



北関東の町巡り

連作・大弛峠

トランсмисシヨンの同時代性

CYCLE FIELD 2025

12





CARRADICE

アドベンチャーシリーズ

キャラダイスの新たなシリーズ『アドベンチャーシリーズ』は、グラベルロードからトレイルまで、オンロード・オフロード問わず使える多用途なバイクバッグシリーズです。バイクパッキングやツーリング、日々の冒険に最適な耐久性と使いやすさを兼ね備え、防水性の高い素材で荷物をしっかりと保護します。

バッグの安定性を高める専用の「Bagman Rack」と併用することで、長期間のツアーやタフなライドでも、荷物の揺れを気にせず走れます。人里離れた道を進む旅のために、英国の工房でひとつひとつハンドメイドで作られています。

Bowland Bar Bag: 多用途なバイクパッキング向けハンドルバーバッグ



長距離ライドから通勤まで、あらゆるサイクリングシーンで活躍する多用途なバーバッグです。『12L』と『20L』の2サイズがあり、荷物をたっぷり収納してもバイクの重量を気にせず走れます。

12L: ¥25,300 (税抜: ¥23,000) / 20L: ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量: 12L / 20L
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 12L: 30x18x26cm・20L: 35x30x20cm
防水性: 防水裏地 (テープで密封)
カラー: ブラック
重量: 12L: 約 510g / 20L: 約 600g

Harrop Barbag: 軽量でコンパクトなハンドルバーバッグ



必要なものを手元に置いておきたいサイクリストのために設計された、軽量で多用途なハンドルバーバッグです。4.5L というコンパクトな容量は、日帰りライドや通勤、ちょっとしたツーリングに最適で、工具やスナック、ジャケットなどの小物をスマートに収納できます。

¥13,200 (税抜: ¥12,000)

容量: 4.5L
重量: 約 240g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxD): 28x14cm
カラー: ブラック

Odyssey Saddlebag: 大容量で長旅に最適なサドルバッグ



長距離ライドやツーリングのために設計された、26L の大容量サドルバッグです。豊富な荷物を収納できるだけでなく、耐久性と実用性を兼ね備えています。『バッグマンアダプター』を初めからセットされた『QR』モデルも用意

ベルト: ¥28,600 (税抜: ¥26,000) / QR: ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量: 26L (ポケットを含む)
取付け: ベルト / QR
重量: 約 700g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 34 x 20 x 35 cm
カラー: ブラック

Cambrian Lightweight Saddlebag: 持ち運びに便利な 16L 防水バッグ



長距離ライドから通勤まで、幅広いニーズに対応するコンパクトなサドルバッグです。16L という容量は、日帰りライドや軽めのツーリングに最適で、荷物をしっかり収納しつつもバイクの重さを気にせず走れます。

『バッグマンアダプター』を初めからセットされた『QR』モデルも用意。

ベルト: ¥22,000 (税抜: ¥20,000) / QR: ¥23,100 (税抜: ¥21,000)

容量: 16L
取付け: ベルト / QR
重量: 約 540g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm
カラー: ブラック

Colorado Saddlebag: 優れた耐久性と安定性を誇るサドルバッグ



時代を超えたデザインと高い機能性を兼ね備えたサドルバッグです。17L の大容量で、バイクパッキングや長距離ツーリング、日常のライドまで、あらゆるサイクリングシーンに対応します。

付属のサドルラックサポートでバッグを安定させることができます。

¥28,600 (税抜: ¥26,000)

容量: 17L
重量: 約 650g (サドルラックサポート込)
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 57 x 28 x 15 cm
カラー: ブラック

Pennine Top Tube Bag: 手軽な 1.5L 収納バッグ



ライド中に必要な小物をすぐに取り出したいサイクリストに最適なコンパクトなバッグです。1.5L の容量は、スマートフォン、財布、工具、補給食などを入れるのにぴったりで、通勤や日帰りライドをより快適にしてくれます。

¥8,360 (税抜: ¥7,600)

容量: 1.5L
重量: 約 700g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm
カラー: ブラック

北関東の町巡り

奥田茂雄



数年前、車移動で北関東の町巡りポタリングを幾つか行なった。野と山の境の町々をそれぞれ日帰りでもわったのである。足利、佐野、栃木、その方面ひと段落ついてしばらくご無沙汰だったので、また行ってみようと思う。様子は分かっている場所なので、今度は一泊でポイントを数珠つなぎにして一網打尽に走ってみたい。別々に巡った町をつながりとして把握しておきたいという気持ちもある。

まず泊まりを足利に決めた。歴史ある静かな町である。先に足利から栃木まで、国道293号線を中心にポイントを回るコースが決まった。意外と過去ルートとはあまり被らず、初めての道が多くなった。足利までの一日目をどうするかは迷ったが、利根川の赤岩渡船と太田市の金山城址をメインとして、熊谷から走り出す短めのルートにした。最近のパターンで半分移動日のようなつもりである。

天候を見計らって日程を決め、前日に宿を予約する。ほぼ平地の気楽な観光サイクリングであるが、山城の跡が二か所あるので多少の上りはある。最近では全国でクマの出没が話題であるが、足利にも渡良瀬川の河川敷に続けて出たらしい。遭いたくないなあ。いまや関東の市街地でもクマの心配をしなければいけない時代なのだろうか。

●一日目

10月23日、いつもの遅い出発で熊谷には10時過ぎに到着する。静かな



駅前で輪行袋を開けてのんびり組み立て、出発は11時ちょうどになった。久しぶりによく晴れた日だ。今日は大した距離ではなし、適当に道を選びながら走り出す。ほどなく田園地帯となり、関東平野の田舎道をゆつくりと進む。途中鬼滅の刃のキャラクターの案山子とかあつて驚いたが、ハロウィンの飾りだろうと気が付く。

利根川が近くと萩野吟子記念館の看板が現れたのでそちらに行ってみる。日本で最初の国家資格を持った女性医師なのだそう。利根川沿いの依瀬という集落の端の方に長屋門風の記念館がある。サイクリングロードの休憩所も兼ねているようだった。

そこから少し利根川を遡ったところに赤岩渡船がある。群馬県千代田町の赤岩と埼玉県熊谷市の葛和田を



結ぶ、人と自転車のみが対象の、県道扱いの小さな無料の渡船である。ここは話には聞いていたが初めて来る。サイクリストの利用が結構多いそう。もう観光目的でない渡し舟、関東ではここだけなのかな。

埼玉県側だと船着き場の手前の河川敷に小屋とバス停があり、そこにポールを立ててあつて黄色の旗が用意されている。それを掲げると対岸に常駐している船が迎えに来てくれる仕組みである。実は自転車仲間でもここに来ようという話が最近あつたが、雨で計画が流れた。そういうこともあつて来てみたのである。

色褪せた黄色の旗を上げてしばらく待つと、首尾よく船が対岸からやって来て無事に乗ることができた。僕一人のために申し訳ない気もするが、利用実績を上げるのに貢献した方がきっと良いのであろう。鏡



のような水面を船外機の音だけが渡って行く。

此岸と彼岸という言葉そのままの状況だが、その数分間の短い時間が心に染み入る。海の船は子供のころから何回も乗っているが、川の渡しはまた独特の味わいがある。いい体験をしたと思う。

渡った先の赤岩は静かな集落だった。目立つ煙突が一本、古い造り酒屋がある。江戸期は川港として栄えたらしいが、河岸は衰退するとあつという間で、そのうち河川改修で港の跡形もなくなってしまう。

ここから太田までは幹線の県道走りである。あまり道幅に余裕がなく交通量が多い。まあ爺さんなりに快走のつもりで走る。用水路に沿った道を行き、大泉町の小泉城址の公園で休憩する。しかし気のせいかもしれない。より距離を走っているような感じ



