

日本のモノづくりの指針にもなるスーパーカブシリーズ

「初めて乗ったバイクはカブだった」「エンジンの音で父の帰りがすぐわかった」

スーパーカブ50周年を記念した、2008(平成20)年8月1日の新聞広告に載ったユーザーの声である。私にも全く同様の思い出がある。スーパーカブは私が生まれた翌年に販売されたのだが、私の生まれ育った新潟の片田舎でも、その性能と頑丈さは届いていたのだろう。物心つく頃には何台かが未舗装のでこぼこ道を走っていた。静かな田舎の夜に父の乗ったスーパーカブの音が聞こえ、叱られまいと慌てて散らかした物を片付けた思い出。農作業を手伝い、褒美だと言われて無免許ではあるが、誰も来ない田んぼの畦道を運転した思い出。大人として認められた高揚感と、その初めて味わう爽快感。私の初めてのバイクもスーパーカブだった。

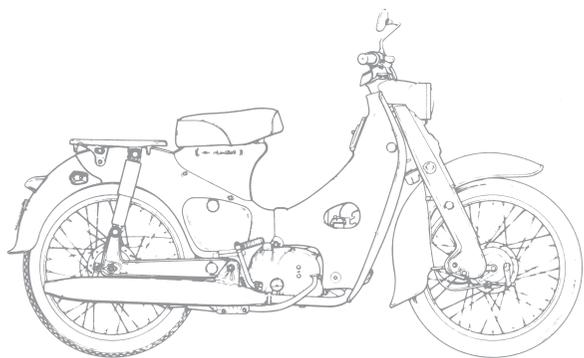
このスーパーカブの前身がカブ号F型である。1952(昭和27)年に発売された、自転車に簡単に取り付けられるカブ号は、全国の自転車店を代理店としたホンダ独自の販売戦略もあって爆発的に売れた。翌1953年には月産1万台にもなったという。日本機械学会は、2007(平成19)年、当時の流通網を大きく変革させ、大量生産の工業製品としての二輪車の市場を大きく拡大するきっかけになった歴史的な機械として、カブ号F型を機械遺産第14号に認定している。今見てもかっこいい“白いタンクに赤いエンジン”は、デザインを重視した本田宗一郎氏のアイデアである。しかしデザイン以上に重視したエンジン性能や乗り心地は、買い手と作り手には「権利と義務」があるとした本田宗一郎氏、その良き理解者であった藤沢武夫氏にとって、自転車ベースで満足できようがない。

“そば屋が出前に片手で乗れる…”世界のどこにもない実用バイク・スーパーカブは、世界に例のない高性能4サイクル50ccエンジンに、独自のフレームや樹脂製フロントカバー、自動遠心クラッチ、完全密閉式チェーンケース、17インチタイヤ等々、その60年以上にわたって変わらぬ優れたスタイリングも含め、ホンダの当時の社是でもある、“わが社は、地球の視野に立ち、顧客の要請に応じて、性能の優れた廉価な製品を生産する”を具現化して誕生したのだと思う。それはまた、本田宗一郎氏の言う“99の失敗、一の成功”を積み重ね、“得意をみんなして出し合っ”て作ったホンダ・スピリッツの結晶の一つである。結晶は、その後も途切れることなく磨き続けられ、発売されて半世紀を超える、世界生産累計1億台(2017年10月達成)を超えるロングセラーとなった。そして日本自動車殿堂は、2009(平成21)年にスーパーカブを「日本自動車殿堂歴史遺産車(「歴史車」より改称)」として登録している。

本書は、カブ号、そしてスーパーカブの始まりから現在までの足跡と変遷が、カタログをベースに時代を追ってまとめられている。その膨大なカタログを眺めつつ、あくまでも利用者の側に立ち、時代に合わせて変わるべきは変え、変わらぬべきは変えずにきたスーパーカブの一貫した素晴らしさに、今更ながら気がついた。

グローバル化の中で、日本だけではなく世界中のモノづくりが不透明な状況にある。本書は単なるカタログ集を超えた、日本のモノづくりの指針にもなるのではないだろうか。過去から現在、明日に向かって、今も進歩を続けるスーパーカブは、日本のモノづくりに勇気を与えてくれるのである。

国立科学博物館 理工学研究部 科学技術史グループ グループ長 鈴木 一義
(役職は2012年当時)



目次

■日本のモノづくりの指針にもなるスーパーカブシリーズ

国立科学博物館 理工学研究部 科学技術史グループ グループ長 鈴木一義 / 2

スーパーカブシリーズの歴史

ロングセラーモデルの軌跡

第1章 自転車用補助エンジンの時代 …… 4

第2章 スーパーカブ誕生 …… 8

第3章 新エンジンの搭載 …… 15

第4章 経済性をさらに追求 …… 18

第5章 新しい時代の幕開け …… 22

第6章 伝統を守る次世代モデル …… 31

スーパーカブの歩み

カタログでたどるモデル変遷

1952-2018 …… 33

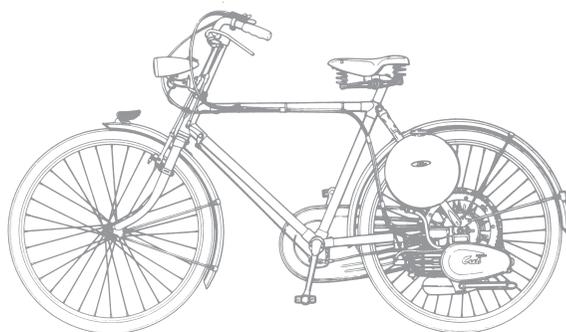
■スーパーカブシリーズ年表 / 169

■参考文献 / 173

■スーパーカブシリーズ世界累計生産台数グラフ / 173

■編集・取材・資料協力 / 173

■編集後記 / 174



第1章 自転車用補助エンジンの時代

■1946年、軍の放出エンジンからA型エンジン誕生

終戦後の当時、利用の方法もなく、放っておかれた旧陸軍の発電用の小型発動機を自転車用補助エンジンに利用できないかということに着目したのが本田宗一郎であった。当時のホンダ関係者の証言によると1946年（昭和21年）10月に浜松の山下町に本田技術研究所が設立され、まずこれらのエンジンをあちこちから集めてきて改造し、加工して自転車に取りつけて売り出したのが事業の始まりであったという。後年に本田宗一郎は、社内の座談会の席で「三国商工にあったこれらのエンジンは500台ほど」と語っており、10台を一週間ほどで仕上げて販売していたという。

