

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

「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。今見てもカッコいい“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」があった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、世界的視野に立ち、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”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。

(役職は2012年当時)

■ 読者の皆様へ ■

本書では、編集作業において以下のことを実行しておりますのでご承知おきください。

①本書で紹介するモデル名の表記は、極力、メーカーの公式発表の名称で統一することを心がけています。

②モデル名の中には、「スーパーカブ 110・『天気の子』ver.」や、「クロスカブ50・くまモン パージョン」など長いモデル名があり、その場合は読みやすさを優先して、本文中の名称にカギカッコを付けている箇所があります。

③スーパーカブの長い歴史の中で、「フロントカバー」→「レッグシールド」など、呼称が時代によって変わっている部品がありますが、時代に合わせた名称に極力統一しています。

④排気量の表記(cc)については、スペック(諸元)を厳密に紹介している場合と、“クラス=級”としての排気量をあらわすために使用している場合があります。例えばスーパーカブC50の排気量は49ccですが、属するクラスとして「50cc」もしくは「50ccクラス」などと表現している場合があります。

⑤各モデルのメーカー希望小売価格については、過去のモデルに関しては定価表記とし、消費税導入以降の近年のモデルに関しては「車両本体価格」で表記しています。

三樹書房 編集部

編集部より

自動車歴史関係書を刊行する弊社の考え

日本において、自動車（四輪・二輪・三輪）産業が戦後の経済・国の発展に大きく貢献してきたことは、広く知られています。特に輸出に関しては、現在もなお重要な位置を占める基幹産業の筆頭であると、弊社は考えております。

国内には自動車（乗用車）メーカーは8社（うちホンダとスズキは二輪車も生産）、トラックメーカーは4社、オートバイメーカーは4社もあり、世界でも稀有なメーカー数です。日本の輸出金額の中でも自動車関連は常にトップクラスですが、自動車やオートバイは輸出先国などでも現地生産しており、他国への経済貢献もしている重要な産業であると言えます。

自動車の歴史をみると、最初の4サイクルエンジンも自動車の基本形も、19世紀末に欧州で完成し、その後スポーツカーレースなども、同じく欧州で発展してきました。またアメリカのヘンリー・フォード氏によって自動車が大量生産されたことで、より安価で身近な道具になった自動車は、第二次世界大戦後もさらに大量生産されて各国に輸出され、全世界に普及していくことになります。

このように、100年を越える長い自動車の歴史をもつ欧州や、自動車を世界に普及させてきた実績のある米国では、自動車関連の博物館も自動車の歴史を記した出版物も数多く存在しています。しかし、ここ半世紀で拡大してきた日本の自動車産業界では、事業の発展に重点が置かれてきたためか、過去の記録はほとんど残されていません。戦後、日本がその技術をもって自動車の信頼性や生産性、環境性能を飛躍的に向上させたのは紛れもない事実です。弊社では、このような実情を憂慮し、広く自動車の進化を担ってきた日本の自動車産業の足跡を正しく後世に残すために、自動車の歴史をまとめることといたしました。

自動車史料保存委員会の設立について

前記したとおり、日本は自動車が伝来し、その後日本人の自らの手で自動車が造られてからまもなく100年を迎えようとしています。日本も欧米に勝るとも劣らない歴史を歩んできたことは間違いなく、その間に造られたクルマやオートバイは、メーカー数も多いこともあり、膨大な車種と台数に及んでいます。

1989年にトヨタ博物館が設立されてからは、自動車に関する様々な資料が、収集・保存されるようになりました。そして個人で収集・保管されてきた資料なども一部はトヨタ博物館に寄贈され、適切に保存されておりますが、それらの個人所有の全てを収蔵することは困難な状況です。私達はそうした事情を踏まえて、自動車史料保存委員会を2005年4月に発足いたしました。当会は個人もしくは会社が所有している資料の中で、寄贈あるいは安価で譲っていただけるものを史料・文献としてお預かりし、整理して保管することを活動の基本としています。またそれらの集められた歴史を示す史料を、適切な方法で発表することも活動の目的です。委員はすべて有志であり、自動車やオートバイ等を愛し、史料保存の重要性を理解するメンバーで構成されています。

