



## 瀬戸内を西へ

旅行用自転車の多段化を考える  
自転車と溪流釣りの不思議な共通点

CYCLE FIELD 2024

2



# OnebyESU

心置きなく旅を楽しむアルミツアーモデル

901



TOKYO SAN-ESU





# 瀬戸内を西へ

限りなく海辺に近い道を自転車で

山本進一

瀬戸内海の本州側を神戸の東にある芦屋駅からスタートし、限りなく海辺に近い道ばかりをたどりながら西へ走り始めたのは2010年2月のことだった。当初は仕事現役時代だったから、休日ごとに私の住む滋賀県の琵琶湖東岸からJR輪行による日帰りを繰り返して、岡山あたりを越すと1泊や2泊で走り継ぎ、いわゆる「尺取り虫型ツーリング」をつないで9年目の2019年4月に12回目のべ19日目で山口県東端の柳井駅まで到達した。＊芦屋駅から始めたのは阪神淡路大震災と関連する（旅報告NC No.372「阪神大震災被災地を走る」）が、詳細はいつか書き加えたい。後に大阪駅と神戸港間を走ったので大阪発としてもよい。

本州と橋でつながった島や、岬の行き止まり道も含め隅々まで巡ったから、日数は多いが西進速度は極めてノロノロだ。岡山東部の牛窓がある小豆島近くの岬道や、鉄道橋が四国香川県坂出へ渡る児島半島、広島県福山と尾道の間にある半島からの田島や横島、呉市の手前にある蒲刈島は幾つか島をつないで走り、音戸瀬戸を渡つての倉橋島は大きすぎて2回に分けて走った。ただ「しまなみ海道」はポピュラーすぎるのと、これを越えれば四国今治まで行ってしまうので敬遠し、尾道港で大橋を下から見上げ、向島へ渡る「日本一短い船旅」のフェリーを見送った。しかし柳井駅に到達した年の暮れから翌2020年初め頃に世界的な

新型コロナウイルス感染が始まり、日本でもほぼ3年間、自粛の生活を強いられた。当初の厳しい外出規制から徐々に緩和され、マスク着用の強制も2023年3月からは「自己判断」となった。コロナに負けず自転車旅は続けてきたが、電車輪行は避けてカー輪行か、近隣の県内や近隣府県、林道走行ばかりとなった。その間に私は所謂高齢者に到達、現役仕事を離脱して「年金生活者」となり、金銭的には苦しいながら時間的には自由な身となった。さて自転車旅三昧と思つた矢先にコロナ禍の洗礼を受け、自転車で走り回れる「健康寿命」を70歳位までと設定していた残り時間がほとんど消えていった。加えて1年ほど前からは90歳台の母親の老齢化が心身ともに加速し、食事や生活全般の「介護」が必要な体制に突入した。

その詳細はここでは省くが、2023年春頃からは「アフターコロナ」時代に入り、世はインバウンドを含め観光旅行はコロナ禍以前に戻ると勢いで復活してきた。介護のため、またも遠距離自転車旅が遮断された私だが、もう残り時間は少ない。介護制度を駆使して1〜2泊程度の隙間を何とか算段し、瀬戸内旅13年目の2023年晩秋、ようやく13回目のツーリングに出た。前回の柳井から少し手前で大島瀬戸の橋を渡り、民俗学の泰斗、私が若い時から旅の原点と尊敬・私事している宮本常一氏（1907〜81）の生まれの屋代島（＝周防大島、以下周防大島と記す）を2日間走った。全部は走りきれなかったが、今回はその報告をしたいと思う。

ちなみに東京から40歳でユーターンし故郷の滋賀県彦根市に住む私は、1972年にトニー・ランドナー1台目をオーダーして以来、数台の「自転車づくり道楽」をしながら全国各地を走り、ニューサイクリング（NC）誌にも多くの旅報告を掲載していただいた。むろん宮本常一氏の「生涯に4千日、地球4周分の16万キロ」（佐野眞一著「旅する巨人」）も歩いて旅し、写真を10万枚以上（周防大島の宮本常一記念館に分類保存）残した記録には到底及ばないが、私も約50年の自転車旅を続け「終活」を兼ね進めている記録整理がツーリング数803回、のべ1078日分に到達した（2023年12月1日現在）。写真はデジカメやスマホ使用前のフィルムカメラ時代を整理中（ネガやプリントのデータ化と廃棄）であるが、おそらく万の単位には軽く届くストックがあると思う。過去のNC旅報告のごとく前書きが長くなったが、最新の旅報告を始めます。

1日目 広島經由、大島駅から周防大島へ

2023年11月7日、自宅のJR最寄駅から午前10時15分発下り各停に乗る。米原から南へ4つ目のローカル駅で、列車輪行は約1ヶ月前に京都駅経由で往復、日帰りで行った舞鶴の西港沿岸以来である。コロナ



橋の間はほとんど列車輸送はせず、若狭湾から舞鶴方面も車で現地まで何度も往復したが、今回に備え久々で分解と組み立てを復習した。これまでの私の記録では列車輸送444日（カー輸送350日・船輸送27日）を数えるが、やはり間が空くと腕が鈍るものである。

輸送するならば早い時間の列車に乗り現地に入りたいが、今回は母の介護ショートステイ（お泊り預け）の迎え時間が9時すぎなので致し方ない。当初の瀬戸内日帰りは青春18きっぷを使うことが多かったのですが、始発から終電近くの帰宅までフルに活用した。ちなみに新幹線を使えば私のローカル駅からでも、新大阪で始発みずほに乗れば広島に8時半すぎ、鹿児島中央駅にも11時すぎに着くことができる。

今回は11時に京都駅で新幹線のぞみに乗り換え広島着は13時ごろ、山陽本線各停に乗り継ぎ岩国を経て大島駅へ15時すぎに着いた。大島駅はコロナ禍前の2019年4月23日以来で4年半ぶり。その時の瀬戸内12回目は呉駅からスタートし2泊3日、2回目の倉橋島を南端の鹿島まで渡り、戻って呉駅前まで泊まった。2日目は広島市内で平和記念公園や原爆ドームを訪ね、厳島に渡船がある宮島口と岩国の間の大竹駅近くに泊まった。3日目は安芸灘の海沿いを山陽本線と並行して南下する国道188号線をたどり、それでも僅かな旧道や小さな駅、港の突堤などに寄り道してノンビリと走った。一時

小雨も降る下り坂の天気は帰路を考へ、周防大島への橋をくぐり大島駅には12時に着いたが、島へ渡ることは次回として約8キロ先の柳井駅まで走りピリオドとした。それでも山口県に到達し、全国で自転車未走県を一つ制覇、47都道府県のうち残りは沖縄県だけとなった。

それから4年の月日が流れたことは冒頭に書いた通りである。晩秋の日没は早く、晴れていても16時に日が傾き17時には暗くなり始める。1泊目の宿の位置次第で今日中に島へ渡るか、明日にするか微妙な選択肢だ。島には20軒余の宿泊施設があることは調べているが、昔から事前予約はほとんどしたことがなく当日午後の電話か飛び込みが多い。島には旅館と民宿が半分ほどあり、他は「瀬戸内のハワイ」と呼ばれる観光地の高級（高宿泊料）施設やキャンプ場ばかりだ。

