

01

モーターサイクルの乗車姿勢における感性要因の分析

Analysis of The Sensitive Factors of Motorcycle Riding Postures

大学院 メディア造形研究科・大学院生
Graduated School of Media and Design・Graduated Student

日比野 太郎 Taro HIBINO

デザイン学科・教授
Department of Design, Professor

黄 ロビン Robin KO

要旨： 二輪オートバイ乗車姿勢についての嗜好調査である。

アンケート調査による年齢層の比較分析結果によると、加齢と共に身体前傾角度が徐々に垂直へ移行する傾向が分かった。なお、経験値(乗車年数)の比較分析の結果では、未経験者は前傾姿勢が格好良いと思うことに対して、ベテランライダーはより上体を起こした姿勢の方が見栄えが良いという、傾向に相違がある事が判明した。

キーワード：感性工学/KANSEI Engineering
モーターサイクル/Motorcycle
デザイン/Design
乗車姿勢/Riding Postures

はじめに

二輪オートバイ(以下二輪バイクと呼ぶ)では、車種によってライダーの乗車姿勢は大きく左右される。

ライダーは如何に自らを格好よく見せるかという心理が働く。二輪バイクをデザインする際に、この感性要因も不可欠だ。本論では、乗車姿勢に関わるライダーの心理的な感性要因を調査し、見栄えの「格好良い」嗜好の傾向を解析したものである。

1 二輪バイクの類型

●ビッグスクーター



©Honda

ビッグスクーターとは、名称通り大きなスクーターを指す。日本では一般的に排気量が250cc~650ccクラスのスクーターをビッグスクーターと呼ぶ。ただし、海外メーカーによっては、高速道路に乗れる125cc超、250cc以下のものをビッグスクーターと呼ぶ場合もある。

クラッチ操作が必要ないため、扱いやすい。荷物の収納ができ、しかも長距離走行ができることは特徴である。スクータータイプだから、近年女性にも人気がある様子。

●大型ツアラー



©Honda

大型のツアラーは、排気量が400ccを超え、長距離移動のため設計されたバイクである。

余裕のあるトルクでゆったりと走行ができ、充実した装備で長旅を満喫できる。自分に合ったカスタムを施せば更に快適にツーリングを楽しめる。バイクの醍醐味を味わえる魅力的なバイクである。

●クルーザー



©Honda

クルーザーは、多くが排気量250cc以上で、語源の通り(cruise=巡行)、適度な速度で長い距離を走行する事を得意としたカテゴリーである。

低く長い(ロー&ロングと呼ばれる)堂々としたスタイリングと、長距離を移動するのに適したゆとりのあるライディングポジションが特徴となる。

●オフロードバイク



©Honda

オフロードバイクとは、50cc~400ccの排気量が主流。

公道以外の山道や林道、岩場、砂利道、清流など、起伏が多いオフロードを走行するためにつくられたバイク。

オフロードバイクは、重心が高く、低速時でもバランスがとりやすいのが特徴。立ったまま操縦する場合もある。

●トライアルバイク



©Honda

トライアルバイクは125cc~250cc前後で、競技用途が目的。

トライアル(Observed trials, Motorcycle trials)は高低差や傾斜が複雑に設定されたコースを、オートバイに乗ったままで走り抜けることができるかを競うオートバイ競技。

●スポーツバイク



©Honda

スポーツバイクは250cc~1000ccが主流で、「走る、曲がる、止まる」と言われる走行性能が優れた二輪バイク。

アスファルトコンクリートのレーストラックや道路での速度、加速、ブレーキング、コーナリングのために設計され、最適化されたバイクである。これらは主に、他のオートバイと比較して、快適性、燃費、安全性、騒音低減、保管性を犠牲にしてパフォーマンスを重視して設計されている。

●アドベンチャーバイク



©Honda

アドベンチャーバイクの排気量は、主に600cc~1200cc程が主流。

大型オフロードバイクのテイストを受け継いだ長距離ツアラー向けのマシン。荒れた路面を走りきる走破性の高さはもちろん、高速走行中の安定感も抜群で、オンとオフを両方こなせるところが魅力。

●スクーター



©Honda

スクーターは、50cc~125cc前後の排気量。

オートバイのうち、運転者の足元にあるステップ状のフロアに足を乗せて運転する車種の総称である。日常に気軽に使用される車種である。

●その他

以上の車種以外に、メーカーにより、その他多くの車種・名称も存在する。

2 調査概要と考察

2.1 実施概要

下記のように調査を行った。

- 実施期間:6月22日～23日
- 実施場所:オンラインで実施
- 使用ソフト:Google form
- 回答者数:43名(有効回答)

2.2調査票の構成

●説明文

調査票の冒頭に調査の目的やデータの使用範囲など研究倫理も含めて挨拶・説明。

●回答者属性

次に、回答者の①性別、②年齢や③運転歴などの基本データを収集する設問。(図1)

