

二輪自動車産業における寡占体制形成(1)

水 川 侑

はじめに

1945～74年までの自動車産業の発展を、生産台数という観点のみから、四輪乗用車、四輪商用車、三輪車及び二輪車という車種間で比較した場合、主位は次のごとく変化している。1945～49年は商用車（四輪のトラック・バス）、1950～51年は三輪車、1952～68年は二輪車、1969～73年は乗用車、1974年は再び二輪車である。二輪車は17年間首位を維持していて、1952年における生産台数は8万台弱であるが、1968年には1952年比で28.4倍の225万台強に成長している。自動車産業の研究といえば、一般的には乗用車産業が対象にされている。商用車、三輪車及び二輪車が研究対象にされることはほとんどない。成熟した自動車産業ということを前提にすると、三輪車は存在しないし、二輪車はメジャーな産業ではないとみなされているようだ。しかし、発展段階の初期において二輪車は（わが国においては三輪車も）、重要な役割を果たしている。通商産業省監修『自動車統計年表』第1集、自動車工業会・日本小型自動車工業会発行、1953年によると、1952年の機械工業品目別生産金額は5,522億3,871万円で、これに占める自動車の割合は16.8%で、第1位である。二輪車は自動車の総生産額の8.0%を占めている。同様に、1955年には11.5%、1960年には13.8%を占めている。この数値を、大きいと見るか、小さいと見るか、その判断は人それぞれであろう。このような量的な成長の裏で、品質（エンジン性能、操縦の安易さ、走行安定性、メカニズム全体の信頼性など）の確立、量産

と量販体制の構築，ブランドの構築，フルラインの形成などに向けての努力がなされてきた。1950年代半ばには200社もの企業が存在していたが，弱肉強食の競争によって1964年末には8社（本田技研，鈴木自動車，ヤマハ発動機，川崎航空機工業，ブリヂストンサイクル，丸正自動車製造，富士重工業，三菱重工業）に減少してしまった。そして，たくさんの二輪車メーカーの中から世界的に認知されることになる乗用車メーカーが生まれたのである。

1950年半ば頃200社もの多数の企業からなる競争的市場は，1964年末に大手8社からなる寡占的市場に変わっている。この寡占的市場構造はどのように形成されたのか。このことを，主として車の性能向上及びその系統的發展，量産と量販体制の確立，ブランドの構築，フルライン体系の形成などに焦点を当てて，解明しようとするのが当論文の第一の意図するところである。

またこの頃には，わが国の二輪車メーカーは世界市場においても主要な大手メーカーになっていること，加えてそれ以前に四輪車メーカーに上昇する行動をとっている。鈴木自動車は1956年にトラック部門と乗用車部門（この部門の本格的展開は62年から）に，本田技研は1963年に両部門に参入している。富士重工は1958年に乗用車部門に，1960年にトラック部門に，三菱重工は1960年に乗用車部門に参入している（三輪トラック部門には45年に参入している）。ただし，ヤマハ発動機と川崎航空機は二輪車市場にとどまっている。これらの企業は，二輪車部門における技術，資本，販売ノウハウ等の蓄積をベースに四輪車部門に参入するわけであるが，それはどのような技術的関連・展開の下になされたのであろうか。そして次に，どのように四輪車部門において量産体制やフルライン体系を形成してきたのであろうか。これらの点を明らかにするのが，当論文の第二の意図するところである。

第1章 二輪車産業の発展

人の移動手段として、また物の運搬手段として最も簡便な二輪自動車・自転車は、敗戦後の物資の不足する日本において重要な役割を果たした。敗戦直後から1974年までの二輪自動車の発展過程及び生産構造の変化について統計資料（表-1と表-2）を使用して説明することにする。

1 二輪車産業の成長

(1) 生産台数から見た成長概要

まず初めは、表-1 モーターサイクル・モータースクーター生産台数の推移を用いて、二輪車産業全体の成長について説明することにする。敗戦後の二輪車産業は、1946年に211台のモーターサイクル（統計表ではこの用語を使用。記述ではモペットとオートバイの用語も使用）と8台のモータースクーター（略してスクーター）を市場に送り出すことから、その発展の歩みを始めることになる。その最初の担い手は、陸王内燃機——自動二輪車（側車を含む）「陸王」を昭和21年度に253台生産——、昌和製作所——軽二輪車「昌和」3台——及び宮田製作所——軽二輪車「アサヒ」15台——であった。他方、スクーター生産の最初の担い手は三菱重工業——「シルバーピジョン」を昭和21年度に約20台生産——であった。二輪車生産台数の増加率を『国民所得統計年報』（51～74年の数値）に示されている国民総支出のそれと比較すると、1960年までの二輪車の成長がいかに高いものであったか理解できる。二輪車の場合、1946～50年34.6倍（46年から50年までの伸び率、以下同じ）、1950～55年34.2倍、1951～55年10.8倍、1955～60年5.7倍、1960～65年1.5倍、1965～70年1.3倍、1970～75年1.3倍（70～74年1.5倍）であった。他方、国民総支出の場合、1951～

55年2.0倍，1955～60年1.8倍，1960～65年2.1倍，1965～70年2.2倍，1970～74年1.9倍であった。1960年以降になると，二輪車生産の成長は国民総支出より低くなっている。特に1960年を境に成長が低下していることは，二輪車産業が揺籃期，成長期を経て成熟期に近づいていることを示している。この頃に，生産構造あるいは需要構造が何らかの要因で変化し始めたのではないかと考えられる。

オートバイの生産台数は，1946年211台，1950年2,633台（46年比で12.5倍），1955年20.4万台（50年比で77.6倍），1960年134.9万台（55年比で6.6倍），1965年217.7万台（60年比で1.6倍），1970年294.8万台（65年比で1.4倍），1975年380.3万台（70年比で1.3倍）と増加した。日本のモーターサイクルは1952～53年頃から目覚ましい飛躍の時代に突入したから，生産は1950年から1955年にかけて一気に拡大した。それは，二輪車産業に「多品種少量生産の下での量産」あるいは「少量生産の寄せ集めの大量生産」¹⁾の水準に達した企業が何社か存在する状態になったからでもあるだろう。1960年にはわが国の二輪車産業が100万台を超える生産規模となるので，「単品種大量生産」を実現した企業が存在する状態になったと推測できる。この量産体制が築かれる過程で，これに対応できぬ企業が市場から退出せざるを得なかった。また，1959年を境にして，オートバイ産業の生産構造が大きく変化している。「車種」の点から見ると，この産業を主導した分野は1949年までは自動二輪車，1954年までは軽二輪車，1958年までは原動機付第二種である。いわゆる上級車から下級車に向かって，主導的車種が移動したのである。これは，後述するように，企業の技術革新努力（模倣技術から独自技術への移行）によってエンジン性能が向上して，小排気量車が大排気量車と同等あるいはそれ以上の性能を発揮できるようになったことによるのである。1958年以降はどのようなようになったであろうか。オートバイに対するニーズが，軽便な輸送手段という役割から個人使用の交通手段という役割へとウエイトが（購入者が事業所から個人世帯へ）移ってゆ

表-1 モーターサイクル・モータースクーター生産台数の推移

暦年	モーターサイクル				モータースクーター				計				合計	自転車用 機関
	原付第一種 台数	比	原付第二種 台数	比	軽二輪車 台数	比	自動二輪車 台数	比	計	原付第二種 台数	比	軽スクーター 台数	比	
1946	2	0.9			1	0.5	208	98.6	211				8	不明
1947	10	2.6			89	23.0	288	74.4	387				1,623	不明
1948	109	10.9			358	35.8	533	53.3	1,000				6,757	不明
1949	211	11.9			740	41.9	815	46.2	1,766				7,423	不明
1950	210	8.0			1,528	58.0	895	34.0	2,633				4,953	12,867
1951	783	7.0			8,768	78.6	1,607	14.4	11,158				12,799	23,957
1952	4,230	9.3			36,842	80.9	4,448	9.8	45,520				30,522	76,042
1953	15,835	14.2			83,501	75.1	11,838	10.7	111,174				54,530	165,704
1954	19,770	16.4	9,653	8.0	76,624	63.4	14,769	12.2	120,816				48,732	169,548
1955	27,528	13.5	79,100	38.7	78,248	38.3	6,416	3.1	204,395	12,298	22.4	42,702	77.6	55,000
1956	33,310	12.9	119,853	46.4	99,565	38.5	5,570	2.2	258,298	26,286	35.3	48,176	64.7	74,462
1957	34,354	11.1	155,552	50.4	113,229	36.6	5,786	1.9	308,921	45,177	44.7	55,966	55.3	101,143
1958	49,006	12.6	211,694	54.6	122,355	31.5	5,059	1.3	388,114	59,695	52.7	53,523	47.3	113,218
1959	324,590	43.0	278,835	36.9	146,918	19.4	5,246	0.7	755,589	71,928	57.5	53,112	42.5	125,040
1960	904,707	67.1	296,865	22.0	140,487	10.4	7,031	0.5	1,349,090	79,630	64.2	44,364	35.8	123,994
1961	1,134,535	66.2	457,083	26.7	113,413	6.6	8,257	0.5	1,713,288	72,519	79.6	18,564	20.4	91,083
1962	670,832	41.7	818,382	50.9	99,525	6.2	18,533	1.2	1,607,272	52,209	77.2	15,444	22.8	67,653
1963	715,546	38.4	1,019,834	54.7	106,661	5.7	22,948	1.2	1,864,989	49,576	78.7	13,405	21.3	62,981
1964	649,277	31.6	1,249,703	60.8	121,691	5.9	35,565	1.7	2,056,236	45,430	84.0	8,669	16.0	54,099
1965	645,601	29.7	1,259,157	57.8	168,434	7.7	104,023	4.8	2,177,215	29,442	82.8	6,127	17.2	35,569
1966	914,335	37.9	1,224,866	50.7	175,837	7.3	98,350	4.1	2,413,388	29,680	87.3	4,323	12.7	34,003
1967	1,009,243	45.7	1,043,096	47.2	91,922	4.2	65,175	2.9	2,209,436	28,535	88.0	3,876	12.0	32,411
1968	1,049,460	46.8	972,581	43.3	89,522	4.0	132,085	5.9	2,243,648	6,424	83.6	1,263	16.4	7,687
1969	1,092,767	42.4	1,148,063	44.6	175,361	6.8	160,682	6.2	2,576,873					2,576,873
1970	895,599	30.4	1,407,205	47.7	259,145	8.8	385,723	13.1	2,947,672					2,947,672
1971	922,754	27.1	1,510,416	44.4	348,453	10.3	618,879	18.2	3,400,502					3,400,502
1972	966,931	27.1	1,436,206	40.3	418,161	11.7	743,948	20.9	3,565,246					3,565,246
1973	1,083,619	28.8	1,774,124	47.1	384,316	10.2	521,068	13.9	3,763,127					3,763,127
1974	1,100,318	24.4	2,163,621	48.0	512,960	11.4	732,521	16.2	4,509,420					4,509,420
1975	1,030,822	27.1	1,887,701	49.7	331,733	8.7	552,291	14.5	3,802,547					3,802,547

注：比は計に対する構成比である。

資料：自動車工業会、日本小型自動車工業会『自動車統計年表』1953年93頁、1955年86頁、1957年110頁、1959年117頁、1970年131頁。

日本自動車工業会『主要国自動車統計』1972年70頁、1976年70頁から作成。

くのである。また、1960年頃はまだ贅沢な消費生活をするほどの余裕がある時代ではなかったが、旅行、野球、テニス、スキーなどのレジャー性向が相当高まってきた時代である。殊に、モーター・スポーツへの関心²⁾が高まってくるにつれて、メーカーはこのような需要を先取りする形で高性能車を開発することに努めた。高性能・高速車に対する需要の広がりには、メーカーが各種のオートレースに参戦することで刺激された。たとえば、1955、57、59年に実施された浅間火山耐久レースによる国産オートバイ技術のレベルアップや1959年に英国のマン島で開催された「ツーリスト・トロフィー・レース」に本田チームが初参戦し125ccクラスでメーカーチーム賞を獲得したこと及び1961年の同レースで125ccクラスと250ccクラスで完全優勝したことなどが考えられる。これを反映して、1959年から1962年頃までは原動機付第一種（モペット）、1962、3年頃からは原動機付第二種が主導的な役割を果たすようになる。また、軽二輪車と自動二輪車は1960年代には一桁のシェアしか占めていなかったが、1970年代前半には前者がおよそ10%、後者がおよそ14～18%のシェアを占めるようになった。更に、1960年代に入ると、オートバイ産業が輸出産業へと発展することになる。