カタログを転載する理由

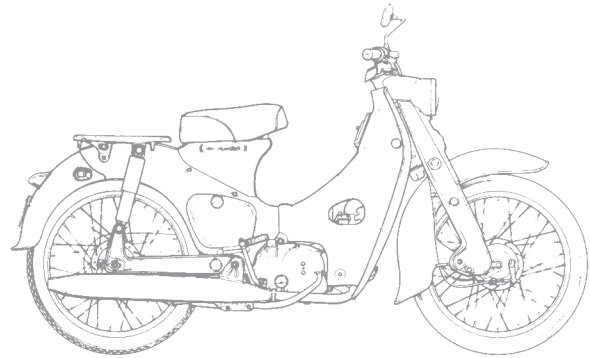
弊社では、歴史を残す目的により、当時の写真やカタログ、広告類を転載しております。実質的にひとつの時代、もしくはひとつの分野・車種などに関して、その変遷と正しい足跡を残すには、当時作成され、配布されたカタログ類などが最も確な史料であります。史料の収録に際しては、製版や色調に関しては極力オリジナルの状態を再現し、記載されている解説文などに関しても、史料のひとつであると考え、記載内容が確認できるように努めております。弊社は、その考えによって書籍を企画し、編集作業を進めてきました。

また、弊社の刊行書は、写真やカタログ・広告類のみの構成ではなく、会社・メーカーや当該自動車の歴史や沿革を掲載し、解説しています。カタログや広告類〔以下印刷物〕は、それらの歴史を証明する史料になると考えます。

著作権・肖像権に対する配慮

ただし、編集部ではこうした印刷物の使用や転載に関しては、常に留意しております。特に肖像権に関しましては、既にお亡くなりになった方や外国人の方などは、事前に転載使用のご承諾をいただくことは事実上困難なこともあり、そのため、該当する画像などに関しまして、画像処理を加えている史料もあります。史料は、当時のままに掲載することが最も大切なことであることは、十分に承知しております。しかし、弊社の主たる目的は自動車などの歴史を残すことですので、肖像権に対し配慮をしておりますことをご理解ください。

三樹書房 編集部



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／3

■本田宗一郎とスーパーカブ
ノンフィクション作家 中部 博／4

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 …… 8

第2章 スーパーカブ誕生 …… 12

第3章 新エンジンの搭載 …… 21

第4章 経済性をさらに追求 …… 24

第5章 新しい時代の幕開け …… 28

第6章 伝統を守る次世代モデル …… 37

第7章 CTモデルの復活 …… 40

第8章 新エンジンへの換装 …… 44

■ハンターカブとCT、60年の軌跡
執筆／本田技研工業株式会社 元広報部 高山正之／51

スーパーカブの歩み カタログでたどるモデル変遷 1952-2023………… 61

■東京モーターショーに出品・展示されたスーパーカブ系のモデル／ 211

■カフェカブ・ミーティング&カフェカブパーティ／ 214

■1960年代におけるアメリカンホンダによる広告展開／ 216

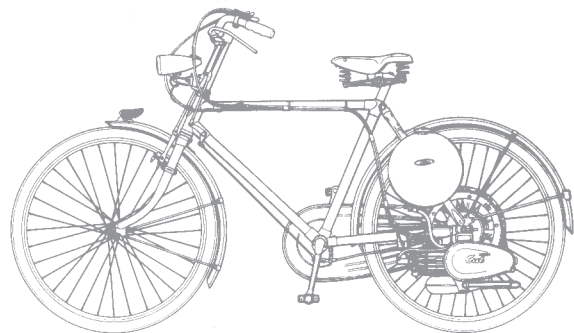
■スーパーカブシリーズ年表／ 217

■スーパーカブシリーズ世界累計生産台数グラフ／ 222

■参考文献／ 222

■編集・取材・資料協力／ 222

■編集後記／ 223



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）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年まで稼働した。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。

