



# ポタリングで上る坂道

吉貝センタープルアーチの実務

三輪車4時間耐久レース後編

CYCLE FIELD 2024

1



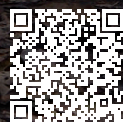
# OnebyESU

心置きなく旅を楽しむアルミツアーモデル

901



TOKYO SAN-ESU



# ポタリング で上る 坂道

渡辺洋一



私が住んでいる大田区の北西側半分は武蔵野台地のはずれに位置しているので坂道が多い。自宅から西方向に進むと池上本門寺のある高台をはじめとして石川台、呑川緑道の両側には多くの坂道がある。私のポタリングは通常のルートだけではなく、少しアレンジして幾つかの坂道を取り入れているので、それらを幾つか紹介してみる。

## ●池上本門寺の車坂

池上本門寺は高台にあることから、そこに行くには坂道を上らなければならぬ。約13%の車坂を上り切った所には「本門寺車道」という長く風雨に晒された石柱があるが、今では車坂という名が一般的である。

車坂で思い出すのは、小諸から群馬県長野原町に越える車坂峠である。2003年10月、佐久平駅から車坂峠を目指した。小諸まで下り基調の道を進んだ先から厳しい上り坂が待っていた。帰宅して車坂峠の平均勾配を調べたら約8%の厳しさであり、苦しかったのは当然のことであった。途中のコンビニで買ったパンを食べながらなんとか峠に着いたら北側斜面には雪が残っており、あらためて標高の高さに驚いたのを今でも覚えている。その後、暮坂峠を回って中之条駅まで来ると既に秋の夕暮れは早く、そこで愛車を袋に入れて特急で家路に着いた。

## ●あけぼの坂

本門寺の坂道の一つにめぐみ坂という激坂がある。標高差は約20mと



それほどではないが、上り始めから約20%の滑り止め舗装となっており、途中で止まると再スタートすることはできない。昔は42×23Tで上がることができたが、今は39×25Tでやっと上っている。めぐみ坂は坂の途中にめぐみ幼稚園とめぐみ教会があるのでこの名で呼ばれているが、昭和4年まであけぼの楼という料亭があつて賑わっていたそうで、「あけぼの坂」と呼ばれていたと標柱に記してある。めぐみ坂を上り切ると本門寺の五重塔が前方に見えてくる。

再スタートできなかった坂の思い出は1976年9月末の大弛峠でのことであり、標高2200mから2300mの間で全く走れなくなった。峠道の砂利の多さと勾配からこの区間を押し上った。大弛峠は小海線の始発を利用して信濃川上駅から走り始めたが、峠までの標高差1200mに加えて二つ目の焼山峠の上りもあったことから塩山駅に着いた時には夕暮れが迫っていた。

## ●花抜坂

呑川沿いから石川台に向かう道に花抜坂という坂がある。その昔に日蓮上人があまりにも綺麗な花を見て思わず花を抜いたとこの名



が付いている。昔は曲がりくねっていたそうだが、現在は真っすぐな坂道となっている。

勝海舟が中原街道辺りから本門寺に向かい、そこで陣を張っていた西郷隆盛に会いに行くのにこの花抜坂付近を通ったようである。今では普通の住宅地であるが、幕末にこの近くを勝海舟が歩いたと思うと歴史を感じる。この坂はそれほど長くないので42×21Tで上がることができている。上り切ったところには池雪小学校があり、児童の元気な声が坂道を上る私を応援してくれているように感じる。

## ●鉄飛坂

大岡山の高台から呑川緑道に降りる坂が鉄飛坂である。標柱には鉄飛とは「てっぺん」を表す、あるいは鉄砲職人がいたのでこの名が付いたと記してある。

## ●しどめ坂

呑川緑道を西に進んで自由通りを渡って左に上る坂がしどめ坂である。しどめとはサクラ科の草がこの辺りに群生していたことに由来するらしいが、今は見かけない。上り終えて右に進むと左にジンプアエ大使館、その反対側にテニス教室があつて、ウィークデーであっても近



所の奥様たちがテニスを楽しんでいる。再び呑川緑道に戻り、サイクルフィールド誌の愛読者でトーエイに乗っているTさんとこの辺りで自転車談義をしたのは最近のことである。

### ●急坂

田園調布にその名も急坂という激坂がある。丸子川からの上り始めは約5%の緩い坂が続くが、次第に勾配が急になって最後は20%の壁のような坂道になる。最初にこの坂に来た時は最後の激坂を知らなかった。しかも、その時は42×23Tのチューブラースポルティフであったので最後は根性でなんとか上ることができた。その後、39×25Tで上ることはあっても近くの馬坂を選択することが多い。

### ●馬坂

馬車が運搬手段であった昔、丸子川から田園調布の高台に上る道はこの馬坂しかなかったと標柱に記してある。平均勾配は推定15%で標高差約30mを上るが、勾配がほぼ一定なので急坂のような騙され感はない。上り切ったあたりの高台には大田区の資源ごみ回収日の午後になって空き缶が出されている。私の住んでいる蒲田では早い時間に空き缶が



持ち去られており、田園調布には坂道が多いので持ち去りの「空き缶おじさん」は遠征してこないようである。

### ●桜坂

環状八号線と中原街道の交差点付近から南に下る桜坂という名の道がある。この坂道は旧中原街道であり、福山雅治の「桜坂」をイメージできる。道はほぼ直線で下りきった右側に多摩川線（昔の目蒲線）の踏切がある。現在の中原街道は多摩川線の上を通過して丸子橋から川崎市に至る。

桜で思い出すのは、山口県に単身赴任していた2007年4月の土曜日に、山陽小野田市にある竜王山に上ったことである。標高135mの山頂付近まで車道が続いており、上り始めると道の両側には八重桜が満開になっていた景色が今でも浮かんでくる。私にとつての桜坂は竜王山の坂道である。



