

2010年4月7日

2010年台北展参観報告及び台湾自転車業界の近況について

標記自転車展覧会を参観し、併せて台湾自転車業界の近況を調査したので報告します。

1. 展示会概況

展示会名: 2010 台北国際自転車展覧会 (TAIPEI CYCLE)
会 期: 2010年3月17日(水)～20日(土) 4日間
展示時間: 17～19日 9:00～18:00、20日 9:00～17:00
場 所: 台北世界貿易中心南港展覧館(1F、4F、5F、6F)
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: 894社(前年762社、前年比17.3%増)
(国内678社 前年比17.5%増、海外216社 同16.8%増)
ブ ー ス: 3,018(前年2,888、前年比4.5%増)
(国内2,299 前年比4.5%増、海外719 同4.5%増)
参観者数: 31,665人 前年比4.5%減(一般消費者を除く)
(国内25,089人 前年比6.7%減、海外5,160人 前年比7.8%増)
(TAITRA 発表数値)

<過去最大の規模に>

今回の台北展は、参観者数こそ前回は4.5%下回ったものの、出展企業数とコマ数は過去最大規模となった。出展企業は前年比17.7%増の897社、ブース数は同4.5%増の3,018で、TBEAの楊理事長によると、出展社数が米国のインターバイク展を越えたということである。



今回から 5,6 階部分が加えられて展示フロアが1、4、5、6 階となったが、メインは部品メーカーが集まった1階と完成車メーカーの4階である。COLIPED の共同ブースのほか、今回はフランスパビリオン、5階には中国パビリオンなど国際色がさらに豊かになっていた。年々規模が拡大しているこの展示会の関係者からは、台湾が世界のハイエンドバイクの研究開発、生産拠点であり、その流れは今後も変わらないという揺るぎない自信のようなものが伝わってきた。



中国メーカーが集まった5階フロア



中国メーカーは自走式電動車を出展

展示製品については、電動自転車の展示の増加が目をついた。メーカーはデザイン、特にバッテリー収納部分等のデザインに工夫を凝らした製品を展示していた。サスペンションフォークで世界的に高いシェアを誇る SR SUNTOUR は、2008 年にサンヨーのユニットを使用した電動自転車を発表、今回はバッテリー以外のユニット全てを自社開発し、主に欧米向けに年間3万台の販売を目標にした電動自転車を展示していた。



洗練されたデザインの電動自転車



電動自転車

また、前回はジャイアントだけが展示していた女性専用のロードバイクであるが、今回、同社以外の数社の完成車メーカーも展示しており、多くの若い女性来場者の注目を浴びていた。



女性用ロードバイク(ジャイアント)

中台関係の改善の影響で中国メーカー専用のフロアーが5階に出現し、中国自転車協会の馬理事長一行を初めとして大陸から多くの業界関係者が訪れていたのも今回の特徴である。展示されていたのは主に子供車、中国で一般的な自走式電動車、ウェア、アクセサリ類だったが、製品自体にはそれほど注目は集まっておらず、中国が国として纏まって出展したことの方が話題になっていたようだ。因みに大陸から中国人の増加は自転車業界だけの話ではない。現在、台湾の景気は大陸からの観光客の

増加で大変好調のようで、実際、出張者が利用した上海から台北までの直行便は満席だった。

日本人も例年にも増して多かった。日本の業界関係者によると、自転車業界以外から多数来場したようで、日本がどこも不景気な中、自転車業界だけは景気が良いと思われていることが背景にあり、商売のネタの物色に来ていたのではないかということのようだ。その業界関係者からは「そのような人達が訳のわからないまま、輸入を始めると市場が混乱するのではないか」と強く懸念する声が上がっていた。

2. 台湾自転車業界近況

2009年台湾業界全体の輸出金額は前年比約9%減となった。ある台湾業界関係者によると、「2010年の業績予想は横ばい、良くても5%程度の上昇に留まるだろう。より良いものをユーザーは求めるので、それに対応できるクリエイティブな製品の開発にかかっている。とりあえず今年の第一四半期は非常に好調である」という話であった。

また、製品展示の増えた電動自転車については、「これからの重要なマーケットは中国であり、年間1500万台規模で推移すると見ている。日本は30万台程度だろう。欧州が伸びていて、特にオランダはリチウムイオン電池仕様で1,800~2,000ユーロと高単価なので重視している」と話していた。

欧米諸国、中国、日本では健康志向等で若者から高齢者までサイクリングに親しむようになった現在、より軽量で、都市での使用に適したデザインの開発、女性市場の開拓、そして高性能な電動自転車の開発が今後の発展のカギだというのが台湾業界関係者の認識のようである。



