

# 戦後復興期大阪における自転車産業と 中小機械金属工業

田 中 幹 大

- 1 はじめに
- 2 自転車産業の分業関係
- 3 戦後復興期大阪における自転車問屋
- 4 自転車部品をめぐる問屋の競争関係、問屋と製造業者の関係
- 5 小括

## 1 はじめに

本稿の課題は、1945年の敗戦から50年代前半までの戦後復興期大阪における中小機械金属工業を自転車産業の分析を通じて検討することにある。

敗戦後の中小機械金属工業は、戦時下請制が崩壊し大企業の生産復興が遅れるなか早期に生産再開を進め、資材不足、インフレの昂進、戦後経済統制と闇経済、ドッジ・ラインによる急激なデフレ転換と朝鮮戦争特需の発生といった経済環境のもとで工場数を増加させていった<sup>1)</sup>。この時期の中小機械金属工業を牽引したのは、自転車、ミシン、カメラ、時計といったいわゆる軽機械工業であり、戦時中に生産を抑制された消費財の膨大な需要を背景に急激に生産を伸ばした<sup>2)</sup>。これら軽機械工業の生産構造の特徴は、アッセンブル方式と言われる極度に発達した分業関係のもと、その裾野部分で多数の中小機械金属工業を生産に従事させたことにあった。特に自転車、ミシン産業には東京、大阪といった都市部の中小機械金属工業の多くが生産に従事したことから、それらの分業関係を分析し特質を把握することは、高度成長期以降の都市部中小機械金属工業の展開を検討する前提として必要な作業である。ここでは大阪の自転車産業を取り上げ、その生産構造が復興期の中小機械金属工業にとってどのような意味をもったのかを明らかにする<sup>3)</sup>。その場合、特に留意するのは「問屋制工業」としての自転車産業である。

戦前日本における自転車産業は、「低廉な労働力と結びついて、問屋資本の支配におかれた中小企業生産として発展」<sup>4)</sup>し、小宮山琢二によれば、「下請業者の生産が一応資本家的生産の内容を備へてゐるもの」「問屋の生産者化がかなり顕著」である「新問屋制工業」として、メリヤス、玩具、珐瑯鉄器、電球、マッチ、ゴム製品などと同じく分類されていた<sup>5)</sup>。また、

---

キーワード：自転車産業、中小企業、大阪、問屋、戦後復興期

戦前期自転車産業の研究でも問屋－製造業者関係に注意が払われてきた<sup>6)</sup>。「問屋制工業」としての自転車産業は、戦時期の生産・問屋活動の制限による途絶を経て、戦後復興期に再度出現する<sup>7)</sup>。本稿では、自転車産業の生産構造について生産工程における製造業者間の分業だけではなく問屋業者の関わりも含め、以下の点を検討する。

第1に、戦後復興期の自転車生産における大阪の位置を確認した上で、アッセンブル方式と言われる分業関係の具体的な中身について、個別企業のケースも参照しながら分析する。第2に、自転車産業における中小機械金属工業と問屋の関係について、①戦時期をはさんで復興期に再度出現した問屋はどのような者たちによって担われたのか、②問屋の競争関係、③問屋と中小機械金属工業の関係を分析する<sup>8)</sup>。

## 2 自転車産業の分業関係

### 2.1 戦後復興期の自転車生産と大阪

外国輸入自転車の修理、補修用部品の生産からはじまった日本の自転車産業は、第一次大戦中の自転車輸入の途絶を契機に生産を本格化させ確立した<sup>9)</sup>。表1によれば、1920年代以降、輸入は金額でみた場合に漸次減少し、数量でみた国内生産は30年代に着実に増加していった。37年以降の戦時体制のもとで自転車産業は「不要不急産業」として生産を抑制され、都市部中小工業の「転失業対策」の代表業種になったが<sup>10)</sup>、敗戦後は平和産業としていち早く生産復興を遂げるようになった。

復興期の自転車産業は、戦時期の生産抑制を経て落ち込んだ生産数量を急激に回復させ、表1によれば、部品では1949年にすでに戦前のピークを上回る数量を生産していた。同表には、闇生産分に加えて、後述する問屋組立生産分が含まれていないが、それらも考慮した場合、生産復興はさらに急速であったと考えられる<sup>11)</sup>。だが、戦前の自転車産業が、特にその部品の大半を輸出していたのに対して、敗戦後の輸出比率は低かった。すなわち、復興期の自転車産業は基本的には戦時期に焼失した分も含め、保有台数が低下した国内市場の旺盛な需要に応えるために生産を急拡大させていったのである<sup>12)</sup>。

自転車製造業者は、戦前から東京、大阪、愛知に集中しており<sup>13)</sup>、自転車生産が戦後に再開されると、再び3都市に集中するようになった。表2にあるように、敗戦直後の3都市の自転車工場数、従業者数の対全国比率は低いものの、1950年以降には8割近くを占めていた。

自転車製造業者が集中して存在する東京、大阪、愛知（名古屋）の3都市間では、完成車生産比率が高く、いくつかの部品の生産比率が高い東京、完成車生産比率が低く、部品の生産比率が高い大阪、その中間に位置する名古屋という構図がみられた<sup>14)</sup>。大阪は自転車部品生産が東京、名古屋に比較して多いのが特徴となっていた。これは、第1に、「大阪の完成車製造工場の規模は、月産千台以上のものは八社で、東京・名古屋の如く大完成車メーカーはみられず、中小メーカーが約十五工場存在するに過ぎない」<sup>15)</sup>と言われるように、大阪には大規模完

表1 日本における自転車生産、輸出入の推移

年	生産				輸出			輸入			輸出比率	
	完成車		部品		完成車		部品	完成車		部品	完成車	部品
	数量 (千台)	金額 (百万円)	数量 (千台分)	金額 (百万円)	数量 (千台)	金額 (百万円)	金額 (百万円)	数量 (台)	金額 (千円)	金額 (千円)	金額 ベース	金額 ベース
1921	-	15.8	-	-	-	0.4	-	13,387	1,919	4,492	-	-
1922	-	13.3	-	-	-	0.4	-	10,167	1,758	4,719	-	-
1923	69	2.9	-	-	-	0.4	-	9,538	1,786	4,043	-	-
1924	92	2.7	-	-	-	0.7	-	10,991	3,086	4,587	-	-
1925	38	0.8	-	-	-	2.3	-	6,804	2,803	3,414	-	-
1926	41	1.1	-	-	-	2.0	-	1,854	169	3,142	-	-
1927	89	3.0	-	-	-	1.9	-	1,681	118	1,799	-	-
1928	125	3.3	-	-	-	2.5	-	790	61	1,573	-	-
1929	90	2.5	-	16	-	3.4	-	539	44	1,236	-	-
1930	552	19	382	11	5	2.9	-	94	5	596	-	-
1931	552	19	410	11	-	3.3	-	110	6	399	-	-
1932	603	20	551	15	-	6.0	-	42	3	211	-	-
1933	660	19	762	19	52	1.2	12	10	1	109	6.3%	63.2%
1934	730	25	763	22	104	2.4	17	6	0	73	9.6%	77.3%
1935	903	31	1,180	34	118	2.5	16	23	1	85	8.1%	47.1%
1936	1,055	40	1,120	35	142	3.1	19	24	2	25	7.8%	54.3%
1937	1,090	43	1,168	38	119	3.0	23	74	6	64	7.0%	60.5%
1938	1,080	75	642	37	51	1.6	14	23	1	10	2.1%	37.8%
1939	950	78	366	25	57	2.2	16	-	-	-	2.8%	64.0%
1940	1,245	89	352	21	32	1.9	23	-	-	-	2.1%	109.5%
1941	185	13	218	13	50	3.2	9	-	-	-	24.6%	69.2%
1942	181	13	134	8	41	2.7	9	71	2	0.066	20.8%	112.5%
1943	70	5	124	2	32	2.2	7	1	0.015	0.426	44.0%	350.0%
1944	65	9	14.4	1	6	0.6	2	-	-	-	6.7%	200.0%
1945	18	6	3.7	64	0.4	0.05	0.113	-	-	-	0.8%	0.2%
1946	105	112	343	348	3	3	13	-	-	-	2.7%	3.7%
1947	192	471	366	1,811	18	39	45	1	0.6	-	8.3%	2.5%
1948	337	1,745	862	6,218	23	188	554	-	-	-	10.8%	8.9%
1949	552	3,478	1,489	10,668	38	277	581	-	-	-	8.0%	5.4%
1950	981	6,964	1,355	11,359	159	1,188	702	-	-	0.7	17.1%	6.2%
1951	987	10,087	1,578	16,953	128	1,389	2,534	60	2,087	69	13.8%	14.9%
1952	1,019	10,748	1,546	14,868	29	251	2,382	49	486	170	2.3%	16.0%
1953	1,184	12,441	1,635	17,029	20	159	2,164	376	4,476	132	1.3%	12.7%
1954	1,038	11,214	1,439	15,104	17	136	2,347	834	8,717	4,183	1.2%	15.5%
1955	1,109	12,553	-	15,601	35	257	2,792	158	1,367	2,362	2.0%	17.9%

出所) 自転車産業振興協会(1973)『自転車の一世紀—日本自転車産業史—』、520~521ページ、「わが国の自転車工業について」日本勧業銀行調査部『金融情報』8巻11号1955年、31ページより作成。

表2 自転車製造業工場数(事業所数)、従業者数

年	全国		大阪		東京		愛知		対全国比(大阪、東京、愛知の合計)	
	工場(事業所)数	従業者数	工場(事業所)数	従業者数	工場(事業所)数	従業者数	工場(事業所)数	従業者数	工場(事業所)数	従業者数
1945	335	10,753	43	1,765	44	1,909	35	665	36.4%	40.4%
1946	555	20,019	151	5,827	129	3,735	81	2,217	65.0%	58.8%
1947	764	25,205	221	6,513	177	4,120	103	3,664	65.6%	56.7%
1948	893	38,353	236	8,700	263	6,836	120	4,624	69.3%	52.6%
1949	1,067	46,509	329	11,705	320	8,477	129	4,743	72.9%	53.6%
1950	1,224	33,269	373	9,804	376	8,554	141	4,191	72.7%	67.8%
1951	1,094	34,518	374	9,894	349	7,703	137	8,760	78.6%	76.4%
1952	1,015	28,820	328	9,529	352	8,032	128	4,244	79.6%	75.7%

注1) 1945年は「自転車及其ノ他ノ車輛製造業」(職工5人以上)、46、47年は「自転車製造業」「自転車部品及付属品製造業」(職工5人以上)の数値。48、49年は「オートバイ、自転車、リヤカー及び部品製造業」(48年は雇用工員5人以上、49年は常用労働者5人以上)の数値。50~52年は「自転車、リヤカー及び部分品製造業」(従業者4人以上)の数値。

注2) 1945~47年は工場数、48~50年は事業所数。

注3) 従業者数は1945~47年が職工数、48年が工員数、49年が常用労働者数、50~52年が従業者数。

出所) 商工省調査統計局『工業統計表』、通商産業大臣官房調査統計部『工業統計表』より作成。

表3 大阪府下自転車製造業の分布

年	大阪市	堺市	その他
1946年(10月)	39	42	21
1950年	154	154	65

出所) 大阪市経済部商工課(1947)『大阪に於ける自転車工業の現状』、通商産業大臣官房統計調査部、大阪府立商工経済研究所(1952)『大阪府工業統計分析表』より作成。

成車メーカーが少なかったこと、第2に、いくつかの部品で生産の対全国比率が高い、いわゆる一流部品メーカーが存在したことに加え、多数の部品メーカーが存在したことによっていた<sup>16)</sup>。

復興期の大阪府では、表3にあるように堺市と並んで大阪市でも自転車製造業者が多かった。大阪における自転車製造業者の地域分布は、「古い歴史と伝統をもつ堺の斯業発展を中軸として漸次外延的にのび、大阪市内、ついで衛生都市及び郡部に拡がり、それは府下の各工業地帯の形成に応じて立地し時系列的な展開<sup>17)</sup>」をしてきたのであった。

## 2.2 自転車産業の分業関係

### 2.2.1 自転車完成車の生産

自転車の完成車は、完成車メーカーによって生産される場合と問屋組立によって生産される場合とがあった(表4参照)。復興期の完成車メーカーには、宮田製作所(東京)、大日本自転車株式会社(東京)、岡本自転車製作所(名古屋)などの戦前から旧メーカーで戦後にいち早く生産を再開したものに加え、戦時中に航空機などの軍需関連の生産に従事し、復興期の需要の急増に応じて完成車生産に新規参入した、いわゆる転換メーカーも多数含まれていた<sup>18)</sup>。

完成車メーカーが自転車の完成車を生産する場合、自転車を構成する多数の部品のすべてを生産して組立てているわけではなかった。自転車は、「構成する部品の種類は大別して一五であるが完成部品としては三百種、一、八〇〇個の部品から成っておりその生産工程も鍛造、プレス、焼入、切削、研磨、塗装、メツ

表4 完成車メーカーと問屋組立の生産台数の推移

年	フレームの生産数量(完成車の総生産台数)(A)	完成車メーカーによる完成車生産台数(B)	問屋により組立販売される完成車台数(C)	B/A	C/A
1946	353,900	96,362	257,538	27.2%	72.8%
1947	398,044	178,546	219,498	44.9%	55.1%
1948	859,435	336,727	522,708	39.2%	60.8%
1949	1,174,893	552,116	622,777	47.0%	53.0%
1950	1,724,555	981,122	743,433	56.9%	43.1%
1951	1,541,093	987,365	553,728	64.1%	35.9%
1952	1,466,169	1,018,815	447,354	69.5%	30.5%

注1) 従業員10人未満の工場は含まれない。

注2) 「問屋により組立販売される完成車台数」はフレーム生産量から完成車メーカー(50工場)の生産量を差し引いた推定値。

注3) %数値は修正してある。

出所) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954b)『大阪における自転車産業の実態—流通篇』、79ページより作成(原資料は日本自転車工業会「自転車工業の概観」第4号1953年)。

キ等に分化している」<sup>19)</sup>と言われるように多数の部品を必要とした。復興期当時の完成車メーカーと言われるもののうち、こうした部品のすべてを生産し、組立てるメーカーは存在しなかった。完成車メーカーの多くは、フレームを中心に、その他いくつかの部品を生産するのみであった。復興期の関東地区の完成車メーカー調査によれば「…昭和23年5月現在の完成車工場中おもな37社について、荷受、スタンド、ケース、を除いた15部品中自社製造部品数の調査で一工場当たり3.7部品となり、約1/4部品数を生産していることになる。また最大のものでも約1/2部品数しか作らず、一部品しかつくりえない約1/4の8工場はフレームだけしか自社では作っていないことになる。いまこれを部品別に考えるとフレームは全工場でそれぞれ生産されるが、ハンドル、泥除を作つてる工場はそれぞれ約1/2、フリーホイル、ハブは1/4となり、サドル、スポーク、チェーンはそれぞれ一社しかない」<sup>20)</sup>という状況であった。宮田製作所や岡本工業といった大手の完成車メーカーであっても数種類の部品を自社生産するほか、子会社による部品の生産もおこなったが、それでもすべての自転車部品を生産しているわけではなかった<sup>21)</sup>。完成車メーカーは、自工場で生産する部品のほかに自転車部品メーカーから諸部品を購入することで完成車を生産したのであった。

大阪の完成車メーカーの場合、前述したように規模が小さい上に、自工場生産比率が低い傾向にあり、「特に大阪ではもともと商業資本的色彩の強いところであるだけに、自転車も多くの部品を安く購入して、完成車に組み立てるといふ。アッセンブルメーカーとしての完成業者が多い。従って一部の部品をつくり、他の部品は購入して完成車をつくるとか、数多くの部品業者を下請傘下におさめて完成車をつくるとかの完成業者のなかでも、工業資本的色彩のかかった業者は少ない（昭和二十九年頃）」<sup>22)</sup>という状況であった。

他方、問屋組立には、丸石商会や日米商店といった戦前の有力大問屋が戦後大規模に完成車生産を行なうものが含まれたが、これらは完成車メーカーと考えた方が適当で<sup>23)</sup>、一般に問屋組立による完成車生産とは、部品問屋の完成車セット販売のことであり、問屋の仕入れた自転車部品一式が小売商段階で完成車として組立てられることを指した<sup>24)</sup>。但し、部品問屋の完成車セット販売が増加していくのは、規格統一によって自転車部品の互換性が良好となり、品質の信用がある程度高まって以降のことで、復興期全体としてみれば問屋が主として取り扱っていたのは補修用部品であった<sup>25)</sup>。

