

## Vol. 3 発行のご挨拶

梅雨明けの候、自転車愛好の皆さまにおかれましては益々ご健勝のこととお慶び申しあげます。増加する自転車事故、とりわけ歩行者や事故の相手方への対人賠償問題が大きく浮上しています。本年6月からの改正道路交通法の施行により、車道の右側通行や信号無視など危険行為は摘発されることなど、自転車運転にはより強い安全意識での走行が義務付けられました。

兵庫県では「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定され、本年10月1日より県内での自転車利用には保険加入の義務化が施行されます。新聞報道などの情報によれば、東京都や京都府、埼玉県、愛媛県でも保険加入を努力義務とする条例が制定されています。

JCA（公益財団法人 日本サイクリング協会）賛助会員の加入できる「JCA 自転車保険」など、市場には多くの自転車保険、損害賠償保険、傷害保険商品があります。わたしたちもこれら保険を利用して安全と安心の備えを万全にしたいと存じます。

さて当 ESCA OB 会報も第3号発行の運びとなりました。前号発行から半年を経過し、その間に走り溜めたご報告も多々ございます。

今号はそのなかでも「L'英雄（ル・えいゆう）」の催しを特集しました。この大会はヴィンテージ自転車と未舗装路をこよなく愛する、タイムを競わない古くて新しいスタイルの自転車イベントです。「ロング・ライドコース」と「ミドル・ライドコース」に参加された当会会員の方々による興味深いレポートをお楽しみください。

またシリーズ記事の【自転車あれこれ】では、1970年くらいから80年代にかけて一世を風靡した「輪行ランドナー」の製作をご紹介します。操縦者の要望を取り入れ、安定性指向に設計しました。これからの大人の旅行用車のひとつの方向性として参考になれば幸いに思います。

ESCA OB 会事務局 大湖 茂、星野 成人

## 【目次】

1. Vol. 3 発行のご挨拶
2. 活動短信
3. 「L'英雄（ル・えいゆう）」参加 OB 会員レポート
4. 自転車あれこれ「F 本氏の輪行ランドナー」

## ☆活動短信

◎神奈川県サイクリング協会主催「初詣サイクリング」参加3名

開催日：2015年01月18日（日）

会場：藤沢市相模川神川橋「川とのふれあい公園」

参照：初詣サイクリング開催要項

[http://web-kca.com/pdf/KCA\\_FY2014HATSUMOUDE\\_YOUKOUa.pdf](http://web-kca.com/pdf/KCA_FY2014HATSUMOUDE_YOUKOUa.pdf)

※詞交換会の後は、湘南海岸へ出て海沿いに江ノ島まで走りました。

◎「2015 ハンドメイドバイシクル展」

一般財団法人 日本自転車普及協会、自転車文化センター主催

開催日：2015年01月24日（土）～25日（日）出展2名、観覧4名

会場：東京都千代田区 科学技術館

内容：日本および海外のハンドメイドバイシクルのビルダー紹介など

参照：「SW ワタナベ（渡辺捷治製作所）」リーフレット

[http://www.j-cycling.org/escaob/20150114\\_1200dpi.pdf](http://www.j-cycling.org/escaob/20150114_1200dpi.pdf)

※SW ブースはオーナーによる説明員を配置しての出展でした。分割式フレームを持つデモンターブル車による分解組立の実演。試乗によりデモンターブル車独特の乗り味を体験して頂くなどの展示をしました。

◎千葉県サイクリング協会主催「第6回サイクリングカレッジ ちば」受講2名

開催日：2015年01月25日（日）

会場：千葉市ビジネス支援センター会議室

内容：CCA 佐藤会長による「生涯スポーツとして楽しめるサイクリング、自転車の楽しみ方」など

※「自転車は国民の財産です」が持論の佐藤会長。意欲的なサイクリング協会活動、メッセージ発信力などおおいに学びました。

◎神奈川県サイクリング協会主催「KCA 研修会」助手1名

開催日：2015年02月08日（日）

会場：横浜市 神奈川県民サポートセンター会議室

テーマ：「Campagnolo（カンパニョーロ）社の自転車工具」講師 副理事長古屋氏

参照：研修会開催要項

[http://web-kca.com/pdf/KCA\\_FY2014KENSYUKAIa.pdf](http://web-kca.com/pdf/KCA_FY2014KENSYUKAIa.pdf)

