



# 古人が歩いた道

新緑の碓氷峠

思い出はるか 永遠の浜平

CYCLE FIELD 2023

7





# 旅 する 安心感

この信頼感は何ものにも代えがたい。  
メイドインジャパンのステンレス製バッグサポーターが支える。  
耐水性で定評のある英国製キャラダイスを、



フラップが上方に延びて容量を増やせる  
キャラダイスの新作

## キャラダイス ローサドルロングフラップ

価格：24200円(税抜22000円)

重量：490g

サイズ：H19xD19xW44(ポケットを含む)cm(容量15ℓ)

カラー：ブラック、グリーン

仕様：サイドポケット2、バッグマンスポーツ対応

ついにリニューアルを果たした  
国産バッグサポーター

## VIVA DXバッグサポーター

価格：9680円(税抜8800円)

重量：353g

サイズ：ピラー径適応サイズ25.4~31.8mm

仕様：ステンレス、耐荷重5kg



TOKYO SAN-ESU







緑の散歩道

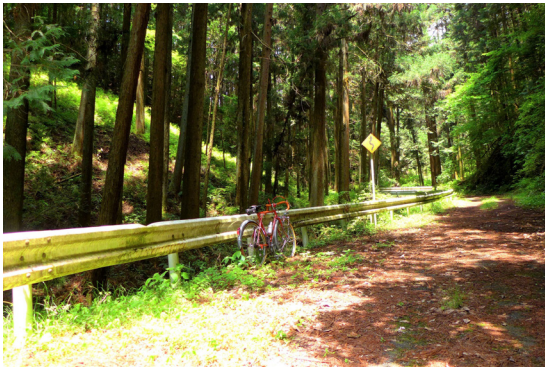


# 思い出はるか 永遠の浜平

大島良樹



●古ぼけたアルバム  
19才の秋に一人で奥武蔵から埼玉県小鹿野町を經由して浜平鉱泉で一泊の後、十石峠と麦草峠を越えた。当時の写真を眺めながら「この坂はきつかったな」とか「峠の下りは寒くて仕方がなかったな」などと当時のことを思い出していた。そのうち写真を撮った場所にもう一度行ってみたいと思うようになった。  
あと5、6年経てば歳も80の大病に乗る。体が動く今のうちに思い切って行ってみようと考えた。しかし全行程自転車というのはいやや無理がある。やや無理どころか自分の脚力では不可能に近い。そこで車に自転車を積んで、ここぞというところだけ自転車で走るといいう、いいとこどりののはなはだ虫の良いサイクリングを計画してみた。



青梅市郊外下直竹の郷戸観音近くに時計台がある。地図で調べるとここは「南高麗の時計台」としてこのあたりの名所になっているらしい。時代も変わったものだ。この日、5月下旬は遠くの山の端まで萌黄色に彩られ爽やかな好天気であった。  
●山王峠  
時計台から1.9 km進み、山王峠に着いた。その手前、右に上っていき廃道が見える。早速自転車を降ろして登り始める。55年前ここに来たことを思い出し、胸に迫るものがある。ヘアピンカーブを曲がると、路肩のコンクリートの一部は残っているものの、路盤は右手の山から崩れ落ちてきた土砂で埋まってこれ以上進めない。  
●山伏峠  
山王峠から1.1 km下ると入間川（昔は名栗川と呼んでいた）を渡つ



てT字交差点に出る。そこから入間川を18・1 km遡ると標高608 mの山伏峠に至る。写真は途中の八が原という集落で撮ったもの。八が原の集落から2.8 kmで山伏峠につく。  
●飯田の地藏尊  
小鹿野町はずれの新道と旧道が合流するところから800 m進むと、飯田の地藏尊が鎮座している。当時この辺りから道がダート路面に変わった。  
最初、この場所がまるで分からなかった。グーグルストリートビューで根気よく探してやっと見つけたときは本当に嬉しかった。地藏尊の石仏は55年前と現在で全く変わらないが、周囲の風景ががらりと変わっていて分からなかったのだ。  
今ここで写真を撮っていると当時の心情まで鮮やかに蘇る。小鹿野の街を出はずれてもなかなか舗装が切