高級とキャンプ場は省いて、駅の待合室からスマホ（以前は公衆電話が定番だった）で何軒かに電話を入れてみる。案の定シーズンオフのため休業中ばかりで、何より開口一番「1人ですが」と伝えることもあり5軒ほど不可である。次策は駅周辺だが大島には宿がないようで、柳井まで行けばビジネスホテルもあり、これは最後の手段。少し遠いが更に島の宿に電話すると「素泊まりなら」という懐かしい言葉が返ってきた。近くにコンビニがあるというし食事はなんとかなると即決したが、地図を見ると島の中央付近の先まで一気



に行かなければならない。それから輸送袋を開けて組み立て16時前に大島駅をスタートした。距離は30キロ足らずのはずだが、初めてのコースで日没が迫っている。途中からはライト走行になりそう。島の海沿いは岬のピークが繰り返すから平地のように距離は稼げないだろう。

まず大島駅からすぐ大島大橋の袂の橋脚上まで、ぐるりと円を描いて高度を上げる。橋は海面より31メートル、とりわけ海の橋は下を大型船が通るから高くしてある。この大島大橋、じつは5年前に大きなリニューアルとなった。2018年10月末、橋をくぐった2万5千トンの大型貨物船が橋脚に衝突し、島へ水を送る水道管が損傷して全島が1週間以上断水した。新聞には「瀬戸内のハワイ届かぬ水」「観光打撃、死活問題」などの大きな見出しが並び全国

ニュースとなった。

その大島大橋へは大島駅から国道188号線を100メートルほど東進して取付道路を左折、ループ状にほぼ1周して袂に着いた。先の左折地点近くで国道437号が内陸から合流して島へ分岐する。437号は島東端の伊保田で海に消えるが、路線としては四国に渡り松山港から山城近くにつながっている。海を渡る国道は「海上国道」と呼ばれ幾つかあるが、鹿児島県から種子島、奄美大島などを経て沖縄県那覇市に至る58号は最長で有名、ロマンのある国道だ。かつて旅した愛媛県八幡浜から大分県に至る国道197号は四国と九州の間の豊後水道・豊予海峡を渡る（旅報告NC No.352「豊予海あたり」）。

大島大橋は長さ1002メートルでトラス橋として国内4位といい、片側に狭い歩道がある。車道側は自転車禁止のよう歩道を行くが、通勤や通学で歩く人や自転車が思ったより多く、自転車同士の対向は危なく歩行者ともすれすれだ。むろん旅人の私が遠慮して対向自転車にはこちらが停止し、歩行者を抜くときは静かに声をかける。ベルは決して鳴らさない（違法だが車体に装着せずバッグに入れてある）。

ちょうど橋の上で日没時刻が迫った。瀬戸の夕日は美しく『瀬戸の花嫁』の「瀬戸は日暮れて夕波小波……」のように、私の大好きな情景の一つだ。明石海峡や瀬戸大橋周辺（旧宇高連絡船）など多くの場所



で楽しんできた。しかし夕景を楽しむのは春から夏に限る。なぜなら秋冬の夕日は「釣瓶落とし」だからである。のんびり楽しむ間がなく沈んですぐに暗くなる。それはわかっているのだが、橋の真ん中で写真を撮るのも撮ったり、下の大島瀬戸の速い潮流や行き交う船を眺めていたりする。

それでも16時すぎには島側に着いた。こちらは高い位置で島の道路とT字型に結ばれて信号があり、道路標識の奥の山裾斜面に「SUO OSHIMA」の大きな白色文字が描かれている。ここを左折して宿に向かう。橋を振り返ると黄緑色のトラス鉄柱が夕日を浴びて群青色の海面の上に輝いており、また自転車を止めて写真を撮る。いっこうにはかどらない。10キロほど先に久賀という島最大の町があり暗くなり始めた道

を急ぐ。しかし岬ごとに急なアップダウンが繰り返され、通勤時で車両も多く細心の注意が必要だ。

その久賀の町まで40分、コンビニ店があり念のため食品を仕入れる。ここから何年ぶりのライト走行、この先の岬の大崎鼻には急な上りやトンネルもあり、一気に下ると次の小ピークを経て日良居の町。ここで宿に電話して場所を確認する。スマホで地図を見ればいいのだが、暗い夜道で老眼では面倒だ。ここにもコンビニ店があり、アルコール類を仕入れる。あと10キロほどだが17時をすぎてすっかり暗くなり、大きな岬の付け根を横断する山越えと幾つか小ピークがあるようだ。宿のある西方下田（しもだでなくしたた）の海辺の宿に17時40分に着いた。2階の部屋から港と海が見える。すぐ下が国道だが、もう島の末に近いから日暮れて車はめつたに通らない。対岸の灯は本州側ようだ。大島駅から約25キロ、スマホアプリの標高差合計は238メートル、僅かな走りに時間をかけているがマイペース、昔からのノンビリ旅である。

風呂に入り浴衣を着てカンピールを抜き、ゆつくりと地図（昔からの国土地理院5万分の1地形図）を広げる。下田の町（村）は、まさしく宮本常一氏の生まれたところで、100冊以上の著書を何度も読んできた私には、この宿のすぐ近くの神社隣に生家、少し山側の寺に墓があることがわかった。島の入口近くに宿がとれず夜道を遠くまで走ってきたことが逆に吉となった。明日は2

キロほど先にある宮本常一記念館（資料館）に寄り、島の東端から南岸を回って一周するつもりだが、今度は吉から一転することになる。

## 2日目 周防大島の東端から南岸へ

11月8日、朝は少しひんやりして10℃くらい、日中は20℃を少し超す、晴れ予報のいいコンディションである。朝食なしの素泊まり宿だから、コンビニおにぎりなどですませ、秋の短日ゆえ早めの7時半に走り始める。港の周辺を見たあと、すぐ隣につながる長崎の町（村）にある大きな神社が下田八幡宮、その森に沿って山側へ少し坂を登ると神宮寺、ここに宮本常一氏の墓がある。かつて愛読作家・檀一雄の小説舞台や晩年を過ごした博多湾の能古島、墓がある福岡県柳川市などを訪ねた（旅報告NC No.359「檀一雄への道」）

近所で尋ねればわかることだが、それも今回は控えた。ただ当時の海辺が現在では50メートル近く沖まで埋め立てられており、そこに国道437号線が通り、漁港や道の駅「サザンセトとうわ」（現周防大島町の旧町の一つが東和町だった、本日は休館）、温泉施設、陸上競技場などが海近くに並び、一帯は「瀬戸内のハワイ」らしくヤシの林が広がっている。海岸の埋立ては宮本氏が「私の日本地図」（全15巻）を書いていた当時すでに始まっていて、写真メインとしたこのシリーズ本の「瀬戸内海Ⅲ」にも、付近の工事の様子が記録されている。この本は今回の旅の前後に何度も読み返した。

