

ずいそう

原動機付自転車

亀井 稔



総排気量 50 cc 以下の原動機付自転車(原付一種)(以下「原付」という。)は、学科試験だけで取得出来る原付免許や普通免許に付帯する免許で運転することが可能であり、国民の足として欠かせない乗り物である。

今、50 cc 以下の原付バイクが絶滅の危機にある。2025 年 11 月から適用される新しい排出ガス規制に、現行の 50 cc 以下モデルでは対応させることが技術や費用面で難しいためだ。

16 歳から原付に乗っている私にとって、50 cc 以下の原付がなくなるのは残念でならない。

◆私と原付バイク

私は、高校がバイク通学 OK だったので、16 歳で原付免許を取り、ヤマハ・GT50 (通称：ミニトレ) 77 年式の中古を購入した。

当時の原付は、速度制限装置(現行国内モデルは時速 60 km に到達するとリミッターが作動し、失速するしくみを導入)が導入されておらず最高速度が時速 70 km 以上出た。友達と信号から次の信号までの速さを競ったり、交通量の少ない田舎道をアクセル全開で走ったりしたことを懐かしく思い出す。このミニトレは、就職を機に高校の友人に譲ってしまった。今考えると残しておけば良かったと思っている。

就職して神戸に住むことになった。神戸は坂が多く駅の駐輪場は、自転車より原付バイクが多い土地柄だ。成人を機に、中学生の頃から欲しかったホンダ・モンキー 75 年式の中古を購入した。このモンキーは、神戸、姫路、枚方(大阪府)、奈良、福井と転勤の地で通勤や日常の足として活躍してくれた。製造から 20 年が経ち故障が多くなったことから、95 年に新車のモンキーを購入した。

75 年式はその後もち続け、部品を集めてレストアを楽しんでいたが、2009 年 4 月 25 日の深夜に自宅で盗難に遭い「突然の別れ」となった。

現在は、95 年に購入したモンキーと職場の同僚から譲り受けた 78 年式モンキーの 2 台を所有している。

度が時速 30 km に制限されている。車にとって道路を 30 km で走られたら遅くて邪魔な存在であり、障害物以外の何物でもない。そのため、どんどん車に追い抜かれ、原付ライダーはとても怖い思いをする。流れに乗るためスピードを出すとスピード違反で捕まる。私も、何度かスピード違反で捕まった。

◆なぜ「原動機付自転車」なの？

原付がなぜ時速 30 km に制限されているのか。そしてなぜ「原付二輪」でなく「原動機付自転車」という正式名称なのかも、原付免許が誕生した頃の原付バイクに起因している。

原動機付自転車の起源は、自転車に“あと付け”で小型のガソリンエンジンを取り付けた乗り物で、当初法規制上は、自転車と同じ軽車両扱いで運転免許が不要であった。原付免許は、1952 年(昭和 27 年)に 14 歳以上を対象とする「許可制」となり、時速 30 km 規制もこの時に定められた。

原動機付自転車の語源になったと思われる代表的な車両は、ホンダ・カブ号 F 型(写真—1)である。

“自転車オートバイ”とも呼ばれたこのモデルは、1952 年(昭和 27 年)に発売され、全国の自転車店を販売網として、エンジンやタンクなどの部品をダンボール箱に詰めて発送し、市販の自転車に取り付けて販売された。2 スト 49 cc で最高出力は 1 馬力、最高速度は 35 km/h (メーカー発表値)であった。



CUB F

1952.06

写真—1 Honda バイク製品アーカイブ「カブ号 F 型」

◆原付は難しい乗り物

考えてみると原付とは難しい乗り物である。最高速

◆スーパーカブの登場

1958年（昭和33年）に、これまでの自転車用補助エンジンから車体・エンジンを含め専用設計されたホンダ・スーパーカブ C100（写真—2）が発売された。4スト49ccで最高出力は4.5馬力、最高速度は70 km/h（メーカー発表値）であった。

スーパーカブは、ビジネスや庶民の頼れる足として広まり、2017年にはシリーズの世界生産累計台数が1億台を超え、世界で最も売れたバイクとなった。

スーパーカブの登場を機に、他メーカーも専用設計の機種を販売するようになり「自転車スタイル」が減少していった。こうした状況を受け、1960年（昭和35年）に道路交通法が施行され、現行の16歳以上を対象とする「免許制」となったが、最高速度は時速30 kmのまま見直されず現在に至っている。

◆50 cc 以下の原付が販売終了

2022年11月に施行された「排出ガス規制」は、世界で最も厳しいヨーロッパの「EURO5」と同等とされている。50 cc 以下の原付バイクについては、3年間の猶予が与えられたが、その期限が2025年11月に迫っている。

2025年11月から適用される排出ガス規制は、排気量の小さい50 cc エンジンでは浄化技術とコストを両立しながら規制をクリアすることが困難になり、メーカー各社は2025年10月末をもって販売終了を発表している。

◆「新基準原付」が誕生

こうした状況を受けて、これまでの総排気量50 cc 以下の車両に加え、総排気量が50 cc を超え125 cc 以

下の車両でも最高出力が4 kw（5.4 ps）以下（「新基準原付」）であれば原付免許で運転できるよう法体系が改正され、2025年4月1日から施行された。なお、「新基準原付」には、30 km/h 規制や二段階右折、二人乗り禁止など今までどおりの交通ルールが適用される。

◆低出力モビリティの多様化

私が原付免許を取った1980年は、二輪車の国内販売台数約236万台のうち、約198万台（約84%）を50 cc 以下の原付が占めていた。

しかし、1986年のヘルメット着用と二段階右折の義務化や2006年の道交法改正により、二輪車への駐車違反の取り締まりが強化され、町中の移動手段として使われる原付にとって、大きな制約となり、2023年には国内販売台数約41万台のうち、約9万台（約22%）に減少している。一方、「低出力モビリティ」は多様化している。電動アシスト自転車は、原付に比べて出力や最高速度は劣るが、免許不要といった利便性を理由に販売台数は50～60万台となっており、二輪車の市場規模を上回っている。

また、16歳以上なら免許不要で乗ることが出来る「特定小型原動機付自転車」に区分される電動キックボードも普及している。

◆原付バイクを後世に

昭和から平成にかけて販売された原付をふりかえると、50 cc 以下の市場がほぼ国内に限定される中で、ロードスポーツにオフロード、アメリカン、ビジネス、レジャー、スクーターと、ありとあらゆるジャンルの車両がそろい、アルミフレーム、4バルブエンジン、前後連動ABSなど、“たかが50 cc”に惜しげも無なく技術が投入されてきた。

排出ガス規制の適用でメーカーが製造・販売を終了する中で、おそらくこれからは作られないだろう。私は、現存する50 cc 以下の原付バイクが「バイク遺産」として1台でも多く後世に引き継がれることを願っている。

バイクは単なる移動手段ではなく、多くのライダーにとって「趣味」や「生きがい」となっている。「環境保護」と「バイク文化」が共存できるよう、持続可能なバイクライフを楽しんでいきたいと思う。

写真：本田技研工業(株) HP <https://global.honda.jp/>



Super Cub C100

1958.08

写真—2 Honda バイク製品アーカイブ「スーパーカブ C100」

——かめい みのる（株）近畿地域づくりセンター 設計積算部 次長——