

(II) ス ク ー タ

1 章 ス ク ー タ 概 説

1.1 スクータの意義ならびに特徴と用途

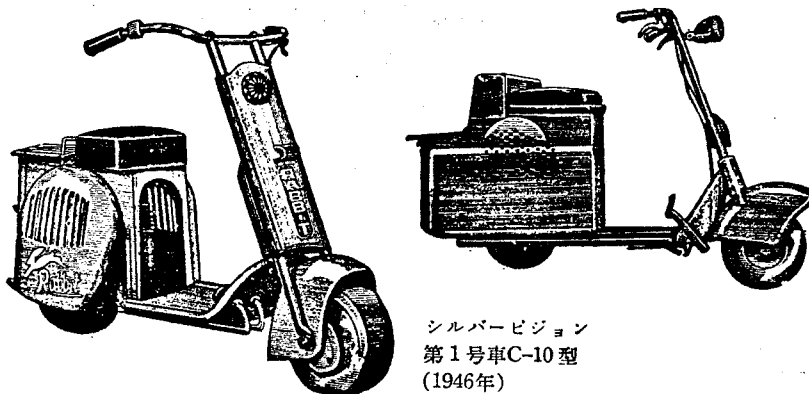
1.1.1 スクータの意義

スクータ (Scooter) という言葉は英語で「突進する、駈出す、飛出す」などの意味を持つス্কート (scoot) という動詞から出たもので、「ス্কートするもの」というわけである。車輪のついた乗物としては、前後に配置した小さい車輪に巾の狭い板をのせ、前車輪につけたハンドルにより舵を取るようにした子供の乗物で、片足を板にのせ片足で地面を蹴って前進させるもの、つまり日本でスケートと呼ばれている子供の玩具を意味する。また同じような構造の機械で原動機によって駆動するものもいう。後者のことをアメリカではモータ スクータ (Motor-scooter) またはモートルイズド スクータ (Motorized scooter) と呼ぶ場合もある。なおフランス、イタリアでも英語と同じスクータ (Scooter) という言葉を使っているが、ドイツではモートル ローレル (Motorroller) といっている。

現在日本におけるスクータの定義としては昭和28年10月、スクータの輸出に関して通商産業省、日本小型自動車工業会、各スクータ製作会社などの関係者が集まって協議した際に決められたものが最も権威あるものと考えられるが、「スクータとは原動機を席席の下に設け、前方に足踏台のある、車輪の直径が22インチ以下であるような2輪自動車を指す」ということになっている。

なお一般には2輪のスクータの思想から発展してできた3輪ないしは4輪の車もスクータの中に入れて、3輪スクータあるいは4輪スクータと呼んでいる。またこれらのうち天井と窓を備えた客室の構造を持っているものをキャビン スクータ [Cabin scooter (英): Kabinenroller (独)] ということもある。

付図 1 国産主要スクータ変遷図集



ラビット

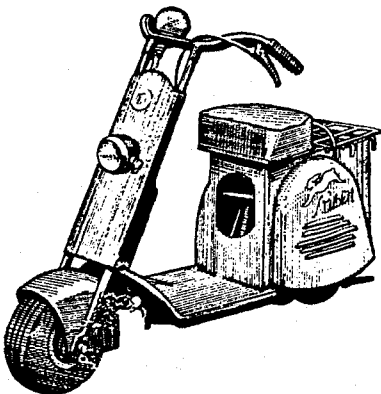
第1号試作車(1946年)

シルバービジョン
第1号車C-10型
(1946年)

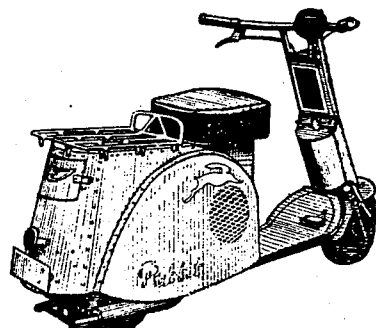
1.1.2 スクーターの特徴と用途

スクーターの特徴は、(1) 通常は2輪車であって、(2) 運転者1人の他に必要によっては1人あるいは60~70kgの荷物が積み、(3) 平地での最高時速は60~70km程度である。(欧州車の中には時速80~100km前後におよぶものもある)。(4) 登坂能力としては乗用車がトップギヤで登れるところならば楽に上る程度、あるいはこれ以上の性能を持つ。(5) 燃料消費は30~60km/l (70~150マイル/ガロン)程度である。(6) 操作はオートバイに比べて通常簡単容易である。(7) 重量は空車で120~150kg以下が普通で、重いものでも170~190kg程度までである。(8) スクーターに乗るためには服装に制限がなく、また服装を汚すことなく乗ることができる。外観その他、車の感じとしては乗用自動車に近い。(9) 価格は原動機付自転車の数倍程度で買うことができ、最高でも18万円前後で、購入費は他の自動車に比べて比較的安く且つ維持費も少なくてすむ。これを要するに比較的安価で、操作取扱いもやさしく、1人の同乗者または少しの荷物を乗せて手軽に走り、しかも一応のスピード感があり、乗った感じが乗用車に近い車といえよう。

