

二輪自動車産業における寡占体制形成（6）

水川 侑

目次

はじめに

第1章 二輪車産業の発展

- 1 二輪車産業の成長
- 2 輸出の発展
- 3 輸入の動向

第2章 原子的市場から寡占の市場へ

- 1 モーターサイクル業における参入と退出
- 2 オートバイ産業における価格競争
以上【第41巻第1号 2006年9月】

第3章 退出企業の要因分析

- 1 二輪車産業発展小史
- 2 中堅企業倒産の事例・要因研究
以上【第41巻第2号 2007年1月】

第4章 モータースクーター産業の成長と衰退

- 1 先発二強メーカーと後発メーカー
- 2 先発二社の「スクーターそれ自体」の発展
- 3 スクーターの大量生産と大量販売の確立
- 4 三・四輪車に向けての発展
以上【第41巻第3号 2007年3月】

第5章 目黒製作所・川崎航空機工業の成長と発展

- 1 目黒製作所
- 2 川崎航空機工業と川崎明発工業

第6章 ヤマハ発動機の成長と発展

- 1 製品開発と生産の第一段階

- 2 製品開発と生産の第二段階

- 3 生産設備・販売網の整備

以上【第43巻第2号 2008年12月】

第7章 鈴木自動車工業と本田技研工業の揺籃期

【第44巻第3号 2010年3月】

第8章 モペット市場の成長と競争（今回）

第9章 鈴木自動車工業と本田技研工業の成長と発展（次回）

第8章 モペット市場の成長と競争

はじめに

鈴木自工と本田技研の両者の揺籃期は、「バイクモーター」あるいは「取付け用補助エンジン」の時代であった。1952、53年に「バイクモーター」ブームを迎えるが、ブームは急速に収縮に向かった。取付けエンジンの生産台数は、1953年28.6万台、1954年20.2万台、1955年17.2万台、これ以降1958年央までは月産6～7千台で、メーカーは5、6社に過ぎない。取付けエンジンに替わって「モペット」が投入される直前の1956、57年頃には、バイクエンジン市場は60cc～88ccクラスと50ccクラスに分かれていて、前者の価格帯は2.3～3.5万円、後者は2.0

～3.0万円であった。そしてこの取付けエンジンを搭載した完成車の価格はバイクエンジンよりおよそ1万円高かった。このような市況のところモペットが、大雑把に4.5万円（「スズモペット SM」）から5.5万円（「スーパーカブ C100」）で投入されたのである¹⁾。

1. モペット市場の成長

バイクモーターのブームは急速に収縮していくが、それは、ユーザーが自転車に補助エンジンを付けて走らせることに飽き足らなくなってきたからである。1952年から53年頃に取付けエンジンに代わって生産された「モペッド」（ペダルとエンジンを備えたもの）あるいは「モペット」（moped。ペダルの無いもの）はまだ幼稚であった。多くのメーカーがモペットの将来性に対して懐疑的であった時に、鈴木自工と本田技研の両社は、他社に先駆けてわが国のユーザーの要望を満たす高性能なマシン（かつ大量生産向きに設計されたマシン）を投入した。これがその後の両社の地位を堅固なものにした要因の一つであると考えられる。つまり「どのような設計目標で、どの程度の品質・性能の製品をいつ投入するか」、これは企業のその後の発展いかんを決定する重要な要因の一つであると考えられるのである。

『モーターサイクリスト』（58年6月号）は、モーターサイクルメーカーにモペット市場に参入する意志があるか否かについてアンケートを実施している。メーカーから寄せられた回答は次のようなものであった²⁾。

a. ごく最近のうちに生産する。本田技研工業

b. 生産の意志はあるが、時期は未定。富士精密工業

c. 目下のところ製作の意志はないが、市場調査と、技術面の研究はしている。新三菱重工業、富士重工業、宮田製作所、川崎明発工業、

ヘルス自動車工業、関東自動車、昌和製作所、富士自動車、東京発動機、トヨモータース、片倉自転車工業、山口自転車工場、伊藤機関工業、新明和興業、マーチン製作所、高木産業

d. 目下のところ製作の意志はない。ロケット商会、ヤマハ発動機、目黒製作所、北川自動車工業、DSK自動車工業、陸王モーターサイクル、日本高速機関、丸正自動車製造、片山産業、みづほ自動車工業、藤田鉄工所、平野製作所

既存のモーターサイクルメーカーは、モペットの生産には消極的であった。このような雰囲気の中で田中工業、高研工業、小峰自動車、全国自転車連鎖協組、レンユー自転車、川勝商店、丸都自転車、鈴木自工の8社が1958年4月現在で8機種のモペットを生産していた³⁾。そしてこれらに続いて本田技研（58年8月）、山口自転車（58年12月）、東昌自動車（59年1月）、ブリヂストンサイクル（59年1月）がモペットの生産に打って出たのである。殊に「スーパーカブ C100」の成功に刺激されて、このモペット市場に参入する企業が増えた。1959年暮れに市販されたモペットは11機種（11社）、1961年1月には34機種（14社）、1961年10月頃には39機種（17社）にまで増えている。設計目標、デザインなどが多種多様であることが多くの需要層に受け入れられて、モペットは急速に普及した（モペットの保有台数：1960年4月1日67万1千台＜運輸省調べ＞、1961年4月現在150万台＜『オートバイ』61年6月号推定＞）。

表8-1からわかるように、モペットは型式（機種）別にみると、オートバイ・タイプのもの、スクーター・タイプのもの、両者の中間型、セル始動式のもの、キック始動式のもの、タイヤ寸法の大きいもの小さいもの、4段変速機のもの、自動無段変速機のもの、百花繚乱と違ってよいほど多種多様な機種がそろっている。つまりモペットの持つ性格は「取り扱いの容易化をはかったもの、高速をねらったもの、オー

表 8-1 多種多様なモペット

型	車名	始動方式	変速段数	備考
オートバイ型	ランペット	セル	3段	
	山口オートペット BPB	セル	3段	
	〃 BPC	セル	3段	
	〃 AP2	キック	3段	
	〃 APB	キック	3段	
	〃 APC	キック	3段	
	山口・スポーツ SPA	キック	3段	スポーツタイプ
	〃 SPB	キック	4段	スポーツタイプ
	ミリオンサンライト	キック	自動	
	BSチャンピオン 2	キック	2段	強制空冷
	〃 3	セル	3段	強制空冷
	タス・ダイナペット	セル	3段	
	〃 スポーツ	セル	3段	スポーツタイプ
	ゼブラペット・デラックス	セル	3段	
	〃 スタンダード	キック	3段	
	スポーツカブ C110	キック	3段	スポーツタイプ
	〃 C111	キック	3段	スポーツタイプ
シルクセルペット KP	キック	3段		
〃 SP	セル	3段		
三共モペット SC-2	セル	3段		
オープン型 (スクーター型)	三共モペット コリー	ペダル	単速	ベルト駆動
	スズキセルペット	セル	4段	
	スーパーカブ C100	キック	3段	OHV エンジン
	〃 C102	セル	3段	OHV エンジン
	ヤマハモペット	セル	3段	モノコック・ボデー
	クインサンライト S7	セル	4段	プラスチックカバー
	〃 S8	セル	自動	プラスチックカバー
	ミヤペット・デラックス	セル	3段	モノコック・ボデー
	〃 スタンダード	キック	3段	モノコック・ボデー
	山口オートペット CP	キック	3段	
	〃 DP	セル	3段	
ヒラノポペット	セル	自動	強制空冷	
ピジョン・ゲールペット	セル	自動	ギヤ駆動	
スカールレット	セル	3段(手)	小型スクーター	

資料：『オートバイ』1961年6月号（臨時増刊），69頁。

トバイの小型化をねらったもの、オートバイとスクーターの中間タイプをねらってデザイン面を強調したもの等々、多種多様である。「これはモペットの需要層が、従来の二輪車に見られるような、運搬の具とした中小商工業者、または特に機械的な二輪車に興味をもつ人、機械に理解ある人、といったものではなく、一般大衆のうちでも比較的いままでも機動力の面で無縁な人達とか、一般家庭人などが対象とされている

