



| | |
|--------------|---|
| Title | 自動車の固有名に見る階層性：メインネームとサブネーム命名の類型 |
| Author(s) | 蓑川, 恵理子 |
| Citation | 現代日本語研究. 2017, 9, p. 40-59 |
| Version Type | VoR |
| URL | https://doi.org/10.18910/61385 |
| rights | |
| Note | |

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

自動車の固有名に見る階層性

—メインネームとサブネーム命名の類型—

Hierarchy in the Proper Name of Cars:
Types of Naming of Main Name and Sub Name

蓑川 恵理子
MINOKAWA Eriko

キーワード：商品、命名、固有名、階層性、類型

要 旨

自動車の名前には二つの固有名がつけられているものが多い。それらをメインネーム、サブネームと呼び、経年的に観察すると大きく分けて五つの類型が見られた。①メインネーム単独型、②サブネーム付加型、③-1 サブネーム独立型>完全独立型、③-2 サブネーム独立型>メインネーム併存型、④メインネーム回帰型、⑤同時出現型である。なぜメインネームとサブネームをつけるのかと言えば、それは人気のある車をシリーズ化して、有名なメインネームで消費者を引き付け、様々な種類をサブネームで表すのである。また一つのメインネームで表しきれない何かをサブネームで表現すると考えられる。さらにメインネームとサブネームでは働きが異なる。

1. はじめに

これまで『自動車ガイドブック』掲載の「車名」を商品名と認めて分析対象とし、規定に従って商品名構成要素に分け、経年的に調査・分析を行ってきた。そして、商品名構成要素には必須成分と任意成分があること、それは時期によって異なることを明らかにした（蓑川恵理子 2016）。詳しく述べると自動車名の必須成分は<固有名>と<タイプ名>であり、それ以外は任意成分である。しかし、昔からずっとそうであったというわけではなく、本調査の範囲では

1960 年代までは＜社名・ブランド＞が必須成分であった。そして、1970 年代後半から 1980 年代後半までは＜スタイル名＞が、1970 年代以降は＜タイプ名＞と＜固有名＞が必須成分である。自動車名の必須成分を明らかにしたことにより、その必須成分によって「他との識別」が行われ、何によって識別するかは時期によって異なり、変化していることがわかった。1. 他社製品と識別する時期、2. 形態・大きさで識別する時期、3. 個別に識別し、同時にカセット効果（柳父章 1976）でイメージ・アップを図る時期、というように変化しているのである。さらに、何のために名前をつけるのかという、根本的な問い合わせて考察した。自動車名の場合は、①他との識別、②呼称を与える、③開発意図の明示、④商品コンセプトの訴求という四つの目的のために名前をつけると考えられる。

しかし、上の四つの目的や動機のために商品に名前をつけるとしても、各構成要素が並列に位置しているわけではなく、それぞれの構成要素が上位・下位関係にあるというように、階層性¹⁾をなしている。そこで本稿では、＜固有名＞が二つつけられているメインネームとサブネーム²⁾を観察し、経年的調査から命名の類型を見出す。

2. メインネームとサブネーム

自動車名に特徴的に見られる、＜固有名＞が二つつけられているものの類型を観察する。ここにも上位下位関係があり、並列的に二つの名前がつけられているのではない。メインネームと呼ぶにふさわしい、初めにつけられた名前、たとえば＜固有名＞「カローラ レビン」の「カローラ」と、ブランド展開する際につけられたサブネームとでも呼ぶべき下位分類の名前の「レビン」というような二つの固有名がある。このような名づけは家電製品でも見られるが、自動車名の方が多い見られ、自動車名の名づけの特徴の一つだと考えられる。

ここでいう「メイン」と「サブ」とは、上位・下位（包摂）関係を表す。「メイン」は言語学で言う「主要部」という意味ではなく、「主題と副題」というときのような一般的な意味で用いている³⁾。

以下で、先述のような名づけの類型化を行い、なぜこのような命名行為が行われるのかを考察する。

3. 資料

一般財団法人日本自動車工業会の自動車図書館所蔵『自動車ガイドブック』を資料⁴⁾とする。当該資料の「乗用車」の章の、仕様書の車名欄に書かれている名前を、自動車の商品名と認め、分析対象とする。

本稿では1954年から2011年まで、3年ごと、20年分の資料を用い、通算57年間を調査対象とする。また、調査対象企業としてトヨタ・日産・ホンダの3社を選んだのは2013年時点での販売台数の上位3社であることによる⁵⁾。

4. 調査対象の商品名数

前節で述べたように『自動車ガイドブック』の、「乗用車」の章に掲載されたトヨタ・日産・ホンダの自動車名を分析対象とする。掲載されている自動車の数は年によって異なる。表1に本データで対象とした1954年から2011年までの自動車（名）の年別の数を示す。

表1：調査対象年の3社の乗用車（車名）数

| | 1954 | 1957 | 1960 | 1963 | 1966 | 1969 | 1972 | 1975 | 1978 | 1981 | 1984 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| トヨタ | 1 | 2 | 3 | 13 | 32 | 43 | 62 | 83 | 69 | 90 | 105 |
| 日産 | 3 | 3 | 6 | 11 | 33 | 43 | 59 | 67 | 90 | 136 | 130 |
| ホンダ | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 13 | 23 | 12 | 20 | 30 | 47 |
| 合計 | 4 | 5 | 9 | 25 | 71 | 99 | 144 | 162 | 179 | 256 | 282 |

| | 1987 | 1990 | 1993 | 1996 | 1999 | 2002 | 2005 | 2008 | 2011 | 合計 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| トヨタ | 95 | 98 | 106 | 120 | 91 | 88 | 78 | 65 | 71 | 1315 |
| 日産 | 89 | 94 | 93 | 114 | 66 | 31 | 34 | 37 | 43 | 1182 |
| ホンダ | 54 | 54 | 56 | 85 | 113 | 63 | 54 | 41 | 40 | 712 |
| 合計 | 238 | 246 | 255 | 319 | 270 | 182 | 166 | 143 | 154 | 3209 |

