



# クラシックパーツ事情

冬のサイクリング車

リアパニア台は必要か？

CYCLE FIELD 2021

3





La bicyclette est ma compagne

アイズバイシクルは  
只今お休みをいただいています。

Renewal OPEN

4月1日(木)

電話には出られない場合がございますが、  
メールでのご相談や、通信販売は  
通常通りご利用いただけます。

ご不便をおかけして申し訳ありません。  
後しばらくの間どうぞよろしくお願ひします。



オンラインストア



セミオーダー  
簡単お見積もり



グランボア HP



ホイール組  
簡単お見積もり



メールで問い合わせ



グランボア

GRAND BOIS

サイクルグランボア株式会社

〒616-8005 京都市右京区龍安寺塔の下町1-8

Tel: 075-461-0835 fax: 075-461-0836 ML: [isb@cyclesgrandbois.com](mailto:isb@cyclesgrandbois.com)

URL: [www.cyclesgrandbois.com](http://www.cyclesgrandbois.com) FB: [www.facebook.com/cyclesgrandbois](https://www.facebook.com/cyclesgrandbois)

TW: [https://twitter.com/IS\\_BICYCLE](https://twitter.com/IS_BICYCLE) INST: [www.instagram.com/cyclesgrandbois](https://www.instagram.com/cyclesgrandbois)

# お手軽航空輪行 石垣島

## 大沼周二



沖縄県・石垣島は島一周約120キロ、ロードバイクで単日周回が今の自転車乗りの主流だが、ここで紹介するのはサイコンと路上に汗を落とすファストライドではなく、島を内陸部までじっくり訪れるスローライドだ。現地3〜5泊、自転車を輪行袋に詰めて路線バスに持ち込んで移動する、バス輪行活用がお手軽の理由だ。

### ●自転車

島内の路面状況は良好だ。日中のみの走行だし、輪行袋への収納が日々繰り返しになるので、泥除けなし、電装なしのロードレーサーが最適だ。

前後ホイールを外して、ステムはそのままクランプボルトを緩めて90度ずらすだけ。サドル、シートポストもそのままか、ピンを緩めて最下部までさげるだけ、せいぜいペダルをはずすだけの収納で済みます。

離島のレンタサイクルは空気が圧が管理されていないから、英仏バルブ共用のポンプを携帯しよう。

### ●バス輪行

空港と市街地、離島フェリーターミナルとが20キロ離れているため、飛行機利用客の多くが路線バスを利用する。また、世界遺産三ツ星の川平湾地区も市街地から遠く、路線バス利用客が多い。この2路線のドル

箱があるため、地元足となる周回路線、山間路線が維持されており、さらに5日間で2千円のフリーパスが用意されている。

この5日間とは、5泊6日の120時間制、すなわち5日後の購入同時刻まで乗車できる仕組みだ。乗降の際、整理券が両替だ小銭（スイカ、パスモは未対応）だお釣りだともたつきがちのバス輪行では、フリーパスを見せてさつとスマートに利用しよう。

輪行袋に収納すれば別料金なしで持ち込み可、バスは全車前乗降方式だから、中間の乗降扉が開くことはなく、自転車はここに置ける。肩バンドを手すりに絡めておこう。

### ●日程案

※同じホテルに連泊しながらだから順不同。天気や風向き、気分、体調に応じて組みなおしてほしい。

### 1日目…アンバル〜川平〜米原

ホテルから海沿いに、西回りに県道79号を走る。観音崎、唐人墓、舟蔵の里、やいま村、御神崎を経て川平湾を目指す。川平公園でグラスボートに乗るのなら、なるべく満潮で陽が高いときがよい。前日までの波浪状況と満潮時刻を調べて乗り込もう。自転車を従業員の目の届くところに置いてくれる店がある。

川平湾をあとに海沿いを北上する。海面から高いところを走るので川平湾の別の表情がうかがえる。立ち止まって眺める余裕がこのツアーの本領だ。

右手に迫る山すそにヤシの木が見えてくる。今では内地でも公園や学校でよくみられるヤシの木の原生林だ。とくに密集しているエリアが米原ヤシ林、看板を右折し桴海於茂登岳の懐に飛び込むと、観察路が整備されている。

ココヤシ、ハワイのヤシ、アブラヤシ、そしてここ原生林のヤシ。興味を持ったら、ヤシに没頭した研究者の資料館が近くにある。

県道に戻ってヤシ林入口バス停、ここからバスターミナルに送り返してくれるバス時刻は13…24。山側のバス停12…23のバスに乗れば、県道を逆行して川平でUターンし、戻ってきて13…24のバスになる。走ってきた道を復習できる。14時半前にはバスターミナルに着く。

### 2日目…内陸部〜於茂登トンネル〜井土名〜野底〜伊原間

ダムサイトや宇宙電波望遠鏡観測施設（VERA）見学を経て於茂登トンネルを抜ければ、県道79号に突き当たる。3カ所のダムサイトはどれも建設工事、管理のための幅広の



道路が取り付いており、行き交う自動車もなく快適。堰堤のほとりには公園が整備されている。

宇宙電波望遠鏡観測施設は、ここ石垣島の地の利を生かした壮大な観測をおこなっている。見学にも対応してくれるときがあるが、観光施設ではないので事前の予約照会が必須だ。

於茂登トンネルは沖縄の離島でも長い。これが貫通するまでは山道を峠で通っていたというが、海に向かつて下るとあつという間に県道に出で右折。東シナ海の波打ち際までさらに高度を下げて、ヒルギ（マンガローブ）群落を駆け抜ける。

