



埼玉・比企丘陵

センスが生きる部品たち2
均一な世界

CYCLE FIELD 2023

5





JFF#701D に M サイズを装着、
タイヤは想定最大の 700×30C



ミドルフェンダー

装着の自由度が高いミドルレングスのポリカーボネイト製フェンダー。付属のスライド式ブラケットや、好みの位置に穴をあけ専用フェンダーダボにダイレクトに取付けることで、雨や泥の跳ね上がり、車輪の脱着などを想定し自由な位置設定が可能。フェンダー前後には衝撃に強いラバーを設け、振動でフレームなどへの傷つきを軽減、またリアの後ろには各サイズに合わせた大きめのラバー（マッドフラップ）を設定することで、跳ね上りを抑える。

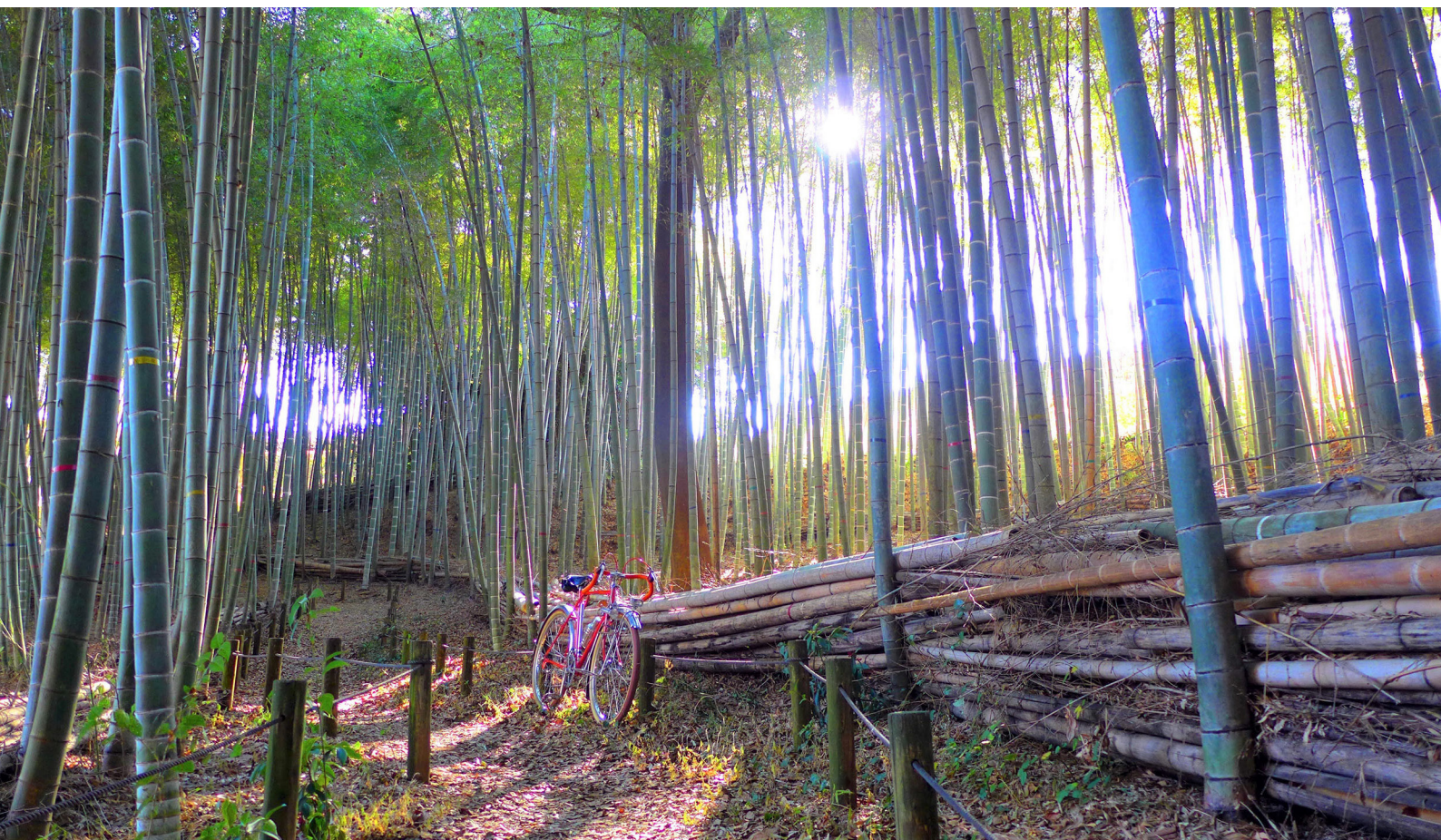
- マット BK ● S・M・L ●ボディー：ポリカーボネイト
- ガード：サーモプラスチックラバー
- ステー：ステンレス (360mm 片側先端に滑止め加工)
- スライド式ブラケット：POM プラスチック
- 重量<フルセットの目安>：約 280g (M サイズ)
- 付属：ステーブラケット・M5x12 ボルト (7 本)・ダイレクト取付用ワッシャー (6 枚)
- ボディー全長フロント：460mm+ ラバーガード (円周 370)
- ボディー全長リア：560mm+ ラバーガード (円周 370)
- ◆対応幅 (700C 想定推奨値)

S：25-30C・M：28-38C・L：35-42C



(写真は M サイズ)

