

“走りに自信ないライダー必見！ツーリングで一目置かれるライテク術『ライディングQ&A集』

“走りに自信ないライダー必見！ツーリングで一目置かれるライテク術”

ライディングQ&A集



第2版・平成 20 年6月8日

著者 タシロ セイジ

■著作権について

「“走りに自信ないライダー必見！ツーリングで一目置かれるライテク術”『ライディングQ&A集』」は、著作権法で保護された著作物にあたります。

本レポートの取り扱いについては下記の点にご注意ください。

- 本レポートの著作権は、執筆者である著作者にあります。
- 著作者の事前許可なく、本レポートの一部または全部を無料・有料を問わず印刷物、電子ファイル、DVD、ビデオ、音声、ホームページ、セミナー、講演などのあらゆる手段により、複製、流用、転載、配布、公開、転売（オークションを含む）等することをすべて禁じます。

■使用許諾契約について

本契約は、本レポートを購入した者（以下、甲とする）と著作者（以下、乙とする）との間で合意した契約です。本レポートを受けとることにより、この契約は成立します。

第一条 契約の目的

本契約は、本レポートに含まれる情報を、本契約に基づき、甲が非独占的に使用する権利を承諾するものとする。

第二条 第三者への公開の禁止

甲は本レポートの一部または全部を、いかなる手段によっても第三者に公開・配布することはできない。

第三条 契約解除

甲が本契約に違反した場合、乙はいつでもこの使用許諾契約を解除することができる。

第四条 損害賠償

甲が本契約の第二条の規定に違反した場合、本契約の解除に関わらず、甲は乙に対し、違約金として、違反件数と違反行為時の販売価格を乗じた価格の10倍の金額を支払うものとする。

第五条 免責事項

本レポートはこれまでの経験をもとに作成したもので、利益を保証するものではない。本レポートの情報によっていかなる損害が生じた場合においても、乙は一切の責任を負うものではない。

■はじめに

こんにちは、ツーリングライダーズ代表、著者のタシロセイジです。

この度は、「ツーリングで一目置かれるライディングテクニック習得法」をご購入いただき、誠にありがとうございます。

当マニュアルの販売を開始して以来、多くのご購入いただいたツーリングライダーの皆さんから、【特典】であるメールサポートを通じ、ライディングについてのご質問やご意見をたくさん頂戴しております。皆さんのメールを拝見すると、本当に真面目で、そして上手になりたいという切実な想いがビンビン伝わってくるため、私自身の責任は予想以上に大きいのだと、改めて気づかせていただきました。

そして、皆さんのライディングについての疑問や質問に答えているうちに、皆さんが疑問に思われていることや、うまくいかずに悩んでいることに共通事項が多いことに気がきました。

そこでそれならば、このお客様とのメールサポートのやり取りを、ご購入いただいたお客様全員に公開することで、皆さんの潜在的な問題解決に役に立つのではと考えました。

今回そんな思いから作成した【特典】『ライディングQ&A集』は、お客様からいただいたメールと、それに私が答えたメールの抜粋をQ&Aの形で編集したものです。

お客様のご質問のニュアンスをお伝えするために、極力更正を入れず原文に近い形で掲載させていただきました。

この【特典】『ライディングQ&A集』を読まれ、今まで気がつかなかった潜在的なライディングの問題点をご自身のこととして解決いただけたなら、著者としてこれ以上の喜びはありません。

尚、この【特典】『ライディングQ&A集』は、引き続きお客様とのメールサポートのやり取りにより、随時皆さんに提供させていただきますので楽しみにお待ちください。

平成20年6月8日

ツーリングライダーズ代表

タシロ セイジ

『ライディングQ&A集』

【低速バランス】

Q:「発進してすぐ左折」でうまく小回りできません。

そもそも発進停止が実に下手で、よくふらついてしまいます。

A:市街地での信号停止直前に出来るだけ足をつかない練習をお勧めします。

速度が出ているときは、慣性が勝手にバランスしてくれます。

しかし極低速だと、慣性がない分ライダーがバランスしてあげなければなりません。

多くの乗り始めで不慣れなライダーや、なかなか上達しないライダーは、停止のずいぶん前に足を地面に出してしまいます。

恐らく転倒の不安に補助的に無意識に出してしまうのでしょう。(特に足つきの悪い女性に多く見られます。)

しかしこのままだと、なかなか低速のバランスコントロールが身に付きませんし、すり抜けでもふらつき危険です。

足を出すのは止まってからでも十分間に合います。

教習所の一本橋の練習は、こんな時に役立つんですね。

是非、一本橋を思い出して、信号停止の度に練習してみてください。

Q:一時停止後すぐに左折する場合にふらつきや大回りになってしまうこと。

また、その際のクラッチやアクセルの使い方をどのようにしたらよいかよくわかっていません。

A:ご指摘の極低速時の右左折でのふらつきの原因は、他の部分にあります。

それはほとんどの場合、適切なニーグリップがされておらず、車体とライダーの一体感に欠けている事によります。

ヒザだけでなく、つま先、くるぶし、ふくらはぎ、内モモまで、下半身全体を使った正しいニーグリップをされていますか？

あまり、教習所ではこの辺を詳細に教えないのですが、低速走行（一般道であれば、市街地走行や、渋滞時の走行）に大変役に立つ技術です。

中高速走行では、車体に慣性がついているのでニーグリップが甘くてもふらつくことはありませんが、低速では慣性の法則により、ふらつきやすくなるのは当然です。

正しい人車一体になるニーグリップとは、くるぶしを車体に密着させ、つま先をペダル類の上で内側に向け内股にしながらライディングポジションを取ってください。

きつと、くるぶしも、ふくらはぎも、内モモも、ヒザまで使って、車体をホールドしているはずですよ。

そして、意識的に車体を下半身で挟み込みながら交差点を曲がってみれば、ふらつきは解消できるはずですよ。

Q:もう、かれこれ5ヶ月ほど乗っていません。

実は、最後に乗った日に、左折しようとしたら（少し坂道になっている所なのですが・・・）大回りになってしまい反対車線に入って怖い思いをしました。

なだらかなカーブも教えて欲しいのですが、直角に近いようなカーブがちょっとふらふら運転になります。

A:交差点での左折など、低速かつ小回りのコーナリングでふらつくとのこと、原因はニーグリップの不足によることが考えられます。

教習所ではニーグリップという言葉がたくさん聞かされたと思いますが、それが何に役立つのか？ということは、身を持って教えてもらえてないのではないのでしょうか？

ニーグリップの目的は、人車が一体となることにあります。

特に交差点の左折やUターンなどのコーナリングの場合、バイクや自転車等の二輪車は速度を落とすとバランスが取りにくく、ふらつきやすくなりますね。

初心者ライダーの心理として、バランスを崩しての転倒が気になり、足をすぐに地面に着き安くするため、このニーグリップが緩みます。

すると、人車一体感が薄れ、ふらつきの原因になるのです。

ニーグリップはヒザだけでなく、つま先やくるぶし、ふくらはぎまでも使って正しく車体をホールドすれば、さほど力を使わなくとも人車の一体感を体感できます。

ヒザやつま先を開いた乗り方は、ニーグリップが正しく機能しません。

ニーグリップは、あらゆる走行シーンで意識すると、それこそ下半身がつかれてしまいますので、加減速や、低速コーナリング時を中心に意識的に行い、ストレートや高速でのコーナリングではそれほど気にする必要はありません。