5. 自動車名の商品名構成要素の規定

本研究では、普通名も含む一連の表現を商品名と認めて、それを商品特性を考慮して構成要素に分類する。その際、統語的関係ではなく、その商品の何を表すのかという意味を考慮し、各商品における歴史的側面（新しい機能や装備、形態その他の特徴など）を基に分類を行った。自動車名は次の8種類に分かれている。①社名・ブランド、②類概念、③スタイル名、④機能名、⑤動力源、⑥

タイプ名、⑦固有名、⑧排気量である。詳しくは蓑川（2016）を参照されたい。

6. 自動車名の階層性

小川孔輔（2004）は、ブランドの階層性について「筆者自身はブランド（名）の構造は最大5階層だと考えている。それは、企業ブランド、事業ブランド、ファミリーブランド、個別ブランド（商品ブランド）、サブブランド（属性ブランド）の5階層である」と述べ、「3階建では『サッポロ芳醇生ブロイ』ということになる。一番上が企業ブランド（サッポロ）、真ん中が属性ブランド名（芳醇生）、一番下が商品ブランド名（ブロイ）である」としている。筆者（以下蓑川）が清涼飲料について設定した商品名構成要素に当てはめると、＜社名＞にあたるのが「サッポロ」、＜成分・製法名＞が「芳醇生」、＜固有名＞が「ブロイ」ということになる。これまで筆者は、商品名構成要素を並列の要素として扱ってきた。しかし、主に＜タイプ名＞は＜固有名＞の下位分類を表すとも考えらえる。そして、自動車名でよく見られるのが、＜固有名＞の中の「メインネーム」と「サブネーム」である。＜固有名＞の中に固有名が二つ名づけられているものである。たとえば、「カローラ レビン」「クラウン マジェスタ」のようなものである。

小川（1994）は、ブランドの階層性として、自動車のケースでは以下のように述べている。

階層の一番上が、企業ブランド名（Corporate Brand）です。自動車の場合では、「トヨタ」「日産」「ホンダ」「いすゞ」「スズキ」などがそれにあたります。（中略）乗用車という製品のカテゴリーは、階層分類では製品クラス（Product Class）にあたります。（中略）

一般的な製品クラスの下に、カローラというファミリー・ブランド名がきます。その下が、個別ブランド名になります。カローラ・アクシオ、カローラ・フィルダー、カローラ・ルミオンなどは個別ブランド名です。自動車業界では、ブランドのこのレベルを、「モデル」とか「車名」と呼んでいます。排気量、内装、エンジン、種々の装備類など、さらに具体的で細かな製品スペックがその下にきます。製品の階層で、これらは、「製品仕様名」「形式」「型番」などと呼ばれます。

上記先行研究では「カローラ」を「ファミリー・ブランド名」、「カローラ・アクシオ」全体を「個別ブランド名」と呼んでいる。しかし、本稿では井元貴幸（2012）に従い、たとえば「カローラ・アクシオ」を「カローラ」と「アクシオ」に分け、それぞれを、メインネーム、サブネームと呼ぶことにする。

メインネームとサブネームによる名づけを経年的に観察すると、以下の五つの類型を見出すことが出来る。

- ①メインネーム単独型…セドリック
- ②サブネーム付加型…カローラ、クラウン、ブルーバード
- ③サブネーム独立型
 - 完全独立型…クイント、コロナ、シティ
 - メインネーム併存型…アコード
- ④メインネーム回帰型…サニー、シビック
- ⑤同時出現型…ティーダ

次にそれぞれの類型を見ていく。

6. 1. メインネーム単独型

これはサブネームがつけられない、もともとの＜固有名＞のみで販売が継続されている型である。表2に「セドリック」の＜固有名＞出現数を示す。

表2：セドリック（日産）

| | | |
|------|-------|---|
| 1960 | セドリック | 2 |
| 1963 | セドリック | 5 |
| 1966 | セドリック | 8 |
| 1969 | セドリック | 6 |
| 1972 | セドリック | 8 |
| 1975 | セドリック | 8 |
| 1978 | セドリック | 7 |
| 1981 | セドリック | 6 |
| 1984 | セドリック | 8 |
| 1987 | セドリック | 6 |
| 1990 | セドリック | 6 |
| 1993 | セドリック | 6 |
| 1996 | セドリック | 7 |
| 1999 | セドリック | 3 |
| 2002 | セドリック | 2 |
| 2005 | セドリック | 1 |
| 2008 | セドリック | 1 |
| 2011 | セドリック | 1 |

表からもわかるように、「セドリック」の名前しか用いられていない。

6. 2. サブネーム付加型

「カローラ」(表3)は、「レビン」「30」「II」「セレス」「ツーリング」「スペシオ」「フィルダー」「ランクス」「アクシオ」「ルミオン」と次々にサブネームがメインネームに付加されている。しかしサブネームが独立することはない。2008年にはメインネーム単独の商品がなくなり、サブネームが付加された商品だけとなっている。

