旧東頸城郡

雨の御荷鉾スーパー林道

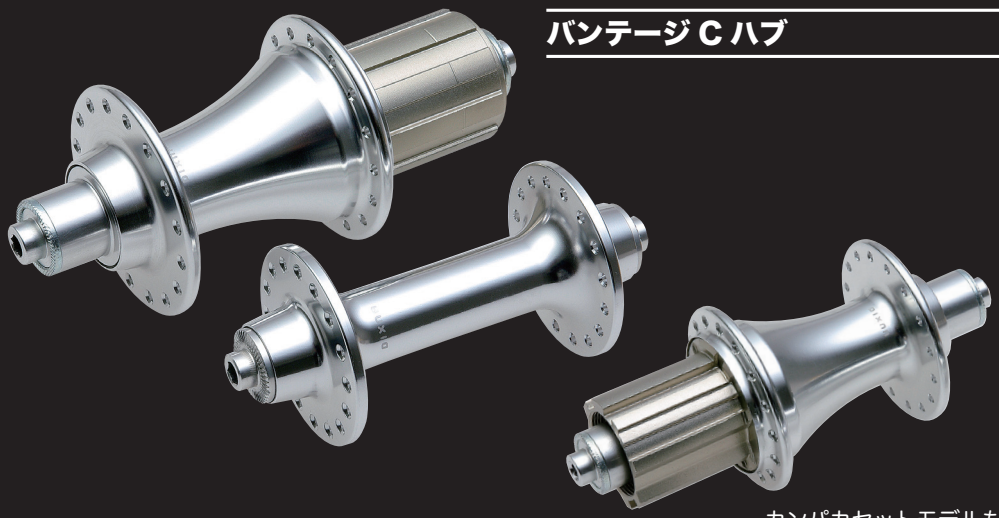
B17 アトモストを使って

CYCLE FIELD 2026 11



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）

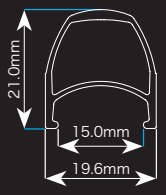
- SL　● 28H・32H　●リムブレーキ
- F：QR 100mm・R：QR 130mm
- ●シマノ・カンパ　●フロント：95g（32H）・リア：233g（32H）

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）

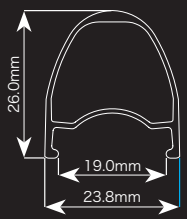


- ●スーパーアロイ　●ポリッシュ SL
- ● W/O　● 32H・36H　●リム高：21mm
- ● 435g　●アイレット付
- ● 622-15C ERD：598
- ●リム内幅 15.0mm・外幅 19.6mm



バンテージ 19 リム

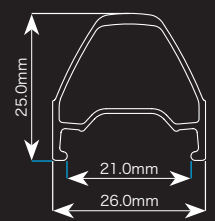
¥8,250（税抜 ¥7,500）



- ●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

旧東頸城郡





峯村啓雅

八月末でヒルクライムシーズンが終わり、車に積んでいる自転車をロードからランドナーへと移す。

ツーリングシーズン一発目、どこに行くかはもう決めてあります。それは新潟県十日町市です。十日町市でも、信濃川沿いではなく、中山間部の松之山とか松代とかのいわゆる旧東頸城郡です。

以前、車でお出かけした時に、サイクリングをするのになんとなく良さそうだなと思ったのです。道の駅まつだいふるさと会館（ほくほく線の松代駅に併設されている）の駐車場に車を置いてうろついてみます。

●棚田

松代は棚田が有名なので、とりあえず棚田を巡ることにします。

一段や二段の棚田はそこら中にあって、名前が付いている棚田は何段もあって凄いのかぁ？　なんて想像する。一番有名な星峠の棚田には、朝九時前なのに既に人がいる。

実際に見てみると、「おー、なかなか見ごたえがあるなぁ」、ではなく、「まぁ、こんなもんだよね」くらいにしか思わなかった。

そのほか名前が付いている棚田を見て回ったけど、三か所見たら飽きてしまった。田んぼを見慣れて育った人は棚田に感動しないのかな？それとも私だけ？

●峠の巣

ここら辺は地理院地図を見ても名前の付いていない小さな峠がいっぱいある。小諸の中堀さんは、小さな峠が集まっているエリアを「峠の巣」





と表現していた。まさにここら辺のことを言うにはぴったりの表現ですね。

峠には何もなかったり、数軒の集落があったり。こういうエリア、別に景色が良かったりするわけじゃないのに、私は結構好きなのです。

●美人林（びじんばやし）

ただのブナ林だけど、一日中居たくなる心地のよい場所で、休憩するにはちょうどいいです。余談ですが、以前、鳥のさえずりの響きがすごく良かったので、ギターを持って行って弾いたこともあります。個人的には棚田よりもこっちに行ってみて欲しいですねぇ。ぼーっとするのには最高です。

と、こんな感じでうろうろしてみたのですが、サイクリングとしてはなかなかいい感じでした。五万図「松之山温泉」一枚で結構遊べる事がわかりました。私の「なんとなく良さそう」がある程度信用できる事もわかりました。

