



魔改造 BS ピクニカ

銀山温泉を見に行く

お願い事項あれこれ

CYCLE FIELD 2024

3



OnebyESU

心置きなく旅を楽しむアルミツアーモデル

901



TOKYO SAN-ESU



銀山温泉を見に行く

大前 仁



JR東日本がまたやってくれた。名付けて「キュンパス」。平日限定で、2月14日から3月14日までという設定も微妙だが、JR東日本のエリア内なら1日乗り放題で1万円だ。14日前までに買わなきゃいけないとか、指定席は2回しか利用できないとか条件はあるのだが、とにかく東京から新青森を往復すると3万4000円もかかるところ、1万円なのだ。

ただし、JR東日本のエリアということは関東と中部、東北地方が対象なわけで、それはすなわちまだ雪が残っている地域ということになる。遠くに行かないと元を取れないけれど、遠くに行くと雪があるはずなのだ。それは自転車乗りにとって少し問題である。

そんなことを思いつつロードマップを開き、思いを巡らせる。そういえば山形新幹線に乗ったことがない。1992年に開業したはずの新幹線に乗ったことがないとはイカン！と豪雪地帯で知られる山形に一気に狙いを定め、パス初日の2月14日に出かけることにしてまずキュンパスを買った。

山形新幹線の終点は新庄駅だ。そこまで行っちゃってどこか適当に走ろうと思いい地図を見たら、銀山温泉が目に入った。そうだそうだ銀山温泉。木造建築の温泉旅館が建ち並ぶ光景は、夜景のガス灯や雪景色などとともにテレビや旅行ガイド本などできつと見たことがあるだろう。友人が昔「泊まってきた！」と

自慢していたのを羨ましく思っていたから、がぜん行ってみたくなった。

銀山温泉は山形県尾花沢市にあるが、最寄り駅は隣の大石田町、大石田駅だ。この大石田町は南北に最上川が流れ、舟での往還によってかつて非常に栄えたそう。鉄路もこの大石田町を通過して敷かれたが、世間の人気は2キロほど離れた尾花沢市に持っていかれてしまった。

駅のポスターに「おいしいんだ、大石田。」と大真面目なダジャレを見て蕎麦に力を入れていたことを知ったが、さて今日は何を食べるかができるかな。輪行してきたランドナーを組み立て、カメラを首から下げて走り出した。

気温10℃。素手で走れそうな暖かさに驚く。今日のコースは銀山温泉のピストンなので、少しひねって最短距離じゃない道から行ってみることにする。

まず国道347号を渡り、その次に僕の5万回「尾花沢」には載っていないが東北中央自動車道という高速道路をまたぐ。次に大きな交差点に出たらそこが国道13号で、渡ると尾花沢市街地の南の端に出る。

狙っているのは「臙気」という集落だ。尾花沢市内には集落ごとに地名の標識が立っていて、ちゃんとフリガナが振ってあるのがうれしい。「おほろけ」と読む。おほろげ、じゃないところがミソだ。そんな、どうでもいいことを楽しみつつ、自転車を漕いでいく。道の両側には雪がたっぷり残っているが、路面そのものは

のはスノーボードライ、ロードバイクで来ても問題ないくらいだ。

臙気川沿いに上流へと進む。坂道というほどの勾配ではない。次の集落は古殿、ふるとんとフリガナを振ってある。道を歩く女性とすれ違いきざま挨拶すると、「あ、こんにちは！」と明るい声が返ってきた。

ときどき、雪かきをしている人を見かける。家の屋根には何やら雪対策があったり、庭木は雪囲いがかかっている。これで天気が雪ならサイクリングしている場合じゃないのだけれど、今日は幸い薄曇りだ。陽が差すとフリースを脱ぎたいくらい陽気だ。なんとなくうれしい、ラッキーだ。「ベニヤのちからみそ」という看板を見かけてシャッターを切った。気になる。今日どこかで見つけたら買って帰ろう。

道なりに左カーブ一つで等高線を





3本またぎ、常盤トンネルをくぐると六沢だ。T字路を右へ、ここから銀山温泉へは一本道だ。途端に県外ナンバーや「わ」ナンバーのクルマが増えた。そうだった、観光地なのだ。どうでもいいがどうでもよくない田舎道を走ってきた僕としては、心を入れ替えて自転車漕いでいこう。

5万図は隣の「薬菜山」に移った。人家が減りしばらく行くと、「大正ろまん館」という施設が現れた。冬の間、駐車場の都合があつて自家用車で銀山温泉を訪れる人はここからシャトルバスに乗り換えるように指示されていて、多くの人はそれに従っているようだ。

尾花沢市のウェブサイトには「冬期間は積雪のため、共同駐車場が閉鎖されます。道路も大変狭くなりま

すので、緊急車両の通行を確保するため、温泉街への車両の進入はご遠慮ください」と書いてある。自転車も車両なので、気になった。気になったのでそこに書いてあつた銀山温泉観光案内所に電話してみた。

