

今こそ



急増 110万台

“国産メーカー車 vs 輸入車”

主軸に市場急成長

進化するe-バイク・テクノロジー。電動アシスト自転車市場はエキサイティングな広がりを見せている
(写真は[FANTIC XF1 INTEGRA CARBON 160])

特集:進化する 電動アシスト自転車

Electric Assisted Bicycle

e-バイク・電動アシスト自転車が快走中だ。コロナ禍にあってなお、電気仕掛けの自転車は勢いを増し、市場は急拡大の様相を強めている。国内完成車メーカーの出荷台数が安定した成長を続ける一方、輸入車の販売攻勢が加速し、2020年はトータル約110万台の電動アシスト自転車が国内で販売された。前年比約15万台増の急成長だ。

高級・高機能路線のe-スポーツバイク、個性を強調したレジャーバイク、安全機能に注力した子乗せ自転車、機能と価格のバランスで勝負する日常ユースモデル——。各カテゴリーごとに多彩な製品が消費者に提示され、市場はまさに百花繚乱のにぎわいを見せている。シマノ、パナソニック、ポッシュによる高機能バッテリーユニットの提案も市場活性化の原動力だ。

2021年電動アシスト自転車は、さらなる技術革新をバックボーンとして新たな地平に突入する。e-バイク市場はドラスチックな地殻変動を視野に入れ、大胆にしてスリリングな動きを活発化させていくことは間違いない。

e-バイク

2020年電動アシスト自転車市場

まずは表①をご覧ください。

同表は一般社団法人自転車協会の会員をベースとした電動アシスト自転車の国内出荷状況を示したもので、電動アシスト自転車の荷動きが順調に伸びていることが一目瞭然だ。

2020年はコロナ禍に襲われ、今も社会経済の逼迫は続いているが、電動アシスト自転車の勢いは増している。新型コロナウイルスの震源地である中国がロックダウン状態になった3月こそ前年同月と比べて減少したものの、4月以降は挽回して11月までのトータルで前年を10%強上回っている。

12月の集計数字はまだ未発表だが(2月1日現在)、12月の数字を加算すれば2020年の出荷台数は前年比約110%の約80万台と見込まれる。この中で、日本のメーカーの年間生産台数は約61万台と推定され、残りの19万台が協会所属の会員が販売した輸入車だ。

自転車協会は周知のとおりヤマハ、パナソニック、ブリヂストンといった国内大手メーカーをはじめとする主力企業が加盟している組織で、日本国内の自転車ビジネス界で主導的な役割を果たしている。コロナ禍の厳しい社会環境の中、同協会の所属会員が推進する電動アシスト

輸入車は
前年比 **12万台増** の
50万台

【表①】2016～2020年の電動アシスト自転車 出荷 台数
(一般社団法人自転車協会会員ベース)

単位：数量＝台、金額＝千円

国内数量	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
1月	37,791	43,396	52,888	59,300	65,336
2月	46,343	52,695	55,890	61,578	74,013
3月	63,970	76,419	85,446	87,642	67,339
4月	50,198	55,601	69,221	66,084	70,843
5月	44,827	52,766	53,082	55,079	56,903
6月	46,752	53,347	48,104	47,674	71,031
7月	43,951	50,095	52,699	58,351	68,320
8月	37,412	42,855	48,050	55,049	55,098
9月	47,635	49,618	50,283	72,834	69,930
10月	45,984	45,508	52,833	54,214	65,462
11月	36,795	46,404	55,845	55,798	69,223
1-11月合計	501,658	568,704	624,341	673,603	733,498
12月	44,920	57,736	56,261	61,077	
1-12月合計	546,578	626,440	680,602	734,680	

自転車のビジネスが順調に推進されていることが表①で理解できる。

この自転車協会ベースの資料もさることながら、さらに注目すべきは一般財団法人自転車産業振興協会が取りまとめた表②の資料だ。この表②は経済産業省の生産動態統計と財務省の貿易統計をベースとして作成されたもので、2017年から2020年11月までの電動アシスト自転車の輸入状況を表示している。

同表は最近4年間に於ける電動アシスト自転車の月別輸入状況を示しているわけだが、まさに加速度的に数字が伸びていることがわかる。2017年は19万6414台だったが、2018年は32万1558台に跳ね上がり、2019年は38万3595台に急上昇している。2020年は11月までの数字しか示されていないが、それでも44万2985台をマークし、すでに前年を大きく上回っている。

自転車産業振興協会では「2020年の電動アシスト自転車輸入台数は50万台を突破する可能性が高い」（小鷹狩幸一常務）と見ているが、そうなれば昨年は前年を約12万台上回る電動アシスト自転車が日本に入ってきたことになる。輸入車の97%は中国車だ。

