



連休中の奥武蔵

ジャパンバイクテクニーク 202X

舗装路専用

CYCLE FIELD 2026

9



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)

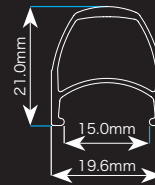
リア：¥18,480 (税抜 ¥16,800)

- 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

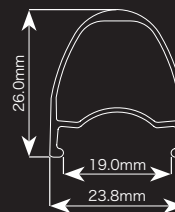
¥8,580 (税抜 ¥7,800)



- 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

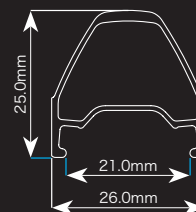
バンテージ 19 リム

¥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

連休中の奥武蔵を走る

大前 仁



連休中になんとか時間がとれたので、日帰りで奥武蔵に出かけた。

小川町駅に降りるのは何年ぶりか、もう思い出せないくらい昔の話だ。駅前にコンビニがあるので、いろいろ準備はしてきたのだがコーヒーを飲む。県道を槻川沿いに進むと途中に地下水が湧き出しているところがあり、ボトルの水を入れ替える。よく冷えていて美味しいのだ。

東秩父村役場を対岸に見て、定峰峠に向かう交差点に着く。ここにある「であそぶキッチン」から定峰峠まで、ここを練習コースとする選手たちは目標タイムがあるようなのだが、僕はもちろんそんなに急がない。ちようど地元東松山の「エカーズ」の選手とクルマが追い越していった。

少し行つて林道二本木線に入る。急坂で知られるこの峠だが、距離は

6kmほどだからゆっくり上って1時間だろう。近所の猫だろうか、2匹見かけて幸せな気分になる。

上り始めてすぐに四葉ベーカーリーが営業している。さあ上るぞという気分になってしまっていたので通過。これが後々、腹ぺこの原因になる。

後方から声が聞こえたと思えば、ロードバイクの2人組が抜いていった。彼らも話ができる程度のペースなのだが、やはりランドナーの方が遅い。そんなことは気にせず高度を上げていくと、視界が高原つぼくになってきた。標高500〜600mとさほど高い山ではないが、このあたりが秩父高原牧場だ。

ここは乳牛や肉用牛の育成を今も行っている公共の施設で、歴史は昭和40年代に遡るらしい。一帯はもつと遙か前からハイキングが盛んで、なんなら昭和初期には近くにスキー場があったという記事もある。舗装路が通じた今では当時のことは想像し難いが、地形は変わっていないはず。さぞやのどかな山だったろうと思う。

尾根に出て右に進むと、対向してきたサイクリストが「お祭りをやっていますよ」と教えてくれた。二本木峠ではたしかに地元の方が大勢、クルマで来て何かやっていた。山ツツジ祭だそう。舞台では手品を披露したり、カラオケをしたり。ビールもあるようだが、きつと運転手を確保してやっているんだろう。年に一度のお楽しみ、何よりでござる。



仮設トイレをお借りして、来た道を戻る。ドライブガイドなどには必ずと言っていいほど出てくる秩父高原牧場の核心部へ向かうのだ。そこに何があるかは知らず……。

下り基調のアップダウンを進むと、モーモーハウスが現れた。自転車を降りて探索する。ところが、トイレはあるが、食堂のようなものはない。それどころか、すぐ先に見えるめるめーハウス横の駐車場がもちろん満車、そこに入るためのクルマが対向車線で大渋滞していて、我々が来た方向に進むのももう無理って感じた。

心の中で「うひゃ、今日は連休だったの忘れてたー」と叫びつつ、とりあえずこの観光地を後にする。対向車線の渋滞は、いったいどこまで続いているんだ？

というわけでピュ〜と下り始めたので、すぐ先の「↓秩父・長瀬」という標識を見落としてそのまま行った。粥仁田峠へ向かい

損ねたのだ。Uターンして反対車線を上る気はとも起こらない。しばらく前に三峰神社へ上ったときも大渋滞で、そこをすり抜けて自転車で上るのはとても気疲れするものだったのだ。

