の人数によるボート競技」とのこと。通常は漕艇によるボート競技を指すが、帆走やヨット競技もレガッタと呼ばれる場合がある。もちろん、早慶レガッタは花形である8人の漕ぎ手で競われるエイトを中心とした手漕ぎのボートによる競技である。この「早慶レガッタ」は、イギリスの「オックスフォード大学×ケンブリッジ大学」、アメリカの「ハーバード大学×イェール大学」と並んで、「世界の三大レガッタ」と呼ばれている。

■伝統の一戦に訪れた二度の危機

1905年の第一回大会だけはエイトではなくシックスで行われたが、1930年に開催された第二戦以降、早慶レガッタは常にエイトが中心となる対抗戦として開催されてきた。

伝統の一戦に危機が訪れたのは過去2回、最初の危機は第二次世界大戦である。1943年から始まった学徒出陣で多くの学生が戦場に送られた戦争末期、1944年に隅田川において観衆・審判の居ない、選手だけによる「幻の早慶レガッタ」が行われたと言われている。どうしても、それでもやりたかった、その選手たちの心情を思うと、今でも胸が詰まる。戦後、正式に早慶レガッタが再開されたのは1947年のことである。その次に訪れた危機が、会場である隅田川

の環境汚染である。第二次対戦後、高度成長を続けた日本の首都として東京都は急速に発展し、その人口を増やしていった。その結果、生活排水や工業排水の多くが大量に隅田川に流れ込んできたのである。

もともとひどい時期には、川からの匂いがひどいために屋形船も出せないほどであり、川岸に降りることさえままならない状態となつては、早慶レガッタも伝統を捨てて隅田川から撤退せざるを得なくなつてしまったのだ。さらに道路交通網の整備が進む中で橋梁の工事も頻繁になつた。

東京オリンピックを数年後に控えた1961年の第30回大会を最後に、隅田川における早慶レガッタは一時中断となり、戸田漕艇場、荒川、相模湖などに場所を移して開催されることとなつたのだ。

このことは多くのファン、OB、地元の間田川周辺の人たちの心を痛める結果となつた。

■下水道の完備が隅田川を蘇らせた

早慶レガッタが隅田川を後にした時代は、時あたかも東京オリンピック前夜。東京都は急ピッチで近代化を勧め、生活インフラも急速に充実していく時期でもあつた。その東京都の近代化の一つの象徴が「下水道」である。

それまで多くの生活排水は、いわゆる垂れ流し状態で河川に流出していたが、それでも人口が少ない環境では河川と東京湾の浄化能力がそれを凌駕し、河川と東京湾はきれいなままではいられたのだが、人口が飛躍的に増加した戦後の東京では、天然の浄化作用はもはや追いつかなくなつてしまつたのだ。

それでも、江戸時代から糞尿については、各家庭や長屋をめぐり汲み取りを行い、周辺の農家に販売するシステムが出来上がっていたため、江戸は世界でも有数のきれいな都市であつたという。

そのきれいな江戸＝東京を取り戻すべく、東京都は

様々な取り組みを行つたが、その大きな事業のひとつが下水道の整備であつた。

1970年前後には工場排水や生活排水で水質汚濁が著しかった東京の河川、とくに隅田川は有毒ガスの発生する死の川と化し、人々の生活に悪影響を及ぼし始めた。その状況は、橋を渡るだけで臭いと言われる程であつた。

東京都は、この隅田川を中心に下水道整備を重点施策として総力を挙げて進めた結果、水質が大幅に改善され、1978年には、長い間休止されていた花火大会とともに、17年ぶりに早慶レガッタが復活するまでになつたのである。

春のうららの隅田川に、春の風物詩として「早慶レガッタ」が帰つて来る。このことは選手、関係者、OBのみならず、隅田川周辺の住民や商店街関係者にとつても長く待ち望んだことであつたのだ。

ちなみに、周辺住民をはじめ多くの人々が憩う河川テラスに敷き詰められているレンガは、下水汚泥から作られたものだという。

■第84回早慶レガッタは波乱の展開

2015年4月19日(日)朝8時30分、第84回早慶レガッタは桜橋東岸向島側の大会本部付近で行なわれた開会式からスタートした。

隅田川両岸には早朝から早慶両校の選手・OB、さらに多くの観戦者が並び、浅草側にある台東リバーサイドスポーツセンターには、





■浅草・仲見世で

まず私がお尋ねしたのは、浅草仲見世の「評判堂」というお店。店内にはお煎餅、おかし、雷おこし、かりん糖など浅草らしい菓子がいっぱいあります。この御主人の富士滋美さんは、古くから「早慶レガッタ」を応援してきた浅草観光連盟の会長さんであり、仲見世商店街振興組合の理事長さんでもあります。その富士さんに、浅草と「早慶レガッタ」のお話を伺ってみました。

