



ランドナーでお花見

成田から銚子へ

屋内保管と室内保管

CYCLE FIELD 2025

5



旅 す る 安 心 感

耐水性で定評のある英国製キャラダイスを、
メイドインジャパンのステンレス製バッグサポーターが支える。
この信頼感は何ものにも代えがたい。



フラップが上方に延びて容量を増やせる
キャラダイスの新作

キャラダイス ローサドルロングフラップ

価格：24200円(税抜22000円)

重量：490g

サイズ：H19xD19xW44(ポケットを含む)cm(容量15ℓ)

カラー：ブラック、グリーン

仕様：サイドポケット2、バッグマンスポーツ対応

ついにリニューアルを果たした
国産バッグサポーター

VIVA DXバッグサポーター

価格：9680円(税抜8800円)

重量：353g

サイズ：ピラー径適応サイズ25.4~31.8mm

仕様：ステンレス、耐荷重5kg



TOKYO SAN-ESU



ランドナーで お花見

鈴木 敦



西多摩でもようやく桜など春の花の開花が進んで景色が華やかで、きた4月初めの日曜日、近所で催される自転車仲間のお花見の宴が始まる前に周辺の桜の名所をランドナーで見て回るお散歩ランを企てて、ほんの数時間でわずかな距離のコースを、伝統的なツーリング車を愛好する仲間と共にのんびりと回ってみました。

私（JR武蔵五日市駅前の山猫亭の店主）はアプレのツーリング車を持っていて、オブジェ兼宣伝も兼ねて店内に飾っているのですが、このランでは試みにアプレでの参加を呼びかけてみて、オオマエジムショップのご協力でウェブサイトでも告知をしていただきました。というのも、昨年の秋とこの冬と、店主オオマエさんたちとアプレの山岳ツーリング車を連ねて峠を走る（押し・担ぐ）機会があつて大変楽しいランとなつたので、今度はアプレのランドナーを連ねて走れたら面白からうと思つた次第ではあります。

結局の所、お散歩ランでは店主と仲間のIさんのアプレが2台が揃い、午後にはもう1台、時間差でアプレに乗った仲間のEさんが山猫亭に立ち寄ってくれたのですが、他の参加者の自転車はトーエイ、アルプス、ライジン、果てはアレックス・サンジェといった面子で、それぞれアプレと縁があると言えはるので、アプレファミリーの自転車が集つたとも言えるでしょうか？
くだんのお花見お散歩ランは当



日、比較的桜が咲き揃っていた五日市の東寄りのエリアを、のんびり気兼ねなく走れる裏道、細道を可能な限りつなぎながら走ってみました

が、雑なコースプランニングで行き当たりばつたりのランとなつたものの、ペタランサイクリスト揃いの参加者がスムーズに走ってくれて助か



りました。
さてランは五日市駅前をスタートして東に進み、秋川南岸沿いの細道を、春の花の名所、網代地区の弁天

山の麓を目指します。
見上げる斜面には芽吹き前の雑木林にヤマザクラが咲く崖上の道を抜け網代地区に入ると、ほぼ満開のソ



メイヨシノの並木を走り抜け、桜とミツバツツジも咲き揃ってきた弁天山の麓の赤い鳥居の下で一休みします。走りながらも、休憩で止まった時でも、自転車の事、ツーリングの思い出話などなど、とりとめのな

くも楽しい会話が尽きませんでした。

大岳山など西多摩の山々を見渡せる眺めの良い山田大橋で秋川北岸に渡って、今度は伊奈地区の裏道を走ると、つい先ほど麓を走り抜けた弁天山の一带で芽吹き前の雑木林のヤマザクラが花盛りになっているのが見渡せ、特に花見山と呼ばれる山の一郭はヤマザクラがまとまって花盛りとなっていて壮観です。

JR五日市線を渡って谷戸の景色を留める横沢入に立ち寄って谷戸の春の風情を愛で、続いて秋の白萩で有名ながら春の桜でも劣らず見事な景色となる古刹・大悲願寺では、急に降り始めた俄雨を避けて軒下で雨宿りする間も自転車談義と特に雨具、ポンチョ談義に周囲の桜にも増して花が咲きました。

程なく雨も止み、すぐ近くの大悲願寺参道の石段に咲く見事な桜並木で記念撮影をしてから一走り五日市駅に戻り、短いながらも楽しいお散歩ランは終了と相成りました。

また折を見てランドナー等でのんびり走るお散歩ランを企てて、特にアプレに乗る皆さんとも一緒に走ればと思いますのでよろしくお願ひいたします。

余談になりますが、山猫亭には店主のアプレ・カーボンランドナーや店主オオエさん撮影のツールドフランスの写真も展示していて、自転車関係の書籍もごちゃごちゃと置いてあります。いつでも気兼ねなく、アプレの自転車に乗ってお立ち寄り

いただき、自転車やツーリングのお話などできれば幸いです。



山猫亭 cafe-yamanekotei.jimdofree.com

最新刊

輪行で行こう!

自転車と一緒にもっと遠くへ旅する

大前 仁 著



オオマエジムショ店主の大前仁による 8 本の紀行

しまなみ海道とゆめしま海道

飛行機輪行で知床半島

奥多摩駅から松姫峠越え

古峯神社から足尾銅山

高浜からつくばりんりんロード

秩父から太田部峠を経て法久

はこね金太郎ラインから大観山

津軽半島

他の追従を許さない渾身のハウツー

ロードバイクの輪行

ランドナーの輪行 (アルプス式)

輪行の歴史 など

すべてのサイクリスト必読必携の書!

絶賛販売中です!

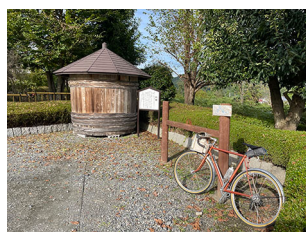
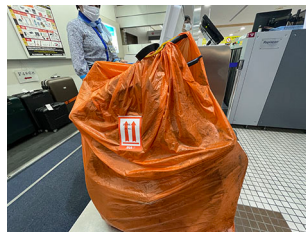
A5 判 224 ページ 2300 円+消費税

発行 株式会社天夢人

発売 株式会社山と溪谷社

全国書店および AMAZON で注文できます!

もちろんオオマエジムショ店頭でも販売しています!



