

上野バイク街の発祥

門田和行



はじめに

この作品は、バイク専門誌『サイクルワールド』の1990年2月号から3月号に分載された前編を改稿したものである。

いまでは寂れてしまった「上野バイク街」だが、取材時には80軒もの関連ショップが集まっていた。ここでは、そのバイク街の最初の店が、誰の手によって、どういう経緯で、いつはじまったのかをレポートしている。

時間的な表現は執筆当時のままとしており、必要と考えた箇所の元号に西暦を付記している。また、掲載したモノクロ写真は、取材に同行してくれたカメラマンの陣内研二氏と尾方太志氏が撮影したものであり、表紙写真は工藤隆蔵氏のものである。

第1章 浅草口から街へ

JRの線路を挟み、上野公園と反対側（東側）にあるのがバイク街だ。町名で言えば、上野7丁目、東上野4丁目、北上野1丁目である。重なり合っている昭和通りと首都高速1号線の両側、長さにすると約500mはあるだろうか。細長い区域に、バイク店や用品店が軒を連ねている。昭和61年（1986年）に発行されたバイク雑誌には上野特集が掲載されており、それによれば、バイク関係の店舗数は75店となっている。

ここに来れば、新車、中古車、チューニング・パーツ、ウエア、アクセサリなど、バイク関係のモノならないものはない。しかも、安く手に入る。土日祝日ともなれば、東京だけでなく近県からもライダーが大勢集まって来る。上野の場末にある「町」が、「街」に変わるのだ。

世界のどこを探しても、バイク関係の店がこれほど集中している場所はないという。古くから「北の玄関口」と言われた上野。この東京の中でも屈指の繁華街に、いつのまにか「新しい顔」として生まれたのがバイクタウンだ。

銀座線を降り、上野駅浅草口を出ると、昭和通りとその上を走る首都高が見える。ここを左に行けば、バイク街はすぐそこだ。

ショルダーバッグには、ノートとテープレコーダー、そして古いバイク雑誌の上野特集のコピーが入っている。その記事から、あらかじめリストアップした「老舗」にアポなしで飛び込んでいった。

「あの一、すみません……」

怪訝そうに顔を向ける店員や店主らしきオヤジ。そして訳を告げると、各店で聞かされたのは素っ気のない答えだった。

「最初の店だったってねえ、ウチが商売はじめたころには、もうかなりの店があったからねえ、わかんないなあ」

「なぜ、バイク屋がここに集まったかって？ わかんねーなー」

「そんな昔のこと、わかるわけじゃない」

商売をしている当事者たちが、異口同音にこんな調子なのだ。しかし、確かにそうかも知れなかった。

日本のバイク市場が活況を呈するのは第2次世界大戦後のことだ。仮に、その当時にバイク街の第1号店があったとしたら、すでに40年以上が経過している。店主が代替わりし、店が入れ替わり立ち代り、店名が消えて忘れられ、いつの間にか知っている人間がいなくなっても不思議ではないのだ。

リストアップした店はすべて回り、「どうしようか」と考えながらバイク街をテクテクと歩いた。糸口が見つけれず、気がつけば上野駅浅草口に戻っていた。その立ち止まった場所から左手に見えたのが上野警察署だった。

「もしかすると」と思い、その中に入って行った。

来訪の訳を話すと、奥から年配の警官が出てきた。名刺を出すと、こちらをジロリ。そして、「実は困ってるんですよ」と話しはじめた。

「休日になると、アッチコッチからバイクが集まってきて歩道に止め放題、近所から苦情が殺到するんですよ。かといって路上に止められると、交通の妨げになるし……。騒音だってスゴインですから」

