

# 1 競うのをやめれば「自由」が見えてくる

## スポーツ自転車が 市民スポーツとして定着

様々な要因で世界的に自転車が見直されている。都市部を中心に他人との接触を避けるため、電車には乗らずに自転車で移動する人が増えているのだ。そんな流れとは別に、日本ではスポーツ自転車が市民スポーツのひとつとして、すっかり定着した感すらある。各自治体がスポーツバイクユーザーに的を絞った集客活動を展開し、サイクリングロードや標識の整備、無料のマップの配布などを積極的に行なっている。

そんなムーブメントを牽引しているのがロードバイクだ。滑らかな曲線を複雑に組み合わせた美しいカーボンフレームに、スレンダーなタイヤ。そして、見るからに軽そうなホイールや色っぽい光を放つメカ（変速機）。機能美の塊のようなロードバイクは、まさに自転車界のスーパーカー。誰よりも速く走るために作られたデザインは、ときに人の目や思考をも狂わせる。

もし、あなたが誰かと競いたかったり、なにがなんでもハイスピード

で走りたいのなら、最先端のロードバイクこそが最良の選択肢になるだろう。相変わらず自転車雑誌やネットにはロードバイクを中心にした記事が華やかにページを飾っている。反面、そのほかのスポーツ自転車に関する記事や情報は、少々マニアックなのか探しにくかったりする。それゆえ迷うことも比較することもなくロードバイクを購入し、パツパツのウェアを着て、流れでレースに参加する。今も、そんな人が多いように見受ける。

そこでひとつ提案。もし、レースやスピードに興味がなく、純粋にスポーツ自転車に乗ってみたいのなら、一度、「競う（レース）」という言葉を頭の中から外してみてはいかがだろうか？ スポーツ自転車というカテゴリーには、競うことや速く走ることを目的としないものがたくさんある。デコボコ道を楽しく走ったり、旅、通勤、折りたたんで持ち運ぶことまで考えた車種など、様々な用途に合わせたスポーツ自転車が存在する。そんな自転車を選べば、価格帯や乗車時の服装の選択肢も格段に増えるのだ。

## 気楽な服装で ゆっくり走ろう

極端なことをいってしまえば、自転車は丈夫なものをきちんと整備していればなんでもいい。好きなファッションでペダルを踏んで、のんびりと走れるものならそれでいい。都市の路地裏を散策するもよし、河川敷の未舗装路に道を外してみるのもいいだろう。風を肌で直に感じ、その場の音に耳を澄まし、目の前に広がる景色の変化を見ながら走る。趣味方向にセンサーを研ぎ澄ませ、感性で乗る。そんな楽しみ方もある。

速度は時速20km以内（無風なら僕は時速15kmぐらいが適速）。思わず歌でも唄いたくなるような心地よさに包まれ、周囲の風景や季節の変化にも敏感になれる速度だ。自分のペースでペダルを踏んで、自転

車をコントロールし、街から街へ移動する。お腹がすいたら、適当なカフェや食堂を探して入るのもよし。直売所で新鮮なフルーツを買って食べてもいいじゃない。

「競う」というテーマを外したとき、その代わりに手に入れられるのは、「自由」だ。自転車、服装、走る場所、すべてを自由に選べばいい。ほんの少し意識を変えるだけで乗りこなすための敷居は格段に下がり、特別なトレーニングだって必要なくなる。もちろんロードバイクでスポーツ自転車に乗りはじめ、脚力や乗り方をしっかりマスターした人が、次のステップとしてユルい自転車に乗るという選択肢もある。まずは「競わない」ことから始めよう。ほんの少し目線や目的を変えることで、ペダルを踏んで見える景色や喜びが変わるはずだ。



アスファルトの上しか走らないなんて、もったいない。クルマでは走れない細い道や、デコボコの未舗装路に足を踏み入れることもサイクリングの楽しみだ。寄り道も積極的に。

## ロードバイクは体を鍛えてこそ乗りこなせる本気のマシン

### ロードバイクは万能ではない

皆が乗っているからといって深く考えることもなくロードバイクを買う前に、ロードバイクがかなり特殊な自転車であることを知っておこう。

ロードバイクは、大前提としてレース用として進化を続けている。自動車でいうところのフォーミュラカーやスポーツカーに近い存在であり、乗る人と走る場所を選ぶモデルが多い。万人向けのファミリーカーやSUVのように、気軽に普段使いするには少々無理がある。近年、ロードバイクというカテゴリーの中にも幅が太めのタイヤを履いたモデルも登場している。相変わらず自転車のカテゴリーはボードレス化しているが、本書ではロードバイク=ロードレーサー（レース用の機材）として説明していく。