表3：カローラ（トヨタ）

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------|------|---|---------|--------|----|--------|---|-----------|---|----------|---|--|--|--|
| 1966 | カローラ | 3 | | | | | | | | | | | | |
| 1969 | カローラ | 7 | | | | | | | | | | | | |
| 1972 | カローラ | 8 | カローラレビン | 1 | | | | | | | | | | |
| 1975 | | | | カローラ30 | 12 | | | | | | | | | |
| 1978 | カローラ | 7 | カローラレビン | 1 | | | | | | | | | | |
| 1981 | カローラ | 5 | カローラレビン | 1 | | | | | | | | | | |
| 1984 | カローラ | 5 | カローラレビン | 2 | | カローラII | 6 | | | | | | | |
| 1987 | カローラ | 5 | カローラレビン | 1 | | カローラII | 3 | | | | | | | |
| 1990 | カローラ | 5 | カローラレビン | 1 | | カローラII | 3 | | | | | | | |
| 1993 | カローラ | 4 | カローラレビン | 1 | | カローラII | 2 | カローラセレス | 1 | | | | | |
| 1996 | カローラ | 5 | カローラレビン | 2 | | カローラII | 2 | カローラセレス | 1 | | | | | |
| 1999 | カローラ | 1 | カローラレビン | 1 | | | | カローラツーリング | 1 | カローラスパシオ | 2 | | | |
| 2002 | カローラ | 1 | | | | | | | | カローラスパシオ | 1 | | | |
| 2005 | カローラ | 1 | | | | | | | | カローラスパシオ | 1 | | | |
| 2008 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-----------|---|----------|---|----------|--|---|----------|---|--|--|--|--|--|
| 1966 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1969 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1972 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1975 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1978 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1981 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1984 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1987 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1990 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1993 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1996 | | | | | | | | | | | | | | |
| 1999 | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | カローラフィルダー | 2 | カローラランクス | 1 | | | | | | | | | | |
| 2005 | カローラフィルダー | 1 | カローラランクス | 1 | | | | | | | | | | |
| 2008 | カローラフィルダー | 1 | | | カローラアクシオ | | 2 | カローラルミオン | 1 | | | | | |
| 2011 | カローラフィルダー | 1 | | | カローラアクシオ | | 2 | カローラルミオン | 1 | | | | | |

高級車は「セドリック」「レジェンド」のように、サブネームはつけられないのではないかと推測したが、1955年の販売開始から36年たって、1991年に「クラウンマジェスタ」が販売された。「クラウン」はメインネームのみの車種も継続して販売されている（表4）。

表4：クラウン（トヨタ）

| | | | | | | |
|------|------|----|-----------|---|------------|---|
| 1957 | クラウン | 2 | | | | |
| 1960 | クラウン | 2 | | | | |
| 1963 | クラウン | 6 | | | | |
| 1966 | クラウン | 11 | | | | |
| 1969 | クラウン | 12 | | | | |
| 1972 | クラウン | 9 | | | | |
| 1975 | クラウン | 13 | | | | |
| 1978 | クラウン | 9 | | | | |
| 1981 | クラウン | 6 | | | | |
| 1984 | クラウン | 6 | | | | |
| 1987 | クラウン | 6 | | | | |
| 1990 | クラウン | 6 | | | | |
| 1993 | クラウン | 4 | クラウンマジェスタ | 2 | | |
| 1996 | クラウン | 4 | クラウンマジェスタ | 2 | | |
| 1999 | クラウン | 3 | クラウンマジェスタ | 2 | | |
| 2002 | クラウン | 3 | クラウンマジェスタ | 1 | クラウンコンフォート | 1 |
| 2005 | クラウン | 3 | クラウンマジェスタ | 1 | クラウンコンフォート | 2 |
| 2008 | クラウン | 5 | クラウンマジェスタ | 1 | クラウンコンフォート | 1 |
| 2011 | クラウン | 5 | クラウンマジェスタ | 1 | クラウンコンフォート | 1 |

表5では、「ブルーバードマキシマ」から「マキシマ」が独立しているが、その後も「ブルーバード」は使用されている。ただ「マキシマ」は成功しなかつたのか⁶⁾、本データでは2年分しか現れず、「ブルーバード」も単独では1999年まで、サブネームがついた形で存在している（「ブルーバードシルフィ」）

表5：ブルーバード・マキシマ（日産）

| | | ブルーバード | | | マキシマ | | |
|------|--------|--------|----------|---|------------|------|---|
| 1960 | ブルーバード | 3 | | | | | |
| 1963 | ブルーバード | 5 | | | | | |
| 1966 | ブルーバード | 8 | | | | | |
| 1969 | ブルーバード | 12 | | | | | |
| 1972 | ブルーバード | 4 | ブルーバードU | 7 | | | |
| 1975 | | | ブルーバードU | 8 | | | |
| 1978 | ブルーバード | 12 | | | | | |
| 1981 | ブルーバード | 11 | ブルーバードAD | 1 | | | |
| 1984 | ブルーバード | 5 | ブルーバードAD | 1 | ブルーバードマキシマ | 2 | |
| 1987 | ブルーバード | 5 | | | ブルーバードマキシマ | 1 | |
| 1990 | ブルーバード | 6 | | | | マキシマ | 2 |
| 1993 | ブルーバード | 6 | | | | マキシマ | 1 |
| 1996 | ブルーバード | 7 | | | | | |
| 1999 | ブルーバード | 2 | | | | | |
| 2002 | | | | | ブルーバードシルフィ | 1 | |
| 2005 | | | | | | | |
| 2008 | | | | | ブルーバードシルフィ | 1 | |
| 2011 | | | | | ブルーバードシルフィ | 1 | |

6. 3. サブネーム独立型

6. 3. 1. サブネーム独立型>完全独立型

発売当初の<固有名>「クイント」での販売期間は短く、サブネームが付加された「クイントインテグラ」の出現数が急激に増加した後、サブネームが独立し、その後メインネームが使用されることはない（表6）。

