

近代・堺の自転車工業と業者間ネットワーク

経済学部4年 前田直人

<目次>

はじめに

第一章：堺での自転車工業の始まり

第一節：明治～大正期の「草分け」業者

第二節：明治～大正期における自転車
部品の起業と経過について

第二章：堺の町と自転車製造業者の関わり

第一節：大正期の工場通覧の分析

第二節：昭和初期の工場通覧の分析

第三節：堺輪業協会の名簿からみる業
者間ネットワーク

第四節：業者間のネットワークの実情
シマノの社史から

おわりに

はじめに

この論文では明治時代の終わりから昭和の戦時中までの堺における自転車工業の創業・発展とその特徴について論じる。

近代の地場産業として有名な堺の自転車工業については様々なところで言及されている^(注1)。しかしその多くは現状の調査報告であり、堺自転車工業の歴史的特徴を掘り下げて分析したものではない。これまで、堺の自転車工業についてもっともまとまった記述をしているのは先行研究として『堺の伝統産業』に収録されている中田信正氏、並川宏彦氏、庄谷邦幸氏の執筆された論文「自転車」^(注2)である。

この論文は全5節で構成され、自転車そのものの歴史に触れた上で、明治・大正から昭和50年代までの堺の自転車工業の沿革、この論文が書かれた当時の堺の自転車工業の現状と生産や流通、輸出、そして業界団体の変遷について述べ、自転車部品の生産技術についての沿革と現状、堺自転車工業の問題点と今後の方向性を論じている。

しかし、この論文でも堺自転車工業の概略は述べられているが、堺の自転車業者間の関係など、その内部の具体的なあり方について論じられていない。中小零細企業が多い堺の自転車工業では、本論で述べたように、業者間のネットワークも重要ではないかと考える。

そこで私は堺自転車工業が創立し、その生産構造を確立させた重要な時期である大正・昭和初期を対象を絞って、堺の自転車工業と業者間の相互関係について論じていく。そこでは地図などを用いた分析を加えるなど都市史の観点もとり入れながら論じてみたい。

以下、第一章では明治後半期に堺で自転車工業がどのように創業していったのかを、第二章では大正・昭和期の堺自転車工業の実態と業者間でどのようなネットワークを形成していたかを論じていこう。

第 I 章：堺での自転車工業の始まり

第 1 節：明治～大正期の「草分け」業者

この節では堺で自転車工業が始まった際にその草分けとされる人物たちの経歴等をまとめた表 1 を用いて、その来歴や相互関係について分析する。

この表 1 はそれぞれ人物名ごとに出身地・経歴などの項目を記載しており、経歴のうち、それぞれ関連している人物は No で表示し、場所に関する情報などには線を入れてある。

この表からは以下の点が指摘できる。

第一に、創業の仕方であるが、始まりは No .1 の双輪商会のような時間貸しであり、その自転車の修理が鉄砲鍛冶に依頼され、その後、部品などを作るようになったのであろう。

