

2012年11月 クラブルンレポート(O 笠原)

基本データ

クラブルン実施日	2012年11月24日
クラブルン名称	江戸川～利根運河～利根川
コース概略	JR 市川駅～江戸川～利根運河～利根川～関宿城～JR 久喜駅 約70km
集合場所	JR 市川駅 9:30 集合、10:00 出発
クラブルン担当者	O 湖
レポート担当者	O 笠原、O 湖
参加者	6名
天候	曇りのち晴れ

レポート本文

今回のコースは、江戸川→利根運河→利根川の遡上なので、上り基調ではありますが、関東平野の真ん中。獲得標高30mのド平坦



雨天のため1日延期となり、11月24日 JR 市川駅に集合したのは・・・



今回のボスの O 湖さん、Tさん、T本さん、F本さん、T地さん、そして写真に写っていないワタシの総勢6名。

出発前のミーティング。

構成は、20吋ミニベロ=1、20吋フォールディング=2、24吋フォールディング=1、700Cロード=2。

前日の雨が残っているようなどんヨリした空でしたが、予報ではだんだん回復するとのこと。10時に出発。



川のむこうがわにスカイツリーが見えます。



江戸川に出て、左岸を遡上します。

でもって、川のこっちがわはネギ畑

ネ、ネギくさ～～



「♪やぎりの～～お、わたあし～～」とくらあ

しかし、ネギくさいっす

コースは



←土手上を走ったり、↑土手下を走ったり。
木を揺らすほどではないけど向かい風。

ワタシはF本さんとO湖さんを風よけにして、ツキイチでクラウチング姿勢。(楽しせてもらいました)



ネギ畑が終わったら、一面田んぼになりました。
千葉県って、けっこう米どころなんですねえ。

天気もだんだん良くなりました。



11:37

江戸川と利根運河の合流点に到着。
市川駅より約 22.7km
スタートから 1h33m

このころには晴天。

気温は高くないけど、Tさん、F本さんは「暑い～」と中を1枚脱いでいました。
しばし歓談(内容はカツアイ)の後、利根運河を遡上。利根川に向かいます。



12:03

3分の1ほど遡上したところにある親水公園。

市川駅より 25.2km

スタートから 1h59m

浮橋がかかっている、面白そうなのでみんなで渡ります。



調子こいてみんな渡ったんですが、対岸に道はなく、足場の悪い階段を担いで上るハメに。気分はシクロクロスです。

ちょうどお昼なので、運河駅周辺を探索

探索中に見かけた『福之神』・・・
びりけんさんにくりそつなんです。



運河駅前で T 本さんが、うまそうなラーメンやさんを発見。



ワタシは
「チャーシューメン」
…うんま〜〜！

たまたま待たずに入れたけど、かなり幸運だったようで、その後店の外には行列が出来てました。
エネルギーを補給して、運河に戻って遡上を再開



途中で見かけた紅葉。

聞こえるのは、鳥の声と、自分の自転車のロードノイズと、耳元の風を切る音

こういうコースは無心になれるから大好きです。
(なかなか無くてねえ)

ついに利根川に出ました



13:41

運河の入り口の水門

市川駅より 30.5km

スタートから 3h10m (食事時間を含む)

ここで、T さんの DAHON の試乗会

同じ20時のフォールディングですけど、ワタシの KHS とはかなり乗り味が違います。

もっとも、ワタシの KHS は可能な限り前傾姿勢になるようにいじっているんで。

さらに、O 湖さんの「フレンチバルブの扱い」講習会

たまたま T さんの DAHON の空気圧が低かったんで、教材となりました。

DAHON のチューブは仏式なんだあ。ワタシの KHS と同じタイヤ履いているのに。ワタシのは米式です。

こんどは利根川を遡上します。

ラジコンを飛ばしてる人、スポーツカイトを飛ばしてる人、モーターハングライダーで飛んでる人、グライダーで飛んでる人。

いろんなもんが飛んでました。

下ってくるロードさんとは幾人かすれ違いましたが、上っていくロードさんはほとんどいませんでした。

寒いから？利根川は人気がない？

荒サイや多摩サイに比べると、何にもない(トイレとかコンビニとか)からかもしれません。

空気圧を調整した T さん。「走りが軽い！」と言ってました。

空気圧って、大切なんですよ。



遠くに見えるのは筑波山

あら、煙の向き・・・追い風だったのね。

江戸川も利根川も、神奈川の川とは全く異なる景色です。

こんなに広々してないんですよね。

多摩川も、相模川も、酒匂川も。

ゴールが見えてきました。関宿城です。



15:22

市川駅より 57.3km

スタートから 5h18m(食事時間を含む)

千葉県立関宿城博物館

今回のランのゴールです。

関宿城は実在したお城なんですけど、場所はここじゃなかったし、形もこんなじゃなかったそうです。(つまり「なんちゃって関宿城」)

中を見学するでもなく、お土産屋さんをひやかして、トイレを借りただけ。



記念撮影して、反省会のため、久喜駅に向かいます。

久喜駅に着きました。
日が暮れちゃいました。



16:53
市川駅より 71.6km
スタートから 6h50m

駅前の居酒屋で反省会です。

今回はパンクの神様にご指名された方はおりませんでした。
O 湖さんのトゥークリップが壊れた(ネジがとれた)のが、最大のトラブルだったでしょうか。

ワタシのリヤブレーキが変だったのは、アウターがキャップにちゃんとはまってなくて、ワイヤーが引張られた状態となっていたためでした。

GPS サマリー

行動時間: 6h50m 走行時間: 4h53m 停止時間: 1h56m

走行距離: 71.6km

最高速度: 28.1km/h 平均速度: 28.2km/h

ルートラボの実績ログ

<http://yahoo.jp/Wtd0tT>

11 月クラブランレポート「小径車、走りの性格」について

今回の「江戸川・利根運河・利根川ラン」には、久しぶりに 20 インチ小径車に搭乗しました。事前情報では小径車参加多しとのことでしたので、わたしもお付き合いしてみることにしました。当日の参加機種内訳は小径車 4 機、大径車(700C)2 機合計 6 機の小所帯となりました。

