



福崎かずたろう

第14回 ヒカリものについて考える・その2

それでは今月も先月に引き続き、ヒカリものについて考えるのココロだあ～！

(♪ ちゃ～あらら ちゃっちゃっちゃららん、ちゃ～ラン ♪♪)

今週のテーマはヘッドライトについてであります。

その2 ヘッドライトについて

ヘッドライトというのは、あれでありますね、夜間やトンネルなど暗い環境で、前方を照らすライト・前照灯のことです。そのため（当たり前でございますが）必ず車の前面に付いているのでありまして、いわば車のカオ！それも まなこ に当たる重要な部分なわけなのです。

「男はパッと見！」ってなコマーシャルもございますが、御婦人方の中には、車を買われるとき、前面のデザインだけで決められる方もいらっしゃるようでありますよ。ですからデザイナーの方もヘッドライト一つにえらく神経を使うようであります。もともとライト自身は、そんなに大きさは必要ありません。軽自動車やトラックなんかのライトなんかを見ますと、かなり小さな物であります。

☆ デザイン

角目、丸目、飛び出し目とバラエティに富む中でも、ニッサンのフェアレディーZは飛び抜けてぶっとんだデザインであります（これは表現のしようがない、一度みてください）。ホンダのインテグラは、車幅の大部分を占めるような横長のデザイン、Hなんて言ってますけど、どちらかと言うとあれはスケベ！スケベデザインであります。スカイラインは精悍でいいなあ。僕あ好きだなあ。あと、飛び出し目はホンダ車に多いわけですが、あれは昼間スッキリしていてよろしいな。ただ小さな車には似合わないみたい。トヨタの

カローラⅡやターセルなどのGPターボは、ポップアップライトなんて言ってますけど、車幅が小さく車高も低いいため、やたら飛び出したライトが目立つ。アマガエルの目玉みたいに見えるんですな。

☆ 点灯時期

ライトはいつ頃から点けるものでしょうか。一般的には日没後でありますね。教習所の教科書にもそう書いてありましたね。でもライトを点けるべき時間と日没というのは厳密にイコールではないわけです。というのも、まず、季節によって異なるということ。それから、暗さに対する感覚が各人各様であるということ。この二点が挙げられます。

季節ですと、冬と夏を考えてみればよろしい。冬の夕暮れというのは、ただでさえ弱い太陽光が厚い雲に隠されて、いったいいつ沈んだのか分からない、当然路面もそのころには全くコントラストを失って見づらい状態です。それに対して、夏の夕暮れはギンギラ輝く太陽が西に沈んでも、まだその余力を使って山の彼方から天空を照らします。よって路面はまだ残照で明るい。同じ日没でもえらい違いです。

暗さの感覚というのは個人差がある、と書きましたが、それは生理学的な問題ではなく、「このくらい暗くなったら点けよう」という個人の概念の問題ではないでしょうか。と言いますのも、タクシーを見ていますと、必ずと言って良いほど点灯が早いのですね。タクシーの運転手が皆 暗さに弱い、とは考えられませんから、これは意識的に早めに点灯している、あるいはそれが身に付いてしまって無意識に点灯している、と考えられます。

彼らはプロですから『早めに点灯して損をすることは無い』ということをして、体験を通して知っているのでしょう。

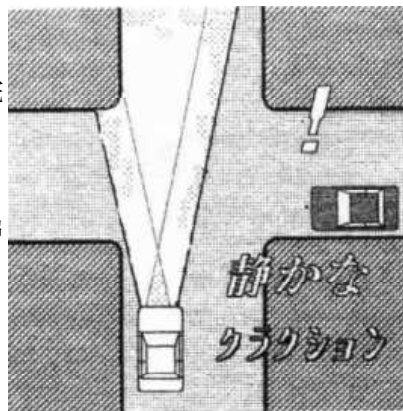
ですから点灯の時期について、ぶっちゃけて言ってしまうと「タクシーが点灯したら点けましょう」と言うことができるでしょう。

☆ 薄暮のクラクション

平安京スタイル（碁盤目状という意味ね）の住宅街では、小さな十字路が連続します。こうした交差点は、住宅の塀の飛び出しているために見通しが悪く、また子供や自転車が多いので、充分速度を落として走行する必要があります。特にコントラストの落ちる夕暮どきは、なお一層の注意が必要です。

そこで、こうした住宅街では、早々とライトを点灯することをお勧めする。

ライトが対人対車の警告として使えるのだ。クラクションと違って、周囲に騒音という迷惑がかからないという点で優れていると思う。



☆ トンネル

トンネルというのは、明るい昼の世界から一気に夜の世界へ入ってしまう、いわば異次元空間なわけですね。ここで注意したいのは、再び昼の世界へ戻るときのライトの消し忘れです。特に長いトンネルを通過した時は、ライトを点けているということを忘れがちなので注意が必要です。対向車がパッシング（ライトを小刻みに点灯すること）をしてきたら消し忘れを教えてくれているものと思しましょう。逆に点灯している対向車があればパッシングで注意してあげることも必要でしょう。お互い様ですからね。