第二に、記載がない者もあるが、堺の出身者は少ない。当時の堺の工業が盛んであり、仕事があると考えると堺に来たと考えられる。

第三に、No .1 の事例のほか、No 2 の前田は本人が鉄砲鍛冶であり、No 3 はもともとの勤め先が鋸店であったりと、鉄砲鍛冶に関係する事例が多い。こ

表1 堺自転車工業の「草分けの人々」

No.	氏名	出身	経歴等
1	北川清吉 齋木幸三郎	記載なし	堺で最初の輪業者で、両氏は共同経営で双輪商會を立ち上げ、自転車の時間貸しを行った。修繕は桜之町の近藤蓋市という鉄砲鍛冶屋に頼んでいた。明治37～38年には自分の店で修繕も始め、佐々木という人物にホークを作ってもらっていた。
2	前田芳吉	兵庫県	もともとは鉄砲鍛冶で17～18歳のとき東京へ行った後、明治32年、堺市九間町西二丁目辺りの倉庫でシートポストやホークなどの制作を始めた。明治35年に大阪各商會に招かれ堺の工場を閉鎖し、大正13年から大阪市東成区菟野大通一丁目でギア製造の前田鉄工所を始める。
3	大泉喜太郎	徳島県徳島市	明治30年頃に東天満井澤木銃店に入り、その後No.2と知り合いホーク、ハンドルのポスト、車体などの製作所を堺に設ける。No.2の大阪各商會への転職によってNo.4の表間その他を工場として借りてホークを作っていたが、堺市宿屋町東一丁に工場を新設した。その後大泉新太郎が継いでいる。
4	奥田豊松	南河内郡金岡村	明治36年当時、宿屋町北横手の住居の一部をNo.3に貸していて、1日にホーク10本から112本作っていた。大正11～12年に廃業した。昭和14年当時は堺市柳之町山之口に住んでいる。
5	渡邊由之助	東京	明治31年に堺市に移転し度量衡のケッチン、ペンチ、ピンセットなどを製作していたが、明治34年にハンドルのポスト、ホーク、シートポストを作った。明治45年に東成区深江町、その後同区東小橋北ノ町でシートポストなどを製作する渡邊鉄工所を経営し、大日本自転車會社へ納品している。
6	濱田保左衛門	徳島県阿波	明治31年に渡辺鉄工所で機械技術を修め、堺市神明町で機械の小物を製造し、No.3に店の一部を貸与している間にホーク、ポストの製作を覚えてホークの製造に着手した。
7	木野淺市	記載なし	濱田工場で自転車の仕事を始め、明治38年に独立しハンドルのポスト、ホークを製造する。昭和14年当時は堺市戎町東五丁に住んでいる。
8	小坂市太郎	記載なし	高林に神明町山ノ口の借家を借りチェーン引などを作っていたが、その後大小路に移りフレーム、荷物かけ、サドル、一本クラシク、ハブなどを作った。

備考：『堺の自転車』31～38頁より作成。

これは鉄砲鍛冶の技術が応用できる環境が堺にはあったことを示すのではないだろうか。

第四に業者どうしの相互関係である。特にNo.3の大泉はNo.2の前田と共同で部分品の制作をし、No.2と別れた後No.4の奥田から土地を借りてホークを作り、No.6の濱田の店の一部も借りていたという風に、3人とつながりがある。他にNo.5～No.7の三名はそれぞれNo.5の渡辺が経営する工場にNo.6の濱田が、No.6の経営する工場にNo.7の木野が働いていた。というように草分けの人々の間には濃密で複雑なつながりがある。

第五に、堺市と大阪市との関係である。No.2、No.5は初め堺市で活動していたが、その後、大阪市東成区へと移り、そこで鉄工所を経営している。このことから同時期に少なくとも大阪市でも自転車工業を始めていたことが分かる。

これらのことから、まず自転車工業の創業にあたって堺の伝統的な鉄砲鍛冶の技術が役に立ったと考えられる。そしてこれらの自転車に関わる人物は前述のように共に工場を経営したり、誰かの経営する工場で働いた経験をもつといった、友人関係や師弟関係を築いていた。こうして堺の自転車部品工業では、その創業当初から業者間ネットワークが一定の役割を果たしていたのである。

第2節：明治～大正期における自転車部品の起業と経過について

この節では明治から大正期にかけて堺で自転車部品生産が誰によって起業され、その後どのような経過をたどったのかを論じよう。表2は、堺で製造されていた自転車部品の起業と経過をそれぞれ整理し、一覧にしたものである。

ここから興味深い事が分かる。第一に、堺自転車工業における各部品生産の起業の時期は、例を挙げた部品以外にも明治30年代から大正期にかけてであり、それが発展するのも大正から昭和初期にかけてである。そして、表2に

も表1のNo.1(表2ではNo.4), No.5(表2ではNo.7), No.8(表2ではNo.1・8)が登場していることから,堺の自転車部品工業は,堺が自転車に関わったのと同時に始まり,発展していったと言えるだろう。