COLIPEDパビリオン



女性用ロードバイクの前で



フランスパビリオン



電動自転車展示パビリオン

3. 両岸経済協力枠組み協定(ECFA)について

現在、台湾と中国の間で貿易自由化を目的として交渉が進められている「両岸経済協力枠組み協定」(ECFA)は今年中の調印が予想されている。台湾、中国間の貿易には日本の自転車企業が関係するものも多く存在すると思われる。ECFAの自転車業界への影響について、大手台湾自転車企業の広報担当者に聴取を行ったのでその要旨を以下に記す。

今年中の調印の可能性は高い。現在、中台間貿易の取引金額は非常に多く重要視されている。また、台湾はどの国ともFTAを結んでいないので、もしこのECFAが成立しないと、台湾は他の貿易パートナーとのFTA締結にも支障を来し、貿易上大き

なダメージを受けるだろう。台湾の貿易関係者は皆、この ECFA の必要性、重要性を強く認識している。

台湾は完成車の輸出が多いことは良く知られているが、実は部品の輸入も多い。高級部品は日本、アメリカ、ヨーロッパから、中低価格品の殆どは中国から入って来ている。また、台湾市場の完成車出荷量は年間 100 万台だが、その半分の 50 万台は中国から入って来たものだし、去年の輸出 430 万台のうち、台湾ローカルメーカー自らが生産したのは 50 万台に過ぎない。そのような状況なので ECFA 締結によって関税率が下がることは効果が大きいと予想される。

台湾自転車業界にとって輸入関税の撤廃は、中国業界よりも有利に働くと考えられる。完成車の場合、中国製のシェアが高いのは中低価格品、台湾製品はハイエンドが多い。中国からの完成車に対する台湾の輸入関税率は6%、一方台湾からの完成車に対する中国の関税率は13%。従ってもし中国の関税率がゼロになると、先ず税率差の分のメリットはある。しかしそれだけではない。台湾にも確かに低価格完成車を志向する購入層があるので中国メーカーにも関税ゼロの効果はあるが、中国市場の、例えば上海など都市部の消費者は購買力があるのでハイエンドの商品を購入する傾向が強く、台湾製品の中国における競争力が増し、台湾メーカーの享受するメリットは関税率の差以上に大きくなると考えられる。

また、台湾にはローエンドの完成車を作っているところは既になく、安価な中国車が入ってきてもダメージは全く発生しないと思われる。中国側も高価格帯は作っていないので台湾から高価格帯の製品が入ってきても損害はないだろう。従って、ECFA は中台の業界の役割分担をより明確にするものとなるだろう。ただはっきり言って、中国大陸において自転車を海外向けに輸出している会社は、殆ど台湾のメーカーが投資している会社ではあるが。

昨年12月末には台湾の自転車業界(TBEA)はECFA締結を待ち望んでおり、自転車と関連部品を初期のECFA実施対象製品にするよう経済部国際貿易局に提案したところだ。但し関税率については、締結されたとしてもゼロパーセントになるという保証はまだない。

馬政権は原則として台湾国民にメリットがあることではないと締結しないということを言明しているが、現在、台湾の国民が最も心配しているのは、永久に開放しないということは不可能な農産品である。恐らく充分競争力があり、意見の統一をみた業界から開始されることになるだろう。もし自転車業界が対象となれば、中国が求めている高級車はわざわざアメリカや欧州から輸入しなくても台湾から直接輸入できる。同じように台湾は中低価格車をベトナムやインドから入れる必要はなく、中国から直接入れれば良いようになる。恐らく今後、台湾から中国向けの高級車輸出は増加していくことだろう。中国側も台湾からハイエンド部品の輸入が増えていくことだろう。