用途としてはフランスのスクーターメーカーの広告によれば、旅行用、買物用、往診用、狩や釣などのスポーツ用、事務用、勤務者用、レクリエーション用、商店用として推奨している。またアメリカでは購入費、維持費が少なく、車庫が不要であり駐車が可能であることなどのために各家庭における第二の乗用車(セカンドカー)(Second car)として買物用、通勤通学用、娯楽用に使われている。また百貨店では荷物の配達用として重宝がられ(この場合には3輪車が多い)、電報配達用としては自転車に取って代り、その他農夫が畑に行く場合、警察のパトロール用、短距離旅行用、スポーツ用、観光用として活用されているようである。なお日本とイタリアとにおける普及状況はそれぞれ1.1表と表1.2に、またドイツにおける販売状況は表1.3に示す。表1.1からわかるように日本では中小企業で広く使われているが、この理由として、前述の各特徴があるために繁華街などにおいて走ったり、止まったり、乗ったり降りたりを頻繁にする場合、特に積荷のある際には他の2輪車に比べて楽であること、またクラッチないしは変速装置が自動式あるいは半自動式である場合が多いので運転者が特定の人でなくても、これらの操作に対する個人の癖の入る余地がほとんどなく、



ラビットS-1型(1947年)



ラビットS-2型(1948年)

表 1.1 日本におけるスクーターの普及 (1953 年 11 月現在)

年 令 別	男(%)	女(%)	業 種 別	比率(%)	業 種 別	比率(%)
19才まで	6.3	0.5	農 業	0.5	卸 小 売 業	32.2
20～29才	50.3	0	林 業	0	金 融 及 保 険 業	3.3
30～39才	27.2	0	漁 業	0.1	不 動 産 業	0.5
40～49才	12.8	0	鉱 業	0.6	運 輸 其 他	1.7
50才以上	3.0	0	建 設 業	4.0	公 益 事 業	18.2
			製 造 業	27.0	サ ー ビ ス 業 人 個	11.9

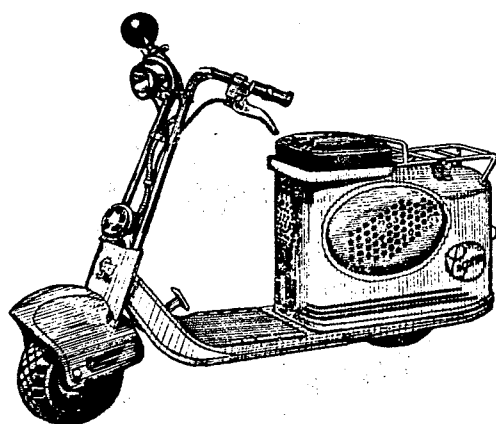
表 1.2 イタリアにおけるスクーターの普及 (1952 年度)

年 令 別	比率(%)	業 種 別	比率(%)	業 種 別	比率(%)
18～20才	5	工 場 労 務 者	30	職 業 選 手	7
21～30才	40	俸 給 生 活 者	30	学 生	3
31～40才	35	商 人	16	医 師	2
40才以上	20	自 家 労 働 者	10	宗 教 家	2

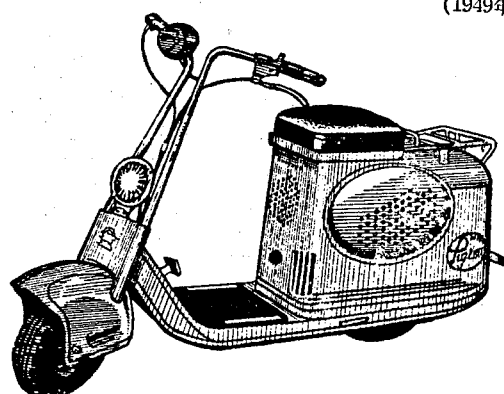
表 1.3 西ドイツにおけるスクーター販売状況

業 種 別	比率(%)	業 種 別	比率(%)
鉱 工 業	2.9	教 会	1.1
家 内 工 業	5.0	官 庁 事 業 者 団 体	0.6
商 業	9.7	官 庁 警 察 職 員	7.7
銀 行 保 險 業	0.2	従 業 員	34.4
公 益 事 業	0.1	労 務 者	22.2
運 輸 業	0.7	不 明	5.6
農 林 水 産 業	1.2		
教育文化厚生法律	8.3		

従ってこれらの装置の故障、ひいては機関の故障を起す機会が少なく、共通使用の場合に適していることなどが考えられる。なお市街地で使う車としては速度制限があるのでオートバイのように高速の出せるものでなくてもすむ。



