



Title	Chopper : 集団のデザイン?
Author(s)	森山, 貴之
Citation	デザイン理論. 2007, 50, p. 93-108
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/52818
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

Chopper：集団のデザイン？

森 山 貴 之

京都市立芸術大学

キーワード

ハーレーダビッドソン, Chopper
カスタマイズ, サブカルチャー, リ・デザイン
Harley Davidson, Chopper,
Customizing, Subculture, Re-design

はじめに

1. Chopper の形成
 - a. Chopper の定義と時代区分について
 - b. 戦後～1950年代：性能向上としての改造
 - c. 1960～70年代：改造の自己目的化
2. Chopper の定型化
 - d. アフターマーケットの拡大
 - e. ハーレーの Chopper 化
 - f. 日本車のハーレー化

むすびにかえて

はじめに

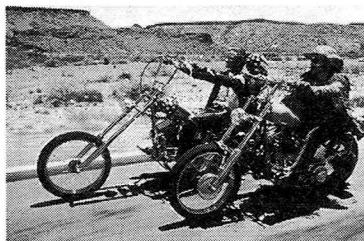


図1：『イージーライダー』

1969年に全世界で公開された映画『イージー・ライダー』は、バイカー（バイク乗り）のイメージを決定づけた映画として有名である¹。アメリカン・ニューシネマ特有のアンチ・ヒーロー像に重ねあわされ、バイカーは暴走族から旅人となり、無軌道な暴力は、自由への抵抗となった。これにより、この映画はアンチ・ヒーローに憧れる多くの若者の共感を得たのである。

ところでこの映画に登場するハーレーダビッドソン（図1）は、モーターサイクルのカスタマイズ²の一種である Chopper (chop : ぶった切る) の典型としても有名である。Chopper はもともと車検制度のないカリフォルニア州などの西海岸地域で暴走族の中から生まれた、出自としてはかなり特殊な改造スタイルの一種である。だが今日それは多くのメーカーにおいて正規スタイルとして採用されると同時に、豊富な改造部品によってオリジナルバイクを自分の手で作るという、新しいモーターサイクルの楽しみ方として受け入れられている。一方昨今のメディアやファッションに眼を転ずれば、男性に秘められたワイルドさを、あるいはワルぶった女性の可愛らしさを強調するモードとして流通しているのが見て取れる（図2・3）³。ここ

にはヴァナキューな集団のなかで生まれた特異な製品受容やイメージが多様な関係構造に支えられつつ一般化していると同時に、消費者にとって取捨選択的に存在する一種の自己実現のアイテムと化している状況が浮かび上がっている。このようにモノ（デザイン）の受容とは、さまざまな関連物やイメージによって有機的に組織された文化の受容であることがよくわかる。

筆者の関心は、こうした現代のモノ文化とデザインの接点としてのカスタマイズ行為にある。なかでもカスタマイズという特異な製品受容の中から生み出されたChopperは、個別偏在化した文化圏と市場経済によって生み出されるデザインとの関係を考えるモデルケースになりうると筆者は考える。これまでモーターサイクルのカスタマイズについては、デザイン研究というよりも、むしろカルチュラルスタディーズで取り上げられてきた感がある⁴。しかし改造という行為に込められた象徴的意味や、その支持集団の性格についての記述が中心であり、それが造形文化としてどのような可能性を持ちうるのか、実際のデザイン創造にどう還元されてゆくのかについては教えてくれない。

本稿ではまず研究の第一段階として、Chopperというスタイルを成立させている関係構造を明らかにしたい。第一章ではChopperのスタイルがいつどのように形成されたのか、その改造の変遷について概観する。次に第二章では、その普及を支えたアフターマーケット⁵、そしてハーレーダビッドソン社、日本のメーカーに注目し、それぞれのいかなる関係がChopperを支えているのかを検討する。

I : Chopper の形成

a. Chopper の定義と時代別特徴

Chopperは、現在までカタログや雑誌、WEBサイト等で執筆者個々の解釈や経験に基づいて考察されており、定義に関しては統一されていないのが現状である。ただその定義をいくつか概観してみると、ある程度共通した認識が見て取れる。その最大公約数的定義として、WEBサイトの百科事典である Wikipedia（ウィキペディア）を参照する。

Chopperとは過激にカスタマイズされたモーターサイクルであり、1969年の映画『イー

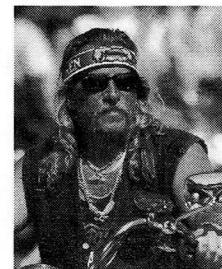


図2：ハーレーの広告塔のようなこの人物はChopperのイメージそのものである。しかしこの人物が本当にアウトローかどうかは微妙である。

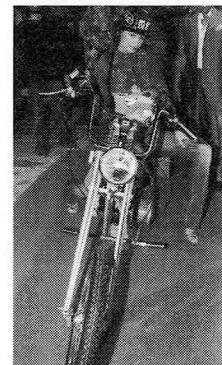


図3：BHC（Beverly Hills Choppers）はセレブリティとChopperの混合イメージで人気のファッションブランドである（写真はモデルのパリス・ヒルトン）

