



# 香取海を巡って

## 伊豆の峠

### 和風ランドナーの時代

CYCLE FIELD 2025

9





## JFF #503 クロモリリムブレーキロードモデル

“ 自転車の楽しさを謳歌し爽快な一体感を楽しめるリムブレーキロードモデル ”



走りにシンクロライダーと深く馴染み、  
決して身から離れず次の道に誘ってくれる・・・  
そんな自転車の愉しみが穏やかに湧き上がってくるような  
フレームに仕上がったモデルです

- フレーム& OBS-R11 : ¥190,300 (本体 ¥173,000)
- フレーム& OBS-R21 : ¥187,000 (本体 ¥170,000)
- フレーム& OBS-RST-OS : ¥174,900 (本体 ¥159,000)
- フレーム : ¥154,000 (本体 ¥140,000)

※価格にはフレームの基本カラーチャート内単色塗装代が含まれています。  
※フレーム及びフォークの塗装期間は受注から2ヶ月～を要します。  
但しシーズンにより遅れる場合もあります。

JFF #503 の詳細はこちら▶

[https://onebyesu.tokyo-san-esu.com/category/frames/jff\\_503.html](https://onebyesu.tokyo-san-esu.com/category/frames/jff_503.html)





奥田茂雄

# かどりのうみ 香取海を巡って

六月はあれよあれよという間に猛暑となった。梅雨の晴れ間を狙ってのツーリングの目論見はあえなく崩れ去った。きびしい天候の様子をみるうちにいつの間にか七月も終わりに近づいて、さすがにどこかに出掛けたい。ふと鹿島方面が意外と夏の気温が低かったことを思い出す。ちよつと範囲を広げても、水郷地帯はやはり東京より気温が数度低いみたいだ。まあ高所に出掛けようとはならないのが自分たるところだな。

そんなことで、地味ではあるが通称チバラギ地域に出掛けてみようと思う。常磐線の龍ヶ崎市スタート、佐原で泊まり東国三社を回るという大雑把な計画を立てた。泊まりも現地で決めよう。いわばポタリングの隣のような、そんな軽いツーリングに出ることとした。

## ● 一日目

ラッシュ時間を避け、常磐線の龍ヶ崎市駅には午前10時過ぎの到着となる。自転車を組み立ててかんかん照りの空の下走り始めようとしたら、バスから降りて来た初老の男性に声をかけられた。自転車の嗜みのある人だそうで、ディレイラーのユーレーを知っていた。しばし話に花が咲いて出発が遅くなる。

今日は霞ヶ浦と利根川の間を走るのであるが、普段特に話題に上がるようなこともない、重ね重ね地味としか言いようがない地域である。イメージとしては広い田んぼの向こうに常総台地の丘が続き、ところどころ

ろに寂れた感じの古い町があるというところだろうか。大昔に世田谷の長谷川さんに連れられてこのあたりへ来たことがあるが、もうどこを走ったか定かたではない。実質初めての地域と思つて良さそうである。

龍ヶ崎の旧市街は常磐線から数キロ離れたところにあり、その間を関東鉄道が走っている。短い路線だが、せっかく来たのだから乗っておけば良かったかな。街を抜けて道なりに稲敷市江戸崎方面に向かう。

県道は田んぼの中を突っ切つていけるが、それに並行して旧道が丘裾に細長い家並みと共に続き、のんびり走るにはこっちがうってつけである。平らな道に油断しているとそのうち急坂で台地を越え、下総と同様の谷津の風景が続く。

辿り着いた江戸崎の町は龍ヶ崎以上にひっそりとしたところだった。片側歩道に屋根を付けたタイプのアークードの商店街が残るが、もう大半の店は閉まっているようだった。川岸に出るとボートが幾隻か係留されている。しかし見たところ廃船も多い。このあたりは、最近の住宅地とかショッピングモールなどを見ればまた全然違った風景なのだろう。町外れのコンビニで遅いお昼のサンドイッチを買つて、川縁の木陰で食べた。

その先丘陵の道を辿つて大杉神社へと向かう。このあたりでは有名な神社らしい。道が台地を下り始める辺りに石積みの上に建物が現れ、集落の様子も含めてちよつと不思議な

雰囲気の一部である。

最初は寺院のように思ったが、そこが大杉神社だった。異形というほどではないが、割と狭いところに濃密に詰め込まれたその社の雰囲気から、土俗的な民間信仰、神仏習合の匂いを感じる。元々の地名からあんな様と呼ばれたりするようだ。このあたりの地名、阿波と書いてあはと読むそうである。国家神道の体系におさまらない何かを感じさせるところで、面白い場所だった。

丘を抜けると利根川の平野がとりとめもなく広がる。後ほどまた簡単に説明することになるが、このあたりは中世までは大半、内海だったそう。香取海と呼ぶ。何百年を経て今は水路と水田になっている。

道をあてずっぽうにつなぎ、利根川左岸の堤防のサイクリングロードに出る。夏の夕方の光の向こうに佐



原の町が見える。振り返れば利根川が逆光に光る。草の多い道を風に逆らって走って行き、横利根閘門をちらりと見てから水郷大橋を渡り茨城県から千葉県に入る。香取市佐原、数年前に車利用の日帰りで訪れたこ



とがあるが、今日はここで泊まろうと思う。とびこみで小野川近くの「ホテルコエド」の門を叩いた。首尾よく泊まりを確保したところで佐原の町をフロントバッグをおろした自転車で流す。小野川沿いの商

家群はさすがに観光地として奇麗である。市街の方の町並みは川越を彷彿とさせる。もう時間が遅いので伊能忠敬資料館などは閉まっていた。お店の類は最初からお休みのところが多い。結局夕食は国道筋のガストに入る。パッドで注文し、配膳ロボットが食事を持ってきて、セルフレジで清算して、さて、ごちそうさまを言う相手がいない。不思議な世の中になったものである。夜は男性用ドミトリーに僕一人、さっさと寝てしまったが、やはり涼しいみたいだ。しかし結構日焼けしたらしく体が少しばかばかした。本日の走行約50km。

## ●二日目

街中の素泊まりなので朝はコンビニにおにぎりである。晴れてはいるが北東風が強く、鹿島灘方面から湿った低い雲が飛んでくる。涼しいのは助かるが向かい風は嬉しくない。今日は香取神宮から息栖神社までまず走りたい。これに鹿島神宮を加えて東国三社といい、セットになっているのだそうだ。この中で息栖神社にまだ行ってない。故に今回のツーリングの優先事項である。

昨日も少し触れたが、中世までのあたりは霞ヶ浦、北浦は言うに及ばず、手賀沼、印旛沼も含む香取海という大きな内海があった。東国三社のそれぞれの神社に対応する形で河岸、川港が発達したようだ。

特に香取神宮は水上交通の利権に深く関わっていて、支配する港も多かったそうである。当時は利根川は

東京湾の方に流れていて、東遷と呼ばれる付け替え工事で銚子に向かう現在の流路になるのは江戸時代のことである。利根川が引越して来て以降は水害も増えたそうだ。その後干拓が進み現代の我々が知っている国土の様子へと変わっていく。まあそれでどうという話でもないが、時代に想像を巡らせれば何倍も楽しめるではないか。

利根川右岸のサイクリングロードを道の駅水郷さわらよりしばらく下ると、津宮の大鳥居に出る。かつて船で宮参りする時の入り口がここで、旧街道が香取神宮まで通じている。大した距離ではなく、今は普通の田舎道である。

現在の参道とは違ってすぐに本殿横に着けるのがあるがたい。要石もすぐそこである。ここは前回佐原に来た時に立ち寄っているの簡単で済ませる。もうすぐ大きな行事があるようで、それに合わせてか色々工事中だった。

