

# オーダーメイド自転車一筋40年超 メイドインジャパンの力を示す

株式会社マツダ自転車工場  
取締役会長

## 松田 志行

### 【プロフィール】

松田 志行(まつだ しこう)

1945年東京生まれ 1968年明治大学卒業、同年株式会社マツダ自転車工場入社 1975年からオーダーメイド自転車の製作を開始 1995年日本自転車普及協会主催第8回ハンドメイドバイシクル展・第1回コンテストで「NEXT-C1」が再優秀賞を受賞。以降、多くのコンテストで最優秀賞を受賞する 2009年にSUBARU XB受注生産、2012年にはミシュランから発売された自転車「パリ・プレスト」のフレーム設計・製作を担当



withコロナ時代の移動手段として、昨年から今年にかけて、世界的に自転車が注目を集めている。なかでも、国をあげて自転車の利用を促進しているのがフランスだ。パリでは2020年5月から、およそ150kmにわたる自転車専用道路の建設が進められているようだ。

わが国でも自転車活用推進計画のもと、各地でサイクリングロードの整備が少しずつ進んでいる。コロナ禍にあっても、いたる所で例年どおりに新緑が芽吹き、サイクリングが気持ちの良い季節になった。今ではあまり乗らなくなってしまったが、私もこだわりの自転車を数台保有しており、かつては街乗りや郊外の専用ロードサイクリングを楽しんだものだ。

今回ゲストに招いたのは、特に思い出深い「マイ・バイク」をつくってくださった、株式会社マツダ自転車工場の取締役会長・松田志行氏である。40年以上の長きにわたって同社の舵を取り、常にチャレンジ精神をもって数々の名機を世に送り出してきた“フレームビルダー”の想いを聞いた。

(対談収録：2021年3月9日。リモート形式で実施)

## 「ザ・自転車」をつくる！ その気概をブランド名に込めた

**森井** 松田さんに自転車をつくっていただいたのは、今から30年以上前だったでしょうか。私が再開発振興株式会社の社長に就いた際、自活研の小林さん、シマノの中村さんと一緒に弊社にご挨拶に来てくださったのがご縁となりましたね。小林さんから「松田さんはオーダーメイド自転車の日本一のづくり手ですよ」とご紹介いただき、「それならぜひ私にも一台つくってください」とお願いしました。

**松田** その節はありがとうございます。乗り心地はどうでしたか。

**森井** 当然ですが、やはり自分の身体にぴったりで、まったく無理することなく漕ぐことができ、感動したことを覚えています。総コストはいくらくらいだったでしょうか？

**松田** およそ30～40万円くらいだったと思います。一般のお客様は「オーダーメイド自転車はかなり高い」と感じていらっしゃることでしょ。競技用・競走用の自転車の目的は速く走ることなので、精度、強度、性能という目には見えないところを重視して作っていますが、一般のお客様は値段、電動アシストに代表される機能性、そしてデザインといった目に見えるもので判断されるので、強度や乗り味、乗り心地といった

目に見えないところは判断基準にしてくれませんね。ですから、オーダーメイドのことを知らずに話をされるお客様には、まず価格を伝えてから自転車を使う目的を尋ね、用途、目的に合う市販車をお薦めします。

**森井** プロの競輪選手向けの自転車もつくっていらっしゃるんですね。

**松田** はい、今はそれが当社のメインの製品です。アマチュアのコアな自転車ユーザー向けのオーダーメイドのロードレーサーは、1台60～70万円レベル。しかし競輪選手用になると、商売道具です。落車事故をしたりするケースも多く、1年に1台ペース、多い選手で1年に3～4台つくることもあります。これ



① 左ページの記事トビラで松田氏が支えていた「SUPER PROFESSIONAL」。松田氏が競輪フレームの製作技術で培ってきた競輪用自転車の集大成として、LEVELブランドの最高峰に位置づけられるトラックレーサー ② 2006年、荒川区東尾久に移転。工場と本社、ショールームが一体になっている ③ マツダ自転車工場は、荒川区が指定する「荒川ブランド」のモノづくり見学・体験スポットでもある

までに1人で40～50台発注いただいた選手もいますね。

**森井** その選手は収入の面から考えると松田さんの“お得意先”ですね。

**松田** そうということになりますね。また、同じロードレーサーでも、アマチュア向けとプロ向けは仕様異なります。走る目的や場所、スピード、使用回数などが全く違いますから。

**森井** プロ選手の自転車を手掛けるようになったきっかけは何だったのですか。

**松田** 競輪を統括する日本自転車振興会(当時。現在は公益財団法人JKA)に、国家試験のプロ選手用のフレームをつくる資格(登録)を取らせてください、と私が登録申請したことが始まりです。選手のフレームをつくるのはもちろん極めて難易度が高いのですが、選手の満足度の高いフレームをつくれれば、フレームビルダーとして大きな名誉になりますし、業界内での評価も上がります。まず、通商産業省(当時)の試験機関で強度と精度の試験を受け、さらに面倒な仕様書を作成して、1980年に日本自転車振興会登録(NJS)第192号を取得し、ブランド名を「LEVEL」としました。

