

自転車・同部分品

中国等からの完成車の輸入増加により、完成車メーカーの国内生産は減少している。部品メーカーでも、好調な企業は一部に限られ、全体としては厳しい状況にある。

こうしたなか、自転車製造技術を活かし、他分野への進出や事業形態の転換を進めているところがある。また、高付加価値製品に関しては依然として商機はありとみている。

業界の概要

自転車製造業は、「完成車メーカー」と「部品メーカー」に分けられる（以下、完成自転車を完成車、自転車部分品を部品と呼ぶ）。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。

自転車を構成する部品は約30にわたるが、概ね以下の3つのグループに分けられる。すなわち、周辺部品：必ずしも高度の技術を必要としない部品（泥よけ、キャリア、スタンド、ベル、サドル、ケース等）、主要部品：堅牢性を要し、比較的技術を要する部品（フレーム、ハンドル、ペダル、キャリパブレーキ、バンドブレーキ、リムブレーキ、スポーク）、中枢部品：機能的な中枢部品であり、回転、駆動部分の部品として比較的高度の技術を要する部品（ハブ、ギアクランク、フリーホイール、リム、ディレーラー、チェーン）に分類できる。

完成車の国内生産は年々低下しており、平成11年に約560万台であったが、12年には約470万台、17年に

は約 190 万台となっている。一方完成車の輸入台数は、11年には約 430 万台であったものが、12年には約 620 万台、17年には約 910 万台となっており、12年に国内生産台数を上回った。完成車の主な輸入先は中国や台湾である。

20 年程前より、低価格な部品を台湾からの輸入によって調達する動きがあり、また 10 年ほど前より中国からの輸入も増え始め、輸入関税の撤廃も相まって、近年、中国を中心にその傾向が更に強まっている。当初は技術を必要としない周辺部品の輸入が主であったが、次第に中国や台湾の生産技術が高まり、近年では主要部品の輸入は勿論、ある程度技術を必要とする中枢部品も中国等において低価格で生産できるようになり、輸入が増大している。こうしたことから、ある大手有力メーカーでは部品のほぼ全てを中国で生産・調達している。

また、完成車自体を中国で生産する動きもある。自転車自体、技術開発余地がさほど大きくない商品であることや、日本における消費者の低価格志向を背景に、完成車メーカーは低価格帯の生産に重点を置いている。

大阪の特徴

平成 16 年の大阪府における自転車部品の合計出荷金額は 79,693 百万円である(経済産業省『工業統計表』品目編、従業者 4 人以上事業所)。また、自転車・同部分品の事業所数は、11年には 238 であったが、16年には 146 となっている(大阪府統計課『大阪の工業』従業者 4 人以上事業所)。また大阪府では、完成車メーカー、部品メーカーとも堺市に集中しており、商業型メーカーが多い。

かつては、国内完成車メーカーからの受注によって

成り立っていた部品メーカーも、受注が減少したため廃業や兼業、転業に追い込まれるケースが多く、自転車部品のみを生産している企業は数社である。また、自転車部品の業績が好調な企業はやはり数社に限られ、ある部品メーカーでは、生産を完全に止め、中国からの輸入卸に特化している。

完成車の生産は減少基調、部品の生産は増加

完成車の生産は、輸入が大幅に増加しているため、数量・金額とも、年々約20%のペースで減少している。一方、部品の生産金額は、13年まで減少していたものが、14年以降増加傾向にある。ただ、中小部品メーカーの多くは生産が減少し、一部大手部品メーカーの生産だけ増加している。

部品輸出は増加

自転車部品の輸出（金額ベース）は、14年以降増加基調にある（ただし、17年は弱含みで推移）。背景としては、高付加価値部品の受注増加や、中国等における完成車工程への部品供給などがあげられる。一方、部品の輸入は減少傾向となっている。これは、以前は構成部品の一部を輸入し国内で完成させていたものが、中国等の工場で作成車として組み立て、輸入する傾向が強まっているためである。

設備投資は低水準

受注の減少から工場の閉鎖や設備の転換がみられる。ある商業型メーカーでは、かつての工場を配送センターへと転換している。またある部品メーカーでは、量産体制にあった部品を中国からの調達に転換し、多種少量品目への受注に対応できるように工場設備を変更している。

