



玄冬の朝

甲子峠を越えて南会津へ
自転車の反則金制度

CYCLE FIELD 2026

1





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



冬の晴れた朝に

井川武洋

玄冬の朝

カラマツ林の彼方に

玄冬の陽がのぼる

凍える大地に

木々がやさしい影を落とす

今日は 陽ざしが暖かい

穏やかな日になるのだろうか

それとも北風が吹きすさぶ

寒い日になるのだろうか

かすむ太陽が

灰色の予兆をはらんで

私を不安にする

玄冬の朝

文 高橋裕晴
絵 井川武洋

●真夏の幻想

のん兵衛に行きつけの店があるように、サイクリストにもまた、なじみの宿がある。

僕の行きつけの宿は、丹沢山塊と道志山塊に挟まれた、山梨県道志村の久保という山深い集落にあった。万屋が兼業する釣り宿である。

春夏秋冬、釣り人や鉄砲撃ちが集う宿には、四季を楽しむ味覚があった。春は山女魚、夏は鮎、秋はキノコやアケビ、正月は山鳥やコジユケイの出汁が効いた雑煮と、都会育ちの僕には桃源郷に思えた。

寒い冬の夜は、自転車仲間と熱燗片手に寝ずの麻雀大会が恒例で、ずいぶん宿の女将さんに迷惑をかけた。

久保の集落へは道志七里（道志街道）を遡るほかに、巖道峠という険しい山越えの道もある。峠を道志側に下った最初の集落が久保である。かつて道志谷で生産された絹や炭な

どは、この巖道峠を越え、甲州街道上野原宿に出荷されていた。

僕が初めて道志を訪ねたルートもこの巖道越えだった。冬の夕暮れ時、やつとの思いで峠に立つと、ダークグレーのV字谷の彼方に、オレンジ色の残照に縁どられた黒い富士がのっそりと立っていた。以来、何度この峠を越えたであろうか。

＊

先日、近所のローソンに些細な買い物に行った折のことである。ローソンの青い看板を何気なく眺めると、取っ手のついたミルク缶の絵の下に、「STATION」のロゴがデザインされているのに気がついた。

今まで何回となく見たはずの看板である。全く気がつかなかった。おのれの視覚のあいまいさに驚いた。ひとは見たいものだけを見るのである。ローソンの看板はミルクステーション（牛乳屋さん）の意味合いの

看板だったのだ。そう思いながら改めてローソンの看板を眺めた。

その時ふと、あの夏の日に会った、幻想めいた情景が脳裏をよぎった。

あれは道志に通り始めて間もないころだった。巖道峠を下る峠道は暗い杉林の九十九折れで、ランドナーを引いて歩くのにも苦勞する急な下りだった。少々嫌気がさしたころ、傾斜が緩くなり、軽やかな水音をたてて流れる沢沿いの道になった。やがて樹木の陰に集落の草屋根が現れ、牛舎の匂いがどこからともなく漂ってきた。

道は幾分広くなり、小さいコンクリートの橋のたもとで道志街道に合した。足元の沢は橋の下を流れ、その先で小さな滝になって50メートルほど下の道志川に落下していた。

なじみの宿はその橋から目と鼻の先の、街道の曲がり角にあったが、夏の盛りに街道を遡った折には、蟬

時雨の橋の上で必ず一息入れた。濃い緑に覆われた橋は、沢沿いに吹き下ろす谷風の通り道で、汗ばんだ肌にヒンヤリと心地よかった。

その涼しい橋のたもとに、白いペンキ塗りの小屋が建っていた。1mほどの高さのコンクリートの土台の上に建つ木造の小屋である。せいぜい3畳ほどの広さの小屋には、白いサンが十字架を連想させるしやれた窓がついていた。

山村の原風景のような久保の集落には、およそ釣り合いなモダンな小屋は、いつも人の気配がなかった。だが何の目的で建てたものか見当さえつかなかったが、うつそうとした木立を背景に、白い板壁に木漏れ日が揺らいで、おとぎ話の絵のように幻想的だった。

＊

のどかな山村は、朝6時のサイレンの時報で目覚める。近所のもんぺ姿の農婦が万屋の店先に現れ、大声

で奥に声をかける。
「かあさん（女将さん）いるズラ。タバコくれ」。

万屋兼釣り宿は、峡谷の南斜面を縫う街道沿いにある。木造トタン屋根の2階建てで、裏の斜面には宿泊棟と数軒の民家が点在していた。店の前には1日1往復のバス停もあり、いわば集落のランドマーク的存在であった。狭い店先では酒、たばこ、味噌・醤油などの食料品から軍手、長靴に至るまで、ありとあらゆる日用品を商っていた。

店のわきには、小さな火の見やぐらと消防団の道具小屋も建っていて、やぐらの上部には、半鐘代わりのサイレンと有線放送のスピーカーがついていた。それがどういふ事情か、サイレンのラッパのひとつが、高さという方角といい、ちょうど宿の客部屋を向いていた。

鮎釣りのシーズンが始まると宿は大いにぎわう。事情を知らない一

見客は、耳元で唸るサイレンに度肝を抜かれ、何事かと飛び起きる羽目におちいる。窓を開け放つ盛夏はおさらだった。

ある夏の夕べのことである。居間でテレビを見ながら風呂上がりビールを楽しんでいると、すっかり陽が落ちた店先で、釣り客が騒いでいるのが聞こえた。気になって行ってみると、Sさんという三十過ぎの店のひとが、青白く疲れたような顔つきで、店の中に入ってくるところだった。彼の後について入ってきた数人の釣り客に、夕餉支度に忙しいはずの女将さんも加わり、唸りとも、どよめきともつかない声をあげていた。

「トモに引っかけたズラ。道志川の主だわ」。

Sさんは50、60センチはあろうかという鮭のような大きな魚を、取り囲んだ面々の鼻先に「どうだ」とばかりに吊り上げて見せ、興奮冷めやらぬ口調で話し出した。

朝から鮎釣りに出かけたSさんは昼飯時になり、そろそろ引き上げようとしたその時、友釣り（※）の仕掛けに異様なアタリを感じたという。これはただ事ではないと察知した彼は、鮎の体重分の強度しかない弱い仕掛けが、バレぬことだけに集中した。釣り糸をゆるめたり引いたり駆け引きをしながら、得体のしれない大物と辛抱強く対峙した。そして半日にも及ぶ格闘の末、日没寸前の川岸に化け物のような大岩魚を引き上げたというのである。

Sさんは「釣童」という釣名を持つ、道志谷きつての釣り名人である。彼は大学生の頃、溪流釣りでこの宿を訪ねるようになり、道志川と宿の主人の人柄にほれ込み、宿の主人が亡くなった後も、主人の代わりに店と宿全般の切り盛りを手伝うようになったらしい。

そんな宿には多くの常連客がいた。夏休みや正月などは、サラリーマン、医者、消防士等々が家族連れで、居間の大きな掘り炬燵にたむろしていて、最初のころは誰が客なのか見分けがつかなかった。

*

お盆を過ぎると、さすがに道志川も静けさを取り戻す。霧が立ち込める朝、ボタリングがてら小屋の前を通りかかると、霧の白いベールの陰にローソンの看板の絵のような大きなミルク缶がふたつ、コンクリートの台の上ののっているのが見えた。その瞬間、すべてを了解した。

村人が朝早く搾った牛乳を缶に入れ、コンクリートの台に置いたのだ。やがて農協の青いトラックが石ころ道をやってきて、生暖かいミルクの缶を荷台に乗せ、ゆらゆら揺れながら去ってゆく、そんな情景が目につくんだ。