※当日はMCとして司会進行役を務めました。

◎公益財団法人 日本サイクリング協会主催「関東甲信越ブロック会議」出席2名

開催日：2015年02月28日（土）

会場：東京都渋谷区 地域交流センター大向会議室

内容：JCA 自転車保険、新年度事業計画、各地方協会の概要についてなど

◎東京サイクリング協会主催「大島椿まつりツアー」参加2名  
開催日：2015年03月13日（金）～15日（日）  
会場：伊豆大島  
参照：東京サイクリング協会「TCA ニュース No.281」2015年4月号  
TCA一泊ラン「大島椿まつりツアーに参加して」レポート  
[http://tokyo-cycling-association.com/news/pdf/No\\_281=4.pdf](http://tokyo-cycling-association.com/news/pdf/No_281=4.pdf)

◎クラブサイクリスト交流会主催「伊勢プラン」参加1名  
開催日：2015年03月21日（土）～22日（日）  
会場：三重県伊勢地方 七保峠、相津峠、細野峠、清水峠など  
※奥美濃サイクリングクラブさん呼びかけによります。多くのサイクリストと交流させていただきました。西日本地区の峠はきつかった....

◎関東甲信越ブロックサイクリング協議会主催「渡良瀬ミーティング」参加OB2名 現役1名  
開催日：2015年04月12日（日）  
会場：渡良瀬遊水池こども広場  
※一都九県のサイクリストが関東の中心「渡良瀬」に集合。  
交通安全メッセージ「サイクリスト誓言」を参加者全員で確認しました。

わたしたちサイクリストは、

- ・右側通行をしません、自転車は車道の左側を走ります
- ・歩行者を最優先します
- ・夜間、暗所では必ずライトを点灯します

◎自転車百哩走大王「江戸川・荒川練習会」参加2名  
開催日：2015年04月29日（水祝）  
会場：江戸川・荒川サイクリング道路にて埼玉県深谷市まで  
内容：ロング・スロー・ディスタンス 130km  
※会員 K 久保さん呼びかけにより催行しました。

◎一般財団法人 自転車普及協会主催「サイクルドリームフェスタ 2015」交通指導1名  
開催日：2015年05月05日（火祝）  
会場：神宮外苑 聖徳記念絵画館前通り  
内容：自転車体験試乗会、自転車乗り方教室、多目的自転車展示などなど  
参照：「サイクルドリームフェスタ 2015」5月は自転車月間、5月5日は自転車の日  
<http://bikecology.bpaj.or.jp/bikemonth/2015/2015info.html>  
※外周のサイクリング道路で左側通行、歩行者優先などのお手伝いをしました。

◎「L英雄」  
開催日：2015年05月16日（土）～17日（日）  
会場：西湖 根場（ねんば）地区  
※特集記事を後段に掲載しました。  
伝統的なクラシックスタイルの自転車遊びレポートをお楽しみください。

