

■ 読者の皆様へ ■

本書は、1987年2月27日に弊社より刊行した『ライディング事始め』を底本としております。刊行以来、ライダーの方々を中心として多くの支持をいただき、この分野の定番書籍として35年間に36刷もの重版を数えるまでのロングセラー書となりました。本書の読者の方々からも、「本書によってライディングの基礎を学んだ」ということにとどまらず、「これからバイクに乗ろうとするライダーの方々に推薦している」という嬉しいお言葉をお寄せいただいたこともありました。このようにたくさんの方に読み継がれていることは、出版社として望外の喜びであります。

今回の新装版の刊行にあたり、これからも多くの方々にご活用いただくために、初版刊行後に改定された法律や規則に関する部分を中心に、再検討をして変更を実施いたしました。また、今日では情報通信網が充実し、様々なツールが登場しており、実情も変わってきています。しかし、本書にあるライディングに関する基本的な考え方は不変であり、原著を尊重してそのままとしました。また、印刷方法は現代の新しい方法に移行し、本文用紙を変更するなどの見直しも行ないながら本体価格は極力抑えてお求めやすい価格としました。

本書をご活用いただくことによって、より多くのライダーが安全に楽しく、さらなる上達を目指されることを願って止みません。

グランプリ出版 編集部

まえがき

何事でも同じであるが、新しい世界に第一歩を踏み入れるときには、右も左も分からないわけであり、だからこそ楽しいのではあるけれども、間違いなく不安でもある。何かよい手引き書はないかと捜すことになる。

そういう初心者向けの入門書というやつは書店に行くとき星の数ほどならんでいて、バイク用のものも例外ではない。だが、それらを手に取ってみるにつけ、何かが足りない、と思っていた。色々な内容が詰め込まれてはいても、それがすでに刊行されている同種のものからの寄せ集めだったりする。非常にライディングがうまい一流レーサーの著になるものであっても、断片的な高等技術の羅列であったりする。考えてみるにそれらには、これから初めてバイクに乗ろうという人たちに対して、どうしてもうまくなってほしい、バイクの楽しさを知ってほしいという熱意が、欠けているのではないだろうか。何よりも、温かみ、がそこにはないように思う。

その視点からスタートし、1年間をかけて練り上げたのが、この本である。全体のコンテ立ては、村井 真氏にお願いした。村井氏はレーサーでもインストラクターでもないけれど、すでに2冊の単行本を創造しながら苦楽をともにする過程で、氏の経験知識の豊かさとバイクを愛する心の深さには、確信を得ていたからだ。そして、出来上がった職業的冷たさとは無縁のイラストに対し、僕が文章を付け加えた。初心者でも、いや初めての時期だからこそこれだけは知っておいてほしい、という願いを込めて、筆を重ねた。

では、この本が他のものに対して、内容の多さや詳しさに勝っているかとなると、そういう努力はしたけれど、断言はできない。ただし、温かさ、では絶対に負けないと自負するものである。
(つじ・つかさ)

☆

あなたはレースを観たことがあるかな。レーサーってカッコいいよね。みんな、あんな風に走りたいと思うんだろうな。

ここであなたが、ちょっとウデに自信のあるライダーだとして。その自信を胸にサーキットへと繰り出して、走行シーンをビデオに撮ってもらった。ワクワクしながらデッキのスイッチを入れるわけだ。自分はいかに怖い思いをして限界走行したんだから、さぞかしカッコいい走行シーンが映し出されるはずと思うよね。ところが出てきたのは、サーキットでツーリングしているかのような自分。見慣れたレーサーの走りとは比べよ

うもない。ライダーのウデが悪いんだって？ そんなことないんだよ。信じなさい。これは筆者の体験談なんだから！

はっきり言おう。公道とサーキットは別モノと考えよう。公道でレーサーを気取るのはモノマネであって本質ではない。スリルを楽しむことよりも、バイクを操る楽しさを覚えたい。それは、何も限界ギリギリのバンク角をさぐることではないはずだ。

