



笠間・茂木から鷲子山

ルーフキャリアー代記

ポタリングの風景

CYCLE FIELD 2026

2





CARRADICE

アドベンチャーシリーズ

キャラダイスの新たなシリーズ『アドベンチャーシリーズ』は、グラベルロードからトレイルまで、オンロード・オフロード問わず使える多用途なバイクバッグシリーズです。バイクパッキングやツーリング、日々の冒険に最適な耐久性と使いやすさを兼ね備え、防水性の高い素材で荷物をしっかりと保護します。

バッグの安定性を高める専用の「Bagman Rack」と併用することで、長期間のツアーやタフなライドでも、荷物の揺れを気にせず走れます。人里離れた道を進む旅のために、英国の工房でひとつひとつハンドメイドで作られています。

Bowland Bar Bag: 多用途なバイクパッキング向けハンドルバーバッグ



長距離ライドから通勤まで、あらゆるサイクリングシーンで活躍する多用途なバーバッグです。『12L』と『20L』の2サイズがあり、荷物をたっぷり収納してもバイクの重量を気にせず走れます。

12L: ¥25,300 (税抜: ¥23,000) / 20L: ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量: 12L / 20L
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 12L: 30x18x26cm・20L: 35x30x20cm
防水性: 防水裏地 (テープで密封)
カラー: ブラック
重量: 12L: 約 510g / 20L: 約 600g

Harrop Barbag: 軽量でコンパクトなハンドルバーバッグ



必要なものを手元に置いておきたいサイクリストのために設計された、軽量で多用途なハンドルバーバッグです。4.5L というコンパクトな容量は、日帰りライドや通勤、ちょっとしたツーリングに最適で、工具やスナック、ジャケットなどの小物をスマートに収納できます。

¥13,200 (税抜: ¥12,000)

容量: 4.5L
重量: 約 240g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxD): 28x14cm
カラー: ブラック

Odyssey Saddlebag: 大容量で長旅に最適なサドルバッグ



長距離ライドやツーリングのために設計された、26L の大容量サドルバッグです。豊富な荷物を収納できるだけでなく、耐久性と実用性を兼ね備えています。『バッグマンアダプター』を初めからセットされた『QR』モデルも用意

ベルト: ¥28,600 (税抜: ¥26,000) / QR: ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量: 26L (ポケットを含む)
取付け: ベルト / QR
重量: 約 700g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 34 x 20 x 35 cm
カラー: ブラック

Cambrian Lightweight Saddlebag: 持ち運びに便利な 16L 防水バッグ



長距離ライドから通勤まで、幅広いニーズに対応するコンパクトなサドルバッグです。16L という容量は、日帰りライドや軽めのツーリングに最適で、荷物をしっかり収納しつつもバイクの重さを気にせず走れます。

『バッグマンアダプター』を初めからセットされた『QR』モデルも用意。

ベルト: ¥22,000 (税抜: ¥20,000) / QR: ¥23,100 (税抜: ¥21,000)

容量: 16L
取付け: ベルト / QR
重量: 約 540g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm
カラー: ブラック

Colorado Saddlebag: 優れた耐久性と安定性を誇るサドルバッグ



時代を超えたデザインと高い機能性を兼ね備えたサドルバッグです。17L の大容量で、バイクパッキングや長距離ツーリング、日常のライドまで、あらゆるサイクリングシーンに対応します。

付属のサドルラックサポートでバッグを安定させることができます。

¥28,600 (税抜: ¥26,000)

容量: 17L
重量: 約 650g (サドルラックサポート込)
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 57 x 28 x 15 cm
カラー: ブラック

Pennine Top Tube Bag: 手軽な 1.5L 収納バッグ



ライド中に必要な小物をすぐに取り出したいサイクリストに最適なコンパクトなバッグです。1.5L の容量は、スマートフォン、財布、工具、補給食などを入れるのにぴったりで、通勤や日帰りライドをより快適にしてくれます。

¥8,360 (税抜: ¥7,600)

容量: 1.5L
重量: 約 700g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm
カラー: ブラック

笠間・茂木から鷺子山へ

奥田茂雄



前回のミニ・ツーリング行からひと月も経っていないが、また北関東に一泊で出掛けようと思う。最終目的地は栃木・茨城県境の鷺子山にある鷺子山上神社とする。以前近くを通って、そのうち行こうと思っていた場所である。まず茂木に泊まることにして、一日目は笠間から益子、茂木と軽い町巡りをメインに、二日目は茂木から高部宿、烏帽子掛峠、鷺子山上神社、最後は那須烏山で自転車を重ねという計画を立てた。

まあ歳であるから、体が動いてやる気のあるうちに少しでも走っておかねばというところだろうか。思い立ったが吉日で前日に茂木の宿を予約する。一日目はそれにしても距離が少なめであるが、ちょうど日曜なので真岡鐵道のSLが見られる。それに合わせて余裕あるプランを考えると軟弱になるのは致し方ない。もうそんなに急がなくてもいいだろう。

●一日目

11月16日、武蔵野線の新座から水戸線の笠間まで輪行。いい天気である。日曜なのでラッシュを気にしなくともよく、平日よりも少し早い出立である。東北線回りで小山乗り換えの鈍行の旅、岩瀬あたりから紅葉の山の風景になり、笠間駅には11時頃の到着となった。

今日のコースは以前から行つてみたかった小さな町を繋ぐ。ほとんど人のいない静かな駅前で自転車を組み立て、まずは笠間稲荷へ向かう。街中の神社に近づいたら突然にそこ



だけ大賑わいである。敷地の一角に自転車を停めてお参りしようとするが、境内は秋の好日、菊祭りだとか七五三とかで大変なことになっている。拝殿前も善男善女が列をなしていて、遠目に眺めて退散することとした。笠間稲荷、その人気あなどるべからずである。

町を出外れ仏ノ山峠に向かう。なんとということもなさそうな幹線県道の小さな峠である。しばらく行つた先の石井の集落で明神様のお祭りをやっていて。笛も太鼓も生演奏で本格的である。しばし佇んでその様子を見た。

その先は明るい丘の谷間を二車線道でゆるゆると北上して行く。最後は少し急になる。切り通しに地藏堂があり、ここから栃木県に入る。下りは紅葉の美しい丘陵の谷間を真っすぐに行く快走路である。



下りかけてすぐの道路わきに小さなお堂があった。その端正な姿にブレーキをひき、立ち寄ってみる。夕日堂というらしい。解説板があるが、何かいわれはあるらしいものの、前提が省略されすぎて要領を得ない。帰ってから検索してみたら、次のような哀しい伝説のあるところだった。

その昔、仏ノ山峠には追いはぎがいた。その娘のおせんが父の悪行を諫めるため、旅人に扮して男の前に現れる。手につけたのが娘と知って男は悔い改め、午前は朝日堂、午後は夕日堂に籠って人々の供養を続けたという。男の身分来歴には複数のバージョンがあるみたいだが、基本的な話はこの流れのようだ。

