

成長する二輪車需要と利用動機

後藤 勇*

国内二輪車需要は、昭和37年以来14年間にわたって微減傾向にあった。しかし、昭和51年発売のホンダロードパルをきっかけに急増し、昭和57年度国内出荷328万台を見るに至った。この背景を、二輪車保有台数の推移、乗用車の普及、免許保有者の増加、および交通社会環境の面から解析する。また、二輪車急増の主役となったファミリーバイクおよびスクータのコンセプトと、女性を中心に増加した新しいユーザー層の動向を分析する。さらに、二輪、四輪共存の新しい混合交通の時代における、二輪車の正しい位置付けに向けての諸活動および交通事故対策等の必要性について検討、提案する。

Increasing Demand of Two-wheeled Vehicles and Motive of Users

Isamu GOTO*

The domestic demand for two-wheeled vehicles had been on the slight decline for 14 years from 1962. However, taking advantage of Honda "Roadpal" appearing in the market in 1976, the demands suddenly expanded and production for domestic sales finally reached 3.28 million units in 1982. This paper analyzes this background with the trend of two-wheeled vehicle registrations, spread of automobiles, increase of drivers license holders, and traffic and social environment. It also examines the concept of mopeds and scooters which was the main factor of increasing the number of two-wheeled vehicles and the motive of the female user. In this new situation of mixed traffic, the paper suggest the activities for the proper role of two-wheeled vehicles and countermeasure for traffic accidents.

1. 二輪車を取り巻く社会環境の変化

1-1 急増する四輪車の普及

昭和30年代後半からはずみのついた高度経済成長と共に、家庭電化製品の急速な普及、それに続いて四輪車も着実に需要を伸ばしてきた。昭和40年代に入ると、実用性能の大幅に向上した軽自動車と大衆車の発売により、それまで貨物、営業用が中心であった四輪車需要が、乗用車主体に大幅な需要の増加をみた。これにより一般家庭への乗用車の普及率は昭和45年には約27%¹⁾に達し、マイカー時代の幕あけとなった。その後も安定した需要により、昭和56年には、四輪車全体および乗用車の保有台数はそれぞれ3,962万台、2,461万台に達した(Fig. 1)。普及率も約60%となり、今日では一般家庭の生活必需品として定着するに至っている。このことが二輪車の需要に大きな影響を与えた。

1-2 国民皆免許時代

四輪車の増加、普及と共に、免許保有者も年々増加してきた。昭和57年には、男性約80万人、女性約120万人の増加となり、男女併せて約4,700万人が原付二輪免許を含む運転免許を保有している。

これは、適齢人口に対して男性は73%、女性は32%の保有率である。特に、30歳前後の男性は90%以上、20~40歳までの女性の50%以上が運転免許を保有している。必要ならば誰にでも、二輪車や四輪車の運転が出来る時代になってきたといえる。

1-3 その他の諸環境の変化

昭和40年代の後半には、経済の高度成長の結果、社会環境の大きな変化が起こり始めた。それは、ファミリーバイクの普及には望ましい変化であった。それらは、

- ・住宅供給不足と高騰による住宅の郊外移行
- ・石油危機によるガソリン価格高騰や四輪車維持費の上昇
- ・交通渋滞の増加
- ・女性の就労機会の増加(Fig. 2)

