

チョッパービルダーの創造力に迫る!!

Creativity of TWO WHEELS

80年代初頭の東京。
チョッパーショップ黎明期といえるその時代から、
切った張ったを続けてきた男がいた……。
唯一無二のカスタムバイクを作り上げるビルダーたちの、
創造力に迫る「クリエイティビティ・オブ・トゥー・ウィールズ」、
第2回目は重鎮、小川泰良氏にフォーカスを当てた。

Photo&Text:YASS GOTO(LOWBROW WORKS)

生涯現役、その覚悟とビジョン

JAPAN DRAG CUSTOM CYCLES

小川泰良

02
Chopper
Builder

性能が退化していくことは ゆるせないんだよ

多くの日本人が憧れる「日本のカスタムバイクシーン」にも、大御所と呼ばれる人々がいる。それはキャリアの長さや、知名度の高さなどにもよるが、それらの要素は往々にして比例するものだ。なにより、現在まで生き残っているということが、すべてを物語っているのである。埼玉県川越市にあるジャパンドラッグ・カスタムサイクルズのオーナー、小川泰良。抜群の包容力で人々を惹きつける彼の魅力は、誰の真似でもないオリジナルのチヨパーを作り出すところにもあるのだ。

高度経済成長期に生まれて

1959年に埼玉県川越市に生まれ、育ってきた小川が初めてバイクに乗ったのは中学1年生。河原でスーパーカブを乗り回して遊んでいたという。時代は70年代初頭、ホンダCB750やカワサキZ2マツ八などが登場し、まさに日本製スーパースポーツバイクの幕開けだった。メーカーも手探りだった時代、まさに高度経済成長期の渦中であつた。彼の前の世代は学生運動世代で、長髪でフォークソングの時代。その次に席巻したのは、ロックンロールとリーゼントだった。

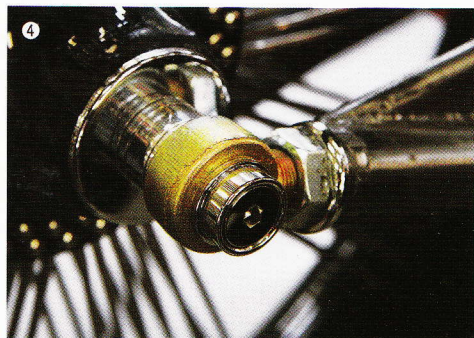
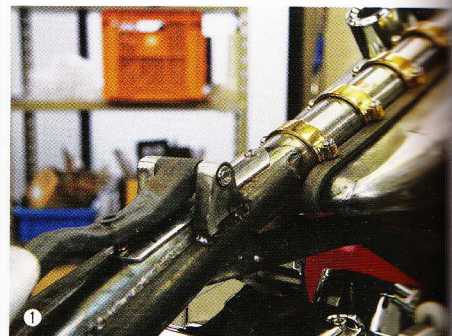
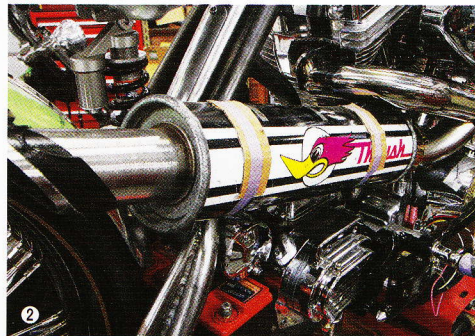
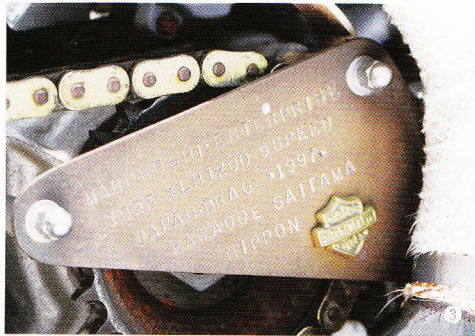
「当時はロンゲの後だから、長髪でフォークとかの後だね。やっぱり、ロックだ口カビリーだというのが不良文化とマッチしてたんだけ。そういう世代。中学の時は学校で丸坊主だから。高校で一生懸命リーゼントにしたよね。TVではキャロルが



