

2011 年中国自転車・電動車産業概況

－最近増加傾向にある中・高級スポーツバイク－

財団法人自転車産業振興協会 国際業務部

今年の2月、中国の中・高級スポーツバイク市場を調査する機会を得たので報告します。

(備考:文中の人民元の日本円換算レートは13円/元、通貨ドルは米ドル)

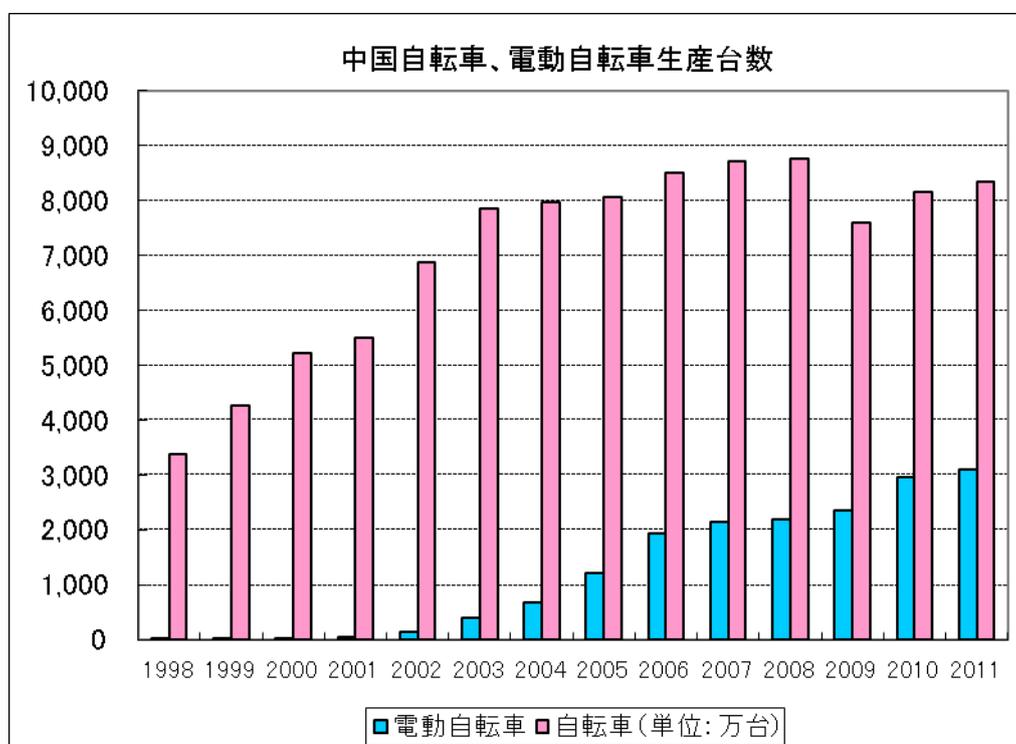
●自転車・電動自転車の全般的な状況

1. 生産状況

中国自転車協会(CBA)がまとめたところによると、2011年の自転車の生産は前年比2.3%増の8,345万台、電動自転車は前年比4.8%増3,096万台で、自転車と電動自転車を合わせて1億1,441万台となった。以下のグラフに示されているように電動自転車の伸びが小さくなったのは市場の飽和と規制によるものと見られている。

上記とは別に、国家統計局が「営業収益2千万元以上の自転車メーカー461社」に対して行った調査によると、2011年の生産台数は前年比1.7%増の6,001.5万台、生産金額は前年比19.1%増の584.9億元となった。

電動自転車については、同じく国家統計局が営業収益2千万元以上の電動自転車メーカー300社に対して行った調査によると、2011年の生産台数は前年比28.8%増の1,464.2万台、生産金額は前年比42.2%増の475.1億元となった。



(データ出所: CBA)

2. 輸出状況

<完成車輸出>

CBAによると、2011年は前年比4.2%減の5,572.2万台、金額では同11.2%増の29億米ドルとなった。従って、平均輸出単価は前年比16.1%高の52.0ドルと大きく上昇することとなった。

1年間の状況を遡ると、下半期は欧州の債務危機の影響で、需要が縮み低調となった。車種構成については、MTBのシェアが15.7%から15.3%に落ち、ロードバイクが若干ながら増加するという変化が起きた。

輸出先については、米国、韓国、イラン向けが減少し、特に米国向けが22.3%、台数にして400万台以上減少した。しかし、今回訪問した中・高級スポーツバイクメーカーの話によると、米国向けは減少していないということだった。事実だとすると、米国向け輸出減少の中心は恐らく低価格製品だと思われる。

