

# 安全走行虎の巻

～はじめに～

自転車は素晴らしく楽しいものだが、常に危険と背中合わせであることも、忘れてはならない。自転車に乗る時、我々は常に孤独である。自分以外に誰も自分の安全を確保してくれはしない。安全に走ることは、自分のためであると同時に、他人のためでもあるのだ。まがりなりにも自転車サークルたる"なかよしさいくる"の一員を自覚する以上は、安全のための最低限のルールと知識を身につけたい。4月から毎月掲載する、この《安全走行虎の巻》は、安全に、優雅に、そして時にワイルドに自転車を楽しむためのアドバイスを少しずつ紹介することを目的とする。ごく基本的なことからはじめ、やがては応用技術に至るまで、ステップを踏んで進んでいくつもりである。新入生は勿論、自分を含めた上級生も、これからも事故を起こさぬよう、初心に戻って勉強してゆこう。

## I. 安全走行のための準備

### (1) 装備

#### ① ヘルメット

一番重要な頭部を守る必須アイテム。なかよしさいくるでは、新入生はサークル活動でかぶることが義務づけられています。峠の下り、ダート、レースでは絶対必要。持ってるだけでは役立たない。かぶろう。

#### ② グラブ

手への衝撃をやわらげる働きがあるので、長距離を乗る時には、重宝する。また、万一の転倒時に、手の負傷を防ぐので、装着が望ましい。鼻水を拭うこともできる。

#### ③ レーサーパンツ、レーサージャージ

レーパンは、サドルの部分にあわせて、パットが大きく当ててあるので、尻が痛くならず、はじめ見かけ上抵抗があるが、非常に快適なので一度はくつとやめられない。レージャーも、発汗性がよいので、Tシャツの数倍快適である。もっとも、③に関しては、好みと趣味の問題である。

#### ④ライト、テールランプ

夜間走るとは、安全上あまり好ましくないが、やむを得ず走るときは無灯火で走るとは、法律にも触れる。路面を照らすことより、車などに存在をアピールするものとして、不可欠である。また、点滅式テールライトも後続の自転車や車に対して存在を知らせるものとして、必須アイテムだね。

#### ⑤工具

急なパンク、メカトラブルに備えて工具を携帯しよう。One Day ツーリング程度なら

- ・ 6角レンチ (アーレンキー)
- ・ ドライバ
- ・ パンク修理キット
- ・ 替えチューブ
- ・ 携帯用エアポンプ

があれば十分だろう。ビニールテープを持っておくと何かと便利。アーレンキーとドライバーなどがセットになった携帯用工具はコンパクトでかつ安価。

#### ⑥目立つもの

とにかく、存在をアピールすることが大事。目立つ服、目立つ自転車がいい。リフレクターがついてるザックや靴がお勧め。言動で目立つこととはワケが違うのだ。

### (2)走り出す前に、点検すること

①ブレーキの効き(特に輪行後に開放のままにして走ってしまうと、ヤバイ。)片効きがないかも点検しよう。

- ②車輪のガタ。クイックリリースはちゃんと締まっていますか？(脱輪したら、大変。)
- ③タイヤの空気圧(高すぎず、低すぎず→パンク対策)と、タイヤの減り具合。
- ④各部のゆるみ(ハンドル、ディレクター類の不調、など)

## II 自転車の乗り方—基本編

「自転車の乗り方？んなモン、今更いいよ、馬鹿にするのも休み休みにしてくれ。」確かにそういう人もいるだろう。しかし、本当に大丈夫だろうか、あなたの乗り方？

### (1)発進時は；ママチャリとは違うぜ！

- ①自転車の左に立ち、
- ②後ろ側からまたぐ(前から、回し蹴りのように跨ぐ横着なやり方もある。)
- ③左足地面、右足ペダル(ストラップやビンディングセット)で、
- ④後方確認をしてから、(車道に出るまでにこの癖がつかないと、とんでもないことになる。)
- ⑤右足を踏み込んでスタート。この時、軽いギアにしておくこと。車と同じく、低速ギアから発進するのが普通ですよ。
- ⑥安定したら、サドルに腰かけ、左足のビンディングなど、ステップイン。
- ⑦滑らかに加速。ギアは速度に応じ高速ギアにしていく



図1



図2



図3

### (2)走行中の各部、ポジションの注意点

- ①ハンドルは、ガチガチに握ると肩が凝ってしまうしとっさの反応がし難い。肩と腕はリラックスさせる。車の多い道や、集団走行時などは、人差し指と中指をブレーキレバーにかけておくとよい。
- ②ペダルは、膝をまっすぐ前に向けて踏む。足首の角度は踵が沈んだりしないよう、一定に。足の親指の付け根(拇指球)に力を入れよう。

③目線は前。目の前ばかり見ず、前方に対し、**広い視野**を持つこと。まっすぐ走るためには重要。

④腰をなるべく立て、腹筋下部に軽く**気合い**を入れ、へソ上上半身を丸く曲げる。(ロードやMTBで舗装路を速く走ろうとする場合に特に重要！)

### **(3)ブレーキのかけ方；かけりゃいいってもんじゃない。**

基本的に日本の自転車のブレーキは、右が前輪、左が後輪にかかるようになっている。(アメリカ仕様は実は逆だった！?)制動力は前輪の方が強いが、前輪に頼り過ぎると、前方に投げ出されることもあり、**大変危険**である。また、車と違って、自転車にはABSはついていない。急ブレーキをかけると、タイヤがロック(=滑ること)してしまい、グリップ力(=タイヤが路面に食いついて踏ん張る力)を失う危険性もある。

またブレーキシューの減りに常に注意して、気が付いたときには自転車が止まらなかったという悲劇が起こらないようにしましょう。ブレーキシューに付いている溝が無くなってきたら換え時です。それからリムの汚れなども常に掃除しておくといいでしょう。

それではブレーキをかけるときに注意することを挙げてみよう。

①ブレーキをかけると、慣性の力で体は前に持って行かれる。それに負けないように、**予め重心を後方に移動**させよう。方法は、**腕を突っ張り、尻を後ろに移動**する。

②前ブレーキの制動力は強い。特に、MTBでVブレーキやディスクブレーキを装備している自転車は、体重移動が足りなかったり、前ブレーキから急にかけると、前転してしまう。ブレーキは**リア(=後)ブレーキ→フロント(=前)ブレーキ**の順にかけよう。握力も、**前：後=4：6**くらいが良いと言われている。

③タイヤのロックを防ぐため、ブレーキレバーは、最初はジワッと、そのあと**素早くググッと強く握ると効果的**である。

④止まる直前まで足はペダルにつけておく。→ペダルから足を外すと、自転車は不安定になるよ。

⑤左足で着地する→日本では右側に車がいるからなのだ。

#### (4)コーナリングの仕方〔初回基本編〕

コーナリングは、走行術の中でも重要な技術なので、体得しよう！詳しくは峠の下り編でも説明します。

①コーナーに入る前に十分に減速しておくこと。コーナーに入ってからでは遅すぎ。そのためには、自分の自転車の制動性能を体で覚えておきたい。

②曲がる際、クランクは、内側を上げ、外側を下げる。そうしないと、クランクが地面に接地し、大転倒につながる。



③コーナリングの最中には、急ブレーキをかけないこと。スリップして転倒するもとになりますぞ。

④峠の下りなどで、調子に乗って対向車線に出ないこと。走り屋さんの車や初心者ドライバーの車、大型車は、センターラインをはみ出してコーナーから飛び出してくることがよくある。交通量が多い時、集団走行時は、サイドラインに沿ってコーナリングができるようにね。

発展的なことについては、回を追ってまた詳説することになります。

### Ⅲ 集団走行；人と一緒に走るということ

集団で走ることは、自分一人で走る時とは違った楽しさがあるが、そのためには**一定のルール**も必要だ。つまり、自分の行動について**意思表示**が出来ていないと危険であるということ。他人に対する**思いやり**、と解釈することも出来る。なかよしさいくるにおける公式行事では、原則的に集団走行が基本となる。集団走行術は、レースの時にのみ要求されるのではない。**皆の共通言語**として、しっかり身につけよう。

**(1)班別走行**・・・慣れてくると、適当になる傾向がある。集団走行の基本として、忠実に実践しよう。

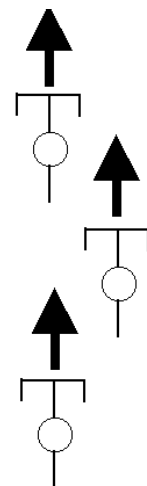
①基本的に、集団走行とはいっても、**10人も20人も**列になって車道を走られた日にゃ、ドライバーも抜きにくいし、何よりトラブルのもと。班の人数は、場合にも依るが、**6～7人**が限度でしょう。

②班構成は、リーダー、サブリーダー、そして、下級生や初心者、女性などから構成される。

③順番は、**先頭にサブリーダー、最後尾にリーダー**、中間に初心者が入る。サブリーダーは、道を把握し、前方の情報を後ろに伝え、全員に合ったペースで走行する。リーダーは、後ろから全員の走行状況を把握し、疲れた人や、トラブル時に対処する。必要に応じ、後ろから指示を出すことも。サブリーダーとリーダーの連携が重要。

④**車間は1m以上**はあける。速度、状況にも依るが、公道では、道路状況を把握し、急停止などにも対処するため**1m**は欲しい。前の人の背中って意外に視界を遮るものよ。

⑤視線は前方に。前走者の後輪ばかり見ない。そんなつまらんもの見てるよりは、**前の人のおシリ**を見ていた方が、**幸せ**になれる。すると、車間感覚や周囲の状



況が掴み易くなる。単なる猥談とは違う。

⑥まっすぐ一列にならない。少し互い違いになるように並んだ方が自分の前方が見易い。小石や、ちょっとした道路の溝なども、踏んでしまってからでは遅いよ。

## (2) 自分の意志を伝える＝手信号

走ってる途中に会話してられないし、目まぐるしく変化する状況にはついていけない。自転車で走る仲間同士だけでなく、車に対しても意思表示する必要がある。自分の行動は、傍から見れば予測不可なのだ。それを伝えるのが、手信号という便利な言語だ。手信号を出すには、片手運転の技術が必要なので、慣れるまでは、声で伝えるようにしましょう。