東京サンエス株式会社 tsss.co.jp



川崎市 水沢の森

比企丘陵から六堰頭首工へ

奥田茂雄

●比企丘陵

寓居する練馬区の一部からは関越自動車道が近い。思い立った時に自転車を車に積み、一人で近隣のポタリングの感覚で出掛けるには関越道東松山インター付近が手頃である。周囲は地形の変化に富み、山の方にきたりすればときがわ町方面だが、丘陵の道を楽しみなければ小川町あたりが基点だろうか。

小川町から東の丘陵地を比企丘陵と呼ぶ。厳密には場所により色々な呼び方があるらしいが、地面は



繋がっているのでサイクリングのフィールドとしてはこのおおかまな呼び方で良いと思う。一月のある日、何も無いような時期であるが、日常の延長のようにしてぶらりと出掛けることにした。

●丘陵の道

小川町の道の駅に着き、自転車を組み立てて地図を眺める。実はコースをちゃんと決めてない。網の目のように道が繋がる地域なので、事前に細かく決めるのが逆に難しいのだ。

熊谷市の塩というところに大エノキがあり、そこを目標に行き当たりばったりで走ろうかと思う。冬らしく風の強い中を走り出し、まず北にひとつ丘を越える。繁華な道を避けて農道のようなところに行く。

この地域、移住しての農業者が結構いるそうで、活力のある農業地帯でもあるらしい。谷戸の水田の冬景色、斜面の畑、杉林。面白そうな道を適当に探りながら進むが、そのうち以前通った知っている道に出る。

横田、伊勢根と集落をつなぎ、関越道をくぐって西古里方面へ抜け出す。付近には鎌倉街道があるが、遺



跡としては地下に埋もれてはつきりしないのだそうだ。

ひっそりとした谷戸に早咲きの梅が人知れず咲いている。このあたりは行政界が複雑に入り組んでいるが、まあサイクリストにあまり関係はない。緩やかに上ったり下ったりを繰り返して、滑川の水田が広がる明るい土地に抜ければ大エノキの場所はもう近い。県道から外れ用水沿いのがたがた道をしばらく行き、丘の麓のその大木に辿り着いた。

●大樹

塩の大エノキは熊谷市塩の集落の南にある。埼玉には特徴的な大木が幾つもあるが、これもそのひとつ。トレーニング中のスポーツ系サイクリストにも人気のスポットである。

この冬枯れの時期に来たのも理由があつて、その枝ぶりの美しさが葉のある時よりも際立つからである。木の根元にお地藏さんがあり、いぼ地藏と呼ばれているそうだが、いつも花や飲み物が供えられている。しばらくその様子を眺めて満足であるが、何しろ寒くて長居はできない。

裏の谷戸の静かな道を上るとため池がある。この辺りの谷戸の典型的な風景だ。低い丘を越えれば塩の集



落へと出る。

塩は村外れに小さな古墳群があったりする面白いところだが、熊谷市との合併前は江南町だったかな。かつては大里郡になるので、この辺りは比企丘陵という呼び方は合わないという話になる。

北に抜けて和田川沿いに西へ進むが、もう丘陵地帯というよりは地面の緩やかなうねりといった風情の地形となる。今日はもう少し足を延ばし、荒川まで行ってみようと思う。

嵐山郷という支援施設の広大な敷地に沿って回り、そこから心細い道を方角を頼りに林を抜けて走って行くと、植松橋に続く見覚えのある県道に出た。

坂を下ると荒川手前の平野が開ける。深谷市本田、県道の脇の目立たぬところに双体道祖神がある。ここから横道にそれ、畠山重忠公史跡公園に向かう。

● 関東武士

大河ドラマの影響などもあるが、関東の中期は少し身近になった気がする。

畠山重忠は鎌倉初期の重要な武将で非常に真面目な人であったらしい。僕は西の方の生まれのせいかな、なかなか関東武士のお話は頭

に入ってこないのだが、例えば鎌倉街道沿いを回ればそこには新田義貞というスーパースターがあちこちに出没する。まあ関東の行く先々で、中世の城跡や武士の話は尽きることがない。

荒川右岸、現深谷市畠山あたりがかつての重忠の領地であり、そこに墓所があり史跡公園となっている。元は屋敷のあった場所らしいが、平らな土地のどちらかと言えば地味な場所、その質素さが関東武士らしいところかも知れない。

そこからほんの少し北上すると荒川である。寄居の少し下流になり、荒川はまだ山から出たばかりである。

ここに六堰頭首工と呼ばれる複数の用水の取り入れ口があって、重忠橋という橋と兼用になっている。どちらかというとき重忠よりこれがお目当てだったかな。

用水は荒川扇状地を潤す。頭首工の建物は少し離れたところからも見えているが、近づいてそれと分かった時におおーと声が出た。川の全幅を使った大きな施設である。治水の様子には面白い。少し下流にはかつての古い堰も残されている。

● 山際の道

さて、ここからぼちぼちと帰りのルートに算段をするとする。時間の余裕は少しあるので、多少遠くなるが小川町まで旧知のJR八高線沿いのコースを取ることにした。ちょうど野と山の境を走る感じになる。適度な上りもあるし、上れば下る

だけだしと甘く考えるが、八高線に近づくまでに段丘の上りがあり、これが案外きつかった。途中、鎌倉街道上道の遺構を横切る。以前釜伏峠に行った時の道を少しかすめ、折原の駅から浅い谷間に入って小さな峠を越える。この道は三回目くらいになるかな。峠を越えた先も緩やかな谷、国道と並行する線路の北側の道を行けば静かである。