成田から銚子へ

奥田茂雄

あるSNSで成田の裏町の食堂の写真がふと目についた。一昨年の夏、数十年前ぶりの一泊サイクリングで成田に行った時にたまたま夕食をとった場所である。その時は翌日新勝寺にお参りしたら気分的に一区切りついてしまい、暑いのもあって東京方面にさっさと帰ったのだった。当初は銚子あたりまで走るつもりだったのを思い出す。よし、ちょうど仕事も数日空いているし、その時行かなかった銚子まで改めて成田発で行ってみるかと思う。唐突ではあるが前から温めていたプランと言えないこともない。



成田から銚子はただ走るだけなら一日で済む距離だが、輪行の都合や銚子周辺の見どころの多さを考え、思い切って匝瑳市八日市場あたりで一泊することにした。これで莫大な余裕が手に入る。

どちらかという余裕がありすぎの気もするが、走り手の力を考えればそれでいいのである。当日の朝に宿を電話で予約し、JR武蔵野線から常磐線、成田線と乗り継いで成田駅へ向かう。一枚の写真に背中を押されて突然に出掛ける次第となった。

●一日目

大都會を遠巻きにするルートで成田駅には午後1時前の到着。新勝寺と空港を控えて賑やかな駅である。八日市場の宿までは30kmほどで今日は移動日みたいなものであるが、さすがに平日頃の半日サイクリストと

はいえ、のんびりしすぎの感否めはない。少しはきびきびと自転車を組み立て、さっさと走り始めることにした。

一年半ぶりの成田の駅前から坂を下り、国道を横切つてしばらく行くと、早くも丘陵と谷津の続く北総の農村風景である。すぐ横に国際空港があるとはとても思えない。

谷津ぞいの細道を走り県道に出たところで三里塚へと向かう。僕らの年代の人間にはこの地名は特別な響きを持つ。埃っぽい道が古びた商店街になっているあたりが三里塚の交差点だった。

春先の晴れた空の下、何の変哲もない田舎道の十字路に立つて、半世紀前の空港建設とかつての三里塚闘争の話に想いを巡らせる。その時代の空気感を感じ取ることは当然ながらも難しい。

丘陵の畑の中の道を芝山町に向かって南下していくと、芝山仁王尊という古刹がある。古墳と博物館に隣接していて周辺の丘は公園となっている。少し道が分かりにくかったがなんとか寺に行き着く。

なかなかの大寺で、丘の麓から石段を結構登ってお参りする。立派な塔があつて、その横から参詣のための古道が遊歩道として整備されているようだ。山中古道というらしい。今から通るには情報不足なので、今日は古道は止めておく。時折り成田空港の飛行機が頭上を通り、その音にびっくりする。

しばらくは谷津の道をあてずっぱうに走り、匝瑳市への県道に乗る。途中の広い田んぼの中のまっすぐな道は向かい風で辛かった。栗山川、両総用水の橋を渡ったところで地図を確認して、ここが去年の九月にm



さんと走った多古町周辺のコースのごく近くだということに気が付く。低い丘を越えると真つ平らな九十九里平野の端に出て、八日市場への旧街道と合流する。ここからは道沿いに細長く町並みが続いて行く。もう着いたも同然なのでハンドルの肩に手を置き、通りの旧家の様子を眺めたりしながら軽く流していく。

匝瑳市、八日市場あたりは漫画家上村一夫氏の「関東平野」という作品の舞台なのだそう。僕が学生の頃流行った漫画だからやはりもう半世紀は経つ。私小説のような漫画であるが、その内容はともかく、九十九里平野は関東平野と呼んでいいものかと少し悩んでしまう。リアルタイムで読んだ当時はまだ関東住まいではなく、なんとなく関東平野という題名から利根川沿いの場所の



話のように思っていた。今日の宿はビジネスホテル竹屋というところで、町の中心地に近い旧道沿いにある。夕方の4時半、ちょうどいらいの時刻での到着となった。元は旅館だったと思われる個人経営のビジネスホテルで、僕の部屋は和室にユニットバスという造りだった。

町にはいわゆる繁華街があるでもなく、夕食は国道沿いの松屋で食べて、夜のおやつと明日の朝食を八日市場駅前のコンビニで買った。気が付くと仕事で旅から旅の生活をしてきた頃の行動パターンそのままで、何か苦笑いが出てしまう。これではほとんど地元経済に貢献していない。偶然だがこの日は3・11の震災記念日の前日である。夜はテレビでその記念番組を見た。本日の走行約30km。



●二日目
朝の8時過ぎくらいに宿を出る。昨日は玄関にたくさんあった客の靴が、もう皆出払って僕の分しかない。まずは九十九里浜の北東端、旭市飯岡へ向かう。天気は下り坂との予報だが、案外に晴れていて今日の日は大丈夫だろう。

国道を離れ、九十九里平野の真ん中あたりを走る道を行く。緩やかなカーブを繰り返しながら横垣の集落を次々と通過する。旭市の古い市街から南に折れて海岸の方に向かい、足川というところで九十九里浜に出た。

集落の路地を抜けると浜の砂丘に作業所や倉庫がまばらに並ぶ。どれも比較的新しい。震災の時の津波被害で再建されたものなのだろう。砂浜の向こうに明るい海、左手にはこれから向かう刑部岬ぎょうぶさきが見えている。



九十九里浜はそこで終わり、その先は屏風ヶ浦の断崖となる。

飯岡まで堤防のサイクリングロードを行く。どこかに津波の慰霊碑があったはずだが気が付かなかった。飯岡は先の震災で千葉県で最大の津波被害を被った場所なのである。

漁港は町外れのどん詰まりの場所にあり、そこから目の前の刑部岬の高台に国道から大回りして上る。久し振りの坂道にローギアに入れ、勾配のきつさに閉口しつつも標高60mほどの台地に上り着く。

辺りには小さな灯台と展望台、レストランやホテルがあり、控えめながらちよつとした観光地の雰囲気である。おりしも今日は3・11当日、展望台では震災記念のイベントの用意がされていたようだ。

岬からは弧を描いて続く九十九里浜の眺めが実に素晴らしい。ただし



高所恐怖症の僕には怖さが先に立つ。カメラを構えつつも崖っぷちの柵のところまで行けないという随分と腰の引けた訪問になってしまった。

刑部岬から銚子へは台地の道である。国道を避け、丘陵の農道のような道を行く。地形のままに続く細道、古くからの村、それとは対照的な風力発電の風車が不思議な調和を見せている。