小見川まで小さなアップダウンをこなしながら丘の上を走る県道を行く。坂を下り平野に出て町を遠巻きにし、利根川を小見川大橋で渡り茨城県に入る。横風が強くて橋を渡るのが怖い。インド系の若者二人が同タイミングで自転車でも橋を渡っていたが、中間地点で息が切れていたようだ。

次の息栖大橋は短めだが随分と歩道が狭く、更に怖い。最初の急勾配で足を着いたらさっきのインド人達がすぐ後ろにいて追い越された。風

に逆らって体をねじりつつ走るその後姿を見送りながら、もう自転車を押して歩いて渡った。

橋を渡り終わってほっとしたところにサーキットの狼ミュージアムという施設があった。随分昔の漫画関連で、往時のスーパーカーが展示されているらしい。この日は休館日の日ようだった。

漫画はリアルタイムで知っている。今は藤原とうふ店の時代かね。いや、これも決して新しくはない。

閑話休題。少し行っただ先から左折して飯沼街道に入る。水戸と銚子を結ぶ旧街道で、ほどなくして息栖神社に到着した。

息栖神社はこじんまりしたところである。ここは川から直に参道で、鳥居の先はそのまま港になっている。水産業を営む随分大きな旧家が横にあった。

ここから北の水面は外浪逆浦そとなみさかうらという。いい名前じゃないかと思う。まあ初めて来て、とりあえずこれで必修科目を履修したような気分である。

この地味さはなんとなく気に入った。木陰で涼み、しばらくのんびりとしてさてこの先どうするか。鹿島神宮は以前行っているのでもあいいかという感じもあるが、行きがかり上、やはり行っておくかな。銚子まで利根川を下りたい気持ちもあるが、今回は鹿島へと向かうことにした。

鹿嶋市まで飯沼街道の続きを走るが、かつては幹線道だったろうに工



業地帯に取り残されてさびれた感じの道である。どことなく砂丘ほい感じのところに行く。海の方から速い雲が上がって来ては丘を越えて消えていき、落ち着かない感じがする。途中鹿島港を迂回したりしながら、



最後に台地に這い上がると市街に入り、そのまま鹿島神宮に着く。入り口の駐車場のところに氷の看板が見えたので引き寄せられるように行った。そこにいたじいさんが駐輪場はあちらと最果ての場所を指

示してきた。この広大な駐車場の端まで行って歩いて戻るのには嫌である。鹿島神宮に關してはこの項終了、かき水には少し未練があるが、そのまま周囲を一周して参拝せず帰ることにした。

さて、後は様子を見ながら少しでも東京方面へ近づきたい。潮来經由で佐原に戻り、利根川を遡って成田線のどこかで輪行することとした。潮来はかつてはご当地ソングも大ヒットの一大観光地だったが、今となつてはどうしてそうだったのか分からないような当たり前の田園地帯である。

北利根橋から霞ヶ浦の向こうに筑波山が見えていた。かつての香取海の跡、どこを走ってもひたすらに平らである。追い風を受けて利根川サイクリングロードを快走していく。途中神崎の街並みに立ち寄り、再びサイクリングロードに戻って安食まで走る。今日はここまでと立ち止まり携帯をチェックしたら、妻から津波注意のメールが来ていた。カムチャツカで大きな地震があったそうである。本日の走行、約80km。両日とも最高気温30℃程度、もくろみ通りの適度に暑い夏のサイクリングだった。

2025.7.29 ~ 30

# 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](mailto:info@enma-bicycle.co.jp)

# ちよつとパリへ 五輪を 見に・その2

大前 仁



8月3日、パリ五輪男子ロードレース当日。レースは11時スタートで27.3km(1)。僕はアレックス・サンジェのお店に集合し、自走でラインレース区間の最初の坂(1.9km、6%)を見に行くのだ。

オリビエやカトリニス、カメヤマさんだけでなく大勢の常連さんが自転車にまたがった。僕もカトリニスの愛車、上下ともサンジェのマイヨ、シューズはオリビエのシデイと借り物競走のようだ。

彼らとのライドは短いが刺激的だった。スピードはとても速い。そして信号はすべて通過だ。坂道をアウター×ローで頑張っていたら「チェーンをクロスさせるな」と叱られた。置いていかれると大変なので必死になってペダルを踏んだ。一眼レフを持っていかなくて本当に良かった。

目的の坂に着いてウロウロしていると、なんと道の反対側に日本人の姿を認めた。こんなところで！しかもよりによってタカシマさん、知人である。国内の自転車レースやツールドフランスで会ったことはあるが、まさかオリニピックで(笑)。お互いにビックリしながら「このあとモンマルトルにも行くよね」と話した。

選手が無事に通過すると我々もお店に戻る。またとてつもなく速い。最後のほうで離されてしまったが、サンジェのお店には一人で辿り着けるのだ。

もうお昼過ぎだ。お店の2階でサ

クツとビールを飲み、着替えて今度はモンマルトルへ。2日前に下見したメインの上り坂、ルビック通りはもう身動きできないくらいになっていて、これでは(楽しいんだけど)人垣の写真しか撮れない。僕はここでみんなと別れ、ペットボトルのコーラを1本買って、本気モードに切り替えた。

モンマルトルの周回は2回、そして最後にエッフェル塔に向かっていくコースなので、新城幸也選手を撮るには3回のチャンスがあった。ひたすら歩き回って撮

影ポイントを探す  
が、どこも人が多すぎてとてもカメラを構える余地がない。

1周目、70、200mmレンズ、直線の下りでなんとか撮影。とりあえず最低限のタスクは達成した。2周目、3人で走ってきて重なり、うまくいかない。そして3周目、下りコーナーの外側をどうにか確保して最後の一発、24、70mmの広角勝負だ。背負ってきた200、500mmレンズの出番はなかった。

この日、晩ご飯にありついたのは23時、オリビエの家に

は帰れなかった。26824歩歩いた。

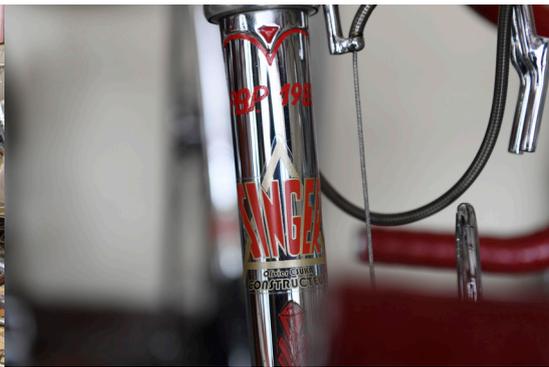
翌日、サンジェのお店に戻り、オリビエとトトと一緒に朝食を食べに出た。国鉄の駅のほうにある、週に1度は食べるというケバブ屋に行っただけで開いてなくて(オリビエは「グーグルには開いているって書いてあるけどな」と言っていた)、お店に戻って自転車に乗り(この日僕にはプロムナードバーのついたサンジェが貸し与えられた)、少し離れたイタリアンに行った。





オリビエに今のサンジェの自転車作りについて聞いてみた。「当たり前だけど、すべての規格はBSCで作っているよ。ステアリングコラム

もBBもペダルも。でもウチの自転車にディスクブレーキは必要ないね、35年間レースをやってきた経験から言ってる。あれは新しいものを買



わせるためのコマースヤルだ」。「父の時代のアレックス・サンジェに比べると、まずフレームは違うね。パイプが軽くなった。でも今の人は乗るのがうまいから大丈夫。スケルトンはほぼ一緒だ。パーツは選択肢



が減ってしまったている、難しいね」。「タイヤのチョイスは、クラシクなフレームなら700x25C、26Cがいいと言うが、オリビエ本人は23Cが一番だとかたくなに信じている。

