

書評：渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編著

『東アジア自転車産業論』☆

慶應義塾大学出版会、2009年、xxi+494ページ

丸川知雄（東京大学社会科学研究所）

私が北京での研究生生活を始めた1991年、当時行きつけだった自転車修理屋の老人が会うたびに「日本は軽工業が発達しているね」と言うので、なぜそう思うのか聞いてみたら、彼は自分の真っ黒な自転車を指さし、「日本の『富士』の自転車だ。もう50年も乗っているが、まだ大丈夫だ」と言った。日本の企業が戦前に到達した品質水準に比べ、1991年当時の中国の自転車の品質が明らかに退化していることを老人は嘆いていた。実際、私が北京の有名な百貨店で購入した有名な中国ブランドの自転車も買って早々トラブルが起き、老人のところに持ち込んだら、彼に「修理不能だ。新品と交換してもらおうべし」と判定された。返品は思いのほか簡単だったが、交換しようにも店には同じ型番の自転車で五体満足なものは1台も残っておらず、結局3台から良い部分を集めてようやく何とか使える1台が完成した。しかし、その1台もその後たびたび老人のところに世話になった。

その後20年を経ないうちに、日本の自転車産業は生産台数が100万台余りにまで減少する一方、中国が世界の自転車生産の8割近くを占めるに至ったことを老人はどのような思いで見ているだろうか。あるいは中国製の自転車が世界で受け入れられる水準に達したことを喜んでいるかもしれない。だが、自転車が修理しながら大事に乗るものでなくなったこと、そうした変化を推し進めたのが他ならぬ中国製自転車の台頭であったことをむしろ憂えているように思えてならない。

渡辺幸男・周立群・駒形哲哉編著『東アジア自転車産業論』はまさにこの20年の間に日本と中国の自転車産業が経験した変化を数多くの企業インタビューによって明らかにした、総ページ数500ページを超える大著である。本はおもに日本の自転車産業を扱う第1編と、中国・台湾を扱う第2編とで構成され、本文は日本と中国の6名の

---

☆受理日 2010年10月14日

研究者が執筆している。以下、本書の内容を紹介する。

日本と中国での先行研究を詳細に紹介する序章（駒形哲哉・渡辺幸男）に続いて、第1章「1990年代日本国内製造業の東アジア化」（渡辺幸男）では1990年代に起こった日本の製造業の立地変化は「空洞化」ではなく「東アジア化」と主張されている。その根拠は日本にまだ一部の機能が残っているからだという。

第2章「日本国内自転車産業の変化」（糸野博行・渡辺幸男）は、戦後日本の自転車産業の推移を振り返りつつ、日本では近距離交通手段として自転車が使われることが多く、そのため軽快車とミニサイクルが市場の3分の2を占めるという特徴を持った市場であること、それゆえ値段の安い中国製へのシフトも急速に進んだことが示される。ただし、中国製品へのシフトは直線的に進んだのではなく、いったん低価格化が極度に進んだ後、量販店が本格的にプライベート・ブランドを企画・開発して品質と単価を高める方向に向かっている。つまり、中国の自転車産業に全面的に国内市場を委ねたのではなく、企画・開発・設計など自動車生産を主導する機能は日本側が掌握している。

第3章「東アジア化と国内自転車製造業者によるイノベーション」（高橋美樹）は堺にかつてあった自転車メーカー2社に焦点を当て、両者が対照的な歩みを見せたのは中国への工場進出の決断ができたかどうかによっている。

第4章「産地型集積の解体と変化」（糸野博行）は2002年時点で日本の自転車産業の出荷額の43%を占めていた堺市の自転車産業集積がどうなったかを明らかにしている。部品メーカーのなかには工場をやめて中国からの自転車輸入商社に転換した例もあるなど、堺市の自転車産地はほぼ解体したが、変速機やリフレクターのメーカーはなお国内での製造機能を維持している。

