



清里から三国峠

ネジ類の軽量化

綿貫益弘さんを偲ぶ

CYCLE FIELD 2026

3





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

綿貫先生交遊録

—綿貫益弘先輩を偲ぶ—

高橋裕晴



◆はじめに

令和7年12月14日夕、都下清瀬市在住の綿貫益弘さんが、ご令妹安子様に看取られ安らかに永眠されました。享年81歳でした。

綿貫益弘さんは生業の記者・カメラマンの傍ら、サイクルツーリング紀行の執筆に励まれ、「津軽から江差へ」、「四万十・丹波」等の作品複数点のほか、その取材力を生かし、和の工芸（陶芸・金工・漆・染織・木工・刀剣・人形等）を紹介する「工人聞き書」を編纂されるなど、美術記者としての才能をも発揮されました。

令和8年1月23日、綿貫益弘さん宅において「偲ぶ会」が開催されました。早稲田大学サイクリングクラブOBの皆様を中心に25名が参集され、故人との来歴が紹介されるなど、和やかな集いとなりました。

翌24日、綿貫家の皆様は「綿貫道場」門下生のために、別途席を設けてくださいましたが、私はエッセイ本文中の諸事情により、参列が叶いませんでした。よって上記内容の一部は、参列された大久保宏氏の報告より抜粋しました。

綿貫先生こと綿貫益弘様のご訃報に接し、深い悲しみとともに哀悼の意を表します。

高橋裕晴

訃報

フーテンの寅さんの口上にこんな
のがある。

「天に軌道のあるごとく、人それぞれに運命と言うものを生まれ合わせております。人間生まれる時もたつたひとり、死ぬ時もたつたひとり、なんと淋しいことではございませんか。とかく子の干支の方は終わり晩年が色情的関係において良くない……」。

綿貫さんの訃報が届いたのは、松の内を少し過ぎた日の午後だった。抗がん剤治療の1クールの中ほどで、傷んだ体を癒すために退院し、たまたま自宅にいた。

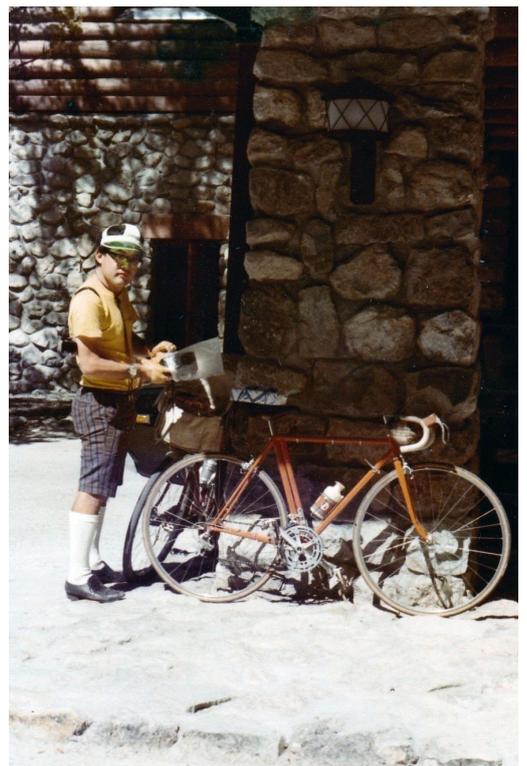
「綿貫です。ご無沙汰しています。その後お加減は……」。綿貫さんの弟さんであるUさんからの電話だった。僕よりも三つ年上で、古くからの自転車仲間である。

こっちはあまりおめでたい状況でもなかったが、とりあえず年賀の祝辞を述べた。するとUさんは携帯の向こうで、戸惑った様子だった。

「正月早々なんだけどね、じつは暮れの14日に兄が亡くなってね……。死因は思い当たる節もあつたんだけど、一応老衰というようになった」。

僕は絶句した。綿貫さんは数年前から食道がんで肉声を失っていたからだ。

Uさんによると、火葬場が取れなくて困り果てたらしい。たまたま空いていた遠方の火葬場の段取りもあり、葬儀は身内数人で簡単に済ませ



たという。遅くなって申し訳ないが、改めて日時を設定するので、親しい仲間にはご焼香をお願いしたい旨の話だった。

僕は困惑した。治療スケジュールと体調がそれを許さなかった。復調の折には必ずご焼香に上がりますので、皆様によりしくお伝えくださいと言るのが精いっぱいだった。Uさんは、先刻承知だから気を使わないでほしいと、電話を切った。

親子の符牒

僕は所帯を持つまで世田谷に住んでいた。綿貫さんのお住まいがあった杉並・高円寺に近いこともあり、珍しいお酒が手に入ったとか、借りた本をお返しにとか、とにかく理由をつけては、足しげく通った。年がら年中押し掛ける僕を、綿貫さんのお母堂がいつも愛想よく出迎えてくださった。とはいえ、初めて綿貫さ

んのお宅を訪問した折の印象は強烈なものだった。

高円寺のお住まいは、駅南口から7、8分の距離だったと思う。赤提灯や、小さなステーキハウス、雀荘、目黒が本店のトンカツの outlet（このトンカツは本当に旨かった）など、小さな商店が軒を連ねる目抜き通りの先にあつた。いくつか角を曲がった閑静な場所、路地先の昭和然とした木造の2階屋だった。

カラカラと摺りガラス入りの格子戸をあけると、玄関の上がり框に赤いクイックエースが一台、スタンバイしていた。割烹着姿のお母堂は、クイックエースの脇に立って二階にいらっしゃる綿貫さんに大声をかけた。

「マーちゃん、高橋さんって方。マーちゃん」。

「うるせー、くそババア。聞こえてるよ」。



僕は仰天した。ご母堂とは目が合
わせられず、視線は虚空をさまよっ
た。

「いつもこの調子なんですよ。」
ちんまりしたご母堂は、あつけに
とられる僕をしり目に、余裕の笑み
を浮かべた。僕はどう返答すべきか
困ってしまった。

しかし「うるせー、くそババア」
には驚いた。が、何度も聞くうちに、
慣れっこになってしまった。それは
罵声というよりも、この親子だけに
通じる「符牒」のように思えたから
である。「ババア、元氣か」という、
毒蝮三太夫のアレとも違う、一種の
照れ隠しだったのかもしれない。

綿貫さんはとてもシャイな人だっ
た。亡くなったお父上の書齋に小さ
な炬燵をしつらえ、森進一や八代亜
紀などのしっとりした演歌をバック
に、グラス片手に旅を語り、カメラ
を語り、文学を語り、ひと(女)を語っ

た。僕はその奥深い見識に魅了され
たが、残念ながら、ひと(女)に関
する実技指導は一切なかった。

いや待てよ、そういえば一度だけ
ある。師走の目抜き通りをほつき
歩くうちに、どういう風の吹き回し
か、『キャバレー・ロンドン』に突
入したことがあった。

夏はビールとウイスキー。ウイ
スキーは必ずJ&Bのグリーンボトル
だった。寒い夜は剣菱か菊政宗の熱
燗だった。

夜も更けて、酒に強くない僕が「そ
ろそろお暇を……」と神輿を上げよ
うとすると、綿貫さんは「まあまあ、
そういうわずに。この一本だけ」と、
2合徳利を額の高さに持ち上げ、眼
鏡の奥の目を見開いて、淋しげに僕
の顔を覗き込んだ。僕はいつもこの
手にやられてしまった。シャイな綿
貫さんは、本当は人懐っこく、そし
て淋しがり屋だった。

寢室のブルートレイン

綿貫さんは退職と同時に高円寺の
旧宅を引き払い、ご高齡のご母堂と
ともに、富士がよく見える東京郊外
の、新築の一軒家に引っ越した。ご
母堂は引っ越してまもなく亡くなっ
たが、今思うに、老々介護だったの
かもしれない。

綿貫さんの新しいお住まいには、
何度かお邪魔した。二階の窓からは、
眼下に水鳥が遊ぶ小さな川が流れ、
穏やかな風景が広がっていた。

ふた部屋あるうちのひと部屋に
は、丁寧に作り込まれた木製の麻雀
台がデンと据え付けてあった。学友
であり親友だったHさんが、心機一
転、職業訓練校で腕を磨いた末の作
品であった。

読者諸兄は、麻雀部屋という特
殊な光景に驚かれるに違いないが、
我々門下生は、さもありなんとあっ
さり受け止めた。後々ページを割く
が、マジジャンは綿貫道場における
必須科目であった。

ところが、ふた部屋目を見た瞬
間、さすがに驚いた。12畳ほどの大
きな和室のど真ん中に蒲団が一枚敷
かれ、周囲をH0ゲージ(1/80の
鉄道模型)の線路が一周する形でレ
イアウトされていたのだ。綿貫さん
が中高生のころに趣味としていた鉄
道模型を引っ張り出して、設置した
という。