がする。その先スバルの工場の横の並木道を延々と行き、少しくたびれてやっと太田の町に着いた。

太田には以前に金山城址と新田荘遺跡を巡るために来たことがある。今日は金山城址だけ立ち寄るつもりだが、山の上にあるのでまずは上りである。松風峠に向かう最初がきつい。城跡への道に分かれると緩やかになる。以前に一度来ているので案ずるほどもなく山上の城跡に到着。

ここは石垣が素晴らしい。結構人が来ていた。金山は足尾山地から少し離れて平野にぽつんとある山だが、城跡からは北の方に展望が開ける。山頂には新田義貞公を祀る新田神社がある。

しばらくするうちに日が傾いてきた。今年はいつまでも暑かったが、やはり秋なのだ。城跡の石垣に当たる太陽の光の具合がさつきともう



違う。

来た道を戻り、松風峠を越えて北に降りる。近くに曹源寺さざえ堂というところがあるらしいのだが、3時までの拝観なのでもう間に合わない。足利に向かうとする。

相変わらず交通量の多い道を行き、看板だけの県境を越え道なりに渡良瀬橋に着く。森高千里の歌にもなった橋で、渡れば足利の町、向こうの山腹に織姫神社が見える。まあそれよりも橋の下の渡良瀬川の河川敷が気になる。昨日だったか、そこにクマが出たそう。栃木県のこのあたりでもクマは結構いるらしく、あちこちで熊目撃ありの看板を見ることがになるが、市街地に現れるとなるとインパクトは違う。

久しぶりの足利の町、まず通りの屋台のパンデュー屋に向かった。ぱんじゅうというのは饅頭の外側がパ



ンみたいな具合になっているというお菓子で、小樽が有名だそうだが、僕の郷里の伊勢にも昔あったのだ。

足利のはどんなものかと楽しみだったが、ちょうど屋台は売り切れ店じまいの最中で残念だった。足利市には中世には伊勢神宮の荘園があったり、伊勢神社という神社があったりして妙に郷里と縁がある。今日の泊まりは足利氏の居宅だった鑊阿寺のすぐ向かいのビジネスホテルにした。足利学校もすぐそこである。夕暮れの光に鑊阿寺も足利学校も一層の風情がある。これが見たかった。

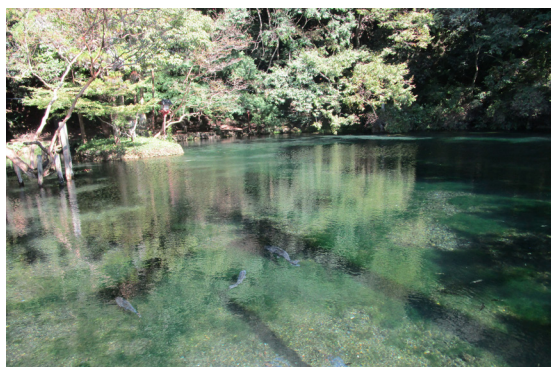
チェックインしてフロントバッグを降ろし、空身で夕食場所を探す。5時台だとやってお店が少なくて少し困った。とつぷりと暮れた頃、やっと駅近くの中華屋を見つけて入ったが、量は多いが高かった。



本日の走行約50km、やはり予想したよりも沢山走っていた。

●二日目

翌24日、国道293号線で市街を抜け、まずは樺崎寺跡に向かう。樺崎寺跡は町外れの野と山の境の小さな谷間にある遺跡である。中世に足利義兼により開かれた寺だが、奥州平泉の毛越寺の影響を受けたといわれる浄土庭園があり、その庭園の池が遺構として残っている。以前にも立ち寄ったことがあるが、その時は毛越寺の庭園跡がどんなものか知らなかった。一昨年毛越寺の池を見て、やっと樺崎寺の池が何であるか腑に落ちた。今は何にしる池しかない場所である。遺跡の敷地の隣にコスモスが咲いている。今日もいい天気である。朝の最初のひと走りの後の休憩、ベンチに座って池を眺めながらしばらく柔らかな光を浴びた。



国道に復帰して先に進む。293号線というのは結構不思議な道で、北関東の平野と山の境目辺りを大きくぐるっと回っている。人里と自然の微妙なバランスのエリア、その人里寄りのところをこっそり繋ぐ地味な道である。越床トンネルを抜けて一山越えと佐野市である。

降り立つと田園が広がるが、向こうの山の方に磯山弁財天の赤いお堂が見えて、そちらに向かう。山の麓には美しい湧水の池があり、出流原弁天池と呼ばれる。奇しくも今日の午前中は池巡りである。弁天様のお堂は懸崖造りで、急な石段を登って行く。そう大きくもないお堂からは南の野がよく見える。赤く塗られていて安っぽく思うが、鎌倉時代の建物なのさそう。

その先も国道を走り、田沼の町から唐沢山城址に向かう。平野から立



した。観光コースの嘉右衛門町あたりの例幣使街道から巴波川沿いの道にまわる。ちょうど巴波川で女性の船頭が観光客を乗せて解説をしながら船を操っていた。

ここで今回の小さな旅の予定はすべてクリアーということになる。随分と盛りだくさんであった。行動時間はあと一時間少し、小山あたりまで走って輪行しようと思う。風景の変わらぬ一直線の県道を距離稼ぎの如くひたすらに進んでいく。やがて見覚えのある思川の観覧橋に出た。ゆるやかな上り坂をまっすぐ行けばすぐに小山駅である。突然に人が多くにぎやかなところに来た感じがする。勝手の分からないまましばらく駅の構内をうろうろとした。本日の走行約60km。

2025・10・23(土)

ち上がる山にいきなり上るわけで、少し気合が必要である。なかなかの急坂を休み休み上っていくが坂道はそう長くはない。やがて見覚えのある駐車場に着く。ちょうど昼なので城跡の見学の前に古びたレストハウスで昼食とする。こももメニュー見ると高いなあ。これじゃ流行らんだろうとがらんとした食堂でかけそばを食べながら余計なことを考える。

山城の跡は神社になっていて高低差のある所を一回りする。社務所の辺りからの眺めが良い。なぜかあちこちにネコがいる。餌をやる人がいるらしい。ネコ達はそこら辺のベンチに伸びて寝転がって存分にひなたぼっこをしている。喝を入れたくなるほどのだらしなさだった。

唐沢山からは南に降りる道があり、佐野市街に出られる。以前はそこから上った。佐野市街には二回

行ったことがあるので今回はパスする。市街とは逆に今来た道を下って、葛生方面に行こうと思う。葛生は石灰岩の産地なのでダンプの通行が多いと予想されるが、それでもやはり知らない町へ行くことの方が興味がある。

苦労した坂道であつという間に下り、開けた谷間をなるべく静かな道を選んであてずっぽうに北上していく。しかしにわかに空模様が怪しい。低い黒い雲が突然湧き出て、南から押し寄せて来ている。北関東はなんとか日中雨は降らなかったが、南関東では天気予報は大外れしたらしい。さつきまで上々の青空だったのにどうしたことだと思うが、今年はほんとに湿気が多すぎる。

葛生の町は古い静かなところだった。ここまで東武線が伸びている。古い家並も残るが町は小さい。ここ

は化石館が有名である。石灰岩の土地の副産物なのだろう。もつともサイクリング中だと行程にもよるがなかなか博物館系は見学が難しい。下手したら時間がいくらあっても足りなさそうである。

町を出外れると石灰岩や山砂の採掘場だらけである。予想通り国道はダンプの通行量が多く、上り坂を非力な体でよろよろと行くと危なくってなんともならない。歩道を走るがダンプの落としていく砂が堆積していて走りにくい。覚悟はしていたけれど、なかなかの酷さだった。