後でわかったのですが、富士さんは慶應大学のご出身でもあり、取材の後、桜橋の会場に後輩たちの応援にお出掛けになっただけじゃありません。

富士さんのお話では、浅草寺の仲見世が今の形に整備されたのは明治18年。「早慶レガッタ」は明治38年に始まりましたが、その当時の日本にはメジャーなスポーツはそんなに多くなく、日本人の人が応援していたのではなにかとのことでした。

ただ、慶應大学の医学部に在籍していた富士さんのお母さまの従兄弟は、ボート部でコックスをやっていた、お母さまが「早慶レガッタ」に異常に反応していたのを覚えていらっしやるそうです。

富士さんが子供だった頃の隅田川は、臭くて渡れないほど汚く、隅田川を使って何かをしようという気になれないほどだったそうです。

その後、下水道の整備によって環境は大きく改善しました。隅田川に「早慶レガッタ」が帰ってきた時、富士さんは、「これでもともと隅田川にあった屋形船や猪牙船、伝馬船などなど川を使ったいろいろな文化を取り戻したいという願いが叶う」と思ったそうです。その隅田川復活の象徴が「早慶レガッタ」だったそうです。

2020年の東京オリンピックでも隅田川は大動脈として機能することになるし、ロンドン・オリンピックであったように、インパクトのある川を使ったイベントを開催するその先駆けが「早慶レガッタ」であるとお話してくださいました。

■隅田川・桜橋で

仲見世でのお話を終えて、歩いて隅田川の桜橋に向かいます。桜橋のふもとでは小雨にもかかわらず、早慶両校の熱い応援合戦が行われていて、雰囲気は最高に盛り上がっています。

会場内には一般の方も多いのですが、大勢の早慶両校の学生さんたちも応援にいらっしやっています。こういう空気の中にいると、私も大学生のひとりとしてワクワク・ドキドキしてしまいます。

3時30分スタートの対校エイトに向けて、桜橋の上はたくさんの人で埋まっています。私たちは墨田区側に用意された観戦用テントに入り対校エイトのスタートを待つことになりました。

テントのすぐ近くには慶應大学のOBの方たちが陣取ってワインを飲みながら応援しているのが印象的です。その向こうでは早稲田大学のブルーのビニールシートがあり、こちらは年齢関係なく、みんながいつしよになって盛り上がっています。

先ほど仲見世・評判堂でお話を伺った富士さんも、ワインのあるテーブルに合流され、



いよいよムードが高まってきました。

心配だった雨もほとんど止んだ3時30分すぎ、対校エイトがスタートしました。3750メートルと距離が長いので、スタート直後は放送だけの情報しかありませんが、早稲田大学のリードでレースは進んでいる様子です。両チームの姿は見えないのに興奮するなんて、不思議な体験でした。

レース終盤、言問橋をくぐって二艘のエイトが見えた時には、観戦席と周囲の応援席の興奮も最高潮で、大歓声の中両チームがゴールしました。

結果は、先にゴールした早稲田艇がコースを守らなかつたために失格となり、慶應の優勝でした。

史上初の事態とのことで、そういう意味では歴史的な一瞬に立ち会えたのかもしれないませんが、3750メートルを漕ぎ切った両校の皆さんには、そのがんばりを讃える気持ちでいっぱいでした。

「早慶レガッタ」の歴史と伝統に触れ、OBを含めた良きライバルとしての両校の関係に触れ、そして「早慶レガッタ」を応援する地元の方のお心に触れることのできた、素晴らしい体験でした。

両校の応援団とチアリーダーが集結して大いに盛り上がっていた。

9時に言問橋上流をスタートした「早慶中学生ナックルクロード」を皮切りに3時30分スタート予定の対校エイトまで11のレースが行われ、桜橋周辺のゴール付近は、台東区側に応援団、墨田区側に応援席が設けられ、早慶両校の学生・関係者、OB、ファン、さらに報道関係者が詰めかけ、桜橋の上も含め終日多くの人で賑わっていた。

