



特集 バイク旅に出かけよう

一般社団法人 日本自動車工業会



風を切って、
気ままに走るバイクの気持ちよさ。

寄り道は バイクならではの 旅の醍醐味!

ちょっと寄って行こう、
これ食べて行こう!
予想しなかった展開や
意外な発見をいっぱい集めよう。

気の向くままに、
好奇心の向くままに、走ろう。

さあバイクで、
Let's YORI-MICHI Touring!

安全運転で楽しいツーリング!!

バイクの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-unten.com>

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館

CONTENTS

特集 バイク旅に出かけよう

- バイク旅を楽しもう！ 2
／生涯・旅ライダー 賀曾利 隆
- 安全を身につけ楽しく快適に！ —バイク旅を楽しむグッズー 9
／モータージャーナリスト 近田 茂

連載 バイクの楽しさ、素晴らしさとは 第70回

- バイクから見える都会の風景を楽しむ「ナイトラン」 16
／モーターサイクルジャーナリスト 田中 宏亮

記者の窓

- 「〇〇活動の行方」 19
／日刊自動車新聞社 太田 千恵

Topics

- 『バイクの日スマイル・オン2015』のご案内 20
—8月19日(水)に東京・秋葉原「ベルサール秋葉原」にて開催—



表紙イラストレーション

クルマのある風景

ほりい ゆき
堀井 優希

倉敷芸術科学大学 芸術学部 デザイン学科3年

7月は草や花が芽生えてさわやかな月です。そこで、もし植物からクルマが生えてきたらおもしろいだろうと思って描いてみました。植物のクルマの持つ自然エネルギーを感じてもらえたらいいと思います。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を専攻している大学生などの皆さんの作品を掲載しています。

特集

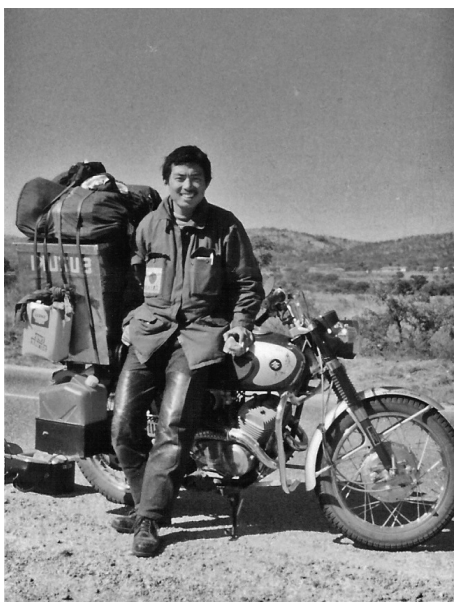
【バイク旅に出かけよう】

バイク旅を楽しもう！

生涯・旅ライダー 賀曾利 隆

1. ぼくのバイク旅遍歴

バイク旅の楽しさ、おもしろさは無限大。それはわが人生のすべてをかけてもいいと思えるほどのものだ。ぼくが初めてバイクで旅立ったのは1968年。20歳の旅立ちだった。スズキTC250で8万5,000kmを走り、「アフリカー一周」を成しとげた。22歳で日本に帰ってきたとき、「これからはバイクで世界中を駆けめぐろう！」と決心した。その22歳の決心通りとでもいおうか、現在までに旅した国は136ヵ国、旅した日数は6,959日、旅した距離は地球35周分の141万7,547kmに達している(2015年1月1日現在)。



ぼくのバイク旅人生の原点は「アフリカー一周」(1968年～1969年)。2年間で8万5,000kmを走った。ローデシア(現ジンバブエ)で。

「アフリカー一周」を皮切りにして「世界一周」、「六大陸周遊」と20代の大半を費やしてバイクで世界を駆けめぐったが、30代を目前にしたころ、大きな壁にぶつかった。命をかけて世界をまわってきたことがまるで幻想のように思え、無性に虚しくなった。そんなとき世界から日本に目を向けることによって立ち直ることができた。

しかし日本は難しかった。どうやってバイクでまわろうかとさんざん考えた末に、日本らしいテーマでまわろうと思いついた。その「日本らしいテーマ」というのが峠と温泉。日本という国は世界でも例がないほどの「峠大国」であり「温泉大国」なのだ。

ぼくの「峠越え」は1975年3月28日に始まった。この日はわが「峠記念日」。日本人ライダー初の「サハラ砂漠縦断」(1971年～1972年)を成しとげたスズキ・ハスラー250で東京から飯能(埼玉)まで行き、飯能を拠点にして「奥武蔵」の峠を越えた。第1番目の峠は国道299号の高麗峠。よっぽど気をつけていないと通り過ぎてしまうような峠だが、この標高177mの峠は飯能市と日高町(現日高市)の境で、名栗川と高麗川を分ける分水嶺になっている。第2番目は同じく国道299号の正丸峠。関東平野と秩父盆地を分ける峠。当時は峠を貫く正丸トンネルもなく、曲りくねった峠道をハスラーの2サイクル単気筒のエンジン音を山肌に響かせて登っていった。こうして奥武蔵の15峠を越えた。それ以来、日本の全峠踏破をめざして「峠

越え」を続けているが、現在までに越えた峠は1,659峠で、まだまだ道半ばといったところだ。

「温泉めぐり」では日本のひとつでも多くの温泉に入ることによって、日本という国を見ていこうとした。バイクでめぐった温泉地の数は現在までに1,857。温泉めぐりもまだまだ続く。それとは別に2006年から2007年にかけては「300日3,000湯計画」で、全部で3,063温泉地の温泉に入ることができた。これはギネスの世界記録にも認定されているが、機動力抜群のバイク旅だからこその記録だといっている。

峠&温泉のほかにも岬や一宮、街道、名瀑、名城…と、いくつものテーマを持ってバイク旅を続けている。特に「岬めぐり」はおすすめ。われらライダーは道の尽きるところまで行ってみたいという気持ちが極めて強いのだ。岬に立つと「あー、遠くまでやってきた！」というしみじみとした旅の情感を味わえる。現在までにめぐった岬の数は259。これから先、ひとつでも多くの岬に立ちたいと思っている。岬も峠や温泉と同じで、極めて日本らしい。岬、御崎、崎、鼻、角と、日本以上に名前をついた岬のある国はない。

「一宮めぐり」ではバイクを走らせながら、日本を知ることができる。日本を見てまわるのに旧国で見てまわると、日本が実によくわかる。日本人のDNAには千何百年もの旧国の歴史がしみついているからだ。各国には国独特の文化や気質が色濃く残っている。そこで例えば静岡県では、県で見るのではなく、旧国の伊豆、駿河、遠江の3国で見ていくと静岡県というものがよりよくわかる。といっても国に焦点を当てての旅の仕方は難しい。国の中心の国府には今ではほとんど何も残っていないし、各国に造られた国分寺もほとんど残っていない。ところが一宮というのは信じられないことに、全68カ国のすべてに残っている。1国1社とは限らず2社以上の国もあるので、全国の一宮は102社になる。現在までに100社近くの一宮をめぐっているが、一宮を参拝するとその国を強く意識する。さらに驚くことには、どの一宮も豊かな神社林に囲まれているので、それぞれの国一番の自然の宝庫になっている所が多い。

街道では江戸の五街道をはじめとして主要な街道の起点から終点までをバイクで走っている。バイクは街道めぐりには最適。その際は1本の街道



「世界一周」(1971年~1972年)の途中では、日本人としては初めて「サハラ砂漠縦断」を成しとげる。アルジェリアの北回歸線の標識前で。



「北海道一周」(2015年4月)で日本本土最東端の納沙布岬に立つ。目の前の瑤瑤環海峡の水平線には北方領土の島々をはっきりと見える。

の全宿場をめぐるようにしている。例えば甲州街道の台ヶ原宿は国道20号の分岐を右に入っていくのだが、旧道沿いにはかつての宿場がそっくりそのまま残っている。本陣跡と常夜灯があり、宿場の中央には地酒「七賢」の蔵元がある。大きな杉玉のぶら下がった風情のある建物。その斜め前が甲州名物「信玄餅」の元祖の「金精軒」。店先の縁台に座り、宿場を見ながら「生信玄餅」を食べていると、まるでひと時代前にタイムスリップしたかのようだ。そんな世界が国道20号のすぐ脇にある。

このようにして自分なりのテーマを持っていると、実際に楽しいバイク旅ができる。

スタンプラリーに夢中になるのと同じで、峠や温泉の数が増えれば増えるほど、もっともっとまわりたいという気持ちが強くなる。大事なことは、しっかりと記録を取ることだ。バイク旅の基本は記録することだとぼくは考えている。

