



日本二輪車産業の現況と歴史的概要

片山, 三男

(Citation)

国民経済雑誌, 188(6):89-104

(Issue Date)

2003-12

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCOI)

<https://doi.org/10.24546/00055898>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00055898>



日本二輪車産業の現況と歴史的概観

片 山 三 男

日本の二輪車産業は、戦後復興期から高度成長期にかけて数百ともいわれた多数の企業によって熾烈な競争が繰り広げられた産業である。本稿では企業数の推移や市場集中度をもとにこの時期をさらに整理しながら、需給の基礎的条件や政策・制度といった枠組みが現在の4社寡占体制に至るまでのこの時期の産業構造の変遷に与えた影響の分析を試みている。二輪車産業の過当競争期は手工業的な当時の自転車産業の体制から近代的な量産体制が構築される時期でもあり、二輪車産業の技術的な拡張・発展の可能性を見据えた企業が淘汰の時期を生き残っていったことが示されている。

キーワード 二輪車産業，市場集中度，戦後復興期

1. はじめに

世界の二輪車生産台数は戦後急激な伸びを見せ、1974年に年産1000万台の大台を突破した。その後のやや停滞していた80年代を乗り越え、90年代に入って再び拡大の様相を呈して95年には2000万台に到達、さらに02年には2500万台を超えたと推定されている。近年の総生産台数急増の原動力は中国やインド、東南アジア、中南米市場の拡大とそれら諸地域の工業化による生産拠点の生産能力の上昇である。発展途上国の経済成長が二輪車需要の喚起・拡大と供給能力の向上を生み出しているといえる。そしてその拡大を支え、牽引しているのが日本の二輪車メーカーである。国別では二輪車生産台数のトップは既に中国であり、01年で1237万台と全世界の二輪車生産台数の半数を占めている。中国では90年代以降二輪車産業が急拡大しており、百を超える二輪車メーカーが乱立して覇を競っている状態である。しかし、上位の会社・集団（嘉陵、輕騎など）も含めて日本のメーカーが技術提携や合併等のかたちで関わっているケースも多い¹。また、日本からの海外生産用部品輸出も02年では968万台に相当しており、生産台数では中国やインド、東南アジア諸国に及ばないものの、依然として日本二輪車産業は世界に確たる地位を占めているといえる²。

現在の日本の二輪車産業は本田技研工業（以下ホンダ）、ヤマハ発動機（以下ヤマハ）、スズキ、川崎重工業（以下カワサキ）の4大メーカーを中核として動いている寡占型産業である。しかしながら、戦後の復興期には現在の中国と同様、数百にのぼるとされた企業による

熾烈な過当競争が行われた産業でもある。自動車産業に先駆けて戦後本格化した産業でもあり、初期投資規模が小さかったこと等参入障壁が低かったことから多数の企業が参入して覇を競った。多くは中小・零細企業であり、参入後数年を経ずして退出を余儀なくされた企業も多かったが、なかには中日本重工や富士産業など現在の三菱自動車や富士重工などの自動車メーカーの前身企業もあり、戦後の荒廃した時期を乗り越えて自動車産業参入へのステップとした企業もあった。戦後の二輪車産業は多数の企業による過当競争の時期を経て、現在の4社による寡占状態へとダイナミックな変遷を見せた産業である。本稿の目的は戦後復興期から高度成長期を中心に日本の二輪車産業の変遷を概観することにある。この産業構造の変化を、需給の基礎的な条件や制度・政策、二輪車産業の特性等の点から考察を加えることは二輪車産業を経済学的な視点で捉えた文献も少なく、意義のあることと考える。

本稿は以下のように構成される。まず次節では日本の二輪車産業の現在の状況について解説する。続く第3節では主として戦後の復興期から高度成長期にかけての日本の二輪車産業の歴史を概観し、産業構造の変遷を追いながら分析する。そして、最後に若干のまとめを述べることにする。

2. 日本の二輪車産業の現況

この節では現在の日本の二輪車産業を取り巻く状況について概観する。最初に主要国とのデータを比較することで日本の二輪車産業の世界における位置付けを確認し、続いて代表的な企業であるホンダの連結決算から、企業の二輪事業が全事業に占める割合や各国・地域市場構成の現状を見ていくことにする。

日本の現在の二輪関連データを各国と比較したものが表-1である。日本の二輪車生産は1981年に741万台を記録して以降減少の傾向にあり、01年のデータでは232万台と、中国の1237万台を大きく下回っている状態である。中国は93年に生産台数で日本を抜いてトップに、輸出台数も2000年に日本を抜いて世界一となっており、01年には288万台を輸出するまでに成長している。日本の輸出台数は生産台数と同じく81年に436万台を記録して後減少に転じ、01年には158万台である。中国の二輪車産業は90年代に入って急成長を遂げ、既に生産、輸出の他、国内販売、保有台数でも他国を圧倒している。金額ベースではないために単純な比較はできないが、中国は現在の二輪車王国といっても過言ではない。中国の他、インド、台湾、インドネシア、タイ等その他アジア地域の経済成長も目覚ましく、日本の4メーカーも市場・生産拠点として重要視している。

ホンダの連結決算では二輪事業の売上高9781億円の内8797億円が海外市場によるものであり、国内市場の内訳は約10%にすぎないことがわかる(表-2)。金額では北米と肩を並べているものの、売り上げ台数ではアジアその他地域は大きなシェアを占めており、その重要度

表-1 主要国の二輪関連データ (2001年)

| | 日本 | アメリカ | フランス | イタリア | 台湾 | 韓国 | タイ | インドネシア | 中国 | インド | ブラジル |
|-----------------------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|------------|-----------|
| 生産台数 | 2,328,040 | 143,965 | 468,970 | 766,950 | 994,794 | 191,981 | 945,932 | 1,644,133 | 12,366,966 | 4,323,644 | 753,159 |
| 販売台数 | 750,686 | 1,517,421 | 364,257 | 604,093 | 628,776 | 141,200 | 907,100 | 1,650,770 | 12,130,478 | 3,942,952 | 441,536 |
| 保有台数 | 13,719,898 | 4,412,484 | 2,440,000 | 9,748,094 | 11,733,202 | 2,274,766 | 14,500,000 | 2,274,766 | 37,720,000 | 24,691,876 | 4,123,469 |
| 一台あたり人口 | 9 | 70 | 25 | 6 | 2 | 18 | 5 | 15 | 34 | 41 | 38 |
| 輸出台数 | 1,577,413 | 109,036 | 385,336 | 505,888 | 381,657 | 53,157 | 253,428 | 115,278 | 2,876,991 | 115,223 | 60,190 |
| 輸入台数 | 101,265 | 452,036 | 266,083 | 322,984 | *** | 7,455 | *** | *** | 1,833 | *** | 13,207 |
| 一人あたりGDP (01年:米ドル) | 32,851 | 35,401 | 22,135 | 18,786 | 12,204 | 8,918 | 1,825 | 728 | 847 | 464 | 2,915 |