「手元シフトはうちの客にはいらない。レースにはアドバンテージがあるが、ツーリングにはいらない」と話すオリビエは、TAの5BIS（いわゆるシクロツーリスト）のスペーサーを薄いものに替えて、10段スピードに使っているという。

そのあと「シマノは今の8段、9段、10段をどんな形で継続、あるいは生産中止するか？」というお題で僕はしばらく白熱した議論を交わした。

8月5日、トリアスロンのミックスリレーを見に行くことになり、朝6時半にお店に集合した。アレクサンドル3世橋を朝8時にスイムスタートすること、大会前には水質に問題ありとされていたセーヌ川のほとりには大勢の観客が集まっていた。

この日はカメラ1台に24〜70mmのレンズを付けただけのリラックスモードで出かけたが、レースを見終わったあと、オリビエとアニック、ジェフとともにパリ見物が始まった。

何を隠そう、僕はパリと言えばツールドフランス最終日のシャンゼリゼ大通りと、プレスルームのそばにあるレストラン・レオン（プレス仲間の打ち上げはいつもここに決まっていた）、それにアレックス・サンジェのお店、それからシャルルドゴール空港のことしか知らないのだ。この日はたぶん人生で初めて最後のパリ「大」見物となった。

つり閉鎖された大きな通りに出た。おお、見慣れた光景、凱旋門が正面に見える、シャンゼリゼ大通りだ。五輪のオフィシャルショップがまだ10時の開店前なのに長蛇の列で、僕がお土産を買いたい旨を申し出るとオリビエが「おい、明日の飛行機は何時だっけ？」と笑った。

セーヌ川縁に下りてビールを飲む。汗ばむほどではないが天気は良く、ビールがうまい。遊覧船が通り過ぎていく。セーヌ川左岸を歩き、オルセー美術館を過ぎてロワイヤル橋を渡りチュイルリー庭園へ。あれが空飛ぶ聖火台か。ルーブル美術館のピラミッドのところに五輪のモニュメントがあったが、その記念撮影も長蛇の列なので、反対側から見るだけで我慢する。

ルーブルを抜けてポンデザールを渡り、コンテイ通り沿いにある出店を冷やかす。自転車の古いポスターや絵はがきを売っているお店でみんなの足が止まる。お昼ご飯はボンヌフを渡ってシテ島に入り、ドフィエヌ広場のパソールの下のテーブルについた。

修復中のノートルダム大聖堂を対岸から眺め、セーヌ右岸に渡ってヴォージュ広場、カルナヴァレ美術館、ポンピドゥー・センター横のストラヴィンスキー広場でまたビールだ。パイプオルガンが印象的なサン・メリ教会を見たあと、リヴォリ通りに「日本人ピアニスト佐々木健ここに住む」との銘板が打ち付けられた扉があった。よくこんなの知ってる

な、オリビエ。

パリ五輪のゲームを楽しめる広場となっていたパリ市庁舎前で遊んだあとはレアールのイノサンの泉で顔を洗い、サン・トゥスタシユ教会にきた。ここにはジャン・ギューという作曲家の銘板が付けられていた。いろいろ不勉強で恥ずかしい。

たぶん最後はオペラ座のほうまで歩いて、ビールを飲んでから帰ったと思う。最後にビールを飲んだお店は、「アニックと僕はこの近所の会社で働いていたんだ」とオリビエが教えてくれた。この日も25753歩、よく歩いた。ジェフは「お前が来たおかげでこんなにパリを歩いたよ、ありがとう」と僕の肩を叩いた。

そんな感じで僕のパリ五輪見物は最終日を迎えた。僕が寝ているうちにカトリーヌは仕事に出かけてしまったが、キッチンにはコーヒートバゲット、それにハチミツが用意されていて、オリビエはどうやら朝のランニングに行ったようだった。セーヌ川を見下ろすペランダで飲むコーヒーマも今日が最後だ。

海外の家庭にホームステイするなんて生まれて初めてで、結局は一晚を除いて晩ご飯は全部オリビエとカトリーヌと五輪のテレビを見ながら食べた。水泳のレオン・マルシャンを応援するときのオリビエの大声が今も耳に焼き付いている。お風呂も洗濯も、何一つ不自由しなかった。オリビエとカトリーヌ、それにアニックとトト、ジェフたちの親切には、いくら感謝しても感謝しきれない。

い。今度日本に来たときは、さてどうやってもてなそうか……。楽しかった7日間を思い出しながら、オリビエに頼まれた「畳地のスリッパ」を送るのを忘れないようにとメモする。あ、オリビエが帰って

きた。いつもと同じようにクルマに乗って、ヴェイクトル・ユゴ通りのお店に向かおう。



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!



# カワカミサイクルワークスの 自転車こぼれ話 軽量車への挑戦

④

川上伸一



本誌に掲載させていただくにあたり、カワカミサイクルワークスというタイトルを付けてもらいましたが、僕はサイクルショップでもフレームビルダーでもなく、ただの自転車好きだという事をお断りしておきます。

「何イッ！ まさかっ、スタンド使イッ？」

2022年のジャパンバイクテクニーク参加に向けて、2019年の第一回大会参加者のリサーチを行った。サイスポやバイククラブのバックナンバーを古本屋で買い集めたりもしたが、今はやはりネットの情報だ。大会のホームページで全員ではないが参加者のコメントと共に車体が紹介されている。

優勝のベロクラフトは現代メカを織り込んだレトロ風ランドナー、軽さと輪行性能の両方を備えたテンションシルク号、サイクルデザイン学校の独創的な作り。しかしそれらの中で一台が目にとまった。

それは大会のコンセプトとは真逆の感じで、何とんでも目立つのはBB部分にスタンドが装備されていることだ。ギアレシオはシマノ製内装三段のみで、ヒルクライムや軽量化など全く眼中にないといった潔さで車重は14kg以上、僕が目標にしている重量の倍以上だ。実走のポイントも含めた順位を考えると、ネジ一本まで軽い物を吟味して完成させようとするはずなのになぜスタンドを？ しかも両立！

中学生時代の通学兼ツーリング用のハイテンバテッド号、軽い部品に交換するより手取り早いのは不要な物を外すことだ。アルミ製の長いチェーンケースは3アームのチェーリングに止める円形の物だがそれも外した。Wライトの付いた鉄ムク棒のFキャリアは、ダイナモ台座に

付ける自作のステーを作り、一つのライトにした。

通学範囲のリヤキャリアはツーリングではサドルバッグを使うので外した。通学時は鉄の一本スタンドは必須、その後友人が軽合金のセンタースタンドを使っているのを見てすぐ購入した。

軽いものの取付部が緩みやすかつたこと、付けたり外したりしているうちに鋳物のネジ部が駄目になり、長いボルトとナットで固定した記憶がある。そのように使わない物を外し徐々に軽くした。

三台目のトモダサンセットハイテンロードレーサー風は、フロントフォークをタンゲ製チネリ肩クラウンのオールメッキの物に交換した。少しは軽くなっただろうが、更に上の軽いグレードのパーツは値段が高い。それより日々のスベアチューブラータイヤの買い替えに必死だった思いがある。

## ●弟のクロモリランドナー

二つ下の弟は小学生の時、24インチのジュニアスポーツに乗っていた。その弟が中学生になるタイミングで新車に買い替えてもらえることになった。

僕のサイスポなどの本を読み、弟はリヤにサスペンションの付いた太い小径タイヤのセキネ・ブーンバイクが格好いいから欲しいと言ったが、僕は友人のヤマハ・モトバイクをさんさん乗っていたので「そんなの絶対駄目だ」と反対した。



