



M 御大のバイク快道、まっしぐら。

ライダー歴60年、現役続行中。

80歳を超えてなお、現役ライダー。しかもロングツアラー。縁あって、彼の元に集まってきたバイクたちも百花繚乱。乗りたいから乗る。楽しみはその都度、一緒に伴走してくれる。オートバイ一筋のぞっこん快道、半端なし。

正岡 勝治

聞き書き マネキネコ (亀井典彦)



masaoka
M 御大の
バイク快道まっしぐら



序

M 御大・正岡勝治（まさおかかつじ）
昭和 13 年 3 月生 広島市出身岡山市在住
21 歳で自動二輪免許取得 バイクを手に入れた翌々年、単独で岡山から大阪、京都、東京、日光ツーリングを敢行。その 4 か月後には九州一周。結婚後、自営独立し、事業が軌道に乗るまでは趣味のバイクと距離を置き、80 年代前半から、空白期間を取り戻すかのように怒涛のバイク三昧。現在に至る。20 年近く続けている 2 時間ウォーキングは、「しっかりとバイクに乗るため」に、自らに果たした日課。

聞き書き・企画編集 マネキネコ（亀井典彦）
M 御大の新参友人。バイクを複数台所有しているが、最近購入して、一番よく使うのは中古のスーパーカブ（交番仕様）。バイクはもちろん、バイク好きな方の話を聞くのが、なにより楽しみな「聞きたがり屋」

M 御大こと正岡勝治氏は市井の人である。

平たく言えば、一般人。ただし、超がつくほどのバイク好き。

80 歳を超えながらも、乗るバイクはハーレーダビッドソン、モト・グッツィ、BMW の大型車のほか。昭和 30 年代製の使い込まれたビンテージスクーター、アドベンチャータイプのツアラー、はたまた、最新モデルの三輪バイクと、ジャンルを問わない。

「乗ってみたい」「操作したい」、ただそれだけの明快な理由でバイクを手元に集め、喜々として走り、ときに数泊のロングツーリングもこなす。

M 御大との出会いは、私にバイクの面白さを再確認させてくれ、同時に、次の扉を開けてくれたような気がした。

ここに紹介するのは、M 御大の私的なストーリーですが、自分一人が記憶にとどめておくのはもったいないと思い、同じく、市井の同好の人が、大先輩ライダーがこんなバイクライフを送っていたのかと知っていただき、ご自身のバイクライフのステップアップにつながればと思う次第です（マネキネコ）

第1章

ホンダ JC58

バイク事始めは、この1台との初ソロ・ロングツーリング



ホンダ ベンリィ JC58
変速機：前進3速
乾燥重量：120kg
排気量：125cc
エンジン：空冷4サイクル OHV
最高出力：9.5ps/7,500rpm

2020年12月、M御大は数枚の写真を、自身のSNSにアップした。それは、岡山だけでなく、全国に散らばる親しいバイク仲間たちに新たな車両が加わったことを紹介する内容だった。その写真を見た私（マネキネコ）は、なぜか心ときめいた。初めて見るバイクだった。明らかに、昭和30年代製とおぼしきそのスタイルとたたずまい。小ぶりで黒い車体は柔らかな曲線を描いている。また、車体からは、当時、高度経済成長真っ只中にありながらも、まじめな日本のもの作りテイストが滲み出ているようにも見えた。車両写真のほかに、そのバイクと一緒に映っている若きM御大の姿もあった。それがJC58というホンダ製のバイクだった。ぜひ間近でこのバイクを見てみたい。そして、このバイクにまつわるエピソードを御大自身から聞いてみたいと思った。

初のマイバイク

このJC58は、私のバイク仲間が不動状態で所有していたものを、最近譲ってもらったもの。実は、JC58は私が21歳の時に初めて購入したバイク。数年乗った後、次の

バイクに乗り換えたけど、やはり、自分で稼いだお金で初めて買ったバイクだったので思い入れがあり、その友人に譲ってくれまいかと持ち掛けた。

友人も、私とJC58の関係を理解してくれ、お金じゃなく、私の所有しているバイクのいずれかと交換するのならいいよ、との返事をもらった。

じゃあ「ラビットのハイスーパー90でいいか」と聞くと、OKの返事。めでたく、私のバイクとなった。じつに60年ぶりの対面となった。

経年変化で錆びもあり、それはそれでこの年代のバイクの味わいだけけど、私は久しぶりの再会だし、きれいにしてやりたかったので、できる限り錆を落とし、再び走ることができるよう、近くのバイク屋に持ち込んだ。

