



甘楽から妙義へ

白樺湖と笠取峠

令和版ランドナーのギャレシオ

CYCLE FIELD 2026

6





CARRADICE

キャラダイスは1932年以来90年以上にわたり、英国北西部にあるランカシャーで
ハンドクラフトされた時代を超越したデザインの伝統、品質、革新性を融合させ、
世界中の自転車ライダーにバイクバッグを提供している。



Early Bar Bag (7L) は、長距離ライドやアドベンチャーライドに適した積
載能力を持つフロントバッグ。100%防水の18オンスコットンダック材
で作られており、耐候性と長期的な耐久性を備えています。また荒い路面
でも形状の安定を保つ支持構造を有しています。
グラベルライドやバイクパッキング、市街地での移動など、フロントに便
利な収納スペースを求めるライダーに最適なバッグです。



— Early Bar Bag —

- BK・バーガンディー・フィールド GR●7L
- コットンダック●30cm x 15cm x 17cm●445g
- 【希望小売価格】 ¥27,500(税込)



バーガンディーカラーのラインナップも充実



バーレイ



ローサドルロングフラップ



ネルソンロングフラップ



アービー



シティーフォルダー S



シティーフォルダー M



ケンダルパニア



ジップサドルロール



甘楽から妙義

奥田茂雄

ゴールデンウィークに入る前の静かなうちにどこかに出掛けておきたい。色々計画を練ったがその方面の天気とタイミングが合わず、結局ふらっと近場に出掛けることにした。ひさしぶりに群馬方面に行くかなと思う。旧知の場所ではあるが、まず富岡で泊まると決めてその周辺を巡ることにする。富岡は西上州地域であるが、まあサイクリストには影が薄いかな。

今回、当初は藤岡から鮎川を遡り小峠で甘楽へと考えたが、途中通行止の区間があるらしく、大事をとって全く別物の平らなところ中心の観光コースにする。すぐ軟弱に流れるが高齢者のソロツリーリングなのでもうこれでよい。一日目は上野三碑、甘楽町小幡の街並みから富岡泊り、二日目は妙義山道路とおおまかに決めた。あとは現地様子を見ながらである。

●一日目

4月25日、今回は珍しく土日の日程である。新座駅から輪行、高崎線の鈍行で倉賀野駅で降りるが、想像以上に何もない駅だった。高崎みたいな大きな駅も大変だが、エスカレーターもエレベーターもない小駅というのなかなかない。ランドナーを担いで階段を昇り降りし、時が止まったような駅前で自転車を組み立てる。晴れたり曇ったり、少し肌寒い。10時過ぎの走り出しとなった。

倉賀野は中山道の宿場町である。旧街道を高崎方面に走り、そこから脇道にそって佐野橋に向かう。佐野

橋というのは烏川にかかる人道橋である。すぐ横を上信電鉄が通っており、「佐野のわたし」という駅もある。この佐野橋のあたりに万葉集東歌の「かみつけの佐野の舟橋」があったそう。舟橋というのは船を並べて板を渡した浮橋である。その昔この橋を渡り逢瀬を重ねた恋人同士が、親によって板を外された橋から転落して二人とも亡くなったという悲恋の伝説があり、歌にも詠まれる。なにしろ万葉の時代の話であるから1300年ほど前のことである。群馬というのは古代からひらけた場所、高崎周辺は大きな古墳も多い。しかし同じ場所に時代により舟橋、渡し、人道橋と続々で、ものの順序としてはどんなものであろうか。

橋を渡ったところでスマホの走行ログをとるアプリを起動してないの



に気がついた。数キロ記録できず残念だが、今日のコースは大半再訪なのでそう気にすることもない。これから上野三碑をまわるが、まず近接した山名周辺の二つを片付ける。金井沢碑、山上碑、両方とも丘陵の低いところにある7、8世紀の古い石碑で、先の万葉の話と時代が重なる。そんな古いものがそのまま残っている。頑丈な覆屋にはばまれて本体の石碑がよく見えないが、まあ本物のある場所に来たということで納得したい。

多胡碑は僕の世代には歴史の教科書で馴染み深い。大和朝廷による多胡郡の建郡について書かれた碑で、官のモニュメントの色合いが濃い。旧吉井町の台地の端にあり、公園化されて三碑の中では行きやすい。これも碑は頑丈な覆屋の中であるが、実は翌26日は三碑の特別公開で直接



碑を見られたのだそうだ。いや、どうにもならないが、一日違いだと何か損をしたような気になる。

まわり終えて時刻は昼過ぎ、この先甘楽町にそのまま向かうと時間が

余りそうなので寄り道をすることにした。西上州前衛の山の一番東端に牛伏山というのがある。高さ490m、肩のところに天守閣型の展望台が見え、頂上には電波塔がある。な

んとなく手ごろ感があり、ものついでという気分ですこに上ってみることにした。

上信越道吉井インターから牛伏ドリムセンターという保養施設まで、まず丘陵の上りである。以前に下りで通ったことのある道だが上るとやはりしんどい。振り返れば榛名山が霞みつつもよく見える。ドリムセンター近くの溜池のところコンビニサンドの昼食とする。その先はいよいよ山腹の舗装林道となり、想像以上のひたすら急な上りである。半分ほど行ったところでギブアップして新緑の道を押し歩く。一人長身のサイクリストが下って来て挨拶したら、返って来た返事が女性の声で少し驚いた。

なんとか天守閣風の展望台までたどり着くが、結構疲れた。やはり砥めてはいけない。案外車が上がって来ていてそれなりに賑やかである。見晴らしは良いものの、遠くは霞んで平野の場所の同定は難しい。展望台はまあ趣味が良いとは思えないけれども、一応上がってみる。中は展示物はあるものの少し寂しい。最上階は狭くて怖かった。

下りは山の裏手方向に一方通行の道を行くが、斜面に貼りついたような狭い急勾配の道で、なかなかスリルがあった。里に降り着いたところでこの先のコース取りを考えるが、甘楽町の小幡まで丘越えの道がきつそうなので、まずは国道に降りて平らかな道を行くことにする。国道とはいっても昔の下仁田街道、

姫街道なのでどこかしらその面影は残る。しばらく走って徐々に山側に向かい、白倉川沿いに丘陵の奥の方に入る。最後きつい坂で峠状のところを越え、小幡の街並みに抜ける。下り坂の向こうの町と遠くの山々がおりしも逆光に輝き、その風景に思わず足を止める。

小幡の用水のある古い町並みも久しぶりである。前回はここまで車で来て、峠峠という峠を周回した。もう10年くらい前だろうか。牛伏山で手間取ったので既にもう時間余裕はない。道の駅に立ち寄り一休みして、おもむろに今日の泊りに向かう。