坂道で強く印象に残っているのは上高地に入る釜トンネルである。大

### ●思い出の坂道

学三年生の夏合宿の初日に新島々駅から上高地を目指した。湯水発電のダムを過ぎて進むと釜トンネルの入り口が見えてきた。信号による一方通行となっており、青信号と同時に全員で上り始めた。勾配はものすごく、当時の私の30×26Tでなんとかトンネルを上り切ることができたが、出口からはすでに反対方向からの車が下り始めていた。途中で押してきた仲間もいた。上り切った左手を眺めると焼岳が迎えてくれたのを今でも覚えている。

上高地では嘉門次小屋に泊った。翌日、ウォルターウエストンの碑を見てから釜トンネルを決死の覚悟で

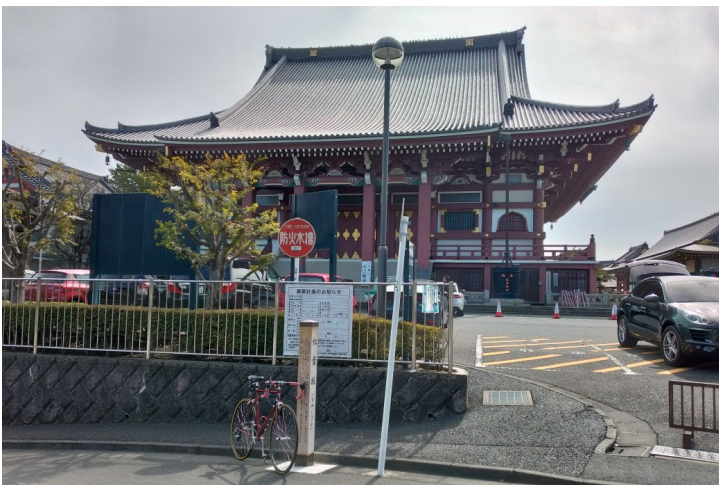
皆で下った。私は先頭で下り切り、次々と仲間が下ってきたが、一人が出て来なかった。少し待っていると、足を擦りむいた一年生のI君がやっとの思いで下ってきた。彼の話ではトンネルの中で転倒し、後ろを下ってきたバスがなんとか止まってくれたとのことであった。湧き水で傷口を洗って傷を処置してから皆で乗鞍高原に向かったのは1977年の夏であった。

### ●峠の上り下り

坂道といえば峠の上り下り、どちらが印象に残っているだろうか。若い頃の私は、下る楽しみのために峠を上っていた。そのため、上りは苦

しさの後の達成感で満足していた。上りの途中で景色を眺めたこと以外に上りを楽しんだことはほとんどなかった。峠からの爽快なダウンヒルを味わうことが峠越えの醍醐味であった。

歳をとるとともに峠の楽しみ方が変わってきており、今では上りを楽しむようになり、下りは楽に走るだけの道と思うようになった。もちろん、下りでの安全意識が高まったからであろうが、上りでの道との語らい、ゆっくりと走りながら周りの風景を眺めることが上りの楽しみになったのである。





じいちゃんもとうちゃんも洋服はCCP

Made in japan forever



**CCP Shop**

Open 10:00 Close 20:00 (祝・土 Close 18:00) 火・水曜定休日 3-27-4 Taito 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自転車こぼれ話

## 三輪車4時間耐久レース (後編)

### 川上伸一

# カワカミサイクルワークス

京都のレース会場は数カ所をローテーションする。前の年に下見に行ったときはフラットなコースだったが、今回はメインスタンド前からヘアピンカーブに入り少し上りが続く。上位チームのアルミ+ウレタンホイールは車体を持たせてもらった感じではかなり重そうだ。

僕のチタン+幅狭クラック車はこの上りで数台を抜き去ることができた。しかしこの重いウレタンホイールの利点はまだありそう。車輪が

小さいのでクラック一回転で進む距離は短い。空気入りタイヤは前輪に大きな荷重が掛かるので、タイヤが凹んで直径が小さくなり、進める距離も短くなる。それに他の車両では空気を上げ過ぎて走行中にバーストしてしまう光景も見かける。

クラックは前回の50mmは長すぎたので40mmにした。ヒルクライムがあるのでこれでちょうど良いくらいだ。レースはこの京都の大会しか出場していない。フラットなコース用



に30mmも作ったが、ブレーキを付けてはいけないので25mmだとエンジンブレーキが効かず逆に足の負担が大きいの。更に軽量化するためフロントフォークとハンドル、クラックシヤフトのハブもチタンで作り、カーボンサドルで重量は3kgで完成し、他の参加車両の半分ほどだ。

ただこんな物を作るのは僕だけかと思ったら、更に上には上がいた。Wエントリーで参加しているチームで、メインの車体が2台とスペアが1台、フレームとフォークがここかの自転車ビルダーが作ったチタン、スペアがアルミ、鋳造製品を作っている会社で、3つのホイールは細い丸ゴムをタイヤとするアルミ(マグネシウム?)製の自社製と思われる。円盤状のクラックにはペダル穴が4ヶ所あり、コースによって長さを換えられる構造になっている。会場でのアナウンスによると1台の製作費用は70万円らしい。選手も10人で、優勝してもせいぜい賞金3万円と地元温泉の入浴券、米+野菜なので赤字どころではない。タイヤは僕と同じ空気入りだが、ホイールはハブからリムまで一体のアルミ削り出しで、デザイン的にも素晴らしい仕上がりだ。

#### ●スイング車の製作

その後の大会でも乗るのはほぼ僕と和田君の二人だ。レギュレーションでスイング車を作る



可能となったが、周回数にハンデが付く。1周1分30秒〜2分ほどのコースだが、最初は15周のハンデだったので誰もスイング車を使わなかった。

今後の事も考えスイング車の製作に取りかかる。スペアなのでクロモリ製で、ヘッド小物を利用したスイング部と取り外して固定の両方を使えるようにした。それまで他のチームのスイング車を試乗させてもらったことはなかった。自分で作り、初めて乗るとこれがとても走り易い。滋賀県のレースで見たスイング車の走りがこれで良く分かった。オーディナリーの時代にこの三輪スイングを考えた人がいなかったのが不思議に思う。