コンクリートの台はプラットホームだった。涼しい沢筋に建つモダンな小屋は、搾りたての牛乳の集荷施設だったのである。

あれから五十有余年、2021年の東京オリンピックのロードレースでは、久保の集落を真一文字に貫く

2車線の舗装路を、色とりどりのレーシングスーツをまとった選手たちが、風のように駆け抜けた。

だが、久保は家並みこそ残っているものの、なじみの宿はとうの昔に廃業し、住む人もまばらな限界集落になっていた。

今、古びた橋はおびただしい量の朽葉に埋もれ、通う人はいない。等高線に沿うように、沢を横切るたびに曲がりくねった旧道は、沢を跨ぐ大きな橋に架け替えられ、用済みになったのである。白いモダンな小屋も、僕が訪ねてまもなく集落の火事で牛小屋が焼け、いつの間にか見かけなくなった。

※（注）友釣りは鮎釣りの技法の一つ。オトリの鮎をあらかじめ針にかけておき、アユの縄張りを守る習性を利用してそれを攻撃させ、釣り針に引っかけさせて釣る手法のこと。

●「高橋君、寿命だよ」

2台の自転車に50年近く乗っている。

一台は42Bのランドナーで、TONEIのフレームをベースに渡辺捷治さんに改修をお願いしたものだ。フレームカラーはゴールドメタリック、ベース調のチョコレートブラウン、パーツはベガスラランドナーから移植したものも多い。

ブルプロ、ルックス700・アルビーの前後ディレーラー、マファックのブレーキレバー、シビエのヘッドランプ等々である。このパーツたちには、多くの傷が旅の記憶となっ

て染みついている。

もう1台も渡辺さんの手によるものだ。かれこれ10年近く前に本誌で紹介したスポルティフである。キャメルホワイトのフレームカラーに合わせ、カーキ色のカバーをかぶせたアルミボトルがついている。これに合う同系色の小物入れがほしいと思っていた。

そういえば、ゴルフコンペの賞品でもらったバーバリーのセカンドバッグが、どこかにしまい込んであるはずだ。一時期セカンドバッグがはやったことがあったが、バッグを小脇に抱える様が、テレビに出てくる高利貸し風に見えて、使う気になれなかったのである。

その高利貸し風のバッグを細工して、バッグサポーターでバーにぶら下げる。色はバーバリ・カーキで、本革の縁取りもおしゃれである。冬の並木道に似合いそうだ。

この2台のビンテージバイクは、今もまずまずのコンディションを保っている。有機化合物のタイヤ・チューブはともかく、まだまだ百年は乗れると思う。

*

そういえば、長谷川（世田谷の長谷川自転車商会）さんからハガキが届いていた。それで思い出したことがある。

高校入学時に長谷川さんのお店で購入した白い「光風」のランドナーのことである。

サンプレックスのプレステージ、白いデルリンのチェンジレバー、マ

ファックのデルリン素材のギドネットレバー、同じくマファックのドライバーというカンティレバーブレーキ、そして日東のランドナーバーが標準装備であった。

街の少年たちがドロップハンドルにあこがれた時代である。当時としては、マスプロ自転車業界の先端を行く1台だった。アルプスのクイックエースはデビュー前で、ドアドアで走るのが当たり前の時代だった。東京近郊の峠は、ほとんどこのランドナーで越えた。

長距離ツーリングもずいぶんやった。乗鞍の下りだったか、フリー側のスポークが折れ、美ヶ原でアラヤの軽合リムを曲げた。見よう見まねのニップル回し作業で、ブレーキゴムにリムが当たらずに振れ止めし、東京まで走った。幹線道路以外には未舗装の砂利道だったころの、懐かしい思い出である。

このランドナーは事故にもあった。故新田眞志君とボタリング中、路地から車道に出た瞬間、乗用車にはねられた。愛車は5、6メートルすっ飛んだが、僕の体は車のボンネットに乗っかり、奇跡的にかすり傷ひとつ負わなかった。ランドナーのクランクに直接車のバンパーがぶつかった。事故現場は世田谷の昔ながらの細い通りで、車のスピードが出ていかなかったのも幸いした。それからもうひとつ、このランドナーには生々しい記憶がある。長谷川さんのお店でメンテナンスをした折の話である。

店先でアトムの軽合スモールハブの玉押し（今どきはコーンというかもしれない）を外すと、古い 그리스 に交じって砕けた金属片が出てきた。これにはびっくりした。炭素鋼のボールが、いとも簡単につぶれるとは想像だになかったからだ。

長谷川さんに助けを求めると、コーンをぼろ布で拭い、僕の手のひらに乗せた。

「高橋君、寿命だよ。玉押しが虫食ってる」。

正常なコーンであれば、ボールの当たる部分是一条の筋がピカピカ輝いている。それが焼けただれたようにガタガタになっていた。

この事件は高校生の僕にとって、ある意味でショックだった。ランドナーは前の週も奥多摩の峠を走ったばかりで、調子が良いはずだった。それがこの始末である。ウエスの上の、輝きを失った不揃いの銅球の残像が、今でも頭の片隅から消えない。

