



特集 バイクの楽しさ

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すぐに出発しましょう。^{※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

CONTENTS

特集 バイクの楽しさ

二輪車市場を開拓するニューフェイス
150~200ccスクーターに注目! 2

／二輪専門誌記者 橋本 輝

タンデムツーリング 9

／モータージャーナリスト／柏秀樹ライディングスクールKRS代表 柏 秀樹

レポート 交通安全

夏季の自動二輪車の交通事故防止対策について 17

／警察庁交通局交通企画課

記者の窓

「近未来のクルマとミニ四駆」 20

／読売新聞社 石黒 慎祐

Topics

●池会長主催「第16回欧州JAMAレセプション」の開催 21

●『浜松バイクまつり ~バイクの日スマイル・オン2014~』
—浜松駅前広場・浜松市ギャラリーモール「ソラモ」にて
8月21日(木)に開催—



表紙イラストレーション

クルマのある風景

ながいけ はるか
長池 悠佳

東京造形大学 造形学部

7月と言えば七夕です。織姫と彦星が一年に一度だけ会える日に彦星は良いところを織姫に見せたいはず。星の上を走れるクルマがあればきっと二人の仲はもっと深まると思い描きました。

『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。

二輪車市場を開拓するニューフェイス 150~200ccスクーターに注目!

二輪専門誌記者 橋本 輝

バイクによる “通勤イノベーション”

会社勤めの人たちに、「バイク通勤はすごくいいよ」とススメても、「まさか自分には……」とスルーされるのがほとんど。しかし、会社から禁止されているならともかく、そうでないなら（特に二輪免許を持っている人なら）、バイク通勤をしないでいるのは本当にもったいない。最近は、メーカー各社から通勤にもってこいの製品が続々とリリースされているし、バイク通勤を始めるならいまが絶好のチャンスなのだ。

とはいえ、バイク通勤をしたことがない人には、なかなかその良さがわからないのも事実。そこで紹介するのが、都心の出版社に勤務するAさんのケース。彼は、電車通勤からバイク通勤（片道約10km）に切り替えてもう10年になるが、「いちど始めたらやめられないですよ」と、バイクなしでは生きられないといった口ぶりだ。バイク通勤の



バイクも走る都内の通勤時間

メリットを具体的に挙げてもらうと、1日のなかで次のような幸せを実感しているという（Aさんの場合）。

①朝の満員電車に乗らずにすむ。②天気の良い日は風や光が気持ちいい。③電車代が浮く（経済的）。④通勤時間が短くてすむ（機動的）。⑤運転に集中できるため、仕事のイヤなことを考えずにすむ。⑥お昼を食べに遠くまで行ける。⑦終電だからとダッシュすることがない。⑧外で酒を飲む機会が激減したので健康にもサイフにも優しい。⑨仕事を終えて帰る道のりがまったく苦にならない。⑩妻と晩酌を楽しむようになり、子どもと話す時間も増えた……等々。

もちろん電車に比べたら事故のリスクは出てくるが、「そこは大人として承知のうえ」と、Aさん。また、雨や冬の寒さなどのデメリットもあるが、「そういうときは電車でもいいんです。とにかくバイク通勤にしてからは、何かこう毎日がとても気楽になれるんですよ」と、満足そうにしていた。

「まさか自分がバイクなんて」と受け流している人も、後述する売れ筋の製品の魅力を知るにつけ、「これはアリかも!」と目覚めるかもしれない。バイクによる“通勤イノベーション”のビッグウェーブに、乗り遅れてはならない。

軽二輪スクーターの市場動向

ところで、数あるバイクのなかでも通勤に適したタイプといえば、一般的にはスクーターだろう。

たとえば軽二輪（125cc超～250cc以下）クラスのいわゆる“ビッグスクーター”は、車体が大きくゆったりした居住感があり、オートバイに乗るといよりも、クルマに乗る感覚に近いコンセプトで設計されている。

実際走行してみると、フロントがカバーされているので体に受ける風圧が小さく、疲れにくい自然なポジショニングがとれる。オートマだから運転操作がイージーで、リラックスして操縦できるのが特徴だ。街なかでのこまめな加速・減速もスムーズにでき、シート下にはビジネスバッグがすっぽり収まるなど、快適さと便利さの両方が備わっている。ビジネススーツで乗っても似合う点がまた大きな特長だ。

もちろん軽二輪ばかりでなく、スクーターは原付一種（50cc以下）から大型クラスまで排気量のバリエーションは幅広い。現在、国内メーカーでは、スズキ、ホンダ、ヤマハの3社がスクーターを製造しており、各社のウェブサイトで紹介されている製品をピックアップすると、一覧表（表1）の通りとなる。3社合計で原付一種が18機種、原付二種（50cc超～125cc以下）が9機種、軽二輪が9機種、小型二輪（250cc超）が4機種で、合計40機種がラインアップされている（2014年6月24日現在）。

ここからは、近年、再び注目されている軽二輪スクーターについて、市場動向をみてみたい。過去を振り返ってみると、日本で軽二輪スクーターは、2000年ごろから、スズキ「スカイウェイブ」、ホンダ「フォルツァ」、ヤマハ「マジスティ」がリードして、カテゴリー全体が大ヒットし一躍ブームを迎えた。“スクーター免許”ともいわれるAT限定二輪免許が導入された2005年に市場はピークを迎え、東京や大阪など、都市の街なかにはビッグスクーターが目立っていたことを記憶している人も多いだろう。

しかしそうした状況は大きく変化した。図1は、

表1●国内販売中のスクーター一覧

ホンダ		
通称名	排気量	希望小売価格
シルバーウイングGT600	582	918,000
シルバーウイングGT400	398	799,200
フォルツァ	248	712,800
フォルツァSi	248	555,120
フェイス	248	594,000
PCX150	152	360,720
PCX	124	329,400
Sh mode	124	307,800
リード125	124	293,760
ズーマーX	107	278,640
リード・EX	107	257,040
ディオ110	107	205,200
ズーマー	49	243,000
Dunk	49	214,920
ジョルノ	49	177,120
ディオ チェスタ	49	171,720
ディオ	49	164,160
トゥデイ	49	138,240

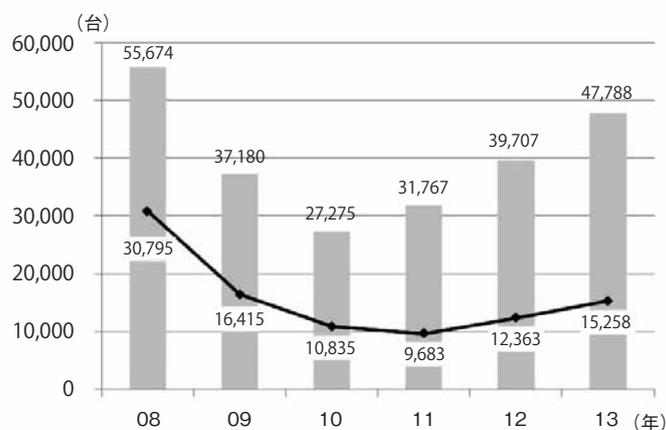
スズキ		
通称名	排気量	希望小売価格
スカイウェイブ650LX	638	1,144,800
スカイウェイブ400	399	799,200
スカイウェイブ250	249	658,800
バーグマン200	199	523,800
アドレスV125	124	243,000
アドレスV50	49	155,520
レッツ5	49	147,960
レッツ4 バスケット	49	160,920
レッツ4 パレット	49	155,520
レッツ4	49	138,240
e-Let's	電動	321,840

ヤマハ		
通称名	排気量	希望小売価格
グランドマジスティ400	394	756,000
マジスティ	249	722,520
マグザム	249	702,000
マジスティS	155	349,920
シグナス-X	124	286,200
アクシストリート	124	226,800
BW'S	49	232,200
VOX	49	221,400
ビーノ モルフェ	49	205,200
ビーノ	49	198,720
ジョグZR	49	194,400
ジョグ	49	154,400

カワサキを含めた国内4社の軽二輪の出荷台数（棒グラフ）と、スズキ、ホンダ、ヤマハを合計した軽二輪スクーターの出荷台数（折れ線グラフ）の推移をみたもの。

2006年以降、排出ガス規制の強化による価格高騰、違法駐車取締強化による駐車場不足、リーマンショック後の景気低迷など、軽二輪市場は大き

図1●軽二輪出荷台数の推移



く後退。その状況を打開すべく、日本の二輪車メーカーは製品ラインアップを充実させ、2011年、12年、13年と軽二輪市場を押し上げた。スクーターに関しては、12年、13年と、出荷台数は増加に転じている。