さまざまな手信号を挙げてみよう。これらを前の人から後ろの人へ、必ず伝えるのじゃ。

### ①右折、左折

→手を右、または左に出す。指差しても。



### ②停止、急ブレーキ

→手を腰の後ろ、掌を後ろに向けて制止。止まる止まらないに関わらず、止まろうと思ったときにはなるべく早く信号を出すことが大切。また、急ブレーキの時は同時に大声で知らせると良い。



### ③障害物、左右に避けよ。

→手をパタパタ仰ぐように、こっちこっちと表示。障害物、溝、水溜まり、歩行者自転車追い抜きなど。前の人  
が急に避けても、後ろの人は避けられない。このテの事故は、しょっちゅうある  
ので、注意せよ。



④車に対して、進路変更

→右左折と同じ要領。左右に移る時は**後方確認+手信号**で、車にもしっかりと意思表示じゃ。

⑤先頭交代、先行ってよ

→手を下から出して、前へ送り出す感じ。

以上が、僕が知る範囲で必要と思ったもの。別に全国共通ではないが、大体誰が見ても意味は判るものばかり。新しい標準を作ってもいいだろう。大切なのは、いつでも、どこでも、誰に対しても**常に意思表示**すること。人事を尽くさずして、運を天に任せるような、**運天**をしては、いけません。

## IV 車との共存——自転車は道のどこを走る？

前回までは、自転車に乗る前の必要な装備、自転車の乗り方の基本編(乗り方、止まり方、曲がり方)、集団で走る際の注意点、特に手信号について説明しました。安全走行全てに言えることだと思いますが、初めは意識的に、いずれは無意識に出来るよう、体で覚えてしまおう。

さて、新入生の人々にとって、4月に企画された新歓ランは、比較的自動車の少ないコースが中心でした。しかし、これからの企画は、次第に自動車の多いところを走る可能性も出てきます。日本の道路事情の悲しい現実として、自転車で走る際には、車と道路を共有せねばなりません。パワーもスピードも、大きさも違う自動車とどのように共存するか、これがIV章、V章でのテーマです。

### (1)通常走行時

とりあえず、道路交通法上での規定では、自転車は、**軽車両**という規格で扱われ、例外(高速道路、一部有料道路、バイパス、陸橋、トンネル部分、など)を除いては、**車道**を走ることになっている。歩道を走れるのは、歩道に、『自転車通行可』の標識(暇だったら、探してごらん)が出ている場合である。

「あっそ、じゃ、標識が出てる時以外は車道を好き勝手に走ってればいいのね。」

いやいや、実際はこんなに簡単に割り切れるものではないのだよ。

#### ①車道のどこを走るべきか？

二輪車用のレーンが用意されている時には、迷わずそこを走る。ただ、このような恵まれた例は少ないんだな。普通の車道の場合、注意すべきことは、<<左に寄り過ぎず、右に出過ぎず>>ということ。

左に寄り過ぎず、というのは、**路肩**(道路の端の、色の異なる斜めになった部分)を走らないということ。路肩は、斜めになっていて、バランスを崩しやすいばかりか、危険物で満ち溢れている。例えば、空缶、ごみ、砂、ガラス片、排

水溝の蓋などだ。これらは、転倒やパンクの原因になる。また、目安として<<**道路の左端から1m以上あけること**>>この理由は、左に寄り過ぎると、車は油断して進路を変えずに平気で抜いてゆく。特に大型車が側を走り抜けた時の風に煽られようものなら、左に逃げ場がなければもう大変。つまり、左側に逃げ場を作るのが目的なのです。

右に出過ぎない理由は簡単。車が抜き難いから。車との距離が近付けば、それだけ引っ掛けられ易い。ドライバーにすれば、右に出過ぎた自転車はうっとおしい。もっとも、引っ掛けられる以前に、クラクションの嵐がやってくる。意外にこうなるのは、集団走行中、ついつい、ということが多いようです。広くて車の来ない道はともかく、交通量の多い道で横になってしゃべりながらというのはもってのほか。

## ② 普段から心がけること

車の立場から自転車を見て、何が一番恐いかといえば、**行動が読めないこと**。フラフラ走られると、余計に不安になります。とにかく、どこを走るにしても、**まっすぐ走れる**ように心がけてください。

フラフラすると、引っ掛けられ易いし、ペダリング効率も悪くなります。白線の上をずっと走り続ける練習などによって、バランス感覚を高めておくことも重要です。

## (2) 渋滞時

自転車には渋滞は関係ない、とはいえ渋滞している道は、そうでない道より、数倍神経を使うもの。

とにかく怖いのは、**目の前の助手席側のドアが突然開くこと**。助手席の人は、運転手に比べて、不用意にドアを開け易い。歩道のある時は、なるべく歩道に上がり、ないときは仕方ないので、細心の注意を払い、**徐行**しながら、出来ればベルやライトを使って**存在をアピール**するのも有効である。

## (3) 交差点など

大通りの交差点などで、左折車がたくさん走るようなところでは、巻き込まれる可能性が高いので、ここでも出来れば歩道に上がった方がよい。

#### **(4)信号待ちなど、停車中**

二輪車の停止線は、四輪車の停止線より前にあります。自転車も、**二輪の停止線まで前**に出て、車に対して存在をアピールしておくように。この時、左折信号が出ている時があるので、信号表示には十分注意し、車の通行の妨げにならないように。停止時は、走行時と違って、十分左に寄った方が良いでしょう。縁石に左足をのせておけば、サドルから降りる必要もなく、楽。

## V. 走行中の車とお付き合い

### (1) 停車中の車(路駐車)に対して

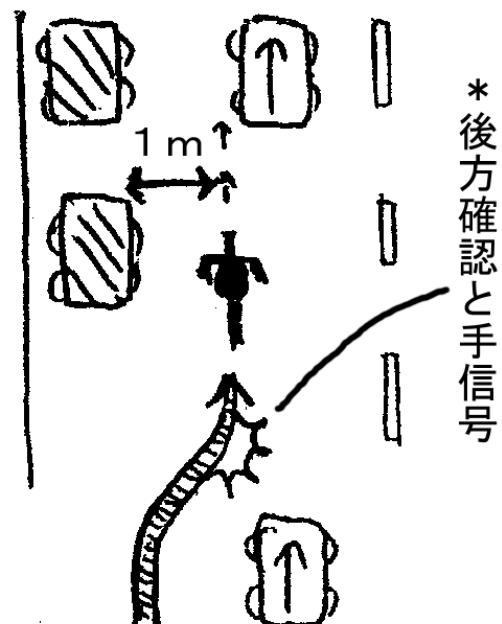
先程、渋滞時の項で書いたように、目の前でドアを開けられることは、非常に怖い。開けられた車のドアのウィンドウを突き破って怪我をすることもある。もっと恐ろしいことになるかもしれない。停車直後の車(特に、客を乗せるタクシー)は、ドアが開けられる可能性が高いので、要注意。

対策としては、

- ① 徐行する
- ② 開けられても多少余裕があるくらい車から離れる(目安は1m弱)。→ふくらみながら通過
- ③ サイドミラー、リアガラスから運転手の動きを観る。
- ④ 夜間走行時には、絶対に点灯する。

※この時注意すべきなのは、②の際、後方確認を忘れないこと(→(2))

※前方に対する注意を怠らない。路駐車の死角から何が飛び出すかわからない。



### (2) 後方の車に対して

走行中は常に後方にも注意をすべし。基本的に車は自転車より速く走るの、自転車は常に抜かれる形で走る。路駐車をはじめ、障害物を通過する時は、その前で後方の確認をし、障害物との間隔を十分に保った上で通過する。また、後方確認は、すばやく、正確に。ぼーっと後方を見ているうちに、前で何が飛び出して来るからわからんから。後方に車がいたら、車に対して手信号を送り、自分をはみ出ることをしっかりとアピール。自分が膨らむタイミングより車が抜き去るタイミングの方が早そうだと判断したら、無理せず、停止して車を先

に通そう。常に"ゆずりあい"を大切に。(書いてて辛い・・・)

また、後方に対しては、**聴覚**を用いるのも有効。車やバイクのエンジン音で存在が察知できれば、より判断は的確になるはず。

### (3)並走についての注意点

①**大型車とは並走しない**。・・・何より、幅があって、抜かれるのに時間がかかる。並走している時に幅寄せ、急停車、急左折などされた日には、もう終わりである。

②**車が抜こうとしたら、素直に抜かせる**。・・・自転車と並走するドライバーは、自転車が倒れたり、寄ってきたりしないかとビクビクするものなので、自転車を早く抜きたがる。こんな時に無理に頑張っても勝てないし、何より、抜き終わったと思ったドライバーが、**急に幅寄せ**してくる可能性が高い。(一般ドライバーは、自転車の速度を理解していない。)車の立場からも考えてみよう。

③**抜かれる時、車に気を取られすぎない**。・・・車を意識するあまり、左によりすぎても危険。先に述べたような路肩の障害物で、転倒すると危険だ。また、大型車の場合は、**風圧**が物凄いので、**しっかりとハンドルを握って**いなければ、ふらつく。前をしっかりと見てまっすぐ走ることが最重要。

### (4)渋滞時の注意

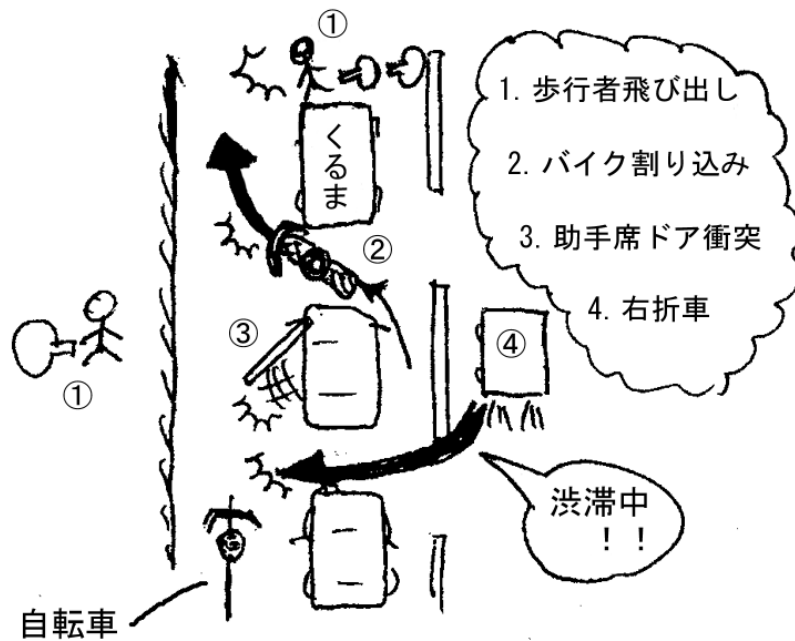
助手席や後部座席のドアに気を付けることについては、先に述べた通りである。渋滞中に気を付けることは、車の列によって**死角が多くなる**こと。特に、渋滞の列が空いた時、**右折車**が突然右(対向車線)から現れることがある。**バイク**が車線変更で車の列の右から左に割り込んでくることもあるし、油断した**歩行横断者**が出てくることもある。有効な対策は、(もうワンパターンだけど)、

