

『現代日本の自転車産業と社会： 新たな価値創造を目指して』

駒形哲哉*編、西岡正**ほか著、同友館、2023年

田 口 直 樹[†]

1 本書の性格と構成

本書は、編著者である駒形哲哉を含む7名の執筆者による全327頁の書籍である。日本の自転車産業について、歴史、生産、技術、流通、経営、政策、国際比較等の様々な視角から現状および展望とその課題を示している。本書は、平成31（2019）年度から令和4（2022）年度にかけて、執筆者らによって実施された（一財）自動車産業振興協会の「自動車産業ビジョン策定事業」の成果をまとめた出版物である。調査期間中にはコロナ禍という不測の事態に直面し、事業計画の変更を余儀なくされたものの、インターネットも駆使しながら自転車産業に関わる100を超える企業、団体、自治体、個人等へのインタビューを実施し、現状の実態に迫った。その結果導き出された日本の自転車産業のビジョンは、一定の説得力を有するものとなっている。

自転車そのものの生産が中国を中心とする海外生産という形で構造化される中、国内の自転車産業における付加価値形成の軸は流通の領域へと移行している。また、産業として持続的に発展させるためには、自転車産業を再定義し、新たな付加価値を創造することが不可欠であり、その視点から日本の自転車産業が目指すべき展望が示されている。

本書の構成は以下の通りである。

- 第1章 総論：現状概観と分析視角（駒形哲哉）
- 第2章 電動アシスト自転車の市場・生産構造：変容する競争環境（西岡正）
- 第3章 存続する自転車部品製造企業の技術：発展の方向性（藤川健）
- 補論1 老舗部品メーカーの展開：「止める」技術へのこだわり（駒形哲哉）
- 補論2 技術研究所の役割：指導・改善から試験・評価へ（藤川健）
- 第4章 日本の自転車流通構造の変化：海外生産時代における国内流通（糸野博行）
- 第5章 自転車小売店のビジネスの変化：人材活躍による発展を目指して（山部洋幸・長谷部雅幸）
- 第6章 サイクルツーリズムによる付加価値創造：地域における利用環境整備（山部洋幸・長谷

* 慶應義塾大学経済学部教授

** 立命館大学経営学部教授

† 大阪公立大学大学院経営学研究科教授

taguchi@omu.ac.jp

部雅幸)

- 第7章 シェアサイクルの日本の展開：「営利性」を担保した「公共交通手段」へ（駒形哲哉）
- 第8章 自転車の乗用環境と新しい利用創造に向けて：自転車を通じた共通価値（CSV）創造へ（中嶋貴子）
- 第9章 総括：課題と展望（駒形哲哉）

2 各章の概要と意義

本書の各章の概要を紹介した上で、それぞれの論評を試みる。

第1章では、まず、自転車生産の国内縮小と、中国への一極集中という構造化された現状の中で、日本の自転車業界の主導権がメーカーから、中国での調達を合理的に管理する流通資本へと移行していることが示される。このような状況の中で、自転車業界の展望を考えるにあたり、従来の実用利用から余暇利用への用途の拡大や、自転車振興の経済的・社会的意義といった視点、すなわち、公共交通手段の一部としての交通効率化、医療・福祉（健康増進）への貢献、環境負荷の低減、災害時の合理的移動手段としての活用など、自転車の社会的需要の広がりに可能性があることが示される。そして、従来の自転車生産における付加価値の創出から、自転車利用による付加価値の創出へと視点を転換することこそが、自転車業界の展望を描く際の鍵であると分析される。

第2章では、国内生産の最後の砦となっている日本で固有の発展を遂げてきた電動アシスト自転車について分析されている。日本独自の規格によって形成された市場は、①ガラバゴス化、②大手企業による寡占化、③実用用途に偏在した需要という特徴を持つことが明らかにされている。一方で、中国への生産委託の増加により、大手商業メーカーが低価格のPB（プライベートブランド）を導入するなど、新たな市場形成の要因が生まれている。価格の低下によって一般自転車からの乗り換え需要が拡大し、高齢ドライバーの自動車からの移行も進むことで、市場の量的拡大が続くと見込まれる。しかし、一般自転車が陥った「コモディティ化の罠」に陥らないためには、新たな需要の創造が不可欠である。本章では、MaaS（Mobility as a Service）の視点から電動アシスト自転車を次世代モビリティとして再定義し、他の交通機関とのシステム連携を進めることの重要性を指摘している。そして、「社会的所有+実用用途」および「社会的所有+余暇用途」による市場創造が求められていると結論づけている。電動アシスト自転車の生産構造に関する初めての本格的な研究でもあり、有意義な論考である。