ロードバイクには、苦手とする用途があることを知っておこう。

たとえば、幅3cmに満たない細いタイヤは、高速走行で威力を発揮するが、空気圧を高圧にセットするため、チューブに充填する空気量が

多いためのタイヤを履いた自転車と比較すると、乗り心地はかなり硬くなる。ゆえに、きっちり体を鍛えないと路面から伝わる振動で疲れてしまい快適に走れないのだ。僕の経験上、十分なトレーニングなしで長距離を走った場合、ある程度、快適性を重視した設計の自転車のほうが、結果的に体は楽だったりする。

レース用のロードバイク・フレームは、極めて剛性が高く設計されている。それは、鍛えあげた選手の体から発せられる力を少しも無駄にすることなく推進力に変換するため。鍛えられた体は、エンジンでありサスペンションでもある。そして、ハイエンドになればなるほど、フレームそのものの剛性は上がっていく。ホイールやパーツも常に剛性アップの方向に進化している。速く走れる反面、乗り心地のよさは期待できない。パーツで乗り心地を改善する手もあるが、それでも限界はある。

### ガチで取り組むリアルスポーツ

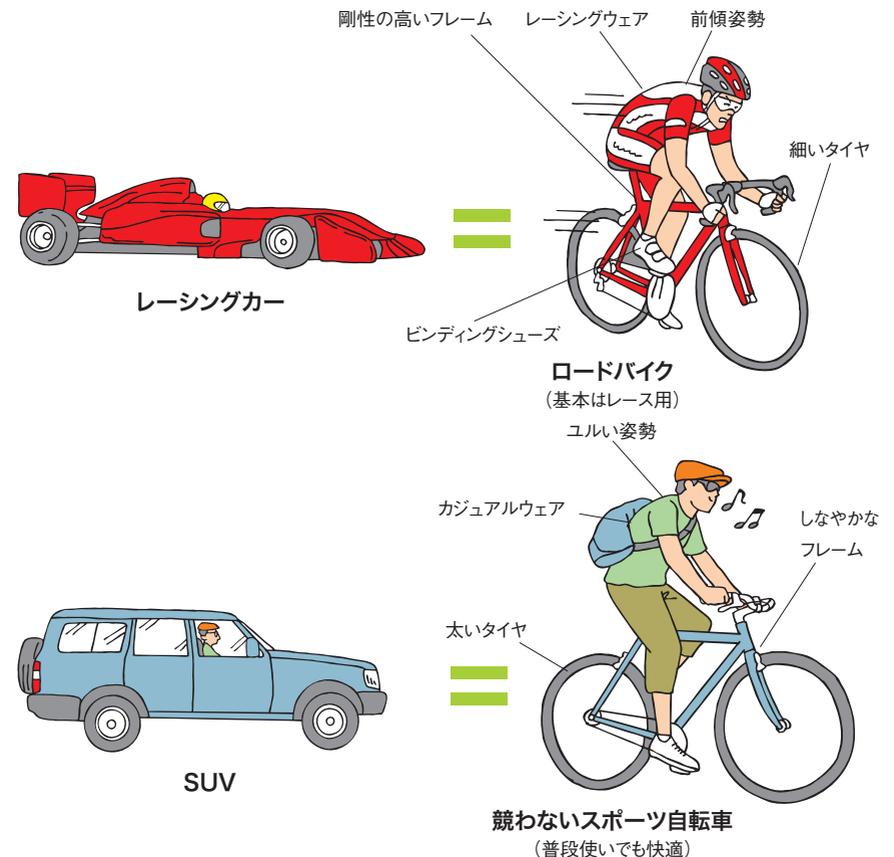
ロードバイクで走るときには、空

気抵抗を軽減し、体の動きを助けるピチピチの機能性ウェアを着るのが基本だ。足元は、パワーロスを防ぐ専用のビンディングシューズ（スキーのようにペダルとシューズを固定するシステム）を履く。

さらにトップレベルの選手のメソッドを学び、ショップ・スタッフや先輩ライダーの助言を受け、練習に練習を積んで、ようやく一人前に乗

りこなせるのがロードバイクである。

もちろん継続して練習をすることで結果がついてくるスポーツゆえ、達成感があり、とことん打ち込むのはおもしろい。しかし、休日の大切な時間を練習にあてる自信や時間がないなら、一度、ロードバイク以外の自転車を探してみるといい。体を鍛えなくても幸せなときを過ごせる自転車だってあるのだから。





### ロードバイク

スポーツ自転車の代表選手がこれ。スピードを極め、長距離を速く移動するために設計されている。タイヤは細く重量も軽い。ロードバイクブームの影響で、一般向けに前傾姿勢が緩いものや、タイヤが太めのものなど、単なるレース用ではないモデルも増えている。



