

## 自転車統計要覧第51版に掲載された生産・輸出入統計から見る我が国自転車産業の姿

### はじめに

自転車統計要覧には自転車関連の各種統計が総合的に網羅されており、一冊で全体が把握できるようになっている。この報告書は、我が国自転車産業の姿を明らかにするため、自転車統計要覧第51版の中から生産及び輸出入関連の統計や図表を抽出し、これらに対し解説を行うことにより、我が国自転車産業の理解の一層の向上に資することを目的としている。言わば、自転車統計要覧第51版の生産・輸出入関連の解説書である。以下、自転車統計要覧51版をお手元で参照しながら、お読みいただきたい。

### 1. グラフで見る自転車の統計(自転車統計要覧第51版(以下要覧51版)、10~18ページ)

#### (1) 完成車生産・出荷・輸出・輸入・国内向台数の推移(要覧51版11ページ)

2002年から2016年までの各々の推移をまとめて示したグラフである。

まず一番左の輸出は、2002年から2015年まで順調に増加し、2016年に減少に転じたことがわかる。これらはほぼ全てが途上国向けの中古車輸出である。

次に輸入であるが、輸出・生産・出荷に比べ非常に台数が多くなっており、我が国自転車市場の大部分が輸入で占められていることがわかる。そしてこの輸入台数は2002年から最初の数年間は増加し、その後は減少傾向にあるが、2011年だけは突出していることが示されている。国内自転車市場が2007年ごろにピークに達し、その後縮小に向かっていたその過程で、東日本大震災が発生し2011年の一年だけ需要が増え、その後また元の減少傾向に戻った、と言えるようである。

一方、生産台数は減少傾向にあり、2016年は2002年の三分の一以下の水準になった。

更に出荷台数も減少しており、2016年の出荷台数は生産台数の場合と同様2002年のやはり三分の一以下になっている。尚この出荷台数は、生産を行っている生産動態統計調査対象事業所が出荷した台数である。従って生産を行っている企業が輸入を行った場合、その輸入台数が含まれるものの、輸入専門の企業が出荷した台数は含まれていない。

最後に国内向(生産+輸入)というのは、このグラフの対象期間である2002年以降の時点では、輸出は既述の通りほぼ全て中古車輸出と考えてよいので、このように表記している。国内向台数は減少しているが、その減少傾向の中で東日本大震災の年だけは突出していたことがわかる。

尚、輸出入は財務省貿易統計、生産・出荷は経済産業省生産動態統計を用いているため、輸出入には電動アシスト自転車は含まれておらず、生産・出荷には「電動

アシスト車」が含まれている。

**(2) 完成車の車種別生産台数の推移(要覧 51 版 12 ページ)**

2007 年から 2016 年までの 10 年間の車種別生産台数の推移を示している。11 ページのグラフは 2002 年から 2016 年までの 15 年間の推移を示しているが、生産台数は 2007 年には 100 万台強の水準にまで減ってしまっていたので、このグラフの範囲内ではすでに底這い状態が示されている。2011 年から車種区分が変更され、それまでの「ミニサイクル」、「子供車及び幼児車」、「マウンテンバイク」、「その他(特殊車)」の四つが「その他」に統合された。「軽快車」が減少し、「電動アシスト車」が増加していることが示されている。

**(3) 完成車の車種別出荷台数の推移(要覧 51 版 13 ページ)**

2007 年から 2016 年までの車種別出荷台数の推移が示されている。既述の通り、この出荷台数は、生産を行っている生産動態統計調査対象事業所が出荷した台数である。減少傾向が顕著であり、2009 年、2012 年、2013 年と明らかな段落ちが見られる。車種区分の変更は前ページの生産の場合と同様である。軽快車の出荷が特に減少していることがわかる。尚、「電動アシスト車」の増加幅が前ページの生産台数の増加幅とあまり変わらないのは、この期間中「電動アシスト車」生産企業による電動アシスト自転車の輸入が顕著ではなかったからである。

**(4) 完成車の輸出入台数と対ドルレート(要覧 51 版 14 ページ)**

このグラフは 2002 年から 2016 年までの 15 年間の推移を対象としている。対ドルレートは大きく変化している。一方で輸入台数も輸出台数も一定の傾向で推移しており、為替の影響により輸出入台数が変化したとは言えないように見受けられる。

**(5) 完成車の主な輸出相手国・地域(台数)2016 年(平成 28 年) (要覧 51 版 15 ページ)**

輸出は途上国向けであることがわかる。別途、輸出金額を見ればこれらが中古車輸出であることが明らかである。

**(6) 完成車の主な輸入相手国・地域(台数) 2016 年(平成 28 年) (要覧 51 版 15 ページ)**

全輸入台数の 96.6%を中華人民共和国からのものが占め、3.1%が台湾からのものである。この二つで 99.7%を占めている。

**(7) 部品の輸出入金額と対ドルレート(要覧 51 版 16 ページ)**

部品の統計は金額表示となるので、完成車台数の場合と異なり為替の影響を受けている。このグラフも要覧 51 版 14 ページの完成車のグラフと同様、対象期間は 2002 年から 2016 年までであるが、そもそも部品の場合、完成車と異なり、輸出金額のほうが輸入金額よりも圧倒的に大きいということを押さえておく必要がある。

**(8) 部品の主な輸出相手国・地域(金額)2016 年(平成 28 年) (要覧 51 版 17 ページ)**

高級完成自転車の製造にあたり組付けられる、或いは高級自転車関連の補修需要があるところに向けて多く輸出されている。中華人民共和国向けはその完成車生産規模に比べ我が国からの部品輸出規模は大きくないが、これは同国で生産される完成自転車が普及品主体で、かつ同国製の部品を用いることが多く、我が国製の高級部品が組付けられる余地がそれほど大きくはないためであろうということが読み取れる。

**(9) 部品の主な輸入相手国・地域(金額)2016年(平成28年)(要覧51版17ページ)**

我が国の自転車部品の輸入は部品輸出に比べ大きくはないものの、一定の輸入は行われており、その場合、完成車のみならず、ありとあらゆる自転車部品を製造している中華人民共和国からのものがやはり多くなる。この他に欧米から高級部品の輸入が行われていることも読み取れる。

**(10) 完成車の車種別輸入台数の推移(要覧51版18ページ)**

2007年から2016年までの10年間の車種別輸入台数の推移が示されている。「軽快車」が減少していることがわかる。また「その他」にはスポーツ車も含まれているが、このグラフを見る限りでは、スポーツ車を含む「その他」の増加はそれほど大きくはないようである。また少子化が叫ばれているが、このグラフの該当期間内では、「幼児車」及び「子供車」の減少はそれほど顕著ではないように見受けられる。既述の通り2011年だけは突出しているが、この年を除くと一定の減少傾向が続いていることも見て取れる。

**2. 自転車概観(要覧19～25ページ)**

**(1) 自転車の生産・出荷・輸出・輸入の年別推移(要覧51版20～23ページ)**

1957年から2016年までの60年間の各々の推移をまとめて示した表である。

①まず生産・出荷・輸出・輸入の各々の数値的な推移について解説する。

**㊦生産**

まず生産についてであるが、1957年の完成車生産台数は240万台強であった。それが1972年に700万台を超え1973年には940万台強となり、これがこの期間中の過去最高である。自転車ブームとオイルショックが重なり自転車需要が急増した。その後20年以上に渡り600万台から700万台程度の生産台数が続いていたが、1997年に600万台を割って以降、国内生産台数は激しい減少が続き、2000年には500万台割れ、2002年には300万台強、2005年には200万台割れ、2008年には約100万台となってようやく下げ止まった。

また、完成車生産金額は1957年に約240億円だったものが、1973年に1,000億円を超え、概ね1995年頃までこの水準が続いた。その後は生産台数の減少に伴い、生産金額も減少していったが、台数の減少ほどには金額は減少せず、生産台数がほぼ底を打った2007年の生産金額が252億円だったものが、2016年には535億円弱となるなど、むしろ最近は増加傾向もみられる。

一方、部品の生産金額は1957年には184億円強であったものが1974年に1,000億円を超えた。完成車の場合と異なりこの年が過去最高であったわけではなく、その後も増加が続き、1980年に1,215億円弱、1990年に1,747億円弱となり、これがこの期間中の最高であった。高級自転車部品の生産が活発であったためと思われる。その後、1995年に1,000億円を割り、2004年の部品生産金額は731億円強であった。それ以降は統計の収集が取りやめになってしまい現在に至っている。

#### ④出荷

次に出荷であるが、1957年の完成車出荷台数は238万台で、それが1973年の957万台弱まで増加した。完成車生産台数の場合と同様、これがこの期間中の過去最高である。その後600万台から700万台、年によっては800万台程度の年間出荷台数が2002年まで30年ほど続いた。ここで注意を要するのは、完成車生産台数と完成車出荷台数の差である。1993年頃まではこの差は僅かであった。自転車生産企業による自社生産自転車の出荷が殆どであったからであるが、1994年頃から出荷台数のほうが生産台数よりも多くなり、その差は2005年には300万台以上となった。これは自転車生産企業も輸入を始めたためと思われる。しかしその出荷台数も2006年に前年比で大きく減少し、その後は減少傾向が続き、2016年の出荷台数は160万台強となっている。

また、完成車出荷金額は1957年には247億円弱であったものが、1974年に1,170億円強まで増加した。その後、年によって1,300億円を超えるなどしながら概ねこの水準が1998年ごろまで続いた。1999年に1,000億円を割った後、2006年に475億円弱まで減少した後、若干の増減を繰り返し、2016年の完成車出荷金額は600億円弱となっている。

一方、部品出荷金額は1957年には160億円弱であったものが、1973年に983億円にまで増加した。やはり、完成車の場合と異なりこの年が過去最高ではなく、1980年には1,230億円を超え、1990年には1,660億円を超えた。やはりこれがこの期間中の過去最高である。高級自転車部品の出荷が活発であったためと思われる。その後は1996年に1,000億円を割り、2004年の部品生産金額は768億円強であった。それ以降は統計の収集が取りやめになってしまい現在に至っている。

#### ⑤輸出

更に輸出であるが、1957年の完成車輸出台数は6万9,000台であった。これが次第に増加し1969年には100万台を超えるようになり、1975年、1978年、1979年を除き、年間輸出台数約100万台という状況が1981年まで続いた。この頃の輸出は現在のような中古車ではなく新車であり、米国向けが多かった。日本からニューヨークへ航空貨物で完成自転車を運び、売りさばいたこともあったようだ。1985年まで90万台弱の状況が続いた後は、減少の一途をたどり、1995年の年間完成車輸出台数は10万台強にまで衰退してしまった。プラザ合意による円高の影響も大きかったことが窺われる。その後、輸出台数は再び増加していき、2016年には316万台強となったが、中古車が殆ど全てとなってしまった。