50万台の中の約19万台が自転車協会会員の輸入車と推定されるので、残る31万台が同協会に所属していない業者の輸入製品ということになる。さらに言えば、国内メーカーの2020年生産台数

が61万台弱と見込まれているので、輸入車の50万台をプラスすると実に1年間で約110万台強の電動アシスト自転車が入国したことになる。日本国内の市場に出荷された計算だ。

ちなみに2020年における日本の自転車総出荷台数は前年並みの約760万台で着地する見込みだが、そうした状況の中で電動アシスト自転車は前年比15万台前後の伸びを記録したことになる。コロナ禍にあつてなお、電動アシスト自転車の存在感が急速に強まったということだ。前述したとおり、輸入された電動アシスト自転車の97%が中国からの輸入車である。



電動アシスト自転車に乗って街中を駆け抜ける人が着実に増えている
(写真はヤマハのPAS CITY-X)

今こそ、**e-バイク**

【表②】2017～2020年の電動アシスト自転車**輸入**状況
(一般財団法人自転車産業振興協会提供)

単位：数量＝台、金額＝千円

区分	2017年数量	2017年金額	2018年数量	2018年金額	2019年数量	2019年金額	2020年数量	2020年金額
1月	15,400	573,413	27,427	1,041,630	30,945	1,211,510	47,769	1,729,754
2月	12,698	503,373	24,807	919,507	23,983	881,618	13,165	476,940
3月	13,252	634,634	16,634	683,654	28,454	1,191,867	22,238	1,007,740
4月	12,623	619,553	20,859	840,092	28,041	984,141	49,358	1,966,772
5月	17,761	710,567	31,852	1,283,149	30,482	990,547	48,091	2,062,123
6月	17,169	693,066	25,281	965,052	25,551	907,631	46,421	1,751,424
7月	12,790	447,596	30,630	1,229,564	35,245	1,287,174	38,665	1,447,973
8月	15,406	464,826	28,745	1,137,858	30,603	1,163,576	42,572	1,565,453
9月	11,705	384,027	28,011	1,034,648	32,791	1,173,539	43,967	1,434,366
10月	17,604	487,139	27,349	1,108,432	32,984	1,098,356	45,809	1,591,121
11月	27,673	923,152	35,324	1,316,782	42,648	1,538,907	44,930	1,748,603
12月	22,333	899,935	24,639	952,766	41,868	1,625,682		
合計	196,414	7,341,281	321,558	12,513,134	383,595	14,054,548	442,985	16,782,269

コロナ禍で自転車利用者が増加 特別給付金、地域振興券が電動自転車購入を促進

以上が数字から見た日本国内の電動アシスト自転車の販売動向だが、電動アシスト自転車は快調に販売台数を伸ばしているのは次のような要因が考えられる。

その第一に挙げられるのは、やはり電動アシスト自転車の機能的優位性に対する消費者の認識が一段と進んだということだろう。通勤・通学、買い物、レジャー、スポーツなど電動アシスト自転車を利用するユーザーの目的、用途はさまざまだが、ペダルを踏めばアシストパワーが働く電動アシスト自転車の評価が高まっていくのは当然と言える。

電動アシスト自転車に乗ったことがない人はまだまだ多いと言われているが、一度でも試乗すれば電動アシスト自転車購入への意欲が強まるのは自然の流れだろう。電動アシスト自転車の試乗会、試乗イベントの効果は着実に現れているようだ。小売店では電動アシスト自転車の試乗車を用意している店舗が多いが、こうした消費者サービスも電動アシスト自転車の販売促進には欠かせない要件と言えるよう。

電動アシスト自転車の快進撃を支える要素として見逃せないのは、自転車のニーズの高まりだ。新型コロナウイルス

は我々の生活を一変させ、経済活動を著しく疲弊させているが、コロナ禍が自転車市場にプラス効果をもたらしていることは確かだ。

密閉・密集・密接の3密を避け、移動手段を電車、バスから自転車に切り替える人が増えている。いわば自転車はそうしたライフスタイルが変化したことのお恵に預かっているわけで、その延長線上で電動アシスト自転車はクロスアツプされていると考えていいだろう。通勤・通学などの普段使いから休日のレジャー・スポーツまで電動アシスト自転車、eバイクの出番が広がっている。

コロナ禍に関連して言えば、10万円の特別定額給付金、緊急経済対策の地域振興券などを電動アシスト自転車の購入費用に充てた人も少なくないようだ。

「10万円前後の電動アシスト自転車ならば給付金にピッタリの金額だ。新たに自転車を買うならば、アシストパワーがある電動アシスト自転車にしよう」といった消費者心理が働いたようだ。