2. バイク旅の楽しみとは

バイク旅を楽しむ第一歩はプランニング。常日ごろから地図に親しんだらいい。ライダーの皆さんが愛用している『ツーリングマップル』（昭文社）には各巻の担当者による多彩なコメントが記されている。ページをめくりながらそれらのコメントを読むだけでも楽しいし、「よーし、ここに行ってみよう！」という気にもなるものだ。普段から地図を広げて机上のツーリングをしていると、日常の生活が楽しくなるし、仕事にも身が入る。実際に日程を決めたら、その日数でどの程度、まわられるのか地図上にマーカーで予定ルートを入れてみよう。バイク旅というのは何が起こるかわからないところがあるし、出たとこ勝負のようなところもあるので、あまりタイトな予定を組まない方がいい。ぼくは事前に宿を決めることはほとんど

ない。その日の午後になって、「この辺りにでも泊ろうか」と宿を探して電話することが多い。夕方、もしくは夜になってから飛び込みで行くこともある。バイク旅で一番大事なのはこのような柔軟性だと思う。先にもふれたように、自分なりのテーマを持っていると、目的地は実に決めやすくなる。

バイク旅というのは日数に関係なくできるもの。1週間ぐらいの休みをとってまわれればそれに越したことはないが、1泊2日ぐらいでもかなりの距離を走れるし、それどころか日帰りツーリング、半日ツーリングでも十分に楽しめる。旅の途中で出会うライダーに聞いてみると日帰りツーリングが圧倒的に多い。

またバイク旅というのは50ccからビッグバイクまで、車種に関係なくできるもの。ぼくはいままで30代編、40代編、50代編、60代編と年代編の「日本一周」をしているが、30代編と40代編は50ccバイク、60代編は125ccのスクーターだった。40代編の「日本一周」で2万kmを走ったスズキ・ハスラー50をアメリカのロサンゼルスに送り、アメリカ、ヨーロッパ、西アジアを横断し、インドのカルカッタをゴールにして、2万5,000kmの「世界一周」を走った。トータル4万5,000kmの50ccのバイク旅だった。



北海道の大地に昇る朝日に向かって突っ走る。これぞバイク旅の至福のとき。「北海道一周」（2015年4月）の「釧路→根室」間で見た日の出。

さらにいえばバイク旅というのはロードバイク、オフロードバイクに関係なく楽しめる。2010年にはスズキDR-Z400Sを走らせての「林道日本一周」。78日間で2万8,208kmを走り、313本の林道を走破。ダートの走行距離は2,283kmになった。オフロードバイクを走らせてのオフロードファンは多いが、皆さんがよく口にするのは「林道が次々に舗装されて…。もう走るところがありませんよ」ということ。だが実際にこうして「林道日本一周」をしてみると「東高西低」ではあるが、東北や北海道にはいまだに未舗装の林道が何本もあることがわかる。

バイク旅というのは3度、楽しめる。事前のプランニングは夢がかきたてられて実に楽しいし、実際に走り出してから目は目の前の旅に夢中になれるし、旅を終えて帰ってきてからは写真を整理したり、資料をまとめたりで、これがまた楽しい。事後の整理をしっかりとしておく、つぎの旅へとつながっていく。こうしてぼくは「生涯旅人！」のバイク旅人生を送っている。

ところで無事にわが家に帰り着くのがベストのバイク旅になるが、それには安全運転に徹することだ。怖いのは睡魔に襲われたとき。普段ならば難なくクリアできるコーナーを曲がりそこねたり、曲がる地点をそのまま通り過ぎたり、前方の赤信号を見落としたりすることがある。注意力が散漫になるし、体が思い通りに動かなくなる。そんなときはちょっと休憩を入れてカンコーヒーなどを飲むとずいぶん楽になる。それよりもいいのは、ゴロリと横になって眠ることだ。慣れると「瞬間寝」ができるようになる。4、5秒で眠りに落ち、15分ぐらいで目がさめるようになる。目のさめたときの気持ち良さといったらない。まるで世界中がキラキラと光り輝いているように見えるのだ。

バイクのトラブルで一番不安にかられるのはエンジンがかからないときだろう。そんなときは大きく深呼吸でもして気持ちを落ち着かせよう。何

かの拍子にエンジンのキルスイッチに触れてオフにしてしまったり、ガス欠ということもある。近年は各地のGSが次々に閉鎖されているので、給油できずにガス欠になるということもある。また日曜日だと店を閉めるGSが多いので、早めの給油を心がけよう。愛車のタンク容量がどのくらいなのか、燃費はどのくらいなのか、燃料計が点滅したり、リザーブに入ってからどの程度の距離を走れるのかをしっかりと確認しておく必要がある。

バイク旅を楽しむためには天気を読む力も必要になってくる。日本列島を太平洋側と日本海側に分ける中央分水嶺の峠を境にして天気が急変することがよくあるが、それがわかっているとすばやく対応できる。6月に東北道を走り、岩手県の一関ICで高速を降り、三陸海岸を走ろうとした。するとヤマセの濃霧で何も見えないという情報をキャッチ。すぐさま一関ICから東北道→秋田道を走り、秋田県の男鹿半島を一周したことがある。日本海側は雲ひとつない抜けるような青空だった。ゲリラ豪雨に出会ったときなどは、「さー、温泉タイムだ」などと余裕を持って温泉に入ると、温泉に入っている間に天気が変わっていることがある。台風直撃されたときなどは早めに宿に逃げ込むのもいい方法だ。



「信州の峠越え」(2014年11月)。国道254号で三才山(みさやま)峠を目指す。峠の向こうの世界に夢を馳せる。これが「峠越え」の一番大きな魅力だ。

3. 一人でバイク旅

ぼくの一連のバイク旅を振り返ってみて、「これぞ究極のバイク一人旅」というのは、1987年から88年にかけて走った「サハラ砂漠往復縦断」だ。40代に突入してすぐのことだった。200ccバイクに40リッターのビッグタンクを搭載し、フランスのパリを出発した。ジブラルタル海峡を越えてアフリカ大陸に渡り、2本のサハラ縦断路での「サハラ砂漠往復縦断」を成しとげた。5ヵ月後にパリに戻ってきたときは「やった〜！」という達成感と、「自分は（40を過ぎても）まだまだなんでもできる！」という大きな自信をつかむことができた。このあたりがバイク一人旅の一番の魅力ではないか。すべてを自分ひとりでやらなくてはならないので、リスクも大きいけど、その反面、得るものも極めて大きい。そのおかげで40代の10年間は世界をまわった目で日本を見る、日本を見た目で世界を見るといった、日本と世界を行ったり来たりするサンドイッチ的なバイク旅ができたように思う。

バイク一人旅の良さはなんといっても自由自在に駆けまわれるということだ。思いつくのも自由、旅立つのも自由、コースの選択も自由。だれに気兼ねすることもなく、好きなバイクを走らせられる。急に思い立って寄り道することもできるし、落ちていく夕日に心を奪われてバイクを止めることも自由にできる。自分ひとりならば旅の発想を自由自在にふくらませることができるが、これがバイク一人旅の最大の強みとっていい。

ぼくにとって芭蕉の「奥の細道」は旅の教科書のようなものだが、東京から大垣（岐阜）までの全行程をバイクで追ってみるのもいい。一度に全部をまわるのは日数的にもたいへんなので、今回は関東編、次回は白河から平泉まで…といった具合に分割でまわる方法もある。「バイク巡礼旅」



「サハラ砂漠往復縦断」（1987年～1988年）は、ぼくの究極の「バイク一人旅」。800km続く無人の砂漠を命がけで走り抜けた。

もおすすめた。125ccのスクーターを走らせて「四国88番」をめぐる、さらに「西国33番」、「坂東33番」、「秩父34番」の「日本百観音霊場」をめぐったことがある。一度にまわると2ヵ月以上はかかるが、今回は「四国88カ所」の阿波編、次回は土佐編…と、分割でまわることもできる。

われらライダーが夢見るのは「日本一周」だ。だれもがいつかは成しとげたいと思っている。「定年を迎えたら、日本一周に旅立ちたい！」といった話を何度も聞いたことがある。だが定年を迎えると気力も体力も衰え、日本一周は夢で終わってしまうケースが多い。そこで日本一周も、思い立ったときから始めたらいい。やはり一度にまわるのではなく、今回は関東編、次回は東北編…というように、日本を8分割ぐらいに分けてまわるのだ。

さて、バイク一人旅の注意点をいくつかあげてみよう。

1. 普段から自分の行ってみたい所を何カ所も持っているとな人生が楽しくなる。それを頭の中の引き出しに入れておくのだ。その中から、ひとつを取り出し、実行に移す。バイク誌のツーリング情報などを参考にするのもいい。
2. 実際に走り出してみると、ここに行ってみたい、あそこにも行ってみたいで、計画時とルートが変わってしまうことがしばしばある。それはあ

まり気にしないで、思いついたルートを行ってみたらいい。道を間違えたときも、ムキになって引き返すのではなく、「おー、おもしろそうだな」と間違えた道をそのまま行くような心の余裕がほしい。なにしろバイク一人旅なので、自分の気持ちのおもむくままに走るのが一番ストレスがかからない。