行してヒットしていたので、より多様化するお客様のニーズに応えるため、PCXのコンパクトさと手ごろな価格を受け継ぎ、ゆとりある動力性能と環境性能を追求したのがPCX150です。若い新しいお客様をはじめ、バイクの良さをよく知るユ

人気のニューフェイスは 150~200ccクラス

バイクに乗らない人はまだ知らないかもしれないが、この1~2年の間に、軽二輪スクーターの人気を復活させているのは、150~200ccという、これまでは一般的でなかった排気量のスクーターだ。ボディは250ccのフル排気量モデルよりぐっと小さく、エンジンは125ccクラスより1回りか2回り大きい。そのサイズ感とパワーのバランスが、“ちょうどいい”と人気を呼び始めたのだ。

■ニーズを捉えた完成度の高さで大ブレイク ——ホンダ「PCX150」

まず2012年6月に発売されたのが、ホンダの新型スクーター「PCX150」。2014年5月にフルモデルチェンジして灯火類がすべてLEDになり、ますますスタイリッシュで高級感のあるデザインになっている。

ホンダモーターサイクルジャパン営業部商品企画課の本間康介さんは、「125ccクラスのPCXが先



ホンダ「PCX150」



スマートフォンなどを充電できるアクセサリースocketを装備したグローブボックス

ーザーの方からはセカンドバイクとしてもご購入
 いただいております、とくに通勤にベストフィットな
 スクーターとして愛用されています」と話す。販売
 台数は、発売から約1年間で6,579台。年間計画
 の3,500台をあっという間に達成した。

そのセールスポイントはなんといっても環境性
 能を追求したエンジン〈eSP〉による優れた燃費。
 WMTCモード値*1で45.6km/ℓ（クラス2-1・1人
 乗車時）となっている。燃料タンク容量が8リッ
 トルなので、満タンで約360kmを走る*2。往復で
 20kmの通勤なら18日間使用でき、ガソリン価格
 を1リッター160円とすると、1日当たりの通勤に
 かかる燃料費は約71円で済む計算になる。東京メ
 トロだと往復400円かかる区間に相当する。

また、アイドリングストップ機能を搭載して停
 車時の省エネと環境にも配慮。シート下の収納ス
 ペースや燃料タンクリッドはスイッチひとつでワ
 ンタッチオープンが可能。グローブボックスには
 電子機器等を充電できるアクセサリースocketを
 装備し、こういった細かい配慮こそ、実際に使い
 こなしていくとわかる便利さであり、購入を検討
 する際にチェックしておきたい点でもある。

*1：WMTCモード値は、発進、加速、停止などを含む
 国際基準の走行モード。より実際の走行に近い燃
 費値。
 *2：燃費消費率は、実際の使用環境や運転方法、車両
 の整備状態などによって変化するため、あくまで
 参考値。

■スポーティな走りに大きな魅力

——ヤマハ「マジスティS」

ヤマハが2013年10月30日に発売した排気量
 155ccの新型スクーター「マジスティS」が、絶
 好調の売れ行きを見せている。14年4月末までに
 5,410台を販売し、年間計画の5,000台を半年でク
 リアした。

1995年に発売されて以来、ビッグスクーター市
 場を牽引しているマジスティ（250ccクラス）
 の名前を冠したこのスクーターは、同社が自信を

込めるニューモデル。同じ軽二輪カテゴリーのな
 かでも、155ccのコンパクトな車体は、見るから
 に軽快で扱いやすそうだ。ヤマハらしいスポーテ
 イで洗練されたスタイリングに仕上がっている。

ヤマハ発動機販売マーケティング課の山崎亮さ
 んは、「通勤・通学や買い物などにとっても便利な
 コミューターです。加えて強調したいのが“走り
 の楽しさ”。新開発したエンジンと専用の車体設
 計によって、スポーティな走行性を実現していま
 す」と話す。また、リアサスペンションにはミッ
 ドシップダンパー（モノクロスサスペンション）
 を採用して路面追従性を高め、前後輪ともディス
 クブレーキを搭載するなど、走りへのこだわりが
 随所に盛り込まれている。

もちろん、都市通勤としての利便性にも
 細かい配慮がされており、足元のフロアがフラ



ヤマハ「マジスティS」



ワンタッチで開くタンデムステップ

ットなため乗り降りしやすく、タンデムステップはワンタッチでオープンできる折り畳み式。フロントに給油口を配置し、500mlのペットボトルが収納できる大きなフロントポケット、コンビニフックも使いやすく装備されている。

山崎さんは、「マジスティSのお客様は30～50代が8割を占め、通勤だけでなく、ツーリングでの使用も想定した高い走行性能を求める方々から支持されています。商品コンセプトへの理解がさらに広まれば、新規層からの需要も増えると期待しています」と話している。

■遠距離通勤にも快適なパワーを搭載

——スズキ「バーグマン200」

スズキの「バーグマン200」は排気量200ccの新型スクーターだ。欧州で先行発売され、クールな通勤コミューターとして人気を獲得。日本では2014年2月に発売され、好調な売れ行きをみせている。

スズキ二輪営業統括部販売促進課の木下博之さんは、「近年、自分のライフスタイルに合わせて、ちょうどいいサイズのバイクを選ぶお客様が増えています。その点200ccという排気量は絶妙で、通勤はもちろん、プライベートにも二人乗りにも、さまざまなシーンで使いやすさを実感できると思います」と話す。

例えば通勤のシーンを考えた場合、街なかだけの用途なら、より軽量・コンパクトなほうが扱いやすい。しかし郊外から都心に通うような遠距離通勤となると、バイパスや高速道路を走るケースもあり、ある程度のパワーがほしくなる。そうになると、200ccのサイズとパワーがベストになるユーザーも多いだろう。

そして、バーグマン200のセールスポイントは、充実したユーティリティにあるといってもいい。シート下はジェットヘルメットが2つ収納できる41ℓの大容量。オープンするとトランクスペース



スズキ「バーグマン 200」



ライディングに役立つ情報を知らせるフロントパネル

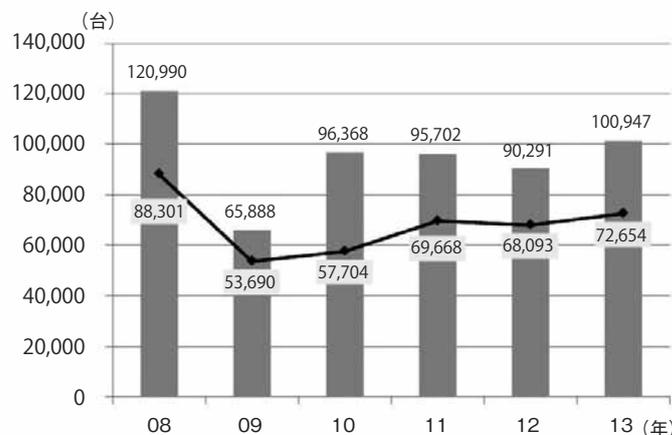
には照明が点灯する。さらに、フロントにはロック付きボックス（6ℓ）とフリーボックス（1ℓ）を配置。スマートフォンを充電できるアクセサリースOCKETも用意されている。また、足元のフロアボードがくびれるように切り込まれた形状になっており、足を地面に着きやすい。小柄なユーザーにはうれしい工夫だ。

このほか、フロントパネルにはスピードメーター、タコメーター、オドメーター、トリップメーター、燃料計、燃費計、時計、オイルチェンジインジケーターなど、ユーザーを満足させるイクイップメントが完備されている。

原付二種の有用性を もっと社会に！

さて、通勤にふさわしいバイクという観点から、売れ行き好調な軽二輪スクーターの製品を取り上げてきた。一方、ここ数年、都市生活のコミューターとして、原付二種がもつ優れた有用性も見直

図2●原付二種出荷台数の推移



されており、メーカー各社の製品ラインアップも充実してきている。原付二種もまた、通勤・通学にふさわしい、フットワークの軽いコミューターだ。

近年の市場動向をみてみると（図2）、原付二種全体の出荷状況（棒グラフ）は、2009年に大きく落ち込んだが、2010年以降は年間10万台前後で推移している。とくにスクータータイプの原付二種（折れ線グラフ）は、漸増傾向を見せており、引き続き需要拡大が期待されるカテゴリーとなっている。

原付二種の特性は、原付一種とほぼ同等のコンパクトな車体で、比較的パワフルな走行性能と、小回りの利く機動力に優れる。燃費もよく、環境に優しい現代的なコミューターといえる。

また、原付一種とは異なり、時速30kmの最高速度や二段階右折の制限がなく、二人乗りも可能となっている。税金や保険（ファミリー特約が適用される）の費用には相応の配慮があり、駅周辺の駐輪場では原付二種を受け入れる施設も増えている。そしてさらに原付二種は、郵政業務や新聞配達などにも広く使われ、社会的な役割を大きく担うカテゴリーでもある。

