

“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5版・平成21年5月6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。

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5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。

最近、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、マニュアルやこのメールサポートのおかげで、ライディングの上達を実感できたとの喜びのお言葉を頂戴しています。

それに伴い、メールサポートも、次第に高いレベルの内容になってきているのは、作者の私としても嬉しい限りです。

一方、多くの方が疑問に思う普遍的な質問も多く、これらを購入者様たちに共有するのは私の使命であると考え、今回もこの『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、その点ご了承ください。

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。期待してください。

平成21年5月6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：（教習中の購入者様より）

今日普通二輪の検定を受けました。
案の定一本橋を落ちてダメでした。

次の検定に備えて一時限一本橋の練習をしました。
まれに落ちますが、だいたい渡れます。
しかしこれでよいという手ごたえがありません。
ハンドルを小刻みに調節したり、足元を見ないで目線を遠くにして一気に渡ったり、いろいろやりましたが、乗ってすぐ一度落ちました。

60歳でバイクに乗ろうと思い挑戦しています。
バイクを乗る日がくることを楽しみに、マニュアルを購入しました。
何かアドバイスがありましたら教えてくださいませんか。
苦手意識が頭から離れません。

A：一本橋でふらつくのは、車体とライダーの身体の一体感が取れていないからです。
この一体感を得る方法として、確実なニーグリップが不可欠です。

一般的にニーグリップはヒザで行うものと思われる方が多いようですが、私の言うニーグリップは脚全部を使います。
つま先、くるぶし、ふくらはぎ、ヒザ、内モモです。

特にシートの座点から遠い両足のつま先、くるぶしでしっかり車体を挟み込むと、効果的に上体がとても安定します。
上体が安定すると、ハンドルに無駄な力が入らないので、ステアリングがふらつくことも減るでしょう。

確実なニーグリップの実現には、つま先を内側に閉じぎみにして、「ハの字」を作ります。

そのまま着座すると、ヒザ、内モモも自然に車体を挟み込むことができますので試してみてください。

あとは、丁寧になめるようにリヤブレーキを使い、エンジンの駆動力を調整し、速度を調整してください。

以上、ニーグリップと、リヤブレーキで、一本橋はうまくいくはずですよ。

Q：〇〇の講習会は私も今回が初めてでしたが、31名参加。
ややコースが狭く全般的にテクニカルな設定でした。

講習に参加するとタシロさんも仰るように「リヤブレーキの重要性」を本当に痛感します。
リヤを制する者は低速バランスを制すと言っても過言ではないのでしょうか。

しかしタシロさん、バイクを自在に操るという観点はよく理解できるのですが、千鳥のような超低速テクニック向上は巷の一般走行においてどういう場面で役に立つのでしょうか。
Uターンや発進直後のターンとかでしょうかね。

A：千鳥走行の直接的なメリットは、たとえばすり抜け時のバランス感覚やUターンなどの低速走行に役立ちますね。

でも最も大切なのは、バランスを保ちながら、微妙なアクセルワークやクラッチワーク、リヤブレーキの操作技術を総合的に高めることです。

つまり、ニーグリップや、ステアリングバランスを、高い次元で取得することが不可欠になります。

ゆえに、千鳥は難しいのです。

確かに楽しい練習ではないですが、ご自身のライディング技術をさらにステップアップするために、ぜひチャレンジされてみてください。

Q：私は、一本橋の出口前でよく左に脱輪します。

このとき上半身を右へ傾けて脱輪を防ごうとしますがだめです。

ここで質問ですが、バイクは体を傾けると反対側へ行こうとするのでしょうか。

左に脱輪しようとするので、反対の右に体を傾けるとよけい左にいつてしまい最後は脱輪するよ
うな気がします。

これが事実ならば、私は大げさにいえばバイクの特性に逆らっているため、これでは絶対脱輪防
止ができないと思いました。

私はバイクの特性に逆らっていたのでしょうか。

A：一本橋で左に脱輪するということは、無意識のうちにクセで左のステップを踏み込んでいま
せんか？

左ステップを踏みこむと、バイクは左に荷重が移り、傾き、左に進路を取ります。

それが、バイクという乗り物の原理です。

またバイクはバランスの乗り物です。

左に曲がるからといって上体を右に傾けると、左右のバランスを取ろうと、さらにいっそう強く
左ステップを踏みこむことになり、制御不能状態に陥ります。

ライディングはシンプルです。

体重はシートの一点にかけるのが基本です。

無駄な動きや、力は、バランスを悪化させる原因になります。

厳密に言えば、ニーグリップを行い、リヤブレーキを踏みこんでいるわけですから、シート一点
だけに荷重がかかっているわけではないですが、極力その理想的なシンプルな状態を作り出すこ
とを意識してみてください。

Q：（二輪車講習会にて）指導員の後ろに乗って走っていた時に、30キロも出ていないのに指
導員の方は車体を結構な角度に傾けて曲がれていました。

乗り慣れているというのは分かるのですが、どうすれば低速で車体を傾け、走れるのでしょ
うか？

どこまでなら転倒しないかの参考の為にも教えてください。

A：まず、コーナリングでバイクを傾けることを目的にしないでください。

バイクを傾けるほど転倒リスクが高まるからです。

バイクを傾けられることが上手いわけではありません。

バイクをできるだけ傾けずに、スムーズに早く曲がれるのが上手いのです。

バイクを傾けることを意識すると、フォームがリーンアウトになりやすくなります。

リーンアウトのデメリットは、マニュアルで説明しているので割愛しますが、このクセを付けてしまうと、あるレベルに上達した場合に、かなりの可能性で転倒します。

また、安易なフォームであるがゆえ、あるレベル以上への上達を阻む危険性を秘めています。

コーナリングでは、しっかり身体を内側に入れりやタイヤに荷重して、その結果として傾いているのであれば問題ありませんが、荷重の抜けた状態でただ傾いている状態にならないよう気をつけてくださいね。

Q：大型二輪の教習に行ってきました。

一本橋、波状路は出来たのですが、スラロームが上手く出来ませんでした。

普段は 250cc の車体の軽いバイクに乗っているので、大型だと重心移動はしているつもりなのですが車体が重くて思うように動いてくれません。

ブレーキを使うタイミングも良く分かっていません・・・

何か良い方法はないでしょうか？

コツなどがあれば、教えて下さい。お願いします。

スラロームのコツですが、足もとを中心に、両足でしっかり挟みこんだタンクを左右に振り返すイメージでパイロンを一つ一つクリアしていきます。

下半身でバイクを傾けていくことで、セルフステアリングを引き出していくのです。

ですから、荷重（体重）移動は必要ないんです。

身体は常に中心にあっていいです。

スキーをやる人ですと、イメージしやすいのですが・・・。

コツは決してハンドルで曲がろうとしないことです。

タイミングは、セルフステアリングの始まりにタイムラグがあるので、早め早めに切り返しを行います。

リヤブレーキのタイミングは、パイロンの側面を前輪が通過する瞬間にかけていきます。

Q：交差点で普通に停止するとき、クラッチをどの程度の速度からニュートラルにするのが良いのでしょうか？

ブレーキで止まる直前まで速度を落としてからニュートラルか、または早めにニュートラルにしてブレーキで調整して止まる？

またギヤはまとめて一気にシフトダウンする？または1速ずつ順次シフトダウンする？

今の状況はその日の気分で操作方が変わったりしています。

本来どちらが良いのでしょうか？

A：この「ニュートラルにする」とは、「クラッチを切る」という意味ですね？

基本的にクラッチは、ギヤチェンジとエンスト防止以外の場合には、つないでおきます。

つまり、減速中にクラッチは切らない方がいいわけです。

減速時にギヤをシフトダウンし、最後の1速（ローギヤ）でエンストしそうになる直前でクラッチを切ります。

理由として、エンジnbrakeを少しでも減速に役立てるため、

それと、できるだけ、クラッチを切らずエンジン駆動をタイヤに伝えておくことで、安定した荷重をタイヤにかけ続けることができるからです。

Q：スーパースポーツ系（SS）バイクでUターンの練習を駐車場でしたら、見事こけてしまいました。

ハンドルはフルロック、ニーグリップをしっかりと、目線は方向を、全て完璧にやったつもりだったのですが……。

気を取り戻してサーキットに行きました。

1 ラウンド目は思うように走れたのですが、2 ラウンド目の最初のヘアピンでこけてしまいました。

最初のラウンドはハングオン（モドキ）で難なくコーナーを攻められたのですが、2 回目はリーンウィズでやってみようとトライしたとたんでした。

後ろから走っていた友人が、倒しすぎだよ！の一言。

S S系の難しさを知らされた1 日でしたが、いったいどうすればS S系バイクをうまく操れますか？

日ごろ注意することや練習方法を教えてください。

A：まず、Uターンでの転倒の件ですが、状況がわからないので、的確な回答ができないかもしれない前提で聞いてください。

Uターンでの転倒原因で最も多いのは、失速、エンストによるものです。

これは、エンジンパワーをクラッチでコントロールしようとした場合や、回転数の落とし過ぎによります。

アクセルを一定でエンジン回転を若干上げ、リヤブレーキでエンジンパワー、速度をコントロールする・・・、

この技術が使えないことが大きな原因になります。

S S系バイクは、フロントブレーキだけでも強力かつ安定して、制動を行うことができます。

特にサーキット走行では、リヤをほとんど使わない走りをするライダーもいます。

それゆえ、リヤブレーキを練習する機会がなくなってしまうのです。

もうひとつの原因は、アクセルを開けるのが早すぎるためのパワースライドによる転倒です。

低速走行時には、タイヤに十分な荷重が与えにくく、不意にアクセルを開けるとその車重の軽さからも簡単にスライドしてしまいます。

これを防ぐためにも、リヤブレーキでしっかりパワーをコントロールして、必要な荷重を与える程度に駆動力を制御してあげる必要があります。

ですから、リヤブレーキの操作技術はどのバイクに乗るにしても、一般道を走るライダーにとって必ず身につけなければならないのです。

次にサーキット走行についてですが、SS系はとても運動性のあるバイクであることを考慮に入れて走らねばならないということ。

ちょっとした操作入力で、バイク自らがどんどん動いて行ってしまうのです。

SS系バイクはコーナリングを始めると、どんどんコーナリングに反応して曲がって行こうとします。

よってそれを予測したライディングフォームを取らなければ、ライダーの身体がバイクの挙動に遅れてしまうわけです。

バイクがコーナリングしようとする動きに、つまりバンクしていこうとする動きにライダーの上体が遅れてしまい、ライダーの荷重を正しくシートの内側に伝えられなくなると、これはリーンアウトになってしまうのです。