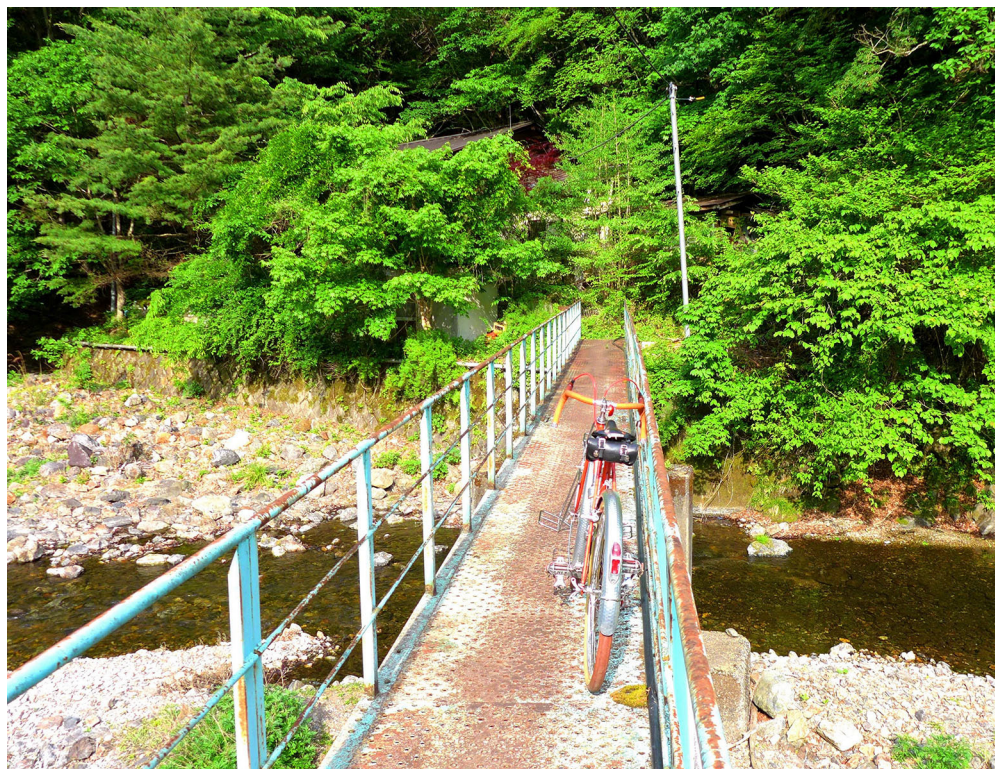
●浜平へ  
志賀坂峠を越えると国道299号線は直線の多い走り易い道路になる。私が走ったころの国道は神流川に沿って曲がりくねり大変時間がかかった。檜原を左折して国道を外れ3.9 kmで浜平地区に入る。浜平の小さな標識を過ぎて240 m進むと新道に合流し、160 m先に無料の駐車場がある。ここに車を停めて自転車を引っ張り出す。道路から急な小路を降りていくと、右手に林用軌道の橋桁が現れる。  
●神流川に架かる橋  
橋桁から少し左に進むとなんとか人間だけ渡れる橋が架かっている。対岸には浜平鉱泉奥多野館跡が灌木





を透かして見える。

私が1968年に来たときは神流川の水量も今よりずっと豊富でザワザワと勢いよく流れていた。川幅も今よりもっと広がったように覚えている。当時は岩伝いに2枚の板が川に架けられており、ソロリソロリと自転車を押して川を渡っていた。橋を渡り終え奥多野館跡に着く。



灌木に覆われていて全貌がはっきりしない。木々が落葉する冬ならもう少し建物の輪郭が分かるのだろう。左の方に回り込むと玄関が現れる。久しぶりに見た玄関、なんという散らかりよう、荒れ果てた遺跡の如き変わりように言葉もない。いつかもう一度来ようと楽しみにしていた奥多野館の変わり果てた姿に思わ



ず眩暈がしそうである。昔の面影を残していて欲しかったが、詮無いことである。1996年に廃業し今年で27年も経つ。仕方ないことだろう。

私の想い出の中にある浜平鉱泉はうだつから青い煙がたなびき、囲炉裏があつて、プチという白い猫が虫と戯れ、欄間に大きなヤマメの魚拓

が飾つてある……、そんな宿である。

玄関先に自転車を立て掛けてみる。あの時と全くと言っていいほど変わらない自転車だ。思えばこの玄関先で親父さんに切れたシフトケー

ブルを直してもらったのだ。あの時も確かにここに立っていたのだ。ケーブルを洗う塩酸の匂いまで漂ってきたそうである。思い出は帰らない、

それが切ない。

いつまでも感傷に浸っていてもしょうがない。もう二度と来ることはないだろう。後ろ髪を引かれる思いで奥多野館を後にした。

神流川の段丘を越えて表通りに出れば、時期は少し遅いがオドリコンウが咲いていた。この花もいつか思い出に色を添えてくれるだろう。





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

ALPS

オオマエジムショ x 

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

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



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5話

## 川上伸一

6月12日(日) 初走行はヒルクラ  
イムから

スタートからはずっと上りが続く。自転車の各部分をチェックしながら走る。軽めのギヤで一定のペースで進む。ヘッドチューブ、BB共ウィップ感はなく、変なガタやきしみ音もない。気になる事といえばハンドル下の三角スペースに無理矢理押し込んだ衣類がヘッドランプの後ろを押しているようで、路面の小さな凹凸でもライトの明かりが小刻みに

# カワカミ サイクル ワークス

に揺れる。ダート走行ではガード先端より振動が少ないだろうと、万が一の衝撃でもフォークの補強の間にあるので破損しにくいだろうとこの取り付け位置にしているのに、これでは逆効果でライトステーが心配だ。

車体は取り敢えず安心だが、問題は脚力の方だ。コロナ禍の前までは毎年雪解けの4月頃から趣味の溪流釣りを始めていた。残雪の山道から滑りやすい谷川をひたすら山奥まで、釣りながら歩き続ける。最初は慣れない動きで筋肉痛が激しいが、5月6月と回数を重ねる頃には一日中歩いてても疲れない足になっていた。

ただ今年は違う。釣りも行かず自転車もポタリングが1回と普段のママチャリの買い物だけ、と足を使う運動は一切せずに製作を続けていたため、間違いなくヤクルトレディよ

り劣る脚力だ。

しかしそれ以上に深刻なのが手首の痛みだ。なぜか利き手とは逆の左手が酷く、同じポジションでハンドルを握っていると小指のあたりが痺れてくる。時々握る手の位置を変えながら騙し騙し走る。走りながらハンドルにストラップで巻いた衣類のスレを直す。気付くと前を走る選手のテールライトが遥か遠くに見える。まだスタートから10数分しか経っていないのにこの有様だ。フレームのバルブからアンモニアガスを出す計画はこの時点で何の役にもたない。

