

“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4版・平成20年11月27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。

日頃は、「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」をご愛用いただき、誠にありがとうございます。

早いものでマニュアルの特典として『ライディングQ&A集』を作成して以来、今回で第4版を作製させていただくことになりました。

これも、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いるからにほかなりません。

多くのご購入者様からメールを通じ、また購入者様限定ツーリングに参加された方から直接、この『ライディングQ&A集』に対する喜びのお言葉を頂戴しています。

私自身もマニュアルをご購入していただいたお客様に対し、何とか価格以上の価値を感じていただきたいと思っており、そのひとつとして、この『ライディングQ&A集』を配布させていただいています。

今回も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。

これからも、皆さまからのメールサポートのお問い合わせがある限り、この『ライディングQ&A集』を配布させていただく予定ですので、期待してください。

平成20年11月27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】

A：ターンについてですが、スタート直後のターン（たとえば狭い交差点で信号待ちからスタート直後の左折）が、半クラッチ状態であること、エンジン回転が安定していないこと等から、多くのライダーにとって苦手なことのひとつになっているのではないのでしょうか。

これについてアドバイスはありますか？

Q：発進直後のターンは確かに難しいですね。

これは駆動力による安定した荷重が後輪にかけられないからです。

でもご安心下さい。

いい解決策があります。

教習所で坂道発進を学んだはずですが。

日常のライディングでも、時に使うテクニックですね。

つまり、リヤブレーキを踏みながら、アクセルを開けた状態でクラッチを繋ぐのです。

するとリアサスが沈み、荷重がかかり安定した状態になります。

その状態でリヤブレーキを引きずながら離していきます。

これを交差点でのターンでも使うのです。

クラッチをつないだあとは、リヤブレーキの踏み加減で速度を調整すればいいのです。

とても安定したターンができるはず、ぜひ試してみてください。

Q：パイロンスラロームについて教えて頂きたいのですが、目線が悪いとよく言われました。

また、ブレーキとアクセルのタイミングを教えてくださいませんか。

バイクが大きいぶん大回りになり曲がりきれません。

A：目線（視線）については、目だけもしくは頭だけを目標に向けていませんか？

それでも効果はあるのですが、「目線（視線）を向ける」とは、肩のラインをしっかりと目標に向けて回さなければならないことはあまり知られていないようです。

肩をしっかりと目標に向けることで、腰がしっかりと入り、バイクを内傾させます。

そして、この動作が確実なニーグリップとイン側への荷重移動を助け、セルフステアリングを誘発していくのです。

スラローム走行では、クリッピングポイント（CP）をパイロンまわりを旋回する後半にもってきます。

（一般道でのコーナリングでも基本的に一緒です。）

そしてコーナリング中は、リヤブレーキは踏みっぱなし、CPに向けて徐々に踏み込んでいきます。

CPを過ぎたら徐々に開放し、エンジンパワーを伝えていきます。

アクセルは、ブレーキングとともに若干開放した状態（アイドルで2千～3千回転）に一定にし、CPを過ぎバイクが起き上がった状態で開けていきます。

なかなか言葉ではイメージできないと思いますが、特にリヤブレーキは意識して練習してみてください。

また、上手い人がスラローム走行しているときの、リヤブレーキのペダルの使い方や、ストップランプを見てみると参考になりますよ。

Q：極低速走行が苦手です。停車直前によくふらついてしまいます。

ニーグリップを意識するとありますが、私の場合、ニーグリップによって下半身に力が余計に入  
ってふらついているような気がします。

教習所で一本橋を渡るときにニーグリップをしっかりと教えられた記憶もありますが、下半身の  
力を抜くためにもニーグリップを特に意識しなくてもいいのかなと思っていますが、私の考えは  
間違っているのでしょうか？

Q：極低速でのふらつきの主な原因は、

- ・車体との一体感の欠如
- ・ハンドルへの無駄な力（体重など）がかかっていること。

の以上2点です。

ニーグリップを強力に行っているつもりで、上体や腕にも一緒に力が入っていませんか？  
上体の力により、ハンドルへ力が加わり、バランスを崩していることが多々あるのです。

ニーグリップとは下半身に力を入れ力むことではありません。  
下半身を使って、効率的に車体をホールドし、人車の一体感を得るためです。  
慣れてくると、無意識に最低限の力で上体を支えることができます。

そのためには、ヒザだけでなく、下半身全体を、つま先、くるぶし、ふくらはぎ、内腿と使える  
全てを利用するのです。

特に座点から遠いひざ下でのニーグリップは、効果的に上体を安定させます。

最初は信号停止時に急制動を行い、意識的に力を入れたニーグリップを練習してみてください。  
じきに、意識しなくともしっかりとしたニーグリップができるようになります。  
そうしたら、極低速走行でそれを試してみてください。  
きっと、とても安定した走りが実現できるに違いありません。

Q：常々苦手としていたUターンについて質問をさせてください。

坂道のUターンについてです。

下り坂から上り坂に向かうUターンはさほど難しくないのですが、上り坂から下り坂に向けてのUターンが大回りになります。

どうしても、バイクが倒れてしまうのではという恐怖心が払拭できません。

そのため、ステアリングをフルロックまで持っていきません。

なにかコツがありましたら、お教えてください。

A：そもそもバイクの回転半径を決める要因の一つにバンク角があります。

例えばフルロックな状態で、バンク角を深めるほど、理論上は回転半径が小さくなります。実際はこれにセルフステアリングが関与して、最終的な回転半径を決めるわけです。

坂道のUターンの場合、ご指摘の「下り坂から上り坂に向かうUターン」と「上り坂から下り坂に向かうUターン」では、実質のバンク角が変わってくるのはお分かりですか？

すなわち、下りに向かっている「下り坂から上り坂に向かうUターン」の場合は、実際のバンク角より深いバンク角になり、通常より曲がりやすい、つまり回転半径が小さくなるのです。

逆に、上りに向かっている「上り坂から下り坂に向かうUターン」の場合は、実際のバンク角より浅くなり、曲がりにくく、回転半径も大きくなるのです。

バンク角が取れないゆえ、セルフステアリングが機能しにくく、結果フルロックしにくくなるのです。

ですから後者で曲がりにくいと感ずるのは、ある意味仕方がないことなのです。

よって、この原則を踏まえた上で、無理のないUターンを行っていただきたいと思います。

Q：ハンドル切れ角の少ないSS（スーパースポーツ系バイク）にてフルバンク、フルステアのUターンを目指していますがなかなかフルバンクに持っていけないこと、体重移動のポイント、コツ等ありましたらご伝授いただければ幸いに思います。

A：ハンドル角の少ないSSのUターンの場合、ステアリングのフルロックが不可欠です。遠心力の働かない低速走行旋回では、バイクはステアリングを切ることによって、バンクさせた車体のバランスをとるからです。特に重心が高く、ホイールベースが短いSS系バイクの場合には、しっかりとステアリングロックしてあげる必要があります。

ただ、ハンドルが絞れている形状ゆえ、通常のバイクに比べ、ハンドルとタンクの間腕が挟まれフルロックが難しくなります。

この解決策は、マニュアルに書きましたハンドルの握り方にあります。腕は外側から回すようにしてハンドルに添え、ステアリングを切った際のイン側の手はドライバーを使うようにハンドルを握るのです。

手のひらの手首に近い部分を、ハンドルのバルンサーにあてがい固定し、アクセルは親指とその他の指でつまむようにして開閉するのです。

また、体重移動のポイントは、前傾をキープしたまま、しっかりとタンクのイン側（旋回側）に上体を入れるようにして荷重を移動することです。通常のバイクのように、上体を起こした荷重移動をしてしまうと、低いハンドルとの間に距離ができてしまい、フルロックにもって行けません。

SSバイクは常に前傾が基本なのです。

骨盤の角度を前後させると、もっとも状態が安定し、ハンドルに体重がかからないポイントがあるはずですよ。

その状態の角度を基本にして、前傾を維持してください。

多少前傾姿勢につかれるかもしれませんが、それこそSS乗りの宿命です。（笑）

## 【荷重】

Q：先日のライディングのときに、いつかのQ&Aに記載されていました「コーナーの手前で、外側ステップに荷重、イン側のシートに体重を乗せて、曲がるときに外側ステップを抜重する方法」が記載されており、実践してみたらとてもわかりやすかったです。途中から荷重をするのではなく、既に荷重をしているところからの動作なので、安定してできる感じがします。