JR 総武線市川駅より走り出しますと、2kmも行かないうちに江戸川に出ます。暖気運転を兼ねて軽いギアを選び、クランク回転数を高めに保って進んでいきます。川堤のサイクリング道路は風が少し向かい気味でして、ときおり強風となります。このときは 6 機編隊も間隔が開いて縦に長く伸びてしまいましたが、単調に続く川堤ですので先頭が速度調節するだけでじきに 6 機の体勢が整います。

その先頭で速度を落とし後続を待つわたしは、自分の 20 インチ小径車の操縦性におおいに違和感を覚えていました。低速でふらつくハンドルに全神経を集中しますが、ゆっくりと行きたいときに安定して真っ直ぐに走りにくいのです。

いやはや小径車は扱いにくいなあ、その操縦特性は 700C 大径車に比べると不安定だし。なににより常に踏んでいないと先に進まない。言い換えれば、踏むのをやめて惰性で滑ろうとするとすぐに失速してふらついてしまう。



利根運河に掛かる浮き橋にて、そろそろお腹がへってきました

そもそも小径車は、クランクシャフトを支えるボトムブラケット(B・B)が高い位置にありますからね。小径車輪と相まって、この B・B 位置の高いことが安定を欠く要因じゃあないでしょうか。ただし小径車は踏み出しが軽いです。

これも小径車輪と B・B の高位置に関係があると思います。

あれこれ考えながら北上しているうちに、もう流山市です。利根運河へと東に変針した頃には、内陸も奥深くに進行して強風の影響を受けないで済むようになりました。

東武野田線「運河駅」あたりで昼食をとるため、食堂をさがして路側帯を縫うように走ったり、交差点の二段階右折や、信号待ちの歩道上で機体の向きを転換するとき。このような状況には、真っ直ぐ走るときに不安定に思えた操縦性も、機体の向きを変えやすく軽快に感じます。小回りの利く小型の機体にはおおいに重宝しました。安定性と俊敏性とは相反する要素なのですね。



浮橋上のF本さん、凜々しい

ならば小径車と大径車を折衷して、双方の利点を取り入れた機体を製作できないかとも思います。つまり大径車の安定性と小径車の取り回しの良さを併せ持つ機種です。

見回すと、ちゃんとおられるではないですか。同行のF本さんは24インチ車輪のH型フレームの機体です。便宜的に「中径車」とでも呼びましようかね、これくらいの大きさの車輪だと細めのタイヤを使用していて、かなり高速で移動することも可能かと思われます。

F本さんにお聴きしましたところ、今回の感想として下記のように述べてくださいました。

「利根川べりを走る皆さんは、すれ違うたびに挨拶が交わされ余裕が感じられました。多摩川サイクリングロードをがっがっ走る人たちとは大違いです。

また江戸川沿いで眺めたラジコンヘリコプターの曲技飛行、利根川河川敷で眺めたラジコン飛行機競技会での錐揉み落下飛行。さらに操縦者の搭乗するモーターパラグライダー、セスナ機が牽引して離陸するグライダーの飛翔など究極の男の趣味が満載。時間が許せば立ち止まってずっと眺めていたいと思いました。彼ら趣味人のスケジュールがわかれば、見学メインで再チャレンジしたいですね。」

なるほど、見物するたのしみもサイクリングの愉しみかたのひとつですね。



運河から堤を上る筆者と小径車

野田市で利根川に出て再び北西へ変針する頃、運河と利根川を仕切る水門で休憩です。このとき同行の T さんが搭乗する小径車「ダホン」、どうも車輪の空気圧が足りないようにお見受けしましたので適正な圧力に充填しました。

ついでに試乗させていただきましたところ、一文字ハンドルの位置が高くてじつにアップライトな乗車姿勢です。このため周囲を眺め渡しやすい良好な視界を得ています。視線が高くなるので、なんだか自分が偉くなったかのように思えました。

もちろん軽快な操縦性なのですが、この操縦特性がまた味わい深いものでして。まず前輪操舵が過激なくらいに軽いのです。慣れるまで、初めはハンドルを直進に保持するのが難しいくらいに舵力が軽い。そのいっぽうで長めのホイールベース(前後車軸間距離)により、意外におっとりした乗り心地なのです。雑踏の市街地をきびきびと走り、長距離を行っても疲れにくいよう工夫して設計してあるのかしら。



筆者の愛車 スイス生まれの小径車 20 吋「ブルーノ」

自転車にはいろいろな楽しみがありますよね。また同じ自転車でも車輪の径、フレームやハンドルの形態によって走りかたや感じかたも変化します。

これは当クラブにも同じように反映しておりまして、さまざまなサイクリストと自転車が参集します。クラブランのようにある時には同じ道行きで交流し、ある時にはロングライド、歴史散歩、食べ歩きのように専門的な領域に分化します。

この件について、前述の F 本さんも下記のように述べておられます。

「当クラブに望む方向性とは、来るものは拒まず去るものは追わず。そしてみなさんが自転車以外にも趣味写真、グルメなど多様にして諸々の分野に交差して愉しむことのできる活動、自由闊達に語り合い交流を深める活動が YMCC の本質かと思います」

以上 O 湖、取材協力 F 本さん