



山陰海岸を西から東へ

峠の魅力

ユーレー・ルックスの後進性

CYCLE FIELD 2026

7



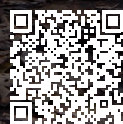
OnebyESU

心置きなく旅を楽しむアルミツアーモデル

901



TOKYO SAN-ESU





帰らなくていい旅 山陰海岸を西から東へ

山本進一

本誌2024年2月号に「瀬戸内を西へ」を掲載いただいた。2010年2月に滋賀県の琵琶湖東岸から輪行の「尺取り虫方式」で通い始めた自転車旅が2023年11月に山口県周防大島に到達し、文末に「まだまだ西へのゴールは見えない」と書いた。その後、周防大島の次は2024年10月に柳井から徳山まで2泊3日、室津半島、上関、長島、笠戸島などを巡った。同年11月には徳山から宇部まで2泊3日、種田山頭火の生誕地である防府の「山頭火の小径」など楽しかったが、工業地帯が多くなり旅のテーマだった「限りなく海辺に近い細道」は少なくなった。

そして昨2025年3月に宇部から先を2泊3日で走り継ぎ、ついに下関へ到達した。じつに15年、通算16回、のべ30日目の「完結」となった。下関では関門海峡を何度も訪れ、海底の「人道トンネル」を自転車を押して九州側の門司まで歩いて往復、嬉々として「満願成就」を自ら祝福した。名物ふぐも食べて祝盃、大ファンの水森かおりが歌う「早瀬の瀬戸」も現地の海峡で曲を聴きながら美酒に酔った。

ふり返れば、神戸をスタートした当初は仕事現役時代であったから週末しか出かけられず、数年前から定年後のフリーになったものの、3年間のコロナ停滞に続いて90歳を越した母親の自宅介護が加わった。月に1度の短期滞在預けショートステイ2泊3日を活用してしか泊まり旅が

できなくなかったことは前回も書いた。しかしステイ日に天候が悪ければ出かけないし、元々夏の猛暑期と厳冬期は外しているからチャンスは少ない。自分に残された「健康寿命」に対する焦りもあった。それだけに達成感は限りなく大きかった。

さらに昨年5月には「こほうび」として、瀬戸内旅の途中で見送った「しまなみ海道」を一気に走った。1日目は尾道から向島に渡って泊まり、2日目に今治まで幾つかの島廻りもしながら101キロ、3日目に今治から尾道まで、やはり島廻りしながら104キロを走り、そのまま輪行して滋賀まで帰ってきた。70歳すぎの我ながらアツバレであった。大三島の「サイクリストの聖地」碑前での我が姿の写真は「冥途のミヤゲ」になるかもしれない。

〇瀬戸内旅の完結から日本海へ

さて前書きが長くなったが、3年余介護した母親が今年1月に他界した。葬儀をすませ諸々の宗教行事が3月に終わった。母親は95歳の天寿全うだし、私もできるだけ介護したので悔いはなく、さあ自転車ツーリングの本格再開だ。3人の子どもたちは嫁いだり独立しているの心配無用、妻の扱いは厄介だが元氣、あとは先にも書いた私の健康寿命だけだ。走るのいいが輪行で担ぐクロモリフレームが重いのは少々負担である。

さあどこへ行くか、どこを走るか。北海道宗谷岬から鹿児島佐多岬

まで本州の海岸と四国、九州の海辺は、佐渡や嵯峨、対馬などの島も含め多くを走ってきた。内陸は関東甲信越はもちろん東北、中部山岳の峠や温泉も東京在住時代に足繁く訪れた。まだまだ未走の道は限りなくあるが、昨年下関まで到達したから続きは九州でもいいけれど、福岡から佐賀・熊本側も、大分から宮崎方面も何回か走っているから、あえて未走の山陰海岸を西側から攻めることにした。

といっても松江、出雲までは兵庫、鳥取側から遠い昔にキャンピングで訪れているので残りは下関から出雲間ということになる。まずは新幹線で下関まで、そこからは国道をなるべくはずし、地図で細道を探しながら今度も限りなく海辺に近い道をたどろう。地図は20万分の1を数枚と5万分の1を20余枚用意した。スマホナビ全盛の今時、古い旅の流儀である。自転車はいつもの白いランドナー、1982年製トーエイ44年目の骨董品、乗る人間も70年を超えたロートル（昔の言い方で老人の意）である（ちなみにトーエイ1台目の1972年製も健在）。

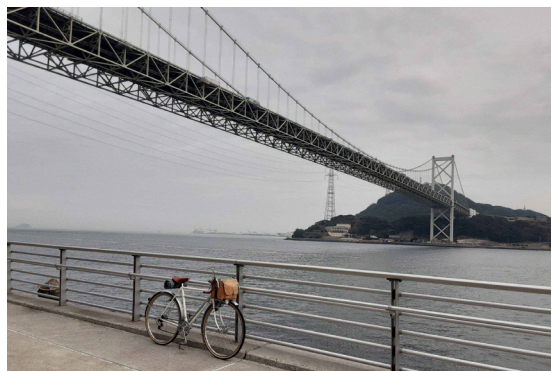
前回までと違って今回は、何より母親の介護がなくなったから、田舎暮らしの義理や人情に目をつぶれば全くのフリー「帰らなくていい旅」ということになる。体調か天気が崩れれば退散する、それくらいである。その天気が、旅立とうとした4月初めから安定しない。2〜3日ごとに雨が降り、せめて1週間程度と待つ