かつて台湾は自転車業界の空洞化が懸念していたが、今やその心配をする必要は全くなくなった。

参考まで台湾と中国の関税コードの比較を示す。

台湾と中国の完成車及び部品の関税コード対照表

TBEA 作成

No.	台湾関税コード	台湾品目	中国関税コード	中国品目
1	4011500008	自転車用の新品ゴム製空気式タイヤ	4011500000	ゴム製の空気タイヤ（新品のもの）（自転車用のもの）
2	4013200003	自転車用ゴムインナーチューブ	4013200000	ゴム製のインナーチューブ（自転車用のもの）
3	73202020001	自転車のタイヤバルブ用ステンレス鋼製のスプリング	*対応コード無し	
4	73202030009	自転車のタイヤバルブ用鋼鉄製螺旋バネ	*対応コード無し	
5	73151100209	自転車用のチェーン	7315111000	ローラーチェーン（自転車用のもの）
6	84818041006	自転車用のチューブ用バルブ	*対応コード無し	
7	85121010001	自転車用電氣的照明装置	8512100000	自転車用照明装置
8	85121020009	自転車用照明視覚シグナル装置	8512100000	自転車用照明装置
9	87120010902	その他の自転車	8712002000	競技用自転車
10	87120010902	その他の自転車	8712003000	マウンテンバイク クロスカントリーバイク
11	87120010902	その他の自転車	8712004100	－16, 18, 20 インチのもの
12	87120010902	その他の自転車	8712004900	－その他 その他の自転車
13	87120010902	その他の自転車	8712008110	12-16 インチのもので、他の項に該当するものを除く。
14	87120010902	その他の自転車	8712008190	11 インチ以下のもので、他の項に該当するものを除く。
15	87120010902	その他の自転車	8712008900	－その他の自転車
16	87120010109	折り畳み自転車	*対応コード無し	
17	87120090004	その他の自転車	8712009000	その他の自転車

18	87149110009	粗製フレームの結合部	*対応コード無し	
19	87149120007	その他のフレーム、前ホーク及び部品	8714910000	フレーム、ホーク及びその部品
20	87149200304	リム及びスポーク	8714920000	リム、スポーク
21	87149310007	ハブ コースターブレーキ ハブとハブブレーキを除く	8714931000	ハブ
22	87149320005	フリーホイールのスプロケット	8714932000	フリーホイール
23	87149320005	フリーホイールのスプロケット	8714939000	その他
24	87149410006	キャリパーブレーキ及び部品	8714940000	ブレーキ(コースターブレーキハブ、ハブブレーキを含む)及びその部品
25	87149420004	コースターブレーキハブ及び部品	8714940000	ブレーキ(コースターブレーキハブ、ハブブレーキを含む)及びその部品
26	87149490009	その他のブレーキ及び部品	8714940000	ブレーキ(コースターブレーキハブ、ハブブレーキを含む)及びその部品
27	87149500007	自転車のサドル	8714950000	サドル及びその部品
28	87149610004	ペダル及び部品	8714961000	ペダル及びその部品
29	87149620002	ギヤクランク及び部品	8714962000	ギヤクランク及びその部品
30	87149990111	自転車用の変速器	8714990000	その他の部品
31	87149990120	自転車用フリーホイール	8714990000	その他の部品
32	87149990139	自転車用車軸	8714990000	その他の部品
33	87149990148	自転車用ハンドルバーステム	8714990000	その他の部品
34	87149990157	自転車用シートポスト及び上下ポスト	8714990000	その他の部品
35	87149990166	自転車用ハンドルバー	8714990000	その他の部品

4. 台湾自転車市場

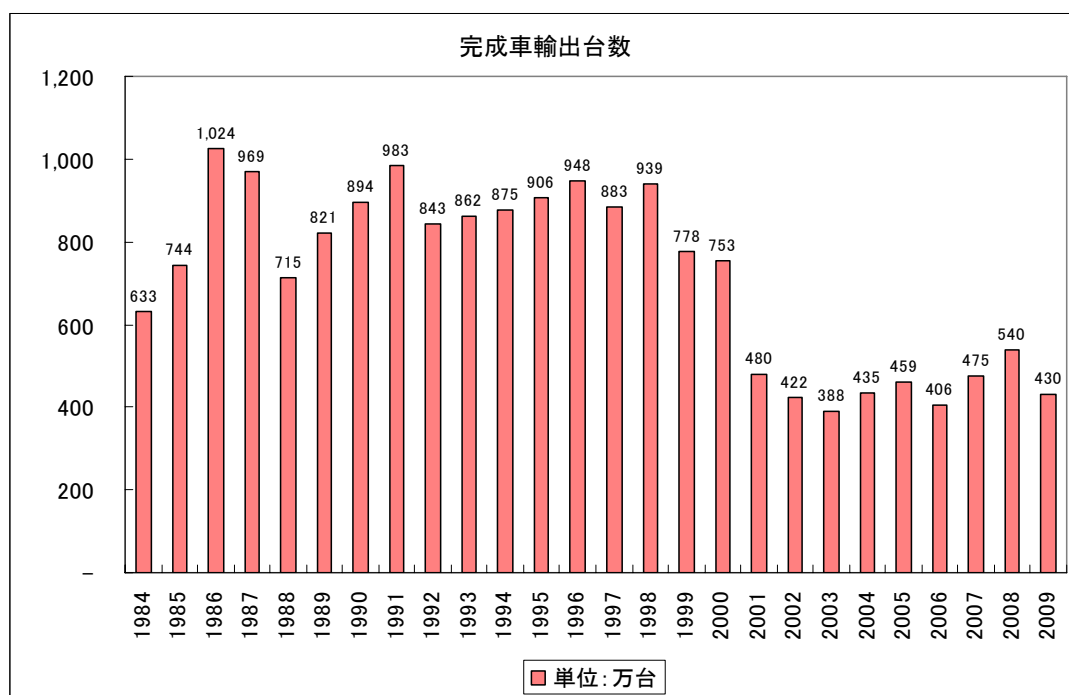
市場規模の推移を見てみると、台湾自転車市場は 2005 年以前の 60-80 万台規模、2005 以後は利用者が増加し 2008 年 130 万台となった。特に折畳車に人気が集まった。2009 年には 100 万台まで落ち、一時増加した販売店も減少した。一見、自転車ブ