ジー・ライダー』で見られるハーレーダビッドソンが典型的な例である。今日のカスタム・モーターサイクルの多くは Chopper の意味を誤用している。今日 Chopper として扱われているカスタム・モーターサイクルは、(通常クローム・メッキが施された) 装飾物や金属部品が付加されている。元々の Chopper における改造が性能面に基づくものであったのに対して、これらは美的要求を満足させるために付加されたものである。⁶

まず『イージー・ライダー』に登場する改造されたハーレーダビッドソンが典型とされている。これはもとの車両とどのように異なっているのだろうか。素材となったオリジナルの車両と、映画に登場する車両を図版に示す(図4・5)。オリジナルは、エンジン・ヘッドカバーの形状から「パン(フライパン)ヘッド」と呼ばれているもので、1948年から1965年まで製造されていたF Lというモデルである。両者を外見から比較すると、完全に車体構造が変化しており、ほとんど別の部品によって組み上げられているのがわかる。

次に後半の定義をみると、改造目的が、次第に性能重視からスタイリング重視へと変化したことが示唆されている。つまり改造の変遷において、目的の変化と共に Chopper を特徴づけるスタイルが形成されていったと推察される。そこで手がかりを得るために、現在確認できる範囲で大まかに見てゆく。まず戦後から1950年代にかけて、フェンダー やエギゾーストマフラー、フロントブレーキ、モール類や風防を除去したハーレーダビッドソンが現れる(図6)。次に1960年代になると、ハンドルとマフラー、ガソリンタンク、さらにフロントフォークやホイール、タイヤが交換されてゆく(図7)。図5のように車体構造に変化が生じるのは、1970年代である。1970年代の雑誌を見ると『イージー・ライダー』に登場する車体と共通するスタイルで定型化しているのがわかる(図8)。

このように時代別に概観すると、部品の除去から車体構造の変化へと段階的に移行する過程が理解できる。特に



図4：1951年型F L（パンヘッド）

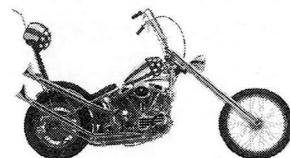


図5：『イージー・ライダー』のChopper



図6：映画『乱暴者』(1954・米)に登場する改造ハーレー。

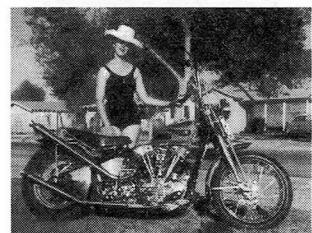


図7：1960年代のスタイル

1970年代のスタイルを準備する意味で、1960年代の改造のなかに車体の構造的变化を呼び込む何らかの契机が存在するのではないかと推察される。

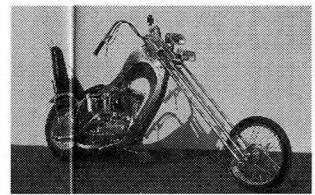


図8：1970年代のスタイル

b. 戦後～1950年代：性能向上のための改造

では、上述の推察の下に改造の変遷を検証してみたい。

まず、そもそも改造の始まりについて説明しておきたい⁷。第二次大戦中ヨーロッパ戦線に赴任していた兵士達は、戦地で軍用車に使用していたハーレーダビッドソンを戦後アウトドア・レジャーの一つとして楽しむようになる。彼らは当時のハーレー・ユーザー達にならい、地域ごとに自分達のモーターサイクル・クラブを結成する。ただこうしたクラブのなかには、それまでオーナーズ・クラブよりも過激な暴走を行う、いわゆる暴走族に近いものが生まれる。彼らが盛んに行っていたのが、カフェ・レースと呼ばれる公道でのレース行為であった。これは元々イギリスの若者がレース競技を真似て行っていたものだが、それを戦地で彼らと交流していたアメリカ兵が国内に持ち込んだという説がある。

カフェ・レースに使用されるイギリスのモーターサイクルは、レースを目的として開発された経緯があり、軽量な車体と高出力のエンジンを活かしたスポーツ・ライディングを可能とする。したがってアメリカでも非常に人気が高かった。しかしハーレーダビッドソンは元々ツアラーと呼ばれる長距離走行用のモデルであったため、大柄な上に車重が重く、スポーツ走行には不向きであった。そこでハーレーダビッドソンのユーザーは、イギリス車と同等のスポーツ・ライディングを可能にするために、保安部品や装飾部品の除去による軽量化を行う。こうしたイギリス車と同等の走行性能を求めたハーレーダビッドソンの改造が、「Bob-jobs（短くカットする）」あるいは「Bobber」と呼ばれた初期の改造である。

しかし1930年代から盛んに行われていたダートトラックやヒル・クライムと呼ばれる未舗装路や急斜面で行われるレースなどでは、こうした改造によく似た、保安部品を取り除いて軽量化された車体を見ることができる（図9）。つまり改造を行う者たちは、部品除去の手本として、こうした競技車両を参考にしていたことが推察される。Wikipediaの文章を見る限り初期の改造は性能重視のものであるように思えるのだが、このレース車両との共通性を考えれば、レース車両のように改造するという意識があったとしても不思議ではなく、全くスタイリングを考慮していなかったとは断定できない。

