

平成21年4月3日

2009年台北展報告、及び台湾の最近の業界動向について

標記自転車展覧会を参観し、併せて台湾の最近の業界動向をまとめたので報告する。

1. 展覧会データ

展覧会名: 2009 台北国際自転車展覧会 (TAIPEI CYCLE)
会 期: 2009 年 3 月 17 日(火)～20日(金) 4 日間
展示時間: 17～19 日 9:00～18:00、 20 日 9:00～15:00
場 所: 台北世界貿易中心南港展覧館(1F、4F)
主 催: 中華民国對外貿易發展協會(TAITRA)
共 催: 台湾区自行車輸出業同業公會(TBEA)、
台湾区車輛工業同業公會、台湾区ゴム工業同業公會
出展企業数: 762 社 前年比 0.1%増
(国内 577 社 前年比 0.2%増、海外 185 社 前年と同じ)
ブース数: 2,888 前年比 1.7%増
(国内 2,200 前年比 0.5%増、海外 688 前年比 5.7%増)
参観者数: 31,665 人 前年比 12.1%増 (一般消費者を除く)
(国内 26,879 人 前年比 14.1%増、海外 4,786 人 前年比 2.1%増)
(事務局発表数値)

2. 概況

年間 1 億台以上といわれる世界の自転車生産。そのうちの高級車の主要生産地である台湾で 2009 年台北国際自転車展覧会が 3 月 17 日～20 日の 4 日間開催された。

今回で 22 回目となる本展覧会は、昨年に引き続き台北世界貿易中心南港展覧館(通称、南館)で開催された。出展企業は台湾と世界 32ヶ国から前年比 0.1%増の 762 社、ブース数は同 1.7%増の 2,888 で、特に参観者数は同 12.1%増の 31,665 人であり、過去最大規模の盛況な展覧会であった。

この台北展は米国のインターバイク、ドイツのユーロバイクと並ぶ世界の三大自転車展覧会の一つである。部品企業は先ずこの展覧会に新製品を出展、欧米の完成車メ

メーカーはそれを基に翌年のモデルを組み上げ、欧米のバイヤー向けに秋の上記両展覧会に出展するという大きな流れになっている。さらに台湾の完成車メーカーは自社ブランド製品と欧米完成車メーカーの OEM も行っているため台湾は世界の高級車の中心地と見ることも出来る。



馬總統は右から4人目、島野理事長は左から2人目

< 中華民国総統の来場 >

3月17日午前10時から始まった開会式には主催者の中華民国対外貿易発展協会王志剛董事長、台湾区自転車輸出業同業公会楊銀明理事長、完成車メーカージャイアントの劉董事長、メリダの會總經理、日本からはシマノの島野喜三会長などが出席したほか、中華民国総統の馬英九氏が出席した。馬総統は挨拶で先ず自分と姉が祖父に自転車に載せてもらって登校したことなど、自転車にまつわる少年時代の思い出を回想、次に行政院体育委員会が現在、青少年に対して16歳になったら100キロ、18歳では500キロ、20歳では1000キロ台湾を自転車で巡るように推奨していることを説明し、最後に将来に向けては台湾を世界と台湾国民に高品質な自転車を供給する「自転車島」に作り上げることを宣言した。ここ数年、開会式には台湾政府要人が必ず開会式に出席しており、今年は馬総統自ら開会式に出席するということで、各種メディア

アも大挙して押し寄せオープニングセレモニーは大変賑やかなものになった。台湾経済において自転車産業が如何に重要な地位を占めているかを示した開会式となった。



3. 出展状況

完成車メーカー最大手のジャイアントはロードバイク、MTB、クロスバイクを満遍なく取り揃え展示。カーボンのフレームとホイールを採用した女性専用ロードバイク Avail Advanced (写真 1、小売価格 93,800 元)、シマノとの共同制作ロードバイク TCR Advanced SL LTD はシマノの電動ディレーラーShimano Dura Ace Di2 を装着したモデルなどの展示品が来場者の目を引いていた(写真 2)。



写真1



写真2

一方、第二位のメリダで注目を浴びていたのはトライアスロン用カーボンフレーム Time-Warp(写真 3)、そして重量僅か 900 グラムのカーボンフレームを採用した 0.9Hard Tail MTB(写真 4)で、どれも 60 万円前後の高級品である。



写真3



写真4

また、シマノは新開発の電動ディレーラー、Shimano Dura Ace Di2(写真 5)を展示していた。前後ギアにおける変速時のチェーン移動をワイヤーを介した人力ではなく、モーター駆動により瞬時に行う新しいシステムで、プロロードレーサー向けとの説明だった。