第二に,一人の人物が様々な部品の起業や発展に携わっていて,特に高木鉄工所の高木幸太郎(No.1・4・8・12に登場),山本鉄工所の山本伊太郎(No.2・6・7・9に登場),合資会社日本鉄工所の和田繁造(No.5・6・9・12に登場)の三人は多くの部品の開発・製造に関わっており,この三人が堺の自転車部品製造に大きな役割を果たしたことがうかがえる。

第三にNo.4のリムとNo.10のスポークは堺で製造されたが,それを手がけた人物は,のちに大阪市へと工場を移転している。特にリムは堺で作られなくなっている。

第四に部品製造の全てが成功したわけではなくいくつかは中止や未完成に終わったものもあった。起業時に成功しなかったのはNo.3・6・12・15であり,特にNo.12のチェーンはこの時代に成功したという記載はなかった。

起業当初からNo.6の山本伊太郎,福瀬富三郎の共同開発や同じくNo.6で草分けの一人である渡辺由之助から福瀬富三郎が指導を受けたなど,業者間での連携が見られたことから,ここでも業者間ネットワークが活用されていたと考えられる。また,こうした堺の自転車部品工業の始まりは,堺の工業にとっても大きな転換点であったと思われる。つまり鉄砲鍛冶や刃物の製造を行っていた堺の製造業者たちが鉄砲などの需要減少に悩まされていた中で,今まで培ってきた技術を生かすことのできる自転車部品工業に大きな期待を抱いて次々と起業していき,共同開発や技術提供などを通じて新たなネットワークを築いていったのではないだろうか。

第Ⅱ章：堺の町と自転車製造業者の関わり

第1節：大正期の工場通覧の分析

この節では大正期の時代背景と同時期の堺の自転車産業の動きについて簡単に説明したうえで、大正7年～10年に発行された工場通覧^(注3)を素材に堺の自転車製造業者について分析する。

大正期の時代背景と堺の自転車部品工業

大正3(1914)年に第一次世界大戦が始まり、自転車の輸入が完成車、部品ともに激減した。それによって自転車の本格的国産化が実現し、同時にこの時期から国産自転車の輸出も始まった。その理由は中国、東南アジア地域では自転車を欧米からの輸入に頼っていたが、戦争によって欧米からの輸入がとだえ、その需要が日本へ向かったからであった。

同時期の堺の自転車部品工業においては、先の表2にもあったように機械化・専門化が進み、大量生産が可能になったことで著しい発展をとげ、自転車業界の主要産地としての地位を確立した。しかし、大正8(1919)年、第一次世界大戦終了後に競争が激化した。その原因は、主に景気後退による生産過剰と戦争終了に伴って外国製品の輸入が再開されたからだった。その後、企業数の増加と零細化により競争激化が進み、これによって今日の堺自転車工業の地域的集団化の基盤が確立した。

大正期の工場通覧から

記載されている工場が少なかったため、調査した全ての内容を表3にまとめた。

なお工場通覧の記載条件は「職工十人以上を傭使用する各種の工場に就きそれぞれの調査年月日を以て調査し農商務省へ提出したる工場表」となっており、職工10人未満の工場は掲載されていない。

ここでは工場通覧に記載されていた堺の自転車工場を全て挙げ、それぞれ大正5・6・8・9の各年次に記載があるかどうかを や×で表現し、その職工数は()内に掲げた。また住所変更や経営社名などの変更点についても右端の欄に記載している。大正5年～9年の間にその名が確認できる工場は25工場にのぼった。表3を見て気づいた点を以下に挙げていく。

第一に、毎年14～15工場が記載されているが、全ての年代に記載されていたのはNo 5・6・12・14・24・25の6工場だけであり、そのなかで全く変更のなかった工場はNo 6の合資会社日の本鉄工所とNo 24の山下鉄工所の2つだけである。