ここから2キロほど東の平野という町の海岸沿いに現在の町役場があり、隣接して「宮本常一記念館」と「星野哲郎記念館」（作詞家）が建つ。私にとって宮本常一記念館は、2004年に「周防大島文化交流センター」（施設全体の名称）としてオープンして以来、いつか行きたい宗教の「総本山」的な存在であった。19年目に到達したが、なんと玄関には「定休日」の大きな看板。昨晚、資料を見ていて水曜が休館日と知ったのだが、中が見える玄関ガラス扉の前まで来ての現実には打ちのめされた。明日にはとても来られないので今回はあきらめ、またいつの日か自転車とともに訪れることができるかと思う。

また時刻は8時半、ここで半日くらいすす予定でいたが、気を取り



から1時間余かかった。今治へのフェリー乗り場があり海上国道は四国へつながる。この町から南岸へ抜ける山越え道をたどるつもりだが、北岸にあと2つ集落があり、町はずれの看板「2キロ先行き止り」を承知で行ってみる。ここからは車1台ぎりぎりの堤防や崖沿い道となり、地元車が来ると自転車でもすれ違えず幅のあるところに待避する。雨振、両源田という数戸ばかりが並ぶ集落で島東端の道は尽きた。細い山道が最奥の瀬戸ヶ鼻に続いているようだ。平野から約17キロ。このすぐ沖には情島という人の住む小島がある。

ある」と記している。私は北岸最東端より1キロほど戻った雨振の西側から「低い丘」を越え南岸の日向泊に行ってみた。急坂を上り下り5百メートルほどの寄り道だが、南岸は伊予灘に面して明るい海が広がり沖の向こうは愛媛県だ。ミカン畑が急斜面に海まで広がって民家は数戸ばかりのようである。先の高齢女性は、最近移り住んだ人が多いと話していた。別荘のことであろうか。ここから南岸に行く道はないので再び雨振に戻り、さらに伊保田まで引き返してフェリー乗り場近くの小店で昼食用のパンなど調達、この先に食堂はなさそうだ。標高百メートルほどのピークに小学校が建ち、短いトンネルを抜けると南岸の油宇へ出た。油宇は港町、東西を岬や突堤に囲まれて5百メートルほど民家が続く。

直して島廻りにスタートする。島は東端まで20キロ足らずしかなく、先端を周回する道路はないが行ってみる。平野から次の岬を回ると神浦、内入、和田と海辺の静かな村があり、厨子ヶ鼻という岬に星野哲郎作詞「なみだ船」の歌碑が建っていた。平野から10キロほど、ここまで来ると車はめったに通らなくなり、海の水は青く美しく輝いてきた。沖にはポカリポカリと、いかにも瀬戸内海らしい小島が幾つも浮かんでいる。松ヶ鼻の岬には戦艦陸奥の沈没碑があり、周辺に記念館があつて公園が整備されている。戦艦陸奥は第二次大戦中の1943（昭和18）年、この沖の海域で事故沈没し千数百人の乗員が死亡したと碑文にある。

ここで引き返す。雨振の道端で畑の手入れをしていた高齢の女性に声をかけてみた。音のしない自転車だから突然の余所者に驚かれたが、宮本帯一氏の著書にある「中本という旧家」を尋ねたところ、すぐそばの家だと教えてくれた。50年余の今も現存していて建て替えたのかどうか、しかし「家人は住んでいない」という。ちなみに雨振の読み方を「あまふり」と教えてくれた。宮本氏は当時の本に中本家の写真と「伊保田の東に雨降（原文は振でなく降）」というところがある。そこに中本という旧家がある。三〇〇年あまりもここに住みつき、幕末の頃から生魚の間屋をしていた。東和町第一の富豪であった」と書き、両源田とともに紹介したあと「雨降（振）から低い丘をこえた南側に日向泊（ひうがどまり）がある。南岸東端の集落で

小泊、和佐の3集落をつなぐ約10キロの海辺の道だが、北岸と異なりこちらは急峻の岬の小峠道が繰り返す。各集落とも海沿いに細長く、海岸の新道には低いながら堤防が延々と続いている。宮本氏の本で見る当時の写真では美しい砂浜の



村々だった。走っていくのは県道の舗装道だが、海際の断崖上を通る箇所もあり車1台がやっとの道幅。馬ヶ原から小泊の岬道では麓の集落から正午のチャイムが聞こえてきた。小泊の港の突堤で小休止しパンで昼食とする。ここまでの岬道では1台の車にも会わなかった。

小泊に続く和佐で南岸の道は一旦尽き、北岸の神浦へ横断する山越えのピーク付近から島の尾根筋を東西に縦断する広域農道「オレンジロード」が島の入口の大橋まで続いている。秩父の「みかほ林道」や奥武蔵の「グリーンライン」、伊豆半島の修善寺から天城越えなどと同様に、横断道と交差しながら激しいアップダウンを繰り返すようだ。あまり走りたくない道だが南岸道がない3キロだけ我慢して、宮本常一記念館のある平野からの道と交わる地点で南岸の片添ヶ浜に下る。ここからは南岸と西岸をつないで、ほぼ海沿いに周回が可能になる。片添ヶ浜はハワイビーチをモデルに整備された白い砂浜と青い海辺にヤシの林がつながる観光地。シャレた宿泊施設もあり休日やシーズン中は大混雑だろうが、オフの平日だから閑散としている。のんびりとハワイ気分で走りながら島南端の沖家室島をめざす。小積、大積の小集落を経て、また岬道を登り沖家室島に渡る沖家室大橋へ14時に着いた。

1983（昭和58年）に開通した橋は長さ380メートルだが、高い位置を通っており、島から島へ渡る

気分は爽快だ。かつて沖家室は瀬戸内屈指の漁港で、江戸時代の繁栄ぶりは「家室千軒」と言われたという。ピークの明治時代には3千人を超えたが、昭和以後減少の一途をたどり現在は2百人台とか、平成時代には高齢化率がトップで「日本一の長寿郷」（稷並悦子写真集）と話題になった。橋からループを下りると、確かに民家が密集している港町があり、旧道や家々の間の道は1人がやっと通れるほどの狭いところもある。しかし人は少なく閑散としている。店舗や観光施設もないようだ。島道の最奥まで約1.5キロ、キャンプ場が道が尽きた。オキカムロ（沖家室）の語の響きにロマンを感じていたが、現実の島は厳しい過疎化の中にあるようだ。

沖家室大橋に戻って地図を広げる。時刻は14時半をすぎ、母親の介護の都合で今日中か明日の昼頃には帰らなければならないため、周防大島の南岸残り西岸を全走するのは無理のようだ。日の長い夏ならばともかく日没まで2時間ほどしかない。きょうはすでに50キロ以上走ってきたから体力的にも限界だ。島のどこかに泊まれても明日は帰途のみになる。とすれば「撤退」か。いろいろ考えてこの南端から北岸へ戻り昨日のスタート地の大島駅をめざすことにする。目標は日没までに。