僕のチームは選手が少ないというハンデがあるが、周回ハンデを承知で本格的なスイング車を作る。フロ

ントフォーク、前輪は流用だがフレームはチタンで軽量化のため回転部分にテフロンベアリングを使い、スイング車でも3.9kgに収まる。固定二輪は片輪走行時に負荷が大きいののでキックスケーターの車輪を使っているが、スイング車は常に二輪で荷重を受けるので軽量のホイールが使える。

子供用の補助輪にシールドベアリングを組み込んだ物だが、現在ホームセンターで売っている物を見た目だけ黒いプラ製で、タイヤ部分は回転精度の悪さなど使い物にならない。リサイクルショップで見つけた年代の古そうな国産の補助輪は、タイヤ部に硬質のゴムがしっかりと付いており、軸の精度も良く「たかが子供用の補助輪」なのに日本の物づくりに感じさせる決戦用ホイールだ。

その後レギュレーションが変わりスイング車のハンデが徐々に減り5周になった。これで参加選手を集めやすくなる。2018年にはそれまでリアルに「無理だよ、こんなの乗れないよ!」だった中学一年の息子も参加してくれた。出場するのは30チーム前後、上位3チームほどは別格で、僕らは10位以内を狙うポジションだ。

レース中は30分毎に周回数と順位が張り出される。ある年では130周ほど走って同一周回の中に3チームが争う混戦に含まれていた事もあった。いつも出場しているメンバーが5人のガールズチームがあ



なく違った。僕もすっかり片輪走行に慣れたが、こんな状況なのにいつもより走れている。これがハイになることかと感じる。結果は4位、今までではありえない成績だ。もちろん和田君のおかげだが、自分でもこの三輪車はこのチームよりも優れている自信がある。残念なのは和田君が仕事の都合で九州へ転勤になり、この大会が最後になった事だ。

### ●新メンバーを加えレースは続く

代わりのメンバーにはいつもお世話になっているミヤザキサイクルの宮崎さんに白羽の矢が立った。宮崎さんは元競輪選手で体力は申し分ない。最後の参加になったのは2019年でこの年もポリージャボンと重なった。車体はスイング、宮崎さんは体力も体幹も優れていて思った以上の走りをしてくれる。

和田君と二人のときは僕が3割くらいの走行時間だったが、今度は僕が6割という感じだ。毎回レースではゴール前の10分でピットロードが閉鎖され選手交代ができなくなり、ラスト10分は各チームのエースライダーによる激しいスプリントレースになる。

コースには走行中でも見易いように残り時間を表示するデジタル時計が設置されている。今回は宮崎さんにフィニッシュしてもらった10分前に最後の力を振り絞りピットロードに入った。ところが自分のパドックの前に交代するはずの宮崎さんの姿がない。止まって三輪車を降

が、いつも通りY田君の運転する車に揺られて自宅に戻る。この年だったか定かではないが、家に帰り体重計に乗ると3kg減っていた。短時間のダイエット効果は自転車よりありそうだ。

次の年はコロナ禍で中止になり、その後参加チームを減らしてレースは行われたが諸事情で参加できていない。このレース、本来は全体的にゆるいお祭りイベントだ。ほとんどの車両は市販の一輪車の駆動部を使い(子供用は12インチからある)、さすがにプラ製のホイールのままで、弱い感じがするが、長さの合いそうなシールドベアリング用のBBシャフトにハプフランジの円板を2枚溶接した12インチスポークホイールに50mmくらいに切り詰めたクランクを付ければほぼ完成となる。見るからに近くの鉄工所とDIYで作られた感じがする。あとは乗ってくれたメンバーを4〜5人集めればさほど苦にならない。順位を争うよりただ楽しむだけでも十分だ。もし少数や一人だけガムシヤラに走りたいのならチャレンジしてみるのも良い。誰でも簡単に肉離れのさらに先へ行く事ができる。

る。この10年近くで数人はお母さんになり「いつまでガールズチームなの」と揶揄されているが、そのチームワークと速さは僕ら2〜3人のメンバーでは付いていくのがやっとだ。コースとピットロードは並んでいるので交代のタイムロスはゼロに等しく、一人1〜2周で交代するチームが多い。和田君のようにスタートから30分も乗り続ける人はどこにもいない。走るスピードは速い所でもランニング程度だが、テクニカルなコースでコーナリング時に転倒する選手が多い。スピードが速くないので大した怪我にはならない。僕もかなり慣れたが、こんなのは小学校の徒競走以来ではないだろう。いい大人が膝や肩から出血しながら小さい車輪を必死で回しながら走っているのは見ている人には面白いだろう。

●ポリージャボンと和田君ラストラン  
2015年のレースはとても印象深かった。毎年参加していると他のイベントと重なることがある。この年はポリージャボンと同じだった。毎年和歌山県のY村さんと合流し、乗せてもらっている身なのだが、この年は自力で長野県のポリー会場へ向かい、翌日曜日の朝には大阪の自宅へ戻りサポートをお願いしているY田君と合流し、京都のレース会場へ向かった。コンクールレガンスにエントリーする自転車を用意するなど、当然ありえない。

ポリーのイベントは土曜日がメインなのだが、終了は23時頃になる。3時間ほど寝て大阪へ向かう。会場に着くと和田君も仕事の都合でほぼ徹夜状態らしい。今日は一人なのでハンデのないスイングなしでエントリーしていた。その年の走りは何と