サイクリストは似たような趣味を
持つ人が多いように思う。ご多分に
漏れず、鉄道模型マニアの端くれ
だった僕には、綿貫さんの遊び心が

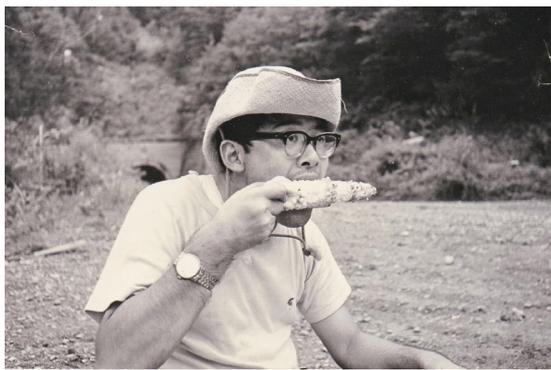
微笑ましかった。

*

Uさんの電話が切れて、しばらく
呆然とした。ひとまず、因縁浅から
ぬ同居人にも報告せねばならないと
思い、自室にいた同居人に綿貫さん
の訃報を伝えた。

「えっ、綿貫さん亡くなったの。
ひとりでお住まいだったんでしょ。」
その瞬間、僕はデジャブを見たよ
うな気がした。暗く広大な寢室にひ
とり横たわる綿貫さんの周囲を、寢
台特急「ブルートレイン」が、車窓
の照明も明々と走り抜けていく情景
だった。

「タタン、タタン。タタン、タタン」。
実物も模型も、レールの継ぎ目を
渡る車輪のリズムは同じである。そ
の単調な走行音が次第に遠のいて、
テールライトが闇に吸い込まれてい
く。そう思ったとたん急に込みあげ



てきて、同居人の質問には全く答え
られなくなっていた。

『ここだけの話』

綿貫さんのお宅に、足しげく通いだしたのには理由があった。

ただ、それを語る前に、あのころの僕の胸中について説明しておかねばならない。

僕が育った世田谷は、秋も深まると空気が澄んで、さっぱりと葉が落ちた高台の雑木林から富士がよく見えた。夕方、ポタリングを終え家路につくころ、富士は丹沢山塊や道志山塊とともに一幅の影絵となって西の彼方に横たわっていた。

木枯らしが吹く季節が来ると「妙に落ちつかない自分」がそこにいた。青い空にキツネ色に輝く稜線や、虚空を渡る風の音、逆光が眩しい刈田の道などが、次から次へと思い出されて、なぜか矢も楯もたまらない気持ちになって、夜更けにもかかわらずランドナーを引っ張り出して、ひとり西の山の端めがけて漕ぎ出す自



分がいた。母親は、風の夜道を走り去る息子の後姿を見て、『こんな淋しい子に育てたつもりはないのに……』とこぼしたそうだ。

そんな時『ここだけの話』（NC誌1968年8月号）という綿貫さんのエッセイを読んで衝撃を受けた。強く惹かれたのである。

なぜかという、あの文節の長い、様々な感情が練り込められた文章の中に、こんな一節を発見したからだ。「旅先で偶然出会った様々な光景は）——一つ一つをとってみれば、

関係のない、つまらない事かも知れない。けれども僕らが何という事もなく650Bを駆って名もない峠を越えに行ったり、ふと思立ってウィークエンドの夜行にバッグ一つ提げて乗ったりするのは、実にそういう関わりのない後姿であり、二度とは起こりえない様な偶然のちっぽけな断片に、我知らず心ひかれての事

ではなからうか……」（のちに本人から聞いた話では、このエッセイは「卒論」の一部だったらしい。文中に、ソリを題材にしたロシアの挿話が出てくるが、あれは綿貫さんの恋愛体験が投影されたものだと思う）。

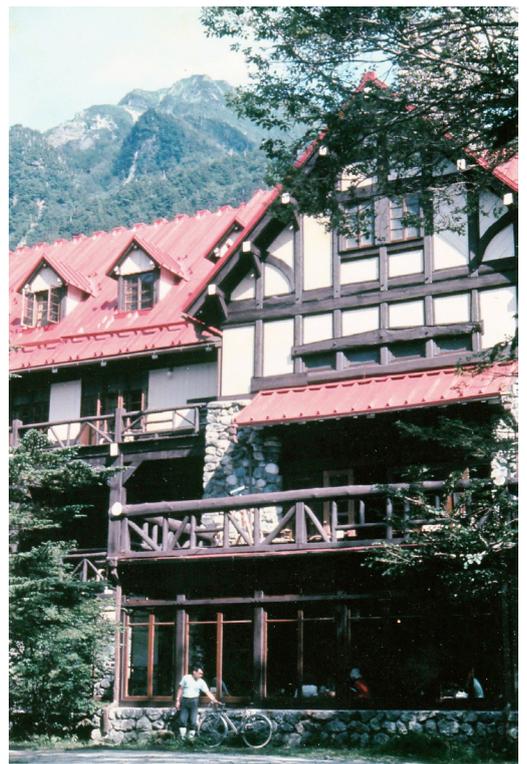
このセンチンスを鍵に難解なエッセイを読み返すと、まるでガーゼに水が沁み込むように何の抵抗もなく納得している自分がいた。捉えどころのない「妙に落ちつかない自分」の心情を、このエッセイが代弁しているような気がしたのである。

君のファンを紹介するよ

綿貫さんと初めてお目にかかったのは、1971年5月の連休だった。志賀高原「ホテル・チロル」で開催されたニューサイクリング主催の「読者の集い」の会場である。綿貫ファンになってから3年の月日が流れていた。

当時のNC誌の記事によれば、『百人に近いサイクリストが持つてきたものは、100%オーダーの自慢の車、その半数以上が四輪車の屋根に、ひっくり返した自転車車を積んで……しかもメカニズムに凝る状態は卒業した人がほとんどで、メカニズムの話は出さず……』という具合に、当時のサイクリストの層の厚さ、オーダー業界の盛況ぶりがうかがえた。

会場はサイクリストの熱気と高揚感にあふれていた。来場者の対応にでんでこ舞いの今井（NC誌編集長）さんに恐縮しながら、綿貫さんへの



紹介をお願いした。

「綿貫君？ さつき見かけたなあ……」。

「あッ、あんなところにいる。綿貫君らしいなあ」。

今井さんはニヤリと笑った。綿貫さんは会場のはずれの、客室に通じる誰もいない階段に、つくねんと腰かけていた。

僕は綿貫さんとの初対面の様子がどんなものだったのか、あまり覚えていない。緊張していたのだと思う。今井さんにはかねがね、綿貫さんの紀行文のすばらしさを伝えていたから、上手に取り持ってくれた。

今井さんは『君のファンを紹介するよ』とでも言ったような気がする。綿貫さんはさも照れ臭そうに頭を掻いて、今度遊びにいらっしやいと、紙切れに住所と電話番号を書いて手渡してくれた。僕よりも六つ年上の綿貫さんは、ずいぶん大人に見えた。

旅の流儀

高円寺のお宅に通いだして間もなぐのころ、綿貫さんに初めてツーリングに誘われた。初秋の信濃路である。

どんなコースを走るのか楽しみにしていると、『下諏訪温泉、諏訪大社下社秋宮の近くに、みなとや旅館という風情豊かな老舗がある。旨い馬肉料理を食わずの、各自好き勝手に走って夕刻に旅館で落ち合おう』というものであった。一瞬面食らったが、綿貫さんの仰せであれば仕方がなかった。

2度目は8月初旬、ハイシーズンの上高地帝国ホテルである。やっぱり現地集合だった。この時は仲間のS君と埃の悪路を、美濃加茂・郡上八幡・飛騨高山・平湯峠・安房峠と走り、S君は松本へ、僕は上高地に向かった

ホテルは1933開業当時の古

いものだった（現在のホテルは1977年に建て替えられた）。丸太でできた山小屋風で、我々が泊まった部屋は畳敷きだった。

ランドナーをエントランスに立てかけ、フロントバッグひとつ持つてチェックインカウンターに向かうと、若いベルボーイが飛んできて、『ご用件は何でございますか』という。埃だらけで半ズボン姿の若造が宿泊客だと知ると、しまったという顔つきになった。玄關に自転車を立てかけてお話しすと、さらにびびりし『倉庫のほうにお預かりいたします』とすっ飛んでいった。ベルボーイは学校の夏休みを利用したインターンのようだった。自分と同じ年恰好の薄汚い自転車旅行者が、よもや高価なリゾートホテルの宿泊客だとは、想像もしなかったようだ。僕はなんとなく愉快だった。