3. バイクを走らせながら気のついたことがあったり、興味を引かれるようなものを見たときは、バイクを止めてみよう。その土地のことは地元の人が一番よく知っている。人の姿をみかけたら、ぜひとも話を聞いて教えてもらったらい。それがきっかけで家に呼ばれてお茶をご馳走になるようなこともある。

4. 展望ポイントにはできるだけ行ってみよう。高い所から見下ろすと、そのエリアが実によくわかる。実物大の地図を見ているようなものだ。その際、方位磁石を持っていると、方角がはっきりと確認できるのですごくいい。見えている山などを特定するのも便利。展望台に立つ案内板があれば、ぜひとも写真にとっておこう。旅を終えたあと、案内板の写真を見れば、展望台からの絶景がよみがえってくるし、自分が何を見たのかが、はっきりとわかる。

5. 限られた日数でのバイク旅だと行きそこねた所や、走りそこねたルートが出てくる。これはけっこう悔しいことだが、それが次のバイク旅への絶好のバネになる。

6. 荷物はコンパクトに、これは基本だ。荷物を軽くするだけでなく、荷物の個数をより少なくしたらい。バイク旅を続けていくうちに、何が必要で、何が必要でないかがわかってくる。

ク一人旅だった。それが40代に入って変わった。東京の旅行社「道祖神」主催のバイクツアー、「賀曾利隆と走る！」が始まったからだ。第1回目は「めざせ、エアーズロック！」。オーストラリア東海岸のプリズベーンを出発点にして、20人近い参加者のみなさんと一緒にオーストラリアのロングダートを走り抜け、最後はエアーズロックの山頂に立った。途中の平原は記録的な大雨で洪水状態…、それをメンバー全員で力を合わせて突破した。9夜連続のキャンプでは焚火を囲み、大いに飲み、大いに語り合った。そのためいやがうえにもメンバーの結束は強固になり、強い連帯感を持つようになった。みんなで行くバイク旅がこんなにも楽しいものとは思わなかった。それにひき続いてタクラマカン砂漠一周やモンゴル周遊、サハリン往復縦断、ユーラシア大陸横断、アラスカ往復縦断、シルクロード横断、アンデス縦断、チベット横断…を走り、2013年～2014年のアフリカ縦断が「賀曾利隆と走る！」の第18回目になる。

バイクツアーは社会人ライダーには絶対のおすすめだ。われらライダーにとって海外ツーリングといえば永遠の憧れだが、仕事に追われる社会人にとって海外ツーリングを計画し、それを実現させるとなると、資金的な問題はもとより、時間的な問題が大きく立ちふさがってくる。計画を実行



「道祖神」のバイクツアー「アフリカ縦断」(2013年～2014年)と一緒に走ったメンバー。アフリカ南部のナミブ砂漠で。

4. みんなでバイク旅

20代、30代と、わがバイク旅はその大半がバイ

に移すとなると、どうしても会社を辞めざるをえない。家族をかかえて会社を辞めるというのは、夢の実現の代償としてはあまりにも大きいではないか。そこでバイクツアーなのである。バイクツアーならば、限られた時間内で夢を達成できるし、事故など万が一の場合にも、残された家族にとってはひと安心できる。

つい先日（2015年6月6日）は、北陸のバイクショップ「きゃぶてん」の「創立30周年記念ツーリング」に呼ばれた。100台あまりのバイクで能登半島を一周したのだが、青い海の海岸線を長いラインをつくって走り抜けていくシーンには胸がジーンとしてしまった。和倉温泉の「美湾荘」という温泉宿に泊ったのだが、会場を埋め尽くす100人近いライダーの皆さんとの大宴会はそれはそれは楽しいものだった。全員がライダーなので、気持ちがビンビン伝わってくる。大宴会が終了しても2次会、3次会…とさらに皆さんとの飲み会が続いた。「バイク旅は最高！」と心底、思うのだった。

このようなグループでのバイク旅だと、主催する側の事前の準備は大変だ。実際にルートを走ってどの程度の時間がかかるのか確認しなくてはならないし、まとまった台数のバイクが駐車できる休憩ポイントを探しておかなくてはならない。昼食をどうするのかも大きな問題だ。大食堂で全員



北陸のバイクショップ「きゃぶてん」のグループツーリング。100台ほどのバイクで能登半島を一周。
この後の和倉温泉での大宴会は最高の楽しさ。

と一緒に食事できればいいが、それが無理ならば、各自が別々に食事をとるしかない。走行中にルートを間違えることもあるし、どうやって左折や右折をするのかも大きな問題になる。「道祖神ツアー」のときはぼくが先頭を走り、次のライダーを交差点に止めて右左折の指示を出したが、「きゃぶてんツアー」では無線を使っていた。また大人数が宿泊できる宿をかなり前から押えておかななくてはならない。その際、重要なのは宿に何台ものバイクが駐車できるスペースがあるかどうかだ。「みんなでバイク旅」の一番の基本は、参加者は自分をおさえてでも、グループを優先するという気持ちを持つことだ。1台でも道を外れてしまうと、探すのは本当に難しい。リーダーとなる先頭を走るライダーは、常に全体に目配りをしなくてはならない。

5. おわりに

ぼくのバイク旅はまだまだ続く。今年に入ってから、3月には「鶴ノ子岬（福島）→尻屋崎（青森）」を走った。4月には「北海道一周」、5月には「東京→青森→下関→東京」を走った。6～7月には「東北一周」、8月には「台湾一周」、9月には「九州一周」を予定している。バイク旅は100kmよりは1,000km、1,000kmよりは1万kmと、距離を走れば走るほどおもしろくなるもの。ぼくはこれからも1kmでも多く走りたいと思っている。わが人生のモットーは「生涯旅人！」だ。

（かそり たかし）

安全を身につけ楽しく快適に！

ーバイク旅を楽しむグッズー

モータージャーナリスト 近田 茂

このタイトルは、快適なツーリングを楽しむために、まずはライダーとして「安全な備えに配慮することが大切」という意味合いとその理解普及を願うバイクフリークたちの熱き思いが込められている。

バイクで走る気持ちよさ、バイクで旅する爽快感。雄大で美しい自然界の絶景から与えられる癒しのひととき。ちょっと街中を散策するだけでもバイクで得られるリフレッシュメント効果は侮れない。

どんな旅をしても、ライダーは普段の日常生活とは異なり、センシティブに冴えわたる感受性のもとに、とびきり刺激的で価値ある体験を楽しむことができるだろう。

バイクを通して得られる感動の大きさは計り知れないし、かつ格別である。毎年バイクの企画を組む本誌7月号を楽しみにして下さる読者の皆様にとっては、そんなこと（バイクの魅力）は先刻ご承知。改めてこの場で説明するまでもない事柄かもしれない。

しかしあえて「念押し」しておきたいのは交通事故等、バイクの魅力の裏側に潜むリスクと、そのダメージの大きさを見逃すことはできないという点にある。

ライダーなら、そのリスクに対していかに向き合うべきなのか。バイクの怖さを知ったうえで、一人ひとりがその部分にきちんと着目し“事故を起こしたくない”という強い気持ちを持つ。簡単

に言う「気をつける！」という注意喚起を普段から怠らないことが大切なのだ。

だれもが、バイクに跨がった瞬間から常に適度な緊張感を持ち、初心を忘れず襟を正して乗ることを徹底したい。

それがバイクの価値を、そしてライダーに与えられるハッピーな時間を、より良い方向に高めてくれるかどうかを左右する、重要な鍵となるからだ。

まずは安全性を身につけよう。

1. 安全性を高める不可欠な装備を考える

バイクで走るとき、ライダーにヘルメット着用の義務があることは一般常識としてすでに定着している。タンデムランなら、もちろん後席乗員にもライダーが責任を持って、ヘルメットをかぶらせる。

のっけからネガな話で恐縮だが警察庁が公表した昨年の全国交通事故死者数は4,113人。そのうち二輪車での死者数は、歩行者、四輪車に次ぐ697人で全体の約17%を占めていた。ちなみに都内のデータに絞り込むと二輪車の死者数は全体の約26%にのぼる。

保有台数での比較論を考えると、二輪車は四輪車のおおよそ7分の1なので、交通事故で死に至るケースは、割合として二輪車の方が多いという見

方もできるだろう。乗員の体がいつもむき出しのバイクは、事故が起きたときに投げ出されてしまう。ライダーに加わるダメージは、やはり四輪車のそれよりも大きいことを示している。

そこで過去5年間の都内データで、死に至る原因となった主な損傷部位の調査結果に注目してみた。約47%と圧倒的に多かったのが頭部損傷だ。次に多いのが胸部損傷で約28%だった。ただ頭部損傷のうちの約37%は事故当時にヘルメットが脱落してノーヘル状態で頭部にダメージを受けてしまったという。

性能の確かなヘルメットをかぶり、あご紐をちゃんと締めキチンとそれを活用できていれば頭部損傷による死者数は少なからず減少できると思う。それを考慮すると死に至る原因となる主な損傷部位は頭部と胸部がかなり拮抗することにもなるだろう。

