

二輪車法制史

大石亜依人

序 文

1. 二輪車の定義
2. 二輪車の歴史
3. 交通規制の歴史概要
4. 環境規制
 - (1) 騒音規制
 - (2) 排ガス規制

結 文

序 文

まず、二輪車は四輪車と異なり、非常に趣味性の高い乗り物である。しかし、そのために危険な運転や事故が起こりやすく、また生身ひとつであるがために、そういった運転で事故を起こしてしまえばただでは済まない場合が殆どである。道路交通法など、四輪車も含め、規制も細かなものを含めればとてつもなく多い。また、地球環境に配慮するためにも規制は存在し、我々と地球を守ってくれている。我々人類は、技術の革新によって蒸気機関や、内燃機関などを作り日々の暮らしを豊かにしてきた。しかし、その革新は人を豊かにするメリットの他に、昨今問題になっている地球温暖化やオゾン層の破壊、危険運転による交通事故などたくさんのデメリットも存在する。

環境問題や交通事故のニュース、新聞の記事などを見ると、二輪車に乗っていて起こるデメリットなどを普段使っている者は知らなければならない。ここで、二輪車が及ぼすデメリットや、それを規制する法律を調査したインターネットなどを見てもあまり二輪車と

法律を結びつけて調べているものがない。そこで二輪車法制史を書くに至った。

1. 二輪車の定義

二輪車は様々なものが存在し、様々な産業との境界が曖昧である。また、二輪車は法律用語ではなく、明確な法律での定義はない¹。

※ここでは

原動付自転車(原付)：49cc 以下

小型自動二輪車一種：50cc～89cc 以下

小型自動二輪車二種：90cc～124cc 以下

普通二輪車：125cc～399cc 以下

大型二輪車：400cc 以上

と分類する。

2. 二輪車の歴史

オートバイの原型は自転車で、1873 年のウィーン万博に出展された蒸気エンジンが搭載されていた²。今では当たり前のようになって

¹ 道交法、道路運送車両法ではそれぞれ異なる。道路交通法による二輪車の区分は、50cc 以下が「原動機付自転車」で、50 超～400cc が「普通自動二輪車」、そして 400cc 超が「大型自動二輪車」に区分される。したがって、同法による「普通自動二輪車」の区分に入るのは、50cc 超からとなる。なお、運転免許の種類も、この区分に従って分けられている。道路運送車両法では、二輪車のうち排気量 125cc 以下のものを原付として定めている。このうち排気量 50cc 以下を「第一種原動機付自転車」、50cc を超え 125cc 以下の二輪車を「第二種原動機付自転車」としている。

また、125cc を超え 250cc 以下の二輪車は「二輪の軽自動車（軽二輪）」、250cc を超えるものは「二輪の小型自動車（小型二輪）」として、自動車のカテゴリーに含めている。

² 約 150 年前フランスのエンジニア、ルイ・ギヨーム・ペローが考案。

いる内燃機関エンジン搭載型のオートバイはダイムラー社、現代モペット³の原型のものはダビッドソン兄弟⁴が製造したといわれている。また、現存する世界最古のバイクメーカーは「トライアンフ(イギリス)」⁵である。

バイクが社会的に浸透したのは 1920 年以降である。第一次世界大戦では飛行機の有用性が確認され、飛行機のコセプトに似ているバイクの技術は飛行機に転用され。よって飛行機の分野で技術革新が起こり、その技術が再びバイクに転用されたためバイクも大きく躍進した。第二次世界大戦でもバイクにサイドカーをつけ将校たちの移動手段や連絡手段、偵察などで用いられるようになり、今現在も自衛隊や軍隊などで利用されている。

そして、日本で第二次世界大戦終結後、日本の軍用機や軍用車を製造していたメーカーが GHQ により飛行機や自動車の製造を禁止された⁶。よって、技術者たちが自分たちの技術を生かせる場を探し、行き着いたのが二輪車である。材料・作りも単純であるため、戦後の日本に合っていた。

また、世界で一番有名な日本のバイクメーカーといっても過言ではないホンダ(本田技研工業株式会社)⁷が設立されたのもこの時期である。ホンダは世界で最も売れているカブ⁸を作ったメーカーである。

1970 年代後半、日本ではレースなどのバイクブームに感化された

³ 電動自転車の電動アシストがエンジンのものをいう。

⁴ のちにハーレーダビッドソンを創業。ハーレーダビッドソンでハーレーが先に来るのは兄のウィリアムがエンジン設計をしたためといわれている。

⁵ 経営母体、社名が何度も変遷を得ているため、体制の継続性としてはアメリカのハーレーダビッドソンが最古のメーカーといえる。

⁶ 『司令部覚書集』第 1 部 指令第 3 号関係 司令第 3 号 4 禁止品目より。

⁷ 1948 年(昭和 23 年) 9 月 24 日本田宗一郎により設立。本田技研工業株式会社ホームページ<http://www.honda.co.jp/motor/?from=top_pulldown>。

