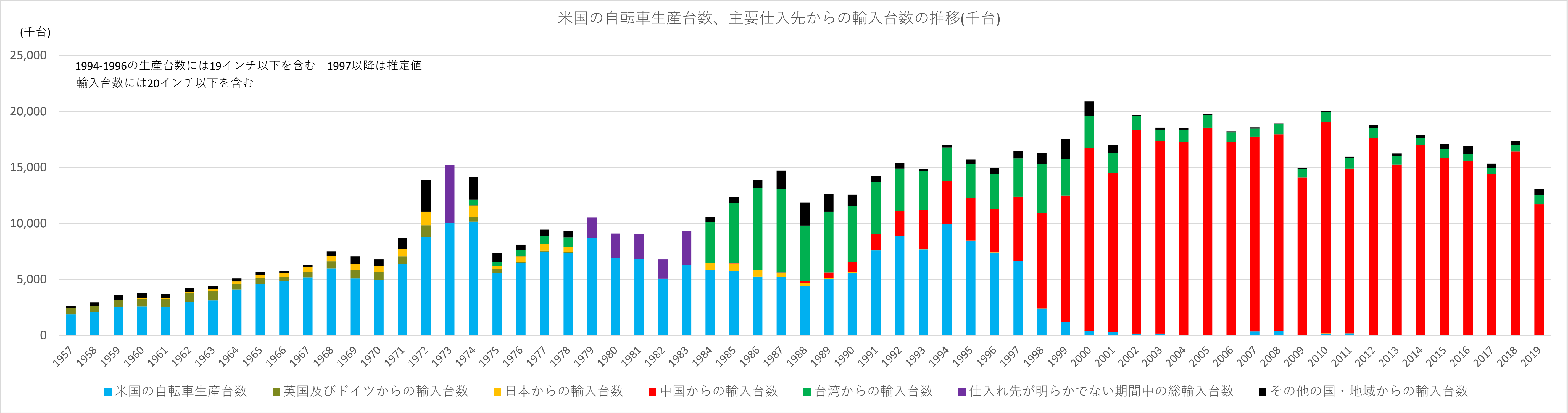
# １９５０年代以降の米国自転車産業の動向

2019年12月　一般財団法人自転車産業振興協会　2021年1月補正



（統計出所）　米国の自転車生産台数：自転車統計要覧　米国の自転車輸入台数：1957-1972「自転車の一世紀」　1973-1991：総数は自転車統計要覧、海外自転車ニュースNo.25 57 62 66 74 78 84で輸入元補充　1992-2019：米国商務省貿易統計