ている間に大型連休に入り、やっと5月10日以降に週間天気予報から傘マークが消えた。11日朝、新幹線に飛び乗った。

○美しく輝く山陰の海

1日目は下関駅に10時すぎに着いた。昨年何度も市内を走っているの

で関門海峡はパスし、彦島の西岸から北へ続くバイパス道沿いの海辺に行く。旧道と組み合わせてもバイパスの歩道が突然消えたりアップダウンが激しくはかどらない。それでも安岡町から吉見町へ、それから国道191号を離れて岬巡りを始める。この先の岬「毘沙の鼻」が本州最西端とは知らなかった。最東端は千葉の大吠埼（1989年2月走行）と長年思っていたが、今回調べれば経度2度差で宮城県宮古市の鮎ヶ崎というから私は1989年7月に浄



土ヶ浜までしか近づいていない。ちなみに日本最東端は北海道の納沙布岬で1985年7月に、本州最北端の青森大間崎は1983年8月に、最南端の紀伊半島潮岬は2年前の5月に行った。それにしても「行った」とはいえ、みな遠い昔のことになってしまった。

毘沙の鼻の先、室津という港で14時をすぎ今宵の宿をスマホで探すが、近くに幾つもある温泉は高価だし、海辺はどこも期間休業みたいし、手ごろな宿が近間に見当らない。致し方なく昨年も泊まった下関駅前のビジネスを予約して黒井村駅から山陰本線へ戻ることになった。下校の高校生で満員の2両編成ワンマン列車に乗る。2日目はここまで輪行するのだが、なんと運悪く？ 山陰線工事日と重なり早朝発以外はバス代行か運休になることを知る。初日からや

ばいことになったが先は長い。のんびり構えよう。

こうして久々の長旅？ が始まったのだが、細々と書いていたくのも気が引ける。先に全行程を結果論で書いておくと、2日目は長門市、3日目は萩市、4日目は益田市、5日目は浜田市で泊まり、トータル5泊6日（初日は往路に半日、6日目は帰路だから実質4日半）で走行距離約323km（国道は約200km）、スマホアプリによる標高差アップ計3397mの結構ハードなツーリングとなった。しかも5万分の1地図で細道を探しながらの道中だから、とても21世紀の旅とは思えない道行きであった。

それだけに素晴らしい風景や自転車道に多く行き逢った。なにより山陰の海の美しさに感動した。多くの海辺を走って来たけれど、これほど色が青くて、潮の澄んでいる海はかつてなかったように思う。もちろん海の色は天候や季節、時間に左右されるから単純比較はできないが、今回はどこの海辺も美しく輝いていた。遠い昔に京都丹後から兵庫、鳥取、出雲へとキャンプを重ねて走ったのも山陰の海辺だったが、当時は連日夕日の美しさに感動こそすれ、海の色まではあまり記憶にない。山陰も松江や出雲より西側が最も海の美しい所になるのかもしれない。

○山陰本線のレールと共に走る

そんな海辺の細道をたどる自転車



旅に、付かず離れず寄りそってくれたのが、2本のレール、単線のJR山陰本線だった。国道は岬や山越えているのに対して、鉄道は海辺はむしろ断崖絶壁を突き切りトンネルでつなぎ、波で倒れそうな細い高架橋を渡って直進する。しかも走るのは2〜3時間に1本程度の1〜2両列車である。そして、そのレールと並行し交差しながら辿ったのが今回のツーリングの舞台であった。

具体的に国道を離れて走ったのは1日目の毘沙の鼻の岬に近い吉見駅から黒井村駅の約15km、2日目の角島へ渡る特牛から阿川までの17km（島道を含む実走距離）、川尻岬入口の大江から境川までの17kmなど。角島大橋は2kmほどの短い橋ながら瀬戸しまなみ海道などと違って橋脚が低くて海面に近い「海の中道」の感



じがあつて、歩道はないが車は少なくピークからのダウンヒルなど快適であった。沖縄宮古島の伊良部大橋（3540m）には及ばないけれども、素晴らしい「海道」を往復した。3日目は青海島へ渡ったあとと仙崎から三隅までの15km区間（あの青海大橋も良かった、島内は一部走行のみ）。手前の仙崎の町は詩人・金子みすゞの生誕地で「みすゞ通り」沿いの多くの商店や民家が詩や絵画作品を表に展示していて、さながら町全体が「文学館」のようだった。私は詩に疎いけれど、みすゞファンにはたまらない「聖地」なのであろう。その先の三隅から萩市街手前までの約20kmが圧巻だった。ここでは国道191号が完全に内陸へ入り、山越えや長いトンネルもあるので元々走りたくなかったのだが、5万分の1地図を見ると黒線を含む細道が山

陰線のレールと絡むようにして海際につながっている。私の地図が古く現在ではやや広い車道も一部に新設されているのだが、その海際の黒線道も随所に残っていて、私は俄か「撮り鉄」になって海を背景にしたレールや踏切、高架橋の写真を撮りまくった。明石という小集落の踏切は坂を下った先で、海と沖の小島や岬を背にして遮断機があった。この先は軽自動車がやっと通れる細道だ。自転車を入れてカメラを構えるが、残念ながら列車はめったに来なかった。