屏風ヶ浦はすぐそこであるが、全く見ることはできない。道としては今回この区間が一番楽しかったように思う。途中で知らぬ間に市境を越え、銚子市に入る。小浜町の集落には道路の上に縄を渡す「道切り」が二か所で行われていた。魔物封じのおまじないであるが、武蔵野だと「ふせぎ」と呼んだりする。渡した縄にタコやエビを模したわら細工、お酒



の枡やら将棋の駒などがぶら下げてあるのが面白い。これで魔物を饗応して酔い潰すという作戦なのだそうである。

その先で国道に合流するが、ここから銚子ドーバーライン（旧銚子有料道路）経由の大吠埼までの海岸線は、40年ほど前に逆向きに走ったことがある。今回再訪目的では全くないのだが、海岸沿いとなるとコースは重複せざるを得ない。ツーリングではなるべく知らない道を走りたいところなので、気分的には少し引く掛かるものがある。

もつとも前回は銚子駅から走り出したものの、途中でシクロの5段フリーが空転を始め、メカトラブルでリタイアという半端なことになった。今回は今風の言葉を借りるとその伏線回収ってことになるだろう。



しかしさすがに40年も経つと、国道沿いにはイオンモール、外川の浜にはマリーナや大学ができていたり、様子が随分違う。結局周辺で昔の記憶がはつきり残っているのは銚子電鉄の外川駅だけだった。まあこれはその外川駅舎の時間を超越した存在感こそが凄いという話になりそう。

色々と目新しいところで銚子マリーナから屏風ヶ浦を遠望する。時刻はほぼお昼くらい、空には予報通り大分と雲が増えて来て少し気が急いた。

大吠埼からは海岸沿いに銚子漁港に回る。あたりにトラクからこぼれた海水と小さなイワシがあたりちちに落ちていて油断がならない。銚子は大衆魚の一大基地らしく、漁港は港というイメージよりは埋立地の工業地帯のような感じである。

丘裾にある公園で休憩し、サンドイッチの昼食をとる。ポータタワーのところから市街の方面に回り込むと、分かりにくいけれどもそのあたりが利根川の河口のようだった。上流を望むと、ごちゃごちゃと殺風景ではあるが、何か懐かしさのある港と町のモノクロームの風景が遠く広がっている。

この河口近くの丘に川口神社という神社がある。もとは白紙神社と称したらしく、平安時代の陰陽師、安倍晴明と地元長者の娘の延命姫の哀しい民話が神社の縁起として残る。今回の小さなツーリングも押し迫ってきたところで、そこに立ち

寄ってみることにした。自転車を麓に停めてゆるやかな石段を登ると、訪れる人も何か少なそうな地味な神社がひっそりとそこにあった。参道を振り返ると鳥居越しに利根川が見える。それだけのことだがなんとなく満足する。元々はこの場所は利根川河口のランドマークなのだろう。今度は利根川を下って銚子までという別の面からのサイクリングをしたい。

まだ1時過ぎくらいで時間的には早い、いよいよ空模様も怪しくなってきた。街中にもどころも残っているが、今回はこれまでとしよう。銚子周辺は狭い範囲に色々な側面を持つ盛りだくさんで個性的な地域だと思う。耳慣れないけど銚子半島という呼び方もあるようだ。地理的にも産業的にも突出した場所、旅の気分も十分に味わえる。

川口神社からJRの銚子駅までは市街地であるが案外と遠かった。のんびりと自転車道を畳み終わって駅舎に入ったら、乗るべき電車は1時間近く先で少し杳然とする。総武本線もこのあたりまで来ると実質はローカル線なのだ。本日の走行約53km、二日間で輪行の駅までの分も足して90kmくらい走ったろうか。東京に帰り着くと雨が降り始めた。

各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

自転車遊びのいろいろ その 8

渡辺洋一

●マファックのブレーキゴム

サイクルワールド誌の読者であればマファックのブレーキを使った人は多いと思う。私も学生時代に作ったランドナーにクリテリウムカントリーブレーキを使った。マファックのカントリーブレーキは効きが悪いことで知られているが、その原因はゴム材質にあったようである。

マファックのブレーキゴムには2種類あって、前期のゴムには繊維質が含まれており、効きが悪かった。これに対してマファック後期のゴムにはそのような繊維質は含まれておらず、制動性が向上している。私のランドナーも後期ゴムに交換しており、昔よりも良好な制動感にすることができた。舟に矢印が刻印されているシューには後期のゴムがついているはずである。また、制動性が良好な代替品も入手可能なのでマファックブレーキユーザーは安心して使える。

●カンパのブレーキゴム

昔のカンパのブレーキゴムは数年前まで補修部品として黒い箱に入った物を入手することができた。ゴムの両側にCAMPGNOLとあって、古いゴムは片側にあるBREVENTERで見分けることができる。

両方を使用した感触では、新しいゴムの方が減りやすいので柔らかいみたいである。

ブレーキゴムで注意すべき点は、ゴム表面に砂等がめり込んで異音が



したらすぐに取り除くことである。そのままにしておくとアルミリムに傷が入ってしまう。また、未使用品のゴムブロック表面と、ブロック間にあるバリは取り除いておくと、リムへの密着性が高まるだけでなく、ブロック間に砂が溜まらない。

●ホース式空気入れのひと工夫

ランドナーに付けている空気入れはゼファールのソリブロックである。ホースをバルブにねじ込む際に、空気が漏れにくくなる方法として、バルブのネジ下の段差に2mmぐらいの輪切りにした虫ゴムを嵌めておく。

虫ゴムがバッキンになって空気が漏れずに入ることが出来る。オリングでも同様な効果が得られるが、虫ゴムの方が手軽であり、黒い虫ゴムが長持ちする。



●カンパハブの刻印

昔のカンパレコード前ハブを分解してカンパ名等の刻印を数えてみた。ハブ胴を始めてとしてシャフトから玉押しまで全部で10箇所もある。さすがにボールに刻印はないが、回転の滑らかさと併せてハブ全体でカンパのプライドを感じさせる作りである。もちろん、再組立に用いたのはカンパの通称ビーナツグリスである。カンパハブをグリスアップして玉当り調整を終えた後、回した時のヌルツとした独特の感触が素晴らしい。

カンパハブの利点は玉押しやロックナットなどの補修パーツが用意されていたことであり、これはカンパ部品全般に共通していた。2023年末に閉店してしまったシミズサイクルには多くの補修パーツがあった、幾つか購入した。