第二に、この間には多くの工場で変動があり、特に大正9年には加入(×)9、削除(×)8であった。ほかにこの間に移転したのも3工場(No 3・8・21)あり、すべて大正6年に移転している。さらに、この間に名称変更した工場は延べ9工場にのぼり、大正6年2工場(No 3・14)、8年2工場(No 2・21)、9年5工場(No .1・5・15・16・25)である。

第三に工場の分布について見てみると旧市街の北部に工場が多く分布していて、特に柳之町と桜之町に工場が多い。柳之町に5つ、桜之町に4つの工場(それぞれ大正6年に1つずつ工場が移転している)があった。さらに創業が古い工場もそのほとんどが旧市街の北部であった。つまり、堺の自転車部品工業は旧市街の北部地域から始まったと言えるだろう。

第四に工場の規模についてだが、No .15・18・21の三工場は毎年職工が最低でも50人近くいることからこの三工場は堺でも有力な工場であると思われる。しかし、全体として見てみると10人から20人程度の工場が多く、ここからも堺の自転車部品工業は中小工場が多いことが分かる。ちなみに女性を雇っている工場もあり、No .11・15・18の三工場ではいずれの年次でも女性が職工として雇われていた。

第五に、経営者名からみると、表1と表2に登場した名前が多く出てくる。主な人物を挙げるとNo 4とNo 24の経営者は草分けの奥田豊松と山本伊太郎であり、No .15とNo 21の経営者はそれぞれ高木幸太郎と和田為吉であった。

さらに表には掲げなかったが、大正5年～6年と大正8年～9年を比べると、後者では製造品の記載が詳細になっていた。これも第一次世界大戦期の経済発展が影響していると考えられる。大正9年ごろから全国で自転車産業が本格化したため、調査側の自転車部品についての知識などが深まり、製造品の記載内容が詳細になったのではないと思われる。

第2節：昭和初期の工場通覧の分析

この節では前節と同じように昭和初期の時代背景と同時期の堺の自転車産業の動きについて簡単に説明したうえで、昭和期の工場通覧から堺の自転車製造業者について分析していく。

昭和初期の時代背景

昭和初期は世界的な不況が深刻さを増し、全国の自転車生産は昭和3(1928)年～7年に大幅に減少したが、極端な低賃金と根強い自転車需要によりもちこたえた。当時は自転車が営業用または手軽な交通手段として実的な目的があったために次第にその市場を広げていったのである。この間、自転車メーカーの体質強化により輸入は減少し、逆に輸出は中国、東南アジアに向け増加した。しかし当時の日本車は「安かろう、悪かろう」の粗悪品が横行していたため、昭和4年、品質向上と不当な価格競争の防止のため自主検査を実施することを目的とした日本自転車輸出組合が設立した。昭和6年には自転車・同部品が重要輸出品に指定され、強制検査制度が確立し、昭和7年、日本輸出自転車協会が設立され、輸出組合の検査事業が継承された。

昭和12年、日中全面戦争が始まったことで、初めは軍需景気により生産は活況となり、自転車・同部品・付属品は輸出機械輸出のトップになったが、戦争の長期化による資材の騰貴と不足によって企業活動は著しく悪化していった。さらに昭和14年、第二次世界大戦開始によって自転車生産資材が割当制になり、使用量が平時の30%に減少し、製品価格の統制により採算も悪化していき、昭和16年には国家総動員法に基づく企業整備により全国の自転車・

同部品製造業者は1348社から113社へと減少した。

昭和初期の堺自転車部品工業

昭和初期の自転車とその部品の産地は東京、名古屋、大阪、堺、神戸の5都市とその周辺であったが、その中で大阪・堺地区は主に金属製の部品を生産していた。ハブは大阪・堺・神戸で90%、コースターブレーキは堺で70%、フリーホイール、ハンドル、スポークに至っては堺でほぼ独占状態となっていたが、世界恐慌は堺の自転車部品工業にも深刻な影響を与え、昭和4（1929）～6年に大幅な生産縮小に追い込まれ、堺の自転車部品工業はその販路を中国、東南アジアに求めた。昭和8～13年の間、日本輸出自転車協会の輸出検査総額のうち堺検査所での割合は27～30%となり、堺において輸出自転車が重要になった。

