



菅生沼から筑波へ

8kg台の軽量スポルティフ

詳しくなくても幸せ

CYCLE FIELD 2026

4





CARRADICE

アドベンチャーシリーズ

キャラダイスの新たなシリーズ『アドベンチャーシリーズ』は、グラベルロードからトレイルまで、オンロード・オフロード問わず使える多用途なバイクバッグシリーズです。バイクパッキングやツーリング、日々の冒険に最適な耐久性と使いやすさを兼ね備え、防水性の高い素材で荷物をしっかりと保護します。

バッグの安定性を高める専用の「Bagman Rack」と併用することで、長期間のツアーやタフなライドでも、荷物の揺れを気にせず走れます。人里離れた道を進む旅のために、英国の工房でひとつひとつハンドメイドで作られています。

Bowland Bar Bag: 多用途なバイクパッキング向けハンドルバーバッグ



長距離ライドから通勤まで、あらゆるサイクリングシーンで活躍する多用途なバーバッグです。『12L』と『20L』の2サイズがあり、荷物をたっぷり収納してもバイクの重量を気にせず走れます。

12L: ¥25,300 (税抜: ¥23,000) / 20L: ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量: 12L / 20L
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 12L: 30x18x26cm・20L: 35x30x20cm
防水性: 防水裏地 (テープで密封)
カラー: ブラック
重量: 12L: 約 510g / 20L: 約 600g

Harrop Barbag: 軽量でコンパクトなハンドルバーバッグ



必要なものを手元に置いておきたいサイクリストのために設計された、軽量で多用途なハンドルバーバッグです。4.5L というコンパクトな容量は、日帰りライドや通勤、ちょっとしたツーリングに最適で、工具やスナック、ジャケットなどの小物をスマートに収納できます。

¥13,200 (税抜: ¥12,000)

容量: 4.5L
重量: 約 240g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxD): 28x14cm
カラー: ブラック

Odyssey Saddlebag: 大容量で長旅に最適なサドルバッグ



長距離ライドやツーリングのために設計された、26L の大容量サドルバッグです。豊富な荷物を収納できるだけでなく、耐久性と実用性を兼ね備えています。『バッグマンアダプター』を初めからセットされた『QR』モデルも用意

ベルト: ¥28,600 (税抜: ¥26,000) / QR: ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量: 26L (ポケットを含む)
取付け: ベルト / QR
重量: 約 700g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 34 x 20 x 35 cm
カラー: ブラック

Cambrian Lightweight Saddlebag: 持ち運びに便利な 16L 防水バッグ



長距離ライドから通勤まで、幅広いニーズに対応するコンパクトなサドルバッグです。16L という容量は、日帰りライドや軽めのツーリングに最適で、荷物をしっかり収納しつつもバイクの重さを気にせず走れます。

『バッグマンアダプター』を初めからセットされた『QR』モデルも用意。

ベルト: ¥22,000 (税抜: ¥20,000) / QR: ¥23,100 (税抜: ¥21,000)

容量: 16L
取付け: ベルト / QR
重量: 約 540g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm
カラー: ブラック

Colorado Saddlebag: 優れた耐久性と安定性を誇るサドルバッグ



時代を超えたデザインと高い機能性を兼ね備えたサドルバッグです。17L の大容量で、バイクパッキングや長距離ツーリング、日常のライドまで、あらゆるサイクリングシーンに対応します。

付属のサドルラックサポートでバッグを安定させることができます。

¥28,600 (税抜: ¥26,000)

容量: 17L
重量: 約 650g (サドルラックサポート込)
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 57 x 28 x 15 cm
カラー: ブラック

Pennine Top Tube Bag: 手軽な 1.5L 収納バッグ



ライド中に必要な小物をすぐに取り出したいサイクリストに最適なコンパクトなバッグです。1.5L の容量は、スマートフォン、財布、工具、補給食などを入れるのにぴったりで、通勤や日帰りライドをより快適にしてくれます。

¥8,360 (税抜: ¥7,600)

容量: 1.5L
重量: 約 700g
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm
カラー: ブラック



菅生沼から 筑波へ

奥田茂雄

梅が咲き始めた。ほちほちどこかに行きたい。朝ゆつくりの出発でもある程度の距離を走れるということで、久しぶりに家から走り出す一泊のサイクリングをやってみることにした。

片道というか一方方向に二日間走って、輪行で帰るのである。いつもは車移動ですつ飛ばしてしまふコースを拾い直すというところで、筑波山あたりに行こうと思う。あらためてそこまでの距離を味わってみるのもいいだろう。

練馬区の自宅から筑波山までは、さいたま市から越谷市、そこから千葉県野田市、茨城県常総市と基本的には一直線のルートを行くことにする。筑波山は山岳信仰の地なので、まずは筑波山神社が目標となる。途中、旧知の菅生沼は外せないところである。ところどころ寄り道しながら今回は水海道あたりで泊まろうと思う。いつものように天気予報にとらめっこして、ふらりと出掛けることとした。

●一日目

2月13日、少し雲の多い天気である。自宅を出て幸魂大橋で荒川を渡り、外環道に沿った国道の歩道を東へと進む。

芝川から見沼通船堀に抜け、用水沿いの緑のヘルシーロードを少し遡って国道463号線の旧道で越谷へ向かう。普段から結構来る範囲なので慣れた道というところだが、都会の道で走りやすくない。まあ今日は移動日の感が強いのは仕方ある



まい。越谷の辺りからはほちほちアウエーの雰囲気漂う。同時に日常のポタリング気分から次第に旅心が湧いてくる。首都圏にはそういう境目みたいな



場所があちこちにありそうだ。空は晴れてきて、光の春である。変哲のない地方都市の住宅街が、その光にちよつと違った表情で見えている。埼玉県東部の平らなところを横断して江戸川を渡ると野田市である。

ここは千葉県、下総の国になるが、実はその両側の埼玉・茨城県にかけても昔は下総だった。このあたり旧国名と県境が一致しない。おおむね古利根川から小貝川あたりまで下総だったそうである。

野田の町は言わずと知れた醤油の町だ。単機能の町というか、個性が強い。以前にも訪ねたことがあるが、今回は南側の上花輪歴史館というキッコーマンの創業家の屋敷に行ってみる。

来てみたらなんと2月はまるごと冬季休館だった。お休みの札がかかって、文字通りの門前払いである。一応HPに目を通してきたのだが盛大な見落としだった。

野田は古い建物も残るなかなか魅力的なところで、キノエネ醤油の趣のある工場を一回りしたりして、少し町巡りをする。常にかすかな醤油の匂いが漂う町であった。

利根川の手前でコンビニに立ち寄ったついでに、水海道のビジネスホテルを電話で予約する。これで今日の行程の目鼻が付いた。

芽吹大橋で利根川を渡り茨城県に入るが、ここは横に歩行者・自転車専用の橋が別に設けてある。ちょうど塗り替えてシートを被せて作業中だったが、橋の外側で仕事している人がいて、見るだけでひやっとする。

