



笠間・茂木から鷺子山
ルーフキャリア一代記
ポタリングの風景

CYCLE FIELD 2026

2





CARRADICE

アドベンチャーシリーズ

キャラダイスの新たなシリーズ『アドベンチャーシリーズ』は、グラベルロードからトレイルまで、オンロード・オフロード問わず使える多用途なバイクバッグシリーズです。バイクパッキングやツーリング、日々の冒険に最適な耐久性と使いやすさを兼ね備え、防水性の高い素材で荷物をしっかりと保護します。

バッグの安定性を高める専用の「Bagman Rack」と併用することで、長期間のツアーやタフなライドでも、荷物の揺れを気にせず走れます。人里離れた道を進む旅のために、英国の工房でひとつひとつハンドメイドで作られています。

Bowland Bar Bag: 多用途なバイクパッキング向けハンドルバーバッグ



長距離ライドから通勤まで、あらゆるサイクリングシーンで活躍する多用途なバー^バグです。『12L』と『20L』の2サイズがあり、荷物をたっぷり収納してもバイクの重量を気にせず走れます。

12L: ¥25,300 (税抜: ¥23,000) / 20L: ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量: 12L / 20L
素材: 1000 テニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD): 12L: 30x18x26cm · 20L: 35x30x20cm
防水性: 防水裏地 (テープで密封)
カラー: ブラック
重量: 12L: 約 510g / 20L: 約 600g

Odyssey Saddlebag: 大容量で長旅に最適なサドルバッグ



長距離ライドやツーリングのために設計された、26Lの大容量サドルバッグです。豊富な荷物を収納できるだけでなく、耐久性と実用性を兼ね備えています。『パッケマンアダプター』を始めからセットされた『QR』モデルも用意

ベルト: ¥28,600 (税抜: ¥26,000) / QR: ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量: 26L (ポケットを含む)
取付け: ベルト / QR
重量: 約 700g
素材: 1000 テニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD): 34 x 20 x 35 cm
カラー: ブラック

Colorado Saddlebag: 優れた耐久性と安定性を誇るサドルバッグ



時代を超えたデザインと高い機能性を兼ね備えたサドルバッグです。17Lの大容量で、バイクパッキングや長距離ツーリング、日常のライドまで、あらゆるサイクリングシーンに対応します。付属のサドルラックサポートでバッグを安定させることができます。

¥28,600 (税抜: ¥26,000)

容量: 17L
重量: 約 650g (サドルラックサポート込)
素材: 1000 テニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD): 57 x 28 x 15 cm
カラー: ブラック

Harrop Barbag: 軽量でコンパクトなハンドルバーバッグ



必要なものを手元に置いておきたいサイクリストのために設計された、軽量で多用途なハンドルバーバッグです。4.5Lというコンパクトな容量は、日帰りライドや通勤、ちょっとしたツーリングに最適で、工具やスナック、ジャケットなどの小物をスマートに収納できます。

¥13,200 (税抜: ¥12,000)

容量: 4.5L
重量: 約 240g
素材: 1000 テニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD): 28x14cm
カラー: ブラック

Cambrian Lightweight Saddlebag: 持ち運びに便利な 16L 防水バッグ



長距離ライドから通勤まで、幅広いニーズに対応するコンパクトなサドルバッグです。16Lという容量は、日帰りライドや軽めのツーリングに最適で、荷物をしっかりと収納しつつもバイクの重さを気にせず走れます。

『パッケマンアダプター』を始めからセットされた『QR』モデルも用意。

ベルト: ¥22,000 (税抜: ¥20,000) / QR: ¥23,100 (税抜: ¥21,000)

容量: 16L
取付け: ベルト / QR
重量: 約 540g
素材: 1000 テニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm
カラー: ブラック

Pennine Top Tube Bag: 手軽な 1.5L 収納バッグ



ライド中に必要な小物をすぐに取り出したいサイクリストに最適なコンパクトなバッグです。1.5Lの容量は、スマートフォン、財布、工具、補給食などを入れるのにぴったりで、通勤や日帰りライドをより快適にしてくれます。

¥8,360 (税抜: ¥7,600)

容量: 1.5L
重量: 約 700g
素材: 1000 テニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm
カラー: ブラック

笠間・茂木から鷺子山へ

奥田茂雄



前回のミニ・ツーリング行からひと月も経っていないが、また北関東に一泊で出掛けようと思う。最終目的地は栃木・茨城県境の鷺子山にある鷺子山上神社とする。以前近くを通つて、そのうち行こうと思つていた場所である。まず茂木に泊まるとして、一日目は笠間から益子、茂木と軽い町巡りをメインに、二日目は茂木から高部宿、鳥帽子掛峠、鷺子山上神社、最後は那須烏山で自転車を畳むという計画を立てた。

まあ歳であるから、体が動いてやる気のあるうちに少しでも走つておかねばというところだろうか。思い立つたが吉日で前日に茂木の宿を予約する。一日目はそれにしても距離が少なめであるが、ちょうど日曜なので真岡鐵道のSしが見られる。それに合わせて余裕あるプランを考えると軟弱になるのは致し方ない。もうそんなに急がなくともいいだらう。

● 一日目

11月16日、武藏野線の新座から水

戸線の笠間まで輪行。いい天気である。日曜なのでラッシュを気にしなくともよく、平日よりも少し早い出立である。東北線回りで小山乗り換えの鈍行の旅、岩瀬あたりから紅葉の山の風景になり、笠間駅には11時頃の到着となつた。

今日のコースは以前から行ってみたかった小さな町を繋ぐ。ほとんど人のいない静かな駅前で自転車を組み立て、まずは笠間稻荷へ向かう。

街中の神社に近づいたら突然にそこ

だけ大賑わいである。敷地の一角に自転車を停めてお参りしようとするが、境内は秋の好日、菊祭りだとか七五三とかで大変なことになつていて、遠目に眺めて退散することとした。笠間稻荷、その人気あなどるべからずである。

町を出外れ仏ノ山峠に向かう。な戸線の笠間まで輪行。いい天気である。日曜なのでラッシュを気にしなくともよく、平日よりも少し早い出立である。東北線回りで小山乗り換えの鈍行の旅、岩瀬あたりから紅葉の山の風景になり、笠間駅には11時頃の到着となつた。

今日のコースは以前から行ってみたかった小さな町を繋ぐ。ほとんど人のいない静かな駅前で自転車を組み立て、まずは笠間稻荷へ向かう。

街中の神社に近づいたら突然にそこ



下りかけてすぐの道路わきに小さなお堂があった。その端正な姿にブレーキをひき、立ち寄つてみる。夕日堂というらしい。解説板があるが、何かいわれはあるらしいものの、前提が省略されすぎで要領を得ない。帰つてから検索してみたら、次のような哀しい伝説のあるところだつた。

その昔、仏ノ山峠には追いはぎがいた。その娘のおせんが父の悪行を諫めるため、旅人に扮して男の前に現れる。手にかけたのが娘と知つて男は悔い改め、午前は朝日堂、午後は夕日堂に籠つて人々の供養を続けたという。男の身分来歴には複数のバージョンがあるみたいだが、基本的な話はこの流れのようだ。

おせん、身代わり、というと房総のおせんころがしの伝説が思い出される。何か象徴的な名前なのかも知

もなんとなく関西の信楽辺りに似てるなと思う。陶土の土地に共通する何かがあるのかも知れない。

それらしき陶房の建物がぼちぼち見受けられ、やがて城内坂の丘に入ると焼き物一色の、良くも悪くも観光地の雰囲気になった。益子焼窯元共販センターのあたりはなかなかの人出で、あらためて今日が日曜なのを思い出した。



益子焼のルーツは笠間焼にあるのだそうだ。笠間焼はお稲荷様の陰に隠れて地味な感じはある。その笠間焼は信楽の職人から始まっているらしい。だから共販センターには巨大なあの信楽の狸が鎮座しているのだろうか。



元々は普段我々が日常何気なく使う製品を多く作っていた産地のようだ。益子は民芸運動の関係もあって、今は陶芸作家の芸術活動の地としてのイメージが強い気がする。

さて、しばらくすると真岡鐵道の上り列車のSLが来る。古い町を通り抜け益子駅に向かう。駅のあたりには公共の建物が幾つも並んでいるが、あまりにも静かである。3時の到着まで少し時間を持て余したが、なに、どうってことはない。

SLは当たり前だが時間にちゃんと来て去つて行く。三両の客車をC-12という蒸気機関車が牽いている。機関車が付いている。発車すると窓から乗客の子供達が見物人の僕に手を振る。こっちも好々爺よろしくにここと思い切り振り返す。列車が

