

# 「ESCA OB会」会報 Vol. 2

発行日 2015年1月1日

## ☆ 新年のご挨拶 事務局より

「ESCA OB会」の皆様 あけましておめでとうございます

自転車を分解して所持し、公共交通機関により移動する輪行。上手に利用すれば短時間に目的地域に接近できます。輪行するサイクリングという便利な「自転車文化」をサイクリスト自らが大事に守り育て伝える。「ESCA OB会」は、社会とサイクリングに公益ある情報発信を心がけたいと存じます。

昨今の輪行スタイルは袋から車体の一部が突出した荷姿、車体むき出しも同然の荷姿、車輪をフレームから抜かない巨大な荷姿などを見受けるようになりました。旅客営業規則（注1,2）により規制される事柄ですし、わたしたちもこのサービスを失わぬよう遵守したいです。輪行は、列車内に居合わせた乗客の方々に配慮し、列車通路の通行を妨げないよう謙虚にスマートに利用したいと思います。

大湖

昨年末に念願かなって自分の年齢と同じ51周年記念デモンターブル車を完成しました。フレーム製作は工房創設51年目になった渡辺捷治氏によります。渡辺氏は古希を迎えても「日々勉強です」とおっしゃる、謙虚にして意欲的なビルダーです。

泥除けも荷台もあるランドナーですが、デモンターブルと呼ぶフレーム分割構造により、正しく分解すればロードバイクよりもコンパクトにして綺麗な荷姿になります。

輪行袋を列車内に持ち込む際は、僕は下記に留意しています。

1. 先頭車両の運転席との隔壁や後尾車両の車掌室との隔壁に空間があればこれを利用する。
2. 輪行仲間が複数いる場合、分散して各車両に乗車する

星野

（注1）JR 東日本旅客営業規則 第10章「手回り品」第308条2項（1）  
[https://www.jreast.co.jp/ryokaku/02\\_hen/10\\_syo/01\\_setsu/index.html#308](https://www.jreast.co.jp/ryokaku/02_hen/10_syo/01_setsu/index.html#308)

「自転車にあつては、解体して専用の袋に収納したもの又は折りたたみ式自転車であつて、折りたたんで専用の袋に収納したもの」

（注2）JR 四国旅客鉄道株式会社「手回り品」  
[http://www.jr-shikoku.co.jp/02\\_information/kippu\\_info/kippu\\_sonota.shtm](http://www.jr-shikoku.co.jp/02_information/kippu_info/kippu_sonota.shtm)

上記（注1）に加え、一枚の袋に完全に収納すること。ハンドルやサドルなど自転車の一部が露出しないことが求められます。また折りたたみ自転車は折りたたんでも袋に入れられないもの、完成車の状態では持ち込み不可です。輪行袋は縦、横、高さ三辺の和が250cm以内です。

## 【目次】

- 2 ☆お知らせ
- 2 ESCA OB会ホームページ立ち上げました
- 3 ESCA OB会員自転車「ハンドメイド バイシクル展」展示参加
- 4 活動報告 1.「東京シティサイクリング 2014」サポートスタッフ参加
- 10 活動報告 2. CYCLE AID JAPAN 2014「ツール・ド・猪苗代」参加
- 13 活動報告 3.「南房総 和田浦祭り」参加
- 16 ☆コラム「天体観測写真」
- 17 ☆自転車あれこれ「N台氏のカスタム自転車コレクション」



## ☆お知らせ

このたび「ESCA OB会」のホームページを公益財団法人日本サイクリング協会（JCA）の環境に立ち上げました。

2014年12月24日から本運用開始いたしました。

イベントの呼びかけ募集や催事報告などの情報を発信いたします。

「ESCA OB会」会報につきましては、いつでもどなたでも自由に閲覧可能です。

URL : <http://www.j-cycling.org/escaob>

### ESCA OB会



ESCA（エスカ）とは、「東日本学生サイクリング連盟」のことを称します  
公益財団法人「日本サイクリング協会（JCA）」の構成団体です  
サイクリングを通じて安全に楽しくサイクリストの交流を深めましょう

ご意見 お問い合わせ先

ESCA OB会 専用メール・アドレス

[escaob@j-cycling.org](mailto:escaob@j-cycling.org)