渡った先の利根川の堤防の草の上に腰を下ろし、さっき買ったサンドイッチをかじる。目の前の関東平野、坂東太郎の風景はどこも金太郎館みたいに似ているなどと漫然と思う。

その先に菅生沼がある。菅生沼は丘陵の谷を流れる川が湿地帯になっている場所で、干拓前の下総の谷津の原風景を残したところだろう。谷の出口に大きな堰が作っており、その上を県道が走っている。広々として眺めが良い。ふれあい広場への道の感じが良かったので、遠くから一枚撮っておく。広場に降りるのは面倒なので土手の道からそのまま丘陵の里道に分け入って行く。

ここは以前に来て、気に入った場所である。湿地はもとより、あたりの農村の風景が美しい。気の向くままに細道を辿り、東仁連川を渡ってあすなるの里の横から沼のほとりに出る。

柔らかな光が溢れ、静かである。沼を渡る遊歩道の木橋の上から周りを見渡すと、誰もいない。カモが肩を寄せ合うようにしてひなたぼっこしているだけである。

しかし、この季節の菅生沼の主役は白鳥なのだそう。僕は台地と谷津の風景があればそれで満足なのだが、そう言われると気になる。

ふと思いついて最初に撮ったふれあい広場遠景のデジタル画像を拡大してみた。沼の水面に見える白いぼちぼちがすべて白鳥だった。なんだ、そこにいたのか。今回は我ながら色々旅の下調べがダメなことだった。

日も傾きかけたところで少し先を急ぐ。近くの一言主神社に立ち寄り、その名の通りただ一言「平和」とお願いして今日の最終行程、水海道へ

と向かう。

霞みゆく筑波山を遠望しながら国道を歩き、最後に狭い豊水橋で鬼怒川を渡り、夕暮れの市街に到着した。当たり前のようにして走ったけれど、思い返せば今日は一体幾つもの大きな川を渡ったことだろうか。

本日の泊りは水海道第一ホテル、二食共で8200円と爺さんがふと思いついて旅するには優しい料金である。

駅前はずかすかで駐車場ばかりが目立つ。ホテルの6階の窓からの町の夕景が美しかった。夜に一瞬だけバイクのエンジン音が甲高く聞こえたが、それっきりだった。本日の走行、約70km。

●二日目

2月14日、霞んではいるが今日もまずまずの天気である。忘れていたがそういうやちヨコレートの日だった。のんびりと9時頃の出発とする。小貝川右岸の堤防の道を北上していく。小貝川は結構うねうねとした大きな川で、走るにつれ向こうの筑波山が右になったり左になったりする。

通る車とて少ない道を小一時間踏み続けていたら腹具合が悪くなった。運動公園が近くにあったはずである。トレーニング中の中学生にトイレの場所を尋ねてサッカー場のクラブハウスに駆け込み、事なきを得る。最近では事前にネット検索でトイレの場所とか見当を付けておけるので、計画段階は楽になったことである。ほっとしたところでしばらく少



年サッカーの賑やかな様子を眺めた。

小貝川の左岸の道に乗り換え、なおも北上する。別雷神社という神社が河川敷にあつて骨董市が立っていたが、売り手以外特に人もいなかった。やがて対岸に石下のお城のような地域交流センターが見えて来た。豊田城と呼びならわすらしい。

ここは2015年の鬼怒川決壊時の避難場所になった。中はホールもあつたりして、完成当時に仕事で行ったことがある。それはともかく民家の様子を見ても、茨城の人達はお城が好きなことであると思う。

筑波山はそこに見えているものなかなか近づかない。小貝川を離れて野の道を行くが、対角線状に行ける道がなくて四角い網の目状の道をかかかくと折れつつ走って行く。道沿いは古い街並みだったり、農地



だったり工業団地だったり、案外と筑波の野は広い。

今日は表筑波の車道を素直に上るつもりであるが、回り道してまず旧街道、つくば道の北条に寄っておく。ここは自転車でも筑波山周りを回る時の基地みたいな場所で、昔から車移動で何回か来ている。覚えのある駐車場の場所まで行って、自転車の轆をつなげておく。そういえば北条も竜巻被害で知られるところとなったが、あれは2012年のことである。それから随分と経った。

集落の中心から大きな石の道標のある角を北に折れ、旧街道は丘を越えて続く。目の前に筑波山がひととき大きく現れ、これから向かう筑波山神社周辺の赤い大鳥居や旅館街が中腹に見えている。

神郡の村を過ぎ、つくば道がいよいよ急登を始めるところで旧道を

諦めてさっさと西側の車道へとエスケープする。つくば道は以前某グループの大集団で下ったが、一度下ってみるとここを表から上る気にはならない。

山裾の道を進むとりんりんロード

の旧筑波駅のところに出た。今はバスターミナルになっている。思いのほか人がいて、観光地の入り口らしい雰囲気がある。人気のラーメン店には若者の行列ができていた。

ここから車道の上りが始まる。

早々に28×26の最終ギアに入れてぎりぎり上っていく。トレーニングのロードバイクに時折あつさりとか抜かされる。車は多い。適宜休みつつ200mほどの標高差を上る。

筑波山は地下のマグマ岩塊が数千万年かけて隆起、浸食を受けてできた山なのだそう。赤い大鳥居の前の見晴らしの良いところで休憩して筑波山神社にお参りする。この先風返峠へと道は続くが、今日はここまで。土産物屋とか旅館の並ぶ賑やかな参道を行き、山岳地お約束の石段の神社へと着く。

最初の石段の先になぜか駐輪ラックがあったが、荷物を付けたランドナーを持ち上げるにはちよつときつい。適当な場所に停めさせて頂く。拝殿まで上ってお参りを済ませ、戻りかけると石段の途中の広場で筑波山名物、ガマの油売りの口上が始まった。保存会があつてその方たちのボランティア活動のようである。

山岳信仰でも筑波山は何かのんびりとしている。さあお立合い、御用とお急ぎでない方はと言われても、こちらは用はないけれど少しは急いでいるので失礼する。

実はあわよくばケーブルカーで上まで行って山頂に歩いていくことも考えていたのだが、現在13時半を回っている。僕のペースで動いて戻って来て、それから鉄道のある町まで走るとなると、もう少し余裕が欲しい。今回はここまでで目標達成としよう。