一見ハングオンのフォームを取っていたとしても、リーンアウトになっている例が多いものです。

正しいリーンウィズとは、ライダーの荷重方向と車体の荷重方向が一致しなければならないわけですから、タイヤの太いSS系バイクの場合、コーナリング（バンク）中タイヤへの荷重点（路面との接地点）は中心線より10cm近く車体の内側に入ります。

これを理解しないと、本人がハングオンやリーンウィズと思っているフォームは、実はリーンアウトになっていたりするのです。

そういう意味で、私は正しいハングオン（ハングオフ）は、究極のリーンウィズであると思っています。

ハングオフのフォームとは、力感のあるアグレッシブなイメージがありますが、正しいハングオンというのは、リーンウィズ同様、身体の中の部分にも一切力が入っていない、極めて平和的なフォームなのです。

もしハングオンのフォームを取って、身体のだこかに（特に下半身に）力が入る、または走行後筋肉痛になる場合は、正しいフォームが取れていないはずです。

一度、チェックしてみてください。

Q：グッドライダーミーティングという講習会に参加してきました。

免許をとってからほぼ一年が経過しましたが、いまさらですが教習所で習ったことのおさらいが出来て大変参考になりました。

今回一本橋がなかなかうまく渡れずに低速時の運転技術がまったく上達していないことが良くわかりました。

出来るだけ先をみてニーグリップも意識して行ったつもりですがいまいちうまく渡り切れませんでした。

普段の運転でも信号や渋滞のときにバイクを止めたり、前進したりを繰り返す低速時のバイクコントロールがいまいちうまく出来ません。

その結果信号や渋滞のたびに若干ですがストレスがたまります。

スピードに応じた1速と2速の上手な使い分け方、そのときの半クラッチの有効な使い方、良い練習方法等ありましたら是非教えてください。

A：察するに、リヤブレーキをもっと利用されたらいいでしょう。

クラッチによる一定の駆動力を確保することは、とても難しいものです。

特に1速での低速走行ではリヤブレーキが車体の安定を助けますが、このリヤブレーキを有効に使えるライダーは少ないものです。

半クラッチは1速でエンストしそうな極低速を除き、私は使う必要がないと思っています。

速度に応じてギアを選択するのではなく、ご自身の技術で使用可能な（アクセルワーク操作が可能な）最も低いギアを選択するのが正解です。

そのアクセルワークによるエンジン駆動力を、リヤブレーキで抑えてあげるのです。

一見難しそうなこの技術も意外と練習で早く身に付けることができます。

この技術を使っているライダーが少ないからこそ、一目置かれるライダーになる可能性大なのです。（笑）

Q：先日Uターンの練習をしました。

短い時間の中でしたが（リヤブレーキ）を上手く使ってなんとか成功（笑）

教習所では出来ていた（ネイキッドタイプのバイク）のですが、前傾のキツイ愛車はやっとこの頃、そのポジションに慣れてきたところで・・・。

前傾ポジションが視線を下げ、ハンドルもネイキッドと比べ切れ角度が浅く、以前、コケた経験があり少しトラウマでした。

でも、最近は交差点の右左折で積極的にリヤブレーキを使うようになり、低速でのバイクの安定が格段に良くなりました。

セルフステアリングも特に意識して走るようにしています。

意識するだけでも自然と肩や腕の力が抜けるようになるものですね。

さてUターンの練習ですが、まず 2500～3000rpm くらいでじわっと半クラを当て、バイクが少し動き出したところで、速度が出来るだけ一定になるようにリヤブレーキを踏み込んでパワーコントロール・・・。

目線は行きたい方向をしっかりと見て、セルフステアを最大限に利用のはずが、最初はやっぱり緊張して、肩や腕がガチガチで、それでもなんとか大回りでしたが成功？

それからブレーキなのですが、流石に大排気量のマルチエンジンはトルクと粘りがあり、相当強くリヤブレーキを踏まないと低速を維持することが出来ないこともわかりました。

A：前傾のきついバイクでのUターンや、低速ターンでの転倒の原因は、ステアリングを切らずにバイクを傾けて曲がろうとするからなんです。

で、バランスを崩し失速転倒、もしくはパワーをかけすぎてテールスライド、おおよそこの二つが原因です。

前傾のきついバイクほど、しっかりステアリングを切ることが必要になってきます。

ステアリングが「切れない」のではなく、横着して「切っていない」のです。

そのためにも、ドライバーを扱うようなアクセルワークの使い方をマスターしてください。

それから、若干シートの座点を前方に持っていくと、上半身とりわけ腕に余裕ができますので、外側の腕が伸びきりにくくなり操作性もアップします。

また、前輪荷重が強くなるので、セルフステアリング効果も上がります。

あと、大型マルチ車のパワーをコントロールするには、中途半端にリヤブレーキを踏んでもだめです。

しっかり踏みこみ、大胆にパワーコントロールを行ってください。

Q：学校に通い、超低速でクランク & S字を指導員の後ろをついて行くのが苦手で転びます。目線が近いからかな？と遠くを見ると少し出来るようになりましたが・・・それでいいのでしょうか？

A：目線の問題もそうですが、ニーグリップの不足が車体と身体の一体感の欠如から、車体の安定、バランスを失います。

ニーグリップはヒザだけでなく、つま先、くるぶし、ふくらはぎ、内モモと下半身全体を使い強力に挟みつけてください。

正しいニーグリップは、考えている以上に強力なものです。

そうすれば、上半身でハンドルを抑えつけずに済み、ステアリングが自由に動き、低速の急旋回も容易にできるようになります。

【荷重】

Q：私はバイク暦が浅く、バイクの限界点を知りません。

みんな一回転倒すればいいと言いますがそれも・・・

バイクを倒してもなかなか転倒しないと聞きますが、どの程度まで大丈夫なのか？

理論上の限界点をご存知でしたら教えてください。

A：バイクの限界を知るために転倒することについては、あまり賛成できません。

そもそも、バイクをどこまで倒せるのかを考えるより、バイクをいかに倒さずに走れるか（コーナリングできるか）を考えてください。

例えば、初心者の場合、荷重の抜けたリーニアウトのフォームになりやすく、このフォームは浅いバンク角でも転倒しやすい、限界が低いライディングとなります。

一方、正しいリーンウィズで、ライダーの荷重（体重）が一直線に後輪タイヤの接地点にかかる場合、そしてこれにエンジン駆動力や、ブレーキングによる減速力などの荷重を加えると、限界の高い、バンク角を深くしても転倒リスクの少ないライディングとなります。

ですから、できるだけバンク角の限界を知ろうとはせず、いかに効果的にタイヤやサスペンションに荷重をかけられるかを考えた走りを心がけてください。

尚、リヤブレーキをロックさせることは、ブレーキの限界を知る意味で、ぜひ何度も試して身体で覚えてください。

極めて遅い速度 15～20 km/h 程度でもいいですので、安全を確保して行ってください。

Q：先日やっと 250cc のバイクを手に入れることができました。

それまではスクーターで、マニュアルにある椅子に座って片方の脚を浮かせて体重移動と言うものを練習していたうまくいっていません。

今度のバイクは自分の体型にとってはちょっと前傾のきついバイクなんで、ニーグリップを強くしてハンドルに体重がかからないようには意識してはいるんですが、スクーターのように体重移動の感覚なくバイクが勝手に曲がるというかバイクに振り回されてる状態で、バイクを操作している感覚がないんです。

変な質問で申し訳ないですが、体重移動には多少腰を左右にずらした方がいいんでしょうか？

A：スクーターでできた体重移動が、バイクではできないというのはどういうことか？

スクーターと一般のバイクの違いは、ニーグリップができるかできないかです。
スクーターはイスの上での体重移動がそのままの感覚でできますが、ニーグリップをしているバイクではニーグリップがそれを邪魔してしまうのです。

シートのコーナリング方向に体重を移動したつもりが、無意識に身体がバランスを取ってしまい、反対側（コーナリングの外側）のステップを踏ん張ってしまうなどの悪さをしてしまうのです。
（結果バイクは傾かず、セルフステアリングが機能しない）

シート座点の体重移動を意識するあまり、お尻での体重移動を意識していませんか？

効果的な体重移動を行うためには、上半身、特に肩の移動を意識しなければなりません。
イスの上での体重移動練習では、両足を浮かせているので肩から内傾させなければならず、下半身が無駄な動きをすることができないはずです。
肩を内側に傾け落としこんでいくことで、体重移動のきっかけを作ります。
両足は極力バイクのステップに体重をかけないように意識してみてください。

以上を行えば、とりあえずお尻をシート上ですらすする必要はありません。
お尻をずらすのは、通常の公道ライディングでは必要ないでしょう。
まずは正しいライディング基礎を身に付けられ、サーキットなどを走る機会がある場合に、さらに上の技術を身につけられたらいいと思います。

Q：悩みと言うより思うことですかね。

インステップを踏んで走ったときバンク角も深くタイヤの端までかなり近づいたのですが、荷重し続けるには体全体をインステップに乗せる位の勢いで走らないといけませんでした。
また、イン側の足を開く余裕も一切なく、又体がひょろい？私には向いて無いと思いました。

そしてイン側シートに加重してステップに加重せず、走るとバンク角は深くないのですが、イン側の足に余裕が持てかつ同じ速度で走っても余裕が有り怖くなく走れるんです。

走り方は一つでなくその人にあった走り方があるんですね。

A：バイクはタイヤを中心に、左右のバランスを取りながら走っています。

コーナリングでは、車体の内側に荷重することによって、このバランスを崩しバイクを内傾させます。

内傾しコーナリングをはじめた車体は、やがて遠心力と釣り合い安定します。

コーナリングの荷重移動の方法には色々ありますが、ステップを踏みこむ方法には落とし穴があります。

上体主導でステップを踏みこまないとならないからです。

ただステップを踏みこんでしまうと、たしかに車体は傾きますが、バランスの乗り物であるバイクゆえ、ライダーの上体が残ってしまいがちになるのです。

結果リーンアウトになり、荷重が抜けた転倒リスクの高いフォームとなってしまいます。

タイヤを端まで使い切りたい気持ちはよくわかります。

ただそれは、正しい安全なフォームを取った結果であり、タイヤの端まで使うためにできるだけバンクさせる（傾ける）のは本末転倒なことです。

また、ステップに荷重すると、それを保ち続けねばならないので、ヒザを開くなどの身体が利かなくなります。

シート荷重によるコーナリングは、正しいリーンウィズを作りだし、自然でバランスのとれた状態を作りだします。

同じコーナリングスピードでも、ステップ荷重に比べタイヤは限界まで使うことなく、速さと安全を両立することができます。

これこそ、このマニュアルの目指すライディングです。

サーキット走行などのハングオフフォームは、ほとんどステップに荷重をしていません。

常に基本はシートへの荷重なのです。

【ライディングフォーム】

Q：雪と凍結で、ほとんどバイクに乗れません。

といっても、その前から寒くて億劫になってしまったため、「冬の期間はバイクお休み！」と、バッテリーを外して物置にバイクを仕舞ってしまいました。

せっかくライディングマニュアルを購入したのに、ほとんど練習できない状態です。

そこで、冬の間、バイクがなくても続けられるトレーニング方法があれば、教えてください。

A：冬にバイクに乗れないのはつらいですね。

冬場のバイクのトレーニングですが、マニュアルにあるイスの上での「シートへの荷重感覚をつかむ練習」（マニュアル16ページ）でしっかりフォーム固めしておいてください。