渋滞は3kmほど続いただろうか、槻川沿いの県道に出る頃には解消していたが、まだどんどん上るクルマがいるので、この先もずっと渋滞に違いない。

さて。さすがに小川町駅に戻るのには芸がなさ過ぎるので、定峰峠へと向かうことにした。もうとっくにお昼を回っている、そろそろお腹が空いた。たしか峠まで行けば食堂があったはずだ。

槻川を渡っていいよ九十九折りと思ったら、「峠の鬼うどん」というのがあるではないか。ここは即決してお昼ご飯を食べることにする。



連休中とあって限定メニューのみだったが、店内にはかつてここを練習コースとしたエキップアサダの福島康司選手のサインが飾ってあり、懐かしい気分になった。康司、元氣かな。

満腹になって定峰峠にたどり着くと、ロードバイクの人たちがかなりたくさんいて驚いた。人気のコースなんだろう。少し休んで、秩父市街へと下っていく。時折上ってくるクルマがある程度で、こちらはそれほど混雑していない。少々向かい風の強い国道を走り、西武秩父駅へ着いた。

僕の定位置で輪行している人たちがいて、まともな連休を実感する。自転車を畳む前に特急ラビユーのチケットを取ろうとしたら、夜9時の最終以外すべて満席だった。なるほど、今日は連休だったな。もちろん併設の祭の湯の食堂も満席で、売店で何か買うにもとても混雑している。なるほど……。

これは各駅停車に乗ってもおそろしく大混雑だろうから、飲み物でも買って手堅く並び、座って帰ったほうがよさそう。連休というものを甘く見たツケではあるが、良いお天気で50kmほどサイクリングを楽しめたことは喜ばしい。次回は、もう少しマシなプランで来ようと心に誓った。

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

14

JBT 番外編

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。

●今回のお話はフィクションです

「今年の大会も無事終了しました。早速ですが次の大会コースが決まっているので発表しておきます。スタートからのヒルクライムはタイムトライアルで、峠を下り湖に沿って移動し、再び峠とグラベル区間を走り、全体に湖を一周するコースです。そして今回は特別ルールとして、水陸両用自転車で湖を横断してショートカットするのも良しとしましょう（笑）。」質問です。水上走行時のフロートをエアー拡張式とした場合、高圧ポンプを使う事は可能ですか？」……。

主催者側のこの冗談のような一言がそのままルールとして通ってしまい、僕の製作魂に火を点けてしまった。レギュレーション作成のため、人力ポートとはという話になる。そのような車体でヒルクライムやダウンヒルは無理がある事、主催者側が考えているより水上での速度があり、峠グラベル組との時間合わせの結果、水上走行は2〜3時間が必要であり、僕の案で湖の横断は三往復することになった。

これは救助艇の数や配置の問題、トラブルやインターバル時は陸に上げて対処できる他、速度が遅くて一往復で終了しても減点のみでリタイアにはならないルールにできる事など。

水上組は救助艇などコストが高むので参加費は一万円上乘せされるが、それでもスタッフの苦勞を考えると申し訳ないくらいだ。

●車体のコンセプト

陸上走行時は2輪で走行できるややりカンベントポジションで、水上ではエアー拡張式フロートを左右に取り付けるが、フレームはワンタッチピクニ方式に折り畳まれ、完全に寝そべった状態になる。

レース当日、水面の波や風により取り付けるフロートは段階的に幅が変えられ、左右を接近させる事で水の抵抗を減らす。ペダリングがしにくくても低重心による安定が大事



立ち漕ぎからリカンベントへ移行するポジションのテスト車両、全長 1.6m



通常より大型で2.2mのサーフボードは左右に2枚使っても、浮力が全く足りない

で、万が一の転覆も避けたい。

クランクからチェーンと水中ギヤ駆動のプロペラが付く。車輪との動力はクラッチ式に切り替えたいところだが、複雑な機構はトラブルの元なので、チェーンや弛み調整のアイドラプリーは手で掛け換える。これらのメカは水上走行時に手の届く場所に配置し、わずかな異常でも対応できるようにする。

陸上走行は一般道なのでどこまで許されるかだが、特殊車両ということとでタンDEM車と同程度の長さ2・3m、幅0・7m。水上時では関係ない、フロートの拡張は足踏みか、手動式ポンプの人力のみ可となった。