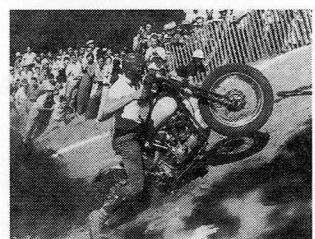


図9：1940年代のヒル・クライム

c. 1960年代～70年代：改造の自己目的化

おれたちはパーツやアクセサリーをできるだけすくなくして、スムーズに走るバイクをデザインし、つくりあげた。チョッパーは、スピード、ルックス、そして究極の乗り心地の悪さを求めて、よけいなものをそぎ落とした結果の産物だ。納得できるものが完成すれば、乗りやすいとはいえないが、すくなくともじつにクールに見えた。それは、見た目を意識したひとつの乗り方となった。⁸

ラルフ・“サニー”・バージャー、元ヘルス・エンジェルス・オークランド支部長

Bobber から次の段階への実質的な変化は、現在確認する限り1950年代末から60年代にかけて生じている。図10は、アメリカ西海岸を中心とする暴走族、ヘルス・エンジェルスのラルフ・“サニー”・バージャーが1959年に所有していたハーレーダビッドソンである。彼によれば、ハンドルは50年代のフォーマイカのパイプ椅子から、タンクやフェンダーは他車のものを加工して流用したという。この外装の変更によって車体の外観は非常にスリムになり、エンジンなどの駆動部のメカニズムが強調されている。明らかに50年代のBobber とは車体の印象が一新しているのが見て取れる。

さらに図10では確認できないが、彼は「よりクールに、（他のライダーの）視線をひきつけるために」⁹、フロントフォークを純正のものより3インチ長い戦前のXAモデルのスプリング式フォークに交換している（図11、実例は図7を参照）。フロントフォークの交換は60年代から頻繁に見ることができるが、同時に、タイヤとホイールを別車種のものに交換し、場合によってはフロントブレーキを除去したものも見受けられる。スプリング式ではないXLシリーズのフォークを溶接して延長するケースもある¹⁰。

ところで彼の一連の換装は、言及を読む限り改造がスタイリングの見地から行われだしたことを見唆している。だが同時に排気量の拡大、ドライブスプロケットの交換など駆動系の出力向上を目的とする改造も行われていた¹¹。とすれば、この一連の改造は以下のように解釈可能である。

一般的に、加減速時や高速走行時の車体は、トレールと呼ばれる数値が大きいほど安定する（図12）¹²。トレールとはステアリング軸中心の延長線が地面と交差する点と、タイヤの接地点



図10：1959年撮影時のバージャー

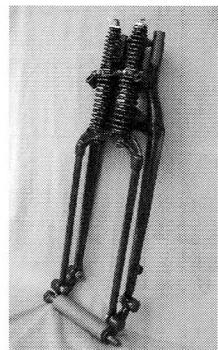


図11：スプリング式フォーク

との間の距離であり、車体が直進する方向にタイヤの向きを戻そうとする復元モメントの大きさと比例する。つまり、フロントフォークの延長はトレール量を増やし、改造で出力を上げたことによる急加速・高速走行時の不安定な車体の挙動を安定させる効果が期待できる。ただ安定性が増す一方で、コーナリング時における低速でのハンドル操作に対しては、復元モメントがハンドルの操舵性に影響を与えるため、曲がりにくさ、ハンドルの重さといった欠点となって現れる。この対策に伴う試行錯誤の段階で、重いドラム式のフロントブレーキを除去し、ホイールとタイヤを細い径のものに換装して軽量化を行い、タイヤの接地面積を減らして操舵性を回復させたのではないかと考えられるのである。

とはいっても、1960年代末のカスタマイズにおいて、以前とは比べ物にならないほどにフロントフォークが延長されてゆく事実は、もはや機構上の理由からは説明できないものである。1960年代から Chopper を受注製作していたカスタム・ビルダー（車両の改造を行っていた専門職人）のモンド・ポラスは1965年の時点で、フロントフォークをより極端に延長するユーザーが増えていると述べている¹³。他にも当時の専門誌を見ると、どのような種類のフロントフォークに換装するか、どれだけ延長できるかに関心が集まっていた様子が理解できる¹⁴。しかし極端にフロントフォークを延長し、それに伴いトレールの値が大きくなりすぎると、今度は走行中にシミー現象が生じる。これは前輪操舵系と後部車体系の振動特性、タイヤ特性がアンバランスになることによって起きる車体の共振現象で、ハンドルの激しいねじれを引き起こす¹⁵。トレールは、ステアリング軸とホイール軸との距離（ステアリングオフセット）や角度（キャスター角）によって変動するため、例えばフロントフォークを支持するトリプルツリーの加工によってある程度調整できる（図13）。しかしそうした調整にも限度があるので、最終的にはフォークの支持部、つまりフレームを上方へ延長する加工によって、適切なトレールが得られる角度のままフォークを延長してゆくことが必要となる¹⁶（図14）。このフレーム加工の結果、フロントフォークが突出し、操舵部分が上に持ち上がり、後方は低く押さえられた、『イージー・