そのバイク屋は小さいけれど、修理を得意としているようなので、軽トラに積み込んで、いきなりその店に持ち込んだ。

バイク屋の主人は一目見るなり「これは古いなあ。部品もないし、走れるかどうかわからんでえ」と言う。私はメカに強いわけではないので、ここはなんとか修理してもらうしかない。

その後、数週間すると、意外にも早く「直ったよ」との返事をもらった。

不動の原因を聞けば、シリンダーとピストンリングが焼き付きをおこしていたらしい。

エンジンをばらしてシリンダー内部を旋盤で削り、ピストンリングも補修してくれた。大したもんだ。

エンジンをかけると懐かしいOHVシングルの音がした。こういう頼りになるバイク屋

さんが近くにあると、ビンテージバイク好きには心強い限りだ。

毎月3000円、10回払い。

私は広島市出身で、中学を卒業すると就職。最初の会社が倒産したため、同じ広島市内の建築用部材を加工製作する会社に入った。

ビル用のドアやサッシなど、特注品を作る会社で、その会社には同年代の若者がいて、バイクに乗る人がいた。

会社の専務もバイクが好きで、その専務が乗っていたのがこのJC58。話をしていると、次のバイクに乗り換えるらしく、なので、このJC58を買わないかと持ち掛けられた。

じゃあ買います、と返事。じつはそれまで、特別、バイクに興味はなかった。

値段は3万円。とはいえ、当時の3万円は私にとって大金で、すぐに用意できない。

そこで毎月3000円ずつの10回払いということにしてもらった。

自動二輪免許を取り、バイクを所有したことがちょっと誇らしく、時間があれば、広島市内を乗り回していた。

JC58は1957年の発売で、販売価格は12万円。昭和36年当時、高卒の初任給は8000円ほど。大卒で12000円くらい。2021年の大卒初任給が20万円くらいだから、現代に換算すると、200万円相当ということになる。バイクは高額品だった。

初ツーリング。単独1週間の旅。

当時、バイクは実用車として使われており、趣味で購入したり、ツーリングを楽しむのは一般的ではなかった。

バイクの運転に慣れてくると、これが爽快で楽しく、一日中、思いっきり走っていたくなる。できればそれを数日間、存分に楽しんでみたい。そこで、1週間ほどのバイク旅行を計画した。もちろん、私のまわりに長期のバイク旅行を経験した人などいない。

馴染みのバイク屋に行つて聞いてみた。

「バイクと人間、長距離を走つたらどちらが壊れる？」と。すると主人は

「そりゃ人間じゃ。バイクはちよつとやさつことでは壊れん」

この当時、ホンダは浅間火山レースで圧倒的強さを誇り、破竹の勢い。ホンダの品質はすでに販売店の信頼を勝ち得ていたのだと思う。

昭和36年、JC58で東京、日光へ

会社の許可を得て1週間余りの休みをもらった。ヘルメットにゴーグル、長靴姿のいでたちで出発。

初日。バイクは快調。心はウキウキ。広島から岡山に入り、兵庫の県境で、なんともさつそく白バイにスピード違反で捕まってしまった。

昭和36年4月1日出発

1日目

カメラを購入してから午前9時30分出発

相生付近で白バイに捕まる 時速55KM

夕方大阪着 京都に向かう 旅館泊 500円

2日目

東寺 金閣寺 嵐山 東映撮影所 大映撮影所に行くが見学できず

比叡山 大津市 鈴鹿峠 名古屋

3日目

名古屋 豊橋 浜松 静岡 吉原 三島 小田原 藤沢 戸塚 横浜

4日目

横浜 東京 東京タワー 皇居 栃木方面へ向かうが道に迷う 日光

5日目

奥日光へ いろは坂 中禅寺湖 いろは坂 涅槃の滝 東照宮
宇都宮市内で再び白バイに捕まる 55km 神奈川

6日目

横浜 小田原 熱海 お宮の松 伊東 修善寺

7日目

修善寺 三島 沼津 吉原 清水 三保の松原 富士山がきれい 羽衣の松 日本平絶景清水港 静岡市 浜松 四日市

8日目

四日市 津 伊勢神宮 津 青山峠 道悪く天候は雨 青山峠 桜井 奈良(大雨) 生駒峠 大阪

9日目

大阪 奈良 奈良公園 三笠山 東大寺 春日神社 法隆寺 大阪

10日目

昼まで大阪城 岡山

11日目

岡山 昼に出る 広島に夕方5時前到着

旅行中、一番困ったのが宿泊先の確保。一人旅はなにかと敬遠されがちなのである。小さな安宿を探して交渉したが、立て続けに断られたこともあった。

ところで、あとで日記を見て見ると、いろんな観光地を訪れているが、最初から計画していたわけではなく、思い付きであちこち見て回った。

道路はまだ未舗装のところもあり、車が走った後は土埃がたつのでゴーグルが役に立った。バイクは調子よく走り、ブレーキもよく効いた。

尻が痛い

JC58のシートは馬蹄形の薄いシート。見かけによらず、シートのクッション性はなかなかいい。街乗り程度であれば問題はないが、長距離ライドだと事情は違う。だんだんと尻が痛くなってきた。

