

# 【要約レポート】 ミシュラン Pilot Power 2CT 対話解説

## ～突出ではなく「均衡」で評価されるタイヤと、車体側の条件整理～

### 1. はじめに：なぜ今、ロングセラーの「2CT」なのか

最新のハイグリップタイヤやツーリングタイヤが次々と登場する現在において、なぜ発売から長期間が経過した「ミシュラン Pilot Power 2CT（以下2CT）」の評価が落ちないのか。SGF代表の新保氏は、その理由を\*\*「突出した性能」ではなく「高い次元での均衡（バランス）」\*\*にあると結論づけています。

多くの最新タイヤが「グリップ特化」「ライフ特化」など尖った性能（突出）を持つ一方で、2CTは全てのパラメータが破綻なく整っており、公道（街乗り～峠）における満足度と扱いやすさが非常に高いタイヤです。本レポートでは、タイヤ単体の評価だけでなく、タイヤを通して見えてくる「車体側（サスペンション等）の課題」についても整理します。

---

### 2. Pilot Power 2CT の詳細評価基準

新保氏はタイヤを評価する際、グリップ力よりも優先順位の高い独自の基準を持っています。2CTが優れている点は以下の通りです。

#### ① ケース剛性（硬さ）：20点満点中18点

- **評価点:** 比較的「柔らかい」ケース剛性を持っています。
- **理由:** 公道での一人乗りや、低速度域・低荷重の場面でもタイヤが素直に変形し、接地感を作りやすいためです。硬すぎるタイヤは速度や荷重をかけないと機能しにくいですが、2CTは街乗りレベルでも路面に馴染む「懐の深さ」があります。

#### ② トレッドのラウンド形状（断面形状）：16点

- **評価点:** 「程よく丸く、程よく尖っている」形状（中庸）です。
- **理由:** 緩やかなツーリングタイヤは直進安定性が高い反面、旋回が鈍くなります。逆に尖ったスポーツタイヤは旋回性が鋭い反面、直進で落ち着きがない傾向があります。2CTはこの両立が絶妙で、直進の安定感と、倒し込みの軽快さがバランス良く同居しています。

#### ③ 空気圧に対する反応

- **評価点:** 変化が体感しやすく、調整の余白があります。

- **理由:** ケース剛性が適度に柔らかいため、空気圧を上げればパリッと、下げればしなやかにと、挙動が素直に変化します。これによりライダーは自分好みのセッティングを探りやすくなります。

#### ④ 路面からの情報量（前後バランス）：18点

- **評価点:** \*\*「前後の情報量が均等に近い」\*\*ことが最大の特徴です。
- **比較:** 最新のスポーツタイヤ（S22やQ5など）はフロントの情報量が非常に多い反面、リアが希薄に感じられる傾向があります（例：フロント6.5、リア3.5）。対して2CTは「フロント5.5、リア4.5」のように前後が均等に情報を伝えるため、ライダーに安心感を与えます。

#### ⑤ 接地力（グリップ）とウェット性能

- **評価:** 公道では十分以上の性能。
- **理由:** 絶対的なグリップ力は最新のハイグリップタイヤに劣るものの、公道で楽しむ分には「90点と95点の差」よりも、扱いやすさが勝ります。また、溝が端まである設計のため排水性が良く、ウェット路面でもライダーに優しい挙動を示します。

---

### 3. 核心：タイヤが暴く「車体側のズレ」

本資料の最も重要なメッセージは、\*\*「均衡が高いタイヤほど、車体側の不整合（ズレ）を明確にする」\*\*という点です。

2CTのように路面情報を正直に伝える（翻訳の精度が高い）タイヤを履いても、なお「不安」や「不満」が消えない場合、それはタイヤのせいではなく、バイク本体（車体側）に原因がある可能性が高いと指摘されています。

#### 【タイヤ交換で解決しない典型的な症状】

- 空気圧を調整しても正解が見えない（迷い続ける）。
- 直進は良いのに、旋回で急に不安定になる。
- コーナー進入が怖い、またはギャップで跳ねる。

これらは「銘柄選び」の失敗ではなく、\*\*「前後バランス」「フリクション（抵抗）」「初期作動」\*\*といった車体側の条件が整っていないために発生します。良いタイヤはバイクを「正直者」にするため、車体の粗（あら）もライダーに伝えてしまうのです。

---

### 4. セッティングの優先順位と解決策

「タイヤを変えても良くならない」という負のループ（タイヤ難民）から脱却するために、SGFでは以下の順序で整備・調整を行うことを推奨しています。

#### 優先順位 1：ポジション系（人間工学）

最も低コストかつ効果が大きい調整です。レバー、ペダルの角度、ハンドルの位置、可能なシート形状などをライダーの体格に合わせます。操作が楽になるだけで、入力がスムーズになり「怖さ」が激減することがあります。

## 優先順位 2：タイヤ（土台）

サスペンション調整の前に、タイヤが正常であることが前提です。摩耗や経年劣化がない「新品～2,000km以内」の状態で行うのが理想的です。土台が崩れていると、その上のサスペンション調整も決まりません。

## 優先順位 3：サスペンション（前後バランス・作動性）

上記が整った上で、初めてサスペンションの「前後バランス」「抵抗の低減」「初期作動」に着手します。単に高級なサスを入れるのではなく、車両全体の動きの連動性を作り込むことが「均衡」への近道です。

---

## 5. 結論とSGFの提案

ミシュラン Pilot Power 2CTは、その高い「均衡性能」により、今なお公道ライダーにとって最適解の一つとなり得るタイヤです。しかし、その真価を発揮するためには、\*\*「車体側の均衡」\*\*が不可欠です。

SGF（セクレッドグランド）では、タイヤ選びや空気圧で悩み続けるライダーに対し、以下のサポートを提供しています。

- ① **足回り条件チェック（無料）**：SGFが対応すべき症状かを判定するための窓口。「車種・体重・用途・不満点・動画（30秒）」などの情報をLINEまたはメールで送ることで、対応可否のアドバイスが受けられます（銘柄相談等は対象外）。
- ② **整合設計ショート診断（有料）**：具体的な解決策を提示するサービス。症状から「前後バランス・フリクション・初期作動」のどこにズレがあるかを整理し、O/Hや仕様変更など、具体的に行うべき単体作業の優先順位を提案します。

**総括：**不安の解消には「タイヤ銘柄の変更」よりも「車体条件の整備」が近道であるケースが多くあります。迷いがある場合は、まず自身のバイクの「均衡」を疑う視点を持つことが推奨されます。