ゆるやかに下る里道をのんびり走っていると、ロードバイクの若者に追い越された。こういう道に目を付けるというのは見どころがある、なんてね。

少し脇にそれると吉田家住宅という文化財の古民家がある。以前行った時はお休みだったが、うどん等の飲食が可能だそう。今日は寄り道せずまっすぐ帰る。

やがて小川町の中心部に近づくが、北側の丘沿いの町外れの道を行く。枝垂れ桜で有名な東昌寺でペダルを止めるが、もちろんまだ咲いていない。

ここから見る逆光の小川町の風景は好きである。小川町はスタート・ゴール地点としての風格を持っていると思う。あと何か月かすれば比企丘陵のそこかしこ、花で賑やかになり人も押し寄せることだろう。今日は家族へのお土産に東秩父村の和菓子屋「小松屋本店」の支店で饅頭を買う。約43kmのサイクリングだった。

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。



カワカミサイクル ワークスの ジャパンバイクテク ニーク 2022

第3話

川上伸一

入る。時々ハンドルを揺すってバッグの取付状況を確認し、家の前まで戻って約200mの試走が終わった。

あとはボルト、ナット類をアルミヤチタンに交換し、出発の用意をするだけだと考えていたが、そうはいかなかった。再びブレーキに問題が発生。よく見ると今回は本当にワイヤーの取り付けが緩んでいた。

6月10日(金)マイナートラブル続々
今日こそ試走するぞと思い、サイドバッグを付け、中に2本のペットボトル2本と500mlのペットボトル数本を入れて家の前を走る。この重さもそうだが、普段サイドバッグどころかフロントバッグもあまり使わないので、ステアリングにはかなり慣れが必要と感じた。

ただ、思った通りテフロンのベアリングのヘッドは全く違和感がなかった。そのまま砂地と草むらの公園へ

カワカミ サイクル ワークス

た。ナットを上下ともアルミに交換したのが原因で、締め付ける力が不足している。両方のナットをヤチタンに交換し問題はなくなったが、ワイヤーはくの字に曲がる方が安心して使えるようだ。

インナーワイヤーはニッセンの高級品で表面が丸い素線のままでなく、研磨して仕上げている。アウターに対して滑りがよさそうなのでなく、中身が詰まった強度のある感じがする。締め付け強度の事を考える必要はなかった。

他の部分も強度を考えながら細かいボルト類を交換していく。軽くしたいのでアルミでも良いのだが、走行後の走行テストの時、ネジ山が傷ついて入りにくくなる恐れがあるので、取り外す部分はクロモリボルトのままにする。

明日現地でもできそうなことも全て片付ける。カーボン地のサドルにクッションを張る。ベルを取付ける時に再び問題が発生する。トップブリッジに付けたネジ穴にベルが入らない。どうやらネジのピッチが違うようだ。

ジャンク品で買った国産のベルで、肉厚が薄く軽い。さらに筐の下部をカットしてある。代わりのベルなどジャンク箱の中にありそうだが、多分肉厚のある重い物だ。旧ネジピッチのアルミ軸の中心にドリルで孔を明け、タップでネジを切り、イモネジをねじ込む。作業が続くより、少しずつ重量が増えていくのが気持ち的に痛い。

ハンドル形状が特殊なので、バーテープは綺麗に巻けない。綿ならもう少し巻き易いが、手のクッションの方が大切なので、厚みのあるスポーツ系の物を両面テープや接着剤を使って巻くが、とにかく見た目も雑だ。

もう作業はどう考えても無い。急いで工具や用品、地図などを車に積み込む。出発が早いので少しでも睡眠をとらないかと思うのだが、忘れ物がないかと気になる。当日提出する仕様書や走るコースの確認など何もできていない。気付けば23時を過ぎていた。明日はよいよ出発だ。遅刻は許されない。3時半に自覚ましをセットし、就寝。

6月11日(土) 会場に到着、でも何かおかしい

あまり熟睡できていない状況で4時過ぎに起床。パーキングで長めの休憩を取りながら10時半には会場であるYou遊ランドに到着した。

聞いていた通り、思った以上に山の上で、コンビ二などはない。駐車場にはもう来られている参加者が工

ントリーするのである。自転車を囲んで談笑している。自分の自転車を車から降ろし、前輪を入れ最後のチェックをする。

そこである事に気付く。カセットフリーの一体になったロー側のスプロケットが動いている。後輪を外し、工具でトップ側にあるロックリングを締めるが十分締まっている。でもロー側は動く。

ガタや隙間があるわけではない。このカブレオ用のカセットフリーは独自の構造で、ロックリングのあるトップ側は円筒状の本体で、そのトップ側のスプロケットでロー側のスプラインを押す形になっている。トップ側が締まっていることから、ロー側スプラインの端面に当たって止まっているようだ。

ハブフランジ側のフリーの間に入れるスベサーがあと少し厚ければ何の問題もない。普段からカセットスプロケットをインテックスでなく、イレギュラーなマニュアルシフトで使うことが多いので、この手のチェックは十分しているつもりなの



独自構造のシマノカブレオ用カセットフリー。トップギヤには9Tが付く

に今回は見落としていた。

今のままで1日のツーリングなら普通に使えるレベルだが、今回は車検もあるのでそうはいかない。スプロケットを外して対策を練る。スプロケット外しの工具まで持っているところは自分でも感心する。

ちょうどいい厚みのスペーサーなどない。手持ちの工具で出来ることとして、カセットフリーボディの端面をヤスリで削ることにする。ここは軽量アルミボディで助かる。削る量は0.2mm、僅かだが慎重に作業する。

このような、中の構造が不明な部品は特に気を付けなければいけない(過去にシマノのスチール製カセットフリーボディを軽量化のためにグラインダーで削っていたら中のベアリングの玉が見えてきたということもあった)。15分ほどで作業は終わり、スプロケットを組み込むと緩みなく収まった。