表6：クイント・インテグラ（ホンダ）

| | | クイント | | インテグラ | |
|------|------|-----------|---|---------|----|
| 1981 | クイント | 3 | | | |
| 1984 | クイント | 2 | | | |
| 1987 | | クイントインテグラ | 9 | | |
| 1990 | | | | インテグラ | 6 |
| 1993 | | | | インテグラ | 4 |
| 1996 | | | | インテグラ | 10 |
| | | | | インテグラSJ | 3 |
| 1999 | | | | インテグラ | 17 |
| 2002 | | | | インテグラ | 2 |
| 2005 | | | | インテグラ | 2 |
| 2008 | | | | | |

「コロナ」（表7）は、1969年に「コロナマークII」となって、その後「マークII」が独立する。しかし、それだけではなく、「コロナ」はまた新たに次々とサブネームを付加した車種を販売している（「コロナ EXIV」「コロナプレミオ」）。そして第二弾として「コロナプレミオ」がまた「プレミオ」として独立し、メインネームは完全に使用されなくなる。

表7：コロナ・マークII（トヨタ）

| | | コロナ | | | マークII | |
|------|-----|----------|---------|---|-----------|----|
| 1960 | コロナ | 1 | | | | |
| 1963 | コロナ | 4 | | | | |
| 1966 | コロナ | 11 | | | | |
| 1969 | | コロナマークII | 11 | | | |
| 1972 | コロナ | 6 | | | マークII | 9 |
| 1975 | コロナ | 8 | | | マークII | 12 |
| 1978 | コロナ | 8 | | | マークII | 5 |
| 1981 | コロナ | 6 | | | マークII | 6 |
| 1984 | コロナ | 6 | | | マークII | 6 |
| 1987 | コロナ | 6 | | | マークII | 6 |
| 1990 | コロナ | 3 | コロナEXIV | 3 | マークII | 6 |
| 1993 | コロナ | 3 | コロナEXIV | 3 | マークII | 3 |
| 1996 | | | コロナEXIV | 3 | マークII | 4 |
| 1999 | | | コロナプレミオ | 1 | マークII | 2 |
| 2002 | | | プレミオ | 1 | マークII | 2 |
| 2005 | | | プレミオ | 1 | マークIIブリット | 1 |
| 2008 | | | プレミオ | 1 | マークX | 1 |
| 2011 | | | プレミオ | 1 | マークX | 1 |
| | | | | | マークシオ | 2 |
| | | | | | マークシオ | 1 |

「コロナ」から独立した「マークⅡ」は、新たにサブネームをつけた車を出し（「マークⅡブリット」）、その後「マークⅡ」はなくなり、「マークX」となる。さらに「マークX」にもサブネーム「ジオ」が付いた車が販売されているが、「マークX」も継続して販売されている。

「コロナマークⅡ」から「マークⅡ」、「コロナプレミオ」から「プレミオ」が独立したパターンである。

表8では、メインネームから始まり、サブネームが付加される時期があり、その後数年、本データでは空白の時期があるが、その後はサブネーム「フィット」が独立した形で出現し、それにまたサブネームがつく名前（「フィットエリア」「フィットシャトル」）もある。

表8：シティ（ホンダ）

| | シティ | フィット | | |
|------|-------|-----------|-----------|------------|
| 1984 | シティ 6 | | | |
| 1987 | シティ 3 | | | |
| 1990 | シティ 2 | シティフィット 1 | | |
| 1993 | | シティフィット 1 | | |
| 1996 | | | | |
| 1999 | | | | |
| 2002 | | フィット 3 | | |
| 2005 | | フィット 3 | フィットエリア 1 | |
| 2008 | | フィット 3 | | |
| 2011 | | フィット 4 | | フィットシャトル 3 |

6. 3. 2. サブネーム独立型>メインネーム併存型

表9では、「アコード」に「インスピアイア」というサブネームが付加された時期がしばらくあって、その後「インスピアイア」が独立している。2008年にはメインネームが見られなかつたが、2011年にはまたメインネームのみと、サブネームが付加された形、およびサブネームが独立した形の3種が見られた。

表9：アコード・インスパイア（ホンダ）

| | | アコード | | | インスパイア | | |
|------|------|------|------------|------------|----------|----------|-----------|
| 1978 | アコード | 8 | | | | | |
| 1981 | アコード | 8 | | | | | |
| 1984 | アコード | 11 | | | | | |
| 1987 | アコード | 6 | アコードエアロデッキ | 3アコードCA | 2 | | |
| 1990 | アコード | 6 | | アコードインスパイア | 4 | | |
| 1993 | アコード | 6 | | アコードインスパイア | 1アコードイトバ | 2 | インスパイア 2 |
| 1996 | アコード | 9 | | | | | インスパイア 5 |
| 1999 | アコード | 8 | | | | | インスパイア 3 |
| 2002 | アコード | 5 | | | | | インスパイア 2 |
| 2005 | アコード | 7 | | | | | インスパイア 3 |
| 2008 | | | | | | | インスパイア 1 |
| 2011 | アコード | 1 | | | | アコードツアラー | 1インスパイア 1 |

6. 4. メインネーム回帰型

「サニー」（表10）は、「カリフォルニア」「バネット」「バネットラルゴ」「ルプリ」「NISMO」と様々なサブネームが付くが、1996年以降はメインネームの「サニー」のみである。サブネームが成功しなかった例かもしれない。

「サニー」は2004年10月で製造中止となり、本データでも2002年までしか現れない。

表10：サニー（日産）

| | | | | | | | |
|------|-----|----|------------|----------|-------------|---------|------------|
| 1966 | サニー | 2 | | | | | |
| 1969 | サニー | 14 | | | | | |
| 1972 | サニー | 8 | | | | | |
| 1975 | サニー | 7 | | | | | |
| 1978 | サニー | 10 | | | | | |
| 1981 | サニー | 10 | サニーカリフォルニア | 2サニーバネット | 2 | | |
| 1984 | サニー | 6 | サニーカリフォルニア | 2サニーバネット | 1サニーバネットラルゴ | 1サニールプリ | 1 |
| 1987 | サニー | 4 | サニーカリフォルニア | 1 | | | サニーNISMO 1 |
| 1990 | サニー | 4 | サニーカリフォルニア | 1 | | | |
| 1993 | サニー | 5 | サニーカリフォルニア | 1 | | | |
| 1996 | サニー | 3 | | | | | |
| 1999 | サニー | 2 | | | | | |
| 2002 | サニー | 1 | | | | | |