また、完成車輸出金額は1957年には5億円であったものが、1971年に100億円を超え、1974年には230億円弱、1981年に265億円強となり、これがこの期間中の過去最高である。その後輸出台数の減少とともに輸出金額も減少

し、輸出台数が底を打った1995年の完成車輸出金額は16億円弱であった。中古車輸出の増加に伴い輸出金額も増加していったが、2016年の完成車輸出金額は53億8,900万円で、平均単価は僅か1,700円強である。

一方、部品輸出金額は1957年には26億円弱であったものが、1971年に161億円に達し、増減を経ながら1974年には500億円弱、1980年には736億円強、1991年には1,168億円弱となった。その後、部品輸出金額は減少し、2001年には480億円強にまで落ち込んだが、再度増加に転じ、2015年には1256億6,400万円を記録し、これがこの期間中の過去最高である。完成車輸出とは異なり、部品輸出には底堅い力強さがあることが示されている。

#### ⑤輸入

最後に輸入についてである。まず完成車輸入台数であるが、1970年代初めまでほとんど輸入は行われていなかった。1974年に14万台強の輸入があった後も輸入台数はごく僅かな状況が1985年まで続いた。1986年に16万台強の輸入が記録された後は増加が続き、1992年に100万台、1994年に200万台、1995年に300万台、1999年に400万台、2000年に600万台、2001年に700万台、2002年に800万台、2004年に900万台を各々超えるという急増が記録された。2007年に960万3,000台となりこれがこの期間中の過去最高である。その後は国内市場の縮小に伴い輸入台数も減少し、東日本大震災の年である2011年に一旦945万台強に増加したものの、2016年の年間完成車輸入台数は684万9,000台であった。この数値は、2007年比で71%強であり、この9年間に3割近く完成車輸入台数が減少したという事である。

また、完成車輸入金額は1985年ごろまで僅かであったものが、1986年あたりから増加が始まり、1991年に100億円を超え、完成車輸入台数が最高であった2007年には749億円弱となった。前述の通り2007年以降完成車輸入台数は減少傾向となるが、完成車輸入金額はこれとは軌を同じくせず、その後もむしろ増加傾向を維持した。これは主要製造元である中国側での生産コストの上昇、我が国消費者の品質意識の向上、為替水準の変化等の要因からと思われる。そして、2015年に933億4,900万円を記録し、これがこの期間中の過去最高である。

一方、部品輸入金額は1957年には500万円であったが、長く低水準が続き、1978年に10億円を超えた。その後1991年には100億円を超えたものの、増加のペースは比較的緩慢で2013年に200億円を超え、2015年の259億9,500万円がこの期間中の過去最高である。部品輸入は完成車輸入に比べ増加が著しくない。これは日本国内で生産できなくなってしまった部品も多いものの、引き続き強い競争力を持った部品も我が国にはあるほか、完成車を輸入してしまえば部品単体の輸入の必要性が薄れる、更に部品を輸入し日本国内で組立を行う組立主体の完成車生産企業が衰退してしまっただけという複合的要因か

らこのような推移を示しているものと思われる。

②次に時系列的な推移に焦点を当て、時代的な背景と併せて考察を加えてみたい。尚、以下の㉠から㉥までの時期区分とその名称は、本稿作成にあたり便宜的に設定したものである。要覧 51 版には 1957 年以降の数値が掲載されているが、我が国自転車産業の成り立ちを把握するうえで、明治期以降 1957 年までの過程を振り返っておくことも有用だと思われるので、この期間の流れを㉠として簡単に記載しておく。明治期からオイルショック前までの記載内容は「自転車の一世紀 - 日本自転車産業史 - 財団法人自転車産業振興協会」(以下、一世紀)に全面的に依拠している。

#### ㉠明治期から戦後復興期(1957 年頃まで)

我が国の自転車の歴史は明治期の輸入自転車から始まる。そして明治末年にかけ国内の産業体制も次第に確立していく過程で、第一次世界大戦が発生し輸入車が途絶してしまった。このことが契機となり自転車の国内生産が活発化していった。我が国の自転車産業は巨大な財閥資本とはほとんど関係がなく、大きな資本力を持たず、また国の特別な政策的庇護を受けることもなかった(一世紀 P22~)。1936 年に初めて国内完成車生産台数が 100 万台を超え、1940 年には 124 万 5 千台を記録した。これが第二次世界大戦前の最高記録である。輸出も活発となり、1937 年の完成車生産台数は 109 万台であったが、この年の総生産量の約 50%が輸出され、その輸出総額の 40.2%は中国向けであった。戦前の中国は日本の自転車の最大の顧客であったという。戦争が始まると各種統制が始まり自転車工業に回される資材も僅かになり、生産は急減してしまった。(一世紀 P27~、P431)。戦争により壊滅的な打撃をこうむった我が国の自転車産業であったが、敗戦後は交通手段として、また軽量貨物運搬用として自転車の生産は再び伸びていった。1954 年頃までの期間は、このように実用車が要求された時代であった。この間、1948 年には小倉で競輪が始まり、1949 年度から「自転車産業振興費」が業界に対して交付された。多くの基幹産業のように直接国の庇護を受けたことのなかった自転車産業にとって、この振興費が交付されることになったことは、戦後業界の復興・発達の足跡をたどるうえにおいて、見逃すことができない特徴といえよう(一世紀 P40~)。この振興費を活用して、1954 年度に当協会の海外事務所の前身となる貿易斡旋所がカイロとリオデジャネイロに設けられた。また同じ年度に当協会技術研究所の前身となる自転車生産技術開放研究室が工業技術院名古屋工業技術試験所内に設けられた。そして 1956 年の自転車生産台数は 138 万 7 千台となり、戦前の生産台数記録を追い越すに至った。この頃になるとスタッガード型フレーム、内装変速機付きのカラフルな軽快車が登場し人気を集めるようになった(一世紀 P414、P44)。

表1 自転車生産台数の推移 1923～1956

年	台数(千台)	年	台数(千台)
1923	69	1940	1,245
1924	92	1941	185
1925	38	1942	181
1926	41	1943	70
1927	89	1944	65
1928	125	1945	18
1929	90	1946	105
1930	552	1947	192
1931	552	1948	337
1932	603	1949	552
1933	660	1950	981
1934	730	1951	987
1935	903	1952	1,019
1936	1,055	1953	1,184
1937	1,090	1954	1,038
1938	1,080	1955	1,109
1939	950	1956	1,387

出典：自転車の一世紀 - 日本自転車産業史 - 財団法人自転車産業振興協会

④高度経済成長期(1973年頃まで)

要覧51版20ページに示した通り1957年の自転車生産台数は240万5千台となり前年から大幅に増加した。しかしこの後、我が国の自転車生産台数の伸びは緩慢となった。1960年には329万1千台となり、300万台を超えたものの、1961年には315万2千台と前年割れを記録している。1965年の生産台数も312万6千台であり、この年まで一進一退の状況であった。他方で自動車の生産台数は順調に伸びていたため、「自転車産業は高度成長期にはいった日本の国内事情から見て、もはや適応性を失いはじめているのではないか、という声がかかれはじめた」(一世紀 P446)。しかしこの間の生産台数の伸び悩みの状況を車種別に分析してみると、1960年に7割近くを占めた実用車は1965年には27.6%へと大きく減少し、一方で軽快車とスポーツ車とからなる軽量車は1960年の18.2%から1965年には半数を超えるまでに増加した。全体の生産台数は一進一退であったものの、生産車種は実用車から軽量車への転換が進んでいたのである。「自転車のもつ、太平洋戦争前の長い不況と戦争の苦闘時代にちまたを走り回った黒塗りの暗い印象とともに、実用車の需要は転落を重ねていった」「さいわいなことにこの時期、軽量車(軽快車・スポーツ車)の需要がふえ出してきて、総生産量としては横這い減少として現わされることになった」(一世紀 P448)。

表2 車種別生産台数の比率の変化 1960～1965

年	実用車%	軽量車(軽快車・スポーツ車)%	子供車%	特殊車%	計%
1960	69.3	18.2	11.8	0.6	100.0
1961	64.9	21.7	12.6	0.6	100.0
1962	59.2	27.0	13.3	0.5	100.0
1963	49.1	35.2	15.2	0.3	100.0
1964	37.7	45.4	16.4	0.3	100.0
1965	27.6	50.5	21.5	0.3	100.0

出典：自転車統計要覧第6版

自転車業界は1963年より共同PR事業を開始したが、その主なテーマは実用車から軽快・スポーツ車への転換であった。この他、生産設備の近代化、生産車種の転換、工業標準化の徹底、各地での展示会の開催など需要喚起にむけた各種の取り組みや米国向け輸出の増加などにより1966年には自転車生産台数が365万7千台を記録し、停滞状態から一歩踏み出すこととなった。要覧51版に示す通り、この後我が国の自転車生産台数は1971年の494万8千台まで、穏やかながら継続的に増加していった。「近代産業への脱皮、大企業の本格進出、自転車道路の建設、流通機構の近代化、多様化した需要にこたえる能力をもった店舗の増加、互換性に十分な配慮をはらった各 부품の飛躍的発展、これら数々の要素が結合して花がひらいた」(一世紀 P473)。

1972年には完成車生産台数が前年の500万台弱から一気に700万台強へと増加し、そして1973年には前述の通りこれが940万台超となり過去最高を記録した。オイルショックに自転車ブームが重なったのである。わが国市場ではミニサイクルが急増し、日常利用車種として大いに注目された。自転車の日常利用への訴求という観点からすると、この時期に我が国自転車業界がミニサイクルを開発し普及させたことの持つ意味は非常に大きいと思われる。例えば高度成長期に人口の増加が顕著となった大都市郊外の団地に居住するサラリーマン層や主婦層は、当初日常的に自転車を利用するという事はあまりなく、最寄り鉄道駅までの交通手段は路線バスという事が一般的であったと思われる。それがミニサイクルの登場と普及により、大人が日常生活の中で普通に自転車を利用するようになったのではないかと。特にこれまであまり自転車に乗る機会が多くなかった女性が、乗りやすい自転車としてミニサイクルを受け入れ、市場拡大につながったのではないかとと思われる。この間、我が国の自転車保有台数は、要覧51版156ページに示した通り、戦後徐々に増加を示していたところ、1973年には3,908万7,000台と1972年の3,354万2,000台から16.5%、554万5,000台増と急増している。一方でこれとは逆に減少した側の数値として、公益社団法人日本バス協会の資料「2018年度版日本のバス事業」([http://www.bus.or.jp/about/pdf/h30\\_busjigyo.pdf](http://www.bus.or.jp/about/pdf/h30_busjigyo.pdf))によると、乗合バス輸送人員は1968年に101億4,380万7,000人の過去最高を記録した後、減少に転じ1973年には96億723万8,000人となり、1972年の99億4,180万5,000人か