そうこうしながら3日目には午後早く萩市に入り、観光名所だけに城跡や城下町、松陰神社、松下村塾など、ちょっとツーリングの休息を兼ねてぶらぶらと市内ポタリングをした。私も彦根という井伊家35万石の城下町の郊外に住むが、萩は城こそ石垣しか遺っていないものの明治維新前後のそうそうたる志士たちの屋敷跡が石垣や白壁、柑橘類の生垣を形成して圧巻だった。

○萩から益田、浜田まで

4日目は萩から益田市まで走った。国道表示は59kmだったが廻り道をするとう79kmに達した。大部分は国道しかないが、何カ所か離れた海岸道のうち、宇田郷駅の少し北から須佐駅で国道に合流する約15kmの間は「通行止」の旧道をレールと並行しながら通過した。南端の尾無という集落はずれの海辺で、素掘りにコンクリを吹き付けたトンネルを抜け、



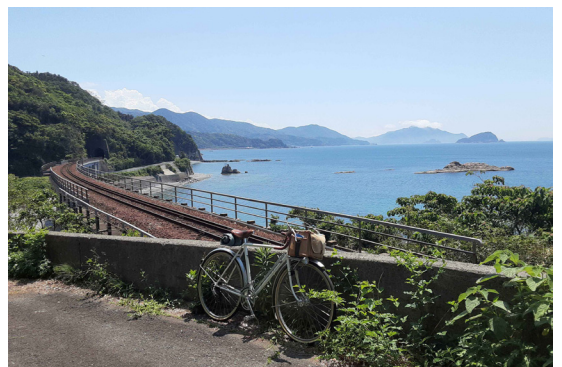
畑仕事の人に聞くと通れないだろうと言う。この先の砂浜に線路の美しい高架橋があったてまた写真を撮り、岬道を登りだすと「通行止」の看板が二カ所あらわれた。

ダメなら引き返すつもりで進むと、次第に草木が道を塞いだ細道ながらガードもあり30分ほどでピークに達した。地図の大刈峠と思われる市町境の標識があった。そこから下り僅か400mで鎖を張ったゲートがあり、どうやら通過できたようだ。崩れ箇所はなかった。すぐに一軒の農家が獣害対策なのかラジオを大音量で鳴らしている。昔よく山奥の峠を越えた最初の集落で安心した瞬間と同じだ。この先で国道に合流し10kmほど先の仏峠で山口県から島根県に入り益田駅近くで4泊目となった。本日は標高差アップ800mを超した。



益田市では今まで並走した国道191号が内陸へ入って広島市に向かい、代わって下関から内陸を来た9号線が海沿いに出て松江から鳥取を経て京都へつながる。山側を並行するバイパスが完成しており、旧国道の交通量は少ない。5日目、それでも私は海や線路にこだわりの、鎌手駅から北では三保三隅駅の先まで15kmほどを離れて走った。もちろんアップダウンは繰り返すが「開拓」の名が付く海辺の高台村もあり、車は走らず、海からの波音と偶然通った列車の音だけが聞こえる静かな細道だった。

三保三隅駅は無人駅だったが、駅前にそば店がのれんをかけており、毎日のコンビニサンドやオニギリ昼食から解放される。ロードバイクで来ていた地元の高齢近い女性と話す。彼女は常連客で、行列もできる



有名店とのこと、今日は空いていて運が良かったと言われ、レースに出たりしており近く隠岐島を走ると言う。

浜田駅に15時に着いた。それでも55km、標高差700m以上上っており、城跡や港をゆっくり巡って泊まることにした。5日間走り好天はもう少し続きそうだが、気温が上昇しており山口で30度超えが2日目だ。明日からも暑さが続きそうで今回はこれでピリオドとした。あと2〜3日あれば出雲まで到達できそうだが次に残しておこう。

○出雲の神話ワインで乾杯、次の旅へ

さて帰路をどうするか。浜田駅を朝9時すぎに乗ると各停で出雲市駅まで約2時間、特急「やくも」に乗り継いで岡山駅まで約3時間、岡山

駅からは新幹線で京都駅には16時ごろ着けそう。浜田駅から直通特急「スーパーおき」で新山口駅経由の新幹線というルートもあるが、所要時間は短かくとも特急の数が少なく料金は割高になる。やはり山陰の深部は遠い。

出雲市駅までの各停では海辺の席で次回予定コースの下見をし、出雲市駅からの特急車内では缶ビールに続いて地元産ワイン「葡萄酒神話」をチビリチビリと飲み始めた。松江駅までの車窓には仲間と遠い昔に走った宍道湖や中海、米子駅からは大山の秀峰が楽しませてくれた。今回は「帰らなくていい旅」のつもりだったが……厚い束にして持参した地図の半分が使わず仕舞いとなった……まだまだ修行が足りないかと自問する。帰れば5月というのに真夏日が各地で続発し、ほどなく台風と梅雨入り、猛暑の夏も早く来て長くなりそう。この2年余、ちまちまと日帰りツーリングも含めて走り継ぎ、旅の記録データは今度で868回目、のべ1160日に達した。私の「健康寿命」は着々とカウントダウン中、次の「長旅」は秋に行けるかなあ。

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!

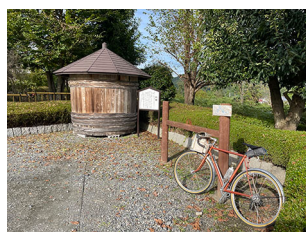
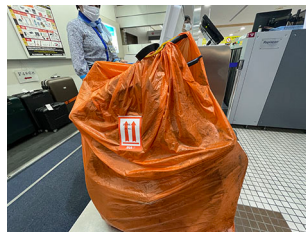
A5 判 224 ページ 2300 円+消費税

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!