(2) 車種別から見た成長概要

オートバイの生産動向を「車種」別に見ることにする。原付第一種は1948～58年の11年間は数量的には順調に成長しているが、全体に対するシェアは12,3%で相対的には発展しなかった。この車種は（「モペット」³⁾と呼ばれている）、わが国では1953年に大日本機械工業が西ドイツのクライドラー社と技術提携によって生産されたものが最初のものである。つづいて、伊藤内燃機関（54年参入。以下同じ）、近藤鉄自転車（55年）、大槻工業（56年）、田中工業（57年）、鈴木自動車、山口自転車工場、本田技研、全国自転車連鎖協（以上58年）が参入した。更に1958年から1961年にかけて

多くの企業がモペット分野に参入したのである。この間に二輪車産業の生産構造を大きく変えることが二つ起きている。一つは、1952年8月施行の法規で2サイクル60cc以下、4サイクル90cc以下が原動機付き自転車として無免許・許可制となったこと⁴⁾、これは、同年の石油統制の撤廃も加わって、原付自転車を驚異的に伸ばした。また、1954年9月の「道路運送車両法」改正（55年4月施行）によって、排気量125ccまでの二輪車は運転免許取得の手続きが簡略化され許可制となる。同時に、125cc以下が原動機付自転車（50cc以下は原付第一種、51～125ccは原付第二種）、126～250cc以下が軽二輪車となった。原付自転車の枠組みが125ccまでに広がったために、1953年まで中間車種として人気のあった60～90ccクラスの魅力が薄くなる一方で、それを生産していたメーカーが一斉に125ccクラスに殺到して、原付第二種ブームを引き起こした。ちなみに人気車種はトーハツ、ホンダベンリイ、トヨモーター、ミズホ、昌和等のマシンであった。もう一つは、本田技研が従来車とは外観が違い、高性能で、しかも車重が軽く、操作が簡易で、価格が安い原付第一種の「ホンダスーパーカブC100」（エンジン排気量49cc、最高出力4.5ps/9,000rpm）⁵⁾を1958年8月に投入したことである。これを一つの契機として「モペットブーム」が起こり、原動機付第一種の生産台数は、1958年4.9万台、1961年には1958年の23.1倍の113.4万台へと一気に拡大した。1962～65年は年平均67万台程度で少し停滞気味であったが、1966年以降はほぼ100万台の水準を維持している。先のモペットブームは1961年前半をピークにして下降に転ずるが、その要因は1960年10月に原動機付自転車第1種の運転が許可制となり、試験が課せられることになったうえ、2人乗りが禁止され、最高速度や最大積荷が第2種の40km/h、45kgに対し、30km/h、30kgと低く抑えられたため、第2種より利用度が劣り、新規需要が減少したからである（第2種はこのとき免許制となり、2人乗りが認められた）。

次に、原動機付第二種の生産台数は、上記したように法規改正に伴って

従来60～90ccクラスを生産していたメーカーが一斉に125ccクラスに殺到したために大幅に増大することになった。つまり、1955年の7.9万台、1960年29.7万台、1965年125.9万台と増加した。1960年前後のシェアは50%を大きく割っているが、それ以外の年においては50%台を維持している。1967年以降の生産台数は大体100～170万台、シェアは40%台を維持している。

軽自動二輪車の生産動向について。1953年8月に軽二輪車の枠が250cc以下に拡大されたので、軽二輪車は小口荷物運搬用としてますます重要視され、個人商店にとったは必要不可欠なものとなった。その生産は、マン島TTレースで本田技研や鈴木自工が優勝したことなどを背景に、1960年代前半から西ヨーロッパや北米への輸出が進んだことにもよって、1958年の12.2万台から、1965、6年頃には17万台に拡大、その後少し停滞するが、1970年に25.9万台に、1975年に51.3万台にまでも拡大する。

自動二輪車の生産動向について。1958年は5,000台に過ぎなかったが、1965年には10万台に、1970年には38.6万台になり、軽二輪車を凌駕することになった。中・大排気量車分野が広がってきたのは、1960年代後半から北米と西ヨーロッパへの輸出が促進されたこと、1964年に名神高速道路、1969年に東名高速道路が開通、このことをオートバイメーカーが考慮して、高速クルージング・マシンを相次いで登場させたことなどに依る。たとえば、1965年に「ホンダドリーム CB450」(444cc, 43ps/8,500rpm)、1966年に「カワサキ650W1」(624cc, 47ps/6,500rpm)、1968年に「スズキT500」(492cc, 47ps/6,500rpm)、1969年に「カワサキ500SS マッハⅢ」(3気筒500cc, 60ps/7,500rpm)、「ホンダドリーム CB750 Four-K0」(並列4気筒750cc, 75ps/9,300rpm)などが投入されている。

スクーターの生産状況について説明する。わが国におけるスクーターの歴史は、三菱重工業名古屋機器製作所が米国サルスベリ社製「モーターグライド」を見本として1946年8月に試作第一号車を完成させ、同年12月に「シルバーピジョン」(排気量112cc, 1.5ps/3,500rpm)として市販された

ことから始まる。つづいて富士産業「ラビット」(135cc, 2.0ps/3,000rpm。47年参入。以下同じ)、三光工業「ジェット・三鷹」(51年)、扶桑機械あるいは扶桑電機「フソウ」(53年)、本田技研「ジュノオ」(54年)が参入した。スクーターを生産する企業が増加したことで、1946～55年に第一期黄金ブームが起こり、1955年には5.5万台が生産された。スクーター産業にブームが起こったといっても、二輪車産業という観点からすると、その生産台数は少なく、1952年頃からオートバイが台頭してきて、翌年にはスクーターは完全に凌駕された。オートバイは年毎にその勢いを増して行った。殊に、乗りやすく機動性があり、車重が比較的軽量であって、しかも価格の安いモペットが1957年以降に出現したことで、スクーターに対する需要は急激に縮小することになった。つまり、スクーターに代わって、モペットやオートバイ、軽三輪車や軽四輪車が市場に浸透して行ったのである。

最後に、自転車用機関について説明する。これに関する統計は1950～58年に関するものである。この間に生産された自転車用機関の数量は累計で1,352,413基である。同期間にスクーターは495,359台(前者より85.7万台強少ない)、モーターサイクルは1,451,029台(同じく、9.8万台強多い)である。これは、1952～53年に自転車バイクの爆発的なブームを惹起こし、そして、運搬・移動手段の不足している時代の先駆けとして、またモペットやオートバイが発展する足がかりを与えたものとして、更に補助エンジンを製造するメーカーがモーターサイクルメーカーに発展する第一歩として、重要な役割を果たしたのである。

自転車用機関を誰が最初に生産したのか、あるいは誰が汎用エンジンをこれとして利用しようと考えたのか明らかではない。また、この分野にどのくらい企業が存在していたのか不詳である。ただし、三樹書房編『ホンダスーパーカブ——国際車カブシリーズの検証——』1997年によると(116頁)、「ホンダカブ号(52年6月発売。50cc, 1ps/3,600rpm。のちカブ

2型＝FM型、58cc、1.8ps）は最盛期に月産18,000台を記録している。当時月産50台ほどの小さなメーカーを含め、60社がバイクモーターを生産していた」ということである。自動車産業史上有名なのは本田宗一郎氏である。氏は、陸軍の6号無線用小型エンジン——東京発動機製の部品を三国商工（現ミクニ）で自社製の気化器と一緒に組み立てられたもの——を改造して自転車用補助エンジンを作り、1946年暮れに市販している。これは遠州地方の闇屋、織屋、医者といった高額所得者層に飛ぶように売れた。しかし、母体となるエンジンが限られていたので約500基で底をついてしまった。そこで本田氏は新しいエンジンの開発に着手し、出来上がったのが「エントツ式エンジン」（シリンダー・ヘッドがピョコンと飛び出した形のエンジン）である。ところが、期待したほどの性能が得られなかったことと、加工が難しいことなどから、これをベースに更に新しく設計されたおされたものが「ホンダA型エンジン」（2サイクル0.5馬力。47年10月完成）である。これは1947年11月から1951年末まで生産された。

もうひとつの例は、東京発動機の場合である。この会社は、初め関西や中京地区のバイクメーカーにエンジンを供給していたが、自社ブランドで「トーハツパピー TRD」（48cc、1.3馬力。前輪駆動のバイクモーター）を1950年に市販し、次に1952年に「ホンダA型エンジン」と同様の自転車の三角フレーム部分に取り付ける「トーハツパピー TRE」（38cc、1.5馬力。後輪駆動）を売り出した。このエンジンは信頼性が高く、人気を博した。また、新明和興業（前身は川西航空機）は、英国のビリヤスエンジンと三国商工製のポータブル発電エンジンを参考にして自転車用補助エンジンを開発し、「ポインターデラックス PD型」（56cc、1馬力）という商品名で1947年7月から販売している。これはよく売れ、一時シェア50%を超えるほどの人気を博した。会社は多額の利益を得たので、これをベースにして軽自動二輪車部門に進出した（52年から248cc、9馬力の「ポインターエース」を生産）。

本田技研、東京発動機及び新明和興業は、ともに自転車用補助エンジン技術をベースにして「モベッド」あるいはモベトに、そしてオートバイの生産に進出して行った。これらの経営者は、低い性能のエンジンからより高い性能のエンジンへ、簡単な商品から複雑な商品へ（ただし、量産できるように部品点数を減らしたり、加工工程数を減らしたりする）、少量生産から大量生産へ（あるいは少量多品種生産から少品種大量生産へ）、そのもてる経営資源（技術者、蓄積した技術や資本など）を投入し続けることで二輪車それ自体を進化させたのである。

2 輸出の発展

わが国の自動車の輸出台数と輸出額が上昇軌道に乗ったのは、三輪車を別にすれば、1955年以降である。二輪車の輸出台数は1955年323台、1960年56,268台、1965年868,756台である。他方、輸出額は、それぞれ、6.9万ドル（自動車輸出額の0.6%。以下同じ）、1,057.2万ドル（8.9%）、16,303.3万ドル（33.0%）である。二輪車の輸出は、1955年から1965年にかけて急増した。以下では、表-2 車種別輸出及び仕向け地域別輸出の推移を用いて、二輪車の輸出状況について説明することにする。

(1) 車種別輸出の動向

二輪車の輸出は、1947年の45台から始まるが、1958年まではその大部分はスクーターであった。1959年にはスクーターの生産と輸出が最大となり、それ以降はともに縮小している。この年からモーターサイクル、翌年からモベットの輸出が増大し始める。1960～63年においてはモベットが輸出の大半を占めていたが、1964年以降になると、1960年頃からの西ヨーロッパと北米向けの輸出促進努力が功を奏して、モーターサイクルの輸出が急増し、その割合が7～8割を占めることになる。この背後には、1962年から

