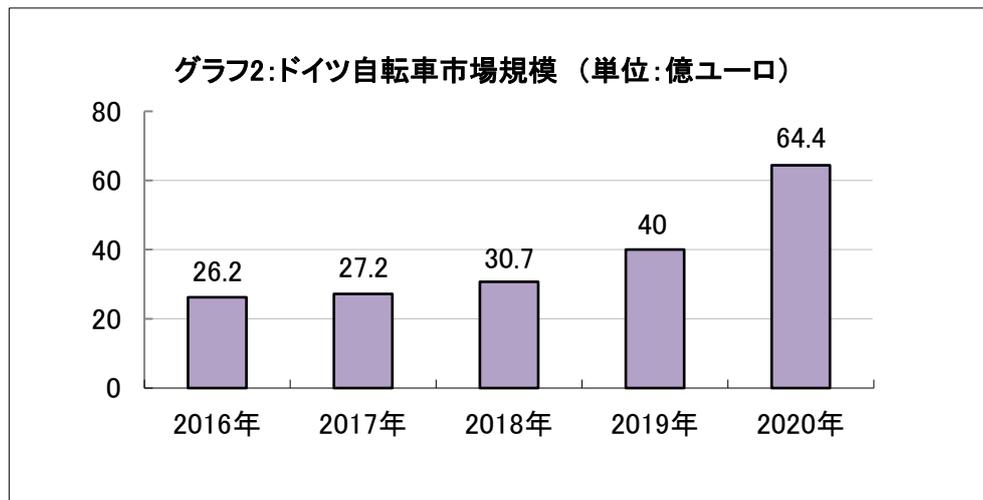
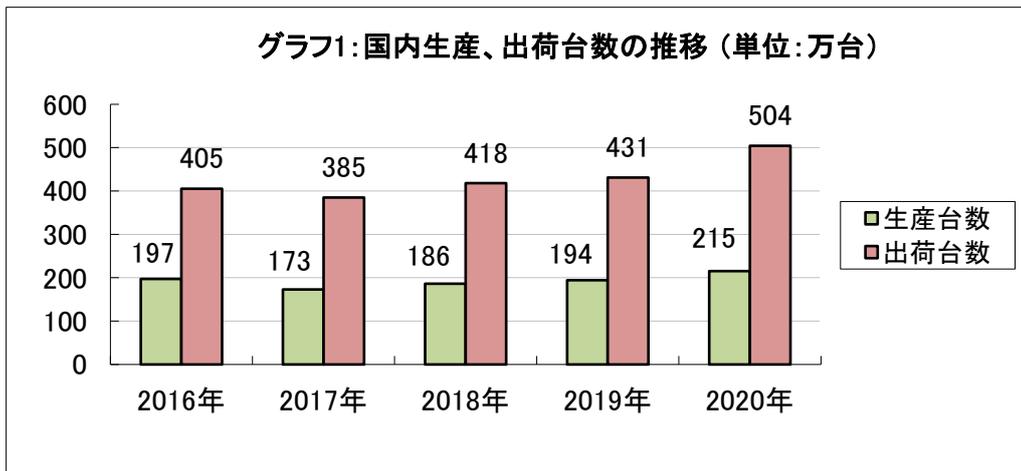


ドイツ自転車市況－2020

1. 国内生産及び出荷

ドイツ二輪産業協会(ZIV)によると、2020年自転車及び電動自転車の生産台数は前年比10.8%増の215万台となった。出荷台数は前年比16.9%増の504万台と増加した。また、市場規模は前年比61%増の64.4億ユーロ(8,372億円「換算レート1ユーロ=130円」以下同じ)と大幅に増加し、60億ユーロ(7,800億円)の大台を突破した。ZIVはアフターマーケットやアクセサリ等を含めた業界全体の市場規模をおよそ100億ユーロ(1兆3,000億円)とみている。



こうした結果に ZIV は、コロナパンデミックにより、2020 年のドイツ自転車業界、メーカーやディーラーはシャットダウン、サプライチェーンの混乱、閉店などさまざまな影響を受けたものの、自転車が感染に強い日常の移動手段として認識され、高品質な電動自転車が継続的に販売されたことで、過去に例のない需要をもたらし、業界はダイナミックな成長を遂げる事が出来たとしている。

表1:平均販売価格の推移 (単位:ユーロ)

| 年 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| 全業態平均販売価格 | 648 | 706 | 735 | 929 | 1,279 |