少しの未舗装区間や短いダウンヒルを経てから本格的な上りが続く。横を流れる谷川の水量からすると、タイムトライアル区間の笠ヶ岳山頂のゴールまではかなりの距離がありそう。先が思いやられる。最後尾なのでスタップがすぐ後ろを伴走車で付いてきてくれていたのだが、あまりにも遅くて申し訳ない気持ちだ。それどころかいつでもリタイヤできるという誘惑に駆られる。

時々止まって休憩しながら進んでいくと、前方に自転車が見える。なかなか距離が縮まらないがようやく近くまで行くと、やはり同時にスタートした参加選手だった。自転車はEバイク。しかしいくら何でもEバイクがこんなに遅いはずがない。バッテリー切れか何かのトラブルなのだろう。やっとの思いで声を掛けられるまで近づいた。

彼の乗るEバイクは、スタートは





良かったがモーターのオーバーヒートでパワーがなくなったらしい。走りながら時々ハンドルにあるスイッチ類を操作している。せつかくの晴れ舞台なのにテスト走行は十分時間をかけてやっておかないと駄目じゃ

ないか、などと僕の口から言えるわけがない。彼のEバイクはライダーの心拍数でアシスト力を変ええるという、アナログメカオナーの僕には想像もつかないシステムだ。彼はトラブルを



抱えつつもボーカークフェイスで調整しながらマイペースで進む。話しかけたいが息が切れる。あとのくらいだろうと進むうちに、彼は停止して操作を始めた。その間に先行する。これでどうやらビリにならないで済みそうだ。笠ヶ岳登山口のゴールは小雨で霧に包まれていた。もうタイムはどうでもいい、寒いで山小屋の軒下で用意した長袖を着込む。少し遅れてEバイクの彼もゴールした。スタッフの方に写真を撮ってもらい、体が冷えないうちにスタートする。初ヒルクライムの後は当然初ダウンヒルだ。雨で滑り易い路面、恐ろしくかなりの距離もある上に手首も痛い。オリジナルブレーキのテストにはもってこいの場所だなどとは思わない。神に祈る気持ちでダウンヒルのスタート。Eバイクの彼はディスクブレーキ仕様なのであつという間に霧の中に消えていった。速度が上がり過ぎないように一定の力でブレーキを掛ける。音鳴りやシューのビビリ感もなくVブレーキ特有の片利きもない。この片利き対応はろくに試走もしていないのでいろいろ考えてある。フレームに当たる部分にバナ質チタン板を溶接し、どうしても片利きする場合は間に両面テープの付いたスポンジゴムを挟む。それでも駄目なら穴を明けた部分にタッピングビスをねじ込むという原始的なやり方だ(この板は大会後不要と思ひ取り外した)。しかし実際に使ってみると

コントロールし易く、意外に良く利く。

あと心配だったのは上りでは感じなかったフレームの強度だ。フロントサイドバッグの重さなどでフォークの強度が不足している、思ったようなラインで走行しにくく、コーナーでアウトへ膨らんでしまう事がある。今まで所有しているクロモリ以外の大手国産フレームのロードレーサーに乗っていると、軽量なのは良いが僕が乗ってもダウンヒルでフォークがやわらかく感じる時があった。今回製作したトラス補強をキャリアの一部にする構造のフォークは今のところ安心だ。

調子よく飛ばしているアクシデントが。ややきつめのカーブを曲がった時シートピラーの下にあるカーボンボトルケージからペットボトルが飛び出し、地面に落とした。慌ててブレーキを掛けて止まり、拾い上げる。大切な水分、未開封なのでそのままボトルケージに入れる。最後尾なので伴走車の方もそれを見て「どうかしましたか?」と止まって心配してくれた。

使用した市販のカーボンボトルケージは、本来の向きとは取付がやや逆(ダウンチューブの下に付いて

いる感じ)だが、しっかりとホールドされていると思っていた。走行前にはボルトケージやバッグのポケットからボトルが飛び出すかもしれない」と聞いていた。僕も念のため輪ゴムを掛けていたのだが、外れたか切れたかのどちらかだ。

この先のダートで積載義務のボトルを落としてなくなったら大きく減点されてしまうので、注意しなければいけない。寒さで歯がガチガチ鳴り出した頃、道路脇に家が見えてきた。気付けば朝出発した温泉街だ。カメラを構えた友人が迎えに来てくれる。やっと帰ってきた。ここまで来れば気温も山頂ほどではないと気持ちが一気に楽になる。

友人と少し話し、温泉街を後にする。あれ、そういえばキツイダートってどこにあるんだろう、と思ひながら少し進むと応援の方らしい一人の男性がいて止まって挨拶をする。すると「この先気を付けてよ。真っ直ぐ進んじやうと前回パナソニックチームが間違っ下って引き返した所だから。左に曲がったダートの上りが毛無山までのルートだからね。」「えっ?」 つづく





# 新緑の碓氷峠

渡辺洋一

## ●碓氷峠

自転車で碓氷峠を最初に越えたのは東日本大震災があった年の5月4日であった。それまでは車で下り上りを走ったこと、EF63の助力を得た信越本線への乗車で数回越えていた。軽井沢から少しだけ走ればワインディングロードの下り坂を快適に走れるのは、車での走行から分かっていった。

夜行列車で昔の軽井沢駅で降りて二度上峠や小海線沿線を行ったことはあったが、東に下るだけの碓氷峠はサイクルツーリストとしてどうかなど思っており、走る機会を避けていた。そうした思いから、横川から上るのであれば碓氷峠に失礼ではないという結論に至ったのである。