さつき2台のビンテージバイクは「まだまだ百年は乗れると思う」と書いた。だが、あれはあくまでも言葉の「アヤ」である。だいたい、それが百年も乗るのか。

ひとも自転車も、外見だけではわからない。寿命はある日突然やってくるのである。

タカハシ ヒロハル

◆井川武洋氏の紹介

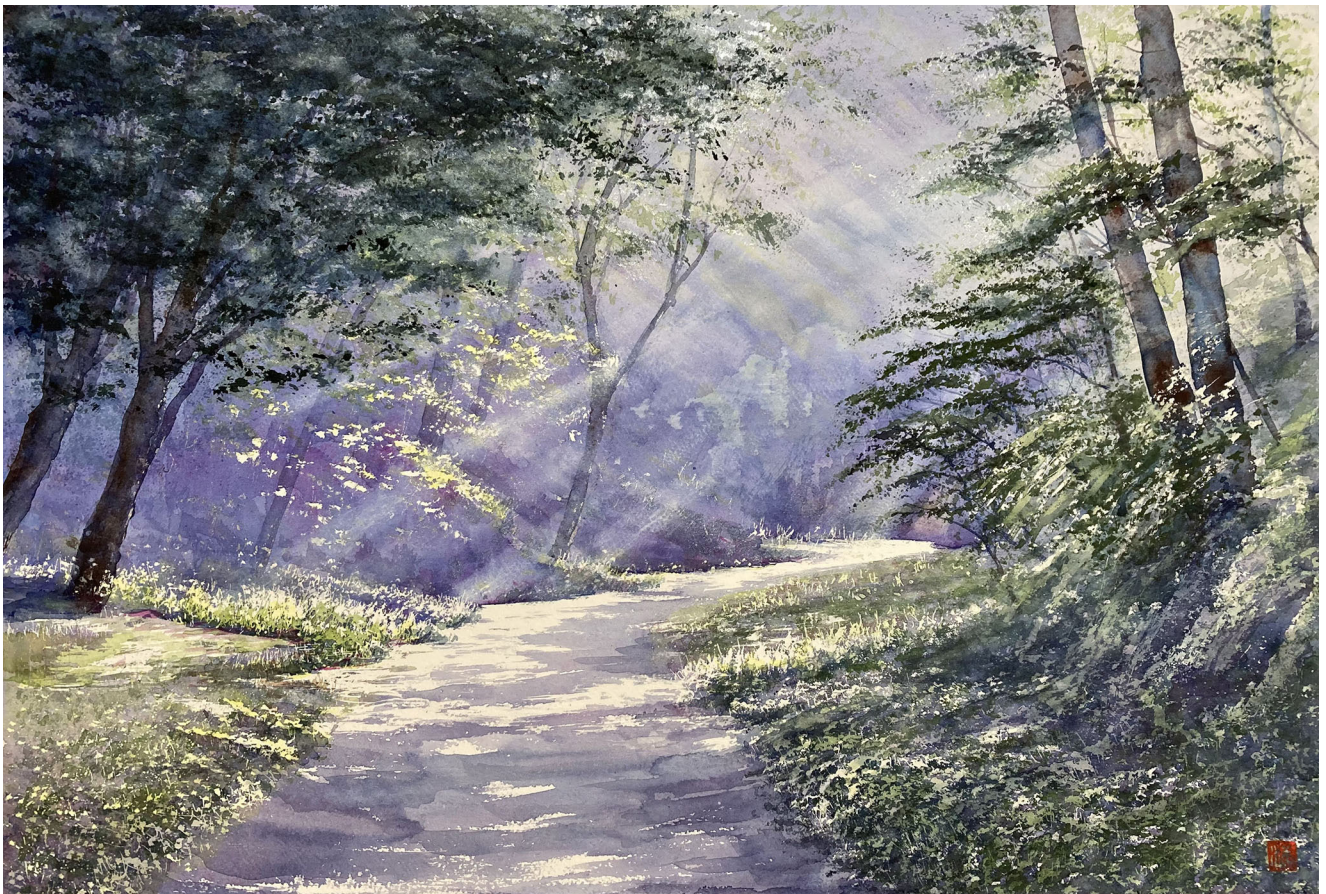
私（井川）は若い頃から仲間とツーリング（自転車）で峠越えに良く出かけてきました。自然の光は季節毎に豊かで変化に富み、その一瞬の輝きに心躍らされます。リタイア後、何にも縛られずそれを表現したくて水彩画を始めました。画面上にその印象を表現できた時の喜びは格別です。

◆絵の原題：「冬の晴れた朝に」、「雨上がりの朝、輝く峠道」

「雨上がりの朝、輝く峠道」は fabriano in acquarello 2024 における入選作品です。

◆井川さんのウェブギャラリーのご案内

TAK's Watercolor Painting Gallery <https://tak3sui31.wixsite.com/tak-s-watercolor-pai>



雨上がりの朝、輝く峠道

井川武洋

→連作・三国峠



井越幸軌

●2日目 林道地蔵沢線

2日目は三国峠へ向かう前に少し寄り道をすることに。M氏が前々から気になっていたという地蔵沢線という林道である。国内で自転車で走ることが出来る標高2000m以上の場所に限られており、そのうちのひとつだそう。M氏は小諸の魔窟の店主からこの道の事を聞いていて、今回行ってみよう、となった。じっくりと上っていると、後ろからジムニーがゆつくりとやってきた。テンガロンハットを被った、陽気な好々爺が窓を開け、声をかけてくれた。今日は魚釣りに来たという。数十年前に一度ここに来たことがあるらしく、当時の記憶を頼りに久しぶりに来てみようと思ったとのこと。

ではまた、と見送ったのもつかの間、すぐにジムニーが引き返してきた。すぐには見送ったのもつかの間、すぐにジムニーが引き返してきた。



た。道に大きな穴が空いていて、ハマってしまったら大変だと判断して断念したらしい。

たしかに、道の荒れ具合がどんどんひどくなってきた。2人とも細めのタイヤの自転車なので、ハンドルが取られて思うようには進めない。休憩しながら進むが、なかなか進まず、疲れてくる。地図をみてみると、かなり苦労した割に全然進んでいない現実を突きつけられ、がっかり。

山は逃げない、また来ればいい。次はもつと太いタイヤの自転車でもベンジすることを誓って、私たちも撤退することにした。

●三国峠

気を取り直して、三国峠へ向かう。三国峠は長野県側が舗装路、埼玉県側が未舗装路であるが、近年の台風の影響で埼玉県側が長い間通行止めのままになってしまっている。こちらも長野県側から行って引き返すことになる。

M氏とおしゃべりしながら、涼しい木陰のなかを軽快にペダルを回していると、拍子抜けするくらいすぐに峠に到着した。

峠は切り通しの荒々しい雰囲気があり、ピリッと背筋を正してくれるような気がする。峠の上でカップラーメンを食べようと思い、ガスバーナーで湯を沸かす。沸騰したので火を止めると、周りが驚くほど静かであることに気がつく。鳥の声が遠くの方から聞こえてくる。なんとも心地良い風が吹いていた。



●あとがき

今回、大弛峠・林道地蔵沢線・三国峠と川上村を拠点に3回行って帰ってくるというピストンを繰り返すサイクリングをした。

カーサイクリングのため、車のもとに戻らなくてはならなかった。このようなプランにならざるを得なかったというのがあるが、ひとつの場所を拠点に何回もピストンを繰り返すというのは私にとっては初めての経験だった。

自然のなかを周遊し、峠越えをするツーリング的な「パスハント」ではなく、自然と対峙し、頂上へ立つことを目指す、どちらかという登山的なスタイルに近い「ピークハント」のサイクリング。いつもとは違う新たな自転車の楽しみ方を広げることができたように思う。

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

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

8

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。

●構造による軽量化 前編

クロモリなどの金属フレームは現在までにほぼダイヤモンド型と呼ばれる形状に落ち着いている。オーデインारीからチェーン駆動のセーフティーに変わってから、様々なデザインが生まれた。

特に1950年代あたりのイギリス製ハンドメイドバイクは、今で言うところの変形フレームを製作する工房が存在した。車種はレース用なので、もちろん真剣に考えた独自の形状なのだろうが、現在それらを真似ているのを見たことがない。

これは主に素材としてのクロモリパイプが生産性の良い、作り易く売り易い物として作られていたからで、多少のメリットがあっても専用のパイプを用意するとか、フレームサイズのオーダー時に手間が掛かるなどはデメリットではない。

今でもミキスト型が6本バックなどの形状があるが、どちらかと言うとデザイン的な面が主だろう。フレーム用パイプセットがダイヤモンド型に合わせて計算された直径や肉厚になっており、バンド止めの各パーツもその径に準じているので変えるのは困難だろう。

クロモリで現在のカーボンフレームに見られるシートステイがトップチューブの位置ではなく、やや下がった所からエンドに伸びる形だと、シートチューブがバテッドチューブではシートステイが肉厚の薄い部分に付くことになる。そうかと言ってバテッド部のピラー側に厚

い部分を長くするとハンガー部の肉厚が薄くなり強度バランスが悪くなる。

●太くなるフレームパイプ

素材としてのパイプは同じ重さなら直径を太くして肉厚を薄くする方が強度が上がる。ただクロモリバテッドチューブではその薄い部分がある。そこで肉厚を上げるため、比重の小さい素材となる。

チタンは価格や製作面で一般的ではない。ここでアルミとなるが、これが太くなる一方だった。接着フレーム時代から溶接になり、Fデイレイラー台座など各部が直付けになるとすべてのパイプが太くなる。

アメリカ的な感覚なのかクラインやキャンonderールなどMTBだけのようだった太いパイプがロードバイクにまで普及し、UCIがパイプ径

の上限を最大80mmまでと規定したほどだ。

かつてのエアロフレーム時代では、ダウンチューブとBBの接合部が横に平たい方が、本来の強度的には有利だと思う部分など、何だか頼りなく見える。パイプが太くなり軽くなるのは良いとして、問題は好き嫌いだ。プロならともかく趣味で買ったりオーダーしたりする人に対して売れなければ意味がない。