ら 3 億 3,000 万人強、3.4%弱減少したことが示されている。1973 年の減少幅は 1969 年から 1972 年までの減少幅より大きかった。勿論路線バスの乗客数減少は、モータリゼーションの影響が大きいと思われるが、自転車利用の増加が一部路線バスの乗客減少につながったことも考えられなくはない。因みに高槻市交通部の資料「高槻市営バス経営計画(平成 28~32 年度)」

([https://www.citybus.city.takatsuki.osaka.jp/koutsuu-bu/detail/2018110800364/file\\_contents/keieikeikaku2016.pdf](https://www.citybus.city.takatsuki.osaka.jp/koutsuu-bu/detail/2018110800364/file_contents/keieikeikaku2016.pdf))によれば、高槻市の場合オイルショックの時期より後になったものの、自転車の普及等交通手段の多様化がバス利用客の減少につながった、としている。

自転車の通行法規にも大きな変化が見られた。1970 年の法改正により、「公安委員会が歩道又は交通の状況により支障がないと認めて指定した区間」という条件付きで自転車の歩道通行が認められた(「衆議院 第 63 回国会 制定法律の一覧」)。

([http://www.shugiin.go.jp/internet/itdb\\_housei.nsf/html/houritsu/06319700521086.htm](http://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_housei.nsf/html/houritsu/06319700521086.htm))。

この 1970 年という年は我が国の交通事故死者数が 16,765 人と最高を記録した年であり、「平成 30 年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について 警察庁交通局」 <https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00130002&tstat=000001027458&cycle=7&year=20180&month=0>

交通事故、特に交通事故死者数を少しでも減らさなくてはいけないという緊急の時代的要請があった。歩道通行による歩行者との交通事故が問題視されている現在とは状況が異なっている。この通行法規の変更の効果について見てみると、交通事故死者数に占める自転車乗車中死者数は 1960 年に 2,084 人を記録し、これが過去最高であったが、その後も高止まりの状況が続き 1970 年のそれは 1,940 人であった。その後減少に転じ 1979 年には 1,005 人となり、1980 年代は概ねこの水準が続いた。しかしバブル期に増加傾向を示し 1992 年に 1,177 人を記録したが、その後は次第に減少している(「自転車交通 国土交通省」ITARDA 交通事故統計データ [www.mlit.go.jp/common/001259529.pdf](http://www.mlit.go.jp/common/001259529.pdf))。尚、2018 年の自転車乗車中の交通事故死者数は 453 人であった(前掲警察庁交通局統計)。この統計によると交通事故死者(総)数は、1979 年に 8,466 人、1992 年に 11,452 人、2018 年 3,532 人となっている。1970 年から 1979 年にかけての交通事故死者(総)数が 16,765 人から 8,466 人に 49.5%減少したが、この同じ期間に自転車交通事故死者数は 1,940 人から 1,005 人へと 48.2%減少した。この期間中の自転車交通事故死者数は全体の交通事故死者数の減少と概ね同じペースで減少していたと言える。一方、要覧 51 版 156 ページに掲載された保有台数の推移をみると、1970 年の我が国の自転車保有台数は 29,291 千台であったものが、1979 年には

49,541 千台とおよそ 1.7 倍となっている。

表3 自転車保有台数の推移 1970～1979

年	台数(千台)
1970	29,291
1971	30,497
1972	33,542
1973	39,087
1974	42,151
1975	43,930
1976	45,555
1977	46,855
1978	48,007
1979	49,541

出典：統計要覧第 51 版

尚、この期間中の自動車の保有台数も増加を示しており(一般財団法人自動車検査登録情報協会 <https://www.airia.or.jp/publish/file/r5c6pv000000g7vb-att/r5c6pv000000g7vq.pdf> )、1970 年の 16,528,521 台から 1979 年には 35,179,501 台へと 2.1 倍以上に増加した。自動車の保有台数の増加の割合に比べ自転車の保有台数の増加の割合が小さいので、交通事故死者数の減少の点から、自転車は自動車に比べ相対的に減少の程度が若干低かったと言えるかもしれない。この為、自転車に対し条件付きで歩道通行を認めたことが、直接的に自転車交通事故死者数の減少にどの程度寄与したのか評価は難しい。但し全体的に交通安全意識の向上が図られたことは間違いなく、1973 年頃の自転車ブームの折、表 3 に示したように自転車保有台数が増加する中で、1970 年に自転車の歩道通行が条件付きで認められ、同時に自転車による交通事故死者数も減少していったのである。自転車の歩道通行が条件付きで認められた事は、ミニサイクルの登場と普及という現象も重なり、自転車利用が広く国民の間で身近なもの意識される要因の一つにはなったのではないかと思われる。

またこの時期、サイクリングの人氣も高まりを見せていた。我が国でサイクリングの人氣が最初に高まったのは、第二次世界大戦後、人々の生活に安定が戻り始めレジャー産業が勃興してきた 1953～54 年頃である。この頃スタッガード型フレーム、内装変速機付きのカラフルな軽快車が登場し人氣を集め、更に 1956 年に完成車生産台数が戦前の記録を塗り替えた事は前述の通りであるが、このブームはその後数年で勢いを失ってしまった(一世紀 P44)。その後、東京オリンピックの頃に第二次サイクリングブームとなり、1964 年には財団法人日本サイクリング協会も設立された(財団法人日本サイクリング協会 <http://www.j-cycling.or.jp/about/> )。「同協会は指導者の養成、ラリーの開催、モデルコースの開発、指導用教材の作成頒布などの地道な事業を続け(中略)、各都道府県単位の組織化も完了」させた(一世紀 P451)。更に 1971 年

には米国でバイコロジー運動が起こり我が国にも影響を与えた。

我が国製のスポーツ車(10スピード)が米国で人気を集め、米国向けの自転車輸出が盛んになったのもこの頃であった。前述の通り1969年に輸出台数が100万台を超え、1972年には154万6,000台を記録している。この頃の輸出入状況は以下のようになっている。まず完成車の1968年から1975年にかけての輸出状況は表4の通りである。米国向けが圧倒的であった。次いでカナダ向けが多かった事が示されている。

表4 主要仕向け先別完成車輸出台数 1968～1975

年	輸出総台数(千台)	米国(台)	カナダ(台)	インドネシア(台)
1968	798.8	457,719	91,692	87,428
1969	1,031.8	535,062	172,901	190,081
1970	1,070.7	526,379	162,750	203,616
1971	1,257.5	692,008	262,443	148,037
1972	1,545.8	931,825	440,169	7,442
1973	1,208.6	788,933	278,459	7,286
1974	1,366.2	1,028,045	196,545	10,870
1975	560.6	243,863	134,653	16,770

出典：自転車統計要覧第10版

次にこの期間中の部品の輸出状況は以下のとおりである。まず、部品全体の輸出金額は表5のような状況であった。

表5 部品輸出合計金額(単位：千ドル) 1968～1975

年	金額
1968	22,113.5
1969	24,806.6
1970	25,697.9
1971	46,635.1
1972	116,876.5
1973	147,259.4
1974	169,939.2
1975	87,264.0

出典：自転車統計要覧第10版

この期間中の輸出金額が、多い時で概ね1,000万ドルを超える主要部品の輸出実績を表6に示す。

表6 主要部品輸出実績(単位：千ドル) 1968～1975

年	ブレーキ	ハブ	フリーホイール	その他の部品
1968	2,084	1,929	1,034	7,299
1969	2,380	2,833	1,286	8,379
1970	2,089	2,735	1,328	8,355
1971	5,819	6,035	3,825	16,265
1972	17,168	19,516	9,696	41,242
1973	22,910	26,276	13,338	52,637
1974	23,591	24,173	16,270	65,891
1975	8,225	11,535	7,895	34,115

出典：自転車統計要覧第10版

この期間中の部品輸出の仕向け先を表7に示す。やはり米国向けが圧倒的に多い。

表7 地域別部品輸出実績(単位：ドル) 1968～1975

年	東南アジア	中近東	欧州	北米	中南米	アフリカ	大洋州	対米のみ	合計
1968	7,779,199	552,477	754,463	8,721,780	1,750,059	834,739	1,720,838	7,728,171	22,113,555
1969	8,106,320	390,301	1,206,961	9,918,621	1,689,234	964,190	2,530,941	8,867,051	24,806,568
1970	7,293,652	350,690	1,612,359	10,436,621	1,718,253	1,319,400	2,966,911	9,589,535	25,697,886
1971	8,854,927	408,053	2,361,628	29,274,022	2,080,892	1,532,553	2,123,054	27,371,049	46,635,129
1972	17,439,748	573,068	15,122,870	73,716,173	4,503,241	1,448,770	4,072,580	67,122,708	116,876,450
1973	25,594,287	848,678	15,623,533	91,759,872	6,270,694	1,728,104	5,434,280	85,192,228	147,259,448
1974	22,993,583	1,032,208	14,072,023	112,831,344	7,370,248	2,999,124	8,640,715	102,161,292	169,939,245
1975	19,428,578	1,643,691	12,269,918	38,384,799	6,363,113	3,331,732	5,842,183	30,374,823	87,264,014

出典：自転車統計要覧第10版

更にこの期間中の輸入状況を見てみると以下の通りとなっている。輸入は活発ではなかった。

完成車輸入台数は以下の表8の通りである。

表8 完成車輸入台数(単位：台) 1968～1975

年	輸入総台数	韓国	フランス	台湾	その他
1968	344				344
1969	145				145
1970	120				120
1971	2,488				2,488
1972	6,801				6,801
1973	79,287				79,287
1974	143,198	17,684	40,767	60,387	24,360
1975	32,278	22,210	5,167	3,964	937

出典：自転車統計要覧第5～10版(第5～8版は国別記載ナン)

この期間中の部品の輸入状況は表9の通りである。

表9 部品輸入金額(単位：千円) 1968～1975

年	輸入総金額	シンガポール	韓国	フランス	イタリア	その他
1968	36,637					36,637
1969	20,618					20,618
1970	28,572					28,572
1971	56,430					56,430
1972	105,289					105,289
1973	278,978					278,978
1974	842,383	100,406	239,699	146,210	140,659	215,409
1975	989,129	452,302	166,613	161,378	154,075	54,761

出典：自転車統計要覧第5～10版(第5～8版は国別記載ナシ)