サスペンションとシートでカバーできないショックが尻に響いた。20代の筋肉がついた尻でさえ、限界に来ていた。

応急処置として分厚い座布団を買い求めた。見た目を気にしてはいられない。座布団をセツトしてみるとなかなか調子がいい。見晴らしもよくなった。かくして、広島に帰るまでこの座布団は大活躍してくれた。

4 日目に東京に入った。東京タワーや皇居の周りなど、都心を気ままに走った。夕刻、今回の旅の折り返し点と決めていた日光に到着した。翌日、奥日光へ。いろは坂はぜひこのバイクで走ってみたかったコース。当時のいろは坂は、現在の第一いろは坂のみであり、48か所のカーブがある道は片側一車線の対面通行であった。急カーブでは大型自動車同士がすれ違うには十分な道幅でなかったため、渋滞が多発していた。

J C 5 8 はいろは坂を難なく走る。東照宮から宇都宮市に出たところで、再び白バイにスピード違反で捕まった。

帰路についていた 6 日目は横浜から静岡に入り、小田原、熱海、伊東、修善寺へと抜けた。伊藤から修善寺間は道がデコボコ。初のバンクを経験した。

自転車屋さんに持ち込んで修理を頼んだが、チューブ交換が必要で、あいにく合うサイズがなかった。店の主人は在庫のある店に連絡を入れてくれ、わざわざチューブを取りに行き、修理してくれた。こうした旅先で受けるさりげない対応がうれしかった、

長い11日間の旅を終え、無事、広島に帰ってきた。大きな事故やトラブルにあうことなく、初のバイク旅は、大きな満足感を得て終了した。

この旅で、バイクツーリングの面白さを堪能できた。今までに経験したことのない世界がそこに広がっていた。旅行から帰ってきてしばらく

たっても、その時の楽しかったことが思い出される。

かくして、その 4 か月後、今度は盆休みを利用して九州一周旅行を敢行してしまうのである。

このバイク旅も無事終えることができた。

ただ、2 回のロングツーリングを終えて、J C 5 8 の限界も感じていた。九州から帰ってからは、今一つ調子がよくない。きつと、2 回のロングツーリングでの酷使が響いたのかもしれない。

結局、J C 5 8 には見切りをつけ、その後、C S 9 2、C P 7 7 を乗り継いだ。

それ以来、J C 5 8 とは 60 年ぶりの再会となったわけだ。

さて、その後のバイクとの付き合いだが、私は結婚をする前に、行ってみたかった北海道ツーリングを実行し、それを区切りに、いったん趣味のバイクとは距離を置くことにした。結婚後は、いずれ 30 代で会社から独立して事業を興したいし、独立するからには何として事業を軌道に乗せなければならない。とても旅や遊びに充てる時間や金銭的余裕はないだろう。仕事が軌道に乗り、生活が安定し、貯えができるまではじっと我慢だ、と自分に言い聞かせ、きつぱりと、趣味のバイクを封印した。

26 歳でバイクを降り、再びバイクにまたがったとき、私は 43 歳になっていた。

独身時代とけじめをつけるための北海道行



CP77



CS92

26歳のときに縁談が持ち上がり、身を固める決意をした。普通なら結婚に向けてなにかと準備をし、貯蓄もそちらに回すのだろうが、私は違った。独身最後に、はじめとなるバイクツーリングをしたかった。行くなら北海道だ。

会社に相談したところ、快諾してくれ、なんと1か月もの休暇を許してくれた。その時の相棒はホンダのCP77。JC58に比べてパワーがあり、おかげで実力を十分に発揮してくれた。