で、これは後世の人が伝説の場所に建てたものだろう。丘陵の谷が少し開けたところから西に折れ、まそぼととした藪山を越える。朝日堂は谷の向こう側にあるそうだ。この時は気が付かなかつた。というかその話があることを知らないわけだから当然ではある。建物 자체は1555年の建立だそう

宿は家族経営の古いところで、この日の客は僕一人だけだった。昨日満員だったとのことである。ご飯は量がたっぷりだったが、走つた後なので完食する。この規模の地方の小さな町、もう食堂はおろか商店 자체が消滅しつつあるので、頼めるなら泊りは二食付きが無難である。例により9時には就寝。本日の走行約40km。

●二日目

朝食を食べていたら、宿のおかさんがあみそ汁の具に芋がらという郷土食材を使っていると教えてくれた。里芋の茎を乾燥させたものだそと来て去つて行く。三両の客車をC-12という蒸気機関車が牽いている。機関車が付いている。発車すると窓から乗客の子供達が見物人の僕に手を振る。こっちも好々爺よろしくにここと思い切り振り返す。列車が

行つてしまい静寂が訪れたところで一息つき、自分も走り出すとする。既に夕刻の空なので、さすがにあまりのんびりはまずい。野と丘の境ところだが、町外れの少し心細いところにある。うす暗い中半信半疑で走り、看板を見つけた時にはほつとした。

宿は家族経営の古いところで、この日の客は僕一人だけだった。昨日満員だったとのことである。ご飯は量がたっぷりだったが、走つた後なので完食する。この規模の地方の小さな町、もう食堂はおろか商店 자체が消滅しつつあるので、頼めるなら泊りは二食付きが無難である。例により9時には就寝。本日の走行約40km。

SLは当たり前だが時間にちゃんと来て去つて行く。三両の客車をC-12という蒸気機関車が牽いている。機関車が付いている。発車すると窓から乗客の子供達が見物人の僕に手を振る。こっちも好々爺よろしくにここと思い切り振り返す。列車が

那珂川を渡ると一年ほど前に那須烏山から城里町に行く時に通つた道である。ちゃんと風景を覚えていた。すぐに分かれて北へと細道に分け入る。しばらく行くと国神神社というところがあつた。痔の神様なのだそうである。お参りしたが地味な里の神社だった。

あたりはぼちぼち丘というよりは山らしい感じになつた。この近辺特有の坂道をどれだけ上つても変わらない風景が続く。道端に北関東らしく馬力神の石碑がある。

思わぬところに県境があつて唐突に茨城県に入り、千田というところから無名の峠で一山越える。下ると油河内という里である。廢郵便局が

ちなみに気動車は緑と赤の塗分けで派手なのだが、この季節は完全に紅葉に紛れて保護色である。

ベンチに座つて缶コーヒーでもと思ったが、外に座れるところがないので道の駅に移動する。いつもながら朝はなかなか走り出せない。売店が営業開始するくらいのタイミングで出発とする。



新しい局舎の横に残されていて、なぜか二宮金次郎の像も置いてあつた。作業小屋の軒に吊るされた干し柿がいかにも日本の秋である。

美しい里をゆるゆると下つて国道293号に合流する。293、先月



も走ったからまたお前かというところであるが、結構不思議なルートで続く国道である。

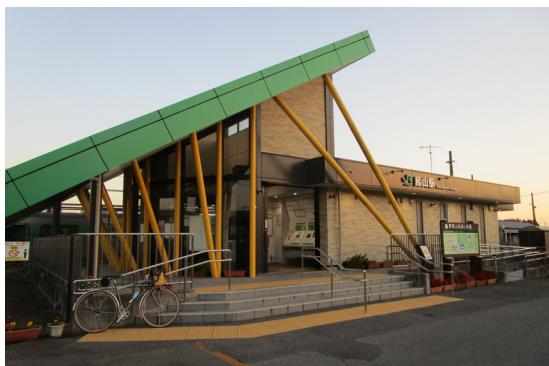
だらだらの嫌な坂を上り花立トンネルをくぐると、短い下りで旧美和村の谷間である。ここまで来たら高

部宿に寄らないわけにはいかない。少しコースを外れて一年三ヶ月ぶりの古い町並に足を延ばす。変わらぬ佇まいに安心した。

コンビニサンドで昼食後、鳥帽子掛峠に向かう。大きな峠ではないが、このあたりには地形図に名前のある峠が少ないので、貴重な存在ではある。最初は広い道であるが途中からいい感じに狭くなる。ほぼ真つすぐに上っていく道で最後は結構きつい。

まうところである。その先坂は急になるが、短いので押して上がつて鷺子山上神社に着く。文字通り山のてっぺんにある神社だが、ちょうど県境で本殿までも分断されているらしい。やたら建物が多いと思つたら、栃木県、茨城県、両方の社務所が置かれているそうだ。フクロウが神社の象徴らしいが、祭神が製紙の神様という点にも注目したい。近くの高部宿はかつては和紙の商人が軒を連ねた場所であつたらしいのである。

2025
· 11
·
16
|
17



下りは短く、すぐに少し開けた谷に出で大那地の村に降り着く。T字路にある集落のゴミ集積所のあたりに、一昨日、15日に行われた鷺子山上神社の夜祭のポスターがガムテープで貼つてあつた。

峠道の本道は右へと下つて行くが、逆方向の浅い谷間を鷺子山に向かう。それなりの高度の場所だが、低地にいるみたいな不思議な地形である。谷間は大半が耕作放棄地のようだつた。

傾きかけた日の光に紅葉が美しい。随分と荒れた細道をじわじわと奥に進むと、神社への旧道の分岐があつた。水戸黄門の通つた道と看板が出ていい。県境地帯ではあるが、黄門様、やはり出たなど納得してし

平日なのに何人か観光客が来ていたので人気のある神社なのだろう。見晴らしは残念ながらほとんどない。下りはスギ林の中を緩やかな道で戻れた。

今回の目的を無事達成したところで帰途に就く。いい秋の二日間だった。

今年は里の紅葉が例年よりも美しく感じる。南に降りて国道293号を那珂川町方面に向かい、伴睦峠の手前から那珂川方面に下つて鉄道のある那須烏山まで走る。次第に薄暗くなつて心細いが、市街に入ればもう様子は分かつている。那須烏山はいつの間にかもう4回目となる。

烏山駅に4時過ぎに着いて次の列

卷之三

傾きかけた日の光に紅葉が美しい。随分と荒れた細道をじわじわと奥に進むと、神社への旧道の分岐があつた。水戸黄門の通つた道と看板が出てゐる。県境地帯ではあるが、黄門様、やはり出たなと納得してし