2020 年の全業態の平均販売価格は、前年比 37.6%高の 1,279 ユーロ (166,270 円)に上昇し 1 年間だけで 350 ユーロ (45,500 円)も上がった。平均販売価格の上昇について ZIV は電動自転車販売の好調に加え、ユーザーの高品質志向と安全意識、さらには自転車専門店での販売率が高いことを挙げている。

2. 輸出入

2020 年自転車及び電動自転車の輸出台数は前年比 8.2%増の 157 万台に増加した。輸出台数は前年比 4.8%減の 373 万台となった。

自転車輸出の比率上位 10 カ国の顔ぶれは 2019 年に英国が姿を消し、チェコ共和国が浮上したが、2020 年は英国が復活しスペインが消えた。最大の輸出先は依然としてオランダで市場シェアは前年より 2 ポイント減の 30%となった。それに次ぐオーストリアは 11%、次いでポーランドが 8%でいずれも前年より 2 ポイント減となった。輸出先の 93%が EU 及び EFTA 諸国である。

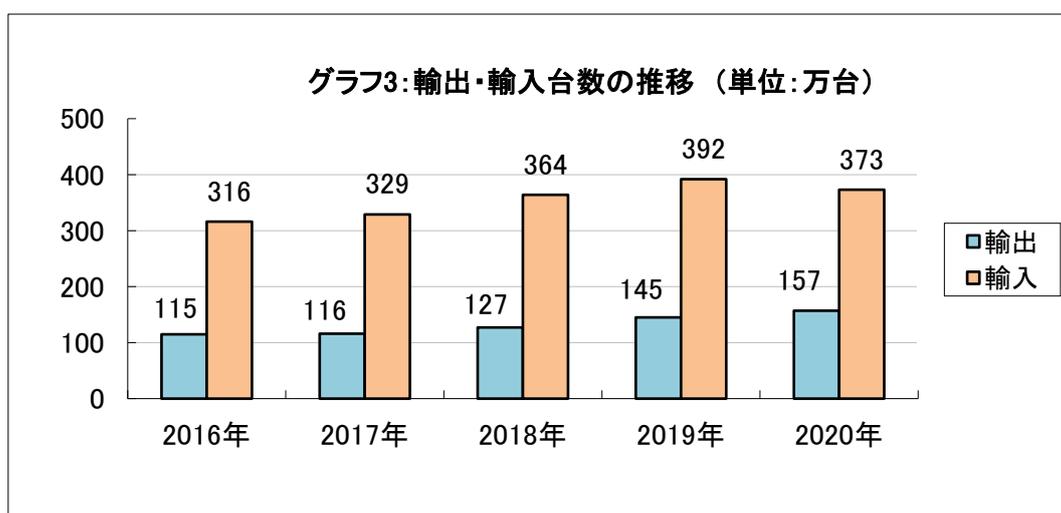


表 2: 自転車輸出比率上位 10 カ国の推移

| 国名 | 2016 年 | 2017 年 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| オランダ | 23% | 28% | 27% | 32% | 30% |
| オーストリア | 11% | 12% | 12% | 13% | 11% |
| ポーランド | 7% | 5% | 7% | 10% | 8% |
| フランス | 8% | 7% | 7% | 7% | 8% |
| スイス | 6% | 6% | 6% | 6% | 7% |
| ベルギー | 3% | 3% | 4% | 4% | 4% |
| 英国 | 4% | 5% | 4% | ※ | 3% |
| イタリア | 4% | 3% | 3% | 3% | 3% |
| チェコ共和国 | ※ | ※ | ※ | 3% | 2% |
| デンマーク | 5% | 4% | 3% | 2% | 2% |
| その他 | 29% | 27% | 27% | 20% | 22% |

※その他に含まれる

自転車輸入比率上位 10 カ国の顔ぶれは、スペインが姿を消しルーマニアが浮上した。最大の輸入先は依然としてカンボジアで前年より 2 ポイント減の 22% を占める。アジア地域では、バングラデシュ 1 ポイント増の 8%、中国、フィリピンは前年同様 4% となったが台湾は消えた。輸入の約 56% は EU 諸国からである。

