



特集：挑戦

二輪車による2度の世界一周への挑戦

The Challenge of Touring Twice Around the World on a Motorcycle

ヤマハ発動機OB 吉田 滋



a 1度目 1967年11月13日 イランのメシャドにて



b 2度目 2002年9月7日 ロッテルダムにて

図1 2度の世界一周

Abstract

When I was 23 years old back in 1965, and then again when I was 60 (2002) I twice undertook the challenge of touring around the world on a motorcycle. In this report I talk about the things that inspired me to tour around the world twice, how I prepared for the journeys and the routes I took, as well as the motorcycles I used.

1 はじめに

私は、23歳(1965年)と、60歳(2002年)の2度にわたり、二輪車による世界一周の旅に挑戦した(図1)。本稿では、2度の世界一周を思い立ったきっかけ、旅の装備、ルートと共に、使用した車両について、紹介する。

2 1度目の世界一周のきっかけ

時代は半世紀前、ヤマハ発動機が創立した1955年にさかのぼる。私は中学生の時で、ちょうどバイクに興味を持ち始めた頃だ。自転車の横を風のように走り抜けるバイクは子供心に夢の乗り物だった。当時、バイクは一般庶民には高嶺の花だったが、いつか必ず乗れる日がくると信じていた。また、当時一般の家庭にテレビは無く、街頭テレビでプロレスの力道山やニュース番組を見ては、家に帰る時間が遅くなって親によく叱られたものだ。そのような時代にテレビニュースで見るアメリカの大都会の様子は、同じ地球上にこんなに豊かな国があるのか信じがたい映像であった。映像や写真ではなく、本物を自分の目で確かめたいという気持ちが湧いてきたのは、この頃だ。アメリカを見るなら他の国も見たい、バイクなら他の交通機関より自由に動けるぞ、夢はどんどん広がった。大学在学中の4年間は、生活のすべてが世界一周の準備につながっていた。アルバイト、バイク整備、体力作り。大学2年の時には、ポンコツのYD2を何とか走れるようにして、ロングツーリングの練習として、日本の隅々を走り回った。その時バイクの機動性を実感し、バイクならどんな悪路でも、細い道でも先へ進めるという確信を持った。

3

YDS3による世界一周(1965年7月12日～1968年2月21日)

東京オリンピックの翌年、1965年7月12日に和歌山港から材木運搬船にYDS3(図2)と共に乗り込み、2年8カ月の旅は始まった。1968年2月12日にニューカレドニアから鉱石船で宮津港に戻るまでの行程を図3に示す。また、訪問した世界5大陸の国と走行距離を表1に示す。

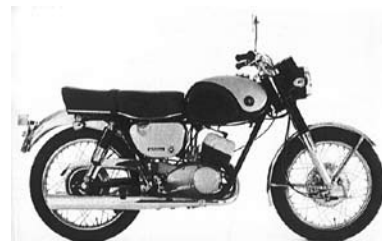


図2 YDS3 (1964年発売)



図3 YDS3による世界一周ルート

表1 訪問国と走行距離

大陸	期間	訪問国	走行距離
北米・中米	1965年7月29日 ～1966年5月28日	カナダ・アメリカ合衆国・メキシコ・ガテマラ・エルサルバドル・ホンジュラス・ニカラグア・コスタリカ・パナマ	41,739km
南米	1966年5月30日 ～1966年12月9日	コロンビア・エクアドル・ペルー・チリ・アルゼンチン・ウルグアイ・ブラジル	27,947km
欧州	1966年12月23日 ～1967年8月12日	ポルトガル・スペイン・フランス・ベルギー・ルクセンブルグ・オランダ・ドイツ・スイス・リヒテンシュタイン・オーストリア・イギリス・デンマーク・スウェーデン・ノルウェー・フィンランド・ポーランド・東ドイツ・チェコスロバキア・ハンガリー・ルーマニア・ブルガリア・ユーゴスラビア・トルコ・ギリシャ・バチカン・イタリア・モナコ	34,232km
アフリカ	1967年8月13日 ～1967年10月25日	モロッコ・アルジェリア・チュニジア・リビア・エジプト	7,920km
中近東・アジア	1967年10月26日 ～1968年1月6日	レバノン・シリア・ヨルダン・イラク・クウェート・イラン・アフガニスタン・パキスタン・インド・マレーシア・シンガポール	12,563km
大洋州	1968年1月12日 ～1968年2月4日	オーストラリア・ニューカレドニア	6,963km
計	約2年8ヵ月	61ヵ国	131,364km