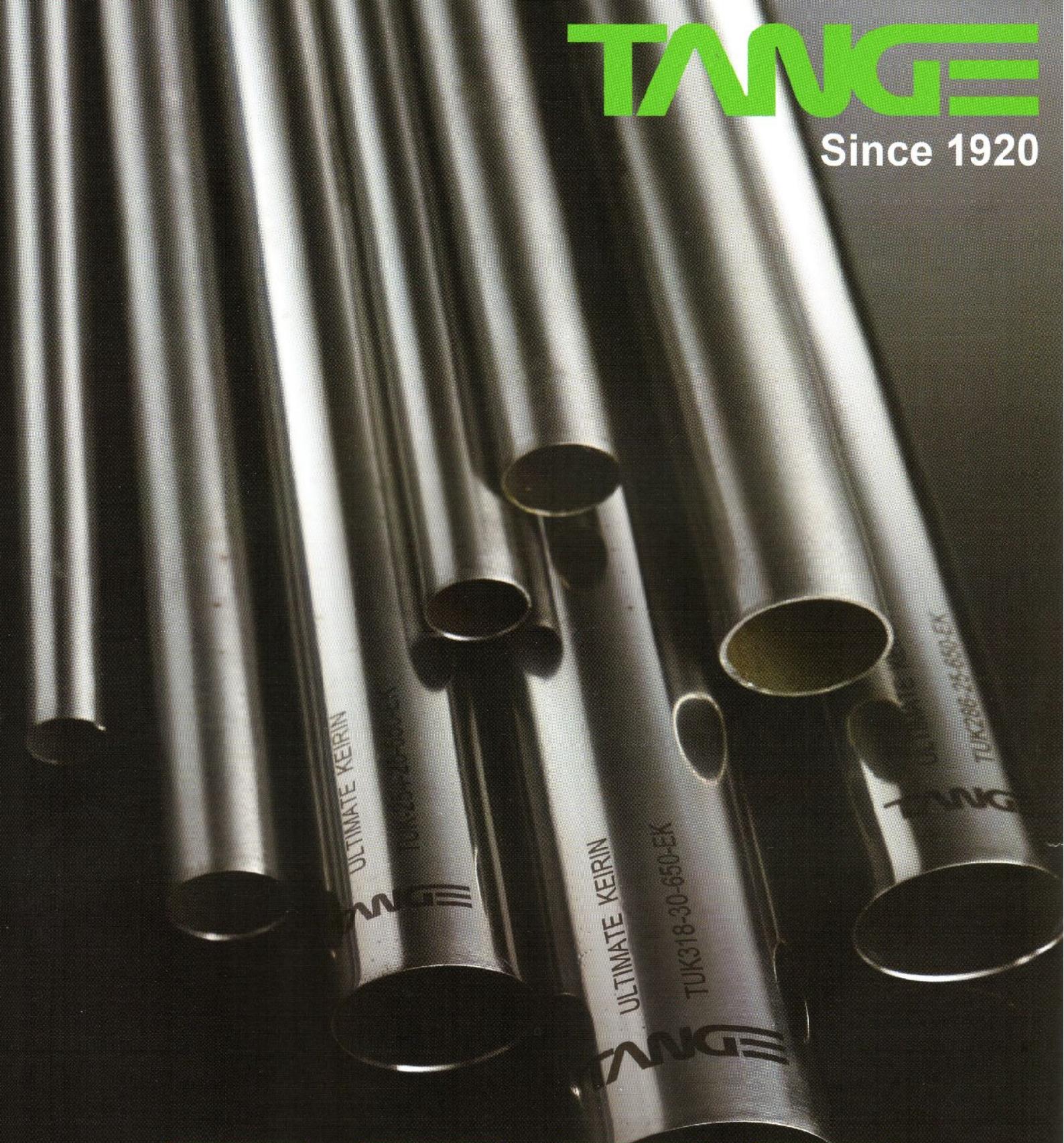
今年は里の紅葉が例年よりも美しい感じだ。南に降りて国道293号を那珂川町方面に向かい、伴睦峠の手前から那珂川方面に下つて鉄道のある那須烏山まで走る。次第に薄暗くなつて心細いが、市街に入ればもう様子は分かつてゐる。那須烏山はいつの間にかもう4回目となる。

烏山駅に4時過ぎに着いて次の列

卷之三

TANGE

Since 1920



TANGE日本総代理店:株式会社エンマバイシクルワークス
URL : <http://www.enma-bicycle.co.jp> E-mail : info@enma-bicycle.co.jp

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

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。



9

川上伸一



子供車、二枚肩のフォーククラウン板厚3mm

●構造による軽量化 後編

クロモリ鋼を使ったロウ付けフレームとカーボンパイプをアルミラグに接着した物を比較すると、熱を加える部分を最小限にしたいクロモリと接着面積を広くした方が良いことには無理があるように思つ。

ゼロ戦に使用されたジュラルミン板を使った元祖軽量車、十字号では板をリベットで接合したモノコック構造とも呼べる製法となつてゐる。板をパイプ状にしてリベットでダイヤモンド型にするという考えは最初からないだろう。素材に合わせて構造を変えるのはどの分野でも共通のテーマである。

カーボンパイプを差し込んで組み合わせる金属ラグ部分は当然、カーボンより頑丈でなければならない。接合部が重なる部分が長くなり、パイプが短いと軽さのメリットは減少する。量産フレームは組み合わせるパーツの関係で、十字号のようなモノコックなどの極端な物は作れないと。僕がチタンとカーボンの接着構造を考えていた時、ヘッドチューブからリヤエンドまで長い一本のパイプを左右に一本使つつもりだった。もちろんワンオフなので好き勝手にできるというのもある。

クロモリオーダーフレームでもまれに重装備のキャンピングやタンデムでそのようなセンターステイを持つフレームがある。軽さだけを目的にするとエアロなど無視してペダリ

ングの邪魔にならない範囲でなるべく立体的になるようにする。クロモリの細いセンターステイ用パイプは自転車用としてラインナップされているのか分からぬが、カーボンのクロスするシートチューブとの接合部ではパイプを曲げる事ができないので、エアーライン等を工夫する必要がある。

●接着剤なんて信じない

最初にカーボン+チタンの接着構造を使用した人力ボート用のフレームはリカンベント型で、カーボン部の長さが700mmほどあり、軽さのメリットを生かせる。接着剤はそのまま本業で使用していた物で、2液焼付塗装の熱にも耐える。ただ冷蔵庫に保管しても使用期限があるのか品質が劣化していたなど、扱いにくい面もある。

カーボンとチタンはそのアクリル系を使用し、メイン以外の細い部分を接着剤で固め更に紫外線による劣化を防ぐため塗装する。ただ

100%同じ接着剤を使うのではなく、チタンとカーボンの細い部分の数日間の使用だが、炎天下のパドックから海水に浸かりその後水洗いで再び天日に晒されるという、自転車以上に過酷な条件だった。大会終了後室内に保管していたが、翌年、主催者側から参加案内の電話を貰い、急遽少し手を加える事となる。

フレームのカーボン部分はケブラー繊維の筏方式の部分を少し追加しただけだったと記憶している。レース結果は別として、終了後気付いたのはメインのカーボン+チタンの接着部分が剥がれていたのである。自転車フレームの倍ほどの接着面積があつたにもかかわらず、だ。ダイヤモンド型フレームと同じく



①センターステイのイメージ、立体感を出す ②かつて製作したボート用カーボン+チタンの一部、念のために二種類の接着剤を使い分けた ③チタンの5mm板で作るフォーククラウンは軽量とは言えない

一ヶ所が外れた場合でもバラバラになるのではないか、細いエポキシ系の糸のみでもガッチャリ固定されたり、見た目うんぬんよりこれならラグを使わずパイプをクロスさせてケーブル糸とエポキシで固定するのが一番ではないかと思える。

ボートレースはそれから続けて参加することになるが、新艇はカーボンや接着構造を一切使用せずチタンの溶接のみになった。全くレベルの違う世界の話だが、宇宙空間で使用している人工衛星に不具合が発生し、その原因が発電用太陽光パネルの接着剤だったそうである。いくら地球上で想定以上の過酷なテストを行つても、そのような事が起つたんだと感じた。

●パイプ構造

仕事では、見えない部分、内側の下地など素材が自由な場合、なるべく少量で済ますために角パイプを使用することがある。取付方法によってアングル材やC型鋼を使うが、これらは捨てる力に対してもパイプとは比較にならないほど弱い。これは断面が開いているか閉じているかによるもので、自転車フレームでも軽量化のためにパイプに穴を開けるとそういうもの見たことがあるが、僕ならそんな加工は絶対にやらない。

ポートのフレームでは懲りたもの、自作軽量車の計画は続いている

る。何よりカーボンのパイプが大量にある。全体のイメージとして、ホーリー・バイク用の24インチチューブニーバイク用の24インチチューブー。

24インチだからとチーンステイをぎりぎりまで短くするわけではない。ピスト用の軽量タイヤは普通に売られており、そほど高価でもない。

とりあえず変速付で5~6速のフ

リー、フロントはシングル、ハンドルはブルホーン形状でポジションはレーサーではなくランドナーバーの上を握るくらいで、輪行用ボタリンガ車といったところか。これで重量は3.9kgが目標だ。

ピスト用タイヤは計測用で、実際に使用する時はトレーニング用のタイヤを付けて4kg強に収めるつもりだった。いつまでに作るといったような書きかけも全くないと、頭の中でいろいろ考へるだけで時間が過ぎてしまう。それに伴いパーツも軽い物が次々と発売される。

フレームに使用するチタンパイプは径と肉厚の関係で手に入らないサイズがある。丸棒を旋盤で削り出してパイプを作るのは可能だがそんな贅沢はしたくない。まずは子供車、それ程極端な軽量車ではないものの、自作の子供車の製作を始める。

フレーム、フォーク全てチタンだが、悩んだのはフォーククラウンだ。旧車風に一枚肩にしたが、重量的には納得していない。当時クロモリロードバイクはパイプのフォークブレードをクラウンの部分で曲げて、

正面から見て一本で逆Sの字になるようにステアリングコラムに溶接するユニクラウンと呼ばれるフォークだつた。かつてはBMX車などでしか見られないと思っていた形がMTBからロードバイクにまで広がつている。恐らく軽くて安いのが原因だろが、見た目が味気なくランドナーなどのツーリング車には使いたくない。