またマニュアル19ページの「ライディングフォーム」を参考に、鏡の前でフォームをチェックしてみてください。

実際自分がイメージしているフォームと、鏡に映ったフォームは違っていることが多いものです。

それからとても有効なのが、イメージトレーニングです。

実際に自分が目指す走りの動画映像を繰り返し見ることで、動きだけでなく、リズムが自然と身についてきます。

最近では安価でDVDが販売されているし、youtubeなどでは無料で様々な映像を閲覧できます。ご自身が実際にその映像のバイクに乗っているイメージで、繰り返しリズムを覚えこませるのです。

このイメージトレーニングは、スポーツの世界では広く取り入れられている練習方法で、その効果は絶大です。

Q：最近フット思ったことがありました。

カーブ等でバイクと一体になっていないなあと感じたらなんとその原因は、「ニーグリップ」をほとんどしていない事でした。

ニーグリップを意識してするようになったら、ちゃんとバイクと一体になることができました。

限定解除で学んだ「ニーグリップ」をすっかり忘れていたようです。

が、ここで悩んでいます。ニーグリップで足が疲れて、ツーリング帰宅時にはニーグリップが思うようにできなくなってきています。

基本的な質問で申し訳ありませんが、ニーグリップのコツ等を教えて頂きたい、よろしくお願い致します。

A：ニーグリップで内またが痛くなるのは正解です。（笑）

私も今でも筋肉痛になります。

ただそのうち、ライディングでニーグリップが必要な時と、あまり必要でない時が無意識にわかって、身体が勝手に反応してきますので安心してください。

特にストレートを走っている時や、ゆっくり流して走っている時などです。

また必然と、ニーグリップで必要な筋肉も鍛えられ、長時間のライディングにも耐えられるようになってきます。

ですから、当面は遠慮なしにしっかりニーグリップを続けてみてください。

もっとも私は、筋肉痛が残るほど走った後は、スポーツした気分ですがすがしい満足感に浸れますが。（笑）

Q：わたしのバイクは、ニーグリップが出来ません。

ニーグリップの出来ないバイクはどの様に練習すればよいでしょうか。

A：ニーグリップは、ヒザだけで行うものではありません。

例えば、つま先やくるぶし、またはふくらはぎで車体をホールドすることはできませんか？

また内モモでシート、タンクを挟むことはできませんか？

シートの座点を前後することでも、ずっとニーグリップ出来るかもしれません。

どちらにしても、ニーグリップはライディングに不可欠です。

体型と車体の形状によって方法は変わるかもしれませんが、最も車体と一体にできる身体の部位と方法を模索してみてください。

Q：まだ自分のバイクに慣れていないので、座るポイントがはっきりしない所があり、長距離運転で右側のお尻が痛くなってしまいました。
この場合の改善などを教えてください。

A：シート位置は、体格との相関関係が深いので、一番リラックスできる点を探してください。

ただ、正しいライディングフォームを確保するのに、骨盤の角度を重要視しています。
多くのライダーの骨盤の角度は後継しており、猫背になりやすく、十分なシート荷重を加えられない弊害があります。

骨盤を少し前目にして、シート面と垂直にしてあげるとお尻にも腰にもやさしい、そして荷重を効率的にかけられるフォームになります。

Q：タンクに股をつけるスタイルと少し離すスタイルは車体のバランスと疲れにくさとしてはどちらが良いのか、教えてください。
自分は身長168cmで腰下は長い方です。

A：私は個人的には股をタンクに付けると、フォームが固定され窮屈さを感じるので、やや後ろ目に座り股前に余裕を設けています。

Q：（教習中の女性より）
ニーグリップが出来なくて、怖くなるとパカパカ膝を開けてしまいます。
また、2時間の教習後、恥骨と腰が痛いと思うので、座っている位置が悪いのかなぁとも思っています。
そうになると、ハンドルが遠くて不安です。

タンクを挟むニーグリップの場所がわかると助かります。

A：ヒザの開きもニーグリップの不足が原因でバイクがふらつくため、反射的に転倒に備え足が開いてしまうのです。

しっかりニーグリップが決まれば、シートの座点が固定でき、股や腰の痛みも減少するでしょう。

また女性は骨盤が前傾し、背筋が反り返るような乗り方をする方が多いので、骨盤をシートに垂直になるようにすると、楽なフォームを取りやすくなります。

【コーナリング】

Q：走っている最中（走り出しの2速あたり）に勝手にニュートラルに入ってしまう事があり、カーブの最中にもたまにあるのでとてもコワイです。
自分ではギアチェンが甘かったのかなと思っています。

A：走行中にギヤがニュートラルに入ることは、意外と多いのではないのでしょうか？
特に2速からが入りやすいですね。
それもコーナリング中だとひやっとします。

たいていの場合、ギヤペダルの位置が高く、無意識につま先で押し下げてしまっているのが原因です。
ギヤペダルのロッド端にあるナット調整等で、簡単にペダル位置を調整できますので、一度調整されるといいですよ。

ただ、あまり下げ過ぎると、シフトダウンの際につま先が入れにくくなるので、ほどほどに・・・。

Q：コーナーでクイックに曲がるきっかけ作りの感触がまだ判りません。
なんとなくダラ～と曲がっている感じとでも言いますか？

シートの左右への重心移動？、右/左ステップへの加重の変化？、タンクへのニーグリップの右/左への力加減？
具体的にはどれを意識するのがもっともベターでしょうか？

A：まずマニュアル16ページのイスの上での荷重感覚の練習を行ってください。
これでわかることは、下半身を使ってバイクの特定の部分に力を加えないということです。
ステップや、ヒザなどの下半身の特定の部分できっかけを作ろうとすると、それとバランスをとるための反力が、別の部分に発生してしまうものです。
つまり、とても効率が悪い走りになります。

イスの上の荷重移動の練習では、当然下半身で椅子に力を加えられません。
結果、肩を自然に倒し込んでいくのが、一番自然な荷重移動の方法となります。

コーナリングでも、肩を曲がる方向に入れていく（倒していく）イメージが、一番自然に荷重移動ができ、曲がるきっかけを作ることができます。

Q：カーブで腕が突っ張ってせっかくのセルフステアーを邪魔し、大回りになってしまいます。

A：ハンドルへ体重や力をかけてしまう最大の原因は、ニーグリップが完成されていないため、上体と車体の一体感を演出できていないことによります。

恐らくブレーキングの際にも、同様にハンドルに上体の体重、力を加えてしまっていないですか？

ニーグリップを身に付ける一番良い方法は急制動の練習です。

これは、信号で停止するたびに行える練習です。

出来るだけ安定して短い時間で減速するためには、強力かつ効果的なニーグリップが必要です。

ニーグリップは考えている以上に強力な力が必要です。

急制動が上達するまで、繰り返し繰り返し信号停止で練習してください。

そして、最終的には、左手を外した右手一本での急制動ができれば完璧です。

くれぐれも後続車の追突や路面状況など、周囲の安全に配慮して行ってください。

Q：コーナリングの立ち上がりにおけるギヤ選択は慣れるまで大変気を使いました。

コーナーを低すぎるギヤでアクセルを強めに開くと・・・危ない危ない。

コーナーで不用意にアクセルを開く操作がもたらす結果については、教習所通いの頃、プロテクター完全装備の教官が自ら演じたスタントショーをビデオで見せていただき、「やっぱり大型バイクはパワー制御できる技術と心が要るな。」とツクツク思いました。

公道で慣れてからは「コーナリング後半の加速において、ノッキングの起こらないギアまで下げる。」と言う乗り方を続けています。

コーナリングの途中でもチェンジアップし連続かつ安定したトランクションを後輪に伝えるような乗り方をしています。

ステップが路面にタッチするような乗り方とは無縁でして、ワインディングのコーナーも、一般乗用車並みの速度で通過していますのでバンクさせても少しのはずです。

コーナリング中にリヤブレーキを踏むことは稀です。

後続に注意しながら事前に十分減速してスムーズに加速し立ち上がるコーナリングを心がけています。

A：「コーナリングで低いギヤでアクセルを開けられない・・・」

これはその通りで、ゆえに多くのライダーにとって、コーナリングを難しく怖いものになっています。

だからと言って、ノッキングしない範囲で(高めの)ギヤの選択をしてコーナリングしていると、十分な荷重を後輪に伝えられずに、タイヤのグリップ感を得られぬ不安定な走りになってしまいます。

ですから、今よりさらに安全にステップアップするために、ここで「コーナリング中はブレーキを使わない」という先入観、セオリーは一度捨ててほしいのです。

まずリヤブレーキの機能について、改めてお話しさせていただくと、リヤブレーキは制動目的だけが機能ではありません。

リヤブレーキは、駆動力（エンジンパワー）の制御という機能目的にも利用できます。

つまり、微妙なアクセルワークを要する低速ギヤを使用する際のアクセルの代わりに使うことができるのです。

リヤブレーキを使うことで、コーナリング中にデリケートさが要求されるアクセル操作に代わり、誰でもたとえ大型バイクでも、簡単に上昇しようとするエンジン回転を抑えたり、徐々に上げたりできるのです。