シルバービジョンC-11型(1948年)



シルバービジョンC-12型
(1949年)

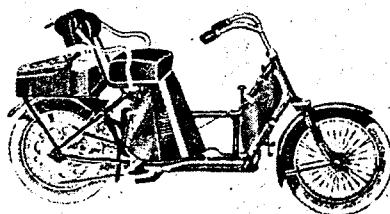
1.2 スクータの発達史

1.2.1 スクータの起源

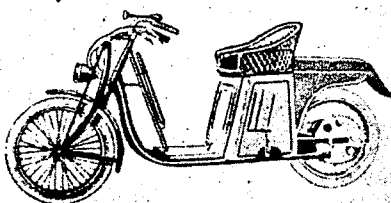
スクータの起源についてはいろいろな説があり、どの国がスクータの元祖であるかははっきりしていないが、ある程度時期を前後して独自に、あるいは関連連して各国で作られたというのが実情のようである。子供のスクータ（日本ではこれをスケートという）を大型にした車の前輪あるいは後輪を原動機で駆動し、人は立ったまま、あるいは軽く腰をおろす程度で乗るものはスクータとしては最も素朴な形といえよう（図 1.1）。現在のスクータに近い形を持ったものの元祖としてはフランスにおいて 1905 年にロート フォートウイユ（L'Autofauteuil）（自動安楽椅子）、1922年にシュールベロート（Super-Velauto）（超自動自転車）と名付けたものができたと報ぜられている（図 1.2）。しかしこれらはいずれも試作の程度に止まり普及はしなかったようである。アメリカでは 1935 年頃から生産され出したが数はあ



図 1.1



(a) ロート フォートウイユ 1905年
(L'Autofauteuil)

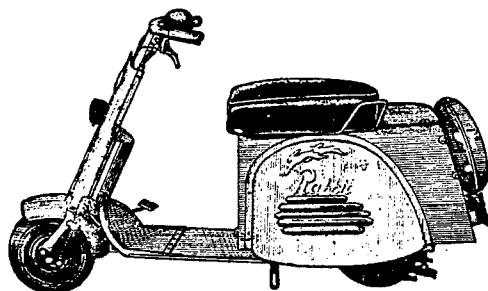
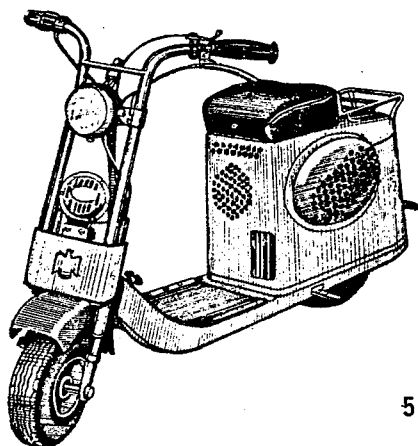


(b) シュールベロート 1922年
(Super-Velauto)

図 1.2

まり多くはなく、当時の保有台数は約 1 万台といわれている。各国での生産数量が著しく増大してきたのは第二次大戦の前後にかけてで、落下傘部隊用その他として折畳式スクータや小型軽量スクータなどが実地に採用されたのがきっかけとなり、戦後は大衆の足として改造・改良され、ますます発達してきたものである。各国の中でも生産数量と品質の点で最もすぐれているのはイタリア、ドイツなどであろう。

シルバービジョンC-13型
(1949年)



ラビットD-14-II型(1949年)

1.2.2 日本におけるスクータの出現

日本においては戦前に物好きな人が外国品を僅かに使用し、また外国品の輸入を計画したこともあったようであるが、生産されたのは第二次大戦後であった。日本においてスクータの生産を始めに計画実施したのは戦時中の飛行機会社の双壁であった三菱重工業（戦後の中日本重工業、現在の三菱重工業）と中島飛行機（戦後の富士産業、現在の富士重工業）で、いずれも時期を前後して各々独自に計画した。スクータが世間に初めて姿を現わしたとき人々の中には昔の飛行機会社が手持の飛行機タイヤを利用するために考え出したものと思った人も多かったようであるが、実情は航空機の技術、既存の設備、手持の資材などを活用できる新しい乗物としてたまたまスクータを選んだというのが真相のようである。もっとも試作車の何台かに対しては新しいタイヤが間に合わないために軍用飛行機の尾輪を使用したことはあったが（図1.3）、このタイヤはトレッドに模様のないいわゆる坊主タイヤであったので車両用としては不向きであり、生産車には新しく用意したタイヤを使った。なお新三菱と富士重工業が始めに参考とした車は、前者はサルズベリ (Salsbury)、後者はポウエル (Powell) で、いずれもアメリカ製のものであった（図 1.4）。