## ●2011年のツーリング

3・11の大震災から日本中の気持ち沈んでいた中、横川駅から碓氷峠を上って軽井沢、そこから和美峠を下って杉の木峠を経て松井田駅までループ状に走った。GWということもあって軽井沢周辺は賑わっており、震災とは無縁のような車が多くて何かが違うような思いを抱きながら走った。そういう私も気楽な日帰りツーリングとして走ったのである。

## ●二度目の碓氷峠へ

2019年の台風19号とその翌年からの新型コロナウイルスの影響でツーリングを控えていたが、どこかに行きたい気持ちが湧いてきた。候補として浮かんだのが碓氷峠を上るだけの軽いプランであり、11年前と同様に上

るといふプランであれば碓氷峠をじっくりと味わえるであろう。

## ●2022年5月20日

朝早く起きたつもりであったが、すでに明るくなっている道を輪行袋を運んで最寄り駅に向かう。今回は自作のエンド金具に袋の外側から当たるだけの小さな車輪を試しており、担がなくて転がせる優れ物として試しながら向かう。しかし、途中までは楽であったも、輪行袋の反対側を持ち上げる腕が疲れてきて、担ぐのと転がすのを交互にしながら駅に向かう。結果として、帰宅までの道中では担いだ方が楽であるという結論に至って、その後廃棄してしまった。

## ●横川駅まで

上野駅から高崎線に向かう。進行方向5両が籠原で切り離されて、乗車していた車両が先頭になって運転席を見るとなんと3名もいる。これはおそらく運転している女性への指導のようであるが、この女性運転手はとても上手だったので安心して高崎駅に到着した。高崎駅の向かいのホームに今ではローカル線となった信越線に乗り換え、登校途中の高校生集団に混ざって横川駅に向かう。二つ目の駅で高校生はすべて降りて

しまい、終着駅横川で降りたのはわずか数名である。

## ●坂本宿

水色の愛車を組み立て終わって空を見ると薄曇りで、雨は降らなそうである。9時17分、D51の運転席ドアがあるところで写真をとってから碓氷峠を目指す。すぐに坂道となるのでインナー36Tのまま走り始める。フリーはまだ24Tを使うほどではなく、21Tでいける。

幾つかのカーブを過ぎると宿場町であった坂本の直線の上りにかかる。脇の溝にきれいな水が流れ下っており、上りであることが伝わってくる。途中の自動販売機でペットボトルを買ってケージに収める。少し走ると右側に菖蒲と思われる花が固まって咲いており、休んでいると数台の車が通り過ぎていく。

## ●184カーブの登場

坂本を過ぎると道はカーブの連続となり、順に1から始まる。11年前はカーブの標識を全く見ておらず、余裕がなかったのをここで反省。今回はカーブを数えながら楽しんで上ることにする。

カーブの方向が変わると標識の数字が増えていって確実に上っているのが分かる。カーブ4のところ霧

積に向かう道を示す標識があらわれる。中山道は霧積から旧碓氷峠を越えて旧軽井沢に出る山道であった。

今の碓氷峠は184のカーブが連続していることから勾配は緩く、おそらく5%前後であろう。フリーの18T、21T、24Tを使い分けながら上っていける。次第に路肩の落ち葉が増えてくると、新緑のトンネルとなって心地よい峠道である。

時折、小枝が落ちており、細ければそのまま踏み越え、少し太いと避けて進む。路面から視線を上に向けてみると、木々に混じって山藤の花が垂れ下がっている。

## ●めがね橋

カーブの数が33のところ有名なめがね橋である。眼前に聳えるめがね橋を見ながら休んでいると、オートバイに乗った男性二人が私の後ろに停まってめがね橋を眺めている。すぐ先の駐車場からめがね橋を見学する人達が歩いてくる。

碓氷峠に最初に鉄道を通す時に多くのレンガで築き上げられた橋梁が幾つかあって、最も大きいのがめがね橋で、今では遊歩道になっている。アパート式でSが通った際のトンネル内の煙が酷くて、比較的早く電化されたネット資料で見っていた。電





化のための変電所跡も途中で見かけた。

### ●ロードバイク

カーブ標識が1000を過ぎるあたりでロードバイクの男性が一人下ってくる。ロードバイクで碓氷峠を下つたら楽しいだろうなと思うが、上りの方が路面との対話がしやすいので、「上りも楽しいよ」とつぶやいてロードバイクを見送る。今回の碓氷峠ツーリングで自転車を見かけたのはこの一人だけであった。もっともウィークデーに碓氷峠を走る人が少ないのは当然のことであろう。

### ●信越本線跡

128番目のところまで来ると新幹線開通によって廃線となつてしまった信越本線跡が右側に見えてくる。架線の鉄柱が残っており、今にも列車がゆっくりと通り過ぎるように思えてくる。新緑と山の空気を味わいながら休む。



### ●長野県境

カーブ標識150を超えるようになると木々の隙間が広がって明るくなってくる。もう少しで碓氷峠に着くと思うとクランクを回す足が軽くなるような気がしてくる。カーブ標識180を過ぎると勾配も緩くなつて最後の右カーブが184番目で、碓氷峠に到着する。峠に車が停まっているので、少し手前で休む。

ここから先が長野県であり、木々は少なく、群馬県側とは全く違う景色が広がっている。プラタモリで軽井沢の成り立ちを紹介していた。現在の軽井沢付近には浅間山の噴火でせき止められた湖があって、その後火砕流によって埋め尽くされて平原になったとのことである。そうした経緯から碓氷峠と和美峠は片峠の地形を成している。

