



奥久慈へ

三度目の麦草峠

シートピラーの径のこと

CYCLE FIELD 2025

7





## JFF #503 クロモリリムブレーキロードモデル

“ 自転車の楽しさを謳歌し爽快な一体感を楽しめるリムブレーキロードモデル ”



走りにシンクロライダーと深く馴染み、  
決して身から離れず次の道に誘ってくれる・・・  
そんな自転車の愉しみが穏やかに湧き上がってくるような  
フレームに仕上がったモデルです

- フレーム& OBS-R11 : ¥190,300 (本体 ¥173,000)
- フレーム& OBS-R21 : ¥187,000 (本体 ¥170,000)
- フレーム& OBS-RST-OS : ¥174,900 (本体 ¥159,000)
- フレーム : ¥154,000 (本体 ¥140,000)

※価格にはフレームの基本カラーチャート内単色塗装代が含まれています。  
※フレーム及びフォークの塗装期間は受注から2ヶ月～を要します。  
但しシーズンにより遅れる場合もあります。

JFF #503 の詳細はこちら▶

[https://onebyesu.tokyo-san-esu.com/  
category/frames/jff\\_503.html](https://onebyesu.tokyo-san-esu.com/category/frames/jff_503.html)



# 奥久慈へ

奥田茂雄



ゴールデンウィークはおおむね仕事なのであるが、連休の谷間の平日に幾ばくかの休みができた。その隙にまた茨城県北に行こうと思う。大子町に奥久慈パノラマライン林道という道がある。自転車関係のメディアにもロードバイクのコースとして紹介されたり、レースイベントが行われたりするような道路である。当然舗装された道で半分観光道路のような印象もあるが、一度通っておきたい。本来は紅葉時期が良さそうだが、新緑も悪くないだろう。

一泊の行程で初日は移動日のつもりで大子まで、二日目にパノラマラインとざっくり決める。この一日目移動日パターン、色々楽しめるのでこのところ少し味をしめた感はあるが、歳相応のやり方ではあると思う。問題は、大子の泊まりで、以前泊まった宿が休業してしまっている。旧市



街に泊まることにこだわって、ものは試しにとゲストハウスを予約する。さてどういう具合になるか。まあ今回はこれが旅の隠れた挑戦というところだろうか。

## ●一日目

この日は那須烏山市から那珂川町馬頭、境明神峠経由で大子町へという30kmほどの行程である。一応峠はあるものの標高差は馬頭から1000m程度だろうか。

烏山駅からの輪行スタートも二度目、宇都宮駅での新幹線から烏山線への乗り継ぎも以前と同様で、お昼頃にはランドナーで走り出す。国道を避け、那珂川左岸の明るい段丘の静かな道をのんびりと北上していく。ときおり上流のはるか彼方に那須の山々が見えて、足を止める。

那珂川町の中心地、馬頭は那珂川



支流の武茂川の河岸段丘にできた古い町である。武茂川は八溝山から発する川で、一年前に行った雲巖寺の前を流れる川がそうなのだった。

馬頭の町は面白い。一直線の道の両側に古い家が立ち並ぶ。中心の室町通りのもう閉じた店舗の壁にシベリヤという消えかかった文字が浮かんでいた。何のお店だったのかと思う。

通りがなんだかすっきりしてると思ったら電線がないのだな。逆光にコントラスト強く浮かび上がる乾いた感じの町並みは、何かの絵画を思い起こさせる。街中のちょうどいいところに小さな公園があり、そこでコンビニサンドの昼食とした。

馬頭には広重美術館という施設がある。隈研吾設計の建物として知られるが、最近板張り部分の老朽化が激しいらしく、クラウドファンディ



ングで資金調達というので話題になった。話のタネにと実物を見に行くと、遠目には廃工場のような感じの不思議な建物で、悪くはないと思った。

街を出て緩やかな谷間の道を境明



神峠までだらだらと上って行く。集落が続く鯉轡が泳ぎ、田には水が張られている。

偶然、学童を送るマイクロバスと前後して走る。ランドセル姿の子供が唐突に歩いていると思ったら、そ



のバスから降りた子だった。最近はその地方ではどこでも学校の統廃合でバス通学がメインのようだ。そのバスの終点から少し先のゆったりとした馬の背みたいところが境明神峠だった。良い雰囲気ではあるが、あつけなく着いてしまい、全く峠らしくはない。茨城交通のバス停が印象的だった。

大子町に入り、開けた浅い盆地を下る。早く着きそうなので本道を外して気の向くまま回り道しながら行く。移動日だと思つて逆に何か自由な気分になれる。このあたりの道は典型的な日本の田舎道ともいえるべきだろうか。八重桜がまだあちこちきれいに咲いていた。

そのうち以前に通つた道と合流する。向こうの丘に中学校があつたのを覚えているが、もうこの春で廃校になつたというニュースを見た。一年ほどの短い間にも変化がある。

大子の街に着くとちょうど高校生の下校時刻である。静かな旧市街もこの時間帯はにぎやかだ。ふと気が付くとほぼ全ての家々にしめ縄が巡らされている。十二所神社のお祭りが近いからとのことだった。4年ごとの祭りが前回コロナ禍でお休みになつたので、8年ぶりなのだそう。山車も出てかなり派手なお祭りらしい。

商店街を回り、裏手の道から丘に登つてその十二所神社にお参りする。今は誰もいなくてひっそりとしている。参道の石段の上から見下ろす町の眺めが良い。同じ高いところ

に小学校がある。このあたりの子供たち、標高差には強くなりそう。

●二日目  
商店街に戻り予約したゲストハウスに投宿する。蚕棚ベッドで寝る時以外は共同スペースで過ごすしかないが、同宿のゴルフの人達と世間話ができたりして、それはそれで楽しかった。しかしこの町ならやはり温泉宿がいいというのが正直な結論で、多くは書かないが新たな旅の挑戦は密かに破れたりというところだった。本日、寄り道などあつて約37kmの走行。

晴れ予報であるが朝はどんよりと曇つている。山間の谷間に水蒸気が籠つているのだろう。湿つぽさに少しがっかりしながら宿を出て、町外れの道の駅でしばらく様子見でほんやりとする。そのうちに気温が上がリ、次第に低い雲がとれて晴れてきた。道の駅には同様に呆然としているライダーがいたりして、みんな朝は苦手なんだろうなと思つたりする。

まずは国道を少し南下するが、わき道にそれて袋田駅の方を通つてみた。久慈川に水郡線の青緑の橋が見え、その袂の踏切を渡る。後で知つたが、そこが2019年の水害で流され、架け替えになつた橋らしい。

袋田駅で一休みしていたらちょうど上り列車がやってきた。直前に駅の駐車場に駆け込む車がいて、運転して来たお嬢さんがぎりぎり列車に飛び乗っていく。器用に水郡線を

使うのだと感心した。

国道に戻り本題の奥久慈パノラマライン林道に向かう。入り口をひとつスルーして次の鰯ヶ淵のところの派生林道から入る。なんとなく分かりやすい道筋だったのでそうしたのが、正式な起点ではない。