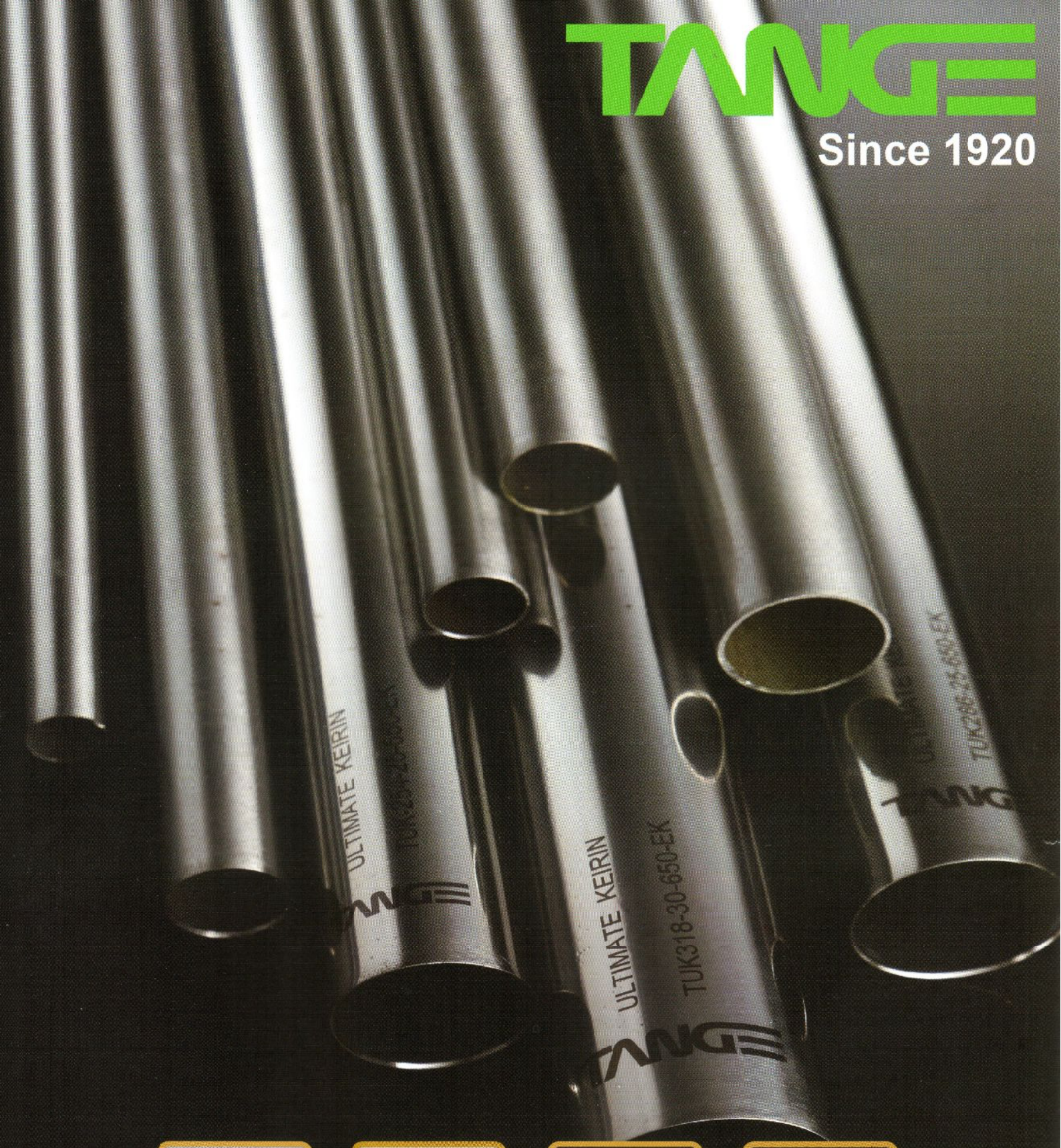
ただ、補給ポイントが道の駅の中のファミマか、近くのセブンくらいしかないのです。前もって買い込む必要がありました。

お昼を食べるところも、道の駅の二階か、隣の定食屋さんくらいしかないのです。つまり、お昼には一回、道の駅に戻ってこないといけません。しかも私が行った日は定食屋さんはやっていませんでした。

道の駅の二階の食堂は、メニューの写真を見て、これならコンビニ飯の方がいいやと思い、やめました。

結局、ファミマでカップ麺とおにぎりを買って遅いお昼にしました。せめて定食屋さんがやっていたらなぁ。





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

ブルックスB 17 アトモストを使って

今泉三郎



私のメインランドナーのサドルは、昭和48年からフジタベルトだった。それを昭和60年頃ブルックスB17大銅鉄に変えた。そのブルックスの革が割れてきたため、手持ちのイデアル#90に変えたのは10年以上前か、記憶が定かでない。

この度、ブルックスB17アトモストが発売され、飛びついた。しかしその時考えた。私は現在69歳、このサドルが自分の体に合うのに10年かかるとして、69歳の平均余命が15歳～16歳だと（健康寿命はさらに短い）、本当に自分に合った状態で何年使えるか？　まあ、そんなことを考えていてはなにも始まらない、とりあえず注文した。

金額はなんと6万円、尻に敷くものとしては驚きの価格だが、それなりの価値があるのだろう、中空ステンレスパイプフレームで100g軽いのも魅力だ。まあ、私も妻の尻に敷かれているが？　6万円以上の価値はあるだろう。



アトモストは、革を柔らかくするレザーソフナーという液体がついていて、最初にこの液体を塗りこんだためか、とても柔らかく尻になじむ。乗った感覚が安定している。座って自転車を進めているととても安定する。「これはいい」と言いたくなる。

このサドルを買ってしばらくしてから、愛知県の北設楽郡設楽町納庫（なぐら）の広域農道を走った。まだ全通して10年にならない、愛知県最大の段戸原生林（きららの森）段戸山近く、黒田ダムの上流部を走る広域農道である。完成してから初めて走る。

峠を上っているときの安定感は大変いい。標高995mまで登るが、自転車は快調だ。途中駒ヶ原という高原には、きれいな施設や店ができ



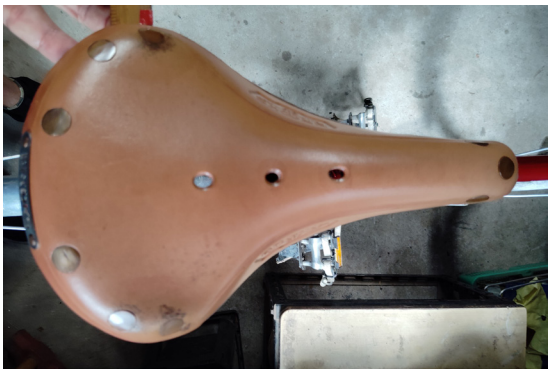


た。

黒田ダムへ久しぶりに訪れ、水別峠で揚水式発電用の巨大サージタンクを見て、道の駅「どんぐりの湯」で休み、久々に丸一日自転車に乗った。

最後に、西納庫の親友の家に行ってみた。萬田屋という、江戸時代以前からの一子相伝の「やまごぼう味噌漬け」の老舗だったが、数年前に友人が亡くなり、店は閉じた。自宅は借金のカタに取られて空き家になっている。彼は一子相伝のレシピを、息子に伝えて逝ったのだろうか？

彼は高校2年生のとき、父親から一子相伝のレシピを叩き込まれていた。そのとき「この味は俺が守る」と言っていたが、さみしい。設楽町は「関谷酒造」という「空」を醸造する酒蔵があるが、今から数十年前、設楽町は酒と漬物を特産品にしようとしていた。その漬物は今はない、伝統の味は消えた。



このサドルを買ってからランドナーばかりに乗っている。以前のブルックスプロフェッショナルなら、じっくりなじむためにしばらくは尻が痛かったがそれはない。

とても調子が良く安定して支えてくれるので、我が家にある革サドルの幅を計ってみた、イデアル#90が最も狭く150㎜、次がブルックスプロフェッショナルで156㎜、フジタベルトが170㎜、そしてアトモストが180㎜だ（私の簡易な測定ですのであしからず）。

革の厚さはフジタが約5㎜で、裏に補強のシートが入っている。アトモストは最も厚いが（私の測定では7㎜）、しなやかだ。長さが長い効果もあるのだろう、今新品の状態で満足して乗れるのだから文句ない。私はこの幅の違いに安定感を感じた。



最近自転車に乗っていて思う。まだまだ、行きたい場所は無限にある。しかし、景色だけではない、それぞれの場所の風情がある。例えば峠を越えて集落が変わると、匂いも変わった気がする。そんな時々の変化を全身で感じられることが自転車の魅力だ。