その後、この放出品だった小型発動機が底をついたため、1947年（昭和22年）7月頃からホンダは初めてエンジンの設計を行なった。これが特許（1947年5月）になったエンジンで、シリンダー・ヘッドの頭の部分がとび出した、通称「エントツ式エンジン」であった。2基製作されたこのエンジンは、非常に調子が良く性能面も良かったが、当時の工作機械では加工が難しく製品化するには問題が多かったようで、開発は中断されている。しかし、このエンジンの基本構造などを生かしながら、新しく設計して誕生したのが、2サイクルのA型エンジンであった。

■1947年A型エンジン生産

A型エンジンは1947年（昭和22年）11月に試作が完成、同年12月から本田技術研究所の山下工場生産が始まった。2サイクルのロータリーバルブ、50.3ccのエンジンで、出力は0.5馬力程度であったという。このエンジンに



通称エントツ式エンジンのカットモデル。シリンダー上部がエントツのように飛び出していることで、名づけられたという。写真のエンジンは、当時設計を担当した河島喜好（本田技研工業2代目社長）の記憶によりホンダコレクションホールで製作された複製。



本田技術研究所の発祥の地となった浜松市の山下工場は、1946年から1953年まで稼動した。約15.5m×21.5mほどの敷地であった。

は記念すべきホンダの最初のエンジンとして、当時使用されていたアルファベットの「A」が付けられている。このエンジンには、変わったエピソードが残っているので本田宗一郎の証言の要約を一部紹介したい。

「最初にエンジンを作った時だから昭和22年のことです。その時分はどこにもバイクなんてものではなく、みんな足で自転車のペダルを踏んでいた頃なので、できあがった時はうれしくてね。早速それに乗って料理屋に行った。ところが、食事をしている最中に盗まれてしまって、しょんぼり帰ったことがある。（後略）」

敗戦後の日本がまだまだ混乱していた時代であり、このような盗難事件も多かったらしい。だがこのA型エンジンは発売されると、従来の自転車に簡単に取り付けられることで好調な販売を示し、生産は1951年（昭和26年）まで続けられた。

■本田技研工業設立とレース

1948年（昭和23年）9月、資本金100万円をもって、本田技研工業株式会社が設立された。当時、A型等の補助エ



1946年に本田宗一郎が、放出品であった小型発動機を使って製作した自転車用補助エンジンは、Vベルトによる駆動方式を採用。



あらたに開発されたA型エンジンが装着された自転車。水滴型の燃料タンクは、鋳造湯たんぼの工場のラインで鋳造されたという。



信頼性を向上させたホンダ製フレームにC型エンジンを搭載したモデル。1949年に完成した記念すべきホンダ初の完成車である。

ンジンをつけた自転車はバイクモーターと呼ばれて親しまれたが、より高い性能が市場から求められるようになってきた。そのころ試作されたのがB型エンジンで、89ccに排気量を拡大して、最高出力を1.2馬力とした。このB型エンジンは、三輪の車体に搭載したが、実用的な性能に及ばず、生産は小数で打ち切られている。その後96.2cc（ボア50mm×ストローク49mm）に排気量を拡大し、2.3馬力として開発されたのが1949年（昭和24年）1月に開発されたC型である。このC型はさらに改良されて3馬力で最高速度50km/hまで性能がアップされ、1949年（昭和24年）に二子玉川で行なわれた日米対抗オートバイ競争においてクラスで優勝を果たした。

■カブ号F型の開発思想

1950年代の日本では、庶民が最も移動手段に多用していたのは、自転車であった。普及している自転車をベースにして、補強などせずに簡単に動力源を取り付けられれば大きな需要を生む事になる、事前に発売していたA型の良さは継承しながら、さらに利便性を向上させたモデルの開発が急がれた。このA型の後継モデルとして開発が進められたのが、“自由奔放に走りまわる野獣の子”をイメージしたカブ号F型であった。

当時本田宗一郎社長は、非常に明快にこのカブ号F型の開発コンセプトについて語っており、下記のような文章を残している。

「カブ号を設計するに当たって 本田宗一郎

私は次ぎに述べるような根本原因によって、このエンジンを設計致しました。

今や世の中は、世界をあげてスピードアップされている現状であります。それなのに我が国が今もって自転車を人力により、ノロノロ動かしておりますが、日本といえども、世界の一環である限り、例外であり得る筈はあり

ません。そこで、我が国がスピードアップしたいと言っても、一度に自動車や飛行機に転換することは諸種の条件によって難しいことです。

現在、我が国で最も普及されている乗り物は自転車ですが、これに機動力をもたせて、せめてスピード時代の世界の仲間入りをしていただくために、自転車補助エンジンを考えたのです。これは国内のためのみならず、この種のものでは、海外に輸出できるものをと、設計にかかりました。先ず取り扱いの簡便なもの、大衆に親しめるもの、見ただけで愉快に感ずるもの、各国人に愛されるスマートなものでなくてはなりません。さらに自転車が土台になるのだから、目方の軽いことも絶対条件です。その上値段も安く、堅牢な、燃料消費の少ない経済的なものでなくてはなりません。以上の様なことを重点的に考慮に置いて設計にかかりました。

昭和22年に弊社は我が国でも一番早く、このカブと同じボアのA型エンジンをつくりましたが、これは自転車フレームの三角になった真ん中に取り付ける設計であったので、重心が高くて安定感を欠き、時には衣服を汚す



ホンダの創業者である本田宗一郎は、クルマの修理工場であった東京湯島にあったアート商会などで学び、本田技術研究所を設立した。

ボディカラーは、当時のデザイン関係者によれば、人間が一番違和感の持ちにくい、空や海と同じブルー系で推進したという。ネーミングは、カブ号の後継もモデルとして検討され、カブ号に比べて性能面でも使い勝手も良い“スーパー版”と考え、“スーパーカブ”の名称が決まった。これは1958年（昭和33年）明けの仕事が一段落した頃のことであった。

スタイリングは、本田宗一郎によって徹底してスリム化や合理化が求められており、横幅なども最小限に抑えられ、エンジンなどやチェーン、ワイヤー類なども巧妙に隠されていた。これは本田宗一郎のオートバイに対する“美学”であったと開発責任者だった原田義郎は語っている。

開発期間は約2年弱であり、当初の計画では1958年5月に生産開始であったが、実際には1ヵ月ほど遅れたという。

■意外な販売台数を提示した、藤沢武夫の返答

1957年（昭和32年）の末に当時専務であった藤沢武夫を含め、研究所内においてモックアップを囲んで本田宗一郎が説明をして「専務、どれくらい売るんだ?」と聞いたところ、藤沢は「まあ月に3万台だよ」と答えたという。その数字は最量産車種のドリム号と比べても5倍以上の数字であったので、同席していた開発者関係者には信じられなかった数字だったようだ。しかし、生産を開始した1958年度は約2万4,000台であったが、翌年の1959年（昭和34年）には年間生産は16万7,443台となり、1960年（昭和35年）は年間生産台数は56万4,365台に達し、この藤沢武夫の予言は現実のこととなったのである。

