

## 第 1 章 日本の二輪車産業

——発展のプロセスと全体像——

はじめに

現在、ホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキの二輪事業の売上高(連結)を抽出して合計すると 2003 年度においては 2 兆 3000 億円程度となり、同じく 4 社の生産実績はグローバルベースで 2003 年度には 1400 万台、2005 年度の販売計画は 2000 万台弱まで増加する見通しである。直近 5 年間、全世界の二輪車生産量は平均して年 10%以上の成長を見せており、その 5~6 割は日本の 4 社およびその海外の関連企業により占められている。

日本の二輪車メーカー 4 社は、いずれも自動車その他の兼業部門を持つために、従来、各社の公開情報をもとに「日本二輪車産業」という括りで統計数字をまとめるのが困難であり、せいぜい国内での生産台数や輸出入台数のみを得られるのみであった。しかし平成 11 年度に商法が改正され、それまで不十分であった各社の事業別セグメント情報、および連結対象となる海外グループ企業の状況が公表され始めたため、ようやく各メーカーの各種統計数字を集計してグローバルベースでの「日本二輪車産業」あるいは「日系二輪車産業」の全体像を把握することが可能となった。

日本の二輪車産業は、敗戦後の国内市場の急成長、スケールメリット確立後の海外進出、そして圧倒的な国際競争力の獲得というパターンを早期に形成したという点で、日本製造業の尖兵であった。その後、同様のパターンを家電産業や自動車産業が追うことになる。

以下では、この日本二輪車産業の発展を年代ごとに概観したのち、集計された統計をみながら二輪車生産の推移、二輪車市場の現状、生産者の構成、

二輪車産業に関わる法制度を順に追い、日本二輪産業の全体像の把握を試みたいと思う。

## 1. 産業発展の概観

### (1)産業発展の過程と政策の変遷

#### ①1945年以前

戦前は、日本の二輪車産業にとって黎明期に位置づけられる。1909年以降、個人や企業による試作が続くが、事業化がされないまま、20年代に入ると、アメリカ、イギリス、ドイツから続々と二輪車が専門商社によって輸入された。輸入車によって市場が形成されはじめた20年代になって初めて、村田鉄工所、宍戸兄弟会社、みずほ製作所、宮田製作所、日本自動車製作所といったメーカーが外国車の模倣をおこなって、小規模なオートバイの生産を開始した。業界全体の生産量は、30年代に年間1200台から1700台で推移し、1940年に3037台を記録したのが、戦前の最大の生産量となる。その後、戦時体制のなかで中断を余儀なくされた。異色だったのは、1931年に設立された米国ハーレーダビッドソン社の日本法人である。ハーレーダビッドソン社は35年になるとロックダウン生産を開始し、製品は陸王と名付けられた。国産各社の二輪車生産は戦時体制のなかで中止されたが、この国産ハーレーだけは陸軍に供給されたため生産を続けた。

業界の動きとしては、日本小型自動車工業組合が1937年に設立されるが、戦時体制の中で1943年に自動車統制会に解消され、積極的な動きはみられなかった。行政・政策面では、1937年に自動車製造事業法が制定されて海外製品の輸入や日本でのKD生産が禁止されるが、二輪車は対象とならず、ハーレーダビッドソン社によるKD生産と陸軍への納入は戦時体制の中でも維持された。

#### ②1945年～1959年

日本の二輪車産業は、戦後15年あまりで産業として確立する。業界団体

の積極的な活動、あるいは二輪車に関わる行政・政策の動きは、この成立期に集中的に発揮された。とりわけ需要振興策と技術開発促進のための諸施策は、市場での自由競争を基本とする側面的政策でありながら、需給両面で顕著な効果をもたらした。この点は従来指摘されることが少なかったので、ここで触れる必要がある。

1948年に日本小型自動車工業会(以下、小自工)が設立されたが、当面の作業は物資不足のなかでの資材の必要量確保であった。50年代に入り、物資不足が緩和すると小自工は外車輸入防止、輸出奨励、技術力強化に向けた活動に注力するが、行政もまたこれに協力的であった。外車輸入防止活動は、50年代前半には業界の総意として進められたが、55年、早くも小自工は、業界が十分な国際競争力を得たものと判断し、輸入自由化の時期については政府に一任した(実際に自由化されたのは1961年)。

行政・政策面では、1954年、運輸省により道路運送車両法の改正が行われ、排気量区分の国内規格を国際基準へと整合させた。これによって国内車両規格そのまま海外主要市場での排気量区分に沿うものとなり、現地の免許制度や税制になじむものとなった。一方通産省は、乱立する二輪車メーカー各社の製品の性能試験を1952年と53年に行った。これによりメーカー間の性能格差が業界で認識され、各社の技術開発が促進された。さらに業界団体を後援してレースを行い、各社の性能差を大衆にも認識させることでメーカー間の技術開発競争を促した。

需要促進策としては、免許制度の緩和、物品税の引き下げ、そして割賦販売制度の認可が効果的であった。日本の二輪市場は、1952年に50ccブーム、1955年に125ccのブームが起きたことで形成されたといってもよいが、いずれのブームもそれぞれの運転資格が免許制から届出制へと緩和されたことをきっかけとしていた。物品税は短期間で30%から5%へ引き下げられ、50ccに至っては廃止され、購買意欲を喚起した。1950年の小型自動車に対する割賦販売の認可は、オートバイ購入の可能性を中小自営業者を中心とする大衆に大きく開いた。これら行政の需要促進策が功を奏し、1960年の国内二輪車

販売量は、フランスを抜いて世界最大となった。

二輪メーカー各社の動きとしては、この時期、需要の拡大に引き寄せられた大量の新規参入と激しい競争、大量淘汰によって、業界の強靱な基本構造が形成された。このプロセスについては比較的研究が蓄積されているので、以下に要約していこう。

1946年から戦前メーカーの生産が再開され、同時にスクーターへの新規参入が見られた後、企業数は1951年には30社、53年には70社、55年にはピーク時で204社までふくれあがった。この段階におけるトップメーカーは、戦前から小型エンジンの生産で実績のある東京発動機であった。本田は48年に設立され、スズキは52年に二輪車事業に参入、ヤマハは55年に日本楽器から分離して生産を開始した。