第5章「業界組織の意味」（駒形哲哉）は日本と中国の自転車産業における業界団体を対比している。戦後日本では競輪の収益が自転車産業の振興に対してかなり潤沢に投じられてきたが、2001年に中国からの輸入急増に対するセーフガード申請が挫折して以降、業界団体の意義が薄らいでいる。一方、中国では官製業界団体として中国自転車協会が1980年代に設立されたものの、著者がより注目しているのは天津市で民営自転車メーカーが族生して以降、自発的な業界団体が形成され、過当競争の防止、共同での市場開拓、新材料の普及などの活動が活発に展開されていることである。

第6章「国内自転車部品産業企業の東アジア化への対応」（渡辺幸男）は、日本の自転車部品メーカーが1990年代以降どうなったかについて6社の事例を詳しく紹介している。高度な技術を持つリフレクターとハブのメーカーは国内に踏みとどまっているが、錠前メーカーは中国の工場に生産の主力を移し、自転車部品をあきらめて従来の技術を生かして他の金属部品へ転身していった企業もある。

第7章「中国自転車産業史概観」(駒形哲哉)は第2編の導入として戦前からの中国の自転車産業史を簡潔にまとめている。戦前には日本企業によって瀋陽、天津、上海などで自転車生産が行われ、瀋陽には富士電機の自転車工場があったというから、冒頭で述べた老人の自転車もそこで作られたものかもしれない。解放後、接收された日系の工場は国有自転車工場として中国自転車産業の中心的存在となり、それらが生産する上海の「永久」や天津の「飛鴿」は1980年代まで人気ブランドだった。1985年に深圳に香港との合弁で深圳中華という自転車工場が設立され、アメリカ市場向けのOEM生産に従事しはじめて以来、中国の「世界の自転車工場」化の歩みが始まる。当初、国有自転車メーカーを中心とする国内の自転車産業と、輸出向け自転車産業は切り離されていたが、台湾のジャイアントが昆山に工場進出した1990年代以降、二つの流れは合流していった。

第8章「台湾自転車産業の発展」(謝思全)によれば、台湾の自転車産業は1972年頃にアメリカから100万台の発注が来たことで生産台数が10倍に伸びた。つまり最初から輸出向け産業として発展した。政府が品質管理に力を入れたことで87年に日本を抜いて世界トップの輸出地域となった。1990年代に台湾の自転車メーカーは大陸に工場を移転しはじめたものの、世界最大の自転車メーカー、ジャイアントや最大のチェーンメーカー、KMCなど、世界の自転車産業における台湾企業の存在感は際だっている。

第9章「中国大陸の主要産地(1)華南」(谷雲)は、広州の自転車産業、台湾の自転車産業の深圳への工場進出、EUによる中国製自転車に対するアンチ・ダンピング課税、広東の自転車への内外市場への販売、福建の自転車産業などの状況について書いている。

第10章「中国大陸の主要産地(2)華東」(駒形哲哉)は、戦前に始まる上海の自転車産業の歴史を跡づけ、「永久」「鳳凰」など1980年代までの有名自転車メーカーの誕生から経営破綻に至る経緯を明らかにしている。ただ、1980年代にライセンス生産を通じて上海の国有自転車メーカーの技術は江蘇省と浙江省に拡散し、それぞれに技術の担い手と部品の生産基盤が形成された。それに目をつけたジャイアントが1992年に江蘇省の昆山に工場進出したが、地場の部品メーカーの品質が不十分だったため台湾から部品メーカーを呼び込む結果となり、華東に輸出向け自転車産業の基盤が形成された。やがて地場部品メーカーも輸出向け自転車メーカーに部品を供給するようになり、上海の国有自転車メーカーからスピルオーバーしていった技術の流れが、華東に進出した台湾系や日系の自転車産業と合流していく。

第11章「中国大陸の主要産地(3)天津」(謝思全)は、戦前の日本企業による天津での自転車生産から、解放後の「飛鴿」の成立、90年代の「飛鴿」の衰退と、民営自転車メーカーの急増までを跡づけている。国有企業と民営企業の主役交代とともに、産

業構造も垂直統合から細かい企業間分業（私流に言えば「垂直分裂」）へ転換したことで、参入障壁が低下したことも明らかにしている。活発な参入の結果、産業集積が形成され、技術が模倣を通じて容易に伝播し、天津は中国の自転車生産の 43%を占める最大の産地になった。