ここでひとつ、原付二種に関するエピソードを紹介したい――。

■意外な業務に活用された原付二種

――カワサキ「D-トラックー125」

2011年3月の東日本大震災の直後に、カワサキは同社の原付二種「D-トラックー125」（排気量124cc）を、復興支援に活用してもらうため、被災した自治体に合計で30台寄贈した。

宮城県仙台市では、市営バスの営業所5カ所に各1台ずつ配備。二輪免許を持つ職員が運用し、毎日営業時間前に実施する路線バスのルート巡回（安全確認）をバイクで行ったり、交通事故や火事などで交通がマヒした際の情報収集や連絡業務にも活用している。同市交通局では、「バス事業の業務にバイクを使うのは初めてのことで、機動力がとても役に立つ。ほかの自治体でも導入を検討できるのではないか」と、高く評価する。

一方、岩手県下閉伊郡山田町の社会福祉協議会では、震災の混乱が落ち着かないなか、カワサキ



仙台市営バスの仕事に役立った原付二種バイク



山田町では訪問介護サービスにバイクが使われた

からの寄贈を受けた。訪問介護の仕事にバイクを使うのはやはり初めてのこと。実際に活用してみると、駐車スペースのない仮設住宅などでは、軒先に駐車できるバイクの便利さをあらためて見直したとのこと。また、訪問サービスは、行き先の違う何人かのスタッフが、1台のクルマに便乗して行動するため非効率な面もある。同協議会では、「バイクならスタッフが個別に巡回できるため、本格的に導入できれば仕事の効率も上がるだろう」と、バイクの支援に感謝していた。

D-トラッカー125は、原付二種のなかでは少数派のギア付きバイク。津波の影響で混沌とした被災地の移動に機動力を発揮した。また、従来、想像もしなかった業務にバイクが活用できるという発見にもつながった。

このように原付二種は社会的な有用性も高く、潜在的な需要は大きいと期待できる。しかし、これを運転するには少なくとも「小型限定普通二輪免許」が必要で、欧州の国々に比較すると日本では免許取得の負担が大きく、需要拡大の阻害要因になっているとの指摘もある。そうした問題点を改善して、原付二種の有用性をもっと社会に広げていきたいというのが業界展望のひとつとなっている。

二輪免許制度の点検を行うべき

2014年5月16日、日本自動車工業会を含む二輪車関係団体（8団体）と地方自治体（三重県、鈴鹿市、静岡県、浜松市、熊本県）が共同で、二輪車産業の成長戦略として「二輪車産業政策ロードマップ」を発表した。

これは、日本の二輪車産業を健全に発展させ、将来的に持続的な成長をめざすもので、世界市場においては、二輪車の新車販売について、2台に1台をジャパン・ブランドにすること。国内市場においては、二輪車の新車販売を100万台に伸ばすことを目標に、さまざまな取り組みを行おうというものだ。

とくに国内市場への対策としては、施策の柱のひとつに「免許制度の見直し」を掲げている。そこでは、「小型限定普通二輪免許の取得簡便化」と「普通二輪免許で運転できる車両区分の見直し」に取り組むとしている。このうち“小型限定免許”に関しては先ほど述べたように、取得にかかる負担軽減が求められるため、業界としては、教習所への入校から卒業までの日数を短縮し、週末の2日間程度で免許取得できるイメージを描き、警察庁に働きかけている。

また、「普通二輪免許で運転できる車両区分の見直し」についても、EUなど二輪車先進国の免許制度と比較しつつ、日本における二輪免許制度の内容と、現実の二輪車普及の実態に乖離がないか、今後、免許体系を点検してみる必要がある。

（はしもと あきら）

タンデムツーリング

モータージャーナリスト/柏秀樹ライディングスクールKRS代表 柏 秀樹

美しい景色を眺めつつ、心地よい風を全身で浴びながらバイクを走らせる喜び。バイクはソロライド（一人乗り）でもワクワクするが、気のおけない友と走る楽しさ。さらには、リヤシートに妻や恋人あるいはわが子を乗せて走るタンデムライドの素晴らしさは言葉にならないほど大切に格別なことだ。

普段の生活や仕事から離れることで、日常で交わすことのない新たな会話が生まれ、タンデムライドで手や体の一部が触れるスキンシップによって後席に座るパッセンジャーのことがもっと大切に思えてくるだろう。

タンデムライドの魅力はたくさんあるが、それは安全があってこそだ。笑顔で無事に帰ってくるためにタンデムライドならではの注意ポイントがある。初めてのタンデムライドなら、なおのことタンデムに関わる知識を持っておきたい。

まずは可能ならパッセンジャーとともに、出発当日いきなり目的地に向けて走るのではなく、10分程度で良いから前日までに近所を走っておくなど予行演習をしておきたい。クルマと異なり、バイクはイメージや知識だけでは正確な操作ができないからだ。

それではタンデムツーリングに関する注意点を、1) から 3) の大枠に分けて解説しよう。

1) 初めてのタンデムツーリング

①無理のない時間&距離設定そしてパッセン

ジャーへの気遣い

- ②市街地・高速・ワインディングでの注意点
- ③あると便利なタンデムグッズ

2) タンデム走行の基礎と注意点

- ④基本的な心得
- ⑤タンデムのための安全な乗り降り
- ⑥乗車姿勢

3) タンデムでの交通教育的効果

1) 初めてのタンデムツーリング

①無理のない時間&距離設定そしてパッセンジャーへの気遣い

運転者もパッセンジャーも初めてのタンデム経験なら、なおのことツーリングの計画は、短めの距離と少なめの時間設定にしたい。

初めての場合は、せっかくだから、めったに行けないから、遠くへ行きたい、とだれでも欲張りになりがちだが、これが大きなミスに直結しやすい。目的地に着く前に二人とも疲れきって、危険になることすらある。

ちなみに私の友人Aさんは結婚して20年の妻をツーリングに誘い続けているけれど、けっして後席に乗ってくれないそうだ。理由は簡単。結婚前の初のタンデムツーリング・デートで、休憩せずに走り続けて彼女を疲労困ぱいさせてしまったからだ。

ここでのポイントは「どれくらいの距離を走る

か」ではなく「時間」だ。後ろに乗っているだけでも意外に疲れるもの。「次の休憩は〇〇分後だよ」という具体的な時間を伝える。早めの休憩こそライディングの基本となるが、もし距離が長い場合は、休憩を短時間と長時間で使い分けるとメリハリがつく。

もっと理想は、あと何回休憩するのか、あとどれくらい時間がかかるのかを伝え、「目的地では名物の〇〇と一緒に食べよう♪」など具体的なテーマを出すとパッセンジャーのモチベーションは上がる。食事や名物、あるいは催し物など明確に楽しいことが目標になるとだれでも元気が出るだろう。ともあれ初めてのタンデムツーリングは走り出して2～3時間以内に帰宅か、おいしいお昼ご飯を食べて午後2時までには帰るぐらいでちょうどよい。

②市街地・高速・ワインディングでの注意点

タンデムライディングは俊敏なフットワークや加減速ができず、危険回避力が大幅に落ちる。なので市街地では特にクルマの急な右左折や急停止のほかにも人や自転車の飛び出しへの注意をさらに徹底したい。

具体的にはちょっと速度を落として早めの前後のブレーキ準備が鉄則。青信号の交差点通過でもブレーキレバーに指をかけ、ブレーキペダルに足先をのせて、完全なフルブレーキができる準備をして交差点を通過。全事故の60%を占める交差点では何が飛び出すかわからないからだ。

この準備をすれば、ガツンとブレーキをかけてタイヤをロックさせたり、体が硬直して操作不能になるミスが未然に防げるし、何か飛び出しても穏やかに減速しやすい。急ブレーキをかける危機的状態をまったく知らないパッセンジャーにしてみれば、前を見ていないからパニックになりやすい。パッセンジャーが運転者に寄りかかって

運転を邪魔したり、運転者を通り越して前方へ投げ出されることもあるから、早めのブレーキ準備とブレーキ入力は何よりも大切だ。

高速道路ではクルマの流れに乗り、フラフラしないで走行車線をクルーズする。クルーズといっても漠然と走らず、ラインムラと速度ムラのない走りを意識する。

ラインムラとは自分の車線の中をフラフラすること。居眠りや疲れでウトウトした意識の「覚低状態」や、緊張しすぎて肩やヒジや手に力が入りすぎて起きるふらつき、運転以外のことを考えたり、脇見運転でもラインムラが起きる。ちょっとしたことでも敏感に反応するバイクはラインムラが出やすい。

速度ムラにも注意したい。操縦している本人は一定速度のつもりでも、実は80km/h以下に落ちたり、100km/hを超えていたりすることが多い。特にタンデムすると上り坂では速度低下しやすい。速度ムラ防止を意識すると、周囲のクルマも安全確保しやすい。