表-2 二輪車車種別輸出及び仕向け地域別輸出

年	モベット		モータサイクル		モータースクーター		合計	輸出比率	仕向け地域		アメリカ		アジア		大洋州・アフリカ	
	台数	比	台数	比	台数	比			ヨーロッパ	比	台数	比	台数	比	台数	比
1947							45	2.2								
1948							1,161	15.0								
1949			..	..	..	..	524	5.7								
1950			63	7.9	738	92.1	801	10.6								
1951			18	3.7	473	96.3	491	2.0								
1952			1	5.6	17	94.4	18	0.0								
1953			16	15.2	89	84.8	105	0.1								
1954			24	12.6	167	87.4	191	0.1								
1955			81	25.1	242	74.9	323	0.1								
1956			207	31.9	441	68.1	648	0.2								
1957			430	22.5	1,477	77.5	1,907	0.5								
1958			1,078	19.9	4,349	80.1	5,427	1.1								
1959	4,770	24.5	8,372	43.0	6,342	32.5	19,484	2.2								
1960	28,622	50.9	23,769	42.2	3,877	6.9	56,268	3.8								
1961	47,764	60.9	28,470	36.3	2,215	2.8	78,449	4.3								
1962	117,843	58.3	81,428	40.3	2,824	1.4	202,090	12.1								
1963	227,366	56.8	169,591	42.4	3,428	0.8	400,385	20.8	111,118	27.7	172,962	43.2	90,323	22.6	25,977	6.5
1964	235,702	39.8	355,008	59.9	2,029	0.3	592,739	28.1	133,374	22.5	283,698	47.9	132,709	22.4	42,958	7.2
1965	240,520	27.7	625,363	72.0	2,871	0.3	868,754	39.3	68,446	7.9	564,189	64.9	187,941	21.6	48,178	5.6
1966	301,694	30.9	672,875	68.9	1,791	0.2	976,360	39.9	68,274	7.0	531,168	54.4	315,968	32.4	60,950	6.2
1967	450,869	47.7	481,583	52.1	1,716	0.2	944,168	38.7	164,402	17.4	247,397	26.2	464,139	49.2	68,230	7.2
1968	494,395	43.5	641,003	56.4	1,238	0.1	1,136,636	50.5	160,522	14.1	309,686	27.3	578,742	50.9	87,686	7.7
1969	398,339	30.7	900,527	69.3	..	..	1,298,866	50.4	95,976	7.4	611,103	47.1	478,256	36.8	113,531	8.7
1970	326,815	18.8	1,410,787	81.2			1,737,602	58.9	173,479	10.0	1,085,524	62.5	328,441	18.9	150,158	8.6
1971	298,777	13.1	1,979,736	86.9			2,278,513	67.0	274,915	12.1	1,477,499	64.8	337,727	14.8	188,372	8.3
1972	279,951	11.5	2,157,234	88.5			2,437,185	68.4	345,478	14.2	1,525,032	62.6	356,539	14.6	210,136	8.6
1973	343,610	13.8	2,148,537	86.2			2,492,147	66.2	391,440	15.7	1,190,145	47.8	592,750	23.8	317,812	12.7
1974	331,021	10.2	2,909,445	89.8			3,240,466	71.9	477,358	14.7	1,603,054	49.5	796,822	24.6	363,232	11.2
1975	288,974	10.7	2,401,827	89.3			2,690,801	70.8	504,218	18.7	919,576	34.2	796,945	29.6	470,062	17.5

注：比は合計に対する構成比である。

資料：『自動車統計年表』1955年64頁，1960年151頁，1965年141頁，1966年72頁，1969年132～141頁，1971年84～87頁。

『主要国自動車統計』1972年80頁，1976年80頁。

内需の前年比がマイナスを示し始めること（表-3参照）、つまり内需の成熟という現象があって、それが輸出を高めざるを得ない要因の一つとして作用したと考えられる。

1959年を境に大きな変化が生じているのは、第一にモーターサイクルの生産において大量生産体制を構築するにいたった企業が現れてきたこと、第二に日本のモーターサイクルの性能・品質が海外で認められるようになってきたこと、第三に大手企業が輸出に本腰を入れるようになってきたことである。第一について、1955年及び1959年現在で年産1万台以上生産していた企業はどのくらい存在していたか。1955年においては、東京発動機（4.5万台）、本田技研（4.1万台）、みづほ自動車（1.0万台）の3社であったが、1959年には11社（28.5万台で最高の本田技研、1.0万台で最低の川崎明発）になり、上位企業の生産規模は5万台以上となっている。第二について、1955、57、59年に浅間火山レースが実施されている。本田技研が、1959年にTTレースに初出場し、125ccクラスでチーム賞を受賞、1961年に世界GPレースで125cc、250ccクラスでメーカーチャンピオンを獲得、1962年にTTレースにおいて125cc、250ccクラスで完全優勝、また同レースで鈴木自動車が50ccクラスで優勝している。TTレースやGPレースでの日本車の優勝が欧米において高く評価されて、日本車に対する海外需要が増大した。第三について、本田技研は1959年に米国にアメリカン・ホンダ、1961年に西ドイツにヨーロッパ・ホンダの販売会社を設立している。ヤマハ発動機は、1958年末にヤマハ・デ・メキシコを通じてオートバイのSKD方式によってメキシコで販売活動を開始、1960年に米国にヤマハ・インターナショナル・コーポレーションを設立して販売活動をする。鈴木自動車は、1962年まで豊田通商を通じて海外販売をしていたが、1963年にUSスズキを設立して販売するようになる。

(2) 仕向け地域別輸出の動向

ここでは、仕向け地域別輸出構造が、1963年以降どのように変化するかについて説明することにする。上記したように、大手メーカーが1959年以降モペットやオートバイの本場である西ヨーロッパや米国に販売会社を設立したこと、またマン島 TT レースで本田技研や鈴木自動車が優勝したことなどで、1960年代前半には排気量250cc以下クラスが、1960年代後半からは中・大排気量車が、この地域に先行的に輸出された。輸出先のおよそ半分は北アメリカであるが、その大部分は米国とカナダである。ヨーロッパには1964年までは20%以上、それ以降は10～16%が輸出された。二輪車生産で先進国である西ヨーロッパ諸国へ日本車が進出することで、当地の弱小メーカーは市場からの退出を余儀なくされた（たとえば、56年に英のビンセントとダグラス、57年に英のサンビーム、58年に独の NSU とアーディ）。大排気量車が主流の米国市場においては、特に本田技研は1964年に始めた「ナイセスト・ピープル・キャンペーン」の広告以降、小排気量車——本田技研の場合、50ccクラスの「スーパーカブ」、125ccクラスの「ベンリイ号」、250・300ccクラスの「ドリーム号」——が驚くほど売れ始めたのである。1965年以降に日本のメーカーが中・大排気量車を開発して、これを米国市場に投入するようになる。それで米国市場においてイギリス、西ドイツ、イタリアの大型バイクと市場の争奪戦が展開されるようになった。更に1969年に本田技研が「ホンダドリーム CB750Four-K0」（並列4気筒736ccエンジン搭載）の輸出を開始すると、他の日本メーカーもこれに習って大排気量車のマルチシリンダー化を進めた。欧米メーカーでこれができないもの、たとえばイギリスのアリエル（70年）、BSA（71年）、トライアンフ（82年）、イタリアの MV アグスタ（76年）、モンディアル（79年）、西ドイツのツェンダップ（84年）などが市場から姿を消すことになった。

アジア及び大洋州・アフリカの地域には日本のメーカーと競合するメーカーは存在しないのであるから、輸出のことだけを考えればよかった。後

表-3 二輪車の輸入、内需及び輸入比率 (単位：台数，%)

年	国内出荷	輸入	内需	前年比	輸入比率	輸出比率
1955	259,072	321	259,393	—	0.12	0.1
1956	332,112	520	332,632	28.3	0.15	0.2
1957	408,157	542	408,699	22.9	0.13	0.5
1958	495,905	545	496,450	21.5	0.10	1.1
1959	861,145	546	861,691	73.6	0.06	2.2
1960	1,416,816	399	1,417,215	64.5	0.02	3.8
1961	1,725,922	142	1,726,064	21.8	0.00	4.3
1962	1,472,835	123	1,472,958	-14.7	0.00	12.1
1963	1,527,585	250	1,527,835	3.7	0.01	20.8
1964	1,517,598	98	1,517,696	-0.7	0.00	28.1
1965	1,344,028	75	1,344,103	-11.4	0.00	39.3
1966	1,471,031	167	1,471,198	9.5	0.01	39.9
1967	1,297,678	123	1,297,801	-11.8	0.00	42.1
1968	1,114,699	437	1,115,136	-14.1	0.03	50.5
1969	1,278,007	669	1,278,676	14.7	0.05	50.4
1970	1,210,070	179	1,210,249	-5.4	0.01	58.9
1971	1,121,989	266	1,122,255	-7.3	0.02	67.0
1972	1,128,061	1,532	1,129,593	0.7	0.14	68.4
1973	1,270,980	1,413	1,272,393	12.6	0.11	66.2
1974	1,268,954	7,228	1,276,182	0.3	0.57	71.9
1975	1,111,746	19,182	1,130,928	-11.4	1.70	70.8

注；国内出荷は（生産－輸出）で，内需は（国内出荷＋輸入）である。輸入比率は（輸入÷内需）である。輸出比率は（輸出÷生産）である。

資料；『自動車統計年表』1970年，1975年から作成。

ほどになると，KD生産や技術供与にもとづく生産が問題となる。アジア地域への輸出は，1967，8年に50%，1971，2年に15%と異常に高い年と低い年があるが，全般的には20%台である。大洋州・アフリカ地域への輸出は1972年までは6～8%程度であって，その後11,2%に増加している。

3 輸入の動向

『自動車統計年表』に輸入台数が表示されるようになるのは1955年から

である。それを示したものが表-3 二輪車の輸入、内需及び輸入比率である。

二輪車の輸入は⁶⁾、1955年下半年以降「日英通商協定」により年間10万ポンド（28万ドル）の枠内で輸入され、1957年度上期からは部品も年間1.5万ポンド（4.2万ドル）づつ輸入されるようになった。更に1958年度は総排気量340ccを超える大型オートバイ用として2.5万ポンド（7万ドル）の枠が割り当てられ、完成車と部品合わせて39.2万ドルの輸入がおこなわれた。主な仕入れ国はイギリス、西ドイツ、イタリアであり（58年のシェアは、それぞれ、46.9%、34.7%、15.0%）、車種は一般に総排気量の大きい大型車が大部分である。日本のオートバイの品質、性能が急速に向上するのは1955～60年で、この間の輸入台数は多いほうであった。ただし年間の輸入台数は500台程度である。この間に「モペットブーム」が起こり、大手メーカーは量産体制を確立してコストを削減して、その輸出を押し進めた。このためモペットの輸出は1960年から1969年にかけて猛烈な勢いで拡大する。他方輸入は、1960年代はほぼ100～400台程度で、その後再び増勢をたどることになるのは1972年からである（62年以降の内需成熟化現象——前年比マイナス成長及び需要の多様化——且つ為替相場の固定制から変動制への移行に伴う円高現象を背景に輸入急増）。それでも、輸入台数は輸出台数と比較してきわめて少数である。これがわが国二輪車（四輪車）産業の特徴の一つである。輸出相手国との間に貿易摩擦を起こさないようにするには、あるいは二輪車産業の育成（支援）のためには現地で生産をせざるを得ない状況を、輸出拡大がおのずから作り出していたのである。

注

1) 出水力著『オートバイ・乗用車産業経営史』日本経済評論社、2002年、149頁。

2) 自動車工業振興会『自動車ガイドブック』1959～60年版には「モーター・ス

パーツのすすめ」という文が掲載されている。

- 3) 自転車用機関（バイクモーター）は、自転車に取り付けて使用する別売りの小型エンジンである。自転車に補助エンジンを取り付けたものが「モベッド」で、ペダルの付いた車が一般的である。MOPED とはモーター＝MO＋ペダル＝PED、つまりエンジンとペダル付二輪車のことである。これが進化したものが「モベット」であって、これは最初から強化された専用車体と排気量50cc以下のエンジンが一体となっている二輪車である。わが国最初のモベッドは田中工業の「タス・モベッド」（50cc）である。
- 4) オートバイ規格の推移。1952年8月以前：原動機付自転車は2サイクル気筒容積50cc以下，4サイクル以下60cc以下，軽二輪自動車は，同じく，51～100cc，61～150cc，二輪自動車は，同じく，101cc以上，151cc以上。1952年8月：原動機付自転車2サイクル60cc以下，4サイクル90cc以下，軽二輪自動車2サイクル61～100cc，4サイクル91～150cc。1953年8月～55年3月：軽二輪自動車は2，4サイクルともに250cc以下，小型二輪自動車は2，4サイクルともに251cc以上。「道路運送車両法」（登録，整備関係，統計等）では左のような4区分。「道路交通法」（交通，運転免許関係等）では原動機付自転車（50cc以下）と自動二輪車（50cc超）。＜67.10＞。
- 5) 当論文で示しているオートバイ及びスクーターの諸元（スペック）は『モーターサイクリスト 国産モーターサイクル戦後史』1987年8月号臨時増刊，八重洲出版に主として依っている。これで得られないものは，その他の資料に依存している。
- 6) 通商産業省重工業局編『日本の機械工業』日本重工業研究会，1960年，528頁。

第2章 原子的市場から寡占の市場へ

モーターサイクル(オートバイと自転車バイク)を製造する企業が、1946～58年の間にどのくらい存在していたかと問うと、それは漠然と100～200社程度であって、正確にはわからないということになる。これに対して、出水力氏は、モーターサイクルの最盛期の1953年頃204社(56年88社)を数え、それらの多くのものが「月産10台足らず」の規模であって、これらメーカーの生産設備の多くが戦前のもので精度が悪かった。生産ロットが小さいので、購入資材・部品は割高となる。更に販路の開拓やアフターサービスは十分でないので、激しい競争の中で瞬く間に淘汰されていった、といわれている¹⁾。