## ESCA OB会員自転車 ハンドメイド バイシクル展への展示参加

開催日：平成27年（2015年）1月24日（土曜日）～25日（日曜日）

場 所：東京都千代田区北の丸公園 2-1 科学技術館 1階催事場（入場料：無料）

アクセス <http://www.jsf.or.jp/map/>

渡辺捷治製作所ブースにて会員2名が自らの自転車を展示して説明応対をすることとなりました。

ご来場をお待ちしております。いずれも珠玉のスペシャルメイド自転車です。

「自転車のオーナーメイド SW-WATANABE SW ワタナベの web サイトへ ようこそ」

<http://sw-watanabe.net/>

より「お知らせ」を下記に記載します。

\*\*\*\*\* 2015ハンドメイド バイシクル展 のお知らせ \*\*\*\*\*

平成27年（2015）1月24日（土曜日） 25日（日曜日）

東京都千代田区北の丸公園2-1 科学技術館 1階催事場 入場料：無料

アクセス <http://www.jsf.or.jp/map/>

\*\*\*\*\* 上記の場所にて開催されます \*\*\*\*\*

SW.Watanabe は 26HG デモタブル と 700c スポルティフ を展示して、皆様のおいでをお待ち致します。

この展示車のオーナーさんお二人が、土曜日（24日）の午後 1時頃から 1~2時間程ブースを訪問してくださいませ。

どんな思いを込めてオーダーされたのか、や、走行感などを直接お伺いできます、オーナーさんが、設計段階から実走感までを表現するパンフレットを作ってくださいました、展示場で皆様に持ち帰っていただけるようにします、オーナーさんが伝えたいと思われる気持ちが要約されていますが、直接対話で沢山のお話を伺ってください。

又製作者がどんな所に留意して製作しているか、等、気軽に問いかけてください、ゆっくり、いろんなお話ができると思います。

お仲間の皆さんと、お誘い合わせておいで下さい。





## 活動報告 1.

### 「東京シティサイクリング 2014」サポートスタッフ参加

開催日：2014年9月21日（日）

主催：（公財）日本サイクリング協会（JCA）

大会主旨：東京シティサイクリングは、「BIKE NEW YORK（Five Boro Bike Tour）」と提携し、本大会の更なる発展と大都市における自転車交通のインフラ化をニューヨーク市と協同して目指します。当大会は、そのシンボルとなるサイクリングツアーです。

行程：都庁前出発 ⇒ 中間エイドステーション 2ヶ所を通過する都心走行  
⇒ 神宮外苑いちょう並木通り到着解散 走行約 43 km

#### 【ESCA OB会 大湖：たいそう暑い日でした】

「東京シティサイクリング」に支援要員として参加しました。

わたしの配置は、「第2エイドステーション」前での進路誘導役です。

「はいみなさん、ここより降車して歩道を行ってくださいね」

「歩行者の方々を優先してください、ご協力ありがとうございます」

なんて呼びかけていると、「DJ ポリスか？」なんて逆に声をかけられました。

約 2 千人もの参加者の通過時間が長引いてすこし残業となりました。早朝からの立ちっぱなしは、意外と苦にならなかったのですけれど。しかし当日は暑いものなので、これに耐えるのがもうたいへんで…。大会終了後に設定してある慰労会、卓上の冷えたビールが砂漠の昼気楼のように眼前に浮かびます。ペットボトルのぬるい水を口に含みながら、立ちっ放しの交通誘導って人を忍耐強くするなあと思いました。職業としてこの仕事をしている方々のご苦勞が偲ばれます。



大会に参加くださったみなさん、支援要員のみなさんお疲れさまでした。  
多くのお問い合わせ、関心をお寄せくださってありがとうございました。

せっかくの機会ですので、このレポートはサポートスタッフの側から見て感じた生の声をお届けします。大会に参加して都心を走った方々の感想はあまた見聞きしようかと思えます。いっぼうでこれを見守り、安全に正しくサイクリングを楽しんでいただくため、黒子となって舞台を支えた人達もいるわけです。日常は自転車で走る側にいる、今回スタッフの体験を大会運営に活かしていただければ、これからの「東京シティサイクリング」の完成度はさらに高まろうかと存じます。

写真は終了後の敢闘門の前にて、神宮外苑いちょう並木にて。東日本学生サイクリング連盟 OB 会、ヨコハマミナトサイクリングクラブ、法政二高自転車競技部 OB 会、法政大学サイクリング同好会 OB 会の面々です。



参照：（公財）日本サイクリング協会「東京シティサイクリング 2014 開催報告」  
[http://www.j-cycling.org/pdf/tcc2014\\_report.pdf](http://www.j-cycling.org/pdf/tcc2014_report.pdf)

参照：「ESCAOB 会」会報 Vol. 1

☆お知らせ 今後の活動予定「東京シティサイクリング 2014」の支援活動  
<http://www.j-cycling.org/escaob/20140808.pdf>