しかし昭和16年、太平洋戦争開始によって情勢が厳しくなり、さらに堺は昭和20年に5回の空襲を受け、特に7月の空襲は市内中央部を焼きつくすほどだった。とはいえ堺の自転車工場は東部・北部に多かったため比較的被害が少なく、その被害は10～15%だった。全国的に生産能力の50%が失われていたため、他の都市より比較的有利な条件で戦後を迎えることになった。

さらにこの時期の自転車業界は不況、過当競争、品質低下の問題を抱えていたため、昭和6（1931）年堺自転車工業組合になり、これに大阪自転車製造組合が合流し大阪府自転車工業組合になった。同組合は昭和7年に東京・名古屋の工業組合と合流し日本自転車工業組合連合会が結成されたことによって、業界全体の結束は強化された。

昭和初期の工場通覧

大正の工場通覧に比べ、昭和期の堺の自転車業者は格段に増加している。そこで大正時代の工場通覧で行った比較とは少しやり方を変えて分析する。一覧データは膨大なので割愛し、今回用意できた昭和5年から14年の掲載工場数とその数値的变化だけを示した表4を参照しながら論じよう。

表4 昭和期の工場通覧に記載の堺市内自転車工場

区分	S 5	S 8	S 1 1	S 1 4
掲載工場数	65	87	166	128
新設工場数	—	38	79	58
減少工場数	—	-16	-11	-96
無変化	—	49	66	70
うち住所変更	—	16	28	43
名称変更	—	10	10	12

備考：『工場通覧』・昭和7・10・13・16年版より作成。

なお大正期と昭和期では工場通覧の記載条件が変更されていた。変更内容は「五人以上の職工を使用する設備を有し、または常時五人以上の職工を使用する工場の工場主より提出せる調査票に基づく」^(注4)となっており、職工5人未満の工場は掲載されていない。

第一に、工場数であるが、掲載工場数の変化で見ると、昭和5年～8年では3割以上増加し、昭和8年～11年には2倍近く増加したが、昭和11年～13年は23%の減少が見られた。また単純な増加ではなく減少と増加が激しくともなっていたことが分かる。そして大正期の工場通覧では年平均14～15工場しか記載されてなかったことを考えると、昭和期の工場数は65～166と4～10倍にもなっており、昭和期には堺の自転車工業が盛んになっていることが確認できる。

第二に、工場の名前を見ると、昭和5年～14年には3年ごとに10～12工場もの名称変更があった。この間には株式または合名、合資会社という名称が増えている。これも堺の自転車工業が盛んになり、工場の拡張のために多くの資金を得ようとしたためではないだろうか。

第三に、工場の住所をみると、昭和7年では向陽町や柳之町・桜之町の工

場が多く、昭和16年では北庄町、南庄町、錦綾町が多かった。また昭和7年のものでは町名のみ記載であったが、年が経つにつれて番地まで記載されるといように、住所の記載内容も詳細になっていた。実際に地図と突き合わせると（地図1参照）、ほとんどの工場が大正期と同じく旧市街の中心部から北部に分布し、新たに登場した工場も北部に多かった。また最も工場記載数の多かった昭和11年のデータから、大正と昭和での新設工場の立地の分布を比較してみると、旧市街地の中心部から北部にかけての新設工場が総じて増えているのだが、旧市街地南部にある工場の創立の多くは昭和期であった。

第四に工場の移転をみると、大正期には4年間で移転したのは3つの工場だけだったのに対して、昭和期には工場の移転が非常に多い。表4から全工場数に占める無変化から住所変更した工場の比率を出すと昭和5年～8年は27.3%、昭和8年～11年が26.3%だったが、昭和11年～13年では62.8%と増加している。調査期間が3年おきであることを考察しても3割から6割という工場の移転は非常に多いと言える。これは恐らく堺の自転車工業が盛んになるなかで、工場の拡張のための移転が激しく行われていたものと考えられる。