表 3: 自転車輸入比率上位 10 カ国の推移

| 国名 | 2016 年 | 2017 年 | 2018 年 | 2019 年 | 2020 年 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| カンボジア | 23% | 23% | 23% | 23% | 22% |
| ポーランド | 13% | 13% | 13% | 11% | 9% |
| バングラデシュ | 4% | 5% | 5% | 7% | 8% |
| ブルガリア | 13% | 11% | 12% | 11% | 8% |
| オランダ | 5% | 6% | 6% | 5% | 6% |
| オーストリア | 4% | 4% | 3% | 3% | 6% |
| ポルトガル | ※ | 4% | 6% | 7% | 5% |
| 中国 | 3% | 5% | 5% | 4% | 4% |
| ルーマニア | ※ | ※ | ※ | ※ | 4% |
| フィリピン | ※ | 3% | 3% | 4% | 4% |
| その他 | 35% | 26% | 24% | 25% | 24% |

※その他に含まれる

3. 販売業態別シェア

2020年の販売業態別シェアは、自転車小売専門店が前年より1ポイント減の67%となった。デパート、スーパーマーケットやホームセンター等の量販全体のシェアは2ポイント減の6%と、ここ数年減少が続いている。一方、通信販売・インターネットは前年より4ポイント増の28%とシェアを伸ばしている。このインターネット販売には自転車専門店によるネット販売も6%含まれている。ZIVは自転車専門店の占める割合が高いことについて、ドイツの消費者が特に電動自転車等に高品質と専門的アドバイスを重視している点を挙げている。

表 4: 販売業態別シェアの推移

| 販売形態 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 自転車小売専門店 | 69% | 68% | 67% | 68% | 67% |
| デパート・DIY店・小型スーパー | 16% | 13% | 10% | 8% | 6% |
| 通信販売・インターネット | 15% | 19% | 23% | 24% | 28% |

4. 車種別販売シェア

2020年の車種別販売シェアは、トレッキング車は前年より1ポイント減の25%、シティ車は1.5ポイント減の13.0%、ATBは1ポイント減の7.0%、子供車は0.5ポイント減の3.5%となったほか、MTBは2ポイント減の3%と2016年の1/3となっている。

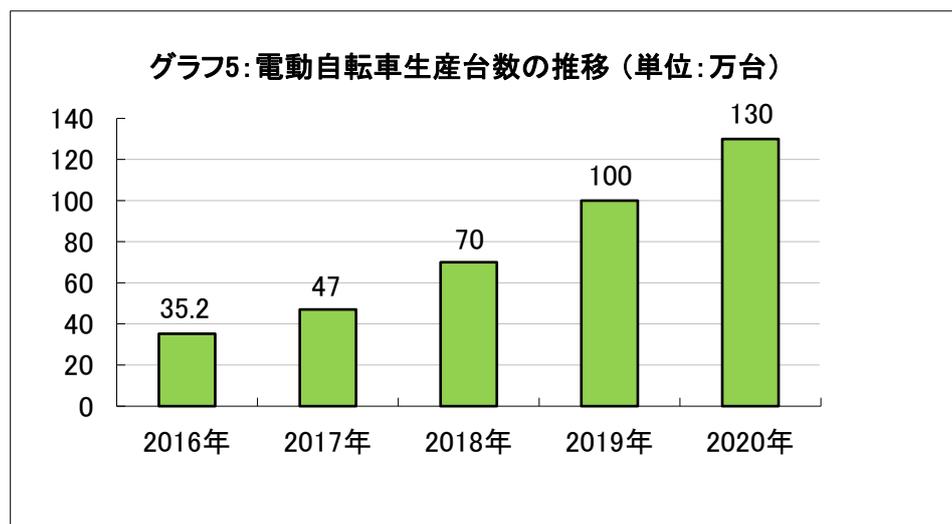
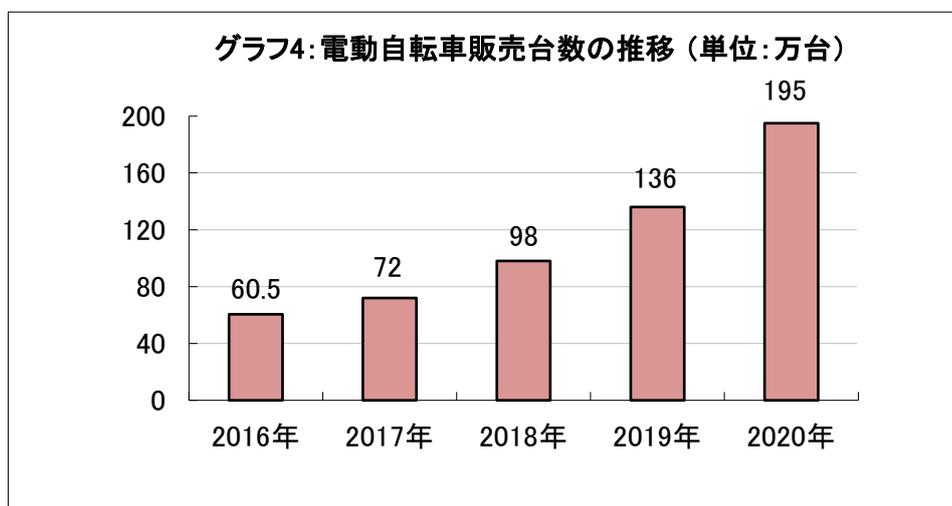
表 5: 車種別販売シェアの推移