* 本田技術研究所常務
Managing Director, Honda R. & D. Co., Ltd
原稿受理 昭和58年4月5日

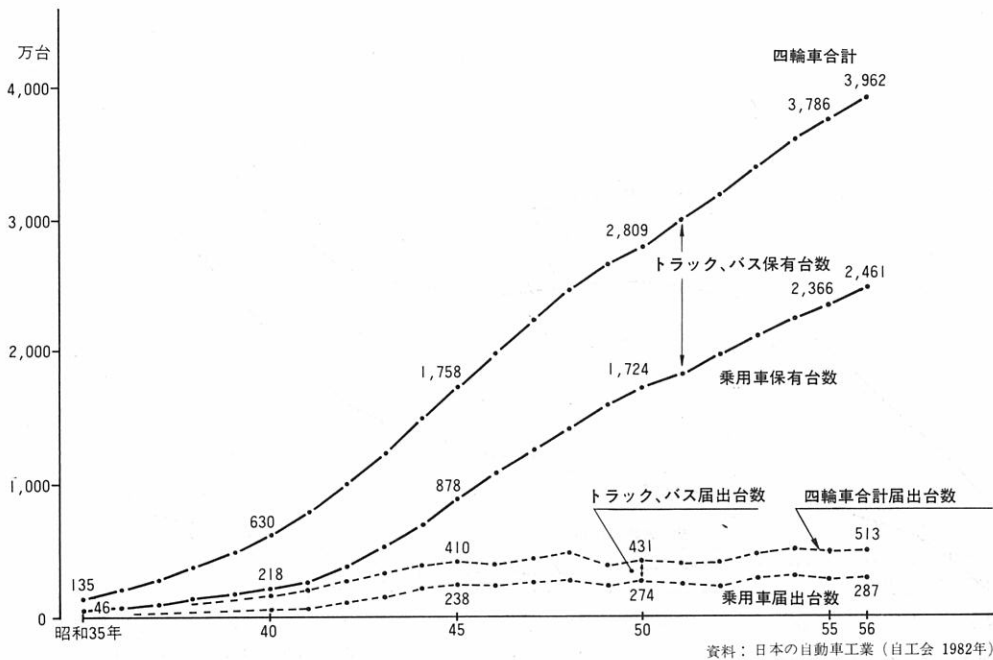


Fig. 1 四輪車の保有台数と新車届出台数の推移
Trends of four-wheeled vehicle registration and number of new registered vehicles

等であった。

2. 二輪車の動向

2-1 実用と遊びへの二極化

昭和40年代は、急速に開花した四輪車時代のために、125ccを中心とした移動用および商用の二輪車は、四輪車に置き換えられていった。そのために、二輪車の需要は微減傾向になった (Fig. 3)。

その中で二輪車は、二輪車の持つ特徴を生かした実用性とレジャー性の2つの方向へ進み、それがほぼ次の4タイプに分けられるようになった (Fig. 4)。

- 1) ビジネスタイプ：ホンダスーパーカブに代表される小型実用車
- 2) ファミリータイプ：ホンダシャリーなどの女性向け実用低床車
- 3) レジャータイプ：ホンダモンキー、ダックスのようなレジャー志向車
- 4) スポーツタイプ：ホンダCB750に代表されるオンロードスポーツ志向車およびヤマハドレール等のON/OFF志向車

2-2 各タイプの概要

i. ビジネスタイプ

四輪車が普及するに従い、移動用および商用の二輪車は次第に四輪車に取って替わられた。

その中で、昭和33年に発売されたホンダスーパー

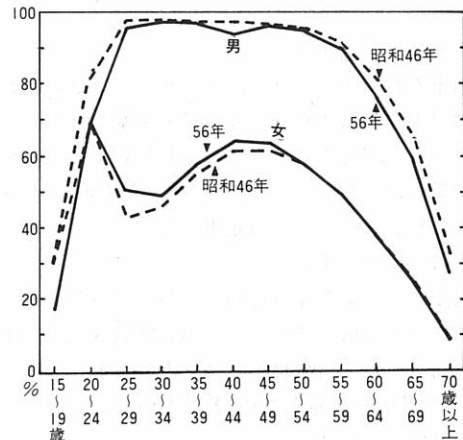


Fig. 2 男女、年齢階級別労働力人口比率の推移²⁾
Labour force participation rate by sex and age group

カブに代表される50ccクラスの小型実用車は、簡便性、経済性に優れていたため、四輪車と共存しながら、仕事や通勤の足として定着していった。

ii. ファミリータイプ

昭和47年に、女性ユーザー向けのホンダシャリー50が発売された。その後、他メーカーからも発売され、ファミリータイプとしての市場を形成していった。そして、女性を含めた家族中で使える車として、短距離交通の用途に定着していった。これらが、次の時代の新しいファミリーバイク市場を創り出す先