おせん、身代わり、というところはおせんころがしの伝説が思い出される。何か象徴的な名前なのかも知



もなんとなく関西の信楽辺りに似てるなと思う。陶土の土地に共通する何かがあるのかも知れない。

それらしき陶房の建物がぼちぼち見受けられ、やがて城内坂の丘に入ると焼き物一色の、良くも悪くも観光地の雰囲気になった。益子焼窯元共販センターのあたりはなかなかの人数で、あらためて今日が日曜なのを思い出した。

益子焼のルーツは笠間焼にあるのだそう。笠間焼はお稲荷様の陰に隠れて地味な感じはある。その笠間焼は信楽の職人から始まっているらしい。だから共販センターには巨大なあの信楽の狸が鎮座しているのだろうか。

元々は普段我々が日常何気なく使う製品を多く作っていた産地のようだ。益子は民芸運動の関係もあって、今は陶芸作家の芸術活動の地としてのイメージが強い気がする。

さて、しばらくすると真岡鐵道の上り列車のSLが来る。古い町を通り抜け益子駅に向かう。駅のあたりには公共の建物が幾つも並んでいるが、あまりにも静かである。3時の到着まで少し時間を持て余したが、なに、どうってことはない。

SLは当たり前だが時間にちゃんと来て去って行く。三両の客車をC-12という蒸気機関車が牽いているが、やっぱり最後尾にディーゼル機関車が付いている。発車すると窓から乗客の子供達が見物人の僕に手を振る。こっちも好々爺よろしくにこにこ思い切り振り返る。列車が

行ってしまう静寂が訪れたところで一息つき、自分も走り出すとする。既に夕刻の空なので、さすがにあまりのんびりはまずい。野と丘の境目の割と平らなところを黙々と走り、次第にまた丘陵の中の道を行く。

茂木の古い町に着いたところでグラベルバイクに乗った人と言二言言葉を交わす。

今日の泊りはホテルレンガというところだが、町外れの少し心細いところにある。うす暗い中半信半疑で走り、看板を見つけた時にはほっとした。

宿は家族経営の古いところで、この日の客は僕一人だけだった。昨日まで茂木のサーキット関係の人達で満員だったとのことである。ご飯は量がたっぷりだったが、走った後なので完食する。この規模の地方の小さな町、もう食堂はおろか商店自体が消滅しつつあるので、頼めるなら泊りは二食付きが無難である。例により9時には就寝。本日の走行約40km。

●二日目

朝食を食べていたら、宿のおかあさんがみそ汁の具に芋がらという郷土食材を使っていると教えてくれた。里芋の茎を乾燥させたものだそう。フキが頼りなくなってきたみたいな不思議な食感である。

今日もいい天気である。宿を出てとりあえず駅に寄ってみる。茂木は真岡鐵道の終着駅だが、実はこの先に未成線があるそう。今もその痕跡が見て取れる。

ちなみに気動車は緑と赤の塗分けで派手なのだが、この季節は完全に紅葉に紛れて保護色である。

ベンチに座って缶コーヒーでもと思ったが、外に座れるところがないので道の駅に移動する。いつもながら朝はなかなか走り出せない。売店が営業開始するくらいのタイミングで出発とする。

丘陵の中のいかにも日本の田舎という感じの農村地帯を那珂川に向けて走っていく。茂木と言えばサーキットだが、ツインリンクから名前が変わって今はモビリティリゾートもてぎというらしい。町から離れた丘の中であって、街道からは時折見掛ける入り口の看板くらいでしかそれと分かるものがない。僕には縁がないが、そこはまた違った世界なのだろう。

那珂川を渡ると一年ほど前に那須烏山から城里町に行く時に通った道である。ちゃんと風景を覚えていた。すぐに分かれて北へと細道に分け入る。しばらく行くと国神神社というところがあった。痔の神様なのだそうである。お参りしたが地味な里の神社だった。

あたりはぼちぼち丘というよりは山らしい感じになった。この近辺特有の坂道をどれだけ上っても変わらない風景が続く。道端に北関東らしく馬力神の石碑がある。

思わぬところに県境があつて唐突に茨城県に入り、千田というところから無名の峠で一山越える。下ると油河内という里である。廃郵便局が

れない。夕日堂は県道沿いですぐ分かるが、朝日堂は谷の向こう側にあった。この時は気が付かなかった。というかその話があることを知らないわけだから当然ではある。建物自体は1555年の建立だそう

で、これは後世の人が伝説の場所に建てたものだろう。

丘陵の谷が少し開けたところから西に折れ、ぼそぼそとした藪山を越えて益子に向かう。益子は言わずと知れた焼き物の町だが、自然の様子

新しい局舎の横に残されていて、なぜか二宮金次郎の像も置いてあった。作業小屋の軒に吊るされた干し柿がいかにも日本の秋である。

美しい里をゆるゆると下って国道293号に合流する。293、先月

も走ったからまたお前かというところであるが、結構不思議なルートで続く国道である。

だんだらの嫌な坂を上り花立トンネルをくぐると、短い下りで旧美和村の谷間である。ここまで来たら高

部宿に寄らないわけにはいかない。少しコースを外れて一年三か月ぶりの古い町並に足を延ばす。変わらぬ佇まいに安心した。

コンビニサンドで昼食後、烏帽子峠峠に向かう。大きな峠ではないが、このあたりには地形図に名前のある峠が少ないので、貴重な存在ではある。最初は広い道であるが途中からいい感じに狭くなる。ほぼ真つすぐに上っていく道で最後は結構きつい。

やがて展望も何もない小さな切通しに着く。脇に自然石の馬頭観音がある。烏帽子峠峠、地理院地図でカーソルを当てると標高374mと出てくる。麓から標高差100m程度の小さな峠であるが、印象的な道だった。

下りは短く、すぐに少し開けた谷に出て大那地の村に降り着く。T字路にある集落のゴミ集積所のあたりに、一昨日、15日に行われた鷺子山上神社の夜祭のポスターがガムテープで貼ってあった。

峠道の本道は右へと下って行くが、逆方向の浅い谷間を鷺子山に向かう。それなりの高度の場所だが、低地にいるみたいな不思議な地形である。谷間は大半が耕作放棄地のようだった。

傾きかけた日の光に紅葉が美しい。随分と荒れた細道をじわじわと奥に進むと、神社への旧道の分岐があった。水戸黄門の通った道と看板が出ている。県境地帯ではあるが、黄門様、やはり出たかと納得してし

まうところである。

その先坂は急になるが、短いので押して上がって鷺子山上神社に着く。文字通り山のでっぺんにある神社だが、ちょうど県境で本殿までも分断されているらしい。やたら建物が多いと思ったら、栃木県、茨城県、両方の社務所が置かれているようだ。フクロウが神社の象徴らしいが、祭神が製紙の神様という点にも注目したい。近くの高部宿はかつては和紙の商人が軒を連ねた場所であったらしいのである。