まあ最初から目標のハードルは低

く設定してあるのだが。あらためて筑波は遠い。それが身体で分かるのが自転車の面白さである。

さて、来た道を下る。筑波山は明るいところだ。庶民の物見遊山の場所という感じがして良い。彼方の関東平野は光の中、霞みに紛れてどこが果てとも知れない。下り着いて、ここからは下館に出て水戸線で輪行しようと思う。JRの駅までそれが一番近い。真壁に立ち寄ろうかとも思ったが、それもまた印象が散らかってしまいそうなので今回はいいだろう。

下館まではわずかなアップダウンはあるが、延々と真つすぐな道である。野を突っ切って10km以上の直線路が続き、そこを坦々と走っていく。振り返ると筑波山がそこにある。

余談であるが、この辺りには筑波山をぶち抜いて霞ヶ浦用水という地下の用水路があるらしい。地表の普通の水系もあるが、このような微妙な土地の起伏がある場所をどう潤しているのだろうかと思つたら、そういう手があることを知る。

下館駅前には画家の青木繁の絵を陶板にしたオブジェが飾られている。筑西市内に一時夫妻が住んでいたという縁らしい。作品の出来が素晴らしいだけに、駅前の展示環境も整えてほしいところである。

さっさと輪行作業を終え、4時発の小山行に乗る。小山では遅れて来た湘南新宿ラインにうまい具合に乗れて、随分とスムーズに帰れた。今日はコンビニのスティックパンを行

動食のように食べていたらそれで済んでしまった。鈍行の旅なのでJRの運賃は1518円也。最後も財布に優しい旅だった。本日の走行、約60km。

2026.2.13



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

11

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。



●愛車公開、8 kg 台の軽量スポルタイプ

この自転車をひと言で言うと、それまで集めた好きな軽量部品、ただ軽いだけでなくポリージャパンで培われた全体の雰囲気やセンス、人力ボートのチタン加工がどこまで思い通りの形を作れるかという挑戦でもある。

●フレームはチタン製

ある日いつものように行きつけのショップでお茶をしながら話をしていくと、フジサイクルの営業マンが



ポンプ込み、ボトルなしで8.4kg

店に入ってきて、デッドストックのフジチタニウムフレームがあるのでですが、という説明を始めた。僕はすぐに飛びつき、現物を持ってきてほしいとの事なので見せてもらった。それまで京都のショップでも見たことはあるが、現行のチタンフレームではありえない前後ロードエンドの形状、テーパのパイプを使ったシートステイ、何よりフォークも美しく曲げられたチタン製で全体はバフ仕上げで輝きを放っている。もうこのようなフレームは二度と生産されることはないだろう。京都のショップではほぼ定価で売られていて、その時は迷った末にトーエイのオーダーを選んだ。今回フレームは定価の半額ほどで10万円以下、しかも2台あり、友人に電話をすると自分も欲しいと言ったので、その場で2台共購入することになった。



細く削ったCレコード、5ピンはスギノトルクス軽合

そのまま構想を練りながら数年間経過した。そして2006年、満を持して発表されたポリージャパンのテーマ「軽量車」、いよいよ完成に向けてスタートする。

ともかく軽くしたいという事が頭にあった。ヘッドパーツは当時インチの軽量なタンゲバンテージを手に入れていたのだが、よりレトロな雰囲気ハッタスワン軽合のアルマイトを落としてバフ仕上げをする、まるでクロームメッキのような輝きが現れた。

チェーンホイールはカンパレコードの50X39T、クラシクは面取り加工でポリウレームのある部分をスリムに見せる。アームは肉抜きされ、曲面に削った後バフ仕上げをする。とても手間が掛かるが4本アームで少し助かる。

インナーリングはOHSにオーダーした物で、見た感じアウターよ



り巾広で重そうだが、5ピン部分を縁取りするように厚さ1mmまで薄く作られ、そこへ放射状に小穴を空けることでディスクブレーキローターをモチーフにしたデザインになっている。アーム、アウター共に全体のイメージは昔のスーパーカーだ。

ペダルはシユパープロチャタンシャフト、黒のプレートはアルマイトを落としバフ仕上げ、トークリップはクリストフの軽合でこれもバフ仕上げ、ストラップもクリストフの軽合金具だ。

次に変速機だが、リアはユーレークサクセス、フリーケーシングに穴が空いたスーパーサクセスの時代には上下のボディが黒い表面処理からチャタンの生地になり、僕はこちらの方が好みた。調整ネジのピッチも変わり、模型用のアルミマイナズネジが使える。フリーケーシングはジュビリーの旧型に変えたのではなく、サクセス

用を溶接加工した物で、テンションフリー先端部はよく見ると違いが分かる人がいるかもしれない。軽量アルミフリーを取付けるネジ部は一度溶接で埋めてネジを切り直す。その後僕のユーレークのフリーケーシングにはほぼこの加工がされている。

フロントはサクセス旧型。バンドの肉抜きは空けたのではなく、なぜか同社のチャレンジャーにはこのレリーフ部が最初から肉抜きされた物が使われていた。Wレバーは新型ジュビリー用をバフ仕上げした物。調整ネジはチャタンボルトに板を溶接し、旧型ウイングボルト風加工した。

フリーはエベレスト、14と22T軽合金ボディのフレンチネジを探していたが、友人のK倉さんが譲ってくれた。チェーンはレジナアメリカシルバード。悩んだのがホイール系で、軽くす

るなら当然チューブラーなのだが、結局次の通りになった。まずハブは軽さを無視したアルパインのラージ28Hだ。このハブがフレンチネジなので諦めていたが、フリーが手に入り使えるようになった。前後でマキシカーより100g程軽い。

スポークはDTレボリユーション+軽合金ニップル。リムはアンプロツシオW0700Cで数少ない28Hが手に入ったので、ハブと合わせる事ができた。ロードフレームなのでタイヤはあまり太い物を使えない。

サドルはシームレスで軽合のコブラ・プリメールやカシマ・ファイブゴールドなどが候補に挙がったが、軽さより全体の仕上がりがパッドの厚さでセライタリア・スーパーレゲロに決まった。ピラーはサカエロイヤル溝無しチャタンボルトでフレームの径に合わせて26・6mmに削ることで少し軽量化された。



次にハンドル部だ、バーは3tスーパーライトシモンディ、ステムはAVAのエクステンション部分が中空で軽いものの、やや古い感じがするので引上げボルト部を沈頭式に加工し、軽合金アレンキー式を使用。クランプボルトはスチールのままで中空加工。

●自慢のフレーム直付加工

いつものようにポリージャボンの日が迫る。時間的な余裕はなくなってくるが、ロードレーサーではインパクトが弱い。ガード付きのロンシャン、できればスポルティフとして仕上げたい。その最後がブレーキの選択だ。