本田が東京発動機とのシェアを逆転し首位に立つプロセスは、1956年の一年間保証サービス制度の実施および全機種価格引き下げを契機とし、58年のスーパーカブの発売によって決定的となった。59年になると業界の淘汰が激しくなったが、この年、エンジンサプライヤーであったカワサキは、オートバイの一貫生産への参入を表明した。

輸出への関心は、業界団体、各社共に早い段階から高く、早くも1948年には1000台もの輸出が記録されている。試験的な輸出も各社によって試みられた。小型自動車工業界も海外市場への製品キャラバンや見本市への出店を通じて、日本製二輪車のアピールに積極的に努めた。本田は、1959年には海外のレース活動で知名度を上げ、同年、ロサンゼルスに現地法人を設立したことが、日本メーカー最初の本格的な海外進出となった。

### ③1960年代

60年代は寡占化した4社による各社の自主的な動きが顕著となる。1960年に本田がスーパーカブの単一機種月産5万台の大量生産工場として鈴鹿製作所を建設し、これ以降、日本の二輪車業界は高度な自動化と規模重視の事業論理へと変貌を遂げる。さらに本田は研究開発部門を分社化して、本

社の売上高の一定比率を研究委託費として毎年予算化した。これによって、すでに欧米では成熟産業とみられていた二輪車産業が、日本メーカーによって再び技術革新期に入るという注目すべき変化が起きはじめた。これ以降、従来技術の焼き直しから脱することの出来ない国内メーカーは短期間で淘汰され、60年代を通じて業界は極端に寡占化され、67年には現在の4社のみが残った。

この急速な淘汰と残った4社による市場の寡占化のプロセスは、70年代以降、日本からの輸出攻勢により海外市場でも同様に展開されることになる。その端緒として、60年代には、ホンダ、ヤマハ、スズキの3社が現地販売会社や現地組立工場を設立する直接投資を開始し、そのうえで完成品輸出やKD輸出、現地企業との技術援助契約を展開して主要市場における事業基盤を構築していった。とりわけ60年代には、アメリカ、タイ、台湾の3市場へは、日本の3社が横並びで進出していった。

他方、業界団体や行政の動きは、1961年にオートバイの輸入自由化に踏み切った他は、目立って少なくなる。50年代の行政は小自工と連携して国内需要喚起のための政策を促進していったが、60年代以降は政策の転換が見取れる。例えば、61年に原付運転資格が許可制から再び免許制へと変更されたが、それによりスーパーカブの発売以来続いていた「モペットブーム」が急速に終焉した。

#### ④1970年代

1970年代の二輪車産業は、オイルショックが追い風となったことで、経済性に優れる二輪車が選好され、国内市場での販売台数を増加させた。他方、任意保険の引き上げ、騒音規制、ヘルメットの着用義務化、大型二輪免許の禁止的難化など、二輪車を巡る規制や制度が徐々に強化されていったのも70年代の特徴である。

70年代の各社の動きの特徴としては、国内における集中生産、大量輸出のための生産体制の強化が行われた。ホンダでは熊本製作所の建設、生産設備

の研究開発を行うホンダ工機、二輪車専門の研究所である朝霞研究所など、国内二輪車事業の整備を一通り完了させる。スズキ、ヤマハもそれぞれ工場を増設していった。

海外における各社の動きは、60年代に引き続き、東南アジア、南米へのKD生産、現地合弁企業の設定など、生産拠点をさらに増設するという動きがみられた。

#### ⑤1980年代

80年代は、業界の国内生産量、輸出量ともにピークを迎える。80年代はヤマハの設備投資が活発で、ホンダはあまり目立った動きはなく、むしろこの時期は4輪へ経営資源を集中的に投下していたことがうかがわれる。このことがいわゆるHY戦争の引き金となったことはよく知られている。とくに生産の海外シフトは、85年からの円高以降、一貫して進んでいく。80年代に乗用車で問題となった貿易摩擦は、すでに先進各国の二輪車業界が、70年代までに淘汰されていたことにより、二輪車分野は問題視されることはなかった。

各社の動きとしては、ヤマハが70年代後半以降、活発な設備投資と商品開発を行って、ホンダとのシェア差を急速に縮めていき、80年代前半にその逆転を狙うが、ホンダの新機種的大量投入と値引きによる販売攻勢という巻き返しにあって失敗する。両メーカーの値引きによって膨張した国内二輪市場はここで飽和し、以降、一転して縮小の一途を辿ることになる。

一方、80年代は日系3社ともに海外拠点が地域的に拡大し、南米や東南アジアに続いて中国やインドへの進出が加わり、また北米や欧州市場には、ホンダが二輪事業統括会社を設置するなど、地域事業部的な方向に戦略がシフトしていったことが大きな特徴である。

#### ⑥1990年代

90年代は、国内市場が一貫して縮小し、100万台を切る状況となる。対照

的にアジアを中心に世界市場が拡大するなかで、日本の二輪車業界の視点も国内から海外へと比重を移していった。91年にはアジア二輪車会議が東京で開催され、翌年には日欧二輪車首脳会談が行われた。

各社の動きとしては、90年代に入ってタイ等の海外生産拠点の成長に伴い、ホンダ、ヤマハなどで海外からの一部製品の逆輸入が開始された。環境問題への対応が始まったのも90年代からであり、とくに排ガスとリサイクル問題に各社は自主的に取り組み、その動きをうけて、98年に国内でははじめて二輪車排ガス規制が施行された。また成長期に先送りにされてきた国内流通問題、販売店の合理化、中古車ネットワークの整備などへの取り組みも90年代に入ると活発化した。

海外での動きは、80年代に引き続き東南アジア、中国、インドで新拠点がさらに加わり、生産販売体制が強化された。またこれら3市場における生産・販売は90年代に急拡大し、東南アジアでも97年の通貨危機で一時的に縮小したものの、その後、アジア市場で高度成長期に入っていった。

