

# 二輪自動車産業における寡占体制形成（7）

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的市場へ

- 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 モベット市場の成長と競争

【第46巻第1号 2011年7月】

#### 第9章 鈴木自動車工業と本田技研工業の品質・性能競争及びモーターサイクル市場における寡占化（今回）

#### 第10章 二輪車メーカーから四輪車メーカーへの発展（次回）

## 第9章 鈴木自動車工業と本田技研工業の品質・性能競争及びモーターサイクル市場における寡占化

### はじめに

品質・性能競争による寡占化の傾向は、モベット市場に限ったことではない。『モーターサイクリスト』（1961年12月号、63頁）によると、全日本自動車ショウへの出品メーカー数及び出展車数は、それぞれ、第1回（54年）27社、85車、第2回26社、67車、第3回28社、96車、第

4 回28社、110車、第 5 回25社、86車、第 6 回23社、91車、第 7 回19社、84車、第 8 回(61年)14社、79車、というような経過を辿っている。オートバイ業界に所属するすべての企業が、自動車ショウに出品しているわけではない(61年には14社のほかに7～8社が生産している)。弱小企業は出品するだけの資金も技術力もないので、時間の経過とともに業界から退出して行くことになるのである。

このように、メーカーの数は1958年頃から漸次減退している。その要因の一つが太田原準氏の主張される本田による価格引下げ、その他の要因は環境変化への対応の迅速性、製品開発力及び販売力等であろう。この間における機種別の消長は、メーカーが法規の改正にいかに対応するか否かによるところが大きい。日本二輪車産業の発展にかかわるような政策は直接的なものは殆どなく、間接的な規制、つまり運転免許にかかわる交通法規などがそれぞれのメーカーに影響を及ぼした。1954年には4サイクル250cc、2サイクル150cc までが軽免許、4サイクル90cc、2サイクル60cc 以下が原付の許可制であった。1955年にはサイクルの別なく、126～250cc までが軽自動車免許、125cc 以下が原付第2種、50cc 以下が原付第1種となる。そして125cc 以下では法規試験があり、50cc 以下では適性検査と講習程度の許可制になった。また三、四輪車は360cc 以下が軽免許となった。1960年末には新しく「道路交通法」が施行され、運転許可制は一切なくなり、すべてが免許制となった。同時に、年齢の制限も、軽免許などは18歳以上、原付第1種、第2種は16歳以上となった。この影響によって市場の状況は大きく変わった。1956、57年頃は125cc と250cc のクラスが順調に伸びると同時に、2サイクルエンジンが次第に伸びてきた。しかし、競争は激しくなり、落伍するものも増えた。1954年には4サイクルの機種は43あったが、1958には17、1959年には22、1960年には26、1961年には10(メー

カーは本田、目黒、新三菱だけ)になった。他方、2サイクルの機種は1954年には21であったが、1956年には51、1959年には70、1960年には66、1961年には69である。気筒数は1959年あたりから125cc 以上では2気筒時代に入った。変速機では1954年当時は2～3段式のもが主力であったが、1959～61年には殆ど4段式となっている。後輪懸架は殆どすべてがスイングアーム(プランジャ：1、固定：0)である。前輪懸架は1954年当時にはテレスコピック時代であったが、1958年にはテレスコピックは35、スイングアーム(アールズ型)は13、ボトムリンクは34、1961年には、テレスコピック29、ボトムリンク49である。スポーツモデルの台頭とともに、テレスコピックとパイプフレームが多くなり、アールズ型はスクーターだけとなった。1961年にはスクランブラーモデルが現れ始めた。

エンジン、変速機、懸架方式、フレーム、等々の品質・性能の改良・向上の点でトップ集団についてゆけない企業は、市場から徐々に排除されていくのである。もちろん、量産体制や販売網の整備、販売員の技能の程度、修理や部品補給等のアフターサービスの充実度、等々も競争要因である。たとえば、1955年当時、本田技研<シェア：16.3%>と争っていた東京発動機<シェア：17.4%>がモペット市場に参入したのは1960年7月である。東発は比較的高性能車を投入するのであるが、東発の顧客層の性格から実用車を重んじたためスポーティモデルへの転換に後れを取ったこと、モペット市場への参入で出遅れたこと、及び量産体制や販売網の整備等で本田より遅れをとったことなどで急激に弱小企業<60年のシェア3.4%>となってしまった。

## 1. 東京発動機と本田技研の価格競争及び品質・性能競争

当論文では「自由競争から寡占体制が成立す

る過程」で大きな役目を果たしたのは価格競争ではなく品質・性能競争を、そして量産体制とフルライン体系の確立を強調している。ここで、太田原準氏の「先行研究」<sup>1)</sup>に目を向けると、氏は「日本二輪産業における構造変化と競争——1945～1965——」（『経営史学』第34巻第4号、2000年3月、所収）において、本田技研の一貫大量生産体制の確立と価格競争を強調されている。その概要は以下のごとくである（10～13頁）。

売手と買手の大部分が中小企業によって構成される二輪車産業にとって、1954年デフレの影響は深刻であった。流通経路には在庫が累積され、価格引き下げ競争が始まった（注44で、その口火を切ったのは、みづほ自動車「キャブトン号」350ccの13万円での売り出しであった、とある。みづほ「350cc」の1953年から1954年6月の価格は次のようであった。「RBH」19.5万円～16.5万円、「VBI」17.0万円～13.5万円。水川）。二輪車産業が始めて経験する価格競争によって、最初に市場から締め出されたのは1953年と1954年に参入した零細生産者たちであり、その大部分は1955年末までに撤退していった。本田は、1952、53年当時市場の持続的な急成長を前提に売上げの大部分を設備投資に回す拡大戦略をとっていた。1952年から1954年にかけて埼玉製作所（白子、大和工場）と浜松製作所（葵工場）の三つの近代的な工場を設立し、海外から大量に輸入したばかりの最新の工作機械を稼働させていた。それに要した設備投資は総額15億円に達した。本田の市場成長を前提にした楽観的資金繰りは1954年のデフレで裏目に出た。好調を続けていた商品の競争力の低下も加わって、同年6月10日に最初の不渡りの危機に直面した（三菱銀行の緊急融資を取り付けて生き延びる）。危機を乗り切った専務の藤沢武夫氏は、1955年から市場が回復したにもかかわらず、「増産の禁止」を打ち出した。つまり、設備拡張と増産によるコスト引き下げではなく、生産量を一定にしたうえで可能な限りの合理化

策を試み、コストを徹底的に見極めるという方針であった。1955年から1957年までの3年間、本田は合理化に没頭した。各組立工場の再編、それぞれの設備の合理化、自動化、コンベア化など、またプレス、溶接、鋳造の各工場における量産技術の確立などの諸施策（一貫生産体制の確立）の結果、藤沢氏がそれぞれの製作所に増産命令を下したのは1957年が明けてからのことである。

1957年3月、本田は自動車産業で初めての全国統一価格（最初はみづほ自動車であると思うが。水川。『オートバイ』55年7月号、73頁参照）を発表し、その価格を基準に4月に第一次値下げ、8月に第二次値下げを行った。これにより本田製品は全車種で10%～15%の価格引下げとなった。この価格引き下げは競合企業に打撃を与え、同社のシェアは着実に上昇していった。他方東京発動機は、1954年のデフレの際、その生産構造上の二つの特長によってほとんど影響を受けなかった。一つは部品供給の高度な外部依存による設備投資の抑制と償却負担の軽減によって実現する商品価格の引き下げである（125ccクラスで本田製品12万円の実売価格に対し東発10.8万円に引き下げ可能）。もう一つは、需要変動に対する柔軟な対応である。東発は部品企業への発注量をコントロールすることで、デフレに伴う需要減少に容易に対応することが出来たのである。1954年の「道路交通取締法」と翌年の「道路運送車両法」の改正によって生じた需要拡大の波に乗ったのが東発であった。しかし、従来低価格を武器に本田と競争していた東京発動機は、本田の価格引下げによって特に大きな打撃をこうむり、1955年度の生産量を維持するのが精一杯であった。市場が拡大するなか東発のシェアは1955年の20%から1957年には12%まで落ち込んだ、ということである。端的に言うと、本田が巨額な設備投資によって精密な部品加工から最終組み立てにいたる一貫生産システムを構築する一方で、一定期間増産

表 9-1 本田と東発の東京渡し小売価格の状況（単位：万円）

年 排気量 メーカー		56/1	56/8	57/1	57/2	57/8	57/12
350	本	SB 22.2	SB 22.2	MF 21.7	MF 21.7	MF 17.4	MF 17.4
250	本	SA 19.7	AS 19.7	ME 19.2	ME 19.2	ME 16.9	C70 16.9
	鈴	—	TT 23.5	—	TT 23.5	TT 23.5 TP 19.8	TT 23.5 TP 19.8
	ヤ	—	—	—	—	YD 18.5	YD 18.5
200	本	ED3 16.5	EJ 16.5	EK 16.0	EK 16.0	*	
	東	TH 13.5	TH 13.5	TH 14.5	TH 14.8	—	TH57 14.8
175	ヤ	—	YC 16.0	YC 16.0	YC 16.0	YC 16.0	YC 14.5
150	鈴	—	—	—	ST 13.5	*	
125	本	JC 13.0	JC 13.0	JC57 13.2	JC 13.2	JC 12.5	JC58 12.5
	東	PK56 11.0	PK56 11.0	PKD 12.7	PKD 13.0	PKD 13.0	PK57D 13.0
		—	—	PKS 12.0	PKS 12.3	PKS 12.3	PK57S 12.3
	ヤ	YA 13.8	YA 13.8	YA 13.8	YA 13.8	—	YA 2 12.5
	鈴	—	—	—	COXⅡ 12.5 STⅡ 12.0	*	
		—	STⅡ 12.0	—		STⅢ 13.0	STⅢ 13.0
100	鈴	ポ・フリー 8.3	—	—	ポ・フリー 9.0	ポ・フリーⅡ 9.0	—
90	東	—	—	PA 8.2	PA 8.2	PA57 8.2	PA 8.2
80	東	バーディ 6.3	バーディ 6.5	*			
70	鈴	—	—	—	ダ・フリー 3.5	ダ・フリー 3.5	—
60	鈴	ダ・フリー 6.0	*				

注：①本=本田，東=東京発動機，鈴=鈴木，ヤ=ヤマハである。

②ポ・フリー=ポーターフリー，ダ・フリー=ダイヤモンドフリーである。

③—は不明。

④\*は生産中止あるいは不明。

資料：『モーターファン』56年3月号318，9頁（「新車価格案内」＜1月23日現在の東京店頭渡し小売現金価格＞），57年3月号306，7頁。『オートバイ』56年9月号162，3頁（「市況月報」＜8月1日現在の東京渡し小売値＞），57年3月号166，7頁，57年9月号160，1頁，58年1月号171，2頁（「市況月報：新車価格」＜12月1日現在の東京渡し小売値＞）から作成。

しないで限定された生産台数の下でコスト引き下げの合理化を遂行，そして大量生産体制の確立を背景に価格を引下げ，これによって東発は本田技研との競争に敗れてゆくのである。

このような論点を前提にして本田技研と東京発動機<sup>2)</sup>の機種<sup>3)</sup>の品質・性能及び価格がどのように変化したかを表9-1によって簡単に見ることにする。

本田技研の機種は1957年2月から8月にかけてMF（350cc）は19.8%，ME（250cc）は12%，JC（125cc）は6.8%値下げされている。1957年8月あるいは12月において本田の250ccME

／C70の価格水準（16.9万円）は東京発動機のTH（200cc。14.8万円）よりも高いが，鈴木のTT／TP（23.5万円／19.8万円），ヤマハのYD（18.5万円）よりは少し安い。なお，鈴木は翌年TPより安いTM（15.9万円）を投入している。（実際の取引価格は，この表示価格より安いかもしれない。この点は無視する）。この価格差は生産台数にどのように影響を及ぼしたか。

また本田の125ccJC（12.5万円）は東京発動機のPKD（125cc。13.0万円）よりも少し安い，PKS（12.3万円）より少し高い。東京発動機は主力の125ccクラスにスタンダードとデラ

ックスを投入し、且つ価格を据え置くことで対応している。本田のJCに対する鈴木とヤマハの対応はどうか？ヤマハのYAは本田のJCより高い。本田の価格引下げにヤマハは応えて値下げし、同水準にしている。1957年2月時点で鈴木のコXⅡ（12.5万円）、STⅡ（12.0万円）は本田のJC（13.2万円）より安い。1957年8月に鈴木はCOXⅡに替わって、それよりも高いSTⅢ（13.0万円）を投入している。この価格差は生産台数にどのように影響したか。

東京発動機と本田技研の生産台数は1955年には前者45,338台、後者40,822台で、前者が優位な状態であった。前者の生産台数は1956年の49,908台から1958年の44,197台に減少、後者のそれは55,031台から115,375台（シェア：29.6%で首位となる）に増加した。本田の価格引下げは東発に大きな影響を及ぼしたように見える。しかし、この数値では両者の関係を正確に把握できない（この点は後に説明する）。また、このような結果をもたらしたものは価格だけではないであろう。価格に加えて両者のモーターサイクルの動力性能・品質と製品開発力の違いがこのような結果をもたらしたと考えられる。<sup>3)</sup> 両社の機種の性能は表9-2のごとくである。