リアのフリッジにはブレーキがしっかり付くような太さとサイコロ状のシャフト貫通部分がある。それを切断し、径の細いフリッジ、元の溶接跡部分をそのまま使うのでクリ



アランスを稼ぐためガードの断面に合わせたRの板加工、その中心に隠し止めネジがある。

前後のセンターテーブルの直付け、リアのアウター受けもシートピン部分に松葉形の直付け、フロントアウター受けは貴重なトリーエイ軽合金製だ。

ブレーキ本体はマファックGTセンターテーブル、ダルマネジはMTB用の軽合金をバフ仕上げ、アーチワイヤー部分のクイックリリースを外し、両側をマファック特有の団子状に加工、曲面仕上げを表す(?)Rの刻印を追加する。チドリはマファックのボルト部分にアルミ削り出しのイモネジ加工品を溶接した超軽量仕様となっている。

レバーはマファック・プロモーション、握りは旧ドットマファックを肉盛りしたショートリーチ加工、ピンはステンレスパイプ、見えないがバンドはチャタン製だ。

ガード付きになったことで直付けは更に追加される。前後エンドステータ用タボにフォーク裏隠し止め。他にポンプペグ、チェーンステーには「つ」の字型プロテクターをネジ止め加工した。

このフレームには直付けよりも困

フォークのブレーキ貫通穴も埋める



難な作業がある。それは元の直付け部分を逆に何も無いようにする事だ。トライアスロンが流行っていた時代なのでボトル台座が通常のダウンチューブとシートチューブの2ヶ所、それも少し上の部分にある。歪みを最小限にするために短く切ったチタンボルトをねじ込んで溶接し、ヤスリやサンドペーパーで仕上げ、最後にバフを掛ける。

同様にトップチューブに3カ所あるアウタートンネルの中央を外し、仕上げる。残った2ヶ所のトンネルに片方穴の空いた板で蓋をし、アウターストッパー化する。

●ロンシャンからスポルティフへ

残り時間ギリギリなのを承知でキャリアを製作。ステンレスパイプ製でRに曲げる部分以外は極薄のパイプを使っている。フォークブレードにダボを溶接、足を止める5mmの

ボルトはチタンのプラスチックを一度溶接で埋め、ノコでマイナスネジに加工した。

ガードの取付が終わわり、一旦完成したかのように思えたが、まだ心残りな部分がある。先に述べた昔のスーパーカーのイメージが出せていない。

フロントガード先端にボタン電池のLEDライトを一体成型する。穴を空けたガード部分にアルミパイプをある程度成型した物を溶接し、あとを削りと成型を繰り返して仕上げる。完成までに4日程を要し、これはさすがに自分の馬鹿さ加減に采れるところだ。もし同じような事をやりたい人がいたら、FRPが何かで作ってガードと共に塗装する方法をお勧めする。



フェアレディZ・Gノーズやロータスヨーロッパをモチーフにしたデザイン

●ポリージャパン初優勝、そしてサイクルモードへ

2007年、それまで何度もコンクールでレガンスにエントリーしてきたが、この年によやく一位を獲得することができた。単に軽さの順位でもない上に、いわゆる定番や正統派でもなかったのに投票数が多かったので嬉しさはひとしおだ。

それから5年後、製造元のフジサイクルが第一回のカスタマイズコ

しては主に現行品を売る目的なのだろうと思っていただけに、よくこんな昔の自転車を選んでくれたものだと感激した。

当然サイクルモードに展示される事も決まっている。そこで引き取り予定日までに市販のアルミボトルケースをオリジナルに作り変える。富士山と雲海をモチーフにしたステンレス製とした。引き取りに来たフジの社員はライトバンに乗せるのに

ンテストを主催するとネットが発表された。僕自身は応募などのネット関係が苦手だったが、シヨップの友人が写真を撮ってエントリーしてくれた。そんな事も忘れた頃、フジサイクルから自宅に電話が入り、「一位です、グランプリに選ばれました」と言われた。正直メーカーと

後で聞いた話では展示がブース奥の高いラックに飾る予定だったのが、近くで見たいというリクエストがあり、フジのブースで監視役の人が付くことになったらしい。今思い返してももう二度とやりたくない作業の連続だった。同じような事をする人はまずいないだろう。

アウタートンネルをアウターカットにする際、恐らく0.1gにも満たないチタンの板をピンセットで挟んで溶接するなど、今でも同じ事ができるだろうか。それでも軽量車、しかもチタンをメインに使うならますます困難な作業を乗り越えるしかない。次はチューブラータイヤ仕様、変速機付きで4kg台に挑戦するつもりだ。



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!



多摩川サイクリング ロードのスピード ウェイ

渡辺洋一



川崎市側には1970年代から多摩川サイクリングロードがあり、サイクリングを趣味として始めた学生時代には頻繁に多摩川サイクリングロードを走っていた。当時は第二京浜国道の多摩川大橋から登戸の先までの約18kmの長さであった。現在は連続してはいない河口側と上流側の区間も含めて「かわさき多摩川ふれあいロード」という名称になっている。2月10日午後、当時の多摩川サイクリングロードを久しぶりに登戸の先まで行ってみようと思ひ、自宅から向かった。以下に順に記してみ

●スタートは多摩川大橋から
多摩川大橋を川崎側にと上流に向かつてサイクリングロードが始まる。その左側には多摩川交流センターという休憩場所もあって、自転車が多まっていることが多い。

近くの河川敷にはゴルフ場があり、火曜日であっても数人がゴルフを楽しんでいる。上流に向かつて走り出してみると次のガス橋までの道幅が広がっており、舗装も綺麗である。学生時代に比べて少はずつ整備が進んでいるのがあるがたい。

●ガス橋
多摩川大橋に次いで見えてくるのがガス橋である。名前の由来について、東京都と神奈川県にかけてが管が渡されており、交通のために橋が後から追加されたと父が昔に教えてくれた。

サイクリングロードはガス橋の手前でスイッチバックのように河川敷側に一旦下りてから、橋の下を潜り抜けて土手上がる道となっている。ガス橋の先には武蔵小杉のタワーマンシヨン群の上部が見えている。

ここから次の丸子橋にかけての間は昔のままの狭さに加えて、ひび割れを補修した盛り上がりが多く、路面の状態を見ながら走らなければならぬ。

道幅が狭いだけに、対向してくる自転車にも注意を払う必要がある。多摩川の左岸にある大田区側の広く整備されたサイクリングロードに比べて走りにくいので、普段はこの区間を走らないようにしている。