自転車用エンジン及びこのエンジンを付けた自転車あるいはモペッドの普及によって、モーターサイクル市場に多くの企業が参入して、その市場が成長・拡大されて行き、且つその過程で弱小企業が市場から姿を消していった。ここでは、初めに表-4 二輪車生産実績——1946～54年度——と表-6 会社別生産実績——1952～61年——でもって、次に表-8 会社別車種別生産実績——1958～70年——でもって、企業の参入・退出の状況を説明することにする。最後に、モーターサイクル産業の市場構造と価格競争について記述することとする。

1 モーターサイクル業における参入と退出

(1) 会社別観点からの参入と退出

モーターサイクル産業においては、1946年から1960年にかけて多くの企業が参入した。これらの多くのものは1年ないし数年市場にとどまっていただけであった。簡単に参入できたということは、二輪車(特にエンジン

表-4 二輪車生産実績—1946～1954年度

会社名	車名	車種	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954
陸王モーターサイクル	陸王	側車・自二	235	346	407	220	386	584	738	1,983	1,240
	陸王										⑩×11×20
昌和製作所	昌和		3	8	172	270	813	1,547	2,055	3,790	5,233
宮田製作所	アサヒ		15	62	247	356	359	499	2,154	3,690	1,233
ジミー製造	ジミー			50	290	307	29				
日黒製作所	メグロ	側車・自二			278	436	407	1,593	3,158	4,107	1,971
	メグロ									1,374	3,567
みづほ自動車製作所	キャブトン	自動二輪				19	58	165	1,149	8,124	7,955
	みづほ										⑫2,782
本田技研工業	ドリーム	自動二輪									③120
	ドリーム										
エーブ自動車工業	エーブスター	自動二輪					924	3,282	14,188	30,344	29,419
	エーブモーター									69	<8>99
トヨモータース	トヨモーター							511	1,677	2,554	2,816
	トヨモーター								91	248	3,678
新明和興業	ポインター							816	2,881	6,120	8,319
ミシマ内燃機	ミシマ							1,638	2,885	3,884	478
モナークモーター	ポニーモナーク							102	1,193	1,667	1,267
丸正自動車製造	ライラック	自動二輪									⑨217
	ライラック										
センター製作所	センター							496	2,443	6,435	4,274
	センター							30	1,367	1,630	705
パール製造販売	パール							385	583	763	318
ヘルス自動車工業	ヘルス							193	387	4,051	3,650
日米富士自転車	フジ								1,193	2,927	653
日本軽自動車工業	NKB								747	134	48

二輪自動車産業における寡占体制形成(1)

北川自動車工業	ポートルー	自動二輪								4,458	4,692	3,155
スミダ発動機	スミダ									4,091	3,697	1,899
藤田鉄工所	オートビット									614	795	860
富士工業	ハリケーン										315	<12>56
	クインラビット									226	24	
富士自動車	DNB	自動二輪										③130
東京発動機	トーハツ								1,507	15,463	17,966	
タイガー商会	ムーンタイガー								867	1,038	172	
大阪ゼット工業	ゼット								517	1,575	902	
日本高速機関	ホスク										74	404
八木軽車輛	サンヨー										539	1,291
大東製機工業	DSK											①16
	DSK										73	744
永田工業	ゴールデンディ ア										②95	<5>120
ツバサ工業	ツバサ											2,920
その他								2,878	9,115	9,425		8,752
側車・自動二輪車計			252	346	685	675	852	2,342	5,045	14,598		11,674
軽二輪車計			18	120	708	933	2,636	13,634	56,315	110,793		106,622
合計			270	466	1,393	1,608	3,488	15,976	61,360	125,391		118,296

資料；日本小型自動車工業会『小型情報』第30号（昭和29年5月～昭和30年4月）112,120頁より作成。上記表に掲げてある31社の外に、120頁の「生附表(5)～2」には次の会社が掲げてある。丸内数字は参入の月、< >内の数字は退出の月。()は車名である。

数字は1954年度の生産実績である。富士オートバイ①（フジ）110,伊藤機関工業（IMC）1,827,山口自転車工場⑧（マルワイモーター）1,945,片山産業（オリンパス）1,001,土井産業（フライバード）353,石津機械製作所<29/9>（マスコット）10,天竜自動車（リーダー）355,豊国機械工業（ビット）506,大日本機械工業<29/11>（光）432,日本軽発④<29/11>175,ナショナルオート（パンサー）92,北方モーター<29/4>1,浜島工業<29/11>5,大島機工（オオトリ）57,大沢製作所<30/1>95,大洋輪業製作所②556,大宮富士工業⑨（キングダイナ）614,伊藤内燃機⑪<30/1>26,西鉄工所①<30/1>5,庄司工業所①360,岡本自転車③207,以上21社8,732台。

と車体)の設計技術がそれほど高度でなく、それを生産する設備もそれほど大掛かりでなく且つ精密度もそれほど要求されないものであったからである。1950年には機械工業に関する資材の統制解除、朝鮮戦争勃発に伴う特需景気の発生、1952年にはガソリンの統制撤廃、オートバイの運転が免許証から無試験の運転許可証に改正されたこと等は、何ほどかの機械加工技術を持っている者や一旗上げたいと思っている実業家にとって、モーターサイクル産業へ参入するまたとないよい機会となった。

先ず、1946～54年度におけるオートバイ産業における参入と退出、その年の企業数と存続企業数の状況について表-4 二輪車生産実績——1946～54年度——を用いて説明しよう。

1946年度にオートバイの生産を開始したのは陸王内燃機(後に陸王モーターサイクル)——初めに自動二輪車「陸王750R」(746.6cc, 14.5ps/3,700rpm)、次に側車「陸王サイドカー VFD-LTS」(1,200cc, 30ps/3,500rpm。50年投入)——, 昌和製作所——「昌和号」(101.5cc, 3ps/4,000rpm)。ペダルを踏めば自転車のように走行できる2系統式——, 宮田製作所——「アサヒ号 DC 型」(196cc, 3ps)——の3社である。1947, 48, 49年度には、それぞれ、ジミー製造、目黒製作所、みづは自動車製作所が参入している。上記6社のうち、昌和製作所とジミー製造を除くメーカーは、戦前に製造していた車を多少改良したり模様替えしたものを市場に投入することで、オートバイ産業に復帰した会社である。1950年度には本田技研工業とエーブ自動車工業の2社が参入し、ジミー製造が退出している。従って、この年度に存在していた企業は8社で、存続企業は7社である。同じように表-4を見て行くと、1951年度には $8 + X_1$ 社が参入、従って存在企業(前年度存続企業+参入企業)及び存続企業(存在企業-退出企業)はともに15社である。同様に、1952年度には $9 + X_2$ 社, 24社, 1953年度には $4 + X_3$ 社, 28社。1954年度には11社が参入、従って存在企業39社+12社, 存続企業51社である。上記のことを整理して表にしたものが、表-5 参

表-5 参入・退出と企業数

年度	参入	存在企業	退出	存続企業
1946	3	3		3
1947	1	4		4
1948	1	5		5
1949	1	6		6
1950	2	8	1	7
1951	8 + X ₁	15		15
1952	9 + X ₂	24		24
1953	4 + X ₃	28		28
1954	11	39+12		51

注；表-4の下記に書いていることと表-6から、X₁は大日本機械工業、浜島工業の2社（と推測）、X₂は伊藤機関工業、片山産業、土井産業の3社、X₃は石津機械製作所、天龍自動車、豊国機械工業、ナショナルオート、北方モータース、大島機工、大沢製作所の7社である。

入・退出と企業数である。

1954年度に存在する51社を規模別に整理すると、生産台数10,000台以上3社、5,000台以上10,000台未満3社、1,000台以上5,000台未満14社、100台以上1,000台未満21社、100台未満10社である。上位3社のシェアは49.2%（58,242台）、次位3社のシェアは16.1%（19,090台）である。上位3社の企業規模はそれ以下のものと比べて確かに大きい、中位の企業が追いつけないほど大きくはない。1950年代前半は戦後におけるオートバイの導入、普及といった時期であるから、1946年度以降参入する企業は増え続け、それらの企業規模はまだそれほど大きくない。企業家の経営努力（エンジン・車体の設計と性能の改善・向上、量販体制の確立等）に向けての努力）しだいで中位の企業あるいは後発企業の殆どが、大企業に成長する可能性を与えられていたのがこの頃であろう。

次に、1952～61年における参入と退出、その年の企業数と存続企業数の状況について表-6 会社別生産実績——1952～61年——を用いて説明しよう。

表-6 会社別生産実績—1952～1961年

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
みづほ自動車	708	5,638	11,484	10,344	2,343	905	503			
陸王モーターサイクル	755	1,640	1,500	1,151	1,886	1,777	836	205		
ミシマ軽発	2,548	4,291	758	1,115	1,386					
昌和製作所	1,968	3,365	4,831	7,508	10,389	17,013	14,436	16,451		
宮田製作所	1,810	3,557	1,758	2,696	3,734	3,743	3,547	14,825	63,873	66,998
目黒製作所	2,934	4,904	5,623	7,396	10,392	13,260	11,951	15,089	14,539	11,102
エーブ自動車工業	2,344	3,010	1,885	244	255	227				
本田技研工業	9,659	29,797	26,236	40,822	55,031	77,509	117,375	285,218	649,243	935,854
日米富士自転車	867	2,623	1,463							
富士機械工業	2,190	690	..	194	101					
丸正自動車製造	1,781	6,166	4,561	7,218	9,895	8,699	8,455	9,181	14,408	
新明和興業	2,535	5,437	8,216	9,529	10,238	10,172	12,762	15,029	22,733	26,871
富士工業	198	285	138	1,672	2,728	5,681	1,147	..	20	18,382
伊藤機関工業	768	1,555	1,883	1,863	2,002	2,477	2,003	1,674	1,313	
機輪内燃機	621	407	20							
タイガー商会	541	1,118	415	307	118	13				
三協	845	113								
スミダ発動機	2,977	4,197	2,760	291						
ロケット商会	2,359	..	..	..	1,765	1,782	2,028	1,320		
北川自動車	3,077	4,873	3,385	3,503	2,023	494				
大阪ポインター	634	251								
山下	515									
トヨモータース	265	1,265	4,953	11,029	14,711	12,993	10,184	2,861		
ミナト	231	3,271	2,324							
土井産業	224	604	328	443	253					
森	60									
センター製作所	535	1,700	906	263						
大洋工業	6									
相生モータース	6	..	..	..	151					
ジェットスター	61									
正則	38									
フジ工作所	222	661	34							
日本軽自動車	239	455	268	55						
天王鑄工所	3									
モナーク工業	506	1,544	1,541	239	68	21				
高橋	9									
大阪ゼット	291	1,575	959	1,021	63					
堀モーター	25									
ユタカ	29	47								
片山産業	112	708	1,040	1,239	1,665	1,505	1,420			
天龍織機	14									
福田	4									
大阪精密	6									
パール号製造		756	411	407	306					

東京発動機	10,591	20,041	45,338	49,908	49,009	44,197	50,931	50,314	62,300
関東発動機	280								
天龍自動車工業	472	492	19						
石津機械	59	21							
豊国機械工業	554	729	41						
ナショナルオート	178	94	32						
大日本機械	645	913							
藤田鉄工所	708	802	1,410	1,256	1,457	466			
大東機械工業	75	637	928	1,005	..	254	286		
北方モータース	82	17							
八木軽車輛	221	1,132	1,116	1,027	194				
大河内鉄工所	23	..	343						
大島機工	194	73							
九州アツキ	15								
ツバサ工業	566	2,732	3,084	4,360	3,690	2,787	1,884		
大沢製作所	8	105	12						
大洋輪業		397	2,068						
ヘルス自動車工業		1,454	7,006	6,320	5,498	6,737			
日本高速機関		376	545	487	403	297			
永田工業		110							
日本軽発		355							
富士重工業		492							
山口自転車工場		548	8,622	15,728	18,645	18,729	81,585	140,838	139,993
伊藤内燃機		18	153	419	366	28			
富士自動車			1,092	2,193	2,387	2,640	2,334	1,603	1,224
富士オートバイ			369	396					
ヤマハ発動機			2,272	8,743	15,811	27,184	63,657	129,370	127,690
マーチン製作所			2,081	4,793	5,989	4,834	1,531		
鈴木自動車工業			9,079	18,444	29,132	38,266	95,862	155,445	186,392
庄司興業所			2,247						
大為機工			37						
関東商工			1,193	1,614	1,956	3,399			
大栄商会			133	74					
片倉工業			2,034	1,851	1,390	1,278	2,454	2,022	1,495
西尾鉄工所			32						
岡本自転車			318						
鈴市商店			43						
平野自動車			11						
片野商会			74						
ヤマト商会			387						
東京都自転車連鎖			709						
大洋モータース			52						
丸都自転車			76						
深谷産業			57						
加藤製作所			44	88					
日本軽自動車商工			22						
三ツ輪輪業			224	1,034	60				