図 1.3 日本におけるスクータ試作車第1号（タイヤに飛行機の尾輪を使用した）

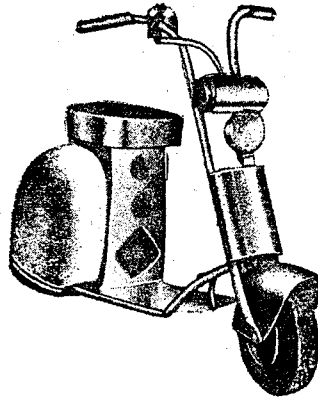
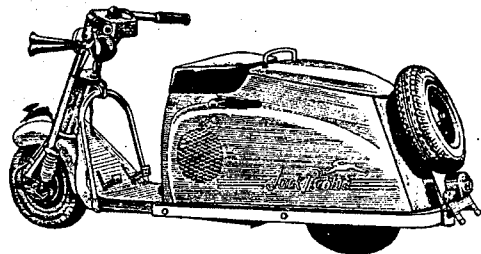
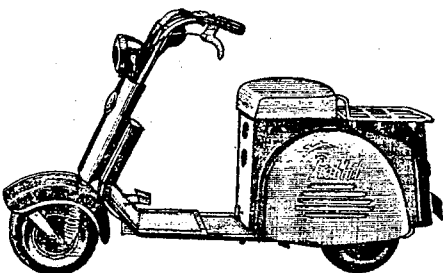


図 1.4 参考にした Powell 車

1.2.3 日本におけるスクータの生産

日本における生産車は 1946 年に 20 台ほど市場に出されたのが始まりである。しかし当時は他の車と同様、材料の統制、特にゴムやガソリンの使用が制限されていた

ラビット D-16 型 (1950 年)

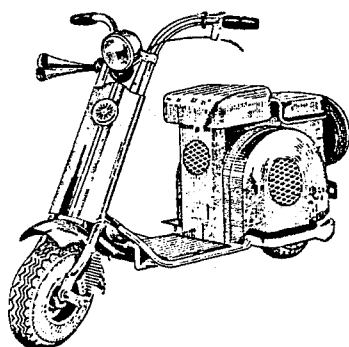


Ⅱ ス ク ー タ

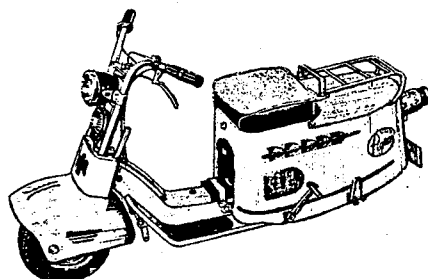
ために、生産にはいろいろの苦勞が伴った。この間日本小型自動車工業会の斡旋でスクータ製造会社が気化器、タイヤ、リムなどの部品の共通化を図るなどのこともあった。この困難な事情に加えて 1947 年から 1948 年にわたり当時のアメリカ軍総司令部 (GHQ) から贅沢品であるとの理由で前後 3 回にわたるガソリンの使用停止や生産中止の指令が出された。これに対してスクータ製造会社、日本小型自動車工業会の関係者は通商産業省の支持によって GHQ と交渉し、担当係官立会いのもとに東京箱根間の往復走行などの実用試験を数回行い、実用車であるとの諒解を得て生産を続行することができた。

当時のスクータは使用材料が統制下にあり、また手持の材料を有効に使うなどの関係もあり、製作の狙いが自転車に代る安価な乗物で誰にでも手軽に操作できる大衆用自動車という点にあったため車体は 70~80 kg 程度に軽く、機関の出力は 1.5~2 馬力位に少なく、タイヤも 12 インチと小さいために現在から思えば決して乗心地のよいものではなかった。それにもかかわらずこの新しい乗物は上述のような障害を乗り越えて広く世間に歓迎された。これはスクータの出現当時に各種の交通機関が麻痺状態を脱せず人々が乗物に対して非常に不便を感じていたこと、一般人の機械力、機動力に対する認識が高まったこと、1947 年暮に日本製スクータが連合軍将兵用として 200 台購入されたのを始めとして 1951 年末までの 5 年間に約 2600 台が使われたことなどが、車の軽便さ、スピード感、価格の適当なものと相まって急激な普及の原因となった。更に 1951 年のガソリンその他に対する統制の撤廃、1953 年の運転免許に関する法規改正によりシリンダ容積 250 cc までの機関を持つ 2 輪自動車は軽 2 輪自動車として受験が容易になったこと、車体検査その他の取扱いが簡易になったことなどに促進されて車は大型化され、乗心地その他の性能も著しく改善され、これに伴って生産量も急速に増大した。

また 1953 年シリンダ容積の小さい内燃機関 (4 サイクル機関では 90 cc 以下、2 サイクル機関では 60 cc 以下) を持つ車に対しては、原動機付自転車として扱われ、無試験で届出だけによる免許の交付が行われるようになったので、2 サイクル 60 cc、2 馬力前後の機関を搭載した軽スクータも出現するようになった。なおシリンダ容積によるこの制限は 1955 年からは 125 cc にまで拡大され、更にサイクルによる区別が