しかし、「多少速度が出ているコーナーで試してください」とありましたが、小さなヘアピンや、街中で実用してもいいのでしょうか？  
そのような場面で使用するリスクなどあるのでしょうか？

いまだに、「深い向き変え」、「早い向き変え」、「シート内側一点に体重移動（荷重）をすばやく行う」が難しいです。  
上記の「外側ステップを抜重する方法」ならばできそうかな？と想像したのですが、（上記質問同様）低速での使用は、リスクが伴うのでしょうか？

A：ある程度速度が出ているバイクは、強い慣性力が働いていて、通常ライダーの体重移動だけでは、クイックにバンクを開始&向き変えができません。  
そこで、体重移動をはじめに済ませておき「外足荷重」を抜くことで、瞬時に荷重移動させるのです。

低速の場合、バイクに慣性があまり働いていないので、この体重移動ではバイクが過敏に反応し過ぎてしまうのです。  
よほど重量のあるバイクならいざ知らず、一般の大型バイクでも状態を傾ける通常の体重移動でセルフステアリングを効かせることで、十分に向きが変えられるはずですよ。

また、「外足荷重」の体勢を取るのに、余分な動きをしなければなりません。

通常の体重移動は全ての基本です。  
低速でしっかり体重移動でバイクの向きを変えていく方法を身につけてください。

「深い向き変え」、「早い向き変え」、「シート内側一点に体重移動をすばやく行う」一番良い方法は、Uターンや8の字走行の練習です。

全てのコーナリングは、このテクニックの応用でしかありません。

Uターンや8の字走行で、できるだけ小さく確実に旋回する練習をしてください。きっと、ワインディングのコーナリングに役立つはずですよ。

Q：「抜重」ってどういう事なんですか？

「ステップ荷重」を抜くってどういうイメージですか？

A：例えば左コーナーを曲がる場面を思い浮かべて見ましょう。

コーナーの数十メートル手前でブレーキングで減速して、シート左側に荷重移動して曲がっていきますね。

この方法ですと荷重移動のタイムラグがあるので、コーナリング開始が若干緩慢になり、特に慣性がついている中高速コーナーでは、向きを変えるのに大回りしてしまいます。

そこでブレーキングに入る前に右足でステップを踏みこんでおきます。

そうすることで、バランスを保つため、右のお尻が浮き気味になり、左のシートで体重の半分以上を支えることとなります。

その後ブレーキングを終了し、右足の踏み込んだ荷重を抜く（抜重）瞬間に、一気に左のシートに全体重がかかることで、バイクはクイックに向きを変えることができるのです。

レースの世界では、ハングオン（ハングオフ）こそ使えど、この技術を使っています。

Uターンや、交差点での低速ターンの場合には、あまりにクイックに反応してしまうので必要なテクニックですが、ある程度速度の出たワインディングではぜひ試してみてください。

## 【ライディングフォーム】

Q:免許を取って約1ヶ月が過ぎ、バイクにも慣れてきたところで1つ疑問が浮かんできました。

私は400ccマルチエンジン車に乗っているのですが、身長が低いため、ステップに土踏まずを乗せている状態ではタンクに加工されているニーグリップ用の凹みにうまく内腿があたりません。

試しにステップに爪先立ち(背伸びしているイメージです)してうまくタンクの凹みに内腿を合わせるとすごく安定するので、できればステップに土踏まずを乗せている状態でもこのフォームを取りたいと思っています。

ステップの取替え、改造等なにか良い方法がありましたら、教えていただけるとうれしいです。よろしく願いいたします。

Q:人の身体の大きさは千差万別です。

しかし、工業製品であるバイクは、乗り手の全てに満足な形で出荷することは事実上不可能で、きわめて平均的なものとなります。

そこで自分に合った形への改造がカスタムということになりますが、局所的なカスタムはバイクの絶妙なバランスを崩してしまうので注意が必要です。

特に極端にステップの位置を変えてしまうのは、相対的に着座位置、ハンドルの位置を変えてしまうことになるので注意が必要です。

詳しい方や、ショップとよく相談して行う方が良いでしょう。

そこでおすすめなのがシートのあんこ抜きです。

ただ単に高さを削ると前述のバランスを崩してしまいますが、シートの両サイドを削れば、座り心地や車体のホールド感が向上します。

ショップ受付の場合には、希望の詳細を伝えれば、預かりになりますが対応してもらえます。

もし近所にシート加工のショップがある場合には、持ち込みでその場で希望を聞きながら好みになるまで一緒に仕上げてもらえるのでいいですよ。

ちなみに私は持ち込みで加工してもらいました。

シートの形状だけで、驚くほどホールド感が変わってきますので、良かったら試してみてください。

もう一つおすすめなのが、座る位置を変えてみることです。

ニーグリップのあまり必要ない通常走行時は標準的な着座位置で、加コーナリング時などのニーグリップが必要なときには少し前に座ってみるのはいかがでしょうか？

Q：（購入者様限定ツーリングに参加された方からの質問）

タシロさんのライディング中のフォームなんですけど、峠を上っているとき、いやその他のときも同じですけど、一貫して背中をまるで「グイッ」と丸くして頭の位置を少し低くしているみたいですが、そのような意識はありますか？

また、頭が低い状態のほうが、やはりシートに荷重がかかるからでしょうか？

人のフォームにつきまして大変失礼な質問ではありますが、大変スマートな体型なのにライディング中は丸まっているので、興味が湧きました。

妻にアドバイスするときに大変参考になるのではないかな？ と思いましたし（奥様もライダーです。）、私のフォームをもう一度確認し更なる上達に役に立てようと思いました。

フォームにつきましてなにか良いアドバイスがありましたらご指導お願いいたします。

A：まず私のバイクが、若干前傾を要するバイクなので、そのようにお感じになったと思います。恐らく、今回参加のバイクの中では、最も前傾がきついバイクではないでしょうか？

付け加えますと、ワインディングでのライディングフォームで私が気をつけている点が2点あります。

まず、後輪にしっかり荷重するために、気持ちシート後ろ寄りに座ります。

これにより、後輪主導の、いわゆる一輪車感覚を出すためです。

もう一つは、ハンドルに体重をかけないため、腕を柔軟に使うこと。  
つまり、腕が伸びきらないようにすることです。

前傾強いバイクに加え、着座位置は後ろ、そして腕は伸びないように曲げ気味にする・・・、これをあの大きな車体で行うと、必然とあのようなフォームになるのですね。

考えてみれば、守備についた野球選手も、サーブをレシーブするバレーボール選手も、テニスプレイヤーも、みんなたいていは上半身を丸めた、フォームになりますよね。

まあ、正直なところ、あまり全体のフォームの姿を意識したことはなく、細部にこだわっていたら、あのようなフォームになったということです。

逆に一番効率悪い乗り方とは、上体が反り返り、腕は棒のように伸び、顎が上がり、下半身（両足）が開く、いわゆるカエル乗りです。  
これは見た目もよろしくないですね。

一度、フォームは、ご自身のバイクに合わせて研究してみてください。

Q：ライディング姿勢についてご質問をさせていただきました。

足先の正しい位置についてですが、教習所では、左足・右足とも水平（開かないまっすぐ）で指導を受けましたが、右足はリヤブレーキのため、ブレーキペダルの遊び部分を踏み代として少しつま先が下がってもブレーキを引かずらなければ良いと思いますが、左つま先は誤ってクラッチペダルを下げたまま怖いので怖いので。

特に2速ではNポジションに入ってしまうようで（コーナー・交差点ターン中） 怖いので。

左足はシフトチェンジ以外の時はシフトペダルの下につま先を入れた方が安心感があります（確かに下に入れるとつま先が開きぎみでくるぶしあたりのホールドが甘くなる感じがしますが・・・）。

どうでしょうか。

乗っているバイクの取り扱い説明書にもチェンジペダルの上に足を載せると（程度問題でしょうが・・・）ギヤに負担が掛って良くないとの記載もありましたがどうでしょうか。

細かい事ですみませんがアドバイスありましたらお願い申し上げます。

A：ライダーの体格は千差万別です。  
でもバイクはと言うと、工業製品ゆえ一定の形状をされて出荷されます。

では、ライダーがバイクに合わせたフォームをとらねばならないか？  
いえいえ、そんなことはありません。

本当は、ペダルの上につま先をそろえて乗りたい・・・。  
そうすることで、効果的なニーグリップができることを実感できている。  
でも、ペダルを押し下げてしまって危険なので、つま先を開き気味にしている。