静かな夜のラウンジ。テレフンケンのスピーカーから流れる軽音楽。赤々と燃えるマントルピースの炎を見つめて舐めるスコッチは、まさしく大人の味であった。

*

綿貫さんはひとり旅が好きだった。ゆえに著作のほとんどが単独行である。ある時、こんな話を聞いたことがある。

『ひとり旅は、旅先のあらゆる事は会話の相手が自分しかないから。それが放散してしまう』と。

僕はそんな綿貫さんをクラブランに引っぱり込んだ。旅先で、後輩たちに囲まれて飲む酒の味は、決して悪くはないはずだと思ったからだ。

それでも綿貫さんが我々と伴走する姿はほとんどなかった。松姫峠越



えがいい例である。宿を出た後、次に顔を合わせたのは頂上だった。彼はそれができる並外れた体力の持ち主でもあった。文中には彼が我々と仲良く伴走する写真が何枚かあるが、実に貴重なものである。

メカの話はご法度

そんな調子で始まった綿貫さんのおつきあひも、彼の紀行文に共感する自転車仲間やクラブ（でんでんむしの会）の連中を引っぱり込むうちに、高円寺に足を運ぶ仲間も次第に増えていった。のちにメカの大御所となった新田眞志君もその一人である。

人が増えれば、酒肴の掛かりも相当なはずで、さすがに気になった。会費制にでも……と綿貫さんに持ち掛けた。が『酒だけは、しこたまあるから気にするな』という具合で、ずいぶん散財させたと思う。最盛期の忘年会などは仲間の細君などを含めると十数名が高円寺に参集した。飲み会の話題といえば、初めのころはツーリングを中心に種々雑多だったが、メカの話はご法度であった。綿貫さんにはチンペンカンペンだったからである。

これは今井さんから聞いた話である。「オホーツク紀行」だったか、何かの折に、学生時代の自転車を廃車にした綿貫さんから、ランドナーの借用について相談を受けたという。今井さんも少し躊躇したらしいが、虎の子の「シクロツーリズム」を、輪行の手ほどきをして持ち帰ら

せた。数週間後、返却に来た綿貫さんは、お礼方々開口一番、こう言ったという。

「この自転車、ハンドル重いすっね。」

今井さんは慌ててツーリズムを点検すると、ヘッド小物のリテーナーのボールは飛び出し、グジャグジャになっていたらしい。どうやらヘッドチューブの上下に振り分けるべきリテーナーを、2段重ねのまま旅を続けたいとわかった。

今井さんも貸した自分が悪いと観念して、細部にわたって点検し、整備をしておいたという。この話を仲間間に伝えると爆笑になった。以来、高円寺でのメカの話は禁句となったのである。

綿貫道場発足

高円寺に通い始めたころの僕たちは、図体ばかり大きい自転車少年だった。オタクの集団である。ろくに酒の飲み方もオトナの遊び方も知らない青二才だった。見るに見かねた綿貫さん（以降、先生と呼ぶ）はそんな僕らに対し、オトナへの「改造」を思い立った。綿貫道場の発足である。

道場の基本方針は森羅万象を楽しむことだったが、決して押し付けがましいものではなかった。こんなオトナの遊び方、楽しみ方もあるから、よければ付き合わないかというものだった。

古来オトナの文化には、「飲む、

打つ、〇う」という不文律があった。我々昭和の高度成長期世代にとつて、それは「たしなみ？」でさえあった。

まず「飲む」に関しては、全員が及第点を取ってきた。最後の『〇う』に関しては、「奨励するも指導せず」というのが先生の方針で、「各々奮闘努力セヨ」の号令下、様々な武勇伝が生まれた。さる自転車少年は川崎・堀之内（ソープ街）で恐る恐る2軒ハシゴしたという。

最初に入った初心者歓迎の『寺子屋』という店では、相手のルックス（古いね）が好みではなく、男性自身が役に立たなかった。仕方がないので、ちよつと奮発して熟達者向けの『尼寺』という店に突入してみたら、今度はバツチリ。やつと大願成就したという報告に、『お寺が好きだね』と爆笑に次ぐ爆笑で、大いに酒席が盛り上がった。

さて、問題の『打つ』である。ある日突然、主だった仲間（以降、門下生と呼ぶ）にハガキによる召集令状が舞い込んだ。まっ昼間から飲み会か、それにしてもハガキとは尋常ではない。不審に思いながら高円寺にはせ参じると、2階の和室に集められた。

部屋の鴨居からは模造紙に大書きされた麻雀の点数表がぶら下がっていた。麻雀牌の並べ方や上がり方を知っていても、点数の教え方がおぼつかない門下生に、先生は業を煮やしたのである。

ハタキの柄が示す模造紙の数字



を、先生の後について大声で読みあげた。「イチニッパ、ニゴロ、ゴイツチニ」……。日曜日のまつ昼間である。しかも大の大人が5人。これは

嘘のような本当の話である。我々は面白がって、あえてそれをやった。綿貫流「アソビ」の極意であった。

麻雀ツーリズム

麻雀は麻薬のような依存性の強いゲームである。点数を数えられるようになると面白みや腕前が加速度的に向上する。その結果、高円寺のお宅ではもちろん、ツーリングの先々（ざつと挙げて）も木曾の赤沢鉱泉、群馬の四万温泉、秩父の柴原鉱泉等々、枚挙にいとまがない）や雀荘で「徹マン（徹夜麻雀）」をするほどに、のめり込むことになる。

こんなエピソードがある。場所はまたしてもハイシーズンの上高地帝国ホテル。例によって、メンバーがそれぞれのコースを走り、三々五々到着した。チェックインには少し時間があつた。上高地のそぞろ歩きは朝か夕刻がいいという事で、さっそく半荘囲むことにした。

1977年に建て替えられたホテルには、建物の雰囲気はそのままに、新しいアメニティー施設が加わつた。格調高い上質の麻雀ルームである（その後撤去されたと聞いている）。

靴底が沈み込む絨毯を踏んで室内に入ると、スポットライトに5、6卓の麻雀台が浮かびあがつた。組木細工のような洗ひ仕上げの窓からは、木漏れ日が薄紫色の絨毯に射し込んで、静まり返っていた。

闘牌を始めるとまもなく、年のころは十四、五の、良家の子女と思しき女の子がルームを覗いてすぐに出て行った。

「お母さま、ここは麻雀のお部屋よ。麻雀してるひとがいたよ。せつ

かく上高地にいるのに……」。

「○○さん、いい加減になさい」。やんちゃな娘を叱る母親の声が聞こえた。

「何だと、上高地帝国ホテルで麻雀やって何が悪い。何がお母さまだ」。口さがないT君はそう言ってリーチをかけた。

*

麻雀は博打である。レートが安くとも、なにがしかの金銭が行き交うのは当然のことである。我々門下生は、早稲田界限で鳴らしたらしい先生に、赤子の手をひねるように巻き上げられた。

先生は勝ち金を原資に、TOEI スポルティブをオーダーし門下生を悔しがらせたが、これもまたアソビのひとつだと、みんなが理解していた。いつの間にか自転車少年はオトナになっていた。

先生は仕事柄、関西方面の出張も多かった。当時大阪に転動していた門下生Mちゃんのアパートに、事前の断りもなく合鍵を造り、何度か転がり込んだらしい。むろん無銭宿泊である。

しかしながら、Mちゃんは先生がお越しの節には必ず酒食のご相伴に預かった。今でも思い出すのは、先斗町の「一見さんお断り」の料亭で、京料理をご馳走になったことだという。関西出張ではこんな後日談もある。

先生は関西きつてのメカの雄、タケノコクラブの花田尊文氏らとも交友があつた。その宴席で、先ほどの

スポルティブ取得の経緯について、面白おかしく語つたらしい。すると尊文氏は、子供を諭すようにおっしゃつたという。

「綿貫はん、極道しはつたらいけまへん。地獄に落ちますよ」。

「泣きつ面に蜂」

「年々歳歳花相似たり、歳歳年年人同じからず」。中国の詩人が詠んだように、隆盛を極めた綿貫道場も、時の変化には成す術がなかった。それは突然始まることになる。

先生が発起人で、例の道志村に別荘を持つという計画が持ち上がり、有志が月一万円を先生の口座に振り込む形でスタートした。その積立金が一人当たり数十万円に達したころの話である。

門下生のひとりが酒席の場で突然正座し、先生に向かって深々と頭を下げた。彼の話によると、先日酒席に同席した女性と結婚することにしたが、すべて親頼みというわけにもいかない。ついては別荘の積立金を返却して欲しいというものだった。我々門下生の年齢はすでに二十代後半に差し掛かっていた。