「シビック」（表11）も、「カントリー」「シャトル」「フェリオ」とサブネームがつけられたが、2005年以降はメインネームのみとなっている。本データでは2011年には「シビック」の＜固有名＞は現れない。

メインネーム回帰型は、やはりメインネームの人気が根強く、メーカーもそれに期待をかけて元に戻す命名をするのではないかと考えられる。

表 11：シビック（ホンダ）

| | | | | | | | |
|------|-------|----|-----------|----------|---|----------|---|
| 1972 | シビック | 6 | | | | | |
| 1975 | CIVIC | 12 | | | | | |
| 1978 | シビック | 11 | | | | | |
| 1981 | シビック | 6 | シビックカントリー | 1 | | | |
| 1984 | シビック | 8 | | シビックシャトル | 4 | | |
| 1987 | シビック | 10 | | シビックシャトル | 4 | | |
| 1990 | シビック | 6 | | シビックシャトル | 3 | | |
| 1993 | シビック | 3 | | シビックシャトル | 2 | シビックフェリオ | 5 |
| 1996 | シビック | 4 | | | | シビックフェリオ | 5 |
| 1999 | シビック | 4 | | | | シビックフェリオ | 7 |
| 2002 | シビック | 5 | | | | シビックフェリオ | 4 |
| 2005 | シビック | 2 | | | | | |
| 2008 | シビック | 3 | | | | | |

6. 5. 同時出現型

まだ1例しか見つかっていないので、類型として立てられるかどうかは不明である（表12）。通常はメインネームのみの時期がしばらくあったのち、サブネームがつけられることが多い。しかしこの例は2005年にメインネームの「ティーダ」とそれにサブネームがついた「ティーダラティオ」が同時に現れている。そして2011年時点では、メインネームとサブネームが独立した形で存在している。

表 12：ティーダ・ティーダラティオ（日産）

| | | | | | | |
|------|------|---|----------|---|------|---|
| 2005 | ティーダ | 2 | ティーダラティオ | 1 | | |
| 2008 | ティーダ | 1 | ティーダラティオ | 1 | | |
| 2011 | ティーダ | 1 | | | ラティオ | 1 |

7. シリーズ化のメリット

以上見てきたように、さまざまな自動車がサブネームをつけることでシリーズ化されている。商品であるため、売り上げ不振の車は市場から消えることを考えると、シリーズ化される車というのは売り上げが好調であり、長期間にわたって製造・販売されるのだろう。その過程で、同じく固有名でありながら、スタイルや用途、ターゲット、コンセプトが異なるものにサブネームがつけられ、シリーズ化されると考えられる。

6.2節の表3を見ると「カローラ」のサブネームは10種類に上る。一般社団法人日本自動車販売協会連合会の調べによると、カローラは1985年からの資料では2007年まで約20年間、2002年の2位を除いて売り上げ1位を維持している⁷⁾。複数の企業が毎年さまざまな車を製造・販売している中で、これだけ長期間、乗用車の中で売り上げ1位を記録するということは、いかに消費者に人気があったかがわかる。人気のある車種はメーカーでも、ニーズに答えて造り続けるだろう。ただし、同じものではなく、商品は日々技術革新が行われている。そこでサブネームをつけてシリーズ化したり、<固有名>以外の構成要素で従来の車との違いを見せたりしながら市場に出すと思われる。まず、消費者に知名度の高い<固有名>で引きつけておいて、下位分類となる大きさや目的、価格帯の異なる商品をサブネームをつけた車で展開することが出来る。

自動車名は複数の商品名構成要素や、<固有名>の中のサブネームによって階層化が行われ、消費者に人気のあるメインネームで安心感や親近感および信頼を持たせて、その上でサブネームにより、さまざまな種類の車を市場に出すという方策が採られていると考えられる。

8. なぜ<固有名>を二つつけるのか

前節で述べたように、<固有名>を二つつける理由は、そうすることによってシリーズ化し、人気のある車のメインネームで消費者を引き付けておいて、多様化するニーズに応えるためだと考えられる。これは、多品種の車を製造・販売する際の方策の一つであろう。しかし、多品種の車の違いの見せ方には、<固有名>以外の<スタイル名><機能名><タイプ名><排気量>などを使用する方法もある。実際、それも行われている。では<固有名>以外の商品名構成要素を使用するだけではなく、<固有名>の中に階層性を持たせて、上位・下位関係のメインネームとサブネームをつけるのはなぜだろうか。やはり消費者が覚える名前は<固有名>であるということが最も重要だろう。蓑川(2016)で述べたように四つの商品命名の動機、①他との識別、②呼称を与える、③開発意図の明示、④商品コンセプトの訴求のすべてに関わっているのが<固有名>である。「商品名」という用語と一般に同義と考えられているのが<固有名>であるという点からも重要性が分かる。消費者が名前を覚える、<固有名>で

呼ぶ、商品を〈固有名〉でイメージする、親近感やあこがれを持つなどの特徴や機能が〈固有名〉にはある。したがってそこで一つの〈固有名〉では表しきれない何かをサブネームで表現するのだろう。

