

はじめに

“リトル”（Little：小さい、かわいい）と“カブ”（Cub：熊やライオンなどの野獣の子）を意味する単語を組み合わせた「リトルカブ」という名称は、何と響きの良いネーミングであろうか。1997年に誕生して以来、スーパーカブファミリーの一員として多くの人達に愛用されている、ロングセラーモデルである。その愛らしく小柄なスタイリングは、年代を超えて広く支持されている稀な二輪車である。スーパーカブを知るということは、ホンダという会社を理解できることと同じだと言われている。本田技研工業を興した本田宗一郎は、『良品に国境なし』を掲げ、世の中の人々の役に立つ製品を創ることが使命であると常々話していた。スーパーカブは、まさにそれを象徴している製品である。

今や、世界的なグローバル企業に発展したホンダであるが、その成長の源泉はスーパーカブの成功とその派生モデルに支えられていることは、歴史が証明している。看板商品とも言えるスーパーカブの歴代モデルの開発に携わったスタッフにとっては、責任の重大さとやりがいの狭間で、さまざまな苦勞と喜びがあったに違いない。

かつて、歴代社長のインタビューを行なったときのことだが、2代目の河島喜好社長は「スーパーカブは、あの時代における新規軸な製品であり、高く評価されているけれどもそこで止まってしまっては進歩はない……」とスーパーカブに代わる新規な機種開発の必要性を強くおっしゃっていたし、5代目の吉野浩行社長、6代目の福井威夫社長がまったく同じ発言をされていたのに驚いた記憶がある。それは、「自分が社長をやっている時に、これまでのスーパーカブを超えるスーパーカブを造りたかったが、実現できなかった……」というものである。

お三方とも本田技術研究所の社長を歴任し、二輪車の開発にも関わってきた経験を持つ方々である。常にチャレンジングな取り組みをモットーとしている

企業でも、世の中に浸透したスーパーカブを変えるということは、大きな壁であったことを物語っている。

今回取り上げたリトルカブはスーパーカブの姉妹車であり、2017年まで20年間にわたり16万台以上が販売された日本国内専用モデルである。そして、初代スーパーカブC100の匂いを漂わせるプレスバックボーンフレームを継承している唯一のモデルでもあった。

本書は、市場調査の段階から、設計、試作、走行テストに加え、ネーミングの決定や量産まで一連の開発過程を開発担当者の想いも含めてまとめたものである。一機種の二輪車をここまで掘り下げたものは数少なく、読み進むにしたがって、読者の方々にも開発者の一人のような気持ちになっていただき、さらに本書によって、小さな車体に込められた開発陣の大きな夢と情熱、そして苦悩と喜びを共有していただければ幸いである。

決して容易な開発ではなかったリトルカブから、日本のものづくりの本質が見えてくるといっても過言ではないだろう。

小林謙一



※英訳は『現代英和辞典』株式会社研究社刊より引用

編集にあたって——リトルカブの生い立ちと魅力を伝える

本書は、スーパーカブの姉妹車であるリトルカブの開発に関わった人々の取り組みをまとめたものである。

スーパーカブは1958年8月に誕生してから、人間に例えれば還暦を過ぎた今でも生産され続けている。2017年10月に全世界でのシリーズ総生産台数が1億台を突破したが、このことは国内でも大々的なニュースとなったのでご存知の方も多いことであろう。スーパーカブは誕生したときからすでに形状、性能、使い勝手、耐久性、価格、生産性等どれをとっても、その時点でもうこれ以上改良の余地がないくらい完成されている今も昔も鉄壁のオートバイである。

リトルカブをパッと見て、多くの方はタイヤが小さくなっただけのスーパーカブという印象を持たれたのではないだろうか。ところが開発者の方々に話を伺うと、それが全くの思い違いであることがわかった。たしかにリトルカブという名前のとおり見た目はスーパーカブより少し小さいカブであり、スーパーカブというあまりにも偉大な姉妹車と比較すると、なかなか細かい違いが表に出てこない部分が多い。だが実際はスーパーカブと同じように見えるのは共用部分であるエンジンとボディフレームくらいで、どちらかというとな新規開発車両に近いことがわかった。その見えにくい部分を当時の担当者の方々に詳しく解説して頂いたのが本書である。

リトルカブの開発は、当時の需要創出（需創）グループからの提案によるもので、日本全国はもとよりベトナムにおける二輪車の動向、使用実態、要望等の地道な市場調査から始まった報告を基にしている。それに応えるべく企画から開発まで各部門の担当者や技術者が何を考え、どのような思いでリトルカブに取り組んできたかを本書でご理解頂けるのではないかな。

文章の多くは担当者および技術者ご自身がまとめられたものなので、専門用語もあり、また開発現場での様子も、我々素人には少々理解しにくい図版も登場する。単純にスーパーカブのタイヤをただ小さくしたように見えるリトルカブも、技術的には非常に難しい問題や課題を一人一人の担当者や技術者が頭をひねりながらあちらこちら飛び回り、試行錯誤の末にやっと解決にこぎつけ

た上での産物なのだ。

生産を終了してから2年ほど経つリトルカブであるが、まだまだ元気に日本国中を走り回っているものが多い。街中で見かけるリトルカブが、スーパーカブと同じように見えても単なる派生車種ではなく、実は大変な苦労と努力の末に世に出たほぼ新規開発車であり、同時にC100から脈々とその流れを受け継ぐ直系であることが読んでいくうちにおわかり頂けるのではないかと思います。