・参加者の交通モラルについて

霞ヶ関交差点は上り坂の頂上にあるため、参加者は必死にペダルを漕いで上ってきます。そのため信号が赤になっても、勢い余って停止線をオーバーする自転車がありました。

多くの参加者は交通法規を守っていましたが、うち数台の参加者は、停止信号を無視して左折しようとしたので大声を挙げて制止したこともありました。

霞ヶ関交差点の左折レーンで、車が4~5台ほど信号待ちで停車していると、その停車している車列の左側をすり抜けして停止線まで来てしまう参加者が散見されました。これでは左折する車に巻き込まれる危険があります。注意を促そうとしましたが、陸続としてやってくる参加者に向け案内ボードで左折指示するのが精一杯でした。

右左折や進路変更地点には、二名以上を配置して案内指示役と安全指導役の両方が必要だと思いました。



・コース誘導について

今回は、霞ヶ関交差点を一人で担当しました。交差点で左折を指示する案内ボードを参加者に掲げて告げる案内係です。この地点は上り坂の頂上にあるため、参加者は接近するまで案内ボードが見えずわかりづらかった様子でした。

今後の対応策として、例えば交差点のすこし手前に左折を予告する別の案内看板を設置する。ならば参加者にとって親切でわかり易いだろうと思いました。

参加者は、事前に得た情報や資料だけでは道筋が頭に入っていないようでした。もし案内ボードでの左折指示と案内員の注意喚起がなければ、誤って直進する参加者が多かったろうと推察します。

### ・ボランティアについて

今回霞ヶ関交差点を6時間にわたり一人で担当しました。

トイレにも行けず大変でした。トイレに行きたくなるので、なるべく水分補給を控えざるを得ません。

また食糧は、配置場所への専用バスの中で口にただけで、誘導場所ではパンひとつ食べるのが精一杯でした。交通誘導しながら昼食を摂るのはまず不可能です。絶え間なく参加者が通り抜け、左折指示を出し続けなくてはなりませんから。参加者に伴走するスタッフの方に一度だけ、トイレは大丈夫ですかと聞かれました。

しかし実際には、トイレに行きたいので代わって欲しいと申し出るのは気が引けます。

また10時より16時まで約6時間、単独での交通誘導は集中力が持たず無理があるように思いました。

今回はボランティア応募者が不足したのか、単独での交通誘導となりましたが、基本的に複数名での配置が望ましいことは言う迄もありません。

### ・霞ヶ関交差点でのトラブルなどについて

赤信号が青に変わって発進する際、3件の立ちコケがありました。主な要因は、上り坂での発進とSPDペダル脱着に伴う不慣れかと思われます。幸いこのときの参加者に怪我などはありませんでした。

上記の立ちコケにより、リアのブレーキワイヤーが外れてしまうマシントラブルがありました。これは他の参加者が修理してくれました。後ブレーキワイヤーの OUTER ケーブルをフレームのトップチューブに直付けされた OUTER 止めに嵌め戻して修理完了です。



### ・その他

霞ヶ関交差点で交通整理をしていた警察官から、何をしているのかと尋ねられました。二名の警察官からそのつど訊かれました。

また近くの工事現場の警備員の方からは、来年の東京シティサイクリングに参加したい。参加費用など詳細を教えて欲しいと頼まれました。このとき資料を持っていなかったのが、大会ホームページなどで確認して下さるよう案内しました。他の通行人数名にも何のイベントかと尋ねられました。誘導するボランティアにも資料を持たせたら良いと思います。ハンドアウト(チラシ)があれば、イベント認知度の向上にもつながるでしょう。



## ・最後に

約6時間の誘導を事故なく無事終えてほっとしました。多くの参加者は交通法規を遵守していました。

しかし数名の参加者は法規を守らなかったことが気になります。また車列左側のすり抜けは、巻き込みによる重大事故となる危険があります。今後とも交通安全の啓蒙が必要だと強く感じました。

天気も良く、楽しい一日を過ごすことができました。またボランティア活動として参加できたことも非常に有意義でした。

## 【ESCA OB会 星野】

9月21日(日)は、ESCA OB会として東京シティサイクリングの誘導員をして来ました。

晴れて暑い一日でしたが、水分補給に留意すれば安全にして概ね良好だったと感じました。

参加者が赤信号で停止する1~2分ですけれども、自然と自転車の会話になりました。このときは和やかな雰囲気を出すようにも心掛けました。

誘導作業は無味乾燥になりがちです。参加者と会話することは、楽しさと暇つぶしの一石二鳥になります。

- ・初回から毎年参加の79才の方もおられました。2001年からでしょうか。
- ・右左折や停止などハンド・サインを知らないと言うので、ティーンの女の子に教えたりもしました。



## 『感じたこと』

### ・携帯メール・アドレスの活用

イベント終了時、コース前半の歩道走行部分で参加者が停滞し、走行スケジュールが滞ったと聞きました。

立哨スタッフは単独で配置されたので、情報が入らず不安になりがちです。たとえば、サイクリスト先頭がコース上のどこまで進行したとか、大会終了にともない誘導員を収容するバスが外苑前をいつ発進したとか etc...