海沿いのアップダウンを繰り返すと右手にとんがった山、野底岳が見えてくる。頂上まで軽いハイキング、県道79号からも登山道が付いているが、登るんだつたら裏側からのほうが楽なので、別の日に保留しておく。そのまま海沿いを抜けて伊原間バス停が今日の終点だ。

戻りバスの時刻は16:50と19:10の2本がある。バスターミナルまで1時間前後の乗車になる。

### 3日目…平久保崎灯台と玉取崎展望台と野底岳登山

今日は島の東側を巡る。すなわち行きがバス輪行、帰りに海沿いに南下することになる。行きのバスはバスターミナル発11:20の平野行き、終点のひとつ前の平久保バス停からさらに進んで、平久保崎灯台へのT字路で12:42頃に途中下車する。遠

慮はいらぬ、ここはフリー乗降区間だ。

ただし、歩いていく人が多く、帰路は終点で折り返してくる同じバス車両、ドライバーのお世話になり、帰路も下車と同一T字路の反対車線で拾ってもらおうというパターンが一般的なので、復路は自転車であつて帰るので待ち合わせ不要、と伝えよう。

平久保崎灯台までは1キロもないが、放牧地を通るので牛が外に出ないよう目開きの大きいスノコが数か所仕掛けてある。自転車のタイヤ幅などはまりこんで落車、自転車と身体の負傷は間違いなし。東シナ海を一望する人気スポット、駐車場、トイレも整備されている。

そのあと県道206号を南下し、サンセットビーチを経て伊原間のバス停を通過して玉取崎を目指す。平



久保崎とは一変、太平洋を望んだあつて、野底岳登山のため案内板にしたがって県道から山側のわき道の上り坂に入る。登山口から山頂までは1時間のハイキング、MTB用のビンディングシューズならどうにかならう。

両海を視野に望む頂上からの眺望は抜群、ぜひ自転車の盗難対策を講じて、足を伸ばしてほしい。

県道206号はそのまま国道390号となり一路石垣空港を目指すが、遠回りになること、空港から市街地の道路環境は快適とはいえないので、途中大里集落あたりから山側の脇道、例えば県道211号などでホテルに戻る経路をとりたい。一本道ではなく、交差点に案内もないのでその都度要確認。

さとうきび畑作業の軽トラが見えたら要注意。用心棒の犬が本気で噛



みに向かってくる。スプリントで逃げ切れる足を残しておくことが必須だ。

### 4日目…市街地近郊散策

気の向くまま、ポタリング気分分出かけよう。市街地近郊に、パンナ岳展望台、鍾乳洞、ミニテーパークなどが散在している。何気ない道端にこちよく感じる風景があつたら自転車降りて休憩するもよし、海辺で貝がらを拾うもよし。埠頭には海上保安庁、海上自衛隊の艦艇が停泊していることもある。尖閣諸島波高し。

石垣天文台では定期的に観測会を開催している。自転車の電装を整え申し込みをすれば、内地では見えない星座を堪能できる。当然夜中だし、雨天中止だ。



### 5日目…離島遠足

運よく好天続きなら、フェリーターミナルから離島を訪れてみよう。自車の持ち込みは、輪行袋に収納してあつても現地レンタサイクルを借りる数倍の料金が必要になる。西表島を除いてはどこも一周が30キロにならないから、現地でレンタサイクルを借りるのが最善の選択肢だ。

#### ●ポイント

①市街地の中心にあるバスターミナル近くまたは空港連絡バス路線沿いのホテルを拠点に、毎日そこから旅立つてそこに戻る。

②海沿いのルートは波打ち際側を走る。出会うT字路地が少なく、景色もよい。

③空港とバスターミナル間および市街地内は、バスルートの走行を避ける。数日間お世話になるバス、車両もドライバーも顔なじみになる。定時運航に協力しよう。

④暗くなつてからの自転車走行は避ける。高齢の地元ドライバー、旅行先でしか運転しないレンタカードライバー、どちらも路上に自転車があつていないことに不慣れ。さらに、事故時に救急車が来るまで1時間以上要する場所がほとんどだ。

⑤昼食は軽食を携行。ホテルで朝食を取つて、夕食は市街に戻つてから、というパターンが苦勞しない。

※バス時刻等は執筆時点のもので、お出かけ前にご確認下さい。





じいちゃんもとうちゃんも洋服はCCP

*Made in japan forever*



**CCP Shop**

Open 10:00 Close 20:00 (土・日・祝日～17:00) 水曜定休日 3-20-6 Tachibana Sumida-Ku Tokyo 131-0043 Japan tel 03-3618-5651 URL: ccp.fm



# 冬のサイクリング車

文と写真 大前 仁



昔から比べれば冬に降る雪の量は減っているとはいえず、年末から3月くらいにかけての本州でのサイクリングは、積雪の可能性を排除できない。

雪が積もった路面を走るのとは簡単ではないし、タイヤのグリップやブレーキの効き具合など、MTBに一日の長があるのは明らかだ。いや、こういうときには「一日の長」を使うのは正しくないですね。

ともあれ、なんとかランドナーで走ってみたい、という気持ちに抗うことができます、ときどき出かけてみてはステンコロンンしてしまうのが普通だ。それがたいしたケガでなければ御の字。雪の状況によってはラッセル、そのまま無理にしてもやけどどころか凍傷の危険性すらあるし、「お、乗れる！」と走っていて、コーナーを曲がった瞬間に凍結路面に車輪を持っていかれる……なんて想定内であるべきだ。ま、ときどき転んでいたほうが大ケガにならない、なんでもそぶく人もいるだろう。そこでである。最近使ってみた2つの偉大な部品を紹介しよう。