そういうことですよね？  
だったら、解決策は簡単です。  
ペダルを下げてしまえばいいのです。

たいていのバイクは、左右両ペダルの高さを簡単に調整できます。  
レンチでペダルロッドのナットを回せば、簡単に微調整できます。

そもそも私に言わせれば、日本製のバイクの出荷時のバイクのペダル位置は概ねどれも高すぎます。  
私はバイク購入時にまずやることと言えば、ブレーキペダルとチェンジペダルを下げることです。

ペダルの位置がご自身のフォームに合わずに、本来とりたいフォームが取れずにいるのは本末転倒です。  
画一的な形状のバイクを、ご自身のフォームに合ったものにしてください。

もし、ご自身での調整に自信がなければ、購入したバイク屋に持っていけば、数分で調整してくれるでしょう。

Q：ライディングポーズについての質問です。中型アメリカンバイクに乗っているのですが、25年のブランクがあり不安なのでどうしてもニーグリップをしてしまい股開きで乗れません。

アメリカンバイクはニーグリップだと笑われると何かで見ましたが、そうなんでしょうか。私のバイクはニーグリップしやすくそのほうが安心できます。

それでも無理に股開きにしなければいけないのでしょうか？

A：アメリカンタイプのバイクは、ニーグリップを優先に車体設計がなされておりません。これは、直線的な道路を、ゆったりと快適に流すことを主目的に設計されているからだと思いません。

アメリカンバイクでのニーグリップが笑いの対象になるかは別にして、アメリカンバイクに限らずライディングを効果的に行うにはニーグリップは不可欠です。

ただし、ライディング中ずっとニーグリップが必要かといえばそうではなく、加減速時及び、コーナリング時以外、すなわち同じ速度で直線的に走行流している場合には必要ないものです。（ダートなどの悪路や、強風時にはニーグリップは必要ですが。）

よって、アメリカンバイクが最も快適に走れるこのようなライディングシーンには、思いっきり股を開いてやっても構いません。（笑）

私自身スポーツツアラーに乗っていますが、内モモの筋肉が疲れてきたり、熱がこもってきた場合には、股を開いてクールダウンすることがあります。

一般的にアメリカンバイクは、スポーツバイクに比べニーグリップがしやすくはありません。車種によっては、どうしてもニーグリップができないものもあるようです。

では、そんなバイクでは、ニーグリップはあきらめなければならないか？

いえいえ、そんなことはありません。

ニーグリップは、ヒザだけで行うものではありません。

ヒザでのニーグリップが難しいのであれば、フットステップ付近でつま先やくるぶしを使ったニーグリップを行います。

ニーグリップは、座点（シート）から遠い部分を安定させるほど、高い効果が得られます。

また、減速時などでは、前方にあるステップを踏ん張ることで、ニーグリップと同じ効果、つまり上体の安定が計れます。

決してアメリカンバイクではニーグリップができないわけではなく、いろいろと工夫し試してみること、それなりの乗り方が発見できるはずです。

## 【コーナリング】

Q：それほどスピードを求めてはおりません。

安全で楽な旅をするにも、基礎が肝要と考えております。

スピードだったり、ワインディングが苦手なのです。

バイクが得意とするところ、あるいはバイクの醍醐味と多くの方が云われる部分が、自身では苦手なので落ち込む事がよくあります。

一番苦手なのが、ヘアピンでアップ坂でしょうか。右も左も（笑）。

こんなところで後続車に煽られたらいやだなあ・・・と考えてしまいます。

旅の計画をするにも影響がある事は否めません。

A：コーナリングではブレーキングに起因した苦手意識を持つ方が多いようです。

確実に安定したブレーキングをマスターするには、急制動の練習が不可欠です。

いかに短い距離で、かつ安定した、ブレーキ性能を引き出したブレーキングを身につけることを目標とすれば、ぐっとコーナリングが見違えるはずです。

また、ヘアピンでは、速度が落とさねばならないため、またコーナリング中速度が遅いためふらつきやすく、苦手な方も多いためです。

特に上りのヘアピンは、荷重が抜けやすいため、これが顕著に表れるため難しいのです。

そのため、アクセル一定に開いた状態で、リヤブレーキを引きずるようなコーナリングがお勧めです。

この操作をすると、コーナリング中ぐっとバイクが安定し、ライン修正もやりやすくなります。

是非、試してみてください。

Q：多角形コーナリング中でのアクセルブレーキワークが謎のままです。

もしかして、自分にとって鬼門のコーナリング中のフロントブレーキの使用がコツなのでしょうか？（二番目以降のコーナーリングポイントを作り出す）

確かにバイクは起き上がりますが・・・膨らんだりコケたりと嫌な経験ばかりなもので、試す気にチョットやソットではなれません。

専ら、コーナーの奥まで直線的に入り、ブレーキング、安心速度から半円弧を加速とともにコントロールしつつ開放するようなコーナリングを心掛けています。二番目以降のコーナーリングポイントなしです。

A：無理にコーナリング中にフロントブレーキを使うことはありません。

あくまでリヤブレーキで、速度調整と車体の安定を図ります。

多角形コーナリングとは、小さな半径の低速度のターンを直線でつなぐということです。

直線部分では、バイクを起きているので、加速でアクセルも開けられますし、減速時は、前後ブレーキで十分な制動もできます。

そして、遅い速度で小さく確実に向きを変えることができます。

コーナーの曲りなりに何となく曲がるコーナリングより、メリハリの利いた、安全で早い曲がり方です。

ただ、ヘヤピンのようなタイトなコーナーや、大きな高速コーナーでは使いにくい、中速コーナー向きのコーナリングです。

Q：さて、質問というか相談ですが、道路上の落下物・障害物を避けて走るのは当たり前ですが、マンホール、横断歩道の白線部分、道路補修跡なども私の場合は晴れの日中でも避けて走っております。

外したほうが乗り心地は良好です。

意図的な蛇行運転のようになり、品性を疑われるのではと心配をしております。

まあ、雨の日に避ける予行演習というか癖をつけるというか、そんなつもりです。

マンホールなど段差がないつもりで突っ込んだら、ガタンと大きな段差でドキッとしたことがあります。

どのように走るのが適切なのでしょうか？

品のないライダーと思われるのは心外です。

ちなみに普段は車線の真ん中を自分のバイクが車一台のイメージで走っております。

A：路面のマンホールや白線、舗装の荒れ、砂などがある場合、基本的には避けて走るの間違ったことではありません。

長距離を走っているときには、これらのわずかなギャップからの衝撃が、疲労として蓄積してしまうからです。

特にコーナリング中は、可能な限りリスクを避けるための必然な対応と言えます。

そのためには、常に走行ラインが変更できる余地、マージンを持つことが重要です。

コーナリングにおいては、さらに最も先の状況が事前に把握出来るライン取りを考えてください。

それは、必ずしも車線の真ん中を走ることではなく、コーナリングをできる限りコーナー車線の奥に持っていきます。（この時、対向車等がないことが前提ですが）

コーナーの奥は、最も広く、先まで見通せます。

また、このライン取りは、速い段階で直線的な立ち上がりができます。

つまり速くストレート走行に持っていけるため、路面状況が悪くてもリスクが小さくなります。

あまりに不必要に蛇行することは、周囲に車両が走行している場合には、行動の予測がつかないため、時には目障りで、危険な存在になるでしょう。

その辺の程度をわきまえて走れば、よろしいかと思えますよ。

Q：街中ではセルフステアのきっかけがつかめるのですが、峠に行くとあまり実感できません。やはり絶対速度が街中より速いので、無意識のうち無駄に力んでいるのでしょうか？

仲間内では私が一番遅いですね。おいていかれることも（泣）。

頂上等で待ち合わせです（笑）

どうも昔事故った時のことが頭をよぎるんですよ。転倒してガードレールに向かって一直線・・・

練習してもっと楽に乗れるようになれば、精神的な安全マージンも生まれるのかなあと・・・通勤で毎日乗ってますので、マニュアルを生かして練習しますね。

A：セルフステアリングは、コーナリング速度が速くなるほど機能しにくくなってしまいます。遠心力が強まり、バイクの傾きによる内向と釣り合ってしまうからなんですね。つまり、速度が上がるワインディングは、比較的速度の遅い街中に比べ、セルフステアリングが使いにくくなります。