今、バイクライフのスタートラインについたあなた。あなたのすべきことは、とりあえずケガをせずバイクに乗り続けること。あせらずともうまく走れるようになる。心配ない。保証する。冷や汗流して走ったってどこがおもしろいのさ。バイクは楽しまなくちゃ。そう、楽しんでいるからこそうまくもなれるものなのさ。ね、つじさん！

(村井 真)

1 末長くバイクとつきあうために P.9

- 他人に迷惑をかけてはならない 10
- ケガをしてはならない 11
- 華麗に乗りこなすためには 12
- いつまでも乗り続けよう 13

2 ライディングフォーム&基本操作 P.15

- ライディングフォームから始めよう 16
- バイクとケンカしてはダメ！ 17
- ライディングフォーム①～② 18
- ハンドルグリップの握り方&レバー操作 22
- ステップの踏み方 24
- いつでも下半身でバイクと一体化 25
- エンジンを始動する①～② 26
- 押しがけ 30
- スタート 32
- シフトアップ 34
- シフトダウン①～② 35
- ブレーキング①～② 38
- コーナリング①～⑤ 42
- Uターン 52
- 起こす, スタンドをかける 54

3 さあ走り出そう P.57

- 市街地走行①～③ 58
- 交差点①～③ 64
- 追い越し 70
- ワインディングロード①～⑤ 72
- ラフロード①～③ 82
- 雨, 夜 88
- 2人乗り 90
- 転倒 92

4 ハイレベルなライディングを自分のものに P.95

- スポーツライディング①～⑧ 96
- ウィリー①～② 112
- ジャンプ 116
- タイト・ターン 118
- ハイレベルなライディングとは？ 120

5 どんな装備をするか、どんなバイクに乗るか P.123

- どんなバイクを選ぶか①～④ 124
- 中古車の買い方 132
- バイクを買ったら 134
- 慣らし運転の仕方 136
- ライディング・ギア 138
- ヘルメット①～② 140
- グローブ、ブーツ 144
- 革ツナギ 146
- ジャケット 148
- ラフロードウェア 149
- レインウェア 150
- ウィンターウェア 152
- ライディング・ギアの手入れ法 154

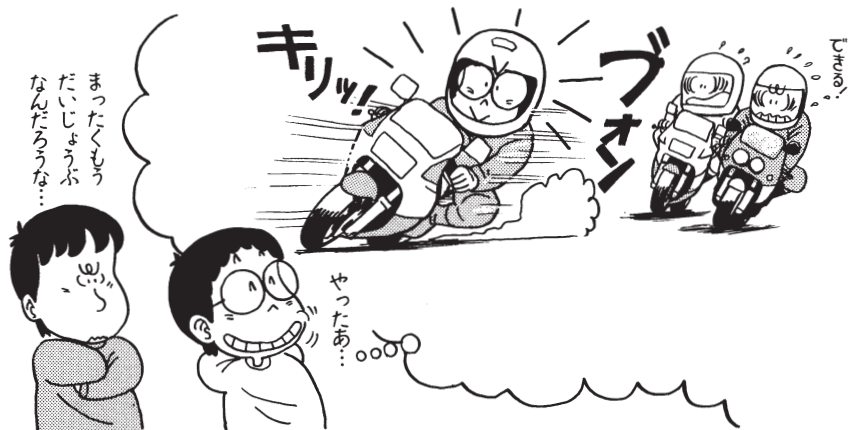
6 ツーリングにしよう P.157

- ツーリングに出よう 158
- 何処に行くか①～③ 160
- 何処に泊まるか 166
- 予算のたて方 168
- 何を持っていくか①～② 170
- どんなウェアを着るか 173
- ツーリング前夜 174
- さあツーリングだ①～③ 176
- ネズミとり対策 182
- トラブル対処法①～② 184

7 愛車のメンテナンス P.189

- まずは洗車から 190
- ネジ、ボルト、ナットのゆるめ方 192
- 操作系のアジャスト 194
- エンジンオイル 196
- ブラグ/エアクリナー 198
- バッテリー 200
- チェーン 201
- タイヤ 202
- ブレーキ 203