大阪で生産された自転車部品に占める補修用部品の割合や問屋における補修用部品の取扱量などは不明だが、「大阪の自転車部品は、輸出向、国内補修部品が多いといわれているが、このうちハンドルは特に代表的なものである。調査二二工場の生産高のうち、輸出向が三〇%、国内向補修部品と思われる問屋向が六〇%、この両方で已に九〇%を占めている。残りの僅か一〇%がいわゆる完成車用の組立部品として完成車業者に販売されているにすぎない」<sup>26)</sup>とあるように、特に大阪は補修用部品の生産とその問屋での取扱量が多いと言われていた。

以上のように自転車の生産は、完成車生産（大阪は比率が低かったが）にせよ補修用部品に

せよ、自転車部品工業の発達を前提として成立していた。自転車部品には、① 完成自転車の部品として完成車メーカーへ、② 補修用部品として問屋へ、③ 完成車セット販売の部品として問屋へ、という3つの取引があり、取引先には完成車メーカーと問屋の2つがあった。

### 2.2.2 自転車部品工業の構造

自転車部品メーカーが部品を生産する場合も、完成部品を一貫して製造したわけではなかった。例えば、フレームでは「パイプ、ラック、塗装、メッキ等の工程別に単独業者が存在しフレーム業者というも一貫的にすべての構成部品を製作する完成部品業者は限定され、厳密な意味で完成部品のメーカーと呼ばれるものは少ない」<sup>27)</sup>とあるように、完成部品の生産に必要な構成部品の製造や工程のすべてを単一のフレーム部品メーカーが行っているわけではなかった。部品メーカーの分業について、1953年の大阪府立商工経済研究所（以下、商工研）の自転車産業調査では、「部品工場を作業内容にしたがって分類」すると、「A、一貫作業を営むもの—例えば島野のフリーホイール、ハブ、高木のギヤ、クランク—」、「B、部分品をつくりメッキ、塗装、焼入は他工場に廻すもの」、「C、生地、メッキ、塗装、焼入の各工程を専門的に分担すもの」の3つに別れ、「一般的にはB、Cの形態をとるものが多」いと指摘されていた<sup>28)</sup>。

以下、商工研の同調査から個別自転車部品の分業の内容を、手工業的要素の強いハンドルと機械加工が多いフリーホイールを事例に要約的にみてみよう。

#### <ハンドル生産の分業<sup>29)</sup>>

ハンドルは約15の部品からできており、堺でこれらの部品を全部自工場で生産してハンドルをつくりあげる工場は1つもない。一般にハンドル業者と言われているのはパイプの加工が主要な作業であって、他の購入部品と合わせてハンドルを組立てる。ハンドル業者は、鉄鋼製品二次加工業者・ガス溶接管製造業者によって加工された主原料の磨棒鋼とパイプを直接に、あるいは問屋・自転車工業協同組合を通じて購入し加工を行う。しかし、パイプの加工は、生地加工、研磨加工、鍍金加工の3つに分れ、これらの全工程を行っている工場は零細工場ではなく、生地加工のみの工場もみられる。主要機械設備も普通旋盤、小型旋盤、ボールをそれぞれ1、2台もっている程度にすぎない。

ハンドルの生産工程は、生地加工、研磨加工、鍍金加工、組立の4工程からなり、ハンドルパイプがハンドル業者によって生地加工され、次に研磨加工されるが、これは下請の零細工場によっても行われる。研磨の下請工場は小屋もしくは民家の床を落として作った作業場であり、床上研磨機が3、4台あるのみである。研磨下請工場の経営者は、かつてのハンドル業者が経営の失敗から下請工場になったもの、また、工員から独立して下請工場になったものが多い。研磨加工の次に行われる鍍金加工については、鍍金設備を備えている比較的規模の大きいハンドル業者は自工場で行い、設備を備えていない規模の小さい工場は外注する。最終的に鍍金加工を終えた製品に、ラック、引上棒、サポートなどの小物部品を合わせて組立てる。小物部品

の一部はハンドル業者が自工場で生産するが、それ以外はそれぞれ専門の業者から購入する。小物部品の業者はハンドル業者よりも規模が小さく、ハンドル業者の存続の基盤となっている。

<フリーホイール生産の分業<sup>30)</sup>>（図1参照）

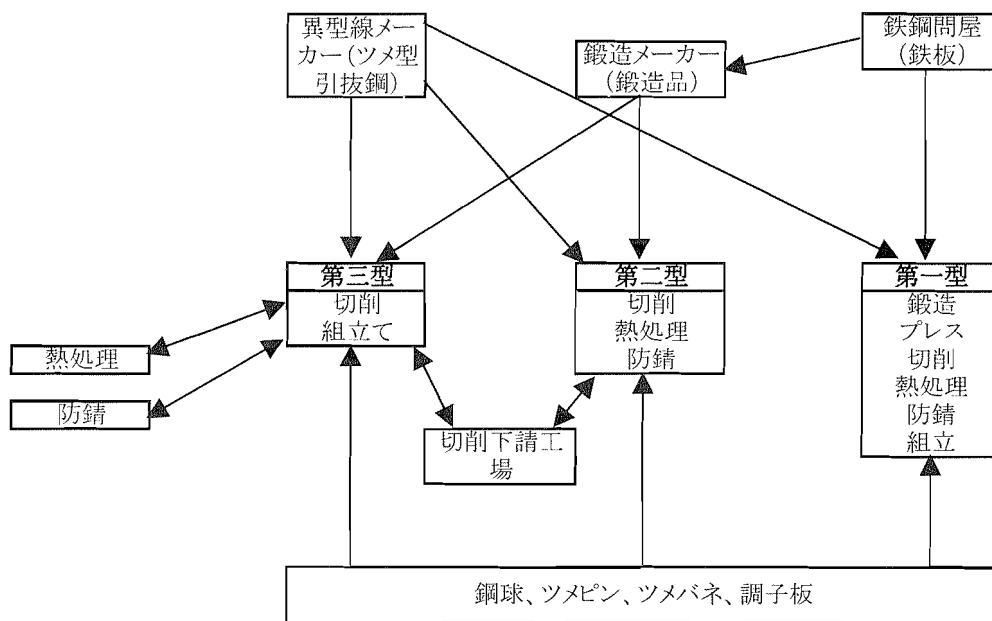
フリーホイールは後輪回転軸ハブにつくギヤで、自転車の動力をギヤクラック、チェーンとかみ合わせて、前進方向へ伝導し、ほとんど必要とみとめられない後進方向へは動力を伝えない様に仕組みられた部品である。自転車部品中では最も機械工作を多く要し、精度を要求される。

フリーホイールは、フリーギヤ、中子、中子フタ、ネジフタ、ツメ、ツメバネ、ツメピン、調子板、鋼球の9部品からできあがっている。いずれのフリーホイールメーカーも、このうちツメピン、調子板、鋼球、ツメバネの4部品は完成部品を専門メーカーから購入し、ツメは半製品、ツメ型は引抜鋼を購入する。したがってフリーギヤ、中子、中子フタ、ネジフタの生産が主業務で、購入部品との組立作業を行って完成品フリーホイールを製作することになる。この主業務たるフリーギヤ、中子、中子フタ、ネジフタの生産工程の形態によって企業は3つに分れる。

- ① 素材（鉄板）から鍛造、機械切削、熱処理を行う一貫作業の企業、
- ② 鍛造専門メーカーから既にフリーホイール用として押物にされたものを購入して、機械切削作業、及熱処理を行う企業、
- ③ うち熱処理は専門屋へ外注に出し機械切削のみを主業務とする企業である。

以上の商工研の調査内容から明らかなように、自転車完成部品メーカーの多くが中小機械金属工業であるが、自転車部品生産においても、単一の業者が一貫して生産していたわけではな

図1 フリーホイールの生産分業



出所) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954a)『大阪における自転車産業の実態—生産篇』、202ページより作成。

く、完成部品に必要な小物構成部品製造業者や工程外注業者といった中小機械金属工業が分業に参加することによって生産されていたのである<sup>31)</sup>。

### 2.3 自転車部品工業と中小機械金属工業

次に復興期の自転車部品の分業について、個別企業の事例を取り上げてみよう。

#### 2.3.1 前田鉄工所のフリーホイール生産<sup>32)</sup>

前田鉄工所は、1922（大正11）年、前田鹿之助が南河内郡千代田村新田で個人企業としてフリーホイールを製造したことにはじまる。前田鉄工所のフリーホイール「サンパチフリー」は、業界での評価を得て着実に生産が拡大した。40年に前田鹿之助が死去し、代わって前田大蔵が事業を継承、企業整備によって43年に東亜精機工作所を設立、浅香工業の下請協力工場として陸軍造幣廠の弾丸製造、また、呉海軍工廠工監督工場に指定され機銃弾製造を行ったが、終戦後、すぐにフリーホイールの生産を再開し、49年には有限会社前田鉄工所に社名を変更した<sup>33)</sup>。

前田鉄工所の戦争被害は甚大で、「南向陽町の東亜精機も、全滅に近い被害をうける。建坪二百数十坪のうち、四十八坪の半焼体一棟を残すのみで、熱処理工場は全焼し、諸機械約二百点の大半を失い、使用に耐え得るのは旋盤三十台余という惨状<sup>34)</sup>」だった。従業員「三十余名が残留<sup>35)</sup>」し、焼け残った旋盤と手製の炉を用いて生産に着手する。フリーホイールは「作るそばから、どんどん売れ」、「終戦から約半年後には、本格的稼動状態とな<sup>36)</sup>」る。「昭和二十二年ごろには、全国で二十数社のフリーホイール業者がいたが深刻な販売競争の結果、昭和二十三年半ばまでには約十社が姿を消した<sup>37)</sup>」が、前田鉄工所では「優良品を低廉に」をモットーとして国内外の市場を確実に獲得していき、ドッジ不況下でも、「工賃三十%値下げを断行するとともに、増産によってコスト・ダウンをはかり」、「他社が減産あるいは休業措置をとる中で、増産による薄利多売の方針は、見事、販売競争を勝ち抜き<sup>38)</sup>」、販路をますます拡げていった<sup>39)</sup>。

復興期（1950年頃）には、外注の鍛造品を切削し、それをさらに外注で熱処理（焼入）し、スチールボール（鋼球）、スプリング、ツメなどの購入細部品とで組み立ててフリーホイールを生産した<sup>40)</sup>。鍛造品の外注先は、家内工業的な火造鍛造4社で、そのうち主に2社と取引していた。その他の小物部品について、スチールボールは天辻鋼球などの専門大手メーカーから、スプリング、ツメなどは中小製造業者から購入した。外注先、取引先の総数は、「前田鉄工の取引先は多いほうで、20~30社あった」。これらの外注先、取引先は前田鉄工所と専属的に取引していたわけではなく、前田鉄工所以外のフリーホイールメーカーとも取引し、さらには「火造鍛造は、自転車以外の他のもの、例えばミシンの部品や引き出しのための納器具などもやっていた」というように、自転車業種以外とも取引した。また、スチールボールの大手



専門メーカーはもちろんのこと、前田鉄工所と取引していた中小製造業者は「自転車製造業者だけでなく、自転車問屋とも直接取引していたし、自転車以外の取引も多くあった。

### 2.3.2 自転車産業の分業関係と中小機械金属工業

前田鉄工所の事例から、自転車部品工業と中小機械金属工業について次の点が指摘できる。

第1に、前田鉄工所のフリーホイール生産には大手専門メーカーのほか、鍛造工程や熱処理工程を外注として担う業者、小物部品製造を行う業者といった中小機械金属業工業者が参加していた。このような分業関係は2.2.2で述べたとおりである。自転車部品生産の裾野部分に従事する中小機械金属工業者数は統計に表れないため<sup>41)</sup>、分業がどれほどの広がりをもっていたかを把握することは難しいが、例えば関東地区の自転車産業調査では、「関東地方における部品工場80社について昭和23年末の平均を出すと資本金約100万円人員26人となり、生産上の主工程、鍛造、切削、プレス、焼入、メッキ塗装といったものの相当量を外部に依存している。その一社あたりの継続的な外注工場数平均は4工場となっている。またその上ボール、ボルト、ナット、小物の全量を購買部品として使用しているのはもちろんである。…すなわち80部品工場の下には約300以上の小工場が存在していることになる<sup>42)</sup>とあり、自転車部品生産にはかなり多数の中小機械金属工業が従事していたと考えられる。

このように分業が発達していたことは、完成部品を生産できないような中小機械金属工業者の自転車部品生産への参加を容易にしたと考えられる。特に部品生産が多いことを特徴としていた大阪では、復興期の自転車部品生産の伸びは、中小機械金属工業の生産復興と再集積をもたらす重要な要因であった。

第2に、前田鉄工所と分業関係にある大手専門メーカー、中小機械金属工業者は前田鉄工所と専属的には取引をしていなかった。事例で述べられているように、大手専門メーカーも中小機械金属工業者も前田鉄工所以外のフリーホイールメーカーと取引したし、また自転車問屋とも取引関係をもっていた。

第3に、前田鉄工所のフリーホイール生産に関わった大手専門メーカー、中小機械金属工業者は、必ずしも自転車業種に限定して生産を行っていたわけではなかった。前田鉄工所が取引していた中小機械金属工業者は、復興期に自転車産業同様に急速に生産が伸びていったマシン部品生産（前田鉄工所の事例では特に鍛造屋）とも分業関係にあった。自転車部品生産に参加する中小機械金属工業者は、自転車以外の機械金属関連の需要とも結びついて生産していた。このことは、先の商工研の自転車調査からも散見される。例えば、事例でみたハンドルの構成小物部品の一つであるラッグ（可鍛鉄）製造業者は、自転車以外の「その他の可鍛鉄品を兼業している処が多く<sup>43)</sup>、また、フリーホイール製造業者と取引している専業の鍛造屋がいる一方で、「とくに自転車部品用に力をおく業者ではな<sup>44)</sup>い」「いわゆる普通の鍛造屋<sup>45)</sup>もいた（フリーホイール製造業者自体が他部品生産と兼業しているものもあった<sup>45)</sup>）。

自転車の完成部品は、切削、プレス、鍛造、鋳造、研磨、メッキ、塗装の各工程と、またそれらの工程を必要とする小物部品とからなりたっており、分業によってそれらの部品生産の一工程を担う業者や小物部品業者、小物部品製造の一工程を担う業者などが存在した。そして、これら自転車部品生産の分業関係にあった中小機械金属工業は、自転車産業に限定されず、その他の産業の分業関係にも参加していたのである。

### 3 戦後復興期大阪における自転車問屋

#### 3.1 戦後復興期大阪の自転車問屋と部品取引

自転車部品生産が盛んだった大阪では、多くの中小機械金属工業を分業に巻き込んでいた。東京、愛知（名古屋）に比べて完成車生産比率が低く、完成車メーカーが多くはなかった大阪では、問屋と自転車部品生産の結びつきが重要であった。復興期大阪における自転車産業の問屋制については、1954年の商工研の調査報告書があるので、まずはそれによって大阪自転車問屋の戦前から戦後復興期の過程を概観し、復興期の自転車部品取引の全体像をみてみよう。

##### 3.1.1 戦前から戦後復興期の自転車問屋

国内の自転車生産が拡大していく1930年代以降、大阪の自転車問屋は飛躍的發展を遂げ、「大阪における問屋群は100名以上の従業員をもつ二社（丸石、中谷）をはじめ、月平均一〇万円以上…の取引額をもつ大問屋が十二軒、他に中小問屋、総計二〇〇軒以上が存在」するようになっていた。また、「大阪製品の価格は名古屋の高級車と比較すれば四分の一に過ぎなかったと言われ」、「かゝる安値販売により大阪商品の全国輸出に占める地位は八〇%に達し、大阪の問屋が海外市場を開拓、獲得するに至」っていた。「当時これらの問屋は自己資本の蓄積は豊かであり、多くの大問屋は中小企業形態の部品メーカーに対して、資本的なつながりは勿論金融面においても強い支配力をもっていた」<sup>46)</sup>。

しかし、戦時統制が強まる中で、「昭和一五年九月以降、当時大阪に存在した二〇五の卸業者は、日本自転車工業組合聯合会の共販所＝卸商聯合会→小売商聯合会という全国的な一元的な配給機構の一部に包摂され、その下部機構たる各府県の卸商組合に加入しなければ営業の存続は許されなくなつた」。その後統制が強化されていき、中央配給所を担う業者が脱落していく中で、「昭和一九年二月には、卸商聯に属していた中央配給所、地方配給所等の配給機関は勿論、先の日本自転車工業組合連合会も解散」し、「全国自転車統制組合」が発足するが、「この時期には殆ど部品の生産さえなく、…業界は全く停止した状態におかれた」<sup>47)</sup>。

戦後、問屋は「戦時中の営業途絶、並に統制の時期には府県知事への登録申請による切符制度」から新たに出発するが、「種々の制約から、メーカーに対する曾つてのような支配力、即ち下請工場に対する設備資金、あるいは一工場の製品の全部買取り、価格に対する主導権等を失い、…弱体化」した。「然し戦中、戦後の激しい変転にもかかわらず、問屋が復活しえた」

