

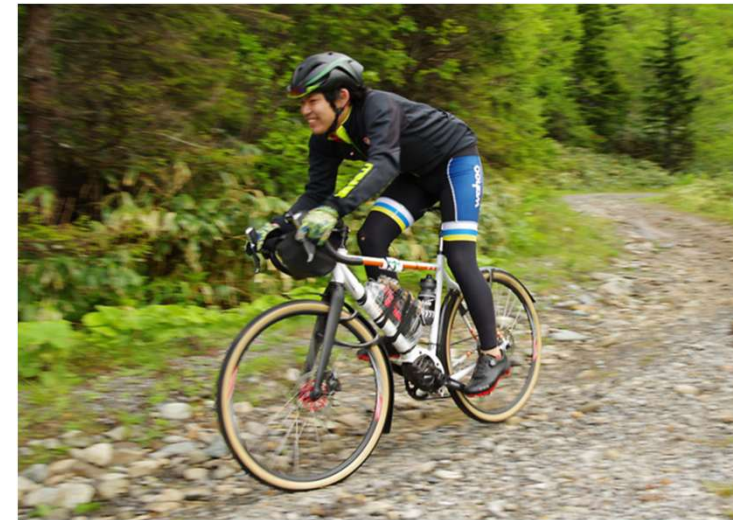


Japan Bike Technique

ジャパン バイク テクニーク

旅自転車のデザインに自由を！

Japan Bike Technique とは？



- 2019年に生まれた 旅自転車 制作者(ビルダー)の競技会
 - 自転車製作のアイデアと技術を競う
 - 速さを競うものではない
- Concours de Machines (フランス) がモデル
- 現在までに2回開催
 - 第一回大会：Japan Bike Technique 2019
 - 第二回大会：Japan Bike Technique 2022
- 2026年6月に第三回大会を開催予定



Japan Bike Technique とは？

Japan Bike Technique 誕生の背景



- **Concours de Machines**
 - 英訳：MACHINE'S CONTEST
 - 初回：1903年
 - 途中中断を経て現在も開催
- **主催団体**
 - ASSOCIATION DES ARTISANS DU CYCLE
 - 邦訳：自転車職人協会
- **競技概要**
 - 主催側より提示されるテーマ・要求仕様に適合した自転車を製作(手作り)し参加・出走
 - 着順だけではなく・アイディア、・製作技術、・重量(軽量化)、・制作ポリシー、・信頼性等を総合評価



Japan Bike Technique とは？

Concours de Machines

開催年毎に与えられるテーマが異なる



2022年大会

グラベルと石畳
約200Kmを12時間
振動と泥対策



2023年大会

Paris Brest Parisを走破
90時間以内に1,200Kmを走破
サポート禁止



2024年大会

ピレネー山脈越え
標高2,876を目指す山岳サイクリング
フランス国鉄の規定を満たす



ASSOCIATION *des* ARTISANS *du* CYCLE

2026年大会

シンプルさを求める
重量：8.8Kg以下
タイヤ幅：32mm以下
障害者への対応



Japan Bike Technique とは？

(参考)

Concours de Machines 2019

- Grandbois(京都)が2017年大会に
続き再度挑戦
- この年は Paris-Brest-Parisと併催
 - つまり1,200Kmを走破
- Grandboisは完走だけでは無く
総合3位を受賞
- ゴールゲート下の文字に注目！





Japan Bike Technique とは？

Japan Bike Technique 誕生の背景



- 2017年 GrandboisがConcours de Machinesに参戦
各国の自転車ビルダーたちが、様々なアイデアと
その実用性・耐久性を競い切磋琢磨する様を目の当たりにする

日本での同様の大会の
必要性を痛感

Japan Bike Technique の開催を企画



Japan Bike Technique とは？

第一回大会：Japan Bike Technique 2019 グランボアの土屋氏が主催



Japan Bike Technique

- 日程：2019年6月15日(土)～16日(日)
- 会場：長野県 高山村 「You游ランド」
- 参加チーム：17チーム
- グランボアが最優秀であったが運営側の為Open参加とした