#### ㊦安定成長期(1991年頃まで)

オイルショックの翌年1974年には我が国の完成車生産台数は769万台に減少し、翌1975年には597万台強にまで更に減少したものの、その後我が国の完成車生産台数は600万台から800万台弱程度を20年以上にわたり維持され続けた。オイルショックの頃に人気が出たミニサイクルは、乗りやすさや重量の点から軽快車へと次第に転換が進む。この新しい軽快車は従来の軽快車とは異なるもので、スポーツ車のイメージを取り入れた上で、チェーンケースを半ケースにしたり荷台を省略したりする等シンプルな部品・付属品を採用したシティ車とも呼ばれるものや、フレーム形状やカゴ、ドレスガード等に女性の利用を配慮した婦人車とも呼ばれるものが登場した。シティ車は通勤・通学利用の増加、婦人車は日常の買い物利用の増加に、各々寄与した。こうして、一時的な自転車ブームは沈静化したものの、自転車の日常利用は一層盛んになった。これに伴い、駅周辺等で放置自転車が増加し社会問題として顕在化してきたのもこの頃である。要覧51版151ページに示した通り、駅周辺における放置自転車等は1981年に98万8,000台の最高を記録し、その後減少傾向を示したものの1991年には再び増加し83万台を記録した。自治体等による懸命な各種取り組みの結果、放置自転車台数はその後継続的に減少していったが、この模様は要覧51版153ページに示されている。

この時期、対外環境にも変化が見られた。まず関税であるが、GATT東京ラウンドの合意に基づき、我が国の輸入関税が段階的に引き下げられた。自転車製品についても、1980年3月31日までは自転車完成車及び自転車部品の税率は8%であったが、6回にわたる段階的引き下げを経て、1990年4月1日には無税となった(自転車産業基礎資料 平成22年1月 社団法人自転車協会 25～26ページ)。この間の自転車輸入状況について見てみると、1980年の完成車輸入台数は僅か1000台・2,800万円であったのが、1986年に15万8,000台・12億300万円、1988年に90万台・63億900万円、1991年に94万台・120億3,900万円と徐々に増加していったことが示されている。

次に為替の変化である。1985年9月のプラザ合意により一気に円高が進んだ。「総務省統計局 外国為替相場」

(<https://www.stat.go.jp/data/chouki/zuhyou/18-08.xls>)によると、1985年の基準相場はUS\$1=JPY254であったものが、翌年にはUS\$1=JPY185となり、1987年にはUS\$1=JPY151となったことが示されている。我が国の輸出競争力は弱まり、自転車製品も例外ではなく、1985年には88万8,000台・226億5,200万円あった完成車輸出実績は、1987年には41万6,000台・108億7,600万円と半分以下に減少してしまい、更に1989年には20万台・65億1,000万円にまで落ち込んでしまった。

但し、この時期の完成車輸出の減少については為替以外の別の要因も指摘しておく必要がある。主要輸出先であった米国市場で10スピードの人气が下火となりマウンテンバイクブームに火が付いたことである。マウンテンバイクは米国発祥の商品であるので、米国ブランドが強みを発揮し高級マウンテンバイクは米国製、普及品は輸入という構造ができあがった。しかし我が国完成車メーカーは全般的にラグ付きフレームの生産が得意で、Tig 溶接を用いたマウンテンバイク向けのフレーム生産はあまり得意ではなかったという指摘もある（「中国の自転車産業」 駒形哲哉 慶応義塾大学出版会 2011 P65）。この事も米国向け輸出が減少する理由の一つになった可能性がある。

尚、1990年から1993年にかけて我が国の自転車部品輸出実績が増加し1,000億円前後の輸出実績があったことが要覧に示されている。この4年間の自転車部品の輸出総金額は、表10のようになっている。

表10 自転車部品輸出合計金額 1989～1994（単位：千円）

年	総金額
1989	68,212,960
1990	115,426,495
1991	116,775,779
1992	98,201,499
1993	109,027,269
1994	68,719,416

出典：自転車統計要覧第29版

部品別にみると、年間輸出金額が概ね100億円を超えるハブ、ブレーキ・部分品、ペダル等その他、ディレーラ、その他の部品の輸出金額を抽出すると表11の通りとなる。

表11 主要部品の輸出実績 1989～1994（単位：千円）

年	ハブ	ブレーキ・部分品	ペダル等その他	ディレーラ	その他の部品
1989	6,114,879	10,903,201	12,453,357	8,112,816	17,622,270
1990	11,910,251	17,498,959	31,814,836	13,332,513	32,434,418
1991	13,013,561	17,383,630	21,821,585	12,235,428	32,819,363
1992	11,072,066	12,969,083	19,188,198	10,382,821	28,139,341
1993	11,957,881	14,796,958	19,938,730	12,044,568	32,905,403
1994	7,925,966	8,543,327	13,256,347	9,378,507	19,207,738

出典：自転車統計要覧第29版

そしてこの頃の我が国の三大部品輸出先は台湾・米国・ドイツであった。これら3つの国・地域向けの我が国の当時の部品輸出実績を調べてみると、表12の通りである。

表12 三大部品輸出先への輸出実績 1989～1994 (単位：千円)

年	部品輸出総金額	台湾	米国	ドイツ	その他
1989	68,212,960	22,869,659	10,448,500	8,094,748	26,800,053
1990	115,426,495	40,694,093	13,979,508	15,776,944	44,975,950
1991	116,775,779	40,721,884	16,322,481	15,704,349	44,027,065
1992	98,201,499	31,700,577	13,627,290	9,164,242	43,709,390
1993	109,027,269	33,882,454	13,257,521	14,549,279	47,338,015
1994	68,719,416	21,086,204	10,408,081	7,245,191	29,979,940

出典：自転車統計要覧第29版

表11に示した5つの主要部品について、表12に示した三大部品輸出先別の輸出金額を以下の表13-1から表13-5に示す。

表13-1 ハブの主要輸出先と輸出金額 1989～1994 (千円)

年	合計輸出金額	台湾	米国	ドイツ	その他
1989	6,114,879	1,781,236	1,079,282	737,552	2,516,809
1990	11,910,251	4,241,880	1,547,968	1,611,252	4,509,151
1991	13,013,561	4,755,575	2,072,502	1,714,117	4,471,367
1992	11,072,066	3,879,846	1,523,796	941,310	4,727,114
1993	11,957,881	4,019,780	1,529,928	1,388,703	5,019,470
1994	7,925,966	2,682,634	1,354,216	623,821	3,265,295

出典：財務省貿易統計 加工分析：一般財団法人自転車産業振興協会

表13-2 ブレーキ・部分品の主要輸出先と輸出金額 1989～1994 (千円)

年	合計輸出金額	台湾	米国	ドイツ	その他
1989	10,903,201	3,019,102	2,167,524	1,662,691	4,053,884
1990	17,498,959	4,962,153	2,433,495	2,872,913	7,230,398
1991	17,383,630	4,843,574	3,105,138	3,160,723	6,274,195
1992	12,969,083	3,500,192	2,279,565	1,962,940	5,226,386
1993	14,796,958	3,466,821	2,076,041	3,533,174	5,720,922
1994	8,543,327	2,035,699	1,625,477	1,767,599	3,114,552

出典：財務省貿易統計 加工分析：一般財団法人自転車産業振興協会

表13-3 ペダル等その他の主要輸出先と輸出金額 1989～1994 (千円)

年	合計輸出金額	台湾	米国	ドイツ	その他
1989	12,453,357	4,725,763	1,434,168	1,265,680	5,027,746
1990	21,814,836	8,070,706	2,205,194	2,990,155	8,548,781
1991	21,821,585	8,126,173	2,521,481	3,112,575	8,061,356
1992	19,188,198	6,465,178	2,236,642	1,794,017	8,692,361
1993	19,938,730	6,792,092	2,179,597	2,376,867	8,590,174
1994	13,256,347	4,449,873	2,083,245	1,130,502	5,592,727

出典：財務省貿易統計 加工分析：一般財団法人自転車産業振興協会

表 1 3 - 4 ディレーラの主要輸出先と輸出金額 1989～1994 (千円)

年	合計輸出金額	台湾	米国	ドイツ	その他
1989	8,112,816	2,707,985	951,191	1,406,594	3,047,046
1990	13,332,513	4,836,205	1,305,551	2,218,806	4,971,951
1991	12,235,428	4,638,171	1,511,766	1,800,931	4,284,560
1992	10,382,821	3,590,984	1,183,445	1,022,430	4,585,962
1993	12,044,568	4,091,164	1,374,744	1,474,587	5,104,073
1994	9,378,507	3,553,528	1,321,250	855,226	3,648,503

出典：財務省貿易統計 加工分析：一般財団法人自転車産業振興協会

表 1 3 - 5 その他の部品の主要輸出先と輸出金額 1989～1994 (千円)

年	合計輸出金額	台湾	米国	ドイツ	その他
1989	17,622,270	5,448,421	2,572,865	2,233,669	7,367,315
1990	32,434,418	11,100,800	3,670,098	4,622,034	13,041,486
1991	32,819,363	10,923,574	3,921,874	3,991,779	13,982,136
1992	28,139,341	9,508,376	3,283,640	2,103,756	13,243,569
1993	32,905,403	11,012,675	3,415,337	3,443,582	15,033,809
1994	19,207,738	5,597,862	2,365,986	1,713,300	9,530,590

出典：財務省貿易統計 加工分析：一般財団法人自転車産業振興協会

この期間中の前記3カ国・地域の自転車生産台数は表14の通りとなっている。

表 1 4 主要自転車生産国・地域の生産台数 1989～1994 (千台)

年	台湾	米国	ドイツ	計
1989	7,574	5,045	3,441	16,060
1990	7,795	5,556	3,858	17,209
1991	8,362	7,582	3,952	19,896
1992	7,689	8,868	3,551	20,108
1993	7,867	7,676	3,398	18,941
1994	7,537	7,726	2,950	18,213

出典：自転車統計要覧第29版

各国・地域とも生産が非常に活発であるが、1990年から1993年にかけての我が国からの部品輸出の増加分と一致するほどには生産台数は増加していない。これは当時の各国・地域の生産台数の大部分は量販店向けの低価格車が占めているからである。我が国からの部品輸出は当時すでに専門店向け高級品に対象が絞られていたため、国・地域単位での完成車生産台数と我が国からの部品輸出金額の傾向が完全に一致するということはない。

この当時は世界的にマウンテンバイクブームとなっており、1982～1983年頃から我が国自転車メーカーもマウンテンバイク完成車やマウンテンバイク向け部品の本格的製造に着手していた。1980年代後半にはマウンテンバイク専門誌が登場し、1987年には我が国のマウンテンバイク協会も設立された。1990年から1993年にかけての我が国自転車部品輸出の一時的急増は、統計的に確



たる裏付けはないが、主として専門店で販売される高級マウンテンバイク向け部品の輸出の増加によるものであったものと推測される。表11に掲示した主要部品は、いずれも自転車の中核部品で、製造にあたって高度の技術力が必要である。高度の技術力を持ち、また品質も高い我が国製自転車部品の需要が、マウンテンバイクブームで生産量が拡大していた米国等で増加していたことが、その要因と考えられる。