一つ目はタイヤだ。アイ・アール・シー井上ゴム工業の「ささら」である。

この製品は積雪における低温時でも専用コンパウンドを採用していて、さらにブロックパターンによってグリップが期待できるという。同社のウェブサイトでも「冬季限定販売」と書いてあり、どうやら雪国のダイリユーースに対応した製品のよ

うだ。言ってみれば、クルマのスタックドレストイヤみたいなものだ。キモはサイズである。24×1.3%、26×1.3%、27×1.3%と3種類が用意されている。これは日本国内の軽快車の主要なタイヤサイズを示しているのだが、このサイズを採用したランドナーもあるというわけなのだ。そう、ハチサンをメインに使っていたブランド、アルプスだ。

というわけでもないが、ハチサンタイヤを履いたランドナーにこのサイズを投入し（太さ実測32ミリとガードクリアランスも問題なく非常に使いやすい）、勇んで雪道へと突入した。

正直に言うと最初はおっかなびっくりだった。ドライの舗装路に時折現れる日陰の薄雪や薄氷をソロリと通り、ホッと胸をなで下ろす。前輪を取られるとやっぱり危険だが、逆





に前輪が通ってしまえば、まっすぐ走っている限り、後輪には少しグリップが感じられる。「これは行けるかも！」だんだん強気になってきて、路面が一面雪になってから先も、がんがんペダルを漕いでいった。ちなみにこの日の空気圧は3barだ。

もう一つの部品というか用品は、ハンドルバーのカバー「バーミッツ」だ。フラットバー用もあるが僕が使ったのはドロップバー用。最近では類似商品がいくつか出てきたが、とりあえずオリジナルを尊重してみた。

雪国に住む自転車選手が「これさえあれば素手で練習に行ける」と言ったとか言わないとか。そんなまさか、と思ったものの、結果としては薄手の手袋で十分な保温性を持っていた。いやこれホントに暖かい。



素材はネオプレンで、主に前方からの風を避けているだけだが、自転車にとって最大の敵を防御してくれているわけで、それだけで十分なのだ。いまだきのロードバイクやグラベルバイクは手元シフトなので、シフティングもブレーキングもバーミッツの内側で完結する。だから「これさえあれば……」なのだ。

ランドナーに使えないわけではないが、使ってみて「ムムツ」と思った点がいくつもあった。一つは、ダブルバーでのシフト時にバーミッツから手を抜かなければならないこと。これは、寒い(笑)。

もう少し問題なのは、バーミッツから手を出してなにかをしているとき、例えば写真撮影とか、上着のジッパーを少し降ろしているとか、そのちょっとしたときにブレーキングが必要になった場合。バーミッツを使うのは冬で、路面に雪があったり、凍っていたりする場合があるのだが、その片手離しの瞬間にブレーキングの体勢に戻ることが難しいのだ。バーミッツの内側に手を入れなければ、ブレーキングできない。

とっさのとき、いやこれは実際にあつたのだが、右手を抜いているときに突然減速する必要がある、あつと思つてとっさにバーミッツの上から強引にブレーキング動作を行った。くわばらくわばら。

バーミッツは暖かくて、冬のサイクリングには非常によいものなのだが、積雪路面やダブルバーの使用にはくれぐれもご注意を。







## JFF #701D

### スチール ディスク オールラウンドロードモデル

“心地よいロード系ディスクスチールフレーム&カーボンフォーク”  
の商品化を目指し4年の歳月を掛け完成したモデル。

選べる2種類のフォーク



- フレーム： ¥138,000 + 税
- フレーム& OBS-RBD-TH 700C： ¥183,000 + 税
- フレーム& OBS-RBD-ST 700C： ¥156,000 + 税

OnebyESU JFF #701D		Fork:OBS-RBD-TH 700C 2 Offset			
SIZE	455mm	490mm	510mm	530mm	550mm
SL	455	490	510	530	550
TL	495	505	515	535	550
HL	120	125	130	135	140
HA	71	71.5	72	72	72
SA	74	73.5	73	73	72.5
OF	53/48	53/48	48/53	48/53	48/53
LEG	375.8/372.0	375.8/372.0	373.5/370.4	373.5/370.4	373.5/370.4
FC	560.74	561.51	557	576.93	586.74
RC	420	420	423	425	425
HD	73	73	72	72	72
WB	969.58	970.35	969.15	991.27	1001.16
REACH	345.34	348.45	351.73	370.28	378.62
STACK	450.22	477.35	492.51	507.55	521.78
SO	717.22	744.35	760.51	775.55	789.78
適正身長の目安	155~163cm	160~168cm	165~173cm	170~178cm	175~183cm

詳しくはこちらをクリック↓ (別ページに飛びます)

[https://onebyesu.com/cn1/cn7/p\\_701D.html](https://onebyesu.com/cn1/cn7/p_701D.html)



# クラシックパーツ事情 2021

本誌2016年6月号に「現代クラシックパーツ事情」と題した文章が掲載されてから5年近く経った。1年を超えて続くコロナ禍のなか、クラシックパーツをとりまく状況はどのように変わっているのだろうか？ 今回も業界で知らぬ人はいないT氏、N氏（いずれも仮名）にご登場いただき、クラシックパーツの現在について語っていただいた。

まずT氏である。「コロナのせいでネットオークションは一部、活況を呈した。年末から年始にかけて、一点もので単価が高い、まさかというものが売れるのをいくつも見かけた」。カンパニョーロやマキシカのハブなどがその例だそうだ。

「年が明けて2月になり、市況は落ち着いている。スタートが安いものは食いつきもいいが、それは海外もいっしょ。全体としてみれば、この市場は冬にはモノが出てこない」。T氏によれば、クラシックパーツのシーズンは春から秋なのだそうだ。