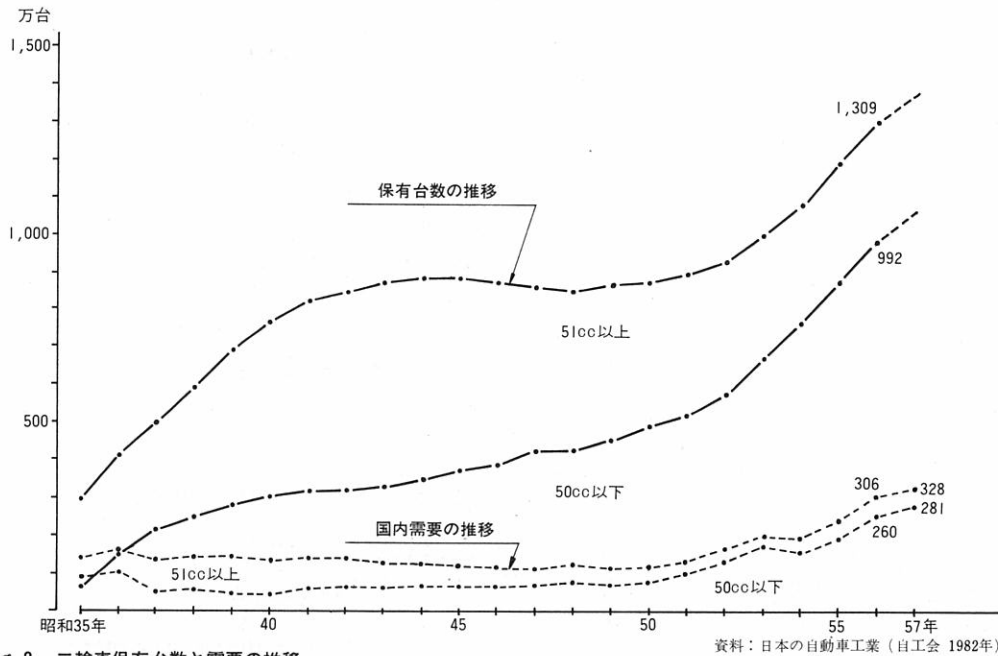


Fig. 3 二輪車保有台数と需要の推移
Trend of two-wheeled vehicle registration and demands

資料：日本の自動車工業（自工会 1982年）

駆となった。

iii. レジャータイプ

乗用車の普及やレジャー、レクリエーション活動の活発化等の背景から、手軽に扱える楽しい雰囲気のミニバイクが定着していった。昭和42年から44年にかけて、ホンダモンキーZ50、ダックス50/70が発売され、レジャーバイクの元祖となった。

iv. スポーツタイプ

通勤やツーリング等の目的に使われていたスポーツタイプの二輪車は、エンジンの大排気量化と高出力化へ向かった。昭和44年には、大型スポーツバイクホンダCB750が発売され、若者を中心の一つの市場を築いていった。

また、昭和42年には、ヤマハトレール125が発売されており、二輪車を純粋なスポーツとして楽しむユーザーが増加し始めた。その後、モトクロス、トライアル等の競技が活発となり、スポーツとして定着していった。

以上のように、二輪車の持つ特徴を生かした方向へ進み、四輪車と異なった世界へ歩み出した。

しかし、二輪車の総需要は微減傾向となり、昭和37～50年までの14年間は、国内年間販売台数120万～140万台の低迷期となった (Fig. 4)。これは、男性を中心とした限られたユーザー層に対する商品であったためと思われる。

2-3 二輪車の社会的地位

以上の如く、昭和40年代の二輪車の社会的地位としては、大別して次の2種類に分けられていたといえる。

- 1) 50cc 中心のビジネスタイプ：この分野の二輪車は、その簡便性、経済性に優れた手軽な足として社会的に受け入れられていた。
- 2) スポーツタイプ：エンジンの大排気量化と共に、若者を中心とした暴走行為が目立ち始めた。改造による騒音問題、スピード違反による死亡事故、暴走族の出現等の理由により、反社会的な乗り物と見なされていた。

