

“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3版・平成20年9月7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。

これまで、初版、第2版と作成した【特典】『ライディングQ&A集』をお客様へ配布させていただきましたが、大変ご好評で、多くの喜びのメールを頂戴しました。

そこで引き続き、新たに多くのお客様からいただいたサポートメールについてのQ&Aの抜粋を編集し、第3版を作成しましたので配布させていただきました。

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、また似たようなご質問には、回答が重複しているものもありますが、その点ご了承願います。

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9月7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：Uターンゴケも2つのパターンがあったように思います。

一つは、Uターン中にエンストしてコケるパターン。

もう一つは、男性なら足を着いて済ませられるところ、身長が155cmで足が短いにも関わらず、足を着こうとしてそのままコケるパターン。

師匠に言わせると、「いったんUターンし始めたら、足を着こうと思うな！」と言われます。

でも、大きい道路で反対車線が2車線あるのなら、何とか大丈夫なのですが、田舎の2車線あるかなしかなようなところだと怖いんです。

A：察するに、Uターンで常にクラッチが使われていませんか？

状況に応じてクラッチを使うのは悪いことでは無いのですが、それだけだと現状を打破できません。

出来るだけ早めにクラッチを使わないUターンも覚えましょう。

低速バランスをうまく行うには、微調整が難しいクラッチ操作より、リヤブレーキによる速度調整が不可欠です。

もっとも、Uターン時には、体重移動にステアリングワーク、アクセルワーク、そしてリヤブレーキと、多くの同時操作が要求されるため、これにクラッチ操作を加えるのはライディングをさらに複雑にすることになります。

よって、クラッチ使わないUターンを覚えた方が、結果簡単にUターンができるようになります。

まず、Uターンのような、低速バランス走行でのギヤポジションは常にローを選択してください。

また、Uターン中のアクセル操作は、クラッチ操作同様非常に難しいので、アクセル一定でエンジン回転を2000回転程度にキープさせて、リヤブレーキで速度を調整するのが簡単です。

大型車の場合、一定の回転数でアクセルを固定しておけば、少々リヤブレーキを使って減速してもエンストすることはありませんので。

いきなりUターンでこれを試すのが不安であれば、直線を走りながら、または交差点の左折などで、試してみてください。

アクセル一定にしながら、リヤブレーキだけでの速度調整が簡単に出来るのにそう時間はかからないと思います。

とにかくこのリヤブレーキを積極的に使えるようになれば、一般走行やワインディング走行のレベルがさらに向上し、安全マージンも大きくすることができます。

それから、低速バランス走行にどうしても必要なことが、正しいニーグリップを覚えることなのです。

しかしながら、〇〇さんはUターン時に片足を付いてしまうことがあるとのことですが、足を車体から離すことで、または足を着くことに備えることで、結果的にこのニーグリップを崩してしまっていると思われます。

それでなくとも、慣性がなくふらつきやすい低速走行時に、車体と身体の一部感をといてしまうことで、さらに不安定になってしまうのです。

前述のアクセル一定でのリヤブレーキで、エンストの恐怖は解決できました。

ですから、あとは安定した確実な旋回に集中しましょう。

本当のニーグリップと言うのは、思われているよりも強力なものであり、ヒザだけでなくつま先、くるぶし、ふくらはぎ、内モモの下半身全てを使ったものです。

特にシートの座点から遠い部分のつま先、くるぶしを固定すると、対極的な位置である上体が安定します。

上体が安定すると、ハンドルに腕で体重を加えなくなるため、ハンドリングに無理な力が加わらなくなり、結果バイクのバランスを取りやすくなるのです。

以上、大きく2点（リヤブレーキによる速度調整&ニーグリップ）で、低速バランスがかなり楽になるはずです。

Q：最近、すり抜けをこころみました。初めての経験です。

私は、車校の時から一本橋が超苦手で、大嫌いでしたので、車の間を抜けていくのは絶対しないぞ！と誓っておりましたが、なんか車に乗っている人からの視線で、前行けばいいじゃんみたいな気を感じ、プレッシャーに耐え切れず思い切って行ったわけですが、もう危ない、危ない。

タシロさんはすり抜けってよくしますか？

別に無理して前行かなくてもどうせ信号でまたつかまるんだからいいではないかって私は思うんですけど、プレッシャーが・・・。

なんかコツってありますか？

A：私自身はすり抜けをします。

ただ、リスクが高いと判断した場合は行いません。

すり抜け中は、咄嗟の危険に少しでも反応するために、常にフロントブレーキレバーに指をかけ、リヤブレーキペダルにつま先を乗せています。

すり抜けは、基本にご自身でリスクに対応できない状況と判断ならば、控えた方が良いでしょう。

周りの雰囲気や、状況で、なんとなくすり抜けを行うのはもっとも危険です。

ただ、すり抜けの全てを排除してしまうのは、バイクという乗り物の最大の利点である機動性を殺してしまうことにもなります。

例えば、車両の隙間が大きい場合などであれば、安全を確保した上で行ってみるなどの臨機応変さはありかと思います。

すり抜けに必要な技術は、教習所でさんざん行った一本橋走行です。

ふらつかず安定して徐行するための技術ですので、今一度思い出し、出来れば日頃のライディングで練習をされてみてはいかがでしょうか？

Q：（ライディングスクールに参加されたからのご質問）

教習内容は、3種類で、ローギヤでのセルフステアリングによる回転時の

- ①トラクションをかけた状態、
- ②スロットルを完全に閉じた状態、
- ③セルフステアリングではなくハンドルをいっぱい切ってトラクションをかけた状態

でした。

今後、自分のバイクにて広い場所で8字練習を行う場合は、ギヤはやはりローギヤのほうが良いですか。

A：基本的に低速練習では、ローギヤだけで練習されることをお勧めします。

ローギヤを扱えるようにならないと、総合的なアクセルワークの上達が望めないからです。

また、リヤブレーキによる駆動力のコントロールをマスターする良いチャンスでもあります。

ただ練習中にギクシャクして集中できないのであれば、アイドリングスクリューでエンジン回転数を上げてあげることで、アクセル一定にする操作は不要になります。

慣れるまではこれがお勧めです。

Q：ツーリングマニュアルに載っていた、停止時の安定性を身につける点ですが、なかなか安定しなくて、数秒間足を付けられないなんてなかなかできません。

どう身体のバランスをとればいいのでしょうか。

ポイントがあったら教えてください。

A：まずニーグリップが弱いものと察します。

ニーグリップはヒザのみで行うものとお思いの方が多いですが、重要なのはシートから一番遠い部分、すなわちつま先、くるぶし、ふくらはぎです。

というのも、座点から下の遠くの部分をしっかりとホールドすれば、上半身が安定するからです。

さらに、完璧なニーグリップにより、ハンドルに上体の重さをかけずに済み、ハンドルが安定します。

あとはリヤブレーキをかけておくこと。

大型バイクなら、アイドリングでもリヤブレーキを軽く使うぐらいで簡単にエンストをしないものです。

このクラッチを切らず、エンジン駆動を伝えながらリヤブレーキをかけることが、車体を極低速走行で安定させる最大のコツです。

そして最後、どうしてもエンストしそうなときに、はじめてクラッチを使ってください。

【荷重】

Q：あと、私は私なりにバイクを勉強し、いつも乗るときは、シートのかかなり後ろに座ります。これは、なぜか後ろに乗ったほうが安定する気がするからですが、友人から、後ろに乗りすぎじゃない？と言われます。でもバイクは車と違い、後輪1本のみで駆動しているので、後ろに荷重していたほうがいいのではないかと。。。違ってますかね？？

A：マニュアルにも解説しましたが、私はバイクは後輪が主役で、前輪は補助輪であると考えます。
なぜなら、ライダーの荷重をストレートに効率よく受け止める位置関係として、後輪寄りに座るのが良いからです。

また、後輪主役を証明する事実として、後輪の方が前輪に比べて幅が広いですよ。
ですから、感覚としては、後輪の一輪車に乗っているイメージが最も理想的かつ自然なライディングなのです。

〇〇さんのフォーム、着座位置を見ていないので何とも言えませんが、前述の理由から後ろ寄りに座るとするのは間違えではないということになります。
ですから、加えて一輪車がイメージできる位置を探してみてください。

ちなみに、私自身の着座位置は一点ではありません。
環境や走行状況に応じ、その時もっともしっかりくる位置に座っています。

ですから、一つの位置にこだわらず、色々を試してみることをお勧めします。
それがライディングの幅を広げることにつながりますから。

Q：ビッグバイクでは後輪プロファイルの関係から、しばしば曲がる側のお尻でのシートの端への荷重にとどまらず、反対側のお尻付近までもずらず軽いハングオフ（内膝は開かない）でカーブを曲がっておりますが、ハングオフ（＝リーニン）の詳しい説明（要領）を要望します。

A：まず私自身の考えとして、ハングオフはコーナリング中の態勢変化や外的影響への対応が難しく、公道ではリスクが高いライディングフォームであるということ、それを前提に説明させていただきます。

公道では先の路面状況の予測不可能で、また常に変化する周囲の環境下で、ハングオフ本来の運動性を生かした運転をすればリスクが高くなります。

公道のワインディングでは、特定のコーナーにおける走行ラインはとても限定的で狭いのが一般的です。

その先の状況が分からぬ中で、その狭いラインに命を乗せて走るのはリスクであるゆえ、私はリーニウィズやリーニンのフォームの方が公道では安全に速く走れると考えます。

マニュアルの趣旨からもハングオフの記述を省きましたことご理解ください。

ハングオフについてですが、サーキットなどの条件の整った環境下であれば、それほど難しい技術ではありません。

技術的にはリーニンの応用です。

コーナリング側のシートの端から、車体のセンター線と平行ラインにあるタイヤの端の点に、まっすぐにライダーの体重すなわち荷重を与えるフォームなのです。

ここで重要なことは、なるべく効率よくライダーの荷重の多くをタイヤの端の部分にかけることです。

そのため、ステップを含むシート以外の部分に荷重をかけない方がいいということです。

車体のホールドはご指摘の通り、外足の内モモ、ふくらはぎで行えばよいでしょう。

ハングオフは外見の派手さとは裏腹に、バランスが取れ身体のどこにも力の入らないフォームで、ライダーにとって力感のない楽なフォームとなります。

もしハングオフを行い、身体はどこかに力が入ってしまう場合や、筋肉痛になるような場合には、このバランスの乱れ（＝荷重の分散）が発生しています。

Q：テキスト P44 1 コーナリング コーナリング開始②についてですが、
ブレーキング（両足膝にてニーグリップ）→自分の曲がれる速度まで減速→外側ステップに荷重
→倒し込み外側ステップ荷重を抜く