第 12 章「中国自転車産業の発展方向」（駒形哲哉）は、中国でいまや一般の自転車と匹敵する規模にまで市場が拡大した電動二輪車の現状を分析している。電動二輪車市場がこれほどまで拡大したカギは規制の緩さにあるという。すなわち、電動二輪車は運転免許のいらぬ「非自動車（軽車両）」に分類されたことで手軽に利用されるようになったが、最高時速を 20 km/時以内とすることなどを条件として非自動車に認定されているはずなのに、実際にはその条件が無視されていることがかえってその商品としての魅力を高めているのである。事故の危険や廃電池による汚染などの問題をもたらす電動二輪車に対しては、規制の新たな枠組を課す動きもあるが、著者は規制の厳格化によってより高度な電動車の発展へ向かう可能性もあるとしている。

第 13 章「東アジア自転車産業発展の論理と今後の展望」（渡辺幸男・谷雲）で第 1 編と第 2 編の議論が繰り返された後、第 14 章「東アジアの自転車産業の発展と政策的含意」（駒形哲哉）は、1970 年代に日本がアメリカから自転車の OEM 生産を受注してから、発注先が台湾に移り、85 年以降は中国も発注先として登場し、台湾企業も中国大陸に生産拠点を移し、日本は独特の国内市場を保ち、中国では天津に生産が集中していく、という流れを描く。

以上のように、本書は自転車産業研究に留まらず、東アジアの特定の産業に関する他の研究と並べてみても、内容・分量ともに圧倒的であり、今後、自転車産業研究では時代を画する研究として位置づけられることになるだろう。ただ、「あとがき」に駒形教授が書いているように自転車産業研究に対する一般の理解が薄いなかで、自転車産業研究の意義をアピールするためにも、素人をこの産業の世界に呼び込むための編集上の配慮がもっとあってもよかったように思われる。

第一に、使用する用語のわかりやすさと厳密さについて配慮がほしかった。本書では「軽快車」「実用車」など業界の統計における分類や、部品の名称などが出てくるが、そうした用語に関する解説や、写真や図を用いた説明などがあれば素人にも本書はだいぶ読みやすいものになっただろう。さらに、「軽快車」という概念に関しては本の中で相異なる定義が混在していて読者を混乱させる。すなわち、1 ページでは「シティ車（車輪径 26 インチ以上の軽快車と同 24 インチ以下のミニサイクルから成る）」とあり、58 ページの注 10、11 でも同じ定義がなされていて、この限りでは一致しているのだが、75 ページには「ミニサイクルやシティサイクル中心の軽快車市場」という一文が出て

きて、いったい「軽快車+ミニサイクル=シティ車」なのか、「ミニサイクル+シティサイクル=軽快車」なのかわからなくなる。51、434、469 ページでは日本市場が軽快車中心だと書かれているが、ここには「ミニサイクル」は含まれないのであろうか。さらに、「まえがき」のxiv ページでは「ママチャリを中心とする・・・日本の市場」という表現が出てくるが、「ママチャリ=シティ車」なのだろうか。

第二に、本書の第1編では企業名は「BR社」等の記号で表され、第2編では実名で表されるのだが、企業名を記号にすることで、本書は素人にはとっつきにくいものになっている。しかも、「変速機と釣り具を生産するSM社」と言われれば、この業界に疎い筆者といえども企業名の推測がついてしまうので、なおさらなぜ記号にする必要があるのか疑問に思う。さらに、BS社(63,66ページ)とBR社(83ページほか)、CI社(147ページ)とKT社(201ページ)というように同じ企業が2種類の記号で表記されているらしいケースもある。また、第10章に出てくるYJ社とFH社は同じ章で実名でも登場しているようであり、やはりなぜ記号にする必要があったのか疑問に思う。

第三に、2ページでは自転車部品を技術集約度に応じて4つに分類しているが、同じ分類が本を通じてあと3回(137、174、346ページ)も出てくる。編集によってこうした無用な重複を避けるべきだった。