途中にわずかに旧道があつて、そっちに回るとほっとする。その集落の外れにコミュニティバスのバス停があり、ふと足を止めて標柱を眺めやると「時の子」というアニメにでも出て来そうな不思議な地名だった。

国道の小さな峠は新しくトンネルを一本追加して、トンネル二本体制になっていた。歩道・自転車道は片側にしかない。その新会沢トンネルを抜け栃木市に入る。車道に戻って後は大型車の間を度胸で下って行く。麓の集落の中に時計塔の付いたピンクの建物があつて、怪しい建物かと思ったら廃校になった学校だった。その先に同じようなデザインで現役の学校があつたので、何かこの地域に時代的な流行があつたのだろう。

国道293号線をようやく離れ、栃木市街への道をゆるゆると下って行く。次第に野が開けたところで、幹線を外して田舎道を行く。あたりが広くなり、遠くに筑波山がテントを張ったような形に見えて、関東平野に在ることを実感する。栃木の街に入ると曇り空が一瞬晴れて日が射

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

←連作・大弛峠

峯村啓雅

●1日目…大弛峠

前日に、川上村が誇るご当地スーパー「ナナーズ」で買い込んだお昼をフロントバッグに詰め出発。辺り一面高原野菜の畑で、それ以外の物がない。

畑を抜けて峠への分岐で獣対策用の大音量装置に引っかかる。耳がおかしくなりそうなので、大弛峠への分岐の写真を撮ったらすぐに出発。最初は舗装路で、おしゃべりをしながら進む。

I氏の話は、着ている白神山地Tシャツの話や自転車の話から、次第に仕事の話や今後の人生の話になり、重い。だいたい重い。精神的に持たなくなる手前で川が見え、少し橋の上で休憩しようと言い、強制的に話を終わらせる。ここで、ナナーズで買った揚げドーナツを食べて休む。

橋を渡ったらすぐダートに変わった。

今回の自転車は、私が34B、I氏が36Bである。乗って行ける程度のダートでは全然ないので、峠まで押し歩きが続く。

途中、MTBの二人組が上ってきて、挨拶をする。『うわあ、ランドナーだっ！ 変態だ……』と言われる。

まあ、こんなところMTBでもやつとの感じのダートですから、言われるのも仕方ありません。

「次に来る時は、もっと太いタイヤの自転車で来ましょう」とI氏。私もうなずき同意。では、どんな自

転車にしましょうか？ と太いタイヤの自転車の話になる。

峠が近くなるにつれ、道がより荒れてくる。落ちている石も黒曜石ほどではないが鋭い感じだ。とにかくタイヤが無事であるようにと祈り、進む。

先ほどのMTB二人組が下ってきた。「あとちょっとですよー」と言い、颯爽と行ってしまった。

「あとちょっと」。

この手の「あとちょっと」はあまり信用できないのだが、そこから5分くらいで峠に着いた。「あとちょっと」としては優秀ではないでしょうか？

大弛峠、標高はWEB版地理院地図で2359.7mを指している。

時刻は、12時半。心地よい風が流れている。お昼にはちょうどいい時間だ。



I氏は、長野県のご当地パンである「牛乳パン」をおいしそうにほおばっている。さすがに牛乳パンだけでは物足りなかったのか、近くの山小屋でカレーを食べていた。峠では金峰山に登ると思われる登山客の車やバイクだらけで、自転車は私たちだけだった。

カレーを食べ終わったI氏はベンチで横になり爆睡している。まあ、時間はある。私も少しばかり目を閉じた。

峠で写真を撮り、でっぱつ。

タイヤに気を遣い、慎重に慎重に下る。乗ったり歩いたり繰り返して意外に疲れる。I氏はもう先に行ってしまった見えない。次第に乗車率が上がっていき、I氏に追いつく。

途中、軽く締まった砂道があり、I氏はご機嫌で走っている。確かに



こういうところをうんと太いタイヤで走ったら楽しいだろうなあ。45N RTHのタイヤを東叡社に持ち込んだじゃおうかな。

揚げドーナツを食べた橋まで戻ってきた。ここでまたひと休憩。水があとひとくち分になってしまったので、川の水を少しだけ試みることに。

I氏は、「やめときます」と試飲を拒否。まあ、上には何もありませんから、少しくらいは大丈夫でしょうと思いつく。正直言ってとてもおいしかった。ふたぐち目をいこうとしたが、少し心配になったのでやめておく。

あとは舗装を下るだけだと思っていたが、忘れていた。宿を出たらすぐ下ったんだった。最後の最後で宿まで1kmくらい上りが待っていた。

今日は、標高が高いくだけでこんなにも涼しいということを改めて感じた一日だった。2日目の三国峠については、I氏にバトンタッチしてしまおう。



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!

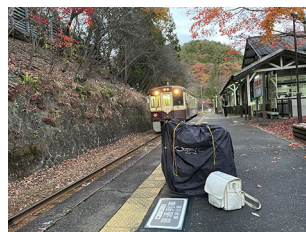
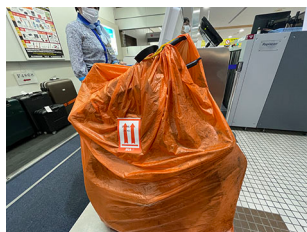
A5 判 224 ページ 2300 円+消費税

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!



カワカミサイクルワークスの 自転車こぼれ話 軽量車への挑戦

7

川上伸一



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。

●素材による軽量化

軽い！強い！ 錆びない！ 夢の宇宙素材チタン！ かつてはこんなキャッチフレーズでアピールしていたチタンも、眼鏡フレームに使われ始めた頃から随分と身近になった。僕がチタンを知ったのは1970年代の模型飛行機関係の本で、日本人が海外の大会に参加した時、選手の機体には軽量化のためチタンやマグネシウムが使われており、日本はその点で遅れているというレポートがあった。その時点でカンパニョーロはチタンを使ったスーパーレコードシリーズを販売していたし、国内のパーツメーカーでもスペシャルなチタンを使った物は存在した。中学生の時父の友人で旋盤加工をしている方からチタンの円板を数枚貰い、切ったり削ったりしたことはあるが、溶接加工をするのはそれから20年ほど後になる。

●変わりゆくフレーム素材

スチールフレーム以外ではイタリアのアランがアルミフレームを販売していたが、安い物ではなかった(後にもっと古くからバラやサブリエールなどがあることを知る)。先輩方の多くはこのアルミフレームより直付などを多用した薄肉クロモリオーダーフレームの方が軽くてできると知っていたと思うし、何より見た目の手作り感が良い。

当時毎月読んでいたサイクルスポーツ誌ではアマンダスポーツの千葉さんが新素材フレーム、特にカーボン素材の研究を連載されており、

釣竿でカーボンの優位性を知っていたのでとても新鮮だった。僕が知らなかっただけでそれらの比較となるチタンフレームはすでに作られ販売されていた。

僕自身サラリーマン時代の合間に自営業である父の工場に通い、部品の加工や小物作りをしていたが、アセチレンを使ったロウ付け設備は一応あるものの、仕事内容ではロウ付けで作る物は皆無に等しく、クロモリパイプでフレームを作る、それも軽量車用の薄いパイプを使うなど技術面でも一切考えていなかった。

高校生の時、吊るしてほとんど直付がされていなかったケルヒムランドナーフレームの直付は、Wレバー、アウターカップ、ボトルやタイナモ、ガードの隠し止め、アルプス・パスハンターを真似たシートチューブ裏のボンブペグなど、僕があらかじめティグで溶接していた所に職人である叔父にロウを回してもらったというものだった。当然分かってはいたが、ティグ溶接に不具合があるので小物とパイプの隙間にフラックスは入っていない。叔父にはクロモリは熱に弱いという事を説明して、後でフラックスを少量塗り、鉄ロウが盛っている風にしかなくていいが、とありえず現在まで外れたことはない。