つまりこのデータを冷静に読み取ると、頭を守るヘルメットのように、胸部を保護するプロテクターの着用が徹底されると、バイク事故によるライダーの死者数は、間違いなく減らすことができることを意味している。

四輪自動車のボディ構造が強化され、エアバッグの標準装備等、その他の複合的要素も関連して、

近年の交通事故死者数は減少傾向が続いている。そんな事実が証明しているように、二輪車でもライダーの努力ひとつで、今後さらなる死者数減少が期待できることは間違いない。

現在胸部プロテクターはヘルメットのように着用義務はないし、その商品自体の認知度もまだ低いようだ。しかし、すでに5年以上前から商品化されており、ライダーウエアにもその装着に対応した製品が多く市販され、プロテクターの存在は当たり前になりつつある。

事故に対する効果的な備えのひとつとして改めてライダーに不可欠なグッズである“胸部プロテクター”の存在に着目し、ヘルメットと同様にその装着を心がけたい。

余談ながら6月に、ドイツのポルシェが公表したプレスリリースによれば、イタリアのダイネーゼとドゥカティが共同開発した革新的なバイク用エアバッグシステムに「フェルディナンド・ポルシェ博士賞」を授与したという。

バイク用のエアバッグはホンダのゴールドウィングで実用化されているが、受賞作はエアバッグ機能を盛り込んだライディングジャケットのもよう。詳細は不明だが、安全性を高めるアイテムをライダーに着用させる考えのようで、今後の商品

写真1●ヘルメット3 タイプ

フルフェイス
HJC RPHA 10 PLUS
ロレンソレプリカⅢ



出典：アールエスタイチ

オープンフェイス（ジェット型）
HJC FG-JET アカディア



出典：アールエスタイチ

システム
SHOEI NEO TEC



出典：SHOEI

化が期待される。バイクの世界にも乗員保護に対する機運が高まろうとしており、ライダーも改めてそのことを正しく認識すべき時機が来ているのだ。

・ヘルメットの選び方

お勧めはフルフェイス、オープンフェイス（ジェット型）、システムの3タイプ（写真1）。安全性の高さという意味では頭部全体を覆うフルフェイスタイプが良い。筆者自身、高速道路使用の多いツーリングやサーキット走行では必ずこのタイプをチョイスする。

一方ジェット型は市街地散策や郊外ツーリングなど乗り降り（脱ぎ着）の多いシーンには楽で使い勝手が良い。シールドが装備されているが、それを開ければヘルメットを着用したまま飲み物を飲むこともできる。風の巻き込みが頬に当たり、それが心地良くも感じられる。しかし、逆にそれが煩わしく感じられる高速走行では、目の保護や風圧に対処する意味でもフルフェイスのほうが快適だ。

一方システムヘルメットは両者の良い所取りをしたタイプ。フォルムはフルフェイスと同じだが顔の部分をシールドごと開けることができるので、ジェット型のような使い勝手が楽しめる。

購入時のめやすは「JIS2種の規格品」を選択すること。ヘルメットで使われる素材や強度安全性は価格も含めてまさにピンキリだが、ひとつのお墨付きとして規格品なら安心できるからだ。サイズは実際にかぶってみて判断すれば良い。

内装デザインと頭のフィット具合は各商品によって異なる。自分の頭にシックリと馴染むかどうかを見極めることが重要だ。若干のきつめを選ぶのが正解だが、部分的に当たりのきつい所がある物は避けたい。試着時もおご紐を締めてチェックしよう。

最近のヘルメットでは、シールドの内側にサンバイザーを装備（サングラスを不要に）したタイプもある。走行中でも簡単に出し入れできるのでトンネルの通過、朝日や夕日で眩しいときから薄暮時等まで切り換えが楽で安全に視界を保てるメリットは大きい。

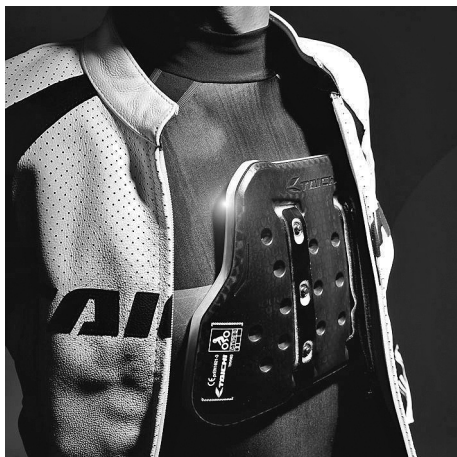
なお、ヘルメットの耐用年数は一般的に3年～5年程度といわれている。

・胸部プロテクター（写真2）

プロライダーの代表格といえる白バイ隊の中ではすでにプロテクター装着が浸透し始めている。同製品の普及に積極的な姿勢を披露したホンダモ

写真2●胸部プロテクター

テクセルチェストプロテクター



出典：アールエスタイチ

ーターサイクルジャパンやアールエスタイチではすでにボディプロテクターやフレックスチェストプロテクターを販売している。

さらにこの5月には、新開発の軽量ハニカムコア材で高い剛性と衝撃吸収性を備えて、欧州の安全規格であるCEのレベル2をクリアした「テクセルチェストプロテクター」がアールエスタイチから発売 (<http://pro.rs-taichi.com/product/TRV063.html>)。両社のジャケットにはすでにプロテクター装着に対応したデザインが施されており、簡単に脱ぎ着できるよう工夫されているのでプロテクターも併せて活用するライダーが増加することに期待したい。

2. 旅を快適にする ウェア選び

古い話をするとバイク用といえば革ジャンパーでキマリ。走行時の風の進入を防ぐ防寒保温性はイマイチながら、転倒時の擦過傷を防ぐ意味では革が一番と言われた時代があった。真冬のツーリングなら下着やセーターの重ね着にウインドブレーカー。そして腹には新聞紙を忍ばせるという、笑い話になるような着膨れスタイルだった。

しかし現在は、素直にライディングウェアが良い。へそ曲がりの筆者は以前、優れ物の登山用品やスキー用品、あるいはファッションブティックで見つけるヘビーデューティーながらもオシャレなウェアを積極的に試したことがある。しかし、結局のところ行き着いた結論は「ライディングウェア」が一番だ (写真3)。

なにしろライダー用に開発されたパターンから生み出される製品はバイクに跨がったときの乗車姿勢を基本にデザインされ、操作性をスポイルしない動きの良さも考慮して作られているからだ。

さらに走行風をどのように受けるのか、風の進入をどのようにして防ぐのか、あるいはどう取り入れるかをまじめに研究されてライダーの快適性を追求。秋冬物の防寒や防水、春夏物の通気性。さらに脊椎パッドや肩肘のガード等、万一のときの安全性もしっかりとカバーされているから、安心安全を身にまとう意味でも素直にお勧めできる。

つまり普段着の上にライディングジャケットや同パンツを着用するだけで簡単に、バイクで走るにふさわしい姿 (装備) に変身できる。秋冬やオールシーズン系の製品ならアウターとインナーの二重構造が多く、インナーを取り外して使うこともでき活用範囲は幅広い。春夏物ではベンチレー

写真3●ライディングウェア各種

ジャケット
AIRパーカ



レインスーツ
ドライマスターX



インナーウェア
クールライド ストレッチ



出典：アールエスタイチ

ション機能やメッシュ構造の採用で通気性に優れ、バイクで走れば涼風を楽しむことも可能。

つまり、ブランド選びも含めて、自分が楽しもうと思うツーリングスタイルに合わせた製品を買い求めれば良いわけだ。

また、さらに快適性を追求するのなら、ツーリング先で遭遇する気温変化に対応できるインナーウェアを備えておくと良いだろう。例え真夏のツーリングでも、朝晩や高原での冷え込みは想像を超えることが多い。昨今話題にのぼる荒天では、ほんの数十分で10度以上の気温低下を伴う集中豪雨や落ヒョウも珍しいことではなくなっているだけに、十分な備えを徹底したい。

小さくたためる携帯収納性を考えるとダウンベストや防水機能を併せ持つ防水インナージャケットがお勧め。また、冬場の防寒対策として重宝するのは、電気ヒーター内蔵のe-HEATインナージャケットやベスト。ウエストウォーマーやグローブまでシステム化され、別売バッテリーやバイクの電源利用でとても快適に暖をとることができる。

また肌着にもライディング用が揃えられている。夏は速乾性に優れたクールライドアンダーシャツ&パンツ。冬は保温効果の高いヒートジェネレーター系アンダーシャツ&パンツを着用すると

快適性がさらに向上することは間違いない。

その他、レインウェアも備えておいて損はない。ライダー用アイテムはまだたくさん存在する。ブーツやグローブも必須アイテムだが種類は実に豊富。自分スタイルのツーリングを楽しむ中で、多くの情報収集をしつつ、その用途にふさわしいアイテムを順次見つけていけば良いだろう。

ツーリング先が林道なら特に下半身のガードを固めたい。ブーツはもちろんニーガード他、各関節のプロテクター活用もお勧めだ。いずれにせよライディングギアの種類は今や潤沢に揃えられているので、自分にマッチする安全で快適な逸品を見つけることができる。怪我をする前の備えが大切なのだ。