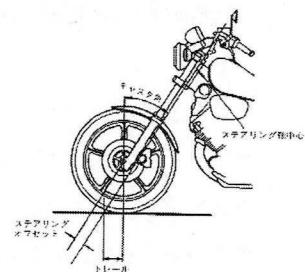


図12：トレールとキャスター角

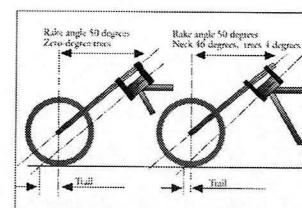


図13：トリプルツリーによる調整方法



図14：延長フレームとフォークの組み合わせによる車体構造。フレームの延長は、フレームをステアリングパイプ上方に延長する方向で行われる。

ライダー』スタイルの車体構造が出来上がるるのである。

いずれにせよ、走行性能の低下にも関わらずこうした改造が過激化していったということは、改造の目的がむしろスタイリング本位へと転換していることに他ならない。まとめると、Chopper の定型とされる構造改変型の『イージー・ライダー』スタイルは、1960年代後半より性能向上のための改造が自己目的化してスタイリング本位の改造へと変容した結果生まれたスタイルであるといえる。この車体構造にまで及ぶ改造が、他のモーターサイクルのカスタマイズにはない特質を生み出しているのではないかと考えられるのである。

II : Chopper の定型化

前章の考察から、Chopper の成立において、一つの転機として1960年代後半の改造をめぐる状況が特別な意味合いをもって浮かび上がってきた。では、具体的に改造を支えスタイルとして成立させたものは何だろうか。もちろん冒頭に述べたような映画『イージー・ライダー』などのメディアの影響も大いに考えられる。だがこの部分は別に重要な問題を孕んでいると思われるため、稿をあらためて考察したいと思う。ここではむしろ前章との関連性を知るために、Chopper をめぐるアフターマーケット、モーターサイクル市場の側面に絞って考察する。

d. アフターマーケットの拡大

前章でみたように、構成部品を交換する改造は1950年代の末より確認できる。だが当時はまだ量販品としての改造部品は存在せず、中古の車体から部品を流用するか、個別に部品を製作して仲間内で改造を行うしかなかった。前章で述べたタンクやハンドル、XA フォークへの換装がそれにあたる。しかし1960年代半ばから、改造を商売として行うカスタム・ビルダーと呼ばれる職人が現れ、改造用部品の製作販売を行うようになる。その先駆として知られているのは、1966年よりヘルス・エンジェルスが所有する車両の改造を手掛けていたエド「ビッグ・ダディ」ロスである¹⁷。彼は元々HOT-ROD¹⁸と呼ばれる改造自動車のカスタム・ビルダーであった。したがって改造用の自動車部品についての知識や溶接などの加工技術を持っており、前章で見たようなフロントフォークの延長やフレーム加工をともなう車両の製作得意としていた（図15）。例えばロスは戦前のフォードA型のサスペンションを流用するアイデアによって、今までにない長さのフロントフォークの製作を可能にした。このようなモーターサイクル用の部品を製作販売するカスタム・ショップは1965年以降カリフォルニアを中心とした西海岸地域に集中して開業している。1970年ごろ

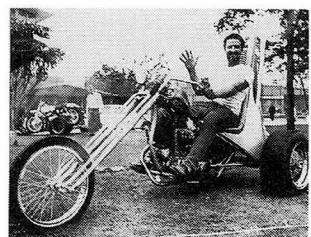


図15：“Candy Wagon” (1966)

にもなると「Chopper パーツメーカーは、まっとうな、非常に成功したビジネスマンに変貌していた」¹⁹という。したがって1960年代後半に Chopper を専門に扱うアフターマーケットが萌芽し、1970年代前半には一定の規模に成長していたと推察される。

この市場の成長を後押ししたものとして、規格化された部品の大量流通が考えられる。先にも述べたように換装用部品の生産はアフターマーケットの萌芽と共に開始されていた。だが規格化と大量流通という意味では、例えば1967年に AEE 社 (Automatic Electrical Engineering) が販売した「Do It Yourself Chopper KIT」のような、フレームやフロントフォーク等 Chopper に必要な複数の部品をまとめたキットに注目できる（図16）。これらは多少の経験は必要なものの基本的に溶接や加工などの調整が不要で、ユーザーが個人で組み立てることができた。したがって店舗で改造を請負う必要がなくなり、部品の通信販売によって販路を拡大することが可能となった。対象車種も多く、トライアンフやホンダといった、当時 Chopper のベース車両として人気のあった車種のキットも用意されている（図17）。オイルショック以後の70年代前半は、モーターサイクル市場が拡大し、ホンダを筆頭とする日本車の市場シェアが飛躍的に拡大した時期でもあり、これらの車種に対応する部品の需要も多かったことがうかがわれる。

この普及と並行して、カスタム・ビルダーが発行人となった Chopper の専門誌が発行されていることも見逃せない。1967年の『Choppers Magazine』、1969年『Street Chopper』、1971年『Easyriders』などをはじめ、現在確認できる範囲では、70年代までに数十種類発行されているようである。これらの雑誌ではカスタム・ビルダーの手掛けた車両の紹介や、カスタム・ショーのレポート、改造に関する技術情報が掲載されている（図18）²⁰。また Jammer Cycle Products 社『Jammer Handbook』（1970～）のような改造部品のカタログでは、膨大な改造部品のリストに加え、改造に関するメカニズムや、注意すべきポイントなどが図解されており、自社が製造する部品と照応できるようになっている²¹。これらは通信販売などを通じて部品を購入するユーザーにとって絶好のカタ