一方、日本、ロシア、そしてマレーシアなどアセアン諸国向けは大幅に増加した。

<部品輸出>

CBAによると、2011年も引き続き増加した。金額は前年比15.8%増の21億米ドルとなった。香港、ブラジル、そしてインドネシア向け等が大幅に増加し、特にインドネシア向けは2年連続40%以上の増加を記録した。

<電動自転車輸出>

2011年は前年比3.8%増の60.7万台、金額にして同7.7%増の2.6億USドルで、平均輸出単価は同3.8%増の424.6億ドルだった。主要輸出国はドイツ、ベルギー、イタリアなどである。また、ベトナム、ブラジル向けの増加幅が大きく、台数がそれぞれ244.0%増、129.0%増だった。しかし、オランダ、日本、そして米国向け台数がそれぞれ31.9%、29.8%、26.5%減少し、電動自転車市場がなお不安定であることを示している。このほか、オランダと米国の平均輸出単価がそれぞれ3.2%、10.3%上昇した。

3. 自転車輸入

<完成車輸入>

CBAによると、2011年には前年比148.1%増の6.7万台の完成車が輸入された。金額にして同108.4%増の2,365億米ドルだった。平均輸入単価は353米ドルで、同16.0%下降した。

<部品輸入>

CBAによると、2011年は同34.4%増の4.3億米ドルの部品が輸入された。

4. 自転車・電動自転車の生産に対する販売の比率

<自転車>

中国国家統計局が461社の自転車メーカーに対して行った調査によると、生産に対する販売比率は2010年の98.0%から2011年は99.0%へと上昇した。

<電動自転車>

同じく300社の電動自転車メーカーに対して行った調査によると、2011年の生産に対する販売比率は98.6%だった。

●中・高級スポーツバイク市場の概況

CBAによると、中国の消費者にとっては、自転車は以前、交通の道具、つまり単なる移動手段であったが、ここ2、3年でスポーツやレジャーでの使用に移行しつつある。

MTB、クロスバイクなどの中・高級車が大きく伸びていて、広東、江蘇、浙江省等の大手完成車メーカーの2011年の販売は、平均して前年比30%増ということだったが、広東省自転車協会の馬秘書長の話では、特に中国の国内ブランドが良く売れているということだった。

また、台湾完成車メーカーのジャイアントについては、2011年の中国国内向け出荷台数は前年の163万台から23%アップして200万台だった。同様にメリダは、2010年の30万台から2011年は60万台に倍増した。中国国内ブランドである喜徳盛は、1995年設立の広東省深圳市にあるメーカーで、2011年の生産台数は約200万台で、2010年に比べ2倍になったということである。

三社の販売状況（単位：万台）		
社名	2010年	2011年
ジャイアント	163	200
メリダ	30	60
喜徳盛	100	200
計	293	460

三社とも中国国内市場向けに中・高級のMTBやロードバイクを供給しているメーカーであり、どこも非常に好調な様子が窺えた。

メリダの総経理によると、この三社が中国の中・高級スポーツバイク市場の殆どを抑えていると考えて間違いはなさそうだ。そしてこれら三社の台数増加分の殆ど全ては中・高級スポーツバイクで占められているとのことであった。

さらに日系変速器メーカーによると、600元(7,800円)を越える変速機付き自転車の中国国内消費台数は2010年から2011年にかけて2倍以上増加したという。

<売れ筋モデル>

売れ筋は主にMTBである。中国からの輸出に占めるMTBのシェアは低下傾向にあるが、中国では、路面状況でタイヤの太い車種ということで選ばれている。

中国での各社の生産内訳は、喜徳盛は「MTB50%、ロードバイク40%、そして折り畳み車10%である」であり、メリダはMTBが80%となっており、ジャイアントはMTBが60%、ロードバイクが12%、そしてその他の自転車が28%である。どこもMTBのシェアが最も高い。中・高級スポーツバイクのフレームの素材としては、多い順にアルミ、カーボン、クロモリである。

三社の生産内訳（単位：%）			
社名	MTB	ロードバイク	その他
ジャイアント	60	12	28
メリダ	80	20	
喜徳盛	50	40	10

因みに、三社以外の中国完成車メーカーの生産内訳はジャイアント推計によると、シティーバイクが70%、MTBが20%、そしてロードバイクが10%と、依然としてシティーバイクの割合が高い。

消費者が商品を選ぶポイントは、価格、装備、デザイン、フレームの色と形である。

メリダによると、自社製品に装着する変速機はシマノが 80%以上で、スラムは少なく、さらにカンパニョーロは殆どない。前 3 段、後 7-10 段が良く売れているが、学生の多くは前 3 段、後 7 段を選択。最も売れているのは、前 3 段、後 8-9 段の組合せである。