小川泰良

JAPAN DRAG CUSTOM CYCLES

伝説のジャパンドラッグサービスがオープンしたのは1981年の春。それから27年、現在は関越川越ICそばにジャパンドラッグカスタムサイクルズを構える。



①ビルダー小川が好むパーツの効果的な流用の一例。ソロシートポストはスポーツスターのフェンダーストラットを、2インチのメインチューブから吊り下げ式のタンクマウントは、キャブレターのマニホールドクランプを流用している。②昔から4輪用マフラーの流用を好んでいた小川の性癖を知ってか、車両のオーナーがインターネットで落札したアメ車用のスラッシュマフラー。インパットは十二分である。③記念すべきフルカスタム1号機、『幻』に取り付けられたメモリアルプレート。以降の方向性を決定付けた。④最新作のリアアクスルシャフトにはこうしたディテールが加えられている。素材の強度や材質を研究し、使うことも好む小川は、ホームセンターなどでもかなり時間をかけて可能性を追求する。⑤P.38にて紹介するカスタムバイクにも取り付けられているウエルドオン(溶接式)のラッチレバーホルダーキット。こうした商品開発にも余念がない。

出てきたと、絶賛して、その後ウエルドオンが出てきて。こんな人たちが日本にいるんだってね。やっぱりかっこよかったよね。映画の『イージー☆ライダー』は中学の時見たけど、よくわからなかったな、その時は。麻薬中毒者の映画だと(笑)。上の世代の人たちはかなり興奮して見てただろうけどね」

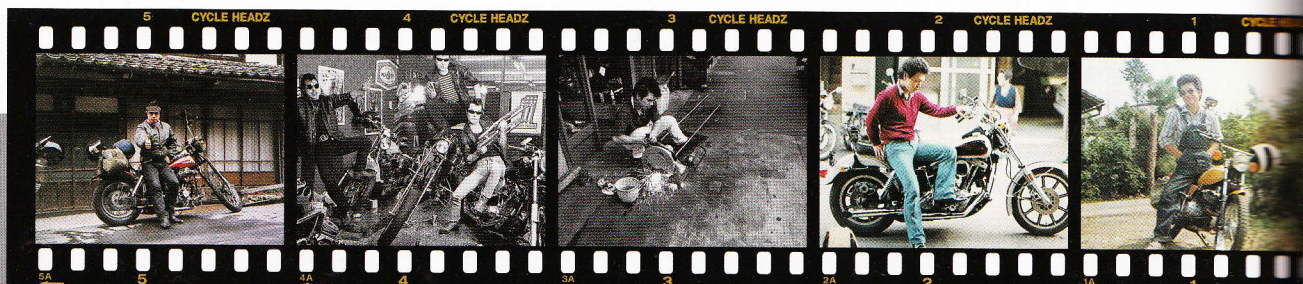
70年代当時全盛だった暴走族は巨大化していき、過激さを増していったがバイクに乗ることは若者の憧れであり、ステイタスだった。なにより、移動手段として最高の乗り物だった。小川は16歳で免許を取得するも、まだ排気量限定もヘルメット着用義務もない頃である。イトコに譲ってもらったホンダ・ダックスに始まり、ヤマハの2ストローク・トレールバイクRT360を手に入れると、3ナイ運動も飛び散る2ストオイルもお構いなしに走りまわった。足を怪我してからは、カワサキKM90に乗り換え、ペイントやパーツを自分で変えて楽しむようになる。曰く、カスタムの原点は、そこからだったという。

「当時、みんな右にならえが多くてね。いろいろいじって遊んでいた。そこからだね、バイクはいじって遊んでたの覚えたのは」
自分のバイクを気分で好きなようにカスタムする。それまで走ることに夢中だった小川は、自分の欲求をそこに見出した。高校を卒業すると地元を飛び出し、池袋のレストランに就職する。貯めた給料でカワサキW1を購入。当時Z2が42万、CB750が39万円。小川の初任給は7万円ぐらいだった。ハーレーは新車で200万円していた時代である。

休みの日にはツーリングに明け暮れたが、上京して2年ほど経ったある日、職場の先輩たちに自分の将来の姿を見て不安にかられた小川は、後悔なく生きるために、自分が一番好きなものでメシを食っていくと決めた。そして、知人の中古二輪車販売店におしかける。

伝説の ジャパンドラッグ・サービス

上野のバイク屋で働き出して半年も経たないうちに店長となった彼は、売りっぱなしの業務形態をよしとせず、独学で整備を覚えていった。仕事柄、ほとんどのバイクに乗ることができたが、トライアンフとハーレーだけは、依然として憧れのままだ。 「そうこうしているうちに、知り合いのバ