出所) 本田技研『世界二輪車概況』2001年度版, 日本自動車工業会『日本の自動車工業』2002年度版より作成。

注: 生産台数 アメリカ (97, 175cc 以上), フランス (99),

保有台数 イタリア (00), 中国 (00), インド (98), ブラジル (00)

一台あたり人口 日本 (01), アメリカ (97), イタリア (98), 韓国 (99), 台湾 (00), タイ (00), インドネシア (00), その他は現時点入手人口より計算

輸出台数 アメリカ (99), フランス (99), インドネシア (00), インド (00)

輸入台数 アメリカ (99), フランス (99), ブラジル (98)

一人あたり GDP の値はインドネシア, 中国, インドは2000年のデータ。

***はデータ不明。

表-2 本田技研工業の2002年度連結決算

| | 連 結 | 四 輪 事 業 | 二 輪 事 業 |
|----------|-----------|-----------|---------|
| 売上高(百万円) | 7,971,499 | 6,440,094 | 978,095 |

| | 二輪事業 | 国内 | 海外 | アジアその他 | | | | | |
|----------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|-----|-------|-------|
| | | | | 北米 | 欧州 | 中 | 国 | タ | イ |
| 売上高(百万円) | 978,095 | 98,391 | 879,704 | 329,073 | 175,736 | 374,895 | *** | *** | *** |
| 台数(千台) | 7,774 | 432 | 7,342 | 610 | 296 | 6,722 | 967 | 1,107 | 1,515 |

出所) 本田技研『平成14年度決算報告書』および『二輪車新聞』2003年5月9・16日号より作成。

注: 海外事業の売上高データはATVを含む。北米の台数データはATVを含む。二輪のみの台数は32万4000台

***はデータ不明。

の高さが見て取れる。また、二輪事業売り上げが全事業に占める割合も約12%程度であり、四輪に比べて既に小さな事業であることがわかる。これはスズキも同様であり、02年度連結合計約2兆円のうち二輪事業は約17%の3477億円である。ヤマハ、カワサキは二輪事業（カワサキは二輪を含む汎用機カンパニー）が主力であるがその他の事業にも参入している。

日本の二輪車産業・企業の現況としては、すでに自動車産業全体に占める割合は国内外ともに低く、国内二輪車市場構造は普及小型車と嗜好性の高い大型車へと二極分化が進んでおり、あわせて縮小の傾向にある。二輪事業全体も成熟化した日本や欧米の先進国市場よりも拡大を続ける発展途上国市場、なかでもアジア地域に小型車を中心に生産・販売の重点を移しながら、国際的な需要構造の変化に対応した生産体制の構築が進められている。特に巨大な国内市場を背景に競争力の向上著しい新興中国企業の追い上げは激しく、現地部品企業と

の提携等も見据えた生産・販売体制の構築，シェアの確保・拡大が急務となっている。

3. 二輪車産業の産業構造の変遷（戦後復興期から高度成長期にかけて）

前節では現在の日本の二輪車産業について概観した。この節では戦後復興期から高度成長期にかけての二輪車産業を中心にその産業構造の変遷の要因を分析することにする。まずは戦前から該当する時期の二輪車産業の歴史を概観し、その後でこの時期の産業構造の変遷を振り返り、考察を加えることとする。

3-1 二輪車産業の歴史的概観

(1) 第二次大戦前

二輪車の歴史は1885年にドイツのゴットリーブ・ダイムラーによって開発された補助輪付二輪車に始まったとされている。日本の二輪車輸入の開始時期は1900年代、輸入代替の端緒は島津楯蔵が国産化に成功した1909年であるといわれている。その後明治末期・大正期を通じてようやく実用化も進み、ヨーロッパやアメリカの輸入車に押されながらも徐々にではあるが生産台数を伸ばしていった。31年の満州事変は国産軍用二輪車の需要を喚起し、以前からその有用性に注目していた旧日本陸軍のバックアップもあったことから、日本内燃機、岡本自転車製作所等が開発に乗り出していった。ハーレー・ダビットソンの輸入元であった三共（後に陸王内燃機）も同社から製造権を買い取り、国産化に着手、国産ハーレー「陸王」を生み出した。しかしながら36年には自動車製造事業法が施行され、自動車、主として四輪トラックに資材が重点的に配分されることとなり、軍用以外の供給は資材統制のために困難を極め、民需への供給はほぼ途絶えた。軍用も戦局の悪化とともに減少、全体の生産台数も40年（昭和15年）に戦前の最高水準3037台を記録して後、45年にはわずか146台にまで落ち込んでいる。

第二次大戦前は日本の二輪車輸入代替の始動期であり、徐々にではあるが技術導入によって国産化が軌道に乗った時期であると考えられる。しかしながら、依然輸入車との技術的格差は大きく、模倣の域を出なかったといえる。このことは「陸王」が国内自主開発を断念しアメリカの工場から生産設備を一括購入して製作された車種であることに端的に現れている。また、陸王内燃機のように軍指定車を生産する企業もあったが概して企業の生産規模も小さく、戦後と比較すると総生産量も微々たるものであった。そして、生産車種もエンジン性能が低く十分な駆動力を得るにはある程度の排気量が必要であったことや車体の強度不足などの技術的な問題から大型で鈍重な二輪車が主であり、高価なこともあって購買層も軍や警察、医療機関、新聞社のほかには一部の高所得の嗜好家であり限定的であった。戦前は、外国の技術を導入しながら大型車を主とした基礎技術の確立を目指した輸入代替期と考えることが

できる。その意味では、安価な小型車が生産の主流となった戦後復興期の輸入代替期とは一線を画している。戦前の二輪車や航空機その他で培った技術を活かし、荒廃した戦後の国情にあった小型車の開発・供給という方向転換が、戦争による空白の時期を埋め、戦後の二輪車産業に息吹を与えることとなる。

