



オーディナリー型自転車

宮田自転車と新家工業

逸見 久美子

現在、箱根駅伝でもおなじみの国道一五号線（第一京浜国道）沿いに都立六郷工科高等学校（二〇〇四年設立）があります。この地には、かつて宮田工業株式会社という自転車やバイクの生産で一世を風靡した工場がありました。一方、本羽田にあるコーナン本羽田萩中店や隣接する大田区立中萩中小学校には、かつて自転車のリムを作っていた新家工業株式会社がありました。

自転車つなかりのこの二つの工場について、自転車の歴史とともにまとめていきます。

【自転車の始まり】

自転車の始まりは、今から約二〇〇年前の一八一七年（文化一四年）にドイツ人により発明されました。しかしこれはほとんどが木製で、ペダルもクランクもなく地面を足でけて走るものでした。

その後一八三九年イギリスで後輪駆動の二輪車が発明され一八六二年にパリで前輪にペダルとクランクを装着した世界で最初の量産車（ボーンシャーカー車）が開発さ

れました。

一八七〇年（明治三年）頃、イギリスで、前の駆動輪を大きく、後ろの従輪を小さくし、軽量鉄製フレーム、ワイヤスポークを両輪にダブルに張った車輪、木製車輪にソリッドゴムタイヤを釘止めた画期的な構造のオーディナリー車が開発されました。それ以降、後に「自転車の父」と言われたイギリスのジェームス・スタンレーなどが、車輪の大きさや車体の軽量化などの改良を重ねました。

オーディナリー車にチェーンを使って後輪を駆動させるセーフティ車が一八七九年（明治二年）に考案され、完成したのは一八八五年（明治八年）でした。

空気入りタイヤの特許がスコットランド人のダンロップにより申請されたのは一八八八年（明治二年）、ミシユラン兄弟がチューブ入りタイヤを考案したのは一八九〇年（明治二十三年）のことでした。

【日本への輸入と日本における自転車の開発】

自転車日本に最初に入ってきたのは、一八六五年頃（明治元年前後）、ボーンシャーカー車と言われています。

一八七六年（明治九年）、鈴木三元が三輪車「自走車…大河号」を完成。翌一八七七年（明治一〇年）オーディナリー車日本に入ってきました。この頃近畿地方を中心に日本人の体型に合わせた小ぶりのボーンシャーカー車や前輪が大きく後輪の小さなオーディナリー車が製造され

ていましたが、タイヤは空気の入らない丸ゴムを木リムに張り付けたものでした。

この頃、文明開化以来の外国製品嗜好が増大したことで、舶来自転車の輸入・卸の大手業者（双輪商会、日比商店、石川商会（丸石自転車）など）が出現します。その一方で、名古屋の岡本工業「ノース号」、東京のゼブラ工業「ゼブラ号」など国産体制も築かれていきました。

【宮田自転車】

さて、天保一一年茨城県常陸国の農家の家に生まれた宮田工業株式会社の創業者宮田栄助は、製銃師のいとこの国友家に弟子入りし、鉄砲師となりました。

明治九年、三七歳で東京に出てきた宮田栄助は、小石川の砲兵工廠に勤め、鉄砲鍛冶としての高い技術により高給を得たとのことです。明治一四年に京橋区木挽町（現在の中央区）に宮田製銃工場を創設、明治二三年に本所区菊川町（現在の墨田区）に工場を新築移転し、宮田製銃所と改称します。同年、創業者の次男政治郎（二代目栄助）は外国人が修理に持ち込んだ安全車を見て自転車が将来有望な産業となると予見し、国産自転車の生産に乗り出します。すぐにタイヤ以外の部品が自家製の本格的。パイプ使用の安全型自転車の試作に成功し、この年を創業の年と定めました。その後、明治二六年に空気入りタイヤによる英国式

自転車を製作しました。

当時の自転車は一台二〇〇円前後で、公務員の初任給が五円と比べるとかなりの高額であり、購入者の多くは資産家や地元の名士でした。全国各地に自転車倶楽部が誕生し、遠乗会や競走会が開催されました。明治八年に一台一円で実施された国税も、明治二五年には三円となり、自転車の台数は約一万台との記録があります。（国税はその後明治二九年に廃止。）