#### ⑦2000年以降

2000年以降の各社の動きとしては、縮小する国内市場に対応して、生産設備の縮小だけでなく、本社機構にも大きな改革が行われた。ヤマハが本社部門の改革やシステムサプライヤー制度へ移行し、スズキとカワサキが相互の製品のOEM供給を行う提携関係に入るなど、大きな変化が生じている。またホンダは国内の二輪営業機能を本社から分離し、卸主要各社と合同でホンダモーターサイクルジャパンを設立し、立ち遅れていた国内での流通合理化に本格的に取り組み始めた。

海外では生産設備だけでなく、開発部門をも新設する動きがみられ、東南アジア、中国、インド等で新たに研究開発部門が立ち上げられ、現地での一貫した二輪事業の構築の流れが進んでいる。

## (2)産業の規模と位置づけ

### ①国内の事業所

表1は、二輪車メーカー4社の国内事業所一覧である。工場の数と比較するとホンダが2つの工場に二輪車の生産を集約しているのに対して、ヤマハは6工場、スズキは3工場と、分工場ともいべき小工場を本社工場の周辺に配置してホンダよりも多数の工場で生産を行っている。これは相対的にホンダが他の2社にくらべて内製率が低く、他社が内製している部品でも外部から調達していることに起因する。ホンダは二輪車事業に関しては、サプライヤーをグループ化し、工場周辺に配置して、重要部品の生産を任せている。したがって、後に表10で見えるように多数のグループ企業の生産分を内製と考えるならば、ホンダの内製率はむしろ高いといえる。

表1 二輪車メーカー国内事業所一覧

| 企業名  | 事業所名  | 所在地        | 従業員数  | 資産額<br>(100万円) |
|------|-------|------------|-------|----------------|
| ホンダ  | 浜松製作所 | 静岡県浜松市     | 3,564 | 28,954         |
|      | 熊本製作所 | 熊本県大津町     | 2,825 | 18,815         |
| ヤマハ  | 磐田工場  | 静岡県磐田市     | 5,596 | 57,929         |
|      | 浜北工場  | 静岡県浜北市     | 745   | 13,165         |
|      | 中瀬工場  | 静岡県浜北市     | 223   | 2,946          |
|      | 袋井工場  | 静岡県袋井市     | 159   | 4,660          |
|      | 豊岡工場  | 静岡県磐田郡豊岡村  | 119   | 6,222          |
|      | 森町工場  | 静岡県周智郡森町   | 248   | 3,895          |
| スズキ  | 本社工場  | 静岡県浜松市     | 4,808 | 11,868         |
|      | 大須賀工場 | 静岡県小笠郡大須賀町 | 359   | 5,677          |
|      | 豊川工場  | 愛知県豊川市     | 652   | 4,327          |
| カワサキ | 明石工場  | 兵庫県明石市     | 3,285 | 27,451         |

出所:各社有価証券報告書(2003年度)より作成

### ②生産実績

表2は、最近5年間の日本4社の、海外関連企業を含めたグローバルベースでの生産実績をみたものである。グローバルベースでは、2002年に4社合計で1000万台を超え、2003年には1400万台に達した。中でもホンダが920万台と、4社中65%、全世界の二輪車生産台数においても30%以上と圧倒的なシェアを占めている。さらに最新の情報では2005年の販売計画では4社合計でほぼ2000万台に達する見込みで、2001年からの4年間で生産規模

が倍増するという未曾有の拡大期に入っている。2005年に、本田は、前年比から16%増しの1220万台、スズキは前年比30%以上の拡大でヤマハに急迫する352万台を生産する見込みである。

表2 日系4社のグローバル生産実績 (単位:1000台)

| 企業   | 1999  | 2000  | 2001  | 2002   | 2003   |
|------|-------|-------|-------|--------|--------|
| ホンダ  | 4,464 | 5,155 | 6,230 | 8,111  | 9,202  |
| ヤマハ  | 1,919 | 1,909 | 1,826 | 2,265  | 2,449  |
| スズキ  | 1,624 | 1,712 | 1,540 | 1,660  | 2,165  |
| カワサキ | 247   | 253   | 221   | 209    | 209    |
| 計    | 8,254 | 9,029 | 9,817 | 12,245 | 14,025 |

注:カワサキの生産量は国内生産量

出所:各社有価証券報告書(各年度)セグメント別情報より集計、カワサキは本田技研工業株式会社編『世界二輪車概況』2004年度版より集計

### ③現地生産の動向

表3は、4社のグローバル展開における地域別販売比率を、台数ベースと金額ベースで集計したものである。ホンダについては台数ベースでのデータであるが、アジア地域での現地生産が全体の75%以上、台数にして700万台以上に達している。他方、国内の販売は2003年には4.4%に過ぎない。ヤマハ、スズキに関しては台数ベースでなく金額ベースとなるが、それによると、アジアの占める比率は台数ベースほど高くなく2003年度でそれぞれ18.8%、24.6%に留まる。大型オートバイが中心で単価の高い北米、欧州がそれぞれ35%から25%の間で高い売上比率を占めているのが特徴である。国内市場の比率はヤマハが15.1%と最も高く、スズキは2003年度には10%をはじめて割った。

表3 地域別二輪車販売実績

(1)ホンダ地域別販売台数比率(二輪車のみ)

| 地域  | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|
| 日本  | 9.9%   | 8.0%   | 6.6%   | 5.3%   | 4.4%   |
| 北米  | 8.9%   | 10.1%  | 9.7%   | 7.5%   | 7.1%   |
| 欧州  | 8.8%   | 6.7%   | 5.2%   | 3.8%   | 3.2%   |
| アジア | 72.4%  | 75.2%  | 78.5%  | 73.6%  | 76.2%  |
| その他 |        |        |        | 9.7%   | 9.0%   |
| 合計  | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

注:1999~2001年までのアジア販売実績はその他地域を含む

出所:有価証券報告書(各年度)セグメント情報より集計

(2)ヤマハ地域別販売額比率(二輪以外の製品を含む)

| 地域  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 日本  | 34.5% | 32.5% | 26.8% | 16.0% | 15.1% |
| 北米  | 30.3% | 34.6% | 36.6% | 37.5% | 34.0% |
| 欧州  | 25.4% | 23.1% | 22.0% | 20.8% | 23.2% |
| アジア | 5.8%  | 5.5%  | 9.6%  | 17.2% | 18.8% |
| その他 | 4.0%  | 4.3%  | 5.1%  | 8.5%  | 8.9%  |
| 合計  | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