◎Club 野風増・奥美濃アウトドア三昧主催「樽見鉄道でサイクルトレイン」参加2名

開催日：2015年05月17日（日）

会場：樽見鉄道本巣駅より終点樽見駅まで完成車にて乗車

※樽見駅から馬坂峠、徳山湖経由で琵琶湖畔まで。また樽見駅より尾並坂峠、平井峠を越えて岐阜方面へ本巣までなど多方面にツーリングしました。

◎浦和サイクリングクラブ主催「60周年企画 開田高原ツーリング」参加2名

開催日：2015年05月23日（土）～24日（日）

会場：西野温泉「やまかの湯」

※創立60周年おめでとうございます。当日の朝JR木曾福島駅前にはランドナー、クラブモデルなど旅行用自転車を組み立てる多くのサイクリストがおられました。

◎千葉県サイクリング協会主催「第11回銚子センチュリーライド2015」参加2名

開催日：2015年05月31日（日）

会場：千葉県印旛郡栄町「ふれあいプラザさかえ」より銚子経由出発地160km

※銚子チェックポイントで提供されたスイカ、塩をたっぷり振って頬張ったのがとても美味しかったです。暑さと日焼けにまいりました。

◎しずおか・モビリティ研究会「第3回シズオカ散走プロジェクト」出席1名

開催日：2015年06月05日（土）～06日（日）

会場：静岡市 常葉（とこは）大学水落校舎教室、散走は静岡市清水地区

内容：コンパクトシティにおける、公共交通機関と連携した自転車を考える

参照：常葉大学「地域活性化勉強会」リーフレット

<http://www.tokoha-u.ac.jp/info/150514/upload/20150511-124538-1040.pdf>

※地域活性化について、参加者同士で双方向に意見を述べ合い学び合うワークショップに参加しました。生活に密着した移動手段としての自転車、観光者を呼び込むレクリエーション手段としての自転車。これを電車バスなど公共交通機関と結び付ける可能性を考えました。翌日は自転車をそのまま電車に持ち込めるサイクルトレイン利用により、清水区方面の寺社や明治元勲の別荘などを見学しました。

◎逗子・歩行者と自転車のまちを考える会主催「第7回ツール・ド・逗子2015」参加2名

開催日：2015年06月07日（日）

会場：スタート地点 逗子亀岡八幡宮

内容：「自転車半島宣言」掲載マップを参考としたコースを走行しました。三浦半島5市町村の首長で構成される「三浦半島サミットの認定事業」になっています。

※ミニ・サイクルやカーボン・ロード参加者の多い中で、鋼管製フレームの80年代旅行用車に人だかりができました。昨今サイクル・ツーリングが注目される象徴のような出来事でした。主催者は5名のスタッフが核になっているとのこと。地元の小学校で警察署交通課と共同して開催した交通安全教室では、約300名の参加者が集まりました。環境に優しい移動手段を推進する「グリーン・モビリティ」運動にも参画しています。

# 第3回 L ‘英雄参加記

ESCA OB会事務局 星野 成人

L' Eroica は、1997年にイタリア・トスカーナ州で、開発・舗装が進みつつあった未舗装路「ストラダ・ビアンカ（白い道）」を守るために数人のサイクリストが集まったのが始まりです。不整な未舗装路をあえて古いスチールフレーム自転車で走る過酷さが英雄に値することから“L' Eroica（ル・英雄）”と呼ばれることとなります。

L' 英雄は、2013年にEroica初の国外公認イベントとして、富士河口湖町で開催されました。自然豊かな富士五湖や富士山麓をヴィンテージ自転車で走りながら、各国からの参加者とふれあい、地元の美味しい食事を楽しみ、スタイリングも楽しむダイレクトコミュニケーションの場を提供しています。

近年では日本のほかにもイギリス、アメリカ、スペインでも兄弟イベントが開催され、世界中に輪を拡げています。

（プレスリリースより抜粋して転記）



本番に先立ち、4月15日L' 英雄（L' Eroica Official Event in Japan）2015プレミーティング“*Incontro d'eroe in Bianchi Café*（英雄会議）”と題して、プレス・リリースと懇親会が都内の自由が丘にあるカフェ「*Bianchi Café & Cycles*」で開催されました。ESCA OB会星野は、このイベントにスタッフ&写真班として参加しました。懇親会には、ESCA OB会からの走行イベント参加者も訪れました。



プレス向けにマルコ・ファヴァロ氏より本部 L' Eroica の模様に触れながら「イタリアの自転車カルチャーについて」の講演がありました。

「イタリア人は、古い物を好むのではなく美しい物を残したい。それで建造物を修復するなどして大切に使っている。」「ですから、美しければ新しい物を取り入れる文化です。むしろ古い物って嫌いな国民なのですよ。」と結んでいたのが印象的でした。

会場に展示してある自転車のメカ話も楽しく拝聴しました。お店のシェフのコレクションです。1957年のピアンキ、マジストローニのギヤ・クランクにBのマークが刻印された部品群で組まれたロード・レーサー。アグラッティのラグが付いたフレームは、古色になったチェレステ色（注：ピアンキのブランド色、イタリア語：Celeste、碧空、天空）でした。小さい自転車は、1983年に日本でも売られていたバンビーノ（子供用車）ですね。

プレス・リリースのプレゼンテーション資料では、どこかで見た自転車が・・・、気づくのはオーナーだけとはいえ、渡辺捷治製作所に貼られたイベント・ポスターの前に鎮座する我がSWデモンターブル車です。凝った自転車を愛する愛好家諸氏から「ツーリング部品の魔窟」と称せられる長谷川自転車商会の写真にありますとおり、多くの店舗や工房、自転車文化センターにもお世話になりました。ご協力どうもありがとうございました。