かつては誰もが欲しが



る存在だったシクロ（変速機など）、ジョス（ライトなど）、アドホック（ポンプなど）をネットオークションで見かけることは少なくなった。「そのクラスを欲しがる人は、ネットオークションではなく、裏の世界で個人で売買している。ヤフーに手数料を取られるのが嫌なのかもしれないけれど、こちらに直接、WAN TED が来るね」。（売る目的で）持っている人も欲しがる人も、もう限られてきたようだ。

それらクラシックパーツを探しまくりに、部品をすべて持ち込んで東叡社などへコテコテのオーダーに臨むマニアなどは「すでに二ヶ月前半しかないんじゃないか。年配の人がみんな家で酒ばかり飲んでいとは思えないけれど、孫の相手とか、いろいろと忙しくなっているようだ」

とT氏は語る。

T氏は出版物の影響も挙げてくれた。「年末に柘出版社から出たキャンピング特集（『旅自転車 ランドナー&ツーリング車の本』）の影響も大きかったと思う。ネットオークションではアルプス・ローバーなどのフレームが動いていたようだ」。やはり紙媒体の威力か、久しぶりに出版されたランドナー系のムックに影響を受けた人は多かったようだ。

そして、フリーマーケットのことも話題に挙がった。「コロナ禍のせいで昨年のフリマが全滅した影響が大きいと思う。それは関東も関西も両方だ。モノを見て、人の顔を見て売買する場がなくなった。古物に關しては、フリマの存在がでかいことをひしひしと感じたね」とT氏は締めくくった。

N氏はどうだろうか？ 「革サドルは全面的に資源が枯渇していますね。それからラージハブの36Hがない。もちろんスーパーチャンピオンの36Hもない。カンパのクランクは需要が170に偏っていて、165とか167・5なら余ってる。アルビーのリアメカも余ってる。マフアッククリテはもう完全に掘り尽くされた感じで、なくなっただね。岩塩を掘り尽くしたみたいな感じ。タデムなんかそれに輪をかけて手に入らない。相場は2万円を超える勢いです」。



コロナ禍の影響は？ 「クラシックパーツを放出するお年寄りが少ないので、入荷は少ない。逆にフェラーリに乗っているようなクルマ趣味の

お金持ちが何人も来ています」。全体的に、クラシックパーツの需要が世代とともに移ってきているようだ。T氏は「80年代以降かな、カンパCレコ前後が今、アツいですね。ネットオークションでも強気の値段が見られます。逆にそれより古いモノの問い合わせは減ってきています。それはこちらでも感じています」。

N氏の分析はこうだ。「Cレコからこっちはクランク（の断面）が丸いでしょうか？ 年齢はともかく年季が短い方が、古い方へ廻ってきて、Cレコまではデザイン的な世代が廻れる。その先はクランクが四角いでしょう？ 現代からの直接的な血縁関係はCレコまで、という判断なんじゃないかなあ？」。



各サイズ揃っています！



お問い合わせ  
kimuraseisaku@nifty.com



# GO's View

その昔、まだジェット機が発展途中だった時代に、全天候戦闘機という区分があった。レーダーを積んでいるから夜間でも悪天候でも対応可能で、いつでもかかって来なさいというオールマイティーな戦闘機だ。

対語になるのは昼間戦闘機で、こちらはプロペラ機以来の有視界飛行での戦争しか想定していない飛行機ということになる。

ランドナーは自転車の中では基本的に全天候戦闘機の部類であると思うが、それでも悪路には踏み込まないというツーリング自転車だって存在する。そんな舗装路専用のランドナーをターマックランドナーと名付けてみた。

オールマイティーなランドナー

との識別点は主にその車輪にある。私の現在のラインナップでいうと、カーボンリムに32Bの軽量タイヤを履いた自転車とか、木リムにライントレッドの42Bを履いた自転車なんかはその範疇に入る。どちらもスポークは28本だ。

対して28Bや32Bでも、タイヤのサイドウォールがしっかりしていて、どこでも平気で入って行くランドナーももちろん、ある。まあ私に育った1970年代でも、多数派はゴツイ42Bや38Aを履いた全路面対応ランドナーだったけど、ウォルバー・スパーランドナーを履いた高級な舗装路用ランドナーだってあったのだから、実態としては特別新しいわけではない。後になって気が付いたのだけれど、ターマックランドナーはグラベルロードと対になる言葉だよな。

「昔のスポルティフのギャビを下げてみたいなのが近頃のランドナー」なんて言説をたびたび書いてきたが、本当はフレームの設計やポジションの設定は異なっている。概念としては（気持ちの上では）時速30キロでサッと走る自転車と、時速20キロでテレンテレン走る自転車

という感じか。前者はもとより舗装路前提だが、後者でありながら舗装路前提な自転車をターマックランドナーなんて呼んでみただけのことだ。

現代のスポーツサイクルの主力たるロードバイクにおいては、コンペティションユースでないものが多数を占めるようになってきた。一頃はコンフォートロードなどという用語もあったが、最近ではほとんど聞かない。

そこで逆に、ロードバイクの中の競技志向のものをロードレーサーと呼んで区別するのはどうだろうか。ピストというのがどうもあまり好ましくない用語になっちゃったから、バンクを走る純競技用の自転車はあらためてトラックレーサーということにして、それとセットにしたら具合が良さそうだ。

トラックレーサーといえば、競輪の方でも33以上で使う従来の自転車と、250mバンク6車立てのレース用の自転車を区分する必要があるから、どう呼び分けするのか注目している。

ロードレーサーはコンペティションロードでもよいけれど、皆さんど



う区別しているのだろうか。実際のところは「レース用ロードバイク」かな。

実はニューサイクリングの編集部に入社した頃、自転車少年はヒコキ少年でもあったので、航空ジャーナル社へ行って青木日出雄先生にサインをもらったりし

ていた。青木さんと今井彬彦編集長はどちらも業界の大御所であったし、その後の雑誌の運命も似通っている。あの時あちらに入り浸っていたら、少なくとも趣味の世界での人生は随分違うものになっていただけない。