このような世相を反映し、二輪車への好意度は男性で、

- ・好意的 25%
- ・中間 23%
- ・非好意的 52%

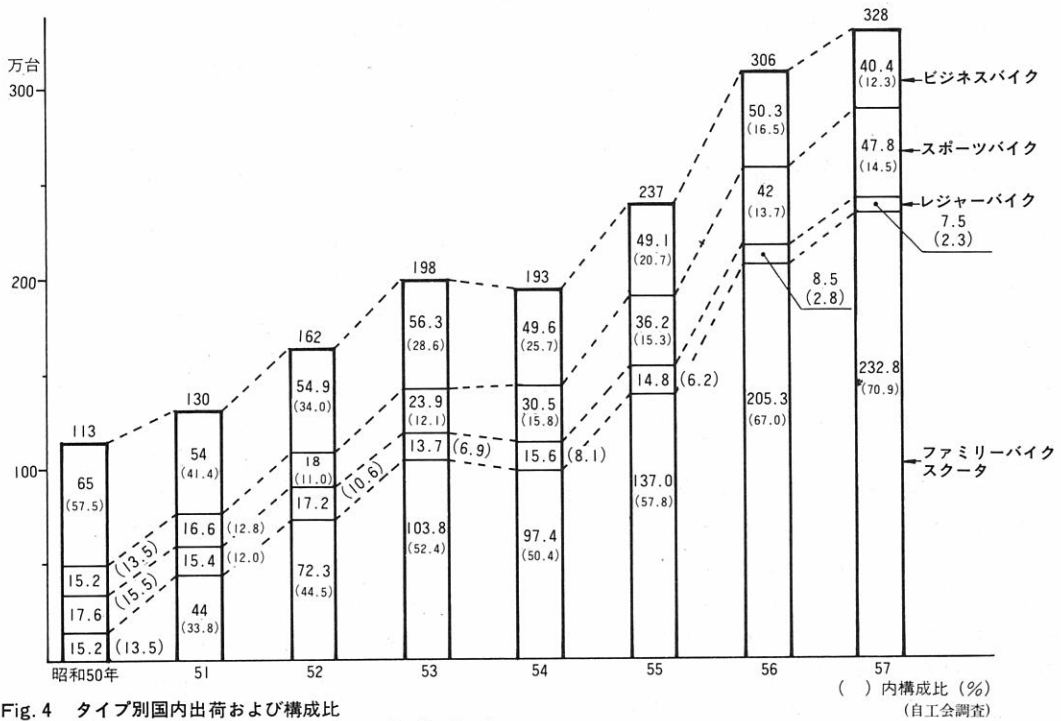
という結果が出ていた。特に、女性にとっては反社会性の強いイメージの乗り物であった。

3. ファミリーバイクの普及

3-1 ファミリーバイクブーム

昭和50年頃のファミリーバイクは、

- ・重い車体重量 (70kg 前後)
- ・複雑な操作、取り扱い性



・オートバイ的なメカメカしい外観等の、従来のオートバイ的な性格を少なからず持っていた。それでも、日常生活の中で欠かすことのない人々を中心に、徐々に二輪車の需要が増加し、女性の利用も増えつつあった (Fig. 5)。

しかし、オートバイ的な性格から脱し切れないファミリーバイクは、多くの女性にとって、魅力ある商品には見えなかったと思われる。ところが、昭和51年に発売されたホンダロードバルは、

- ・軽い車体重量 (44kg)
- ・自転車に近い簡単な操作、取り扱い性
- ・自転車のような軽快で親しみのあるデザイン
- ・実用的な動力性能
- ・手ごろな価格