先生は下を向いてしばし沈黙したが、顔を上げると快諾した。そして別荘積立ファンドの解散を宣言した。

先生も、女の子（拙宅の同居人も、I君、T君の細君もその口である）を連れてくる門下生が現れるようになると、彼らがそれぞれの人生を歩みだすことを理解していたと思う。

週末の夜ごとに練り広げられた高円寺の宴も、次第に淋しいものになっていった。

しかし、悪いことは重なるものである。「泣きつ面に蜂」とはまさにこのことだ。ちょうど時期を前後して、新たな不幸が先生を襲った。NC誌との決別事件である。

ここからの記述は、綿貫さんから直接お聞きしたもので、NC誌側にウラを取ったものではないことを、あらかじめお断りしておく。

ことの発端は、先生がNC誌に臨時の編集者として紹介した親しい友人への、アルバイト料の未払い問題であるらしかった。紹介者であった先生は責任を取り、アルバイト料を立て替えたとのことであった。そして僕に、思いつめた表情でこう切り出した。

「君がどうするかは別として、俺



はNC誌とは縁を切る。金輪際投稿しない。」

NC誌の読者諸兄の中にはある時期を境に、綿貫さんの投稿記事を見かけなくなったことにお気づきの方がいらつしやるかも知れない（僕もこの事件以降、投稿をやめた）。

発表の場を自ら断ち切った先生の苦しみは計り知れなかった。自費出版の小冊子を友人、知人に配布したのはこの時期からである。

同時に、人間不信にでも陥ったのか「アイツは嫌いだから連れてくるな」というように、ひとの好き嫌いははっきり口にするようになっていった。

そういう僕も、先生の『寂しがり屋の子供』がするような悪戯への対処を誤り、最後の十数年は音信不通の状態に置かれていた（CF誌バックナンバー中の僕の記事に、綿貫先



生の名前が登場しないのはそのためである）。

先生はNC誌の件に加え、手塩にかけた門下生が、ひとりまたひとり、家庭をもつて自立してゆくさまを見るにつけ、自分だけが取り残されていくような寂寥感を募らせていったのかもしれない。

先生は自転車少年がそのまま大人になった人だった。シャイで、寂しがり屋で、純粋で、潔癖で、ガラスのように傷つきやすい人だった。

人の顔色を見るとか、お世辞を言うとか、嘘も方便とか、世渡りための言葉が嫌いな人だったように思う。自己表現の場であったNC誌の件も、もう少し違う対処の仕方があったような気がするが、よくわからない。

大の大人が……

もうすぐ消灯時間だ。国際展示場に近い、がん専門病院の病室でこの原稿を書いている。窓の外には外国資本のホテルやタワーマンションが林立し、その谷間を高速道路やモノレールの光の帯が走る。

何百、何千という照明が、幾何学的な美しさでタワーマンションの壁面を埋め尽くしている。あの照明のひとつひとつが人生のパッケージだ。父がいて母がいて子もいるだろう。ふと思う。ここではまともな子育てはできないと。金があるなら郊外の一軒家でのびのび子育てをすればよいではないかと。余計なお世話か。

抗がん剤治療も3クール目に入った。食欲不振が激しく、体重は7キロ近く落ちた。胡麻塩頭も鶴瓶のように風前の灯になってしまった。

そんな時に綿貫さんの計報が届いた。あれだけお世話になった方である。人生の師といってもおかしくない。何か恩返しができなかったのか、この十数年が悔やまれてならない。

綿貫さんとの交遊録を書こうと思った。いや、書かなければならないと思った。体調はともかく、綿貫さんとの楽しかったひと時を頭に描きながら、キーボードを打ち出すと時の経つのを忘れた。

最後に我が「綿貫先生」のハイライトシーンをお伝えして筆を置きたいと思う。

*

時を遡ること50年前の盛夏、場所は山梨県道志村久保にある定宿、釣り宿兼万屋に先生以下6名が参集した。

夜9時半近くにナイトランで到着したM君をねぎらって、店の居間で酒盛りが始まった。車座になった周囲がビール瓶や酒瓶で埋まったころ、誰かが火花をやるうと言いついた。時刻はすでに12時を回っていた。

涼しい外でさんざん騒いで戻ってくると、店のガラス戸に鍵がかかり、カーテンまで閉められていた。さすがにしまったと思ったが後の祭りだった。

悄然とガラス戸の前で突っ立っていると、鍵を開ける音がして戸が開

いた。肩身を狭くして店の中に入ると、ふだんは温厚な女将さんに、大の大人が近所迷惑を考えなかったのかと、こっ酷く叱られた。

翌早朝、綿貫先生を囲んで鳩首会議を開いた結果、きちっと謝ろうという事になった。Tシャツにすね毛むき出しの短パン姿、むさ苦しい男が6人、先生を先頭に一列になって階段を降り居間に正座した。その場面の異様さを想像してほしい。

タイムングよく台所から出てきた女将さんを捕まえて、先生の反省の弁に合わせて、いっせいに深々とお辞儀をした。

女将さんは突然の出来事にボカんとしていたが、「なんだか、子供叱っただみだだよ」といって、嘖き出すように笑い出した。

そう、綿貫先生は永遠のガキ大将だったのである。



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

10

川上伸一



JBT1号車 フォークを抜くための3本のアルミ
ボルトに径は異なるが同じアーレンキーが使える



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。

ボルトやナットを鉄からチタンやアルミに交換すると手取り早く軽量化できる。かつてはメーカーオプションのセットやサードパーティ的な物、最近では過去に作られた製品の専用アルミボルトセットなどが製作され、インターネットで販売されたりもしている。ただ当然鉄（クロモリ）からチタン、アルミと強度は低下するので、普段から走行後の緩みなどをこまめにチェックする必要がある。

●締め切らないパーツ

ボルトを完全に締めた状態ならトルクレンチで測定できる。そうでない部分、スチールフレーム時代のバンドで止める部品は少ないが、ハンドルやステム、シートピラーなどカーボン製フレームやパーツが一般的になった現在は、締め付けトルクが表示されている。

かつてボルトの締め付けは手加減など勘による作業だった。オーダーフレームのようにピラー内径部が綺麗に仕上がっていると細いシートピンでも確実に固定できるが、安価なフレームやシートピラーでは公差が大きく、締め付けには太いボルト、強い力が必要になる。

他にも○○のハンドルは細目になってきているとが、このパーツは締めすぎると変形したり折れたりするなどと、経験者から聞いて知るような事もある。

鉄のボルトをアルミに換えると締め付ける力は完全に弱くなる。Wし

バーのバンド用ボルトに使ったりすると、使用中にすり落ちてくるのが見える。プレキシューのナットにはアルミが普通に使われているが、以前リヤのロードエンドに使っていたVIVAのアルミ製クイックレバーハウジングがV型に変形している自転車を見たことがある。

レバーが緩んでは増し締めする、を繰り返してこうなったのだろが、これでは反対の調整ナットのネジも破損する可能性がある。これは締め付ける座面の影響であり、軽量化クイックリリースではストドロエンドでないが無理だろう。

ネジ山の掛かりも問題がある。フレームに溶接されたキャリア取付ダボなどしっかりした厚みがあれば良いが、薄い物にアルミのボルトを使うと破損の原因になってしまう。



自転車用を中心に集められたアルミ、チタンのボルト、ナット類

●すっかりした沈頭式ボルトは本当に良いのか？

1960年代から70年代にかけてまだエアロという概念がない頃から、パーツに沈頭式ボルトが使われ始めた。代表的なチネリ1Aシステムは、それまでボルトやナットがゴツゴツ出していた所が一体化するように滑らかに仕上がっている。

チェーンリングの取付ピンもフラットな面になり、これは万が一、手やウエアなどが引っかかるのを防ぐ目的もあるだろう。

以前3アームのチェーンリング取付ボルトをアルミに交換して3本同時に折れた話をしたが、アルミに換えていきなり折れることはないものの、アーレンキーによる六角穴が傷みやすいというのは皆さんも経験があるのではないだろうか。



工具を携行する上で独自のフィクシングボルト軽量ランキング 右からアルミフランジ 14mm、アルミフランジ 8mmアーレンキー、チタンフランジ 6mmアーレンキー、チタンフランジ 14mm、チタン 14mmアルミワッシャ、アルミフランジ 15mm、アルミ 15mmスチールワッシャ。JBT1号車に使用したのはチタンフランジ 8mmアーレンキーでこれはペダル用と工具が同じだから

リヤレイヤーの取付ボルトなどは、中古で買う時入念にチェックする部分でもある。これは何も軽量のボルトやナットにかかわらず、T A のチエーンリング止めのピンが固着したからといって、アーレンキーの方を回す人はいないと思う。必ず六角頭の方をメガネレンチで回すはずだ。