この事実から、堺にある自転車工場にはやはり中小・零細工場が多いことがうかがえる。でなければこれほど多く工場の移転ができないからだ。

第五に、移転先の比較をしてみると、昭和5年～8年の移転先ではそれぞれ南向陽町が全14工場中4工場が一番多く、昭和8年～11年の移転先では向陽町が全27工場中7工場と最多となっており、昭和11年～14年では全42工場中北庄町が9工場と一番多かった。これらをよく見ると、移転先が少しずつ北部へと動いていたことがわかる。地図をみると、旧市街に近い向陽町よりも北庄町のほうが一区画ごとの土地が広がっているため、まさに工場拡張のための移転が多いということになるだろう（地図1参照）。

第六に創業年月をみると、昭和5年～8年ではそのほとんどが大正期の創業となっているが、昭和16年では大正の創業と昭和以降の創業がほぼ半々で

ある。この間に創設された工場が多いことが確認できる。なお、記載の年月が変わっている工場も多くあった。

以上、昭和に入ってから自転車の増加は全体として堺の自転車工業が盛んになったことを示すといえるのではないだろうか。実際に昭和5年には70弱だった工場も昭和11年には2.5倍の数になり、昭和11年より少し減少した昭和14年でも5年のほぼ倍になっている。ただ条件に当てはまらなかった5人未満の工場があるはずなので実数はこれをさらに上回るであろう。

そして堺の自転車工業の規模が拡大した理由だが、5年～8年には恐慌回復と都市化の広がりによる自転車需要の拡大傾向が作用していたのだろう。また、11年～14年は日中全面戦争に伴う軍需景気によって都市部における人口や収入が増加し、交通手段としての自転車の需要の増加が作用していたのではないかと思われる。

第3節：堺輪業協会の名簿からみる業者間ネットワーク

この節では昭和7（1932）年に設立された堺輪業協会の名簿を素材にして、組合に所属している工場の位置関係について述べる。

その前に堺輪業協会について紹介したい。堺輪業組合のもとになったのは大正5（1916）年にコークスの安価購入のために設立された輪業購買組合であり、その後、不況と生産過剰に対処する形で大正10年7月に堺自転車同業組合となり、さらに同年11月、堺自転車製造業組合と名称変更した。さらに昭和6年に堺自転車工業組合へと名称変更したのだが、組合とは別に業界の親睦・情報交換等を目的として、前の堺自転車製造業組合の有志が集まって昭和7年に堺輪業協会は結成されたのである^(注5)。まさに業者間でのネットワークの維持を主な目的とした組合であると見られるため、ここでは業者間ネットワークの実態を考える上で好例だと考え取り上げる。

ここでは昭和13年11月現在の堺輪業協会の組合員^(注6)を一覧にした表5を用いて進めていく。

表5を見て分かることを挙げよう。

第一に、協会に所属している工場は、全体として堺の旧市街地の中央部に集中しており、その中でも向陽町がもっとも多く、全144社中34社が向陽町であった。以下、遠里小野町(10)、九間町・桜之町(ともに9)と続く。向陽町は旧市街地の中央部、遠里小野町と九間町および桜之町は旧市街地の北部に位置している。

第二に、営業種類は複数の種類を生産している工場より一つの部品を専門的に生産している工場のほうが多く、完成車を扱っている工場は一つしかない。なおハブ、ハット小物、ハンガー小物は向陽町で、小物は桜之町で多く生産されていた。しかしそれ以外の製品はあてはまらないため、町ごとに一つの製品を集中して作っているとはあまりいえないだろう。

第三に、名称を見て気づく点として以下のようなものがある。まず「商店」という言葉を含む名称の業者が4店(No.4:杉本商店, No.77:竹田商店, No.87:齊木商店, No.97:和田商店)卸をおこなっている業者が一店あるなど流通に関わっている業者があった。さらに合名会社が約6%, 合資会社が約7%, 株式会社約6%含まれており,(全144社中, 合名8, 合資10, 株式9社)この協会が品種や業態, 規模の大小などを越えて幅広いネットワークを構成していた様子がうかがえる。