■アメリカへの進出と広告展開

1952年（昭和27年）6月には、ホンダはカブF型を台湾

他に輸出し、同年10月には資本金が僅か600万円の時代に、4億5,000万円におよぶ輸入工作機械の購入を決めている。同じ頃、フィリピンにもドリム号などを輸出していたが、本格的な輸出ではなかった。これは藤沢武夫の海外輸出に対する構想があった。

「大量生産というものは、大量の輸出が望めて初めて可能になる。それを可能とするのは、アメリカという巨大な市場において他にない。そこで成功を取れば、必ず他の市場でも成功する。だからアメリカとは、本格的な体制ができるまでは、軽々しく取り引きすべきではない」と語っている。そしてこの商売の本質を見抜いた判断と共に、発売以来のスーパーカブの爆発的な需要によって、アメリカへの輸出が進められた。そして1959年（昭和34年）6月には、ロサンゼルスにアメリカ・ホンダが設立され、本格的なアメリカ進出が開始されることになった。ロサンゼルスが選ばれたのは雨が少なく、気候や風土が温暖なことであった。そしてホンダは、オートバイを明るい市民の乗り物としてのイメージを確立するためスーパーカブを使って大規模なキャンペーンを展開した。この“ナイセスト・ピープル・キャンペーン”は、アメリカ市民の心をとらえた。この宣伝はいままでの業界紙を中心とした広告と異なり、『ライフ』『ルック』『ポスト』『プレイボーイ』等の雑誌を効果的に使って実施されている。そしてこの広告によって、学生、主婦なども含めた幅広い層に、スーパーカブが身近な乗り物であるというイメージが定着した。当時『ライフ』誌は「ホンダに恋をしたアメリカ」と題して次の一文を、掲載している。

「このロマンスはホンダがわずかに4年前アメリカにやって来たときに始まりました。実際、ライフ誌のスタッフのだれひとりとして1959年にはかようなロマンスの花が咲くのを予期もせず、またそのあとに来た交通革命を夢



1958年に誕生したスーパーカブ号C100型。このモデルの開発は1957年頃から本格化したようだが、生産は翌年の6月なので開発期間は2年弱程度という短期間で行なわれたことになる。



アメリカ向けの輸出モデルは、ダブルシートが標準装着されていたため、広告宣伝には2人乗車の写真カットが多用され、展開された。この輸出仕様はテールランプに異なるデザインが採用されている。

基本デザインを大きく変更することなく、50年以上にわたって存続生産されるスーパーカブは、異例のロングセラー製品となった。時代の急激な変化にも大きく揺らぐことなく、市場の要望に応えながら提案型商品や仕様の変更を行ないつつ、ユーザーの支持を集めてきた。このスーパーカブとリトルカブの2台は、スーパーカブ誕生から50周年を記念する2008年に期間限定モデルとして特別色で発売された。



年（平成19年）9月に環境対応した新しいスーパーカブが誕生した。ボディデザインなどには大きな変更は加えられず、クランクケースが従来のシルバーからブラックに塗装が変更されたこと、マフラーガードがパイプ形状から金属パネルに変更されたこと以外、各種の警告ランプが追加された程度に過ぎなかったが、逆にエンジンには数多くの新しい部品や技術が採用されていた。スーパーカブシリーズでは初めて燃料噴射装置（フューエルインジェクション＝PGM-FI）の導入とともに燃料ポンプが装着され、エキゾーストパイプ内蔵の排気ガス浄化装置（キャタライザー）が専用開発されたことで、O₂センサーなども取り付けられて、二輪車でも課題になってきた排出ガスなどに対策が施された。さらにこの新型エンジンには、効率の良いエンジンとするためオフセットシリンダーや、エンジン内におけるフリクションを低減するために、ローラーロッカーアームや新しいピストンなどが組み込まれ、最高出力3.4ps/7,000rpmであった。他にもエアークリーナ

ー交換の際には、ネジ4本のみで脱着可能とするなど整備性も改善された。また同じようにリトルカブやプレスカブに対しても同様なマイナーチェンジが施されたが、スーパーカブC90に関してはそのまま継続販売されている。

■スーパーカブ誕生50周年記念車の発売

1958年（昭和33年）にスーパーカブが誕生してから50年目を迎えた2008年（平成20年）7月に、スーパーカブとリトルカブに魅力的なモデルが期間限定で発表された。スーパーカブ50は、ブラックのボディカラーにブラウンの専用シートが装着され、リトルカブには初代スーパーカブをモチーフにしたカラーリングが採用されていた。どちらのモデルもゴールドを基調にした50周年を記念するエンブレムがサイドカバーに取りつけられており、“50年目のありがとう”というカタログのキャッチコピーと共に、多くのスーパーカブファンの注目を集めた。



最新の燃料噴射装置を導入するなど、高度な技術で排気ガスなどのクリーン化を推し進めたスーパーカブ50。欧州などの諸外国においても、これほど小さなエンジンをクリーン化した例は少ない。

第5章 新しい時代の幕開け

■新世代スーパーカブ110の登場とスーパーカブC90の終わり

2009年（平成21年）6月、ステップスルー式のスーパーカブシリーズの中でも最大排気量となるスーパーカブ110が、まったく新しいボディにOHC 4サイクル・109ccのエンジンを搭載して登場した。このスーパーカブ110は、今までのスーパーカブの血統を引き継ぎながら、すべての面で一新したモデルだった。開発に携わった高田康弘はこの新型のコンセプトに関して以下のように語っている。



ベースモデルは、スーパーカブ50プロ/110プロであるが、クロスカブ50の車体寸法は、全長のみ20mmコンパクトになっているだけで他は同寸法。この写真のクロスカブ110は、全長では75mm増の1,935mm、全幅も75mm広がって795mm、全高は40mm高い1,090mm。走破性を意識したこのモデルは、最低地上高は157mmと110プロに比べて26mm高く設定されている。価格は、クロスカブ50が270,000円(税別)クロスカブ110が310,000円(税別)であり、スーパーカブ50プロ/110プロに比べてどちらも35,000円高くなっている。

■2017年10月、シリーズ中最大級の排気量を誇るスーパーカブC125がデビュー

スーパーカブC125は、歴代のスーパーカブシリーズ60年という歴史の中でも、最大排気量の原付二種・125ccクラスのモデルである。2017年10月の東京モーターショーで参考出品されていたC125のモデルの完成度は高かった。2018年6月にほぼそのままの仕様で発表され、発売は2018年9月14日となった。