では、どうしたらよいか・・・？

簡単です。

コーナリング速度を落せばいいのです。

ほとんどのライダーは、ワインディングを早く走るには、コーナリング速度を上げなければならないとの強迫観念を持っています。

でも、安全で早い人のライディングをよく観察すると、決してコーナリング速度は速くありません。

では、彼らは何が違うのか？

彼らの違いは、そのコーナーの中でできるだけ小さな半径のライン取りをして、コンパクトに短い時間で向きを変えることを考えます。

必然的にセルフステアリングが効きやすくなります。

また、早く向きを変えることで、早く直線的に加速していくことができます。

逆に、危険なコーナリングは、コーナーの中でできるだけ大きな半径のライン取りをして、アウト・イン・アウトいっぱい、速い速度で走ろうとします。

コーナリング距離が長いだけ、速い速度で走っても、意外と時間がかかってしまうだけでなく、非常にリスキーな走りになってしまいます。

また、アクセルもコーナー出口でなかなか開けられません。

サーキットを誰よりも速く走る場合には後者の走りがセオリーになりますが、公道であるワインディングを安全に速く走るには、前者の走りが実は最も理にかなっています。

あとは、コーナー侵入の直線で、いかに短い距離で確実に制動できるかを考えればいいわけです。これには、街中での繰り返しの急制動練習が役に立ちます。

決して速度を上げる練習は行わず、しっかりとしたブレーキング練習を行えば、気がついたらご友人の前を走っている日も近いかもしれません。（笑）

Q：・リーンアウト

・リーンウィンズ

・リーンイン

この3つのメリット、デメリットを教えてください。

また、使い分け方法も教えてください。

A：まず、リーンインですが、上体をバイクの中心より大きく内側に入れたフォームです。

メリットとして、少ないバンク角でのコーナリングが可能なので、雨の日や滑りやすい路面で有効なフォームです。

一方、バイクをバンクさせない（傾けない）ため、セルフステアリング機能が使いにくく、特に低速走行で使うと旋回性を引き出しにくいフォームです。

ライダーの上体の運動量も多く、スポーツライディングを目指す場合に不可欠です。中高速の速度のある程度出るコーナーで使うといいでしょう。

次にリーンアウトですが、上体の位置を残したままバイクだけを傾けたフォームです。

メリットとしてタイトなブラインドコーナーでも、頭をコーナー内側に入れなくてもいいので、視界を広く保つことができます。

また、上体の運動量が少なくて良いため、ライダーにとって楽なフォームです。一般的に初心者ほど、無意識にこのフォームを取りがちです。

デメリットとして、バンク角が大きいため、コーナリング速度を上げられず、滑りやすい路面では転倒のリスクが高まります。

最後にリーンウィズですが、前述両方のメリットを足して2で割ったようなオーソドックスなフォームです。

バイクとライダーの荷重方向が一致するので、大変バランスがよく、あらゆる状況に対応できるフォームですので、まずこのフォームをしっかり覚えることが大切です。

尚、リーンアウトについて付け加えると、このフォームはしっかりと荷重をかけて路面に車体を抑えつけなければなりません。

しかしながら、この技術は大変高度で難しく、一般的にほとんどのライダーが荷重の抜けたリーンアウトになっているのが現状です。

コーナリングでスリップダウンで転倒する原因のほとんどがこのフォームを取っていることによるもので、比較的遅い速度でも簡単に転びます。

初心者ほど恐怖心から上体をイン側に入れることをためらう傾向にあり、結果上体の逃げたリーンアウトのフォームを取り、わけも分からぬうちに転んでしまうのです。

そこで安全なライディングのために、できればこのリーンアウトのフォームを安易に取らないようにしていただきたいのです。

危険だけでなく、上達するのに確実に遠回りします。

まずは自然なリーンウィズでバイクに慣れ、リーンインを覚えれば、たいていはこれで十分なはずです。

どうしてもリーンアウトが覚えなければ、オフロードをオフ車で練習していただきたいのです。それが最もリーンアウトに良い練習方法ですから。

Q：教習中にリーンアウトになっていると言われました。  
自分ではリーンウィズにしているつもりでしたが・・・。  
タシロさんの言われるリーンウィズもどきでしょうか？

よい矯正方法、練習方法がありましたら教えてください。

A：私はライディングテクニックを習得する段階でのリーンアウトに否定的な考えを持っています。

特に無意識にリーンアウトを身につけてしまった方は、絶対に矯正された方が良いです。

リーンアウトの原因は、下半身でバイクの倒しこみを行うことにあります。

これは上体を残した状態で旋回に入っていけるので、精神的に恐怖感がなく、上体の動きが少ないので楽なフォームとなります。

その副作用として、コーナリング速度の割にバンク角が深く、また荷重がかかりにくいタイヤのグリップが得られにくいフォームでもあります。

リーンアウトの矯正方法として、マニュアルの中の、イスの上での荷重移動をおすすめします。この方法により、下半身主導ではなく、上半身主導のライディングフォームを取るのです。肩を主導でインに入れていくイメージです。

上体から倒しこんでいくことに恐怖感がありますが、多少速度が乗り転倒の恐怖の少ない30～40 km/hの中速コーナーから試されることをお勧めします。

Q：質問ですが！

指導員の方も首都高速の走り方を教えてほしいと問いかけたのですが指導員の方も首都高速は怖いようです？

タシロさん、首都高速を恐怖心なしで走るにはどうしたらいいか教えてください。

A：恐怖感ハリミッターになりますので、ある意味必要なのです。

これでは答えにならないですかね・・・。

首都高では、次から次へと分岐、ランプの出入口が左右に現れます。

なかなか覚えるのは大変かもしれませんが、できるだけ覚えておくことで、不意な車線変更による接触事故を防ぐこと。

あとできるだけ、車の真横を走らないことです。

強引な車線変更やカーブでのふくらみが原因の事故を防ぐためです。

それから、カーブの外側の側壁が目に入ってしまう恐怖心については、先の見通せるカーブの場合に限り、複数車線のインコースをインベタで走ることです。

最後に、自分と同じペースの車両を見つけ、一定距離でその後ろを走ることです。

これにより、目線が固定でき、安定したコーナリングができます。

とこんなところでしょうか・・・。

特にカーブの途中の鉄製のつなぎ目は滑るので、十分に注意して通過してください。

Q：さて、今日の質問は、コーナリング時の逆操舵についてです。

タシロさんの教えどおり、ただシートに荷重するだけで曲がればいちばんよいのですが、ブレーキリリースとともに外足の荷重を抜くというのが難しく、どうしても「できた！」という感覚をつかむことができません。

そこでつつい逆操舵を多用してしまいます。  
何しろよく曲がりますから、使い始めるとやめられません。

ただ逆操舵にはちゃんと曲がれる安心感と、ぐいぐい曲がる楽しさがある反面、どうも自然な曲がり方ではないような気もしています。

そこで、逆操舵について、やっていいのか悪いのか、いけないとすれば、どういう場面では危険なのか、教えていただけると幸いです。

A：逆操舵は、コーナリングの倒しこみにとても効果があり、簡単にかつ劇的にバイクを倒しこむことができます。

ただ、利点と反面、副作用も含んでいるのです。

というのも、逆操舵は柔道技のように足元を払いながら車体を倒しこんで行くわけですから、前輪の荷重が抜けている状態で行くと、タイヤのグリップを失い、転倒する恐れがあるのです。

特にブレーキングの直後の沈んだフロントフォークが伸びあがる瞬間や、加速しながらS字コーナーを切り返す瞬間などのフロント荷重が抜ける瞬間に逆操舵を使うと大変危険です。

効果は抜群ですが、転倒リスクを含んでいる技術については、私のライディングの趣旨に反するためお勧めしていないというわけです。

そのリスクを知った上で、限られた状況で使っていくのであれば良いですが、他の方の代替えで使うのであればお勧めしません。

是非、安全な荷重移動での倒しこみを習得されることをお勧めします。

Q：普通自動二輪免許取得3ヶ月そここの新人ライダーですが、山や海や日帰りで出きる場所を選んで休日にはソロツーリングを恐々体験しております。（月間平均2000キロ走破）