カンパのレコードハブを最初に使ったのは学生時代に作ったWOSポルティフ(1997年にフレームを作り替えた)で、直線クイックのスモールハブは今でも私のツーリングを支えている。直線クイックハブは今でも人気があるが、私は曲げクイックを開閉した感触が好きで、チューブラースポルティフには曲げクイックのハイローハブを付けている。

●ステムの種類

5台の愛車に使っているステムは、チネリ1A、ニットーパール、3Tレコード84の3種類である。パールステムの突き出し寸法を測る位置は1Aステムと異なり、パール9cmと1Aの10cmがほぼ同じ長さである。パールステムは数年前に商標の問題からNPステムと改称され



ヴェロフレックスチューブラーは、細かいコードとラテックスチューブによる走行の軽さとコーナーでのグリップの良さが特徴であり、さらに乗り心地も素晴らしい。それらに加えて、ひび割れが遅いこととロゴ（一時期イタリア国旗があった）がカッコいいのが選択理由である。ヴェロフレックスチューブラーの難点としてトレッドと縫い目が180度の位置から少しずれていることが多いが、センター出しには影響しない。

●自転車の重量

自転車全体の重量は軽い方が良く、特に輪行時には如実に感じる。実際に走る場合は10kgぐらいで充分ではないだろうか。走り始めた瞬間とステアリングの軽さを感じるのは車輪の慣性モーメントであり、特に外周部の重量は強度を確保した上で軽い方が好ましい。正確には外周部の質量であり、発進時などでこの質量の小ささを感じるのに対して、加速と上りの最も大きな因子は人の体重と脚力である。脚力が生み出すパワー（仕事率）を質量（＝体重と自転車重量）で割ると加速度あるいは上昇度になる。自転車の1kgを気にするよりもお腹の脂肪を減らす方が効果的である。

部品の機能が同じであれば重量が軽い方を好むのは自転車愛好者の習性である。多くの部品の中で重量を気にする必要がないのはボトルケージであり、カーボン製が最も軽く

てもボトルの中に入れる水だけで400〜500gになってしまう。

●自転車事故

長く自転車を楽しんでこれた人であれば、なんらかの事故を経験したのではないだろうか。私も自動車と2回、自転車同士で1回、自分だけの転倒を4回経験した。事故を反省してみると、いずれの事故においても相手だけではなく、自分自身にも不注意があったことは否めない。ハインリッヒの法則によれば、1度の事故に対して29件以上のヒヤリハットを経験していたことになる。

最も重い事故は、バスの脇をすり抜けたら反対方向から右折してきた自動車に正面からぶつかったことである。前輪のマヴィック・モントレープロが4つに砕け、自身は自動車のボンネットに顔を打ち付けて上前歯2本を折り、救急車で病院に運ばれた。幸いに骨折はなく、顔面と手のキズを負い、X線CTによると脳の異常はなかったので数日の安静を宣告されただけで済んだ。

翌々日、トーエイロードを分解して東叡社にフレームの修理をお願いに行った。修理完了後、星野さんから「まだ20年は使えるよ」と言われたのは2010年の暑い日であった。綺麗になったオレンジメタリックのロードで走るたびに事故の教訓が自分への戒めとなっている。

事故は自身の不注意が原因であると肝に命じている。事故を回避するには交通ルールを守るのは当然のこと

た。

組み付ける際にフォーク内側に通称ピーナツグリスを薄く塗っておくと軋み音が出にくい。ピラー（最近ではシートポストという）にも同様にピーナツグリスを塗っている。私の使っているステムは全て台ウスであり、台ウス部に少量のピーナツグリスを塗っておくと輪行時に緩めた引き上げ棒を叩かないでステムを外すことができる。ただし長期間固定していた場合には固着している

●チューブラータイヤ

チューブラータイヤは1980年のユッテンソン・スーパースプリン

トリア・CXを2013年まで使ってきた。それ以降、ヴェロフレックス・スプリンターとクリテリウム、同セルヴィツォコロセ新、ビットリア・コロサGとコロサスピードGをホイールで分けて使ってきた。廉価なチューブラータイヤと高価なチューブラータイヤの違いは明らかで、しなやかなチューブラータイヤに慣れるとそれ以外の選択はしたくない。廉価なチューブラータイヤは、重くてセンターが出にくい上にフラップが1年ぐらいで剥がれてくる。

最近ではヴェロフレックス一択となっており、いずれも350TPIのスプリンター（既に廃番）とプロツアーレースを使っている。ビットリアのコロサGも良いタイヤであるが、私のポタリングに適しているのはヴェロフレックスである。

として、回りへの注意を払うことが肝要である。さらに交通ルールを守らない人と自転車がいって、同様な車が走っているという認識を持つべきと今までのヒヤリハットと事故経験で学ぶことができた。

ながらスマホ、並進、イヤホンの自転車の挙動は不確かなので特に要注意である。ヒヤリハット0件を心がけて走っていると回りの状況がよく分かるようになったのは事実であり、これからの自転車遊びを楽しもうと思う。

輪行60秒



SILK Tension

シルク テンション

PAT.7209511 (分割式斜張構造フレーム)

希望小売価格 132,000 円 (税抜 120,000 円)

製造発売元 シルクサイクル

〒356-0004 埼玉県ふじみ野市上福岡 1-10-1

<http://www.silkcycle.com>

ファクトリー 絹自転車製作所

〒350-0311 埼玉県比企郡鳩山町石坂 1414

GO's View

自転車専門古物商をやっておりますと、いろんな完成車がやってきます。そのコンディションは千差万別で、それまでどういう場所に置かれていたか、どういう手入れをされていたかで、かかる手間も値付けも変わってくるのです。

自動車の場合は車庫（屋内）保管か露天（屋外）保管で、車庫に入っていれば「保管状態が良い」と判定されますが、自転車の場合はそうではありません。趣味の自転車の場合には屋外ということはまずありませんから、屋内保管か室内保管かということになります。

屋内保管というのは建物の中であるものの、人の生活空間とは違う場所、例えば車庫や納屋、倉庫などに置かれていた個体を指します。雨が直接当たる場所ではないものの、湿度や気温は外気とさして変わらず、砂埃も多少は被ってしまいま