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



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。

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、見ただけで愉快地感ずるもの、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。

■スーパーカブ C125に新色が追加

スーパーカブシリーズの中でも最大級の排気量を誇る、スーパーカブ C125に“落ち着いた色あい”を追求したというパールカデットグレーと称する新色を新たに追加し、2019年（令和1年）6月21日に発売された。これ従来から継続色にされているパールニルタバブルーと合わせて全2色のカラーバリエーションとなった。

車両の本体価格は従来モデルと同価格の370,000円と変更はなく、国内・年間販売台数計画は、4,000台と発表されていた。尚、主要諸元などは従来モデルの「スーパーカブ C125」と同様であり、変更点はない。

第7章 CTモデルの復活

■ハンターカブの名称を引き継いだレジャーモデル「CT125・ハンターカブ」を発売

「第46回東京モーターショー」に展示され、多くのスーパーカブファンの注目を集めたコンセプトモデルCT125（プロトタイプ）の量産型として、2020年（令和2年）6月26日にCT125・ハンターカブが発売された。

ハンターカブとは、CT110などに“愛称”としてファンの間で使われていた名称であるが、今回は正式な車名として復活したことが大きなトピックだろう。CT125・ハンターカブの開発の狙いは、“自然をゆっくり楽しむ、トレッキングCub”であり、歴代のCTシリーズの特徴を引き継ぎ、機能性を重視した新型モデルと公表されている。

CT125・ハンターカブの開発責任者であった箕輪和也氏と開発代行者を努めた出羽圭吾氏は、2020年7月15日にツインリンクもてぎで催された「ホンダCT125試乗会・発表会」において、

「1960年代に登場した『CA100T TRAIL50』をゆっ

たり楽しむことができるトレッキングバイクとして、中低速重視のエンジンに加えて積載性を高め、トレッキングバイクの価値を現代に提案したかった…」と語っている。尚、加えて開発にあたっては、

- ①車体：行動範囲を広げる“CT”車体諸元を継承
- ②エンジン：トレッキング&ゆったりツーリングが楽しい“CT”の出力特性
- ③スタイリング：都会からフィールドまで映える、タフ&モダンな“CT”スタイル
- ④電装/他の装備：“現代の生活スタイル”との調和と+αのキャパシティー”を目指して開発されたという。

以下、CT125・ハンターカブの各部の概要を、2020年3月にホンダによって作成された「CT125・ハンターカブ製品説明書」をもとに説明したい。

(1) 車体/ライディングポジション

CT125・ハンターカブの車体は、すでに発売されているスーパーカブ C125 をベースにしているが、市街地走行から郊外へのツーリングや細い農道や林道など、幅広い走行状況に対応する車体とフレーム剛性の最適化を図っている。フレームは基本のC125に比べて、ホイールベースを+10mmの1255mm、シート高を+20mmの800mmとし、アップハンドルを採用することでライディングポジションも自由度を持たせている。最低地上高は、165mmを確保、路面のギャップなどにも高い走行性能を確保したという。

(2) 足まわり/ブレーキ

CT125・ハンターカブのフロントサスペンションは、定評ある従来のテレスコピック式フロントフォークを採用。また、フロントサスペンションのストローク量をC125に比べて10mm+の110mmとして、路面の凹凸にも柔軟性を持たせている。また、CT125・ハンターカブのブレーキは、フロントに220mmのディスクプレートに2ポッド、リアには190mmのディスクプレートにシングルポッドの前後ディスクブレーキを装着し、2人乗車時や荷物の積載時