近年、日本国内ではカブ系に代わってスクーターが急増しているが、小さくてかわいいリトルカブは、その20年間の役目を終え、2017年の夏にひっそりと生産を終了した。

リトルカブは販売されていた20年間、細かい部分の改良は必要に応じてなされていたものの外観上の大きな変更は一切なく、機構的な変更もエンジンがキャブレター式から燃料噴射式になったことぐらいである。カラーバリエーションについては基本色や限定色を含め多数の展開がなされており、文字通り多彩であった。限定車のデザイナーご本人からの貴重な解説も収録した。リトルカブの色はどれも非常にきれいで魅力的であるが、樹脂部品が多だけに色を合わせるだけでも大変な苦労と試行錯誤があったことがおわかりいただけると思う。

以上を踏まえて本書では、分かりにくい部分や見えにくい部分、スーパーカブとの相違部分を写真やパーツリストを用いて表しているので、図版を対応させながら読み進めていただければありがたいと考えている。

後半にはリトルカブを所有し、普段使用されている方々にインタビューした章を設けた。老若男女、皆さん心底オートバイが好きで、オートバイに乗り始めた年齢や初めて乗った機種は様々であるが、不思議と最終的にはリトルカブへと向かっている。全く別個に取材をしたにも関わらず、共通な思いをお持ちになっていることも読み取っていただければ幸いです。

それでは、今も若い世代から年配の方々まで、幅広い年代に愛され続けているリトルカブの詳しい生い立ちについて、次の「需創」グループの章からお読みください。

編集部

目 次

はじめに 2／編集にあたって 4

序 章 リトルカブの開発コンセプトが決まるまで

…………… デザイン室所属 需要創出グループ 加藤秀一 8

第1章 技術者たちの証言 …………… 15

リトルカブ開発記 ……………	開発責任者 竹中正彦	16
リトルカブのデザインについて ……………	デザイン担当 小泉一郎	50
リトルカブの外装部品の設計について ……………	外装設計担当 近藤信行	61
リトルカブの完成車部品の設計について ……………	完成車設計担当 迫 裕之	67
リトルカブの吸排気の設計について ……………	吸排気設計担当 高田康弘	74
スーパーカブ立体商標登録までの経緯	本田技研工業株知的財産部 松平季之	84

■Little Cub Column■

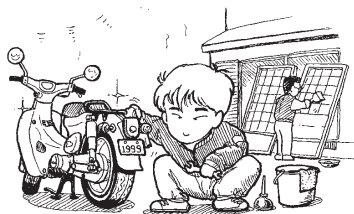
- 1、スーパーカブと同等の燃費を達成！ 49
- 2、リトルカブのタイヤの耐久性 73
- 3、乗り心地と実用性 83

〈カラー24ページ〉

リトルカブの美しいカラーリングはこうしてできた …………… 89

リトルカブ [1997年8月8日]
リトルカブ50 th アニバーサリースペシャル [1998年7月21日]
リトルカブ [1998年12月12日]
リトルカブ・スペシャル [2000年1月28日]
リトルカブ・スペシャル [2000年8月25日]
リトルカブ・スペシャル [2002年1月22日]
リトルカブ・スペシャル [2005年1月18日]
リトルカブ [2007年10月5日]

リトルカブ・50周年スペシャル [2008年8月1日]
 リトルカブ・55周年スペシャル [2013年11月15日]
 リトルカブ・スペシャル [2015年2月13日]
 リトルカブ [2014年11月現在]



リトルカブこぼれ話 あるオートバイ屋さんがつくった新聞配達車 113

第2章 リトルカブの生産ラインの記録 (本田技研工業 熊本製作所) 115

エンジン組み立て工程 116
 車体組み立てから完成まで 125

第3章 ユーザーの声 135

私だけのリトルカブ 原えりこ/136・「コカブ」と私 中沢恵子/139・夫婦
 でリトルカブ 高橋和彦/142・娘の赤いリトルカブ 長田一日郎・長女 絵里
 加/145・箱根を越えたリトルカブ 新田明夫/148・ベージュの3速 大川
 和則/151・リトルカブで広がる夢 山田真吾/154・私とリトルカブ 酒井
 由紀子/157・リトルカブ三昧 河澄弘通/160

第4章 ホンダの人々から 163

ホンダのオートバイとともに 広報部 高山正之 164
 私とオートバイ 二輪事業本部 高田康弘 169

資料編 年表 175/販売台数 (2017年12月~1997年7月) 177

本書の編集に携わって 180/編集後記 182

イラスト(上): 竹中正彦

■ 序 章 ■

リトルカブの開発コンセプトが決まるまで

デザイン室所属 需要創出グループ

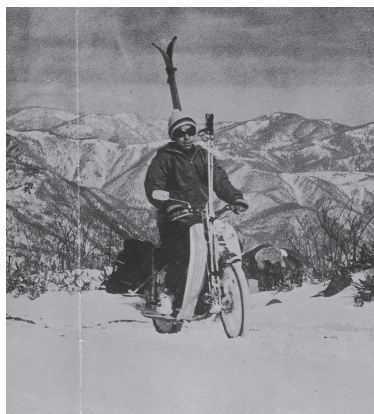
加藤 秀一

■ 需要創出活動

リトルカブのコンセプトメイキングにかかわった「需創」は、朝霞研究所（当時）内のプロジェクトチームとして1995年1月の中ごろ発足した。当初の実務メンバーは、現籍所属のまま集められた。沢田琢磨、加藤秀一はデザイン室（当時第6設計ブロック）から、米川繁と室岡克博はDOG（デヴェロップメントオペレーショングループ）所属のまま参加した。