富岡の宿は町外れのシティホテルというかビジネスホテルだが、もう一般的な宿は町にはこしかないうだ。グルメマップをフロントでもらって食事が出るが、町に人がいない上にはほとんどの店がやっていない。時間が早いせいもあるかも知れないが、やはりここ数年で閉店したところが多いようである。地域の中

心的な町で世界遺産の旧富岡製糸場があってもそうなのか。このところ関東の町巡りの様子からある程度は予想していたことなので、さっさとスーパーで弁当や食料を買ってホテルでレンジで温めて食べた。夜中に寝ていたら左脚が攣って痛かった。明日が思いやられる。本日の走行48km、アプリのログを辿ると迷走気味のコースであった。

●二日目

まずまずの天気である。心配だっ



た脚は大丈夫みたいだ。腹具合はまあいつもの通りである。旅というのも楽しいけれど、生活の上ではストレスといえはストレスで、毎回どこかはだましましたましである。

旧富岡製糸場は以前見学したことがあるので入り口の写真だけ撮ってパス、上州富岡の小ぎれいな駅前では予定通り妙義山道路に回ることにする。観光道路であるけれど、他に代替えのない道なので一度は通っておきたい。

鍋川の支流、高田川に沿って丘陵の間の小広い谷間を遡っていく。真つすぐなルートに行く手の妙義山がぐんぐんと近づいてくる。途中からは川沿いのサイクリングロードを一部通るが、路面が荒れて走りにくい。上信越道の高架の下をくぐって、あんな高いところを普段車で走って



いるのかと思う。やがて大牛から県道のきびしい上りが始まる。途中で諦めて半分ほどは押し上げになった。山腹をトラバースする妙義山道路に突き当たるとそこが妙義神社で、すぐ前に道の駅がある。神社は旧知の場所だしあの荒い石段を登る気ははなから、ない。素通りしてさっさと道の駅で一休みとする。

道の駅には場所柄走り屋系の車が多い。ちゃんとその仕様の86レビンがいて、まあ持ち主のしゃれっ気なんだろうな。駐輪場には青いコルナゴカーボンが一台置いてあった。持ち主はと思つたら、現れたのは女性だった。少し話をしたが、この先のさくらの里が美しいから是非行きたいと勧められた。大した坂はないからと言うけどホントかな。励ましを受けたところで頑張ろうではないか。しかし上州は女性のソロサイクリストが多いのだろうか。頼もしい限りである。

妙義の岩峰を見上げながらだらだら坂の道を根気よく走っていく。新緑はひととき美しい。時々数台の車に抜かれるが、気になるほどの頻度でもない。大分走って山塊に八重桜が咲き並ぶ場所に出た。ここがさくらの里だった。本式に見るには枝道を下る必要があるが、入り口から眺めるだけにする。その先坂が少しきつくなり、どうやらピークに達したようだ。もう漕がなくていいとほっとしつつ、久し振りのアウターギヤの感触を味わう。少し下った先が本コースの目玉、中之嶽神社だった。



中ノ嶽神社は参道の金色の巨大な大黒様が強烈で、その印象がほぼすべてになってしまう。いいか悪いのかというところだけど、山岳信仰の大半は元々はアマテラスの系統の神々とは違っているのではなからうか。天狗に代表されるような、異形の神々への信仰というものがあつたのかも知れない。まあ山岳信仰の地にはオオカミとかガマとかフクロウとか、色々なものがある。自転車を停めた石の手摺に遠く那珂湊の講中の文字を見つけて、どういつながりかと思う。拝殿へは見上げるばかりの石段である。高さもあれだが勾配も凄い。もう高低差は十分である。大黒様を見て満足したので上がらずにここにて終了とした。

後はもう下り一方であるが、ワイディングの下りは最近では面倒くさいのが先に立つ。ブレーキングにく



たびれた頃に小坂の谷に出て、ほっとする。この谷は何の変哲もないけれど、いいところだと思ふ。民家への上り口に何気なく小さな道祖神があり、花で奇麗に飾られていた。山裾によく手入れされた樹木の一角があつて、そこが春先には話題になる福寿草の里のようだった。光にあふれた人里の美しい道をゆるゆると下って行く時というのは、自分には至福のひとつときというしかない。

国道に突き当たったところからおも下仁田まで下る。ちょうど鐮川右岸を通る里道があるのでそちらを行くことにした。ほとんど車は通らない静かな道である。最後に川を渡って下仁田の中学のところから市街に出る。古い町並みを通り下仁田駅に寄る。何気なくその素朴な手書きのバス停を見たら、それが5月号のサイクルフィールド誌で大前氏



の文章にあつた上野村の乗合タクシーの発着所だった。

さて、上信電鉄で輪行して帰ろうかと思うが、まだ2時半で時間が早い。鉄道好きなら下仁田から高崎まで完乗することを優先するだろうが、ここはもう少し走りたいところである。まあ途中駅から乗れば当然上信電鉄の乗り残し区間ができるが、そのあたりを取りこぼす中途半端さは自分の持ち味とでも言うべきかも知れない。しばらく逡巡したものの、やはり走ることにした。山を抜け盆地の平野に出て、下り基調の幹線道路をひた走って行く。そうとなればそこは7000Cホイールの自転車の得意分野である。国道254号線の旧道をメインに富岡方面へと走ると、途中藩政時代の古い建物を残す富岡高校の前を通る。先の大前氏の記事により、ここまで上



野村から乗合タクシーで通っている子がいると知つて少し感慨を持つ。富岡の町は朝と変わらず静かだった。恒例のコンビニサンドを買い、甚だ遅い昼食とする。期せずして今日は周回コースになった。駅前に戻って自転車を畳み、今回の小ツーリングを終える。上信電鉄は上州富岡・高崎間810円となかなかの値段だが、結構人が乗ってきた。見覚えのある西武線の中古車両が激しく揺れながら走る。宮脇俊二さんの「古スピード」という言葉を思い出した。高崎駅の乗り換えの遠さに辟易しつつ、湘南新宿ラインで帰る。本日の走行53km。

2026・4・25〜26

TANGE

Since 1920



TANGE日本総代理店：株式会社エンバイシクルワークス

URL : <http://www.enma-bicycle.co.jp>

E-mail : info@enma-bicycle.co.jp

令和の時代の

令和版 ランドナーのギヤレシオ

大前 仁

●これまでのランドナーに要求されてきたギヤ比

●今、現行部品で組み立てられるグラベルバイクやMTBはフロントシングル化が進んでいる。ロードバイクも、スラムならフロントシングルが選べるし、シマノもいざれフロントシングルのロードコンポーネントが出るんじゃないかと噂があるくらいだ。