など、従来の二輪車イメージを一変させた乗り物であった。それまで二輪車に目を向けることのないユーザーにも、受け入れられるきっかけを作った。

- それは、ホンダロードバルのユーザーの特徴が、
- ・約70%が女性
- ・女性ユーザーの大半が主婦
- ・初めて二輪車を購入した割合が高い

などのことからもうかがえた。

さらに、発売の際に取られた宣伝広告活動は、二輪車としては画期的な手法であった。それは、

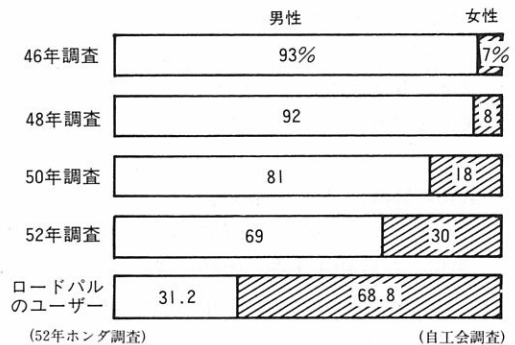


Fig. 5 50ccユーザーの性別構成の推移 Trends of 50cc motorcycle user by sex

- ・テレビによるCM活動
- ・親しみ易い女性のCMへの起用

であった。

それまでの二輪車は、新聞や雑誌によるCM活動が主体で、自動車や家庭用電器製品等の耐久消費材のように、テレビによって直接茶の間に情報を届けることは稀であった。また、女性キャラクターモデルの起用は、近より難い二輪車のイメージを一変させ、その後のファミリーバイクCMの先駆となった。これは、ファミリーバイクの一般家庭への普及を早めた要因の一つと考えられる。

また、二輪車を取り巻く社会環境の変化としては、

- ・乗用車の普及率が高まるにつれ、女性も乗り物に対する見方が親しみのある方向へ変わってきたこと
- ・免許保有者の急増
- ・住宅の郊外化や女性の就労機会の増加
- ・交通渋滞やガソリン価格の高騰

等も、このファミリーバイクブームの要因になったと考えられる。

3-2 スクータブーム

昭和52年および53年に、全体がカバーされたモダンなデザインのファミリーバイク、ヤマハパッソル、パッソラが発売された。これらは、実用的な走る機能主体のロードパルに比べ、徐々に需要を伸ばしていった。時期を同じくして、輸入スクータの販売が伸びていたことなどから、ユーザーがファミリーバイクにも、ファッション性や快適性を求めはじめたものと思われる。昭和55年に「ザ・スクータ」と称したホンダタクトが発売され、これが新しい時代のスクータブームの火つけ役となった。翌年には、ヤマハヘルガ、スズキジェンマが発売された。これらのスクータは、昭和30年代にブームとなったスクータや従来の二輪に対して、下記の点で大幅に異なっていた。

- ・ファッションブルなデザイン
- ・快適なフラットフロアステップとレッグシールド
- ・振動の低減、乗り心地の向上
- ・自転車のように扱える手動ブレーキや、操作を容易にした自動変速機、始動装置
- ・プラスチック材などの多用による女性でも扱える軽い車体

これらは、各モデルに共通の特徴として挙げられる。このように、市場ニーズに適合したファッション性と快適な実用性を兼ね備えた乗り物になったため、新時代スクータは、新規ユーザーの急激な増加を促進させたものと考えられる。また、スクータやファミリーバイクは、家族の中心である主婦に利用される割合が高いことから、社会的にも再認識されるようになった。

3-3 多様化するスクータ群

生まれ変わったスクータは、市場ニーズに応えるべく、下記のような点を中心に多様化、高度化をしていった。

- ・乗用車のような快適性の追求
- ・混合交通への適応性をさらに高めるための登坂

性能、動力性能の向上

- ・荷物運搬性や手荷物収納性の改良
- ・使用目的やユーザーの好みに応じたバリエーション化

その結果、スクータは、使用目的やユーザー嗜好などにより、次のような多くのバリエーションを持つ商品群を形成するに至った。

- ①ライトスクータ：軽い車重と簡単な操作性を持ち、女性を含む広いユーザー層を対象とした軽量スクータ
- ②スポーツスクータ：混合交通の中での走行性能、登坂性能、乗り心地を向上させたスポーティな外観をもつスクータ
- ③高級スクータ：乗用車や高級スポーツカーのイメージを持つ居住性、快適性を向上させた高級スクータ
- ④三輪スクータ
二輪車の持つ軽快な操作性と駐車楽なワンタッチレバー式パーキング装置を持つ、スイング式三輪スクータ
- ⑤大型スクータ
125cc やさらに大きな排気量のエンジンを搭載した大型スクータ