そこに、自分にとって最高の自転車で訪れる、最高の趣味だ。若くはつらつと自転車を走らせる次世代のサイクリストが、そんな思いをもってくれるとうれしいなあ。





世界一の自転車・コンポーネント・アクセサリー

チケット情報

HANDMADE BICYCLE SHOW

WWW.BESPOKED.CC

[23-25 OCTOBER 2026]

2026年10月23日（金）
〜25日（日）

OSAKA GLION MUSEUM

[2-6-39 KAIGANDORI MINATO-KU, OSAKA, JAPAN]

協賛 BLUE LUG・SIMWORKS・SILCA・NITTO・MKS・SRAM
CRANE BELL・BIVO・WHITE INDUSTRIES・IZUMI CHAIN・BROTURES・MOOTS
CIRCLES・CHERUBIM・BROOKS ENGLAND・GRAPHITE DESIGN

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
⑯
天衣無縫

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。



この言葉の意味は、天女の衣に縫い目がないことから、技巧の跡が見えず自然で美しいことなどを表す（Aーによる概要）。これを自転車のフレームビルダーに例えると、ロウ付けの際にロウが全くラグからはみ出さないとか、ティグ溶接ならビードが一定で細かく、削って仕上げることなく美しさを見せるといった、まさに神業である。

今までの常識として、溶接や接着の跡のないフレームなどあり得ない（かつてマグネシウム製ダイカストフレームなどは存在した）。しかしそんなフレームが遂に現実となった。使われるのは3Dプリンターで、素材はチタン合金。製法は粉や粒状の金属を焼き固める焼結金属というもので、内部の細かい空洞に黒鉛や油を含ませた軸受としては古くから使われている。

それらは金型に入れ加熱するのだが、型を作る必要がないワンオフ製作として使われた3Dプリンターは、今までプラスチックのサンプル製作のようなものだったのが、金属を焼きながら全く人の手を加えず、複雑で強度の高い製品として実用され始めた。この話はいずれ書く時代が来るだろうと予想していたが、まさかこんなに早く、こちらに自分の作ったフレームの事を書く前になるとは思っていなかった。

●宇宙ロケット技術の進化

以前にNHKのTV番組でロケットエンジン技術の特集があった。エンジン部分に使用される金属は、軽さと強度を考えると間違いなくチタン合金なのだろうが、その配管部分を溶接する職人には極限の技術が要求される。

外部から溶接し、そのビードが内部に盛り上がるように溶け込ませなければならない。更にその内側に出た肉を内視鏡カメラで見ながら削り取り、応力集中を避けると同時に流れの抵抗を減らす。実際の作業では削るどころか磨くところまで仕上げる。そんな手塩にかけて作り上げたロケットも、一度打ち上げればもう宇宙の藻屑となって消えてしまう。

そのような技術は長年の経験によって身に付けられるのだろうが、そんな世界にも革命が起こる。近年宇宙産業で民間の業者がクローズアップされることが多い。エンジン製作の技術などは国家プロジェクト的なイメージがあったが、そこに登場したのが3Dプリンターである。



ティグ溶接で使用するトーチ。タングステン製電極は研磨して短くなるが、後ろのキャップを交換することにより狭い場所で作業しやすくなる

今までの職人が作ったエンジンと並べて比較すると、明らかに3Dプリンター製の方がコンパクトに仕上がっている。これは設計や素材が進化したのではなく、単に溶接で作る場合、作業のための空間が必要だからである。部品単体のときは良いが、それらを一体化すればするほど溶接用のトーチが入りづらくなる。それが3Dプリンターなら下から順にまるで地形図の等高線のように複雑な部分を完成する。

更に利点がある。パイプに曲げ加工をすると断面が真円でなくなり、肉厚も変化する、強度的に不均一になる所が、3Dプリンターならば力の掛かり具合によって肉厚や外径を変化させることができる。パイプの内部に砂を詰めて曲げたり、リング状のパイプを細かく継ぎ合わせて曲がりや直径を変化させるといった製法はもうなくなってしまうのではないか？

それだけではない。チタンを溶接する場合、均一な製品を作るなら純チタンを使うのが理想だが、最も強度が高い6ー4チタン（アルミ6％バナジウム4％）は、純チタンに比べて2～3倍も強度が高い。欠点としては溶接が難しく、かつ強度が低下する。これは合金では一度溶けた部分が冷えて固まる間に、含まれる元素が一定でなくなるからだ。金属元素そのものの比重にも関係し、防ぐなら無重力空間での溶接という非現実的な作業方法になる。



アメリカ・ライトスピード社のチタンフレーム「ギザロ」は発売当時世界最軽量ロードバイクフレームだった。写真の物は要レストアだが重量は 840g

自転車フレーム用には3―2・5（アルミ3％バナジウム2・5％）を使うビルダーが多く、溶接部の強度低下が少ない。

以前に仕事で、海から近い外部で使用する金物を製作したことがある。素材は最も錆びにくい18―8ステンレスを使用した。ところが取り付け後しばらくして錆が発生したと連絡が入る。見ると溶接部分だけうっすらと錆色になっている。原因を調べると本来錆に強い18―8ステンレスも、溶接作業による加熱と冷却で元素が不均一になり錆びるのだとか。ステンレスといってもその含有量はほぼ鉄なのでどうしても起こりうる。

そのためステンレスは錆びない、ではなく錆びにくいと表示している。海水に対して錆びないと言えるのは、一般的には純チタンを使わなければいけない。

錆の発生した部分は外部の足場が撤去されると、後で作業できない所だ。やむを得ずその部分をサンドペーパーで削り、クリアーのスプレーで対応したが、工期の数か月間に錆が発生したといっても、元々の素材も溶かした金属なのだから、その製造工程はよほど厳重に管理されているのだろう。

3Dプリンターのチタン製品は溶接といっても、粉状の素材をレーザーの熱で瞬時に固めていくので不均一にならない。そのため高強度の6―4チタンがメインで、純チタンは医療用などの一部のみらしい。

そしてこの3Dプリンター加工は材料の無駄が少ないというオマケまである。高価なチタン合金もほぼ必要な量しか使用しない。パイプでフレームを作る時のカットした端材や、削ったり穴を開けたりの切り粉すら発生しない。

以前から3Dプリンターで作ったエンドなどの小物は知っていた。それがBBやヘッドチューブも作られるようになり、更にBBからチェーンステーとリヤエンドまでが一体になり、ビルダーは前三角とシートステイを溶接することによってサイズやスケルトンのオーダーに対応できる。これはBBからリヤエンドまでは変化させる必要がないという点を突いた賢いやり方だなと感心した。