2年8ヵ月かかったのは、経済的な理由からだ。日本を出て賃金の高い国で資金を作りながら旅をしていたのである。全期間の半分は、資金作りのために働いていた。当時、1ドル＝360円、大卒の初任給が2万円前後(約55ドル)の時代で、1円、1ドルの重みは、現在とは比べ物にならなかった。世界一周の旅費を日本で準備するには、5年以上はアルバイトをしなければならなかっただろう。

携行荷物を表2に示す。家財道具一式、何でも持って行ったのは、途中で貴重な現金を使わないようにするためだ。薬品の中の蛇の血清はブラジルのサンパウロで入手したもので、日本からは、二酸化マンガ(解毒効果がある)を持って出た。カラスライドは、学校(図4)を訪問した時に日本の文化、風景などを見せて日本人を知ってもらうためだ。当時、日本製トランジスターラジオは知られていても、日本人は全くといっていいほど知られていなかった。釣り具は船に乗った時に食料として魚を釣るために持ち込んだ。

パナマからコロンビアへ渡る時に小さな貨物船に乗ったが、食料は乗船前に港で買った大きなバナナの房と途中カリブ海で釣った魚だった。とにかく入れ食いで、よく釣れた。船員の食べる分まで釣ったほどだ。

表2 携行荷物

	分類	携行品
1	書類	パスポート、カルネ、登録証、運転免許証 国際運転免許証、イエローカード、 会員証(ユースホステル、YMCA)、 トラベラーズチェック、紹介状
2	バイク関連	雨具、防寒服(皮上下)、 スペアパーツ(別表)、工具(別表)
3	キャンプ用	テント(付属品1セット)、グラウンドシート、寝袋 シーツ、ガソリンラジウス、飯盒 フライパン、食器類、洗面用具1セット
4	衣類	上下肌着(夏、冬) セーター、背広上下(1着) Yシャツ(2)、ネクタイ(1)、スポン、水着 タオル、糸・針
5	文具	便箋、封筒、万年筆、インク、鉛筆、ナイフ ものさし、ノート(バイク記録用、日記用)
6	薬品	アスピリン、せいらがん、下痢止め、消化剤 ビタミン剤、抗生物質、キンカン、メンソレ マラリア特効薬、蛇の血清、水の消毒薬 二酸化マンガ、赤チン、オキシフル 包帯、絆創膏
7	本類	辞書(和英、英和、和独、英仏、英西、英ポ) 会話の本(和西、和独、和ポ) サービスマニュアル、パーツカタログ 折り紙の本、折り紙
8	備品	カメラ、フィルム、ライター、釣り具(竿なし) カラスライド(日本の文化、人、風景等 など)、五円玉(100枚)



図4a チリのサンチャゴにある高等学校(1966年7月)



図4b ドイツのフランクフルトにある高等学校(1967年1月)

携行部品(表3)は消耗部品と転倒時の交換部品を持てるだけたくさん、網羅するように持って出た。当時、中南米、アフリカ、中近東のインポーターは、今の販売店の規模で必要な部品を全部揃えて在庫しているとは限らなかった。ブラジル、アルゼンチンのように、二輪車の輸入が困難な国には、ヤマハだけでなく、どの日本メーカーも進出しておらず、このような国では部品の入手は難しかった。ドライブsprocketは15T、16T、17Tを、メインジェットは#100、#110、#120を持って行った。これらは、中南米に何箇所かある、3,000mを超える峠越えに必要な高地対応用のものであった。ガソリンの予備タンクは8リットル入るもので、中南米、アフリカ、中近東では不可欠であった。携行工具はエンジントラブルに備え、エンジンの分解組み立てに必要な特殊工具にいたるまで持っていった(表4)。

表3 携行部品

	部品名	数量		部品名	数量
1	ピストン	2	21	テールライト(バルブ&レンズ)	各 2
2	ピストンリング	2 セット	22	フラッシャー(バルブ&レンズ)	各 2
3	ピストンピン	2	23	タコメーターケーブル	1
4	スモールエンドベアリング	2	24	スピードメーターケーブル	1
5	スパークプラグ (6H,7H,7HZ,8HC)	各 4	25	イグニッションコイル	1
6	ドライブsprocket(15,16,17T)	各 1	26	レギュレーター	1
7	チェンジペダル	1	27	ブラシ	4
8	エアークリーナーエレメント	1	28	コンタクトブレーカー	2
9	エキパイガasket	2	29	ストップスイッチ	1
10	オイルポンプ Assy	1	30	クラッチワイヤー	1
11	フートレストラバー	2	31	アクスルワイヤー	1 台分
12	リヤアームブッシュ	各 2	32	オイルポンプワイヤー	1
13	ブレーキシュー	2 台分	33	ガasket(シリンダー)	10
14	ブレーキシュースプリング	8	34	ガasket(ケースカバー)	4
15	ブレーキワイヤー	前後各 1	35	ガasket(ヘッド)	6
16	ブレーキペダル	1	36	ピン(位置決め用)	30
17	チューブ	2	37	メインジェット(#100,#110,#120)	各 2
18	チェーン(525T)	1	38	空気入れ	1
19	ハンドルレバー L,R	各 2			
20	ヘッドライト(S ビーム)	2			

