



# 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<sup>バ</sup>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 テニール・ミリタリーグレードコードュラ  
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

**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。『パッケマンアダプター』を始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 テニール・ミリタリーグレードコードュラ  
サイズ (WxHxD): 34 x 20 x 35 cm  
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 テニール・ミリタリーグレードコードュラ  
サイズ (WxHxD): 57 x 28 x 15 cm  
カラー: ブラック

**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 テニール・ミリタリーグレードコードュラ  
サイズ (WxHxD): 28x14cm  
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、荷物をしっかりと収納しつつもバイクの重さを気にせず走れます。

『パッケマンアダプター』を始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 テニール・ミリタリーグレードコードュラ  
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm  
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 テニール・ミリタリーグレードコードュラ  
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm  
カラー: ブラック



## 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 阳ざしが暖かい

穏やかな日になるのだろうか

それとも北風が吹きすぎぶ  
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



冬の晴れた朝に

井川武洋

# 玄冬の朝

文 高橋裕晴  
絵 井川武洋

## ●真夏の幻想

のん丘衛に行きつけの店があるよう、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、自転車仲間と熱爛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、嚴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、この嚴道峠を越え、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嚴道越えだった。冬の夕暮れ時、やつとの思いで峠に立つと、ダーレグレーの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つそりと立っていた。以来、何度も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物に行つた折のことである。ローソンの青い看板を何気なく眺めると、取つ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。全く気がつかなかつた。お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、あの夏の日に出会つた、幻想めいた情景が脳裏をよぎつた。幻想めいた情景が脳裏をよぎつた。

あれは道志に通い始めて間もないころだつた。嚴道峠を下る袖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も苦労する急な下りだつた。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つた。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つてきた。

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つて50メートルほど下の道志川に落下していた。

などかな山村は、朝6時のサイレンの時報で目覚める。近所のもんべシヨン（牛乳屋さん）の意味合いの

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つた。

その涼しい橋のたもとに、白いペンキ塗りの小屋が建つていた。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やら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、およそ不釣り合いなモダンな小屋はいつもの人の気配がなかつた。だれが何の目的で建てたものか見当たらない。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つて、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。それがどういう事情か、サイレンのラッパのひとつが、高さといい方角といい、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にぎわう。事情を知らない一

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階屋で、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つた。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つていた。

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つて、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。それがどういう事情か、サイレンのラッパのひとつが、高さといい方角といい、ちょうど宿の客部屋を向いていた。

見客は、耳元で唸るサイレンに度肝を抜かれ、何事かと飛び起きた羽目におちいる。窓を開け放つ盛夏はなさらだつた。

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の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。気になつて行つてみると、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、店の中に入つてくるところだつた。彼の後について入つ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。

「トモに引つかかつたズラ。道志川の主だわ」。

Sさんは50～60センチはあるかうかという鮭のような大きな魚を取り込んだ面々の鼻先に「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ふ。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

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、渓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、宿の主人が亡くなつた後も、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く、最初のころは誰が客なのを見分けがつかなかつた。

\*  
お盆を過ぎると、さすがに道志川も静けさを取り戻す。靄が立ち込めれる朝、ポタリングがてら小屋の前を通りかかると、靄の白いベールの陰にローソンの看板の絵のよな大きなミルク缶がふたつ、コンクリートの台の上にのつてゐるのが見えた。

● 「高橋君、寿命だよ」  
2台の自転車に50年近く乗つてゐる。

※（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、釣り針に引っ掛からせて釣る手法のこと。

この2台のビンディングバイクは、今もまづまづのコンディショニングを保つてゐる。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。

このランダードナーは事故にもあつた。故新田眞志君とポタリング中のスパイクが折れ、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ぬよう振れ止めし、東京まで走つた。幹線道路以外は未舗装の砂利道だったころの、懐かしい思い出である。

5

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つた選手たちが、風のよう駆け抜けた。彼は大学生の頃、渓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、宿の主人が亡くなつた後も、主人の代わりに店と宿全般の切り盛りを手伝うように

なつたらしい。

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。等々のもの、なじみの宿はとう昔に廃業し、住む人もまばらな限界集落になつてゐた。