公表されている緒元の数値は実際の数値より過大に表されているといわれるが、その点は確認のしようがないので、公表されたものをその

まま使用する。200ccクラスでは、東発は1リットル当り出力と燃費で本田技研に劣るようだ。125ccクラスでは、東発は1リットル当り出力で本田、山口、鈴木よりやや劣り、ヤマハより少し優る。東発は、最高速度で本田、鈴木と同じであるが、山口、ヤマハよりは優り、また燃費で本田、鈴木に劣っているが、山口、ヤマハには優っている。以上のことから、本田技研の価格引下げで東京発動機は不利になる。それでも、東発の価格水準は本田よりも低いということを見ると、1957年時点で東発の性能が本田よりも劣っているということが東発に対する需要の伸びなかった要因であると考えられる。ただし、もう少し詳しく各社の生産構造を見ないと以上のような結論は間違いとなるであろう。もちろん、エンジン性能／走行性能だけが顧客をひきつける要因ではない。そのほかの要因には操縦性／安定性、乗り心地、デザインやスタイル（たとえばタンクの形状や塗色）、維持費、広告宣伝の仕方、代理店のサービスの質、購入代金の支払方法等々と、いろいろある。

競争を規定する要因にはいろいろあるだろう。その一つとして企業規模を取り上げよう。1954～56年頃のオートバイやスクーターを製造しているメーカーの企業規模（資本金と生産台数）は、次の表9-3で確認できる。

この表9-3でわかるように、資本金は1954、

表9-2 各社の性能比較

機種	出力 (ps/l)	最高速度 (km/h)	燃費 (km/l)
ドリーム ME (246cc)	54.9	100	45
トーハツ TH (199cc)	45.2	90	50
ホンダ EK (189cc)	54.0	90	60
ヤマハ YC (175cc)	58.9	110	?
ベンリイ JC (125cc)	56.0	85	65
コレダ ST-II (125cc)	52.0	85	70
トーハツ PKD (123cc)	48.8	85	58
トーハツ PKS (123cc)	48.8	85	58
山口スーパー310 (121cc)	53.7	75	55
ヤマハ YA (125cc)	44.8	80	35

資料：『オートバイ』1957年3月号から作成。



表9-3 二輪車メーカーの資本金規模と生産台数

会社名	資本金（百万円）				生産台数	
	1954年	1955年	1956年	1961年	1954年	1955年
①新三菱	2800	5600	5600	20,000	—	—
②富士工業	327	850	820	3,300	24,400	—
③富士自動車	260	520	520	520	18,000	8,000
④宮田製作所	180	180	180	360	5,000	3,600
⑤東京発動機	150	150	300	450	50,000	43,500
⑥新明和興業	90	90	90	375	36,000	—
⑦本田技研	60	60	120	4,320	16,000	60,000
⑧陸王	30	30	30	—	1,480	1,600
⑨目黒	14.25	50	50	300	6,500	8,000
⑩トヨモーター	12	12	12	—	20,000	20,000
⑪エーブモーター	10	6	—	—	5,000	2,500
⑫大東製機	3	3	3	—	650	1,300
⑬大阪ゼット工業	2	4	—	—	3,000	2,400
⑭ミシマ軽発	4.9	—	—	—	6,000	—
⑮ミシマ内燃機	—	1	1	—	—	3,400
⑯伊藤機関工業	2	1	—	7.5	4,000	1,883
⑰昌和製作所	1.8	1.8	36	—	4,000	9,600
⑱みずほ	4	4.5	—	—	24,000	24,000
⑲八木軽車両	4.5	4.5	4.5	—	5,000	2,500
⑳丸正自動車	2	6	20	180	18,000	13,500
㉑北川自動車	6	13	13	—	—	—
㉒ミナト製作所	7	—	—	—	7,200	—
㉓新井自動車	1.5	—	—	—	2,400	—
㉔ツバサ工業	—	45	45	—	—	3,600
㉕富士オートバイ	—	10	6	—	—	1,500
㉖ヘルス自工	—	5	5	—	—	7,200
㉗山口自転車	—	—	20	150	—	—
㉘ヤマハ発動機	—	—	300	800	—	—
㉙鈴木自工	—	—	250	1,500	—	—
㉚片山産業	—	—	1.8	1.8	—	—
㉛平野製作所	—	—	100	280	—	—
㉜川崎明発	—	—	30	30	—	—
㉝ロケット商会	—	—	1	—	—	—
㉞ホープ自動車	—	—	2	—	—	—
㉟マーチン製作所	—	—	2.4	—	—	—

注：—印は、下記資料に数値が掲載されていないことを示す。

資料：『全日本自動車ショウ ガイドブック』1954年、1955年、1956年及び『オートバイ』1961年6月号（80～87頁）から作成。

55年に最小で100～150万円、最大で56億円である。これらの企業のうち（この表に含まれていない企業も含めて）、1961年6月頃に存在していた企業は22社である。退出している企業は、⑧、⑩～⑮、⑰～⑲、㉑～㉔、㉞～㉟である。この間に参入あるいはすでに存在していた企業は、ブリヂストンサクル工業（資本金1億円。

以下同じ）、三共電器（7,800万円）、板垣（2,500万円）、ゼブラモーター（2,000万円）、田中工業（150万円）である。たとえば、北川自動車は高性能車を作っていたが量産できなかったので退出している。富士工業（富士重工業）は、資本金は大きい、「ハリケーン T92C」を他社並みの高性能車にすることが出来なくて1958

年に生産を中止している。道路の事情が極めて悪い時代には高性能は求められなかった。求められたのは低速で高いトルク、つまりスピードよりも力のある粘り強いエンジンと悪路での酷使に絶えられる頑丈な車体であった。道路の整備が進むにつれ、車体は軽量で耐久性があり、かつ高速性能なエンジンを装備したオートバイが求められるようになった。「ハルケーン」はこれに応えられなかった。

企業規模が大きいから生き残れるとはいえない。総じて小資本の企業は、信頼性があるて性能の優れた車を継続的に造り続けることができなかったら生き残ることが困難であった。たとえば、実用仕様車からスポーツ仕様車への需要の転換や1956年から本格化する道路整備のごとき環境変化に対応した製品（例：2ストローク2気筒250ccモデル）を量産化できるか否か、ということがこの業界で生き残れるか否かを決定したのではないか。「鉄の塊のようであったオートバイ」は変革を求められ、これに答えようとして1950年代半ばから技術革新（オートバイの原点に返って学ぼうという動き）が始まった。その例として、たとえば第3回自動車ショウに展示された4台を掲げることが出来る。「コレダTT」はアドラーから多くを学んだ自社製エンジンを搭載。「マーチンH」、「DNB・GW」、「山口」はDKW・RT250から学んだ。エンジンはいずれもガス電製を搭載。また「ホンダSA／SB」はホレックスとNSUからSOHCエンジンを学び、「DSK」はBMWを完全にコピーした。<sup>4)</sup>

このような潮流の中にあって、ただ低価格車なら生き残れるかという点必ずしもそうではなかった。競争相手に伍して性能・品質等を向上させる努力をしなければ、生き残れなかった。東発のTH58（45.2ps／l。90km／h。13.8万円）は本田のC70（72.8ps／l。130km／h）やJC58（76.0ps／l。100km／h）に対抗できなくなった。そこで、東発は1958年に「トーハツハリー

TA」（249.6cc。72.1ps／l。120km／h。16.5万円）を投入した。結果はどうなったか？

東発と本田の勝負は上記したように1957～58年に決まったように見えるが、両者の生産構造を見ると、もう少し違った説明が出来る。表9-4で説明しよう。モベットと自動二輪車（東発はこのクラスを持っていない。モベットは58年10月以降東昌から供給）は除いて、原付第二種と軽二輪車に限定して説明する（57年のクラス別統計は無い）。

本田は1957年4月と8月に価格引下げを行った。本田の生産台数は4月6,319台～12月8,110台に増加。東発の台数は4月5,440台～12月3,529台に減少。（同様に鈴木2,150台～2,584台、ヤマハ1,184台～2,351台）。125ccクラスの1958年1月～12月では本田は3,742台～5,322台に増加、東発は3,258台～4,104台に増加。（同様に鈴木2,248台～2,415台、ヤマハ1,501台～1,109台）。1959年に東発は前年の37,159台から46,486台に増加、1960年に36,884台に減少。本田の1957年における価格引下げはこの年にのみ限って効き目があったのではないか。1960年の（からの）減少は、性能・品質ないしは新製品投入の時期等によるものではないか。他方250ccクラスの場合はどうか。1957年2月時点で東発のTH（200cc。14.8万円）は、本田のME（250cc。19.2万円）・・・EKは対象としない・・・より4.4万円も安く、この価格水準を12月まで維持している。本田は8月に価格を引き下げたうえ、12月にこの価格（16.9万円）で新製品の高性能車C70を投入した。東発は1958年になって13.8万円のTH58を投入した。しかし、57年版をリニューアルモデルチェンジしたくらいでは、本田のC70（2気筒、247.2cc、130km／h。72.8ps／l）や鈴木(TM（58年投入。2気筒、54×54mm、247.2cc、130km／h。72.8ps／l。15.9万円））に対抗できなくなった。遅ればせながら、東発は1958年に「トーハツハリーTA」（249.6cc、18ps／5,800rpm、120km／h。72.1ps／l。16.5万円）

表9-4 主要企業の生産状況

年	本田	鈴木	ヤマハ	東京発	計
1957	77,509(25.1)	29,132( 9.4)	15,811( 5.1)	49,009(15.9)	308,921
1958	115,375(29.7)	66,363(17.1)	27,184( 7.0)	44,192(11.4)	388,114
①	13,129(26.8)〈11.4〉	28,097(57.3)〈42.3〉	0	0	49,006
②	45,593(21.5)〈39.5〉	31,859(15.0)〈48.0〉	15,915( 7.5)〈58.5〉	37,159(17.6)〈84.1〉	211,694
③	53,873(44.0)〈46.7〉	6,407( 5.2)〈 9.7〉	10,888( 8.9)〈40.1〉	7,033( 5.7)〈15.9〉	122,355
④	2,780(55.0)〈 2.4〉	0	381( 7.5)〈 1.4〉	0	5,059
1959	285,218(37.8)	95,862(12.7)	63,657( 8.4)	72,674( 9.6)	755,589
①	139,238(42.9)〈48.8〉	46,657(14.4)〈48.7〉	0	21,743( 6.7)〈29.9〉	324,590
②	73,348(26.3)〈25.7〉	44,445(15.9)〈46.4〉	34,836(12.5)〈54.7〉	46,486(16.7)〈64.0〉	278,835
③	69,082(47.0)〈24.2〉	4,760( 3.2)〈 4.9〉	28,640(19.5)〈45.0〉	4,445( 3.0)〈 6.1〉	146,918
④	3,550(67.7)〈 1.3〉	0	181( 3.5)〈 0.3〉	0	5,246
1960	649,243(48.1)	155,445(11.5)	129,370( 9.6)	53,058( 3.9)	1,349,090
①	464,636(51.4)〈71.6〉	98,358(10.9)〈63.3〉	60,669( 6.7)〈46.9〉	15,043( 1.7)〈28.4〉	904,707
②	101,533(34.2)〈15.6〉	44,425(15.0)〈28.6〉	41,597(14.0)〈32.1〉	36,884(12.4)〈69.5〉	296,865
③	77,861(55.4)〈12.0〉	12,662( 9.0)〈 8.1〉	26,465(18.8)〈20.5〉	1,131( 0.8)〈 2.1〉	140,487
④	5,213(74.1)〈 0.8〉	0	639( 9.1)〈 0.5〉	0	7,031

注：①はモペット，②は原付第二種，③は軽二輪車，④は自動二輪車。（ ）は当該クラスに占めるシェア。〈 〉は自社の生産台数に占めるシェア。東発のモペット分：1959年は東昌自動車工業分であり，1960年分に東昌2,744台を含む。東昌は，東発と昌和製作所が折半出資して58年10月に資本金6千万円で設立された会社。1960年：ヤマハ・スクーター分：合計から8,783台を除いている。

資料：『自動車統計年表』1958年～1961年，『自動車統計年報 第1集』1973年から作成。

を投入した。東発は，250cc クラスで価格競争に敗れ，かつ高性能車を投入したにも拘らず，かつての地位を回復することは出来なかった（250cc クラスの生産台数：58年7,033台，59年4,445台，60年1,131台）。

最終的に東発が1955，56年頃のトップメーカーから転落する大きな要因は，モペット部門への参入で遅れをとったこと（単独では，本田に遅れること約2年後の60年7月。しかも発売予定の5月より2ヵ月遅れた），250cc 部門で高性能車の投入時期で遅れを取ったこと，あるいは125cc，250cc の両部門で実用車からスポーツ車へと需要構造が転換しているにも拘らずその潮流に乗り遅れたこと，本田のような近代的な大工場の建設ができなかったこと，つまり，下請け部品メーカーへの依存が高い量産体制の下でのコスト引き下げが1960年以降の本田の近代的な大工場から成る量産体制の下でのコスト引き下げにかなわなかったこと，販売網強化の

遅れ，等々である。<sup>5)</sup>

注

1) 先行研究について。

太田原氏の論文には「合理化と品質向上」（12頁）「品質向上と価格引き下げ」（13頁）「品質とコスト」（17頁）という用語はあるが，いわゆる非価格競争（殊に高性能車の開発）の中身については何ら記されていない。ついでに，「プリヂストンサイクル工業，山口自転車工業，宮田製作所等の有力企業を筆頭に相次いでモペット生産に乗り出していた。しかしながら，彼らは参入の遅れと不慣れな生産がネックとなって性能と品質の劣位を免れず販売は低迷した」（17頁）と記されているが，山口自転車工場（工業ではない）がモペット分野へ参入したのは本田におくれること4ヵ月後（プリヂストンサイクルは7ヵ月後，宮田は8ヵ月後）である。12ヵ月以内ならば，「遅れ」は許せるのでないか。「性