土産物屋から演歌が流れてきて、いまどき懐かしい昭和の感じと思ったら鷺子山のご当地ソングだった。せっかく来たので厳しい石段を本殿まで息を切らして登る。爺さんには無理は禁物という感じのところである。

平日なのに何人か観光客が来ていたので人気のある神社なのだろう。見晴らしは残念ながらほとんどない。下りはスギ林の中を緩やかな道で戻れた。

今回の目的を無事達成したところで帰途に就く。いい秋の二日間だった。

今年は里の紅葉が例年よりも美しく感じる。南に降りて国道293号を那珂川町方面に向かい、伴陸峠の手前から那珂川方面に下って鉄道のある那須烏山まで走る。次第に薄暗くなつて心細いが、市街に入ればもう様子は分かっている。那須烏山はいつの間にかもう4回目となる。

烏山駅に4時過ぎに着いて次の列

車は5時過ぎ、のんびりと分解袋詰めをするが、ここから帰るのは初めてだった。始発無人駅からの列車の乗り方を知らない。駅に備え付けの乗車証明の発券機から券を受け取るという正解に到達するのにはしばらくかかってしまった。列車の中で発車を待つうちに下校の高校生が次々と乗り込んできて、二両編成の気動車は結構席が埋まっていた。本日の走行約60km。

2025・11・16 | 17



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

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

⑨

川上伸一



子供車、二枚肩のフォーククラウン板厚 3mm



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。

●構造による軽量化 後編

クロモリ鋼を使ったロウ付けフレームとカーボンパイプをアルミラグに接着した物を比較すると、熱を加える部分を最小限にしたいクロモリと接着面積を広くした方が良いカーボンフレームでは同じ形状にするには無理があるように思う。

ゼロ戦に使用されたジュラルミン板を使った元祖軽量車、十字号では板をリベットで接合したモノコック構造とでも呼べる製法となっている。板をパイプ状にしてリベットでダイヤモンド型にするという考えは最初からないだろう。素材に合わせた構造を変えるのはどの分野でも共通のテーマである。

カーボンパイプを差し込んで組み合わせる金属ラグ部分は当然、カーボンより頑丈でなければならぬ。接合部が重なる部分が長くなり、パイプが短いと軽さのメリットは減少する。量産フレームは組み合わせるパーツの関係で、十字号のようなモノコックなどの極端な物は作れない。

僕がチタンとカーボンの接着構造を考えていた時、ヘッドチューブからリアエンドまで長い一本のパイプを左右に二本使うつもりだった。もちろんワンオフなので好き勝手にできるといってもある。

クロモリオーダーフレームでもまれに重装備のキャンピングやタンデムでそのようなセンタースティを持つフレームがある。軽さだけを目的にするとエアロなど無視してペダリ

ングの邪魔にならない範囲でなるべく立体的になるようにする。クロモリの細いセンタースティ用パイプは自転車用としてラインナップされているのだから、カーボンのテーパーチューブを使うとするとクロスするシートチューブとの接合部ではパイプを曲げる事ができないので、チェーンライン等を工夫する必要がある。

●接着剤なんて信じない

パイプを接着するラグの部分がクロモリロウ付け用のようにヒゲの尖った形状だと、その先端から接着が剥がれやすくなる。そのためアルミラグ等は味気ない、単なる円筒形になっている。

最初にカーボン+チタンの接着構造を使用した人力ポート用のフレームはリカンベント型で、カーボン部分の長さが700mmほどあり、軽さのメリットを生かせる。接着剤はその頃本業で使用していた物で、2液のアクリル系だ。スチールパネル型扉の内部に補強として入れる部材をスポット溶接の代わりに入れて接着すると、表面に溶接跡が出ない。その上焼付塗装の熱にも耐える。ただ冷蔵庫に保管しても使用期限があるのか品質が劣化していたなど、扱いにくい面もある。

カーボンとチタンはそのアクリル系を使用し、メイン以外の細いカーボン同士をクロスする部分は筏と同じようにケブラーの糸で結び、その部分を接着剤で固め更に紫外線による劣化を防ぐため塗装する。ただ



①センタースティのイメージ、立体感を出す ②かつて製作したポート用カーボン+チタンの一部、念のために二種類の接着剤を使い分ける ③チタンの5mm板で作るフォーククラウンは軽量とは言えない

100%同じ接着剤を使うのではなく、チタンとカーボンの細い部分の数箇所は念のためエポキシ系を使った。人力ポートの大会は一回の参加で数日間の使用だが、炎天下のパドックから海水に浸かりその後水洗いして再び天日に晒されるといって、自転車以上に過酷な条件だった。大会終了後室内に保管していたが、翌年、主催者側から参加案内の電話を貰い、急遽少し手を加える事となる。フレームのカーボン部分はケブラー系の筏方式の部分を少し追加しただけだったと記憶している。

レース結果は別として、終了後気付いたのはメインのカーボン+チタンの接着部分が剥がれていたのである。自転車フレームの倍ほどの接着面積があったにもかかわらず、ダイヤモンド型フレームと同じく

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!

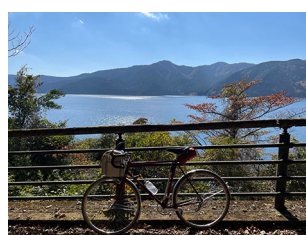
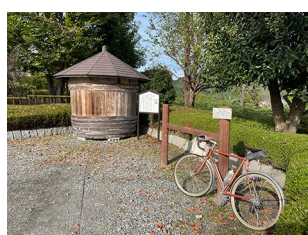
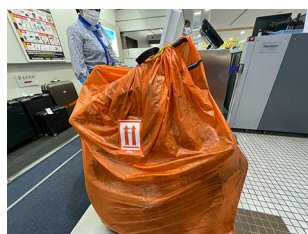
A5 判 224 ページ 2300 円+消費税

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!



ポングタの風景

渡辺洋一

自宅を中心にポタリングをしていると、定番コースを選ぶことが多い。知らない道では何かを発見する楽しみがあるのに対して、定番コースでは木々や花々の変化していく様子から、季節の移ろいを感じられるのがその理由である。以下に記すのは定番コースとその周辺で見かける風景であり、順に紹介してみる。



●池上本門寺

自宅近くのＪＲ線の踏切を渡って呑川沿いを遡っていくと、前方に本門寺のある高台が見えてくる。自転車で本門寺に上れる道は四本あって、96ある石段の前の山門を見て左に進むと車坂を上ることになる。上り切ると早咲きの紅梅と白梅が植えられており、正面には大銀杏が、右側には本堂の裏側が見えてくる。紅葉坂を下ってさらに右に上っていくと、左に五重塔が聳えている。この塔は1608年に建立され、20年以上前に大々的に解体修理されて



