

# 山道を漕ぎながら、こう考えた



津野 和宏

TSUNO Kazuhiro

国土館大学理工学部理工学科  
まちづくり学系教授  
(本誌編集委員)

## 1. 思えば長い自転車歴

初めてのロードバイクを通信販売で手にしたのは、中学生の頃でした。高校時代は、近所のショップでお手伝いをしながら中古のパーツを集め、ツーリング車を組み立てました。学生時代は、夏休みなどに友人とツーリングに行く程度で、大して走っていませんでしたが、社会人になってから運動不足解消のために定期的に乗るようになりました。30代半ばになってから、友人に誘われてレースに出るようになり、トレーニングとして走行距離も伸びてきました。中学時生時代に始めた趣味がいまだに続いていること自体自分でも驚きですが、実は今が一番よく走っています。

## 2. 何故40年以上も飽きないのか

この原稿執筆を機に、考えてみました。

### ①いじって楽しい

何でも必ず、自分で作業をします。吊るしフレーム（専門店天井からぶら下げてあるやつ）を買ってきて、好きな部品を組み付ける。不満のある部品を交換、改良する。調子が悪くなったら原因を追究して修理する。簡単な部品が手に入らなければホームセンターで適当な材料を買ってきて作る、などなど。現在、人には言えない台数をガレージに隠し持っているため、常にどれかをいじっている状態です。壊れたり、修理が失敗したりした時に課題解決能力が試され、完成した時に高い満足感が得られる。なんとなく仕事の話っぼいですが、何がどうなったって人に迷惑をかけるわけでもなく、全部趣味の話ですから、楽しくて仕方ありません。

### ②見て楽しい

自転車は、造りが何しろシンプルです。特にスポーツ車のフレームの構造は、力点と力点を最短距離で結んでおり（要するにトラス構造）、力の流れが見て取れます。どのパーツがどう動いて何をするのかについても、一目瞭然。ホイールは、進行方向左右に振ったスポークの引張力と、反作用でリム（ゴムタ

イヤが載っている輪）に生じる圧縮力で剛性を発揮します。前から見るとトラス、横から見るとアーチ（輪ですけど）。私が大好きな橋梁と同じです。部材の太さや形などの見た目が実際に受け持っている力の大きさときちんとバランスして、力の流れが見て取れる構造体が、非常に美しく感じられます。そして、手作りフレームには細部の工芸的デザインや仕上げ。「鑑賞しながら酒が飲める」は、マニア共通。

### ③骨董品道楽

私の所に昭和50年代のフレームで組んだ自転車が3台あり、全部現役です。それらに取り付けている30年～50年前のフランス製やイタリア製のパーツには、最近の機能最優先のパーツにはない美しさがあります。シンプルで、当時のあまり強度のない材料を使って極限まで軽く仕上げながら、デザイン性も重視。私は「道具は使い倒す」派なので、観賞用の「床の間自転車」や「お飾りパーツ」は持たない主義ですが、スペアとして大事にしまってある部品や、満を持して登場（交代）した部品を眺めると、ついニヤニヤしてしまいます。

### ④心身の健康に良い

6時間も7時間もずっとペダルを漕いでいる間、ほぼ何も考えていません。これが、大きなストレス解消要因になっているようです。また、軽い付加で長時間運動するため、体へのダメージが少なく脂肪燃焼効率が高い。成人病検診で医者に叱られた友人が自転車を始め、1年で健康診断結果がほぼオールAになりました。作家の高千穂遙氏によると、まずできるだけ高価な自転車を買って退路を断ち、週に2回、カフェやお店などを目的地として3時間以上時間をかけてゆっくり走る。これがコツだそうです。

### ⑤常に小旅行である

慣れれば1日に100km以上は軽く走れるので、かなり遠くまで行くことができ、気軽に止まって見たい景色や寄りたい場所を堪能できます。狭い路地や山道にもどんどん入って行かれるし、道に迷っても、最近ではスマホのGPSが助けてくれます。また、走る



昭和50年製ツーリング車と来島大橋



昭和56年製ミニサイクルと昭和2年製駒形橋

こと自体も目的なので、新聞やインスタで見た橋や構造物、花、壁の落書きなども立派な旅の目的地になります。出発前には、地図を見たりSNSで情報を得たり、足りない装備を探したり、無駄に部品を交換したり。「旅は行くまでが一番楽しい」とは言い得て妙。で、天気予報を見て雨だったりすると、ゲンナリします。

#### ⑥修行になる

「Mt.富士ヒルクライム」という、富士スバルラインを麓から5合目まで登るだけ、というレースに、16年連続で出ています。ヒルクライムレースはキツイですが、スピードが遅いので転んでけがをするような危険はほとんど無く、せいぜい脚が攣るくらい。翌日の仕事に支障をきたす心配は、ほぼありません。人と競うわけではなく、自分自身との戦い。前年のタイムを1秒でも縮めるために、トレーニングスケジュールを立てたり、レースの組み立てや補給（レース前や最中のサプリメント）計画を立てたりするのも楽しいですし、努力が結果に表れます、多分。

#### ⑦ついでにコロナ禍も問題なし

目的の山まで車に自転車を載せていくことも多いですが、家を出てから帰るまで、基本的に誰とも密な接触はせずに、オープンエアでの活動になります。コロナ襲来後は他にやることもなく、週末も年休の日も、ひたすら東京周辺の山道やサイクリングロードを走ってきました。年間走行距離は6,000kmを超え、前述のヒルクライムは16年目にして自己ベストを大幅に更新してしまいました。私の自転車仲間にも、コロナ禍でかえって健康になったと言っている人が何人もいます。

### 3. 最後に、レストアしながら思うこと

古い自転車のレストアをしていると、規格が変更されていて、使えるパーツが手に入らない、ということが多々あります。ネットオークションでも見つ



コロナ禍のヒルクライムはばらばらにスタート  
(平成21年製カーボンロード)

からない、もしくは高過ぎて買う気がしない場合は、フレームかパーツを自分で改造するか、パーツやアダプタを自作する必要があります。聞いた話ですが、トヨタのランドクルーザーが世界で長く支持されている理由は、主要パーツの規格はなるべく変えず、世界中どこでも手に入る部品で修理できるようになっている、ということだそうです。世界で汎用されている規格を勝手にコロコロ変える、日本の某自転車パーツトップメーカーには、是非この点を見習ってほしいものです。何しろ、新開発の高性能パーツを使うためには、自転車ごと新調しなければならないケースが多いのですから。

インフラも同様で、設計施工時には将来壊れたときのこと、補修補強時には再度壊れたときのことも考え、多額の費用を要せずして対応できるような構造、工法を選択すべきです。昔の耐震設計みたいに「絶対壊れないから大丈夫」では、少しでも想定を超える事象が生じたときに何も対応できなくなる。近年の様々な災害で、世界中のエンジニアが思い知ったことです。

常に壊れた後のことも考えておく。というわけで、今夜もネットオークションでビンテージパーツを漁るのでした。足元を見た値段設定はやめてほしい……。