**森井** LEVELにはどんな意味があるのですか。

**松田** フランス語の古語で自転車を「VELO」と言います。フランス語の名詞には女性・中性・男性いずれかの冠詞が付く言語規則があり、自転車には中性名詞の冠詞「LE」が付きますので「LEVELO」となります。その最後の文字「O」を取って、前からでも後ろからで「LEVEL」と書くようにしました。「ザ・自転車」という意味の造語をブランド名にしたのです。

**森井** なるほど。フランス語が由来だったのですね。フランスといえば「ツール・ド・フランス」が開催される、ロードレーサー先進国です。そうした自転車文化に松田さんらしい考え方が投影されてきたブランド名というわけですね。

**松田** はい。LEVELブランドが完成した翌1981年には当時の通産省SG登録工場(第50-038号)を取得しました。

**森井** そうしてついにプロ競輪選手向けのフレームづくりに本格的に取り組まれたわけですね。現在、どのくらいの台数をつくっているんですか。

**松田** ウチでは年間およそ150台くら

いの自転車をつくってしまして、そのうちの半分は競輪選手向けですね。ただ、1980年の登録が済んだ後、数年間はプロ選手からの発注はなかったのですが。

**森井** え! そんなに長い期間? なぜだったのでしょうか。

**松田** やはりLEVELの知名度が低かったことと、当然ですが、新規参入ですのでも誰も乗ったことがなく、試してみようとする選手がいなかったからだと思います。しかし、せっかく国の登録も果たしたのだから、ぜひともプロ向けのフレームをつくりたい!そこで地元荒川区出身の競輪選手を紹介していただき、その方に乗ってもらうことにしました。ただ、残念ながら、その選手は成績がさほど上位ではなかったため、LEVELの評判も上がらなかったのですが……。

**森井** その後どうされたのですか。

**松田** その選手の弟子に当たる新人選手に乗ってもらい、幸いなことに彼が強くてメキメキ成績を伸ばしていったんです。それに伴い、LEVELの評判もどんどん上がり、現在の発注数に至った経緯があります。

**森井** やはりプロ選手は結果がすべてですね。もちろんLEVELの自転車だったからなのも言うまでもありませんが、その競輪選手が優れた能力を開花させたことも松田さんにとって幸運でしたね。

**松田** そうですね。彼は10年ほど前に引退しましたが、今でも付き合いがあります。

## 業界の常識を変えた 初のCADシステム導入

**森井** さて、ここからは話題を変えて、松田さんにつくっていただいた別の自転車の話をしようと思います。今年の夏には東京五輪が遂に開催される見通しですが、松田さんには以前、五輪期間中に選手や大会関係者用の移動手段と



「優い」。しなやかなクッション性を持つU字型フレームで、変型性膝関節症や人工関節などで、ひざが曲げにくい人でも乗りやすい超低床自転車。一人ひとりの症状に合わせたオーダーメイド自転車である



CADシステム導入に反発や疑問の声をあげた自転車製作業界に対する“回答”として、利益を度外視してつくった、特別なロードレーサー。この名機の登場を境に、業界内においてマツダ自転車工場の地位が確立されていった

なるシェアサイクルの試作品をつくっていただいたことがありました。

**松田** ええ、26インチと27インチの2台でした。

**森井** 大会期間中、競技場や大会施設が集中するエリアの自動車移動が制限される可能性があったこと、環境保護などの側面から、私が大会組織委員会に「移動手段として自転車を使っては」と提案し、その試作第1号機を松田さんにつくっていただきました。27インチはオレンジが基調色で、いわば読売ジャイアンツカラー。一方26インチの方はイエローが基調で阪神タイガースカラーとなりました。私には、シェアサイクルは電動アシスト付き自転車ではなく足漕ぎ自転車であるべき、という持論がありまして、試作品もその考えに沿っていただきました。シマノの内装3段、軽くて動きがスムーズなベルトドライブ、さらに前輪にライトと通信用の送電を行うハブダイナモを搭載していただきました。フレームは軽くて強く乗り心地の良いクロモリでした。コロナ禍の騒ぎで、残念ながら松田さんの自転車導入は実現しませんでした。ポストコロナ時代のシェアサイクル普及推進につながる、有意義な試みだったと考えています。改めまして、その節はありがとうございました。