①**徐行する**(反応してから、止まるまでが早ければ、安全。)

②**後ろから車内の動きに注意する**。

③**車の列に隙間が出来たら、何か出てこないか用心する**。

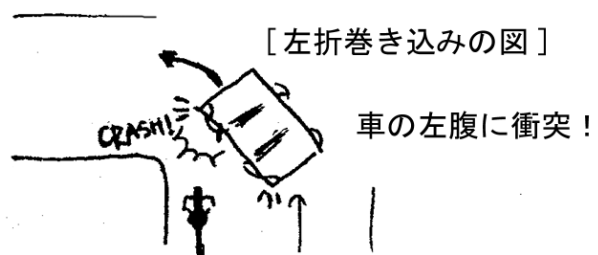
④**車のウィンカーなど、車からの情報にも敏感になること**。



(5)交差点、信号、合流点での注意

①左折車に対して

即ち内輪差の問題。ドライバーには左折巻き込み確認の義務がある(私はこれを忘れて、公安で一発で落とされた)。しかし実際には、殆ど確認してる人はいないと思ってよい。内輪差は、車長の長い大型車ほど大きくなるので、近くに寄らないこと。交差点前では、車のウィンカーに注意し、ウィンカーが出たら、ドライバーから確認され易い車の後方まで下がって(車の真横ないしはトランク付近が一番確認し難い。→死角)、先に左折させること。また、ウィンカーも左折寸前を出すふとどき者が多いので、交差点、または左に車が入る可能性のあるところでは、車と並走しないこと。



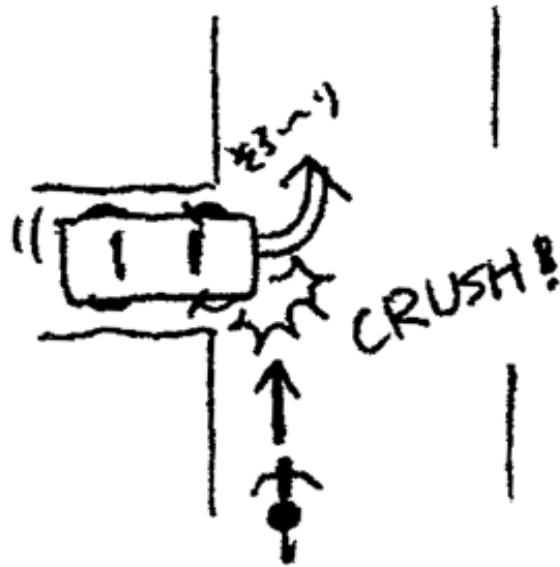
また、幹線道路では、左が左折専用車線になっていることがある。こういう時、ドライバーは油断しているのが、要注意である。(直進車線に出てしまうという手もあるが、少し手荒に過ぎる。)

## ②右折車に対して

自転車が並走車の死角から出てくると、右折車からは見えない。特に、直進車に意識を取られている右折車は、急発進しながら突っ込んでくることもある。お互い出会い頭なので、正面衝突になってしまい、悲惨。右に車がいて、急に止まったりした時は、「右折車に譲ったのではないか？」と疑ってみる。徐行していれば、いざ右折車が来ても、止まれる。(→危険予知の習慣)

## ③小さな交差点、合流点

脇道から車が出る時は、ドライバーが目視出来る位置まで車の鼻先を出してくる。従って、車の先端が見えても、あと数m出て来ると計算すること。この時、ドライバーが自分を見ているかどうかで、自分が確認されてるか否か大体わかる。見てなさそうなら、無理をせず一旦停止。ゆとりをもって。



## ④信号の注意

前方が黄色信号の時も、無理はしない。見切り発車をする車や、歩行者と衝突する。特に歩行者は、車が少ないと、赤でも渡って来ることがある。垣根の陰や、車の陰から飛び出す歩行者には、反応できないこともあるので、十分注意。この時にも、左に寄り過ぎないことの意味が解るでしょ。



(6) もうダメだ！と思っても...

衝突や転倒が避けられない、という時でも、**最後まで諦めない**で止まる努力をする。転倒するなら、間違えても車道側に転ばない。**転ぶ時は常に左側に、全身で着地。**（手を骨折するので、なるべく手で着地しない。）左側が田んぼや草地だったら、迷わず飛び込む。**生命第一！**命に比べれば、自転車の一台二台、腕の一本や二本、なんでもない。

## VI 山岳路 (峠) を走る

前章では、車道を走るにあたって、車とどのように共存するかについて書きました。自転車に乗っていて起こる事故の大部分は、車との事故といっても過言ではありません。しっかりマスターできるように、普段からの意識を高めておこう。

さて、6月になると1年生はオン特訓ランに行くことになります。特訓ランでは、今までとは全く環境の異なる山岳路を走ります。山岳路では、平地では全く想像できないことがいっぱい待ち受けています。そこでここからは、山岳路、特に舗装路の峠の走り方について注意点を見ていくことにしよう。

山岳路とは言っても舗装路の峠から険しい登山道までいろいろあります。ここでは舗装路の峠を想定して説明していこう。

### (1) 装備と持ち物

#### ① 食料...

峠を越すためには、平地を走るのとは比べ物にならない程の**エネルギーと水分と気合**を必要とする。事前に十分に食料と水分を摂取し、非常食(カロリーメイト、エネルギーゼリーまたは普通の弁当などのカロリー価の高いもの)、それから夏は特に、大量の水分(750ml ボトル、1.5l ペットボトル)を携行すること。これらは、車でいえばガソリンに相当するような重要なものである。

#### ② 服装...

峠ということは、当然辛い登りが続く。思ったより汗が出るので、**発汗性の良い服装**が必要。となると、レーサージャージ+レーサーパンツに優る服装はないのだが、なければ、Tシャツにジャージ等の普段の運動時の服装でもよい。**動き易い**ことが前提。Gパンは、発汗性悪く、動き難く、重いので、論外。

また、登りでは非常に暑くなるのに対し、下りでは一転して**非常に寒い**。標高の高い所だとなおさら。汗をかいていると余計に体温を奪われ、体に良くないので、着替えがあるとよい。また、下りのためのウィンドブレーカー、天候の変化に対する**雨具**も必携品。(ウインブレと雨具は共通ということが多い。GORA-TEX の雨具が人気です。)ヘルメット、グローブなどは、言うまでもなし。

### ③自転車関係...

山岳路に限らず、普段からパンク修理をはじめとした**修理用具**は携帯するよう  
に。自転車屋のない山岳路では、全ての修理は自分たちでしなくてはならな  
い。ただ、登りもあるし、何でも持っていけばいいというものでもない。**荷物は必要にして最小限**にとどめるのが、永遠のテーマである。

峠の下りでは、スピードが出るので、ちょっとした自転車の不備が大事故に  
つながることもある。従って、自転車の**整備と点検**を怠らないこと。また、万  
が一下りなどでコケた時に備えて、**救急用具**も必要。どれもこれも、山岳路に  
限った話ではない。

## (2)峠を登る

### ①ペース

人によって体力には差がある。無理に速い人に合わせる必要はない。頑張ら  
なければ坂は登れないが、頑張り過ぎてもバテてしまう。基本は、続けられる  
範囲で、**一定のペース**で走ること。**疲れたらすぐに休む**。無理は禁物。

### ②補給

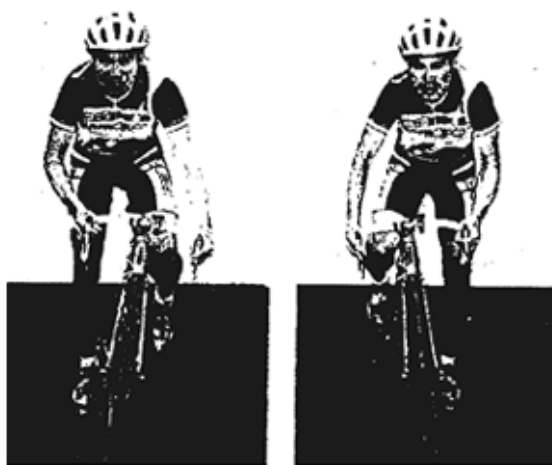
自転車は、想像以上にカロリー、水分を消耗するものである。登りではなお  
さらのこと。**登り始める前に、十分にエネルギーと水分を摂取しておく**。登っ  
ている時にもこまめに補給をすること。空腹を感じてから、喉が渴いてから、  
ではもう**遅い**。カロリーを摂取せずにいると、やがて**ハンガーノック**(いわゆる  
燃料切れ。体に力が入らなくなり、寒くなったり意識が遠くなったり、震えた  
りする。注意力も落ち、非常に危険な状態。)になってしまう。水分補給を怠る  
と、疲れ易くなり、夏場では脱水症状、熱射病になってしまうこともある。

エネルギー分は、なるべくカロリーの高いもの(カロリーメイト、チョコレート、おにぎりなど)、水分はスポーツドリンクなど、吸収し易いものがよい。エネルギーゼリー(ウィダーインゼリーなど)は、両者の中間のようなもので、携帯すると非常に便利。基本は、**走る前、走っている最中、走り終わった後**と、常に補給を怠らないこと。

### ③走り方

基本的には、平地走行と同じなのだが、登る時には常にペダルを踏み続けていなければならない。どうせ登るなら、しっかりとしたポジションでなるべく楽に登る方がいい。

こぎ方は、2通り。座ったまま(シッティング)と、立ちこぎ(ダンシング)である。以下の写真では、ドロップハンドルをモデルとしているが、フラットハンドルでも、基本は同じ。



