

## 自転車・同部分品

完成車メーカーの国内生産は、低価格な輸入自転車の急増によって減少している。部品メーカーについても、完成車が国内生産の減少により需要が減少していることに加え、完成車メーカーが輸入部品の使用比率を高めていることから、生産が大幅に減少し、厳しい状況にある。

こうした中、各企業は一層のコスト削減を図ると同時に、付加価値の高い商品の開発や他分野への進出に努めることが不可欠となっている。

**業界の概要** 自転車は使用目的から、軽快車（ギヤの有無）、子供車（18～24 インチ・ジュニア）、幼児車（12～16 インチ）、ミニサイクル（ギヤの有無・折り畳み）、MTB（マウンテンバイク）、電動アシスト車、特殊車（スポーツ車、BMX、三輪車、一輪車、実用車、その他）に分類されている。現在最も生産数量が多いのは軽快車であり、全体の69.6%を占めている（社団法人日本自転車協会調べ、平成15年1～10月集計値）。

自転車製造業者の区分としては、「完成車メーカー」と「部品メーカー」が用いられる。完成車メーカーは、さらにフレームなどの主要部品を内製する「工業型完成車メーカー」と、部品を内製せず購入して組み立てる「商業型メーカー（製造卸）」に分けられる。

**大阪の特徴** 平成13年における大阪府の自転車・同部分品製造事業所数は193、製造品出荷額等は1,219億円であり、対全国比ではそれぞれ56.8%、52.3%を占めている（従業者4人以上の事業所、大阪府統計課『大阪の工業』、経済産業省『工業統計表（産業編）』）。

大阪の特徴としては、大手・中小の完成車メーカー、部品メーカーの多くが堺地区に集積していること、完成車メーカーの中では商業型メーカーが多いこと、世界的に優れた技術を持つ部品メーカーが存在すること等が挙げられる。

**国内完成品生産は減少推移** 平成14年度における財団法人日本自転車産業振興協会の調査によると、世界の自転車保有状況は中国が約4億8千万台（約3人に1台）、次いで米国は1億2千万台（約3人に1台）、日本は第3位で約9千万台（約2人に1台）となっており、わが国における自転車の普及度は世界的にみても高い。

国内の完成品生産数量は平成15年1～9月で、前年同期比7.5%減と減少した。これは、完成車の輸入が12年は623万台、13年は709万台、14年は832万台と増加し続けていることによるところが大きい。輸入の増大と裏腹に、完成車の国内生産は平成12年に468万台、13年は418万台、14年は307万台と減少し続けている。

完成車の国内生産が減少する中、平成15年1～9月の大阪府内の商業型メーカー生産台数は、188万台と対前年比で約3%減少した（堺自転車製造卸協同組合加入企業の出荷統計）。なお、卸協同組合の全国シェアは、平成14年度自転車協会の統計によると約40%と推定されている。

**国内部品生産は減少基調** 部品の生産高も平成10年以降減少に歯止めがかからない。14年度は若干増加に転じたが、増加基調に転じたとはみられない。国内生産にあわせて部品の輸入量も変動している。

ある部品メーカーでは、新製品開発の話があがり、完成車メーカーと共同開発を進め、

試作品が完成したが、製品化されなかったことも多く、新たな受注につながらずに売上高減少の歯止めにはならず、苦慮しているとのことである。

**自転車の品質向上に向けて** 財団法人自転車産業振興協会及び社団法人自転車協会が13年12月に行った「内外自転車試買テスト」によると、市販されている低価格自転車40台の耐震性や車輪の強度などについて、「輸入商社などが直接仕入れる完成車には現行の日本工業規格（JIS）」の基準を満たしているものがなかったとの結果が判明した。

そのため、自転車の品質次第で事故につながるなど危険を伴うことから、自転車産業振興協会では「自転車は、大切な命を乗せて走ります。だから、安いより安全で選びましょう」という呼びかけをしている。