このあたりは自分のツメの甘いところで、大体走つてあるが完走ではないという結果を招く。まあ本人には大した問題ではないのだが。パノラマライン林道は割と最近の規格の道なので、幅もあつてしっかりしている。途中に無住だが奇麗なかやぶき屋根の民家があつた。その先で山腹にとりつき本格的に山中のアップダウンが始まる。天気は完全に回復し、暑くなつてきた。

林道は久慈川東側の男体山を中心とする山塊の中腹を行く。主峰の男体山の標高が654mとのこと、低山の連なりであるがそれなりに登山には険しい山域のようだ。

新緑の山にはどこにでも藤の花が咲き、知らない鳥がうるさいほど鳴いていた。時おり岩脈の目立つ山並みが見える。西側の風景が開ける時もあるが、パノラマとうたうほどではない気がする。

途中、長福という集落を通過する。八重桜の咲く美しい山腹の村で、男体山が正面に見える。このルートでここが一番気に入つた。その先短いトンネルがあつたり駐車場があつたりする。駐車場は登山の人達で満車だった。派生林道の先にツツジの名所があるらしく、盛んに案内が出て



いたが、行くと復帰するのが面倒なのでパスした。

アップダウンの連続に疲れれたころ、下りの途中の分岐に看板が現れ、そこがパノラマライン林道の終点だった。このまま下れば国道だが、もう少し山の中を走ることにして分岐から県道を行く。少し上り返した先に旧家があり、そこが大子町と常陸大宮市の境で、曖昧ながらも小さな峠になっていた。

さっきまでの林道よりもはるかに心細い山間の生活道が続いて、あたりは突然にウエットな日本の山里の風景に変化する。道端の石の道標に気が付き、見てみれば「山方町立北富田小学校入口」とある。この山中に分校ではない学校があったのかと少し驚く。

車一台がやっとの道も温泉施設三太の湯の分岐から広がるが、里の

風景は相変わらず美しく、自転車のツーリングにはぴったりの道筋だった。

のんびり下ってやがて迎いが明るく開け、久慈川に出る。橋を渡れば旧知の山方宿、ここから先は平野の道となる。時刻は1時くらい、ここまで4時間、30kmほどの道のりだろうか。メインコースを走り終えてほっとしつつ、ぼちぼち帰ることを考える。

水郡線で輪行のつもりだが、まだ時間はたっぷりあるのでもう少し走ろうと思う。例によりコンビニで昼食を済ませ、国道118号線を旧道中心に南下して行く。

ICカードの使える常陸大宮駅で一度足を止めたが、輪行するには列車のタイミングが悪い。さらに瓜連駅まで走ったものの、エレベーターも何もない跨線橋の上に簡単な駅舎

が乗っているだけのところで、さすがにここを輪行袋抱えて上り下りしたくない。腹を決めてこのまま水戸まで走ることにした。

国道は久慈川と那珂川の間の平らな台地の上をひたすらに続いていく。こうやって知らない道を持久的に走り続けること自体がなんだか久しぶりの気がする。車は多いが自らにタスクを課すという走りもたまには面白い。

最後、那珂川に向けて坂を下ると視界が開け、向こうの高台に高層ビルの町が見えた。あそこが水戸なのか。なんだか目立つドリルの刃のような塔は水戸芸術館のシンボルタワーだろう。着いたぜ、と思う。

橋を渡り台地の上にとそこはさっきまでの山や野とは別世界の大会で、軽くショックを受けるほどである。通りには夕刻のせいもあってか人が溢れて、随分と華やかで賑やかなところだ。知り合いの水戸っぼの顔が何人か脳裏に浮かぶ。水戸駅は駅前が自転車では来づらい道の造りで少し戸惑う。通行人を避け遠慮がちに自転車を畳み、水戸・上野間をノンストップの特急に乗る。本日の走行約66km、前半と後半では別人みtainなサイクリングとなった。

2025.4.30 5:1

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



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

②

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

### ● 一子伝の奥義

自転車部品に七百八ある軽量化秘孔、その秘孔に穴を空け強度を落とさず劇的に車体を軽量化させる一子伝の奥義があるという。

自転車好きなら誰しも軽くするために自分で手を加えた事があると思う。かつてはサイクルスポーツ誌のオーダー車詳解やシヨールモデルなどの軽量車で、部品を切ったり削ったりなどが多く見られた。そのような加工はいつから見られなくなったのだろう。

製品の進化によって強度や精度がシビアになり、変速機がインデックスシフトになるとチェーンリングの撓みなどで明らかに変速性能が落ちる。各メーカーのコンポーネントで軽くしたければ上のグレードに交換すれば良いし、メーカー対応の軽量パーツも作られ、手間を掛けるよりお金を掛ければ良い時代になっている。

一番マニア心をくすぐるのは、やはりインデックスより前の時代、軽量化の手間を加えたクロモリフレームに軽量化された部品をアッセンブルした物に車種を問わずに惹かれてしまう。

### ● 自分でできる軽量化加工

アルミ製品である軽合金は比較的加工がしやすい。その方法の一つに、ありとあらゆる所に穴を空けまくる北斗百裂拳方式と、飾り穴などの肉抜きを施す綾波レイ方式がある。

穴空けの代表といえはチェーンリングで、これはマニアなら一度は

やったことがあるのではないだろうか。僕は最初、苦勞してハンドドリルで開けていたのだが、卓上ボール盤を使うようになり作業は飛躍的に向上する。現在ならDIY用に小型のボール盤が安く買える。パワーが小さい欠点はあるが、逆に大きすぎると危険を伴う。

小さい穴から調子に乗って大きく広げていくうちに強度が弱い部分ができまったりするので、あらかじめテンプレートを使ってマジックで円を描き、さらに中心にポンチで窪みを付けることなどをした方が良かったろう。

ただ穴を開けるだけと違い、飾り穴は遥かに手間が掛かる。開ける場所を描いたあとボール盤などで穴を空けるのは同じだが、数カ所空けた穴を糸ノコや電動のジグソーを使って切断し、あとは万力に固定し数種