いずれにせよ、コロナ禍ではこれまであまり自転車に乗らなかった人が自転車走行に親しむといったケースが増えているはずで、そういった消費者にとっては

今こそ、 e-バイク



ヨーロッパではe-スポーツバイクの普及が急速に進んでいる



e-マウンテンバイクの魅力はオフロードでこそ実感できる(写真はヤマハのYPJ-MTPPro)

今こそ、**e-バイク**

魅力商品ひしめくe・スポーツバイク市場 新機能アピールする有力各社のフラッグシップモデル

電動アシスト自転車が格好のターゲットになったと思われる。ピアンキのロードバイクを輸入・販売しているサイクルヨーロッパジャパンは昨年、好調をキープした企業だが、売上

げを伸ばした原動力を担った商品は10万円以下のエントリークラスのスポーツ車だった。価格帯で言えば、他社が販売している電動アシスト自転車とラップしており、消費者の動向を象徴している。

自転車ビギナーにとつては10万円を越す価格帯の商品はハードルが高くなる。10万円以内の電動アシスト自転車の荷動きがよかったことは納得できる傾向と言えらるう。

ちなみにサイクルヨーロッパはヨーロッパでいち早くeバイクの製造・販売を手掛け、成功を収めた。日本法人も今年はeバイクのラインアップを拡充していく方針を固めている。

昨今、にわかに注目度を高めているeスポーツバイクの動向に目を転じてみよう。

ロードバイク、マウンテンバイクなどのスポーツ車は各ブランドともフラッグシップモデルを用意し、それらの看板モデルに注入された機能、技術力を消費者にアピールする。eスポーツバイクもまったく同じパターンで、サイクリストの購買意欲を刺激する魅力的な製品がラインアップされている。

電動アシスト自転車のパイオニアとして市場をリードしているヤマハはYPJシリーズに注力。フラッグシップモデルの「YAMAHA YPJ-MT Pro」は、トップチューブとダウンチューブの両方が左右2本で構成されるデュアル・ツイン・フレームを採用した先鋭モデル。2本のダウンチューブの間にバッテリーを

組み込み、大胆なフォルムを形成している。日本のeバイク市場を牽引する気概を感じさせる次世代志向の新型モデルだ。価格は66万円(税込)。

パナソニックサイクルテックはeマウンテンバイク「XMT-D2V」に注力。「XMT-D2」をマイナーチェンジした製品で、本格的な前後160mmのトラベル量を持つダブルサスペンションを搭載し、走行性能を高めている。内装2段変速を可能にしたダイレクトドライブユニットを搭載。価格は70万1800円(税込)。日本国内のeバイク市場はヤマハ、パナソニックが牽引役を務めているが、この分野では海外ブランドも負けてはいない。

メリダジャパンがカーボンフレームにシマノ STEPS E8080のドライブユニット・新型630Whインチャー

バッテリーを内蔵したハイエンドモデル「MERIDA eONE-SIXTY 10K」(税込121万円)で注目を集め、プロトがイタリアンテイストの「BENELLI TAGETE 27.5」(税込26万1800円)、スペシャライズドジャパンが独自開発のSL11モーターを採用した「Turbo Levo SL Expert Carbon」(税込86万9000円)、モーターリスト合同会社がドイツ・フロゼのドライブユニットを搭載した「FANTIC XFI INTEGRA CARBON」(税込96万8000円)を強力プッシュしている。

スコットジャパンのポッシュジェネレーション4ドライブユニット搭載モデル「SCOTT GENIUS eRIDE 2 JAPAN SPEC LIMITED」(税込70万1800円)、トレックジャパンのカーボンフレーム・フルサスモデル「TREK Rail」(税



小径車タイプの電動アシスト自転車は安定した需要を保持している(写真はエッジニティのALISTA)



eスポーツバイクは乗ってしないと魅力がわからない(写真はオギヤマサイクル主催のeバイク試乗会)

今こそ、 e-バイク

達86万9000円)、キャノンデールのボッシュG3アクティブラインプラスユニット採用「Quick Neo」(税込31万9000円)、ジャイアントがヤマハと共同開発したドライブユニット Sync Drive Proを搭載した「GIANT

TRANCE E+ Pro」(税込63万8000円)などもeスポーツバイク市場をにぎわしている。

BESV、ホダカ、イオンバイク、サイクルベースあさひ、丸石自転車、アキボウ、武田産業、カイホウジャパン、KOHAKU JAPAN、ホダカ、Xds Japan、エッジニティ、アサヒサイクル、デイトナも独自モデルを展開し、存在感を高めている。