(2) 戦後復興期—高度成長期

戦後の二輪車産業は宮田製作所、陸王内燃機など戦前に従事していた企業数社の再開に始まる。しかしながら、GHQの各種統制や鋼材・タイヤ等の生産資材不足、石油統制という環境のもとでの再開は難しく、また、戦前色の濃い車種では需要も少なかったため生産台数も微々たるものであった。二輪車産業の復活の契機は航空機で培った技術と生産設備、資材ストックを活かして民需への転換を図った富士産業（旧中島飛行機）や三菱重工業によるスクーターの生産開始である^{3,4}。1945年9月のGHQの覚書に基づき輸送用トラック生産が許可され、また過渡的処置として46年以降幾度かGHQから軍用車の払い下げがあったものの、終戦直後は四輪車は言うまでもなく鉄道の線路も寸断された状態であり、輸送・移動手段が圧倒的に不足している状態であった。そのため、47年の労働者総合月平均給与が2000円弱の当時、スクーターは数万円と高価なもの、その利便性の高さから普及していった⁵。

ほぼ時を同じくして、自転車に取り付ける小型補助エンジンであるバイクモーターの生産も始まった。ホンダ（当時は本田技術研究所）は47年にエントツ型といわれた補助エンジン・ホンダA型（2サイクル50cc）を自主開発して参入を果たしている。50年に勃発した朝鮮戦争の特需の刺激、52年の燃料油統制の撤廃、小型二輪車の運転許可制移行となる道路交通取締法の改正など、二輪車業界を取り巻く環境の変化が追い風となり、スクーターに比較して安価なこともあってバイクモーターは急速に受け入れられ、二輪車産業発展の足がかりとなった^{6,7}。

「もはや戦後ではない」と56年の白書で唱われたように、日本経済は特需後の景気後退期を乗り越えて神武景気を迎え、国民の所得も上昇していった。移動・運送手段として普及が進んでいった二輪車に求められる性能も所得上昇とともに高まり、また技術の向上も目覚ましくエンジン性能も上がったことから、車体と一体設計された小型車へと需要はシフトしていく。それに対応して、ホンダの場合、A型補助エンジン以降、B、C型と改良を重ねて車体と一体となった本格的な二輪車D型ドリム号98ccの開発に成功、51年には4サイクルE型ドリム号146ccに発展、その後多気筒化、大排気量車種の開発へと展開しラインナップの拡充に努めている。そして、潜在需要に応じて排気量の大きな車種の開発を進める一方で、原動機付自転車ベンリイJ型89ccを53年に発売、さらにより個人向けの原付第一種として低価格・高性能機種スーパーカブC100を58年に発売するなど、需要の多い小排気量低価格車を供給することで経営基盤を固めることを目指した。スーパーカブC100の出現以降、日本の二

輪車産業は本格的な大量生産時代へと移行していく。

その他の現在の主要企業もこの時期に相前後して参入している。スズキは鈴木式織機時代の52年に補助エンジン・パワーフリー号（2サイクル36cc）で、ヤマハもヤマハ発動機として独立する以前の日本楽器時代の55年に123ccの2サイクル小型車YA-1で参入、カワサキも川崎機械工業時代の53年から大日本機械や岡本自転車等の他メーカーに4サイクルKE型148cc、2サイクルKB型58.2ccエンジンの供給を開始している。カワサキは二輪車産業の動向を見据えながら川崎明発工業などの形で参入していたが、やや遅れて60年に一貫生産体制を整えて川崎航空機として本格参入している。⁸

既に述べたように、戦後日本の二輪車産業はスクーターの生産に始まる。スクーターは戦後復興期から高度成長期にかけて富士産業（現富士重工）、三菱重工、平野製作所その他多数の企業によって供給された。しかしながら、車種も初期は軽二輪以上が主流で排気量も大きく、価格も10万円を超えるものもあって高価なものであった。また、舗装率が低く悪路の多い当時の道路事情も小径の車輪やストロークの小さなサスペンションを備えるスクーターには走行性の面でマイナスとなった。需要に応じて小型車種や大径ホイール車種も登場したものの、戦後直後に出現したスクーターは、バイクモーターやその後のスーパーカブに代表される高性能・低価格原付一種に運搬・移手段としての役割を、また車体一体となって性能も向上した小型二輪車に嗜好性の高いスポーツ車としての役割を、程なくしてそれぞれ奪われていった。スクーターを供給していた主力メーカー、三菱重工・富士重工も発展的解消の形で四輪車に生産集約するに伴い、国内スクーター生産は一時期その幕を閉じることになる。⁹ 今日ではスクーターは原付第一種の主流であるが、当時は主として重工系によって供給された傍流であったともいえる。

戦後復興期から高度成長期に至るまでの時期は、車種の面からいえば、補助エンジンタイプから本格的な二輪車へ、そして軽二輪、自動二輪へと排気量の拡大とともにラインナップの拡充を図っていった時期である。同時にエンジン出力の向上といった技術水準のアップを需要の多い原付第一種・第二種クラスの普及車種にフィードバックし、より高性能・低価格機種種の供給によって経営基盤を確立していった時期でもあった。また、この時期は現在の主要企業を含めた多数の企業によって激しい競争が展開され、日本の二輪車産業が急激に発展した時期でもある。需要に応じた製品の開発、生産規模の拡大と販売体制を確立した企業のみが生き残るといふ淘汰・寡占体制の構築期でもあった。

3-2 産業構造の変遷

この節では日本の二輪車産業の形成・発展、そして現在の4社による寡占体制がほぼ出来上がった戦後復興期から高度成長期に至るまでの時期を中心に産業構造の変遷をみていくこ