それが現在ではフレーム全体が完成し、市販され、重量は1㎏強だとの事。カーボン一辺倒だと思われたフロントフォークやハンドル・ステム・中空クランクなどのパーツも製品化されている。

●オーダーフレームの未来

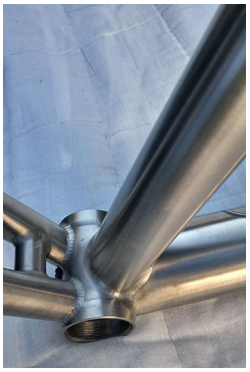
こちらをご覧の多くの方はそんな物に全く関係ない世界の話と思われるかも知れませんが、良く考えてみて下さい。この3Dプリンターチタンフレームが世界中に行き渡れば、そのうちどこかの裕福な人がナベックスやルネエルスのようなラグ付きフレームはできないかなどと言い出すかも知れない。大き目のフィレット仕上げもロウを盛って作られているわけではなく、ラグ形状の内部にも二重にパイプが重なる部分などない。あくまで軽量な仕上がりだ。

今までのパイプフレームなら強度を上げるためにBBとダウンチューブの接合部を横に潰したりしていたが、3Dプリンターなら内側の肉厚を増やす事で見た目を全く変化させず、部分補強と軽量化を両立できる。現在の高精度を求められるディスクブレーキ台座やインテグラルヘッドと比較すれば、かつてのランドナーフレームのストドロエンドやケーブル内蔵の蓋、それこそシクロランドナーのVブラケットを再現することなど造作ないだろう。

それらの大量生産が可能になれば、メーカーとしては高くても売れる、売れるから安くできる、という流れになりかねない。フレームの発注は使用するパーツを持ってビルダーに相談に行くわけではなく、パソコンのモニターに3Dで写し出された画像で好きな仕様を選び送信するだけとなる。

フレームカラーは塗装もできるが、種類は限られるもののチタン特有の発色処理がある。錆びないのでラグや剣先、フレーム全体を磨くこともできる。もし皆さんが憧れの工房で職人の技術と魂が籠ったクロモリフレームをオーダーするならもう今しかないのではないか？　さて3Dプリンターに仕事を奪われて技術を発揮する場を失ったロケットエンジン職人はどうなるのだろうか？

もし身近にそんな人がいて極限の溶接や磨きをやりたいなら、自転車にランドナーという世界がある事を教えてあげたい。



複雑な部分も仕上げなしの一発勝負で溶接されており、極めて高い技術がうかがえる

雨の御荷鉾スーパー林道

渡辺洋一



１９９９年とその翌年、二回に分けて御荷鉾スーパー林道を走ったことがある。当時の車雑誌に林道の開通記事が載っており、全長６７kmの大部分がダートである林道と紹介されていたことから、関東地方にできた本格的林道に挑戦したのである。

最初は西側区間から走り始めてみたものの、アップダウンの多い悪路で時間を要したことから途中の塩之沢峠で中断せざるを得なかった。走れなかった東側区間に再挑戦してみると、初めから雨の林道走行となってしまった。そうした御荷鉾スーパー林道について一度目は簡潔に、二度目は雨のツーリングとして当時に戻って記してみる。

●田口峠

１９９９年７月下旬、小海線臼田駅から田口峠に向かう。雨川沿いを上る途中、砂防ダムによる小さな湖があり、小休止する。さらに沢沿いの道を上っていくと小さなトンネルのある田口峠に着いた。５万分の１地形図を見ると峠は県境ではなく、長野県に位置している。峠から先は九十九折れが続き、その道を下ると群馬県の勧能にある民宿に着いた。しばらくすると激しい雨が降ってきて明日が心配になったが、すぐに止んでしまった。

●スーパー林道西側区間

曇り空の下、宿で用意してもらった握り飯を持ってスーパー林道に入るとすぐに上り坂が始まり、新しい林道特有の砂利の多さからこの先が心配になる。地形図で確認すると幾つかの沢と尾根、さらには三ッ岩岳を回り込むように林道が続き、それらの多くが上りと下りとなっており、まるで小さな峠越えのような道が続くのである。

何度目かの下りに入ると荒れた路面で前輪がパンクしてしまい、チューブを交換して残りの林道を進んで行く。林道の西側区間が終わる塩之沢峠での昼食を考えていたが、大仁田川の沢を過ぎると次第に上りが続くようになり、途中で昼になったことから休憩にする。この先も悪路が続くので塩之沢峠までが遠く思えてくる。

●下仁田へ

再びパンクしないように大きな石を避けながら荒れた道を上って行くと、ようやく中継点である塩之沢峠に到着である。時計を見るとすでに午後２時を過ぎており、残りの東側区間を走るのはとても無理そうである。皆で相談すると「この先の御荷鉾スーパー林道は次回にして、下仁田から帰ろう」ということになった。

峠から久しぶりの舗装路を下って行くと途中から路面が濡れている。ほんの少し前に通り雨があったようだが、幸いに降られずに下仁田駅に着くことができ、途中で林道完走を諦めたツーリングを終える。

●再挑戦

２０００年８月初旬、海瀬駅に着いてみると薄曇りであり、十石峠越えで夏の陽ざしを浴びることはなさそうだ。十石峠は、社会人一年目の７月にクラブ同期のＯ氏を誘って越えて以来である。その時は志賀坂峠を経由して秩父まで走った。今回はクラブの先輩３人とその友人Ａ氏がメンバーである。今日は十石峠を越えて塩之沢峠近くにある国民宿舎「やまびこ荘」に泊まり、翌日に昨年断念した御荷鉾スーパー林道の東側区間を走るのである。

●十石峠

駅を出発し、国道２９９号線を抜井川沿いに緩やかな道を進んで行く。小さな古谷ダムが見えてきたので、そこで少し休むことにする。強い日差しはないものの、８月の蒸し暑さで汗が滲んでくる。汗が引いてから再び川沿いを進み、道が巻き始めたところで停まってメンバーを待つ。水筒の水を飲んでいるとガードレールに立てかけた私のランドナーが倒れてしまい、ブルプロに傷が付いてしまった。

それほどきつくない峠道を上って行くと21年ぶりの十石峠に到着である。当時の峠の風景はニューサイクリング誌で見た写真と同じであったと記憶しているが、今では走りやすくなった峠道のように峠の印象が変わってしまった。初めて来た時に二人が腰かけて撮った峠名を記した標柱は残っていたが、風雨に晒された木の状態から年月の重みが伝わってくる。

昼食後に懐かしい標柱を囲んで記念写真を撮り終えて峠を後にすると、２kmほど下った左カーブの所から真っすぐに進む道ができている。以前にはなかった新しい道である。メンバーと相談して地形図でこの先を推測してみると、今停まっている場所から途中まで破線だった道が整備され、国道と近い場所で神流川沿いに至ることが分かる。同じような標高差を短い距離で下ることから勾配はきつそうである。新しくできた



