

今年こそ夢を実現しよう!

# 身近な国際ラリー AXCRへ!!

アジアクロスカントリーラリー

## 『戦場にかける橋』で有名なカンチャナブリを走る!

映画『戦場にかける橋』で有名なカンチャナブリ、クワイ河の橋もルート上に予定されている。思わず『クワイ河マーチ』が頭に響いてくるはず。ぜひ戦争の歴史を知ってから、現場へ訪れたい。また風光明媚なアユタヤの寺院も見所の一つだ



大会名称	第22回 FEDERAL-VESSEL アジアクロスカントリーラリー2017
公認	国際モーターサイクリズム連盟 (FIM)、国際自動車連盟 (FIA)、タイ王室自動車連盟 (RAAT)、タイモーターサイクル協会 (FMSCT)
主催	R1 ジャパン/オルティブタイランド
協力	タイ国政府観光庁 (TAT)



2016年のフィニッシュ地点は、カンボジアの世界遺産「アンコールワット」。苦楽を共にしてきた仲間、そして愛車と共に感動のゴールへ!

2012年からMOTO (二輪) クラスが新設されたアジアクロスカントリーラリー (AXCR) は、国内外からの注目が年々上昇中。2016年は25名の日本人が参加したこの大会、さらに人気が増えること間違いなし。「ラリーなんて恐れ多くて出られない」なんていう方にもぜひ出てもらいたいの、急遽HOW TOページを作ってみました!

PHOTO/M.Takahashi 高橋学、D.Miyazaki 宮崎大吾、AXCR TEXT/D.Miyazaki 宮崎大吾 大会公式ホームページ www.r1japan.net/axcr/index\_ja.html

日程・行程	8月13日 日	LEG-0	公式車検/大会公式フリーフィング/セレモニースタート	バンコクまたはアユタヤ
エントリー締め切りは 2017年 6月16日	8月14日 月	LEG-1	バンコク (またはアユタヤ) →カンチャナブリ	SS1: ジャングルとシュガープランテーションがメインコース
	8月15日 火	LEG-2	カンチャナブリ→カンチャナブリ	SS2: 国境沿いのマウンテンコースとディープジャングル
	8月16日 水	LEG-3	カンチャナブリ→ナコンサワン	SS3: ジャングルとプランテーションがメインで、一部区間はハイスピード
	8月17日 木	LEG-4	ナコンサワン→ベッチャブン	SS4: マウンテンコース、ジャングル、プランテーション、田園。小さな川渡りといく数多くのクreek越え
	8月18日 金	LEG-5	ベッチャブン→パクチョン	SS5: 30%以上がマウンテンステージ、ジャングル、マディ、ウォーターベッド、クreek越え。一部区間はハイスピード
	8月19日 土	LEG-6	パクチョン→アユタヤ/セレモニーフィニッシュ/表彰パーティ	SS6: ラフロード、ナビゲーションが難しいので、最後まで気を抜かないこと

※上記コースは変更の可能性があるため、あくまでも参考用です

## 総距離2,000km、ジャングル&マウンテンを満喫!

2017年は総距離2,000km (SS・1,200km、RS・800km) を予定している。昨年はカンボジアの高速区間が多く、ナビゲーションは簡単だった

が、今年はジャングル、プランテーション、マウンテンコースを主としており、ナビゲーションが昨年よりも難しくなりそう。また、主催者よ

り『しっかりした水対策を施した車両製作を心がけてください』とのことなので、川渡りやウォーターベッドなどが想定できる。

若い人には馴染みがないかもしれないが、映画『戦場にかける橋』で有名なところ。第二次世界大戦で日本軍捕虜収容所を舞台に、国籍を超えた友情を描いた名作。そんな背景を知りながら現地に行く、また趣がありそう。壮大なアユタヤの風景や、タイの田園などを満喫してほしい。きっとその価値があるから!

経験がある。そういった心理戦というが、主催者の狙いも読み取りながらの攻略が、ラリーの醍醐味。舞台となるカンチャナブリは、若い人には馴染みがないかもしれないが、映画『戦場にかける橋』で有名なところ。第二次世界大戦で日本軍捕虜収容所を舞台に、国籍を超えた友情を描いた名作。そんな背景を知りながら現地に行く、また趣がありそう。壮大なアユタヤの風景や、タイの田園などを満喫してほしい。きっとその価値があるから!