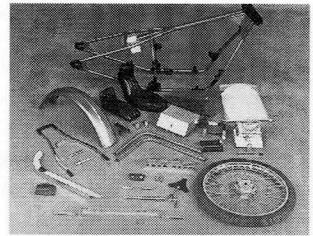


図16：AEE 1970年代の DIY KIT

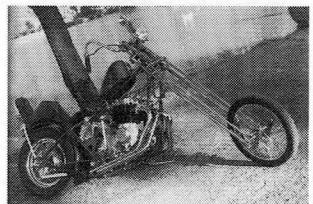


図17：AEE の KIT によって組み上げられた HONDA CB750 Chopper



図18：左より、Choppers Magazine (1967～1969) Street Chopper (1969～) Easyriders (1971～)

ログであると同時に、改造の流行やノウハウを知るための情報メディアとして機能していたといえよう。

具体的な販売実績を示すデータがないため今後の調査を待たねばならないが、拡大するアフターマーケットはDIYキットをはじめ容易に取りつけ可能な改造部品を大量に供給し、多様な車種に対するカスタマイズを可能としていた。これは消費者にとって、ハーレーダビッドソンやトライアンフ、ホンダCBなど多様な車種を自分の手でChopperに改造して乗るといった選択肢が豊富に存在していたことを意味する。ここから、60年代末から70年代初期にかけて、Chopperの典型的スタイルが定着してゆくと考えられるが、ハーレーダビッドソンの改造スタイルというよりは、むしろ汎用性のある改造スタイルとして流行しているように見える。とはいっても、この段階ではChopperはまだ単なる巷で流行している改造スタイルにすぎない。今日のようにモーターサイクルの標準スタイルになるには、以下の項で述べる70年代のハーレーダビッドソン社、日本のメーカーの対応が大きな意味を与えていると思われる。

e. ハーレーのChopper化

ハーレーダビッドソンのスタッフも皆、ライダーの多くがカスタマイズしているということをよく知っていた。我々はモーターサイクルカルチャーを意識し、時流に合わせようと努力し、今こそカスタムムーブメントに積極的に参加していく時だと感じていた。そこで私は実験的に、後にスーパーグライドモデルとなる車両のモックアップを作った。その後比較的すぐにファクトリー・カスタムがハーレーダビッドソンにとって欠かせないものだとなっていましたのである。²²

ウィリー・G・ダビッドソン、ハーレーダビッドソン社
スタイリング部門バイス・プレジデント

1971年にハーレーダビッドソン社（以下ハーレー社と略す）は、それまでのラインナップに加えて、新たにFXスーパーグライドを発表する。これはハーレー社におけるChopperスタイルの嚆矢として語られているモデルである。以後、1977年のFXSローライダー、1980 FXWGワイドグライド、1984 FXSTソフテイルへと継承され、今日の主力ラインナップを形成している（図19）。これらは「ファクトリー・カスタム」と呼ばれ、他のシリーズの構成部品を組み合わせて新しいスタイルを生み出すという、Chopperの改造方法を踏襲したものである。例えば1971年のスーパーグライドは、FLのボディにXLスポーツスターのフロント部分を移植したもので、前章における1960年代の改造方法を踏襲している。ここではこう

したハーレー社による Chopper の取り込みが Chopper に与えた意味について考えたい²³。

1969年ハーレー社は、機械工業のコングロマリットである AMF 社（American Machine and Foundry Company）に買収される。輸入車の趨勢に対抗できず経営難に陥っていた状況を挽回したいというハーレー社の思惑と、市場占有率は12～16%であるものの利益率と顧客満足度の高いハーレーダビッドソンの増産を図りさらなる収益を期待するという AMF 社の思惑とが一致した買収であった。AMF 傘下となったハーレー社の最初の使命は、生産設備の刷新による増産と新車の開発、そしてその受け皿としての市場開拓であった。この使命において、拡大する Chopper のアフターマーケットは自社に利益を還元しない不当な市場である反面、上手く取り込めば落ち込んだ収益を回復させる魅力的な市場と映ったはずである。ここから考えて、当時のハーレー社に『イージー・ライダー』を観て Chopper にあこがれた潜在的顧客を取り込もうとする戦略的意図を読み取ることができる。つまり Chopper の取り込みには、自社の範囲外で市場を作り拡大させていた Chopper をハーレーダビッドソン固有の文化圏として囲い込み、アフターマーケットや輸入車に顧客が流れていゆくのを引き止める狙いがあったのではないかと推察できるのである。

車両の増産を決定した AMF 社は、1973年に最終組み立てを旧来のミルウォーキー工場ではなく、AMF 社の遊休軍需工場であったヨーク工場へと移し、大規模な生産ラインを投入した。これによりそれまでの年産1万5千台ペースから5万台ペースの増産体制が可能となった。実際に FX シリーズの生産台数の推移を見てみたい²⁴。初年度（1971）は4,700台であったが、以降徐々に増加し1979年には26,329台を記録している。また自社製品比率で見ると1971年から1975年までは19～30%，1976から1980年は37～53%となっており70年代後半に FX シリーズへの依存率が高くなる。特に1979年以降は50%台で定着し、FX シリーズがハーレー製品の中心的セグメントとなっていることがわかる。