誰も見に来る人がいなかったの、一連の作業は何事もなかったように組立終了。ようやく室内の会場に移動させる時、大前さんにお会いした。会場へ来て初めて僕の自転車を持ち上げたのは大前さんだったと思う。なるほどこういう反応なのかと改めて感じる。我が家には他に6kg台の自転車が2台あるので自分のには感覚が麻痺しているのだらう。

プレゼンの行われる会場にはそれぞれ工夫を凝らした自転車が並べられ、ポリリジヤボンヤトーエイオーナースミールディングとはまた違った

雰囲気だ。見慣れているのはグランポアの2台で、Eバイク共々美しいランドナースタイルに仕上がっている。僕の自転車を見た人はどんな感じを受けるのだろうか。

大会ホームページの参加チーム紹介には、初めて作った自分の自転車と書かせてもらった。溶接跡だらけで仕上げてもいない、ただどうやって作ってあるのか一目瞭然であり、秘密的な部分は何もない。

美しくヘイントされたフレームや磨かれた部品を見てみると、時間や手間というより明日には泥だらけになってしまうのに、という気持ちになる。

コロナ禍で多くの自転車イベントが中止になっている中、今日は久しぶりに多くの友人と会うことができた。また今回参加するにあたり前回もビルダーであり完走もしているモソソンの尾坂君には色々と相談に乗ってもらった。タイヤサイズやギヤ比、ブレーキ、ダートコースの様子など。

前回に比べペットボトルの荷物が加わったため、一回目に参加したビルダーの自転車は、タイヤサイズがアップしていたり、ディスクブレーキや電動変速機仕様にするなど、あまり軽さを重視していないようだ。自分の自転車が不安になってくる。

実はこの時点で明日の実走テストを棄権し、今日の展示だけにしようという気持ちで2割ほどあった。自分の体調だけでなく、この軽量車が何のトラブルもなくゴールできる

は思えなかったからだ。何か事故があつてはせっかくの大会なのに運営の大勢のスタッフに迷惑がかかってしまう。

ただそんなモヤモヤした気持ちを払拭させてくれたのは、荒井さんのテンションシルク号だ。僕が言うのも何だが、本当にこれでダート走れるの? という感じた。かつてトライアスロンがブームの頃、同じようにダウンチューブが金属ワイヤーの「スリングショット」というフレームがあつたが、特に軽量ではなかった気がする。

第一回のJBTで総合2位、かつ最軽量賞を受賞したテンションフレーム。今大会前に自分のフレーム、フォークの製作が終盤に差しかけたころ、グランポアの土屋さんが「荒井さんのテンションシルク号は6kg台、今年の優勝は決定です」と早々と宣言していた(この時点でテンションシルク号がハンドメイドバイシクルショーに出品されていたことや、ユーザーで配信されていることを知らなかった)。

思い返せば一回目のJBTの時から気になっていた荒井さんのテンションフレームの走りをこの目で見極め、謎めいた軽さの秘密を探ると共に、更なる軽量化のヒントにするつもりではなかったのか。今回僕が狙うのは最軽量賞のみ、ここまで来てリタイヤするわけにはいかない。そう思い、気を引き締めてこれから始まるプレゼンの準備に取り掛かる。つづく





じいちゃんもとうちゃんも洋服はCCP
Made in japan forever

オオマエジムショ



ITEM NO.: ST-OA01B

ITEM: CYCLE POLO POLARTEC
(ALPS 刺繍入り)

PRICE: ¥14,300 (税込)

COLOR: KHAKI / BLACK

SIZE: S, M, L, L+

(L+サイズは通常価格+ ¥2,000)

MATERIAL: ポリエステル75%

リヨセル25% (COOLING FABRIC)

仕様: サイドに振ったバッグポケット,
左肩ポケット、スキッパー衿。

お問合せ: オオマエジムショ

info@velo-apres.com

ご予約受付中!



CCP Shop

Open 12:00 Close 20:00 火・水曜定休日 3-27-4Taito Taito -Ku Tokyo 1100016 tel 03-5834-3742 URL: ccp.fm

各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

コロナ禍がやっと終息に向かって、様々なイベントが通常運転に近づいています。そうなるから気が付くと、フリーマーケット的なものがすくなく増えています。春なんか毎週どこかで開催されていて、相当頑張っても皆勤賞は無理でしょう。

古物の商売をしておりまして、仕入れの都合から、積極的に店頭で販売したくない部品や用品というものがどうしても発生してしまいます。

年代やグレードが守備範囲から外れている物や、店の方針とは違う（私の趣味とは合わない）物ですね。実はこれらが結構な量になります。在庫スペースを圧迫しています。

そんな時にありがたいのがフリーマーケットです。こちらとしても処分品で稼ごうとは思っていませんから、欲しい人からしたらお買い得な価格で提供することができます。ウインウインです。

均

ただ、フリマ用の商品は事前の準備が大変なのよ。一応はきれいにしておいて、値付けをして値札を書いて、ジツパー袋に入れて、という手順になります。ある程度の数も揃ってないと、選べる楽しさもありませんね。

最近顕著に根性がなくなっている私としては、少しでもこの準備の負担を減らしたいと思うのです。そこで細かいことを考えなくてもいいように、千円均一とか一万円均一にしたら楽じゃないかと気が付いてしまったわけですね。日頃からそれ用のダンボールを置いておいて、どんどん放り込んでおけば、イベントが近づいたときにバカバカと支度が整います。

