

島野庄三郎

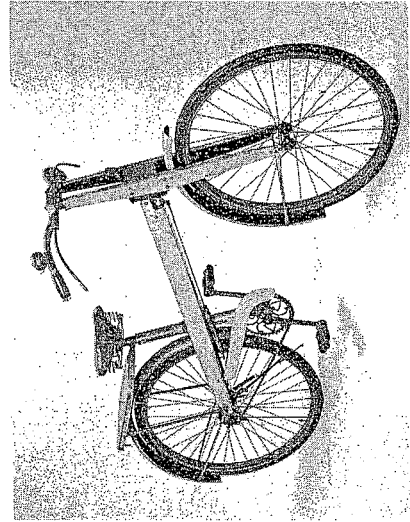
みますが、堺市においてもタイヤとチェーン、チェーンを除いてほとんどが生産されるようになりました。しかし、その道のは厳しく第一次世界大戦の反動恐慌に襲われ不況のどん底に落とされ、「さか物」は粗悪品と悪宣伝に乗じられて倒産者が続出しました。

この大不況の中で、大正二〇年（一九二二年）には島野庄三郎は株式会社シマノの前身の島野鉄工所を創業しています。

昭和に入ると世界大恐慌が起き、さらに戦争が拡大激化してゆきます。国家総動員体制が強化されて、自転車等民需品生産のために必要な資材は割当や配給制に移行していきます。

軍需品生産強化を目的とする企業整備法により、民需品を生産する企業は強制的に規模の縮小や合併させられました。さらに、軍需品の生産に転用できない機械はスクラップとして供出させられ、軍需品生産に転換しなければ堺の自転車産業は存在すら許されない時代になっていったのです。

その後、終戦を迎え、敗戦で大きな痛手を受けた日本人はいずれも、呆然自失の状態に陥りました。資源が乏しく、

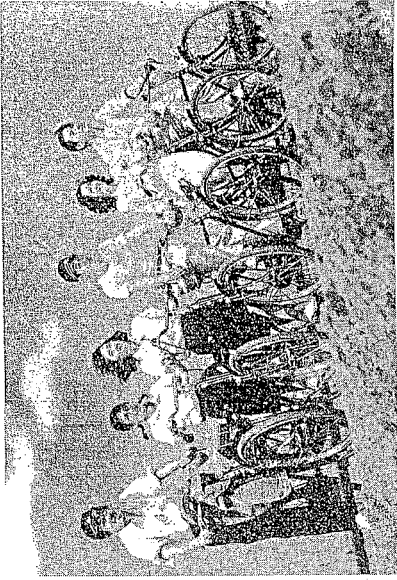
三菱十字号
自転車文化センター
(出典)

しかも生産設備の大部分を失った日本は、今後をどう生きて行くのか。資源を輸入するための外貨を得るにはどうしたらよいか。この時、戦前に日本が輸出していた機械部品の中で最高額を占めていたのが自転車部品であったということから、これを大いに生産して外貨を稼げとの国家的要請となり、資材の優先的配慮、優遇措置も出されました。

また一方、国内での自転車需要も猛烈で、リュックサックに新しい一〇円札をつめ込んで、全国各地から堺市内の部品製造業者の店頭に殺到したのです。この現象は二年近くも続いています。何しろ離れた所へ行くにしても、商売するにしても、荷物を運ぶにしても自転車かリヤカー以外に利用できるものがないからです。この国家的需要に応じるため、一日も早く戦前の生産体制に復帰しようと遮二無二実用車とリヤカーの生産に突進したようです。そして、かつて自転車に関連した仕事を手がけたことのない三菱重工株式会社等、超一流といわれた大企業も続々と、自転車業界に参入して来るといった状況であり、自転車部品の製造については自信のある堺の業界には活気が盛り上がってきました。そこへ昭和五年（一九五〇年）に朝鮮戦争が勃発し、急に日本の産業界全般、特に工業生産が繁忙になるにつれて、新規参入の企業は自転車業界から撤退し、結局戦前からの業者が主体をなす業界に戻っていき、堺は自転車の町の色を濃くしました。