〔ダンシングの図〕



〔シッティングの図〕

#### \*ダンシング

ダンシングは急な坂や短い坂を比較的短時間で上るとき、坂の途中で加速するとき用いる走法。体重の軽い人は長く続けられるが、女性や体重のある人は苦手かも。左足に体重を載せているときは左足を踏み込むと同時に左腕を引く感じでバイクを右に振る。体を振ったり蛇行してはいけない。(図左)

#### \*シッティング

シッティングは登りの基本走法。長い坂を一定のリズムで疲労を少なくして走るのに向いている。腕力のない女性や体重のある人はこの走法の方が疲れにくい。大切なのは使うギアで、軽めのギアをくるくる回して登った方が効率的。上半身はリラックスしたまま不要な力はいれない。視線は10メートルぐらい前を向く。つらいからといって下ばかり向いていると、きついでなく危ないぞ。

ペダルを踏み込む瞬間上半身を固定したままグッと腕をひきつける感じがこつ。

#### ④登る際の注意。

疲れてくると、こぐことに精一杯になり、ふらつきがちになる。登りの途中でも、後ろから車やバイクが抜いてくるので、ふらついたり、車道に大きくはみ出したりしないこと。前方を見てまっすぐ走る。

少々テクニカルな話になるが、上り坂を重いギアで死にもの狂いになって踏んでる人がいるが、これは膝のためにも、効率的にも、良くない。なるべく軽いギアでくるくる回すようにしよう。そのためにギアがあるのだから。

#### (3) やっと峠についたぞ！

それやあ峠についた感動は登った者しか味わえない何ともいえないものがある。景色を見るなり、感慨にふけるなり、好きなことをすればよい。しかし、下りが待ち構えていることを忘れてはいけない。

登り切った後、汗をかいた体は急速に冷えてくる。着替えるなり、上に羽織るなりして、体が冷えないようにすること。体調を崩したり、筋肉が固まってしまうからである。それから、失った水分とエネルギーもしっかり補給しておこう。

#### (4) 山岳路(峠)を下る。

下りは楽しい。中には、このために、わざわざ気の遠くなるような峠の登りに挑み続ける者もいる。

自転車の究極の醍醐味は、下りにあるといっても過言ではない。しかし、下りは常に危険と背中合わせであることも忘れてはならない。以下に注意点を挙げてみよう。

##### ①下り始める前に確認！

- ヘルメットをかぶったか？

- グローブ**をしたか？(自転車用の。防寒と衝撃吸収。軍手は、滑りやすく、指の動きを妨げるので△)
- ホイール(クイックレバー)**は固定されているか？(下りで脱輪したら、大変！)
- ブレーキ**はちゃんときくか？(開放にしていないか。)
- タイヤの空気圧、寿命**は大丈夫？(下り途中のパンクも危険。特にチューブラータイヤのセメントは要 c h e k !)
- 峠に忘れ物**はないか？(もう一度登り直すのは、つらい。)

## ②下る時の基本事項.....ブレーキングを中心に

- まず大事な**のは、**怖いと思う**スピード以上は、絶対に出さないこと。**下りでの事故の殆どは**オーバースピード(精神的、技術的に許容範囲を越えたスピードのこと)**による。初心者は、下りでは**いつでも「止まれる」**ような**スピード**で下るのが安全である。絶えず**スピードを殺す**ことが重要。
- 減速のポイント**は、**断続的に**ブレーキをかけること。ずっと握りすぎると、ブレーキが**焼け付いて**しまい、**効かなくなってしまう**。また、**急ブレーキも禁物**。タイヤが**ロック(スリップ)**して制動、コントロールが**効かなくなり、大変危険**。
- ブレーキをかける時には、**腰を引く**。(→**第II章**を参照)これは、前輪制動時の前転防止と共に、制動効果を上げる目的もあります。ツーリング時に限らず、普段から自転車に乗る時には**いつでもこの事を心がけ、とっさの時にも出来る**ように体で覚えること。
- 下りはじめは勿論、長い下りの途中では、腕や指、腰が**疲れる**ことがある。そんな時は**迷わずに止まって休む**こと。**集中力が落ちた状態**での下りは非常に危険。

●**重心はなるべく低く落とした方が安定性がよい。**重心が高いと、スピードが出た時に不安定。

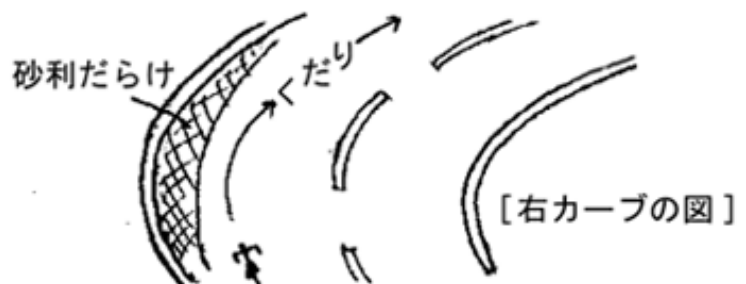
●**前の人と離れても、追いかけてやめようとしな**い。自分のペースで下ること。下りでは普段よりもスピードが出るので、間隔が開くのは当然のこと。無理して追いかけて事故ってはいけません。どうせ下り終わったところで追いつくさ、くらいの余裕の構えが欲しい。それに、下りでチギって、置いて行ってしまうような**いぢめっ子**は、なかよしにはいません。

### ③カーブの曲がり方 [基本編] .....これが一番大事！

●まず**カーブの手前で十分にスピードを落とす。**(何かあったらすぐに止まれるくらいのつもりで。)カーブに入ってからでは完全に遅いし、カーブに入ってから急ブレーキは**厳禁!**

●ブレーキは**後ろから前の順**で、ジワッとかける。(制動力は**前のほうがメイン**。)

●カーブ中は**絶対に対向車線にはみ出ない。**急カーブ(ブラインドカーブ、ヘアピンカーブ等と言う)には、カーブミラーが設置してあることが多いので、その時は、



カーブの先から車や二輪車が飛出して来ないか十分に注視する。(走り屋の中には、カーブで対向車線にはみ出して突っ込んで来る**ならず者**も存在するので、こちらもキープレフトを心がけておく必要がある。)ミラーのない場合には耳を澄ましてクラクションやエンジン音から察すること。この事は、カーブが急であればあるほど、道が狭ければ狭いほど、交通量が多ければ多いほど、気を付けねばならない。

●カーブ中は、内側のクランク (ペダル) を上に、外側のクランクを下にする (→**応用編のイラスト**参照)。カーブを曲がる時には自転車は内側に倒れる。この時、内側のペダルが下がっていると、地面に接触して大転倒します(→第一

回を参照のこと)。だから、カーブの途中から加速しようとしてペダルを回さないこと。

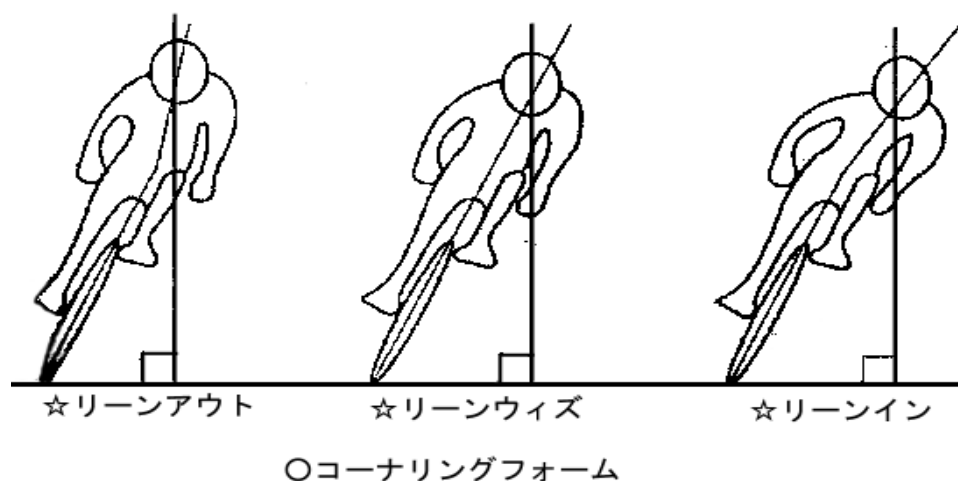
- カーブ中はなるべくブレーキをかけない。カーブ中にタイヤがスリップすると、横転するから。同じ理由で、急ハンドルも禁物。
- あまり端に寄りすぎない。道のカーブの隅には、砂や砂利が溜まっていることがよくある。この上を走ると、非常に滑りやすいので危険。（特に右カーブの際に注意。）
- 雨の日は、極力スピードを出さないこと。晴れの日甚至比、数倍スリップしやすい。
- ラインや、制限速度表示など、ペイントの上や、マンホールの上はもっと滑りやすい。この上を走らないこと。（雨の日には、悲惨。）

#### ④カーブの曲がり方 [応用編]

##### ●3つのコーナリングフォーム

コーナリングというのは、ハンドルを切るというよりは、ライダーと自転車を倒し込むことによってはじめて可能になる。これは、スピードが出れば出るほど顕著に解るようになる。