要は、自転車を大正ろまん館に置けとは言わないが、銀山温泉には駐輪場のような設備がないこと、温泉入口の銀山荘まではたいした坂ではないが、そこから道が急になるので、自転車を牽いていけば大丈夫だろうとのこと。わかりました、気をつけて行きますとお礼を言つて電話を切った。

大正ろまん館の駐車場は満車という感じではないが、そもそも平日に

来る家用車はそれほど多くないのかもしれない。シャトルバスの料金を節約して、ここから歩いている人もいる感じた。あと1キロとちょっと、僕はのんびりと自転車を漕ぎだした。

観光案内所との電話を誤解していたが、「道が急になる」のは下り坂だった。それもほんの200メートルほどで、僕は待望の銀山温泉のただ中にいた。

よく写真で見かける、真ん中に銀山川が流れ、両側に木造の旅館が並ぶ光景。雪は少なく、夜のガス灯でもないから雰囲気は少し割り引かれるけど、確かにあの銀山温泉に着いたのだ。おお。確かにカッコいいな。

温泉街はとてもコンパクトで、数分で往復して来られる規模だ。そして、海外からの旅行者の多いこと多いこと！これでは自転車を立てかけての写真撮影は容易じゃない。頼りの共同浴場「しろがね湯」もお休みで、僕は自転車を抱えたまま、居場所がなくなつてしまった。

というわけで滞在20分、僕は尾花沢市街を目指してふたたびペダルを漕ぎだした。尾花沢はもうちょっと観光客が少ないといいな、と勝手なことを思いながら。

帰路は少し風が出てきた。真向かいではないのだが少し強い。お昼時なので先の大正ろまん館に立ち寄り、蕎麦でもと思ったが、団体予約のため13時からと言われてガックリ。シオシオと走り出す。

国道347号を回るのもシヤクな

ので、畑の中の道を北西へ進む。防風フェンスがありがたい。フェンスの向こうはもちろん一面の雪景色で、陽が当たるとサングラスなしでは雪目になりそう。二藤袋で国道に出て、少し進んで尾花沢市街の標識を見て左折。すぐ先の蕎麦屋さん

に飛び込んだ。

蕎麦を頼もうとしたら「ニヤー」と声がする。振り返ると猫がいた。「お名前は？」とおかみさんに尋ねたら「キクちゃん」と教えてくれたので、蕎麦ができるまでしばらくキクちゃんと遊んでもらう。食品衛生的に問題があるといけないので店の名前は伏せておくが、キクちゃんはとても可愛い猫だった。おかみさんは湯飲み茶碗に一杯、りんごサイダーを出してくれた。

地元のお味噌を買つて帰りたいのだが聞いてみたが「私たちは糀屋さんに頼んでお味噌を作つてもらっている」と言われて少しビククリ。それでも「おーばん」というスーパ

ーを教わり、行つてみることにした。

スーパーおーばんはすぐに見つかった。そしてお味噌のコーナーにはあの「ベニヤのちからみそ」があるではないか！しかも青じるし、青じるしつぶ、白みそ、さらに高級な？蔵王雪国というやつまであるではないか！僕は小躍りして青じるし1キロを抱え、レジまでスキップしていった。



輪行60秒



SILK Tension

シルク テンション

PAT.7209511 (分割式斜張構造フレーム)

希望小売価格 132,000 円 (税抜 120,000 円)

製造発売元 シルクサイクル

〒356-0004 埼玉県ふじみ野市上福岡 1-10-1

<http://www.silkcycle.com>

ファクトリー 絹自転車製作所

〒350-0311 埼玉県比企郡鳩山町石坂 1414

カワカミサイクルワークスの 自転車こぼれ話

魔改造 BS ワンタッチピクニカ 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。

カワカミ サイクル ワークス

魔改造という言葉がスマホで検索してみると始まりはプラモデルが一番古く、車やバイクより早かった。一般化したのは某国営放送であり、ふれた玩具や家電などをプロの技術者が、あり得ない性能に改造して決められたテーマで競い合うという番組だろうと思う。今回はその自転車版みたいなものだ。

ベースとなるのはワンタッチピクニカ（以下ワンピク）である。初代ピクニカは1960年代に登場したが、これはフレームやハンドルなどをレバーで操作するもので、その後1981年にシートステイを握るだけで折り畳めるワンピクができた。12インチのホイールには10ピッチという特殊なチェーンが使われており、現在では入手困難で、これがレストアを含め、使い続けるためのネックである。