DUGDALE Bros. & Co.  
THE WHITE ROSE CALDONAIRE  
100% Wool 400GMS

 TOKYO RIKISHA Bespoke  
東京梨樹舎

177-0042 東京都練馬区下石神井1-7-20  
03-6913-3648  
月~金 11~16時 予約制 (contact@tokyo-rikisha.com)  
<https://sites.google.com/tokyo-rikisha.com/home/>  
<https://www.facebook.com/TokyoRikisha.Bespoke>



各サイズ揃っています！



お問い合わせ  
kimuraseisaku@nifty.com

DIA-COMPE

# 吉貝センタープルアーチの実務

大沼周二

## CALIPER BRAKE

WITH LEVER & WIRE



ダイヤコンペ、グランコンペのセンタープルブレーキはロングセラーで、今でも610系、750系をはじめラインアップが途切れていない。今のロードバイクはサイドプルどころかキャリパーブレーキそのものがデイスコンで、油圧デイスブレーキ一辺倒、かたやマウンテン系もカンチから派生したVブレーキを経てデイスク化が進行中のところ頑張ってるんだから、新品を買って愛用してよね。

ところが、昔のアーチであつても、アルマイト（今ではアノダイズドという）がかかったグランコンペ610や750は40年経ってもキレイなままだ。これまで見たアルマイト掛けパーツのなかでアルマイトの品質はカンパヌーボレコードのボディと並んで最高水準だ。

ワイマン社との技術提携によりブレーキシュー対向型の610、750が発売された1970年頃、マスプロメーカーでセンタープルブレーキを直付けしたモデルは皆無だった。その頃は700Cといえはチューブラーのことで、700CのW/Oホイールを装備したマスプロ車は1975年頃からだ。だからセンタープル直付けといえは即オーダー車のこととなり、AでもBでも650車はカンチが当然だった。

センタープル直付けはキャリアのサイズが制限され、初代日東キャンピーもつけられなくなるから、パスハンター車など特殊車にたまに見か

ける程度だった。

B Sダイヤモンドスポルティフだつて宮田メルクスだつて、610だつたけど直付けじゃなかった。ダイヤモンドスポルティフがセンタープル直付けになったのは3代目、1982年からだ。しかしユーラシアはあと5年待たされることになる。

ダイヤモンドクラスの価格帯ならメーカーでの台座直付けも精度を出し、販売店もブレーキの鳴き対応もするけど、ユーラシアクラスになるとそこまでのコストは出ない。必然吉貝にどうにかしろとくる。

その頃、マフアックはワイマン社に吸収され最後にシユウ対向型のLSを出して消滅、そこへ吉貝がユーラシアクラス車用に新発売したのがマフアックレーサーなどと同じアイボルト型アーチのDC510だ。吉貝はさらに改良を加え、トイン角度の調整が楽にできるようアイボルトの固定個所を半円型にし、マスプロ車用にはワイマン型610を置き換えた。ブレーキ鳴きで持ち込まれる煩わしさも減ったことだろう。

ほどなくして同様の構造でロングアームの700も登場、マスプロ車採用はなくオーダー車向けだったからアルマイト掛けのグランコンペブランドだ。しかしこのアルマイト品質は元祖GC750には及ばなかった。

かくして510、610、700、750とバラエティは増加し、本拠地を台湾に移してから610はCN

C加工によるモデルもラインアップされ、ダイヤモンドスポルティフやユーラシアスポルティフのレストアや、新フレームのオーダーの際にどのアーチがよいのか複雑になっていく。そこで、代表的なフレーム二本に対しこれら5種のアーチを装着させ、実用性を評価判断することを試みた。パッドはすべて新品だ。



**DC610-N**  
• Cold forged Aluminum arms  
• 101-Pad  
• Dimension 47-61mm



**GC610**  
• Aluminum CNC Machined arms  
• 101-Pad  
• Dimension 47-61mm



**GC700**  
●アルミ CNC マシニング加工アーチ  
●リーチサイズ 53mm ~ 70mm



**DC750**  
• Cold forged aluminum arms  
(Silver anodized)  
• Designed for Comfort bike  
• OPC-30 PAD  
• dimension 60-78mm



●26インチ車  
26インチ車でセンタープル直付けを初めて採用したのは初代ナショナルデモンタだろう。売価12万9千円でサイクロンGTと専用輸行袋、全日空手荷物航送無料タグが付いてい



たが特殊なニーズ向けで、よくぞマspro生産市販したと思う。近所のお兄ちゃんが初月給で買ったのを見せびらかしてくれて、よだれを垂らしながら眺めたもんだ。  
リムはアラヤのダブルウォールだが、510、610系はどれもパッドがリムに届かず不都合だ。700、750でも下げた位置にシユールを保持しないと適正位置にならない。パッドが減ってくると最下部まで下げることになる。泥除けのクリアランスとのバランスで位置決めしたのである。

●700Cスポルタイプ  
BSダイヤモンド三代目を用意した。純正採用アーチはダイヤコンペアーチに薄くアルマイトをかけてG刻印を施した、DC610GというほぼBS専用部品。グランコンペ610はコストが合わず、アルマイトなしじゃダイヤモンドには不釣

り合い(クランクはマイティコンペだ)、でもRDはVラックスという微妙なアッセンブルだった。  
510も純正の610系も泥除けクリアランスのためか下方のシユール固定位置だ。もちろんこれらで問題ないが、700も使用できる。750でも違和感のない固定位置だ



DC510  
(43-57)



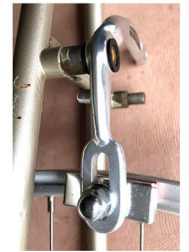
GC610  
47-61



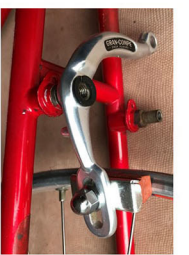
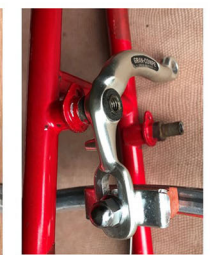
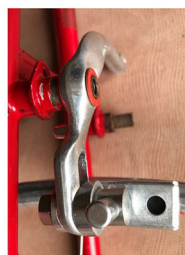
GC610(CNC)  
47-61