話は逸れますが、点灯してくる対向車があれば、進行方向に長時間ライトを点けなければならない状況（トンネル、濃い霧、夕立など）があると予測されます。備えあれば憂いなし、状況を早めに察知するということは、運転に限らず重要でありましょうな。

最近ではナトリウムランプ（独特のオレンジ光を出すやつです）などの使用でトンネルも明るいものが増えてきました。わざわざヘッドライトを点灯させる必要もなくなってきましたが、その影響からか、普通のトンネルでも点灯しない車も多く、逆に危ないのではないかと思ってしまうですね。特に若葉つけてブイブイ飛ばす若（わか）者（か）者にこの傾向が強い。向こうはこちらを認知しているのだろうけど、こちらからは、近くに来るまで全く見えないのであります。恐ろしいなあ。

☆ 交差点での消灯

みなさんは交差点でライトを消していらっしゃるでしょうか。少なくとも大阪では「交差点ではライトを消しましょう」という事になっているようですが（ドライバー間の暗黙の了承で）。確かにマナー的には消した方がよいでしょうね。交差点で止まっているときに後ろの車に照らされるというのは、あまり気分の良いものではないですし。また、交差点の先頭でライトを点けていると、横断歩道を渡る歩行者は眩しいでしょうし、左右からこちらに曲がってくる車からは、その歩行者が見えなくなる、いわゆる蒸発現象を引き起こしかねません。さらに「もったいない」という心理も働きます。ただ、交差点に止まっている時間くらいなら、点けっぱなしの方がバッテリーには良いそうですが。

ところが前にも言ったかもしれないけど、都会だけなんですよ。交差点消灯をしているのは。都会の道路は、街灯はもちろんのこと、やれガソリンスタンドだ、ファミリーレストランだ、広告塔だ、ラブホテルのネオンだ、なんだかんだと間接照明が多すぎる。だからライトを消したって別段、問題はないわけです。しかし田舎の道路は、街灯すら無い状態なので、月が出ていなければ、真っ暗になってしまうのですね。

「郷に入っては郷に従え」と言いますから、そこらへんは、まあ適当に。

☆ ライト切れは恐いのだ！

運行前点検というものがある。これはドライバーが自動車を運転する前に義務づけられている最低限のチェックなわけですが、その中にヘッドライトの点検もあったように思う。まあ、わざわざライトを点けてから車の前に出て確認する必要は無いけども、運転席からの確認だけでも行いたいものであります。

実際、ライトが片方でも切れた状態で走るといのは、ほとんど自殺行為であります。運転している方からは「路面が見えにくい」という程度でしょうが、恐ろしいのは、対向車に『自動車として認知されない』ということであります。「単車だと思っていたらライト切れの車だった」という体験は、たいがいの方がお持ちだろう。それがもし、ぎりぎりすれ違えるような狭い道路であったら、「あ～、驚いた」程度では済まないだろう。

だが、「運転しようと思ったらライトが切れていた」という状況で、我々ほどの様な行動がとれるだろうか。球を取り替える？スペアがない。仮にあったとしても、きょうびの車はパーツの一体成形のため、何カ所もネジを外さなければ、球一つ交換できないのである。じゃあ、修理工場へ行く？ライトを点けるような時間に営業しているだろうか（いや、してはいないのだ）。行くとしても、そこまではどうする。う～ん、困ったなあ。

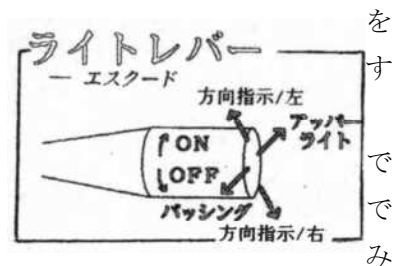
こういう時は、アッパーライト（ハイビーム）で代用するしかないでしょうね。通常のライトとアッパーは別の球を使っていると思いますので、アッパーが生きていれば使えるはずです。しばらくはこれで我慢、対向車には充分 気を配って運転ませう。

☆ アッパーライト

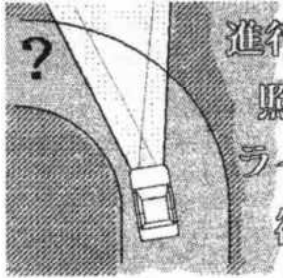
通常のライトよりも上を向いているライトのことで、遠く照らすことが出来るものです。普通、ライトレバーを奥に押ことでアッパーになると思う。

しかしこのライトは、対向車が多く、夜間でも明るい都会は不要だと思う。眩しいのだ。だから都会でアッパーのまま走っている車というのは、よほどの田舎者か周りの迷惑を鑑ない奴、と言うことになる。アッパーの対向車がいたらパッシングで知らせよう（怒ってしたらいかんよ）。

逆に田舎道ではアッパーは効果絶大であります。車が少ないので速度が出る、しかし路面は暗い。必要な物が見えないようでは困るわけです。国道などでは、普段はアッパーで走り、対向車が見えたらアッパーを解除、すれ違ったらまたアッパー。この連続で行きましょう。



☆ 改善要求



進行方向を
照らす
ライトが
欲しい!!