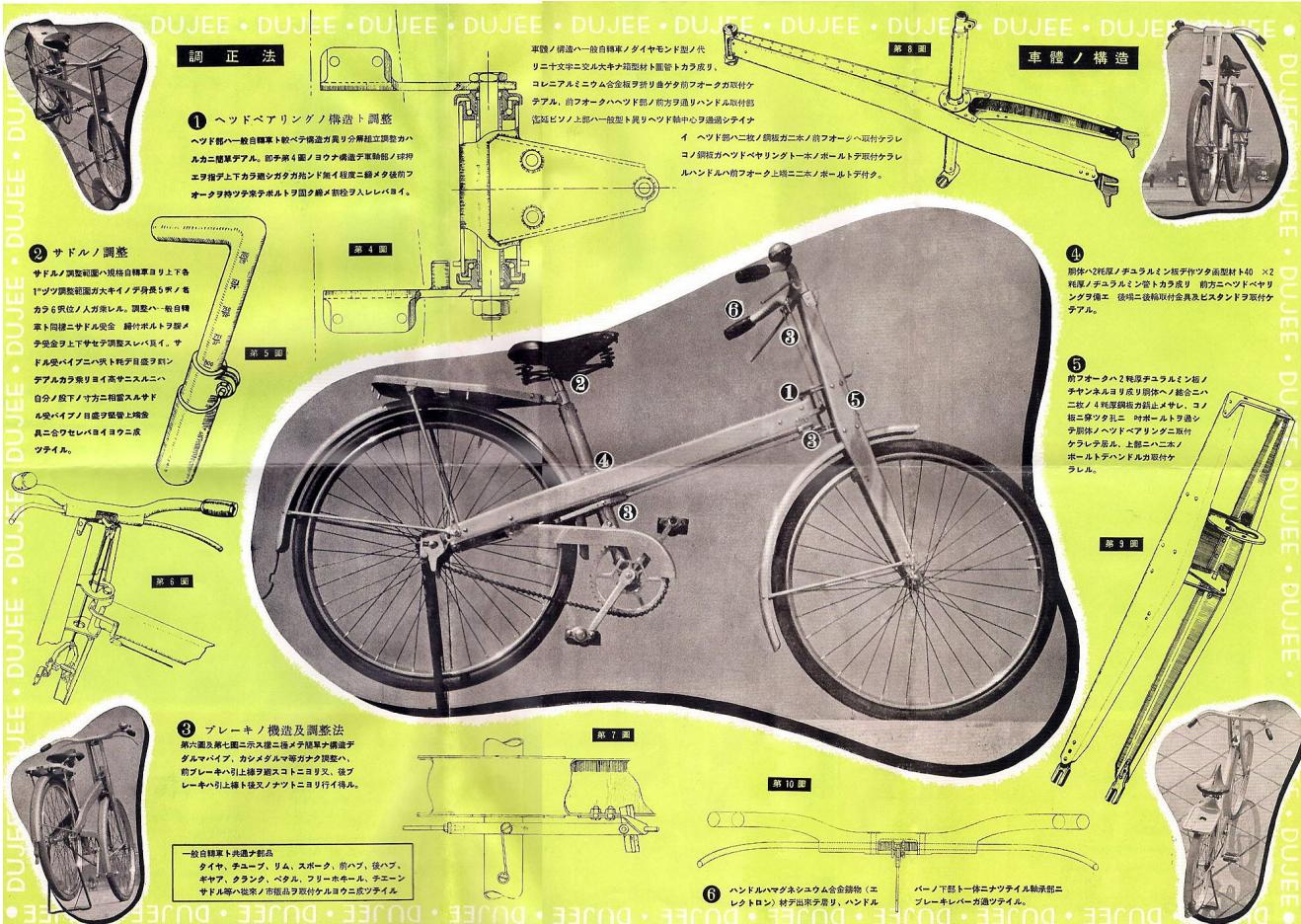
オーダー車でフォーククラウンを美しく軽くするには、高さを削ったり部分的に肉抜きをするなどの手間を掛けないといけない。チタンのパイプをユニクラウンのような小さい半径で曲げるなど無理だらうと考えていた時、ある情報筋からサイクルショップ玄さんの所にチタンフレームのミニベロ、パナソニック・トルンクルの折れたフロントフォークがあることを聞いた。

ステアリングコラムの所なので径も肉厚もちょうど良い。その年のトーエイオーナーズミーティングでお会いして、何かしらのお礼と引き換えにフォークを引き取る。このフォークはそのまま保管されたが、2022年のジャパンバイクテクニク車のフォーククラウン部分に使用された。

楕円に潰したブリッジ部分は二枚肩の板を使用するより半分以下の重量で完成した。空を飛ぶ鳥の骨が長い年月をかけて硬い中空構造に進化したことを考へるとやはりパイプが一番だ。

※おこな

前号の記事でフレームの応力図に合わせてパイプ径を変化させたロードバイクは、1930年代のイギリスで複数の工房で作られ、レースに使用されていた。また、ブリヂストン製アルミフレームのレイダックは接着フレームの誤り。



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



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



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

他の追随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

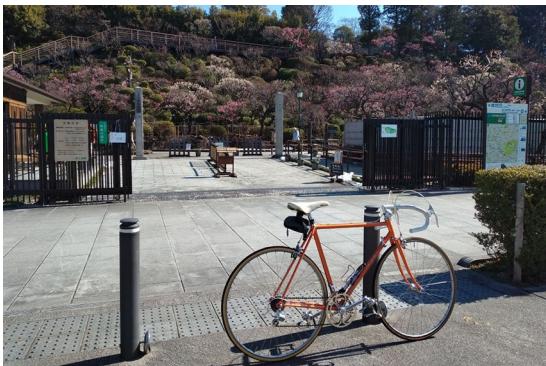
全国書店およびAMAZONで注文できます！

もちろんオオマエジムショ店頭でも販売しています！



風ンボタのり

渡辺洋



て、96ある石段の前の山門を見て左に進むと車坂を上ることになる。上り切ると早咲きの紅梅と白梅が植ゑられており、正面には大銀杏が、右側には本堂の裏側が見えてくる。紅葉坂を下つてさらに右に上つていくと、左に五重塔が聳えている。この塔は1608年に建立され、20年以上前に大々的に解体修理されて



● 池上線 東急電鉄の池上線は本門寺への参拝のために敷かれた路線であり、池上駅から本門寺に向かう道には、ところどころに老舗が残っている。2020年に池上駅は橋上5階建ての招待を開設しているTさんも日本学に訪れていた。

● 池上線

子供の日の数日前になると、本門寺下の池上小学校脇の春川に小学生が手作りした鯉のぼりが両岸から吊るされて泳いでいる。個性的な表情をしている鯉のぼりを見るとほのぼのとした気持ちになる。HP「峠への招待」を開設しているTさんも同じ学に訪れていた。

●ほのぼの鯉のぼり

詩となつてゐる。御入滅の場所は先に記した大銀杏の反対側にあり、ここから眺める夕日が素晴らしい。この下の斜面には池上梅園があつて、月には多くの梅が咲き誇つております。

●呑川緑道

国道1号線を渡つて西に向かうと、花坂の先で切通しとなつている池上線を跨ぐ。この橋から南側の石川台駅を見下ろすことができる。この切通しを眺めると、池上線を通りすためにトンネルではなく丘を切り開いた当時の苦労が伝わつてくる。

●世田谷中町の畠

園芸高校では収穫された野菜類のマルシェが年に数回開催され、地元の人たちの食材に貢献している。白菜とレタスが一玉100円のポスターも見かけた。また、校内の一角では植木職人のコンテストらしき催しが開催されることもある。園芸高校の近くにはぶどう園もあって、都会には珍しい、のどかな風景となつてている。

●上野毛のぶどう園

●上野毛のぶどう園
東急大井町線の上野毛駅を過ぎ、環状八号線に平行してある住宅街の中の緩やかな下り坂を進む。すぐに



●都立園芸高校

● 田園調布の高台
丸子川の川下に向かって行くと園調布五丁目になる。そこから約30m上った高台には珍しく駐在所がある。地下図書館では蔵書が被害にあり、付近の住宅は床下浸水で大変なことになっていた。

●田園調布の高台

● **亀甲山古墳**
田園調布のガーデンを過ぎて緩やかな下りを進むと多摩川台公園であり、この一角に亀甲山古墳がある。多摩川駅側から公園に上つていくと右手に古墳の資料館がある。公園の広場は春には桜の名所となつており、家族連れなど多くの花見客で賑わう。

●多摩川サイクリングロード

ような景観になつた。武蔵小杉に住んでいる知人によれば、人口が急激に増えて住所表示変更がなされ、新しい学校もできたそうである。京都に住んでいる知人にタワー・マンション群の写真を送つたら、「ストーンヘンジのように見える」というコメントをもらつた。

●大師榜

渡し船のモニタメントがある。六組の橋付近にはゴルフ練習場、野球グラウンド、テニスコートがあつて、多くの人が楽しんでいる様子眺めながらポタリングしている。

●**大師橋**

丸子川

第三京浜の下をくぐると左手にぶどう棚がある広い園が現れてくる。ここでは地鶏を放し飼いにしており、その糞がぶどうの肥料になつている。秋には実つたぶどうを収穫して、いる様子を見ることができる。

●武藏小杉のタワー・マジック・ショーン

渡ると、橋の長さと同じに見える。
2011年の東日本大震災の夕方
徒歩で帰宅する際に丸子橋を渡ると
歩道に人々が溢れていた光景を今まで
も忘れない。

東京都か

●六郷橋
国道15号線（第一京浜国道）に接する目的で整備したと工事担当者が話していた。

A red road bicycle with yellow tires and a green water bottle is leaning against a white pole on a sidewalk. In the background, a large blue and green plastic enclosure houses a flock of chickens on a farm.