●軽量パーツ集めから古い物へ

自作軽量車と同時進行で趣味の自転車作りも考える。自分で最高と思う完成車を目標に部品を集め始めたが、その頃すでにショップでは見か

けなくなり、プレミア価格や非売品になっている物も多かった。コレクション第一号はカンパニーパレコード旧型リヤメカ、中学生の時力タログを見てこれが自転車にのめり込んだ原点といつてもいい。

それから各ショップを巡り、軽い物、古い物、といつてもせいぜい1970年代、チタンを使った製品も多く気持的にはまだデッドストックで手に入りそうだったフジチタンフレームを使ったロードレーサーにするつもりだったが、乗るならオーダーメイド、憧れのトニーイを現在のプログレス三島さんにお願いいし、完成したのはセクスターブル直付、フレンチブルーのスポルティフだ。

それから時代が逆行し、1960年代の部品を集めるようになり、本格的な軽量車製作から少し遠ざかることになる。

トニーイでショップ巡りを始めてから数珠つなぎで友人が増え、ツーリングやイベントの参加も多くなった。先輩方のコレクションを実際に手に取ってみたいアッセンブルされた完成車も見ると(拝む)こともできた。ただカタログで見たマファックやサンブレのデルリン系パーツにはあまり触手が伸びなかった。多くのショップ店長から、弱い、割れるなど聞いていたからかも知れない。軽量化の研究になるならとジャンクパーツを貰ったりもした。

サラリーマンから自営業に変わった1980年代の終わり、バブル景

気の恩恵なのか毎日が慌ただしく休む間もない。納期が間に合わなければ家に帰れないところか徹夜も当たり前で、ティグ溶接の練習には十分すぎる。その頃から給料は自転車部品の他に、仕事関係の見本市でカーボン製品の会社にサンプルとして注文する各サイズのパイプなどの自作軽量車用の素材に消える。

千葉さんのカーボンフレームはアランなどのアルミラグではなくクロモリを使っているらしいが、僕も模型でさんさん接着構造を作ってきたせいか、アルミとカーボンは熱膨張の違いで剥がれやすいのではないかと考えた。その後千葉さんは現在のようなカーボンで一体になったフレームも完成されたが、僕はラグ部分にチタンの使用を考えていた。熱膨張の差が小さそうな上に錆びの心配がなく、クロモリより軽い。話がチタン+カーボンフレームの製作にまで飛躍してしまったが、この組み合わせはまず1992年の人力ボートレース参加に向けて製作のフレームでテストされたが、ここで大きな挫折を味わうことになる。

●マグネシウム素材

マグネシウム合金はアルミより比重が小さく、軽量化するには重要な素材だ。特にモータースポーツの分野ではホイールや铸造性の良さからミッドシャフト、カバー類に使用される。ただ自転車用ではあまり使われていないようで、スギノからマグネラというクランクが発売された記事を見たが、実在したのだろうか。

ロードバイクがアルミフレームの時代に有名メーカーからマグネシウム溶接フレームが作られていたが、他にアルミ系のメタルマトリックスなど、実際に目にしたり加工する機会がない素材は素人の自作で使うには危険すぎるし、僕自身マグネシウムを使うつもりはない。

その理由の一つに腐食に弱いということがある。昔買ったラジコンカー用のマグネシウムパーツは使わずに置いていただけでネジ穴が粉を噴いたようになっている。逆に使っている方が密封されて良いのかもしれないが、自転車には関係ないが、燃えやすいという欠点は近年難燃性マグネシウムが開発され航空機などに用途が広がっているようだが、時代はカーボンに置き換わっている。

●ペダルに対する疑問

話はサリーマン時代に戻り、僕が最初に軽量化に取り組まねばと思ったのはペダルだ。通勤用のペダルはシュパープフロから三ヶ島RX-1（共にスチールシャフト）に交換し、その後プレートにカーボン板で作った。シュパーププレートは使わないのでその分高さを低くする。これにトークリップ、ストラップの組み合わせ、しかしカーボンは衝撃に弱く、どこかにぶつけたのか外側の一部が欠けてしまっている。これがアルミなら少し曲がるだけで済むのだろう。

ペダルを軽くしたいのには理由がある。自転車フレームの強度をテストするのに、ハンガーやBBの部分

に荷重を加えたり曲げたりを何万回も繰り返すというのはあるが、同時にチェーンに動力を加えてクランクを回転させるのはあるのだろうか。

自転車に乗っている人は気付かないが、かなりの振動が発生しているはずだ。トップクラスの選手と同じ回転数での長時間はありえないが、これにペダルの重さが加われば更に激しさを増す。模型飛行機やラジコンカーを作っていた頃、プロペラやホイールのバランスはともシビアであった。人力ボートレースの会報で自作金属プロペラの設計や加工が詳解されていたが、プロペラの羽根をボス部分（シャフト）に溶接する前に、重量の誤差を0.1g以下にすると書かれている。

それに比べて自転車界は大らかなのか、ホイールはスポーク組の段階では分かりにくい、タイヤ、チューブを付けたとバルフの重さもあり、必ずバランスが悪くなる。かつてはスポークに付けるホイールバランスというのがあった気がするが、使っているのを見たことがない。

回転バランスの考えをクランクに当てはめるのなら、ペダルの付く反対側を重くする。軽量化とは逆の話になるが、長すぎるとペダリング時危険なので少し伸ばした所に重りを付ける。エンジンのクランクシャフトでカウンタウエイットの部分になる。

てこの原理で考えると、ペダルなしの状態でも1kg以上になるだろう。そのような物を今まで作ったり

テストしたりしたことはなかったのだろうか。人が動かす自転車は感覚的な部分もある。もしかするととても優れたクランクシステムが誕生するかも知れない。

そんな事を思いながら今度はチタンボディにカーボンプレートを使ったフラットフォームにしよう。これは将来売れるのではないかと真剣に取り組んだのだが、その頃タイムのビンディングペダルが発売され、時代はトークリップ・ストラップから一気にビンディングに変わる。ショップでそのペダルを手に取り、ずしりとした重みを感じた時点で軽量ペダルの開発は終わった。

予定ではシリーズで集めたパーツ類の軽さを載せますが、先に数少ないマグネシウム製品を紹介しておきます。



①タイムチタンマグネシウム、チタンシャフトにマグネシウムボディ、これは全体がコンパクトになった二次型、ペアで241g
②その後登場したカーボンボディではスチールシャフトの廉価版でも僅かに軽い234g



⑦スポーク、ペダルシャフト用など各サイズの棒材。100%カーボンだがこれらは30年以上前の物で現在では低グレードカーボンなのですべて廃棄しなければならない
⑥フレームパイプ用のため未使用の釣り竿とメーカーに注文したストレートやテーパーのカーボンパイプ
⑤アルミボディにチタンシャフト、170g。三輪車レースに使用したのはアルミの方、マグネシウムは転倒時に割れそうな気がする
④マグネシウムボディにチタンシャフトのフラットペダル171g。あまり変わらないがアルミペダルがアルミスパイクピンなのに対しマグネシウムはピンもチタン製のようなだ
③カーボンボディにチタンシャフトは193g



自転車遊びのいろいろ そのまとめ

渡辺洋一

4月に古希を迎えた今でも自転車遊びを楽しんでいる。歳をとるにつれて若い時の楽しみ方とは変わってきたものの、自転車を通じての遊びは私の人生の一端を担っているのである。自転車の何が面白いのだろうか。これまでサイクルワールド誌に「自転車遊びのいろいろ」を掲載していただき、主に部品ネタを記してみた。最後のまとめとして自転車遊びに至った経緯などを述べてみようと思う。