| 車種 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| トレッキング車 | 32.0% | 30.5% | 29.5% | 26.0% | 25.0% |
| シティ車 | 20.0% | 19.0% | 18.0% | 14.5% | 13.0% |
| ATB | 7.5% | 7.5% | 7.0% | 8.0% | 7.0% |
| MTB | 9.0% | 7.0% | 6.5% | 5.0% | 3.0% |
| 子供車 | 4.0% | 4.0% | 4.0% | 4.0% | 3.5% |
| 幼児車 | 3.0% | 3.0% | 2.5% | 2.5% | 2.5% |
| オランダ型及びツーリング車 | 3.5% | 3.5% | 3.0% | 2.5% | 2.0% |
| レース用自転車／フィットネスバイク | 4.0% | 4.0% | 3.5% | 3.5% | 3.8% |
| 電動自転車 | 15.0% | 19.0% | 23.5% | 31.5% | 38.7% |
| 運搬車 (2019年より追加) | - | - | - | 0.5% | 0.5% |
| その他 | 2.0% | 2.5% | 2.5% | 2.0% | 1.0% |

一方、電動自転車は前年より7.2ポイント増の38.7%と大幅にシェアを伸ばした。同車種のシェアは2018年に2割、2019年に3割を超え、2020年には4割弱にまで伸びている。ZIVは、電動自転車が市場全体に占める割合を「中期的に30%、長期的に35%に達する」と見込んでいたが、今般「電動自転車は、市場全体で短期的には40%、中長期的には約50%のシェアを占める」と想定しており、今後も電動自転車ブームは続くものとみている。

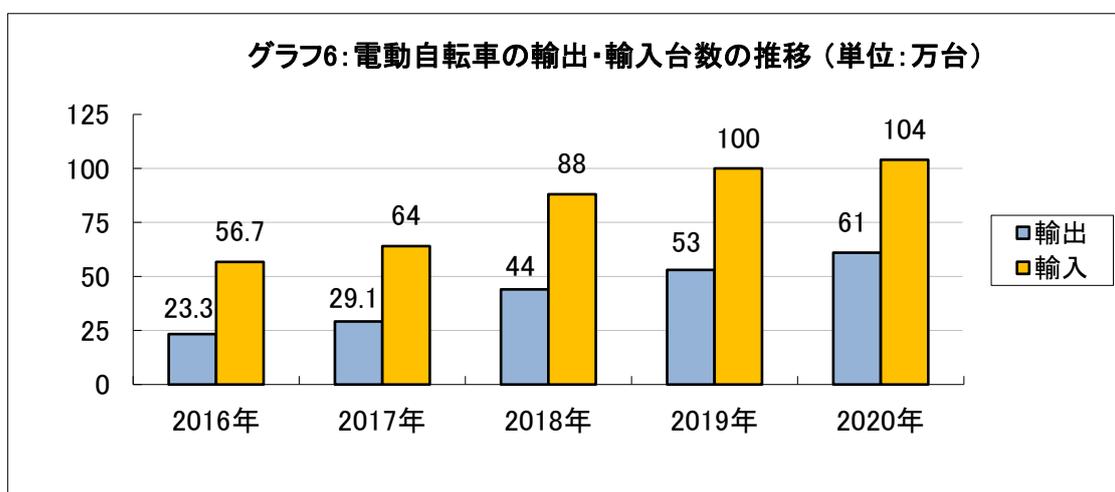
5. 電動自転車ブーム

2020年の電動自転車の販売台数は前年比43.3%増の195万台となり、前年の3割超に続き4割超の増加率をみせ200万台も間近となった。また、電動自転車の生産台数も前年比30%増の130万台と高い伸び率となった。