もう少しこの一連の操作を詳しく説明して頂きたいのですが。

A：ちょっとわかりにくい説明だったようで、大変失礼しました。

コーナリングの際にはシート内側への荷重移動が必要です。

ただ、ある程度の速度で走っている慣性のついたバイクのバランスを壊して荷重移動&傾けていくには、通常相当量の力が必要です。

これは速度の出るコーナーほど顕著になります。

そこで、この抜重を使ったコーナリングを使えば、一瞬で荷重移動が可能になります。

まず、コーナー手前のストレートをブレーキングしている際に、外側のステップを踏み込み、荷重をかけます。

このままですと曲がろうとしている方向と反対にバイクが倒れてしまうので、あらかじめシートの内側にコーナリング時同様にお尻で荷重をかけておきます。

つまり、ブレーキング中はストレートを走っているので、この外側のステップ荷重と、シート内側の荷重が釣り合っているわけです。

そして、バイクを倒しこむコーナリング開始地点で外側ステップの荷重を抜くと（抜重）、一瞬でシート内側に荷重が移り、効果的にバイクを倒しこむことができます。

よくサーキット走行で、ライダーがコーナー手前でおしりをあらかじめずらしておきますよね？あれは、同じように外側のステップを踏みこみバランスさせているのを、コーナリング開始時に開放し（抜重）、ハングオンでのコーナリングに入っていくためです。

但し、この方法での荷重移動は、低速コーナリングで行うとバイクがバンクしすぎてしまうので、多少速度（慣性のある）が出ているコーナリングで試してください。

Q：外側ステップに荷重している時はシートに体重を預けているのでしょうか？
その場合には内側のステップは荷重を掛けていないのでしょうか。

A：ご指摘のとおり、シートに体重をかけています。
ただ、内ステップには極力荷重はかけない方が良いでしょう。
なぜなら、内ステップに荷重をかけるということは、シート荷重を減らしてしまうということになるからです。

シート荷重は、もっとも直接的に、効率的に荷重を後輪に伝えることができます。
仮に内ステップの荷重でコーナリングを始めた場合、確実に後輪の荷重が減少します。
(=グリップが減る)

また、コーナリング最中、内ステップにかけた荷重を維持するために、脚力を使うため、下半身が大変疲れます。

さらに、内ステップの荷重は、一般的にバランスを取るために内モモとタンクの間に反力を生じさせ、結果力のロスも大きいのです。

よって、私はステップに荷重する走り方は好みません。

【ニーグリップ】

Q：夜のバイクの運転において、昼間と違いどうしても上体（腕）に力が入ってしまいます。

ニーグリップで上体の力は抜いていますが、怖いと感ずるのでどうしても昼間と同じように力が抜けません。

アドバイスを頂きたく、よろしくお願いします。

A：一般的に上体に力が入ってしまうのは、ニーグリップの不足と、シートへの座点位置の2点が技術的な原因と考えられます。

直接的には夜間走行そのものが原因とはなっていないはずでず。

夜間走行という精神的不安要素が、これら他の操作への集中を欠くことにより、上体の力みにつながっている可能性がありますね。

ニーグリップについては、集中力の低下から無意識にニーグリップが緩み、結果上体を腕で支える形となっている可能性があります。

ニーグリップをヒザだけで行わず、下半身全体で行い、ブレーキング時の上体の前のめりを下から受け止めます。

つま先、くるぶし、ふくらはぎ、内ももまで、下半身の全てを使うのが理想でず。

特につま先は、ハの字になるよう内またにすると、ヒザより上のホールド効果が高まります。

シートの座点については、最も効率よく体重をシートに預けられる点を探す必要があります。

ライダーの体格は千差万別でず。

ゆえに、同一の座点であることはありません。

ステップの位置との関係で、上体に力が抜ける安定したシートの座点のポイントがあるはずでずから、できればセンタースタンドをかけて探してみてください。

特に多くのライダーは骨盤が後ろに倒れている（猫背になりやすい）傾向が強いので、骨盤上部を若干前に倒した腰の状態です座点を探すと、背骨が自然とまっすぐになり上体が安定してきます。

一度、以上2点について、確認されてみてください。

一方、夜間走行に恐怖を感じるのは、暗さで視界が狭くなることによる、とっさのブレーキング操作の不安に慎重になってしまうのではないのでしょうか？

この場合には、ブレーキングの技術を向上させて、精神的な不安を克服するしかありません。一見異なる対策と思われるかもしれませんが、ブレーキング技術において安全なライディングを実現するのは不可能だからです。

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。

Q：曲がる反対側の内股を利用するニーグリップでは、その安定・保持のため、腰が力点、内股を作用点とすれば、それを支える支点が外側ステップであるという意味で、「外足荷重」（外足保持力？）の意識は、ニーグリップを実現する上で重要なことだと思いますが、外足から抜重し重心を移動した後における外足荷重の説明がありません。

説明があれば良いと思います。

（「第2章・1. コーナリング・コーナリング開始②」についての質問）

A：コーナリングにおける支点は、外側ステップではなく、あくまでタイヤの接地点となります。

前述の回答でも書きましたが、直線走行時と同じように、安定したコーナリング最中にはステップ荷重は不要となります。

オンロード走行において、コーナリング中に車体が外的影響でバランスを崩したときには、一時的に外足（ステップへの）荷重を行い調整することはありますが、コーナリング最中にステップに荷重を加えることは、せっかくのシートへの荷重を分散させてしまうことになります。

私自身、これを理解するのに時間がかかりましたが、実際に自分がハングオフの習得過程において、シンプルなバイクシート荷重が最も効率的にバイクをコーナリングさせることを実感しています。

バイクは2輪だけで走るバランスの乗り物です。

ゆえに、車体のどこかの部分に与えた荷重の反力が別のどこかに生じてしまいます。

そうでないと、バイクがバランスを保って走り続けられないからです。

通常、ステップへの外足荷重は、内側ステップや外足膝に反力が生じバランスを取ろうとします。

つまり、本来タイヤ端に直線的にかけたい荷重が分散してしまうことになります。

かつて、ランディ・マモラというGPライダーがおり、彼はコーナリング中に外足をステップから浮かせる極端なハングオフスタイルをとっていました。

当時私は理論的に理解が出来ないフォームでしたが、現在では自分の体験から、理にかなったフォームであったことが分かっています。

【コーナリング】

Q：習得法の中に書いてある、「積極的なニーアクションによる切り返し」（「第1章・コーナリング」）ですが、このやり方がどうもイメージできず、???な状態で、S字コーナーなどでバイクの引き起こしをハンドルの逆操舵に頼ってしまいます。

なので、「積極的なニーアクションによる切り返し」をもうちょっと詳しく説明して頂けたらと思います。

A：S字の切り返しにはいくつか方法があります。

例えば代表的な例では、ライダーが左右に体重移動してしまうことです。

ただしこの方法では慣性のついた重い車体を切り返すのには緩慢な動きになります。

速度の出ていない（慣性のない）低速走行時ならいざ知らず、ワインディングのS字で、クイックな切り返しを行うスポーツライディングには不向きです。

またコーナリングでのバンク中にアクセルを開けることでバイクを起こし、次の反対方向への切り返しのきっかけにする方法があります。

ストレートパイロンでの連続切り返しで行うアクセルワークの応用です。

ただしこの方法は、切り返しの際に加速体勢に入るため、前輪の荷重が抜けるので私は好きな走り方ではありません。

それから逆操舵を使ったものがありますが、確かに効果はあるのですが、フロントタイヤのグリップに依存しなければなりません。

私の理想とするライディングであるバイクのセルフステアリングを引き出す乗り方とは異質なもので、逆操舵は私自身違和感を覚えます。

で、お勧めの方法は、第2章の1. コーナリングで紹介している「積極的切り返しの練習」です。これはS字コーナーや、連続した中低速のタイトコーナーで大変に効果がある走り方です。

正しいニーグリップの状態から、身体を中心にバイクを挟み込んだ下半身以下の部分で左右にバイクを振り回すのです。

腹筋に力を入れて、「エイヤーッ！」と柔道の投げを打つ感じでしょうか。（たとえが悪いかもしれませんが。）

ヒザで挟んだ車体を、下半身の左右の動きで引き起こし、そして反対側に一気に切り返すのです。

スキーをやる方ならイメージしやすいと思うのですが、ターンの切り返しで体重を入れ替える際にヒザを回しながら下半身を振りますよね。まさにそんな感じです。

一切アクセルやブレーキ、逆操舵といった、S字コーナーを駆け抜けるのに直接必要のない操作を省いて、体重移動を強制的に行うのです。

ただこの切り返し方法は、バイクの反応が早いので、いつもと同じようなタイミングで切り返すと、やや早めにインになってしまう恐れがありますので、いつもより遅めのタイミングで、気持ちコーナーの奥で切り返しを開始すると良いでしょう。

コーナリング中は、バイクの反応に合わせて上体を追従させておけば（くれぐれも上体が残るリーンアウトにならないように）、切り返しにアクセル、ブレーキを使うことは特にありません。

この走り方でS字や連続コーナーをリズムカルに抜けると、バイクを自在に操っている満足感と爽快感で満たされることでしょう。

私はこれこそ、ワインディングにおけるライディングの醍醐味だと思っています。

ただし、それなりに運動量がありますので、翌日、翌々日に心地よい筋肉痛が待っていることでしょう。（笑）

Q：（前述の）「ヒザで挟んだ車体を、下半身の左右の動きで引き起こし、そして反対側に一気に切り返すのです。」について、引き起こし～切り返しまでの動作は、一拍子の動作と考えてよいのでしょうか？