なおジャケット等ウェア関係の防水や撥水性能は生地自体のコーティングで発揮されるケースが多く、当然それらの機能は経年変化によって、徐々に低下する。新品のときに発揮された本来の性能は3年ほどで劣化するといわれている。

3. ツーリングに収納設備は不可欠

普通、旅に出るときには、キャリーバッグを活

写真4●収納用バッグ

ベーシックタンクバッグ (L).12



EL WP バックパック



出典：アールエスタイチ

用するのが一般的。バイクで行くツーリングでも、何かしら多くなる帯同グッズを収納するケースやバッグは欠かせない（写真4）。

考え方は2つある。バイクそのものにあらかじめ装着してしまうトップケースやサイドケースを活用。樹脂で成形されたハードタイプで、雨風凌げてある程度のセキュリティ性も確保できるメリットがある。

一方、パートタイム利用にふさわしいのがいわゆるソフトケースのツーリングバッグだ。さまざまなタイプがあり、気軽に利用できるタンクバッグやサイドバッグにシートバッグ等、容量も含めて選択肢は多彩だ。

またオフロードでも使いやすいのが、ライダーが背負うタイプ。コンパクトなウエストバッグから大きいバックパックまで種類は豊富で防水性も確かな物が見つかる。

どれがベストチョイスなのかは、やはりツーリングスタイルや好みによるわけだが、一般的な日帰りツーリングならタンクバッグが使いやすいだろう。

愛車をツーリングや通勤の足として割り切るならハードケースを装備してしまった方が出先でヘルメット等の収納もでき、スクーターのように便利な使い勝手を享受することができる。

もっともバイク本来のスタイルや軽快感を損ないたくないなら、必要なときに簡単に脱着できるソフトケースか、ライダー自身が身につけるバックパック等を選ぶと良いわけだ。

アールエスタイチのバックパックやウエストポーチ等にはブルーに光るEL発行パネルを装備したタイプがあり、夜間の被視認性を高め安全性を向上できる、ちょっとオシャレに目立つアイテムがあることも覚えておこう。

4. その他、ツーリングを快適にする アイテム・バイクに装備する便利グッズ

ライダーの好みや価値観によって評価は分かれるだろうがあらかじめバイクに装着するアイテムとしていくつかの代表例を挙げておこう。まず冬のツーリングを快適にしてくれる代表格はハンドルグリップヒーターだ。

ドイツのBMW等は、以前から多くのモデルに標準装備されていることで有名だが、他のメーカーも標準あるいはオプションで装備するケースが多くなっている。また後づけのグリップヒーターもあり、これを活用すると厚手のウィンターグローブをワンランク薄手にかえることもできる。操作性も含めて快適に走れることは請け合いだ。

ロングツアラーにはクルーズコントロールを装備したモデルを選択すれば、設定した速度で走り続けることが可能。すいた高速道路や北海道のようなシーンでスロットル操作から開放される乗り味は格別なものがある。

また同様なシーンでスロットルグリップの操作力を小さくして（テコの原理）手首の負担を軽くしてくれる簡単なスロットルアシストもある。大陸的なツーリングにふさわしい感じのアイテムだ。

もうひとつ、バイクでも当たり前の装備になり

写真5●バイク用ナビゲーション

ホンダGathers M（2007年撮影）



写真撮影：筆者

つつあるのは、ナビゲーションシステムだろう。カーナビと決定的に違うのは、防水性や耐振動対策が施されたヘビーデューティーな仕様になっているところ。操作性も基本的には簡素化されて扱いやすいものが多い（写真5）。

また現実的にはスマホのナビ機能を活用する場合も多く、専用のホルダーをハンドルマウントしている光景も多く見られる。マリン用グッズにある防水ケース（タッチパネル対応）に入れて使うのも良いだろう。

電池の消耗に対しては予備の電池や充電器を持つ事が多いが、バイクのバッテリーから電源を取れるようにシガーライターソケットを設備しておくのも良い。

スマホは、アプリを入れることで、さまざまな機能性を発揮してくれるものだが、ライダーのツーリングにお勧めの情報提供が得られる内容のさまざまなアプリが各メーカー等から登場してきているので、検索のうえダウンロードして一度使ってみると良い。

スマホの利便性はこれからもまだまだ発展途上にあり、ニーズがあれば必ずそれをカバーする賢いアプリの登場が期待できるだけに、今後への期待値も大きい。

ハンドル周辺にはカップホルダーを設置するこ

とも可能。自分なりのカスタマイズもまた楽しいものだ。ただ、あまり煩雑にたくさんの付属品を付けると、事故にあったときに障害となる可能性もあるので、アクセサリ満載で飾りたてるのは控えた方が無難だ。

この他、ツーリングを楽しくするグッズの数々としては、例えばカメラの持参。スマホにもカメラは内蔵されて綺麗に撮れるが、専用カメラに見られる機能性や解像度の進化は侮れない。動画の撮影も今や機材は豊富になりかつ小型なので便利で楽しみやすい。

また小型望遠鏡をバッグに忍ばせていけば例えばバードウォッチング等も楽しめる。アウトドア派なら、コンパクトストーブ持参で人里離れた場所でレギュラーコーヒーをドリップして寛ぎのひとつときを楽しむのも素敵（写真6）。タンデムツーリングなら、インカムを装備すると二人で会話を楽しむことができる。

その他、行く場所によっては、自分でサバイバルするための備えにも気配りが必要。予備タンクや最低限の工具、緊急時のファーストエイド等が大切になることもあるだろう。

収納や積載のスペースが限られるバイク・ツーリングでは持ち物の厳選も重要なことなので、さまざまな要件の下、自分でプライオリティを考えて準備していきたい。ライダーにとっての楽しい時間は、あれやこれや考えをめぐらす準備の段階からすでに始まっているのだ。

（ちかた しげる）

写真6●コンパクトストーブ



写真撮影：筆者

・取材及び写真資料協力
株式会社 アールエスタイチ
<http://www.rs-taichi.co.jp/>

・写真協力
株式会社 SHOEI
<http://jp.shoei.com/products/ja/>



夜の街を、バイクで駆け抜ける。

写真はすべて筆者撮影

バイクから見える都会の風景を楽しむ「ナイトラン」

[モーターサイクルジャーナリスト 田中 宏亮]

[第70回]

本格的な夏の到来を間近に控え、バイクで風を感じながら走るには絶好の季節。涼やかな夜の風を感じながら、美しい夜景を眺めにバイクで走る「ナイトラン」は、クルマとも徒歩とも違う、バイクならではの、夜の街を楽しむ方法だ。今回は、仕事でも趣味でもナイトランを楽しんでいるという、モーターサイクルジャーナリストの田中宏亮氏に、その魅力を語ってもらった。

●心地良い夏の夜風を 浴びながら駆け抜ける

バイクで走る醍醐味といえばツーリング。日帰りで行くスポットまで走ったり、計画を立てて北海道や九州まで行くロングツーリングなど、楽しみ方はさまざま。そんななかで、バイクで走るからこそその楽しみが広がっているのが、夜の街を疾走するナイトランだ。特に夏から秋にかけてのナイトランはベストシーズンといわれる。

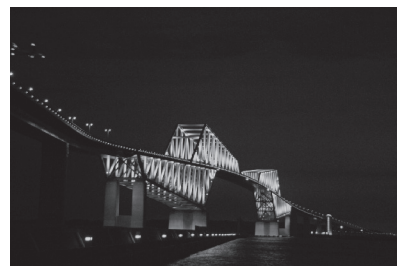
一日の終わりを告げる夕暮れを眺めながら愛車を出し、ゆっくりとヘルメットとグローブを着用したらエンジンに火を入れる。何かの儀式のように馴染みのエンジンフィーリングを確かめたら、とっつりと暗くなった都心へと駆け出していく。日ざしを楽しむ日中のライディングとは違う、冷やされた走行風が心地良く肌を刺激する。月、街のネオン、行き交うクルマ、そしてオートバイの灯りを頼りに走っていくうちに、漆黒の街がどこかの異世界のように思えてき、日常にはないスリリングな雰囲気気持が昂る。

クルマでのドライブとは異なる独特の風が味わえる、それがナイトランだ。

●ナイトランだからこそ 行っておきたいスポット

愛車と語り合うかのようにただただ走り続けるのもいいが、やはりナイトランだからこそ楽しめるスポットに足を運んでみたい。東京におけるナイトラン向けの有名スポットが東京ゲートブリッジだ。

2012年2月に開通したゲートブリッジは、東京湾から吹く潮風を浴びながらストレートロードを楽しめるライダーの新聖地で、夜になると季節ごとに色が変わるライトアップが楽しめる。