だが、久保は家並みこそ残つてゐるもの、なじみの宿はとう昔に廃業し、住む人もまばらな限界集落になつてゐた。

だが、久保は家並みこそ残つてゐるもの、なじみの宿はとう昔に廃業し、住む人もまばらな限界集落になつてゐた。

紹介したスポルティフである。キヤ

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つてゐた。

そういうえは、ゴルフコンペの賞品でもらつたバー・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

クエースはデビュー前で、ドアで走るのが当たり前の時代だった。東京近郊の峠は、ほとんどこのランダードナーで越えた。

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つた選手たちが、風のよう駆け抜けた。彼は大学生の頃、渓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、宿の主人が亡くなつた後も、主人の代わりに店と宿全般の切り盛りを手伝うように

なつたらしい。

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つた選手たちが、風のよう駆け抜けた。彼は大学生の頃、渓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、宿の主人が亡くなつた後も、主人の代わりに店と宿全般の切り盛りを手伝うように

なつたらしい。

2車線の舗装路を、色とりどりの

店先でアトムの軽合スマールハブの玉押し（今どきはコーンというかもしれない）を外すと、古いグリス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しなかったからだ。

長谷川さんに助けを求めるに、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。玉押しが虫食つてる」。

正常なコーンであれば、ボールの当たる部分は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鋼球の残像が、今でも頭の片隅から消えない。さっき2台のピンテージバイクは「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、だ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つてくるのである。

タカハシ ヒロハル

#### ◆井川武洋氏の紹介

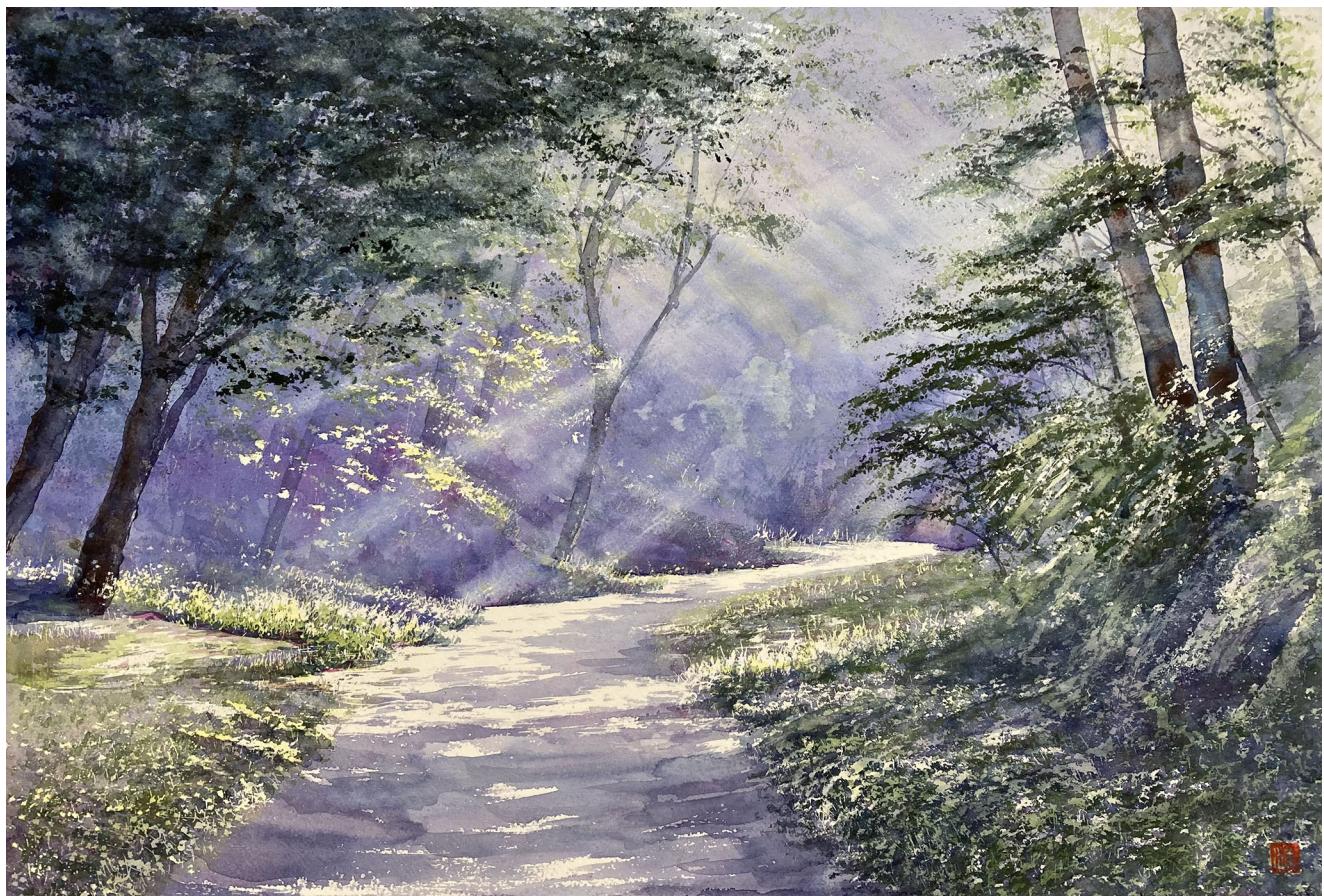
私（井川）は若い頃から仲間とツーリング（自転車）で峠越えに良く出かけてきました。自然の光は季節毎に豊かで変化に富み、その一瞬の輝きに心躍らされます。リタイア後、何にも縛られずそれを表現したくて水彩画を始めました。画面上にその印象を表現できた時の喜びは格別です。