道に向かうと予想したように厳しい下り坂が続き、マファックのブレーキレバーをしっかりと握らなければならない。この道を反対側から上りたくないと思いながら注意して下るのである。

●やまびこ荘

勾配10％を超える林道を下り終え、スーパーチャンピオンの６５０Ｂリムに触れてみるとかなり熱くなっている。久しぶりに緊張が続いた下り坂であった。神流川沿いの道はぶどう峠から下ってきたことのある楢原であるが、日航機墜落事故があったことから浜平に至るこの道が以前よりも広くなっている。それだけ大きな惨事がこの近くで起きた証である。

神流川沿いを1kmほど進むと下仁田方面を示す標識があり、今日の宿である「やまびこ荘」に向かう。以



前に十石峠から下りてきた国道を左に見て、宿に向けて上って行く。学生の頃、11月下旬にぶどう峠を越えて浜平の奥多野館に泊り、翌日にこの道を塩之沢峠に上っていった時のことを思い出しながら進むと宿に到着である。

●雨に備えて

朝起きてテレビの天気予報を見るとこの地方の降水確率が１００％となっていて、思わずため息が漏れてしまう。宿を出てみると当然のように雨は降っており、久しぶりにポンチョの出番である。途中からポンチョを被った経験は何度もあるが、走り始めからというのは初めてのような気がする。ブルプロには忘れずにイデアルのサドルカバーを被せておく。アルプスランドナーのマッドガードを外してきたＫ氏は雨合羽を着ているが、この先のダートの林道を走るには大丈夫であろうか。

●雨のスーパー林道

気分は乗らなくても行くしかないとあきらめてスーパー林道の入口に向けて出発する。塩之沢峠までの上り坂が舗装であっても、降り注いでいる雨で気分は冴えない。九十九折れを上って行くと峠に到着した。昨年はここでスーパー林道を諦めて下仁田に向かったのである。今回は皆で意を決してスーパー林道に向けて進むとすぐにトンネルがあり、出口で最初の休憩にする。

トンネルの外を眺めてみても雨が止む気配は全くなく、諦めの気持ちで走り出すことにする。ダートに変わった路面は林道開通後から車やオフロードバイクの走行によるものか、昨年走った西側区間よりは少し走りやすくなっている。そうであっても降りしきる雨の林道は辛いのである。



そうした雨の中、右に左へと曲がりながら少しずつ上っていく道が続く。仕方なくペダルを回していると等高線に沿うように緩やかになり、マップケースの地形図を見ると日影山の東側を回り込んでいる。少し下りになると峠らしき鞍部に着き、メンバーが「ここが八倉峠だな」と言っている。ということはこの先の林道は主に尾根に沿って進むことから再び上りとなるのである。

雨は相変わらず降り続いており、ポンチョを少しめくって地形図を確認すると、八倉峠から先を上り終えると１４００m付近の緩いアップダウンが杖植峠まで続くようである。止みそうにない雨に濡れながらこの先を行くことにする。

時折、下を見てみるとストロングライトのクランクが雨粒で光っている。ブレーキをかけるとクリテリウムカンティブレーキからは雨走行特有の音が聞こえてくる。雨が止む気配は全くなく、濡れた路面から視線を上げても周囲の景色は霧に包まれていて全く見えない。天気が良ければこの辺りの尾根道から遠くの景色が見えるはずであるが、そうした望みは全く叶わないのである。

杖植峠らしき所を過ぎると上りになり、キャップのツバから垂れてくる雨を拭いながら進む。ペダルを踏む力が弱くなると、どうやらこの辺りが林道の最高地点のようである。この先に備えてマップケースの地形図を折り返すと、林道の最終地点まで下りが続くようである。

赤久縄山を過ぎると林道は下り基調となってブレーキレバーを握るこ

とが増えてくる。雨の林道特有の、ブレーキがリムを擦る音が続くが、ブレーキレバーを緩めることはできない。

　ブレーキをかけながらでもスピードは速めで、目に入る雨を何度も瞬きをして路面を読みながら注意深く進むのである。私の前後を下っているメガネをかけているメンバー3人はさぞや前方が見にくいはずである。雨の林道ダウンヒルは南会津の田代山林道以来であり、あの時のことを思い出してしまう。転倒だけはしたくないので、「慎重に慎重に」と自分に言い聞かせて下っていくしかない。状況が悪いだけに雨の下りがとても長く感じる。

●雨が止んで

　転ばないように轍を選び、水たまりを避けながら下っていくと雨の降り方が弱まってきた。できれば止んでほしいと願っていると途中から舗装となってほっとする。この辺りからポンチョに当たる雨音がしなくなるとブレーキが普通に効くようになった。標高が低くなってきたこともあって視界が広がってきた。林道の南側は下久保ダムあたりであろう。停まって空を見上げるとなんとか雨が上がったようで、ようやく朝から被っていたポンチョを脱ぐことができる。メンバーも雨具をしまい始めたので、「雨の下りが大変だった。やっと止んだね」との声がする。

　スーパー林道を走り終えて神流川沿いの道に出てほっとしていると、









「去年、あれだけ苦労した上に今日でこれだけ時間がかかったので、この林道全部を一日で走るのは無理だよな」という声に皆で納得し合った。

●八高線

　川沿いの道を緩やかに下って行くと鬼石の町まで来て少し休む。街はずれを通り過ぎて5㎞ほど行けば八高線の駅に着くはずである。ほぼ平坦となった道を進んで行くとK氏がなにやら「パンクをしたみたい」とのことで、見れば後輪がパンクしている。林道の下りで痛めたのかもしれない。駅までそれほど遠くはないものの、押して行く距離ではないので道の端に寄って直すことにする。ここはタイヤレバーを使わない私の出番で、タイヤを両手で外してチューブ交換をする。

　パンクが直ってのんびりと走って行くと八高線の丹荘駅に到着した。のどかな駅前で雨の中を走って汚れてしまったトーエイランドナーを輪行袋に収め、八高線のホームに向かう。帰りは高崎経由で帰ることにする。

●御荷鉾スーパー林道を振り返って

　四半世紀前に一緒に御荷鉾を走ったN氏は、その2年後に車でスーパー林道を走ったとのことで北方向のパノラマ写真を送ってくれた。スーパー林道東側区間が晴れていたら、素晴らしい景色を見ながら気分よく走っていた様子が想像できる。そうであったかもしれないが、雨のツーリングとなった御荷鉾スーパー林道も今となっては忘れられない思い出となっている。

　パンクをしたK氏から当時の感想をもらうと「あの時ほどきついサイクリングは経験したことがない。周りが全く見えず、どこをどう走っているのか分からないままに皆さんに付いて行くのがやっとであった」とのことである。周りがほとんど見えなかっただけではなく、雨の林道ツーリングでマッドガードは必須アイテムなのである。