**③自転車関係者・企業との連携**

- Bianchi Café でのプレゼンテーション
- BROOKS オリジナルサドル
- 自転車店・ビルダーでのポスター掲出
- L' 英雄へのブース出展・フリーマーケット出展プロモート

**Marketing Event に**



富士山をあしらった  
イベント限定 EIYU JAPAN オリジナル  
「ブルックス・プロフェッショナル」サドル

本番のL'英雄は、例年5月の第3週（2015年は、17～18日）に開催しています。  
ESCA OB会からは4名の参加となりました。

星野が元宮田工業株式会社の沼勉氏を招聘しまして、日本の自転車伝統に根付いた技術力の高さを本場の欧州に伝えるため尽力された経験談を前夜祭で講演して頂きました。

皆さんもご存知かと思いますが、沼氏は「ルネ・エルス」のランドヌーズをパリで製作し、鳥山新一さんと日本でJCCを創立して走られたサイクル・ツーリストでもあります。



☆8月6日（木曜日）に（財）日本自転車普及協会主催 「第2回自転車セミナー」

東京都・目黒駅の自転車総合ビル6階601会議室にて沼勉氏がL'英雄のテーマを90分に拡大して開催します。興味のある方はどなたでも出席できます。先着60名の定員なのでお早めにお申込ください。※資料作成などのサポートを星野がしています。

詳しくは、下記ホームページ

URL : <http://www.bpaj.or.jp/?tid=100626>



併せて1890年に初の国産自転車を製造した老舗である株式会社ミヤタサイクルにハンドメイド・バイシクルの出展協力を要請しました。期間中は海外からの参加者にも日本の歴史のある技術力や素晴らしさを感じて頂けたと思います。2012年1月よりミヤタ独自のSSTB(スパイラル・スプライン・トリプル・バテット)を採用したクロモリ鋼製「The miyata」を完全受注生産にて販売しています。この中から最高級モデルを開発総指揮 遠山和廣氏/営業企画グループ長 山崎祐路氏のお二方を迎えて展示しました。

講演会の壇上にあるのが、そのスペシャル・モデル。手前にあるのが、参加者の「The miyata」になります。右下の写真は、最新モデルの生地フレームです。



☆ESCA OB会の参加者からコメントを頂戴しました。(掲載：五十音順)

### 安楽 駿作 氏 【ALPS パスハンター】

ちょっと前まで幻の自転車と思っていたアルプスが自分のところにやってきて一年、初めての自転車イベントの参加でした。多少の起伏やダートもパスハンターは快適に走ることができました。日本の美しい風景を美しい自転車で走ることができるL‘英雄は貴重なイベントでした。ただ走るだけでなく、地元の方々のエイドステーションでの応援などすべてが記憶に残っています。



提供  
Tokyo  
Vintage  
Bicycle 様

### 岩淵 久宗 氏 【SW50周年 グラン・ツーリズム】

五月サイクリングに最も適した時期に富士山の麓に展開する湖や溶岩台地を縫うように走るこのイベントは、その開放的なロケーションと相俟ってたいへん明るい印象を受けました。

仲間内や所属するグループ、国籍の垣根をも越えて、それぞれが持っている経験や走り方その全てを許容し、あたかも参加者全員が1パーティーのごとくに感じられました。

ソロ・ツーリングが私のスタイルですが、充分サイクリングを楽しめました。

サイクリングの普及と継承のヒントがここにあるのではないのでしょうか。



## 加茂 太郎 氏 【マージ スペシャル】

初めての参加で完走できるか不安もありました。

2ヶ月程前から週末トレーニング・ランを励行していたこと、脚力不足補完のため駆動系を相当な登坂仕様（カンパ GS50x34、レジナ GS13-27）に換装、ダート区間用にタイヤも25mmの太めチューブラーにしておいた甲斐あって、トラブルなく無事走り終えることが出来安堵しました。