峠の魅力

渡辺洋一

●はじめに

学生時代にクラブとニューサイクリング誌の影響からランドナーでの峠越えに夢中になった。先輩たちの経験談やニューサイの紀行文に書かれていた峠に引き寄せられるように峠を目指していた。社会人になってからもそうした傾向は続き、今でも峠がツーリングの主目的となっている。なぜ、それほどまでに峠に魅力を感じたのか、以下に述べてみようと思う。

●初めての峠

高校一年生の秋、同級生とのサイクリングで相模湖を目指した。途中から国道20号線を進み、高尾駅を過ぎると次第に上りがきつくなり、4人で頑張つて辿り着いたのが大垂水峠であった。標高372mもあり、よくもここまで上ってこれたかと皆で称えあつた。峠で休んだ後、ダウnhilのスリルを味わつてから相模湖でボート遊びを楽しんだ。

大垂水峠はその後も多く越えており、私の峠越え履歴の中で最多7回になっている。大学のサイクリング同好会に入り、新入生歓迎ランで大垂水峠を相模湖側に越えた。さらに二年後のクラブランでも越えており、13人が峠で並んでいる写真が懐かしい。30〜40歳の間、甲府まで輪行して主に20号線を走つて蒲田の自宅までの140kmを4回走つたことがあり、その内3回は大垂水峠を越えていた。

●サイクリング同好会

大学に入つてすぐにサイクリング



同好会に入つた。前述の新入生歓迎ランに続いて6月のクラブランでは石和まで輪行し、翌日に柳沢峠を越えて奥多摩駅まで走つた。柳沢峠は1472mと高く、こんな高い所まで上れることに自転車の可能性を知ることができた。峠から奥多摩駅までは三年生の後ろに続いて走つた。途中の奥多摩湖手前の未舗装のアツプダウン以外は下り坂が続いていて駅までは楽であった。

一年生の夏のクラブランでは白馬駅から乙見山峠を目指したが、途中に大きな崖崩れがあつて引き返し、翌日に峰方峠と大望峠を越えて戸隠中社まで走つた。次の日は野尻湖まで往復してから鬼無里に泊まり、もう一度峰方峠までを往復した。峠のトンネルの向うに見えた白馬岳から南に連なる北アルプスの絶景は今でも忘れることはない。絶景を見た後

は善光寺まで行き、長野駅から帰京した。

その後、在学中に数多くの峠に行き、峠を越えることがツーリングの楽しみとなった。白いトイエイランドナーは輪行でキズが増えたので、四年生になる直前に東叡社でフロントサイドキャリアを付けてもらい、定番のビーズオレンジに塗り替えた。

●ニューサイクリング誌

クラブに入つてすぐにサイクルスポーツ誌を買つたら、クラブの先輩二人が表紙になっていた。2台が並んで港を走っている写真であり、乗っていたのはアルプスとトイエイであった。

大学からの帰り道にあつた神田駅近くのアルプス旧店舗を訪れた。店舗の片隅にはニューサイが置かれており、サイスポから一月遅れで読むようになった。ニューサイの紀行文の影響は大きく、峠への憧れがますます強くなつてしまつたのである。表紙をはじめとした記事の内容に加えて多くのショップの広告も興味を惹かれるものであり、自転車に関する知識がどんどん膨らんでいった。

その後もニューサイの購読は続いたが、内容の変わりようは致し方なかった。今井編集長が引退してから徐々にページ数と値段が反比例するようになり、発行部数の減少から廃刊になったのは残念である。

●越えた峠の数

今まで越えた峠の履歴をエクセルに記録しており、その数は185で



ある。熱心なサイクルツーリストであれば広い地域を走つてかなりの数の峠越えをしているので、私は少ない方だと思う。

エクセルを眺めてみると幾つかの峠に複数回行つており、その理由は幾つかある。伊豆の峠のほとんどを複数回越えていたのは、冬の時期に集中して走っていたからである。違う景色を楽しむために反対側から越えた峠の場合、必然的に2回行つたことになる。学生時代に越えた峠に歳をとつてから行き、年月の移り変わりを味わうことも再び出かけた理由になっている。

●苦勞した峠

今までに越えた峠で最も苦勞したのは長野と山梨の県境に位置する大弛峠である。自転車では越えられない峠として最も高い2360mもあり、長野県側の2000m以上は42Bで

も走るのが大変であった。1976年9月最後の日曜日、大学のクラブ同期のT氏とO氏と一緒に前日の夜行を利用して信濃川上駅から向かった。この時の小海線で線路上のヤスデを竹ぼうきで掃いた件はサイクルフィールド誌2023年6月号に掲載していた。

信濃川上駅を出発して秋山まで来ると南方の鞍部を望むことができ、眺めながら「あそこまで上るのか」とため息が漏れたほどである。秋にはまだ早いと思っていたが、峠に近づくとともに紅葉している木々も現れ、標高の高さを実感した。峠近くになると石だらけの悪路になって30×26Tであっても進むことができず、峠まではほとんど押して進んだ。大弛峠の標識の所で記念写真を撮っていると陽も傾いてきたので下ることにした。時間に追われるよう