CT125・ハンターカブの各部スケッチ。

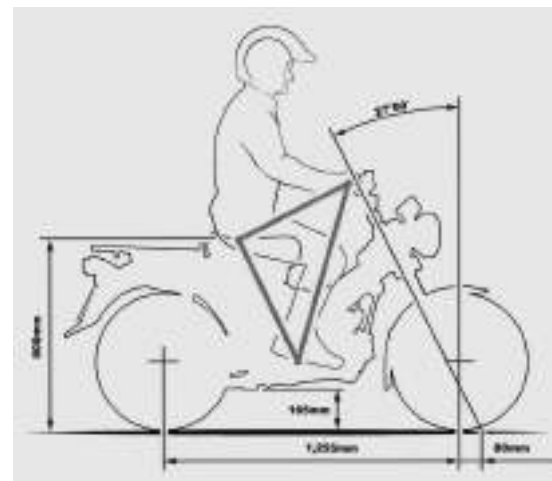


2019年の第46回東京モーターショーで展示されたコンセプトモデルCT125（プロトタイプ）

にも強力な制動力を得ている。ABS（ブレーキの補助システム）は、フロントのみに標準装備。

(3) エンジン/出力特性

エンジンは、タイなどで販売されている「WAVE125」のエンジンがベースであり、空冷・4ストローク・OHC・単気筒124ccを搭載。エンジンの始動は、セル/キック併用、



余裕のあるライディングポジションとディメンション



CT125・ハンターカブのフレームは、未舗装路などでの使用なども想定して車体全体の剛性を見直し、大型のリアキャリアを標準装備することにより、ベースのC125のフレームを延長している。



2020年6月26日に発売されたCT125・ハンターカブ。

4速ミッションに加えてクラッチ操作が必要のない自動遠心クラッチ仕様となっている。また、ツーリングやトレッキングなどでの使用を想定して、中低速域での力強さを重視し、CT125・ハンターカブにおいては、ドリブンスプロケットをC125の36Tから39Tへと変更して、力強さや粘りを求めた出力特性にセッティングされている。

(4) スタイリング/カラー

CT125・ハンターカブのスタイリングの狙いは、「都会からフィールドまで映える、タフ&モダンな“CT”スタイル」であり、アップマフラー、エアクリーナーカバー、フューエルタンク、大型のリアキャリア等、歴代のCTモデル



前後のディスクプレートに施された複数の穴は、冷却効果と軽量化を求めた加工で、前輪にはABS（ブレーキの補助システム）を標準装備。



ホンダスーパーカブ C100/ パーツリスト
 当時、実際に使用されていた C100 のパーツリスト (1962 年 9 月版)。右上の写真は、フロントにアンチリフト機構が付く C100 の極初期のモデルであるが、シート左下のハンドルが無く、サイドカバーはボディと同色のようにも見える。モノクロのため特定できないけれども、試作車の可能性もある。また、このパーツリストには、国内向け 50cc 以下の原付きクラスにも関わらずダブルシート、ピリオンステップ、ピリオンシートなどの部品が記載されていた。



ホンダスーパーカブ C65/ パーツリスト
 1964 (昭 39) 年 12 月に発売となった C65 のパーツリスト (1965 年 5 月版)
 スーパーカブ C65 用エンジンは、スーパーカブシリーズ系で初の OHC 機構になったエンジンであったが、このエンジンがベースになりスーパーカブ C50 (1966 年発売) に搭載された OHC エンジンが誕生することになる。排気量を示すエンブレムは、65 の文字は赤色で、レグシールドの上部には、薄青色のリフレクターが左右に装着されていた。



スーパーカブ C65 の OHC エンジン車を発売した 1964 年頃に製作されたスーパーカブ専用のサービスブックの表紙。1964 年、Honda は世界中の自動車メーカーの中で、初めて 2 年間または 5 万 km の保証を実施した。当時発売されたスーパーカブ付属のこのハンドブックにもそのことが記載されている。

