

一九七〇年代半ばの自転車産業と自転車関連企業の動向

東 正 志

はじめに

本稿は、日本自転車産業が経験した一九七〇年代の生産台数の劇的な増加と、その後の急激な落ち込みに対して、自転車関連企業がどのような対応を行ったのかを、統計資料および自転車関連企業の資料から後付けていく。一種のブーム的に膨れあがり、その後の不況によって急激な縮小をみせた自転車国内生産に対する主要企業の対応を明らかにしていく。

本稿の構成は以下の通りである。一では、一九六〇年代までの自転車産業を概観する。戦前、戦後のおおまかな自

転車産業の動向をつかみ、一九七〇年代に入るまでに、自転車産業がどのように発展してきたのかを整理する。戦後は自転車産業の持続的な成長に対して懐疑的な見方があるながらも、結果的には概ね右肩上がりの成長をみせる。持続的成長を阻害する要因にオートバイ産業との競争が指摘されていた。オートバイ産業との比較を行いながら、一九七〇年代に入るまでの自転車産業の軌跡を確認していく。

次に二では、一九七〇年代の日本自転車産業を概観する。ここでは一九七三年とそれ以降の自転車生産の激しい浮き沈みの要因を抽出する。

三では、完成車・部品企業の一九七〇年代の業績の変化

を取り上げ、特に各社の社史を根拠資料に、各社が一九七〇年代の自転車国内生産の拡大と縮小に対してどのような影響を受け、どのように対応しようとしたのかを記述していく。

一 戦後から一九六〇年代の自転車産業

(1) 自転車産業の成り立ち

自転車の起源は一九世紀初頭にまで遡る⁽¹⁾。ドライジーネと呼ばれる、ドイツのドライス男爵が発明したものが自転車の発祥とされる⁽²⁾。ドライス男爵は、数学、物理学、土木工学、農学などを学び、数々の発明や設計を行っていた人物であった。ドライジーネはほとんどの部品が木製であり、現在のようなペダル駆動の自転車ではない。地面を足で蹴って駆動させるものであった。このように非常に原始的な機構をもつドライジーネであったが、時速一五kmで走ることができたといわれ、これほどのスピードが出る乗り物は、当時は馬以外にはなかった⁽³⁾。一八一八年にはドライジーネでバーデン（ドイツ）、パリで特許を取得した⁽⁴⁾。同じく一八一八年にドライジーネは海を渡り、イギリスにもたらされる。イギリスでは、ドライジーネの改良版となる

車種で、デニス・ジョンソンが特許を取得する⁽⁵⁾。その後、イギリス国内で様々な改良が施され、鉄製フレームの採用や女性向けのものが開発された⁽⁶⁾。

自転車の始祖となったドライジーネから五〇年経過したのちに、比較的短期間で自転車に関する発明が相次ぐ。一八六一年にはフランス人のミシヨールがドライジーネを改造し、前輪にペダルを付けたミシヨール型といわれるモデルを生み出した。このミシヨール型は世界で初めて量産に成功したとされている。ミシヨール型はペダルで駆動する自転車であるが、非常に乗り心地が悪く、「ボン・シエイカー」や、日本では「がたくり型」などと言われていた。こうしてペダルで自転車が駆動することになるが、スピードを求めて前輪を大きくしたモデルとして、オーデイナリ型が考案されるなど、自転車は形状を変えながら進化していく。

(2) 一九六〇年代までの自転車産業

日本における自転車産業のはじまりは江戸時代末期にさかのぼる。当時の自転車は輸入品がすべてであった。輸入自転車は主にレンタルサイクル向けとして利用されていた。輸入品の修理・補修を行い、交換用の部品製造がはじまり、

やがて国産自転車がつくられるようになる。国産自転車第一号は一八九〇年に宮田製銃所（現在のミヤタサイクル）によって製造された。その後、多くの企業が自転車産業に参入していく。二〇世紀に入ると本格的な量産が始まり、一九三六年には一〇〇万台超を生産するに至る。

日本の自転車産業が本格的に拡大していく契機は、第一次世界大戦時であった。第一次世界大戦下では、当時自転車の主たる輸入先であったイギリスからの自転車輸入が事実上断絶する。これを契機に、輸入に頼るのではなく、自転車の本格的な国産化への機運が高まった。同じく欧州産の自転車が手に入りにくくなった東アジア、東南アジア諸国が日本の自転車を輸入するようになった。一応の国産品を生産できる程度にまで技術習熟度を高めた日本の自転車を産業であったが、日本の自転車は、欧州諸国の自転車に比べると「安かろう、悪かろう」のイメージが支配的であった。⁽⁷⁾ 第一次世界大戦が終結し、ヨーロッパ製品と日本製品が国内、海外市場において競合することになるが、特に東南アジアを中心とする輸出市場ではヨーロッパ製品の攻勢を許した。したがって、日本の自転車は、ヨーロッパ製品に対して価格競争力は高かったといえる。しかし、品質に