A：そのとおりです。

格闘技の投げ技と同じと言いましたが、その感じで一気に振ってください。

Q：（引き続き）それと、コーナリング中はリーンウィズ又はリーンインの姿勢ですが、いざ引き起こしをする際は上体を反対側へ移動させ、一時的にリーンアウトの姿勢にさせるとってよいのでしょうか？

これもおっしゃるとおりです。

切り返す直前に上体を起こし（一瞬リーンアウトになります。）、そこから車体を引き起こし、反対側への切り返しに上体を追従しながら、反対方向のリーンウィズのフォームを取っていきます。

以上が補足説明です。

Q：今日初めてバイクのサイドスタンドが地面と擦れました。

軽い上り坂だったせいもあるかと思いますが、ちょっとは速く走れるようになったんだなとうれしくなりました。擦った瞬間はかなりビビりましたが・・・。

バイクが傾いたとき、一番最初に擦れるのはステップかと思っていたんですがそうでもないんですね。ちょっと意外でした。

でもサイドスタンドって削れちゃってもいいんでしょうか？

それとも、バイクが傾かないようにもっとリーンインで曲がったほうがいいんでしょうか？

ご意見お聞かせ下さい。

A：私のバイクはステップのバンクセンサーが擦れる前にアンダーカウルが擦れてしまうことがあります。（爆）

（もっとも一般道で、バンクセンサーをするような走りはしていませんが。）

ただ、コーナリングのライディングにおいて、気をつけなければならないこと、

それは絶対にバンクさせることを目的にしてはいけないということです。

バイクはバンクさせればさせるほど、単純に転倒リスクが高まるからです。

公道を趣味でバイクに乗る我々のようなライダーは、そのリスクを取ったライディングによりバイクを転倒させてはいけないのです。

バンクすることが目的になってしまうと、無意識にリーンアウトのフォームを取り、さらに転倒しやすいフォームになります。

バンクを深くすることが速く走ること、というのは必ずしも正しくはありません。

バンクを深くしなくとも、コーナリングスピードを落とさずに走る方法があります。

また、コーナリングスピードを落としても、ブレーキングやライン取り、立上がり加速で、結果速く、かつ安全にコーナーを抜けることも可能です。

できれば、早くその乗り方、走り方をマスターするのが、我々の目指すべきものではないでしょうか。

〇〇さんにおかれましても、次のステップとして、是非このような走り方の実現を考えながら練習に励んでみてください。

きっと、素晴らしい模範的なライダーになるはずです。

Q：今はとにかくバイクに乗る事が一番と思い、通勤で乗るのと週末はできるだけツーリングに出掛けています。

やっぱりコーナリングが一番苦手で、私の場合インに早く付き過ぎる傾向があるようです。

コーナー前の減速もエンジブラーキをメインにしていますが、やはりきちんとブレーキングした方が良いでしょうか？

A：バイクに慣れるという意味では、たくさんの時間をバイクと触れ合うと言うのは重要です。ただし、ライディング技術、ことにコーナリング技術の上達と、ライディングの時間は必ずしも比例関係はありません。

逆に言えば、正しい練習を行えば、短期間で上達することも可能です。

この上達する時期は、乗り始めて早ければ早いほうが良いでしょう。

スポーツはなんでもそうですが、誤ったクセを身に付けてしまうほど遠回りしてしまうからです。

また、ライディングに対しての心理的なマイナスイメージを持ってしまうことも上達を阻みますので、適切なライディングの習得は早いほうが良いのです。

まず、コーナリングでインに早くつきすぎる点について、目線が早く出口に向かっていませんか？

バイクは目線を向けた方向に向かっていきます。

ところで、コーナーのどの場所でバイクの向きを変える（コーナリング開始地点）かの明確な意思をもってライディングをされていますか？

これはとても重要なことです。

なぜなら多くのライダーが、なんとなくコーナーに進入して、なんとなく出口を向いて、なんとなく曲がってしまうからです。

その結果、メリハリないライディングになり、センターラインに寄ってします。

挙句の果て、コーナー出口で膨らんでしまうのです。

このような状態で、コーナリング練習を繰り返していても、なかなかライディング技術を上達することはないでしょう。

明確な意図をもって、ブレーキングを終わらせ、狙った地点でバイクを曲げていく練習が、絶対に不可欠だからです。

コーナリングに速度は要りません。

コーナーの侵入で出口に目線を向けるのを少し我慢して（ただし安全のため視野の端の方には入れておいてください）、コーナリングを開始する理想の地点までのストレートでしっかり減速をしてください。

コーナリング開始地点は、出来るだけセンターラインから離れた、かつ安全にコーナリングが開始出来るコーナーの奥の部分です。

この地点まで直線的にコーナーに進入し、ブレーキングを終わらせます。

そして、あとはUターンのようにバイクを出来るだけ短い時間で、コンパクトな弧を描いてコーナリングすればよいのです。

「明確な意図」及び「それぞれの操作をひとつずつ確実に」がキーワードです。

また、減速にエンジンブレーキを多用されているとのことですが、ある意味これは危険なことです。

なぜなら、エンジンブレーキは制動力が低く、不用意な操作で簡単にリヤタイヤのグリップを失うため、メインのブレーキとして使うにはバイクの速度や挙動をコントロールするのが大変難しいからです。

それでは、なぜエンジンブレーキに依存してしまうのでしょうか？

それは通常のブレーキの効果を理解しその技術を身につけていないこと、それゆえそれが精神的に恐怖心となってしまうことにあります。

バイクのブレーキ、特にフロントブレーキは、正しい操作を覚えればライダーが思った以上に効くものですし、制動以外にもバイクを操作コントロールする上での機能があります。よって、安全なライディングには、ブレーキング技術の取得が不可欠なのです。

しかしながらブレーキング上達の練習になにも難しいことはありません。

正しいブレーキングの練習には、マニュアルでも紹介していますが街中で出来る急制動の練習をお勧めします。

信号停止の度に安全を確認して、スムーズに平常心で減速できるまで、何度も急制動を繰り返すだけです。

急制動はマニュアルの第1章、5. ブレーキングの「③信号停止時の急制動」（27ページ）を参考にしてください。

この簡単で場所を選ばない練習を繰り返すうちに、そのうちにバイクのブレーキング能力の100%の近くまでをコントロールできるようになるでしょう。

そうすれば、気が付いたときに、思い通りのコーナーのラインを走りながら、快適なスピードでメリハリをもってバイクを操っている自分に驚くはずです。

単なるブレーキング技術にすぎませんが、いつでも思い通りに止まれるということはライディングに余裕が生まれ、安全マージンを確保したままライディングを楽しむことが出来ます。

決してアクセルを開けられることだけが上手いわけではありません。

ブレーキングの必要のない高速道路では、上手い下手関係なくアクセルを開けられることから、速く走ることが上手いライダーとは、ブレーキング技術の高いライダーのことなのです。

ぜひ、日常のライディングの中に、急制動の練習を取り入れてみてください。

Q：一時停止からなどの右折時に、ある程度速度を出しながら曲がろうとする際に、大廻りしてしまうことが多く、怖い思いがあります（汗）

A：一般的に、左旋回より右旋回（右コーナリング）を苦手にされる方が多いようですね。私もそうでした。

右左折で大回りしないためには、セルフステアリングを利用しなければなりません。セルフステアリングがうまく使えない大きな理由は、フォームがリーンアウト気味になっているからです。

苦手意識があるので、右旋回で身体が外に逃げたリーンアウトのフォームを取る傾向が強くなります。

バイクを転倒させてしまう恐怖から、無意識に身体が逃げてしまうのです。

このリーンアウトのフォームを取ってしまうと、荷重が旋回方向のシートに上手くかからなくなるため、結果セルフステアリングを誘発する車体の内傾が取れないのです。

経験上、ライダーがリーンウィズと思っているフォームのたいていは、リーンアウトになっています。

Q：旋回時での体重の荷重と視線、セルフステアリング以外で、こう意識してやってみれば？ とゆうのはありますか？（左折は思い通りに曲がれます）

A：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と視線の向きになります。

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でしょうか？

Q：どうやら私の場合にはブレーキング時に両足膝で左右タンクを挟みすぎるので、シートからお尻が離れる傾向があるようです。

タンクに両膝を挟んだままシートからお尻が離れたまま倒し込みを行っているようなのでバイクが曲がらないのでしょうか？

A：ブレーキング時の強力なニーグリップは不可欠ですので問題はありません。

ただし、ブレーキング時にヒザだけでニーグリップを行おうとすると、ヒザを支点に上体が前のめりになりやすく、結果ご指摘のようにお尻が浮き、効果的なシート荷重ができなくなります。

それでは、これを防ぐにはどうしたら良いのか？

ニーグリップをヒザだけで行わず、下半身全体で行い、ブレーキング時の上体の前のめりを下から受け止めます。

つま先、くるぶし、ふくらはぎ、内モモまで、下半身の全てを使うのが理想です。

Q：路面状況で、舗装の継ぎ足しをして段差になったところを走行するとき、タイヤが取られてしまい、大変怖いです。

コーナーでもそのような状況があります。

どのようにしたら良いのでしょうか？

やはり、ニーグリップになるのでしょうか？

そのニーグリップするときのイメージとして、路面状況に打ち勝つ感じで、路面が荒れているけれど、タイヤの接地は安定させるイメージでしょうか？

それとも、不安定になってしまうけれど、バイクと体を一体にするイメージでしょうか？

あと、コーナーにオレンジ色で縞々に塗装してある路面があります。

あそこは、白線と同様に滑りやすいのでは？なんて不安に思ってしまうのですが、いかがでしょうか？

A：基本的に舗装の状況が変わっている場所の上は走らないようにすることが、解決策だと考えます。

では、具体的にどのようにするのか？

走行ラインにそのような部分を極力入れないようにするのです。

そのために、なるべく事前に路面状況を察知し、走行ラインを変更していかねばなりません。出来るだけ、倒しこみのコーナリング開始地点を視野が広く取れるコーナーの奥に持っていくことが必要です。