### MTB&ファットバイク

未舗装路を楽しく走るための道具。前輪のみサスペンションを搭載したものは、乗り心地がよく、街乗りや旅にも快適に使える。ファットバイクは、いわばマウンテンバイクの進化系。タイヤを極太にすることで、機械的なサスペンションがなくても高いグリップ力や振動吸収性を発揮する。



### クロスバイク(通勤車)

ロードバイクのスピード感と、MTBの扱いやすさをいっとこ取りした多目的車。スピード志向の車種と、エントリーユーザー向けがある。こちらもかなり太めのタイヤを履いたモデルやディスクブレーキ仕様など、方向性が広がっている。



### グラベルバイク

未舗装路を走れるドロップハンドル仕様のスポーツ自転車。未舗装の道を舞台に1,000km以上の長距離を走るレースが世界的に広まり、人気となった。レース用のみならず、フレームバッグや大型のサドルバッグを使ってキャンプツーリングをする『バイクパッキング』に使いやすいモデルもある。

### ミニベロ(小径車)

車輪径が24インチ以下の車種のこと。小径車とも呼ぶ。こぎ出しが軽いと、信号待ちからの発進が多い都市移動で有利。ホイールベースが長いスポーツ仕様のミニベロなら安定性が高く、長距離もハイスピード走行も気持ちよくこなせる。



### フォールディングバイク

折りたたみ自転車のこと。近年は、生産技術の向上により、本格的なロングライドを楽しめる剛性の高いスポーツモデルが増えている。工具を使うことなくコンパクトに折りたたむため、電車や自動車と組み合わせた旅に向く。



### ツーリング車

主に旅をするための自転車。重い荷物を積んで長距離を移動するために、直進安定性や乗り心地を重視した設計の車種が多く、普段使いするにもいい。前後キャリアやパニアバッグを装着し世界一周を目指すようなクラシックなタイプのもをここに分類した。



### カーゴバイク

その名の通り、荷物を運ぶための運搬車。ロングテールバイクなど、大量の荷物を搭載できるだけでなく、スポーツ自転車として十分に楽しく走れる、実用車とは一線を画した性能を持つモデルが増えている。



## 体力に自信がない人には Eバイクという選択肢がある

### スポーツライドができる 電動アシスト自転車

ご存知のように電動アシスト自転車は、買い物や子供乗せ用として広まった。東京や大阪のように人口が密集する都市部でも安全に利用できるよう、モーターによるアシスト力には厳格な規定がある。

国内の公道を走れる電動アシスト自転車は、「ペダルをこいでなければアシストが効かない」「時速24kmまででアシストが切れる」「速度域に応じた最大アシスト比率」などが道路交通法によって定められている。

スポーツ用として海外で普及した『Eバイク』と呼ばれる車種につい

ても、日本の公道を走れるものは、前述した法律が適用される。これに対して海外で販売されているEバイクは、時速30kmを越えてもグイグイ加速したり、ペダルをこぐ足を止めていてもオートバイのようにモーターだけで走るものが主流だ。

高出力のモーターを搭載した海外ブランドのEバイクで、日本市場用にプログラムを調整して販売されているものは、アシスト力不足や物足りなさを指摘する人も多い。

しかし、実際にスポーツタイプのEバイクを試乗してみると、様々な場面でモーターによるアシスト力の恩恵を十分に感じる。長い上り坂や向かい風を受けた際に、ほぼ減速せ



ハイエンドのEバイクになると、バッテリーやモーターが目立たないようデザインされている。いわれなければEバイクと気づかないモデルも少なくない。

ずに走り続けられる。普段は近寄らずに遠回りして避けていた急な上り坂でも積極的に上っていける。もちろん体の負荷も少なくスイスイと。

MTBタイプのEバイクなら、トレイルの上り坂でもグイグイ加速する。

### ロングツーリングも 楽しめる長い航続距離

Eバイクには、1回の充電で100km以上アシスト走行ができる大容量のバッテリーを搭載したモデルも多数存在する。ロードバイクタイプやグラベルバイクタイプのEバイクなら、体力に自信がなくても100km程度のロングツーリングや、荷物を積載してのキャンプツーリングもこなせるだろう。

昔の電動アシスト自転車は、スイッチを切ると、モーターが足かせとなり、ペダリングが重くてとてもじゃないが走れなかった。しかし、今どきのEバイク、中でも上位モデルについては、ハブなどの回転系のパーツにハイグレードなものを使い、バッテリーのスイッチをオフにしても、平地なら十分快適に走れるものもある。