丸子 橙

●宝来公園
多摩川台公園の近くには大田区で最初にできた宝来公園があり、田園調布の住宅街が整備された時に斜面となつていてことから公園になつた。公園の池には鴨が泳いでいる光景を、5月初旬には黄菖蒲の群生を見ることができる。冬の寒い日のボーリングではトイレ休憩で寄ることが多い。

大田区

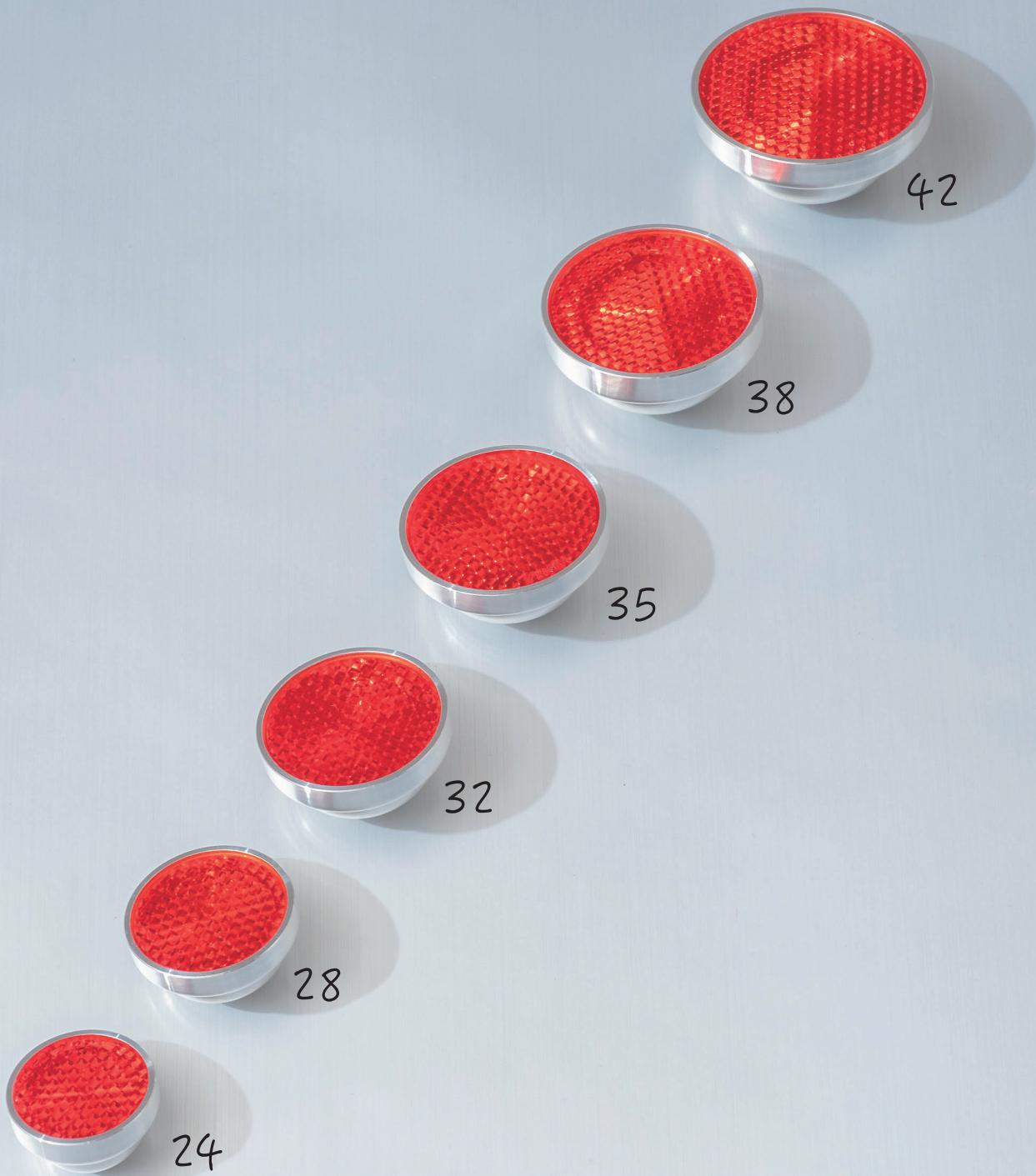
て知られているが、国土交通省の河川管理道路の一部が自転車歩行者専用道路となっている。大田区側の廿二クリングロードを利用していて気になるのは、一部のロードバイクのマナーの悪さである。歩行者やゆっくり走っている自転車のすぐ脇をスピードを緩めずに走るのをよく目かける。

て知られているが、国土交通省の河川管理道路の一部が自転車歩行者専用道路となつていて、大田区側の廿イクリングロードを利用していて気になるのは、一部のロードバイクの

でき、混みあつた時間帯には2本の滑走路を使つて2機が同時に離陸することもある。さらに下流には多摩川スカイブリッジという新しい橋もできた。



各サイズ揃っています！



お問い合わせ

kimuraseisaku@nifty.com

ルーフキャリア一代記

最初のルーフキャリアはLPの、
その後はずつとスリーリーで、ス
からルーフキャリアを降ろそうかと思つてゐる。

肘の痛いのがいつまで経つても治らないし、この頃では台数の多い仕事の時は車両込みで人を頼んでしまうことが多い。プライベートでは車室内積載で事足りるから、必然性は相当に低下しているわけで、頃合いかな、と考えた次第だ。時を逃すとキャリアを取り外すのさえ自分でできなくなつてしまふ。

若い頃乗っていた3ドアハッチバックの小型車では、3人乗つて車内に3台積むとなると、ちゃんと輪行袋に入れないと駄目だった。それが屋根に2台乗せられれば、3台目は半バラで何とかなる。4ドアセダンだとガード付き1台でも結構大変だから、ルーフキャリアは重宝したものだ。

GO's View

メイン車両のステーションワゴンからルーフキャリアを降ろそうかと思つてゐる。

ベースバーに直接ハンドルをバックでとめる形式のやつだった。バーの前後間隔は自転車のハンドル／サドル間の距離に合わせるのだけれど、極端にサイズの異なる自転車は一緒に載せられない。当時の乗用車はレインガーテーモール（屋根と側面の合わせ目のこと）があつたから任意の間隔で固定できたけど、昨今のクルマはベースバーの取付位置が骨格部位に指定されているので、こういうシンプルな形式は今はもう使えない。確かに同型式のミノウラも使つていた時期がある。

三十代で911に乗つている時に、スリーリーを導入した。これはいかにもシステムウエポンという感じで、ベースバーの規格は何社かの共通で、アタッチメントは相互に装着可能だつた。ただ、911のレインガーテーモールはかなり後ろ下がりだったので、ルーフキャリアは前上がりになつてしまい、何だかミサイルの発射台みたいに見えた。

また911のレインガーテーモールは後ろすばまりでもあつたので、四角四面の平行直角であるスリーリーを取り付けるとレインガーテーモールが歪んでしまいそうで怖かつた。空冷ポルシェは希少で高価なクルマになつてしまつたので、今では同じことはとてもできないな。

