



春の香川ポタリング

中正寺のしだれ桜

BMC タイムマシーン

CYCLE FIELD 2026

5





CARRADICE

キャラダイスは1932年以来90年以上にわたり、英国北西部にあるランカシャーでハンドクラフトされた時代を超越したデザインの伝統、品質、革新性を融合させ、世界中の自転車ライダーにバイクバッグを提供している。



Earby Bar Bag (7L) は、長距離ライドやアドベンチャーライドに適した積載能力を持つフロントバッグ。100% 防水の 18 オンスコットンダック材で作られており、耐候性と長期的な耐久性を備えています。また荒い路面でも形状の安定を保つ支持構造を有しています。グラベルライドやバイクパッキング、市街地での移動など、フロントに便利な収納スペースを求めるライダーに最適なバッグです。

— Earby Bar Bag —

- BK・バーガンディー・フィールド GR●7L
- コットンダック●30cm x 15cm x 17cm●445g
- 【希望小売価格】 ¥ 27,500(税込)



バーガンディーカラーのラインナップも充実



バーレイ



ローサドルロングフラップ



ネルソンロングフラップ



アービー



シティーフォルサー S



シティーフォルサー M



ケンダルパニア



ジップサドルロール

中正寺のしだれ桜

大前 仁

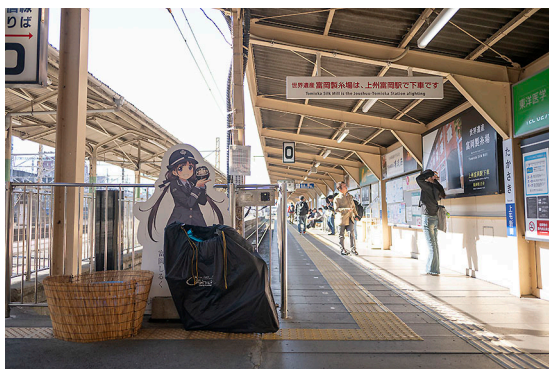


●村の観光名所

高校生の頃から通っている群馬県・上野村。さまざまな峠を越えて足繁く通っているわりには村の名所に疎く、村のホームページにある観光名所の数々もいくつしか訪れたことがない。

名所に興味がないわけではなく、サイクリングで通る道沿いなら寄りたいと思うし、大きな用事がないときは寄り道してみようと思ったりする。今回はたまたまそのタイミングだった。

4月の晴れの日の上野村に行くことになったのだ。実は月末にもまたここに来る予定だが、ちょっと用事ができた。大した用事ではなく、日帰りだけどこか寄ってみようか……と思ったところで中正寺のことを思い出した。村のインスタグラムにもちょうど桜が見頃と書かれてい



て、よし、と思い立ったのだ。

●乗合タクシー

かつては「関東のチベット」とも呼ばれた上野村のあたりは、どこから来るにも峠を越えなければならぬ。唯一、神流川沿いに延々廻ってくれば峠を越えることなくたどり着くが、標高差は500mくらいある。そしてこのコースを辿ってくるJR新町駅からのバスは上野村まで2時間半の道りであるだけでなく、自転車を断固として積んでくれない。ルールだから仕方ないのだが、昔別の会社（上信バス）がこの路線を走っていた頃は何の問題もなく輪行袋を載せることができたのだから、恨み節の一つも言いたくなる。

下仁田町から上野村への峠越えの一つ塩ノ沢峠は、平成16年に湯の沢トンネルが開通してとても楽になり（ただしトンネル内は下仁田側から上野側への上り勾配）、そこを使って乗合タクシーの運行が開始された。タクシーといっても大きさはワンボックスカーに毛が生えた程度のやつだ。

もちろん、本質的には村の人たちが買物に出たり、病院に通ったりするためのものだと思うが、何人かの村人に尋ねても「大丈夫だよ、いつでも乗ってきて構わない」とのことだった。

乗合タクシーの運行開始から22年が経った。たいへん遅まきながら、とうか峠越えをサボる罪悪感が年齢とともに減じてきた今日この頃、

ついに輸行袋を持って下仁田駅に降り立ち、9時30分の乗合タクシーを待つことになった。

電車が駅に着いたのがタクシー定刻の5分ほど前。まだ大丈夫だろうといったんトイレに行き戻ってきた。しかし待てど暮らせど(↑少し大げさ)タクシーは来ない。地元のコミュニティバスが何台も来るが、どれも定刻とはかけ離れた感じだ。もしかしてトイレに行っている間に、定刻より少し前に出てしまった？ かなり不安になった頃、上野村の見慣れた乗合タクシーがやってきた。

恐る恐る自転車のことを尋ねたら、運転手さんは笑顔で了解してくれた。「村の子供が富岡の学校に通っているのと、富岡の病院に行く人がいるだけで、満員になることはほとんどない。いつでも自転車を載せて



かまわないですよ」とのこと。ホツとしてシートに座り、よもやま話をしながら上野村に向かった。

途中、同じく上野村の乗合タクシーとすれ違った。「あのクルマはもう100万km走ってるんですよ、丈夫で助かります」との話にびっくり。世の中のクルマは10万kmが一つの区切りだと思っていたが、その10倍とは恐れ入った。

●上野村・砥根平

下仁田駅から上野村砥根平ふれあい館までちょうど30分。500円というちょっと信じられない乗車料金

を払って乗合タクシーを降りた。少し風があるが、快晴。自転車を組み立ててポトルに水を入れ、ノンビリと走り始めた。1時間くらい走ったところでお昼になるはずだが、さて今日は水曜日。村内の数軒のお店は定休日である。どこか開いているといいな……。

上野村内の国道299号線はバイクができていて、広い道とトンネルで直線的に村を横断している。自転車で通るとき、僕はたいてい旧道のほうを好んで走る。少し距離は長くなるが傾斜はほとんどなく、地形に馴染んだ道をゆっくり進んでいく

●中正寺

のが気持ちいい。そして今日は中正寺に立ち寄るつもりなのだ。ふれあい館から旧道をほんの2kmほど走ると中正寺だ。正確には旧黒澤家住宅の手前で旧道を外れて神流川にかかる橋を渡ったところで、さつき乗ってきた乗合タクシーが駐めてあり、その先の高台に大きなしだれ桜がもう見えた。

樹齢500年とも言われる中正寺のしだれ桜を道から見上げる。おそらく今日が満開。見事な好天だが、平日とあつて人っ子一人いない、独



り占めだ。

寺は道路から石段を上がったところにある。自転車は下に置いて歩いていく。自転車を転がして樹の横まで行けそうだが、立てかける場所もないし、野暮なマネはやめておいた。しだれ桜は一本。すぐ隣に子木？も植えられていて、こちらも満開だ。今日はお弁当を持ってきてここでお昼ご飯でも良かったな。イトーさんがいたら食後はいつものお昼寝だな。そんなことを思いながら、さして広くない境内をぐるりと回った。