そして、事前に広範囲の路面状況を確認しておくことです。

で、最悪、どうしても荒れた路面上にラインが重なってしまう場合には、車体と一体になるようにニーグリップを行い、一定の荷重を後輪に与え続けることが重要です。

あまり気にしすぎて、身体でギャップを吸収しようとする、一瞬荷重が抜けてしまい、最悪タイヤがグリップを失う恐れがあるからです。

ギャップの吸収は、サスに任せませしょう。

赤色系の縞舗装も同様です。

あまり過剰に反応するより、避けられないギャップは、ちゃんと荷重を後輪にかけてあげることだけに集中しましょう。

ただし、安全マージンを確保するためにも、通常時よりも速度を落とすなどの安全対策はしてくださいね。

Q：いつか、今回の習得法を購入する前の販売ページで、「3次元スポーツライディングを実現するための肘の使い方とは？」と書かれていたと思います。

今回の習得法のどこかにその内容は説明あったのでしょうか？

セルフステアリングのことでしょうか？

理解不足でしたら、すみません。

A：ヒジの使い方と、「3次元スポーツライディング」の関連については、マニュアルの中で明確に関連付けて説明していなかったですね。

ご指摘に感謝します。

良くライディングの際に脇を締める、すなわちヒジを絞ったフォームを正しいとする理論があります。

が、これはあくまで公道で、移動手段としてバイクに乗る際の理論であり、安全にカッコよく、スポーティーにライディングを楽しむ場合には、必ずしも正解ではありません。

ヒジはあくまでやや外を向くようにし、脇は開き気味にするのが、ライディング中の上体の動きをスポイルしないですむ方法です。

コーナリングの際には、バイクが傾くとともに、それとバランスをとるためにステアリングが切れて行きます。（これがセルフステアリングですね）

その動きに上体が追従させることが、人車一体の安定した荷重をかけ続ける秘訣です。

つまり、バイクとともに上体を傾かせながら、ステアリングとともに上体をひねる動作が必要になってきます。

この3次元動作を行うには、自由度の高いヒジの使い方が必須であり、脇をしめたヒジを絞ったフォームでは、この動作を阻害してしまうのです。

回転方向に対して内側のヒジを引いてあげることで、上体がスムーズに回転することができます。また、外側のヒジを上げてあげることで、バイクの傾きに合せて上体が追従して傾いていきます。

つまり、ヒジの動きに意識を向けると、非常に簡単に3次元的な身体の動きを完成することができるのです。

一度、コーナリングの際に、ヒジの動きを意識してみてください。
意外と重要なことに気がつくはずです。

Q：ひとつ質問があります、中速でのコーナリングで（時速約40～50km）約90度～100度くらいのカーブですが、時々曲がりきれずにドキッとすることがあります。
その時は何時もステップを擦っています、「もともと私は、バンク角で曲がるものだと思っていましたので」、まだ、その癖が抜けていないのかよく分かりません。

また、リーンウィズが出来ていないのか自分ではよく分かりません
左折の時にも何度かステップを擦ることがありました。
ハーレーはバンク角が少ないのは分かっていますが、はたしてそのせいでしょうか？

低速でのコーナリングでは、セルフステアリングで曲がるのがよく分かるようになりました。
ハンドルに力を入れていなければ、勝手にハンドルが切れるのが良く分かりますが、セルフステアリングで曲がれるのは、時速何キロぐらいまででしょうか？

高速でのコーナリングの場合は、バンク角でまがるのでしょうか？

分かりづらい質問で恐縮ですが、宜しくお願いします。

A：ご指摘の通り、コーナリングでは低速であるほどセルフステアリングを使った走り方が中心となり、速度が上がると遠心力が大きくなるほどバンク角を深めて、バランスを取るようになります。

もっとも、セルフステアリングとバンクによるコーナリングの境の速度は、車種によって異なるので一概に言えませんが。

アメリカンバイクの場合、そもそも深いバンク角を想定した設計がされていません。
バンク角を深めることでコーナーを曲がろうとすると、スポーツバイクのようなバンク角の深さや高い速度でのコーナリング性を有していないため、ステップなどが簡単に接地してしまいます。

よって、必然的にコーナリング速度を抑えた走り方を強いられてしまいます。

そのようなバイク特性を前提に効果的なコーナリングを追及するには、セルフステアリングを効果的に利用するしかありません。

バイクのコーナリングにおいては、同じコーナーでもライン取りを変えることでコーナリング半径を小さくすることが出来ます。

例えばコーナリング開始地点をコーナー奥に取り、クリッピングポイントをコーナー出口に近いところにとることで、コーナリング半径の小さい、セルフステアリングを使いやすいライン取りとなります。

またコーナリング半径小さくすることで、必然的にコーナリング速度が落ち、セルフステアリングが使いやすい状態になります。

この走り方の場合、コーナリング速度は速くないですが、ブレーキタイミングが遅く、立上がり加速タイミングが早い（アクセルを開けている時間が長い）ため、トータル早くコーナーを駆け抜けることが出来ます。

また、バンク角が浅く、コーナリング速度が短く、かつコーナリング時間が短いため、とても安全な走り方でもあります。

私自身、加減速のメリハリがあり、なかなか楽しい大人の走り方だと思っています。

スポーツバイクですと、無意識にバンク角を確保でき、そこそこのコーナリング速度で走れてしまうので、なかなかこの走り方を意識することが出来ませんが、アメリカンバイクでスポーツライディングするために必須な走り方のため、この走り方を習得する良い機会と捉え、是非挑戦してみてください。

Q：コーナリングの恐怖感は未だに克服されず、中途半端なコーナリングのためバイクの楽しさを味わえずにいます。

あるライテク本には怖いと思う感覚は正常だとして書いて有りましたがコーナリングの限界を知らないからでしょうか。

私は何時も曲がりきれないのではないか？コケるのではないかとばかりが脳裏をかすめ気持ち良いコーナリングを経験した事ありません。

これも練習や経験で解決できる事なのでしょうがどのような練習をすれば良いのでしょうか？

A：恐怖心とは、「速く走らねばならない」「アクセルを開けなければならない」と思ったときに、またそう思って操作不能な速度域まで達してしまったときに副産物的に発生してしまう感情です。

つまり、速く走ろうとしなければ、そのストレスがなく、恐怖心は感じなくなります。

どうもライダーの本能として、上手く走るには、上手くなるにはアクセルを開けなければならないと思うようですね。

例えば、いつでも止まれる、思いのままに減速ができるブレーキング技術があれば、安全マージンを持ちながら恐怖心のない平常心で走れ、またアクセルを開けていくこともできるのです。

私自身、「速く走らねばならない」という考え方を換え、ブレーキ技術すなわち止まる技術を向上してから、ライディングの質が大きく変わったのを覚えています。

それでは、ブレーキング技術を短期間で効果的に向上させる練習方法は何か？

それは、マニュアルでも紹介していますが、急制動の練習です。

急制動は最もシンプルかつ効果的に、短距離間でバイクの速度を減速する方法であり、他のブレーキング操作方法はその応用でしかありません。

急制動の練習の注意点として、

- ・舗装状態の良い路面で、十分に周囲の安全を確認して行うこと。
- ・速度は30～40km/h程度で十分。
- ・強力なニーグリップで、決して上体の体重をハンドルにかけないようにすること。
- ・慣れてきたら、正しいニーグリップの確認のため、ブレーキ操作を行う右手だけで急制動を行うこと。

急制動の利点として、場所を選ばず日常の走行時に練習ができるため、いつでも何度も集中して練習できることです。

私も急制動を練習して、一か月でブレーキング技術が見違えるようになりました。

何度も言いますが、ライディングには年齢も性別も関係ありません。

極端な例かもしれませんが、字を書くことも箸を使うことも、年齢性別に関係ないですね。

正しい練習を、一定期間継続する意志があれば、誰にでも上達できる世界です。

一番問題なのは、年齢、性別、センス等を理由に、ご自分で自己制限をかけてしまうことなんです。

「私は・・・だから出来ない」 「私には無理」と。

心理学上も、このように思ってしまった瞬間に、人間の脳はそれ以上の思考を止め、向上心を失ってしまうようです。

ですから、向上心を持って、安全で幸せなバイクライフの実現を絶対に果たしましょう！

Q：タシロさんのブログにもありましたが、シフトダウンがスムーズにできません。
コーナー前でブレーキングしつつシフトダウンして、クラッチを繋ぐとエンジンブレーキがガツンと効いてしまいます。
今はいつもより一段少なくシフトダウンして、コーナリング中はリヤブレーキでスピードを調整する練習をしていますが、ノッキングする事が多いです。
何か良い練習法はありますか？

A：シフトダウンでエンジン回転を合わせることは、誰にも難しい技術です。
ですから、怖い思いをして無理にシフトダウンする必要はありません。

解決方法は簡単です。
制動距離を多少長めに取って、1速ずつシフトダウンしていけばいいのです。

ブレーキング⇒シフトダウン⇒ブレーキング⇒シフトダウン⇒コーナリング開始

こんな具合です。

我々は、1秒を競っているレースで走っているわけではありません。
基本はスムーズで安全で、そして楽しく気持ちのいいライディングが目的です。
このように確実な操作を行えば、結果スムーズにそして速く走れるものです。

ちなみに、コーナリングも含めて、ライディングの際のギヤの選択判断を行う場合には、操作可能なもっとも低めのギヤを使われることをお勧めします。
低めのギヤはタイヤに駆動力による荷重をかけやすく、危険回避を含め、咄嗟の操作が可能だからです。

【ブレーキング】

Q：リヤブレーキ操作方法をもっと上手になりたいのですが・・・。

A：リヤブレーキ技術の習得は、安全かつスポーツライディングには不可欠です。
私も以前はリヤブレーキの重要性を理解しておらず、ほとんど使わなかった、正しくは使えませんでした。

リヤブレーキは一般的にフロントほど重要視されていません。
フロントとのブレーキ割合 7：3 とか 8：2 というのも良く言われていることで、私自身それも信じ込んでいました。
しかし、この比率はライダー入力割合ではなく、制動力の絶対値割合のことで、多くのライダーは勘違いをしています。