ZIV はブームの理由として、技術革新の向上により卓越したデザインフレームにドライブユニットやバッテリー搭載の融合で多種多様なモデルの登場により、電動自転車の利用の可能性が大幅に向上したことを挙げている。なおドイツ国内で販売される電動自転車の99.5%は電動アシスト自転車(EPAC)で Speed Pedelecs は僅か0.5%となっている。

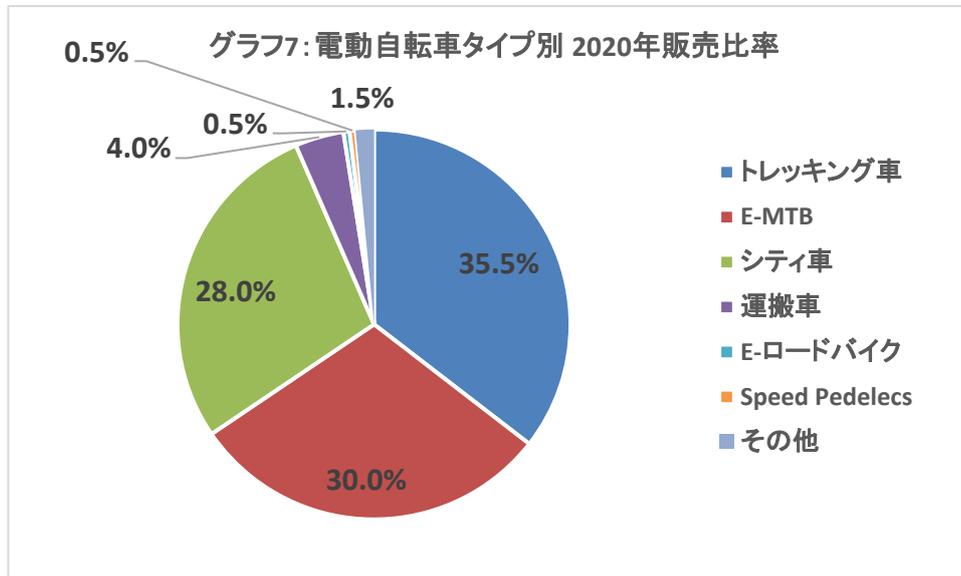
2020年の電動自転車の輸出台数は前年比15%増の61万台、輸入台数は前年比4%増の104万台と輸出入共に増加した。電動自転車の輸出先は98%がEU及びEFTA諸国で、オランダ向け輸出が前年より3ポイント減の36%と最大である。次いでオーストリア向けが12%、フランス10%、スイス9%等となっている。



輸入先はEU諸国からが前年より1ポイント増の73%で、アジア地域からが前年より1ポイント減の24%である。国別ではハンガリーからの輸入が前年より9ポイント減ながら17%と最大である。次いでブルガリア16%、ベトナム15%、オランダ12%、ルーマニア、チェコ共和国、台湾、ポーランドがそれぞれ7%等となっている。なお、中国からの輸入は2019年に14ポイント減の2%と大幅に減少し、2020年には上位10か国から消えている。アジア地域からの輸入減についてZIVは、中国製電動自転車のアンチダンピング税賦課、欧州域内での生産体制の構築などを挙げている。

2020年の電動自転車のタイプ別販売比率は、トレッキング車タイプが前年より0.5ポイント減の35.5%で最大である。シティ車タイプは1ポイント減の30%と減少傾向にあるが、街乗りが主体のトレッキング/シティ両タイプで7割近くを占めている。また、電動マウンテンバイク(E-MTB)は1.5ポイント増の28%と増加

している。



ZIV は、2020 年のドイツ国内の自転車総台数は約 7,910 万台で、このうち電動自転車は約 710 万台と推定している。

また、コロナパンデミックの影響により、今後ますます電動自転車への関心が高まることから、新たなユーザー開拓に若年層をターゲットにするなどの重要性が増しており、日常のモビリティとしてだけでなく、レジャーやスポーツとして、トレッキング車、シティ車、MTB、ロードレーサー等々あらゆる車種に電動ユニット搭載車を用意することで、電動自転車は今後も大きな成長の可能性を秘めているとしている。

さらに、コロナパンデミックの間、サイクリングがより重要であることが明らかになったことで、今後も感染に強くアクティブで観光に優しいモビリティである自転車や電動自転車を提供することが、今後の自転車交通により一層持続可能な発展に繋がると確信しているとしている。

以 上

統計出所：ドイツ二輪産業協会（ZIV）