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！












GO's View

水色スーパーデラックス

日本のオーダーメイド自転車の歴史の中で、スポルティフには二つの大きな潮流があった。ひとつはリヤメカがヌーボレコードの時代のオールカンパモデルであり、もうひとつはエルスやサンジェに範をとったフランス風の自転車だ。

後者の特徴はフランス製の高級部品だけではなく、そのフレームにも多くの共通点があった。徹底した直付け工作やワイヤー内蔵と各部の丁寧な仕上げのみならず、外見もデラックス感が追求されていたのだ。ヘッドラグのメッキ、フォークとバックの½メッキ、そして塗装は水色メタリックが定番である。

水色が好まれたのはなぜか。もちろん元となるフランスのスポルティフにその色が多かったからなのだが、それにだって理由があるはずだ。

昔はメタリック塗装そのものが高級だったのは間違いない。自転車もクルマもメタリック塗装は追加料金のいるオプションだった。

そしてメタリックは丁寧な工作が映える塗装でもある。親しいビルダーが言うには、ラグを薄く仕上げたりしたら、明るいメタリックを塗って欲しいそうだ。「そうじゃないとせっかくの仕上げがよく見えないでしょ」ということらしい。ソリッド塗装だと角がシャープに見えないし、濃い色だと段差が認識しにくいそうだ。

うーむ、私がラグレスにパステルカラーを好むのと裏返しの理屈なのだろうか。職人の手や目から導き出される結論は、洋の東西や時代を超越しているようだ。ツーリング車の中ではスポーツ性の高いスポルティフには、寒色系の水色がメカニカルに感じられて似合うというのは理解できる。ピカピカのクロームメッキ部品とも違和感がない。そうするとやはり水色メタリックは高級スポルティフにはふさわしい色なんだろう。

一時期、綿のバーテープが白と黒しか入手できなくなった時があって、水色スポルティフを発注する人達は水色のバーテープを求めて東奔西走していた。これはどうしても外せない要素なのだ。

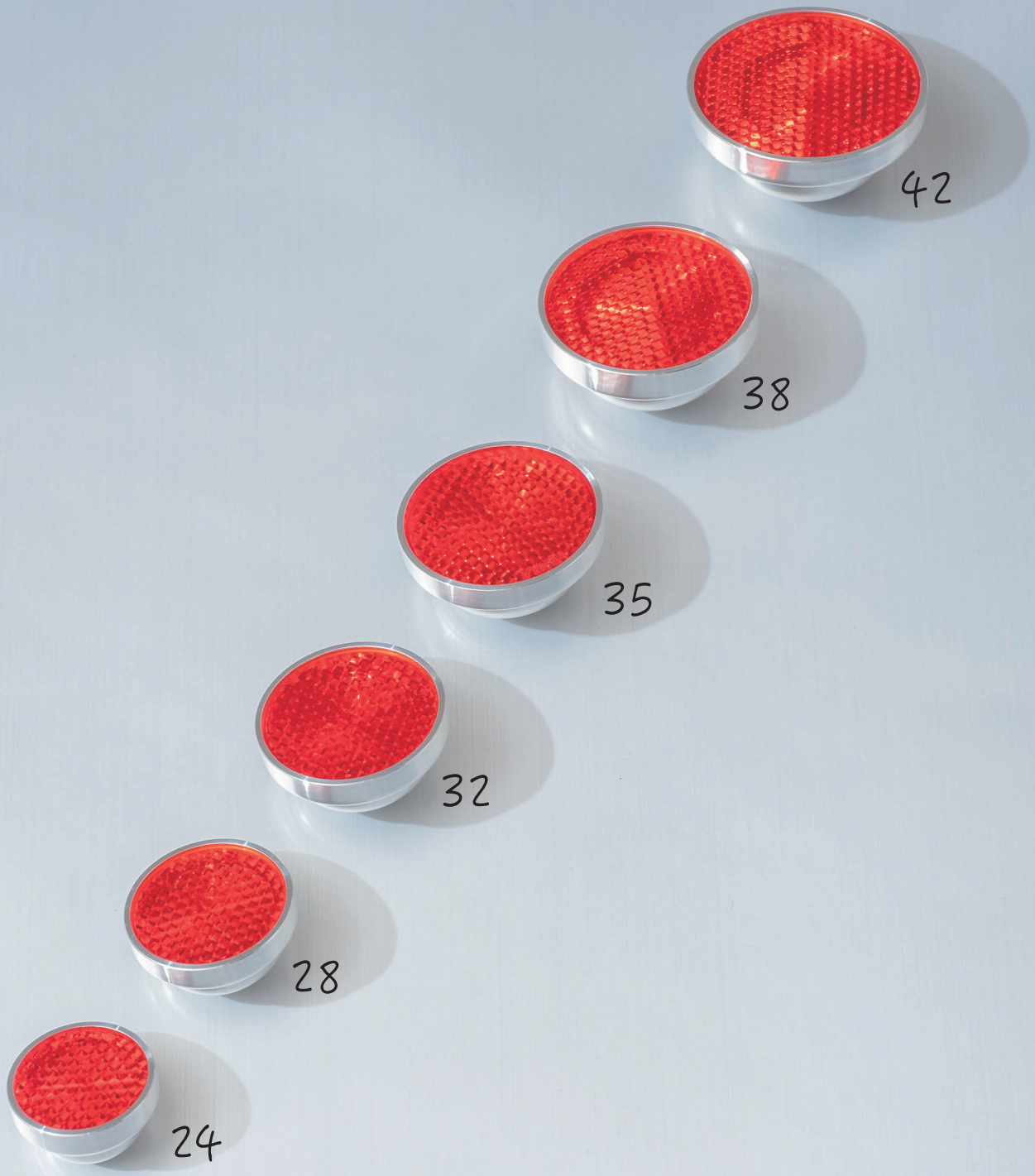
典型というのは制約もあるもので、時代によっては苦労することもあるだろう。更にデラックス感を出すために、フレームに線引きをしたりラグの縁取りをすることも多かったが、ここのところちょっとその辺の作業がお願いしにくくなっている。

オーダーメイドの自転車全体がかつてより贅沢な方向に偏っている今、これからのデラックス表現を模索する時期にきているのかもしれない。

昨今は自動車のメタリック塗装はほぼ標準だ。うちの2号車なんてソリッドカラーを塗ってもらうために逆にエキストラコストを払っている。最近はお安目のクルマのとりあえずの色物として、焦げ茶色メタリックと並んで水色メタリックが使われている。昔日の感とはこういうことだろうか。



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



アドベンチャーサイクリスト講座

XX

夢と冒険

鈴木邦友

●自転車旅行の最盛期

サイクル・ツーリング、サイクリング・ツアー、シクロ・ツーリズム、自転車旅、自転車旅行……。自転車で旅行をすることを意味する名称は多く存在する。またそれらを略し、サイクリングとかツーリングという単語だけでそれを表現することもある。