#### ◆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つてゐるという地蔵沢線といふ林道である。国内で自転車で走ることができる標高2000m以上の場所は限られており、そのうちのひとつだそうだ。M氏は小諸の魔窟の店主からこの道の事を聞いていて、今回行つてみよう、となつた。

じつくりと上つていると、後ろからジムニーがゆつくりとやってきた。テングローブを被つた、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ふ。数十年前に一度ここにき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つたとのこと。

ではまた、と見送つたのもつかの間、すぐにジムニーが引き返してきました。ジムニーが窓を開け、声をかけてくれた。今日は魚釣りに来たといふ。数十年前に一度ここにき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つたとのこと。

## ● 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ゝになつてしまつてゐる。

ちらも長野県側から行つ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ぐぐに峠に到着した。

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。峠の上でカツラーメンを食べようと思ひ、ガスバーナーで湯を沸かす。沸騰したのを止める、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回行つて帰つ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、車のものに戻らなくてはならなかつたのでこのようなプランにならざるを得なかつたというのもあるが、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つた。

自然のなかを周遊し、峠越えをするツーリング的な「バスハント」ではなく、自然と対峙し、頂上へ立つことを目指す、どちらかといふと登山的なスタイルに近い「バイクハント」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だ。

た。道に大きな穴が空いていて、ハマつてしまつたら大変だと判断して断念したらしい。

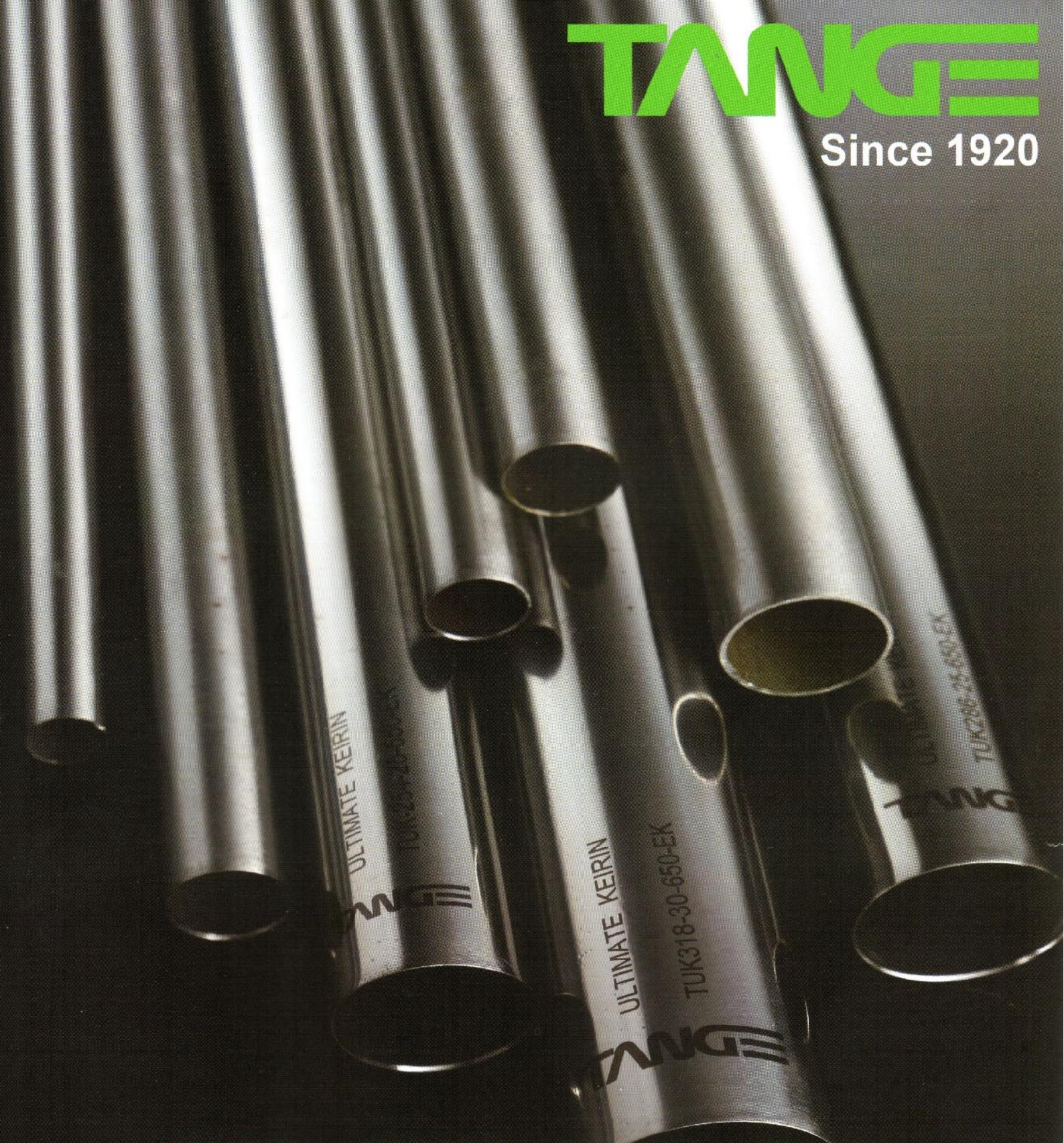
たしかに、道の荒れ具合がどんどんひどくなつてきた。2人とも細めのタイヤの自転車なので、ハンドルが取られて思うようには進めない。休憩しながら進むが、なかなか進めず、疲れてくる。地図をみてみると、かなり苦労した割に自然進んでない現実を突きつけられ、がっかり。

山は逃げない、また来ればいい。次はもっと太いタイヤの自転車でリベンジすることを誓つて、私たちも撤退することにした。



# TANGE

Since 1920



TANGE日本総代理店:株式会社エンマ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)

# 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。

（写真）Kawauchi Nobuyuki