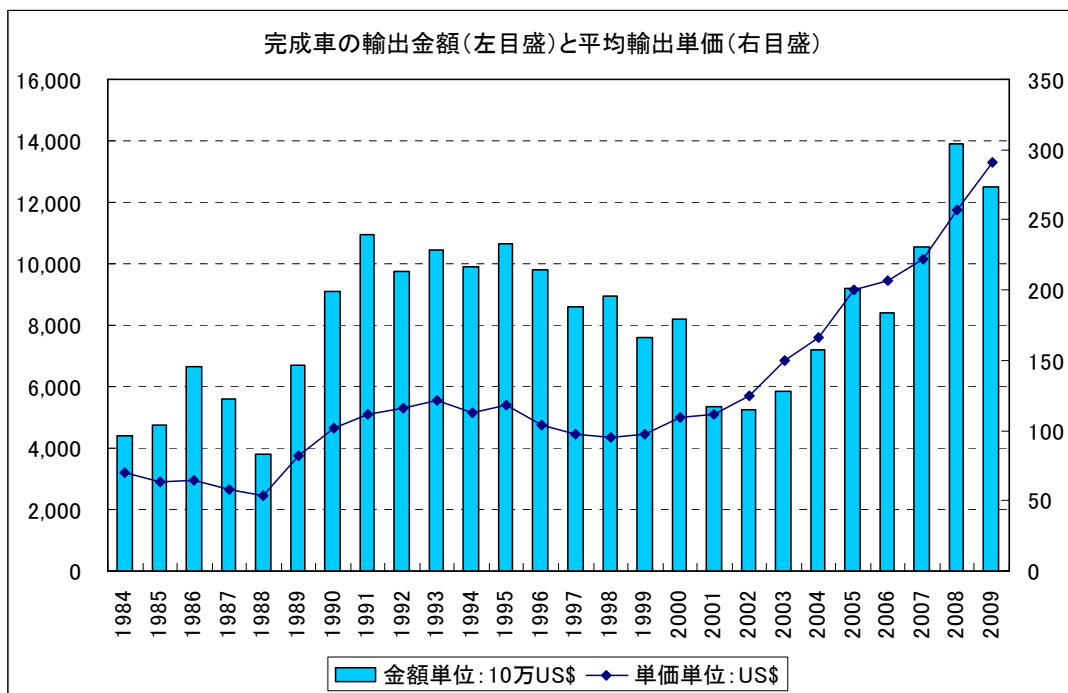
ームが去ってしまったように見えるが、しかし、利用者数は減少していない。

2009年に減少したのは、新たに自転車をはじめの利用者が少なくなったため、業界関係者は2008年が異常な年であり、正常に戻ったと考えている。省エネと健康志向という世界の潮流は変わらず、台湾も同じである。これからは買換えと二台目の需要が継続してゆき、消費者もブームに流されるのではなく、真に自分に適合する自転車を買求めるように変わっていくものと予想されている。