練習を続けていれば、そのうちに意識しなくてもニーグリップが取れるようになるはずです。

Q:(ライディングスクールや講習会での)スラロームがあまりうまくできない。

A:スラロームはハンドルで曲がろうとしていませんか？

恐らく、ハンドルで曲がろうとすれば、ハンドル操作が遅れるはずです。

スラロームを上手くクリアするコツは、まず①のニーグリップを正しく行い、人車一体状態を作り出すこと。これは、常に基本です。

どのように曲がっていくかといえば、ニーグリップした下半身でバイクを左右に振るように倒しこむことです。

セルフステアリングのところで説明しましたが、バイクは傾けると勝手にハンドルを切って曲がってくれます。

で、次のパイロンを前輪が通過するその瞬間、今度は反対側に切り返すのです。

スピードはゆっくりでいいので、それを繰り返してください。

コツは思っている以上に早めに切り返す(傾ける)ことです。

あとはリヤブレーキでの速度調整に意識していれば、意外と簡単にスラロームをクリアできるはずです。

Q: 交差点で右折待ちの後の発進や、信号待ちの後のすぐの発進と違って、1速のまま曲がりきっているのですが、なにせ250ccなので苦しい。

かといって、曲がっている途中でギアを変えるのは怖い。どうしたらいいでしょうか？

A: 基本的に交差点はもちろんのこと、コーナリング中にギアチェンジするのはお勧めしません。

交差点の右左折では、1速のままでもいいと思います。

250ccのバイクで、交差点を曲がる際に、1速で走れないことはありません。

余裕があったら、タコメーター（エンジン回転計）を見てみてください。

きっと、レッドゾーンよりもずいぶん低い回転数を示しているはずです。

恐らくエンジンの音や振動が大きくなるので、恐怖を感じるのかもしれませんが、250ccぐらいの中型車では、高速回転をどんどん回しても問題ありません。

きちっと、高速回転でパワーを引き出してあげた方が、きびきび走れるはずです。

尚、1速でのアクセルワークがギクシャクして（パワーが出すぎて扱いにくくて）しまうのであれば、ぜひリヤブレーキでエンジンパワーを制御する練習をお勧めします。

リヤブレーキだけで、速度を変えられる練習をしてみてください。

街中でも簡単にできる練習です。

これができるば、アクセルの開閉による速度調整が必要なくなるので、低速でのコーナリング中の速度調整が簡単にできるようになります。

Q: 左右の小回りターン、Uターン等恐怖心が先に立って、なかなかバイクが倒せません。どうセルフステアリングに委ねるか、どう練習するか悩んでいます。

A: 恐怖心は恐らく、バンク中のエンストや失速による転倒が理由ではありませんか？

是非、リヤブレーキによるエンジンパワーの駆動力制御を練習して身に付けてはいかがでしょう。

この技術は、あらゆるジャンルのバイクを簡単に扱うのに不可欠な技術です。

練習方法は直線走行時で構いませんので、アクセル開度一定（3000回転程度）で、リヤブレーキだけで速度を調整する練習を徹底して行い、その感覚を身体が覚えるまで繰り返してください。

ゆっくり歩くような速度まで減速しても、決してエンストはしないことが分かっても
らえるはずです。

それができるようになれば、低速コーナリング中にアクセル一定でリヤブレーキでの速度調整が可能
になり、精神的にも技術的にも楽にコーナリングできるようになります。

尚、車体を傾けることを目的にはしないで下さい。

車体を傾けるのは、セルフステアリングを有効に機能させる手段、きっかけでしかなく、バイクのバンク
角で曲がろうとしないことです。

バンク角を深くするほど、転倒のリスクが高まるからです。

シート内側に体重(荷重)移動してあげるだけで、簡単にセルフステアリングしていきますので…。

【荷重】

Q: ワインディングでは、ブレーキを掛けなくても曲がれるような速度で、のりくりりとメリハリなく走っています。
やっぱり、がっと加速し、ぐぐっと減速して、かくっと曲がるような走り方を目指した方がいいのでしょうか？

A: メリハリのない走り方は意外と危険なんです。
なぜなら、「荷重」がタイヤにかかっていないからです。

消しゴムを机に当てて、横に滑らした場合、多少力を入れた方が摩擦が強くなりますよね。
バイクはこれと一緒になのです。

タイヤに荷重を与える方法はただ2つだけです。

①加速させることと、②減速させることです。

つまり、前後どちらか、もしくは両方のサスが沈んでいる状態を作り出すことです。

これが、消しゴムに力を入れている状態です。

ですから、同じ速度でコーナーを曲がっていたとしても、「荷重」をかけていない状態の場合の方が数段転倒しやすくなります。(初心者が遅い速度で転んでしまうのは、「荷重」不足が原因です。)

ただ、バイクがバンクしているコーナリング中は、急な加減速でタイヤがスリップしやすいので、デリケートに徐々に操作する必要があります。

ベテランライダーは、この「荷重」のかけ方が上手いため、コーナーを速い速度で走っても転ばないというわけです。

いくらメリハリだからと言って、急加速・急減速で度を越せば論外ですが、適度に正しくメリハリは付けていく方が、安全にそして何より楽しく走れると信じ、練習に励んでください。

Q:シフトチェンジが苦手です。シフトチェンジをするタイミングが良くわかりません。

基本的に通学にバイクを使用していて街乗りがメインなので、加減速の繰り返しの多いのですが、シフトチェンジがいつもギクシャクしてスムーズにいきません。

A:シフトチェンジについて、基本的にギアは扱える中でもっとも低い(数字の小さい)ギアを使用すべきです。

発進後、ギアを順次機械的に上げていかねばならないと考えているライダーも多いようですが、決してそんなことはありません。

ギアはバイクのポテンシャルを常に、即座に発揮できるギアを選択すべきです。

例えば高過ぎるギアを使ってしまったため、アクセルを開けてもノッキング(エンジンがガラガラいう状態)が発生して、鋭い加速ができない、坂を登らないような経験は多いと思いますが、これはギア選択が完全に間違っているのは容易にわかりますね。

ギアはいつでもメリハリのある加速ができる、またとつさの場合に危険を回避することもできる、低めのギアを選択すべきです。

但し、低いギアはアクセルに敏感で、高いアクセルワーク技術が必要ですし、エンジン回転数がレッドゾーンに入りやすいので、ほどほどにしなければなりません・・・。

さて、

ご質問の内容のシフトチェンジのタイミングですが、上記が頭に入っていれば、あまり気にする必要はないと思います。

「この場合は、何速に入れなければならない・・・」と考えて走る必要はないです。

要は気持ちよく走れるればいいので、その中で低めの選択を心がけてください。

迷ったら、ひとつ低いギアを使えばよいかと思います。

あとシフトダウンは面倒でも1速ずつ行うことが、スムーズな走りにつながります。

それでもギクシャクする場合には、クラッチでギアをつなぐ時に、ほんの若干アクセルを開けて回転を合わせてあげるのが良いでしょう。

Q:初めは高めのギアで「転がるように惰性で」コーナーをこわごわ抜けていたのを、2速や、3速に固定して、とにかくアクセルを開きながらコーナリングしていくと、バイクと一緒に身体が傾いているにも関わらず、「路面にへばりつくような」安心感、安定感を感じることが出来るようになってきました。

A:これが、タイヤの荷重というものです。

ギアを低めにする事で、エンジンの駆動力(エンジンブレーキも含め)がサスを縮ませ、タイヤを路面に押しつけているのです。

その反対にギアを高くしたり、中にはクラッチを切りながらコーナリングする場合、この荷重が働かず、おっしゃるように転がり落ちて、最悪タイヤはグリップを失い転倒します。

