

3月のクラブツーリングは、東名高速を走り
青水インターで降りた(御殿場付近を走る一行)



20年間に20台乗り換えた
「東京トライアル」の大長会長

特急の機関士になることを夢見た〈大長 始〉は、誠実な人柄でクラブマンにも人気がある。いま、わが国最大の重量車クラブである「東京トライアル」の会長を務めている。車歴も十分な彼は、若い人たちの統率力も抜群だ。

文・中條犀聖 写真・本誌・藤

ヤマキ園の末っ子

いまは国電だが、まだ省線といったころ、京浜東北線蒲田駅の「開かずの踏切」に、毎日のように姿を見せ、走り過ぎる特急つばめやかもめを、目を輝かせてじいっと見つめている少年がいた——。彼は将来特急の機関士になるのが「夢」であった。

大長 始氏（44歳）は蒲田駅前で昭和10年に生まれた。近くに松竹の撮影所もあり、汽車を見に行かないときはこの撮影所が遊び場であったが、戦後、香料会社が買い取り、いま撮影所はない。

生家はギ園という日本茶の卸小売をしていた。大長という姓はあまり聞かないが、出身は栃木県の佐野藩で、勘定奉公をしていた先祖の「長」が、殿様に功勞があったとき「大長」

初めて乗ったホーネット号はチャンネルフレームで、エンジンは三菱のシルバービジョンの200ccが付いていた



昭和34年、30万円で兄に買ってもらったノートンドミネータに跨ったときは、鬼の首でも取ったような嬉しさだった（大森海岸にて）

東京トライアルクラブでは、春秋2回ジムカーナ大会を開催した（砧の現・警視庁交通指導センターにて）



住宅は結婚して7回も買い換えた。いまのガレージには、乗用車3台とハーレーも無理なく入る。長女の由実さん（18歳）は、6歳から長唄の三味線を始め、今も続けているが、今春清泉女子大に入学した。長男毅君（14歳）は中3になったが、ミクロネシア協会のチビッ子親善使節団として、毎年8月には南洋諸島に出かける。妻の愛子さんは「ママさんバレー」をしていたが、今はやめた。代りに「東京トライアル」の「奥さま会」を毎年正月に開き6回目になる。12~3名の奥さんが集まり賑やかに話し合う





古都鎌倉にある報国寺は、竹の庭としても有名だ。今から650年前足利氏が建て、4代90年にわたって栄えたの姓をもらった。本当はおおさというのだが、面倒なのでだいちょうといっている。

祖父の藤三郎（78歳で昭和23年没）は栃木県から30歳のころ、祖母のみき（81歳で昭和32年没）と東京に出た。最初まんじゅう屋を開業したが、その後お茶屋に転業した。父の大三郎（73歳で昭和43年没）は、母たけ（79歳で

昭和49年没）と協力して藤三郎が開いたヤマキ園を大きく広げた。支店を3店舗と家作を10軒ほど持つまでになるが、昭和20年4月15日の京浜地帯の空襲で、大長家の財産は全焼した。そのとき、倉庫に30万円ぐらいの日本茶が入っていたが、それも灰になった。100gの玉露がただの85銭のころの30万円だから、燃えた日本茶の量もばく大であったことがわかる。

空襲で丸焼けになった一家は、祖父母が疎開していた佐野市へ逃げてゆくが、汽車の好きな小学校5年生だった彼も、満員の貨車のデッキにしがみ付き飲まず食わずの旅は、つらい思い出しか残っていない。

大長 始氏は、長男信二（21歳でフィリッ

鶴岡八幡宮には毎年クラブの「初詣」で来るが、親友相原氏とふたり連れは珍しい



ピンで戦死)、次男辰（生後半年で死亡）、3男守一（48歳・装飾品卸商）、4男広（46歳・装飾品卸商）、長女初恵（55歳）、次女千恵子（52歳）の7人兄弟で、彼はその末っ子である。

佐野市から昭和25年4月に上京し、父の友人が経営していた上野の花王堂という化粧品の卸商に就職する。月給1,500円で化粧品屋の店員となった彼は、自転車に乗り雨の日も風の日も、商品を得意先の小売商に配達して歩くのが日課となつた。上野を出発して、横浜、鶴見、荻窪、吉祥寺…どこへ行くにも自転車であった。

