



霞ヶ浦を半分

ジャパンバイクテクニーク参戦記

日本サイクリング協会のこと

CYCLE FIELD 2026

8



Dixna

アルミ本来の輝き



バンテージ C ハブ

フロント：¥10,780 (税抜 ¥9,800)

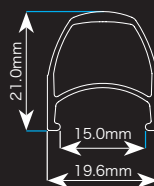
リア：¥18,480 (税抜 ¥16,800)

- SL ● 28H・32H ● リムブレーキ
- F：QR 100mm・R：QR 130mm
- シマノ・カンパ ● フロント：95g (32H)
- リア：233g (32H)

カンパカセットモデルも用意

バンテージ 15 リム

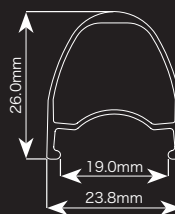
¥8,580 (税抜 ¥7,800)



- スーパーアロイ ● ポリッシュ SL
- W/O ● 32H・36H ● リム高：21mm
- 435g ● アイレット付
- 622-15C ERD：598
- リム内幅 15.0mm・外幅 19.6mm

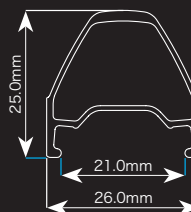
バンテージ 19 リム

¥8,250 (税抜 ¥7,500)



- スーパーアロイ
- ポリッシュ SL・ポリッシュ BK
- チューブレスレディ ● 28H・32H・36H
- リム高 26mm ● 455g
- 622-19C ERD：586.5TR
- リム内幅：19.0mm 外幅 23.8mm

バンテージ 21 リム



- スーパーアロイ
- ポリッシュ SL・ポリッシュ BK
- チューブレスレディ ● 32H
- リム高 25mm ● 510g
- 622-21C ERD：588.5TR
- リム内幅：21.0mm 外幅 26.0mm



TOKYO SAN-ESU

霞ヶ浦を半分

奥田茂雄



最近各地にサイクリングの一周コースができています。琵琶湖一周はビワイチ、淡路島ならアワイチなどと呼ばれて、関東なら霞ヶ浦一周のカスイチが有名だ。もともとカスイチの語感には抵抗を持つ向きもあるみたいだが、時すでに遅し、ほぼそれで定着している。この霞ヶ浦一周のサイクリングロードは国のナショナルサイクルルートということなのだそう。

カスイチという言葉は本来は息で霞ヶ浦を一周するいわゆるロングライドを指すものだろう。もう自分には柄でもないが、たまたま茨城県行方市の某所に行ってみたい場所がある。そのついでに土浦から霞ヶ浦のサイクリングロードを走ってみようかと思う。何しろなんだかんと言っても霞ヶ浦は未走なのである。今回寄り道の方がメインなので

ちゃんとした一周には最初からなるはずもないが、最近はその中途半端さも自己のアイデンティティと開き直っている。南北朝時代の北畠親房関係の遺跡、阿波崎城址も訪ねてみたい。行方市の北浦に近い宿を予約して、のんびりと二日かけて出かけることにした。

●一日目

5月30日、武蔵野線から常磐線で土浦に向かう。土浦までは東京の通勤圏と呼んでいいかな。列車の運行もここで一区切りとなる。いつもは列車の乗り継ぎだけの土浦駅だが、今回初めて改札をくぐる。

霞ヶ浦に近い方の東口に出ると、二階の通路に自転車組み立てコーナーがあった。ここで組み立てて自転車を転がしてエレベーターで降りた方が楽だが、何か気がひけていつものように輪行袋を担いで歩き、表で自転車を組む。

走り出しはちょうど正午くらいになる。あたりに自転車の町らしき何かがあるのかと思ったが、特に見当たらない。看板を頼りにさつさと霞ヶ浦沿いのサイクリングロードを時計回り方向に入る。踏み出せばあつという間に湖と田園の風景である。

いい天気だが風が強い。風浪にしぶきが時々舞う。心の準備をする間もなく、まずは一定ペースで黙々と走っていく。道は堤防道路であるが、車道と併用が多いのは予想外だった。右手に湖、左手にレンコン畑、その向こうが丘陵という基本同じ風



景が続く。飽きるといふ説もあるが、まだ走り出したばかり、意外とそうでもない。

時折小さな船溜まりがある。逆光の霞ヶ浦の向こうに牛久大仏が見える。湖に浮かぶ小屋は鯉の養殖生け簀のある場所らしい。道ばたの水神様の小祠にはどこもそれに似つかわしくない大きな鳥居がある。面白い景色には案外こと欠かない。

すれ違う自転車は思ったより少ない気がするが、最新鋭のTマシんで走っている人もいればどこかぎこちなくレンタルらしき自転車で走っている人もいる。グラベルバイクにフロントバッグは見かけたが、ランドナー系は一台もいなかった。まあカスイチ自体が目的の人が多いのだろうか。ツーリングの一部にサイクリングロードを組み込む人は少ないのかも知れない。

霞ヶ浦大橋までの20kmほどを乗り切ったところで大休止とする。霞ヶ浦をフルで走るにはこのまま高浜まで行くことになるが、今日は大橋を渡りショートカットする。というかこの先北浦方面に出るので霞ヶ浦とは早くもしばしのお別れで

ある。

橋の行方市側には道の駅をはじめいろいろの施設がある。物産店で太巻き寿司を買って表のベンチで食べた。向かいで休んでいるレンタル自転車のおじさん二人組の他愛ない話を聞くともなく聞く。すぐそこに帆引き船観光の発着所があるが船の姿はない。シーズンは9月からだそうである。