特に怖いのが、下りのカーブです。

多少バイクに慣れてはきたものの、下りのカーブはやはり苦手です。

克服出来るように、毎日時間を取ってバイクの練習（近くの山道を走っています）をしています。が、恐怖心は捨てきれない状態が続いています。

A：ずいぶんと走っていますね。

たくさん走って、もっともっとバイクの魅力を発見してくださいね。

さて下りコーナーの克服ですが、まずしっかり直線部分で減速できるブレーキングを身につけてください。

コーナリングとブレーキングを一緒に考えてしまうと、精神的に恐怖が先走ってしまいます。街中で急制動の練習をしっかりとやって、安定したブレーキングを身につけてください。

コーナリング中は、下り勾配で速度が乗ってしまいますので、リヤブレーキを軽くなめるように使ってあげると、速度を調整するだけでなく、リヤタイヤ、サスに荷重がかかり、車体が安定します。

以上2点、意識しながら下りコーナーを攻略してみてください。

Q：団体ツーリングで、コーナーでついていけません。

コーナーでの恐怖心のせいか、だいぶ速度を落としてしまいます。

前車からも離され、後続車からは接近され、全体に迷惑をかけてしまう気がするのです。

そのため、団体ツーリングへの抵抗ができてしまいます。

やはり遅い気がして、一人での行動が多くなってしまいます。

A：遅いのは仕方がないこととして、絶対にムリについて行こうとしないでくださいね。

速く走っても、決して上手くなりませんから。

自分のコントロールできる速度を超えれば、最悪の事態が待っています。  
常にマージンを持って走ってください。

尚、速くなるには私を信じて、ブレーキの練習を徹底的にしてください。  
最も短時間で効果的に上手くなりますから。

Q：タイヤの使い方で気になっていることがあります。

周囲の人のタイヤの使い方を見ると、使用領域の1cm位まで使い切っています。

それに対して私は、3cm位余っています。

タイヤの使い方と、上手に乗れているかが、因果関係があるかはわかりませんが、まだ、ライディングが未熟なのでしょうか？

まだ、イン側の体重ができていないのでしょうか？

どのような乗り方をすると、1cm位まで使い切るのでしょうか？

A：まずわかっていたきたいのは、タイヤを端まで使うことは、転倒のリスクがあるということとです。

目的は、安全を確保した状態で、できれば速く走ることです。

タイヤ端まで使うのが目的ではありません。

タイヤを端まで使うのは簡単です。

バイクを傾けてあげればいいだけです。

難しいのは、バイクを傾けず（タイヤの端まで使わず）速く走ることです。

同じスピードでコーナリングするなら、タイヤを使わない方が安全なのです。

それが、上手な、熟練した、安全なライダーなのです。

ですから、決してタイヤを使うことを目的にしないでください。

タイヤのあとは、安全に速くライディングした結果でしかありませんので。

## 【ブレーキング】

Q：コーナー手前で減速をしてブレーキリリースをしたときにふらつく感覚があります。フロントタイヤに接地間がなくなったような感覚になります。

上手い人の走りを見ていると路面とタイヤがしっかりと接地していてとても安心感があります。自分の走りを見たことがないのでわかりませんが何か落ち着きがないコーナリングをしているように思います。

何か解決策、トレーニング方法はありますか？

A：ご存じのとおりブレーキをかけるとフロントに荷重が移動します。この荷重がサスペンションを縮ませ、その反力がフロントタイヤを路面に押し付け、強いグリップを生じさせます。

そして、ブレーキをリリースした瞬間にこの荷重が抜け、このままコーナリングに入っていくと、言われるふらつく感覚になってしまうのです。

この解決策として、まずリヤブレーキをフロントブレーキをリリースした後もしっかり使っておくことです。

これにより、抜けたフロントの荷重による不安定さを抑えることができます。

出来れば、リヤブレーキは軽く引きずりながらコーナリングに入っていくのが良いでしょう。

次にブレーキのリリース方法をゆっくり、デリケートに行うことです。

ゆっくり、フロントサスペンションを開放してあげることで、反動を小さくし荷重が一気に抜け不安定になることを抑制するのです。

そして、しっかりイン側に体重を移動させて、コーナリングに入っていくのです。

それから、フロントサスの減衰力を少し強めてあげてもいいかもしれません。

ご指摘の上手い人の走りの場合、フロントを完全にリリースしないで、フロントブレーキを引きずりながらコーナリングに入っているものと思われます。

フロントを引きずったままだと、フロントフォークが立った（キャスト角が立った状態の）まま、つまりとても運動性が良い状態で、かつフロント荷重を保ったままコーナリングに入っていきます。

良く曲がるし、高いグリップも確保できる走り方です。

ただ、とても繊細なブレーキ操作が求められるため、これは上級者のテクニックで、初心者が行うとかえってギクシャクしてしまい危険です。

フロントブレーキ操作に慣れたら、ステップアップのために取り入れてみてください。

Q：急制動の時、ニーグリップで体を支えてハンドルに力を入れないとありますが、まだ、なかなか上手く出来ません。

右手一本での急制動の時、サードぐらいのギヤで走行して約30km～40kmのスピードでブレーキングしていますが、この時に左手を添えるだけにしますが、クラッチはどうしたら宜しいでしょうか。

ニュートラルするのか、また、エンスト前にクラッチをきるのでしょうか？  
後者の場合エンストしそうでもやりにくいのですがこれも慣れでしょうか、  
タシロさんは、どの様にしておられますか

A：急制動のときには、クラッチは停止直前で切るのが理想です。

どうせ、フルブレーキングで止まるのです。

エンジブレーキを直前まで使えば、より短い距離で止まります。

せっかくあるものは、できるだけ使うべきという考え方です。

たとえエンストしてもいいではないですか。

どうせ止まる練習ですから。

車体を真直ぐにして、バランス良く制動すれば、決して危険なことはありません。

とにかく出来るだけ短い距離で、安定して止まれることに集中して練習してください。

ただ急制動の後に、ターンやコーナリングに入る場合には、シフトダウンが必要になってきますので、その分余裕をもったブレーキングを行ってくださいね。

Q：コーナリング進入の時、エンジブレーキを使わないのはなぜですか？

私は峠とか走るときは良くエンジブレーキを使っています。エンジブレーキを使う事で、ブレーキを使わずに済むのでいいかと思ってますが。

A：単刀直入で聞きます。

通常のフロント、リアブレーキと、エンジブレーキはどちらが効きますか？

答えは簡単、通常のブレーキです。

特にフロントブレーキの制動能力は強力です。

それなのになぜ、制動性能の低いエンジブレーキをあえて使うのでしょうか？

エンジブレーキは、速度を落すのに時間がかかります。

また、回転数を間違えると簡単にロックします。

つまり、エンジブレーキだけでは、とっさの安定した制動が出来ず、リスクのある危険な制動方法と言えます。

そのため、街中を流す場合に使うのならいざ知らず、ワインディングでは遅い速度域でしか走ることができず、ライディングの上達を妨げる根源になります。

別にブレーキングの技術を磨き、速い速度でコーナーに突っ込んでいけ、と言いたいわけではありません。

あくまで、常にマージン（安全速度まで減速できるという）を持ったより安全で楽しいライディングを目指すのであれば、絶対にブレーキング技術の上体を避けては通れません。

まずは大変でも、街中での信号停止時の急制動の練習と、リアブレーキの使い方（エンジンパワーの制御）を覚えることから始めてください。

## 【8の字走行】

Q：ブレーキはリヤブレーキだけ使えば良いのでしょうか？

リヤアブレーキだけで練習してみたら、何かガツンと減速しないので不安になります。

A：使えるのであれば、フロントもしっかりと使ってください。

ただ、8の字走行は、あらゆる操作を短い時間で行わなければならないので、他の操作がしっかりできないうちにフロントブレーキを操作すると、ギクシャクしてしまいますので。

もしフロントブレーキをお使いになるのなら、できるだけスムーズにかつ強力に、短い距離で安定した減速ができるよう練習してください。

そして、旋回中に引きずるようにフロントブレーキを使えるようになれば、車体をあまりバンクさせずにセルフステアリングを効果的に使うことができますようになります。

Q：旋回のスピードですが、自分でも遅いって感じる時があります。

でも、空けると膨らむし、立ち上がり重視でいいんですかね？

アクセルはほぼパーシャルで回っています。

A：8の字走行の旋回スピードは遅くてもいいのです。

問題は旋回半径が大きくなってしまふことに問題があります。

ですから、立ち上りでなかなかアクセルが開けられないのです。

セルフステアリングを有効に使い、出来ればハンドルロックまで持って行って、最小半径でまわる・・・、すなわちこれが、最も旋回時間が短く、安全に立ち上がって行ける方法です。