一本スタンドは鉄から軽合金になり400gほど軽くなった。それでも両立スタンドは500g以上、現在最軽量のカーボンロードバイクフレームはそれより軽い

弟も近くを走ったり、夏休みには自宅から福井県の田舎まで走ったりしていたのでツーリング車タイプがいいということになり、決めたのは丸石エンペラー・ランドナー。シートステーに直付けされたダイナモ、ガード先端には砲弾ライト、文句なしのスタイルだ。納車当日、自宅まで来てくれた丸石の営業マンと共にエンペラーを組み立てる。

僕がペダルシャフトの裏にある六角穴で取り付けていると、その営業マンは「そんな取付けができるなんて知らなかった」と言ったのが印象的だった。

サンデンのダイナモは大きくてあまり好きではなかったが回転はとても軽い。あと僕はエンペラー用カンチブレーキを一台分欲しいと頼んだ。サイスポ誌によると、多くは吉

貝のダイヤコンペなのにエンペラーには東京クロスボアのカンチが使われていた。

近くのショップでは全く見かけることがなく、さほど高価な物でもなかったのだが、実際に付いてきたのはダイヤコンペで、持ってきてもらったブレーキもダイヤコンペだった。

銘柄をクロスボアと伝えておいたが通じておらず、もしかすると最新のカタログでは変更されていたのかも知れないが、サイスポの写真を見てもらいブレーキのみキャンセルしてもらった。完成した車体を持ち上げてみると、その姿とは逆に意外と軽い、というより結局ハイテンフレームは重いというのを初めて体感することになる。

次回（予定では2026年巻）の第三回ジャパンバイクテクニクのレギュレーションに、「自立型スタンドを装備すれば軽量化よりも高いポイントが与えられる」というのが付け加えられたらどうするだろうか。

チエーンステアーとシートステアーに取り付ける一本スタンドなど考えられない。右チエーンステアーに半分半分被せるような一見チエーンステアープロテクターが、BBに近い位置で折れ曲がりスタンドになる。

重量を軽くする方法では、まずフレームからピンなどでクランクの回転をロックし、左クランクが下向きになるようにする。左クランクを自作の中空構造とし、中に仕込まれた

スタンドをスライドするように引き出す。これだと地面までの長さを最短にできる。ペダル取付の中心はオフセットした形になる。

究極は左チエーンステアーを細い二本のデザインとし、その一本をクイックリリース式に解除してスタンドになる、チエーン側ではないので

自由度が高い。

軽量化は素材のコスト、繊細な製作技術、そして破損という大きなリスクもある。「一から製作する

のだからスタンドを使った方があらゆる面で有利と思えますがどうですか？」使った方がポイントが高く上位を狙える確率が……だが断る！」。

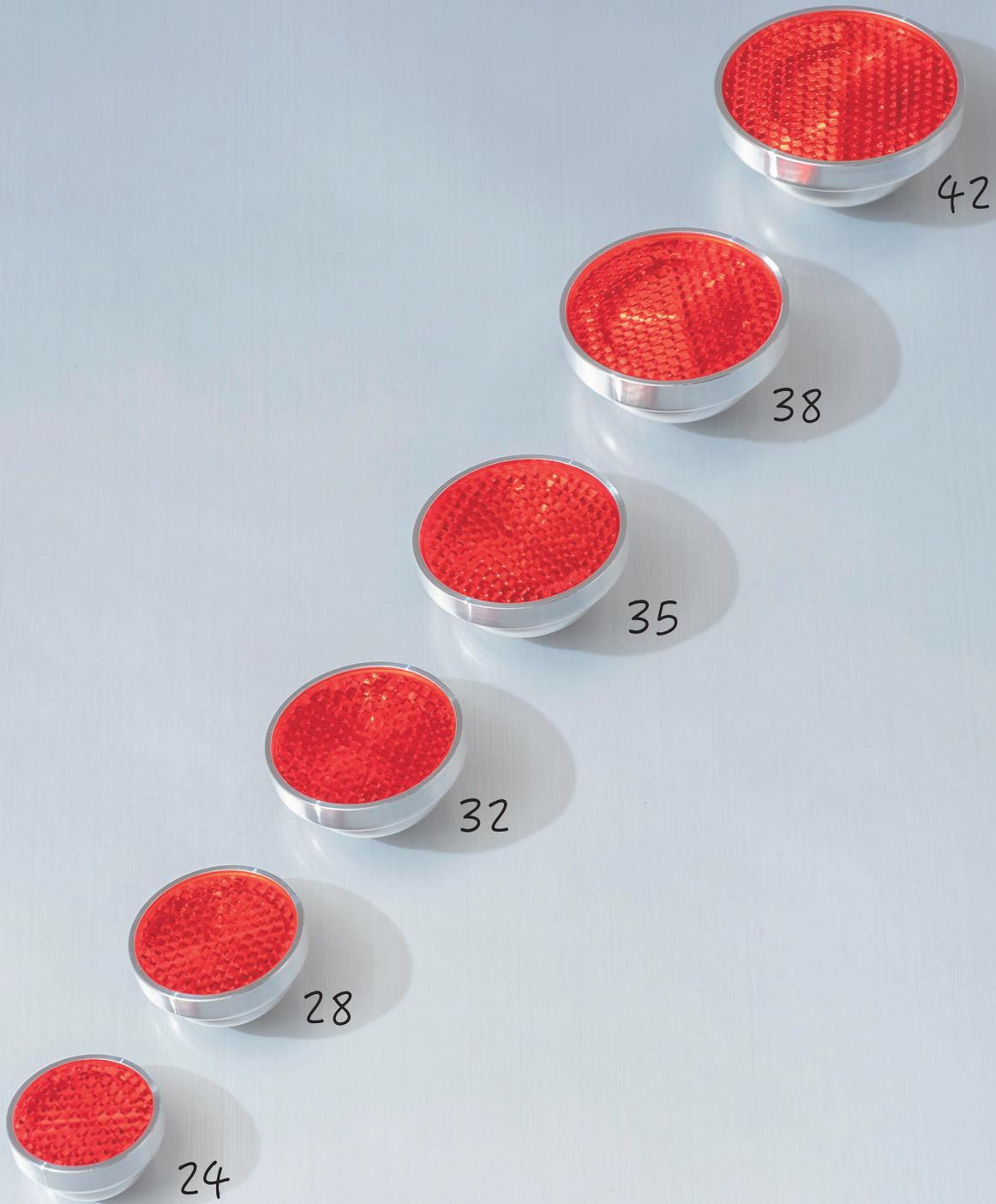


カンパニョーロ製、プレートがギザ型のコンデンティはレアだが、これは更にレアなアルミプレート。軽量パーツは強度の問題なののごく初期しか製造されていない物がある



1950年代のビットリア、アルミ製チェーン。寿命はどのくらいだろうか

各サイズ揃っています！



キムラ  
の  
リフ

お問い合わせ  
kimuraseisaku@nifty.com

# 伊豆の峠

渡辺洋一



大学に入って本格的にサイクリングを始めると、ニューサイクリング誌に影響を受けて峠越えがツーリングの中心になった。山梨、群馬、長野の峠は比較的近いのでよく行ったが、これらの峠は冬には積雪もあって控えていた。そこで、冬に行くべき峠として目を付けたのが伊豆であった。

伊豆半島の地図を見ると高い山が多く、そうした山の周囲には峠が多くある。近くの三浦半島や房総半島と比べてみてもその違いは歴然である。言わば峠の宝庫であり、冬に行かない手はないと当時の私は考えたのである。

## ●冬の伊豆

父の出身地である伊豆は冬に雨が降ることが少なく、大学生時代だけではなく社会人になってからも冬季のツーリングとして伊豆の峠道をよく走っていた。ポンチョを被ったことも僅かに二回であった。それほど、12月から3月までの伊豆には雨が少なかったのである。雨はほとんど降らなかつたものの、西海岸に面した峠では強い西風によってとても寒かった。