⁸ 世界一の販売実績があり、燃費がとても良い(公称 110~118km/L)バイク(6000 万台、2008 年) ホンダ/スーパーカブ<<http://www.honda.co.jp/SUPERCUB/>>。

市民が峠などで走り、ローリング族や雷族と呼ばれる社会問題を巻き起こした。

※今現在は交通規制、警察取り締まりなどで減少している。

3. 交通規制の歴史概要⁹

1947	道路交通法取締法の制定
1951	道路運送車両方制定。道路運送車両法施行。
	2 ストローク 60cc 以下及び 4 ストローク 90cc 以下の二輪車については、「原動機付自転車」として新たに区分が設けられる。
1952	原動機付自転車は警察への届出だけで運転できるようになる。(それまではバイクを運転するには自動二輪運転免許が必要だった)
1953	車両保有台数は 70 万台。
1955	「カミナリ族」の呼び名がマスコミで使われる。バイクで通行中の別の車を無理やり追い抜こうとジグザグ運転をしたり、騒音で住民の安眠を妨害したりする若者達を、当時のマスコミは「カミナリ族」というあだ名をつける。単車を買える恵まれた家庭の子を中心にしたモーターサイクルアウトロー集団。
1956	車両保有台数は 110 万台。交通事故死者数 6,751 人。
1958	ホンダ・スーパーカブ C100、スバル 360、ダイハツ三輪ミゼット発売される。
	運転免許保有者数 280 万人。
1960	道路交通法制定。(道路交通法取締法を廃止)

⁹ 以下の資料に独自調査による加筆修正を加えた。二輪車情報室「二輪車を中心とした交通の歴史」

<http://worldx819.web.fc2.com/sub_07_history.html>。

	自動車教習所の指定制度の導入。
	【二輪免許区分】
	原付（第一種）：50cc まで
	原付（第二種）：125cc まで
	自動二輪：制限なし
1961	第一次交通戦争(前年から交通事故死者が1万人を超え、日清戦争の死者を上回った)
	当時の国民あたりの車両保有台数、交通量を考えれば異常な死者数であった。
1963	メグロ製作所がカワサキメグロ製作所に名前を変更。
	高速道路開通（名神高速道路の栗東―尼崎間の71.1km）
	高速道路の80キロ規制制定。（開通時には二人乗りも禁止されていなかった）
	バイクメーカー・ホンダの自動車デビュー。
	即日処理方式の交通切符制度が導入される。
1964	首都高速道路が開通。
	サーキット族・ローリング族が発生。警察は暴走行為多発地域に対し、二輪車通行禁止道路を急増させる。また、整備不良車両取締りを行う。
1965	高速自動車国道・自動車専用道路でのヘルメット着用義務化と二輪車二人乗り禁止。
	名神高速道路で1964年度起きた二輪車人身事故32件のうち13件が二人乗り。首都高では16件のうち9件が二人乗りだった為。
	このころより、サーキット族・街道レーサーが土曜夜から日曜朝にかけて駅前や繁華街をサーキットと見立て「サーキット遊び」「公道レース」が流行る。
	二輪免許区分変更

	原付：50cc まで
	自動二輪：制限なし
1968	道路交通法改正。
	交通反則通告制度を導入。
	軽免許などを廃止。
	1968 年 7 月に、交通違反のうち一定の軽微な違反行為については「反則行為」として「反則者」に対して一定額の「反則金」の納付を通告し、納付しなかったときにのみ刑事手続に移行するという「交通反則通告制度」が実施に移された。
	車両保有台数が 1000 万台を超え、1169 万台となる。交通事故死者数 14, 256 人。
1969	点数制度による行政処分を導入。
	ホンダ DREAM CB750 FOUR 発売され、「ナナハン族」が誕生。
	国内販売モデルの排気量を自主規制（750cc まで）
	暴走族問題、事故多発により各メーカーの自主規制で発売を見合わせたが、監督官庁が事実上 750cc までしか型式認定しなかったと言われている。
1970	交通死亡事故者数が 16, 765 人になる。過去最多を記録する。
	車両保有台数は 1, 652 万台。
	高度経済成長を向かえ、急速に車両保有台数が増えるとともに事故が増加。
	ナナハンブームが到来し、24 歳以下の交通事故死亡率が高くなる。
1971	テレビ CM のメーカー自粛。
	カワサキ・マッハ 750SS、スズキ GT750 発売。