その後14インチ、通常の厚歯



初期のノーマル12インチ



10ピッチチェーン、プラ製のホイールは割れている事がある。フリーホイールは交換不可能

チェーン、ベルトドライブなど様々なバリエーションが作られながら2002年まで生産されたが、変速機の付いているものはない。僕がワンピクを改造し始めたとき

かけは近所のスクラップ屋でのごとだ。仕事柄、不要になった金属類を引き取ってもらおうのだが、廃品回収で集められた自転車もある。そこに1台のワンピクがあり店員が「こ

れってどうなっているのですか?」と聞いてきた。僕が「こうするんです」とシートステイを手で握るとあつという間にコンパクトに（実際には細長く）畳まれた。その後、家に帰ったものの何となく気になる。後日店に行くワンピクはまだあった。クロームメッキの折り畳みシートステイ部分はブツブツと錆が浮いていたが、他のパーツ類はどうでもいい、4000円で購入し家に持ち帰った。

その頃はポリージャポンのテーマに合わせて何とか新作を、と模索していた時で何台もオーダーして高価な自転車に出費するのは限界がきていた。気分転換と、ミニベロも当時はブームではなかったと思うが、とりあえず変速機を付けてみるかという感じで改造を進める。ただこれが非常に難しい。自分の

Y田君のサンプル・リジデックス

ハブはノーマルのベルトドライブ用プーリーを外すと、シマノの古いカセットフリーのスプラインが現れる。トップはネジ式スプロケットを使った4速仕様だ。ノーマル14インチのステンスタコ穴リムにスポークのみステンレスに交換し、ブレーキ位置を合わせるためマフックレーサーの取付ブラケットはライド用を改造して下げられている。彼も自転車マニアなので他は自身でカスタムされている。ハンドル回りはダイナモライト、アップターンのプロムナード風に仕上がっていて、太目のタイヤと良く合っているが走破性は低い。



にはフンピックのレギュレーションとして、例えばチェーンを特定の段に移動させないといけない、などが一切なしで折り畳んだ状態にできると決めている。



K君のシクロ

釣り仲間でもあるK君は自転車もかなりの台数を保有している。3S用シクロは薄歯に加工され、9S用のチェーンとスプロケットを使い4速をシフトする。サンプルシフトレバーは溶接でエキセン用プルプル式に加工しており、ホイールはインチアップされ16 x 1.35タイヤを履き、リヤサイドプルブレーキ用にブリッジパイプがチェーンステイに溶接されている。



N船君のカンバスポルト

シングルプーリーは本来チェーンの掛かりが少なく、トップギアが大きくなると700Cでは歯飛びしてしまうが、チェーンの張力が小さいミニベロではトップに12Tが問題なく使え5速をシフトする。インチアップの16 x 1.35タイヤ、リヤブレーキブリッジ、フロントフォークにはソービッツのダイナモをブロックダイナモ風に溶接。



**BATEMAN OGDEN
GLENHUNT
100% Wool 500GMS**

b
BATEMAN OGDEN
ENGLAND
SUPPLIERS OF FINE CLOTH SINCE 1861

TOKYO RIKISHA Bespoke
東京梨柄舎

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/

「介護休暇」は東京・長谷川自転車商会へ

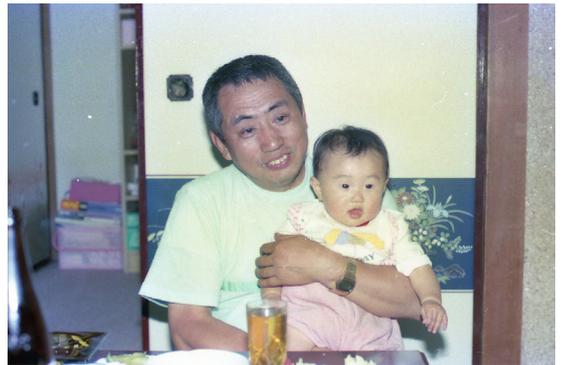
山本進一



母親の介護は大変だが、月に一度のショートステイ（お泊り預け）が軌道に乗りだし、11月の瀬戸内ツーリングに続いて12月の「介護休暇」は4年ぶりである。東京へ出かけた。娘夫婦と孫たちが多摩地域に住むので会いに行くのも理由だが、第一は長谷川自転車商会へ長谷川弘さんの「安否」を確認に行くことである。本誌CFの11月号で「広告お休みします」とあったからだ。1台目のトイエイ・ランドナーをオーダーして以来、50年来のおつきあいだ。

東京を離れてからお会いする機会は少なくなっていたが、上京の時には必ず店に寄る。いつも自転車を輪行して、東京駅から都心を横断し世田谷まで走っていく。もう自転車もパーツも生涯分のストックがあるので何も買わないのだが、客がいない間は話をして、途中からビールとなる。以前は仲間が集まってきて、そのまま外へ飲みに行ったりして私は経営にあたり泊まったのだが、長谷川さんも私も高齢となりビールはなめる程度、呑兵衛だった仲間には若くして他界した者も多い。