第四に、企業名と代表社員についてだが、ここでも表2に登場した企業や人物が記載されていた(分かりやすいよう表5では該当する人物の欄に色をつけた)。

まとめると堺の自転車製造業の中心は旧市街地中心部～北部と東側、特に向陽町付近であり、そして複数の製品や完成品を作る工場ではなく一つの部品を作る工場など、部品ごとに専門化する形での分業が進んでいたと言える。なおこの時期、フリーホイール、ハンドル、スポークは堺でほぼ独占状態だったとされているが、今回の表5の中にスポークを取り扱っている工場は一つしかないため、全ての工場が堺輪業協会に参加しているわけではないと推測

される。しかし表2に出てきた人物の多くがこの協会に名を連ねていることから、堺輪業協会は業者間のネットワークに重要な役割を持っていたと考えられる。

第4節：業者間のネットワークの実情 シマノの社史から

この節では堺の自転車工場の一つであった島野鐵工所（現シマノ）を例にして、具体的な業者に即して製造業者のそのネットワークの実態を見たい。そして現在、自転車の部品製造で世界のトップに立っているシマノがこの時代にどのようなことを行い、現在の地位を築いたのか。その理由などについて考察する。

シマノについて

シマノは大正10（1921）年2月、島野庄三郎によって堺市東湊町3丁に島野鐵工所として創業した。現在は堺市堺区老松町3丁77番地に本社をかまえ、主にフリーホイルなどの自転車部品や釣りに用いられるリールやロッドなどを製造している、世界のトップメーカーである^(注7)。

表6は、島野鐵工所創業以前を含めた島野庄三郎の経歴や工場の動きについて、昭和20年までの範囲でその間の出来事と同業者との関わりに分けて示したものである。

そのなかで特徴的な点をいくつか挙げてみたい。

第一に、表6に名前が多く出ていた山内一夫との関係である。二人は島野が徒弟を始めた12歳の時に母方の親戚である山内家に預けられた際に出会った。二人は大変気が合い、富山の鉄工所へ行くなど、互いに影響しあい、刺激しあうことで後の経営者としての道をひらくことになったのである。なお山内一夫はのちに山内鉄工所を経営している。

第二に、同業者についてだが、山内一夫、高木幸太郎、佐野勝造の三名は

他の表2や3などにも登場する。島野庄三郎もあわせたこの4人は堺の自転車部品工業にとって重要な人物であったと考えられる。

第三に、他の鉄工所との関係である。島野はまず山内一夫とともに高木鉄工所で旋盤工の修行をはじめ、渡り職工となり、日の本鉄工所と万代鉄工所を渡り歩いたのち大正7年には大勝鉄工所、のちの堺自転車株式会社で職長になった。さらに独立して後は、大正13(1924)年の東京への売り込みに際して高木鉄工所の営業主任である渡瀬蒼吉が東京の間屋やメーカーを紹介してくれている。このように同業者間でいくつもの工場と関わりを持っていたであろうことが分かる。

第四に昭和10年の工場移転についてだが、これは当時の満州事変などによる軍需で景気が回復し、需要増加にともない工場を拡張するために移転したと考えられる。

このように堺の自転車製造業者は、堺の町で師弟関係や友人関係を形成しながら、同業者としてよきライバルであるとともに、お互いを支えあっていたのではないだろうか。表6に出てきた島野鉄工所以外の高木鉄工所や万代鉄工所なども堺輪業協会に所属しており、さらに島野は同協会の顧問をつとめ、表6に出てきたほとんどの人物も同協会で役員となっていることから堺輪業協会は彼らが中心になって支えていたと思われる。