第一レース、中学生のナックルクロード

(500メートル)のピッチ(1分間に漕ぐストロークの回数)が32あたりだったのに対して、第二レースの早慶教職員ナックルクロード(500メートル)のピッチが27程度と異常に遅かったのはご愛嬌として、11時45分スタートの第二エイト(3750メートル)までの午前中のレース、そして午後は、東大・一橋OB招待エイト(500メートル)、カヌー・エキシビジョン(500メートル)、早慶OBエイト(500メートル)と続き、いよいよ3時30分、待ちに待った対校エイト(3750メートル)のスタートとなった。スタート前

に艇を発艇線にそろえる係員であるウォーターマンが若干手間取り、数分間スタート時間が遅れたものの、新大橋上流からスタートした早慶両校の艇は隅田川を順調に漕ぎ上がっていく。スタート直後から早稲田の艇がリードを奪い徐々に慶應の艇を引き離していく。そのまま1艇身強の差で早稲田が先着したが、レース終盤にレーンを守らなかつたために失格となり、慶應が10分28秒98で勝利し、4連覇を達成した。通算成績は慶應大学の39勝44敗、同着1回となった。

片方の艇が沈没した例はあるが、今回のようなケースは初めてであり、慶大の吉田航主将はレース結果に「実力的には負け」と話したという。

スキーで言えば旗門不通過で失格という前代未聞の結果となった第84回大会。次回にはどのような展開が待ち受けているのか。第85回「早慶レガッタ」は、2016年4月17日に開催される予定だ。

伝統の一戦を、第84回「早慶レガッタ」を2015年度ミス日本「水の天使」柴田美奈さんがレポートします。



隅田川と下水道。

「早慶レガッタ」と「川開き」。

■「下水道」が復活させた隅田川の風物詩。

昭和30年代中頃、第二次世界大戦後の混乱期から驚異的な回復を遂げた日本経済の中心となった東京には人口や産業が急速に集中することとなった。交通網の発達や、工場の建設も進み、終戦直後には320万人以下にまで減少した東京の人口は、昭和29年には戦前の最高水準である735万人を超え、昭和37年には1000万人を突破。産業の発展や人口の増加により、かつては清らかな水が流れ、シラウオが泳いでいた隅田川には、工場廃水や家庭からの下水が流入し、ごみが投棄され、汚染が進んだのである。

当時の東京23区の下水道普及率はわずかに22%、隅田川のBOD(生物化学的酸素要求量)は、魚の住める限界といわれる1リットル辺り5ミリグラムをはるかに超え、1リットル辺り40ミリグラムにも達していた。

交通量の増大や建物の密集化、隅田川の汚染の深刻化などにより、1961年(昭和36年)、隅田川の風物詩として親しまれてきた「早慶レガッタ」は、江戸の名物「両国川開き」に花火大会とともに開催不能となり、「早慶レガッタ」は他所での実施を余儀なくされ、「両国川開き」は中止となったのだ。

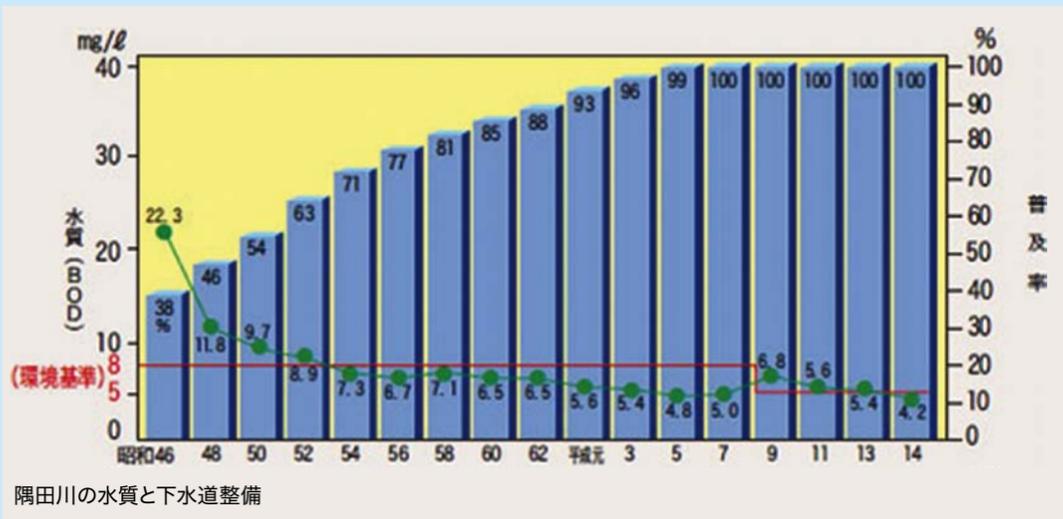
昭和30年代後半から、東京オリンピックが追い風となって、23区内での下水道整備が急ピッチで進められ、これにあわせて隅田川の浄化も進んだ。