からであろう』⁴⁾。つまり従来のオーバイが特定の人たちのものであったのに対し、モペットは安価なオートバイとして一般大衆の需要を喚起し、今までにオートバイに無縁であった人たちにも受け入れられたのである。このようなことが、125ccクラスや250ccクラスのオートバイとは異なった多様な存在となった。125ccクラスや250ccクラスの殆どのものが似通って（万能型化して）、それぞれの車の特徴が薄れてい

るのに対し、モペットは初めから専用型化（単能型化）の傾向・・女性向き、男性向き、簡便を好む人向き、蕎麦屋の出前向き、スポーツ向き、等々・・があった。

モペットの生産台数は、1958年の5万台強から1961年の113万台強に22.3倍に増加している。他方、モペットを生産する会社は、1959年暮れには11社で、1961年初頭に18,9社、年末に10社に減少している。（付表8-1—会社別・月別モペットの生産状況を参照されたい）。極めて短期間のうちに勝負が付いてしまった。このような結果をもたらした大きな要因は、簡素で実用的なモペット（ペダルとエンジンを備えたもの=モベッド）よりも性能、装備などの面でデラックスなモペットを強力な販売網・販売力を用いて多くのユーザーに迅速に提供できたか否かということではないかと思う。そして、モペット市場で生き残ることが出来たか出来なかったかが、二輪車産業に残存できるか否かを決定したとってよいかもしい（モペットを生産しない日黒=川崎は例外）。

第一種原動機付き自転車の市場において短期間のうちに勝負をつけることに大きな役割を果たしたのは、鈴木自工の「スズキセルペット50MA」と「ホンダスーパーカブC100」の登場であろう。鈴木自工は「パワーフリーE」（発売年月：52.6）、「ダイヤモンドフリーDF」（53.3）、「ミニフリーMF」（54.12。交通法規改正で、原動機付き自転車の第1種が50cc以下と定められた。これに対応するために発売された）の自転車取り付けエンジン（いわゆるバイクエンジン）、完成車「スズモペットSM」（58.5）。「SM2」を59.10発表）の次に「スズキセルペットMA」（60.1）を投入した。他方、本田技研は「A型」（47.11）、「B型」（48.10）、「C型」（49.1）、「カブF型」（52.6）の自転車取り付けエンジン、完成車「スーパーカブC100」（58.8）を投入した⁵⁾。

鈴木自工の「スズモペットSM」（ボア・ス

トローク38×44mm、排気量49.9cc、圧縮比7.0、最高出力2.0ps/4,500rpm、最高速度45km/h。リットル当り出力44.1ps/l）は、「誰でも載れるようにペダルがあり、クラッチレバーの操作で自転車からオートバイになる」ものであった。これは発売当初「バイクモーターの性能に飽きたらぬ思いをしていたユーザーの間で人気を呼んだ。」しかし「スズモペットSM型」自体は、初期の評判ほどの売れ行きをしめさなかった。」その理由は「ノーミッション、ペダル付きというバイクエンジンを使ったため、性能的に不十分なところがあり、あとに発売された本田技研のスーパーカブに劣るところがあった」からである。鈴木は「スーパーカブC100」（44×39mm、49.0cc、4.5ps/9,500rpm、60km/h。91.8ps/l）に対抗するために、エンジン性能を当時の125ccの出力を目標に設計し、かつ車体も新しく設計し直された高性能車（あるいは「軽量小型で安定性があり、乗り心地のよい車」）「セルペットMA」（41×38mm、50.1cc、6.6、4.0ps/8,000rpm、75km/h。79.8ps/l。燃費<平坦舗装路25km/hにて>75km/l。）を投入した⁶⁾。この車に搭載されたエンジンは、世界初の4速ロータリーエンジンにセルダイナモ装備（当時の2サイクルクル車は大体セルモーター装備）であったので、同年に本田は対抗上セルモーターを装備した「スーパーカブC102」を投入した。これらの性能水準が標準となり、これよりも劣る性能のモペット（リッター当り40~60psのもの）は徐々に市場から駆逐されていった。また、高性能なモペットの出現は125ccクラスのユーザーの一部を吸収したので、この部門のメーカーを二輪車市場から駆逐することにもなった。たとえば、第9章で触れることになる東京発動機の退出は、本田技研の二次にわたる価格引下げの影響よりもモペット分野に参入する時期及び高性能車を投入する時期で本田や鈴木に遅れをとったことのほうが大きな要因ではないか、と考えられる。

2. ヨーロッパにおけるモペットの状況と 日欧の性能比較

(1) ヨーロッパのモペット

ここでは、モペットの先進国であるヨーロッパの状況について、限られた資料から当時の実情を伺うことにする。目的は、わが国で開発されたモペットの性能がヨーロッパのものとは比べていかに高性能化されているかを確認するためである。表8-2は、西ドイツとフランスにおけるモペットの性能を示したものである。

西ドイツ製モペットの1リットル当り出力は、「レベル」26.3ps、「フンメル」27.6ps、「クイックリーL」と「キャバリノー」28.6ps、「ヒプス」31.5ps、「ニイキ」51.5ps、「アヴァンティ」53.6ps。フランス製モペットの1リットル当り出力は、「モビレットSL」27.2ps、「C102」30.2ps。主流は26～30ps/1あたりで、これらより高出力のものが50～54ps/1である。フランスのものは、国民が容易に操縦でき安価に購入できる車が好まれたようである。たとえば、年産20万台を超える実績を持つヴェロソレット社は10年1日のごとく変わらない前輪タイヤ表

面摩擦駆動式で前後輪とも無緩衝のものを作り続けていた(61年型「1700」は49cc、最高速度32km/h、単速でブレーキは自転車式)。西ドイツ製のモペットは1961年型になると、高性能車を作るようになった。Durkoppの「デアネット・スポーツ」(48.7cc、3.6ps/6,500rpm、70km/h。67.8ps/l)、NSUの「クイックリーTT」(49.0cc、1.7ps/5,000rpm、40km/h。34.7sp/l。スポーツ型)、Rexの「銀の矢」(49.6cc、3.6ps/6,000rpm、70km/h。72.6ps/l。スポーツ型)、Zündappの「KS50」(49.9cc、4.2ps/4,500rpm、75km/h。84.2ps/l)。これらのうち、「スズキセルペットMA」とほぼ同じ性能のモペットはツェンダップの「KS50」だけである。

(2) わが国のモペット

陸用内燃機関協会主催のバイク業界調査団が、1956年にヨーロッパのモペット事情を視察した。この視察によってわが国においても「モペット」が普及するのではないかと考えられて、製品開発された車が田中工業の「タス・モペット」(57年9月発表。その後改良される)、マルウチ自

表8-2 西ドイツとフランスのモペットの性能

会社	モデル	排気量 (cc)	圧縮比	最高出力 (ps/prm)	最高速度 (km/h)	変速	懸架 (前・後)
DKW	フンメル	49.0	6.5	1.35/4,400	不明	手動3段	R・S
Horex	レベル (スポーツ型)	47.6	6.0	1.25/4,100	不明	不明	T・S
TWN	ヒプス	47.6	6.0	1.5/4,750	不明	手動2段	To・固
NSU	クイックリーL	49.0	5.5	1.3/5,000	不明	2段	R・S
NSU	キャバリノー (スポーツ型)	49.5	5.5	1.3/5,000	不明	手動3段	T・S
Victoria	ニイキ	47.6	7.2	2.45/5,850	55～60	不明	不明
Victoria	アヴァンティ (スポーツ型)	47.6	8.5	2.55/6,000	約70	不明	不明
Follis	C102	49.6	6.5	1.5/4,500	50	自動単速	T・S
Motobecane	モビレットSL	49.6	7.0	1.35/3,600	不明	自動3段	T・P
Peugeot	ビマCS2	49	不明	不明	不明	2段	T・S