●提示図式

乗車姿勢についての設問には、まずジャンルによって二輪バイクを8種類に分類し、車種のシルエットと乗車姿勢の図式を用意した。(図2は一例)



図2

●設問

各ジャンルでは、左がバイクのシルエット、右が乗車姿勢のイメージを提示しながら、姿勢の格好良さをSD法で「すごく格好良い」(=1点)から、「すごく格好良くない」(=7点)まで、7段階で質問する。

バイクの乗車姿勢についての調査

名古屋学芸大学 大学院修士1年 日比野太郎と申します。
二輪車(バイク)の乗車姿勢の見た目の魅力をテーマに研究をしています。
つきましては、大変お手数ですが下記のアンケートにご協力をお願いします。
尚、ご回答いただきましたデータについては、今回の研究のみで利用することとし、それ以外に利用することはありませんのでご安心ください。

[Google にログイン](#)すると作業内容を保存できます。 [詳細](#)

性別

男性

女性

回答したくない

年齢

19歳以下

20～29歳

30～39歳

40～49歳

50歳～59歳

60～69歳

70～79歳

80歳以上

バイクの運転歴

乗ってない

1年以下

1～3年

3～5年

5～10年

11年以上

[次へ](#)
[フォームをクリア](#)

このフォームは名古屋学芸大学st 内部で作成されました。
[不正行為の報告](#)

Google フォーム

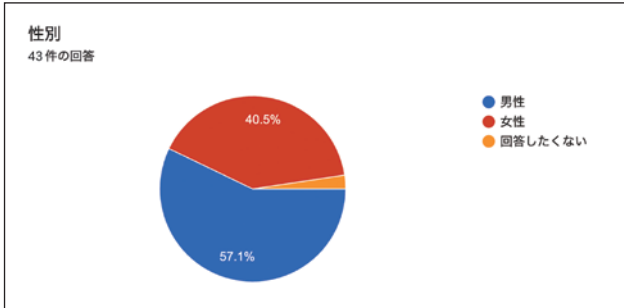
図1

3 集計と分析

3.1 回答者の構成

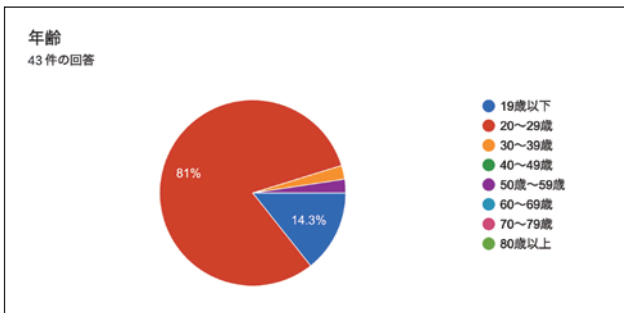
●性別の構成

43名有効回答者の中、男性24名(57.1%)、女性17名(40.5%)、無回答2名となった。



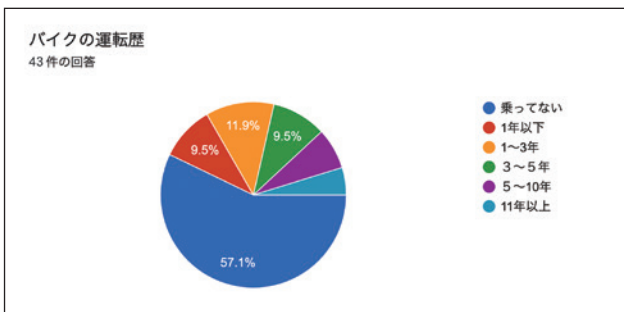
●年齢の構成

10代、20代が95%以上を占める結果となった。年齢分布の偏りがあった。



●運転歴の構成

乗ってないと答えた回答者が多くを占めたが、11年以上のベテランライダーもいた。



3.2 考察

各ジャンル車種の嗜好評価(1=すごく格好良い、7=すごく格好良くない)の点数を集計し、性別・年齢別・運転歴などで平均値を算出してから比較分析(クロス分析)を行って、傾向を考察した。

●年齢別の考察

比較分析の集計(表1)により、10代と20代、30代回答者の評価上位車種が一致であった。

一位:オフロードバイク(10代=1.8、20代=2.8、30代=1.0)

二位:スポーツバイク(10代=1.5、20代=2.3、30代=1.0)

20代からは微増傾向(徐々に格好良さが感じにくくなっていく)だが、基本的にオフロードバイクとスポーツバイクの乗車姿勢を格好良く感じる事が分かった。

他の車種と比べて、上位両者とも前傾姿勢の座り方だから、若い世代は前傾の乗車姿勢が格好良いと思う傾向が判った。

【オフロードバイクの乗車姿勢】(10～30代の一位)



【スポーツバイクの乗車姿勢】(10～30代の二位)



なお、30代、50代、60代のサンプル数(回答者)が少ない為、統計学的な意味性は低いだが、50代のバイク運転歴11年以上のベテランライダーは、大型ツアラーを好む傾向があることが判った。