「需創」とは、需要創出活動のことである。このプロジェクトのひとつの目的は、本田技研工業が設立50年を迎えるにあたっての更なる国内二輪市場拡大であった。それには三現主義（現場で現物を見て現実を確認し原因をつかむというホンダ流の仕事アプローチ方法）に基づくマーケティングが必要とされた。とにかく二輪が使用されている現場に出向き使用状況などを徹底的に調べ、実際にお客様と対話するという調査活動と研究を旨としたのである。

まずは実際に二輪が使用されている現場がどうなっているのかを知ろうと、



スーパーカブの派生車種として1963年に登場したハンターカブ55。すでに雪上走行への取り組みがなされており、後年のスーパーカブの展開が見てとれる

人々の生活への浸透度という点から、台数ではなく保有率で調べたところ、これまで注視してきた東京や京阪神などではなく、それまで思いもよらなかった和歌山県が浮上した。

そこで実際に和歌山に行ってみると、細い路地のある街に、朝の通勤時間帯などには二輪がたくさん走っていた。その状況を実際に見たとき、我々がここから学ぶことは多いだろうと感じた。今、あらためて当時作成したレポートを確認すると、和歌山県だけではなく月2～3回は全国各地に出向いている。ただ小豆島に行った際など、人口自体が少なすぎて調査が失敗に終わったこともあった。

地域によっても二輪の使い方に違いがあった。真冬の北海道調査では、郵便配達用のスーパーカブがチェーンやスタッドレスタイヤを装備して、凍結した路面を重たい郵便物を搭載して走っている。事前に知識として知ってはいても、積雪の中を元気に走っているスーパーカブを見て正直驚かされた。雪道でも実用的に使われていることの他に、365日便利に気軽に乗れるともいわれたスーパーカブが、仙台や京都など風情あふれる街の風景にしっかり溶け込んでいることも印象深かった。

こうした全国での市場調査によって、「需創」プロジェクトはスーパーカブを含めた二輪がどのような使われ方をしているのかなど、様々な情報を知り得ることが出来たのである。

特にスーパーカブは、実用性の高さが広く認められており、どこの地域に行っても郵便や新聞配達、一般の商店なども含めて主に配達などビジネスユースで活用されていた。しかしそれ以外にも普段の生活の足として活躍しているスーパーカブもあり、あるユーザーからは「四輪とスーパーカブを所有しているが、近所のひと回りには絶対的にスーパーカブが便利だ」といわれたこともある。他にも信頼性が高いという理由でスーパーカブに乗っているユーザーの方も多く見られた。これら、生活の足や仕事で使う方のスーパーカブの姿を見て、今後も大切にしたい商品だと感じた。またベトナムに調査へ行った際には「ホンダだけが命を移動させることが出来た」とテレビで放送している場面に

第 1 章



技術者たちの証言

開発責任者

竹中 正彦

デザイン担当

小泉 一郎

外装設計担当

近藤 信行

完成車設計担当

迫 裕之

吸排気設計担当

高田 康弘

本田技研工業(株)知的財産部

松平 季之

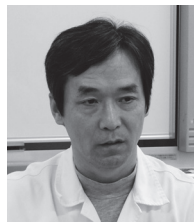
・氏名上の所属は、開発当時のものです。

・各証言冒頭のプロフィールに記載の「現在」は、2019年10月現在です。

リトルカブ開発記

竹中正彦

当時の所属：㈱本田技術研究所 朝霞研究所 第2設計ブロック 開発責任者
1977年に朝霞研究所に入社、完成車設計チームへ配属後XLのオフロードの開発、ジャイロ、ジャイロアップに始まるスリーター機種、NOVA、WALLAROO（欧州向けのメットインモベッド）などの海外生産機種、スーパーカブ先行開発、リトルカブ、スクーターの先行開発等を手がける。その後、企画室、開発戦略室を経て現在に至る。リトルカブの開発では、短期間での機種開発の中、開発責任者を務め、記憶に残る1台を作り上げた。現在の所属は本田技研工業㈱ 二輪事業本部ものづくりセンター ものづくり企画・開発部。



■はじめに

1997年8月にリトルカブが発売されてから20年以上が経過した。それにもかかわらず、その開発過程をまとめた本が出版されることは、今なおリトルカブに興味をお持ちの方や、愛用されている方が数多くいらっしゃるからであろう。そんな方々や、こうして私達との間を取り持ち、世界を広げて頂ける関係者の方々に感謝の意を表したい。

今回、縁あって私を含めた数名のリトルカブの開発担当者が、その開発に関する軌跡をそれぞれの立場で執筆することになった。しかし、開発チームには本書に登場する執筆者の他に重要な役割を担ったメンバーが大勢いたこと、また開発担当者以外にも多くの関係者の力によってリトルカブが世に出たことを最初にお伝えしておきたい。

リトルカブは、スーパーカブと同等の丈夫さと動力性能を持ちながら、小径でちょっと太目のタイヤを履き、コンパクトなサイズ感とシンプルな機能美を併せ持つ車種として、スーパーカブ、プレスカブと並ぶもう一つの柱となるべく1997年に新規投入したモデルである。そのリトルカブがどのようにして誕生したかについて、当時の記録と記憶をたどりながら開発の背景や経緯を皆さんにお伝えし、共有することで、より一層リトルカブの世界を深く知っていただければ幸いである。