# 新しい車種の名前



# 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](mailto:info@enma-bicycle.co.jp)



# キャンピング車にリアパニア台は必要か？

鈴木邦友



ルネエールのキャンピング車には、リアパニア台がない。

バカンス期間をフルに自転車で楽しむ欧州人サイクリスト。その中でもフランス人は、自転車にキャンブ道具を積み、長距離、長期間のサイクル・キャンピングを楽しむ。時に国境を次々に越え欧州中を、時に地中海を渡りアフリカの地へ、そして道のつづくアジアへ、大海を越えアメリカ大陸へ、オセアニアの国々へと……。

なんでこんなところにいるの？  
なんでこんなところを走っているの？  
と思わせられるのもフランス人サイクリストと、4サイド+フロントバッグのフランス式キャンピング車だ。

もちろん今では、その多くはアメリカ式のキャンピング車に代わってしまったが、以前は旅行用自転車ベースの4サイド+フロントバッグのフランス式キャンピング車が当たり前だった。

ところで、日本のサイクリング文化に大きく影響を与えたのが、フランス式旅行用自転車。その中でもルネエールの旅行用自転車たちは、それまで英国式自転車一辺倒だった日本の自転車文化に大きな影響を及ぼし、フランス式一色に染めてしまうほどの偉大なものだった。荷物の積み方もリアアヒーからフロントヘビーに変わり、サドルバッグはフロントバッグへと入れ替わった。60年代後半から70年代前半にかけてフランス式の650Bや700Cという

初めて見聞きする名称の車輪が入り込んで、今では一般化した。この呼び方でそのままにフランス式だった。

国内の自転車メーカーが手がける旅行用自転車はいうに及ばず、少年向けのジュニアスポーツ車までもがフランススタイルに変わっていった。

その中でも特に魅力的だったのが、フランス式のキャンピング車だ。それまで我が国の長距離自転車旅行は、後荷掛（リアキャリア）に荷物をいっぱい積み上げるといのが一般的。あまりの高さに後ろから見る時にも女性乗りといって足をトッブチューブの上を回して自転車を跨るしかなかった。自転車を倒してしまった時など、起すのも一苦労だった。クリーニング店の自転車のようだった。

そんな日本のサイクリング文化の中に突如現れたのがフランス式キャンピング車だ。バッグの位置は前後車輪の両側に振り分けられ、それぞれのバッグの重心はほぼ車軸と同じで、しかも一つ一つが大容量。さらに、フロントバッグとサイドバッグは5つに独立していて、荷物の量によってアレンジが可能。一か月程度のサイクリングでは、フロントバッグとサイドバッグ二つという組み合わせも可能だった。

キャリアも、フロントバッグ用、フロントサイドバッグ用、リアサイドバッグ用がそれぞれ独立している

て、それにリアパニア台を組み合わせ、装着したり取り外したりとアレンジすることで、一台の自転車を、ランドナーとして、シクロツーリズムとして、もちろんキャンピングとして……と、様々な用途に使い分けられることができるのもキャンピング車ならではの特徴だった。

サイドキャリアを外しても、前後ステー中間のキャンピングキャリア用ダボやクロスシート、太めのガムウォールタイヤで、キャンピング車であることは一目瞭然ではあったが、逆にそれが「サンデーサイクリストではないゾー」という証にもなり、ちょっとした優越感にもなっていた。

では、話を本題に戻そう。  
日本のサイクリング文化、特に長距離自転車旅行文化に大きな影響を与えたルネエールのキャンピング車には、リアパニア台（後荷台）がない。ルネエールのカタログを見ても、オプションパーツとしても見られない。

ところがだ、ルネエールの影響を受けた日本製のキャンピング車には、ご存じのとおりサイドバッグ用キャリアとリアパニア台は当たり前のようにセットされている。片倉自転車名車シルクキャンピング（SC15）でルネエール風のパニア台を持たないキャンピング車（Gタイプ）を一時期製品化していたが、それでもリアパニア台はオプションパーツとしてちゃんと用意されていた。かつてニューサイクリング誌で書

かせてもらったが、これは自転車に荷物を積むことに対するフランスと日本の文化の違いで、日本では荷物は荷台に「載せる」ものであり、フランスでは荷物は荷台から「ぶら下げる」ものという考え方の違いから来ている。そこでパニア台を荷物を積み上げるものと考えれば、リアサイドキャリアとの併用は当たり前となり、逆にパニアバッグを荷物をぶら下げるものと考えれば、併用は考えられなくなる。実際ルネエールのカタログを見ると、1950年のカタログのキャンピング車は、リアのキャリアはパニア台のみ、1960年以降はサイドバッグ用キャリアだけとなっていて、その両国の考え方の違いが一目瞭然とわかる。

さらに日本製キャンピング車のパニア台には、荷物運搬車同様荷物をその上に積み上げるための荷縛り用ロープを引っかけるフックが付いていることが多く、フランスのキャンピング車のリアパニア台にはそれらしいものは一切見られない。その代わりフランスのパニア台の左右脚の根元には、ぶら下げたパニアバッグが弾まないようにバッグの下につけられたフックを引っかけるための小さな三角形の環が付いているが、日本製のパニア台にはない。  
ただし、全てのフランス人サイクリストがリアパニア台の上に荷物を積まないかと言えば、決してそんなことはなく、実際そこにちゃんと荷物を積んで走っているサイクリストも見られる。