中国国内小売価格のレベルは、CBA によると、以前は 900-1,000 元(11,700-13,000 円)だったが、現在では 2,000 元-3,000 元(26,000-39,000 円)の中・高級品が特に増加している。

また、シマノによると、前年比倍増した 600 元を超える 2011 年の変速機付き自転車のうち、特に伸びたのが 1,500 元~2,500 元(19,500 円~32,500 円)の小売価格帯の完成車だったということだ。

一般的な小売価格のレベルは、カルフルなどの大規模量販店では軽快車が大体 600 元(7,800 円)程度から販売されており、今でも市内の小規模な自転車店の中には車種によっては 300-400 元(3,900-5,200 円)のところもある。

<スポーツバイクの主なユーザーと利用形態>

上海や深圳でのユーザーは、20-40 歳代の経済的に余裕のある会社員がメイン。通勤用と休日のレジャー用に購入するサラリーマンが多いようだ。日本との違いは通勤にも使用する人が多いことである。また、退職者(年金暮らしの 60 歳以上)の利用も多く、老人クラブでまとまって行う活動も盛んなようだ。

また、老若男女を問わずサイクリングクラブに入会し、土日など休みの日の早朝に仲間内で決めた場所に集まって郊外へのツアーや公園などへのサイクリングを楽しんでいるそうである。

深圳では学生(中学、高校)は、今でも軽快車を利用している例が多いが、最近では高級な変速可能な自転車を買う人も徐々に増えてきた。

このように中国でスポーツバイクに求められる条件は、

- ① 本格的なスポーツ使用に耐え、同時に、
- ② 公園などで仲間と楽しむこともでき、さらに、
- ③ 通勤・通学など日常生活にも使用できることである。

<中・高級スポーツバイク増加の背景>

- ① 経済的に豊かになったこと。中国統計年鑑(2010 年)によると、2009 年の都市部住民の 1 人当たり可処分所得は 17,174 元(223,262 円)で、毎年平均 10%以上伸びている。
- ② その結果、精神的にもゆとりが出てきて健康を志向し、そのツールとして自転車を始めた。
- ③ 自転車本体の要因もある。ブームのきっかけは完成車メーカーが数年前に割安感のある MTB を売り出したことである。そしてアルミ、カーボン使用の高級車が低価格化したこと。

中国では従来、盗難が最大の中・高級車普及のネックとなっていたが、車体が軽いと会社まで乗って行った場合は、簡単に肩に担いで社内に持ち込めるし、自宅でも部屋の中に簡単に担いで持ち込める。これが大きな利用増加の要因となっている。このように自転車の軽量化と低価格化が大きい。

- ④ 行政による自転車利用促進。中国と言えば、自転車の国というイメージがあるが、北京交通発展研究センターの発表(2011 年)によると、北京における自転車の利用はかつて 70%あったが、2010 年は 16.7%まで落ち、そのかわり乗用車の利用は 34.8%に上昇した。

その乗用車利用のうち、5キロ以内の走行が44%に達した。この距離は正に徒歩と自転車に最も相応しい距離である。

<国内需要における中・高級スポーツバイクの位置付け>

2011年の生産台数が約200万台の喜徳盛の国内担当総経理は、「2012年はMTBは全体の65%に達し、その代わりロードバイクの比率は落ちるだろう。今後2、3年即ち2012年、2013年も倍々ゲームでゆくだろう。2014年の成長は現在ほど急激ではないだろうが、成長はするだろう。MTBが伸びているだけなので、全体量は少なくなっている」ということだった。

また、ジャイアントは、「今後の国内市場は全体としてはこのまま推移し、余り変わらないが、MTB、クロスバイクが多くなるだろう」と予想している。さらに「販売金額は上昇し、高級な商品が多くなるだろう」と予測している。

なお、同社は最近、昆山に50万㎡の巨大な新工場を建設したが、生産能力を2011年30万台から、2012年100万台、2015年300万台へと増強する。天津工場の現在の生産能力は、120万台であるが、2015年は220万台に、そして成都工場は現在の30万台を2015年には60万台へと引き上げるといふ計画を持っている。

現在のジャイアントの中国各地の工場の生産品目は次のようになっている。

工場	生産品目
昆山工場	自転車(クロモリ及アルミ合金フレーム)
天津工場・成都工場	自転車及び電動自転車(クロモリ及アルミ合金フレーム)
昆山新工場	自転車(アルミ合金及びカーボンフレーム)
昆山電動車工場・新工場	電動自転車
昆山軽合金工場	アルミ合金管材、リム