■リトルカブ開発の背景

ホンダの商品開発は、主に製造・販売などを行なう本田技研工業（株）と不可分の関係に立つ（株）本田技術研究所で行なわれていた。本田技術研究所は世界各地に拠点を持ち、それぞれの市場向けの商品を開発しているのだが、

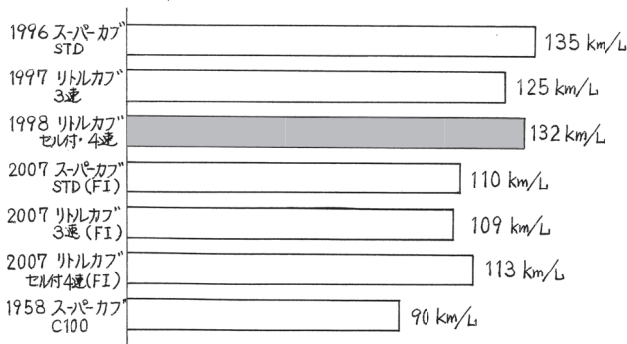
スーパーカブと同等の燃費を達成！

スーパーカブ50の燃費は非常に優れており、同じエンジンを継承したリトルカブにもスーパーカブ50並みの燃費性能が求められる。しかしリトルカブは、前後タイヤサイズを17インチから14インチに変更したため、ローギアード化による燃費の悪化が避けられない。そこでお客様の使い勝手を考慮し、走行に支障が無いように最適なファイナルレシオを選択した。車速30km/hでの定地走行テスト値でスーパーカブ50の135km/Lより低い125km/Lとなったが、開発陣は、実用上お客様にご満足頂ける数値であると判断した。

その後、1998年12月にセルフスターター付エンジン搭載車を追加し、ミッションギヤを3速から4速にしたことで、さらに低燃費化を進められることとなった。キック式のための3速車を超えるプラス7km/hの132km/Lとなり、スーパーカブ50とほぼ同等の燃費性能を達成できた。

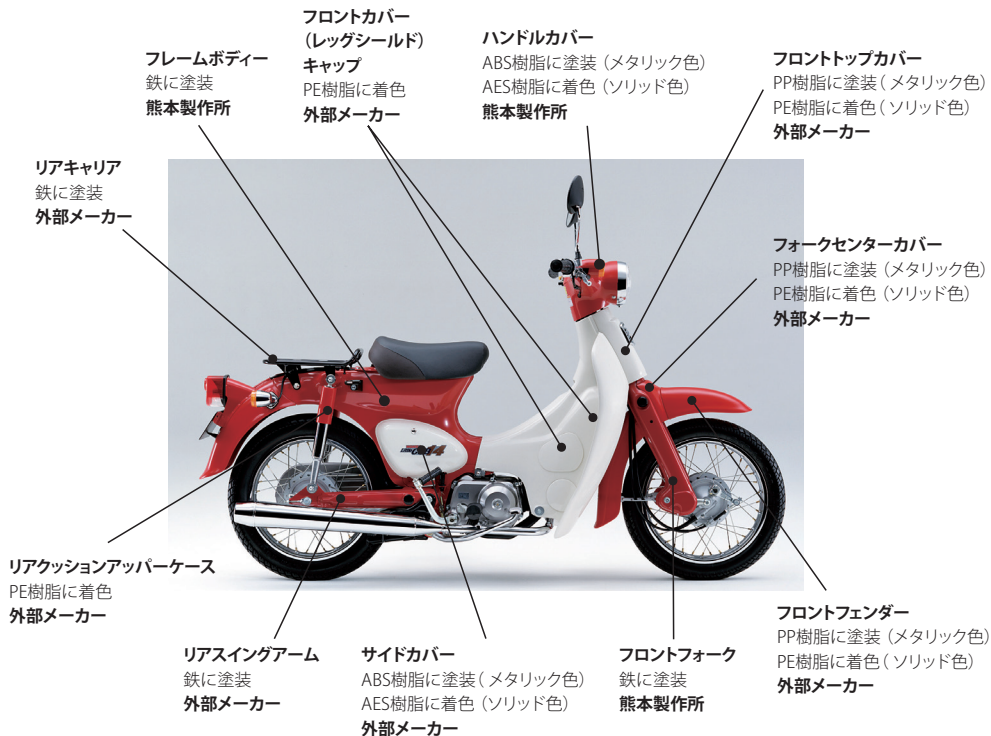
燃 費

リトルカブがデビューした1997年頃のスーパーカブSTDの燃費は135km/Lであった。その時リトルカブ（キャブレター・3速車）は、125km/Lであったが翌1998年セルフ・4速仕様車が追加され、130km/Lを達成している。



リトルカブの美しいカラーリングはこうしてできた

従来のスーパーカブのユーザー層のみならず、若者や女性のシティユースをも目指したリトルカブ。そのため、カラーリングにも様々な工夫がなされていた。スーパーカブの特徴を受け継ぎながら、独自のスタイルを確立させて、幅広い世代に愛され続けるリトルカブの美しいカラーリングの秘密をみてみよう。車体の写真とカタログに加え、1998年から2015年の限定モデル8車のカラー開発の担当者に製作期間の逸話を語ってもらった。