4年前のコロナ禍前2019年11月、娘の所へ初孫の顔を見に行ったら、多摩の曾遊の時道を幾つか走った後、何日目に懐かしい多摩川サイクリングロードを拝島あたりから下って店を訪ねた。やはり夕方からビールとなり、初孫宅への帰り道は吉祥寺まで走って中央線から青梅線へと輪行した。ちなみに私の娘が生まれたころ、当時住んでいた小金井の借家まで長谷川さんが来て下さり、娘を抱っこしながらビールを飲んだ思い出が懐かしく、写真もある。今回も輪行するか迷ったが、寒い時期であり、2泊程度では走る機会も少ないから空身で行った。前日に電話したら奥さんが出て、長谷川さんは耳が遠くて電話できないというので、ますます心配になり、店が開いているかどうかさえ気がかりになった。新幹線を品川で下りて山手線、新宿から京王線、下高井戸から世田谷線で上町、かつて何十回も通



いながらルートだ。世田谷通りを歩いて桜小学校の信号につくと店が見える。シャッターが開いている。昔ながらの雑然とした店頭の風景に「やってる、元氣だ」と安堵する。入口のガラス越しに中をのぞくと長谷川さんが座っている。手をあげて「覚えてるかなあ、わかるかなあ」と反応を見てから入る。他に客はなく何か本を読んでいた様子の長谷川さんに「わかる？」という「山本君でしょう」と言われ、一瞬にして昔時に戻った。

それから3時間ほど、平日で来客もなかったからいろいろ話した。というより過去のいつものごとく、長谷川さんの大声の話を聞くばかりであった。ツーリングやパーツの話はもちろん、50年前当時に中高生だった常連客の消息から最近の自転車店事情、はては長谷川さん若かりし頃の自転車競技や1回目の東京オリンピックのことなど、またまた話は尽きなくなった。途中からは奥さんの許可を得て私は世田谷通り向かいのコンビニ店へカンビールを買いに走った。奥さんが追加のビールとオツマミを運んで下さる。なんだ、昔の頃のままだじゃないか、長谷川さんはまだまだ元氣だ。安心した。

話つきないが、私は夕暮れ近くなつた世田谷通りへ出た。そうだが、数日後にはすぐ近くの商店街で名物の「ポロ市」が始まる。年末と年始に2回あり、昔はよく訪れた。新婚の頃、小金井の家の玄関にかける木製の重厚な表札を、このポロ市の露店で買い求め住所氏名を書いてもらった。近年はコロナ禍で控えめだったが今年は盛大になりそうだという。長谷川自転車商会も来店客で忙しくなるのだろう。90歳近くになったという長谷川弘さん、まだまだ元氣でいて下さい、また滋賀の田舎から自転車でお訪ねします。

(2023年12月末記)

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

が立ててあり、そこに小さいウイングナットとめる形になっています。これは旧JIS規格(ちよつとびツチが粗い)なので要注意。フレームを塗り替えに出す時にネジ類は全部外すと思いますが、紛失しないようにちゃんと取っておかねばなりません。ある時期までのトニーのボトル台座も旧JISなので同様です。

たまた、どういうわけか部品から取り付けネジを抜いておく人がいて、そうするとどうしてもネジだけ紛失してしまう可能性があります。

個人からの引き取りが仕入れの主流を占めるようになって、入荷品を整理しながら「こうしといてくれたらいいのにな」と感じることも多々あります。今回はそうした「古物商からのお願い」を書いてみたいと思います。

●ネジの保管について

マフアックの半パッドは黒以外は駄目になっていることが多い。反ったり割れたりして使えなくなってしまうのだ。レプリカのパッドは作れるのだけれど、アジャスターの二重構造になっているネジは工数が多くて、リーズナブルな価格では作れない。今のところピッタリの代替品も見つからないので、駄目になった半パッドを捨てる時に、ネジだけは外して取っておいてくださいな。

他にも大事なネジはいろいろあって、例えば古いクイックエースではリヤエンドにガードステー用のネジが立ててあり、そこに小さいウイングナットとめる形になっています。これは旧JIS規格(ちよつとびツチが粗い)なので要注意。フレームを塗り替えに出す時にネジ類は全部外すと思いますが、紛失しないようにちゃんと取っておかねばなりません。ある時期までのトニーのボトル台座も旧JISなので同様です。

変速機を取り外す時、ワイヤーの締め付けネジは必ず緩めますよね。そのままにしておくこととネジだけどっかに引っかけることが多いです。ナットの場合も専用品のケースがありますし、プロキオンの四角頭のボルトなんて、普通はまず手に入らないぞ。どれも仮締めしておくことを忘れないようにしましょう。

●バフのギヤ板は袋に入れて

アルマイトのギヤ板はそうでもないが、バフ仕上げのギヤ板は重ねてしまっておくと傷だらけになってしまふ。特にダブルやトリプルに組んであったりすると、ネジには角があるし硬いので、被害はずっと大きくなります。