ゆえに、最も理想的なブレーキングとは、前後とも 100% の性能を使い切ること、使いきれる技術を持つことです。

そのため、私はリヤロックの練習をあえてお勧めしています。
リヤロックを行えば、リヤブレーキの限界点が分かります。
ゆえに、100% のブレーキ性能を使いこなすことが出来ます。

リヤブレーキはロックさせても特に大きくバイクの挙動を乱すことはありませんので、ぜひ練習に挑戦していただきたい項目です。

ただし、バイクがバンクしているコーナリング中に、リヤロックさせるほどリヤブレーキを使うことだけは、転倒につながるためにやめてください。

では、なぜリヤブレーキを積極的に使うことをお勧めしているのか？

それは、リヤブレーキの車体安定機能を引き出すためです。
バイクのタイヤが路面とのグリップを得て、かつ車体を安定させるためには、正しく車輪に荷重をかけて、タイヤを路面に押し付けてあげる必要があります。

では車輪（タイヤ）に荷重をかけるにはどうしたらいいのか？

具体的には、サスペンションを沈ませてあげればいいのです。

リヤサスペンションを沈ませるには二つの方法があります。

まず一つは、駆動力（エンジンの力）をかけること。つまりアクセルを少々開けてあげることで

もう一つがリヤブレーキを使うことです。

車輪に駆動力をかける or リヤブレーキを使いことで、後輪に荷重がかかるのがバイクの原理です。

もちろん、どちらも“急”がつくほど行くと、タイヤがスリップダウンして最悪転倒してしまいますが、ゆっくりデリケートに行えば、使わないときに比べ格段と車体は安定します。

ライディングの上達を考えているのであれば、ぜひこれを実感してみたいです。

参考までに私の場合は、コーナリング中は速度が出ている中高速コーナーを除き、低速コーナーなどではリヤブレーキは踏みっぱなしです。

で、速度が落ちすぎたり、加速に移る場合には、その状態でアクセルを開けます。

リヤブレーキを踏んだ状態でアクセルを開ける分には、リヤタイヤがスリップすることはありませんので安心です。

ぜひ、リヤブレーキを積極的に使われてみてください。

ライディングの幅が大きく広がるはずです。

Q：このマニュアルを読み、実践すべく何度か走りにいったり広い駐車場で練習したりと一通りのことはやってみました。

下手なりに、こんな感じかな？と多少の手応えを感じることができたのですが、信号などで停止する際に「バイクが停止してから足をステップから下ろす」ということができません。

ハンドルに体重をかけない・ニーグリップ・リヤブレーキ・目線と気をつけてやっているつもりなのですが、停止直前の低速時にフラついてしまいます。

ハンドルに体重を預けた方が（昔からの癖です）まだ安定する程です。

「バイクが停止してから足をステップから下ろす」というのはバイクを乗り始めた頃から憧れてきた一つの目標なのでこれが常にできるようになりたいんです。

拙い説明でわかりづらいかと思いますが、どうかアドバイスをよろしくお願いします。

A：停止の際のふらつきの件ですね。

愛車は250ccの中型バイクですね。

車体が軽いバイクは、極低速でふらつきやすいものです。

停止寸前の車体安定では、フロントブレーキも使ってあげると良いでしょう。

フロントサスペンションを沈ませることで、バイクの前後方向に反力を与えるため、一時的にバイクを安定させることができます。

ただ、リヤブレーキもしっかりかけておくことです。

フロントまたはリヤブレーキをリリースした瞬間に、バイクは安定を失いますので。

また基本のニーグリップですが、ヒザだけでなく、つま先、くるぶし、ふくらはぎ、内モモの下半身全部を使ってみてください。

特につま先が開くとニーグリップは台無しなので、つま先を八の字になるぐらい内側に向けるので丁度いいです。

シートから遠い部分のつまさきや、くるぶしがしっかりとすると、ニーグリップはより強力に安定してきます。

Q：クラッチやブレーキレバーは指2本がけぐらいがちょうどいいのでしょうか？

特にクラッチは微妙な操作を求められるとのことで、2本ぐらいがいいと本で読んだことがあります。

自分はどうも4本で握っていたため、なかなか慣れなくて。

実際のところは、どうなのでしょう？

A：レバー操作の基本は4本で良いと思います。

まずは、4本で不自由なく操作ができることが、最低必要なことです。

しかし、さらにライディングの幅を広げるためには、他の方法にもチャレンジしてみましょう。

まずは、クラッチですが、例えば通常のシフトアップ、シフトダウンの場合には、指2本（人差し指と中指）の方が4本に比べて簡単ですね。

一方、渋滞路での極低速走行や発進の際には、4本がけの方が力が入りやすく、かえって微妙な操作が私はできると思うのですが。

クラッチの重さや握力の強さ、指の長さによって、指のかけ方は変わってくると思います。

ちなみに私は身体の大きさに比べ指が短いので、クラッチを断続的に使う低速走行時には4本で、通常のシフトの際は2本で行うことが多いです。

クラッチ以上にバリエーションがあるのが、ブレーキ操作での指の使い方です。

ブレーキがクラッチと違うのが、レバー操作と同時にアクセル操作が必要になる点です。

現在のようにブレーキの性能が向上した現在、強力な握力の必要性は薄らいでおり、指2本でも十分な制動力を引き出せます。

ただ、シフトダウンの後のコーナリング進入の際にエンジン回転数を合わせたり、コーナリング中に拳動を微調整する際などには、アクセルを開けながらブレーキを操作することがあります。

もっともこのような同時操作をしなくとも公道を安全に走行することは出来ますので、よりバイクを乗りこなすための技術ということで認識していただきたいのですが、私もこの操作を良く使います。

一般的なブレーキングでは、2本がけ（人差し指と中指）が多いのではないのでしょうか？

制動性能の低いバイク（旧車含む）や、強力な制動力の必要な急制動のような場合は、中指～小指の3本がけがやりやすでしょう。

なぜ2本、3本がけが良いのかといいますと、アクセル操作のための指を残しておくことで、ブレーキレバーを「握る」から、「引く」感覚で操作ができるからです。

4本がけを行うと「握る」形になりハンドリングに影響が出る恐れがあります。よって、極力「引く」感覚の2本操作がお勧めです。

私は親指と人指し指でアクセルを操作しながらの3本がけ（中指～小指）ブレーキが、微妙なアクセル操作が可能になり好みです。

また、もっとデリケートなアクセル操作を要するUターンやコーナリング中のブレーキ操作は、小指もアクセル操作に残し、中指と薬指の2本がけまたはどちらか1本でのブレーキング操作を多用します。

結論を言えば、指の使い方に答えはありません。

せっかくある10本の指全部を、臨機応変に色々を使い分けられた方がいいということです。あくまで基本は4本がけ、それに加え、そのときの走行状況や、バイクの特性、性能、ライダーの身体条件など、その中でご自身が最も操作しやすい方法を見つけ出せば良いのです。

はじめは違和感を覚えるかもしれませんが、慣れが解決するのに時間はかからないと思います。好奇心をもって、色々な操作方法を試し、比べてみることをお勧めします。

Q：今日は久々に晴れてお友達とバイクに乗ったのですが、山道のカーブで、上りのカーブは何とかスピードにのって走れるのですが、下りのカーブで曲がっている時にスピードが出すぎだと思いきやブレーキを踏みながら曲がるくせがあるようです。

友達は、曲がりながらブレーキをかけるなんてといいます。

カーブの途中でブレーキをかけるのは危ないのですか？

先日受けたスクールでは、Uターンや八の字走行の時、バイクを安定させるためにもリヤブレーキをかけてと言われたので、カーブも同じかと思ったのですが・・・。

A：さて、ご質問はコーナリング中のブレーキングの件ですね？

これはライディングをステップアップさせるために、とても重要な点であり、良い質問項目だと思います。

まず、コーナリング中にリヤブレーキを使うことが危険なことかどうかです。

結論から言えば、基本的に危険ではありません。

というか、安全であるとも言えます。

なぜ、スクールでは、リヤブレーキを使うことでバイクを安定させるといったのかを考えてみます。

バイクを安定させるとはどういうことか？

ご存じのとおり、バイクは2つのタイヤのみで走る、動いていないと倒れてしまう不安定な乗り物です。

つまり、安定させるというのは、転びにくい状態を指します。

コーナリング中の転びにくい状態とは、タイヤがグリップしていることです。

タイヤがグリップさえしていれば、どんなに車体を傾けても、スピードを上げても、転ぶことはありません。

尚、タイヤのグリップを高めるには方法が2つあります。

それは、アクセルを開けエンジンのパワー（駆動力）を少しだけかけてあげることで、そしてブレーキを少々かけてあげることです。

つまり、走行中に流れていく路面との相対速度より、タイヤの回転数をやや速くするか（アクセルを開ける）、やや遅くして（ブレーキをかける）、路面速度との相違差を与えてあげることです。

消しゴムをテーブルなどの上で動かす場合、少々押し当ててあげると、力を入れない場合に比べ滑りにくくなります。

このことからわかるように、バイクはタイヤの回転数を走行速度以上に速めてあげるか、遅くしてあげることで、タイヤを路面に押し付け、グリップを高める効果があるのです。

逆に惰性のまま走っている状態（特にクラッチを切っている状態）は、タイヤを路面に押し付けていないので、同じ速度で走っていても、グリップの得られにくい不安定な状態となります。

また、リヤブレーキを使う利点はもう一つあります。

それは、それだけでなくとも速度の出やすい下りコーナーで、安全な速度に保つためです。いくらタイヤがグリップしていたとしても、速度が度を越せばオーバーランの可能性があります。

もちろんフロントブレーキでもコーナリング中の速度調整は出来ますが、車体の挙動が反応しやすく、とてもデリケートな操作が必要になってきます。リヤブレーキであればフロントに比べ、だれにでも簡単に速度調整が可能です。

ご友人の発言の真意は、コーナリング中すなわちバイクを傾けている（転びやすい）状況下では、ブレーキをかけることでより転びやすくなるから・・・ということだとではないでしょうか？

しかし、正しく利用すれば、コーナリング中のブレーキングは、安全であることがお分かりになっていただけたと思います。

もちろん、コーナリング中必要以上にアクセルを開けたり（パワーをかける）、強くブレーキをかけたりすれば、それは即転倒につながりますので、適度に、デリケートな操作が必要になるのは言うまでもありません。