す。

そうすると自転車の劣化は避けられず、クロームメッキには錆が浮き出るし、塗装に傷があればそこも錆びてしまうでしょう。表面処理のされていない軽合金部品は曇る、さらさらになる、粉を吹く、欠けると劣化していきます。

それに対して室内保管というのは、いわゆるお座敷自転車とか床の間自転車と称されるものを筆頭に、人の居住空間で保管されてきた自転車のことです。多少汚れたり埃が積もったりすることはあるものの、極端な湿度湿度の変化にさらされないで、環境においては最上であると考えられます。

日本海側の積雪地では、冬季の湿度は室内であっても大変なものです。富山で2年暮らしましたが、マンション入居者へのマニュアルに、押し入れの除湿剤設置が強調されるほどでした。

金属の表面に結露もしてしまうので、折々に拭き掃除も欠かせません。やはりエアコンでの暖房が効く居住空間でないといつらいところです。もちろんファンヒーターの風は直接当たらないように注意しなければなりません。

逆に中央高地の冬から春は連日乾燥注意報で、松本あたりは湿度が20%を切るような日もあります。も

う砂漠みたいな数値ですね。そうなると金属は問題ありませんけれど、革製品は枯れ過ぎて駄目になる危険性があります。サドルやバッグのベルトは保革油を切らさないようにしないとダメですね。

夏の炎天下ではとても高温になる倉庫などもあります。近年の日本では該当するエリアはかなり多いでしょう。そうするとウォルバーの赤タイヤなんぞは表面のゴムが煮えてゴジラ肌になってしまうます。

アメゴムも熱には弱いようで、セミオープンタイヤやブレーキレバーパッドは濃い茶色になってカチカチです。タイヤは置いてあった（空気の抜けた）形に変形して、元に戻らなくなってしまうます。ブレーキアウターの外皮なんかも高温には弱いよう。折れたりポロポロと欠けてきたりします。

まあゴムや樹脂の最大の敵は紫外線なので、そちらの対策が最優先ではあります。屋内保管であっても、布などを掛けて置く心配りが欲しいところですね。

私の周りでは自転車の保有台数が十台を超える人も珍しくありません。そうすると居室を一部屋、自転車部屋にできれば良いのですけれど（概ね1畳に2台で計算してください）、マンションなんかではなかなか難しいでしょう。仕方なく屋内保

管になってしまったケースも多々ありそうです。そうした時にいかに室内保管に近い環境に持って行くか、愛

する自転車のために最大限の努力をしていただきたいと思います。



屋内保管と室内保管

TANGE

Since 1920



TANGE日本総代理店：株式会社エンバイシクルワークス

URL : <http://www.enma-bicycle.co.jp>

E-mail : info@enma-bicycle.co.jp

アドベンチャーサイクリスト講座

III

スポークは折れなかった

鈴木邦友



首部の角度、頭部から首部の距離、曲げ形状がブランドで微妙に異なる

長距離サイクリングで、いや、走る距離に関係なく厄介なトラブルといえばスポークの破損だ。

スポークの交換は、他の部品と異なり、ただその部品を変えれば直るというものではない。交換後、調整をおこない、車輪のブレをとらなければならぬし、左右のバランスを整え車輪の芯を出さなければならぬ。センターゲージや振れ取り台もない中でそれをしなければならぬので、自転車整備士さながらの、いや、それ以上の技術や知識も必要になる。

自転車の修理専門書などには、「糸を張り、ブレーキゴムとの間隔を見ながらニップルを締め込んでゆけば、誰にでも簡単にできる」なんて書いてあるものもあるが、やってみた方であればご存じのとおり、そんなに簡単なものではない。手がかじかむような冬のサイクリングでは、情けなくて涙が出てくる。

さらに後輪の右スポークが折れた場合には、後ギヤを外すというこれまた厄介な作業も必要となる。ボスタイプフリーでもカセットタイプフリーでも、ギヤを外すには専用の工具が必要だ。ボスタイプフリーの場合はハブにねじ込み式で、走行時の脚力で強く締め込み込んでいるので、専用の工具の他に大きなスパナや万力等がないと外れてはくれない。

近くにガソリンスタンドや自動車修理工場などがあれば、工具を借りて外すこともできるが、街から離れたところでは、走ってくる自動車を

止めて工具を借りて外すなどということも必要になる。もちろん自動車の車載工具のスパナといってもそんなに大きなものではないので、協力依頼をする車は大型車ということになる。海外ではその交渉は現地語で行うことになる。

長距離サイクリストの方であれば誰もがこの厄介な作業を経験したことがあるはず、思い出したくもないという方も多いことだろう。

ところでスポークの破損は面白いもので、人によつて頻繁に経験する方とそうでない方がいる。また、自転車によつても折れやすい自転車とそうでない自転車がある。さらに、同じ自転車なのによく折れる方とそうではない方がいる。

ということとは、その方の乗り方や、車輪の組み方、車輪を構成する部品の選び方や組み合わせ、日頃のメンテナンス、車体の構造や自転車自体の不具合等が大きく影響しているのではないかと想像させられる。実際、車輪が車体に正常に組み付けられていない場合や、車体自体が歪んでいるたりすると折れることもある。

もしそうだとすると、正しい乗り方を心がけ、車輪を構成するパーツの選択や組み合わせに注意を払い、自転車全体の不具合を取り除き、車輪を正しく組み立てれば、スポークは折れづらくなるということになる。

ちなみに、スポーク一本当たりの切断荷重は、#14で約260kg、自転車に乗った男性二三人を吊るせ

るだけの強度がある。単純に考えてもそう簡単に折れるものではない。それではここからは、スポーク折れの特徴を見てゆくことにしよう。

実際スポーク折れの多くは、ハブフランジに引掛ける頭部や首部でおこる。次にニップルのネジの部分となるが、そこが折れるということとはかなり稀だ。それ以外のところでは折れるということは皆無に近い。なぜそこばかり折れるかという

と、そこに応力が集中するからだ。スポークに応力が発生するような乗り方をしたり、応力が集中しやすい部品選択や組み合わせをしたり、応力が集中しやすい組み方をしたり、車体が狂っていて本来あり得ない応力が発生していたりすれば、スポークは当然折れやすくなる。

つまりスポークを折れにくくするためには、それらの不必要な応力を軽減させ、さらに折れやすい首部に集中する応力を分散させてやればよいということになる。

そこに発生する応力には、大きな力がかかったときに首部に発生するせん断応力と、車輪が回転するたびに頭部に発生する繰返し応力の二つに分けられる。ではそのどちらが原因でスポークが折れるかというと、意外にもその多くは後者となる。