### ●軽井沢駅

碓氷峠近くの右側には旧碓氷峠に

上っていく道があるが、今回は新しくなった軽井沢駅に行く。高低差20mの緩い下り坂を一度も使っていないかったセンター44Tで軽快に走る。

10時47分、軽井沢駅に到着したのもう少し走ろうかという気持ちも残るが、ここで止めることにする。新型コロナウイルスの影響もあってGW後の軽井沢駅は観光客が少なく、愛車を輪行袋に収める。少ししか走らなかった贅沢なツーリングを思い出しながら新幹線車内で飲んだハイボールは格別であった。





各サイズ揃っています！



お問い合わせ  
kimuraseisaku@nifty.com



# GO's View

その昔、会社員だった頃に、大きい会社ならではの恒例行事があった。年末の大掃除の時期だったと思うが、一日限りで屋外に巨大なゴミ箱（と言うよりゴミ捨てエリア）が設置されるのだ。そこに捨てられるのは本当のゴミではなくて、不用品だけれど誰かが欲しいかもしれない物限定だ。そしてそれを社内の人でも自由に拾いに行つてよいことになつてた。

何しろメーカーの本社だから、あらゆる部門が存在している。しかもそれが万単位の人々が働く巨大さなのだから、バラエティーも凄いが全体の量も凄い。もちろん資産計上されている物や機密に関する物が出てこないが、今年は何があるのかと楽しみにしていた。

私なんかは貧乏性だから、朝から何度ものぞきに行く。戦利品を抱えて自席へ戻る姿には恥ずかしさはな

い。設計部門から出たのであろう図面入れなどは、今でもフレームポンプを入れるのに重宝している。年代物の非常用備蓄品であつたと思われるアルミ製の食器は、部品を洗浄するのに具合がいいんだよな。

他にもなぜかスポーツ用品やレジャー用品は毎年たくさんあつたし、文房具なんかは無尽蔵と言つてもいいくらいだった。そして、夕方になつても誰も回収していかない物は、本当にゴミとなつて最終処分されてしまふのであつた。

あんなのをさ、どこかの自転車のイベントでできないかな。個人でも小売店でも間屋でもメーカーでも、「うちじゃ不用品なんだけれど、誰かいらない？」って物は結構あるでしょう。絶対に誰も欲しがらないような物はいれないモラルと、最終的に残つた物の処分費用をどうするかという問題はあるけれど、リユースやリサイクルが重視されるご時世だし、お小遣いの乏しい若者なんかは自転車趣味にはまつてくれたら嬉しいもんだけだな。

できれば年末や年度末に近い日程で、ある程度の数の出展者と来場者が見込めるイベントで、会場の隅っこに放出品広場みたいな形で設定して、それが毎年恒例の行事となれば、年末の風物詩として定着するかもしれない。著名なショップや会社



はそのためにわざわざ不用品を作つて準備したりしてね。完成車があれれば（その場で完成車にでつち上げられれば）、それなりの施設なんかに寄付してもいいかもしれない。誰かこの行動に素敵な名前をつけてくださいな。

余談だが、記憶に残る本社全体の行事はもう一つあつた。それは「全社一斉バルサンの日」。すべての建物を閉め切つて燻蒸剤を焚くのだ。物理的に残業はできないから、この日ばかりは全社員が強制的に定時退社となる。クルマ通勤者は駐車場から出るのが一苦労だし、正門から最寄りの駅までは人波で埋め尽くされるのであつた。

# 不用品大放出



# 古人が歩いた道

井上悟志

何かの折に魯迅の「故郷」を読んだ。中学3年の国語の教科書には必ず載る短編小説らしいが、50年前に載っていたかは記憶がない。要約すると、生家を引き払うために20年ぶりで訪れた故郷の変化に接した主人公の心境の変化が描かれているのだが、最後の文章が私をある思いに誘った。「地上にはもともと路はあるものではない、行き交う人が多くなれば路はその時出来て来るのだ」(魯迅「故郷」佐藤春夫訳、www.aozora.gr.jp)。

さて、サイクリングの話である。本格的に走り始めたのは高卒で就職して少し経った20歳過ぎで、ハイテンプレームの5段変速にウイングナットで車輪を外して輸送する重たい自転車だった(その当時輸送で自転車を列車に持ち込む条件はユースホステル協会への入会でしたね)。高校3年間で片道10km自転車、雨の日も雪の日も通学したのが自転車です。走ることに向かう入口だったかもしれない。重たい自転車で行き始めた時にサイクリングに関する師匠や友人を持たずニューサイクリングなどの雑誌情報にも疎かった私は、自己流で自動車用のマップを参考にルートを選びやみくもに走った。

を動かすことで行けるのがとにかく嬉しくて、あちこちへ出かけた。今思い返すとずいぶん無茶なコース設定だったと思うが、私には必要なステップだったかもしれない。少し自転車の知識を吸収した後の2台目はフレーム分割式のそれなりに充実した自転車を選んだ。この自転車は今でも相性が良かった記憶が残っている。その頃には一緒に走る友達もできて、北陸や山陰、九州にまで行動範囲を広げた。やがて結婚し子供ができることまでのように気ままに出かけることも減ったが、それでも地図を眺めては日帰りですわった。