ただしモーターとバッテリーを搭載しているため、絶対的に重量は重い。Eバイクといえども、上り坂な

ど負荷がかかる場面では、さすがにスイッチオフ走行は厳しい。

アシストがないスポーツ自転車か、Eバイクにするか？ どちらを選ぶかは、自分の体力と目的で決めればいい。「体力に自信がある」「体を鍛えたい」「スポーツ自転車本来の軽やかな走りを楽しみたい」「いろいろなカスタムもしてみたい」「高速巡行を楽しみたい」。そんな目的を持つ方には、アシストがないスポーツ自転車をすすめる。

「年齢を重ねて極端に体力は落ちたが、もう一度スポーツ自転車の風を切る感覚を楽しみたい」「上り坂が苦手」「体を鍛えてまで乗りたくないけれど、スポーツ自転車には乗ってみたい」。こんな思考の人は、Eバイクという選択肢はいかがだろう。

Eバイクの価格は、多くのモデルが20万円以上と高額である。MTBやグラベルバイクタイプで、未舗装路を走れるものになれば、50万円以上で100万円に迫るものもある。

高価になる理由は、前述した法律による部分も多い。日本の公道を走れるEバイクを販売するためには、「型式認定検査」を受けることが推奨されている。この認定を受けるためには、フレームはもちろん使用するパーツの強度試験の結果や、取扱説明書、検査機関による出力テスト

## 荷物を積める自転車に乗ると生活が一変する

### クルマの出番を減らせる ロングテールバイク生活

以前、大容量のバッグを備えたロングテールバイクに乗っていた時期があった。これは、普通のスポーツ自転車のリアホイールを外して、そこに専用のフレームを取り付け、リアホイールの位置を後方に数十センチずらしたものだ。クランクと後輪軸の間の距離を延ばすことで、そのスペースに大きなバッグの装着が可能になるという仕掛けだ。

350mlのビール缶24本が入った箱は、タテに積みば片側で2箱は搭載できる。過去、自分が積んだ最大の荷物は、大型のスーツケース3個。小型車並みの積載力だ。

後輪を後方に伸ばしただけなので、走行性は普通の自転車とそれほど変わらない。スポーツ自転車として十分に楽しめることが、最大の魅力だ。そこが、前輪側に大きなカーゴスペースを付けたカーゴバイクや、三輪のトライク、トレーラーとの違いだ。ただし、大量に物を積むと幅が広がり、河川敷などの入口にあるオートバイの進入を防ぐポールの間を抜け

られないなんてこともある。

### アウトドア遊びとの 相性もいい

用途としては、日ごろの買い物はもちろん、キャンプ場では薪を運ぶ台車としても役立ち、自動車が近づけない場所でBBQをするときには、大量の道具と大型のクーラーボックスを積んで出かけられる。また、仲間の自転車が故障したときには、大型のバッグに前輪を入れ、けん引することだってできる。重い物を積むと上り坂はきつくなるが、軽いギア比を搭載しておけばなんとかなる。

ロングテールバイクは、まさに自動車の出番を減らすために生まれたような、時代に合った自転車なのだ。

しかし、残念なのは全長が長いため、置き場所を選ぶこと。戸建てならなんとかなるが、マンションの駐輪場に置くのはかなり難易度が高い。部屋置きするにも、エレベーターに入らない。僕は、屋根付きの駐車場の後ろの隙間にオートバイ用のカバーをかけて停めていた。

### CHECK ロングテールバイクの使い方いろいろ



東京に住んでいたときには、三浦半島や湘南にも自走で出かけた。軽いギア比を搭載していたので、ロングライドも楽々。



フォールディングバイクも運べるほどの積載力を誇る。



いつも駐車場が混んでいるマーケットでも、ロングテールバイクなら入口近くの駐輪場に停められる。



こちらはマンガースのロングテールバイク。名古屋移住後に、峠を越えて自走キャンプに出かけたときの装備。



こちらはサーリーのクランパスというフレームに、エクストラサイクルのリーブというロングテールキットを装着したカスタムバイク。BBQに出かけたときの1カット。

## 5 スポーツ自転車は室内で保管する

### スポーツ自転車は ママチャリに比べて雨に弱い

スポーツ自転車を購入する前に、知っておいてほしいことがある。それが保管場所についてだ。

スポーツ自転車は、スポーツの道具である。価格も安くはないし、自分を素敵な場所に連れて行ってくれる大切な道具だ。だからこそ、雨風の当たらない場所に保管したい。サッカーのスパイクや、ゴルフのクラブを雨が当たる場所で保管する人はいないのと同じこと。スポーツ自転車は部屋やガレージで保管するものなのだ。もちろん玄関でも倉庫でもかまわない。たとえオートバイのようにカバーをかけても、屋外に置いていけば湿気やホコリの影響を受けやすいので避けるべきだろう。