久米産業				195	247	327				
山崎内燃機				92	868	157				
田中自転車				10						
近藤鉄商会				9	..	..	320			
平野製作所				486	427	411	104	1,980	2,377	2,032
岩田産業					74	39				
川崎明発工業					5,083	6,793	7,018	10,104	9,261	22,038
大槻工業					150					
田中工業						3,525	2,854			
板垣						3,245	6,656	11,823	26,947	
日本ミシン						84				
全国自転車連鎖協							6,086			
中日発動機							545			
エムロ								5,632	974	
東昌自動車工業								21,743	2,744	
三笠技研工業									974	
三共電気									10,956	
ブリジストンサイクル									24,557	83,936
ゼブラモーター									430	3,183
新三菱重工業										5,173
その他					151	57	907	41,930	25,198	18,625
合計	45,520	111,174	120,816	204,790	258,298	308,926	389,864	755,589	1,349,090	1,713,288

資料；自動車工業会・日本小型自動車工業会『自動車統計年表』1953年～1962年から作成。

1952年に存在していた企業は45社（パール号製造とヘルス自動車工業を含む）、1951年に存続企業は16社（表-4では正確には15～17社）以外の企業を当年における新規参入企業とすると、それは29社となる。つまり既存企業16社のところに29社が参入してきたということである（パール製造販売とパール号製造は同一会社と見なして、これとヘルス自動車工業は52年に存続企業とする。ヘルス自工は、ミナト製作所が55年1～3月の間に社名変更した会社であるようだ）。この年に退出した企業は11社、従って存続会社は34社（ロケット商会と相生モータースは存続会社と数えた）。1953年には16社が新規参入、当年の存在企業50社、退出5社、従って存続会社45社。このような手順で表-6を整理し、まとめたものが表-7 参入・退出と企業数である。

1959年末に存続していた企業は19社で、翌年4社が新規に参入したので、1960年には23社が存在した。当年に8社が退出したので、1960年末の

表-7 参入・退出と企業数

年度	参入	存在数	退出	存続数
1951				16
1952	29	45	11	34
1953	16	50	5	45
1954	7	52	8	44
1955	28	72	23	49
1956	3	52	12	40
1957	3	43	10	33
1958	2	35	11	24
1959	2	26	7	19
1960	4	23	8	15

存続企業は15社である。この存続企業の生産規模を見ると、富士工業とゼブラモーターは別として、小規模は1,600～14,000台、中規模は22,000～63,000台、大規模は120,000～640,000台である。小と大の規模格差は相当開いているが、この頃はまだ小規模や中規模の企業が、どのような政策（たとえば合併、特定車種分野に集中）を採るかによって生き延びることのできる環境であった。1952年から1961年までの間に市場から姿を消した企業の生産規模を見ると、1,000台も生産できない企業の殆どは、1年以内ないしは数年間市場に留まっていたに過ぎない。逆に、6,000～14,000台も生産していた企業であっても、それ以上の水準に達することのできなかったものは姿を消している。たとえば、みづほ自動車、昌和製作所、丸正自動車製造、トヨモータース、板垣である。ただし、姿を消していない企業、目黒製作所、新明和興業、川崎明発工業がある。なぜこのような結果になるかについては、車の性能・品質、デザイン、量産体制・量販体制の確立度合い、アフターサービス等のいろいろな要因に因るであろう（後述参照）。

(2) 会社別車種別観点からの参入と退出

ここでは、会社別車種別の生産状況の面から参入・退出、企業数の状況について説明することにする。『自動車統計年表』で会社別車種別生産の数値が得られるのは1958年からである。1968年で参入する企業がなくなっている。しかし、数値は切りがよい1970年までとした。表-8 会社別車種別生産の推移——1958～70年——によって、各社がどの分野に参入し、どの程度の生産台数で、何年くらい存続していたかを明らかにする。これによって、企業が単品生産の場合に「どの程度の生産量を実現できないと生き残れないか」ということが大雑把に推測できる。

a 第一種原動機付自転車（モペット）分野

1958年以前にこの分野で生産活動をしている企業は、全国自転車連鎖協（58年の生産台数；6,086台。58年12月退出）、田中工業（2,025台。58年12月退出）、近藤鉄自転車（320台。58年12月退出）であった。なかでも、田中工業は本田技研と同様に、自転車補助エンジン「フェーザー」を1955年以降販売していたが、このエンジンを取り付けた完成車「タスフェーザー」（ペダルが付いていた。50cc, 1.7ps/4,500rpm, 60km/h）を1956年から量産してモペットブームを起こすことになった。1957年には耐久性に優れた美しいスタイリングのボディを備えた「タスモペット7HF」を、1958年には「タスモペット9HF」（ペダルが無くなっている。50cc, 2ps/4,500rpm, 75km/h）を投入している。『モーターサイクリスト 国産モーターサイクル戦後史』1987年8月号臨時増刊には1956年モデルを販売した次の社名が掲載されている。大槻工業「オーツキダンディー」（本田技研の農発H型エンジン——空冷2サイクル50cc, 2ps/5,700rpm——を搭載したモペット）、富士オートバイ（日米富士自転車から独立した会社。56年に倒産したので同系会社の富士自動車がこれを継ぐ。57年に社名をフジモーターに変更）「フジコンパス」（自転車スタイルの完成車。59cc, 2.6ps/5,500rpm）、ブラザー精密工業「マイダーリングB2」

表-8 会社別車種別生産の推移——1958～1970年

52

原付第1種（モペット。50cc以下）

会社	年	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
本田技研工業		13,129	139,238	464,636	605,028	461,174	490,859	450,495	457,220	571,198	643,673	692,915	682,510	584,576
鈴木自動車		28,097	46,657	98,358	123,071	68,469	118,895	138,064	110,403	186,132	202,989	173,221	221,219	162,315
山口自転車工場		1,076	64,391	123,427	125,006	39,049								
平野製作所			1,972	2,377	2,032									
宮田製作所			11,441	61,875	64,294	11,109								
東昌自動車工業			21,743	2,744										
板垣			3,478	19,099										
ヤマハ発動機				60,669	56,632	29,348	22,903	33,713	46,304	117,758	138,843	174,303	187,565	148,498
三共電気				10,956										
東京発動機				12,299	30,167	9,686	14,331							
ブリヂストン				24,557	80,763	34,068	56,507	22,264	28,556	24,526	14,706	3,271		
丸正自動車製造				2,080	..	..	11	30	22					
ゼブラモーター				430	3,183	545								
富士重工業				20	18,382	3,486								
川崎航空機					10,227	13,898	7,839	4,203	3,096	14,721	9,032	5,750	1,473	210
その他		8,459	35,670	21,180	15,750	..	4,251	508	..	..	..	..	..	..
計		50,761	324,590	904,707	1,134,535	670,832	715,546	649,277	645,601	914,335	1,009,243	1,049,460	1,092,767	895,599

原付第2種（オートバイ。51cc～125cc）

会社	年	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
本田技研工業		47,593	73,348	101,533	246,066	455,557	631,008	768,424	791,383	687,637	584,932	516,433	654,245	819,082
東京発動機		37,159	46,486	36,884	32,108	40,302	35,513							
鈴木自動車		31,859	44,445	44,425	56,915	101,040	149,142	231,765	218,749	226,444	174,574	175,878	150,992	198,890
ヤマハ発動機		15,915	34,836	41,597	56,468	73,158	125,065	172,165	164,777	230,202	220,190	211,367	262,945	281,332
目黒製作所		1,360	1,540	4,640	1,282	879	638							
山口自転車		14,408	16,171	17,250	14,450	53,375								

新明和興業	7,277	8,708	17,433	24,512	23,561								
川崎航空機	7,018	10,083	9,186	11,811	17,820	27,115	27,781	39,545	39,138	46,763	48,085	61,262	90,916
富士自動車	1,938	1,714	1,479	1,224	1,365								
宮田製作所	3,224	3,070	1,998	2,704	1,617								
ブリヂストン				3,173	49,708	32,730	47,524	44,684	41,445	14,386	11,218	9,401	4,243
その他	43,943	38,434	20,440	6,370	・	18,573	1,844	19	・	2,251	9,600	9,218	12,742
計	211,689	278,835	296,865	457,083	818,382	1,019,834	1,249,703	1,259,157	1,224,866	1,043,096	972,581	1,148,063	1,407,205

軽二輪車（オートバイ。126cc～250cc）

会社 \ 年	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
本田技研工業	53,873	69,082	77,861	77,651	73,136	78,051	100,459	119,309	92,302	11,096	38,728	71,462	123,591
鈴木自動車	6,407	4,760	12,662	6,406	3,612	3,401	4,042	12,215	35,552	24,021	5,796	18,272	29,511
ヤマハ発動機	10,888	28,640	26,465	14,324	14,976	18,813	15,538	27,525	17,860	31,783	28,969	65,440	81,707
目黒製作所	9,290	12,303	9,197	9,093	5,887	5,668	1,056	5,607	11,708	16,355	14,731	18,715	21,595
新明和興業	5,485	6,321	5,300	2,359	1,483								
東京発動機	7,038	4,445	1,131	25	4								
山口自転車	3,245	1,023	161	537	427	・		BS3,754	18,408	8,666	1,298	1,472	2,741
丸正自動車	4,101	6,134	6,580	・	・	21	173	24	7	1			
その他	22,028	14,210	1,130	3,018	・	707	423						
計	122,355	146,918	140,487	113,413	99,525	106,661	121,691	168,434	175,837	91,922	89,522	175,361	259,145

自動二輪車（オートバイ。250cc 以上）

会社 \ 年	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
本田技研工業	2,780	3,550	5,213	7,109	17,340	21,482	34,216	97,850	71,812	36,525	101,820	126,665	268,579
目黒ノ川崎	1,301	1,246	702	727	767	870	・	497	2,392	7,044	9,558	20,956	36,759
ヤマハ発動機	381	181	639	266	426	589	239	5,452	23,936	15,763	8,400	3,760	62,563
ライラック			459	・	・	7	422	224	210	79			
鈴木自動車										854	10,435	8,301	16,822
その他	597	269	18	155	・	0	688		BS4,910	1,872	1,000	1,000	
計	5,059	5,246	7,031	8,257	18,533	22,948	35,565	104,023	98,350	65,175	132,085	160,682	385,723

資料：『自動車統計年表』1959～1971年から作成。

(59.5cc, 2.3ps/3,200rpm), 大府産業「ベビークライマー」(75cc)。1957年以降に田中工業などがモペットを導入した誘引の一つは、1956年10月に通産省と陸用内燃機関協会主催の「欧州バイクモーター工業界調査団」がヨーロッパのモペット事情を視察したことの成果である。もう一つは、1955年4月から施行された「道路交通法」の改正規則（第1種原動機付自転車は50cc以下、第2種は125cc以下として、従来の2サイクルは60cc以下、4サイクルは90cc以下という格差をはずして両者を一律にし、ヨーロッパの基準に準じた。また排気量の区分も国際的な125ccにした）である。

1958年になると、ヨーロッパ原産のモペットを日本の使用条件に合うよう改良した機種でもって参入する企業が現れた。鈴木自動車（4月）、本田技研（8月）、伊藤内燃機（28台。10月参入、12月退出）、山口自転車（12月）である。鈴木自動車は「スズモペット SM1」、本田技研は「ホンダスーパーカブ C100」、山口自転車は「山口オートペット AP10」（ガスデン製あるいはホダカ製のエンジンを搭載した）を投入した。特に「ホンダスーパーカブ C100」はモペット分野で先導的な役割を果たし、モペットが異常な速さでわが国及び米国（そしてアジア）で普及定着することに非常に大きな貢献をした。

1959年に参入した企業は、平野製作所、宮田製作所、東昌自動車工業（東京発動機と昌和製作所の共同出資会社）、板垣、その他（会社数不詳）である。従って、当年には7社以上が存在していたことになる。東昌自動車と板垣の両者は年産2万台前後に達したにもかかわらず1960年には退出している。平野製作所は年産2,000台以上に達し得なかったが故か1961年に退出している。他方、宮田製作所は年産60,000台に達したにもかかわらず、エンジンの設計あるいは調達上の問題か、量販体制を構築することが出来なかった故か、1962年に退出している。