しかし、中・高級スポーツバイクが伸びているからといって、必ずしも国内需要全体が増えている訳ではないようだ。中国における生産台数から輸出台数を引いた数値を見ると、下記の表のように2008年の3000万台がピークにして、その後減少している。

年	生産(A)	輸出(B)	A-B
2004	7,296	5,213	2,083
2005	8,073	5,394	2,679
2006	8,500	5,651	2,849
2007	8,713	5,974	2,739
2008	8,763	5,698	3,065
2009	7,606	4,650	2,956
2010	8,157	5,868	2,289
2011	8,345	5,617	2,728

生産台数:CBA 輸出台数:中国税関 (単位:万台)



昆山のジャイアント新工場社屋。一枚の写真の枠に収まり切れないほど広大。

<上昇する生産コストへの対策について>

今回訪問した三社とも人件費や素材価格など生産コスト上昇に対する対策としては、その影響を最小限に食い止めるため、製品を高付加価値化することで乗り切ろうとしている。

特に人件費については、これら三社においては人件費は他の業種より高く設定されており、その結果、ワーカーの離職率は低いということだった。

喜徳盛は給与を高水準にするほか、同社総経理は「賃金そのものは絶対的に重要な要素ではない」という考えのもと、社員寮を充実させるなど福利厚生を充実させ、働きやすい職場を作ることに注力することによって同社に対するイメージの向上を図ろうとしている。



喜徳盛本部ビルの前を昼食に向かう職員、全部で5,000人。



イメージ戦略の一環か、喜徳盛の門構えは豪華な造り。敷地内には社員寮が整備され、野外シアターもあり公園のようだった。敷地の外に出なくても生活できる形になっている。



喜徳盛の自転車メーカーとは思えない幹部用の社員寮、家賃は無料。

<日本製品の大陸市場への参入について>

ある完成車メーカーによると、中国の完成車メーカーは、自転車部品は全て中国国内で入手可能なので、日本からわざわざ製品を輸入してまで使う必要はないという意見だった。

しかし、北京の専門店では盗難の多い中国のユーザーの関心は、ウェアや盗難防止などのための周辺グッズやアクセサリに向いているので、技術力の高い日本の関係メーカーと是非とも交流して情報交換したいとの話があった。そして中国の小売店との交流促進を望むなら、中国国内で開催される自転車展示会への参加や各種サイクリングツアーにスポンサーとして参加することなどが考えられるということである。

<小売店の状況>

北京、深圳、上海でスポーツバイク専売店を回ったので概要を記す。

① 北京市内 A 店

この店はオリンピックのナショナルチームなどの選抜選手に完成車を提供している高級店。体育学校もこの店の商品を使用している。高価格帯商品のみを取り扱っているので、最近ブームだからと言って大量に売れる訳でもなく、売上に変動も余りない。購入予算の潤沢な省、市政府の体育部門も重要な顧客となっている。

7月に2万元(26万円)のカーボンフレームのMTBが4台出た。15万元(195万円)の高価

な商品もあり、そのような商品が選手に選ばれると、一般客への波及効果が大きいという。



カーボンフレーム LOOK 986 の MTB、完成車価格は7万円

MTB が主流で、ロードバイク、クロスバイクは少ない。店長の話によると、MTB が好まれるのは、市内の道路は段差が大きいので、タイヤの太い MTB が無難と考えられているためである。

MTB 対[ロードバイク、クロスバイク]の販売比率は、60%対 40%、フレームの色は市内でも使用するの、赤とか白の目立つ色が好まれている。乗る際はサイクリングウェアを着用している人が多くなった。5年前はウェアを買う客は少なかった。理由は以前は経済的な余裕がなく、買うことができなかったが、しかし、現在はちゃんとウェアを買うようになった。

ヘルメット、シューズ、ウェアの平均販売価格	
ヘルメット	1,000 元(13,000 円)
シューズ	1,000～2,000 元(13,000～26,000 円)
ウェア	600 元 (7,800 円)

初心者は全セット(平均価格 1,500 元)を購入する。ヘルメットを買う人も多い。

店長は「日本製品の技術は優れているのにどうして盛んになっている中国市場に入って来ないのか」と話し、日本メーカーの参入を希望していた。

また、中国市場参入の窓口として、江蘇省南京で開催される「2012 年(第二回)アジア自転車展覧会」を勧めてくれた。2012 年は 7/26-7/29 に開催される。この展示会は高級スポーツバイク専門の展示会とのことである。ユーロバイク主催者が中国で開催しているもので、今後発展することを予想する人もいるが、しかし、他方、まだ小規模なので、出展してもそれほど効果は期待できないという意見もある。