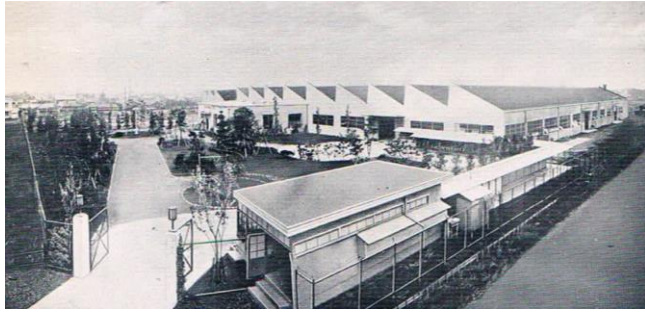
このころまでは、外国製品をひたすら真似をして製造し、富裕層がステータスシンボルとして所有していた時代でした。

このように順調に開発、生産を進めてきましたが、明治二七年、日清戦争が勃発したため、贅沢品である自転車の売れ行きは止まり、宮田は、自転車の生産を一時中止し、陸軍御用工場として各種軍需品を製造しました。

明治三三年、創業者宮田栄助が逝去。次男政治郎が家督を継ぎ、二代目栄助を襲名しました。二代目栄助は、明治三三年の鳥獣保護のための猟銃使用の制限という狩猟法の改正により、猟銃の製造を中止し、自転車製造に専念、宮田製作所と改称しました。

【自転車から自動車・バイクへ】

二代目栄助は、明治四〇年頃から、自動車の将来に着目しました。当時、まだ自動車の生産が確立していない時代



新築当時の蒲田工場全景

には無謀だと多くの反対がありました。それを押し切り
二年後には、二人乗り四輪小型自動車を完成しました。

大正初期には、オートバイを初製作し、大正三年警視庁
に売価四八〇円／台で、第一号を納入しました。

自転車においては、明治から大正にかけて、それまで徒
歩や荷車で行っていたパーツの配達に利用されるよう
になり、ステータスシンボルの娯楽用から実用へ転換され
ていくなど、需要も増えていきました。宮田においては、
ハンドル、フレーム、ペダルの国産化が進み、部品の自社
生産を始めました。

【蒲田工場建設】

大正五年、新井宿に始まった耕地整理は、六郷において
も大正七年「六郷耕地整理組合」が設立され、水田や畑が
住宅地、工場用地に姿を変えていき、また、時を同じくし
て、東海道（第一京浜国道）の拡幅工事が始まりました。

大正一二年の関東大震災で墨田区の工場が焼失するも、
同年中に震災前に勝る新工場が再建されました。

実用自転車の普及により、良質でしかも廉価な自転車が
広く望まれるようになり、宮田においても量産体制を敷き
ました。そのため、墨田区菊川工場は拡張の余地がなかつ
たことから、大正九年に購入していた蒲田区東六郷の工業
用地に、昭和五年、工場を建設、本社も移転しました。

昭和六年九月に満州事変が起こると、翌七年には陸軍航

空本部より、利用工場に指定され、戦闘機の車輪を受注す
るとともに、航空機部品の生産に進出しました。その後、
宮田は時代とともに戦争に協力していくこととなります。

昭和一九年四月には前年に制定された「軍需会社法」に
よる軍需会社の指定を受けました。

【満州における宮田自転車】

日本と満州の取引が活発になると宮田は昭和一一年四
月に満州宮田製作所を設立します。しかし、当初の自転車
製造は、現地の工員との言語不通の問題により、納期の遅
延や原価割高等により思うに任せない状況でした。その頃
満州飛行機製造株式会社からの飛行機部品の注文が増加
することとなり、昭和一四年には自転車製造をすべて中止
し、工場全部を航空機作業に切り替えました。ところが、
昭和一六年になると満州国内に自転車の需要が激増しま
すが、内地からの輸入が止まったことから、政府の方針に
より宮田はフレーム、ホーク、チェーン、リム、サドルを
製造することが割り当てられました。リムやチェーンの製
造について経験のなかった宮田は、そのころ満州に進出し
てきた新家工業、大同工業からリムやチェーンの機械設備
や技術指導の協力援助を受けることになりました。