前者はスポークに何かが絡まったとか横からぶつけられたとか、また乗り方が悪いなど、想定外の方角からの力がかかったときに発生するもので、通常走行でこのことが原因となりスポークが折れることは多くな

い。

ではどのようにすればスポークの頭部に集中する繰返し応力を和らげることができるのだろうか。

上記の原因をもとに、次のとおりその解決策をまとめてみた。

●スポークを強めに張る

一見逆効果のように思われるが、スポークを強めに張ることにより振幅荷重を小さくすることができ、そこに発生する応力を多くのスポークに分散させることができる。

●スポークを長く取る

同じハブ同じリムでも、スポークの組み方によつてスポークを長く取ることができ。例えば36本組み車輪であれば、6本組みより8本組みの方が長く取れる。そうすることで引張りストロークが大きくなり、応力を分散させることになる。また同時に内側から外側へ差されたスポークはハブフランジに沿う部分が長くなるため、首部が安定し応力が分散され、さらに折れにくくなる。

●ハブ中心からハブフランジ穴を結ぶ線とスポークのなす角度を90度に近くする

これによりハブに駆動力や制動力を与えたときのスポークに発生する応力が小さくなり、さらにハブとリムのずれが小さくなるため繰返し応力の発生を最小限にとどめることができる。

●新JIS組みにする

一般にスポークは内側から差し込み外側に出したものがその逆のものより安定する。つまりトルクを

掛けたときに、それらのスポークに力が加わるようにしておけばスポークは折れづらくなる。

●バテッドスポークを使う

せん断強度は引張強度の60～70%なので、同じ断面だとせん断応力が発生する首部に応力破壊が起きやすくなる。自動車のエンジンに使われるテンションボルト同様、折れにくい部分の無駄な強度を低下させることにより、応力を分散させる効果がある。

●頭部と首部が太くその距離が短いスポークを選ぶ

太くて短いものは単純に折れにくい。

その他にも、スポークのネジ部には必ず注油をしてから組み立てる。組み立て作業時のねじれやそれによる残留応力を少なくするため。そしてスポークをなじませる作業のときには、スポーク首部に横方向の大きな力がかからないよう注意すること。スポークの張力が偏らないようにバランスよく組み上げてゆくことも効果は大きい。

さらにハブとスポークの組み合わせやハブの選択にも注意が必要だ。

スポークが破損しにくいホイールを組む上で、重要なのがハブとの関係だ。というよりはスポーク自体の性能より、ハブの構造や品質の方がスポークトラブルに大きく関係してくる。ハブの選択次第でその多くが解消できるといっても過言ではない。

●大きなフランジのハブを選ぶ

スモールフランジよりラージフランジの方がスポークは折れにくい。駆動力や制動力によりスポーク全体に発生する繰返し引張応力が小さくなること、またスポーク（フランジ内側から外側へ差し込んだスポーク）がハブと接する部分が長くなり、スポークの首部が安定するからだ。

●厚いフランジのハブを選ぶ

頭部から首部までの距離が短いスポークは折れにくい。ハブフランジとスポークとの間にできる隙間が小さくなりスポークの首部が安定することからだ。ハブフランジを厚くすることとでこれと同じ効果を生み出すことができる。

●スポーク穴の小さいハブを選ぶ

スポーク頭部がフランジに沈み込む量が少なくなり、厚いフランジのハブを選択した時と同様の効果が生まれる。もちろんスポーク頭部・首部の安定性もよくなる。

●スポーク穴にザグリ加工のないハブを選ぶ

一見ザグリ部分にスポーク頭部が沈み込み、スポークが安定するようには思われるがこれは全くの逆効果。スポーク頭部が沈み込むということは薄いフランジのハブを選んだのと同じ結果となってしまう。スポークとハブフランジの隙間が大きくなりスポークは折れやすくなる。

またザグリが一つおきに設けられているハブについては、ザグリ加工のない方からスポークを差し込むこと。決してスポーク頭部をフランジ

RETRO CYCLES

浅 麓 堂

せんろくどう

- カンパレコードピスト LF36H120mmBSC 新品元箱¥50000
- カンパレコードストラダヘッド小物 1 吋 BSC 新品元箱¥20000
- カンパスーパーレコードストラダヘッド小物 1 吋 BSC 新品元箱¥30000
- 八田スワンスーパー DX 新品元箱¥10000 ●D/A HP-7400 新品元箱¥10000
- 杉野エアロマイティー 170mm+52×42T PCD144 BB 付き新品¥20000
- 初代シュパープクランクセット 175mm+52×42T PCD144 新品¥15000
- スギノ 75 ロードクランク 170mmPCD130 新品¥15000
- TA ツーリストクランク 165mmBSC 新品¥22000 ●同 170mmBSC 新品¥25000
- ストロングライト 49D165mmBSC 純正軽合キャップ付き中古¥10000
- フィリップステム赤ペイント 70mm 新品¥10000 ●日東エルス型ステム 50mm 新品元箱¥20000
- シクロベネルクス Mk7 レバー／ワイヤー付き新品元箱¥10000
- ALE プラボトル 4 本セット赤 / 黄 / 緑 / オレンジ 1970 年代新品¥10000
- 杉野ボトル & ケージ 1960 年代新品¥5000 ●山口ベニーボトル 1970 年代新品¥2000
- OGK 白無地ボトル & アルミケージ 1980 年代新品¥2000
- ニトロ子供用ボトル・ピンク & アルミケージ新品¥2000
- コロラル小型アルミボトル緑 + 赤 & ツインケージ緑・新品¥20000

※価格は消費税込み。※委託販売・買い取りもいたします。お気軽に御相談を。

※当店は古物商です。全ての商品は現状渡しとなりますので、極力現物を確認の上で御購入ください。

※営業時間 9:30 ～ 18:30 不定休につき遠来の方は予め御連絡くだされば幸いです。

〒384-0801 長野県小諸市甲 1457-12 Tel&Fax 0267-22-4006

のザグリ部に沈み込ませてはいけ
ない。

●硬いハブを選ぶ

スポークを張ったときの力でス
ポーク穴が変形してしまうと、ス
ポーク穴が大きく、ザグリが設けら
れたハブを選んだときと同じ結果と
なる。また車輪が回転するたびに変
形を繰り返すような状況では、当然
スポークも折れやすくなる。