3-4 スポーツバイクの発展

ファミリーバイクやスクータブームと共に、二輪車の反社会的なイメージは徐々に弱まっていった。そしてスポーツバイクは、健全なスポーツとしての愛好者が増え、若者のみならず大人にも受け入れられている。これは、

- ・動力性能や走破性等の大幅な改良
- ・エンジン形態を含めた多彩な新商品
- ・スポーツバイクのファッション化

等により、スポーツバイクに大きな魅力が付加されたことによるものと思われる。

3-5 ユーザー層と用途、使用理由

i. ユーザー層

二輪車のユーザーは、年齢別、職業別に幅広い層にわたっている。大きな変化として、50ccユーザーの中で女性の占める割合が増加している。特に主婦の割合が、昭和52年度には23%へと急増している(Fig. 6)。それだけファミリーバイクが家庭生活の中に入り込み、密着度を増してきたものと思われる。

ii. 用途

二輪車の用途は、昭和54年度の調査結果によると次の通りである。

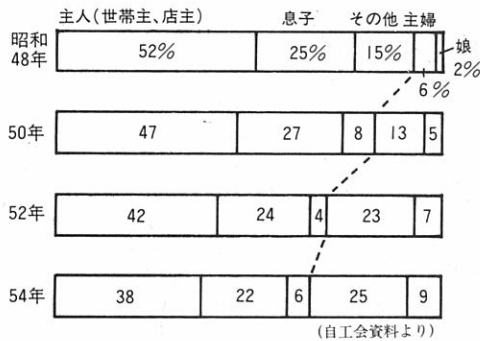


Fig. 6 50ccのユーザーおよび性別構成推移
Trends of 50cc motorcycle user by sex

- ・通勤 38%
- ・用足し、買物 26%
- ・商用、仕事 12%
- ・周辺の乗りまわし 9%
- ・通学 8%
- ・日帰り程度のレジャー 3%

日常生活の必需品として使用しているユーザーが多く見られる。使用頻度で見ると、ほぼ毎日使用している人が70%を占めている³⁾。

iii. 使用理由

ファミリーバイクの使用理由として、次のような点が挙げられている³⁾。

- ・自転車より楽 50%
- ・経済的 45%
- ・交通が不便 41%
- ・場所を取らない 33%
- ・二輪車が好き 31%

特に「二輪車に乗ることが好き」と答えたユーザーは、10年前に比べて3倍になっており、使用理由の31%を占めている。これは、二輪車に乗ることにより、

- ・風を切って走る爽快感
- ・道具を自分でコントロール出来る満足感
- ・鳥のように飛ぶ解放感

などの体験をして、「新しい世界」が広がっていったものと思われる。特に、初めて二輪車に乗った主婦にとっては、「楽しい体験」となったことがファミリーバイク急増の大きな要因の一つであったように思われる。こうして、用足しや買物の時に二輪車に乗ること自体が、他のスポーツや娯楽と同様に、手軽で身近なレジャーの一つとして定着してきた結果であろう。

3-6 二輪車のメリット

二輪車の需要が増加している要因として、次のようなことが挙げられる。

- ①簡便性……自転車代りに使えて楽
- ②利便性……仕事、通勤、通学に便利
- ③経済性……燃費、維持費、価格が安い
- ④機動性……時間が節約でき、混雑した所でも走れる
- ⑤省スペース性……渋滞緩和、駐車場、車庫のスペースが少ない
- ⑥レジャー性……乗る楽しみ、満足感、爽快感
- ⑦スポーツ性……モトクロス、トライアル、ツーリング等の健全スポーツとしての楽しみ