そのまますすぐ進むと道路は神流川を渡って旧道に戻る。ウグイスが鳴いている。乙父の集落を過ぎると結界が張ってあり、通行止めサインが出ています。「この間、山火事があった。もう火は消えたが、道に石ころが落ちていよ」と地元の人

が教えてくれた。

●新羽

乙母の集落の中は旧道进行することが出来る。秋にはものすごい景色となる大モミジも無事だ、道の駅を通り過ぎ、新羽の集落に入る。

ここには10匹ほどの猫を操るご婦人がいて、たまにご挨拶していた。僕が猫と戯れているとそのお母さんが出てきた。「一匹譲ってほしい」というと「どうぞどうぞ」と。でも猫を手を持って輸行して帰るわけにもいかないから、ちょっと準備を整えて、また来ようと思う。

この先、神ヶ原の集落内で右へ曲



がると、国道299号線は古鉄橋を渡って志賀坂トンネルを越え、秩父へ向かう。そのあたりが変更されてバイパスは集落の中を通らなくなり（ここはかなり狭かった）、立処橋というのできていた。それを通ってから古鉄橋で渡り返し、神流町万場（まんば）に向かう。そろそろ12時が近い。道の駅・万葉の里なら食事が摂れるはずだ。

●万場

万葉の里ではちょっとびっくりする出来事があった。ちょうどお昼どき、テーブル席がすべて埋まっていた、カウンター席に案内され、買ったばかりのカメラを置いたそのとき。隣に来たのが知り合いだった。三澤望太さん、神流町の議員さんだ。お互いにビックリしつつ「お久しぶりです」と挨拶を交わす。望太さ



んとともに神流町の峠道を道普請したのはもう二十年以上前の話になるのか、Facebookができてからはお互いに消息はつかみつつもなかなか会えずじまいで、それがこんなところだ。「僕はここでの食事は初めてです」「僕もあんまりここは食べに来ないですよ」なんて会話も楽しい。僕は天ざる蕎麦、望太さんは日替わり定食だったかな？ 会話を楽しみながらゆっくりお昼ご飯を食べた。売店に「ご自由にお持ち下さい」とクリアファイルが置いてあり、それを見てこの神流町に「あわばた大豆」という固有種の大豆があることを知った。しまった、この大豆を使った食べ物にしたらよかった。今度来たときにはソフトクリームを食べるか、それともお豆腐を買って帰ろうかな？ 「焼酎神流」というやつもあるらしい。



●新町へ
万場から下久保ダムを経てJR新町駅まで歩くことにした。このルートが近年一番通っていないと思えたからだ。

徐々に風が強くなってきた。そして少しずつではあるが交通量が増えてくる。それらの楽しくない要素はありながらも、僕には楽しい要素もまた増えていた。

思い出である。ああ、このまんじゅう屋はまだあるんだな。あの峠を下りてくるとここに出るよな。ダムの水量は随分減っているな。ここからの景色はイシハラさんの写真で見覚えがあるな。駅への近道はヤマザキデイリーストアのところで右に入るはずだったんだけど、まだあのストアあるのかな。

右にも左にも思い出のある道、建物、景色があつて、懐かしくて向かい風が苦にならない。いや、苦ではあるのだが、ギヤを落とせばいいだけの話だ。そうして一度も地図を見ずに走り続け、やがて道路標識に「新町」の文字を見た。

最後の方はもう見覚えのない景色ばかりだった。道が変わってしまったのか、建物が建て変わったのか、もうどちらかわからない。二十年、あるいは四十年という歳月が過ぎてしまった今となつては、それはどちらでもいい。またルートを変えて走って来よう、そう思える限り、サイクリングは永遠だ。しかし、満開の中正寺のしだれ桜を見ることは、もう一度あるのだろうか。

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

12

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。



ポンプ込み、ボトルなしで8.4kg

●愛車公開、BMCタイムマシーン
今回紹介するのはオールカーボンフレームでもちろん軽く、組み合わせる部品も軽量な物、軽量加工した物だが、本来の目的は少し違うということをあらかじめお断りしておく。

●タイムスリップして現れたカーボンフレーム

ある日いつものスクラップ屋の前を通る。ここは以前紹介したワンタッチピクニカを手に入れた所で、それからワンピク改造沼にはまってしまった元凶でもある場所だ。

通路に面した所にゴミとして積まれていたガラクタの中に驚く物があった。オールカーボン製で見ただけでタイムトライアル用と分かるスタイルだ、フォークと一体になった

ステム部分が非常に特殊な形状をしている。手に取ってみるとそれは事故車で、シートチューブのシートステイからBB部分にかけて、指が入るくらいの縦に大きな割れ目があり、シートステイは手で動くほどだった。

そのまま放置して帰ったものの、どうしても気になり寝られなくなった。次の日行ってみるとまだあった。これはリサイクルや金属資源になるわけでもなく、破砕処理される運命にある。もう一度見た所あちこちにキズはあるがフォークも動く。話をしてタダでくれそうだったが、悪いので2千円で買った。

近くの大先輩T中氏はクラシックツーリング車から最新のロードバイクまで乗りこなし、スズカロードレースでも上位入賞してしまう健脚の持ち主だ。「そのフレームめっちゃ高いでー」と言われたが、何も知らない僕でも作りや雰囲気を感じられるほどだ。

それから数年後に転機が訪れる。サイスポにも広告が出ている兵庫県のあるサイクルショップに、カーボンフレームの修理ができる所がある。その近くに仕事で行く機会があった。電話で相談したり写真を送るなどできただろうが、断られる確率が高そうだったのでアポなしで持ち込んだ。

たまたまその日は修理担当の方が休みだったので店長が対応してくれたのだが、まず一言「やめときなさい」。理由は金額が高いのと、この

フレームはかなり長身の人が乗るサイズで僕には無理だと。

スケルトン的に分かりにくいながらもちろん承知の上だ。店長はそれより修理したフレームがたくさんありまして、と案内されたコーナーにはどこを修理したのか分からないようなフレームが並び、中には700g以下という軽量な物もあった。その上今回の修理費の見積りより安い。

しかし悩んだ結果、それらのフレームは断った。一番の理由はレストアとして旧パーツを組み合わせたのが簡単すぎるからだ。キャリアパーブレイキにネジ切りのBB、丸パイプのシートピラーだと、ステムを作るだけでほぼどんなパーツでも完成する。そのステムはハンドル位置を上げるためオーバーサイズコラムにアヘッド状に固定し、そのまま上に伸ばしヘッドアングルから前へ水平にハンドルクランプ部、ブレッツシャープラグ用のボルトが引上げボルトの所になる。やろうと思えばシクロランドナーに直付けFD台座用ロード式もできるだろうがあまり乗り気になれない。

やりたいのは最新のコンポーネントをクラシカルなクロモリオーダーフレームで完成させることの「逆」なのだ。もう一つの理由はこのBMCが僕の目にとまったということだろう。心境的にはパトラッシュを家に連れて帰ったネロ少年と同じだ。