この倒し方に、3通りのやり方があって、それぞれ状況によって使い分けることになる。以下の図を参考にしてみよう。





\* 1 : リーンウイズ

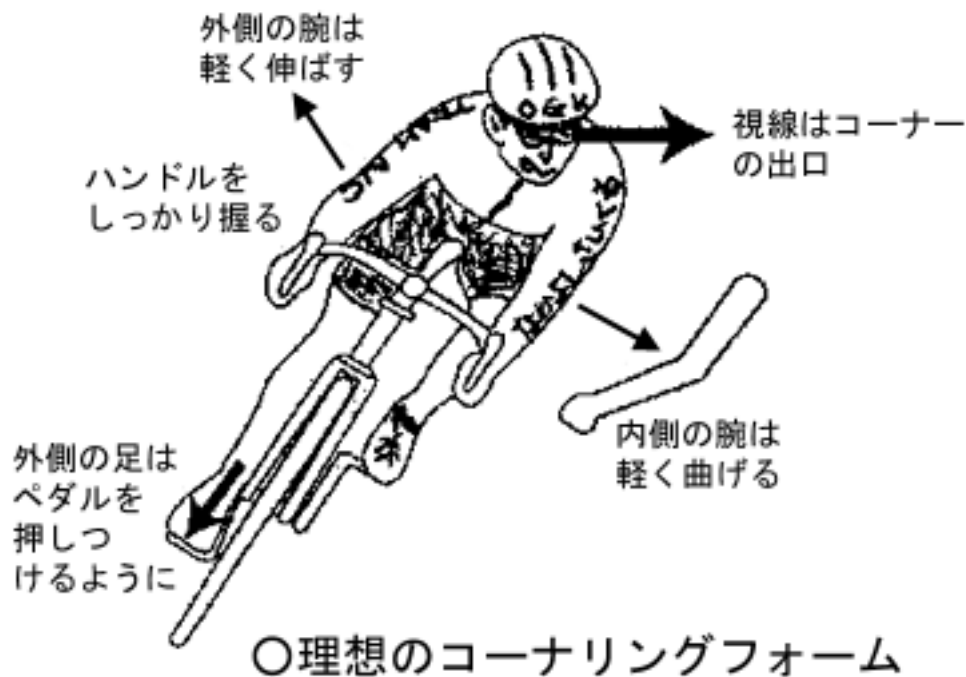
体の中心線と自転車の傾きが同じ。これが低速から高速まで、コーナリング時の最も基本的な姿勢。

\* 2 : リーンイン

自転車の傾きより体の中心が内側。同じ走路（ラインという）でも、リーンウイズに比べて自転車を起すことができるので、雨の日など、タイヤのグリップを確保したい時に使う。また、ラインを外側に矯正する時に瞬時に用いる。

\* 3 : リーンアウト

自転車の傾きより体の中心が外側。オーバースピードでコーナーに突っ込んだ時、障害物を発見した時など、ラインをインに切れ込むように修正する時に。



#外側（クランクを下げた方）の脚にしっかりと荷重する。スキーマの外足荷重のイメージでよい。こうすることによって、コーナリング中、自転車が安定する。

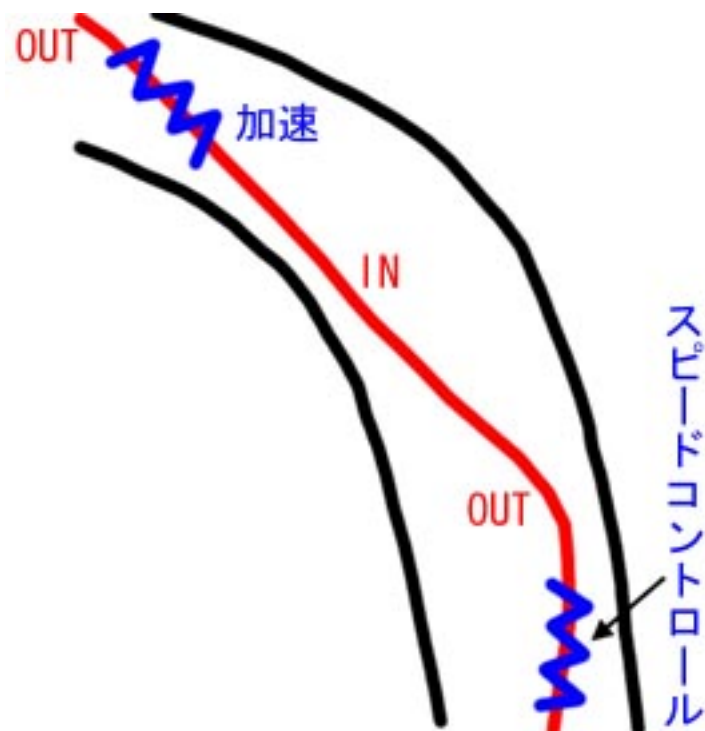
#視線はコーナーの出口を見る。これは一番重要。人間は見ている方向に自然と進んでいく傾向がある。従って、曲がっていく方向を見ることによって、自然とそちらに曲がっていくもの。逆に言うと、下りカーブ(特にヘアピンカーブ)で対向車線の側溝やガードレールに気を取られると、曲がりきれずに突っ込んでしまうのだ。視線をピタッと決めれば、ラインもピタリと安定する。

#頭の傾きは常に地面に対して垂直。これも前項と並んで重要で、自転車の傾きを感知するため。

#ハンドルをしっかり握り、いざという時のためにブレーキレバーに指をかけておく。ただ、きつく握り過ぎると、ハンドル操作がぎこちなくなるので、腕と肩はリラックスさせる。

#### ●ラインどりの基本

一番基本的な方法は、道に沿って、端から一定の間隔をキープして曲がること。しかし、スピードが出てきたり、道幅に変化があったり、路側に砂利などの障害物がある場合になってくると(むしろ普通はこっち)、この基本原則から次第に離れることになる。このような場合にコーナリングの原則となるのは、「アウト・イン・アウト」である。つまり、コーナーに入る時は道路のやや中央よりから入り、内側に切れ込むようにして曲がった後、また外側に膨らみながら立ち上げていくといった感じである。これが通常のコーナリングの基本となる。但し気を付けて欲しいのは、極端な「アウト・イン・アウト」は、車との接触などを招き、危険。(この膨らみの度合は、スピードに比例するものと思われる。)やはりスピードを出し過ぎないこと、自分のラインと他の自転車、車のラインとの錯綜を防ぐことには細心の注意を払うべき。



### ●スピードに対する構え

慣れてくると、当然下りのスピードも上がってくるが、自分の技術と自転車の性能を過信したオーバースピードは絶対に禁物である。下級生のオーバースピードに対して、上級生は常に牽制し、上級生もむやみに飛ばすべきではない。技術的には、重心を落とすことが重要。視線、外足過重、上半身のブロックは、前項に述べたとおり。

### ●自転車装備関係

タイヤにも、何種類があり、走行性能に差がある。下りでは、前後のトルク、横方向の横Gと、タイヤの性能は走りに大きく影響する。擦り減った古いタイヤで下るのは危険。峠に行く時には**新しいタイヤ**を付けていることが望ましい。走行中のパンク、バースト（タイヤの爆発）は大事故につながる。空気圧も重要で、高すぎず（←バースト、雨天時などグリップ力低下、跳ねやすい）、低すぎず（←リム打ちパンク）**タイヤに適した空気圧**に保っておく。

なお、ロードレーサーのチューブラータイヤに関しては、セメントをしっかりと塗っておくこと。（下りの途中で外れると、リムが火を吹くとか？）ブレー

キのかけ過ぎでリムセメントが溶けることもある。

MTBに関しては、舗装路の下りでは**ブロックタイヤ**はグリップが弱いので、無理して倒し込まない。舗装路しか走らないときは**センターリッジ**のツーリングタイヤの方がオススメ。スリックタイヤも雨天時の高速走行を考えると、不安。（筆者は、雨上がりの路面でファットボーイを履いて見事にコケた。）

ブレーキに関しては、**ブレーキシュー**は減ったらすぐに交換。また、リムの**汚れ**もシューの減りを早め、ブレーキ性能を低下させるので、**常に掃除しておくこと**。特に雨天走行のあとね。（ガラスクリーナーで掃除すると、ブレーキの効きが異様に良くなるという噂。）

#### ●その他

峠の下りでは自転車はしばしば車より速く下る。そんな時、無理に車を抜いたり、煽ったりしない。巻き込まれたり対向車と衝突する危険性がある。邪魔をされたくなければ、車を先に通してから自分のペースで下る。（結構これをしっかり守るには、**大人であることを要求される**ことを感じますね。←やべえ）

→実際の事故の例に学ぶ。

#### ★参考図書（図、写真）

『スポーツバイシクルライディングテクニック』（山と溪谷社）

『ロード自転車のABC』（sky-journal）

『NC 自転車走行術』（吉国さん）

前章では峠の走り方について重点的に話をしました。今回は、夏休みに長期ツーリングを控えた人も多いであろう、ということで、悪状況下での走り方、注意点に言及し、悪状況にどのように対応すべきか、考えてみよう。

## VII 悪状況下での走り方

ツーリング中は、楽しいことばかりとは限らない。長い間走っていれば、雨の日も、風の日も、暑い日も、寒い日もある。日が暮れて夜になっても、目的地まで走らなければいけないこともある。そんな時は、辛いばかりでなく、より危険であることも思い出そう。

考え得る状況下において、その対応策を挙げてみよう。

### (1) いやだなあ、雨だよ。

- 雨が降ると、体は濡れる。体が濡れると、体温が奪われ、不快だけでなく、**疲労も増す**。まずは雨具が必要である。ポンチョは手軽で良いが、いまいち漕ぎ難い。やはり動き易さから言うと、上下揃いの雨具が良い。雨や風は通さず、汗や蒸気は発散させる **GORE-TEX** 製の雨具は優れモノであり、お勧め。値段はそれなりにする(2～3万円程度)が、雨の日の快適さには替えられない。
- 視界が悪くなるので、眼鏡(グラス)をかけてたら、頻繁に拭くなど、**視界を確保**する必要がある。
- 雨の日は、路面が濡れて**滑りやすくなる**。カーブの時、止まる時は要注意。ラインやマンホールの上は、極力走らない。路肩も傾いているので、転び易い。また、踏切を渡る際は極力**線路と垂直に進入**しないと、線路にハンドルを取られて大転倒につながる。踏切内と言うことで非常に危険。
- リムも濡れることによって、**ブレーキが効かなくなる**。悪状況下全てに言えることだが、止まれないようなスピードは出さない。また、ブレーキシューが減って、リムが真っ黒になるので雨が止んだら掃除をすること。ブレーキの効きを悪化させ、シューの減りを早めてしまう。

- 止まれないということに関連して、集団走行時には、普段以上に**車間を開けること**。

- ランドナーを除く車種には泥よけが付いていないので、雨の日に走ると、自転車は泥だらけになり、背中に一線が描かれてしまう。ひどい時には、顔にまで泥水が跳ね上がる。前輪からの跳ね上げは、ダウンチューブでうまく防ぎ、後輪からの跳ねは、諦めるのが一番早いのだが、**往生際の悪い人**には、**rain-tail** という優れたもののパーツが存在するので、これを使うのが良い。(自分が背中を汚しているのに、これを付けて涼しい顔をされると、裏切られた気分になる。)