美しくなっている。五重塔の写真を撮る人をよく見かける。この近くにはソメイヨシノの古木が多く、春には五重塔を華やかに見せてくれる。

日蓮上人の命日である10月13日の二日前からお会式が行われ、12日夕に周辺から本門寺まで練り歩く万灯行列がにぎやかであり、自宅の近くを通る万灯行列が我が家の秋の風物詩となっている。御入滅の場所は先に記した大銀杏の反対側にあり、ここから眺める夕日が素晴らしい。この下の斜面には池上梅園があつて2月には多くの梅が咲き誇っており、観梅者で賑わう。

●ほのぼのの鯉のぼり

子供の日の数日前になると、本門寺下の池上小学校脇の呑川に小学生が手作りの鯉のぼりが両岸から吊るされて泳いでいる。個性的な表情をしている鯉のぼりを見るとほのぼのとした気持ちになる。HP「峠への招待」を開設しているTさんも見学に訪れていた。

●池上線

東急電鉄の池上線は本門寺への参拝のために敷かれた路線であり、池上駅から本門寺に向かう道にはところどころに老舗が残っている。2020年に池上駅は橋上5階建て



の駅舎に改築されて構内の踏切がなくなった。

国道1号線を渡って西に向かうと、花坂坂の先で切通しとなっている池上線を跨ぐ。この橋から南側に石川台駅を見下ろすことができる。この切通しを眺めると、池上線を通すためにトンネルではなく丘を切り開いた当時の苦勞が伝わってくる。

●呑川緑道

呑川は校名が変わった東京科学大学のところから暗渠となり、日体大近くまで桜並木と四季折々の花々が続いていて、ポタリングを華やかにしてくれる。

日体大を通り過ぎると呑川は暗渠から小川に姿を変え、玉川通りを越えたあたりが水源となっている。水源の近くにはサザエさんで有名な長谷川町子美術館があつて、生前に収集された絵画を鑑賞することができる。美術館から北に向かうと長谷川自転車商會があつて、店主と奥様がコーヒーや麦茶で迎えてくれる。

呑川緑道には都立大駅近くの目黒通りを渡る交差点にしか信号がなく、それ以外の交差点で一時停止を守っていれば、通る自動車も少なく安心して走ることができる。緑道の両側には住宅、公園や学校であり、とても静かで緑豊かなポタリングコースである。2023年から呑川緑道の改修がなされ、花々の様子が変わっている。

●都立園芸高校

日体大から南西に進むと都立園芸



高校があり、この正門から校舎に向かう銀杏並木が見事である。この正門前を通ると春の新緑、盛夏の茂み、秋の紅葉、冬の落葉と四季を感じることができる。

園芸高校では収穫された野菜類のマルシェが年に数回開催され、地元の人たちの食材に貢献している。白菜とレタスが1玉100円のポスターも見かけた。また、校内の一角では植木職人のコンテストらしき催しが開催されることもある。園芸高校の近くにはぶどう園もあつて、都会には珍しい、のどかな風景となっている。

●世田谷中町の畑

園芸高校から上野毛駅に向けて進むと途中に広く宅地造成をしている所がある。ここは元々大きな畑であつて、世田谷区が力を入れている「せたがやそだち」の野菜を育てていた。ここでの農作業の様子は、退職前から始めたプランター菜園の播種時期や肥料やりの参考になっていたが、時代の趨勢か、畑は住宅に代わろうとしている。

●上野毛のぶどう園

東急大井町線の上野毛駅を過ぎ、環状八号線に平行している住宅街の中の緩やかな下り坂を進む。すぐに



第三京浜の下をくぐると左手にぶどう棚がある広い園が現れてくる。ここでは地鶏を放し飼いにしており、その糞がぶどうの肥料になっている。秋には実ったぶどうを収穫している様子を見ることが出来る。

●丸子川

ぶどう園の南側には丸子川が流れている。普段の水量は少なく、鴨が休んでいるのを見かける静かな小川であるが、2019年の台風19号による大雨で東京都市大学から田園調布五丁目にかけて内水氾濫による浸水被害が発生した。東京都市大学の地下図書館では蔵書が被害にあい、付近の住宅は床下浸水で大変なことになっていた。

●田園調布の高台

丸子川の川下に向かって行くと田園調布五丁目になる。そこから約30m上った高台には珍しく駐在所があ



り、居合せた警察官に聞いたところ「大田区にはここ以外に駐在所が三か所ある」と教えてもらった。

駐在所から緩やかに下って行くと小さなガーデンがあって、近所の人が入力を入れている。ここでは春から初夏にかけて水仙、牡丹、芍薬、花菖蒲を順に鑑賞することができ、ポタリングでの休憩地点となっている。花が綺麗に咲いている日数は短いので、通るたびに観察して写真撮っている。

●亀甲山古墳

田園調布のガーデンを過ぎて緩やかな下り進むと多摩川台公園であり、この一角に亀甲山古墳がある。多摩川駅側から公園に上っていくと右手に古墳の資料館がある。公園の広場は春には桜の名所となっており、家族連れなど多くの花見客で賑わう。

●宝来公園

多摩川台公園の近くには大田区で最初にできた宝来公園があり、田園調布の住宅街が整備された時に斜面となっていたことから公園になった。公園の池には鴨が泳いでいる光景を、5月初旬には黄菖蒲の群生を見ることが出来る。冬の寒い日のポタリングではトイレ休憩で寄ることが多い。

●丸子橋

多摩川に架けられた丸子橋は神奈川県に向かう中原街道であり、並行して新幹線、横須賀線、少し上流側には東横線の橋梁がある。16両編成全長400mの新幹線が多摩川を渡ると、橋の長さと同じに見える。2011年の東日本大震災の夕方、徒歩で帰宅する際に丸子橋を渡ると歩道に人々が溢れていた光景を今でも忘れない。

●武蔵小杉のタワーマンション

多摩川サイクリングロードに上がると、川を挟んで武蔵小杉のタワーマンション群が見えてくる。武蔵小杉にあった工場群が移転した跡にタワーマンションが建ち始めて現在のような景観になった。武蔵小杉に住んでいる知人によれば、人口が急激に増えて住所表示変更がなされ、新しい学校もできたそうである。京都に住んでいる知人にタワーマンション群の写真を送ったら、「ストーンヘンジのように見える」というコメントをもらった。

●多摩川サイクリングロード

一般的にサイクリングロードとし

て知られているが、国土交通省の河川管理道路の一部が自転車歩行者専用道路となっている。大田区側のサイクリングロードを利用して気持ちになるのは、一部のロードバイクのマナーの悪さである。歩行者やゆっくり走っている自転車のすぐ脇を、スピードを緩めずに走るのをよく見かける。

大田区側のサイクリングロードは丸子橋から大師橋にかけて整備されている。数年前から堤防上部だけではなく、河川敷側の大部分に道が整備されてこちらも走ることができるようになった。背景として歩行者と自転車との事故が多いので、分散する目的で整備したと工事担当者が話していた。

●六郷橋

国道15号線（第一京浜国道）には東京都から神奈川県にかけて六郷橋が架けられており、箱根駅伝1区での勝負所となっている。平行して京浜急行電鉄とJRの橋梁もあって交通の要衝である。