Q:また体重移動がうまくできません。

思っている以上に、極端に身体を移動させるようにした方がよいのでしょうか。

A:極端な動作は必要ありません。

必要以上の動作は、不必要な反力をバイクに生じさせてしまうので、百害あって一利なしです。

恐らく、コーナリングの恐怖で、身体がコーナー外側方向に逃げてしまっている、いわゆるリーンアウト状態になっているのではないのでしょうか？

このリーンアウト状態では、シート内側への荷重が出来ません。

体重(荷重)移動の解決策として、第1章の「シートへの荷重」イスの上で片方のお尻への荷重感覚を身に付けてください。

感覚が分かるようになってきたら、イスに座っているその状態から、体重をかけているお尻の方に上体(肩のライン)を90°、頭を180°ひねってみてください。

それでも片方のお尻だけでバランスが取れますか？

この状態が、Uターンやヘアピンコーナーでの荷重移動の感覚です。

走行中のバイクでの練習では、ストレスを感じるなら、徹底してイスの上で感覚を身につけてから実践で試してみてもいいのではないでしょうか？

【ニーグリップ】

Q: ニーグリップを日ごろからイメージトレーニングできないかと思っているのですが、何かいい方法をご存知でしたら教えてください。

自分では、いすに座っている間、足の間にヘルメットを挟んで落とさないようにしてみたりしています。そんなのでも役に立つでしょうか？

A: 素晴らしい練習ですよ！是非続けてください。

ちなみに私は軍手をモモとタンクの間に挟んで練習しました。(笑)

もう一つ、ニーグリップは膝(ニー)だけで行おうと考えがちですが、下半身の全てを使って行います。モモ、ヒザ、ふくらはぎ、くるぶし、つま先と・・・。

一つニーグリップを学ぶ良い方法があります。

床に直立して、つま先を内に向けた「内また」状態で立ってみてください。

そのままヒザを曲げてしゃがもうとすると・・・、自然とニーグリップが完成です。

つまり、意外やつま先の向きが重要なんですね。

街中にはつま先開いた「ガニ股」ライダーが多いですね。

正直カッコ悪いし、あれではバイクをコントロールできません。(白バイ隊を見てください。とっても美しいですね。)

ニーグリップは、すべてのライディングシーンに必要なものではありません。

加速、減速、低速コーナリングで必要なぐらいですが、これらの時のニーグリップは予想しているより強力な締め付けでなければなりません。

常にニーグリップを意識して練習していれば、いずれ無意識にニーグリップができるようになります。

Q: 急制動でも、ニーグリップをしてはいるものの、まだ多少ハンドルに力がかかります。

A: 急制動の出来不出来は、ニーグリップの完成度のバロメーターになります。

地味な練習ですが、きっとあらゆるライディングシーンの役に立つはずです。

メリハリがあり、安全マージンの多いライディングになります。

車両速度や制動距離等の状況をいろいろ変えながら、繰り返し練習すると効果的です。

Q: 私は身長185cmでバイクが体の大きさにあっていません。(スーパースポーツ系バイクの方)

膝がサイドカウルに当たり、カウルの色が落ちて来ている位です。

更にライダーをフロントヘフフロントへと動かすような、前傾のきついシートです。

このようなマシンでもやはり、ニーグリップ、腹筋・背筋で体を支え、いつでもハンドルから手を離せるほどの状態で、減速Gに耐える様に乗るべきですか？

A: 意外とスーパースポーツバイクはオールラウンドで乗りやすいものです。

強力なニーグリップが必要な場面は特に、シートの座位置を少々後ろに持って行ったらどうでしょうか？

こちらの方がリヤ荷重を強く意識できますし、マシンコントロールもしやすいと思います。

〇〇さんはかなりの長身なので、上半身や腕の長さで十分にポジションが取れると思います。

また、ニーグリップは、ヒザ意外にくるぶしやつま先、ふくらはぎでもできますので、これも使えるものはすべて使ってみてはいかがでしょう。

ただし今度は、フレーム塗装が剥げてしまうかもしれませんので、透明の保護シールをフレームに貼っておいた方がいいかもしれません。

直線道路を流しているときは別として、スポーツライディングの時には腹筋背筋は常に身体を支える必要がありますね。

これは、ライダーの宿命です。(笑)

Q: ゆるく短いS字で、上体を傾ける事で曲がっていくのを体験しました。

これをワインディングで再現するには確実なブレーキングと減速が必要なのが明白ですが、その前に、常に下半身だけで身体全体を支えてバイクに乗っているのは物凄く大変です。

非常に疲れます。これは慣れるしかないのでしょうか？

市街地の40-50km位の直進と停止だけでこれだけ身体に力を入れているとカーブへのアプローチでの減速Gに勝つどころか、リズムが狂って何も出来ない気がします。

これも全く新しいスタイルに慣れる為に、1から作り上げるしかないのでしょうか？

A: ニーグリップによるマシンホールドを覚えるまでは、少々慣れが必要です。

教習所で初めてバイクに乗った時のことを思い出しましょう。

たかが教習所内の外周コースをまわる、しかもギアはせいぜい2、3速しか使わない運転でも、1時間走って思いっきり疲れませんでしたか？

それと同じだと考えてください。

今までやったことのない運転というのは、大変疲れるものです。

恐らくライディングの後や翌日には、背中や特に内モモの筋肉がつりそうに痛くなるはずです。（それで正解なのです。）

ただ意識してやっていると、力の抜きどころ、入れどころが分かってきて、身体が勝手に反応して走れるようになります。

もっとも慣れても、ツーリングなどでワインディングをしばらくスポーツライディングすると、今でも翌日内モモが筋肉痛になりますが・・・。（笑）

まずは次のことは考えず、自由自在に前後ブレーキを使い安定した減速ができるように、できれば右手一本でもできるように練習してください。

（怖ければ 20～30km/hでも十分に練習になります。）

安定したブレーキングができれば、安定した倒しこみ、コーナリングが可能になりますから。

【コーナリング】

Q: どうしても怖さからか、走行中ほとんどずっと両手をクラッチレバー、ブレーキレバーにかけているような感じで運転をしてしまいます。やはり走行中はグリップを握って運転をしたほうがよいのでしょうか？カーブなどでクラッチ切ながら曲がるようなことはしないほうがよいのでしょうか？

A: 恐さはリスクを回避できるバロメーターで、人間のごく自然な感情です。気にしないでください。
あくまで、リラックスできる速度域でライディングを楽しんでください。

リスクの高い一般道での走行では、私自身ブレーキレバー・ペダルには常に指・つま先をかけています。
ただし、レバーにかける指は1、2本のみで、それ以外の指と手のひらで、ハンドルやアクセル操作をしています。

それから、カーブなどでのコーナリング最中は、絶対にクラッチは握らないでください。
「荷重」についてはマニュアルの中でも述べましたが、クラッチをつないでいる状態は、エンジンの駆動力が得られているため、加速時にせよ制動時にせよタイヤに「荷重」がかかっていることになります。
クラッチを握ってしまうと、この「荷重」が抜けてしまい、バイクが不安定にかつ、コントロールしづらくなってしまいます。
またタイヤのグリップも得られにくく、転倒の恐れも増大します。

大型バイクならパワーがあるので、ワインディングでのコーナリングではあまり頻繁にギアチェンジすることなく、2速または3速にホールドしておくのが安定して走れてお勧めです。

Q: コーナリング(のきっかけ)がどうしてもはっきりと掴めないこと、イメージはスパツ、スパツと行きたいのですが・・・。

A: 左右への体重(荷重)移動に意識を持ち、かつセルフステアリング原理を引き出すことに集中してみてください。
ビッグバイクでも、驚くほど簡単に向きが変わりますので。
最初はわかりづらいと思いますが、積極的に体を動かしてみれば、バイクのバランスが変化し、バイクの挙動が変わります。

Q: 曲がり始めから傾けるところをもっと詳しく知りたいのですが、深い『向き変え』とは、どうやってやるのですか？

A: 深い『向き変え』についてですが、これは体重移動をスムーズに短時間に行うことで可能となります。イメージは、Uターンを思い切って行うときの体の使い方が常に基本になります。上半身始動で、シートの内側一点に体重移動(荷重)を素早く行うことで、自然と車体を傾け、続いてセルフステアリングを誘発します。ここでは車体を傾けることに主眼を置くのではなく、いかに素早く体重移動ができるかを意識してください。バイクを意識的に傾けようとすると、リーンアウトぎみのフォームになってしまい、セルフステアリングが発生しにくくなります。