ラインムラと速度ムラがない、あたかも軌道に乗って走り続ける列車のような走りこそが、パッセンジャーを疲れさせにくい最善の走りとなる。実はこの意識と実行力が燃費向上のキモにも直結していることを知りたい。

さらに速度とラインにムラのない走りは、そのまま集中力維持の自己証明となる。集中力という緊張状態をイメージしやすいが、それは逆。体の各部の筋肉が硬くならず、ゆったり呼吸している状態こそが真のリラックスであり、集中力だ。この状態こそが先読みができ、走行環境変化に対して瞬時かつ正確に反応できる真の安全運転となる。

ともあれ、ラインムラ・速度ムラがなく真っ直ぐ走ることは意外に難しい。5分・5km/hに1回、息をゆっくり吐きながらムラ防止をチェックする

習慣をつければ、バイクは飛ばさなくても、もっと楽しくなるし、パッセンジャーはより快適になるし、上質な運転が無意識のうちに習得できるようになる。

速度ムラとラインムラのないクレバーな走りをもっと磨けるメソッドがR1 走行、L1 走行だ。これは自分の走行車線内の右側一定か左側一定という走り方。前車が右ハンドル車なら、右側後方がもっとも見られやすい基本のトレース方法となる。つまり、自車線の右側にある白線から1メートル、つまりライトライン(R)から1メートル(I)を維持する走りがR1 走行だ。

状況により自車線左側の白線から1メートルの位置にあるレフトラインのL1 走行を選択。バイク仲間と走る時は先頭がR1で、次がL1。台数に関係なくこれが合理的フォーメーションとなる。バイクライダーが俗に使う「千鳥走行」だ。これもブレない走りのためのひとつのモノサシとなる。

R1とL1が基本だが、前車がない場合は、自分の車線の中央維持(センター・キープ・メソッド:CKM)もひとつの選択肢となる。高速道路においてR1かL1かCKMの3つのみ。この3つのうち最善の場所を決定して、ラインと速度のムラがない走りをしたい。これこそがパッセンジャーをもっと疲れさせないタンデム走行ノウハウであり、これも上達のためのモノサシとなる。

次は車線変更について。バイクは一般的に急なレーンチェンジをする、というイメージが強い。それだけではなく、ウインカーを出すタイミングが遅く、レーンチェンジが終わっていない状態でウインカーをキャンセル(消している)している例が圧倒的に多い。周囲のクルマから見れば「ウインカーもつけなくて急に！」という印象になりやすい。

これに対して上質な運転に寄与する方法がこれ

だ。レーンチェンジする前に早めにウインカーを点灯し、3回以上ウインカーが点滅してから穏やかにレーンチェンジを開始しつつ、十分な車間距離を確保しつつ、目標の車線にきっちり収まってから遅めにウインカーをキャンセルする方法。あたかも大型バスの滑らかな運転のように、タンデムライディングでは、おおらかな動きこそスタイリッシュかつ正義。ちょっとだけ申し訳程度に点灯するような、いい加減なウインカー操作では、飛ばしすぎか、疲労・集中度低下状態と判断。早めのウインカー入力と遅めのウインカーキャンセルの実行は、安全・快適のための判断基準：モノサシになる。

周囲へメッセージをきちんと送ってからアクションをする、つまりそれは運転の計画性を意味する。タンデムライドでは特に計画性のあるライディングにこだわりたい。

頻繁にレーンチェンジを繰り返しながら走ることは避けて、タンデムライドに必要な穏やかな走りをめざせば、ソロライディングでも走った距離に比例して上達できる。

また、高速道路はサービスエリアやパーキングエリア、インターチェンジの付近になると急な車線変更や急減速するクルマやバイクが少なくない。車間距離を多めにとって、安全と思っても前後ブレーキの準備をしておくとおパッセンジャーを驚かせない賢い運転、ひいてはソロライディングでの安全性アップにつながる運転となる。

ワインディングでは気分が高揚し、速度に対して目が慣れてくるから走行ペースはだれでも上がりやすい。特に見晴らしが良いワインディングは速度麻痺を起こしやすいから、ちゃんとメーターの速度を把握して走る。タンデムツーリングでも、その傾向は同じ。10%でいいから速度を控えれば安全マージンは大きい。わかっているけど、ちょっとぐらい大丈夫と思っているといきなりパニック

状態に陥る。臨界点がどこにあるのかわかりにくく、突然にパニックが訪れる。それがバイクだ。

パッセンジャーが恐怖を少しでも感じたらバイクが嫌いになったり、その場で「帰る」と言い出す可能性さえある。だからといって、単純に速度を控えるだけでは運転手が退屈してしまう。そこで提案したいのがワインディングのCKM走行だ。

CKMとは自分の車線の中央をトレースすること。自分の車線のちょうど中央をトレースする走り方：センター・キープ・メソッドの略だ。たとえばセンターの目安は制限速度50km/hの道路表示なら5と0の文字の間が、ちょうど自分の車線の中央にあたる。横断歩道の前に表示される2つの菱形表示の手前と先の頂点部分がちょうど中央となる。カーブ手前からカーブの途中でポイントされた山切り状のガイドラインがあるなら、その頂点が車線の中央となる。この中央を忠実にトレースするには相応の速度に落とす必要がある。

カーブに差ししかかっても直線的に走り抜けると、カーブ出口での速度が高い。レースまがいのアウト・イン・アウトの走行ラインをトレースすればとりあえず速く走れてしまうが、それがコーナリング速度や走行ペースをより速めてしまう。結果としてカーブの途中でセンターラインに寄ったり、カーブ手前で左端に大きく寄ったり、右カーブ出口ではガードレールに異常接近したり、左カーブ出口ではセンターラインに接近したり、時にはセンターラインを超えたりという非常にリスクの高い走り方になりやすい。

このパターンで走るライダーは少なくない。しかも自分は大丈夫と思いこむ、まさに安全のためのモノサシを持っていない成り行き走り方だ。最悪の場合は対向車と正面衝突やガードレール直行となる。事故を起こしても、再び同じミスを繰り返しやすい。

カーブでのアクシデントの大半は減速の見積もりミスだ。ミスをなくすには早めの速度ダウンとライン修正が欠かせないのだが、速度を落とすのはカッコ悪いとか、頑張っ飛ばす方が充実感が高いなどと思いがちだが、単純にそれはハラハラドキドキのスリルであってスポーツにはならない。

実はカーブ手前やカーブの途中で繊細な操作は基礎練習でしか得られないし、速度を少しでいいから落とすときにしか精度の高い技術は再現できない。タンDEM走行ではこの能力不足が露呈しやすい。ともあれ、早めに速度をわずかに落とすだけで、CKMがかなり正確にできる。つまり、大きな問題の大半がこれで解決できる。

これはパッセンジャーのための究極の安全確保法であると同時に、走った距離だけ運転技量がアップしていける重要な方法だ。

具体的にはCKMのために、より繊細なブレーキ&スロットル&ステア操作が要求されるわけで、これはちゃんとやったぶんだけライディングが進化するという考え方。アウト・イン・アウトなどというレース風の走り方はとりあえず速そうに走れるが、速度を落とさずに自分に都合の良いラインとなるため、対向車やガードレールに異常接近する事態になりやすいし、これでは何万キロ走っても、何十年乗っても、「速くなることはあっても、うまくなることはないし、安全になることもない」方法と考えていい。

しかもこのCKMなら対向車が万が一、センターラインをオーバーして来ても、自分自身が車線の中央を走っていれば、正面衝突を避けやすいなど、リスクは大幅に低減できる。運動性能が大きく落ちるタンDEMライドなら、なおのことCKM遵守が重要と考えていい。

例えばセンターラインのない狭い峠道ではどうだろう。左端の白い線から1メートルのL1走行

を主体とするとさらに安全で、さらに効果的な練習となる。これなら対向車が急に迫ってきてもリスクは大きく増えない。しかも、道端から1メートル維持の走行はかなり難しいから、これを守るためには自分自身がオーバーペースにならないように、よりシビアな速度管理が必要になる。タンデムだからこそ、普段以上に「速度」に対する気持ちを謙虚にしておきたい。だからこそそのCKMでありL1トレースといえる。このモノサシの遵守は難しいけれど、安全確保に効果的で、なおかつCKM & L1での移動がベストな練習になる。

③あると便利なタンデムグッズ

初めてバイクに乗るパッセンジャーはヘルメットのアゴヒモをきちんと締められなかったりする。アゴヒモが緩過ぎるとヘルメットの効能が発揮できないので、かぶる角度も含めて、運転手が事前に正しい装着方法を説明しておきたい。ヘルメットは俗称：OWN型（側頭部の帽体がない半円型）など明らかに安全性に乏しいものや事故に遭ったもの、あるいは3年以上経過したものは使用を避ける。SGマーク付きでJIS規格をパスした「自動二輪車用」を使う。