海外の有力ブランドはeマウンテンバイクをフラッグシップモデルに掲げて注目度を高めているが、その一方でクロスバイクや小径車仕様のeバイクも着実に人気を高めている。

ブリヂストンサイクルのクロスバイク仕様車「E1e」(税込14万2780円)や小径車モデルとして仕上げたBESVの「VOTANI H3」(税込14万5200円)、BIANCHIの「LECO-EL」(税込30万5800円)、エッジニティの「ALISTA」(税込20万円)などは機能と価格訴求力のバランスを備えた商品だ。

eスポーツバイク、電動アシスト自転車市場に上市される商品ラインアップはさらに広がりを見せていくはずだが、その中であってシマノ、バーファン、ボッシュなどのバッテリーユニットメーカーの動向、製品展開も注目されることになる。

広がりを見せはじめたe-バイクライフ 地域経済の活性化にスポーツサイクルが貢献

e-スポーツバイクは走行フィールドの確保が重要なテーマだが、昨今ではスキー場のゲレンデがマウンテンバイクの走行フィールドとして開放されるケースが増えている。

自転車協会ではマウンテンバイクフィールド助成金制度を立ち上げ、地方自治体に助成金を出すかたちでスポーツバイクのフィールド確保を推進中だ。同制度を活用している地域・施設は現在30カ所を超えているが、これらの施設はe-マウンテンバイクの走行フィールドとしても活用できるわけで、そうしたケースが増えていくことは間違いない。

地方自治体やスキー場などの施設にとってはe-マウンテンバイク用のフィールドとしてスキー場などの施設を開放すれば集客、まちおこし、地域の経済活性化につながっていくメリットがある。マウンテンバイクフィールド助成金制度は注目すべき試みだ。

北海道・ニセコ町、岩手県八幡平市、福島県猪苗代町、長野県白馬高原、同県尾高原、群馬県前橋市、栃木県宇都宮市、茨城県つくば市、和歌山県熊野市、愛媛県今治市、高知県宿毛市、島根県益田市、大分県大分市、沖縄県那覇市など自転車

のイベント開催に積極的な自治体が加速的に増えている。

これらの自治体では地域特性、地形の特徴によってオンロード向き、オフロード向きの違いはあるが、共通しているのは健康的なまちづくりに注力し、サイクリストの来訪を歓迎していることだ。大自然と自転車の親和性は極めて高いものがある。サイクリストが自然環境の保護にしっかりと留意し、地域の人達と親密な交流をはかっていけば互いに得るところは大きいと違いない。そういう中からe-スポーツバイクの世界も大きな展望が開けていくはずだ。

e-スポーツバイクの世界も大きな展望が開けていくはずだ。e-スポーツバイクと地域活性化は共同戦線を張るに相応しいと言えるはずだ。

新型コロナウイルスは我々の仕事・生活の有り様を一変させたが、同時に自転車の有用性を改めて知らしめることになった。新たなライフスタイルが模索される中で自転車のニーズが確かなものであることを認識した人は多いだろう。

日常の生活、レジャー・スポーツシーン問わず、電動アシスト自転車、e-バイクの存在感は加速度的に高まっている。昨年、日本国内における電動アシスト自転車の出荷台数が約110万台を

数えたことは前述したとおりだが、この勢いはまだまだ続く。いや、むしろこれからが本番と言える。

年間150万

り、年間200万時代の到来時期もさほど遠くないはずだ。e-スポーツバイク、電動アシスト自転車が増えることは電気分野の今、我々が注力すべきことは電動アシスト自転車の利用形態、利用環境のグレードアップをはかっていくことだろう。その先にあるのは、便利で健康的なe-バイクライフだ。

電動スクーター、電動モビリティの動きも気になるところだが、昨年9月に日本電動モビリティ推進協会（鳴海禎造代表）が発足した。同協会は小型電動モビリティの在り方の提言や普及促進を実施していくとしており、今後の活動が注目される。

最後にひとこと。5月19・20日に東京・水道橋駅前の東京ドームシティ・プリズムホールで開催する「BICYCLE CITY EXPO 2021」は、電動アシスト自転車を中心とする電動モビリティと新たなライフスタイルの方向性を探る未来志向のイベントだ。時間の許す方々の来場を心よりお薦めしたい。

ともかくも、充実したe-バイクライフが広がっていくことを願ってやまない。

今こそ
e-バイク



スキー場のゲレンデはマウンテンバイクの走行に適している。e-マウンテンバイクのレースにも活用したいものだ(写真は2019年に福島県猪苗代町のスキー場で開催された自転車協会主催のMTBイベント)