Q: 車体を傾けることが思うようにできず、また上手くゆく時と、思うようにならずバランスを崩すというムラがあり、解決方法を模索しております。

A: 結論からいってしまえば、正しくシートの内側(曲がりたい方向)一点に体重移動(荷重)できれば、バイクは勝手に傾くし、曲がっていきます。

バイクという乗り物は、常にバランスの中で走っているので、無駄な力にはそれに対称な反力が生じてしまうのをご存知でしょうか？

バイクを傾けようとして、内側のステップを踏みこんだり、タンクの外側を押しこんだりすると、それとバランス取るために、無意識に外側のステップを踏む必要があったり、内側のヒザでタンクの内傾を邪魔したりして、反力を生じさせてしまいます。

結果、傾けようとしている力は相殺されてしまい、無駄な力をロスしてしまうことになります。

バイクは、正しく荷重ができていれば勝手に傾くし、それをきっかけにセルフステアリング機能が働き、さらに勝手に曲がります。

つまり、うまく傾けられない＝正しく荷重できていない、と肝に銘じ、一度自身のフォームをチェックしてみてください。

Q:右方向のターンではハンドルをいっぱい切れず、切ろうとするとふらついてしまいます。

A:ハンドルのフルロックは確かに難しいです。

なぜなら、いくつかの基本操作を複合的にあるレベルに持っていったときに、はじめて自然にできることだからです。

特にリヤブレーキでのパワー制御ができるようになると、意外とハンドルが勝手に切れて、また立ち上がりで勝手に戻っていきます。

まずは、あまり気にされず、ニーグリップとリヤブレーキに集中してみましょう。

Q:バンクさせることに滑って転ぶんじゃないかと恐怖感を強く感じており、ゆっくりでないと走れません。

A:コーナリングでは、車体をバンクさせることが目的ではありません。

コーナリングは、いかに安全にすばやく向きを変えるかをすべてに優先させます。

まず、コーナリングでバンクをさせなければいけない、という既成概念は捨ててしまっただけではいかがでしょうか？

体重移動(シート荷重の IN 側への移動)で、自然発生的に「車体のバンク」⇒「セルフステアリング」を誘発します。

セルフステアリングを使えば、バンクさせなくてもコーナリングが可能です。しかも安全に。

私は白バイ隊員の練習を何度か見かけたことがあります。

あれだけの装備を施した車体で、しかもOEMタイヤで、極限のブレーキング、コーナリング、バランス練習を行います。

その際に白バイのタイヤを見せてもらったのですが、タイヤの両サイド1cmずつを残していました。

白バイ隊員達は意識的に車体をバンクさせないでいることで、安全マージンを確保しているようです。

それでも、あれだけ極限の走りができるわけで、これは我々一般ライダーにも大いに参考になる事項です。

逆にいえば、セルフステアリングを有効に機能させるためには、適度な車体バンクが必要ではあるが、過度なバンクは必要ないということです。

過度なバンクは、逆にセルフステアリングを押さえ込んでしまうだけでなく、転倒リスクが高まります。

きびきびとそれなりの速度でワインディングを走っているライダーは意外と転ばないものです。

私はツーリングの団で、ゆっくり走っている後続バイクが転んだ事例をたくさん見てきました。

かえってゆっくりした速度だとタイヤに荷重をかけられないので、タイヤのグリップを得られにくく、ラフな路面で簡単に滑ってしまうのです。

荷重をかけるには、サスを縮ませた状態、つまり加速または減速をすることで作り出すことが出来ます。

加速も原則もしていない状態で、ただなんとなくコーナリングしている状態、特にクラッチを切った状態がタイヤに荷重がかかりにくく、車体が不安定になります。

一方、バンクそのものに恐怖を感じ、身体が逃げた(バイクはバンクしているのにライダーが起き上がっている)「リーンアウト」の状態では荷重が抜け、かつ車体が傾いているため、転倒しやすい典型的なフォームとなります。

正しく荷重の乗った「リーンウィズ」を作り出すことで、過度なバンクを行わなくとも、セルフステアリングを引きだした効果的なコーナリングが実現できるのです。

Q: 右コーナーをうまくまがれるには？

A: 右コーナーは以前、私自身も上手く曲がれませんでした。

理由は大きく2つ、

- ・センターライン上に寄ると、対向車との接触の可能性の恐怖があること。
- ・逆にラインを膨らむと、オーバーランしてしまうのではないかとこの恐怖があること。

これら、精神的な恐怖が、ライディングが上手いいかない原因になってはいないでしょうか？

一方、右コーナーのメリットを考えてみましょう。

- ・同じコーナーを曲がる場合、左コーナーに比べ右コーナーは視界が広い。
- ・右コーナーの方が、コーナーのR(半径)が大きくタイトでない。

この2つのメリットが生かせれば、逆に左コーナーより走りやすいことになります。

右コーナーの注意点として、コーナリングの前半で視線を出口側に向けないことです。

一見、セオリーを無視しているようですが、バイクは視線を向けた方向に向かう性質がありますので、右コーナーで出口に視線を早く向けすぎると、車体はセンターラインに寄りやすくなります。

あくまでコーナリング前半では、早く視線を出口に視線を向けすぎずに、最低限安全と先の状況確認ができる範囲を視野の中に入れておくにとどめる視線の使い方をすれば、センターラインに寄らずに済みます。

それから、コーナーなりに、バンク時間を長くする走り方は、転倒のリスクが高くなります。
バンクの最中はマシンコントロールに制約があるため、突発的な状況対応が難しくなるからです。

それより、直線的にコーナーに進入、直線部分でブレーキを終了させ、センターラインから遠いコーナーの奥の地点で小さく、短時間でコーナリングを終わらせ、安全確認の後、直線的に立ち上がる。
そのようなメリハリのある走り方をお勧めします。

Q: 昨日何度か上手く乗れた瞬間があったのですが、コーナーを走る時は、バイクと一緒に上半身も傾く感じですか？

A: 感覚の問題だけに説明が難しいのですが、私はコーナリングの際には、上体を車体に先行させて傾けています。
車体に上体を追従させるとリーンアウトになりやすいのです。

意外や、リーンインと思っても、ほとんどの場合はリーンウィズです。
まして、リーンウィズと思っている場合、ほとんどが荷重の抜けた危険なリーンアウトです。

スーパースポーツは、体重移動を積極的に行わなくても、バンクし曲がってしまいます。
よって、身体を車体に先行させるのは、車体が過敏に反応しやすく少々勇気がいります。
しかし、バイクをライダーが操りたいのであれば、身体の動きを先行させて入力してあげる必要があります。(ただし、オーバーアクションは禁物です)

コーナリングの際に、ライダーの身体が重力と遠心力とで完全に釣り合い、体重がシート内側の一点にかかっている状態、それを味わったらバイクはやめられられません。

Q: 下りのワインディングというか、バンクさせるのができないのですが。

A: 下りはそもそも恐怖心が先に立ち、心落ち着いてコーナリングどころではなくなってしまうのではないのでしょうか？

ご安心下さい。

それは誰でも一緒です。(笑)