一方、同じ〈固有名〉でも、メインネームとサブネームでは働きが異なるのではないだろうか。メインネームは他社製品や同一企業の他の車との識別に用いられると考えられる。しかしサブネームは、同一メインネームの車種の中での識別に使用されるのだろう。同じメインネームの車の中での差別化の役割がある。

9. メインネームとサブネーム命名の類型はなぜ複数あるのか

6節ではメインネームとサブネームの命名の類型が大きく分けると五つ、細かく分けると六つになるを見た。ではなぜそのように類型が複数あるのだろうか。その理由を追究するために車名別の自動車販売台数を手掛かりに考えてみたい。

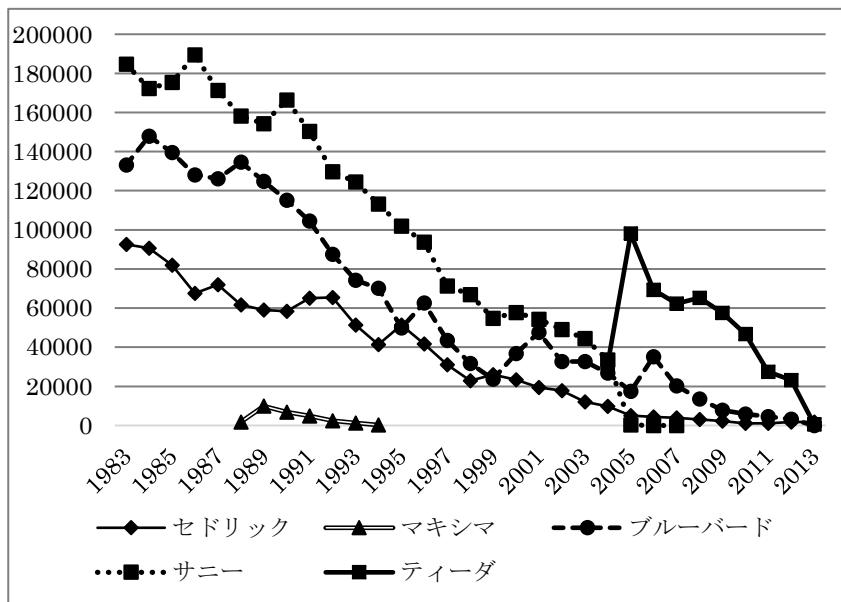


図1：日産の車名別販売台数

コトラー（1980）は、「製品の売上動向とその収益性は、時間とともに変化していくと考えられる」とし、「製品ライフサイクルは（中略）S字型⁸⁾の曲線を描くのが普通である」と述べている。そして「この曲線は一般的に、導入、成長、成熟、衰退の四段階に区分されている」としている。上の図1を見ると1983年からの資料しかないため、後発のティーダを除いては大まかに見ると下降しているので、このコトラーの理論を当てはめるのは難しい。ただ、本データで「マキシマ」が独立した時と、「ティーダ」がメインネームのみとサブネームが付いた形の双方が販売された時、販売台数が増加している。ティーダの場合は、早い時期から強気の姿勢で販売攻勢に出たパターンで、同時出現型が奏功した例ではないだろうか。しかし、「サニー」は、1980年代から1990年代にかけてサブネームが複数つけられるが、本データではその命名行為も1993年までである。「サニー」という名前が大きな力を持っており、サブネームで補強することができなかつたために、メインネーム回帰型になったと考えられる。また「セドリック」がメインネーム単独型であるのは、販売台数を見ただけでは理由はわからない。高級車であるというイメージを保持するためかもしれない。この日産の例を見ると、販売台数の多い車種にサブネームをつけたということも考えられる。

図2はきれいなS字型とは言えないが、カローラとクラウンは低いところから始まって、徐々に上昇し、ピークを迎えてから下降に転じている。「カローラ」は1990年代に入って台数が減少しているとき、「セレス」「ツーリング」「スペシオ」が投入されている。図2では「カローラ」は1999年に最も販売台数が減少しているが、その分「スペシオ」が別のグラフになっているため、それを足せばそれほどの落ち込みではないと思われる。その後、2006年に台数が減少した後、本データでは「アクシオ」と「ルミオン」がサブブランドとして2008年から展開されている。これらのことから、コトラーの言う衰退期にサブネームをつけて、新たな購買意欲を搔き立てようしたり、消費者の多様なニーズに応えようしたりするのではないかと考えられる。