のは、「ヤミ生産及びヤミ市場を以ての多数の中小メーカーの濫立」という基盤が再生産されたことによっていた<sup>48)</sup>。

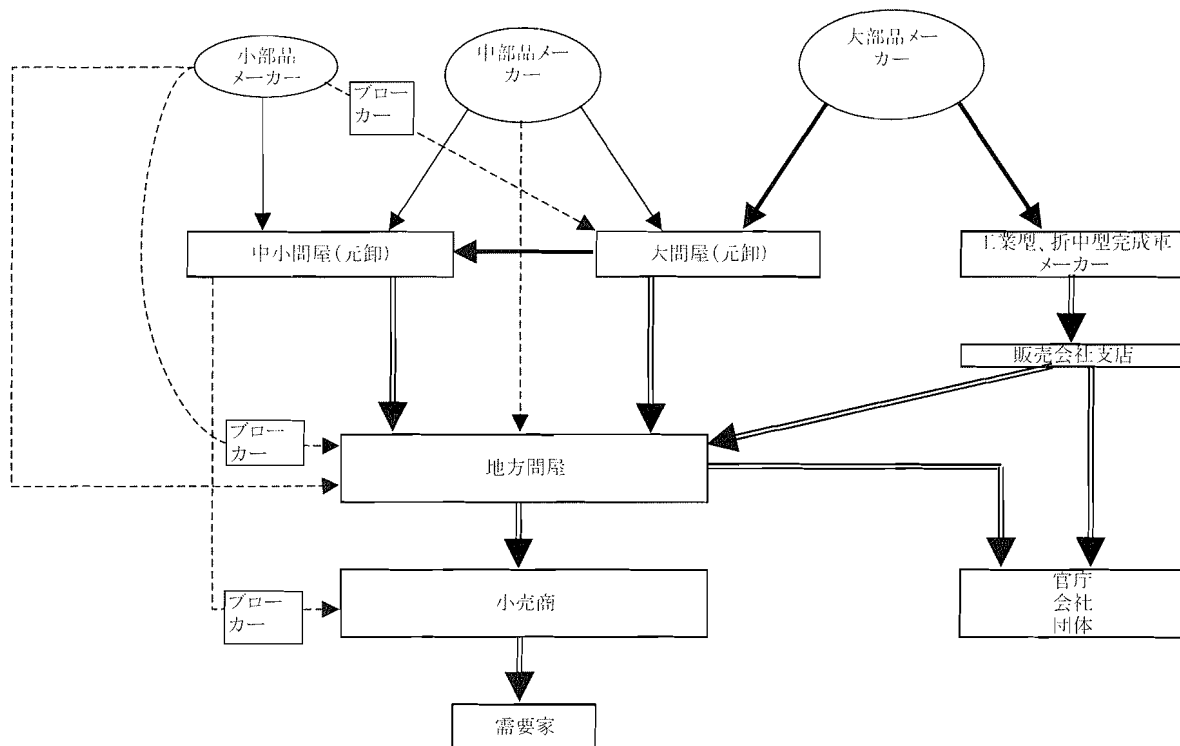
### 3.1.2 自転車部品取引の全体図

戦後の大阪問屋について、商工研の調査では以下のように区分けしている。

- A 級 1：完成車メーカー（主として「問屋型」に属するもの）  
2：部品を主とし完成車を従とする大問屋（販売月額平均 2,000 万円を超えるもの）
- B 級 部品を主とし完成車を従とする中間屋（販売月額 1,000 万円を超えるもの）
- C 級 部品を主とし完成車を従とする小問屋（販売月額 1,000 万円以下のもの）
- D 級 A、B、C の元卸問屋から製品を仕入れ、小売商に対して仲介をなす地方（市内）問屋
- E 級 ブローカー的問屋群

このうち、A から C 級の一次問屋（元卸）が部品メーカーから部品を直接仕入れ、D 級の二次問屋（地方問屋）、そして小売商へと部品が流れていく。E 級の「ブローカー的問屋群」

図 2 自転車部品の取引経路



注 1) ———▶ は大部品メーカーの一流部品の流れ  
——▶ は中小部品メーカーの部品の流れ  
-----▶ はその他の販売経路

注 2) 大問屋は A 級問屋、中小問屋は B、C 級問屋を示す。大部品メーカーは一流部品を製造しているメーカーを示す。

出所) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954b）『大阪における自転車産業の実態—流通篇』、85 ページ第十一図をもとに作成。

は、一次問屋と部品メーカー、一次問屋と二次問屋、一次問屋と小売商をつなぐ存在となっている。これらの全体図を示したものが図2である。なお、大阪の一次問屋（元卸）は、東京や名古屋の部品メーカーから仕入れる場合もあったが、当然のことながら大阪の部品メーカーから最も多く仕入れ、また、大阪の二次問屋（地方問屋）も大阪の一次問屋からがもっとも多かった<sup>49)</sup>。

### 3.2 戦後復興期大阪における自転車問屋の担い手

復興期の大阪に自転車卸業者はどれほど存在したのであろうか。東亜サイクル通信社（1949）『自転車リヤカー製造卸名鑑』によれば、大阪には281の自転車卸業者があった（表5）。この数は、一次問屋だけではなく、二次問屋（大阪における地方問屋）、ブローカー、また、自転車製造業者の販売部も含んでいるが、東京の339業者に次ぐ多さとなっている（愛知が131業者）。問屋の創業時期に関する商工研の調査によれば、101業者中、戦後創業は57業者（56.4%）となっていることから、大阪の自転車卸業者数は戦後に急増したと考えられる<sup>50)</sup>。

これらの業者がどのような経歴・経緯で復興期に自転車卸業を営んだかについて、表5のうち、竹内常善「自転車業界創業者調査」に記載されているものをまとめたのが表6である。これによれば、戦前・戦時期に自転車問屋に入店して、その後独立し、戦時期の途絶を経て、戦後に再開するパターンが多いほか、戦前に問屋・小売店に入店していたものが戦後になって卸業を開業している場合のあることがわかる。戦時期に独立して戦後に再開するパターンについては、表6のうち祭本良樹氏が『中小公庫月報』（1996年4月号）に自身の創業から戦後の再開時をふりかえって語ったものが当時の状況をよく伝えているので、以下にみておこう。

「私は和歌山県御坊市の隣村の生れですが、昭和13年旧制中学の4年生の時、先生のピンタが激しく、クラスの大半の者が授業をボイコットするなど、クラス全体でストライキを起こし、学校が嫌になっていました。丁度その時私の母親の従兄弟が取引先で一人男子を探しているという話を持ってきました。…私はこの話を聞きつけまして、自分が行くといい出した訳です。…それで大阪に出てきまして、小さな自転車問屋に住み込みで丁稚に入りました。…／丁稚奉公時代は冬でも朝の6時から表のガラス戸を拭いて、10時ごろから自転車でリヤカーを引っ張って荷物の仕入れ、配達をしたりしていました。木綿橋から阿倍野の坂道を越えて堺の工場を回って高槻へ寄って荷物積んで帰れという具合です。…／こうしているうちに戦時色が強まり、自転車が物資統制の主要品目に指定されたことから、奉公先の商売も段々と縮小していきまして、ついに廃業ということになりました。…修繕用の自転車部品は統制外であったので、部品を扱ってやろうと思ひ立ち、主人の許可をもらいました。／奉公先の許可をもらったものの、もちろん資金がありません。そこで田舎へ帰りまして父親に商売するんで資金を貸してくれと頼み込みました。金額は3千円でしたが、当時では家が一軒建つ金額です。…／この資金を懐に、堺にあった奉公時代

表5 大阪府自転車リヤカー卸業者名簿（1949年5月現在）

会社名及商号	代表者氏名	所在地	会社名及商号	代表者氏名	所在地
No.1 旭産業株式会社	古村大次郎	大阪市東区	No.72 株式会社橋爪商店		大阪市北区
No.2 株式会社吉高商店	古高清	大阪市東区	No.73 内外輪業社	佐藤伊之助	大阪市北区
No.3 丸中輪業社	古山修	大阪市東区	No.74 ック自動車工業株式会社自転車部	山崎五郎	大阪市北区
No.4 大和物産株式会社	事業部	大阪市東区	No.75 日本自転車交易株式会社		大阪市北区
No.5 株式会社早光社本店	岡本松	大阪市東区	No.76 丸石商会大阪支店	難波弥一郎	大阪市福島区
No.6 岩井産業株式会社	赤松茂	大阪市東区	No.77 富松商店	藤井寿藏	大阪市福島区
No.7 南興物産株式会社	町田正一	大阪市東区	No.78 香川卓司商店	香川卓司	大阪市福島区
No.8 林商事株式会社自転車部	林作太郎	大阪市東区	No.79 福岡工業株式会社	上山勝雄	大阪市福島区
No.9 大阪鋼材株式会社	伊藤重義	大阪市東区	No.80 丸三商会	陸堂利治	大阪市福島区
No.10 丸嘉株式会社自転車部	山田興	大阪市東区	No.81 成田商会	成田五十一	大阪市福島区
No.11 朝日産業株式会社	青木信一	大阪市東区	No.82 株式会社近藤商店	近藤繁雄	大阪市福島区
No.12 岸本商店	岸本重太郎	大阪市東区	No.83 大阪太平洋物産株式会社	小川保太	大阪市福島区
No.13 高橋輪業大阪本店	高橋由太郎	大阪市東区	No.84 大洋商事株式会社	溝口茂吉	大阪市福島区
No.14 安宅産業株式会社	猪崎久太郎	大阪市東区	No.85	藤田次郎	大阪市福島区
No.15 協物産株式会社	輪礼	大阪市東区	No.86 下田商会大阪営業所	下田信雄	大阪市東区住吉区
No.16 茂利商店	丹澤一男	大阪市東区	No.87 小堀商会	小堀弘造	大阪市東区住吉区
No.17 株式会社倉藤胸一商店	倉藤克己	大阪市東区	No.88 石橋定成商店	石橋定成	大阪市東区住吉区
No.18 朝日輪業株式会社	相原 郎	大阪市東区	No.89 田中清郎商店	田中清郎	大阪市東区住吉区
No.19 日高商店	日高猛	大阪市東区	No.90 ビクター商会	西田耕一郎	大阪市東区住吉区
No.20 野村貿易株式会社	田中陽一郎	大阪市東区	No.91	菅野正一	大阪市東区住吉区
No.21 永田自転車株式会社	永田重雄	大阪市東区	No.92 早見興機株式会社	早見一一	大阪市東区住吉区
No.22 近畿貿易株式会社	橋口義雄	大阪市東区	No.93 丸三商事		大阪市東区住吉区
No.23 株式会社共栄製作所	奥山賢次	大阪市東区	No.94 宇田辰蔵商店	宇田辰蔵	大阪市東区住吉区
No.24 吉川専助商店	吉川専助	大阪市東区	No.95 富鹿商店	富鹿輝雄	大阪市東区住吉区
No.25 日星商事株式会社		大阪市東区	No.96 香佳屋商会	長利太郎	大阪市東区住吉区
No.26 合名会社中谷商店本店	中谷一明	大阪市東区	No.97 佐藤商会		大阪市東区住吉区
No.27 三橋自転車商会本店	三橋昇	大阪市東区	No.98 英広産業株式会社	万代英雄	大阪市東区住吉区
No.28 大阪交野株式会社		大阪市東区	No.99	前川徳兵衛	大阪市天王寺区
No.29 中欠商会	中欠徳一	大阪市東区	No.100 共栄輪業株式会社	川崎栄一	大阪市天王寺区
No.30 近畿自転車製造株式会社	清水達	大阪市東区	No.101	服部喜代次	大阪市天王寺区
No.31 山本重蔵商店	山本吉枝	大阪市東区	No.102 塩野商会	塩野常次郎	大阪市天王寺区
No.32 井上商会	井上春太郎	大阪市南区	No.103 日新商会	杉村南海郎	大阪市天王寺区
No.33 新野商会	新野精一	大阪市南区	No.104 太陽輪業株式会社	福井啓	大阪市天王寺区
No.34 IS商会	靴谷重久	大阪市南区	No.105 沢田商会	沢田等平	大阪市天王寺区
No.35 天連商事株式会社		大阪市南区	No.106 城東輪業社	宇島常蔵	大阪市天王寺区
No.36 頭司産業株式会社	頭司隆介	大阪市南区	No.107 藤田商店営業部	藤田敏	大阪市天王寺区
No.37 丸栄商会	高井虎松	大阪市南区	No.108 巴産業株式会社	山下実美	大阪市天王寺区
No.38 七井商事株式会社大阪支店	山口平太郎	大阪市南区	No.109 信光社	信野光治	大阪市天王寺区
No.39 笠松商店	笠松亀隆	大阪市南区	No.110 富田屋商会	小塩文治	大阪市天王寺区
No.40 南海興業株式会社	茶谷順次	大阪市南区	No.111 共輪社		大阪市天王寺区
No.41 寶山工具店	奥野隆	大阪市南区	No.112 三橋輪業社	三橋高一	大阪市天王寺区
No.42 日本協同物産株式会社	菊池修一	大阪市南区	No.113 トマス輪業株式会社	今野清治郎	大阪市天王寺区
No.43 日商株式会社大阪支店	朝長正男	大阪市南区	No.114 今村商会大阪支店	吉田有	大阪市天王寺区
No.44 株式会社早商事社	佐々木武二	大阪市南区	No.115 株式会社日米商店大阪支店	畑広義	大阪市天王寺区
No.45 東方貿易株式会社	安井眞吉	大阪市西区	No.116 山陽商行		大阪市天王寺区
No.46 昌和商店	小島和 郎	大阪市西区	No.117 日光輪業社		大阪市天王寺区
No.47 株式会社久下武治郎商店	久下武次郎	大阪市西区	No.118 佐野興業株式会社		大阪市天王寺区
No.48 中山自動車整備興業株式会社	中山善一郎	大阪市西区	No.119 大鶴産業営業所	二島隆	大阪市天王寺区
No.49 高田商会	高田虎治	大阪市西区	No.120 横山神安商会	横山神安	大阪市西成区
No.50 末政製作所	末政幸作	大阪市西区	No.121 三興自転車株式会社	坊田男	大阪市西成区
No.51 飯田産業株式会社	飯田定助	大阪市西区	No.122 山崎商会	山崎 三	大阪市西成区
No.52 株式会社山東商会	山崎隆吉	大阪市西区	No.123 内田商会	内田亀造	大阪市西成区
No.53 株式会社誠貴商会	古殿久紀	大阪市西区	No.124 鶴飼輪業社		大阪市西成区
No.54 日英自転車工業株式会社	西川満	大阪市北区	No.125 株式会社OK輪業社	沢田秀雄	大阪市住吉区
No.55 南和洋行	櫻井菊	大阪市北区	No.126 株式会社黒田商店	黒田義勝	大阪市住吉区
No.56 大産産業株式会社	丁坪竹次	大阪市北区	No.127 有限会社住吉輪業商会	山崎正之助	大阪市住吉区
No.57 株式会社森岡製作所	森岡栄次郎	大阪市北区	No.128 桑原商会	桑原仙太郎	大阪市東成区
No.58 佐野商店	佐野健	大阪市北区	No.129 栄輪社	古川義造	大阪市東成区
No.59 田中主一商店	田中主一	大阪市北区	No.130 上川工業株式会社	上川信義	大阪市東成区
No.60 南海輪業株式会社	小林孝彦	大阪市北区	No.131 山中商店	山中徳雄	大阪市東成区
No.61 三興商事株式会社	藤村一則	大阪市北区	No.132 丸和産業株式会社	大野俊一	大阪市東成区
No.62 株式会社明星社	下多元義	大阪市北区	No.133 吉崎一商店	吉崎一	大阪市東成区
No.63 東陽物産株式会社	鳴岩音	大阪市北区	No.134 威輪社	石橋芳造	大阪市東成区
No.64 株式会社日東商会	形山吉夫	大阪市北区	No.135 鶴橋輪業社		大阪市東成区
No.65 大阪一産株式会社	西村修	大阪市北区	No.136 田中義男商店	田中義男	大阪市東成区
No.66 株式会社大進商会	米田富郎	大阪市北区	No.137 南星商会	吉原孫一	大阪市東成区
No.67 大阪港振興株式会社	商事部	大阪市北区	No.138 日山商事株式会社	山本勝一 郎	大阪市東成区
No.68 西華商会	西田佑 郎	大阪市北区	No.139 有限会社輪業メーカー製作所スカー商会	小池光	大阪市東成区
No.69 日輪商会		大阪市北区	No.140 新栄商行本店		大阪市東成区
No.70 和進商行株式会社大阪営業所		大阪市北区	No.141 日光輪業社		大阪市東成区
No.71 南都産業株式会社		大阪市北区	No.142 サンフランシスコ商会		大阪市東成区