グローブとヒザ、そしてヒジのガードはかならず装備したい。胸部と脊椎の安全性まで配慮したライディングジャケットがオススメ。転倒時にエアバッグが作動して頸椎や体を守るジャケットも選択肢に入れたい。また、思わぬ雨に遭遇することを考えてライディング専用のレインウエアの準備、あるいは寒さを感じたときのウインドストッパーなどの準備があればベスト。夏でも場所や時間、天候で寒いことがあるので防風ウエアはコンパクトに畳んで携行したい。

バイク本体ではパッセンジャーがタンデムするときにつかむグラブバーがあればベストだが、リヤシートの後ろにトランク（トップケース）を

セットするとパッセンジャーが背もたれとして使えて、後方に落ちる心配が無くなって、心理的にも安心感が高くなる。タンデムツーリングでは荷物も何かと多くなるため、トップケース装着は利便性が高い。

タンデムするとパッセンジャーは居眠りをしやすい。タンデムの快適性アップや落車防止のためにタンデム専用のベルトがバイク用品店で売られている。これは実際に好みの差があるし、体格や年齢も考慮し、装着利用するか否か現物を見て判断するしかない。

パッセンジャーが後席で退屈しないために、ブルー투스などの無線で運転者と会話を楽しめるインカムを使うと話が弾むために眠くなりにくいし、休憩が取りたいなどコミュニケーションがとりやすい。また、他のライダーとの会話も可能なので、楽しさが倍に広がる。充電式が一般的で最新型は製造メーカーが異なってもペアリングして通話ができるようになって便利。



タンデムツーリングベルトTB

タンデム専用のバッグやベルトなら安心感が高い。ただし、慣れないとセットアップに時間がかかったり、使い方がわかりにくいことがあるので事前にリハーサルをしておきたい。
写真提供：タンデムライダーズ

2) タンDEM走行の基礎と 注意点

④基本的な心得

タンDEMといってもソロで走るときと同じく、細心の注意を払って走行することは同じ。タンDEM走行で確認しておきたいのはコーナリング時の注意とブレーキ操作だ。

タンDEMをすると前後のサスペンションが大きく沈み、バンク角が低減する。カーブでステップやサイドスタンドの端、あるいはフレームの一部が路面と接触しやすくなって危険でもある。

小さな子どもでは体重が軽いためにバンク角に影響はほとんどないが、パッセンジャーの体重が多いほどバンク角は小さくなるので、車体傾斜時は穏やかにバンクさせるだけではなく、速度を控えめにすることが大切。ソロライディングよりも明らかに10%以上の速度ダウンをしてからカーブに入って行く。この用心深さが正義だ。カーブの途中で速度オーバーに気がついても、タンDEMではなかなか速度やラインの修正ができないからだ。

タンDEMライドするとブレーキは効かない。これは正しくもあり、間違いでもある。運転技術があればソロとタンDEMでの制動距離は変わらない、が物理的な回答だ。私はさまざまな雑誌のテストで、ABS付きやABSなしの車両などさまざまな銘柄のバイクに乗ってこれを証明した。一人乗りとタンDEMでは制動距離は同じだと。

あらゆる速度で1名と2名乗車の制動距離は同じか、あるいはタンDEMの方が短く止まることがあったほどだ。2つのタイヤにかかる接地圧はタンDEMで高まり、摩擦力がアップして、タンDEM重量アップによる慣性増加分を相殺する、というのが理屈。だが実際に公道でのタンDEM走行で理屈通りにフルブレーキはできない。運転者に怖い

という心理が働くし、パッセンジャーの姿勢保全ができない可能性も高い。

だから、タンDEMでは早めのブレーキ準備が欠かせないし、きちんと確認しておきたいことがタンDEMによる急制動のリハーサルだ。速度はわずか20km/h以下でいいから、急制動がいかに簡単ではないかを運転手もパッセンジャーも体感しておく。たかが20km/h以下だが、意外にちゃんとできていないことが多い。最初は優しくゆっくり止まって、徐々にハードにしていく練習方法がキモ。

この練習が飛ばしすぎを防ぐ原点になるし、パッセンジャーは姿勢安定のために急制動時にしっかりとグラブバーを握り、ニーグリップするなど体の安定をいかに確保するか、ということに関心を持つようになる。この練習を抜きにした「ゆっくり走行」は、本当の安心・安全な状態ではない。

できれば、加速についても1速で強い加速を体感しておきたい。わざとラフなアクセルワークをして、どれだけ繊細なアクセルワークが大切かを体感しておくことも重要。

曲がり方についても、ソロとタンDEMでの違いを知ってきたい。ある250ccのオフロードバイクは空車時に前輪荷重46%だが、55kgのライダーが2名乗ると前輪荷重は35%に低下する。この低下が走行安定性を落とし、曲がりやすさを悪化させる。運転技術の高低だけではなく、前後重量比という物理的変化を知ることによって安全と快適への探求心が深まる。

⑤タンDEMのための安全な乗り降り

パッセンジャーが、運転者に何も知らせずいきなり後席に乗ったり、後席から下りたりするとバランスを崩して転倒することがある。

乗車方法は、運転者がまず乗ってサイドスタ

ンドを出して車体を安定させてから、パッセンジャーが「乗ります」と言いつつ、運転手の肩を叩いて、運転手が「OK」の返答を出してから乗ってもらう。降りるときの手順はその逆。いきなり乗降車させずに、まずはサイドスタンド+両足着地が安全のキモ。

リヤにトップケース（トランク）がある場合はサイドスタンドを出して、パッセンジャーは運転席に乗ってから、後席にそのまま下がるようにして座って、それから運転手が乗車するとミスが少ない。降車はその逆。

路面がデコボコ、滑りやすい、傾斜があるなどの場合は、できるだけ平坦路を選択。落ち着いてタンデムの乗降車を実行したい。

⑥乗車の姿勢

ライディングの姿勢は乗るバイクによって大きく変わるが、一般的なネイキッドやツアラーを想定すると、猫背ではなく胸を張って両腕円形のハンドルに握り方として、左右のグリップは握らず離さず、とする。

一方のパッセンジャーは運転者に乗りかかったり、離れ過ぎたりせず。つかず離れず位置がベスト。カーブでは車体の傾斜なりにパッセンジャーも傾斜。これが運転者の運転ミスを誘発させないことと、疲れさせないことにつながる。

3) タンデムでの交通教育的効果

エアバッグにABSは当たり前で、今では自動的に障害物にぶつかりそうになると停止したり、走行中に車線からはみだしそうになると警告してくれたり、駐車スペースなどへ自動操縦してくれるハイテク満載のクルマたち。これに対してバイクは非常に原始的。バランスを取るだけでも簡単ではないのに、ましてタンデムでは余計に運転が

難しくなる。

しかし、バイクはクルマほど安全装備が満たされないからこそ危険予測能力が高まる。習得すべきことがわかり、熱い寒い、転べば痛い、雨が降れば濡れる、という当たり前をしっかりと体験させてくれる良き安全学習機器でもある。

例えばこれから交通社会に入っていく子どもさん、バイクライフに復帰した人、あるいは初めてバイクに乗る人が、タンデムで一度だけでもバイクを経験しておけば、クルマを運転するとき、歩行者のとき、自転車に乗っているときなど、バイクの動きがより鮮明につかめるはず。人と自転車とクルマとバイクがともに道を走るのだから、それぞれの特性をよく理解しておく必要がある。

バイクは後席に乗るだけでも楽しいけれど、後席の視点からさまざまな学習ができるというメリットがある。リスクを低減して、楽しさを大いに享受する賢い方法、それがバイクのタンデムライドだ。

まとめ

- タンデムではパッセンジャーへ所要時間と予定を早めに告げる。
- タンデムは早めの休憩がキモ。
- 初めてのタンデムは近くへ行くだけで十分。
- タンデムでは速度を10%ダウン。
- タンデムは特に乗降車と低速から徐々に強くしていくブレーキのリハーサルが大切。
- タンデムでは穏やかな加減速に留意。
- タンデムでも速度ムラとラインムラをなくすと美しく、そして疲れにくい。
- タンデムは笑顔で走るとさらに素敵に見えるし、きっと事故にも遭遇しにくい。
- 滑らかさと究極の安全を指標としたタンデム運転は絶好の上達チャンスと捉えたい。