残った岬めぐりは沖家室島対岸の地家室から伊崎までアップダウンを繰り返し15時、南岸から北岸へ出る最短で標高差の少ない船越に15時10

分、走行60キロを越す。北岸は前夜泊まった民宿近くの下田西端に出た。ここから大島駅へは昨夕に途中からライト走行となったアップダウンの多い国道437号の「逆走」約25キロである。日没まで1時間半ほど、もう写真も撮らない、道草もしない、まだ走れば走れるものだ。遠い昔の若い頃のガムシヤラの走り方でもある。島の入口の大島大橋に17時ちょうどに着いてしまった。日没とほぼ同時である。

大島駅には17時10分、走行距離は88キロ、スマホアプリの獲得標高差はアップ1072メートル。若い人はともかく高齢者の筆者にとってはアップな記録である。暗くなり始めた駅前で自転車をたたんで袋に詰め、待合室に座りカンビールで一人乾杯しても18時06分発広島方面各停には余裕があった。広島で20時すぎ新幹線のぞみ東京行最終に乗った。今夜は京都から各停に乗り換えるのだが、遠い昔に何度か、九州から当時住んでいた東京へ、長旅を終えて電光のごとく帰ったことを思い出した。それにしても「瀬戸内を西へ」の旅は、いつ完結するのだろうか。次回は周防大島の続きをやり、宮本常一記念館も訪れ、それからすぐ西の長大な室津半島を南下し、上関を経て先端まで走っていると、まだまだ西へのゴールは見えない。

（2023年12月末記）



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

自転車と溪流釣りの不思議な共通点

## 川上伸一

# カワカミ サイクル ワークス

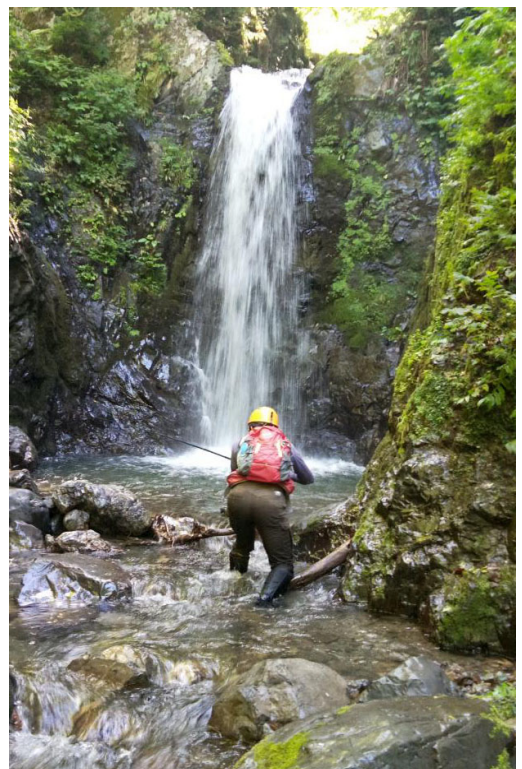
自転車と釣りといえは共通するのはシマノ製品の話かと思われるかもしれないがそうではない。そもそも釣りが溪流限定なのは僕が他の釣りを全くしないからだ。きっかけは父の生まれ故郷である福井県での話、場所は今庄サイクリングセンターの近く、小学生の夏休みはずっと父の実家にお世話になった。

近くの川での魚取りから歩いて山に入ると小学生の足でもイワナやサンショウウオの棲む谷まで行ける。話には谷底では繋がらない

餌で釣るのに必要な道具は少なく、一番重要な竿はリュックに入るように短く収まる物を使用する。最初は素材がグラスファイバーと呼ばれるガラス繊維製でほぼ一般的な物、長さは3.3m、それからより山奥に入ると滝壺など遠いポイント用に3.0m↓4.5mと長くなり、片手で一日中使用するには重すぎるようになる。そして5.4mになるとこれは重さだけの問題ではなくなった。

魚が餌に喰い付いた感じで微妙な「合わせ」という操作が必要なのだが、グラスファイバーのグニャグニャした感じはタイミングが合わず使い物にならなくなった。そこで思い切ってカーボンの竿を買うことにした。父が使っていた鮎竿は長さが8m以上あり当然のようにカーボン製だ(当時の鮎釣りはゴルフのような少しセレブな趣味だった)。

父が通っていた馴染みの釣具店で初めてカーボン製5.5mの竿を手にした。その感覚は短いグラスファイバー的な物かと思ったが全く違い、バネのような反発力がありもちろん細くて軽い。竿には時絵のようなラメ入りの塗装にグリップ部分には藤が巻かれている。価格は3万円と同じ5.5mのグラスファイバー製の5倍はした。実際に使用した感じは今でも忘れられない。自転車の例えるとアメ黒の1%タイヤからチューブラータイヤ(当時使っていた最も安い物ではあるが)くらいの差があると思った。



溪流で使用する竿は使い方が荒い、釣りながら移動するたびに縮めて収納するので接合部の摩擦や割れ、転倒による破損もありその度にメーカーにその部分を注文する。それからは数年ごとに買い替えるようになるが新しい製品の方が値段が安くなる。それと同時に全体の仕上げが簡易的な作りになる、近年の物は更に細く軽く安くなる。グリップ部も何か巻いているのではなく、パイプが緩やかに太くなった構造で見た目は随分味気ないが、カーボン素材が手にダイレクトに伝わり更に使い心地良い。

狙うのは溪流を代表するヤマメ、アマゴ、そして最上流部に棲むイワナだが、いずれも野生の物は生息域が限られる。溪流魚はとても警戒心が強い、水が澄んでいるので人の気配を感じるとすぐ物陰に隠れてしまう。雨の後、水が少し濁ると良く釣れるが、その時は地盤など山奥に行くにはリスクが高い。本州でも東北地方まで出かけるの良いのだから日数的にも無理だ。そこでいわゆる穴場という所を狙う、2万5千分の一の地図で水色の線が入っていないような細い谷を探す。

谷の入口は全く釣れないのに小さい滝を越えて更に奥へ進むと信じられない大物が潜んでいる。これは自転車の例えると地方の小さな店を探し、こんな所に何もなければ入ると、とんでもないお宝が眠っていたというチューエーションに似ている。人が多く入る谷では魚は多く見えるのだが馴れてしまつて隠れるわけでもなく、かといって餌に食い付く様子もない。しかしあるタイミングでなぜか釣れる時がある。これはいつもガラスケースにレアなパーツを並べて売ってくれる気配がない店の主人が、ある日突然気前よく部品