●丸子橋
荒れている路面と対向してくる自転車に注意を払いながら進んでいくと、この近くの河川敷にもゴルフ場があつてプレーしている人がいる。



進む先に目を向けてみると、多摩川に架かる複数の橋梁が重なって見えてくる。

手前から横須賀線と並行する新幹線、次は中原街道の丸子橋、さらに上流側には東横線が多摩川を渡っている。東横線には相鉄線が乗り入れている車両を見ることがある。

●多摩川スピードウェイ
学生時代から2020年ぐらいまで、丸子橋の下を潜っていくと不思議な路面があつた。幅約1.5mの古くから在ったコンクリートの通路のような道が続き、その両側が階段状のベンチのようになっており、その下にも同じような道を走ることができた。このサイクリングロードを通るたびになぜこんな土手になっているのか疑問を抱いていた。その疑問は2016年のカーグラフィック誌によって解けた。車関連

の記事によると、この場所には日本最初のサーキットである「多摩川スピードウェイ」があつて、その80周年記念プレートにベンチ跡に設置したと出ていた。この記事を読んだことで、通るたびに不思議な景観と思つていた階段状のベンチがスピードウェイの観客席であつたと納得したのである。

記事によれば1950年頃まで全長1.2kmのオーバルダートコースがあつたと記されている。当時の観客席の通路をサイクリングロードとして長い間利用していたこととなる。

丸子橋から上流のサイクリングコースをここ数年走っていないので、2021年の土手改良工事後に初めて来たことになる。工事によってベンチ状の観客席の跡はなくなつてしまつたが、記念プレートが移設されたとの情報を得ており、それを探していた。

●建設中の橋
新たに土手上に変更されたサイクリングロードの路肩に、スピードウェイがあつた方向を示すように記念プレートを見つけたことができた。ネット情報によれば、本田宗一郎は自前の車でレースに出場してクラッシュしたとのことであり、ホンダのレーシングスピリットは当時から始まつていたのである。

を思い出して走っていると建設中の橋げたが見えてくる。世田谷区丸子川沿いを頻繁にポタリングしていると、等々力から下ってくる道の歩道に「等々力大橋（仮称）」の案内板があり、多摩川を川崎側に渡る橋が建設されることを知っていた。現在はまだ橋げたのみであり、橋の完成までには数年かかりそうである。丸子橋と二子橋の間に新たな橋ができると等々力から川崎側に行くことができるので、私のポタリングバリエーションが増えることになる。

●二子玉川

建設中の橋げたを後にし、第三京浜国道の下を潜って見えてくるのは再開発で立派な街並みとなった二子玉川である。東急田園都市線の橋梁の東京側には二子玉川駅のホームの屋根が多摩川にはみ出しているよう



に見える。

私が高校生だった頃、通学のために大井町線を利用していた。当時の大井町線は二子玉川駅を經由して先の長津田駅までの路線であったが、二子玉川駅から渋谷駅まで田園都市線が整備されると二子玉川駅から先は田園都市線に名称が変更され、中央林間駅まで伸びた。渋谷駅へのアクセスが便利になって利便性が向上したことから、二子玉川駅東側の再開発が成されたのである。

●サイクリングロードの橋

二子橋の手前をガス橋と同じようにスイッチバックで河川敷側に下り、国道246号線とそのバイパスの下を通ると、サイクリングロードが二手に分かれている。

左は昔のままで数十mだけ一般道路になり、平瀬橋という階段のある橋を渡って再びサイクリングロードとなる。右は以前にはなかったサイクリングロードだけの橋ができており、ロードバイクがそこを走っている。

懐かしいので昔からある平瀬橋を渡ることにする。階段の真ん中をスポルティフを押して橋を渡ると、新しい橋からのサイクリングロードと合流する。

●東名高速

再び土手の上を進むと大きな橋が見えてきた。東名高速道路である。日本の大動脈の一つであり、山口單身赴任の際には車で自転車などを積んで2往復したことを思い出した。最初の山口インターで降りると料金



所の人から「お疲れ様」と労われたことがあった。仕事での出張も含めて東名高速は最も馴染みのある高速道路である。

そんな東名高速を過ぎて進むと河川敷側には多くのグラウンドがある。その中には以前の親会社であったN社のグラウンドが見えてきて、今では某学校法人が管理していること書いてあり、時が経つと様々なことが変わるのだと実感した。このグラウンドとレストハウスを借りて労働組合主催のソフトボール大会をやったことを思い出した。

●登戸

サイクリングロードを進むと緩やかに左に曲がり、すぐに右カーブとなると登戸に到着である。小田急線の低いガード下を潜って河川敷側に下りるとよくロードバイクの人達が休憩していた店があるが、今日は閉

まっている。グラウンドを左に見ながら進むと大きな松の木が数本あり、その先は土手の上へと道が続いている。

●サイクリングロードの終点

土手の上の道に上ると、この先は多摩川サイクリングロードの終点までは数kmであることを思い出す。遠くに取水堰が見えてきて「以前はあそこまで何度も来たな」と思いながら走っていると終点に到着である。

「かわさき多摩川ふれあいロード」の比較的新しい表示板の右には「多摩川サイクリングロード」と書かれた昔の表示板もある。「ふれあいロード」には途中の地名やトイレの場所も書かれており、利用者への優しさを感じさせるものとなっている。

取水堰の狛江側は多摩川が決壊して住宅が流された場所である。当時の実況映像だけでなく、「岸辺のアルバム」というテレビドラマにもなったので今でも印象に残っている。2019年の台風19号では多摩川の水が土手上部にまで達し、二子玉川付近では越水もあったことから、緩やかに流れている多摩川も時として荒ぶる川になるのである。多摩川スピードウェイ跡地の土手改良工事もそうした教訓によるものであろう。

