

最近のインド自転車事情

'98年6月3日から12日までインドの自転車業界を視察する機会を得た。この時期は真夏の終わり、雨期の直前で日本では経験できない45℃近い気温を体験した。

・インドの自転車生産、流通

旧英領のインドでは戦前の日本と同様フレームや前ホークのみならず、大部分の自転車部品を社内製造している。最近の一部部品を他社から購入する例もあり、一メーカーを中心に系列部品メーカーが存在し完成車にするという図式が、徐々に崩れつつある。

輸出用は七分組出荷しているが、国内向けは4台とか6台分をフレーム以下部品類を一括梱包で出荷している。一律でないが問屋段階や小売りで生まれ、末端ユーザーに供給されている。

都市部では至るところに店舗を構えるでなく、工具箱や若干の補修パーツ持参の路上自転車修理業の叔父さんがいて、パンク修理から本格的な修理までこなしている。都市部以外でも見かけられインドの自転車を支えている。

・生産台数

インドの人に人口を聞くと「9.3億人だが、5千万人くらい数え忘れがあるから10億人くらい」という返事が返ってくる。自転車の生産台数も押して知るべしでJETROで集計してくれた数字では94-5年（インドでの年度）890万台、95-6年991万台、96-7

年1千86万台となり、インド風に言うと「1千万台前後で増えている」というところか。

輸出は約1割で、百万台前後を近隣諸国（バングラ、スリランカ、ネパール等）やアフリカ諸国に輸出している。近年、欧米向けに少量の輸出が始まっているが大部分が幼児車である。

・働く自転車

インドでは変速機が付いた自転車を1台も見なかった。スポーツ車は皆無と考えられ何らかの意味で働く自転車しか存在しない。通勤に自転車を使う程度で、贅沢な事ようだ。一方で自転車に乗る行為自体がまともな人間の行為とは見られていない状況で、ある自転車メーカー幹部の話では「仕事では乗るが、自分から乗ろうとは思わない」との話であった。

大半がロードスター風で、日本の実用車といった感じ。スケルトンはロングホイールベース、傾いたヘッド、シートアングル、80mmは越しているオフセットと、百年前から進歩が止まったような不思議な感じである。

軽トラック的な位置付けの運搬3輪車には前2輪と後2輪があり、運ぶ品物により様々な大きさや形があり、それだけ調査しても面白そう。

乗車フォームは強力なトルクを出すため極端な前乗りであるが、輸送用3輪車の場合さすがに立体交差の道路等では降りての押し上げが頻繁に見受けられた。

（研究指導部 井上 重則）



写真1 ロッド式ハンドルバーアッセンブル組立風景



写真2 リクシャー