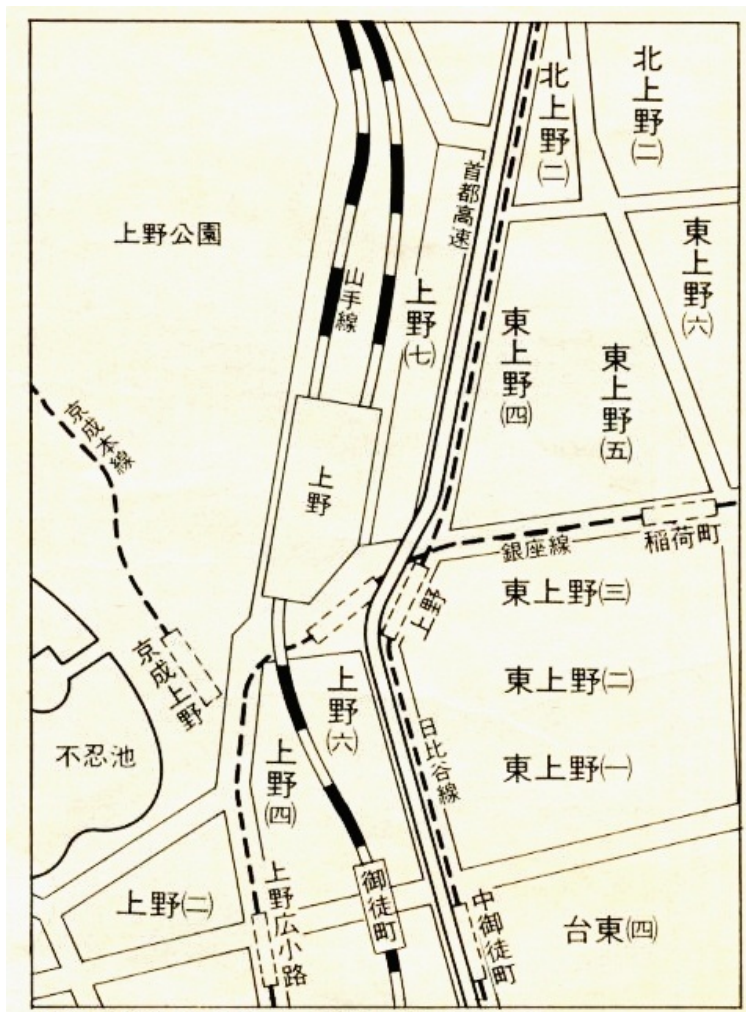
そういう話しになることはわかっていた。ただ、バイク街と隣接する警察署なら、いつごろからバイク店が集まったのか、何か資料が残っていないものかと思ったのだ。しかし、アテは大はずれだった。

「あの一、ですね、いつごろからそういう困った状況に……」

「そりゃ、わからないけどね。ずいぶん前からですよ。おまけにね、違法改造のバイクも目立つんだ。オタクはバイク雑誌の人なんでしょー？ それなら少し書いといてもらいたいんだよね、交通ルールを守らなきゃって。困ってるんですよ、ホントに」

「はあ、わかりました」

警察署を出ると、あたりはすっかり暗くなっていた。古めかしい上野駅が、明かりに照らされてボンヤリと見えた。



第2章 ふたつの商店リスト

東京都台東区——昭和22年（1947年）に下谷区と浅草区とが合併して発足。平成1年10月1日現在で、人口16万6787人、世帯数7万1049となっている。面積は10km²でこれは東京23区の中で最小である。バイク街に挟まれている昭和通りは、大正12年（1923年）に起こった関東大震災の帝都復興事業で完成しており、道幅は当時と変わっておらず、小型飛行機の離着陸も可能なほどの広さだった。

この両側に、いったいつからバイク店ができたのだろうか。

バイク街に何度も足を運びながら、町別に店舗数をカウントすると全部で80店あることがわかった。その内訳は以下の通りである。

- 上野7丁目～バイク37店・用品7店
- 東上野4丁目～バイク5店・用品22店
- 北上野1丁目～バイク1店・用品7店
- 東上野3丁目～バイク1店

つまり、昭和通りの東側には用品店が多く、西側にバイク店が集中している。

だが、取材は依然として暗中模索が続いた。バイク店だけでなく、古そうなソバ屋、タバコ屋、履物屋に飛び込んだが、返ってくる答えは「知らない」「わからない」の繰り返しだった。都立図書館を何カ所か回ったが、上野の歴史的な資料が増えるばかりで、バイク街に関する手がかりはつかめないままだった。

「すぐに見つけられる」と思っていたが、その思惑は大きくはずれてしまった。

しかし、台東区役所に電話したとき、広報課の職員からこんな情報をもらうことができた。「バイク街の歴史に関する資料はないんですが、商店会や商店街のことならわかると思いますよ。区立図書館の郷土コーナーに、資料が置いてあるはずですから」