尚、この間の為替を前記の「総務省統計局 外国為替相場」から見てみると、表15の通りとなっている。

表15 基準相場 1989～1994

年	US\$1=JPY
1989	130
1990	150
1991	135
1992	130
1993	118
1994	107

出典：総務省統計局 外国為替相場

US\$1=JPY130～150という水準で、プラザ合意後の急激な円高から円安に転換したわけではなく、一層の円高の進行に歯止めがかかっていた、という程度状況であろうと思われる。しかしこの間に我が国製造業は円高抵抗力を身に着けた事もあり、一層の円高が進行しなかったという状況が、我が国の自転車部品輸出に追い風として作用したという事もあるかと思われる。

我が国はちょうどバブル経済の時期であった事もあり、各企業・団体とも積極的な取り組みが行われ、販売促進活動・対外交流活動が盛んになった。こうした前向きな取り組みも奏功した可能性がある。

#### ①低成長期(現在まで)

1992年に完成車輸入台数が初めて100万台を超え、これ以後完成車輸入台数は増加の一途をたどった。バブル経済崩壊後、消費者志向に大きな変化が現れ、商品価格が全般的に下落し、自転車製品にも価格低下圧力が生じ、安価な自転車製品が求められるようになっていった。前述の通り既に輸入関税はゼロになっており、為替相場も表15の通りであり、輸入環境は悪くなかった。

1992年に完成車輸入台数が初めて100万台を超えたが、財務省貿易統計を再度調べると、この年の完成自転車輸入台数は116万9,835台で、このうち台湾からの輸入が100万1,513台であった。マウンテンバイクをはじめ、米国向けのスポーツ自転車輸出で力をつけた台湾の完成車メーカーが、日本市場を研究し我が国向け製品を開発し輸出を開始したのである。米国の自転車ブランド

の中には、自国向けの自転車供給にあたり当初日本企業に生産を委託する場合もあったが、為替や労働集約型産業で生産コストに影響が大きい人件費等の理由から、それを台湾の完成車メーカーに切り替えたところもあった。受託した台湾企業の中には、米国輸出を通じ、やがて自社ブランドの構築にも成功し、世界的完成車メーカーに育っていった企業もある。台湾の完成車メーカーは台湾自体の自転車需要が小さいため、企業として成長するためには世界市場に打って出る必要があり、海外市場研究には熱心であった。1995年には我が国の自転車輸入台数が327万169台に達したが、この年の台湾からの輸入台数は202万3,379台であった。これ以後は中国からの輸入が増えていき、1997年には中国からの自転車輸入台数が台湾からのものを上回った。

1992～1993年頃から、我が国自転車企業の中国進出の動きも活発になっていき、わが国市場向けの普及品生産のため、中国への工場進出に踏み切った企業が相次いだ。中国進出の動きは工業型大手完成車生産企業のほか、商業型メーカーの中にも製造ノウハウ取得したうえで中国に製造拠点を設けたところもあった。また部品メーカーの中国工場進出も活発となり、大手部品メーカーには中国で国家級開発区と呼ばれる大規模な工場誘致地区に拠点を構えたところもあった一方、中小部品製造企業も地方レベルの開発区を見つけ出し工場を設立し進出していった。進出先は上海を中心とし江蘇省・浙江省にまたがる華東地区が多かった。こうなると国内生産は減少し、中国からの輸入が増えるのは必然であった。

しかし、中国からの輸入の急増はなにも我が国自転車企業が中国へ工場進出したことだけによりもたらされたわけではない。前述した台湾企業も更なる発展を期して中国への工場進出を加速させていた。台湾企業の中国大陸工場で生産した製品も我が国へ輸入されるようになった。尚、我が国自転車企業の中には早くから台湾企業との製品受発注の関係を構築していた企業も多く、こうした企業の中には中国大陸への工場進出にあたり、従来から関係の深かった台湾企業の進出先に足場を求めた企業もある。また大陸進出先で現地の製品を研究し、現地の完成車に組み込む部品の大量生産に成功した部品企業の例もある。

更に中国企業の成長にも注目すべきものがあった。中国にはもともと国有自転車企業が存在していたが、その末裔と言っても良い企業、一方その国有自転車企業の経営不振により解雇された従業員が起業して立ち上げた純粋民間企業などが活発化していた。我が国の軽快車を学び中国国内市場向けに供給しながら、輸出を行うようになった企業もある。こうした企業の生産する製品を積極的に輸入する日本企業も増えていた。

このようにこの時期の中国製自転車の輸入は、我が国自転車メーカーの中国工場進出によるもの、台湾企業の大陸進出工場から輸出されたもの、旧国有及び地場の新興企業双方を含む中国企業によるものなど様々な形態があった。輸

入急増に伴い、中には品質の不十分なものも輸入され、自転車の品質問題が発生したこともあった。こうした過程で一般社団法人自転車協会によるBAA制度 (<http://www.baa-bicycle.com/>) が制定された。

輸入が急増した事により、日本の製造業者や販売業者にも変化が現れた。まず中国に工場進出した完成車製造企業であるが、国内生産を減らしたうえで輸入を増やし、普及品は輸入、高付加価値製品は国産という体制を取ったところ、国内生産を殆どやめて大部分を輸入に切り替えたところ等、企業により異なった対応が見られた。また商業型メーカーで製造ノウハウを取得したうえで中国進出した企業の中には、生産規模を大幅に拡大させることに成功し、更に自社の生産能力を超えて自社生産できない部分は中国企業に生産委託を行うまでになったところもあった。中国に工場進出した部品製造企業もやはり進出先で確固とした地位を確保したところが多かったが、一部の小企業の中には運営に苦労したところもあったようである。一方、中国に進出しなかった完成車製造企業の中には、中国側で日本市場向けの生産・輸出を得意とする企業が現れてきたことから、こうした企業からの輸入に大部分を切り替えた商業型メーカーもあったほか、国内での生産にこだわり続けたところもあった。部品製造企業で中国に進出しなかった企業の中には、高級品の生産に的を絞って生き残りにかけたところも見られた。但し国内で生産を行う完成車メーカーが少なくなってしまうので、納入先を失った部品メーカーにとって事態は深刻であった。部品企業にとっては自社製品のブランド価値が明暗を左右したようで、確固としたブランドと品質を持ったところは、国内の完成車メーカーが国内生産を取りやめても、海外へ輸出することが可能で生き残ることができた。そのような強固な基盤がない部品製造企業の中には転廃業を迫られたところもある。

中国からの輸入の急増は、小売・流通業界にも影響もたらされた。量販店で低価格の中国製自転車が販売されることが多くなり、自転車専門小売店は苦境に立たされ廃業するところも増えた。要覧 51 版 100 ページには自転車小売業の事業所数の減少の様子が示されている。量販店で販売される中国製自転車は、前述のような商業型メーカーからの輸入品が多かった。しかし、中国側には自転車メーカーが多数存在しており、我が国には輸入規制がないことから直接輸入することも可能で、業界外の事業者の中には価格だけに焦点を絞り品質を軽視した仕入れを行うところも出てきた。こうした事が前述の品質問題につながっていたのである。当時中国には極端な安価品の生産だけを行う企業があり、そうした企業が集積した街もあった。それらの企業は知的財産権に抵触する商品の生産も行っていたようである。粗悪品の増加による品質悪化は大きな問題であるため、業界全体を上げて取り組みを行った。前述のBAA制度はその一例であるが、当協会もこの制度の立ち上げにあたり中国側に対する説明会開催支援等全面的な協力を行った他、当協会の取り組みとして試買テストを行

い ([www.jbpi.or.jp/report\\_pdf/01.pdf](http://www.jbpi.or.jp/report_pdf/01.pdf))、その結果を公表した。一方、中国側も品質の重要性については理解を示し、中国自転車協会や中国機電産品輸出入商會が各企業に対し指導的役割を果たした。こうした過程を経て、前述の通り中国の自転車生産企業の中に日本向け自転車完成車の生産を得意とするところが出てきた。これに対応して日本側では、こうした企業から輸入を行う商業型メーカーが現れたほか、大規模自転車専門小売チェーン店が出現し、こうした店での販売が増加した。大規模自転車専門小売チェーン店は中国側で日本市場向けの生産・輸出を得意とする企業から直接輸入する為、商業型メーカーにとっては輸入に切り替えたか国内生産にこだわったかにかかわらず、不利になり、比較的規模の大きな商業型メーカーの廃業もみられた。また規模の小さな個人経営の自転車専門小売店への影響も多大であったことは言うまでもない。

2007年には我が国の自転車総輸入台数が960万3,314台と過去最高となった。この年の中国からの輸入台数は927万6,220台であった。その後は、少子高齢化などの影響を受け国内市場規模は縮小していった。

但し、その縮小の過程で2011年の東日本大震災の年だけは市場規模が例外的に大きくなり、この年の総輸入台数は945万592台、中国からの輸入台数は913万6,555台となった。2011年には2010年に比べ、総輸入台数も中国からの輸入台数も100万台以上増えたのだが、この点について若干検討を加えておきたい。2011年前後の輸入状況は別稿「国内自転車生産・輸出入状況(平成30年1~12月)」掲載の表14・図M及び表15・図Nに示されているが

([www.jbpi.or.jp/report\\_pdf/rep\\_kkn\\_190220.pdf](http://www.jbpi.or.jp/report_pdf/rep_kkn_190220.pdf))、まず月別の輸入台数の推移を別稿表14から見ると、2011年(平成23年)は地震発生前の1月時点で前年同期の輸入台数を大きく上回る輸入実績があったことが示されている。その後5~8月と前年同月を大きく上回る輸入実績があり、9月は前年同月を下回ったものの、10月~12月と前年同月比増加が続き、この状態が翌年2月まで継続したことがわかる。次に車種別の輸入台数の推移を表15から見る(輸入における車種区分については表9参照)。2011年の輸入台数を2010年と比較すると、「マウンテンバイク」が62,378台増、「ミニサイクル」は13,495台減、「幼児車」が45,732台増、「子供車」が254,801台増、「軽快車」が81,857台増、スポーツ車が含まれる「その他」が617,373台増である。「その他」が大きく増えた割に「軽快車」の増え方がそれ程でもなく、「マウンテンバイク」は規模の割に増加幅が大きい。「その他」にはスポーツ車の他に外装変速機付軽快車も含まれている。「軽快車」の増え方が僅かであることを考えると「その他」の増加分は外装変速機付軽快車によるものというよりはスポーツ車によるものと考えられなくもないが、2011年1~12月と2010年1~12月の「その他」の輸入状況を更に調べてみると、全体で617,373台増加し、そのうち中

国の増加分が 586,944 台で、その中国からの輸入平均単価は若干下落していることが示されている。この為、「その他」の増加分の中にはかなりの外装変速機付軽快車が含まれていると考えられる。また、「幼児車」と「子供車」も相応に増えている。震災特需とも言われる 2011 年の急増は、被災地における需要、鉄道不通による交通機関代替需要によるもののほか、震災をきっかけとして自転車通勤向け需要が増加した事にもよると思われる。これらの事により「軽快車」と「その他」の中に含まれる外装変速機付軽快車といった日常利用車種の増加、一方で悪路走行や自転車通勤向けの「マウンテンバイク」や「その他」の中のスポーツ車の需要増加といった現象をもたらしたのであろう。小売店で震災直後に販売が増加したり、自転車通勤を始める人が増えたり、経路検索で自転車による経路検索が増えたりしたことが報告されている。(日経スタイル：