表-3 生産台数の推移(メーカー別 1945年~2002年)

| | ホンダ | ヤマハ | スズキ | カワサキ | その他 | 合計 | 前年比伸び率 |
|-------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|--------|
| 1945年 | | | | | | n. a. | |
| 1946年 | | | | | 219 | 219 | |
| 1947年 | | | | | 2,010 | 2,010 | 818% |
| 1948年 | | | | | 7,757 | 7,757 | 286% |
| 1949年 | | | | | 9,189 | 9,189 | 18% |
| 1950年 | 531 | | | | 6,960 | 7,491 | -18% |
| 1951年 | 2,380 | | | | 21,773 | 24,153 | 222% |
| 1952年 | 9,659 | | | | 69,586 | 79,245 | 228% |
| 1953年 | 29,797 | | | | 136,632 | 166,429 | 110% |
| 1954年 | 30,344 | | | 200 | 133,929 | 164,473 | -1% |
| 1955年 | 42,557 | 2,272 | 9,079 | | 205,487 | 259,395 | 58% |
| 1956年 | 55,031 | 8,743 | 18,444 | 5,083 | 245,459 | 332,760 | 28% |
| 1957年 | 77,509 | 15,811 | 29,132 | 6,793 | 280,819 | 410,064 | 23% |
| 1958年 | 117,375 | 27,184 | 66,363 | 7,018 | 283,392 | 501,332 | 22% |
| 1959年 | 285,218 | 63,657 | 95,862 | 10,104 | 425,788 | 880,629 | 76% |
| 1960年 | 649,243 | 138,153 | 155,445 | 9,261 | 520,982 | 1,473,084 | 67% |
| 1961年 | 935,859 | 129,079 | 186,392 | 22,038 | 531,003 | 1,804,371 | 22% |
| 1962年 | 1,009,787 | 117,908 | 173,121 | 31,718 | 342,391 | 1,674,925 | -7% |
| 1963年 | 1,224,695 | 167,370 | 271,438 | 34,954 | 229,513 | 1,927,970 | 15% |
| 1964年 | 1,353,594 | 221,655 | 373,871 | 33,040 | 128,175 | 2,110,335 | 9% |
| 1965年 | 1,465,762 | 244,058 | 341,367 | 48,745 | 112,852 | 2,212,784 | 5% |
| 1966年 | 1,422,949 | 389,756 | 448,128 | 67,959 | 118,599 | 2,447,391 | 11% |
| 1967年 | 1,276,226 | 406,579 | 402,438 | 79,194 | 77,410 | 2,241,847 | -8% |
| 1968年 | 1,349,896 | 423,039 | 365,330 | 78,124 | 34,946 | 2,251,335 | 0% |
| 1969年 | 1,534,882 | 519,710 | 398,784 | 102,406 | 21,091 | 2,576,873 | 14% |
| 1970年 | 1,795,828 | 574,100 | 407,538 | 149,480 | 20,726 | 2,947,672 | 14% |
| 1971年 | 1,927,186 | 750,510 | 491,064 | 208,904 | 22,838 | 3,400,502 | 15% |
| 1972年 | 1,873,893 | 853,317 | 594,922 | 218,058 | 25,056 | 3,565,246 | 5% |
| 1973年 | 1,835,527 | 1,012,810 | 641,779 | 250,099 | 22,912 | 3,763,127 | 6% |
| 1974年 | 2,132,902 | 1,164,886 | 839,741 | 354,615 | 17,276 | 4,509,420 | 20% |
| 1975年 | 1,782,448 | 1,030,541 | 686,666 | 274,022 | 28,870 | 3,802,547 | -16% |
| 1976年 | 1,928,576 | 1,169,175 | 831,941 | 284,478 | 20,942 | 4,235,112 | 11% |
| 1977年 | 2,378,867 | 1,824,152 | 1,031,753 | 335,112 | 7,475 | 5,577,359 | 32% |
| 1978年 | 2,639,588 | 1,887,311 | 1,144,488 | 326,317 | 2,225 | 5,999,929 | 8% |
| 1979年 | 1,767,257 | 1,503,491 | 934,938 | 270,191 | 79 | 4,475,956 | -25% |
| 1980年 | 2,578,321 | 2,029,244 | 1,350,963 | 475,996 | | 6,434,524 | 44% |
| 1981年 | 2,928,357 | 2,489,950 | 1,529,342 | 464,933 | | 7,412,582 | 15% |
| 1982年 | 2,996,614 | 2,367,162 | 1,397,718 | 301,684 | | 7,063,178 | -5% |
| 1983年 | 2,399,876 | 1,256,102 | 906,806 | 244,595 | | 4,807,379 | -32% |
| 1984年 | 1,676,820 | 1,141,186 | 931,981 | 276,320 | | 4,026,307 | -16% |
| 1985年 | 1,991,729 | 1,472,899 | 820,399 | 251,320 | | 4,536,347 | 13% |
| 1986年 | 1,477,110 | 1,065,085 | 657,161 | 197,287 | | 3,396,643 | -25% |
| 1987年 | 1,194,620 | 900,669 | 360,277 | 175,042 | | 2,630,608 | -23% |
| 1988年 | 1,355,756 | 929,172 | 467,003 | 193,687 | | 2,945,618 | 12% |
| 1989年 | 1,248,503 | 866,873 | 482,206 | 196,780 | | 2,794,362 | -5% |
| 1990年 | 1,227,636 | 826,534 | 502,722 | 250,003 | | 2,806,895 | 0% |
| 1991年 | 1,346,371 | 861,448 | 543,720 | 277,077 | | 3,028,616 | 8% |
| 1992年 | 1,486,885 | 838,087 | 618,554 | 253,009 | | 3,196,535 | 6% |
| 1993年 | 1,426,356 | 755,920 | 612,194 | 228,684 | | 3,023,154 | -5% |
| 1994年 | 1,268,626 | 723,101 | 525,096 | 208,102 | 361 | 2,725,286 | -10% |
| 1995年 | 1,291,873 | 699,984 | 546,021 | 215,163 | 198 | 2,753,239 | 1% |
| 1996年 | 1,172,541 | 698,810 | 505,989 | 207,036 | 41 | 2,584,417 | -6% |
| 1997年 | 1,125,311 | 776,480 | 552,148 | 221,741 | 3 | 2,675,683 | 4% |
| 1998年 | 1,002,595 | 833,368 | 558,881 | 240,953 | 499 | 2,636,296 | -1% |
| 1999年 | 846,366 | 723,384 | 432,848 | 247,225 | 1,888 | 2,251,711 | -15% |
| 2000年 | 892,586 | 822,409 | 447,013 | 252,709 | 674 | 2,415,391 | 7% |
| 2001年 | 921,613 | 765,424 | 419,906 | 220,725 | 372 | 2,328,040 | -4% |
| 2002年 | 849,475 | 699,663 | 356,504 | 209,010 | 836 | 2,115,488 | -9% |

出所) 日本自動車工業会「自動車統計年表」1958年版、本田技研「世界二輪車概況」各年度版より作成。
1946年から49年までは「自動車統計年表」1958年版のデータ。