仕事や生活上で自転車に乗ること、競技やスポーツ、健康管理で自転車に乗ること、ちょっとした移動で自転車に乗ること以外の乗り方で、自転車に乗って旅行をすることが、自転車旅行ということになる。

ほんの数時間のものから何年もかかるもの、日帰りのものから、宿に泊まりながら、あるいは野宿やキャンプをしながら続けるものまで、いろいろなスタイルの自転車旅行が存在する。

もちろん国内・外は問わない。いくつもの国境を越えながら何年もペダルを踏みつづけるビッグスケールな自転車旅行も存在する。

そこで使われる自転車も、短時間・日帰りのスポーティーな自転車旅行を楽しむのに適した〝スポルティフ〟、日帰りから2、3日ぐらいのサイクリングを楽しむための〝ランドナー〟、それ以上の長旅を楽しむための〝シクロ・ツーリズム〟、さらに、キャンプを伴う長距離自転車旅行をこなすための〝キャンピング車〟等、それぞれの旅行のスタイルに適した専用のタイプがある。いや、旅行用専用の自転車にこだわらなくても、仕事や生活で日常的に使っている自転車でも、自転車旅行をすることもできる。

自転車に乗ることを目的として自転車に乗ることを一般的にサイクリングというが、自転車旅行はサイクリングの中でも最も文化的なものといえよう。自転車旅行の最盛期には、自転車旅行専用車に乗った多くのサイクリストの姿を街道で見かけることができた。その姿は実にかっこよかった。

各大学にも、必ずといっていいほど自転車旅行を目的とするサイクリングクラブが存在していて、夏休みや春休み、年末・年始やゴールデンウイーク等の長期の休みには、多くの学生が街道で長い列をなしペダルを踏む姿や、各観光地の駅前で集団で輪行をする姿が見られた。

筆者もまたちょうどそんな時代の中で育てられたサイクリストで、自転車旅行にどんどんのめり込んでいった。そしていつしか自転車旅行の頂点ともいわれる世界一周自転車旅行を目指すようになっていた。そんな時代の影響もあって、夢だった世界一周自転車旅行を決行することになった。

●夢の方向が変わった

ところがだ、今日自転車で旅行をするサイクリストの姿を目にすることは少なくなった。特に、自転車に荷物を満載して街道を黙々とペダルを踏むサイクリストの姿を見かけない。

筆者と同じ時代を共有したサイクリストとの話の中でも、「最近、少なくなったね～。若い人たちは、自転車で旅行をすることに魅力を感じないのかね～」という会話を交えることが多くなった。

そのことを確認すべく、大阪に拠点を置く日本アドベンチャー・サイクリストクラブに話を聞いてみると、最盛期は一度に30人近い会員が冒険旅行に出ていたそうだが、今は一人もいないということだった。また会員数も、現在は最盛期の約3分の1ほどで、新たに入会してくる方も減っているということでもあった。

クラブの中でもそのことが話題に上ることが多く、「今の若者は夢がない」といった話にも至ったという。もちろんそれは早々に否定され、夢の方向が変わっただけという結果で落ち着いたようだ。

現在は当時と異なり、若者たちにとって、夢を向けることができる対象が多く存在する時代だ。夢が分散しているだけのことではないかと考えられる。

その当時はまだまだアナログな時代で、自分自身で行動を起こすことが、夢を叶える第一歩だった。「冒険」という行動もまたその一つ、若者たちの大きな夢の一つだった。しかし現代は冒険以外にも夢を追い求められる対象が増え、若者が様々な夢に向け動いているだけのことなのだ。

実際世界中でAI、自動化、ロボット、投資・経済などこれから若者が牽引していかなくてはならない新たな現実が次々に生まれ、それらが若者たちの興味を引いていることも現実だ。

そのような新たなイノベーションがほぼなく、自分自身を磨き鍛えることで夢を叶えていこうとしていた当時の若者とは異なるところなのかもしれない。そう、今と当時ではほんの少し夢の方向が違っているだけで、若者が夢を見られなくなったということではなさそうだ。

●携帯電話もなかった頃

自転車旅行の内容の違いもその理由の一つに考えられよう。

自転車旅行の最盛期、1960～80年代を思い浮かべてみると、今当たり前のように接している情報機器は一切存在していなかった。コンピュータは存在していたが、パーソナルコンピュータはごく一部の人だけのもので、今のように個人で持てるものではなかった。

もちろんインターネットもなく、海外事情や訪問先の国の情報は、もっぱら書籍や雑誌、新聞、過去に行ったことのある方に聞くという方法しかなかった。

地図にしてもその国に入らないと手に入らないということも珍しくなかった。

それよりなにより、その国に自転車で入国できるか否かもわからないという時代だった。

日本人で初めて自転車で世界一周を果たした池本元光氏（日本アドベンチャー・サイクリストクラブ代表）に至っては、先駆者もないことから、

誰からも教授されることもなく、旅行中は毎日が未知との遭遇、全てが大発見ということだったのではないかと想像させられる。まさに夢を求めた命がけの大冒険だったのだ。

今のように、ネットで検索すれば、日本にいながらにして、これから走るルートの景色が画像や動画で見られ、宿、キャンプ場、食堂、スーパー・コンビニ等、ロードサイドに存在していれば簡単に見つけることができ、道路状態までも確認することができるという時代ではなかった。

携帯電話やスマートフォンなど、どこでもつながる通信機器はなく、日本への連絡は大きな街で電話局を見つけなければならなかったし、逆に日本から旅行者への連絡はまず不可能なことだった。日本で何かあっても、旅行者側から電話をするまでわからないというのがあたりまえだった。



ちなみに、日本の元号が昭和から平成にかわった時、筆者がそれを知ったのはネパールのカトマンズで、現地の若者から「ヒロヒト ダイ」の言葉を聞いたときだ。「こんな日本が大変なことになっているのに、お前は帰らなくていいのか?」とお叱りを受け、その後現地で会った日本人旅行者から元号が平成に変わったことを聞かされた。

通話料金も基本は発信者の現金払いで、それを節約するためには、コレクトコール（通話料受信者払い）というシステムを電話交換士に伝えなければならなかった。

事故に遭い意識を失ったとしたら、意識が戻るまで日本にその状況を伝えることはほぼ考えられなかったし、命を失ってしまったら、「行方不明の日本人」になってしまうのではないかとも考えた。

ともかく、その国の情報はその国に入らないとわからないというのがあたりまえ、自分の目に入ったものが情報の全てだった。

当然その国に入ってみなければわからないという状況から、その国が安全なのか危険なのかもわからず、「もしかすると日本へはもう帰れないかもしれない」という思いはいつでも心の片隅にあった。「こんな周りの人たちを心配させることをやっているのだから、バチが当たっても仕方ないか」と自分に言い聞かせながらも、逆に頭の中は生きて帰ることでいっぱいになっていた。ある意