### ●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れる形状に落ちている。オーディナリーからチエーン駆動のセーフティーリミットから、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つ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しかない。

今でもミキスト型が6本パ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見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。そうかと言つ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徑を太くして肉厚を薄くする方が強度が上がる。ただクロモリバーテッドチューブではその薄い部分が0.3mmくらいと製造上の限界がある。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。接着フレーム時代から溶接になり、Eディ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ヤノンデールなど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がパイプ径クにまで規定した。



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グ付きロードバイク。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

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、本来の強度的に有利だと思われる部分など、何か頼りなく見える。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つ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いからとフォークブ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バ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ク出ししたフレームに合うバーなど考えられない。

## ●フレームの破損

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イアス構造に近いので強度が高いという考え方もある。

レームのヘッド・チューブ部分には両側からガセット・プレートといいうヘッド・トップ・ダウング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フレーム管で作られているので、重量だけ見ればガセツトプレートの分、肉厚のあるバテッドチューブを使った方が軽くできるだろうが、価格的にそんな手間の掛かったフレームは作れない。

●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曲げながら合わせていくといふ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ふのではないか? 実際友人がレーザーを持ち上げるとスーパー・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。

1980年代半ばに発表されたチネリレーザーは美しさと高級感に満ちている。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。

キヤノンテールのMTBアルミフレームのヘッド部分が三角を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かもしれないが、とても良くできていると思った。