修理が無理なら送料をお支払いしますの送り返して下さいと伝え、帰ってから手紙を書いてFAXで送

る。内容は見た目重視でレースに使用する目的ではない、フレームサイズはアップターンのハンドルでポタリング車として使うかも知れない、ポリリジヤボンというイベントでレストア部門としてエントリーしたい、などなど。もし無理なら破損した部分にチタンの板を立体的に整形した物をあてがい（丸パイプではないため）、接着剤とリベットでフランケンシュタイン風にでもしようかと考えていたら、後日店長からOKの連絡を貰い、代金を振り込み完成を待つ。家に届いたのは半年後だった。

その間調べてみるとこのフレームは2011年のツールドフランスでエヴァンス選手が初優勝した時の物で、このBMCというメーカーも初めてだった。そんな由緒正しいフレームをアップハンドルでポタリングに使うのもなかなか乙な物だなと思いつつ、各パーツの製作に入る。取付に必要なパーツをネットで調べてメーカーやヤフオクで入手するなど考えていない。あくまでフレームのみが1980年代くらいにタイムスリップしたという設定である。

●取付不明その1・最も困難なハンドル部分

TT車の特徴的なハンドル・ステムの取付は半円形の部分がもう一つ合わさって、タンデム用のエキセントリックBBのような構造なのだろうと思ったが、フォークに2ヶ所ある6mmのボルトは深さが10mm程しか



Wレバー台座 ブレーキ抜け止めが一体化になったステム

ない。ネジを長くしようとドリルを通すが、素材が金属かどうか不明で、穴をあけられたとしてもネジが切れるかどうか怪しい。このボルトを使って高い位置にハンドルが付くステムを作ろうと思ったが、強度的に無理だ。

他に使えるような部分として、ステアリングコラムがアルミ削り出しのような感じで、上から見ると深い中空構造になっている。内径を計ると16mmで、ここにとりあえず斜白の細いステムを固定し、前にある半円部分と接合する。不自然な半円は新たに半円を作り、ここにベルを埋め込みTT車らしく空気抵抗を減らす。

半円部は配管用ステンレス製90度エルボを半分にカットした物を2個溶接。日東製のハンドルクランプやクロモリフレームのテーパチューブを使い、見た目は重々しいが350gで完成。

上村塗装さんに無理を言って2色

に塗り分けてもらった。ちなみにこのフォーク、ハンドルの切れ角に制限があり、曲げるとコツンと止まる。最初壊れているのかと思ったが、これはTT車と割り切った考えなのだろう。これはその後製作するJBT1号車の参考になった。走行中曲がれない以上の切れ角は不要だという事だ。

後に知ったが当時の写真を見るとこのステム部分はハンドルと一体化になった物がスッポリと被さるような取付方法で、短い2本のボルトはそのズレ止めには使われていないような感じだ。

●取付不明その2・シートピラー

フレームにクランプ部がないので固定方法は不明だ。ポリウレムのある翼断面は偶然にも20年以上前（ピラー製作時）に作った人力ボートの水中に入る動力部分で、肉厚1mmのチタン製とほぼ同じだった。その残った材料を使い、スケルトンが良く分らないので前乗りの位置にサドル取付部分を作る。

ブルックス・スイフト・チタンは角度調整なしの前後のみアジャスト。高さは差し込み部分が短いので底に付く部分に細い2本のボルトで



自作ピラー タイヤのクリアランスは少ない

調節。ピラーが回転することはないので抜け止めに楔状に広がる部分を作り、上からボルトで締める。断面の中央部分だとカーボンが割れる恐れがあるので後ろの方にする。

●取付不明その3・前後ブレーキ

まだディスクブレーキに移る前だったのでリムブレーキ取付部分があるのがあるが、リヤはネジが切つてあるだけで、後ろから止める部分がない。それもマフアックの二次型コンペティションのセンターブルを使うつもりでシユール取付部をショート加工したもの、フレームのアウトワイヤー出口と特殊なシートステイでアウト受けやチドリがどうしても不自然になり、やむなくサイドプルにする。

ピボット部をねじ込んで、リターンスプリングの入る溝が水平になるようにワッシャで調整する。ブレーキはマフアックLCという名称で、ブレーキ単体で販売されていた物ではなさそうな物を、あるショップで見つけた。プジョーの廉価版か、シユールのイボが3つであるところから子供車に使われていたのかも知れない。

鉄の安っぽいクイックリリース類を外し、使えそうな物はクロームメッキ仕上げにする。シユール取付部分をマフアック特有の団子状にするが、LCが凸文字なのでRの刻印は入っていない。シユールはクリテリウム用をボルト

加工、中空ボルトを見せるために袋ナットは使わない。ゴムはクルーストップ。リヤのリターンスプリングは位置の都合でコイル部分が逆になっているが、細いタイヤしか入らないのでクリアランス的には問題ない。

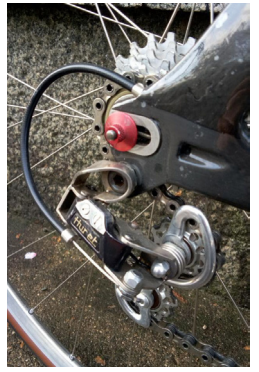
問題なのはフロントだ。ブレーキ穴が貫通していないのはリヤと同じだが、入口が太い穴で、その奥が細くなりネジは切っていない。もし切ろうとしても相手がカーボンであり、穴をドリルで通したとしても裏に何か入る隙間がなく、そもそもハンドルの切れ角がないので細工のしようがない。

考えた末、ステムの斜白方式でピボット部をねじ込んで、リターンスプリング水平位置で固定できるようにする。ただこの方式ではブレーキングの力で前へ抜ける可能性がある。

同時にWレバーの取付方法を考えていたので、レバー台座とアウトワイヤーレストップパー、ブレーキシャフト抜け止め用のステイをステンレスパイプで作って、ステムと一体化する。幸いなのはハンドルの切れ角が少ない点で、Wレバー用アウトワイヤーの動きに余裕を持たせる長さが短くて済む。当然ダウンチューブのWレバー台座など存在しない。

●変速機の改造

Wレバーはカンパ新型凹文字をデローザ風に肉抜きし、リヤ用ワイヤー部を肉盛りにしたエキセント



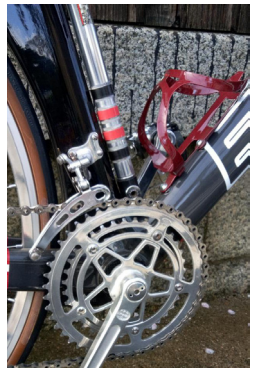
スラントパンタに改造されたドッパー

リック加工だ。直付けフロント台座は付いておらず、もしかすると金属だからスクラップ屋で外されたのかも知れない。

3ヶ所あるM4のネジ穴は無傷なので本来なら直付け台座を作り、市販のカンパかユレーを付ける所なのだろうが、T T車のギアレシオを考え、低い位置でも違和感がないようカンパ直付け用とフレーム取付部を溶接した一体物とする。フレームが丸パイプではないので位置決めには苦労した。