広島、神戸、大津、沼津、東京、仙台、花巻、青森経由で北海道に渡り、帰りは日本海側を走った。

25日間、9000キロ。大きな充実感があり、また、自分を快く送り出してくれた会社の上司や同僚、結婚相手に感謝した。

岡山へ

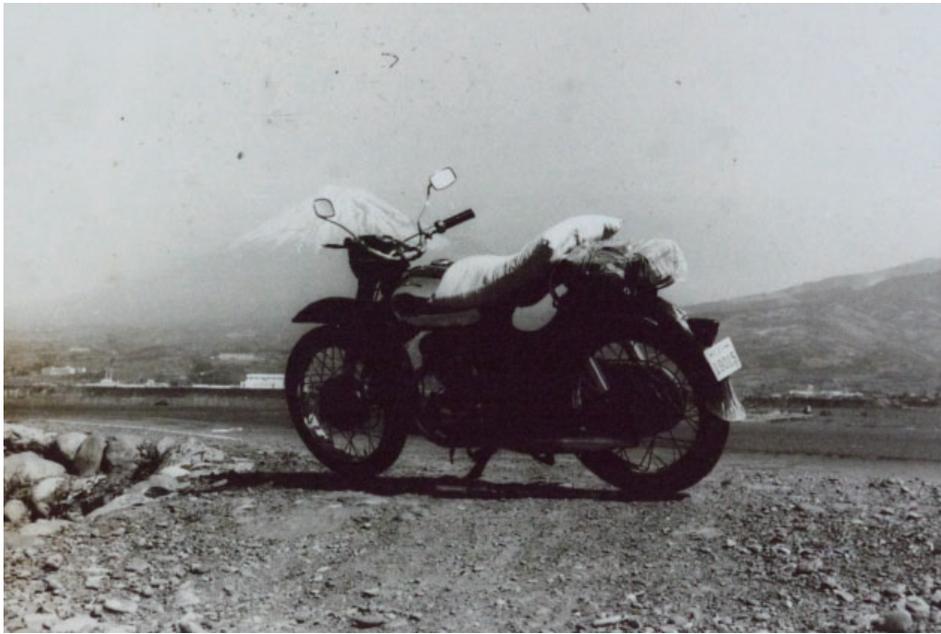
余談になるが、私が広島から岡山へ居を移したのは33歳のとき。岡山の地で独立するためだった。

実弟が同じ会社に勤めており、兄弟二人で会社を興して独立することを計画して父親に相談したが、大反対された。兄弟での共同経営だと、何かとトラブルが起きるもの。そうなると兄弟仲も悪くなる。修復も難しい。独立するならそれぞれが助け合い、別々の地でや

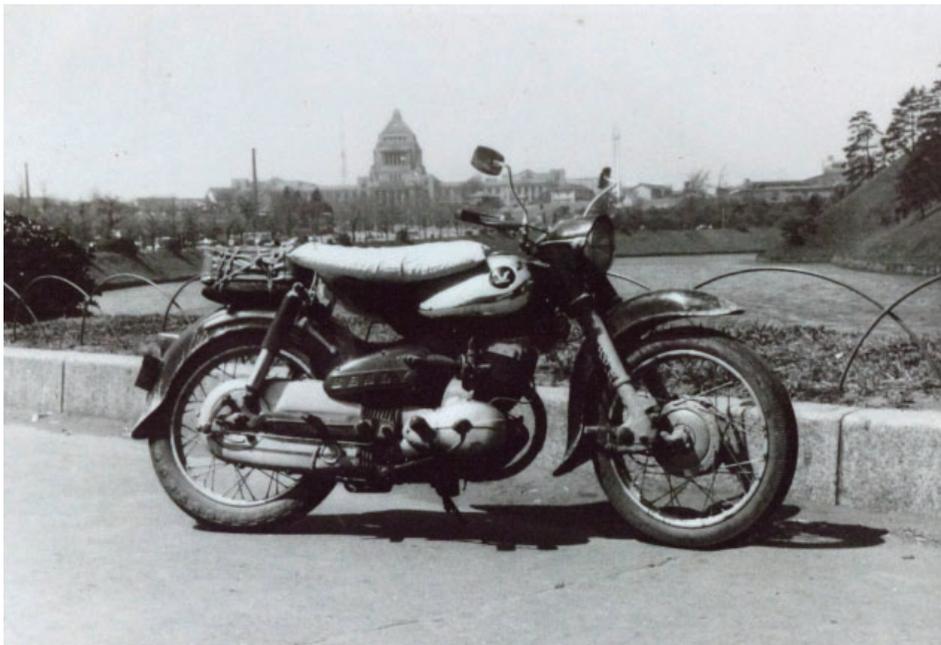
るのがいい、というので、先に弟が広島で独立し、続いて私が土地勘のあった岡山で事業を始めることにした。

岡山には務めていた会社の営業所があり、仕事でよく訪れていた。

会社の専務と一緒に天満屋の屋上が上がって市内の景色を見たとき、広島に比べてだいぶ遅れているというのが第一印象。だが、緑が多い。平野も広い。ここなら何とか自分の居場所と仕事を確保できるだろうと思い、決心した。



