

## <H27年度第2回「自転車セミナー」>報告書

日 時：平成27年8月6日（木）18：00～20：00

場 所：自転車総合ビル6階601会議室  
（東京都品川区上大崎3-3-1）

講 師：沼 勉 氏

テ ー マ：「ツールで勝利したジャパンメイド」

人 数：48名

### 司会 講師紹介

◆沼 勉 氏は1942年東京都世田谷区生まれ。

中学生の頃当時の第一次サイクリングブームの影響でサイクリングに親しみスポーツ車に興味を持たれ、1964年の東京オリンピック時には上野で店を構える横尾明氏に協力しベロクラブ・トウキョウを立ち上げられ、自転車競技の写真集を刊行されます。大学卒業後は光風自転車に入社されますが、1969年に宮田工業に転職され、新製品の開発に従事されます。

エディ・メルクス、ジュネス、ル・マン、コガ・ミヤタなどを開発され、宮田工業における「スポーツ車」を確立されます。

1989年に台湾のジャイアントの要請でジャイアントの日本法人を設立し代表取締役役に就任され、1993年にインターサイクルを設立し「ランド・ギア」ブランドのスポーツ車を販売されました。

現在は自転車専門誌への執筆や、講演会等広く活動しておられます。

今回は「ツールで勝利したジャパンメイド」と題しましてご講演いただきました。

### <<要旨>>

世界最大で最高のレース「ツール・ド・フランス」で1980年から1981年に日本の自転車が参戦し、優秀な成績をおさめたことはあまり知られていない。

約60年前、戦後復興する日本で多くの若者が休日に自転車で郊外へ日帰りの小旅行を実施しましたが、それをサイクリングと呼び、その流行はサイクリングブームと命名されました。1956年に私は中学生になり、サイクリングに興味を持ち、父親に頼んでマルトのスポーツ車を買ってもらいました。それが私と自転車の関係の始まりです。

大学卒業後の1966年スポーツ車の最先端を行っていた光風自転車に入社して新製品の開発に携わってきました。そのころからヨーロッパへの訪問の野心が高まり、1967年にヨーロッパを訪問しました。目的はオランダで開催された世界選手権視察で2か月滞在し、フランス、イタリア、イギリスなどのスポーツ車事情を視察しました。その頃、海外旅行はまれで、まして自転車でヨーロッパを視察するなど皆無でした。為替は1ドル360円でとても苦労しました。海外旅行で得た収穫はパリでランドヌールを作り、持ち帰ったが、

このモデルがその後の日本のスポーツ車に多大な影響を与えた。作った自転車を2~3日フランスで乗っていたら、一方通行を逆走してしまい、警官につかまってしまった。言葉も分からず、パスポートも携帯していなかったため、大変苦労してようやく日本人だと分かってもらえて解放してもらえたという失敗の思い出があります。

話が変わりますが、ツール・ド・フランスはフランスのスポーツ新聞社ロト、現在のレキップで編集長をしていたアンリ・デグランジュによって企画されました。1903年に行われた第1回大会は合計走行距離2,428kmの6ステージで展開されましたが、1ステージの平均は400km走る耐久レースで、自転車は非常に過酷な状況でした。第1回の優勝者はフランスのモリス・ガランで平均速度25.7kmで走りぬきました。完走者は21名でした。

日本人で初めてツールに出場したのは川室競(かわむろ きそう)と言う人でした。1926年に初めて出場したが、初日でリアアした。それから1927年にも出場したが、第一ステージでリタイアした。その後しばらく日本人の出場はなかったが、1996年にシマノの今中太介氏が出場した。第14ステージでタイムオーバーとなりリタイアした。そのあと、日本人選手においては2009年新城幸也氏、別府史之氏が出場し、見事に完走した。

現在のツールを見ると、日本人が走り、裏方で日本人が活躍し、シマノを筆頭に日本製の機材があふれています。そのような状況を見ますと日本なくしてツールは存在しないのかも知れません。

1890年に鉄砲を作っていた宮田製銃所が自転車を製作しましたが、これが国産第1号の自転車です。フレームに使用したチューブは銃身と同じ方法で鉄の丸棒をくりぬき、一部の部品は輸入品を使用し、6人の鉄砲職人が1か月を費やして作ったそうです。宮田製銃所は宮田製作所に改名し、銃の製造をやめて自転車の製造を本格化し、やがて宮田工業となり、現在のミヤタサイクルとなりました。

ヨーロッパやアメリカではミヤタと同様に製造品を鉄砲から自転車に転身した会社が数多く存在しています。

ミヤタが作った第1号の国産車ですが、当時としては最新のセイフティ・バイシクル(安全型自転車)でした。ワイヤーをまわして、チェーンで後輪を駆動する方式は1885年にイギリスのジョン・スターレーがローバーセイフティバイシクルというものを売り始めたのが最初で、それが近代自転車の基本になった。それから5年たってミヤタが作ったのだが、わずか5年しかたっていないのに、セイフティバイシクルの仕様がきちんと実現されていて、当時のミヤタの技術・情報の収集は、非常にすばらしかったと思います。

1966年頃から第2次サイクリングブームがおこりスポーツ車の需要が高まりました。当時のミヤタは日本の自転車業界第2位で年間約50万台の自転車を生産販売していましたが、軽快車や子供車が中心でスポーツ車は生産数量も少なくて非常に貧弱だった。私は1969年に中途採用でミヤタに入社しました。使命はスポーツ車の強化でした。当時は売

れるスポーツ車はなかなか実現できませんでした。その様な状況の中で、1972年の役員会で一人の役員から、有名な自転車選手の名前を付けたスポーツ車を作ったらどうかと提案があり、即刻それを検討することになり、私がプロジェクトリーダーになり作業を進めることになりました。当時の有名選手といえば、ベルギーのエディ・メルクスです。1965年にプロに転向して以来多くのレースで勝ち続けて絶頂期を迎えていました。ミヤタはメルクスブランドの販売を画策しました。ヨーロッパではすでにメルクスブランドは存在し、ベルギーのケッセル社が販売していました。ケッセル社はベルギーの港町にある小規模な自転車メーカーで、技術水準はベルギーでトップクラスだった。ケッセル社長はメルクスの将来性にいち早く注目し、まだ大選手として確固たる地位を築いていない1969年に契約し、メルクスブランド車の販売を開始と同時にメルクスや彼のチームメイトが乗る自転車の供給をした。メルクスブランド車の販売の権利はケッセルが保有していて、ミヤタがメルクスブランド車の販売を実施する場合はケッセルと契約しなくてはならなかった。1972年ケッセル社を訪問し、契約の交渉を実施し、ミヤタがメルクスブランドを生産して、日本市場で販売することが決定した。

このほかコルナゴのメルクスブランド参入やその後のミヤタサイクルの詳細を語っていただき、最後に質疑応答のあとセミナーは終了しました。

#### 〈セミナーの様子〉