Q：強すぎる急制動をかけたとき、路面が濡れていると、フロントブレーキはいとも簡単にロックしてしまいますが、このような場合、右手を少し緩めてフロントのロックを開放することは、教習所では何度か反射的に出来ていました。

ではフロントがロックした場合、後輪ブレーキはいかに扱うのが適切なのでしょうか？
（あまり自分のブレーキロック解除行動のなかに、記憶として残っておりませんので。）

A：フロントブレーキがロックしてしまった場合、バイクの挙動を立て直すのにリヤブレーキ操作はあまり関係がありません。

なぜなら、ロックするほどの強力なフロントブレーキによって、バイクの荷重が前輪側に移動してしまい、後輪の荷重が抜けてしまっている状態であるため、リヤブレーキが有効に働かないためです。

よって、フロントブレーキがロックしてしまった場合には、フロントブレーキ自体をリリースしてあげるしかありません。

そして出来れば、ブレーキを開放してバイクを立て直した瞬間に、またブレーキを握り、この連続を短い時間にできるようになる（ABSを人間が行うようになる）のが理想です。

尚、リヤブレーキに関して言えば、バイクが垂直な状態で、かつまっすぐに走っている場合にリヤブレーキをロックさせても、大きな車体の挙動変化がないため、あまり神経質になる必要はありません。

ロックしたままでも、多少ブレーキをリリースしてロックを解除しても、どちらでも構いません。

ただし、バイクが傾いている場合や、コーナリングの最中にリヤブレーキをロックさせてしまうと、バイクがカウンターを当てたような状態になります。

とっさの危険回避などの際に、走行ラインを一瞬で変えるテクニックとして使えますが、転倒のリスクが伴うのであまりお勧めできません。

Q：①リヤロック体験で、徐々に速度を上げた場合、何 km/h 位までですか？

②急制動の練習で、右手一本でのブレーキングでは、リヤブレーキは使いますか？

②の質問は、常識的にはリヤブレーキは使うと思いますが、愚問で申し訳ありません。

宜しくお願い致します。

A：まず①についてですが、安全にリヤロック練習ができる速度であれば、30 km ぐらいまでではないでしょうか？

それ以上の速度でも練習にはなりますが、目的はロックする瞬間、つまりリヤブレーキの限界の感覚、その時の車体の挙動を覚え、とっさのロックに対処することですので、速度はあまり問題にしくなくてもいいです。

次に②についてですが、急制動の時は必ずリヤブレーキを使ってください。

せっかく付いているものです。

いくらフロントブレーキに比べ、制動力がないリヤブレーキであっても、使わない手はありません。

リヤブレーキには、車体後方を沈ませ、車体を安定させる効果があります。

制動時にフロントブレーキより1、2秒早めに使い、車体後部を安定させた状態でフロントブレーキを使うと、車体前方に移動しようとする荷重を相殺することができ、安定したブレーキングが可能になります。

ぜひ、積極的に使ってみて、その効果を体感されてみてください。

Q：最近気になっている事は、コーナー中に、私は後輪ブレーキを使いますが、これはだめなんですか。

聞くとフロントブレーキが良いと聞きます。

私は、フロントを使うとこけそうでとっても怖いのです。

A：まず、コーナリング中にリヤブレーキを使うことが危険なことかどうかです。

結論から言えば、基本的に危険ではありません。

というか、安全であるとも言えます。

バイクを安定させるとはどういうことか？

ご存じのとおり、バイクは2つのタイヤのみで走る、動いていないと倒れてしまう不安定な乗り物です。

つまり、安定させるというのは、転びにくい状態を指します。

コーナリング中の転びにくい状態とは、タイヤがグリップしていることです。

タイヤがグリップさえしていれば、どんなに車体を傾けても、スピードを上げて、転ぶことはありません。

尚、タイヤのグリップを高めるには方法が2つあります。

それは、アクセルを開けエンジンのパワー（駆動力）を少しだけかけてあげることと、そしてブレーキを少々かけてあげることです。

つまり、走行中に流れていく路面との相対速度より、タイヤの回転数をやや速くするか（アクセルを開ける）、やや遅くして（ブレーキをかける）、路面速度との相違差を与えてあげることです。

消しゴムをテーブルなどの上で動かす場合、少々押し当ててあげると、力を入れない場合に比べ滑りにくくなります。

このことからわかるように、バイクはタイヤの回転数を走行速度以上に速めてあげるか、遅くしてあげることで、タイヤを路面に押し付け、グリップを高める効果があるのです。

逆に惰性のまま走っている状態（特にクラッチを切っている状態）は、タイヤを路面に押し付けていないので、同じ速度で走っていても、グリップの得られにくい不安定な状態となります。

また、リヤブレーキを使う利点はもう一つあります。

それは、それだけでなくとも速度の出やすい下りコーナーで、安全な速度に保つためです。いくらタイヤがグリップしていたとしても、速度が度を越せばオーバーランの可能性があります。

もちろんフロントブレーキでもコーナリング中の速度調整は出来ますが、車体の挙動が反応しやすく、とてもデリケートな操作が必要になってきます。

リヤブレーキであればフロントに比べ、だれにでも簡単に速度調整が可能です。

このことから、正しく利用すれば、コーナリング中のブレーキングは、特にリヤブレーキは安全であることがお分かりになっていただけたと思います。

と言うか、リヤブレーキは、スポーツライディングには不可欠と言うことです。

もちろん、コーナリング中必要以上にアクセルを開けたり（パワーをかける）、強くブレーキをかけたりすれば、それは即転倒につながりますので、適度に、デリケートな操作が必要になるのは言うまでもありませんが。

【シフトダウン】

Q：信号などで一旦停止する場合、エンジnbrakeを利かせて1段ずつシフトダウンしていくべきか、減速後一気に1速まで落として停止するのか、どちらが正しいのでしょうか？
友人や教習所の教官など人により意見が分かれていますので混乱してしまっています。
※マニュアルに記載されていたらすみません。

A：街中で安全にかつスムーズに減速するのであれば、シフトダウンはご面倒でも一つずつ確実に行った方が良いでしょう。

その方が過度に荷重が前方に移動せず、また停止後ギヤを元に戻すためにいじらないで済むのでスマートです。

ただ、マニュアルにあるブレーキ練習で急制動を行う場合や、ワインディング等でのスポーツライディング時に行う積極的なブレーキングの際には、前後ブレーキをメインに使い、シフトダウンはエンジnbrakeのために行うのではなく、エンジンの回転数を合わせるために行います。

減速差に応じ、1速、または2速程度のシフトダウンを行います。

【8の字走行】

Q：バイクのエンジンの調子はいいんですが、何しろ乗り手があまり前向きでないため、バイクに乗ることが週一の夕方の方の30分くらいが関の山です。

低速での右ターンや低速での8の字走行が身につけば、スラッと乗れそうな気がします。

低速での右ターンや低速での8の字走行のコツはマニュアルにあるとおりですか。

低速で回転数を1000～2000回転時にターン中、後輪ブレーキを踏んでスピードを調整するようありましたが、つい、クラッチを切ってしまって、つきにくい足をつくことになるのですが。

「練習あるのみ」ですかね。努力をしないで言いにくいのですが、「コツ」ってありますか。

A：必ずしもライディング時間を増やすだけが、バイクの上達につながるわけではありませんが、やはり最低限の時間は必要です。

所詮バイクは頭ではなく身体で乗るものですから、マニュアルを見て「知っている」だけでは、残念ながら「できる」ようにはなりません。

「知っている」から「できる」ようになるにはそれほど時間がかからなかったりするものもありますが、とりあえず目標を定めた一定量の練習が必要です。

そして、「コツ」とは練習が伴って効果のあるもので、練習なくして「コツ」は生きてきません。

乗り手が前向きではないとありますが、〇〇さんは何のためにバイクに乗られているのですか？

バイクの上達には、正しい練習を最低限行えば、私は誰にも可能だと考えています。

ただし、バイクに対して上達したい動機がはっきりしない場合には、練習の時間は無駄に終わるでしょう。

ですので、明確な動機がないのなら無理して上達する必要はありません。

危険と背中合わせの乗り物に、無理に乗る必要もないわけです。

ただ、バイクのライディングは上達すれば、思いもよらなかった楽しい世界が待っているのも事実です。

これは私が約束します。

そして楽しいからもっとバイクに乗り、もう少し高い課題を持ってライディングするとまた上手くなり、もっともっと楽しくなる。
そんな好循環が待っています。

一度、ご自身のバイクに乗る動機を再確認されてはいかがでしょう？

さて、ご質問の8の字走行についてですが、この練習はライディングのあらゆる要素が含まれているため、上達には最も効果的な練習方法と言えるでしょう。

まず、中型車の場合には、1000～20000回転では低すぎです。
そのままだと、エンストの恐れがあります。
もう少し、最低 3000 回転ぐらいまではあげてください。

そして、アクセルは一定で、リヤブレーキで速度調整をします。
基本的にクラッチは切らないでください。

あまりリヤブレーキでの速度調整はなじみがないと思いますが、それほど習得に時間のかかることではありません。
やりにくければ、直線を走りながらリヤブレーキだけで速度を変える練習を日常の走行の中で取り入れてみてください。
自然とリヤブレーキで速度調整することが身につくはずです。

それでも、8の字走行で、回転数を一定にしてのリヤブレーキでの速度調整が上手く出来ない場合には、アイドルリングスクリューでアイドルリングを上げてください。
それなら、アクセル操作に意識せず、リヤブレーキだけに集中できますから。

Q：場所がせまくてハンドルを全部切るような走行になります。
最初の2～3回はうまくいったのですがその後右旋回中に失速して倒してしまいました。
今まで倒した事がなかったので大変ショックです。
大きく旋回することが出来ない場合は、どの様に練習したら宜しいでしょうか、

A：敷地が狭いがゆえに、フルロックのステアリングを覚えなければならないのは逆に上達には幸運な状況です。

私も、広い練習場よりも狭い練習場で身に付けた技術の方が圧倒的に多いですから。

さて、失速して転倒されたとのこと。
お怪我はありませんでしたか？

失速を防ぐには、アクセルを一定にしてエンジンパワーを殺さずにいることが必要ですが、8の字走行中は、多くの操作を同時並行に行わねばならないため、なかなかアクセルに気が回らなかったりします。