公平な立場での
運営が必要

Japan Bike Technique 実行員会
を組織し企画・運営を引き継ぐ



Japan Bike Technique とは？

第二回大会：Japan Bike Technique 2022

Japan Bike Technique 実行員会主催



- 日程：2022年6月11日(土)～12日(日)
- 会場：長野県 高山村 「You游ランド」
- 参加チーム：10チーム
- 電動アシスト車 2チーム

コロナ禍の影響で出場チーム減
採点に縛られる傾向

審査規定の見直し
出場要件の見直し



Japan Bike Technique とは？



車検・計量

- 車体・パーツの組立等を確認
- 車両本体
- 装備重量

プレゼンテーション

- チームの作品を審査員にアピール
- 審査員は 5 名
 - コンセプト
 - 技術力・実用性
 - デザイン



競技内容



R i d e

輪行審査



- 輪行タイムトライアル
- 輪行審査
 - 工夫・装備等を評価
 - 手際も審査対象

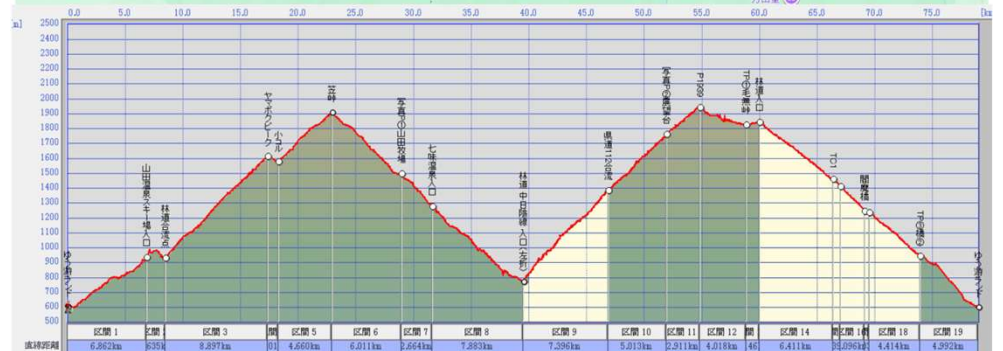
走行後車検



- 作品を試すハードなルート設定
- 早朝スタート（電装品の試験）
- ライダーを試す大標高差
- 破損箇所や逸失パーツ等の有無を確認
- 破損・逸失内容で減点
- 総じて減点されたチームは少ない



Rideルート (実績 : Map)





Rideルート（比較）

| 項目 | 2019年大会 | 2022年大会 | 2026年大会 |
|--------------|---------|---------|---------|
| 総距離 | 74.8 Km | 78.9 Km | 74.2 Km |
| 最低標高 | 600 m | 600 m | 363 m |
| 最高標高 | 2,171 m | 1,940 m | 1,170 m |
| 獲得標高 | 2,170 m | 2,666 m | 2,155 m |
| 登り平均斜度 | 5.6 % | 7.3 % | 4.7 % |
| 登り最高勾配 | 13.4 % | 14.3 % | 19.6 % |
| 下り最高勾配 | -13.1 % | -13.3 % | -18.6 % |
| グラベル区間 | 14 Km | 約21 Km | 約2.2 Km |
| グラベル（登り） | 0 | 7.4 Km | 2.2 Km |
| グラベル（下り） | 14 Km | 14 Km | 0 |
| グラベル（下り平均斜度） | 約7 % | 約7 % | 約4 % |



Japan Bike Technique とは？

多くの後援・スポンサーの協力の下、開催

後援



長野県 高山村

Cycle Sports

株式会社 八重洲出版



本所工研

NITTO

株式会社 日東

Panasonic

パナソニック サイクルテック株式会社

TOKYO SAN-ESU

東京サンエス株式会社

ARAYA

新家工業株式会社

スポンサー



日泉ケーブル株式会社

MKS

株式会社三ヶ島製作所



Crazy Character Print

DIA-COMPE

株式会社 ヨシガイ

powerpit

POWERPIT



Japan Bike Technique



お問い合わせ

ジャパンバイクテクニク実行委員会
jbt@japanbiketechique.org

HP: japanbiketechique.org

FB: www.facebook.com/japanbiketechique

INST: www.instagram.com/japanbiketechique



Japan Bike Technique 2019

その自転車は炎から生まれる。

自転車製作のプロたちによる、一台の自転車に込めるアイデアや技術を競う、
自転車技術コンクールが2019年6月に長野県高山村で初めて行われました。

熟練のバイクルダーたちだけでなく、自転車技術専門学校の学生たちや、
日本を代表するパーツメーカー、賛同するボランティアたちが、

「良い自転車を作り続けたい」という、

とてもシンプルな思いから集まり、運営にあたった。

日本初の画期的なイベントです。

協賛企業

日京ケーブル (株)・(株)日東・(株)本所工研・(株)三ヶ島製作所・(株)ヨシガイ・パナレーサー (株)・アズマ産業 (株)・東京サンエス (株)・
(有)CCP

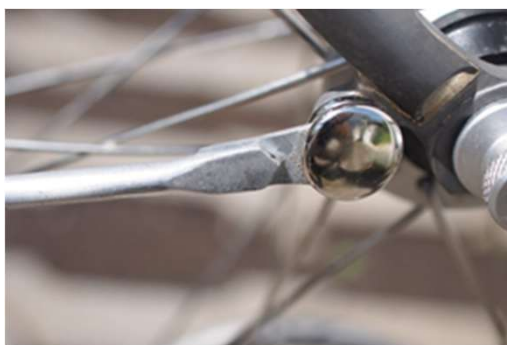
協力: 長野県高山村・信州高山温泉観光協会・山田記念朝日病院

Japan Bike Technique

2019年大会

出場車両の紹介

01 montson



■ 車体重量: 9.990Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 事前にルートを試走し仕様検討
- グラベル下りと実用性を優先
 - ・ スローピングを採用
 - ・ ブルホーンバー+ギドネット
- ステアの固定にスナップボタン
- 軽量化目的で無塗装