エンジンは、プライマリーギアをヘリカルギアとしたほか、より精度の高いクランクジャーナルベアリングを採用することで、エンジン音の静粛性をより高めるとともに、



このスーパーカブC125の特徴はデザインである。レッグシールドからリアフェンダーにつながる滑らかな曲面で構成された「S字」のシルエットに、初代モデルの「スーパーカブ C100」を彷彿させる、通称「カモメハンドル」のデザインを取り入れたスタイリングとしているのが特徴。



2017年の東京モーターショーで参考出品されたスーパーカブC125。リアフェンダーの左右に取り付けられたリフレクター等は、後のC125の量産型とは異なる仕様。

クラッチダンパーラバー素材の最適化を図るなど、より質感の高いスムーズな変速フィーリングを図っており、車体は、スーパーカブ110のフレームをベースに、ヘッドパイプ回りの構成部品やエンジンハンガーの剛性を高め、125ccクラスのエンジンの動力性能とバランスがとれたハンドリングを実現することを狙ったという。さらにハンドルマウント、シートマウント、ステップ踏面にラバーを取り付けることで振動低減を図り、乗員の快適性を高めている。フロントフォークは、テレスコピック式として、切削加工仕上げの専用アルミキャストホイールに加えてフロントブレーキには、125ccクラスのエンジンの動力性能に対して十分な制動力を確保するディスクブレーキを採用するなど、各部が現代のオートバイと遜色ない仕様となっている。

また、四輪自動車には既に普及している、スマートキーシステムが導入され、スマートキーを携帯していれば、メインスイッチノブの解錠を可能とすることができることも、歴代のスーパーカブにはなかった装備である。ヘッドライト、テールランプ、ウインカーなども、新型のスーパーカブ同様にLEDを採用している。

C125に搭載されるJA48E・空冷4ストロークOHC単気筒エンジン。124ccの排気量で、最大出力7.1kw [9.7PS] / 7,500rpm、最大トルク10N・m [1.0 mgf・m] / 5000rpmの性能。



1959年(昭和34年)11月16日の新聞広告。“月産50,000台のスーパーカブ”の宣伝をしながら三重県鈴鹿市に建設する新工場のことを語っている。生産記録によれば、発売初年度は2万5,000台ほどが、1959年末には生産累計台数は8倍の20万台近くに達していた。下段には「外注工場を求む」の広告を入れる事によって、スーパーカブが爆発的にヒットしていることを語っている。この鈴鹿製作所は1960年(昭和35年)4月に発足し、増産体制は着々と整っていった。

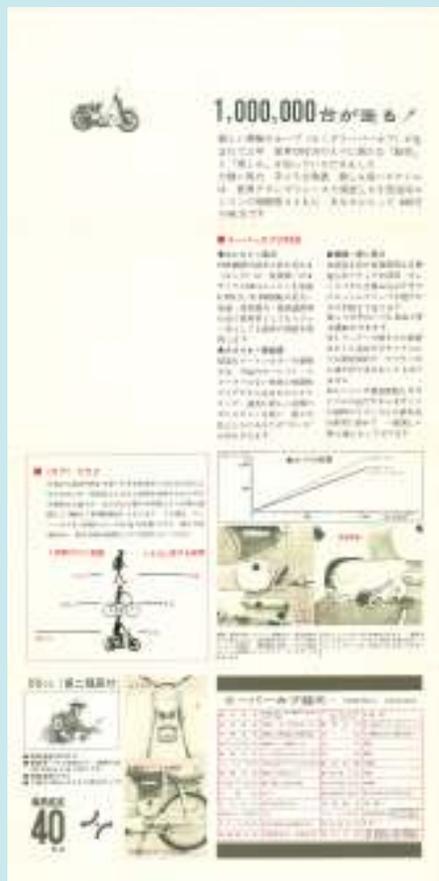


“軽い、速い、貴方も乗れる!!”というコピー(右上)と共に軽量小型でデラックスなオートバイで、洗練されたデザインと丈夫な車体、乗り手を選ばないことなど、スーパーカブの独自の特徴を伝えている。“必ずお気に召すあなたの自家用車となりましょう”とあるのは、当時の乗用車が庶民にとっては手の届かない「高嶺の花」であり、バイクが自家用車の代役だった時代の表現である。スーパーカブの上に加えられた「C」の文字はカブの頭文字を示すものと思われる。発売当初のカタログには、このように女性を登用して宣伝していることが多い。





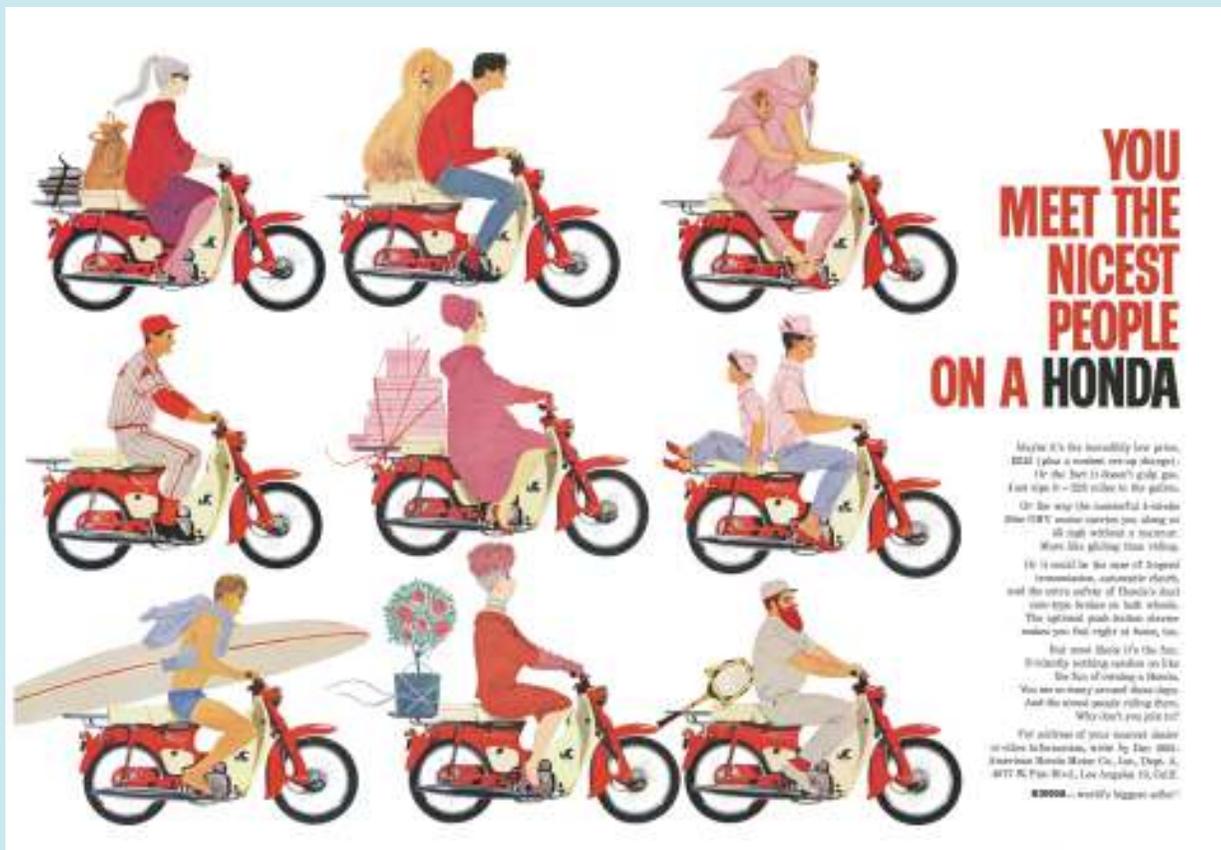
これらのスーパーカブの広告群は、すべて東京グラフィックデザイナーズの尾形次雄が中心になって制作されたもので、二輪専門雑誌だけでなく、当時の一般週刊誌などに掲載された作品。上最左は第一作となった『蕎麦屋編』の第二弾「矢切の渡し編」として製作。一連の広告に登場する人物は一部を除いてプロのモデルではなく、尾形氏によれば上中央の釣りをしている人は、当時ホンダの広告を担当していた人物で、下左の手を上げてスーパーカブに乗っているのは、ホンダの営業マンを起用したという。また、下中央の散歩中の広告は、藤沢武夫をイメージしている。日常生活のさりげない場面の中で、新しい乗り物であるスーパーカブがいかに便利な製品であるかを、ユニークなタイトルやキャプションも含めて的確に表現されている。