自転車は、金属製のパーツが多いから、雨、風、湿気から守らなければならない。

東京のように住宅事情の悪い場所でスポーツ自転車に乗る場合、この置き場所こそが最大の悩みどころとなる。でも安心を。スポーツ自転車の多くは、前輪のハブに付いたレバ

ーをひねるか、アーレンキー1本を使えば、簡単に車輪を取り外すことができる。自宅に戻ったら、前輪を外し、ハンドルを90度ひねっておけば、格段に幅が狭くなるので、玄関先に置いてそれほど邪魔にならない。それでもダメなら、フォールディングバイクだってある。

自転車が総じて雨に強そうな誤解を招くのには理由がある。それは、日本の大手ブランドが発売するママチャリが、驚くほど雨に強いことに起因する。雨ざらしで保管したとしても、空気の充填以外、5年以上メンテナンスなしに乗り続けられるくらいの雨や錆びに対する徹底した処理が施されているからだ。

スポーツ自転車については、そこまでの防錆対策はされていない。雨の中を走ったあとは、水気を拭き取り、錆びやすい箇所を注油する。泥などが付いた場合には、水洗いと注油をする必要もある。そんな手間をかけさえすれば、ずっと快適に乗れるし、寿命が確実に延びる。逆にこれを怠ると、いつ壊れても不思議ではないほど、あっという間に劣化してしまう。

### HOW TO 前輪のはずし方(カンチブレーキ)



1 前輪を外す前に、ブレーキのゴムの間隔を広げてタイヤを抜けるように準備する。写真のカンチブレーキはワイヤーを手で外す。



2 クイックリリースレバーを自転車の外側に起こすと、瞬時に締め付けがゆるむ。レバーを持ったまま、反対側のナットを回してゆるめる。



3 ある程度、ナットをゆるめたら、前輪をおさえながらフレームを持ち上げれば取り外せる。取り付けは、この逆の手順で行なう。



4 このように前輪を取り外してから、ハンドルを90度曲げることで、省スペース化できる。自宅玄関などの狭い場所に置く場合に便利。

## 高級パーツ=使いやすい ということではない

### 中堅パーツは 自分でも調整しやすい

スポーツ自転車の世界では、付属しているパーツ群（主に変速機、ブレーキ、ハブやBBなど回転系のパーツ）を総じてコンポーネントと呼ぶ。コンポーネントには、メーカーごとに数種類のグレードが用意されていて、その価格や用途に合わせた名称と特性がある。

完成車と同様に、コンポーネントについても、高ければいいという判断は誤りである。とくにロードバイクとMTBのコンポーネントは、上位機種ほどコンペティション向けになるので、普通のサイクリングでは、ポテンシャルを発揮するのは難しい。

傾向として、高級なパーツほど、生産精度が上がるため、変速操作がスムーズになり、ブレーキの効きが向上し、操作性もスムーズになる。が、同時に、整備がシビアになったり（整備しやすくなるケースもある）、その精度に見合ったフレームでなければ性能を発揮できないことも少なくない。最近では、上位機種の電動化が進み、中にはワイヤレス

変速機まで登場した。効果として、タッチが早く軽くなった一方で、バッテリー切れで変速機が動かなくなるリスクも生じている。

逆に中堅グレードのパーツなら、最高級グレードよりも精度が低い分、少々精度の低いフレームに取り付けても、そこそこ気持ちよく走れるよう、調整範囲が広くとってあり、自分でも調整が容易にできることも多い。もちろんバッテリーあがりや充電に頭を使うこともない。適度にクルいところが最大の魅力だ。

それに手ごろな価格のパーツなら、傷がついても気にならないから、普段の取り扱いが楽でいい。万が一、自身で整備に挑戦している最中に誤って壊してしまっても、買い換えやすい価格なら痛手が少なくすむ。

一番怖いのは、いきなりトップレーサー向けの高級パーツを取り付け、メンテナンスをすべてショップに任せること。中堅グレードのパーツが搭載された自転車を使い、積極的に自分でメンテナンスして、作業工程を覚えるほうが、サイクリストとしてよほど成長できる。乗ることだけではなく、自分の自転車を自分で整

備できることも、サイクリングするうえで重要なスキルだ。そこまで考えて、自分のレベルにふさわしいコンポーネントが搭載された自転車を選んでほしい。

### スポーツ自転車は パーツよりもフレームで選ぶ

たとえば在庫が豊富なショップで、クロスバイクを購入する際に店員さんに相談すると「A社のコンポーネントはシマノのアセラですが、B社は同じ価格で上位機種のアセラが搭載されています。だからお得ですよ」とすすめられるケースが多い。