●大学のサイクリング同好会

中学から高校にかけて同級生と一緒に日帰りサイクリングをしていた。フェリーで行ったマザー牧場、国道20号線で行った相模湖、帰りが暗くなった三浦半島など、自転車で行けるというワクワク感が原動力であったと思う。

1975年、大学に入ってそれまで以上に自転車での楽しみ方を高めたいという思いから、勧誘ポスターを見つけてサイクリング同好会に入った。一緒に入会したT氏は自身で改造したBSのSS-10を所有しており、自転車への造詣は私の比ではなく、いろいろ教えてもらったことから彼の影響はとても大きかった。

先輩達の中には私が知らなかったトイエイやアルプスに乗っている人もいて、とても刺激になった。それまで知っていたマニア向け自転車はサンノーだけであった。同好会の集まりで部品についての知識も学業以

上に吸収することができ、自転車が大学生生活において大きな存在となつてしまったのである。

●輪行

自転車を分解して袋に入れて電車で移動する「輪行」も同好会で初めて知った。入学祝いとしてBSダイヤモンド輪行車を買ってもらった。初めての輪行で石和駅に行き、翌日に柳沢峠を越えて奥多摩駅から輪行で帰ったのは6月のことであった。その年の夏のクラブランでは峰方峠や野尻湖に行つて長野善光寺まで行った。その後も多くの輪行を経験し、遠くまで自転車で行ける楽しさを満喫している。

●神田のアルプス

大学からの帰り道にアルプス自転車工業の旧店舗があり、先輩に連れ



られて入った店内は衝撃的であった。店内には注文主を待っている数台のクイックエースがあり、少し高くなった所には黒いルネエースが展示してあった。白いつなぎを着たメガネをかけた職人さんが作業をしながら言葉をかけてくれたのは今でもよく覚えている。

アルプスにおいて自転車は工業製品という概念から人による工芸品であるという認識が変わったのである。さらにはサンプルやTAなどのフランス部品、イタリアのカンパニョーロを初めて見た感激を今でも忘れることはない。

●ショップ巡り

同好会に入ってからサイクルスポーツ誌とニューサイクリング誌を読み漁って多くの情報や知識を得ることができた。さらに広告もよく見て、都内や近郊のショップにも多く出かけた。ショップにはそれぞれの得意分野があることも分かり、当時はマッドガードの付いたツーリング車を扱うショップがほとんどであった。

そんな多くのショップの中で稲荷町の横尾双輪館はロードレーサー中心で独特な雰囲気であった。当時の横尾双輪館はガラスの引き戸であり、開けて店内に入ると物静かな店主が出迎えてくれた。初心者への質問にも優しく答えて下さった。店内には学生には手の届かないカンパニョーロの部品が多く展示されており、いつかは手に入れたかった

ものである。現在はビルになった横尾双輪館の店主は今でも健在で、長谷川さん曰く「横尾さんは東京で最年長の店主で、俺が二番目だ」とのことである。

●整備から組立に

部品などへの興味が高まると、当然のように輪行車の部品を替え始めた。カンティブレーキをマフアックのクリテリウムへ、アルプスで教えてもらった6本組から8本組への変更などである。ハブ、ペダル、BBの分解とグリスアップをして一通りの組立ができるようになった。また、BS独自のBBを68mm幅に削ってマキシからプロダイクランクに替えたりもした。しかし、マスプロ車では限界があることから、自分専用のランドナーへのあこがれが高まっていったのである。



●東叡社

先輩達が乗っていたトーエイが素晴らしく、一学年先輩が北浦和の東叡社にランドナーフレームを注文する機会に同行した。二年生の5月には学業を頑張るという条件で足りない分を親に出してもらい、東叡社に行つてランドナーフレームを注文した。以前から買い集めていた部品で夏に完成させ、奥只見ツーリングに行った。

パールホワイトであつた塗装は多くの輪行でキズが増えたことから、塗り替えに併せてホークの作り替えとフロントキャリアとサイドキャリアを付けてもらった。その後、数日間のツーリングで大活躍をした。

学生時代の最後にはW O スポルティフ、社会人二年目にロードフレーム、管理職になった1997年にW O スポルティフフレームの



作り替え、翌年にはチューブラースポルティフフレームを注文した。2006年の山口単身赴任用にはスタンダードロードフレームを無理言つて三ヶ月で作ってもらい、エルゴパワーのオールカンパを完成させた。

TとTOEIのマークの自転車が私のスタンダードになり、現在ではトーエイだけが私の愛車になっている。山田さんをお願いした最後のロードフレーム以外は星野さんのアドバイスをいただき、私の未熟さをカバーすることができた。

●国産部品

少年時代に乗っていたBSのオール10にはスキッターとスパートが付いていて、サンツァーというメーカーを知った。その後、シマノも知ることになり、最初に購入したシマ



ノ製品はジュラエース(昔の呼び名)のチェーンホイールであつた。スギノ、三信松本、サカエ、吉貝、日東、三ヶ島、極東、本所工研など多くの国産部品を付けてきた。

1970年代、国産部品は外国部品よりも安かつたことと、外国部品を模倣した傾向にあつたこともあつて軽んじられていたようである。しかし、高い外国部品を買うことができなかった学生にとって国産部品は手が届く価格で、ありがたかつた。

●外国部品

学生時代になんとか買った外国部品はマファック・クリテリウムとブレイクレーバー、スーパリーチャンピオン650Bと700C、キャニオンマッドガード、ユッチンソン42B、セデイスチェーンなどで、一万円を超えた部品はイデアル90軽合ベース



とカンパレコードスモールハブだけであつた。いずれも小遣いやバイト代の範囲でやつと買ったものであり、それらの幾つかは今でも大切にしている。

●社会人になつて

就職と同時にスカイライン2000GTをローンで購入したことから興味は車に移っていき、自転車から遠のいてしまった。ツーリングの回数も減り、その後は結婚と子育て、仕事の忙しさもあつて自転車に関わる時間は激減していった。

前述のように管理職になつてからは自転車熱が再燃し、小遣いも増えたことから学生時代に買えなかつた80年代のカンパ部品を買い集めた。その結果、オールカンパのスポルティフを作ることができた。スパーレコードのブレーキは昔のロードに付けた。余つたカンパ部品は予備となつてゐる。

●現在

歳をとつたこともあり、自転車遊びの残り時間も少なくなつてきたことからエルゴパワーのロードを最後に自転車は増やしていない。タイヤ、ワイヤー、バーテープなどの消耗部品以外は購入することはほとんどしていない。

フリー側のスポークをブレンに替えることを順次行い、手持ちのホイールは全てフリー側を少し太くしてテンション差を減らした。そうした小さなこだわりも楽しんでいる。

自転車はきちんとメンテナンスをしていれば安全に走れるので、整備だけは怠っていない。振れ取り、グリスアップ、消耗部品の交換することは立派な趣味となつてゐる。さらに、整備した自転車でのポタリングと日帰りツーリングを楽しんでいる。

●自転車との会話

ポタリングをしているとチューブラータイヤと路面との摩擦音、変速機をチェンジした時の音など、自転車との会話が楽しくなる。輪行で行つた駅から走り始める時と走り終わった時も自転車と会話しているように感じる。また、走っている瞬間に感じる風も自転車との会話かもしれない。

整備している時も楽しいものである。ワイヤーを交換してメガネレンチで締めた感触、バーテープが綺麗に巻けた時、ブレーキゴムの修正など、いろいろな整備をしていると自転車の健康状態が分かるような気がする。