予約の宿までは国道でまっすぐ行けば20kmほどであるが、時間はあるのでもっと地味なコースを走りた。サイクリングロードを少し南下してから山側に進むことにする。

あてずっぽうに走り出すと、湖畔近くに何か石碑がある。立ち寄ってみたら高須崎の一本松という名勝があった場所らしい。松は枯れて既ない。1950年に茨城県が選定した茨城百景のひとつに選ばれていた



そうだ。

横須賀という古い村に出て常総の丘陵を越え、畑の広がる台地から谷津沿いに北浦方面に下って行く。湖が近づくとレンコン畑が水田にとって代わる。静かな道を鹿行大橋まで走り、北浦の湖畔に出た。前回このあたりに自転車で来たのは40年ほど前だろうか。もう古い地図に引かれた赤線にしかその記憶がない。

鹿行大橋は東日本大震災の時に落橋して犠牲者を出した。その後頑丈な橋に架け替えられたが、痛ましいことである。今回はこの先には行かないのではあるが、橋を渡って近くをぐるりと回って戻る。橋のたもとに古く懐かしい感じの温泉施設があるが、宿泊はやってないようだ。

今日の泊りはそこからほど近い魚福という旅館である。坂を登った県道沿いにある観光的なロケーションではないが、僕の明日の予定にはうってつけの場所にある。素泊まりで夕食は併設の食堂でとるが、明日の朝食はないので今夜のおやつと共に国道沿いのコンビニで仕入れておく。本日の走行48km。

●二日目

朝、雲は低くどんよりとした天気である。午後からは回復するとこの予報で、それを信じたい。8時くらいに宿を出て県道を南に向かう。

湿っぽい空気の中、丘陵の裾をなぞるようにして北浦の近くを走っていく。朝から犬の散歩をさせているおねえさんたちに「おはようございます」と挨拶しながら通り過ぎる。

爺さんになって気楽なのはこのあたりの機微かな。

しばらく走って蔵川という田圃の美しい村がある。ここが今回の第一の目的地である。カーブする道の向こうの田の畔に何か藁で作ったオブジェが見える。細い柱に吊るされて、知らなければ見過ごすようなものだが、「ナーバ（苗束）流し」と呼ばれるものである。これを見に来た。

まあ民俗的な奇習と言えるかも知だが、稲が育つことを祈る豊穰のおまじないである。ここは江戸期からのものらしい。田植えのあとに設置され、そのまま朽ちるまでそこにあるそうだ。検索すると行方市のホームページをはじめ色々出てくるので、興味のある向きはそれらを参照されたい。

藁を使った民俗系の神事はかつては全国に色々なものがあつたらしい



が、明治期に官により整理されてしまった。民俗学はその消え行くものの記録から始まっていたと思う。

一応現場に近づいてみようとしたが、畦道は草に覆われ、作業の人もいるしでほどほどに終える。ともかくもこの平和な世界が見られて満足である。これでまた霞ヶ浦に戻るとする。

蔵川の谷津を少し廻り、丘陵のきつい坂を青沼という集落まで登る。その先は丘の背を行く明るく開けた畑の中の幹線道である。下り基調の道のまわりの風景は故郷の近くの志摩半島を思い出させる。快走を続けて麻生の町に入ると突然に霞ヶ浦に出る。国道の脇から適当に細道を抜けて湖岸のサイクリングロードに着いた。

ここからは稲敷方面に向かう。宿のおかあさんからは潮来のあやめ祭



りを勧められたが、阿波崎城址にまわりたい。北利根橋を渡り、サイクリングロードを黙々と西に走る。途中から浮島方面には向かわず、いったん国道に出てから阿波崎の岬のような丘に向かって大体の見当で走っていく。

おおよそ麓の村に着いたものの20万の地図しか持っていないのでどうも判然としない。この辺かなと、たまたま歩いていたら婦人に城跡の場所を聞く。やはりすぐそこだった。

自転車を置いて湿っぽい丘の山道を上がるとすぐに頂上で、城跡らしい段差などがあり、神社や記念碑がある。全体としては森の中の荒れた感じのところ、蜘蛛の巣が多くうっとうしい。

このあたりは南北朝時代、北畠親房が東国に向けて出航したもの、嵐で流されて偶然辿り着いたという



地である。この頃には香取海がまだ存在していた。親房は地元武士の庇護の元、最初は神宮寺城、そこから阿波崎城、小田城、関城と転々とする。その間に神皇正統記を書いたとされる。

それぞれの城跡のうち、僕はこの阿波崎城址が未踏だったのである。これでコンプリートかな。しかし貴人が流れ着くのはいいけれど、あの時代の身分証明はどうやってたのだろうかと思議である。

さて、寄り道は完了したが、既にサイクリングロードからは大きく外れている。とりあえず国道で土浦方面に向かい、古渡から戻るのが良さそう。途中の大杉神社はあまりの大賑わいにスルーした。霞ヶ浦の入江の手前から旧道に入り、古渡の静かな町を過ぎるとここにも茨城百景の石碑が立っていた。湖畔の風景がそうらしいが、もう昔の面影はないのではなからうか。

サイクリングロードに復帰してちようどお昼くらい、時間は結構余裕である。あとはコースのガイドの矢印を追いかけて土浦まで走るのが気楽である。

霞ヶ浦の南側には旧軍の遺跡、自衛隊の基地が目立つ。狭い砂浜があり、水上スポーツの人も多くて少し騒がしい。天気は徐々に良くなってきて、行く手に土浦の町、遠くに筑波山が明るく見える。しかし走れども走れどもなかなか近づいてはくれない。知らずにペースが上がる。このあたりが霞ヶ浦の少し辛いところ