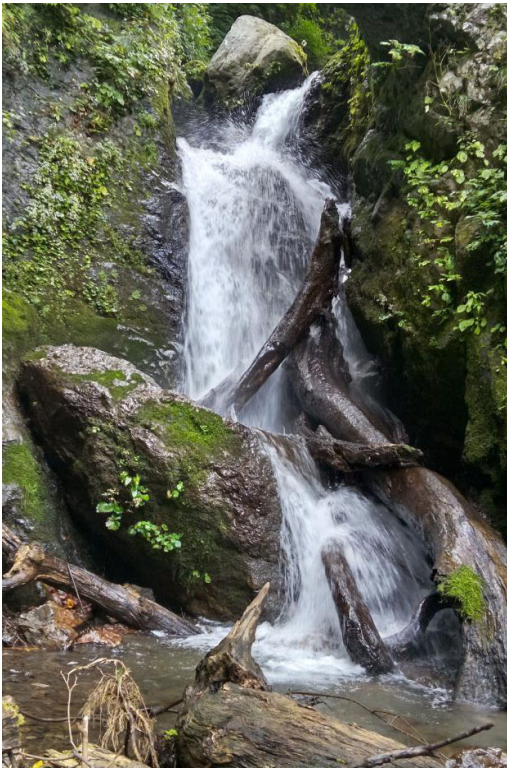


を分けてくれるようなものだろうか。

5年ほど前、リサイクルシヨップで一本の竿を見つけた。溪流用の物で時給風のラメ塗装、グリップには革が巻かれ底のネジ部はアルミ削り出しに金のアルマイト仕上げだ。これは間違いないく1980年頃のもで長さは6.1m、当時は高価でも買えなかっただろう、未使用の上にとっても安かったので早速次の釣りに使おうと思った。

しかし使ってみるとこれが全く駄目であった。竿の肉厚がやや厚く重いのは買う時に分かってはいたが、「合わせ」など早い操作では反応が遅く、昔のグラスファイバーに戻った気がするがこれは今使っている竿が良すぎて差がありすぎるだけで、明らかにカーボン素材の進化によるものである。

釣竿は単にパイプのみなので構造



物ではない。初期のカーボンは見る限り布状の物だったが、その後クロス状のテープを巻き補強したり部分的にカーボンシートの巻く方向を変えるなどの工夫が始まった。その頃の自転車はアランなどカーボンのシートがそのまま見えるパイプで、釣り竿のような工夫は感じられず、それよりいかにラグと接合するかに重点が置かれていたようだった。

カーボンは年々進化を続けていく、分かり易く〇〇トンカーボンと表現されているので自転車誌を見ている人は知っているだろう。それに比べてクロモリはその素材としての成分はすでに完成されていて、違うのは製造しているパイプメーカーの優劣くらいだと思う。

同じく金属であるチタンも純チタンから溶接フレーム用の3アルミ、2.5バナジウムの合金、最も強度が優れた6アルミ、4バナジウムの

6.4チタン合金はボルトなど削り出しの物には良いが、溶接も含め加工性は悪い。

ただ溶接用のアルミ素材はかつてのカーボンと同じ接着フレームの時代からかなりの進化を遂げた。これこそ2000年代のツールドフランスを走るロードバイクが完全にクロモリからアルミに代わるほど各メーカーが試行錯誤して作り上げ、同時に焼き入れの技術も加わった。軽すぎたのがアルミ(カーボンフォーク)の時代にUCIが最低重量を6.8kgに決め現在でも変わっていない。

ただ当時の最上級アルミ素材、コロンバス・スターシップで作られたフレームも現在の廉価版カーボンフレームほどの性能だろう。それはカーボンの進化と共に単なるパイプからフレームの部位によって断面やカーボンクロス巻く角度など全体のバランスを考えて一体の物として作られるようになり、金属パイプフレームとの差は開くばかりだ。美しく曲げられたフォーク、クロームメッキで仕上げたラグを使ったロードレーサーがかつてのようにレースで活躍する時代は終わったのだろうか(鉄フレームだけのレースもあるらしい)。

釣り竿では今でも「これは先代〇〇作の貴重な竹竿で……」という世界がある。いやそれはまだ早い、今は歩ける距離も時間も短くなったが、溪流以外考えないことにしよう。残雪の春先は水も冷たく足を滑らせ

ず、濡れになれば低体温症になる

恐れもある。初夏は川沿いの草が茂り棘だらけの藪を進まなければいけない。夏の終わりには大量のアブに襲われる。そして常に熊などの野生動物に気を付けなければならず、「楽しいから一度来ないか?」と軽々しく誘う趣味ではない。

年々釣りに行く日数は減っている。行くのは同じ場所が多きもうあまり冒険はしていない。釣れてもリリース、これは数日後友人と来るための下見が目的だ。一週間ほどして友人と来るとリサーチしたポイントや餌にもかかわらずなかなか釣れない。しかし僕にとってこれほど良いのだ。友人には申し訳ないがそれにより魚はさらに釣られにくくなる、2023年には釣果が乏しかったので僕も一匹持ち帰った。この年はこの一匹のみだった。

いつもお世話になっているミヤサキサイクルでは個人や廃業した店から部品を買い取りネット販売している。その中には気になる古い部品もある。意外にもそれらを知らない世代の若い人が、オークションに入札する前に店に現物を見に来る事があるという。インターネットではそれらの

詳細は調べられると思うが、当時シヨップに並べられていたり自転車に取付けられている物を見ていないと、そのような気持ちになるのも分かる気がする。

先輩方の中には行きつけのシヨップで見つけたパーツを「家に山ほど同じ物があるけどりあえず買って帰るか」ということがあるかもしれないが、少しでも古いパーツに興味のある若者のためにそっとリリースしてあげる気持ちも大切にしてほしい。





ALBERT THURSTON Y W35mm/L100cm ¥18,700 (Tax Included)

 TOKYO RIKISHA Bespoke  
東京梨柄舎

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>

[https://www.instagram.com/nob\\_tokyorikisha/](https://www.instagram.com/nob_tokyorikisha/)

# 趣味のサイクリングを

## 始めて50年が経った

今泉三郎



自転車趣味として、色々なところを自由に回りたい、自転車を趣味として楽しみたい。そう思いたち、高校時代にアルバイトをして丸紅ベニックスフェデラルを購入したのが昭和48(1973)年10月だった。あれから50年の月日が流れた。自分の生活とともに自転車がたった50年間を振り返ってみた。

高校時代は、とにかく金がない、元気はある。とにかくがむしゃらに自転車をこぎ、日帰りで行けるだけのところを走り回った思い出がある。どなたも同じではないかと思う。雑誌で見るような遠くの峠を越えてみたい、長距離のキャンピングに出てみたい、そんな夢を抱えながら、将来の展望に夢ふくらませた高校時代であった。

大学に進むとき、荷物だけを送り、愛知県から高知大学南溟寮まで、2泊3日の野宿で行った。途中三重県飯高村で警察に家出少年と間違われて、拘束されかけた。そして高見峠の少し下で朝、寝袋で起きたとき、寝袋が凍っていた、光輝く満帆の船出だった。

大学時代は、運動部と趣味のサイクリングをともに続け、本来の勉強もあり、自転車で走りまわるといふ夢はかなわなかった、何より金が多かった。某先輩のように、休学して日本一周に旅立つことも叶わなかった。また、大学時代は根性があるということが無理やり入部させられたボクシング部の競技選手として各種大会に出場し、練習で太ももの筋肉