随時、立哨スタッフの携帯電話に一斉配信すれば、情報共有となり安心して連携できたと思います。

### ・参加者ブリーフィングによる交通マナー指導の事前周知

団体走行など交通マナーの留意点を立哨スタッフに事前周知すれば、誘導時の行動パターンも読めるので、よりスムーズで決め細やかな対応ができたと思います。

### ・身ぶり手ぶりによるボディ・アクションが有効

誘導は、ただ大きな声を出すのでは参加者を驚かせてしまうので優しく穏やかに。

車運転者も、誘導員が交通整理している場所とゼッケンを付けたメンバーを見て和やかな運転をしていただけました。



## 『大都市 東京都内での実施の意義』

交通過密な地域において自転車イベントを開催することは、誠に有意義だと感じます。

1つに、グリーン・モビリティの推進が挙げられると思います。「グリーン・モビリティ」とは、環境への負荷が少なく安全かつ安心な交通手段および交通システムのことです。次に、自転車の楽しさ仲間との触れ合いを味わって頂けたら幸いに思います。

普段は自動車が怖くて走れない…、でも東京を自転車で巡ってみたい。そんなニーズに応えたいですね。そのなかで高年齢の方々や子供、買い物や通学など日常使いのミニ・サイクルで参加する方々が安心して走れる走行環境を実現したいです。また大会での走行経験から、交通マナーの大切さを感じてもらうことも重要でしょう。

### 1. 交通社会に共存するために必要な点

- ① 車が一台行ったら自転車も数台が行くような譲り合いの意識が広まってほしい。自転車イベントだからと、数珠つなぎで全員が行こうとするのはちょっと凶々しいと感じました。
- ② 路線バスの横をすり抜けるような行為は危険です。このときは駆け足でサイクリストを追いかけて優しく注意喚起しました。

### 2. 団体走行に際しての振る舞い

概ね良好でしたが、停止信号などで先行者から離れると不安なサイクリストは、無理について行こうとする感がありました。対処方法として以下のようにしました。

- ① 走行マップを活用し「しばらく真直ぐですから安心してください」と伝えて安心させる。
- ② コース・マップを見せて、残りの走行距離や次の分岐点のようすを教えて安心させる。

以上

## 【公益財団法人 日本サイクリング協会（JCA）より】

東京シティサイクリングのスタッフ執務ありがとうございました。皆様のおかげで参加者の事故は2件のみ、事故発生件数最小という新記録でした。事故内容は、1件は単独落車による擦過傷。もう1件はこれも単独落車による擦過傷と打撲でした。

大会は概ね良好な評価でした。問題点は、都庁を最後に出たDグループが人数的に一番多く、各所で渋滞したことです。管理スタッフからは、誘導に関する改善について指摘がありました。

今回はこれらの問題点を教訓として生かし、完全な交通規制を実現できればと思います。

## 活動報告 2.

### CYCLE AID JAPAN 2014 「ツール・ド・猪苗代」 参加

2014年10月11日、東北・福島県で開催された東日本復興支援サイクリング大会「ツール・ド・猪苗代」に参加しました。この大会は、震災の翌年2012年の春より第1回が開催され、復興支援サイクリングとして3年目となるものです。

福島県の郡山は、僕の母が生まれ育った故郷です。母の実家で、私は小学校の時に1歳違いの従兄弟とジュニア・スポーツ車で初サイクリングをしました。以来、毎年2人でサイド・バッグのキャンピング車を駆ってツーリングにでかけていました。

郡山市内を過ぎると未舗装のダートになるような時代に山中峠、三森峠などを越えたものです。峠の頂上から猪苗代湖を眺めつつ、ばあちゃんが浸けた梅干入りの真心こもった塩握り飯をほおばったことが懐かしい思い出です。



大会の出発地点となった磐梯熱海温泉には、いろいろな自転車が参集しました。なかでも目をひくのは三輪自転車、それも搭乗者の胸元に装備されたクランクを腕力で回し走行する手動式三輪自転車です。車椅子を三輪自転車のボディに装着する構造になっています。

この三輪自転車で参加された方にお聴きしました。手動式の三輪自転車は、日本でもこの1年くらいでハンドメイド・メーカーが作ってくれるようになったのだとか。手動クランクのチェーンリング（フロント・シングル）だと30万円位、ダブルになり変速段数が増えると50万円強になります。軽い登り坂であっても結構なスピードで時速10～15キロ位で走っていました。