だろうか。

予科練の記念館では慰霊祭をやっている。黒服の人達がたくさんいた。人を避けて走って駐屯地前の一般道に合流する。そのまま古びた国道でいかにも町外れの感じのする一角から土浦の市街に入ることにした。もとより土浦駅で輪行して帰るつもりだが、せっかく時間があるのでゆっくり町を見ておきたい。

桜川に出て、堤防の道を少し上流の旧水戸街道に向かう。途中に町の規模からすると非常に大きな歓楽街があつて驚いた。看板とビルの色でその一角が本当に物理的にピンクなのである。気を取り直して旧街道に入ると、意外とまとまって渋い町並みが保存されていた。電柱は地中化されていて計画的な町作りである。これは思わぬ拾い物というところだった。

旧市街を走り回って、最後、亀城公園で小さな旅をおしまいとする。まあやはり、何をどうやっても最終的には自分のサイクリングであることだな。カスイチ視点からはイチではなく0.5以下というところだろうか。霞ヶ浦を二日かけて半分、それでも自分としてはよく走った。本日の走行78km。

2026.5.30 31

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

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

13

川上伸一



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。

ジャパンバイクテクニーク2026
参戦レポート

カワカミチタニウム2号機、結果はどうあれこの1台が来場者にインパクトを与えたのは間違いない。車体重量4・98kgデモンタブルフレームにWギアクラシク、太目の700Cタイヤに前後マッドガード付き、最小限ではあるがフロントフォークにはサイドバッグ用のキャリアも備わる。ほぼ完成した状態で大先輩N野氏に予想重量を聞いてみたところ、全体のスベックからはじき出した重量は「7kg」。このギャップを埋めるため費やした足掛け二年の努力の結果だ。

これは大会が一年延期になった事も大きい。フレームがようやく完成

という所で間に合わなくなり、やむなく市販部品を使わざるを得なくなったタイミングで発表され、あと一年をパーツ製作に充てることができたのが大きい。

●立ちはだかる4kg台の壁

製作前から5kgを切るのとデモンタブルフレームにするのは決めていた。軽量化と相反するテーマだが、これは単にデモンタブルフレームを作ったかっただけというのが大きい。ホイールサイズを700Cにしたのはフレームの重量増加をカーボンフォークで補ったためだ。詳しい事はいつになるかわからないが製作記として書くが、その前に一号機を書かなければならない。

本番直前はキッチンスケールの数値とにらめっこだ。遅れていた事務局へ送るはずの仕様書は空欄が多いままで、説明やアピールポイントも一切書かず、車重だけは5kgと記入した。実行委員長を務める松本敦さんから電話をいただき、記入されていない部分を伝える。

僕が質問したのはカーボンサドルに被せるパッドの重量は車体に入るのか装備品に入るかで、それは脱着式でも走る時必ず使用するなら車体に入るとの事だった。スポンジ式が35g、より快適なエアードット75gあり、JBTのレギュレーションだと車重は5kgを越えてしまう。

軽量化で悩んだのはチューブラータイヤだ。ロードバイク用でも太目の物はあるが、サイドまでゴムで覆われたシクロクロス用にするか迷っ

たが、グラベル走行時の安全のためシクロクロス用となった。当然こちらの方が重い。オンロード用タイヤなら余裕で4kg台と自分で納得して完成。

●一日目のプレゼンテーション

今回は連日の限界作業がなかったのも、一人運転の出発でもややゆとりがあった。向かいながらブレゼンのリハサル。途中のパークンで本誌でもお馴染みの中堀さんに連絡。会場に來られるかの確認と今回ブレゼンで変速機を動かしたいのに、家にあったはずのチェーンステイとシートステーに引っ掛けるスタンドが見当たらず、お借りできないかをお願い。

自分の到着は開会式の30分程前である会場にはグランボアチームのメンバー以外にも顔見知りの方がいて少し安心する。少し離れた駐車場から自転車を持ち込むとすぐに集まった一般の方々への説明会が始まる。

皆さん自転車に精通した人ばかりの感じだが、さすがに見たこともない構造の部品に興味津々のようだった。同時に車体を持ち上げる。実走の前にあまりこういう事はさせないと思うが、集まったのはマナーの良い人ばかりで「持ってもいいですか?」と言ってくれる。見た目がシンプルで軽そう、というわけではないのでその差に驚かれる。これはカーボンやチタンなどの知識がない人でも感じ取れる。

実際の重量測定は車体のみは計測されず残念。装備品である左右のサ



イドバッグ、その中は工具、ポンプ、輪行袋、スベアのチューブラータイヤ一本、これもシクロクロス用。コース途中で渡される土産、これは走行後の状態をチェックするための饅頭で、さほど大きなさそうなのでこれを入れる簡易的なフロントバッグとサドルのエアークッション、前後のバッテリーライト。これらのバッグの中身はチェックされずや拍子抜け。

プレゼン当日はとても暑く、昼に食べようと用意していたパンを車に置いておけないと思いサイドバッグに2個入れておいたが、他の参加者を見たところ最軽量に間違いのないのでそのまま計測。今回はプレゼン終了後再び車に載せて移動するので行前に追加する装備があるかもしれないという点も含めた。プレゼンは緊張のあまり考えていた事の半分ほどしか話せなかったが、軽いということだけは伝えられたと思う。初日の終了後ホテルに向かうまで時間があつたので、サイドバッグの当たるフォークとキャリア部分に用意していたスポンジを張る。これで30gほど重量は増えただろう。