能と品質の劣位」はあったであろうが、「販売は低迷した」ということには疑問を抱きます。モペットの生産推移（59～61年）を見る限り低迷しているようにはない。山口はこの間本田に次いでシェア2位を維持している。当拙論（2）＜07年1月＞、（6）＜11年7月＞参照されたい。なお、牧良明氏は「戦後日本産業の民需転換と重工業化」（上）『経営研究』第57巻第3号、144頁において太田原氏の論点を高く評価されている。

佐藤百合・大原盛樹編『アジアの二輪車産業』アジア経済研究所、2006年9月や三嶋恒平著『東南アジアのオートバイ産業』ミネルヴァ書房、2010年5月（『産業学会研究年報』NO.26、2011年に出水力氏の書評あり）によると、二輪車産業の研究が最近多くなったことがわかる。ただし日本についてはそうでもない。日本の二輪車産業についての先行研究は、これまで当拙論で参照利用させていただいている。最近の研究は、私の時代遅れのテーマ「競争から独占へ」（対象期間：1945～70年頃まで）と殆ど係わりがないが、参考になる点やとはてなと感じる点はある。たとえば「スーパーカブは、機能面だけでなくコスト面でも優れ、安価な販売価格であった。」（三嶋、96頁）。「安価な」とはいかなる基準であるのか？「スーパーカブ C100」はモペット分野では高いほうに属す。91～125cc クラスの車と比べると安いであろう。

古いものでこれまで気づかなかった論文。

上原信博編『地域開発と産業構造』御茶の水書房、1977年、所収、田中隆雄「第7章 静岡県における輸送用機器（二輪車）産業の実態」。

上原信博編著『先端技術産業と地域開発』御茶の水書房、1988年、所収、「静岡県西部地域の二輪車産業における ME 化の進展と雇用問題」。

- 2) 東京発動機に関する資料は極めて少ない。多少の情報を記しておく。

高田益三氏が1922年に「タカタモーター研究所」を設立され、37年12月に志村工場稼働（軍

用汎用エンジン生産）、39年に社名東京発動機に変更。戦後、関西や中京地区のバイクメーカーにエンジンを供給。その一つが47年に軍用発電エンジン（50×40mm, 78.5cc, 6.0, 2.3ps/4,800rpm）を搭載した「ハヤブサ号 A 型」自転車。50年に社名が伊藤機関工業となり完成車「IMC D 型」（三菱製 4 サイクルエンジン＜57×58mm, 148cc, 5.0, 3.0ps/3,600rpm＞を搭載）を発売。一方、東発は49年「TFL」、50年「TFM」、「トーハツパピー TRD」（戦時中の無線用発電機：2 サイクル、40×38mm, 48cc, 1.3ps/3,600rpm を流用）、51年「トーハツバンブルビー号」（2 サイクルエンジン：, 50×50mm, 98.1cc, 5.97, 3.5ps/4,800rpm。車体：ミナト製作所製使用）を生産。これは本格的な量産モデル。53年車体会社を設立して自社設計のフレームを生産。「トーハツ PK53」（バンブルビーをパワーアップしたもの：4.0ps/4,800rpm）。以下略。58年の製品系列は以下の如し。

80cc：「ニューバーディ FA/GB」（45×50mm, 79cc, 6.8, 4.8ps/5,000rpm）。「FA」は初期型、「GB」は後期型（ウインカー、バッテリーが異なる程度）。6.5万円。

90cc：「PA58」。「PA57」の改良型（リヤ・サス：プランジャー式に）。7.5万円。

125cc：「PKA58」。エンジンは「PKD」と同じ、車体は簡易型。9.3万円。5,000台売れた。

「PKS58B」。マイナーチェンジ車が「LB」。「アロー LB/LB2」（52×58mm, 123cc, 7.5ps/5,500rpm, 95km/h。セル付）。実用モデル。10.7万円。「LB2」は58年10月から販売。

「PKD58」。「PKS」用エンジンを「TH58」（200cc）の車体に搭載したデラックスモデル。11.8万円。58年10月までに9,000台販売。後継車が「LA」。「アロー LA」（52×58mm, 123cc, 8.0ps/5,000rpm。セル付）。パイプとプレス鋼板の合成フレームに新型「T52B」エンジンを搭載。発表58年、発売59年。12.9万円。（追記：「アロー LA」の後継車は「LA2B」、スポーツ車「LDⅢ」＜61年4月

発売>、「LA3」<2サイクル2気筒。43×43mm, 124cc, 12ps/7.300rpm, 13.7万円>と発展する。『モーターサイクリスト』62年5月号)。

200cc:「TH58」(65×60mm, 199cc, 6.5, 9.0 ps/4,800rpm, 3速)。サス・前:テレスコピック, 後:スイングアーム。「TH57」のヘッドランプ部, マフラーなどを「LB2」と同じスタイルにしたモデル。13.8万円。

250cc:「ハリー TA」。新開発の単気筒エンジン(66×73mm, 249.6cc, 7.1, 18ps/5,800rpm, 120km/h。72.1ps/l)。スタイルは「LA」と同じ。16.5万円。この車の性能は,「ホンダドリームスポーツ CS71」(2気筒, 247.2cc, 20.0ps/8,400rpm, 135km/h。80.9ps/l。18.2万円)には劣るが,「ヤマハ YD—1」(2気筒, 247.2cc, 14.5ps/6,000rpm, 115km/h。58.7ps/l。18.5万円)には勝る。

資料:『国産モーターサイクル戦後史』八重洲出版, 1987年, 石倉正剛編『ホンダ・コレクション5 夢の実現へ, チャレンジの50年』ネコパブリッシング, 1998年, 150頁及び『TOHATSUの歩み SINCE1922』。

ところで, 二輪車の老舗メーカー東発は, 61年3月期決算で大幅な赤字を計上している。

「60年来, 従来のユルFUN経営に加えて, モデルチェンジの失敗, 販売網の弱体化などが重なって, 経営が完全に行き詰まった」のである。(『週刊 東洋経済』61.6.10。116, 7頁)。

#### 58～61年の業績推移 (100万円, %)

決算期	売り上げ	利益	利益率	配当
58.9	2,300	97	43	15
59.3	2,156	90	41	15
59.9	2,643	91	41	15
60.3	2,047	7	3	8
60.9	2,381	▲57	—	—
61.3	2,539	▲327	—	—

業績不振に拍車をかけることになった要因の一つは, モベットの発売が予定(60年5月)より約2ヵ月も遅れたこと, モベットのコスト計算の違いで, 月産3,000台からスタートしたこと

(採算ベース月産5,000～6,000台)である。他の要因は, 売れ行きが大きく減っているところに無理な押し込み販売をして, 在庫が予想以上に膨らんだことである。激増した滞貨を処理するために, 61年4月からモベットの生産を月産5,000台から3,000台に落とし, 販売店でホコリをかぶっている製品を引取ったり, 支払いの悪い販売店には出荷停止するなどしている。また一方で, リベート制を採用して, 販売店の育成強化を図っている。更に, 60年にはレース出場を想定して開発された「ランベット CA」(49cc, 4ps, 75km/h), 62年にはクラブマンレーサー公道仕様車「ランベットスポーツ CA—2」(49cc, 6ps, 95km/h)が投入された。東発は, このような経営努力も実らず二輪車業界から去ってゆくのである。東発は, 50cc市場に最後発メーカーとして参入した。もし50cc市場に参入しないで, 上級市場に向けて行動していたなら, 目黒・川崎のように生き残ることができたであろうか?

出水力著『オートバイの王国』第一法規出版, 1991年, 75頁に次のような記述がある。「ホンダは, もうけを常に設備投資していたが, トーハツは3～5割配当を続け, 技術革新に対応しなかったため, 生産設備は老朽化していた。いくら設計がよくても, それに応じた加工ができなかった。営業面でも, 実用車からスポーツ車への切替え, 販売店の組織化も遅れたことが, 倒産を招いた。」

- 3) 片山三男氏は試作車を実験する際に特に動力性能(エンジン性能/走行性能・他)と操縦性が重要といっておられる。『国民経済雑誌』第188巻第6号, 所収, 「日本二輪車産業の現況と歴史的概観」89～104頁。
- 4) 中沖満著『オートバイ・グラフィティ』CBS ソニー出版, 1984年, 64～65頁参照。
- 5) 『東洋経済新報』1958年9月6日号, 66, 7頁には, 1957年8月に本田が値下げした, その影響について次のように記している。「東発の車は廉

価実用車というところに特徴があり、一方、本田の車は装備、デザインにも気を配った三万円方高い車だ。その本田の車が一万円近く安くなったため、東発車の売れ行きに響いたわけだ。……本田が強引な拡張、合理化を進めて近代的大工場を建設、積極的な量産活動を行ってきたのに対し、東発は下請けを高度に利用することで不況期の危険分散体制を固めており、あくまで地味な行き方をしてきているのが対照的だ。」

## 2. 125cc クラスにおける鈴木と本田の新製品開発競争と量産体制形成

ここでは、上記のことを念頭において、鈴木自工と本田技研が125cc クラスの製品をどのように開発して行くのか、そして「性能・品質と価格」の面において両社の競争関係はどのように展開されるのか、更にこれらの過程で量産体制はどのように形成されるのか、これらの点について記述する。

### (1) 本田技研の51～125cc クラス

本田の125cc クラスは、1955年の「ベンリイ JB」(57×48mm, 125cc, 4.5ps/5,00rpm, 80km/h)から始まっている。これは、軽二輪「JA」(60×48mm, 138cc)のボアを57mmにダウンして原動機付第二種にしたものである。そして1955年5月に投入された「JA」は、1953年6月市販された原付バイク「ベンリイ J」(48×48mm, 89cc, 3.8ps/6,000rpm, 65km/h)のボアを60mmにアップして軽二輪にしたものである(2J=JA)。この「JA」の特徴は、スイングアームを延長してそのアーム上にエンジンをマウントしたこと、つまりエンジンをフレームから切り離すといった思いきった方法を採用したことである。ただし、このユニットスイングは卓抜したアイディアであったがフレームの強度が不足したこと及び絶え間のない上下動に

よってエンジンオイルの油温が上昇しやすいという欠点を持っていた(55年の免許制度改正で生産中止。約500台生産)<sup>1)</sup>

「ベンリイ JB」は、次のように発展して「C90」へと結実する。

①耐久性と経済性が受けて月産2,000台ベースにのしあがった「JB」は、大幅にモデルチェンジされて、1955年11月に全く新しいスタイルの「ベンリイ JC56」に生まれ変わった。この車は、NSUから技術を吸収して作られたといわれている。クッションフレームが一新されてプレスバックボーンフレームに、エンジンは57×49mm, 125.0cc, 7ps/6,500rpm, 3速ミッション採用で85km/hを実現。この性能アップは「新しい工作機械の導入によりギア加工精度の向上」によるし、また「電装系もバッテリーを装着するなどの近代化が図られている。」<sup>2)</sup>新しいスタイルの「ベンリイ JC」は、人気を得て月産3,000台を超えるまでになる。

②「JC57」：出力を8.0psにアップ。フロントフォークがオイルダンパー付ボトムリンク式に。さらに出力を9.5ps/7,500rpmにアップした「JC58」に。最高速度は当時の国際水準である100km/h実現。パワーアップで人気上昇し月産4,000台に肉薄する。本田技研は125ccクラスではこの「JC」で量産を確立したといっていよいであろう。エンジン等の精密加工による高性能化の実現や量産の確立を背景に1957年に「価格競争」に打って出ることが出来たのであろう。

③1958年6月を境に「なべ底不況」が回復に向かい、1961年までも続く好況の入り口で投入されたのが「本田独自の神社仏閣スタイル」の「ベンリイ C90」(58年7月発売。4サイクルOHC ツイン, 44×41mm, 124.6cc, 8.5, 11.5ps/9,500rpm, 4速, 115km/h)である。先進国ヨーロッパの技術から学んで、本田独自(日本独自)のオートバイを作り出せるまでになったことの証が、この「ベンリイ C90」である。

そしてこの車をベースに各種の派生機種が開発されることになる。<sup>3)</sup>

イ) セルモーター付の「C92」

ロ) 実用スポーツ車の「CS92」。C92をスポーティにしたモデル。

ハ) スーパースポーツの「CB90」。これは、「市販車 C90をベースにして、カムシャフト、キャブレター、メガホンエキゾーストなどの吸排気系に手を加えられ、GP レーサー CR141と同じ44×41mm の124cc のエンジンは、C90の圧縮比8.3から10.1にし、最高出力は11.5ps から15ps/10,500rpm に向い、最高速度130km/h、ゼロヨン17.5秒というデータは、当時の250cc に匹敵していた。」この高性能車の開発の趣旨は「スポーツ車であるがツーリング用、ドラッグ、ロード、ダート、スクランブル用パーツも用意、レース出場もできるマシンで公道走行車」というものであった。<sup>4)</sup>

ニ) 本格的な一般ライダー用の「CB92」。この後継車は、1964年発売の「CB125」。

ホ) 150～200cc の中間機種「ホンダ C95」。これは「C90」をベースに排気量をアップしたもの(40×41mm, 154cc, 15ps/9,000rpm, 120km/h)。これに続くのが「ホンダスーパースポーツ CB95」。この後継車は、1964年2月発売の「CB160」。