1960年に参入した主な企業は、ヤマハ発動機、三共電気、東京発動機、ブリヂストン自転車（60年10月に社名をブリヂストンサイクル工業に変

更), 丸正自動車製造, ゼブラモーター, 富士重工業の7社である。従って, 当年には主要企業14社とその他の企業(数は不詳。60年の生産台数; 21,180台)が存在していたことになる。ただし, その他の企業は6月には全社退出している。一方それ以外の企業は12月まで生産しているから, 1960年の後半には14社が存続していたことになる。1961年には川崎航空機, 新三菱重工業(61年の生産台数; 5,173台。この年に退出), その他企業(数は不詳。61年生産台数; 10,577台)が, 参入している。1961年のモベットの生産台数は, 1972年以前において最も多い113.5万台(58年の22.3倍)を記録している。さわめて短期間にこれだけのモベットの需要されたのは, 原動機付自転車よりスタイルがよく, 従来の125cc級オートバイ並みの馬力とスピードを備えており, それよりも軽量で操縦しやすく, しかも値段はそれほど高くない, このような車が供給されたからである。換言すれば, モベットのブームにあやかりうとの思惑から多数の企業が参入したことで, 生産量が一気に増大した。急増する需要に対応できるよう量産体制を構築することのできた企業及び「ホンダスーパーカブ C100」と遜色のない性能と品質の車を供給できた企業が生き残り, そうでないものが消え去っていった。山口自転車, 宮田製作所, 富士重工業が去ると, 次に東京発動機が, そしてブリヂストンサイクル工業が去っていった。

b 第二種原動機付自転車分野

1958年現在においてこの分野に存在する主要な企業は10社で, そのほかにトヨモータース(58年の生産台数; 9,509台), 昌和製作所(6,999台), 板垣(6,656台), 丸正自動車(4,354台), マーチン製作所(3,609台), ヘルス自動車(3,416台), 関東商工(3,399台), 伊藤機関工業(1,363台), 片倉自転車(親会社は片倉シルク。「カタクラシルク K 型」——ガスデン製125ccエンジン使用。1,203台), 富士重工業(1,070台), 田中工業(577台), 中日発動機(545台), ロケット商会(521台), 平野製作所(104台),

藤田鉄工所（52台）、みづほ自動車（10台）の16社（43,387台）とその他（会社数不詳。556台）——これらの合計43,943台——である。1958年内に退出した企業はないようである。従って、この年には27社強の企業が存続していたことになる。

1959年に参入した企業は、エムロ（ヘルス自動車工業は57年モデル「エムロ EC II」, 58年モデル「エムロデラックス ED100」を造っている。同社は「エムロ」の製造元。3,575台）とツバサ工業（ダイハツ系の会社。）である。エムロとヘルス自動車を同一会社であるとする、1959年の新規参入は1社である。他方、当年内に退出した企業はマーチン製作所（5月。1,196台）、平野製作所（5月。8台）、トヨタモータース（8月。1,777台）、ツバサ工業（11月。539台）の4社である。

c 軽二輪自動車分野

1958年における企業は、主要企業8社、これ以外に昌和製作所（58年生産台数；7,437台）、ヘルス自動車工業（3,314台）、ツバサ工業（2,787台）、片山産業（1,339台）、マーチン製作所（1,225台）、ロケット商会（1,041台）、富士自動車（707台）、トヨタモータース（675台）、伊藤機関工業（640台）、陸王モーターサイクル（524台）、藤田鉄工所（414台。6月退出）、みづほ自動車工業（408台。7月退出）、宮田製作所（310台）、DSK自動車工業（254台。4月参入）、田中工業（252台。11月退出）、日本高速機関（214台）、富士重工業（77台。1月退出）、片倉自転車工業（75台。6月退出）の18社（21,693台）とその他（335台。企業数不詳）で、合計26社以上が存在していた。これらのうち、1958年に新しく参入した企業は1社で、退出した企業は5社である。従って、1958年末まで存続していた企業は21社強ということになる。

1959年に新たに参入した企業は、板垣（5月。50台）だけで、逆に退出した企業は、マーチン製作所（335台。5月）、陸王モーターサイクル（70

台。6月), 板垣(7月), トヨモータース(1,084台。8月), DSK自動車工業(286台。8月)の5社である。従って, 1959年末まで存続した企業は, 主要企業8社のほかに昌和製作所(5,193台), ヘルス自動車工業(2,028台), ツバサ工業(1,345台), 伊藤機関工業(360台), ロケット商会(584台), 富士自動車(620台), 宮田製作所(314台), 片倉自転車工業(228台), その他(片山産業, 日本高速機関, ほか。1,713台)の18社強である。主要企業8社で90.3%の132,708台, その他で9.7%の14,210台を生産した。

1960年に参入した企業はなく, 退出した企業はヘルス自動車工業(11台。2月), 富士自動車(124台。7月), 片倉自転車工業(133台。7月)の3社である。存続していた企業は, 主要8社, 伊藤機関工業(154台)及びその他(推測で, ツバサ工業, ロケット商会, 片山産業, 宮田製作所, 日本高速機関ほか。708台)で, 9~14社程度である。2年間に主要企業以外の7社強が退出したことになる。退出した企業の殆どは, 昌和製作所を除けば, 3,000台以下を生産するような小企業であった。しかしながら, 1960年以降になると, 主要企業の中に生産を中断するもの(東京発動機は61年2月から62年2月の間), 生産中止の後再び参入するもの(丸正自動車製造は61年9月生産中止, 63年9月再参入), 新たに参入して生き延びるもの(川崎航空機は64年9月)と生き延び得ないもの(ブリヂストンは65年7月)などが現れる。そして, 1966年以降になると本田技研, ヤマハ発動機, 鈴木自動車及び川崎航空機の4占体制へ向かって収斂して行くことになる。

d 小型二輪自動車分野

1958年に存在していた企業は, 主要企業4社のほかに, 陸王モーターサイクル(312台), みづは自動車(85台。7月退出), 日本高速機関(83台), 片山産業(81台), 宮田製作所(13台。11月退出), ヘルス自動車工業(7

台）及びその他（16台）——生産台数597台——の6社強である。うち2社が当年内に退出したから、年末まで存続した企業は8社程度ということになる。1959年には陸王モーターサイクル（135台）が11月に、ヘルス自動車（29台）が10月に生産を中断し、1960年3月（1台）に退出している。1960年には本田技研を頂点とするガリバー型独占状態となり、これが1969年まで続いた（本田技研のシェア；60年74.1%, 65年94.1%, 66年73.0%, 69年78.8%）。1967年（丸正自動車が退出、鈴木自動車とブリヂストンが参入）以降になると、2位以下の企業が健闘して、徐々に本田技研の優位性が崩れ、1972年には本田技研（シェア；57.6%）、ヤマハ発動機（17.4%）、鈴木自動車（14.5%）、川崎航空機（10.5%）の4社寡占体制が形成されることとなった。

上記のことを主要企業の盛衰（生産台数とシェア推移）という観点からまとめると、二輪自動車産業の市場構造は、次のごとくになる。

1953年から1955年の時代については、表-9 大手10社の生産台数とシェアで明らかなように、二輪車市場はまさしく自由競争の時代であった、といえる。1953年の上位3社のシェアはそれ以下の企業と比べて一桁大きい。1955年になると企業数も増加し、順位もシェアも大きく変化している。この頃はどの企業も、ユーザーの求める信頼性のある車（品質・性能、耐久性、操縦性等で優れたマシン）をタイミングよく、投入することで大きく成長できる機会を与えられていたのである。つまり、1950年代半ばから1960年代半ばにかけての二輪自動車産業は、どの企業にも大きく成長する機会を与えられていた時代であった。それゆえ、信頼性のある車を設計し、それを大量生産できる技術を確立する努力をした企業が生き残ることが出来たのである。この点を（55年以降の状況を）次に説明しよう。

表-9 大手10社の生産台数とシェア——1953年, 1955年——

会社・順位	1953年		1955年		
	生産台数	シェア	順位	生産台数	シェア
本田技研	29,797	18.0	②	42,557	16.3
新三菱	24,542	14.8	③	30,223	11.6
富士重	22,815	13.8	④	20,621	7.9
東京発	10,591	6.4	①	45,338	17.4
丸正自	6,166	3.7	⑫	7,218	2.8
みづほ	5,638	3.4	⑥	10,344	4.0
新明和	5,437	3.3	⑦	9,529	3.6
目黒	4,904	3.0	⑪	7,396	2.8
北川	4,873	2.9		3,503	1.3
三光工	4,458	2.7		1,935	0.7
合計	165,704	100		259,395	100

注；企業数：1953年53社（うちスクーター6社），1955年72社（同5社）。1955年の上記以外の大手10社：⑤トヨタモータース11,029台 ⑧鈴木9,079台 ⑨山口自転車8,622台 ⑩昌和製作所7,508台。資料；『自動車統計年表』1954年，1956年。

表-10 クラス別企業別生産台数及びシェアの推移—1958年, 1960年, 1968年—

	1958年		1960年		1968年	
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
モベット						
本田	13,129	25.9	464,636	51.4	692,915	66.0
鈴木	28,097	55.3	98,358	10.9	173,221	16.5
山口	1,076	2.1	123,427	13.6	—	—
宮田	—	—	61,857	6.8	(川)5,750	0.5
ヤマハ	—	—	60,669	6.7	174,303	16.6
他	8,459	16.7	95,742	10.6	(ブ)3,271	0.3
計	50,761	100	904,707	100	1,049,460	100
第二種原動機付自転車						
本田	45,593	22.5	101,533	34.2	516,433	53.1
東発	37,159	17.6	36,884	12.4	(川)48,085	4.9
鈴木	31,859	15.0	44,425	15.0	175,878	18.1
ヤマハ	15,915	7.5	41,597	14.0	211,367	21.7
新明和	7,277	3.4	17,433	5.9	(ブ)11,218	1.2
他	71,891	34.0	54,993	18.5	9,600	1.0
計	211,694	100	296,865	100	972,581	100

軽二輪自動車						
本田	53,873	44.0	77,861	55.4	38,728	43.3
ヤマハ	10,888	8.9	26,465	18.8	28,969	32.4
鈴木	6,407	5.2	12,662	9.0	5,796	6.5
目黒	9,290	7.6	9,197	6.6	14,731	16.4
丸正	4,101	3.4	6,580	4.7	—	—
他	37,796	30.9	7,722	5.5	(ブ)1,298	1.4
計	122,355	100	140,487	100	89,522	100
小型二輪自動車						
本田	2,780	55.0	5,213	74.1	101,820	77.1
目黒	1,301	25.7	702	10.0	9,558	7.2
ヤマハ	381	7.5	639	9.1	8,400	6.4
陸王	312	6.2	—	—	(鈴)10,435	7.9
丸正	—	—	459	6.5	(ブ)1,872	1.4
他	285	5.6	18	0.3	—	—
計	5,059	100	7,031	100	132,085	100
スクーター						
新三菱	59,675	52.7	48,962	39.5	—	—
富士重	49,328	43.6	59,867	48.3	7,687	100
平野	4,215	3.7	—	—	—	—
ヤマハ	—	—	8,783	7.1	—	—
他	—	—	6,382	5.1	—	—
計	113,218	100	123,994	100	7,687	100

注；(川)は川崎，(ブ)はブリヂストンサイクル，(鈴)は鈴木。

資料；『自動車統計年報』1959年，1961年，1969年。

表-10 クラス別企業別生産台数及びシェアの推移及び表-11 大手9社の生産台数とシェアの推移によると，1958年，1960年及び1968年におけるクラス別に見た市場構造は次のように変化している。

モペット分野：1958年の鈴木，本田による独占状態は，7社の参入で，7社から14社余となる。1960年には首位は鈴木から本田に，2位は本田から山口に変わる。山口はこの分野で2位になったが，他の分野では弱いので，結局企業の総合力(たとえば品揃え)で有力他社にかなわなく1962年に退出する。1968年には本田の独走態勢が出来上がっている。