前頁と同時代のスーパーカブ C100 と C105 のカタログ。1960 年（昭和 35 年）12 月 20 日施行の道路交通法で、51cc を越える原付の最高時速がそれまでの 25km から 40km になり、2 人乗り可能、右折方法等の変更によって排気量 51cc 以上の原付二種の人気が高まりをみせていた。また用途が広がるにつれて、スーパーカブの更なる高性能化を望む声もあり、本田はそれに対応して、1961 年（昭和 36 年）8 月に C100 のボアを 2mm 広げた 55cc モデルを C105 として投入した。同時に C100 よりテールランプを大きなサイズに変えて車体色もブルー系からブラウン系に変更している。リアに取り付けるタンデムシートとリアステップ追加分はわずか 2,000 円増に抑えられており良心的な価格設定であった。価格は、C105 が 57,000 円であった。



この積水化学による広告は、1961 年（昭和 36 年）4 月 3 日の新聞に掲載されたもので、スーパーカブのフロントカバーがセキスイの射出成型機で作られた製品のひとつとして紹介されている。1 工程で成型できる射出成型機に着眼した本田は、このフロントカバーにハイゼックスという素材を使用した。



アメリカでの宣伝活動は、当時ロサンゼルスにあった大手広告会社のグレイ社によって行なわれたが、その担当者が来日された際に藤沢武夫は、「日本で展開している宣伝広告をそのままやれば良いんだ。日本でやっている考え方でやれば良い」と指示したと日本でのスーパーカブの広告を担当した尾形次雄は後年語っている。その後同社によって、第一弾は「ホンダに乗ると素晴らしい人々に会える」という「YOU MEET THE NICEST PEOPLE ON A HONDA」が展開され、第二弾は「ホンダに乗ると素晴らしいことが起きる」という、「THE NICEST THINGS HAPPEN ON A HONDA」キャンペーンが実施された。



あまりにも有名なナイススト・ピープルの広告は、「バイクは、ブラックジャケツトと呼ばれる不良の乗り物」という当時のアメリカ市民のイメージを変えたと論評されるキャンペーンで、米国における1961年～1963年頃の販売の原動力になった。さまざまな広告に多用されたキャッチコピーの「YOU MEET THE NICEST PEOPLE ON A HONDA」は、「ライフ」、「プレイボーイ」などの媒体誌を通じて、グレイ社によってアメリカ西部の11州で展開された。国内では1963年（昭和38年）10月のモーターショーから始まり、一般週刊誌に「ホンダに乗れば素晴らしい人に会える」と取り上げられた。



このページの8点の広告類は、販売店用に配られていたカタログで、性能から各部の仕様などが非常に丁寧に書かれているので排気量と仕様の違いが良くわかる。C50では“モベットの言葉が使われており、C65では2人乗りできることを宣伝し、C90では“カブ一番の力もち…7.5馬力!”とそれぞれの特徴を捉えている。下のホンダCT50は、“スーパーカブの扱いやすさに野性的な魅力をプラス”と表現し、このクルマがスーパーカブから派生したモデルであることが語られている。ハインダーでとめる形式になっており、スーパーカブシリーズの他にもホンダ車の各ラインナップが解説されていた。





リッター 150 km 5.5ps

なるほど、すべてがスーパーだ。

赤カブ
スーパーカブ 50SDX (4x4)

HELP ME! HELP ME! SUPERMAN!