おける信頼性はヨーロッパ製自転車よりは高くなかったと解釈できるであろう。

その後、程なくして日本は戦争時の統制経済へと移行していく。第二次世界大戦時には多くの自転車工場が軍需工場へと転換し、自転車産業としては空白の時期を迎える。

一九四一年には「国家総動員法に基づく機械鉄鋼製造工業整備要綱が適用されるにおよんで、自転車・部品製造業者一、三四八は一三カ所に整備統合され」たのである。⁽⁸⁾ こうして、自転車の生産は国策により大幅な縮小を余儀なくされ、そのまま終戦を迎えることになる。

戦後にはひとまずゼロからのスタートがなされ、一九四〇年代後半〜一九五〇年代初頭にかけて製造量が急増する（図1参照）。ところが、次節でみるように一九五〇年代にはオートバイの製造が立ち上がり、その生産台数を伸ばしていく。自転車産業ではこうしたオートバイ産業の立ち上がりに対して、近い将来にはオートバイが自転車の代替品として台頭するだろうという見通しをもつ。そこで自転車関連企業は、たとえば販売業者であれば、自転車とオートバイとの併売店化が進んだ。部品メーカーであれば、自転車企業、オートバイ企業の両方に部品を納入する兼業化や

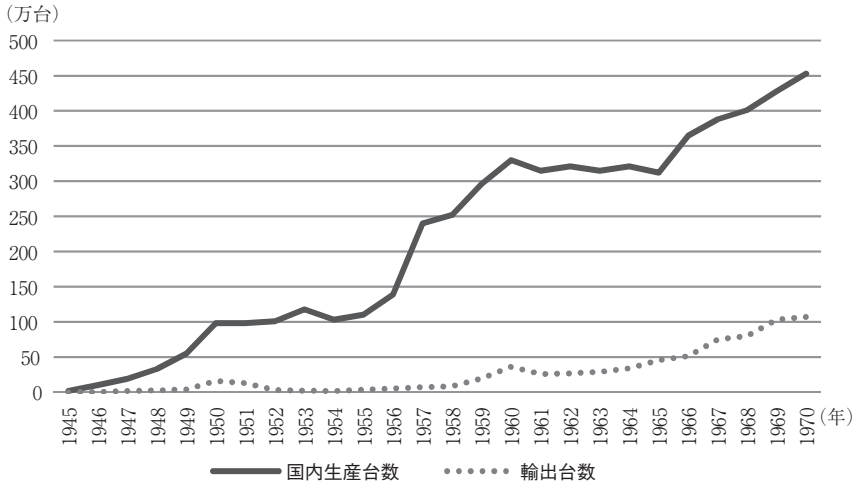


図1 1960年代までの自転車国内生産と輸出台数の推移

注：1956年までは製造卸の生産台数は含まない。

出所：自転車産業振興協会『自転車統計要覧』各年版より筆者作成。

オートバイのサプライヤーへの転業化という現象がみられるようになる。

一九五〇年代は、オートバイ産業に対する見通しの明るさと、それに伴う自転車産業の成長の頭打ち予測というふたつの連動した動きがあった。ところが自転車生産量は一九七〇年代までおおむね右肩上がりの成長をみせる。その要因については、三で詳しくみていくこととして、次節では自転車産業にとって脅威とされたオートバイ産業の生産推移を一九六〇年代まで確認し、自転車産業、オートバイ産業が実質的には競合することなく、その生産規模を発展させてきたことを確認していく。

(3) 一九六〇年代までのオートバイ産業

前節でみたとおり、一九五〇年代は自転車関連企業のオートバイ事業との兼業が目立つようになった。では、オートバイ産業は自転車産業の成長を脅かす存在であったのだろうか。以下では、日本のオートバイ産業の状況を確認しよう。図2は一九四〇年代から一九七〇年までのオートバイ産業の生産量の推移を示している。