話は脱線するが、二人乗りもアジアと欧米では違いがあり、アジアでは後ろの荷台に座らせるのが普通だが、欧米ではトップチューブの上に横座りやハンドルの上に前向きに座らせるというのが一般的。この辺にも、物(者)を載せる(乗せる)文化の違いがみられる(※日本を含め多くの国で、自転車の二人乗りは違法)。

話を元に戻そう。

では実際、パニア台を持たない4サイドプラスフロントバッグのみのルネエルス式キャンピング車で、本格的な長距離・長期間のサイクル・キャンピングはできるのだろうか。また、どのくらいの期間、どのくらいの距離、どのくらいの条件下だったら可能なのだろうかという疑問がわいてくる。なぜならば、日本でサイクル・キャンピングを楽しむ多くのサイクリスト達は、リアサイドバッグに加えパニア台の上にも多くの荷物を積んで走っているからだ。

あくまでも想像だが、フランスはバカンスの国、そこでキャンピング車を名乗るには、やはり2〜3か月の期間のサイクリングは想定されていなければならないと思う。

その疑問を解き明かすため、世界一周の場を借りて実証実験をおこなってみることにした。

パニア台は一応日本国内に準備しておき、旅行中必要になったら、いつでも発送してもらえよう段取っておいた。

出国前、全ての荷物を自転車に積んでみた。この時点では残念ながら5つのバッグに全ての荷物を収めることはできなかった。そこでフロントバッグ用と同じ形式の小さなバッグサポーターを上ブリッジとブレーキ台座を使って取り付け、テントをそれに縛り付けた。さらにサドル後部に付いた環に寝袋をぶら下げた。数万キロの走行を想定した世界一周サイクリングでは、ルネエルススタイルのキャンピング車では難しいと

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- カンパレコード・シングル用 BB シャフト 68-P-120 新品¥5000 ●カンパ NJS BB シャフト中古¥4000
- カンパレコード・ダブル用 BB シャフト 68-SS-120 新品¥8000 中古¥2000 ~
- カンパレコード・トリプル用 BB シャフト 68-SS-120X3 中古¥5000
- 杉野 MW-68 シャフト新品¥6000 ●同 MW-68+SDX ワン新品¥10000
- 杉野 MT-68 シャフト新品¥5000 ●同 MT-68+5 アーム用トリプルピン(マイティーツアーに) 新品¥10000
- 杉野 PW-68 シャフト新品¥8000 ●同 PW-70 シャフト新品¥5000
- 杉野 75BB セット NJS 新品¥6000 ●ゼウス・ロード用 BB セット新品¥5000
- サンツアースプリント BB セット(BB-500) 新品¥3000 ●TA ダブル用 BB セット BSC(シャフト 344) 新品¥10000
- ストロングライト 118mm シャフト新品¥6000 中古¥1000 ~ ●同 130mm シャフト新品¥8000
- 杉野軽合クランクボルト・ワッシャ別体型新品 1P ¥2200 ●DID3/32 118L 黒ウルトラ不可・新品¥4000
- カンパスーパーレコードピストペダル BSC 新品¥40000 ●同スーパーレゲロピストペダル BSC 新品¥25000
- カンパレコードロードペダル ITA 中古¥10000 ●TA ロードペダル BSC 新品¥20000
- 極東スプリント新品元箱¥10000 ●同トップラン中古美品¥4000 ●同プロビック新品元箱¥6000
- 極東スーパープロラックス新品元箱¥5000 ●同プロエストラック・ステンプレート NJS 中古美品¥10000
- サンツアースプリントペダル PL-5600 新品元箱¥5000 ●スーパープロピストペダル新品¥15000
- 三ヶ島ユニークトラック鉄プレート NJS 新品¥10000 ※トークリップ・ストラップ各種在庫あります

※価格は消費税込み。※委託販売・買い取りもいたします。お気軽に御相談を。

※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い幸いです。

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



ということが分かったが、それでもパニア台のように大きなキャリアは不要だということも分かった。

旅が始まってからは、撰氏マイナス20度からプラス40度まで、2、3日食料や水が手に入らないところでも、そのスタイルのまま走れるということが分かった。日本に残してきたパニア台は、全く用がなくなつた。

日本を出て2年ほどが経過し、旅に慣れてくると装備品も少なくなり、時に寝袋はサドルにぶら下げたままではあつたが、テントはバッグに収めることができるようになった。公共交通機関での輪行でも輪行袋を使わない欧米のサイクリストであれば、輪行袋を持つ必要はない。

その分バッグに余裕が出るはずなので、テントは常時バッグの中に収まるということになり、寝袋だけが残ることになる。そしてもし、ルネエルのキャンピング車のサドルに、サドルバッグ用の環が付いていたとしたら、この時点で、ルネエルのキャンピング車で、ルネエルの超長距離自転車旅行は可能ということになる。ちなみに、ヨーロッパだけ1年間ぐらいのサイクリングであればルネエルのスタイルで十分ということが分かった。

そして、念願のルネエルのスタイルが完成したのは、アジア圏に入ってからだ。ここからは極寒状態に見舞われることがないため、そのための装備から解放されたからだ。寝袋もサイドバッグにおさまり、後方から眺めると後ドロヨケとサドルのワ

イヤーがくつきり見えるようになった。ダニエル・ルプールの描くルネエルのキャンピングに取り付けられた、サドルバッグ用の環のないフランス製のサドルでもOKということになった。帰国するまでの半年間は、ルネエルのスタイルでサイクル・キャンピングを楽しむことができた。