のヤスリを使って仕上げる。技術的なことと共に美的センスも問われるのでかなりハードルの高い作業となる。



カンパWレバーもデローザ風に肉抜き。これは高校生時代の物で長年使用した



Y田君所有のレリーフ部分が完全に肉抜きされたサンツアーのWレバー。覚えていないが僕が加工してプレゼントしたらしい。強度的に不安なので未使用



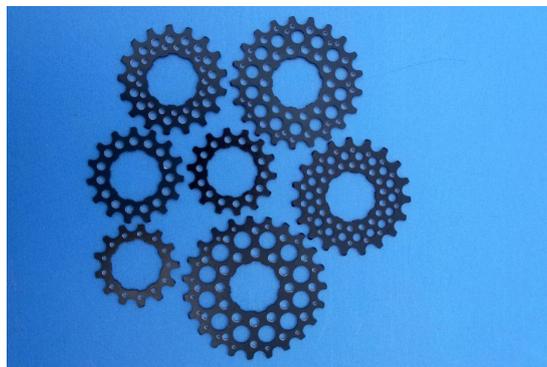
中古で入手した旧プロダイのクランクは前のオーナーにより裏に溝が彫られている



中学生の頃の軽量加工1号。ハンドドリルで空けた物とボール盤を使用した物で現在も人力ボートで使用



クスキのハンドルバー、これは最初から穴が空いた物。エディ・メルクスの影響か？



8速時代のアルミカセットフリースプロケットも穴を追加する



ミニベロに使用したストロングライトの新型クランク。55Tリングの5アーム先端には気付かないような扇型の肉抜き



シングルで使用したのはデュラエースで最も細身のクランク。面取りなどで更に軽量化するが強度は十分、この後のモデルは中空クランクになる

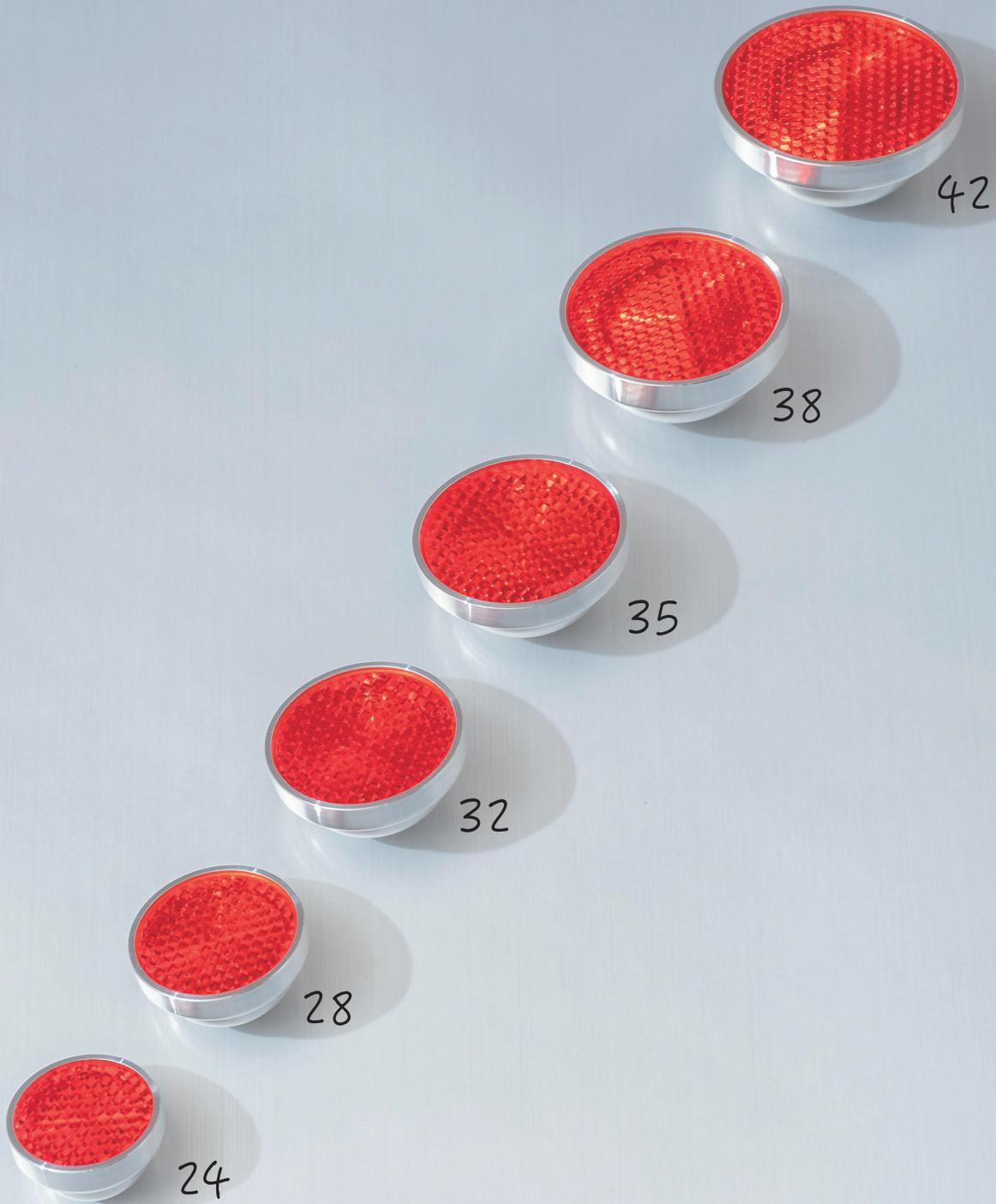


M TB時代のトリブルクランクは小さすぎるインナー取付部分を削り落とし、ボリュームのある全体を細身に仕上げる。高品質であるがQファクターはどうしても広がる



もともと軽量のイタリアのアレス製チェーンリング。これほど肉抜きされているのになぜか穴の開いていない部分があり、「ここは自由に開けて下さい」というようなメッセージ感がある。これもデローザ風に

各サイズ揃っています！



キムラ  
の  
リフ

お問い合わせ  
kimuraseisaku@nifty.com

# の峠 目草 三度麦

渡辺洋一



## ●初めての麦草峠

大学でサイクリング同好会に入ると峠越えが面白くなった。二年生になると標高の高い峠に興味を湧き、クラブ内の情報やニューサイ記事などから麦草峠を候補とした。標高2127mの麦草峠は、自転車でも越えられる峠としては大弛峠と渋峠に次ぐ高さである。

1976年10月中旬、金曜日の新宿発2355の夜行で茅野まで輸出した。ランドナーを組み立て、まだ薄暗い中を当時は有料道路であったビーナスライン経由で峠を目指した。同行者は何度も一緒に走った同期のT氏で、彼と私はこの年の夏に作ったばかりのトーエイである。峠に至る上り坂は長く、林の中を

じつくりと上って行くと次第に周りの木々の種類が変わって熊笹が多くなってきた。見える景色も広がり、振り返ると遠くに北アルプスの山並みが見え、正面左手の縞枯山と蓼科山、右手の八ヶ岳が目の前に迫ってくる。

地形図の等高線で2000mを越えたことが分かり、さらに上ると待望の麦草峠に着いた。麦草ヒュッテでは峠名の入ったバッジを買ってフロントバッグに付けた。その後、バッジの鈴はなくなつたが、今でも麦草峠のバッジは付いている。

峠から少し下ると右に折れる最初の林道があつてT氏はそこを、私は次の林道から、稲子湯に下る道を選んだ。白樺に囲まれた林道を下っていると、稲子湯を過ぎたあたりでT

氏が後ろから現れ、再会することができた。二人になって海尻で国道に出ると、その日に泊まる清里YHまで野辺山を越えて二人で進んだ。

## ●二度目の麦草峠

2004年の10月中旬、当時の長野新幹線佐久平駅から茅野駅までのコースをルックのロードバイクに乗ったU氏と目指した。私は輸用WOSポルティフにした。

秋晴れの空の下、八千穂で140号線から右に折れて峠に向けて上っていった。当時、現役ロードマンであつたU氏は私も早く、途中から峠まで先行してしまい、遅れて上っていた私を迎えに来た。再び、余裕のあるU氏と一緒に峠を目指した。

