

日本(堺) 自転車産業史

堺が自転車の町になった要因を日本の自転車産業史全体をみながら把握しましょう。

日本の自転車産業の主な流れ

トピック (赤字は堺関係)

備考

自転車の伝来

(幕末～明治初期)

1862年(文久2) 松平春嶽、自転車に乗る。
 1865-68年(慶応年間) ミショー型初渡来か?
 1869年(明治2) アメリカの自転車誌記事に
 「外人居留地在住の人が自転車で横浜～江戸間を往復」。
 明治初期 錦絵に自転車が描かれたものが多数。
 1887年(明治20) 徳川慶喜、自転車に乗る。

日本人による模倣自転車の製作

(明治初期)

1870年(明治3) 竹内寅次郎、東京府へ自転車の製造及び販売の許可を出願。
 1871年(明治4) 沼田某、模造自転車を作る。

外国製自転車の輸入

(明治20年代～)

1889年(明治22) アメリカからビクター号(セーフティー型)持ち帰る。
 1892年(明治25) 照井商店、アメリカからファースト号、ワシントン号輸入。
 1892年(明治27) 飯塚商店、アメリカからスペシャル号輸入。

貸自転車業

(明治20年代～)

1896年(明治29) アメリカから輸入のセーフティー二輪車を貸自転車に使用。
1899年(明治32) 堺の双輪商会(北川清吉、齊木幸三郎)、堺で最初の自転車貸自転車をはじめ。

堺で最初の自転車に関する事象

自転車製造業の成立

(2輪は明治20年代～)

1879年(明治12) 横浜の梶野仁之助、自転車製造所を開業。
 1880年(明治13) 小泉清助、踏走車を製作。東京府へ申請。
 1888年(明治21) 帝国自転車製造所、製造販売開始(オーディナリー)。
 1889年(明治22) 梶野仁之助、自転車製造。
 1890年(明治23) 宮田製銃所、自転車製造。
 1891年(明治24) 国友鉄砲鍛冶師、ダルマ自転車製作。

初期の自転車製造は、輸入された部品と日本製フレームとのアッセンブル製造

自転車修理業の発生

(明治30年代～)

堺の双輪商会が壊れた自転車の修理を鉄砲鍛冶の近藤嘉市に依頼。
 ⇒鉄砲鍛冶が修理用の自転車部品を作成⇒**自転車修理&部品製造業の成立へ。**

自転車部品製造業

(明治30年代～)

1899年(明治32) 前田芳吉、堺でシートポスト、フォークの作成。
 1901年(明治34) 堺の近藤嘉市・渡辺由之助、ハンドル、フォークを製造。
 1906年(明治39) 高木幸太郎・田中恒次郎、リム生産。
 1907年(明治40) 堺の和田繁造、ハブ製造。
 1921年(大正11) 島野庄三郎が島野鐵工所を創業。
 (現シマノ)

多くは鉄砲鍛冶からの転業

国産自転車製造へ

(第1次世界大戦後～)

第一次世界大戦の開始により欧米からの自転車の輸入がストップ
 ⇒国産自転車製造、**堺の自転車部品会社の一部は完成車製造へ。**

堺は部品製造から始まった

日本自転車の隆盛

(大正～昭和初期)

戦後復興から活況

(昭和後期～平成初期)

昭和前期に自転車製造のピークを迎えるが、太平洋戦争で壊滅。
 太平洋戦争敗戦からの復興⇒GHQ、平和産業への転換。社会インフラとして。
 1955年(昭和30)頃、サイクリングブーム⇒自転車の製造増える。
 1964年(昭和39) 東京オリンピックを契機にスポーツ車の研究が始まる。
 「オリンピック号」(日米富士自転車)などがつくられた。
 昭和40年代、ミニサイクルが登場⇒女性にも自転車が浸透していく。
 1960年中頃、アメリカで自転車ブーム⇒日本の自転車および部品の輸出活況
 (年間100万台以上)
 1980年代後半、アメリカでマウンテンバイクブーム⇒**堺が部品を輸出。**

完成車製造衰退から

高品質部品製造へ

(平成～現代)

中国製の安価な自転車の大量輸入により日本の完成車製造衰退(日本で販売される自転車の9割が中国製に)。
 日本は高品質自転車部品に活路を見出す。**シマノがリーディングカンパニー。**
 ⇒**スポーツ自転車向け部品でシマノの世界シェアは高い。**

【日本の自転車産業の特徴】日本の**自転車部品メーカー**は、自動車の部品メーカーにみられるような下請け的立場ではなく、技術力の高さと、自転車部品のモジュール化により完成車メーカーと同等あるいはそれ以上の業界的地位を持っている。