## ●伊豆の海岸線

伊豆半島の海岸線には集落付近を除いて平坦な道はほとんどなく、海岸線を走るとまるで峠越えをしているようである。特に厳しいのが土肥と戸田の間の道で、約2000mの高さがある景色は良くても走るの大変である。そんな伊豆で西海岸から見える富士山と南アルプス、東海

岸から見る相模湾には苦しさを忘れさせる何かがある。

大学一年生の春のクラブランでは東京から箱根峠を越えて沼津まで行き、そこから伊豆半島を半時計回りに一周した。アップダウンの連続でとても大変であったが、景色の良さに助けられた。

## ●峠の特徴

伊豆の峠は海岸線からすぐに上ることから海を望めることが多く、特に仁科峠から見える駿河湾と海岸線の景色が素晴らしい。また、峠の反対側の多くが半島を南北に流れる狩野川と河津川になることから、どちらからでも同じぐらい上ることになる。標高1000mを越える峠はないものの、峠の両側が低いことから幾つかの峠は他県の1000m、1500mぐらいの峠の規模になる。そうした伊豆の峠について以下に紹介してみる。

## ●仁科峠

記録を確認すると仁科峠を五回も越えている。湯ヶ島側から三回、海側から二回で、伊豆で最も好きな峠である。現在では全て舗装になっているが、最後はランドナーで越えたのが1979年12月であったことから、その時はまだダートが続く峠道であった。

特に覚えているのは二度目で、宇久須から上った1977年3月のことであり、霧雨の中を上り、峠では木陰で寒さを凌いだ。宇久須からの道を除いて上り下りとも西伊豆町に至る道を通った。



1999年に全国植樹祭が仁科峠から北で開催され、土肥峠までの道が通じた。この道を車で通ったことがあった。利用する車はそれほど多くなく、道を通すために多くの木々が伐採されたかと思うと複雑な気持ちになる。

## ●天城峠

伊豆の踊子で知られた天城峠は標高約700mにあるトンネルが印象的である。私が越えた峠の中で他に印象に残っているトンネルは嶺方峠で、西に白馬岳、杓子岳、鹿島鍾ヶ岳を望む景色を忘れることはない。

天城峠は嶺方峠とは対照的で、トンネルは木立に囲まれた静かさの中にあり、苔むした外観と相まって年月を感じさせる。趣の違いからどちらも好きな峠である。

湯ヶ島側から上ると左側にワサビ田が見えていて清流の音が心地良



い。途中から新道と別れると通る車はほとんどなく、のんびりと上ることができた。トンネルが近づいた頃、道に猿がいたのには驚いた。

河津側から三回、湯ヶ島側から二回越えている。河津側の道は1978年の地震によって損傷し、復旧のために1981年に七滝ループ橋ができた。

## ●土肥峠

国道136号線の土肥峠は、修善寺側の船原に越えていくことから船原峠とも呼ばれている。国道として整備されてきたことから早くから舗装されていた。初めて越えたのは1977年に土肥からであった。

二度目は1979年3月に船原側から越えた。峠に至る道の勾配は比較的緩く、楽に峠に着くことができた。峠から土肥と駿河湾が望める所撮った写真が残っており、8人が



最近では霧香峠という愛称も付いているとのことである。沼津にある取引先だった会社の人はここをロードバイクのトレーニングコースにしてるそうである。

●真城峠

井田からと西浦からの道で二度上った峠である。その後は一旦下ると戸田峠の道に合流し、峠を越えて修善寺に下った。上りの途中から駿河湾がよく見えていたのが記憶に残っている。

●諸坪峠

1977年の元日に西伊豆町から越えた時は曇り空で、峠に着いた時にボトルの水が凍っていたことくらいとも寒かったのを覚えている。荒々しい切通しとなっている峠で長いダートの道が続く寂しい印象だけが残っている。この年の12月にも河津側から越えている。

●戸田峠

標高約770mと伊豆の中で二番目に高い峠で、三度越えている。最初は修善寺から上り、戸田への下りでは駿河湾が見えていたのを覚えている。二度目と三度目は真城峠を経由して修善寺へ下った。西伊豆スカイラインへのアプローチになっていることから早くから舗装されていたが、勾配は厳しく、辛い思いが残っている。戸田峠から土肥峠までの西伊豆スカイラインは以前は自転車通行禁止であったにもかかわらず、クラブのH氏は走ったとのことである。

●大鍋越

熱海の梅園近くから上っていき、峠から真冬の富士山が見えたことが印象的である。熱海峠の標高は600mもあり、修善寺まで下りてから仁科峠を越えたので、その日はかなり疲れて西伊豆町に辿り着いた。



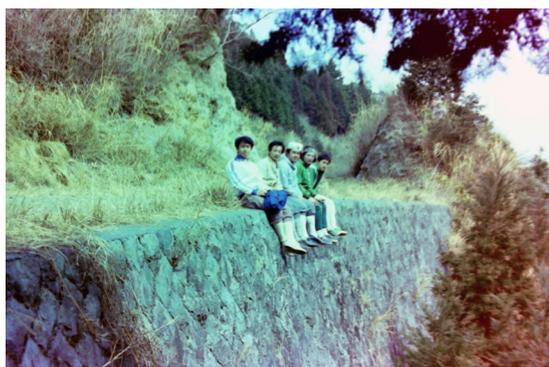
大鍋越も両方向から越えており、1977年3月に5名で行ったことをよく覚えている。南側が開けた峠で腰かけて並んで撮った若い5人の姿がとても懐かしい。最近でも東側にダートが残っているようである。西側に下るとローカルな大沢温泉があり、その先では娑婆羅峠からの道に合流する。

●国士越

中伊豆にある標高約500mと伊豆の中では中規模の峠で、尾根を越えて見晴らしがよく、明るい雰囲気である。湯ヶ島側から二度越えており、峠の北側には二度とも富士山が見えていた。歴史上から「こくさんげ」とも呼ばれている。トイエ2台を互いに立てかけて撮った写真がこの峠の思い出として残っている。

●冷川峠

国士越を下って伊東に向かう途中



にある峠で、中伊豆から伊東への主要道であることから早くから舗装されており、切通しの峠は単なる通過点という感じであった。

●俎峠

河津町にある小さな峠で、伊豆を走っている途中にすでに越えただけの印象である。河津側から三回越えており、1977年12月、諸坪峠に向かう前に通った際には道が崩れており、自転車を担いでいる仲間の写真が残っている。

●娑婆羅峠

下田と松崎を結ぶ主要道であることからトンネルになっている峠の標高は270mと低く、センターライオンも引かれた舗装路である。最初は大学1年生の夏に下田を経て4サイドバッグのキャンピングで越え、西伊豆町でスキндаイビングをした翌々日に下田に引き返した。とても

暑い日であったが、キャンピングでもそれほど苦労せずに越えられたのを覚えている。その後も松崎側と下田側から越えている。

●亀石峠

1976年大晦日の寒い午前中に湯河原駅から走って修善寺に下った。箱根に向かう車が多く通る道で、曇り空の下、路肩をのんびりと上ったのを覚えている。その後は仁科峠を越えて西伊豆町に向かった。

●蛇石峠と鳥見峠

午前中に大鍋越を越えた後、走り足りなかつたので松崎から回ってみた。大鍋越のダートと違って全て舗装の道は天気も良く、3月の暖かい日差しを浴びてポタリング気分を味わった。峠からは蛇石に下ってから上ったところにバス停があり、ここが鳥見峠であった。この後、136号線に出て松崎の国民宿舎に向かった。