ルじる。まずヘリコピューブとダウ  
ンチコープに追加などしてある変形  
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云うと  
フレームを単なる構造物として見た  
場合、衝撃方向に対し角度が付い  
ているからで、これはバテッドやラ  
グのボリュームで防ぎきれるもので  
はない。



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直円にするチタン0.6mmのベニ板。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ろため各業者に打診したが全て断られた

そんな事を考えていたら1992年に「プリヂ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つたが、ネオクロモリカルとでも呼べそうな形状、今体の肉厚により重量が違う2種類の仕様があつたが、ライダーによると

この方法だと単純に比較して「フレームは〇〇%くらいで収まる」はずだ。現在の応力図は更に精密に実行に適している。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のものと言つてよい。

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て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ないが、僕がポリージャポンにてんこ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、人気投票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。

1990年代の市販チタンフレームは肉厚が0.9~1.0mmのプレーナ管で作られている物が多く、その頃に僕はボ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。

## ●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



J-B工1号車、ヘッドチューブとダウント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



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



Temjin

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

他の追随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

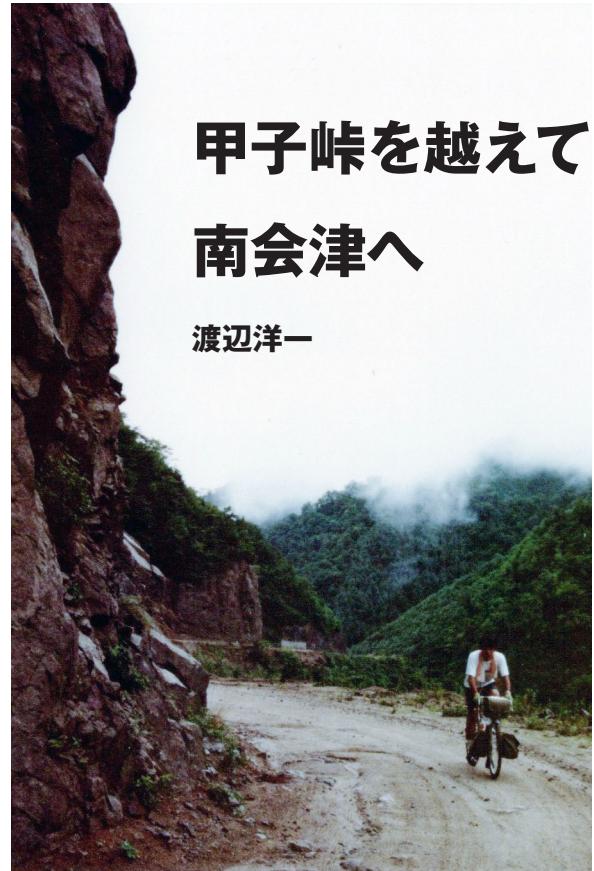
全国書店およびAMAZONで注文できます！

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



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で走りやすい砂利を選びながら上る。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、夏であっ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。

周囲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つてある。

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つ

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つなぎきっている。峠での晴天は望めず、気分が乗らなくとも行くしかないと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囲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つた。時折薄日が差すもの、すぐに曇ってしまうので峠で

た。幾つかの集落を通り過ぎると下郷町塙生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つてある国道289号線を通りて今日の宿に向かう

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

である。

## ●二日目のハピニング

泊まつ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氏がアルビーやチエンジしたところ、Wレバー巻取り部でワイヤーが切れてしまつて困つている。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氏のトーエイ

ランダ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った。

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大きさで繋ぐ見事な復旧作業であつたが、N氏以外の

## ●中山峠

N氏のアルビーや復活し、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、ツーリングのプランナーである。



学生時代から自転車で峠越えなどをしていると、とても印象に残つてゐるツーリングが幾つかある。そうした印象深かつ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つて白河からの道筋を辿つてみることにする。

## ●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つていて先ほどまで雨が降つていたようである。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名も準備は整つた様子である。メンバーは私が大学一年生時のサイクリング同好会の先輩達である。



N氏のアルビーや復活し、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、ツーリングのプランナーである。

駆前で小休止をし、この先は国道352号線であった旧道を上つて中

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つて行ける。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。