場所を教えてもらい、勇んで訪れた図書館の一角に、こじんまりとした郷土資料コーナーがあった。

書棚の端から見ていき、まず手に取ったのは『台東区の歴史』だ。

これによると、台東区は昔から商業地域だったことがわかる。特に問屋街が多かった。《①靴・皮革加工品 ②履物 ③菓子製造・卸 ④食品具 ⑤家具 ⑥神具・仏具 ⑦機械工具 ⑧貴金属・雑貨 ⑨食品類 ⑩帽子 ⑪人形・玩具》。これらの問屋が、それぞれ一定の地域に密集して「街」となり台東区全域に存在していた。古くは江戸時代からはじまったものもあったが、大半は第2次世界大戦後となっている。

北の玄関口、と言われた上野駅は、明治16年（1883年）に完成しており早くから鉄道の拠点だった。昭和2年（1927年）には地下鉄銀座線が開通し、昭和8年（1933年）には京成電鉄が続いている。駅前広場から路面電車が各方面に伸び、道路は他にない広い幅の昭和通り

である。昔は東京の要として、渋谷や新宿など比較にならないほど重要な機能を果たしていたのだ。

人の流れ、物の流れ、金の流れの拠点だった上野に、バイク街が形成され発展したことに何の不思議もなかった。

書棚を見ていきながら、一冊一冊を手にとっていく。どの本にも、バイク街の記録は見あたらない。閉館時間を気にしながら、薄っぺらい小冊子を引き抜きパラパラとめくったとき、思わぬ資料に出くわした。

昭和24年（1949年）に上野観光連盟が発行した商店リストである。

これを見ると、上野7丁目、東上野4丁目、北上野1丁目には、もともと商店が少なかったことがわかった。岩倉高校を境に、上野7丁目の南側には、和洋服の買入業が3店、和洋服の仕立・販売が4店、消火器の製作・販売が3店、歯科医療器械を扱った店が3店である。一方、上野駅から離れる北側や北上野1丁目になると、もっと商店は少なくなる。東上野4丁目に至っては、和洋服業が3店、貴金属商が1店と寂しい限りだ。

つまり、バイク店はひとつもない。現在のバイク街の形成が、昭和25年以後であることがわかった。そして注目したのは、上野7丁目に自転車修理の店が4店あったことだ。自転車からバイクへの転業は十分に考えられる。

それ以後のリストはないのか、本棚を睨むように探すが見つからない。単年度の発行だったのかもしれない。いや、ほかにも何かあるはずだ。そう思っているところで、また商店リストが見つかった。今度は、台東区役所が昭和35年（1960年）に発行したものだ。

こちらには、台東区全体で自転車・バイク関係だけでも300店以上が掲載されていた。特に上野6丁目に自転車店が集中しており、そこだけで15店は数えられた。喜んだのは、現在のバイク街の場所で、《中古オートバイ・スクーター販売》と記されている店があったことだ。

『チェリー商会』『マル栄自動車』『旭東モーターズ』の3店である。そして、やや離れるが東上野3丁目に『旭商会』の名前もあった。このいずれかの店が、上野バイク街のはじまりだったのだろうか。いや、そうと決めつけることもできない。

ふたつのリストに挟まれている時間は10年。この間に、自転車修理から転業した店があったかもしれないし、バイク屋として現れて消えた店があったのかもしれない。しかし、逆に言えばこの間に、発祥店が生まれたことだけは間違いなさそうだ。

第3章 そこにはもう店はない

上野観光連盟発行と台東区役所発行のリストを照合すると、古い方にあった3店の自転車屋のうち1店が新しいリストにも掲載されていた。しかし、この店を電話の番号案内で調べたが、店名からも店主名からも該当するものはなかった。

問題は、台東区役所発行のリストにあった3店のバイク屋である。取材のために用意した昭和61年発行のバイク雑誌の上野特集には、店の詳しいマップが掲載されているのだが、その中に3店とも名前がないのだ。店をたたんでしまった可能性が高い。