②TREK 専売店(北京市内)



売れ筋は MTB(4,680 元)で、月 10 台前後売れているが、1 万元以上のものも出ていて、今年の 1 月には、悪天候にも関わらず 11,800 元(153,400 円)のロードバイク TREK 2.1 が 3 台売れたそうだ。

店内は今回訪問した小売店の中で、最も多くの客で賑わっており、活気にあふれていた。店長にゆっくり質問する時間も場所もないほどで、当方が質問している間でも自転車が売れていった。



TREK 2.1



売れ筋のひとつ、4,680 元の MTB、月に 10 台前後売れるという



次々にやってくる客で多忙な中、対応してくれた店長

初心者の選択する商品の価格は 4,000 元程度、中級は 6,000—7,000 元である。

TREK という米国のブランドが人気の秘密である。TREK は 2005 年に中国市場に参入したが、ユーザーの購入後の口コミで認知度、人気上昇した。

1 ヶ月間の販売台数は最大の場合、60—70 台。年間では 400—500 台が売れた。2011 年の売上は 2010 年に比べて 40% 以上増加し、店長は「2012 年はさらに 40% 以上伸びるだろう」と強い自信をのぞかせていた。

④ 北京市内 B 店

この店は北京に在住のドイツ人女性が始めたハンドメイドサイクル専門店である。最近中国では、自分で好みの部品を選び組み立ててもらった、自分だけの特別な自転車を好む人々も現れてきている。



店のある路地。北京でもこのような場所にあるのは珍しい。



完成間近のハンドメイドサイクル。リムにスポークを組付ける段階から始めるため、価格は高く、価格は一台 3,000 元以上する。まだ、このような店は少ないが、北京の新しい傾向の一例。

④喜徳盛直売店(深圳市内)

この店は喜徳盛製品の展示と直売を行っている。顧客は 20-40 歳代の客が最も多く、売上 No.1 の商品は MTB の MX-320 で、価格は 3,280 元。

この店の 1 ヶ月の販売内訳は以下のようにになっている。

価格別の完成車販売台数		
1,000-2,000 元	(13,000-26,000 円)	100-200 台/月
2,000-4,000 元	(26,000-52,000 円)	80-90 台/月
4,000-40,000 元	(52,000-520,000 円)	20-30 台/月



喜徳盛直売店

2011 年は、2010 年に比べて 1 ヶ月の売上高が 10 万元増加したという。年間販売台数はおおよそ 3,600 台である。



売れ筋のひとつ MX-320、価格は 3,280 元
(文末にスペックを記載)

⑤ TREK 専売店(上海市内)

この店で最も良く売れている商品としては、14,980 元(194,740 円)のロードバイク(MADONE 3.1、カーボンフレーム)が 1 ヶ月に 8-10 台出ているほか、17,180 元(223,340 円)のロードバイク(TREK MADONE 4.5 カーボンフレーム)も出ている。

MTB では、TREK 6000(8,280 元)が 1 ヶ月に 6-7 台出る。

これらの自転車のフレーム素材がアルミ合金からカーボンに変わったことが最近の大きな変化であるとのことであった。以前は、カーボンフレームは非常に高価だったが、ジャイアントの中国工場での生産が始まって価格が低下した(一部には台湾製もある)。

フレームは製品のグレードを決定する重要な要素であるが、フレームの素材別販売小売価格をこの店で聞き取ったので参考までに次に記す。

フレーム素材別の完成車の販売価格レンジ (1 元=13 円)		
フレーム素材	現地販売価格/1 台	日本円換算価格
カーボンフレーム	10,000-16,000 元	130,000-208,000 円
アルミフレーム	7,000-8,000 元	91,000-104,000 円
クロモリフレーム	3,000-5,000 元	39,000-65,000 円



TREK MADONE 4.5 価格は 17,180 元(223,340 円)



寒い雨の中、来店した高齢のサイクリスト

この店ではサイクリングのイベントを定期的で開催しており、1回 100-700 人集まり、上海に住んでいる日本人も 20 人位参加している。この店のサイクリングクラブのメンバーは 2,000-3,000 人である。

上海では毎年 1 月 1 日に上海一周(190 km と 240km の二つの組がある)のサイクリングツアー(環騎上海)が開催されており、2012 年で 5 回目を迎えているが、この店の何人かのメンバーも参加しているようだった。

私に同行して下さった現地日系メーカーの方によると、「スポーツバイク専門店の全体的な傾向として、店のセンス、例えば商品の品揃え、ディスプレイ方法等が最近良くなってきた。以前はスポーツバイクに交じて子供車などを展示していたりしていた。今では MTB やロードバイク等のスポーツバイクだけに特化している。

