



片倉シルク時代、全日本実業車ロードレースでも入賞を果たす。フルタイムで業務、そして暗くなってから練習という日々。仕事と競技を見事に両立させたという根性が凄い。

ジテンシヤ 人間 **宝**

自転車界に輝く一番星の人物に登場いただく連載企画。
第三回は数々の傑作・名作自転車世に輩出した
ビルダー界の巨星「シルクサイクルズ」の荒井正さん。

あらい
1955年埼玉県生まれ。1977年に川越工業高校入学を卒業後、1978年に片倉シルクに入社。その後、ジャイアント社を経て、オーダー車作りをメインとする「シルクサイクルズ」を立ち上げた。



シルクサイクルズの工場を訪れたのは残暑厳しい日の事。熱気がこもる工場内でバーナーに火を入れ、玉のように流れる汗を拭いながら溶接をしている荒井さんがいた。「ビルダーとして一から十までできるから、何でも自分ひとりですべてしまふんです。ただ、夏場はもの凄く暑いから、オーダーがあってもあんまり作業したくないのが本音で(笑)」。

オーダー車を作るのにどの位の時間がかかるのか？

「溶接から塗装も入れて約1週間程度。費用対効果的にもギリギリなラインです。でもその位ストイックな方がいい。もっけるのだから徹底的にコストと製法を安くすることでもできてしまいますが、自転車は車のような工業品とは違う。ビルダーとして自転車作りの最前線にいると、人が触れる工芸品のような側面があることを感じるのです。自転車の歴史を振り返ると工業製品として、いい自転車を求めて進歩してきた事実がある。今までは東京オリンピックで活躍したシルク号のようにオリンピックで勝つた自転車、ジャイアントのようにツールドフランスに出て世界的メーカーになったりとか。工業製品としての成熟を求めてがんばってきた。より強く、より早く、より安く。ただ、最近ではそれ以外の価値を自転車には求められるようになった。早くなくたって良い。ゆっくりじっくり自転車生活を楽しむも、第一線にたつビルダーとして、その世界を構築するために力は惜しみたくない」。

ビルダーとなったきっかけとは

熱く語る荒井さんだが、そもそも自転車業界に入るきっかけは幼少時代にあったという。

「原点は子供時代ですかね。1970年代に発行されたサイクルスポーツ二号を見て、自転車は作れるということを知った。それまでは自転車を買っただけで済んでたんですけど、

のどという認識があったため衝撃的でした。欲しい自転車は何でも作れるんだ！と思ったのがビルダーへの第一歩かな。子供だったからカスタム自転車のイラストを見て、直感的にああコレが欲しいなあという憧れがありましたね。中学の頃は金がなかったんで、ちょっとしたパーツを買ってきて10段変速改造を、軽快車をスポーツ車のシステム、スタイルに近づけよう。それから、ランドナー、スポルティーフやロード……と知るに従い、欲しくなる乗りたくなる(笑)。高校は川越工業の建築科に進んだのですが、そこに自転車競技部もあった。自分はサイクリング指向だから競技はやりたくないなと思ってはいたんですが、ロードレーサー乗ってたさ早く走れると格好いいと思って、ついつい入部を(笑)。ただ、川越工業の自転車競技部というのは自転車競技の名門校だったので、さすがに、望みもしないのに競輪選手育成プログラムに組み込まれてしま、そこで体育会系の生活にどっぷり(笑)。部ではメカニックなんて雇えないから、保守管理なんているのは自分でやります。だから、サイクリング好きでメカが好きなんという状態