「CB92/95」は、ともに浅間火山レースやクラブマンレースに出場し、花形であった。しかし、両機種は「街中ではそれほど見かけられなかった。・・・誰でもがイージーに楽しめるというマシンではなかった」<sup>5)</sup>からである。「CB92/95」には「Y 部品」というレーシングキットパーツが用意されていた。

また、本田技研独自の「プレスフレームで神社仏閣スタイル」が一新されて「T ボーンフレーム」のスポーティ実用車「CD125」は1966年7月にデビューする(これに先立つのが64年の「ベンリイ CS90」<50×45mm, 89.6cc, 8ps/9,500rpm, 100km/h>)。さらに、1969年

からは250系と同じ「セミダブル・クレードルフレーム」となる。

このように、実用車、スポーティ実用車、スーパースポーツ車等、かつ高性能車が開発され、これらの開発過程はまたヨーロッパの車のコピーという段階から本田技研独自のスタイル(神社仏閣スタイルやT ボーンスタイル等)の車を作る方向に向かった過程でもあった。さらにそれは先進国の車の性能を超える車の開発過程でもあった。その証はマン島 TT レース(59年初出場:125cc チームメーカー賞受賞。61年125cc, 250cc とも1位～5位まで独占)や世界 GP レースに参戦することで証明されることになる。1960年代になると、モーターファンは世界に打って出た国産車の戦績に一喜一憂することになる。こんな背景の下に、250cc クラスの「ドリーム CB72」(60年11月発売)はデビューする。

## (2) 鈴木51～125cc クラス

1950年代後半になるとオートバイ産業に大きな変化が起こる。「それは1955年に始まる浅間火山レースに端を発した国際レベルを狙う高性能エンジン競争ともいえるものだった。」<sup>6)</sup>このような背景の下に鈴木自工は本田や他のメーカーと同じように高性能エンジンの開発に力を注ぐようになる。125cc クラスでは「コレダ COX」(4 サイクル)の車体に新開発の2 サイクルエンジンを搭載した「コレダ ST 1」(55年投入。52×58mm, 123cc, 5.5ps/5,000rpm, 85km/h)は、百万人の実用車といわれた「コレダ ST Ⅲ」(7ps/5,500rpm, 85km/h),そして改良された車体に新しく作られたエンジンを搭載した「コレダ ST 6 A」(59年5月発売。52×58mm, 123cc, 最高出力8ps/6,000rpm, 最大トルク1.07kg.m/4,000rpm, 最高速度90km/h, 始動セル/キック, ロータリー式3段変速。フレームはこれまでのチャンネルフレームからバックボーンフレームに変更)と発展する。



「ST」の販売総台数は1955～61年の間に約10万台といわれ、鈴木が四輪自動車産業に発展行く過程で大きな貢献をしたのである（「スズライト」発表：55.10。四輪工場完成：60.3）。また、「コレダセルツイン SB」（59年8月発売。42×45mm, 125cc, 10ps／8,000rpm, 0.98kg.m／6,000rpm, 110km／h, ロータリー式4段変速）が生産される。

「コレダ ST 6 A」は「SH」,「SL」,「スズキ 125S10」,「K125」へと発展する。「スズキ K125」は、1960年にマン島 TT レースに初参加し、その後各地で活躍した GP レーサーの経験から、バネ鋼板ディスクバルブを実用車に始めて採用した機種である。このバルブの採用によって、それ以前の125cc 単気筒エンジンに比べて低速出力は同等であるが、高速出力は約50%のアップが得られ、125cc としての実用性は殆ど満たされるものとなった。<sup>7)</sup>他方、ジェットラインボディに2サイクル2気筒エンジンを搭載した「コレダセルツイン SB」（ビジネススポーツといわれた人気モデル）は、「SK」,「スズキ125 コレダ S30」と「スズキスポーツ S31」へと発展した。更に「コレダ S30」は「T125」へと発展する。

これらのマシンの投入によって、鈴木の生産台数は1958年の3万台から1961年の5.5万台に増加するが、本田の勢いは鈴木以上で1961年にはシェアで過半数以上を占有する。同時に、この間に鈴木はヤマハに追いつかれてしまう。鈴木が「T125」を投入した1967年には生産台数でヤマハに完全に抜かれてしまう（シェア：鈴木16.7%, ヤマハ21.1%）。この差をもたらした要因の一つは輸出の伸びの違いであろう。背景には、輸出の取り組みと海外での知名度の違いがある（62年マン島 TT レース50cc クラスで優勝し、スズキの名声が全世界に高まる）。

### （3）本田と鈴木の量産体制はどのように形成されたか。

本田において二輪車の量産体制が整備されたのは1951～54年においてであろう。そして「量産体制」の総仕上げはスーパーカブのための本格的量産工場「鈴鹿製作所」（60年4月発足。月産能力：二直3万台）の完成によってである。1951年3月稼動した東京工場（十条工場）の当初の月産能力は300台であった（浜松で作られたエンジンを東京工場で作られた車体に組付けた）。2年後には「ドリーム D 型」の好評に対応して月産1,000台に達した。このとき車体の組み立てはコンベア方式であったが、作業姿勢を考えた傾斜式で、手動送り、タクト方式であった。手狭になったので十条工場の業務が1952年12月に白子工場（埼玉工場）へ移管され、翌年2月に稼動した白子工場（完成は53年4月）では浜松で作られていた「ドリーム号 E のエンジン」が作られることになる。1952年12月頃に「カブ号 F 型」は月産7,000台を突破する（東京工場閉鎖、業務を白子工場に移管。54年春頃にはカブ号に対する需要は下降）。1953年には大和工場の第一期工事が5月に、第2期工事が7月に完成し、これによって、「ドリーム号の一貫生産体制が白子工場から大和工場に移された」のである。第一期工事が完成する頃に欧米に発注された4.5億円の「優れた加工精度を持つ工作機械」の一部が到着している。さらに翌年4月に浜松製作所葵工場が完成している（54.7：野口工場、同11：山下工場が閉鎖、葵工場へ移管。1953年8月に発売された「ベンリイ J 型」、その後継車「ベンリイ JB」（55年2月生産開始）は月産2,000台、「JC56」（55年11月生産開始）は月産3,000台、さらに「JC57」は4,000台を実現している。1957年の価格引下げはこのような近代的な大工場建設による「量産体制の確立」を背景に実施された。<sup>8)</sup>量産規模の拡大に拍車をかけたのが鈴鹿工場の完成である。



鈴木の方に移る前に太田原氏の論文に触れておく。氏の論点は、本田と東発や「モペットに進出した十数社の自転車製造業者」との勝敗を決定した要因は「生産方式」の違いである、ということである。本田の生産方式は「プレス、溶接、鋳造の各工程においても量産技術を確立し、二輪業界では突出した一貫生産体制」(12頁)あるいは「自動車生産型の一貫生産システム」(17頁)であるのに対し、他の多くは「従来二輪車産業において支配的であった自転車工業型アッセンブル生産」(13頁)に依存していた。このため「ホンダの一貫生産システムとその量産規模が実現するコストや精度は、競合企業が依存していた部品工業の水準を大きく上回り、それは商品の競争力に大きく反映された」(13頁)ゆえに、企業間格差が生じ、「自転車生産型のアッセンブル(寄せ集めの)システム」(17頁)メーカーは市場から排除されたのである。排除されないためには、「流れ作業による大量生産方式により合理化をはかり、品質向上と価格引下げを図らなければならぬ」(13頁)だったのである。太田原氏の論点では東発が「流れ作業による大量生産方式による合理化」を図ったかどうか明らかでない。氏の論点ではっきりしているのは「同社のエンジン技術の蓄積は、他社を大きく上回っていた。同社は、エンジン生産と完成車組立てに特化し、車体その他の大部分の構成部品を外部に依存していた」(11頁)という点と「ごく一部の上場企業を除いては、設備の近代化はあまり進んでいない。ために企業格差は拡大し、生産の集中化は増大している」(13頁)という点である。

『東洋経済新報』56年4月28日号(66頁)によると、1954～55年不況期に弱小メーカーの整理が進んだということである。<sup>9)</sup>つまり、「四社(東発、本田、鈴木、トヨ・モーター・水川)以外の小メーカーは、いずれも、自転車工業と同じように、組立て中心で、エンジン部分の加工工程まで、大半を家内工業的下請部品業者に

依存している。それで生産の仕方も、売れば増産する反面、売れなくなれば、極端なくらい生産を落とす。その間、大した新考案もせずに、値段の上でも、少々無定見に上げ下げする例が少なくない。要するに、大手以外のところでは、非常に競争が激しく、その整理淘汰が、一巡したというところであろう」と。東発(50年1月東証に上場)は上場している大手企業であって純粋に「自転車生産型のアッセンブルシステム」メーカーといえるか疑問である。『TOHATSUの歩み SINCE1922』には「1956年春から1.8億円の予算で志村工場、岡谷工場の設備拡充に着手する。岡谷工場には高能率の倣い旋盤を導入。志村工場にも最新鋭の工作機械を導入。エンジン、車体の組み立てをコンベアー方式にし、また防音運転室も新設した」とある。東発の工場施設は、本田のものとは比べ見劣りするであろうし、素材加工から組み立てまでの一貫生産ではないかもしれないが、それなりに合理化された設備を備えていたのではないか。<sup>10)</sup>ただし、下請けへの依存度は高かったであろう(どの程度かわからない。太田原氏も外注率は示しておられない)。

では、鈴木の方はどうか。1955年4月に発売された「コレダST」の売れ行きがよいのとその他の機種も好調なので、量産化を進めるために1957年に二輪車工場が建設され、4月から「STII」の生産が開始された。二輪車に対する需要は旺盛であったので、さらに量産体制を強化するために1958年1月から生産機種を「コレダTP」(250cc)、「コレダST」(125cc)、「ミニフリーMF」(50cc)の3機種に限定した。二輪車工場は「初めは手送り式でやっていたが、その後生産台数が増えるにつれて、これに対処するために、コンベアーに切り替えることになった。コンベアーの稼動は1958年8月からで、3分に1台のペースであった。」<sup>11)</sup>このようなことから、鈴木オートバイ生産が大きく進展し始めたのは1957年以降であるといえるだろう。

表 9-5 第 2 種原付自転車の会社別生産・輸出台数及びシェア（スクーター含まず）

## 生産

	1960年	1961年	1962年	1963年	1964年	1965年	1966年	1967年	1968年	1969年	1970年	1971年	1972年
本田	101,533 34.2	246,066 53.8	455,557 55.7	631,008 61.9	768,424 61.5	791,383 62.8	687,637 56.1	584,932 56.1	516,433 53.1	854,245 57.0	819,082 58.2	812,566 53.8	708,822 49.4
鈴木	44,425 15.0	56,915 12.4	101,040 12.3	149,142 14.6	231,765 18.5	218,749 17.4	226,444 18.5	174,574 16.7	175,878 18.1	150,992 13.2	198,890 14.1	217,900 14.4	225,576 15.7
ヤマハ	41,597 14.0	56,468 12.4	73,158 8.9	125,065 12.3	172,165 13.8	164,777 13.1	230,202 18.8	220,190 21.1	211,367 21.7	262,945 22.9	281,332 20.0	357,423 23.7	379,491 26.4
川崎	9,186 3.1	11,811 2.6	17,820 2.2	27,115 2.6	27,781 2.2	39,545 3.1	39,138 3.2	46,763 4.5	48,085 5.0	61,262 5.3	90,916 6.5	102,189 6.8	98,208 6.8
その他	100,124 33.7	85,823 18.8	170,807 20.9	87,504 8.6	49,568 4.0	44,703 3.6	41,445 3.4	16,637 1.6	20,818 2.1	18,619 1.6	16,985 1.2	20,338 1.3	24,109 1.7
計 増加率	296,865 1.00	457,083 1.54	818,382 2.76	1,019,834 3.44	1,249,703 4.21	1,259,157 4.24	1,224,866 4.13	1,043,096 3.41	972,581 3.28	1,148,063 3.87	1,407,205 4.74	1,510,416 5.09	1,436,206 4.84

## 輸出

	1960年	1961年	1962年	1963年	1964年	1965年	1966年	1967年	1968年	1969年	1970年	1971年	1972年
本田	6,375 53.9	5,715 51.6	28,433 58.7	66,213 62.2	134,128 54.0	246,787 60.4	210,121 49.8	178,452 51.4	257,234 58.6	362,144 57.6	541,264 59.2	600,974 53.5	514,120 47.3
鈴木	837 7.1	1,185 10.7	2,494 5.2	10,310 9.7	35,104 14.1	49,699 12.2	72,439 17.2	55,088 15.9	52,400 11.9	70,662 11.2	114,330 12.5	156,949 14.0	173,273 16.0
ヤマハ	1,452 12.2	1,928 17.4	5,399 11.1	26,313 24.7	68,295 27.5	81,810 20.0	103,937 24.6	81,331 23.4	87,699 20.0	140,584 22.4	176,514 19.3	262,475 23.4	305,010 28.1
川崎	139 1.2	60 0.5	0 0	359 0.3	2,611 1.1	11,994 2.9	12,315 2.9	19,485 5.6	27,712 6.3	45,712 7.3	78,218 8.6	97,436 8.7	93,027 8.6
その他	3,028 25.6	2,189 19.8	12,098 25.0	3,228 3.1	8,268 3.3	18,617 4.5	23,401 5.5	12,936 3.7	13,900 3.2	9,404 1.5	3,999 0.4	4,500 0.4	0 0
計 増加率 輸出比率	11,831 1.00 4.0	11,077 0.94 2.4	48,424 4.09 5.9	106,423 9.00 10.4	248,406 21.00 19.9	408,907 34.56 32.5	422,213 35.69 34.5	347,292 29.35 33.3	438,945 37.10 45.1	628,506 53.12 54.7	914,325 77.28 65.0	1,122,334 94.86 74.3	1,085,430 91.74 75.6