収益は厳しい

完成車・部品ともに一部メーカーを除き、受注の減少が続いており、値下げ圧力が強いため、収益も厳しい状況である。中には税込み表示となったため、実質的に値下げせざるをえなくなった商業型メーカーもある。

雇用は過剰

完成車・部品ともに一部メーカーを除き、受注が減少したため全般的に雇用環境も厳しい。ある商業型メーカーでは、工場機能を中国へ移したため、それに伴い人員削減を進めている。

一部高付加価値製品が好調

多くのメーカーが厳しい状況にある中、大阪のある大手部品メーカーでは、世界に通用するブランドを確立しており、近年、新製品の開発により、とくにヨーロッパからの受注が増加しており、業績は好調である。近年は、こうした特定の企業における高付加価値製品に受注が集中している。

今後の見通し

自転車関連の製造によって経営が成り立つ企業は非常に少なく、多くは事業方針の転換を迫られている。中でも、自転車部品の加工処理技術を、機械部品、電気器具、建築、日用雑貨、輸送機器、農業機具、介護器具等に活用する企業が多い。ある中小メーカーでは、自転車部品の加工技術を活かして、航空機部品などの精密切削加工を行っている。また、ある大手有力メーカーでは、商品の高付加価値化と販路の多様化をねらい、専用 Web サイトを構築し、「凹凸感のある塗装がほしい」「他に無い明るいカラーがほしい」などの消費者の個別の要求を集約し、それらをもとに数量限定の自転車を開発製造・販売する仕組みに挑戦している。

また、このメーカーでは、法人向け販売も需要拡大には重要であるとしている。

国内受注が減少していく中で、このような技術の転用や製品の高付加価値化がより一層進むものと思われる。

また、消費者の低価格志向の背景は、日本の自転車文化の未熟さにもあると言える。例えばヨーロッパ諸国では、都市部で自転車専用レーンが整備されるなど、自転車の存在を前提とした交通体系となっており、また、ツール・ド・フランスなど、国を挙げた自転車イベントが盛んである。

交通手段として自転車の価値が再認識されれば、高価格商品へのニーズが高まり、国内企業の高い技術力が再び注目されるのではないだろうか。

(福井 紳也)

自転車・同部分品の生産と出荷の推移（全国）

（単位：台、百万円）

	完成自転車				自転車部品	
	数量	対前年比	金額	対前年比	金額	対前年比
平成 11 年	5,590,578		79,815		77,050	
平成 12 年	4,679,089	83.7%	66,109	82.8%	71,843	93.2%
平成 13 年	4,184,204	89.4%	61,121	92.5%	54,452	75.8%
平成 14 年	3,076,457	73.5%	45,030	73.7%	57,393	105.4%
平成 15 年	2,519,732	81.9%	36,862	81.9%	62,621	109.1%
平成 16 年	2,454,641	97.4%	36,721	99.6%	73,162	116.8%
平成 17 年	1,926,436	78.5%	30,741	83.7%		

資料：経済産業省『機械統計』

自転車・同部分品の輸出と輸入の推移（全国）

（単位：台、百万円）

	自転車部品（輸出）		完成自転車（輸入）				自転車部品（輸入）	
	金額	対前年比	数量	対前年比	金額	対前年比	金額	対前年比
平成 11 年	58,270		4,263,367		32,377		15,391	
平成 12 年	57,626	98.9%	6,233,731	146.2%	44,240	136.6%	13,463	87.5%
平成 13 年	47,938	83.2%	7,091,640	113.8%	51,031	115.4%	14,094	104.7%
平成 14 年	54,296	113.3%	8,326,093	117.4%	57,030	111.8%	12,283	87.2%
平成 15 年	65,244	120.2%	8,702,626	104.5%	55,149	96.7%	11,676	95.1%
平成 16 年	80,112	122.8%	9,138,411	105.0%	54,914	99.6%	12,306	105.4%
平成 17 年	73,820	92.1%	9,143,819	100.1%	58,129	105.9%	10,733	87.2%

資料：財務省『貿易統計』