参加者には、赤ベコ（ベコとは、方言で牛の意味です）のプリント柄のマイヨーを着た方もいて懐かしく思いました。周囲はロードバイクばかりなので、登り坂も遅れてはならじと東叡社のランドナーでチェーンリングの OUTER を使って走ります。





後方からロードバイクが威勢良くトルクを掛けてダンシングで追い抜いて行きますが、中盤を過ぎて速度が落ちると自然にこちらが抜き返したりして走りました。コンスタントに時速20キロペースを守って回転力でクルクル走ると効率がよいです。壮年代の僕でもロードバイクに伍して走れたと思っています。

ロングライドの大会では、荷物を大会受付に預けたり、駅や街中のコイン・ロッカーに置いて軽装で走る参加者が多いでしょう。

僕の自転車は快走型のランドナーという車種です。車体の前後に装備したバッグには、ある程度の荷物を積むことができます。バッグの中には、工具、雨具、救急用品などを常備します。

僕たちは一緒に行動する仲間のメカ・トラブルや怪我などのアクシデントにも対処出来るよう目を配ります。またAED（自動体外式除細動器）救護など赤十字救急法基礎講習を受けたり、サイクリングのリスク管理も研究します。



実際に大湖・星野が走行した小集団は、先頭と後尾を2人で包んで安全走行に努めました。中間の休憩地点で多くの参加者と合流するまでこのようにして走り、その後、主催者側の走行スタッフ傘下に入りました。

星野は女性のチェン脱落を直しました。しばらく伴走していると、登り坂に差し掛かっても軽いギヤに変速できずフウフウ言っています。

星野：「変速するときは脚の力を緩め加減にしましょう。右脚が『時計盤の1時～3時付近』のとき変速レバーを操作するとスムーズに変速できますよ。」

彼女：「ギヤ・チェンジのタイミングって難しいの。」

星野：「前方で皆は待っていますから安心してくださいね。まず自転車から降りてみてください。」

「手でクランクを回して変速してみましよう。」

「後輪を浮かして自転車を保持してから…」

一緒になってクランクを回し、変速の仕組みを教えてあげました。



こう書くとみなさんはイベントをもっと楽しんだら？とお思いになるかもしれませんがね。安全を意識して気遣いますけれど、それでもおおいに楽しみながら仲良く走ったパーティでした。

2014年9月に都心で開催された、「東京シティサイクリング2014」にサポートスタッフとして参加したことは、改めて交通と安全について考える機会になりました。そして今回の東日本復興支援大会では、私たちがサイクリストとしてできることを考えよう。時には主催する側として参加者をお迎えし、

時には参加者として開催地を訪問して走り地元の方々のお話を聴こう…、と思いました。

親友の実兄は、福島県に隣接する宮城県の気仙沼で防災課長をしておられました。震災で対策本部のあったビルごと津波にのまれお亡くなりになっています。福島県では、震災と津波と原発事故による放射性降下物、そしてこれに風評被害を伴い、被害や影響は深刻な状況です。震災による他県への避難者は約46千人もの多くの方々がおられます。（2014年12月11日現在）

参照：「福島県から県外への避難状況」福島県ホームページより

<https://www.pref.fukushima.lg.jp/uploaded/attachment/97395.pdf>

東日本大震災から4年近くを経て、これから少しずつ記憶が薄れがちになるかもしれません。しかしもし近い将来に関東大震災（または東南海地震）が起きると想像すれば、今度は関東に住む私たちはどうしたらよいのだろう…、と思うのです。

今回の復興支援大会に参加することによって、ならば今私たちには何ができるだろうか。震災の経験を教訓としていかにしたら活かせるだろうかと考えさせられました。

文と写真 星野

### 活動報告3. 「南房総 和田浦祭り」参加

10月の好天気の日、千葉県南房総にツーリングしました。本日はご当地の祭礼です。地元の方から祭り半纏をお借りして屋台山車を曳かせていただきました。その方とは、2014年3月に同地の林道をご案内していただいたN台氏です。私のアレックス・サンジェールに装着した亀甲模様チンカンベルは、彼が切削加工した作品です。これからもいろいろ手掛けてみたいと本格的に加工技術を研究開発中のことです。

詳しくは、☆自転車あれこれで紹介します。



N台氏のご子息は築地で活魚の卸しをしておられるそうです。お祭りでちょうどご実家に帰っていたところにお話を聴くことができました。北海道から届いた旬の秋刀魚は、焼網に載っからないほど大きくかつ脂の乗ったものなのか。



話題は鮮魚の産地と流通について及びました。震災による原発事故の風評被害として、同じ漁場で釣りあげた魚も水揚げする漁港によって産地が決まってしまうそうです。「原発周辺の水揚げでは、まだまだ良い値がつかないのですよ。」とのことでした。震災と津波と原発事故、風評による被害、難しい問題だと感じました。