図2から、一九五〇年代は、オートバイ産業の生産量が

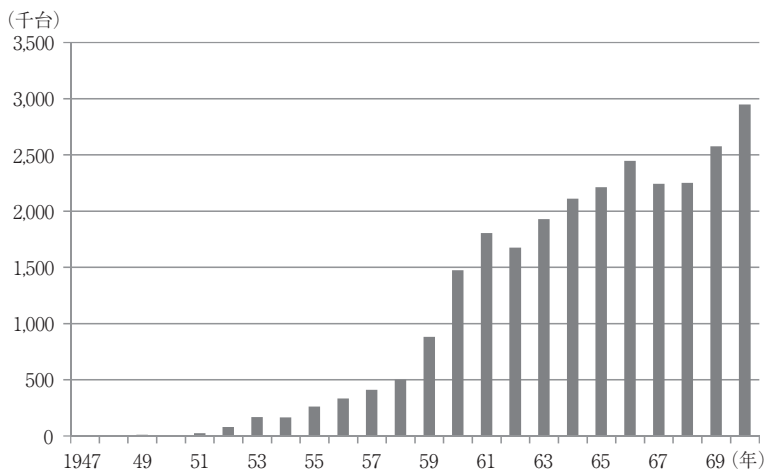


図2 1946年から1970年までのオートバイ生産台数の推移

出所：本田技研工業広報部『世界二輪車概況』各年版より筆者作成。

急速に拡大していた時期であることがわかる。この背景には本田技研工業によるスーパーカブの生産・販売量の拡大が大きく関わっている。

一九五八年に本田技研工業の開発したスーパーカブは、それまでのオートバイとは比べものにならないほど、機能・性能面で優れていた。というのも、一九五〇年代までのオートバイは、市販の自転車に補助エンジンを取り付けたものが多く販売されていた。現在市販されているオートバイのように、目標とする性能や機能を十分に発揮させるため、フレームやエンジンなどの部品が最適設計されているものではなかったのである。

一九五〇年代において、部品を最適設計したオートバイを生産・販売する企業はかなり少なく、そうした企業も諸外国、とりわけヨーロッパの先行技術を模倣するのが限界であった。つまり、製品の品質・性能面で現在のオートバイとは遠くかけ離れていたといつてよい。この状況を変えたのが、本田技研工業の開発したスーパーカブであった。⁽⁹⁾

本田技研工業はスーパーカブの開発にあたり、性能・機能を独自に設定し、それを実現できるように個々の部品を新たに設計した。一九五〇年代から一九六〇年代にかけて、

スーパーカブはオートバイ市場で圧倒的な支持を受け、本田技研工業のシェアの拡大に貢献するとともに、市場そのものの規模の拡大を実現させた。このスーパーカブが市場に出回ること、顧客がオートバイに求める性能・機能の水準が高まることになる。すると、本田技研工業だけでなく、他のオートバイ企業もスーパーカブと同じか、それ以上の性能・機能をもつオートバイの開発に乗り出すことになる。¹⁰⁾

オートバイは以上の要因により、一九五〇年代に目覚ましい成長を遂げた。しかしすでにみた通り、自転車も同じく持続的な成長を実現する。自転車と競合すると考えられていたオートバイであるが、両者ともに生産量を拡大させ、結果的には競争関係にはならず、一九六〇年代に懸念された事項は杞憂におわり、一九七〇年代を迎えることとなる。

二 一九七〇年代の自転車産業の動向

図3は一九七〇年代の自転車国内生産台数、輸出台数を示している。自転車国内生産は一九六〇年代から引き続き、一九七三年まで右肩上がりの成長を遂げる。特に一九七二

年には、前年よりも約二〇〇万台増となり、急激に生産量を拡大させる。国内生産量の伸びに比べれば輸出台数は低調であるが、それでも一〇〇万台前後をキープし、戦後最多の輸出台数を確保している。

国内生産は、一九七三年には前年からさらに約二四〇万台増の九四一万台となり、現在に至るまでで最も多い生産台数となる。自転車生産はなぜこれほどまでに急拡大をみせたのであろうか。一九七四年に刊行された『七〇年代の自転車産業』¹¹⁾をもとにその要因を探っていく。

同書では、自転車需要の増加の要因を近距離移動手段としての自転車の必要性であるとし、高級車・スポーツ車といったレジャー向け需要に支えられるアメリカと区別している。実際、一九七〇年代には、日本の自転車生産の多くは、買い物・通勤用の車種を含む軽量車に支えられていた。表1で示されている通り、一九五七年には荷物などの運搬用途として使用される実用車の生産が国内生産の七一・五パーセントであったが、一九六五年には二七・六パーセントにまで落ち込む。実用車の落ち込みとは対照的に、一九五七年に一四・五パーセントの生産比率であった軽量車の生産比率は、一九六五年には過半数を占めるようになって