●二日目のライド
走行前に今回は不参加だったがモ



リヤはオリジナルブレーキ「ユレイ」。実体がなく、デモンタブルフレームでなければワイヤーのみで 작동する予定だった

ンソンの尾坂君が同じコースを試走していたので、どんな感じが電話で聞いてみた。スタートからいきなりの激坂なのでここで足を使いすぎると後がきつい事、この路面が滑り止めの凹凸があるので気を付けるように、と、ただグラベル区間は2022年のコースに比べると全然大したことないという聞いて気持ちがいや楽になる。前回はラン終了までに食料が尽きてしまったが今回はルート途中に自販機があり、最後の峠までにコンビニもあるとのこと。

荷物を軽くするために用意したのは、おにぎりやパンなど腹持ちのいいものではなく糖分が多くエネルギー吸収が速いゼリーや菓子類のみのマリー・アントワネット作戦。これらの多くは友人のY田君からのありがたいう差し入れた。

大会最初の発表では750mlのワインボトル4本の積載義務が設定されていた。前回は500mlのペットボトル8本、ワインボトルはガラスなのでどちらも4kgほどだが割れる心配がある。これがなくなり実走は楽に感じられたが、いざスタートすると軽いギア比にしたにもかかわらず足が回らず、他のライダーに全くついて行けない。



チタン製オリジナルクランク「TA フィールド」。極限の軽量化を目指してもこのデザインは絶対的

これは製作に没頭し乗らないと、こんなにも脚力が低下するのかと痛感する。毎年5月には仲間内で峠越えを含めたランがあり、今回JBT2号車の試走に充てるつもりだったのだが、製作が間に合わずキャンセルとなり、体力維持に貢献していた春先からの深流釣りも楽な所に一回行ったのみ。

聞いていた通りこの路面は初の実走としては車体への負荷が不明というところもあり早々に押しに入る。その後通常舗装区間では乗って走れるが、しばらくは変速機のチェックのつもりで走る。ダウンヒルではフロントフォークが市販の物という安心感はあるが、フレームのヤワさによるハンドリングの不具合は感じられなかった。これはサイドバッグの固定を確実にした事と、何より入れる物が減った事が大きい。

ミスコースしそうな所をスタッフの声掛けに助けられスローペースで進む。休憩中に車体をチェックするが見回すだけで工具を使う事はなかった。山間部のコースには大小の落石が多く、タイヤに当たらないように目を凝らして進む。チューブラータイヤならではだがシクロクロス用で良かった。



自作部品に軽量化の穴は空けないつもりだが、リヤのブリーチはアレックス・サンジェのオマージュ

リムとブレーキシューの当たりが馴染んできたのが、最初は恐る恐る使っていた自作ブレーキも後半は効く感じがする。最後と思われる峠の手前にコンビニがあったが、ゼリーやドリンクが残っているのが軽くなるためにそのまま通過。頂上にはレジャー施設があり、必ず自販機がありそうだ。その頂上にははるばる関東から応援に駆け付けてくれた友人達が待っていてくれて元気づけられる。

●最後の輪行テスト

トップ通過のアシスト付き車の倍以上の時間を費やしてようやくゴール。パンクを含め何のトラブルもなかった安堵感と脚力の限界で会場の芝生にへたり込む。到着順に輪行テストが始まる。シンクロー率0%のアスカのような状態で待っているという次の番になる。

走行時の負荷で、心配していたデモンタブルジョイント部が外しくくなるというのとは全く安心、ただ一度も輪行袋には入れておらずゆったり入る大きさを確認しただけでこれは前回も同じ。作業中のミスはハドルシステムを緩めて回す時、再度軽く締めるのを忘れステアリングコラムから外れそうになった事。



緊張のプレゼン。ギャラリーは想像以上に少なかった

良かったのはタイラップで重ねた状態を片手で持ち上げ輪行袋に入れる事で軽さのメリットをアピールできた事だ。結果は残念ながら入賞とはならなかった。次の大会は未定だが旅自転車というテーマで僕はこれ以上の物を作るのは無理だろう。

今回レギュレーション変更で市販のフレームを使用した車両でも参加可能になった。フロントフォークはカーボン素材以外軽量化は難しいが現在最軽量のカーボングラベルバイクフレームは725g、車重4kg台でも完成できると思う。本誌で今までチタンを使った三輪車や人力ボートを詳解させてもらったが、初期の失敗作などは写真一枚残っていないものもある。それらの今ある物以外を作りたいというチャレンジ精神が全て今回の2号機製作の糧になっていたと思うと、〇〇製作一筋を極めた職人より幸せなのかもしれない。ただ非実用的な軽量車を漠然と作るのではない機会を与えてくれたJBTに感謝するしかない。本番前のパーツ製作に集中していた数カ月間は、作れば作る程アイデアが湧き出していくまでも覚めない夢のように続いて欲しいと思った。時間がかかってもいい、売れなくてもいいので利益など考えなくてもいい。もう二度と同じ物は作れなくてもいいというのはアマチュア最大の武器だ。我が軽量車に一片の悔いなし！ありがと、全ての力ワカミチタニウム。

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



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!