ピカールで磨くくらいで修復できればいいのだけれど、ギヤ板同士の接触による傷は意外と深く、ちゃんときれいにしようと思ったら大仕事なのです。ビニールや紙袋でも良いから一枚ずつ梱包していただいてけるとありがたい。組んだ奴は厚手のジッパー袋などが安全です。

●アーマオールは適量で

樹脂の部品の保護剤として使用する人も多いアーマオールだが、潤沢に濡らすのではなく、ウエスに取って塗り込む感じで使ってほしい。デルリンのサンブレが対象のことが多くいけれど、過度のアーマオールはヒンジピンの錆につながるのです。それにあればあくまで保護剤であって、白化したデルリンは元には戻りません。

●グリス漬けはやめて

稀に金属部品の表面全体にグリスをベタベタに塗って、そのままビニールで包んでいる方がおられます。まるで銀鱈の西京漬けみたいな感じ。グリスをぬぐうだけで済めば良いけれど、往々にして硬く変質していたり、拭き取りにくいところに入り込んでいたりするので、結局灯油で洗うことになります。そうする

と摺動部にはあらためて注油しなければならぬわけで、部品によっては分解整備が必要になります。できれば表面はドライの状態にしておいてもらえると嬉しいな。汚れがついていたり湿気のある保管環境だったりとすると、アルミが白く粉吹いてしまうことがあるので、その防止のために油分で覆ってしまおうというのとはわからないでもないが、その場合でも最低限に留めておいていただきたい。

●革サドルに乾燥は禁物

逆にドライの状態が続くとヤバイのが革サドルだ。新品をそのまま取っておくと、いつの間にかヒビ割れて使えなくなってしまう。数年単位で保管する場合は、表面から薄く保革油を塗っておいてもらいたい。鉄の周りにはちよつと入念にね。

その程度では必要ないが、裏からたつぷり保革油を入れた場合(中古品含む)は、型崩れ防止のためにストラップで締めておかねばなりません。メーカーでベトベトに油を入れてあるイデアルの場合は、革が柔らかくて角のところが凹んでしまう危険があるので、細目のチューブを切つてストラップに通しておくといいでしよう。

古物商の入荷品処理の観点で書いてみましたが、個人の所蔵品管理でも同じことは言えるのではないで

しようか。いざオーダーで持ち込む時に困らないように、部品の保管には気を使ってください。

●追記 流用可能な小パーツ

白デルリンのマフアックギドネットレバーは大抵時間切れで、もうヒビヒビで使い物にならないのだけれど、そのまま捨てるのはちよつと待った! バンドは全レバー共通だし(ただし、引つ張るネジの長さは2種類ある)、根元のブロックはフラットレバーと共通だし、木ネジみたいなビスも流用可能だ。だから高張るレバー部分だけは捨てちゃってもいいけど、それ以外の部分はジャンク箱に入れておきましょう。マフアックのブレーキレバーの半端物は結構頻繁に見かけるので、合体要員ということ。

そしてこれは各種のシフトレバーにも言えることで、サンツァーの内外部品がカンパに使える物もあるし、環付きネジは輪行車の切断マッドガードに使えるので、安易に処分してしまつてはもつたないです。あと、昔のトックリップに付属していることが多いマイナスネジ、あれもわざわざ探すとすると手間なので、レトロ志向の人は汎用品として保管しておきましょう。

いつか直付け用の小物が入手困難になった時に備えて、カンパ規格以外のシフトレバーのバンドやRD用のエンドブラケットを保管しておくのは、私らみたいな業者がやるので、一般ユーザーはそこまで気にしなくても大丈夫かと思えます。

お願い事項あれこれ

TANGE

Since 1920



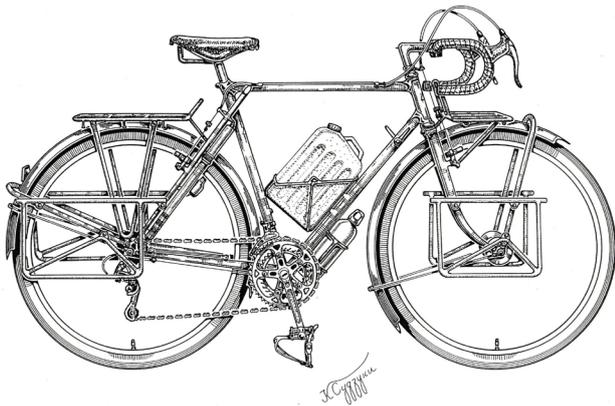
TANGE日本総代理店：株式会社エンバイシクルワークス

URL : <http://www.enma-bicycle.co.jp>

E-mail : info@enma-bicycle.co.jp

旅行用自転車のサドルの高さについて考える

鈴木邦友



スポーツ用自転車のフレームス
ケルトンのトレンドが変わってき
た。旅行用自転車の最盛期には、フ
レームの各サイズはできるだけ大き
く、前三角（シートチューブ・トッ
プチューブ・ダウンチューブ・ヘッ
ドチューブで形成される部分）や後
三角（シートチューブ・シートス
テール・チェーンステーで形成される
部分）も大きくすることが一般的
だった。しかし最近のスポーツ車は
それとは全く逆、フレームはでき
るだけ小さく作るのがトレンドになっ
ているようだ。