大会関係者・地元ボランティアの方々のご尽力により本当に素晴らしいイベントだったと思います。

同じく参加した知り合いのライダーの方々と「年二回開催だったらいいのになあ。」なんて話をしていました。



## 星野 成人 【SW5 1周年 デモンターブル】

本場、伊・エロイカのマイヨを着て参加しました。写真の右端は、エロイカ・カリフォルニア在住のウェスティン氏。今年が第1回大会でした。カリフォルニアのマイヨを着用しています。この大会のレギュレーションは、原則としてスチール・フレーム使用、ブレーキ・アウターが露出すること。変速用レバーをフレームに装備すること。ビンディング・ペダルは不可であることなどです。「国産車で参加して頂けるとありがたい」とは、大会代表者の弁でした。

L'英雄は、ブルベと同様チェック・ポイントを通過しながら制限時間内に完走すれば可です。

今回、主催者の設定したコースは、30 kmから91 kmまで4種類あります。

大会当日は、オフィシャルの写真撮影をしながら道路とじゃれ合い、ランチ・タイムぴったりの12:00にエイド・ステーションに到着したら最後尾でした。

午後はサンフランシスコからお越しの女性車のブレーキが故障したのを岩淵氏と修理し、14:00~16:00の Pasta・パーティに合わせてゴールしました。「国際交流を満喫して、ご参加の方々に長くゆっくりコースに触れ合っ欲しいですね」とは運営責任者の仰せです。

良く馴染んだ自転車で走れば身体と一体になって空気になります。そうして景色や風の音、路面の肌を五感で感じながら漂う。若い頃は、ロード・レーサーで踏み込んで峠を登ったら、休憩もせず攻めながら下っていた時期もありました。身体で感じる躍動感や爽快感が自転車走行の醍醐味です。年齢と同じ51周年モデルで参加した今は、「じゃじゃ馬を捻じ伏せる力ずくの走り方」から、「跨った車種に乗らされる」身を委ねるような、水が流れるが如く走ることを好ましく思うようになりました。

参加者が多種多様な自転車にてマイ・ペースで富士五湖の景観を楽しみ巡り走る。「認め合う自由」、L'英雄は文化的にも価値ある国際交流イベントだと思います。

(取材：ESCA OB会事務局 星野 成人)



## 自転車あれこれ

### F 本氏の「輪行ランドナー」



完成したF 本号、サイドバッグ仕様  
日帰りツーリングは、サイド枠を外して  
フロントバッグ仕様となります



フレームサイズ 500 ミリ、26 吋車輪、  
タイヤは太め 36B  
ハット小物はマイクロアジャスター型



前後ブレーキはセンタープル、台座じか付け  
ブレーキワイヤーの流れるような曲線が美しい  
インフレーターは長尺のゼファール製品

※「輪行」とは、自転車を分解して袋に収納し、電車やバスなど公共交通機関に自転車とその持ち主が乗り、同時に移動することを言います。

第三回目のご紹介となります「自転車あれこれ」。今回は 30 年ほど前まで一世を風靡した旅行用自転車「輪行車」です。

所有者は F 本氏、青年時代に職域クラブでサイクリングの面白さに目覚めました。永年のお勤めを卒業された現在は、よりこの道を極めんと、これまでの自転車経験を十分に注ぎ込んだ設計の輪行車を製作することにしました。

発注先は「SW ワタナベ」こと渡辺捷治製作所です。F 本氏の体格、走りの好みなど半日じっくり話し込み、ビルダーの渡辺氏に設計コンセプトをお伝えしました。全体を貫く基本構想は安定性、復原性に優れる自転車。たとえ手放し運転しても、安定してどこまでも真っ直ぐに進む自転車。一生涯使える自転車です。

#### 【オーダーの際、F 本氏の要望について】

F 本氏はこの自転車をオーダーする際、ビルダーの渡辺氏に下記のように要望しました。

ランドナーという車種を楽しみたくて、メーカー既製品に乗っていました。それまで使用していた小径車と比べると走行性能はずっと良くなり、下り坂も高速で降りることができます。

しかしながら、やはりいちばん苦勞するのは輪行です。後マドガードの脱着作業は、輪行時に最も手間と時間を要し負担になっています。この脱着作業は、スパナや T 型レンチなど複数の工具を使い分ける必要がありとても面倒です。

①前フォークを抜く作業は、苦痛には感じていません。とてもコンパクトな荷姿にできますので、これは輪行では必須だと思います。そのうえさらに前後マドガードの脱着が容易ならより良好にしてベターです。