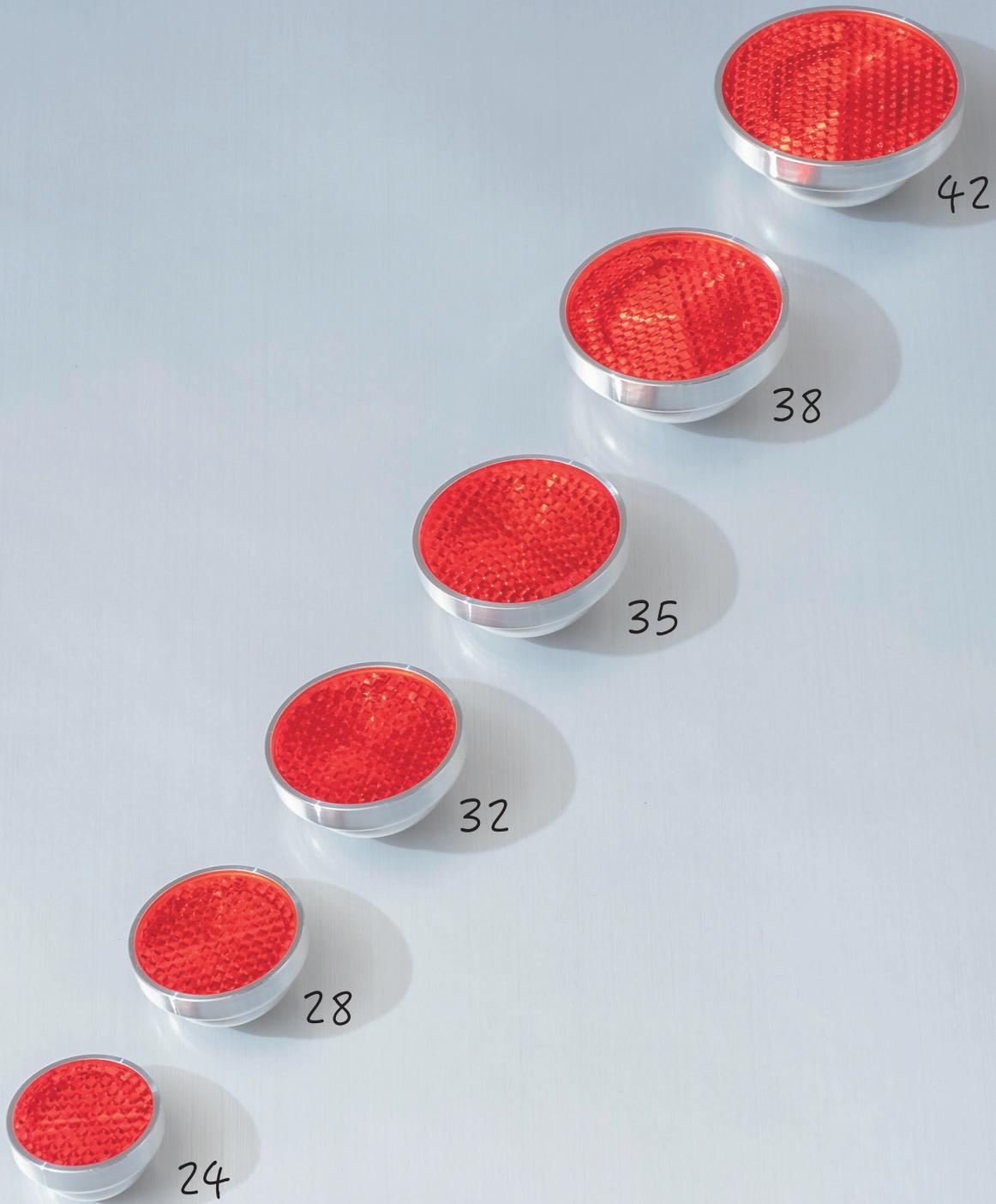
●帰り道

ここで折り返すことにし、二子玉川まで戻る。途中、IZUMIYAの工場からクッキーを焼いている香ばしいにおいが漂ってくる。先ほどから曇り空に変わって少し寒くなっ

てきた中、帰りは行きとは違って平瀬川に新しくできたサイクリングロードの橋を渡る。この先は二子玉川の街並みも見えており、二子橋を渡って近代的なビルの脇を通り、走り慣れた丸子川沿いから帰ることにする。



各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

私が主催者の一人であるポリージャポンというイベントでは、食事のお給仕のためにアルバイトの女性が来てくれます。いつもは自転車でなんかまるで興味のない彼女たちが「これ可愛い、欲しい」と口を揃えて称賛したことがあります。それはルネ・エルスの婦人車で、私たちの目から見てとても出来の良い自転車でしたので、「そうじゃろう、そうじゃろう。おじさん達もそう思うぞ」と大変嬉しく感じたものでした。変に知識がなくても、シンプルに魅力的だと思ってもらえるのは実力というものでしょう。

知識や技術を身に付けなければいけないのは事実でしょう。その点、自転車は適度にちよつとだけ機械なので、どの程度までお勉強してもそれなりに面白いのが良いところかもしれません。

私の趣味で勉強してないのと言ったら焼き物かなあ。陶磁器が好きなので、瀬戸市の川沿いの商店街や有田町の有田焼卸団地なんかは夢のような場所だ。ただ、アイテムとしては主に豆小皿と飯茶碗と湯呑、要は生活雑器というやつで、飾るよりは使ってみようかな。だから器に関する本なんかは意識して遠ざけている。私にとつての焼き物はありがたい物じゃないんだもん。ただ自分の好きなのを手に取ってみたいだけなのよ。

豆小皿みたいな大きさをちよつと深さがあつて薄手の、薬味入れなんかにちよつといいのが何個かあるんだけど、どうも本当は煎茶道の茶器らしいのです。だからと言つてその方面を調べたりするわけではなく、何にも知らない門外漢として純粋にその器を愛でてるだけなの。そういう趣味の在り方もあつていいんじゃないかと思うわけです。誰にも何にも言われたいしね。

自転車も最後はそういうプリミティブな楽しみ方に還れるといいなあ。うちの辺はウォーキング程度で

も結構なアップダウンやオフロードがあつたりするので、杖代わり、シルバーカー代わりに連れて歩ける自転車なんてのはどうでしょう。

そこそこの太さのタイヤがあれば、シングルギヤでも大丈夫そうだな。ポジションはアップライトで、余分な装備は一切いらぬ。

で、気が付きました。それつてクルンカーじゃないの。あちらはビークルルザーのストリップから始まつて、進化の果てにマウンテンバイクにつながっていくんだけど、こちらはシングルギヤのクロスバイクみたいなイメージかな。うちにラリーに吸収される前のカールトンのシングルロード（ハブギヤの英国流クラブモデルかも）のフレームがあるんだけど、それなんかも近いかもしれない。そっか、既存のピストロード（もちろん私のは固定歯ではなくシングルフリーだ）をオールランダーバーにすればいいの。いや、それじゃタイヤが細かい。やつぱり新調かなあ。

凝りに凝つた自転車で行く所まで行つてしまった自覚があるのなら、最後くらいはそれら乗り越えて、お勉強してきたことを忘れ去つて（記憶が曖昧になって、かも）、最もシンプルな自転車にたどり着ければ、たとえ帰り道がわからなくなつたとしても、それはそれで幸せなこと

とに違いないと思うのです。



詳しくなくなっても幸せ

ところ変われば

鈴木邦友



日本にないもの……、これが楽しめるのが海外旅行だ。国によつては毎日が大発見なんてこともある。

もちろんそれが自転車旅行であっても同じ。毎日ワクワクしながらペダルを踏むことになる。見るもの、聞くもの、触れるもの、味や香りも初めてのものばかり、毎日毎日楽しくてたまらない。サイクリングという趣味がやめられないのも、こんなことばかりだからかもしれない。

いや、それはものばかりのことではない。そこで暮らす人々やその人々の考え方の違いにも感じられる時に「なんでそんな発想に至るのだろう」と考えさせられることもある。そんなことに接するのもまた旅の楽しみの一つだ。時にそんな人と一緒にペダルを踏むこともあるが、日々の学びの世界にいるようなことになる。