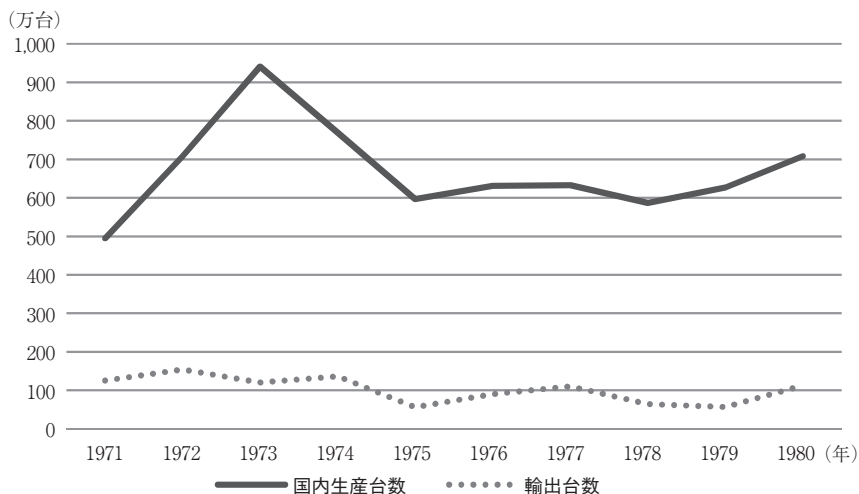


図3 1970年代の自転車国内生産と輸出台数の推移

出所：自転車産業振興協会『自転車統計要覧』各年版より筆者作成。

いる。
自転車需要の高まりに呼応して、国内生産台数が急激に成長したのが一九七三年までであったが、なぜ一九七四年から急激に生産台数が減少したのであろうか。減少の直接的な原因は、第一次オイルショックに端を発した世界的な不況にあると複数の資料で記されている⁽¹²⁾。それ以外にもドルの変動相場制への移行などが挙げられ、自転車生産台数の急激な減少は、たとえば過剰設備が生んだ過剰生産の産物などのような、自転車産業内部の固有の要因からもたらされたのではなく、むしろ外部要因による経済全体の停滞

表1 1957-1965年までの車種別国内生産比率 (単位：年、%)

	実用車	軽量車	子供車	特殊車
1957	71.5	14.5	12.6	1.4
1958	73.9	11.4	13.5	1.0
1959	75.7	12.0	11.3	0.9
1960	69.3	18.2	11.8	0.6
1961	64.9	21.7	12.6	0.6
1962	59.2	27.0	13.3	0.5
1963	49.1	35.2	15.2	0.3
1964	37.7	45.4	16.4	0.3
1965	27.6	50.5	21.5	0.3

出所：自転車産業振興協会『自転車統計要覧第1版』(1966年)より筆者作成。

が生産縮小の主たる原因であったといえる。

三 完成車企業、部品企業の動向

前章で見た通り、日本の自転車国内生産は一九七三年にピークを迎えたが、翌年には大幅に減少する。各社は大幅な生産量の増減に対し、どのような影響を受け、どのように対応したのであるか。以下では、ブリヂストンサイクル（完成車）、大同工業（チェーン）、シマノ（ギアなど）の三社についてみていこう。

(1) ブリヂストンサイクル⁽¹³⁾

ブリヂストンサイクルは一九四九年にブリヂストンタイヤ（株）より分離独立され操業を開始し、当初の社名は「ブリヂストン自転車（株）」であった。その後、一九七六年にブリヂストンサイクル（株）と改称し、非自転車部門である工機部門の統合や分離を経て、現在に至っている。フレームを内製するいわゆる工業型メーカーの代表的企業である。ダイカスト製法によるフレームの量産技術の開発を一九五〇年代から行うなど、創業当時から技術開発に積極的であった。一九五四年時点では国内市場シェアは三・

二パーセントであったが、一九六三年には生産台数は四〇万台に到達し、市場シェア一二パーセントとなった。この年に、それまでシェア一位であった山口自転車が倒産したため、ブリヂストンサイクルがシェアトップに躍り出ることになった。以降、現在に至るまで、自転車主要メーカーの一角を占めている。

図4はブリヂストンサイクルが販売高で初めて業界一位になった一九六三年の出荷量を一〇〇として、一九七六年までの指数を示している。完成車の国内生産台数の増減と同様に、一九七三年をピークに翌年には大きな落ち込みをみせる。では売上高についてはどのような推移をたどったのであろうか。