自ら Chopper に乗っていた経験のあるデザイン研究家、アンナ・マッセイによれば、Chopper の本質とは「プロの手をできるだけ借りずに、自分自身の手で個性的な対象を創造すること」²⁵であるという。とすれば、あくまで Chopper とは改造という行為に価値のおかれたスタイルであって、FX シリーズのように、はじめから完成している車両がアフターマーケッ

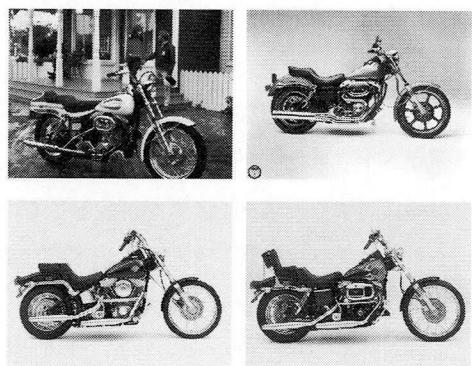


図19：左上から時計回りに、1971FX, 1977FXS, 1980 FXWG, 1984 FXST

トのChopperを駆逐したとは考えにくい。しかし、ハーレー社がChopperに特化し、自社ラインナップにおける中心セグメントとして位置づけてゆく事実は、それだけChopperが苦境のメーカーを救う起死回生策と期待できるほどの市場影響力を持っていたと同時に、ハーレーダビッドソンのパブリック・イメージを形成する無視できない存在であることを示している。つまりハーレー社によるChopperの取り込みは、カスタマイズという積極的な製品デザインへの介入によって生まれたスタイルを、ハーレーダビッドソンの「正規の」スタイルとして追認せざるを得なかったことを物語っている。だが逆にいえばこの追認によって、暴走族のスタイルであり西海岸地域の限定的流行であったChopperはパブリックに認知され、誰もが乗ることのできる標準的なモーターサイクルのスタイルとして開かれたと見ることができるのである。

f. 日本車のハーレー化

ところでアメリカのモーターサイクル市場は、70年代に入り高性能小型車を送り出す日本車によって100万台規模に成長してゆく。その中で全車種あわせて平均年産5万台弱というハーレーダビッドソンのシェアは相対的に下落してゆく。650cc以上の車種に限定しても、ハーレーダビッドソンのシェアは73年に80%を記録して以降、80年代を迎える頃には15%台にまで落ち込む。つまり実際問題として、ハーレー社にはChopperによって日本車の攻勢に対抗するだけの体力がなかったのである²⁶。

この市場動向と並行して、1970年代後半から日本のメーカーはChopperを意識したアメリカンと呼ばれるセグメントを作り、主に対米輸出用に生産を開始する。時期的に考えてこのセグメントは70年代前半に輸出された車種に代わる、新たな車種開発の必要性から作られたものであったと推察される。したがってそのスタイルが、流行のChopperスタイルを意識していることは理解できる。だがモデルチェンジの度に、独自のChopperスタイルを追求するのではなく、業績不振のハーレーダビッドソンの製品デザインに近づいてゆくという推移に注目したい。むしろそこからはChopperスタイルとハーレーをめぐる特別な関係が浮かび上がるるのである。

ここで一例としてヤマハにおけるアメリカンスタイルの変遷を見てみたい²⁷。ヤマハは1978年に対米輸出モデルとして既存のXS650を基にXS650SPを開発する。まだこの時点では、従来モデルのハンドルとシートをChopper風にアレンジした程度で、ハーレー製品との共通点は見出しにくい(図20)。しかし1981年に発表されたヤマハXV750SPを見ると、ハンドル部分を頂点とする三角形の車体構造を持ちChopperスタイルに近づくのだが、それ以上にハーレー製品と同じV型二気筒のエンジンが搭載されている点で、明らかに同社を意識しているこ

とがわかる（図21）。さらに1983年の同XVビラーゴシリーズを見ると、完全にFXシリーズのスタイルを踏襲していることが明確に確認できる（図22）。他メーカーにおいても、1970年代末よりアメリカンタイプが輸出用に生産され、80年代に入るとハーレーダビッドソンのFXシリーズに酷似したモデルを発表するようになる。

ハーレー社の業績が今日のようにアメリカの優良企業として数えられるほど回復するのは、1981年以降の新体制下での生産体制とマーケティングの改革が効果を発揮する90年代以降であり、70年代末から80年代初期は同社が倒産の危機にあった時期である²⁸。したがって単にChopper人気への対応が目的であれば、業績的に悪化の一途を辿り、基本的な設計にも古さが目立つハーレー製品を模倣する必要はない。例えば高性能な並列四気筒エンジンがChopperの改造車両として珍しくもなくなった70年代後半に、わざわざ性能の劣るV型二気筒エンジンにする必然性はなく、高性能なメカニズムをChopperのスタイルによって仕上げればよい。にもかかわらずハーレーダビッドソンに依存してゆく状況は、Chopperが多車種を包括する汎用的なスタイルにはなったものの、その中心には依然としてハーレーダビッドソンが存在すること、言い換えるれば、Chopperがハーレーダビッドソンというブランドのプライオリティに支えられていることが指摘できる。この意味において、Chopperとハーレーダビッドソンは代替不可の関係にあることが理解できるのである。このブランド性の解明については、例えば企業イメージや製品イメージ、マス・メディアとの関係という別の問題との関連性を予期させるものであるため今後の研究課題とし、ここではその存在を指摘するにとどめておきたい。