そのためには、アクセルパーシャルで向きが変わるのを待っているのではなく、その状態でリヤブレーキをしっかり踏んで旋回速度を落としてしまってください。

すると、セルフステアリングが効いてきます。

中途半端な速度で大きくダラーと回るのはではなく、遅い速度でくるっと回る。それがコツです。

Q：8の字は加速・減速・旋回・切り返しの中で全て重要だと思うのですが、何を一番意識すれば良いのでしょうか？

いつも気になるのが、旋回の際に体の重心が本当にシート下にいつているか？

あと、一輪車のイメージって言っていましたがリヤの動きが中々伝わりません。ポジションに問題があるのでしょうか？

A：8の字走行で最も重要なことを挙げるとしたら、それはライン取りです。狙ったライン、最も安全で理想的なラインをトレースすることです。

出来れば、パイロン間隔を狭めたり広げたりして、タイトな切り返し旋回の8の字走行や、ハイスピードな8の字走行を取り入れ、いろんな走行パターンを身につけてください。

一輪車のイメージがつかめないのは、ハンドルに体重がかかっている野かもしれませんね。体重（荷重）はシートのお尻の一点にだけかけるようにしてください。ステップにも荷重してはいけませんよ。

Q：皆さん、どの位のスピードで8の字回っているのでしょうか？何か、自分遅いかな？って、気になっちゃっています。

A：8の字走行に速度は関係ありません。前述の理想的なラインをいかに正確にトレースできるか、それに注力すればおのずと速く回れるようになります。

とにかくバイクはいかなるときも速く走ろうとしてはいけません。いかに正確に、短い距離で速度を落とせるかに意識を向けてください。気がつけば、以前より速く安全に走っていることに気が付きますから。

Q：8の字練習でのパイロンの間隔は何メートル位でしょうか？

適当な間隔でも構わないのでしょうか？

練習に適正な間隔があれば、教えてください。

出来れば、およそ何歩位等、測りが無くとも大丈夫なようなご回答お待ちしております。

A：8の字走行については、車種によってやりやすいパイロン間隔は異なりますが、10～15m程度、15歩～20歩程度が良いでしょう。

この間隔なら特に窮屈なこともなく、タイトターンの練習ができるでしょう。

これに慣れたら、もう少し短い間隔出来れば5～7mぐらいで8の字走行ができるようになるのが理想でしょう。

大きな車体でなければ、可能なはずです。

また、間隔20mでの速度を上げた8の字走行も変化があって良いでしょう。

いろいろなバリエーションをこなすことで、ライディングの幅が広がることと思います。

## 【その他】

Q：私も、リヤブレーキをほとんど使わず、エンジnbrake中心の走りをしていたため、マニュアルの内容を読んで、目から鱗の状態になっているのですが、今週末から、リヤブレーキを使いこなす練習をしていきたいと思っています。

そこで質問なのですが、車種によってリヤブレーキと足の接触角度が違うので一概には言えないと思いますが、リヤブレーキの遊び（踏み始めてからブレーキが利きはじめるまでの遊び）はどの程度にするのが良いのでしょうか。

ハンドブレーキに比べると、足はやはり動かしにくいので、遊びはあまり持たせず、すぐに利き始めるようにした方がコントロールし易いのかな、と想像しているのですが、いかがなものなのでしょうか。

A：私の好みで言わせていただければ、リヤブレーキはそれほど繊細なコントロールができないので、適度な遊びがあれば十分で、あまり気にしたことはありません。ゆえに遊びがないより、多少の遊びがあった方が良く考えています。

それより、自然なライディングフォームを取って、つま先を真直ぐにブレーキペダルに載せたときに、足首に窮屈感がない位置にペダルがあるかどうかについては特に気を使います。

一般的に日本のバイクの出荷時のペダル位置は高すぎます。

ですから私がバイクを買ってまず行うことは、このペダル位置を下げることです。

日本のバイクの場合、ペダル位置はブレーキロッド等のナットを回せば、簡単に微調整できます。

私はこれがつま先を開いた間違っフォームを取るライダーが多い原因だとも考えています。

リラックスをした、正しいフォームをとった時に、足首に窮屈感がなくつま先をペダル上に乗せられる状態が理想です。

ぜひ一度、ご自身のバイクで、フォームの確認とともに、ペダル位置の確認をされてみてください。

正しいフォームと、ブレーキペダル位置で、ライディングパフォーマンスが向上すること請け合いです。

Q：ご当地のワインディングロードはコーナーに凍結・積雪時の横滑り防止として路面に縦縞のミゾを全面に施してある箇所がよくあります。

このようなコーナーを走るとフロントタイヤが縦ミゾに取られ、コーナリング中、フロントがぐらぐらして極めて不安定です。

最初は吐き気がするくらいコーナリングが気持ち悪かったですね。

最近は慣れも手伝って、フロントぐらぐらを無視して走り抜けるようにしています。

縦ミゾが視界に入ったら、肩の力を抜き、やや後ろに乗り、背中をやや丸め、リラックスして走り抜けるようにしています。

しかし、通常のコーナリング速度と比べてまだ遅いですね。

縦ミゾにタイヤを取られて転倒するのではという不安が常にあります。

A：縦溝の対策について、ご指摘の方法で問題ないと思いますよ。

一番いけないのが、少々ステアリングを取られるゆえ、ハンドルを抑えてしまうことです。

リヤタイヤにしっかり荷重できていれば、少々ステアリングが振れても、勝手に元に戻ります。

そして、速度はやはりおとした方がいいでしょうね。

舗装の良い路面とはやはり違いますから。

気をつけて、ライディングしてくださいね。

Q：（講習会に参加されている方より）パイロンスラローム、8の字、コーススラロームと、セルフステア+リーンウィズ（リーンイン）を中心とした多くの課題については、マニュアルのおかげで得意なのですが、『ストレートパイロンスラローム』これが何とも感覚的に上手く行きません。

と言うより全然ダメです。（ええ、これだけ毎回初参加の方々より超下手状態です。

いまだにパイロン倒しまくっています ^^;)）

自分の頭の中で、

(他の課題走行)	(ストレートパイロン)
曲がる先を見る視線	<=> 数本先のパイロンを見る。
リーンウィズ	<=> リーンアウト (気味)
上体先行	<=> 上体は一定で下半身でバイクを操る

がゴチャゴチャになり、アクセルワークも全然リズム感無し、どうしていいやら分からない状態で、最後はユックリした惰性の旋回でゴールする状態です。

ここら辺について、何か良いアドバイスをもらえたらと幸いなのですが、何かありますでしょうか？

A：ストレートパイロンについてお答えしますね。

ストレートパイロンは、一度にいろいろな操作を同時に行おうとするから混乱するんです。アクセルワークだけで、(アクセル一定で) リヤブレーキだけで、下半身の切り返し(体重移動)だけでそれぞれ練習してみてもいいでしょうか。一つ一つの必要性を理解し、技術を身につければ、気がつけば上手くなっていることでしょう！

ちなみに私の師匠は、私と同じバイク(スポーツツアラー)に乗っています。しかし彼は、アクセルワークを使わず(アクセル一定で)、リヤブレーキも使わず、体重移動だけで車体を切り返し、タイトなスラロームコースを誰よりも早く美しく走り抜けていきます。その美しさと言ったら、ひらひらと舞い落ちる落ち葉のような芸術的な走りです。同じバイクの私には、今でもまねのできない芸当です。その人こそ、私の販売ページで紹介している、還暦を過ぎた細身の初老の紳士です。

年齢も体格も関係ありません。

普通の人だって極めれば考えられないことができる良い例です。

Q：250 ccバイクでの走行の仕方です。

250 cc以上のバイクとはやはり運転で気を付ける所は違うのでしょうか？

A：特に250ccだからと言って特別なことはありませんが、大型車に比べてパワーがないため、しっかりとエンジン回転を上げて、エンジンパワーを路面に伝えていくことが大切です。