■ライダーにあこがれる後輩くん、思い余って先輩をたよる…。

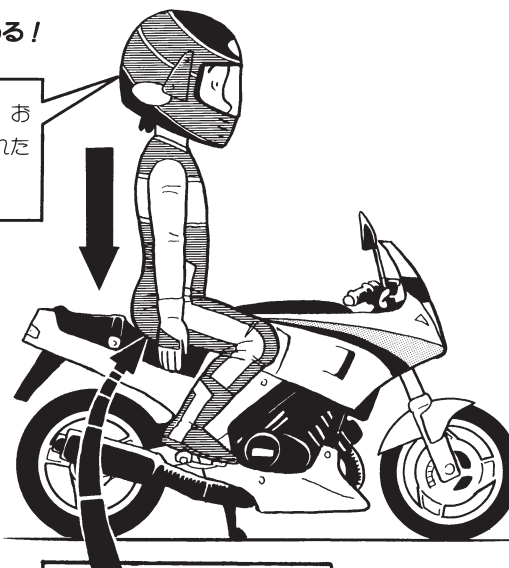
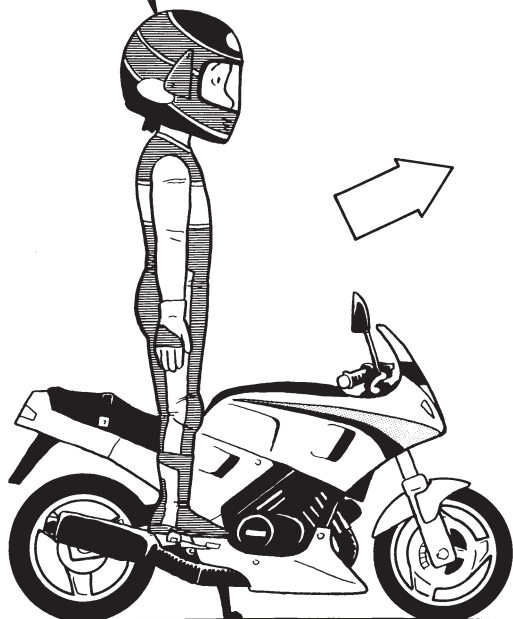


■ライディングフォーム①

●ライディングフォームはこうやって決める！

1. スタンドを立てステップに立つ。

2. ひざを曲げて行き、おしりとシートが触れたところで止める。



腰を左右に移動する時いけば運動性に富んだ位置だ。



完璧なバイク・コントロールのためのライディングフォーム作りを、具体的に始めよう。もちろんこれは、キミとキミの愛車にとってベストなオリジナルフォーム作りのためのノウハウだ。

まずは車体へのまがり方だ。①両ステップに立ち、②尻がシートに触れるまで両ヒザを曲げ、③ステップで全体重を支えたまま上体を前傾させて、両方のハンドルグリップに軽く両手をそえる。これで完成！

簡単だ。考えてみれば、教習所の教本と大差ない。ということなんだが、見た目の形だけで分かったつもりになってると、重大なポイントを見落としてしまう。

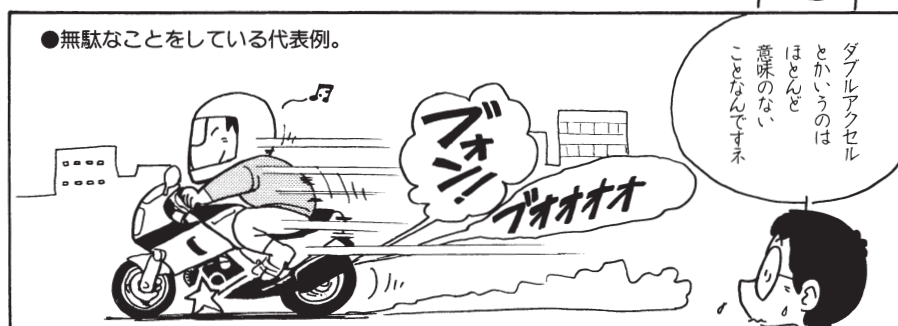
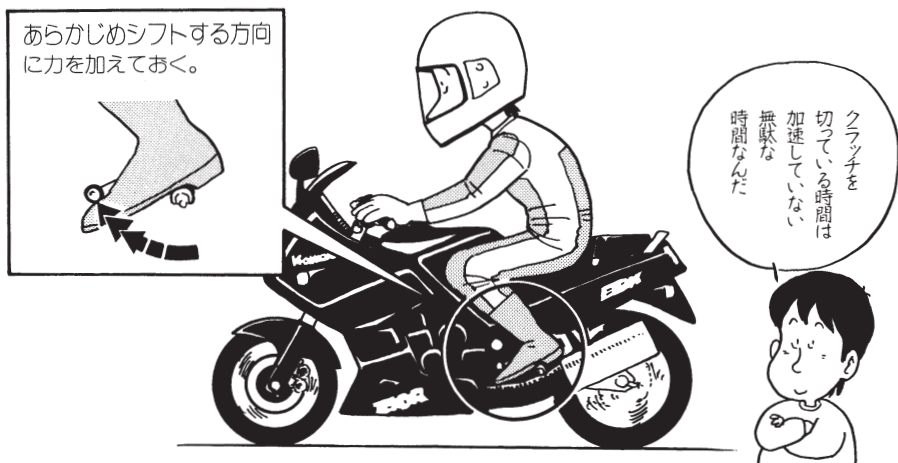
尻がシートに「触れる」、それに両手を「そえる」という2点だ。体重はすべて両ステップで支えているの