**売上げ・収益の確保に向けて** 輸入車の増加、自転車の低価格化による厳しい経営環境の下、各社は収益の確保に向けて様々な取り組みを行っている。ある大手完成車メーカーは、中小企業と共同でオリジナルの盗難防止機構の研究開発を進め、他社との差別化を図るとともに、消費者が安心して自転車を購買できるように、「盗難保障優遇制度」を顧客サービスとして提供しはじめた。これは、購入日から1年以内に盗難にあった場合には、小売価格の30%程度を負担するだけで現品同等製品と交換する。また、盗難防止機構付きの製品の場合には、購入日から2年以内の盗難には3,000円程度の負担で新品と交換するもので、顧客から好評を得ている。このように、自転車本体や周辺サービスに新たな機能を付加することで商品価値を高めるなど、企業努力を行っている。

また、ある部品メーカーはこれまで培った技術を活用し、他分野である農機具や金物を製造するなど、販路転換を進めているが、他業界への転換には多くの時間と企業努力を要する。

さらに、ある部品メーカーは一定の空気をハブからタイヤに充填することで常に一定の空気圧を保つ特殊なハブを、大手完成車メーカーと共同開発し、本年の春モデルに一部採用されるなど、付加価値がある部品開発によって需要喚起を目指している。

**円高傾向への対応** このところの円高傾向について、ヒアリングを実施した完成車メーカーや部品メーカーでは、為替変動による資材調達コストの変動等に対して、これまで在庫している製品や部品により調整を実施しており、影響は大きいが対策済みとのことである。

**設備投資は低水準** 生産が減少する中で、設備投資を行っている企業は少ない。国内生産比率の比較的高いメーカーでも、設備投資を差し控える傾向が強い。ある大手メーカーでは、販売数は横ばいで苦しい経営状況だが、付加価値をつけた製品開発を継続することで安価な中国製品との差別化を図り、販売増加のきっかけになるように、継続的な設備投資を行うなどの対応をしている。

**雇用は過剰感が強い** 輸入品の増加により、完成車メーカー、部品メーカーとも生産が減少していることから、雇用は過剰感が強く、雇用調整を行うメーカーも一部にみられる。

あるメーカーによると、従来外注していた仕事を内製化すること等によって何とか雇用を維持しているが、これ以上生産が減少すれば、正社員の雇用が非常に困難となるとのことである。

**今後の見通し** 15年は春先の需要が前年比増を示したため、市場の活性化が期待されたが、その後は低迷が続いている。

一方、自転車業界では一部のスポーツ系特殊用途車、電動アシスト車や折りたたみ自転車など話題を呼んでいるカテゴリーもみられる。大阪ドームで開催された「cycle style 2003」には多くの来場者が訪れ、自転車に対する関心の盛り上がりを感じられた。これらのカテゴリーが先導役となって、需要を盛り上げるとともに、環境にやさしい交通手段である自転車利用を組み込んだ都市再生計画なども地方自治体において求められるであろう。

長引く景気の低迷により、消費者の低価格志向が根強く、「安かろう、悪かろう」によって使用できなくなった自転車が投棄ゴミとして放置されている現状を鑑みると、消費者の意識改革が必要と考えられるが、即時的な解決の糸口は見出しにくい。そうした中で、業界では新たな自転車ライフの価値を見出せるような商品開発を推し進めることで、環境意識の涵養を目指したいとしている。

(松 下)

自転車・同部品の生産と伸び率（対前年（同期））の推移（全国）

（単位：台、百万円、％）

	完成自転車				自転車部品	
	数 量		金 額		金 額	
平成 9 年	5,979,091	-2.6	92,464	7.5	93,689	-0.2
10 年	5,928,449	-0.8	89,336	-3.4	93,848	0.2
11 年	5,590,578	-5.7	79,815	-10.7	77,050	-17.9
12 年	4,679,089	-16.3	66,109	-17.2	71,843	-6.8
13 年	4,184,204	-10.6	61,121	-7.5	54,452	-24.2
14 年	3,076,457	-26.5	45,030	-26.3	57,393	5.4

資料：経済産業省『機械統計月報』

（注）常用従業者 10 人以上の工場を対象。