ライトアップされた東京ゲートブリッジは時間の経過とともに色鮮やかな光を放つ。

そのままライトアップされたブリッジを走り抜けるのももちろんだが、たもとの若洲海浜公園へと入り、海辺からゲートブリッジを眺めるのも一興だ。ここからなら、ネオンで彩られた東雲やお台場の夜景を一望することができる。そのゲートブリッジだが、タイミングによっては大型トラックが多かったりするので、そこは注意したい。

ゲートブリッジからトンネルでつながるお台場を抜けていけば、これまた定番スポットのレインボーブリッジが待ち受ける。同じくライトアップされた姿が美しいのだが、こちらの楽しみは直線ではなく緩やかに続くスロープだ。夜ならば交通量も少ない



まるで光のアーチをくぐるように、明るく照らし出されたゲートブリッジを駆け抜けていく。

ので、ゆったりとしたスピードで走りながら、お台場や都心のネオンを眺めることも。

ちょっと贅沢なナイトランを楽しみたいなら、首都高速道路がオススメだ。日中は渋滞で悩まされる首都高も、大きな事故や交通規制でもない限り、夜は比較的すいている。芝浦パーキングエリアを起点に、東京タワーを眺めながらC1を左回りに走り、江戸橋ジャンクション、箱崎ジャンクションを経由して湾岸線へ。有明ジャンクションからレインボーブリッジを渡れば、再び芝浦パーキングエリアへと戻ってこられる。C2回りにすれば距離が一気に伸び、さらにアップダウンが加わるのでたつぷりとナイトランそのものを楽しめる。

きらびやかなネオンを楽しみたいのなら、表参道や新宿へと足を向けよう。特に新宿・歌舞伎町は不夜城の名にふさわしい煌煌としたネオンで満ちている。行き交うクルマの量も多いので注意が必要だが、そんな風景にこそバイクがよく似合う。普段飲み歩いている場所も、バイクから眺めれば違った景色に見えてくるからおもしろい。

●同じ趣味の者同士で語り合えるカフェへ

ナイトランを楽しむうえで、欠かせない存在がカフェだ。1960年代、ロンドンの若いライダー同士が速さを競うためカフェからカフェへとストリートレースを繰り広げ、それがバイク

のスタイルのひとつである『カフェレーサー』という文化を生んだのはあまりに有名。今なおカフェレーサーは根強い人気を誇っており、バイクとカフェが切っても切り離せないもの同士であることの証といえるだろう。

そして、夜の街を走るストリートライダーが集まるカフェといえば、ライダーズカフェだ。こうしたカフェは、平日の夜遅くから営業がスタートする。バイクという同じ趣味を共有する仲間がいるライダーズカフェは、彼らにとっての聖地といえる。

東京・大田区にある『Cool Beans! Classic Books』は、カフェを併設したバイク専門書店というユニークな形態で人気を博している。店内には国内外のさまざまなバイク専門書籍やDVDがずらりと並び、初訪問者はその品揃えに圧倒される。以前、クルマとバイクの専門書店に勤めていた経験を持つ店主だからこそその発想のカフェだ。1ドリンク制で、店内の書籍は自由に読んでいいというシステムになっているので、バイク漬けの夜を過ごしたい人にぴったりのカフェだ。こちらの営業は午前2時まで（日曜は21時まで）。

同じく東京・阿佐ヶ谷にある『アンティークスカフェ』は、カフェレーサー発祥の場所である英ロンドンの名所『エースカフェロンドン』をイメージしたノスタルジックな雰囲気が魅力のカフェで、夜な夜な店にはロッカーズと呼ばれるライダーが数多く集う。その名の通り、店内にはアンテ

ィークな調度品をはじめ、店主が集めたバイクパーツや工具が所狭しと詰め込まれている。食器類にもこだわりを見せており、コーヒーカップは60年代のアメリカで人気を集めた耐熱ガラス食器ファイヤーキングを使用。エンドが六角レンチになったスプーンが添えられるなど、細やかな演出も見逃せない。こちらは深夜0時まで営業している。

ユニークなカフェとして、東京・世田谷の『スピードスターカフェ』がある。こちらは『スピードスター』というタイヤ専門店から生まれたカフェで、サーキットのピットを彷彿させる雰囲気の魅力。店内にある大きなモニターでは、バイクレースの最高峰「MotoGP」の最新映像が流れ、その模様を見ながら初対面のライダー同士がレース談義に花を咲かせる光景がここの名物。カフェ横にはタイヤ専門店の在庫が山積みになっており、コーヒーとともにタイヤの香りも楽しめるというライダー冥利に尽きるお店だ。夜の営業は20時までなので、ナイトランのスタート地点に利用してはいかがだろう。

横浜・本牧の『ムーンカフェ』も、ナイトランを楽しむなら知っておきたいカフェだ。アメリカのモーターグッズメーカー『ムーンアイズ』の日本店で、満月に2つ目のロゴが印象的だ。ここ本牧は戦後にアメリカ海軍の住宅街となった歴史を持っており、日本におけるアメリカ文化発祥の地としても知られる。アメリカ生まれのムーン



オートバイ専門書籍を読みながら過ごせる新しいスタイルのカフェ「Cool Beans!」



ブリティッシュなバイク文化を愛するライダーが集う「アンティークスカフェ」



迫力のアメリカンフードを堪能できる「ムーンカフェ」もナイトランにオススメ。

アイズがここを拠点としている理由は、そういった背景から。雑貨店に併設されたムーンカフェでは、本場そのものと思えない迫力のアメリカンフードをずらりと取り揃えており、文字通りアメリカンカルチャーを堪能できる。また毎月スペシャルメニューを提供するなど、来店者を飽きさせないエンターテインメント性も魅力のひとつ。こちらは22時（日曜は21時）までの営業となっている。隣接する雑貨店の営業は20時まで。

●異国の風を浴びに行こう

ナイトランの意外なスポット、それは空港だ。国際線を持つ空港なら24時間営業しており、飲食店は閉店してしまうものの、缶コーヒー片手に過ごすだけなら快適な施設になっている。海外旅行や出張時に利用することがあっても、ゆっくり過ごすために空港に来ることはあまりないだろう。こうして改めて足を運ぶと、海外から多くの人を訪れるさまが見て取れ、これまで普段とは異なる雰囲気が味わえる。

羽田空港・国際線ターミナルには巨大な立体駐車場があり、広々としたバイク用駐車スペースがしっかりと設けられている。料金は30分ごとに50円（入庫から30分以内の出庫は無料）、7時間を越えて24時間駐車まで700円と、クルマと比べて格段に安い設定になっているのがうれしい。

お土産店など遅くまで開いているショップもあるが、まずは展望デッキまで行ってみよう。足元が確認でき



空の玄関口である羽田空港・国際線ターミナルの夜の雰囲気は独特のものがある。

る程度の明るさにとどめられたデッキからは、ずらりと飛行機が並ぶさまが一望でき、なんとも壮観な光景が楽しい。夜になると遠くの滑走路までは見えないが、着陸する飛行機、飛び立つ飛行機のシルエットがはっきり見て取れる。デッキにはわかりやすい航空会社と国名をリスト化したプレートがかけられてあるので、目の前の飛行機がどこのものかすぐにわかる。離陸準備をする飛行機を眺めながら、どこの国へ向けて飛ぶのか想像を巡らせるのもまた一興。夜の空港には、エキゾチックな雰囲気漂っている。

●ナイトランで注意したい点

日中と違って頼りになる灯りが限られているため、いつも以上に注意深く走らねばならない。とりわけ道路上の落下物を見つけるのは難しく、スピードを出しすぎているとヘッドライトで見つけたときにはもう目の前ということも。

首都高のC2回りルートを紹介したが、実は小菅ジャンクションへと入るコーナーの路面がとところどころエグられているなど、かなり劣悪。スピードを出して飛び込むと、フロントタイヤが取られてあわやというシーンになりかねないので注意したい。もちろんスピードの出し過ぎはよくないのだが、暗くて路面状況の悪さを確認できないと危ない目に遭うという例として覚えておいてほしい。

また、走り出したときよりも気温が一気に下がることがあるので、ライデ



ターミナルの灯りで照らし出される飛行機を眺めながらくつろぐ。

イングジャケットを着用する、またはあらかじめ上着をバッグに入れておくなど、夏場でも防寒対策はしておいたほうがいだろう。

タイヤを新調した際も注意深く走ること。日中と違って路面温度が低いため、普段の感覚で乗っていると、思っていたほどグリップしないということも。特別な楽しさがある反面、危険が顔を覗かせる機会も増えるということを知っておこう。

●バイクに乗って夜の街へ…… 懐かしくも新鮮な刺激がある

スポットだけならいくらでも羅列できるのだが、やはりバイクで走ることに楽しさを見いだすのがナイトラン。スポットはあくまで流し見する程度で、走る時間とカフェでくつろぐ時間をじっくり味わうのが大人のたしなみといえるだろう。私の場合は行きつけのカフェに立ち寄り、普段通ることがないところまで回り道をして、風景を楽しみながら走っている。やはりこの季節のナイトランは格別だ。