そこでお勧めなのは、アイドルリングスクリューを調整して、アイドルリングを上げてしまうことです。

リヤブレーキを積極的に使ってもエンストしない回転数に上げてください。
こうすれば、あとはリヤブレーキでの速度調整に意識が集中できます。

Q：8の字走行のスピードは何キロぐらいでしょうか。

A：速度は旋回練習の状況によって変わりますので、一概には言えません。
それに、8の字練習中に速度メーターを見て、速度調整は出来ないと思います。
少なくとも私には出来ません。

要は、適切な速度にするため、リヤブレーキを積極的に使得ればよいのです。

Q：8の字旋回比率は、1：3ぐらいが良いとの事ですが現在の場所では（狭いので）、1：1.5～1：2ぐらいです。

また、8の字走行と円走行では、先にどちらを練習すべきでしょうか。

A：場所の制約があるのであれば仕方ないことですが、旋回円を小さくコンパクトに出来れば、1：3に近づけることは可能かと思います。

小さく曲がるのには技術が必要ですが、ぜひそれを目標に練習していただきたいと思います。

また、8の字走行と円走行（正常円走行）で、簡単なのは円走行です。

円走行でしっかりと旋回操作（リヤブレーキ、アクセルワーク、セルフステアリング）、フォーム、バランスを左右旋回とも覚え、それから8の字を実行するのが良いでしょう。

Q：量車の場合は、8の字走行より先に定常円旋回を先に練習すべきでしょうか？

一定方向に円を描くように旋回すると、フルロックでの旋回が苦手でバランスを崩し転倒しました。（8の字走行での転倒です。）

また、旋回中は、やはりリーンウイズでしょうか？

小回りの場合、リーンアウトのほうが回りやすい様な気がするのですが？

A：定常円旋回は、小旋回時のバランスを養うという意味では、8の字走行よりやさしく、ぜひはじめは取り入れてみてください。

ふらつく場合にはしっかりと強力にニーグリップされるのがコツです。

ただ定常円旋回は、8の字走行のような連続した動きがないので、8の字走行と並行して練習されることをお勧めします。

フォームについてですが、小旋回走行では確かにリーンアウトの方がやさしいです。

ただ、リーンアウトは荷重がシート内側に掛かりにくいいため、傾けてもセルフステアリングが効かせにくいため、上達のためにはあえてお勧めしません。

また、ライディング上達の初期にこのリーンアウトのフォームを安易に覚えてしまうと、副作用的に危険なフォームを身に付けてしまうことになります。

はじめは難しいかもしれませんが、リーンウィズで内側に荷重移動させ、そしてセルフステアリングを効かす王道で練習されてみてください。

【その他】

Q：長いトンネルを、通行中に、暗いせいか、（路面等が見にくい）？バイクが、ゆれているような、安定してない感じです。

後ろから来ている人に聞くと安定している。と言われるのですが、トンネルは、苦手です。

しかし ツーリングに行くと、トンネルが1つ以上は（長い、短い、有りますが）、たいていあります。

こんなこと考えないで、走れば、OKだともいますが、どうですか

A：誰でも大なり小なりトンネルは苦手なのではないでしょうか？

ですから、早くトンネルを抜きたい心理に駆られ、ついついいつもと違う精神状態になってしまうのだと思います。

私自身も、年齢と共に視力が悪くなってきました。

私はトンネル内で路面がゆれているように見えることはありませんが、特に夜間走行や、トンネル内での走行で遠近感が分かりにくかったり、標識文字が読みづらくなって来ました。

ですので、昼間の走行ではサングラスをすることが多いのですが、トンネル内では外すようにしています。

そういう意味では、暗いトンネル内、特にトンネル内でカーブしている道路での走行には特別注意が必要です。

気をつけていることとして、車間距離を十分に確保することと、速度感覚が鈍るので速度メーターは確認することです。

Q：今、合法的なマフラーの交換(趣旨としては、自分の存在を車等に認識してもらう為)を考えていますが、例えば、サイレンサーはチタンとカーボンのどちらが良いか？
エキゾーストパイプは、チタンとステンレスどちらが良いとか今実際に悩んでいます。
車検対応のカーボン/ステンレスは、かなり焼けますが安いので。
ステンレスの焼けは、一時的に取る事ができるのか？

A：サイレンサーの材質は、若干サウンドが変わりますので好みの問題です。
チタンの方が乾いた高音がしますね。
パイプの材質はチタンの方が軽いのがメリットです。

ステンレスパイプの焼けは、ヨシムラの「ステンマジック」など、専用のコンパウンドが何社から出ており、バイク用品店で手に入ります。
完全には焼き跡は取れませんが、ある程度は落とすことができますよ。

Q：免許を取れば、とうぜん新しいバイクがほしくなります。
でも、どのタイプのバイクをえらべばいいのか考えれば考えるほど、わからなくなってきました。
出来ればアドバイスを、お願いしたいのです。

私のバイクの使いかたは、毎日の通勤で町中の渋滞の中を往復20キロほど。
周2, 3回近所のスーパーにリュックを背負い買い物。
近所に峠があるので、散歩気分で周1回程度走りにいきます。2時間程度。
このとき、400ccアメリカンでは、つらい。
もう少し、速くはしりたい。
テクニクと呼べるようなものは、何もない私を、バイクが少しカバーしてくれないかなー……

月1, 2回の日帰りツーリング。
この時、高速道路を使うことがあるんですけど、風圧がすごい。
今のバイクには、風防スクリーンを付けています。
高速の追い越し車線を車と同じように巡航しても苦にならず、街中でも取り回しが苦にならないバイク、それってスーパーバイクかな？でも腰や首にかなれ負担がかかりそうだし。
そんなにスピードを出して走りたいわけではないし。のんびり走るの、大好きです。
言っている事が、バラバラですね。
いつも一人で走っているの、仲間のバイクに合わせるわけにもいかず。

タシロさんは、いろいろなバイクに乗ってこられてるでしょうから、できればアドバイスを、お願いしたいしたいのです。

A：さて、バイク選びに悩まれているとのこと・・・。
確かに大型ともなると、いろいろなバイクがあるために目移りしてしまね。

結論から先に言えば、一番気になるバイク、一番憧れているバイクに乗るべきです。

〇〇さんの最も好きなバイクは何ですか？

様々な使い勝手にすべて答えるバイクはありません。
逆に言えば、自分が気に入ってさえいれば、どんな使い勝手だって気にならなくなります。

私自身は、ジャンルが違えど、その時一番惹かれたバイクに乗りました。
だからどちらかと言えば、オールラウンドなバイクより、尖った？バイクが多かった気がします。

選んだ一台が特定のジャンルに突出した尖ったバイクでも、自分が好きなバイクであれば、他の欠点を補ってくれるはずです。

現在はいいい時代で、大型店やメーカー系ショップに行くと、試乗車に乗せてもらえますので、何台か乗ってから決めることもできます。

別にバイク選びに焦ることはありません。
ご自身のお気に入りの一台をじっくり選ぶべきです。
好きなバイクであれば、きっと長く楽しく付き合っていけるはずですから。

今が一番楽しい時かもしれません。
是非、長く付き合える一台を探し出してください。

Q：伺いたかった本題ですが、信号待ちのとき、私はいつもローギヤに入れてクラッチを握っています。

急に信号が変わったときにあわてないように、と、停まっているときは左足を着いていたいこともあるためです。

（右足はブレーキを踏んでます）

でも、人を観察していると、ニュートラルに入れてクラッチは握らず、両足をついて、右手もブレーキを握っていない人さえいます。

見方によっては余裕を見せているようにも感じますが、先日ある雑誌の記事で、信号待ちでクラッチを握ったままでは、技術が未熟で余裕がないからだというのを読みました。

本当にそういう印象なんですか？！

A：停車中にクラッチを握るべきか、ニュートラルに入れておくべきかということについては、私自身どちらでもいいと思います。

実際、私は状況に応じ、どちらも使います。

たとえば、明らかに信号がすぐに青に変わるのが分かっている場合はクラッチを握ったままです。

青信号の時間が長い大通りに出る際の信号待ちなどは、数分待たされることがあり、握力もつらいので、ニュートラルに入れてしまいます。

ですから、ご指摘の雑誌の記事は全くナンセンスであり、こんなことで上手い下手を論じる次元の話ではないと思います。

大部分のライダーも私と同じ意見ですので、気にしないで好きな方法、楽な方法を採用してください。

ただ、ニュートラルに入れる場合には発信に少々操作の時間がかかりますので、信号の変わり目を見極めて、早めにギヤを入れて用意しておくことは周囲の車への配慮で重要なことです。

Q：そこで、ちょっと試してみたのが、停まる直前にニュートラルに入れて左足はギアペダルに置いて、右足を着いてみました。

慣れればそれもありかな、と思いますが、どうにもブレーキを踏んでいないと居心地が悪い感じ
です。

そのあたり、率直な所を教えてください。

A：できるだけ停車中はブレーキをかけておくことをお勧めします

道路に勾配がある場合、風が吹いたりすることでバイクが動くことも考えられますので。

別に変わりにフロントブレーキをかけていてもいいのですが、私もリヤブレーキの方が安定して
停止していただけると思いますよ。

どちらにしても、ニュートラル状態でリヤブレーキを使う場合には、発信時に足を踏み変えねば
なりません。

小柄な女性で足つきが悪い場合は、この踏み変え操作でふらついてしまうこともありますので、
ニュートラルではなくクラッチを使うなど無理せず一番安心で安全な方法を行ってください。

Q：最近、雨が続くのでなかなか練習ができません。

路面がぬれている状態で走行する場合、タシロさんはどんなことに注意して乗っていらっしゃい
ますか？

A：私は濡れた路面では特別なことはしませんが、すべてにおいて“ほどほど”で運転していま
す。

例えばライン取りですが、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思います。

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、“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。