↑パッセンジャーは運転者に寄りかからないけれど、運転者から離れすぎないのがベスト。

車体の傾斜に連動してパッセンジャーも同じように傾斜するほうが安全で快適な乗り方の基本。

上の写真のパッセンジャーは怖がって体がやや起きている状態。運転者と同じ傾斜角が人車一体を生む。

ネイキッドモデルやツーリングモデルはシートの座面もゆったり。パッセンジャーの乗降がやりやすいものが多く、リヤシート後方の左右にはタンデム用のグリップがセットされているのが一般的なので安心してライディングできる。パッセンジャーの背中に写真のようなバッグやトランクがあるとより安心感が高くなる。



↑タンデム走行が不慣れなパッセンジャーのためにはまず、安全な場所で、直線路での穏やかな発

進と停止を何度も繰り返すこと。

運転者もパッセンジャーも体に力が入っていないことがイチバン大切。ふらつかずに発進でき、ふらつかずに停止ができればパッセンジャーからの信頼感が大きく上がるし、技量アップのモノサシとなる。



↑バイクはネイキッド、ツーリング、スーパースポーツ、オフロード、スクーターなどバイクの形状でタンデム走行のやりやすさが大きく異なる。

写真はスーパースポーツ車でのタンデム。運転者とパッセンジャーがまさに「あうん」の呼吸で走っているベストな状態。車体の傾斜に連動した運転者の傾斜とパッセンジャーの傾斜がこんな感じで、しかもパッセンジャーもカーブの先へ目線を送るようにして情報を先取りしているので、ますますリスクの少ない美しい走りになっている。ただし、前傾姿勢がきついスーパースポーツ車の場合はパッセンジャーがつかまるクラブバーがセットされていないことが普通で、しかも前後シートの段差が大きめなので強い加減速ではパッセンジャーが疲れやすく、長時間乗車には不向き。

(かしわ ひでき)

夏季の自動二輪車の交通事故防止対策について

警察庁交通局交通企画課

1. 自動二輪車乗車中の交通死亡事故の傾向

自動二輪車乗車中の事故は、死者数、負傷者数ともに年々減少傾向にあり、状態別死傷者数に占める割合も5.2パーセントと最も少ないものの、平成25年中の自動二輪車乗車中の死者数は、465人（前年比+5人）で、致死率は1.15（前年比+0.09ポイント）と歩行中（致死率2.53）に次いで高く、ひとたび事故が発生すれば、被害程度は深刻化します。

過去5年間の自動二輪車の交通事故死者数を月別推移で見ると、昨年5月、8月は死者数が少なかったものの、気候が暖かくなる3月以降に増加し始め、ゴールデン・ウィークになる5月に上半期のピークを迎え、夏季の8月から9月に第2のピーク

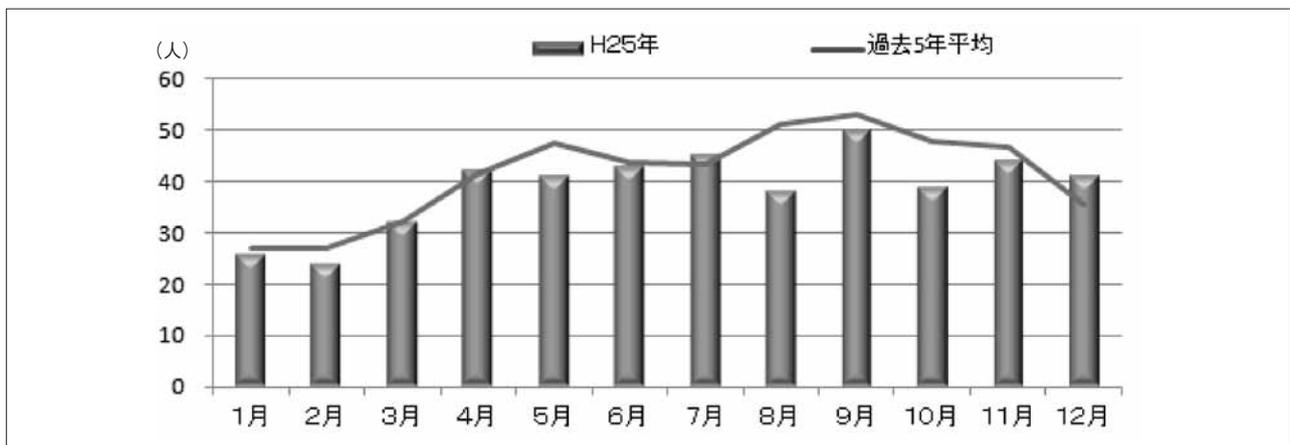
クを迎え、秋季である11月まで多発する傾向にあります（図1）。

そこで、第二のピーク月である9月の前後3ヵ月間の自動二輪車乗車中死者数について、年齢別、曜日・時間帯別及び通行目的別に分析を行いました。その分析結果の特徴・傾向については、次の通りとなり、ドライブ目的が増加するなど、レジャーシーズンに特有の傾向が表れました。

【※詳細は別添1を参照】

- 年齢層別では、16歳～24歳（26.1%）、40～49歳（22.5%）、30～39歳（19.6%）の順に多い
- 通行目的別では、ドライブ目的（34.1%）が増加
- 時間帯別では、18時が増加
- 曜日別では、土曜日・日曜日が平日の2倍

図1●自動二輪車乗車中の死者数の月別推移（平成21年から平成25年の5年間）



2. 夏季における自動二輪車の事故防止対策

16歳から24歳の若者は、「安全」よりも、「カッコ良さ」・「スリル感」等を優先し、「事故に遭うリスクを低く見積もりすぎる」傾向があり、スピードを上げたり、前車との車間距離を詰めるなどの先急ぎ運転を行い、衝突事故を引き起こす傾向にあることから、若者に対しては、運転シミュレータ等による参加体験型の安全教育や広報啓発を通じた自動二輪車の安全運転意識の向上を促す必要があります。

また、最近では、長いブランクを経て再び自動二輪車を所有し、旅行等を楽しんでいる中高年齢層等も多く、これらの年代には自動二輪車の基本的特性、パワーや安全装備の変化などを改めて確認・認識したうえで、交通ルールを守ったゆとりある運転をするよう働きかける必要があります。

さらに、この時期は、運転行為そのものを主な目的とした気晴らし運転、ツーリングなどドライブ目的の事故が増加することから、「安全」を最優先にして、目的地・経由地までの天候や走行距離・時間等を考慮した無理のない余裕ある運転が求められます。

そのほか、自動二輪車は、些細な運転操作ミスからバランスを崩して転倒するなどにより重大事故につながる危険性があることから、ルール遵守に関する広報啓発とともに、運転技術向上のための安全運転（実技）講習も含めた対策が必要です。

警察ではこれまでも、二輪車関係団体をはじめとした関係機関・団体の協力をいただきながら、地域の実態に応じて

- 各種イベントでのチラシ配布による広報啓発
- プロテクターの必要性を訴えるポスター掲示による広報啓発
- ツーリング二輪車が多数通行する主要幹線道路での広報啓発

○交通機動隊員による高校生や二輪車愛好家への安全運転講習

○二輪車を用いるデリバリー業従業員等への交通安全教育

○外国人に対する二輪車交通安全教育などの取り組みを推進しています。

また、二輪車関係団体等においても、主体的な取り組みとして

○二輪車販売店等における広報啓発

○ホームページやソーシャルメディアを活用しての広報啓発

○関係出版物を活用しての広報啓発

○二輪車安全運転指導員の養成と安全運転講習などを推進していただいております。

3. おわりに

自動二輪車は、自動車の運転とは異なる開放感、操作感、加速感、走破感などから、若者から中年に至るまで幅広い年齢層に愛用されています。自動二輪車の事故防止には、運転者の安全意識を高めるとともに運転技能の確実な向上が欠かせません。

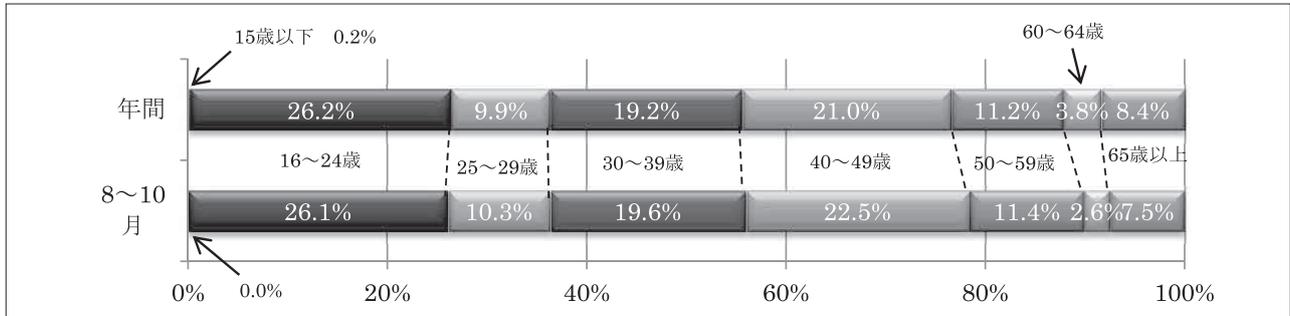
警察、関係団体、メーカーなどでは、自動二輪車を使った実技指導や交通安全に関する講話等の講習会を全国各地で開催しており、高度な運転技術と知識を持った指導員から、自動二輪車の基本乗車姿勢、車両点検の要領、制動特性等について指導を受けることができます。