ンテーションから、カンボジアの超高速ステージまで様々な路面と環境を満喫。2015年はチェンマイを中心としたタイ北部の山岳路で、川渡りや山深い林道、朽ち果てた橋? ジャングルなどめまぐるしく現れる風景が飽きさせなかった。そして2016年はタイのパタヤからスタートして、再びカンボジアへ。連日の高速SSで緊張感と自覚心。日本ではできないワイドオープンな走行に快感を覚えることができた。



広大なダートを存分に走ることができるSSは、ラリーの醍醐味。マシントラブルや転倒を防ぐためにも、セーブする気持ちも大事だ



タイからカンボジアへ国境越え。各国の文化や交通ルール、紙幣の違いなどが面白い。2017年はミャンマーへの国境越えもルートに含まれていたが、政情不安のため見送られた



大会スポンサーの古河電池によるウェルカムパーティーが恒例行事。このパーティーだけでなく、毎日の宿泊地もリゾートホテルなので、常に衛生的で快適なのだ!



エンデューロが好きならば、ぜひこんなところを体験してもらいたい。ラインを走破! 二輪の特性を活かして走破! 難易度はさほど高くないので安心してほしい(笑)

そしてAXCRの面白いところは、毎年走るエリアも違うので、その様相が変わること。筆者が参加した2014年は、タイのブラ

「普段エンデューロに出ているんだけど、ラリーも面白そうだからやってみよう」「エンデューロで人と競うのは怖いけれど、思い切り大自然の中を走ってみたい」というような色々な方に向けて書かせていただいた。かくいう筆者も、エンデューロに夢中で、ラリーにはさほど関心がなかったのも事実だが、ふとしたきっかけでAXCRに出たみて、その奥深さにハマったわけだ。

2012年から二輪クラスが新設されて以来、年々人気上昇。いまではスウェーデンやアジア各国、もちろん日本からも多数のエンジニアが集まるほどのラリーとなったアジアクロスカントリーラリー (AXCR)。筆者は2014年からエントリーを開始。いまですっかりこのイベントの魅力にハマってしまった一人だ。

ラリーなんて遠い世界という人にこそ、ぜひ!

# ちなみに宮崎の2017年参戦マシンは husqvarna 701 Enduro!



実は昨年も701Enduroで参戦予定をしていたのだが、準備不足のため確実なFE501で参戦。701 Enduroは水没にも強く、オイル交換も1,000kmに1回、劣悪なガソリン対応モードまで装備されているので、実はAXCR向きではないかと。ポアストローカー新でスムーズかつパワフルになった2017。ユーロ規制が良い方向に行っているようだ



コーケン吉野さんのWR250Rも2年連続完走を果たしている。トレールマシンでもしっかりと完走できることを証明するためのチョイスなのだ



こちらは昨年初参加で完走を果たした小柳さんのCRF250L。当然タイでの知名度も高く、過去に多数の参戦もしているマシンだ



ハスクバーナと並んで多いのがヤマハのWR-F。昨年2年ぶりに参加した松本さんのWR450Fは、日本人の中でも上位を狙う位置にいる

## AXCR Q&A

**Q** 『いくらくらいかかるの?』

**A** 参加費+船代+サポートで約37万円

- MOTO1台1名参加費：USD 1700 (日本円為替レートは4月3日並びに5月15日に発表)
- 大会前後の宿泊：2泊の場合3000~4000円程度
- 船代金 (2輪1台+スベアタイヤ・パーツ等)：約13万円
- ジャパンサポート費：5万円

参加費用には「ロードブッカー式」[参加記念品]「ウェルカムパーティや表彰パーティなど全ての催しへの参加料」「宿泊6泊」「朝食6回」「夕食6回」が含まれる。船代金には往復の代金、作業、通関、書類関係一式など、事務局が一括して業者に依頼するため手間がかからない。上記のほか往復の飛行機代や、空港~ホテルまでのタクシー代(昨年はサポートカーが運搬してくれた)などがかかる。いずれにしてもFIM公認の国際ラリーとしては相当格安と言える



タイやカンボジアは日本の物価の約1/3。持参するお札は増えるけれど、食べ物やマッサージなどどれもが安いから、家族へのお土産も買いやすい!

**Q** 『どのぐらいのレベルが必要?』

**A** レースに出ていなくても完走可能!



決めつけるわけにはいかないが、本誌宮崎が3年出場した感触では、JNCCやWEXなどエンデュロに出ている人はまったく問題なし。だが、レースに出ていなくてもオフロードの経験がある程度あれば大丈夫だ。焦ってクラッシュするよりも、確実に前進する集中力やマイペースで走れるほうがいい。ナビゲーションも、超方向音痴の宮崎が、ぶっつけ本番初ラリーで完走できたくらいだから安心してほしい(笑)

昨年、難易度が高かったツルツル路面。細心の注意が必要だけど、焦らず確実に降りればOK。ガレや登坂などでヤバイところは今までなかった

**Q** 『どんなところが楽しいの?』

**A** 現実を舞台にした壮大なゲーム!

これは人それぞれ違うと思うが、本誌宮崎の場合は、毎日やってくるドラマチックな出来事をいかにクリアしていくかという、現実の世界で繰り広げるゲームのようなところ。特に極度な方向音痴だから、ルートを間違えてからコース復帰したときの安堵感と快感はヤミツキ(笑)。そして、いつしか人種も超えて絆が生まれてくるところが、ラリーならではの魅力だ。



SSを走りきった後は、洗車場やリエゾン途中の屋台での寄り道も楽しい。人生の一コマとして記憶に残る!