- 1 KM90をいじり倒した17歳頃。これでカスタムの楽しみに目覚めた。
- 2 ハーレーを手に入れた20歳頃。TVではソウルトレインが放映されていた。
- 3 竜泉JDS時代。入谷警察の目の前で道端営業の大らかな時代。
- 4 JDS時代の有名な一枚。真ん中の人物は知る人ぞ知る。である。
- 5 とにかく時間があればツーリングや旅にも出かけていた。

イク屋に中古のハーレーが入って、我慢できなくて見ていってさ、オヤジの名前でライン紙書いてもらった(笑)。ハタチの時だね。で、オヤジに久々に電話してさ、当時はツッパってたからさ、『迷惑はかけねえから。初めて息子のために顔も見たくれ』ってね。当時絶交状態で、顔も見たくないし、頭も下げたくないんだけど(苦笑)」

そうして、79FXSローライダーを手に入れる。ちょうど1340CCに変わった過渡期のモデルで、よく修理したという。当時はタメさんのコスモポリタン(現在はサムライ)、横須賀のナックモーター、そしてモーターサイクルス・デンが始まったばかりで、ディーラーと並行輸入屋しかない時代。次第にハーレー乗りの仲間ができ、当時の相方と店を出すことになった。それが81年に東京の竜泉でオープンしたジャパンドラッグサービスである。手曲げのアルバックライザーやフェンダーストラットなど、とにかくなんでも自作したという。FX人気全盛期で、自分のバイクに合わせてマフラーを作っては通信販売していた頃。ほとんどのチョッパー好きは店を訪れていた。

「スイングアーム用のフィッシュテールのアツプスイープマフラー作ってさ、よく売れたよ。アメリカではリジッド用ばかりだったからさ。中になんにも入ってないエンド作ってらうって、ビーバービーバーいわしてさ(大笑)なつかしいよ。」

当時はボバっほいのが多かったよね。マスタングやスポーツスタータンク、フラットフェンダーで、黒で、マフラーうるさくして(笑)。ちょっと凝ったお客だとフォワゴン(フォワードコントロール)作ってくれとかね。で、ハーレーの純正のフォワゴンを改造して国産につけてたね。それぐらいしか売ってないから。

マフラー自体が小さいから。チョッパーだハーレーだって言ってるのは、サーフアーカリーセントしかいなかったんじゃないかな。サーフアーでロンゲはデンの佐藤さんのところ行って。こっちはリーセントでさ、流用してなんとかつつけちゃう。アムちゃんカスタムしてたわけですよ。どっちが好きかってことだよ。庶民の味方というか、金がないきやバンドラッグ、みたいな(笑)。

マフラーもさ、100Vの溶接機でさ。ブーツパッチン、あ、ブレーカー落ちたつて(笑)。最後はブレーカーにひもつけてさ、落ちないように抑えながらやってたよ。燃えちゃうんじゃないか(大笑)。



1997 MABOROSHI (97年製作)
ビルダーにとってもモロリアルな1台。ドラッグレーサーと旧車テイストを掛け合わせた。当時珍しいビュースのヘッドを採用している。



1998 FXSTC (07年製作)
300と1つリアタイヤのサイズと、スピードポイントというホイールメーカーのみ指定され、サブフレームの限界に挑戦したエアサス装備の1台。



0日 (06年製作)
フの西山氏が担当し、青島時社
を小山氏が担当した。このバイクは、06年製のローライダーのカムアウトが特徴で、ビルダー



1989 EVOLUTION (07年製作)
グースノックアームにフロントライザー、ボリュウションエアー、カウチバックで製作されたニュー・スター・ビルダーのパーマフラーはエアサス装備の1台。

フルカスタムを創る、ということ

「JDDCCで独立した頃は、余裕がまったくなかったのね。お客さんに言われた通りのものを、一生懸命作ってたの。で、ある日ハジけてさ。正直、セロと出始めて、かっこいいって頃でさ。あーもうだめだ、俺は作りたいものを作るんだ！しばらく仕事しない。(笑)。で、銀行から金借りて「マボロシ」作ったのよ、それが97年。自分の頭で考えた造形を形にすること、感動を覚えたよね。誰の真似でもない、そして誰に頼まれたものでもないって」

それは雑誌の表紙を飾り、同業者たちからも高く評価された。それ以来、1年に1台は必ずフルカスタムを創作するようになる。オーダーが入る場合もあれば、自分のバイクとして好きに作ったものもあった。小川がこれまでドロップしてきたフルカスタムバイクは、ひとつとして同じスタイルのものはない。そしてそのどれもが、なにかに似ている、というこもなかった。