5. 完成車、主要部品輸出入状況

TBEAから入手したデータを基に完成車の輸出入状況のグラフ化したので参考までに記す(地域別完成車輸出状況を除く)。

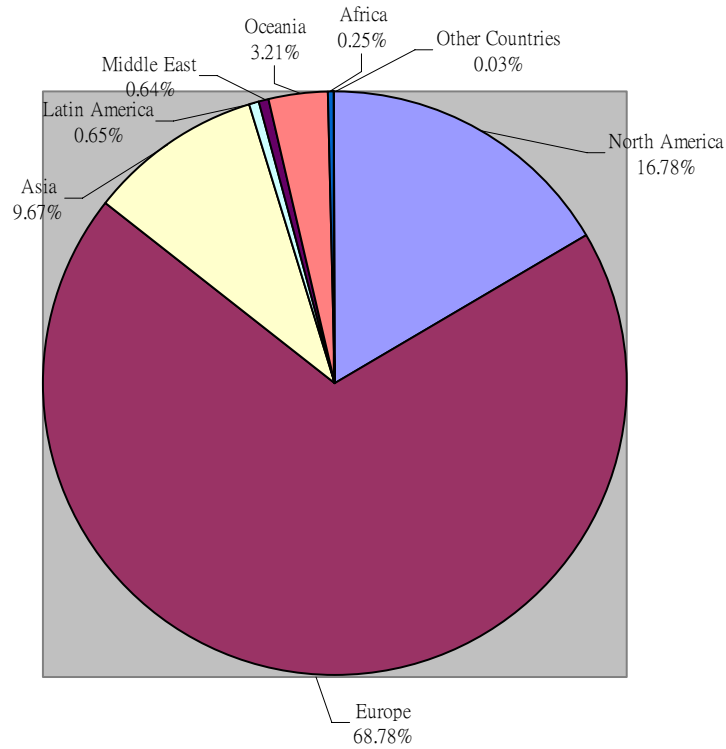




完成車輸出台数、金額、平均輸出単価の推移			
年	輸出台数	輸出金額	平均輸出単価
	(単位:千台)	(単位:10万 US\$)	(単位:US\$)
1984	6,328,278	440,936,305	69.68
1985	7,442,063	475,576,526	63.9
1986	10,239,473	666,215,100	65.06
1987	9,685,344	560,539,402	57.88
1988	7,151,626	382,142,847	53.43
1989	8,206	6,716	81.85
1990	8,943	9,088	101.63
1991	9,831	10,959	111.47
1992	8,427	9,729	115.45
1993	8,621	10,448	121.19
1994	8,752	9,884	112.94
1995	9,064	10,664	117.65
1996	9,484	9,824	103.58
1997	8,827	8,624	97.7
1998	9,388	8,970	95.54
1999	7,783	7,603	97.69
2000	7,534	8,214	109.02
2001	4,796	5,362	111.8
2002	4,219	5,238	124.16
2003	3,883	5,830	150.14
2004	4,348	7,207	165.76
2005	4,595	9,187	199.94
2006	4,063	8,394	206.61
2007	4,752	10,545	221.91
2008	5,402	13,879	256.92
2009	4,301	12,497	290.54
			(出所:TBEA)

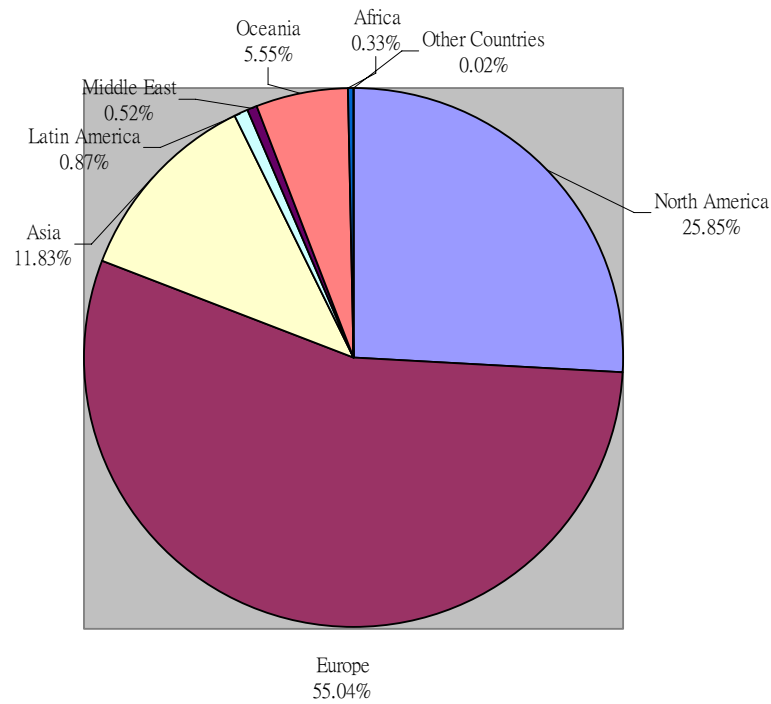
地域別完成車輸出状況

(2009年 台数)