表4 携行工具

	工具名	数量		工具名	数量
1	付属工具	1 セット	12	ダイヤルゲージ	1
2	スパナー	1 セット	13	ゲージ台	1
3	モンキースパナー大、小	各 1	14	フォーク着脱工具	1
4	ノーズブライヤー	1	15	タイヤレバー	2
5	ドライバ (プラス) 大	1	16	タイヤ圧ゲージ	1
6	スチールハンマー	1	17	パンク修理	1 セット
7	ソフトハンマー	1	18	オイルさし	1
8	アマチュア抜きボルト	1	19	サンドペーパー	1 セット
9	クランクケース分解工具	1 セット	20	スベアガソリン用タンク	1
10	クランク挿入工具	1 セット	21	空気入れ	1
11	リングナット着脱工具	1			

長い旅の中で、走行がたいへんだったのは、雄大な自然が広がるコロンビアの山岳地帯(図5)とブラジルのブラジリアからアマゾンへの旅(図6)だった。コロンビアの山岳地帯は、当時未舗装で、3,000mを超える峠をいくつも越えなければならなかった。ブラジリアからベレンへの未舗装の悪路は、摂氏40度を超す極暑の原野と密林の中、往復4,000kmの走行であった。ベレンからブラジリアへ戻る途中、3,700kmを走って残り300kmの所でフレームのダウンチューブが切れた。トラックに載せてもらい、翌日着いた村で折損箇所へガセットを作り溶接した。このフレームで、その後ドイツまでもたせた。

全行程で費やしたガソリンは7,445リットル、オイル260リットル、タイヤ16本、スパークプラグ68本、ドライブチェーン10本、クラッチ4セット。平均燃費を出すと20km/ℓ以下となるが、新車の頃は30km/ℓ近く走ったものが、最後のオーストラリアの大陸横断では10km/ℓ以下、最高速は100km/h以下となっていた。13万kmを超えて、YDS3も、さすがに疲労困憊していた。



図5 コロンビアの険しい山道(1966年6月)



図6 ブラジル、アマゾンへの道(1966年9月30日)

4 YDS3 とオートループポンプ

1964年に発売されたYDS3は、250ccスポーツバイクとしてスタイル・性能・耐久性とも他社モデルの追随を許さなかった。加えて、業界初のオートループポンプ(分離給油)を搭載して、その後の2サイクルバイクの市場を爆発的に広げるカギとなった。それまでは、2サイクルエンジンといえば、ガソリンとオイルを混合して混合ガソリンを作ってタンクに入れなければならないという煩わしさがあった。このYDS3だからこそ、これだけの長距離と世界の色々な条件を走りぬいてくれたと今も思っている。それほどの名車であった。YDS3の原点は、1959年に発売されたYDS1(図7)だ。デザインは圧倒されるほど斬新なもので、ゴールドカラーは当時世界に類を見なかった。YDS1は、カタリナGPや浅間火山レースで活躍した250cc工場レーサーをベースに市販車にしたモデルだ。YDS3は、チューンアップされて市販レーサーTD1-B(図8)の心臓部の元となった。TD1-Bは、その後の日本のモータースポーツ



図7 YDS1(1959年発売)



図8 TD1-B(1965年発売)

ツを育成する貴重なマシンとなった。

5 2度目の世界一周のきっかけ

1度目の世界一周の時、日本を出発して2年が過ぎた1967年8月10日、フィンランドのヘルシンキからソビエト連邦へ入国を試みたが拒否されてしまった。当時米ソは互いに膨大な核装備を保有する中、危険な均衡を保っていた。鉄のカーテンの中を是非とも見たかったが、その希望はかなわなかった。いつになるか分からないが、将来チャンスがあればソビエト連邦も是非走りたい、と頭の片隅にその思いをしまっておくことにした。