を減らし、趣味で太ももの筋肉を増やすという日々であり、いかに負担を減らすか苦労した思い出がある。

大学を卒業し、就職・結婚・育児という普通の幸せな日々を過ごすこととなった。最も体力のある、20代後半から30代にかけて、諸先輩が走っていた多くの信州の峠などに挑戦したかった。しかし、家庭の負担を考えると、しょっちゅう出かけるわけにもいかず、いつかはと思いながら時間が過ぎていった。また、家庭をもち、子供を育てることに手いっぱいだったころは、退職したらキャンピング車に乗って長距離の旅行に出たり、走れなかった峠に出かけようと考えていた。実際には、退職後は他の仕事についていたので、この夢は果たしていない。それでも時間があるときには自転車をいじったり、ちょい乗りでどこかへ出かけたり、たまには妻にお願いして、日帰りのサイクリングに出かけたりの日々だった。当然遠いところへは行けなかった。

就職してお金が余裕ができれば、自分の夢を追求したオーダー車を作ろうと考えていたが、仕事に追われ、家族に追われ、余裕をもって走れない状態で自分の走り方が決まらず、どのような使い方をするのか決まらないままの、納得のいくオーダーには踏み切れなかった。結局、ランドナーをオーダーしたのは50歳を過ぎたからだ。その自転車を今使っているが、納得している。時間こそ少なかったが、自分の使いたい自転車を

あれこれ考えて、夢は実現できた。そのランドナーも2万キロをこえ傷だらけになっている。この17年でフレーム、ハンドル、ステム、シートピラー、リム、ブレーキ本体以外はすべて交換した。

私の目標の一つに、タンデムのオーダーがあった。学生時代の下宿には、下手なタンデムの絵が飾ってあった。妻と共に走ることで、時間を共有し、二人の健康を守る意味もあった。ミニタンデムは自宅にあり、タンデムの楽しさを少しだけ味わっていたが、鳥山新一氏の「サイクリング辞典」にある「サイクリングの楽しさを味わうにはタンデムが最高であるが……わが国では普及していない」という言葉に触発を受け、タンデムをオーダーしたのは45歳の時だった。長男は成人し、次男も高校を卒業していた。三男だけが中学生だった。そして21年が経ち、足が上がらなくなることも考慮して新たなタンデムが完成した。これからの20年間は自分一人で自転車を楽しむ時間、そして旅行も含めて夫婦で自転車を楽しむ時間にしていきたい。この夢も実現できたほうだった。

今一度サイクリストとしての50年間を振り返ると、夢と理想、そして現実の生活とのほごまで、あそこに行ってみた、あんな自転車に乗りた、こんな部品も付けたい、何をすべきかを考え続けながら、あつという間に通り過ぎた時間だった。過ぎた時間を悔やんでもしょうがない。これからのサイクリング生活を

どうすべきか考えたい。

最近の自転車部品を見ていて、古くてもよいものはいつまでも使い続けられる。50年前のクロモリロードでも、レースに出なければ走りその

ものは変わらない。シフターを手元にしたければ、改造すればできる。しかし12段にはならない、リアエンド幅120mmでも、12段用の薄型用のギアをつくれれば、8段変速ぐらい



にはできそうに思える。自転車の大きなメリットに、自分で改造して法令に触れないことにあると思う。そういう部品はないかなあ。自転車のレストアはされているが、自己改造で機能アップする部品があれば、もっと楽しみが増えそうな気がする。

この文章を書いていて、これからのサイクリングという趣味をどのように考えるか、皆さんにも考えてもらいたい。50年前のサイクリングという趣味はマイナーで、貧乏人の趣味という見方だった。最近では自転車が高性能で安くなり、ちよいのりぐらいで長距離を走る人も増えた。ある意味自転車・サイクリングという趣味が手軽に広がった。たいへんうれしいことだと思ふ。どのような趣味でも、さわりからより深みに入る人と、そうでない人がいる。深みの深さもひとそれぞれだ。自転車の趣味の奥深さを理解してもらえらるチャンスだと思ふ。どのような人も、気楽に楽しく爽快に乗れる自転車のすばらしさを味わってもらいたい。



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!

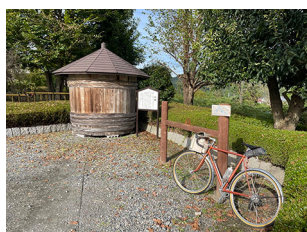
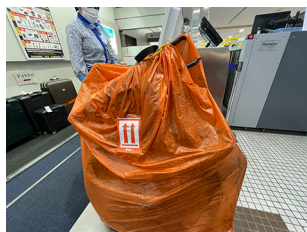
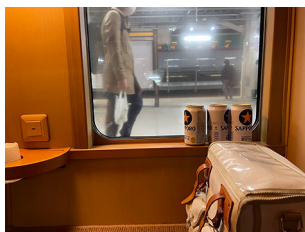
A5判 224ページ 2300円+消費税

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

本欄でも言及したことがあるが、いよいよ満を持してガルフカラーの自転車を作ろうと思う。かなり薄い水色とクッキリしたオレンジの組み合わせは、レーシングカーの塗装として一種のアイコン扱いされている。

私の世代だと、ガルフカラーと言えば何と言ってもフォードGT40である。もちろん後のポルシェ917（マックインの「栄光のルマン」参照）も印象深いし、そこから現代に至るまで連続と様々なレーシングカーに塗られてはきたものの、やっぱりジョン・ワイヤチームのGT40こそがガルフカラーのイメージの根源なのだ。

ちなみに最近911のレストモッドで名を馳せているシンガーなども、デモカーをガルフカラーで塗ったりしているので、業界では好きな人は多いのでしょう。

そもそもディスクブレーキにすればリム全体を塗れるじゃないかと言うのが発端なので、今回のアッセンブルの肝はハブとリムになる。ここは古物と言うわけにはいかない。ところが既に高級ハブのほとんどはスルーアクスルになってしまっている。ディスク仕様でクイックリリースタイプは非常に限定される。色も黒くなってるしなあ。たぶん穴数もあんまり選べないだろうし。というところでハブは現在調整中。リムはそれに引きずられる形にならざるを得ない。ストリップの自転車と言っても体格の関係で700Cではないので、さてどうなりますか。

ハブが現行品ならカセットは11段か12段、クロス気味のを選んでこそこワイドレシオだから、チェンホイール選択の自由度は上がる。何とかレトロっぽいやつを使いたいんだね。

ピラーとステムはサカエのESLを用意している。今まで意識して溝の入った部品は避けてきたのだけれど、今回は溝の中をオレンジ色に塗るという手が使えるじゃないか。いや、待てよ。ピラーもステムも全体をべったり塗り塗った方がいいだろうか。

今さらトリーエイでディスクですか、と言われそうだが、実はトリーエイのディスクブレーキ1号車は私

の自転車だったのだ。XTRで油圧ディスクブレーキが出た時に、どうしても試してみたくて作ったのだ。クロモリのベントフォークへのディスクブレーキ取り付けなんて、当然ノウハウは皆無だから、トライアンドエラーで随分面倒を掛けた。シマノさんにも相談したりした。そこから誰かが2号車を作るまでは相当に間が開いたはずだ。今で