標高の高い峠では秋が深まっており、最高地点から少し先にある麦草ヒュッテで食べた山菜蕎麦は冷えた体を温めてくれた。下りでもU氏は速く、彼の後ろ姿を追いながら茅野に下っていった。秋晴れの見通しの良い天気であつたが、雄大な景色を見る余裕はなく、U氏に遅れないように下るのが精一杯であつた。茅野駅から乗ったあずさ号で二人で乾杯したビールが旨かつた。

## ●日帰りツーリングプランで

最近春に日帰りツーリングを楽しんでおり、今回は久しぶりに麦草峠に行きたくなった。4月に古希を迎えても再び麦草峠を越えられるのかと試してみたくなったからである。この歳になるとツーリング中に雨に降られるのは辛いので、直前の

天気予報で晴天の日を選ぶことから事前に誰かを誘うことは難しい。今回も一人だけのツーリングである。

## ●麦草峠対策

昨年の4月中旬に行った和美峠の九十九折で自転車を押した反省から、5速フリーのロー側3枚のスプロケットを替えて24Tから26Tにした。デュラエースEXのRDはダブルテンションなので問題なく26Tで変速できるのを確認しておいた。学生の頃、神田駅近くにあつたアルプス旧店舗の壁にパーフェクトとプロコンペのスプロケットが掛かつており、数種類を買っておいたのが40数年後に役に立ちそうである。

## ●あずさ1号

GW明けの5月8日、新宿駅に着いてみるとあずさ1号がホームに停車している。あずさ1号に乗るのは一昨年5月以来である。あずさ号が石和温泉駅を過ぎると先ほどまでの曇り空が青空に変わった。麦草峠の天気も大丈夫そうである。

## ●茅野駅にて

9時8分に茅野駅で降りるとロードバイクの二人に会い、声をかけると麦草峠まで行くとのことである。「私もスポルティフで行きます」と伝えると、私の輸行袋を見て「スポルティフとはなんですか？ ミニベロですか？」とのこと、とても驚かされた。

東口の階段脇で袋を開けて「これがスポルティフです」と伝えると、「ハンドルも外すのですか、これはクロモリですね」とのこと、ト

エイについては全く知らないようである。それだけマッドガードの付いた自転車で行くことが今では珍しいのである。先に出発した二人はかなりの軽装で、峠では寒いだろ」と心配してしまう。

## ●峠への長い道

9時40分、麦草峠に向けて走り出す。5kmほど行くと右側に大きな地元のスーパーがあつてリンゴデニッシュパンと飲み物を買う。

再び走り出すと農耕地の右前方には雪を抱いた八ヶ岳の連なりが見えている。左前方に見える蓼科山から南方に続く鞍部がこれから目指す麦草峠である。あそこまで上るのかと思うと頑張らざるを得ない気持ちになる。

ほぼ真つすぐな道が巻き始めると勾配がきつくなり、36T×26Tの出番である。少し上ると「メルヘン街



道、1000m」の標識が現れ、ここから1000m上るたびに出てくる標識を目標に頑張ることにする。

この標識は地図を見なくても上った高さが分かるので、休憩ポイントにしていく。1200mで小休止をし、次の目標を1500mにする。別荘地の標識が多くなる中を時折、自動車とオートバイが通り過ぎていく。

1500mに到達して休憩をする。ということは、ここから残り600m、スカイツリーと同じぐらいを上るのである。買っておいしたパン2個を食べる。これで次の1800mまで頑張ることにし、元気を取り戻して上りを再開する。

1600mを過ぎてから1700mの標識を見逃すと1800mになったので、パン1個を食べる。また元気になったので少し頑張ると見晴らしポイントがあり、高いところに東屋があったがアルプスは雲に隠れているので先に進むことにする。

### ●標高2000m

1200m地点から300mごとに休憩をして最後まで行くと思惑だったが、空気が薄くなったのを感じ、2000mの標識があるところで休憩をする。最後のパンを食べ



がら周りを見渡すと、木陰には多くの雪が残っている。

ここから峠まで残雪を見ながら進むと緩い直線になって久しぶりに22Tにアップする。このまま峠まで行ければと淡い期待を抱いてみても再び勾配がきつくなって26Tに逆戻りである。

### ●麦草峠

峠はまだかと思いがら上っていると勾配が緩くなって、22Tに進む。直線道路の右側にトイレのある駐車場、次に以前に立ち寄った麦草ヒュッテが見えてきて、さらに進むと待望の最高地点2127mに到着である。ちょうど13時で、ここま

で押さずに頑張れた。薄めのジャンパーを着て、アウタートップに入れて少し下ると左側に管理人のいる広い有料駐車場があり、10台ぐらいが停車している。路上には駐車禁止の看板が何枚も設置してあるので、GWや休日には白駒池を目指す人が多いということである。

### ●長いダウンヒル

残雪を見ながらダウンヒル開始である。下り始めてすぐに少しの上りが現れ、前回の八千穂から上った際にここで一息ついたことを思い出



す。再び下りになるとカーブと直線が交互に続き、ブレーキレバーを離すとまるで落ちていく感覚である。

途中、南牧村を示す標識が右に見えるので、そこから上ってきたオフロードバイクが一台現れた。地図で確認すると、この先は学生時代に稲子湯に向けて私が下った道である。昔と違って舗装されているのが見え

たが、その先はどうなっているのだろうか。昔下った時は石ころだらけの道が続いていた。分岐を左に回り込むと八千穂高原スキー場のゴンドラを運転する設備が見えてくる。気温差から音が聞こえにくくなるので、雪止水が大量に流れている橋で停まる。静かに聞こえていた水音も、鼻をつまんで耳抜きをすると流れ下る水の激しさが伝わってくる。それほど下ってきたということになる。八千穂側には白樺が多く、



茅野側の落葉松とは対照的である。路面は比較的きれいであったも、所々に凍結で生じた割れ目があるのが要注意である。路面の荒れた箇所が連続するとブレーキレバーからの振動が激しく、停まって手を休めるほどである。別荘地が見えてきてもまだまだ下りは続き、スピードを抑えながらも白樺林が通り過ぎていく。まるで自分が風になった気分である。若い頃、ダウンヒルでは車と同じペースで下ることができたが、今回は3台の車に先を譲った。1台は有料駐車場で見かけた青色のロードスターであった。

人家がやっと思えてきてさらに下ると中部横断自動車道出口の信号で停まり、その少し先が2年前に野辺山から下ってきた国道140号線である。峠から八千穂まで1300mの下りで50分を要すほどの、とても長いダウンヒルであった。ペットボトルを見るとかなりつぶれている。

●佐久平駅まで  
140号線は交通量が多いが、ほとんどの車は大きく避けて私を抜いていくので安心できる。途中から道が二車線になると走るのも楽である。しかし、八千穂から佐久平駅までは20km近くもあるので、高い峠を



越えてきた身には応える。ちょうど1時間も走ると小海線の高架をくぐって左に曲がると佐久平駅が目の前である。ここまで茅野駅から5時間20分、約70kmと最近では頑張ったことになる。