その中には、日本では信じられないような発想や物事もある。恐る恐るその世界を覗いてみると、大発見をしたような気持ちになるし、人間が一回りも二回りも大きくなったような感じになる。そしてとても得をしたような気分にもなる。

今回は、そんな海外サイクリング中に経験させられた、日本では考えられないような物事をお伝えしてみようと思う。

●等級

昔から日本でも等級というものは普通に存在していた。食堂では「松・竹・梅」、飛行機の「ファースト・ビジネス・エコノミー」、船室の「特

等・一等・二等」とそれぞれ特有の名称が使われていて、その位置やサービス内容が異なり、その違いによつて当然、料金も異なっている。自動車の「ハイデラックス・デラックス・スタンダード」という分け方も一般化していた。

このように、クラス分けは特に気になるようなことではなかった。その等級に意味を感じることなく実用性だけにこだわれば一番下の等級で十分だし、そのひと時を大切なものにしたければ、上のクラスを選べば満足度は高い。その人の価値観の違いで選べばいいだけのことだし、優越感や劣等感を感じることももならない。

ところがだ。世界には、日本では聞いたこともない考えられない等級というものが存在している。いや、等級というよりは仰天の発想と思わされるものかもしれない。

●列車の等級

1980年代前半、それははじめの海外サイクリングで訪れたオセアニアの国の鉄道で体験した等級だった。その等級名は「デッキ」。まだまだ学生で、貧乏旅行だったこともあり、最も安いクラスを探したところ、このクラスがあった。初めて聞く等級であり興味があつたので悩むことなく決めてみた。乗車してわかつたのは、客室以外の場所を示すものであり、簡単に説明すると、列車の入り口から客室の扉までの場所が居場所ということだった。日本の新幹線や長距離列車で言うところ

のトイレや手洗い場の前の通路を意味するものだ。ただし実際に乗車してみたなら、客室に入ることもできた。ようするに座席を利用しなければどこにいてもよろしいというものだった。昔の列車のような専用の展望台ということではなかった。

●船の等級

「デッキ」という名称で思い出すものとしてもう一つ、船の座席の等級にその名が見られた。こちらもかなり低価格なクラスで、利用するのは主に若いバックパッカーだった。筆者も同じ貧乏旅行をする者の一人なので、そのクラスを躊躇なく選択した。場所は地中海、国を越えて航行する国際航路だ。船も決して小さなものではない、というか結構デラックスな船だ。そんな船でこんなクラスがあるうとは筆者は想像すらできなかった。

船でデッキと言えば甲板のことだ。ようするに屋根も壁もない客室の外の部分だ。簡単に言えば外。そこがこのクラスの乗客の居場所だ。ただしトイレと食堂での食事、買い物の時だけ船室に入ることはできた。

乗船したのは初夏の頃だったため、デッキを吹き抜ける風の何とも気持ちのいいこと。周りの乗客もバックパッカーばかりで、ボール遊びやゲームをしたり、楽器を奏でたり歌を歌ったり、食事を楽しんだり、まるで船上ピクニックをしているかのようだった。客室の乗客らも、うらやましそうに見ていた。

あまりの気持ちよさについてとうとうと寝てしまひ、気が付くと3時間も顔は全面日焼けで真っ赤、とんでもないことになっていた。

もし雨が降ってきたとしたら……。そこはバックパッカーや自転車乗り、陸にいる時同様、カッパやシートで身を包み、昼寝でもしていればいいだけのことだ。若い時でなければ利用できない、若者専用の等級なのかもしれない。

●宿泊施設の等級

宿泊施設にも、面白い等級がある。その一つが「ドミトリ」、簡単に言うと相部屋だ。日本でもユースホテルなどはドミトリが基本だった。

ただし海外のそれは規模が半端じゃない。大きな部屋に20〜30人、いやそれ以上詰め込むところもある。そこに二段ベッドや長テーブルのようなベッドが数十センチ間隔で並べられ、ベッドだけが自分の占有スペースということになる。荷物スペースはベッドの下の空間。それ以外はフロントに預けることになる。もちろん有料だ。自転車も預けるのは有料だ。

トイレは共同で、男女の別はない。もちろん部屋も男女共同。宿泊客も慣れたもので、恥ずかしげもなく、男も女も下着のままで歩き回っている。バスルームも共同だ。ただしさすがに混浴ではなく、男の入り口と女の入り口に分かれていて、女性が入っている時は男側の扉の鍵を内側

からかけ、男性が入っている時には女性側の扉の鍵を内側からかけ、間違って入ってこないようにしている。タオルを巻いて出てくるやからもいる。なんてオープン。

南アジアで泊まった安宿に「ルーフ」という等級の部屋があった。ちよつとやばそうな匂いがしたが、その部屋に泊まってみることにした。

基本は大部屋のドミトリだ。ただし大きく異なっていたのが、屋根がないということ。その名のとおり、屋根の上、つまり屋上ということだった。そこに木とツルで作った長さ2m、幅数十センチほどのベッドが並んでいる。もちろん占有部分はベッドだけだ。はつきり言ってキャンプ以下である。それでも夜は宿泊客でいっぱいになる。もちろんその主体はバックパッカーだった。



でも、これがなかなかの解放感で気持ちがいい。街の中のビルの屋上なので夜景もバッチリ。月明りもちょうどよい明るさで安心して眠れる。まるでプラネタリアムで眠っているような感じだ。しかも朝は太陽に直接起こされるので実に気持ちがいい。さらにビルの屋上なので、盗難の心配も少ないことから安心して

眠れる。乾燥地帯限定ではあるが、これって実に素晴らしいアイデアだと思われた。

同じく南アジアのことではあるが、もつとすごいクラスの宿泊施設に出会った。その名は「リラックス・ホテル」。そのどれもが街道沿いにあり、その国では一般的な存在だった。

その風貌は、昼間は単なる街道沿いのドライブインといったところ。小さな建物は食堂を兼ねていて、食事や飲み物を提供する。外には木の骨組みにツルで編んだ座面が掛けられた長椅子が並べられ、そこでドライブが飲食を楽しんでいる。まるでオープンエアの郊外型ファストフード店といった感じだ。