むすびにかえて

本稿はカスタマイズという製品受容とデザイン創造との関係を軸に考察してきた。第一章では、Chopperというスタイルが、性能向上の改造が自己目的化した結果生まれた独特の車体構造に由来することを明らかにした。続く第二章ではアフターマーケットでの部品の大量供給、ハーレー社による認証を通じて、Chopperがモーターサイクルのスタイルとして定型化して



図20：Yamaha XS650SP (1978)



図21：Yamaha XV750SP (1981)

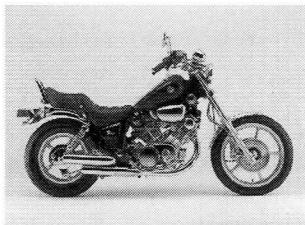


図22：Yamaha XV750 Virago (1984)

ゆく経緯を明らかにした。さらにハーレーダビッドソンというブランドが、Chopper のイメージの中心に存在し、Chopper を支えていることを示唆した。

総合すれば、Chopper にみるモーターサイクルのカスタマイズは、サブカルチャーが前提とするような個別偏在的な文化圏の内部で完結するのではなく、大衆文化や市場経済との相補的な関係の下に秩序づけられた意味や価値の中に存在している。こうした構造が Chopper を一つのパブリックなデザインとして成立させたのである。これを一種の開かれと見るならば、そこに消費者によるリ・デザインの可能性を見ることもできよう。ただし、消費者側の創造性については、あらかじめ与えられた規則や様式の断片をルールどおりに組み合わせて個性化を果たす今日の消費文化そのものの姿も見て取れるため、慎重な検討が必要である²⁹。

今後こうした課題の下に、映画や音楽、雑誌媒体などのメディアやファッションとの関係、地域ごとのモーターサイクル文化や価値観との比較など、その多様性や地理的位相を踏まえつつ多角的に検討してゆきたいと思う。

図版

図1：Willie G. Davidson *100years of Harley Davidson*, 日本語版 ネコパブリッシング 2003

図2：ブロック・イエイツ『ハーレーダビッドソン伝説』、早川書房、2001

図3：www.motoblog.it

図4：Willie G. Davidson 前掲

図5：WEBサイト *Come eravamo* (www.digilander.libero.it) より

図6：Willie G. Davidson 前掲

図7：Mike Seate *CHOPPERS* Motorbooks 2003

図8：同

図9：Willie G. Davidson 前掲

図10：WEBサイト *Raleih Chopper.info* (homepage.ntlworld.com/.../history/history9.html)

図11：Mike Seate 前掲

図12：ヤマハ発動機株式会社モーターサイクル編集委員会編『モーターサイクル』山海堂、1991

図13：Timothy Remus *How to build a Chopper* Wolfgang publications、2001

図14：*Choppers Magazine* 1973年6月号 WEBサイト *BADMAG* (www.badmag.com) より

図15：Pat Ganahl, Ed "Big Daddy" Roth His Life, Times, Cars, and Art, CarTech, 2002

図16：Mike Seate 前掲

図17：同

図18：前掲WEBサイト *BADMAG*

図19：ハーレーダビッドソン社のWEBサイト www.harley-davidson.com

図20 : www.moto-deal.com

図21 : ヤマハ発動機のWEBサイト www.21yamaha.com

図22 : 同

註

- 1 原題 : EASY RIDER (1969・米) 製作・脚本 : ピーター・フォンダ 監督・脚本 : デニス・ホッパー
脚本 : テリー・ザザーン 出演 : ピーター・フォンダ, デニス・ホッパー, ジャック・ニコルソン
- 2 海外では本来「customizing」という名詞形で使用するべきであるが、本稿では日本での呼称にしたがって、改造することを表す名詞としてこの語を使用する。
- 3 ブロック・イエイツ『ハーレーダビッドソン伝説』、早川書房、2001、p. 217~244、ファッションブランド Beverly Hills Choppers のWEBサイト www.beverlyhillschoppers.com
- 4 例えばD・ヘブティッジ『イメージとしてのモノ : イタリア製スクーター』(1988)は1950年代から60年代のイギリスにおけるイタリア製スクーターをめぐる文化的諸相について考察したものであるが、そこでは車両のカスタマイズは、「モッズ (Mods)」という集団のアイデンティティ表現の一様相として紹介されるにとどまる。近年のA・マッセイ『スクリーンを越えたハリウッド』(2000)は、サブ・カルチャーに想定されがちな「ユーザー自身が理想どおりの消費財を創造することで、マーケティングや広告による操作的権力に反抗する、(大衆文化の)外側にある理想化されたユートピア」という解釈を批判し、デザイン史との横断の可能性を問うている。しかし彼女はカスタマイズにおける自己実現と改造行為の関係に注目しつつ Chopper に言及するものの、それが一般的にデザイン創造の局面においてどのような影響や拡がりを生み出したかについては触れていない (Dick Hebdige, *Object as Image: The Italian Scooter Cycle, Hiding in the Light: On Images and Things*, A Comedia book published by Routledge 1988に所収, p. 77~115, Anne Massey, *Hollywood beyond the screen Design and Material Culture*, BERG, 2000, p. 174)。また国内では佐藤郁也が日本の暴走族における「族車」のカスタマイズについて取り上げている (『暴走族のエスノグラフィー』新曜社、1984)。
- 5 主に自動車やモーターサイクルなどの改造やパーツ販売を扱う二次的市場を指す
- 6 Wikipedia, 2006/12/23 定義づけの権威性というよりもその定義づけに誰が関わるかという点で公共性の高い Wikipedia を取り上げた。参考にOEDの定義を紹介しておく。Chopper: A motorcycle built or adapted for speed and stripped of inessential parts; spec. one with raised handle-bars and front-wheel fork extended forwards, orig. as used by Hell's Angels. Also Loosely, a motor-cycle. 初出は、*Saturday Evening Post* 1965年11月20日。
- 7 以下の経緯については、イエイツ、p. 42~69, Gary Charles, *BIKERS Legend, Legacy, and Life*, Independent Music Press, 2002, p. 20~37, Mike Seate, *CHOPPERS*, Motorbooks, 2003, p. 30~42, Richard Byrd, *Triumph Bonneville*, Reed International Books, 1994, p. 9~11, トライアンフ研究家イアン・チャドウィックのWEBサイト *Triumph Motorcycles Timeline* (www.ianchadwick.com)