まず、シートチューブ長が異様な
ほど短い。シートチューブ長を短く
するということは、トップチューブ
のスローピング（前上がりの傾斜角

度）を大きくしなければならず、前
三角は小さくなる。それとともに後
三角も小さくなる。個々の乗り手
にとってハンドル・サドル・ペダル
間の距離は変わることはないので、
シートポストなどを思いっきり長く
伸ばすことになる。

この流れは、1980年代前半に
米国から入ってきたマウンテンバイ
クからはじまり、世界的なマウンテ
ンバイクのブームとともに世界中に
広まり定着した。それ以前の自転車
の世界でこのスローピングトップの
スタイルが存在していたのはBMX
（バイシクルモトクロス）だけで、
どちらかというとスポーツ用自転車
の世界では嫌われていた。旅行用自
転車やロードレーサー、トラック

レーサー等の競技用自転車です
ローピングトップスタイルのも
のはまず見ることはなかった。
フレームを小さく作ること、
この長所とえば、まず軽量化
が考えられる。次にフレーム単
体での強度アップが挙げられる
し、またフレーム自体を硬くす
ることもつながる。

さらに走行中のフレーム自体
に発生する回転モーメントも小
さくなるので、邪魔な部分が少
なくなるとともに取りまわしに
も有利な結果が得られる。フレ
ームを構成する材料に同じもの
を使えば必然的にそのような
結果となる。強さ、硬さ、取り
回しの良さが求められるマウン
テンバイクやBMXにはとても

有利な構造となる。

では、このスローピングフレーム
は旅行用自転車にもふさわしいの
だろうか？ ということになる。旅
行用自転車にとってこれらの長所の
多くはマイナスに働くことが想像さ
れる。

少し前に、本誌でもちよつと触れ
させていたことがあがあるが、旅
行用自転車は荷物運搬の機能が重要
視されなければならない。単純に考
えてフレームが小さくなるというこ
とは前三角や後ろ三角が小さくなる
ということ、この空間の積載量が
少なくなるということになる。さら
に自転車を担ぎづらくもなる。

二つ目の理由は、各フレーム
チューブが短くなるということ、
弾力やしなやかさを減少させてしま
うということになる。フレームは自
転車にとってわずかながらサスペン
ションの働きを担っている。サスペ
ンション効果は乗り心地をよくする
ばかりでなく、他のパーツや荷物へ
及ぼす外力を減少させ、応力の発生
を抑制する働きもある。さらに、車
輪のロードホールディング性能を高
め走行安定性や安全性を高める効果
もある。

重量面では確かに不利ではある
が、フレームを小さくすると逆に
シートポストやステムに長いものを
使うことになるので、わずか1mm前
後の厚みのフレームチューブを数cm
長くしても、重量の差はわずかなも
のでしかない。

またシートポストのシートチュ

ブへの差し込み量と同じとすると、
シートポストを長く出せば出すほ
ど、サドルにかかる力（体重による
外力）は、テコの原理によりフレ
ームのシート回りに発生する荷重は大
きくなり、フレームにより大きな悪
影響を与えることになる。ヘッド
チューブやステアリングコラムを短
くすることも、同じ理由からヘッ
ド小物やトップチューブとダウン
チューブへの影響を大きくしてしま
うことになる。

このような理由から旅行用自転車
においてフレームを小さくしてしま
うことはあまり良い結果を生まない
ということになる。これまで多くの
サイクリストが伝承してきたとお
り、旅行用自転車のフレームはでき
るだけ大きくとることが有利。そし
てこれが今まで大きなスローピング
トップの旅行用自転車がなかった理
由でもある。

では実際のどのくらいフレームを大
きくすることができるのであろう
か。

通常旅行用自転車を含めスポーツ
用自転車の場合、信号待ちや一時
停止場所等での停車中は、トップ
チューブに腰を下ろし歩道側の脚も
しくは両足を地面につけ車体とと
もに体を支えるという姿勢をとるの
が一般的だ。この時にはかかとまで
しっかりと地面につけ安定して立っ
ていられることが望まれる。というこ
とはトップチューブに降り、両足が
しっかりと地面につけることができ



て、トップチューブ上面と股の最上部との間隔が最小限になるようにすることが理想となる。さらにトップチューブのどこを跨いでもその状態が保たれること、要するにトップチューブは水平に近いことも求められる。