富士山をバックに



座布団装着の JC58 国会議事堂



大阪城



日光いろは坂の頂上にて

この時代のバイクにはウインカーがありません。手信号を出して右折左折を知らせていました。
車両紹介の写真はウインカーが写っていますが、これは後年、取り付けられたものだそうです。



東京タワーからの眺望



第2章

ホンダ EARA エアラ

15年ぶりのカムバック。そして事故。





CB750 シリーズをベースに、クルマのシビックやアコードで実績を積んだ、ホンダマチック機構（2段変速オートマチック）をバイクに初めて搭載。1977年。

岡山での独立開業の第一歩は岡山市福田にあった駐車場の一角。ここを仕事場にした。3年間の契約が終わり、場所も手狭になったので現在の場所に仕事場と住居を構えた。会社も有限会社中国フロント製作所とした。

広島時代は材料の大半が鉄素材だったが、だんだんとアルミが主流になりつつあった。忙しいときは近所の方にアルバイトをお願いし、夫婦二人三脚で取り組んだ。私が製作全般。家内が事務全般をやってくれた。

お陰で仕事は途切れることなく、なんとか事業も安定してきたなと感じることができたのが、岡山で起業してからちょうど10年目だった。

バイク解禁

結婚をきっかけに、バイクを封印してから、15年間ものあいだ、ずっと胸の奥にしまい込んできた「バイクを操る楽しみ」。それをいよいよ、自由に解き放つ時が来た。

さて、どんなバイクを買おうか……。考えるだけで顔がほころび、胸が高まってくる。答えは早々に決まっていた。いつかは乗ってみたいと思っていたハーレーダビッドソン。これにしよう。そうと決めたら、いても立ってもいられない性分。

遠足前夜の子供みたいなもんだ。

大阪の大西モーター。ここでFLHを買い求めた。

さすがのハーレーダビッドソン、乗り味は期待通りだったが、予想に反してよく壊れた。

修理のため、何度も大阪に足を運んだ。修理に費やす時間と費用がもつたらない。いつでも、行きたいときに、自由に走りたい。堪能したい。その思いは高まるばかり。

すっかりバイク熱に火がついてしまっていたので、大西モーターに行った際、ハーレーダビッドソンよりかはトラブルが少ないであろうBMW-R100RSに目が行ってしまつた。これも欲しいなど、食指が伸びた。

また作業場の隅には、メグロのK1があるではないか。これもハーレーダビッドソンと同様、乗ってみたかったバイクなので、こいつを勢いで購入して岡山に持ち帰つた。

ところがこのK1、西大寺の阿部オートに持ち込んで修理を頼んだら、断られるほどの代物で、やむなく返却。K1はすでに購入済みだったので、これを下取りにしてみたら、食指を伸ばしていたBMW-R100RSを購入。

15年ぶりのバイク再開は、こんな「勇み足」による失敗をいろいろと繰り返した。その後、FLHはFLTに変更。メグロK1はK2へ。

ちょうどその頃、私がバイクを再開したことを知った元の会社の同僚から、自分のCB750を買わないかと持ち掛けられた。

日本を代表する大型車のCBだから、当然乗ってみたい。17万円で手を打つた。

熊本ナンバーがついていたので、バイク屋に持ち込み、名義変更を頼んだが、なかなか進展しない。というより、気が進まない素振りだったので、このCBを下取りに出して、買ったのが新車のエアラ。

ロングツーリング向きの、斬新なオートマチック仕様だつたところも気に入つた。

準備はこれで万端。というより、準備しすぎの感があるが、こうして私の第2次バイク人生はスタートしたのでつた。

「好事魔多し」とはよく言つたもの。エアラで小雨の中を走つていたとき、脇から車が飛び出し、急ブレーキをかけてバランスを崩して転倒。左手首を骨折してしまつた。

仕事もできなくなつた。

この事故で、私はいろいろと反省させられた。

不慮の事故とはいえ、自分はバイクを甘く考えすぎていたのではないか。運転技術が未熟だつたのではないか。ブランクが長すぎて、バイクの性能に自分の体が合っていないのではないか。いい大人なのだから、もっと大人しいバイクの付き合い方があるのではないか。……等々。