半年もの間、このスタイルでサイクリングが楽しめれば十分。ルネエルのキャンピングは、堂々と「キャンピング車」を名乗れる自転車ということが証明された。

リアサイドバッグ用キャリアにパニア台の組み合わせは、75000キロ以下、3年以下、撰氏マイナス20度以上・プラス40度以下のサイクリングには、必要がないということが証明されたのだ。またルネエルのスタイルのキャンピング車でも半年以上のサイクリングができることも分かった。もちろん個人の考え方の差は反映されるが。

サイクリングで最も重要視されなければならぬことは、少ない力で楽に走れるということ。そのためには自転車も荷物も軽いほうが良いに決まっている。少ない力で楽に走ればサイクリングはより楽しくなり、精神的・肉体的に余裕ができれば、自然と文化をゆつくり堪能することができる。

ルネエルのキャンピング車は、それを可能にする自転車だったのだ。

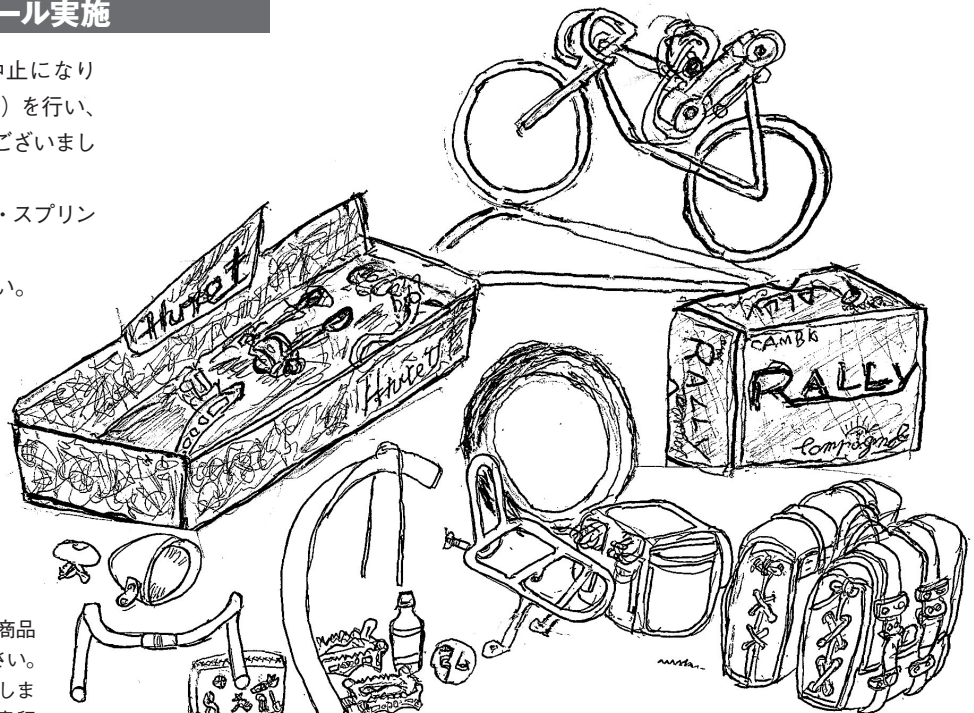
## SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

### ミニボロ市…スプリングセール実施

伝統400年、世田谷のボロ市は中止になり残念。当店はミニボロ市(12月、1月)を行い、お客さんに来店いただきありがとうございました。

桜咲くシーズンになり、春のボロ市・スプリングセールを行います。

◎大田区のブジョーの方、来店下さい。



【通信販売】往復ハガキで購入予定商品の商品名・番号と数量をお知らせ下さい。運賃(包装代を含む)をお知らせします。商品価格、送料の合計を現金書留で送って下さい(当店は総額表示で、一部を除いて消費税はいりません)。