ところが夜になるとそれがそのまま宿泊所になる。木とツルの長椅子はそのままベッドになる。前述の

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

●キャノンデールタンデム C-T490mm×430mmメガチューブ紺メタ3×9速700C ディスクブレーキ

Handmade in USA 中古¥200000

●日東パールステム 10cm斜白 25.4 新品元箱¥5000 ●サカエ ESL ステム 9cm新品元箱¥10000

●ゼウス 2000FD&RD 新品¥11000 ●D/A-EX 変速 3点セット新品¥15000

●TA ザックドギドン & ボトルバッグセット茶色新品¥15000

●エリート・アルミボトル & ケージ ツールドフランス 100周年記念・新品元箱¥5000

☆カンパヌーボレコード RD をご使用の方々、許容される最大歯数 23T のフリーでローギヤード化は如何？

●サンツアープロコンベ 120mm 6段 15-15-17-19-21-23T BSC 新品元箱¥8000

●レジナ BX 126mm 6段 13-15-17-19-21-23T BSC 新品元箱¥8000

●レジナシンクロ 92 126mm 6段 13-15-17-19-21-23T BSC 新品元箱¥8000

●レジナシルバーシンクロ 126mm 6段 13-15-17-19-21-23T BSC 新品元箱¥8000

●レジナシンクロ 90 126mm 7段 13-14-15-17-19-21-23T BSC 新品元箱¥8000

●レジナアメリカ 1992 126mm 7段 13-14-15-17-19-21-23T BSC 新品緑缶¥8000

●レジナアメリカ 軽合 130mm 7段 13-14-15-17-19-21-23T BSC 新品赤缶¥25000

●カンパ軽合 130mm 7段 13-14-15-17-19-21-23T BSC 新品¥45000

●レジナシルバーシンクロ 130mm 8段 13-14-15-16-17-19-21-23T BSC 新品元箱¥8000

※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

「ルー」クラス同様オープンエアだが、暑い国なので毛布等は必要ではない。ツルの隙間から熱気が逃げ、気持ちがいい。しかも食堂部分は夜通し営業しているので、安心して眠れる。ちよつとうるさいが、そのちよつと悪い雑音が逆に安心感と呼んでくれる。

しかも、夕飯と朝飯を注文したら、宿泊代がサービスになってしまった。ただし、筆者が泊まったところにはトイレがなく、トイレの場所を聞いたら畑を指された。なんとも南アジアらしいやりとりだ。野グソも慣れた頃だったので、その解放感最高。生の太陽光線とともに気持ちのいい朝を迎えられた。

話は変わるが、このリラックス・ホテルで、思いもよらぬ大変な目にあつたことがある。朝目覚めると、なんと筆者に寄り添うように野良犬が寝ていたのだ。筆者が目覚めると同時にその犬は逃げ去ってしまったが、その後が大変だった。

なんとみごとにシラミを移されてしまったのだ。シラミは夜行性で昼間は衣服に住み着きじっとしているため、特にその存在を感じることはないのだが、夜になると人に移ってきて肌から血を吸い始める。痛さと痒さとくすぐったさで、とてもじゃないが寝てなんかられない。

そういえば南米では砂ノミから体に卵を産み付けられたことがあった。母ノミを体からもぎ取るとそこから小さな卵が無数に噴き出してきて、卵を全部かき出すと、マツチ樺

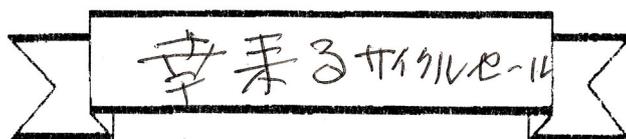
の先ぐらいの穴が皮下にはっかり空いていた。なんとも少しで砂ノミたちのお父さんになるところだった。その時のかゆみも結構なものがあったが、シラミの痒痒さはその比ではなかった。

シラミが衣服に移る昼間に洗濯を試みたが、そんなものでは死にはしない。ということ、一匹一匹対峙することになった。下着を脱ぐとその縫い目に血を吸って赤くなったシラミがずらりと並んでいる。それを爪の先で丹念につぶしていくのだ。全滅させるのに一週間もかかった。まさに「シラミつぶし」の状況だった。

ともかく世界には日本では経験できないような様々な物事がいつぱい存在している。毎日がそれらとの出会いとなる。こんなことが体験できるのもまた海外サイクリングの醍醐味ではないだろうか。



SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA



旅の春

フレーム、ランドナーバー、ディレーラー、ダブルレバー、バッグ、キャリア、トークリップ、ストラップ、チューブラータイヤ、ブレーキレバーパッド、マッドガード、インフレーター、バーテープ、ボトルケージ、5・6s フリー、旅の古本、タイヤチューブ、骨とう品、ヘルメット

◎テレビや新聞で報じられている「カドミウム」「リチウム」電池の充電、捨てる場合の発火、ビニールの袋に入れるといいと言われている。

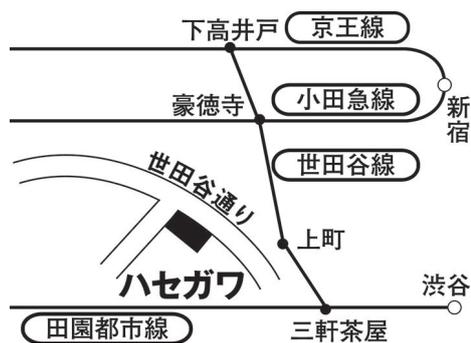
ランドナーパーツ専門店

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, H35-340R ¥8800, H47-オリジナル ¥8800, H47C ¥11000, H50C ¥11000, H58) グランポア (PJ650 ¥8800, PJ700 ¥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) グランポア (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) グランポア (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, エキュルイエ ¥5940, エートル ¥5060, ルナル ¥5060, ルートフォレスティエール) パナレーサー (ツーリングカスタム 650 × 35A ¥4400, コルデアヴィ 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 [399, 420] ¥5280, B136AA [400, 429] ¥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 (グランポア ¥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 ¥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) [シュー別売] ¥5280, グランポア・シュエット ¥22000, マファック・クリテ, レーサー プレーキッシュ (デイズナ・クロスカンティブレーキッシュ ¥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, ダイアコンベ (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 ¥40370, 170 ¥40370), 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 ¥7040, 44T ¥7040, 46T ¥7260, インナー 26T ¥5830, 28T ¥5830, 5ピン ¥4000, Wピン ¥6380, Tピン ¥8250) 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・シューバッププロ 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, CN-HG40 [5-8速] ¥2280), イズミ, カンパ ベダル 三ヶ島 (シルバロード・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, トウクリップ・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, マイクロソフト, 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), ダイアコンベ ¥6380, エネシクロ ¥6380, ワイヤール各種

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-17S スタンダード [欠品中] B-17 チタン [黒, 茶, ハニー] ¥44000, プルプロ [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 (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-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

キャリア 日東 (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 ¥35200, キャンピー R ¥35200), VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680

ヘッドパーツ グランポア・ビンテージ ¥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・ナット 日東 (R ¥9130, T ¥9130, 80 ¥13530, 500 ¥9130, L ¥9790)

インフレーター トピック・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 ¥3500, ユーラ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3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
オオマエサイクル
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4月号
令和8年3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