**Q** 『サービス体制は?』

**A** 2016年は2台で日本人をサポート

日本人ライダーのサポート体制はボランティアのサービスクルーがおこなう。ボランティアとはいえ主となるのがハスクバーナ東名横浜の大崎代表だから、メーカー問わずメカニカルな相談ができる。ただし、基本はサービス地点での給油や休憩テントの設置、飲食料サポートなど。サービス地点以外での給油や基本整備は自分でおこなうが、個別にサポート員をエントリーする(1台1名 USD1700)方法がある。昨年の25台以上のエントリーとなった場合は、3台体制を視野に入れているとのこと。競技者かサービスクルーとして登録されたクルーだけが車両に触れることができる。



競技者が用意したガソリン缶を預けて、毎朝補給。基本はスタンドなどで自分で給油するのが前提だが、サービス地点で補給を受けることもできる



AXCRといえば川渡り、クリーク(小川)越え。丁寧に走れば問題ない深さのものが多いので、極度に不安がる必要はない。ただし水没対策や、昨年最終SSのような深いウォーターベッド級の川渡りくらいは常に想定しておきたい

## 2016年参加ライダーの声

前嶋恵さん  
2016年参戦マシン  
Husqvarna  
FE250



競技、交流、旅としてのラリーに魅了されて

「AXCRをラリー初心者にお勧めできる理由の一つが、ホスピタリティの高さかもしれません。昼間は泥にまみれようと、ホテルに着いたらシャワーを浴びてプールサイドでカクテルをとか、余裕があればできちゃうんです。今年はもう少し余裕を持って、どちらも楽しめるようにしたいなと思っています。昨年度のSSよりも印象深かったのはやはり初日LEG1のSS1ですね。216kmという国内では体験できない長さのSS、それを競技で走るとなると、体力のない私にとっては、SS中、集中力をいかに切らず走るのがポイントでした。この日のルートは高速フラットダートや集落、ラインを誤るとスタックしそうなマディや深い水たまり、川渡りなど、本当にバラエティに富むものでした。なので、心配していた集中力の欠落なんてありません。路面変化が多様過ぎて、集中せざるをえないので

SS後半のマディ地帯では、左に水深が読めない水たまり、右にスタックしそうなぬかるみが現れました。ここは焦らずと、マシンを降りて自分の脚で路面状況を確認。そしたらトラクターに乗った農家のおじさんが来て、「ここがいい。お前、ここ走れ。」って。水たまりとぬかるみの間のタイヤ幅ほどの狭いラインを指すんです。転んだら水没必至です。恐々マシンを押そうとしていたら「ダメだ。乗って行け。」って。おじさんの言葉を信じて、マシンに乗り、えいやっとアクセルをON。タイヤのグリップ感を感じながら、ぬかるみの向こう側へ。そしておじさんを振り返り、どちらともなくサムアップ。異国の地をラリーで走るという事。純粋な競技としての側面と、現地で心の交流、旅としての側面。それらを併せ持つラリーだからこそ、人は魅了され、再びこの地に集まるのだと思います。」

## タイ飯サイコー!!

最近では日本でもブームのバクチーだが、まあ本場タイ料理の美味しいこと! 宿泊ホテルのバイキングも美味だが、屋台とかレストランでぜひお試しあれ。時間に余裕のあるときは帰りのリエゾンで屋台に飛び込むこともできる



毎年違う顔をみせるラリーは奥が深い!

本誌宮崎  
2016年参戦マシン  
Husqvarna  
FE501



「2014年から参戦してきて、今年が4回目。主催者の方から「ラリーは5回参加してみなければわからないですよ」と言われる言葉に納得するほど、毎年別の顔をみせるAXCR。これが最大の魅力です。2014年は通過点だったアンコールワットが、昨年はゴールへ。わずか2年ぶりの再訪だったのにジーンと感動してしまいました。2015年はチェンマイを中心としたマウンテンコースでしたし、ジャングルでめっちゃ迷って韓国のライダーと共同作戦したりしました。本当に毎回個性あふれるルートを用意してもらっていて、楽しい限りです。そしてなんといっても初対面の人たちとも、毎日共に前進することで、強い絆が生まれてくるのがいい! 男も女も、ビギナーもベテランも、この醍醐味はきっと感じるはず。国際ラリーに敷衍を感じている人は、予算や休暇といった問題をクリアして、ぜひ一歩またいでAXCRの世界へ来てほしいです。その価値は間違いなくありますから!」