1972	高速道路料金区分から二輪車区分が消える。二輪車と 29 人乗りマイクロバスが同額に。
	6 月 富山駅前で暴走する若者と見物客計 2,500 人が暴徒化。
	7 月 岡山、福山で同様の騒乱事件が発生。一連の騒乱で「暴走族」の呼び名が新聞記事に登場。
	カワサキ Z1 発売。
	自動二輪車運転者（同乗者を含む）に対して、40km/h を超える道路でのヘルメットの着用を義務化。（罰則等なし）
	初心運転者標識の導入。
	【二輪免許区分変更】
	原付：50cc まで
	自動二輪（小型限定）：125cc まで
1973	自動二輪（限定なし）：制限なし
	普通免許の路上試験制度を導入。
	東京で自動二輪車の変形ハンドルが流行し、変形ハンドルによる事故が増加。
1975	カワサキ Z750RS（ZII）が発売。
	【二輪免許区分変更】
	原付：50cc まで
	自動二輪（小型限定）：125cc まで
	自動二輪（中型限定）：400cc まで
	自動二輪（限定なし）：制限なし
	自動二輪車乗員（51cc 以上）のヘルメット着用義務違反に反則点数 1 点（政令指定道路区間のみ）。
	警察庁は 1971 年に暴走族使用車両の統計調査を行い、大型自動二輪が使用されていると結論。その翌年に限定

解除制度の導入を決定。
しかし、限定解除試験はほとんど合格できないもので非常に厳しく、心象という基準まである為、服装、髪形、態度まで気を使う。
結局、限定解除試験が難しくなった為、無免許の暴走族が増えただけであった。また、小型限定免許で 750cc に乗車しても条件違反だけで済んだ。
6 月 暴走族 湘南七里ヶ浜事件
最大規模の暴走族の大乱闘が、神奈川県湘南七里ヶ浜で起こった。東京の暴走族と神奈川県の暴走族が対立し約 600 人が大乱闘。怪我人は警官 5 名、その他 22 名。車両炎上などで逮捕者は 400 人を越えた。
神戸まつりに伴う不法事案
5 月 15 日夜から翌 16 日未明にかけ、神戸市内における神戸まつりに伴い、暴走族が群集を巻き込みなが襲集（最盛時約 6,000 人）し、一部の者が、タクシー等通行車両を襲い転覆、放火したり、警察施設を含む建物等に放火したり、更に取締り警察官に投石するなどの不法行為を繰り返し、取材活動中のカメラマン 1 人が死亡し、負傷者 68 人を出したほか、警察署、派出所等建造物 7 棟及び警察車両、タクシー等車両 184 台を損壊するなどの集団不法事案を敢行し、156 人が検挙された。
警察が本気で激怒した時代に突入。
警察官が暴走族の前に警官が立ちはだかつて、走ってくる暴走族の顔や体めがけて角材のような長い棒で殴りかかる。
容赦の無い取締りを見ていた野次馬が腹を立てて大暴れしたのがテレビニュースで取り上げられた。

	そしてそのせいか、広島東署新天地交番（中区）を暴走族含む約 1,000 人が取り囲み、投石事件が発生。
	だが、検挙は相変わらず続き、暴走族はやや減る。
1978	一般道路においても自動二輪車運転者（同乗者も含む）に対するヘルメット着用が義務化。原付車に着用の努力義務化。
1981	道路交通法施行令の改正により、1 月から共同危険行為等禁止違反に対する基礎点数が引き上げられ、1 回の違反で運転免許の取消しを行うことができることになった。その結果、1981 年の共同危険行為等禁止違反に係る行政処分 6,257 件のうち、運転免許の取消しは 2,888 件で、前年の 2.7 倍と大幅に増加。7 月からは、集団暴走行為の際にナンバーを隠ぺいする行為についても運転免許の行政処分を行った。
1985	自動車のシートベルト着用義務化。
	3 車線以上の道路における原動機付自転車の二段階右折の義務化。
1986	50cc 以下の原付車へのヘルメット着用が義務化。反則点数 1 点。
1992	○高速車 60km/h（大型乗用自動車・普通自動車・250cc を超える自動二輪車）
	○中速車 50km/h（上記以外：大型貨物・大型特殊・けん引自動車・250cc 以下の自動二輪車）
	○低速車 30km/h（原動機付自転車）
	と分かれていた、中速車区分が廃止され、原付を除く法定速度が 60km/h に。
1994	優良運転者に対して更新期間の延長（3 年から 5 年に）。
1996	二輪免許区分が変更され、今まで小型限定免許で 750cc に乗車しても条件違反（2 点）が無免許運転（19 点）に。