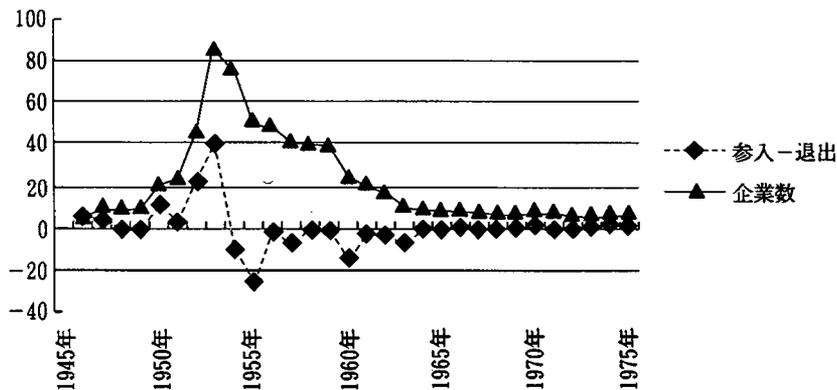
とにする。

(1) 参入企業数

戦後の二輪車産業の展開を1945年から現在までの生産台数の推移で追ったものが表-3である。46年には219台にすぎなかったが、5年後の51年には2万台、その2年後の53年には10万台、60年には100万台を突破し、戦後わずか15年でフランスを抜き、生産台数世界一となった。統計データにはバイクモーターの生産台数が算入されていないため、戦後の二輪車産業の復興は二輪車本体の生産台数の推移に見られるほどドラスティックなものではないが、急成長したことが見て取れる。¹⁰

また、45年から75年の二輪車産業企業数の推移を追ったものが図-1である。¹¹戦後まもなくの期間は企業数も低迷していたが、50年代前半に急増し、53年には参入数がピークを迎えるとともに企業数も頂点となる。しかし、早くも55年には退出超過数が最大となり、以後60年代半ばまで企業数は漸減している。戦後の二輪車産業の創生期には短い間に多数の企業によって参入・退出が行われたことがわかる。60年代半ばにはその結果として現在の4社寡占体制が築かれつつあったが、その間多くの企業が倒産、撤退、吸収を余儀なくされている。¹²代表的な企業としては、再開した業務を49年に停止していた陸王内燃機は、翌年陸王モーターサイクルとして復活するものの業績は芳しくなく60年に昭和飛行機陸王工場へと業務が引き継がれている。63年には戦前に紫電改等の航空機を生産していた川西航空機の後身・新明和興業が撤退、戦前から二輪車生産に従事していた宮田製作所も自転車生産に専念することとなった。64年には一時期上位を堅持した東京発動機が撤退、戦前からの有力企業・目黒製作所も業務提携先のカワサキに吸収された。また、二輪車産業復活の先鞭をつけた三菱重工、富士重工も65年、68年にそれぞれスクーター生産から撤退、自動車生産に集中することとな

図-1 二輪車産業企業数の推移 (1945-1975)



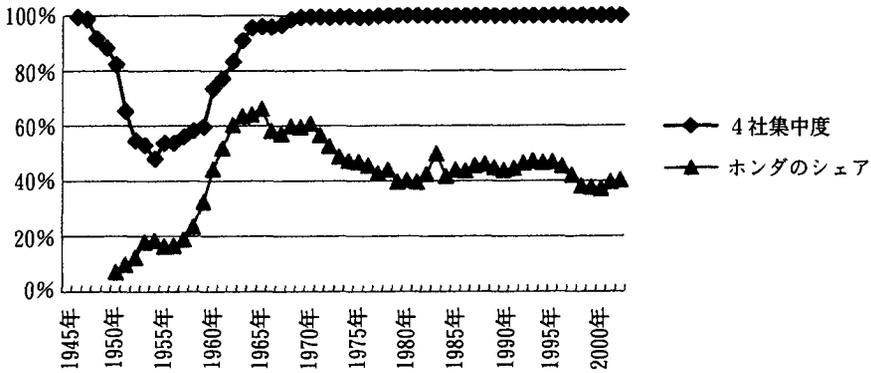
出所) 宮部公明編 (1997) 『日本モーターサイクル史』、日本自動車工業会『自動車統計年報 (年表)』各年版、および富塚清 (2001) 『日本のオートバイの歴史』より作成。

った。この2社は戦後復興期をスクーター生産で乗り切った結果としての積極的撤退であったといえよう。その後60年代末には既に国内販売を停止していたプリジストンサイクルも70年代初めに撤退、今日の4社による寡占体制がほぼ完成された。

(2) 市場集中度

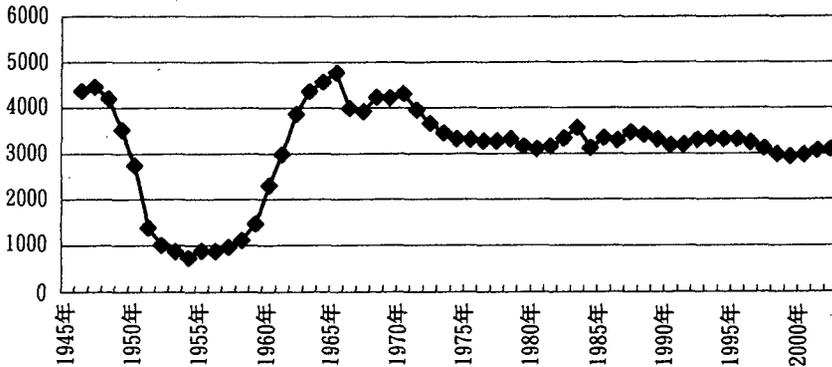
生産集中度 (CR4) と現在のトップメーカー・ホンダのシェアの推移、そして市場集中度を表すハーフィンダール指数 (HI) の推移を追ったものが、図-2、3である。40年代後半から50年の段階では参入数も多くなかったため、生産台数は少ないものの市場集中度は高い数値を示している。50年代初頭から54年までは参入が相次ぎ、入れ替わりも激しかったために上位企業の市場シェアは低下している。その後ホンダが躍進し上位4社の一角に食い込んでいくとともに4社集中度も上昇、スズキやヤマハ、カワサキの成長もあって60年代末にはすでに現行の上位4社でほぼ100%となっている。ホンダは46年の本田技術研究所設立から僅か