DC700  
52-71



GC750  
60-78)



から、純正の泥除けが手に入らない場合や、今は700Cのクリンチャイアイヤ幅も28のみならず35や38まであるから、それらに合う大きめ(深め)の市販の泥除けを装着する場合には選択肢に入る。発売当時の実車再現を目指すレストアの場合、DC610Gが入手で

きなければGC610が妥当だが、CNCの610も安心感のあるデザインだ。  
表中カッコ内の数値はカタログから抜粋転記したリーチサイズで、シユールホルダーの調整移動可能範囲だろう。各モデルで上限、下限と重複寸法が異なる部分があるから、後ろはいいけど前輪の位置が合わない、あるいはその逆の場合に別モデルを検討する際の参考になる。前後で型番違いのアーチを採用するのは初代デモンタ26インチ車の例があるが、スケルトン・フォーククラウン銘柄とそれに関連する泥除け・タイヤ・キャリアのクリアランスによって直付け台座位置が制約を受ける場合や、意図的に狙ってのオーダーの場合まで想定される。効きの性能・性格の違いを使い分けて前カンチ、後ろセンタープルの組み合わせとし



た山岳車もある。

以上の考察から、26インチ車に適合するのは700、750系（前のみ610の特例あり）、700C車は使用するタイヤ幅とそれに合わせた泥除け寸法次第ということを知った。

オーダー車を眺める場合、センタープル直付けといえはマフアックが第一候補だろうが、アーチの強度、アイボルト固定方式による部品点数の増加、パッドの消耗への対応などからは、吉貝製品も検討に値する。精度よくロー付け加工されればシユール対向型のほうが扱いやすく信頼性も上だ。かのルネエルスもシユール対向型のワイマンアーチを好んで採用していた。

レストアに奮闘するシーンでは、現存個体数の多さならダイヤモンドよりユーラシアだろう。トーン調整ができる純正採用のDC510が第一候補となり、やむなく代替使用する泥除けの寸法次第ではGC700がふさわしいものとなる。ブレーキが鳴かなければ入手しやすい610や750だが、現物合わせになる。

メーカー不明のフレームだったから、シートチューブの立ち角度、シートステーの細さ、クラウンの寸法などから、細身のタイヤでの快走タイプなのか、ランドナー的のんびりゆったり快適走行タイプなのか見極めてアーチを決める。

オマケに手もとにあるアーチのうちで最長のリーチ寸法と思えるアル



テンパーガーを試着してみた。

26インチデモンタで下端に近い位置だが、700Cダイヤモンドでも中間よりやや上の位置、26インチフレームで24インチホイール装着（あるいは24インチ車に26インチホイールを装着）など、ユニークな使用方法を構想する際に、アーチ実物持ち込みで作ってもらうなどの遊びに向いている。台座位置次第だがDC700でも650Aと700Cに共用できる寸法だから、アルテンパーガーだったら24インチと26インチ（半径で25mm違い）で共用できるリーチサイズだ。30mmはあるから、カンパロングエンドなどと組み合わせたスケルトンなら24インチと700Cの共用も可能かもしれない。カンチやサイドプルでは実現できない、面白い一台になるだろう。

吉貝さん、昔から補修パーツや専

用工具（144系レバー取付用T字マイナーストライバーやアーチつかみなど）を充実させていたことに感服してました。カーボンブラック入りマスターバッチで炭素の4本の手の

架橋でより安定・長寿命の黒バージョンだけでもいいですから1台ぶんの8個セットでアーチピボットカラーのスペアパーツも市販検討お願いします。



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



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!

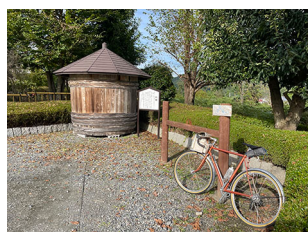
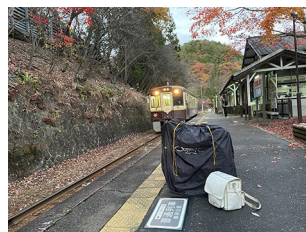
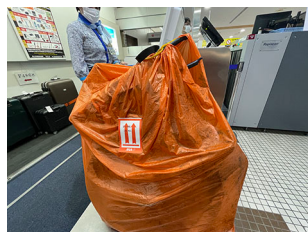
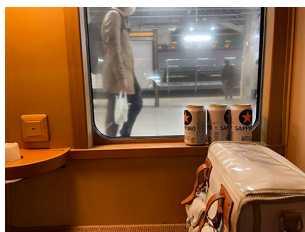
A5判 224ページ 2300円+消費税

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!



# GO's View

少ない。もっとも飛行機のスケールモデルでは、キットよりも資料の方が遥かにお金がかかるというのが常識で、作らないキットと同様に使わない資料が山積みになっている。たぶんそのまま終わっちゃうんだろ。うな。ストックキットの金額を計算するのは、作って楽しむという本来の目的とは違うので邪道ではある。反省。

カメラとレンズは全部合わせても百万ちよつとくらいだ。これも適切にはいいないし、ペンタックスSPもキヤノンA-1もT88も2台ずつ使ったし、もつとかがつてると思ったのに意外な結果だ。でも一時使っただけでそのままになって申し訳ない機材がたくさんある。趣味よりも実用オンリーになつてる期間が長いのもかもしれない。

熱中した期間が短い趣味は、やはり総額はたいした事はなくて、数年しか集めなかったミニカーは平均四千元×二百台で八十万円と言ったところ。でもこれは片付けてしまうことはなくてずつと飾つてあるから、コストパフォーマンスが良いと言えないこともない。

