

# 日本の誇り

安全性、信頼性を追求すると、最後に辿り着く場所はただ一つ。それは“日本製”以外の何物でもない。生産コストなど幾多の難題を乗り越えて、また一つ、日本国内生産のトライクユニットが誕生した。

○Photo by 3WHEELS MAGAZINE ○Text by Toshiyuki Sakayori (3WM)  
○取材協力<Special Thanks>/トトロキ 049-256-9986



正に質実剛健という言葉がピッタリのトライクユニット。シンプルな構成のメリットは、船尾性の向上、トライクユニットの軽量化など様々。強度、耐振動、内部ギアの精度など、日本製だからこそ実現できた完成度が特徴。現状ではマジスティC/フォルツァ (MF10) 用をラインナップ。すでに発売開始しているので、気になる方はご連絡を!



楽しいトライクライフを送るために必要な

# “トライクユニット”の重要性とは?

盛り上がるトライク業界  
一方で囁かれる不安要素

おかげさまで、本誌は無事3号目を迎えることができた。1年に1冊の発行。このペースを守って3年目となり、おかげさまで不況が囁かれるクルマ、バイク関連の雑誌業界の中では、ちょっとした自慢ができるほどの成績を残している。その証拠に、今までは一切見向きもしなかった多くのバイク雑誌が、本誌発売後から後追うように、少しずつトライクを取り上げる記事が明らかに増加。バイク業界では広告を集めるのも「苦労」という現状に疲れたのか、今度はトライク業界に侵食し始めている、というのが本誌の見解だ。

なぜ突然こんな話からスタートしたのかというと、「儲かるから」という理由でトライク業務を始めるのは別にいいとしても、利益だけを考えて商売をした結果、ユーザー離れを起すという現実を迎え始めていること、非常に状況が似ているように感じたからだ。

トライク業界は、なんとなく盛り上がりつつあるように見える。それはとても良いこと。賑わう場所には、必ずまた新しい人が集まり、その賑わいがどんどん広まるから。そういう意味では、日本車をコピーした中国製の格安車両の広がりというのは、トライク人口の底辺拡大に貢献していることは間違いない。

しかし前述したように、利益優りアのトライクユニットという別物にもお金がかかる。そのため、車両によっては簡単に手に届く料金設定ではない。それを考慮した関係会社は、ユーザーに満足してもらおうと、少しでも販売価格を安くするために、日本企画、海外生産などのような努力を重ねて、できるだけリーズナブルに、多くのユーザーがトライクを手に入れることができるようにと活動している。

しかし、一方で前述したように、100%に近い信頼を得ることができるのであれば、多少値段が高くても、安心できるブランドを購入するというユーザー心理も少しずつ増えている。その声に応えるために、各社はそれぞれ、メイドインジャパンの製法を作り始めたというワケだ。

## トドロキが目指すもの

さて、埼玉県川越市にあるバイク&トライクショップ、トドロキが、新たに日本製のトライクユニットを開発しているという情報が入ってきたのは、まだ本誌が本格的に制作進行に入っていない7月頃だった。日本製のトライクユニットを作る理由と、そのメリットは容易に想像できる。しかし、それをすることでのデメリットも想像できる。それをどうやってクリアしていくのだろうか? その情報を入手した時に、最初に出た疑問がそれだった。

日本製の素晴らしさ。それは、誰もが認める品質にあることは間違い

**信頼回復と先を見越した活動を**  
こういう状況が危険だと感じる業者さんは多く、最近の傾向として強く感じるのは、メイドインジャパンにこだわる人たちが増えてきたこと。トライクやバイク、クルマといった乗り物に限らず、メイドインジャパンという響きは、信頼性の高さを直結したイメージを持つ。例えば、アメリカにおけるホンダ車のように、軽量コンパクトで速いクルマ。しかも安い。だから、ホンダ車が好きなアメリカ人は圧倒的に多い。日本人の体質的に、海外ブランドV日本ブランドという、舶来至上主義的意識がどうしても根強い感覚もあるのだが、それでも、コストパフォーマンスに優れるのであれば、喜んで、メイドインジャパンの製品を購入する人は多い。

この感覚が、少しずつトライク業界にも浸透している。トライクという乗り物は、バイク本体に加えて





こちらが、外装/インナー共にオールブラック、エナメルシート、シルバー&ブラックメッキホイールなどを装備、4スピーカーが設定されたVer.02(124万3000円〜)となる。この明朗会計、かつカスタムオーダーが可能というのが、ユーザーの「選ぶ楽しみ」という欲求を刺激するのだ。