**松田** いえ、こちらこそありがとうございました。やはりアスリートが移動に

使うことをふまえて、当時、当社にあった自転車をベースに、乗り心地を優先してつくりました。貴重な機会になったと思っています。

**森井** 御社の自転車づくりといえば、業界でいち早くCADシステムを採用入れた設計を開始したことも欠かせませんよね。

**松田** はい。以前は私が手描きで原寸大の設計図を描いていたのですが、友人が「それはコンピューターでもできるのでは」と言ってくれたことがきっかけです。1983年ごろのことでした。当時売り出されたばかりの富士通のFM8を駆使してその友人が設計図づくりに取り組んでくれましたね。プログラムをつくることから始め、足掛け一年以上はかかったんじゃないでしょうか。果たしてプログラム完成後、彼が作った設計図は私の描いた設計図のおよそ10倍の精度があり、なおかつ、10分の1以下の時間で出来上がりました。コンピューターはすごい！となったんです。

**森井** それならより安定した品質の自転車をつくることができますね。

**松田** 業界で初めてということで、それを聞きつけた自転車雑誌が、コンピューターを使った設計システム（LEVEL CADシステム）を導入した経緯やその高い精度について取材させてほしいと依頼してきて、特集記事を組んでくれました。

**森井** 素晴らしい。

**松田** そこまでは良かったのですが、今度は業界内で「マツダ自転車工場は、自転車の設計にコンピューターなんていうシロモノを使って、いかにも良い自転車を作れると宣伝をしているが、本当は腕が悪い」といった良くない噂が立ったんです。まあ、今思えば、古く、保守的な時代だったとしか言いようがないのですが、ともあれ、私はそうした悪い噂を何とか払拭したい！と考えました。

**森井** どんな手段を用いたのですか。

**松田** やはり答えはプロダクトで出すしかない、（壁にかかっている自転車を指して）3ヵ月後に大阪で行われるサイクルショー出展のために、あの自転車をつくったのです。先ほど話したコンピューターの知識に長けた私の友人、友人のデザイナー、友人の機械職人、さらに私を含めたウチの職人の3名、計6人のチームで約3ヵ月間、ほかの仕事は一切せずにほとんど不眠不休でつくりあげました。

**森井** （タブレットを移動してもらい、その自転車を見る）おお、前輪がかなりの小径で、ワイヤー類がすべてフレームに内蔵されていますね！

**松田** この完成品は、再び自転車雑誌などの紙媒体やNHKのドキュメンタリーなどメディアを通じて世に発信され、さらに注目を集めることになりました。

**森井** それによって今度こそ業界内で確固たる地位を築いた？

**松田** まあ、そうですね。ちなみにその後、2013年に出品する機会を得た、北米ハンドメイドバイシクルショー (NAHBS = North American Handmade Bicycle Show) で、LEVELの競輪用自転車、会長賞と最優秀ピスト賞を受賞しました。その時に我々が提示した自転車価格は定価の2倍に設定しましたが、海外のバイヤーや来場者は誰一人驚きませんでした。海外と日本ではプロダクトに対する価値観が全く違うのだな…と痛感しましたね。

## 荒川区を大阪・堺に匹敵する「自転車のまち」にしたい

**森井** 2019年にはご子息の裕道氏が代表取締役社長に就かれ、松田さんは取締役会長となりました。でも、今でも現役のフレームビルダーとして、自転車づくりに励んでいらっしゃいます。それに加えて、昨年には一般社団法人東京サイクルシティ協議会を設立し、会長になられたとうかがっております。この協議会について教えていただけますか。

**松田** 我々の地元、東京・荒川区を「自転車のまち」にしたい、という思いから

始まりました。かつて昭和30年代、荒川区は自転車関連企業がおよそ300社近く集積していたメッカだったんです。

**森井** 自転車産業の盛んな街、という認識はありましたが、300社近くという数字までは知りませんでした。

**松田** 10年くらい前、森井会長に初めてお会いした時にご一緒いただいたシマノの中村さんとお話する機会があり、「西の自転車先進都市は(シマノが拠点を持つ)大阪の堺。ならば東は、かつて自転車関連企業が集まり、現在もウチをはじめ、複数のフレームビルダーや部品メーカーが仕事をしている荒川区でしょう」といった話をしまして、それが協議会立ち上げの原点になっています。

**森井** なるほど。

**松田** 荒川区は自転車産業の集積に加えて、地形がフラットなため、自転車走行に適した場所でもあるんです。自転車は非常に身近な移動手段であり、多くの人に使われているんですね。それは結構なことなのですが、半面、自転車に関連した交通事故の発生率が高いんです。令和2年12月末現在で、区内の交通人身事故は309件で、そのうち183件(59.2%)に自転車が関与していました。ただし、交通事故全般の発生件数を見ても逆になく、平成30年の件数は23区内で2番目に低いのです。