注：懸架：R：リーディングリンク式、S：スイングアーム式、T：テレスコピック式、To：トーション式、固：固定式、P：プランジャ式。

資料：『オートバイ』1957年11月号別冊付録、『モーターサイクリスト』1958年6月号。

転車の「マルウチ・スポーツモペッド」及び鈴木自動車の「スズモペッド」(実態的にはモペッド)等である。これらの緒元は次のようであった。

a. 「タス・モペッド」

エンジン：2サイクル空冷前傾単気筒，41×38mm，50.1cc，圧縮比6.5，最高出力2ps。変速機：グリップ操作式2段。クラッチ：湿式単板。ブレーキ：前輪右手動内括式，後輪ペダル逆踏式。駆動方式：チェン。緩衝装置：前輪リンク式，後輪固定式。性能：最高速度60km/h，燃費60km/l，登坂能力1/3。(『オートバイ』1958年1月号，29頁)。

b. 「マルウチ・スポーツモペッド」

エンジン：空冷2サイクル単気筒，40.5×38.25mm，49.3cc，圧縮比6.0，最高出力1.4ps/3,800rpm。伝導装置：クラッチ乾式多板，伝導方式1次ギヤー，2次ベルト。性能：最高速度47km/h，燃費・平坦路で最大荷重時に65km/l，登坂能力1/6。(『モーターサイクリスト』1958年6月号，71頁)。

c. 「スズモペッド」

エンジン：空冷2サイクル単気筒，38×44

mm，49.9cc，圧縮比7.0，最高出力2.0ps/4,500rpm。伝導装置：クラッチ乾式多板，伝導方式1次ギヤー，2次vベルト。緩衝装置：前ボトムリンク式，後ピボット式。性能：最高速度45km/h，燃費・平坦舗装路70km/l，登坂能力1/6。(『モーターサイクリスト』1958年6月号，27頁)。

「タス」及び「マルウチ」の1リットル当り出力は，それぞれ，39.9ps，28.4psである。この二つのモペッドは，上に示したヨーロッパのものとはほぼ同水準のものである。他方「スズモペッド」の1リットル当り出力は44.1psで西ドイツの「ニキィ」や「アヴァンティ」に近いものである。また，これら三つのモペッドの燃費はヨーロッパのものとはほぼ同じである(注5参照)。特に「モペッド王国」といってよいフランスでは安価で簡便なモペッドが普及したのであるが⁷⁾，わが国では「タス」や「マルウチ」のような簡便なものは普及しなかった。これらよりも性能の勝る「スズモペッド」ですら，「スーパーカブC100」の出現で，市場から撤退せざるを得なかった。「スズキセルベツトMA」

表8-3 1960年初頭のモペットの性能

モデル	排気量 (cc)	最大出力 (ps)	リットル 当り出力	最高速度 (km/h)	燃費 (km/l)	実用燃費 (km/l)	価格 (万円)
三共コリー	49.9	2.0	40.1	50	70		東京3.45
チャンピオン	49.6	2.0	40.3	55	85		5.5?
					(25km/h)		
タス・モペッド	49.0	2.0	40.8	60	60		東京4.6
スズモペッド	48.7	2.2	45.2	50	70		4.4
プラネット・ジュニア	49.0	2.5	51.0	55	70		3.85
エコー	49.9	2.5	50.1	55	80	40	東京4.7
ミリオン・サンライト	49.8	2.5	50.2	55	65		4.75
ヒラノポベツト	45.0	2.5	55.6	54	65		東京5.2
山口オートベツト	49.0	2.8	57.1	65	65	58	4.95
					(25~35km/h)		
ミヤベツト	47.6	2.8	58.8	65	70		4.6
スーパーカブ	49.0	4.5	91.8	60	90	60	5.5
					(35km/h)		

注：東京：東京地区の価格。

資料：『オートバイ』1960年2月号，36~41頁。

が発売されるまでも、「スーパーカブ C100」の成功にあやかって、安価で簡便なペダル付のモペット（モペッド）やペダルのないモペットがたくさん登場した。1960年初頭に存在したモペットとの性能をさらに確認しよう。

『オートバイ』1960年2月号に「現在市販中のもの、もしくは本誌の発売されるまでには正式に発表、または市販に移される予定のもの」が紹介されている。それは表8-3に示すものである。これによって、当時のモペットの性能を知ることが出来る。

『オートバイ』1960年2月号193頁にカタログ燃費と実用燃費の違いを調査した一覧表を掲げてある（上の表に示した数値）。原付第一種の実用燃費はカタログ燃費の60.0%（7機種平均）である。最大出力や最高時速についてもカタログ通りであるか疑わしいが、確認できないのでカタログ数値を使う。

1959年秋の第6回自動車ショーを契機にデラックス化の傾向が伺えるようになり（60年3月号25頁）、その後この傾向は進んだ。表8-1に示している34機種のうち、エンジン始動がセル始動のもの19、キック始動のもの15である。後者のものをスタンダード型、前者のものをデラックス型としている。また高性能化はイ）最高出力 ロ）最高速度 ハ）変速機等の点で進められた。

イ）高出力とロ）最高速度については、表8-4に示す通りである。1959年から1961年の間にモペットの平均最高速度は29%、平均リット

ル当り出力は80%アップしている。

ハ）変速機については、34機種のうち3段変速機が一番多くて25、4段は3、2段は1、自動無段変速機は4、単速1である。取扱い上の簡便さを重視したモペットは自動無段変速機装置を、高速能率に重点を置いたモペットは4段変速装置を装備している。取付けエンジンの時代には殆どが単速であったのだから、小型完成車としてのモペットはこの点でも大変デラックス化されている。本田技研の「スーパーカブ」C100型、C102型、C111型は、「自動クラッチ」を用いているので一般のオートバイのごとくクラッチ操作の必要はなく、変速ペダルの作動と連動されている。これなどは自動無段変速機と違って、歯車式変速機構でありながら、操作においては自動無段変速機構と大して変わらないくらいの簡便な操作方法」（『オートバイ』61年6月号、71頁）のモペットである。「スーパーカブ」のこのような点も評価されて人気を得たのであろう。

モペットは、実用（経済）的な機種と性能・装備の点で高性能化した機種に二分化した。大雑把に分けると、前者は1リットル当り出力が52馬力未満、後者はそれ以上、また前者は排気量1cc当り価格が960円未満、後者は960円以上である。

また『モーターサイクリスト』1960年6月号（156、7頁）に掲載されているモペット14機種⁸⁾の「国産車主要諸元」から、リットル当り出力

表8-4 各年別平均性能比較表

	1958年	1959年	1960年	1961年
平均最高速度 (km/h)	*47.4	*52.3 54.9	61.8	70.9
平均リットル当り出力 (ps/l)	*35.7	*38.0 44.0	70.8	79.4
平均車両重量 (kg)		51.7	58.6	66.0

注：*印は補助エンジン50ccを示す。

資料：『オートバイ』1961年6月号（臨時増刊）、71頁。

と最高速度の二点から、高性能機種と実用機種を区分すると、前者はリットル当り出力およそ55ps以上、最高速度65km/h以上、価格5万円以上のものということが出来そうである。表8-4の数値からすると、1961年にはモペットの高性能機種化が一般化しているようだ。また、「モペットは『一金5万円也』のオートバイ」(『オートバイ』61年6月号、69頁)であったものがそうでなくなっている。上掲『モーターサイクリスト』(60年6月号)に掲載されている14機種のうち「高性能機種」に該当するものは、「山口オートペットAP10/BP10」(59.8ps/l。65km/h。4.95万円/6.30万円)、「BSチャンピオンII」(66.5ps/l。65km/h。5.00万円)、「ミヤベットB」(79.8ps/l。70km/h。不明)、「スズキセルペットMA」(79.8ps/l。75km/h。5.8万円)、「スーパーカブC100」(87.8ps/l。75km/h。5.5万円)である。