注：その他の66年以降の数値はブリヂストンサイクルのもの。

資料：『自動車統計年表』1959～71年、『自動車統計年報 第1集』1971 年から作成。表 9-6、表 9-7 も同じ。

マシンの品質・性能の改良が行われる一方で、量産体制の整備が進められる。加えて、特に本田、鈴木、ヤマハは国内におけるレース参戦で知名度を高め、販売を伸ばす。次にマン島 TT レースや GP レースに参戦することで更に性能・品質を向上させ、日本製マシンのブランドを世界的に高める。国内需要（国内出荷＜生産－輸出＞＋輸入・・・当論文（1）の表－3）の伸びがマイナスに転じた1962年以降になると、上記 3 社は、特に1962年基準で1967年には鈴木は22.1倍、ヤマハは15.1倍も輸出を伸ばして行くことになる（表 9-4、表 9-5 参照）。<sup>12)</sup>125

cc クラスにおける生産状況を見ると（表 9-5 参照）、1958年から60年にかけての生産台数の伸びは、本田は4.6万台から10.2万台（2.2倍）、鈴木は3.2万台から4.4万台（1.4倍）、ヤマハは1.6万台から4.2万台（2.6倍）、東発は3.7万台から3.7万台（1.0倍）となっており、絶対的にも相対的にも本田とヤマハの地位が大きくなり、鈴木はヤマハに急迫されている。3 社累積集中度は1958年54.1%（1 位と 2 位の集中度格差3.9%ポイント）から1960年63.2%（同19.2%ポイント）へと高まって寡占化が進んでいることが読み取れる。

この項を閉じるにあたって、125cc クラスの生産と輸出の状況を確認しておく（表9-5）。生産は1960年には1958年に対して2.2倍弱、1965年には1960年に対して4.24倍も成長する。しかしこれ以降1970年代初め頃までは横ばい状態である。他方、輸出は1963、64年頃から伸長しはじめ1965年には1960年比で35倍弱、同じく1970年には77倍強となる。輸出の伸びが生産を牽引した。輸出が伸びる反面、1964年頃には中堅企業（ブリヂストンサイクルを除いて）はほぼ市場から排除されてしまう。

このような状況の下で、各社の勢力図は大きく変わる。1958年当時の大手3社の累積集中度は54.1%で、まだ中堅企業が生存していた。1960年代になると大手3社の累積集中度は1960年は63.2%（1位と2位の集中度格差19.2%ポイント）であったが1961年には78.6%（同、41.4%ポイント）、1962年には76.9%（同、43.4%ポイント）となり、これ以降この状況がずっと（3社累積集中度は64年93.8%、71年91.9%）。1961、62年頃にはこのクラスで本田を頂点とする寡占体制が形成されている。

#### 56年3月頃の会社概要・・・本田と東発の比較・・・

##### 本田

1. 工作機械台数 850余台（輸入機械百数十台含む）
2. 固定資産中、機械装置の総額 6億4千万円
3. 従業員 2,500人余
4. 従業員平均給与 両者ほぼ同じ
5. 半期の償却範囲額 8,100万円
6. 最近期の従業員1人当たり月売上げ 18,500円
7. 製品の性格 大型高級車
8. 下請けとの関係 内製率は高い。下請条件厳しい

また、同書には本田が近代的大工場を建設した目的を「社内製作、加工度の高度化により、技術と採算上の優位を狙うものだ。各部品の仕上げ工程に試験部門を設けて、精度に神経を使っていること、エンジン主要部分のピンやナットの類まで、下請けに依存せず、粗素材から製

##### 注

- 1) 中沖満著『オートバイ・グラフィティ』CBS・ソニー出版、1988年、第8刷、81頁に「ペンリイJC」の解説がある。
- 2), 3) 小関和夫著『単車ホンダ』池田書店、1983年、それぞれ、203頁、199～217頁。
- 4), 5) 小関和夫著『ホンダCBストーリー』三樹書房、2006年、それぞれ、7頁と6頁、8頁。
- 6) 小関和夫著『スズキストーリー』三樹書房、1997年、26頁。
- 7) 鈴木自動車工業編『50年史』1970年、164頁。
- 8) 本田技研工業編『ホンダの歩み』1975年、12～18頁。
- 9) 「この業界（自動二輪車界・・・引用者）には、ごく零細なメーカーも多い。それが、つくれば売れる時代から技術本位、値段次第といった時代を迎えるにつれて脱落、二十九、三十年の不況で止めを刺された形となった。」『東洋経済新報』1958年9月6日号、66頁。
- 10) 『東洋経済新報』1956年5月5日号52、3頁に東発と本田の設備等の概要が記してある。

##### 東発

- 490台（増設で72台追加、うち輸入機械4台含む）  
1億3、4千万円  
700人ぐらい（1人当たり月産台数：両者ほぼ同じ）  
  
増設前1,250万円、増設後2,500万円弱  
480,000円前後  
廉価大衆車  
外注率は高い。下請条件厳しくない

品までの自動設備を使って自給していることなど」と説明している。

同書には鈴木について「前二社と引き比べれば、大分見劣りする・・・。単に、三社の公表された業績だけからみても、そのことがいえるし、設備面でもそうだ」と記している。

- 11) 鈴木自工編，前掲書，265頁。  
 12) 海外活動は次のごとくである。

本田技研。59年6月：ロサンゼルスにアメリカ・ホンダ設立。61年5月：西独逸にヨーロッパ・ホンダ設立。同8月：台湾へノックダウン輸出（64年海外生産開始）。62年9月：ベルギーにホンダモーター S.A 設立（63年海外生産開始）。同12月：スペインのダイヤモンド社とノックダウン輸出契約締結。

鈴木自工。61年5月：ロンドン駐在員連絡事務所開設。同8月：台湾へノックダウン輸出（63年海外生産開始）。62年1月：輸出部新設。同6月：シンガポール駐在員事務所開設。同10月：U.S. スズキ設立。

ヤマハ。58年9月：ヤマハ・デ・メヒコ設立（SKD 方式による輸出）。60年6月：ロサンゼルス市に TIC 設立。67年タイで海外生産開始。68年10月：アムステルダム市に YMENV 設立。

川崎。66年海外生産開始。

### 3. 中・大型車市場における競争

#### (1) 126～250cc クラス（軽二輪車）

本田技研が量産メーカーとして足場を固めることとなるのは「ドリーム SA」（55年5月発売）と「ベンリイ JC56」（55年11月生産開始）によってであろう。それに至る過程で、本田は1954年の不況期に逆境に直面している。すでに記したように同年春に「ジュノオ号の予想外の問題発生」「主力製品であるカブ号の売り上げ下降」「200cc から220cc にパワーアップしたドリーム号のクレーム」に対処する緊急体制がとられた。この体制は実施後1ヵ月後には解除されたが、膨大な設備投資の返済をしなければならない状態にあって、経営的には不安定であった。<sup>1)</sup>このような中で、生産体制の整備が進められている。浜松製作所葵工場の完成（54年4月）と野口工場と山下工場を閉鎖して葵工場に業務を移管している。

本田技研は、2ストロークの「ドリーム D 型」はパワーの点で4ストロークより不利であるので、それを解消しかつ高級感を出すために4ストロークエンジンを開発することにした。ここで取り上げる「ドリーム SA」は、次のような発展過程の下に誕生したのである。

原動機付第二種（4ストロークは150cc まで、2ストロークは100cc まで）

「ドリーム号 E 型」（4サイクル，57×57mm，146cc，5.5，5 ps／5,000rpm，70km／h。51年10月発売）。<sup>2)</sup>「ドリーム D 型」の3.5馬力を E 型5.5馬力にアップしたこととエンジンが静かなことが受けて、E 型は初めから大量の注文が来た。当時は浜松製エンジンを板橋工場で車体に組み付けていた。このやり方では当初予定した生産台数300台を上回る900台をこなすのがやっとであった。そこで、1953年4月に完成した白子工場で3Eは集中生産されることになる。

軽自動二輪車（54年から軽自動二輪車は2・4ストロークとも、250cc までとなる）

2E 型（E 型エンジンのボアを60mm にアップした。60×57mm，159cc，6 ps／5,000rpm，2段変速）。

3E 型（159cc，3段変速。53年8月生産開始）。3Eは、プレスチャンネルフレームの両側に5本の細いクロームめっきのモールディングを配して高級感と走るイメージをシンボライズ、大型のツールボックスを持つ完成された外観を持っていた。ドリームシリーズの中で、この3Eが最も多く作られてドリームの声価を高め、本田技研の基礎を築いた。<sup>3)</sup>

5E 型（65×57mm，189cc，6.2ps／5,000rpm，80km／h）。

4E 型（70×57mm，219.4cc，8.5ps／5,000rpm，90km／h。53年12月生産開始）。

6E 型（200cc，53年9月生産開始。これは5E 型を4E 型と同じ外観にしたもの。6E 型と4E 型がドリーム E 系の最終モデル）。

ドリーム号は、ボアアップを繰り返すことで



最高出力を高めて高性能化が図られたのである。しかし、「E型は、決して新しいメカニズムを持ったエンジンとはいえなかった。クランクシャフト側にカムを置き、プッシュロッドを介してバルブを作動させる OHV エンジンであり、最高出力はたった8.5ps/5,000rpm にすぎなかったのである。」最終モデル 4E 型の基本設計は1951年であったので、他メーカーの技術向上がすさまじい状況下では 4E 型は競争力を失いつつあった。<sup>4)</sup>

本田宗一郎氏は、1954年にヨーロッパの本格的ロードレース「マン島 TT レース」を見学し、世界レベルのエンジンの開発を目指したのである。新たに開発されたのが、「さらなる高性能な車で本田独自のスタイル、そして量産化しやすい車」が追及されて出来上がったモデルが「ドリーム SA/SB」と「ベンリイ JC56」である。

本田は、この当時100を超えるメーカー間の競争は激しく OHV エンジンでは市場をリードできないと考えて、「当時の技術レベルにあっては量産化が困難とささやかれていた OHC 機構」<sup>5)</sup>に挑戦、つまり高性能なエンジンを得るために西ドイツの NSU を徹底的に研究して OHC エンジンを開発した。このエンジンを載せた車が「ドリーム SA」（4ストローク単気筒 OHC エンジン：70×64mm, 246cc, 10.5ps/5,500rpm, 110km/h）である。中沖満氏によると「当時のホンダの主要工作機械はすべて欧米製のもので、それを使いこなすことによって生産される部品の精度誤差は千分の一と伝えられていた」と、そして「SA」は「3分間に1台という大量生産体制を完成した」<sup>6)</sup>マシンであると記されている。「SA」は1956年に12馬力に、1957年に14馬力（車名「ドリーム ME」に変更）にアップされ、同年10月に「ドリーム C70」に引き継がれる。「C70」は、ドリームシリーズ初の2気筒 OHC エンジン（54×54mm, 247cc, 8.2, 18ps/7,400rpm, 130km/h）を乗せたモデルである。本田技研が「ドリーム C70」を

投入した背景には次のような状況がある。1955, 56年当時、空冷2ストローク単気筒250cc エンジンを生産することは技術的に難しかった。それゆえ、250cc クラスでは本田は、「SA」から「ME」に至る4ストローク単気筒 OHC の高回転高出力エンジンで優勢であった。ところが、1956年になると2ストロークメーカーが2気筒エンジンを搭載したマシンを投入するようになった。たとえば、マーチン製作所の「マーチン H」（13.0ps/4,500rpm, 130km/h. 52ps/l）、鈴木「コレダ TT」（16.0ps/6,000rpm, 130km/h. 64.8ps/l）、伊藤機関工業の「IMC R」（13.0ps/4,500rpm, 116km/h. 53.7ps/l）である。1957年には「オリンパスクラウン H」（片山産業）、「ヤマハ YD1」（富士自動車）、「ポインターエース PA-T」（新明和興業）等が参入する。本田技研は、このように改良著しい2ストローク勢に対抗する為にさらに高回転高出力のエンジンを開発して、投入したのが「ドリーム C70」（247cc, 圧縮比8.2, 18ps/7,400rpm）である。<sup>7)</sup>これは、「C71」、「C72」、そして本格的スポーツ「CB72」（空冷4サイクル2気筒, 247.2cc, 24ps/9,000rpm, 2.06kg.m/7,500rpm, 155km/h. 18.7万円）へと発展している（発売は60年11月）。片や、ヤマハ発動機は浅間火山レースやカタリナ・グランプリに出場した工場レーサーを発展させて作った「ヤマハスポーツ250S」、改名して「YDS-1」（空冷2サイクル2気筒, 246.2cc, 圧縮比8.0, 20.0ps/7,500rpm, 2.00kg.m/6,000rpm, 140km/h. 18.5万円）を発売している（59年9月）。

これに対して、鈴木は1956年の第3回自動車ショーで高性能モデル「コレダ250TT」を展示する。これでもって250cc クラスにおける発展を願ったようだ。鈴木「コレダ TT」を設計するときの考え方は、同社の「コレダ ST」123cc エンジンを2つ並べて250cc とする、それにアドラーの250cc を研究したものを付け加える