各樹脂材料について

ABS樹脂 (Acrylonitrile Butadiene Styrene アクリロニトリル ブタジエン スチレン樹脂) …外観の塗装が可能であり、耐衝撃性が強いのが特徴。
AES樹脂 (Acrylonitrile Ethylene Propylene Styrene アクリロニトリル エチレン プロピレン スチレン樹脂) …ABS樹脂に対して、着色が可能。塗装しない分安価で、劣劣化に対して強いのが特徴。 ※基本樹脂性能は、ABSと同等であり、ABS樹脂の着色化のために考え出された。
PP樹脂 (Polypropylene ポリプロピレン樹脂) …汎用樹脂で耐熱性、耐薬品性に優れているのが特徴。外観の塗装が出来る。
PE樹脂 (Polyethylene ポリエチレン樹脂) …汎用樹脂で着色が可能。耐水性、耐薬品性に優れる。PPに対して耐熱性が劣る。

何でもないように見えるリトルカブのカラーリングであるが、一般のモーターサイクルやスクーターの場合に比べて、次のように異なる各パーツの色を調整しなければならず、非常に手間がかかるのである。

1. 表面処理や材質が違う

- ・塗装：鉄に塗装、ABS 樹脂に塗装、PP 樹脂に塗装
- ・着色（樹脂の中に色を混ぜ込む）：AES 樹脂、PP 樹脂、PE 樹脂

2. 色によって（ソリッド色orメタリック色）に塗装仕様と着色仕様が混在するパーツがある。

3. 熊本製作所で作っているものや、外部メーカー（数社）で作っているものがある。

等々の条件をクリアする必要があり、数々の苦労を経てリトルカブのカラーリングは完成されているのである。

リトルカブ50thアニバーサリースペシャル[1998年7月21日]型式:A-C50



エンジン型式: 空冷4サイクルOHC 2バルブ単気筒49cc/最高出力4.5PS/7000rpm/常時噛合式3段リターン/車両重量74kg/本体価格159,000円(価格は消費税を含みます)

初代スーパーカブC100をイメージしたマルエムブルーをボディ色に採用。左・右のサイドカバーには赤いスペシャルエンブレムを装着。創立50周年記念モデルとして、限定3000台発売



凝った作りの記念車のロゴ入り専用キー



記念車共通のデザインであるが、形状はリトルカブ専用



初代スーパーカブC100のエンブレムをイメージしたもの

担当者◎島田晴夫が語るリトルカブ 50th アニバーサリースペシャル

コンセプト 「50th アニバーサリーカラー」は、ホンダ創業50周年を記念したもので、他のモデルも共通エンブレムを用いてシリーズ展開した。コンセプトはそれぞれの機種にちなんだヒストリックなカラーリングを現代版として復活させること。前年の1997年にリリースされたばかりで注目度の高かったリトルカブも、初代スーパーカブC100のカラーリングを再現した「50th アニバーサリースペシャル」を発売することになったのである。

カラーリング 主体色にはC100の青「マルエムブルー」(濃い方の青)を、50th専用の新色として再現した。C100のカラー制作に関わった大先輩から、当時の色がマルエムブルーと呼ばれていたことを聞いて、改めて正式に命名。“マルエム”の意味は不明だが、この美しい青はリトルカブだけでなく欧州のSKY (GCG W500) にもアニバーサリーカラーとして使われた。

50th エンブレム 各モデル共通の立体エンブレムがテーマ。同じデザインながら、それぞれのモデルの貼付場所のボディ曲面に合わせ、エンブレム底面の曲率が異なる5種類が存在する。

担当者の思い出 私の仕事は、この「50th アニバーサリー統一エンブレム」のデザインであった。担当者数名が「山籠(やまごも)り」と称し、当時松戸にあった日本ネームプレート社の一室に“カンヅメ”状態で制作にあたった。こたわったのは、縁のクローム面と中のポッティング(透明樹脂)が段差なく滑らかにつながるようにしたところで、記念エンブレムとして主張しつつ、ボディとの一体感も持たせたことである。エンブレムの赤にはHONDAのブランドカラーとしての想いを込めた。

第2章



リトルカブの生産ラインの記録

(本田技研工業 熊本製作所)

ホンダの国内4番目の製作所である熊本製作所は、1976（昭和51）年に操業を開始した。国内製作所の中では最も大きく、国内外用の大型二輪車も含めた二輪車生産のハブ工場でもあり、また多くのパワープロダクツを生産している。スーパーカブは途中大幅なモデルチェンジも行ない、海外に生産が移管された時期もあったが、2017年から再び熊本製作所に生産が移されている。

リトルカブは生産されていた20年の間、大きな変更も無く一貫してこの熊本製作所で生産されていた。リトルカブは、初代スーパーカブやその派生モデルたちと同じパイプバックボーンとプレスフレームの構造で国内生産された最後のモデルでもある。

この章で取り上げたのは、2016年当時の熊本製作所におけるリトルカブの生産ラインの様子である。近年とは異なり、徹底したオートメーション化がなされておらず、生産工程の中で熟練の担当者による手作業が、多数見られる。難しい組み立て作業が確実に手際良く進められていることがおわかりいただけると思う。この章では、限られた頁数ではあるが、今では見ることのできない貴重な生産ラインの様子を知っていただきたく、完成までの流れを写真と簡単な解説によってまとめたものである。