②ブレーキレバーとハンドルバーとの間の開き幅が大きいので、ブレーキング時には指先に強い力を入れる必要があります。またフーデッド部の取り付け角度に違和感があるので、制動時はいつもストレスを感じています。



前マドガードは、フォーククラウン後方より伸ばした台座にウイングナット固定



同じく前キャリア前端的の台座にもう一カ所ウイングナットで固定し、合計2ヶ所のウイングナットでマドガードを吊り上げるように装着します  
また左右各1本のステーで位置決めします



後マドガードは、シートステイブリッジに設けた台座にウイングナット固定  
同じく下側チェンステイブリッジに設けた台座にウイングナット固定  
合計2ヶ所のウイングナット、左右各1本のステーでフレーム後三角に装着します

③ハンドルを大きく切るとトゥクリップが前マドガードに当たり、バランスを崩すことがあります。

④携行式の空気入れは、仏式バルブとの組み合わせが正解ですね。メーカー既成車に付属のインフレーター（空気入れ）は、形は良いのですが、英式バルブとの相性が悪く空気を入れ難いです。

ご本人はブレーキレバーの引きにこだわります。それは先日木曾の開田高原ツーリングの折り、地蔵峠を越えたときのことで。峠からの長い下りでブレーキを引く指が痛くなり、処々休みながら降りた苦い記憶があるからだそうです。

このときは納車前の旧型機でした。豪快なダウンヒルは、本来ならば自転車の醍醐味です。それがブレーキのセッティング不良により苦痛の素になってしまいました。

点検してみると、ブレーキレバーの引きしろが殆んどありません。指を掛けるとすぐにブレーキシューがリムを挟みます。これでは握って一番力が入る位置までレバーを引けないということです。

この対策は、ブレーキのアウターケーブルにあるアジャスターで解決します。ところがアジャスターはこれ以上回らないところまで詰めてありました。

つまり最初からレバーの引きしろが無いようにケーブル長さが設定されていたわけです。

これは自転車に原因があるというよりは、自転車を組み立てた販売店の技量に問題があります。完成車として購入するときの注意事項です。信頼できる自転車店で知識と経験に裏打ちされた販売員が組み立てた製品を購入すること。量販店の価額の安さに惑わされないことをお奨めします。



クランク長 165 ミリ  
チェーンリングアウター46T  
インナー30T



後スプロケットの最大歯 27T



フリーホイールは 10 速仕様

### 【走行特性について】

具体的には、以下の走行特性を実現するよう依頼しました。

- ・低重心により走行安定性を優先のこと。
- ・走り出しの際、また停止直前の際に微速域でも進路が乱れないこと。
- ・走行中に障害物に接触しても直進性を保つこと。
- ・走行中に未舗装路、段差、小さな溝を乗り越えても直進性を保つこと。
- ・中低速の常用速度域を勘案し、旋回性能は追求しない。
- ・フレーム設計について、BB 位置を低床にし地面に足着きしやすいこと。

### 【乗車姿勢について】

- ・乗車姿勢は適度な前傾に抑え、四周を見回し易く、遠く高い位置に視点を保つこと。

### 【輪行のための各種工作について】

要求性能のもう一つの柱として、以下を挙げます。

- ・輪行で駅に到着したら、簡単確実に自転車を組み立てすぐに走り出せること。
- ・走り終えて駅に到着したら、簡単便利に分解し素早く輪行荷姿にできること。

上記は F 本氏の好むツーリング形態が、電車輪行を多用し郊外の交通環境の良い処を走行することによります。

具体的には以下の項目を実現することを依頼しました。

- ・「輪行車」として分解、組立の簡便にして確実なこと。
- ・前後マドガードとも吊り下げ金具にウイングナットで固定すること。
- ・時には前フォークを抜いて輪行できるよう、ヘッド小物はマイクロアジャスター型にすること。
- ・荷物の携行は日帰りフロントバッグ、泊まりがけフロントサイドバッグ使用など、携行量によって使い分けること。サイドバッグ用キャリアは分解組立式であること。