CM65 や CM90 に取り付けられていたエンブレム。CM65 の文字ベースは赤色であったが、CM90 のベース色は青色であった。



1971 年のスーパーカブ DX (デラックス) などに取り付けられていた「HONDA」のエンブレム。金属製の質感の高い部品のひとつである。凹部に赤、黒、青色に部分塗装するという工数のかかる手法でつくられている。

女性にも、ビジネスマンにも、喜ばれる……

ホンダ「カブ」90 (CM90) 型

現金価格 ¥75,000
 納付価格 ¥81,000
 現金 ¥31,000
 残金 ¥10,000 × 5 回

※ポイントアップ！
 女性にも喜ばれる
 バックリボン型フリンジ
 ムあつがいくと乗りの
 爽快感もあつてあります。

※安心保証！
 4 年保証も兼ねた
 エアリアイド機能
 ダンパーを制御し
 安定した乗り心地で
 す。

※特別仕様！
 エアリアイドは二重構造
 のボディは過剰な重心アイル
 ーターで軽快な乗り心地
 があります。

※特別エアリフトカバー！
 気分を盛りあげる
 最新フロンティア
 もとも乗車時の
 爽快感もあつてあります。

※特別仕様！
 軽快な乗心地により
 作動距離は 150km 以上
 3 人で 200km 以上走行す
 る軽快車です。

※カブが得意！
 自動車のクラッチで操
 作は簡単で初心者や
 高齢者にも安心して乗
 ってもらえます。

主な仕様
 全長 1700mm
 全高 1050mm
 全幅 650mm
 全重 135kg
 最高速度 100km/h
 燃費 25km/l
 エンジン OHV 500cc
 最大出力 6.5馬力
 最大トルク 5.5kgm
 変速機 5速
 変速機油容量 0.8リットル
 タンク容量 5.5リットル
 変速機油圧 1.5MPa
 変速機油圧 1.5MPa
 変速機油圧 1.5MPa

販売店

「スーパー」が付かないネーミングのカブ 90 (CM90) は 1964 年 (昭和 39 年) に登場した。スーパーカブシリーズで初めての 90cc クラスのモデルとして誕生し、C200 系の最高出力 6.5 馬力の OHV エンジンを搭載していることで車体は新規にフレームも各部分が強化されている。タンク容量は 50cc の 3 リッターから 5.5 リッターに変更され、タイヤも 2.25-17 から 2.50-17 とひとまわり太く、価格も 75,000 円と上位車種として位置づけられていた。しかし短命なモデルとなったので、生産台数は少ない。

最左は 1964 年 (昭和 39 年) 11 月 30 日の一面新聞広告で同年 11 月 21 日から始まった「2 年間または 5 万キロ (キロ)」という長期保証制度導入の広告。この保証はホンダスポーツ 600 とスーパーカブ C65 の発売に合わせて、ホンダの四輪車全車と二輪車に実施された。社史によれば、この時期にこれだけの長期保証をしていたメーカーはなく、フォードとゼネラルモーターズが 2 年間・3 万 8000 キロを保証し、国内の他のメーカーでは 1 年間 2 万キロ保証が最高であった。

右上 2 点は、珍しい一辺が 25.5cm 正方形のカタログ。「スーパーカブ」のロゴが新しくなり、2 年間 5 万キロの PR のロゴが表紙にあるので 1964 年 (昭和 39 年) 頃のものだろう。中面では、女性を意識して「自動遠心クラッチで運転操作がいたって楽です、低床式フレームですからスカートのまま乗れます、フロントカバーがありますから衣服の汚れる心配がありません」とアピール。スーパーカブ C65 からはエンジンは OHC になったが、まだ OHC 化の過渡期であり、50cc (C100 と C102) と 90cc (CM90) は OHV エンジンである。CM90 はスーパーカブの名称に統一されている。またこの時代のスーパーカブはヘッドライト、シート、テールレンズ、エンブレムなどが排気量によって細かくデザインが異なっていることに注意して欲しい。



「カブが、天気をもたらしてくる」のコピー文字の入った「スーパーカブ 50・『天気の子』ver.」と「スーパーカブ 110・『天気の子』ver.」のカタログ。ボディカラーは、アニメーション映画「天気の子」の劇中に登場するスーパーカブのカラーリングを施した「サマーピンク」で、色調は「天気の子」製作委員会監修のもと、カラーリングなども忠実に再現されたという。

New Cub is Your Cub.