胸を悪い2年の入院生活

自転車でペダルを踏むと分かるが、東京の町並みにも勾配のきつい坂が大分ある。彼は毎日ペダルを踏みながら脚力の限界も知ったが、店員の身分では、流行の始まったバイクやスクーターには乗せてはもらえなかつた。第一肝心の免許の資格年齢にも達していなかつたが、花王堂に乗ってくる人たちのものをちょい乗りしては、「神田の妻恋坂はベルトがすべて半分押し上げた」「あのクルマはバスを追い越せたから60キロは出るヨ」など自転車と比べてやっぱり速いなあーという実感だけは知っていた。

昭和29年4月、適齢になつたので免許を取得した。これに並行してセールスマンとして会社のバイクも乗り回せるようになり、自転車のペダルは踏まなくてすむようになった。

最初に乗ったのはホーネットで、60kmも出すとエンジンが焼き付き、故障も多かつた。次に乗ったホンダのスクーター、ジュノオはよく走つた。道路工事の穴ボコへ飛び込んでポンコツとなるまで、ごきげんだった。

給料が5~6,000円のころ、ドリーム単気筒250の社用車に乗つたが、セールスの道すがら、ヤマリン、福田、池田、ヒグチモータースなど、外車が飾られたウインドーを眺めて歩くのが一番の楽しみだったが、自分の給料と比べてピックリする高価な外車、BMW、



大長 始氏（44歳）
一時は玉突きも凝つたが、かけことは一切やらない。妻子を海外旅行にも連れて行き、自分の趣味だけを喜ぶ父親でない。息子をスキーやツーリングに連れ出すが、16歳になり免許を取得する日を待つ。装飾品卸商〈愛晃工芸〉を6年前から自営。いまBMW R65に乗り換えることを考慮中



特急の機関士になろうと思つただけに今もSレマニアだ。
2階の8畳間一杯にNゲージ規格の鉄道模型が置かれてある。
10年前200万円の費用で半年かけ自作した





建長寺は鎌倉五山のひとつで、今から730年前に大覚禪師によって開山された。大長、相原氏とも鎌倉には数え切れないほど来たが、古寺巡礼は初めてだ

BSA、ノートン、アリエル……とても一生働いても買えないと思った。

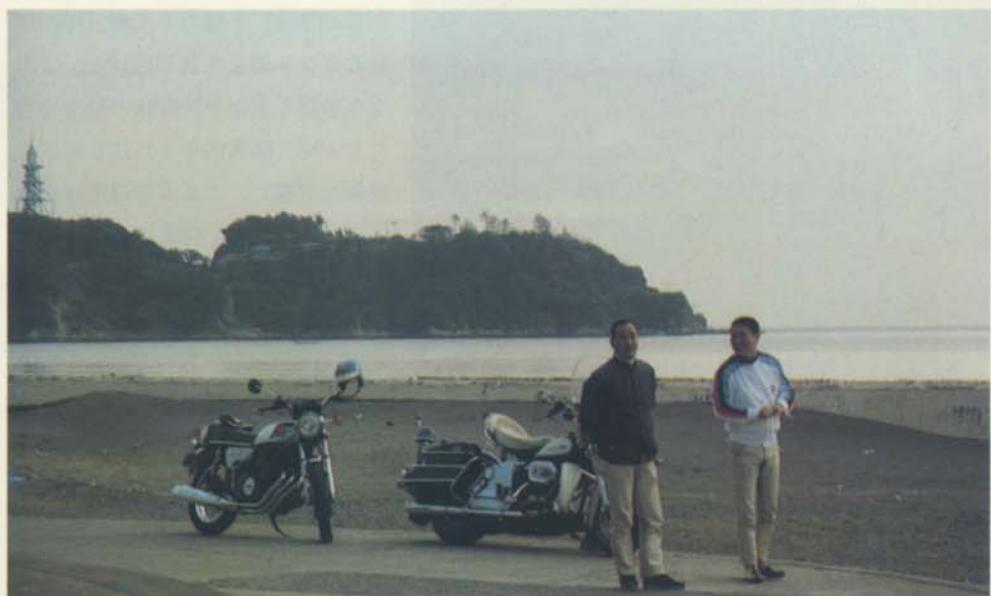
セールスマンになり、好きなMCにも乗れるようになって間もなく、胸を悪いお茶の水の順天堂病院に入院し、約2年間の闘病生活が始まる。働きながら進学しようとしていた矢先、病で倒れた悔しさは今も忘れられない。両親は栃木、兄姉も近くにはいなかった。孤独の立場で病床にいた彼を、毎日通院して食事洗濯の身の始末をしてくれたのが、いま彼の妻である愛子さんだ。

