

## 中小企業の国際化の事例をみる、自転車工業

## ○自転車工業の国際化、 堺・自転車工業産地 産業集積地:大田区、東大阪 空洞化

堺の自転車業界:1990年代半ば以降、中進国の追い上げと急激な為替変動で多くの企業が経営困難に陥り、産地としての崩壊の危機に直面。他方で、寡占企業が生まれる、二極化

## ○戦前

戦前の堺の自転車工業、1923年には生産額で全国の50%を占める。大阪に隣接していたため。

輸出先:中国、東南アジアで価格はヨーロッパ製の半分以下、品質的には「安かろう、悪かろう」の粗製乱造、

## ○戦後

1953年の1472社をピークに大幅に減少、従業員数も3万人から半減

出荷額のシェア:100人以上が60%を占めている、二極化

## ○産地の状況

堺市の自転車製造に占める割合:全国で20%を占めているが、出荷額が87年以降急増、93年47%占める。

85年のプラザ合意以後の円高で輸出が困難になり、輸入攻勢がつづき、廃業・転業

堺市のシェアが大きいのは、変速機のガリバー企業 シマノがいるため。

## ○生産高と輸出

生産高:60年に300万台、71年までに400万台、72年には700万台、73年900万台、700万台で推移

輸出:60年ごろからアメリカへ、69年100万台、85年プラザ合意後激減

輸入:1986年から本格化、1995年には国内市場の3分の1

完成車メーカー:全国に40数社、工業型10社、商業型30数社(小規模:堺に13社)

## ○自転車工業の国際化

完成車の輸出が85年以降激減、部品輸出は依然60%を超えている

アメリカ輸出を後退させながら、台湾がアメリカ向け輸出第1位、台湾製の完成車に日本製部品が組み込まれ、間接的に輸出されている。ユーザーが日本製部品を指定する。

1980年代半ばの円高を契機に、台湾、中国から集中豪雨型輸入

アジアからの輸入の大部分は、台湾を除き、日本企業の海外進出工場や現地企業との合弁企業からの逆輸入

完成車:世界で年間1億1千万台、そのうち中国は4千万万台生産

台湾:国内需要70万台、生産はその10倍

1990年代、輸出がほぼ完全にストップ(一部の例外を除けば)

商業型メーカーとの間のPB(プライベートブランド)

従来の販売方法:完成車メーカー → 卸問屋 → 小売店 → 消費者

変化 : 完成車メーカー → 量販店 → 消費者 :流通経路の簡素化により 低価格化

価格形成力が量販店に移行する、産地の維持ができなくなる、堺にいる必要なくなる。産地崩壊

## ○新たな取り組み:新商品開発:中野鉄工所

## ○ビデオ鑑賞

ワールドビジネスサテライト『アジア経済戦国時代 2 スーパー成都の戦い』

## 参考文献

鎌倉健『産業集積の地域経済論 中小企業ネットワークと都市再生』勁草書房、2002年

鈴木茂・大西広・井内尚樹編『中小企業とアジア』昭和堂、1999年

質問・意見等は、高田の E-mail: ytakada@komazawa.com まで。