●今思うこと

5万分の1の地形図で伊豆の峠とそこに至る道を見返してみると、ほとんどが赤く印されており、地形図で確認しなくても走れるぐらいになっていた。ところが、1980年代以降は車で行くことは多くても、ランドナーやスポルティフで伊豆をほとんど走っていない。伊豆の峠の魅力がなくなつたわけではなく、なぜ行かなくなつたのかよく分からないのである。走り過ぎたのかもしれない。

# 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

1970年代の大人の趣味としてのサイクリングは、ダートの峠越えが主流であった。使われる機材はそれに特化したもので、いわゆる和風ランドナーと言われるものだった。オーダーメイドやシヨップのセミオーダー、メーカー車もあったが、目指すところは皆同じだ。

特徴としては太いタイヤとワイドレシオ、ランドナーバーと革サドル、そして輸送車であること、といったところか。旅程は日帰りか一泊程度なのでバッグは大きめのフロントバッグのみ、まだ結構大きかった輸送バッグをサドルにぶら下げるコンフィギュレーションとなっていた。1960年代から輸送+ダートを志向していたクイックエースが、和風ランドナーの概念形成に与えた影響が大きいのは間違いない。車輪はとにかく太くて丈夫な方がエライので、国産志向だと%のムク

の軽合リムにオーバーサイズの坊タイヤ(38A)、あるいは国内外の650Bリムにウォルバーかユッチソンの42Bタイヤで、MTBの出現以前はこの辺が最強の足回りと目されたのでありました。

トランスミッションは10段で、なぜかランドナーのチェーンホイールはダブルに限る、しかもアウトターは48T程度は必要よ、という不文律があったので、ワイドレシオ化と言ってもインナーを小さくするしか策はなく、せいぜい32Tあたりが下限であった。

当時のツーリング用5段フリーはほぼ15-17-19-21-24Tというレシオに限られており、ロー26Tなどは異端に属していたかもしれない。トップが15Tと大きいのも、アウトター48Tが必要とされた一因かと思われる。

当時、舶来部品と組み合わせても見劣りしない国産部品というところ、パールのステムとプロダイクランクというのが定番だったけど、今考えるとサンツアーパーフェクトは十分国際水準のフリーでありましたね。

ブレーキはカンチレバーで、タイヤが太いと輸送時に外しややすい故の選択だったろう。マフアッククリテリウムほどワイヤーの外しややすいブレーキは他にない。これに対応するブレーキレバーは、クイックやら

アジャスターやらのないシンプルなコンペ144が結局一番使いやすいのでありました。

輸送はフォーク抜きがほとんどだったので、ヘッド小物は丹下のRB661一択、後ろのドロヨケはブリッジのところで切断して、容易に脱着できるように工作されていた。ダイナモランプ標準装備なので、配線にもつなぎ目が設けられていた。

サドルは国産だとフジタのベルト17型、舶来だとブルックスのB15またはB17だが、ここだけは奮発してブルックスプロフェッションナルにする人も多かった。でもブルプロはバッグループがないので、VIVAのやつを追加でネジ止めしなければならぬんだよね。

これらの部品を組み付けるフレームは、ハイテンのシングルバテッドまたは石渡022のクロモリで、ラグレスがほとんどだったかな。ストリートエンドと後変速機直付けは輸送には必須だったので、カンチ台座と並んで標準工作とされた。概して前変速機以外のバンドどめがなければ、十分な工作と認められていたものだ。

輸送にはカーボンブラシやワイヤー内蔵は不利とされたこともあって、今みたいにウルトララックスなフレームではない。アングルは全車72度のパレルで、悪路での安定

性を重視して、フォークのオフセットやリヤセンター長は随分と大きく取ってあった。

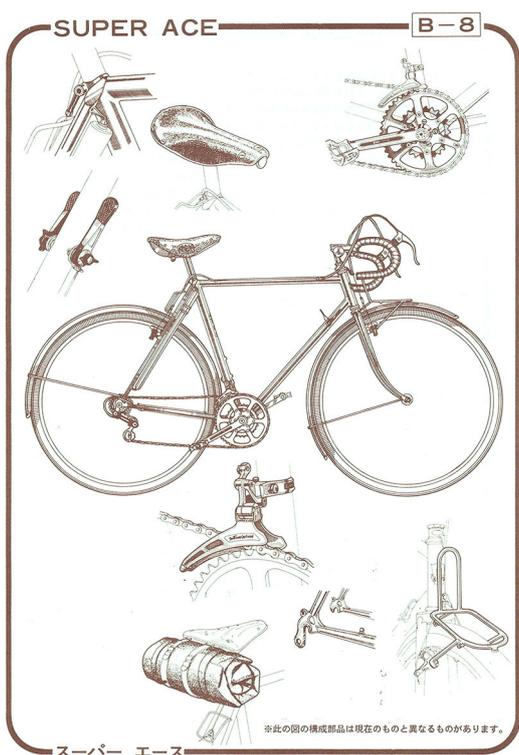
多くの場合、完成重量は12・8kgを標榜していたけれど、後年実測してみたら、大体1kg位はサバを読んでいるのでありましたね。

1980年代になると、山道でも舗装化が進み、また悪路に特化したMTBが出現して、ランドナーのタイヤはだんだん細くなり、その全体像もスマートになっていく。アルプスの主力がクイックエース系からクライマー系に移っていくのが典型だ。

カーサイクリングの比率が増え

て、輸送もマストでなくなってきた。環境の変化に適応したのだから、これは正常進化と言っても良いだろう。子孫も我が国特有のツーリングモデルなのは違いないが、70年代の「悪路の峠越え専用輸送車」たる和風ランドナーは終焉を迎える。

第一線を退いた和風ランドナー達は、ドロヨケを外され、オールランドナーに換装されて、街乗りやフラットダートモデルとして余生を過ごす様子がよく見られた。もう半世紀が経つ今、そんな姿を見ることもない。懐かしいあの自転車達はどこへ行ったのだろうか。



※此の図の構成部品は現在のもものと異なるものがあります。

スーパー エース

# 和風ランドナーの時代

VII

点検・整備・メンテナンス

鈴木邦友



海外を走る超長距離サイクリングでは、自転車や各 부품の寿命をいかに延命させるかがとても重要になる。一般部品にしても、消耗品と呼ばれる部品にしても、できるだけ長持ちさせることが重要になる。

なぜならば、自転車には生産国による規格の違いや、規格は同じでも商品として存在していないものがあるからだ。例えば、日本と同じイギリス規格をベースにしている米国では、フレームパイプの径が異なっていたり、日本ではごくごく一般的で旅行用自転車では普通に使用されている部品や工具等の入手が難しかったりということがあつた。そのような国を通過する時には、各パーツの寿命をできるだけ延ばすことが重要となる。そうしないとバッグの中はスベアパーツや工具等であつたばいになつてしまふし、旅先での余計な出費を増やすことにもなるからだ。

●寿命を延ばすための基本

自転車自体やそれを構成する部品の寿命を延ばすために基本となるのは、点検・整備・メンテナンスということになる。これは決して自転車の世界だけのものではない。自動車やオートバイ、そして全ての工業製品にも言える基本だ。それらをしっかりとっておこなつていけるものと、そうでないものとは、時にはその寿命に数倍以上の差が出ることもある。

点検・整備・メンテナンスの方法はそれぞれの工業製品により異なる。自動車をはじめとする輸送機器

はたいていその方法が法規により管理されていて、厳格に守られている。自動車の車検制度はまさにそれにあたり、車検にパスしないと運行することすらできない。

●自転車の点検・整備・メンテナンス

基本的に点検・整備・メンテナンスは、その工業製品が本来持つ機能をフルに發揮し、かつ高性能で安全に使えるようにするものだ。簡単に言うと、そのものが持つ本来の状態に戻すこと、もしくはその状態を保つことになる。