ということ、更に鈴木バイクは地味すぎるという評判であるため「思い切り派手なものを作る」というものであった。<sup>8)</sup>

「18馬力という驚異的な出力<250ccで18psは当時国産最強>と独創的なスタイル」の「コレダTT」(2ストローク並列2気筒, 54×54mm, 247.3cc, 7.0, 18ps/6,000rpm, ローター4速, 120km/h)は市販されると予想以上に売れた。しかし、その反面、「あまりにも斬新なデザインゆえに乗りたくても乗れない、というユーザー層が生じ、また、価格的に高価であることから「コレダTT」の廉価版を求める声が多くなってきた。<sup>9)</sup>このような要望に応じて、鈴木は「コレダTT」の23.5万円より3万円安い「TT-P」(エンジンは「TT」と同じ、フレームやスタイルは異なる)を1957年に発売する。この商品政策は、本田技研の一連の価格引下げに対処するものでもあったであろう。だが、この価格水準は「ドリーム250ME」19.2万円、「ヤマハYD-1」18.5万円より高かった。鈴木は、1958年に「TT-P」よりも安価なモデル「コレダTM」(15.9万円。エンジンは同じ、フレームやスタイルは異なる)を投入する。これは「ドリームC71」17.2万円、「ドリームC70」16.9万円よりも安い。ここにいたって、鈴木は、本田技研と性能や価格の点で同等に戦えるようになったかに見える。しかし、基本的に実用車を提供するというスタンスの下で作られた車は、新しい需要層の愛顧を受けるには十分でなかった。

1957年は価格・性能競争で重要な年である。本田は3月にドリーム号の国際価格を目指して1万円の一次値下げを、8月にドリーム号とベンリイ号の2次値下げを行っている。小関和夫『単車ホンダ』には「1957年、ホンダは国際価格を目指してドリームを1万円値下げする。250ccで18.2万円、350ccで18.7万円は他社よりも2～5万円も安かった」(24頁)とある。

表9-6を見ると明らかなように、本田とヤ

マハのマシンによって250ccクラスの市場は急速に寡占化を強めることになる。1958年の両者のシェア52.9%, 1960年74.2%, 1965年87.1%と高まる。このクラスにおける3社累積集中度は1959年74.9%(1位と2位の集中度格差は27.5%ポイント), 1960年は83.2%(同36.6%ポイント)である。1959年にはこのクラスにはまだ20社強が存在していたし、1960年代初め頃には非常に多くのユーザー層があった。ところが、鈴木には他社製品に十分対抗することの出来る強力な車がなかったのであろう。そのため、1958～65年の間における鈴木生産シェアは変動しているが一桁台にとどまっていた。いわば、本田とヤマハ発動機の2強によって押しつぶされそうな状況にある鈴木は、1960年代初頭に人気を得ていた「ホンダCB72」や「ヤマハYDS1」に対抗するためには新しい車を開発する必要があった。鈴木は1960年に「コレダTM」のモデルチェンジ版(実用車)である「コレダツインエース250TA」(1月発売。18ps/7,000rpm, 1.9kg.m/6,000rpm, 132km/h)を投入する。これはTB, TC, T10, コレダT20(65年秋から量産開始。スペック:空冷2サイクル2気筒247cc, 25ps/8,000rpm, 2.42kg.m/7,000rpm, 6段変速, 150km/h)へと発展する。この「コレダT20」は、上記したような状況の中で設計された。設計に際しての第一の前提条件は、レーサーの技術を取り入れること、他社メーカー車よりすべての点で優れていることであった。すなわち、他社の車よりも①高出力であること(排気量1リットル当り100馬力以上出すこと)、②軽量であること、③加速性及び最高速度が優れていること、④キャブスロットル全開連続走行に十分耐えうること、⑤高速走行操縦性に優れていること、などであった。これらの条件を満たすために、新しい技術の開発や世界GPレースに優勝した工場レーサーの技術が取り入れられた。たとえば、①スリーブ入りアルミシリンダーの採用、②オートバイでは初めての「ス

表9-6 軽二輪車の会社別生産・輸出台数及びシェア

## 生産

	1958年	1959年	1960年	1961年	1962年	1963年	1964年
本田	53,873 44.0	69,082 47.0	77,861 55.4	77,651 68.5	73,136 73.5	78,051 73.2	100,459 82.5
鈴木	6,407 5.2	4,760 3.2	12,662 9.0	6,406 5.7	3,612 3.6	3,401 3.2	4,042 3.3
ヤマハ	10,888 8.9	28,640 19.5	26,465 18.8	14,324 12.6	14,976 15.1	18,813 17.6	15,538 12.8
目黒	9,290 7.6	12,303 8.4	9,197 6.6	9,093 8.0	5,887 5.9	5,668 5.3	1,056 0.9
その他	41,897 34.3	32,133 21.9	14,302 10.2	5,939 5.2	1,914 1.9	728 0.7	596 0.5
計 増加率	122,355 0.87	146,918 1.05	140,487 1.00	113,413 0.81	99,525 0.71	106,661 0.76	121,691 0.87

## 生産

	1965年	1966年	1967年	1968年	1969年	1970年	1971年	1972年
本田	119,309 70.8	92,302 52.5	11,096 12.1	38,728 43.3	71,462 53.4	123,591 47.7	25,739 36.1	152,839 36.6
鈴木	12,215 7.3	35,552 20.2	24,021 26.1	5,796 6.5	18,272 10.4	29,511 11.4	76,245 21.9	83,120 19.9
ヤマハ	27,525 16.3	17,860 10.2	31,783 34.6	28,969 32.3	65,440 37.3	81,707 31.5	107,345 30.8	140,616 33.6
川崎	5,607 3.3	11,708 6.7	16,355 17.8	14,731 16.5	18,715 10.7	21,595 8.3	37,624 10.8	41,586 9.9
その他	3,778 2.3	18,415 10.5	8,667 9.4	1,298 1.4	1,472 0.8	2,741 1.1	1,500 0.4	—
計 増加率	168,434 1.20	175,837 1.25	91,922 0.65	89,522 0.64	175,361 1.25	259,145 1.84	348,453 2.48	418,162 2.98

## 輸出

	1958年	1959年	1960年	1961年	1962年	1963年	1964年
本田			4,651 53.5	8,247 67.8	16,573 76.8	33,966 76.3	62,187 80.6
鈴木			368 4.2	1,268 10.4	1,291 6.5	2,081 4.7	2,926 3.8
ヤマハ			1,950 22.5	1,723 14.2	2,957 13.7	8,142 18.3	11,949 15.5
目黒						4 0.0	13 0.0
その他			1,716 19.8	929 7.6	654 3.0	293 0.7	77 0.1
計 増加率 輸出率			8,685 1.00 6.2	12,167 1.40 10.7	21,575 2.48 21.7	44,486 5.12 41.7	77,152 8.88 63.4

## 輸出

	1965年	1966年	1967年	1968年	1969年	1970年	1971年	1972年
本田	83,732 66.8	89,716 56.9	24,489 26.9	42,371 44.5	50,417 37.7	82,942 44.3	108,568 34.7	140,228 35.5
鈴木	11,860 9.5	34,073 21.6	23,337 25.6	8,382 8.8	14,567 10.9	22,856 12.2	63,392 20.3	82,016 20.8
ヤマハ	24,501 19.6	14,878 9.4	25,976 28.5	26,609 27.9	52,237 39.0	62,169 33.2	101,176 32.4	135,568 34.3
川崎	1,839 1.5	6,701 4.3	9,100 10.0	11,317 11.9	15,008 11.2	16,820 9.0	37,644 12.0	37,262 9.4
その他	3,293 2.6	12,350 7.8	8,152 9.0	6,608 6.9	1,630 1.2	2,398 1.3	2,000 0.6	— —
計 増加率 輸出率	125,225 14.42 74.3	157,718 18.16 89.7	91,054 10.48 99.1	95,287 10.97 106.4	133,859 15.41 76.3	187,185 21.55 72.2	312,780 36.01 89.8	395,074 45.49 94.5

注：1965年：輸出・その他は1台がライラック、残りはすべてプリヂストンである。

資料：『自動車統計年表』1970年，134，5頁，146頁。

ズキ CCI」の採用，③高速タイプに配置された 6 段変速機，④軽量で強度の高いパイプフレーム，⑤操縦性を向上するための高速タイヤの開発，⑥強力な前後ブレーキ，⑦車体色も今までにないキャンディ色の採用など。「コレダ T20」は，1963年に設計レイアウトを開始して1965年夏の発表まで 2 年半の日時を要した。同年秋から量産が始まったが，このマシンの高性能が話題を呼んで，国内外，特に米国では爆発的な人気で売れて，いくら組み立てても世界各国からの注文に追いつかない有様となった。<sup>10)</sup>鈴木はこのマシンの開発で本田とヤマハに十分対抗できることになった（鈴木が生産シェアは65年の 7.3%から66年20.2%，67年26.1%にアップ。輸出シェアも同様にアップ。表 9-6）。

他方，ホンダの「ドリーム CB72」はデビュー当時には高性能エンジンであった。しかし，約 8 年間も生産し続けられているうちに人気は下降してきた（本田の生産シェアは66年の 52.5%から67年の12.1%に落ちる）。それは，2 サイクル車の性能が技術的に著しく進歩して，最高出力が31馬力にもなる車が現れるようになったからである（66年の「T20」を馬力アップした「スズキスーパー T21」30.5馬力や「カワサキ250A 1」31.0馬力）。これらの 2 サイクル車に対抗するために1968年に投入されたのが「ドリーム CB250/CB250EX」（30ps/10,500rpm, 160km/h）である。

1965～69年における 4 社の126～250cc クラスの生産と輸出状況は表 9-6 のごとくである。

鈴木は，世界で最も早い250cc クラスのマシン「コレダ T20」でもって人気を得て，1966年には対前年比で生産も輸出も増加している。1967年には生産は減少するが，輸出では本田とヤマハと殆ど同水準までシェアを伸ばしている。ところが，鈴木は1968年における生産台数は1966年の六分の一にまで減少し，1968，69年には多少回復するが，川崎に追い上げられ1969年には生産シェアと輸出シェアで，川崎にわずか

ではあるが抜かれてしまう（66年 5 月「カワサキ250A 1 型」投入）。他方，本田の生産は1967年には1965年の十分の一に減少するが，1970年には1965年の水準に回復している（輸出もほぼ同じ傾向である）。1970年を過ぎると鈴木も川崎も生産・輸出を伸ばしているが，反面1972年には遂にプリダストンサイクルが退出して行くことになる（67年 4 月国内販売停止，この後は輸出だけとなっていた）。

表 9-6 は，ある企業が性能・品質，デザイン・スタイル，乗り心地等でよいマシンを投入しても，競争相手がそれと同等なマシンを投入すると，当初の効果は減殺されることを示している。つまり，それだけ企業間の製品開発競争が激しいことを物語っている。継続的に新商品の開発に努めないと（勿論，販売力もないと）市場からはじき出されるのである。それが出来なかった企業が次々と退出して行ったのである。

## （2）251cc 以上（自動二輪車）

このクラスに本田技研が「ホンダドリーム SB」でもって参入するのは1954年 3 月（翌月発売）である。この年には本田技研（生産台数：120台）のほかに，陸王モーターサイクル（1,240台），目黒製作所（1,971台），みずほ自動車製作所（7,955台），エーブ自動車工業（99台。9 月退出），丸正自動車製造（217台。9 月参入），富士工業（56台。12月退出），大東製機工業（16台。1 月参入）・・・当論文（1）2006年 9 月，43，4 頁参照・・・が存在していた。「ドリーム SB 型」のエンジンは本田初の 4 ストローク・サイクル OHC エンジン（単気筒，76×76mm，344.6cc，圧縮比 6.8，最高出力 15.0ps/5,400rpm，最高速度 120km/h）であった。本田以外のマシンのエンジンは，SV（「キャブトン VB 1」単気筒，346cc，圧縮比不明，12.0ps/5,500rpm，110km/h）か OHV（「メグロレックス Y」単気筒，348cc，圧縮比不明，13ps/4,000rpm，100km/h。「DSK」2 気筒，493cc，6.3，25.0

ps/5,600rpm, 140km/h) であった。

これ等のマシンに対抗するため本田技研は高回転高出力を可能にする OHC エンジンを搭載した「ドリーム SB」を投入したのである。これによって、本田は生産台数で1955年2位、翌年東京発動機を抜いて1位になった。「ドリーム SB」は、SB 後期型で16ps へ、1957年に20ps へ(「ドリーム MF」に車名変更)出力アップされた。この間に本田はオリジナルモデル、いわゆる神社仏閣型スタイルの「ドリーム C70」を完成(57年10月発売)、これをスケールアップしたものが「ドリーム C75」(60×54mm, 305cc, 8.2, 21.0ps/7,200rpm, 140km/h。68.9ps/l)で、セルスターター付のものが「C76」(21ps)で、これをチューニング(エンジンの性能を上げるための調律)して24ps で145 km/hとしたものが国産車で最速モデル「ドリームスポーツ CS76」である。つまり「ドリーム C70」をベースに次々と派生モデルを生み出してゆくのである。<sup>11)</sup>このように本田は、高速性能車を投入すること、且つバリエーションを増やすことで陸王、みずほ自工、宮田、ヘルス自工、日本高速機関などを市場から追い出すことで、1960年には生産シェアを74.1%に高めるのである。「ドリーム CB450」と「CB450 II」を投入する1965年には生産台数を98,000台弱に、シェアを94.1%に拡大している。本田の1強独占状態から4社寡占状態へと変わるのはヤマハ、川崎、鈴木が高性能な中大型車を投入する1965～67年以降からである。

