

ツーリングヘルメットとして支持拡大中!!

# システムヘルメットが いま、欲しい!!!

フルフェイスヘルメットと同等の安全性がありながら、  
ジェットヘルメットのような利便性も備える。  
そんなシステムヘルメットがいま、  
ツーリングライダーのあいだで支持を拡大中!  
その人気の秘密や開発の苦労、  
そして主要7モデルのインプレッションなど、  
その魅力に多方向から迫ります!

PHOTO / OSHIMA KENJI  
TEXT / SAGAYAMA TOSHIYUKI



## ショウエイがこだわる システムヘルメット

いまやツーリングライダーに圧倒的な支持を集めるシステムヘルメットだが、国内メーカーとして早くからシステムヘルメット開発に取り組んできたのがショウエイであり、昨年新たなモデルとして「ネオテック」をリリースしたのは記憶に新しい。そんなショウエイ・システムヘルメットのストーリーは、いまからちょうど20年前のことである。

は斬新な機構は、多くのライダーに受け入れられた。しかしやはり、同社としてもはじめてのシステムヘルメットという点で、残した課題はあったと造形部の田中晴雄さんは振り返る。

## ジェイアクター (1993年~2000年)

同社初のシステムヘルメットがジェイアクター。フルフェイス並の強度を持ちながらもフェイスカバーが開くという、当時としては珍しい機構が多くのライダーに受け入れられた



1993年に発売されたジェイアクター以降、ショウエイがリリースしたシステムヘルメットはグラフィックモデルを除き、全部で4モデル。その都度、当時としては最新の技術と安全性によって作られてきた

「問題点はロック機構につきますね。ジェイアクターのロック解除ボタンは帽体の左右につけられたボタンを両方向同時に押さなければならず、この使い勝手に少々問題があったんです」

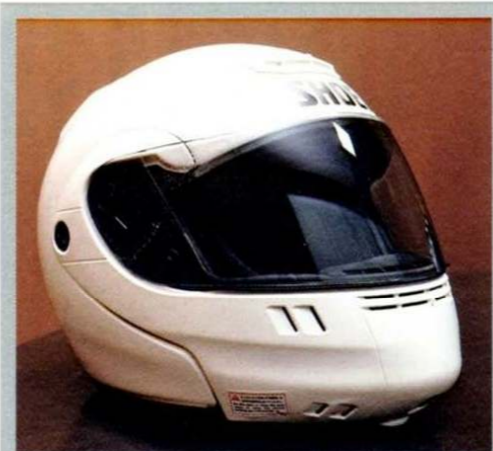
そんな問題点を解決すべく、00年に登場したのが「シンクロテック」だ。フェイスカバー中央に配置したロックボタンひとつで開閉できる……現在に続く機構のもとを作ったのがこのモデルである。

その開発に関わった田中さんは「シンクロテックではロックボタンをひとつにして、片手での操作を可能にしました。そして、ジェイアクターではチークパッドのみ脱着可能(国内仕様)だったのですが、内装はフル脱着を可能にしました」と語る。そして、システムヘルメットはフェイスカバーが開くので、アゴを守るためにシンクロテックでは丸めこむようなデザインを採用したのも大きなポイントだった。しかし、「これが問題だった」と田中さんは苦笑する。「欧米人など顔の長い人はヘルメットの下から(アゴ)が出てしまふんですね。そういう人たちには少々合わないこともありましたが」

だが、スタイリングもジェイアクターより進化し、装備や機構も充実したシンクロテックは多くのライダーに認知され、結果として「システムヘルメット」というものが定着するモデルになったといっても過言ではないだろう。

そしてシンクロテックの登場から7年、07年に登場した「マルチテック」はそのスタイリングをシンクロテックから大きく変えた。そのデザ

## シンクロテック (2000年~2007年)



ジェイアクターの弱点だったフェイスカバーの開閉システムを大きく改良。さらにデザインも現代的な洗練されたものとなり、現在に続く同社システムヘルメットの礎を作った。そして多くのライダーに「システムヘルメット」を定着させたモデルでもある



アゴを守るために丸められたチンガード  
適度に抑揚のあるスポーティなデザインは、多くのライダーに受け入れられた

インを担当したが、造形部の志田真之氏。当時、システムヘルメットといえは「年配ライダーが使うもの」というイメージが強かった。そんなイメージを覆したいと思った志田さんは、マルチテックに苦手を付けて、なおかつスポーツ要素を取り入れるべくデザインを作成。従来のシンフルなフォルムからあえて凹凸や抑揚をつけた派手なシルエットにしたのだ。その結果、「マルチテックは若年層はもちろんだが、年配ライダーにまで幅広く受け入れられた」と、志田さんは胸を張る。こ