で、実際に現場でどうかというと、これがやはりイージーなんです。商品説明もほとんどすることはなし、お店屋さんごっこの感覚で商売ができます。

「千円均一じゃあ百個売っても十万円にしかならないよ」なんて言っていたら、実際に百個以上売れたことがあります。日帰りイベントのワンオペだったので、まあ忙しいこと忙しいこと。千円以外のも含めると2分には一度はお会計していた計算になりますから、そりゃまあ当然かな。

一万円均一はさすがにそんなに数は売れませんが、長期在庫品などを

一



な

世

使って、こっそり超お買い得品を仕込んでおいたりする遊びができます。しかしまあ目ざとい人はいるもんで、大抵は早い時間帯に売れてしましますね。みんなよく見ているなあ。

実は面白がって百円均一の商品群を作ったこともあるのですが、これはもう手間と儲けのつり合いが取れません。値付けや袋詰めもそうですが、販売の現場で割が合わないのです。「勝手に持ってついでいいから。お金はその空き缶に入れたい」で「な感じじゃないとできません。ちゃんと代金を回収できているかどうかなんて気にしていません。百個売れても一万円だし。」

今後の課題としては、千円じゃあ安いけど一万円じゃ高い、という商品を、いくつか抱き合わせにして一万円均一で売るという方策ですが、組み合わせの難しさはありそうだけど、均一価格のメリットの方が上回れば実施したいところ。上京時の夜にいつも寄る成城石井の菓子パン詰め合わせ（値下げ品）も、残すのわかっててもついつい買っちゃうもんなあ。

界

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

旅行用自転車に

乗ってみたい

パート XVII

センスが生きる

部品たち 2

鈴木邦友



●ライティングシステムその2

ロードレーサーのようにそもそも競技用として開発され、また夜間行われる競技が少ない自転車や、マウンテンバイクや山岳サイクリング車のように夜間走行が極めて危険で、夜間走行を考慮していない自転車では、カタログや店頭で展示されている時点で装備されていなかったり、オプション装備だったりしている部品ではあるが、生活用途の一般車や旅行用自転車では、保安部品として装備されていなければならぬ部品が「ライティング・システム」、つまり前照灯（ヘッドライト）や尾灯（テールランプ）もしくは後部反射鏡（リフレクター）だ。

もちろん公道競技で使用する競技用自転車やマウンテンバイク、山岳サイクリング車でも、夜間走行が考えられる場合には装着されていなければならぬ。当然夜間においてこれらの装備がなく、装備されていたとしても点灯しなければ、違法行為として取締りの対象となる。たとえ昼間であったとしても、トンネルやアンダーパスなどでは必須となる。ちなみに世界には前照灯ではなく前部反射鏡だけで合法とする国もある。

●前照灯

前照灯には大きく分けて二つのタイプがある。ダイナモ式とバッテリー（電池）式だ。夜間走行が十分考えられるランドナーやツーリズム、キャンピングのような旅行用自転車の場合、前者が装備されるのが一般的だが、スポーツ走行が求められるスポルティフでは走行に影響を及ぼさない後者が好まれる。ちなみに現在一般化しているLED Dライティング・システムは、旅行用自転車最盛期の頃にはまだまだ希少な存在で、ダイナモ式もバッテリー式もいずれも白熱電球が一般的だった。

ダイナモ式の前照灯では当時、旅行用自転車に乗るベテランの多くがフランスのソービッツ社のダイナモを好んで使っていたこともあり、それに組み合わされる前照灯もまた同社のものが多かった。

ソービッツ社の前照灯には多くのサイズやデザインのものがあるが準備されていて、どのような自転車にもピッタリ似合うものが見つかった。しかもそのどれもが美しく魅力的だった。例えばスポルティフやランド

ナーには、小型で近代的なルックスの「G45N」や「G46N」、ツーリズムやキャンピングには多少大きな「G175N」や「G176N」砲弾型の「G565N」や「G566N」、キャリア止めには「ピソ球型」などがあった。これに黄色のノーマル球を使うのがおしゃれとされた。

ちなみに、当時のフランスでは前照灯に黄色の電球を使うクルマが多かったように記憶している。その理由について地元の方にお伺いしたところ、「パリの条例で、石造りの建造物や石畳の道が多いパリの街を美しく見せるため」ということだった。本当のことか都市伝説かは定かではないが、それにしてもおしゃれな話だなと思うされた。それ以来、筆者の所有する乗物全てが黄色の目になった。

さらにマニアの間ではJOS社やビタルクス社の製品が珍重されていた。キャリア直付けのJOS「431」を見たときにはそのなんとも言えぬ妖艶さに鳥肌が立った。

ただしフランス製の前照灯全般に言えることだが、前方をくっきり照らし出すといった性能を持った物は少なかつた。ヘッドライトというよりはヘッドランプ、自動車のポジションランプといった感じで、どちらかというと自車の存在を示すのが専らの役目だったようだ。

日本製では、ブリヂストンが高級旅行用自転車に採用していた砲弾型のソービッツ「G566N」を小型

にしたようなタイプのものに目が向けられていた。

前照灯の設置位置は、ドロヨケの先端、もしくはフロントキャリアの右側に設けられた前照灯専用のステーに取り付けるというのが一般的だった。ドロヨケ先端に取り付ける場合にはフロントバッグと干渉しないようにドロヨケを多少長めに設定することが求められた。

ランプの位置で最も自転車が美しく見えるのはドロヨケの先端に取り付けた時だ。そこに敵う位置はないと言われていた。もちろん無駄なく前方を照らし出せるので、自転車にとって最も理想的な位置とされていた。