また、商品のディスプレイの方法も、かつては商品は店の外から店内を見た際の印象にまで配慮が行き渡っていなかったが、現在は店の外からも良く見えるようなディスプレイに変化している」とのことである。

⑥ 上海市内 A 店

この店のオーナーは自転車マニアで、趣味が高じてこの自転車店を開いた。所謂「老房子」と呼ばれる、古く趣のある建物を改装して開いたロードバイク専売店。主にロードバイクを展示している。

取扱うブランドは、cervelo(サーベロ、カナダ)、wilier(ウィリエール、イタリア)、cannondale である。一部ジャイアントもある。

月間販売台数は大体、60-70 台。そのうち cervelo は 1 ヶ月 20-30 台販売する。



入り組んだ路地にある「老房子」、店の入り口は赤い旗あるところ

陳列商品は安いもので3万円(39万円)、高いもので6万円(78万円)する。

隣接する別館には5台ほどの室内トレーニングマシンも設置している。料金は1回2時間で100元(1,300円)、3,000元の60回券もあり、その場合1回当たり50元である。

この店のサイクリングクラブがあり、メンバーは約3,000人。毎週末早朝、7-8人が店に集まってサイクリングに出かけている。



cervelo ブランドのロードバイク、価格は6万円(78万円)



別館にあるトレーニングルーム、奥はガラス張りになっていて、広く見える。

⑦ジャイアント専売店（上海市内）

ジャイアントショップは中国全土に2,400店あり、そのうち直営は1,400店、ディーラーショップは1,000店。上海市内には直営店を8店運営。この店はジャイアント直営店である。

同社の大陸におけるMTBの製造の粗利は約10%、直営店の粗利は約20%である。

ロードバイクのTCR-C2（カーボンフレーム、コンポーネントはTIAGRA）、価格は9,800元（127,400円）で、恐らく日本の同程度のグレードの製品より約2万円は安いのではないかと。日本への運賃や諸経費が不要なためかもしれない（文末に写真とスペック記載）。

2011年のフレーム素材別販売内訳は、カーボンフレーム10%、アルミフレーム90%である。昨年の5,000元以上の商品の販売台数は100台だった。

今年1月の販売状況は下記のようになっている。寒いため余り芳しくないということだった。

カーボンフレーム（価格1万元台） 12台

アルミフレーム（価格5,000元台） 15台

昨年は平均では1ヶ月約700台であるが、最盛期には1ヶ月1,000台販売したこともある。



明るい雰囲気店内

アルミフレーム仕様の2,980元（38,740円）のMTBがエントリーモデルとして陳列されていたほか、トレッキングバイクは30分以内の通勤用として利用されており、価格は1,800-5,000元（23,400-65,000円）だった。



この店では店頭でMTBのレンタルも行っており、その料金は1日50元。

⑦ ジャイアント専売店（上海市内）

この店は、人通りの多い通りに面する好条件の場所にある。

昨年の販売台数は 2,300 台である。売れ筋商品の価格中心は、2,000－3,000 元（26,000－39,000 円）で、1 ヶ月 30－50 台販売されている。

それらのうち、販売価格 3,000 元の商品が 10 台、5,000 元の商品が 6－7 台出ている。



店内の様子



店頭にいた男性（ヘルメット着用）は、上海から内モンゴルのフフホトまでサイクリングした経験を持っている。片道は約 1,700km なので、帰りも走ったとしたら 3,400 km 走破したことになる。

現在でも週最低三回、距離にして 100km 以上は乗っているということだった。グローブはただの軍手を使用。グッズの面で改善の余地ありか。

<中国の自転車組み立てに関する資格について>

中国には、日本のような自転車組み立て、整備に関する全国統一の公的な資格はない。店員は日常業務を行う中で学んでいく。複雑な部品や新製品の組み立てに際しては、それぞれの小売店ではその部品のメーカーから人員を派遣してもらって組み立てる方法を取っている。その過程で店員は製品の組み立てについての知識、組み立て技術を学ぶのである。

シマノは現在 200 店舗近くのスポーツ自転車店のメカニックに対して、技術教育を行い、より多くの店舗にシマノ製品に対する正しい技術を身につけてもらうように活動している。

上記に加えて、同社のブランド及び製品を正しく市場で認知してもらい本来の機能を消費者に楽しんでもらうために、中国国内 165 店舗の Shimano Shop in Shop と呼ばれるスポーツ自転車店にシマノ社員を 1－2 名派遣している。彼等は技術だけでなく接客販売、スポーツ自転車文化の啓蒙などについての教育をシマノ上海で受けている。同時に店舗内にはシマノ