上記の表8-3にはないが、1960年1月に発売された「スズキセルペットMA」は、新設計のエンジンとセル始動式でロータリー式4段変速機を採用した豪華版(価格5.8万円)である。これに続いて同年に販売された「ヤマハモペットMF」(40×40mm, 50.2cc, 6.2, 3.5ps/8,000rpm, 70km/h。燃費75km/l。69.7ps/l。5.5万円)も高性能車であり、三輝工業の「クインサンライト50-S8」(40×39.7mm, 49.9cc, 7.0, 3.2ps/7,000rpm, 60km/h。64.1ps/l。6.2万円)はセミ・スクータータイプのモペットで、ツートンカラーの美しいオールプラスチックカバーで覆われている車である。更に、東京発動機の「ランペットCA」(40×39mm, 49.0cc, 8.8, 最高出力4.5ps/7,500rpm, 75km/h。91.8ps/l。5.8万円)は「バックボーンタイプのパイプフレームは組立式(パイプをボルト、ナットで連結している・水川)とし、前後フェンダは細目で、ボックス類も簡素化して、シート下に手ぎわよくおさめて、至ってスッキリしたものにし、排気管を高く位置させ、ヘッ

ドライトにはハーフスクリーンをつけて、いかにもスポーティなスタイルとした」車で、「わが国モペット界でも最高の出力」を發揮する車であった⁹⁾。

鈴木、ヤマハ発動機、三輝工業、東京発動機などが1959、60年に投入したモペットの性能を見ると、モペット市場において「スーパーカブC100」と対等に戦うには、これと同程度の高性能な車を投入しなければならないという状況になっていた、と言える。高性能な車の価格は概して高く、そうでない車の価格は比較的安い。需要者のニーズは多様かつ懐具合も多様であるから、高性能な車市場と実用・経済的な車市場が考えられる。価格が安いからその市場が大きく伸びたかというところでもないらしい。安価で簡便なモペットは、わが国ではユーザーがデラックスなものを好む傾向があるので普及しなかった¹⁰⁾。逆に価格が高くて高性能な車(エンジンの性能以外に操縦性、乗り心地、耐久性、信頼性、燃費、スタイル等々の点で優れている車)に対する需要が大きく伸びたのである。高性能なモペットの出現はスクーターや125ccクラスのモーターサイクルの売れ行き減少をもたらし、幾つかのメーカー(東京発動機、目黒製作所、新明和興業、富士自動車)は市場から敗退した。たとえば、東発は1960年に上記したロードスポーツ車「ランペットCA」を発売したが、これは「当時、需要が増加しつつあった若年層を狙ったロードスポーツ車への変化に遅れをとったので・・・この遅れを挽回すべく」発売されたモデルで、「当時このクラス日本最初の本格的スポーツモデルと評価された。」¹¹⁾しかし、すでに市場を固めている本田、鈴木などに対抗して高性能なモペットを投入したにもかかわらず、売上げを伸ばすことは出来なかった。市場環境が変化していたのである。「二輪車業界ではエンジンという製品の基幹部分の性能・品質だけで市場をおさえることが出来る時代は去っていた。総合力、言ってみればマーケティング

ング力が必要な時代が到来していたことは明らかだった。」¹²⁾（東発は1960年3月期に配当8分、同年9月期以降は赤字決算となり無配に転落して、経営に余裕はなかった）。モペット市場における企業間の勝負は、品質・性能競争とマーケティング力によって1960～63年の極めて短い期間にほぼ決着した、と見てよいであろう。

モペット市場における企業間の競争は、1958～63年の間に二輪車の生産構造を、表8-5に見るように変えた。

1958～64年の間に二輪車の生産台数が4.2倍伸びているのに対し、モペットの生産はモペットブームを反映して13.3倍も伸びている。また第二種原付きは5.9倍、自動二輪は7.0倍も伸びている一方で、軽二輪とスクーターは減少している。そしてモペットのシェアは9.8%から30.8%、第二種原付きは42.2%から59.2%に拡大し、軽二輪は24.4%から5.8%、スクーターは22.6%から2.5%に縮小している。自動二輪はほぼ変わらずである。第二種原付きのシェアは、1960年には1958年の42.2%から半減して20.2%に、1962年に増加に転じて1964～66年には50%台のシェアにまで拡大している。その要因は、前者がモペットの出現、後者がモペットから派生した中間機種（51～90cc）の出現であ

る。中間機種は、1962年には第二種原動機付きの64%にまで達し、それ以降は70%台を占めている。（表8-7参照）。

モペット市場における企業は、1958年の7社から1960年の14社強へと増加傾向をとり、モペットの全生産台数に占める割合は1958年の9.8%から1960年の61.4%に増大した。これは、それぞれの企業の生産構造や市場における勢力図にも影響を及ぼした。各社の全生産台数に占めるモペットの割合は、1958年に鈴木42.3%、本田11.4%であったが、1960年に鈴木63.3%、本田71.6%、ヤマハ43.9%になった。二大メーカーのモペット依存度は過半以上となった。この年におけるモペット部門での各社のシェアは、本田51.4%、山口13.6%、鈴木10.9%、宮田6.8%である（付表8-1参照）。このように、モペット及び51～90ccの中間機種の重要性が高まる過程で二輪車の生産は有力メーカーに集中した。1960年における各社の二輪車生産シェアは、本田44.1%、鈴木10.5%、山口9.6%、ヤマハ9.4%、計73.6%となった。非価格競争の展開とともに寡占化は進んだのである。

3. 中間車種市場への参入（製品差別化）

ここでは、ユーザーから一定の評価を受けた

表8-5 二輪車の車種別生産台数と構成比

年	モペット		第二原付		軽二輪		自動二輪		スクーター		合計
	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	
1958	49,006	9.8	211,694	42.2	122,355	24.4	5,059	1.0	113,218	22.6	501,332
1960	904,707	61.4	296,865	20.2	140,487	9.5	7,031	0.5	123,994	8.4	1,473,084
1962	670,832	40.1	818,382	48.9	99,525	5.9	18,533	1.1	67,653	4.0	1,674,925
1964	649,277	30.8	1,249,703	59.2	121,691	5.8	35,565	1.7	54,099	2.5	2,110,335
1965	645,601	29.2	1,259,157	56.9	168,434	7.6	104,023	4.7	35,569	1.6	2,212,784
1966	914,335	37.4	1,224,866	50.0	175,837	7.2	98,350	4.0	34,003	1.4	2,447,391
1968	1,049,460	46.6	972,581	43.2	89,522	4.0	132,085	5.9	7,687	0.3	2,251,335
1970	895,599	30.4	1,407,205	47.7	259,145	8.8	385,723	13.1	—	—	2,947,672
64/58	13.25	—	5.90	—	0.99	—	7.03	—	0.48	—	4.21
70/58	18.28	—	6.65	—	2.12	—	76.24	—	—	—	5.88
70/64	1.38	—	1.13	—	2.13	—	10.85	—	—	—	1.40

資料：『自動車統計年報』1973年、16頁から作成。

車（本田は「C100」、鈴木は「MA」、山口は「AP10」）をベースとしながらの品揃え＝製品分化＝製品差別化について記述する。この傾向は1961年秋には（第8回全日本自動車ショー）観察することが出来る。『モーターサイクリスト』1961年12月号、64～69頁に87機種種の「国産車主要諸元」が掲げている。このうちのモペット部分だけを見ると、12社「32の車名型式」があり、三つ以上のモデルを揃えているのは、本田、鈴木、山口、宮田、東発である。二つ以下は、川崎航空機、井関農機、ブリヂストンサイクル（2機種。前2社は試作車を含む）、ヤマハ、富士重、新三菱（1機種）である。表8-6は、三つ以上のモデルを揃えているメーカーの製品を示したものである。

たとえば、始動方式をキック式かセル式か、クラッチを湿式多板か自動遠心か、などの機構面での相違、タイプをスクータータイプかオートバイタイプか、用途を実用向きかスポーツ向きか、グレードをスタンダードか、デラックス