ヤマハは比較的早くから中・大型車クラスに参入している。255ccの「YE1」(58年)、輸出用に造られた305ccの「YM1」(「YDS-3」のボア・ストロークを3mm 広げて、パアーを1ps アップしたもの。60×54mm, 305.2cc, 27ps/7,000rpm)、そして「スポーツ350R-1」(2サイクル並列2気筒ピストンバルブ方式、348.3cc, 36.0hp/7,000rpm, 173km/h。67年2月国内販売)を投入している。さらに「ス

ポーツ650XS-1」(70年。75×74mm, 653.5cc)を投入してこのクラスにおける品揃えを充実している。「350R-1」は、従来2サイクル技術では250cc が限界であるという説を破って作られた「2サイクル2気筒350cc スポーツモデル」である。これに続くのが「カワサキ350A7」(2サイクル並列2気筒ロータリーデスクバルブ方式、338.1cc, 40.5hp/7,500rpm, 175km/h。67年4月発売)と「ブリヂストン350GTR」(エンジン：2サイクル並列2気筒ダブルデスクロータリー方式、345.0cc, 40hp/7,500rpm, 176 km/h。67年末輸出開始)。<sup>12)</sup>2サイクル組が350cc クラスの高性能車を投入して4サイクル派の本田を追撃してゆくことになる。

川崎の方はどうか。目黒の「スタミナ K1」を引き継いだ川崎は、白バイや輸出用として開発された「650W1」(624cc, 75.3ps/l)を1966年5月から米国にむけて輸出を開始した。翌年には米国で高く評価された「A1」を発展させた「カワサキ350A7」(119.8ps/l)を投入することで生産と輸出を急増させる。

他方、鈴木が拡大する中・大型車クラス(生産台数は60年を1.00とすると65年には14.79倍に拡大)に参入するのは1968年である。それは1967年のモーターショーで発表(発売：翌年3月)された「スズキ T500」(2サイクル並列2気筒ピストンバルブ方式、70×64mm, 492.6cc, 6.6, 47hp/6,500rpm, 180km/h, 95.5ps/l)をもってである。<sup>13)</sup>これは量産車として世界初の2ストロークツイン500ccである(65年に発売された「T20」の延長上で作られたモデル)。鈴木は、ヤマハ、カワサキ、ブリヂストンが投入した350ccではなく、まだどの会社も作っていない2ストロークツイン500ccのマシンを作ることで技術水準の高さを誇示したのである。更に鈴木は1970年のモーターショーで市販車初となる水冷3気筒「スズキ GT750」(70×64mm, 738cc, 67ps/6,500rpm, 185km/h)を発表している。この水冷3気筒エンジン

表 9-7-1 自動二輪車の会社別生産台数及びシェア

	1958年	1959年	1960年	1961年	1962年	1963年	1964年
本田	2,780 55.8	3,550 67.7	5,213 74.1	7,109 86.1	17,340 93.6	21,482 93.6	34,216 96.2
目黒	1,301 26.1	1,246 23.7	702 10.0	727 8.8	767 4.1	870 3.8	688 1.9
ヤマハ	381 7.7	181 3.4	639 9.1	266 3.2	426 2.3	589 2.6	239 0.7
陸王	312 6.3	135 2.6	0 0				
みずほ	85 1.7	0 0					
日本高速	83 1.7	0 0					
宮田	13 0.3	0 0					
ヘルス自工	7 0.1	29 0.6	1 0.0	0 0			
丸正			459 6.5	0 0	0 0	7 0.0	422 1.2
その他	16 0.3	105 2.0	17 0.3	155 1.9	0 0		
計 増加率	4,978 0.71	5,246 0.75	7,031 1.00	8,257 1.17	18,533 2.64	22,948 3.26	35,565 5.06

	1965年	1966年	1967年	1968年	1969年	1970年	1971年	1972年
本田	97,850 94.1	71,812 73.0	36,525 56.1	101,820 77.1	126,665 78.8	268,579 69.6	419,558 67.8	428,557 57.6
川崎	497 0.5	2,392 2.4	7,044 10.8	9,558 7.2	20,956 13.1	36,759 9.5	69,091 11.2	78,264 10.5
ヤマハ	5,452 5.2	23,936 24.4	15,763 24.2	8,400 6.4	3,760 2.3	62,563 16.2	81,557 13.2	129,544 17.4
丸正	224 0.2	210 0.2	79 0.1	0 0				
鈴木			854 1.3	10,435 7.9	8,301 5.2	16,822 4.4	47,673 7.7	107,583 14.5
ブリヂストン			4,910 7.5	1,872 1.4	1,000 0.6	1,000 0.3	1,000 0.1	0 0
計 増加率	104,023 14.79	98,350 13.99	65,175 9.27	132,085 18.79	160,682 22.85	385,723 54.86	618,879 88.02	743,948 105.81

資料：『自動車統計年表』1959～71年、『自動車統計年報 第1集』1973年から作成。



表 9-7-2 自動二輪車の会社別輸出台数及びシェア

	1960年	1961年	1962年	1963年	1964年	1965年	1966年	1967年	1968年	1969年	1970年	1971年	1972年
本田	2,879 88.5	4,999 95.5	11,368 99.5	18,611 99.6	28,955 98.3	86,507 94.8	69,443 74.8	31,946 60.0	81,282 76.1	112,142 81.2	218,755 70.7	374,382 68.7	390,164 57.6
ヤマハ	74 2.3	24 0.5	4 0.0	22 0.1	25 0.1	4,541 5.0	21,759 23.4	11,805 22.2	8,231 7.7	2,442 1.8	45,576 14.7	73,599 13.5	118,807 17.6
鈴木		76 1.5	52 0.5	0 0	0 0	0 0	0 0	825 1.5	8,239 7.7	7,442 5.4	14,780 4.8	39,281 7.2	99,861 14.8
川崎				47 0.3	66 0.2	16 0.0	1,440 1.6	3,797 7.1	7,085 6.6	15,035 10.9	29,666 9.6	55,860 10.3	67,898 10.0
ブリヂ ストン								4,828 9.1	1,934 1.9	1,001 0.7	500 0.2	1,500 0.3	0 0
その他	300 9.2	132 2.5	0 0	2 0.0	404 1.4	169 0.2	202 0.2	36 0.1	0 0				
計	3,253	5,231	11,424	18,682	29,450	91,233	92,844	53,237	106,771	138,062	309,277	544,622	676,730
増加率	1.00	1.61	3.51	5.74	9.05	28.05	28.54	16.37	32.82	42.44	95.07	167.42	208.03
輸出率	46.3	63.4	61.6	81.4	82.8	87.7	94.4	81.7	80.8	85.9	80.2	88.0	91.0

は軽四輪車へと引き継がれてゆくのである。<sup>14)</sup>

このクラスでは最後発である鈴木は、高性能車を開発して先発メーカーを追い上げて行くのである。この追い上げの過程は「品質・性能競争」の展開を示すものである。

1958～72年における250cc以上のクラスの生産と輸出の状況は表9-7で確認できる。1958年当時老舗の目黒、陸王、みずほ、宮田が活躍していたが、目黒以外のメーカーの存在感はほとんど無いに等しい状況である。他方、本田の存在感はきわめて大きい（58年の本田のシェア55.8%。3社累積集中度は89.6%、1位と2位の集中度格差は29.7%ポイント）。この状況が崩れるのは1967年頃からである。それは、川崎の「650W1」（66年）や「350A7」（67年）、鈴木の「T500」（68年）、ヤマハの「YM-1」（65年）などの投入によってである。これによって、本田技研の生産と輸出シェアは、ともに、1970年には1965年比で24%強も低下している（生産シェア：94.1%から69.6%。輸出シェア：94.8%から70.7%）。寡占企業間の品質・性能競争の激しさをうかがうことができる。

## 注

- 1) 本田技研編『ほんだの歩み』19～21頁。
- 2), 3) 中沖, 前掲書, とともに, 26頁。市販開始直後の「ドリームE型」は、生産性確保と製品の均一化に材質不良にパイプフレームの折損事故を嫌ってプレスチャンネルフレーム（「D型」と同じ）が採用され、簡潔なクラッチによる2段変速機をつけていた。なお、1951年当時は、東からでも西からでも箱根の山を芦ノ湖まで「焼きつかずに」登りできれば一級品といわれた時代である。
- 4) 小関, 『ホンダCBストーリー』24頁。石倉正剛編『ホンダ・コレクション 創造と挑戦』ネコ・パブリッシング, 平成9年, 20頁。
- 5) 石倉, 上掲書, 21頁。
- 6) ～9) 中沖, 前掲書, それぞれ, 54～55頁, 93頁, 88～89頁, 90頁。
- 10) 鈴木自工, 前掲書, 165～166頁。
- 11) 「ドリームC70」（2気筒247.3cc）のバリエーションと発展型の一部は次のようである。

バリエーション

1958年

イ) C71（セル付） ロ) CS71（スポーツ型）

C72

CS72

C78

ハ) C75 (60×54mm, 305cc)

C76 (セル付, 305cc)

CS76 (スポーツ型, 305cc)

発展型

①CR70Z: C70を高度にチューンした車 (24ps/8,000rpm)。第1回クラブマンレース (58年8月) に出場。

②CB71: CR70Zをベースに市販用に開発。生産されない。

③CR71: CB71を第2回クラブマンレース (59年8月) 用に改良した車 (市販レーサー。24ps/8,800rpm)。1年間生産。

④CB90: CB71をツーリングスポーツ用にした車 (59年1月発表)。

⑤CB92: CB90をコンパクトにした車 (59年5月発売)。

⑥CB72スーパースポーツ: CR71の後継車。エンジンはC72用のもの (24ps/9,000rpm)。フレームはCR71と同じ。懸架装置は前・C72のボトムリンクに代えてテレスコピック、後・スイングアーム。

CB72のバリエーション

イ) CBM72

ロ) CL72スクランブラー

ハ) CB77: CB72をボアアップした305cc, 米国向け

ニ) CM72: CB72 (キャブレター: 2つ) のボディにシングルキャブのエンジンを搭載。等々

12) 中沖満, 前掲書, 157頁, 172頁, 174頁, 176頁参照。

13) 中沖, 前掲書, 157頁。

14) 中沖, 前掲書, 165頁。この後継車は77年に投入される4サイクル並列4気筒DOHCエンジン (65×56.4mm, 748cc) を搭載した「スズキGS750」である。排気ガス・環境問題から2サイクルエンジンの使用を止め4サイクルエンジンが使用されるようになる。その他の4サイクル:

「スズキGS550」(77年), 「スズキGS400」(77年), 「ヤマハGX400」(77年)。

3気筒シリーズ2作目は72年に発売された「スズキGT380」(空冷式。371cc, 38hp/7,500rpm, 潤滑方式: 分離給油CCIS)。基本的にはTシリーズ250 (54×54mm) にシリンダーをもう一つ付け加えたものである。これが狙いとした戦略は, 「ホンダCB350」や「ヤマハRX350」の上を行こうとすることであった。8年間, 基本的設計を変更することなく造られ, ヒットセラーになった。中沖, 前掲書, 183頁。川崎は, 鈴木より先に3気筒車を市販していた (国内販売: 69年9月。生産: 68年9月)。2ストローク並列3気筒ピストンバルブ方式のエンジン (60×58.8mm, 498.7cc, 60hp/7,500rpm) を搭載した「カワサキ500SSマッハⅢ」。中沖, 前掲書, 160, 1頁。

## おわりに

当論文が目指したものは, 寡占体制がどのように形成されたか, その形成過程で価格競争よりはむしろ品質・性能競争, 新製品開発競争が重要な役割を果たしたのではないかということ, また, 二輪車メーカーから四輪車メーカーへの発展に際しても, それは品質・性能競争の延長線上にあるのではないかということを明らかにすることである。

二輪車メーカーは, 戦後の混乱期 (復興期) に生まれ, 育って, 成長し, 大きな企業に発展した。二輪車産業は, 四輪車産業のような保護育成政策の恩恵をほとんど受けることなく, それぞれのメーカーの経営努力と相互の切磋琢磨で発展した。恩恵といえ, 対日援助物資見返り資金融資 (設備資金として, 本田: 50年4月200万円), 自転車工業補助金 (本田: 50年10月40万円, 52年6月170万円), 自転車発明実施化補助金 (試験費として, 鈴木: 53年1月20万円) などであった。いわば, 二輪車産業は「自由競

争から独占へと発展した典型的な産業」であるといえる。

モペット・ブーム（61年がピーク）が去ると、二輪車メーカーの整理が進み、1962年に15社、1963年に9社（うち富士重工と新三菱重工はスクーターメーカー）、さらに1964年に東京発動機が脱落し、目黒製作所はカワサキメグロと改名したあと川崎航空機に吸収された。つまり1962～64年の間に二輪車メーカーの多くがその運命を決定されることになった。それは次のような需給環境の変化に対応できたか否かによるところが大きい。

1963年ごろまでの需要は、運搬用、連絡用、通勤用という実用向きが主、しかも所帯所有が主であった（実用需要は四輪車に吸収されていく）。1963年ごろになると、経済の高成長や所得の増加の影響があつてスポーツ用、レジャー用の車の割合が徐々に大きくなり、かつ個人所有のものが増えてきた。需要の多様化に対応して「機種の多様化」が始まり、製品ごとに用途別区分が見られるようになった。供給側二輪車メーカーの運命を決定した主たる要因は、新製品の開発、生産設備の拡充（専門工場の建設）、量産によるコストダウンの推進、販売網の拡充、協力企業との緊密な関係構築、海外販路の開拓等々であり、これらの問題を積極的に解決した企業のみが生きながらえたのである。