60歳を過ぎて同年代のほとんどが定年でリタイアした今、まだ個人での仕事を続けている自分は貧乏性なのかもしれないが、何もすることがない生活には多分耐えられない性格によると思われる。さすがに自転車に乗る機会は減ったが、情報を入手しやすいた現代の恩恵で、ビンテージ部品を入手して交換しながら行き先を妄想しているのはまだあきらめていない証拠だと言いたい。

さて、やみくもに走ることはなくなった(走れなくなった)分、走る目的について考えるようになった。人それぞれだが、白地図に走った道を赤入れする人(昔やってみたこと

があるが続かなかった)、年間の走行距離目標がある人、上った峠の記録をホームページにアップする人、自慢のカメラに四季の風景にたずむ自転車の画像を残す人等々いろいろあると思う。

では私が走る目的はと考えてみると、しばらくして漠然とはあるが「いい道に出会うため」というフレーズが浮かんできた。風景ではなく、足元の道にひかれる何かがあるのだが、それが具体的にどんな道が「いい道」なのか説明できない。思考の片隅にこの消化不良が引っかかっていたある時、冒頭の魯迅の文章に出会ったのである。

もし未踏の原野に足を踏み入れるとしたら、人は何を基準にどんなルートを選択するだろう。木の生え具合や高さ、藪の深さにもよるが、有力なのは川や湖沼や海などの水辺は安心感があるし、周囲に丘陵や崖があればその裾野、遠くから目標となる高い木や岩に至るルートなどが有力と思われる。

一人が歩いたその跡を何人もが繰り返し歩けばそれが道(路)になる。そんな古人が歩いたことを思い起こさせるような道に出会うと私は「いい道」だなど独り言が出る。本当に声に出しているかの記憶は定かではないが、心はそう感じている。

具体的にどんな道を「いい道」と感じるかというと、定規で引いたように直線的ではなく左右に揺らぎながら上下にうねりながら進む道である。私の走るルート上では人口密度の少ない地域に比較的多いように思う、それも周囲に人家のない場所ではなく、まばらに人家が建っている間を縫うような道に多い。そんな道は車社会の利便性を優先すると改修して幅を広げ直線的な道になるが、両側に民家が建っている道なのでそのままになっていくのではと想像する。最初に足を踏み入れた先人が歩いた跡がそのまま道になったことを思わせる線形の道である。とはいえ、こちらは一過性の旅人、「通らせていただきます」の姿勢で、でも満喫して通過する。

そんな道に出会う確率は住宅密集地よりも過疎地の方が確かに高いが、遠くまで出かせないと出会えないとは限らない。私が住んでいる近畿地区でも旧街道のルートを探して走ればとぎれとぎれではあるが見つかるし、無名の路地のような道もあちこちに残っている。

行政側の立場では道路幅を拡張して車が走りやすくしたいのだが、立ち退きという難題を避けて人家の少ない田畑などに高規格の道を作ることを選ぶ事例は多く、結果として取り残されて揺らいだりうねったりする道が残されている。

そんな、昔から変わらない道を見分けるポイントの一つに橋がある。もつと言え、川を斜めに渡る関係の場所である。多くの川は周囲よりも高い土手によって氾濫を防いでいる。川に近づいた道は急激に川に向かつて進路を変え傾斜を駆け上がって土手に至る。橋はその架橋上の都合により川の流れに対して直角に架けるのが昔は基本で、渡り終えたら侵入前と同方向に進路を変えて下る。そんな道と橋が過疎地にはまだ多く残っている。

今新しく道を通すのであれば、川を渡る部分も線形が異なり、急激なアップダウンやカーブを避けて、より直線より高速で移動可能な道となる。でもこの直線的な道路の線形は人が歩いた跡ではなく、人が頭の中で考えたもので、その人の頭の中で設計した内容を形にしたと考えるとき、どうも安らげないし落ち着かない。

あとどれくらい自転車に乗れるかは不明だが、一か所でも古人が歩いた跡が辿れたら幸せに思う。あなたは何を求めて走りますか。



# 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](mailto:info@enma-bicycle.co.jp)



# センスが生きる部品たち 4

鈴木邦友

旅行用自転車に乗ってみた

パート XIX



自転車のパーツの中には、どのようなものを選ぶと特に自転車の性能に影響を及ぼすようなものでもなく、また車体のどこに取り付けようとそこそこうまく収まってしまってもある。分類でいうと「アクセサリー」として扱われるパーツたちで、通常「好き・嫌い」で選ばれること

が多い。どのようなデザインのものを選ぶのか、どこに位置に取り付けようかと自転車の製作時には、その自由度の高さからとても楽しい作業になる。

ポンプ（携行用空気入れ）やボトル（水筒）、ベル（警告器）といったアクセサリーがまさにそれで、ど

のようなものをどこに取り付けようかと、そこそこうまく収まってしまおう。そんな気軽で楽しいパーツたちではあるが、意外にもその選択や取り付け方には極めて限定的なところが存在していることに気付かされる。どこにでも収まってしまおうからと言って安易に決めてしまうと、サイクリングにも影響を及ぼしてしまうことになる。さらにはそれまで培ってきたサイクリストとしてのセンスや経験でもあからさまにされ

## ●ポンプ

一般的にフレームポンプと呼ばれる。その名のとおり自転車のフレームに取り付けられ、携行することを目的に設計されたものだ。数日ぐらいの自転車旅行中ではまず必要とされることのないパーツではあるが、自転車にはつきもののパンクや空気抜け等何かあった時にはなくてはならないパーツであり、これなくして自転車旅行はあり得ないと言えるほど重要なパーツでもある。