漫画の単行本が約五千冊。平均五百円として二百五十万円。まあそんなもんか。プラモのキットと同じように、保管するにはスペースが必要だが、本は重いのでこちらの方が

気を遣う。今でも着実に増えつつある。いつか巨大な本棚に全部並べて読み返してみたいもんだ。

金額的に一番大きいのはやはりクルマで、車両購入費の合計が約二千万円だった。まあこれは実用の部分もあるので、金額が趣味の出費ではないのです。昔は自動車メーカー

の社員だったので仕事に使ったものもあるし、今だつて自転車屋のライトパンは必要だ(まあそれにしても過剰なクルマだったりするけど)。純粋に楽しみにしか使えないクルマは2台だけだったかな。

さて自転車は。こちらはクルマとは逆に途中からお仕事になつてし

まって、境界が曖昧なところもあるのだけれど、まあだいたいクルマよりちよつと少ないぐらいじゃないかな。単純に百万で買った中古車も何台もあるし、近年のオーダーは計算すると百万前後はしてしまふ。ただしクルマと違うのは、実用的と言えるのがコンビニに行く専用のワンタッチピクニカー1台だけということだ。

もちろんこれらの金額は単純に購入金額を累積したもので、サイクリングの獲得標高と一緒で下つた分(売却した分)は考慮してない。プラモや漫画本はプレミアア品でないし買い取り価格が極端に安い(定価の5%だったりする)ので、放出しても捨て値にしかならないけれど、カメラや自転車は相場がある分まだだいぶましたと思ふ。それにしてもホイール係数、高いよね。

こうして数字してみると、ものすごく趣味にお金を使う贅沢者みたいに見える。私の場合、酒もたばこもギャンブルもしない良い子なのと、普段の質素な衣食住と野放図な趣味の比率のおかしさを指摘する人がいない、というのもあるかもしれない。

皆さんも一度総括してみると「自分も結構な趣味人だった」と思うかと請け合いです。



# 累積おいくら万円?

ある時、高速道路の料金を今までいくらか払ったかという話題になつて、計算してみたら一千万は確実に超えていることがわかった。勤め人だった頃は「週末は路上生活者」と言われるほど遊びで走り回っていたし、今でも元気な時は一日10km走ったりするから、累積すればそれくらいにはなるよなあ。日本の高速道路は、一番安く作れる区間で1mあたり5百万円という話もあるので、私の払った分で2mぐらいは作つてもらえたことになる。

そこから、じゃあ趣味や遊びに累積でどれくらい使ってきたのか、ちよつと早いけれどこれまでの人生の総括みたいなことをしてみたのだった。

まずはプラモデルのキット。大ざっぱに言つて平均二千元×五百キットで百万円かあ。途切れた期間があんまりないのに、これは意外と

# 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)

# 1980年代の日本製自転車

鈴木邦友



最近、テレビやラジオから流れてくる何気ない楽曲に、ふと吸い込まれることがある。ドラマや娯楽番組、コマーシャルの中で流れるBGMだ。どれもなんとも耳触りがよく心地よい。

それもそのはず、そのどれもが四半世紀以上も前に流行った懐かしい昭和歌謡だ。では、それらの番組やコマーシャルが高齢者や昭和を懐かしむ方をターゲットにしたものかという点を決してそんなことはない。若者向けや年齢に関係ないものばかり。しかもその楽曲の中心は

1970～80年代のものだ。

それは楽曲だけでなくどまらなないテレビやラジオ、ネット上には昭和の人気アイドルや大スターたちまで、今も主役格で登場している。もちろん今の姿で。いまだにトップスターなのだ。

要するにこれは当時の芸術の完成度や文化の高さを物語るものあり、その時代を知らない今の若者達が違和感なく自然に受け止めているというところは、今もなお通用するものであるということになる。

自動車の世界もまた同じだ。イン

ターネットのトップページのトピックス欄には、新車よりも昭和の時代のビンテージカーの記事の方が多く取り上げられている。大規模なモーターショーの集客に旧車が展示されたり、旧車ショーが同時開催されたりもしている。新車の中にも昭和の時代のデザインをモチーフにしたものがある。

これもまた当時の自動車のコンセプトやデザインが洗練されていたという点の証であり、今の若者にも十分感銘を与えるものということになる。現に1980年代頃までのスポーツカーは、驚くような高値で売買されているらしい。我が愛車も昭和の時代のものである。決して旧車マニアという点ではなく、魅力的な自動車が発売されたら買い替えようと思っていたのだが、結局心が動かされる自動車に出会うことはなく、今に至ってしまった。たまに自動車ディーラーに新車を見に行くこともあるのだが、当時店頭で飾られていた愛車のシートに初めて座った時のあのドキドキ・ワクワク感を越えるものはなかった。店を出て愛車のシートに戻った時の方が胸が高鳴った。

そう思うのは決して筆者だけではないようで、今の若者たちに自動車離れが進んでいるというニュースも、なんとなくうなずける。

## ●1980年代の日本製工業製品

「1980年代の日本製工業製品をお持ちの方は、大切に使われてください」。

日本の自転車研究の第一人者、日本にフランス式の自転車文化を取り入れ、日本のサイクリング文化を構築された鳥山新一先生が、自転車についての講演会で話された時の言葉だ。この言葉から想像できることは、80年代に日本製工業製品はその頂点を迎えていたということだ。また世界中の工業製品と比べてもよくできていたということ、そして世界一だということだ。

第二次世界大戦後、日本は目覚ましい勢いで復興を遂げ、世界の先進国をライバルに良いものを生み出す工業国として蘇った。全ての日本人労働者が時間や労力を惜しむことなく働き、過労死などという言葉まで生まれた時代だった。もちろんそこには日本人にもともと備わる繊細さや勤勉さが影響していることも確かだ。