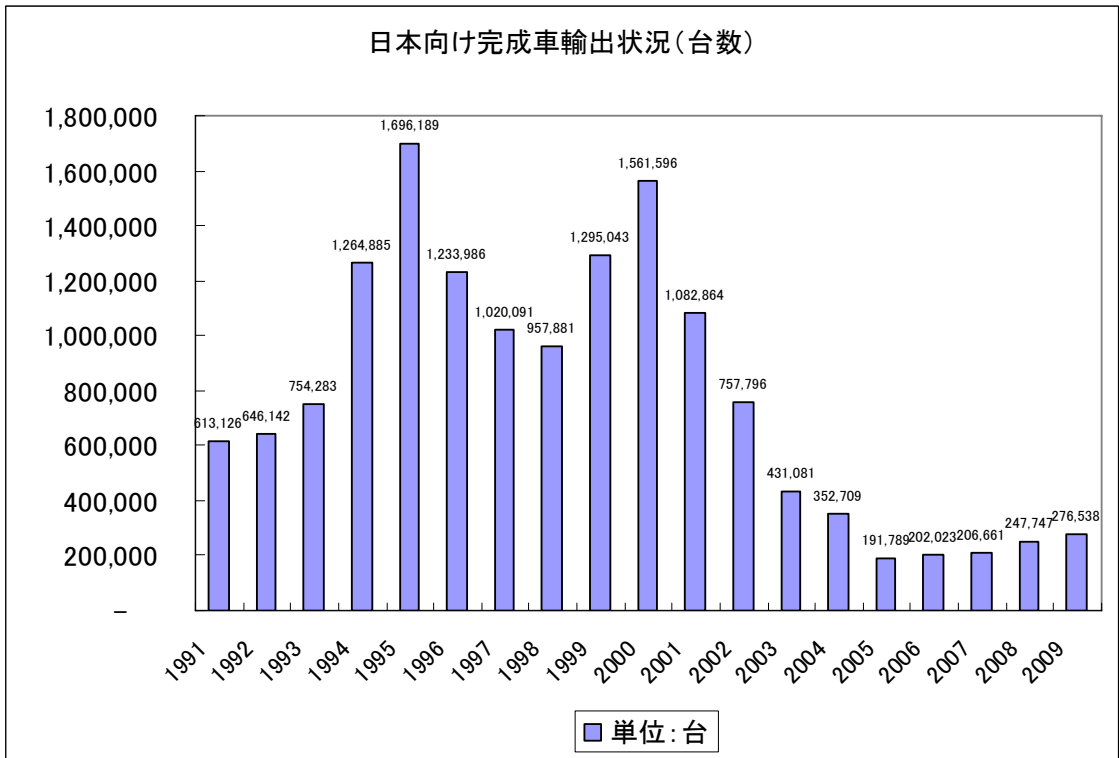
地域	台数	構成比 (%)
North America	721,689	16.78%
Europe	2,958,617	68.78%
Asia	415,738	9.67%
Latin America	27,855	0.65%
Middle East	27,537	0.64%
Oceania	137,927	3.21%
Africa	10,749	0.25%
Other Countries	1,248	0.03%
Total	4,301,360	100.00%

地域別完成車輸出状況 (2009年金額)