02 YANAGI



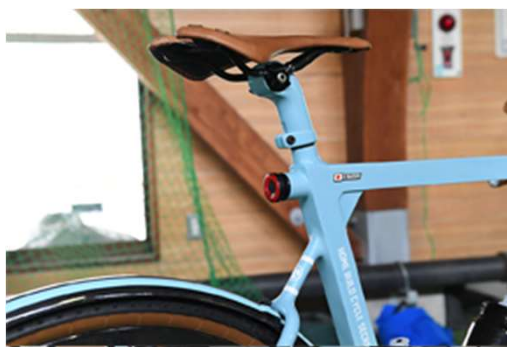
■ 車体重量: 12.992Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 速さとグラベルの下りを優先
 - ・ ドロヨケ・ダイナモ 排除
 - ・ ダートドロップバーを採用
 - ・ フレームは軽さより剛性重視
 - ・ 信頼性重視でフロントシングル
 - ・ HCは非アシスト車 T o p
- タイヤチョイスが足枷に

03 NAGARA



■ 車体重量: 10.974Kg

■ 素 材: **Carbon** / **Carbon**
(Frame/Fork)

注目ポイント

- アマチュアビルダーの作品
- 自作カーボン部材
 - ・ ドロヨケ・ステーもカーボン製
 - ・ キャリアもカーボン製
 - ・ ワイヤリングは内蔵化
- 一般的なパーツ選択を可能とするよう考慮

04 Grandbois



■ 車体重量: **9.371**Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 実質JBT2019最優秀車両
 - ・ 製作者が主催側である為オープン参加扱い
- 徹底した最適化と軽量化
 - ・ ドロヨケ・キャリア・ダイナモ等フル装備にも関わらず9.37Kgを達成
 - ・ 美観にも配慮

05 オオマエジムショ



■ 車体重量: 9.392Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 小柄な女性ライダーの為のデザイン
 - ・ バーエンドコントロールレバーを採用
 - ・ ワイドレシオギア採用
- 最適化と軽量化
 - ・ フロントダブル、ドロヨケ・キャリア装備にも関わらず9.39Kgを達成

07 テンション シルク



- 車体重量: **8.291**Kg
- 素 材: 鉄(CrMo)+**化学繊維**
/ Carbon (Frame/Fork)

注目ポイント

- 本大会最軽量
 - ・ ダウンチューブに繊維を採用
 - ・ フロントフォークをキャリアとしても利用
 - ・ 独自の折り畳み機構
 - ・ 変速レバーも独自&超個性的
 - ・ 指一本で持ち上げることが可能
- 独創の塊

08 velocraft



■ 車体重量: 10.554Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- トラディショナルなアピアランスと現代パーツの融合
- 様式美を重視＋機能の両立
 - ・ 「登りで速く・下りで安全」
 - ・ ディスクブレーキ対策で非対称フォークを採用

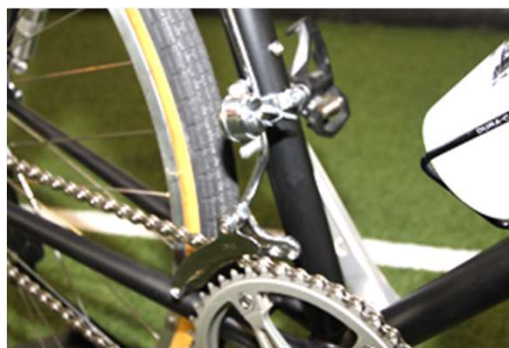
09 E'quipe c speed 鉄中年林走会 Keihin Pista



- 車体重量: 12.236Kg
- 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- シンプル&レーシーを目指す
- レトロ&シンプルな変速機構
- Fixedギアを敢えて採用



10 ひろちゃんず



■ 車体重量: 13.180Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 東京サイクルデザイン専門学校学生の製作車両
- 塗装はFordレーシングカーのオマージュ
- 機械式ディスクやハイトあるリム採用
- オーソドックスだが若い感性でまとめた

11 SHIBU



■ 車体重量: 13.879Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 東京サイクルデザイン専門学校学生の製作車両
- 随所に凝った造作を組み込む
 - 独特なチェーンステー
 - 2段肩フォーククラウン
 - シートステーブリッジ
 - マウントを多く設けたリアエンド

12タカギサイクルワークス



■ 車体重量: 14.436Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 東京サイクルデザイン専門学校学生の製作車両
- クラブモデルを意識
 - ・ 内装変速機を採用
 - ・ ノースロードバーを採用
 - ・ 立ち気味の乗車姿勢
- 独自の輪行
 - ・ センタースタンドにより自立
 - ・ 後輪と前輪を締結

13 EMERALD BIKES



■ 車体重量: 11.422Kg

■ 素 材: CrMo / Carbon
(Frame/Fork)

注目ポイント

- ビルダーのハンドメイド観を表現
- 左右非対称のしなり狙いチェーンステー
- 荷物はサドルバッグに収容
- 変速はバイワイヤー(電動)方式
- 独特のバッグサポーター

14 TCD



■ 車体重量: 18.540Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 東京サイクルデザイン専門学校学生の製作車両
- 電動アシスト車を自作
 - ・ 電動アシストユニットは市販車を分解して入手
 - ・ マウント部も同様
 - ・ HC区間一位
 - ・ 重量面で不利

15 CHERUBIM



■ 車体重量: 10.138Kg

■ 素 材: CrMo / Carbon
(Frame/Fork)

注目ポイント

- センスの良いスタイル
- 独自のドロヨケ&マウント
- リアキャリアはB-On
- ダントツなスピード
 - ・ グラベル区間の驚異的な走り
 - ・ グラベル振動でドロヨケ破損

