最後尾の虜

目次

* [0. 最後尾の虜](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_5d8da6e9)
* [1. 基本的な位置](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_9801e63e)
* [2. 車止め](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_a8871964)
  + [2.1 直線](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_7844499d)
  + [2.2 交差点](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_e5c96288)
* [3. 注意](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_209f8a19)
  + [3.1 班員の体調への注意](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_8b97d2ff)
  + [3.2 先頭への注意](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_3ff6dc55)
  + [3.3 車両、交通への注意](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_b9668398)
* [4. あとがき](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_7b2f0f5c)
* [先輩の金言](https://www6.atwiki.jp/cucc/pages/379.html#id_a44e809e)

**0. 最後尾の虜**

　最後尾が、好きです。みんなの様子を見ていられる。それに後方の解放感。地図を読むのが苦手だし、だけど仕事をしていると感じられる。そりゃ目立たないけどさ。   
　仕事は非常に地味で、だれも見ていない。たまに先頭さんが振りかえって仕事ぶりを見てくれる。だけど、すぐにさよならだ。さながらロミオとジュリエットのようだと思う。先頭さんはしっかり前を見て走っていなきゃいけないし、自分は後ろから迫るトラックに気を配らなきゃいけない。   
　後ろを見ながら前も見る。地味ながら一番大変な仕事かもしれない。度胸が必要。余裕が必要。何より、みんなの信用が必要。   
　こんな仕事だからこそ自信がつくとクセになる。クセにしたい人、そうならなくてもいいけど、足をつっこみそうな人、そんな人のため、書いてみます。書き終わったけど、追加等あれば訂正お願いします。

**1. 基本的な位置**

　まず、その基本的な立ち位置を覚える。   
　最後尾は、後述するが、班の進行方向を確認しつつ後続車両を牽制しなければならないため、班員たちより若干の中央線よりを走ることを心がける。   
　先頭の走る方向を確認でき、尚且つ後続車に追い抜かれるときに先頭に危険がない程度の位置を走る。また、先頭も最後尾を確認することで班員全員の存在を確かめるため、先頭から確認できる位置でなければならない。

**2. 車止め**

　車止めはツーリング中、最後尾の仕事の中で最も多い。狭い道や車通りが多い道、車が止まってくれなければ危険だということを、ドライバーに分かってもらう。   
　車に止まってもらうときは最後尾のスタンダードな位置より中央線よりに走り、車が追い越しをためらう程度の幅を確保する。これは全く追い越せない幅を取ってしまってもよい。または、腕を斜めに伸ばし、後続車が確認できるように「ストップ」の合図をする。止まってもらう時、または後続車に先に出てもらう時に、ドライバーに軽く会釈をするのが望ましい。

**2.1 直線**

　直線道路では、車とのすれ違いが多い。しかし危ないからといってすべての車両を止めてしまっていては非常に迷惑な集団と思われてしまう。必要な場面、必要なときで車両を止めなければならない。

(a)障害物   
　走行中、路肩に障害物が発生しているとき、班員がそれを避けるのに車道に広がるため、後続車両を止めなければならない。路駐、三角コーンなど、障害物に合わせ班員がそれを回避できる程度の幅を確保する。

(b)狭い道   
　県道やマップルに表記される白い道（チャリ部通称、白道）は、すれ違えない程の狭さであることもままある。ツーリング中は疲れがたまっているため、後続車両の追い抜き時、突然班員が車道によろけてしまうと非常に危険である。そのような危険な道に差し掛かったときは、できるだけ後続車両を通してはならない。   
　峠道などこちらのスピードが遅く、しかも距離が長い道の場合は先頭に注意を送り一度広い路肩に止まってもらって車を先行させる。

**2.2 交差点**

　交差点で、特に直進する場合、後続車、左折車を止める必要がある。

(a)後続車   
　交差点を直進するときに後続車がいる場合、向かいの路肩に進入できる程度に幅を広げ、車に存在をアピールする。

(b)左折車   
　後続車が左折する場合、通過時、発進時ともに、最後尾が先行して左折車を止める。多少無理やりにでも止めなければ班員が危険なため、タイミングを見計らって割り込んでしまってもよい。当然、ドライバーに会釈を心がける。   
　班員が全員通り過ぎたらまた会釈をし、通過する。

**3. 注意**

　最後尾はそのポジション上、ほぼ唯一、常時班員全員を確認することができる。逆を言えば、そのために班員に注意しながら走らなければならない。

**3.1 班員の体調への注意**

　班員の体調が優れなさそうな場合、よくあるのが、非常に眠そうな場合、先頭にそれを伝え休憩できそうな場所で止まってもらう。疲れで本人の自覚がない場合非常に危険なため、早目を心がける。

**3.2 先頭への注意**

　例えば、先頭の出す手信号が遅すぎる場合や、明らかに危険な走り方、コース取りをしている場合、それを先頭に告げる。これは後続全員がしなければならない仕事ではあるが、やはり全員の把握を最後尾しか行えないため、また、最後尾は主に班の上級生のポジションであるため、最後尾の仕事として扱う。

**3.3 車両、交通への注意**

　先述している通り、最後部のすべての仕事は、班の周囲すべてを把握しなければ達成できない。そのため常に班員とその進行方向、後続車両等車線上のすべての車両、また歩行者にも気を配らなければならない。   
　後続車両に注意する事は当然であるが、対向車線の車両にも注意しなければならない。例えば一車線の道路で、車線に路上駐車がある場合、対向車は路駐を避けようとこちらがわにせり出して来るはずである。そのような時に後続車両を通してしまうと、事故につながる可能性がある。同じように、信号の無い交差点や車線の合流でも気を配らなければならない。   
　最後尾をする上で最も基本的なものであり、かつ大変な仕事である。

**4. あとがき**

　最後尾の仕事は、先頭に比べると些か少ない気もします。しかし、これを読んで頂ければわかると思いますが、集中力と知識、経験をある程度以上求められてしまいます。本項には記載しませんでしたが、例えば班員を楽しませるため、飽きて眠くならないようにみんなとしゃべっていることでさえも、最後尾の仕事になるのかも知れません。先頭も然りですが、最後尾もケース・バイ・ケースに多く対応しなければならず、筆者もその仕事すべてを把握しているとは言い切れません。   
　色々なランに参加したり、全力でランを楽しむことでさえ、それは最後尾のみならず考えられないほどの経験になると思います。そしてその経験で余裕が生まれれば、よりランを楽しむことができると考えています。

　まあ、あれですよ。チャリ旅しようぜっ！！

**先輩の金言**

**「先頭といかに会話するかが大事だ。それは言葉じゃない、心だ。」**

by M.N

**「先頭よりも前を見る。同じくらい後ろを見る。それが最後尾の仕事だ。」**

by S.I

**「時には車に対して交通整理を行う。見通しの悪い峠道とかね。」**

by A.I