

↓ 3月26日

2017年3月27日 和田 惇

『日本のオートバイ産業—過当競争から世界制覇へ—』

2. 戦後10年のオートバイ産業

オートバイ工業の復活…1946年、富士産業（現富士重工業）のスクーター「ラビット」
1950年代前半の大活況、企業乱立…GHQによる統制が緩み資材や燃料の入手が容易に
需要：国民は移動・輸送手段に飢えていたが、自動車は買えず→手軽で安価なオートバイ
供給：軍需産業出身の技術者が多く参入
小規模メーカーが120～150社も乱立 浜松地域だけで29社（少なくとも）

3. 本格的オートバイ時代の到来

・レース開催による技術発展、生存競争 4

1955年：第1回浅間火山レース開催…優勝メーカーは結果を宣伝に利用、販売を拡充

1957年：浅間牧場内に専用コース（未舗装）完成、第2回大会開催

1959年：第3回大会開催、マン島TT出場のホンダが凱旋出場し圧勝 ツーリスト・トロフィー
→1960年以降スズキ、ヤマハが世界GP戦へ出場するきっかけとなる

浅間火山レースがもたらしたもの…結果が販売に直結→競争による技術力の急速な向上と、それについていけないメーカーの脱落

・戦後派の進出、戦前派の没落 6

戦前派…4社のみ。「オートバイは大きい車体を堂々と走らせるもの」「大量生産するものではなく手作業の名人芸的に作るもの」といった既成観念が強く、技術革新に対応できず

戦後派…既成観念は何もなし。意匠権無視の模倣やさまざまな技術を試し、改良を加えて性能の向上を図った。大量生産も行う。現在に残る4社や、その他有力メーカーの多くは戦後派。

・浜松地域における産業集積

4大メーカーのうち、カワサキを除く3社は浜松周辺で創業

・江戸時代より綿花栽培が盛ん→明治期には織機製造が始まる。豊田自動織機、鈴木式織機など

・天竜川上流の森林資源→楽器製造も盛んに。日本楽器（現ヤマハ）、河合楽器製作所等
織機とピアノの製造により、木型・鋳物職人の集積が起こる

鉄道院浜松工場の技術者から広がった金属加工技術もオートバイ生産の土台に

1952年頃…先行していたホンダやスズキの成功を見て、多くの織機・工作機械メーカーがオートバイ産業に参加 鋳物・木型職人も高い技術力で貢献

浜松地域に根付く「やрмаいか」の精神…やってみよう、やってみようじゃないかの意。

→狭い地域でのハイレベルな競争を生み、全国でも抜きん出たオートバイ産地へ成長

4. 日本のオートバイの世界制覇 9

・日本メーカーの国際レース初参戦…1954年ブラジル・サンパウロ市制400周年記念レース
ホンダと目黒製作所が参戦→ホンダ車は完走を果たすも、世界とのレベルの差を痛感

100km/H

160km/H

→しかし、本田社長はマン島 TT レースへの参戦を宣言

1955 年：国産オートバイの技術水準向上を目的とした「浅間火山レース」が開催される

→ホンダはヤマハ、スズキに上位を奪われ、後発の 2 社に完敗した格好に

1957 年：第 2 回大会。ホンダはヤマハにまたも完敗

→ホンダはこの敗戦をバネに、世界に通用するレーシングマシンの開発に全社を挙げて取り組む

1959 年 6 月：マン島 TT レースにホンダが日本から初参戦 入賞を果たす

翌 1960 年にはスズキ、1961 年からはヤマハも参戦、開発競争の場は世界へ

→1962 年以降日本メーカーの勝利が常態化、輸出量も大幅に増加

→海外メーカーは性能・生産量とも太刀打ちできず脱落

・世界制覇の要因、欧米との相違点

・大量生産方式の成立…国内需要の高まりによるもの→その勢いのまま輸出に乗り出し、町工場的少量生産の欧米勢を一蹴

・多額の設備投資…戦後ゼロからのスタート：生産設備は全て新設、世界最高能率のものを導入例) ホンダ 1952 年に資本金 600 万円に対し 4 億 5000 万円の設備投資を実施

→町工場であったホンダがいち早く大量生産を成立、後発大企業の方を行く大躍進

・軍需産業の技術者の流入…航空機産業で培ったエンジンに関する知識や金属加工の技術を生かし、既存のオートバイにない斬新な手法・製品を生み出した

5. 結論

日本のオートバイ産業が、戦後わずか十数年で世界一に登りつめた理由を 4 点にまとめた。

① 世界に先駆けて大量生産方式を成立

- ・戦後復興中の日本国民が移動・輸送手段を渴望…安価で手軽なオートバイの普及
- ・各社の思い切った巨額の設備投資…ホンダが最新の工作機械を欧米から大量購入、ライン生産を取り入れ、他社に先駆けて大量生産を成立→元から別分野で大企業であったヤマハ、スズキ、カワサキが続く→資本・技術に乏しい他のメーカーは撤退し、4 社寡占状態へ

② レース開催による技術発展

- ・国内レースによって、エンジン的高出力化や車体の開発が急速に進んだ。トップメーカーによる激しい技術競争と、ついていけなかった多くのメーカーの脱落。ここでの研究は後の世界選手権への挑戦に大きな役割を果たした。
- ・オートバイに関心を寄せていた人々＝レースにも多大な関心
- 生き残りをかけたレース活動→市販車の高性能化にもつながる

③ 戦後に参入したメーカーや技術者による、常識にとらわれない挑戦

- ・固定概念にとらわれない新しい手法・製品…従来常識外れとされた大量生産は、職人による少量生産が良いと考える戦前派、欧米勢を一蹴した

④ 静岡県浜松地域での産業集積、ハイレベルな競争

- ・織機・楽器の製造で培われた金属加工や木型づくりの技術…ハイレベルな競争の土台に
- ・「やらまいか精神」の発揮…ホンダのマン島 TT レース出場宣言がきっかけとなり、これに負けまいとするスズキ・ヤマハの世界進出と、世界での競争がもたらされた。