写真5

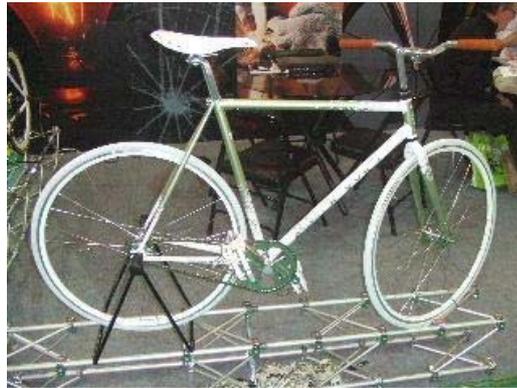
海外企業の出展も盛んで COLIPED が 30 社以上のメーカーから構成した共同ブースを設置するなど企業数が今年も全体の約四分の一を占め、ブース数は前年より 5.7% 増となった。今回は日本の放送局の NHK の台北支局長が取材に訪れていたが、台北で様々な展覧会を見た中でも本展覧会における海外からの出展、参観者の多さと活気に驚いていた。

<多用されるカーボン>

製品の昨今の傾向としては、ある日本の業界関係者は「フレームばかりでなく、それ以外の部品までもが軽量、高剛性化を目的としてカーボンを採用していることだ」と言っていた。さらに同氏が「ハンドルバー、ホイール、シートポスト等々あらゆる部品がカーボン化されており、百花繚乱の感がある。しかし、中には強度面で粗悪なものもあるようで、軽ければ良いというものではない。本当に軽くて強いカーボンはやはり日本の東レ製のカーボンを使用したものである。こういうところにも日本の技術の高さが窺える」と言っていたのが印象的だった。

<クロモリが人気>

次に目を引いたのは、クロモリフレームである。ある台湾商社がブースにフルカーボンとクロモリ・ラグ付のロードバイク 2 台を展示していたが、参観者は 9 対 1 の割合でクロモリに注目したそうである。20 年前に流行った素材が今また新しい商材として復活しようとしている。



クロモリフレームのロードバイク

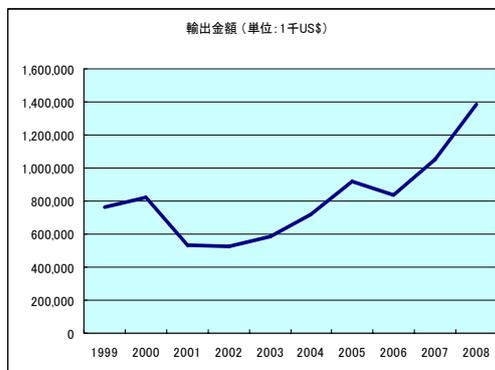
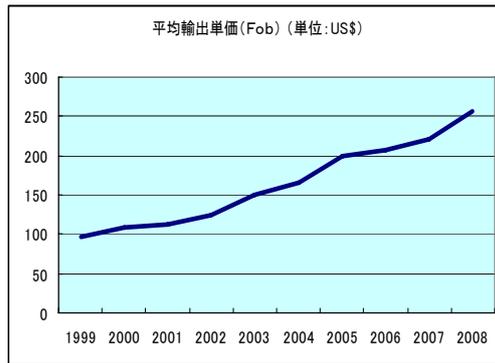
<女性用ロードバイク>

もう一つ目を引いたのは、女性専用ロードバイクである。前記のようにジャイアントが可愛いロードバイクを展示していたが、可愛いだけでなく「カッコ良い」という印象を来場者に与えていたようである。今回、女性用バイクが登場したことは世界における自転車レース人口の裾野が広がっていることを意味しているのであろう。

4. 台湾業界近況

約 2,300 万人しかない台湾の人口、自転車産業は必然的に輸出依存度が高くなる。1980 年代末以降のメーカーの大陸移転などを契機として完成車輸出台数は 2003 年には 388 万台にまでに落ち込んだが、しかし、EU による 2005 年から 5 年間にわたる中国、ベトナム製完成車に対する高率のアンチダンピング課税、台湾製完成車への課税撤廃、ドルに対する人民元の値上がりで EU 市場において相対的に中国製品より輸出競争力が強くなったこと、そして背景には世界経済の好景気もあって 2008 年には 540 万台まで回復した。