このように沈頭式の六角穴をなめてしまっても取り外しが困難になる場合が多い。ついでにチエーンリングなど取付部のザグリ加工も、強度的にどつかと思う。

●フランジ型ボルト・ナット

僕的には素材にかかわらず、フランジ型というワッシャ部分が一体になった物が良いように思う。固定する相手が強固な物ならクロモリ六角穴でも良いだろうが、自転車の場合アルミやカーボン、デルリンなどの弱い素材でできている物が多い。

一般に使われている緩み止めのスプリングワッシャも、座面が傷つく恐れがあるので僕はなるべく使わない。

スクエアテーパーのクランクとBシャフトを締め付ける場合、アルミのフィキシングボルトを使うな



JBT1号車 シートチューブを兼ねるピラーの固定には上下3本の5mmボルトを使う。肉抜きされたチタンだが、本番はクロモリだった

ら、鉄のボルトで一度締めてからアルミに交換する。これは常識なのか、メーカーではそのような事は一切明記されていない。そのアルミボルトに使うワッシャは一般的な薄いステンレス製だと座面の馴染みのせいか、変形してボルトが緩んだことがある。そのためワッシャは肉厚のある物を使う。

ただ本来の軽量化の目的で、強度低下を承知でアルミに交換しているのにワッシャで重くなると意味がない。中にはアルミボルトとアルミワッシャのセットもあるが、不安なので使ったことがない。これらの点でフランジ付きがベストだと思う。

●軽量ネジと工具の微妙な関係

アルミやチタンのネジで軽量化した自転車では、当然メカニツク的な工具を揃えているだろうが、これがソコのツーリングでは必要な工具は持って走るようになる。大勢で出かけるなら一般サイズの工具は「誰か持っているだろう」となるのだが、特殊な物は自分で用意しなければならない。

中学生の頃、軽量化したくてVVAのアルミ製ボルト・ナットをトモダサイクルに買いに行った。ハイテンフレーム車で5mmのボルトをアルミに交換した所で何も変わらなかっただろうと今は思うが、家に帰って取り付ける時ボルトは8mmのスパナだがナットは9mmだった。当然工具はなく、再びトモダサイクルに行き8と9の両口スパナを買っ

た。今ならそのようなアルミ製はメガネレンチを使うのが常識だが、案の定両口スパナを使うと角が傷みやすく、何度も交換することになった。同時期、友人のY田君に買った中古のチネリ1Aシステム(クランプが26mmで使えなかったらしい)は純正のアルミ引き上げボルトがあった。無理をして購入し、使おうとしたらこれが7mmの六角穴だった。これもトモダサイクルでちゃんと7mmアーレンキーが売っていた。

高校生の時、スギノ製アルミフィキシングボルトを買った前、分かっていなかったが、コッターレス抜き工具が14mmなのでアルミ用の15mmボックス型を用意することになる。これらの組み合わせ例で「？」となるのが、工具を携帯する場合アルミに交換して軽量化した分より工具の方が確実に重いのではないが、フィキシングボルトが15mmになったからと言ってアルミボルトのみでしっかり固定できるという意味ではないだろう。

チタンなら大丈夫だと思われるかも知れないが、実際には6mmアーレンキー穴が潰れてしまっているものもあるし、鉄で締められた後チタンと交換した場合、外す力が不足するように思う。

スギノギネス用にはトルクスという、星形をした六角穴チタンボルトが使われていて、力が加えやすいとのことだが、工具の特殊性から考えて使った事はない。ただペダル取付が以前はシャフト裏側の6mmアーレンキーだったの

が8mmになり、その流れからファイキシングボルトも8mmになり、チタンでも安心して使用できるようになった。アルミの8mmは存在するが、6mm穴用はさすがに見たことがない。そもそも太いボルトを力一杯締め付けて固定するなどは、そのパーツの取付構造自体を変えるべきではないが。

現在のシマノ製品のクランクとBシャフトは一体型のスプライン方式で小さい力で固定できる上に、スクエアテーパーのようにガタが出た時もクランク側のダメージが少なそうに思う。

ステムやピラーでお世話になっている日東はある時期から引き上げボルトなどのステンレスボルトが鉄製になった。重さは変わらずコストの問題かと思うが、これは錆や高級感ではなく鉄の方がステンレスより粘



写真右/ステム引き上げボルトは右からサカエ6mmチタン 8mmチタン チネリ7mmアーレンキー FTアルミ6mmアーレンキー。同時に斜白も軽量な物を選ぶがネジのピッチが合わせづらい 写真左/ほぼ同じ形状のボルト重量の比較、右からクロモリ4mm 1.5g チタン5mm 1.2g アルミ6mm 1.5g 一番安心できるのはクロモリ?

り強いからではないか? 建築用でも外部はステンレスボルトが使用され、錆には当然、強い。しかし稀に合にくい穴に通した時、ネジ山が傷付いているのに気付かず締め込むと、途中で固着して動かなくなる事があり、外そうと緩めようとすると折れてしまう。ネジ部に 그리스等は塗らないが、鉄に亜鉛メッキならそのようにならない。ネジ部の焼き付きでは、チタンも専用の 그리스を塗るなどの注意点がある。それらをトータルで考えるとコスト面を含めサイズを細くしたクロモリ製が一番ではないかと思う。鉄の8mmボルトをアルミに交換しても差し支えないのなら、最初からクロモリ6mmボルトとして設計する。もちろんそれをアルミに交換するなど

考えない。



フィキシングボルト用の15mmボックスは薄削りモンキーとアーレンキーで回せる溝を加工、7mmアーレンキー非常用工具、6mmアーレンキーに5mmを溶接した物は高校生時代からの愛用品。ちなみに6角レンチをアーレンキーと呼ぶのは自転車業界だけらしい。現在は軽量化された工具も市販されている

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!



清里から 三国峠を越えて 1977

渡辺洋一



私が大学三年生の1977年、6月中旬のクラブランは長野と埼玉の県境に位置する三国峠を越えるプランであった。三国峠を目指した理由は、この年のニューサイ誌2月号の表紙に惹きつけられ、どうしても行きたくなったからである。

三国峠だけを越えるのであれば小海線信濃川上駅を出発地点にするのが近道であるが、その周辺には他に魅力的な峠もあることから、前日に馬越峠、信州峠、檜山峠を越えるプランを追加し、賛同したメンバーと金曜日新宿駅発2355に乗車して出向いたのである。そうした三国峠をメインにした峠越えツーリングを当時に遡って記してみる。

●馬越峠

6月の日の出は早く、小淵沢駅で小海線に乗り換える頃には周りはすっかり明るくなっている。小海線に乗るのは3回目、昨年の大弛峠とその2週間後の信州峠、観音峠以来である。小海線の始発を待つ乗客の多くは登山やハイキングの人達で、私達4人も乗車して小海駅まで行く。メンバーはクラブに入会してから一緒に走ることの多いT氏に加えて二年生のY君とN君である。

小海線最高地点を過ぎると気動車のエンジン音も軽やかになり、途中駅で多くの人が降りたので小海駅のホームには我々の他、数名が降りただけである。これから向かうのは標高1600mの馬越峠であった。小海駅が850mと高いことからそれほど苦労はしないと思われる。T



氏と私は1年前の秋に大弛峠と麦草峠を越えているので、出発前にT氏は二年生に「大弛峠に比べれば楽勝だよ」と話して緊張をほぐしている。駅を後にして相木川沿いの道を進む。緩やかに上っていくと文字通り川又という所で相木川から分かれ、私達は南相木川に沿って馬越峠に向かう。相木川沿いを進めばどう峠に至るが、どう峠行きはのちの楽しみにしておく。

しばらくは南相木川沿いを緩やかに上っていく、最後の集落を過ぎると川から離れて馬越峠に向けた九十九折れが始まった。この辺りで標高1200mに達しており、峠の切り通しも見えているのでもう少しの頑張りである。

途中で見えていた折り返しを回り込んで上ると馬越峠に到着である。切り通しの所で各自の記念写真を撮ってから南側を眺めると、川上村の高原野菜畑が眼下に広がっている。峠の北側に比べて南側はいかにも高原という明るい景観である。下っていく道もよく見えている。

●信州峠

峠から見えていた道を気分よく下っていくと千曲川である。信濃川に名前を変える千曲川には大河のイ



メージがあるが、この辺りの上流では分水嶺に近いので小さな河川ではない。流れている水が時間をかけて日本海まで旅して行くと思うと感慨深いものがある。

千曲川を流れに沿って進むとすぐに信州峠への道が左に見えてくる。高原野菜の畑の中を突っ切るように緩やかに上るのが信州峠への道である。この真つすぐな道の景観はニューサイ誌にも掲載されており、1年前に走った記憶と重なって見える。

峠近くになると幾つかのカーブとなり、それを上り切ると信州峠に着く。1年前の10月中旬、一人で信州峠を越えて、金山峠、木賊峠を経由して観音峠から甲府に下ったことを思い出した。その時の信州峠の空は曇っており、進んだ先の木賊峠から観音峠までは霧の中であっ