シルクサイクルズ
荒井正さん



楽しい時代を生き抜いてきた荒井さんだが性格は温厚。そして極めてサービス精神の強い人物。過去を夢を楽しく語ってくれた。

日本人ビルダーとしての矜持

その後、ジャイアントを辞めて、片倉シルクの名を継ぐシルクサイクルズを立ち上げたのは、そんな思いとは無縁じゃなかった。

「正直恥ずかしいんですけど、今でも自転車の世界は欧米ブランドに踊らされる。例えばアメリカなんかはグローバル理論を振りかざし、一旦ハンドメイドを否定してビルダーが速減寸前だった。ところが、そのグローバル理論に嫌気がさして、また再びビルダーが増加している。それに日本ユーザーが飛びついてしまうという構造。日本には古くから頑張っているビルダーがいる。それを無視して、お前ら本当にモノを見て買っているのかと。それの良いのを見て、日本も自転車文化の担い手たるビルダーを増やさなくてはならない。ただ、色々考えてしまってもあるんですよ。今まで、日本のビルダーは徒弟制度のうえに成立していたのです。3万円の小遣い程度で12時間働けるという世界。それでは今の若者はついてこない。さらに、パンクの修理をはじめメンテナンスすらもできない専門員が増えていることが問題。僕なんかはビルドからメンテナンスまでできるから分かるのですが、自転車生活を豊かにするためにビルダーを頂点として自転車サイリスがでるべきです。それが、長い目で見たらいいんです。ビルダーとして鍵はそこなんです。ビルダーとして後進を引き上げてはならない。色々苦難もありそうですが実現させますよ。そもそも自分は自転車業界で生きた、時代にも翻弄されてきた。為替のときで会社がふたつとがぶつた世界をね。ただ、それを自ら選んでしましたから。まさに自転車の波乱万丈、まだまだ続きますよ(笑)」



本宅だった父親の跡を継ぐため川越工業高校の建築科へ。そこで所属した自転車競技部は高校2年生からオリピックの太田選手を輩出している。あり、一日何十キロ走る練習漬けの日々だったというストイックな日々ながらも、結果的にはインターハイ賞を受賞した。



片倉シルクは入社後すぐに企画開発部門へ。「職工とは違う世界を知ることができたのが大きかった」とのこと。その反面、フルタイムで働き、そしてその後に競技車として練習をしていたという。当時の他メーカーでは絶対になかったというハードな日々だったという。

「まあ肩で風切って歩いてるような状態でした(笑)。インハイに入賞してから競輪選手というのが主道でしたが、自分は主道なんかはききたくないで長距離に進みましたね。前回に登場した鈴木木光弘さんとか途中で同じですよ。ロードマンだとB&Sと練習してましたからB&Sに入って、鈴木君の先輩になつたかも(笑)。でも、その頃、スポーツの名前は片倉シルクだったんですよ。で、片倉シルクに入社された。」「競技でポチポチ結果を出しているとお前はここに進みたいのかという話がある。ただ、自分は走るより自転車を作りたいなと思ってたんです。そこで、ビルダーの道を考えるのならB&Sはちょっと違う。それで片倉を希望し

たのですが、当時、片倉は募集なんてやっていなかった。ただ、間を取り持つてくれる人がいて運良く入社できましたね。結局、片倉には6年程いたのですが、直ぐにレーサー技術部門に入れてもらえたのが幸いでしたよね。企画開発部門で、自転車の企画から製造までを網羅することができましたから好きな事をやらせてもらった手前、走らなければいけないと思って実業団競技もやったら入賞しちゃって(笑)。ただ、フルタイム働いての入賞でしたから、条件はかなり厳しかったんですよ。けれど、フレーム作れる奴が早い！格好いい。そんな思いでガムシヤラにやってみました。でもやっぱり、そんな頑張り続けているうちに、他の世界も見てみたいという気持ちが目覚めてくる。」「片倉シルクから、当時動員しつつあったジャイアントに移られたのはそんな頃ですか。」「そうですね。ただ、その頃、ジャイアントに移った日本人は教えてあげるといふスタンスでしたね。俺らは日本で自転車作りのノウハウもあるし、ヨーロッパ自転車の研究もしている。ヨロ前には自分らだんだん(笑)。80年代に世界No.1だった日本の技術が移管したので生産技術は大幅な向上を遂げましたね。ただ、中小企業が連合体と

世界規模でやりますから一流デザイナーに頼んで作ります。そこで、イギリスのデザイナーに依頼しましたね。そんな話を聞いてたら頭にきて、日本人が馬鹿にされていると。こっちの方が良いモノが作れるとね。」「



ジャイアント時代、荒井氏が作り上げたのが傑作フォールディングバイク「MR-4」だ。台湾のExcellence AwardやデンマークのIF Awardなどを受賞。自転車業界で話題をさらった。