専用コーナーを設置し、シマノ製品を実際に見て触ってもらえる場所を提供している。



店内の一角にある SHIMANO Shop in Shop

●電動自転車の状況

中国では「国家標準」という規格に準拠していない製品は、製造、販売、使用は禁止されており、電動自転車にも《电动自行车通用技术条件》(GB17761)という国家標準がある。

しかし、実態はその規格を超えるものが殆ど全てであり、実質的には中国の電動自転車は電動スクーターである。オートバイと同じように走れるのにヘルメットも免許も保険も不要なことで急増し、国内保有台数は 1.5 億台にも達している。

車道を高速で走るの自動車と絡む交通事故が多発し、交通事故の中で自動車と電動自転車に関係する例が最も多い。例えば浙江省を例にとると、電動自転車に関係する事故が 2011 年に 5,916 件発生、その死亡者は 958 人、負傷者は 6,556 人だったが、それは全交通事故の 29.3%にも上っているという。

そのような電動自転車について、昨年から今年にかけて話題になったことが二点あり、それらについて中国自転車協会の馬理事長に訊ねてみた。

<「淘汰令」の影響について>

政府機関が昨年 3 月 18 日付で発表した、国家標準を超過した電動自転車に対する管理強化の通知「关于加强电动自行车管理的通知」では、国家標準の規格を超えた電動自転車の生産、販売、利用等を厳しく管理するという規定が出された。そのため一時は中国中の「超標電動車」が淘汰、撤去されてしまうのかと思われたが、これは強制力をもった命令ではなく、あくまでも管理のための単なる規範にすぎず、大きな影響は出ていない。ただし、管理は各自治体の判断に任されているため、自治体によって管理の強弱はあり、上海は厳しい。

また、現行の電動自転車国家標準は、半年から 1 年半の間に改訂されるだろう。

<国家環境保護部など九つの政府部門と委員会が鉛電池産業の整理を行った影響で、昨年末までに全国の鉛電池メーカーの 80%以上が閉鎖を命じられたようだが、その後の状況について>

九つの政府部門と委員会が実施した鉛電池産業の整理の影響は大きかった。2010 年 10 月の中国政府の発表によると、電池メーカーは 2009 年に重金属を含む廃液を 1,200 万トン以上排出したが、そのうちの 1,000 万トンは鉛電池メーカーが排出した。浙江省や広東省等

では鉛電池メーカーによる鉛汚染事件が多発したことにより、政府が鉛電池メーカーに対する規制を強めた。

そのため電池工場の生産環境は厳しくなり、2011年には80%以上の鉛電池メーカーが操業停止を命じられ、2,000～3,000社が200～300社となった結果、業界が電池不足に陥り、電動自転車が製造できなくなった。

しかし、2011年後半になって多くのメーカーが製造における環境基準を満たし復活してきて徐々に安定し始め、2月末現在では電池供給に支障をきたしていない。

ただ、中国政府としては、電動自転車メーカーの700～800社に合わせて、鉛工場をもっと減らす方が良いと考えている。そうすれば電池の品質も向上すると考えている。

以上のほか、馬理事長は下記についても話した。

<電動自転車メーカーの今後について>

今後1～2年のうちに減少するだろう。政府はメーカーは少ない方が良いと考えているので、2万台以下のメーカーには生産許可証を交付しない場合も出てくる。高品質製品を製造できる能力を有するのは10社程度である。これは政府としても管理しやすい規模である。

<リチウム電池について>

リチウム電池仕様の電動自転車は現在、約100万台である。輸出製品は全てリチウム電池仕様となっている。

今後3～5年でリチウム電池のシェア20%を目標にしている。現在多くの企業がリチウム電池に関心を持って投資している。

リチウム電池は鉛電池に比べ800元ほど高価である。中国自転車協会としても政府から補助を受けられるように働きかけようと思っている。

メディアは電動自転車には大きな問題があるように言っているが、実際は人々の生活に大変役立っており、中国自転車協会としては問題があるとは考えていない。確かに現在の国家標準は管理の面で問題を抱えているかもしれないが、新標準は健康的で、産業の発展に役立つものとなるだろう。大衆も安心して乗れるようになるだろう。

●終わりに

今回の出張で、中国では自転車の国内販売台数そのものは増加している訳ではないが、中・高級スポーツバイクに限って言えば、販売が伸びていることが分かった。こんなに早くそのような時期が到来するとは想像していなかった。また、予想以上にユーザーの層も厚くて広い。