バネ感などの走りはさておき軽からとフォークフレードやシートステイが太くなると見た目が美しくない。フレームをオーダーするとき、僕もそうだがシートステイのテーパーを細い方から使って下さいと指定した方も多いだろう。オーバーサイズのコンチネンタルカットラグをメッキ出したフレームに合うパーツなど考えられない。



極太のアルミフレーム、これでもロードバイク用。見た目に反し軽い



ほぼ全てのパイプが翼断面のクロモリラ付きロードバイク。エアロ効果が高いとカンチブレーキ直付で重量もランドナーフレーム並み

●フレームの破壊

ホリゾンタルのダイヤモンド型フレームの場合、サイズが大きくなるとヘッドチューブが長くなり、前三角が台形のような四角になる。ライダーの体格が大きくなると、ほぼ比例して体重も体力も増加するのが一般的だ。小さい方が三角のトラス構造に近いので強度が高いという考えもある。

ただ小さくなるとステアリングコラムやヘッド小物の負荷が大きくなり、捻じる力に対して弱くなるのではない。過去に主にエアロ目的でヘッド小物の上下を限界まで小さくしたピストフレームが製作されていたが、テストライダーはステアリングに違和感があると言っていた。これはやはりある程度ヘッドチューブの長さがないと、全体の強度バランスが保てないということなのだろう。

BMXなど激しい負荷が掛かるフレームのヘッドチューブ部分には両側からガセットプレートというヘッド、トップ、ダウンが一体化するような板が溶接されている。もちろん強度は上がるが、デザイン的な要素もあるだろう。これらの量産フレームはバテッドチューブなど使わずクロモリのブレン管で作られているので、重量だけ見ればガセットプレートに分、肉厚のあるバテッドチューブを使った方が軽くてできるだろうが、価格的にそんな手間の掛かったフレームは作れない。

中古の完成車やフレームを購入す

るとき、まずヘッドチューブとダウンチューブに追突などでできる変形がないかチェックすることがある。勿論フロントフォークもクラウン部分で曲がっている可能性がある。なぜこの部分に集中するかというと、フレームを単なる構造物として見た場合、衝撃方向に対して角度が付いているからで、これはバテッドやラグのポリウムで防ぎきれものではない。

キャンonderのMTBアルミフレームにこのヘッド部分が三角を2つ合わせた構造の物がある。形としては以前から考えられていたのかもしれないが、とても良くできていると思った。

1980年代半ばに発表されたチネリレーザは美しさと高級感に溢れている。価格も驚くべきもので、エアロ化に嫌悪感を抱いていたマニアの方も認めざるを得ない存在なのだが、僕はそのフレームがラグレスフレームの接合部に三角の板を手作業で曲げながら合わせていくという製作過程を自転車雑誌に紹介されたのを見て少しがっかりした。これでは固く重いフレームになってしまっているのではないかと。実際友人がレーザを持ち上げるとスパーコルサより確実に重かったそうである。このフレームでエアロ効果のメリットを感じられるのはどんな人だろう。

●フレームの応力図

多くの人が自転車雑誌でフレームに掛かる応力図というのを見たことがあると思う。ダイヤモンドフレ

ームでヘッドやBBの接合部などが段階的に幅広く描かれたものだ。考えてみればバテッドチューブよりこの図に合わせて断面を変化させたパイプを作ればいいわけなのだ。



パイプ断面加工のイメージ。残留応力が少なくなるように真円にする チタン0.6mmのバネ板。強度は大きいが曲げ加工は困難と思われる。2024年に再びパイプを作るため各業者に打診したが全て断られた

1990年代の市販チタンフレームは肉厚が0.9〜1.0mmのブレン管で作られている物が多く、その頃に僕はポート用としてチタンのパイプ以外に0.6mmのバネ板も購入している。この板をパイプ状に丸め断面を変化させる。

製法としてはまず太いパイプを作り、接合部を金切りバサミでカットしバテッド部を細くするようにした後、真円に成型しながら溶接する。一台分すべてを作るだけで気の遠くなる作業のように思われるかもしれないが、僕がポリージャパンにエントリーする自転車のパーツ収集と、その改造や自作部品の製作、人力ポートその他を一切やっていなければ、パイプから一台のフレームを数年かけて作ることなど何の苦にもならない。

この方法だと単純に比較してフレームは900gくらいで収まるはずだ。現在の応力図は更に精密にコンピューター解析された物がインターネットで閲覧できる。この図の形こそが現在のカーボンフレームそのものと言ってよい。

●やられた！ プリジストンネオコット

そんな事を考えていたら1992年にプリジストンからクロモリ素材でパイプ断面を変化させたネオコットフレームが発売された。ロードバイク用は少し後になったが、ネオクラシカルとも呼べるような形状、全体の肉厚により重量が違ふ2種類の仕様があったが、ライダーによると

軽い方でも十分強度は高かったそうである。僕はそれ以前に研究用にと同社のアルミ溶接フレームのレイダックを普段乗りに使用していたが、このネオコットの登場で忘れかけていた軽量車への意識が再燃する。



JBT1号車、ヘッドチューブとダウンチューブでは直角に近く衝撃はその先のBBとシートチューブに分散される

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!

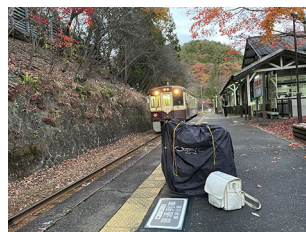
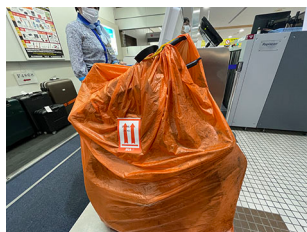
A5 判 224 ページ 2300 円+消費税

発行 株式会社天夢人

発売 株式会社山と溪谷社

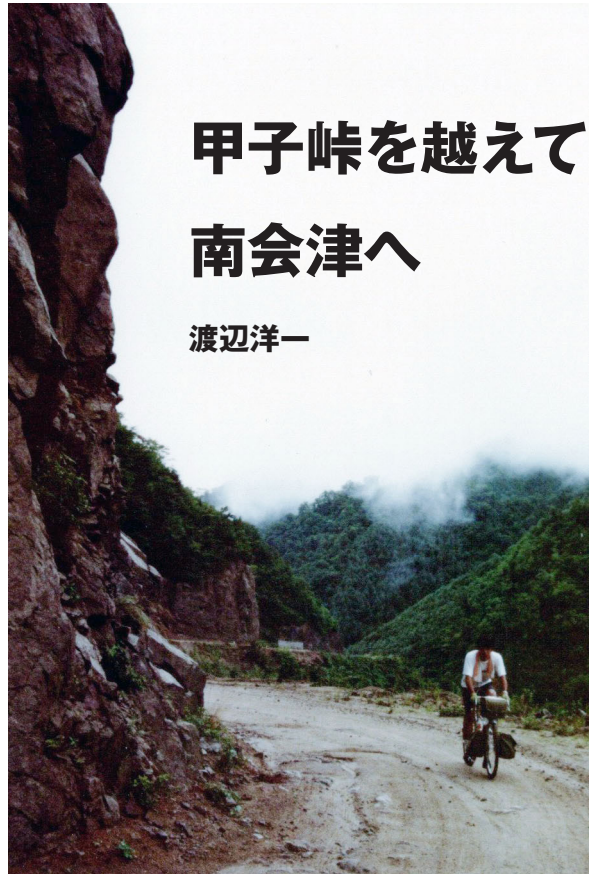
全国書店および AMAZON で注文できます!