そこで、決めた。再び、バイクを降りようと。

周りから見ても、あまりに高まりすぎたバイク熱をせめて「平熱」まで下げようと。所有する全バイクを処分すると決め、すぐに実行した。

あまりの唐突な判断と行動ぶりに、家内が「せめてBMWの1台くらいは手元に置いておいたらいいのに」と助言するほどだつた。

自分の人生に、バイクは必要だ

いざ、自分の身の回りから、あれほどのめり込んでいたバイクが1台もなくなつてしまつ

と、毎日が物足りなく感じた。予想していたとはいえ、バイクに触れない毎日は、なんともつまらない。いまでいう、ストレスと喪失感状態。

手首の怪我が癒えた頃、私は完全に自覚した。

やっぱりバイクは楽しい。また、乗りたい。自分は心底バイクが大好きな人間なのだ、と。この紆余曲折の自己認識を経て、私の「速攻バイク買い」は、さらに拍車がかかるものとなった。

まことに勝手な性格である。

怪我から4か月後、メグロK1の修復相談を機に親しくなった阿部オート商会を介して、店主の薦める84年式ハーレーダビッドソン - FLHXを購入。以後、同じく阿部オート商会にて、メグロスタミナZ7、カワサキW1S、赤のW1Sを入手した。

その後、モト・グッツィのカリフォルニア2、マーニ、モト・グッツィの単気筒・アイローネへと続くのである。

手首を骨折負傷したおかげで、傷は癒えたものの、完全にバイク熱に覚醒してしまった自分だった。



第3章

MOTO GUZZI アイローネ

モト・グッツィの深み



雑誌・モーターサイクリストに紹介されたアイローネ

イタリアンレッドの単気筒

ハーレーダビッドソンやカワサキW1、メグロを所有していても、次なるバイクへの食指が動くものだ(私だけかもしれないが)。

その食指の対象となったのがモト・グッツィのアメリカンポリス仕様。ハーレーダビッドソンと乗り比べてみたい欲求が高まった。こうなると、もう我慢ができない。

家内が「一人で一度に何台も乗れるわけないのだから」と牽制されたが、ごまかし笑いでスルー。内心、もうあきらめていたと思う。

阿部オート商会から、輸入代理店の福田モーター商会に注文を入れてもらったが、ポリスタ입は日本に入つてこないとの返事。ならばと、代わりにオーダーしたが、カリフォルニア2。

ハーレーダビッドソンとは似て非なるバイクテイスト。縦置きVツインの乗り味をいっぺんで気に入ってしまった。

その後、モト・グッツィのエンジンを搭載した「マーニ」が発売されるとの情報がああり、これも阿部オート・福田モーターのルートで入手。岡山初の納車となった。

モト・グッツィのバイク史を見ると、イタリアでもっとも古い歴史を誇り、単気筒のモデルがあることがわかり、興味を引いた。これもぜひ乗ってみたい。「アイローネ」という名前だった。

そんな想いをふつふつと抱いていた時、モト・グッツィの単気筒、しかもアイローネその



ものが岡山のバイク店に並んでいるのを発見した。驚いた。興奮を押しさえずつ店内に入り、間近で、なめるように眺めた。美しい。このバイクで走行してみたい。エンジン音を聞いてみたい。おそろおそろの店長に「これは売り物ですか」と聞いてみた。すると、売り物ではない。非売品。展示してあるだけ、との答え。これまでにこの店で世話になったことがあったが、つれない返事であった。一般客として交渉しても、おそらく購入は無理だろうと判断した私は、阿部オート商会にこの話を持ち込み、さらに仲介人をはさんで交渉してもらい、なんとか手に入れることができた。

メンテナンスはもちろん阿部オート商会にお願いした。V型エンジンとはまた違ったモト・グツツイのテイスト。私の大切なコレクションであり、いつでも走り出せるよう、コンディションは保たれている。



この「アイローネ」に関するエピソードは雑誌・モーターサイクリスト1989年1月号、浅間ミレーティングクラブ初代理事長である中沖満氏の取材を受けて掲載されている。

第4章

ラビット 彦根保健所号

人が結ぶバイクの縁



真ん中に映っているのが、かつて彦根保健所の足として活躍したラビット。岡山に持ち帰ったときはまだレストア前で、シートはボロボロ。バイク仲間からは「よくもまあこんなオンボロを」と呆れられた。

M御大は63歳の時に仕事をリタイヤした。主要取引先の事業方針転換があり、それを受けて早めに決断した。とにかくと決断の早い人である。岡山で独立した時、名刺を100枚作った。それから30年たったが、机の引き出しにはまだその名刺が残っていた。
営業活動はほぼゼロ。取引先から依頼された仕事を受け、誠実にこなすだけ。そんな仕事スタイルだった。

仕事を辞めるその前後くらいから、60歳以上のバイク愛好家の集まり「還熟トマトの会」に入ってからちょっととしたツーリングをしたり、宿泊宴会をしたりして楽しんでいた。バイクが取り持つ縁。気心が知れあつた仲間同士の交流というのは本当に楽しい。バイクを趣味にしたおかげで出会うことのできた人は多く、その人たちとの出会いに感謝するばかりである。