スーパーエレクトリック、150km/リッター

スーパーゴッドハンド、5.5馬力

スーパーマジックエンジン、EXDに独自のスーパーシリンダー

スーパーオーディオシステム、8チャンネルのオーディオシステム

スーパーデザイン、カラーリング

スーパーパフォーマンス、最大速度100km/h

スーパーセキュリティ、防犯システム

スーパーカスタマイズ、アクセサリー

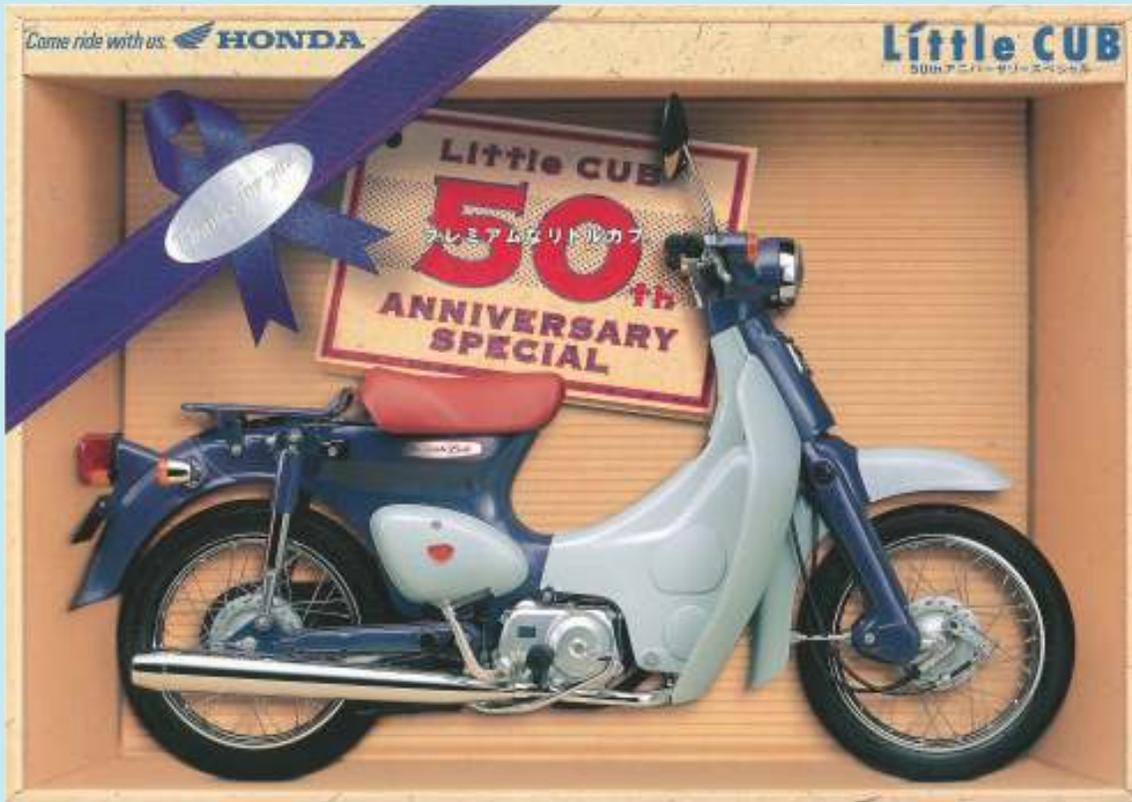
HONDA

販売価格 税別 ¥150,000

原付免許教習

各都道府県指定教習所

1982年(昭和57年)、スーパーカブ50SDX(スーパーデラックス)をベースに全身を赤くした「赤カブ」が登場した。表紙にはスーパーマンとスーパーカブを掛け合わせ、“都会がスーパー機能を味方にした。SUPERMAN CUB”と書かれた記載がユニーク。この異色のモデルに関しては、当時の関係者からは「価格設定の高いスーパーカブを商品化したかったことが理由のひとつである」とお聞きしたことはあるけれども、このモデルが誕生した本当の理由はわかっていない。ただ、スペックは50SDXと同じだが、新しい需要を狙った初のスポーティなスーパーカブであることは間違いない。全体は樹脂部品も含めてレッドを主体にしたカラーリングとして、エンジン、チェーンカバー、ブレーキドラム、ライトリムなどがブラック基調とされた。さらに左右のミラーステーやリアキャリアに黒いラバーが追加され、スーパーカブのイメージを払拭するようなスタイリッシュなモデルにまとめられていた。



50年目のサンギョーです。赤くて青いリトルカブ

Little CUB 50th ANNIVERSARY SPECIAL

30km/h

3速

Special 記念限定だけのスペシャル仕様

Basic 乗りやすさを重視した基本仕様

パンク防止に効果的な「タフアップチューブ」を標準装備

Item	Specification
型式	SP50
カラー	マルエムブルー・ノスタルジックブルー
価格	1150,000円(税込)
保証	3年無償保証
燃費	28.0km/L
最高速度	30km/h
加速性能	0-30km/h: 4.5sec
エンジン	49cc
変速機	3速
ブレーキ	前後ドラム
タイヤ	12インチ
重量	110kg
全高	1080mm
全長	1780mm
全幅	480mm
ホイールベース	1200mm
最低地上高	110mm
ステップ高	250mm
燃料タンク容量	10L
燃料消費率	2.8L/100km
CO2排出率	100g/km
騒音	68dB(A)
安全装備	ABS
その他	LEDヘッドライト

ホンダ株式会社 東京都港区新橋 2-1-1

0120-000011

www.honda.co.jp

新50 おかげさまで創設50周年

HONDA

街にやさしく、セーフティラン

バイクにフレンドリーな

1998年(平成10年)7月には、ホンダ創設50周年を記念したモデルとしてリトルカブ50thアニバサリースペシャルが登場。ボディカラーは初代スーパーカブ「C100」をイメージした、マルエムブルーとノスタルジックブルーの2色で塗り分けられ、シートは赤色になっている。ちなみにマルエムとはC100の開発時に使われた記号から付けられたものだろう。シート下のサイドステッカーも「C100」を連想させるデザインを採用。価格は通常の量産モデルと同じで、サイドカバーに50周年記念エンブレムと記念キーが付いた特別仕様だった。

HONDA
The Power of Dreams

Little Cub
55th Anniversary Special
リトルカブ・55周年スペシャル (限定期間限定モデル)

Super Cub 55th Anniversary

Super Cub 55 YEARS

BLACK AND RED CUB

車体色 ブラック

RED AND BLACK CUB

車体色 ファイティングレッド

※本車は平成25年11月1日(平成25年11月1日)から平成27年2月28日(平成27年2月28日)までの期間限定で販売されます。

※平成27年3月1日(平成27年3月1日)以降は、スーパーカブC100として販売されます。

型式	SC55-100	型式番号	SC55-100
排気量	110cc	最大出力	10.0kW(13.6PS)
最高速度	110km/h	最大トルク	11.0kgm(107.5Nm)
全長	1,910mm	全高	1,110mm
全幅	700mm	ホイールベース	1,250mm
座高	780mm	燃料タンク容量	14.0L
乾燥質量	118kg	積載質量	150kg
最大積載質量	150kg	最大牽引質量	300kg
燃料消費率	2.0L/100km	CO ₂ 排出係数	0.12g/km
走行距離	約10,000km	保証期間	3年/50,000km

お問い合わせは、この欄はお近くのHonda二輪車お客様相談センターへお問い合わせください。
Honda お客様相談センター
全国共通フリーダイヤル ☎：0120-086819 (受付時間 9時～19時 13時～17時)

インターネットや携帯サイトでクルマの情報をお伝えしております。
PC <http://www.honda.co.jp/LITTLECUB/>
携帯 <http://dream.honda.co.jp/LITTLECUB/>

街にやさしく、セーフティラン。

HONDA
The Power of Dreams

Little Cub Special
338880000

そのデザイン、唯一

※本車は平成25年11月1日(平成25年11月1日)から平成27年2月28日(平成27年2月28日)までの期間限定で販売されます。

※平成27年3月1日(平成27年3月1日)以降は、スーパーカブC100として販売されます。

型式	SC100-100	型式番号	SC100-100
排気量	110cc	最大出力	10.0kW(13.6PS)
最高速度	110km/h	最大トルク	11.0kgm(107.5Nm)
全長	1,910mm	全高	1,110mm
全幅	700mm	ホイールベース	1,250mm
座高	780mm	燃料タンク容量	14.0L
乾燥質量	118kg	積載質量	150kg
最大積載質量	150kg	最大牽引質量	300kg
燃料消費率	2.0L/100km	CO ₂ 排出係数	0.12g/km
走行距離	約10,000km	保証期間	3年/50,000km