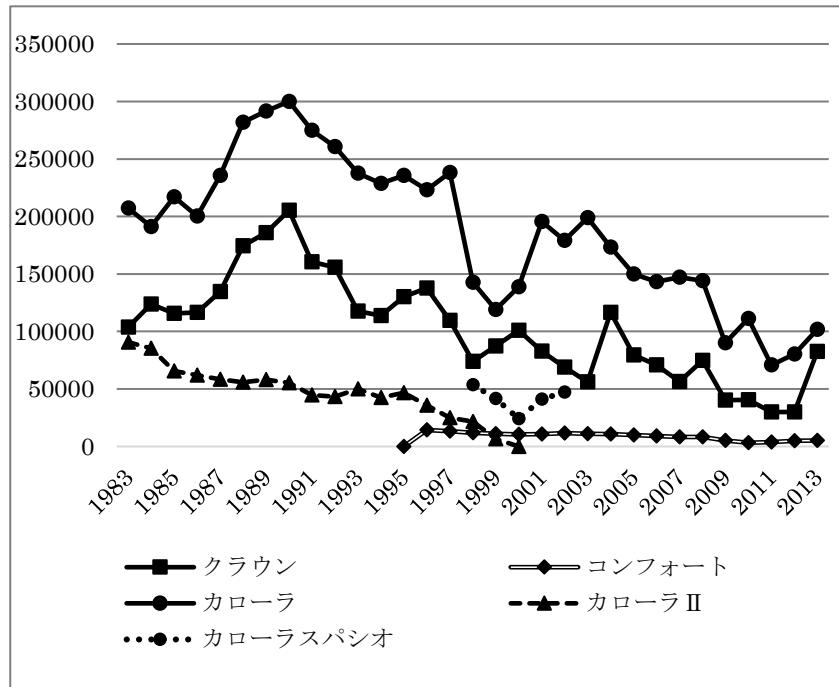


図2：クラウンとカローラ、およびその派生車種の販売台数

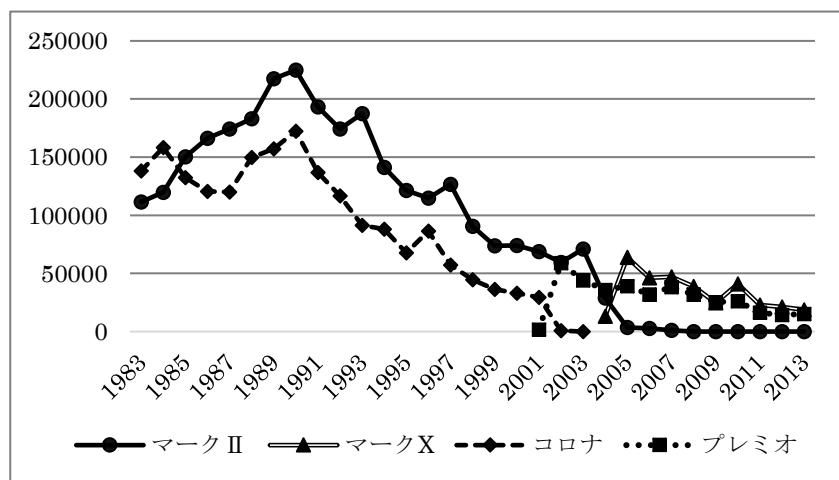


図3：コロナ・マークIIとその派生車種の販売台数

「コロナ・マークⅡ」という名づけが見られたのは本データでは1969年である。もともとのメインネームの車種を上回る例が「マークⅡ」であり、サブネーム独立型の中の完全独立型の代表例となっている。サブネームの命名が成功した例と言える。「マークⅡ」は成功例だが、「コロナ」は1987年にかなり販売台数が落ち込む。本データでは1990年に「コロナ EXIV」が、1996年に「コロナプレミオ」が登場する。ここでも販売台数の落ち込みに対するテコ入れとして、サブネームをつけて、イメージを一新し、新たな車種の投入で売り上げを挽回しようとしていると思われる。「コロナ」からは「マークⅡ」と「プレミオ」が、「マークⅡ」からは「X」が独立して成功している。完全独立型の好例である。

以上見てきたように、企業は売り上げを伸ばすためにさまざまなマーケティング戦略を練っている。その中でサブネームをつけて、それまでのメインネームのイメージを変えたり、多様化したり、新たな購買欲を高めたりするのだろう。その際、ただ固有名を二つつけるというだけではなく、そこには様々な類型がある。それはその時の企業の姿勢の反映である場合もある。また、衰退期に商品のテコ入れをしようとしたが、それがうまくいかずメインネームに回帰したり、ただサブネームを付加するパターンを繰り返し、結果的にうまくいかない場合もある。本稿で観察し、分析した類型は結果でもあるため、どの類型で命名すれば成功するというたぐいのものではない。企業のマーケティング戦略、販売努力の結果の一部がこのメインネームとサブネーム命名の類型に現れていると考えられる。

10. まとめと今後の課題

自動車名では<固有名>の中に二つの固有名が見られることが多い。人気のある車にメインネームとサブネームをつけることにより、シリーズ化するのである。それには経年的に観察すると複数の類型がある。①メインネーム単独型、②サブネーム付加型、③-1 サブネーム独立型>完全独立型、③-2 サブネーム独立型>メインネーム併存型、④メインネーム回帰型、⑤同時出現型の大きく分けて五つである。<固有名>を二つつけることは階層化することもある。

なぜ<固有名>を二つつけるのかと言えば、人気のある車をシリーズ化して、

消費者のニーズに応じた多品種の車を製造・販売するためである。また「固有名」は商品名構成要素の中でも重要なものであるため、そこに2種類の名前をつけることで、一つの「固有名」で表しきれないものを表現するのだと考えられる。またメインネームは他社製品や自社の他商品との識別に使用されるが、サブネームは同一車種の車の中での差別化に使用されるという、働きの違いがある。そのため二つの「固有名」が必要になるのではないかと考えられる。

またなぜ、「固有名」を二つつける命名行為に類型が複数あるのかについて検討した。企業は売り上げを伸ばすために様々な努力をする。そのマーケティング戦略の中で、サブネームをつけるというのも一方法だと考えられる。一般的には、販売台数が減少する、製品ライフサイクルでいうと衰退期にテコ入れのためにサブネームをつける場合があると考えられる。そして、メインネームの信頼性や親近感を保持したうえでサブネームをつけて成功するパターンもあれば、メインネームの影響力が大きすぎて、サブネームをつけても成功せず、メインネームに戻る例、サブネーム命名が奏功し、独立するパターン等さまざまある。また、販売当初から企業が積極的にサブネームをつけて、成功する同時出現型もある。これらは企業がさまざまなマーケティング戦略をとった結果でもあり、命名の類型が複数存在することになる。

本稿では「固有名」の中のメインネームとサブネームを観察することで、商品名の階層性について考察した。しかし、上でも述べたように、多品種の車を製造・販売する際には「固有名」以外の商品名構成要素も使用して、様々な種類の車を表現し分けている。今後は「固有名」も含めて、「固有名」以外の商品名構成要素がどのような階層性を示しているのかを観察し、分析したい。