### ●帰りの新幹線

16時14分の新幹線に乗車(車両の後ろの方を選択)すると、隣にはロードバイクの人が座っており、私の輪行袋を見て「それはミニベロですか? スポルティフとは何ですか?」と茅野駅と同じことを聞かれた。小さくなるフォーク抜き輪行だとミニベロに見えるようである。その人は淡峠を目指したが、雪崩による通行止めで他を走ったとのことである。淡峠とはほぼ同じ高さの麦草峠を勧めると「今度行ってみます」と言っていた。

古希でも押さずに麦草峠を上れた自分に角ハイボールで乾杯である。お疲れ様。

# 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

# GO's View

スチールフレームのシートチューブの外径はインチ一分(1・ $\frac{1}{8}$ インチ)なので、肉厚によって内径 $\parallel$ シートピラーの直径は変わってきます。

私がハンドメイドの自転車に興味を持ち始めた1970年頃、シートピラー径は基本的に三種類しかありませんでした。ハイテンシングルバテッドが26・2mm(以下、単位は省略)、クロモリ(ほとんどが石渡の022だった)が26・8、当時はとても少なかった薄肉管が27・2です。だからその頃多用された藤田のベルトピラーなんかでは26・2が結構出てきます。現在では26・2は旧車レストアの一部にしか需要がありませんから、その場合はピラーのパイプの差し替えをして26・8や27・2に改造してしまうことになります。広告で「藤田ベルトNo.1改」と表記してあるのはそういう物ですね。じゃあ改造してないオリジナルの方

がありがたいかと言うと必ずしもそうではなくて、改の方が良い点もあるのです。

元々のベルトピラーをよく見ると、パイプの最上部はわずかに絞られてアールのついた部分があります。これに対してパイプを差し替えた物ではギリギリまでパイプの角がピシッと出ていて、ほんの少しですがパイプが長く見えるのです。わずかに二、三ミリとは言え、この手のサンプレタイプを使いたい人はあんまりピラーを出せない人が多いので、視覚的なメリツトは無視できないのであります。

それにオリジナルのパイプ部はやや梨地がかったアルマイトであるのに対し、差し替えではピカピカのバフ仕上げになりますので、それもメリツトと言えるでしょう。

一時期、競輪で27・0が多用されたことがあり、杉野マイティピラー(特に溝入り)やデユラエースのSP7410では27・0が結構残っています。私の周りでは27・0はほとんど使われていないので、これはちょっと困った在庫になっています。

他にも26・4とか26・6なんなのもあります。これはフレンチ規格のフレーム用で、そもそもフレームパイプの外径からして28mmと少し細いので、ブジョーのスーパーPX10E

みたいな高級車の薄肉フレームでもピラー径は26・6のはずです。

初期のアルミフレームはアルミのパイプと継ぎ手を接着して作られていて、パイプの外径をスチールと同じにしたものだから、ピラー径は25・0になっておりました。初期のカーボンフレームも似たような構成でした。たまに、それ用のピラーを誂えなきやいけなことがありますが、その場合は少しお安目で肉の厚いピラーを削ってもらうこととなります。そのために南海や栄やシマノ600のピラーも在庫しておく必要があるのですね。

近年は最も細いサイズで27・2から、という製品もありましたし、スチールフレームならリーマー掛けて27・2に変更することは容易ですから、ストックしておくなら27・2が一番無難かな、という気がいたしました。ま、ラグレスを作る可能性があるなら、もうちょっと細いのも要るかな。

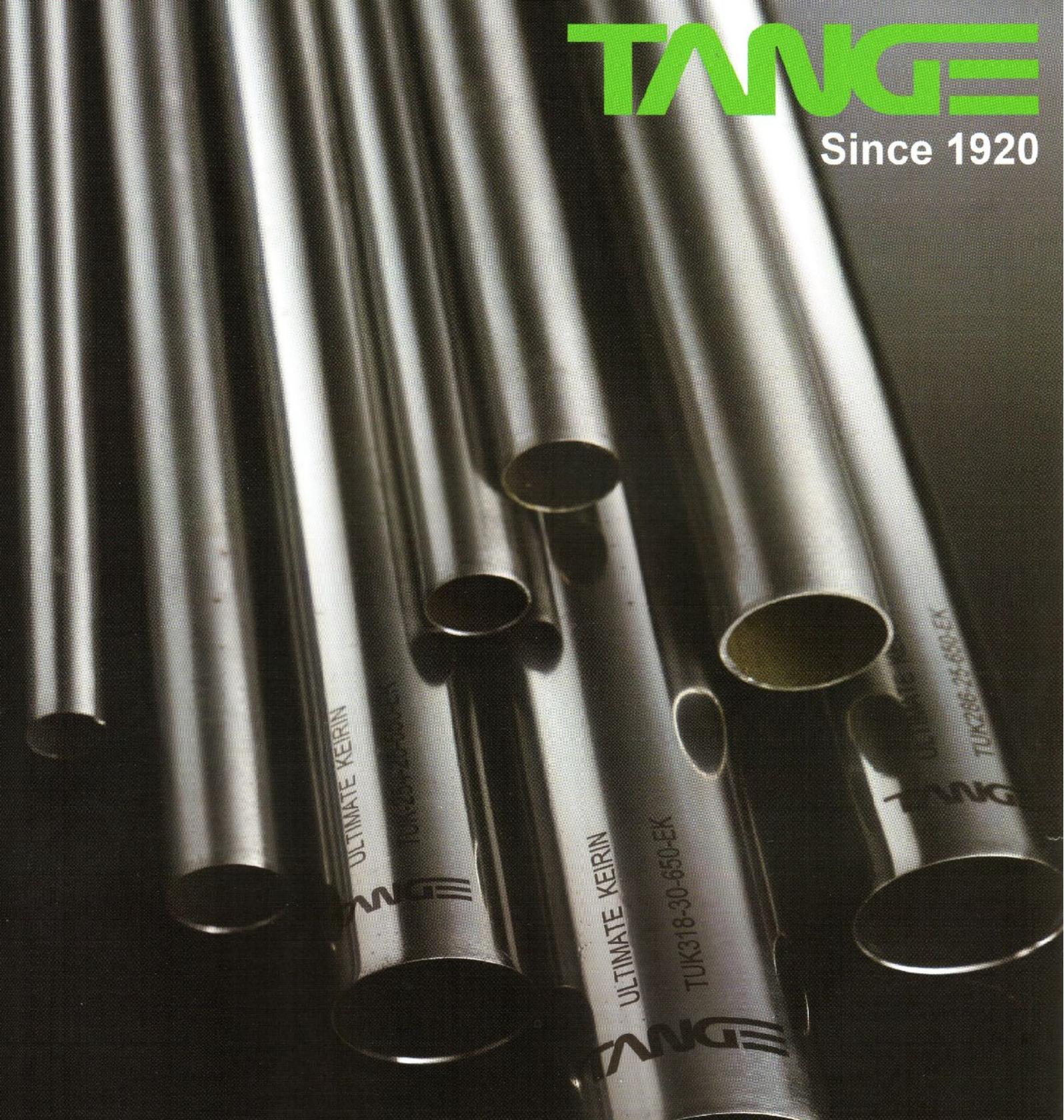
精度の高いフレームで、丁寧にリーマーを通してあって、びつたりサイズのピラーの組み合わせだと、挿入する時にまるでフレームポンプを圧縮するような手応えのものがあります。上質な遊び道具を扱っている喜びを感じられるのはご同慶の至りです。