売上高についての詳細なデータはないが、創立五〇周年を記念して発刊された社史『人と夢を自転車に乗せて』では、売上高のおおよその増減については把握できる⁽¹⁴⁾。一九七四年に売上高は三〇〇億円超を記録し、創業以来、最高の水準となる。ところが一九七五年に大きく落ち込み、二一七億円となる。一九七四年の売上を超えるのは、一九八〇年となり、売上高の回復には五年を要した。

ブリヂストンサイクルは、「年初計画から減産した修正

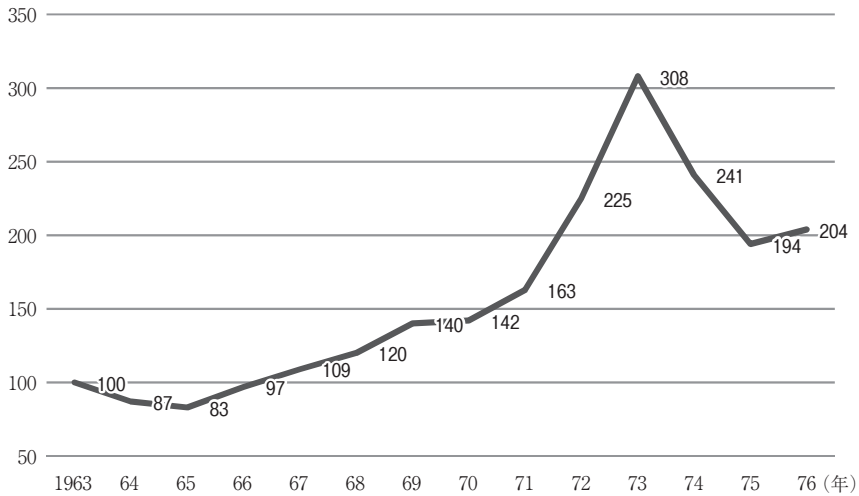


図4 1970年代のブリヂストンサイクルの完成車生産状況

出所：下村成行『経営と人間と—ブリヂストンと共に35年—』（開発社、1978年）より筆者作成。

計画のさらに九〇%⁽¹⁵⁾というレベルにまで生産規模を縮小せざるを得ない状況となる。それに伴い、大幅な人員削減を実施し、一九七四年に約二五〇〇人であった従業員は、一九七五年には一八〇〇人体制となった⁽¹⁶⁾。

(2) 大同工業

大同工業は一九三三年に石川県に設立された国益チエンを前身とした、戦前に創業した自転車チェーン製造企業であった⁽¹⁷⁾。創業後、複数のチェーンメーカーを傘下におさめて、自転車チェーン事業を拡大していく。一九三五年には、国益チエン、国益チエンのグループ会社であった朝日チエン、ライバルメーカーとして国益チエンとシェアを二分していた加賀チエンの三社合併によって、大同チエン株式会社が発足した。合併によって誕生した大同チエンの地位は、「事実上国内チェーン業界の大半を包括する⁽¹⁸⁾」ほどであった。その後、国内での地位を高めていくも、戦時の統制経済の時代となり、自転車チェーンの製造の拡大は不可能となる。

戦後にチェーン製造を再開したのは一九四五年一二月であった。以降、自転車産業の成長とともに、戦前と同じく

自転車チェーンのトップ企業として発展していく。同時に、オートバイ部品や農機、産業機械などへの多角化を行い、企業規模を拡大させていく。

一九七〇年代前半では、自転車チェーン事業は全体の八パーセント程度でしかなかったが、国内市場シェアは四〇パーセント、自転車チェーンの対米輸出の六〇パーセントを占めていた。⁽¹⁹⁾

図5は一九六八年から一九八〇年までの売上高と純利益を表している。ブリヂストンサイクルと異なり、一九七四年は前年度の売上を上回っている。これは、オートバイ、農機が一九七四年までは好調だったことに起因する。⁽²⁰⁾しかし、一九七五年は売上高は一四・六パーセント、利益は五八パーセント減となり、非常に厳しい結果となる。

さらには、一九七七年、八年は赤字に転落する。こうした状況に対して、四回にわたって一八日～二四日間の操業停止を行い、一九七六年から一九七九年までの新規採用を中止した。一九七九年には、二五八名の希望退職者を募って、苦しい経営環境に対応した。