か、スーパーデラックスかなどの相違を作り出すことで、メーカーは多様化するニーズに応えようとしているのである。5社が提供する22機種の価格はおよそ5.0万円から6.2万円の価格帯にある。より細かくは5.5万円以下10機種、5.7～6.5万円11機種、11.0万円1機種である。価格の点で大きな差があるわけではないから、企業間の競争はどちらかというと非価格面での競争（いろいろな用途にあったモデルの開発競争）、つまりスポーツ用、レース用、レジャー用、輸出用、廉価用などの製品品揃え競争が主流になったのではないかと考える¹³⁾。加えて投入するタイミングも大切である。たとえば、東発は1961年に高出力・高回転の「ランベットレーサー」（49cc、6.7ps/10,800rpm、136.7ps/1）を投入した。これは、各地のレースで大活躍した。しかし、これは日常的に使用するにはあまり役立たなかったようである。この発売で東発の業績は大きく改善することはなかった。日常的に使用するには高性能すぎたし、投入する時

表 8-6 国産車主要諸元

車名	最高速度 (km/h)	価格 (万円)	備考	車名	最高速度 (km/h)	価格 (万円)	備考
本田				鈴木			
スーパーカブ C100	70	5.5		セルベット MAC	75	5.5	
スポーツカブ C110S	85	5.8	シングルシート	セルベット MD	80	5.5	オートバイタイプ
スポーツカブ C110	85	5.8	ダブルシート	セルベット MA 2	75	6.0	セル
スーパーカブ C102	70	6.2	セル	セルベット MC	80	6.0	オートバイタイプ,セル
山口				東発			
オートベット AP 2	70	4.95	スタンダード	ランベット CA	75	5.5	セル
オートベット APC	70	5.3		ランベットスポーツ CA 2	92	6.1	
オートベット CP50	60	5.38	スクータータイプ	ランベットレーサー	100	11.0	
オートベット S 1	70	5.5	デラックス				
オートベット SPB	80	5.8	スポーツ, 4段				
オートベット BPC	70	6.1	デラックス, セル				
宮田							
ミヤベット A20	65	4.6	2段				
ミヤベット Bスタンダード	70	5.1					
ミヤベット Bデラックス	70	5.7	セル				
ミヤベット Bスーパーデラックス	75	6.2	セル				
ミヤベット・マミー	58	6.5	スクーター				
ミヤベット B スポーツ	85	—	試作車				

資料：『モーターサイクリスト』1961年12月号、64～77頁。

期が少し遅かった。

モベットではないが、これをベースにエンジン排気量51～90ccの中間機種（派生機種）市場が形成されはじめるのが、1960年代初頭からである¹⁴⁾。（表8-7）。この市場は91～125ccクラスの市場を侵食する形で一気に拡大した。1962、63年には51～70ccクラスが、つづいて1964、65年には71～90ccクラスが拡大した。このような市場変化がもたらされたのは、1960年12月に新しく「道路交通法」が制定されたからである。「道路交通取締法」の下では50cc以下では2人乗りは出来なかったが、新法の下では51cc以上ならば2人乗りが可能となり且つ交差点で右回りが出来ることになった。また当時のユーザーは「値段は50ccとあまり変わりがなく、性能は125ccに近い実用車がほしい」という要望を持っていた。「道路交通法」の制定とユーザーの要望から51cc以上の機種が開発されることになり、これがユーザーの人気を得て一気に需要が拡大したのである。

鈴木は1961年に「MA」をモデルチェンジした「セルベット MA-2/MA-C」（前者：キック・セルの併用式。後者：キック式）と「MA」をモーターサイクル型にした「セルベット MD/MC」（前者：キック式。後者：キック・セル併用式）を投入した。続いて「MA」のオートマチックタイプ「セルベット50ME」（62.5。6.2万円。この後継モデルは「50M30」<63.6。5.5万円>）と鈴木初の50ccスポーツ車「スポーツ50M12」（63.2。6.0万円）を投入して品揃えをした。この間に（62年6月）、マン島TTレース50ccクラスで初優勝した。

50ccクラスの品揃えをする一方で、1960年12月に新しく「道路交通法」が制定されたのを受けて、中間機種を投入する。まず初めに50ccのエンジンのシリンダー内径を1mmアップした「セルベット52MA/MD」（61.3/5。42×38mm, 52.6cc, 5.8万円）を投入した。いわゆる「原付2種モベット」のさきがけをなした。

これにつづいて本田技研が同年8月に「スーパーカブ55」を発売した。そして1961年末から翌年末にかけてブリヂストンサイクル工業、ヤマハ発動機、川崎航空機などがこれに習った。

次に新しいエンジンを搭載した「セルベット80K10」（62.5。45×50mm, 79.5cc, 6.5ps/6,000rpm。7.2万円。「MD」のフレームを流用）及びスポーツ車「スポーツ80K11」（63.2。7.3ps/7,000rpm。7.7万円）が投入される。この二機種で1964年8月には月産15,000台を実現した。これらは1966年5月にマイナーチェンジされて「K10-2/K11-2」となる。これにはCCIが装備されて最高出力が0.4馬力アップされて6.9馬力となり、翌年5月（「K80」にマイナーチェンジ）まで生産された。「K80」の後継車がロータリーディスクバルブ・エンジンにCCI分離給油方式を採用したツーリング車「A90」と実用車「K90」（67年。ともに、47×50mm, 86cc, 8.4ps/7,500rpm）である¹⁵⁾。

他方、本田は、「スズキセルベットMAB」に刺激されたのか、1961年に「スーパーカブC105/CD105」（61.8。42×39mm, 54cc。5.7万円/6.4万円）、「スポーツカブC115」（54cc。6.0万円）を投入する。これに「トーハツランベットエースDA」（61.8。43×39mm, 56.6cc。6.3万円。）や「BSチャンピオン3型デラックス」（41×39.5mm, 52.1cc。価格未定。61年中に発売予定）等が続くのである¹⁶⁾。

本田はセル付きの「C102」（60年4月）、2人乗りの「C105」の発売で、「スーパーカブ」の人気をさらに高めた。これに続いて「ホンダカブ90」（63年。OHVエンジン：50×45.6mm, 89.6cc, 6.5ps/7,500rpm。90km/h。7.5万円）、「ハンターカブC105H」（販売会社「アメリカホンダ」<59年6月設立>の要請によって64年に55cc「C105」をベースに製作）、「スーパーカブC65」（65。OHCエンジン搭載）が投入される。かくのごとく、本田は50cc, 55cc, 65cc, 90ccとモデルの数を増やしながら「ス

表 8-7 第二原動機付自転車の排気量別生産台数及び構成比

	51~70cc		71~90cc		91~125cc		計
	台数	構成比	台数	構成比	台数	構成比	
1959	—	—	22,777	8.2	256,058	91.8	278,835
1960	—	—	21,347	7.2	276,541	93.2	296,865
1961	133,370	29.2	21,364	4.6	302,892	66.2	457,083
1962	467,935	57.2	56,570	6.9	293,877	35.9	818,382
1963	463,576	45.6	256,636	25.3	295,636	29.1	1,015,805
1964	437,895	35.0	540,020	43.2	271,788	21.8	1,249,703
1965	347,874	27.7	713,396	56.7	196,087	15.6	1,259,157
1966	360,014	29.4	607,682	49.6	256,965	21.0	1,224,866
1967	241,368	23.2	587,288	56.3	214,144	20.5	1,042,800
1968	237,522	24.6	502,575	52.2	223,384	23.2	963,481
1969	255,689	22.3	630,266	54.9	262,108	22.8	1,148,063
1970	419,926	29.8	604,418	43.0	382,861	27.2	1,407,205

注：1959～68年の第二原付（軽二輪）の計は、『自動車統計年報』1973年、16頁の「車種別」と20頁の「気筒容積別」では異なっている。16頁の「車種別」のほうが正ではないか。ここで使用した数値は鈴木自工『50年史』357頁のものである。1963年、1967年、1968年の数値は16頁の「車種別」とは異なる。計は、それぞれの排気量の台数を合計したものとした。