昭和二〇年終戦後間もなく、満州に進出していた多くの
日本企業と同様に、宮田も自転車専門以外の機械設備をソ
連軍に接收され、翌二一年九月には満州宮田製作所は正式

に解散しました。

【戦後の宮田自転車】

昭和二〇年、日本の敗戦により、蒲田工場（第二、第三工場）が連合軍に接収されますが、元来、平和産業である自転車の製造が本業であった宮田は他の専門軍需工場に比べると平和産業への転換は容易で、接収を免れた第一工場ですぐに自転車製造を再開することができました。

また、戦後は自転車やオートバイ製造のほかに、米国への輸出の際に見つけたアンスル消火器を日本に持ち帰り、昭和二七年我が国初の粉末消火器国産化に成功します。

しかし、その後、新興オートバイメーカーの乱立により新製品開発のための費用が増大、業績は悪化していき、昭和三四年に経営再建のため松下電器産業株式会社に株式を売却、同社の傘下に入りました。同社創業者の松下幸之助が自転車店に丁稚奉公していたことから宮田には思い入れがあり、「その暖簾を消してはならぬ」と株を引き受けたという逸話が残されています。それでもホンダをはじめとする新興メーカーが海外レースで実績を上げ有名になるとさらに業績が悪化、三七年にはオートバイの生産中止に追い込まれます。三九年には東六郷の本社・工場を茅ヶ崎市に移転。その売却差額で負債を返済、再建への道筋を付けました。

現在は、消防車のトップメーカーのモリタグループの森

田防災テックと合併し、「モリタ宮田工業株式会社」と商号変更。消火器、消火設備の製造を行っています。なお、自転車部門は「株式会社ミヤサイクル」として平成二一年に分社化し、現在に至っています。

東六郷の工場跡地は、その後、第一屋製パン株式会社を経て、現在は都立六郷工科高等学校となっており、製造業の多い地を活かした教育活動を展開しています。

【新家工業】

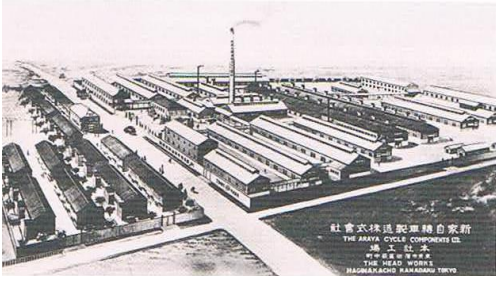
一方、新家工業の新家熊吉は、元治元年石川県山中温泉郷に米穀商の次男として出生・一歳で山中漆器の木地工場を営む新家孫蔵の養子となりました。一六歳で木地工場を養父から継承し、常に合理化に努め、製造設備機械の開発を行い、経営者としての手腕をふるいました。

明治三〇年代、日露戦争の開戦をにらんだ軍備の充実に伴う緊縮財政で日本経済は低迷します。

新家においては明治三二年の「福井水害」で出荷間際の商品すべてを流出するという被害を受けました。

宮田が、すでに自転車制作に専念すると決めた明治三五年、相次ぐ災害や漆器の国内需要の落ち込みから、海外に販路を求めた新家熊吉は、帰国時に横浜港で自転車の木リムを見て、それまで輸入に頼っていた木リムの製造が自社でもできると考え、その製造に着手します。翌三六年には





東京工場全景 (昭和6年)

木リム製造工場設備を整え、研究、改善、創意工夫の積み重ねにより「大日本木リム」の製造販売を開始。輸入木リムに代わり、全国市場を独占しました。その後まもなく漆器製造を打ち切り、リム製造専門となります。

しかし、明治四〇年代になると輸入自転車アメリカ製から、小柄な日本人の体型にあったイギリス製に移行するに伴い、リムも木製から鉄製に変わっていきます。大正二年、熊吉は長男三代次とともに鉄リムの習得のため、渡欧し、苦勞の末に大正四年に金属製のリムの製造に成功。大正七年、木リムの製造を取りやめました。