# シートピラーの径のこと

# TANGE

Since 1920



**ULTIMATE**  
HEAT-TREATED  
EXTRALIGHT  
CR-MO DOUBLE BUTTED TUBES  
TANGE

**ULTIMATE KEIRIN**  
\*\*\*\*\*  
HEAT-TREATED  
EXTRALIGHT  
CR-MO DOUBLE BUTTED TUBES  
TANGE

**PRESTIGE JAPAN**  
HEAT-TREATED  
CR-MO DOUBLE BUTTED TUBES  
TANGE

**PRESTIGE**  
HEAT-TREATED  
CR-MO DOUBLE BUTTED TUBES  
TANGE

CHROMIUM MOLYBDENUM STEEL  
**CHAMPION No.1**  
DOUBLE BUTTED TUBES  
TANGE

CHROMIUM MOLYBDENUM STEEL  
**CHAMPION No.2**  
DOUBLE BUTTED TUBES  
TANGE

CHROMIUM MOLYBDENUM STEEL  
**CHAMPION No.3**  
DOUBLE BUTTED TUBES  
TANGE

TANGE日本総代理店：株式会社エンバイシクルワークス

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

E-mail : [info@enma-bicycle.co.jp](mailto:info@enma-bicycle.co.jp)

## V 自転車の寿命 タイヤ 鈴木邦友

●「人がつくったモノは全てがゴミだ」

筆者がモノの寿命に興味を持ちはじめた頃、なにかの記事で目にした言葉だ。とても哲学的な言葉であるとともに、モノの本質を的確にとらえている言葉ではないかと思った。

もちろんそのモノとは、我々が目にするだけでできる質量をもった物理的なモノだけではなく、時間とともに変化する自然現象や、人間を含め生物が想像する形のない発想や思考も含まれる。ようするにこの世に存在する全てのモノは、永遠に存在することはなく、やがて不要になったり、消耗したり、壊れたり、この世から姿を消してしまうということとを意味する言葉のようだ。

そのようにモノには寿命が存在する。特に人がつくったモノは。宇宙の歴史からすれば、それは極めて短い。

自転車もその一つで、永遠に存在しつづける自転車は有り得ない。いずれ人々の記憶の中から自転車の存在が消えてしまう時もあるだろう。物質の瞬間移動があたりまえの時代には、人々が自動車や自転車等乗り

物を使って移動していたことすら忘れ去られてしまっているかもしれない。

ようするに人々の生活の上では、人々がつくってきたものは全てがゴミとなってしまうということ、変えることのできないエントロピーということになる。

### ●自転車の寿命

話が少々重たくなってしまったが、ここで話を現実の2025年の自転車の世界に戻させていただく。

そのとおり自転車にも寿命が存在する。しかし自転車全体が一度に寿命を迎えるということはない。自転車はいくつもの部品から組み立てられていて、一つひとつの部品がそれぞれ固有の寿命を迎え、自転車が自転車としての機能を失う。自転車が自転車の機能を失うことが自転車の寿命となる。ところが、その寿命もその自転車を所有・管理する人や環境によって変化する。

例えば、タイヤが擦り減った時点で買い替えようという方にとって、その自転車の寿命はわずか2〜3年ということになるし、消耗品を交換しながら壊れた箇所を修理し、日々メンテナンスを心がけ自転車の接している方にとっては、その寿命は100年以上にも達するだろう。

本誌読者の方々の自転車もまた、半世紀以上経ったものも珍しくない。しかもそのどれもが新車同様の輝きを放っている。

ちなみに、自転車自体は寿命を迎  
計測距離:69753km 計測期間:3年 計測地:77  
計測距離:110~115kg (総重量) 耐用性:その  
その耐用性(総重量:110~115kg 計測距離:69753km 計測期間:3年 計測地:77)

消耗部品	部品名	耐用性(総重量:110~115kg 計測距離:69753km 計測期間:3年 計測地:77)
タイヤ	N社(日) 650×38A (ケブラーベルト入り)	約12000km
	M社(日) 650×38A	約11700km
	N社(日) 650×38A (折り畳み式)	約6500km
	W社(仏) 650×42B パルーン (赤)	*約4000km
	H社(仏) 650×42B デミパルーン (赤)	*約6000km
	P社(伊) 650×42B パルーン (白黒)	*約2000km
その他のタイヤはトレッドゴムの剥離、コードの破断、バースト等のため計測不可能		
チューブ	N社(日) 650×38A (ブチルゴム)	約61300km
チェーン	S社(仏) ブッシュ入りタイプ	約16400km
	S社(仏) ブッシュレス焼入れタイプ	約22000km
スプロケット	S社(日) 1st 15 T (スプロケットは全て鉄製)	約23800km
	2nd 16 T	約23800km
	3rd 18 T	約41200km
	4th 21 T	約41200km
	5th 25 T	★
チェーンホイール	S社(日) アウター 48 T (アルミ)	30900km以上
	インナー 34 T (アルミ)	★
プーリー	S社(日) 滑り軸受タイプ (樹脂)	約15200km
	転がり軸受タイプ (樹脂)	約45100km
ブレーキシュー	M社(仏) カンティレバータイプ	約23800km
ブレーキケーブル	Y社(日) 前後共 単ヨリ (ステンレス)	★
アーチケーブル	S社(日) 変速機用 複ヨリ (ステンレス)	★
変速ケーブル	S社(日) 前 複ヨリ (ステンレス)	★
	後 複ヨリ (ステンレス) 数本切断	約61200km
スポーク	H社(日) #14×15 (ステンレス)	★
バーテープ	F社(日) (コットン)	約12100km
	(コットン+ニス塗り)	36200km以上
ランプ球	N社(日) 6V-3W (タングステン)	★
ペダル	M社(日) 両面ラットラップ (アルミ)	★
ペアリング	プーリーを除く全転がり軸受	★
リム	A社(日) 26×13/8 (タコ穴) (アルミ)	★

\*: 表記期間以外での計測  
★: 早期交換もしくは計測終了にて、寿命にいたるまで計測できなかったもの

えていないのに、自転車を所有・管理する人がいなくなることで「ゴミ(寿命)」と判断されてしまうこともある。

### ●部品の寿命

各部品の耐用年数はそれぞれ異なる。前述のとおり、自転車の全ての部品が同時に寿命を迎えることはない。タイヤのように走れば必ず数千km、走らなくとも数年で寿命を迎えてしまうものもあれば、ハンドルやステム、フレイムのように事故や腐食に見舞われないうちが半永久的に使えるものもある。

筆者が世界一周自転車旅行をしていた時、意外な部品が擦り減っていた。長距離サイクリングでは、前者のように使用に比例して寿命を迎える部品の耐久性が大きく影響して、それらは通常、消耗品と呼ばれ、他の部品と区別されている。

自転車の消耗品には、タイヤ、ブレーキゴム、ブレーキ・変速機ワイヤー、前後ギヤ、チェーン、バーテープ、各回転部分のベアリングなどがあげられる。さらに数万km以上走行する場合には、リムやスポーク、ペダル、キャリア等も消耗品として扱われる場合もある。