対策は簡単、しっかりとしたブレーキングを身につけることです。

コーナリングはしっかりとしたブレーキングの後に、行えばよいこと・・・。

ブレーキングの確かな技術と自信が裏打ちされていれば、下りのコーナリングだけでなく、あらゆる状況下でライディングを楽しめると思います。

対策もこれまた簡単です。

安全が確保できた環境下で、信号などの停止の度に急制動を繰り返すことです。

細かな内容はマニュアルで説明しているので割愛しますが、最終的には右手一本でもスムーズに短い距離で減速できるのが理想です。

ただ、スピードは無理に上げる必要はありません。

30～40km/h程度で十分です。

地味な練習ですが、1～3ヶ月みっちり街中で練習すれば、ライディングがまるで変わっているのに気がつくはずですよ。

間違っても、ブレーキの技術を上達させない状態で、精神論的にコーナリングをしようとだけは思わないでくださいね。

これは自殺行為になりますからね。

Q: 悩みというものではないのですが、当方50歳半ばにして大型に乗り始めたものですから、言ってみればリターンライダーです。

恐怖心からか、どうしてもカーブの進入速度が遅くなってしまいます。

ブレーキのかけ過ぎとアクセルを戻してしまうことが原因とってはいるのですが、なかなか改善できません。

A: 恐怖心を感じるというのは正常な精神状態だということです。

恐怖心がリミッターの役割をしているからです。

〇〇さんは、カーブを早く走ろうと思っていませんか？

もしそうだとしたら、その考えはやめてください。

我々のライディングの環境は、サーキットではなく一般道です。

その代わり、いかに短時間で安定して減速できるブレーキングができるかを考えましょう。

ブレーキングに技術と自信が伴わなければ、恐怖心は消えません。

ブレーキングは、日常走行での信号停止などで、急制動練習を徹底して行ってください。

必ずしも停止させる必要はありませんが、できるだけいろいろな速度から安定した減速ができるようになるのが目標です。

最終的には、右手一本でのブレーキングができるようになればベストです。

最近のバイクは思っている以上に制動力があります。

地味ですが、この練習を通じて、バイクの潜在的制動力を感じてみてください。

そうすれば、気が付けば恐怖心はいつのまにか消えていることでしょう。

Q: 枯れ枝や砂が路側におちている峠道はどうしてもこわくてスムーズに走れません。

荒れている路側を避け中央車線側のラインをとりますが今度は対向車の有無が気になります。

しかし、同条件なのに早い人は早い。この差は何なのか？

何に注意を払い、どのラインをとるべきなのか、現在試行錯誤中です。

もし、ご経験上から何かアドバイスがあればお願いします。

A: 結論から言ってしまうと、速い人は減速と加速にメリハリがあることです。

短い時間の中で確実に減速し、コーナリング後しっかりアクセルを開け加速していきます。

加減速は直線的に、バイクが起きた状態で行っていますので、安全を確保できます。

そして、コーナリングスピードを落としています。

ただし、コーナリング半径を小さくすることで、コーナリングしている時間を必然的に短縮します。

またコーナリングスピードが速くないためバンク角が少なくて済み、結果転倒のリスクも少なくなります。

一見、この走り方だとスピード感に欠ける感じがしますが、速度の遅いコーナリングの時間を短くしているために、結果トータルで早くコーナーをクリアできます。

ライン取りは、荒れている路側手前までに減速を終え、遅いスピードでクイックに向きを変え、反対車線の安全を確認し、直線的に加速していきます。

コーナリングスピードを抑えれば、遠心力が働かないため浅いバンク角で済みますので、多少荒れた路面でも転倒の危険は小さくなります。

バンク角がないためダイナミックさに欠けると思われがちですが、メリハリの効いた加減速は結構楽しいものです。

最も重要な点は、コーナー進入時のブレーキングです。

この短時間で安全なスピードまで減速するブレーキング技術を身に付けるには、地味ですが直線路での急制動練習が役に立ちます。

いろんな速度域から、自在に減速できる（必ずしも停止する必要はありません）技術を身に付けることを目標に、日常の信号停止などの場面を使って制動練習を徹底して行ってください。

【ブレーキング】

Q: 停止がスムーズにできなくて、倒れたり右足をついてしまったり、まだ完全に止まっていないうちに左足を着いてしまったりしてしまいます。(教習中の方より)

A: 意外かと思われますが、多くのライダーがなぜメリハリ良く乗れないのか？加速すべきところでアクセルを開けられないのか？

これらのすべてはブレーキ技術の低さ、またそのことによる自信のなさが原因です。

ですから、ブレーキ練習は徹底してやってほしいのです。

ブレーキ技術の向上は、一方で安全マージンの拡大にもつながります。

メリハリある、安全で早い(=カッコいい)ライディングを目指すのなら、私の経験上ブレーキング練習が一番役に立ちました。

Q: 市街地では、やたらとブレーキランプを点けるのはよくないと思い、エンジンブレーキを多用していますが。

A: なぜ、ブレーキランプをつけるのが良くないと思われるのですか？

ブレーキランプは制動の意思を後続車に伝えるためのものです。

減速する気がないのにやたらとブレーキランプを点ける乗り方は論外ですが、全然気にすることはないと思います。

また、市街地走行でエンジンブレーキを使うのは良いのですが、積極的に前後ブレーキも使ってみましょう。

なぜなら、前後ブレーキをそれぞれ使いこなすようになることが、安全で楽しいライディングに不可欠だからです。

ただ、ワインディング、特に下りでは、後輪がロックし車体のバランスを崩す恐れがあるので、エンジンブレーキはなるべく使わない方が良くと思います。

Q:制動時に、シフトダウンのショックを避けるために、ついクラッチを切って空走してしまうのですが、これは間違っていますか？

A:そうですね、クラッチはギアチェンジの時と、停止直前以外使わないでください。

また、ショックがあるというのは、ギアの選定を間違っているからかもしれません。
ギアは面倒でも一速ずつ、丁寧に落していってください。

Q:リヤブレーキを使えばそんなに寝かさなくてもセルフステアを誘発できるのですか？
まだ、セルフステアを誘発できるようなリヤブレーキの使い方ができていないので(ブレーキパッドがへたり気味なのだろうか…)、もう少し練習します。

A:なぜリヤブレーキを使うとセルフステアリングが誘発できるかを紹介しましょう。
バイクはブレーキをかけると、車両前方に「荷重」(重心)が移動します。(いわゆる前のめりの状態です。)
これは、フロントブレーキ使用時に特に顕著ですが、リアブレーキ使用時でも同様の状態になります。
セルフステアリングは「荷重」が増えると、さらに敏感に反応するので、ハンドルが切れやすい状態になるわけです。

また一方、極低速のコーナリング中に車速を落とすと、遠心力がなくなり、さらに車体が内側(曲がりたい方向)に倒れようとするので、セルフステアリングが誘発されやすくなるのです。

Q:バイクが納車されてまだ3回しか乗っていません。
スクーターではどこでもいけたのに今回乗るのを躊躇しているのは、半年前免許所得のため通った自動車学校でイヤというほど「握りコケ」したせいだと思います。
ブレーキ操作に不安があります。
急制動は得意でしたが、普通に止まるとき前ブレーキのかけ具合が不安です。

A:ブレーキに不安があるとのことですが、ブレーキング技術は、バイクを安全に楽しく走らせるために最も重要であると考えています。

特にフロントブレーキが不安のようですが、上手くりやブレーキを使ってあげることで、バランスよく止まることができると思います。

それから、マニュアルにも書いてありますが、信号停止の度に得意な急制動を練習されてみてください。

長所を伸ばすと、いつの間にか短所が改善されるはずですから・・・。

とにかく、せっかくバイクに乗るのに良い季節になったので、ぜひたくさんバイクに乗って、まずは慣れることから始めてください。

きっとすばらしいライディングの世界が待っているはずですので。

【8の字走行】

Q: 8の字走行の練習で、ふらつくことしょっちゅうで、何度も転倒しそうになりました。
なかなか「小さ出る」(パイロンを「大きく入って」「小さく出る」ということ)ことができません。

A: おそらくふらつきはニーグリップが十分にできていないことによります。
特に極低速での旋回でふらつかないようにするには、強力なニーグリップが必要なのです。
実は私も同じ思いをしてきて、安全講習会の指導員の方に面倒を見てもらったのがつい数年前のことです。だからこの悩みが良くわかるのです。