次に本書での議論に関して筆者の考えを述べたい。

第一に、日本の自転車産業は空洞化したのではなく「東アジア化」した、というのが本書でくり返し主張されるポイントであるが、「東アジア化」が意味する内容が何かは十分に明らかではない。50ページでは日系企業が東アジアで生産活動していることや、中国で台湾系や中国系メーカーが作った自転車が日本に輸入されていることを「東アジア化」と呼んでいるが、これだけでは「空洞化」という言葉と内容的には同じことを指していることにならないだろうか。ただ、同じページで、東アジア化は「東アジア大での地域分業構造生産体制」だとも述べている。だとすれば、例えば日本で変速機やリフレクターの製造が続いていることも「東アジア化」を主張する一つの論拠となる。筆者は、この点をもっと強調し、輸出データなどの証拠を示せば「空洞化ではなくて東アジア化だ」という主張の説得力が増したと考える。

第二に、日本の量販店が自転車の企画、開発、設計など自転車生産を主導する役割を担うようになったことが第2章で強調され、第13章ではこの現象を「流通企業のファブレスメーカー化」とも呼んでいる。この点は電機産業との比較においても興味深いポイントなので、「企画・開発・設計」のどこまでを量販店が担っているのかももう少し明らかにしてほしい。すなわち、半導体のファブレスメーカーのように設計図まで書いて生産受託者に渡すのか、それともODM委託のように、基本的な要求を提示して、

具体的な設計や部品の選択は委託先に任せているのか、一口に「主導する役割」といってもさまざまなレベルの役割がありうる。

第三に、本書は自転車が商品として店頭に並ぶまでを主な分析対象としていて、自転車に対する需要や、購入された後の自転車の利用という面はテーマとしていない。だが、第12章は中国での道路交通法規の緩さが電動二輪車産業の存在自体を規定する要因であることを明らかにしており、自転車の利用環境が需要を形成し、産業発展の方向を決めることを示唆している。日本や欧米に関しても自転車の利用環境がどのような需要を形成しているのか、第12章に相当するような分析があれば、各国の需要の違いが生じる理由をもっと明らかにすることができたと思われる。日本に関して言えば、東京都の駅周辺の放置自転車の数が2000年の20万台から2006年には10万台へ半減している<sup>1</sup>ことに筆者は注目している。このことと第2章に報告されている中国からの自転車輸入価格の上昇とを考えあわせると、日本ではいったん低価格化、使い捨て商品化の方向へ極端に振れた振り子がやや戻ってきたという推測もできる。自転車と電車を乗り継いで使い分けるといふ首都圏のライフスタイルが、駅前の放置自転車問題という社会との軋轢を乗り越えて、ようやく持続可能なものとして定着してきたという評価もできよう。また、欧州が中国製の安価な自転車に高率のアンチ・ダンピング関税をかけて市場から締め出しているのも、単なる保護主義というよりも、公共自転車の整備に示されるように、自転車を使い捨て商品化せず、公共の規制のもとで大事に利用していこうという配慮も働いているのかもしれない。第10章で指摘されている、中国の地場系自転車産業の「低い生産コストで作る能力」「多少品質を落とす・・・行動」<sup>2</sup>は、少なくとも日本や欧州ではもはや手放しで歓迎される特徴ではなくなっている。一方、かつて自転車が通勤に広範に利用されていた中国では、皮肉なことに「世界の自転車工場」になるのと反比例するように、国内では自動車がかつての自転車専用道に乗り込むことで自転車は締め出されつつある。自転車は、電動二輪車も含めて、中国社会のなかでむしろ害悪視され、安定したポジションを得られなくなっているようである。このように自転車の利用環境は自転車産業の行く末を展望する上でも無視できない要因である。

本書の読後に、なお以上のような未解決の疑問がいくつか湧いてできたが、それは今後の研究に期待することとして、まずは5年間に及ぶ精力的な研究がこのような形で実

---

<sup>1</sup> 東京都青少年・治安対策本部「都内における駅前放置自転車の現況について」2007年6月7日

<sup>2</sup> 中国の地場企業が持つそうした能力や行動は、先進国に源流を持つ製品を、品質を下げて安価にし、産業への参入障壁も低くする。これは日本や韓国、台湾の企業が目指してきた、先進国企業に追いつこうとする「キャッチアップ工業化」とは異質であり、筆者は「キャッチダウン工業化」と呼んでみたい衝動にかられる。

を結んだことをお祝い申し上げたい。