愛子さんは、彼と同じ職場の花王堂で働いていた。が、近くに身寄りのいない病床の彼を、だまって見過ごしていられなかった。全快して退院するとき、順天堂病院の婦長さんは大長氏に向かって、「病人に尽くす人たちの姿は、数えきれないほど見てきたが、あんなに尽くす女性を見たことがない。もしあのを見捨てるようなことがあったら、あなたはばちがあたる」といわれた。

その道のプロの婦長さんが感動したくらい



クラブツーリングは、村山モータース前から出発する。スタート前には大長会長が参加者に「ツーリングの心がまえ。を徹底して、事故を起こさないよう、全員の心を引き締める



源 頼朝の墓は小高い丘の中腹にあるが粗末だ

江の島の見える砂浜で、青春時代によく泳ぎに来たころを思い出し、ふたりは当時を偲んだだから、愛子さんの尽くし方は真実そのものであったに相違ない。義理と人情を大切にする大長 始氏は、真実一路の愛子さんと昭和34年11月結婚した。彼が25歳のときである。

東京トライアルクラブに入会

退院した彼は、3男守一氏の所に身を寄せ



て、療養しながら装飾品の商売を手伝うこととした。兄の守一氏はスクーターでセールスをしていたが、次第に元気になった彼は、M Cの魅力が忘れられず、ヤマハの250ccを買ってくれば、一生懸命に働くと兄に泣き付いた。兄は彼の願いを聞き入れてくれたが、ヤマハに乗り出した彼は、毎日が楽しく面白いツーリングで、今日は箱根へ、明日は日光へと遊び歩いた。

こんなに面白いことがあったのか、ピックリしたり喜んだりの毎日だったが、誰でも同じように重量車が欲しくなってきた。そこで兄にまた泣き付いた。「今度こそ仕事をするから、重量車を買ってくれ」と頼み、ノートン"99"の中古を買った。これを半年ぐらい乗ったが、ホンダCB77の新車に乗り換えた。1,000kmほど乗ってみたが、どうしても気に入らない。

そこで彼は一大決心をして、1,000kmほど走ったトライアンフの59年ボンネを50万円で買った。この車は北区にあった北公動機から買ったのだが、間もなくこのモータースは倒産した。そのころから、毎日カミナリ族のよ

うに走り回ってはいられなくなった。仕事に身を入れないと、兄にも見放されそうになっていた。

大長 始氏は凝り性で、方向がピタリと決まれば、それに集中できる人物である。療養のために毎日のツーリングが必要だと兄にはいっていたが、兄がそれを認めないことが分かると、彼は猛然と働き出した。このボンネットは2万kmは走ったが、仕事もバリバリやり出した。

彼が住んでいた大井周辺には、重量車仲間が10人ほどいた。いま思えば、みんな荒っぽい乗り方をしていたが、そのなかに相原和男氏(38歳・現在東京トライアルクラブ副会長)もいた。ステンレスの加工を家業としていた彼は、BSAスピットファイアに乗っていた。ふたりで箱根へ2時間くらいで往復ができた時代で、日曜日には朝早く軽井沢まで走り、碓氷峠のコーナーを楽しみ、午前中に東京まで帰れたころの話だ。

北公動機が倒産したので、相原氏とふたりで村山モータースへの出入りが始まるのが、ちょうど彼が結婚した昭和34年ごろだ。村山



モータースには、それより3年ほど前に設立した〈東京トライアルクラブ〉があったが、クラブ活動は活発でなかった。彼らふたりも、笹田隼男、大越徳藏、近沢松雄、村山栄一の各氏と一緒に発起人に加わり、東京トライアルクラブは活発に動き始めた。