[https://style.nikkei.com/article/DGXNASFE2600Q\\_W1A420C1WZ8000/](https://style.nikkei.com/article/DGXNASFE2600Q_W1A420C1WZ8000/)

PRESIDENT Online : <https://president.jp/articles/-/167> )

しかしそれだけではなく、震災を契機に自力で移動ができる自転車、しかもどちらかと言うとスポーツ向けに楽しんで乗ることもできる自転車に注目が集まり、また同時に、親子一緒に家族で自転車に乗る事にも注目が集まったという事もあったのではないかと考えられる。震災後新たなサイクリング大会 (CYCLE AID JAPAN : <https://cycle-aid-japan.jp/>、ツール・ド・三陸 : <http://www.tour-de-sanriku.com/index.html>) が立ちあげられたり、震災直後にも拘らずファミリーサイクリング大会が実行されたり(檜原湖一周ファミリーサイクリング大会 <https://hojo.keirin-autorace.or.jp/shinsaishien/pdf/05-10.pdf>)したところもあった。これらの催事はスポーツ車や「子供車」の需要増加に寄与した事と思われる。2011 年の需要急増はこのように複合的な要因が重なったためにもたらされたのではないかと考えられる。

2012 年以後は 2007 年以來の国内市場縮小ペースに戻った。国内自転車生産台数は 100 万台程度からそれを割り込む水準となり、車種別では「軽快車」が減少し「電動アシスト車」が増えている。また出荷台数は前述の通り 2011 年の 300 万台強から 2016 年には 162 万台弱にまで減少している。生産と併せて輸入を行っていた生産動態統計調査対象事業所の出荷した台数が減少したという事である。一方、輸出は年間 300 万台を超えるようになったが、これらはほぼ全てが中古自転車輸出である。更に国内市場で圧倒的なシェアを占める輸入についてであるが、2012 年の完成車総輸入台数は 2011 年比 100 万台近く減少し、その後も減少が続いている。尚、中国での自転車生産コストの上昇、我が国消費者の品質意識の変化、為替水準の変化等の理由から輸入自転車の価格は上昇している。スポーツ自転車がブームだと言われながらも、少子化・高齢化といった社会構造の変化を受けて、市場全体は縮小していることが統計上に表

れている。また日常利用という点からは「電動アシスト車」が増加しているものの、「軽快車」の減少を補う程は増えていない。

この他、自転車による交通事故の多発も警察や自治体等各方面から問題視されるようになってきており、特に自転車側が歩行者等に対し加害者となる事例も報告されている。これらのことから警察庁では自転車安全利用五則

(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html>)、

([https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/bicycle\\_leaflet.pdf](https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/pdf/bicycle_leaflet.pdf)) を定

め自転車安全利用の促進を働きかけている他、自治体でも自転車安全利用促進に関する各種条例（公益財団法人日本交通管理技術協会資料：

<https://www.tmt.or.jp/safety/pdf/jorei-jichitai.pdf>) を制定し自転車交通安全に

対する取り組みを行っているところが多い。また自転車販売店側が安全な自転車を消費者に提供する取り組みとして、一般財団法人日本車両検査協会は自転車技士制度 (<http://jvia.or.jp/g-index.html>) を、公益財団法人日本交通管理技術協会は T S マーク制度 (<https://www.tmt.or.jp/safety/index2.html>) を制定するなどの活動を行っている。また販売店向けの活動という点では当協会でもスポーツバイク講座・検定 (<http://www.sbm-mechanic.jp/>) を行うほか、日本自転車軽自動車商協同組合と共同で自転車の安全点検を実施

([http://www.jbpi.or.jp/report\\_pdf/rep\\_jgy\\_20190522.pdf](http://www.jbpi.or.jp/report_pdf/rep_jgy_20190522.pdf)) したり、広く消費者向けに各種告知を行ったり (<http://www.jbpi.or.jp/announce.php>) するなどの取り組みを行っている。また自転車交通事故が注目されるようになって民間の自転車保険も普及してきており、自治体によってはこれを義務化するところ

も出てきている。更に自転車活用促進法が 2017 年 5 月 1 日から施行

(<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/pdf/about.pdf>) され、自転車を総合的・計画的に活用することとなっている。

## (2) 自転車生産動態・輸出入(要覧 51 版 24~25 ページ)

前掲 20~23 ページの自転車の生産・出荷・輸出・輸入の年別推移について、2007 年から 2016 年までの 10 年間で抜き出し、併せて完成車台数については表示単位を 1,000 台単位から 1 台単位に詳細化させた表である。また 2016 年については、各々月別の数値も記載している。最も右寄りの国内向の欄は、自転車完成車について生産台数と輸入台数を加えた数値を国内向と定義して掲載している。これは、2007 年から 2016 年までの期間において、輸出は既に途上国向け中古車輸出とほぼ断定することができるためである。その国内向完成車数量であるが、2007 年の 1,074 万台弱から 2016 年には 779 万台弱にまで減少している。この期間中に 3 割近く減少したことが示されている。

### 3. 生産統計(要覧 51 版 26~37 ページ)

ここでは 2007 年から 2016 年までの 10 年間の生産状況を示しているが、既述の通り部品の生産統計の収集は 2005 年以降取りやめとなったため、完成車についてのみ示されている。尚、要覧 37 ページの表は、他団体の会員統計なので、ここでの説明は行わない。

#### (1) 完成自転車(要覧 51 版 27 ページ)

完成車全体の生産・出荷・在庫・月平均生産台数が示されている。生産台数はこの期間中には既に底這い状態となっている。生産金額は生産コスト、消費者志向、為替等の要因により増加傾向が示されている。

出荷は既述の通り完成車を生産している生産動態統計調査対象事業所が出荷した台数や金額であり、生産企業が輸入したものが含まれている。出荷台数は減少しており、この期間中に 361 万台強から 162 万台弱へと約 200 万台も減少し半分以下になってしまった。生産台数にはそれほど大きな変化がないため、生産企業の輸入事業に対する取り組みに変化があったことが窺われる。出荷金額は出荷台数の大幅な減少にもかかわらず増加を示しており、この期間中に出荷平均単価は 3 倍近く上昇したことになる。

(年末)在庫台数は 2007 年から 2013 年まで 20 万台強で推移していたものが、2014 年以降は 15 万台前後となっている。

月別の生産・出荷・在庫状況が表の下半分に示されているが、生産台数にはそれほど大きな変化がないものの、出荷台数は 3 月を中心に多くなっており、需要に合わせた出荷が行われていることが見て取れる。また在庫台数は冬場に多くなっており、この間に在庫を積み増し、春の需要期に備えられていることが示されている。

#### (2) 車種別生産実績(要覧 51 版 28 ページ)

2007 年から 2016 年までの 10 年間の完成車の生産台数について車種別に見た表であり、要覧 51 版 12 ページの「完成車の車種別生産台数の推移」を詳細に示したものと見える。この期間を通じ、「軽快車」と、少しわかりにくい「その他」が減少し、「電動アシスト車」が増加している様子が示されている。既述の通り、生産台数は 2007 年には 100 万台強の水準にまで減ってしまっていたので、このグラフの範囲内ではすでに底這い状態が示されている。2011 年から車種区分が変更され、それまでの「ミニサイクル」、「子供車及び幼児車」、「マウンテンバイク」、「その他(特殊車)」の四つが「その他」に統合された事も前述した通りである。尚、2011 年に、「その他」に統合される以前の「子供車及び幼児車」、「マウンテンバイク」及び「特殊車」は 2007 年から 2010 年の期間中 2009 年の生産台数が最も大きかった一方、「ミニサイクル」はこの期間中 2007 年が最大となっていた。統合後は一貫して減少している。また、表の下半分の 2016 年の月別の生産台数実績を見ると、「軽快車」は秋から冬にかけて生産台数が増える一方で、「その他」は春から夏にかけて比較的生産台数が多くなり、「電動アシスト車」は季節による変化はあまりないことがわかる。

#### (3) 車種別生産比率(数量)(要覧 51 版 29 ページ)

要覧 51 版 28 ページに示した年毎の車種別生産台数実績について、その車種別台数割合の推移を示したものである。「軽快車」と「その他」の台数割合が減少し、「電動アシスト車」の台数割合が増加したことがわかる。

**(4) 車種別生産指数(数量)(要覧 51 版 29 ページ)**

やはり要覧 51 版 28 ページに示した年毎の車種別生産台数実績について、2010 年を 100 として、その前後の推移を指数で示したものである。「軽快車」と「その他」が減少し、「電動アシスト車」が増加したことがこの表からもわかる。

**(5) 車種別生産実績(金額)(要覧 51 版 30 ページ)**

2007 年から 2016 年までの 10 年間の完成車の生産金額について車種別に見た表である。この期間を通じ「軽快車」の生産金額は 2010 年に最高となった。生産台数は減少の一途をたどったので、金額の動きはこれとは異なっていたことになる。一方、「電動アシスト車」の生産金額はこの期間を通じ概ね順調に増加した。2011 年に「その他」に統合される以前の「子供車及び幼児車」は 2007 年から 2010 年の期間中 2009 年の金額が最も大きかった一方、「ミニサイクル」はこの期間中 2008 年が最大で、「マウンテンバイク」と「特殊車」はこれが 2010 年に最大となるなど車種により状況は異なっていた。統合後は 2015 年までは大きな変化はなかったが 2016 年に比較的大きく減少した。更に、表の下半分の 2016 年の月別の生産金額実績を見ると、「軽快車」は秋から冬にかけて生産金額が増え、春から夏にかけて生産金額が減るが、その季節変化の度合いは台数の変化より顕著である。秋から冬にかけて比較的高価な「軽快車」を生産し、春から夏にかけては比較的安価な「軽快車」を生産しているという事のようなのである。

**(6) 車種別生産比率(金額)(要覧 51 版 31 ページ)**

要覧 51 版 30 ページに示した年毎の車種別生産金額実績について、その車種別金額割合の推移を示したものである。「軽快車」及び「その他」の金額割合が減少し、「電動アシスト車」の金額割合は増加している。

**(7) 車種別生産指数(金額)(要覧 51 版 31 ページ)**

やはり要覧 51 版 30 ページに示した年毎の車種別生産金額実績について、2010 年を 100 として、その前後の推移を指数で示したものである。「軽快車」は 2010 年がピークである一方で「電動アシスト車」はほぼ一貫して増加、「その他」に統合される以前の「子供車及び幼児車」、「マウンテンバイク」及び「特殊車」は増加傾向、「ミニサイクル」は減少傾向にあった。統合後は減少傾向にある中、2014 年と 2015 年には若干持ち直しを示したものの、2016 年に比較的大きく減少したことがわかる。