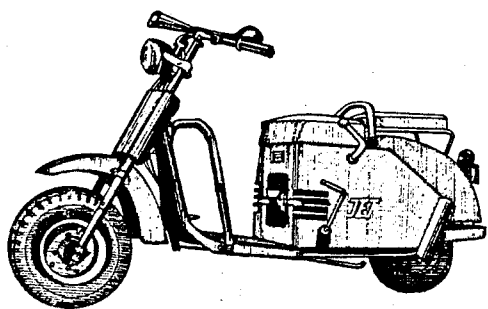
ラビット S-25 型
(1951 年)



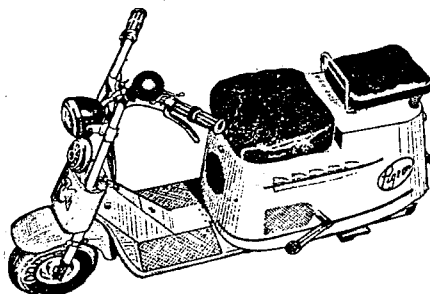
シルバービジョン C-21 型
(1950 年)

表 1.4 日本における各社別生産状況 (台数)

会社名 年 度 (1~12月)	富士重工		三菱重工		小倉製作所		三光工業		本田技研		平野製作所		川崎航空機		中島機械		合計
	ラビット 軽2輪	第2種	シルバー 軽2輪	第2種	ジェット 軽2輪	第2種	ジェット 軽2輪	第2種	ジュノ 軽2輪	第2種	ポップ 第2種	第2種	カソキ 第2種	第2種	チカジマ 第2種	第2種	
1946	15		5														20
1947	881		414		104												1,295
1948	3,905		1,830		53												5,839
1949	4,838		2,273														7,164
1950	4,058		1,499														5,557
1951	7,041		5,170				156										12,367
1952	12,902		16,241				1,714										30,857
1953	23,015		22,891				4,477					1,539					52,494
1954	16,610		19,391				4,611	4,108				3,412	466		753		49,679
1955	17,771	2,850	21,261	8,965			1,935	1,735				1,902			320		56,739
1956	22,554	8,990	25,437	14,282			136	24				3,330					74,753
	113,590	11,840	116,412	23,247	157		13,029	5,867				10,183	466		1,073		296,764



↑
ジェットJ-1型(1951年)



シルバービジョンC-22型
(1951年)

Ⅱ ス ク ー タ

なくなったために 60cc 級の車は 90 ないし 100cc の機関に積み替え、また新たに 125cc 級の機関を積んだ車も生産されるようになった。

表 1.4 には日本における各社別生産状況を、表 1.5 には各国の生産状況を示す。

また付図に日本におけるスクータの変遷を示す代表的な車の外観を掲げた。

1.2.4 スクータの諸元

(1) 日本において過去に生産された主要スクータの諸元

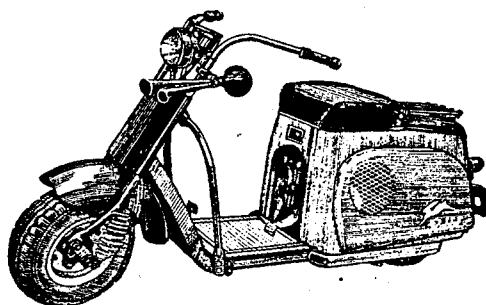
(付表 3-巻末折込)

(2) 日本において現在生産されているスクータの諸元 (1957年末現在)

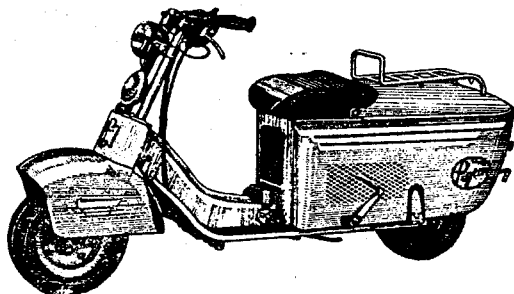
(付表 4-巻末折込)

表 1.5 外国のスクータ生産状況(台数)

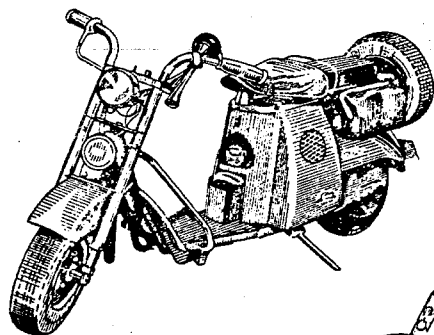
国別 年度	イタリア	フランス	ドイツ
1946	1,200		
1947	10,500		
1948	30,500		
1949	70,500	601	33
1950	125,000	1,820	9,110
1951	130,000	14,880	18,846
1952	220,000	50,829	39,404
1953	(以下不明)	86,890	71,210
1954		100,366	120,578
1955		135,657	134,159