出所:有価証券報告書(各年度)セグメント情報より集計

(3)スズキ(二輪車のみ)

| 地域  | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|
| 日本  | 13.5%  | 13.4%  | 10.3%  | 12.5%  | 9.2%   |
| 北米  | 21.0%  | 30.2%  | 37.0%  | 36.1%  | 32.5%  |
| 欧州  | 43.0%  | 34.0%  | 33.0%  | 30.8%  | 28.6%  |
| アジア | 15.9%  | 15.4%  | 14.3%  | 15.1%  | 24.6%  |
| その他 | 6.6%   | 5.6%   | 5.4%   | 5.5%   | 5.0%   |
| 合計  | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

出所:各年度決算短信(連結)添付資料より集計

2. 国内二輪車生産の推移

(1)生産動向の特徴

過去 50 年間の国内の二輪車統計を集計したものが、表 4 である。二輪車産業が、内需型から輸出型へ、そして海外主導型へと大きな転換を遂げてきたことは、ここから明らかである。

国内における生産量、販売量、輸出量ともにピークは 80 年代の前半となる。それぞれ 700 万台、250 万台、400 万台を超えたのがこの時期である。保有台数のピークは少し遅れて 80 年代の半ばとなり、1800 万台に達した。輸入台数のピークは日系の海外拠点からの輸入車が急増した最近であり、2003 年で 60 万台前後まで増加している(しかしこのうち 30 万台弱は、中国から輸入される二輪車規格には含まれない、平均単価 6~7000 円の簡易な商品である。エンジン付きスケボーのようなものと推測される)。

国内生産は、1981 年に 4 社合計で 740 万台を記録したのをピークに縮小し続け、2003 年には 200 万台を切っている。国内販売も縮小に歯止めがきかず、年間 80 万台に満たない状況である。2005 年の販売計画においても 78

万台が計画されているに過ぎず、国内外の販売計画（台数ベース）の 4%弱を占めるのみである。輸出は、従来、KD 輸出していた小型機種が現地生産に切り替えられ、輸出の中心が大型バイクにシフトしたために、これも 130 万台を割った。

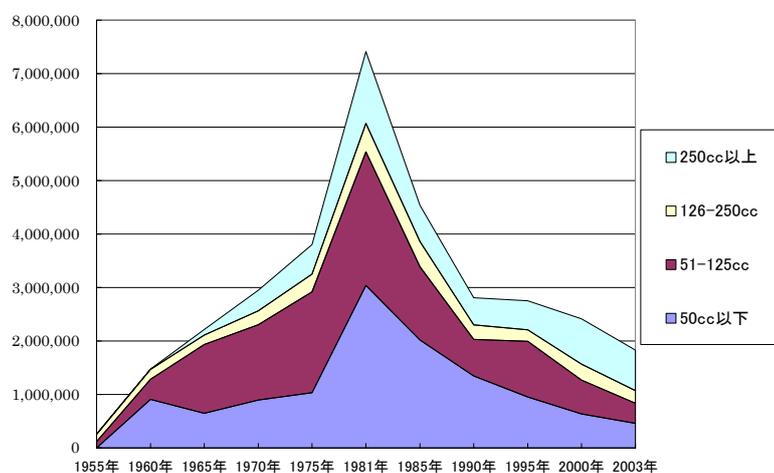
これに対して、長く 10 万台に達しなかった輸入量が急増している。ホンダは 2003 年に中国の生産拠点からスクーターを 14 万台輸入しており、今後こうした逆輸入が小排気量を中心に拡大していくと、縮小する国内市場における輸入車の割合は、急速に高まっていくことが予想される。

表 4 二輪車国内統計一覧 (単位:万台)

|       | 生産    | 販売    | 輸出    | 輸入   | 保有台数    |
|-------|-------|-------|-------|------|---------|
| 1955年 | 25.9  | n.a.  | 0.03  | 0.03 | 102.8   |
| 1960年 | 147.3 | n.a.  | 5.6   | 0.04 | 303.8   |
| 1965年 | 221.3 | n.a.  | 86.9  | 0.01 | 767.2   |
| 1970年 | 294.8 | 119.1 | 173.8 | 0.02 | 885.2   |
| 1975年 | 380.3 | 112.9 | 269.1 | 1.9  | 875.3   |
| 1980年 | 643.5 | 237.0 | 392.9 | 1.7  | 1,196.6 |
| 1985年 | 453.6 | 209.6 | 254.1 | 0.7  | 1,818.0 |
| 1990年 | 280.7 | 161.9 | 118.4 | 2.9  | 1,777.2 |
| 1995年 | 275.3 | 121.3 | 132.6 | 4.4  | 1,558.7 |
| 2000年 | 241.5 | 78.0  | 164.1 | 7.5  | 1,397.4 |
| 2003年 | 183.1 | 76.5  | 128.1 | 56.2 | 1,336.9 |

出所: 本田技研工業株式会社編『世界二輪車概況』2004 年度版より作成

図 1 国内二輪車生産台数(排気量別) (単位:台)



出所: 表 4 に同じ。

### (3)メーカーシェアの推移

表5は、国内生産における4社のシェアの推移である。1960年にホンダがスーパーカブの大量生産、大量販売によって過半数近いシェアを獲得して以降、ホンダが一貫して首位にあり、ヤマハ、スズキ、カワサキと続くシェア順位は50年近くほとんど変化がないことに驚かされる。

表5 二輪車国内生産シェア(メーカー別) (台数ベース、単位:%)

|       | ホンダ  | ヤマハ  | スズキ  | カワサキ | その他  |
|-------|------|------|------|------|------|
| 1960年 | 44.0 | 9.4  | 10.6 | 0.6  | 35.4 |
| 1970年 | 61.0 | 19.5 | 13.8 | 5.1  | 0.7  |
| 1980年 | 40.1 | 31.5 | 21.0 | 7.4  | 0    |
| 1990年 | 43.7 | 29.4 | 18.0 | 8.9  | 0    |
| 2000年 | 37.0 | 34.0 | 18.5 | 10.5 | 0.02 |
| 2003年 | 35.7 | 30.3 | 22.5 | 11.4 | 0.05 |