二度の転倒、だが無傷だった

63年のボンネットが入荷するというニュースはクラブの中でも評判で、着荷までの半年間、61年中古のボンネットに乗って待った。この63年のボンネットは10台ほど村山モータースに入荷し



↓昭和41年7月、大阪陸友会のメンバーが東京見物にきた際、羽田空港での記念撮影(左より大西、大長、永尾、北野、相原、河合の各氏)。これが契機となり東西自動2輪交友会が始まり、やがて全国組織へと発展した(下の写真は第2回の伊良湖ミーティングのもので、東京50台、大阪30台が集まつた)



東名の足柄サービスエリアで、東京から参加した28台は小休止した(上)





清水市の三保ランド前に、静岡支部の20台を含め48台を並べ、参観者たちの目を楽しませた

たが、箱を開けてがっかりした。エンジン、ミッションが単体構造となり、前のリムは18インチで、走ってみるとパワーがない。エンジンに手を入れてみたが、どうしても気に入らないので、3,000km走って手放した。大きな期待をしていただけに、その失望も大きかった。

トライアンフを手放した彼は、ちょい乗りのBSAのロケットゴールドスターを買ったが、セパレートハンドルのため、タンクを抱えての乗車フォームに無理があり、2月の寒中を伊豆へ出かけた夜、胃けいれんを起こしてしまった。

それでも、ヘッドやキャブレターをイギリスから取り、ツインに改造して関西旅行もやり、2年は乗った。

次に乗ったBSAライトニングロケットは軽く200km/hは出て調子がよかった。北海道、東北方面も走ったが、これには2年間楽しく乗れた。そしてまた、BSAロケットゴールドスター67年を新車で入れた。GPキャブも付き、圧縮比10.5:1で性能もよくなつたと思い買ったが、エンジン回転がスムーズではなかった。わずか3,000kmほどで手放したが、BSAの人気はこの車からガタ落ちした。

しかし大長氏は、まだ英車を捨てず、ノートン・スクランブルモデルのM15CS68年を買う。そのころ東名高速が開通したので、走る機会が多かったが、高速性がよくないので1年で手放し、再びノートンコマンドに乗り



三保の海岸で東京本部と静岡支部のクラブ員が集まり、みんなで地引き網をして楽しんだ換える。コマンドでは南紀から四国、東北方面へも旅をした。石巻付近をかなりのスピードで走っていたとき落石にあい、直前に落ちた石を踏み20mほど飛ばされたが、フロントフォークが曲がっただけで、体のほうは無傷だった。

英車を主に乗ってきた彼も、初めてドイツ車のBMW R75/5に乗り換える。蓼科高原へ出かけたとき、白樺湖の有料道路のコーナーに18cmほどの段差があり、路面が陥没していた。有料道路でもあったし、右コーナーをいっぱいに突っ込んだからたまらない。このときも20~30mも飛ばされ、マシンは乗れないほどの深傷だったが、体は無傷でビンビン

していた。大長氏の派手な転倒事故はこのふたつだが、2回とも体に損傷がなかったのは、彼の反射神経のよさがフォローしているらしい。彼はスキーにも趣味があり、よく滑りに出かけるが、2級に上達するのも早かった。

転倒したBMWから、またノートンインターフェース73年に換えた。タンクとシートを改造したが、出来上がりてしまうと、もう魅力がなくなる。物事を完成しようとして、一心になっているときは、無限の喜びと楽しさを感じるが、想定した姿に完成したあとの空虚に似た一服感は、凝り性の人ほど大きいものだ。凝り性の彼の心には、その喜びと空虚さとが、マシンを買い換えるごとに往来していた。

ノートンの改造が終わると、BMW R90/6に乗り換える。日本には一番早く入荷したも静岡支部の宮島洋三支部長(52歳・左)は、50名近い会員の前で歓迎の挨拶を述べた





のだが、これに1年間乗ってみる。が、ハーレーFLHの1,600km走行のものを、村山モータースから薦められ、昭和50年10月に買う。いま走行14,000kmを指しているが、これが現在の彼の愛車である。