た。

峠で休んでいると先ほどまでの青空が次第に霞んできた。峠から少し下って東方向を見ると特徴的な山容をした瑞牆山が見えてくる。さらに下ると御門という集落で葦崎に至る道から分かれ、清里に行くことができる。檜山峠に向かう。

●檜山峠

地形図に峠名は記されていないが、クラブの先輩から清里に抜ける峠道があるという情報を得ており、本日三つ目の峠越えである。上り始めて間もなく近くで雷鳴が聞こえ始め、その音が次第に近づいてくる。雨を心配していると、ポツリポツリときてすぐに土砂降りになってしまった。幸いに道脇に雨宿りできる場所があり、4人で止むのを待つことにする。

周りの空気が涼しくなると雨は止んで明るくなり、再び峠を目指して上っていく。雨上がりの道を上って行くと標高約1350mの峠である。小さな峠という印象で、下りは緩やかに等高線に沿う道で、平沢まで来ると周りはいかに清里という雰囲気溢れている。

●清里駅で合流

明日の三国峠を目指す後発グループが小淵沢駅から小海線に乗って清里駅まで来るので、駅まで出迎えに行く。駅前を待っていると気動車の音が聞こえ、9人のメンバーが到着した。この中には今回のクラブランが初めてとなる一年生のA君が参加しており、彼は先輩からの借り物

ツーリング車であることから慣れない輪行組立を手伝うことにする。皆の組立も終わると近くの清里ユースホステル（以下YH）に移動する。YHに着き、辺りは次第に暗くなってくるが、葦崎から信州峠を越えて合流するはずの同期のO氏がなかなか来ないのである。雨が再び降り始めた頃にO氏がようやく到着し、「信州峠を目指したが、進む道を間違えて瑞牆山荘の方に向かってしまった」とのことである。暗くなつた雨の中、無事に到着できて一安心である。

●国鉄最高地点

YHで朝を迎えると昨夜の雨がすっかり上がり、三国峠越えは大丈夫そうである。YHを出発し、総勢13人となったメンバーでまずは野辺山を目指す。連なって走る中には初めてのクラブラン、しかも三国峠越



えというとてもハードな峠越えを控えているA君がいるので、彼のギアチェンジや走り方を見ながら緩やかな坂道を上っていく。

清里から国道140号線を上って行くとき野辺山まではウォーミングアップ程度で、すぐに国道と小海線が交差する踏切に到着する。昨年、この踏切の手前まで車掌から渡された竹ぼうきで線路上のヤスデを掃いたことがあり、私の掃き仕事を車両から見ているT氏とO氏から「よく頑張ったね」と言われた。

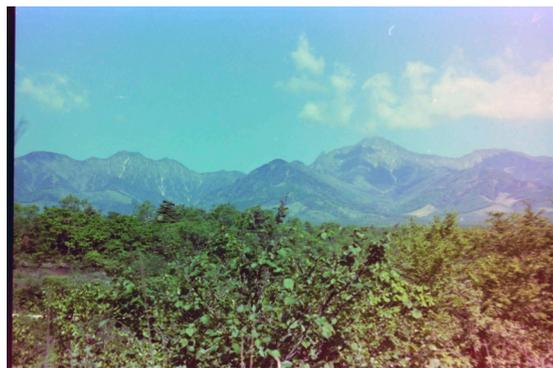
踏切の傍には「日本国有鉄道最高地点 標高1375m」と白文字が刻まれた標柱があり、皆でそれを取り囲んで集合写真を撮る。後ろには八ヶ岳が綺麗に見えており、これからの三国峠越えを応援しているように思える。一年生6人のうち、5人はそれぞれ輪行経験もあるが、ツ



●三国峠

御所平から千曲川沿いの道を三国峠に向けて進んで行くと、昨日も越えた信州峠への分岐を通り過ぎる。A君の走りを見守りながら行くと、昨年9月末にものごく苦労した大弛峠に至る道が分かれる秋山である。続いて梓山に到着し、峠に向けて皆で小休止にする。ここまで来ると標高は約1300mである。

休憩を終えると峠に向けて皆で走り出す。初めての本格的なサイクリングを経験しているA君の走りが気になるので様子を見てきたところ、だいぶ慣れたようである。三国峠は標高約1750mもあるが、比較的走りやすい上り勾配の道なので初心者でも大丈夫だと思ふ。峠に向けてカーブが続く上りになり、皆それぞれペースで進む。頑張っているA君もなんとか峠まで押さずに辿り着けそうである。



昨日越えた馬越峠や信州峠と同様に、三国峠の川上村側の景色は開けているので明るい雰囲気。峠道である。路面も荒れてなく走りやすいので、昨日の馬越峠に比べると楽である。昨年の大弛峠の厳しさを思い出し、一緒に越えたT氏やO氏と走りながらそんな話をしよう。カーブの所で振り向くと八ヶ岳の峰々も見えている。

梓山からそれほど苦労しないで上って行くと、左側の斜面の先に峠が見えてきて標高の割に楽に着くことができた。後から続いて来るメンバーも次々と到着してくる。初めての峠越えに挑戦しているA君も峠に到着することができた。峠の北方には三県に接する三国山があることから、ここからは群馬県も近い。

メンバー全員が到着してほっとしている。私達が上って来たばかりの道から見覚えのある人物が笑顔で振りまきながらやって来た。なんとクラブ同期のI氏であり、さらに一学年先輩のC氏も峠に現われた。聞

くところによると、朝早くの列車で来たとのことである。メンバーが15人に増えて秩父までの長い道のりに備えてエネルギー補給をする。

三国峠の長野県側は広場のようになつており、山に行く人の車も数台停まっているが、ニューサイ誌の写真で見た切通の向こう側には深い谷がどこまでも続いている。埼玉県側を覗いて見ても曲がりくねっている。林道の道筋が分からないほどである。

5万分の1地形図を広げて確認すると、これから下る道は「三峰」を通り越して「秩父」まで伸びている。「この先は下りばかりの道だけで長くて大変そうだ。秩父はすごく遠いぞ」という声も聞こえてくる。

●秩父への長い道

峠の標識を中心に皆で集合写真を撮り終えると、荒れていると思われ



る下りに備えてタイヤの空気を少し高めておく。長く続く中津川林道に向けて15人が列になって下り始めると、我々上級生はA君の様子が気になるので時々前後から見守るようになる。下つて行く中津川林道はかなり荒れていると聞いていたとおり、路面の凸凹に加えて大きな石がところどころに落ちていた。

A君の表情から「なんでこんな酷い道を走るのか」という困惑が見とれる。初めての峠越えツーリングでこの下りは可哀そうで、心の中で

「頑張れ」と応援してしまふ。

どこまでも続くような荒々しい林道を下り続けて行くと、川が見えてきて中津川である。ここまで下りてくると谷底の道になるので、陽はざつと上の方を照らしている。中津川を右に見る道からは緩い下りになり、少し進むと中津川林道の入り口であるゲートが現れ、ほつとする。A君もこげずになんとかここまで来られ、疲れていても安堵の表情に変わっている。

この辺りから路面も良くなり、少

津川は荒川に合流し、荒川に沿って進んで行く。幾つかのカーブを過ぎると秩父鉄道三峰口駅が見えてきた。

道が川を挟んで線路と並行するようになると視界が広がり、正面にとっても大きな山が姿を現してくる。停まって地形図で確認すると武甲山である。T氏が「武甲山は石灰岩の山で、セメントの原料として少しずつ削られている」と教えてくれた。

秩父の市街地に入って3kmほど行くと西武秩父駅に到着である。メンバー全員が怪我もせずここまで辿り着くことができ、私達三年生がほつとする瞬間である。しかも、初めてのクラブランで三国峠、中津川林道というハードなコースを完走したA君はとても頑張った。三国峠の上りはそれほど苦労しなかったが、下りの中津川林道から秩父までが思ったよりも長く感じた。

白いトイエイランドナーを分解する場所まで押して行くと、清里から照らしていた6月の日差しも傾いてきた。長い道のりを走ったクラブランが終わろうとしている。皆で共に走った自転車の分解を開始すると、埼玉県在住の数人がお花畑駅から秩父鉄道経由で帰るとのこと、駅前で解散とする。輪行袋を担ぎながら改札を抜け、出発を待つ池袋行き車両のシートに腰を下ろすと、二日間にもわたる峠越えの心地良い疲労感が溢れてきた。

●昔を振り返って

1977年は毎月のようにツーリ

ングに出かけていた。年明けと春の伊豆から始まって5月の新歓ラン、夏の乗鞍岳、10月の夜叉神峠、11月のぶどう峠、最後は再び伊豆と峠越えばかりしていた。そうした峠越えの一つが三国峠であり、峠越えに挑んだA君の印象とともに走った景色は今でも記憶の中に残っている。