では実際にトップチューブ上面の高さを割り出してみることしよう。サイクリングによく使う靴を履き、トップチューブが水平に近い自転車に跨り、両足をしっかりと地面につけ、トップチューブ上面と股の最上部の間隔を見てみる。トップチューブが軽く股の最上部に触れるくらいが理想だ。トップチューブが股を強く押し上げるようだったら靴の下に硬めの板を敷き、その逆に隙間が大きい場合には前後車輪の下に同じ厚みの板を敷き、ちょうど良い高さに調整する。

トップチューブの位置（高さ）が決まれば、車種や目的、使用するパーツによって理想的なフレームスケールを割り出すことができる。

完成車を購入する場合には、店頭でいくつかのサイズを跨らせてもらい、適切なサイズのものを選べばよい。使用する車種によってボトムブラケットの地上高やシートアングルは若干変わるものの、同じ使用目的の自転車であればそれらの値はほぼ同じなので、車種ごとに得られたシートチューブ長を記憶しておけばその後は同じ作業をすることはなくなる。そのサイズこそが車種ごとに得られるご自身のフレームサイズ（シートサイズ）ということになる（※同じ方が乗る自転車でも車種や使用目的、メーカーの考え方により20〜30mmぐらいの差が出ることもあるので、カタログ上の推奨サイズはあくまでも目安と考えた方がいい）。

ちなみに筆者の場合、旅行用自転車では芯・トップで550mm、スポルティフで540mm、ロードレーサーで530mm（いずれも芯・トップ）ぐらいのサイズが割り出されることが多い。なんとも日本人の標準的な体形ということ、マスプロメーカー車でもフレームサイズに困ったことはない。

トップチューブ上部から地面の距離が決まり、そこからフレームサイズが割り出されれば、サドルの地上高もおおよそ決まってくる。一般的には、サイクリングでよく使う靴を履き、サドルに跨り、ペダルの踏み

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- カンパスポルト RD シングルプーリー新品緑箱¥30000 ●カンパグランスポルト RD 新品白箱¥30000
 - カンパ鉄レコード RD 鉄プーリー新品紺箱¥50000 ●同プラプーリー新品紺箱¥40000
 - カンパヌーボレコード RD PATENT-73 新品元箱¥27000 ●同 PATENT-74 新品元箱¥25000
 - 同 PATENT-78 新品元箱¥24000 ●同 PATENT-79 新品元箱¥23000 ●同 PAT.80 新品元箱¥22000
 - 同 PAT.83 新品元箱¥22000 ●同刻印無し新品元箱¥20000
 - カンパスーパーレコード RD 前期型 PATENT-78 新品元箱¥60000 ●同 PATENT-79 新品元箱¥50000
 - 同 PATENT-79 黒ケージ新品元箱¥60000 ●同 PAT.80 新品元箱¥50000
 - 同 PAT.81 新品元箱¥50000 ●同 PAT.82 新品元箱¥50000
 - カンパスーパーレコード RD 後期型 PATENT-78 アルミシャフト新品元箱¥30000
 - 同 PAT.82 チタンシャフト新品元箱¥30000 ●同 PAT.82 アルミ黒シャフト黒ケージ新品元箱¥30000
- ※カンパ RD 程度の良い中古も在庫多数あります。お問い合わせください。
- カンパレコード初期型変速 3 点セット新品 RD のみ元箱¥80000
 - カンパヌーボレコード PATENT-78 変速 3 点セット新品元箱¥40000
 - ゼファールショートポンプ 10 吋アルミバフ新品¥3000 ●ウォルバーショートポンプ 12 吋クローム新品¥3000
 - ポケットロケットマスターブラスター新品¥3000 ●コルナゴマークショートポンプ中古¥3000
 - ストロングライト旧型 BB セット八角ワン+ 118mm シャフト+クランクボルト BSC 新品¥10000

※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



面をいつもペダリングをする位置に合わせて両足を載せ、軽く回してみてもペダルが下死点に来たときに軽く膝が伸びている程度が理想とされている。

別の測定方法としては、ペダルを下死点の位置にし、踏み面の地上高を計る。その距離から実際その自転車に跨った時に股の最上部とトップチューブ上面にできる隙間の距離を引く。それをトップチューブ上面からサドル上面までの距離とする。前者で計った距離と後者で計った距離はおおよそ一致する（※ペダル踏み面の地上高は同一用途の車種でも1cmほど異なっている場合があるのので、フレームサイズを基準にする場合は注意が必要）。

と、なんとこのルックスはルネエースのカタログの自転車たちや、国内有名旅行用自転車メーカーのカタ

ログに出てくる自転車たちのルックスと一致する。そのサドルの出し方（トップチューブ上面からサドル上面までの距離）はただ美しい位置というだけではなく最も合理的で乗りやすい位置ということになる。