その結果日本は世界屈指の先進的な物作りができる工業国となり、日本の工業製品は世界中の人々から注目され愛用されるようになった。その頂点となったのが80年代ということになる。80年代、日本製の自動車走っていない国はなかったし、世界中の観光客の首には日本製の一眼レフカメラがぶら下がり、世界中の若者のズボンやシャツのポケットは日本製小型音響機器の定位置となっていた。日本製の工業製品を持つことは、世界中の老若男女のステイタスであり憧れとなっていた。

実際当時の日本製工業製品はよくできていた。機能・性能の高さはあ



たりまえ、さらに故障が少なく丈夫で、取説など読まなくても使えるくらい使いやすい、デザインも斬新だった。それよりなにより作り込みがよかった。部品一つ、ネジ一つまで手を抜くことなく丁寧に仕上げられ、それが一つの工業製品として美しくまとめられていた。そのためどのような製品にも愛着が持てた。大切に使い続けたい。でも使い続けることができるだけの品質も備えていた。

そんなこともあり、筆者が所有する80年代頃までの工業製品たちも、今もなお不便を感じることなく普通に機能してくれている。その言葉のおかげで我が家は昭和生生活博物館のようになってしまう。

### ●自転車

自転車もまた工業製品のひとつ。80年代頃までにはほぼ完成されている。私たちが愛する旅行用自転車がその最盛期を迎えたのもまた1970～80年代で、完成車も部品も日本製工業製品が世界一であったのと同様、魅力的なものばかりであった。

日本の旅行用自転車や競技用自転車の世界でも、70年代以前はそのお手本となっていたフランスやイタリアの有名工場の自転車やパーツを追いかけるだけではあったが、80年代になると日本のアルチザン系工房や部品メーカーの中には機能や品質で本家を抜くところが次々に現れた。世界に自慢できるような名車が生まれたのもこの頃だ。

特にその頃の日本製旅行用自転車は、世界を旅してもそれに優る自転車にお目にかかることはなく、各国のサイクリストから羨望のまなざしで見られた。日本製旅行用自転車は、その機能や性能、品質が世界一となっていた。

80年代、世界一周をした筆者の愛車も約8万キロメートルの間、特に大きな問題を起こすこともなく走り切ってくれた。マスプロメーカー製のキャンピング車をベースにほぼ日本製のパーツで組み上げた自転車で、20～30キログラムの荷物を積み、様々な環境下、様々なコンディションの道を走ったが、簡単なメンテナンスや修復可能な修理、消耗品の交換だけで、日々100キロメートル以上のペースで快適に走ってくれた。

### ●世界一美しい日本の旅行用自転車

80年代頃の日本製工業製品は、美しさでも世界一だった。もちろん自転車やそのパーツもだ。溶接部の美しさは逸品、ヨーロッパ製に見られるラグとパイプの間の隙間やローのはみ出しなどはなく、ラグの淵をなでると指が切れそうなくらいだった。ラグレス溶接部分も滑らかなカーブを描きツルンとしていた。小物類もまるで一体成型であるかのようには溶接され、その位置も寸分のずれもなかった。

現在流行っているTIG溶接のウロコ状の接合方法など論外だった。もちろんパイプにも歪みがなく塗装もむらなくまっ平ら。プレス成型小

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- トーエイランドナーフレーム 505mm 赤茶 現行 STD 仕様 R エンド幅 130mmF キャリア付き中古¥60000
- イデアル 92 男性用ナチュラル大鋸 1985 年中古美品¥20000
- マファック TOP63 中古美品¥60000 ●マファック GT 中古¥1000
- マファックギドネットレバー玉付き新品¥8000 ●マファックインベルセレバー新品¥10000
- アルテンベルガー Q 付きドロップレバー中古¥1000 ●シマノ押し込み Q 付きドロップレバー新品¥5000
- D/A-EX ブレーキレバー BL-7200 パッドなし (カンパ用パッドを御使用下さい) 新品¥3000
- サンプルテューリスト 軽合 48×32T 新品¥20000 ●同 50×36T 新品¥15000
- サンプルテューリスト 鉄 48×36T 新品¥10000 ●同 48×30T 新品¥10000
- TA ランドナー 48×36T 新品¥10000 ●同 46×36T 新品¥10000
- 日東ハイパー 60mm 中古美品¥10000 ●日東ダイナミック 70mm 新品¥10000
- バレリッシュブリーム中古¥10000 ●スーパーブロードペダル PL-SB00 新品元箱¥12000
- チューブラー車輪アラヤワールドチャンピオンオロ 32H D/A SFQR120mmD/A5 段 14-24T 新品¥30000
- 650A 車輪グランボア 36H ペリシェプロ LFQR126mmQ なしサンレース 6 段 14-24T ルナル 3/8 中古¥10000
- 650B 車輪スーチャン 28H エクセルト SF120mm ルックスウイングナット新品¥25000
- スポーツマン印中型フロントバッグ黒帆布革 2 本ベルト新品¥4000
- TA サックドギドン茶新品¥16000 ●同黒新品¥12000 ●TA ボトルバッグ茶新品¥10000 ●同白¥4000

※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

物の打ち出し面もきれいにヤスリで整えられ、フレームはどれも工芸品のようだった。

部品もまた美しかった。その表面は歪みもなく滑らかに整えられ、メッキや磨きの製品は鏡のようにあたりを映し出していたし、アルマイトの製品もその表面はなめらかに整えられていた。平らな部分はいくらでも平らで、丸い部分はきれいな真円を保っていた。今のように表面に塗装を施すようなことはなく、素材の美しさや表面加工の時間や時間のかけ方で美しさや高級感を醸し出していた。