もちろんオオマエジムショ店頭でも販売しています!



甲子峠を越えて 南会津へ

渡辺洋一



学生時代から自転車峠越えなどをしていて、とても印象に残っているツーリングがいくつかある。そうした印象深かったツーリングには雄大な景色を見ての感動、峠越えでの達成感などがあった。それらとは別に、辛い思いをしたツーリングも忘れることはなく、甲子峠と中山峠を経由して越えた最終日の雨の田代山林道がそうであった。それについて当時に戻って白河からの道筋を辿ってみることにする。

●甲子峠

1980年8月15日早朝、東北本線の夜行で白河駅に降り立つと水たまりが残っていて先ほどまで雨が降っていたようである。今日の予定は甲子峠を越えて会津田島までの林道を主とした行程であり、途中で雨が降らないことを願うばかりであ

る。フロントサイドバッグを付け終えると同行の6名も準備は整った様子である。メンバーは私が大学一年生の時のサイクリング同好会の先輩達である。

甲子峠は大白森山と甲子山の間を越える峠であるが、駅から峠の方向を眺めてみても行先は雲に隠れていて見ることは叶わない。今回のツーリングは二泊なのでポンチョを忘れずに持ってきている。峠での晴天は望めず、気分が乗らなくとも行くしかない。皆で白河駅を後にする。西方向に緩やかに上っていくと、まもなく市街地を抜けて人家も少なくなってくる。由井ヶ原を過ぎると周りは荒涼とした景色となり、途中にある布引模範牧場の脇からは本格的な林道となった。時折薄日が差すものの、すぐに曇ってしまうので峠で

の景色は期待できそうにない。九十九折れが始まると次第に砂利が多くなり、30×26Tで走りやすい路面を選びながら上る。ふらつくハンドルを抑えながら上ると次第に雲に近づいてきて、とうとう霧に覆われてしまった。

見通しの悪い荒れた林道を進んでいくとなんとか甲子峠に到着できた。5万分の1地形図で見ると標高は1400m弱で、白河駅から1000mも上ってきたことになる。峠は霧の中でも寒く、夏であつてもウインドブレーカーを着なければならぬほどである。

皆で持参したお握りなどを食べ終えると、後は悪路を下るだけである。周りの景色はほとんど見えないので路面と先のカーブに集中して下っていく。途中から霧も晴れ、南倉沢という集落まで来ると舗装路になっ

た。幾つかの集落を通り過ぎると下郷町塩生^{しおのう}という所から阿賀川沿いの道に出た。

地形図で確認すると途中から白河まで未開通となっている国道289号線を通っていたことになる。下郷町から田島町までその289号線を会津線と並行して今日の宿に向かうが、幸いに雨は降らないで着けそうである。

●二日目のハプニング

泊まったのは会津田島駅近くの小さな旅館である。皆で無事に甲子峠を越えて乾杯をした翌朝、昨日よりは少しましな天気になりそうである。宿を出発してすぐ、年長者であるN氏がアルビーをチェンジしたところ、Wレバー巻取り部でワイヤーが切れてしまつて困っている。N氏は不測の事態に備えて予備ワイヤーを持参していたが、N氏のトリーエイランドナーはワイヤー内蔵仕様であり、最初の行動は電気店を探すことであつた。

幸いに近くに電気店があつて、半田ごてを借りて切れたワイヤーと予備ワイヤーを半田付けして無事にアルビーまで繋ぐことができた。ワイヤー端面をほぼ同じ太さで繋ぐ見事な復旧作業であつたが、N氏以外の



メンバーは手持無沙汰でただ見ていただけであつた。N氏はツーリングの出発を遅らせてしまつたお詫びとして皆の昼食代を持つことになってしまったのである。N氏は今回のツーリングのプランナーである。

●中山峠

N氏のアルビーも復活し、しばらく進むと食堂を見つけてN氏に感謝しながら少し早めの昼食にする。昼食後、田島から南方に向かう国道121号線を会津線沿いに進むと、道の両側には綺麗な花が多く咲いている。そんな花を眺めながらポタリング気分で行くと、緩やかに上つても標高は700m近くになり、周りは既に秋を感じさせる景色が広がっている。両側の山々を眺めながら皆で互いに写真を撮りながら着いたのは会津線の終点である会津滝の原駅である。



駅前で小休止をし、この先は国道352号線であった旧道を上って中山峠を目指す。元々国道であったことから道は狭くても舗装されており、昨日の甲子峠と比べて楽に上って行ける。道の脇にはピンクや白のコスモスが咲いており、気分も軽くなる。地図で峠の標高を確認すると約1150mもあるが、舗装の峠道であればそれほど苦にはならないし、車の多くは南方にある中山トンネルに向かってことから自転車だけの道である。

峠に着くと曇り空の下に届いてしまい、遠くは見渡せない。そんな峠で休憩し、快適な舗装のダウンヒルを開始する。峠から先は館岩村である。右に左に続くカーブをしばらく下って行くと同輪が少しよれるようになり、どうやらパンクである。途中で何かを踏んだのかもしれない。



仕方がないので前輪のミシュラン42Bを外してチューブ交換である。

スーパーチャンピオン650Bリムとタイヤにチューブを収めて空気を入れれば修理完了である。前輪をフォークにセットして再び下り始めると先に下ったメンバーが待っていてくれ、「パンクを直していた」と伝えた。再び皆で進んで行くと人家が見え始め、館岩川が流れている谷間に出た。

館岩川に沿った国道を4kmほど進むと、ここは安ヶ森峠への分岐である。今回のメンバーのうち、私を含めた4名は4年前にここから南方の峠を越えて新藤原駅に向かったことを思い出し、「安ヶ森峠に行った日は暑かった」などとその時のことを話した。

●湯ノ花温泉

安ヶ森峠への分岐を過ぎて国道から分かれて左に曲がると宿泊する湯ノ花温泉はもうすぐである。今日も明るいうちに着いてみると目にする風景が懐かしく思えてくる。4年前と2年前、檜枝岐から小峠と唐沢峠を越えてここ湯ノ花温泉に辿り着いたからである。

メンバーのうち3名は初めての湯ノ花温泉で、走った後の温泉を楽しみにしている。湯ノ花温泉には幾つかの共同浴場があり、2年前は二手に分かれて利用したが、今回は宿の内湯でのんびりすることにしている。中山峠ではそれほど疲れなかったものの、明日の田代山林道に備えて順番で温泉に入って夕食で英気を養うこ

とにする。

●雨中の田代山林道

ツーリングの最終日は田代山林道を越えて新藤原駅までのコースである。私は2年前の夏に田代山林道を一人で越えているので、林道の概要を昨夜のうちに皆に伝えておいた。宿を出る頃の天気は曇り空であるが、南方の田代山方向には厚い雲がかかっているため雨が心配である。皆も「昨日ぐらいの天気であれば良い」などと言っている。

稲の穂が出始めた田圃を見ながら進んでいくと間もなく最後の集落である水引を通り過ぎた。ここからは舗装も途絶えてしまい、しばらくは湯岐川沿いを緩やかに上って行く。

次第に切り崩した山肌が右側に迫ってきて荒々しい本格的な林道の様相を呈してきた。カーブを幾つか過ぎたあたりで霧雨から音を立てる



雨へと変わってきた。ポンチョを被って上り続けると田代山への登山口が見えてきて雨宿りができそうなので、ここで休むことにする。後からのメンバーも順次到着し、エネルギー補給と長い休憩をとる。