免許取得直後や、久しぶりの運転で不安のある人はもちろん、運転技能をもっとレベルアップさせたい人は、本格的なツーリングに行く前に、これらの講習会に参加してみてもはいかがでしょうか。

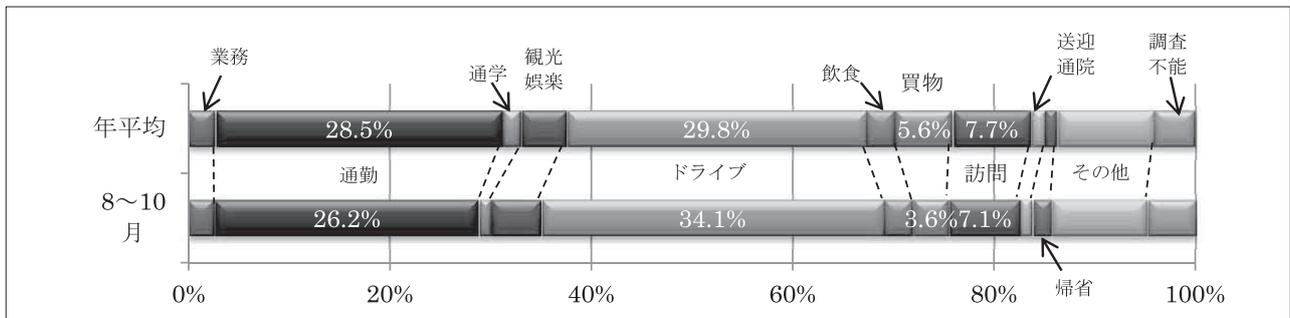
【別添1】

自動二輪車の交通事故の特徴・傾向（過去5年累計値による分析）

●年齢層別死者数の比較 ※発生日データによる

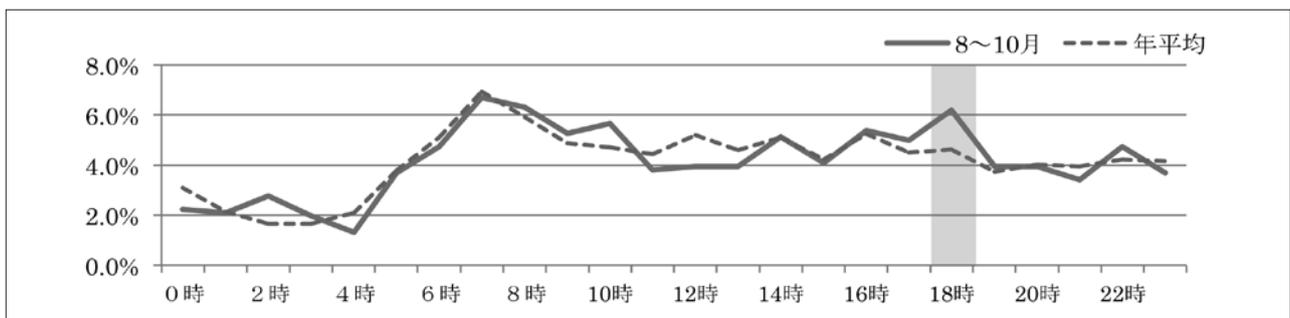


●通行目的別死者数の比較 ※発生日データによる



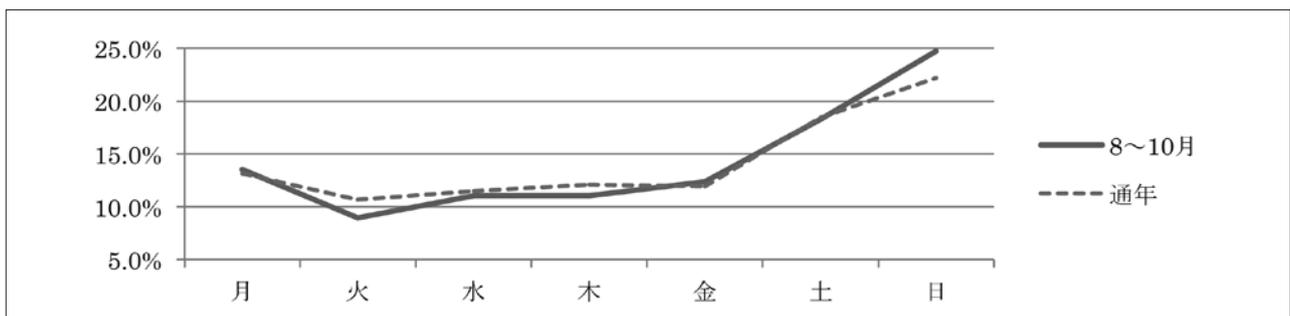
※8~10月はドライブの割合が4.3ポイント増加。

●時間帯別死者割合の比較 ※発生日データによる



※8~10月は18時台の割合が増加。

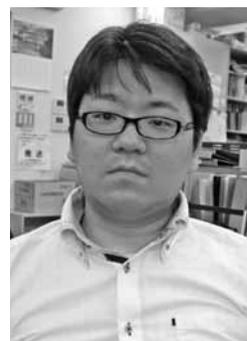
●曜日別死者割合の比較 ※発生日データによる



※8~10月は、週末（日曜日）が年平均よりも割合が増加。

「近未来のクルマとミニ四駆」

石黒 慎祐
読売新聞社



◇「車台の共通化」という言葉が自動車業界の流行語(?)になり始めたころ、ふと思い出したのが、田宮模型の「ミニ四駆」だった。覚えている方も少なくないのではないか。1980年代に初登場。全国の男子小学生とそのパパたちの間に何回かのブームを起し、今なお現役の人気おもちゃだ。

単三電池とモーターで動く手のひらサイズのスーパーカー。ブームのときは週末のショッピングモールなどで、レースイベントが開かれたりもした。各々、自慢の愛車をコースに走らせ、手に汗握って見守る姿は、親子そろってロン・デニスのごとし。アニメや漫画、ゲーム化もされた。

その田宮模型を取材したことがあったのだが、同社のような実在のクルマや船などをプラモデルにするスケール模型メーカーの時間軸は、たいへん長い。金型の作成には時間がかかるうえ、多品種少量生産なので値段も高くなる。開発費用を回収するため、30年前のモデルが今なお現役で販売されていたりもする。

ところがミニ四駆の場合、車台と駆動ユニットはそのままでも、外側のボディだけ替えれば「新商品」。

小学生に手が届く価格で次々と新車や改造パーツが発売され、それがまたブームを盛り上げる。田宮模型としては、まったく未体験、ファストファッションのような「物づくり」に乗り出すことになったわけだ。

というようなことが自動車業界にも起きるのかなあ、と某自動車大手の広報氏に尋ねたところ

ろ、「うーん、車台を共通化と言っても、今のクルマはモノコックだから、そこまでは無理?」との返答だった。

◇といったことを、また最近思い出した。きっかけは、BMWが発売した電気自動車「i3」だ。車体の骨格はアルミと炭素繊維複合材で、その上に強化プラスチックのボディをかぶせる設計だ。動力も電池とモーターで、どうしてもミニ四駆を連想してしまう。さらにダイハツ工業が投入する「COPEN (コペン)」。ボディが着せ替え可能だというではないか。

うーん、人気セレクトショップとコラボしてデザインした着せ替えボディやドレスアップパーツなんか、発売されちゃうんだろうか。構造材に干渉しない範囲で、いろいろ自分なりの改造もできるようになるかも。いやまて、カーボンでラダーフレームのクルマを作れば、ますます着せ替えや改造は簡単に? と、想像をたくましくしてしまう。

強度の確保と軽量化、パッケージングの妙をぎりぎりまで追及したモノコックボディに、ぎっしりとすきまなく詰め込まれたパワーユニット。芸術品のような美しささえ、感じさせる職人芸だが、それだけに、これ以上手を加えることができない「完成型」でもある。

しかし、車台の共通化にユニットのモジュール化、そして新構造材の採用と続けば、そんなクルマづくりのあり方も、少しずつ変わっていくのだろうか。ちょっと、いや、かなり気になるところだ。(いしぐる しんすけ)