| | |
|---|---|
| 1957 | |
| 1958 | |
| 1959 | |
| 1960 | 米国シュウィン限定生産のパラマウント（高級ロードバイク）に加え１０スピードの元となる普及型のスポーツバイク販売開始 |
| 1961 | |
| 1962 | 米国ハフマン　初のハイライズ車（子供車で後のＢＭＸの起源）生産開始 |
| 1963 | 米国シュウィンもハイライズ車発売　米国の英国からの輸入台数が７０万台を超え最高（英大手のラレー製が多数） |
| 1964 | |
| 1965 | 米国マレーもハイライズ車発売 |
| 1966 | 〈この頃ハイライズ車が販売全体の半分を占有　大人車販売は５％程度〉 |
| 1967 | 日本自転車輸出組合による対米輸出自主規制始まる |
| 1968 | |
| 1969 | ライトウェイトの市場シェア１２％ |
| 1970 | 米国でバイコロジー運動が提唱され自転車利用促進に影響　自転車の販売台数は７００万台でこのうち５５０万台が子供車　ライトウェイトの市場シェア１７％ |
| 1971 | 米国キャノンデール創業（自転車の生産開始は８３年） |
| 1972 | ＢＭＸ登場 |
| 1973 | １０スピードブームにより大人車需要が増加し米国の推定自転車販売台数（２０インチ以上）が１，５２０万台と最高を記録　台湾の米国向け輸出台数が１３０万台 |
| 1974 | 米国スペシャライズド創業　米国シュウィン　パラマウント１５０万台販売　米国自転車生産台数１，０１６万台で過去最高　ライトウェイトの市場シェアが７４％となり占めピーク |
| 1975 | 第１次オイルショック後の物価上昇と個人消費減退により自転車販売が急減　ＢＭＸブーム頂点に〈この頃ＢＭＸは子供の遊びから競技へ拡大〉 |
| 1976 | 米国トレック創業（当初はツーリング車を生産）　初のオフロードダウンヒルレース開催　ライトウェイトの市場シェア５０％ |
| 1977 | 台湾巨大　米国シュウィン向けＯＥＭ生産開始　米国パシフィックサイクル創業　台湾・中国からの輸入が主　初のマウンテンバイク専用車登場 |
| 1978 | 台湾の部品輸出増加　ライトウェイトの市場シェア５５％ |
| 1979 | ＢＭＸの代表的ブランドとなる米国ＧＴ創業　ライトウェイトの販売シェア６０％ |
| 1980 | 台湾巨大　台湾で最大の自転車製造企業に成長 |
| 1981 | 米国スペシャライズドによりマウンテンバイク量産開始　ジャイアントブランド創設 |
| 1982 | ロスバイシクルがマウンテンバイク生産開始　日本の複数の部品メーカーがマウンテンバイク用部品の製造開始　生産台数の５３％がライトウェイト　３７％がＢＭＸ |
| 1983 | 米国トレックがマウンテンバイク生産開始　米国キャノンデール自転車生産開始（当初よりアルミフレーム）　ライトウェイトの市場シェア４５％　ＢＭＸ４０％ |
| 1984 | 米国キャノンデールもマウンテンバイク生産開始（アルミ製） |
| 1985 | マウンテンバイクの人気が高まりブームとなる　ＢＭＸの販売シェア４２％ |
| 1986 | メリダブランド創設 |
| 1987 | 台湾ジャイアント米国進出　米国スラム（部品メーカー）創業　米国シュウィンが台湾巨大から中国ＣＢＣにＯＥＭ先変更　米国の台湾からの輸入台数が７４９万台で過去最高を記録 |
| 1988 | 米国ケストレル世界初のオールカーボンＭＴＢ及びフルサスペンションＭＴＢ発表　米国ロスバイシクル倒産 |
| 1989 | 生産台数（２０インチ以上）に占めるＭＴＢ系の比率が最大となる　ＭＴＢの市場シェア３２％　子供車３６％　ライトウェイト３２％ |
| 1990 | ＭＴＢの市場シェア５０％　子供車３３％　ライトウェイト１７％ |
| 1991 | 生産台数（２０インチ以上）に占める車種別割合はライトウェイト７％、ＢＭＸ系３５％、クルーザー系３％、ＭＴＢ系５５％ |
| 1992 | 米国シュウィン倒産　輸入台数全体に占める子供車の割合は６１％、大人車の割合は３９％　大人車のうち１７％がロードバイク |
| 1993 | 米国の中国からの輸入台数が３４９万台となり台湾からの輸入台数３４５万台を上回る |
| 1994 | 生産台数（２０インチ以上）に占める車種別割合はライトウェイト０．２％、ＢＭＸ系３３％、クルーザー系３％、ＭＴＢ系６４％ |
| 1995 | 米国自転車メーカー３社（ハフィー・マレー・ロードマスター）が中国製自転車輸入に対して反ダンピング提訴 |
| 1996 | 中国製自転車の米国への輸入は脅威ではないとの判決が米国の複数の裁判所で出る |
| 1997 | 輸入台数全体に占める子供車の割合は７２％、大人車の割合は２８％　大人車のうち５％がロードバイク |
| 1998 | 米国ハフィー国内生産を停止 |
| 1999 | 米国の中国からの輸入台数が１，０００万台を超える　マレー、ロードマスター米国生産を停止 |
| 2000 | パシフィックサイクル　マレー・マングース・ロードマスターブランドを買収 |
| 2001 | 台湾メリダ　米国スペシャライズドに資本参加　パシフィックサイクル　シュウィン及びＧＴブランドを買収 |
| 2002 | 輸入台数全体に占める子供車の割合は７０％、大人車の割合は３０％　大人車のうち６％がロードバイク |
| 2003 | 米国キャノンデール倒産 |
| 2004 | 米国ハフィー更生法適用申請　カナダのドレルがパシフィックサイクルを買収 |
| 2005 | |
| 2006 | |
| 2007 | 輸入台数全体に占める子供車の割合は６６％、大人車の割合は３４％　大人車のうち１６％がロードバイク |
| 2008 | ロードバイクの年間輸入台数が１００万台を超える　専業店販路を主体にロードバイクブーム |
| 2009 | |
| 2010 | デンバーで米国最初のシェアバイクＢ　Ｃｙｃｌｅ運営開始 |
| 2011 | ロードバイクの年間輸入平均単価がＵＳ＄３００を超える　米国国内生産のデトロイトバイクス創業 |
| 2012 | 輸入台数全体に占める子供車の割合は６１％、大人車の割合は３９％　大人車のうち２５％がロードバイク |
| 2013 | ニューヨークでシェアバイクｃｉｔｉ　ｂｉｋｅ運営開始 |
| 2014 | 米国ケントインターナショナル　サウスカロライナ州に工場建設　生産の一部を国内回帰 |
| 2015 | ロードバイクの年間輸入台数が２００万台を超えるものの平均単価はＵＳ＄２５０を下回り専業店でのロードバイクブームに翳り |
| 2016 | |
| 2017 | 輸入台数全体に占める子供車の割合は６０％、大人車の割合は４０％　大人車のうち２７％がロードバイク |
| 2018 | 米国対中追加関税発動、自転車製品にも賦課　専業小売チェーン店パーフォーマンス社倒産　インターバイク展この年限り |
| 2019 | 対中追加関税発動の影響を受け、自転車輸入が大幅に減少 |