RETRO CYCLES 浅麓堂 せんろくどう

●トーエイランドナー 490mm 赤メタ線引きヘッドラグ & 前後 1/3 メッキ 2 × 5 速 26 × 1.25・1995 年
F キャリアにピン球直付け・エルス型ステム・ジュビリー・イデアル 88・TA ペダル他・中古走行極少￥250000
●カンパスーパーレコードピラー 1 本締め 27.2mm 中古￥5000
●藤田ヒューベルライダー 27.2mm 上部パーツ軽合・溝に青赤緑のクリアペイント入り中古￥3000
●藤田ベルト№1 パイプ差替加工 27.2mm パイプ長 20cm 新品￥10000
●カンパスーパーレコードクランクセット 170mm+52 × 42T・BSC 中古美品￥20000
●カンパスーパーレコードクランクセット 170mm+53 × 42T・BSC 中古￥15000
●カンパレコードクランクセット 172.5mm+50 × 42T・BB 付き BSC 中古￥15000
●カンパレコードクランクセット 170mm+52 × 42T・BSC 中古￥10000
●カンパレコードクランク 172.5mmBSC アーム肉抜き加工パフ加工・中古￥5000
●ストロングライト 49D170mmBSC 中古￥5000　￥10000 他
● TA ツーリストクランク 172.5mmBSC 中古￥10000　●同 165mmBSC 中古￥10000
●カンパヌーボレコード RD・PATENT-78 中古美品箱付き￥10000
●カンパヌーボレコード RD・PATENT-79 中古美品箱付き￥10000
●３ｔツーリストステム 10.5cm 中古￥3000　●チネリ 1A ステム 11cm 中古￥1000　￥3000
●ゼファール CUNRE CHROME16 吋 3 色リング付き中古美品￥5000

※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

味命がけだったのかもしれない。

一日一日を大切に生きる。無事に日本へ帰って、まじめに社会人として暮らしていこうと思った。日本で普通の生活をおくっている時には、考えてもみなかったことだ。自転車に乗って、いくつもの国境を越え、何年も走ることは、その当時はまさに冒険、そして人生をかけた夢だった。

●筆者のつたない経験から

今は通信機器やインターネットの発達で、地球上のどこにいようと誰とでも話をすることができるようになったし、世界中の情報が簡単にそして正確に入手できるようになった。さらに最近では、AIの発達でより詳細な情報が、画像や動画付きで得られるようになった。さらには今後起こり得る未来の情報まで手に入るようになった。

情報を入手することばかりではなく、その情報を基にAIが旅行の手助けまでしてくれるようにもなった。宿やレストランの選定や予約もAIがしてくれる。もちろん目的地までの案内も。

もうこうなると、自転車で世界を走ることよりも、ITやAIを使いこなす方が中心となり、それらを使いこなすことに夢を求める方が重要であり、興味をひかれるということなのかもしれない。

年寄りじみた言葉になってしまうが、筆者のつたない経験からも、夢は見ないより見た方が楽しい。冒険もしないよりはした方が自分自身のプラスになる。そしてそのベースは、仕事上でも、生活上でも、遊びの中でもいいと思う。そこで得られる経験や知識、そこから生まれる知恵は、自分自身にとっても自分以外の人にとっても、多少なりとも何らかの役に立つ。今後の人生でも勇気となり、人に勇気を与えるものにもなる。それがたとえ自転車冒険でなくても。

自転車で旅行をする人が少なくなったこと、それは自転車旅行で育てられた私たちにとってはちょっぴり寂しいことではあるが、決して悪いことではない。多くの人たちが今の時代にふさわしい生き方をしているということなのだ。そしてその中で夢を見、冒険をしているということなのだ。

それぞれの時代に合った夢を見て、そしてそれを実現していく。そしてそれを実現させてきた私たちは、次の世代の人たちが夢を追うことができる社会環境を整えてゆく。それこそが夢を追ってきた私たちの使命ではないだろうか。まだまだ夢を見られ、冒険できる時代であることを喜ばしく思う。

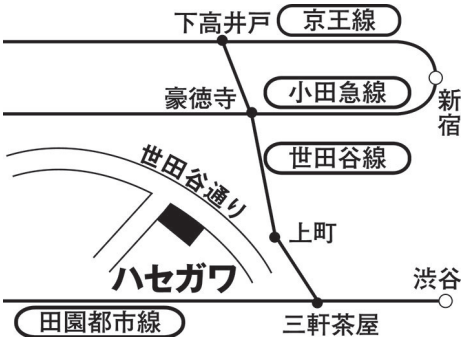


SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

素晴らしきパーツ達。

TA、ストロングライト、イデアル、ブルックス、スーパーチャンピオン、マビック、ゼファール、ユニカ、ベロックス、ピボー、JOS、ソービッツ、ミシュラン、アトム、ソローニュ、クリストフ、アディ、シビエ……

◎前回、マウンテンバイクのブレーキに絶対に必要なワイヤーサポーターの件を書きましたが、特に当店の世田谷から引っ越した人、連絡下さい。



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

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 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、H35-300R　¥8800、H47- オリジナル　¥8800、H50C　¥11000）グランボア（PJ650 ¥8800、PJ700 ¥8800）プチジャン（700C 用　¥22000）
アブレ・オリジナルアルミダルマ　¥440、その他ダルマネジ各種、アブレ・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（パピヨン 650B　¥15400、パピヨンヴィンテージ 650B、パピヨン 700C　¥15400）アレックス［650B］EN24　¥4400、DM18　¥5500、サンエクシード［650B/36H］¥11000、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、シブレ 700［欠品中］¥5060、シブレ［在庫限り］¥5060、リエール［在庫限り］¥5060、エキュルイユ［欠品中］¥5940、エートル　¥5060、ルートフォレスティエール［在庫限り］）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、450］　¥5830、B135AA［~~390~~、420］　¥5500、B136AA［400、~~420~~］　¥5500、B112AAF［380、400、420］　¥6000
バーテープ　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 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、ディズナカンティ（シルバー）［シュー別売］　¥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、コンペ、レーサー、ライド　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　¥5530、レバーバッド各種、日泉ケーブル各種
クランク　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　¥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・シュパーププロ 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-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（SXDT08　¥10000）、ダイアコンペ　¥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-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
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-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、キャンピー F ¥36520、キャンピー 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、輪行用　¥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・ロードマスターブラスター［M、L は在庫限り］¥4840、SKS VX　¥2000、ラピーズ 16.5㌅　¥10000、ゼファール 18㌅
リフレクター　キムラ製作所（RF-24　¥4000、28　¥4000、28FL　¥4000、32　¥4000、32 ラレータイプ　¥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、輪行で行こう！　¥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 10 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
オオマエジムショ
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 11 月号
令和 8 年 10 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