運転歴が長い為、二輪バイクへの愛が強く長距離ツーリングもしたい。また、年齢と共に経済力・消費力も高くなり、高価な車種も購入できると推測する。他にも、足腰などの身体上の理由もゆったりとした乗車姿勢を好む理由として挙げられる。

【大型ツアラーの乗車姿勢】(50代の一位)



搭乗する経験がなく、二輪バイクを見るだけの未経験者にとって、オフロードバイクが格好良いと感じるが、経験者にとって、実際に運転する際、他者から格好良く見られる事はツーリングの醍醐味だと推論できる。

この「見る」・「見られる」の相違な立場により嗜好評価が違い、感性要因の構造が異なることが判った。

【オフロードバイクの乗車姿勢】(未経験者の一位)



●経験値別の考察

二輪バイクに乗った事がまったく無い回答者(未経験者)と経験者の回答では、格好良さの1位は明らかに違った(表2)。

未経験者はオフロードバイクの乗車姿勢が格好良いのに対して、10年以下運転歴の経験者はクルーザーの乗車姿勢が格好良いと感じることが分かった。

年齢	回答者数	ビッグスクーター	大型ツアラー	クルーザー	オフロードバイク	トライアルバイク	スポーツバイク	アドベンチャーバイク	スクーター
19歳以下	6	5.7	4.8	2.2	1.8	4.0	1.5	3.2	6.0
20～29歳	34	5.2	3.9	2.9	2.8	4.6	2.3	3.9	5.8
30～39歳	1	7	7	4	1	1	1	2	4
50～59歳	1	5	3	6	4	4	3	5	6
60～69歳	1	5	5	6	2	2	1	4	6

表1: 車種対年齢の比較分析

運転歴	回答者数	ビッグスクーター	大型ツアラー	クルーザー	オフロードバイク	トライアルバイク	スポーツバイク	アドベンチャーバイク	スクーター
乗ってない	25	4.7	4.3	3.4	2.0	4.5	2.2	3.6	5.5
1年以下	4	6.3	4.8	1.8	3.8	4.5	2.3	4.3	6.5
1～3年	5	6.2	4	1.4	3.8	4.2	1.8	3.4	6.2
3～5年	4	5.8	3.3	2.5	2.8	3.8	1.8	3.5	4.7
5～10年	3	6.0	3.0	2.0	2.3	5.0	2.0	3.7	7.0
11年以上	2	6	5	6.5	5.5	2.5	2.0	6	6.5

表2: 車種対運転歴の比較分析

4 結論・展望

4.1 結論

経験値(=運転歴の有無)によって、二輪バイクの乗車姿勢に対する感性要因が異なる。

二輪バイクの運転経験が少ない人は、乗車姿勢が見られる事を自身が考えていないので、前傾姿勢が好きな傾向がある。対して、二輪バイクに乗る人は見られる事を知り、上体を上げた姿勢を好むのではないかと推測ができた。

例えば、要人を誘導する白バイ(交通取締用自動二輪車)の隊員の乗車姿勢を警察官自身や二輪バイク経験者は格好良いと感じることに對し、未経験者は白バイ警察官の乗車姿勢を格好良いと強く感じないだろう。一方、オフロードバイクを格好良いと感じる未経験者は、二輪バイクを扱う難しさを理解できない為、外見で判断する。

オフロードバイクのライダーは悪路を走る事に集中する為、他者からの見られる意識が薄く乗車姿勢に対しての格好良いという結果は得られなかった。

この、「見る」、「見られる」といった思考が、対極的な感性要因を生み出した事が今回の調査で判った。

4.2 展望

ビギナーとベテランライダーの嗜好が相違することが本調査で判った。マーケティングの観点から、経験値ゼロ(二輪バイクに乗ったことがない人)の潜在消費者に対して、入門車種の乗車姿勢をオフロードバイクのような姿勢にする事が推奨できる。

しかし、従来オフロードバイクの本来の使用用途である悪路の走行には、操縦の技術が要求される。ビギナーがそういった走行を簡単に実現できる二輪バイクのデザイン・開発は簡単ではない。

そのため今後の展望は、初心者にも容易に操縦でき、オフロードバイクのような搭乗姿勢を両立できる二輪バイクが人気を集めると推測した。このように操縦性とビギナーに好まれるオフロードバイクの乗車姿勢を両立する魅力的な二輪バイクの造形を模索しながら、次の研究に結びつけたいと考えている。

参考文献

- [1]ホンダ技研. "HONDAバイクラインナップページ"ウェブサイト、
URL:<https://www.honda.co.jp/motor-lineup/>、
参照2024.1.10
- [2]Accela@バイク記事紹介 on X: "各バイクの乗車姿勢と一致する姿勢一覧"
URL:<https://images.app.goo.gl/gSJ8XXfsFRpzjqLC9>