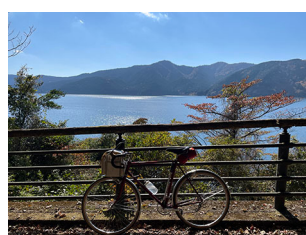
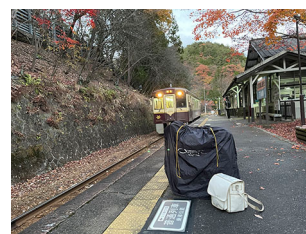
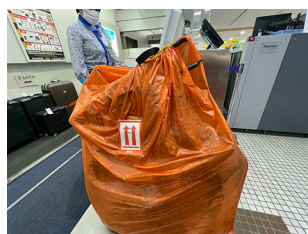
A5 判 224 ページ 2300 円+消費税

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!



ビッグプーリーとジュニアカセット

峯村啓雅

昨今のロードバイクのカスタムパーツとして登場したビッグプーリー。

それは、プーリーの歯が大きくなることでチェーンの曲がる角度が少なくなり、摩擦抵抗が減るといわれています。

で、その理屈を言うんだつたら、プーリーとさらに別の部品を組み合わせて使った方が良いのでは？ と思うのです。それがジュニアカセットです。

プーリーの「歯」を大きくするのなら、スプロケットの「歯」もセットで大きくしてしまえば良いのです。

しかも、現代のサイクリング車であるロードバイクの標準的なギアレシオは、フロント50×34、リア11×34ですが、つまりアウタートップが

50×11となるわけです。そんなの誰も踏めません。

対して、ジュニアカセットはトップが14ですから、サイクリング向けに最適化されるわけです。良いと思いませんか？

ちなみに、アウターをもっと小さくするのは、フロントメカが付く位置的にも歯のラインナップ的にも（50がほぼ最小で）現実的ではありません。

実際に組み合わせる場合は、ガイドプーリーを「ビッグ」にし過ぎると、スプロケットに干渉する恐れがあるかもしれませんので注意が必要です。

機会があれば私も「実験」してみたいと思いますが、ジュニアカセットはともかく、ビッグプーリーは高いからなあ。



令和の時代の

サドルバッグサポーター



サドルバッグサポーターの役割は大きく2つある。一つはサドルバッグを支えること。もう一つはサドルバッグがブレーキワイヤーに擦れるのを防ぐことだ。

今どきのサドルバッグ、特に縦長の形状のものはサドルとシートピラーにぴったり沿い、垂れ下がることは少ない。ロードバイク乗りの人が多く使っているタイプがこれだ。重い物を入れると重心が高くなって嫌う人もいるかもしれない。

それに比べ、横長の形状のサドルバッグはサドルから吊り下げるタイプになり、後ろのタイヤや泥除けに当たってしまう場合がある。サドルまでの高さが十分にあればあまり心配はいらないが、サドルの高さも荷物の量も、そう思うようにはいかないものだ。それに、サドルバッグが左右に揺れるのを好まない人もいるだろう。

現行品のサドルバッグサポーターは、日東からR-10、キャラダイスからバッグマン・サドルバッグサポーター、それにVIVAから出ているDXバッグサポーターなどがある。

VIVAのものは昔はもっと安かったので学生さんがサポーターの上にテントや寝袋を積んでツーリングを楽しみ、ついつい耐荷重を大きく上回って壊してしまった経験がある人もいるかもしれない。

筆者の手元には現行品を含め3バージョンの同製品があるので、メーカーがどんなに苦勞して改良を重ねてきたかがよくわかる。現行品の耐荷重は5kg、よく承知して使いたい。

日東には他にワイヤーガードという製品があり、シートステイ上部に引っ掛けてサドルバッグがブレーキワイヤーに接触するのを防ぐ機能を持っている。サドルバッグの高さが十分で泥除けを叩いたりしないのなら、これを使うだけで十分という人もいるはずだ。

各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

久しぶりに食器を買いたくなつて、わざわざ愛知県瀬戸市まで出かけました。クルマで片道三時間半の道のりです。

実は瀬戸市で陶磁器を売っているお店はそんなに多くなくて、中心部の駐車場から歩いて行かれる範囲だと両手の指で足りてしまうくらい。しばらくうろうろしたのですがピンと来るものがほとんどなくて、二時間ほど買ったのがわずか二点だけでありました。これは今回たまたま感性に合う商品に巡り合わなかっただけなのか、それとも感性そのものが衰えてしまったのか、大いに悩ましいところでもあります。

後者だとするとこれは怖いぞ。そう言えば最近漫画の単行本を買う数も激減しているし、去年はプラモデルのキットを一つも買わなかった。クルマも近頃関連サイトをのぞくことがほとんどない(最近紙の

カタログがなくなつてゐるからね)。旅行本を読んでも、温泉への興味が薄くなつてゐることに気が付いてしまった。

自転車はどうか。メカ的にはもとも旧態依然のジャンルばかりなので、新しい素材や技術や形態に興味がないのは仕方がないにしても、自分の生きてゐる分野でも、手持ちの自転車でもう一生間に合つてゐるということになりはしないか。レトロなりに次の自転車、その次の自転車という意欲が維持されているだろうか。うーむ、ちよつと厳しい気もするなあ。

新規オーダーとしては、部品集めに手のついているのが2台あるものの、いずれも発案からもう何年も経過してて停滞気味と言えないこともない。そこで新車用ダンボールを引つ張り出して部品をいじつてみた。大抵の部品は候補が二つまたは三つ入つてゐるのだけれど、軽量車の方は今回ちゃんと重量を測定して、重い方は候補から外すことにした。これはもう数字ではつきりするので話が早い。軽量化加工に出す部品も抽出した。