初めてのツーリングが三国峠越えとなったA君は、その後も懲りずに走るようになり、同じ年の9月には杖突峠と分杭峠、飯田峠と大平峠、馬籠峠を経て木曾福島まで走った。しかも行程の半分は雨中であったにもかかわらず、私達上級生と同じペースで走れるようにサイクルツーリストとして成長したのである。最近のA君からのメールには「三国峠のことは夢中で走ったのであまり覚えていない。汗の記憶だけが残っている」とある。

三国峠の埼玉県側、中津川林道についてインターネットで調べてみると、2019年の台風19号による通行止めが続いているようである。若かった私達が走り抜けた清里から秩父までの道について当時の写真を見ながら記してみると、あの時の情景が蘇ってくる。文を見直すごとにそれらが鮮明になるのはとても不思議である。今は通れない中津川林道を走っているような気もしてくる。

谷間の道が開けてくると三峰神社からの道が合流する宮平まで来た。ここで中



各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

私はもう50年来の漫画読みで、今でも書店に行けば必ず新刊はチェックしている。お気に入りの漫画家の単行本は全部買う、という方向で、蔵書は五千冊を超えてしまった。

田淵由美子の「地上の楽園」は、カバーに筆者最後のコミックスと書いてあったので、もったいなくて何年も読まずにずっと取ってあった。先日とうとう読んでしまっって、「ああ、こうして人生の楽しみが減ってゆくのだなあ」と実感したのであります。

朝日のチャリテイ色紙展に、同じ時期にりぼんの代表作家として活躍した陸奥A子の名前が今でもあるのを見つけると、田淵ファンとしては寂しさを感じてしまうね。

実は他にも読まずに取ってあるコミックスはいくつもあって、いつかふさわしい時に読もうと考えているのだ。見える場所の本棚に置いてあ

るのに我慢しているのだから、なかなか偉いもんである。もちろん漫画だけではなくて、文芸書でも同様の事例は多々ある。その点、実用書や教養書、趣味の本はみんなすぐ読んじゃうな。

さて問題は「もったいなくて取ってある」についてである。自転車マニア諸氏は思い当たる所が多いのではないか。

ジュビリーのセット、あるよねえ。いつか華奢でお洒落な自転車をつくることがあるかもしれないと思っで、前期型シヨートの3点セットを隠してないですか。ヌーボレコード時代のカンパのコンポも、何かのために一式とってありませんか。ついでにキャリア直付け用のソービッツのピン球か、あるいは気張ってJOSの431なんかもあるかもしれない。ピタルクスの#52は凹まないようにちゃんと保管してありますか。乾坤一擲のブルプロやイデアル90軽合ベースは、手入れを怠ると駄目になっってしまうかも。

どれももったいなくて今まで使えないでいたよね。冷静に考えて、これから使う機会はやってきそうですか。結局使わなくても、夢見ながら所有していた時間に価値を見出せるでしょうか。

部品ばかりではなく、自転車のコンセプトでも「もったいなくて取っ

てある」は存在する。いつか必ず作ろうと思っで具体的な計画まであったのに、結局実現しないで終わりそうな自転車のプラン。

自分で長いこと取っであったのはディアゴナルがある。私にとっでのディアゴナルは究極のオールラウンダーで、最後の最後に作るべき自転車として、ずっと昔から取っであったのだ。具体的には、舗装路でありさえすれば山道も超長距離もこなせる全天候戦闘機というイメージだ。ただ、耐久性はいらぬから、薄肉パイプに軽量部品、特殊加工しまくりのウルトラスパーデラックスなスポルティフになるだろうか。

そのための部品や部材もちゃんと取っであって、私にしては大きめのアウトーチエンホイールなんかが象徴的な部品になる。もちろんトリプルでインナーは極小だ。0.3mmクラスのクロモリ極薄管も各種あるぞ。

残念ながらこの先のオーダーは残り2台か、せいぜい3台かというお年頃になってしまいい、もはやディアゴナル実現の可能性はほとんどない。ただそこからアウトアギヤと高速度性と長距離の部分を削ぎ落したのが、現在進行中の超軽量舗装路限定山岳ランドナーに繋がっているのではないか。無理にでもそう思いたいところではある。

実は「もったいなくて取っである」よりも更にたちの悪い在庫がある。それは「読んでみたらすごく良かったので、別に買っで永久保存版とす」やつだ。近年のコミックスだと間松居間の「しかし火事獅子歌詞可視化」や、いしいひさいちの「ROCA」なんかが該当する。一冊目は繰り返し繰り返し読んで擦り切れてしまっから、きれいなのを別に一冊、包装して保管しておくのだ。まあ結局そのまま終わっちゃうんだろうけど。

自転車マニアとしても、もちろん同様の事態になっでいて、ランドナーの過半に装着しているサンプレのLJ4000とか、実際に付けてみたらやっぱり格好良かった白デルリンに紺プレートのアレステージ63とか、もう予備とかスベアどころではない在庫量がある。絶対に使わすに終わっでしまっことは確定だ。本人もちゃんと始末をつける気がないので、周りは「困ったもんだね」となれば呆れて見ているしかないのである。



もったいなく取っである

パッキング

鈴木邦友



アドベンチャー・サイクリングにふさわしい自転車と言えば、キャンピング車となる。旅行用自転車の中では、最も多くの荷物が積め、長距離サイクリングに適した自転車だ。もちろんその名のとおり、キャンプを伴うサイクリングにも適している。

世界一周や大陸縦横断、日本一周などの長期間のサイクリングには、大きなフロントバッグと大型サイドバッグの組み合わせとなる。一般的にはフロントバッグが1つ、サイドバッグが4つの合計5つのバッグの組み合わせとなり、さらに大きくかさばる荷物やバッグに収納しない方がいい荷物は、リアパンニア台の上にベルトやロープで直接縛り付けるということになる。

特殊な収納としては、めったに使わない小物やネジ類、スベアパーツ、特殊工具などをフレームパイプやシートポストの中、ハンドルバー内部、砲弾型ヘッドランプの隙間、キャリアパイプの中に収めるといった方法もある。さらにラグ付きフレームであれば、シートチューブやステアリングコラムの他、ダウンチューブやチェーンステイにも収納ができる。ただし出し入れの時にはボトムブラケットを外す必要があるが。

●荷物積載のバランス

日本で定着しているフランス式キャンピング車の場合、サイドバッグは低い位置に固定するため、リアサイドバッグがかかとにぶつからな

いようにすると、どうしてもその位置は後輪より後になってしまう。そのためリアサイドバッグに重い荷物を積み込むと、前輪を浮かすように力が働いてしまう。

また、リアサイドバッグに左右の力が加わると、その方向とは逆方向に前輪を左右にゆすぶる力となって働く。これが一定の周波数で繰り返されるようになったものが、一般的にシミー現象と呼ばれる共振状態だ。

大きく震えるようになると操縦不能となり、かなり危険な状態になる。自転車のためにもよくない。さらに旋回時にはオーバーステアリングという、サイクリストの想像とは逆方向に力が働く状態を発生させることになり、思い通りの操作がしづらくなる。

そのようなことからフランス式のキャンピング車の場合、リアサイドバッグには重たい荷物は詰め込まないというのが一般的だ。荷物の積載バランスとしては前・後で6・4、7・3ぐらいが好ましいとされている。

ちなみに2サイドバッグの場合は、フロントのみとするか、リアパンニア台を用いたリアパンニアバッグのみとするのが定番となっている。つまり、フロントバッグ+フロントサイドバッグ、もしくはフロントバッグ+リアパンニアバッグということになる。フロントバッグ+リアサイドバッグの組み合わせは、筆者の経験から言ってもあまり好ましくない。

ともかく「フロントヘビー」であることを勧める。

●フロントバッグ

どのようなバッグの組み合わせでも必要不可欠なのがフロントバッグだ。またどのような車種においてもまず取り付けるのがフロントバッグだし、全ての旅行用自転車にはフロントキャリアが取り付けられていて、フロントバッグをつけないという発想はない。

フロントバッグは、ドロップハンドルとの相性が極めて良く、他のバッグよりも使い勝手がよく、サイクリングには理想的なバッグだ。前部、サイド、後部には補助ポケットを持ったものが一般的で、小さなものの収納もでき、また大抵、上部にはマップケースがついていてとても便利に使える。

さらにサイドにシオルダーベルト用の環がついていて、自転車から離れる時にはシオルダーバッグとして使えるものもある。盗難防止の効果も高い。飛行機輸送の時には、機内



持ち込み用のバッグとしても便利に使える。まさに旅行用自転車のためのバッグだ。

さらに、自転車に跨ったまま開け閉めができるし、後部開閉型のフランス式バッグであれば走行中でもバッグの開閉ができてしまう。そのような特徴から、フロントバッグには、貴重品や旅行中頻繁に使うものを入れておくのが一般的だ。