リヤは一見サクセスのように見えるが実はドッパーで、あるシヨップで後輪に巻き込んでバラバラになったジャンク品を買った。

チタン製のブリーケージは使えそうだったが、キャパシティがそれほどいらないのでジュビリーロングケージ改+軽量ブリーケージとなった。本体のチタン部分を改造しスラントパンタにする。何となくお分かりいただけと思うが、この時代の変速機で7速フリーを使うと斜めに動かす分ストロークが足りなくなる。一度仮に溶接した物をエンドに付けたところ、トップから5段目くらいまでしか動かなかった。対策として



ボトルケージは直径以外にポンプのスペースを稼ぐため高い位置に付くようにする

ピポット取付部からパンタグラフ支点を内側に入れ、ジョッキキーブリーが外側ぎりぎりですトップギアに入るようにする。同じような改造を考えている方は参考にして下さい。

●ジャンク部品の活用

目的がポリージャボンのレストア部門にエントリーする事なので、ジャンク部品が多く使われている。右クランクは友人からストロングライト93のペダル取付ネジが、最初から曲がっていたと相談を受けた。穴を溶接で埋めてネジを切り直すのは可能だが、その時偶然同じ右クランクだけを蚤の市で買って持っていたので交換してあげた。

その93と旧プロダイコッターレスを溶接で一体化する。難しいのは溶接前にスクエアテーパー部分を締め付けて両方共ピッターリ付くように削って合わせることだ。これでプロダイスパーコンペの完成で、当然5ピン+Wピンより軽量化される。

アウトターはストロングライト46 T、インナー取付部はチェーンの当たる所を少し削り、内側から細いボルトで止めることで36Tが付く。アウトターとインナーの間が広く、チェーンが入るのでアーム内側



を1.5mm削る。Wピンはスギノ軽合だ。

カニ目キャップはサカエのアーレンキー穴を加工し、刻印を削りバフ仕上げした物でクランクのネジに合わせる。チタンBBシャフトは数ある中から中古のクランクにテーパーが合う物を探す。

マファックのブレイクレバーはアウトター内蔵に加工したのではなく、まずカンパのレバーパットに合う物をジャンク品の中から選ぶ。今回のサンツアー製のワイヤーニツプル部分とピポット部分を残し切断、そこにマファックのレバー部分を移植する。これは車に載せて移動する時、外出しのワイヤーが意外と邪魔なのでいつかやりたいと思っていた。

ハブはサンシンプロエム28穴ラージで前は軽合金、後ろは130mmのチタン中空シャフトに組み換えており、マイクロライト7段フリーでもオチヨコ量の少ない組み方となっている。ポリージャボンの季節が近づき、いつも車に載せているもらっているY村さんから「今回ロードレーサーらしいけど車がセダンだけどフォークを抜くとかすれば十分載るよ」と言ってくれたが、僕



チタン製クイックリリースは長さの関係で現在の物を使用

がフォークの抜き方が分からないと伝えると何も説明していないY村さんは「？」という感じだったと思う。

その年は新型コロナでポリーは中止、デビューは2023年に持ち越す。このフレームは前回紹介したフジチタンとは逆に、何も手を加えないルールにしている。ポンプはアドホックコンペティションが付くが、その上部のみチタン製のベグが接着されている。

ポリー前に先輩T中氏からBMCのプラボトルを買っていた。ボトルケージは塗装の剥がれたALE鉄製をクロームメッキしようかと考えていたが、いつからボトルの径が変わったのかこのボトルが入らないことが分かった。特徴のあるデザインに影響のない部分で切断し、径を広げるために鉄板を継ぎ足し、塗装でフレームカラーに合わせる。

ポリーではフルカーボンでT T車といったテーマは永遠にないだろうから、レストア部門になる。ほぼ100%冷やかしののだが、ここで見てもらわなければこのパーツがこうなったと分かる人がいない気がする。

ポリー用にリムをグランボアのW Oとしたが、このリムはもともと太

目のタイヤ用なので、26Cのタイヤでも幅が広がってコーナーリング時にリヤのシートステイにタイヤが擦ってしまふ。

やむなく幅の狭い現代風のリムをポリッシュ仕上げした物に組み換え、同じタイヤでも問題なく使えるようになった。あまり気にしていなかったが、重量はポンプ込みで7.5kg。調べたところBMC(メーカー)もこのフォークは少々やり過ぎたと感じたのか、次のモデルでは普通のコラムにアヘッドシステムになった。

今回の製作に当たり、現在までツールなどで活躍するメーカーを見ていて気付いたのは、パーツのカンパニョーロを含めかつてのクロモリ時代のイタリアブランドの多くが一線から退いているのは寂しい限りである。

※おことわり 諸事情により連載を3カ月間お休みさせていただきます。

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



自転車と一緒にもっと遠くへ旅する

大前 仁



Temjin

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!

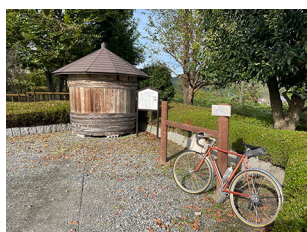
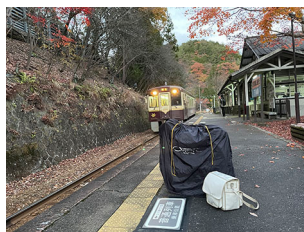
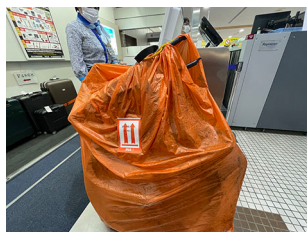
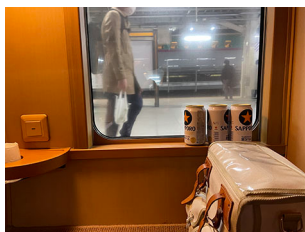
A5判 224ページ 2300円+消費税

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!