図-2 上位4社集中度とホンダのシェアの推移



出所) 日本自動車工業会『自動車統計年報(年表)』各年版より作成。

図-3 ハーフィンダール指数の推移



出所) 前掲図-2に同じ。

7年後の53年には新三菱重工を抜いて生産台数第1位となり、55年に東京発動機に僅差で首位を明け渡すものの、その後は今日まで国内生産台数首位を堅持している¹³。

50年代半ばの激しい上位争いは、同じく54年に最低値を記録しているハーフィンダール指数にも表れている。首位ホンダのシェアが20%弱であり、東京発動機や新明和興業などの新興企業と、みずほ自動車製作所や日黒製作所といった戦前からのメーカーやスクーターを生産する先行企業の三菱や富士の生産台数が拮抗してきたために4社集中度とともにハーフィンダール指数も低下した。その後は4社集中度と同様にホンダのシェアの上昇にあわせてハーフィンダール指数も上昇、65年には4766という高い数値を記録している。50年代末から60年代半ばにかけての指数の急激な上昇は、ホンダが当時他を圧倒する性能を誇ったスーパーカブC100を開発するとともに、大規模な設備投資を敢行して60年に最新鋭工場・鈴鹿製作所2輪車工場を完成させるなどいち早く量産体制を確立したことによる¹⁴。その後のヤマハ、スズキ、カワサキの追随によって4社体制が確立された70年代半ば以降は、ハーフィンダール指数は3000前後の高度集中を示す値で推移している。

(3) 要因分析

上述のように戦後復興期から高度成長期に至る期間に二輪車産業の構造は大きく変化した。この産業構造の変遷は、市場規模やその成長性といった需要の基礎的条件、技術革新の可能性や規模の経済性、資本や労働コストなどの供給の基礎的条件、そして規制や租税、補助金等の政策・制度の変化から大きな影響を受けたと考えられる。以下では企業数の推移等からこの期間を4つに分け、上記要因が二輪車産業に与えた影響を分析する。第1期は終戦直後から1940年代末までの戦後二輪車産業の胎動期ともいえる時期であり、第2期は49年から53年までの企業勃興期、第3期は53年から60年代末までの企業淘汰期、そしてそれ以降の寡占期である。

(産業再興期)

40年代末までの時期は参入企業数も少なく、企業規模あるいは事業規模も概して小さかった時期である。この時期の産業構造の需要側の要因としては、終戦直後の荒廃した時期であり、輸送・移動手段が不足していたとはいえ所得も低かったことがあげられる。また、スクーターやバイクモーターの供給によって需要の開拓も始まったが、依然経済全体が戦後の混乱を脱しきれない段階であり、二輪車市場の成長性もまた未知数であったと言える。需要の規模も小さくまたその成長性を見極めることも難しかったことが企業に二の足を踏ませた需要サイドの要因であったと考えられる。

供給サイドとしては、この時期は設備・資金ともに不十分で研究開発の機会も限定的であったため、産業内外の企業ともに技術的な将来性を計ることが難しい状態であったことがあげられる。富士・三菱の戦前航空機産業系二社が先行したスクーター分野の参入は既に難し

くなっていたが、バイクモーターの分野は初期投資費用も少なく参入のハードルは低かったと思われる。しかしながら当時はそのハードルを越えることさえ困難と感じる企業も多かったと考えられ、当時の資材不足は一層その障壁を高めたであろう。そして、二輪車産業を取り巻く環境は概して GHQ の全般的な管理統制の影響を受けたものであり、その影響が緩和、解除の方向に向かったのは49年の経済安定9原則が実施されたのちである。資材不足や石油統制、或いはドッジラインの引き締め政策は二輪車産業のみならず経済全体の需給に影響を及ぼし、直接・間接的に二輪車産業への参入の障壁を高めたと考えられる。この時期の企業参入数の低迷は、上記のような需給の基礎的条件や GHQ の経済統制の影響を受けたためであると考えられる。

(企業勃興期)

50年代前半はドッジラインによる不況の時期を抜け、朝鮮戦争の特需を足がかりに本格的な経済復興が始まった時期であり、二輪車産業では多数の企業による過当競争が始まった時期である。この勃興の要因として、需要サイドとしては、スクーターの投入で需要を開拓、バイクモーターで底辺の拡大に成功、徐々に本格的な二輪車へと需要が移行していった時期であり、市場規模はまだ小さいものの個人移動手段としての潜在需要は大きく、市場の成長性が非常に大きかったためであると考えられる。

供給サイドの要因としては、資材統制も緩和され生産を軌道に乗せた企業によって技術開発も進められたもののエンジン・車体とも未成熟で性能向上の余地があったことがあげられる。また、この時期の二輪車はスクーターを除けばバイクモーターが主流であったため構造的にも自転車に近かった。そのため、初期費用も小さく、中小企業から部品を購入して組み立てる旧態然とした当時の自転車産業アSEMBリーメーカーでも参入可能であった。バイクモーターでは高いシェアを誇ったホンダのカブF型の後継機FII型もその後の相次ぐ企業の参入によって売れ行き不振に陥るほどであった。

制度・政策の面では、不足する移動・輸送手段の充足をねらって免許制度が改正され、原付の運転許可制が採用されたことがあげられる。許可制の導入は石油統制の解除、53年の二輪車物品税引き下げもあってバイクモーターの需要を大きく喚起した。また、金融面の援助として、対日援助物資見返資金の融資や、自転車工業補助金、自転車発明実施化補助金の交付もなされている。二輪車産業は自動車産業のような保護育成策を取られたわけではないが、この資金援助は設備の近代化と技術開発に貢献したと考えられる。¹⁵

上記のような需給要件、政策の発動が数百ともいわれる企業の参入を促したと考えられる。しかしながら、この時期にはホンダのように他に先んじて高額の工作機械を導入し量産体制の構築を進める企業が現れはじめた時期でもある。その一方で依然として小規模のアSEMBリーメーカーでも参入可能であったが、外部依存ゆえに品質や需要への迅速性の面で立ち後

れを見せ始めた時期でもあった。

(企業淘汰期)

50年代前半の過当競争期は早くも50年代半ばには淘汰の時期を迎えた。既述のように4社集中度、ハーフィンゲール指数ともに54年を転機に上昇に転じている。この産業構造の変化に影響を与えたと思われる要因を以下では考えることにする。