そして、リヤブレーキのもう一つの機能は、車体を安定させる機能があるということです。

リヤブレーキを使うとバイクの原理として、リヤサスペンションを沈ませ（スクワット効果）、後輪を路面に抑えつける効果があります。

これをコーナリング中に適度に行うと、リヤタイヤの路面とのグリップ力は高まり、車体は安定して走ってくれます。

尚、コーナリングでバイクを傾けている最中のギヤチェンジは、一瞬リヤ荷重が抜けるので、あまり安全な乗り方とは言えません。

しっかりリヤブレーキで駆動力（エンジンパワー）を抑えていれば、コーナリング後半で少々アクセルを開けても後輪がグリップを失うことはありません。

かえってリヤ荷重が高まり、かつ旋回力が高まるのを実感できます。

ですから、コーナリング中は積極的にリヤブレーキを使ってほしいのです。
低いギヤを選択し、しっかりリヤブレーキでエンジンパワーをコントロールする技術を身につけられれば、とても安全で安定したライディングを手に入れられるのです。

リヤブレーキの練習は、直線を走りながらバイクを垂直にした安全な状態で行っていただくことで、安全にストレスなくできます。
これでリヤブレーキを積極的に使う感覚を身につけていただければ、コーナリング中に利用することはそう難しいことではないはずです。

Q：こんにちは☆普段通勤(2km くらい)でスクーターを使っているのですが、乗っている間で練習出来るコーナリングが上手くなるための練習方法はあったりしますか？

A：ご質問は、スクーターでの、一般バイクのコーナリング上達に応用できる練習法、ということでしょうか？

一番結果的にコーナリングの練習になるのは、ブレーキングなんです。
しっかり減速しながら、車体を安定した状態でコーナリングに入れないと、安全で速くコーナーを走ることができないのです。

とにかく一般道では、コーナリングスピードを上げようと考えず、いかに短い距離で安定した減速ができるかを追求した方が、結果上達は早いのです。
ですからスクーターでも急制動の練習を徹底して行い、その時のバイクの挙動を身に付けることは、大型バイクをライディングするときに役立つはずです。

特にスクーターの場合、タイヤ径の小ささから、急制動の際の挙動がわかりやすいので良い練習になるはずです。

それからもう一つ、スクーターはニーグリップができませんので、後輪への荷重感覚がわかりやすく、両足を浮かせて座点のみに体重（荷重）を置きライディングしてみると、荷重感覚がわかりやすいのです。

ハンドルには決して力を加えず、シートの座点一点に上手に体重を乗せるのがコツです。

シートの荷重を左右に移動させてみれば、自然にセルフステアリングが効き始め、曲がっていく感覚が容易に感じるはずです。

以上2点、試してみてください。

Q：マニュアルを読んでいて、少し気になったことが・・・

■マニュアル4 2P（コーナリングシフトダウン） *迷ったら一つ上のギヤを使えばいい＝？
＝ライディングQ&A集3 3 OP 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（こちらはしっかり理解できた）

ひとつ上のギヤの、解釈を少し教えてください。

A：解説がわかりにくくてすいませんでした。

基本的にギヤ選択は、低いギヤを使う方が良いです。

実際、荷重のかかりにくい高いギヤでダラーっと走っている人は多く、クラッチを切って走っている危険な方もいます。

ただ、低いギヤにシフトダウンするには、デリケートなクラッチミートが必要で、またコーナリング中の的確なアクセルワークや、リヤブレーキも使える技術が必要なのも事実です。

ですから、ギヤをあと一段シフトダウンすべきか迷った時は、無理せずにシフトダウンせずにコーナリングするのが精神的、技術的にも安全、安心である、ということが言いたかったのです。

Q：コーナリングについてですが、コーナーの奥まで進入して、小さく回転するとのことですが、回転するときのタイミングと、体重移動だけでは小さく曲がれないと思うので、ハンドルの切り方や、車体の傾け方などはどのようにすればよいのでしょうか。
なかなかうまくスッパとバイクが向きを変えてくれません。

何か練習方法でもあれば教えてください。

A：基本的にしっかり減速ができていれば、体重移動で向きは変わります。

体重移動の際に、ステップとかタンクとかシート以外の部分に力を加えていませんか？
シートの体重を加える部分以外に、力を加えてしまうと、スムーズなステアリング機能を妨げます。
ブレーキング後、肩をコーナリング方向に自然に落とすイメージで、体重移動をしてみてください。

またブレーキングからコーナリングに入る際に、リヤブレーキを少し引きずるようにすると、セルフステアリングがとても効きやすくなります。

それから、意外かもしれませんが、一般道のワインディングでのコーナリングは、Uターンの応用でもあります。

Uターンの際に、ブレーキング、体重移動、向き変え、切り返し、立ち上がりの一つ一つを意識的に練習することでも、ワインディングのコーナリングの基礎練習になるはずです。

私の一般道のワインディングでのコーナリングの理想は、「直線での最短距離でのブレーキング（急制動）」⇒「Uターン」⇒「直線でのフル加速」です。
一見地味なライディングですが、メリハリの効いて、ワインディングでは誰よりも速くて安全に走れるようになるでしょう。

Q：コーナリングに入る際、加速、減速、旋回の流れですが、カーブが頻繁な峠などではシフトダウンは行わず2速で走り続けるのはありなのでしょうか？

A：シフトチェンジは手段であって目的ではありません。
もし、扱いに手を焼くほどエンジン回転数が上がってしまうわけでないのなら、もしくは望むエンジン駆動力が使えないほど回転数が下がってしまうわけでないのなら、ギヤは変えなくともいいでしょう。
目的は、ストレスなく楽しく、安全に走るからです。

特に大型マルチ車のように低速トルクがある車両であれば、頻繁なシフトチェンジは必要ないでしょう。

私もストレート部が短く、コーナーが連続する状況下では、あまりシフトチェンジを行わずに走ります。

Q：峠道でのギヤ選択でしょうか。

ブレーキかけながら何速まで落とそうとかよく悩みます。

スピードの割にギヤが高くてフラフラしたりします。

あとは、コーナーの進入の場所取りでしょうか。

どこまで入って行ってバイク寝かせばいいのかなと・・・

A：コーナリングでのギヤ選択は、コーナーの状況によって変わりますが、原則は操作可能で一番低いギヤ（数字の小さなギヤ）を選択することです。

高めのギヤを選択すると、後輪荷重が抜けやすく、ご指摘のようにふらつきやすくなります。

ただし無理をしたり、精神的にストレスを感じながらコーナリングする方が良くないので、十分に制動距離をとって、直線部分で安全にシフトダウンを行い、コーナーに進入してみてください。結果的にそのような丁寧なライディングが、速く安全な走りにつながります。

あと、コーナリング開始地点及びコーナーのライン取りの件ですが、一般的にライダーはカーブが始まるアウト側にコーナリング開始地点を取りたがります。

この地点ですと、インに早くつきやすく、またコーナリング半径が大きくなり、リスクのある車体をバンクしている時間が長くなってしまいます。

正解は出来るだけ直線的に進入できるコーナーの奥のアウト側とします。

なぜならここは、出来るだけ小さく、時間短くコーナリングできるからです。

すなわち、安全なライン取りで結果速いライディングが可能となりますので、ぜひ研究されてみてください。

Q：一つ質問ですが、峠にさしかかった時、路面にスリップ防止の縦筋が刻まれていました（積雪が多いためだと思います）。

コーナーでスリップするようで怖かったのですが、このような路面状態の走行はどのようにするのがベストですか？

A：コーナーの縦溝はとても気になりますね。

この場合の走り方は、後輪に荷重をしっかりかけて、前輪を自由にしてあげることです。
溝に前輪が取られるため、ハンドルに力を入れてしまいがちですが、こうするとなおさらハンドルが取られやすくなります。

シートのやや後ろに座る感じで、しっかりと後輪荷重を強めれば、転倒することはありません。
あと、しっかりエンジンパワーやリヤブレーキで荷重を後輪に伝えてあげれば完璧です。

縦溝路面は注意するに越したことはありませんが、上記に気をつければ、普通の道と同様に走ることが可能です。

【ブレーキング】

Q: コーナリングでフロントでブレーキをかけて減速するのは解ったんですがリヤブレーキはどうしたらいいのでしょうか？

またギヤは何速くらいにしたらいいか分からないのでよろしく願いいたします。

A: リヤブレーキはコーナリング直前のストレートでの減速の際に、フロントブレーキより少々早く効かせることがコツです。

これはリヤブレーキを使うことで、バイク後方を沈ませる効果があり（スクワット効果）、その後フロントブレーキの使用で前方に移動しようとする荷重を緩和し相殺するためです。

フロントブレーキだけを使って減速するよりずっと安定し、短い距離で減速ができます。

コーナリング中は、若干開け気味にしたアクセルのパワーをリヤブレーキで制御する目的で、なめるように丁寧にデリケートに使います。

コーナリング中のギヤは、可能な限り低いギヤを使用してください。

当然、低くすればアクセルレスポンスが鋭くなるのでアクセルワークは難しくなりますが、高いギヤでダラーっと荷重の抜けた走り方をするより、数段安全です。

ビッグバイクの場合、一般道のワインディングでしたら、まず1速に入れることはないと思います。

中低速コーナーであれば2速あたりを、中高速コーナーであれば3速あたりを多用することになります。

サーキットでもない限り、4速には入れることはないと思います。

以上参考にお試してください。

Q: コーナリングの時にブレーキで遊びを無くした後、ブレーキをかける際どのくらいブレーキをかけていいのか加減が分からないので質問です。

完全にキュッとかけてしまうのか、軽く減速する程度なのか今ひとつ掴めていません。

毎日ブレーキングが大事だと日々努力しておりますが、少しでもアドバイスもらえたらと思い、コーナリングまで順序立てたらどうすればいいか教えてもらえたら助かります。

例えばコーナリングの何メートルで減速して、何速に変えて、なんキロくらいでコーナリングに入っていくとか？

交差点での右折左折のコツや、こうすればスムーズにこなせるなどあれば教えてください。

A：まず、コーナリングを複雑に考えないようにしてください。

特に、コーナーを何メートルで減速して、何速にして、何キロでコーナリングするかなんて考えても、正解にはたどり着けません。

そのようなことを考えていたら、誰だってコーナリングできなくなってしまいます。

コーナリングに入りながら、コーナリングしながら、必ずスピードメーターを見ることができるでしょうか？

少なくとも、私にはできません。

それは、都度路面状態・状況や、コーナーの回転半径や勾配、バイクの車種や特性などによって異なるからです。

ではどうしたら、よいでしょうか？

まず、コーナリングを意識するとブレーキングに集中できませんので、とにかくブレーキングを上達させるのです。

日常ライディングでの急制動を徹底的にやりましょう。

最終的には右手一本で、自在に制動コントロールができるのが理想です。

できるだけ短い距離で、希望する速度まで減速する練習です。

必ずしも停止させなくてもいいです。

特にフロントブレーキは、ライダーが考えている以上に効くものです。

ただいきなりガツンとフロントフォークをボトムさせるのではなく、フロントをゆっくり沈ませ、タイヤを路面に押し付けてからジワーっと力を入力します。

次に、ブレーキの限界を知るためには、ブレーキをロックさせてみる練習を行います。

ブレーキをロックさせる領域まで使うことで、安全域を感覚的に把握するのです。

20～30km/hの速度で構いません。

何度もリヤブレーキをロックさせてみてください。

少々強めに、ガツンとブレーキペダルを踏みこめば、簡単にロックできます。

その時の挙動を感覚で覚えてください。

この感覚は50km/h以上での同様な状況での感覚と同じですので、あらゆる速度域で役立ちます。

ブレーキングでご自身の安全速度域まで速度を落とすことができれば、今度はコーナリングです。

一般道のワインディングでのコーナリングの基本は、サーキットのそれとは違います。

できるだけ短時間で、小さい回転半径で曲がることを考えます。

理想は、できる限りUターンに近い曲がり方をするということです。

多くのライダーは本能的に、コーナーのカーブを目一杯使って、できる限り回転半径を大きくして、そしてバイクを可能な限り倒して、できる限り速いスピードで走りぬけようとします。