春の呑川ポタリ

渡辺洋一



自宅近くを流れる呑川に沿ってポタリングしてみようと思った。呑川は世田谷区桜新町付近を水源とし、羽田空港に接する海老取川に流れる全長約14kmの二級河川である。日頃のポタリングで身近な川であるが、流れに沿って河口まで走ったことはなかった。晴天となった3月21日に水源近くの国道246号線から下ってみた。

●国道246号線から

以前に呑川の水源調査に国道246号線（玉川通り、通称246を越えてみたが、住宅街の中をうろうろすると怪しまれると思って引き返した。そこで、今回は246号線から下流に向かって進むことにする。

交通量の多い国道が見える場所には犬と鶏の像があり、ここは約1km続く呑川親水公園の端である。ス

タート付近の呑川はとても小さな流れであり、その両岸が綺麗に整備されて散歩したくなるような景観となっている。小川の幅は走ってジャンプすれば渡れるほどである。

呑川親水公園となっている区間は駒沢通りまで続き、植えられた綺麗な花々によってのどかな雰囲気の間となつている。ここを歩いている人もどこことなく楽しそうに見え、犬を散歩させている人も見かける。

●呑川緑道

交通量の多い駒沢通りを渡ると小川は姿を消して暗渠となる。ここから呑川は東京科学大学近くの大井町線と目黒線が交わる辺りまで緑道となり、桜の木が道沿いに多く植えられている。日体大寮近くの駒八通りを渡ると右手は深沢中学校である。

この緑道のベンチではウェブサイト「峠への招待」を開設している

Tさんに二度ほどお会いして自転車談義をしたことがある。世代が近い自転車マニアになると共通の話題も多く、ついつい長話になってしまうのである。

暗渠である緑道は川の流れであることから途中で緩やかに曲がっており、ポタリングも単調にならない。所々に咲き始めている桜も春の訪れを告げているようである。日当たりの良い桜は既に二分咲きとなっている。

●目黒通り

緑道が右に大きく曲がると目黒通りを渡る信号に出る。ここで信号待ちをしている間、通り過ぎる外国車を数えると待ち時間が気にならない。土日や祭日であれば20台ぐらいの外国車が通り過ぎる。自宅近くの国道15号線ではこれほどの外国車を見ることはなく、地域の違いを感じてしまう。

が文句を言っても、アメリカ車が日本で人気がない理由があると思う。たまにしか見ないフェラーリはその排気音ですぐに分かり、その外観はイタリアンデザインの流麗さに溢れている。1・24のカープラモデル製作も趣味の一つにしており、完成したフェラーリはどれも美しい。初代スペチアーレである288GT0は製作難度が特に高かっただけに、完成品を見るたびにとても満足している。ちなみに、2020年頃からフェラーリの版権が制限されて日本メーカーのキットを店頭で入手することはできなくなった。

●再び現れた呑川

目黒通りを渡るとすぐに東横線の高架の下をトイエロードを押し通る。ここは、ベンチの向かいにコーヒーストップがあるので乗車禁止となっている。駅を過ぎて緩く右に曲がるとその先の緑道はほぼ直線になる。右に中根小学校を見ながら進むと緑道は歩行者と自転車だけの道に分けられている。

今までの観察によれば、VW、ベントン、BMW、アウディ、ポルシェの順にドイツ車が多い。プジョーとルノーのフランス車、フィアットとアルファロメオのイタリア車、ジャガー、ミニとランドローバーのイギリス車が次に多い。アメリカ車はほとんど見かけない。トランプ大統領

両脇が緑に覆われた道を緩やかに下っていくと東急大井町線と目黒線の下を潜るアンダーパスとなる。エルゴパワーのロードを押ししてスロー

プを上ると、ここまでの暗渠から呑川の川面が現れてくる。川幅はそれほどではないものの、コンクリート護岸の高さは充分にあつて立派な川となつて再会である。

●中原街道

呑川の緩やかなカーブに沿って進んでいくと、陽当りが少ないせいがこの辺りの桜はほとんどが蕾のままである。石川台中学校のフェンスには海拔15・7mの表示板があり、東日本大震災を経て大田区の至る所に海拔表示が掲示されるようになった。そこを過ぎると自由が丘からの道に出て左に曲がると中原街道である。中原街道は目黒通りと同じようにアップダウンの多い幹線道路であり、交通量も多い。

●国道1号線

中原街道のT字路の交差点を渡った呑川の先には池上線の高架があつ



て下を通る。しばらく呑川の左岸に進むと国道1号線である第二京浜に出る。残念なことに、ここには呑川に沿って渡る信号はなく、少しばかり迂回して池上駅に至る道を通つて呑川に戻ることにする。

再び呑川沿いを進むと池上本門寺の参道に出る。ここには立派な石柱があつて本門寺はここを左に向かった先である。

●池上本門寺

少し寄り道をして本門寺の山門を見てから左に曲がり、車坂を上ると本堂の裏が見えてくる。ここにある紅葉坂を示す木の標柱には、勝海舟と西郷隆盛がここから少し北に下つた所で会つたと記されている。本堂を右に見て回り込むと五重塔が聳えており、その手前には数本の桜が咲き始めている。再び山門まで戻った東側には大田区の池上会館があ



令和の 時代の カンティブレーキ



カンティブレーキはアーチワイヤーを外せばブレーキが大きく開くので、太いタイヤを使うランドナーには有利な形式だ。「効かないブレーキ」の代表のように言われるが、正しい位置に熔接された台座があれば、それほど効かないわけではない。セッティング次第なのだ。

現行品としてはシマノがBR-CX50の生産をやめてBR-CT91のみ、ヨシガイにDC980やCR-Xがあり、そしてこのディズナ・クロス（東京サンエス）、グランポア・ミランなどが入手可能だ。

ディズナのカンティはマファック・タンデムに似たクラシックなスタイルながらブレーキシューの取り付け位置が上下に約4mm動かせるため、細かいセッティングが可能となっている。

取付ボルトが沈頭になっていたり、取付部にスプリングが配置してあるタイプのカンティブレーキでは、キャリアなどを取り付ける際の両軸ボルトが使えないため苦労するが、このブレーキにはそれもない。

また、別売のクロスカンティブレーキシューは取付部の7mmのパイプの中にM5のボルトが貫通しており、シューがリムに当たる角度を調整できる。もちろんトーインが出せるし、古い型のフレームにありがちな、カンティ台座の平行度のズレも十分に調整できる優れものだ。舟部分も現行のシマノのロード用ブレーキシューと互換性のあるサイズなので、減ってきたらシマノのシューやカーボンリム用などいろいろなシューを選ぶことができる点もポイントが高い。

り、ここではさまざまな催しが行われる。池上会館の右カーブを曲がると、2月中旬にピンクに咲いていた河津桜は淡い緑の若葉へと変わっている。

●JR線

本門寺を離れて呑川沿いを進むと池上通りの信号を渡って進む。川が右に曲がるとJR線が見えてくる。複雑線であるJR線の向う側まで呑川の両岸にアンダーパスがあり、左岸から抜ける。この辺りまで来ると川幅は広くなり、昔、ヘリコプターが川の中に緊急着水をした光景を覚えてる。

少し進むと、私の母校である蒲田小学校のフェンスには「呑川の会」という案内板があつて、これは川を大切に思っている人によるものである。

小学校前の桜並木を通り過ぎると



アヤマ橋である。蒲田の地名は、この付近一帯に湿地が多くあつて自生していたアヤマに由来している。そうである。蒲田中学校の校歌の最初に「アヤマ花咲く……」と出てくるの

で、昔は多くのアヤマが咲いていたことになる。

●京浜急行線

アヤマ橋を過ぎると正面に二重になったとても大きな高架が見えてく



る。京浜急行線の京急蒲田駅である。2000年代前半から駅の大規模な改良工事によって付近の踏切がなくなった。以前は穴守線というローカルな路線が羽田空港の手前で終点となっていたが、延伸されて羽田空港のターミナルまで地下で乗り入れてアクセスが便利になった。