出所:表4に同じ。

とはいえ、国内市場に限れば、80年代前半にヤマハのシェアがホンダに急迫するHY戦争期、そして現在、国内市場が縮小する中で、ヤマハが国内で二度目の急迫をしている。しかしながら4社の国内外販売台数の4%程度を占めるに過ぎない国内市場におけるシェアの変化よりも、むしろグローバルベースでのシェアがより重要である。再度、表2に戻ると、現在ホンダは、日系のなかの65%、世界全体の30%のシェアを占め、首位の座をますます強固にしていることがわかる。他方、国内ではヤマハとの差があるスズキが、グローバルベースでの成長率が高くヤマハに急迫していることがわかる。

最後に小型二輪車市場へは参入してこなかったカワサキは棲み分けによって、過去50年のあいだ、国内で10%前後のシェアで安定している。グローバルベースで見ると、アジアでの販売が少ないため1.5%程度の微々たるシェアとなるが、後に見るように単価の高い大型オートバイが売上の大半を占めるため、金額ベースでは、4位ながら今のところスズキとの差は少ない。

### 3. 二輪車市場の現状

#### (1)国内保有台数の推移

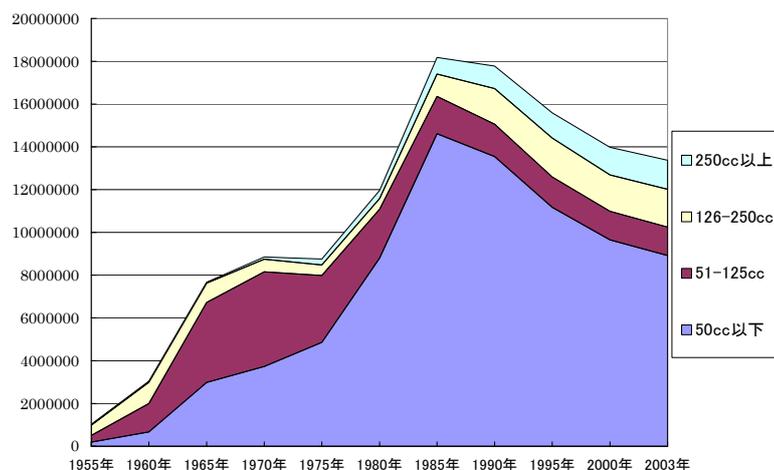
表 6 は二輪車の過去の国内保有台数を排気量ごとに見たものである。それによるとピークは、80 年代半ばの 1800 万台超にあり、この時点での普及率は、6.4 人に 1 台まで高まった。現在は、9.5 人に 1 台まで減少している。

表 6 二輪車国内保有台数(排気量別) (単位:万台)

|       | 50cc以下 | 51-125cc | 126-250cc | 250cc以上 | 合計    |
|-------|--------|----------|-----------|---------|-------|
| 1955年 | 19     | 31       | 47        | 5       | 103   |
| 1960年 | 67     | 133      | 98        | 6       | 304   |
| 1965年 | 298    | 374      | 91        | 4       | 767   |
| 1970年 | 373    | 443      | 58        | 11      | 885   |
| 1975年 | 485    | 313      | 49        | 28      | 875   |
| 1980年 | 879    | 228      | 51        | 38      | 1,197 |
| 1985年 | 1,461  | 175      | 105       | 78      | 1,818 |
| 1990年 | 1,354  | 152      | 167       | 105     | 1,777 |
| 1995年 | 1,117  | 142      | 182       | 118     | 1,559 |
| 2000年 | 964    | 134      | 170       | 129     | 1,397 |
| 2003年 | 892    | 133      | 177       | 135     | 1,337 |

出所:表 4 に同じ。

図 2 国内二輪車保有台数 (単位:台)



出所:表 4 に同じ。

保有台数を排気量ごとに見ていくと、1965～75 年の 10 年間に 51～125cc のカテゴリーが半数を占めた他は、50cc 以下の原付 1 種オートバイが国内保

有台数の7割を占める傾向に変化はない。ヨーロッパ諸国でも、四輪車普及前の代用品としての二輪車需要期には、小排気量が保有台数の大半を占めた。しかし乗用車普及後もそれが続いているのは、先進国市場としては日本に独特なもので、気候が温暖なアジア的特徴といえるかもしれない。

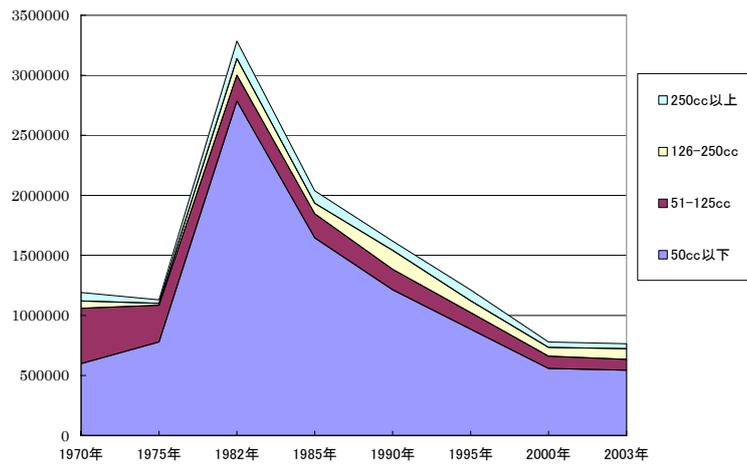
(2)販売台数の推移と市場の特徴

表 7 二輪車国内販売台数(排気量別) (単位:万台)

|       | 50cc以下 | 51-125cc | 126-250cc | 250cc以上 | 合計  |
|-------|--------|----------|-----------|---------|-----|
| 1970年 | 60     | 46       | 6         | 7       | 119 |
| 1975年 | 78     | 31       | 2         | 3       | 113 |
| 1982年 | 278    | 22       | 14        | 15      | 329 |
| 1985年 | 165    | 20       | 9         | 10      | 210 |
| 1990年 | 121    | 17       | 16        | 8       | 162 |
| 1995年 | 88     | 14       | 10        | 9       | 121 |
| 2000年 | 56     | 10       | 7         | 5       | 78  |
| 2003年 | 54     | 9        | 9         | 4       | 77  |