は随分ポピュラーになって、工場での生地のフレームを見掛けることも多い。

スポーティーなクルマでは、近頃ブレーキキャリアパーを塗るのが流行っている、赤とか黄色など目立つものが多い。でもなあ、キャリアパーはパッドのダストで結構汚れるから、私はやっぱり黒っぽいものを選んでしまう。自転車でもカラフルな



キャリアパーは流行るかもしれない。ただし今回の自転車ではもともと全体がツートンなので、それ以外の差し色はいらないかな。パーテープやストラップもオレンジ色ならありそうだ。

余談だが、私はフレームカラーとしてバステル系をずっと推してきた。白を含む柔らかな色調はランドナーの世界では少数派だったけど、近頃は少し増えた気がする。

バステルカラーの由来はもちろん画材のバステルによるのだけれど、もともと遡ると元々は青系の染料となる植物のフランス語の名前だ。和名は大青（たいせい）と言う。それがあんまり濃くは染められなくて、薄い青にしかならなかつたのだそう。つまり水色こそがバステルカラーのオリジンなのだ。だから今回水色ベースのガルフカラーを塗るということは、バステルカラー推しの集大成的な意味もあるのです。

さて、まだ中途半端なコンセプトの段階ではありますが、段々と他の部品も決まりつつある。果たしてどんな完成車になりますか、見守っていただければ有難い限りである。本当はフレームナンバリー1075を刻印してもらいたいなあ。フォードGT40 1075は、1968年1969年とルマンを2勝した特別な個体なんだよね。

# ガ ルフ カ ラ ー

# 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)

# 旅行用自転車の多段化を考える

鈴木邦友

巷では、13段変速ギヤが出回っているらしい

「エッ、たいしたことないじゃない」。我々シクロツーリストの世界では、半世紀以上前から15段変速ギヤを持つ旅行用自転車が普通に出回っている。別に驚くような話ではない。

ところがだ、なんとその13段変速ギヤというのはスプロケットのみ、つまり後のギヤだけの話。要するに後ろのスプロケットが13枚あるということなのだ。ちよつと気になりググってみると、スプロケットというよりはまるでハリセンボンのように見える。もうこうなるとチェーンホイールはシングルでもいいのではないかと思われるし、メーカー側も多段式前ギヤのコンポーネントはリリースしていない。つまり「1段（チェーンホイール）×13段（スプロケット）＝13段変速」となる。我々が愛用する「3段×5段＝15段」のトリプルチェーンホイール仕様とは全く別の世界のものだ。

驚くべきはこれだけではない。この13段スプロケット、最小のスプロケットは9T、最大は44Tまでリリースされていて、ロードレーサー用でも9〜36Tだぞうだ。しかもクロスかつワイドなギヤレシオとなっている。なんとなく1970年代に流行ったジュニアスポーツ車を思い出す。当時はスーパー・ウルトラ・ワイドフリーと呼ばれていた。もちろん5段変速仕様だったが、筆者が所有していたジュニアスポーツ車に

も付いていて、友人の前で得意になつて土手を上つていた。

ちなみに、ローラーチェーン用のスプロケットは、かつては11Tまでが好ましいとされ、17T以上が理想と言われていたが、なんとこのスプロケットには9Tや10Tが実用化されている。目覚ましい技術の進歩を感じさせられる。

スプロケットのトップギヤが9Tまで小さくできれば、当然チェーンホイールも小さくてよいはず。ということ、ロードレーサー用でも42Tぐらいの歯数となつていとう。52×42、14×21Tがロードレーサーの常識だった頃のものとは全く姿を変えてしまったということになる。

やはりなんとなく我々にとつては、大きなスプロケットを筆頭に、ディスクブレーキ、楕円形シングルチェーンホイール、三角タイヤ、カラフルなマーキングという、少年達のがこれだったジュニアスポーツ車が重なつてしまふ。あの時ジュニアスポーツ車で育つた少年が、今自転車の開発の中心的存在になつているからかな、などと想像してしまふ。

スプロケットの多段化・チェーンホイールのシングル化ということは、もちろん、膨大な開発費をかけて製品化するのだからメリットは多い。

まず操作が簡単なこと。変速レバーは一本だけなので、片手で操作

ができよう。しかも多段式チェーンホイールのようにギヤ比を計算したり覚えておく必要もない。

変速時のトラブルも少ない。多段式チェーンホイールでありがちな変速時のチェーンの脱線もあり得ない。変速時の気遣いも少なくなることから、スムーズかつスピーディーな変速を行うことができる。ロードレーサーやマウンテンバイクの世界では好ましいシステムだ。ということは生活に使う一般車に導入しても好ましい技術ということになる。

もう一つの大きなメリットは、フロント変速機が要らなくなること。これは変速装置の軽量化・簡素化及びトラブルの減少につながる。

さらに今後も多段化が進むことが考えられる。実際14段スプロケットの開発も進んでいるようで、15段変速なんかもいざれ登場することであろう。かつてチェーンホイールをトリプル化することで成し得ていた15段変速が、スプロケットだけで可能となるということになる。

## 旅行用自転車のフリーホイールの多段化

ロードレーサーは速く走るための自転車。マウンテンバイクは道路以外のフィールドを走るための自転車。いずれもスポーツ的な要素が大きい。

旅行用自転車は長い距離をゆっくり楽に走るためのもので、スピードを意識することもなければ、どのよ

うな走行環境下でもペダルを踏んでいなければならないというものでもない。走ることが無理ならば降りて押せばいい。

ということで、ロードレーサーのフリーホイールの多段化はいつの時代でも先行していた。5段フリーホイールから6段フリーホイールに多段化した時もロードレーサーはあつたという間に一般化した。それ以前の4段から5段化した時も、またそれ以降の6段から7段に多段化した時も。

ところがだ、旅行用自転車においては、7段化以降はその速度は鈍化した。6段フリーホイールは一部のシクロツーリストの中で受け入れられたものの、5段フリーホイールも普通に残つた。要するに、10段変速か15段変速のまま生きつづけ、今もなおそれを良しとするシクロツーリ







ストは多い。

前述のように、旅行用自転車は長い距離を楽に走るためのものだ。これから走ろうとする環境や道路状態、荷物の重さや体力に合ったスプロケットがあればそれでよい。必要なのは多くのスプロケットではなく、必要なギヤ比ということになる。そして各シチュエーションで必要なギヤ比があればそれ以上のギヤはいらない。想定外の状況でのギヤは考える必要はないのだ。5段フリーホイールが主流だった頃のシクロツーリストたちは、フロント・リアともスプロケットの歯数は自分たちで最良のギヤ歯数を選んでいった。各スプロケットの歯数の選択はあたりまえだったのだ。そのためシクロツーリストによってその組み合わせはまちまちだった。ちなみに筆者が所有する旅行用自転車のトランスミッションは、ランドナーが48×32 14 | 15

| 17 | 20 | 24 T、ツーリズムは48×32 15 | 16 | 18 | 21 | 25 T、スポルティフで48×36 13 | 14 | 16 | 19 | 23 T。ちなみに世界一周に使ったキャンピングは48×34 15 | 16 | 18 | 21 | 25 Tという組み合わせにした。超ハードな走行が想定されるキャンピングのチェーンホイールのインナーを34 Tにしたのは、チェーンへの負担とチェーンホイールの摩擦、さらに30キログラム以上の荷物を積んで険しい山岳地帯の上り坂をペダリングすることは、自転車に多大なダメージを与えてしまうことになるということを考慮したため。要するに初めから自転車を押して歩くことを前提にしたからだ。