このふたつのリストで他に注目したのは、両方に掲載されていた『野口商会』という会社だった。業種は自転車部品製造卸となっているが、後に『野口ホンダ』となり、現在の『エヌジーシー』の前身であることが、古いバイク雑誌を調べてわかった。

『エヌジーシー』は台東4丁目に本社があり、上野だけでも4店舗を有しているバイク・バイク用品のチェーン店だ。

自転車業界からバイク業に進出した会社であることから、昭和24年当時、バイク街にあった自転車店がバイク屋に変わった可能性があるかどうか聞けないだろうか。また、なぜ上野6丁目周辺に自転車業が集中したのか、興味深い話が聞けないだろうか。

もちろん、バイク街から少し離れてはいるが、東上野3丁目の『旭商会』には必ず行かなければならない。ここは現在でも商売を続けている。店舗数を確認するとき、店の前を通ってこの目で見ているのだ。

現時点で、有力な手がかりを得る策は、『エヌジーシー』と『旭商会』を取材することだった。



『エヌジーシー』は、『野口商会』から数えれば創業85年になるというから、明治時代から自転車業を営んできた正真正銘の老舗だ。

「創業当時は、自転車の部品を作っていて輸入も行っていました。自転車は、まだ庶民の足ではなく、非常に高価なモノとして扱われていましたよ」

取材に応じてくれたのは、代表取締役の野口信行氏である。

「これを見ていただきたいのですが……」と言って、ふたつの商店リストをテーブルの上に広げた。野口氏は、それを見ながら説明を続けてくれた。

「昭和通りを挟んで両側ですね。特に上野から秋葉原にかけて、昔から自転車の会社がいっぱいあったんですよ。やはり交通の便がいいことが理由でしょうね。いまみたいにトラックで運ぶ時代じゃないから。みんな鉄道で運んでいた。秋葉原は貨物駅でしたから、とても便利だったんですね」

それが、いつごろからバイクの街に変わったのだろうか。

「昭和30年あたりですね。当時、自転車に補助エンジンを付けたものが走っていましたよ。そのころ、自転車メーカーがバイクを造っていたんですね。だから、自転車屋からバイク屋に変わった人もいたはずですよ」

昭和30年当時、確かに自転車メーカーがバイクを製作していた。『宮田製作所』『片倉自転車』『山口自転車』『ブリジストンサイクル工業』などである。自転車からの転業組が、バイク街を形成した可能性は高い。

「ただね、いまのバイク街の場所は、商いがやりにくい場所だったんですよ。いまでも寂しいでしょう……」

野口氏から、発祥店の詳しい話を聞くことはできなかった。取材をはじめから、すでに2週間が経過しているというのに、いまだに決定的な情報がつかめていない。そればかりか、逆に疑問さえ生まれてしまった。なぜ、あそこが「商いがやりにくい場所」なのか？ いやそれよりも、なぜそんな場所で、バイク街は賑やかに発展することができたのか？

東上野3丁目はバイク街とは浅草通りで分断されており、『旭商会』は昭和通りから1本裏道に入った場所に店を構えている。同店を訪れたのは『エヌジーシー』の取材から数日後。社長の原田巖氏は、「ウチはバイク街から離れているので……」と最初は遠慮していたが、こちらの意向を伝えると親切に応じてくれた。

「商売をはじめたのは昭和32年（1957年）ですよ。会社勤めしていたんですけど、辞めてバイク屋をはじめたんです、中古車のね。当時はね、バイクっていうのは希少価値があったんですよ。いまみたいに、子どもが買うようなモノじゃなかった」

開店当初は仕入れに困ったというのだから、客足は少なくなかったのだろう。『旭商会』は最初から、ある程度は軌道に乗れたようだった。

「金融流れとかけっこうあったけど、タマが少なくてね、とにかく仕入れに困ったよ」

昔を懐かしんで話す原田氏に期待して、バイク街のはじまりを尋ねると急に口が重くなった。

「う～ん、ウチは場所がちょっと離れてるからねえ、詳しいことはわからないんですよ。店を出したころには、もう、あのあたりには何軒かバイク屋があったからね。どこが最初かっていうのは、ちょっとねえ……」