16 Panasonic Bike



■ 車体重量: 12.236Kg

■ 素 材: CrMo / Carbon
(Frame/Fork)

注目ポイント

- ランドナー要素をすべて備える
 - ・ モダン・クラシカル
 - ・ 軽量化より信頼性を重視
- 凝った美しい塗装
- あえて機械式ディスク採用
- Rideはルートミスに泣く

17サイクルスポーツ



■ 車体重量: 9.525Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- オーソドックスな外観
 - ・ スチール素材でまとめている
- 機能を優先で合理に構成
 - ・ リアマッドガードは部分的で、サドルバッグとで泥はね対応と合理化
 - ・ フロントマッドガードステーとライトホルダーを一体化
 - ・ シンプルなサドルバッグサポータ
 - ・ 独特な加工のフォーク部材



Japan Bike Technique



Japan Bike Technique 2022

自転車製作者による旅行用自転車のコンクール

出場予定チーム（申し込み順）

- ① 戸田橋 cycle works(埼玉県)
- ② テンションシルク（納自転車製作所、埼玉県鳩山町）
- ③ MONTSON（山音製輪所、神奈川県厚木市）
- ④ Hyozen Plant（滋賀県野洲市）
- ⑤ KAWAKAMI・TITANIUM（大阪府高槻市）
- ⑥ Grand Bois（グランボア・京都）
- ⑦ オオマエシムシヨ（東京浅草）
- ⑧ NAGARA 自作自転車秘密研究所（岐阜県）
- ⑨ Panasonic（大阪府柏原市）
- ⑩ グランボアebike（グランボア・京都）

開催日時
2022年 6月11日(土曜日): プレゼンテーション
6月12日(日曜日): 実走 走行会
朝4:00スタート
未舗装路24Kmを含む約80Kmの実走試験

観戦無料

開催場所 長野県 高山村 You游ランド
長野県上高井郡高山村牧73

参加申込: お問い合わせ
ジャパンバイクテクニク実行委員会
inquiries@japanbike technique.org
<https://japanbike technique.org/>

後援・協賛

協賛企業



株式会社 本用工組



日産ケーブル株式会社



株式会社 日栄



パナソニックサイクルテック株式会社



東京サンエス株式会社



新栄工業株式会社



株式会社三ツ島製作所



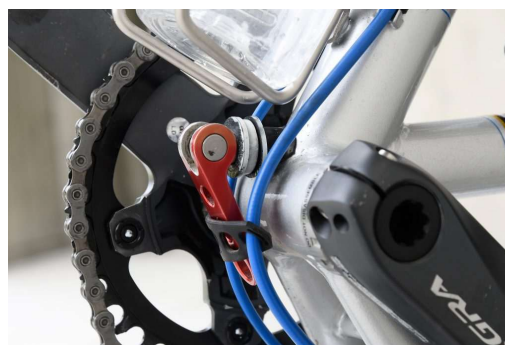
Crazy Character Print 株式会社 ヨシガイ

Japan Bike Technique

2022年大会

出場車両の紹介

01戸田橋CycleWorks



■ 車体重量: 11.5Kg

■ 素 材: CrMo / Carbon
(Frame/Fork)

注目ポイント

- シートチューブに貫通穴を用意
- BB下よりシートチューブ内にシャフトを収容
- 輪行時、このシャフトを用い、前・後輪を貫通穴を使って固定する
 - 輪行時のガタツキを防止
 - 分解・収容を容易に

02 テンション シルク

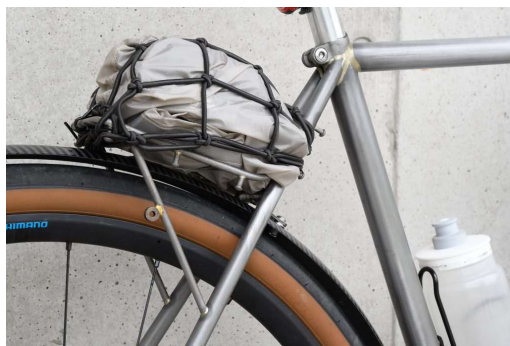


- 車体重量: **6.65Kg**
- 素 材: 鉄(CrMo)+**化学繊維**
/ Carbon (Frame/Fork)

注目ポイント

- ダウンチューブを化学繊維のヒモに置き換えた独特のフレーム構造
- 独自の輪行機構
 - ・ 前後輪を外さずトップチューブとシートチューブ間に設けたクランプにより分離・収納
 - ・ ドロヨケも外さない

03 montson



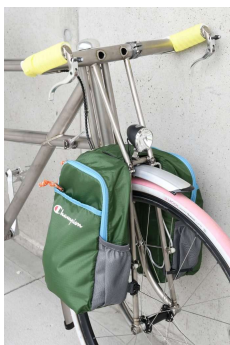
■ 車体重量: 10.25Kg

■ 素 材: CrMo / CrMo
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 電動変速機構を採用
 - ・ 輪行時の工数軽減
- キャンピングを意識した仕様
 - ・ バッグ側にパネルを設け、輪行時はパネルを活かして携行
- 計量化の為塗装は省略
- キャリアは直付け
- 従来型輪行方式を採用
 - ・ 術者の手馴れにより組立時間は全チーム中最短

04 KAWAKAMI TITANIUM



■ 車体重量: **5.85Kg**

■ 素 材: **Titanium / Titanium**
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 総チタン製
- 徹底した軽量化加工
 - ・ ピラー一体型シート
 - ・ マッドガードをシートチューブの一部として利用
 - ・ パーツ軽量化加工
 - ・ チタン製カスタムパーツ
- 独特のフォーク&コラム構造
- 驚異的な車体重量 : 5.85Kg !