「スーパーカブ」の人気を高めたのである。また、1962年にアメリカで展開された「ホンダキャンペン」(YOU MEET THE NICEST PEOPLE ON A HONDA) は「スーパーカブ」（と二輪車に）に対する需要を増加させることになった。1963年末には「スーパーカブ」の累積生産台数は200万台を超え、本田の二輪車生産台数（122万台超。国内シェア63.5%）だけでフランス（114万台超）を抜いて世界第1位となった。

鈴木はモペットでは本田や山口自転車より先発であったが、1959年には早くも両者に追い抜かれてしまった。上記したような高性能車の投入と品揃えで（更には量産体制の確立や販売網の拡充なども加わって）、1961年に山口自転車に肉薄するところまで追い上げ、1962、63年によりややく第2位の地位（63年の二輪車生産台数27万台強。シェア14.1%）を固めるに至ったのである。

まとめ

わが国における排気量50cc以下のモーターサイクルは、「自転車用補助エンジン」（本田の

「カブF」、鈴木「パワーフリーE」や「ミニフリーMF」から「モペット」（ペダルとエンジンを備えた車。鈴木「スズモペットSM」、三共「モペット・コリーPC」へ、そして本格的「モペット」（本田「スーパーカブC100」、鈴木「セルペットMA50」）と発展した。ヨーロッパでは「モペット」が普及したのであるが、わが国では「簡便で安価なモペット」あるいは「自転車に補助エンジンを付けた完成車」は、一部のメーカーのものは短期間人気を得たものもあったが長期間にわたって使用されるということにはなかった。比較的長く人気を得たものの一つは、鈴木「ミニフリーMF」であろう。1型（49.9cc、2.0ps/4,500rpm、45km/h。2.3万円）は1954年に現れ、1957年に2型、1959年に3型（2.2ps）と5型となる。そしてこの「ミニフリーMF」のエンジンを流用して作られたのが「スズモペットSM」（58年。4.5万円）である。「ミニフリーMF」は取付けエンジン方式を採用したのからモペットに発展した。このような例もあるが、「簡便で安価なペダル付きモペット（モペット）」よりも高価で高性能なモペットが比較的短期間のうちに

主流となった。

とりわけ、わが国における排気量50cc以下のモーターサイクルのレベルを向上させたのは本田技研の「スーパーカブ」（広義には日本のモペット）と言ってよいであろう。本田は「カブF」の自転車取付けエンジンから「モペット」の段階を飛び越えて一気に「モペット」＝「スーパーカブ」を開発した。これは、発売3年目から海外（ことに米国）市場で爆発的に売れて、米国のオートバイ市場にまったく新しい「モペット」市場を創出した。本田を世界に向けて大きく発展させる原動力になった。

その後のマン島TTレース（Tourist Trophy Race・第1回開催1907年）における日本車の活躍（＜本田＞59年：125ccクラスで6, 7, 8, 11位入賞。61年：125cc, 250cc両クラスで1～5位独占。＜鈴木＞60年：125ccクラスで15, 16, 18位。63年：1, 2, 3, 5位。50ccクラスで62～64年：3年連続優勝）によって、それが大きな宣伝効果となってモペットやモーターサイクルの輸出が急増した。また1962年9月に鈴鹿サーキットが完成し、第1回全日本選手権ロードレースが開催され、50ccレースでは本田1位、鈴木2～4位という結果となった。わが国の二輪車はこのような輝かしいレース優勝という戦績を積み重ねる一方で、高性能なモペットは日本及び世界のモーターサイクル市場を大きく変えることになった。

生産台数とシェアの面からモペット出現以降の二輪車市場の変化を見ると（表8-5参照）、1958～60年にはモペットの生産は4.9万台から90.5万台に、シェアは9.8%から61.4%に、第二種原付自転車は21.2万台から29.7万台に、シェアは42.2%から20.2%に、スクーターは11.3万台から12.4万台に、シェアは22.6%から8.4%になった。モペットは1958～60年の間に第二種原付自転車とスクーターの市場を侵食して絶対的にも相対的にもその地位を高めた。

モペットブーム（59～61年）が終息すると、

51～90ccクラスの間機種のブーム（62～65年）が起こった。急速な市場需要の変化に対応できなかった企業が市場から出てゆかざるをえなかった。たとえば、1960年秋ごろから有力メーカーであった山口自転車や東京発動機などが次第に脱落してゆくのである。そのため、モペット／第二原付を生産する企業は1960年の14社強／10社強から1966年の5社に減少したのである。このような生産構造や市場の変化は、各社の勢力図を大きく変えることになった。1958年の大手4社の二輪車生産台数シェアは、本田23.4%、鈴木13.2%、三菱重工11.9%、富士重工10.1%、1965年は、本田66.3%、鈴木15.4%、ヤマハ11.0%、ブリヂストン3.5%、1968年は、本田60.0%、ヤマハ18.8%、鈴木16.2%、である。本田の地位拡大と寡占化が進んだのである。

輸出に目を転じると（付表8-2参照）、モペットが1960～63年の間に輸出に大きく貢献したことがわかる。二輪車の輸出総台数は1963年には1959年比で20.6倍増加しているのに対し、モペットは47.7倍も増加している。そしてモペットの輸出総数に占める割合は1963年には1959年の24.5%から56.8%に増加している。モペットの輸出増大は、欧米勢の強い中・大型市場へ日本車が進出してゆくための尖兵の役を果たした。わが国の自動二輪車の輸出は、1968年以降大きく伸びるのである。

二輪車の生産台数を国別に見た場合、1958年には日本はフランス（96.4万台）、イタリア（58万台）に次いで第三位（50.3万台）であったが、1960年にはこの両国を抜いて第一位（147.3万台）となった。そして、この年に本田技研は世界一の二輪車メーカーとなっている。

わが国の二輪車メーカーが、世界の4大メーカーの地位に登るに当たって、あるいは国内の二輪車市場で生き延びるに当たって、モペットを生産するか否かは、それぞれの企業に大きな影響を与えた。つまり二輪車産業がモペットブームを迎えた時、これの生産に手をつけなかったメ

ーカーの多くは脱落して行った。殊に125cc以上の車に固執したメーカーはことごとく没落したのである。また、「スーパーカブ」の車体形状（アンダーボーン型）が女子や老人にも乗りやすいということで、他のメーカーもこの形状を採用するところとなった。さらに各メーカーとも操縦しやすい車あるいは取り扱いやすい車を提供することになった。これが、従来のオートバイの観念（オートバイは主として成年男子の乗り物）を「女子や老人も乗れる乗り物」という観念に変えた。

モペットの出現とともに、わが国の二輪車産業は量産量販時代に入るが、これに応じた生産設備や販売網の整備ができないメーカーは、市場にとどまることがが難しくなった。加えて、モペット分野でも中間機種分野でも、国内仕様車と海外仕様車、実用車、スポーツ性を備えた実用車、スポーツ車、ツーリング車等、多様な用途に向けた派生機種が次から次へと開発されるようになった。いろいろな要望を持っているユーザーに応えられない、あるいは多様な用途に適した車を開発することができないメーカーは市場から排除されて行ったのである。

注

- 1) 1957年10月には原動機付自転車を生産していた会社は37社強あった。『オートバイ』1956年9月

号, 163頁, 1957年3月号, 167頁, 『モーターファン』1957年3月号, 307頁。

- 2) 『モーターサイクリスト』1958年6月号, 48～51頁。
- 3) 1956年に大槻工業がモペット「ダンディ」（2サイクル, ロータリーバルブ, キックスターター足動2段変速）を生産していた。1958年1月のモペット生産台数は52台である。各社の機種名。田中「タス」, 高研「コーケン」, 小峰「コミネ」, 全国「マルウチ」, レンユー「レンユー」, 川勝「川勝」, 丸都「マルト」, 鈴木「スズモペット」。他方, 取付けエンジンは, 富士精密の「BS」, 鈴木自動車の「ミニフリー」, 全国自転車連鎖協組の「マルウチ」, 小峰自動車の「コミネ」, 板垣の「サンライト」, トヨモータースの「トヨモーターR5」, 三共電器の「マイペット」, 山口自転車の「山口ペット」。『オートバイ』1961年6月号, 68頁。『モーターサイクリスト』1958年6月号, 48～51頁。
- 4) 『オートバイ』1961年6月号（臨時増刊）, 69頁。
- 5) 『モーターサイクリスト』1958年9月号, 80～90頁に「世界最高の出力4.5HP スーパーカブ50cc登場」の記事あり（80～83頁）。この記事には下表のような「世界のモペット性能比較表」が掲載されている。スーパーカブが傑出していることがわかる。
- 6) 鈴木自工編『50年史』55頁, 160頁。

