

さまざま、一九二七年頃にはアメリカの全世帯の七五パーセントにまで自動車普及しています。その結果、自転車は広い広いアメリカの中での交通手段としての地位を失い、遊びやスポーツの道具として位置づけられたのです。

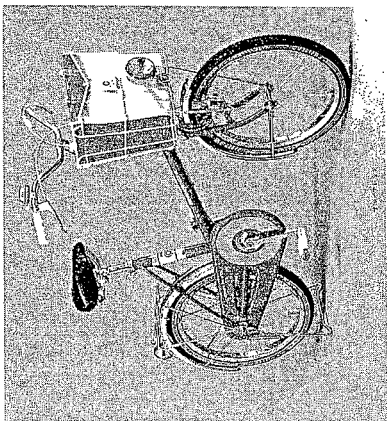
一方、日本における自転車の利用は荷物の運搬という実用目的が中心でした。しかし、昭和二〇年代の末頃から徐々に自動車産業が復活し、いずれアメリカなみのモータリゼーションの時代が来ることが予想されました。その時には自転車業界はアメリカ型の自転車つまりレジャー・スポーツ用途の自転車でしか生き残れません。そのような状況の中で株式会社シマノがアメリカに進出したのは、早くアメリカへ進出することで販路を獲得し、同時にそうすることによって日本の未来の市場に対応できることになると考えたからです。こうして堺の二社はアメリカへ進出し、一九七〇年代のアメリカにおける大自転車ブームによって大きな飛躍の時を迎えます。

アメリカは一九五〇年代から一九六〇年代にかけて世界でも進んだモータリゼーションの時代を迎えました。人々は肉食を嗜好し、どこへ行くのも自動車に乗って移動していました。脂肪分の多い食事と運動不足により結果としてコレステロールがたまり高血圧で心臓病が増えます。当時、アイゼンハワー大統領の心臓病を治したダウドリー・ホワイト博士は薬を飲むより自転車に乗ることを強くすすめました。また、自動車利用の増加で発生した公害問題に対しラルフ・ネーダーといった社会運動家の公害反対運動が起こり、アメリカ人の意識が変わってゆきました。自転車の世界でも、一九七一年にカルフォルニアのサンタバーバラに住むケン・コルスバン氏が「バイコロジー運動」（バイシクルとエコロジーの合成語）を提唱し、公害を防ぐために自転車の有効利用を訴えました。こうして一九六〇年代後半からアメリカで自転車の爆発的ブームが起き、アメリカにおけ

る自転車の生産は一九七〇年代になって倍増し、一千万台を超えています。この一千万台のスポーツ車市場に部品を供給することで、堺の二社のみならず堺の自転車産業は大いに発展することになるのです。

一方、日本国内においては、昭和三九年（一九六四年）の東京オリンピックを機にスポーツ用途の自転車の研究がすすみ、静かなサイクリングのブームが起きていたのです。各社がこうしたスポーツ車の研究を積み重ねて技術力を備えていたことがアメリカ輸出に対応できた要因になっています。

また、高度経済成長時代に入り、都市への人口の流入が急増し、郊外に家が建ちました。泉北ニュータウンもこの頃建設が始まりました。そうしますと、近くにお店がなく、駅まで歩くには遠すぎるということで、女性は今までのように歩いて用事を済ますことが出来ず、自転車が必要になりました。しかし、従来の自転車は男性用に作られており女性にとっては大きすぎたわけです。