**森井** それだけに自転車関連の交通事故の多さが残念ですね。

**松田** はい。そこでその残念な現状を逆手に取り、荒川区が自転車の安全な走行環境構築に熱心に取り組み、交通事故だけでなく、自転車関連の事故発生件数も最小に近づけられれば、自転車のイメージは大きくアップすると思いました。その第一歩として、荒川区に対して、自転車に関するすべての施策、例えば放置自転車対策係、シェアサイクルの啓発係、自転車走行環境の整備係、安全教育推進係など自転車関連の係を一元的に統括する「自転車課」を創設してほしい、と陳情しています。私達も知見を蓄えるために動いていまして「自転車のまち」を標榜している宇都宮市に視察に行ってきました。今年中には、「自転車まちづくり部」がある堺市にも足を運ぶ予定です。

**森井** そうでしたか。協議会の活動が、そのように実効性を持つものとは知りませんでした。私のなかで、松田さんは「工房にこもって自転車づくりに集中する職人」というイメージが強かったので、そうした面をお持ちだったのは意外でした。とても良い取り組みをされていますね。

**松田** ありがとうございます。

**森井** かつて日本は世界に冠たる自転車メーカーが集積する国だったと思いますが、今では台湾や中国製などに押さ



現在も現役のフレームビルダーとして仕事を続けている。「うちの自転車に乗る人は、純粋に“自転車に乗ることが好き”というユーザーが多い。自転車本来の軽さ、機能性の高さに気づき、自転車を本当に好きになるきっかけとなるような自転車をつくっていきたくと思っています」

特  
集

れている感があります。ぜひ、松田さんに頑張ってもらって、荒川区発の自転車ムーブメントを盛り上げてほしいものです。

**松田** はい。「自転車のまち・荒川区」、ひいては、日本ならではの高い技術を活かしたメイドインジャパンの自転車の力を示したいと思っています。現在も、メイドインジャパンの自転車は海外から高く評価されているのですが、肝心の日本人からの評価、認知度は残念ながらそれほど高くありません。このままではメイドインジャパンが衰退するかもしれない——この危機感があるからこそ、私は自転車づくりにこだわり、技術を残していきたいですし、同時に、自転車に安全に乗れる環境も整えたいと考えています。

**森井** オーダーメイド自転車づくりに40年以上従事してきた松田さんなら、きっとできますよ。

**松田** ありがとうございます。現在の荒川区長は経済産業省の副大臣を務めていた西川太一郎さんという方で、国



ショールーム内の打ち合わせテーブルをお借りしてリモート対談を行った。テーブルに並んでいる盾は、左が荒川区から技能功労者として表彰された「荒川マイスター」(2000年度)、右が東京都から優秀技能功労者として表彰された「東京マイスター」(2003年)

との連携が強いんです。また、私の顧客の前文化庁長官の宮田亮平さんがいらっしゃいました際に、東京サイクルシティ協議会の話をしたところ入会してくださいました。こうした方々のお力も借りながら、地ならしを進めていくつもりです。

**森井** 承知しました。私も微力ながら東京サイクルシティ協議会のお手伝いを

したいと思います。協議会の活動や松田さんのオーダーメイド自転車を通じて、日本のエンドユーザーにメイドインジャパンの本当の価値を知らしめたいですね。本日はリモートではありましたが、松田さんの想いをしっかりおうかがいすることができました。誠にありがとうございました。次回はぜひ、松田さんの工房にうかがわせてください。 **PP**

【パーキングプレス 発行人】 **森井 博** のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京京橋八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男声合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モーリスコーポレーション(株) 夫々会長

**【略歴】** 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市生れ82歳。  
1957年(昭和32年)石川県立金沢泉丘高校卒  
1961年(昭和36年)東京商船大学(現東京海洋大学)卒  
1961~1979年 石川島播磨重工業(現: IHI)  
1979~1991年 東芝  
1991年~ 現職

**【趣味】** 現在: ゴルフ・車・自転車・合唱  
過去: 水泳・野球・陸上競技・テニス

**【遍歴】** ゴルフ: 毎週1回ホームコースでラウンド、週1~2回練習場通い。エージシュートを毎年1回が目標。  
車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。自転車: 数台保有するも年齢を考え余り乗らない。  
歌: 六本木男声合唱団で毎週1回練習に励む。年1~2回サントリーホール等で公演。2018年6月にはNY・カーネギーホールでも公演。  
仕事: 健康のため平日は毎日9:00~17:00出勤。(コロナ禍の期間は在宅テレワーク+週3日出勤)  
水泳: 小学校に入る前から泳ぎは得意。  
野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。  
陸上競技: 高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。  
テニス: 元デ杯選手のコーチでかなりの腕前(?)になるも、45歳時アキレス腱断裂でウインブルドンを断念。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