3階建てとなった京急蒲田駅構内は複雑で、初めて利用する人にはとても難しい駅になっている。この駅の接近メロディーは「夢で逢えたら」であり、JR蒲田駅の「蒲田行進曲」とともにとても親しみやすい。京急蒲田駅付近の国道15号線は拡幅工事が予定されており、数年後には国道の様子が変わることになる。

●新呑川

15号線を渡ると左に東蒲中学校があり、昭和10年頃にここで呑川は流れを変えられて新呑川になった。旧呑川は埋め立てられて遊歩道となっており、近所の人の散歩コースとなっている。旧呑川緑道は「湾岸地域をポタリング」(サイクルフィールド2025年11月号)で紹介した、見晴らし橋に至る道である。

数年前に護岸工事がなされ、小さな船の係留場所も変更された。ここ数年は防潮堤耐震補強工事が続いている。

●河口

新呑川は人工河川で、川はまっすぐに羽田空港近くの海老取川へと流れていく。平和島付近で15号線から分かれた産業道路を渡ると、両岸は係留されている船のフェンスがあつ

て進むことはできない。迂回して河口を目指す。

細かい道を通って森ヶ崎公園の外れまで来るとやっと河口に到着である。ここでは春の日を浴びて男性が気持ちよさそうに昼寝をしている。昔、次男の小学校夏休み自由研究で呑川に架かる橋の調査をしたことがあり、この辺りまで来るのはそれ以来である。

呑川が流れ込む海老取川を見ると、中学生のサッカー練習を思い出す。少年団のサッカー練習を思い出す。天気良かった日には係留場所の海老取川から多摩川の大師橋付近までサッカーで行ったことがあった。サッカー練習ではオールを水面から抜く時の角度がポイントで、その後

のボート遊びで役に立っている。春の陽気と咲き始めた桜に誘われた呑川ポタリング、ここで終了とする。今回の相棒であるロードにはヴェロフレックスのプロツァーレス23Cを付けており、乗り心地とグリップの良さに加えて走行抵抗の低さでも気に入っている。素晴らしいタイヤだけに生産停止によって入手できないのが残念である。



各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

雑誌バイシクルクラブの発行頻度

がどんどん減って、今は年2回刊だそう。紙媒体としては瀕死の状態と言う人もいるくらいで、かつて別冊で随分いろいろ書かせてもらっていた身としては、寂しいことこの上ない。日本中どこでも毎月読める自転車雑誌は、とうとうサイクルスポーツ1誌だけになってしまいました。

私にはニューサイクリングの断末魔をすぐ近くで見ている経験もあるから、出版業界の諸事情もわからないではないけど、なんで自転車雑誌が成り立たないのか、疑問に感じることが実はあるのだ。

趣味の雑誌というのはどのくらいの割合で買ってもらえるのだろうか。その趣味をやっている人数×雑誌を買う人の割合、が実売部数になるとすれば、その割合の大小が雑誌の存続に繋がる。まあ今だからインター

ネット上の媒体に対する依存度の違いも考慮しなきゃいけないけれど、自転車ってその割合高いだろうか（今、貴方が読んでいるこれも、正にウェブマガジンではあるのだけれどね）。

例えば宝塚のファンの大半は月刊「歌劇」を買っていきそう。あれは宝塚歌劇団の機関誌だからちよつと違うか。でも中央競馬会の「優駿」も同じ立場だよなあ。忠誠度は宝塚ファンの方が断然高そうだけど。

自転車のすぐ隣の趣味であるオートバイは、雑誌がいくつもあつて羨ましい。新製品紹介、レース、ツーリング、レトロ趣味と、各分野で雑誌が成り立っているのだからたいしたもんだ。オートバイの販売台数はずっと減少傾向にあつて、平均年齢も高くなっているのに、ちゃんと雑誌を買ってくれる人の人数がそれだけいるという趣味世界なのだ。

飛行機や船を趣味とする人はそんなにたくさんいないでしょ。それなのに月刊誌がいくつも成り立つというのは、紙媒体に情報入手を頼っているということのかな。特にミリタリー系はその可能性は高そうだな。模型もそれに近くて、情報入手はあくまでも紙の雑誌が主流なんだよね。鉄道趣味は濃い（熱中度が高い）ので有名だけど、時刻表まで含めて極めてアナログの世界であり、

かつ紙媒体に対する忠誠度が高い趣味ということなんでしょう。

魚釣りは全体の数は多くてもライトユーザーの比率が高いはず。それなのに分野ごとの雑誌があれだけ成り立っているのは、コア層の忠誠度が極めて高いのに他ならない。

もちろん中には自転車雑誌と同じような経緯をたどる趣味もあつて、近年だとカメラ雑誌なんかが代表的だ。「アサヒカメラ」も「日本カメラ」も既がない。カメラの販売台数の減少、写真趣味者の高齢化などで雑誌が成り立たなくなったのだ。たとえスマホで撮る写真の専門雑誌を興すにしても、それは紙媒体というわけにはいかないだろうしなあ。

自転車に乗ることを趣味とする人は決して少なくはない（と思う）。近年の社会情勢を鑑みれば、絶滅に瀕していることは絶対じゃない。そりゃあイベントの開催数や参加者数は随分減っているけれど、自転車遊びの人数はある程度いるとみるのが妥当だろう。だけど自転車雑誌は売れない。そしてインターネットへの依存が極端に高いわけでもない。

要は自転車を趣味とする人は雑誌への忠誠度が低いのだ。自転車遊び程度なら、雑誌で情報を仕入れるまでもないと思つているのだろう。かつては、シーズンごとに似たような記事の繰り返しだから、1年買えば

あとは不要、みたいな「わかったつもり」の論もあつた。曲がりなりにも情報発信してきた立場からすると、訴求力が足りない

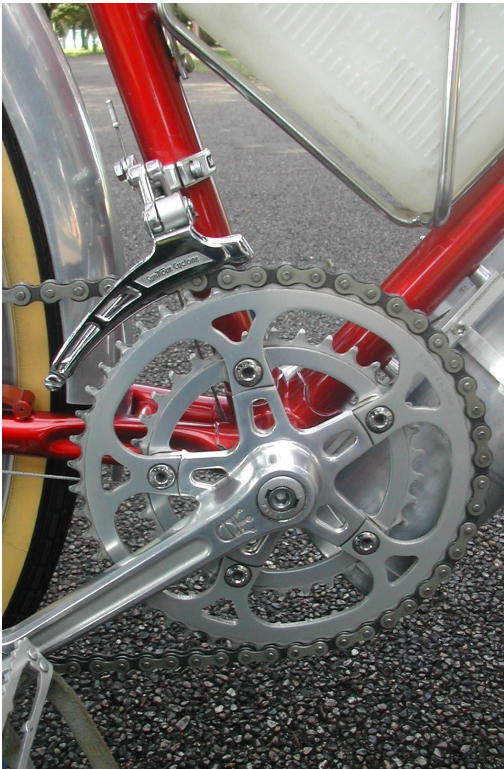
かつたという反省は大いにしなければならぬ。自転車遊びはこんな楽しいのになあ。



趣味の雑誌への忠誠度

変速を考える

鈴木邦友



筆者が自動車免許証を取得した頃の話、自動車学校の教習車はそのほとんどが3速マニュアルトランスミッション車だった。スタートは「ロー」、中間ギヤが「セコンド」（当時はセカンドではなくセコンドと言っていた）、そして通常走行時は「トップ」。しかもシフトノブはコラムシフトと呼ばれる形式で、ハンドル軸から伸びていた。シフトノブが見える位置にあるため、どのギヤに入っているかもわかり、初心者にはとても使いやすかった。