それから30数年がたち、会社の定年が近づいてきた頃、定年退職後にフィンランドとロシア(旧ソビエト連邦)の国境をバイクで越えたいという思いが浮上した。その思いを家内に話すと、とんでもないと一蹴された。「20代の時とは大違い。体力はないし、シベリアは危険だし、絶対ダメです。」さあ弱った、とは思ったが、それから体力作りにとランニングや柔軟体操をやり始めた。情報収集も始め、コツコツやっているうちに、家内もあきらめたようであった。ある日、1度目の世界一周をした時にドイツ南部の村でバイク友達になったヘルマンから連絡が入った。30数年前に一緒に過ごしたマン島で、同窓会をやりたいというのだ。既に当時の仲間の1人、ドイツ人のアルフレッドは他界していた。マン島で会って以来、クリスマスカードのやり取りはあるが、一度も顔を合せていなかった。私はヘルマンに、「2002年の1月に定年退職するので、その夏には行ける」という返事を出した。この時点では、ロシアをバイクで走っていけるかどうかは分からなかった。バイクで行けない場合には、飛行機で行くことを考えていた。

6 ロイヤルスターによる世界一周(2002年6月19日～2002年11月18日)

2002年6月19日、ヤマハコミュニケーションプラザ(図9)で友人、諸先輩の見送りを受け、一路富山県の伏木港へ向かった。



図9 ヤマハコミュニケーションプラザでの見送り

伏木港からはロシア船にロイヤルスター(図10)と共に乗り込み、2度目の世界一周の旅が始まった。

ロシア横断の後に、欧州、北米を横断して約4ヶ月かけて約29,000kmを走行し、西回りに世界を一周した。その時の走行コースを図11と表5で示す。



図10 ロイヤルスターツークラシック
※この写真は、日本向け・1997年モデルです。



図11 ロイヤルスターによる世界一周ルート

表5 訪問国と走行距離

大陸	期間	訪問国	走行距離
ユーラシア	2002年6月21日 ～9月22日	ロシア・フィンランド・エストニア・ラトビア・リトアニア・ポーランド・ドイツ・ベルギー・フランス・イギリス・オランダ	19,809km
北米	2002年9月23日 ～11月18日	アメリカ合衆国・カナダ	9,229km
計	4ヵ月	13ヵ国	29,038km

携行荷物を表6に示す。

表6 携行荷物

	分類	携行品
1	書類	パスポート・車両登録証・運転免許証・ユースホステル会員証・トラベラーズチェック
2	バイク関連	雨具・防寒具・スペアパーツ(別表)・工具(別表)
3	キャンプ用	テント(付属品1式)・グランドエアシート・寝袋・食器類・洗面用具1式・虫除け顔ネット
4	衣類	上下肌着(夏・冬用)・セーター・背広上下(1着)・Yシャツ・ネクタイ・タオル
5	文具	ノート(バイク記録用、日記用)・ボールペン・便箋・封筒
6	薬品	アスピリン・せいろがん・下痢止め・消化剤・ビタミン剤・抗生物質・風邪薬・キンカン・オキシフル・ヨードチンキ・包帯・絆創膏・虫除けスプレー
7	本類	辞書(英和・和露)・手指し辞書(和露)・サービスマニュアル・パーツカタログ
8	備品	ビデオカメラ

携行部品と工具を表7と表8に示す。部品はイグナイターユニットを除き、消耗部品だけを持っていった。今回は、1960年代とは状況が大きく変わった。荷物はできるだけ少なくして、キャンプや自炊を避け、ホテルと外食を主体にし、年齢に応じた疲労のたまらない方法をとった。使用した車両は、私の日常の足として4年間で既に44,000kmを走行した乗り慣れたものである。

表7 携行部品

	部品名	数量
1	ブレーキパッド	前後各2
2	スパークプラグ	4
3	イグナイターユニット	1
4	ヘッドライトバルブ	2
5	テールライトバルブ	2
6	フラッシュャーバルブ	4
7	ヒューズ(5A,10A,20A)	各2
8	チューブ	前後各1

表8 携行工具

	工具名	数量
1	付属工具	1セット
2	メガネ付きスパナー	1セット
3	モンキースパナー大、小	各1
4	プラスドライバー大、小	各1
5	マイナスドライバー大、小	各1
6	タイヤレバー	2
7	タイヤ圧ゲージ	1
8	パンク修理	1セット
9	空気入れ	1
10	スペアガソリン用タンク	1

ロシアの旅で最も印象に残ったのは、ウラジオストックからハバロフスク、イルクーツク、クラスノヤルスクを走る極東、シベリアの旅だ。白樺、唐松、黒樅のタイガを過ぎると、緑の湿原が限りなく広がる。短い夏を謳歌するように、紫、黄、赤の野の花が咲き乱れ、数百km走っても数千km走っても、タイガと湿原が続いた。未舗装路の悪路も感動に浸りながら走った。10,000kmのロシアの横断を終えて、予定通り8月10日に国境を越え、フィンランドへ入国した。それは、35年前に旧ソビエト連邦の入国を拒否された、まさに同じ日であり、雪辱を果たすことができた。