さらに新河岸川・石神井川・神田川など、隅田川の支流河川を浄化するため、流域の下水道整備をはじめ、下水処理場(小台・落合・新河岸)の建設も進められることとなった。

こうした中、1970年(昭和45年)の国会

では、「公害国会」といわれたほど公害問題の議論が沸騰し、公害対策基本法の改正を柱とする法体系の抜本的な整備が行われ、下水道法の改正や、水質汚濁防止法の制定など、深刻な公害問題への対応が国を挙げて始まったのだ。

その後昭和50年代に入り、隅田川流域の下水道普及率は50%を突破し、隅田川の水質は飛躍的に改善されていく。1978年(昭和53年)、隅田川の春の風物詩であった「早慶レガッタ」は、



隅田川の水質と下水道整備

「タ」は、「隅田川花火大会」と名称を変えた「両国川開き」の花火とともに16年ぶりに復活し、今日まで続いているのである。

現在、隅田川の両国橋周辺を流れる水は、7割以上が下水の処理水だという。

■下水道の再生と未来

東京オリンピックが追い風となって、23区内での下水道整備が急ピッチで進められた昭和30年代後半からおよそ60年。当時急速に勧められた下水道施設の老朽化は深刻な問題となりつつある。

地下に埋設された下水道管の交換を行うためには、地上にある道路などを通行止めしなければならぬが、それは東京という世界有数の大都市の機能に著しい影響を及ぼすことは確かだ。

それに一気に老朽化する下水道管を短期間ですべて交換することには無理がある。そうした状況下で、様々な新しい技術が開発されてきている。

例えば、老朽化した下水道管を掘り起こすことなく、内部からロボットを使って硬質塩化ビニル材製のプロファイルを螺旋状に嵌め込み、老朽化した管との隙間に充填材を注入して一体化することにより強固な複合管として更生するSPR工法などは、地上への影響を最小限に抑える工法として注目されている。

また下水を処理するとき生まれる下水汚泥の資源としての面も注目されてきている。例えば植物の成長にかかせない「リン」。現在では下水からその「リン」を回収し、肥料として利用するシステムが開発されている。またガスを取り出して発電したり、下水汚泥を炭にして燃料にしたりする技術なども次々に実用化されている。資源の少ない日本では、下水処理場は心強い資源の供給源なのである。

■資料提供 積水化学工業株式会社、メタウォーター株式会社

シリーズ・土地と建物の情報⑨ 隅田川とともに壊化が進んだ運河筋。

かつてはそばに寄ることもばかられた隅田川をはじめとする東京の河川は、下水道等の整備が進む中、次第に浄化が進み、屋形船や水上バスの復活とともに、水辺に親しむ人々の姿も増え、それとともに不動産の観点からもありバーフロントの物件への人気が高まりつつあるという。

小名木川や横十間川など、江東区や墨田区の運河筋についても同様で、開放感もあるし、川面が見える風景も魅力であり、さらに河川沿いの遊歩道等の整備等も進み、バーフロントにあるマンションの需要は急速に高まってきているようだ。

新しい高層マンションであれば、耐震性もあり、さらに浸水の影響も受けにくいことから、安心して住めるという面もあるようだ。ただ、とくに分譲物件の場合、オリンピックに向けて、価格の動向を睨んでの「売り控え」の傾向は多少見えており、いざ探すととなるとなかなか難しい面もあるようだ。

いずれにしても、東京の下町の風情と開放感、そして交通の便の良い墨田・江東エリアのバーフロントの物件の人気は、これからも上がり続けていくことが予想される。

着目点としては、運河筋の整備はまだまだこれからも進められていく予定なので、現状だけでなく、将来的にどのような開発が行われるかを地元の不動産業者等につかり確認することだという。

今回も貴重な情報を提供していただいた「三井のリハウス」は、地元密着型の営業活動から、きめ細かな情報の収集ができる。人気の江東区に転居をお考えならば、いちど相談してみたいかがだろうか。