お問い合わせは、この欄はお近くのHonda二輪車お客様相談センターへお問い合わせください。
Honda お客様相談センター
全国共通フリーダイヤル ☎：0120-086819 (受付時間 9時～19時 13時～17時)

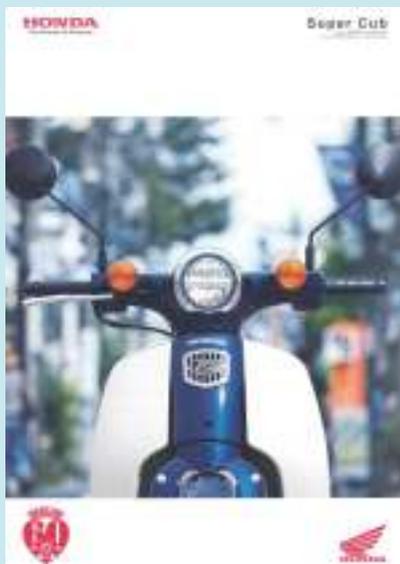
インターネットや携帯サイトでクルマの情報をお伝えしております。
PC <http://www.honda.co.jp/LITTLECUB/>
携帯 <http://dream.honda.co.jp/LITTLECUB/>

街にやさしく、セーフティラン。

スーパーカブ C100が、55周年を迎えた2013年(平成25年)11月に受注期間として、「リトルカブ・55周年スペシャル」が投入された(上右/上左)。特徴的なのは、車体色でボディはブラックとファイティングレッドの2色を基調としており、サイドカバーにメッキが施され、ホイールリムは両タイプ共に赤という思い切った配色であった。関係者によると、この記念車の樹脂パーツの着色などには、工数やコストがかかっていることを教えてくれた。SUPER CUB 55YEARS と書かれた専用のエンブレムが付き、どちらのモデルも249,900円(税別)

【立体商標記念モデル リトルカブ・スペシャル】

ホンダのスーパーカブの特有な形状が、特許庁により「立体商標」として登録されたことを記念して、リトルカブのスペシャルモデルとして2015年(平成27年)2月にリトルカブ・スペシャルの名称で限定車が発売された。ベースになったのは、リトルカブの標準モデルのセル付きで、4速ミッションを備えていた。車体色は、パールコーラルリーフブルーの専用色が施され、定価は220,000円(税別)だった。このモデルも2015年3月29日までを受注期間と定めた限定モデルであった。



2017年(平成29年)10月に熊本製作所において、スーパーカブシリーズの世界累計生産台数1億台達成記念の式典が盛大に催されたが、同時にそれは新型のスーパーカブ50/スーパーカブ110の発表の場でもあった。2012年3月から中国を拠点として生産されていたスーパーカブに替わり、この新型は再び日本国内の熊本製作所で生産される新型車種であった。発売日は、2017年11月10日で、価格は標準モデルのスーパーカブ50/スーパーカブ110がそれぞれ215,000円/255,000円とされ、従来のモデルから36,000円/37,000円(すべて税別)の価格アップであった。新型の導入時に作られた最初のこのカタログ表紙でもわかるように、外観の大きな違いは、丸型ヘッドライトが再び採用されたことと、伝統あるスタイリングデザインが復活したことだろう。



伝統的なスタイルを復活させた新型スーパーカブは、ヘッドライトに加えて、前後のウインカーも丸型となり、メーターも全体のボディフォルムも滑らかな曲線で構成されている。また日本郵便からの要望に対応したという左右取り外し可能なサイドカバーは、右側には電装系部品が収められているが、左側は以前のモデルのように書類などを収納することが可能となり、使い勝手も向上している。長い伝統のあるスーパーカブの独自のスタイリングを継承したモデルともいえる。

スーパーカブ50プロ/110プロも同時にフルモデルチェンジされた。取り回しの良い14インチタイヤ、手元灯にもなるポジションランプ、パーキングブレーキなどは、そのまま継承されているが、丸型のヘッドライトはLED化されて小型化されている。またスーパーカブ110プロではドライブチェーンがサイズアップされており、更なる耐久性の向上が図られた。車体色は、50プロ/110プロのどちらもセイヤルナイトブルーの一色での設定であり、日本の熊本製作所で生産される。

■スーパーカブシリーズ年表

年	月	日	内 容	
1947	7	—	通称「エントツ式エンジン」の開発を開始	
	11	—	A型自転車用補助エンジン試作第1号完成	
	12	—	A型自転車用補助エンジン生産開始 山下工場でA型自転車用補助エンジン生産開始。A型エンジン部品の一部よりダイキャスト化開始	
1952	3	—	自転車用補助エンジンカブ号F型試作完成	
	6	—	カブ号F型発売	
	—	—	カブ号F型、台湾他へ輸出	
	12	—	カブ号F型月産7,000台突破	
1953	4	—	カブ号F2型生産開始	
1958	8	1	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。生産は大和工場（旧埼玉製作所和光工場）	
1959	5	—	スーパーカブ生産1万台突破	
1960	4	—	スーパーカブC102（セル付き）発売	
	—	—	鈴鹿製作所、操業開始	
	10	—	スポーツカブC110発売	
1961	3	—	CA100Tトレール50（輸出）導入	
	—	—	全国高校、中学、1万5,453校にスーパーカブ寄贈	
	6	—	スーパーカブ生産累計100万台を達成	
	8	—	スーパーカブC105（55cc）発売	
	10	—	スーパーカブ全機種生産を鈴鹿へ移管 スポーツカブC115発売 鈴鹿製作所から台湾へノックダウン輸出開始	
1962	6	—	カブレッシングCR110発売	
	7	—	ポートカブC240発売	
	—	—	スーパーカブ生産200万台突破	
1963	10	—	スーパーカブおよびスポーツカブが、世界の優秀品としてフランスのモード杯受賞	
	11	—	「世界のナイスベストピープルホンダに乗る」雑誌広告受賞	
	—	—	ハンターカブC105H発売	
	—	—	スーパーカブ生産300万台突破	
1964	5	—	ホンダCT200（ハンターカブ）導入	
	10	—	ホンダカブCM90発売	
	12	—	カブシリーズとして初のOHCエンジンを採用した、スーパーカブC65を発売	
	—	—	スポーツカブCS65（OHC）発売	
1965	12	—	スーパーカブC90発売 OHC単気筒エンジン搭載	
1966	5	—	スーパーカブC50発売 OHC単気筒化。最高出力0.3psアップ、発生回転数も500rpm高まり4.8ps/10,000rpm、最大トルク値も0.03kg-m向上の0.37kg-m/8,000rpmに。最高速度5km向上の75km/h、燃料消費は90km/L。エキゾーストパイプとマフラーを溶接結合にし強度と静粛性を増加。価格はC100より2,000円アップの57,000円	
1967	4	—	スーパーカブ生産累計500万台突破	
1968	8	13	ホンダCT50発表 2輪車で初めての副変速機〈スーパートルク〉を採用	
	—	13	スーパーカブC90〈ニュータイプ〉発表 フロント部に2輪車初のポジションライト装備。キーライト装備	
	—	13	スーパーカブC90M〈ニュータイプ〉発表	
	—	20	ホンダCT50発売	
	—	9	20	スーパーカブC90〈ニュータイプ〉、スーパーカブC90M〈ニュータイプ〉発売
	—	11	9	スーパーカブ生産600万台突破
1969	1	7	スーパーカブC70、C70M発表発売 ポジションライトをフロント中央に新設。キーライト採用	
	—	7	スーパーカブC50にポジションライト、キーライト装備	
1971	1	7	スーパーカブデラックスシリーズC50DX、C70DX、C90DX発売 タンクがC100以来のボルト締め別体から一新、左右からモナカ合わせされた鋼板プレスボディ内の内蔵式に、車体寸法は50から90までほぼ同じ数値に変更。ハンドルはフライングスタイルと呼ばれるV字のカモメ型で全幅は655mm。ポジションライトとサイドフレクター、前後輪どちらの制動でも点灯するブレーキランプを装備	
	—	2	1	スーパーカブC50DXM、70DXM、C90DXM発売
	—	3	9	新聞配達専用の装備を施した、ニュースカブ90発表
	—	3	15	ニュースカブ90発売
	—	—	—	ホンダCT90発売
	—	—	—	—
1973	10	—	スーパーカブ生産800万台突破	
1974	9	—	スーパーカブ生産累計1,000万台を達成	