首を傾げる原田氏に、台東区役所発行の商店リストを見てもらった。目を細めて紙面を注視する原田氏。すると、こんな答えが返ってきた。

「ここに載っている店ね、『きよくとう』って読むんだけど、ここが最初なのかなあ……。いや、ウチが店を出したときに、この界限でリーダーシップを取っていたのが、『旭東モーターズ』の社長さんでしたから」

リストに載っている代表者の名前は長谷川清、『旭東モーターズ』の住所は豊住町19番地だ。現在で言えば、下谷1町目の最南端、上野7丁目と道路を隔てた場所である。しかし、そこにはもう店はない。

「いまはもう、バイク屋をしていらっしやらないんですよね？」

「そうね、もう店はないようだね」

「いつごろ閉店されたんでしょうか？ 現在は、どこにお住まいだかわかりませんか？」

そう尋ねると、原田氏は、「いや、ちょっと……」とまた首を傾げた。しかし、そのあと、「でもね」と続けたのだ。

「まだ、台東区に住んでいるんじゃないかなあ」

「はっ、台東区に、ですか？」

「いや、ハッキリとはわからないんだけど……、最近どっかの開店祝いに、いらっしやったというのを聞いたことがあって。だから、遠くに引っ越したわけじゃないと思うんだけどねえ」

原田氏に一礼し、上野駅に急いだ。公衆電話のコーナーに行き、台東区の電話帳を開いた。《長谷川清》を調べると、六つの番号が載っている。住所は、《谷中》《元浅草》《西浅草》《橋場》、そして《北上野》がふたつ。

受話器を片手にポケットから10円玉を取り出す。最初にかけるのは《北上野》の1本目だ。ダイヤルすると、回線がつながり呼び出し音が鳴った。しかし、鳴り続けるだけで誰も出ない。念のためにもう一度ダイヤルしたが結果は同じだった。

次は《北上野》の2本目だ。これもつながり呼び出し音が鳴る。そして、向こうの受話器が持ち上がった。

「はい、旭東モーターズです」という、女性の声が聞こえた。

第4章 先駆者の回想

「神田のヤミ市に行ったときね、オートバイを2、3台並べてある露店があったんだ。これは、いいものを売っているなあと思ったのが最初だったよ。もともと、バイクとかクルマが好きだったということもあって、将来きっとオートバイが発展して、いい商売ができるんじゃないかってね。まあ、ひらめきのようなものだね」

『旭東モーターズ』社長の長谷川清氏は、バイク街からは目と鼻の先の北上野に住んでいた。明治45年（1912年）の生まれというから今年で78歳。現在は自動車販売の会社が変わっていたが、社名はそのままに、いまでも現役で社長を務めている。名刺の裏には、下谷古物商防犯協会会長、東京都中古自動車販売商工組合相談役、東京都中古自動車販売協会相談役と、多くの肩書が列記されていた。上野バイク街でも組合長を担っていたという。

「昭和29年（1954年）にね、豊住町の角にバイク屋を出したんだ。近所に自転車屋が1軒あったと思うんだけど、バイクは置いてなかったね。当時は、バイク屋なんてまだ誰もやってなかったよ。ウチが最初なんだ、あの界限では」

そうこともなげに言う長谷川氏。しかし、いま目の前にいる背筋の真っ直ぐな老人が、探し続けてきたバイク街の「パイオニア」なのだ。

長谷川氏は北海道の出身で、当地で旅館業を営んでいた。しかし、商売に行き詰まりを感じ、第2次世界大戦の直後に単身で上京。北上野で、キャンディーを中心とした菓子製造業をはじめた。

「終戦直後から菓子を作りはじめてね。とにかく砂糖が手に入りにくい時代だったから、キャンディーなんて珍しいわけ。だから最初のうちは繁盛したんだよ。でも、だんだん大手が進出してきてね、それに菓子というのは冬場はいいんだけども夏場がどうも調子が悪い。そんな時代だったんだ、バイク屋を考えたのは。昭和26、27年だったと思うよ」

しかし、菓子製造からバイク屋にすぐ転業したわけではない。間に不動産業を1年挟んでいる。その理由がまたおもしろい。

「知り合いに不動産屋がおって、『おもしろいからやれ』って勧められたんだ。でも自分としてはオートバイ屋をやりたいかった。それで、たまたま両国に行ったらオートバイ屋があったんだね。で、その隣の隣が貸家になっていた。『よしっ』と思って、そこを借りたんだよ」