表-11 大手9社の生産台数とシェアの推移——1958年、1960年、1968年——

	1958年		1960年		1968年	
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
本田	115,375	22.9	649,243	44.1	1,349,896	60.0
鈴木	66,363	13.2	155,445	10.5	365,330	16.2
東京発	44,192	8.8	50,314	3.4	—	—
ヤマハ	27,184	5.4	138,153	9.4	423,039	18.8
山口	18,729	3.7	140,838	9.6	—	—
目黒	11,951	2.4	14,539	1.0	78,124	3.5
宮田	—	—	63,873	4.3	(ブ)17,659	0.8
新三菱	59,675	11.9	48,962	3.3	—	—
富士重	50,475	10.0	59,887	4.1	7,687	0.3
他社	108,236	21.5	126,632	8.6	—	—
その他	907	0.2	25,198	1.7	9,600	0.4
合計	503,087	100	1,306,715	100	2,251,335	100

資料：表-10と同じ。

第二種原動機付分野：1958年は企業数26社余で、上位3社は伯仲状態である。1960年には15社余に減少する一方で、本田が一步飛び出しているが、鈴木、ヤマハ、東京発が追走している状態である。1968年には本田がトップを走るが、ヤマハは「YA-1」の成功でもって勢力を伸ばし2位につけている。他方、東京発は姿を消し、鈴木が着実に伸張している。

軽二輪車分野：1958年の企業数26社余で、本田がダントツの力を示している。1960年には12社余に減少する一方で、本田とヤマハがともに10ポイントも勢力を伸ばしている。1968年には本田がシェアを12.1ポイントも落とす一方で、ヤマハ、特に目黒＝川崎が6.6%から16.4%へと、シェアを伸ばしている。

小型二輪車分野：1958年において、この分野は10社余からなる典型的な寡占状態である。当初から本田が2位の目黒を大きく引き離している。この分野の最小生産規模は年産300～500台程度であるだろうが、1960年には本田は1桁大きい年産5,000台を実現して、首位をキープしている。他方、

企業数は半減して5社余となる（陸王が退出、丸正が参入）。1968年には本田は10万台を実現、他方で丸正が退出し、鈴木が参入して2位を確保する。本田をトップとする「ガリバー型寡占体制」が形成される。

本田、鈴木、ヤマハが、各クラスに高品質・高性能なマシンを品揃えすることで極めて順調にシェアを伸ばした。山口はモペットクラスで一時存在感を示したがモペットから小型二輪車までの品揃えという点で大手3社に敵わなかった。目黒は1960年頃には存続が已まれたが、川崎と合併することで、製品開発力を強化して、経営資源を第二種原動機付自転車以上に集中して、品揃えを充実することで発展の糸口を捕らえ、4強の一角として存在感を示すことになった。わが国の二輪車メーカー各社は、1955年以降高品質・高性能な製品を開発することに生き残りをかけた。この製品開発競争がこの産業の性格を規定している。よって、この産業は市場構造的には「製品開発型競争的寡占」といってよいであろう。

2 オートバイ産業における価格競争

1950年代初め頃から1965年頃にかけて、激烈な価格競争がおこなわれて弱小企業が市場から排除されて寡占的市場構造が形成されたか、というと必ずしもそうではないようである。オートバイ産業で価格引下げを実行して販売量を延ばそうとした有名な企業は、みづほ自動車製作所である。中沖満氏によると「戦前からの老舗である同社は、時代の流れに対して保守的でありすぎた。基本的に同じエンジンをのせ新型車を業界も首をかしげるほどたびたび値下げして薄利多売の方向に進んだ。さらに（55年に）250ccの4ストロークと2ストロークを販売し、これも同じ方向をとったことがキャブトンの命取りになった」と記している²⁾。この程度の記述では、価格競争の状況について理解できないので、多少の情報を整理してみるこ

とにした。

この会社は、内藤正一氏が大正12（1923）年に航空機部品の製作会社「みづほ」を起こしたときに始まっており、1927年に合資会社「高内製作所」を設立し、純国産の175cc、2サイクルのPLCエンジンを完成させている。1946年に戦時中海軍に納入された電源用小型エンジンを自転車用補助エンジンに転用することを考えて作られたのが「ビスモーター」（2サイクル、62cc、1.2ps）である。1949年に戦後の第1号車「キャブトン AH型」（4サイクル OHV、500cc、19ps エンジンを搭載。戦前のVG型とはフロントフォークがテレスコピックになった以外殆ど車体は変更されなかった）を完成させている³⁾。その後、みづほ自動車はオートレース用の350ccを補助金でもって開発する。このエンジンはギャンブルレースで好成績を残し、「キャブトン」の名前を全国的に広めることになった。「キャブトン」は1949年度19台、翌年度58台(50年34台)しか売れなかったが、1951, 52年に体制を整えて、大型車専門メーカーとして伸びてゆくことになる（生産台数：51年度165台、52年度1,149台。表—4 参照）。そして1953年には次の6機種を揃える。

600cc：RTS（OHV 2気筒エンジン）

500cc：RTF（OHV 2気筒エンジン）、RG（単気筒エンジン）、VG（単気筒エンジン）

350cc：RBH（OHV 単気筒エンジン）、VBI（SV 単気筒エンジン）

そこで、同年9月に価格引下げを断行し、「工場渡し価格」は次のようになる。

600ccの RTS：30万円から28.5万円。

500ccの RTF：27.0万円。RG：24.0万円。VG：23万円から22万円。

350ccの RBH：19.5万円。VBI：17.0万円。

これらの価格（「RTS」と「RTF」以外）は、競争企業のそれと比べて格段に安いのである。たとえば、「メグロ Z5」（498cc）の工場渡し26.0

万円。「ハリケーン RB11」(346cc, 13ps/3,700rpm)の工場渡し25.0万円。「メグロレックス Y」(348cc)の工場渡し22.0万円。「陸王グロリー」(345cc)の東京渡し23.8万円⁴⁾。

この引き下げ価格を全国統一価格とした。1954年6月頃のみづほ自動車の製品系列と価格体系は次のとおりである。ただし、カッコ内の数値は排気量、圧縮比、最高出力、1リットル当り出力である⁵⁾。

600cc……キャブトン RTS (594cc, 6.5, 28ps/4,000rpm, 47.1ps)。
21.5万円。

500cc……キャブトン RTF (498cc, 6.5, 24ps/4,000rpm, 48.2ps)。
20.5万円。

……キャブトン RK (498cc, 6.1, 19ps/3,800rpm, 38.2 ps)。
18.5万円。

400cc……キャブトン RL (397cc, 5.5, 14ps/5,500rpm, 35.3ps)。
15.0万円。

350cc……キャブトン RBH (346cc, 6.0, 16ps/5,500rpm, 46.2p)。
16.5万円。

……キャブトン VBI (346cc, 5.5, 12p/5,500rpm, 34.7ps)。
13.5万円。

どの企業もまだこのような全国統一価格を打ち出していない時期に、他社に先駆けて実行した点は評価できる。また1954年には「RTS」の2気筒を単気筒にした250ccエンジンを量産し他社に供給する一方、このエンジンを搭載した「ミズホ MJ」と125cc級のブームに乗って「ミズホ MQ」とを1955年にデビューさせている。この年にみづほ自動車は125～600ccまで8機種を投入し、他社よりもいち早くフルライン体系＝製品階層別価格体系を形成した。それは以下のごとくである。

600cc……キャブトン FXT (594cc, 28ps/5,500rpm, 47.1ps)。23.0万円。

500cc……キャブトン FXN (498cc, 19ps/3,800rpm, 38.2ps)。20.0万円。

400cc……キャブトン RSL (398cc, 14ps/4,000rpm, 35.2ps)。不明。

350cc……キャブトン FXO (346cc, 15ps/4,000rpm, 43.4ps)。18.0万円。

250cc……キャブトン FXP (249cc, 13.8ps/4,800rpm, 55.4ps)。16.0万円。

……ミズホ MJ (EXP と同じエンジン, 12.9ps/4,250rpm, 51.8ps)。13.5万円。

……ミズホ MM25 (249cc, 14.2ps/5,500rpm, 57.0ps)。12.0万円。

200cc……ミズホ MM (198cc, 13.8ps/5,500rpm, 69.7ps)。11.5万円。

125cc……ミズホ MQ (123cc, 6ps/4,500rpm, 48.8ps)。不明。

この製品体系はこの当時としてはよくできているが、たとえば本田技研の1955年の125cc「ベンリイJB」(11.5万円)と350cc「ドリームSB」(21.5万円)の価格差は10万円であることと比べて、みづほ自動車の価格体系は製品間の価格差が小さすぎる嫌いがあるように思う。他社に先駆けてフルライン体系を形成したことはそれなりに評価できる。問題は、価格引下げによって需要が増大したかということと、それが競争他社にどれほどの影響を及ぼしたかということである。

みづほ自動車の販売戦略は次のごときものである。「昨年(53年)来数字に亘って販売価格の引下げを断行して国際価格の確立と、販売価格の明示による明朗取引を行って斯界を先達する意気を示したが、その生産する車種も600~350cc, サイドカーに併せて、O. H. V. 250ccエンジンと同じく同エンジン用4段ミッションは、何れも驚異的な出力を発揮するのみならず、国際水準を行く堂々の性能を誇っている。工場も精巧な諸機械を完備して、益々近代的施設による量産を図って月産平均1,000台を突破し、益々軒昂、躍進を続けている」と⁶⁾。設備については、中沖氏によると、資本金は1954年に450万円、同7月に5,200万円に増資され、設備の拡充が図られた。同年10月に株式会社に組織替えされ、翌年に資本金が1億円に増資され、大企業になった。また、富成氏によると、本社・犬山工場は敷

地500坪，従業員150名，名古屋中川工場は，それぞれ，2,000坪，150名。他に昭和区円山町にみづほミシヨン(株)を持っていた⁷⁾。

みづほ自動車の生産は次のように伸張している。1952年度1,149台，1953年度8,124台，1954年度自動二輪7,955台，軽二輪2,782台，計10,737台。1952年708台，1953年5,638台，1954年11,484台，1955年10,344台，1956年2,343台(表-4, 表-6 参照)。中・重量車を中心としている企業で月産500台以上も生産している状況は，十二分に量産水準に達しているといつてよいであろう(陸王モーターサイクルが新会社として発足した50年3月の従業員は289名，主力製品は1,200cc及び750cc級の自動二輪車。その月産規模は51～52年度は50～60台，53～56年は130台前後。独逸のツェンダップとは商品構成が違うが，その月産は3,000台<下記参照>)。1954年度あるいは54年までは，商品の充実と価格引下げ効果で，生産は伸びた。しかし，商品の品揃えが最も充実し，量産効果が現れるはずの1955年以降，生産は縮小に転じた(56年1月倒産)。みづほ自動車は薄利多売を目指して低価格戦略を展開したが，それは思わぬ事態を引き起こした。たとえば，250cc級の価格は，「ミズホ MJ」は13.5万円，「ミズホ MM」は12.0万円であるのに対し，125cc級の「ヤマハ YA-1」は13.8万円，「スズキコレダ ST 1」は12.0万円で，250cc級と125cc級の価格が殆ど同じである。あまりの安さにユーザーはなぜそんなに安いのかと不安を抱く一方，競争メーカーからは安いからすぐ壊れるであろうとの噂が流される等によって，売れ行きは芳しくなくなったのである⁸⁾。

オートバイの品質・性能は，世界的水準から見てどのくらいの格差があったのであろうか。たとえば，西ドイツのツェンダップ(Zündapp-Werk Gmb.H.)は，1922年に1,000台目を生産し，1942年に25万台を達成した。1945年のドイツ敗戦の廃墟から170人のスタッフで再建に着手，1952年に月産3,000台の水準に達した。1954年の生産車種とその性能は，従来の600cc(「KS601」，4サイクル水平対向2気筒597cc，28ps。リッター当り

46.9ps), 新型250cc (「B250」, 4 サイクル水平対向 2 気筒 OHV, シャフト・ドライブ, 247cc, 18.5ps。リッター当り 74.9ps), 新型200cc のモーターサイクル (「エラスティク」, 2 サイクル, 198cc, 9.5ps。リッター当り 48.0ps) とスクーター (「ベラ R200」, 2 サイクル, 199.5cc, 6.5ps, リッター当り 32.6ps), 従来の200cc (「ノルマ・ルックス」, 2 サイクル, 198cc, 8.3ps, リッター当り 41.9ps) と150ccスクーター (「ベラ R150」, 147.9cc, 6.7ps, リッター当り 45.3ps) である⁹⁾。