ちなみに、ルネエースのカタログの旅行用自転車たちは、1100〜1150mmぐらいでセッティングされている。

ペダル踏み面位置、サドル座面位置が決まればサドルからハンドルまでの距離、ハンドルの高さもおおのずと決まってくる（※もちろん乗り手の好みや乗り方で若干その位置は変わる）。すると、トップチューブ長さはシートチューブの芯・芯の距離とほぼ同じか若干長め、角度もほぼ水平もしくは若干の前上がりとなる。これが旅行用自転車のサドルの高さ、シートチューブからの出し方となる。

ということとは、時代が変わっても、スローピングトップスタイルの自転車が流行ったとしても、旅行用自転車の姿は変わらないということになる。もちろんスローピングトップの旅行用自転車を作ることとは簡単だが、用途や使い方はかなり限定されることになる。

これまで様々な用途の自転車が生まれてきたが、旅行用自転車は其中でも唯一完成された一台だ。単なる古いスタイルの自転車ではなく、永久・不滅なデザインと性能を得た自転車ということになるのだ。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

ユーレー、サンプレックス、カンパ……

旧車レストアとクラシックパーツ

11月の「世田谷のポロ市」に遠路来ていただき、
かつて一緒に走った頃の話で盛り上がりました。感謝。

○ 1月に、当店販売のランドナー、キャンピング車、ロードレーサー、
マウンテンバイクなど連絡いただきありがとうございます。

今月も続けますのでよろしくお願ひします。

【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）。

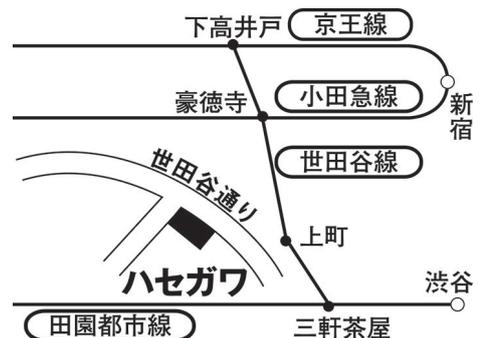
ランドナーパーツ専門店

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 ¥9900, H50-26N [欠品中]) 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, サンエクスード [650B] ¥8800, [650A] ¥10780, アラヤ KP-80 [650A], ノグチ 650A ¥2000

タイヤ (1本) グランボア (セールブリュ ¥5060, セールヴェルテ ¥5060, シプレ 700 ¥5060, シプレ ¥5060, リエール ¥5060, エキュルイエ ¥5940, エートル ¥5060, ルナール ¥5060, 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, 440, 420] ¥5390, B135AA [390, 420] ¥5170, 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 ¥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 DX50mmのみ 26.0 ¥8140

ブレーキ (1台分) シモノ (BR-CT91 ¥5300, BR-CX50 ¥12470), ヨシガイ DC980 ¥7700, デイズナカンティ (シルバー) [シユ-別売] ¥5280, グランボア・シュエツト ¥22000, マファック・レーサー ブレーキシュ (デイズナ・クロスカンティブレーキシュ ¥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

クランク サンエクスード・ファンライド SXC ポリッシュ (165 ¥20000, 167.5 [欠品中] 170 ¥20000, 172.5 [欠品中]), 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 [欠品中] インナー 26T ¥4620, 28T ¥4620, 5ピン ¥3850, Wピン ¥5720, Tピン ¥6500) 互換ピン各種, サンエクスード各種

フリー IRD・サイクロマーク I (5速 13~26T) ¥15000, シモノ・サンツァー替歯

チェシ シモノ (CN-M9100 [12速] ¥8300, CN-HG901 [11速] ¥6870, CN-6701 [10速] ¥4065, CN-HG53 [9速] ¥3725, CN-HG40 [5-8速] ¥2200), イズミ, カンパ

ペダル 三ヶ島 (シルバンロード・ネクスト ¥9130, シルバントラック・ネクスト ¥9130, シルバンツーリング・ネクスト ¥9130, シルバン・ストリーム・ネクスト ¥9130, MASH ¥5060, 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 マイクロシフト RD-R47S ¥7700, RD-R47 ¥7700, サンエクスード SXFD34 ¥5940, SXRD51MB ポリッシュ ¥15000, アテナシルバー, IRD

コントロールレバー シモノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000), サンエクスード (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, イデアールサドルグリス ¥880, ジルベルトウ・サドルワックス ¥1980) サドルカバー (BROOKS [サイズM] ¥1980, サーフアス ¥1430)

シートピラー 日東・S-65 (26.8, 27.0, 27.2) ¥9460, 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-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] ¥13750)

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 ¥13530, M-15 ¥15000, M-18 ¥17050, NF-22 [欠品中] ZL-60P ¥16000, ZL-60T ¥16000, キャンビー), 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

庄トルケージ 日東 (R ¥8990, T [欠品中] 80 ¥12760, 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 ¥4840, SKS VX ¥1980, ゼファール HPX [サイズ1, 2, 3] ¥4730, 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, 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・チェーンステラパー ¥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, ユーラー変速機データブック ¥3500, サンツァ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2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3月号
 令和6年2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