ニーグリップは、予想以上に力を要します。
1時間の8の字練習の後では、内モモの筋肉が痛くなるほどが正解です。
ニーグリップは信号での急制動練習で徹底的に練習し、癖になるようにするしかありませんが、8の字練習でも常に心がけてください。

また、8の時走行でパイロンを小さく出られないのは、思っているより目標物の近くから旋回に入っているからかもしれません。
いびつな8の字になるぐらい外側から(最初は目標物の5mくらい離れたところから)大きく旋回に入れば、小さく出られる感覚がわかると思います。
これはワインディングでのコーナリングのライン取りにも役に立ちますので、しっかり練習してください。

Q: 「8の字」は練習場所を確保するのが大変なのですが、確保できたとして、2つのコーン(パイロン)の間隔は何メートル(バイク何台分)ぐらいにするのがいいのでしょうか。

A: 場所の確保は確かに大変ですね。
私は近所のスーパーの駐車場に早朝行って何度も練習しました。
丁度、駐車整理用のパイロンコーンがあったものですから。(笑)
コーン間隔は10mぐらいがやりやすいと思います。
上級者になると、5mぐらいでやっちゃう人もいます。
当然10mでやる8の字と、5mや15mの場合とではやり方が少々変わってきます。
要はいろんな状況でもできる応用力が大事です。
とりあえず、10mから始めてみてください。

Q: 8の字練習で、ふらつく直前にアクセルを開けることで少しリズムができてきたような気がしましたが、リヤブレーキがあまり使えないのですが・・・。

A: 極低速旋回中にアクセルワークを使うのは上級者でも非常に難しいので、ぜひアクセルを少し開け（大型車で3千回転、中型車で4千回転ぐらい）、リヤブレーキでエンジンパワーの制御を試みてください。

はじめは難しい気がしますが、これは意外と簡単に身につくはずですよ。

それでもいろんな操作が気になるのであれば、アイドリングスクリューを少し開けアイドリング回転を3千回転ぐらいに設定して、他の操作（ステアリングワークやリヤブレーキ操作、体重移動等）に集中してしまうのもお勧めな練習方法です。

何を隠そう、私はこの方法ではじめはしばらく練習してきました。

Q: 8の字で、肩のラインとハンドルのラインが平行になるようにしようとすると、シートの外側に体重が乗ってしまうこともあり、変な体勢になってしまい、シートの内側一点に荷重する感覚がなかなかつかめません。

どうすればよいのでしょうか？

A: 察するに、コーナリング旋回中身体が逃げてしまっているのだと思われます。

コーナリングは、バイクを傾け、セルフステアリングを誘発することで、曲がります。

そのためには、体重をバイクの内側に勇気を持ってかけていかなければなりません。

勇気を持ってです。

バイクの内側に荷重をかける感覚を学ぶ、室内でもできる練習方法があります。

イスにすわって両足を浮かせ、右側に体を傾け、右のおしりの一点に体重をかけます。

これが荷重感覚と説明しました。

次に荷重のポイントをそのままに、90度右に肩のラインを回してみます。

顔はさらに90度、すなわちあわせて180度の真後ろを向く感じです。

これが8の字やUターンでの体の使い方、荷重の感覚です。

そのぐらい思い切って身体をバイクに預けていますか？

Q: (前述のQ&Aを受けて)体が硬いのか肩を90度、さらに顔を90度…とまではいかず、(合計で120度ぐらいか)思い切った体重移動はできていないかもしれません。

A: はじめは120度でも十分ですよ。

今はニーグリップに意識が行って、下半身が固くなっているのです、余計上半身がやわらかく使えないのかもしれない。

徐々に意識して、身体を回していけばいいと思います。

しっかりシートの内側(おしりの半分の一点)に荷重してあげれば、自然と身体も回っていきます。

Q: また、8の字のコーナリングが終わった後直線を走るのに、ハンドルに力を入れてまっすぐに戻しているのですが、それでいいのでしょうか？(コーナリング中も多少力が入りますが…)

A: ハンドルにはいかなるときにも、できるだけ力を入れない方が良いです。

前述のように、リヤブレーキのON・OFFが自在にできれば、勝手にステアリングが反応してくれますから。

Q: (ライディングフォームなどの)セルフチェックの方法(特に8の字練習中)があれば教えてください。

A: ライディングフォームチェックは、ご友人にでも8の字やコーナリングの写真を撮ってもらうのが一番です。

自身でのフォームチェックでは、コーナリング中、頭を曲がりたい方向のハンドルグリップの真上にくるようにしてください。

意外に思われますが、これでたいていの場合やっとりーンウィズになります。

ほとんどのライダーがリーンウィズと思いつつ、「荷重」の抜けたリーンアウトになっています。

これではバイクが曲がらないだけでなく、スリッピーな路面では転倒しやすくなります。

頭を内側に入れることにより、自然と体重が曲がりたい方向のシートにかかり、先に言ったセルフステアリングを誘発しやすい状況にもなります。

Q: 後で携帯電話で(8の字走行のフォームを)撮影したものを見てみたのですが、どうもあまりバイクが寝かせてられていないようです。

バンク角は20度もないかもしれません。

これは体重移動が足りないからでしょうか。バンクセンサーが擦るぐらいまでバイクを寝かせることはできるのでしょうか。

A: 8の字やUターンのような極低速旋回では、バンク角を増やそうと思わないでください。

バンク角は転倒の確率に比例するからです。

バイクを曲げるためには、以下の3つの方法のどれかを、またはそれぞれを複合的に利用します。

1. セルフステアリングを使う。
2. バンク角を使う。
3. エンジントラクションをかけて後輪角度を歪ませる。

極低速でのコーナリングでは遠心力が働かないため、十分な「荷重」がタイヤに与えられません。

このような状態でバンク角を増やすと、簡単にスリップダウンしやすくなるので注意が必要です。

よって、低速域では、1. のセルフステアリングを使って曲がるのが原則です。

逆に遠心力がそこそこある中速でのコーナリングでは、2. のバンク角を増やして曲がることができます。

(状況によって、1. との複合利用になります。)

サーキットなどでの高速走行の場合には、遠心力が強すぎて、セルフステアリングは有効でなくなり、2. 及び3. の複合となります。

バイクセンサーは、「これ以上傾けると危険ですよ。」という合図なので、サーキットなどの特殊な環境を除き、一般道では擦ることを目的にしないようにしましょう。

余談ですが、以前白バイ隊の練習を見せてもらったことがありました。

それは激しく、曲芸のようなすごいものでしたが、タイヤを見せてもらおうと、端が1cmほど使わずに余っているのです。

ですからバイクを傾けなくても、バンクセンサーを擦らなくとも、速く小さく曲がることは出来るという証拠です。

Q:よく白バイ(800ccクラス)の練習でおこなわれているハンドルフルロック状態の小路旋回(幅3.5mほどの道幅でUターン)を重量車で練習する際のコツなどを教えていただけないでしょうか？

A:大柄の車体でも、セルフステアリングを正しく使えば、意外と小回りが効くものです。

上手なUターンに不可欠なものは、

- ・ニーグリップによる、人車一体感
- ・セルフステアリング
- ・リヤブレーキによるエンジンパワーの制御

以上3つです。

8の字走行も良い練習になるのですが、重量車の場合切り返しに体力が必要で、バランスを崩してしまう恐れがあるので、定常円旋回がお勧めです。

これは一定方向に円を描くように旋回させます。

はじめは大きく、途中でリヤブレーキを引きずり速度を落とすと、定常円が小さくなり、かつセルフステアリングが効きやすくなります。

最終的にフルロックに持っていくことが目標です。

人車一体感が取れるとバランスがとりやすいので、ヒザだけでなく、くるぶし、つま先、ふくらはぎと、下半身全体を使ったニーグリップを常に意識してください。

あまり周り続けると目がまわるので、ほどほどなところで反対側の旋回練習に変えてください。(笑)