バイクに乗って夜の街を駆け抜けるナイトランとは、大人になった今だからこそやりたい若いころの遊び方のひとつ。そう、バイクに乗るだけで昔の自分が蘇ってき、夜が作り出す非日常でのひとときが、懐かしくも新鮮な刺激を与えてくれる。たったひとりで夜の都会へ飛び出すのに、バイクはうってつけの相棒といえよう。

(たなか ひろあき)



オートバイだからこそ味わえるものがある、それがナイトランだ。

〇〇活動の行方



太田 千恵

日刊自動車新聞社

◇就活（就職活動）、婚活（結婚活動）、妊活（妊娠活動）、保活（保育園活動）、転活（転職活動）、離活（離婚活動）——。何らかの活動を意味する「〇活」といった言葉は、いまや当たり前のようにメディアで使われています。これらの造語は、インターネットなどを介して“拡散”され、いつの間にか一般的に認知された言葉と言えるでしょう。

◇私自身も学生時代には就活をしましたし、転職経験もあるので、転活もしました。就業前の時間を有効に活用する朝活（アサカツ）にも興味があり、友人とともに早朝の読書会や朝食会に参加したこともあります。これらの情報を収集するのに使うのがインターネット。趣味や趣向が似たような人のブログやツイッターを見て、情報を仕入れています。情報を得る手段として、インターネットはわれわれの生活に欠かせないものとなりつつあります。

◇先日、ある自動車販売店の店長が「今は営業マンよりもお客さんのほうが詳しいんですね」とため息交じりに話していました。車を購入しようとするユーザーは、ある程度の知識をインターネットなどで仕入れてから販売店に向かいます。そのため、販売店の営業マンはカタログをなぞるだけの営業トークでは売れないそうです。確かにユーザーの立場になってみれば、カタログに載っている情報はすでにインターネットで確認しているので、改めて貴重な時間を割いてまで聞く必要はないと判断するのでしょうか。口コミサイトの影響も少なくないかもしれません。

◇販売店もこうした状況にただ手をこまねているわけではありません。純正用品などを各種取り揃え、キャンプなどのアウトドアでの使用シーンなどをイメージできるような提案をしたり、残価設定ローンや個人リースなどの乗り方の提案に工夫をこらしています。また、タブレット端末の活用も一般化し、維持費のシミュレーションなども簡単にできるようになりました。

◇インターネットの普及は、“モノ”を売りにくい状況を作り出した原因のひとつととらえる声もあります。ただ、そんな状況下でも売り上げを伸ばしている営業マンはいます。ある販売店の店長は「他社の車をどれだけ知っているか」をポイントに挙げます。デザインではこの車両、燃費ではこの車両、排気量ではこの車両が競合になるということを徹底的に情報として仕入れるそうです。さらに上をいく営業マンは、他社の売れ筋車種や自分が売りたい車の競合車のレンタカーを借りて、実際に自分で走ってみる人もいます。競合を知ることで、ユーザーがどの部分で迷っているのかがわかるため、背中を押すポイントも的確になるそうです。

◇インターネットは情報を収集するのにとても便利なツールではありますが、実際に自分で体験したことに勝るものはありません。「現場力」という言葉もありますが、現場を知るための活動、現実を知るための活動が今、求められているのではないのでしょうか。

(おおた ちえ)

『バイクの日スマイル・オン2015』のご案内
—8月19日(水)に東京・秋葉原「ベルサール秋葉原」にて開催—

2015年7月23日

一般社団法人日本自動車工業会（会長：池 史彦、以下 自工会）は、一般社団法人日本二輪車普及安全協会（以下 日本二普協）と共催で、8月19日に東京・秋葉原「ベルサール秋葉原」にて、『バイクの日スマイル・オン2015』を開催いたします。

同イベントは、1989年に政府が制定した『バイクの日』（8月19日）に、二輪車ユーザーを中心に広く一般の方々へ交通安全意識の啓発とバイクの日の社会的認知の向上を図り、バイクの魅力を感じていただくために開催するものがあります。

当日は、秋葉原の中央通り（万世橋～上野広小路）にて警視庁・女性白バイ隊「クイーンスターズ」先導による交通安全パレードを実施するほか、バイクの日一日親善大使に元レーシングライダーの中野真矢氏を任命し、交通安全パレードへの参加や二輪車の安全や楽しさなどを語っていただくトークショーを行うほか、クイーンスターズとピーポ君による「交通安全教育ステージ」などの実施を企画しております。

つきましては、『バイクの日スマイル・オン2015』を是非ともご取材いただきたく、ご案内申し上げます。

— 『バイクの日スマイル・オン2015』 開催概要 —

- 開催日時 : 2015年8月19日（水） 12：00～16：00（二輪車展示は11：00～）
- 開催場所 : 東京・秋葉原「ベルサール秋葉原」
（東京都千代田区外神田3-12-8 住友不動産秋葉原ビル1F）
- 主催 : 一般社団法人日本自動車工業会、一般社団法人日本二輪車普及安全協会
- 後援 : 内閣府、警視庁交通部、万世橋警察署、上野警察署
一般財団法人全日本交通安全協会、一般社団法人全国軽自動車協会連合会
一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会
- 経緯 : 1989年に政府総務庁（現在、内閣府）交通安全対策本部により、二輪車の交通事故撲滅を目的に「8/19：バイクの日」が制定され、バイクの日を中心に全国自治体の交通安全対策室や地元警察署では二輪車の安全運転講習会などを開催。
二輪車関連団体は、2000年より「バイク月間（現在、7～9月）」をスタートさせ、バイク月間を中心に二輪車の交通安全啓発活動を展開。

問い合わせ先：バイクの日スマイル・オン 2015 事務局（凸版印刷内）
TEL：03-6801-6355 Mail：bike819@eventas.co.jp

主催者連絡先：日本自動車工業会 広報室（TEL：03-5405-6119）
日本二輪車普及安全協会（TEL：03-6902-8190）

◆主な内容

①ステージ

- ◇12:00～12:30 開会式／交通安全パレード出陣式
出席者：自工会 会長 池 史彦
＜本田技研工業(株) 代表取締役会長＞
二輪車特別委員会 委員長 柳 弘之
＜ヤマハ発動機(株) 代表取締役社長＞
日本二普協 代表 他
ご来賓（予定）：内閣府代表、警視庁代表、万世橋警察署代表、
上野警察署代表
- ◇12:45～13:15 仮面ライダーガールズショー
- ◇13:30～14:00 バイクの日一日親善大使（中野真矢氏）トークショー
- ◇14:15～14:45 警視庁交通安全教育ステージ
- ◇15:00～15:20 くまモン登場・熊本県観光PRステージ
- ◇15:30～16:00 819（バイク）ファッショントークショー&コレクション

②交通安全パレード

- 警視庁・女性白バイ隊「クイーンスターズ」の先導による二輪車交通安全パレード
- ◇12:30～ 予定走行ルート：中央通り（万世橋～外神田5～上野広小路）

③展示

- ◇11:00～16:00 国内二輪車4メーカーの車両展示、白バイ展示
- ◇12:00～16:00 仮面ライダー車両の展示
- 展示予定：
- 仮面ライダー鎧武・サクラハリケーン
 - 仮面ライダーウィザード・マシンウィンガー
 - 仮面ライダーフォーゼ・マシンマッシュグラウ
 - 仮面ライダーオーズ・ライドバンダー
 - 仮面ライダーダブル・ハードボイルダー

<全体スケジュール>

	①ステージ	②パレード	③展示
11:00			
12:00	開会式 12:00~12:30		
13:00	親善大使トークショー 12:45~13:15	交通安全パレード 12:30~13:30	二輪展示 白バイ展示 11:00 ~16:00
14:00	仮面ライダーガールズショー 13:30~14:00		仮面ライダー 展示 12:00 ~16:00
15:00	警視庁交通安全ステージ 14:15~14:45		
16:00	熊本県観光PRステージ 15:00~15:20		
	819ファッショントークショー&コレクション 15:30~16:00		

<ご注意>天候の状況によっては、内容を一部変更させていただく場合がございます。予めご了承ください。

自動車図書館の沿革と利用案内

日本自動車工業会がある日本自動車会館の1階には自動車関連の資料が収蔵してある図書館があります。前身は自動車工業振興会図書館で、昭和45年に開設という伝統のある図書館です。約13,000冊の図書を所蔵しており、どなたでもご利用いただけます。会館にお越しの際は、ぜひ自動車図書館にお寄りください。

所蔵資料など

自動車産業と車両に関する資料を中心に、幅広く所蔵しています。また雑誌のバックナンバーもご覧いただけます。その他、交通安全やモーターショーの記録を綴ったビデオの視聴や貸出しも行ってまいります。