に下っていくと人家のある所から上りとなり、これが焼山峠であった。峠を越えると長い長い下りが続く、塩山駅に着くと夕暮れが迫っていた。

●峠の印象

文字にあるように峠には上りと下りがあり、どちらから上るかで見る風景がまるで異なる。土地の違いだけでなく、ゆっくりと周囲を見ながらの上り、速く過ぎ去る路面と景色を見ながらの下り、それぞれから受ける印象が峠の魅力の一つかもしれない。また、双方向から越えると同じ峠であっても受ける印象は違うものとなる。

峠の印象が大きく異なるのが和美峠である。軽井沢と松井田からでは全く違う峠になるのである。軽井沢ゴルフ場から緩い上りを進むとまるで落ちていくような下りが始まり、ブレーキレバーを強く握りながら右に左に曲がり下った2011年の和美峠、同じ九十九折れを途中から押して上った2024年の和美峠が対照的である。同じ峠であっても緊張感と爽快感の下りに対して、早く終わってほしいと願った上りが和美峠にはあった。

1979年2月の刈場坂峠のことはよく覚えている。南側から初春の陽ざしを受けながら峠に着き、そこから下った北側には雪が残っていた。WOSポルティフの28Cでも走っていける程度の道であっても、陽の照らさない下りは南側とは対照的に寂しい雰囲気であった。

●変わってしまった峠

道は同じでも全く違う様相になったのがヤビツ峠である。秦野からのヤビツ峠は今ではロードバイクによるヒルクライムコースとなっており、私が若い頃に越えた時にはロードレーサーを見かけることはなく、北に下る道がダートであったことからランドナーの道であった。

同じようにロードバイクの道になったのが道志に抜ける山伏峠である。山中湖から越えて橋本駅まで走ったのは2018年であり、オリンピックロードコースに選ばれたこと、綺麗な舗装路となったことからツーリング車には似合わない道になってしまった。ニューサイの紀行文で読んだ道志の面影は全くなく、年月の移り変わりが私的には残念であった。

トンネルによるバイパスができた



ことで廃道になってしまったのが福島と栃木の県境にある山王峠である。私が越えたのは2001年10月であり、すでに旧道には車止めが設置されており、道は落ち葉に覆われ、ひび割れが至る所に生じていた。おそらく今では自転車でも越えるのは難しくなっているであろう。

夜叉神峠のトンネルから広河原までを自転車で行くことは諸般の事情からできなくなっている。1977年秋に二度も走った野呂川林道、白根三山と溪谷の壮大な景色を今は懐かしく記憶の中に留めてみるだけである。

●山口の峠

2006年から2009年まで山口県で単身赴任をしていた。WOSポルティフと作ったばかりのロードで天気の良い休日にアパートのあった宇部を中心によく走っていた。宇



部から海岸線に沿って山口市秋穂まで行き、そこから梅の木峠と小峠を越えると山口市の中心部に行くことができた。この二つの峠には一年を通じてよく行っていたので、何度越えたのか分からないほどである。

宇部から北に向かうと長尾峠があり、この峠もおなじみであった。峠の先には堰き止められた小野湖があり、ここではカヌーの練習をよく見かけた。長尾峠には別ルートから行くことができ、その周辺で見かけた春の田植え作業の光景を今でも忘れることはない。

西に向かうと山陽小野田市から塩生峠を越えて下関市の高杉晋作の墓がある東行庵まで行ったこともあった。この時は4月で、走っている最中にウグイスの鳴き声がこだまのように響いていた。

●おわりに

今まで越えてきた峠をエクセルで確認してみると、最近では過去に越えたことのある峠に新たな年月を記録している。関東地方とその周辺を主にツーリングの対象としてきたことによるもので、自ずとそうなるまうのである。しかし、年月を経て再び同じ峠に向いてみても、なぜか新鮮に感じられることが多い。おそらく、思い出と比較することで懐かしさを覚えるのがその理由かもしれない。それも峠の魅力である。

各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

バイシクルクラブ誌にちよつと書いたのだけれど、こちらでも視点を
変えてちゃんと書いておこうと思
う。重複する部分についてはお許し
いただきたい。

素人目に見ると、ユーレーの变速
機の中ではズベルトとルックスが似
たものに見えるらしい。まあ、わか
らないではない。しかし構造的にみ
るとルックスはアルビーとの近似性
が強く、設計思想は同一である。

1958年生まれのアールビーは
ユーレー社初のパンタグラフ变速機
であり、その特徴はパンタの支点が
本体下部にあることだ。つまりあの
象徴的な甲羅は、単にエンドとパン
タ支点をつなぐ支柱に過ぎない。そ
してキャパシティを取るためのプー
リーケージの回転軸とパンタの支点
は同軸になっている。これは多くの
スライド式变速機と同じ構造で、ス
ライドシャフトの代わりにパンタグ

ラフをつけただけと言うこともでき
る。

つまりアールビーは「スライド式変
速機の発想で作られたパンタ式变速
機」なのではないか。しかもそのパ
ンタグラフは鉄片を二次元に組み合
わせた「板パンタ」なのである（対
してカンパやサンブレは三次元の箱
パンタ。どちらがねじれに強いかは
感覚的に理解できるだろう）。

下部支点のパンタ变速機の弱点の
一つは、トップ側においてガイド
プリーとフリーとの距離が大きく
離れてしまうことだ。長いこと「ア
ルビーはなかなかトップに落ちな
い」と言われていたのは、リターン
スプリングの弱さと共にこの弱点が
露呈したのではないだろうか。