特に、ギヤチェンジは面倒でも、早め早めに行うことが必要です。

Q：今まで色々なバイクにのってきました。

2stマルチからビックシングルまで・・・その中で全く手本通りだったのが、CB1300SFでした

が、逆に手本通りやるのが難しかったのがCBR125RRでした。

シングルはアクセルを緩めるとエンブレが強烈にかかります。

そして125ccなのでパワーがありません。

なので下りはともかく登りのコーナーは手本通りにはいきませんね。

MXV250Fは逆にエンブレはほとんどなく(3速以上だとヘルメットのかぶりなおし)ができる位F/Rブレーキのみで制動させていました。

ただ2stなのでパワーバンドを外すとこれまた走りませんね。

こういう個性のバイクでは基本+ $\alpha$ が必要になってくると思いますが、どう思います？

A：私の持論は、特性の強いバイクの場合にはとにかく特に基本に忠実に乗ること、そしてその特性を生かす乗り方をすること、以上2点に注意を払ったライディングを行います。

まず基本に忠実とは、繊細なアクセルワークを身につけること、

強力かつ幅広く前後ブレーキングを身につけること、

強力なニーグリップを身につけること、

セルフステアリングを引きだす乗り方をすることです。

基本的にこれらは、どのバイクにも必要なことです。

次に特性を生かすライディングですが、バイクはそれぞれ得て不得手があるはずで、  
本当の意味でオールラウンドなバイク、たとえばサーキットも走れて、ロングツーリングもでき  
て、オフロードも快適に走れる、なんてバイクはありませんね。

ご指摘のシングルであれば、パワーのない分軽さを生かした下りのブレーキングに磨きをかける  
とか、コンパクトなコーナリングと早い立ち上がりで加速の遅さをカバーするとか・・・。

また2ストの場合にも、その軽さを生かした走り方を覚え、また回転数を一定にキープする乗り  
方を行うことで、常に強烈な加速を演出できる乗り方をするなどです。  
最も、ジムカーナなどは250ccの2ストが重宝されているということは、メリットを生か  
した乗り方をすれば、パフォーマンスを引き出せる良い例だと思います。

バイクには、長所もあれば、その裏返しは端緒になります。  
要は、長所を生かす乗り方を意識すれば、きっとライディングももっと楽しくなるのではないで  
しょうか？

Q：バイクを押し歩きますと、後輪のブレーキのディスクとパッドがこすれあって、クークー  
と言う音がしています。

バイク屋さんで見てもらいましたが、新車と違って古いバイクなので、ひずみが出ているので、  
こう言う音が出ていまして、押し歩きをしてブレーキが掛かってしまうわけでない限り、余り  
気にしなくても良いとのことでしたが、別に放っておいてもよろしいのでしょうか。

A：バイクを長い時間駐輪させた後で動かすと、ブレーキのローターが錆びるため、その錆がブ  
レーキパッドに擦れて音がするものです。

特にスツ度が高い夏場や、雨天走行のあとは顕著です。

ただこれも、走行中に何度かブレーキを使うことで錆が取れて音がしなくなるはずですので、そ  
の上でもう一度ご確認ください。

通常ブレーキパッドとローターは触れているようで触れていません。  
つまり、本来は擦れた音はしないものです。

ブレーキキャリパー内のゴム製のピストンシールの弾性で、ブレーキを解除したときにわずかにパッドとローターが離れるようにできているのです。

よって、常に引きずるようでしたら、このピストンシールが経年劣化して弾性を失っているか、パッドを止めているピンや、ピストンシールのグリスが切れ、動きが渋くなっていると思われるか、

ブレーキキャリパーの清掃・グリスアップか、オーバーホールを行えば音は治まるはずですよ。

ご自身でできなければバイク屋に依頼して見ましょう。

#### Q：＜バイク保険について＞

先日保険会社に電話したところ 80,000 円/年くらいと言われました。  
等級が低いので高いらしいのですが車と変わらないので正直驚きました。  
事故った時の代償が大きいので当然といえば当然ですが・・・。

初心者向けのおススメの保険があれば教えてください。

A：任意保険の内訳には大きく分けて3つ、

- ・相手に対する補償
- ・自身、搭乗者に対する補償
- ・車両に対する補償

があります。

まず相手に対する補償は、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、補償額を上げても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、相手の自賠責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。

**Q：＜バイク購入時の注意点について＞**

先日バイク屋に行ってバイクを間近でみてきました。

やはり写真でみるのと印象が違うものですね。

免許証の書き換え前でしたので試乗は出来ませんでしたが、座ってエンジンをかけてもらいました。

音と振動がサイコーでした。

思わず買ってしまいそうになりましたが高いい買い物ですのでせめて試乗してからと踏みとどまりました。

自分が気に入るかどうかが一番だと思いますが購入時の注意点があれば教えてください。

**A：ご指摘のバイクは中古車のことですね？**

中古車購入の場合には、バイクにくわしい方に同行していただけるのが一番です。

ただそれが難しい場合には、中古車でもそれなりの保証を付けてくれるお店が良いでしょう。

保証が充実しているといえば、大手チェーン店やメーカー系量販店に限ります。

価格が多少割高でも、結果間違いの可能性は低くなります。

ご自身で確認してみるのなら、オイルの滲みや漏れがないか、やたらとあちこちに錆が浮いていないかどうか、ゴム、樹脂部品にひび割れやいたみはないか、消耗品（タイヤ、ブレーキパッド、

チェーンなど)に痛み、減りがないかどうか、可動部分の動きに渋さや異音・きしみはないかどうか、を最低限確認して、少しでも気になる場合には、解決してもらってください。  
それができなければ、買うのを避けるのが賢明です。