会社名及商号	代表者氏名	所在地	会社名及商号	代表者氏名	所在地
No.143 日本輪業社	中山英次郎	大阪市東成区	No.213 騰取製作所	騰取市衛	堺市
No.144 太平洋輪業株式会社		大阪市東成区	No.214 大阪バンドブレイキ製作所	阿賀宗	堺市
No.145 岡田貿易商会	岡田源治	大阪市東成区	No.215 永山商会	永山清三	堺市
No.146 マルベ作所	小泉兼之祐	大阪市生野区	No.216 双輪商店	上田治郎	堺市
No.147 佐々木商会	佐々木 謙	大阪市生野区	No.217 小野寺紹介	小野寺金藏	堺市
No.148 田中商会	田中清治郎	大阪市生野区	No.218 三共商会	中川一夫	堺市
No.149 七肥義見商店	七肥義見	大阪市生野区	No.219 ミナト商会	笠原奈良次郎	堺市
No.150 双葉輪業社	飯内覚治	大阪市生野区	No.220 合資会社花菱自転車製作所	内田有彦	堺市
No.151 朝日商会	藤本万次郎	大阪市生野区	No.221 大輪洋行	清水良夫	堺市
No.152 安全自転車製作所	石谷階三	大阪市生野区	No.222 竹川鉄工所	竹川寅由	堺市
No.153 中谷寅藏商店	中谷寅藏	大阪市生野区	No.223	出来恒吉	堺市
No.154 大富大光輪業社	大富清一	大阪市生野区	No.224 河辺製作所	河辺栄一郎	堺市
No.155 マルニ工業株式会社	西岡巖	大阪市生野区	No.225 朝生商会	朝生徳三	堺市
No.156 東浜商店	東浜衛	大阪市生野区	No.226 金輪製作所	荒川太一	堺市
No.157 丸安輪業商会	安田一	大阪市生野区	No.227	安井周	堺市
No.158 ヤマサ精輪社		大阪市生野区	No.228 山口商店	山口徳太郎	堺市
No.159 田尻商店	田尻重太郎	大阪市生野区	No.229 小沢好次商店	小沢好次	堺市
No.160	荒川貞雄	大阪市生野区	No.230 山本商店	山本末松	堺市
No.161 入栄産業株式会社	大西栄	大阪市生野区	No.231	石川植	堺市
No.162 株式会社太陽商会	岡本森夫	大阪市浪速区	No.232	徳田貞	堺市
No.163 衣笠商店	衣笠信次	大阪市浪速区	No.233	市岡興市	堺市
No.164 船本商会	船本寛一	大阪市浪速区	No.234 朝日商会	藤本芳大	堺市
No.165 木輪業社	木 徹	大阪市浪速区	No.235 所商會	所勇	堺市
No.166 杉田米次商店	杉田米次	大阪市浪速区	No.236 森田製作所	森田平治	堺市
No.167 打出新興業株式会社	打出昇平	大阪市浪速区	No.237 祭本良樹商店	祭本良樹	堺市
No.168 コムニ輪業株式会社(大阪主張)	深瀬将一	大阪市浪速区	No.238 東野商店	東野佑吉	堺市
No.169 友田商店	友田 一郎	大阪市浪速区	No.239 椿商会	小林実	堺市
No.170	前田栄介	大阪市浪速区	No.240 坂本商会	阪本隼太郎	堺市
No.171 佐藤商店	佐藤正平	大阪市浪速区	No.241 堺自転車株式会社	藤原治 郎	堺市
No.172 武田全弘商店	武田全弘	大阪市浪速区	No.242	上林正一	堺市
No.173 日本スポーツ株式会社	岡田賢	大阪市阿倍野区	No.243 梅本製作所	梅本謙悟	堺市
No.174 丸 自転車リヤカー商店	西岡豊	大阪市阿倍野区	No.244 川口輪工社	川口嘉太郎	堺市
No.175 山田辰一商店	山田辰一	大阪市阿倍野区	No.245 土谷商店	土谷信治	堺市
No.176 十井輪業社	十井親	大阪市阿倍野区	No.246 高居商店	高居武雄	堺市
No.177 岡田正商店	山岡正広	大阪市阿倍野区	No.247 竹田商店自転車部	竹田眞己	堺市
No.178 富田製作所	富田信太郎	大阪市阿倍野区	No.248 石川製作所	石川政次郎	堺市
No.179 高野商店	高野秀太郎	大阪市阿倍野区	No.249 太陽輪工製作所	横田博	堺市
No.180 片山亭商店	片山亭	大阪市阿倍野区	No.250 六輪商会	中西喜代次	堺市
No.181 大和商会	石原綾夫	大阪市阿倍野区	No.251 同和商会	伊原俊雄	堺市
No.182 大正舎商店	安部寛司	大阪市阿倍野区	No.252 丸栄商店	上田秀茂	堺市
No.183 光商会	大橋法十	大阪市阿倍野区	No.253 株式会社大阪フレーム製作所	谷本春之助	堺市
No.184 阿部商会	阿部金市	大阪市阿倍野区	No.254 三寶自転車株式会社	丹羽光夫	堺市
No.185 株式会社北井鉄工所	北井清一	大阪市阿倍野区	No.255 乙田商会	乙田茂造	堺市
No.186 株式会社関西朝陽商会	鈴木栄藏	大阪市阿倍野区	No.256 早光貿易株式会社	高木幸太郎	堺市
No.187 株式会社水玉商店営業所	水野一	大阪市阿倍野区	No.257 茂見商会	茂見利之助	堺市
No.188 藤本商会	藤本龜次郎	大阪市阿倍野区	No.258 大輪洋行	清水良夫	堺市
No.189 辻井鶴吉商店	辻井鶴吉	大阪市都島区	No.259 堺貿易株式会社	増村豊	堺市
No.190 野田屋商店	東平造	大阪市都島区	No.260 早産業株式会社	早光	堺市
No.191 丸一商会	藤本秋光	大阪市城東区	No.261 合資会社潮尻商会	潮尻宗正	堺市
No.192	南龍典	大阪市城東区	No.262 星光礼堺支店	八木賢治	堺市
No.193	藤沢健次郎	大阪市城東区	No.263 泉州輪業商会	泉谷章	堺市
No.194 丸善商会	杉山喜治	大阪市旭区	No.264 清輪商会	井藤清	堺市
No.195 東海物産商事株式会社連絡所		大阪市旭区	No.265 増村金属工業株式会社	増村徳太郎	堺市
No.196 吉田清一商店	吉田清一	大阪市旭区	No.266 中山商会	中山孝	堺市
No.197 明巧舎自転車部		大阪市旭区	No.267 川端商会	川端幸次郎	堺市
No.198 ホワレ商会	藤井和郎	大阪市西淀川区	No.268 モリモト商会		堺市
No.199 今宮工作所	今宮実藏	大阪市西淀川区	No.269 株式会社ヒカリ輪光社	金本正夫	堺市
No.200 熊谷春三商店	熊谷春三	大阪市東淀川区	No.270 東亜自転車産業株式会社	増村豊	堺市
No.201 松田共立有輪社	松田元太郎	大阪市東淀川区	No.271 梶川定一商店	梶川定一	大阪府 島郡
No.202 田一丸商店	田一丸也	大阪市東淀川区	No.272 岩崎商店	岩崎久雄	大阪府 豊能郡
No.203 松岡愛輪商会	松岡直次郎	大阪市東淀川区	No.273 寺山商会	寺山安松	大阪府 岸和田市
No.204 松田信義商店	松田信義	大阪市東淀川区	No.274	石田軍策	大阪府 中河内郡
No.205 細川商店	細川信一	大阪市大正区	No.275 太陽産業株式会社	永野善万	大阪府 布施市
No.206 勢喜市 商店	勢喜市	大阪市大正区	No.276	坂本榮太郎	大阪府 岸和田市
No.207 港栄舎寒川寿一商店	寒川寿一	大阪市港区	No.277 桑原製作所	桑原政	大阪府 池田市
No.208 山本輪業社	山本伊佐男	堺市	No.278 株式会社栄輪商会	松谷四郎	大阪府 岸和田市
No.209 株式会社礼輪光社	宮崎純三	堺市	No.279 山野商店	山野隆司	大阪府 岸和田市
No.210 日東自転車株式会社	川島直吉	堺市	No.280 泉輪業商会	寺田六藏	大阪府 岸和田市
No.211 武田自転車株式会社	武田正太郎	堺市	No.281 東亜産業株式会社	徳田俊次郎	大阪府 吹田市
No.212 株式会社太陽社	平野俊直	堺市			

出所) 東亜サイクル通信社(1949)『自転車リヤカー製造卸名鑑』より作成。

表 6 自転車卸業者の経歴

塩野常次郎	明治25年兵庫県姫路に生まれる。実家は半農半漁。明治40年大阪市内の御小売業岸本自転車店に入店する。明治●年小売商として独立する。昭和5年ほぼ完全な問屋となる。自社ブランドの自転車を出す。昭和11年卸仲間を中心とした、交換会を組織する。昭和15年企業統制に入り、実績調査委員となる。昭和22年大阪市天王寺区で塩野商店を開く。昭和25年エビス輪業と改称し、自社ブランド製品を出す。
杉村南海郎	明治31年高知県幡多郡大月町に生まれる。大正6年中学卒業後、逓信省に入る。同年大阪貯金支局配属。大正●年四国銀行大阪支店に移る。大正7年大阪の田中商会に入る。昭和7年東成区で部品卸業者として独立、まず5品目のみ取扱う。昭和●年完成車を扱うようになる。昭和17年企業整備をうけ、中央自転車配給所(第30号)に加わる。昭和18年株式会社極東製作所に専務として入社。昭和23年自転車卸商を再開する。昭和25年株式会社杉村商店に改組、資本金80万円、従業員10名。
横田博	明治38年奈良県北葛城郡新庄町の農家に生まれる。大正10年大阪市の自転車製造卸横田栄治郎商店に入る。昭和7年大阪市西区にて完成車及び部品の製造卸を始める。従業員5名。昭和24年横田博商店に組織変更、資本金100万円、従業員8名。昭和47年株式会社ヨコタインダストリーズとする、資本金3000万円、従業員80名。
中谷寅藏	明治37年奈良県吉野郡吉野町の農家に生まれる。大正7年高等小学校卒業後、大阪商業学校に入學。大正12年同校卒業後、自転車部品卸商田中商会に入社。昭和4年単身、市場開拓のため台湾に派遣される。以降毎年通う。昭和15年田中商会を退社、大阪市天王寺区で部品卸商を開業。同年企業整備令により廃業、以後徴用工として藤永田造船株式会社に勤務。昭和21年個人営業を再開する、従業員5名。昭和26年株式会社中谷商会に組織変更する。
服部喜代次	明治40年愛知県海部郡称富町に生まれる。大正13年大阪市の部品卸田中商会入店。昭和7年大阪市の清水商会に移る。昭和10年大阪市の岩崎商会に移る。昭和15年独立してベークライト販売業を自営する。昭和16年召集、昭和22年まで兵隊生活をおくる。昭和22年外地より帰国し、大阪市舟橋町で、部品卸を開業する。従業員3名。昭和25年子供車を中心とした完成自転車製造卸に着手。昭和34年法人組織に改め、服部産業株式会社とする、資本金200万円、従業員10名。昭和38年資本金800万円に増資、従業員15名。昭和39年資本金1600万円に増資する。昭和42年資本金2400万円に増資する。
所勇	明治11年岐阜県掛妻郡大野町に生まれる。大正11年名古屋市の卸、輸出商であった合資会社安田商会に入店。大正11年商業学校に通学。昭和2年商業学校修了、安田商会の仕事にうちこむ。昭和16年安田商会を退職し、1人で部品卸業を開始する。昭和19年戦争により、営業中止を余儀なくされる。昭和20年営業を再開する。昭和41年組織変更により有限会社所商會とする、資本金1000万円、従業員8名。
川端幸次郎	明治15年奈良県北葛城郡当麻町に生まれる。昭和5年堺市の自転車小売店好輪舎に入店。昭和23年堺市市之町にて完成車ならびに部品の卸業を開業、営業範囲を拡大していく。昭和41年株式会社自転車商会に改組、資本金400万円、従業員8名。
寺島常藏	明治45年京都市西玉水に生まれる。昭和2年第一銀行京都支店入行。昭和8年京都市で完成車および部品卸をしていた杉林好次郎方に入店。昭和12年大阪市の金尾善介商店に移り、タイヤ卸の販売に従事する。昭和14年応召、そのまま北支に転戦。昭和21年帰国し、大阪府玉造にて自転車用部品のブローカーとなる。昭和27年株式会社城東輪業社に組織変更、資本金180万円、従業員5名。昭和31年胸部疾患のため、闘病生活をしたがら仕事を続けることになる。昭和54年資本金4000万円に増資する、従業員18名。
祭本良樹	大正12年和歌山県御坊市に生まれる。昭和13年大阪市の杉田米次商店に入店。昭和16年堺市北旅籠町で、家族と2人で部品卸を開業。昭和44年サイモト自転車株式会社に組織変更、資本金500万円、従業員12名、昭和53年資本金2000万円に増資、従業員25名。

注) ●は不明を意味する。

出所) 竹内常善(1980b)「調査資料 自転車業界創業者調査」広島大学『経済論叢』第4巻第2号より作成。

にかわいがってもらった先に行き、2階を借りて翌日から風呂敷包み1つでブローカーを始めました。…/このころ田舎の父親が家を建ててから3千円返してくれないかと言ってきました。家の建築費用が1万円だというので1万円を渡しました。父親は始めから返ってくるとは思ってなかったので喜んでくれました。…父親は昭和18年6月に死去しましたが、丁度私の軍隊への召集の1週間前でした。/昭和21年6月に復員して、堺で家を借り再開業しました。復員後戦時中にギアクラックを作っていた町工場へ行くと、先方は長瀬産業(株)に買収されていました。そこで長瀬産業(株)へ行きました取引をお願いしま

したが、若造の私なんか相手にしてくれません。私は意地になって40日間程毎朝9時に先方に通いました。終に先方が根負けして、材料をもってきたら作ってやると言い出しました。棒鋼1トンに付き1千ペアとか渡すということですので、2トン購入して長瀬産業(株)に入れました。これが同社との取引の始まりです。同社との取引に成功したお陰で事業の基盤ができました。／このころは物不足の時代で良く売れました。完成車も扱い始め、中古ですが店舗も買い、店員も何名か雇い順調に事業を拡大してきました。』<sup>51)</sup>

祭本氏は自転車問屋に丁稚奉公してから独立し、召集を経て復員後に独立時の取引のつながりをもとに卸業を再開している。復興期の自転車問屋は、戦前・戦時期に問屋に勤めてから独立し、その後戦時統制下で営業ができなくなった者、あるいは軍隊へ召集された者が、戦後に復員して再開した。また、これらの者の戦前の奉公先であった問屋自体も戦時期には廃業、もしくは転業するが、戦後に再開する場合があった。それに加えて、戦前・戦時期に何らかの形で自転車卸・小売業に携わっていた者が戦後になって自転車問屋を営んでいた<sup>52)</sup>。

### 3.3 戦後復興期大阪における自転車問屋の再編

#### 3.3.1 自転車問屋業界の動向

次に復興期大阪の自転車問屋(一次問屋)の状況をさらに検討するために、頭司産業(表5 No. 36)を取り上げてみていくことにする。

<頭司産業のケース<sup>53)</sup>>

戦前に有力な自転車ゴム部品関係の問屋(一次問屋)であった飯田商店(表5 No. 51 飯田産業株式会社)に勤めていた頭司隆介氏が、1930年代中頃に頭司商店を順慶町に設立して独立、タイヤチューブなどの自転車ゴム関係の卸業を営む。戦時統制の進展にともない頭司商店として自転車問屋業務が行えなくなると、東亜化学を大阪府豊能郡小曾根村字浜に設立し、アクリル樹脂を使ったガラス皮膜製品(爆風によるガラスの飛散を防ぐために用いられた)を製造した。終戦直後は、東亜化学として接着剤(酢酸ビニル)を製造しつつ、頭司商店として自転車用ゴムの闇売買を行う。順慶町にあった頭司商店は空襲で罹災したため東亜化学内に事務所を置いていたが、47年には再び順慶町に店舗を移して自転車問屋業務を行うようになった。

1940年代末頃に頭司商店は、株式会社に改組して頭司産業株式会社となる。この頃から自転車部品の統制が解除されるようになり、それにとまって自転車ゴム部品以外の「金物」(自転車金属部品)も取り扱いはじめる。50年頃の頭司産業の自転車問屋業務は、大阪市内を含む全国の地方問屋(二次問屋)への販売が主で、そのほか輸出向けも若干扱っていた。当時、頭司産業には貿易部があり、従業者数10名ほどのなかで3名がその貿易部で輸出業務に携わっていたが、輸出向自転車部品は基本的には輸出専門の有力業者が扱っており、国内向けを主にしていた頭司産業の輸出向けの取扱いはわずかであった。国内地方問屋への販売は補修用品販売が主であり、自転車完成品のセット販売は50年代後半以降にはじめることになる。