その後はずつとスリーリーで、ステーだと振動で破断してしまうことがあつた。それ以来ずっと後ろ向

ベースバーに直接ハンドルをバックでとめる形式のやつだった。バーの前後間隔は自転車のハンドル／サドル間の距離に合わせるのだけれど、極端にサイズの異なる自転車は一緒に載せられない。当時の乗用車はレインガーテーモール（屋根と側面の合わせ目のこと）があつたから任意の間隔で固定できたけど、昨今のクルマはベースバーの取付位置が骨格部位に指定されているので、こういうシンプルな形式は今はもう使えない。確かに同型式のミノウラも使つていた時期がある。

三十代で911に乗つている時に、スリーリーを導入した。これはいかにもシステムウエポンという感じで、ベースバーの規格は何社かの共通で、アタッチメントは相互に装着可能だつた。ただ、911のレインガーテーモールはかなり後ろ下がりだったので、ルーフキャリアは前上がりになつてしまい、何だかミサイルの発射台みたいに見えた。

また911のレインガーテーモールは後ろすばまりでもあつたので、四角四面の平行直角であるスリーリーを取り付けるとレインガーテーモールが歪んでしまいそうで怖かつた。空冷ポルシェは希少で高価なクルマになつてしまつたので、今では同じことはとてもできないな。

その後はずつとスリーリーで、ステーだと振動で破断してしまうことがあつた。それ以来ずっと後ろ向



知る人ぞ知る「CYCLE TOURIST」

A man with glasses and a dark jacket is smiling and holding a book titled "CYCLE TOURIST" in front of him. The book cover features a person on a bicycle. He is standing in an indoor setting with a wooden floor and a ceiling with recessed lighting.

料配布。ところが「ZINEフェス」というイベントの存在を知り、「ちゃんと印刷すればここに参加できるかもしれない」（遠藤さん）とバックナンバーも含め印刷に踏み切ったのだそうだ。

ZINEフェス 자체は日本各地でかなりの数を開催するイベントで、詳しく述べはネットで検索してみてほしいが、平たくいえば「手作りの雑誌（や本など）を読者に直接売るイベント」だ。

フェスでは写真集や詩集、小さなポーチや一文字スタンプなどいろんなもののが並び、偶然の出会いを楽しみに来場する人が多かった。

「最初は、アルメニアにツーリングに出かけた記録を、文章は最初に全部書いて、それを所属する松本ぼたりんぐクラブのメーリングリストに10回に分けて投稿していたら、それを仲間がまとめて冊子風にしてくれた。ところがそこに添えられた写真は自分のもの

VOL11は「総力特集 林道」と題され、うだけあって、市販自転車雑誌が太刀打ちできないほどの充実ぶり。表紙は遠藤さんが道北スーパー林道の加須美峰から延々上つて函岳で撮った写真だし、中には全国スーパー林道一覧なんでもものまである。これ一冊だけでも買う価値ありだ。

ZINEフェスの遠藤さんのブースにはもう一種類、「サイクルツーリズム別冊 さぬきうどにすと」という冊子が売られていた。これは知らなかつたんですけど！ これは勤務先の自転車仲間に輪行を楽しんでもらうために香川県に行き、讃岐うどんを食べ始めたらハマってしまい、味と怪しさを基準にまとめて冊子にしているのだそうだ。こちらもバックナンバーは5冊。筆者は合計16冊を購入してZINEフェスを後にした。

(57) 長野県松本市在住の遠藤守さんは、「CYCLE TOURIST」を知っている。年1冊のベースで発行している「CYCLE TOURIST」を知っている人はあまり多くないと思う。最新号のVOL11だけは同市の「じてんしゃのみせ」道で手に入るそうだが、それ以外を入手する術がほとんどない。今回は運よく遠藤さんにインタビューできたので、最新号とともに紹介したい。

実はこの雑誌、VOL10まではプリントで印刷してステープラーで縫じただけのものだつたそうだ。そして無

以外に、ネットで探してきたアルミニアの写真が使われていて、いつそのことちゃんとしたのを自分で作ったほうが、と思つて」と遠藤さん。

そして年1冊のペースで発行し続け11年目。なぜ大々的に告知しないのかと尋ねたら、どうやら通行止めや隧道などを通ることもあり、それを気にしているようだ。しかし昨今では廃線跡などが人気になるくらいだから、自己責任ということではないかと思う。

追悼 小林恵三さん (1949-2025)

大前 仁

出版されたフランス語の本、*Histoire du Vélocipède de Drais* à Michaux 1817-1870といふことを知つてゐたのだろう。小林さんは日本が誇る自転車史家なのだと実感した瞬間だった。

爾来30年ほど、公私にわたりお世話になつて來た。ある年のクリスマスイブ、一時帰郷していた小林さんと棍原利夫さん、それに僕の3人で飲むことになつた。なぜ飲んだかそのきっかけは思い出せないが、「なぜクリスマスイブに」のメヘ

三さんもまたバスを持ってスタート地点に来ていた。その頃のツールの総合ディレクターはジャン＝マリー・ルブランだつたが、小林さんを見つけると握手を求めてやつてきた光景を今もはっきりと覚えている。ルブランは1993年に

筆者が初めてブレス
バスを持ってツール
トフランスに臨んだ

「パリで？」と笑った記憶だけは残っている。

A photograph of an elderly man with glasses and a dark polo shirt holding a glass of beer. He is standing in front of a window that displays an advertisement for a sandwich. The advertisement features a sandwich with various fillings and the text "Sandwich au poulet des terres de Béthune". The man is looking directly at the camera with a slight smile.

自転車を「速く歩くための機械」というふうに定義している。脚が地面に着いている、いないも

関係ない、だからドライジーが最初の自転車だと俺は思う。日本で一番古い自転車については、江戸時代にミショードライジー型が日本に行っている可能性はすぐあると思つて。パリでの万博（1867年）があつたし、でも、買っていったという証拠がない。静岡の人が徳川將軍が自転車に乗っている写真を探していると聞いたけど、どうもそれはオーディナリードライジー型らしいんだけどね。

俺の研究は、前に出した本をまた出せという声があり、改訂版を準備しているところ。ミショードライジー型をミショードライジー型が発明したという証拠がないんだけど、俺はそうだと思っている。そこからパリ～アヴィニヨン（1865）までのことが段々わかつてきた。逆にドライジー型についてはほとんど新しいことが出てこない。あの本を出してから30年経っているから、結構ぼつぼつ出てくるんだよね、情報が。

最後に小林さんの生年月日を西暦で伺つて録音は終わつてい。る。1949年1月20日生まれ。2024年8月1日の音声であつた。

自転車選びは安全かつ快適な自転車旅行の第一歩

鈴木邦友

●スポーツ・ユーティリティ・ビークル

今日の自転車の世界は、オールロードバイクという考えが定着しているらしい。

要するに万能車。ちょっとしたスポーツ走行から長距離サイクリング、さらには様々な自転車イベントへの参加に至るまで、どんなスタイルのサイクリングでも、これ一台でこなしてしまおうという自転車で、当然そこには買い物や通勤、健康管理等日常ユースも含まれる。

この流れは自動車の世界でも見られ、現在SUVという名の車種が人気を博しているようだ。SUVとは、スポーツ・ユーティリティ・ビークルの略で、日本ではスポーツ用多目的車と訳されている。

さすがにサーキットを300km近いスピードで走ることまでは考えられないようだが、高速道路でもストレスなく、スポーティーに走行ができる、キャンプや旅行、山岳ドライブ等不整地での走行も難なくこなせ、日常生活でも不便を感じさせないという自動車のようだ。そういうえば最近、車輪が大きく、車高が高めで、荷物が多く積めそうな、ステーションワゴンのようなセダンのようになんな自動車を多く見かけるようになった。

その流れは1960~80年代にも存在していた。当時不整地を走れる自動車と言えばジープをはじめとする無骨なオフロード専用車だけだった。とてもとも高速道路をスポー

ティーにかつ街中を軽やかに走れるようなものではなかった。

そのような中現れたのがオフロードでも雪道でも安全かつ快適にドライブを楽しむことができる乗用車だ。開発の初めは東北地方の電力会社の要望によるもので、高圧線鉄塔の点検でオールシーズン使える自動車ということで開発がはじまつたそ

うだ。そこで完成したのが4輪駆動のライトバンで、小型のボディで不整地や悪天候の中でも使えるという

ことで結構重宝されたそうだ。それがレジャーの世界にも浸透したのが当時RV車と呼ばれた自動車だ。4ナンバーのライトバンから5ナンバーのステーションワゴンへ格上げされ、セダン並みの高級感もおられた。中には不整地走行用の超低速走行用ギヤや、副変速機を備えた前進10段後進2段のギヤ設定を備えたもの、さらにスイッチ一つで車高が上げられる本格的なメカニズムが備えたものもあった。