であって、シートには座っていない。腕にも体重がまるでかかっていない。もちろん、このままで1時間も走ったらクタクタになってしまうわけで、通常はある程度シートに体重をかける。けれども、このシートに尻が触れてるだけの状態を、まず基本フォームとして作らなくてはならない。ここではとりあえず、尻の位置を調整するため、あるいは腕に体重がかかるのを防ぐために、強いニーグリップをするのも禁止する。

なぜこの基本フォームが大切か？ それは、この形からなら、ハンドル/シート/ステップの各部へ、それぞれ好きなだけ体重をかけたり抜いたりできるからだ。よく耳にする「荷重コントロール」というやつだね。もちろん、左右への荷重配分も自在。そして腰を

■シフトアップ

●クラッチを切っている時間を、なるべく少なくする努力をしよう。



スタートしたら、今度はスピードが上がるのに合わせて、エンジン回転を目差す範囲に収めるために、ギアをシフトアップすることになる。が、そこで、ブォーンと走って行って、クラッチを切ると同時にブォンと吹かして、またブォーン、というやつ。あれだけはみっともないから、やめてくれ。まったく何の意味もなく、遅くてうるさいだけだ。ベテラン連中はそうやって走ってライダーの後ろで「パーカ」と言ってるの、知ってるかな？

シフトアップで、クラッチを切っている時間は、空走区間にすぎない。加速はしてないし、スロットルでバイクをコントロールもできず、ダ性で走ってる。そんな時間は、なるべく少なくしたい。すると、ブォン

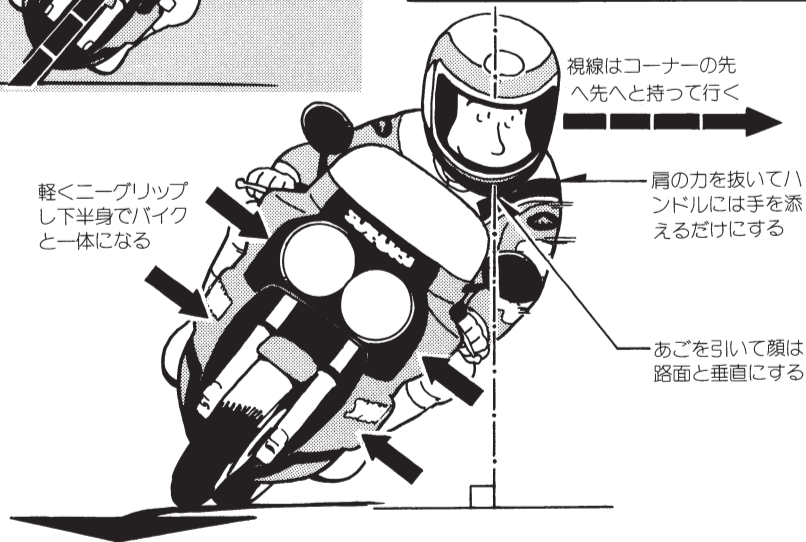
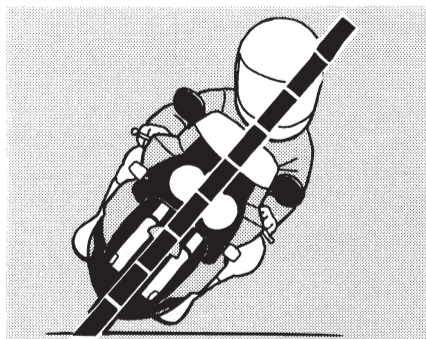
なんてやってるヒマはないのだ。