Q：先月、車検でタイヤを初めて換えて気づいたのですが、どうやらリアサスが自分に合っていないように思います。

カーブの際に沈み込みが不足していると申しますか…  
接地感に欠けて倒し込みが不安で上達出来ないでいます。

リアサスは純正で、セッティングも納車時のままです。  
マフラーをチタンに換えて車重が大分軽くなったうえに、私の体重は50kgあるかないかと超軽量型です。

「リアサスはノーマルだと60~70kgの人に合わせてある」と聞いたことがあります。  
やはり自分に合ったセッティングをすべきでしょうか。

またその場合、フロントも何らかの調整をしたほうがいいのでしょうか。

A：サスの違いがわかってきたということ、気になり出したということは、一定以上のライディング技術があるということです。

サスの状態を常に感じながら走るということは、荷重の状態を感じることにほかなりません。

サスの目的は、タイヤからの衝撃を受け止めるとともに、タイヤにかかる荷重を一定に保つためにあります。

もしサスセッティングが出来るバイクであるならば、積極的に変えてみることはとても良いことですよ。

これは、安全なライディングに不可欠なことです。

サスセッティングでの基本は二つ。

- ・ 柔らかい状態から合せていくこと。
- ・ フロント及びリヤのプリロード、減衰力を変えていく場合には、同時に複数の変更は行わないこと。

日本のバイクは、高速を二人乗りでも走れる前提でセッティングされているので、一般的に硬めな気がします。

よって、柔らかい状態から合わせていく方が、ほとんどの場合、早く自分に合った状態になります。

またサスのセッティングを変えるときは、できるだけひとつの部分だけを変えていくことをお勧めします。

左右が対になっている場合には、同じ部分を同じだけ変えていきます。これにより、特定の部分を変えた場合の違いがわかってくるからです。

慣れないうちは、複数の部分を変えてしまうと、変化した原因が分からなくなってしまいます。

さらに加えて、タイヤとの相性もあります。

ハイグリップタイヤなのか、ツーリング用の耐摩耗性に優れたタイヤなのか、空気圧は標準なのか、多め、少なめなのか？

これらによって、接地感は変化していきますので、自分のいつもの走るフィールドや、ライディングの特性によって、ベストなセッティングが見つけていきます。

フロントは、現在気にならない状態ならばリヤだけを変更してみてください。

もしかしたら、リアの変更により、フロントも気になりだすかもしれません。

要は前後のバランスなんですね。

特に気にならないとしても、現在の状態を覚えておいて、前述の原則に従いセッティングを変更されてみてください。

もしかしたら、今以上に快適な状態を見つけられるかもしれません。

じっくりこなければ、元の状態に戻すだけですから。

ところで、バイクは日本のあらゆる道路特性を考え、またユーザーの技術の差を許容した上で、設計・製作されています。

私は個人的に信頼のおけるスタンダードが好きなので、あえてバランスを崩す恐れのある外観上のカスタムは行いません。

個人的な体型や好みに合わせ、若干目立たぬ程度に手をかける程度です。

メーカーの優秀な技術者や、テストライダーがベストと思って作られたバイクのポテンシャルを、一般道で使いこなすことは私にはできませんので。（笑）

**Q：クラッチ重いので軽くしたいのですが何かありますか？教えてください**

A：お問い合わせの件ですが、個別の機種に関する対応については、正直わかりかねます。一般的に、車種も年式によって、対応が全く違って来るからです。

ほとんどの場合、社外品パーツでの対応となりますが、車種によって対応パーツの有無を調べなければなりません。

私の所有バイクのうちワイヤー式のクラッチの対応では、車外品のクラッチレリーズアームを長いものにして対応しています。

ワイヤーや可動部分のグリスアップも効果的です。

油圧式のものでは、クラッチスレーブシリンダーキットを組み込み、クラッチピストンを大型化する対応が一般的です。

どちらにしても社外対応品が出されているかを調べなければなりません。

人気車種の場合、比較的対応パーツが出ていると思います。

一番良いのは、バイク屋さんかバイク用品ショップに相談されることをお勧めします。

Q：常備しておきたい装備と言うことでメールいただきましたが、タイヤのパンクについて質問があります。

ツーリングでパンクした場合は、どの様に対処されるのでしょうか？

業者を探すのか、また、瞬間パンク修理剤の様なものを使用するのでしょうか？

ちなみに私のタイヤはチューブレスです。

バイクの重量が 350 kg ぐらいありますのでパンクが非常に心配です。

なにか良い対処方法ありましたら教えて下さい。

A：チューブレスでしたら、チューブレス用の修理キットを持っていくのも良いでしょう。

修理後、携帯用の窒素ボンベで、膨らませるやつです。

あと、ハンドリングや走りに異変が見られたら、できるだけすぐに止まって確認することと、休憩時にタイヤ表面に異物が刺さっていないか確認しましょう。

Q：来年の春に九州ツーリングを予定していますが、現在、少しずつですが、キャンプ用品などを購入しております。

テントですが、ソロ用で十分でしょうか？

二人用が良いと言う人もいますが、実際のところどうでしょうか？

またシュラフなども夏、冬何枚か必要でしょうか？

A：テントは荷物も入れて広く使いたければ二人用がいいですが、二人用は少々かさばるので私は一人用（200×140cm 程度）を使っています。

シュラフは気温によって変わります。

寒い時期や、標高が高く気温が低い場所では、15～20℃を目安にそれ以下は冬用、以上であれば夏用が良いでしょう。

私は寒い時期のキャンプは行わないので、夏用しか持っていません。

Q：発進の際、時々エンストをしております。

半クラの位置がつかめていないようですが、発進の後の加速・ダッシュもうまくできておりません。

こちら半クラの位置が手に覚えきれていないのが原因のような感じがしています。

半クラの位置を手と指先に覚えさせる何かいい方法でもありましたら、お教え願えないでしょうか。

A：クラッチをワイヤーで操作する車種の場合は、一般的には半クラの位置がつかみやすいと思います。

一度、クラッチレバーのあそびを調整してみてください。

遊びが多すぎても（レバーがカタカタいうような）、遊びがなくてもいけません。

握ったレバーを戻して行って、一番力が入る、一番繊細にクラッチ操作ができるポイントにレバーを調整するのです。

これは、あまり気をつけられている方がいませんが、極めて重要なことですので、面倒でも一度必ず調整してください。

一般的には、手のひらを平に伸ばした状態で、第二関節だけを曲げた位置で半クラッチができれば、いつでもこの位置を作り出せるのでベストです。

また、レバーにダイヤルがついていて、ハンドルからのレバー距離が変えられる場合には、手の大きさ、指の長さに応じて、調整してみてください。

Q：私の愛車は中古車（中型車）なのですが、一速から二速にギヤを入れる時だけ「カタンッ！」と結構大きな音がします。

一速を結構引っ張ってからギヤを入れるとすんなり入ることもありますが、前のオーナーの癖がついているのでしょうか？それとも機械的な問題なのでしょうか？

初めてのバイクなので比較することもできません。

私の性格上、そんなに気にする方ではないのですが疑問になっております。

A：一般に、1～2速間は最もギアショックが大きいものです。

特に機種によるギヤ設定により、好みの回転数とに差がある場合、ショックとして大きな音が出ます。

また発進直後など、油温が低いときにも同様な症状が出やすくなります。

基本的には、それほど気にすることはないと思いますが、気になるのであればオイルを変えてみるのもいいかもしれません。

少々高くなりますが、化学合成のエンジンオイルに変えてみると、油温の低温時からギヤのタッチが良くなります。

これは化学合成油の粘度が、あまり油温によって変化せず、安定しているからです。

ちなみに私の所有の旧車は、化学合成油で随分とギアフィーリングが改善されています。

Q：ツーリング中に道路が工事中で、深い砂利道を通ることになってしまいました。  
しかも砂利道のままカーブがあるという嫌な状況でした。

この砂利道を走行中、一瞬バランスを崩しヒヤッとしました。

このような悪路を走る時はどうすれば良いのでしょうか？

A：ツーリングの途中に良くあるシュチュエーションで、たくさんのライダーが同じように通過に苦労されています。

たいへん良い質問だと思います。

通常の舗装路では、しっかりとタイヤを路面にグリップさせて走るのが、安全なライディングの基本になります。

ところが砂利道などのダート道は、タイヤが路面にしっかりとグリップすることができず、車体が不安定に流れるのが特徴です。

舗装路では、できるだけタイヤを路面にグリップさせるために、マニュアルではなんども荷重の重要性を伝えてきましたが、未舗装路の場合は、その反対荷重を抜くことを行えばいいのです。

路面との摩擦抵抗が著しく低い未舗装路では、常にタイヤが滑ることを前提としたライディングが必要です。

舗装路のように荷重をかけてしまうと、それがきっかけで限界の摩擦抵抗値を簡単に超えてしまうこととなります。

そこで荷重を抜くためには、荷重を加えることと反対のを行えばいいのです。

それは、シートからお尻を浮かせることです。

シート荷重を行わないことで、タイヤと路面の接地点に、ライダーの体重が直接加わることがなくなります。

その代りに、両ステップに荷重を加えることで、低重心でバランスを取りやすい状況を作り出します。

オフロードバイクやトライアル、また低速バランス走行などでこのフォームを取ることがありますが、これらは意図的に荷重を抜くことで、必然的にバランスを取っているのです。

加えて、急ブレーキ、急アクセル、深いバンクを避けることも大事なことです。

とにかく公道における未舗装路は、オンロードバイクにとって積極的にライディングを楽しむ場ではなさそうです。

くれぐれも、慎重に通過されることしかなさそうですね。

**Q：原付はスクータータイプに乗っています。**

**全くの初心者なので、どうやって練習したらいいのかとか原付スクータータイプでうまく乗りこなせるようになるコツみたいなものがあれば教えていただけませんか？**

**今の私は操作するのに精一杯で、走っていて気持ちがいいという爽快感はまだ感じられません。**

**上手く乗りこなそうという思いが強すぎですかね？逆に何も考えないで乗ったほうがいいんですかね？**

A：お問い合わせのスクーターのライディングのコツについて、説明させていただきます。

まず、視野を意識的に広くとることです。

人間は遠くを広く見ると、身体が安定してきます。

また、周囲の情報が早く察知できるので、精神的にも恐怖心が減り、落ち着いてライディング出来ます。

次に、シートの真ん中に腰かけること。

初心者のうちは、ハンドルに近いシート前寄りに座りがちです。

これは初心者のドライバーが車に乗る時にも言えます。

気持ち後ろ寄りに座ることで、ハンドル周りに空間的余裕が生まれ、運転操作しやすくなります。

そしてもう一つ、大事なこととして、減速または停止するときは、確実に前後のブレーキを操作し、短い距離で安定した減速、停止を心がけるのです。

ただし、決して急ブレーキはやめてください。

タイヤが滑って（ロックして）転んでしまうかもしれないからです。

なんとなく、ブレーキを引きずるような使い方、走り方ではなく、しっかり確実にブレーキ操作を行うと、走りにメリハリが出て、技術的にも精神的にもずっと走りが見違えてきます。

あと、何も考えずに走ると、わけも分からずいきなり転ぶことがあります。

面倒でも操作を意識しながら、うまくいったこと行かなかったことを常に確認し、フィードバックするようにしていれば、気がつけば上達している自身に気づくはずですよ。