また、ザックも濡れてしまうので、**ザックカバー**も必需品。キャリアにフロントバック、サイドバックを付けている時(いわゆるツーリングフル装備)にも、バッグにカバーをしたり、中のものをビニール袋に入れるなど、**荷物の防水装備**が必要になる。水の浸透性を甘く見ているとひどい目に遭う。

- 雨具については、裾がひらひらして、チェーンリングに絡まったりするので、バンドで止めた方がよい。また、雨具のフードだけでは、目に雨が入って来るので、つば付きの帽子があるとよい。(GORE-TEX の帽子がお勧めですね。)

## (2)うひゃあ、ひどい風だ。

世の中に吹く風がすべて追い風なら、こんなに楽なことはないが、世の中そんなに甘くはない。向かい風が吹くと、半端な峠の登りよりよほど辛い。自転車の本当の宿敵は、勾配ではなく、風であるということを思い知らされてしまうもの。

しかし、ここで言いたいのは、向かい風が辛いということではない。**向かい風**なら、**頑張ればよい**のだが、気を付けて欲しいのは、**横風**。海沿いの道、山の切り通し、それから、大型トラックが追い抜く際の横風にハンドルを取られないように。横風でふらふらしてしまうと、車に引っかけられたり、転倒、転落の元になります。風を受けないためには、姿勢を低くするのがよい。

### (3)夜間走行(ナイトラン)

ナイトラン、と言うと、ロマンチックな響きがあるが、実際はそればかりでもない。夜には、危険がいっぱい。注意事項を箇条書きにしよう。

#### ①スピードを落とす。

夜は、昼と違って、周りが見え難い。同時に、周囲からも確認され難い。従って、何か危険が起こった時(路面の急な変化、前方からの飛び出し、障害物などなど)に対応できるように、スピードを控えること。また、夜間は周りの状況が見えないので、昼間と同じスピードでもより速く感じられることも覚えておこう。

#### ②注意力が散漫になり易く、疲労もたまり易い。

夜間走行になる時は、たいていは昼間から走り続けていて疲れていたり、空腹であったり、目的地が近くなってそわそわしている場合が多い。また夜間走行自体も、非常に神経を使うので疲れる。そんな時には集中力がなくなっており、事故が起こる確率も高くなる。こまめに休憩を取るなどして、注意力が落ちないように、普段にもまして慎重に走ろう。

#### ③ライト、リフレクター、テールライトなどの装備は大丈夫か？

以前にも述べたが、ライトは、路面を照らすためというよりは、車その他に対して存在をアピールするものとして不可欠。同様の理由で、テールライトも絶対必要。冬季などは、ナイトランの時間が長くなる可能性もあるので、(冬季に限らず)替えの電池も携帯すべきである。(ニカド電池など、充電式電池は、長期ツーリングでも充電して何度でも使えるし、経済的。超オススメ。)最近では、シューズや、ザック類にもリフレクターが付いているものが多いが(**Jack Wolfskin** のバッグには、これでもか、というくらいに付いていて、有り難かったりする。)なるべくそういう安全思考の格好をするのも一つの手。

メットやグローブについては、もういまさら言うまでもありませんね。

#### ④夜間は車も飛ばす！！

真夜中に走るということは、あまり頻繁にあるわけでもないが、人によっては、そういう走りをすることもあるだろうからちょっと注意。真夜中になると、

車の数も少なく、車は一般国道でも高速道路並みに飛ばしてきます。また、夜  
行便の大型トラックが多いのも事実。向こうはこんな時間に自転車が走ってい  
るなんて思っていないので、余計危険。とにかく、確認され易い装備で、確認  
され易いところをゆっくり走る。

走り屋の多い夜の峠も危険。一緒にトマトにならないように気を付けよう。  
(としか言いようがないですな。)

⑤なるべく夜間には走らないように計画を立てる。

はっきり言ってナイトランは、昼間に走るより数倍危険。真夏のどうしよう  
もない時期に、昼間は走ってらんないから夜走るとか、ノンストップランとか、  
通学など、やむをえない(或いは個人的な好み)場合を除き、なるべく夜間に走  
らないよう計画を立てるのが、最善の方法。どうせ走っても、景色が見えない  
から、もったいないし、つまらないではないか。テントツーリングなら、夜が  
明けてから走ればいいや、という余裕も欲しい。(私にそれがあるかどうかは、  
別として。)

走るにしても、あまり長時間走らないようにすることです。

**(4)キリじゃ。何にも見えない！**

山の上などでは、霧が発生していることがある。景色がいいところに限って  
これだから困る。注意点は雨の場合と類似しているが、

- 視界が利かないのだからスピードは出さない。車間も開ける。
- 車から確認し易いようにライト類を点灯した方がよい。
- 体温管理もしっかり。
- 景色が見えないからといって、不機嫌にならない。

このくらいでしょうかね。

**(5)暑い、焦げる、沸騰する、蒸発するう！！**



暑いなら走らなけりゃいいと思うのだが、夏休みがあるから仕方がない。  
暑いと何が怖い？**熱射病、日射病、脱水症状**である。その対策について。

### ①水分をこまめに取る。

こまめに飲むためにも、自転車用の**ボトル**は必携品。一年生の方は、自転車を購入する時に、一緒にボトルケースとボトルを購入してしまうことを勧めます。ボトルについて言うならば、夏場は**500ml**用では足りません。少なくとも、**750ml**用か、**1.5l**ペットボトル用のケースを購入するよろし。

こまめに取るように、ということが重要。いっぺんにがぶがぶ飲んでしまうと、かえってバテてしまう。飲まずにいても、脱水症状になってしまう。(んー、難しいっ。)

また、峠道などでは、水分補給ポイントがないので、事前に十分な水分を確保しておく。登っている途中で水がなくなった、では、しゃれにもなりません。

また、大量に飲むなら、ポカリ等の**スポーツドリンク**の方が、吸収され易く体の負担にならない。

### ②頭を直射日光から守る。

峠の登りとかで、暑くてメットなどかなぐり捨てたくもなるが、やはり直射日光に当たると日射病が怖い。メットを被るか、登りなどでも何か直射日光を防ぐ手段を講じること。時折、濡れタオルで冷やしたり、水をひっかぶるというのも気持ちいい。

### ③無理をしない。

夏の昼間は、アスファルトの照り返し、自動車の排気熱などで、実際の気温以上に暑くなる。無理をして走ろうとせず、昼は昼寝でもして休んで、涼しい夕方に走るなど、余裕を持った方がいい。まあ、余裕なんて言う前に、**ヤル気が消滅**する方が先か。

### ④日焼けはやけど！

夏の紫外線は強い。(実際には、5月頃の紫外線が一番強いらしい。)肌を焼くのもいいけど、肌に優しくないのでほどほどに。日焼け止めを塗るのがベター。なお、曇りの日でも日焼けはしますので、油断なきよう。(→ら族)

## (6) う～、さむい、寒い。

寒いなら走らなけりゃいいと思うのだが、冬休みがあるから仕方がない。寒いと何が怖い？自転車は基本的にかかなりの運動量を伴うので、乗ってれば基本的に解決する問題だが、冬の寒さとは別に、夏でも、標高の高い所、緯度の高い所(北海道とか)、雨天など、一時的なものに対する備えの方が重要だと思う。**防寒具、雨具**を持っていかないと、寒さでハンドルを持つ腕が思い通りにならなかつたり、指がかじかんでブレーキを握れなかつたり、風邪をひいたり、異常に体力を消耗する。また、キャンプをする時など、夏でも夜は冷え込むし、春先には、霜も降りるし雪も降る。寒い野宿の辛さは経験しないと解らない(?)が、やはり、最低限の防寒対策はすべき。

ちなみに、フリースは防寒対策に非常に有効。**フリース+雨具**で、たいいていの寒さはしのげる。軍手(手袋)は、忘れ易い盲点。ストッキングの生地を用いた手袋は、薄手で暖かい！

## (7) 雪、凍結路。

自転車にチェーンを巻いて、というのは冗談ではなく実際に出来るのだが、普通はそんな装備は持ち合わせないので、とにかく言えることは、無理をしないこと。積雪のある山道などで、遭難など、たまらない。(過去に何度か、未遂事件あり。)それなりの装備と、経験を積んでいない限り、状況を見て、中断するなり、**引き返す勇気**も必要。

凍結路といっても、判り難いことが多く、真冬でなくても、晩秋の峠道の日の当たらないカーブや、初春の残雪のあるような道など、**伏兵的に凍結**していることがある。要注意。

## (8)悪路

交通量の少ない山道、林道、3ヶタ国道などでは、舗装してあっても、簡易舗装であったり、落石だらけであったり、ひどい時には崩壊していたりする。また、一級国道でも、大型車の交通のために轍が深かったり、路肩が砂利だらけであったりすることもある。また、トンネル内で、突然舗装が悪くなることもある。(知る人ぞ知る、釜トンネル。)その対策を簡単に。

- 落石を踏まない。レーサーは勿論、MTBでも、落石は尖っているので、パンクしない保証はない。しかも、カーブ等に溜まった落石を踏んで滑ることもあるので、それも注意。自分の走る路面には十分に注意し、余計な障害物を踏まない。それだけでパンクは半減する。また、空気圧も適正值にしておくこと。(低過ぎる人が多いような気がする。)
- ガードレールのない道では、転落せぬようスピードを落とす。路肩も弱いので端に寄り過ぎない。
- 狭い道では、ブラインドから飛び出す対向車に注意。
- 轍の深い道では、ハンドルを取られぬよう、轍の中を走るか、完全に外すかする。
- トンネル内は急に暗くなり、路面が見えなくなるので、スピードを出さず、ライトを点灯、路面に十分注意。砂利が溜まっていたり、穴があいていたりと、舗装は外より悪い。

## (9)休憩の取り方

長時間の走行は、**注意力の散漫**を招く。ずっと走り続けていると、眠くなって、どっかに突っ込むこともままある。(自転車にも**居眠り運転**はあるさ。)休憩のタイミングは、人により異なるのであろうが、**最低でも1時間に1回**は取る。(20kmで一回というのもありますが、コースにも因るし。)