◇図書の分類◇ 総記（自動車、自動車工業、関連工業、産業・資源、白書）、交通（都市・交通、運輸、道路、新交通システム、交通事故）、歴史（自動車工業史、自動車会社史、自動車人伝記、交通・運輸史、関連工業史、車両史、自動車博物館、その他）、年鑑（自動車、その他）、技術（自動車工学、構造・整備、カーデザイン、安全・公害、その他）、統計（自動車、交通・運輸、産業・資源、動向調査、その他）、経営（自動車工業、ディーラー、部品工業、その他）、型録（乗用車、商業車、二輪車、諸元・形式、その他）、競技（解説一般、スポーツカー、スピード記録、その他）、事典（用語・一般、人名・企業、法律、その他）、時事（新聞縮刷版、編年史）、ショー（規定、報道記事、その他）

ご利用について

受付でお名前をご記入いただければ、どなたでもご利用いただけます。筆記用具・ノート以外はお持込みできませんので、備え付けのロッカーへお預けください。図書館は開架式ですので、資料は自由にお手に取っていただけます。閲覧席が16席設けてありますので、ゆっくりとご覧ください。



開館時間 : 平日 午前 9 : 30 ~ 午後 5 : 00

休館日 : 土・日・祝日、年末年始

コピー料金 : モノクロ 1 枚 10 円 カラー 1 枚 50 円

貸出 : 貸出はビデオのみになります。図書は貸出しておりません。

フォトサービス : 1970年までの国産車のモノクロ写真を、プリント版にてお受けしております。

●お問い合わせ : 一般社団法人 日本自動車工業会 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

〒105-0012 東京都港区芝大門 1 - 1 - 30 日本自動車会館 1 階 (地図参照)

・ JR線 浜松町駅北口 徒歩 8 分

・ 地下鉄 都営三田線 御成門駅 出口 A 2 または A 3 徒歩 3 分

都営浅草線・大江戸線 大門駅 出口 A 4 徒歩 4 分

ホームページ Homepageのご案内

自工会インターネットホームページ [info DRIVE]

<http://www.jama.or.jp/>



●自工会会員各社のホームページアドレス

いすゞ自動車(株)	http://www.isuzu.co.jp/	富士重工業(株)	http://www.fhi.co.jp/
川崎重工業(株)	http://www.khi.co.jp/	本田技研工業(株)	http://www.honda.co.jp/
スズキ(株)	http://www.suzuki.co.jp/	マツダ(株)	http://www.mazda.co.jp/
ダイハツ工業(株)	http://www.daihatsu.co.jp/	三菱自動車工業(株)	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/
トヨタ自動車(株)	http://www.toyota.co.jp/	三菱ふそうトラック・バス(株)	http://www.mitsubishi-fuso.com/
日産自動車(株)	http://www.nissan.co.jp/	ヤマハ発動機(株)	http://global.yamaha-motor.com/jp/
日野自動車(株)	http://www.hino.co.jp/	UDトラック(株)	http://www.udtrucks.co.jp/

●自工会会友のホームページアドレス

ゼネラルモーターズ・ジャパン(株) <http://www.gmjapan.co.jp/>

●主な自動車関係団体のホームページアドレス

一般社団法人 日本自動車部品工業会	http://www.japia.or.jp/	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	http://www.jarp.org/
一般社団法人 日本自動車車体工業会	http://www.jabia.or.jp/	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	http://www.jaspa.or.jp/
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	http://www.jamta.com	一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	http://www.mfj.or.jp/
公益社団法人 自動車技術会	http://www.jsae.or.jp/	一般社団法人 全国レンタカー協会	http://www.rentacar.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所	http://www.jari.or.jp/	自動車基準認証国際化研究センター	http://www.jasic.org/
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	http://www.jnx.ne.jp/	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	http://www.jucda.or.jp/
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	http://www.jada.or.jp/	公益社団法人 全日本トラック協会	http://www.jta.or.jp/
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	http://www.zenkeijikyoo.or.jp/	一般社団法人 全国自家用自動車協会	http://www.disclo-koeki.org/O2b/O0479/index.html
一般社団法人 日本自動車会議所	http://www.aba-j.or.jp/	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	http://jаланet.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟	http://www.jaf.or.jp	公益社団法人 日本バス協会	http://www.bus.or.jp/
日本自動車輸入組合	http://www.jaia-jp.org/	公益社団法人 全国通運連盟	http://www.t-renmei.or.jp/
一般社団法人 自動車公正取引協議会	http://www.aftc.or.jp/	一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	http://www.jatma.or.jp/
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会	http://www.jmpsa.or.jp/	一般社団法人 自動車用品小売業協会	http://apara.jp/
公益財団法人 日本自動車教育振興財団	http://www.jaef.or.jp/	自動車税制改革フォーラム	http://www.motorlife.jp/
公益財団法人 自動車製造物責任相談センター	http://www.adr.or.jp/		
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	http://www.jarc.or.jp/		

編集後記 Editor's Notes

◇夏と言えば、バイク！ 本号でも特集が組まれている。太陽の下、ワインディングロードを颯爽と走るオンロードバイクは、実に気持ちよさそうである。また、道なき道をものともせずツーリングするオフロードバイクも然りである。

◇私が考えるバイクの魅力は、維持費が安い、小回りが利く、渋滞でもスイスイ走れる、駐車スペースが確保しやすいなど物理的なアドバンテージに加えて、季節を感じることができる解放感、マシンを構成するパーツのメカ臭さ、自らの意志を運転に反映できる一体

感など、情緒的に惹きつけられる点である。

◇しかし、こんな魅力的な乗り物でありながら、残念ながら私はバイクの免許を所持していない。必要に迫られず、取得のチャンスもなかったのだが、バイクに乗ってみたいという願望は捨てきれない。人生も半ばを過ぎたが、一度きりの人生に悔いは残したくない。近い将来、息子が「二輪の免許を取得したい！」と言い出したときは、「父さんも一緒に免許を取る！」と言ってみようと思っている。

(S)

JAMAGAZINE編集委員 (会報分科会)

分科会長：日産自動車(株)/志水純之

分科会委員：いすゞ自動車(株)/金子恭子、川崎重工業(株)/森 卓也、スズキ(株)/望月 英、

ダイハツ工業(株)/中大路康太、トヨタ自動車(株)/三好幸子、日野自動車(株)/柳澤昌詩、

富士重工業(株)/川勝貴之、本田技研工業(株)/阿部友香、マツダ(株)/寺島倫子、

三菱自動車工業(株)/稲田 開、三菱ふそうトラック・バス(株)/品田善之、ヤマハ発動機(株)/鎌田陽子、

UDトラック(株)/栗橋恵都子

自工会事務局委員：大上 工・古川博一・岡田 徹・林 公子・木村真帆

JAMAGAZINE7月号 vol.49

発行日 平成27年7月15日

発行人 一般社団法人 日本自動車工業会

発行所 一般社団法人 日本自動車工業会

東京都港区芝大門1丁目1番30号

日本自動車会館

郵便番号 105-0012

電話 03(5405)6119 (広報室直通)

印刷 こだま印刷 株式会社

©禁断転載：一般社団法人 日本自動車工業会

美しい地球を次の世代に引き継ぐために、 あなたもエコドライブしませんか。

エコドライブをご存じですか。

それは、環境を守るために、いつもの運転をちょっと工夫する、誰にでもできる簡単な運転方法。

たとえば、アクセルをゆっくり踏んだり、ブレーキを早めにゆっくり掛けたり。

ただそれだけで、CO₂の排出量が抑えられ燃費も向上します。穏やかな運転だから、安全運転にもつながります。



いつもの運転に、やさしさをプラス。 **エコドライブ10のすすめ**

7 **タイヤの空気圧から始める点検・整備**
タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。

1 **ふんわりアクセル「eスタート」**
発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう。

4 **エアコンの使用は適切に**
暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。また、冷房が必要なときは、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

8 **不要な荷物はおろそう**
運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときには外しましょう。

2 **車間距離にゆとりをもって、
加速・減速の少ない運転**
走行中は、一定の速度で走ることを心がけましょう。

5 **ムダなアイドリングはやめよう**
待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐停車の際は、アイドリングはやめましょう。^{*1}
エンジンをかけたらずい出発しましょう。^{*2}

9 **走行の妨げとなる駐車はやめよう**
迷惑駐車は、渋滞をもたらし、燃費を悪化させるのでやめましょう。

3 **減速時は早めにアクセルを離そう**
信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。
減速時はエンジンブレーキを活用しましょう。

6 **渋滞を避け、余裕をもって出発しよう**
出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをあらかじめ確認し、時間に余裕をもって出発しましょう。

10 **自分の燃費を把握しよう**
自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。

※1 交差点で自らエンジンを止める手動アイドリングストップは、以下の点で安全性に問題があるため注意しましょう。(自動アイドリングストップ機能搭載車は問題ありません)
・手動アイドリングストップ中に何度かブレーキを踏むとブレーキの効きが悪くなります。・慣れないと誤動作や発進遅れが生じます。またバッテリーなどの部品寿命の低下によりエンジンが再始動しない場合があります。
・エアバッグなどの安全装置や方向指示器などが作動しないため、先頭車両付近や坂道での手動アイドリングストップは避けましょう。
※2 -20℃程度の極寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。

安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-untten.com>

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30 日本自動車会館



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