●DIYから究極まで

大会ホームページに参加車両が紹介される。峠グラベル組以外の水上組は4機、そのうち2機は市販の自転車と組み合わされる海外製のペダルボートキットを利用したものとなった。フロートは折り畳まれ、バッグに収納する2本のエア―拡張式双胴型だ。

1機は後輪に当てるローラーからプロペラを回す市販ユニットをそのまま使い、もう1機は自作にこだわったのが、後輪に水車風の水掻きを取付ける方式だ。どちらも水上での後退と、コース上にヒルクライムが含まれないので変速なしの固定ギヤとなっている。

衝撃的な1機が参加した。全体のフォルムは自転車による最高速度記

録を狙う全面フェアリング付き二輪リカンベントだ。そのフェアリングが水上でそのまま船体となる。チームは大手玩具メーカー（仮に〇〇ダイチームとする）で、社内の同好会による記録挑戦用に作られた数機のうち、旧式でライダーが透明な部分から外を見て走行するものだ。

現在は風防的な部分がなく、小型のテレビカメラと内部のディスプレイモニターによる完全なエアロフォルムで、その速度は140km/hを超える。〇〇ダイチームは合体や変形といった製品が得意であるだろうから、その技術で水陸両用車に改造されている。

陸上では、静止時から低速では上の部分が左右に開き内部に補助輪が内蔵され、地面に接触し4輪になる。その部分も完全にエアロフォルムで、水上では上下にコントロールすることにより安定させる補助フロートも兼ねる。陸上から水上への動力の切り替えはライダーが降りることなく操作できる。大手メーカーならではの完成度の高さと言える。僕的には、現在まで「これこそ完璧な人力水陸両用車」というのは真剣に研究や開発はされていないし、存在もしていないと思う。



変速付きでクランクのQファクターを狭くするための2段スプロケット、この間にプロペラユニットが付く

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!

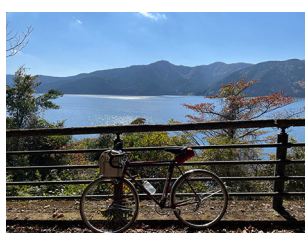
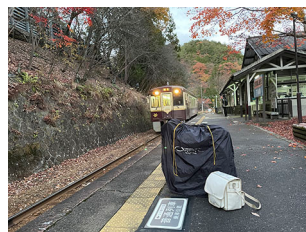
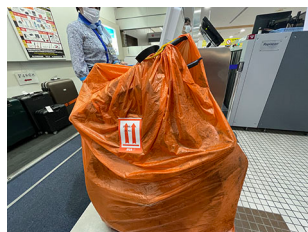
A5 判 224 ページ 2300 円+消費税

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!



GO's View

ターマックとかグラベルなどという言葉は、元々は自動車のラリーで使われてきたものですが、近年自転車の世界でもよく聞くようになりました。要は舗装路と未舗装路のことです。

その昔、私のサイクリングが峠と林道主体の頃のタイヤは、38Bとか42Bの太くて丈夫なもの一辺倒でした。未舗装路がメインだったので当然です。その後28〜32Bあたりの細身のランドナーも作りましたが、タイヤサイドが極端に薄いものではないので、よほどガラガラでなければダートに踏み込むのに躊躇するものではありませんでした。

ところが、近年作ってる自転車はそもそもダートを想定しておりません。26HEや650Bで極端にサイドの薄い軽量タイヤが少量ながら販売されており、それらに飛びついた結果、ターマックスベシヤルになっ

てしまっておりま。昔々の本物のオープンサイドタイヤとは言いませんが、セミオープンな名乗る資格は十分にありそうな薄さです。これはもう完全に舗装路専用でありましよう。