05 Hyozen Plant



■ 車体重量: 16.75Kg

■ 素 材: CrMo / Carbon
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 日本サイクルデザイン専門学校
在学生の作品
- 電動アシスト車を制作
 - ・ 電動アシストユニットを自作
 - ・ アシスト力制御プログラムも自作
 - ・ アシスト力の演算に「心拍」を
採用（一般的には踏力）
- 点数的には最下位であったが、意欲
奨励賞を設定し授与

06 グランボア



■ 車体重量: 10.1Kg

■ 素 材: Stainless / Stainless
(Frame/Fork)

注目ポイント

- フレーム素材にステンレスを採用
 - 無塗装
- 極めてシンプルな仕上げ
- 変速機は電動を採用
- 荷物積載は前輪に集中
- 従来型輪行方式を採用
- HCは非アシスト車中最速

07 オオマエジムショ



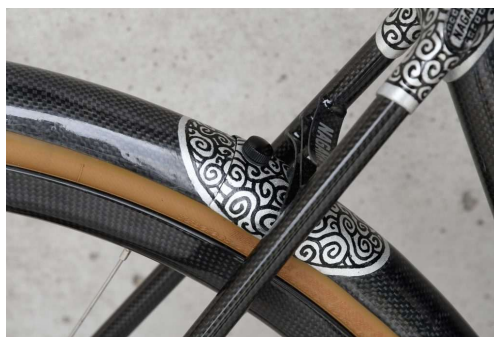
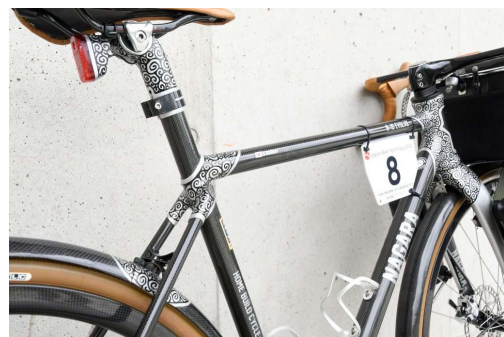
■ 車体重量: **9.15Kg**

■ 素 材: CrMo / Carbon
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 鉄をフレーム素材に採用したチーム中 最軽量
 - ・ 重量面で不利なディスクブレーキを採用
- 変速機に電動式を採用
 - ・ ライダーの負担を軽減
 - ・ 輪行時の工数減
- バッグ類は一般市販品を採用

08 NAGARA 自作自転車秘密研究所



- 車体重量: 9.5Kg
- 素 材: Carbon / Carbon
(Frame/Fork)

注目ポイント

- アマチュアビルダーの作品
- フレーム素材にカーボンを採用
 - 接合部 部材はスチール
 - 構成部材を自作
 - キャリアも自身で設計・制作
 - ドロヨケもカーボン製&自作
- 塗装・装飾も自身で施工

09 Panasonic



■ 車体重量: 12.4Kg

■ 素 材: CrMo / Carbon
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 独特な形状のリアキャリアを装備
 - ・ 輪行時ホイールラックになる
 - ・ 変速機の保護も兼ねる
- 片持ちのドロヨケ（ハーフサイズ）
 - ・ 支持点をピポットにして回転する様に收容
 - ・ リアキャリア上の輪行袋収納ケースと合わせドロヨケとして機能
- 輪行時間は驚異の10分

10 グランボアebike



■ 車体重量: 15.5Kg

■ 素 材: Stainless / Stainless
(Frame/Fork)

注目ポイント

- 既存車体の電動アシスト化を提案
 - JBT2019出場車を改造
 - フォルムを崩さずに電動化
- 重量面で不利
 - 予備バッテリーも必要
- 電動アシストの威力は十分
 - 還暦ライダーをHC区間トップタイムに導く



Japan Bike Technique 2026 大会

- 開催日：2026年6月6日（土曜日）～7日（日曜日）
- 開催場所：主会場：カラコロの足湯広場（長野県 千曲市 上山田温泉）
本 部：千曲市総合観光会館（雨天時屋内会場）
- 主 催： Japan Bike Technique実行委員会



Japan Bike Technique 2026大会

Japan Bike Technique 過去大会の反省



● 諸規定の問題

- ・ 採点基準がデザインを束縛
- ・ 参加規程(カスタムフレーム)の束縛
 - ・ 参加チームの減少
 - ・ ユーザー視点アイディアの不足

諸規定を廃止

● オーディエンス

- ・ 会場へのアクセス

会場の変更



Japan Bike Technique 2026大会

Japan Bike Technique 2026 ポリシー



- 自転車のデザインに自由を！
 - ・ 規定を極力排する
 - ・ 製作者と審査員の真剣勝負
 - ・ 審査規定を敢えて設けない
 - ・ 製作者は自由な発想で自転車を製作
 - ・ 審査員は経験と感性のみで評価を行う
 - ・ 審査員は業界人＋ユーザーで構成
- 自転車製作者に門戸を開く
 - ・ ビルダー以外にも参加枠を拡大
 - ・ ユーザー側の発想を呼び込む
- 自転車製作の研鑽の場
 - ・ Try and Error、Brushing up
- 自転車旅の楽しみ方を提案