つい最近、2021年5月にも、別のバイク仲間に出会ったために、軽自動車・ホンダビーターで大阪経由で長野に行ってきた。

翌6月にも長野の美ヶ原に行く予定。これは「還熟トマトの会」の「残骸（失礼）」が適当に集まってパワーやるだけ。メンバーの数が自然減少していくのは仕方ないが、同じ年齢の仲間で、いまでもバイクに乗っている者がいるのは心強い限り。

このほか、雑誌・ライダースクラブの人気連載コラムを執筆されていた中沖満さん（1932～2007）が主催した「イタリア車の集い」にも参加していた。

中沖さんはその後、浅間ミーティングクラブの初代理事長になられたので、「イタリア車の集い」はやめて「浅間ミーティングクラブ」に入った。
この「浅間ミーティングクラブ」でもいろんな出会いがあった。
ペンキ書きで「彦根保健所」と名の入ったラビットスクーターを所有しているが、これはこの会で出会った方から譲ってもらったもの。軽トラに積んで持ち帰り、レストアしてもらって調子よく乗っている。なんともかわいいバイクだ。

人の縁。バイクの縁。

現在、いろんなバイクを所有しているが、それらは自分が探し出して買い求めたというより、バイクを通して親しくなった人から紹介を受け、縁あって所有することになったものが多い。

私より少し若い、大阪の古市さんとは「モト・グツツイの集い」に参加すべく向かっている途中、浜名湖のSAで偶然出会った。行き先が同じだったので、すぐに打ち解けあった。それ以来、親しくお付き合いさせてもらっている。

「英車の松山」として名が知られ、特に英国車に造詣の深い兵庫県川西市の松山さんも「イタリア車の集い」で出会い、交流は続いた。

このお二人が、いろいろと情報と知識を授けてくれ、さらに深いバイクの魅力に浸かっていった。同時に、二人の紹介でバイクも増えていった。

二人が薦めるものに外れはなかったし、なにより、良心的にお世話してくれ、ありがたいばかり。英国車・ペロセットの修理の際にもなにかと尽力いただいた。
私の所有するバイクは、見てもらえばわかるが、これといった選択基準はない。
いいな、乗ってみたいと思う、その感覚だけ。だから自然と、ノンジャンルの個性派が集まることになった。

私を含めたこの3人でツーリングさせてもらったのもいい思い出。

明石の小野さんにも、いろいろとお世話になった。

小野さんは筋金入りのモト・グツツイマニア。彼と知り合ったおかげで、V1000、ファルコーネ500、サイドカー仕様、さらにホンダのジュノーを迎えさせてもらった。

この小野さんとの出会いも、なんとも不思議な縁がきっかけ。
いまから10年ほど前のこと。モト・グツツイのカリフォルニア2に乗って名神高速を走っている途中、クラッチワイヤーが切れるというトラブルが発生。仕方なく最寄りの出口で降りた。交差点付近で、さてどうしたものかと悩んでいると、偶然そこに小野さんがバイクに乗って通りかかって「どうされたか？」と聞いてこられた。

事情を説明すると、ここは危険なので少し移動しようということを手を借り、親切にも「私が修理してもらっている店に行つて、ワイヤーを一本持つてくるわ」と申し出てくれた。
しばらくして小野さんが戻つて来てワイヤーを取り付けたが、カリフォルニア2はアメリカンタイプなのでハンドルグリップまでの距離が長く、必要な長さに足りない。左にハン

ドルは切れるが、右いっばいは突っ張ってしまふ。でも、クラッチワークができるだけで
ありがたい。慎重に運転して帰路についた。
そんな出会いがもたらしてくれた交流と、小野さんがらみのバイクなわけだ。





第5章

ホンダ ジュノオ

一本松日曜ミーティング。いい友がいる。だから足が向かう。



ホンダ ジュノオ M85 4サイクル水平対向
2気筒 OHV 170cc(1962)
先進技術を詰め込んだホンダ2作目のスクーター。水平対向2気筒エンジンに、HRD油圧無段変速機を組み合わせ、モノコックフレームに搭載、スリムさが特徴だった。(ホンダのHPより)