外装も雰囲気づくりに力が入れられ、大型のボディプロテクターや大型バンパー、ルーフレールやカンガルーバンパーまで装着されたものもあつた。もちろんベースは乗用車であることからまさに多目的自動車であり、いまのSUVの原型だったと言えよう。

●クラブモデル

自転車の世界にも昔からその流れは存在していた。古くは英国のクラブモデルがそれだ。その一台で自転車旅行や日帰りサイクリング、ス

ポーツ走行や自転車競技までこなしてしまおうというコンセプトのもの

だ。フランス式に言うと、ランドサーサーとして楽しむことができる自転車で、その歴史は1930年代からはじまつた。

当時の英國のサイクリングは、クラブサイクリングがメインで、その活動はサイクリングから自転車競技まで幅広く楽しもうという風潮があつたことから、このような自転車が生まれた。基本はドロップハンドルのサイクリング車で、ドロヨケ、電気用品は標準で、内装変速機を備えたものもあつたようだ。荷物の収納はサドルバッグを用いた。車輪は26×1-1/4で、太いタイヤを用いると

さには、車輪の最外径を変えないよう車輪ごと交換したらしい。自動車で言うところの「インチアップ・ダウൺ」の発想だ。そのためブレーキにはシューのスライド調整が可能なもののが使われていた。自転車競技にはシューのスライド調整が可能なもののが使われていた。自転車競技に

外し、タイヤが細めの車輪に交換し使用する時にはドロヨケや電気用品を楽しんでいた。

●日本の競技用・旅行用自転車文化

「となりのクルマが小さく見えます」「いつかはクラウン」「名ばかりのGTは道を開ける」。某自動車会社のキャッチコピーで、購買層に向け高級車や高性能車へのグレードアップ・購買意欲を高めるものだつた。もちろん他社においてもこの傾向は強かつた。はじめはいろいろな使い方ができる大衆車から、その後専門性の高い自動車の購入へといざなうものだ。我が国では全てのものがそういう傾向の中にあつた。

自転車の世界もまた同じ傾向が見られた。自転車競技の世界でも、自転車旅行の世界でも「いつかはオーダーメイド車」という流れがあつた。特に旅行用自転車においてはこの流れはおさまらず、有名オーダーメイ



ド工場では、今も数か月待ちという状態が続いているらしい。

ようするに、多くの人はより専門性の高いものにあこがれを持つという傾向があり、その世界を極めれば極めるほどその意識は強くなつていくようだ。

旅行用自転車はあくまでも旅行専用の自転車でなければならず、その中でもランドナーはランドナーとして、ツーリズムはツーリズムとして、スポルティフはスポルティフとして、それぞれ独立したものとして存在しないなければならないという考え方が強くなつていくのだった。

当時のカタログを見ても、多くの車種が存在し、それぞれにグレードが展開されていた。小旅行にはランドナー、泊まりがけ旅行にはツーリズム、キャンプを伴う旅行にはキャンピング車、日帰り程度で軽快に走りたいサイクリングにはスポルティフ、そういう楽しみ方ができるのがベテランサイクリストであつて、キャンピング車からサイドキャリアを外してランドナーといつのは上級層の中では認められなかつた。一台一台その用途に合つた専用の車種を持つといつことが憧れだつたのだ。しかも自分の旅行のスタイルに合つた自分だけの一台を作るというのが目標でもあつた。

●極限での使用

前述の二つの自転車の楽しみ方は極端な例であり、どちらが正しいとか、どちらをお勧めするというものでもない。一台の自転車でいろいろ

な楽しみ方をするのも、それぞれ専用車をもつて深く楽しむのも間違いない。それぞれに正しい。特に趣味の世界のものなので、正しくないか正しくないを問うものではないし、それで十分楽しめるのなら何の問題もない。

ちなみに筆者は後者の方なので、サイクリングにはそれぞれのサイクリングパターインにあつた専用車で快適なサイクリングを楽しむことができる。しかし家の中が自転車とそれぞのペーツでいっぱいとなり、生活上の快適性は失われてしまつて。メンテナンスにも多くの時間が割かれててしまう。

ただし、自転車を極限状態で使用することを考えると、それは言えない。より専門性の高い自転車が必要になつてくる。

例えば、国内外の有名な自転車競



RETRO CYCLES

様麗堂

せんろくどう

- カンパレコード W レバー凸文字アウタースッパー無し直付け用 新品¥10000
- カンパレコード W レバー凸文字メッキアウタースッパー直付け用 新品¥10000
- カンパレコード W レバー凸文字チーンレストセット 新品¥10000
- カンパレコード W レバー凸文字メッキアウター・ポンプホルダー付きバンド中古¥5000
- カンパレコード W レバー凸文字アウタースッパー無しバンド中古¥5000
- カンパレコード W レバー凹文字直付け用 新品¥5000 ●カンパグランスポルト W レバー開き C 中古¥10000
- ユーレー親子レバー（デテンション RD 用） 新品¥10000 ●ユーレー錫物シングルレバー（-）型 中古¥5000
- ユーレーリブ型ウイングナット付きシングルレバー中古¥3000 ●同マイナスネジ型 新品¥3000
- ユーレーアルバー用 W レバー☆印環付きボルト・バンド新品¥3000
- ユーレーアルバー用 W レバー☆印環付きボルト直付け用・台座付き新品¥5000
- ユーレージュビリー前期型 W レバー新品¥3000 ●サンプレクリテリウム W レバー新品¥3000
- サンプレ SLJ W レバー前期型バンド式新品¥5000 ●同直付け用新品¥8000
- 初代デュラエース W レバー直付け用・台座付き新品¥5000 ●三光舎プロキオン W レバー中古¥5000
- シクロベネルクス W レバー・トリコロールダイヤル付き中古美品¥5000
- レジリオンクリムゾンスター・スライド式 RD 英国製 1937 年新品¥20000
- LE LEWIS スライド式 RD レバー／ワイヤー付き新品元箱¥10000

※価格は消費税込み。※委託販売・買い取りもいたします。終活の方も御相談を。

※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。

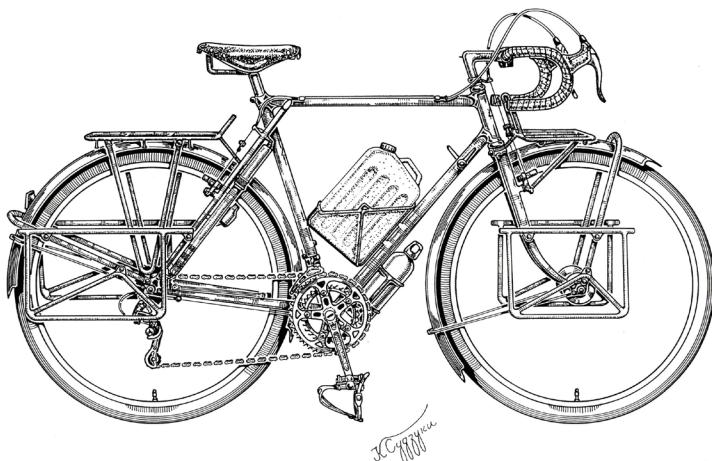
※営業時間 9:30 ~ 18:30 不定休につき遠来の方は予め御連絡くだされば幸いです。

〒384-0801 長野県小諸市甲 1457-12 Tel&Fax 0267-22-4006

技に出場することを考えてみよう。
そこにはより高性能で専門性の高い自転車が必須となる。時にはその日その日のコースによって自転車を替えてゆくことも必要になる。キャリアやドロヨケを装着して旅行用としても使えるといったような自転車では好成績を望むことは難しいし、競技上での性能も低いことから危険である。

旅行用自転車においても、大陸横断や砂漠越え、日本一周や世界一周といった極限状態を強いられる自転車旅行に、キャリアを外せば自転車競技にも出られますといった自転車では、耐久性上も走行性能上も走破性上も不十分であるばかりか、時に命を落とすことにもなりかねない。

本講座で話をさせていたいているような内容のサイクリング（アドベンチャーライド・サイクリング）では、その極限の状況でも十分に乗り越えられる最高の性能を持つたより専門性の高い旅行用自転車が必須となってくる。他の使い方など考える必要はないし、万能自転車である必要もない。とはいっても、アドベンチャーライド・サイクリング専用設計の自転車だつたとしても、そこはそもそも基本が自転車ということ



もあり、さすがに自転車競技への参加は難しいとしても、それぞれの土地での観光サイクリングは、サイドバッグを取り外すだけで軽快に楽しめます。サイドキャリアまで外してしまえば、遠目にはランドナーだ。一つの街で長期逗留の場合でも、便利な足として使うこともできる。