# 日本

# の誇り

ない。例えばトライクユニットであつたら、壊れない」ということ。ユニット内部のギア、ベアリング類など、とにかく可動部分が多いため、各部の負担も多い。その結果、ミクロレベルでの製品精度が要求されるため、その精度が悪い製品は、各部にガタが発生。これが原因となり、フリクションロスと抵抗摩擦が大きくなることで、燃費の悪化から始まり、各部が壊れるという事態を引き起こす。そして、その後にやって来るのが、ユーザーのトライク離れ。これが一番恐ろしいのだ。しかも、今はその思いを不特定多数の人につけるSNSサイトやブログなどがある。本当の理由はいざ知らず、表面だけを捉えて「トライクは壊れる」という噂が流れるのは、あつという間なのだ。



トドロキでは、他店にはない独特の「定額制フルオーダーシステム」を採用している。外装色、インナー色、エアロ、ハンドル、グリップ、ミラー、シート、タンデムバー、マフラー、ホイールの以上10箇所は、定額制の中含まれており、ユーザーが自分で決めたアイテムの中から好きなパーツを選択可能。なお、この車両は、外装がブラック、インナーがブラック、エナメルシート、フルメッキホイールを選択し、フルエアロ+4スピーカーオーディオセットを組み込んだ最高峰スペック、Ver.03。これで127万8000円〜販売されている。



「このお店は、元々はスクーターの中古車販売店なんです。パッと見は他にもある格安中古車販売店と同じように見えると思うんですけど、ウチは販売車両の品質にこだわっているんですよ」

はできない。これを悪用して、外装だけに手を入れ、カスタム車として販売するお店も多々あるが、トドロキでは、こうして内部の状態確認〜一般整備を経て店頭に並べるという作業を行っている。

「正直言うと、インターネットなどの中古車検索サイトで見てもらった場合などは、ウチの場合は不利ですね。だって、見た目は同じような車両でも、値段は明らかにウチの方が高くなりますから(苦笑)」

「自虐的に笑う林さんだったが、「遠方のお客様に納品しても、絶対にトラブルが起らない」という自信が持てないと売れないです」と付け足したその言葉に、「信頼性」に対してのこだわりが圧倒的に強いのだと

いう事を実感した。だからこそ、同店は日本製のトライクユニットを扱うことにこだわったのだ。

また、仮に通信販売などで、自分たちがケアできない遠方からの買い手が付いた場合は、その近隣に販売修理協力店を必ず作るシステムを徹底している。そこでトドロキと同様のサービスができるようにすることで、全てのユーザーに安心してトライクライフを送ってもらえるようにと心がけているのだ。仕入れ、販売、納車、納車後のケア。この4段階を全て高レベルでクリアして初めて、トドロキオリティの確立となる。これを林さんの言葉を借りると、「真心を込めて製作するのがトドロキ流」ということになるのだ。



# 新しい世界 が広がる



## オリジナルトライクユニット その魅力を探る

さて、実際にトライクユニットについて触れたいと思う。まず、このユニットを作る上で心がけたのは、メンテナンス性の向上だ。最近ではトライクユニットが全て隠れるフルカバードタイプのボディが人気だが、あれではお客さん自身が整備しにくい、というのが下ドロギの判断。「全ての車両を当店で整備できるのなら、フルカバードでもいいんですけど、やっぱり遠方のお客さんの事を気にしちゃいますね。ちょっとしたメンテの度に、いちいちウチに持ってきてくださいねとやっていたら、お客さんも疲れてしまう。だったら、自分できる範囲での調整、メンテナンスなどは、オーナーさん自ら手が掛けるのも、一つの方法だと思っんです」その結果がハーブボディの採用。また構造そのものもできるだけシンプルに設計。これも、自分たちも含めて、いい意味で面倒な手間を

なくて済むように、効率化を念頭において完成した結果なのだ。

## トライク文化を 日本に根付かせるために

このようなこだわりを持って作られたトライクユニット。このような志の高い製品がこれからどんどん生まれてくることは、非常に喜ばしい限り。まだまだ「文化」として未成熟なジャンルだけに、過去の悪評を早急に払拭し、そのイメージにとらわれない新しいイメージを根付かせていく。そのためには、こうした信頼性を重視した考えをもつお店、あるいはメーカーが、信頼性高いトライクユニットをもっともっと作り続けていってもらう必要がある。バイクとクルマ。その狭間の中で、「ただただ町のカスタム屋が改造したカスタム車」という認識から、「一つのメーカーが作り出した、信頼あるブランド」として定着するように。そのきっかけを、この新しいユニットが作ってくれる可能性は充分にあると信じている。