同じような価格帯で上位グレードのコンポーネントが搭載されていると、たしかに、お得感はある。しかし、自転車選びでもっとも大切なのはフレームであることを忘れてはな

らない。自分が楽しみたい用途にあったフレームかつ、体格にあったサイズがあるかを真っ先に確認しよう。

コンポーネントのグレード比較は、その次でいい。その際には、変速機だけではなく、ブレーキやハブ、ヘッドセットなど回転系のパーツまで総合的にチェックする。一部に知らないブランドのパーツが付いていたら、店員さんに良し悪しを聞いてから判断しよう。

#### CHECK 変速機の2大ブランド



手ごろな価格でトレンドを抑えたコンポーネントを早く提供するSRAM。

日本では根強い人気のシマノ。中堅グレード以上なら十分快適に使える。

#### CHECK フロント変速機の有無



リアスプロケットの大型化により、フロント変速機がなくても上り坂で困らない軽いギアを実現したモデルも増えている。見た目もシンプル。



荷物を積んで長距離を走るような用途には、変速域が広く、きめ細かなギア比を選べるフロント変速機搭載のコンポーネントを選んだほうが快適だ。



**13** この状態で、一度空気を入れてみて、漏れや、ほかの穴がないか確認する。



**14** タイヤの中にチューブを戻したら、バルブを穴に入れる。



**15** タイヤの端をリムに入れる。バルブが曲がって装着されないよう注意。



**16** バルブに近いところから、左右両方向に均等にはめていくとうまくいく。



**17** タイヤの端とリムの間にチューブが挟まっていないか、1周確認する。



**18** 少し空気を入れた状態で、タイヤがズレて入っていないか確認する。



**19** 規定値または勘で、適正または好みの空気圧まで充填する (P.82)。



**20** バルブのネジをきちんと締め、最後にキャップをつければ完了。

**Tool** 本書で使う工具



**a. ペダルレンチ**

ペダルの着脱に使う工具。ペダル用の15mmスパナのほか、固定ハブのボルト着脱用のメガネレンチ (14、15mm) 付き。

**b. コンビネーションレンチ**

8mmのコンビネーションレンチは、リアキャリア (荷台) のステイを調整する際に使用。車種によってはブレーキ周りの調整でも使う。

**c. ペグスパナ**

チェーンリング (フロント側のギア板) を着脱する際に、特殊な形状をしたナットを裏側からおさえるための専用工具 (P.109)。

**d. チェーンカッター**

チェーンの長さを調整する際に、チェーンをつないでいるピンを押し出すための専用工具。ピンを押し込む際にも使用する (P.109)。

**e. アーレンキー (六角レンチ)**

スポーツ自転車の場合、4、5、6mmの出番が多い。片側がボールポイントのものは、工具がまっすぐに入らない箇所にも便利。

**Check** 普段使いに便利なメンテナンス用ケミカル品

**a. パーツクリーナー**

チェーンや変速機などの油汚れを洗浄するクリーナー。臭いがきついので屋外で使用する。

**b. シリコンスプレー**

シリコン系の潤滑スプレーなら、プラスチックの部品を溶かさないので便利。安価ので使い勝手がいい。

**c. メンテルーブ**

通常のシリコンスプレーよりも潤滑性や耐久性に優れる。チェーン、ワイヤーなどの注油に。

**d. チェーンオイル**

MTBなどチェーンがダメージを受けやすいバイクには、耐久性が高い専用のチェーンオイルを使う。

**e. バイクラスト**

フレームの汚れを掃除するときに使う液体クリーナー。こびりついた汚れを除去し、光沢がよみがえる。



## サドルを高くして 脚の回転をスムーズに

### 快適なサドル位置に セットする

初めてスポーツ自転車を購入する際、納車時には自転車店の人が、ハンドルの角度とサドルの高さを微調整し、最良の乗車ポジションにセットしてくれる。店によっては、慣れていないという理由で、すぐに足を着けるように通常よりサドルを低くセットすることもよくある。ハンドルの角度 (P.101) とサドルの高さは、少しの工具で簡単に調整できるので、自転車に慣れてきたら自分で調整してみよう。

スポーツ自転車とママチャリ (買物自転車) では、ポジションのセッティングが違うことをご存知だろうか? ママチャリは市街地における安全性を重視し、いつでもどこでも、すぐに足を地面に着けるよう、サドルに座った状態で、足やつま先が地面に確実に着く位置にサドルをセットする。そのため常にヒザが大きく曲がった状態でペダルをこぐことになり、脚をスムーズに回転させることができない。