ただしここで言うところの点検・整備・メンテナンスは、長距離サイクリングにおいていかにその寿命を延ばすかというのが論点になる。もちろん寿命を延ばすためのものではないが、それにより当然、機能・性能・品質、さらには安全性も高まる。通常、点検・整備・メンテナンスには様々な作業があげられる。

その一つが本来の状態に戻すこと。本来あるべき状態ではないところを、あるべき状態に戻すことだ。その作業は整備とか修理とも呼ばれ、折れたスポークを交換する、破断したりナメてしまったネジを交換する、リムのブレを修正する、ハンドル軸と車輪軸のズレやサドルの位置のズレを修正するといった、壊れたり曲がってしまったものを直したり、ズレてしまったものをもとの位置に戻したりという作業、また緩んだネジを増し締めする作業も

この分類に入る。さらには潤滑油が切れ作動状態がスムーズではない部分に潤滑剤（油やグリス）を差すとか、空気の抜けたタイヤに空気を入れるというのも含まれる。

二つ目は、特に問題が出ていないわけではない部分におこなう作業、正常であるか否かを判断する作業だ。これは一般的に点検と呼ばれている。ネジが正常なトルクで締まっているかどうか、タイヤの空気圧が正常かどうか、ブレーキの効き具合、各ワイヤーの摩耗状況、摺動部・回転部の潤滑状態、各部品が正しく規定どおり取り付けられているか、さらには警告音が正しく鳴るか、前照灯や尾灯・後部反射鏡が正常に機能しているか等の作業があげられる。

三つめは、異常な状態にならないための作業だ。消耗品と呼ばれる部品は、使用していれば必ず異常な状態に至る。外力がかかる部分は伸びや摩耗がおとずれる。タイヤの空気は乗らなくても減るし、雨天での使用が多いと潤滑不足になりやすい。火山灰や砂埃の舞うような環境下では、回転部や摺動部にそれらが入り込み、寿命を一気に短くしてしまうこともある。

また海岸地帯を長く走っていると、腐食による劣化を速めてしまうことにもなる。そのような状態を回避するのが一般にメンテナンスと呼ばれる作業で、タイヤの空気圧を適正に保つことや、砂ばこりの舞う砂漠地帯を何日も走った後にチェーンを洗うこと、雨上がりに回転部・摺

動部に注油をすること、革サドルに皮革油を塗ること、ゴムや樹脂部品の劣化防止作業や金属部品の防錆作業等がそれにあたる。

たかが自転車なれど、長く大切に乘るためには、結構時間と手間がかかる。特に超長距離で使用する自転車の場合には、これらの作業は必須となつてくる。

ただしこれもサイクリングの楽しみの一つではあるが。

●点検・整備・メンテナンスの順番

サイクリング中は、十分な点検・整備・メンテナンスをおこなうのは難しい。特にキャンプ生活がつづく超長距離サイクリングでは、それらの作業を屋外でおこなうことになり、工具や環境が確保できないから、酷暑・極寒の地や、悪天候がつづく環境下では、移動が精一杯ではつきりいつてそんなことに時間を割いていられない。

ということで、点検・整備・メンテナンスにも効率よくおこなう必要があつてくる。筆者の経験から、自転車の点検・整備・メンテナンスで推奨したいのが次にあげる手順だ。

気体↓液体↓固体

この順番で点検・整備・メンテナンスの作業を進めてゆく。ちよつと意外と思われるかもしれないが、気体が一番先で、その次が液体、そして固体の順となる。

●気体  
地上を空気入りゴムタイヤで走る



乗り物にとって、最も重要な部品はタイヤだ。それらの乗り物にとって、走る・曲がる・止まるといった基本運動や、それらの機能・性能・品質、さらには快適性や安全性を司るのがタイヤだからだ。

例えば自転車の場合、どんなに脚力が強い人がペダルを踏んでも、どんなに高性能なブレーキシステムを搭載していても、どんなに巧妙なステアリング系の設定をしても、タイヤに貧弱なものを使っていたのでは、スムーズに走りだせないし、短い距離で止まれないし、うまく曲がることもできない。それくらい重要な部品なのだ。

しかしいくら高性能なタイヤを履いたとしても、その管理が悪ければそれが持つ本来の機能を発揮することができない。要するにちゃんと管理ができていなければその性能を高めることはできないのだ。その管理が一番重要なのが空気圧ということになる。空気圧は高すぎてもダメ、低すぎてもダメ。メーカーが指定する管理方法がベストとなる。

本誌読者の皆様であれば、空気の抜けた自転車の重さはご存知であろうし、空気を入れ過ぎた自転車の乗り心地の悪さや運動性能の低さもご

承知のはず。寿命の観点から見ても、空気圧が正常でないと偏摩耗を起しやすく、当然寿命も短くなる。超長距離サイクリングでは、気体の管理は重要度が高い。

### ●液体

自転車の点検・整備・メンテナンスで重要なのが、液体の管理、簡単に言えば潤滑油の管理だ。

筆者は長いこと自転車の業界に籍を置いたが、筆者の手に持ち込まれる自転車の不具合の原因の多くは、潤滑不足によるものだった。自転車でさっと注油をしてやるだけで、瞬間に不具合が直ってしまうなんてことも多かった。

フリーホイールの内部が潤滑不良を起こし、後に回しても前に回してもフリーホイールの状態だったり、逆にペアリングがサビつき抵抗が大きくなり固定ギアのようになってしまうものが持ち込まれることもあった。

そんな時は自転車を斜めにし、フリーの隙間から潤滑油を流し込み、クランクを逆回転してみる。すると大抵あつと言う間に元通り。その数十秒間の作業に、所有者から「自転車修理の達人」と呼ばれたこともあった。まさに潤滑油は魔法の薬なのだ。

潤滑油には完全液状のもの、グリスと呼ばれるペースト状のものがある。グリスは主に回転部に、液状のものは摺動部に用いるのが通常の使い方だ。

## RETRO CYCLES 浅麓堂 せんろくどう

- ジャックアークティルミキスト 500mm 黒レイノルズ 531・700×28C キャリアなしガード付き  
ネルバー・サンプル・マフアック・イデアル他中古現状渡¥100000
- イデアル #90 ワイヤベース黒サイン入り刻印鉾クリップなし中古¥15000
- イデアル #51 シクロクロス黒タイプレコード錆有り中古¥10000 ●イデアル #5 ナチュラル新品¥10000
- イデアル #4 婦人車用ナチュラル新品¥5000 ●イデアル #6 婦人車用ナチュラル新品¥5000
- リオター #460 ラットラップペダル BSC 新品¥5000 ●TA ロードペダルアルミ色 BSC 新品元箱¥30000
- 極東トップランロードペダル環付き新品¥8000 ●極東プロエーストラック軽合黒新品元箱¥10000
- 極東プロエーストラックステンレスプレート BIA 新品元箱¥18000
- 三ヶ島ユニークトラック軽合I型新品元箱¥15000 ●同ユニークトラック軽合II型新品元箱¥12000
- 日東パール NJS25.4mm 新品元箱 80mm/100mm/120mm 各¥10000
- サンプルスーパー LJ 変速 3 点セット CP 新品元箱¥40000 ●同 LJ5500CP 変速 3 点セット新品¥30000
- サンプル SLJ5001T 新品¥22000 ●同 SLJ5500CP 新品¥20000
- スギノ 75 ロードクランク 170mmPCD130 新品¥15000 ●シクロ 64・5 段 15-24T・BSC 新品¥10000
- アトム 77・6 段 (126) 14-30T・BSC 黒中古美品¥6000 ●ザックス 6 段 (126) 13-24T・BSC 新品¥10000
- マルニ自転車ロード内蔵式ハンドル高級実用車用新品¥12000 ※ B/E リム・タイヤ在庫有ります
- ヤングマンサイドバッグ A-355 オレンジ帆布黒革バンド新品4個セット¥14000