輪行で和田浦駅に到着したのが13:30…。ちょうど近隣各所の神社から、祭り屋台が駅前に続々と到着し集結しているときです。駅前広場でお囃子が祭り屋台ごとに披露され、祭礼の熱気が最高潮になっておおいに盛り上がりました。なかには飛騨高山の祭り屋台のように、からくり仕掛けの施された凝った造りの祭り屋台もあります。



お囃子のあと、祭り屋台はこのまま再び曳き出され、多くの祭り衆によってご町内を巡行します。私たちも曳綱を持たせていただき、掛け声をかけ合いながら曳きました。上り坂になると全員が力を合わせて曳き上げるのが圧巻です。



N台氏邸では食前に香り立つ果実を搾り入れたジンライムを鯨飲し、家庭菜園で収穫した新鮮野菜などで夕食をご馳走になりました。しばらくすると威勢のよいお囃子の拍子がこちらにまで鳴り聞こえてきます。「夜の祭り屋台も趣がありますよ。」と誘われて、宵闇のなか地元御霊神社の祭り広場に繰り出しました。



祭り屋台は煌々とした照明に眩しいくらいに飾られ夜空に浮かび上がって見えました。このお囃子は延々と21:30まで続き、紅白の餅まきによって終わります。私たちも宙を飛ぶ福餅を受けとめ、ありがたく戴いて帰りました。

昼間、駅前広場に鎮座していた「クジラ神輿」は、2014年10月に劇場公開された吉永小百合さん企画主演の映画「ふしぎな岬の物語」に使われたものです。



和田浦もロケ地になったそうで、映画の舞台となった「岬のコーヒー店」も実在するとか。この岬は、翌日N台氏に車でフェリー港まで送っていただいたとき教えていただきました。

和田浦にはクジラ漁が地場の産業となって根付いています。房州地域では江戸時代より沿岸漁業として小型のツチクジラを捕獲していました。和田漁港には、クジラの解体処理場があり鯨肉を食糧品として出荷したり販売します。鯨肉を干物として加工した「たれ」は南房総名物の一品です。

当初計画では、フェリー発着の金谷までサイクリングの予定でしたが、翌日は台風19号の上陸が見込まれたので早めに金谷港に行くことにしました。海洋気象に詳しいN台氏の息子さんが、今度の台風の中心気圧は予想以上に低いから慎重に行動してくださいと教えてくださったからです。

途中2010年千葉国体自転車競技ロードレースに使われた起伏のあるワインディング・ロードを通過します。N台氏の解説で、開催に当たり千葉県サイクリング協会と地元サイクリストやボランティアのみなさんとの連携についてのお話も興味深く拝聴しました。千葉県は山岳ステージのような見どころを最大限に工夫したコースづくりだったそうです。次回はこのコースを僕も自転車で走破してみたいものだと思います。

久里浜の東京湾フェリー船着場に着岸すると、僕たちの乗船した次の便は欠航になってしまいました。今回ツーリングは台風が沖縄付近でゆっくりしてくれたお陰で、お祭りには影響がなく大いに満喫できました。ギリギリでしたが、天候が荒れる前に何とか神奈川県に移動し無事に帰宅できてよかったです。

文と写真 星野



## ☆コラム「天体観測写真」

N台氏に地元の祭礼スタッフをご紹介していただきました。

天体観測写真がご趣味で、映像関係に携われ画像処理に造詣の深い方でした。夜間撮影の感度不足を補うため、画像ソフトを駆使して100枚以上の写真を重ね合わせ鮮明な写真にする工夫をしておられるそうです。

長時間の撮影から一枚の作品が生まれます。以前の銀塩フィルム時代では、一台の車のライトや振動、人工衛星の通過などで無駄になることもあったとか。当時は根気のいる作業でしたが、デジタル・データを重ね合わせずる手法で解決したとのことでした。

「奇遇ですね。星野も学生時代は天体観測部でした。」すっかり意気投合して、共通趣味の会話が続く楽しいひと時でした。

後日ご本人から南房総の天体写真を頂きました。清澄な空気のもとご自宅のデッキで観察をされているそうです。僕の住む神奈川では夜空が明るいので2等星までしか探せません。まことに羨ましく思います。



写真左上より右上、左下へ  
M1 おうし座の惑星状 かに星雲  
M13 ヘルクレス座 球状星団  
M33 さんかく座 銀河

写真提供：祭礼スタッフ氏

雑学を少々…、星雲や星団名の先頭文字「M」とは、フランスの天文学者シャルル・メシエ（Charles Messier 1730年6月26日生～1817年4月12日没）が星雲、星団、銀河に番号を振って製作した「メシエ・カタログ」に記載された天体を指します。