出所:表 4 に同じ。

図 3 二輪車国内販売台数(排気量別) (単位:台)



出所:表 4 に同じ。

表 7 は、二輪車の国内販売台数を排気量ごとにみたものである。排気量別には、70年代は原付1種と2種とが均衡していたが、80年代以降は、原付1種が大半を占めるようになり、単独で100万台に達していた。しかし現在

では 50 万台に落ち込んでいる。さらに 250cc 以上のオートバイも、80 年代前半に 15 万台まで拡大して以降は減少し、現在では年間 4 万台程度にまで落ち込んでいる。いずれの排気量ともに販売量は縮小しているが、唯一、126～250cc の小型二輪車が、大型スクーターのヒットにより、微増傾向にある。

#### 4. 生産者の構成

##### (1)組立企業の経営状況

表 8 は、日系 4 社の経営状況を連結ベースでみたものである。ホンダの二輪事業の売上高は平成 15 年度で約 1 兆円に達している。ヤマハは、ホンダの半分程度の 5400 億円、スズキは 4170 億円、カワサキはオートバイ以外の汎用機を含めて 3220 億円となっている。

売上高営業利益率ではスズキが最も高く、8%台で推移している。これはトップメーカーのホンダの過去 5 年間のいずれの数字をも上回るもので注目に値する。他方、ヤマハは、4%台に達しないなど、メーカーごとに違いが大きい。スズキは研究開発費や設備投資を抑え、資産額も低い。また従業員数も同様の生産規模をもつヤマハに対して約 3 分の 1 と効率が高い。対照的に、ヤマハはホンダに対して生産規模で 3 分の 1 であるが、従業員や設備投資額ではそれほど変わらない。

表 8

##### (1)ホンダの二輪事業(連結) (単位:100 万円)

|           | 11年度    | 12年度    | 13年度    | 14年度    | 15年度    |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 売上高       | 718,910 | 805,304 | 947,900 | 978,095 | 996,290 |
| 営業費用      | 671,646 | 748,826 | 878,294 | 920,865 | 953,857 |
| 営業利益      | 47,264  | 56,478  | 69,656  | 57,230  | 42,433  |
| 売上高営業利益率  | 6.6%    | 7.0%    | 7.3%    | 5.8%    | 4.3%    |
| 研究開発費     |         | 64,598  | 69,440  | 73,466  | 73,094  |
| 売上高研究開発比率 |         | 8.0%    | 7.3%    | 7.5%    | 7.3%    |
| 設備投資額     | 24,761  | 34,012  | 29,929  | 37,496  | 35,041  |
| 資産        | 491,301 | 597,998 | 754,512 | 798,530 | 764,893 |
| 従業員数      |         | 21,000  | 22,400  | 24,100  | 25,700  |

注: 数字は全て二輪車事業部門の連結ベースで集計

出所: 各年度有価証券報告書より集計

## (2)ヤマハの二輪事業(連結) (単位:100万円)

|           | 11年度    | 12年度    | 13年度    | 14年度    | 15年度    |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 売上高       | 431,474 | 443,190 | 496,076 | 529,901 | 535,937 |
| 営業費用      | 415,011 | 435,093 | 485,973 | 509,815 | 514,373 |
| 営業利益      | 16,463  | 8,096   | 10,103  | 20,085  | 21,563  |
| 売上高営業利益率  | 3.8%    | 1.8%    | 2.0%    | 3.8%    | 4.0%    |
| 研究開発費     | 20,097  | 18,578  | 21,601  | 25,415  | 25,361  |
| 売上高研究開発比率 | 4.7%    | 4.2%    | 4.4%    | 4.8%    | 4.7%    |
| 設備投資額     | 23,467  | 21,806  | 21,804  | 24,285  | 29,791  |
| 資産        | 335,266 | 377,148 | 414,302 | 422,429 | 425,862 |
| 従業員数      | 15,662  | 16,717  | 21,854  | 23,084  | 24,553  |

注:数字は全て二輪車事業部門の連結ベースで集計

出所:各年度有価証券報告書より集計

## (3)スズキの二輪事業(連結) (単位:100万円)

|           | 11年度    | 12年度    | 13年度    | 14年度    | 15年度    |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 売上高       | 246,215 | 272,727 | 312,466 | 347,797 | 416,855 |
| 営業費用      | 227,614 | 256,407 | 286,654 | 319,367 | 383,216 |
| 営業利益      | 13,382  | 16,320  | 25,811  | 28,429  | 33,639  |
| 売上高営業利益率  |         |         | 8.3%    | 8.2%    | 8.1%    |
| 研究開発費     |         |         | 11,578  | 12,335  | 14,607  |
| 売上高研究開発比率 |         |         | 3.7%    | 3.5%    | 3.5%    |
| 設備投資額     |         |         | 11,665  | 15,823  | 18,313  |
| 資産        | 154,066 | 182,170 | 186,336 | 217,523 | 235,128 |
| 従業員数      |         |         | 5,984   | 8,440   | 8,452   |

注:数字は全て二輪車事業部門の連結ベースで集計

出所:各年度有価証券報告書より集計

## (4)カワサキの二輪事業(連結) (単位:100万円)

|           | 11年度 | 12年度 | 13年度    | 14年度    | 15年度    |
|-----------|------|------|---------|---------|---------|
| 売上高       |      |      | 284,796 | 321,057 | 322,307 |
| 営業費用      |      |      | 279,614 | 307,654 | 315,057 |
| 営業利益      |      |      | 5,182   | 13,403  | 7,249   |
| 売上高営業利益率  |      |      |         | 4.2%    | 2.2%    |
| 研究開発費     |      |      |         | 400     | 300     |
| 売上高研究開発比率 |      |      |         | 0.1%    | 0.1%    |
| 設備投資額     |      |      |         | 13,900  | 15,000  |
| 資産        |      |      | 267,796 | 260,359 | 240,242 |
| 従業員数      |      |      |         | 8,225   | 8,266   |