明治初期まであった六郷の渡しを示すように、国道の欄干の両端には渡し船のミニチュメントがある。六郷橋付近にはゴルフ練習場、野球グラウンド、テニスコートがあって、多くの人が楽しんでいる様子を眺めながらポタリングしている。

●大師橋

多摩川を大師橋までやって来るとその川幅は広く、東京湾が近いことが分かる。ここからは羽田空港を離着陸する飛行機を多く眺めることが



でき、混みあった時間帯には2本の滑走路を使って2機が同時に離陸することも出来る。さらに下流には多摩川スカイブリッジという新しい橋もできた。

山口県に単身赴任していた当時、会議等に出席するために月に二回ほど飛行機を利用していた。山口宇部空港に向かう飛行機の右窓側席を選ぶと、離陸して少しの間だけ多摩川や私のポタリングコースを眺めることができた。

各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

メイン車両のステーションワゴンからルーフキャリアを降ろそうかと思っている。

肘の痛いのがいつまで経っても治らないし、この頃では台数の多い仕事の際は車両込みで人を頼んでしまうことが多い。プライベートでは車室内積載で事足りるから、必然性は相当に低下しているわけで、頃合いかな、と考えた次第だ。時を逃すとキャリアを取り外すのさえ自分ではできなくなってしまう。

若い頃乗っていた3ドアハッチバックの小型車では、3人乗って車内に3台積みとなると、ちゃんと輪行袋に入れないと駄目だった。それが屋根に2台乗せられれば、3台目は半バラで何とかなる。4ドアセダンだとガード付き1台でも結構大変だから、ルーフキャリアは重宝したものだ。

最初のルーフキャリアはLPの、

ルーフキャリア一代記

ベースバーに直接ハンドルをバックルでとめる形式のやつだった。バーの前後間隔は自転車ハンドルのサドル間の距離に合わせるのだけれど、極端にサイズの異なる自転車と一緒に載せられない。当時の乗用車はレインガーターモール（屋根と側面の合わせ目のこと）があったから任意の間隔で固定できたけど、昨今のクルマはベースバーの取付位置が骨格部位に指定されているので、こういうシンブルな形式は今ではもう使えない。確か同型式のミノウラも使っていた時期がある。

三十代で911に乗っている時に、スーリーを導入した。これはいかにもシステムウエポンという感じで、ベースバーの規格は何社かの共通で、アタッチメントは相互に装着可能だった。ただ、911のレインガーターモールはかなり後ろ下がりだったので、ルーフキャリアは前上がりになってしまい、何だかミサイルの発射台みたいに見えた。

また911のレインガーターモールは後ろすばまりでもあったので、四角四面の平行直角であるスーリーを取り付けるとレインガーターモールが歪んでしまいそうで怖かった。空冷ポルシェは希少で高価なクルマになってしまったので、今では同じことはとてもできない。

その後はずっとスーリーで、ス

テーションワゴンばかり4台乗り継いだものの、フット部はクルマが変わる度にほぼ買い替えだし、メインバーもクルマの幅がどんどん広がって長いやつに買い替えた。アタッチメントはずっと倒立用で、とつくの昔に廃版になっていたのだけれど、それを見越して予備を入手してあったのだ。しかし、それもう尽きた。やはり頃合いなんだろう。

昔、自動車メーカーにいた頃、デザインの中に「ルーフキャリアつけるなら燃費なんて単語は口にするとおかく、高速道路の長距離走行だ」といふ違うだろう。当時は「週末は路上生活者」と言われるほどお出掛けしまくっていて、高速道路料金は年間30万円を超えていた（まだETCはなく、ハイウェイカードの時代）。

車内騒音についても、遮音材で静かにするのはなく、そもそも音の発生源を押える方向で改善する世代になると、ルーフキャリアのハンディキャップはより大きくなる。

最初の頃はスタイル重視で、自転車はクルマの進行方向と同じ向きにしたのだけれど、それだと前輪のガードに風をはらんでしまつて具合が良くない。特に4mmの細いガードステードと振動で破断してしまうことがあった。それ以来ずっと後ろ向

きに積んでいるが、これはガード付きのランドナー愛好者ならでは。長距離を走るときはチェーンステーからベースバーに三角にテントロープを張って、一応は揺れ止めということにしていた。実際の効果はどの程度だったのだろうか。ああそうだ、あのロープも降ろしとかないとな。

サイドシルに乗らないと届かない。私は興味ないけれど、SUVなんかだともっと屋根が高いから大変そうだな。

腕力はあっても身長が低いものだから、だんだんクルマが大きくなると（車高が高くなると）乗せるのも大変になった。今のクルマではもう

そんなこんなで、ルーフキャリアからは一旦卒業と言うことに相成りそう。カーサイクリングそのものはまだまだ続けるだろうから、自転車の運び方はこれからも変わるかもしれない。とにかく長距離ドライブがより静かに快適になることだけは間違いがない。



知人ぞ知る「CYCLE TOURIST」

長野県松本市在住の遠藤守さん（57）が年1冊のペースで発行している「CYCLE TOURIST」を知っている人はあまり多くないと思う。最新号のVOL11だけは同市の「じてんしゃのみせ 道」で手に入るそうだが、それ以外を入手する術がほとんどない。今回は運よく遠藤さんにインタビューできたので、最新号とともに紹介したい。実はこの雑誌、VOL10まではプリンターで印刷してステープラーで綴じただけのものだったそうだ。そして無料配布。ところが「ZINEフェス」というイベントの存在を知り、「ちゃんと印刷すればここに参加できるかもしれない」（遠藤さん）とバックナンバーも含め印刷に踏み切ったのだそうだ。ZINEフェス自体は日本各地でかなりの数を開催するイベントで、詳しくはネットで検索してみてもいいが、平たくいえば「手作りの雑誌（や本など）を読者に直接売るイベント」だ。フェスでは写真集や詩集、小さなポーチや一文字スタンプなどいろんなものが並び、偶然の出会いを楽しみに来場する人が多くいた。

「最初は、アルメニアにツーリングに出かけた記録を、文章は最初に全部書いて、それを所属する松本ぼたりんぐクラブのメーリングリストに10回に分けて投稿していたら、それを仲間がまとめて冊子風にしてくれた。ところがそこに添えられた写真は自分のもの以外に、ネットで探してきたアルメニアの写真が使われていて、いつそのことちゃんとしたのを自分で作ったほうが、と思つて」と遠藤さん。そして年1冊のペースで発行し続けて11年目。なぜ大々的に告知しないのかと尋ねたら、どうやら通行止めや廃道などを通ることもあり、それを気にしているようだ。しかし昨今では廃線跡などが人気になるくらいだから、自己責任ということではいいのではないかと思う。VOL11は「総力特集 林道」と謳うだけあつて、市販自転車雑誌が太刀打ちできないほどの充実ぶり。表紙は遠藤さんが道北スーパードライの加須美峠から延々上つて函岳で撮った写真だし、中には全国スーパードライ道一覧なんでものまである。これ一冊だけでも買う価値ありだ。ZINEフェスの遠藤さんのブースにはもう一種類、「サイクルツーリスト別冊 さぬきうどんにす」という冊子が売られていた。これは知らなかったんですけど！これは勤務先の自転車仲間と輪行を楽しんでもらうために香川県に行き、讃岐うどんを食べ始めたらハマつてしまい、味と怪しさを基準にまとめて冊子にしているのだそうだ。こちらもバックナンバーは5冊。筆者は合計16冊を購入してZINEフェスを後にした。