「影響を受けたビルダーは、いないかな。チョッパー作ること自体、アメリカ人の猿真似ですから(笑)。でも、しいていえば、俺が影響されたっていうのは、ロナーセイジだね。中村さん。やっぱあの人はすごく遠くを見つめてきてるよね。当時、よく遊びに行ってたけど、デンの中にいながら、佐藤さん

それでフレーム、溶接してたからね、馬鹿だよ。ねえ。サンダーとフーパー(100V溶接機)だけだから。だから、古い人たちってサンダーだけでなんでも作るよね。上手だよ古い人は(笑)」

オリジナルパーツも、ワンオフに近い量産だった。それでも、自分たちで作ったほうが輸入するよりも安かった。多くのストリートチョッパーを生み出したが、出資者だった相方とやっていけなくなり、83年に小川が辞めるとJDDCCは自然消滅する。

それからは仲間のバイクだけをいじりながら、舞台美術の仕事で二流歌手たちのセットを製作していたが、やはり年を取ってもやりたい仕事ではなかった。一方ではJDSから独立したサンダースの柴崎氏が頭角を現していた。空白の期間を埋めるべく、小川は再びバイク屋となることを選んだ。そして88年には埼玉のドラッグ☆オンをオーナーの速水氏と立ち上げ、その5年後に、現在のジャパンドラッグ・カスタムサイクルズとして独立する。35歳の時だった。

が作ったものと中村さんが作ったものは明らかに違うのね。あの人が作ったものはスジって言うんだけどね。昔作った「ロナーセイジ」って言うバイクは、20年くらい先いっちゃってたよね。あの人が当時作ってたのは良いなって思った。いまは、ロナーセイジ・スタイルになっちゃってるから大変だね。あつて思うけど。昔はデンの中で両巨頭が刺激し合ってたよね。作るもので」

影響を受けたビルダーはいないというその言葉ももうなすける。ユニークなアイデアと裏腹な乗りやすさ、それに信頼とつながる強度。驚くべきその引き出しの豊富さは、27年というキャリアが裏打ちするものだ。合法的に、新しくして乗ることも、そしてオーナーが長く付き合えることが、ビルダー小川が創るカスタムの命題だという。

「カウチセリングをしてね。小川に投資して、夢のバイクを創造させようと思つて、目にも見えないものを作るためにお客さんが投げってくれるわけだから、期待感を。やっぱそれを確実にキャッチして、ワクワクしながら一生懸命作らんと失礼だよ。ね。そしてそれを長く使ってもらいたいから。」

俺はお客さんの大事にしたバイクをお客さんの目線でやるから、だからアメリカなんかどうだっていい。そして間違いなくバイクのデイメンションなり、基本工学はちゃんと意識して、安全性を重視して作ってるけど。リアタイヤに300を履かせていても、それを意識させないで楽に使えるようにね。与えられた条件の中で、いかに道具として使える日常性があるかなんだよ。

バイク作りっていうのはさ、乗ってもらう人が似合わないんだよね。だから、最初にその人の、背格好からファッションセンスとか、好みの色の系統、そしてなによりもライフスタイル。どうやって使いたいか。そしてなんで、この小川に作らせたか。と思ってくれちゃったのを知ることから始まる。そしてそれに対する答えがカスタムなんだよね。

ただあんまりお客さんの好みとマッチしすぎるとつまらないから、多少の反逆があつたり。あんまりニュートラルなハンドリングだつてつまらないから、ちょっとクセ付けたり。そういうのはすよね。それが味付けたら。よくオールドスクールって言うけど、俺らにとってはライフスタイルだから。若い頃やってたスタイルだからね。だんだん進化したなかに生きてるから。ディスクブレーキ、キャストホイール、カウル、カウチイって言いながら生きてるからね。どんでん先

「使いやすいようにね」

それに最近、ハーレーじゃなく見せるバイク作りが多いけど、なんか威厳がないよね。カスタムしたことによって価値観が下がるのは嫌だよな、安っぽくも作りたくないし。だから、最初から汚いカスタムはできないよ。素人がやるのはいいけど、プロがやっちゃいけないよ」

プロフェッショナルとして

小川はこの業界で長年プロとして第一線で生きてきた。彼のポジションであれば、ジャパンドラグスタイルなるものを確立することも出来るのだろうが、常に新しく、人と違うものを求め、ユーザーひとりひとりを思い真摯に接してきた。カスタム屋であり、バイク屋なのである。それはジャパンドラグの最新作であるスポーツスター・カスタムにも如実に表れている。