筆者が世界一周自転車旅行をしてきた時、意外な部品が擦り減っていた。長距離サイクリングでは、前者のように使用に比例して寿命を迎える部品の耐久性が大きく影響して、それらは通常、消耗品と呼ばれ、他の部品と区別されている。

まずリム。ブレーキシューが当たるリムサイドが摩耗してくる。平らなリムサイドが擦り減って窪んでくるのだ。摩耗が進むと車輪の振れも出やすくなる。旅行の後半にはその厚みは新品の時の半分ぐらいとなり、いつグチャッと潰れてしまう心配だった。使用していたのは国産のソリッドリムで、外国製のパイプリムだったらアウトだった。

ペダルのプレートも長距離サイクリングでは消耗品であることがわかった。なんと滑り止めのギザギザが靴底との摩擦により擦り減り、

長距離サイクリングでは、前者のように使用に比例して寿命を迎える部品の耐久性が大きく影響して、それらは通常、消耗品と呼ばれ、他の部品と区別されている。

まずリム。ブレーキシューが当たるリムサイドが摩耗してくる。平らなリムサイドが擦り減って窪んでくるのだ。摩耗が進むと車輪の振れも出やすくなる。旅行の後半にはその厚みは新品の時の半分ぐらいとなり、いつグチャッと潰れてしまう心配だった。使用していたのは国産のソリッドリムで、外国製のパイプリムだったらアウトだった。

ペダルのプレートも長距離サイクリングでは、前者のように使用に比例して寿命を迎える部品の耐久性が大きく影響して、それらは通常、消耗品と呼ばれ、他の部品と区別されている。

まずリム。ブレーキシューが当たるリムサイドが摩耗してくる。平らなリムサイドが擦り減って窪んでくるのだ。摩耗が進むと車輪の振れも出やすくなる。旅行の後半にはその厚みは新品の時の半分ぐらいとなり、いつグチャッと潰れてしまう心配だった。使用していたのは国産のソリッドリムで、外国製のパイプリムだったらアウトだった。

まっ平らとなってしまった。両踏みラットトラップペダルが片踏みペダルのようなデザインになった。

もっと驚かされたのはスポークだ。スポークの交点が擦り減り、その断面が「D」型になっていたのだ。キャリアのパイプも同様にバッグとの摩擦によりその断面が「D」型になっていた。意外なことにコットンバッグにはさほどのダメージはなかった。コットンより鉄の方が弱いということか……？

世界一周等のアドベンチャー・サイクリングをはじめ、長距離サイクリングでは、このような想像を絶する現象とも戦っていかなくてはならないのだ。

### ●タイヤの寿命

普通の部品が消耗品となってしまうアドベンチャー・サイクリングや長距離サイクリングでは、通常の消耗品といわれる部品は、あつという間にその機能を失うことになる。ようするに寿命を迎える。では今回は、消耗部品の中でも最も気になるタイヤの寿命について考察してゆくことにしよう。

タイヤが寿命を迎える原因には、摩耗の他ガラスや鋭い金属片等による裂けや大きな障害物を通り過ぎたときに発生するコード切れ、高圧による破裂、リムとの間で発生する摩擦によるビード部とサイド部との分離などがあげられる。

軽量で高性能なオープンサイドタイヤや使い込んで表面のゴムにヒビが入ったタイヤ等は、管理や使い方が

が悪いと、摩耗して寿命を迎えるよりもサイドコードの破損や劣化等で機能を失ってしまうことが多い。

車両重量約15kg、サイクリストの体重70kg、荷物の重量25〜30kg、総重量では110kgオーバー（筆者の場合）で、悪路も走らなければならぬアドベンチャー・サイクリングでは、毎日が耐久テストのようになる。タイヤが受ける影響は計り知れない。

摩耗による寿命については、下表を見ていただいてもお判りのとおり、タイヤメーカーや品名によっても種類やサイズ、さらに使い方によっても異なるほか、どの程度の摩耗状態をもって寿命とするかによっても大きく異なってくる。

表のN社のタイヤ（ケブラーベルト入り）の場合、4000km前後でトレッド中央部の溝が消え、4900kmでケブラーのベルトが露出、9800kmの時点でチューブが露出し、その後徐々に開く穴を当て物で塞ぎながら12000kmまで走ってくれた。

上記以外の製品でもほとんど同じような結果が出たが、タイヤの溝が消えた時点を寿命とするのと、チューブが露出した時点を寿命とするのでは2倍以上、さらに修理を加えながら極限まで使用したとすれば3倍もの差が出る結果となった。

トレッドの減り方については、どのタイヤも同じような結果が見られた。特徴的なところでは、後輪はト

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- BS ダイヤモンドキャンピング 540mm 赤 15 速アルビー他 5 バッグ付き中古 ¥143000
  - フィアム ERGAL28H280g 台新品 1P ¥15000 ● 同 ERGAL36H280g 台新品 1P ¥15000
  - ニジーピスタスペシャル 28H320g 台新品 1P ¥18000 ● マビックススペシャルスポーツ 36H360g 台新品 1P ¥8000
  - スーチャンメダルドール 28H260g 台新品 1P ¥16000 ● 同アルカンシェル 36H320g 台新品 1P ¥14000
  - アラヤ金ラベルワールドチャンピオン・オロ 36H290g 台新品 1P ¥20000
  - リジダ SLP22・26HE36H440g 台新品 1P ¥10000 ● ウカイスリム 26HE28H440g 台新品 1P ¥18000
  - アラヤ RM395TeamXC・26HE28H420g 台新品 1P ¥22000 ● ウカイスリム 650A24H450g 台新品 1P ¥3000
- ※ 26×1・1/4 24×1・1/4 24×1・3/8 等イレギュラーなサイズの軽合リム各種あります。ご相談下さい。
- TA ツーリストインナー旧刻印 27T 新品 ¥4000 ● 同 28T 新品 ¥3500 ● 同 29T 新品 ¥3500
  - カンパレコード W レバー直付け凸文字アウトーストッパー無し新品 ¥10000
  - カンパレコード W レバー・バンド凸文字メッキアウトーストッパー・チェーンレストセット新品 ¥10000
  - カンパレコード W レバー・バンド凸文字メッキアウトーストッパー・ポンプホルダー付き中古美品 ¥5000
  - カンパレコード W レバー用バンド→直付けコンバージョンパーツセット新品 ¥3000
  - カンパレコード FD ナメクジ中古 ¥5000 ● 同レコード FD アウトーストッパー付き中古 ¥10000

※お陰様で完成車がたくさん売れて、スペースに多少の余裕ができました。放出予定の有る方は、この機会にご検討ください。

※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

レッドのセンター部が、前輪ではトレッドのセンター部を残すようにそのサイド部の摩耗が著しかった。これはトレッド中央部とサイド部とは周長が異なること、駆動輪と非駆動輪との違いによるもので、進行方向へトラクションが働く駆動輪の場合、車速より車輪周速が僅かに速いことから、トレッドサイド部より中央部が滑りやすくなっているためだ。