第3章では、自転車生産の中国一国集中という構造に伴う国内生産の縮小の中で、国内生産基盤を残し続ける自転車部品メーカーの技術的根拠を、事例分析をもとに明らかにしている。具体的には、多品種少量生産と少品種大量生産という両極の技術選択の狭間で、需要構造の変化に伴い柔軟に生産する製品や技術の選択ができている企業、技術発展の経路依存性という制約を乗り越えるための経営判断能力の必要性に着目して明らかにしている。規格の塊である自転車は、ある意味で参入障壁が低く、競争関係の中で差別化が求められることから多品種少量生産を展開する技術が蓄積される。一方で、日本固有のJIS規格が定着していくことの含意は、業界全体に少品種大量生産が定着していく過程と同義である。この歴史的ダイナミズムの中で、柔軟な技術選択が可能な技術と、それを実行できる経営者がいる企業が生き残ってきたことを明らかにしている。その意味では、本書が問題提起している自転車業界の再定義の中で、新しい付加価値を生み出す技術的根拠がまだ存在しているという点を示していると読むことができる。

この第3章を補足するかたちで、補論1では、グローバル競争下でのコストダウン圧力のもとで、「止める」というコア技術にこだわり、外部資源を有効に活用して大きく発展した企業の事例を示している。補論2では、日本の自転車業界の技術発展に果たした自転車産業振興協会に属する技術研究所の役割の変遷を、歴史的な画期を示しながら論じている。規格の普及や技術形成に果たした技術研究所の役割は、自転車研究所の資料に記載された当時の指導内容等を追っているかと思われるが、具体的にどのような指導や開発等が行われていたのかまで踏み込んでいれば、日本の自転車業界にとって一つのエポックとなった鍛造技術の形成過程、または大量生産体制の確立史にも触れる論点であるため、さらに深掘りしていただきたいテーマである。

第4章では、海外生産を前提とする日本の自転車業界における流通部門の変化を分析している。具体的には、中国での生産をどのように管理するか、日本市場で必要とされる品質をどう担保するかが流通部門、特に卸売業に求められるようになっている点、とりわけ専門量販店の市場における役割が大きくなっていることを明らかにし、そうした能力のない小売店が市場で淘汰してきた実態を浮き彫りにしている。一方で、地方における自転車小売店（街の自転車屋）が地域の自転車利用のセーフティネットとして機能しており、依然としてその存続が不可欠であることが示されている。また、大都市と地方における流通機能の主体の役割と機能分担の実態が明らかにされており、この点は市場構造を重層的に読み解く必要があるため、重要な解明であると感じた。同時に、現在の自転車流通は単に販売することに主軸があり、循環型社会を見据えたりユースやりサイクルへの対応が限定的である実態も含め、流通機能の求められる課題が示されている。

第5章では、自転車業界における付加価値生産の軸となっている流通部門、自転車小売店のビジネスモデルの変化が、働く人にとって魅力的なものとなっているのか、希望の持てる業界の担い手になっていくのかという問題意識のもと、キャリア形成という視点から論じている。従前の自転車店に見られた、零細規模の店舗での丁稚奉公的な修行を経て独立するというルートによるキャリア形成から、大規模自転車専門小売店の登場による社内キャリアの形成や、自転車専門学校の設立に伴うキャリア形成、スポーツ車専門店の登場など、経営の大規模化・近代化、多様なチャネルの登場により、自転車業界を活性化させる組織として、多様なキャリアを展開できるビジネス分野になりつつあることを指摘している。自転車業界に人を吸引できるのかという視点から見ると、重要な論考であるといえる。