スポーツ自転車の基本ポジション

は、ペダルをクランクの一番下の位置にセットし、サドルに座った状態で脚を伸ばしてペダルに踵を載せ、わずかにヒザが曲がる位置にサドルの高さをセットする。足着き性ではなく、脚をスムーズに回転させて、長距離を快適に走ることこそ、スポーツ自転車の狙いだ。MTBで未舗装路を走る場合は (とくに下り)、足着き性を重視するのでこの限りではない。

### CHECK スポーツ自転車の基本ポジション



スムーズなペダリングの第一歩はサドルの高さ調整から。ペダルを一番低い位置にして踵を載せ、ヒザが軽く曲がる程度に調整。

### HOW TO サドルの高さ調整



1 クイックリリースレバーを開くときは、手前に起こすようにする。



2 サドルを上げ下げするときには、グルグルひねらずまっすぐに。



3 レバーを倒してサドルを固定。固定されないときはレバーを起こした状態でナットを締めてからレバーを倒す。

### クイックリリースレバーがない場合



1' ボルト締めの場合には、アーレンキーを使って固定ボルトをゆるめる。

### One Point Advice

#### テープで印を付ける

サドルの高さは1mm変わるだけでペダリングに違和感が出る。輪行する際に、この違いが気持ち悪いので、僕は、シートポストにテープを貼ってマーキングし、ポストを抜いても好みの高さに戻せるようにしている。



7

## 走るだけのウェアより 一日を快適に過ごせるウェアを

### 汗が乾きやすい 化繊やメリノウールがいい

サイクリングウェアを選ぶときは、汗をいかに処理するかにこだわるといい。とくに発汗量が多い夏場は、速乾性の生地で作られたシャツとパンツを組み合わせることで、サイクリング中、つねに快適に走れる。

逆にコットンのTシャツやジーンズで走ると、汗がウェア全体に広まり、ベタ付いたり、重くなったり

不快な思いをする。それだけではなく、長い下り坂では、風がお腹を冷やして体調不良になることもある。

素材としては、ポリエステルなどの化学繊維でできたシャツや、メリノウールが代表的。

また、肌が弱い人は、日焼けを防ぐために、薄い速乾性の生地でできた長袖シャツの着用や、ランニングや登山用として市販されているUVカット機能を備えた薄いアームカバーで腕を保護するといい。



僕のように汗かきの人は、コットンTシャツだと不快な思いをする。

### CHECK ベーシックなライディングウェア



夏場に多用するアメリカのサイクルアパレルブランド「クラブライド」のウェア。見た目はカジュアルだが、サイクリング用にデザインされているので、シャツは速乾性に優れ、パンツは伸縮性が高い。ピチピチのサイクリングジャージと違って、自転車ウェアに見えないから、飲食店などにも入りやすい。



お尻にパッドが入ったインナーパンツを履けば、お尻が痛くなりにくい。女性用、男性用があり、1枚3,000円程度で買える。



キャップのツバは風で飛ばされにくい短いものが便利。季節によって、生地や素材が違ってくる。



春秋には、ロングスリーブのシャツと丈夫なパンツを組み合わせることが多い。こちらもクラブライドの製品。シャツは、スナップボタンの開閉で暑さに対する調整ができる。パンツには風を取り入れるためにファスナーで開閉できるベンチレーターがついているので、快適に走れる。

7

走るだけのウェアより一日を快適に過ごせるウェアを

## 1 自転車に乗ることは冒険なんです

### 本来、自転車はなんでもいい

小学五年生の夏のこと。放課後、クラスメイトと待ち合わせをして、初めて子供だけで自転車に乗って自分の町を出た。「川を見に行こうぜ！」そんな軽いノリだった。

繰り返し現われる急坂や、見たこともない道。とにかく西へ走れば、川に出るとの一念を胸に秘めて、ペダルを踏み続けた。そして、夕方、西の空が橙に染まるころ、ようやく多摩川に到着した。水の流れや、川原の風景が美しく、虫の音がすがすがしかったこと。それは、少年にとって紛れもない冒険だった。

暗くなるわ、腹は減るわで、帰路は予想外に大変だったが、帰宅後にこみ上げた、胸が熱くなるような感動と充実感は、今でも強く心に焼きついている。

今、振り返ると、あのころは誰も自転車の性能なんて気にしていなかった。低学年から乗り続け、もはやサイズが小さすぎる子供の奴もいれば、母親のママチャリに乗ってきた奴もいた。