さて、ルックスの登場は1966
年だそう。その3年前にはパンタ
の支点が上部にあるズベルトがデ
ビューしている。これも板パンタだ
が、アールビーよりは遥かに合理的だ。
その証拠に世界中で数多くのコピー
商品が生まれている。にもかかわら
ず、なぜルックスは8年も前のアル
ビーと同じ構造で設計されたのか。
これは大いなる謎である。

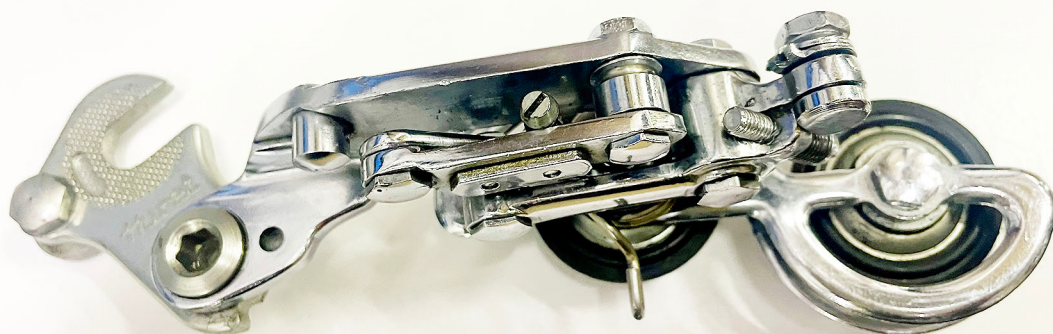
ズベルトはアールビーより下位の商
品であったので、最上位のルックス
をそちらに寄せることはできなかった
のか。あるいは社内技術陣で勢
力争いが有ったのか（そんなに大き

な組織ではないよね）。
勝手な想像するのも楽し
いものだ。

バリエーションモデル
のルックスコンペティ
ションでは、变速速度を
上げるためかアームの部
分を短くする、なんてこ
とまでしているが、効果
はあったのだろうか。フ
リーの最大歯数が制約さ
れるだけだったんじゃない
かな。

見た目はクロームメッ
キで非常に美麗だが、
ルックスはデビュー時
で一世代も二世代も前の
設計思想に基づく变速機
なのではあるまいか。デ
ラックスだけが売りだっ
たのか。謎は尽きない。

ちなみにカンパは
1950年から、サンブ
レは1960年からパン
タの变速機を出してい
る。スライドとパンタが
混成だった時代、揺籃期
のパンタが競い合ってい
た時代のレースシーンが
どんな様相だったのか。
知りたいとは思いません
か。



ル
ッ
ク
ス
の
後
進
性

TANGE

Since 1920



TANGE日本総代理店：株式会社エンバイシクルワークス

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

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

アドベンチャーサイクリングと社会貢献

鈴木邦友

ちょっと大げさに聞こえるかもしれないが、私たちアドベンチャー・サイクリストがともに抱くサイクリングの姿は、その名のとおり冒険的なサイクリングだ。一般的な週末に楽しむサイクリングや、正月休み、ゴールデンウィーク、お盆休み、学生であれば夏・冬・春休みといった長期の休暇を利用して楽しむサイクリングとはちょっと異なったものだ。何カ月も何年もの間、家に帰ることなくペダルを踏み続けたり、大陸を縦断・横断してみたり、なにもない・誰もいない砂漠地帯や大平原を走り抜けてみたり、カチンカチンに固まった氷雪の上をツルツル滑りながら何日もペダルを踏みつづけたりと……。たまに自分自身でも、「なにが好きでこんなことをやっているんだろう?」と思うされてしまうのが、このアドベンチャー・サイクリングだ。しかもこんなつらい思いをしても、何かの役に立っているのだろうか、ちよつとでもプラスになっているのだろうかと考えながらペダルを踏むこともある。そんな自問自答を繰り返しながら、何カ月も何年もペダルを踏むことになる。

しかも、冒険というところには少なからず危険が伴う。ということは私たちのサイクリングは、家族をはじめ周囲の人たちに、また旅先で出会った人たちに心配をかける行動ということにもなる。時には大きな迷惑をかけることも考えられる。

例えば、サイクリング中に外界との連絡が全く取れなくなってしまう

うことも考えられる。何カ月も音信不通の状態となれば、家族や親戚、友人・知人の心配は計り知れない。特に身内は通常の生活など送れなくなってしまうこともある。時に地元の警察や消防の他、軍まで動員されることになるかもしれない。そうしなければ本人に浴びせられる非難や日本人に対する批判すら生まれかねない。実際にその地で帰らぬ人となれば、その国に大きな迷惑をかけることになる、サイクリング自体が危険なスポーツということで見られ、規制されてしまうことになることだつて考えられる。私たちアドベンチャー・サイクリストは、そのような社会通念の中でサイクリングをしているということになる。

視点を変えれば、そのような世界の中でサイクリングをしているということを決して忘れてはならないということになる。

私たちアドベンチャー・サイクリストは、そのような世界の中で、多くの人々に迷惑をかけ、心配させながらサイクリングをしている、いや、させていたでいるのだから、決してその行動や経験を自分だけのものとしてはいけないのではないかと考える。少しでもその行動や経験を、今まで迷惑をかけた多くの人たちに、そして社会のために役立たせなければならぬのではないかと。