●フロントシングルということはリアスプロケットのみの変速段数となり、11段や12段、13段ということになる。だからといって昭和の時代にフロント2枚×リア6枚だった人が「おお、また12段になった」と喜んでいるわけではない。

●というわけでここでは全体の段数(2×5=10段だった人も、カンパニョーロで2×13=26段の人も)は気にしないことにする。段数の多寡は別の問題も関わってくるからだ。

●ランドナーに求められるギヤ比のトップ側とロー側をチェックしてみよう。例えば昭和後期に作られていたブリヂストン・ユーラシアグラントーリングはトップ側が48×15、ロー側が32×24で、レシオ的にはトップ側3・20、ロー側1・33であった。もう少し昔なら、ローは34×24(1・41)だった。

●アルプス・クライマーなら44×26(13)が標準的な構成で、トップギヤ3・38、ローギヤ1・18となる。大ざっぱに捉えればトップは3倍以上が必要だと考えるのが自然だ。昭和後期のロードレーサーのトップ



●ギヤが52×13でちょうど4倍だったことを考えると、ランドナーにはそこまで必要だと思われる。ロー側は、MTBが登場して不整地やかなりの急傾斜を上れるようになった頃、1倍を下回るギヤレシオが登場した。が、ランドナーの用途として不整地をそれほど攻め込んで乗って上る必要がないとすれば、ロー側は1・0あたりが妥当な感じ

●令和のコンボ、CUESでランドナーを組むと

●シマノが先年発表したコンポ・ネットCUESは、トランスミッションに従来よりも高い耐久性を要求するEバイクを始めとして、各種スポーツバイクのパーツを統合しようとして開発された。だから9、10、11段がすべて同じ11スピードの

●チェーンで動く。これを見たときに「シマノは近い将来、8、9、10段の既存コンポ・ネットを整理する気だな」と直感した。

●そこで、CUESでランドナーのトランスミッションを考えてみた。正直にいうとシルバーのCUESが供給されたからだ。ただしシルバーのやつは、フロントシングルは40Tのみ、シフトレバーは10速のみ、そしてリアメカはローギヤが48×50T指定のものしかない。11×48の10速スプロケットを入手してみると669gもある。ずっしり。

●写真の仕様は、実はスプロケは11×39Tだ。これでトップは3・63、ローは1・02で実用的なものとなったが、リアメカの挙動は11×48のスプロケットを使った場合に比べ、少し劣るように感じる。これは近年のリアメカが決まった歯組のスプロケットに最適化して動くように設計されているため起きる現象のよう



●計されているのだ。この構成ではトップ側はともかくロー側が低すぎるので、ここではフロントシングルは除外しよう。

●フロントダブルでは、48×31か46×30(グレードは別だが)用意されている。ここではRX810、48×31の11速仕様に挑んだ。

●このリアメカはロー側スプロケットに30×34Tが指定されていて、11速のスプロケットのバリエーションの中ではローは30を選ぶことができず。トップ側は48×11で4・36と高すぎるレシオではあるが、ロー側は1・0で実用的となる。

●個人的に気になるのはすべて黒い部品構成だ。特にクランクアームが黒いのが気になる。組み付けてみると、やはり面積的に黒が多すぎる気がする。CUESのリアメカもシルバーといえるほどではないが、GR

Xのリアメカの黒よりも、クランクの黒が気になってしまう。何とかしたい。お行儀がいいとは思わないが、実はクランクアームを研磨に出したところだ。

●それ以外の現行部品は？
正統派クラシックで5ピンクランクを選ぶとすれば、手に入れることが可能なのはまずサンエクスードだ。長さ

のバリエーションが167.5、167.5、170、172.5と用意されていて素晴らしいのだが、現状ではチェーンリングが生産されていない。

ここに合う現行品はTAのPRO 5VIS（いわゆるシクロツーリスト）のチェーンリングがあり、アウトターで言えば40から偶数刻みで存在し、インナーは最小26があるが、いかにせん11速などに対応できない。メーカー（TA）は公式には8速まで対応と言っていて、日本国内のそのスジの自転車店界隈でも9速くらいまでというのが定説となっている。試してみればわかるのだが、10速以上になるとインナーからアウトターへチェーンが移動する際に適切な傾斜（ランプ）やスパイクピンが必要で、スムーズに変速しないのだ。

申し添えておけばTAはまだ5ピンクランクを作っているの、その点は安心だ。

また、ベロオレンジも5ピンクランクを作っており、現時点ではギヤ板単品では買えないものの、46×30のギヤで11速対応を謳っている。こちらはかなりコストバのいいチョイスと言えるだろう。

5アームクランクを許容するとすれば、まずは東京サンエスのラクラクが第一候補になるだろう。歯数のバリエーションが豊富で楽しいが、僕なら43×27か41×25を選ぶ。

次に、日本が誇るチェーンホイールの老舗、スギのエンジニアリングが候補に挙がる。少し高価に感じる



同じくスギノは10、11速対応としてOX2901Dも作っていて、こちらは46×30以外の歯組も用意されている。

もう一つ、ヨシガイが3アームクランクを作っている。こちらはエネシクロブランドで売られているチェーンホイールで、46×30の組み

合わせる購入することができる。公式に何速までという記述は見当たらないが、アウトターギヤ裏側に変速を補助する仕組みがあるところから見て、9速あるいは10速あたりまでは対応すると思われる。もしかすると11速も行けるかも！

●結論

ランドナーに要求されるギヤレシオを、トップ側とロー側の「比」だけで検討してみたわけだが、昔からの構成を実現するのはかなり困難な状況だ。だが、この中でも46×30のチェーンリングに11速の11×30Tや14×28T（ギヤ比制限のあるジュニア用のスプロケット）などのチョイスならロード用の変速機を使えるため現実的ではないかと思う。

もちろん、5速や7速の時代で十分だ、と進化を止めるのも自由だが、なるべく最新の部品の方が軽く、性能がよく、スペアパーツの入手も容易だと思いたい。ぜひ令和の時代のトランスミッションを、アナタのランドナーにもお試しいただきたい。



416 8

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



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

他の追従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!