大切なのは、「自転車に乗ってどこかへ行きたい」というピュアな気持ちだけ。ただペダルを踏んで町を出れば、どんなに短い距離であろうと、刺激に満ち溢れた冒険になるのだ。大人になった今も、じつは自転車本体に投資することより、いつの間にか忘れてしまった少年時代の心の声を呼び起こすことのほうが大切なんじゃないかと僕は思っている。

### サイクルコンピュータはないほうがいい

そして、もうひとつ。自転車に乗るときには、できることなら自分の走りを数値化しないこと。スマホやサイクルコンピュータは、ロングライドの際にペースメーカーとして使うにはいい。しかし、常に液晶画面を見て、何km走ったとか、最高速度や平均速度が何km、獲得標高が何mだったとか。そんなことを気にしだすと、本来楽しめるはずの景色を見逃したり、もっと遠くへ行きたいという好奇心さえも、気がつかないうちに消し去ってしまう可能性があるからだ。もちろん数字のため

に走るならそれはそれでいい。

### 数字に支配されず自由に走ろう

大切なのは、五感を研ぎ澄ませ、移ろう風景や香りを感じること。それこそがサイクリングの醍醐味ではないか。液晶パネルや地面とにらめっこして走り終えるなんてもったいない。ぜひとも、記録より記憶に残るサイクリングを心がけてほしい。

そのために、まずは、サイクルコンピュータを捨てちゃおう（持っていない人は買わないことを推奨）。

映画『イージーライダー』で、ピーター・フォンダが、ハーレーにまたがり、町を出るときに腕時計を投げ捨てた。自分を数字という束縛から解放しよう。そんな決心こそが冒険をより刺激的にするのだから。

そして、せっかく乗るんだから、頭を上げ、心に余裕を持って笑顔で走ろう。



自転車に乗って知らない土地を走ると、その場所固有のにおい、音、風、起伏を全身で感じることができる。ドアや窓に閉ざされた自動車ではドライブしたり、エグゾーストサウンドを轟かせるオートバイとは違い、微細な情報まで受け止められる。

## バイクパッキングギアで走りをもっと快適に

### アメリカで知った新しい旅の様式

「バイクパッキング」という言葉を初めて聞いたのは、2010年ごろだったと思う。サルサというブランドの当時のマーケティングマネージャーが、「これからはシンプルな装備でキャンプをしながらサイクリングするバイクパッキングが流行る」と教えてくれた。

彼によれば、「バイクパッキングとは、従来のような金属製のラックとパニアバッグを使わない積載方法で旅すること。登山の世界でウルトラライトなギアの開発が進み、それを自転車に応用したものなんだ。バックパックひとつで世界を旅するバイクパッキングのバイク版ってどこかな」という。

当時、アラスカに本拠地を置くレベライトデザインなどが、バイクパッキング用のバッグを発売。サルサやサーリーのスタッフたちは、そんなバッグを使い、シンプルな道具だけでキャンプ旅を楽しんでいた。

特徴は、彼の解説のように、それまで自転車キャンプの定番だった、

金属製のラックとパニアバッグを使わないこと。彼らはフレームの前三角といわれる空間にピタリとフィットする、オーダーメイドの大型バッグをあつらえていた。ほかは、大型のサドルバッグ、テントの積載はハンドルの前に装着するバッグか、テントを包むようなハーネスを使う。さらに、ハンドルとステムの間に、ボトルホルダー型の小型バッグを2個装着。ステムの後方、トップチューブの上に取り付ける小型バッグもある。

時を同じくして、自転車メーカーは、フロントフォークの積載性を高めるスリーパックマウントと呼ばれるボトルケージ用のダボをひとつ増やした3連のダボを開発した。そこには小型のホルダー（簡易ラック）を取り付け、シュラフや雨具などを入れたスタッフバッグを装着した。隙あらばバッグを開発して積載力を高める。そんな流れが加速した。

今では、シマノのプロ、オルトリブ、ジャイアントなどのメジャーブランドも、バイクパッキング用のバッグを展開し、選択肢は広がる一方だ。



2012年にプロモーションのために来日した、当時のサルサ・クルー。キャンプ道具を積んで、能登半島を旅した。



左からアートディレクターのケリー、ブランドマネージャーのジェイソン、マーケティングのマイク。



バイクパッキングという言葉を教えてくれたマイク・リーマーの愛車。たったこれだけの道具でキャンプと釣りまで楽しんでいた。



マイクは、ハンドルに取り付けたハーネスに、テントなどを入れたドライバッグを取り付けていた。



ケリーは、ラックとパニアを使ったクラシックなツーリングスタイルで。積載力が高いので、そこまで道具のサイズや軽さにこだわらなくてもすむ。