私がサイクリングを始めた1970年頃だと、舗装路用タイヤと言ってもせいぜいアメサイドにラインパターンといった程度で、それほど華奢なものは流通しておりませんでした。もつと前、1960年代だと欧州には本物のオープンサイドやセミオープンサイドのタイヤがあったのですが、W/O車輪によるレースがなくなると自然に消滅してしまつたようなのです。ほぼ特異点のような存在であつたミユタンのオープンサイド650Bを経験できたのはラッキーだつたと思います。本来オープンサイドタイヤはスダレが剥がれてこないようにサイドにラテックスを塗りながら使用するのですが、当然既に専用品は入手できません。ユタカメイクの「BPS」というのを探し出して使いましたが、水性ながら均一に塗るのは難しい代物でした。せつかくなら薄いチューブを入れなきゃと使つたピンク色のAIR-Bは、パンクすると派手に千切れて修理不能でしたし、まあ手間の掛かる車輪でありました。あと、ビットリアの細い650B

もいじつたことがあります。これはいかにもチューブラーを腹開きにしたみたいな細いタイヤで、扱いはやはりとても大変なものでした。

最新の情報によると、フランスのハンドメイドのチューブラー屋さんでヒラキも作っているところがあるそうで、650Bや26HEで作ってもらえないかお願いしてみようと考えています。今だとチューブラーもかなり太いのがありますから、それのヒラキだとかなりこつち（ランドナー）寄りになりそうです。

自転車メーカーさんがもう何年も、一所懸命グラベルロードなる車種を流行らせようと頑張つておられるのに、元々ダート一辺倒だつたランドナー乗りがターマックオンリーに向かうというのも皮肉な話です。

マウンテンバイクの車輪がまだ26HEしか存在しなかつた時代、街乗りマウンテン（形容矛盾だ！）という用途がありました。本来のプロックタイヤとの対比のためか、スリックに近いトレッドのタイヤが使われました。ケーシングやサイドウォールは汎用品だつたのですが、少なくともトレッドにおいては完全なターマック専用なのでありました。クルマだつたらスリックはハイグリップ舗装のサーキット専用だもんね。うちではクルマも純正サイズで40扁平と35扁平のタイヤ（つまりペタ

ペタに薄くてダートには入れない）になつてしまつております。そうしないとクルマも、それに積んでる自転車も舗装路しか想定してない状態つてどうなの？ というケースが考えられます。舗装路だけしか行かない旅、行かれない人生で良いのか。割り切れるのか。

実はねえ、最近山奥の温泉でも

クルマで行きたいもんだから、40と35のクルマではちよつと困つてしまします。やはりまともなハイトのタイヤ（未舗装路には60以上を推奨）を履いた三号車がいるんでしょうかね。それとも丈夫なタイヤのランドナーを引っ張り出せということか。



舗

装

路

専

用

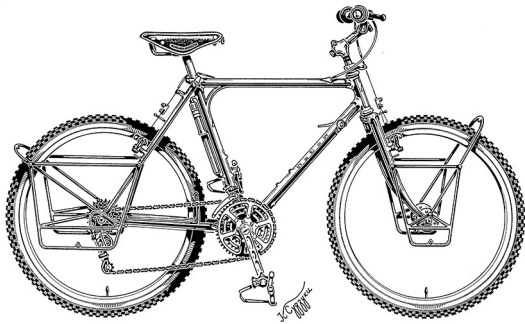
各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

進化？ 後退？

鈴木邦友



1980年代前半、マウンテンバイクというスタイルの自転車我が国に上陸した。筆者の記憶では、1983年ぐらいから日本の自転車専門誌や、マスプロメーカーのカatalogにもその姿がよく見られるようになったと思う。アメリカからやってきたその自転車は、日本人にとって初めて目にするスタイルの自転車だった。一言で言うとなんて大人用のBMXといったルックスのものだった。アメリカの大人が乗るにはかなり小さなフレームで、さらに車輪も米国製スポーツ車としては珍しく小さ目のBE（HE）規格の26インチ、その車輪に見たこともない太さのキャメルパターンのタイヤが装着されていた。

大人用の自転車なので、短いシートチューブからは、当然ニョキニョキとシートポストが伸びていた。当時一般的になりつつあった7段の超ワイドなフリーホイールに同じく超ワイドなダブル、もしくはトリプルのチェーンホイールが組み合わさっていて、14段とか21段となっていた。他の部品もヘビーデューティなイメージのものが組みつけられていた。ハンドルも、当時のスポーツ用、レジャー用の自転車には珍しい、幅の広い一文字ハンドルだった。