逆に進行方向とは逆方向に制動力が働く非駆動輪の場合、車速より車輪周速が僅かに遅いことからトレッド中央部よりサイド部が滑りやすくなっているため発生する現象であると考えられた（キヤスターをもつ車輪特有の減り方でもある）。

また左側通行の国ではトレッドの右側が、右側通行の国ではトレッドの左側の減りが顕著であることも計測された。これは道路の排水性能をよくするため、道路中央部を高くし路肩に近付くにつれその傾斜を増しているためであり、路肩近くを走る自転車はその影響を顕著に受けていることを物語っている。

### ●チューブの寿命

チューブが寿命を迎える原因としては、パンク修理箇所が多くなり修理不可能となったとき、またはタイヤの装着不良によるバーストや、修理中に不注意に傷をつけてしまうなどの人為的なものがほとんどだ。タイヤとリムで包まれた外気と接することのない良好な環境にあるチューブが、通常の使用で自然劣化や摩擦

による影響で寿命を迎えることはない。重ね張りができるパッチを使ったり、切断してしまったチューブを繋ぎ合わせる技術をお持ちの方であれば半永久的に使えよう。

しかしバルブは消耗品として考えるべきだ。国産自転車に多く使われている英式バルブの場合、一般的な虫ゴムタイプでは虫ゴムが、スパーバルブと呼ばれる弁パッキング式ではボディとプランジャーとの間のゴムパッキングが、粘弾性体特有の外力による劣化のため、1〜2年ほどで空気漏れを生じてしまう。

スポーツ車に多く使われている仏式バルブも同じく、バルブコアに取り付けられたゴムパッキングがバルブコアと分離し正常な働きをしなくなってしまうことがある。この場合、空気漏れを起こすことはないが、逆に空気を抜くことができなくなってしまうという症状が発生する。バルブ全体もしくはバルブプランジャーの交換ができないタイプの仏式バルブ（舶来チューブの一部にプランジャーの交換ができるタイプがある）の場合には、バルブの使用不能をもってチューブの寿命となってしまうことになる。

タイヤは乗物の性能を司る重要な部品であるが、使用する環境下によっては上記のように延命処置を繰り返しながら使わなければならない時もある。アドベンチャー・サイクリングや長距離サイクリングでは最も気を配らなければならない部品かもしれない。

## SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

**長距離旅行は 650B・A の車輪で!!**  
**キャリア、バッグを揃えました**  
**好評 骨董品、フレーム、パーツセール**  
**5月3日カンパハブ買った方連絡（ハガキ）下さい。**

**【メンテナンス】フレーム内部に配線のある方、ボトムブラケット内に輪状のウォーターシース（ホームセンターで売っている）を入れて下さい。線が切れると面倒。**

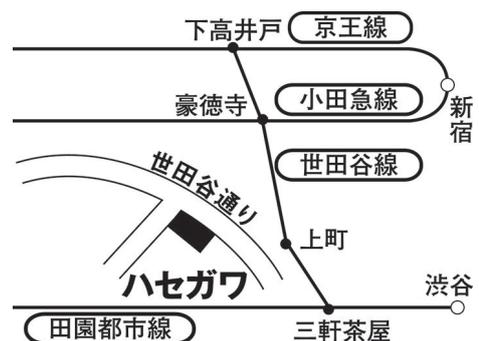
ランドナーパーツ専門店

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。

混陸 (いずれも前後本体のみ) 本所 (H1-700C ¥6600, H2 アルマイト ¥13200, H2 ポリッシュ ¥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, H30-26N ¥6600, H30-26 隠ジョイント ¥11000, H35-340R ¥8800, H47-オリジナル ¥8800, H47C ¥10000, H50C ¥11000) グランポア (P1650 ¥8800, P1700 ¥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) グランポア (パビヨン 650B) ¥15400, パビヨンヴェンテージ 650B, パビヨン 700C ¥15400) アレックス [650B] EN24 ¥4400, DM 18 [欠品中] サンエクスード [650B/32H.36H] ¥11000, [650A/32H] ¥10780, アラヤ KP-80 [650A, 26 ミリ幅 PV550g] ¥8000, ノグチ 650A [27 ミリ幅 EV570g] ¥2000

タイヤ (1本) グランポア (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 (ツーリングカスタム 650 × 35A ¥4400, コルデアヴィ 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] ¥5390, B135AA [399, 420] ¥5170, B136AA [400, 420] ¥5500, B112AAF [380, 400, 420] ¥5500, M od.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 (グランポア ¥10780, BROOKS ¥10780)

ステム (すべて 25.4) 日東パール 8 ¥12000, パール ALPS 8 ¥13000, テクノミック DX50 mm ¥8140, テクノミック DX50 のみ 26.0 ¥8140

ブレーキ (1台分) シモノ (BR-CT91 ¥5800, BR-CX50 ¥12470), ヨシガイ DC980 ¥7700, ディズナカンティ (シルバー) [シユール別売] ¥5280, グランポア・シユエット ¥22000, マフアック・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・マフアッククリテ用 ¥3280, タンデム用 ¥3650), アーチワイヤー各種

ブレーキレバー ダイヤコンベ (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, 日泉ケーブル各種

クランク サンエクスード・ファンライド SXC ポリッシュ (165 ¥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, サンエクスード各種

ハブ (ボスフリー用) エネシクロ LPQR (100-126, 130 32H) ¥15000, シモノ・デュラエース 7400 (100-120 [加工], 126 36H) サンツァー・シユバープブプロ HB-SB00 (100-126 36H)

チェン シモノ (CN-M9100 [12速] ¥8300, CN-HG901 [11速] ¥7910, CN-6701 [10速] ¥4065, CN-HG53 [9速] ¥3725, CN-HG40 [5-8速] ¥2200), イズミ, 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, M ASH ¥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 シモノ, サンエクスード, マイクロシフト, 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 (SXDT08 ¥6820), ダイアコンベ ¥6160, エネシクロ ¥6160, ワイヤー各種

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, プルプロ [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, サーフアス ¥1430)

シートピラー 日東・S-65 (26.8, 27.0, 27.2) ¥9460, S-65・S-M-2 ¥10780, SP-60 (26.0, 26.2, 26.8, 27.2) ¥3000, 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)

輸送袋 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 [欠品中] NR-20 ¥11000, ZL-60P ¥19000, ZL-60T ¥19000, キャンピー F ¥33880, キャンピー R ¥33880), VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680

ヘッドパーツ グランポア・ビンテージ ¥7700, 輸送用 ¥4400, タンゲ・RB661C [在庫限り] ¥1870, タンゲ・M A60C ¥1870, 丸石・アーレンキー脱着式輸送用 ¥3000

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

インフレーター トピック・ロードマスタープラスター ¥4840, SKS VX ¥1980, ラビーズ 16.5<sup>+</sup>, ゼファー 18<sup>+</sup>

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

キャットアイ (RR-165G M R ¥330, RR-165S M R ¥660)

チェーンプロテクター VIVA・チェーンステーラバー ¥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, サンブ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, 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・ヴェンテージグローブ ¥4400

[以上 2025 年 6 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  
**オオマエサイクル**  
 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 7 月号  
 令和 7 年 6 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