やがてシフトノブの位置は床に移り、4速があたりまえとなっていくと、自動車好きや若者層を中心にその人気は4速フロアシフト車に移行していった。それがともかっこよく見えたのだ。その後スポーツカーを中心に5速車が出現すると、彼らの興味も5速車に移り、あつという間に一般車両にまで普及した。その

後6速車まで現れた。

ちょっと珍しいものとしては、通常は5速ではあるが、超低速ギヤをプラスし6速としたRV（レクリエーションナル・ビークル# SUV）もあつた。

その後も多段化は進み、一部のスポーツカーやRVの中には副変速機を備えた前進10速・後進2速というものも現れた。筆者が所有する自動車もまたこの前進10速・後進2速車だ。理屈としては、チェーンホイールがダブル（2段）、フリーホイールが5段の旅行用自転車のようなもので、自転車に変速を行うような感覚でドライブを楽しんでいる。

しかし、自動車がいじり・ドライブのノックラッチ時代に入ると、この多段化には終止符が打たれ、やがて若者たちの興味も自動車から離れていってしまった。

●自転車の多段化

自転車の世界もまた同じだ。筆者が自転車に興味を持った頃は、フリーホイールは5段が一般的であったが、先輩方々の自転車の中には、3段や4段というものもまだまだ残っていた。ちなみに4段以下のフリーホイールの多くはフラッシュタイプと呼ばれる形式のもので、5段以上のボスタイプとは異なる構造のものであつた。

やがて自転車も多段化が進み、競技の世界を中心に6段フリーホイール、そして7段フリーホイールとなり、今では13段に至っている。その

うち20段フリーホイールなどというのも出てくるのではないかとドキドキしている。

ちなみに、旅行用自転車の世界ではしばらく5段フリーホイールの時代が続き、さらにワイドなギヤ比が必要な場合にはチェーンホイールをダブルやトリプルとし、10段や15段としていた。これもまた多段化という意味では同じような流れか。マスプロメーカーからもチェーンホイールがトリプル、フリーホイールが5段の15段車が多くリリースされていった。

さらに最近手にした自転車専門誌の中に、桁外れの多段式変速の構想を見つけた。なんと百数十段変速というものだ。簡単にいうと、外装変速機に内装変速機を組み合わせたものだ。

例えばフリーホイールが11段、チェーンホイールが3段、それに内装5段ハブを組み合わせると、これで165段になる。もうこうなると使う方も相当算数に強くないとわけがわからなくなってしまうと思うし、理論上現在でも作成は可能かと思われるが、実際に必要なものかという大きな疑問も残る。これを使い込むには、乗り手の情報をAIに覚え込ませ、完全自動変速とするしかないのではないかと思われた。ただし自動車同様、若者の自転車離れとなる問題も現れるかもしれない。

この、時代とともに数字が増えるという魅力は、どの世界にも存在

し、若者たちを中心に人々の心をくすぐっているようだ。

●実際に必要なの？

競技の世界のことはよくわからないが、旅行用自転車の世界ではあまり意味のないことのように思えてならない。

1970年代前半、筆者が中学入学祝いに買ってもらった自転車は14Tの超ワイドフリーホイールの付いたジュニアスポーツ車だった。しかも5段だ。ギヤ比のワイド化はその当時のブームでもあつた。

さらにチェーンホイールを48×36Tのダブルにしてもらい10段だったので、最も軽いギヤの組み合わせにするギヤ比はほぼ1.1となった。このギヤ比を使うとたいいの坂道のほか、河川敷の土手や階段も上ることができた。

しかし、自転車旅行中や日常ではこのギヤ比を使うことは皆無だった。その経験がもととなり、世界一周をした時の自転車のギヤは、チェーンホイールが48×34Tのダブル、フリーホイールが15|16|18|21|25Tの10段変速となった。はつきり言つてこれで十分だった。

平坦な道は大抵48×15Tで、向かい風や路面状態の悪い時に48×16Tとし、それ以外のギヤの組み合わせは上り坂の時に使うくらいだった。フリーホイールの25Tはほぼチェーンプロテクターと化していた。

要するにその自転車旅行で必要な

ギヤ比が組めれば、それで十分という事。たくさんギヤやワイドなギヤ比は決して必要なものではないのだ。

しかもあまりにきつい上り坂の場合は、ペダリングをあきらめ自転車を押した方が効率がいいし、体力を無駄に消耗させてしまうこともない。自転車に余計なダメージを与えることもない。

●多段化で疑問に思うこと

多段化やそれによるギヤ比のワイド化で気になることがある。例えばフリーホイールの場合、段数が多いほど、またギヤが大きくなるほど当然ながら重量は増していく。しかもフリーホイールの場合、そのほとんどが比重の大きい鉄製だ。結構な重量加算となる。

例えば、ランドナーという旧来の旅行用自転車の場合、チェーンホイールが48×28Tのダブル、フリーホイールが14〜24Tの5段スタンダードとすると、最も軽いギヤの組み合わせは28×24Tで、ギヤ比は1.167となる。このギヤ比を今のチェーンホイールが48Tのシングル、フリーホイールを10段とすると41Tのローギヤが必要となる。

もちろんその下のギヤも大きくなるので、5段に比べ最低でも2倍以上の重量増となる。もちろんフロント変速機セットやフロントインナーギヤはいらないのでその分は重量減となり、さらにフリーホイールのトップを13Tにすると、チェーンホ

イールを45Tぐらいにすることができるので、若干軽くなるが、鉄製の大きなギヤが5枚も増えていることから考えると、それでも重量的にはかなり不利になるのではないかと思われる。

そしてもう一つ大きな問題がある。

実際に自転車が走っている時に使っているギヤは、チェーンホイールが1枚、フリーホイールが1枚の合計2枚だけだ。もちろん走っていない時も。それ以外のギヤはよく言ってフリーホイールかスベアのギヤのようなものでしかない。それら使っていないギヤが多ければ多いほど、大きければ大きいほど重くなり、余計なものを積んで走っているのと同じ結果になる。加速抵抗や減速抵抗は大きくなり、旋回時の遠心力も大きくなる。またサス下荷重も増すことになり、運動性能や安全性の低下、さらに乗り心地の悪化にもつながってしまう。もちろん自転車自体に与えるダメージも大きくなる。決していいことではないはずだ。