構造はいたって簡単、大きな注射器を想像していただくとわかりやすい。走行中に使用するものではなく、まためったに必要とされないため、簡単な構造で軽くできている。ポンプとバルブとはホースで繋ぐタイプと、ポンプの先に固定されたアダプター（口金）で繋ぐタイプのものがあり、旅行用自転車には前者が一般

的だ。携行中、ホースはシリンドラシヤフト内に収められていてとてもシンプルでおしゃれだ。

旅行用自転車では通常、ポンプはフレームに溶接されたポンプペグで固定される。ただしペグレスポンプと呼ばれるポンプペグを必要としないものもあり、シリンドラのスプリングを利用しポンプの両先端をフレームに直接押し付けて固定する。競技用自転車やスポーツ用の自転車はこのペグレスタイプが多い。

フレームポンプには18インチと呼ばれる長いタイプと、15インチ（16インチ）と呼ばれる短いタイプのものがあり、フレームの形状やサイズ、取り付ける場所によって選ぶことができる。

フレームポンプを取り付ける場所としては、一般的な旅行用自転車ではダウンチューブの上、シートチューブの前、トップチューブの下、右もしくは左シートステーの前が考えられる。その他リアセンターが長い自転車の場合には、シートチューブの後というのも可能だ。

当時人気があった製品は、フランスのゼファールや同じくラピースの18インチで、マニアの間ではアドホックも珍重されていた。特にゼファールは通常のシルバーの他、赤、青、緑、ゴールド等のカラーアルマイトのものがあり、フレームとのカラーコーディネーションが楽しめる点でも人気があった。国産マスポロメーカー車の多くはプリマスが一般的だったが、中にはゼファールのポ

ンプを標準装備したものもあった。

## ●ボトル

ボトル（水筒）も自転車旅行には必需品だ。そのため旅行用自転車には必ず取り付ける位置が準備されている。その多くはフレームに水筒用の取付け台座が溶接されていて、水筒専用のケージを介して取り付けられる。ケージからは簡単に水筒が取り出せる構造になっていて、走行中でも水を飲むことができる。

金属製ボトルと柔らかい樹脂製ボトルがあり、旅行用自転車には前者が好まれる。金属製なので直接火にかけられ、ヤカンやナベとして使うことができ、熱いものを入れても変形せず、いやな匂いもしないからだ。ちなみに蓋は二重になっていたが、当時のもの多くは内蓋がコルク製で、外蓋は緩いねじ込み式だった。そのため密閉性は決してよいとは言えなかった。

樹脂製ボトルの多くは飲み口が細くなっている。走行中、先端の蓋をゆるめるだけで片手で水が飲める構造で、シャワーのように使うこともできることから、主に自転車競技やスポーツ走行で使われている。密閉性についてはこちらもまたよろしくない。

ケージは鉄の無垢棒にメッキを施したものが多く、サビないように、またボトルにキズが付かないようにビニールコーティングを施したものや、アルミやステンレスパイプ製の高級品も存在している。長距離旅行用自転車やキャンピング車には2



3ℓのポリタンクが取り付けられるよう、特注のケージが付けられたものもある。

通常の旅行用自転車ではボトルの数は1個だが、長距離用の自転車にはダウンチューブの上とシートチューブの前に1個ずつのダブルボトルが、アメリカで見た長距離旅行用の自転車はダウンチューブの上に縦に2個、ダウンチューブの下に1個、シートチューブの前に1個の合計4個のボトルを持ったものもあった。ちなみに筆者が世界一周で使ったキャンピング車は、前三角の中に2.5ℓのポリタンクと、ダウンチューブの下側にシダの1ℓボトルを取り付けた。

#### ●ボトルとポンプの取り付け位置

フレームの前三角の中に大きなポリタンクを取り付けたり、二つ以上のボトルを取り付ける場合、ポンプの位置はトップチューブの下かシートステアーの前となる。自転車を担ぐことが多い山岳サイクリング車（マウンテンバイクという名称すらないころから我が国に存在していた山岳地帯・林道・登山道走行用の自転車。まさに「和製マウンテンバイク」）の場合は、前三角を大きくあけておきたいためボトルはダウンチューブの下、ポンプはシートステアーの前となる。このような特別な旅行用自転車を除き、大抵ボトルは1個で、シートチューブの前かダウンチューブの上ということになる。そうなるようにポンプは前者の場合ダウンチューブの上、後者の場合はシートチューブの

前ということになる。

ところで、旅行用自転車にとって、ボトル、ポンプそれぞれの最も良い位置を検証してゆくと、その答えは一つしかないことに気付かされる。

まず、ボトルの位置として最も良なのはシートチューブの前だ。ダウンチューブの上に取り付けられたボトルに比べその角度が垂直に近くなるからだ。先ほども述べたとおり自転車用のボトルは密閉性があまりよくない。ダウンチューブの上に取り付けた場合ボトルの傾斜がきつくなってしまうことから、大切な水が漏れやすい。漏れた水はボトル、ケージ、フレームと伝わってゆくことになり、絶えず水がその隙間に存在し腐食の原因となる。特にアルミボトルの場合には鉄のケージやフレームとの間に電位差が生じることになり、そこに水が存在すると電気腐食の原因となる。

ポンプもまたその位置で最も好ましいのはダウンチューブの上だ。ダウンチューブはフレームを構成するパイプの中で最も長い。さらに通常の旅行用自転車の場合、フレームサイズがかわっても、ダウンチューブの長さはさほど変わることがなく、ポンプの長さを気にすることなく選択できる。26インチ以上の車輪サイズを持つ一般的な旅行用自転車であれば、18インチのポンプはたいてい取り付けが可能だ。しかも自転車を持ち上げるときや担ぎ上げるときにも邪魔にならない。