ランドナーから始まつてスポルティフ、ロードという違う車種に乗るとそれぞれとの会話も楽しい。バッグを支えるキャリアや雨のツーリングでのマッドガードの有難さはツーリング車で、軽快感とロードで、違う車種に乗るとそれぞれの楽しさを味わうことができるのである。

まだ体調は良好で体力も残っているので、もう少し自転車遊びを楽しもうと思つたのである。

各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

自分でコツコツと集めた旧型部品で完成車を組もうとしている人が、往々にして陥る罠がチェーンの選択だ。

ロードチェーンの規格はずっと変わっていない。1/2インチピッチの3/32インチ幅だ。国産ではリヤ4段までは厚歯(1/8幅)だったけど、ヨーロッパでは3段でも3/32幅が普通である。

で、何が困るかと言うと、今の高性能チェーンをレトロなフリーやリヤ変速機と組み合わせると、全然変速してくれないのだよね。原因はチェーンの硬さ(横方向のしなり)なのだが、つまりこういうことだ。

昔のフリーとリヤ変速機の間にはある程度の距離があったのに、今時のカセットと変速機はものすごく近い。それに対応するために、現行の高性能チェーンは横方向が極めて柔らかいのです。それをレトロな組み

合わせの自転車に付けると、変速機の動きをチェーンが吸収してしまつて、結果として変速しないという事態になるのだ。

まあねえ、工業規格としては全く同一だし、高級なチェーンならより高性能だろうし、ということであろう組み合わせにしてしまうのもわからなくはない。「それは駄目よ」とはどこにも書かれていないし。

対応策は簡単で、現行のチェーンを使うなら一番安いロードチェーンを使えば良い。7段用とか6〜8段用とか書いてあるのを使えば劇的に改善されるはずだ。

もちろん理想を言えば、フリーや変速機と同時代のチェーンを使うのが一番良い。トランスミッションをシステムとして捉えて、全体で性能を維持する肝はチェーンなのかもしれない。

極端な話、シクロランドナーを考えてもらえればわかりやすい。あれが現役であった1930〜50年代のイラストなんかを見ると、台座が随分前の方についている。当然変速機とフリーの距離はものすごく遠い。反応も鈍くて、いわゆるガラガラガツチャンという動き方だ。あそこちよつとでも柔らかいチェーンを組み付けたなら、まともに変速しないのはわかるでしょ。

シクロランドナーを使う自転車では

もその設定は時代と共にちゃんと進化していて、近年のレトロモデルでは随分とリヤエンド寄りに取り付けられている。変速時間も短縮されている。まあ、変速なんてものを考慮してない昔のチェーンだと、あのくらい離れた場所からでないかと変速できなかつたんでしょうけどな。

現在のパンタ式リヤメカのほとんどは、サンツァーのスラントパンタを踏襲していて、プリーケージはフリーの斜面にまあまあ沿った動きをするのだけれど、例えばユレーのルックスやアルビーはパンタの視点が下方に在って、フリーの斜面なんざ知ったことかという真横の動きだ(新品のアルビーがトップに入り難い原因の一つはこれ)。パンタそのものが水平に寝かされたアルテンベルガーという珍品も有ったなあ。もちろんスライド式変速機はその機構上、自転車の機軸に対して真横にしか動けない。

今後、旧型パーツを使った自転車を企画する場合には、フリーとリヤ変速機のガイドプリーとの距離についても注目していただきたい。実のところ結構差があるものなのですよ。

トランスミッションの同時代性



X

キャンピング車 やっちゃいけないこと・ やらない方がいいことⅡ

鈴木邦友



トップチューブの下にフレームポンプを付ける、極端なスローピングトップチューブ、大きなキャリア……。現在の旅行用自転車ではごく一般的にみられるデザインではあるが、実際に自転車旅行で使ってみると不便を感じるが多い。旅行に出てから後悔することにもなる。超長距離自転車旅行では何ヶ月も、何年もの間その不便さに付き合わされることになる。

さて今月号でも、超長距離旅行用自転車で、「やっちゃいけないこと・やらない方がいいこと」を見ていくことにしよう。

●カトリッジ式ボトムブラケット

最近のボトムブラケットは、そのほとんどがカトリッジ式で、昔ながらの3点式カップアンドコーン式のボトムブラケットを見ることは少なくなってしまった。自転車の生活上での使用や、国内旅行、スポーツ走行、競技での使用の場合であればカトリッジ式でも十分ではあるが、異国の地を長い時間をかけて走る超長距離自転車旅行では不安を感じさせられる。というのもカトリッジ式ボトムブラケットに使われるベアリングは一般的にシールドベアリングと呼ばれる接触角0度の一体構造のベアリング（以下、ラジアルベアリング）で、ガタが出てきたとしても調整ができず即交換となってしまうからだ。分解してベアリングのみを交換することもできないし、カトリッジの交換にも専用の工具が必要になる。

筆者は旅行中にボトムブラケットのトラブルをたびたび経験したことがあるし、通勤用の自転車は半年に一度くらいの間隔でボトムブラケットの調整をおこなっている。ボトムブラケットのトラブルの多くは、シャフトやワン、ボールの虫食い。ひどい時にはボールがコンペイトウのようになっていたり、二つに割れていたりとということもあった。ベアリングが割れると突然ボトムブラケットからガリガリという大きな音がし、開けてみると中から割れたボールとともにバラバラになったリテーナーが出てきた。もちろんシャフトもワンも傷だらけだ。

長距離自転車旅行ではいつもハブ用とペダル用、そしてボトムブラケット用のスベアのボールを持っていたので、傷んだボールを交換しなげらなとか走り続けることができた。シャフトやワンは虫食い状態のままではあったが、ボールを交換するだけでも結構走ってくれた。またベアリング用のボールは世界各国規格は同じで、ボールのサイズを示せば（現物を見せれば）どこでも安価で手に入る。

さらに3点式ボトムブラケットは分解が簡単で特に特殊工具の必要もない。BBシャフトからクランクを取り外すには専用工具が必要ではあるが、それさえできれば、あとは簡単な道具で分解ができる。最悪、釘のような先のとがった硬い金属棒を左ロックリングの溝にかけ、それをその辺に転がっている石で叩けば左

ワンのロックは解除できる。ロックリングが外れれば通常、ワンは手で回せるはず。もし回らなければ金属棒の先をワンのカニ目穴に斜めに差し込み同じ要領で叩いてみればいい。左ワンが外れればクランクシャフトは抜けるので、ボールの交換もできる。

もし右ワンを外さなければならぬ場合には、さすがにその手は使えないが、ガソリンスタンドでちょつと大きなモンキーレンチを借りて外すこともできる。道を走るトラック等から車載のモンキーレンチを借りてもいい。3点式ボトムブラケットだからこそできる技だ。

●シールドベアリングハブ

ハブのベアリング構造も旧来のカップアンドコーン式がおすすめ。一般的にシールドベアリングと呼ばれるラジアルベアリングは、自転車のハブのようにスラスト方向にも力をうけながら、外気にさらされるような過酷な条件下で使用する結構早期にガタが出てしまう。またその組立工程上ボールの数も少なく、ガタが出てしまうと進行も早い。基本的に調整は不可能で、交換修理となってしまう。さらに内・外径面と、内・外輪の幅も同じサイズのものでなければならず代用が利かないため、入手面でもリスクは高い。もちろん専用の工具も必要で、交換修理は簡単ではない。

その点カップアンドコーン式のベアリングであればアンギュラコンタクト（斜め接触）で、外輪（カッ

プ）・転動体（ボール）・内輪（コーン）は独立した構造で、しかも基本調整を繰り返しながら使う構造というところもあり、正しいメンテナンスをしていれば、世界一周程度の使用ぐらいは十分に耐えられる。