で、最初のうちはタイミングを覚えるために、シフトアップする前から、シフトペダルの下側にツマ先を入れて、ペダルを軽く上へ押し上げておくのも、トレーニング法のひとつ。その状態から、スロットルを少し戻す(全閉ではなく、加速力がなくなるくらい)と同時に、クラッチをバツと切る。するとギアは、スコンと入るはず。前にも言った、例のスコンの感じだゾ。そしてすぐに、クラッチをつなぎつつ、スロットルを適度に開ける。

スロットル開閉とクラッチの断続をビタリと合わせ、スムーズに一定の加速で進むように心がけていけば、前もってペダルに力をかける必要もなくなる。

■コーナリング③

●コーナリング中の基本フォームは、リーン・ウィズだ。



直進しているバイクを、コーナリングのためにネカすというのは、それまで保たれていたバランス状態を崩すことだ。だから、それなりに大きな荷重移動やモーションも必要になる。ところが、バイクがネてしまっただけでコーナリング体勢に入れば、これはまた別のバランス状態。すると、もう極端な操作はいらないわけ。

イン側ステップにグンと荷重して倒し込み、目的のバンク角まで傾いたら、いや正確にはその一瞬手前でその荷重を適切な分だけ抜く。抜いた分の体重は、反対側のステップか、あるいはシートに載せる。これにより、遠心力とバランスしたところで、バンク角は定まる。それはムダのない安全なバンク角であり、コーナーを十分に曲がれる体勢のはずなのだ。アウト側の

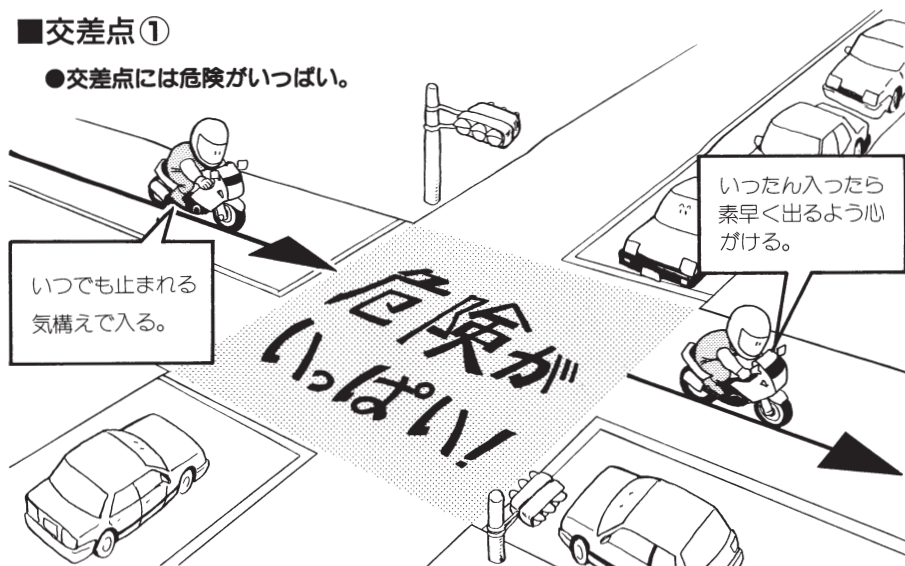
足から車体へ体重を載せて倒し込んだ場合でも、理屈は同じで、荷重移動を減らすかやめればいい。