●左右フランジ間の広いハブを選ぶ

スポークホイールは横からの力に
対しきわめて弱い。サイドバッグや
パニアバッグで重心が低くなった長
距離旅行用自転車は特にその影響を
受けやすい。この横からの力の影響
を緩和するのに最も効果的な方法
が、左右のフランジ間の広いハブを
選ぶことだ。この間隔が広くなれば
なるほど横からの外力に対する車輪
の変形は少なくなり、スポークに繰
り返し発生する変形及び応力も小さ
くなる。

●後輪の「おちよこ量」を少なくす る

上述に加え、「おちよこ量」にも
注意が必要だ。多段式ギヤ車の後輪
はハブフランジのセンターと車輪の
センターとにずれがある。この差を
「おちよこ量」と呼び、この差が大
きいほど左右のスポークのテンショ
ンの差が大きくなる。おちよこ量は
ハブによって若干の差がみられるの
で、少しでもその差が小さいもの
を選んだ方がよい。ただし、おちよこ
量が小さいハブの場合、大抵トップ
ギヤとフレイムエンドの間隔が狭く

なりがちだ。旅行用自転車の場合、
ドロヨケのたるまネジやキャリアの
ネジがチェーンに干渉してしまわな
いように注意が必要だ。

また、裏技としてはあえて左右の
オーバーロックナット間の長いハブ
を使い、段数の少ないフリーホイー
ルを組み合わせ、ハブ右側のシャフ
トのスぺーサーを左に移動するとい
う方法もある。例えばオーバーロッ
クナット寸法126mmの6段フリー
ホイール用ハブに5段フリーを取り
付け、ハブシャフト右側の6mmス
ぺーサーを左に移動する。そうする
とおちよこ量は小さくなる。

ちなみに、筆者が世界一周
(76000km走行)をした時の愛
車のスポークは一本も折れなかつ
た。その時の組み合わせは以下のと
おり。

ハブ…初期型シマノデュラエース
ラージハブ(100×120mm)
リム…アラヤ最終型タコ穴式26×
1⅜アルミリム
スポーク…星#14×15バテッドステ
ンレススポーク+真鍮ニップル
組み方…8本組(新JIS)※テン
ションは強め
組み上げ時・調整時には、ハブ/ス
ポーク、ニップル/スポーク、リム
/ニップル間に注油

これらのことに注意を払い車輪を
組むことで、車輪のトラブルやス
ポークの破損は軽減されるだろう。
つまらない心配事からも解放され
たのしいサイクリングに集中できる
はずだ。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

春爛漫

ツーリングの季節。

自転車の好きな人に
骨董 波口市好評！

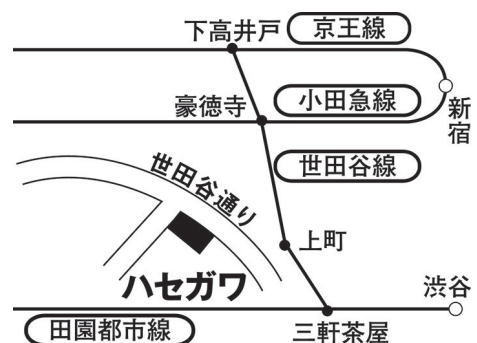
ランドナーパーツ専門店

SETAGAYA

長谷川自転車商会

〒154-0017 東京都世田谷区世田谷 1-45-5

TEL.03 (3420) 3365 月曜・木曜定休



ツーリングの世界が、浅草にもあります。

泥除 (いずれも前後本体のみ) 本所 (H1-700C ¥6600, H2 アルマイト ¥13200, H2 ポリッシュ ¥13200, H3-700C ¥6600, H27C ¥11000, H27 モールトン, H29-26 隠ジョイント ¥9900, H29-26HE ¥8800, H29-350R [欠品中] H29-360R ¥8800, H30-26N ¥6600, H30-26 隠ジョイント ¥11000, H35-340R ¥8800, H47-オリジナル ¥8800, H47C ¥10000, H50C ¥11000) グランボア (PJ650 ¥8800, PJ700 ¥8800) プチジャン (700C 用 ¥20000)

アプレ・オリジナルアルミダグマ ¥440、その他ダグマネジ各種、アプレ・オリジナル軽量ステイ ¥2200、その他ステイ各種

リム (1本) グランボア (バビヨン 650B ¥15400、バビヨンヴァンテージ 650B、バビヨン 700C ¥15400) アレックス [650B] EN24 ¥4400, DM18 [欠品中] サンエクシード [650B/32H.36H] ¥11000, [650A/32H] ¥10780, アラヤ KP-80 [650A、26 ミリ幅 PV550g] ¥8000、ノグチ 650A [27 ミリ幅 EV570g] ¥2000

タイヤ (1本) グランボア (セールブリュ ¥5060、セールヴェルテ ¥5060、シプレ 700 ¥5060、シプレ ¥5060、リエール ¥5060、エキュルイユ ¥5940、エートル ¥5060、ルナール ¥5060、ルートフォレストイエル) パナレーサー (ツーリングカスラム 650 × 35A ¥4400、コルデラヴィ 650 × 38A・オープン ¥3520、アメ ¥3520、650 × 38B・オープン ¥3520、アメ ¥3520、グラベルキング SS 650x38B ¥6600) コンチ GP5000 650 × 28B ¥11000、仏式チューブ各種、パナレーサー TPU チューブ ハンドルバー (すべて 25.4) 日東 (B132AAF [390、410、420] ¥5390, B135AA [390、420] ¥5170, B136AA [400、420] ¥5500, B112AAF [380、400、420] ¥5500, Mod.55 スペシャル [400-26.0] ¥7000

バーテープ VIVA・コットン (全 15 色) ¥1980、皮革製 (グランボア ¥10780, BROOKS ¥10780)

ステム (すべて 25.4) 日東パール 8 ¥12000、パール ALPS 8 ¥13000、テクノミック DX50mm ¥8140、テクノミック DX50 のみ 26.0 ¥8140

ブレーキ (1台分) シマノ (BR-CT91 ¥5300, BR-CX50 ¥12470)、オシガイ DC980 ¥7700、ディズナカンティ (シルバー) [シユー別売] ¥5280、グランボア・シユエット ¥22000、マファック・クリテ、レーサー プレーキシユ (ディズナ・クロスカンティブレーキシユ ¥7700、クールストップ・マファッククリテ用 ¥3280、タンデム用 ¥3650)、アーチワイヤー各種