注:数字は全て二輪車事業が大半を占める汎用機事業の連結ベースで集計

出所:各年度有価証券報告書より集計

## (2)部品企業

### ①グループ会社の状況

表 9 は、日系 4 社の関係会社の状況である。ただし関係会社の総数にはそれぞれの他部門の関係会社も算入しているため、二輪事業に限った数を抽出することはできない。

国内外を集計した結果、もっとも数が多いのはホンダの 420 社であった。さらにスズキの 179 社、ヤマハの 124 社、カワサキの 116 社と続くが、カワサキの場合、大半は別事業の関係会社である。ホンダの連結子会社・持分法適用会社の海外合計は 248 社にのぼり、国内の 172 社を上回って、ホンダグループの海外進出の積極性を示している。

表 9 関係会社の状況

|         | ホンダ |     | ヤマハ |    | スズキ |    | カワサキ |    |
|---------|-----|-----|-----|----|-----|----|------|----|
|         | 国内  | 海外  | 国内  | 海外 | 国内  | 海外 | 国内   | 海外 |
| 連結対象子会社 | 132 | 185 | 97  |    | 96  | 56 | 100  |    |
| 持分法適用会社 | 40  | 63  | 27  |    | 2   | 25 | 16   |    |
| 合計      | 172 | 248 | 124 |    | 98  | 81 | 116  |    |
| 総合計     | 420 |     | 124 |    | 179 |    | 116  |    |

注：各社とも二輪車以外の他部門にまたがる総数

出所：各社有価証券報告書から集計

### ②国内部品協会の概要

表 10 は、二輪車メーカーの国内部品協会の概要である。ホンダの二輪事業には、熊本県中心の熊輪会と浜松・東海地域中心のさつき会という 2 種類の二輪車部品の協会があり、加盟企業数はそれぞれ熊輪会が 36 社、さつき会が 50 社である。

ヤマハには共友会という名の協会が存在し、加盟企業は最多の 178 社、スズキには協力協同組合という名で 106 社が加盟する。カワサキには部品協力は存在しない。

表 10 二輪車メーカー部品協力会概要(2003 年現在)

| アッセンブラー | 協力会名称  | 加盟企業所在地      | 加盟企業数 |
|---------|--------|--------------|-------|
| ホンダ     | 熊輪会    | 熊本県・宮崎県      | 36    |
|         | さつき会   | 静岡県・愛知県・三重県  | 50    |
| ヤマハ     | 共友会    | 静岡県・愛知県・東京都等 | 178   |
| スズキ     | 協力共同組合 | 静岡県・愛知県等     | 106   |
| カワサキ    | 存在せず   |              |       |

出所:株式会社アイアールシー『日本二輪車業界の世界戦略 2003 年版』掲載リストから集計。

③国内主要二輪車サプライヤーの部品納入先

表 11 国内主要二輪車サプライヤーの部品納入先

| 納入先                 | 企業数 | 構成比    |
|---------------------|-----|--------|
| ホンダ, ヤマハ, スズキ, カワサキ | 101 | 24.4%  |
| 4社納入サプライヤー数合計       | 101 | 24.4%  |
| ホンダ, ヤマハ, スズキ       | 23  | 5.6%   |
| ホンダ, ヤマハ, カワサキ      | 11  | 2.7%   |
| ホンダ, スズキ, カワサキ      | 16  | 3.9%   |
| ヤマハ, スズキ, カワサキ      | 3   | 0.7%   |
| 3社納入サプライヤー数合計       | 53  | 12.8%  |
| ホンダ, ヤマハ            | 9   | 2.2%   |
| ホンダ, スズキ            | 18  | 4.3%   |
| ホンダ, カワサキ           | 11  | 2.7%   |
| ヤマハ, スズキ            | 18  | 4.3%   |
| ヤマハ, カワサキ           | 4   | 1.0%   |
| スズキ, カワサキ           | 4   | 1.0%   |
| 2社納入サプライヤー数合計       | 64  | 15.5%  |
| ホンダのみ               | 72  | 17.4%  |
| ヤマハのみ               | 41  | 9.9%   |
| スズキのみ               | 54  | 13.0%  |
| カワサキのみ              | 29  | 7.0%   |
| 1社納入サプライヤー数合計       | 196 | 47.3%  |
| サプライヤー数合計           | 414 | 100.0% |

出所:表 10 に同じ。

表 11 は、国内主要二輪サプライヤー414 社の部品納入先である。このうち 4 社全てに納入している企業は 101 社と全体の 24%を占めるが、他方、1 社にのみ納入している系列色の強いサプライヤーも 196 社と全体の 47%を占める。また、2~3 社の複数企業に納める企業において、系列の重複関係に特別の濃淡は見られない。このことから、4 社全てに供給するオープン化したサプライヤーと、系列内でクローズな取引を行うグループとに二極化していることがわかる。また表には記載されていないが、それぞれのメーカーのグル

ープ企業となっているサプライヤーの多くが、必ずしも系列内取引だけでなく、他系列との複数取引を行っていることにも注目したい。

#### ④主要二輪車サプライヤーの海外生産拠点

表 12 は、主要サプライヤー108 社の海外拠点先を集計したものである。もっとも拠点数が多いのがタイで、61 拠点 27.7%を占める。以下、中国 44 カ所、インドネシア 27 カ所、アメリカ 24 カ所と続くが、早くから日系メーカーが進出していた欧州に部品メーカーの拠点数が少ないのは興味深い。

表 12 主要二輪車サプライヤー108 社の海外生産拠点および拠点数

| 進出先    | 拠点数 | 構成比    |
|--------|-----|--------|
| タイ     | 61  | 27.7%  |
| 中国     | 44  | 20.0%  |
| インドネシア | 27  | 12.3%  |
| アメリカ   | 24  | 10.9%  |
| 台湾     | 12  | 5.5%   |
| インド    | 12  | 5.5%   |
| ベトナム   | 10  | 4.5%   |
| ブラジル   | 8   | 3.6%   |
| フィリピン  | 7   | 3.2%   |
| マレーシア  | 6   | 2.7%   |
| イギリス   | 3   | 1.4%   |
| イタリア   | 2   | 0.9%   |
| スペイン   | 1   | 0.5%   |
| カナダ    | 1   | 0.5%   |
| シンガポール | 1   | 0.5%   |
| 韓国     | 1   | 0.5%   |
| 合計     | 220 | 100.0% |