M御大は、天気の良い日は決まって毎朝、2時間あまりのウォーキングを欠かさない。かれこれ20年近く続いている。

そして、毎週日曜日は、岡山ブルーライン沿いにある道の駅・一本松展望園、通称「一本松」に向かう。

バイク好きの仲間が適当にやって来て、食堂でバイク談義をしつつ食事をし、コーヒーを飲む、ただそれだけのゆるい日曜ミーティングという様相だ。

ひと段落したら、昼過ぎには「また来週」と言葉を交わして解散。
こんな習慣が続いて7〜8年になる。

一本松での寄り合いは、何の目的もない。毎回、都合のつく人が自由にやって来て、バイクや日常のいろんなことを話しながら食事して、コーヒーを飲むだけ。1000円のコーヒーは、おごったり、おごられたり。

バイクの楽しみは、乗ったり走ったり、バイクをいじったりするだけじゃない。お互い、共通の趣味のバイクにまつわる話をして盛り上がったたり、茶化したり、共感しあえる者同士で同じ時間を過ごす、これが楽しい。だからほぼ毎週、顔を出している。

ここ以外に、自分が定期的に顔を出している会合に、浅間ミーティングクラブがある。春と秋に、自走、あるいは自走が困難なバイクだと軽トラに積み込んでミーティング会場

に向かう。

全国から同好の士が集まり、毎回違ったバイクと人に出会えるのが面白い。

今年も参加する予定にしていたが、あいにくコロナの影響で中止に。

正式な集まりではないが、この6月に埼玉県で開かれる、ごく小規模な自主的な集まりに顔を出す予定にしている。

そしてもう一つは、モト・グッツィ愛好者の集まり「ルマン会議」。

私の「御大」というニックネームも、実はここでいただいた。

「ルマン会議」ではお互いをニックネームで呼び合う慣習があり、私がない場で、この名をいただいた。面はゆい感じはするが、きっと私が一番の年長者ゆえのネーミングを、ありがたく頂戴している。

「ルマン会議」もまたご多分に漏れず、コロナの影響で、例年のような規模のミーティングを開くことができない。

「ルマン会議」はおそらく日本一の大規模なモト・グッツィファンの集まりで、1年に1回開催。通常なら毎回1000人規模になるのだが、非正規のこじんまりした集まりを計画している。

「ルマン会議」というだけあって、参加者のほとんどがモト・グッツィでやってくる。

見ていて壮観だし、参加するたびにモト・グッツィの持つ魅力を再確認している。

自分が所有しているバイクも、じつはモト・グッツィが一番多い。

それぞれに個性があり、どのバイクもまんべんなく乗り続けたいので、そのためにも、朝

のウォーキングはこれからも続けるつもり。

明日も歩くよ。

(2021年5月 談)



阿蘇山に向かう途中



ルマン会議 仲間と、V1000（コンバート）と



モト・グッツィ V1000（コンバート）。
珍しいオートマチック仕様。ギアはローとハイの2速。ニュートラルポジションはない。クラッチを握ってセルモータでエンジンスター。停車・休憩時はサイドスタンドを出すことで後輪に強制的にブレーキがかかる仕組み。排気音がとてもいいです（マネキネコ）



マネキネコ記

M御大は大型バイク好きである。80歳を超えながら、大型バイクを操る現役ライダー。私など、この事実だけで、すでに「脱帽」である、しかも長距離ランを普通にこなし、お話を伺った前日は、じつは一人で運転して長野から戻ってきたのだという。とにかくタフなのである。

M御大はロングツーリングができる体力を維持するために、2時間程度のウォーキングを日課にしている。

じつは私とM御大が出会ったのも、ウォーキングの路上。たまたま共通の知人と一緒に歩いておられ、その知人の方から「この人はバイクが好きなんだ。あんたもバイクが趣味らしいから、知り合いになっとけばええが」と紹介を受けたのがきっかけ。

その後、ウォーキングでたまにお会いした時、話す内容は当然、バイクのこと。お話を伺うたびに、私のほうから勝手に親しみを覚えてしまった。家が近かったので、「今度遊びにおいで」とお誘いをいただき、さっそくお邪魔することにした。

で、驚いた。

バイクの数々に目を見張った。

M御大はけっして大柄な人ではない。なのに、こんなにもいろいろな、ク

セのあるバイクを操るのか。

コレクターという括りならば、世の中にはM御大よりもっと所有する人はいるだろう。

私が親しみを覚えたのは、「バイクに乗る」行為そのものを純粋に楽しむその姿勢と、バイクに向き合うスタイルだ。

バイクよりも、M御大その人に興味を持った。

念願かなって直接お話を聞く、楽しい時間を過ごさせていただいた。

M御大のバイクとの付き合い方を通して、これを読まれた皆さんそれぞれのバイク愛が、いっそう深まればと思う次第です。

ご安全に。

(2021年6月) マネキネコ 亀井典彦





皇居のお堀と背後には国会議事堂