工作や加工、デザインも手をかけたものが多かった。マーキングもほぼレリーフ加工だった。きれいな網目模様や石目柄の上にメーカー名や製品名が浮き彫りされ、変速レバーなどはその凹凸がちょうどよい滑り止めにもなっていた。ネジの頭にメーカー名が刻印されたものもあった。ペイントやシル・プリントによるデザインや色物の部品は一部の若者向けの製品に限られていた。表面の面積が大きな部分には溝が彫られていたり肉抜き加工が施されていたり、結構手のかかるデザインのものが多かった。ネジやナットの頭も美しく加工され、さらに表面にはきれいなメッキや磨き処理が施されていた。

逆に基本デザインは直線と単純な曲線が基調で、無駄のないシンプルなものばかりだった。それとともに各パーツの部品点数も限りなく少な

く、強度の限界まで肉がそぎ落とされたものが多かった。「シンプル・イズ・ザ・ベスト」を前向きに謳うメーカーの存在もあった。そのためかシンプルな構造による軽量化部品が多かった。

部品点数が多くなりがちな旅行用自転車にしてもシンプルな構造で軽量なものが多く、それにより性能面においても美しさでも優れたものが多かった。

80年代、日本には多くの世界一があり、日本人の生活もまた豊かだった。自国で一生涯懸命働き、その資金をもとに海外で思いっきりエンジョイする。日本人のレジャー意識が急速に高まっていったのもこの時代だ。

国内だけにとどまらず世界を旅するサイクリストも増え、そこで使われる旅行用自転車も最高の性能を持つようになっていった。日本のサイクリング文化が頂点を迎えた時代でもあったのだ。

そう考えれば、旅行用自転車が80年代頃の姿のまま今もなお存在し続けるのも当然の成り行きだ。当時完璧に完成されてしまったこともあり、サイクリングという文化が大きく変わらない限り、それに優る新しい形の旅行用自転車が出てくることも考え難い。完成された文化の中の完成された形ということになるのだ。

いいものはいつの時代でもいいもの、変わることもなくなることもなく、いつまでも存在し続けることになるのだ。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

# 400年の伝統 世田谷のボロ市

## 当店も協賛

### フレーム、パーツ特価セール

12月15・16日、1月15・16日 10時より

◎マウンテンバイクはワイヤーサポーターを付けよう。  
ホームセンターで長いネジとプレートで作れます。

【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)。

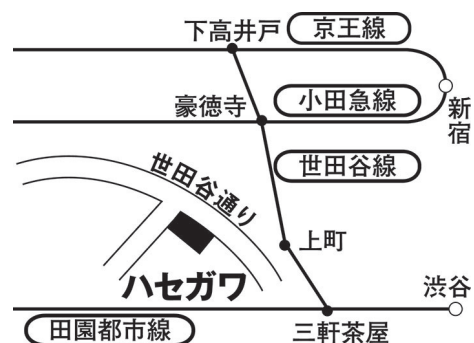
ランドナーパーツ専門店

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 ¥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] サンエクスード [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 ¥5005, セールヴェルテ ¥5005, シプレ 700 ¥5005, シプレ ¥5005, リエール ¥5005, エキュルイエ ¥5885, エートル ¥5005, ルナール ¥5005, ルートフォレスティエール) パナレーサー (ツーリングカスラム 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  
 パーテブ 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) [シユール別売] ¥5280, グランボア・シユエット ¥19800, マファック・レーサー ブレーキシユ (デイズナ・クロスカンティブレーキシユ ¥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 [欠品中] 204QC ¥5500, GC202 ¥7700, GC202Q ¥11000) シモノ・BL-R400 ¥5000, レバーパッド各種、日泉ケール各種  
 クランク サンエクスード・ファンライド SXC ポリッシュ (165 ¥20000, 170 [欠品中]), TA・シクロツーリスト (162.5 ¥30000, 165 ¥30000, 170 ¥39000), BB 各種  
 チェーンリング TA, シクロツーリスト (アウター 42T ¥5720, 44T ¥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、サンエクスード各種  
 フリー IRD・サイクロマーク I (5 速 13 ~ 26T) ¥15000, シモノ・サンツアー替歯  
 チェン シモノ (CN-M9100 [12 速] ¥8300, CN-HG901 [11 速] ¥6870, CN-6701 [10 速] ¥4065, CN-HG53 [9 速] ¥3600, CN-HG40 [5-8 速] ¥2095), イズミ, カンパ  
 ベダル 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, トックリップ・トウストラップ各種) リオター  
 デイレイラー マイクロソフト FD-R42 [欠品中] RD-R47S ¥7700, RD-R47 ¥7700, サンエクスード SXFD34 ¥5940, SXRD51MB ポリッシュ ¥14000, アテナシルバー, IRD コン트롤レバー シモノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000), サンエクスード (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 ¥23650, B-17S スタンダード [欠品中] B-17 チタン緑 ¥39820) サドルオイル (BROOKS [30g] ¥1958, イデアルサドルグリス ¥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 ¥10000, 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-12 ¥12000, M-15 ¥15000, M-18 ¥17050, NF-22, ZL-60P ¥16000, ZL-60T ¥16000, キャンピー), シルク製アプレオリジナル ¥12000  
 ヘッドパーツ グランボア・ビンテージ ¥7700, 輸行用 ¥4400, タング・RB661C [在庫限り] ¥1650, タング・MA60C ¥1650, 丸石・アレンキー脱着式輸行用 ¥3000  
 缶トルケージ 日東 (R ¥8140, T [欠品中] 80 ¥12210, 500 [欠品中])  
 インフレクター 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<sup>1/2</sup>, ゼファール 18<sup>1/2</sup>  
 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, 35 ¥4500, 38 ¥4700, 42 ¥5000) キャットアイ (RR-165GMR ¥330, RR-165SMR ¥660)  
 チェンプロテクター VIVA・チェーンステラパー ¥500, 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, 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 12 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  
 2024 年 1 月号  
 令和 5 年 12 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