そう、これだけのこと。難しく考える必要はない。それを、どんなフォームでコーナリングするかに気を取られるから、バイクがフラつく。ハンクオンに夢中になってるヤツなど、いい例だ。だいたい倒し込みのところで出てきたリーン・イン、アウトといったものは、どう荷重するかで結果的に表れる形。その傾向の形になりやすいというだけのこと。形を先行させて考えるのは、間違いの元だ。キミは、倒し込みのために適切な荷重をし、バイクが傾き始めたらそれをバランス荷重に戻すことだけを考えていればいい。

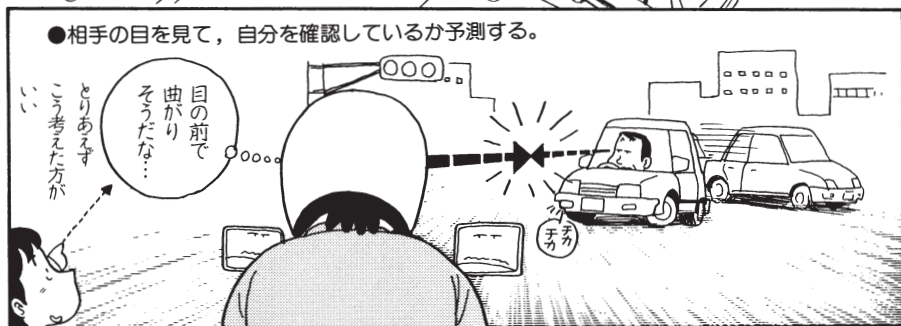
つまり、気持ちとしては、常に基本フォームのまま

■交差点①

●交差点には危険がいっぱい。



●相手の目を見て、自分を確認しているか予測する。



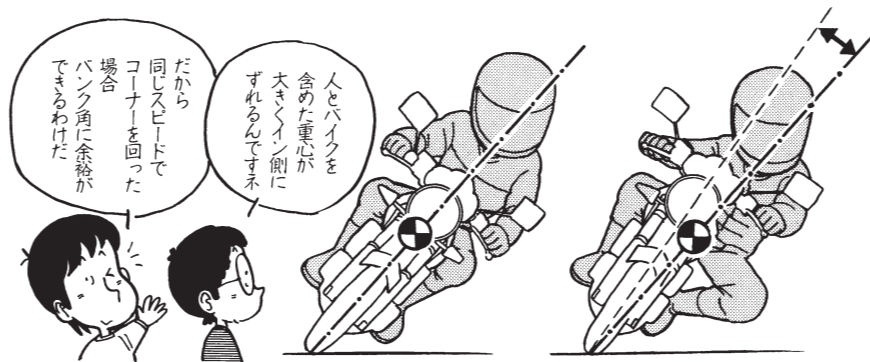
ハッキリ言って、絶対安全なところなど、公道にはどこにもない。一直線に伸びていく郊外の国道やガラすきの高速道路だって、いつ何が起きるか分からないと思え。そのくらいの気構えでいるべきだ。そんなに気を遣って走るなんて面倒だ、と思うくらいなら、家で寝てなさい。そんなキミは、バイクにもクルマにも、そして自転車にすら乗る資格はない。自分がケガをするのは勝手だが、それによって多くの人にかかる迷惑や、他人をケガさせたり殺したりへの償いは、いくらお金を払ったってできるものではないのだ。

そんなに危険な公道の中でも、これまた特別にヤバいところが、他の道と合流する場所。Y字路、T字路、十字路といった交差点だ。なにしろ、別々の向き

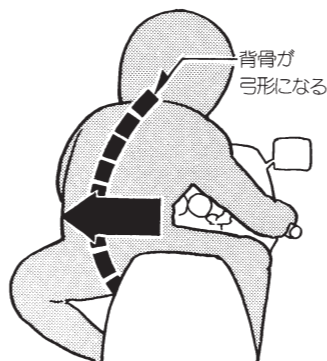
の流れが交差したり、いっしょになろうというのだから、これはもう大変だ。狭い裏道の見通しの悪い交差点なんて、誰だってそのヤバさが分かるはず。減速もせずに横から突っ込んでくるクルマはよくいるし、自転車に乗ってる連中や遊びに夢中な子供などは、まず一時停止して安全確認なんかしないほうが多い。ここでも、最初から相手（いるかいないか分からないかもしれないが）を疑ってかかるべきだ。たとえキミのほうが優先道路だとしても、痛めめに遭うのは自分。それに相手が人間や自転車だと、不利になる可能性大だ。