前照灯の中にはドロヨケ取付け専用のもも多くあった。ソービッツ社の製品にはおおむねどのシリーズにもドロヨケ用とブラケット用があり、同じデザインでドロヨケにもキャリアにもどちらにも取り付けられた。

ドロヨケ先端以外の位置としては、フロントキャリアに取り付けるスタイルも多く見られた。ツーリズムやキャンピングではドロヨケ先端が一般的だったことに対し、ランドナーやスポルティフではキャリア取付けが多かった。特に日本製のランドナーはその多くが輪行仕様であったこともあり、輪行袋に入れて持ち運ぶ際、前照灯にダメージを与えないという目的でキャリアに取り付けられていた。

フロントキャリアに取り付ける場

合には前照灯専用のアームをキャリアに溶接し、その先端の板状のブラケットに付けるのが一般的だった。中にはキャリア取付け専用の前照灯もあり、アームの先端にブラケットを介さず取り付けられていた。もちろんダイナモコードもなんとキャリアのパイプ内部に収められ、キャリア付近にはコードが一切見えないという凝った工事が施されたものもあった。いわゆるダイナモコード完全内蔵という工作だ。

この完全内蔵工作はオーダーメイドメーカーが、ソービッツの「ピン球」やJOSの「431」を改造して行っているだけのものであったが、国内の大手電装品メーカーでも製造販売されるようになってからは、マスプロメーカーの旅行用自転車でも見られるようになった。

●前照灯の位置の疑問

ランプの位置は車体の右側というのが一般的だった。ここで少々問題を感じることもある。それは、前照灯を車体の右または左のどちらかに取り付ける場合、日本の自転車の多くが車体の右側に取付けたということ。ようするに車道側だ。

逆に我が国の旅行用自転車に大きく影響を及ぼしたフランス車の場合も右側だった。その場合右側通行の国なので、歩道側ということになる。

読者の皆様もご存じのとおり、前照灯を車体の側面に取り付けた場合、タイヤヤリム、ドロヨケにより前照灯の反対側に必ず光がさえぎられる部分が出てしまう。右側通行

のフランスでは車道側に、左側通行の日本では歩道側に。

では実際、車道の走行帯で自転車の走行上、障害物となるものが多いのはどちら側かと言えば、だれもがご承知のとおり歩道側ということになる。自動車中心の我が国の道路において、車道側に障害物となるようなものがあることはまずない。

側溝の蓋、縁石、電柱や信号機の柱、道路標識、樹木・植栽、各建造物、郵便ポスト、水たまり、土砂やゴミの吹きだまり、駐停車車両、歩行者等その全てが歩道側にある。なんと自動車専用の道路標識まで歩道内に設置されている。

さらに、追い付いた車両を追い越す時その車両を歩道側にして追い越すことになり、左側となる。しかも自転車の通行位置は車道の歩道寄りとしてされていて、自転車の運転者がより注意を払わなければならないのは、道路の歩道側ということになる。特に夜間は昼間に比べ障害物の発見が遅れがちになるので、さらなる注意が必要となる。

万が一歩道を走行しなければならぬ時でも、自転車は車道寄りと定められているため、歩行者を左に見ながら走行することになる。なによりも歩行者の発見が最優先となり、歩行者にも自転車の接近をいち早く知らせることが重要になる。筆者はそのためにも、前照灯は車体の左側にあるべきと思う。

逆に車道側で注意するのは、前方から近づいてくる違法右側通行(逆

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- カンパレコード PCD151 165mm + 50×46T BB (白箱) 付き BSC 新品元箱 ¥70000
- カンパレコード PCD151 167.5mm + 50×47T BSC 新品元箱 ¥55000
- カンパレコード PCD144 165mm + 52×42T BB 付き BSC 新品元箱 ¥60000
- カンパレコード PCD144 167.5mm + 52×42T BB 付き BSC 新品元箱 ¥60000
- カンパレコード PCD144 170mm + 52×42T 中古 ¥20000
- カンパレコード PCD144 172.5mm + 50×42T BB 付き BSC 中古 ¥15000
- カンパスーパーレコード前期型 PCD144 165mm + 50×42T BSC 新品 ¥50000
- カンパスーパーレコード前期型 PCD144 167.5mm + 51×44T BB 付き BSC 新品元箱 ¥80000
- カンパスーパーレコード前期型 PCD144 170mm + 50×42T BB 付き BSC 新品元箱 ¥90000
- カンパスーパーレコード前期型 PCD144 170mm + 50×42T BSC 中古美品 ¥35000
- カンパヌーボティポ丸穴 LFQR36H120mmBSC +レコード直 Q 新品元箱 ¥40000
- カンパレコード LFQR36H120mmBSC 直 Q レコード刻印無し中古美品 ¥40000
- カンパレコード LFQR28H120mmBSC 直 Q 新品元箱 ¥40000
- ウカイスリム 650A24H 新品 1P ¥5000 ●アラヤ旧チューブラー 32H バフ 417g 新品 1P ¥8000
- 旧グランコンペ # 450 直付け用 台座付き新品元箱 ¥20000
- 極東ストラップ赤 新品元箱 ¥2000 ●栄輪業ストラップ白 新品 ¥1500

※価格は消費税込み。※委託販売・買い取りもいたします。お気軽に御相談を。

※当店は古物商です。全ての商品は現状渡しとなりますので、極力現物を確認の上で御購入ください。

※営業時間 9:30 ~ 18:30 不定休につき遠来の方は予め御連絡くだされば幸いです。

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

走)の自転車と、後方から近づいてくる自動車ぐらいのものだ。また、自動車の前照灯は自転車のもの比べて数段明るく、街路灯もその多くが車道を照らすように設置されているため、街中や主要道路においては、車道は自転車の前照灯で照らすよりもはるかに明るい状態であることが多い。