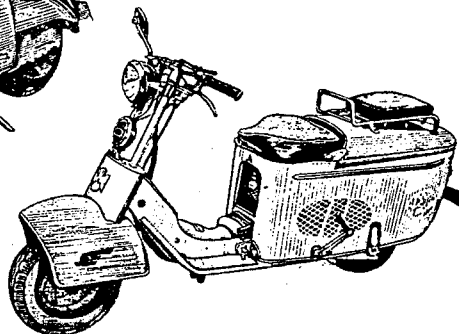
ラビットS-41型(1951年)



シルバービジョンC-25型(1952年)

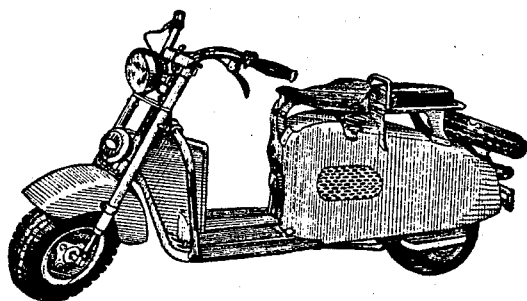


ラビットS-52型(1952年)

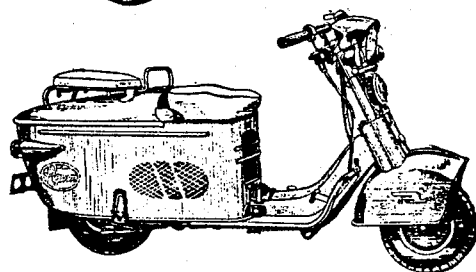


シルバービジョンC-35型(1953年)

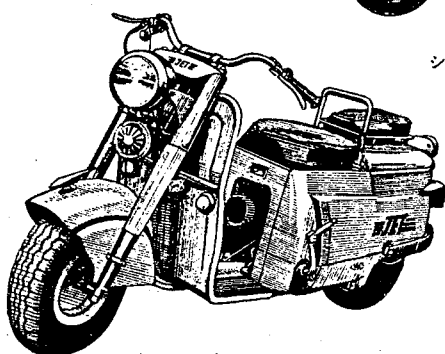
付図 1 国産主要スクータ変遷図集



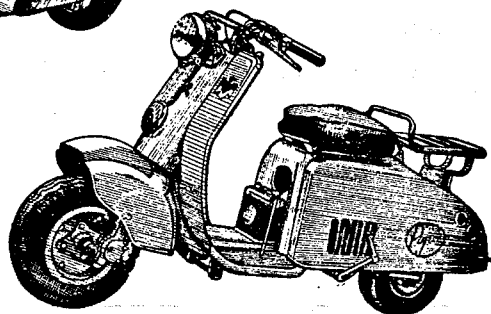
ラビットS-53型(1953年)



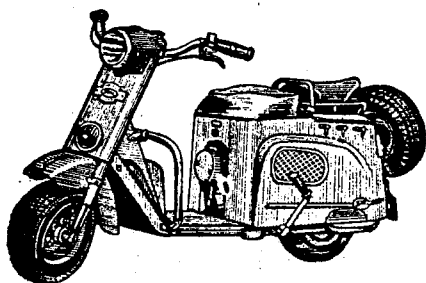
シルバービジョンC-35-2型(1954年)



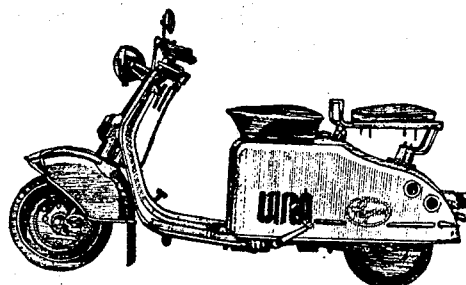
ジェットJ-3型(1953年)



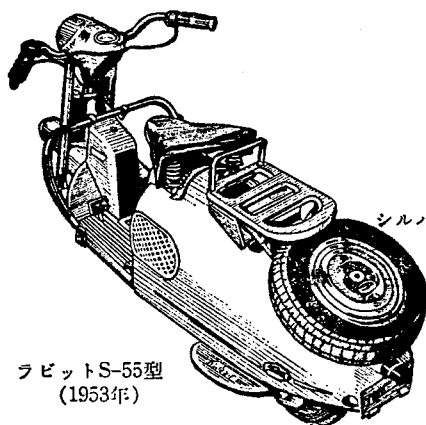
シルバービジョンC-26型(1953年)



ラビットS-48型(1952年)