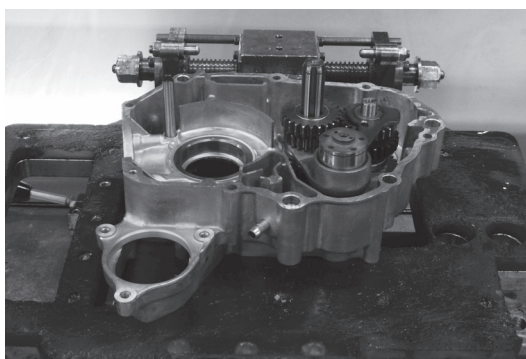
■エンジン組み立て工程



1：エンジン組み立てライン。クランクケースがラインに流れてくる
ところ。



2：ギアの組み付けは手作業で行なわれる。ギア等の回転部分や可動部分の部品は、十分にエンジンオイルを塗布してから組み付けられる。



3：ミッション内のギアを取り付けた状態。まだクランクシャフト等
は入っていない。このエンジンはセル付用で手前の穴はモーター取
り付け部。

第 3 章



ユーザーの声

私だけのリトルカブ

原 えりこ

「コカブ」と私

中沢 恵子

夫婦でリトルカブ

高橋 和彦

娘の赤いリトルカブ

長田一日郎

長女・絵里加

箱根を越えたリトルカブ

新田 明夫

ベージュの3速

大川 和則

リトルカブで広がる夢

山田 真吾

私とリトルカブ

酒井由紀子

リトルカブ三昧

河澄 弘通

第4章



ホンダの人々から

本田技研工業株式会社

広報部

高山 正之

二輪事業本部

高田 康弘

私は、本田技研工業株式会社の広報部に在籍しております。大好きな二輪はもちろんのこと、モータースポーツ等も含め25年ほど広報活動に関わってまいりました。ホンダでの活動内容も含め、スーパーカブシリーズとの関わりをお伝えしたいと思います。

50数年前、私が10歳の頃、郷里山形の片田舎の庄屋にスーパーカブ（以下カブ）があり、それをちょっとだけ運転させてもらったことがあります。田舎の畑道だったのでアクセル操作がうまくできず、飛び出して苅畑に突っ込んでしまい、とても怖かった思い出があります。これがスーパーカブとの初めての出逢いでした。

中学2年生頃からは好きになったオートバイのカatalogを本格的に集め始めました。メーカーにハガキを出して何日かすると立派な袋に入ったカatalogが届くのです。それがうれしかったですね。何度も何度も眺めているうちに主要



高校二年の頃、兄が買った新車のCB750 Fourに跨って

諸元の数値は全車暗記してしまいました。高1になって兄のハスラー90を借りて練習し、その年の12月に免許を取りました。（注:1972年3月末まで自動二輪免許は125cc車による試験場での実技審査のみ）しばらくはお下がりハスラー90に乗っていました。そのうちに兄が当時人気絶頂だったCB750 Fourを新車で買ったのです。前後にバンパーが付いた実に大きなオートバイで、乗せてもらった時は感激しましたよ。スポーツ車が大好きだったので、その頃はカブとは無縁でしたね。

末っ子でしたので父の勧めもあり、高校を卒業したら東京で働くことにしていました。オートバイの仕事がしてみたいとの思いで本

私は令和元年10月1日より本田技研工業の二輪事業本部ものづくりセンターものづくり企画・開発部の購買・原価改革課に在籍しております。今までは本題のリトルカブをはじめ、直接オートバイの研究開発に携わってきました。

1981年に朝霞研究所（現 ものづくりセンター）に入社、スーパーカブ開発完成車設計チームへ配属となり、その後リトルカブをはじめ世界各国用のスーパーカブの開発に携わりました。また、カブ系以外の海外生産機種の開発にも携わっています。

私の家は父も2人の兄もオートバイが好きでしたので、私も自然と車やオートバイが好きになりましたね。でも、小中学生の頃は当然ですが免許はありません。それで各メーカーにカタログを請求しては届いたものを開いて楽しんでいました。次兄は当時、ハスラー90に乗っていましたので、クラッチの練習をするのに時々は借りて田んぼのあぜ道で練習していましたが、父に見つかり叱られたこともあります。そのうち長兄がヤマハのGT50を中古で買いましたので、それにも時々乗せてもらって練習していました。16歳になったのでオートバイ免許を取りに行ったのですが、私の頃はもう3段階に分かれており、私は中型免許を取得しました。その後アルバイトをして資金を貯め、中古のホンダCB250セニアを8万円で買いました。2気筒以上がほしかったのです。そのCBのタペット調整をしたり部品を分解したりして、いじりながら、また兄が買ってくる雑誌を読んでオートバイというものを学んでいたんだと思います。



2歳上の兄と叔父さんのカブに乗って
(ハンドルを握るのが筆者)

私は小さいころからものを作るのが好きで、小学4年の時にCMを見て自動車会社に入る決心をしていましたし、購読していた「ラジオの製作」という雑誌を読んでは何かを作っていました。中学1年生のときにグラインドピアノ型の電子ピアノを自作したことがあるんです。いい音が出てうれしかったです