復興期は戦前に有力であった自転車一次問屋（元卸）が力を失い、「新興」と言われる一次問屋が台頭した時期であり、頭司産業もまた「新興」の問屋として有力問屋となっていった。大阪で月商額がトップランクとなっていた「新興」問屋はほかに、桑原商会（表5 No. 128）、藤原自転車（表5 No. 241「堺自転車株式会社」）であった。また、自転車問屋業界では問屋の格付けとして一流部品メーカーとの取引が1つの指標とされており、例えば、新家工業、屋工業、大同工業といった部品メーカーと取引している問屋は有力問屋と目された。頭司産業は、復興期にはいわゆる一流部品メーカーとの取引がなかったために「二流だ」と言われたこともあったが、1950年代半ば頃から新家工業、屋工業、大同工業などとも取引をはじめ、名実ともに大阪における有力問屋となっていった。

### 3.3.2 有力自転車問屋の新旧交代

以上にあるように頭司産業は、戦前に独立し、戦時期をはさんで闇売買を行いつつ戦後自転車卸（一次問屋）を再開したケースである。復興期の頭司産業の問屋活動で看過できないのは、復興期大阪の自転車問屋業界において戦前の有力問屋が没落し、代わって「新興」の問屋が有力問屋となっていく新旧交代があったこと、そしてその中で有力問屋として台頭していったことである。この点は商工研の自転車問屋調査でも触れられており、復興期の自転車問屋の担い手の中心が、単純に戦前と同じではなかったと考えられる<sup>54)</sup>。ここでは復興期大阪の自転車問屋の新旧交代の内容を詳しく検討することにしよう。

まず、復興期大阪における自転車一次問屋（元卸）について先の商工研の調査報告書に付されている「主要自転車問屋名簿（昭和28年12月現在）」を確認すると、そこには69の一次問屋業者が掲載されている。しかし、1950年前後から一次問屋となる者や部品メーカーから仕入れているという意味では一次問屋ではあるもののブローカー的な存在に近い者も存在したため、この69業者すべてが復興期を通じての一次問屋であったとするのには問題がある<sup>55)</sup>。さらに問題なのは、この名簿が1953年12月時点のものであり、それ以前にすでに廃業した問屋も存在することである。そこで、戦後最初の自転車卸業の名鑑と考えられる表5に基づき、宮田俊次氏によって復興期の自転車一次問屋の選定作業を行った<sup>56)</sup>。それが表7の30業者である。このうち「主要自転車問屋名簿」にあるのは21業者となっている（表7「名簿」参照）。なお、後述するように「主要自転車問屋名簿」の残りの48業者は、50年過ぎに創業したものや製造業の販売部が多い。表7の30業者以外にも1949年の名鑑に記載されていなかった一次問屋が存在したが、以下では、この30業者の戦前・戦後の動向をみていこう。

#### <戦前の有力問屋>

表8は、戦前に自転車生産が最も多かった時期の大阪自転車関連業者（製造業含む）について、営業収益税額の判明しているものを多い順に20業者まで載せたものである。ここでは表7のうちの中谷商会本店（No. 26）、吉川専助（No. 24）、山本重蔵商店（No. 31）、齋藤胸一商

表7 大阪における自転車一次問屋の戦前・戦後

会社名及商号	代表者氏名	所在地	創業年月	名簿	正味身代(円) (1936年)	年扱高又ハ収入(百万円) (1950 / 52 / 54 / 56 / 58年)	同業者地位 (1950 / 52 / 54 / 56 / 58年)					商標登録		広告掲載		「小物屋」
							53年	58年	49年	53年	58年	53年	58年			
No.10 丸森株式会社自転車部	山田興	大阪市東区	1945年11月	✓		(月)10~30 / (月)50~100 / 500~1000 / (月)50~100 / (月)50~100	B / B / B / B / B	✓	✓	-	-	✓				
No.17 株式会社斎藤駒一商店	斎藤克己	大阪市東区	1915年	✓	100,000~150,000	(月)3~5 / (月)30~50 / (月)10~30 / - / -	B / A / A / - / -	✓	-	✓	-	-				
No.24 吉川専助商店	吉川専助	大阪市東区		-	300,000~400,000	- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	-	-	✓※	-	-				
No.26 合名会社中谷商店本店	中谷 明	大阪市東区	(個人)1899年、(株式)1951年9月	✓	300,000~400,000	50~100 / (月)10~30 / (月)10~30 / - / -	A / A / A / - / -	✓	-	✓	✓	✓				
No.30 近畿自転車製造株式会社	清水達	大阪市東区		-	35,000~50,000	30~50 / - / - / - / -	B / - / - / - / -	✓	-	-	-	-				
No.31 山本重蔵商店	山本吉枝	大阪市東区		-	150,000~200,000	- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	-	-	-	-	-				
No.32 井上商会	井上春太郎	大阪市南区	(前)1932年、(後)1950年	✓	35,000~50,000	- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	✓	✓	✓	✓	✓				
No.36 頭司産業株式会社	頭司隆介	大阪市南区	(前) -、(後)1953年3月	✓	20,000~35,000	10~30 / - / - / 200~500 / 200~500	B / - / - / B / A	✓	✓	✓	-	✓				
No.51 飯田産業株式会社	飯田定助	大阪市西区		-	400,000~500,000	10~30 / 50~100 / - / - / -	B / B / - / - / -	-	-	-	-	-				
No.76 丸石商会大阪支店	磯波弥 郎	大阪市福島区	1894年	✓		(月)50~100 / (月)100~200 / (月)100~200 / (月)100~200 / 1,000~3,000	A / A / A / A / A	✓	✓	✓	✓	✓				
No.77 富松商店	藤井寿藏	大阪市福島区		-		- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	-	-	-	-	-				
No.78 香川卓司商店	香川卓司	大阪市福島区		-		- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	✓	✓	-	-	-				
No.89 田中清郎商店	田中清郎	大阪市東区住吉区	(前)明治 -、(後)1945年	✓	3,000~5,000	- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	-	-	-	-	-				
No.102 塩野商会	塩野常次郎	大阪市天王寺区	(前) -、(後)1950年2月	✓	5,000~10,000△	- / 10~30 / - / (月)7~10 / -	- / C / - / B / -	-	✓	-	-	✓				
No.103 日新商会	杉村南海郎	大阪市天王寺区	(個人)1932年、(株式)1950年	✓	5,000~10,000	- / - / (月)7~10 / (月)7~10 / -	- / - / B / B / -	✓	✓	-	-	✓				
No.115 株式会社日米商店大阪支店	畑広義	大阪市天王寺区	(前)1919年8月、(後)1951年8月	✓		(月)30~50 / (月)100~200 / 1,000~3,000 / 30~50 / (月)150~100	A / A / A / B / A	✓	✓	✓	✓	✓				
No.128 桑原商会	桑原仙太郎	大阪市東区	(個人)1919年、(株式)1953年	✓	50,000~75,000	10~30 / (月)7~10 / (月)5~7 / - / 100~200	C / A / B / - / A	✓	✓	✓	✓	✓				
No.153 中谷寅蔵商店	中谷寅蔵	大阪市生野区		✓		- / (月)1~3 / - / - / -	- / - / C / - / -	-	-	-	-	-				○
No.166 杉田米次商店	杉田米次	大阪市浪速区	(個人)1924年、(株式)1950年	✓	2,000~3,000△	10~30 / - / - / - / -	C / - / - / - / -	✓	✓	-	-	✓				
No.172 武田全弘商店	武田全弘	大阪市浪速区	(前)大正後期、(後)1952年8月	✓		- / (月)7~10 / - / - / -	- / - / B / - / -	-	✓	-	-	-				
No.180 片山淳商店	片山淳	大阪市阿倍野区	(前) -、(後)1946年	※		- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	-	-	-	-	-				○
No.211 武田自転車株式会社	武田正太郎	堺市	(個人) -、(株式)1949年3月	-		- / (月)5~7 / 30~50 / - / 50~100	- / B / B / - / B	✓	✓	-	✓	✓				
No.220 合資会社花菱自転車製作所	内田右彦	堺市	1949年2月	✓		- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	-	-	-	-	-				
No.235 所商会	所勇	堺市		-		- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	-	-	-	-	-				○
No.237 祭本良樹商店	祭本良樹	堺市	1944年	✓		- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	-	✓	-	-	-				
No.241 堺自転車株式会社	藤原治 二郎	堺市	1948年6月	✓		- / 100~200 / 100~200 / 100~200 / 200~500	- / A / A / A / A	-	✓	✓	✓	✓				
No.246 高居商店	高居武雄	堺市	(前) -、(後)1949年8月	✓		- / 1~3 / - / - / -	- / C / - / - / -	-	✓	-	-	-				
No.249 大隅輪工製作所	横田博	堺市	(個人)1932年4月、(株式)1953年11月	✓	10,000~20,000	- / - / 30~50 / - / -	- / - / B / - / -	-	✓	-	-	-				
No.264 清輪商会	井藻清	堺市	1946年4月	✓		- / - / - / - / -	- / - / - / - / -	-	✓	-	-	-				○
No.270 東亜自転車産業株式会社	増村俊	堺市		-		100~200 / 100~200 / - / - / -	A / C / - / - / -	✓	✓	✓	✓	✓				

注1)「創業年月」「名簿」は「主要自転車問屋名簿」、「正味身代」は『商工資産信用録』、「年扱高又ハ年収」「同業者地位」は『商工信用録』、「商標登録」「広告掲載」は『自転車リヤカー製造卸名鑑』『自転車商標名鑑』『全国完成車名鑑 自転車・リヤカー・モーターサイクル・自動三輪車』、「小物屋」は「頭司産業(宮田俊次氏)インタビュー」に基づく。

注2) ✓は記載、-は不記載を示す。○は「小物屋」であることを示す。

注3)「正味身代」の△は「身代ハ不詳ナガラモ大体ノ見込ヲ附ケタルモノ」、「年扱高又ハ年収」の(月)は月扱高を示す。

注4)「同業者地位」はA、B、Cの順位付け。

注5)「名簿」の※は片山淳商店が「地方卸」として記されていることを示す。「広告掲載」の※は、広告掲載が「吉川専助商店」ではなく、日本自転車タイヤ協会会長として記されていることを示す。

出所) 東亜サイクル通信社(1949)『自転車リヤカー製造卸名鑑』、同(1953)『自転車商標名鑑』、同(1958)『全国完成車名鑑 自転車・リヤカー・モーターサイクル・自動三輪車』、「主要自転車問屋名簿 1953年11月現在」(大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954b)所収)、商業興信所(1936)『商工資産信用録』、東亜興信所(各年版)『商工信用録 近畿版』、「頭司産業(宮田俊次氏)インタビュー」(田中幹大(2008)所収)より作成。

表 8 大阪における自転車関連業者の営業収益税（1937年）

（円）

中谷商会本店	2,095
吉川専助	822
山本重蔵商店	673
米田製作所	582
東方貿易商会	514
齋藤胸一商店	408
杉野鉄工所	378
中井国太郎	308
伊賀鉄工所	240
株式会社富松商会	221
岩崎商会	202
合名会社吉田商会	202
金谷栄吉	193
小沢鉄工所	188
合名会社古銭屋武田商会	186
高居瀧三郎商店	183
合名会社井上商会	172
合名会社水野商店護謨部大阪店	169
田中幸太郎	156
尾崎製作所	152

注）営業収益税が判明している 120 業者について。

出所）帝国商工社（1938）『昭和十二年度版 大日本帝国商工信用録 大阪兵庫府県版』より作成。

店（No. 17）が上位に位置しているほか、高居瀧三郎商店（No. 246）が名を連ねている<sup>57)</sup>。また、表 7 より正味身代が頭司産業よりも大きいのは、先の中谷商会本店、吉川専助商店、山本重蔵商店、齋藤胸一商店のほか、近畿自転車（清水達）、井上商会（井上春太郎）、飯田産業（飯田定助）、桑原商会（桑原仙太郎）となっている。表 7、8 では収益税額、正味身代が不明ではあるが、丸石商会、日米商店と、先に挙げた中谷商会本店、吉川専助商店、山本重蔵商店、齋藤胸一商店、高居商店、近畿自転車、井上商会、飯田産業、桑原商会は、自転車関連資料の中にたびたび登場してくる問屋である。

商工研の報告書では、「戦前、この A 級問屋として、丸石（表 7 No. 76—筆者、以下同じ）、合名中谷商会（No. 26）、齋藤胸一商店（No. 17）、合名田中商会、横田商店、山重商店（No. 31）、清水商会（No. 30）、高居商店（No. 246）、井上商会、杉村商店、富松商店、日米商会大阪支店（No. 115）の一二の商会が（月平均）10 万円以上＝日銀物価指数換算、現在貨幣価値五千万円以上＝の取扱額を示していた<sup>58)</sup>とある。ここに挙げられているのは、1953 年の調査時点まで存続している問屋についてだが、「大正七年拾月改正 大阪自転車商工組合員名」（大阪府自転車軽自動車商業協同組合（1979）『小売店の回顧録』）では、特別級から第 5 級までであるなかで、特別級として日米商店、丸石商会、中谷寅吉・中谷商会（No. 26）が名を連ね、第 2 級に飯田定助（No. 51）、第 3 級に吉川専助（No. 24）の名がある<sup>59)</sup>。また、1929 年の大阪自転車商工組合の製造部（卸）の代議員選挙では、中谷寅吉、飯田定助、吉川専助、丸石

商会、齋藤胸一、日米商店が選出されている<sup>60)</sup>。中谷寅吉は1934年に結成された日本自転車業卸商連合会の初代会長にも就任している<sup>61)</sup>。吉川専助については、日本自転車タイヤ工業会(1961)『日本自転車タイヤ工業史』に「…坂口新平氏という、本業は薬品屋で自転車タイヤを兼業していた人の提唱で、大阪自転車タイヤ商業組合をつくるようになった。この商業組合の設立は大変遅く昭和六年で、初代理事長はたしか吉川専助氏になってもらったと思う」<sup>62)</sup>とあり、大阪自転車タイヤ商業組合の初代理事長であった。なお、高居商店の高居瀧三郎と東亜自転車産業(No. 270)の増村稔は朝鮮自転車製造株式会社の専務取締役、取締役社長であった<sup>63)</sup>。

#### <戦前有力問屋の戦後>

以上から、丸石商会、日米商店のほか、中谷商会本店、吉川専助商店、山本重蔵商店、齋藤胸一商店を戦前の最有力問屋とし、高居商店、近畿自転車、井上商会、飯田産業、桑原商会、さらに東亜自転車を含めて戦前の有力問屋として、表7でそれらの戦後の趨勢をみてみよう。

東亜興信所『商工信用録』によって2年おきに「年扱高又八年収」「同業者地位」をみると、丸石商会、日米商店は戦後も一貫してトップの位置を占めている(但し日米商店は浮き沈みがある)。そのほかの最有力問屋のうちでは、吉川専助商店、山本重蔵商店は50年以降一度も登場してこない。中谷商会本店、齋藤胸一商店はともに50~56年まで登場しており、「年扱高又八年収」も大きく、「同業者地位」もAとなっているが、それ以後には突如として登場しなくなる。つまり、4問屋のうち、吉川専助商店、山本重蔵商店はすでに50年時点で、中谷商会本店、齋藤胸一商店は50年代後半に廃業、もしくは『商工信用録』に掲載されないほどに「年扱高又八年収」「同業者地位」が低下した可能性が高い<sup>64)</sup>。このことは表7の「商標登録」「広告掲載」をみても同じ内容を示している。商標登録はなんからの理由で掲載されなかった場合もあるが、53年時点で商標登録されているにも関わらず58年時点で商標登録されていない場合は問屋業を存続させていないと考えられる。

そのほかの有力問屋をみると、近畿自転車では、「年扱高又八年収」「同業者地位」は50年時点、商標登録は53年時点のみ、東亜自転車では前者は50、52年、後者は53年のみ登場し、それ以降から58年の間に廃業していると考えられる<sup>65)</sup>。井上商会は『商工信用録』には掲載されていないが、商標登録は53、58年ともにあり50年代も存続していたことが確認できる。高居商店は「年扱高又八年収」「同業者地位」で52年に登場していただいただけであるが、58年時点で商標登録はあり、井上商会と同様に50年代も存続していた。飯田産業は52年まで『商工信用録』に掲載されているが、商標登録はされていない<sup>66)</sup>。