雨は止みそうにないので、仕方なく九十九折れを進んで行くことにする。メンバーとの会話は少なくなり、轍に雨水が流れている荒れた道を進んでいく。カメラを取り出して写真を撮る余裕もない。我慢の上りは2年前よりもずっと長く感じられたが、上り続けてようやくピークに到着である。夏とはいえ、標高約1500mの雨の中では寒いので長居はできない。皆で注意しながら下り始めることにする。

前回も走ったようにしばらくは等高線に沿った道が続くが、それが終わるとダウンヒル開始である。雨は相変わらず降り続いており、マフアックのブレーキを早めにかけてもカーブの手前でやっと曲がれるスピードになるほど恐る恐る下っていくしかない。赤とんぼを見ながら下った前回とは大違いのダウンヒルである。

風でバタバタするポンチョと目に入る雨で苦労しながら下っていくと、ようやく川俣湖への分岐を過ぎる。その後、土呂部の集落を通り過ぎ、さらに進むと黒部ダムからの鬼怒川沿いに出た。この辺りまで来ると雨も止んでポンチョをたたんで鬼怒川沿いの道を進む。長いトンネルを抜けると川治温泉に到着し、ゴ

ルの新藤原駅までもう少しである。

●今思うこと

白河駅から三つの峠を越えて新藤原駅まで走ったのは社会人になって二年目の夏であった。その当時はよくサイドバッグを付けて数泊のツーリングを楽しんでいた。歳をとった今では考えられず、あの頃は若かったと思うばかりである。泊りがけのツーリングの場合、途中で雨に降られることもあり、南会津の最後は雨の中の峠越えとなってしまった。

また、甲子峠付近をインターネット調べてみると、国道289号線はトンネルと立派な橋の完成によって開通しており、会津地方と中通り地方を結ぶ主要道路になっている。私達が越えた甲子峠の林道は今どのようなになっているのだろうか。45年も経っていると様変わりしているはずだが、私の記憶の中では当時の風景のままで残っている。

湯ノ花温泉から向かった雨の田代山林道は確かに辛かったものの、今では懐かしい思い出に変わっている。写真を見ながら書いてみると少し前のことのようにツーリングの情景が浮かんでくる。思い出とは、遠い記憶を呼び覚ましてくれる不思議なものである。

各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

前回に続いてチェーンの話。部品としては少々地味なのに妙にややこしく感じられるかもしれないがご容赦を。

1978年にサンツァーはウルトラ6というフリーを発売した。スプロケットの間隔を狭くして、5段のフリーが入っていたところ（エンド幅120mm）に6段を入れようという算段だ。この時既に126mm幅の6段は各社から出ていたので、既存の120mm幅のフレームにも6段を入れたという願望からだったのは想像に難くない。

そのためには既存のチェーンでは適応できないので、専用のチェーンとして同時に発売されたのがウルトラ6チェーンだったのだ。いわゆるナローチェーンの元祖のように思えるかもしれないが、実はウルトラ6チェーンはピンの頭がプレートから出っ張っていないだけで、プレート

より内側はそれまでの物と変わらない。言うなればフラットチェーンと言うべき物だった。

フリーの方はともかく、このチェーンの商品名をウルトラ6としたのは失敗だったと思う。なぜならばサンツァー自身が126mm幅用のウルトラ7フリーをすぐに発売してしまうからだ。結果論だがウルトラチェーンという商品名にすべきだったのだ。それはともかく、この120mm幅6段と126mm幅7段を、我々は「ウルトラ規格」として認識することになった。

じゃあ私たちがウルトラ6チェーンをたくさん使ったのかと言うと、実はあんまり記憶に残っていない。ウルトラ規格としてはセデイスのセデイスポーツを使うことが圧倒的に多かった。それどころか、ウルトラではない、旧来のレギュラー規格のトランスミッションにおいてもセデイスポーツを多用していた。

こういふ、グレードや本来の用途を超越して広く長く使われてしまう部品ってたまにあるよね。名品なんだろうね。例えばマファックのクリテリウムやブルックスプロフェッショナルが思い当たる。国産だと初期の日東パールとか、丹下のレビンとかかな。

さて、ウルトラ規格はもう少しだけ発展する。130mm幅の8段がそ

れで、フリーホイールという部品としてはそこが行き止まりとなった（フリーハブ&カセットの時代になった）。もちろんレギュラー規格の130mm幅7段フリーもあって、カンパの軽合フリー（名乗ってはいないが、パッケージの色からして初代スーパールコードの一部だ）は前期型が126mm幅6段、後期型が130mm幅7段になっている。

そこから先はもうウルトラチェーンの守備範囲ではない。本当に幅の狭いナローチェーンの時代となり、フリーハブ&カセットとの組み合わせでどんどん多段化していくのだ。

サンツァー最後のリヤメカとなったシユパーブプロRD-SB00-SBには黒い小さな「8S」というシールが貼られたものがある。あれは「130mm幅に対応できます」という意味なのだね。

ウルトラチェーン



自転車の反則金制度

鈴木邦友

●法規上の自転車の位置

本誌読者の方であればご承知の通り、今も昔も自転車は道路交通法上の車両として位置付けられている。ようするに自動車やオートバイと同じ分類だ。決して歩行者の仲間ではないし、歴史的に見ても歩行者として位置付けられたことはない。しかし、自転車運転者の道路交通法違反に対する対応は、一部自動車やオートバイの運転者に対するものとは異なっている。

その一つが、道路交通法違反者に対応する罰則ルール、「反則金制度」の有無だ。自転車の道路交通法違反者には「反則金制度」の適用はない。

自動車やオートバイの運転者が道路交通法に違反し取締りの対象となった場合、比較的軽微な違反では「反則金制度」が、著しく危険な違反や交通事故に至った場合、また重大な違反の場合には「赤切符（刑事処分）」として取り扱われる。しかし、自転車の運転者には「反則金制度」の適用はなく、自転車の運転者が交通違反をすれば、たとえ軽微な違反であっても即「赤切符」の対象となる。簡単に言うと同じ軽微な違反の場合でも、自動車やオートバイの運転者の場合は処罰が軽く、自転車の運転者には重くなるという極めてアンバランスな状態となっている。

自転車の「青切符（反則金制度）」（以下「反則金制度」）がはじまる。自転車運転者の無秩序かつ悪質な道路交通法違反の慢性化、それらが原因とみられる交通事故の増加、他の道路利用者をおよびやかす危険行為や迷惑行為等の日常化、そのような道路交通環境の悪化に終止符を打つため、2026年4月より自転車の交通違反者にも、自動車運転者同様の「反則金制度（行政処分）」が正式に導入されることが閣議決定された。113種の違反行為に、3000～12000円の反則金が科されることになる。

ることはなかった。その取扱いの緩さから、「自転車道で道路交通法違反をしても取り締まられることはない」という誤った考えが、自転車運転者の意識の中に根付いてしまっ

た。それどころか、自転車の交通違反が「赤切符」の対象となることすら知らない自転車運転者も多い。筆者も長年自転車の世界に携わっているが、信号無視や車道の逆走等で自転車の運転者が「赤切符」を切られたという話は聞いたことがない。さらにその都度刑事処分扱いにしていたのでは、膨大な時間と経費がかかってしまうことになるという理由もあるからだそう。そのため、ほとんどのケースで現場での注意・指導に留まっているというのが現状だ。ちなみに、刑事処分で起訴された場合、前科がつく可能性がある。