使用実態を調査してみると、「簡便性」「利便性」「経済性」「機動性」という理由が特に高い。それも、公共交通機関および四輪車の代用として、「通勤」「用足し、買物」「商用、仕事」に多く使われている。一方、市場において、デザイン、走りへの要望も強く、ユーザーの好みにより多様化の傾向にある。これらを併せ考えると、日常生活の足と同時に、潜在意識として二輪車に乗ることの楽しみがさらに普及を助長させているものと思われる。

狭い国土と山岳地帯が多いというわが国の特殊事情や、道路行政の立ち遅れにより、住宅事情や交通渋滞の問題は、今後さらに増加するであろう。このような社会情勢の中で、二輪車は益々必要な乗物になると思われる。

4. 二輪車の普及による新しい問題点とその対応

昭和40年代の四輪車優先道路であった交通環境の中に、昭和50年代に入って、ファミリーバイクを中心とした二輪車加わり、新しい混合交通の時代に入ったわけである。このような交通環境の変化に対し、運転者の意識は旧態依然のままであったため、保有台数の増加と共に交通事故が増加してきた。今後は、二輪、四輪共存時代に適した交通環境の整備(安全施設の拡充等)、およびユーザーの交通教育訓練といった総合的な対応が必要であろう。

4-1 交通事故

わが国の交通事故による死者数は、昭和45年をピークとして年々減少してきている。しかし、二輪車の保有台数が急増するに従い、二輪車による死者数も増加し始めている⁴⁾(Fig. 7)。ファミリーバイクに乗る女性ユーザーの事故割合が増加し、50ccクラス

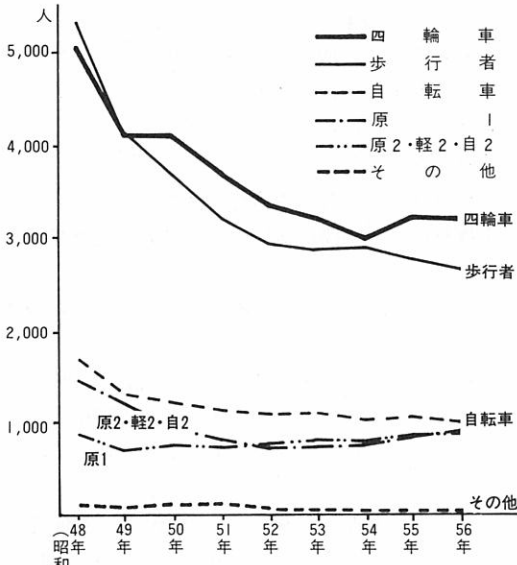


Fig. 7 交通事故による死者数の推移
Trends of fatal casualties by traffic accidents

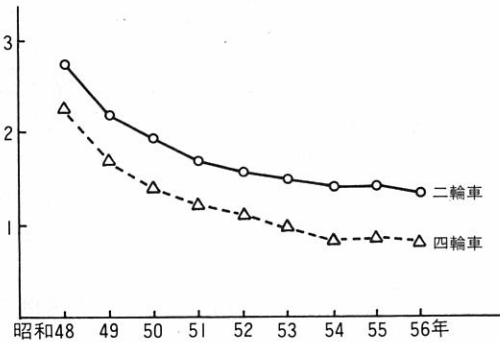


Fig. 8 保有車両1万台当りの事故死者数⁴⁾
Fatal accidents per 10 thousand units of vehicles

の事故件数の16%に達したことが大きな特徴といえる。保有台数1万台当りの死者数で見ると、Fig. 8の通りである⁴⁾。また、二輪車の死者割合は、交通事故による死者数の20%となっている⁵⁾(Fig. 9)。