世界のモペット性能比較表

モデル	最高出力 (馬力)	モデル	燃費テスト <英誌より> (立当り km)
西独5社平均 (2サイクル)	1.67	デュルコップ (独)	61.5
ビクトリア	2.45	ツェンダップ (独)	61.5
伊4社平均 (2サイクル)	2.05	モトベカーヌ (仏)	63.5
ベネリスポート	2.7	マグネート (和)	56.0
伊4社平均 (4サイクル)	2.2	モスキート (伊)	61.5
モトムスーパー	2.5	HMW (奥)	59.0
スーパーカブ (4サイクル)	4.5	スーパーカブ(日)	90.0

注：燃費テストは、平均32～km/h（但しスーパーカブは30km/h）である。

7) 表一西ドイツとフランスのモペットの生産推移と二輪車全生産台数に占めるモペットの割合

年	西ドイツ				フランス	
	モペット		原動機付き自転車		モペット	
	台数	割合	台数	割合	台数	割合
1950	—	—	79,831	34.8	94,398	43.9
1951	—	—	41,430	12.3	287,145	60.6
1952	22,980	5.2	26,009	5.9	382,768	62.4
1953	123,568	21.9	36,133	6.4	553,210	68.4
1954	447,891	53.5	9,079	1.1	694,252	69.3
1955	779,145	71.9	4,886	0.5	830,575	72.5
1956	618,444	72.8	2,443	0.3	899,932	79.6
1957	502,098	77.8	1,889	0.3	904,146	81.9
1958	386,561	77.5	—	—	881,717	91.4
1959	406,955	78.7	—	—	902,998	94.6
1960	425,844	72.4	—	—	962,338	95.5
1961	217,952	57.3	—	—	1,075,001	98.2

資料：『自動車統計年表』1962年，138頁。

8) 14機種は以下の通り。

機 種	最高出力 ps/rpm	最高速度 km/h	始動方式 型式	変速機 段数	リットル当り出力 ps/l
タスマペット	2.0	60	キ	常嚙 2段	39.9
三共モペットコリー	2.0	50	ペ	—	40.0
スズモペット SM 2	2.2	50	ペ	自動	44.1
ヒラノポペット FN II	2.3	54	キ	自動	46.1
エコー SE I	2.5	55	手	自動	50.1
エコー・セル付き	2.5	55	セ	自動	50.1
ミリオンサンライト50C10	2.5	55	キ	自動	50.1
マルウチプラネットジュニア	2.5	55	ペ	—	50.7
山口オートペット AP10	3.0	65	キ	常嚙 3段	59.8
山口オートペット BP50	3.0	65	セ	常嚙 3段	59.8
BSチャンピオンII	3.3	65	ペ	常嚙 2段	66.5
ミヤペット B	4.0	70	セ	常嚙 3段	79.8
スズキセルペット MA	4.0	75	セ	常嚙 4段	79.8
スーパーカブ C100	4.3	75	キ	常嚙 3段	87.8

注：始動方式，キはキック，セはセルフスタータ，ペはペダル・キック，手はハンド・スタート式（クランクケース左上部にある握りを上方に強く引く）。変速機型式：常嚙は常時嚙合式。これらの機種の説明が『オートバイ』1960年2月号，36～39頁にある。

9) 『モーターサイクリスト』1960年8月号，23～26頁。三笠技研工業（旧ヘルス自動車）は，世界的にみても画期的なセル付，ロータリーバルブ空冷2サイクル並列水平2気筒エンジン（30×34mm，48cc，圧縮比7.5，4.0ps/6,200rpm。85km/h。83ps/l。6.45万円）を搭載したモペット「ベビーツインAA型」を発表した。スタイルはホンダスーパーカブとあまりにも似てい

る。1961年央時点で発売予定されていた東京発動機の「ランペットスポーツ・タイプ」の最高出力は6.8ps/10,000rpmである。

10) 本田は1966年にペダル付きモペット＝モペッド「リトルホンダP25」（30km/h，2.98万円。69年に「リトルホンダPC50」50km/h，4.2万円となる）を売り出した。しかし，「日本人のデラックス好み」が，シンプルなりトルホンダと結び

つかず、ヨーロッパのように多く普及することはありませんでした。」小関和夫著『単車ホンダ』池田書店、1983年、139頁。

11), 12) 『TOHATU の歩み』(YAHOO から)。

13) たとえば、本田の実用以外のもの。

若者向けの純然たるモーターサイクル型「スポーツカブC110」(4段リターン自動遠心クラッチ/手動クラッチ)、ツーリングモデル「スポーツカブCS50」(「C100」と同じ基本ユニット。圧縮比<9.0>ヤマフラー形状が違う)、高性能ロードスポーツモデル「CR110」(OHCエンジンを最初に搭載した車。58年初期型カブスタイルの最終モデル)。

14) 鈴木自工、中間機種について、前掲書、162~164頁、237頁、356頁参照。

15) 2サイクルエンジンの欠点は、ピストンの焼きつき、シリンダーの磨耗、そして生ガソリンが使えないので混合燃料を使用、その分燃料代が高く排気煙が多いことである。この欠点を除くため、鈴木は1961年10月から分離潤滑方式の研究に着手。その成果として「インレット注油方式」を開発、そして「スズライトバンFEA型」(63.4)と「スズライトフロンテFEA型」に採用。二輪車の輸出増加、また国内に高速道路が増えて二・四輪車とも高速の持続性が要求されるようになった。このため「クランク注油潤滑方式」を開発。四輪車FEA型(65.4)と二輪車T20型(同7)に採用。この採用で、クランクのメインベアリングとコネクティングロッド大端部の耐久性や耐高速性能が著しく向上。

二輪車の輸出増加や軽四輪車の制限速度の改

正(40km/hから60km/hへ)などによって、エンジン性能はさらに高速化される。これに伴って潤滑性能のさらなる向上が必要となって基本的な機構の再検討を迫られた。この要求に応じるため、各種の潤滑方式がテスト・実験された結果、CCI方式(Cylinder・Crank・Injection)の開発に成功(66.2)。この方式の特徴は、必要な箇所へ必要に応じてオイルが供給され、潤滑性能が極めて優れていること、また燃焼室へのオイル上がりも少なく、微量の給油で十分な性能が発揮できること、である。1966年から各車種に取り付けられた(6~9月にCCIキャンペーンを展開)。鈴木自工、前掲書、86,87頁、226~232頁参照。

16) 「セルベット52MD」は「MD型」にボアアップした52ccエンジン、「トーハツランベットエースDA」は「CA型」に56ccエンジン、「BSチャンピオン3型デラックス」は「3型」(セル式)に52ccエンジン、を載せたものである。山口は第8回自動車ショウに「S2」(55cc。5.95万円)を出品。これらよりも排気量の大きい中間機種は「トーハツニューバーディ」(47×50mm, 86.7cc。7.6万円)、「シルバービジョンゲール10」(47.5×49.5mm, 87.7cc。7.8万円)、「ラビットマイナー」(47.5×50mm, 88.6cc。7.9万円)、「ポインターラッシー」「スーパーラッシーセニア」(ともに、48×49mm, 88.6cc。62年3月頃発売予定)がある。宮田は第8回自動車ショウに「ミヤベットマミー」(50×46mm, 90.3cc。62年春発売予定)を出品。『オートバイ』1961年12月号、68~71頁。