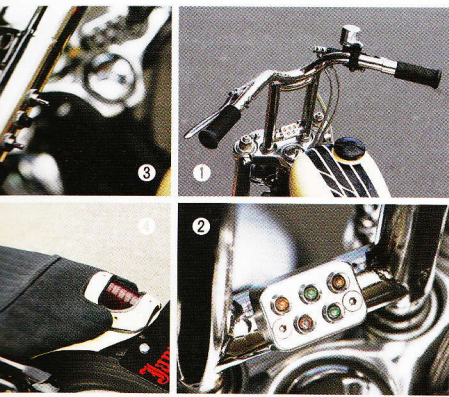
XLH1200Sがベースのこの1台は、ストリート仕様として外装を中心にモディファイされたものだが、そのハンドルまわりにはジャパンドラグがプロのカスタムショップに向けて打ち出したニュープロダクトが採用されている。

シンプルなチョッパーを、よりシンプルに：ハードコア・シリーズと名付けられたそのデイトールは、極限までハンドル幅を狭められる組み立て式クラッチレバーホルダーに、インジケータークランプ、そしてハンドル周りを極限までシンプルに近づけるミニマムスイッチ。これらはいずれもステンレスでウェルドオン、つまり溶接して取り付けるプロダクトパーツだ。つまり、ハンドルを作ってから加工するのではなく、加工してあるものを使ってハンドルを作る。これはプロのビルダーなら誰もが目から鱗のものである。逆転の発想から生まれたものだ。

「自分がずっとやってきて、面倒くさいから、こういう簡単なキットを作った。

裏からできるからスイッチ交換とかすぐい楽だからね」

安全性を考慮したステンレス2ミリの厚のハンドル、それに穴を開け、バリを取って仕上げ、ネジを切るために使った4ミリのタップを折って取れなくなり、ハンドルをダメにした経験のある人ならばわかるだろう。スライチにも面倒なハンダ付けは不要。ゆえに、これはワンオフメイドのハンド



①ショップオリジナルの新品を取り付けたワンオフハンドルは、狭い幅ながら操作性を重視したポジションで、補強も多めに入れることで見せるデザインとなっている。ガンソリタンクはオリジナルのナローズポーツスタータンクだ。②視認性もよく、スタイリッシュに取り付けられた保安部品のインジケータークランプ。取り付けのパイプはスプリングフォーク用の幅も用意されている。③メンテナンスは裏側のプレートを外せばスイッチ交換も容易にできる。最小トルクスイッチ。これ以上シンプルにするにはスイッチをつけないしかない。ステンレスの溶接技術があれば取り付け可能なプロ仕様だ。④まるでシートカウルのように極浅のフェンダーを覆うベッチシート。ピーハイブテールランプにはナンバー灯を加工して取り付けられている。



2001 XLH1200S
ツインプラグのスポーツスター
ジャパンドラグの最新作。
コンセプトに、ナイトイヤー
や、ナイスモーターサイクル
ワグン用のEMPIマフラー

「先駆けており、こうした部分に、業界全体を考えた上で商品化に踏み切った小川の懐の深さが伺えるのである。若い頃には見たくても見えない、あるいは見ようとしても見えない部分であるが、チョッパーを27年間作り続けてきた彼だからこそ、見えてくるものがあるのでは。

「生糊りの業界だから、高齢化でそのうち、チョッパー乗ってるのはジジイばかり、っていう時代が来るから(苦笑)。そういう時代が来た時にもね、終身雇用でいきたいし。若気のいたりしてチョッパー作ってましたって終わるのじゃい、だから、俺は生の仕事としてやってるからね」

JAPAN DRAG CUSTOM CYCLES

ジャパンドラグ・カスタムサイクルズ
埼玉県川越市南大塚880-1
TEL:049-246-3528 FAX:049-241-9244
日・祝祭日:10:30~18:00
定休日:毎週土曜日
www.japan-drag.com



関越自動車道川越ICのすぐ脇、ホテルの隣にあるジャパンドラグは、マキシスタイヤの日本正規代理店としても有名。抜群のキャリアと確かな整備技術、そしてなによりユーザーフレンドリーでアットホームという点でも、かなり貴重なショップである。ハーレーのことならなんでもこい、頼もしいお店だ。オリジナルパーツも充実している。