その新しいスタイルの自転車を、自転車専門誌も競って取り上げるようになり、その解説では山岳地帯や未整備の土地を走るための自転車とあった。

そのころ我が国では、自動車の世界でもクロカン四駆車が大ブームとなっていて、その熱気とも相まって、その新しいスタイルの自転車は日本中に大ブームを引き起こしていった。日本マウンテンバイク協会が創設され、自転車のJIS規格も書き換えられた。

もちろん大人だけのブームでは終わらず、青少年向きの自転車や幼児車もマウンテンバイクスタイルに変わっていった。それらは、マウンテンバイクルック車と呼ばれていた。

●マウンテンバイクブーム

マウンテンバイクの大ブームの巨大化には、上記以外にも大きな要因があった。二つ目の要因は、どこの自転車店でも取り扱うことができた

ことだ。

マウンテンバイク上陸以前のスポーツ車といえば、サイクリング車といわれるキャリアやドロヨケ、ダイナモによる電装品、保安部品が装備されているものが一般的だった。そのため、七分組みといえどもその組み立てにはそれ相応の時間が必要だった。

本格的な旅行用自転車のように、お客様の要望により部品を一つひとつ取り寄せ、一から組み上げようとする、キャリアやドロヨケを装着するだけで、ロードレーサーを何台も組み上げる時間が必要であったり、どのショップでもできる作業ではなかった。

しかしこのマウンテンバイクは、そもそも公道以外のフィールドを走るためのもので、基本的にその面倒くさいキャリアやドロヨケ、電装品や保安部品が付いていないため、新しいスタイルの自転車ではあったが、どこのショップでも短時間で簡単に組み立てることができた。それも、あつと言う間に全国に広まっていった。

世界一周や日本一周、過酷な冒険サイクリングの世界にも、マウンテンバイクは浸透していった。

そしてブーム拡大の三番目の要因は、誰もがすぐに乗りこなすことができたことだ。

ロードレーサーや旅行用自転車のように、ハンドルがドロップスタイルではなく、一般軽快車同様の一文字ハンドルだったり、サドルよりも

ハンドルの方が高かったり、どのような靴でも乗れる幅広の両踏みラットラップ型のペダルだったり、変速レバーがハンドルに装着されていたり、タイヤが太く路面状態を気にする必要がなかったり、トップチューブのスローピングが大きく乗降が楽だったり、フレームサイズが小さいので一台で多くの人が乗ることができたり、頑丈なので、ともかく走り方を気にすることがなかったりと、初めてでも誰もが簡単にサイクリングを楽しむことができたから

これらの理由からこのマウンテンバイクは、あつと言う間に日本全土に広がっていった。

●マウンテンバイクと旅行用自転車

このマウンテンバイクブームに大きな影響を受けたのが、今までスポーツ車の主流だった、ツアー車やそのベースとなっていた旅行用自転車だった。それらの市場占有率はみるみる小さくなり、また部品もそのパリエーションを減らしていった。

1980年代の旅行用自転車は、1970年代までの成長期を過ぎ、最盛期を迎えていた。その形はほぼ完成され、安定期にあった。ところがこのマウンテンバイクブームで、一気に衰退期を迎えることになってしまった。

新たに誕生した若いサイクリストの目に触れることも少なくなった。旅行用自転車を知らないサイクリストも存在するようになった。見たこ

ともない、存在も知らない自転車なのだから、その完成度やすばらしさを理解することなどできるはずもない。

旅行用自転車は一気に「昔の自転車」とか、「古い自転車」と呼ばれるようになってしまったのだ。

●旅行用自転車の今

ただし、旅行用自転車が完全になくなってしまったわけではない。1950年代のサイクリングブームから進化をつづけ、1980年代には既に完成された状態にあったことから、熱狂的な愛好家やオタクも多く、それらの方々の中で、その存在はしっかりと維持・継承されることとなった。

旅行用自転車を製造するオーダーメーカーは国内に何社もあり、注文から何ヵ月待ちといった状態であり、専門のサイクリングショップも多かった。その専門誌まで存在すれば、旅行用自転車の専門誌であらざとも、旅行用自転車の特集が組まれることもしばしばだった。そこに登場する自転車もまた、もちろん最盛期の憧れの完成された旅行用自転車ばかりだ。