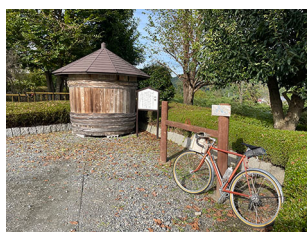
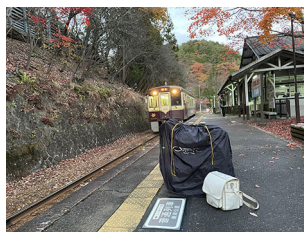
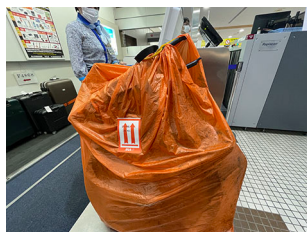
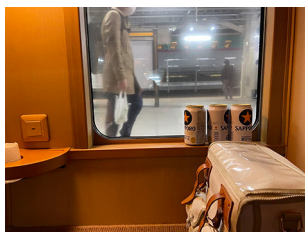
A5判 224ページ 2300円+消費税

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!



白樺湖と笠取峠

渡辺洋一



●春の日帰りツーリング

2022年の碓氷峠以来、春になるとどこかに行きたい気分になってしまふ。碓氷峠を含めてここ4回のツーリングの帰りはすべて北陸新幹線で帰るパターンになっており、今回もそれに倣って中央線の茅野駅から白樺湖を経由して佐久平駅までのコースを走ってみようと思った。

●信越本線の夜行

1987年10月中旬、当時の信越本線の夜行で小諸駅から笠取峠と大門峠を越えて葦崎まで走ったことがあった。まだ暗い中、学生時代に作ったトイエイスポルティフを組み立ててみても暗い道走るの危険なので、少し休んで明るくなるのを待つことにした。薄明るくなったので走り始めてみても道に人の気配はなく、寂しいスタートであった。笠取峠に向けて走っていると、ようやく行きかう車も増え出し、少しほっ

としたのを覚えている。

白樺湖への上りでは学生時代からのギヤ比が42×23Tで重く、やっとの思いで大門峠にたどり着いた。峠から白樺湖まではすぐで、そこからの道は地形図で確認しながら原村を抜けて葦崎を目指した。今、振り返ってみるとよくも長い距離を走ったものだと思う。当時32歳、夜行で出かけても若さで走れたツーリングであった。

●今回のプラン

昨年5月の麦草峠ツーリングの途中、白樺湖への道路標識が気になっていたので、今回はそちらにハンドルを向けることにした。昨年は茅野駅から麦草峠を越えて佐久平駅まで走ったが、さすがに標高差1300mの麦草峠越えはきつかった。麦草峠ほど標高が高くない白樺湖から佐久平駅を目指すという弱気な言い訳もコースを選定した理由の一つである。

茅野と佐久地方の天気予報を調べてみると、GWも落ち着いた10日(日)の天気が比較的良いので事前にも新宿発あずさ1号の指定席を購入しておいた。輸行をすることから車両の一番後席を選んだのは言うまでもない。

最寄りの駅まで輸行袋を担ぐ負担を少しでも減らすため、3月にオオマエジムショオリジナルの軽量輸行袋を用意した。従来の輸行袋のように外側のベルトを利用して担ぐのではなく、自転車そのものを担ぐ必要がある、その方法を事前に検討して

おいた。従来の輸行袋は約500gもあり、フロントバッグ内の約1/3も占めることに比べて軽量輸行袋はとてもコンパクトになるし、担ぐ際に少しでも軽さを感じられたらと思う。

●茅野駅

新宿駅に着いてみるとこれから乗車するあずさ1号が9番線に停車しており、輸行ツーリングが始まるワクワク感が少しずつ湧いてくる。新宿駅を発車してしばらくは車窓の景色を楽しみながらリラククスしてみる。車窓から見える空には雲も点々しているが、今日の天気は予想したように良さそうである。葦崎を過ぎると田植えを始めた水田には向うの景色が逆さまに写っている。

ほぼ定刻通りに茅野駅ホームに降り立つと、少しばかり軽くなった？輸行袋を担いで駅東側の階段脇でスポルティフを組み立てた。昨年この場所で組み立てたのがつい最近のことのように思えてくる。

●白樺湖へ

茅野駅を9時45分に出発し、昨年の麦草峠に向かった道を6kmほど走ると、地元の大きなスーパーが右側に見えてくる。多くの車が停車しているのが営業中であり、昨年と同じようにパンと飲み物を買うことにした。スーパーの出口でたい焼き餡子を焼いているので買って食べる。このエネルギーでどこまで行けるだろうか。

軽量輸行袋にしたことでフロントバッグ内のスペースが増えたので

ンゴデニッシュパンを入れ、ベットのボトルはダウンチューブのケージに収めて白樺湖に向けて出発である。道は日曜日ということもあって行楽の車が通り過ぎていく。前方には八ヶ岳から蓼科山までの稜線が綺麗に見えている。八ヶ岳の雪は昨年よりも少なく見える。

昨年走った麦草峠に至る道を進んで行くと白樺湖への標識があり、今回は左に向かう。途中から緩い下りになって今まで上ってきた分を少し失うが、音無川沿いの道になると上りとなる。大門街道標高1000mの標識のところで写真を撮っていると、軽装のロードバイクの人が挨拶をして通り過ぎていく。走り始めるとロードバイクはみるみる遠ざかっていき、この辺りからきつくなってフロントを36Tに落とすがフリーは22Tでいける。



音無川沿いの国道152号線は交通量も多いので、最近問題となっている熊に出会うことはなさそうである。標高1200mまでくると、たい焼きのエネルギーもなくなってきたようで、リンゴパンを一つ食べて小休止とする。白樺湖を目指す車とバイクがエンジン音を響かせて頻繁に走り去って行くので熊の心配はなく、36×22〜26Tで上っていく。

大門街道の上り始めは直線に近く、勾配は10%近くが続いていたが、標高1200mを過ぎ、道が巻き始めると少し楽になる。遠くに仙丈岳が見える所で休んでいると、下からピアンキのロードバイクが上ってきた。挨拶をすると日本語の上手な外国人男性である。諏訪から白樺湖を目指すということで、「頑張って」と伝えて先に行ってもらうことにした。男性から50mほど後ろを進んで



いくと標高1400mを示す標識があり、そこで男性に追いついて「もう少しです」と伝えた。

11時20分、白樺湖に到着すると、いかにも観光地という雰囲気に溢れている。廃墟となっているホテルを左に見て湖畔の道を進むと少し上って大門峠1440mに到着である。小諸からここまで上ってきたことがあるが、さすがに39年前の記憶はほとんど薄れてしまっており、歳月の移り変わりを実感してしまう。

●大門峠の下り

峠からは大門川沿いに下っていくが、以前にこの道を上った記憶はほとんどない。頑張った上りと爽快な下りとはそれほど道の影響が異なるのであろう。長和町への下りは、昨年の麦草峠の八千穂への下りに比べて標高差は少なくても下っていく緊張感はサイクリングでしか味わえないものである。