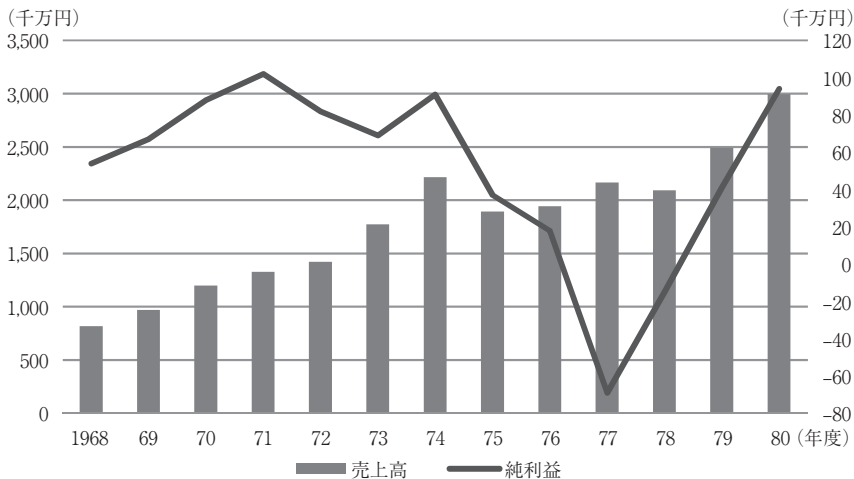


図5 1970年代の大同工業の売上高、純利益の推移

注：左目盛が売上高を、右目盛が純利益を指す。

出所：大同工業社史編さん委員会編『大同工業五十年史』（大同工業株式会社、1984年）より筆者作成。

(3) シマノ

シマノは創業者の島野庄三郎がそれまで勤めていた堺市の自転車部品工場が昭和恐慌により閉鎖されたのを契機に、一九二一年に機械修理工として独立開業した。これが、シマノの歴史のはじまりである。島野庄三郎は「職人のハートを持った技術者」と評されており、当時の自転車部品ではもつとも技術が要求されるフリーホイールの生産に当初から着手した。そして、材料の地金の焼入れなど、それまでは職人のカンに頼っていたものを、硬度計をはじめ、機械工具を自前で考案するなど工夫を重ね、次第に輸入品と遜色のない製品を生産することに成功する。その結果、一九三九年にはフリーホイール生産が年間三万個に達し、この分野では日本トップ企業に成長した。

その後、戦時中の経営中断を経て、戦後事業再開後、一期は完成車生産も手掛けたが、自転車需要の変動の激しさと業界の激しい競争により、一九四〇年代後半と一九五〇年代半ばには経営危機に陥った。そこで、一九五八年には経営再建に向け、①部品專業メーカーに徹する②販売システムの近代化をはかる③輸出市場を開拓する④徹底的な技術改良をはかる、という再建策をまとめ、これ以降製品

として外装、内装変速機などの生産に着手し、あくまでも部品專業メーカーとしての道を歩むことになる⁽²¹⁾。

シマノは一九七〇年代にはすでに売上の多くを海外から稼いでいた。全体の売上の九〇パーセント超を占める自転車事業の約八〇パーセントが輸出であったという⁽²²⁾。もちろん国内シェアも圧倒的であった。「スリースピードハブで一〇〇パーセント、フリーホイール八〇パーセント、外装変速機八〇パーセント、スポーク二八パーセント」という驚異的な市場シェアを有していた。

図6に示した通り、圧倒的な競争力をもっていたシマノも、オイルショックを契機とした不況の影響を色濃く受け、一九七五年には大きく売上が縮小する。輸出企業であるシマノは、変動相場制への移行によってもたらされた円高も業績悪化に大きな影響を与えた。その結果、一九七五年の輸出実績は、前年比六〇パーセント減となった。

社史によると、シマノはこの状況に対して、在庫圧縮、売掛金回収の強化を進め、さらに一般管理費、販売費、製造経費を五一億円（一九七四年）から三六億円（一九七五年）に減らすという対応を行った⁽²⁴⁾。大幅な人員削減を行ったという記録は、社史からは読み取れないが、一九七一年