映画『天気の子』の中で、重要な登場として登場したスーパーカブ。映画製作費助成金のもと、ピンクのカラーリングを忠実に再現し、スペシャルなカブが誕生しました。

『天気の子』ver. 限定カラー付モデル

Super Cub Made by HONDA

スーパーカブ 50 (175cc) ¥245,500
スーパーカブ 110 (109cc) ¥285,500

項目	スーパーカブ 50	スーパーカブ 110
型式	NA50-100A	NA110-100A
排気量	175cc	109cc
最高出力	10.0kW (13.6ps)	10.0kW (13.6ps)
最高時速	100km/h	100km/h
燃料消費率	2.0L/100km	2.0L/100km
全長	1,800mm	1,800mm
全幅	650mm	650mm
全高	1,050mm	1,050mm
シート高	780mm	780mm
最低地上高	140mm	140mm
ホイールベース	1,250mm	1,250mm
乾燥重量	110kg	110kg
積載重量	150kg	150kg
燃料タンク容量	12L	12L
走行距離	約1,000km	約1,000km
保証期間	3年/50,000km	3年/50,000km

2020年(令和2年)7月から受注期間限定で発売された「スーパーカブ 50・『天気の子』ver.」と「スーパーカブ 110・『天気の子』ver.」の2車種の車両本体価格は、「スーパーカブ 50・『天気の子』ver.」が245,000円(税別)・年間販売計画台数500台と「スーパーカブ 110・『天気の子』ver.」は、285,000円(税別)・年間販売計画台数1500台とメーカーから公式発表されている。

クロスカブ 110 のボディカラーにプロブルーが追加され、2021年(令和3年)7月に発売された。このカラーは、過去にはリトルカブなどにも採用されていたカラーリングで、今回は販売計画台数2000台の限定モデルであった。車両本体価格は、310,000円で、従来のモデルと同価格の設定。



Honda 純正アクセサリー

グリップヒーター ¥20,000 (税別)

ビロンシート ¥14,300 (税別)

スーパーカブ C125 に新しいエンジンが搭載され、同時に初代モデルスーパーカブ C100 をイメージしたパールニルタブルーとパールニュラレッドの全2色が用意された。同時に別売りの純正アクセサリーとして、「グリップヒーター」と「ビロンシート」が新たに設定されている。

スーパーカブ C125 (パールニルタブルー)