また、各車種のフリーホイールの歯数の間隔をローに行くほど広くしたのは、ギヤ比の変化を一定にしたかったことと、最も使うトップとセカンドギヤは平地でのちよつとした道路状況の変化や体調、荷物の重さの変化に対応するためのもの。キャパシティも26以内に乗まってくれたため、変速機の選定に困ることもなかった。

いずれも10段変速で、当時よろしくないと言われていたアウトター×ロー及びインナー×トップの組み合わせを除くと実際は8段変速となるのだが、旅行中に不便を感じることは一度もなかった。必要なギヤ比があれば十分という証となった。

### 重量

同じ10段変速でもスプロケットの

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- アルプスクイックエースフレーム 535mm 柿色 1980年 HTSB 塗装新ヘッド Q 無し Q シートピン付き中古¥60000
- 杉野フロントエース 165mm+48×45×33T コッターD BB セット付き中古¥10000
- 杉野スーパーマイティ 165mm バフ加工 +CT'S49×42T バフ仕上げ新品¥20000
- D/A-EX165mm+48×39T バフ加工新品¥20000 ●D/A FC7410 170mm+53×39T バフ加工新品¥20000
- D/A-AX170mm バフ加工 +52×42T 中古¥3000 ※DD 関連いろいろあります
- カンパ3 アーム用 51×42T 新品¥5000 ●TA ツーリスト 155mm 中古¥10000
- リオタープラットホーム BSC 中古美品¥5000 ●ミルレモロードペダル BSC 中古¥1000
- コルナゴトクリップ L (約60mm) 新品¥5000 ●3T コルナゴ刻印ステム 105mm 左ベル穴有り中古¥5000
- 1980年代の三ヶ島ストラップ黄新品¥1000 ●ストラップエンド国産舶来各種新品¥300～
- ジュビリーレーシング変速3点セット前期型中古¥20000 ●ソービッツ #565 中古美品¥1000
- マフック半パッドレバー黒パッド付き新品¥5000 ●同白シース & 白レプリカパッド付き新品¥5000
- 吉川ギドネットレバー新品¥5000 ●同用 GT グリップ黒中古美品¥2000
- ツアーメイト印ギドネット用グリップ赤青黄新品各¥1000
- ソーヨー競輪スリーブ白新品¥2000 ●同旧型 1970年代赤白新品¥3000
- 銘柄不明国産ゴーチェ型サドル黒 + 銅鋳新品¥5000 ●日東ハイスピード鉄ピスト 75mm 新品¥10000
- CLB マイクロアジャスター式フロントアウトーストッパー軽合新品¥1000

※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

ギヤ枚数が10枚とスプロケットが5枚でチェーンホイールが2枚である場合を比較すると、前者のギヤ枚数の合計は11枚、後者は7枚となる。前者の方が4枚多くなる。走行中はチェーンホイールとスプロケットの合計2枚のギヤしか使っていないので、使っていないスプロケットは全て単なるお荷物でしかないし、スプロケットは車輪に固定するため回転部分の重量加算は走行抵抗になり、大きなスプロケットは回転モーメントも大きくなるため走行上不利に働くことになる。また通常チェーンホイールはアルミ製、スプロケットは鉄製となるので、スプロケットの枚数を多くすると重くなる。しかも前者は歯数の大きなスプロケットを増やすことになり、後者はチェーンホイールに小さなギヤを取り付けることになるので、同じギヤ比になるように組んだ場合でも明らかに前者の方が重くなる。さらにサス下荷重を増す結果にもなるため走行性能の低下を生むことにもなる。

### さまざまなデメリット

問題はスプロケットだけの問題ではない。フリーホイールのスプロケットの枚数が増えるということは、リアのエンド幅を広げなければならなくなるか、スポークのオチョコ量を増やすことになる。その状態は強度的にも重量的にも耐久性でもあまりよいことではない。

フロント変速機がなく、チェーンの振り幅が大きくなるということは

通常走行時にチェーンホイール側でチェーンが外れやすくなるということにもなる。走行環境によつてはチェーンのほずれ止め装置が必要になることもある。シクロクロス車に見られるようなチェーンガードが必要になることもある。

旅行用自転車におけるフリーホイールの多段化はこれからも進むことはないように感じられる。旅行用自転車はすでに無駄なく合理的にまとまっているからだ。



## SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

400年の伝統 **世田谷のボロ市** 1月15・16日 10時より

### 当店も協賛セール

12月のボロ市はかつて一緒に走ったサイクリストが多数来店。夜遅くまで再会を楽しみました。

1月号でマウンテンバイクのブレーキワイヤーサポーターのことを書きましたが、

前のホークに付けて下さい。

次に、ダイヤコンペの旧型のリターンズプリングがへの字の方、

 プレートを前に付け、欠点を補っています。

スプリングがU字は良い。

当店で販売した、過去にマウンテンバイク、ツーリング車（特にキャンピング車）、輪行車（ヘッドバンド式）を購入した方、ハガキ下さい。適切にアドバイスします。

【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）。

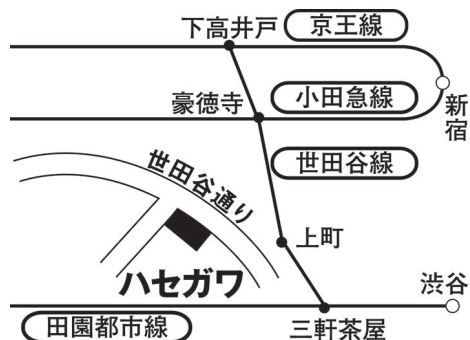
ランドナーパーツ専門店

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, 亀甲) グランボア (PJ650 ¥7700, PJ700 ¥7700) プチジャン (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 ¥4950, 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 ¥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  
 パーテプ 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) [シュー別売] ¥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、日泉ケール各種  
 クラック サンエクシード・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 (アウトター 42T ¥5720, 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) ¥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・トゥストラップ各種) リオター  
 デイレイラー マイクロソフト RD-R47S ¥7700, RD-R47 ¥7700, サンエクシード SXFD34 ¥5940, SXRD51MB ポリッシュ ¥14000, アテナシルバー, IRD  
 コントローレレバー 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deal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 [欠品中] 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, タンゲ・RB661C [在庫限り] ¥1650, タンゲ・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<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)  
 チェーンプロテクター VIVA・チェーンステーラバー ¥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 2024 年 1 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]



C Y C L E T O U R I N G  
**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・7月休)  
 www.velo-apres.com

サイクルフィールド  
 2024 年 2 月号  
 令和 6 年 1 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