販売増加に対応してジャイアントや喜徳盛は大幅な増産を計画しているが、その増産計画実現の成否を握っているのが、日本のメーカー、シマノだった。中国高級スポーツバイク市場において素材を含む品質、機能の面で優れている同社製品の人気の高さは圧倒的だった。メリダの総経理は、世界に変速機メーカーが3社ある中で、自社完成車へ装着するシマノ製品のシェアは80%以上と明かしてくれた。販売店でもシマノ製品を指名する客が多いという。

一方、完成車メーカーからのオーダーが集中することの弊害も発生している。シマノに注文して納品されるまで4～5ヶ月も掛るということであり、変化の激しい業界での4～5ヶ月は長すぎるという不満である。しかし、他の部品メーカーに切り替えたくても代替メーカーが見つからないということで、完成車メーカーはジレンマの中で苦しんでいた。それは生産規模拡大が急激な喜徳盛が特に強かった。勿論、シマノもその課題に対応すべく現在、懸命に努力している。製品の供給ばかりでなく、専門店の販売員の技術教育にも尽力している。

成長期にある中国の中・高級スポーツバイク市場において、その将来を左右する極めて重要なプレイヤーは日本のメーカー、シマノであることを今回の調査によって認識することができた。

以 上

<ジャイアント、メリダ、喜徳盛の売れ筋モデルの一例>

GIANT XTC 870



サイズ：26X15.5、17、19、21M
フレーム：GIANT A6011S アルミ合金
前ホーク：2010 FS Tora SL Q 100TRAVEL 1.5 T フロント
変速機：SHIMANO DEORE XT, 30 速
ブレーキ：SHIMANO DEORE XT 油圧
サドル：WTB-DEVO
ホイール：XERO GPD-3
タイヤ：WTB Vulpine SL 26X1.9 120 TPI FOLDABLE
その他：GIANT TWINS SL
価格：8,000 元(104,000 円)

MERIDA 挑戦者 300



フレーム	アルミ合金
フレームサイズ	26*16/18/20
前ホーク	SR XCM-V3-HLO
チェーン	CN-HG73
ギヤクランク	Shimano M430 44-32-22
スプロケットホイール	Shimano HG50 11-32
変速器（前/後）	Shimano M430
変速レバー	Shimano M430
ハンドル	XM Alloy
ハンドルステム	XM Alloy
リム	WTB DX23
タイヤ	CST C-1747 26*1.95
サドル	WTB SPEED V
シートポスト	XM Alloy
価格	5,000 元（65,000 円）

メリダ 公爵 600



フレーム：アルミ合金

SHIMANO EF60 24 速

前ホーク：SR SF10-XCT-MLO

キャリパーブレーキ：AVID BB5 DISC

チェーン：SHIMANO CN-HG40

ギヤクランク：SRAM X-FLOW42-32-22T

前後変速機：shimano M310 shimanoM360 (ACERA)

カセット式フリーホイール：shimano HG30-8 11-30T

変速レバー：shimano EF60

タイヤ：CST 26*1.95

価格 2,000～3,000 元 (26,000～39,000 円)

喜徳盛 MX320



サイズ:26"*17"/19"

フレーム:2010 HDF 技術 高強度アルミ合金フレーム

前ホーク:RST GILA-TNL サスペンションホーク

変速システム:SHIMANO ALIVIO;11-32T;24 速

ブレーキシステム:SHIMANO M416

サドル:WTB スポーツサドル

リム:アルミ合金

タイヤ:CTS 26"*1.95"

価格:3,200 元(41,600 円)

<ジャイアント専売店(上海市内)⑦でのロードバイク>

GIANT TCR C2



FRAME

サイズ	700*430MM/465MM/500MM/535MM
カラー	ブラック
フレーム	GIANT 新作カーボンロードフレーム
前ホーク	GIANT カーボン前ホーク

Components

ハンドル	GIANT TWINS アルミ合金
ハンドルステム	GIANT TWINS アルミ合金
シートポスト	GIANT CARBON クッションレバー
サドル	FIZIK PAVE CX マグネシウム合金

Drivetrain

変速レバー	TIAGRA ST-4600
前変速器	TIAGRA FD-4600
後変速器	TIAGRA RD-4600
ブレーキ	アルミ合金キャリパー
スプロケットホイール	CS-4600 TIAGRA 10-SPEED 11-25T
チェーン	KMC X10SL
クランクセット	FC-4600 52X39T

Wheels/

リム	XERO SHAWLA550 チタン合金
ワイヤー	XERO SHAWLA550 チタン合金
タイヤ	MAXXIS Detonator 700*23C 60TPI
<hr/>	
価格	9,800 元 (127,400 円)