良く2輪、4輪問わず、レースで非力なマシンを雨天時にとても早く走らせるレーサーがいます。晴天時にはマシンパワーの差で敵わないのですが、雨でマシンのパワー差がなくなるとレーサーのテクニックの差が歴然と現れるのですね。

こういうレーサーほど、優しく丁寧な、デリケートな操作ができるようです。

結局、基本に忠実なオーソドックスかつ、安全マージン（余裕）をもって走ることが大事ということですね。

Q：かなりの歳で免許を取って、まだ初心者マークです。

公道デビューするとまったく教習とは違い、少々へたれ気味でした。

やはり、自分でただ乗っていてもうまくなならないような気がして、ライディングスクールにも行きました。

行くととても納得でき、少しずつですがうまくなっているような気がします。

しかし、週末の晴れた昼間しか乗ることができないので、自分で乗る時間でもマニュアルを頭にいれながら、乗るとうまくなれそうで。

まだまだバイクに乗らせてもらってる状態なので、バイクに乗っている状態になりたくて。

自分の手足のように扱えるライダーになりたくて。

A：販売ページでもマニュアルでも書きましたが、ライディングには年齢も性別も関係ありません。

極端な例かもしれませんが、字を書くことも箸を使うことも、年齢性別に関係ないですね。

正しい練習を、一定期間継続する意志があれば、誰にでも上達できる世界です。

一番問題なのは、年齢、性別、センス等を理由に、ご自分で自己制限をかけてしまうことなんです。

「私は・・・だから出来ない」「私には無理」と。

心理学上も、このように思ってしまった瞬間に、人間の脳はそれ以上の思考を止め、向上心を失ってしまうようです。

私は人間の可能性は無限だと思っています。

不可能なことは無いと思っています。

私は40歳過ぎに初めてバイクに乗り始めたママさんライダーを知っています。

身長は150cmちょっとの小柄な方です。

最初の3、4年はツーリングでも遅れをとって、足手まといの状態だったそうです。

その後、これではいけないと、ライディングスクールや安全講習会にたくさん参加され、50歳前後の今では、大型バイクを駆り、サーキットでヒザを擦っています。

また、講習会やライディングスクールに行くと、私よりも速い女性はたくさんいます。

上達、向上したいという意志があり、正しい練習を続ければ、誰でもそのようになる良い事例だと思います。

〇〇さんにもそんなバイクを操る楽しさを是非味わっていただきたいと思っています。
そのための私にできるお手伝いはさせていただきますよ。

Q：イメージトレーニングは行ったほうが良いのでしょうか？

A：私も体育会系出身なのでわかるのですが、あらゆるスポーツにイメージトレーニングは有効だと思います。

私が効果的だったのは、プロの走行のビデオやDVDを見たり、実際に上手な人の走りを外から、または後ろについて見せてもらい、そのリズムやイメージを頭にインプットします。

そして、静かで集中する場所で、目をつぶり自分が実際にバイクに乗っているのをイメージすることです。

特にリズム、タイミングには、多くのヒントが隠されているものです。

Q：まだまだ、取り回しに不安があります。

やはり、練習あるのみなののでしょうか？

（女性の購入者様より）

A：取り回しについては、男性に比べ体力のない女性には少々厳しいかもしれませんね。

ただ、コツを覚えると、最小限の力で動かすことができるようになります。

例えば、バイクを平らな場所でハンドルをまっすぐにして、垂直にするとします。

この上体で、カウルやハンドルに指1，2本で軽くつまんで支える程度でもバイクは倒れませんよね。

また、信号待ちで停車しているような場合、どんなに重いバイクでも、バイクが地面に垂直に立っていますね。

あたりまえですが、この場合ライダーは全く力を必要としません。

これらはバランスがタイヤの接地点で取れているからなんです。

つまり、常に二つのタイヤに確実に車重を預けてしまうことができれば、バイクの取りまわしに苦勞することはありません。

バイクの取り回しの時だって、常にバイクをバランスさせておくこと、それで、力を入れなくてもバイクは簡単に取りまわせるのです。

押しまわすときのコツは、進みたい方向にハンドルを向けて、その方向にまっすぐに力を加えて押すだけ。

そして、さらにスムーズに押し歩くには、バイクのステアリングに意識を向けます。

バイクが左に傾いたら、ステアリングを左に切って、右に傾いたらステアリングを右に切れば、バイクは常にバランスを取りながら垂直に立とうとしてくれます。

Q：我が家は一軒家ではないので、バイクを洗うのにホースで水をかけて洗うというのができません。

バケツくらいの水なら使えない事はありませんが・・・。

バイクの手入れをしたいのですが、どのようにしたらいいのでしょうか？

A：基本的にバイクに水をかけて洗車する人と、水をかけずに磨く人とがいるようです。

実は私はバイクに水をかけない人です。

と言うのも、金属機械であるバイクに、水を積極的にかけるのはバイクにとって良くないことだと思ってしまうからです。

よっぽど雨天走行後のドロドロ状態か、ダートの水たまりの泥ハネなどがひどい時を除いて、丁寧に磨き込んでいます。

どのようにしているかと言いますと、最初水ぶきで大まかにほこりや泥ハネを落とします。

次に、ボディの塗装部分にスプレーワックスをかけ、乾いたウエスでのばして仕上げます。

固形ワックスを使わないのは、必要以上にボディを擦って傷をつけたくないのと、単に手間がかかるからです。

ところで、ボディ以外の全ての部分に使える秘密兵器ケミカルを紹介します。

それは、「水性シリコン」です。

これは「クレポリメイト」などの商品名で、カーショップなどで容易に手に入るものです。

成分表を見れば、「水性シリコン・界面活性剤」と書かれていますので、どの商品でも良いと思います。

通常スプレー式の容器に入っているので、これを少しずつ吹きかけて、乾いたウエスやスポンジで軽く磨きあげます。

水性シリコンの利点として、

- ・ 汚れを浮かしシリコンの被膜を作ってくれるため、その後汚れにくくなること。
- ・ その紫外線保護効果から、部品の塗装面や、特にゴムや樹脂部品の劣化を防いでくれること。
- ・ 熱にも強いので、エンジンや高温になる部品にも使え、熱で白く浮き上がることがないこと。
- ・ シール性能が高いため、電気部品にも使え、雨の進入を防いでくれること。
- ・ 樹脂部品やゴム部品に、深い光沢を出すことができること。

と、いいことづくめなのです。

水性なのでべとつかず、少量でも伸びが良いので、大変使いやすいです。

紫外線で色あせた黒の樹脂部品などは、少し吹きかけてから、スポンジでのばしながら少し擦っただけで、新品時のようなつやのある黒色が蘇ります。

ただし、タイヤに使うと、ゴムに含まれている油成分を溶かし、ひび割れ・劣化の原因になるのであまりお勧めできません。（タイヤは水洗い、水ぶき程度で済ませていくのが無難です。）

あとは、チェーンや可動部分に専用のルブ（潤滑油）を注入すれば良いかと思います。

以上で、ホースなんか使わなくともピッカピカになりますよ。
是非試してみてください。

Q:メルマガに載っていたツーリングクラブの件ですが、私もどうしようか迷っている一人です。
ネットで探してみようと考えていますが、クラブ選びでチェックするポイントが何かありますか？
あったら教えてください。

A:私の考えるクラブ選びのポイントは、

- ・出来るだけメンバーの世代が広範囲であること。
- ・バイクのジャンルが偏っていないこと。

以上2点が、排他的でなく打ち解けやすいクラブを見分ける基本です。

どちらにしても、気になる2, 3のクラブのツーリングに参加して、フィーリングのあったクラブを見つければいいかと思います。

Q：もう一点は任意保険のことです。

多くのプランがあり、安ければいいものでもないと思いますので、何かアドバイスいただけたら有り難いです。

任意保険の内訳には大きく分けて3つ、

- ・相手に対しての補償
- ・自身、搭乗者に対しての補償
- ・車両に対しての補償

があります。

まず相手に対しての補償は、対人・対物賠償保障となっており、対人は無制限が今やあたりまえとなります。

対物については、補償額を上げて保険料の増額が大きくないため、できるだけ補償額は大きくしておきます。（私は一応無制限です。）

自身・同乗者 に対する補償は、自損事故と搭乗者傷害、そして無保険車障害保健とがありますが、これは直接ご自身にかかってくるものです。

基本的にバイクは事故を起こすと運転者、同乗者の被害が大きいもの、できるだけ最低限の補償は確保された方が良いでしょう。

尚、人身傷害補償保険は、事故の過失割合に関わらず損害の全額を受け取ることができますが、基本的に被害者になった場合には、相手の自賠償及び対人がある程度を補償してくれるため、私は入っていません。

問題は車両に対する保険で、これは考えが分かれるところです。

車両保険は、他車との衝突、単独事故に対するものですが、保険料が総じて高いためです。

修理費が高価なバイクなどには良いでしょうが、個人的には費用対効果に疑問を感じます。

私は修理を基本的に自分で行うことから、車両保険には加入していません。

最後に盗難保険ですが、盗難の可能性のある場所に駐輪させている場合には効果が高いと思われます。

高価な新車や、外国車などの場合には、盗難の確率も高いでしょうから、加入をお勧めします。

Q：せっかく大型二輪取得したのでそろそろ買い換えも考えてますが、そのときは「かっこよく」乗りたいと思っています。

「かっこわるい」と「かっこいい」の差、どこがポイントか、何かコツがあるような気がするのですが??

A：とても良いご質問ですね。

私の考える「かっこいい」とは、バイクの原理・特性を理解し、その特性を活かし引き出す走りができることです。

特にはじめにまず身に付けたいのが、セルフステアリングとリヤブレーキの2点です。

セルフステアリングでは、ちょっとしたきっかけをバイク与えるだけでバイクは自ら勝手に曲がっていくため、バイクを力でねじ伏せてコーナリングする必要がなくなります。

そして、リヤブレーキで、バイクを安定させること、エンジンパワーをコントロールすることを覚えます。

この二点は、意識して乗っている人が少ないため、バイク歴の長いライダーでも上手く出来ない方は多いと思います。

習得にはそれほど時間がかからないものですから、ぜひチャレンジして早めに習得してください。Uターンのみならず、ライディングが一回りも二回りも見違えること請け合いです。