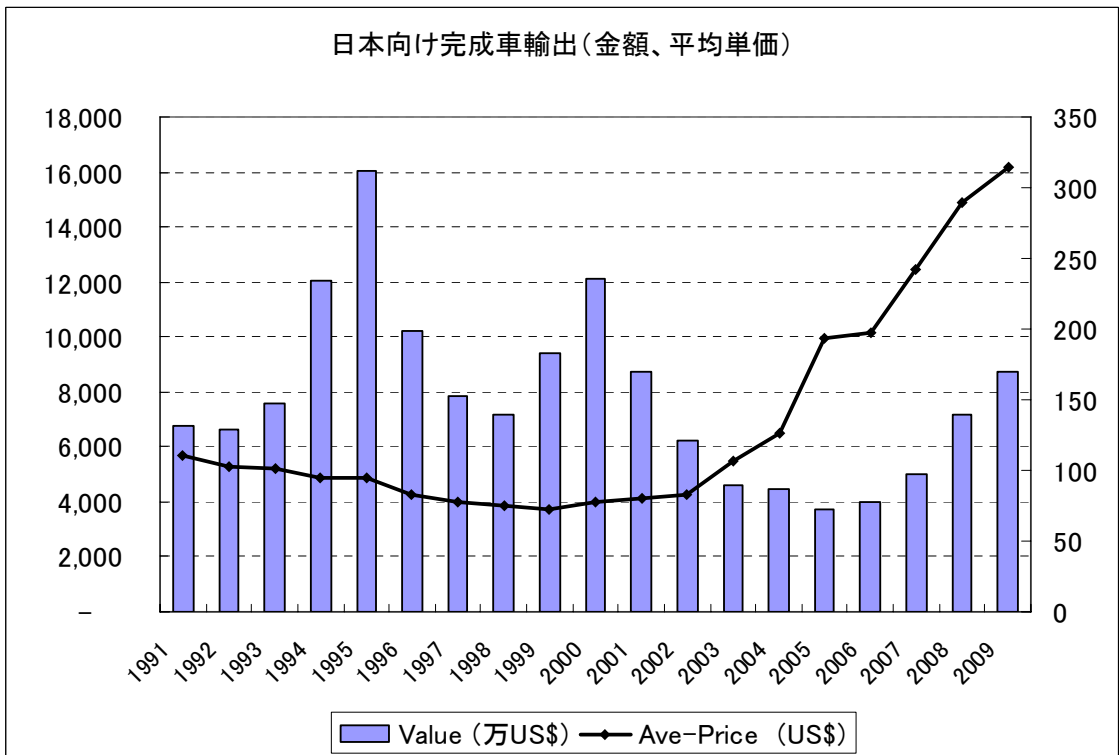


地域	金額 (US\$)	構成比 (%)
North America	323,026,328	25.85%
Europe	687,874,920	55.04%
Asia	147,800,196	11.83%
Latin America	10,812,355	0.87%
Middle East	6,465,506	0.52%
Oceania	69,341,428	5.55%
Africa	4,147,881	0.33%
Other Countries	261,414	0.02%
Total	1,249,730,028	100.00%

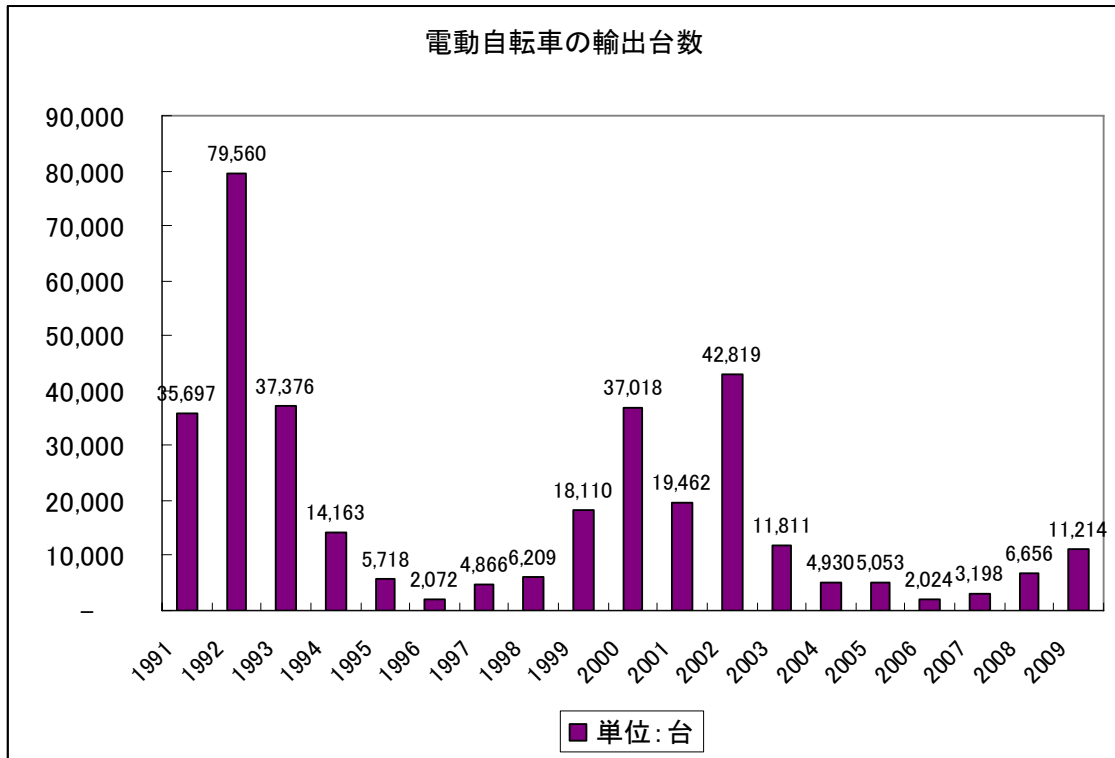
日本向け完成車輸出状況(台数)