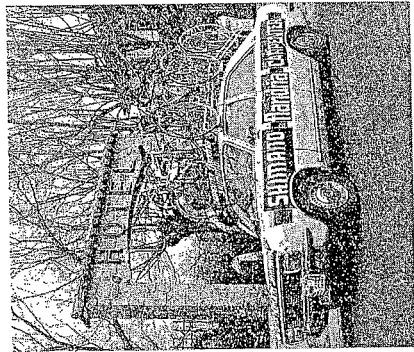
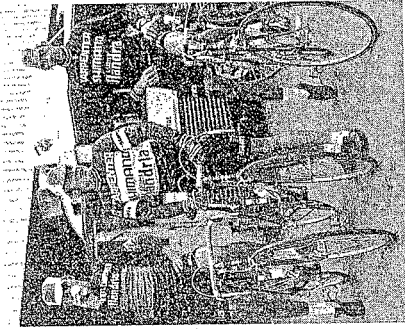


ミニサイクル

その頃、ヨーロッパでは折りたたみ用の車輪の小さい自転車が流行して、それを日本風アレンジしたのが、いわゆるミニサイクルでした。ミニサイクルは当初、一家に一台あれば誰でも乗れる兼用車として受け入れられ、やがて主婦の足として欠かせないものになったのです。それまで、自転車にほとんど乗らなかった女性が乗るようになりますと、自転車がたくさん売れます。但し、主婦の感覚で価格には厳しい目で見ます。堺の自転車産業は狭い街中に生産施設が集中しているメリットを活かし、大手メーカーに比べ安いコストで大量にしかもフレキシブルに作る事ができたので、大きな発

展を遂げました。

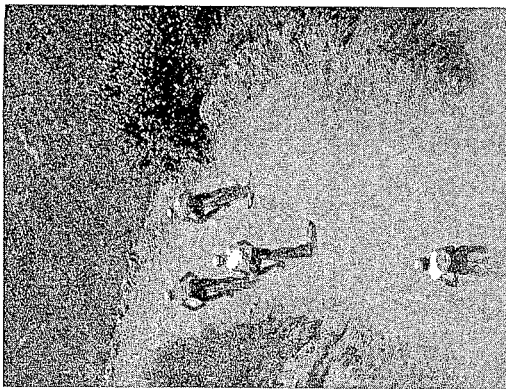
ところが、こうした発展も昭和四八年（一九七三年）の第一次オイルショックで打撃を受けます。オイルショックは自転車という石油に頼らない乗り物は有利かと思われましたが、不況が進行することで自転車も売れない状況になったのです。



シマノフランドリドリチーム

この一九七〇年代は自転車業界にとって大変重要だったと言えます。アメリカの自転車ブーム、ヨーロッパへの進出そしてアメリカでのマウンテンバイクの誕生です。

アメリカで成功を取めた株式会社シマノは昭和四七年（一九七二年）にドイツのデュッセルドルフに販売会社を設立します。ヨーロッパは自転車が生まれた所でもあり、多くの自転車メーカーと部品メーカーがしのぎを削る保守的な所です。また自転車のレースが盛んで、ツール・ド・フランスといった夏にフランスを一周する四千キロ、二十日間のレースはフランス中が熱狂する一大スポーツイベントとなっています。ヨーロッパで品質を認めてもらい、ネームバリューを上げるにはレースに参戦し、高い評価を得ることが大事だと判断し、シマノはレース部品を開発し、昭和四八年（一九七三年）のプロレースに参戦します。実はその時、私はプロチームと共に一シーズンの九ヶ月間ヨーロッパのレースにメカニックと



ファイヤードロードを走るマウンテンバイク

して参加した経験を持っています。その時、チームは良い成績を残したので、イメージ向上に貢献できたと思います。しかし、老舗のメーカーのお膝元であるフランスやイタリア等の壁は高く、決して業績は順調とは言えませんでした。

一方、アメリカでは一九七〇年代中頃に変わった遊びが始まりました。リヤカーのタイヤのように太いタイヤを装備した自転車で山火事の時に消火するためのファイヤードロードという道走って下る男達