貸家に掲げた看板は「不動産、だったが目的は違った。それは、二軒隣のバイク屋を観察するためだった。

「事務員にね、『不動産屋なんてやるつもりはない、儲けなくていいから』って言ってね。そのかわり、あそこのバイク屋にしょっちゅう遊びに行けと。バイク屋の商売をよく見て覚えろって言ったんだ。バイクの名前とか、人気の車種とかね、よく聞いて勉強しとけて」

しばらくすると、二軒隣りで働いていた従業員が店を辞めるという話を耳にした。長谷川氏は、その男性を雇い、下谷1丁目に『旭東モーターズ』を開店させたという。

「成功するかどうか、わからない気持ちもあったけど、とにかくバイク屋をやってみよう。30台から40台買い入れて、店頭並べてはじめたわけ」

開店当時は月に2、3台の売れ行きだったが、それが毎月10台になり、売り上げは増えていった。商売が軌道に乗りはじめた長谷川氏は、菓子製造を辞め仕事をバイク1本に絞った。開店から2、3年したころ、近所には数軒のバイク屋ができていたという。

「店を出した場所は、まだ菓子製造を続けていたから、その会社の近くにしようと思っただけだよ。ただ、今のバイク街のところは震災から免れて、古い家がたくさん残ってた。手工業をやっている家がポツポツとあるだけで、商店はほとんどなかったんだ。だから、借りやすかったということはあったと思うよ」

昭和26年（1951年）から、国産バイクメーカーの乱立時代に突入する。その数は130社を超えている。東京を本拠地したメーカーだけでも30社に近かった。そして昭和30年代には早くも淘汰の時代が訪れる。ホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキの4社に、急速に絞り込まれていくのだ。

「仕入れはね、新車はメーカーの代理店からまとめ買いをしたよ。そうすると正規の値段より安くなったからね。中古車は、バイク屋からのもあったし、自動車の修理屋からのもあった。あとは金融流れだね。たくさんあったオートバイメーカーが次々と倒産したころだったから、金融流れは多かったよ」

『旭東モーターズ』が開店してから10年も経つと、バイク屋は20店ほどに膨らんでいたという。昭和39年（1964年）あたりのことだ。台東区役所発行の昭和35年のリストは4店舗だったから、急速に増えたことになる。

「とにかく、オートバイは上野に行けば売買ができる。そんな評判が広まっていたと思うよ。そのころからじゃないかな、『バイク街』って言われはじめたのは」

長谷川氏によれば、『旭東モーターズ』の開店当時、中古バイクの店は池袋と大塚にも1軒ずつあったという。そして、先の両国の店を合わせれば3軒だ。なぜ、上野にだけバイク街は形成されたのか。

「あのころはね、何もかもが東京中心だった。上野は、特に商売に関しては、その東京の中心だったからね。広い昭和通りはあるし、国鉄の大きな駅もあり、地下鉄も京成もあった。東京の中だけじゃなくて、関東近県からの足の運びもいい。他の町では、バイク街はできなかつたと思うよ」

第5章 戦災地図から見えるもの

長谷川氏を取材した帰り道、またバイク街をテクテクと歩いた。昭和通りから上野7丁目に向けて裏道に入り、路地から路地へと足を運んでいく。昭和通りに面した場所には鉄筋のビルが建っているが、その陰に、「人が住んでいるのか？」と思うほど老朽した家々があった。間口の狭い建物が肩を寄せ合い、ビルとビルの間を埋めている。

そんな町並みを見て、長谷川氏がインタビューの中で言ったことばが思い出された。

「あの界限は、戦争で焼けなかったんだな」

空襲から逃れられた理由は、偶然としか言いようがない。しかし、これとバイク街の形成が、何かの因果関係で結ばれているということはないのだろうか。

後日、台東区立図書館に行き、戦災地図を見て思わず息を呑んだ。

台東区全体が焦土と化したことを示す地図の中で、昭和通りと線路とに挟まれた細長い区域だけが、見事なまでにクッキリと焼け残っている。長谷川氏の言ったように、上野7丁目だけが幸いにして戦災を免れているのだ。