●アドベンチャー・サイクリスト

さらにだ、私たちアドベンチャー・サイクリストは、世界に出て、多く

の人々と出会い、そして感じたはず。私たちがどれだけ恵まれた環境にいて、どれだけ裕福であるかということ。旅行中は野宿をし、切り詰めた生活をしていようと、やっていることは贅沢極まりないことをしている。

世界にはその日を生きたために死に物狂いで働く人たちが子供たちが大勢いる。明日自分が生きているのだろうかと不安を感じながら生活をおくっている人々も。私たちはそれらの人々の存在を知り、そして接してきた。

その時ふと考えさせられたのが、「この人たちはいつたい私のことをどう見ているのだろうか?」ということ。「遠い国に住む、お金と時間になんの不自由をすることなく、自転車に乗って長い時間遊んでいられる、極めて裕福で恵まれた人」と、思っているのではないかと。私にチップをせがんでくることからして



も、そのように見えているのではないかと感じさせられた。

日本国内でも、何年もの間サイクリングをしていられる人はほんの一部のお金と時間と環境に恵まれた人だけだ。やりたくてもできない人の方が多いはず。私がこんなことをしている間に、多くの人々は社会のために、家族のために、そして自分のために働いているのだ。「社会貢献をしているんだよね」と思わされた。

実際私たちは、明日の心配もなく、何カ月もそして何年も仕事もせず自転車に乗っていられるわけで、そのような人々から見れば、贅沢極まりない人種ということになる。

●働くということ

自分自身でこんなことをいうのも、実にへんな事と思うが。世界一周サイクリング中、日々考えさせられたことがある。それとは、人が生きている上で最も重要な事とは何であろうかと。

そこで出た答えが、なんと「労働」。つまり、人が生きる上で一番大切なものは「働くこと」ではないかと。それは決して人ばかりの問題ではなく、動物にも、昆虫にも、植物にも共通して言えること。全ての生物は日々働いているのだ。動物は食物を求め採取や狩猟をし、植物は光合成をして酸素を生成し、自然社会の中で生きている。あの小さな蚊だって、自分よりはるかに大きな獲物につぶされるかもしれないという

危険と隣り合わせで、動物の血を吸って生きている。みんな命をかけて働いているのだ。

働くということは、自分の生活を維持すること、しかし決してそれだけではない。家族や周りの人々を含めた社会活動全体を維持することにもつながっている。時には自然環境の保全にもつながる。そのように働くということでは人は文明を生み出し文化を築き上げてきた。そのような先達たちが長い時間をかけ築き上げてきた社会環境のおかげで、今に見る社会保障制度が確立され、若い時は労働に縛られることなく勉強をする時間を持て、老後も労働に縛られることなく生活を維持することができるようになった。

そんな社会の流れの中、生産年齢真つただ中に、私は仕事もせずにこんなことをしていてもいいのだろうか、働かなくてもいいのだろうかとか日々考えさせられた。自然や社会の



流れから落ちこぼれているのではないかと考えるようになってしまった。

●労働と余暇

人生をそれぞれのパートに分類するとすれば、働くこととそれ以外の活動とに分けられよう。それ以外の活動は一般的に余暇と呼ばれ、労働と余暇の二つの中で生活が成り立っている。

余暇というのも、仕事をしているからこそ楽しめるのであって、常時労働というのでは苦しいけれども逆に毎日余暇というのもつらいものがあると思った。ウィークエンドが待ち遠しいのも、ウィークデーに一生懸命働いているからこそだ。もちろん学生時代の勉強は労働と同等、日々未来に向け勉強しているからこそ余暇が楽しめるのであって、定年を迎えてからも生産年齢時代に頑張ってきたからこそ老後が満喫できるのではないかと。

そんなこともあり、帰国後人として、また生物として働くということこそ最優先することとなった。もちろん3年間働くべき時期に働かない生活をおくったのだから、その分も働かなければと思った。

前述のとおり、働くということは、自身の生活維持のためということのほか、多かれ少なかれ社会のためになっている。ようするに社会に貢献しているということになる。

逆に、働いて社会に貢献してゆることが私たちJACCメンバーとし

RETRO CYCLES

浅 麓 堂

せんろくどう

- ベガサスランドナー 550mm 赤メタ・ラグレスフィレット仕上げ 650 × 38B 3 × 6 速フロントキャリア サンプレ TA マファックカンパ他 J 印帆布フロントバッグ付き 中古 ¥155000
- サンツアーシュパーブプロ最終型ロードコンボフルセット 2 × 7 速クランク 170mm ピラー 27.0mm ギヤレシオと FD 取付方法は選択可・新品元箱 ¥100000 バラ売りもあります
- 杉野初代マイティーツアー 170mmPCD110mm 溝入り新品 ¥30000 48 × 34T と BB 付きで ¥40000
- TA テバノトリプルクランク 170mm + 48 × 42 × 32T (30T もあり) BSC 新品 ¥30000
- TA テバノダブルクランク 160mm + 50 × 41T・BSC・BB 付き新品元箱 ¥20000
- TA3 アームクランクセット 170mm + 48 × 36T・BSC・BB 付き新品 ¥25000
- TA ツーリスト旧刻印 47 × 30T 新品 ¥16000 ●TA ツーリスト新刻印 48 × 32T 新品 ¥10000
- TA ツーリスト新刻印 44 × 28T 新品 ¥10000 ●同 42 × 26T 新品 ¥10000
- TA ツーリスト旧刻印アウター 48T 中古良品 ¥5000 ●同 46T 中古良品 ¥5000
- スギノ 75 ロード用チェーンリング CHCD (カーボン補強) 50T + 38T 新品 ¥10000
- 栄ロイヤルステム 70mm 新品 ¥4000 ●栄カスタム P3 ピラー 26.8mm 中古 ¥3000
- 栄トークリップ軽合 L 新品 ¥1500 ●栄革ストラップ白新品 1P ¥1500
- アラヤ赤ラベルワールドチャンピオン 32H 新品 1P ¥20000
- スーチャンアルカンシェル 36H 新品 1P ¥10000 ●マビックススペシャルスポーツ 36H 新品 1P ¥8000