ちなみに、ラジアルベアリングも、ある程度調整をしながら使用することができ。自転車の場合ベアリングをベアで使用しているところが多い。ガタが出たラジアルベアリングをアンギュラコンタクトベアリングのように使ってしまうのだ。もちろんこれは応急処置的なものではあるが。

基本ラジアルベアリングはその名の通りラジアル方向にシャフトを保持するものではあるが、同時にスラスト方向にも保持することができベアリングでもある。この特性を使い、カップアンドコーン式ベアリング同様の調整をしようのだ。応急処置的な調整とはいえ、結構長い間使用することができる。

●クイックリリースハブシャフト

レジャー用の自転車や旅行用の自転車と言えば、今は普通にクイックリリースハブが使われている。ナット締めハブというのは一般車からラックレーサーだけのものになってしまったようだ。

クイックリリースハブは、ロードレースの世界で生まれたもの、それ以前はウイングナットが使われていた。当時自転車ロードレースの選手だったトウーリョ・カンパニョーロ（カンパニョーロ社の創設者）が、



冬の峠道で手がかじかんでウイングナットがうまく回せなかつたという経験がきっかけとなり開発されたのがこのクイックリリース。それ以降世界中のロードレーサーに採用されるようになった。ということで、カンパニョーロ社のブランドマークにはクイックリリースが描かれている。

それは旅行用自転車にも普及した。日本には、古くから「輪行」と呼ばれる特有のサイクリングスタイルがある。それは公共交通機関を用いて自転車を運び、目的地でサイクリングを楽しむというものだ。多くのサイクリストがそうして遠隔地のサイクリングを楽しんできた。そのため自転車は「輪行車」と呼ばれた。ただしそこには厳格な規則があり、公共交通機関で自転車を運ぶ時には自転車を分解し、袋に収めな

ければならないのだ。そこで重宝されたのがこのクイックリリース機構だ。当時のランドナーには普通に輪行の機能が備わっていて、クイックリリースハブはあたりまえの装備だった。ランドナー＝輪行車だったのだ。それどころか輪行とは程遠いツーリズムやキャンピング車にも採用されていた。

ところが、超長距離旅行用自転車やキャンピング車にはクイックリリースハブはさほど必要ではない。車輪を外すことなどめつたにないからだ。そればかりか重装備だったり悪路を走ったりした場合、曲がったり折れたりという強度的な問題も発生したからだ。筆者も何度か経験した。

ただし高品質なハブを採用しようとするとその全てがクイックリリース式ばかりで、ソリッドシャフトのハブはなかなか見つけれない。しかもそれらに一般車用のソリッドシャフトを組み合わせてみようとしても、クイックリリース用のハブシャフトと一般車用のハブシャフトは同じ日本製でもネジの規格が違いため交換ができない。

そこで色々調べてみたところ、トラックレーサー用のハブシャフトとクイックリリース用のハブシャフトが同じ規格であることが解り、玉押しやスパーサー、ロックナット等はそのまま組み合わせることができた。しかもロックナットは美しいものが多く高級感もあった。さすがにトラックレーサー用のシャフト、当

RETRO CYCLES

浅 麓 堂

せんろくどう

- アレックスサンジェグランツーリズム 540mm青メタ・メッキ多数 38B3×5 速シクロランドナーNo.31 ××
シートピラー・ステム・ブレーキ・FD・フロントバッグサポーターはサンジェオリジナル部品
ソローニュ前後パニア & フロントバッグ付き中古美品¥700000
- エバレストコルサドウエミラロードフレーム C-T530mmトップ 530mmエンド 126mm白 1981 年中古¥30000
- ユーレーサクセス前期型変速 3 点セット新品¥30000 ●極東プロラックス新品元箱¥5000
- カンパレコードピスト LF36H120mm BSC 新品元箱¥50000
- 初代シュパーブクランクセット 165mm +52×42T (144) BB 付き新品¥25000
- スーブルグリップ茶色・軟らかいです新品¥20000
- ナショナル FF-292S 単 2×3 本・中古美品¥5000 ●ノーベル・メッキ懐中電灯単 1×3 本・中古¥3000
- ブルメル軽合ガード 27 吋用・幅 54mm センターリブ・ステー取付金具はオフセットタイプ黒マッドフラップ
丸形リフレクター付きステー無し新品 1 台分¥10000
- ブルメルスプリントベローチェ赤メタ・ステー取付金具はオフセット・ステー無し新品 1 台分¥8000
- アドホックインテグレール中古美品¥20000
- アドホックインテグレール改 (ホース式) + カンパ角付きアダプター中古美品¥20000
- TA ポルトサック茶色ネジどめ跡有り中古美品¥4000
- ALE プラボルト赤・新品¥3000 ※ 1970 年代イタリアンレーサーに如何

※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

然重裝備で悪路走行も多いアドベンチャーサイクリングでもトラブルは皆無だった。

一つ問題なのが、トラックレアーのシャフトはリアエンド幅が126mm以上ある場合使えないこと。筆者の世界一周車はリア5段でエンド幅120mmだったので問題はなかった。マウンテンバイク用では、クイックリリースハブシャフトと同じネジ規格を持つソリッドシャフトがリリースされた時代があり、リアエンド幅126mm以上の自転車でも問題なく使える。

ちなみに筆者の旅行用自転車は全てハブシャフトをトラックレアーのものに替え、車輪の脱着を容易にするため、ネジを切り直したウイングナット仕様としている。耐久性と使いやすさ、美しさも手に入れることができた。

●プラスチックパーツ

プラスチックパーツには要注意だ。軽量でデザイン性がよく、またサビないという点で、いいところも多い素材ではあるが、強度面で他の素材に劣り、メンテナンス性も悪い。著しい短所としては外力や光（紫外線）、熱や温・湿度変化、油脂や薬品、雰囲気等の影響を受けやすいところがある。

プラスチックに外力を与え続けていると分解してしまったり変形してしまったりすることがある。また光酸化劣化という太陽光線によるプラスチック特有の破壊を起こしやすい。さらに油脂や薬品、周囲の雰

囲気によって劣化してしまうこともある。特に構造体となる部分にプラスチックが使われているものは禁物。ダストキャップや蓋、シーリング部分にプラスチックパーツが使われている部品も注意が必要だ。これらのパーツを失ってしまうことで、その部品自体の耐久性にも影響を及ぼしてしまうことになるからだ。

ゴムもプラスチックと同じような特性を持つが、タイヤやブレーキゴム、シーリングパーツとして欠かせないものもある。ただし消耗品であることを認識し正しく扱っていれば大きな問題には至らない。

人のつくったモノには必ずやっつけはけないということが存在する。自転車もまた同じ、特に長距離用の自転車の場合は、長い期間その影響を受けることになるばかりか、最悪の場合、旅を短期間で終了しなければならぬことになるかねない。ここでも細心の注意が必要だ。



SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

「世田谷のボロ市」400年の歴史「外国のノミの市」

ツーリング、ロードフレーム

◎当店も特価セール

キャリア、バッグ、タイヤ、チューブ、フリーホイール、マッドガード、ブレーキ、ディレーラー、チェーンホイール、リム、スポーク、旅行案内書……

「メンテナンス」超旧型、旧型。ダイヤコンペのカンチブレーキ、リタースプリングがへる字型、ワイヤー切れると本体が車輪にいき、良くない。スプリングU字型は大丈夫。フロントキャリアは必ず付ける。プレートを前に付け、防いでいる。当店販売車、ハガキ連絡下さい。