4-2 交通教育訓練

i. 安全運転普及活動

二輪車業界においては、昭和45年から、安全運転講習および指導員の養成などがスタートした。現在、

- ・原付講習教室
- ・二輪車講習教室
- ・セーフティクラブ教室

等を全国的規模で展開し、実績を上げている。

ii. 学校教育

全国高校PTA連合が、高校生のバイク運転全面

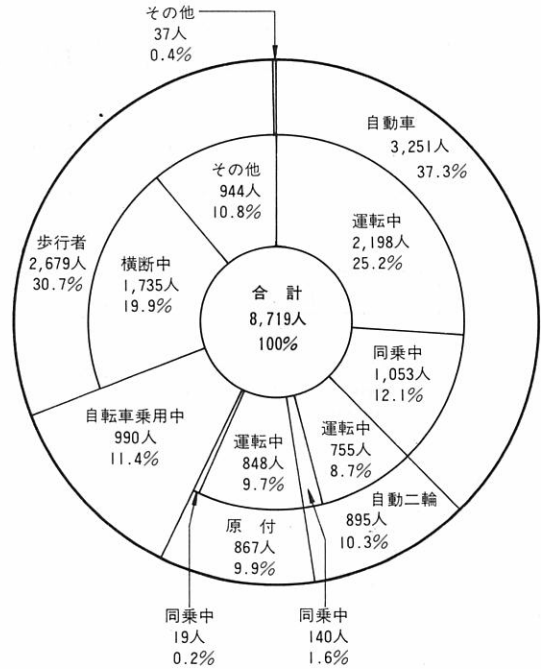


Fig. 9 状態別死者数の内訳(昭和56年)
Fatal accidents by prior movement of road user

禁止を打ち出した中、栃木県では高校生二輪安全講習会が発足10年を迎えた。県内の53%の高校生が参加しており、受講生徒には事故が少なく、着実な効果を上げていることが報道されている⁶⁾。いたずらに禁止するのではなく、若いうちに交通社会のルールを学ばせることが交通事故防止に効果が高いということであろう。道具は正しい使い方をすることが大切で、それには使う人の教育が最も重要である。国民皆免許時代といわれる今日、中学、高校から正しい乗り方を含めた安全教育を正課に取り入れる等の積極安全教育制度の導入が強く望まれる。

iii. 免許教習内容の改良

普通免許教習時に、数時間、二輪実地教育の義務づけが青森、福岡県で本年度よりスタートした。このように、二輪、四輪共存の混合交通時代に適した教習内容(お互いに相手の立場を理解出来るような教習内容)に、変えていくべきであろう。

4-3 交通環境の整備

新しい混合交通の時代に入ると、四輪優先に作られた交通システムでは、種々の不都合が生じてくるのは当然であろう。ここでは、安全確保の観点から、いくつかの提案をしてみたい。

i. 二輪車専用レーンの設置

オランダのモベット専用レーン是有名である。わ

が国では、二輪車専用レーンは非常に少ない。幹線道路の一部に、二輪、軽車両レーンが見受けられるにすぎない。今年4月より、東京都ではバス専用レーンと兼用した二輪レーンが誕生した。このような配慮も重要であろう。

ii. 交差点の事故防止

二輪車の事故死者数のうち、交差点が最も多く、65%に達している。そのうち、出合頭の事故が多いことから見ても、被視認性の低い二輪車を先に通してしまう等の改良によって、事故数を減らすことが出来ると思われる。

以上のように、混合交通の中での交通事故防止法としては、

- ・二輪車と四輪車の走行車線を区分すること

- ・二輪車と四輪車のスタート時期を変えること
 - ・流れをスムーズに流すこと
- などが効果的と思われる。

参考文献

- 1) 経済要覧, 昭和57年度版, 経済企画庁
- 2) 日本統計年鑑, 昭和57年度版, 総理府統計局
- 3) 昭和54年度二輪車需要動向調査結果の概要, 日本自動車工業会, 昭和55年度版
- 4) 昭和56年二輪車の事故分析, ホンダ安全運転普及本部
- 5) 1982日本の自動車工業, 日本自動車工業会, 昭和57年度版
- 6) 二輪車新聞, 昭和58年2月4日付