第6章では、価値創造の一つの軸となるスポーツサイクルとサイクルツーリズムについて分析している。国内の自転車市場全体が縮小している中で、車種構成においてスポーツサイクル市場は拡大傾向にあり、保有率および保有車体の金額も高まっていることから、自転車の高付加価値化には成功している。しかし、利用についての数値が伸びておらず、利用環境整備の必要性を明らかにしている。利用環境整備の事例として、従前のサイクリストを増やすサイクルツーリズムから、サイクリストが滞在する仕掛けや、その地域に民間投資が行われる仕掛けを重視したビジネスモデルへ転換する必要があることを、広域連携も実現している滋賀県守山市の「ビワイチ」（琵琶湖一周）の取り組みの分析を通して明らかにしている。持続的なビジネスになるための条件は何かを考える上で興味深い事例の分析であった。

第7章では、もう一つの価値創造の軸となるシェアサイクルの日本の展開とその課題を、海外の代表的な事例（台湾、フランス、中国）と比較しながら明らかにしている。シェアサイクルが公共交通手段の選択肢に加わり、移動手段が効率的に接続・組み合わさることの社会経済的効果は大き

く、MaaS の一部を構成する可能性は高い。一方で、そのためには、シェアサイクルの課題としてこの事業の営利性をどのように確立するかが重要となる。民間主体がシェアサイクル事業を展開し、駐輪スポットの提供などの利用環境の整備に関しては自治体が担うことが、課題克服とシェアサイクルの拡大の鍵となることを主張している。また同時に、シェアサイクルの拡大に伴い、個人所有が減少していく可能性は当然あるが、個人所有を電動アシスト付き自転車やスポーツ車へとシフトさせていく業界の動きも重要なことが指摘されている。日本のシェアサイクルの実情と課題が深く分析されており、日本人の精神性も踏まえて現実的な方策が示されていると思われる。

第8章では、政府、産業、市民がいかに自転車に関わる共有価値を創造していくかの課題を、欧洲と日本の事例を通じて導き出している。ここで得られた結論は、自転車の社会的利用の促進において、NPO が、効果的に機能するならば、政府、地方自治体、NPO、企業、地域住民など多様な利害関係者を有機的に融合させた新たな組織や活動体制を形成する「中間支援」としての機能に加えて、社会における新たな「共有価値」を創造する役割を担うということである。当然、そのためには、道路や自転車の利用者を重視した政策の形成や、市民における自転車の受容度の向上に向けた日本型のサイクルフレンドリーシティを構築していく必要性も述べられている。

第9章は、前章までの議論を踏まえ、日本における自転車産業の展望と課題についてまとめられている。基本的な内容は、各章で結論づけられている展望と課題を総括的に扱っている。

3 本書の意義

冒頭にも述べたが、本書は4年間にわたる（一財）自転車産業振興協会の「自転車産業ビジョン策定事業」の成果である。自転車産業振興協会の協力の下、7人の執筆者によって書かれているが、本書の構成、内容および主張の一貫性を見ると、非常に丁寧に議論を積み重ねて成果をまとめていると感じられる書籍である。編者の駒形哲也氏をはじめ、執筆者の多くがそれぞれの研究分野で自転車に関わる研究の実績を持ち、ビジョンを描くにあたって日本自転車産業の実態に関する根拠を有している。そのため、本書の論理展開も説得力のあるものとして評価できる。

自転車そのものは規格品であり、モジュール型製品の典型である。故に、参入障壁の低さから見れば、日本において自転車産業が斜陽化するのは、ある意味で技術的必然である。そんな中で、電動アシスト付き自転車が日本固有の環境の中で発展してきている事実、あるいは自転車のコア部品で依然として国際競争力を有している事実がある。町の自転車屋は廃業を余儀なくされ、流通の主体は大規模自転車専門店へと変化してきている。こうした現実を前提として、いかに自転車業界を再定義し、付加価値を生み出していくのかが重要である。シェアリングエコノミーが資本主義の市場メカニズムに浸透してきている現代社会において、自転車業界においていかにプラットフォームを構築し、「社会的所有+実用用途」および「社会的所有+余暇用途」で価値創造を実現するか。自らの強みを持つ電動アシスト付き自転車やスポーツサイクルでいかに付加価値を形成し、個人所有においても用途の転換ができれば、新しい自転車業界の持続性が見えてくるだろう。本書は、自転車業界だけでなく、コモディティ化した産業分野の転換の方向性に一つのヒントを与える普遍的論点を有しているかもしれない。