平均輸出単価も 256.9 米ドルと 1999 年の 2.6 倍となっている。中国の 2008 年の単価 45.1 米ドルに比べるとその約 5.7 倍である。これにはやはり A-Team (台湾自転車協進会) という一部の部品メーカーの取り組みが台湾の他の部品メーカーにも影響を与えたことや A-Team の高付加価値路線に欠かせないアルミ合金、カーボンファイバーなどの素材の高騰があり、台湾業界が当初目的とした大陸製品との差別化が現在のところ成功していると見る事が出来る。

輸出製品は MTB、ロードバイク、折畳車、クロスバイクなどの高価格帯が中心である。

2008 年において最大の完成車輸出先は 96 万台の英国で、ついで 72 万台の米国、58 万台ドイツ、45 万台オランダと欧州諸国が上位を占めている (表 1)。

<世界経済不況の影響>

TBEA の輸出統計によると 2008 年の台数は対前年比 13.7% 増の 540 万台、金額は同 31.6% 増の 13 億 9 千万米ドル、そして 2009 年 1-2 月でも前年同期比 25.50% 増の 2 億 8 千万ドルと堅調を維持しているものの、しかし、台数は同 0.34% 減の 98 万台で、世界的な不況の影響が徐々に統計上にも現れて来ているようだ。

輸出製品が高単価の製品だということは輸出先の経済状況の影響をそれだけ受けやすいということである。会場では絶好調だという声も聞こえて来る一方、注文が相次いでキャンセルされているとか、5月の上海展まで引き伸ばされているという話をする人もいた。台湾業界の中からは今年は減速が避けられないとして、輸出先を景気後退の激しい欧州から台湾、中国、日本市場にシフトし、影響を軽減するという話も出ている。

多くの日本の、特に部品メーカーも台湾メーカーとは深い取引関係を持っているだけにこの経済不況の影響は台湾業界だけの問題ではない。因みにある日本の部品メーカー関係者はその減速の度合いを大まかに見積もって大手完成車、部品メーカーで対前年同期比 20%減、中小部品メーカーで 50%減という分析を話してくれた。

(表 1) 2008 年の仕向地別輸出実績			
国名	輸出台数(台)	輸出金額(US\$)	平均単価(US\$)
英国	956,995	158,830,056	165.97
米国	720,187	297,358,656	412.89
ドイツ	580,516	138,453,851	238.50
オランダ	449,189	134,405,495	299.22
日本	247,747	71,583,032	288.94
オーストラリア	159,007	61,346,306	385.81
フランス	116,615	13,987,797	119.95
スペイン	111,914	27,341,466	244.31
カナダ	104,470	47,844,136	457.97
イタリア	64,221	20,016,141	311.68
オーストリア	13,427	4,967,349	369.95
イスラエル	13,253	5,565,080	419.91
ブラジル	11,668	4,604,738	394.65
アルゼンチン	11,244	3,582,011	318.57
その他	1,841,467	397,993,058	216.13
合計	3,560,453	1,387,879,172	389.80
(出所: TBEA)			

(表 2) 輸出台数、金額、平均輸出単価の推移			
年	輸出台数 (単位:万台)	輸出金額 (単位:1千US\$)	平均輸出単価 (単位:US\$)
1999	778	760,274	97.69
2000	753	821,365	109.0
2001	480	536,190	111.8
2002	422	523,835	124.2
2003	388	582,973	150.1
2004	435	720,746	165.8
2005	459	918,720	199.9
2006	406	839,412	206.6
2007	475	1,054,521	221.9
2008	540	1,387,879	256.9
(出所: TBEA)			

5. 台湾国内市場

台湾はかつて単純に言えば、作ってはただよその国に輸出するだけの国だったが、2007年頃から国民の健康志向から自転車ブームが沸き起こり、自由時報(3月16日)は昨年台湾国内で対前年比40%増の120万台が販売されたと報じている。その車種は多くが折畳車であり、同紙は完成車メーカー関係者の話として、「昨年の購入者の半分以上がMTBなどの運動性能の高い車種に買い換えるだろう。しかし2008年に比べて減少は避けられないが、10%以内に収まるだろう」という今年の予測を伝えている。

政府も現在、ブームに呼応するように利用促進に向けた措置を講じようとしている。例えば行政院体育委員会は4年間で40億台湾元を投じ台湾を自転車で一周できる自転車専用道の整備を計画しており(聯合報)、また、台湾鐵路管理局は増えてきた自転車旅行者のため7千160万元を投入して東部、西部幹線及び南廻線を走る列車の163両を今年と来年、自転車専用積載車に改造する(聯合晩報)。

台湾はただ輸出するだけの国から台数は少ないものの、自国でも自転車を活用する国に転換しつつあるようだ。

(上海事務所)



この報告書は、競輪の補助金を受けて作成したものです。