尚、この重量車での小路旋回は、とても勇気と技術がいることと思いますので、あまり無理をしないでいただきたいのですが、小路旋回のコツをお教えします。

まず、旋回に入る前に、ステアリングに少し逆操舵をかけ、倒しこみます。

上半身を回転方向にできるだけ開き、上体全面で真後ろに向けるようにひねります。

内側の足は真横ではなく、フロントタイヤ横方向にまっすぐに伸ばし地面に着けます。

外足はステップに荷重しバランスを取ります。

旋回終了後は、外足荷重でバイクを起こします。

以上、セルフステアリングとタイミングが不可欠なので、くれぐれも無理をなさらずに慎重かつ大胆に練習をしてください。

【その他】

Q:ビッグバイクに乗り始めて、まだ8カ月(9,000kmの走行距離)ですが後輪タイヤの中央部分(幅4cm位)の溝がなくなってしまいました。……

今の乗っているバイクはネイキッドの1,250CCです。

これを軽減するには、走行距離を減らすか、摩耗しにくいタイヤを探すか(あるのでしょうか?)、タンデムの回数を減らすとかが悩みです。

A:ビッグバイクは、車重、パワーがあるので、どうしてもタイヤは減りますね。

私などは、スポーツ系のタイヤを履きますので、5,000～7,000kmで交換です。

ただ、バイクを楽しむために乗るのに、タイヤのために走行距離を減らすのは本末転倒だと思います。

ライディング技術を高めれば、その金額以上の楽しさも手に入れます。

またタイヤは最も安全に直結する部品です。惜しまずに交換しましょう。

ここからは私見です。

お勧めのタイヤですが、以前私は国産しか履いていませんでした。

国産はグリップがいいのですが、減りが早く、プロファイル(タイヤのラウンド形状)が崩れやすいのが難点でした。

で、少々高かったのですが、輸入品のミューランに替えてみたらこれが素晴らしいのです。

通常域で申し分ないグリップなのに減りが少なく、安定した走りが長く続けられるため、輸入タイヤのコストパフォーマンスは高いと思います。

さすがアウトバーンで育てられた特性です。

試したことはありませんが、ツーリングユースには輸入タイヤのツーリング仕様のものが良いかもしれませんね。

Q:私は身長が163cmですので乗れるバイクに限られるのですが……。

A:シートのあんこ抜きをお勧めします。

シート高だけでなく、幅方向を削ってもらうことで、ライディングしやすく、足着きも良くなります。

私も足着きに関係なく、自分の好みにあんこ抜きをしています。

Q:「ブレーキ練習」のほかに日常のライディングで練習できることは？

A:不思議なのですが、私自身ブレーキの練習が、ライディング全般の上達に一番効果がありました。
停止の度の急制動や、片手ブレーキを(ともにニーグリップをしっかりと)繰り返してください。

それ以外の練習は、コーナリング時に曲がりたい方向のシートの一点にのみに体重を集中させ、セルフステアリングを引き出す感覚を体感することです。

どこにも力はいりません。

ある時、バイクが勝手に曲がっていく感覚が得られるはずです。

これは、交差点の右左折でもできる練習です。

Q:「子供の頃から運動神経が鈍いから仕方ない」

「10代で免許を取った人と比べ乗り始めたのも遅いので、なかなかテクニックは身に付かない」

「身長が160センチと低く、バイクに乗っても両足つま先立ちになってしまうのでほかの人のようにはいかない」

とネガティブのスパイラルに陥ることはしょっちゅうなのですが、でもどうしていいか分からない。

A:まず自分自身を信じてあげてください。

年齢・体力がバイクの上達に必要なという既成概念は、潜在的なご自身の能力発揮に制限をかけてしまう恐れがあります。

レースのような極限状況で競う場合ならいざ知らず、バイクは年齢・体力で乗るものではありません。

大丈夫！

私はある程度年齢がいったからバイクに乗り始めて、また女性の方で短時間で劇的にうまくなった人を多く知っています。

ライディングの上達は、練習の質で決まると信じてください。

Q: 恐怖心克服法は？

A: 私の持論は恐怖心は技術の向上をもって克服するものだと考えています。

精神論で乗り越えようと思っても、それは技術が伴っていなければ、リスクは軽減できないからです。

逆に技術が向上すれば、自然と精神的余裕も生まれ、気づけば恐怖心は克服できているはずです。

もっとも、恐怖心克服に効果があるのは、ブレーキングの練習です。

ブレーキングの自信と技術の裏付けがあってこそ、アクセルを開けることもできるからです。

また、安全マージンを常に持った状態でライディングすることが可能です。

いたずらに速く走る練習をすることはせずに、まずはブレーキングの練習をお勧めします。

Q: 雨の日のライン取りは？

A: 私は雨の日にあえてラインを変えることはしません。

基本的には最も安全なラインを走りますが、これは晴天時と基本的に変わらないと考えます。

ただ、滑りやすいマンホールや、道路の継ぎ目、輪立ちなどの水たまりにはラインを取らないように気をつけます。

それから、雨の日の注意点として、当然ですが“急”のつく操作は特にしないように、デリケートに運転をします。

急ブレーキ、急なアクセルON、また深いバンクは厳禁です。

Q: 最近、気づいたのは「バイクは、早く走ろうと練習してはいけない。正しい運動、操作が大切結果的に早くなる。」ということ。

若いころ運動をしていなかったため「体のケアや運動神経を改善するような事」も大切で、若い人と同じようにガムシャラにやっても体を壊すだけ？と思っています。

A: まさにその通りです。

若い頃はアクセルを開けることばかりに集中して、私も何度も痛いしっぺ返しをもらいました。

現在はいかに基本が重要であるかが身にしみて分かります。

基本の技術が無いのに、速度を出すのは自殺行為です。
止まれる自信・技術を伴って、アクセルを開けるべきなのです。

これは私の持論でもあるのですが、ライディングとは年齢や体力で乗るものではないということです。
もちろん、レースなどの競技の世界では、センスや体力が必要なのは言うまでもありませんが、趣味のライディング領域では、技術・ワザの習得ができれば、誰でもバイクを不自由なく操れるということです。
自転車に乗れる方で、バイクの挙動を変える入力ができれば、バイクは簡単に反応するのでから。

Q: 最近の悩みとして、どのような練習やバイクの乗り方をすれば、楽しく、安全にバイクと付き合えるか、ということ。

〇〇年〇月のサーキットの転倒の怪我ですが、(過去の事故のことがあったので)かなり注意していましたが、何で怪我をしたのか(事故を起こしたのか)いまだに考えています。