	二輪免許区分変更
	原付：50cc まで
	普通自動二輪（小型限定）：125cc まで
	普通自動二輪（限定なし）：400cc まで
	大型自動二輪（限定なし）：制限なし
1997	高齢運転者標識の導入。
1999	運転中の携帯電話使用禁止。
2000	自動車に6歳未満の幼児を乗車させる際、チャイルドシート義務化。
	軽自動車・自動二輪車の高速道路法定速度の変更（80km/h から 100km/h に）
2002	酒酔い運転、酒気帯び運転、死亡事故など悪質・危険な違反の罰則強化。
	免許証の有効期間を原則変更（3年→5年）。
2004	日本大手4社が自主的な取り組みとして二輪車リサイクルを行う。
2005	高速道路での二人乗り解禁。
	自動二輪車に「AT車限定」免許を導入。
2006	駐車違反取締りを民間委託し、放置違反金制度を導入。二輪車の取締り台数が急増する。
2007	普通自動車・大型自動車の免許区分が普通自動車・中型自動車・大型自動車にわかれる。
	飲酒運転・ひき逃げの罰則強化。
2008	自動車の後部座席シートベルト着用義務化。
	平成18年度排出ガス規制による規制数値の強化。
2009	小型限定免許の教習車が90～125ccに変更。
	都内にて二輪車駐車場整備促進。
	二輪車用パーキングチケット試験運用開始。

2010	平成 22 年騒音規制の施行。
2012	平成 24 年度排出ガス規制による WMTC ¹⁰ 基準の適用。
2013	平成 26 年騒音規制施行。
2018	二輪車 ABS 装着義務化予定。

4. 環境規制

騒音規制、排ガス規制などが存在する¹¹。

(1) 騒音規制

日本における自動車騒音規制は 1952 年(昭和 27 年)に始まった。

現在の騒音規制の基となる加速騒音規制が 1971 年(昭和 46 年)に始まる。今現在では、新車時に三種の規制がある。

- ① 加速走行騒音
- ② 定常走行騒音
- ③ 近接排気騒音

上記の三種である。また、継続使用もしくは生産車の車両に関し

¹⁰ 「国連の車両等の世界技術規則協定」における二輪自動車の排出ガス測定法(WMTC = the World-wide Motorcycle Test Cycle)。

¹¹騒音規制と排ガス規制は密接に関係している。加速する際の排気音、加速する際の排ガス内燃機関を搭載されるものに関しては必ずこの二つは関係している。

また、日本の二輪車における騒音規制、自動車排ガス規制は世界一厳しいものであると省庁自身が認めている(国土交通省「自動車：自動車の排出ガス規制(新車)」<

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk10_000001.html >)。しかし、厳しくは二輪業界もユーザー受けするような高性能新規車両等を国内に向けて発売することができない。その為二輪業界は下火になってしまっている。しかし、日本は京都議定書などの環境条約に批准しており、それを達成するために厳しくなっているものであるとも考えられる。

ては上記中の①、②が適用される。

これら、上記三種の規制の具体的な許容限度、測定方法は環境省、国土交通省からの告示により示されている。

(2) 排ガス規制

日本では 1999 年（平成 11 年）より二輪車排ガス規制が開始された¹²。

対象車種

- ① 排気量 51cc～125cc、251cc 以上の車両で
 - i 新規車両の場合、1998 年 10 月 1 日以降に生産された車両。
 - ii 継続生産車両の場合、1999 年 9 月 1 日以降に生産された車両。
- ② 排気量～50cc と 126cc～250cc の車両で
 - i 新規車両の場合 1999 年 10 月 1 日以降に生産された車両。
 - ii 継続生産車の場合 2000 年 9 月 1 日以降に生産された車両。

以上が平成 11 年度排出ガス規制が適用される。

結 文

四輪車と同じ道路上を走るものであるが、二輪車のライダーとして、四輪車がどう走るのか、二輪車側と走行する場合はどういった行動を取るのか、また、四輪車の側からも二輪車にどのような特性があり、どういった動きをするのかを良く理解しておかねばならない。

そのためには互いに二輪車の特性をよく理解しておく必要があるのではないだろうか。

¹² それ以前は規制自体が二輪車に及んでいなかった。

先のように、二輪対四輪で事故が起こってしまえば、二輪車側が死に近いのは確実である。そういった互いに「最悪」といえる事態を避けるためにも、自身が乗るものの特性を理解した上で、更に相手側の特性を理解しておくことが、安全運転の意識、また気持ちの良い走行に繋がるのではないだろうか。二輪車と法規制は常にいたちごっこのような関係である。二輪車が技術の発展により進化し、その新しい技術を規制するため、もしくはその技術を利用し地球環境に配慮した規制などを作りライダーや四輪の運転手、歩行者、地球環境などを守るために規制が移り変わってゆく。