サイドキャリアは、左右の枠が分解着脱式です。前キャリア前端、前エンド上部、前フォーク中間部との左右合計6カ所で車体に固定します。



前フォーク中間部にキャリア台座を直付け。車体とサイドキャリアが頑丈に一体化します。



通常時の輸行荷姿は、前後車輪を抜いてフレームを挟み、サドルと左右の後エンドとの3点で自立する簡便な方式です。このとき出来上がりの荷姿は、短辺を底辺とする長方形になります。この縦型の形状は、電車内の通路に置いて比較的通行の妨げとなりにくい、ごく控えめな佇まいとなります。

よりコンパクトな荷姿になる、前輪を前フォークごと抜く方法にも対応します。作業に少々時間を要しますが、低く小さな荷姿は、輸行袋に手を入れ直接フレームを持って運ぶことができます。新幹線や在来特急など狭い通路、改札口など混雑した場所でも人の流れを妨げないのではと思います。ヘット小物はマイクロアジャスター型を採用しました。前フォークを抜いたとき、ボールベアリングが脱落しないよう工夫され扱いが楽です。またハンドルステムを通すロックナットと上碗は、指で締めるだけで上下碗の球当たりを良好に保ちます。

#### 【ビルダーとの摺り合わせについて】

渡辺氏の工房に赴き、前述の要望をもとに輸行車製作の打合せをしました。発注者F本氏の体格に適したフレームサイズ500ミリ（センター・トップ）を決め、走行用途に適した車輪径とタイヤ太さを選びます。

ダイヤモンドフレームは、伝統的なトップチューブ水平の水平型として製作することを依頼しました。

このとき留意したのはトゥクリップが前マドガードに触らないことです。渡辺氏はこの点をフレーム設計により解決してくれました。トップチューブ長は510ミリ。前輪を少し前方へ出してトゥクリップとの間隔を空けました。このジオメトリーは直進安定性を得るためにも役立っています。

低速で走行するとき、目の前の障害物を避けるため大きく舵角を与えハンドルを切ることがあります。このときフレーム設計によっては、前マドガードがトゥクリップの先端に当たることがあります。操縦者にとってはおよそ予期しないことなので、驚きのあまり進路が乱れたりバランスを崩すこともあります。ただしこの状況は低速、微速のときだけ。ある意味では「慣れ」によって解決できましよう。中高速時は小さい舵角でも進路は大きく変わりますので、前輪舵角は左右ペダル間の狭い空間内で十分に仕事ができるわけです。

乗車姿勢から足着きをよくするため、ハンガー位置を限界まで下げて設計しました。「限界」というのは、自転車を傾けてコーナリングする際に、ペダルが地面に接触しないぎりぎりの位置までハンガーを下げるという意味です。

前述の【中低速の常用速度域を勘案し、旋回性能は追求しない】とは、コーナリングを上記の領域に踏み込む一歩手前で留めようとの自戒を表したものです。

なおペダルの路面接触については、コーナリング最中にペダリングしないこと。コーナー内側のペダルを上げることにより回避できることを申し添えておきます。

荷物の携行は、日帰りのように少量のときフロントバッグ、泊まりながらのツーリングには、左右フロントサイドバッグを使用します。フロントサイドバッグは収納量も多く、取り付け位置が下がるのでより重心が低くなり安定します。このときはハンドリングがしっとり落ち着いて、じつに重厚な乗り心地を実現します。

サイド枠を備える専用キャリアは、輪行を意識した分解式です。前キャリア左右と前エンド左右、左右前フォークにじか付けした台座の合計 6 カ所で一体化し剛性の高いものとなります。



**適度な前傾姿勢、四周を見回しやすく遠く高い位置に視点を保ちます**

### 【納車後の印象について】

「SW ワタナベ」にオーダーしたのが 2015 年 4 月、納車引き渡しが同年 6 月ですから製作期間は 2 カ月でした。じつに早い、顧客を待たさず短期間に納品する営業姿勢には特筆すべきものがあります。

それでは F 本氏に新型機の印象をお聴きしてみましょう。

**さて本日午後ようやく雨が止み、我が家から新横浜⇒鶴見川の平坦ルートを試走しました。走りが軽いです。これなら多少の登りも苦にならないと思います。**

**またブレーキの引きが軽く、まったく別物で安心して乗っていられますね。前方のタクシーが客乗せで急停車したときも、車間距離に余裕をもって停止できました。**

**輪行作業は、これから習熟したいと思います。**

F 本さん、これからも末長く自転車をお楽しみください。

(文と写真：ESCA OB 会事務局 大湖茂)