戦前の有力問屋の戦後状況のなかでは、桑原商会が唯一異なる趨勢を辿っている。桑原商会は、50年代前半に浮き沈みがありながらも58年時点では、「年扱高又八年収」「同業者地位」がトップクラスの問屋となっていた。但し、桑原商会は、先の「頭司産業のケース」では、戦前の有力問屋というよりもむしろ戦後復興期に台頭してきた「新興」問屋とみなされていたこ

とには留意しておく必要がある。したがって、丸石商会、日米商店を除いてみると、戦前の有力問屋は、桑原商会以外は最有力の4問屋をはじめとして、すべてが50年代に自転車問屋業を廃業している、もしくは有力問屋としての位置になかった<sup>67)</sup>。戦前の有力問屋のなかでは唯一桑原商会が、戦後に最有力問屋として台頭していったのである。

#### <「新興」問屋の台頭>

戦前の有力問屋の大半が1950年代に没落していくなかで、50年代を通じて戦後の最有力問屋として台頭していったのが、堺自転車（藤原治三郎、No. 241）と頭司産業であった。表7によれば、堺自転車（後に社名変更で藤原自転車）は『商工信用録』に52年以降継続して登場し、「年扱高又ハ年収」「同業者地位」は常にトップクラスであり、58年時点で「年扱高又ハ年収」は2億～5億円となっていた。頭司産業は、『商工信用録』には50年に登場した後、50年代前半では出てこないものの後半に再び登場し、58年時点では堺自転車と同じく「年扱高又ハ年収」は2億～5億円となっていた<sup>68)</sup>。

なお、No. 10の丸嘉株式会社自転車部は、『商工信用録』に「化工品貿易」「諸物品貿易」「繊維自転車資材卸」を主要業務とする「丸嘉株式会社」で記載されているため、自転車卸業自体の「年扱高又ハ年収」「同業者地位」ではない。その他の問屋をみると、「年扱高又ハ年収」がそれほど大きくないもの、『商工信用録』に掲載されていないが商標登録はあるもの、『商工信用録』、商標登録ともに登場してこないものがある<sup>69)</sup>。

#### <その他の48業者>

以上、表7から自転車一次問屋の戦前・戦後の趨勢をみたが、前述したように「主要自転車

表9 自転車問屋16業者の戦後

店名	代表者氏名	所在地	創業年月	年扱高又ハ収入(百万円)					同業者地位				
				(1950)	52	54	56	58年)	(1950)	52	54	56	58年)
サンスター自転車			(個人)1931年、(株式)1952年2月	-	200~500	200~500	200~500	200~500	-	A	A	A	A
南星商会	高野孫	大阪山成区	(個人)1947年5月、(株式)1953年5月	-	(月)5~7	(月)5~7	-	-	-	B	B	-	-
桑原政治商店			1933年12月	-	-	-	(月)5~7	-	-	-	B	-	-
大進商事		大阪中南区	1947年5月	-	(月)4~5	-	-	30~50	-	B	-	-	B
嵐山自転車				-	(月)10~30	(月)10~30	-	-	-	B	B	-	-
南海自転車				-	(月)1~3	(月)1~3	-	-	-	C	C	-	-
服部自転車	服部英代次	大阪青木区	1946年	-	(月)7~10	(月)3~5	-	-	-	B	B	-	-
プリンス製作所			1945年12月	-	(月)3~5	(月)5~7	-	-	-	B	-	B	-
美馬商会			1949年3月	-	-	(月)1~3	-	-	-	-	-	B	-
日本スホーク	岡田賢一	大阪市阿倍野区	(前)1941年、(後)1947年6月	10~30	(月)10~30	-	50~100	-	-	B	B	-	B
石橋商会	石橋定成	大阪山東区	(個人)1938年、(株式)1952年12月	-	1~3	-	-	50~100	-	B	-	-	C
富徳商会	富徳指野	大阪山東区	1947年8月	-	(月)3~5	(月)5~7	-	-	-	C	C	-	-
横山商会	横山源三	大阪山成区	(個人)戦前、(株式)1952年1月	-	(月)10~30	(月)10~30	200~500	-	-	B	B	A	-
土肥産業			1950年3月	-	-	30~50	-	-	-	-	-	C	-
アヤマ商会			1952年11月	-	(月)1~3	-	-	-	-	-	-	C	-
理輪業			1952年1月	-	(月)1~3	-	-	-	-	-	-	C	-

注1)「代表者氏名」「所在地」は『自転車リヤカー製造卸名鑑』に基づく。

注2) - は不記載を示す。

注3)「同業者地位」はA、B、Cの順位付け。

出所)「主要自転車問屋名簿 1953年11月現在」(大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954b)所収)、東亜サイクル通信社(1949)『自転車リヤカー製造卸名鑑』、東亜興信所(各年版)『商工信用録近畿版』より作成。

名簿」に掲載されている一次問屋 69 業者のうち表 7 にあるのは 21 業者であり、それ以外に 1953 年 12 月時点で 48 業者ある。このうち『商工信用録』に登場してくるのは、表 9 の 16 業者である。これをみると、サンスター自転車など問屋でないものが混ざっている<sup>70)</sup>。しかし、サンスター自転車を除いてみた場合、50 年代を通じて「年扱高又ハ年収」「同業者地位」がトップクラスになっているのは、横山商会（横山緯宏）のみである。

だが、ここで注目したいのは、服部自転車（服部喜代次）、富鹿商会（富鹿檜雄）といったブローカーや二次問屋であったものが一次問屋となり、表 9 に登場してきていることである。「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」によれば、服部喜代次は「土間で、一人でこそこそやっていた。（宮田氏が服部喜代次氏に一筆者）虫ゴムを配達しても、何回行っても金くれなくて、往生した。そんなところでしたが、子どもの自転車をあつかって大きい大卸になった<sup>71)</sup>。また、富鹿商店は、小売に販売していた地方問屋（二次問屋）であったが、北海道の地方問屋を相手にする大卸になっている<sup>72)</sup>。このように復興期は有力問屋が入れ替わる中で、ブローカーや二次問屋から新規に一次問屋となったものが『商工信用録』に掲載されるほどに成長した側面があった。また、50 年以降に新たに創業する一次問屋が多くあったのも、こうした有力問屋の再編渦中で起こったものと考えられる。

以上に検討したことから、復興期～1950 年代後半の時期に大阪自転車問屋業界には次のような再編があった。第 1 に丸石商会、日米商店を除いてみた場合、戦前の有力問屋は、最有力問屋をはじめ、そのほとんどが戦後没落していった。第 2 に、戦前の有力問屋に代わって戦後最有力問屋として台頭したのが、「新興」と言われた堺自転車（藤原自転車）、頭司産業、そして、一応は戦前の有力問屋であった桑原商会であった（50 年末には横山商会も有力問屋となっている）。第 3 に、有力問屋の新旧交代の中で、ブローカーや二次問屋から一次問屋に成長したり、あるいは 50 年以降に新たに創業するものもあった。敗戦後、大阪における自転車生産が急増していくなかで戦前期同様に自転車産業は問屋制工業として再生するが、戦後の大阪自転車問屋業界は、有力問屋の総入れ替わりに近い新旧交代を経ており、自転車一次問屋（元卸）業界の担い手の中心は、戦前とは異なる者たちであったのである<sup>73)</sup>。

このような自転車一次問屋の新旧交代という再編は、大阪だけにみられた現象ではなかった。愛知県の自転車問屋調査では、「…戦後には古い創業の歴史を持つ『名門』が衰微し、戦後の『ヤミとインフレ』の期に有力な新興問屋が擡頭し、一方、所謂、戦後派の零細問屋が大量に創出され、問屋の勢力圏は新たにぬりかえられるに至った<sup>74)</sup>」とあり、愛知県の自転車問屋業界でも新旧交代の再編が進行していた。戦前の有力問屋の没落と新興問屋の台頭という戦後の自転車問屋の再編がなぜ起きたのかについては定かではないが、少なくとも 1950 年代に自転車問屋のあいだで激しい競争が展開されたと考えられる<sup>75)</sup>。

## 4 自転車部品をめぐる問屋の競争関係、問屋と製造業者の関係

### 4.1 自転車部品をめぐる問屋の競争

次に復興期大阪の自転車部品をめぐる問屋の競争関係、問屋と製造業者の関係を、先にみた頭司産業の事例を参照しつつ検討する。

#### 4.1.1 問屋と完成車メーカー

復興期の頭司産業は完成車メーカーと競争関係になく、そのことは他の問屋の場合も同様であった。完成品メーカーと問屋とでは「格付け」が根本的に異なっていた。完成品メーカーの自転車は「高級品」、堺の問屋で販売しているものは「阪もの」(安物)であり、価格、品質が異なるだけでなく、最終的な購買層も異なっていた<sup>76)</sup>。表10によれば、自転車部品の取引価格は、完成車メーカー向けと問屋向けとで価格帯に差があった。自転車部品の合計額を完成車メーカー向け

表10 自転車部品取引価格

	輸出向	完成車メーカー向	問屋向
フレーム	—	2,300-2,400円	1,500-1,700円
前フォーク	—	180-280円(フレーム業者向125円)	110-120円
ハンドル	350円	400-500円	300-400円
ブレーキ	150円	320円、380円	150-230円
リム	480-560円	650円	400-500円
スポーク	120円	130円	135円
フリーホイール	130-132円	170-180円	140-170円
ペダル	145円	230円	135-170円
ギヤクランク	300円	350円	300円
ハブ	350-680円	370円	260-350円
泥除	—	200円	120-160円

出所) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954a)『大阪における自転車産業の実態—生産篇』、69ページより作成。

の最も高い価格と問屋向けの最も低い価格との差で見ると、2,110円になる。他の部品も含めるなら価格差はこれ以上であったと考えられる。このような価格差は、例えば頭司産業では、メッキやパイプの太さを薄くすることで安価にした部品を取り扱うことによって生じた<sup>77)</sup>。問屋は完成車セット販売も行っていたが、補修用部品を主に扱ったので、製品としても完成車メーカーと競争関係にあるわけではなかった。つまり、問屋は完成車メーカーと競合しない価格、品質の製品、補修用部品を取り扱っていた。このことは、自転車完成車メーカーの分業に加わっていない中小機械金属工業に対する需要を確保するのにつながった。

#### 4.1.2 問屋のあいだの競争

問屋は、完成車メーカーとは直接の競争関係になかったが、当然問屋同士では販売競争を行っていた。例えば、新家工業のリムをめぐる頭司産業と桑原商会は販売競争を繰り広げていた<sup>78)</sup>。しかし、問屋の競争は、頭司産業と桑原商会のあいだにみられるような有力一次問屋どうしの競争関係がすべてというわけではなかった。

同じ自転車問屋業者(一次問屋)であっても、リム、スポーク、ペダル、チェーンといった自転車の完成部品を扱う業者と、例えば、チェーン引き、ボール、ペダルゴム、ブレーキのロッ

トなど、あるいは、ねじ、ベアリングといった、1つの完成部品（例えば、ペダル）を構成する無数にある「小物部品」を取り扱う業者とがあった。問屋の取り扱い製品には、完成部品と完成部品を構成する「小物」とがあり、「小物」を扱う比率が高い業者を「小物屋」と呼んでいた。「小さい問屋は、自転車のあらゆる細かいものをばかりを売っていた小物屋」であり、同じ地方問屋に卸す一次問屋同士といっても、取り扱っている部品の単位が異なり「土俵が違う」「畑が違う」ため、完成部品を扱う業者とは直接的な競争関係にはなかった<sup>79)</sup>。

表7には、「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」に基づき、「小物品」を復興期当時に特に多く取り扱っていた業者を挙げてある（「小物屋」参照）。以下では、この中の所商会のケースをみてみよう。

<所商会のケース<sup>80)</sup>>

1940年に所勇氏が大阪市に所商会（個人業）を創業する<sup>81)</sup>。所勇氏は、それ以前は名古屋の有力自転車問屋安田商会に勤めており、大阪支店の勤務を最後に独立した。しかし、戦時中に自転車卸業は行えず、戦後に自転車卸業を堺で再開する。

所商会は、部品メーカーから部品（補修用部品）を仕入れ、地方問屋に卸す一次問屋であった（1950年代中頃までは地方問屋が所商会まで出向いて仕入に来ていた）。所幸彦氏（現代表取締役）が1950年代後半に入社する以前は「完成部品は少なかった。小物品が多かった」<sup>82)</sup>が、入社後には「小物品」を扱うとともに、フレーム、リム、タイヤチューブ、ペダルなど自転車完成部品のほとんどを取り扱うようになっていた。

「小物品」とは完成部品の構成部品のことである。例えば、ペダルという完成部品は、ペダル芯、ペダルパイプ、ネジ類などの部品から構成されており、それぞれの構成部品を「小物品」と呼んだ。自転車主要部品には構成部品である「小物品」があり、こうした「小物品」もそれぞれを補修用部品として所商会では取り扱い、地方問屋へ卸していた。

1950年代後半、大阪府下のなかでも頭司産業、桑原商会、堺自転車は、取扱高が大きい有力一次問屋であった。しかし、そうした有力一次問屋と所商会の扱う部品には「重なる部分と重ならない部分があった」。有力一次問屋は「小物品」よりも完成部品の取り扱いが多く、「小物品」を多く扱う所商会とは「売る商品が違っていた」<sup>83)</sup>。完成部品を販売する面で所商会は有力問屋と競争していたが、「小物品」は競合せずに「すみわけが出来ていた」。

以上の所商会の事例から窺えるように、補修用「小物品」市場があるために、自転車部品の取り扱い内容はすべての問屋で同じというわけではなかった。日本機械規格（JES）によって自転車主要部品を構成する部品を細分類の単位で見ると、フレームセット59、ハンドル17、ブレーキ41、ペダル12、チェーン7、フリーホイール7、小ギヤ2、ハブ6、スポーク3、リム3、タイヤ1、チューブ9、サドル22で189点に及ぶ<sup>84)</sup>。ペダルはペダル軸、ペダルパイプ、内ワン、外ワン、球押、ナット、内板、外板、キャップ、角柱、角柱ナット、ペダルゴムの12



点から構成される。所商会ではペダルを細分類の12点の単位で取り扱っていたと考えられ、主要部品単位で取り扱う問屋とは直接的な競争関係になかった。

自転車一次問屋が完成部品と「小物品」をどれぐらいの数量で取り扱っていたのか、また、問屋ごとの完成部品と「小物品」の取り扱い量の多い少ないは不明であり、補修用「小物品」市場の存在を過大評価することはできないが、少なくとも完成部品の取り扱いが多い有力問屋のあいだの競争関係がすべてというわけではなかった。「小物品」は「小物屋」と言われる問屋以外の問屋でも完成部品と同じく取り扱われていたし、また、ブローカーは「小物品」から完成部品までさまざまな自転車部品の内容を扱っている「何でも屋」であった<sup>85)</sup>。

前節でみたように、有力自転車問屋の新旧の交代劇のもとで新たに問屋業をはじめたものや、ブローカーから一次問屋となり成長したものもあったが、そうした動きは、問屋のあいだの競争関係がすべからず同質的であったからではなく、問屋の中でも自転車部品の取り扱い内容によってある程度の棲み分けがあったことも要因になっていたと推測される。

このことを小生産者の側からみれば、まとまった部品をつくることはできないが、「小物品」を製造、加工できる小生産者が、その取引関係に多様性をもつことができた条件でもあった。所商会が「小物品」を仕入れていた中小製造業者は、同時に完成部品メーカーにも納入しており、たとえば、実際にペタルの「小物品」を製造している業者は所商会とペタル完成部品メーカーの両方と取引していた。「小物品」製造業者は問屋と完成部品メーカーの2つの取引経路をもっていた。そして、こうした「小物品」製造業者のなかには、その後完成部品メーカーになる場合もあった。これは前田鉄工所の下請の小生産者の場合にも同じようにみられた<sup>86)</sup>。

## 4.2 自転車問屋と部品製造業者

復興期の問屋と製造業者の関係はどのようなものだったか。最初に、中小企業庁振興部公報課による自転車問屋調査（『自転車製造問屋（大阪・東京）実体調査報告』1951年、1950年）について、次に、頭司産業のケースについてみてみよう。

### 4.2.1 問屋と製造業者

大阪の自転車問屋（12業者）調査によると、自転車問屋は、取引する製造業者のなかに専属工場（「その製品を全部買取る関係にある下請工場」）と特定工場（「その製品の一部を買取りかつ特別の関係をもつ下請工場」）を抱えていた。問屋が取引した専属工場の規模はすべて1～4人であった。特定工場に関しては、1～4人規模の製造業者を抱えている問屋が3業者、5～9人規模が3業者、20～29人が2業者、60人以上が1業者となっていた。専属・特定といっても特別に規模が大きい取引製造業者ではなく、むしろ小規模製造業者であったことがわかる。