安全でかつ速く一般道のワインディングを走るのであれば、この考えを改めなければなりません。

出来るだけ直線的にコーナーに進入し、コーナー奥で小さく短時間で向きを変え、速く直線的に加速体勢に入る、これだけを覚えてください。

最後に、交差点での右左折のコツは、リヤブレーキを使うことです。

アクセルワークとクラッチワークで低速で曲がろうとするのは、とても高度なテクニックが必要です。

ですからこれもシンプルに考えます。

アクセルは一定で、リヤブレーキを積極的に使うことで速度を調整して曲がっていくのです。

ハヤブサほどの低速トルクがあれば、アイドリングプラスアルファの回転数でも、簡単にエンストすることはないでしょう。

Q：私はまだバイクを乗り始めて間もないリターン中年ライダーです。

メルマガの【続・コーナリングでのリヤブレーキの効能】の中で、「しっかりリヤブレーキで駆動力（エンジンパワー）を抑えていれば、コーナリング後半で少々アクセルを開けても後輪がグリップを失うことはありません。」という説明のところですが、アクセルを開けながらリヤブレーキを使うという意味でしょうか？

アクセルを空けることが出来る状態であればブレーキ操作は必要ないのではないのでしょうか？

A：コーナリング中は、積極的にリヤブレーキを使います。

もちろんこの場合のリヤブレーキは制動目的ではなく、エンジンパワーをコントロールし、路面に一定の駆動力を与え続けるために利用します。

つまり、安定した荷重をタイヤ&路面間に与え、常に一定のグリップ力を発生させるのです。

ここで、「アクセルを開けながらリヤブレーキを同時に使う」というのは、コーナリングでバンク中の中での操作になります。

バンク中にアクセルを開けると、後輪がパワースライドを起こしやすく、これをアクセルワークだけでコントロールするのは不可能なことです。

しかし一方で、駆動力を与えないと荷重が減り、タイヤのグリップが得られにくくなります。

この両極の問題の解決方法が、「アクセルを開けながらリヤブレーキを同時に使う」ことなのです。

アクセルを開けることで駆動力による荷重を確保し、リヤブレーキにより駆動力を抑え後輪のパワースライドを防ぐのです。

またこの操作により、後輪駆動力でタイヤのゴムを歪ませることで、オーバーステア（ハンドルをきった以上に車体が曲がる状態）を発生させることができるので、よりバイクが曲がってくれる（向きを変えてくれる）メリットもあります。

もちろんコーナリング後半に、フル加速しても後輪がスライドしないぐらいバイクを起こす（立てる）ことができた後はリヤブレーキを完全に開放してあげて構いません。

コーナリングに積極的にリヤブレーキを使うことができれば、ライディングの幅が広がり、楽しく安全なライディングが手に入れますので、ぜひマスターしてください。

Q：ツーリングでタシロさんに学んだブレーキングをツーリングの間練習しました。

ブレーキングは前よりはだいぶ良くなりましたが、ブレーキを開始して速度を下げ、シフトダウンをした後クラッチを離したあとのエンブレがなかなか強くなりやすく、またそこでギクシャクしてしまい、コーナリングに入る際のキッカケのブレーキをリリースする時には、

もうバイクがもう旋回どころじゃない事が多々あり思うように行かないのですが、何か良い方法はないでしょうか？

A：シフトダウンの後のクラッチミートは確かに難しい技術の一つです。
ただ、一般的なライダーを見ていると、ブレーキングを終了するのが遅いような気がします。

我々のフィールドはサーキットでなく一般道です。
それほど急ぐ必要ないではないですか。

早めにブレーキをかけ始め、コーナーのかなり手前でブレーキングを終了し、コーナリング手前でしっかりシフトダウンまで終わらせる・・・、
それがスムーズかつ、結果的に安全で速い走りにつながります。

注意点は、如何にブレーキを短時間で効果的に減速できるかです。
これができれば、慎重なシフトダウンで少々ロスする時間を補い、余りあることでしょう。
結局、直線時のブレーキング（急制動）が、ここでも基本となるわけです。

精神的にご自身を追い込むまでストイックに走るよりも、気を楽しみスムーズに走る方が、結果速く、安全で、何より楽しく走れます。

ブレーキングに着眼したコーナリングを意識してみてください。

Q：リヤブレーキの使い方ですが、私のはABSになっています。
その場合にブレーキの使いかたで、何か気をつけることがありますか。
普通のブレーキと違った、気をつけることなどあったら、お教えてください。

A：ABSブレーキについてですが、特に変わったことはありません。
できれば、通常ブレーキのロック同様、ABSが効きだすところまで練習で何度も体感しておくといいいでしょう。
ABSの「クッ、クッ、ククー」という感覚に慣れ、車体の挙動を覚えて置くと、とっさの場合にフルブレーキングが可能です。

また、せっかくのABSですので、フロントもABSを効かせる練習をしておいた方がいいです。なかなか通常のフロントブレーキではリスクが伴うフロントロックですが、ABSであれば車体を真直ぐにして、しっかりニーグリップしてハンドルに体重をかけなければ、安全にABS動作が体感できるはずです。

安全なABSゆえ、思いきったブレーキングを練習しておくことをお勧めします。

Q：リヤブレーキをコーナリングで使用すると言うことが今ひとつよく解りません。
(低速の、右折左折・Uターン・ヘアピンにおけるリヤブレーキの引きずり走りとは別です)

中高速のフラットな場所でのコーナリングは私の場合、下記のとおりです。
(おそらく、多分、きちんとは出来てないかも知ますが・・・)

- ①コーナリングに入る前の直線で、フロントリヤブレーキで減速。
減速の最終部分でシフトダウン完了と体重移動の準備。
- ②アクセル全閉のまま両ブレーキを解放しバンクさせ方向転換しコーナーの中心へバイクを向けます。
- ③しばらくバイクをバンクさせたまま、アクセルを少し開き定速旋回。
- ④加速可能な場所まで回りこんだら、アクセルを捻りバイクを起こしながら加速しコーナーを抜ける。
(以前メールでお話しました、コーナリング中のシフトアップは④の後半において半クラの素早いシフトアップをたまにすることを言っています。)

上記の①でフロントブレーキのみ解放し②と③もリヤブレーキを引きずりながら走ることが「コーナリング中のリヤブレーキの使用」になるのでしょうか？
結果として、たぶん②の局面ではより小さな弧で方向転換できる？

また③の局面では、特に巻き込んでいるコーナリングで感じる、いつまでもバンクさせたままの定速旋回が長くなり、後輪のトラクションが乏しいことによる不安感が払拭できる？

というか①の減速が少なくて済み、②と③でも緩やかなブレーキングが継続するため、進入速度が速いにも関わらず弧が小さくまとまり、加速再開が早められるので、結果としてコーナリングが早くなる？

コーナリング中のリヤブレーキのフル使用がコーナリングの安全を高めるのであれば練習してみようと思います。

他の上手なライダー（自分以外）の後ろを走っていても、コーナリング中ブレーキランプが点灯したままのライダーを見たことがないもので、真似のしようがありません。

先ほどの山坂道で試せばよかったのですが、中高速コーナリング中のブレーキについては、フロントはもちろんリヤも「かけない。かけたくない。嫌だ。」が染み付いております。オーバースピードでコーナーに入らないだけをモットーにしております。

とはいえコーナリングの最中に減速のため、緊急的に断続したリアブレーキングをすることは下りコーナーなどではしております。

A：中高速コーナーではあまりリヤブレーキの使用に神経質になる必要はありません。ご指摘の通り、コーナー進入時に、速い速度で進入してしまったとき、下りで加速しているとき、コーナーの先が思ったより曲がりこんでいるときなどの速度調整に使うと有効です。（ただしできるだけスローインを前提で考えてください。）

そして、あえてコーナーなりに曲がるのではなく、できる限り小さな回転半径でコース取りすることが結果的にアクセルを開ける時間が長くなり（つまり速く走れ）、続いてのコース取りの自由度が高まるため安全に走ることができます。

リヤブレーキを利用するその他の利点として、コース取りを自由に変えられることがあります。リヤブレーキをかけることでセルフステアリングを誘発するので、回転半径を小さくすることができます。

またアクセルを開けることで回転半径を広げることができますが、コーナリング中にアクセルをふいに開けてしまうと、後輪のスリップダウンのリスクもあるので、若干リヤブレーキをなめてあげることで、このリスクを防ぐことが可能です。

つまりリヤブレーキの使い方だけで、ライン取りが相当自在に変えられるわけです。

中高速コーナーでもどんな風にリヤブレーキが使える、車体の挙動が変わるのかをいろんな状況下でご自身なりに試し、経験しておくといいです。

Q：さてブレーキリリースのポイントの件ですが、私も良く分かりません。
というよりコーナーの手前の直線部分であまりスピードを出していないのでブレーキングそのものが不要なぐらいです。
そんな低レベルのコナリングですら、時折りアウトに膨らんでしまい幸運さのみで助かっている状況です。
なので、今しばらくは危なくないライン取りに自信がつくまでコーナー直前の速度は控えて置こうと考えています。