その際、積極的に**水分と食糧**(甘いもの、カロリーの高いもの)の補給をすること。何度も繰り返すが、喉が渇いてから、腹が減ってから、では遅い。少し

つつ、というのが最も効率的な補給法。次の区間の道順を地図で確認するのもよい。

## (10)最後に

ツーリング中には、必ずといっていいほど悪状況に遭遇します。上に挙げたようなことが殆どでしょうが、この他にも、それこそ想像もしなかったことが起こるかもしれません。そんな時、一番重要なのが、無理をしないこと、焦らないこと、それから、事前の準備は万全に、ということです。ハプニングがあるから、ツーリングは楽しいのです。悪状況を克服した満足感があるから、ツーリングは飽きないのです。上記のことを少しでも参考にして、悪状況下の安全走行に役立てて頂ければ、これ幸い。

夏のツーリングはいかがだったでしょうか。秋は、夏にもまして自転車に乗るのに快適な季節。つまりそれだけいろいろなところを走ることになるでしょう。そこで、もう一度安全走行について考えてみるべく、今回は安全の失敗例、すなわち、事故の例を紹介します。事故を起こせば事故の恐ろしさはわかるかもしれませんが、事故を起こしてからでは遅いということもあります。事故について、その現実や、万一の事故の際の対応についても、考えてみよう。

## **VIII 実際の事故に学ぶ**

### ●なかよしさいくるであった事故の例

なかよしさいくるにも今まで、何度か事故があった。後閑さんの事故には多くの人を知る通りである。他にもいくつかお寄せいただいた事故の体験談を以下に掲載させていただこう。

## — 事故紹介 —

岩本 馨

1 年生の時僕は事故に遭い、幸い体の方は無事だったものの、買ったばかりの自転車を大破させてしまいました。その事故は何と自転車との正面衝突で、しかも車の心配のないサイクリングロードでのことでした。

皆さんはきっとこれを聞いて、考えられない事故だと思いいになることでしょう。しかし事故というのは得てして考えられないところで起こるものなのです。

事故に遭った多摩川のサイクリングロードに出る為の世田谷街道は交通量が多い上に路肩も狭く、非常に神経を使うところでした。そんな道をやると抜けて車の心配のないサイクリングロードに入って、ほっとしたというのが正直なところでした。折しもその日は夏休み中でママチャリで走っている人も多く、こちらはランドナーですから右側に出て抜かしながら進んでいました。

衝突したのはガード下でした。ガードの影になっていて確認が遅れたのですが、最大の原因は油断して明らかに集中力を欠いていたことにありました。衝突であれだけ固い自転車のフレームがぐにやりと曲がってしまいました。もし体にその衝撃が加わっていたら、と思うとぞっとします。

自分が「怖い」と思う所は確かに危険です。しかしもっと危険なのは自分が「余裕だ」と思う所なのです。何故なら「怖い」と思えばスピードも抑え細心の注意を払うものですが、「余裕だ」と思う心には必ず隙が生まれ暴走や無謀を起こし易いからです。どちらが重大事故に繋がり易いかは明らかでしょう。

古文の教科書にもよく載っている徒然草の「高名の木登り」という段にもこの戒めのことが取り上げられています。昔から、つい忘れがちな真理なのでしょう。気をつけたいものです。

『目くるめき、枝危ふきほどは、己が恐れ侍れば申さず。過ちは、やすき所になりて、必ずつかまつることに候ふ。』

---

---

## 事故紹介 2

～左巻き込みは怖い巻～

○時：1997年の年の瀬

○所：富ヶ谷の交差点

○人：荻野聡之

### ●事故の状況

朝、いつものように寝坊した僕はロードに飛び乗り学校に向かった。2限は体育で遅刻はあまりしたくない。原宿の駅前を右折し、代々木公園へ。直線の平地を抜け、長い下りに入る。隣にはバンが併走している。信号が変わりそうだったので、一気に交差点を抜けようとしたそのとき、バンが左折してきた。

まずい、と思ったので、急ブレーキする。バンの側面に衝突。これで一安心と思ったが、大間違い。車はそのまま、左折し続けた。巻き込みの力はものすごい。チャリもろとも倒されてしまった。うまく転べて一安心していたが、またまた大間違い。車の後輪が内輪差で自分の右足の上のにしかかかってきた。やばいなあ、折れちゃうよ、と思ったが、どうしようもない。車の方はというと、そのまま走り去ろうとしている。しかし、交番の目の前であることに相手も気付いたらしく、止まる。ひき逃げはされずにすんだ。

幸福なことに足は無傷、擦り傷もなかった。チャリは前輪がつぶれただけですんだ。

---

---

## 事故紹介 3

○時：97年10月

○所：磐梯ゴールドライン

○人：高岡芳成

### ●事故の状況

97年10月に会津磐梯方面で行われた合宿で、磐梯ゴールドラインから下っていた時だった。そこは道幅は広がったが、ヘアピンの混じった難易度の高い下りで、安全な下り方などろくに知らなかった僕は、ヘアピンでは不十分な減速で膨らみまくるわ、道の真ん中に寄りすぎてたまに来る車にクラクションを鳴らされまくるわ、クランクの内側を下げて下るわ、など、かなり危険な走りをしてた。

そこで事故は起きた。下の図を見れば解るが、そこはヘアピンが連続したところで、例のごとく不十分な減速で膨らみまくっていた。そこで後ろから車の来る音がしたので、僕は恐怖のあまり道路の端に寄りすぎてしまった。そこにあった路肩は砂利道で深い溝もあり、その溝に見事に突っ込みバランスを崩して転倒してしまった。45km/h くらいで転倒したのだが、ヘルメットがあったお蔭で、軽い脳震盪と掠り傷だけで、大事には至らなかった。



[事故当時の図]

#### ●反省点

- 1、カーブ前では十分に減速し、安全なラインをとって下ること。
- 2、あまり道路の端に寄りすぎないこと。特に林道などでは、ガードレールがなく、舗装も悪い場所が多い。
- 3、下りではヘルメットをちゃんとかぶること。当然のことだがしっかり守ろう。命を守ってくれる大事なものです。実際この事故のあとヘルメットを見ると、左端が見事に裂けており、衝撃の大きさを物語っていた。この時ヘルメットをかぶっていなかったら命に関わる事故になっていたかもしれない。



---

## 事故紹介 4

○時：98年6月 雨の日

○所：秩父

○人：大縄将史

### ●事故の状況

例年6月には、特訓ランというケッコウ大事な行事がありますが、この年は雨が多く1年生が実戦不足とのこと。そこで、明るい話題ではありませんが、走る時の心がけについて書きます。

今では信じがたいことに、4、5、6、月定サイにまじめに参加。6月定サイに間に合うように自転車を買って秩父まで曲がりなりにも走って行った。本格的な下りは秩父がはじめてだが、登りでバテタ分調子に乗って下りで頑張る。諸徳寺さんに、「よく僕について来るねえ」と言われる。

この日3人の1年生が事故を起こすも、"ドジなやつ"くらいに思っていた。

そして忘れもしない6月20何日か(忘れた)、特訓ラン初日、二度上峠(群馬県)までの1000mの登りを終えて、下り始めて60秒と立たない頃、待望の下りにスピードを乗せる。だが、"次に、さあ何を考えようか"というくらいぼうっとしていた。普段の僕のように。気付いた時には遅かった。半径は大きい、回転角も大きい右カーブ(通行車極少)で、ワイヤ式のガードレールに突き刺さる。多分40km/h前後で。骨折には至らなかったが、なかなかの怪我を負った。

### ●検証

原因として、怖いもの知らずだったということ、技術が未熟だったこと(ここでは右カーブの曲がり方)があります。技術面のことについては金籠会長をはじめ、多くの先輩方が書いて下さっているので前者について書きます。

もちろん、事故の怖さというものはサークルに入る前から聞いているし、6月定サイでも目の辺りにしているので知ってるつもりでしたが、中には、自分

がそういう目に遭わないとわからない者もいます。人間身にしみないとわからないということは多い。

事故を起こした時、某先輩に、「こけてみてはじめてわかる痛さかな」と、剥がれた爪に楔を打ち込むような一句を詠まれましたが、ごもつともです。(別に恨んでなんかいませんぜ、頭取。)

### ●対処法

だったら事故を起こさないとわからんやないけ、となりますが、そうでもない。まずこの先何があるかわからないと認識すること、世に言う無知の知、というやつです。(このあと、馬鹿の力と続く?)なら自分は確かに無知なのはわかった、と開き直すだけでは進歩がありません。無知をひとつひとつ消していくのが経験です。

たとえば、自分は対向右折車にとっては直進車の影になっていて見えないとか、歩道は安全かと思いきや、ファミレスからは車が出てくるとか。実はこれだけでも不十分なことがあります。知覚された無知とは何があるのかわからないが、こういうことがあるかもしれないという、せいぜい自分の頭の想像力の範囲を超えませんが、全く想像もできないようなことがあるかもしれません。

論理的に言っても未知の知は不可能なのです。しかるに、神様というのは、悪戯っ子ですから、そういうところをずばりお突き遊ばれます。いきなりネコが飛び出すとか、上から物が落ちてくるとか、しかし何があるかわからんと思って(つまり無知を自覚して)少し気を付けていれば、多少はましな対応が取れるでしょう。

ここまで来れば、このカーブで、或いはこの先の、ここからは見えないがこうなっているかもしれないカーブで、自分が事故を起こす映像すら想像することができます。(愉快ではないかもしれないが。)こうして"仮想事故体験"をすれば、傷を負わずして事故の怖さを知り、安全走行に努めようと思えるのではないのでしょうか。

あとは走っている時にトンネルや崖が崩れませんように、新幹線が脱線しませんように、大地震が起きませんように、と神様に祈るだけです。

-----自戒を込めて

---

## 事故紹介 5

- 時：97年6月
- 所：水道橋交差点
- 人：竹内恒

### ●事故の状況

本郷からの帰り、普段より少しはやく夕方4時頃水道橋の交差点にさしかかったところで、僕は事故にあった。水道橋交差点は南北に春日通りが、東西に外堀通りが走っている片道3かける車線の交差点で、北西側には東京ドームがあるというロケーション。僕は北側から来て右折しようとしていた。自転車はこういう広い道を右折するときは**2段階右折**（まず交差点の向こうにまっすぐ渡って右に向きを変えてその方向の信号が青になったら渡るって言うやつね。）というのをやらなくてはいけないことになっているので、僕もそのつもりで道路の左端を走っていた。