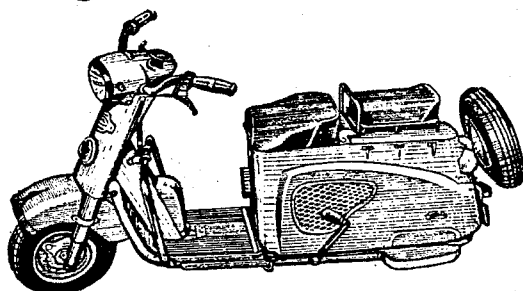
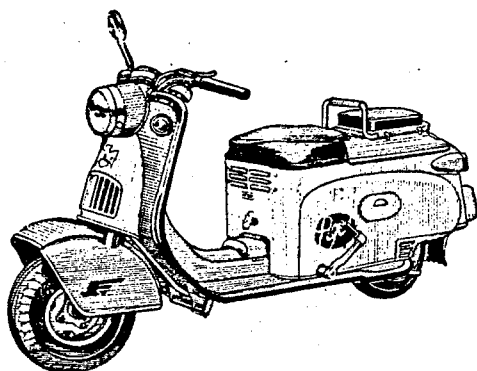


シルバービジョンC-38型(1954年)

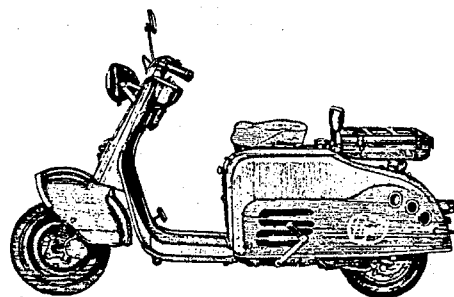


ラビットS-55型
(1953年)

シルバービジョンC-57型
(1954年) →



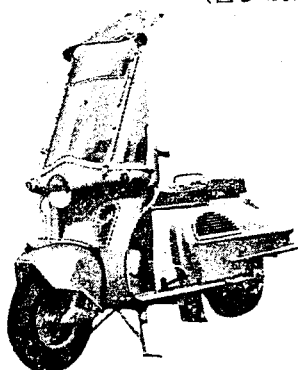
← ラビットS-48-4型(1955年)



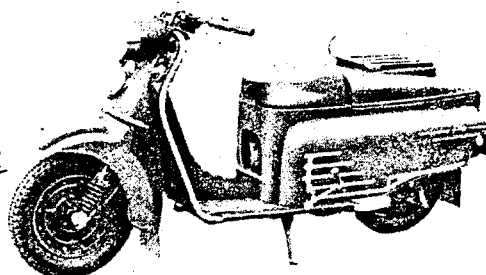
→ シルバービジョンC-70型(1955年)

(以上の図はモーターファン誌の好意によるものである)

付図 2 国産主要スクーター (1955~6年) (但し 1957 年まで引続き生産中のものを除く)

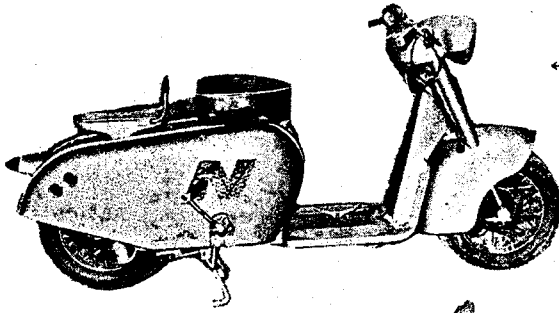


ジュノオKA型

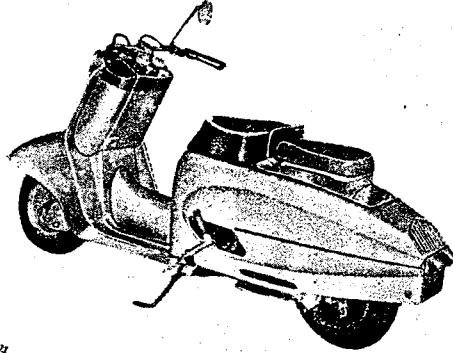


ゴップ 30 C

付図 3 国産主要スクータ (1957 年)