A：ブレーキが不要なほどのペースということですが、ご自身が理想とするラインを頭に描き、コナリング開始地点を決めてください。
そして、向きを変えるきっかけ作りにブレーキを使うのです。

バイクはコナリングを始める際に、まっすぐ走っているバランスを崩してあげる必要があります。
基本は体重移動によってコナリングを開始するのですが、これだけだとクイックに鋭角的にコナリングを開始することができず、結果十分な向きが変わらずに、コナリング後半にオーバーランしてしまう恐れがあります。

コナリング開始地点でブレーキを意図的に使い、リリースした際に体重移動すると、クイックに車体が切れ込み、向きを変え始めます。

例えば180°向きを変えるコーナーがあるとして、コナリングの前半でできるだけ向きを変えるライン取りができれば、後半はライン取りがかなり自由になり、安全に加速体勢に入ります。前半の向き変えが甘いと、後半に向かうにつれ深い角度で向きを変えなければならず、ライン取りが窮屈になり、ともするとオーバーランや対向車との接触のリスクが高まります。

ブレーキには制動以外にいろいろな使い道があります。
ぜひ、それを試し、体感され、ライディングの幅を広げてください。

【8の字走行】

Q：本日、大型二輪の教習に行ってきました。

何の問題も無く走れているのですが、「8の字」がうまく出来ません。

「クラッチとリヤブレーキを使え」と言われたのですが、どう使えば良いかわからないまま終わってしまいました・・・

こういったタイミングで使っていけば良いのでしょうか？

(路面に8の字が書いてあるだけなので、うまくマニュアル通りに出来ませんでした)

A：まずリヤブレーキですが、8の字走行でのコーナリング中には、リヤブレーキをずっと踏んでいる状態とします。

ブレーキを強く踏み込むというより、コーナリング中は引きずるようにするのです。

つまり、8の字コーナリングで180度回転する前半の90度では、徐々にリヤブレーキを踏みこんでいき、後半の90度ではそのブレーキを徐々に解除していくのです。

断続的にブレーキを使うことで、減速効果だけでなく、エンジンパワーを制御し、リヤ荷重を高めることができるので、車体が低速コーナリングに関わらずとても安定させることができます。

次にクラッチについてですが、コーナリング中のクラッチワークは、非常にデリケートなため、マニュアルでもお勧めしていません。

クラッチの代わりに若干アクセルを開け一定に保ち、リヤブレーキで速度調整をした方が簡単で、ライディングの応用が効きます。

アクセルを多少開けていれば、リヤブレーキで減速してもエンストすることはありません。

コーナリング中クラッチを使い速度調整しエンストに対応する場合には、あまり車体を傾けずにしっかりとハンドルを切ると、スムーズに回れると思います。

Q：今回は、コーナリングに入る前のブレーキのリリースのことです。

バイクに乗り始めて最初の頃、峠などでコーナーに差し掛かる前で十分減速しその後コーナリング開始直前でフロントブレーキをパッと放していました。

当初はまだライディングでわからないことが多く、コーナー手前でのブレーキのリリースが大事なポイントであることも知らず、加重の抜けた不安定で曲がり難い思いをしてきました。

『ブレーキング後のフロント荷重（フロントフォークのキャスト角が立った状態）を上手くコーナリングに持って行くには、倒しこみ（シートへの荷重）と同時にブレーキを徐々にリリースして行く』と言うことを聞きますが、そのタイミングが難しいですね。

具体的に、こうすれば・・・と言うことは言葉では表現が難しいと思いますが、（倒しこみ）と同時にブレーキを徐々にリリースするようなイメージで良いのでしょうか？

またその際、リヤブレーキはコーナーの前半くらいまでは少し引きずってみる方法はどうなのでしょう？

A：基本的コーナリングでは、ブレーキングが終了してブレーキレバー（ペダル）をリリースした瞬間にコーナリングへの倒しこみを行うのが一般的です。

フロントブレーキリリースの瞬間は運動性が高く、倒しこみのきっかけになりやすいのですが、フロントの荷重が抜けやすいデメリットもあり、あまり過激な倒しこみや切り返しを行うと、フロントタイヤのグリップを失うことがあります。

私自身は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きます。

理由は常に荷重を感じてコーナリングしたいことと、コーナリング中の前後方向への荷重の移動を防ぐためです。

また、初めての道で、少々オーバースピードでコーナーに進入しても、速度や走行ラインをコントロールしやすいからです。

おっしゃるとおり、そのタイミングは難しいです。

コーナーの状況によっても、ライダーの感覚、技量、乗り方によっても変わってくるからです。

私自身、タイミングを意識して乗っていないし、状況に応じ臨機応変に行っています。

ただ一つ、私がコーナリングでのフロントブレーキ操作を覚えた練習を紹介します。

それは、「8の字走行」練習の旋回中の際に、フロントブレーキを使うのです。

通常の「8の字走行」では、旋回中にはレバーをリリースします。

それを、パイロンを中心に車体が旋回している最中にフロントブレーキを引きずりながら、旋回中盤のクリッピングあたりまでに徐々に開放させるといった繊細な操作を行います。

この練習は、コーナリング最中のフロントの荷重感覚と、フロントブレーキ操作の関連性を身に付けることに効果的です。またコーナリング中にフロントブレーキを使用すると、バイクがやや起き気味になりながら、ステアリングが切れていきますが、これこそ深いバンク角を要せずにセルフステアリングで曲がる安全な方法と言えます。

ただし、コーナリング中のフロントブレーキ操作は、大変繊細な操作が要求されますので、「8の字練習」などでしっかり練習し、挙動を理解した上で公道で実践されることをお勧めします。

尚、コーナリングでのリヤブレーキの効能は、コーナリング進入時にアクセルを戻す際にリヤ荷重減少を防ぐことと、コーナリング後半にアクセルを開き加速状態に移る際の駆動力の制御のためです。

一般にコーナリングスピードが速く、コーナリング時間が長い高速コーナーなどを除き、リヤブレーキは積極的に使ってみてください。

ただ、フロントにしてもリヤにしても、制動目的ではなく、あくまで荷重確保とバイクの挙動、パワーをコントロールする目的で利用するため、優しく丁寧な操作を心がけてください。

Q：今スーパースポーツ（SS）系バイクに乗っているのですが、昨日ライディングスクールに行ってきた、8の字で見事転倒しました。

原因はいろいろあり、自覚はしているのですが、頭で分かって体が追いつかず状態。

特に小回りは教習車のCB750に比べて問題外。

バイクの特性と言われればそれまでなのですが、ハンドルは切れないわ、ほんの少しアクセルを回し過ぎただけでも飛び出しそうになるし、スラロームでのアクセルはほとんど一定でないとコースアウトしそうになるし…。

SS系バイクをCBのように低速で思うように乗りこなすコツは無いのでしょうか？

A：もしSS系バイクとCBの2台があったとして、ライディングスクールのスラロームコースを走る、もしくはジムカーナに参加するとしたら、私はどちらを選ぶと思いますか？

答えはSS系バイクです。

私は本田系のライディングスクールに参加する場合には、迷わず同ジャンルのCBR1000RRを借ります。

理由は、他のどのバイクよりも（もちろんCB750よりも）、楽しく速く走れるからです。

それはなぜか？

答えは簡単です。

私はバイクの特性を生かした走りをするからです。

スーパースポーツ（SS）系バイクの特性は軽く、とても運動性能が高いことです。

車両重量で言えば、CB235kgに対し50kg以上もSS系バイクが軽く、これはスラローム走行でも絶対に有利なはずです。

特にブレーキングの制動力や、切り返しの速さ、旋回性の良さはSS系には敵わないものがあります。

またカタログ上の最小半径は、CBの2.7mに対しSS系は約3.4mとなっていますが、ホイールベースはSS系が8cmも短く、つまり車体を傾けるほどSS系の方が回転半径を小さくできるのです。

以上の特性を理解してライディングスクールに参加すれば、決してSS系バイクがCBに走りで見劣ることはないはずです。

CB750の特性は、誰にでも同様に大型バイクを楽しめることであり、最高の教習車ではありますがね。

ただSS系バイクの低速ライディングで不可欠なのは、ハンドルを右に切った時のアクセル操作が特有になります。

マニュアル第1章34ページのアクセル操作で、アクセルをドライバーを扱うような手の使い方をする方法をマスターしなければなりません。

ハンドルを右にフルロックする場合には、面倒でもハンドルを持ち替えるぐらいでもいいでしょう。

これははじめは違和感ありますが、練習ですぐに身につくはずですよ。

また、ハイパワーなエンジンを扱うには、リヤブレーキでエンジン駆動力を制御しなければなりません。

つまり、「ほんの少しアクセルを回し過ぎただけでも飛び出しそうになる・・・」のを、リヤブレーキを踏みつけるだけで防ぐことを覚えるのです。

基本的にスラローム走行であれば、減速&低速旋回ではリヤブレーキは踏みっぱなしになります。旋回中はリヤブレーキで強弱をつけながら速度調整を行います。

コーナリング中のリヤブレーキの操作が難しいのであれば、直線をアクセル一定で走行中に、リヤブレーキのみで速度調整する練習を繰り返し、リヤブレーキの機能、効果を体感し身につけてください。

必ずライディングの困難には解決策があります。

バイクの特性を長所にするのも短所にするのも乗り手次第です。

是非、バイクの特性を見定めて、それを引き出してあげてみてください。

本来そのバイクが持つライディングの楽しさに気付くことでしょう。

【その他】

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は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りる場合には、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。