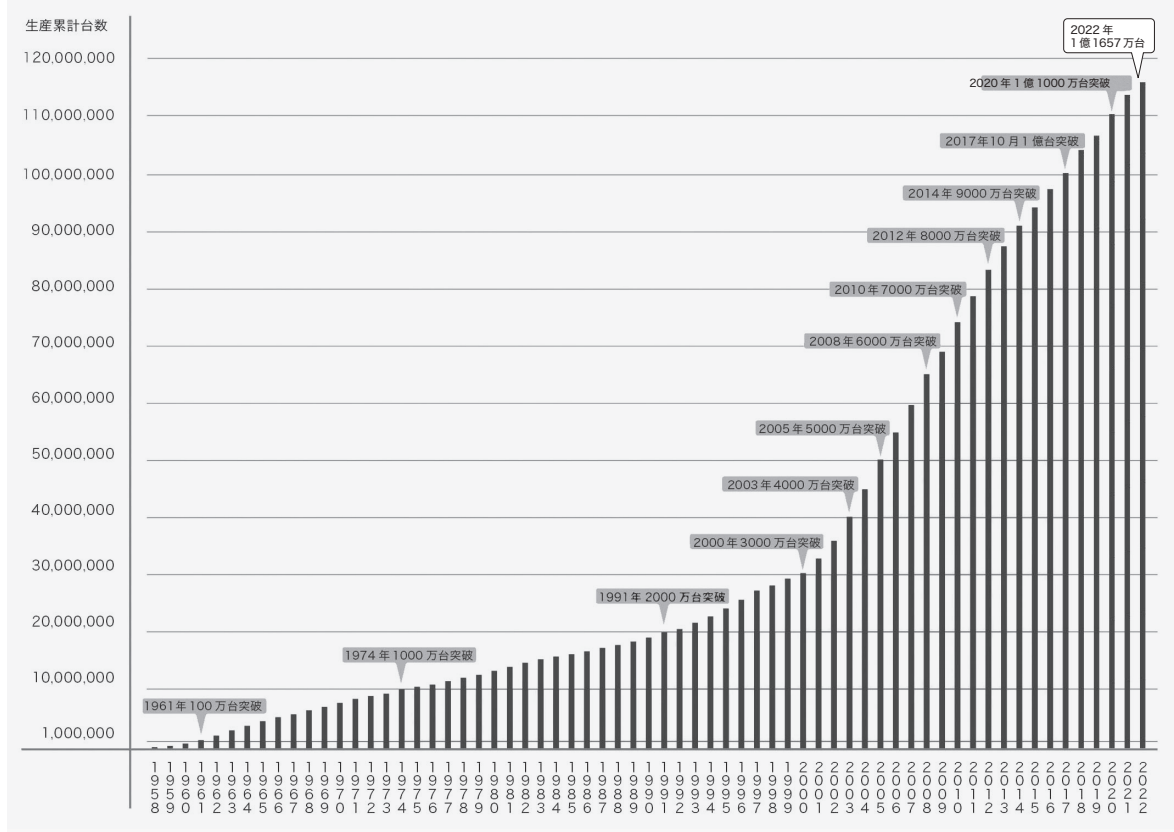
項目	スーパーカブ C125
型式	NA125-100A
排気量	125cc
最高出力	10.0kW (13.6ps)
最高時速	100km/h
燃料消費率	2.0L/100km
全長	1,800mm
全幅	650mm
全高	1,050mm
シート高	780mm
最低地上高	140mm
ホイールベース	1,250mm
乾燥重量	110kg
積載重量	150kg
燃料タンク容量	12L
走行距離	約1,000km
保証期間	3年/50,000km

スーパーカブ C125 (パールニュラレッド)

項目	スーパーカブ C125
型式	NA125-100A
排気量	125cc
最高出力	10.0kW (13.6ps)
最高時速	100km/h
燃料消費率	2.0L/100km
全長	1,800mm
全幅	650mm
全高	1,050mm
シート高	780mm
最低地上高	140mm
ホイールベース	1,250mm
乾燥重量	110kg
積載重量	150kg
燃料タンク容量	12L
走行距離	約1,000km
保証期間	3年/50,000km

2021年(令和3年)9月にはスーパーカブ C125 にも、専門のショップから数多くのカスタムパーツが用意され、カタログの中のアクセサリーカタログにも紹介されている。好みのカスタムパーツに交換することで、CT125・ハンターカブなどと同様にオーナーオリジナルのカスタマイズが楽しめる。