追悼 小林恵三さん（1949-2025）

大前 仁

筆者が初めてプレスパスを持つてツール・ド・フランスに臨んだ1995年、小林恵三さんもまたバスを持つてスタート地点に来ていた。その頃のツールの総合ディレクターはジャン・マリール・ルブランだったが、小林さんを見つけると握手を求めにやつてきた光景を今もはっきりと覚えている。ルブランは1993年に出版されたフランス語の本、「Histoire du Vélopede de Drais a Michaux 1817-1870」のことを知っていたのだらう。小林さんは日本が誇る自転車史家なのだと実感した瞬間だった。

爾来30年ほど、公私にわたりお世話になってきた。ある年のクリスマススイブ、一時帰国していた小林さんと梶原利夫さん、それに僕との3人で飲むことになった。なぜ飲んだかそのきっかけは思い出せないが、「なぜクリスマススイブにこのメンバーで？」と笑った記憶だけは残っている。2024年のパリ五輪を見に行つて、ロードのコースを下見しにいったついでにレオンドブリュッセルに小林さん呼び出し、ムール貝をつつきながらビールを飲んだのが最後になつてしまった。写真を撮つたとき小林さんは「ベルギーのビールなのに同じメーカーのグラスじゃないのは納得いかない。俺つてちよつと偏屈だよな」と笑つていた。



このとき小林さんに「自転車定義」について聞いた最後の肉声を記して故人を偲びたい。いままであまり考えたことがなかった。最近では陸舟乗車という話題もあるけれど、俺にとつてはドライジーネが最初の自転車。つまり、定義としては「速く歩く乗り物」だね。車輪の数は二輪車でも三輪車でも俺は問わない。かつペダルとクランクで前輪を駆動するとか、駆動方式も問わない。自転車は「速く歩くための機械」というふうに定義している。脚が地面に着いている、いないも関係ない。だからドライジーネが最初の自転車だと俺は思う。日本で一番古い自転車については、江戸時代にミシヨール型が日本に行っている可能性はすごくあると思つている。パリでの万博（1867年）があつたし。でも、買つていつたという証拠がない。静岡の人が徳川将軍が自転車に乗っている写真を探していると聞いたけど、どうもそれはオーディナリー型らしいんだけどね。俺の研究は、前に出した本をまた出せという声があり、改訂版を準備しているところ。ミシヨール型をミシヨールが発明したというのは証拠がないんだけど、俺はそうだと思つている。そこからパリ・アヴィニオン（1865）までのことが段々わかつてきた。逆にドライジーネについてはほとんど新しいことが出てこない。あの本を出してから30年経っているから、結構ぼつぼつ出てくるんだよね、情報だ。

最後に小林さんの生年月日を西暦で伺つて録音は終わつてい

る。1949年1月20日生まれ。2024年8月1日の音声が

自転車選びは安全かつ快適な自転車旅行の第一歩

鈴木邦友



●スポーツ・ユーティリティ・ビークル

今日の自転車の世界は、オールロードバイクという考えが定着しているらしい。

要するに万能車。ちよつとしたスポーツ走行から長距離サイクリング、さらには様々な自転車イベントへの参加に至るまで、どんなスタイルのサイクリングでも、これ一台でこなしてしまおうという自転車で、当然そこには買い物や通勤、健康管理等日常ユースも含まれる。

この流れは自動車の世界でも見られ、現在SUVという名の車種が人気を博しているようだ。SUVとは、スポーツ・ユーティリティ・ビークルの略で、日本ではスポーツ用多目的車と訳されている。

さすがにサーキットを300km近いスピードで走ることまでは考えられていないのだが、高速道路でもストレスなく、スポーティーに走行ができ、キャンプや旅行、山岳ドライブ等不整地での走行も難なくこなせ、日常生活でも不便を感じさせないという自動車のようだ。そういえば最近、車輪が大きく、車高が高めで、荷物が多く積みそうな、ステーションワゴンのようなセダンのようなそんな自動車を多く見かけるようになった。

その流れは1960〜80年代にも存在していた。当時不整地を走れる自動車と言えばジープをはじめとする無骨なオフロード専用車だけだった。とてもとても高速道路をスポー

ティーにかつ街中を軽やかに走れるようなものではなかった。

そのような中現れたのがオフロードでも雪道でも安全かつ快適にドライブを楽しむことができる乗用車だ。開発の初めは東北地方の電力会社の要望によるもので、高圧線鉄塔の点検でオールシーズン使える自動車ということで開発がはじまったそう。そこで完成したのが4輪駆動のライトバンで、小型のボディで不整地や悪天候の中でも使えるということで結構重宝されたそうだ。

それがレジャーの世界にも浸透したのが当時RV車と呼ばれた自動車だ。4ナンバーのライトバンから5ナンバーのステーションワゴンへ格上げされ、セダン並みの高級感もおごられた。中には不整地走行用の超低速走行用ギヤや、副変速機を備えた前進10段後進2段のギヤ設定を備えたもの、さらにスイッチ一つで車高が上げられる本格的なメカニズムを備えたものもあった。

外装も雰囲気づくりに力が入られ、大型のボディプロテクターや大型バンパー、ルーフレールやカンガルーバンパーまで装着されたものもあった。もちろんベースは乗用車であることからまさに多目的自動車であり、いまのSUVの原型だったと言えるよう。

●クラブモデル

自転車の世界にも昔からその流れは存在していた。古くは英国のクラブモデルがそれだ。その一台で自転車旅行や日帰りサイクリング、ス

ポーツ走行や自転車競技までこなしてしまおうというコンセプトのものだ。フランス式に言うところ、ランドナー、スポルティフ、ロードレーサーとして楽しむことができる自転車、その歴史は1930年代からじまっていた。

当時の英国のサイクリングは、クラブサイクリングがメインで、その活動はサイクリングから自転車競技まで幅広く楽しもうという風潮があったことから、このような自転車が生まれた。基本はドロップハンドルのサイクリング車で、ドロヨケ、電装品は標準で、内装変速機を備えたものもあったようだ。荷物の収納はサドルバッグを用いた。車輪は26×1⅞で、太いタイヤを用いるときには、車輪の最外径を変えないよう車輪ごと交換したらしい。自動車で言うところの「インチアップ・ダウン」の発想だ。そのためブレーキにはシユーのスライド調整が可能なものが使われていた。自転車競技に使用する時にはドロヨケや電装品を外し、タイヤが細めの車輪に交換しロードレーサーのようなスタイルで楽しんでいた。