☆星雲…雲ですからガスやチリの集まり

☆星団…恒星（簡単に言うと「自ら光を発する星」太陽系だと太陽）の集合体

☆銀河…はるかに大きな星の集合体（例えば太陽系が所属する銀河系、通称「天の川銀河」など）

以上、文は星野

## ☆会員の自転車あれこれ

### N台氏のカスタム自転車コレクション

N台氏の自転車コレクションを取材させていただきました。  
彼のコレクションは既存のフレームや部品の機能を活かしつつ、これを削ったり打ち出したりして加工する独特のデザインが持ち味です。

#### 1. 【快走車】 古典的だけれど軽快な走行感覚



まずは快走カスタムからご紹介しましょう。フレームは日米富士自転車社製の「富士フェザーコンポ」です。元は26寸車輪仕様のランドナーだったところ、これを700C車輪に28Cタイヤを履いた快走車として復活しました。

拝借して乗りますと、前フォークのオフセットが大きく見えるとおり直進性と安定性に優れます。車輪の径がすこし大きくなったことも貢献しているかもしれません。古典的な外観の割に軽快に走れるのは、タイヤを高圧の細いものにしたことによるのかと感じました。





## 『駆動系、変速系について』

クランクとハブとリムは、表面を亀甲模様加工してあります。フロント変速機はスライド・シャフト式です。シートチューブ上端近くまで延長した長いロッドを押し引きしてガイドプレートを作動します。オリジナルではワイヤーによりガイドプレートを作動していました。



クランクの削り出し加工



ロッド式の前変速器

後変速器の機構が凝っています。素材は「ユーレー・ズベルト（仏）」、往年の名変速器です。オリジナルはパンタグラフ部の移動にリターンスプリングを使用するトップノーマル機構でした。これをいじって既に絶滅したと思われていた「プルプル式」として再現しました。



2本ワイヤーによる作動方式



ワイヤー処理を後方から見る

変速はトップ側、ロー側へのパンタ移動を2本のワイヤーによって実現します。それぞれのワイヤーのうち片方がパンタ部をロー側へ引っ張り上げ、もう一方がトップ側へ降ろし下げます。両ワイヤーを操作するのは1本の変速レバーによります。一方へワイヤーを引っ張ると他方は反対側へ送られる機構です。フレームのチェンスティ上に設置された2個のアジャスターでワイヤーの張



りを調整し同調させます。両ワイヤーの遊びをなくし、直に作動させることで変速性能を良好にします。

実際に走行してその作動を体験しました。双方向ワイヤーによってパンタグラフを作動するので、リターンスプリングによる片方向作動よりも剛性感のある使いごこちでした。



アジャスターにより微調整します



変速レバーのワイヤー配置

前後ハブをフレームに固定するウイングナット、後変速器のアウトワイヤー受けはロストワックス製法による自作です。

この製法はウイングナットを石膏で形取りし、溶かした蠟を流し込んで同じ形のもの（ロウ形）を作ります。次にこのロウ形を鋳型材の中に埋め込みます。このとき鋳型材には溶かし入れる金属の通り道（湯道）を確保しておきます。

鋳型材ごと加熱すると中の蠟が燃えてロウ形と同じ形状の空洞ができます。この空洞に真鍮やジュラルミンなどの金属を溶かして流し込みます。金属が固まったら鋳型を割ってこれを取り出し、中心の穴にハブ軸を通すねじを切ると出来上がりです。このウイングナットは真鍮で製作しましたが、ジュラルミンを使えば金属の融点が低いので加工しやすいとのことでした。



前ハブとウイングナット



後ハブとリムの表面加工



走行中サイクリストには回転する前ハブが視界に入ります。これが微妙な光沢を持っているのです。陽のあたるところではキラキラと文字どおり点滅するかのように輝きます。日陰を行けばまったく別物のような鈍い落ち着いた光沢になります。このときは六角形の輪郭が浮き上がるようにして見えません。加工された亀甲にはわずかに凹凸がありますので、この模様の一つひとつが部品の表面に光と影を作るのだからかと思えます。

## 『ハンドル回りについて』



ブレーキレバー



前ブレーキ正面

亀甲加工したブレーキレバーは握りやすくなりました。模様の形状が指に掛かる部分を滑りにくくしたのでしょう。

ブレーキレバー上側のフーデッド部を握っていて、わずかに減速したいときなどレバーの微妙な引き加減がしやすいです。冬季に厚手の手袋をして走るときでも、レバーを握る感触をはっきり捉えられて有効だと思えます。



後ブレーキ本体と舟ゴム

ブレーキ本体には制動時に大きな力が加わります。表面加工により部品の強度を下げないように、実用強度を保つよう留意しました。センタープル方式ブレーキは、本体両腕にアーチワイヤーを掛けこの中心を吊り上げます。左右対称のシンメトリーな外観は、機能美ともいえる洗練された形状だと思えます。