**(8) 軽快車(要覧 51 版 32 ページ)**

「軽快車」の 2007 年から 2016 年までの生産・出荷・在庫状況の推移を示した表である。生産状況については、要覧 51 版 28 ページから 31 ページにかけて説明した通りである。出荷台数については、2007 年の 244 万台強から 2016 年の 68 万台強まで減少しており、生産台数の減少幅より大きく減少した。生産企業の輸入事業



に対する取り組みに変化があったことが窺われることは既述の通りである。また要覧 51 版 13 ページのところで述べた通り、2009 年、2012 年、2013 年と明らかな段落ちも見られる。出荷金額は 2012 年まではあまり大きな変化は見られなかったが、2013 年に大きく減少した。(年末)在庫台数は 2013 年までは 14 万台程度、2014 年以降は 8 万台から 9 万台程度の水準となっている。表の下半分の月別の推移であるが、生産については 30 ページのところで説明した通り。出荷については需要期に合わせた出荷が行われていることが示されている。在庫台数も需要期に備え冬場に手厚くするなどの動きが現れている。

**(9) 電動アシスト車(要覧 51 版 33 ページ)**

「電動アシスト車」の 2007 年から 2016 年までの生産・出荷・在庫状況の推移を示した表である。生産状況については、やはり要覧 51 版 28 ページから 31 ページにかけて説明した通りである。出荷についてであるが、「軽快車」の場合と異なり台数・金額とも生産との差が少ない。これはこの期間を通じ「電動アシスト車」生産企業の輸入が少なかったためと考えられる。(年末)在庫台数は、この期間を通じ概ね増加傾向にあった。表の下半分の月別の推移であるが、生産・出荷・在庫共に季節変動がそれほど大きくなく、これが「電動アシスト車」の特徴のようである。

**(10) その他(要覧 51 版 34 ページ)**

「その他」の 2007 年から 2016 年までの生産状況の推移を示した表である。28 ページ及び 30 ページのところで説明した通りである。

**(11) その他(要覧 51 版 35 ページ)**

「その他」の 2007 年から 2016 年までの出荷状況の推移を示した表である。2011 年に「その他」に統合される以前の「子供車及び幼児車」は 2007 年から 2010 年の期間中 2008 年の出荷台数が最も大きかった一方、「ミニサイクル」、「マウンテンバイク」及び「特殊車」は、この期間中 2007 年の出荷台数が最大であった。統合後の出荷台数は一貫して減少している。また、2011 年に「その他」に統合される以前の出荷金額を見ると、「子供車及び幼児車」は 2007 年から 2010 年の期間中 2008 年の出荷金額が最も大きかった一方、「ミニサイクル」と「マウンテンバイク」は 2007 年の出荷金額が最高であったほか、「特殊車」は 2010 年の出荷金額が最大となっていた。統合後の「その他」の出荷金額は 2011 年から 2014 年まで減少、その後は若干持ち直している。表の下半分の 2016 年の月別の出荷状況を見ると、台数・金額とも春に多くなっていることがわかる。

**(12) その他(要覧 51 版 36 ページ)**

「その他」の 2007 年から 2016 年までの(年末)在庫台数の推移を示した表である。2011 年に「その他」に統合される以前の「子供車及び幼児車」は 2007 年から 2010 年の期間中 2008 年の(年末)在庫台数が最も大きかったが、年毎の差はそれほど大きくない。一方、「ミニサイクル」のこの期間中の(年末)在庫台数は 2007 年が最大で 2010 年にかけて一貫して減少していた。「マウンテンバイク」のこの期間中の(年末)在庫台数は 2010 年が最大であったが、2007 年から 2010 年にかけて少し

ずつ増加を続けていた。「特殊車」のこの期間中の(年末)在庫台数は2010年が最大であった。統合後の在庫台数は減少傾向にある。表の下半分の月別の在庫台数の推移をみると、春にかけて比較的大きくなっており、その他の月にはそれほど大きな変化は見られないことがわかる。

#### 4. 貿易統計(輸出)(要覧 51 版 38~57 ページ)

ここでは2010年から2016年までの7年間の輸出状況と2016年の輸出実績の詳細が示されている。尚、要覧 51 版 53~57 ページの輸出相手国・地域別実績については説明を要さないと思われるので、説明は省略する。

##### (1) 完成車及び部品・付属品輸出実績(要覧 51 版 40~41 ページ)

まず、完成車輸出についてであるが、この期間中の完成車輸出は途上国向けの中古自転車輸出である。2010年の240万台弱、32億円弱から、若干の増減を経ながら2016年の316万台強、54億円弱へと増加した。月別の変動は顕著とは言えない。

次に部品輸出であるが、2010年の810億円強から2016年の1,165億円弱へと増加した。この間、2010年から2013年まではほぼ横ばい、2014年、2015年と増加し、2016年は対前年比減少という経緯をたどっている。月別の変化については、特徴と言えるほどのものは特に見られない。

合計金額は、完成車輸出金額と部品輸出金額の合計であるが、完成車輸出金額に比べ部品輸出金額が大きいため、部品輸出金額と同様の傾向となっている。

更に付属品として、まずタイヤの輸出実績が示されている。この期間を通じ大きな変化は見られず2010年も2016年も4億円弱であるが、2012年は3億円強、2015年は4億2,600万円が記録されている。2016年の月別輸出実績を見ると3月が多く、6月が少なくなっている。

付属品の二つ目としてチューブの輸出実績が示されている。輸出は僅かで、2010年が618万円弱、2016年は360万円弱でこの期間中の最低、2011年にこの期間中の最高である1,538万円弱が記録されている。2016年の月別輸出実績を見ると、輸出が僅かなので、月別実績がゼロの月が半分を占めている。

最後に付属品の三つ目として、ダイナモランプ等が示されている。2010年の輸出実績は7億5,132万円、2016年が4億1,360万円強と減少傾向にあるが、この間2010年から2013年まで4年連続で減少し、2013年の輸出実績は3億1,447万円強を記録した。その後若干持ち直し2016年に至っている。2016年の月別輸出実績を見ると2月が特に少なかったことが示されている。

完成車輸出金額、部品輸出金額、付属品3品目の輸出金額の合計を示した総計金額が一番右に示されているが、部品輸出金額の割合が大きいため、部品輸出金額と同様な傾向が示されている。即ち、2010年の853億円強から2016年の1,227億円弱へと増加したが、この間、2010年から2013年まではほぼ横ばい、2014年、

2015年と増加し、2016年は対前年比減少という経緯であった。月別の変化については、やはり特徴と言えるほどのものは見受けられない。

## (2) 部品別輸出実績(要覧51版42~43ページ)

要覧51版40ページ記載の部品輸出金額について、部品別の内訳を示した表である。

まずフレーム・前ホーク・部分品の輸出実績であるが、2010年の4億円強から2016年の1億円弱へと推移したが、この間、2011年に5億2,700万円強、2013年に4億5,000万円強を記録した後、2015年に1億2,800万円弱、そして2016年の1億円割れという経緯をたどっている。また2016年の月別輸出実績には、月により大きな変動が示されている。

次にリム及びスポークの輸出実績であるが、2010年の2,700万円強から2016年の4,400万円強へと推移したが、この間、2014年に1億8,000万円強、2015年に1億2,200万円強を記録し変動が大きくなっている。やはり月別輸出実績には、月により大きな変動が示されている。

3番目にハブの輸出実績が示されている。2010年は6億2,700万円強、2016年は6億6,700万円強と、この二つの年の間には大きな変化がない。しかしこの間、2013年に2億5,100万円強にまで減少しており、この期間を通じ安定していたわけではない。2016年の月別輸出実績を見ると、やはり月により大きな変動が示されている。

4番目にフリーホイールの輸出実績であるが、2010年の20億円強から2016年の87億円強へと推移した。この間、一貫して増加している。2016年の月別輸出実績を見ると、2月から5月が比較的少なかったことが示されている。

5番目にブレーキ・部分品の輸出実績であるが、2010年の148億円強から2016年の245億円弱へと増加した。この間、2010年から2013年までは横ばい、2014年から増加し、2015年には276億円弱を記録した後、2016年は対前年比減少という推移が示されている。2016年の月別輸出実績を見ると、月によりあまり大きな変化は見られないことがわかる。

6番目にサドルの輸出実績であるが、あまり多くはない。2010年の447万円弱から2016年の590万円弱へと推移したが、この間、2015年に1,000万円強を記録している。2016年の月別輸出実績を見ると、輸出が僅かなので、月別実績がゼロの月があることがわかる。

7番目にペダル等の中のペダルの輸出実績である。2010年の8億7,000万円強から2016年の16億円強へと増加したが、この期間中安定的に増加したわけではなく、2011年には14億3,400万円強、2012年には10億円割れ、2015年には19億円強、そして2016年の16億円強という経緯をたどっている。また2016年の月別輸出実績には、月により大きな変動が示されている。

8番目にペダル等の中のその他の輸出実績である。2010年の134億円弱から

2016年の166億円強へと増加したが、この間、2013年にかけて減少し120億円弱を記録した後、2014年から増加に転じ、2015年に187億円弱、そして2016年は対前年比減少という経緯をたどっている。また2016年の月別輸出実績には、月による大きな変動は示されていない。

9番目にディレーラの輸出実績である。2010年の156億円強から2016年の222億円弱へと増加したが、比較的順調な増加傾向の中、2013年と2016年は対前年比減少が示されている。また2016年の月別輸出実績には、月による相応の変動が示されている。

10番目にチェーンの輸出実績である。2010年の41億円弱から2016年の50億円弱へと増加したが、この推移の中で2012年と2013年は40億円を割る実績が示されている。また2016年の月別輸出実績には、10月が少なく6月が多かったことが示されている。

最後にその他の輸出実績である。2010年の291億円強から2016年の371億円弱へと増加した。この間、2010年から2012年までは横ばい、2013年に減少した後2014年から増加し、2015年には420億円強を記録した後、2016年は対前年比減少という推移が示されている。2016年の月別輸出実績を見ると、月によりあまり大きな変化は見られないことがわかる。

一番右側の合計金額は要覧40ページに示された合計金額と同一である。

### (3) 平成28年(1~12月)国・地域別完成車及び部品輸出実績(要覧51版44~52ページ)

2016年(1~12月)の自転車製品全体の輸出について、各々の製品の輸出先について国・地域別に示した表である。要覧51版40~41ページに示した2016年の輸出実績を輸出先別に示した表と言ってよい。

まず完成車輸出であるが、前述の通りこれらは中古車輸出の為、途上国向けがほぼ全てである。カンボジア、ミャンマー、アフガニスタン、イラク、ガーナ、タンザニア向けなどが特に多い。