■リトルカブ関連 年表

年	月	日	内 容
1952	6	—	「カブ号F型」発売 自転車の後部につけた小型エンジンでベルトの駆動
1958	8	1	カブ号の後継モデルとして「スーパーカブC100」発売 エンジンは空冷4ストロークOHV単気筒49cc
1966	5	—	「スーパーカブC50」発売 エンジンは空冷4ストロークOHC単気筒49cc（1964年12月発売のC65用がベース）
1971	1	7	「スーパーカブデラックスシリーズC50DX、C70DX、C90DX」発売 かもめ型ハンドルを初採用。燃料タンクはフレーム内蔵 デラックスタイプのボディは、後のリトルカブの基本骨格となる形状
1997	8	8	「リトルカブ」発売 エンジンはスーパーカブC50と同じ空冷4ストロークOHC単気筒49cc
	10	—	リトルカブ（ホンダ2輪車総生産累計1億台達成記念車）発表
1998	7	21	本田技研工業（株）創立50周年を記念し、「リトルカブ50thアニバーサリースペシャル」を限定3,000台発売
	12	12	リトルカブに容易な始動性が得られるセルフスタータータイプ・キック併用式モデルを追加し、発売 リターン式4段変速ミッションを採用し、キックタイプ（3速ミッション）に比べ燃費が向上（125.0km/L→132.0km/L：30km/h 定地走行テスト値） 全タイプにマフラーガードを新採用
1999	9	9	「スーパーカブ50」シリーズ、「リトルカブ」シリーズをマイナーチェンジして発売 全タイプのキャブレターのセッティングを変更、ブローパイガス還元装置を採用し、国内の新排出ガス規制に適合
2000	1	28	リトルカブにスペシャルモデル「リトルカブ・スペシャル」を追加し、限定3,000台発売
	8	25	リトルカブのスペシャルカラーのシックなブラックを限定4,000台発売
2001	1	27	リトルカブに新色ブラズマイエローを追加して発売。※このカラーはスーパーカブにも展開
2002	1	22	リトルカブに淡いブルーを基調としたスペシャルカラーの「リトルカブ・スペシャル」を追加し、限定3,000台発売
2004	1	23	リトルカブに新色3色を追加して発売 追加色は、バイスブルー（フロントカパー部：ココナッツホワイト）、シャスタホワイト（フロントカパー部：シャスタホワイト）、インディグレーメタリック（フロントカパー部：ブラック）
			リトルカブの装備を充実させた、「リトルカブ・スペシャル」を限定2,000台発売 車体色はブコブルー、メッキのサイドカパー、専用のツートンシート採用、キックタイプとセルフスターターとキックを併用した2つのタイプを設定
2007	10	5	リトルカブの環境性能を高めてエンジンを一新。マイナーチェンジして発売 電子制御燃料噴射装置、PGM-FI搭載。排気ガスを浄化する触媒装置（キャタライザー）をエキゾーストパイプ内部に装備して平成18年国内二輪車排ガス規制に適合 エンジンのクランクケースカバーなどをシルバーからブラックに変更。マフラーガードの形状を変更。新たに5色を設定

■リトルカブ 販売台数 (2017年12月～1997年7月)

※Honda提供資料をもとに作成

(2017年)

機種記号	備考	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
LG2J	16年機種記号変更(セル無し)	11	49	70	78	140								348
LMG2J	16年機種記号変更(セル付き)	139	155	296	184	357	798	588						2,517
L82J	07年10月発売/FI採用(セル無し)			11										11
LM82J	07年10月発売/FI採用(セル付き)			39	2									41
合計														2,917

(2016年)

機種記号	備考	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
LG2J	16年機種記号変更(セル無し)			31	24	1	2	6			130	55	61	310
LMG2J	16年機種記号変更(セル付き)			163	140	22	34	70	14	2	441	132	206	1,224
L82J	07年10月発売/FI採用(セル無し)	35	42	27	9		1	10	9	4				137
LM82J	07年10月発売/FI採用(セル付き)	158	144	81	25	7	2	74	44	10	1			546
合計														2,217

(2015年)

機種記号	備考	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
L82J	07年10月発売/FI採用(セル無し)	43	33	59	57	50	48	19	60	78	45	42	44	578
LM82J	07年10月発売/FI採用(セル付き)	134	135	217	198	162	217	158	241	168	176	132	149	2,087
LMEYK	15年2月発売/カブ立体商標記念(セル付き)		430	227	144	49	104	36						990
合計														3,655

(2014年)

機種記号	備考	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
L82J	07年10月発売/FI採用(セル無し)	49	40	47	46	22	82	63	69	71	59	47	37	632
LM82J	07年10月発売/FI採用(セル付き)	160	166	192	46	269	220	245	234	273	221	174	146	2,346
LMEYD	13年11月発売/カブ55周年記念(セル付き)	81	105	150										336
合計														3,314

(2013年)

機種記号	備考	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
L82J	07年10月発売/FI採用(セル無し)	32	53	68	63	61	56	57	47	66	54	38	37	632
LM82J	07年10月発売/FI採用(セル付き)	123	133	259	203	131	258	214	217	217	204	139	124	2,222
LMEYD	13年11月発売/カブ55周年記念(セル付き)											626	348	974
合計														3,828

(2012年)

機種記号	備考	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
L82J	07年10月発売/FI採用(セル無し)	20	110	39	90	147	38	2		12	102	44	42	646
LM82J	07年10月発売/FI採用(セル付き)	147	195	95	239	274	209	4		148	237	136	111	1,795
合計														2,441

(2011年)

機種記号	備考	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
L82J	07年10月発売/FI採用(セル無し)	54	53	12	163	91	86	85	63	94	69	53	55	878
LM82J	07年10月発売/FI採用(セル付き)	155	134	228	130	318	194	309	212	259	199	142	180	2,460
合計														3,338

(2010年)

機種記号	備考	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
L82J	07年10月発売/FI採用(セル無し)	42	68	110	93	76	92	101	78	103	73	63	61	960
LM82J	07年10月発売/FI採用(セル付き)	126	152	279	243	245	225	220	210	241	214	172	159	2,486
合計														3,446