他人の車を“ちょい乗り”するナ！

東京トライアルクラブは、ツーリングを主体にしたクラブ活動を続けていたが、昭和40年静岡支部のクラブ員のヤマハトレールT Y250に乗り、バランスをとる相原副会長

年から約10年間ジムカーナも主催した。第1回目は立教大学のグランドを借りてやったが、狭山のスキー場広場、砧の自動車教習所、大井競馬の駐車場などを借りて開催した。一般公道ではテクニックの向上が図れないで、ジムカーナで向上させようという目的であった。最初は会員だけでやったが、後には一般ライダーの参加も認めるようになり、多いときは100台以上の参加があった。

東京トライアルクラブのいまひとつの特長は、〈全国自動2輪交友会〉の母体クラブであることだ。昭和41年4月16日、東西自動2輪交友会の名称で、東京トライアルクラブと大阪陸友会のメンバー50名が、静岡県舞坂でドッキングし浜名湖で泊まり交歓した。

それから毎年1回、両者は場所を変えて会合してきたが、参加人員は次第に増え200名近くになった。昭和47年4月15日、熱海温泉の集まりは220名にも達した。そして、参加者が全国各地からになったのを機会に、前記の「全国」に名変することになる。今年は14回目で5月20日に京都市内で開催されるが、全国50のクラブから約600名の参加が予定されている。

大長 始氏は、10年かけてクラブのメンバーたちと日本の各地を走り、ほぼ日本を一周した。そしていまも、毎月1回あるクラブツーリングには必ず出かけている。東京トライアルクラブに入会して約20年、月に1回（毎月8日）あるミーティングに欠席したのも2回だけだ。一度は義弟の告別式、あとは商売の都合でどうにもならなかつた日だけだ。

東京トライアルクラブは、本部（55名）、新潟支部（21名）、静岡支部（37名）、群馬支部（21名）から構成されている。長いこと本部長をやっていた大長氏は、昭和49年から会長



BSAロケットゴー
ルドスターはセバレ
ートハンドルで、乗
車フォームが前傾と
なり内臓を圧迫した

となり5年になるが、いまもその役職に推されている。

乗車歴10年で平均年齢29歳のクラブ員たちは、自営、サラリーマンと多彩だが、礼儀正しい素直な青年たちだ。彼はクラブ員の仲人を7組もやったが、これからも頼まれそうだ。ミーティングのときクラブ員に話すことは、「趣味は金がかかる、それがイヤなら辞めればいい。金を使うのがイヤならテレビを見ているのが一番だ」と話す。「仕事はどんなにつらくても、やり抜くことだが、クラブのミーティングがつらかったら来なくてよい。しかし、出席するからにはクラブの規律を最低条件守ってほしい」とも付け加える。そして、44年の半生をMCと一緒に生きた彼は、「他人の車に“ちょい乗り”は絶対するな、事故はそういうときに起きる。他人の車がうらやましかったら、自分で働いて買え。それが君たちの命を守る最低の規律だ」と教え込んでいる。

大長 始氏は、人との交際も5年くらい相手を見てから始める。その代わり始めたらトコトン深入りする。彼はこれだけの車歴がありながら、「村山モータース」一筋ではかの業者は全く知らないし、知ろうともしない。一番親しい車友相原和男氏とも22年の交際になるが、仲人をやった関係もあって親密の度は深まる一方だ。

その相原氏から、「クラブのツーリングも近いから、その前にエンジンを回しておこう」と電話が入った。ふたりはNHKの大河ドラマ「草燃える」の舞台、春の鎌倉へ向けて走り出した。

それから2日後の3月18日、「東京トライアル」のツーリングが行われた。朝から晴れ上がったこの日は、一日中好天に恵まれ、桜の咲き始めた静岡への旅を、ことのほか楽しいものにさせた。清水インターには、静岡支部20台が東京本部28台の到着を待っていた。そして、三保海岸で地引き網をやり、コハダ、アジ、タコを網に入れ喜び合った。



月刊 **MOTOR CYCLIST** 6月号
5月15日発売