このことから考えれば、前照灯を車体の右もしくは左のどちらか一方に取り付ける場合には、その位置はフランス車のように、より危険な方向を満遍なく照らし出せるよう、歩道側にあつた方が合理的でより安全ということになる。

ちなみに国を問わず自動車の前照灯も、車道側は狭角度に歩道側は広角度になるように設計されている。車道側は対向車に眩しくならないよう光が広がらないように、また下を向くように。歩道側は逆に光角を広げ、様々な障害物や歩行者をいち早く発見できるようにしている。

夜、道端に自動車を停止し、すれ違い前照灯を点け、その自動車の前方数メートル先に対面して立ち、車道側に移動したり歩道側に移動したりして見るとよくわかる。車道側に移動するとその前照灯は暗く見え、歩道側に移動すると明るく見える。対向車から見ると暗く、対向歩行者から見ると眩しく見えるというのもそのためだ。

自転車も車道を走る一車両だ。自転車の前照灯も自動車と同じ構造であることが好ましく、歩道側に光が

届かない場所をつくることは極力避けるべきだと思われる。

ところで、前照灯をキャリアに取り付ける場合、フランス風旅行用自転車にあこがれるマニアとしては、やっぱり右側にもつていきたくない。自転車には表側と裏側があり、右側が表だ。部品もまた右側が表としてつくられているからだ。

強いて左側が表の部品をあげるならば、左クラシクと左ダイナモぐらいいだ。さらに日本の旅行用自転車に大きな影響をもたらしたルネエルスやその他フランスの自転車に魅了された者であれば、だれもが同じ位置にしたいくなるというものだ。特に前照灯といった小型でデザイン的にも美しい部品は、右側にもつてきて見せたくなる。写真を撮っても、カタログ上でもバランスがよく美しく見える。

国産の自転車のほぼ100%が、ランプの位置は右なのだから、これはこれで良しとすべきか。交差点で右から近づいて来る車両からは発見しやすいし、細い道で対向車からの確認も早くなるし……。

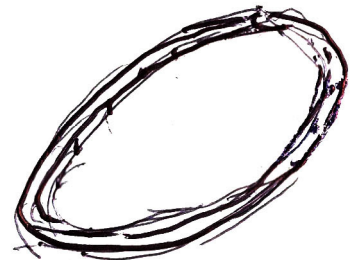
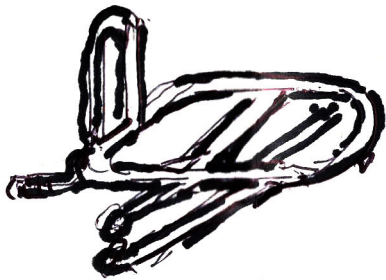
ちなみに、筆者の世界一周車では、右側通行の国を走行することが多かったので、前照灯は車体右側に設置した。また、それ以外の旅行用自転車は、そのもつとも美しい位置とされるドロヨケ先端としている。

部品の選定で自由度が高く、乗り手のセンスがものをいう部品が前照灯だ。アツセンブルの楽しさを思う存分堪能していただきたいと思う。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

自転車による旅行を!!

キャリアーと650A・Bのリム・タイヤセール



取り付けます!

【通信販売】往復ハガキで購入予定商品の商品名・番号と数量をお知らせ下さい。運賃(包装代を含む)をお知らせします。商品価格、送料の合計を現金書留で送って下さい(当店は総額表示で、一部を除いて消費税はいりません)。

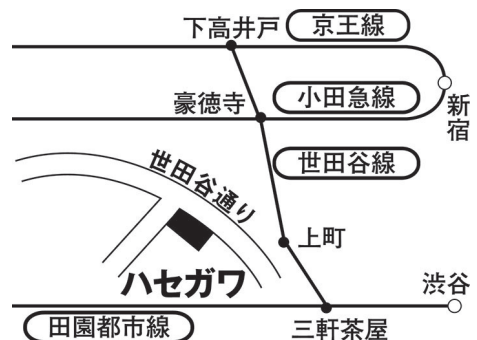
ランドナーパーツ専門店

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 (H1-26N ¥6600, H1C-26N ¥8800, H2 アルマイト ¥13200, H3-700C ¥6600, H29-26 隠ジョイント ¥9900, H29-350R ¥8800, H29-360R ¥8800, H30-320R ¥8800, H30-26N ¥6600, H30-26 隠ジョイント ¥11000, H31-26N ¥6600, H40-26N ¥6600, H47-オリジナル ¥7700, H47C ¥9020, H50-26N ¥8800) 20in 用各種 (406, 451) グランボア (PJ650 ¥7700, PJ700 ¥7700) フチジャン (700C 用 ¥20000)

アプレ・オリジナルアルミダルマ ¥440, その他ダルマネジ各種、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 (パビヨン 650B ¥12100, パビヨンヴィンテージ 650B ¥11000, パビヨン 700C ¥12540, パビヨンヴィンテージ 700C ¥11000) アレックス [650B] EN24 ¥4400, DM18 [欠品中] サンエクシード [650B] ¥8800, [650A] ¥10780, ノグチ 650A ¥2000