●ロードマン

この流れは日本にもあった。1970年代に大ブームとなった「ロードマン」だ。コンセプトは若者をターゲットとしたエンストリークラスのスポーツ車で、外装変速機、ドロップバー、ドロヨケ、一本スタンドを装備していた。それ以外の部品はオプションパー

ツの中から選んで組み合わせるという、当時としては斬新なフルチョイスシステムで、その種類も実に豊富だった。まさにセミオーダー車感覚で、自分の使い方にピッタリ合うタイプの自転車を作ることができた。もちろん購入後もオプションパーツの購入は可能で、様々なスタイルの自転車に変身させることもできた。キャリアやバッグの組み合わせによっては、スポルティフからランドナー、ツーリズム、さらにはキャンプを伴うサイクリングまで楽しむことができた。ドロヨケやスタンドを外せば、自転車競技への出場も可能だった。カラーリングも豊富だったことから「自分だけの一台」を作り上げることもできた。

●日本の競技用・旅行用自転車文化

「となりのクルマが小さく見えまゝす」「いつかはクラウン」「名ばかりのGTは道を開ける」。某自動車会社のキャッチコピーで、購買層に向け高級車や高性能車へのグレードアップ・購買意欲を高めるものだった。もちろん他社においてもこの傾向は強かった。はじめはいろいろな使い方ができる大衆車から、そのうち専門性の高い自動車の購入へといざなうものだ。我が国では全てのがそういう傾向の中にあつた。

自転車の世界もまた同じ傾向が見られた。自転車競技の世界でも、自転車旅行の世界でも、「いつかはオーダーメイド車」という流れがあつた。特に旅行用自転車においてはこの流れはおさまらず、有名オーダーメイ

ド工場では、今も数か月待ちという状態が続いているらしい。

ようするに、多くの人はより専門性の高いものにあこがれを持つという傾向があり、その世界を極めれば極めるほどその意識は強くなってくるようだ。

旅行用自転車はあくまでも旅行専用の自転車でなければならず、その中でもランドナーはランドナーとして、ツーリズムはツーリズムとして、スポルティフはスポルティフとしてそれぞれ独立したものであるとして存在していなければならないという考え方が強くなっていくのだった。

当時のカタログを見ても、多くの車種が存在し、それぞれにグレードが展開されていた。小旅行にはランドナー、泊まりがけ旅行にはツーリズム、キャンプを伴う旅行にはキャンピング車、日帰り程度で軽快に走りたいサイクリングにはスポルティフ、そういう楽しみ方ができるのがベテランサイクリストであって、キャンピング車からサイドキャリアを外してランドナーというのは上級層の中では認められなかった。一台一台その用途に合った専用の車種を持つということが憧れだったのだ。しかも自分の旅行のスタイルに合った自分だけの一台を作るというのが目標でもあった。

●極限での使用

前述の二つの自転車の楽しみ方は極端な例であり、どちらが正しいとか、どちらをお勧めするというものでもない。一台の自転車でいろいろ



な楽しみ方をするのも、それぞれ専用車をもって深く楽しむのも間違いではない。それぞれに正しい。特に趣味の世界のもので、正しいとか正しくないを問うものではないし、それで十分楽しめるのなら何の問題もない。

ちなみに筆者は後者の方なので、サイクリングにはそれぞれのサイクリングパターンにあった専用車で快適なサイクリングを楽しむことができる。しかし家の中が自転車とそれぞれのパーツでいっぱいとなり、生活上の快適性は失われてしまっている。メンテナンスにも多くの時間が割かれてしまう。

ただし、自転車を極限状態で使用することを考えるとそうは言えない。より専門性の高い自転車が必要になってくる。

例えば、国内外の有名な自転車競

RETRO CYCLES

浅 麓 堂

せんろくどう

- カンパレコード W レバー凸文字アウトーストッパー無し直付け用新品¥10000
- カンパレコード W レバー凸文字メッキアウトーストッパー直付け用新品¥10000
- カンパレコード W レバー凸文字チェーンレストセット新品¥10000
- カンパレコード W レバー凸文字メッキアウトーストッパー・ポンプホルダー付きバンド中古¥5000
- カンパレコード W レバー凸文字アウトーストッパー無しバンド中古¥5000
- カンパレコード W レバー凹文字直付け用新品¥5000 ●カンパグランスポルト W レバー開き C 中古¥10000
- ユーレー親子レバー（デテンション RD 用）新品¥10000 ●ユーレー鋳物シングルレバー（-）型中古¥5000
- ユーレーリブ型ウイングナット付きシングルレバー中古¥3000 ●同マイナスネジ型新品¥3000
- ユーレーアルビー用 W レバー☆印環付きボルト・バンド新品¥3000
- ユーレーアルビー用 W レバー☆印環付きボルト直付け用・台座付き新品¥5000
- ユーレージュビリー前期型 W レバー新品¥3000 ●サンプレクリテリウム W レバー新品¥3000
- サンプレ SLJ W レバー前期型バンド式新品¥5000 ●同直付け用新品¥8000
- 初代デュラエース W レバー直付け用・台座付き新品¥5000 ●三光舎プロキオン W レバー中古¥5000
- シクロベネルクス W レバー・トリコロールダイヤル付き中古美品¥5000
- レジリオンクリムジンスター・スライド式 RD 英国製 1937 年新品¥20000
- LE LEWIS スライド式 RD レバー／ワイヤー付き新品元箱¥10000

※価格は消費税込み。※委託販売・買い取りもいたします。終活の方も御相談を。

※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。

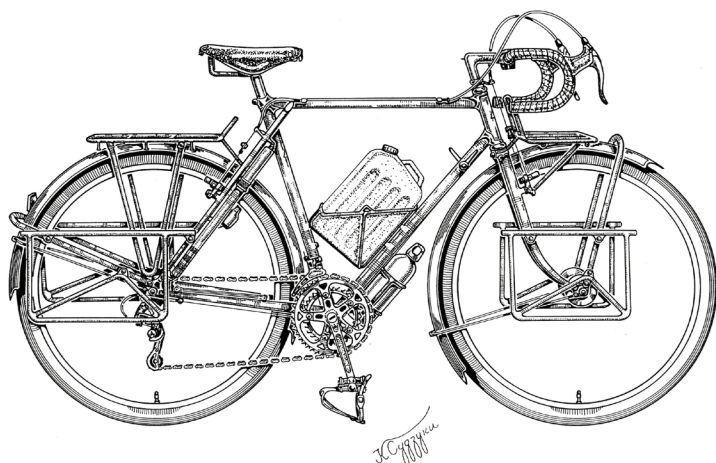
〒 384-0801 長野県小諸市甲 1457-12 Tel&Fax 0267-22-4006

技に出場することを考えてみよう。そこにはより高性能で専門性の高い自転車が必要となる。時にはその日その日のコースによって自転車を替えてゆくことも必要になる。キャリアやドロヨケを装着して旅行用としても使えるといったような自転車では好成績を望むことは難しいし、競技上での性能も低いことから危険でもある。