ただし、そうした緊張感よりも出かける間際の妻の一言「気を付けて怪我をしないように」との厳命が重くのしかかっているのだ、慎重に下るためにブレーキは早めにかけることにする。学生時代のクラブ内での冗談で「スピードは速めに、ブレーキは控えめに」という標語？を思い出したが、最近はその真逆を信条としている。

思った以上に長く続く道には舗装をし直した路面があるかと思えば、ひび割れの激しい路面もあるのでそこは特に慎重に下っていく。直線の道が多くなってきてロードバイクと



クロスバイクの人とすれ違くと、昔に大門峠を上った辛さを思い出して「頑張れよ」と呟ってしまう。

●笠取峠

長い下りがようやく終わって長和町まで来ると和田峠からの国道142号線である昔の中山道に出た。国道を進むと右に笠取峠に向かう上りが始まる。昔に笠取峠から下って来た道であるが、反対に走ったこともあって全く覚えていない。

登坂車線もある道を上っていく、途中で少し休んで最後のリンゴパンを食べる。再び上り始めると殺風景な切通の笠取峠に到着である。ここからほぼ真っすぐな道を下って行く。と有名な松並木が見えてきた。松並木の入口で小休止をして昔の中山道の情景を思い浮かべてみる。越えたことのある同じ中山道の和田峠にはこのような雰囲気の場合はなかった。

●佐久平へ

笠取峠を越えて間もなく、佐久を示す国道142号線の標識があり、真っすぐ進むことにする。マップケースの地図でちらりと眺めた以上にアップダウンのある国道で、交通量も多いことに加えて路肩の凸凹が酷くて走りにくい。

途中にある約500mの望月トンネルは僅かな上りになっており、44Tに替えてできるだけ左側に寄って慎重に進む。追い抜いて行く車は大きく避けてくれるものの、やはり怖いのである。トンネルを抜けて車に注意してさらに進む。

途中から佐久平駅に向かう県道44号線に向かうと、道幅が広がって路面も良いので走るのが楽である。左を見れば浅間山が大きい。浅間山から西に連なる山並みの中に車坂峠と地蔵峠らしき鞍部が見え、それらを結ぶ林道も見えている。



千曲川を渡ると右前方に北陸新幹線の高架橋が見えてくる。ここから道は佐久平駅に向かって緩い上りになるので44×19〜22Tで進む。新幹線の下を通ってから左折し、佐久平駅の北口に向かう。駅舎が見えてくと昨年とは反対側の広場に到着した。14時20分、約65kmのツーリング終了である。

●帰りの新幹線

佐久平駅で共に走ったスポルティフを分解するのは三回目になる。軽量輸行袋に収納し、15時26分発東京行きの指定席を購入する。改札手前にある左側の売店で角ハイボールとつまみを調達すればホームで新幹線を待つのみである。待っている間に地形図でおおよその上り合計を確認すると1000m以上もあった。列車が到着して車両の一番後ろに輸行袋を置かせてもらい、窓側の席で角ハイボールで乾杯である。

各サイズ揃っています！



キムラ
の
リフ

お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

世の中にはスーベニール好きがた
くさんいて、自分の趣味に関連した
グッズなんかを集めている。もちろ
ん自転車関連でも部品やイベント絡
みで数限りない種類があるからコレ
クターは大変だ。

その中で最もオリジナリティーが
高いのはフレームビルダーが製作し
たものだろうか。何しろ鉄パイプと
炎で商品を生み出す仕事だから、本
筋と違う作業をすればたちまちフ
レームっぽいオブジェになってしま
う。しかも間違いなくレアアイテム
だし、作り手はホンモノだし、個人
的には凄く欲しいぞ。

もちろんその筆頭は東叡社で、
トイエイオーナーズミーティングの
求めに応じて様々なオブジェを制
作してくれた。シンプルな形態では
基板に斜めのパイプをロー付けた
だけのものがある。これは試験管を
入れて一輪挿しになっていて、ダウ

ンチューブを想起させるパイプには
例のロゴシールが貼られている。一
番凝った形態は極端に寸法を切り詰
めた前三角そのものだった。ヘッド
マークまで付いていて、手間暇とし
ては本物のフレームと変わらない。

私がこの手の物に目覚めたのはナ
ガサワの工房で、廃フレームのヘッ
ド部分をペン立てにしたものだった。
ヘッドチューブ底面の延長面で
ダウンチューブをカットし、トップ
チューブはラグが残る程度のところ
で直角に切る。底には木材やゴム板
で栓をすれば出来上がりだ。当時は
競輪選手以外でナガサワに入入りし
てるのは私を含めて二人だけだった
から、工房の隅に積んである廃フ
レーム（転倒で凹んだり歪んだりし
ている）の山で遊び放題だったのだ。
硬いクロモリ管を斜めに切るのは結
構難しくて、結局は長澤親分が切っ
てくれるのだった。

その後、他のビルダーさんのとこ
ろでも分けてもらったりしたけれ
ど、ペン立てにするんだとフレーム
サイズは530mm前後が具合がいい
のよ。切断面は特に何もしなくて
も、日常生活レベルで錆びたりはし
ない。まあ競輪やってるところでない
と、切断する前提の廃フレームは選
べるほどの数はないかもしれないな
あ。

新規製作はよほど親しくないとな

かなか頼みにくいと思うけ
ど、実は素人細工でもやれ
ることはある。鉄の素材で
精度も接合強度もそんなに
いらないんだから、ハンダ
付けだっていいんじゃない
か。例えば直線状の部材に
リヤメカの取り付けブラ
ケットを一定間隔でいくつ
もつけて変速機の展示台と
かね。ぶら下げる形になる
から脚部は別に考えないと
いけないか。フロントメカ
の展示台はインチ∞のパ
イプを少し傾けて固定する
だけでいけそうだ。塗装は
フレームと一緒に塗装屋さ
んに出してもらえれば本
物っぽいぞ。

あるいは木工と組み合わせ
せて何か面白い物ができ
るかもしれないし、ガードの
切れっ端との組み合わせと
いうのも考えられる。その
辺はアイデアの勝負なので
各人頑張っていたくださ
い。