大阪の調査ではデータとなる問屋業者の数が少なく、また、専属・特定工場の規模別に問屋業者がカウントされているだけで、専属・特定工場の数自体は不明である。これに対し、同時

表 11 専属・特定下請工場数（東京自転車問屋 41 業者）

	工場数	比率
専属下請工場	5人未満	2
	5～49人	49
	50～99人	3
	100～199人	5
	200人以上	3
	合計(A)	62
特定下請工場	5人未満	15
	5～49人	327
	50～99人	71
	100～199人	47
	200人以上	8
	合計(B)	468
一般製造業者(C)	809	58.1%
仲間問屋(D)	53	3.8%
合計(A+B+C+D)	1392	100%
1業者あたりの平均工場数	34	

出所) 中小企業庁振興部公報課 (1950) 『自転車製造問屋 (東京) 実体調査報告』、14 ページより作成。

表 12 専属・特定工場をもつ理由

	大阪				東京			
	専属工場 (回答数)	特定工場 (回答数)	合計	比率	専属工場 (回答数)	特定工場 (回答数)	合計	比率
優秀な製品メーカーである	3	8	11	64.7%	7	30	37	34.3%
自分の製品に特殊性をもたせる	0	4	4	23.5%	11	29	40	37.0%
経営上便利である	0	1	1	5.9%	3	9	12	11.1%
双方の経営者が血縁関係にある	0	1	1	5.9%	3	4	7	6.5%
採算上有利である	0	0	0	0.0%	1	4	5	4.6%
その他	0	0	0	0.0%	1	6	7	6.5%
合計	3	14	17	100.0%	26	82	108	100.0%

出所) 中小企業庁振興部公報課 (1951) 『自転車製造問屋 (大阪) 実体調査報告』、7 ページ、同 (1950) 『自転車製造問屋 (東京) 実体調査報告』、13 ページより作成。

表 13 専属・特定工場との関係連繋理由調

	大阪		東京	
	回答数	比率	回答数	比率
資材前渡	1	4.0%	18	3.1%
設備機械貸与	1	4.0%	6	1.0%
設備資金貸与	0	0.0%	12	2.1%
運転資金貸与	2	8.0%	45	7.8%
資金斡旋保証	2	8.0%	33	5.7%
生産技術指導	10	40.0%	154	26.7%
経営全般の指導	1	4.0%	55	9.5%
お互いの気心がしれている	8	32.0%	227	39.3%
その他	0	0.0%	27	4.7%
合計	25	100.0%	577	100.0%

注 1) 大阪では「特定工場連繋理由調」となっているが、専属工場も含まれているものと思われる。

注 2) 「資金斡旋保証」「生産技術指導」は、東京では「融資斡旋保証及び其の他の金融上の面倒をみている」「生産技術 (意匠等も含む) の指導を行っている」となっている。

出所) 中小企業庁振興部公報課 (1951) 『自転車製造問屋 (大阪) 実体調査報告』、8 ページ、同 (1950) 『自転車製造問屋 (東京) 実体調査報告』、14 ページより作成。

期に行われた東京の調査は、41の問屋業者のデータであり、さらに専属・特定工場の数、規模がわかる（表11）。東京では、第1に専属・特定工場の規模は、49人以下が大部分を占めており、大阪の場合とそれほど変わらず小規模の製造業者である。第2に、専属・特定工場は半数にも満たず、「一般製造業者」が6割近くを占めていた。なお、問屋1業者当たりの取引先製造業者数は、東京が34、大阪では11.3であった。専属・特定工場をもつ理由は表12にあるように「優秀な製品メーカーである」「自分の製品に特殊性をもたせる」の回答が多い。専属・特定工場との関係について表13をみると、東京では「生産技術指導」「お互いの気心がしれている」が最も多く、大阪の場合も同様の傾向が読みとれる。

#### 4.2.2 頭司産業と製造業者の関係<sup>87)</sup>

1950年（昭和25年）当時、頭司産業が仕入れていた部品業者は100以上にのぼっていたという。仕入先業者との取引は、「安定供給」を1つの目的に、一旦開始すると長期にわたることが多かった。自転車の需要は、特に春に集中していたため、その需要に応えるためには、需要がない時期でも「普段から手形をきって、面倒をみる」、「食べさせておく」必要があった<sup>88)</sup>。つまり、「資金的に面倒をみる」ことで、仕入業者を確保していた。仕入先の製造業者が生産を続けるためには、材料その他を調達する必要があり、そのためには需要の多い時期は限定されているとはいえ年間を通して販売しなければならない。したがって、すぐに必要のない部品であっても頭司産業は在庫として購入していた。

こうした問屋と仕入先部品業者の関係は、「今のえげつない取引と違って、昔は人間関係を大事にした」というように、頭司産業以外でもみられたものであったが、とりわけ頭司産業（頭司隆介氏）では、「昔式で、部品業者を育てなければならない」と意識されていた。頭司隆介氏は、「商品のメッキが悪かったら、（部品業者の）社長を呼びつけて、ちゃんとせなあかんやろ、と怒るが、それでも買っていた」、「林というハンドル業者があって、メッキとか品物が悪くて、『大将（頭司隆介氏のこと－筆者）、もう林はやめなはれ』といっても、『そんなことはない、いうたったら、ちゃんとしよるから』といってくる」というように、部品業者を育てる意識が高く、部品の品質が悪いからと言って、すぐに取引をやめることはしなかった。

表14 ある大阪自転車完成車工場の生産・出荷・在庫状況（1947年）

	生産	出荷	期末在庫
1～3月	11,618	20,000	864
4～6月	14,680	11,000	4,542
7～9月	13,779	18,000	321
10～12月	15,770	12,000	4,091

出所) 国民経済研究協会（1948）『第二回企業実  
体調査報告書 12 自転車工業編』、25 ページ  
（同（1998）『戦後復興期経済調査資料 第  
7巻』、441 ページ）より作成。

先に4.2.1でみた調査データからは、問屋が「全部を買い取る」「一部の製品を買い取る」特別な関係にある製造業者を抱えていることはわかるが、そのことが問屋の取り扱う製品の競争優位をもたらすなどの要因になっていたとは考えにくい。専属・特定工場を有している理由としては「優秀な製品メーカーである」「自分の製品に特殊性をもたせる」が多いが、専属・特定工場数が全体の取引先の中で占める割合は必ずしも高いというわけではない。また「生産技術指導」を行う関係が多いが、この中身が具体的に何を示しているかは不明であり、「お互いの気心がしれている」という理由も多く挙がっていることからそれほど大きな意味をもったものではなかったと考えられる。問屋が製品の品質の相対的によい製造業者を選別していたということはあったとは思われるが、4.2.2の頭司産業の事例にあったように、また、表14をみてもわかるように復興期には季節需要があり、それを見越した「安定供給」のために一部の製造業者を困っておくということ、また、生産技術指導についても頭司産業の場合がより実態に近かったのではないかと考えられる。少なくとも問屋が商品開発を行い、それに関連して生産技術指導をするような関係を製造業者と形成しているわけではなかった。

## 5 小括

本稿では、戦後復興期の大阪における自転車産業の分析を通じて中小機械金属工業を検討してきた。その結果、以下の点が明らかとなった。

第1に、復興期に自転車産業は、保有台数が低下した国内市場の需要を満たすため急激に生産を増加させていった。こうしたなかでの自転車生産は、アッセンブル方式と言われる極度に発達した分業によって行われていた。完成車メーカー、問屋には、自転車部品メーカーによって完成車用・補修用の部品が供給され、そして、自転車部品メーカーもまた、多くの中小機械金属工業と分業関係を形成し完成部品を生産していた。自転車部品メーカーの多くはそれ自身が中小規模であるが、部品を生産するにあたって必要な構成部品の製造やプレス、焼入、切削、研磨、塗装、メッキといった加工を行う、さらに規模の小さい中小機械金属工業者と分業関係を形成していた。逆に言えば、復興期に自転車生産が急速に増加したことは、自転車生産に従事する分業の最末端までの中小機械金属工業の生産復興と再集積を導いていったのである。

第2に、自転車産業の分業に参加している中小機械金属工業は、自転車産業の分業だけに参加しているわけではなく、復興期に自転車産業とともに急速に生産を増加させていたミシン産業をはじめ、様々な機械産業と分業関係を結んでいた、あるいは様々な機械金属関連の需要に接することのできる環境にあった。

第3に、自転車産業は戦前から問屋制工業として発達してきたが、復興期大阪の自転車産業も同様であった。復興期には闇経済が広がっていったこともあり、自転車卸業者の数が急増していったが、こうした自転車卸業者は、戦前に何らかの形で自転車問屋、あるいは小売業にたずさわっていた者たちが戦時期の途絶、軍隊への召集を経て、戦後に復員して再開していった。

第4に、戦後に再度出現した自転車問屋の担い手の中心になっていくのは、戦前とは異なる者たちであった。戦前の有力一次問屋の大半は戦後に没落していき、1950年代を通じて有力問屋として台頭してきたのは「新興」と言われる問屋であった。また、こうした有力問屋の再編のなかで新たに問屋業をはじめめる者や、ブローカーから一次問屋となり成長した者があった。

第5に、復興期の自転車問屋が取り扱っていた製品は、完成車メーカーの製品と競争関係になるような品質水準のものではなく、また製品自体が補修用部品であり競争関係になるような取り扱い品ではなかった。これは、自転車完成車メーカーの分業に参加できない中小機械金属工業の需要領域を確保することになった。また、自転車問屋どうしても直接的な競争関係が均質に存在するわけではなかった。それを象徴的に表していたのが「小物屋」の存在であった。問屋は、自転車部品を単純に完成部品のレベルだけで取り扱っているのではなく、完成部品を構成する部品のレベルでも補修用として取り扱っていたのであり、部品を取り扱う内容は問屋によって異なっていた。さらにブローカーは「小物品」から完成部品まで様々に取り扱っていた。つまり、問屋・ブローカーは完成部品メーカーとの関係だけではなく、部品生産の分業に関わる末端の中小機械金属工業とも取引し、中小機械金属工業と様々なレベルで関係していた。

復興期の問屋・ブローカーと中小機械金属工業の関係は自転車産業だけにみられわけではなく、ミシン産業はもとより、様々な機械産業でもみられた。中小機械金属工業が様々な機械産業の分業に参加し、様々な機械産業の展開が中小機械金属工業の展開をもたらす分業構造は、問屋・ブローカーが中小機械金属工業と様々な関係することで、中小機械金属工業に様々な機械需要に接する機会を与え、そのことによって成立していたと考えられるのである。

第6に、復興期自転車産業における個々の問屋と中小機械金属工業の関係は、一部に継続的な取引関係が結ばれており、それは製品の品質のために製造業者を選別し、生産技術指導を行う関係の場合もあったが、多くは季節需要に対応するためや馴染み深さから取り結ばれているものであった。また、継続的な取引関係を結んでいない場合も多々あった。

以上のように、戦後復興期大阪における自転車産業は、中小機械金属工業間の分業関係と問屋取引にもとづく生産構造を形成した。このような生産構造は、自転車産業だけでなく、軽機械工業をはじめ諸々の機械産業で形成されたと考えられる。大阪中小機械金属工業は、このような生産構造に基づいて産業をまたがり展開し、軽機械工業などの機械産業の生産拡大が、中小機械金属工業の集積に厚みをもたせることとなったのである。

#### 【付記】

インタビューにご協力いただいた河合淳三氏、宮田俊次氏、所幸彦氏、また調査をコーディネートしていただいた関西自転車協同組合理事の宮浦信夫氏には深く感謝する次第である。なお本稿執筆の責任は筆者にある。

## 注

- 1) 宮崎、伊藤 (1989) 参照。
- 2) 宮崎、伊藤 (1989)。2006年11月26日に一橋大学で開催された経営史学会全国大会での沢井実 (大阪大学) 報告「1950・60年代の軽機械工業」では、「軽機械」は、厳密な定義があるわけではないが、重機械に対する小型軽量の機械で消費財を含み、高い輸出比率とアッセンブル生産体制を特徴とするとされている。軽機械工業の範囲は不鮮明で、自転車は「輸送機械」に分類される場合もあるが、林 (1961) や中小企業庁・地方調査機関全国協議会 (1958) においては自転車は軽機械に分類されている。なお、後者では、「軽機械工業部門」を「組立工業の性質を有し、水平的な社会的分業関係の再編による技術の高度化を要求されるもの」(ivページ)としている。
- 3) ミシン産業についてはさしあたり、大阪通商産業局 (1951)、日本ミシン協会 (1961)、本台 (1992) 等を参照。
- 4) 大阪府自転車軽自動車商業協同組合 (1979)、81ページ。
- 5) 小宮山 (1941)、7~19ページ。
- 6) 竹内 (1984)。
- 7) 磯部 (1958) (1959) は、戦後の自転車産業における問屋制生産、「商業資本的性格」を問題としている。
- 8) 植田 (2003) は、戦後復興期の中小企業研究として、「戦時中、系列化といったかたちでのみ軍需関係下請工場として利用された中小企業以外は企業整備の対象とされたが、そこからどういったかたちで中小企業は復興していったのか。また、その際に、戦時中に形成された下請関係はどうなったのか、あるいは逆に戦時中に解体された問屋制などはどうなったのか」という問題について考察しようとしてきたが、「…前述したような求められる課題に対して、この時期を対象にした研究は少なく、今後戦時期と高度成長期をつなぐものとして研究がさらに進められる必要がある」(100~101ページ)と述べている。
- 9) 戦前期の自転車産業については、自転車産業振興協会 (1973)、竹内 (1980a) (1984) 等を参照。但し、竹内 (1984) では、第一次大戦後に輸入車が急速に回復したことから、「輸入の途絶がそのまま国内生産の確立につながったとする多くの見解は必ずしも正しくはない」と指摘している (50ページ)。
- 10) 赤松、小出 (1941)。
- 11) 山田 (1948) には、「ヤミ生産の数量は推定によるほかないが、昨年あたり自転車協議会は公式数量の二倍乃至二・五倍と推定しており、これを加算すれば戦後の自転車工業の回復は凄まじいものとみられる」とある (40ページ)。
- 12) 自転車産業振興協会 (1973)、518ページによれば、保有台数は1942年のピーク時の860万台から45年には570万台に減っている。
- 13) 自転車産業振興協会 (1973)、266ページ。
- 14) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会 (1954a)、12~17ページ。
- 15) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会 (1954a)、22ページ。
- 16) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会 (1954b)、62ページ。
- 17) 大阪府自転車軽自動車商業協同組合 (1979)、103ページ。
- 18) 自転車産業振興協会 (1973)、363~365ページ。なお、この時期は部品メーカーも資材配給経路が完成車メーカー中心であったために完成車生産を行っていった。この点は例えば、ダイヤモンド社 (1971)、61~62ページ、新家工業総務部社史編纂室 (2003)、67~68ページを参照。
- 19) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会 (1954a)、27ページ。

- 20) 市来（1951）、296 ページ。
- 21) 宮田製作所七十年史編纂委員会（1959）、149～152 ページ、大須賀（1949）、165 ページ参照。
- 22) 大阪府自転車軽自動車商業協同組合（1979）、90～91 ページ。なお、大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954a）でも完成車メーカーはフレーム加工が中心になっていると述べられている（22～27 ページ）。
- 23) 丸石自転車株式会社（1995）、18～53 ページ、日米富士自転車株式会社編（1982）、72～207 ページ参照。大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954b）では、完成車メーカーを工業型（「自家工業で主要部品を生産するもの」）、折衷型（「フレーム工場、あるいは時として一～二の部品を自社生産する程度で、大部分の他の部品は下請もしくは中小メーカーに『注文生産』方式で外注する」）、問屋型（「あらゆる部品を『注文』『購入』し、完成車のセットにアSEMBルする」）の3つに分けている。また、問屋型は「完成車を主とし、部品を従とするもの」と「『部品問屋』で完成車をあつかうもの」に分けている（8～13 ページ）。本稿では、完成車メーカーを工業型、折衷型、問屋型の「完成車を主とし、部品を従とするもの」とし、「自転車問屋」の中心を「『部品問屋』で完成車を扱うもの」にしている。なお、大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954b）では、日米商店（日米富士自転車）は折衷型、丸石商会は問屋型の「完成車を主とし、部品を従とするもの」とされている。
- 24) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954b）、88 ページ。
- 25) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954a）、29 ページ。自転車の規格は臨時日本標準規格（臨 JES）、日本規格（JES）でも制定されていたが、日本工業規格（JIS）が制定されるのは1950年からのことである。自転車の規格統一、部品品質については、自転車産業振興協会（1973）、433～440 ページ、相羽（1950）、市来（1950）等を参照。
- 26) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954a）、151 ページ。
- 27) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954a）、28～29 ページ。
- 28) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954a）、29 ページ。
- 29) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954a）、149～172 ページ。また、竹内（1984）、高木（1982）参照。
- 30) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954a）、198～220 ページ。また、高木（1984）参照。
- 31) 自転車生産の分業に参加している中小機械金属工業の工場（特に小工場）は経営主の住居と作業場とが一体、あるいは隣接している場合が多い。この点は、徳永、小島、大庭、浦（1954a）、95 ページ、（1954b）、97 ページ参照。
- 32) 以下の前田鉄工所の事例は、「前田鉄工所（河合淳三氏）インタビュー（2007年3月6日）」（田中（2008）所収）に基づく。文中の「」は河合淳三氏の発言のままで、社史を参考にしている場合は注記してある。河合淳三氏の経歴は次の通り。1922（大正11）年3月23日、兵庫県城崎郡に生まれる。豊岡中学から関西大学（経済学専攻）に進み、その後の学徒動員で鈴鹿海軍航空隊に所属する。復員後、1947（昭和22）年に東亜精機工作所（49年に有限会社前田鉄工所に社名変更）に入社する。きっかけは、大学時代の下宿先が前田鉄工所の創立者・前田鹿之助の妻のぶをの親戚である河合家で、河合家には二人の子どもがいたが、二人ともを戦争で亡くしており、復員後に河合家の養子になったことであった。前田鉄工所で若い人を必要としているとの勧めから入社し、入社後は病気がちであった専務の前田大蔵氏に代わり、実質的に会社経営を行うようになる（1950年には専務取締役就任）。
- 33) 以下では、煩雑さを避けるために「前田鉄工所」で統一する。
- 34) マエダ工業株式会社（1982）、65 ページ。