付表8-1 会社別・月別モペットの生産状況（1958年1月～61年12月）

メーカー 年・月

1958年

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計 (シェア)	
田中工業	196	120	160	152	130	120	150	194	350	133	200	120	2,025	4.0
全国自転車連鎖	315	481	387	576	733	603	556	554	402	582	451	446	6,086	12.0
近藤鉄自転車	10	32	54	58	24	37	21	30	16	22	11	5	320	0.6
鈴木	—	—	—	146	383	1,902	3,215	4,084	4,698	4,369	5,078	4,222	28,097	55.3
本田	—	—	—	—	—	—	—	276	1,471	2,537	3,594	5,251	13,129	25.9
伊藤内燃機関	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	14	6	28	0.1
山口	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,076	1,076	2.1
合計	521	633	601	932	1,270	2,662	3,942	5,133	6,937	7,651	9,348	11,126	50,761	100

1959年

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計 (シェア)	
鈴木	3,898	4,588	4,678	4,540	4,156	1,812	4,363	4,822	4,026	3,104	3,435	3,235	46,657	14.4
本田	5,148	5,586	7,540	7,913	10,353	10,912	12,681	11,052	11,976	17,222	18,410	20,045	138,838	42.8
山口	1,016	2,126	3,388	4,072	4,776	5,567	5,750	6,506	7,363	4,978	9,085	9,764	64,391	19.8
平野	60	240	250	200	250	224	230	46	111	0	290	71	1,972	0.6
富士精密	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
宮田	—	—	—	120	410	654	812	1,016	1,474	1,971	2,115	2,869	11,441	3.5
東昌	—	—	—	1,503	2,004	2,010	2,100	2,260	2,639	3,454	2,429	3,344	21,743	6.7
板垣	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66	1,412	2,000	3,478	1.1
その他	1,587	2,002	1,842	1,987	1,696	2,281	3,539	3,895	3,827	3,525	5,651	4,238	36,070	11.1
計	11,709	14,542	17,698	20,335	23,645	23,460	29,475	29,597	31,416	34,320	42,827	45,566	324,590	100

1960年

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計 (シェア)	
鈴木	2,479	4,025	5,267	6,102	6,042	6,935	8,476	9,409	11,410	12,383	12,468	13,362	98,358	10.9
本田	17,859	22,290	25,217	27,794	27,021	43,299	43,251	45,450	32,122	51,425	60,031	68,877	464,636	51.4
山口	6,399	8,729	10,247	13,338	10,361	9,015	9,821	11,101	10,244	11,039	13,190	9,943	123,427	13.6
平野	93	37	35	41	0	129	0	316	143	463	505	615	2,377	0.3
ブリヂ	.	..	..	..	..	..	..	4,017	4,500	5,040	5,500	5,500	24,557	2.7
宮田	3,025	3,901	4,937	3,907	3,394	4,687	5,736	7,001	6,700	6,272	5,800	6,515	61,875	6.8
東昌	543	500	0	0	650	228	434	278	111	—	—	—	2,744	0.3
板垣	2,000	2,100	2,400	600	628	902	1,914	2,532	1,768	1,486	1,587	1,182	19,099	2.1
三共	—	—	—	2,120	1,282	1,205	1,054	1,128	1,061	1,065	1,039	1,002	10,956	1.2
ヤマハ	—	—	—	192	2,062	5,032	6,265	8,602	10,079	10,249	8,033	10,155	60,669	6.7
東発	—	—	—	—	—	—	663	1,481	2,008	2,315	2,718	3,114	12,299	1.4
丸正	—	—	—	—	—	—	—	—	158	630	586	706	2,080	0.2
ゼブラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	430	430	0.1
富士重	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20	0.0
その他	3,664	3,833	3,436	3,004	3,693	3,550	—	—	—	—	—	—	21,180	2.3
計	36,062	45,415	51,539	57,098	55,133	74,982	77,614	91,315	80,304	102,367	111,457	121,421	904,707	100

1961年

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計	(シェア)
鈴木	12,919	12,620	11,927	12,255	11,242	10,090	10,996	10,039	8,947	8,169	8,322	6,475	123,071	10.9
本田	66,468	71,285	62,050	62,313	59,573	67,239	58,630	48,664	30,109	23,090	22,764	31,843	604,028	53.3
山口	7,197	13,666	11,472	12,191	14,248	13,530	10,551	9,698	9,204	8,775	8,243	6,231	125,006	11.0
平野	539	387	31	6	6	212	0	99	301	441	10	0	2,032	0.2
ブリヂ	4,445	6,000	5,200	5,040	5,766	8,008	9,700	10,000	9,700	6,610	7,171	3,123	80,763	7.1
宮田	6,600	7,500	7,216	6,604	7,005	5,558	4,934	5,515	5,600	4,544	2,246	1,072	64,294	5.7
ヤマハ	8,317	5,377	4,800	4,971	4,427	4,087	4,100	3,675	4,576	5,202	4,371	2,729	56,632	5.0
東発	3,529	3,900	4,075	2,787	3,059	2,532	2,189	1,994	2,139	1,115	2,270	578	30,167	2.7
ゼブラ	—	346	310	338	356	329	286	291	303	265	211	148	3,183	0.3
富士重	—	600	750	618	869	1,235	2,327	3,293	3,100	2,723	1,693	1,174	18,382	1.6
新三菱	—	—	—	1,264	1,382	775	1,383	216	153	0	0	0	5,173	0.4
川崎航	—	—	—	—	—	15	559	849	2,014	2,522	2,958	1,310	10,227	0.9
その他	3,033	2,864	1,229	638	849	608	332	356	240	428	0	0	10,577	0.9
計	112,147	124,545	109,060	108,995	108,872	114,218	105,987	94,689	76,286	63,884	60,259	54,683	1,133,535	100

注：富士精密（後のブリヂストンサイクル）の・・は数値不明のこと。その他に含まれている。1961年1、2月には田中、マルウチ、板垣、三共、丸正、片倉自転車、は生存。井関農機は不明。三共は9月まで、片倉は10月まで生存。『オートバイ』61年6月号、91頁、61年12月号、235頁、『モーターサイクリスト』61年10月号、206頁、62年1月号、118頁の生産統計から。

『オートバイ』61年6月号、52～61頁によると、1955年のメーカー数は約90社、機種数160余、61年には22社、90機種（うち、自動二輪8、軽二輪20、原付第二23、スクーター9、モペット30）。55年の125ccブーム時には70のメーカーが存在、61年には14に激減した。

資料：『自動車統計年表』1959～1962年。1958年9～12月：『モーターサイクリスト』1959年3月号、134頁参照。

追記：1958年のモペット生産台数は、1959年の『年表』では50,761台、1973年の『年報』では49,006台で、1,755台の違いがある。

付表8-2 二輪車の車種別輸出実績

年	モペット	指数	モーター サイクル	指数	モーター スクーター	指数	合計	指数
1958	台数 構成比	— —	1,078 19.9	0.13	4,349 80.9	0.69	5,427 100	0.28
1959	台数 構成比	4,770 24.5	8,358 42.9	1.00	6,342 32.6	1.00	19,470 100	1.00
1960	台数 構成比	28,622 50.9	23,769 42.2	2.84	3,877 6.9	0.61	56,268 100	2.89
1961	台数 構成比	47,764 60.9	28,470 36.3	3.41	2,215 2.8	0.35	78,449 100	4.03
1962	台 構成比	117,843 58.3	81,423 40.3	9.74	2,824 1.4	0.45	202,090 100	10.38
1963	台数 構成比	227,366 56.8	169,591 42.3	20.29	3,428 0.9	0.54	400,385 100	20.56
1964	台数 構成比	235,702 39.8	355,006 59.9	42.47	2,029 0.3	0.32	592,737 100	30.44
1965	台数 構成比	240,520 27.7	625,363 72.0	74.80	2,871 0.3	0.45	868,754 100	44.62

資料：『自動車統計年表』1965年、141頁、『自動車統計年報』1973年、82、3頁から作成。