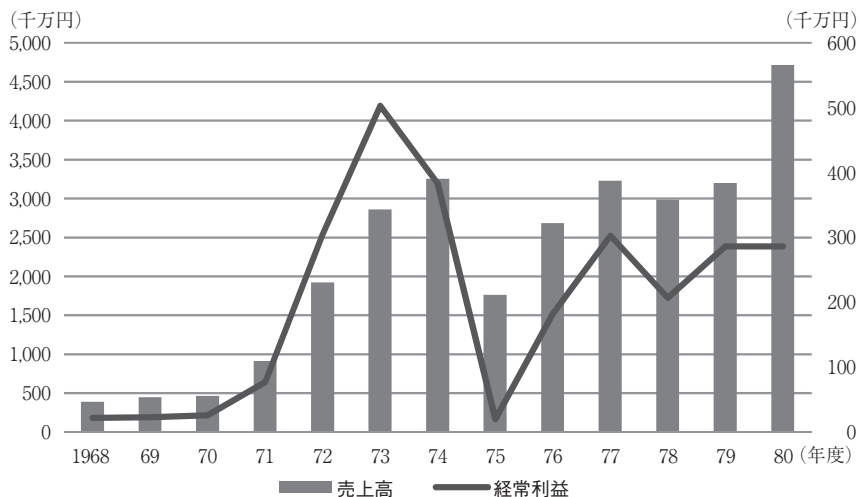


図6 1970年代のシマノの売上高、経常利益の推移

注1：年度は前年12月から当年11月まで。たとえば1968年であれば、1967年12月から1968年11月となる。

注2：右目盛が売上高、左目盛が経常利益を指す。

出所：シマノ80年史編集委員会編『80年史 1921—2000 Pursuit of Dreams 新たな夢に向かって 資料編』（株式会社シマノ、2001年）より筆者作成。

表2 1970年代の3社の状況

	ブリヂストン	大同工業	シマノ
主要事業	自転車(完成車)	オートバイ、農機、 自転車(部品)	自転車(部品)
主要市場	国内	国内+海外	国内+海外
業績不振直前(1974年)の売上高	約300億円	221億円	325億円
業績回復までの期間	約5年(売上)	約6年(純利益)	約3年(売上)

出所：ブリヂストンサイクル株式会社編並びに刊行『人と夢を自転車に乗せて』（1999年）、大同工業社史編さん委員会編『大同工業五十年史』（大同工業株式会社、1984年）、シマノ80年史編集委員会編『80年史 1921—2000 Pursuit of Dreams 新たな夢に向かって 資料編』（株式会社シマノ、2001年）より筆者作成。

から一九七四年までは従業員数が増加し続けているのに対し、一九七五年から一九八〇年までは従業員数が減少しつづけており、すでにみてきた二社ほどの規模ではないにせよ、人件費の節約にも着手したと思われる²⁵。売上そのものは一九七六年には回復傾向を示し、一九七七年には一九七四年の水準と同等となるが、シマノの業績が本格的に回復するのは、一九八〇年になってからとなる。

(4) 三社からみる一九七〇年代の自転車産業

表2は、ブリヂストンサイクル、大同工業、シマノの一九七〇年代半ばにおける状況を一覽にしたものである。三社ともに共通しているのは、一九七四年の急激な自転車国内生産の落ち込みとともに、業績不振となった点である。

大同工業はオートバイ向けや農機向け事業を持ち、主たる事業が自転車分野であるブリヂストンサイクルやシマノとは異なる事業構成でありながらも、大幅な赤字を回避できなかった。これは、当時の不況が自転車産業だけではなく、多くの産業に対して同様にマイナスの影響を及ぼしていたことを示している。

シマノは赤字転落にこそなっていないが、オイルショック

クの影響以外にも、変動相場制への移行が痛手となり、国内向けのみならず、輸出分も大きな打撃をこうむった。

トップ企業であった三社ともに、一九七〇年代半ばに急激な業績の振幅を経験し、回復までには数年を要している。

おわりに

本稿の目的は、日本自転車産業が経験した一九七〇年代の生産台数の劇的な増加と、その後の急激な落ち込みに対応して、自転車関連企業がどのような対応を行ったのかを明らかにすることであった。結論としては、それぞれの分野で国内トップシェアであったブリヂストンサイクル、大同工業、シマノの三社ともに、一九七三年ないしは一九七四年の直後に業績不振に陥り、業績不振に対して即効性のある有効手段を講じられなかった。国内市場をメインターゲットとする企業であれ、海外市場をメインターゲットとする企業であれ、同様に業績不振に陥ったのである。

自転車国内生産の推移をみる限り、一九七〇年代は一九六〇年代に比して確実に成長していると読み取れる。しかし個別企業の状況をみていくと、一九七三、四年までが、企業が業績を伸ばせたのであり、一九八〇年代に入るまで

は非常に苦しい経営環境にあったことが明らかになった。

以上のことが明らかになったとはいえ、本稿にはいくつかの限界がある。すべてを挙げる訳にはいかないが、ここではより重要と思われる課題をふたつ挙げておきたい。

ひとつは、今回の事実発見だけでは、自転車産業が他産業の企業と同様にオイルショックを契機とした不況に苦しんだに過ぎないという批判に対して応じることができない。つまり、自転車産業の一九七〇年代の状況を示すことはできたが、自転車産業固有の何かを抽出できたとは言いがたい。今回考察した三社ともに、本格的な業績回復をみせるのは、一九八〇年代に入ってからである。分析の時期を一九八〇年代に広げること、自転車関連企業が一九七〇年代の不況をどのような形で脱したのかが明らかになる。