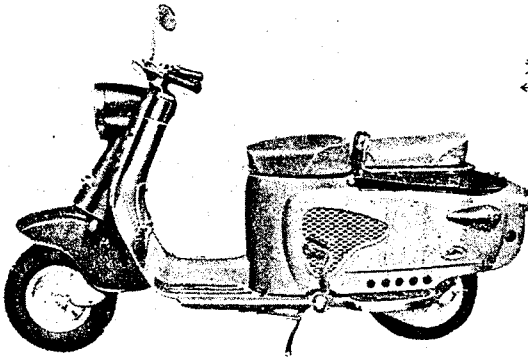


ナカジマN-100型
←

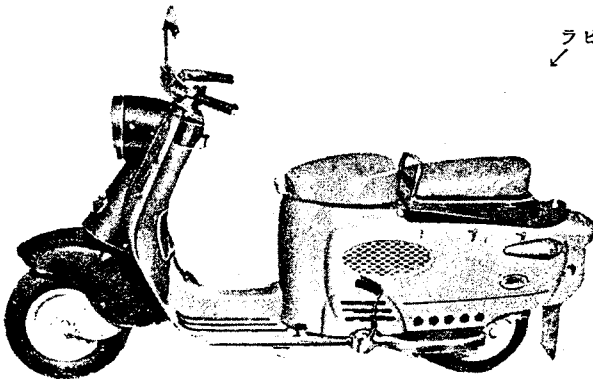


ジェットコースタ

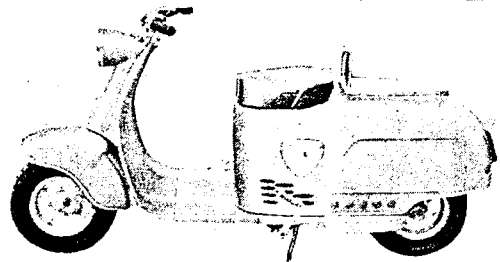
付図 3 国産主要スクータ (1957年)



ラビットS-61-4型
←

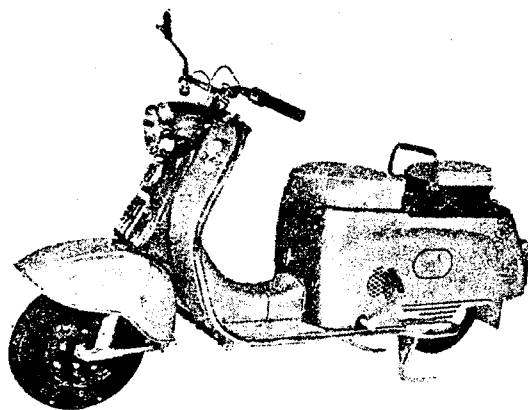


ラビットS61-4D型
←

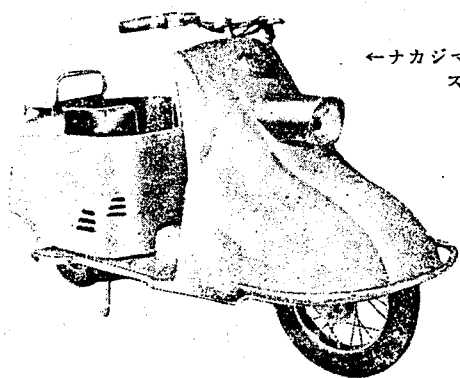


ラビット S-71-2型

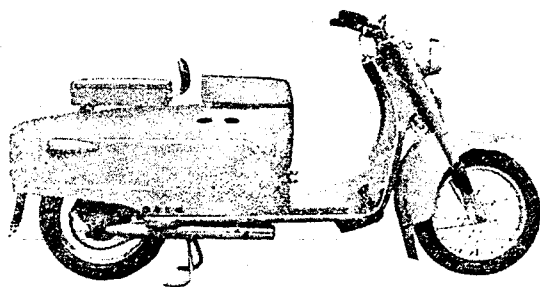
付図 3 国産主要スクーター (1957 年)



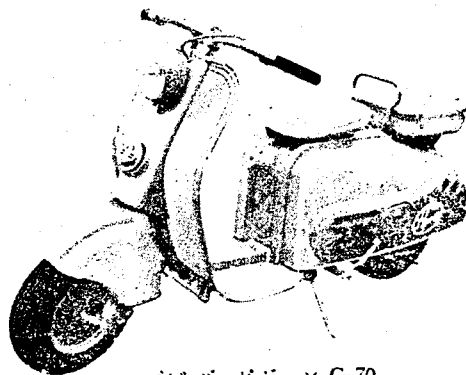
シルバービジョン
C90 型



←ナカジマキッド
スーパーS-57



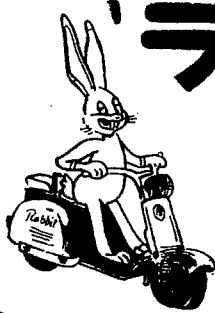
ポップマンリー
→



シルバービジョン C-70

Rabbit

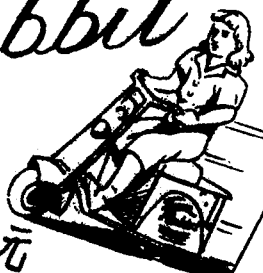
'ラビット' スクーター



135cc
170cc
270cc

富士工業株式会社

Rabbit



製造元
富士産業株式会社
群馬縣太田市

ラビット スクーター



発売元
株式会社 関東製作所

東京都中央区日本橋江戸橋
一丁目電話日本橋(24)一四三三番

ビュッセル