上記　緑文字：米国自転車産業関連事項　黒文字：米国自転車市場関連事項　赤文字：我が国自転車産業関連事項　水色文字：台湾自転車産業関連事項

子供車主体の時代　ハイライズ車が登場し人気に。後のＢＭＸへとつながっていく。専業店販路はシュウィンが圧倒的強さ。成人向け市場では欧州製ロードバイクが輸入攻勢、これに対抗し米国製造業者もスポーツバイクの生産販売強化。

成人向け市場成長によりロードバイク増加。ＢＭＸも登場し子供に人気。日本の輸出、完成車・部品とも好調。台湾輸出も始まる。ブーム後、米国製造業者寡占化、新工場建設等により競争力一時的に回復。

BMXライダーの成長により成人向けにマウンテンバイク登場、乗りやすさから幅広い層の支持を得る。これに伴い台湾メーカーが力をつける。日本の完成車メーカーは価格的にも車種的にも苦戦。

マウンテンバイク人気の継続に伴い専業店販路では主力企業が交替。量販店販路へのマウンテンバイクの浸透により価格低化。国内生産の劇的衰退と輸入元の台湾から中国への急速なシフトが起こる。

量販向けに奮闘の米国製造業者も退場。量販は中国からの輸入、専業店販路は各ブランドによる台湾及び中国からの輸入が主。台湾業界が専業店販路で総合力。マウンテンバイク系に加えロードバイク人気再燃。

引き続き中国及び台湾からの輸入が圧倒的。マウンテンバイク系車種が多いもののロードバイクも増加、次第に量販にも浸透し価格低下。シェアバイク登場。電動アシストタイプ普及はじまる。