ところがあと200メートルぐらいで、交差点と言うところで、信号はあいにくの赤に変わって、前には信号待ちの車が数台という状況。そこで僕は信号待ちの車の**横をすり抜けて**前に出ようとちょっとスピードを落としてそのまま進んでいった。車2台の横をすぎて3台目にさしかかったとき、なんと絶妙なタイミング！まさに目の前10センチと言うところで、**車の後部ドアが開き**僕はなすすべもなく自転車もろとも歩道にはじき飛ばされてしまった。一瞬何が起こったのか分からないでいると、ドアを開けたおばさんが寄ってきて、「大丈夫？」なんて聞いてくる。幸い体の方に怪我はなかったものの、高校時代から4年間乗っていた愛車はフォークが曲がって再起不能。全然大丈夫なんかじゃない！

こういうときに相手をすべきなのはドアを開けたおばちゃんではなく、車を運転していた**運転手**。車との事故で大切なことの第一は直接事故を起こしたのが誰であれ、運転手と話をするのが正解と言うこと。なぜなら運転手は運転している車に関する**すべての責任を負う**から。これは法律にもかかっている。僕も運転手と話をした。

車との事故で大切なことの二点目は「大丈夫です」、「すみません」なんて言わないこと。事故をしてすぐは興奮していて痛みもあまり感じないし、動転してしまつてつい「大丈夫です。」やら「すみません」やら言いたくなるけれども絶対にそんなことを言つてはだめ。まず相手に責任があることをはっきりと言い、自分の被害を示し、免許証を出してもらつて相手の身分（住所、氏名、免許書番号など）を覚えてもらうことが大切。その上でこちらの損害を補償すると言つてもらうことをはっきりと言つてもらわなくてはいけない。必要なら警察を呼んでもらつてもいいだろう。自信を持つてははっきりと言えれば相手も納得するはず、こういうときに免許を取つてると法律の知識も持てるしいいかもしれない。あとは警察か保険会社に任せればいい。僕の場合は相手に100%の過失があると言つて、全額支給になつた。

保証してもらうのはいいけれど、事故を起こして最もつらいのはやはりそのあとしばらく自転車に乗れないこと。保険会社が保証するとなると補償金が下りるまでひと月以上はかかる。その間自転車に乗れないのは僕らみたいな自転車キチガイにはほんとにつらい。やはり事故は起こさない方がいい。この事故も横をすり抜けようと思わなければ起こらなかつたはず。

つらい思いをするのは結局自分だから・・・

---

今回は具体的な事故について紹介しました。読むのもうんざりでしょうが、これを全部打つた僕はもつとうんざりです。しかし、事故紹介を読んだからといって事故は減るものではありません。自分の身は自分で守るという自覚を持つようにしましょう。まずはヘルメットをかぶることから。怖いのは車でも不運でもなく、「自分だけは事故らないからだいじょーぶ」、という油断なのです。これは"だいじょーぶ教"にあらず...ですよ。

## IX 万一の事故に対して

自転車走行時は十分注意し、危険や事故を未然に防ぐ努力をするのは言うまでもないが、それでも事故が起こらないとは限らない。いざ事故が起こった時の対応、処置、保険などについて簡単に触れておこう。

### (1) あちゃ～、事故っちゃまった！！

①怪我をしたら(させたら)まずは**安全なところに移る(移す)**。自転車や荷物も交通の邪魔にならない安全なところに移す。怪我がひどければ、なるべく早く**119番**して**救急車**を呼ぶ。(こういう時に携帯電話の有難味がわかる。)なるべく周りの人に声を掛けて助けを求めよう。この時、意識も無いようならみだりに動かさない方がよい。

②速やかに近くの交番に行くか、なければ110番して、警察に"いつ"、"どこで"、"誰と"、"どういう"事故があったのかをはっきりと知らせる。決して焦らない。自分の身分を学生証や免許証で知らせる。

③可能なら、忘れないように相手の身分も確認する。(もしも車なら、ひき逃げされないようにナンバーの確認をする習慣を付けるとよい。)この際、名刺とかよりは、免許証などちゃんと身分を証明できるものの方が望ましい。

④怪我をした(させた)場合、警察に実況検分(現場検証)してもらった後、病院で、診断書を書いてもらい、その診断書を警察へ提出して証書を書いてもらう。(病院へ行く前に調書を取る場合もある。)4、5日経って事故証明請求書(交番にある)を、交通安全センターに出して事故証明をもらったら、保険会社に提出する。

⑤怪我がなく、物損事故のみの場合、警察に実況検分して、調書を書いてもらってから4、5日経った後、物損事故証明請求書を交通安全センターに送って証明書を保険会社に提出する。

軽い事故でない場合、当事者だけで示談で済まそうとしないこと。(当たり屋をやって儲けようと思わない限り)必ず警察に通報することが鉄則。(事故紹介の項でもいくつかこの教訓があったはず。)保険に関して、適用すべきか、或いは詳細については、まずは警察の人、それから保険会社の人に相談すること。

## (2) 保険？高校以来だなあ。

(←それは、保健。)

なかよしさいくるでは、サークル員全員にサークル保険への加入が義務づけられており、この条件を満たさない人はサークル行事には参加できない。(尚、サークルの保険では、自分の自転車が壊れても保険金は下りませんよ。)

ここでは、サークルで入っている保険についての説明は割愛することにして、一般の任意保険について少し説明しておこう。

### ①自転車総合保険

自転車に乗っている時の怪我と、走っている自転車に跳ねられた時の怪我が保険適用の対象。ただし、公道以外でのレース中の事故や海外での事故は適用外。掛け金は普通傷害保険より安く、様々あるが、一例として、自転車で人をはねてしまったりよその家に突っ込んでしまったなどの賠償責任保障が付いたもので年額 2000 円程度。保険金は、死亡 1000 万円、事故から 180 日以内に後遺症が出た場合 30 万～100 万円、入院の場合は事故から 180 日まで一日 2000 円、通院は事故から 180 日まで一日 1000 円(但し通算 90 日まで)、賠償責任は 2000 万円が限度。家族単位で契約するものや、自転車の盗難など車体の損害を補償するものなどもある。

### ②普通傷害保険

自転車の事故は勿論、日常生活の中でのさまざまな怪我が対象になる一般的な傷害保険。レース中の事故も公道を走っていたものなら適用になる。

これも設定はいろいろ。ある保険会社の基本的なもので、死亡 500 万円、

事故から 180 日以内に行方不明が出た場合は死亡保険金の 3～100%、入院の場合は事故から 180 日まで一日 2500 円、通院は事故から 180 日まで一日 1000 円(但し通算 90 日まで)、賠償責任は 3000 万円が限度。このほか、手術保険金、付き添い看護保険金などの保障が付き、掛け金は年額 1 万 3000 円程度。障害については海外での事故も適用対象になるが、賠償責任は国内のみ。

### ③スポーツ安全保険

5 人以上のアマチュアのグループや団体が対象で、傷害保険と賠償責任保険、共済見舞金制度と組み合わせたもの。財団法人スポーツ安全協会が、東京海上をはじめ 20 の損害保険会社と一括契約しており、同協会支部で加入できる。国内での、グループでのトレーニング中及び、その往復中の事故について保証され、掛け金は年額一人 3000 円。保険金は死亡・後遺障害が最高 2000 万円、入院の場合は事故から 180 日まで一日 4000 円、通院が一日 1500 円(通算 90 日まで)。

賠償責任の限度額は、対人が一人 1 億円、1 事故 5 億円、対物が 500 万円。たとえば、自転車で集合場所へ行く途中に歩行者と接触し損害賠償を負った場合(自動車事故は適用外)等に保険金が支払われる。また、共済見舞金は突然死と日射・熱射病による死亡が対象で 120 万円。ただし、傷害保険の死亡保険金と重複しては支払われない。

### ④個人賠償責任保険

事故にあって、自分が怪我する以上に深刻なのは、人に怪我を負わせて、損害賠償責任を負った場合だ。応急手当から損害賠償金、訴訟費用、弁護士報酬などの保険金が支払われる賠償責任保険は、年額 2000 円程度の掛け金で上限 1 億円が保障される。他の保険でも賠償責任保障を付ければ、ある程度カバーされるが、別に加えておけば一層安心だ。

### ⑤各種共済

保険とは異なるが、比較的少ない負担で保障を受けられるのが共済。各都道府県の共済のほか、生協、全労災の共済などがある。ある共済を例に挙げると、月額 2000 円の掛け金で、交通事故による死亡 1000 万円、後遺障害は死亡保険金の 0.84～100%、入院の場合は 5 日以上 124 日まで一日 4360 円、以降 184 日まで一日 1960 円、通院の場合 14 日以降 90 日まで一日 1400 円の保障。

また不慮の事故や病気も対象となる。共済は営利目的ではないので、決算後に余剰金は割り戻し金として返金され、実質は月額 2000 円以下になる。申込手続きは銀行、生協窓口で。

これらのほか、レースやイベントに参加する時は、当日有効の保険(会場や事前に主催者を通じて申し込み出来ることが多い)に、海外遠征する時には海外旅行傷害保険に加入しておく心安い。

---

### ～あとがき～

以上、9章に渡って安全走行虎の巻を書いてきましたが、いかがだったでしょうか。私とて、いろいろ不勉強な部分も多く、納得の行かないところや解らないところもあったことでしょう。ただ、新入生をはじめとして、自転車を楽しむ前に、そして、楽しさを知った後でも、いつも安全走行に対しては最大限の注意を払わなければならない、という意識こそが重要である、ということだけは言えると思います。

世界中の人々が、これからもずっと、**安全に、優雅に、かつ、ワイルドに**、自転車で走り続けることを祈りつつ、終わりにしたいと思います。ありがとうございました。

Thanks for 御協力；

山田俊浩、山口康、松本学、植田喜延、  
元木顕弘、川上将、諸徳寺康行、高岡芳成、  
大縄将史、川上泰彦、竹内恒、岩本馨、  
菅原琢、萩野聡之（敬称略）

文責；マシガン金籠(金籠 史彦)



## 安全走行虎の巻 完

みなさまのご意見ご感想をお待ちいたしております。→[iwashi@teamnc.net](mailto:iwashi@teamnc.net) までどうぞ。