ブレーキレバー ダイアコンベ (135 ¥3740, 139 ¥4840, 175 ¥6050, 179 ¥6930, 204QC ¥5500, GC202 ¥7700, GC202Q ¥11000) シマノ・BL-R400 ¥5000、レバーパッド各種、日泉ケープル各種

クランク サンエクシード・ファンライド SXC ポリッシュ (165 ¥22000, 167.5 ¥22000, 170 ¥22000, 172.5 ¥22000)、TA・シクロツーリスト (162.5 ¥30000, 165 ¥40000, 170 ¥40000)、BB 各種

チェーンリング T.A.シクロツーリスト (アウター 42T ¥5610, 44T ¥5720, 46T ¥5880、インナー 26T ¥4620, 28T ¥4620, 5 ピン ¥3850, W ピン ¥5720, T ピン ¥6500) 互換ピン各種、サンエクシード各種

ハブ (ボスフリー用) エネシクロ LFRQR (100-126, 130 32H) ¥15000、シマノ・デュラエース 7400 (100-120 [加工]、126 36H) サンツアー・シュバープブロー HB-SB00 (100-126 36H)

チェン シマノ (CN-M9100 [12 速] ¥8300, CN-HG901 [11 速] ¥6870、CN-6701 [10 速] ¥4065, CN-HG53 [9 速] ¥3725, CN-HG40 [5-8 速] ¥2200)、イズミ、カンパベダグ 三ヶ島 (シルバンロード・ネクスト ¥11000, シルバンロードラック・ネクスト ¥11000, シルバンツーリング・ネクスト ¥11000, シルバン・ストリーム・ネクスト ¥11000, MASH ¥5800、トゥクリップ・トゥストラップ各種) リオター

ディレイラー シマノ、サンツアー、サンエクシード、マイクロシフト、アテナシルバー、IRD

コントロールレバー シマノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000)、サンエクシード (SXD-T08 ¥6820)、ダイアコンベ ¥6160、エネシクロ ¥6160、アテナシルバー、ワイヤー各種

サドル ベルトゥサイクル (ガリビエ [チタン] ¥40000) BROOKS (B-17 スタンダード ¥25850, B-17S スタンダード [欠品中] B-17 チタン [黒、緑、茶、ハニー] ¥44000、ブルプロ [黒、茶、ハニー] ¥39930、チームプロ ¥32780) サドルオイル (BROOKS [30g] ¥2420, [50g] ¥2970、イデアルサドルグリス [欠品中] ベルトゥサイクル・サドルワックス ¥2200、レザーコンディショナー ¥1500、サドルカバー (BROOKS [サイズ M] ¥1980, サーフアス ¥1430)

シートピラー 日東・S-65 (26.8、27.0、27.2) ¥9460、S-65・SM-2 ¥10780, SP-60 (26.0、26.2、26.8、27.2) ¥3000, SP-75 (26.8) ¥2200、エネシクロ (27.2) ¥8800

バッグ オーストリッチ (F-104N [生成] ¥10000, F-104N-S [生成] ¥10000, F-104N-L [生成] ¥10700, F-104 スペシャル ¥10700, F-106 ¥13750, SP-731 帆布 ¥8360, SP-731 スペシャル ¥10000、DLX サイドバッグ [生成] ¥13750)

輸送袋 オーストリッチ・SL-100S ¥10000、ウルトラ SL-100 [オレンジ] ¥10000

キャリア 日東 (M-12 [在庫限り] ¥14300, M-15 ¥15000, M-18 [欠品中] NF-22 [欠品中] NR-20 ¥11000, ZL-60P ¥19000, ZL-60T ¥19000、キャンビー F ¥33880、キャンビー R ¥33880)、VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680

ヘッドバグ グランボア・ビンテージ ¥7700、輸送用 ¥4400、タンゲ・RB661C [在庫限り] ¥1870、タンゲ・MA60C ¥1870、丸石・アーレンキー脱着式輸送用 ¥3000

ボトルケージ 日東 (R [欠品中] T ¥8690, 80 ¥12760, 500 ¥8690)

インフレーター トビック・ロードマスタープラスター ¥4840, SKS VX ¥1980、ラビーズ 16.5J、ゼファール 18J

リフレクター キムラ製作所 (RF-24 ¥4000, 28 ¥4000, 28FL ¥2800, 32 ¥4000, 32 ラレータイプ ¥4000, 33 スペシャル ¥3000, 35 ¥4500, 38 ¥4700, 42 ¥5000)

キャットアイ (RR-165GMR ¥330、RR-165SMR ¥660)

チェーンプロテクター VIVA・チェーンステラパー ¥400、チャンピオン ¥500

本 ハンドメイド自転車工房・フレームビルダーの流儀 ¥1760、輸送で行こう! ¥2530、カンパニョーロ変速機データブック ¥3000、サンプレックス変速機データブック ¥3500、ユーレー変速機データブック ¥3500、サンツアー変速機データブック ¥5000、シマノ変速機データブック ¥3500、カンパニョーロ・コレクション ¥9000

その他 キャレイ・サイクリングステンレスボトル・ドリック ¥5940、ルノン・ヴァンテージグローブ ¥4400

[以上 2025 年 4 月 20 日現在/掲載の価格は予告なく変更することがあります]



CYCLE TOURING
オオマエジムシヨ
TOKYO ASAKUSA

〒111-0035
東京都台東区西浅草 3-2-7-102
TEL&FAX.03-6802-7670
12:00-19:00 (火・水定休)
www.velo-apres.com

サイクルフィールド
2025 年 5 月号
令和 7 年 4 月 20 日発行

この PDF は、A4 でプリントアウトすることができるように制作しています。

●
紀行、メカ考察、口絵写真等の投稿をお待ちしております。
メーカー、卸商、小売店さんなどで、広告出稿をお考えの方は、以下までご連絡下さい。

紀行文等の投稿はテキストファイル (txt の拡張子) でのみ、添付画像は jpeg ファイル (jpg の拡張子) でのみ受け付けます。
また、投稿はこちらの判断により校正、短縮等の若干の改変を受けることがあります。予めご了承下さい。

●お問い合わせ
info@velo-apres.com
無断転載・複製を禁じます。© 有限会社大前事務所