例えば、同じ10段変速の自転車で考えてみよう。一台は旧来のランドナーに多く見られたチェーンホイールがダブル、フリーホイールが5段の10段変速車だ。もう一台は最新型のチェーンホイールがシングル、フリーホイールが10段の10段変速車。前者の場合使っていないギヤはチェーンホイールの1枚と、フリーホイールの4枚の合計5枚。後者はフリーホイールの9枚。後者の方が

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- トーエイグランツリズム 495mm緑 M+ 線引き 1997年 650×42B3×5速シクロランドナー・トーエイロードFD エルス型ステム・メフィスト・ヌーボ丸穴 TA ブルプロ他・中古¥350000
- ケルビム 24吋ロードフレーム C-T470mm トップ 510mm R エンド幅 126mm白パール・コンチラグ錆傷あり レコード SFQR32Hのチューブラーホイール付き中古¥20000
- オフメガ子供用クランクセット軽合 125mm+42×35T BB付き新品¥10000
- ミルレモ赤ペイントステム 70mmコラム径 22.2 (BSC コラム適合) 中古美品¥5000
- 3T グランプリステム 80mm右ベル穴・中古¥5000
- サンブレパッチ付きピラー鉄 / 軽合 27.2mm新品¥20000
- ゼウス 2001 サイドブルブレーキセット新品元箱¥10000
- ブルックスプロフェッショナル 1970年代・金具に錆びあり新品¥30000
- ビタルクス #52 新品元箱¥15000 ●ビタルクス #62 新品元箱¥10000
- TA ツーリスト 165mm蓋付き BSC 中古¥10000 ●ストロングライト 49D165mm BSC 中古¥15000
- TA ツーリスト 48×32T 新刻印新品¥10000 ●TA ツーリスト 48×32T 旧刻印組付け外し¥10000
- TA ツーリスト 48×40×30T 中古美品¥10000 ●TA ランドナー 48×36T 旧刻印新品¥10000
- TA クリテリウム 48×43T 新品¥10000 ●TA プロフェッショナル 48×43T 中古¥5000
- ステンレス製ボトル光輝仕上げ新品¥10000 ●トーエイプラボトル・メタリックオレンジ中古美品¥3000

※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

4枚多いことになる。

さらに両者を同じギヤ比とすると、前者のチェーンホイールが48×28T、フリーホイールが14×24Tスタンダードとすると、後者ではチェーンホイールが45T、フリーホイールが13×39Tぐらいとなる。

もちろんチェーンホイールがシングルなので、フロント変速機のセッティングは不要となりその分は軽量化が見込める。ただし、フリーホイールのローギヤが39Tということになると、4〜5枚のギヤはランドナーのローギヤよりも大きくなるのが想定されるので、結構な重量になると思われる。フリーホイールが10段の自転車の場合3〜4枚の大きく重いギヤを意味なく回転させながら移動させていることになる。回転部分が重くなるということは、それ以外の部分で同じ重量を増した時より、さらに悪い結果になる。

旧来のランドナーの場合、フロントの28Tギヤ板はアルミ製である場合が多く、同じギヤ数のフリーホイール用のスプロケットと比べ軽量だ。さらにフロント変速機セットも百数十グラム前後とそんなに重いものでもない。しかもハブロックナット間も短くて済むし、エンド幅を広くすることもない。筆者が所有する旅行用自転車は全てエンド幅120から124mmの間のものだ。

さらにチェーンホイールに1枚ギヤを追加するだけで、あつという間に15段変速になる。筆者も一時15段変速車に乗っていたことはあつた



が、はつきり言って使いこなすまでには至らなかった。以後全ての愛車は10段変速となった。ここであらためて、フランス式旅行用自転車の合理性に驚かされることになった。重量の問題はさておいて、やはり使っていないものを多く装着しているということ自体違和感を抱いてしまう。アドベンチャー・サイクリングのように、長い間それを見つけているだけでも、なんとなく気分が重くなる。旅行用自転車は、できるだけ無駄を省きたい。そして毎日快適に走りつづけたい。長距離になればなるほど……。1960〜80年代のフランス式旅行用自転車って、本当に合理的でよくできていたんだな〜とあらためて思わされた。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

春のツーリングシーズン

ユレー、サンプレックス、マファック、TA、ストロングライト、イデアル、ゼファール……

電池

- ◎専門家に聞きました。ボタン電池：厚いビニールの袋でぐるぐる巻きにして捨ててくださいとのこと。
- ◎ダイヤコンペの初期のカンチブレーキの場合、絶対にフロントキャリアを外さないこと。外すと最悪の場合、ブレーキがホイールに巻き込まれます。
- ◎質問ハガキ受け付けます。

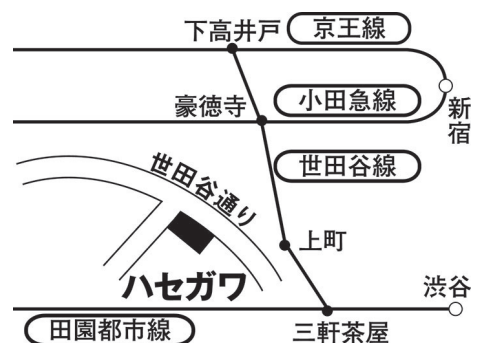
ランドナーパーツ専門店

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 ¥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, H31-26N ¥8800, H35-340R ¥8800, H47-オリジナル ¥440, その他ガルマネジ各種、アプレ・オリジナル軽量ステイ ¥2200, その他ステイ各種
 アプレ・オリジナルアルミダグマ ¥440, その他ガルマネジ各種、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 (パビオン 650B ¥15400, パビオンヴィンテージ 650B, パビオン 700C ¥15400) アレックス [650B] EN24 ¥4400, DM18 ¥5500, サンエクスード [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 [在庫限り] ¥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 [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 (グランボア ¥11000, BROOKS ¥11880)
 ステム (すべて 25.4) 日東バル 6, 7, 8 ¥13000, バール 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) [シュー別売] ¥5280, グランボア・シュエット ¥22000, マファック・クリテ, タンデム, ジャッキー, レーサー, ライド プレーキシュー (デイズナ・クロスカンティブレーキシュー ¥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 ¥53680, 170 ¥53680), 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 ¥7700, 44T ¥7700, 46T ¥7700, インナー 26T ¥6490, 28T ¥6490, 5ピン ¥4840, Wピン ¥7040, Tピン ¥9020) 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 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, サンエクスード, マイクロソフト, IRD
 コントローレバー シマノ (SL-R400 ¥5350), サンエクスード (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, イデアールサドルグリス [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 ¥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
 キヤリア 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
 ヘッドパーツ グランボア・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・チェーンステーカバー ¥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 [在庫限り] ¥3500, ユーロ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 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 オオマエギムシヨ 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
 2026 年 5 月号
 令和 8 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、短縮等の若干の変更を受けることがあります。予めご了承ください。

●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