ちなみに筆者は、財布・カード類、地図、ガイドブック、ペン・メモ、カメラ、タオル、ティッシュ、眼鏡(サングラス)、コンパス、気圧・高度計、時計、十徳ナイフ、薬、工具、ベルト、軍手、ウエス、スナック等を入れていた。

●サイドバッグ

アドベンチャー・サイクリング等の長距離サイクリングの荷物の中には、よく使うものとめったに使わないもの、季節によっては全く使わないものなどがある。また温度や湿度、乾燥地帯か多雨地帯かによって使い分けなければならないものもある。それらをそれぞれの環境によって使いやすく、バランスよく収納することが必要だ。

ではここで一つ読者の皆様にお聞きしよう。「あなたは自転車で乗る時、降りる時には、自転車の左右どちらからそれ

を行いますか?」。

多くの場合、それは自転車の左側だ。筆者も同じである。まれに右側という方もいる。それによって左右のサイドバッグに入れるものが異なってくる。

左側とお答えの方の場合であれば、よく使うものを左サイドバッグに、めったに使わないものを右サイドバッグに収納する。もちろん右側に下りる方はその逆になる。そうしておけば、左に下りていちいち自転車の逆側に回り込み荷物の出し入れをするという煩わしさから解放される。

多くの旅行用自転車はスタンドを装備しておらず、左側に下りる方は自転車の右側をガードレールや建物の壁、樹木や道路上の設置物等に立てかけて止めることになる。そうすると右側のサイドバッグからのもの出し入れは不可能だ。その場合、そのたびごとに自転車の向きを変え、立てかけ直すということになる。毎回毎回この繰り返しというのも極めて厄介だ。

前述のとおり、重いものはフロントサイドバッグに、軽いものはリアサイドバッグにという法則に重ね合わせれば、自転車の左側から乗り左側に下りる方の場合であれば、右フロントサイドバッグにはめったに使わない重めの荷物を、右リアサイドバッグにはめったに使わない軽めの荷物を、また左フロントサイドバッグにはよく使う重めの荷物を、左リアサイドバッグにはよく使う軽めの

荷物を積むのがベターということになる。もちろん左右の荷重バランスをしっかりと整えながら、だ。

このような積載方法をとることによって、自転車旅行が快適になるとともに、走行性能も高くなり、かつ安全に走れるということになる。ちよつとしたことではあるが、自転車旅行がとても快適になる。

ちなみに筆者は、サイドバッグには、輪行袋／冬物もしくは夏物・着替え／食料／台所セット／入浴セット／スベアパーツ等を入れていた。

●バッグ以外の荷物の積載

荷物の中には特にバッグに入れなくてもいいというものがある。またその大きさで、バッグに入らないというものもある。

その一つがテントやそのポールだ。最近のテントはかなりコンパクト



RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- ブジョータンデムミキストタイプ C-T540mm×500mm 赤メタ 700×35C3×6速・中古¥60000
- LOOK KE02MAX 黒・新品元箱¥10000 ●JOS Type P ダイナモ作動確認済み・中古¥10000
- カンパエアロピラー・グレード不明 27.2mm 中古¥3000
- マファックタンデム・レストア品シュー／ワイヤーは新品¥12000
- マファッククリテリウム・レストア品シュー／ワイヤーは新品¥5000
- マファックドライバー 中古¥20000 ●マファッククリテリウム新品元箱¥10000
- マファック 2000 刻印・黒パッドレバー付き新品元箱¥20000 ●2000 刻印ブレーキ単品¥15000
- マファック 2000 シール片玉新品¥10000 ●同中古¥5000
- マファックコンペティション刻印・半パッドレバー付き新品元箱¥20000
- マファックコンペティション・シール片玉新品¥10000 ●同中古¥5000
- マファックコンペティション・シール両玉新品¥7000 ●マファックレーサー赤ブラ新品¥6000
- ワイマン 999-610 刻印中古¥30000 ●ワイマン 999-750 黒シール新品¥6000
- ワイマン 999-750+144 レバー 赤シール一列文字・新品元箱¥20000
- CLB カンチブレーキ直付け用台座付き新品¥5000
- ダイヤコンペドライバー型カンチブレーキ中古¥5000
- 古貝グランコンペ 450 直付け用・台座付き新品¥20000 ●同ボルト止め新品¥18000

※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

トに畳むことができるが、濡れている場合が多いので、その分量もかさんでしまう。多少でも早く乾かしたいのであればバッグに入れてそのままキャリアに縛り付けておいた方が乾燥は早いし、その分早く軽くなる。テントマット等も同様だ。

寝袋もまた畳んでも結構かさが増し、湿っぽくなっていることも多いので、これもまたキャリアにそのまま縛り付け走行中に乾燥させておいた方が日々快適で気持ちがいい。

となると、リアバニアキャリアの上には縛り付けたり、サドルの環にぶら下げておいた方がいい。また重量の割にかさばるものなので、バッグにも余裕ができるというメリットもある。

●まとめ

フロントバッグ、サイドバッグ、及びそれ以外の場所と三つの積載場所別に大まかに中身を分類すると、大分類としては、

- ・フロントバッグ…サイクリングのための荷物
- ・サイドバッグ…旅行のための荷物(衣・食)
- ・それ以外の場所…キャンプのための荷物(住)

ということになる。このように入れておくときにもわかりやすく、いちいちどこに入れておいたかわからなくなり、全てのバッグを開けて探すという情けない行為からも解放される。

アドベンチャー・サイクリングと



もなると、何年か分の荷物を持ち運ぶことになり、その量は極めて多い。また5つ以上のバッグに分けて入れることから、どこに何を入れたかわからなくなることもしばしばだ。バッグ一つひとつ開けて確認するのも結構手間がかかるし、天候の悪い中や夜道、暗いテントの中では大変なこととなる。荷物収納場所確認票を作っておくのも一つの方法だが、いちいちそれを見ながら探すことも面倒くさい。

一定の法則のもと、荷物を合理的に収納するのが快適なサイクリングの基本だ。サイクリングをより楽しいものとし、緊急時でも焦らなくて済むというものだ。冒険サイクリングといえども、お洒落でスマートなサイクリングを楽しんでいただきたいと思う。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

今月の広告はお休みです。

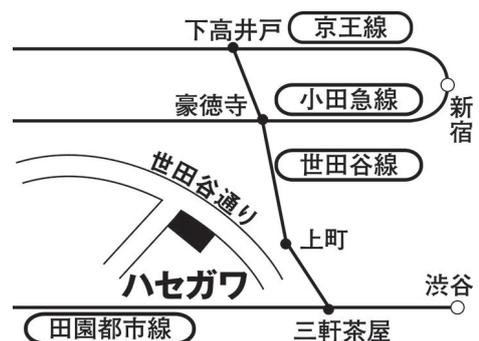
ランドナーパーツ専門店

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 (いづれも前後本体のみ) 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) グランポア (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) グランポア (パビヨン 650B ¥15400, パビヨンヴィンテージ 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, ルートフォレスティエール) 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, 429] ¥5500, B112AAF [380, 400, 420] ¥6000, 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 (グランポア ¥11000, BROOKS ¥11880)

ステム (すべて 25.4) 日東パール 6, 7, 8 ¥13000, パール 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, デイズナカンティ (シルバー) [ショー別売] ¥5280, グランポア・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 (デイズナ・クロスカンティブレーキッシュ ¥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, 日泉ケーブル各種

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 LPQR (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・シューバッププロ 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 ベダル 三ヶ島 (シルバロード・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, トウクリップ・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, マイクロソフト, IRD

コントロールレバー シマノ (SL-R400 ¥5350), サンエクシード (SXDT08 ¥10000), ダイアコンベ ¥6380, エネシクロ ¥6380, ワイヤール各種

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, プルプロ [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, レザーコンディショナー ¥1980, サドルカバー (BROOKS [サイズM] ¥2640, サーフアス ¥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-104NS [生成] ¥11000, F-104N-L [生成] ¥11000, F-104 スペシャル ¥11000, F-106 ¥14740, SP-731 帆布 ¥9350, 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] ¥14300, 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 ¥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

ボルト・ナット 日東 (R ¥9130, T ¥9130, 80 ¥13530, 500 ¥9130, L ¥9790)

インフレーター トピック・ロードマスタープラスター [M, L は在庫限り] ¥4840, SKS VX ¥2000, ラビーズ 16.5⁺ ¥10000, ゼファール 18⁺

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・チェーンステアラー ¥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, ユーラ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 2026 年 2 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
オオマエサイクル
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 3 月号
令和 8 年 2 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