池会長主催「第16回欧州JAMAレセプション」の開催

一般社団法人日本自動車工業会（JAMA）は、去る6月25日（水）、池史彦会長主催による「第16回欧州JAMAレセプション」をベルギー・ブラッセルで開催しました。欧州委員会やEU各国政府関係者、ACEA（欧州自動車工業会）、CLEPA（欧州自動車部品工業会連盟）等の自動車業界関係者、在ベルギー日本政府関係者、在欧州自工会メンバー各社等より参加があり、盛況に開催することができました。

ゲストスピーカーには、欧州委員会モビリティ・運輸総局のアギエール・マシャド総局長（貿易総局前副総局長）をお招きしました。同総局長からは、日-EU EPAの1年後レビューに際して交渉継続が当日合意されたことについて、報告がありました。また、日欧メーカーは運輸の為のクリーンパワーに関する指令パッケージを踏まえた次世代自動車を協力して開発し、技術力を高めていって欲しいといった内容のスピーチを頂きました。

池会長からは、『経済発展と輸送部門の持続可能性：今後の日-EUの協力にむけて』と題して、日-EU EPAの促進に向け、次の内容のメッセージを発信しました。



欧州委員会モビリティ・運輸総局
アギエール・マシャド総局長



自工会 池史彦会長

- ・日本メーカー各社の欧州における貢献
…EU域内に14の工場や16の研究開発センターを持ち、2013年では138万台を生産、また、16万人以上の雇用を創出している
- ・共通課題への取り組み ①環境問題
…日欧各メーカーが環境問題に取り組み環境に優しい車を開発する中、日欧メーカーはタイアップに基づき、更なる取り組みを進めている
- ・共通課題への取り組み ②自動車基準調和
…世界の自動車生産の約半分は新興国で行われており、日欧が率先して基準調和をリードすることにより、新興国も含めた世界の基準調和に繋がる
- ・日-EU EPA
…本EPAは双方の経済成長に対して重要な役割を担うと共に、日EU間の自動車産業の協力推進にとどまらず、グローバルな自動車産業に対しても、ポジティブな影響をもたらすもの

今回のレセプションは池会長からJAMAのメッセージを発信する有益な場となると共に、欧州関係者との交流を促進し、ネットワークの拡大を図る良い機会となりました。

また、この機会を捉え、欧州議会議員や欧州委員会関係総局との個別懇談も行い、日-EU EPA交渉の早期妥結を支持する旨を訴求しました。

『浜松バイクまつり ～バイクの日スマイル・オン2014～』
—浜松駅前広場・浜松市ギャラリーモール「ソラモ」にて8月21日(木)に開催—

2014年7月15日

一般社団法人日本自動車工業会（会長：池史彦）は、一般社団法人日本二輪車普及安全協会（会長：福井威夫）と共催で、8月21日（木）に浜松駅前広場・浜松市ギャラリーモール「ソラモ」にて、『浜松バイクまつり ～バイクの日スマイル・オン2014～』を開催致します。

同イベントは、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魅力を感じてもらうために開催するものであります。

当日は、浜松市・鈴木康友市長とのテーマトーク「バイクと私」や交通安全祈願・もちまきのほか、2013年度MFJ全日本トライアル選手権シリーズランキング1位・小川友幸選手と2位・黒山健一選手によるトライアルデモンストレーション、静岡県警・浜松中央署による「交通安全教室」、ご当地アイドルステージ等の開催を企画しております。つきましては、『浜松バイクまつり ～バイクの日スマイル・オン2014～』に是非お越しいただきたく、お知らせ申し上げます。

—『浜松バイクまつり ～バイクの日スマイル・オン2014～』 開催概要—

- 開催日時 : 2014年8月21日（木） 12:00～19:00（キッズバイクのみ10:00～19:00）
- 開催場所 : 静岡県 浜松駅前広場・浜松市ギャラリーモール「ソラモ」
- 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、浜松市、静岡県警察本部、浜松中央警察署、
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

問い合わせ先：バイクの日スマイル・オン2014事務局（株式会社レンダー商会内）
TEL：053-462-0682 Mail：smile-on@event-render.com

主催者連絡先：一般社団法人日本自動車工業会 広報室（TEL：03-5405-6119）
一般社団法人日本二輪車普及安全協会（TEL：03-6902-8190）

■主なイベント

①ステージ

◇12:45~12:55 主催者挨拶

出席者：一般社団法人日本自動車工業会・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〉

一般社団法人日本二輪車普及安全協会 専務理事 佐藤 忍 他

ご来賓（予定）：内閣府代表、浜松市代表、静岡県警察本部代表、浜松中央警察署代表

◇14:05~14:35 交通安全教室／静岡県警察本部・浜松中央警察署

◇16:55~17:25 テーマトーク「バイクと私」

出席者：浜松市長・鈴木康友、トライアルライダー（小川選手、黒山選手） 他

◇17:25~17:45 交通安全祈願・もちまき／浜松市長・鈴木康友 他

②トライアルデモンストレーション

2013年度MFJ全日本トライアル選手権シリーズランキング1位・小川友幸選手と2位・黒山健一選手によるトライアルデモンストレーション

第1回：13:30~14:00 第2回：15:40~16:10

③ご当地アイドルステージ

◇12:55~13:25 ミラクル_ ◇14:40~15:10 ぷりんせす♪りぼん ◇16:10~16:50 H&A.

④展示エリア

◇「国内二輪4メーカーのバイク」展示

◇ライディングトレーナー（ライダーの危険予測能力を安全にトレーニング）

◇家康くんふわふわ

◇キッズバイク体験（初めてのバイクにチャレンジ!）

◇ゲンチャレ（タブレットで楽しく原付免許試験問題にチャレンジ）

その他、白バイ展示なども予定

〈ご注意〉小雨の場合も開催予定です。ただし、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ので、予めご了承ください。

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トラックス(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.gm-japan.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.zenkeijikyo.or.jp/	一般社団法人 全国自家用自動車協会	http://www.disclo-koeki.org/02b/00479/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://jalanet.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

◇「バイクの楽しさ」というと、中大型バイクを想像されるかもしれない。しかし私はスクーターの楽しさも伝えたい。

◇大学生のころ、実家付近の交通手段がそれほど便利ではなかったため、スクーターで駅、コンビニ、スポーツジム等いろいろな場所に移動した。バスを待たなくてもよく、近距離移動にとても便利で、行動範囲も広がり、移動することがとても楽しくなった。

◇現在では、中大型バイクの免許を取得して、将来まで続く趣味を広げたいと思っている。例えば国内の地方を旅行し、クルマとは違う風を感じてバイクで自然の中を走ってみたい。

◇国内でもっと、若いときからスクーターに触れる人が増え、バイクの楽しさ、移動する楽しさを感じて、次のステップとして中大型バイクに憧れを持つ人々が今後増えればとてもうれしい。(Y.A)

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)/手塚英信、

富士重工業(株)/川原麻美、本田技研工業(株)/阿部友香、マツダ(株)/矢野圭子、

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トラックス(株)/栗橋恵都子

自工会事務局委員：大上 工・藤巻篤史・岡田 徹・林 公子・木村真帆

JAMAGAZINE 7月号 vol.48

発行日 平成26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

いっまでも遊んでいられた。
早く、運転してみたかった。

わけもなくクルマが好きだったあの頃と、

クルマは何ひとつ変わらない。

運転の純粹な楽しさ。

風を切って走る気持ちよさ。

どこまでも行ける自由。

LOVE A CAR AGAIN.

クルマは、夢を見せてくれる。

今も、これからも。

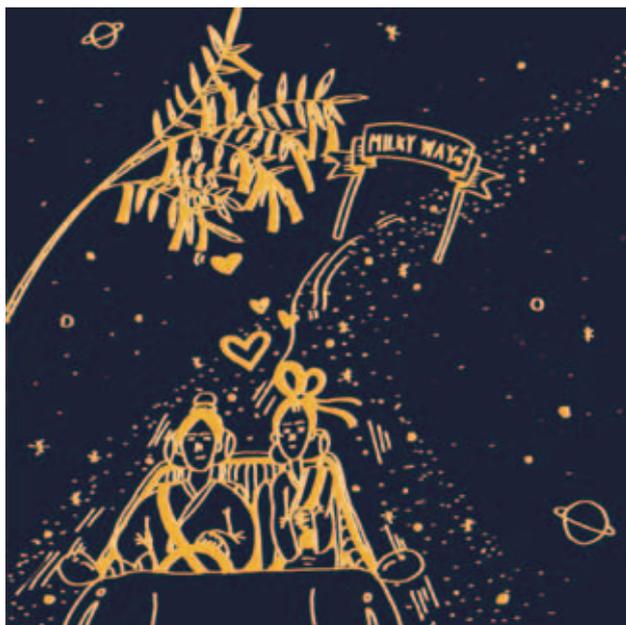


安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-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



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