タイヤ (1本) グランボア (セールブリュ ¥4400, セールヴェルテ ¥4400, シプレ 700 ¥4400, シプレ ¥4400, リエール ¥4400, エキュルイユ ¥5500, エートル ¥4840, ルナール ¥4400, エキストラレジェ各種) パナレーサー (ツーリングカスタム 650 × 35A ¥4400, コルデラヴィ 650 × 38A・オープン ¥3200, アメ ¥3200, 650 × 38B・オープン ¥3200, アメ ¥3200, グラベルキング SS 27.5x1.5 ¥6490) 仏式チューブ各種

ハンドルバー (すべて 25.4) 日東 (B132AAF [390, 400, 420] ¥5170, B135AA [420] ¥4950, B136AA [400, 420] ¥5000, 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 ¥10780, BROOKS ¥10780)

ステム (すべて 25.4) 日東バル 6, 7, 8 ¥11000, テクノミック DX50mm ¥8140, テクノミック DX50 のみ 26.0 ¥8140

ブレーキ (1台分) シモノ (BR-CT91 ¥3600, BR-CX50 ¥9300), ヨシガイ DC980 ¥7700, デイズナカンティ (シルバー) [シュエ別売] ¥5280, グランボア・シュエット ¥19800, マファック・レーサー ブレーキシュー (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 ¥3740, 139 ¥4840, 175 ¥6050, 179 ¥6930, 204QC ¥5500, GC202 ¥7700, GC202Q ¥11000) シモノ・BL-R400 ¥5000, レバーパッド各種、目録ケール各種

クラック サンエクシード・フライング SXC 165 [欠品中] 167.5mm ¥16500, 170 [欠品中] TA・シクロツーリスト (162.5 ¥30000, 165 ¥30000, 170mm ¥39000), BB 各種

チェーンリング T.A.シクロツーリスト (アウター 42T ¥5610, 44T ¥5720, 46T ¥5890, インナー 26T ¥4620, 28T ¥4620, 5ピン ¥3850, Wピン ¥5720, Tピン ¥6500) 互換ピン各種、サンエクシード各種

フリー IRD・サイクロマーク I (5速 13~26T) ¥11550, シモノ・サンツアー替歯

チェシ シモノ (CN-M9100 [12速] ¥8300, CN-HG901 [11速] ¥6870, CN-6701 [10速] ¥3930, CN-HG53 [9速] ¥3600, CN-HG40 [5-8速] ¥2095), イズミ、カンバ

ペダル 三ヶ島 (シルバンロード・ネクスト [欠品中] シルバントラック・ネクスト ¥8690, シルバンツーリング・ネクスト [欠品中] シルバン・ストリーム・ネクスト ¥8690, MASH ¥5060, 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 マイクロソフト FD-R42 ¥5720, RD-R47S ¥7700, RD-R47 ¥7700, サンエクシード SXFD34 ¥5940, SXRD51MB ボリッシュ ¥14000, アテナシルバー、IRD コントロールレバー シモノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000), サンエクシード (SXDT08 ¥6820), ダイアコンベ ¥6160, エネシクロ ¥6160, アテナシルバー、ワイヤー各種

サドル ジルベルトウ (ガリビエ [チタン] ¥40000) BROOKS (B-17 スタンダード ¥21500, B-17S スタンダード [欠品中] B-17 チタン ¥36200) サドルオイル (BROOKS [30g] ¥1958, イデアールサドルグリス ¥880, ジルベルトウ・サドルワックス ¥1980) サドルカバー (BROOKS [サイズ M] ¥1980, サーフアス ¥1430)

シートピラー 日東・S-65 (26.8, 27.0 [欠品中], 27.2) ¥8690, S-65-SM-2 ¥10780, SP-60 (26.0, 26.2, 26.8, 27.2) ¥2200, SP-75 (26.8) ¥2200, エネシクロ (27.2) ¥8800

バッグ オーストリッチ (F-104N [生成] ¥10000, F-104NS [生成] ¥10000, F-104N-L [生成] ¥10700, F-104 スペシャル ¥10700, F-106 ¥11770, SP-731 帆布 ¥7590, SP-731 スペシャル ¥9900, DLX サイドバッグ [生成] ¥13200)

輸行袋 オーストリッチ・SL-100S ¥10000, ウルトラ SL-100 [オレンジ] ¥10000

キャリア 日東 (M-15 [欠品中] M-18 [欠品中] NF-22, NR-20 ¥8800, ZL-60P [欠品中]、キャンピー)、シルク製アプレオリジナル M15 タイプ

ヘッドパーツ グランボア: ピンテージ ¥7700, 輸行用 ¥4400, タンゲ・RB661C ¥1650, タンゲ・MA60C ¥1650, 丸石・アーレンキー脱着式輸行用 ¥3000

庄トルケージ 日東 (R ¥8140, T ¥8140, 80 ¥12210, 500 [欠品中])

インフレーター トビーク・ロードマスタープラスター ¥3850, SKS VX ¥1980, ゼファール HPX [サイズ 1, 2, 3] ¥4730, ラビーズ 16.5 $\frac{1}{2}$ 、ゼファール 18 $\frac{1}{2}$

リフレクター キムラ製作所 (RF-24 ¥4000, 28 ¥4000, 32 ¥4000, 32 ラレータイプ ¥4000, 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 ¥380, チャンピオン ¥495

本 ハンドメイド自転車工房・フレームビルダーの流儀 ¥1760, カンパニョーロ変速機データブック ¥3000, サンプレックス変速機データブック ¥3500, ユーレー変速機データブック ¥3500, サンツアー変速機データブック ¥5000, シモノ変速機データブック ¥3500

[以上 2023 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
オオマエジムシヨ
 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・5月休)
www.velo-apres.com

サイクルフィールド
 2023 年 5 月号
 令和 5 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