■三井のリハウス

東陽町店 0120-708-131
ららぽーと豊洲店 0120-924-631
清澄白河店 0120-959-731
錦糸町店 0120-431-631

情報提供=三井不動産リアルティ(株)



東京労音 コンサートガイド

東京労音からコンサートの情報です。

■稲垣潤一コンサート2015

『ドラマティック・レイン』『クリスマスキャロルの頃には』など数々のヒット曲を、透明感あふれる歌声に乗せてたつぷりとお届けします。

6月12日(金) かつしかシンフォニーヒルズ モーツァルトホール、午後6時00分会場・午後6時30分開演。
全席指定・税込 5800円(会員 円)

■Liberoba リーババー The Concert

自由な(Liber)音楽を奏でるをコンセプトに結成されたユニット『リーババー』風景が見えるようなピアノと評されデビュー以来30枚以上のCDをリリースし続けるピアノの中村由利子。そして癒しと情熱を奏で続けるチェロの植草ひろみ。

ピアノから中村のオリジナル曲そしてアンドレ・ギャニオンまで、ジャンルにとらわれないことなく、中村と植草の魅力を最大限に引き出すユニットです。6月18日(木)東京文化会館小ホール、午後6時30分開場・午後7時00分開演。
全席指定・税込 5500円(会員 円)
※未就学児入場不可

■熱帯JAZZ楽団 20th Anniversary Live

我が国のラテン音楽シーンをリードし続けてきたパーカッショニスト、プロデューサーのカルロス菅野が、オルケスタ・デ・ラ・ルス、を脱退後にスタートした、日本のインストウエルメンタルシーンを代表するミュージシャンを一堂に集めたラテン・ジャズ・ビッグバンド。東京文化会館 大ホール、7月4日(土)、午後3時00分開場・午後3時30分開演。
全席指定・税込、S席6000円、A席4500円、小中高生(S・A共通) 3000円(会員 3500円)

■グラシエラ・スサーナ50周年記念コンサート

ト〜半世紀の思いを込めて、もの悲しいギターの音色に導かれ、哀愁の低音で歌う「アドロ」や「サバの女王」がミリオン・ヒット。スサーナの独特の日本語は、歌の持つ情感をいっそう深め、私たちの心にまっすぐ響いてきます。

7月4日(土)、かめありリリオホール、午後1時30分開場・午後2時00分開演。全席指定・税込5000円(会員 円)

7月11日(土)、なかのZERO 小ホール、午後1時30分開場・午後2時00分開演。全席指定・税込4500円(会員 円)

7月17日(金)、関内ホール 大ホール、午後1時30分開場・午後2時00分開演。全席指定・税込4500円(会員 円)

7月18日(土)、府中の森芸術劇場 ふるさとホール、午後1時30分開場・午後2時00分開演。全席指定・税込4500円(会員 円)

■海援隊 トーク&ライブ2015

1971年、武田鉄矢・中牟田俊男・千葉和臣の三人で「海援隊」結成。音楽活動をスタートさせる。

1972年、それまでの活動拠点であった地元・博多を後に上京。

エレックレコードよりアルバム「海援隊がゆく」でデビュー。翌年、セカンドアルバム「望郷篇」を発売。

1973年、大ヒット曲『母に捧げるバラード』をリリース。1974年にNHK紅白歌合戦初出場。

1979年TBSテレビ「3年B組金八先生」に武田鉄矢出演。同時にドラマ主題歌である『贈る言葉』は大ヒットとなり、TBS『ザ・ベストテン』においてヒットチャート第一位も獲得。

その翌年には初の日本武道館でのコンサートを敢行。その後はコンサート活動、楽曲リリースを精力的に行いフォーク全盛時の一時

代を築く。

1982年、海援隊解散。それぞれがソロ活動を始める。

武田鉄矢はその間、映画・テレビ・ラジオ・著書など多方面に渡り活躍。中牟田俊男、千葉和臣はライブ活動をはじめ、作家活動や楽曲プロデュース等、音楽へのさらなる深化を求め活動する。

その間、各自ソロ活動という充電期間を経て、1994年に「海援隊」を再結成。ツアー活動も再開。

6月20日(土)龍ヶ崎市文化会館、午後2時30分開場・午後3時00分開演。全席指定・税込5000円(会員 円)

6月27日(土)ハーモニーホール座間、午後2時30分開場・午後3時00分開演。全席指定・税込5200円(会員 円)

7月4日(土)君津市民文化ホール、午後2時30分開場・午後3時00分開演。全席指定・税込5000円(会員 円)