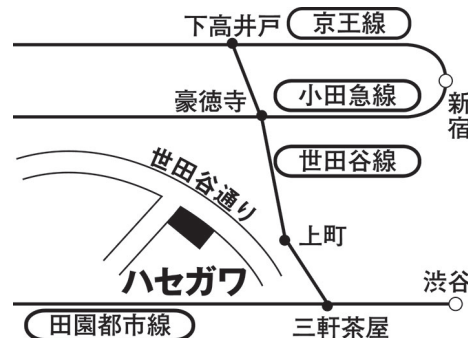
ランドナーパーツ専門店

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 (H1-26N ¥6600, H1C-26N ¥8800, H2 アルマイト ¥13200, H3-700C ¥6600, H29-26 隠ジョイント ¥9900, H29-350R ¥8800, H29-360R ¥8800, H29-26HE ¥8800, H30-26N ¥6600, H30-26 隠ジョイント ¥11000, H31-26N ¥6600, H40-26N ¥6600, H47-オリジナル ¥6600, H50-26N ¥7000)  
 20in用各種 (406, 451) グランボア (PJ1650 ¥7040, PJ700 ¥7040) プチジャン (650, 700 各¥20000)  
 アプレ・オリジナルアルミダグマ ¥440, その他ダグマネジ各種、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 (スカラベ 650B ¥5500, パビヨン 650B ¥8360, パビヨンヴィンテージ 650B ¥7700, パビヨン 700C ¥8800, パビヨンヴィンテージ 700C ¥8250)  
 アラヤ (SP-30 [650A ポリッシュ] ¥3300) アレックス [650B] EN24 ¥4400, サンエクシード [650A, 650B]  
 タイヤル (1本) グランボア (セールブリュ ¥4400, セールヴェルテ ¥4400, シプレ 700 ¥4400, シプレ ¥4400, リエール ¥4400, エキュルイユ ¥5500, エートル ¥4840, ルナール ¥4400, エキストラレジェ各種) パナレーサー (ツーリングカスタム 650 × 35A ¥4400, コルデラヴィ 650 × 38A・オープン ¥3200, アメ ¥3200, 650 × 38B・オープン ¥3200, アメ ¥3200) 仏式チューブ各種  
 ハンドルバー (すべて25.4) 日東 (B132AAF [390, 400, 410, 420] ¥4500, B135AA [390, 420] ¥4500 [450] ¥4700, B136AA [400, 420] ¥4400, B112AAF [380, 400, 420] ¥4200, Mod.55 スペシャル [400-26.0] ¥7000)  
 パーテープ VIVA・コットン (全15色) ¥1320, 皮革製 (グランボア ¥7480, BROOKS ¥8800)  
 ステム (すべて25.4) 日東パール 6, 7, 8, 12 ¥8500, テクノミック DX50mm ¥8500, BJ-30 ¥7000, テクノミック DX50のみ 26.0 ¥8500  
 ブレーキ (1台分) シモノ (BR-CT91 ¥3200, BR-CX50 ¥8000), ヨシガイ DC980 ¥6820, デイズナカンティ (シルバー) [シュー別売] ¥5280, グランボア・シュエット ¥19800, マファック・レーサー ブレーキシュー (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・マファッククリテ用 ¥3410, タンデム用 ¥3850), アーチワイヤー各種  
 ブレーキレバー ダイアコンベ (135 ¥3080, 139 ¥4180, 175 近日入荷, 204QC ¥4180, GC202 ¥5720, GC202Q ¥7040) シモノ・BL-R400 ¥4560, レバーパッド各種、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 (165, 170mm) ¥13200, TA・シクロツーリスト (162.5 ¥30000, 165 ¥30000, 170mm ¥39000), BB 各種  
 チェーンリング TA, シクロツーリスト (アウトター 42T ¥5610, 44T ¥5720, 46T 欠品中, インナー 26T ¥4120, 28T ¥4290, 5ピン ¥3800, Wピン ¥4950, Tピン ¥6600) 互換ピン各種, サンエクシード各種  
 フリー IRD・サイクロンマーク I (5速 13~26T) ¥11550, シモノ・サンツアー替歯  
 チェシ シモノ (CN-HG901 [11速] ¥5750, CN-6701 [10速] ¥3300, CN-HG53 [9速] ¥2970, CN-HG40 [5-8速] ¥1680)  
 ペダル 三ヶ島 (シルバンロード・ネクスト ¥8190, シルバントラック・ネクスト ¥8190, シルバンツーリング・ネクスト ¥8190, シルバンツーリング・にゃクスト ¥16200, シルバン・ストリーム・ネクスト ¥8190, MASH ¥5060, トウクリップ・トゥストラップ各種) リオター  
 デイレーラー マイクロシフト (FD-R52 ¥5060, FD-R712F ¥5500, FD-R730F ¥6050, RD-R47S ¥7480, RD-R47L ¥7700), サンエクシード SXFD34 ¥5170, SXRD51M ¥9570, アテナシルバー  
 コントローレバー シモノ (SL-R400 ¥4400), サンエクシード (SXDT08 ¥6820, SXDT10 ¥7370), ダイアコンベ ¥5500, エネシクロ ¥5500, アテナシルバー, ワイヤ各種  
 サドル ジル・ベルソー (ガリビエ [チタン] ¥40000) BROOKS (B-17 スタンダード [ブラック, ハニー] ¥16060, B-17S スタンダード [欠品中] ¥16060, カンビウム各種) サドルオイル (BROOKS [50g] ¥1980, イデアールサドルグリス ¥880) サドルカバー (BROOKS [サイズ M] ¥1980, サーフアス ¥1210)  
 シートピラー 日東・S-65 (26.8, 27.0, 27.2) ¥7150, S-65-SM-2 ¥9240, SP-60 (26.0, 26.2, 26.8, 27.2) ¥2200, SP-75 (26.8) ¥2200, エネシクロ (27.2 ポリッシュ) ¥7700  
 バッグ オーストリッチ (F-104N [生成] ¥10000, F-104N-S [生成] ¥10000, F-104N-L [生成] ¥10700, F-104 スペシャル ¥10700, F-106 ¥10890, SP-731 帆布 ¥7370, SP-731 スペシャル ¥9900)  
 輸行袋 オーストリッチ・SL-100S ¥10000, ウルトラ SL-100 [オレンジ] ¥10000  
 キヤリア 日東 (M-12 ¥10120, M-15 ¥11000, CP-1, NR-20 ¥8800, NR-21 ¥8800, ZL-60P ¥14000)  
 ヘッドパーツ グランボア・ビンテージ ¥7700, 輸行用 ¥4400, タンゲ・MA60C ¥1700, 新RB-661C ¥1650  
 缶トルケージ 日東 (R ¥6380, T [ ], 80 ¥9570, 500 ¥6380, 1L ¥7000)  
 インフレーター トビーク・ロードマスタープラスター ¥3300, SKS VX ¥1980, ラビーズ 16.5<sup>+</sup>, ゼファーール 18<sup>+</sup>  
 リフレクター キムラ製作所 (RF-24 ¥3960, 28 ¥3960, 32 ¥3960, 32 ライトタイプ ¥3960, 35 ¥4290, 38 ¥4620, 42 ¥4950) キャットアイ (RR-165GMR ¥330, RR-165SMR ¥660, TL-AU165-MG [グレー] ¥2000)  
 チェーンプロテクター VIVA・チェーンステラパー ¥380, チャンピオン ¥380  
 本 ハンドメイド自転車工房・フレームビルダーの流儀 ¥1760, 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 ¥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, シモノ変速機データブック ¥3500  
 [以上 2021 年 2 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  
**オオマエギムシヨ**  
 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・7月休)  
 www.velo-apres.com

サイクルフィールド  
 2021 年 3 月号  
 令和 3 年 2 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