表 6 昭和期までの島野庄三郎の経歴と工場の動き

年齢	年次	出来事	同業者との関わり
12歳	明治39年	母方の親戚である山内家に預けられる。	山内一夫と知り合う。
14歳	明治41年	山内一夫とともに家を出て本格的に徒弟としての活動を始めた。	
16歳	明治43年	庄三郎と一夫二人は企業と呼ぶにはあまりにも程遠いものであったが独立した。(この時は鍛冶屋として)	
同	同	鍛冶屋を継承していた 高木幸太郎 のアドバイスによって二人は高木鉄工所で旋盤工になる修行をはじめた。	高木幸太郎 と知り合う。
16～19歳	明治45年～大正2年	修行中	青木留吉 や 佐野勝彦 などと出会った。
20歳	大正3年	職工として一年、且の本鉄工所と万代鉄工所を職場とした。	
23歳	大正6年	一夫とともに外界の空気を吸うために富山県の高岡鉄工所へ。	
同	同年10月	二人は裸に戻ってくる。	
24歳	大正7年	大勝鉄工所、後の堀自動車株式会社に職長として迎えられる。	
27歳	大正10年	堺市東湊町3丁に島野鐵工所を創業した。	その後 安井秋一 と 旋盤工6人 が従業員として加わった。
30歳	大正19年	東京、名古屋へ製品の売り込みを始めた。	高木鉄工所 の 渡瀬吉(とう) が 水先奈 内をしてくれる。
35歳	昭和4年	操業停止	
36～37歳	昭和5～6年	「サントブラス法」によってフリーホイールの生産規模は月産6万個、堺での市場占拠率は50%を占めるようになる。	
41歳まで	昭和10年頃まで	断続的な操業が続く。	
41歳	昭和10年	堺市東湊町から堺市老松町へと工場を移転した。	
43歳	昭和12年	日中戦争により砲弾の信管製造などの兵器生産の注文を受けるようになる。	
同	同時期	兵器生産のため 生益鉄工所 などと合併させられた。	
44歳	昭和13年	朝倉宮殿下が工場にご来鑑された。	
46歳	昭和15年	株式会社としての認可が下り、初代社長に就任した。	
46歳～	昭和15年～	第二次世界大戦までフリーホイールの生産が集中する。	
50歳	昭和19年	軍需工場に指定される。	
51歳	昭和20年	空襲を受け工場が消失する。	
51歳～	その後	終戦まで後片付けに終始していた。	

備考：『シマノ工業60年史：明日への挑戦』より作成

おわりに

本論での分析作業を通じて堺の自転車産業が後に「伝統産業」とまで言われるようになったのは大正・昭和初期の自転車工業の発展が深く関わっていることが明らかになった。

そして自転車産業の発展には同時期に起こった二つの戦争に伴う経済発展やそれに伴う人口増加などによって都市化が進み、通勤や商売の移動手段として自転車の需要が増えたことが関わっていた。しかし堺の自転車工業の内部のあり方を見ると、同業者間の、時にはよき友人として、またある時にはよきライバルとして互いを支えあえるネットワークが大きな役割を果たしていたことも明らかにできただろう。

そしてこれら同業者間のネットワーク形成には、高木鉄工所の高木幸太郎や日の本鉄工所の和田繁造のように、徒弟や職工としての雇用を通じて同業者を育ててきた人物や、島野庄三郎のように、ある期間渡り職工として様々な工場を渡り歩いて同業者間での交友関係を広げていった人たちが、重要な役割をはたしていたと考えていいだろう。

注

- 1) 堺市経済部商工課・堺自転車産業振興会、『堺市の自転車工業』、昭31年(1956年)
- 2) 中田信正・並川宏彦・庄谷邦幸「自転車」(堺市経済局工業課・桃山学院総合研究所編『堺の伝統産業』1985年)
- 3) 農商務省商工局編纂『工場通覧』(後藤靖編・解題)柏書房1986年
- 4) 同上。
- 5) 堺輪業協会・輪界商工新聞社共編『堺の自転車』1939年
- 6) 同上。
- 7) 島野工業株式会社社史編纂委員会編『シマノ工業60年史：明日への挑戦』1982年