もう一台はイメージカラーが最優先なので、その色のミニカーを見ながらイメージに合致するかどうかを判断する。これはまあまだかなり曖昧だった。

既存の自転車の改造も感性を必要とする作業である。体格がないので8インチチューブラーの自転車は何台かあるのだけれど、ほとんどあるいは全く乗つてないそれらを実用的にするためには650Cのスペアホイールが必要だ。黒くない650Cリムは今や入手難で、しかもハブと穴数を揃えないといけないので一朝一夕ではない(タイヤはパセラがあるので大丈夫。何とか一台分揃つたので、これは早急に車輪組みをお願いすることにして。急がないと本当に乗らずに終わってしまう)。

実は半休眠状態のモスボールフリートの中で、これからのサイクリスト人生最晩年に相応しいと思われの何を何台か抽出してある。要は抜群に乗りやすかつた記憶のある自転車達で、極少数なら多少のリフレッシュを経て現役復帰させることも可能じゃないかと考えてゐるのだ。これが結構面白い。地獄の底まで一緒に行つてもらうぜ。

感性を客観的に検証するためには、やはり佐賀県有田町に行かないといけないようだ。有田の通りに何十軒とある陶磁器の小売店や、丘の上の有田焼卸団地を全部回つて、それでもろくに買い物ができないのなら、深く自らの感性の衰えを認めようではありませんか。



日本サイクリング協会のこと

鈴木邦友



● JCA
我が国のサイクリング文化の黎明期から成長期、そして成熟期にかけては、日本サイクリング協会（以下「JCA」と記す）の存在は絶大なものがあつた。日本の自転車といえば荷物運搬などの実用的な使い方や、生活の脚としての移動手段としての使い方が主だった時代に、自転車でレジャーを楽しむことを普及したのがJCAだ。その後、日本各地で巻き起こった自転車ブームとともに、サイクリングや自転車を使ったスポーツの普及活動をおこなってきた。やがてその活動は一般化

し、サイクリングは誰もが手軽に楽しめるレジャーとなり、プロ選手以外の自転車愛好家が参加できる競技会やスポーツ大会も各地で開催されるようになった。
日本のサイクリング文化で特徴的な、自転車を分解し、公共交通機関に積み込み、目的地まで移動し、そこでサイクリングを楽しむ「輪行」という新たなサイクリングのスタイルを定着させたのもJCAだ。ちなみにその当時は、JCAの会員でなければ、公共交通機関に自転車を積み込むことができなかった。他にも、自転車を先に宅配便で目的地まで運び、サイクリストは自転車を待つことなく手ぶらで現地に移動し、サイクリングを楽しむというシステムをつくり出したのもまたJCAだ。その他、自転車と自動車を組み合わせたカーサイクリングや、サイクルトレイン、サイクリングバス等の普及にも尽力してきた。
当然、自転車自体の進歩にも貢献した。フランスの旅行用自転車やイタリアの競技用自転車など自転車先進国の自転車をしのご高性能な自転車の生産にも寄与した。
筆者もJCAの活動に大きく恩恵を受けた者の一人だ。中学生の頃にはすでに、サイクリング車に乗り、1週間ほどの泊まりがけのサイクリングを楽しんでいた。ようするにそのくらいの年齢の者でも、安全にサイクリングができる環境を、日本全土に根付かせてくれたのがJCAということになる。

● サイクリング文化の成熟期
JCAが日本にサイクリングを普及させたことにより、その成熟期における我が国のサイクリング文化の中から、世界に誇れる人やものが多い輩出された。
日本アドベンチャー・サイクリストクラブの記録を見ると、100名以上の日本人が自転車による世界一周を経験している。その中には世界で最も難関とされるダリエン・ギャップを通過した者が二人もいる。その他極寒のシベリア走破やサ

サイクリストにとって衝撃的なニュースが飛び込んできた。
日本のサイクリング文化を支えてきた公益財団法人日本サイクリング協会は、2026年6月8日、行政庁（内閣総理大臣）より、公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律（平成18年法律第49号）第29条第1項第4号の規定に基づき、公益認定が取り消された。
公益認定取り消しについての経緯は、令和8年6月8日、内閣府公益法人行政担当室より公表された文書「公益財団法人日本サイクリング協会の公益認定取消しについて」他、各二ユースメディアやネット記事からも報道されているので、ここでは

詳細は省かせていただくが、私たちはサイクリングを愛する者にとっては実に衝撃的なニュースであった。
このことにより、今すぐこの日本サイクリング協会がなくなってしまうというのではなく、「一般財団法人日本サイクリング協会」として存続することにはなるが、実際のところその内情についてはとても厳しいところもあるようで、その存続についてはかなり危ぶまれているのも事実だ。

ただし、実際のサイクリング啓蒙活動やイベント活動については、各都道府県のサイクリング協会が実質上中心になっておこなっていることもあり、今すぐ既存の会員に影響が及ぶということもないよう

● JCAなしでもサイクリングが楽しめる日本
JCAの存在は私たちサイクリストにとって偉大な存在ということになる。特にサイクリングの成長期から成熟期ともに生きてきた者にとつて、その存続が危ういなどというニュースを耳にするとなんだかとても寂しい気にもなる。
ただし、ちょっとばかり前向きな気持ちで考え方を変えてみると、JCAのおかげで、現在特にJCAを意識することなく、サイクリングやサイクルスポーツが誰にでも楽しめるようになったということでもある。JCAが我が国にサイクリングやサイクルスポーツを定着させサイクリング文化を完成させたということになる。親離れできたということになるのではないだろうか。
要するにJCAの活動そのものが、JCAを必要ないものにしてしまった完璧な活動だったということにもなる。

ハラ砂漠縦断、大陸縦横断、世界の名峰を、自転車を担いで登頂した冒険サイクリストたちも大勢いる。同時期に世界一周をしているサイクリストが30人以上もいたなんていう時