さらに現役で普通に自転車旅行に使われている旅行用自転車も多く存在している。時に街道で、その当時のファッションのまんま、自転車旅行を楽しんでいるシクロ・ツーリストに出会うこともある。

さらに不思議なのが、とうの昔に製造が終了した、旅行用自転車の部

品が普通に流通していることだ。よいうするに「昔の自転車」とされている旅行用自転車が今でも手に入るのだ。

当時の人気の部品は、多少のプレミアムは付いてしまっているが、そうでない部品は当時とあまり変わらない価格で手に入る。その数も多い。さらに購入者も多く、あつという間に売れてしまう。最盛期よりも流通量が多いのではないかと勘違いしてしまいうように。しかも新品・未使用という部品まである。

先日行ったサイクルモードでも、ビンテージパーツや自転車を専門に販売するブースが何社か出展していた、当時なかなか手に入らなかった憧れの部品が、普通にというか大量に並べられていて、当時よりも身近な存在になっていることが感じられた。「な〜んだ、旅行用自転車や旅行用自転車文化って、今もまだ普通」というか、当時よりも元気に生きているんじゃないの……と感じさせられてしまった。

長い期間をかけて日本に根付いてきた旅行用自転車は、日本の社会や環境、文化の中で鍛えられてきたこととあり、その中でサイクリングを楽しむにはとても適した自転車ということになる。なくなることで自体考えられない、そんな存在ということになる。「昔の自転車」として、現在も元気に生き続けているのだ。そしてその存在を「昔の自転車」として確固たるものにしていった。自転車のベテランや有識者の中で。この辺

RETRO CYCLES

浅 麓 堂

せんろくどう

- マファックタンデム中古レストア品（ただしシューは4つ玉）¥10000 ●マファックドライバー中古¥20000
- マファッククリテリウム新品元箱¥10000 ●同中古レストア品¥5000
- マファックライド直付け用・台座付き新品¥10000
- マファックレーサー赤プラ+半パッドレバー白 or 青・新品元箱¥20000
- マファックコンペティション刻印+半パッドレバー白・新品元箱¥25000
- 初代グランコンベ #450 センタープルブレーキ新品¥10000 ナットどめ/直付け両方あります
- マビック（赤ラベル）650A36H 新品¥10000 ●スーパーチャンピオン 650B36H 新品¥20000
- ウォルバースーパーチャンピオン M58・650B36H 新品¥10000

☆ハイテンフレーム在庫いろいろ

- アルプスクイックエース 535mm 柿色（塗装新）1980年 RB661 ヘッド・クイックシートピン付き中古¥50000
- トーエイランドナー 520mmPRU ブルー（塗装新）1973年 650B・RB661 ヘッドF キャリア・クイックシートピン付き
フロントフォークにキャンピングキャリア用のダボあり中古¥50000

- カールトンシングルロードフレーム 540mm 白 1972年トラックエンド+ガードダボ中古¥15000

☆コッタレス抜き工具の規格は3種類しかありません。TAとストロングライト旧型とそれ以外全部です。

- TA 抜き工具・中古¥3000 ●ストロングライト抜き工具（旧）中古¥3000 ●杉野抜き工具・新品¥2000

☆フリー抜き工具は種類がやたらたくさんあります。ある程度は在庫していますので現物確認にて。

※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

が、ブームで成り立ってきた自転車とは違うところなのだろう。

●旅行用自転車のこれから

一世を風靡したマウンテンバイクも、最近はおとなしくなってしまうようだ。それと同時に街中にあふれていたクロカン四駆も、ミニバンやSUVといった日本の風土に合った乗物にその座を明け渡した。もちろんなくなってしまうわけではなく、一部の愛好家だけのものに変化してしまったようだ。

マウンテンバイクもクロカン四駆も、道路の舗装率がほぼ100%に近い日本においては、本来の機能や性能を楽しむに至らなかったであろう。しかも生活の道具として使うにも手に余ったのではないかと思われる。