- com/motorcycles/triumph/time03.html) を参照。カフェ・レースにおける車体改造については後述する Bob-jobs との共通性が示唆されている。(Wikipedia, 2007/1/10)
- 8 ラルフ “サニー” バージャー／キース＆ケント・ツインマン『ヘルズ・エンジェルズ』無名舎, 2001, p. 88
 - 9 Seate, p. 44
 - 10 バージャー／ツインマン, p. 85
 - 11 同, p. 86
 - 12 ヤマハ発動機株式会社モーターサイクル編集委員会編『モーターサイクル』山海堂 1991 p. 31～32
 - 13 Seate, p. 46
 - 14 *Choppers Magazine* 1968年5月号
 - 15 ヤマハ発動機株式会社モーターサイクル編集委員会, p. 31～32
 - 16 Timothy Remus, *How to build a Chopper*, Wolfgang publications, 2001, p. 18～20
 - 17 『The Chopper』, スタジオ・タック・クリエイティブ, 2003, p. 155, Pat Ganahl, *Ed "Big Daddy" Roth His Life, Times, Cars, and Art*, CarTech, 2002, p. 106～130
 - 18 HOT-ROD とは1930年代のフォードのエンジンや車体を改造するカスタマイズの一種で, Chopper 同様部品の除去や交換によって構成される。(Wikipedia, 2007/1/10)
 - 19 Seate, p. 60
 - 20 *Choppers Magazine* の他, Douglas Nason/Greg Escalante, *RATFINK The Art of Ed "Big Daddy" Roth*, Last Gasp, 2003, p. 88, 60年代～70年代の雑誌を紹介しているWEBサイト BADMAG (www.badmag.com), 当時の改造部品や Chopper 雑誌を扱う店舗 SC のWEBサイト (www.rivet-jp.com/sc/loaded/index.html) を参照
 - 21 Seate, p. 68～71 Jammer Cycle Products 社のWEBサイト (www.jammerclub.com) を参照
 - 22 Willie G. Davidson, *100years of Harley Davidson*, 日本語版, ネコパブリッシング, 2003, p. 135
 - 23 以下の経緯は, Davidson, p. 157～161, イエイツ, p. 160～161, リッチ・ティアリンク／リー・オズリー『ハーレーダビッドソン経営再生への道』, 翔泳社, 2001, p. 19～22, デヴィッド・K・ライト『ハーレーダビッドソン80年史』グランプリ出版, 1988, p. 328～361を参照
 - 24 以下のデータに関しては, ライト, p. 373～375に掲載されている生産台数の推移を参照
 - 25 Massey, p. 174
 - 26 ここにはAMF社の増産体制から生じた内部的問題が大きな影を落としている。ハーレー製品の組み立ては経験的技術による慎重な調整作業が要求され, ミルウォーキー工場の高い職人意識によって行われる工程であった。その工程がヨーク工場に奪われることでミルウォーキー工場の工員達に不満が生じていた。一方, ミルウォーキー工場とは生産体制も技術経験も異なるヨーク工場にとって, 製品の個体差は未知のものであったが, 両工場の対立が技術交流の妨げとなり, 結果的に製品は以前の品質水準を保つことができなかった。この二工場間のひずみは経営陣と両工場の労組との関係を悪化さ

せ、1974年には100日に及ぶストライキへと発展した。さらに1,000キロ以上離れている二工場間の部品輸送や在庫管理にかかるコストが利益のほとんどを食いつぶし、増産にともなう設備投資を回収することもできなくなっていた。こうした組織的な問題が、ハーレー製品の品質だけでなく、企業自体の体力を低下させていったのである（参照文献については註22と同）。

27 以下『ヤマハ・ドラッグスター・ファイル』スタジオ・タック・クリエイティブ、2002 p.56~62

28 註22と同じ

29 佐藤はカスタマイズについて「消費によって個性を演出していくとする試みは、消費と商品生産の様式へのきわめて没個性的な同調である。」と述べ、その創造性については否定的な見解を述べている（佐藤、1984、p 277）。