「電池」リチウム、カドミウム電池の充電や捨てるときはビニール袋に入れる。

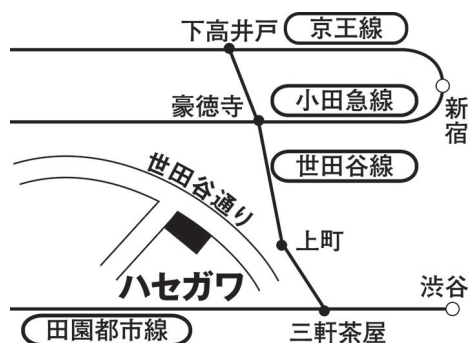
ランドナーパーツ専門店

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。

泥混 (いずれも前後本体のみ) 本所 (H1-700C ¥6600、H2 アルマイト ¥13200、H2 ボリッシュ ¥13200、H3-700C ¥6600、H27C ¥11000、H27 モールトン、H29-26 隠ジョイント ¥9900、H29-26HE ¥8800、H29-350R ¥8800、H29-360R ¥8800、H30-330R ¥7700、H30-26N ¥6600、H30-26 隠ジョイント ¥11000、H35-340R ¥8800、H47- オリジナル ¥8800、H47C ¥11000、H50C ¥11000、H58) グランボア (PJ650 ¥8800、PJ700 ¥8800) プチジャン (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 ¥15400、パビヨンヴァンテージ 650B、パビヨン 700C ¥15400) アレックス [650B] EN24 ¥4400、DM18 ¥5500、サンエクシード [650B/32H.36H] ¥11000、[650A/32H] ¥10780、アラヤ 20A、KP-80 [650A、26 ミリ幅 FV550g] ¥8000、ノグチ 650A [27 ミリ幅 EV570g] ¥2000

タイヤ (1本) グランボア (セールブリュ ¥5060、セールヴェルテ ¥5060、シプレ 700 ¥5060、シプレ ¥5060、リエール ¥5060、エキュルイユ ¥5940、エートル ¥5060、ルナール ¥5060、ルートフォレストイエール) 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 ¥3520、アメ ¥3520、650 × 38B・オープン ¥3520、アメ ¥3520、グラベルキング SS 650x38B ¥6600) コンチ GP5000 650 × 28B ¥11000、仏式チューブ各種、パナレーサー TPU チューブ ハンドルバー (すべて 25.4) 日東 (B132AAF [390、410、420] ¥5610、B135AA [390、420] ¥5280、B136AA [400、420] ¥5500、B112AAF [380、400、420] ¥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 ¥11000、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) シマノ (BR-CT91 ¥5800、BR-CX50 ¥12900)、ヨシガイ DC980 ¥7920、ディズナカンティ (シルバー) [シユール別売] ¥5280、グランボア・シユエット ¥22000、マファック・クリテ、レーサー プレーキシユ (ディズナ・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 ¥3850、139 ¥4950、175 ¥6270、179 ¥7150、204QC ¥5610、GC202 ¥7920、GC202Q ¥11220) シマノ・BL-R400 ¥5000、レバーパッド各種、日泉ケーブル各種

クランク サンエクシード・ファンライド SXC ボリッシュ (165 ¥22000、167.5 ¥22000、170 ¥22000、172.5 ¥22000)、TA・シクロツーリスト (162.5 ¥30000、165 ¥40000、170 ¥40000)、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 ¥5880、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

ハブ (ボスフリー用) エネシクロ LFRQR (100-126、130 32H) ¥15000、シマノ・デュラエース 7400 (100-120 [加工]、126 36H) サンツアー・シュバープブロー HB-SB00 (100-126 36H)

チェン シマノ (CN-M9100 [12 速] ¥8400、CN-HG901 [11 速] ¥7910、CN-6701 [10 速] ¥4210、CN-HG53 [9 速] ¥3960、CN-HG40 [5-8 速] ¥2280)、イブミ、カンパベダグ 三ヶ島 (シルバンロード・ネクスト ¥11000、シルバントラック・ネクスト ¥11000、シルバンツーリング・ネクスト ¥11000、シルバン・ストリーム・ネクスト ¥11000、MASH ¥5800、トウクリップ・トウストラップ各種) リオター

ディレイラー シマノ、サンツアー、サンエクシード、マイクロシフト、IRD

コントロールレバー シマノ (SL-R400 ¥5310、SL-7700 ¥10000)、サンエクシード (SXD708 ¥6820)、ダイアコンベ ¥6380、エネシクロ ¥6380、ワイヤー各種

サドル ベルトゥサイクル (ガリベエ [チタン] ¥40000) BROOKS (B-17 スタンダード ¥25850、B-17S スタンダード [欠品中] B-17 チタン [黒、茶、ハニー] ¥44000、ブルプロ [黒、茶、ハニー] ¥39930、チームプロ ¥32780) サドルオイル (BROOKS [30g] ¥2420、[50g] ¥2970、イデアールサドルグリス [欠品中] ベルトゥサイクル・サドルワックス ¥2200、レザーコンディショナー ¥1500、サドルカバー (BROOKS [サイズ M] ¥1980、サーファス ¥1430)

シートピラー 日東・S-65 (26.8、27.0、27.2) ¥10010、S-65・SM-2 ¥11550、SP-60 (26.0、26.2、26.8、27.2) ¥3000、SP-75 (26.8) ¥2200、エネシクロ (27.2) ¥8910

バッグ オーストリッチ (F-104N [生成] ¥10000、F-104NS [生成] ¥10000、F-104N-L [生成] ¥10700、F-104 スペシャル ¥10700、F-106 ¥13750、SP-731 帆布 ¥8360、SP-731 スペシャル ¥10000、DLX サイドバッグ [生成] ¥14850)

輸行袋 オーストリッチ・SL-100S ¥10000、SL-100 [ロード用] ¥10780

キャリア 日東 (M-12 [在庫限り] ¥14300、M-15 ¥15000、M-18 [欠品中] NF-22 ¥11000、NF-23 ¥11000、NR-20 ¥11000、ZL-60P ¥19000、ZL-60T ¥19000、キャンビー F ¥35200、キャンビー R ¥35200)、VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680

ヘッドパーツ グランボア・ビンテージ ¥7700、輸行用 ¥4400、タンゲ・RB661C [在庫限り] ¥1870、タンゲ・MA60C ¥1870、丸石・アーレンキー脱着式輸行用 ¥3000

ボトルケージ 日東 (R [欠品中] T ¥8690、80 ¥12760、500 ¥9130、L ¥9790)

インフレーター トピーク・ロードマスタープラスター [L は在庫限り] ¥4840、SKS VX ¥1980、ラビーズ 16.5⁺、ゼファール 18⁺

リフレクター キムラ製作所 (RF-24 ¥4000、28 ¥4000、28FL ¥2800、32 ¥4000、32 ラレータイプ ¥4000、33 スペシャル ¥3000、35 ¥4500、38 ¥4700、42 ¥5000)

キャットアイ (RR-165GMR ¥330、RR-165SMR ¥660)

チェーンプロテクター VIVA・チェーンステラバー ¥400、チャンピオン ¥500

本 ハンドメイド自転車工房・フレームビルダーの流儀 ¥1760、輸行で行こう! ¥2530、カンパニョーロ変速機データブック ¥3000、サンプレックス変速機データブック ¥3500、ユーレー変速機データブック ¥3500、サンツアー変速機データブック ¥5000、シマノ変速機データブック ¥3500、カンパニョーロ・コレクション ¥9000

その他 キーレイ・サイクリングステンレスボトル・ドリック ¥5940 (パッキンあります)、ルノン・ヴァンテージグローブ ¥4400

[以上 2025 年 11 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・水定休)
www.velo-apres.com

サイクルフィールド
2025 年 12 月号
令和 7 年 11 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、短縮等の若干の改変を受けることがあります。予めご了承ください。

●お問い合わせ
info@velo-apres.com
無断転載・複製を禁じます。© 有限会社大前事務所