注

- 1) ここでいう階層性とは、言語学でいう階層構造を指しているのではない。生物学でいう階層性のように上位のものが下位のものを含む関係を指す。
- 2) 井元（2012）の用語を使用する。
- 3) 「メイン」を主要部という意味でとらえると、たとえば「カローラ レビン」の場合、主要部後置言語である日本語では「レビン」が主要部だということになる。しかし本稿では、日本人の人名のように初め（左側）が苗字で家族

を表し、次（右側）が個人を表す名前であることと同様だと考え、「レビン」は「カローラ」の一種（家族の一員）であり、「レビン」は「カローラ」に含まれると考える。そのため、「カローラ」が「メイン」で、「レビン」が「サブ」であるとする。

- 4) 本資料は、第 20 卷（1973 年発行）までは「東京モーターショウ記念出版」とされ、東京モーターショー公式ガイドブックとしての位置づけが明確であった。同ショーアーが隔年開催になった 1974 年以降もショーアー休催年も含めて毎年発行され、その後は国産車を網羅した唯一の自動車年鑑と位置づけされるようになったが、現在もショーアー開催年には公式ガイドブックと認知されている（ウィキペディアより）。
- 5) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会のサイト上の「メーカー別販売台数」を参照。
- 6) 1994 年 8 月生産終了。日本向けはセフィーロに統合され、輸出車専用の名前になった（ウィキペディア）。
- 7) 直接の資料は「あのとき何が人気だった？新車乗用車販売台数ランキング（ソニー損保）」より。
- 8) 上昇局面と下降局面のそれぞれを指して S 字型と言っているものと思われる。

引用・参考文献

- 小川孔輔（1994）『ブランド戦略の実際 第 2 版』（第 2 版は 2011 年発行）日経文庫、日本経済新聞社
- 蓑川恵理子（2016）「なぜ商品に名前をつけるのか—自動車名の場合—」『語彙研究』13 号、語彙研究会
- 柳父章（1976）『翻訳とはなにか 日本語と翻訳文化』法政大学出版局
- Kotler, Philip (1980) *MARKETING MANAGEMENT : analysis, planning, control*[FORTH EDITION]Prentice-Hall, Inc. 村田昭治監修小坂恕・疋田聰・三村優美子訳『コトラー マーケティング マネジメント[第 4 版]競争的戦略時代の発想と展開』プレジデント社

参考サイト

一般社団法人日本自動車販売協会連合会のサイト上の「メーカー別販売台数」

<http://www.jada.or.jp/contents/data/hanbai/maker.html#> (2014.2.20
閲覧)

井元貴幸 (2012) 「これもクルマの進化? サブネームがメインネームに変わってしまったクルマたち」『クリッカー clicccar.com』三栄書房

<http://clicccar.com/2012/02/23/116321/> (2015.7.30 閲覧)

ウィキペディア「自動車ガイドブック」

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%87%AA%E5%8B%95%E8%BB%8A%E3%82%AC%E3%82%A4%E3%83%89%E3%83%96%E3%83%83%E3%82%AF> (2014.9.7 閲覧)

小川孔輔 (2004) 「ブランド構築と企業ブランドの求心力」『JAMAGAZINE』2004年2月号

<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200402/03.html>

<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200402/04.html>

<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200402/05.html> (2015.7.9 閲覧)

ソニー損保「あのとき何が人気だった? 新車乗用車販売台数ランキング」

http://www.sonysonpo.co.jp/infographic/ifga_car_ranking.html
(2015.9.9 閲覧)

日産・マキシマ

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%97%A5%E7%94%A3%E3%83%BB%E3%83%9E%E3%82%AD%E3%82%B7%E3%83%9E> (2016.7.28 閲覧)

資料

『第一回 全日本自動車ショウ OFFICIAL CATALOGUE 1954 出品者案内 (1954)
全日本自動車ショウ事務局

『第4回全日本自動車ショウ記念出版 自動車ガイドブック』(1957) 全日本
自動車ショウ事務局

『第7回全日本自動車ショウ記念出版 1960~61年版 第7巻 自動車ガイド
ブック』(1960) 社団法人自動車工業振興会

『第10回全日本自動車ショウ記念出版 1963~64年版 第10巻 自動車ガイ

ドブック』(1963) 社団法人自動車工業振興会

『第13回東京モーターショー記念出版 自動車ガイドブック 1966~67年版

第13巻』(1966) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1969~70年版 第16巻』(1969) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1972~73年版 第19巻』(1972) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1975~76年版 第22巻』(1975) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1978~79年版 第25巻』(1978) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1981~82年版 第28巻』(1981) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1984~85年版 第31巻』(1984) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1987~88年版 第34巻』(1987) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1990~91年版 第37巻』(1990) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1993~94年版 第40巻』(1993) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1996~97年版 第43巻』(1996) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 1999~00年版 第46巻』(1999) 社団法人自動車工業振興会

『自動車ガイドブック 2002~2003年版 第49巻』(2002) 社団法人日本自動車工業会

『自動車ガイドブック 2005~2006年版 第52巻』(2005) 社団法人日本自動車工業会

『自動車ガイドブック 2008~2009年版 第55巻』(2008) 社団法人日本自動車工業会

『自動車ガイドブック 2011~2012年版 第58巻』(2011) 社団法人日本自動車工業会

『新車登録台数年報』(1987) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

『新車登録台数年報』(1991) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

『新車登録台数年報』(1994) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

『新車登録台数年報』(1997) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

『新車登録台数年報』(2000) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

『新車登録台数年報』(2003) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

『新車登録台数年報』(2004) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

『新車登録台数年報』(2007) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

『新車登録台数年報』(2011) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

『新車登録台数年報』(2014) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会

(京都光華女子大学准教授)