1962～64年（遅くとも68年）頃は、日本の二輪車産業がヨーロッパの車の模倣を終えて独創性を主張できる車でもって世界へ挑戦し、一定の成果を挙げるようになった時期であり、この頃にわが国の二輪車産業において寡占体制は形成されたといつてよいであろう。<sup>1)</sup>

本田技研は、量産体制の確立を背景に1957年に2度にわたつて価格を引き下げた。<sup>2)</sup>これは、中堅・弱小企業を市場から排除し、二輪車市場の寡占化を促進する要因の一つとなった。また、これは、わが国の二輪車価格水準を国際水準に鞏寄せするものであったので、価格の面から輸

出を促進する要因の一つとなった。輸出が急拡大し始めたのは1962年からであり、それまでは内需の拡大によって生産が拡大していた（当論文（1）の表—3・・2006年9月・・）。寡占化と輸出を促進することとなったもう一つの要因が品質・性能の高度化である。

モペット・オートバイの品質・性能の高度化競争、つまり高性能車の開発・市場への投入が需要者に与える一時的なインパクトは、価格競争より強かつたのではないか。A社が高性能車を投入すれば、その車に対する需要が急に増大するが、次にはB社、C社が同等な高性能車を投入することになるので、A社の車が需要者に与えるインパクトは一時的なものになる。ただし、A社のユーザーがすべてB社、C社へ移ることは無い。また、A社は基本機種のワイドバリエーション政策で人気を持続させようとする。B社、C社も同様な政策をとる。生産設備の拡充に加え、新製品開発能力や資金力等の点から品質・性能等の向上に努めることの出来なかつたメーカーが市場から去つて行った。

マシンの品質・性能（設計・機構、材質、スタイリング等）、耐久性、乗り心地等々の向上を促進した大きな要因は、国内におけるレースと海外レースへの参戦である。

#### 国内レース

名古屋TTレース（53年）・・150cc以下の車53台出場（19社）。この頃の外国製オートバイは、国産のものと比べて「オイル漏れの少ないこととノイズの低いこと」で大きな差があつた。

富士登山レース（53年、54年、55年）

第1回：鈴木「ダイヤモンドフリー」が4サイクル90cc（2サイクル60cc）クラスで優勝。  
第2回：鈴木「コレダCO型」が4サイクル90ccクラスで優勝、第3回：ヤマハ「YA—1」が125ccクラスで優勝。

浅間火山レース（55年、57年、59年）

第1回：125ccクラスではヤマハ「YA—1」、250ccクラスでは「ライラック」、350ccクラスで

はホンダ「SAのレーサー」優勝。第2回：125cc、250ccの両クラスではヤマハ「YDのレーサー」、350ccクラスでは「ドリーム」優勝。第3回：125ccクラスではホンダ1～4位、250ccクラスではホンダ「RC160」1～3位。

1955年のレースの頃から、オートバイの傾向が変わり始める兆候があった。つまり「これまでの実用貨物運搬車から、趣味性、スポーツ性や性能を重視した車へ振れようとしている状況」を示すことになる。また浅間火山レースの時代は、第1回目が各メーカーに本格的な出力競争を駆り立てたので「国産モーターサイクルが量・質ともに、かつてない飛躍を遂げた時期」になった<sup>3)</sup>。たとえば、1リットル当たり出力は「ベンリイA」（54年）36.1馬力、「ドリーム4E」（54年）38.6馬力から「ドリームC70」（57年）72.9馬力、「ベンリイC90」（57年）92.2馬力にアップしている。

#### 海外レース

ヤマハは「YD—1」をモトクロス用に改造して、1958年にアメリカ・カリフォルニア州でのモトクロスレースに出場し、6位（日本車として海外レース初入賞）となる。

ブラジル・サンパウロ市開市400年記念実行員会招聘「インテルラーゴス・レース」（53年）・目黒製作所の「レックス」（348cc）と本田技研の146ccE系をスケールダウンした「125cc」が参戦（結果：目黒は不出場、本田は13位）。このレースに参加して「技術者たちは、わが国のモーターサイクル技術と世界水準との大きな隔たりを思い知らされた。市販モデルだけを見ても、国産車の平均レベルは少なくとも10年、あるいはそれ以上も世界の一流モデルの技術から遅れていた。」<sup>4)</sup>つまり、参戦した両社の市販車の1リットル当たり出力は37馬力程度（チューニング版で50馬力程度）。これに対し、GPレーサーの世界水準は100馬力。これを契機に国際水準に向けての努力がなされる（2サイクルエンジンで、65年頃100ps/1、80年頃お

よそ145ps/1）。<sup>5)</sup>

その成果を問うたのが、「ホンダRC142」（125cc）による1959年のマン島TTレース初挑戦である。その成績は、6～8位、11位及びマニファクチャラーズ・チーム賞である。本田のTTレースの成果は、日本車の輸出に明るい見通しを立てることになった。実際、1959年以降輸出は大きく伸びたのである。

他方、鈴木は国内レースでは本田より好成績を挙げていたが、海外レースへの参加では本田に遅れをとっていた。鈴木は『50年史』（186頁）で1960年のマン島TTレースに2サイクル125ccツインの「RT60」で初出場してから1968年のGPレース会からの引退にいたる8年間にわたるGPレースへの参加を次のように総括している。「エンジンを一つの空気機械と考え、単位時間により多くの空気を吸い込み、そのうちのより多くの割合を燃焼させる方法（これが出力向上技術である）をはじめ、クランク室圧縮比の決定法および排気管効果の技術を体得することができた。また安定性・耐久性向上対策として、アルミシリンダーに鋳鉄スリーブ焼きばめあるいは溶着、さらに高速高負荷に耐えるニードルベアリングの開発など、レーサー開発で得た経験と技術は、そのまま、あるいはその考え方が直接商品に導入され、多大な成果を上げることができた」と。つまりTTレースやGPレースへの出場は、日本製マシンの品質・性能を国際的水準に高めることに大きく貢献したのである。

1959年以降における日本メーカー（本田技研、ヤマハ、鈴木など）のマン島TTレースやGPレースへの参加とその好成績（端的には日本製エンジンの高性能性が評価されたこと）によって、輸出が増加することになる。もちろん、品質・性能だけでなく、国内需要を基盤に量産がなされてコストダウンが図られたため、価格の点で国際競争に耐えうるようになってきたという要因や海外の需要者の要望を満たすような商



品開発を行ってきたという要因<sup>6)</sup>もある。

では、二輪車（スクーターを含む）の生産と輸出はどのように変ったか。<sup>7)</sup>生産は、1955年から1958年に1.9倍、1958年から1960年に2.9倍と急成長した。1960年以降の成長は10年間で2.0倍となり、成長は鈍化した。他方、日本と西欧（8カ国）の生産は、1960年439.6万台、1965年463.7万台、1970年549.6万台である。9カ国の生産台数の伸び率は、1960年比で1965年5.5%増、1970年25.0%でしかない。この間に日本のシェアは、1960年35.5%から1965年47.7%、1970年53.6%と増加した。50cc以下のモペット（及び西独逸のモキックス）を除いたモーターサイクルとスクーターの生産台数に限定して日本のシェアを見ると、1960年38.6%、1962年61.2%、1965年78.0%と増大している。

輸出は、1958年の5,427台から1960年の56,268台と10.4倍も増加する。これ以降は、1960年比で1965年15.4倍、1970年30.9倍と猛烈な勢いで成長した。また、日本と西欧（7カ国）の二輪車輸出台数とそれに占める日本車のシェアは、それぞれ、1962年74.1万台、27.3%、1965年166.7万台、52.1%、1970年279.4万台、62.2%である。このような輸出の増加（日本の輸出増加率は62年比で65年4.3倍、70年8.6倍）が、国内需要の停滞を補って生産増に貢献した。加えて、名神高速道路（64年）、東名高速道路（69年）の開通で高速交通時代に入ると、各社はGPレースの好成績を背景に輸出向けの大排気量車を開発したことや現地法人の設立<sup>8)</sup>による販売努力などによって、日本のモーターサイクルは広く世界の人々に受け入れられ、日本二輪車産業の地位は高まったのである。

このような成長は、上で記したようなこと「国内レースへの参戦と品質・性能の向上競争、加えて国際レースへの参戦と更なる品質・性能の向上競争」（もちろん量産・量販体制の確立も）を背景にしている。そして国内においては1962～64年頃に本田を頂点にした寡占体制が形成さ

れることになった。<sup>9)</sup>つまり1958年のシェアは、本田23.4%、鈴木13.2%、三菱重工11.9%、富士重工10.1%、その他41.4%という状態で、勢力が伯仲していた。1960年には本田のシェアが44.1%と大きくなり、3社累積集中度が64.1%、1位と2位の集中度格差が33.5%ポイントとなる。1962年には本田のシェアはさらに60.3%と大きくなり、3社累積集中度は77.6%、1位と2位の集中度格差は50.0%ポイントとなる。1964年は、それぞれ、64.1%、92.3%、46.4%ポイントである。その後、ブリヂストン、富士重工、三菱重工が抜け落ちて、今日に至るまでの四占体制が続くことになる。他方海外に向けては、1960年代後半から70年代初めの時期に四社は競って大型重量車を輸出向けに開発し、この分野で人気を得ていた西欧メーカーの市場を奪うようになり、海外においても日本の四大メーカーはその存在感を強めて行くことになるのである。

#### 注

- 1) 二輪車産業の発展段階区分は、人それぞれである。小栗忠雄氏は「発展段階と技術」の観点から、①模倣の時代 ②世界への挑戦時代 ③世界への進出時代 ④多様化・個性化の時代とされている。「モーターサイクル産業の技術発展」、野中郁次郎・永田晃也編『日本型イノベーション・システム』白桃書房、1995年、所収。

片山三男氏は「企業数の推移等」から戦後復興期から高成長期にいたる期間を、①胎動期（40年代末まで）②企業勃興期（49年から53年まで）③企業淘汰期（53年から60年代末まで）④寡占期（70年以降）。「日本二輪車産業の現況と歴史的概観」『国民経済雑誌』第188巻第6号、2003年12月。三嶋恒平氏は「日本オートバイ産業の発展プロセスと生産システム形成と発展」の観点から、①53年以前 ②53年から58年まで ③58年から65年まで ④60年代後半から80年代半ばまで ⑤以下略す。『東南アジアのオートバイ



産業』ミネルヴァ書房，2010年。

- 2) 本田は1966年9月に中間機種の下下げを断行している。鈴木『50年史』359頁。当時8万円台であったものを7万円台に値下げした。ヤマハ発動機と川崎航空機は10月から11月にかけて値下げに追随し、鈴木は1967年から小売価格を引き下げた。これは、寡占体制形成後の最初の価格競争であろう。
- 3) 鈴木自工『50年史』76頁。レーサーの高出力エンジン開発については出水，前掲書，117頁以下に詳しい。
- 4) 神田重巳「マン島への長い道」『モーターサイクリスト 国産モーターサイクリスト戦後史』1987年8月臨時増刊号，所収，68～79頁。
- 5) 小栗，前掲，117，8頁。
- 6) たとえば，66年の「スズキ B105P」（セミスポーツ「B120」の輸出用トレール，118cc）。「スズキ 250スーパー T21」（「T20」の後継車，247cc），「カワサキ F2 T2 トレール」（「B11TL」をオフロードタイプに改装したもの，169cc），「ヤマハ YM—1」（米国市場向け，305cc），「ホンダ ドリーム CL77」（米国向けトレールモデル，305cc）。
- 7) 資料：日本自動車工業会『自動車統計年表』1971年（第19集），同『主要国自動車統計』1972年（第1集）。西欧8カ国：西ドイツ，イギリス，フランス，イタリア，オランダ，オーストリア，ベルギー，スペイン。西欧7カ国：8カ国からスペインを除いた国。
- 8) 大排気量車：カワサキ W1（650cc，66年），スズキ T500（500cc，68年），カワサキ 500SS マッ

ハⅢ（500cc，69年），ドリーム CB750FOUR（750cc，69年），ヤマハ XS—1（650cc，70年），スズキ GT750（750cc，71年），ドリーム CB500FOUR（500cc，71年）ヤマハ TX750（750cc，72年）。

現地法人：アメリカ・ホンダモーター（59年），ヤマハ・インターナショナル（60年。米国），ヨーロッパ・ホンダ（61年。西独逸），ベルギー・ホンダ（62年。SKD方式による生産工場），USスズキ（61年），アメリカン・カワサキモーターズ（66年）。

- 9) 寡占体制形成の目安として「企業数8～30社，1社集中度30%以上で2位との集中度格差が大，3社累積集中度70～90%」という基準を使った。天谷章吾氏は『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房，1982年において，原動機付第1種分野では「昭和43年には完全な寡占化段階（99.1%）に達した」といわれている。寡占化の指標を明確に示されているわけではないが，3社累積集中度90%以上にされているようだ。これによると，わが国の二輪車産業は1963，64年頃に寡占化段階に達したようである（210，211頁）。そして氏は寡占化への途を次のように表現されている。「多くの雑多なメーカーによって多くの車種が生産され，市場に氾濫すると，ここに二輪車の価格，性能の優劣を生じ，優良な二輪車を安価に提供できるメーカーが成長し，少数化を促進し，さらに競争に勝ちぬいたメーカーが設備を近代化し，いっそう優良な二輪車を量産し寡占化するコースをたどった」と。（146頁）。