この時期は二輪車需要が原付クラスではバイクモーターに代わって本格的な二輪車に移っていった時期であり、また、所得の高まりとともに嗜好性の高い大排気量車種の需要が拡大し始めた時期でもある。いずれの車種も経済性と感応性の違いはあれ高性能であることが必要条件とされ、メーカーに求める品質・技術水準は高まっていった。それに伴って品質を管理・維持するアフターケアの重要性が高まっていったのもこの時期である。二輪車産業はこのような需要の拡大と質的な変化に対応するべく、高い研究開発能力と近代的な生産設備、整備された販売網を必要とする産業へと変化していった。50年代前半には既にホンダ等一部の企業でその傾向が見られたが、体力のある他企業の追随によってこの時期に二輪車産業の技術・資本集約度は急激に高まっていった。¹⁶ホンダは58年に鈴鹿製作所を建設、スズキも追随して61年から63年にかけて本社工場を増強している。ヤマハも50年代末から60年代の半ばにかけて本社工場の集約や北川自動車(現早出工場)、昌和製作所(現創輝)に資本参加することで生産能力の向上に努めている。カワサキも明石工場内に60年に組み立て工場を建設、既存の小型エンジン工場との一貫生産体制を整えて本格参入した。この流れに対応できない中小企業、あるいはある程度の規模であっても需要に即した機種種の自主開発が遅れたアSEMBリーメーカーは淘汰されていった。

また、免許制度の変更もこの時期の淘汰を加速した。60年には新たに道路交通法が施行され、原付クラスの運転許可制を廃止、原付第一種は二人乗りも禁止となった。そのため、小排気量車、特に原付第一種クラスの需要は大きく落ち込み、上位排気量車種を新たに開発する体力を持ち合わせていない企業は退出を余儀なくされた。¹⁷

需給の基礎的な条件に合わせて、個人経営から企業規模経営へ、労働集約的な自転車産業的な体制から資本集約的な自動車産業体制への移行がこの時期の淘汰を生み出し加速したといえる。¹⁸この淘汰の時期を生き残ったのは、戦後二輪車産業の黎明期に参入、技術とアイデアで革新的な製品を供給し、いち早く大量生産体制を整えて二輪車産業をリードしたホンダと、二輪車産業に転用可能な技術と資本設備を有し他産業から参入したメーカー(スズキ、ヤマハ、カワサキ)であった。先行企業の規模拡大によって高まった参入障壁を乗り越えるには、同等規模の資本を有する企業規模と高い技術が必要であり、後発メーカーは少なくともそれらを有していたといえる。この後日本の二輪車産業は上記4社の寡占体制が続いていくことになる。

4. おわりに

本稿では、主として戦後復興期から高度成長期に至る期間の日本の二輪車産業の変遷を概観するとともに、その変遷要因を需要と供給の基礎的条件、政策や制度の変化等の点から分析することを主題としてきた。そこでは制度・政策も含めて二輪車産業の需要、供給の基礎的条件の変化が二輪車産業の構造と企業行動に大きく影響を及ぼしたことが述べられている。潜在的な需要の大きさとその成長性は多くの企業を引きつけ、参入を促した。二輪車需要の大きさやその成長性については、所得水準、人口密度や都市間の距離といった地理的な要素に、終戦直後の時期は極端な輸送・移動手段の欠如といった特殊要因も加味して考察をする必要があろう。供給の基礎的な条件の一つである技術の革新あるいは汎用性は、発展のベクトルこそ異にするものの技術・資本集約度を高める。ホンダは自転車産業としての性格が濃かった終戦直後の時期から当該産業の将来性を見抜き、技術革新を積極的な研究開発投資によって自己実現していった。二輪車産業の技術的な発展可能性の認識の違いが個々の企業の投資態度の違いとなって現れたといえる。労働集約的な旧態然とした自転車産業の延長線上の産業としてではなく、自動車産業その他産業へと発展する高い汎用性を持った産業であるとの認識の違いが企業の投資態度とその結果としての成果の違いとなって現れ、企業の淘汰を進めたと考えられる。

稿を閉じるに当たり、いくつかの留意点をあげておくことにする。本稿では主として戦後復興期から高度成長期の二輪車産業の国内展開に重点をおいて考察してきた。50年代後半より二輪車メーカーは海外への進出も本格化しており、輸出は以降の国内市場の停滞・縮小を補ってあまりある拡大を見せた。その後の海外生産移転、逆輸入といったプロダクトサイクルの面からも二輪車産業の海外展開に関しての分析・検討が必要である。特に重要性を増すアジアマーケットへの対応は中国・東南アジア間の最適生産体制ともあわせてその動向が注目される。

また、高度成長期以降の日本の二輪車産業の展開についても紙面の制約上、考察時期から排除してある。高度成長期以降の産業構造もまた需要や供給の基礎的な条件、制度や規制の影響を受けながら変化してきている。国内4社寡占体制は現在まで続くものの、決して安定的であったわけではなく、HY戦争と呼ばれるようなメーカー間の激しい競争も展開されている。95年には免許制度が改正され、教習所で大型免許が取得可能になったことから大型二輪車の需要が増加、それともなってハーレーダビットソン等の大型輸入車種との競合も激しさを増した。また、2001年には新たな展開としてスズキとカワサキの業務提携の発表されている。当面は車種の補完によって生産効率を高めることが目的であるが、国内市場の縮小も続いていることから、4社寡占体制に異変が起こることも十分に考えられる。高度成長期