A: 事故やミスのフィードバックは非常に大切だと思います。

事故はライダーの認識・技術と、実際のバイクの能力・挙動とのギャップにあり、その原因が必ず存在します。

事故はしないに越したことはありませんが、上手に失敗から学びたいものです。

私もクローズドな場所で練習しますが、まれに転倒してしまいます。

もちろん本音では転びたくはありませんが、バイクの挙動の限界付近を経験しないと、本当の自分の安全マージン領域がわかりません。

ただ私は転ぶなら安全な場所で、決して公道では事故を起こさぬようにと肝に銘じています。

お勤めの練習方法は、短距離での加速⇒減速を繰り返す練習です。

安全な場所で(できれば広い駐車場の様な場所で)、加速後5～20mほどでの急制動を繰り返す、できれば片手だけでもやってみる。

慣れてきたらフロントブレーキもロックさせ、直後ブレーキを解除⇒再入力を繰り返す(いわば人間ABS)、ブレーキの限界の練習を安全な速度域で練習しました。

私はこれで相当ライディング全般の、特にブレーキング、前後荷重移動、ニーグリップ技術の上達を果たしました。

リスクの伴う中上級者向けの練習ですが、ある程度のライディング経験のあるライダーであれば、良い練習になると思います。

Q: 自分のバイクはアメリカンタイプで、ステップが前のほうに位置しているため、ニーグリップやステップ荷重がかけずらい気がしています。

アメリカンタイプのバイクに乗る際のよいアドバイスが何かあれば、教えていただければ幸いです。

A: おっしゃるとおり、アメリカンはニーグリップがやりずらい車体形状になっています。

これは、比較的緩やかな道をゆったり走るコンセプトでつくられているので、強いニーグリップが必要な状況が少ないからです。

しかし、いくらアメリカンと言っても、ブレーキングの時や低速でのバランスコントロールにはニーグリップが必要になります。

実はアメリカンでニーグリップができないかと言えばそういうわけではありません。

確かにヒザは使えないかもしれませんが、くるぶしやつま先は使えませんか？

ブレーキの際にステップを進行方向に踏んばることで、前への荷重移動に対抗することができます。

要は、使えるものは何でも見つけて使う貪欲さが、ライディングには必要なんですね。

話はそれますが、私の知り合いにアメリカンバイク乗りの方がいます。

彼にお話を聞きましたが、ブレーキングの技術を上げたことがライディング全体のレベルアップに役立ったようです。

最近のバイクはアメリカンだって、止まれるし、曲がれるし、公道でのツーリング、スポーツライディングレベルであつたら、全く普通のバイクに引けを取らないで走れるとのこと。

ようは、ライダーの技術なんですね・・・。

Q: (免許を取得中の方から) 公道ならではの難点や醍醐味を教えてください？

A: 公道での難点は、クルマの流れに乗ること。

クルマの流れを阻害しないことです。

とにかく、最初は自分の運転で精一杯で、周囲のクルマに気がつかないことが多いので、常に周囲にも気を配ってください。

公道の醍醐味は、やはりツーリングでしょう。

せっかくバイクに乗るのでしたら、出来るだけツーリングに出かけてください。

今日のようなあたたかな春の日なんかは、最高の気分になれること請け合いです。

Q: ツーリングで仲間に付いていけません。

A: ライディングで最も重要な技術は「ブレーキ(ブレーキング)」です。

意外かと思われますが、なぜメリハリ良く乗れないのか、加速すべきところでアクセルを開けられないのか、このすべてはブレーキ技術の低さ、そのことによる自信のなさが原因です。
ですから、ブレーキ練習は徹底してやっていただきたいのです。

ブレーキ技術の向上は、他方で安全マージンの拡大にもつながります。(アクセルをかけるだけの度胸勝負のライディングは、リスクを増大させるだけです。)

メリハリある、安全で早い(=カッコいい)ライディングを目指すのなら、私の経験上ブレーキング練習が一番役に立ちました。

地味ですが、信号毎の急制動、時には片手での急制動練習が、私自身短期間で最も役に立ちました。

Q: 仕事、家庭がありますので、バイクに乗る目的はもちろん、楽しくかつ安全にバイクに乗るためです。
できれば、じいさんになっても乗りたいです。

A: バイクは体力で乗るものではありません。

よくいろんな方が「歳をとった＝体力がない＝バイクは無理」と言いますが、この自己制限が上達を遠ざけてしまいます。(これは心理学的にも事実です)

いつまでも、好奇心をもって前向きな考えを持つ〇〇様のような方であれば、年齢に関係なく技術は確実に向上します。

ちなみに私は80歳まではバイクに乗ろうと思っており、日々基礎体力作りと、最低限の節制をしています。

お互いつまでも、楽しく安全に、バイクを楽しみましょう。(笑)

Q: 駐車場所の問題や、それも含めた経済的な理由で、現在はすぐにバイクを購入できません。
今無理に購入しなくても、レンタルバイクでたまに乗ればいいのかとも思いますし、ショップのツーリングにレンタルバイクで参加することも考えていますが、それにもまず、自分が乗れる車種を決めなければいけません。
自分のライディングにある程度不安がなくなれば、レンタルバイクでも乗れるものでしょうか。

A: バイクは車種が違って、タイヤが2つ付いた乗り物です。
私はそんなに違うものだとは思っていません。
逆に基本的なライディング技術さえ身に付けていれば、何だって変わらず扱えるはずです。
ただ、体格に不釣り合いすぎるバイクに乗るのは、ちょっと賛成しかねますが・・・。

Q: それと、これはライテク以前の問題なのですが、出発前のマシンの点検は何をすれば良いですか？

A: 本来は法律にもとづいた運行前点検を行うべきなんですが、最近のバイクは性能もよく、私は命にかかわる以下の点しか確認しません。

まず、タイヤ、異物が刺さっていないか。
ブレーキはパッドが残っているか、効きやタッチがおかしくないか。
燈火類が正しく点灯するか。
ガソリンの残量。

こんなところでしょうか。

ただ一つ、タイヤの空気圧はマメにチェックします。(月一ぐらいGSにて)
ほとんどのライダーは意外と空気圧に無頓着なようですが、月に5%~10%ぐらい変化するときもあります。

空気圧が10%変わったら、タイヤの設置感やハンドリングは別物になります。
その変化は気をつければ誰でも感じるができますので、スポーツライディングされる方にはぜひこだわってもらいたい項目です。
ちなみに私は標準空気圧が好みです。

Q: 試乗会に行ったりショップに行ったり、バイクに乗るために徐々に行動を起こしており、いよいよ所有するバイク選定に入るといったときに、ビッグバイクともなると駐車場所が問題です。

一番の心配は盗難です。

ビッグバイクのオーナーが全員安全な車庫をお持ちとは限らないと思いますが、皆さんどのような対策をとっているのでしょうか。

盗難保険に加入するとか？

また盗難だけではなく、住まいの立地条件や駐車場所の確保ができないけど、でも乗りたいという方もきっといらっしゃるのではないのでしょうか。

そういう方はどのように克服しているのでしょうか。

まったく個人的な問題ですし軟弱な質問で恐縮ですが、他に話をきける人もいませんので何でもかまいませんので、「こういう人もいる」というようなお話がありましたら是非教えてください。

A: 私は自宅の敷地内にバイクを止めてあるのであまり気にしている問題ではありませんが、外部の人間のアプローチが可能な駐輪場に停めている前提で話をさせていただきます。

まず、盗難保険は最低限入った方が良いでしょう。

保険は万が一の時の最低限の保障を約束してくれますので。

それから、駐輪時はカバーを必ずかけておくこと。

カバーを億劫がって、半日、一日放置させないことです。

これはバイクの存在や車種を目立たせてしまうからです。

また風でカバーが捲れない対策を施すことです。(カバー二重被せ & 布団ばさみのような物で、前後タイヤに留めておくことです。)

また、ロックは頑丈なものを3つ以上かけて、出来れば固定物につないでおくことです。

最後に、イモビライザー(振動感知式盗難警報機)を装備しておけば完璧です。

盗難については、何をしても完璧な対策はないのかもしれませんが、スキ見せないことが重要だと思います。

面倒でも以上の対策を複合的にしていただくことで、犯罪者は少しでもリスクが高いと感じ、結果狙いにくなる効果があると思われます。

補足ですが、お金に余裕があるのなら、最近増えているバイク用月極駐輪場を借りるのも手です。
たいていはセキュリティ完備なので、盗難はほぼないとみていいでしょう。
近所にあることが条件ですが……。

Q: タシロさんのノウハウは、私のようなタイプのバイク(大型ツアラー系)の場合、どんな点に留意すればいいでしょうか。

A: 基本的に重量のあるツアラーは、ライダーによる積極的なアクションで能動的にコントロールしようとすると、そのバイクからの反力でライダーが振り回されてしまいかねません。

それよりも、バイクが本来持っている機能(制動機能、ステアリング機能)を引き出してあげる乗り方をの方がスムーズで楽です。