出所:表 10 に同じ。

## 5. 二輪車産業に関わる法制度

### (1)運転免許

表 13 は、免許保有者の推移である。1980 年には 530 万人以上の免許保有者が国内に存在したが、現在では 3 分の 2 の 350 万人まで減少している。男女別に見ると女性の保有者は横ばいであるが、男性で半減している。原付免許は、国内では普通乗用車免許に付随してくるため、二輪免許ほど大きな落ち込みはない。また表 14 は二輪免許の新規交付件数であるが、この 10 年の推移を見ても、減少傾向にあり近年では年間 40 万人程度の取得者となっている。

表 13 二輪免許保有者数の推移 (単位:人)

|       | 性別 | 二輪免許      | 原付免許      | 小計        |
|-------|----|-----------|-----------|-----------|
| 1980年 | 男  | 1,004,388 | 1,875,487 | 5,327,325 |
|       | 女  | 111,152   | 2,336,298 |           |
| 1985年 | 男  | 859,509   | 1,842,920 | 5,721,314 |
|       | 女  | 107,665   | 2,911,220 |           |
| 1990年 | 男  | 690,317   | 1,616,033 | 4,823,999 |
|       | 女  | 113,466   | 2,404,183 |           |
| 1995年 | 男  | 562,959   | 1,363,838 | 4,018,154 |
|       | 女  | 101,034   | 1,990,323 |           |
| 2000年 | 男  | 499,045   | 3,002,981 | 3,502,026 |
|       | 女  |           |           |           |

注:二輪免許には大型二輪、普通二輪を含む

出所:本田技研工業株式会社『世界二輪車概況』各年版より作成

表 14 二輪免許の新規交付件数 (単位:件)

|       | 大型二輪免許 | 中型二輪免許 | 原付免許   |
|-------|--------|--------|--------|
| 1990年 | 75418  |        | 652576 |
| 1995年 | 57046  |        | 449983 |
| 2000年 | 661    | 43655  | 398886 |

出所:表 13 に同じ。

## (2)税制度

表 15 は、二輪車にかかわる国内税制度である。区分は原付 1 種、2 種、軽二輪、自動二輪の区別によって税制度も異なる。すべてのカテゴリーに共通なのは消費税 5%のみである。重量税は軽二輪と自動二輪に限定される。車検は自動二輪のみで 2 年後ごとの受検となる。自動車税は全てのカテゴリーに課されるが、排気量によって額が異なり、原付 1 種の年間 1000 円から、自動二輪の年間 4000 円まで違いがある。

表 15 二輪車に関わる国内税制度

| 区分   | 排気量(cc) | 消費税 | 重量税                | 車検   | 自動車税     | 登録・届出          |
|------|---------|-----|--------------------|------|----------|----------------|
| 原付1種 | ~50     | 5%  | —                  | —    | 1000円/年  | 市区町村役場<br>(申告) |
| 原付2種 | 51~90   | 5%  | —                  | —    | 1,200円/年 |                |
|      | 91~125  | 5%  | —                  | —    | 1,600円/年 |                |
| 軽二輪  | 126~250 | 5%  | 6300円(新車<br>届出時のみ) | —    | 2,400円/年 | 陸運事務所<br>(届出)  |
| 自動二輪 | 251~    | 5%  | 2500円(年間)          | 2年ごと | 4,000円/年 | 陸運事務所<br>(登録)  |

出所:表 13 に同じ。

(3)保険制度

二輪車には強制加入保険の自賠責と、任意保険の双方がある。保険料は表 16 の通りである。

表 16

(1)二輪車の自賠責保険料 (単位:円)

| 車種           | 12ヶ月契約 | 24ヶ月契約 | 36ヶ月契約 | 48ヶ月契約 | 60ヶ月契約 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 原付~125cc     | 7,940  | 10,630 | 13,240 | 15,770 | 18,230 |
| 125cc超~250cc | 9,350  | 13,410 | 17,360 | 21,190 | 24,910 |
| 250cc超~      | 11,890 | 18,440 | -      | -      | -      |

(2)二輪車の任意保険料(年間) (単位:円)

| 二輪車 | 契約条件                                  | 年齢間わ   | 21歳以上   | 26歳以上  | 30歳以上  |
|-----|---------------------------------------|--------|---------|--------|--------|
|     | 対人賠償 無制限<br>対物賠償 500万円<br>搭乗者賠償 500万円 |        | 127,040 | 66,970 | 47,150 |
| 原付車 | 同上                                    | 46,200 | 30,610  |        |        |

出所:表 13 に同じ。

(4)排ガス規制

表 17 は二輪車の排ガス規制を一覧したものである。二輪車に関しては、1998 年から排ガス規制が初めて施行され、2000 年以降は排ガス規制を満たしていない車種は販売できなくなった。各メーカーは自動車事業で先に排ガス規制への対応技術を保有していたため、対応はスムーズであった。なかでも本田は、排ガス規制を機に、2 サイクルエンジンを全面的に 4 サイクルに切り替えるという徹底した対応を見せている。

表 17

(1)二輪車の排出ガス規制(アイドル時)

|        | 一酸化炭素 | 炭化水素     |
|--------|-------|----------|
| 4ストローク | 4.50% | 2,000ppm |
| 2ストローク | 4.50% | 7,800ppm |

(2)二輪車の排出ガス規制(モード時)

|        | 一酸化炭素    | 炭化水素    | 窒素酸化物   |
|--------|----------|---------|---------|
| 4ストローク | 13.0g/km | 2.0g/km | 0.3g/km |
| 2ストローク | 8.0g/km  | 3.0g/km | 0.1g/km |

注:二輪車に対しては、1998 年 10 月より初めて排ガス規制を実施

出所:表 13 に同じ。

(太田原準)