車の多くは南方にある中山トンネルに向かうことから自転車だけの道である。

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。

### ●雨中の田代山林道

ツーリングの最終日は田代山林道

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。前輪をフオ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た。それ、「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了た。

館岩川に沿つた国道を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

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トンヒルを開始する。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つて行くと前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。

### ●湯ノ花温泉

とにする。

雨へと変わってきた。ポンチョを被つて上り続けると田代山への登山

### ●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つて2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。歳をとつた今では考えられず、あの頃は若かつ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ます。南会津の最後は雨

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。メンバーとの会話も少なくなり、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カに到着である。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。

前回も走つたようにしばらくは等

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。ここからは峠を越えて新藤原駅に向かつたことを思い出し、「安ヶ森峠に行つた日は暑かった」などとその時のことを話した。

稻の穂が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。ここからは峠を越えて新藤原駅に向かつたことを思い出し、「安ヶ森峠に行つた日は暑かった」などとその時のことを話した。

湯岐川沿いを緩やかに上つて行く。

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

ルの新藤原駅でもう少しである。

白河駅から三つの峠を越えて新藤原駅まで走つたのは社会人になつて2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。歳をとつた今では考えられず、あの頃は若かつ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ます。南会津の最後は雨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。メンバーとの会話も少なくなり、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カに

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。

前回も走つたようにしばらくは等

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。ここからは峠を越えて新藤原駅に向かつたことを思い出し、「安ヶ森峠に行つた日は暑かった」などとその時のことを話した。

湯岐川沿いを緩やかに上つて行く。

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

と、ようやく川俣湖への分岐を過ぎた。下つた前回とは大違ひのダウントンヒルである。

メンバーのうち3名は初めての湯

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、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