性能 (リッター当り出力) 面から比較すると, みづほ自動車の600ccはツェンダップとほぼ同じ, 500ccは大東製機の「DSK・A50」(55年。493.7cc, 50.6ps/l) や日本高速機関工業の「ホスク500DA」(55年。498.5cc, 50.2ps/l) よりは劣る。350ccは「メグロレックス Y」(53年。42.7ps/l) や「ドリーム SB」(55年。344.6cc, 43.5ps/l) と同水準。250cc (「MJ」車重155kg, 最高時速93km。「MM25」同148kg, 同95km) は, ツェンダップよりはるかに劣るが, 「ライラック250SY」(55年。242.3cc, 車重142.5kg, 最高時速100km。35.1ps/l), 「ドリーム SA」(55年。車重171kg, 最高時速100km。42.7ps/l) よりは優れる。ただし, 最高速度はやや劣っている。125ccは「ヤマハ YA-1」(車重94kg, 最高時速80km。44.7ps/l) とほぼ同じである。性能面から見て, みづほ自動車の車は国産他社の車と比べてひどく劣っているわけではなく, ほぼ同じ水準と見てよいのではないか。ただし, 「重量当たり最も高価な車」といわれ, 且つ1955年11月の第1回浅間火山レースで1～4位を独占した車 (「ヤマハ YA-1」) と比較して, 売れ行きが伸びなかったのはそれなりの原因があった, と推定できる。「キャブトンは重く, フレームがすぐ壊れた。操縦性が悪く, 工具はいつも持って歩かなければならない, といった不評があったようである。」また「ベストといわれた『RTS』でさえ公称28馬力は実質20馬力と陰口されたようである。」¹⁰⁾ 薄利多売の後ろに何かあるのではないかと, ユーザーに不安や疑念を抱かせたものは, 数値で示されている性能

を保証する「技能・もの作り」（部品の加工精度や車体の強度）に問題があったのではないか。事後的証拠として、みづほ自動車は、保守的で新しいメカニズムを取り入れることで遅れをとったこと（たとえばサスペンション：後にスイングアームを採用するのは55年である）、航空機出身の技術集団を抱える企業と比べてその技術精度が劣ったことで、後発メーカー（たとえばヤマハ発動機）に追い抜かれてしまったことなどが考えられる。1955年前後の時期はモーターサイクルの品質・性能を向上させることで販売を増加させるのが最良の戦略であったにもかかわらず、みづほ自動車は価格引下げて販売を増加させる戦略をとったのである。この行動が、業界全体の価格引下げにつながったかどうかは資料不足のため明らかではない。

1955年以降の125cc級と250cc級の価格動向¹¹⁾を調べたところ、激しい価格競争が行われたようには思えない。125cc級の価格は、1955, 56年の11万円代を底にして、1957～59年12万円代、1960～63年13万円代に上昇している。他方250cc級の価格は、1955年17万円代、1956, 57年19万円代、1958, 59年18万円代、1960～63年18万円弱代となっている。インフレのことを考慮しなければならないが、オートバイの品質・性能の向上を考えると、価格は実質的にはほぼ同一水準であったのではないか（もちろん、販売現場では値引きは行われたかもしれない）。二輪車産業において寡占体制が形成される過程では価格競争は殆ど行われなかったのではないかと推測するのである。

ところで、企業が価格競争を展開しようと思えば、コスト削減の努力が実行されていること、あるいは量産の効果が得られる体制が出来上がっていること、という背景がなければならない。二輪車産業において、量産の効果が現れていることを明白に確認することは難しい。日本の乗用車産業において「1967～70年間に乗用車1台当たりの生産額が最低となることから、このころ量産体制が確立」¹²⁾していることが確認できる。これと同じ手法で、モーターサイクル1台当たりの生産額を計算したものが、表-12

表-12 二輪車 1 台当り生産額 (単位: 万円)

年	モーターサイクル		モータースクーター		二輪車	
	1 台当り金額	指数	1 台当り金額	指数	1 台当り金額	指数
1949	8.7685	100	4.4214	100	5.2568	100
1950	8.5523	98	5.0905	115	6.292	120
1951	8.8753	101	8.2491	187	8.5407	162
1952	9.5276	109	10.0191	227	9.7249	185
1953	9.4585	108	10.4588	237	9.7337	185
1954	8.6374	99	10.0373	227	8.9416	170
1955	8.7798	100	9.4132	213	8.9223	170
1956	8.9692	102	12.1210	274	9.6726	184
1957	8.9105	102	12.9277	292	9.8909	188
1958	9.3456	107	12.6374	286	10.0849	192
1959	7.6777	88	13.2471	300	8.4834	161
1960	6.5830	75	12.6055	285	7.0920	135

資料;『自動車統計年報』1954年, 1955年, 1958年, 1961年から作成。

表-13 モーターサイクル・クラス別 1 台当り生産金額 (単位: 万円)

年	50cc以下		51～125cc		126cc以上	
	金額	指数	金額	指数	金額	指数
1953			5.7540	84	10.5418	98
1954			6.5885	96	9.5654	89
1955	2.0000	100	6.8470	100	10.7352	100
1956	2.0972	105	7.4055	108	11.5684	108
1957	2.0079	100	7.3661	108	11.8013	110
1958	3.9785	199	8.5283	125	12.7995	119
1959	3.7483	187	9.3319	136	12.9267	120
1960	4.4571	223	9.9973	146	12.9356	120

資料;『自動車統計年報』1961年から作成。

二輪車 1 台当り生産額と表-13 モーターサイクル・クラス別 1 台当り生産金額である。

オートバイ 1 台当りの生産額は, 全体としては, 1952, 53年を山として 1960年に向けて下降している。ただし, 表-13に示しているクラス別 1 台

当り生産額では、このことは確認できない。1955年ごろから125ccブームを起こす第二種原動機付部門及び1958～60年にブームを起こすモペット部門は、生産が伸びる割には1台当り生産額は低下していない。その一つの原因は、弱小企業が多く参入して、生産額を増大させたのかもしれない。換言すれば、企業数が多く且つモデル数が多く存在することは（58年には100モデル以上あった）、それぞれが独自の設計で部品や付属品を使用することになるであろうから、部品工業部門では多品種少量生産となって、オートバイ1台当り生産額が小さくはならない、と考えられる。このような数値であるにもかかわらず、私は、この業界で先行した「本田技研は1953年後半から1955年ごろ量産体制を確立し、1958年以降業界のリーダーとしての地位を確保している」という認識に立っている。その理由は、当社は他社に先駆けて多額の設備投資を実施しているからである¹³⁾。また1961, 62年頃には日本のオートバイの性能は国際的に認知され、その上で1960年代半ば以降輸出が急速に伸びる。それが可能であるためには、それ以前に（55～60年の間に）二輪車産業の量産体制は確立しているのではないかと考えるのである。

注

- 1) 出水力著『オートバイ・乗用車産業経営史』日本経済評論社、2002年、3～5頁。同『オートバイの王国』第一法規、1991年、67頁、参照。
- 2) 中沖満著『オートバイ・グラフィティ』CBS・ソニー出版、1984年、68頁。
- 3) 富成一也「中京モーターサイクル産業盛衰史」『モーターサイクリスト』八重洲出版、1987年8月号臨時増刊、所収、267～8頁。
- 4) 『オートバイ』1954年1月号、114頁。富士工業の「ハリケーン」はサスペンションに前：テレスコピック、後：スイングアームを採用。当時は進んだメカニズムの車であった。52年モデルは一般的に、サスは前：松葉式かテレスコピック、後：リジッドかプランジャーである。
- 5), 6) 『モーターサイクリスト』1954年7月増大号、108, 9頁及び『オートバイ』1955年7月号、72～76頁。

7) 中沖, 前掲書, 富成, 前掲論文。

8) 中沖, 前掲書, 58, 9 頁。富成氏はこの点について「53年春から全国統一価格を採用し, 同時に 3 ～ 5 万円という大幅な値下げを数回にわたって段階的に実施することで, 一気に市場の拡大を図ったが, 逆に質の低下でユーザーの不振を招いた」と。前掲論文, 268 頁。

9) 『モーターサイクリスト』1954 年 7 月増大号, 62, 3 頁, 198 頁。

10) 『オートバイ・グラフィティ』51, 2 頁。

11) 前掲『モーターサイクリスト』1987 年 8 月号に掲載してある車種・価格の中から, 1 年 10 銘柄を任意に選んだ。すべての銘柄に価格が記載されているわけではないので, 10 銘柄を掲げることの出来ない年もある。250cc 級だけを「車種・型, 価格 (単位: 万円)」の順で示す。

1955 年	1956 年	1957 年
ライナー TW ……20.5	スズキコレダ TT ……23.5	DND250GW ……21.0
ホンダドリーム SA ……18.7	IMC R 型 ……22.0	スズキコレダ TP ……20.5
ポインターエース PA5 ……18.5	ライナー TW II ……19.8	ライナー TW III ……19.8
アサヒ 250HA III ……18.5	ポインターエース PAT IV ……19.5	ポインターエース PAT ……19.5
ツバサ T80A ……17.5	クルーザー SC56 ……19.5	IMC MS ……19.5
クルーザー SC55 ……17.5	オリンパスキング OS2 ……18.5	IMC T ……19.0
ライラック 250SY ……17.5	ツバサ G-120X ……18.5	キャブトン MA250 ……18.5
スミタ 250F ……17.0	メグロジュニア S3 ……18.2	ハリケーン 250T92 ……18.0
キャブトン FXP ……16.0	オリンパスキング OH ……17.0	ツバサ GY ……17.5
ミズホ MJ ……13.5		ホンダドリーム C70 ……16.9
(平均 17.5)	(平均 19.6)	(平均 19.0)

1958 年	1959 年	1960 年
DSK AB ……23.5	ドリームスーパースポーツ ……23.0	IMC KB ……21.5
ポインターエース PAT ……19.5	DSK AB ……21.0	ライラック MF19 ……18.8
ライラック CY ……18.8	ライラックランサーマーク V ……18.8	ドリーム CS72 ……18.2
ヤマハ YD-1 ……18.5	ドリームスーパースポーツ CB72 ……18.7	メグロジュニア S7 ……18.2
ドリームスポーツ CS71 ……18.2	アサヒ HB ……18.5	ライラック LS18-2 ……17.8
ハリケーン T92C ……18.0	メグロジュニア S5 ……18.2	メイハツクラウン 60 ……17.5
ライラック 250FY5 ……17.5	ライラック LS18 ……17.8	ドリーム C72 ……17.2
トーハツハリリー TA ……16.5	ホンダドリーム C71 ……17.2	コレダツインエース 250TA ……17.0
クルーザー SC58 ……16.4	ヤマハ DY-2 ……16.8	ポインターエース PAT II ……16.8
スズキコレダ TM ……15.9	トヨモーター FJ スポーツ ……15.5	オリンパススーパーツイン 60 ……16.3
(平均 18.3)	(平均 18.6)	(平均 17.9)

1961年	1963年	1964年
コレダTB スーパーツーリング…17.5	ヤマハツーリング YDT-1…18.2	ヤマハスポーツ YDS-3 …18.7
	メグロジュニア S 8 …18.2	カワサキ250メグロ SGT …18.5
1962年	ドリーム C III 72 ……17.2	ライラック LS18-3 …17.8
ドリーム CL72 ……18.9	スズキコレダ250T-10	(平均18.3)
ドリーム CBM72 ……18.7	……………17.0	
ヤマハスポーツ YDS-2…18.7	スズキコレダ250TC …17.0	
ヤマグチマスター YMB…17.5	(平均17.5)	
オリンパススーパーツイン…17.0		
シルバージュニアピーター…17.0		
ヤマハ250YD-3 ……16.8		
(平均17.8)		

12) 水川脩「自動車工業」三輪芳郎編『現代日本の産業構造』青木書店、1991年所収、132頁。

13) 上位企業は1960年頃までにかかなりの設備投資を行い、設備の近代化、生産の合理化を行っている。たとえば、上位8社（本田技研、鈴木自工、新明和興業、ヤマハ発動機、目黒製作所、平野製作所、新三菱重工、富士重工）は、1958年度に17.4億円、1959年度に28.9億円（計画）の設備投資を行っている。これに対し、上位企業以外、殊に専門メーカーの大部分は、経営基盤が貧弱な中小企業のため十分な設備投資が行えない。たとえ設備投資を行ったとしても、上位企業と比べてかなり少ないので設備の近代化、生産の合理化、生産効率の向上、製品の品質改善等を進めることが困難である。これによって、上位企業と下位企業の格差が広がったと考えられる。通産省重工業局、前掲書、528頁参照。

（追記）

当論文は、平成17年度専修大学国内研究員として、研究した成果の一部である。