編集後記

企画について：本書の企画は、1997年のリトルカブ発表時に、青山の本田技研工業株式会社本社において、リトルカブの誕生に関する開発者の方々の講演会が行なわれたときに端を発します。このとき弊社の小林が講演会の進行役を務めたのですが、講演を聴いて“リトルカブの魅力”を知った小林は、いつかリトルカブの本をつくってみたいと思うようになったそうです。

その思いはその後もあせることはなく、2014年に、実際に書籍の編集作業をスタートさせました。しかし2018年に「スーパーカブ誕生60周年」を迎えるにあたり、小林自身がスーパーカブの軌跡をまとめた書籍を担当することになったため、急遽、私がこの『リトルカブの20年』の編集作業を引き継ぐことになりました。

構成について：リトルカブの誕生とその後の経緯を正しく読者に伝えるには、当時の開発プロジェクトメンバーに直接執筆して頂くのが最良の方法と考え、2014年秋に、正式に技術者の方々に執筆のお願いをしました。そして開発責任者の竹中さん、デザイン担当の小泉さん、完成車設計の迫さん、外装設計の近藤さん、吸排気設計担当の高田さんに執筆していただけることになりました。同時に、リトルカブ誕生の重要な鍵となる需要創出グループのコンセプトメイキングを担当した加藤さんにも当時の話をお聞きすることができました。

編集のスタートの頃、リトルカブは生産中であり、今では見ることでできない熊本製作所での生産ラインの写真が撮影できましたので、組立工程に関する解説を加えて収録しています。また標準モデルはもちろん、20年間の生産期間中に登場した様々な限定モデルなどもカラーで紹介することにより、資料性を高めることにしました。さらに本書ではリトルカブの愛好家の方々にもその魅力などを語っていただきましたが、読者の皆様にも共感いただけるのではないかと考えております。

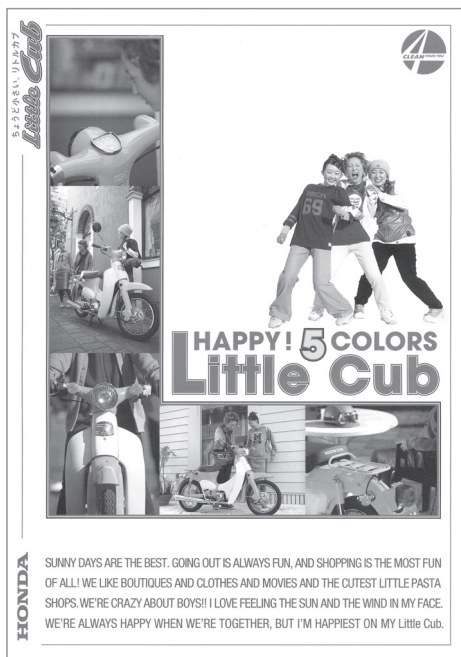
本書を通じて：リトルカブの誕生にまつわるその当時の開発者の思いや、挑戦的で情熱あふれるオートバイ開発の様子がお伝えできればと思います。

しかし、誕生からすでに20年以上の歳月が流れており、当時リトルカブ開発に携わったすべての方々にお話をお聞きすることがかなわなかったことについては、この場をお借りしてお詫び申し上げます。リトルカブのベースとなったのは17インチのスーパーカブであることはよく知られていますが、本書ではリトルカブが単なる姉妹車であるというだけでなく、1958年発売の初代スーパーカブC100の使命を引き継いだ車種であるということもお伝えするべく、詳しい解説を心がけました。

最後の継承車：スーパーカブは、2009年からはグローバルモデルとして、それまでの太いパイプとプレス鋼板によるフレームからパイプフレーム構造に変わり、2012年には海外生産となり、日本国内に輸入販売する方式に変更されました。2017年からは再び国内生産に切り替えられましたが、フレームは海外生産と同じパイプフレームです。しかしリトルカブは初代スーパーカブと同じプレスバックボーンと呼ばれるオリジナルのままのフレーム構造を踏襲し、スーパーカブがパイプフレームになった後でも変更されずに2017年まで生産されていたことを考えると、1958年以来、約60年間も続いたスーパーカブの基本構造を受け継いだ最後のモデルがリトルカブだったといえるでしょう。

終わりに：最後に、本書の出版に向け5年に及んだ編集期間中、取材の手配から写真資料のご提供にいたるまで常に親切にご対応いただくと共に、ご協力頂いた本田技研工業株式会社広報部の高山正之氏、二輪事業本部ものづくりセンターの高田康弘氏、久米泰生氏、ホンダモーターサイクルジャパン広報課の永山清峰氏、森口雄司氏、実車の考証確認やパーツリスト等のご提供をいただいた葛野一氏、松岡洋三氏、水澤一郎氏、自動車史料保存委員会、またリトルカブのユーザーの方々の取材にご協力くださったカフェカブパーティー主催者の中島好雄氏と快く引き受けてくださったユーザーの皆様など、本書の製作にご協力いただいたすべての方々に心から感謝の意を表し、結びとさせていただきます。

編集部 中村英雄



リトルカブの数々のカタログの中でも特に女性ユーザーを意識して制作されたカタログの表紙（2002年4月）

ホンダ リトルカブ — 開発物語とその魅力 —

編著者 三樹書房 編集部編

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051

東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03 (3295) 5398

FAX 03 (3291) 4418

印刷・製本 モリモト印刷株式会社

©MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の内容の一部、または全部、あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します