その辺の度をわきまえて走れば、よろしいかと思いますよ。

Q：本日タイヤを前後新品にしました。

まだ慣らしは終わってないのですが、これから慣らしをしていく上で何かいいアドバイスがあればお願いします。

店の店員さんは、「気を付けてバンクさせてくださいね」ですって！

とんでもないことを言う店員だなあと思いました。

この人もコーナーの時バイクを倒して乗っているんだなと思いました。

A：慣らしをする上でのアドバイスとして、直線を走っている際に、加減速を少々強めに繰り返すと早く慣らし（皮むき）が終わります。

要はタイヤに強めの荷重を与えて、揉んであげるんですね。

（寒い日にタイヤを温めるのも、この方法が一番早いです。）

転倒の危険があるので、バンク中はやめてくださいね。

タイヤのサイドの慣らしは、荷重のかかりやすい中速以上のコーナーで、徐々にバンク角を深めていくことです。

決して急激にバンクを深めないでください。

いつものフルバンク状態の6，7割のバンク内で、しかもゆっくりと荷重をかけながら行ってください。

最も危険なのは、荷重のあまりかからない低速コーナーや街中の交差点で、立ち上りを急ぎアクセルを開けてしまうことです。

特に輸入タイヤは表面に油分がたっぷりしみこんでいますので、これで簡単にスリップします。

私自身がタイヤ交換の直後、バイク屋を出ていく際にこれでハイサイドをくらい、肋骨を2本折っています。（爆）

最近冷え込み、路面も温度が下がっていますので、くれぐれも気をつけて慣らしを終わらせてくださいね！

Q：先日リヤサスのセッティングについて質問させていただきました。

今日設定を変えて走行してみると、あまりに乗り味が変わったので驚いております。

リヤサスのセッティングって重要ですね。

私のバイクのサスは前後ともノーマルです。

サービスマニュアルを見ると、出荷時に5段階中2段目に設定されているらしいので、一応5段階全てに乗ってみました。

結果は5段目か4段目が私としては乗り易いのですが、路面のギャップがかなり気になるようになってしまいました。

つまりサスが硬くなったということですよね。

カーブが走りやすくなったのですが、首都高のようにカーブにギャップがあったりするととても怖いです。

5段目にするとタンデムしているかのようにリアが沈み込んでくれるのですが、柔らかさが無くて別の意味で乗りづらいです。

これは純正品の限界なのでしょうかね。

社外品の高価なサスは細かなセッティングが出来るんですよね。

サスは高いお金を出しても買う価値はありますか？

もし価値があるなら購入したいと考えております。

A：ご指摘のサスのセッティングは、プリロード（バネの縮め程度）ですか、減衰力のことですか？

恐らくプリロードのことだと察しますが、減衰力が変えられるのであれば、多少高めにすることで、プリロードを3段目ぐらいにしてもバタつかないものです。

減衰力が調整できなければ、仕方ないですね。

あと、走行距離はどのくらい走っていますか？

純正品の場合、オーバーホールができないものが多いので、サスダンパーのヘタリが出ると、交換しか方法がないのです。

2万キロ以上であると、それなりのヘタリが出やすいようです。

純正品は、上手くヤフーオークションなんかで、走行距離の少ないものをゲットできると思いますが、でなければ社外品もありかと思います。

ただ、如何せん社外品は高い。

メリットはオーバーホールと細かいセッティングができることですが、そこまで使いこなしている人は少なく、ほとんどは外見の格好で装着していますね。（セッティングも行わずに・・・）公道を走る目的ですと、コストパフォーマンスは疑問です。

それより、タイヤを変えてみるとか、空気圧を変えてみるとか、できることはいろいろあると思いますよ。

なんだか答えになっていませんが、基本的に社外品に疑問的な私の意見ですので、多少割り引いて解釈してください。

Q：私はソロで走ることがほとんどなのですが、走っているときに特に注意しなければいけないことが何かあれば教えてください。

走るタイプは、のんびり景色を楽しみながら走る方です。

それから、渋滞に捕まって止まったり走ったりする場合ですが、ギヤは止まるたびにNに入れた方がよいのでしょうか。

止まっている時間にもよるとおもいますが、いかがでしょうか。

また、渋滞中だとクラッチを握っている握力がだんだん無くなっていく気がします。握力を鍛える方法があれば、アドバイスしてください。

A：ソロツーで特に気をつけることはないですが、ひとりで走っていると、ついつい休憩を取らずに長距離を走ってしまいがちなので、計画的に休みましょう！

それから、あまりへんぴな場所を走っていると、万が一単独事故や故障が発生した場合に対応に時間がかかりますので、なるべく車の通りのある道をルートに選ぶことです。

渋滞中、私はニュートラルに入れてしまいます。

ただ、道に勾配があるといけないので、リヤブレーキは踏んでいます。

信号の変わり目を見定めて、早めにローに入れてスタートを待てればスマートですね。

私は個人的に握力ない方なので、正直私も知りたいです。（笑）

Q：タシロさんは自車をご自分で整備なさるそうですが、どう腕を磨かれていかれたのですか？

A：私もメンテナンス本やサービスマニュアルを見ながら、失敗を繰り返しながら、身につけてきました。

メンテナンスのチャレンジに、失敗は避けて通れません。

でも意外と大変そうな一連の作業でも、個々の行程作業に集中してこなすと、思ったより簡単にできてしまったりします。その逆もありますけど。（笑）

そもそも私はバイク屋のメカニックを完全には信用していませんし、私のバイクの細部は私自身が一番分かっていると思っています。

特に好みのフィーリング、セッティングは、いくら腕のよいメカニックでもわかりません。

特に量販店の若いスタッフの組上げはひどいものです。

ですから、タイヤ交換を含め、バイクショップから上がってきた場合には、自分で組み上げ、自分の好みに調整します。

決してプロに任せるのが安全なのではなく、自分で愛車に向き合い、常にできる限りのチェック、調整を行うことが安全につながっていると思っています。

自身のバイクを一番知っているのは、他ならず、その持ち主ですからね。

Q：昨年末から一週間程バイクに乗らないでいたところ、バッテリーがあがってしまいました。

2006年の中古車なので、いたしかたないところもありますが、バイクのバッテリーの寿命はどのように判断すればよいのでしょうか？

またあまり乗らないでいる場合のメンテナンスの仕方を教えてください。

A：バッテリーの寿命は乗り方にもよりますが、私は週末のみの使用ですと2年程度を目途にしています。

完全に消耗品ですね。

トラブルある前に、新品に交換しています。

尚、前述のものは通常の開放式のバッテリーのことを指します。

メンテナンスフリー式（MF式）の場合には、経験上3年～5年はもちます。

あまり乗らない場合のメンテナンスは、端子を外してしまうこと。

これにより、バッテリーの放電をある程度防ぐことができます。

また開放式のものは、マメな液面のチェックをし、液が規定量に足りない場合には補充液を入れます。

Q：自分でバッテリーを外して充電しようとしたのですが、他に外すものいろいろあり、うまくいきませんでした。

今週末にでも購入店に行って外し方を教えてもらおうかと思っています。

また、合わせてサービスマニュアルを購入しようかとも思っていますが、

＞素人が見てわかるものなのでしょうか？

A：サービスマニュアルは持っていて損はないです。

分からない部分もあるかもしれませんが、できることから自身でメンテナンスをすることは意義があります。

少しずつチャレンジし、できることを増やしていきましょう。

しいては、それがご自身の安全につながることを確信します。

Q：免許取り立てで、400ccマルチ車に乗っています。

まだ、公道走行歴は100キロ程度です。

そろそろ、高速道路にトライしてみようと思うのですが、不安があります。

それは合流時の不安です。

4輪と同じ要領で、走行車線を行く車を目標にして加速し、その後に入るつもりで合流すればよいのだと思うのですが、逆に4輪を運転していると、合流してくるバイクに気づきにくいことがあります、走行車線を行く4輪車が、ちゃんとこちらを認識してくれているかが不安なのです。

最悪の場合は、落ち着いて路側帯に合流してから、タイミングを見て走行車線に入れば良いのですが、何かバイクならではの安全な合流のコツのようなものはありますか。

A：はじめてのバイクでの高速走行は不安がつきものです。

しかし、高速道路は速度が高く、一旦事故が発生した場合の被害の大きさを除けば、一般道の数倍安全です。

それは、交差点がないからです。

ですから、私は高速道路は多いに使うべきだと思いますし、いずれは慣れが解決してくれることもあります。

さて、高速の合流での注意点については、合流車線内でバイクの特徴のひとつである加速を生かし、短い距離で十分に速度をあげます。

少なくとも走行車線の車より速度を上げるぐらいで、本線に合流します。

もし、タイミング悪く走行車線のクルマの横に並びそうな場合は、加速でそのクルマの十分に前方（50m以上）に出れる場合にはさらにしっかり加速し本線合流し、難しい場合にはその車のすぐ後ろにスムーズに入り、その後車間距離を調整します。

走行車線のクルマは、前方50m以上前の合流車線を走っていれば、認識してくれています。クルマの横方に並んだ場合には、死角に入る場合があるので、いさぎよくそのクルマの後に合流すればいいわけです。

尚、合流車線で本線合流ができず、その先の路側を利用するのは、違反行為になるためお勧めしません。

400ccマルチ車であれば、十分な加速能力がありますので、しっかり加速して余裕を持って本線合流するのがコツです。

Q：教習所では、速度を上げてでも40キロ程度なので、ギヤは3速までしか通常使いませんが、一般公道では、何を基準にギヤを選んだらいいのでしょうか。

私は、昔、MTの4輪車に乗っていた時の感覚で適当に走っている感じです。

具体的には、市街地では、発進後はすぐ2速にあげて周りの流れに乗ったら3速、あとは、3000回転を超えたら4速という具合に乗っています。

交差点では、曲がる前に減速して漫然と2～3速で曲がっている感じです。

安全かつスムーズな走りには、何を基準にどうギヤを選べばよいのでしょうか？

迷ったら低めのギヤを選べという方もいらっしゃいますが、ギヤを上げないと燃費にも影響すると思いますし。

初歩的な質問で恐縮ですが、ご教示ください。

A：ギヤの選択というのは、そんなに神経質にならなくても良いと思います。

要は、気持ちよく走れば良いわけです。

ギヤの目的はエンジンの回転数を、最もその時の走りに合った回転域に入れるためにあるのです。当然、高速道路と、峠道や坂道などでは、その気持ちよく走れる回転領域は違ってきます。

高速のように、一度速度が乗ってしまったら、急激な加減速を必要としない道の場合では、回転数を下げる（ギヤを上げていく）ことで、快適な燃費走行ができます。

でも、ワインディングや坂道で高いギヤを選択しても、バイクらしい十分な加速が得られず、意外とエンジンにもストレス、ダメージがかかるものです。

またこの場合、気持ちよくエンジンが回っていないので、意外と燃費走行に結び付いていなかったりします。

ですから、ギヤ選択の基準を速度で決めるのではなく、バイクらしいメリハリのある、そして気持ちよく走れるギヤを選択するようにしてください。

私自身、6速ある愛車のギヤが、今何速に入っているかを意識して走ることはありません。

常に、気持ちよく走れるギヤを使う・・・、それでいいのではないのでしょうか。

バイクの利用目的は移動の手段だけではありません。

クルマにはない軽快さや加速感を大いに楽しむためにも、また十分な荷重をタイヤにかけて安全な走りを実現させるにも、ご指摘のように可能であれば低めのギヤを使われることをお勧めします。