Japan Bike Technique 2026 大会



Japan Bike Technique 2026 大会趣意

理想の旅自転車を作る

Japan Bike Techniqueは
理想の旅自転車を競うコンクールです
貴方の理想とする旅自転車を製作し
挑戦してください

- 🔴 諸規定を廃止、自由な発想で理想の旅自転車を目指す
- 🔴 自転車作りのアイデアと技を競う
- 🔴 実走行により性能・実用性・耐久性を証明する



Japan Bike Technique 2026 要求仕様

日本の山里を探訪するための自転車を作って欲しい

- 都市部から探訪地までは公共交通機関を使えるようにしてほしい
- 急坂・長距離・未舗装路等 路を選ばず走れる様にほしい
 - 荷物は身につけなくて済むようにしてほしい
 - 夜間・トンネルを安全に走れるように対策してほしい
 - 不案内な路を走れるようGPS機材を装着してほしい

公益法人日本交通管理技術協会が規定する「普通自転車」の形式認定審査基準に準拠する事を必須とします（一部例外規定を設けます）

吉本 司 氏 (1971)

スポーツバイク歴40年の自転車ジャーナリスト。
大柄な身体でスマートに自転車を乗りこなす、幅広い視野、深い洞察で記事を書く。

松本 敦 氏 (1953)

元サイクルスポーツ編集部勤務。自転車遊びの普及に取り組み、ビンテージ自転車コンテスト、サイクリングスキル指導などに傾注。

田村 浩 氏 (1971)

自転車と鉄道の雑誌編集長を経て、起業して「シクロツーリスト」「ランドヌール」を刊行。自転車と旅を愛して自ら走る実践派ジャーナリスト。

寺澤 アンドリュウ 氏 (2000)

チームユーラシアIRC所属でツアーオブジャパンを走った元ロードレーサー。

江里口 恭平 氏 (1991)

サイクルスポーツ誌副編集長。学生時代は自転車販売店でアルバイトしながらツーリングに、レースに励み、現在は国内・国外を駆け巡る。

Japan Bike Technique 2026 審査員

審査委員長は審査員内の互選により任命予定

審査員は追加・変更となる場合があります

長谷部 雅幸 氏 (1951)

シマノ自転車博物館・学芸員。ロードレース学生チャンピオンになり、シマノ入社後には開発部を経て欧州支社勤務。堺の自転車産業変遷に詳しい。

森下 昌市郎 氏 (1960)

自転車文化センター・学芸員。自然地形、旧街道、廃道などの歴史系自転車散歩が趣味。著書に「ずかん自転車」（技術評論社・2023年刊）がある。

吉川 章 氏 (1948)

金属チューブの曲げや加工を得意とする自転車部品メーカー、日東の社長。NITTOのハンドルは日本のデファクトスタンダードと言える。

山下 晃和 氏 (1980)

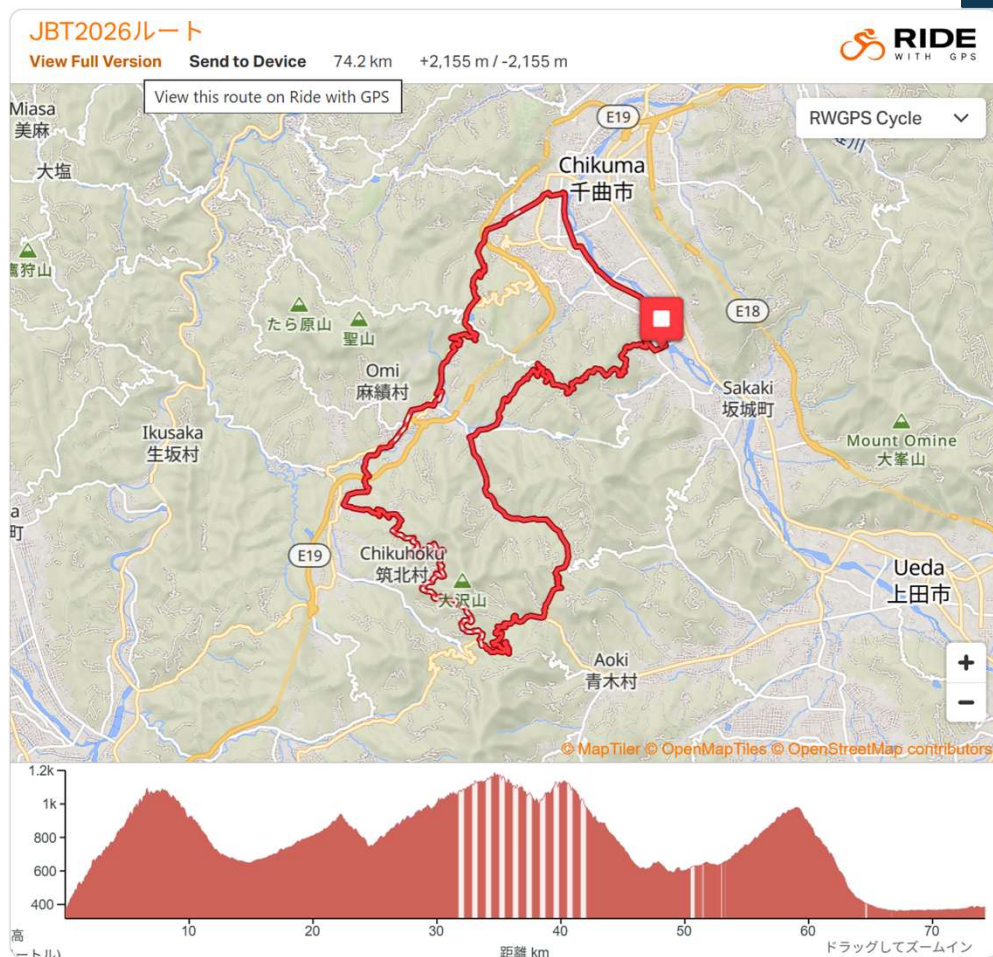
本業はファッションモデル、海外30カ国以上を旅したサイクリスト。自転車キャンプツーリズム協会理事。多くの媒体に記事を寄稿している。