7月5日(日)ティアラこうとう 大ホール、午後2時30分開場・午後3時00分開演。全席指定・税込5200円(会員 円)

■VOJA FESTIVAL 2015

BIG MAMA YUKAと呼ばれる日本のゴスペルシンガーの第一人者、亀淵友香を中心に1993年に結成されたゴスペルを主とするクワイヤー「VOJA」。

7月25日(土)ティアラこうとう大ホール、午後6時30分開場・午後7時00分開演。全席指定・税込 4500円(会員 円)

江戸っ子「癒し系占い師」夏雲先生のスピリチュアル講座9

水の力で開運する方法

早慶レガッタと言えば墨田川でしょうか。川と言えば水です。そこで、水を使った開運方法をお教えします。

水に話しかけてから飲んだことはありますか？実は、水は音に反応します。水に話しかけることにより水は私たちに力を与えてくれます。目的別にいくつか例を挙げてみます。

まずは試合や試験などが控えている人は、「最善が尽くせませす」「その時点で今まで頑張ってきた力を出し切れます」などがよいでしょう。毎日話しかけて育てた水を、試合や試験当日に飲むのも効果的です。飲んだ水が身体全体にいきわたり、力を与えてくれるでしょう。

次は金運です。「豊かさを受け取ります」「必要なものは必要な時に手に入ります」がいいでしょう。本当の豊かさとは何かを考えて、水に話しかけてください。お金が手に入っても、自分が幸せでなければ哀しいですよ。

そして恋愛も気になるのではないのでしょうか。愛を表現するのは案外苦手なものです。そこで「真実の愛を受け取ります」「心を開きます」などがよいでしょう。心の傷、思い込みなどがあある人は、恋愛のトラウマを解消する言葉を考えてみて下さい。ただし「恋愛で悲しい思いはしたくない」ではなく「恋愛を楽しみます」など肯定的な言葉で話しかけてみてください。何故なら否定は否定を引き寄せてしまいます。

水の不思議を信じてみませんか？

プロフィール
夏雲(かろん)
タロット、西洋占星術
生まれも育ちも「江戸っ子」
祖父の代から占術師の血を継ぎ活躍しています。
占い部屋 うたたねこ
新丸子店・TEL 044-733-7858
毎週 金曜・日曜日出演
恵比寿店・TEL 03-6721-7893
毎週 土曜日・月曜日出演



番組表

Rainbowtown FM
KOTO COMMUNITY FM BROADCASTING

www.792fm.com

79.2MHz

FAXでのリクエストメッセージは…

FAX.03-5634-0792

メールでのリクエストメッセージは…

info@792fm.com



災害時の強い味方

江東区の緊急情報はレインボータウンFMで
8:00~22:00全番組生放送(土日は9:00~22:00)

- ・災害時の緊急伝達手段として機能します
- ・地域に密着した緊急情報をいち早く伝えます

レインボータウンFMの『大江戸ワイド Super Saturday』は「USTREAM」「サイマルラジオ」のインターネット放送でもお楽しみいただけます。

※ 番組は予告無く変更する場合があります。予めご了承下さい。



表紙のひと
2015年度ミス日本「水の天使」柴田美奈さん(19)。
出場者中最年少の柴田美奈さんは、最初から「水の天使」になりたくてミス日本コンテストに応募したのだという。
応募のきっかけは「ミス日本の地区代表となると様々な勉強会を受講することができるから」というもので、学ぶことが大好きなフランス語専攻の大学2年生である。「もっとこうしたい方がいいよと助言をいただく機会があって、成長できると実感」したという。そこから「ノーと言わない人生。どんなことでもまずはやってみる」というモットーを得たそうだ。
神奈川生まれの神奈川育ち。将来はお父様の跡を継いで法曹界を目指すという才媛である。
浅草仲見世「評判堂」にて。富士浅草観光協会会長とともに。

編集後記

「江戸まち通信」2015年初夏号
2015年5月15日発行

【発行】特定非営利活動法人 江戸まち通信
http://www.edomachi.jp/
〒136-0071 東京都江東区亀戸3-61-8-101
「江戸まち通信」編集部
TEL(03)6802-9595
【編集・発行人】林 溪清
【デザイン】株式会社 エコ企画
【写真】小山一芳
【製作協力】
東京東信用金庫
レインボータウンエフエム放送株式会社

「江戸まち通信」編集長 林 溪清

広告・情報募集中