こんなことはまあ、今さら説明されるまでもないだろうけど、慣れてくると忘れちゃうんだよね。とくに免許を取ってから3ヶ月め、1年めあたりは要注意だ

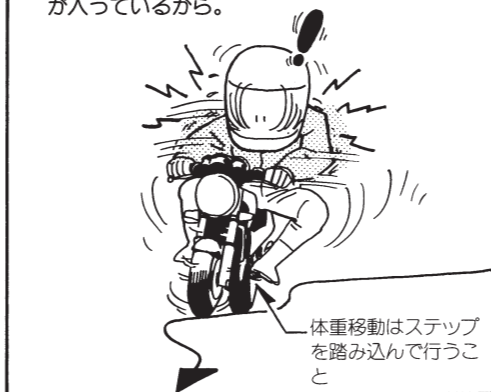
●なぜ腰をイン側に移動するのか？



●脇腹を張り出すように、腰を移動しよう。



●腰を移動した時フラフラするのは、上半身に力が入っているから。



移動の中心は、腰のあたり。ベルトを締めるところの少し上の脇腹を、グーンと張り出すようにする。ここからコーナーに入っていく感じだ。すると当然、体全体がついていくはずだね。これ、重要。

一方で、頭は車体中心からあまり動かない。自分とバイクの現状を客観的に把握し、人車一体になり、次の行動に対処しやすくするためだ。尻も必要以上には動かない。こうしていったときの後ろ姿を見ると、ライダーの背骨の線が、コーナー側に凸の弓形になる。その頂点は、さっきの脇腹だ。切り返しては、この弓形が右に左にと反り換わっていく。尻の移動量なんてどうでもいいのであって、それがゼロでも、うまいライダーは背中をきれいな弓形にして、スイッとコーナ

ーに入っていくものなのである。

また、体を移動するときは、シート上面と平行にやる気持ちになること。バイクが傾いていけば、それは斜め下方になるが、それは結果であり、意識として下に落とそうとすると、不自然なことになる。

こうした形の延長上で体の移動量を増していくと、重心のオフセットが大きくなり、イン側ステップへの荷重も大きくなり、より素早い倒し込みがスムーズにできる。イン側の足は、ステップへの踏み込み方向から、自然に開き気味となる。それでいい。無理にヒザをタンクに当てようとする、体が外向きに回転して体が移動しない。でも、ワザとヒザを開こうとする必要も、まったくない。自然体こそがベストだ。

〈著者紹介〉

つじ・つかさ(辻 司)

1952年、東京生まれ。20歳代を中心に10年間ほどロードレースに没頭した経験を持つが、出発点も現在も根はツーリングライダーだと自覚、自負している。1978年からフリーのバイクジャーナリスト活動を開始。バイクの性能にとどまらず、乗り味の評価など多角的視点からの臨場感溢れる解説に定評がある。またライディングテクニックに限らず、メカニズム解説や人物インタビューも得意とする。専門誌や一般誌など各メディアにおける執筆のほか、『ベストライディングの探求』と『ライディング事始め』(ともにグランプリ出版)の両ベストセラーを筆頭に著書も多数ある。無数のバイクや走りの世界、様々な“バイク人間”に触れながら活動が続けている。執筆活動と並行し、1984年からはインストラクション活動にも力を注いできた。バイクの操り方に限らずバイクライフ全般を、一般ライダーに伝える独自のスタイルを開拓している。

村井 真(むらい・まこと)

1957年生まれ。16歳からバイクに乗り、ツーリングを趣味として楽しんでしたが、もうひとつの趣味イラスト画のほうの才能が認められ、モータースポーツ関係のイラストレーターとして活躍。

ライディング事始め	
著 者	村井 真+つじ・つかさ
発行者	山田国光
発行所	株式会社グランプリ出版 〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32 電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418 振替 00160-2-14691
印刷・製本	モリモト印刷株式会社