みしている。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する。中

山峠ではそれほど疲れなかつたもの

の、明日の田代山林道に備えて順番

で温泉に入つて夕食で英気を養うこ

とある。

メンバーのうち3名は初めての湯

ノ花温泉で、走つた後の温泉を楽し

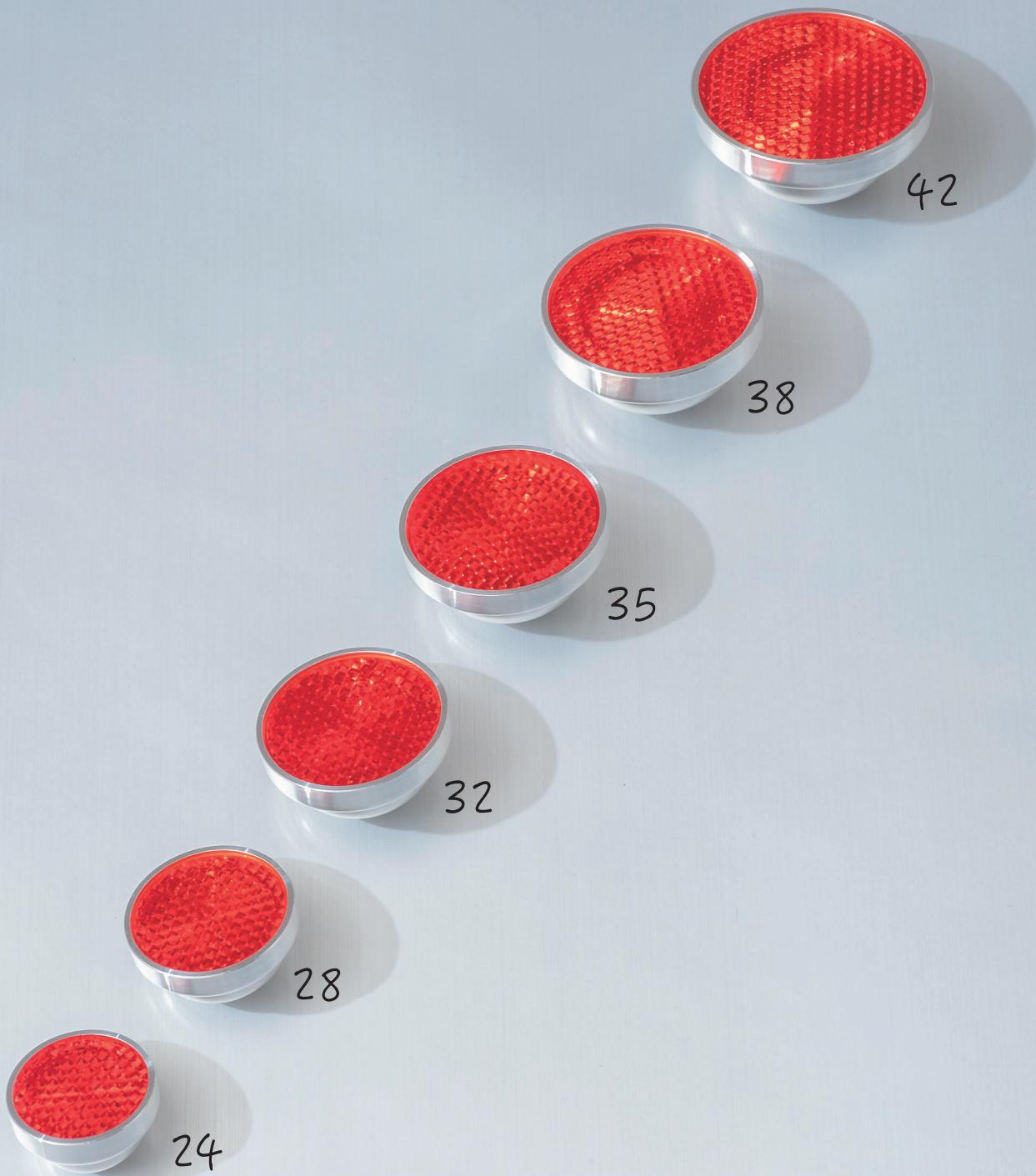
みしている。湯ノ花温泉には幾つ

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

# 各サイズ揃っています！



お問い合わせ

kimuraseisaku@nifty.com

# ウルトラチーン

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段を入れたいという願望からだつたのは想像に難くない。

そのためには既存のチーンでは適応できないので、専用のチーンとして同時に発売されたのがウルトラ6チーンだつたのだ。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チーンはビンの頭がブレートから出っ張つていなければ、ブレート

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

のチーンでは適応できないので、専用のチーンとして同時に発売されたのがウルトラ6チーンだつたのだ。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チーンはビンの頭がブレートから出っ張つていなければ、ブレート

## GO's View

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ーンと言うべき物だった。

フリーの方はともかく、このチ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ったからだ。結果論だがウルトラチ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チーンをたくさん使ったのかと言ふと、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ィスのセディスボ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マッシュョンにおいてもセディスボーツを多用していた。

こういう、グレードや本来の用途を超えて広く長く使われてしまう

部品つてたまにあるよね。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、フリーホールといふ部品としてはそこが行き止まりとなつた（フリーハ

ブ&カセットの時代になつた）。もちろんレギュラー規格の130mm幅7段フリーもあつて、カンパの軽合フリー（名乗つてはいなが、パッケージの色からして初代スーパーレコードの一部だ）は前期型が126mm幅6段、後期型が130mm幅7段になつている。

そこから先はもうウルトラチーンの守備範囲ではない。本当に幅の狭いナローチーンの時代となり、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つたシュパーブロRDSB00-SSB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。





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つ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つた傘さし運転や逆走、並走、無灯火等も増加していた。それらは歩行者にとつ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つていたことから、自転車は歩行者扱いになつたと思い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。その結果歩行者的な行動が堂々とおこなわれるようになつていった。自動車にとって邪魔な存在であつた自動車が車道から消え走りやすくなつたのと同時に、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つた。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、歩行者になつたり車両になつたり、都合の良い走り方もできるよ

うになつてしまつた。歩道や車道を自由に走り回る新種の歩行者の出現となつたのだ。

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からなかつた。違法運転の自転車も減少はみられなかつた。

逆に規則が変わつ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う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つ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、「自転車は車両だつたの?」とか「自転車はいつから車両になつたの?」という書き込みまで見られるのが現実だ。

実際街を走つて自転車を見て、その大半が歩行者意識であるとしか感じられない。中にはそのような自転車運転者に注意・指導を与えて

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・マファックタンデム+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
- マファックタンデム中古¥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アーセット・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ー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い。

〒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ランを見かけることをすらある。

#### ●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、取締り件数は増えたとは思えないが、一部の自転車運転者には抑止力になろう。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でいっぱいだ。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、警音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うのだが、今までのよう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ったことも考えられる。