そのようなことから、ここ数年自動車起因する事故の件数は少なくなり、事故全体の件数も少なくなっているのにもかかわらず、自転車運転者の違法行為や自転車が起因する事故の割合は増えてしまっている。

しかも、近年電動キックボードや特定原動機付自転車等、新種の乗り物の登場、また既存の電動アシスト自転車の普及により、それらの運転者が自転車同様歩行者意識で運転をしていることから、車道上も歩道上もさらに危険な状態となっている。それらは誰が乗っても簡単に普通自転車以上のスピードが出せ、さらに自転車と同等に歩道や歩行者用横断

帯を走行することが可能なことから、特に歩道上は危険な状態となっている。

そのように、自転車の運転者の多くは車両としての意識はなく、道路交通法上「自転車は歩行者」という認識で運転をしていることもあり、歩行者と同じ行動をとってしまっているのが現状だ。歩行者意識であるため、歩行者がいても徐行することはなく、スピードを出したまま堂々と歩道を走り回る。中にはベルを鳴らし、歩行者を蹴散らしながら走り抜けて行く自転車運転者もいる。

●1970年の道交法の改正と自転車運転者に対する特別措置

では、いつ頃から自転車運転者の意識は歩行者化してしまったのだろうか。

筆者の記憶では、半世紀以前の自転車は道路交通法上で完全に車両として扱われていて、自転車の運転者もまた、たとえ法規を知らなくても、「自転車は車両」という意識は強かった。

ところがだ。その頃我が国の交通状況は、交通事故が急増し、交通戦争と呼ばれる最悪の状況下にあった。特に自動車対自転車の事故は際立っていた。そこで施行されたのが自転車に対する特別措置だ。

最初の道路交通法の改定は1970年のことだった。なんと道路構造令まで改定し、一部の歩道を自転車通行可「自転車歩行者道」にした。本来自転車のための道路は、自転車と車両に定義される限り車道

側に通行場所を設置すべきはずと思われるのだが、なんと「自転車歩行者道」はその名の通り歩道上に確保されてしまったのだ。

もちろん自転車の分類はそれまで同様車両ではあったが、実際その扱いは徐々に歩行者扱いの色を濃くしていった。自転車の歩道通行は決して義務ではなかったものの、その特別措置により、自動車にとって邪魔な存在であった自転車が車道から歩道へと追いやられるような形となった。車道から自転車を追い出してしまえば交通事故は減るだろうという、短絡的な緊急回避措置であった。

邪魔な自転車が車道からいなくなれば実際、自動車運転上のリスクは軽減され、自転車の運転者にとっても、危険な自動車と同じ路上を通行しなくてもよいこと、さらには自転車と自動車の交通事故も多少減少が見られたことから、それぞれの運転者や社会からも特に大きな批判を受けることなく定着していった。

筆者はそのころから自転車を趣味にしていたこともあり、車道を交通法規に従い正しく走っているにもかかわらず、後方から接近してくるパトカーや、交番の警察官に「その自転車、歩道上に上がりなさい」と言われることが増えていった。

また、交差点では一度歩道に乗り上げ、その後横断歩道やそれに隣接する自転車横断帯を渡るという規則も施行され、道路にはそのためのペイントまで描かれ、かなり徹底されたものでもあった。



その代わりに、当時は歩道を通行している自転車は歩行者同様に何をやっても許される状況にもなっていた。車道を通行していれば、自らも危険を感じおこなわなかった傘さし運転や逆走、並走、無灯火等も増加していった。それらは歩行者にとっては合法かつ当たり前の行為だからだ。しかも当時、歩道を走行する自転車は多少の違反ではめつたに注意・指導を受けることもなくなっていたことから、自転車は歩行者扱いになったと思ひ込む自転車運転者も増え、自転車の歩行者化は定着していった。

そのような自転車に対する扱いが半世紀もつづいた。道路交通法上歩行者の仲間と信じる人々も増えた。その結果歩行的な行動が堂々とおこなわれるようになっていった。自動車にとって邪魔な存在であった自転車が車道から消え走りやすくなったのと同時に、危ない自動車に注意することなく自由きままに走り回れる歩道は、歩行者化した自転車の運転者にとって安楽の地となった。しかも法的には車両という微妙な立場でもあることから、その場その場で、歩行者になったり車両になったりと、都合の良い走り方もできるよ

うになってしまった。歩道や車道を自由に走り回る新種の歩行者の出現となったのだ。

それから半世紀以上にわたり自転車の歩行者扱いは改められることなく、自転車の歩行者化は定着していった。

●見直された道路交通法の改正

2008年には自転車の歩行者化と、それに伴う対歩行者との事故の増加から「自転車は原則車道」という取り扱いが明確化された。しかし法規の内容や現場の対応は大きく変わることはなく、自転車の歩行者化には歯止めはからなかった。違法運転の自転車も減少はみられなかった。

逆に規則が変わっても何も変わらない現状に、自転車の違法な自由度は増してしまつた。違法行為をしても罰せられることもなく許されてしまつという現状では致し方ないことだろう。半世紀もの長きにわたり歩行者扱いで育ってきた自転車の運転者たちに、いきなり「自転車は車両の仲間」と呼び掛けても、そう簡単に変わるものではないと思う。自転車は歩行者の仲間と真剣に信じている自転車運転者も少なくない。ネットにも、「自転車は車両だったの?」とか「自転車はいつから車両になったの?」という書き込みまで見られるのが現実だ。

実際街を走っている自転車を見ても、その大半が歩行者意識であると感じられない。中にはそのような自転車運転者に注意・指導を与え

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- トーエイタンデム 550mm×485mm (芯・芯 520mm×470mm) 水色ラグレス 1985 年 35B・3×5 速シクロランドナー +エキセンレバー・マフックタンデム+マキシカー・エクスパンディング・TA クロスドライブ・前後キャリア 走行極少で塗装もきれいですが、長期保管車の為メンテナンス推奨・中古¥400000
- トーエイランドナーフレーム 530mmラグ付きカンチ台座 35B 位トップ内蔵ピラー径 27.2 フロントキャリア 1994 年製・中古塗り替え込みで¥80000 改造/特殊塗装は追加料金・新規オーダーより納期早いです
- ランドナー車輪カンパヌーボ LFQR 丸穴 126mm曲 Q +アラヤ 20A650A36H 中古¥15000
- ブルックススイフト中古¥5000 ●チネリ XA ステム 120mmシルバー中古美品¥5000
- マフックタンデム中古¥10000 ●サカエ P5 ピラー 27.2 中古¥3000
- ダイヤコンペロード用ワイヤーセット・グレーアウター・アウターバンド 3 点付き新品¥3000
- ユーレールックスシングルレバー新品¥5000 ●杉野軽合ウイングナット 1 台分新品¥3000
- 大阪グリップ化工マブルグリップ茶新品¥2000 ●島野アーチェリー W セット新品¥10000
- 極東プロエーストラック軽合黒新品元箱¥10000 ●三ヶ島ユニークトラック軽合Ⅱ型新品元箱¥10000
- TA 軽合ボトルケージ・シルバー溶接タイプ中古美品¥3000 ●同カシメタイプ中古美品¥2000
- 浅麓堂オリジナル木製バーエンド・ワックス仕上げ・ケヤキ/サクラ 新品各 1P ¥3000
- レザーマンツール PST Ⅱ革ケース付き中古¥5000 ●KAILE 革製小型サドルバッグ中古美品¥3000
- イラストによるスポーツ車と部品の変遷 ダニエル=ルブル・ペロ出版・新品¥7000