## 『サドルについて』



上面の窪みは持ち主限定の仕様



積層板加工の木製サドル

サドルは桐材の「ファルカタ」を重ね合わせて接着した積層板を成形して作りました。

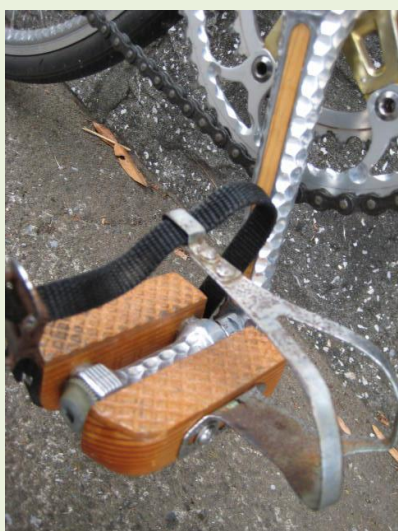
サドル形状はN台氏の骨盤に合わせ、上面の坐骨があたる部分を彼のお尻の形状と同じように窪ませて仕上げてあります。サーフィンで鍛え上げたN台氏の臀部は引き締まっているのでしょう。

ここにわたしのお尻をちょこっと載せると微妙に違和感が…、このサドルのフィット感は所有者のみが享受できる特権ですね。



木製サドル下面

## 『ペダルについて』



右ペダル上面



同じく下面

ペダル枠に木材を使用し、靴底が当たる踏面を広くとってあります。トゥクリップとストラップを組み合わせると、広い踏面に足の位置がしっかりと決まります。金属枠ペダルとの決定的な差は、木枠の踏面が広いので靴底に食い込まないこと。踏み心地が柔らかいので長距離を行くときにも足裏が痛くならず快適なことです。



## 2. 【スライドシャフト式タケノコ変速器の自転車】



後変速器は外装4段のスライドシャフト方式です。この変速器は、変速レバーを戻したときロー側（大きな歯）へ変速し軽くなっていくローノーマル機構です。

この手の変速器は、世間では「タケノコ変速器」と呼ばれています。薄い板ばねを巻いた変速部がまるで筍のように見えるからです。このタケノコばねは、内部機構を泥や埃から保護するためのダストカバーの役目をします。

実際に変速作業をするのはタケノコ内部にあるスライドシャフト機構です。ロー側へチェンを脱線させるのはタケノコ内部のリターンスプリングなので、変速の際は脚の力を抜いてチェンにトルクを掛けないようにするのがコツです。実用上は上り坂の手前であらかじめ変速し、ギヤを軽くしてから坂を上るのがよいでしょう。

トップ側へはワイヤーが引っ張ることにより変速します。細く長いスプリングは、縮む力でチェンテンションをとります。チェンが小さい歯数のスプロケットに掛かっているとき、チェンが弛まないように機能します。

スライド式は現在のパンタグラフ式変速器が発明される以前に市場を席卷していた機構です。流通していたのは昭和40年代初めくらいまででしょうか。







まるで筒のような形、らせん状に巻かれた板ばね



古典的な様式美の変速レバー

3. 【プロムナード】前フォークはスリランカの自転車店で購入しました







前フォークは、スリランカに旅行したとき現地の自転車商で購入したものを装着しました。フォーククラウン（肩部）は丸パイプを横に渡した形状で、中心部にフォークコラムが溶接されています。このような前フォークの形状は、自転車産業では初期の時代によく見ることができたようです。フォークは深紅に塗装され、手書きで丁寧に金線が引かれています。

後ハブには内装三段の変速器を持ち、海岸沿いに行くとき立ち向かう強い向かい風や、渚から国道へ立ちあがる上り坂に行くときにも実用的です。

### ☆仏製イデアル社の革サドル



「イデアル」の革サドルは幅広の大きなものです。アップライトな乗車姿勢でゆったりと走るのが似合います。視線が高くなるので見晴らしもよいし、ハンドルに掌を載せると腕が拡がり、胸を張ってじつに堂々と優雅に進みます。

買い物とか散歩がてらちょっと行ってみようかというとき、思い立てばガレージから気軽に曳き出せる簡便さも併せ持っています。

### ☆亀甲模様のチンカンベル

鈍い光沢のある独特な反射を放つチンカンベル。その表面を指先でなぞると、ちょうど飼い猫の背を撫でるときのような、あたかも生き物のように思える不思議な触感です。

打子を弾いて鳴らすと、余韻を残さぬシャープにして乾いた音をたてます。

文と写真 大湖



「ESCA OB会」会報 Vol.2 以上