内藤 常美 氏 (1958)

ツバメ自転車やリムで知られた新家工業の元取締役営業部長。著書に「日本懐かし自転車大全」（辰巳出版・2020年刊）がある。



Japan Bike Technique 2026大会



JBT2026 Ride Route

- 総距離：74Km
- 獲得標高：2,150m
- グラベル区間：約11Km

(注)上記数値はRideWithGpsサイトにより計算されたものです。

実際のグラベル区間は約2Km程度と思われます



Rideルート (Profile : Part1)



スタート：千曲市総合観光会館
(戸倉上山田温泉)

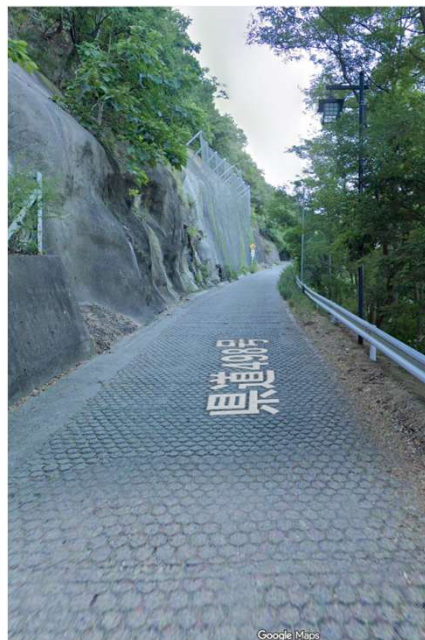
早朝4時スタート



0.2 Km地点～

● ヒルクライム区間

- ・ 距離：6.9 Km
- ・ 最大斜度：20.8 %
- ・ 平均斜度：9.1 %



7.1 Km地点 CP 1 : HCゴール
冠着山(姨捨山)登山口



Rideルート (Profile : Part2)

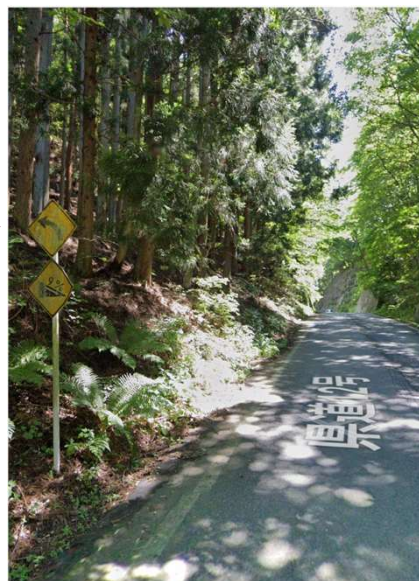


9.9 Km地点

- 要注意ポイント：東山道 古峠越分岐
JBTではCP以外の立哨・案内板は設置しません。
ライダー自身によるナビゲーションで走破する必要があります。

9.9 Km地点～31.7 Km

- 一般道区間
 - ・ 県道→国道区間
 - ・ 下図は「修那羅峠」



31.7 Km地点 青木峠を右折

- ・ 林道四阿屋線に入る
- ・ グラベル区間開始



Rideルート (Profile : Part3)