■スーパーカブシリーズ世界累計生産台数グラフ



【本田技研工業株式会社／株式会社ホンダモーターサイクルジャパン 提供】

参考文献

本田技研工業株式会社編 「ホンダの歩み」 本田技研工業株式会社発行、1975年

ホンダの歩み委員会編 「ホンダの歩み 1973-1983」 本田技研工業株式会社発行、1984年

広報部・社内広報ブロック編 「『語り継ぎたいこと』 チャレンジの50年 総集編 『大いなる夢の実現』」

本田技研工業株式会社発行、1999年

「Dream1 本田技術研究所 発展史」 株式会社本田技術研究所発行、1999年

「Dream2 創造・先進へのたゆまぬ挑戦」 株式会社本田技術研究所発行、1999年

その他、広報発表資料及び関係者資料、当時の新聞・カタログなど

編集・取材・資料協力（1997年から2023年の期間／所属・役職等は協力時のものです。敬称略）

株式会社本田技術研究所／本田技研工業株式会社 OB

池田均 河島喜好 木村讓三郎 近藤満俊 桜谷国雄 佐藤允弥 中島源雄 中村良夫

原田義郎 日向野隆三 堀越昇 松岡洋三 宮智英之助 数本俊雄

本田技研工業株式会社 広報部 高山正之

株式会社本田技術研究所 二輪R&Dセンター 高田康弘

株式会社ホンダモーターサイクルジャパン 永山清峰 森口雄司

本田技研工業株式会社 二輪・パワープロダクツ事業本部 久米泰生

本田技研工業株式会社 二輪・パワープロダクツ開発生産統括部 瀬川健太郎

Cub工房代表 中島好雄

株式会社東京グラフィックデザイナーズ 尾形次雄

ミスター・バイク

八重洲出版 二輪事業部 モーターサイクリスト編集部 編集長 太田力也様 二輪資料室ヤエスアーカイブス担当 松尾孝昭

佐野勉 平田雅昭 水澤一郎

居合晋哉 井上剛 池部勝也 一ノ瀬麻耶 小関和夫 小俣直包 上村拓也 岸本啓一 葛野一 久村洋輔

幸野武彦 田崎雅也 中村英雄 萩原兼武 長谷見昌弘 松尾良彦 松岡洋三 三木宣夫 元裕司

国立科学博物館 鈴木一義 トヨタ博物館 自動車史料保存委員会

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が誕生している。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年に再び日本の本田技研工業熊本製作所で生産されることになった。本書では、基本となるスタイルを守りながら65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に合わせて変化してきたことが分かっていただけだと思う。

また私は、30年ほど前からカブや、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の設計者のお一人であり監督を務めた中村良夫氏は、『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いるが、工業製品ではこのような例は極めて少ない。スーパーカブもまた、同じようなものと考えられるであろう』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、大きく変わった。また、カワサキマッハシリーズや、Z1/Z2、Z1300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。わか社が最初に開発した50cc級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。大型車の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。この増補新訂版刊行5年後の2023年、弊社で1997年にまとめた『ホンダスーパーカブ』の製作からご協力いただいている高山正之氏とお会いした際に「今年はホンダが創立75周年を迎え、1958年にスーパーカブC100が誕生してから65年という節目の年にあたるので、品切れていた『ホンダスーパーカブの軌跡』を再刊しよう」と話し合いました。急遽ホンダモーターサイクルジャパンの森口雄司氏にプレスリリース等の協力をお願いして、ご提供いただいた2018年から2023年の資料をもとに、5年間の軌跡を書き加えることにしました。また、今回三訂版となる本書では、初版刊行後から10年間に調べた史実を追加し、読者の方からご指摘いただいていた修正も反映しました。新規の加筆によって48頁増えて総頁数は224頁となり、修正点も細かい部分までかなり手を入れています。社内での作業を原則として本の価格上昇を極力抑えました。

なお、タイトルは『ホンダスーパーカブ―世界を駆けるロングセラーの軌跡―』と改題しています。本書では、社史等の公式史料により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ました。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お送り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職を務め上げ、近年はスーパーカブの伝道師として活躍されている高山正之氏をはじめ、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や文化に強い興味を持ち、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。2002年に三樹書房代表となり、2010年からグランプリ出版の業務を引き継ぎ現在に至る。

三樹書房代表及びグランプリ出版会長。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)理事・会員、自動車史料保存委員会所属。

ホンダスーパーカブ

世界を駆けるロングセラーの軌跡

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。