※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

てしなければならぬ課題であり、その社会貢献こそが長い時間仕事から離れ余暇の世界に身を投じた私たちの使命ではないかと思つた。そこには冒険サイクリングという特別な世界から得た経験や知識を活かしてゆくことも必須条件ではないかも。

●アドベンチャー・サイクリングと社会貢献

私が思うに、アドベンチャー・サイクリングとは、冒険サイクリングだけではないと思う。そして、それだけで終わらせてはいけないことだと思う。その冒険サイクリングで得た経験や知識をもつて社会貢献をすることこそ、アドベンチャー・サイクリングの真の目的ではないかと。

その方法にしても、冒険サイクリングに関連したことではなくても、また自転車やサイクリングに直接関連したことでなくてもいいと思う。自転車や冒険自転車旅行とは全く関係のない世界での社会貢献でもいいはずだ。

社会の中で、生活環境の中で、家庭内で、仕事の中で、そこで得た経験や知識、そこで育まれた勇気や知恵が活かされれば素晴らしいことだと思う。それこそが社会への貢献活動だと思う。

アドベンチャー・サイクリストの中にも、貧しい国で学校を建てたり、井戸を掘ったり、女性の就労・自立支援活動をしたり、病気で苦しむ人々に生きる希望を与える活動をし



ている方もいる。冒険自転車旅行で得た経験や知識、勇気や知恵が少なからず活かされていると思う。素晴らしいことだと思う。

自分が得意とする分野で、自分ができる範囲内で、アドベンチャー・サイクリストとして得た経験や知識、勇気や知恵を活かすことも立派な社会への貢献活動だと思う。

それこそがアドベンチャー・サイクリングの真の目的であり、私たちの使命ではないだろうか。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

サマーロング・ランのシーズン来る！

私も沢山の荷物を積み、ほとんどの県を走りました。

フレーム、革サドル、本、地図など多くの荷物を支えるキャリア！

バッグを支えるキャリア（どのフレームにも付くの有り）。

丈夫な 650A、650B タイヤチューブ。

好評

●メンテナンス 本当に自転車が好きな人のコーナー。

・当店販売スポーツ車、公立の先生が職員、ハガキ下さい。

・旧型のシマノのブレーキレバーを売りましたが、ワイヤーが通常の型でないのがあったのを思い出しました。合わないようでしたら連絡（ハガキ）下さい。返品可です。ワイヤーは現在販売中の物を使って下さい。

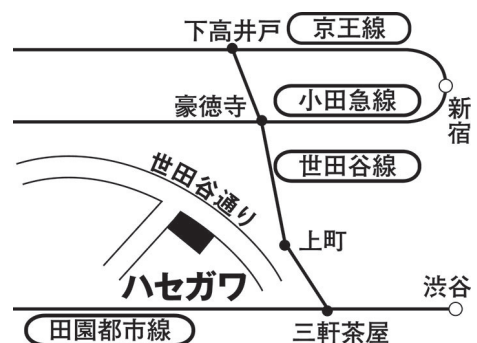
ランドナーパーツ専門店

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 ボリッシュ ¥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 ¥8800、H47C ¥11000、H50C ¥11000) 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、ルナール ¥5060、ルートフォレストイエル) アルプス・ハナサン 650 × 35A ¥5000、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] ¥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、ヨシガイ DC980 [欠品中] ディズナカシティ (シルバー) [シユー別売] ¥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、レーサー、ライド プレーキシュ (ディズナ・クロスカンティブレーキシュ ¥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 サンエクスード・ファンライド SXC ボリッシュ (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 LFRQ (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 [在庫限り]、CN-HG40 [5-8 速] ¥2320)、イズミ・インデックス、カンパ

ペダル ミネハシ (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、サンエクスード、マイクロシフト、IRD

コントロールレバー 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、B-17 アトモス ¥59950、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 ¥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] ¥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・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

ボトルケージ 日東 (R ¥9130、T ¥9130、80 ¥13530、500 ¥9130、L ¥9790)

インフレーター トビーク・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・チェーンステラパー ¥400、チャンピオン ¥500

本 ハンドメイド自転車工房・フレームビルダーの流儀 ¥1760、輸送で行こう! ¥2530、カンパニョーロ変速機データブック ¥3000、サンプレックス変速機データブック [在庫限り] ¥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・ヴァンテージグローブ ¥4400

[以上 2026 年 6 月 20 日現在/掲載の価格は予告なく変更することがあります]



CYCLE TOURING
オオマエジム
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 7 月号
令和 8 年 6 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