もあったという。世界一周中のサイクリスト同士がばったり出会ったなんて言う記事を見たことがある。記録にない冒険サイクリストを合わせると1000人を超えているのではないかもしれない。それらのサイクリストの活躍を支えた自転車にも素晴らしいものがあ

った。特にその頃の日本製旅行用自転車は技術面でもデザインでも頂点に達していた。

それ以前、自転車文化の成長期では、誰もが憧れる旅行用自転車といえばフランス製だった。今では信じられないことであるが、我が国の旅行用自転車は、日本の自転車研究家が持ち帰ったフランス製の自転車や資料をとことん研究し、それを模倣することから始まった。イギリス式自転車の影響が強く、イギリス規格を採用するわが国で、旅行用自転車だけがフランス式であるというのもそのためだ。特にフランスのルネエ

ルは日本の旅行用自転車の見本となり、日本のサイクリング文化に多大な影響を与え続けた。日本の旅行用自転車が「ランドナー」と呼ばれているのもそのためだ。日本の自転車文化の成熟期には、日本製旅行用自転車もその頂点に達し、フランス製旅行用自転車をしのぐようになった。オーダーメーカーの自転車は言

うに及ばず、マスプロメーカーの旅行用自転車までもが、完成の域に達していた。

旅行用自転車文化の発展とともに、競技用自転車文化の発展も目覚ましいものがあつた。世界の名だたる選手の中に、日本人選手の名が並ぶようになり、また競輪競走も、KEIRINの名で世界の自転車競技の種目に取り入れられるようになった。そこで使われる自転車にしても、イタリアの名門チネリやデローザに負けず劣らずの世界レベルの自転車がつくられるようになった。

日本製自転車の発展を助けたのが、同じく日本製自転車部品の性能や品質の向上だった。自転車の成長期である1960年代までは、フランスやイタリアのメーカーのものが断然優位性を保っていたが、1970年代に入ると、競技用自転車の部品を中心に、我が国でも高性能、高品質の部品がつくられるようになった。シマノのジュラエース(現「デュラエース」)シリーズやサンツ

アのスーパーブシリーズは、それまで上位を狙える競技用自転車部品といえ唯一無二の存在と言われていたカンパニョーロに肩を並べられるレベルに達し、今ではデュラエースは世界の競技用自転車部品の王座に君臨するまでとなった。

RETRO CYCLES 浅 麓 堂 せんろくどう

- カンパスーパーレコード前期型クランクセット 170mm+52 × 42T・PCD144 中古美品 ¥25000
- カンパレコードクランクセット 172.5mm+50 × 42T・PCD144 BB 付き中古 ¥15000
- カンパレコードクランクセット 170mm+51 × 46T・PCD151 白箱 BB 付き中古美品 ¥30000
- 初代スーパーブクランクセット 165mm+52 × 42T・PCD144 BB 付き新品 ¥25000
- スーパーブプロクランクセット 167.5mm+52 × 42T・PCD144 新品 ¥20000
- 杉野エアロマイティークランクセット 170mm+52 × 42T・PCD144 新品 ¥22000
- TA ツーリストクランク蓋付き 167.5mm W 用 BB 付き新品 ¥30000
- CT's 薄歯 57T ミニベロ用プロテクター付き PCD130 中古美品 ¥5000
- PCD130 クランク用トリプルコンバージョンキット 39 × 30T 新品 ¥5000
- ラディオスNo.18 ダイナモ／テール付きセット新品 ¥30000
- PHARE DE LUXE M-G 軽合砲弾型ヘッドランプ新品元箱 ¥10000
- PYB #513 新品元箱 ¥20000 ●UNIGRO No.125 砲弾型ヘッドランプ新品元箱 ¥5000
- ニューワトソンNo.30 軽合砲弾型ヘッドランプ新品元箱 ¥17000
- アラヤ 24 × 1・3/8 軽合リム 36H 英バルブ穴新品 1P ¥5000
- ウカイ 24 × 1・1/4 軽合リム 36H 英バルブ穴新品 1P ¥5000
- 加賀 26 × 1・1/4 軽合リム 36H 仏バルブ穴新品 1P ¥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

言うに及ばず、マスプロメーカーの自転車もフランス製部品に頼っていた。大手マスプロメーカーの高級車にも、フランスのユーレー社の変速機が使われていて、それがアピールポイントにもなっていた。

1970年に入ると、競技用自転車部品同様の性能を持った、旅行用自転車専用の部品が多く作られるようになった。デュラエースシリーズにも旅行用自転車用のパーツが存在していたり、サンツアーからもサイクロンという名称で高級旅行用自転車専用のパーツがリリースされるようになった。ちなみに筆者が1980年代に世界一周をした時に使った変速機セットはこのサイクロンで、ハブはデュラエース、チェーンホイールはマイティツアーだった。

高まったサイクリング文化の進歩と相まって、世界に誇れる自転車が生じ、同時に多くのサイクリストが、国内外の競技に参加できるようになり、多くの国民が快適かつ安全にサイクリングを楽しめるようになった。そして我々アドベンチャー・サイクリストが、より難易度の高い冒険サイクリングにチャレンジできるようにになったのだ。

その力となったのが、JCAのサイクリング普及活動だったといえよう。

現在、JCAを意識してサイクリングをしているサイクリストはほとんどいないのではないかと思われる。筆者も当時は、自転車に乗る時

には必ずJCAの会員証を携行していたが、最近は気にすることはなくなった。輪行の時ですら持ち歩いていない。イベントの参加時も、そのイベントがJCAが関わる正式なものか、確認することもなくなった。