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は思うが、それを試行する前には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者の国民、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いても、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、理解してくれれば、このような大掛かりな法改正などいらない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てならない。本誌読者の多くがそう思っているはずだ。

**SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA**



©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。**

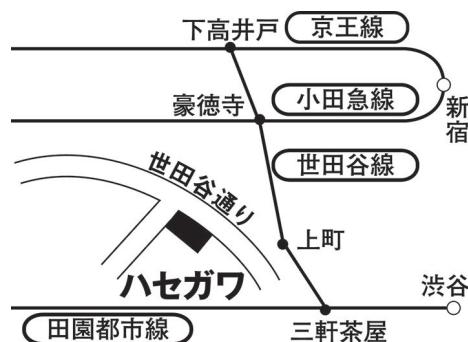
バッグ、キャリア、ディレーラー、マッドガード、タイヤ、チューブ、  
チェーンホイール、ブレーキ、リム、スポーク、サドル、スマートルーパーツ……  
◎以前シマノのロードレーサー用のブレーキを売った市川様、ハガキ連絡下さい。

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） ブチヤン（700C 用 ￥22000）  
アプレ・オリジナルアルミダーム ￥440、その他ダブルネジ各種、アプレ・オリジナル軸量スティ ￥2200、その他ステイ各種  
リム（1本） グランボア（ハビヨン 650B ￥15400、ハビヨンヴィンテージ 650B、ハビヨン 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 PV550g] ￥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、エリール ￥5060、エキュルイユ ￥5940、エートル ￥5060、ルナール ￥5060、ルートフォレスティエール） バナレーサー（ツーリングカスタム 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） ベンチ GP5000 650 × 28B ￥11000、仏式チューブ各種、バナレーサー 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・パール 6、7、8 ￥13000、パール 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]、ミシガイ DC980 ￥7920、ディズナカンティ（シルバー） [シュー別売] ￥5280、グランボア・シユエット ￥22000、マファック・クリテ、レーサー ブレーキシュー（ディズナ・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 ダイアコンペ（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  
クラシック 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 LFQQR (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・シュバーブロ HB-SB00 (100-126 36H)  
チェーン 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）、イズミ、カンパ  
ペダル 三ヶ島（シルバーロード・ネクスト ￥11000、シルバントラック・ネクスト ￥11000、シルバントーリング・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、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 ￥5350 [在庫限り]） SL-7700 ￥15000）、サンエクシード（SXDT08 ￥10000）、ダイアコンベ ￥6380、エネシクロ ￥6380、ワイパー各種  
サドル ベルトゥサイクル（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、ブルーブロ [黒、茶、ハニー] ￥39930、チームプロ ￥32780） サドルオイル（BROOKS [30g] ￥2420、￥2970、イデアルサドルグリス [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 ￥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・S45 (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  
輪行袋 オーストリッチ・SL-100S ￥11000、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 ￥14000、NF-23 ￥14000、NR-20 ￥14000、ZL-60P ￥20570、ZL-60T ￥20570、キャンピー F ￥35200、キャンピー R ￥35200）、VIVA・DX サドルバッグサポーター ￥9680  
ヘッドパート グランボア・ビンテージ ￥7700、輪行用 ￥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輪行用 ￥3000  
ボトルケージ 日東（R [欠品中] T ￥9130、80 ￥13530、500 ￥9130、L ￥9790）  
インフレーター ピーク・ロードマスター・ラスターラ [Lは在庫限り] ￥4840、SKS VX ￥2000、ラピーズ 16.5 ￥10000、ゼファール 18.5 ￥10000  
リフレクター キムラ製作所（RF-24 ￥4000、28 ￥4000、28FL ￥2800、32 ￥4000、33 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-165GMB ￥330、RR-165MSR ￥660）  
チーンプロテクター VIVA・チーンスチーラーバー ￥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、輪行で行こう！ ￥2530、カンパニヨーロ変速機データブック ￥3000、サンブ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、カンパニヨーロ・コレクション ￥9000  
その他 キーリ・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・ヴィンテージロープ ￥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〕



C Y C L E T O U R I N G  
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](http://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](mailto:info@velo-apres.com)

無断転載・複製を禁じます。© 有限会社大前事務所