やがてマウンテンバイクの多くは、マウンテンバイクの強靱さとロードレーサーのスピード感を併せ持つ、よりスポーツ志向の高い、より軽量なクロスバイクへとその形を変え、マルチユース化の方向へ進んでいった。まるでクロカン四駆がSUVへとその流れを変えていったように。

またその中で、旅行用自転車へと姿を変えたのが、現在最新鋭といわれるバイクパッキングスタイルという名称の自転車だ。自動車の世界のSUVと重なるところが感じられる。

いずれにせよ、自転車や自動車をはじめとする乗り物や道具は、人々

の生活や社会、自然環境に合わせて進化していく。

今、旅行用自転車の主流となっているバイクパッキングスタイル車については、1980年代の完成された旅行用自転車を知る私たちにとって、またそれに跨り冒険サイクリングを経験してきた私たちから見て、そこに至るまでの成長期の自転車のように感じられてならない。これから最盛期を迎えようとする、進化中の自転車なのだ。

となると、このまま進化をつづけていくと、やがて、「昔の自転車」と呼ばれている旅行用の自転車になってしまうのではないかという想像に至る。ランドナーとか、シクロツーリズムとか、キャンピングといった自転車に戻ってしまうのではないかと……。ということは、今「昔の自転車」と呼ばれている旅行用自転車は、未来では最新鋭の自転車ということになっていくわけだ。

最新鋭のバイクパッキングスタイル車と、「昔の自転車」と言われる旅行用自転車の両方を知る私たちにあって、どう見たって後者の方が使いやすいことはわかっているし、自転車で旅行をしようとすれば、誰もが後者を選びたくなる。なぜならば、「昔の自転車」のすばらしさを知り、そのすばらしさを体験してきたからだ。

自転車や自動車を始めいいものは、新しいとか古いといった概念を超越したものではないかと思われる。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

ツーリングはツーリズム。

レーサーはレーサー。

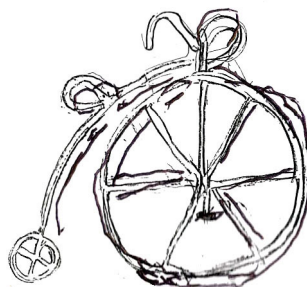
本当に自転車好きな人は古物置く。

本当に自転車好きな人にミニサイズ。

長さ1cmレーサー ￥7000

紳士と女性 ￥40000

瀬戸物 選手 ￥45000



ダルマ ￥10000



置物 ￥35000

今井様からの贈り物。

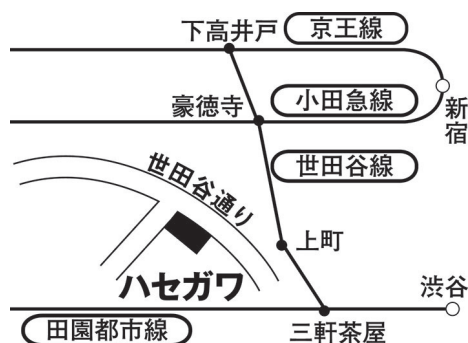
ランドナーパーツ専門店

SETAGAYA

長谷川自転車商会

〒154-0017 東京都世田谷区世田谷 1-45-5

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、パビヨンヴィンテージ 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・ハチサン 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 ¥14960)
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) [シュエ別売] ¥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 ¥59950、170 ¥59950)、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 ¥9510、44T ¥9510、46T ¥9510、インナー 26T ¥7700、28T ¥7700、5 ピン ¥5390、W ピン ¥7700、T ピン ¥10010) 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 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-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 ミネハシ (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 (SXDT08 ¥10000)、ダイヤコンベ ¥6380、エネシクロ ¥6380、ワイヤー各種
サドル BROOKS (B-17 スタンダード ¥29920、B-17 チタン [黒、茶、ハニー] ¥49940、B-17 アトモスト ¥59950、ブルプロ [黒、茶、ハニー] ¥39930、チームプロ ¥39600) サドルオイル (BROOKS [30g] ¥2970、イデアサドルグリス [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
ギヤリア 日東 (M-11 [欠品中] 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 [欠品中] 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・チェーンステーラバー ¥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・ヴィンテージグローブ ¥4400
[以上 2026 年 8 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 9 月号
令和 8 年 8 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ます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