長年にわたるJCAの活動が、サイクリングを身近なものとし、その存在すらも忘れさせるものとしてしまったのだ。自転車愛好家にとってJCAはなくてはならない存在であったが、普段はほとんど意識することのない、そんな空気のような存在なのかもしれない。

でも、私たち自転車愛する者は、その陰にこれまでのJCAの活動が存在していたことを、そしてJCAの存在があったからこそ、今に見る安全かつ快適なサイクリングが楽しめる環境が存在しているということを忘れてはいけないと思う。

かつて筆者が自転車世界一周をしていた時、JCAの会報誌「JCAにゆゑ」に、「鈴木邦友の世界一人旅」というタイトルの記事を3年間ほど連載していただいたことがあった。

その時の感謝の気持ちとともに、日本のサイクリング文化の発展に寄与され、私たちサイクリストにこんなに素晴らしいサイクリング環境を送り出し続けていただいたことに対し、一会員として心からの感謝の意を贈らせていただきたいと思います。

ありがとうございます。これからもよろしく願っています。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA



ロングツーリングの季節。

マファック、ユーレー、サンプレックス、カンパ、

ゼファール、TA、レオタード、JOS、ソービッツ、アンブロシオ、エトワール、シマノ、サンツアー、ホンジョ、ミカシマ。

※シマノ・ブレーキレバーの件。ワイヤーエンドがレバーにしっかりはまり込んだか見て下さい。返品OK、郵便局のレターパックで。そして返金します。マファックレバーもワイヤーエンドをテストして下さい。

以上とは別に、相当前、ロードレーサーを売った市川氏（美容師）ハガキ下さい。

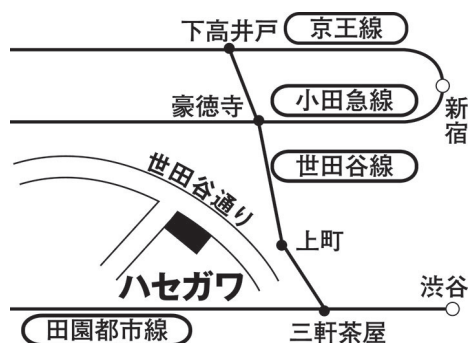
ランドナーパーツ専門店

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 (いずれも前後本体のみ) 本所 (H1-700C ¥8800、H2 アルマイト ¥13200、H2 ボリッシュ ¥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、H35-300R ¥8800、H47-オリジナル ¥8800、H47C ¥11000、H50C ¥11000) グランボア (PJ650 ¥8800、PJ700 ¥8800) プチジャン (700C 用 ¥22000) アプレ・オリジナルミドルマ ¥440、その他ダルマネジ各種、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、パビヨンワインテージ 650B、パビヨン 700C ¥15400) アレックス [650B] EN24 ¥4400、DM18 ¥5500、サンエクシード [650B/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、エキュルイユ ¥5940、エートル ¥5060、ルナール ¥5060、ルートフォレストイエール) アルプス・ハナサン 650 × 35A ¥5000、コルデラヴィ 650 × 38A・オープン ¥3740、アメ ¥3740、650 × 38B・オープン ¥3740、アメ ¥3740、グラベルキング SS 650x38B ¥6930) 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] ¥5830、B135AA [390、420] ¥5500、B136AA [400、420] ¥5500、B112AAF [380、400、420] ¥6000) バートー 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 ¥7000、ヨシガイ DC980 ¥7920、デイズナカントイ (シルバー) [シュール別売] ¥5280、グランボア・シュエット ¥22000、マファック・クリテ、タンデム、ジャッキー、コンベ、レーサー、ライド ブレーキシュー (デイズ・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、ダイヤコンベ (135 ¥3850、139 ¥4950、175 ¥6270、179 ¥7150、204QC ¥5610、GC202 ¥7920、GC202Q ¥11220) シマノ・BL-R400 ¥5530、レバーパッド各種、日泉ケーブル各種
クラック サンエクシード・ファンライド SXC ボリッシュ (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 (アウトナー 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
ハブ (ボスフリー用) エネシクロ LFQR (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・シュバープブロー 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-HG93 [9 速] ¥3210、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 ¥11900、シルバントラック・ネクスト ¥11900、シルバンツーリング・ネクスト ¥11900、シルバン・ストリーム・ネクスト ¥11900、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)、サンエクシード (SXD708 ¥10000)、ダイヤコンベ ¥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-17 チタン [黒、茶、ハニー] ¥44000、B-17 アトモスト ¥59950、ブルプロ [黒、茶、ハニー] ¥39930、チムプロ ¥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 (サーファス ¥1430)
シートピラー 日東・S-65 (26.8、27.0、27.2) ¥10450、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-104NS [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
キヤリア 日東 (M-11 ¥16000、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、キャンビー F ¥36520、キャンビー R ¥36520)、VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680
ヘッドパーツ グランボア・ビンテージ ¥7700、輸送用 ¥5500、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 ¥9460、T ¥9000、80 ¥14080、500 ¥9460、L ¥10120)
インフレーター トピーク・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^{1/2} ¥10000、ゼファール 18^{1/2}
リフレクター キムラ製作所 (RF-24 ¥4000、28 ¥4000、28FL ¥4000、32 ¥4000、32 ライトタイプ ¥4000、33 スペシャル ¥4000、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・チェーンステラバー ¥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・ワインテージグローブ ¥4400
[以上 2026 年 7 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 8 月号
令和 8 年 7 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