- 35) マエダ工業株式会社 (1982)、65 ページ。
- 36) マエダ工業株式会社 (1982)、68 ページ。
- 37) マエダ工業株式会社 (1982)、73 ページ。
- 38) マエダ工業株式会社 (1982)、74 ページ。
- 39) 前田鉄工所は、その後、「サンツアー」のブランドで知られるように、業務を拡大させ売上高を伸ばして行く。1970年にマエダ工業株式会社に社名変更し、80年時点の従業員数は330人であった。しかし、1990年頃から経営危機に陥り、91年にはモリ工業に吸収されることになる。
- 40) 但し、熱処理については1948(昭和23)年に当時の協力工場を買収する形で内製化した。その理由は、焼入は不安定な作業で、外注では品質のばらつきが大きいので品質を安定させるためであった。これは、図1で言えば、第三型から第二型になったということである。
- 41) 自転車部品の一部の製造や加工のみといった形で自転車生産に関わっていた小生産業者や、他部門の部品製造、加工を兼営していた業者のすべてが統計には表れない。この点については竹内(1984)、62ページも参照。
- 42) 市来(1951)、299ページ。
- 43) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954a)、160ページ。
- 44) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954a)、215ページ。
- 45) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954a)、198~199ページ。
- 46) 以上、大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954b)、26~27ページ。
- 47) 以上、大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954b)、29~30ページ。
- 48) 以上、大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954b)、24~25ページ。
- 49) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954b)、91~93ページ。当然、大阪の小売商店では大阪の二次問屋からの仕入がほとんどであった(大阪市経済局商工課(刊行年不明)、6ページ)。
- 50) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954b)、34ページ(数値は誤りを修正したもの)。なお、堺輪業協会(1984)、90~91ページや東京自転車製造卸組合(1979)、88ページでも問屋・ブローカーが戦後に急増したことが述べられている。
- 51) 祭本(1996)、44~45ページ。
- 52) 愛知県商工経済研究所(1954)によれば、愛知県の自転車問屋(調査対象58問屋)の前職は、「問屋の番頭、店員」21、「自転車小売商」10、「二代目」7、「自転車小売商の店員」4、「サラリーマン」4、「自転車卸組合職員」2、「ゴム販売会社店員」1、「鉄鋼販売会社職員」1、「機械器具商店員」1、「不明」7となっていた。
- 53) 以下の頭司産業の事例は「頭司産業(宮田俊次氏)インタビュー(2007年3月1、6日、4月17日)」(田中(2008)所収)に基づく。文中の「」は宮田俊次氏の発言のままである。宮田俊次氏の経歴は次の通り。1929年(昭和4年)兵庫県に生まれる。戦時中に中外商業学校を4年生で繰上げ卒業し、川西航空機甲南工場に学徒勤労動員される。終戦後、1945年10月13日に東亜化学(後の頭司産業)に入社し、以後、頭司産業で自転車問屋業務に携わる。
- 54) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会(1954b)ではいくつかの問屋について戦前・戦後の状況を記しているが、不明瞭な記述が多い。
- 55) 「頭司産業(宮田俊次氏)インタビュー」。例えば、後述する服部喜代次や富鹿檜雄がこの事例に該当する。
- 56) 「頭司産業(宮田俊次氏)インタビュー」。
- 57) もっとも、表8は税額不明のものを含まず、丸石商会、日米商店が除外されている。なお、表7のな



かで他に営業収益税が判明しているものは杉田米次（69 円）、頭司隆介（91 円）、杉村南海郎（74 円）である。

- 58) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954b）、46 ページ。引用中の田中商会、横田商店、井上商会、杉村商店、富松商店については、表 5 中の No. 89、No. 249、No. 32、No. 103、No. 77 と同一かどうかは不明。
- 59) 特別級 4、第一級 5、第二級 20、第三級 15、第四級 25、第五級 21 の合計 90 業者が記載されている。
- 60) 大阪府自転車軽自動車商業協同組合（1979）。
- 61) 東京自転車製造卸組合（1979）、73 ページ。
- 62) 日本自転車タイヤ工業会（1961）、29 ページ。
- 63) 自転車産業振興協会（1973）、357 ページ。なお、高居商店は、大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954b）に「曾つては朝鮮の市場を独占」とある（28 ページ）。
- 64) 山本重蔵商店については、大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954b）、28 ページに「山十商店（戦後廃業）」とある（「山十」は「山重」の誤植と思われる、山本重蔵商店のことであると考えられる）。吉川専助は、自転車タイヤ工業会（1954）の「商業者名簿」に「大協ゴム株式会社」の代表者として登場している。したがって、吉川専助商店から社名変更したか、もしくは一旦廃業した後に「大協ゴム株式会社」を立ち上げた可能性がある。しかし、いずれにせよ『商工信用録』には登場してこないし、商標登録もされていない。
- 65) なお、増村隼はその後「増金工業」として 54、56 年の『商工信用録』に登場するが、「年扱高又八年収」は低く、「同業者地位」も C 評価となっている。
- 66) 但し、自転車タイヤ工業会（1954）の商業者名簿には記載されているので、1954 年時点まで存続していたことは確認できる。
- 67) 当然、ここに登場してこない戦前の有力問屋も戦後にない。
- 68) 頭司産業が『商工信用録』に 50 年代後半に登場するのは、頭司産業のケースでみたように、完成車のセット販売を取り扱いはじめた時期と重なっている。
- 69) 但し、『商工信用録』、商標登録に登場していないことが問屋業を存続させていないとはかぎらない。また、塩野商会（塩野常次郎）、日新商会（杉村南海郎）をはじめ、後に社名が変更しているものもある（塩野商会はエビス輪業、日新商会は杉村商会）。
- 70) 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954b）では、サンスター自転車は折衷型、桃山自転車、南海自転車は問屋型（「完成車を主とし、部品を従とするもの」となっている（注 23 参照）。
- 71) 「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」。竹内（1980b）によれば、服部喜代次は、1950 年（昭和 25）から「子供車を中心として完成自転車製造卸に着手」とある（129～130 ページ）。
- 72) 「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」。
- 73) 以上の表 7 の 30 業者に関する戦前・戦後の趨勢は、「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」でも確認しており、その内容とほぼ一致している。
- 74) 愛知県商工経済研究所（1954）、2 ページ。
- 75) 宮田俊次氏によれば、戦後に自転車問屋（一次、二次問屋、ブローカー）業を創業した者は、戦前に「大抵奉公していた人」であった。戦前に自転車問屋業に関わっていた旦那主人、番頭、丁稚のうち、戦後も問屋業を継続できた者は、番頭格の人だけであった。「番頭している人は商売を知っている。丁稚の時代に戦争に行き帰ってきてやっている人は、商売の根本、定石を知らない。戦後のどさくさのときにはできたが、安定してきたら商売の定石を知っている人は続けることができたが、それ以外の人たちはみんなつぶれた。それと旦那さんも番頭に任せきりだったからつぶれた」とのことである（「頭

- 司産業（宮田俊次氏）インタビュー」。
- 76) 以上、「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」。
- 77) 例えば、一流パイプメーカーの日東や塚輪業のパイプ2本と塚の自転車製造業者が生産したパイプ4本の厚さが同じであった（「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」）。
- 78) 「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」。
- 79) 以上、「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」。
- 80) 以下、所商会の事例は「所商会（所幸彦氏）インタビュー（2007年3月1日、5月1日）」（田中（2008）所収）に基づく。創業者の所勇氏はすでに亡くなっているため、二代目の所幸彦氏にインタビューした。文中の「」は所幸彦氏の発言のままである。創業者の所勇氏については表6に経歴が載っている。所幸彦氏は1937年（昭和12年）生まれで、1950年代後半に関西大学を卒業してすぐに所商会に入社した。それ以前は手伝いとして時折、所商会の自転車問屋業務を行うのみであった。所幸彦氏は、今から20年ほど前に会社を引き継いだ。
- 81) 所商会のホームページには1940年に創業とあり（<http://www.tokoro.com/annnai.htm>2008年2月24日閲覧）、またインタビューでも確認したが、竹内（1980b）では1941年となっている。
- 82) 当時、「小物品」は「スモールパーツ」という言い方もしていた（「所商会（所幸彦氏）インタビュー」）。
- 83) 有力問屋は、メーカーとの関係で、月に売らなければならない数量が決められていたのに対し、所商会では、そうした目標値が設定されているわけではなかった（「所商会（所幸彦氏）インタビュー」）。
- 84) 日本機械協会（1948）、3～9ページ。なお、ペダルの構造については、高木（1983）を参照。
- 85) 「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」。ブローカーは小規模製造業者や部品メーカーから「小物品」や完成部品を直接購入する場合と、一次問屋から部品を購入する場合とがあった。
- 86) 「前田鉄工所（河合淳三氏）インタビュー」でも、前田鉄工の下請業者は、「小物」問屋にフリーホイルの構成部品を販売していたとのことである。また、頭司産業（宮田氏）によれば、「フリーホイルのボールやツメは小物屋が売っていた」とのことである。
- 87) 以下は、「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」に基づく。
- 88) 復興期は秋にも需要が集中していた。これは、米が収穫できるためであった。しかし、秋の需要は食料供給が増えていくにしたがって、縮小していった（「頭司産業（宮田俊次氏）インタビュー」）。

## 参考文献

- 愛知県商工経済研究所（1954）『自転車産業実態調査－問屋・小売編－』。
- 相羽弘一（1950）「自転車工業と品質管理」『JIS』3巻3・4号。
- 赤松要、小出保治（1941）「自転車工業における転失業問題」山中篤太郎編『時局と中小工業（I）転失業問題』有斐閣。
- 新家工業総務部社史編纂室（2003）『新家工業百年史』。
- 磯部浩一（1958）（1959）「わが国自転車産業の構造分析（一）（二）」『明治学院論叢』第150巻第2号、第152巻第2号。
- 市来康雄（1950）「自転車検査規格に就て」『JIS』3巻3・4号。
- （1951）「自転車産業を中心とした量産の研究（2）」『マシナリー』第14巻5月号。
- 植田浩史（2003）「歴史的研究」中小企業総合研究機構編『日本の中小企業研究1990－1999 第1巻成果と課題』同友館。
- 大阪市経済部商工課（1947）『大阪に於ける自転車工業の現状』。

- （刊行年不明）『中小商業経営調査 第五輯 自転車小売商の経営概観』。
- 大阪府自転車軽自動車商業協同組合（1979）『小売店の回顧録』。
- 大阪府立商工経済研究所・大阪府商工経済研究会（1954a）『大阪における自転車産業の実態—生産篇』。
- （1954b）『大阪における自転車産業の実態—流通篇』。
- 大須賀政夫（1949）「自転車工業に於ける合理化の一考察—系列化を中心として—」『経営学論集（日本経営学会）』19巻。
- 大阪通商産業局（1951）『ミシン工業』ミシン月報社。
- 国民経済研究協会（1948）『第二回企業実体調査報告書 12 自転車工業編』（同（1998）『戦後復興期経済調査資料 第7巻』）。
- 小宮山琢二（1941）『日本中小工業研究』中央公論社。
- 祭本良樹（サイモト自転車株式会社代表取締役会長）（1996）「私の創業時代 信用を第一に、自転車造りを通じて社会に貢献」『中小公庫月報』4月号。
- 堺輪業協会（1984）『堺輪業協会五十年史 堺の自転車物語』。
- 自転車産業振興協会（1973）『自転車の一世紀—日本自転車産業史—』。
- 自転車タイヤ工業会（1954）『取引先名簿 昭和二十九年五月一日現在』
- 商業興信所（1936）『商工資産信用録』
- ダイヤモンド社（1971）『島野工業 50年のあゆみ』。
- 高木六弥（1982）「自転車部品加工技術の変遷<その4>ハンドル」『自転車技術情報』No. 17。
- （1983）「自転車部品加工技術の変遷<その8>ペダル」『自転車技術情報』No. 22。
- （1984）「自転車部品加工技術の変遷<その9>フリーホイール」『自転車技術情報』No. 23。
- 竹内常善（1980a）『形成期のわが国自転車産業』国際連合大学。
- （1980b）「調査資料 自転車業界創業者調査」広島大学『経済論叢』第4巻第2号。
- （1984）「確立期の我国自転車産業—日本型産業化の底辺構造分析のための一試論—」広島大学『年報経済学』第五巻。
- 田中幹大（2008）『インタビュー調査：戦後復興期大阪における自転車部品製造業者・問屋の経営活動』Discussion Paper Series No. 114, Center for Business Creation, Otaru University of Commerce。
- 中小企業庁・地方調査機関全国協議会（1958）『輸出中小工業の実態調査』東洋経済。
- 中小企業庁振興部公報課（1950）『自転車製造問屋（東京）実体調査報告』。
- （1951）『自転車製造問屋（大阪）実体調査報告』。
- 通商産業大臣官房統計調査部、大阪府立商工経済研究所（1952）『大阪府工業統計分析表』。
- 帝国商工社（1938）『昭和十二年度版 大日本帝国商工信用録 大阪兵庫府県版』。
- 東亜興信所（各年版）『商工信用録 近畿版』。
- 東亜サイクル通信社（1949）『自転車リヤカー製造卸名鑑』。
- （1953）『自転車商標名鑑』。
- （1958）『全国完成車名鑑 自転車・リヤカー・モーターサイクル・自動三輪車』。
- 東京自転車製造卸組合（1979）『東京自転車製造卸協同組合三十年史』。
- 徳永勇雄、小島重次、大庭常良、浦良一（1954a）「自転車工場の性格—建物適正規模に関する研究（I）—」『日本建築学会研究報告』第29号。
- （1954b）「自転車工場の分布—建物の適正規模に関する研究（II）—」『日本建築学会研究報告』第29号。
- 日米富士自転車株式会社編（1982）『日米富士自転車八十年史稿』。

- 日本機械協会（1948）『JES 日本機械規格 自転車第1集』。
- 日本自転車タイヤ工業会（1961）『日本自転車タイヤ工業史』。
- 日本ミシン協会（1961）『日本ミシン産業史』。
- 林信太郎（1961）『日本機械輸出論』東洋経済。
- 本台進（1992）『大企業と中小企業の同時成長』同文館。
- マエダ工業株式会社（1982）『マエダ工業六十周年記念誌 銀輪賛歌』。
- 丸石自転車株式会社（1995）『創業100周年記念誌 丸石100年のあゆみ』。
- 宮崎正康、伊藤修（1989）「戦時・戦後の産業と企業」中村隆英編『日本経済史7「計画化」と「民主化」』岩波書店。
- 宮田製作所七十年史編纂委員会（1959）『宮田製作所七十年史』。
- 山田亮三（1948）「自転車工業の進路」国民経済研究協会『国民経済』3巻9号。

## Bicycle Industry and SMEs in Osaka during the Reconstruction Period

Mikihiro Tanaka

### Summary

This paper examines the production network of the small- and medium-sized enterprises (SMEs) and the relationship between wholesalers and SMEs with respect to Osaka's bicycle industry during the postwar reconstruction period. The production of bicycles increased rapidly against the background of enormous demand for consumer goods in the postwar period. The bicycle industry in Japan was characterized by a production system called the "assembly system," and many SMEs from the machine metal industry were engaged in bicycle production. Thus, the production network of SMEs and wholesalers played an important role in the revival of SMEs in Japan.