まあしかし、フレームビ
ルダーさんにしてみれば迷
惑な話ではある。本当にご
めんないね。



フレームっぽいオブジェ

えッ！ これで旅行するの？

鈴木邦友

●えッ！ これで旅行するの……？
思わず口に出かった。そして未
来の自転車旅行の世界がとても心配
になった。

こんな自転車で旅行なんてしたく
ないし、いやいや、それ以上にこん
なんじゃ自転車旅行なんてできない
ヨ……！

あの完成された旅行用自転車たち
は、いったいどこに行ってしまった
んだ？ ちょっと目を離したすき
に、旅行用自転車って、こんなもの
になってしまったのか。目の前の旅
行用自転車と称されるものを見て呆
然となった。

●卵が先か？ ニワトリが先か？

そういえば、最近街道で自転車
旅行をするサイクリストの姿を見か
けなくなった。もちろん自転車ブー
ムでスポーツを楽しむサイクリスト
は多いが、荷物をいっぱい積んで
悠々と走るサイクリストに出会うこ
とがなくなった。

卵が先か？ ニワトリが先か？

旅行をするサイクリストが少なく
なったことから、本格的な旅行用自
転車がなくなってしまったのか、そ
ういう本格的な旅行用自転車がな
くなってしまったから、自転車で旅行
をするサイクリストがいなくなっ
てしまったのか、それともその両方
が同時に起こってなくなっ
てしまったのかは、はっきりとわ
からないが、ともかく目にするこ
とがなくなっ
てしまった。観光地の駅前
で自転車を組み立てている姿も。

自転車旅行と旅行用自転車が最盛
期だった1960～80年代、旅行用
自転車の文化にはすごいものがあ
った。それを築き上げてきたオタクや
マニアも多く、そんな文化を大切に
守りつづけていた。逆にあまりにう
るさい超オタクや超マニアの存在が
多かつたために、ビギナーが自転
車旅行や旅行用自転車の世界に入り
づらいという面もあったが。確か「自
転車美学論」なんて謳っていたマニ
アもいたっけ。

●自転車旅行をするサイクリストの減少

自転車旅行と旅行用自転車の未来
があまりに心配になり調べてみると
……。

例えば何年もかけて自転車で世界
一周をしているサイクリストについ
て、JACC（日本アドベンチャー！
サイクリストクラブ）に尋ねてみた
ところ、現在世界一周中の日本人サ
イクリストの数は「0（ゼロ）」と
の回答が返ってきた。サイクリング
の最盛期には、絶えず数名のサイク
リストが世界を回っていたとのこと
だったが、現在は一人もいないそ
うだ。

世界一周に限らず自転車で冒険を
しているサイクリストの数も同様
で、日本一周中の会員もいないとの
ことだった。

ちなみに、正月休みやゴールデン
ウィーク、お盆休み、学校の長期休
暇を使って泊まりがけで自転車旅行
を楽しんでいるサイクリストも少な

くなっているようだ。
なんとも寂しい気がする。

●旅行用自転車の減少

つづいて、旅行用自転車について
も調べてみた。

某大手自転車メーカーのカタログ
を見て驚いた。旅行用自転車がな
い。それどころか旅行ができそうな自転
車もない。これじゃ、自転車旅行を
したくてもできないじゃないか。

では、ここで旅行用自転車とはど
ういうものを指すかということ。そ
の基本条件を簡単に説明させてい
ただくと、

- ①どのような道路状況でも走行が
できる自転車であること
 - ②どのような環境下でも走行が
できる自転車であること
 - ③長い距離、長い時間走行が
できる自転車であること
 - ④道路交通法に適合した自転車
であること
 - ⑤旅行のスタイルに対応できる
荷物が積める自転車であること
- これらが必須条件となり、これ以
外でも

- ⑥快適であること
- ⑦安全であること
- ⑧どこでも修理ができること
- ⑨丈夫で壊れづらいこと
- なども挙げられる。

さらに言わせていただけは、
⑩いつまでも乗っていたくなる美
しい姿であること

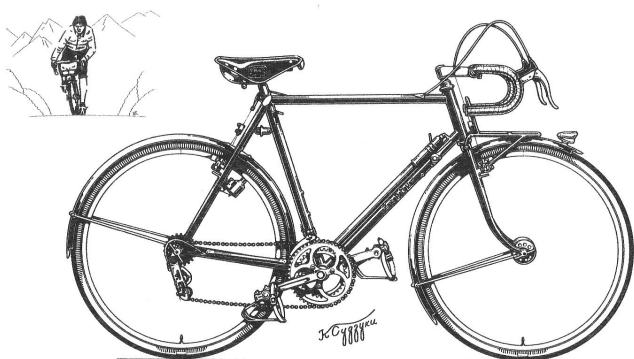
も条件に入れたくなる。
こんな条件を満たしてくれるよ
うな自転車がなくなっ
てしまっ
ている

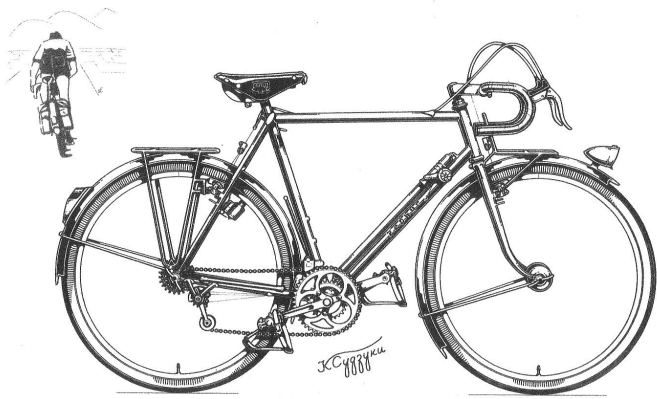
のだ。未来を心配するどころか、今
現在、心配しなければならぬ状況
にあることに驚かされた。

●自転車旅行を文化にした自転車た
ち

サイクリストがいなかったから自転
車
がなくなっ
てしまっ
たのか、そ
う
いう本格的な自転車
がなくなっ
てしまっ
たからサイクリスト
がいなく
なっ
てしまっ
たのか。自転車
で旅行
をするこ
とがサイクリ
ストたち
のステ
ータスだ
った頃。旅行用
自転車に
は多くの種
類が存在
していた。

最もベーシックな旅行用自転車と
言えば「ランドナー」。フランス語
で小旅行を意味するランドネが語源
で、その名のとおり小旅行をするた
めの自転車のこと。





ウイークエンドや短期間の休暇を利用し、宿泊施設を利用しながら旅行を楽しむための自転車だ。荷物の収納はフロントバッグを使い、軽快な旅行を楽しむための自転車で、もちろん前述の旅行用自転車のための条件はすべて満たしている。

それよりも長い旅行を楽しむための自転車は、「ツーリズム」と呼ばれるタイプ。宿泊施設を利用しながら何日も旅行が楽しめる自転車だ。荷物の収納はフロントバッグに、リアパニアバッグを組み合わせるのが一般的だ。自転車にはそのためのパニアキャリアが備わっている。