自転車を、それぞれの環境、サイクリングのスタイルや目的等によって選ぶことも重要になる。しっかりと自転車選びは、安全かつ快適なサイクリング、さらに至高のサイクリングライフの第一歩だ。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

**伝統 420 年。1月 15 日 16 日
世田谷のボロ市
長谷川自転車、協賛セール
12 月のボロ市には沢山の人に来ていただき
ありがとうございました。**

当店は1月も同じようにフレーム・パーツ、ボロ市セールを行います。

◎テレビや新聞でカドミウム、リチウム電池のことが報じられています。

電池を充電したり捨てるときの発火です。

ビニール袋にきちんと入れるといいとのことです。

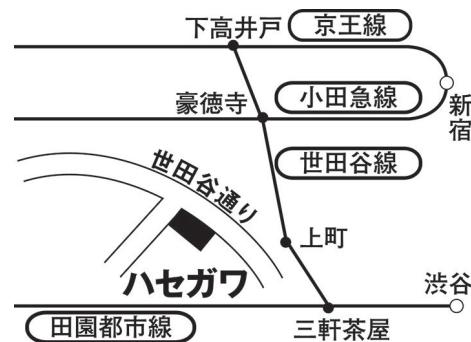
ランドナーパーツ専門店

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。

泥除（いすれも前後本体のみ） 本所（H1-700C ￥8800、H2 アルマイト ￥13200、H2 ポリッシュ ￥13200、H3-700C ￥8800、H27C ￥11000、H27 モールトン、H29-26 隠ジョイント ￥11000、H29-26HE ￥8800、H29-350R ￥8800、H29-360R ￥8800、H30-330R ￥8800、H30-26N ￥8800、H30-26 隠ジョイント ￥11000、H35-340R ￥8800、H47- オリジナル ￥8800、H47C ￥11000、H50C ￥11000、H58） グランボア（PJ650 ￥8800、PJ700 ￥8800） プチジャン（700C 用 ￥2200）
アプレ・オリジナルアルミダーム ￥440、その他ダブルネジ各種、アプレ・オリジナル軸量スティ ￥2200、その他ステイ各種
リム（1本） グランボア（ハビヨン 650B ￥15400、ハビヨンヴィンテージ 650B、ハビヨン 700C ￥15400） アレックス [650B] EN24 ￥4400、DM18 ￥5500、サンエクシード [650B/32H,36H] ￥11000、[650A/32H] ￥10780、アラヤ 20A、KP-80 [650A、26 ミリ幅 PV550g] ￥8800、ノグチ 650A [27 ミリ幅 EV570g] ￥2200
タイヤ（1本） グランボア（セールブリュ ￥5060、セールヴェルテ ￥5060、シプレ 700 ￥5060、シプレ ￥5060、エリール ￥5060、エキュルイユ ￥5940、エートル ￥5060、ルナール ￥5060、ルートフォレスティエル ￥3520、グラベルキング SS 650x38B ￥6600） ベンチ GP5000 650 × 28B ￥11000、仏式チューブ各種、バナレーサー TPU チューブ
ハンドルバー（すべて25.4） 日東（B132AAF [390、410、420] ￥5610、B135AA [390、420] ￥5280、B136AA [400、420] ￥5500、B112AAF [380、400、420] ￥5500、Mod.55 スペシャル [400-26] ￥7000
バー・テープ VIVA・コットン（全15色） ￥1980、皮革製（グランボア ￥11000、BROOKS ￥11880）
ステム（すべて25.4） 日東・パール 6、7、8 ￥13000、パール ALPS 6、7、8 ￥14000、テクノミック DX50mm ￥10000、テクノミック DX50 のみ 26.0 ￥10000
ブレーキ（1台分） シマノ（BR-CT91 ￥6220、BR-CX50 ￥12900 [在庫限り]、ミシガイ DC980 ￥7920、ディズナカンティ（シルバー） [シュー別売] ￥5280、グランボア・シユエット ￥22000、マファック・クリテ、レーサー ブレーキシュー（ディズナ・クロスカンティブレーキシュー￥7700、クールストップ・マファッククリテ用 ￥3280、タンデム用 ￥3650）、アーチワイヤー各種
ブレーキレバー ダイアコンペ（135 ￥3850、139 ￥4950、175 ￥6270、179 ￥7150、204QC ￥5610、GC202 ￥7920、GC202Q ￥11220） シマノ・BL-R400 ￥5520、レバー・バット各種、日泉ケーブル各種
クラシック サンエクシード・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 ￥40370、170 ￥40370）、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 ￥7040、44T ￥7040、46T ￥7260、インナー 26T ￥5830、28T ￥5830、5 ピン ￥4000、W ピン ￥6380、T ピン ￥8250） 互換ピン各種、サンエクシード各種
ハブ（ボスフリー用） エネシクロ LFQQR (100-126, 130 32H) ￥15000、シマノ・デュラエース 7400 (100-120 [加工]、126 36H) サンツア・シュバーブロ HB-SB00 (100-126 36H)
チェーン シマノ（CN-M9100 [12速] ￥8460、CN-HG901 [11速] ￥7910、CN-6701 [10速] ￥4250、CN-HG53 [9速] ￥3960、CN-HG40 [5-8速] ￥2280）、イズミ、カンパ
ペダル 三ヶ島（シルバーロード・ネクスト ￥11000、シルバートラック・ネクスト ￥11000、シルバントーリング・ネクスト ￥11000、シルバン・ストリーム・ネクスト ￥11000、MASH ￥5800、トウクリップ・トゥストラップ各種） リオター
ディレイラー シマノ、サンツア、サンエクシード、マイクロシフト、IRD
コントロールレバー シマノ（SL-R400 ￥5350 [在庫限り]） SL-7700 ￥15000）、サンエクシード（SXDT08 ￥10000）、ダイアコンベ ￥6380、エネシクロ ￥6380、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、ブルーブロ [黒、茶、ハニー] ￥39930、チームプロ ￥32780） サドルオイル（BROOKS [30g] ￥2420、￥2970、イデアルサドルグリス [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 ￥1980、サドルカバー（BROOKS [サイズM] ￥2640、サーファス ￥1430）
シートピラー 日東・S45 (26.8、27.0、27.2) ￥10010、S-65・SM-2 ￥15000、SP-60 (26.0、26.2、26.8、27.2) ￥3500、SP-75 (26.8) ￥2200、エネシクロ (27.2) ￥8910
バッグ オーストリッチ (F-104N [生成] ￥11000、F-104N-S [生成] ￥11000、F-104N-L [生成] ￥11000、F-104 スペシャル ￥11000、F-106 ￥14080、SP-731 帆布 ￥8800、SP-731 スペシャル ￥11000、DLX サイドバッグ [生成] ￥14850
輪行袋 オーストリッチ・SL-100S ￥11000、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 ￥14000、NF-23 ￥14000、NR-20 ￥14000、ZL-60P ￥20570、ZL-60T ￥20570、キャンピー F ￥35200、キャンピー R ￥35200）、VIVA・DX サドルバッグサポーター ￥9680
ヘッドパート グランボア・ビンテージ ￥7700、輪行用 ￥5500、タンゲ・RB661C [在庫限り] ￥2200、タンゲ・MA60C ￥2200、丸石・アーレンキー脱着式輪行用 ￥3000
ボトルケージ 日東（R [欠品中] T ￥9130、80 ￥13530、500 ￥9130、L ￥9790）
インフレーター ピーク・ロードマスター・ラスター [Lは在庫限り] ￥4840、SKS VX ￥2000、ラピーズ 16.5 ￥10000、ゼファール 18.5 ￥10000
リフレクター キムラ製作所（RF-24 ￥4000、28 ￥4000、28FL ￥2800、32 ￥4000、33 ラレータイプ ￥4000、33 スペシャル ￥3000、35 ￥4500、38 ￥4700、42 ￥5000）
キャットアイ（RR-165GMB ￥330、RR-165SMR ￥660）
チェーンプロテクター VIVA・チーンスチーラー ￥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、輪行で行こう！ ￥2530、カンパニヨーロ変速機データブック ￥3000、サンブレックス変速機データブック ￥3500、ユーレー変速機データブック ￥3500、サンツア変速機データブック ￥5000、シマノ変速機データブック ￥3500、カンパニヨーロ・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・ヴィンテージロープ ￥4400
〔以上 2026 年 1 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〕



C Y C L E T O U R I N G
オオマエジムシヨ
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

2026 年 2 月号

令和 8 年 1 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、短縮等の若干の改変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