もし、ここが焼けていたら……と思わずにはいられなかった。御徒町のように、終戦直後から線路際にヤミ市が開かれていたら、それが商店街に発展する可能性は十分に考えられる。昭和30年代に入ってから店が集まりはじめたバイク街。しかし、その前に、もしここに商店街が出来上がっていたら、新興勢力の入り込む隙間はなかったはずだ。

「商いがやりにくい場所」と野口氏が言った上野の場末に、手工業の零細工場や間口の狭い古い家がひっそりと残っていたからこそ、バイク街という「新しい顔」が生まれることができたのではないのか……。



昭和32年、ひとりの青年がバイクに乗って『旭東モーターズ』にやって来る。そして、トーハツというメーカーのバイクを買い取ってもらった。金額は6万5000円、大学卒の初任給が6500円から7000円の時代である。するとどうだろう、いま売ったばかりのトーハツが、すぐに8万8000円で売れてしまったのだ。

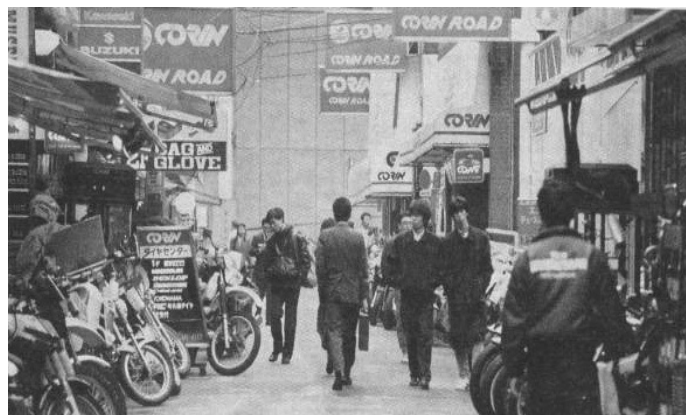
「ホントに、2、3分後には売れちゃったんですから。あの当時は、バイクを買い取ってくれる店なんかほかになかった。だから、友人から教えてもらって、『旭東モーターズ』さんにバイクを売りに行ったんです」

青年の名は若林久治、のちの『光輪モーターズ』社長である。この出来事が端緒になり、若林氏は昭和33年に最初の店を構える。広さは約4畳ほど、家賃は月1500円だったという。

「いい商売だなあって思ったんですよ。わたしもオートバイは好きだったし、こういう仕事をしてみたいってね。それで、上野でバイク屋をはじめたわけです」

その小さな店が、現在17店舗を有する同社の1号店だった。

長谷川氏を起点とした上野バイク街は、それ以後、若林氏が中心となって発展期へと入っていくのである。



おわりに

この作品を発表するために、改めて昭和通りやその裏道をくまなく歩いた。目的は、いまも残る店を数えるためだった。かつて賑やかだった街は、シャッター通りとなり、もう「バイク街だったところ」となっている。『旭東モーターズ』があった場所では、背の高いマンションが交差点を見下ろしていた。

当時、長谷川清氏を取材した直後に、実は『光輪モーターズ』社長の若林久治氏にもインタビューしている。昭和通りに面した同社の社長室で、長時間にわたって取材を行なった。その中で偶然にも、彼がバイクを売りに上野に来た話が出たのだ。若林氏も、「『旭東モーターズ』がバイク街の最初の店」と明言している。

雑誌に分載した原稿は、前編をバイク街の発祥を探るレポートとし、後編は若林氏が語る上野の将来像を中心とした。社長室で聞いた話は、興味深い内容で、独特の論調には耳を傾けるおもしろさがあった。しかし、その熱弁を、『上野バイク街の発祥』と題した本作品に取り込むことは、企画の趣旨からはずれると考え後編をすべて割愛した。

長谷川氏からはじまったバイク街の歩みは、若林氏の登場によって確実にピッチを上げた。彼の「剛腕、への批判は事欠かない。しかし、風雲児として名を残したことを誰も否定することはできないだろう。栄枯盛衰。街を占拠した光輪も、いまは残骸を見せるだけになっている。

現在、「バイク街だったところ」で営業しているのは、東上野4丁目と上野7町目に散在する17店だけである。



2011.5.20

門田和行