さらに長い旅行や、キャンプを伴う旅行に用いられるのが「キャンピング」。日本一周や世界一周等の超

長距離自転車旅行にも使われているタイプだ。

荷物の収納はフロントバッグの他、前後車輪の両サイドに取り付けられた4つのサイドバッグに収められ、合計5つのバッグで大量の装備に対応ができる。さらにリアパニア台を組み合わせることによって、その上にさらなる荷物を積み上げることがも可能だ。

筆者が世界一周をした時の自転車もこの「キャンピング」だ。

逆に日帰りなどの旅行には、「スポルティブ」というタイプの自転車が使われることが多い。「ランドナー」よりもさらに軽快な走行を追い求めた自転車で、軽量のパーツが多目な小目なフロントバッグが装着されている。

電装品には旅行用自転車の多くがダイナモ式であったのに対し、スポルティブには駆動抵抗のないバッテリーランプが使われることが多く、各パーツにも競技用自転車のものが使われている。

この他にも、旅行の範囲を広げるため、分解して専用のバッグ（輪行袋）に入れ、他の交通機関を利用して移動ができる「輪行車」や、近場を散策するための「ポタリング車」という車種もある。

このように、旅行用自転車には旅行のスタイルに適した車種が存在し、それぞれ快適な自転車旅行を演出しているのだ。

●自転車旅行文化の衰退

自転車で旅行をするということが

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- トーエilandナー 490mm紺に線引き 1998年 2×5速 650×32B ユーレールックス 3点ブルプロ GB ステム
ワイマン 999 - 610 刻印 +162JOS431+FCM 他・中古 ¥200000
 - TA3 アーム 165mm蓋付き +48×36T・BSC ペダルワッシャ・クランクキャップ付き中古美品 ¥15000
 - 杉野マイティーコンペピスト PCD151 厚歯 48T / 50T 新品各 ¥2000
 - TA ツーリストインナー 26T 新刻印新品 ¥4000 ● TA ツーリストインナー旧刻印 45T/46T 新品各 ¥2000
 - ストロングライト 57の純正 5ピン新品 ¥5000 ● TA ツーリスト 6ピン W 新品 ¥4000 T 新品 ¥6000
 - 杉野 3ピン W 新品 ¥2500 T 新品 ¥4000 ● 杉野 3ピン・シングル用赤ブラキャップ新品 ¥2000
 - ジュビリー FD5 つ穴新品 ¥15000 ● 同 4 つ穴新品 ¥12000 ※ジュビリー単品/セット各種在庫有り
 - 三光舎プロキオン後期型 RD 中古 ¥50000 ● フロキオン W レバー中古 ¥10000
 - サンプルピラー 27.2mmバッチ付きオール軽合中古 ¥10000
 - フィリップ・フランコイタリア D352・40cm中古 ¥4000 ● ペロックスパーエンドブラグ緑中古 1P ¥1000
 - フィリップ赤ペイントステム 70mm 22.0 新品 ¥10000 ● ミルレモ赤ペイントステム 70mm 22.2 新品 ¥10000
 - アタックス軽合/鉄混成ステム 110mm 22.0 新品 ¥3000 首が長く、20cm 以上あります
 - パナレーサー 20×1・3/8 (37×451) アメサイドやや太め新品 1P ¥6000
 - ミツボシ 20×1・3/8 (37×451) スキンサイドやや細め新品 1P ¥6000
- ※ 20寸のフレンチチューブ在庫あります。リムは欠品中

※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

少なくなり、旅行用自転車の姿も少なくなつた。それよりなにより、自転車旅行文化の衰退も気になる。

それを物語るものに、旅行用自転車の呼び方があげられる。他誌を見ても、ネットの記事を見ても、旅行用自転車のことを全て「ランドナー」と称してしまっていることだ。「ツーリズム」や「キャンピング」、「スポルティブ」まで「ランドナー」として記載してしまっているのだ。本誌をご購読の方であればだれもがご理解いただけると思うが、さすがにこれには閉口させられる。キャリアとドロヨケがついていれば全て「ランドナー」ということになってしまっているのだ。

競技の世界で言えば、ロードレースの選手も、トライアスロンの選手も、シクロクロス選手も、みんな競輪選手と呼んでいるようなものかもしれない。

もっとわかりやすく言えば、自動車の世界で、ワンボックス車も、ハッチバック車も、ジープタイプも、ピックアップタイプも、ステーションワゴンやライトバンまでもSUVと呼んでしまっているようなものだ。

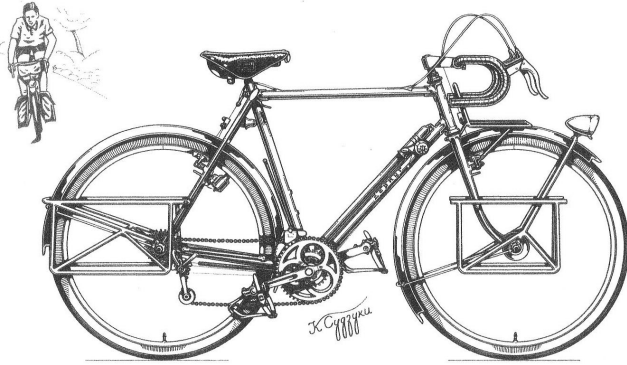
ようするに、それぞれの世界で、その文化自体が衰退していることを意味し、大きな不安を感じさせられる。旅行用自転車文化ということでは、1960年代以前の状態に戻ってしまったのではないかと感じさせられ心配になる。後の荷台に荷物をいっばいに積み上げてサイクリングをしていたあの時代に

……

●まだ大丈夫

ただし、今だつたらまだ大丈夫だ。というのも、今だつたらまだ全てものが「残っている」からだ。旅行用自転車を知っているサイクリストも、メーカーも。人や物も、知識や技術も、文献や資料も。

そして今でも、本誌読者をはじめ、この素晴らしい世界を知る方々が多く存在し、それぞれの世界で、今の状況に問題を感じているからだ。ようするに、いつでも復元は可能。あの素晴らしい文化を知っている私たちがいる限り。



SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

旅

それ、競技用じゃない。

ツーリングは奥深い趣味。

天候が崩れる時もあり、用意が必要。

バッグ、キャリア、マッドガード、タイヤチューブ
ディレラー、ブレーキ、フリー、ペダル、輪行袋など

○好評 5・6Sフリーホイール セール中。

5Sフリーは貴重。

○値打ちのある、骨とう品コーナー。

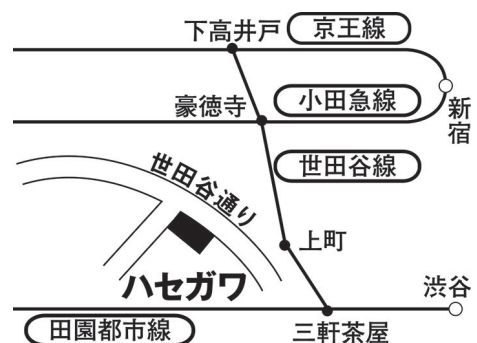
ランドナーパーツ専門店

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。

混浴 (いづれも前後本体のみ) 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, H31-26N ¥8800, H35-340R ¥8800, H47-オリジナル ¥8800, H47C ¥11000, H50C ¥11000, H58) グランボア (P1650 ¥8800, P1700 ¥8800) プチジャン (700C 用 ¥22000)
アプレ・オリジナルアルミダグマ ¥440、その他ダグマ各種、アプレ・オリジナル軽量ステイ ¥2200、その他ステイ各種
リム (1本) グランボア (パビヨン 650B) ¥15400、パビヨンヴァンテージ 650B、パビヨン 700C ¥15400 アレックス [650B] EN24 ¥4400, DM18 ¥5500, サンエクスード [650B/32H.36H] ¥11000, [650A/32H] ¥10780, アラヤ 20A, KP-80 [650A, 26 ミリ幅 FV550g] ¥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、リエール ¥5060、エキェルイユ ¥5940、エートル ¥5060、ルナル ¥5060、ルートフォレストイェール) アルプス・ハチサン 650 × 35A ¥5000、コルデラヴィ 650 × 38A・オープン ¥3520、アメ ¥3520、650 × 38B・オープン ¥3520、アメ ¥3520、グラベルキング SS 650x38B ¥6600) コンチ GP5000 650 × 28B ¥11000、仏式チューブ各種、パナレーサー 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] ¥6000, Mod.55 スペシャル [400-26.0] ¥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) 日東バル6, 7, 8 ¥13000、バル 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])、ヨシガイ DC980 ¥7920、デイズナカンティ (シルバー) [チュー別売] ¥5280、グランボア・シュエット ¥22000、マフアック・クリテ、タンデム、ジャッキー、レーサー、ライド プレーキシュー (デイズナ・クロスカンティブレーキシュー ¥7700、クールストップ・マフアッククリテ用 ¥3280、タンデム用 ¥3650)、アーチワイヤー各種
ブレーキレバー ダイヤコンペ (135 ¥3850, 139 ¥4950, 175 ¥6270, 179 ¥7150, 204QC ¥5610, GC202 ¥7920, GC202Q ¥11220) シマノ・BL-R400 ¥5520、レバーパッド各種、日泉ケーブル各種
クランク サンエクスード・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 ¥53680, 170 ¥53680)、BB 各種
チェーンリング T.A.シクロツーリスト (アウトター 42T ¥7700, 44T ¥7700, 46T ¥7700、インナー 26T ¥6490, 28T ¥6490, 5ピン ¥4840, Wピン ¥7040, Tピン ¥9020) 互換ピン各種、サンエクスード各種
ハブ (ボスフリー用) エネシクロ LPQR (100-126, 130 32H) ¥15000、シマノ・デュラエース 7400 (100-120 [加工], 126 36H) サンツアー・シュバーププロ HB-SB00 (100-126 36H)
チェン シマノ (CN-M9100 [12速] ¥8460, CN-HG901 [11速] ¥7910, CN-6701 [10速] ¥4250, CN-HG53 [9速] ¥3960 [在庫限り])、CN-HG40 [5-8速] ¥2320)、イズミ・インデックス、カンパ
ペダル 三ヶ島 (シルバンロード・ネクスト ¥11000, シルバントラック・ネクスト ¥11000, シルバンツーリング・ネクスト ¥11000, シルバン・ストリーム・ネクスト ¥11000, MASH ¥5800、トゥクリップ・トゥストラップ各種) リオター
ディレイラー シマノ、サンツアー、サンエクスード、マイクロシフト、IRD
コントロールレバー シマノ (SL-R400 ¥5350)、サンエクスード (SXDT08 ¥10000)、ダイヤコンペ ¥6380、エネシクロ ¥6380、ワイヤー各種
サドル ベルトウサイクル (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、ブルプロ [黒、茶、ハニー] ¥39930、チームプロ ¥32780) サドルオイル (BROOKS [30g] ¥2420, [50g] ¥2970、イデアールサドルグリス [欠品中] ベルトウサイクル・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, サーフアス ¥1430)
シートピラー 日東・S-65 (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 ¥14740, SP-731 帆布 ¥9350, SP-731 スペシャル ¥11000, DLX サイドバッグ [生成] ¥14850
輸送袋 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] ¥14900, 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
ヘッドバット グランボア・ピンテージ ¥7700、輸送用 ¥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輸送用 ¥3000
ボルトネジ 日東 (R ¥9130, T ¥9130, 80 ¥13530, 500 ¥9130, L ¥9790)
インフレーター トビーク・ロードマスタープラスター [M, L は在庫限り] ¥4840, SKS VX ¥2000、ラビーズ 16.5⁺ ¥10000、ゼファール 18⁺
リアフレクター キムラ製作所 (RF-24 ¥4000, 28 ¥4000, 28FL ¥2800, 32 ¥4000, 32 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-165GMR ¥330, RR-165SMR ¥660)
チェーンプロテクター VIVA・チェーンステラパー ¥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、輸送で行こう! ¥2530、カンパニョーロ変速機データブック ¥3000、サンプレックス変速機データブック [在庫限り] ¥3500、ユーレー変速機データブック ¥3500、サンツアー変速機データブック ¥5000、シマノ変速機データブック ¥3500、カンパニョーロ・コレクション ¥9000
その他 キーレイ・サイクル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・ヴァンテージグローブ ¥4400
[以上 2026 年 5 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]

CYCLE TOURING
オオマエジム
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

今井彬彦メモリアルラン

恒例となりました今井彬彦メモリアルランを下記の通り開催いたします。サイクルツーリストの大先輩を偲んで御参集ください。

日時●2026年6月14日(日曜日) 正午

場所●杖突峠 峠の茶屋

形式●集合サイクリング(各自お好きなルートでお集まりください) 参加自由

問合せ●RETROCYCLES 浅麓堂 中堀まで

サイクルフィールド
2026年6月号
令和8年5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に制作しています。

●
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、短縮等の若干の変更を受けることがあります。予めご了承ください。

●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