五月山のドライブウェイでは、コーナーのガードレールに反射シールが張られていて、ヘッドライトの光がコーナーの曲がった先を照らすように工夫されていた。

「なかなか考えてくれてるやん」という感じだが、しかし根本的な問題として、なぜ進行方向を照らすライトが出来ないのだろう。ライトを左右に回転できるようにして、

ハンドルの切れ角とスピードメーターとに連動するようにすればいい。まあヘヤピンカーブなんかは対応できないにしても、30度くらいライトとレンズが移動するだけでも、かなりの効果が見込めると思うけど。

☆ パッシング

パッシングとは、通常下向きになっているライトを数回、瞬間的に上向きにすることである。たいていの車はライトレバーを手前に引くことによって瞬間的に上向きに替わるようになっていと思う。で、パッシングは主に、対向車へのメッセージとして使われるわけですね。具体的には以下の5点であります。

1. ライトの点けっぱしにしたまま走っている車に対する注意
2. ライトを上向きに したまま //
3. 対向車に進路を譲るときの合図
4. 速度取り締まり（ネズミ取り）の警告
5. あおるとき

1. と2. は既に述べました。

3. は、狭い道路に駐車車両があつて（ほんと、やめて欲しいですね）、対向車とすれ違いが出来ないようなとき、パッシングでこちらが待つ旨を伝えるときなどです。このとき、パッシングの回数は1、2回にするのが通常です。回数が多いと逆に「イラついている」という表現になってしまい、対向車の動きを抑えてしまいます。

4. は、速度取り締まりを見つけた場合、対向車にそれを知らせるために、行います。ただ、これをやりすぎて公務執行妨害で逮捕されたとかいう話を、新聞か何かで読んだことがありますので、まあ、親切もほどほどに。

5. は、あまりに遅い車、ふらふらと進路を定めない車に対して、怒りを込めておこなうものですが、きっと気の短い心の狭いドライバーがすることなのでしょう。善良な皆さんには関係ありませんね。私もこんなことは、一度だってしたことはありません………かな？

☆ 霧のドライブ

よく霧の中を歩いたり走ったりすることを『ミルクの中を泳ぐようだ』などと表現しますが、実際そうなのですね。霧の粒子自身は透明でありながら塊としては不透明であり、常に流動しているながら絶えることがない。ミクロの決死隊になって、ミルクの中に入り、そのチンダル現象を見ているが如くであります。

こうした霧の中でのドライブはかなり難しい。私は以前、足摺岬をドライブしていて、早朝の霧に囲まれて動けなくなってしまったことがあります。道路のセンターラインすら見えない状態で、「本当に地面を走っているのか」という錯覚にすら陥るほどの深い霧でした。このときは10分も待っていればセンターラインは見えたものの、けっこう恐かったですね。

霧の中ではなかなか対向車が見えない。ぼおとした光の塊が見えたと思ったら、すぐに対向車が通過する。こちらから見えないということは、向こうからも見えないということ

で、危険極まりない。こういう時、フォグランプというのが役に立つのだろう。フォグランプの波長が霧の粒子に対して透過率が良いということらしいから、少なくとも、自車の存在はアピールしやすいと思われるのだ。

それから霧の中では、ライトをアップーにしないほうがいい。ライトの光が霧に反射するので、目の前に光のついたてを置いて走るような結果になってしまうのだ。



☆ 最後に 早め点灯

まあ、今回ライトについて、またもぐだぐだと述べてしまったわけですが、けっきょく論旨としては、ライトを点ける状況と言うのは、昼間以上に気を配らなければいけないということに終始するわけですね。

1に安全 2に安全 34がなくて5に気配りってどこですか。

とくに早め点灯については、自己（事故）防衛手段として、もっと皆さんに行っていたほしいと思います。「Light ON 私はここにいる」のりピーも宣伝してるじゃないですか。ライトを点けるということは、それだけ周囲に自分の存在を主張するということなのです。特にダーク系の塗装の車をお持ちの方は、自分が他車を確認しているほど、他車は自車を確認していない、ということに気付くべきです。

おお、私はいつから、交通指導員になってしまったのだろうか？