マンクスGPの期間、8月の最終週に、マン島で35年ぶりにドイツ人のヘルマンとイギリス人のヘイドンに感激の再会をした(図12)。ヘルマンはヤマハのTR1、ヘイドンはBMWに乗ってマン島入りしていた。ロイヤルスターでシベリアを走ってきたことを話すと、涙を流して喜んでくれた。35年前に滞在した同じキャンプ場でタイムスリップして20代の青春にどっぷり浸かって1週間を過ごした。



図12a 35年前マン島で出会った
バイク仲間
左2人目より、吉田、ヘルマン、ヘイドン



図12b マン島で感激の再会
左から、吉田、ヘイドン、ヘルマン

その後、ヤマハ発動機の海外現地法人であるYMF(図13)、YMENU(図14)、MBK、YMG、YMUSへ立ち寄り、ここでも現役時代の同志に大歓迎された。

この旅の間、毎日の始業点検だけは十分に時間をかけてしっかりやった。タイガの森で、湿原の原野で故障でもしたら、その対応がたいへんなことは分かっていた。このロイヤルスターは、未舗装路の悪路をよく走ってくれた。始業点検を除けば、1万km毎のタイヤ交換とオイル交換だけで、全く故障は無かった。日本へ戻った時、走行距離の積算計は70,575kmを示していた。私はこの旅で、ロイヤルスターへの信頼性をさらに深めた。



図13 パリ、YMF(2002年9月3日)



図14 アムステルダム、YMENU(2002年9月10日)

7

抜群の信頼性を持つロイヤルスター

ロイヤルスターに搭載されているV型4気筒水冷1300ccエンジンは、1983年にベンチャーロイヤル(1200cc)(図15)に搭載されてデビューした。ベンチャーロイヤルは、当時としては最大排気量、最大出力のロングツアラーとしてアメリカ市場向けに開発された、全くのニューモデルだ。このエンジンはドライブシャフトとセットで、現在までの23年間熟成され、最も信頼のおけるエンジン・ドライブ系のひとつになった。ツーリングモデルだけではなく、1984年にはV-MAX(1200cc)(図16)に搭載され、パワーにおいても十分市場で評価されている。V-MAXは、個性的なスタイルと他を圧するパワーで、アメリカで最も男性的という表現"マッチョ"にふさわしいバイクとして根強いファンをつかんだ。その後、日本国内、ヨーロッパでも同様のファンが増え、20年を越えるロングセラーモデルに育った。



図15 ベンチャーロイヤル

※この写真は、USA向け・1983年モデルです。



図16 V-MAX

※この写真は、USA向け・1985年モデルです。

8

おわりに

YDS3で回った1965年と、ロイヤルスターで回った今回2002年とで、何が一番変わったかということ、地球が汚れたことだ。その間37年間、この地球に何が起きたのだろう。人が住んでいる所、住んでいない所、おかまいなく、道のある所どこもゴミだらけである。港もゴミだらけ、大都市はスモッグに覆われ、灰色のスモッグの中へ突入していく感じだ。風が吹いてもスモッグは消えるわけではない。拡散するだけだ。水も同様に、海に流れ込んだゴミや汚水は、消えるわけではない。特にプラスチックが多用される現在、放置されると地球上から半永久的に消えない。世界の人口は60億を越え、さらに急激に増加を続けている。誰もが豊かになりたいと思うのは当然である。ゆったり豪華な車を持ちたい、スタイルの良いスポーツカーに乗りたいと思う人は、増えるでしょう。そのような人間の欲望を満たす一方、地球の温暖化、環境破壊が加速していることも忘れてはならない。そんな中であって、自転車、バイクなどの二輪車の果たす役割は大きい。ヨーロッパ各国は、国を挙げて二輪車普及への取組みを始めた。自転車、モペットが走りやすいように専用ラインが設けられている。バイクを見る人々の目も温かく感じた。渋滞路でバイクに気が付くと、通りやすいように車を寄せてくれた。省エネルギー、省資源で機動性に優れている二輪車を積極的に活用することは、地球を救うことにつながると確信している。

■参考文献

- 1) 世界を走った冒険野郎 八重洲出版 昭和44年7月発行
- 2) 還暦を迎え37年ぶりの世界一周ツーリング 別冊MOTOR CYCLIST(平成16年1月～5月号)

■著者



吉田 滋

Shigeru Yoshida

ヤマハ発動機OB

(2002年退職)