それ以外の、部品・タイヤ・チューブ・ダイナモランプ等の輸出先は、仕向地に完成車製造拠点があるところ、或いは高級自転車関連の補修需要があるところが多くなっている。

## 5. 貿易統計(輸入)(要覧51版59~79ページ)

ここでは2010年から2016年までの7年間の輸入状況と2016年の輸入実績の詳細が示されている。尚、要覧51版74~78ページの輸入相手国・地域別実績については説明を要さないとと思われるので、説明は省略する。また要覧51版79ページの8711.90.000に関しては、その後8711.60.000という電動アシスト自転車が含まれる新しい関税区分が設けられたので、ここでの説明は行わない。

### (1) 完成車及び部品・付属品輸入実績(要覧51版60~61ページ)

まず、完成車輸入についてである。この期間中の完成車輸入台数は2010年の840万台強から2016年の685万台弱へと減少した。この間、2011年の東日本大震

災の年には約 945 万台と急増したものの、その後は一貫して減少し、2016 年に至っている。完成車輸入金額は 2010 年の 649 億円弱から 2015 年の 933 億円強へと、2012 年の若干の減少を除き、ほぼ一貫して増加した後、2016 年には対前年比減少し 765 億円強となった。2016 年の月別の変動を見ると 2 月と 3 月が多くなっている。

次に部品輸入であるが、2010 年の 148 億円強から 2016 年の 219 億円強へと増加したが、2015 年までは一貫して増加し 260 億円弱となった後、2016 年には対前年比減少となっている。2016 年の月別の変化については、特徴と言えるほどのものは特に見られない。

合計金額は、完成車輸入金額と部品輸入金額の合計であるが、完成車輸入金額が部品輸入に比べ大きいいため、完成車輸入金額と同様の傾向となっている。

更に付属品として、まずタイヤの輸入実績が示されている。2010 年には 23 億円弱であったものが 2016 年には 28 億円強となっているが、この間 2012 年の若干の減少を除き、2015 年まで継続的に増加し 34 億円強となった後、2016 年には対前年比減少という推移を示している。2016 年の月別輸入実績金額の変化を見ると、月別の大きな動きは見られない。

付属品の二つ目としてチューブの輸入実績が示されている。2010 年の 12 億円弱から 2016 年の 13 億円弱へと若干の増減を伴いながら推移した。2016 年の月別輸入実績を見ると、4 月・7 月・9 月・10 月が少なかった事がわかる。

最後に付属品の三つ目として、ダイナモランプ等が示されている。2010 年の輸入実績は 20 億円弱、これが 2016 年には 27 億円強となったが、この間、2012 年の若干の減少を除き 2015 年まで継続的に増加し 32 億 7,000 万円弱となった後、2016 年は対前年比減少という推移を経ている。2016 年の月別輸入実績を見ると 5 月が特に多かったことが示されている。

完成車輸入金額、部品輸入金額、付属品 3 品目の輸入金額の合計を示した総計金額が一番右に示されているが、完成車輸入金額の割合が大きいいため、完成車輸入金額と同様な傾向が示されている。即ち、2010 年の 851 億円強から 2015 年の 1,275 億円強へと、2012 年の若干の減少を除き、ほぼ一貫して増加した後、2016 年には対前年比減少し 1,053 億円強となっている。月別の変動を見ると 1 月から 3 月が多くなっている。

## (2) 完成車の車種別輸入実績(要覧 51 版 62~63 ページ)

ここでは完成車の車種別の輸入実績について、2010 年から 2016 年までの 7 年間の推移と 2016 年の月別の輸入実績を示している。

まず、「マウンテンバイク」の輸入実績についてであるが、2010 年の輸入台数は 22 万 5,000 台強であった。これが 2012 年の 32 万 5,000 台強まで増加した後、2013 年から 2015 年まで 22 万台前後で推移し、2016 年には 17 万 7,000 台弱となった。輸入金額は 2010 年には 43 億円強であったが、これが 2012 年の 57 億円強

まで増加し、2013年・2014年には46億～47億円程度となった後、2015年に再び55億円強に増加、そして2016年には36億円強となった。2016年の月別の輸入実績の変化はあまり顕著ではない。

次に「ミニサイクル」の輸入実績であるが、2010年の輸入台数は12万4,000台強であったが、これが2012年・2013年には10万台以下に減少し、その後増加に転じ2016年には15万8,000台弱となっている。輸入金額は2010年には12億円強であったが、2012年には10億円を割り、その後増加に転じ2016年には21億円強となっている。2016年の月別の輸入状況を見ると、2月・3月が多かったほか、12月が特に少なかった事がわかる。

続いて「幼児車」の輸入実績である。2010年の「幼児車」の輸入台数は約61万3,000台であった。これが2012年の69万2,000台強まで増加した後、2013年・2014年は58万台程度、2015年には約52万台となり、2016年の54万台弱という推移を経ている。輸入金額は2010年には30億円強であった。これが2014年の40億円強まで継続的に増加した後、2015年に対前年比僅かに減少し、2016年は37億円弱となっている。2016年の月別の輸入状況を見ると、3月・4月が多かった事がわかる。

更に「子供車」の輸入実績である。2010年の「子供車」の輸入台数は213万台強であったが、2012年まで200万台を超える水準が続いた後、2015年には167万台強まで減少し、2016年には約169万台となっている。輸入金額は2010年には140億円弱だったものが、若干の増減を伴いながら2015年には176億円弱まで増加した。2016年には対前年比で比較的大きく減少し148億円強となっている。2016年の月別の輸入状況を見ると、やはり3月・4月が多かった事がわかる。

一方「軽快車」の輸入実績について見てみると、2010年の「軽快車」の輸入台数は353万台弱であった。2011年の東日本大震災の年に361万台弱に増加した後、一貫して減少し2016年には213万台弱となっている。輸入金額は2010年には235億円弱であったが、やはり2011年の東日本大震災の年にはこれが248億円強に増加した。その後2012年には224億円強に減少したものの、2013年から2015年にかけて250億円前後を維持した。この間、「軽快車」の輸入台数は減少しているにも拘らず輸入金額はそれに比例して減少しなかった訳で、前述の通り、これは生産国における生産コストの上昇、我が国消費者の品質意識の向上、為替水準の変化等の要因を反映したためと思われる。2016年の輸入金額は193億円強であった。月別の輸入状況を見ると、2016年は2月・3月が多かった事がわかる。

また「その他」の輸入実績を見てみると、2010年の輸入台数は178万台弱であった。やはり東日本大震災の年である2011年に240万台弱へと大きく増加した後、2012年から2016年まで210万台から220万台程度の水準で推移している。輸入金額は2010年には188億円弱であったが、これが2015年の399億円弱まで増加し、2016年には330億円弱となっている。2016年の月別の輸入状況を見ると、

やはり2月・3月が多かった事がわかる。

最後に完成車合計について見てみると、2010年の完成車全体の輸入台数は約840万台であった。これが2011年の東日本大震災の年に約945万台に増加した後、減少に転じ、2016年まで一貫して減少した結果685万台弱となった。完成車全体の輸入金額は2010年には649億円弱であったものが、やはり2011年の東日本大震災の年に745億円強に増加した。2012年に一旦減少した後、増加に転じ2015年には933億円強を記録した。2016年の完成車全体の輸入金額は765億円強であった。この間、輸入台数の推移と輸入金額の推移が合致しないのは、生産国における生産コストの上昇、我が国消費者の品質意識の向上、為替水準の変化等の要因から自転車車価格が上昇した為であると考えられるのは前述の通りである。2016年の月別の輸入状況を見ると、2月・3月が多かった事がわかる。

### (3) 平成28年完成車の車種別国・地域別輸入実績(要覧51版64～67ページ)

2016年の完成車の車種別の国・地域別輸入状況を示した表である。2016年の完成車総輸入台数の96.6%、完成車総輸入金額の83.4%という圧倒的シェアを中華人民共和国が占め、次いで2016年完成車総輸入台数の3.1%、完成車総輸入金額の14.8%を台湾が占めている。これら二つで総輸入台数の99.7%、総輸入金額の98.2%を占めている。

### (4) 部品別輸入実績(要覧51版68～69ページ)

要覧51版60ページ記載の部品輸入金額について、部品別の内訳を示した表である。

まずフレーム・前ホーク及びこれら部分品の輸入実績であるが、2010年の32億8,000万円弱から2015年の54億6,000万円強まで継続的に増加した後、2016年には約46億円となった。2016年の月別輸入実績を見ると、1月が多かったことが示されている。

次にリム及びスポークの輸入実績であるが、2010年の9億7,000万円強から2016年の10億4,300万円強へと推移したが、この間、2012年の8億5,700万円強から2015年の12億3,300万円弱の範囲の中で推移していた。2016年の月別輸入実績には、3月が少なかった事が示されている。

3番目にハブ・フリーホイールの輸入実績が示されている。2010年は6億6,300万円弱だったのが、2015年の22億7,600万円弱まで継続的に増加した後、2016年には約19億円となっている。2016年の月別輸入実績を見ると、10月が少なかった事がわかる。

4番目にブレーキ・部分品の輸入実績であるが、2010年の約13億円から2015年の25億4,000万円強までやはり継続的に増加した後、2016年には21億2,000万円弱へと推移した。2016年の月別輸入実績を見ると、月別の動きはあまり大きくないようである。

5番目にサドルの輸入実績であるが、2010年の7億3,800万円弱から2016年の

8億7,000万円弱へと推移したが、この間2010年から2012年までは横ばい、その後2015年にかけて増加し、2015年には11億4,500万円弱を記録している。2016年の月別輸入実績を見ると、9月が若干少なかったように見受けられる。

6番目にペダル・ギヤクランク及びこれらの部分品の輸入実績であるが、2010年の13億3,000万円強から2016年の14億7,000万円強へと推移したが、この間2012年の約11億6,000万円強から、2015年の約19億8,000万円の範囲内で推移している。2016年の月別輸入実績を見ると、9月が若干少なく、1月・2月が多かったように見受けられる。

最後にその他の輸入実績である。2010年の65億3,000万円弱から2015年の113億5,600万円弱まで継続的に増加した後、2016年には99億2,400万円強となった。また2016年の月別輸入実績からは、あまり大きな月別の変動は示されていない。

一番右側の合計金額は要覧60ページに示された合計金額と同一である。

**(5) 平成28年(1～12月)国・地域別完成車及び部品輸入実績(要覧51版70～73ページ)**

2016年(1～12月)の自転車製品全体の輸入について、各々の製品の仕入れ先について国・地域別に示した表である。要覧51版60～61ページに示した2016年の輸入実績を仕入れ先別に示した表と言ってよい。

まず完成車輸入であるが、前述の通り中華人民共和国と台湾の二つで総輸入台数の99.7%、総輸入金額の98.2%を占めている。

それ以外の、部品・タイヤ・チューブ・ダイナモランプ等の仕入れ先は、相手方に各々の製造拠点があるところからの輸入が多くなっている。

以 上