ところがトップチューブの下や

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

#### ※車輪特集

- カンパグランスポルト継ぎハブ LFQR120mm サンプル縦 Q 白 + スーチャン 650B32x40H 新品¥110000
- カンパレコード LFQR120mm 直 Q+ マビックカマボコ型 650B36H 中古¥80000
- カンパレコード SFQR120mmITA 直 Q+ アンプロシオ B8 スポーツ 700C+C39 中古走行極少¥25000
- カンパヌーボ SFQR120mm+ グランボア幅狭 700C36H コルデマドレーヌ 23CEL 新品¥35000
- カンパトリオンフ LFQR 丸穴 120mm レコード直 Q+ スーチャン 650B36H 中古走行極少¥80000
- カンパレコード SFQR126mm+ マビック MA-2・36H トリムライン 26C 新品¥50000
- D/A・SFQR126mm+ アラヤ C-540・32H 新品¥22000
- カンパレコード LFQR120mmITA 直 Q+CBL プルサーティー 36H 木リム中古¥40000
- カンパレコード SFQR120mm+ マビックモントレープロ 36H 中古¥15000
- ゼウスクリテリウム SFQR120mm フレンチ直 Q+ ミルレモジロ 36H 新品¥18000
- スプリンタートラックハブ W コグ丸穴+ニジ 26 吋チューブラー中古¥10000

#### ※その他

- ニジーチャンピオンデルモンド 24 吋チューブラー 28H グレー新品¥12000
- ウカイ 24 吋チューブラー 36H シルバー新品¥6000
- ペリシェ 2000LFQR36H123mm 新品¥20000
- ベニックス婦人車用フロントバッグ縦縞・新品¥3000
- スズキサベージ・ボトル & ケージ新品¥2000

※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



シートチューブの前にポンプを取り付けてしまうと、自転車を持ち上げるときや担ぐときにいちいちポンプを取り外さなければならなくなる。さらにポンプを外してもポンプペグが存在するため、担ぐことができない。

自転車を持ち上げたり担ぎ上げたりすることは、自転車旅行中、頻繁に発生する。それができないということは自転車旅行にはマイナスで、機能や性能を低下させる要因となってしまうことになる。ちなみにアメリカの旅行用自転車はダブルボトルやトリプルボトル式が多く、そのためフレームポンプをトップチューブの下に取り付けるのが一般的で、その不便さに多くのサイクリスト達が不満を訴えていた。

さらにシートチューブの前にポンプを設置する場合は、フレームサイズによりポンプの長さが限定されるため、多くの日本人サイクリストの場合、使いやすい18インチクラスの場合、使いやすい18インチクラスの長めのポンプを選ぶことが難しくなる。また走行中の風の向きを考えると、ポンプのシリンダー部分とピストンを押す握りの部分の間隙から雨水やホコリが入り込みやすい角度となる。

雨の日などは、ポンプに着いた水滴がシリンダー部を伝ってポンプとポンプペグとの接点を通過することになり、ポンプ内の気圧の変化で雨水が吸い込まれたり、その部分に滞留することになるため、電気腐食の原因にもなる。逆にダウンチューブ

の上に取り付けられたポンプでは、それらの問題は発生しない。

ということ、旅行用自転車にとってボトルはシートチューブの前、ポンプはダウンチューブの上というのが唯一無二の組み合わせということになる。

ちなみに何らかの理由でダウンチューブにポンプが取り付けられない場合には、右シートステーの前が二番目に好ましい場所となる。

そういえば旅行用自転車の最高峰ルネエルのカタログを見ても、ポンプはダウンチューブの上、ボトルはシートチューブの前に取り付けられており、ポンプをシートチューブ前に取り付けるのは特別な場合だけだった。さらにマスプロメーカーの旅行用自転車もまたその組み合わせだけだ。

もちろん自転車全体のバランスや美しさからしても、これに勝る位置はない。

自転車単体で考えればあまり重要なパーツではないかもしれないが、自転車で旅行をすることにおいては極めて重要なパーツ、それがポンプやボトルだ。ようするに旅行用自転車においては他のパーツ同様、なくてはならない極めて重要なパーツということになる。

しかも自転車を美しく見せる効果や、サイクリストのセンスや経験をj見せつけることのできるパーツでもある。気の抜けないパーツたちだ。(つづく)

## SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

# 全国へ、夏のラン、全品揃えます!



取り付けます。

◎ヘルメット割引セール中。

◎フランス ロベルジュエルスポーク ¥5000 セール

【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 (バビヨン 650B ¥12100, バビヨンウィンター 650B ¥11000, バビヨン 700C ¥12540, バビヨンウィンター 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, アラヤ KP-80 [650A], 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, ルートフォレスティエール) パナレーサー (ツーリングカスダム 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 パール 6, 7, 8 ¥12000, パール ALPS 6, 7, 8 ¥13000, 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) [シチュ別売] ¥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、日泉ケーブル各種

クラック サンエクシード・フアンライド SXC 165 [欠品中] 167.5mm ¥20000, 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・サイクロンマーク 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 ¥8690, 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 ¥8690, 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ترلローレバー シモノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000), サンエクシード (SXD-T08 ¥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, 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-104N-S [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 ¥16000, ZL-60T ¥16000, 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

庄トルゲージ 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 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・5月休)  
 www.velo-apres.com

サイクルフィールド  
 2023年7月号  
 令和5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