※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

ただし例外もあり、先ほどのフリーホイールのベアリング部は液状の潤滑剤となる。また、旅行中にグリスアップというのはかなり難しい。そのようなときには、グリス指定の回転部であっても、液状の潤滑剤で代用することができる。その後は潤滑油が切れないうちに頻繁に注油をする必要があるが。

さらにグリスはさび止め剤として使われるケースもあり、ベテランの中には、自動車のエンジンのように組み立て用の油として使用し、金属と金属、特に異なった金属が接触する部分にグリスを塗り、異種金属腐食や隙間腐食を予防している方もいる。組み立て時に発生する残留応力の抑制にもなるそうだ。

ともかく潤滑剤の正しい使用は、回転部や摺動部の余計な摩擦やそれによる摩擦を減らし、自転車を長持ちさせるばかりか、人の力を駆動力へ無駄なく変換させることにも繋がる。さらに自転車で発生する無駄な応力を減らし、腐食や劣化の防止にも大きく役立つ。

自転車にとって潤滑剤はまさに魔法の薬なのだ。

### ● 固体

点検・整備・メンテナンスの最後は、固体部分の管理となる。部品の破断、異常な変形、腐食・劣化、ガタつき、ネジやカシメの緩みを、目、耳、鼻、皮膚を使って点検し、異常があれば整備を行う。

ここで十分注意をしなければなら

ないのは、曲がってしまった金属だ。曲がったままの状態では強度はさほど低下していないとか逆にか強くなってしまっていることもある。ところがそれを元に戻すと、いきなり強度が低下することが多い。これは金属の特性で、外力を受け変形した部分は硬くなる性質があるからだ。

そのままだと硬くなっているだけなのだが、曲がり逆方向に曲げ直すと、柔軟性を失い硬くなった部分が破断してしまうことになるからだ。試しに針金の一カ所を折り曲げ、もう一度元の状態に戻してみようとする。ところが折り曲げた部分は決して元の状態に戻ることはない。これはその部分が硬くなってしまったという証拠で、無理やり戻そうとするとその部分は破断してしまう。硬くならないという証でもある。

曲がったキャリアなどは、特に問題がなければそのまましておくべきだ。これはネジにも言えることで、一度締めたネジは必要がない限りゆるめない方がよい。一度使ったネジは二度と使わないという業界もある。

点検・整備・メンテナンスで自転車の寿命は大きく異なってくる。正しい作業をつづければ、自転車の寿命はその分だけ長くなる。

一台の自転車で、十萬km以上も、十年以上も快適に走ることだってできるのだ。サイクリングで余計な負担もなくなるということもある。

## SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

# ツーリングに当然、必需品。特売セール

フロントバッグなど各種バッグ、キャリア、輪行袋、ボトル、インフレーター、手袋、ライト類、ボトル、サドル、マッドガード、工具……

【最新販売】 泥除け、工具販売希望の方、ハガキ下さい。

◎メッキアウターはディレイラー用です。

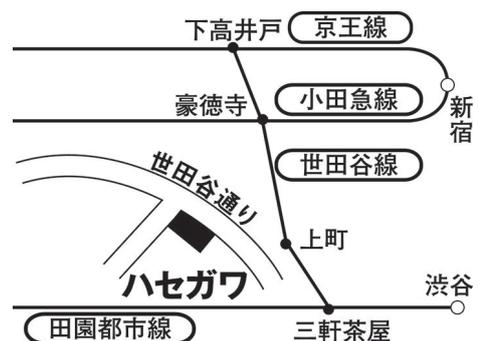
ランドナーパーツ専門店

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。

混浴 (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 ¥8800, 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) グランポア (P1650 ¥8800, P1700 ¥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) グランポア (バビヨン 650B) ¥15400、バビヨンヴィンテージ 650B、バビヨン 700C ¥15400) アレックス [650B] EN24 ¥4400, D.M 18 [欠品中] サンエクスード [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) グランポア (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、ルナル ¥5060、ルートフォレストイエール) パナレーサー (ツーリングカスタム 650 × 35A ¥4400、コルデアヴィ 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] ¥5610, B135AA [399, 420] ¥5280, B136AA [400, 420] ¥5500, B112AAF [380, 400, 420] ¥5500, M od.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 (グランポア ¥11000, BROOKS ¥10780)

ステム (すべて 25.4) 日東バル7、8 ¥12000、バル ALPS 8 ¥13000、テクノミック DX50 mm ¥8140、テクノミック DX50 のみ 26.0 ¥8140

ブレーキ (1台分) シモノ (BR-CT91 ¥5800, BR-CX50 ¥12470)、ヨシガイ DC980 ¥7920、ディズナカンティ (シルバー) [シユエ別売] ¥5280、グランポア・シユエ ヲ用 ¥22000、マフアック・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・マフアッククリテ用 ¥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 ¥3850, 139 ¥4950, 175 ¥6270, 179 ¥7150, 204QC ¥5610, GC202 ¥7920, GC202Q ¥11220) シモノ・BL-R400 ¥5000、レバーパッド各種、日泉ケーブル各種

クランク サンエクスード・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、サンエクスード各種

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

チェン シモノ (CN-M9100 [12速] ¥8300, CN-HG901 [11速] ¥7910, 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 (シルバンロード・ネクスト ¥11000, シルバントラック・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, M ASH ¥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 シモノ、サンツアー、サンエクスード、マイクロシフト、IRD

コントロールレバー シモノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000)、サンエクスード (SXDT08 ¥6820)、ダイアコンベ ¥6380、エネシクロ ¥6380、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、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、レーザーコンディショナー ¥1500、サドルカバー (BROOKS [サイズM] ¥1980、サーファス ¥1430)

シートピラー 日東・S-65 (26.8、27.0、27.2) ¥10010、S-65・S.M-2 ¥10780, SP-60 (26.0, 26.2, 26.8, 27.2) ¥2200、エネシクロ (27.2) ¥8910

バッグ オーストリッチ (F-104N [生成] ¥10000, F-104NS [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] ¥14850)

輸送袋 オーストリッチ・SL-100S ¥10000, SL-100 [ロード用] ¥10780

キャリア 日東 (M-12 [在庫限り] ¥14300, M-15 ¥15000, M-18 [欠品中] NF-22 ¥11000, NF-23 ¥11000, NR-20 ¥11000, ZL-60P ¥19000, ZL-60T ¥19000、キャンピー F ¥35200、キャンピー R ¥35200)、VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680

ヘッドパーツ グランポア・ビンテージ ¥7700、輸送用 ¥4400、タンゲ・RB661C [在庫限り] ¥1870、タンゲ・M A60C ¥1870、丸石・アーレンキー脱着式輸送用 ¥3000

ボルトケーシング 日東 (R [欠品中] T ¥8690, 80 ¥12760, 500 ¥9130, L ¥9790)

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 16.5<sup>+</sup>、ゼファー 18<sup>+</sup>

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

キャットアイ (RR-165G M R ¥330, RR-165S M R ¥660)

チェーンプロテクター VIVA・チェーンステーラバー ¥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、シモ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 キーレイ・サイクリングステンレスボトル・ドリック ¥5940 (パッキンあります)、ルノン・ヴィンテージグローブ ¥4400

[以上 2025 年 8 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  
**オオマエシムシヨ**  
 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 9 月号  
 令和 7 年 8 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、短縮等の若干の変更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