もうひとつは事例となる企業数の少なさである。より多くの企業の状況を示す必要がある。本稿でとりあげた三社だけでは、一九七〇年代の自転車産業の大部分を説明できるとは言いがたい。以上の二点を充実化させることで、自転車産業が短期間に経験した好況、不況、そして不況からの脱却という一連の動きを緻密に捕捉できると考えられる。これについては、別稿で考察を行いたい。

(1) 世界初の自転車とされるドライジーネが発明された年には、資料によってまちまちであることが山田眞實「自転車」文化論(『同志社商学』第五四卷一―三合併号、二〇〇二年)によって指摘されている。一八一三年、一八一七年、一八一八年の三つの記録があるが、本稿では特許を取得した一八一八年を発明年とする。

(2) ドライジーネの他にも自転車の発明があったという説もいくつか存在する。ドライジーネ以前で有名なものは、レオナルド・ダ・ヴィンチによる発明があったという説であったが、これは現在では否定されている。これについては、佐野裕二『自転車の文化史』(文一総合出版、一九八五年)二九―三三頁が詳しい。

(3) 佐野裕二、前掲書、四〇頁、山田眞實、前掲論文、一四七頁。

(4) 山田眞實、前掲論文、一四七頁。

(5) 佐野裕二、前掲書、四一頁、山田眞實、前掲論文、一四七―一四八頁。

(6) 山田眞實、前掲論文、一四七頁。

(7) 自転車産業振興協会編並びに発行『自転車の一世紀―日本自転車産業史―』(一九七三年)二四九、二五三頁および佐野裕二、前掲書、二五〇―二五一頁などに詳細に記載されている。

(8) 自転車産業振興協会、前掲書、三四六頁より引用。

(9) スーパーカブの販売については、三樹書房編並びに発行『ホンダ スーパーカブ―国際車カブ・シリーズの検

証―(一九九七年)を参照。

- (10) 本田技研工業による大量生産体制の構築プロセスについては、太田原準「日本二輪産業における構造変化と競争―一九四五―一九六五―」(経営史学会『経営史学』第三四巻四号、二〇〇〇年)を参照した。
- (11) 産業研究所編並びに発行『七〇年代の自転車産業』(一九七四年)。
- (12) たとえば糸野博行・渡辺幸男「日本国内自転車産業の変化」(渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編『東アジア自動車産業論』第二章、慶應義塾大学出版会、二〇〇九年)七三頁、大同工業社史編さん委員会編『大同工業五十年史』(大同工業株式会社、一九八四年)、産業研究所、前掲書、二二三頁。
- (13) 以下、特に断らない限り、ブリヂストンサイクルについては、下村成行『経営と人間と―ブリヂストンと共に三五年―』(開発社、一九七八年)およびブリヂストンサイクル株式会社編並びに発行『人と夢を自転車に乗せて』(一九九九年)を元に記述する。
- (14) ブリヂストンサイクル株式会社、前掲書、八一頁の「売上高の推移」を参照。この図では、一九四九年と一九五五年からの五年間隔でしか数字が記載されており、その他の年については、グラフからおおよその売上高を読み取ることしかできない。
- (15) 下村成行、前掲書、二六九頁。
- (16) 下村成行、前掲書、二七二頁。なお、ここでいう従業員は自転車部門以外の人員および非正規従業員を含む。現在はおく一部の特殊なものを除いて、自転車チェーンの製造はほとんど行われていない。
- (17) 大同工業社史編さん委員会、前掲書、三七頁。
- (18) 産業研究所、前掲書、一六五―一六六頁。
- (19) 大同工業社史編さん委員会、前掲書、二一五頁。
- (20) 鎌倉健「工業集積地の今日的意義とその変容(一)―堺・自転車工業産地を事例として―」(京都大学経済学会『調査と研究』第一六号、一九九八年)、中小企業振興事業団『自転車部品』(一九七三年)、島野工業株式会社史編纂委員会編『シモノ工業六〇周年記念社史・明日への挑戦』(島野工業株式会社、一九八二年)を参照。
- (21) 産業研究所、前掲書、一五五頁。
- (22) 同右書、一五六頁。
- (23) シモノ八〇年史編集委員会編『八〇年史 一九二一―二〇〇〇 Pursuit of Dreams 新たな夢に向かって』(株式会社シモノ、二〇〇一年)一四七頁。
- (24) 同右、資料編、一一頁。
- (25) (あずま ただし・京都文教大学総合社会学部講師)