うして3モデルを経て、ヘルメットの新たなジャンルとしてすっかり認知されたシステムヘルメットだが、さらに次は「普通のカタコリ」として定着すべく開発されたのが「ネオテック」である。マルチテックが派手なデザインで一気に広まったことで、ネオテックでは逆に落ち着いたイメージを持たせているのが大きな特徴。その理由について、「以前に比べてシステムヘルメットを被る人は本当に多くなった。いまはライダーにとって「システムヘルメットを選択する」ということは

一般的なことになったと思うんです。だから今度は落ち着いたデザインにして、より幅広い層に受け入れられるようにするのがいいと思っただけです」(志田さん)。

もちろん、ネオテックの特徴はデザインやフォルムだけではない。マルチテックをはじめとする、これまで同社がリリースしてきたシステムヘルメットを被ってきたユーザーが要望していたことがすべてクリアされているのが、ネオテックなのである。

その最大の要望がサンバイザー。近年では海外メーカーなど、多くのブランドがシステムヘルメットをリリースしているのだが、そのほとんどでサンバイザーが標準装備されている。そのため同社にも「サンバイザーをつけて欲しい」という要望が多く届いていたのだが、じつは当初、社内に反対意見は少なかつた。その一が田中さんだった。



駆動部のヒスにカバーを被せることで安全性と耐久性をアップさせている  
フェイスカバーを上げたときも、低く収まるように設計し、美しいフォルムを形成



## サンバイザーは付加価値ではなく 安全性を高める機能

商品企画 造形部  
田中晴雄氏

造形部で新製品のデザインと設計を担当。ジェイアクターの開発に関わり、シンクロテックではデザインを担当した

「サンバイザーを内蔵するということは、その分ヘルメットが大きくなり、そして重くなるということ。ただ、これだけ世間でサンバイザーが一般的になって、要望も多

くある……そこでヨーロッパやアメリカなどの諸外国でサンバイザー装備のメットとデメリットについて調べたんですけど、メットの方が大きい。また、社内検討を重ねて可能性が見えてきたので、徐々に変わっていったんです」

そして、そんな田中さんの意見を決定的に変えたのが、同社社長の「サンバイザーはヘルメットの付加価値ではなく、安全性を高める機能なんだよ」というひとことだった。開発部の堀本隆行さんが言葉を続ける。



2000年当時、いまだ「システムヘルメットは年配ライダーのもの」というイメージがあった。そこで、それを覆すべく大胆なデザインで登場したのがマルチテック。本来の意味でシステムヘルメットを若男女すべてのライダーに定着させたモデルだといえる

## 現状でやれることはすべてやった ネオテックは非常に 満足のいくモデルです



商品企画 造形部  
志田真之氏

マルチテックとネオテックのデザインを担当。デザインのまったく異なる2つを、それぞれのコンセプトに合わせてみごとに具現化した





# ヘルメットはあくまでも安全帽 重視すべきは安全性であり、 ブレてはいけない

## 開発部 堀本隆行氏

開発全般を担う堀本さんが、直厲の担当は内装で、フィッティングや内装設計を担う。今回紹介するなかでは、ネオテックに携わった。

単線を使うのではなく、複数のワイヤを縫ったものを使用。柔軟性と強度を両立させ、作動性と耐久性を上げています。走行中にトンネルに入り、サンバイザーを上げようとしても上がらない……そんなことがあってはならないんです」と、堀本さんが強調する。ちなみにワイヤの耐久テストは約2万〜3万回の上下運動を社員が交代で、手動でおこなったとのこと。普段、シールド開閉の耐久テストはロボットアームに任せ、カウチャーで数えるそうだが、サンバイザーはロボットへのプログラマがないという点に加え、同社初のシステムという点もあって手動で敢行。それが大変なものだったことは想像に難くないが、しかし、これが逆に「人によってクセがあるのだから、この人だといんだけど、あの人だとすぐに壊すとかいうのがあるんですよ。でもこれがいろんな開け方に対応したテストができたので、結果的に良かった」と田中さんは振り返る。ほかにサンバイザーを収納しているときに振動などで簡単に落ちてこないように、しかし操作するときはスムーズに降りてくるようにするためのテンションや、サンングラスレベルにまで上げた光学特性、曇り止めなど、そのコダワリには枚挙にいとまがない。

しかし先述のとおり、ショウエイにとつてサンバイザーは付加価値ではなく安全装備。この高すぎる品質は当然のことである。ネオテックではチンストラップも一新。シンクロテックで採用されていたワンタッチ式バックルをマルチテックでは一般的なDリングに戻していたのだが、ネオテックでは「マイクローラチエット」を新開発している。これについても「大変だった」と堀本さんが笑いながら言う。「ヨーロッパではラチエット式バックルがツーリングモデルで主流になって、ウチでも今回は採用しようということになったんだけど、既存の製品では我々が要求するものがなかなかなかったんです。我々が求めていたのが、バックルの両方が金属製で、絶対に外れてはいけないということ。一般的には強化樹脂が使われているけど、やっぱり金属にはかなわないんです」