以降の二輪車産業の展開については稿をあらためて考察することとしたい。

注

- 1 近年の中国二輪車産業の動向については FOURIN (2001) を参照。
- 2 二輪車新聞2003年1月1日号より。
- 3 1953年に通産省、日本小型自動車工業会、メーカー等の関係者によってスクーターは「原動機を座席の下に設け、前方に踏み台のある、車輪の直径が22インチ以下であるような2輪自動車を指す」と定義された(小関(2002b)5ページ参照)。
- 4 三菱重工業は1950年1月の企業再建整備法によって東、中、西日本の重工業3社に分割され、スクーターを生産した名古屋の中日本重工業はその後新三菱重工業と名称を変更。64年には再び旧三菱重工系企業が合併し、三菱重工業となった。
- 5 三菱重工業から1946年末に発売されたC-10(押しがけ式4サイクル112cc)は4.5万円、48年に発売されたC-21(キック式4サイクル148cc)は11.5万円であった(価格データは小関(2002b)による)。
- 6 1947年に施行された道路交通取締法は60年の道路交通法に生まれ変わるまでに幾度も交通事情に沿って改正されている。52年の改正で4サイクル90cc、2サイクル60cc以下の原動機付自転車は運転許可制となり、試験ではなく審査のみによって免許が交付されることになった。また、54年には2サイクルと4サイクルの区別はなくなり、運転許可制の原付は原付第一種(50cc以下)、原付第二種(125cc以下)となった。なお、60年の道路交通法ではこの許可制は廃止され、原付第一種は二人乗りも禁止された。
- 7 ホンダA型は当時小売価格1万6000円で売り出された。続くカブF型は2万5000円であった。
- 8 川崎航空機は1937年に川崎造船所から分離する形で設立された。終戦後の46年には川崎産業と社名を変更、50年には再建整備計画に基づき川崎機械工業、川崎岐阜製作所、川崎都城製作所の3社に分割となった。その後航空機製造事業法の施行によって航空機生産への道が再び開けたことにより、54年には清算中の川崎都城製作所を川崎航空機工業と社名変更、川崎機械と川崎岐阜製作所が吸収合併する形で新生川崎航空機工業が誕生している。69年には川崎重工、川崎車輛、川崎航空機の3社が合併、現在に至っている。川崎明発工業(現カワサキモータースジャパン)は川崎航空機本体の二輪事業参入により販売会社となった。
- 9 カワサキは1953年に川崎号KB-II60ccで、ホンダは54年にジュノオK型200cc、ヤマハも60年にヤマハスクーター175ccでスクーター市場にそれぞれ参入したものの、いずれも軌道に乗らず一時期撤退している。再参入はヤマハがソフトバイクと称し、女性をターゲットとした50ccスクーター・パッソルを発売した77年である。その後、80年にホンダが再参入を果たし、81年にスズキも原付一種クラスで初参入、カワサキも2002年に業務提携先のスズキからのOEMの形で軽二輪、自動二輪クラスで再参入を果たしている。
- 10 バイクモーターは1952年の道路交通取締法の改正によって小排気量車の運転許可制が実施されて以降急速に普及し、50年代半ばには20万台を超える量が生産されている(日本自動車工業会編(1995)105ページ)。
- 11 最盛期には東京だけでも百社を超える企業が参入していたとされ、全体では企業数は数百を数えたとされる。しかしながら統計データに記載されていない零細企業も多く、実際の企業数の変

動を把握することは難しい。したがって図の企業推移は入手可能な各種データをもとに作成してある。

- 12 その他主要企業の撤退の時期や経緯については富塚（2001）や宮部編（1997）を参照。
- 13 数値は日本自動車工業会『自動車統計年表』による。
- 14 既に1952年に白子工場、53年には大和工場、54年に浜松製作所葵工場を建設していたほか、52年には4億5000万円の工作機械の輸入を決断して設備の近代化を図っている。50年代前半の巨額の設備投資負担は新機種の販売不振によって54年の経営危機の要因ともなったが、労使協調や三菱銀行の融資、車種の縮小と新機種の開発等で乗り切っている。
- 15 ホンダは資本金が200万円だった1950年に、通産省（現経産省）より対日援助物資見返資金200万円の融資を受け、設備の充実を図っている。見返資金中小企業貸付制度については通産省・通商産業政策史編纂委員会編（1992）651ページを参照。スズキも小型発動機の発明実施化試験費として53年に20万円の補助を受けている。
- 16 ホンダは1949年に第1次増資で資本金を200万円にして以降、52年6月600万円、11月に1500万円、53年6000万円、56年の第5次増資では資本金を1億2000万円にと増強している。5年後の61年第10次増資では86億4000万円にまで増強、翌年には90億9000万円に達している。その間60年には鈴鹿製作所を建設し、58年に発売開始した量産型モデルスーパーカブの生産を移し、大量生産体制を確立している（ホンダHP年表参照）。スズキも同様に50年代後半から60年代前半のこの時期、資本の増強に努めている。53年の1億2000万円から60年には15億円、63年の資本金は45億円にまで達している（スズキ70年史）。
- 17 前掲日本自動車工業会編（1995）58ページ。
- 18 太田原（2000）はこの時期の企業淘汰を量産体制を確立したホンダと自転車産業的なアセンブリメーカー・東京発動機の2社に焦点を当てて分析している。

参 考 文 献

- アイアールシー（2003）『日本二輪車業界の世界戦略2003年版』アイアールシー
- 天谷章吾（1982）『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房
- 太田原準（2000）「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、経営史学会
- 小関和夫（2002a）『国産二輪車物語』三樹書房
- 小関和夫（2002b）『カタログでふりかえる日本のスクーター』三樹書房
- 加茂紀子（2001）「アジアの二輪車産業と市場の動向」『JAMAGAZINE』2001年3月号、日本自動車工業会
- 加茂紀子（2002）「世界の二輪車産業 日本の二輪車産業」『JAMAGAZINE』2002年6月号、日本自動車工業会
- 明石工場史編纂委員会編（1990）『明石工場50年史』川崎重工業株式会社明石工場
- 鈴木自動車工業(株)経営企画部広報課編（1990）『70年史』鈴木自動車工業
- 通産省・通商産業政策史編纂委員会編（1992）『通商産業政策史第3巻—第1期 戦後復興期（2）—』通商産業調査会
- 富塚清（2001）『日本のオートバイの歴史』三樹書房

- 日本自動車工業会 (1988) 『日本自動車産業史』 日本自動車工業会
日本自動車工業会編 (1995) 『モーターサイクルの日本史』 山海堂
三樹書房編 (2001) 『ホンダスーパーカブ』 三樹書房
三菱重工業 (1967) 『新三菱重工業株式会社史』 三菱重工業
宮部公明編 (1997) 『日本モーターサイクル史』 八重洲出版
宮部公明編 (1998) 『ホンダ50年史』 八重洲出版
山本惣治 (1961) 『日本自動車工業の成長と変貌』 三栄書房
山本肇 (1999) 「注目される海外の二輪車市場」 『JAMAGAZINE』 1999年11月号, 日本自動車工業
会
FOURIN (2001) 『2002中国自動車・部品産業』 FOURIN

統計資料

- 日本自動車工業会 『自動車統計年報』 各年版
日本自動車工業会 『日本の自動車工業』 2002年版
日本自動車工業会 『世界自動車統計年報』 2002年版
本田技研工業 『世界二輪車概況』 各年度版
本田技研工業 『平成14年度決算報告書』
二輪車新聞社 『二輪車新聞』

参考 URL

- 川崎重工 <http://www.khi.co.jp/index.html>
鈴木自動車工業 <http://www.suzuki.co.jp/index.html>
本田技研工業 <http://www.honda.co.jp/>
ヤマハ発動機 <http://www.yamaha-motor.co.jp/>
新明和工業 <http://www.shinmaywa.co.jp/index.htm>
日本自動車工業会 <http://www.jama.or.jp/>