Q：スリップオンのマフラーを付けているのですが、友達にインナーバッフルを取った方がいい、音が出るから外した方がいいよって言われました。

自分でも調べてインナーバッフルを外しても音量的には違反ではない範囲なのは分かったのですが、インナーバッフルを外したのと外さないのでは長所短所などありますか？

社外マフラーについては、車種とメーカーによってその性能や特徴に違いがあるので一概には言えませんが、バッフルを取った場合、概ね以下のような特徴があると思います。

■メリット：

排気音が乾いた澄んだ音になる。

高回転域の伸び、加速が良くなる。

ただし、低速が犠牲になり、相対的にそのように感じるだけの場合もあります。

■デメリット：

音量が大きくなる。

低速時のパワー（トルク）が細くなる場合も。

街乗りなどの低回転域での走行が乗りにくくなる。

もっとも、マフラーのパワー発生バランスは、排気口の大きさだけでなく、エキゾーストパイプの長さや形状にも大きく関係しているので、スリップオンタイプの社外マフラーの場合、性能に与える影響は少ないと考えられます。

私も以前社外品マフラーを装着していましたが、住宅地に自宅があり、朝の暖機で気が引けるので、ノーマルに戻しました。

Q：スリップオンで性能にそんなに関係ないのであれば、インナーバッフルを外してみようかと考えています。

その場合、抜けが良すぎて燃費が急激に悪くなるとも聞いたのですがそれに関してはどうなのでしょう？

A：燃費も個々ではないでしょうか？

ともかく、燃費は悪くなっても良くなることはないでしょう。

ちなみに私の以前付けていたものは、2～3 km/Lは燃費が悪くなりました。

もっともキャブ車なので、最近のインジェクション車の場合にはあまり関係ないかもしれませんが。

Q：まだ、バイクが来たてで、お恥ずかしながら、半クラッチの感覚もつかめていない状況です。

私のとりあえずの目標は、「公道を走る皆さんの迷惑にならない・こけたり、事故ったりして怪我しない」です。

お忙しいとは思いますが、こんな初心者の私に何かアドバイスがありましたら、お願いします。

A：初心者のうちは、思い通りに運転できないのは当たり前です。
だから、しばらくは安全が確保できる道路をできるだけ選んで走るように心掛けてください。

あまり「慣れでライディングが上手くなる・・・」という考え方は好きではないのですが、初心者の乗り始めの時だけは仕方ないですね。
はじめは運転が上手くいかず、苦勞することも多いと思いますが、どんどん走っていろいろな公道での運転パターンをインプットしていきましょう。

具体的なアドバイスとして、意識的に視野を広くとること。
まわりが見えると、恐怖感やプレッシャーは減少します。
もし、被られているヘルメットがフルフェイスタイプであれば、一度オープンフェイスタイプのものをショップで試してみてください。
驚くほど視野が広くなり安心します。

また、つま先をまっすぐ前に揃えて、くるぶしとつま先でバイクの下部を挟み込むようにライディングすると、上体が安定して力が抜けてきます。

最後にクラッチが上手く使えないのは、クラッチレバーの位置が手の大きさ、指の長さに合っていないのかもしれませんが。
クラッチを握った状態から離していき、指の第二関節を曲げたところでクラッチがつながる位置が操作性が良くなります。
微調整は簡単にできますが、ご自身でできなければ、メカに詳しい方やバイク屋さんにお問い合わせすれば、数分で終わる作業です。

上手な人はみな越えてきているハードルです。
自分を信じて、一步一步クリアしていきましょう。
バイクを嫌いにならないでくださいね。

Q：頂いたメールは必ず拝見して参考にしております。

ライディングテクニックは、タシロさんのお陰で少しずつではありますが、自分なりに「上達したのかな！」と自負しているつもりです。感謝しております。

プチツーリング（休みの日に近くを走る程度ですが。）を少しずつ楽しんでいます、バイクに乗るには、結構体力がいると思いますが、如何ですか。

日頃職場との往復、朝早くから遅くまで仕事のため、運動不足。

気持ちは若くても、50歳を過ぎると体力の低下を感じてきます。

今は、400CCで手頃なバイクに乗っていますが、特に小柄な私でも近い将来大型バイクを手に入れたいと、インターネットで物色しているのですが、足つきとか立ちごけが心配と同時に、体力がないとバイクの移動等がきついで、是非、体力づくりの秘訣等があれば教えていただきたいと思います。

A：全身を使っのライディングには、体力が必要のように感じますが、人並み以上の体力が必要かと言えば、そうとも言えません。

確かに取り回しなど、車重が重くなる大型車は、ある程度体力が必要な場合もあるかもしれませんが、直立させたバイクなら指一本で支えられるように、取り回しでも常にバランスを取れるようになれば、それほど苦労しないものです。

要は、これも技術がカバーしてくれるのです。

あえて、ライディングにおける強化個所を上げるとすれば、腹筋背筋力は、加減速におけるニーグリップと、上体の支えを助けてくれます。

また内モモの筋肉の力は、ニーグリップによる、車体とライダーの身体との一体感に不可欠です。

さらに、腹筋・背筋を鍛えることも必要ですが、最も効果があることは、バイクに正しい姿勢で多く乗ることだと思います。

特に骨盤のシートに対する角度を工夫するだけで、車体と身体の一感感を高め、上体の力を抜くことができますので、色々と試してみるのを勧めします。

私は80歳まで元気にバイクに乗ろうと思っています。

その手段として、一昨年から日常的にランニングを行うようにしました。

今では、ランニングやマラソン大会に参加することが目的になってしまい、バイクと並ぶ趣味の一つになってしまったのが面白いのですが・・・。

Q：今の悩みなのですが、恥ずかしい限りですが、高速道路恐怖症です。

普段、あまり高速道路に乗らない為か、高速道路に乗って直ぐはとりあえず80キロ前後で左車線に入のですが、そこから中々右車線に入ってさらに加速するという動作に入っていけない。左車線固定で走行とか、体が固まっていて、なおかつ風に耐えるため前傾姿勢をとるため、後ろをたまにミラーで確認するのがやっと状態です。

元々オフ車がメインだったこともあり、オフ車の場合は仕方がないとあきらめていましたが、オンロード車よりの車両ならば、もう少しなんとかしたいです。

きょうもなんとか走りましたが、すいているのにもかかわらず、平均80ー90キロ、下りで100キロぐらいしか出せません。

車には抜かれ放題で情けない限りでした。

なんというか高速道路で流れに乗れていない気がします。

向かい風に対する恐怖はしばらく走るとなんとか慣れますが、横風や横方向の突風にはビビります。

コーナー付近でも速度を落としてしまいます。

また、なかなか自由に車線変更ができないのと、右高速カーブでは段々と右車線に寄ってしまうというのをなんとかしたいです。

首都高速などやはり怖くて、早々に降りてしまっています。

速度的には90ー100キロまでは出せます。

私のバイクの性能的には、もっと速度的には可能とは思いますが、これは人間側のいわゆるビビリミッターが効いていると思っています。

これも解消したき問題点です。

横風、突風等はニーグリップとエンジン回転数上げてジャイロ効果で耐えるでしょうか？

以上は、やはり場数を踏むとか慣れによる解消でしょうか？

A：まず、恐怖心は危険領域へのリミッターなので必ずしも悪いことではありません。

よって、精神論で恐怖を克服するのはやめ、正しい知識、技術を持って自然に克服すべきです。

主に高速走行で驚くのは、その風圧の強さでしょう。

風圧への対処は、風圧とのケンカではなく、風圧と対話、仲良くすることです。

風圧に耐えるより、風圧受け流すイメージです。

またある程度は風圧への慣れも必要になってきます。

不思議なことに私もツーリングの往きの高速走行より、帰りの走行の方が、同じ速度でも遅く、楽に感じます。

それは、一日の中でも風圧への慣れが変化し、無意識に身体が対応しているのでしょう。

ですから、不安な気持ちを払拭するには、やはり高速道路を走っていただきたいです。

私だって初心者のころは、400ccのオンロードバイクで高速道路を80km/hしか出せませんでした。

それも気がつけば、100km/h以上の巡行に全く不安がなくなりました。

現在が80km/hなら次は85km/hと、少しずつ許容範囲を広げてみてはいかがでしょうか？

恐怖感を感じない程度に、あせらず風圧に対する身体の使い方を覚えていくのです。

はじめは全身に力が入り固くなり、風圧とケンカして疲れてしまっているはずです。

恐らく肩がこるほど固まり、長時間の走行ができなくなっていて、30分も走ると疲労困憊しているのではないのでしょうか。

でもそのうち、力を入れるところと抜くところがわかってきて、不思議と長時間走ってもリラックスして走れるようになってきます。

なお、上体を安定させるには、シートの座点と大局的な個所であるつま先、くるぶしでしっかり車体を挟むと効果的です。

ジャイロ効果での安定確保は、高速道路ではあまり関係ないと思います。

また高速道路には横風がつきものですので、急な横風には過剰に反応せず、いつでも対応できる周囲車両間隔と気持ちの余裕を持って走行ください。

要は、横風にも耐えようとせず、多少横に振られるのにも対応し、風を流してあげるのです。

そのためにも、車線の中央を走ると横移動した際に安全が確保できます。

車線変更は危険が伴うので、風圧に対して対処、車体のコントロールが十分にできるようになってから行うのが良いかと思います。

車線変更には、周囲を把握する余裕が必要だからです。

風圧への意識があるうちは、それに集中した方が良いです。

Q：普段、街乗りでは、感じないのですが、ツーリングなどで、少し距離（時間）が長くなると、左手の握力がなくなってきました。

クラッチ操作で、無駄なストロークが多いせいだと思いますが、何か良い練習方法は、ありませんでしょうか？

ライディング中に左手に影響があるとのことですが、クラッチ遊びを調整されるといいと思います。

指の第2関節を直角に曲げた位置で、クラッチがつながるように調整されると力のロスがなく握力への負担が減ります。

また、クラッチワイヤーに給油するだけでも、ずいぶん動きが軽くなります。

さらに、シフトアップの際に、若干アクセルを戻し気味にし、エンジン回転数を落した瞬間にシフトアップしてあげれば、クラッチを使わずにすみます。

それほど難しいテクニックではなく、レースでは一般に使われている方法で、私も左手が疲れてくると使う方法なので、ぜひ試してみてください。