そして田中さんが続ける。「強化樹脂でも経年変化で5〜6年で強度が落ちてきちゃうんです。だから、ネオテックに採用されているマイクローラチエットはオリジナルでイチから開発しました。結果として、Dリングに匹敵する十分な強度が確保できました」

さらにロックの掛かり方も特殊だ。「一般的なものにはバックルに差込み込んでいく、最初にカチッと音がしますよね。だけどこのときは音があまりしません。だからこの音は抑えたいんです。それが弱いんですよ。そのツメを引っ掛けるためには必ず2回以上カチッと音させなければなりません。しかし我々の場合は一回カチッといえれば必ずツメが2つ掛かっている状態になっているんです。1つと2つではやはり強度が全然違いますから、だから少しでも安全性を高めようということと、このシステムになっているんです」(堀本さん)

システムヘルメット最大のデメリットともいえる「風切り音」もネオテックでは大きく改善されている。「システムヘルメットは繋ぎ部分からどうしても風切り音が発生する。そこでネオテックではフェイスカバーの端部に風を逃がす突起「ポータックスジェネレーター」を設けています。開発段階に風洞実験でテストしたところ、サンバイザーの開閉スイッチに走行風が当たって音が出たことからつけたんですけど、それならフェイスカバー全部につけてみようとなったから、音がすいぶん変わったんです」(志田さん)

ピンロックシートの視界が広がったことも、ユーザーの多くが評価しているポイントだ。これまではピンロックシートが狭く、視界上部がシートでカバーされない部分があったが、シールド本体の開閉システムを工夫することでみごとに解消している。さらに重量も、サンバイザーなどの装備を追加しつつもマルチテックと同程度。一般的なフルフェイスと比べても重さはほとんど気にならない。これまで培った経験と新たな技術を高いレベルでカタチにしたネオテックという注目のモデル。もう課題はないのだろうか? そんな質問に志田さんは「もちろん、これから多くのユーザーの方に使っていただくにつれ、新たな要望をいただくことになると思います。だけど、現状ではやれることはすべてやった。非常に満足いくモデルだと思っています」と、自信をのぞかせる。

そして堀本さんが言う。「今後システムヘルメットは特別なものではなく、もっとスタンダードなヘルメットとして広がっていくと思うんです。そのためにも、利便性と完成度の高い製品を提供できるように努力したいと思っています」

しかし、ヘルメットはあくまでも安全帽。重視すべきは安全性であって、フェイスカバーの開閉など、付加価値としての機能はそのあとのことなんです。そこは決してブレてはいけないと、つねに肝に銘じています」

「強化樹脂でも経年変化で5〜6年で強度が落ちてきちゃうんです。だから、ネオテックに採用されているマイクローラチエットはオリジナルでイチから開発しました。結果として、Dリングに匹敵する十分な強度が確保できました」



## ネオテック (2012~現在)

昨年発売されたネオテックはいまや世界的に定番アイテムとなったサンバイザーを装着し、多くのツーリングライダーの声に応えた。また、シールド開閉システムを改良することで、ピンロックシートの視界を改善。フェイスガード端に「ポータックスジェネレーター」を設け、さらにチークパッドに厚みを設けることで風切り音を大幅に削減。洗練されたデザインや高い安全性と相まって、まさにシステムヘルメットの極みともいえる逸品である



サンバイザー収納部の衝撃吸収ライナーが薄くならないよう、ふくらみを持たせている

サンバイザーのスイッチはテンションの掛け方などを試行錯誤し、絶妙な操作感を実現

フェイスガードとシールド支持点を一箇所に集中させ、帽体をコンパクトにしている

チークパッドが本体よりかなり大きく出ている。これも静粛性を高めるためである

フェイスガードは閉じる際に微妙に内側に入り込む。これで静粛性がアップしている

ピンシートの上限をシールド本体の上限ギリギリに設定し、良好な視界を確保

## 重要安全部「チンストラップ」にも歴史あり!!



シンクロテックのチンストラップには、固定と解除が簡単にできるワンタッチ式バックルを採用。しかし、マルチテックでは一般的なDリングに戻されている。そしてネオテックでは再びバックル式となっているのだが、これが同社がイチから開発したコダワリの逸品。高い利便性を持ちながらも、その強度はDリング並。これからの同社ツーリングヘルメットのスタンダードになるに違いないディテールなのだ