大正八年には、株式会社組織「新家自転車製造株式会社」に改め、さらに同一〇年、創業者新家熊吉が逝去したため、長男三代次が家督相続し、二代目熊吉を襲名しました。

【東京への進出】

原料輸入や製品搬出など、石川県山中町という立地の不利という理由から、大正七年神戸市の「兵庫リム」、昭和三年には堺市の「浪華リム」の吸収を行います。

しかし、一時的に増収するも不況による減収を繰り返したことから、販路を伸ばすためには、西日本だけでなく、東日本、北日本に目を向けていく決定をしました。そこで、昭和五年、蒲田区萩中に約一万坪の工場敷地を購入、昭和六年四月に東京工場を建設しました。

ところが、翌五月、石川県山中町の本社工場が町内の旅

館火災に巻き込まれて焼失したため、完成したばかりの東京工場に本社を移転しました。

昭和十一年の二・二六事件後、大幅な軍拡予算が編成されると、新家においても軍需拡大を見越して、翌年には、定款を変更して関西工場に製鋼工場を建設するなど、平和産業に携わりながらも軍需中心という時代の流れに対応できる体制を整えました。

昭和一六年、日本における自転車産業が下降線をたどる中、現状打開のため、満州で満州新家工業株式会社を設立し、リム、チェーンの製造を始めます。その後、前述したとおり、満州宮田製作所にリム製造の技術協力を行います。

国内においては、昭和一八年に軍需生産に参加、一九年一二月には軍需会社に指定され、リム製造のロール技術を応用した航空機のプロフィール（翼や胴体の枠組みとなる部材）製造を行います。また、同年には、東京工場内にあった本社を、製鋼工場がありその頃最も生産能力が大きかった関西工場の近くの大阪市に移転します。

昭和二〇年四月一六日、東京工場は空襲被害を受け、ほぼ全焼しました。同年八月、終戦を迎えると、直ちに軍需品の生産を停止し、平和産業である自転車産業という本来の姿に復帰しました。

【戦後の新家工業】

昭和二十二年、念願だった完成自転車「ツバメ号」を関西工場生産を開始しました。

昭和三〇年頃には、ブームとなった五〇ccバイク（モペット）のリム生産を開始、四〇年代半ばには、爆発的な自転車ブームにより、生産量世界一の自転車リムメーカーに成長しました。その後も昭和五七年には国産初のマウンテンバイクの製造販売が開始されましたが、その後、マウンテンバイクブームの終焉により、平成一五年、完成自転車製造から撤退しました。

現在は、福祉機器製品として、サスペンションを組み込んだ車輪「アブソレックス」の開発、販売、その特徴を利用したサスペンションキャスターを展開しています。

リム製造も、国内最大手として健在であり、競輪用のリムを生産する国内企業は新家工業一社の独占状態です。

大田区萩中の東京工場の閉鎖は、平成二十二年二月でした。メッキ鉄リム時代の土壌残留物質（六価クロム等）の処理のため、五億円をかけたと言われています。

現在この土地は、ホームセンター「コーナン」として、地域に愛されています。

【終わりに】

自転車業界を牽引してきた宮田自転車と新家工業とい

う二つの企業は、大田区で昭和初期の同じ時期に、しかも一・五kmほどしか離れていない場所で操業していました。

残念ながら、当時の二つの企業の具体的な取引状況を知ることとはできませんでしたが、「宮田製作所七〇年史」によると、『タイヤ・チューブの取り引きにおける高砂ゴム会社と第一ゴム会社との関係は『ギヤエム号』発売当時からであり、両社はアラヤリムに次ぐ長い取引関係があった』とあることから、満州における業務提携だけでなく、宮田と新家の間には、長く深い取引があったことが伺えます。

現在、大田区民にとって自転車は貴重な足であり、その生活になくはならないものとなっています。大田区に自転車が根付いた一端を宮田自転車と新家工業が担っていたのではないかと思うのは言いすぎでしょうか。

※参考文献

宮田製作所七十年史 昭和三四年四月一日発行
新家工業百年史 平成一五年十一月発行