



アラ かん新生活

ふちんかん

いつの間にかアラかんと呼ばれる年代になったが、この年になって生活をガラリと変えることにした。この連載ではその変容を書き記してみたいと思う。

第3回 人生初バイクは電動バイク

車中心の生活をやめ通勤方法を公共交通機関にしたのが前回までのお話。今回は近所の移動に使うバイクについて記してみたい。

クラウドファンディング

表題にあるように今回購入したものは電動バイクである。クラウドファンディングの公開直後だったので割引率の大きいものが残っており即ポチってしまった。衝動買いである。支援（購入）してから到着まで3ヶ月の予定だったが、計画の遅れなどで6ヶ月近く待たされた。昨年8月に半完成品の状態で到着。組み立て指示書やネットの情報を元に2時間近くかかって組み立てた。

概要

車名は [Coswheel MIRAI S](#)。電動の原動機付き自転車である。「…自転車」という言葉通りペダルも付いている いわゆるモペットというやつである。

写真がノーマル状態のもので、中心の太いフレーム部分にバッテリーが入っている。出力は500Wで、分類では原動機付き自転車1種となる。白ナンバーの原チャリと同じ扱いで、公道を走るためには、ナンバーの取得、自賠責保険加入、ヘルメット着用が必須となる。





アラクン 新生活



私にとってバイクだけでなく電動車両も初めての経験なのだが、スロットルを回すと、グイッと加速するリニアな感覚はいかにも電動である。出力は3段階で、自転車感覚で平地をチョロチョロ走る分にはレベル1で十分、ちょっとした坂道ではレベル2、車の流れに合わせて走る場面ではレベル3となる。しかし80kgを超える私を乗せて急坂を登るには力不足で、そういう場面ではペダルをこぐ必要がある。

追加したもの

後輪の上に荷台を設置した。これは公式サイトから購入。その上にワンタッチで取り外せる買い物かごを付けた。さらに買い物かごの中に大きなバックを入れている。

バイクに乗り換えて、生身をさらすこと以上に不安を感じたのは、後方確認が十分にできないことである。走行中は路面の状態を常に確認する必要があるので、体をねじって後方を確認するゆとりはない。ミラーはあるにはあるが、クルマでいうサイドミラー程度の視角であり、バックミラーのような視角は得られない。

そこで自転車用のバックモニターを購入し取り付けた。カメラは前述の買い物かごの後部に、クリップと自由雲台を組み合わせて半固定した。モニターは日中は見えづらいので、遮光フードを自作し取り付けた。

バックモニターの効果はてきめんで、路面を見る視野近くに背後の様子が映り、安心して運転できるようになった。

ほかにもハンドルバーにエクステンダを追加し、そこに上記のモニターや防水時計、ナビ用のスマホをつけるためのアタッチメント、NFC電源のスイッチなどを設置した。電源は本来右側にあったのだが、左側に移したことで乗降時に操作しやすくなった。

またバックモニターが期待通りのはたらきをするので、2つあるミラーのうち左側は外した。





メリット

これまでの自動車に比べると、とにかく安い。

ランニングコストは言わずもがな。一回の充電で40 kmくらい走れ、充電費は200円程度である。クルマと比べると1/200である。

自賠責（強制保険）が3年間で1万円、クルマ比1/2.5。自動車税が年2000円、クルマ比1/25。任意保険は1.2万円、クルマ比1/5。

また出先で駐車場を探したり、入場で並んだり、駐車料金を気にする必要もなくなった。よく利用する川西能勢口近辺は駐輪場があちこちにあり、しかも安くて助かっている。

デメリット

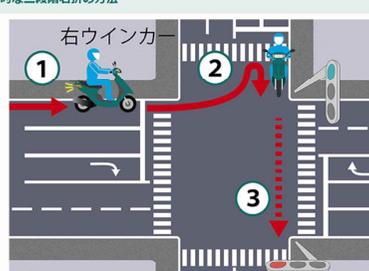
荒天時はどうしようもない。雨の日は乗らないというわり切りが必要になる。雪が積もった日は恐る恐る走ってみたが、タイヤが太いことと、ペダルをこぐことでトラクションやバランスが調整できたので思ったより走ることができた。

私の体重の問題も大きいのだがパワー不足の場面がある。平地では原付の制限速度である時速35 kmは余裕で出る。ちょっと気を抜くと45 kmくらい出ていることもある。ただ坂道になると極端に自転車っぽくなる。少々の坂道は電動だけでしのげるが、坂が長かったり急坂となるとペダルアシスト必須となる。

一方で自転車に毛が生えた程度とはいえ原付扱いなので、自転車以上に遵法意識が求められる。歩道は走れないし、自賠責・ヘルメットは必須、方向指示器やミラー等の設置と運用が求められる。方向指示器はクルマのように勝手には戻らないので、未だに出しっぱなしで走っていることがある。

また原付1種だけの制限として、2段階右折がある。片側3車線以上の交差点を右折する時、右図のように右折レーンに入らず横断道路の先で赤信号を待ち直進する方式である。これ自体は安全に右折できるのでローパワーなバイクとしてはけっこうなことなのだが、問題はけっこう2段階右折「禁止」の交差点が多いことである。2段階右折をするつもりで左端を走っていると、交差点直前になって「禁止」され、戸惑うことがあるのだ。しかも街路樹などで見えないこともあり、これは何とかならんのかと思う。

基本的な二段階右折の方法



原付2種（125cc未満のバイク）には、この2段階右折は適用されない。

同じ車体で原付2種の商品もあり、パワーは倍増、税金や任意保険は1種と同額なので、私の場合は正解は2種購入だったか…。



アラクン 新生活



電動バイクの今後

バイクはクルマに比べて燃費がよいためかクルマの以上に電動化が進んでいない。ただ小電力ですむバイクはむしろ電動化しやすい。バッテリーを共用化し、太陽電池や小型の水力発電や風力発電などグリーンエネルギーで充電するシステムが整えば、クルマより簡単に電動化が進むはずだ。実際にバッテリーを共通仕様としてコンビニなどで充電済みのバッテリーと交換するシステムが構想され、昨年まで阪大石橋キャンパスを中心にバッテリー共用の社会実験が行われていた。今年ホンダから発売される電動スクーター [EM1 e](#) は、このバッテリー共用をイメージしているとのこと。

次の買い換え時にはこのシステムが普及しているかもしれない。



ではまた。



連載のページ