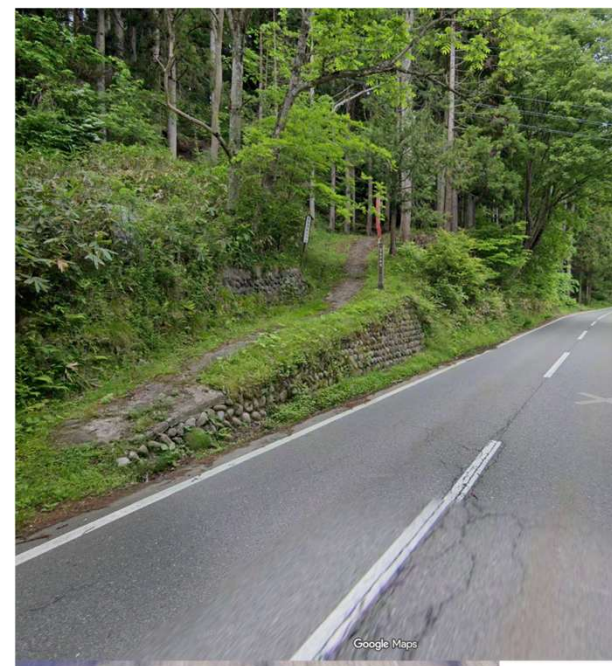
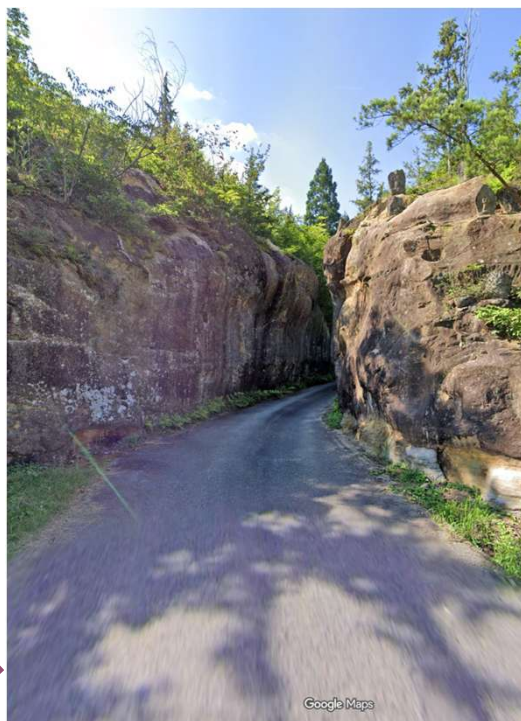


約3.4 Km地点

- 林道四阿屋線 グラベル区間終端
(写真は進行方向逆向)
(空峠への分岐点)
これより先は舗装区間だが道幅が
狭い為要注意



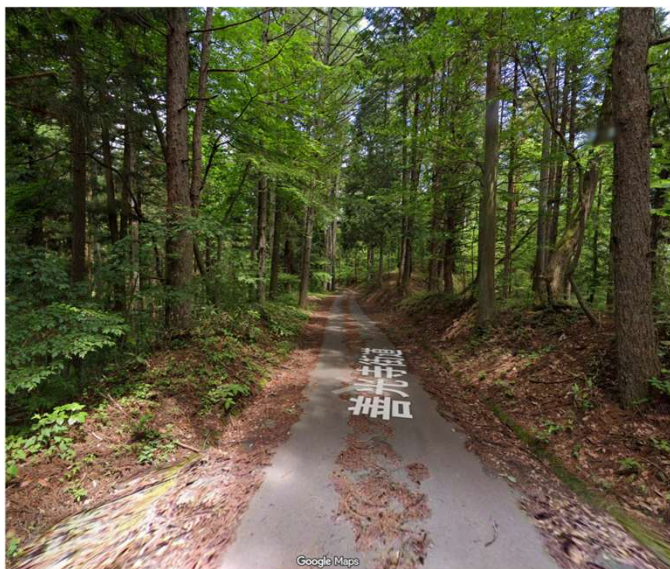
約4.8 Km
善光寺街道の大切通



約5.7 Km地点
善光寺街道 古道区間
任意選択 国道403号線も選択可能



Rideルート (Profile : Part4)



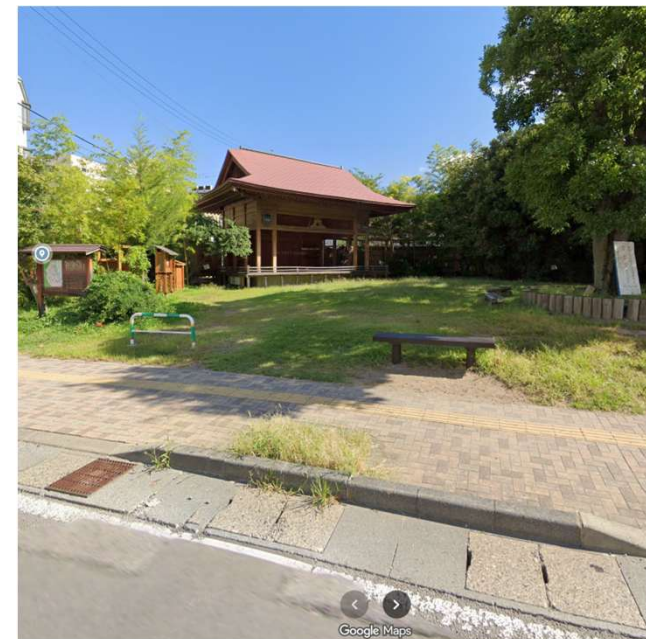
約60Km～64Km区間

● 善光寺街道 古道区間

- ・ 終端にCPを設ける為、この区間は必須となる



約66Km～Goal
上田千曲長野自転車道区間



Goal

カラコロの足湯 広場ステージ前
任意選択 国道403号線も選択可能



Japan Bike Technique 実行員会はボランティアの皆様により構成されています
自転車界の重鎮の皆様にも審査員をボランティアでご協力を頂いております
そして多くのスポンサー様の協力で実現しております

この場を借りて感謝を申し上げます

- 実行委員長： 松本 敦
- 事務局： 市川 均
- 連絡：inquiries2026@japanbiketechique.org
- WEB Page：<https://japanbiketechique.org/>