旅行用自転車においても、大陸横断や砂漠越え、日本一周や世界一周といった極限状態を強いられる自転車旅行に、キャリアを外せば自転車競技にも出られますといった自転車では、耐久性上も走行性能上も走破性上も不十分であるばかりか、時に命を落とすことにもなりかねない。

本講座で話をさせていただいているような内容のサイクリング（アドベンチャー・サイクリング）では、その極限の状況でも十分に乗り越えられる最高の性能を持ったより専門性の高い旅行用自転車が必要となってくる。他の使い方など考える必要はないし、万能自転車である必要もない。

とはいえ、アドベンチャー・サイクリング専用設計の自転車だったとしても、そこはそもそも基本が自転車ということ



もあり、さすがに自転車競技への参加は難しいとしても、それぞれの土地での観光サイクリングは、サイドバッグを取り外すだけで軽快に楽しめる。サイドキャリアまで外してしまえば、遠目にはランドナーだ。一つの街で長期逗留の場合でも、便利な足として使うこともできる。自転車、それぞれの環境、サイクリングのスタイルや目的等によって選ぶことも重要になる。しっかりとした自転車選びは、安全かつ快適なサイクリング、さらに至高のサイクリングライフの第一歩だ。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

伝統 420 年。1 月 15 日 16 日
世田谷のボロ市
長谷川自転車、協賛セール
12 月のボロ市には沢山の人に来ていただき
ありがとうございました。

当店は 1 月も同じようにフレーム・パーツ、ボロ市セールを行います。

◎テレビや新聞でカドミウム、リチウム電池のことが報じられています。
電池を充電したり捨てるときの発火です。
ビニール袋にきちんと入れるといいとのこと。

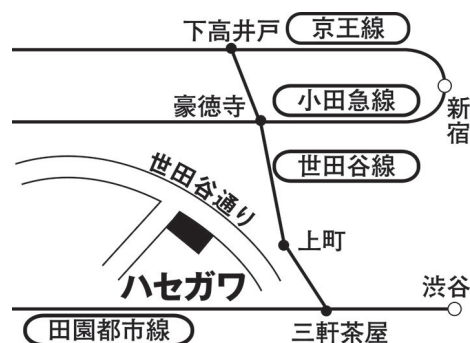
ランドナーパーツ専門店

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 ¥8800、H2 アルマイト ¥13200、H2 ポリッシュ ¥13200、H3-700C ¥8800、H27C ¥11000、H27 モールトン、H29-26 隠ジョイント ¥11000、H29-26HE ¥8800、H29-350R ¥8800、H29-360R ¥8800、H30-330R ¥8800、H30-26N ¥8800、H30-26 隠ジョイント ¥11000、H35-340R ¥8800、H47-オリジナル ¥8800、H47C ¥11000、H50C ¥11000、H58) グランボア (PJ650 ¥8800、PJ700 ¥8800) プチジャン (700C 用 ¥22000)
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 (パビヨン 650B ¥15400、パビヨンヴァンテージ 650B、パビヨン 700C ¥15400) アレックス [650B] EN24 ¥4400、DM18 ¥5500、サンエクシード [650B/32H.36H] ¥11000、[650A/32H] ¥10780、アラヤ 20A、KP-80 [650A、26 ミリ幅 FV550g] ¥8800、ノグチ 650A [27 ミリ幅 EV570g] ¥2200
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ール) 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] ¥5610、B135AA [390、420] ¥5280、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 ¥11000、BROOKS ¥11880)
ステム (すべて 25.4) 日東バル 6、7、8 ¥13000、バル ALPS 6、7、8 ¥14000、テクノミック DX50mm ¥10000、テクノミック DX50 のみ 26.0 ¥10000
ブレーキ (1台分) シマノ (BR-CT91 ¥6220、BR-CX50 ¥12900 [在庫限り])、ヨシガイ DC980 ¥7920、ディズナカントイ (シルバー) [シュール別売] ¥5280、グランボア・シュエット ¥22000、マファック・クリテ、レーサー プレーキッシュ (ディズナ・クロスカントイブレーキッシュ ¥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 ¥3850、139 ¥4950、175 ¥6270、179 ¥7150、204QC ¥5610、GC202 ¥7920、GC202Q ¥11220) シマノ・BL-R400 ¥5520、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 ¥40370、170 ¥40370)、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 ¥7040、44T ¥7040、46T ¥7260、インナー 26T ¥5830、28T ¥5830、5 ピン ¥4000、W ピン ¥6380、T ピン ¥8250) 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] ¥8460、CN-HG901 [11 速] ¥7910、CN-6701 [10 速] ¥4250、CN-HG53 [9 速] ¥3960、CN-HG40 [5-8 速] ¥2280)、イズミ、カンパベダール (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、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、IRD
コントルローレバー シマノ (SL-R400 ¥5350 [在庫限り?]) SL-7700 ¥15000、サンエクシード (SXDTR08 ¥10000)、ダイアコンベ ¥6380、エネシクロ ¥6380、ワイヤー各種
サドル ベルトウサイクル (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、イデアールサドルグリス [欠品中] ベルトウサイクル・サドルワックス ¥2200、レザコンディショナー ¥1980、サドルカバー (BROOKS [サイズ M] ¥2640、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・SM-2 ¥15000、SP-60 (26.0、26.2、26.8、27.2) ¥3500、SP-75 (26.8) ¥2200、エネシクロ (27.2) ¥8910
バッグ オーストリッチ (F-104N [生成] ¥11000、F-104N-S [生成] ¥11000、F-104N-L [生成] ¥11000、F-104 スペシャル ¥11000、F-106 ¥14080、SP-731 帆布 ¥8800、SP-731 スペシャル ¥11000、DLX サイドバッグ [生成] ¥14850
輸送袋 オーストリッチ・SL-100S ¥11000、SL-100 [ロード用] ¥10780
キャリア 日東 (M-12 [在庫限り] ¥14500、M-15 ¥15000、M-18 [欠品中] NF-22 ¥14000、NF-23 ¥14000、NR-20 ¥14000、ZL-60P ¥20570、ZL-60T ¥20570、キャンビー F ¥35200、キャンビー R ¥35200)、VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680
ヘッドバット グランボア・ピンテージ ¥7700、輸送用 ¥5500、タンゲ・RB661C [在庫限り] ¥2200、タンゲ・MA60C ¥2200、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 ¥9130、80 ¥13530、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 [L は在庫限り] ¥4840、SKS VX ¥2000、ラビーズ 16.5^{1/2} ¥10000、ゼファール 18^{1/2}
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、輸送でこう! ¥2530、カンパニョーロ変速機データブック ¥3000、サンブ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 (パッキンあります)、ルノン・ヴァンテージグローブ ¥4400
[以上 2026 年 1 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
オオマイシヨ
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
2026 年 2 月号
令和 8 年 1 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