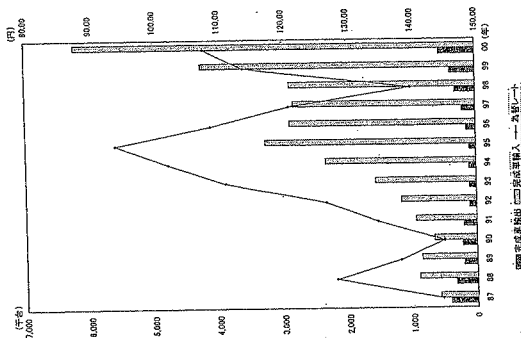
が現れたのです。その中の一人が下るだけでは面白くないと、一五段の变速ギアと強力なブレーキを装備して山の中を自由に走れるように改造した自転車をつくったのです。この自転車はマウンテンバイクと呼ばれるようになります。

手作りのマウンテンバイクは一九七七〜一九七八年にかけて一〇台がつくられ、その内の一台が当自転車博物館に展示されています。やがて、一九八〇年代はじめアメリカでメーカーによって量産されるようになりますが、その部品を供給したのは株式会社シマノとマエダ工業株式会社の二社だったわけです。

山の中で走り易く作られたマウンテンバイクですが、一面コンクリートジャングルと呼ばれる都会においても歩道の段差のショックをやわらげて快適に走れると世界的に流行してゆきました。その手助けをしたのは誰もが扱いやすく快適に操作できる変速機やブレーキを供給した堺の自転車部

品メーカーだったのです。そして一九八〇年代中頃にマウンテンバイクはヨーロッパで大流行することになりました。そうするとヨーロッパのメーカーもマウンテンバイクをつくることになり、その部品はヨーロッパの部品メーカーは作っていないので界の二社から買うことになりました。こうしてヨーロッパの地にしっかりと販路を確保したのは一九八〇年代の後半でした。結果としてその販路を使ってマウンテンバイク以外の部品を売ることも可能になり、ロードレース用部品を一気にレースの盛んなフランスやイタリアにも供給してゆくことになりました。

平成二年（一九九〇年）頃にはマウンテンバイクのブームは日本にも来て一応ピークを迎えることとなります。実はマウンテンバイクは人件費が安く技術も高い台湾で作られ、アメリカやヨーロッパへ送られることが多かったのです。台湾がピークを越えたマウンテンバイクの次に目指したのはコストダウンのために中国本土への工場移転であり、新たなマーケットとして日本の軽快車にねらいを定めてきたのです。



完成車の輸出・輸入と為替レート  
(出展 自転車統計要覧)

自転車の輸入は平成三年（一九九一年）に初めて一〇〇万台を越え、平成五年（一九九三年）には一五〇万台、平成六年（一九九四年）には一三四万台、平成七年（一九九五年）には三七万台、平成八（一九九六）と平成一〇年（一九九八年）の三年間は三〇〇万台程でしたが、平成一一年（一九九九年）には四二六万台、平成一二年（二〇〇〇年）には六二三万台と急増

しました。

こうした一万円を下回る安い価格で売られる輸入自転車に対抗して界の自転車産業はコスト削減のために安いタイヤやサドルといった部品を海外から輸入し、中国に工場を建設する等、努力を重ねています。

しかし、価格よりも健康や環境保全のために自分が本当に納得できる良い自転車を買って長く使いたいという人に満足してもらえる自転車をつくり、輸入車と住み分けできるようになることが、一番望ましいことだと思います。

## 自転車の可能性

ここから、四番目の話として自転車の可能性についてお話したいと思います。

はじめに自転車の本当に素晴らしい特徴についてお話したいと思います。

私はいつも自転車の三大特徴はスポーツ、健康、環境保全だと申し上げています。まだまだあるのですが、たくさん言っても印象に残りませんので、三つに絞り込んでいるのです。

スポーツと言っても競技スポーツとか、生涯スポーツとか申しますが、まず競技の話から始めます。皆さんよく御存知の近代オリンピックは一八九六年にギリシャで始まりましたが、はじめから自転車競技は正式種目になっていました。種目としては競技場内を走るトラック競技と道路を走るロー