昭和三〇年（一九五五年）前後には日本でも自転車が行き渡りました。また、自動車の生産が回復し、バス路線が充実し、貨物の輸送の主役が自転車から自動車へ替わり、軽オートバイの流行によって、自転車の売れ行きに陰りが出てきました。そこで、従来の実用車一点張りの生産販売から、今後どうしていくのが模索を強めていきました。

そのような状況の中で、自転車の利用を実用目的からサイクリング等の普及によるレジャー用途



青い山脈 (資料提供 東宝株式会社)

へ転換を図るべく、昭和二九年（一九五四年）には日本サイクリング協会が設立されました。

また、自転車雑誌『サイクル』は東京松坂屋で昭和二年（一九五六年）九月にサイクリング総合展を開催し、若者たちの大きな反響を呼び、爆発的とも言うべきサイクリングブームがやってきたのです。

当時の時代背景としては、昭和二〇年代に映画「青い山脈」の大ブームによって自転車でカッコよく走る若者へのあこがれがあり、また昭和二年（一九五六年）七月の経済白書の「もはや戦後ではない」が流行語となって国民の間にレジャー志向が芽生えたことがあったと思います。

もともとこのサイクリングブームは一年半ほどで終息しました。その理由として、当時、変速機付の自転車の価格は二

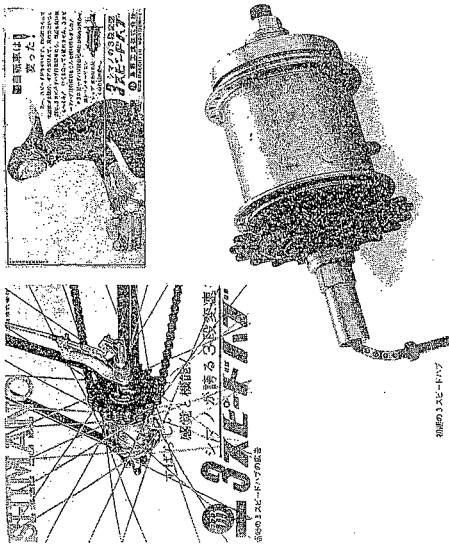
万五千円程とサラリーマン初任給の二ヶ月分以上の高価なものだったことと、スポーツ車を作る技術が低く、サイクリング車の性能も良くなかったことです。また、日本の道路の舗装率が主要国道でも二五パーセント程度で、サイクリングに憧れても、それを楽しめるような環境が整えられていなかったことがありました。

しかし、サイクリングブームにより、株式会社シマノ、マエダ工業株式会社両社はスポーツ車の特徴とも言える変速機を開発し、これを大事に育ててゆくことで海外での大きな飛躍をとげること

になったのです。

株式会社シマノは後車輪の中心にあるハブの内部に変速機を組み込んだ内装式を追求し、自転車先進国であったイギリスの製品をしのぐ独自の軽量コンパクトな高性能なものをつくり、販路を海外に求め、昭和三六年（一九六一年）にアメリカのシヨトーに出品し、昭和四〇年（一九六五年）にアメリカに販売会社を設立しています。

一方、マエダ工業株式会社は、後車輪の中心にあるハブの横に五枚以上のギアをならべてチェーンを掛け変える外装式と呼ばれる方式を追求してゆき、昭和四〇年（一九六五年）にアメリカのシヨトーに出品し、昭和四八年（一九七三年）にアメリカに販売会社を設立しています。



シマノの内装変速機

「堺と自転車」の話であるのになぜ海外の話をするのかと申しますと、この海外への進出によって堺の自転車産業が世界の自転車産業を支えることになってゆく過程を説明したいからです。

アメリカは一九世紀末頃には世界最大の自転車生産国で、先程述べた明治三〇年代の堺に現れた時間貸しの自転車もアメリカ製だったのはうなずけるわけです。

ところが、一九〇八年に有名なT型フォードの生産が始まり、一九一三年にはベルトコンベアによる自動車の大量生産がスタートします。余談ですがこの方式は自転車の大量生産に使われていた方式をフォードが自動車の生産方式に取り入れたという説もあります。アメリカの自動車の普及は