※価格は消費税込み。※委託販売・買い取りもいたします。ある程度整理の上で御相談を。

※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

る立場の人が、歩行者意識で自転車を運転しているシーンを見かけるとすらある。

●後戻りできない最後の策

そこで浮上してきたのが自転車の運転者に対する「反則金制度」。罰則を与えやすくすることにより、違反を減少させようとする施策だ。

今までどおり、取締り件数は増えるとは思えないが、一部の自転車運転者には抑止力になる。また、交通ルールを再認識するきっかけにもなりそうだ。

しかし、本誌読者の目から見てもお解りのとおり、「反則金制度」があるにもかかわらず、街中は違法駐停車の自転車がいっぱいだ。自転車専用通行帯や自転車ナビレーン等も自動車の便利な駐車スペースとなっている。信号無視や一時停止無視の自動車も多く、警告器の鳴る踏切を何台もの車両が潜り抜けてゆく。スマホをいじりながら、音楽を大音響で聞きながらという運転者もよく見かける。飲酒運転も事故や違反、危険な運転で発覚するケースがほとんどで、潜在的なものはその何倍もありそうだ。

もちろんそれ相応の効果はあるとは思いますが、今までのように道交法を改正しただけでおわってしまうと、一時的には改善されてもまた元に戻ってしまうか、過去の結果のようにそれ以上に悪い状況とさせてしまいうことも考えられる。

そういう意味では自転車の「反則金制度」は、後戻りのできない最後の

の施策ということになる。

「反則金制度」の施行は悪いことではないと思うが、それを試行する前に是非ともやらなければならぬことがあると思う。それは自転車に乗る可能性がある国民や道路を使用する国民、そう、全ての国民に対し「反則金制度」施行の目的を知らしめ、「反則金制度」の内容を周知・徹底し、理解を得ることが必要かつ重要ではないかと。

今までの法改正時を見ても、法だけが独り歩きをし、国民どころか自転車を運転する人も知らないなんていうことが多かった。今でも「自転車は歩行者の仲間」と考えている方々が多いのもその証だろう。何のための、誰のための法改正なんだかわからない状況だ。多くの有識者や知識人が集まって決めた法律が、ほんの一部の人しか知らないというのは誠に残念な話だ。

逆に言えば、改正されるべき内容を多くの国民が知り、理解してくれば、このような大掛かりな法改正などいらんのではないかと思われる。

具体的には、自転車は車両であるということ、そこには車両としてのルールがあるということ。国民の多くがそれを理解してくれば、この最悪な事態は大幅に改善できるのではないかと思われる。本誌読者の多くがそう思っているはずだ。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

世田谷のボロ市

©Freepik

世田谷線で来て下さい。1月15日16日。
伝統420年。世田谷のボロ市。
長谷川自転車協賛セール。
フレーム、パーツ、ボロ市価格。

バッグ、キャリア、ディレーラー、マッドガード、タイヤ、チューブ、
チェーンホイール、ブレーキ、リム、スポーク、サドル、スモールパーツ……

◎以前シマノのロードレーサー用のブレーキを売った市川様、ハガキ連絡下さい。

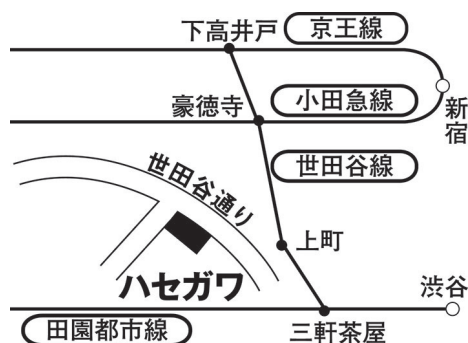
ランドナーパーツ専門店

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 (H1-700C ¥8800、H2 アルマイト ¥13200、H2 ポリッシュ ¥13200、H3-700C ¥8800、H27C ¥11000、H27 モールトン、H29-26 隠ジョイント ¥11000、H29-26HE ¥8800、H29-350R ¥8800、H29-360R ¥8800、H30-330R ¥8800、H30-26N ¥8800、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 ¥22000)
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] ¥8800、ノグチ 650A [27 ミリ幅 EV570g] ¥2200
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 ¥11880)
ステム (すべて 25.4) 日東バル 6、7、8 ¥13000、バル ALPS 6、7、8 ¥14000、テクノミック DX50mm ¥10000、テクノミック DX50 のみ 26.0 ¥10000
ブレーキ (1台分) シマノ (BR-CT91 ¥6220、BR-CX50 ¥12900 [在庫限り])、ヨシガイ DC980 ¥7920、ディズナカンティ (シルバー) [シュレ別売] ¥5280、グランボア・シュエット ¥22000、マファック・クリテ、レーサー プレーキシュ (ディズナ・クロスカンティブレーキシュ ¥7700、クルストップ・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 ¥5520、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 ポリッシュ (165 ¥22000、167.5 ¥22000、170 ¥22000、172.5 ¥22000)、TA・シクロツーリスト (162.5 ¥30000、165 ¥40370、170 ¥40370)、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 ¥7040、44T ¥7040、46T ¥7260、インナー 26T ¥5830、28T ¥5830、5 ピン ¥4000、W ピン ¥6380、T ピン ¥8250) 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] ¥8460、CN-HG901 [11 速] ¥7910、CN-6701 [10 速] ¥4250、CN-HG53 [9 速] ¥3960、CN-HG40 [5-8 速] ¥2280)、イブミ、カンパベダグ (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、トゥクリップ・トゥストラップ各種) 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
コントルローバー シマノ (SL-R400 ¥5350 [在庫限り?]) SL-7700 ¥15000、サンエクシード (SXD-T08 ¥10000)、ダイアコンベ ¥6380、エネシクロ ¥6380、ワイヤー各種
サドル ベルトゥサイケル (ガリビエ [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] ベルトゥサイケル・サドルワックス ¥2200、レザークンディショナー ¥1980、サドルカバー (BROOKS [サイズ M] ¥2640、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 ¥15000、SP-60 (26.0、26.2、26.8、27.2) ¥3500、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] ¥11000、F-104N-S [生成] ¥11000、F-104N-L [生成] ¥11000、F-104 スペシャル ¥11000、F-106 ¥14080、SP-731 帆布 ¥8800、SP-731 スペシャル ¥11000、DLX サイドバッグ [生成] ¥14850
輸送袋 オーストリッチ・SL-100S ¥11000、SL-100 [ロード用] ¥10780
キャリパー 日東 (M-12 [在庫限り] ¥14500、M-15 ¥15000、M-18 [欠品中] NF-22 ¥14000、NF-23 ¥14000、NR-20 ¥14000、ZL-60P ¥20570、ZL-60T ¥20570、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
ヘッドバット グランボア・ピンテージ ¥7700、輸送用 ¥5500、タンゲ・RB661C [在庫限り] ¥2200、タンゲ・MA60C ¥2200、丸石・アーレンキー脱着式輸送用 ¥3000
ボルトケージ 日東 (R [欠品中] T ¥9130、80 ¥13530、500 ¥9130、L ¥9790)
インフレーター トビーク・ロードマスタープラスター [L は在庫限り] ¥4840、SKS VX ¥2000、ラビーズ 16.5^{1/2} ¥10000、ゼファール 18^{1/2}
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、輸送で行こう! ¥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 キャレイ・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 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
オオマイシヨ
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
2026 年 1 月号
令和 7 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