編集後記

スーパーカブは意外なことに、誕生当時は幅広いユーザー層をねらい、女性をターゲットとした宣伝をしている。1960年代になって、商業用としての実用性も訴求するようになり、その宣伝手法を変えた。1960年代後半になると、バリエーションが増え、排気量も広がった。1970年代になると、豪華仕様のモデルがつくられる。1980年代になると、省エネルギーに向けた新しいモデルが登場している。1990年代になると、スーパーカブは成熟期を迎え、派生モデルが投入され、商用というよりファッション性の高い仕様も誕生した。以後、環境対応を図り、そして、2012年よりスーパーカブの生産工場を海外に移管したが、2017年に再び熊本製作所で生産されることになり、現在に至っている。

本書では、60年以上も生産され続けているスーパーカブが、日本の経済状況や時代の要請とともに変化してきたことが分かっていただけたと思う。

また私は、この十数年にわたって、スーパーカブに関係してきた方々とお会いし、お話を伺ってきた。

初期のホンダの四輪車の開発責任者を務め、ホンダF1の設計者であり監督でもある中村良夫氏は、『自転車は、発明初期こそ様々な形があったが、現在の形になってからほとんど基本形を変えぬまま、100年以上の歴史を経ており、このような例は極めて少ない。スーパーカブもまた、同じようなものであろう』と教えてくれた。技術に対して冷静で厳しい目を持つ中村氏のこの評価を聞いて、私のスーパーカブに対するイメージは、大きく変化した。

カワサキマッハシリーズや、Z1/Z2などの名車を開発した技術責任者である大槻幸雄氏は、『カワサキがオートバイ市場に本格的に参入しようと決断したきっかけは、スーパーカブの大ヒットであった。当社が最初に開発した50ccのモベットは東京帝国大学出身の優れた技術者らが担当したが、販売に踏み切るまでに技術的故障が続発し、販売も結局成功しなかった。小型バイクであっても初めての開発の難しさを痛感した。カワサキはその後、種々の経験を経て大型バイクへの道を進むことになった』とスーパーカブがカワサキにとっていかに大きな影響を与えたかを語ってくれた。大型領域で成功を取めているカワサキの歴史に、このような背景があったことは、驚きでもあった。

本田宗一郎社長の後を引き継ぎ、二代目社長を務めた河島喜好氏と1997年に行なった対談での言葉は、『スーパーカブは、あの時代において新機軸の製品であり、今でも高く評価されている。しかし、そこで留まってはいけない。スーパーカブを超える新規なものをつくらないと、日本の基幹産業の一つである二輪車業界の発展につながらない』であった。ホンダを世界有数の四輪メーカーに押し上げた河島氏が、スーパーカブを画期的な製品と価値付けていることに感銘を受けた。

本書は、『スーパーカブの歴史』として2012年に初版を発行しました。その後2017年にスーパーカブの生産台数は1億台を超え、また2018年には誕生から60周年を迎えるに至りました。そこでこの機会に、2012年以後の6年間の軌跡を加えて“増補新訂版”として刊行することにしました。本書では、社史を基にカブシリーズの変遷を解説することに留まらず、私がかれまでお会いし、お話を伺ってきた皆さんの考えやご意見を可能な限り本文中で紹介して、記録として後世へ残したいという願いもこめてまとめたつもりです。もし記述等に誤りがあれば、該当する資料と共に編集部宛にいただければ適宜改訂を加えたいと考えています。

刊行にあたり、長い期間にわたってお世話になってきた方々に、お礼を申し上げます。

特に、本田技研工業株式会社広報部の高山正之様をはじめ、本書の刊行にご協力くださった方々のお名前を、別項に記載させていただきました。深く感謝の意を表します。

小林 謙一

小林 謙一 (こばやし・けんいち)

1959年、東京に生まれる。

東京・荻窪にあった中島飛行機(後のプリンス自動車/日産自動車)の近くで幼少期を過ごし、小学生の頃から飛行機やオートバイ、自動車に興味を持つ。高校時代にはサイドカークラブに所属してツーリングの楽しみを知る。大学時代には、外国車を中心とした自動車クラブにも加入した。自動車・オートバイ・飛行機に関する歴史などに強い興味を持ち、1985年(昭和60年)に歴史関係書を主として出版している三樹書房に入社。

現在は、三樹書房代表及びグランプリ出版代表。RJC(日本自動車研究者・ジャーナリスト会議)会員、日本自動車殿堂(JAHFA)会員、自動車史料保存委員会所属。

スーパーカブの軌跡

世界を駆けるロングセラー 1952-2018

責任編集・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 シナノ パブリッシング プレス

©Kenichi Kobayashi / MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

本書の全部または一部、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。

乱丁本、落丁本はお取り替えます。