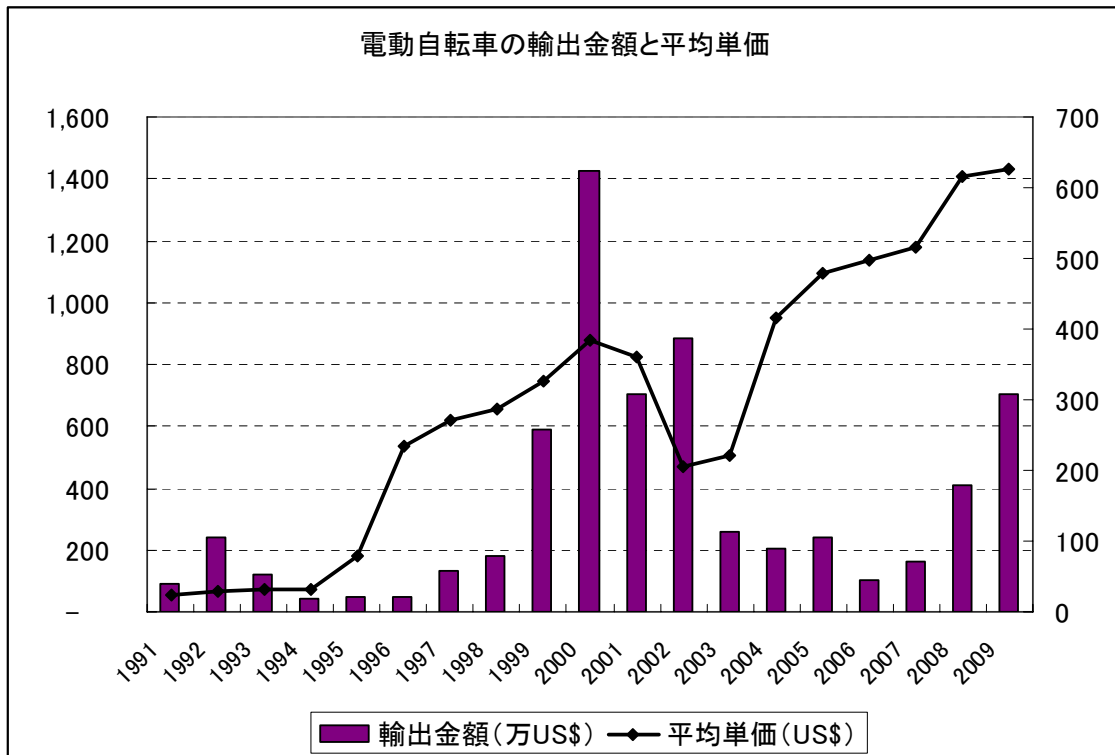
日本向け完成車輸出(金額、平均単価)

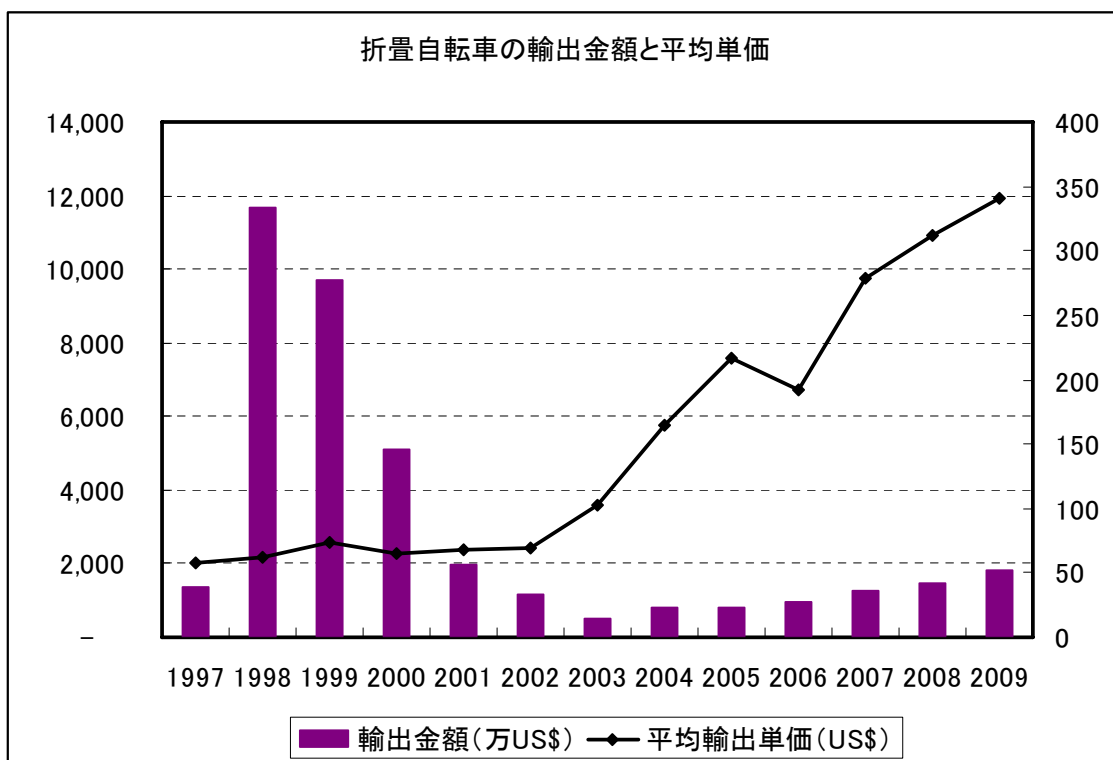
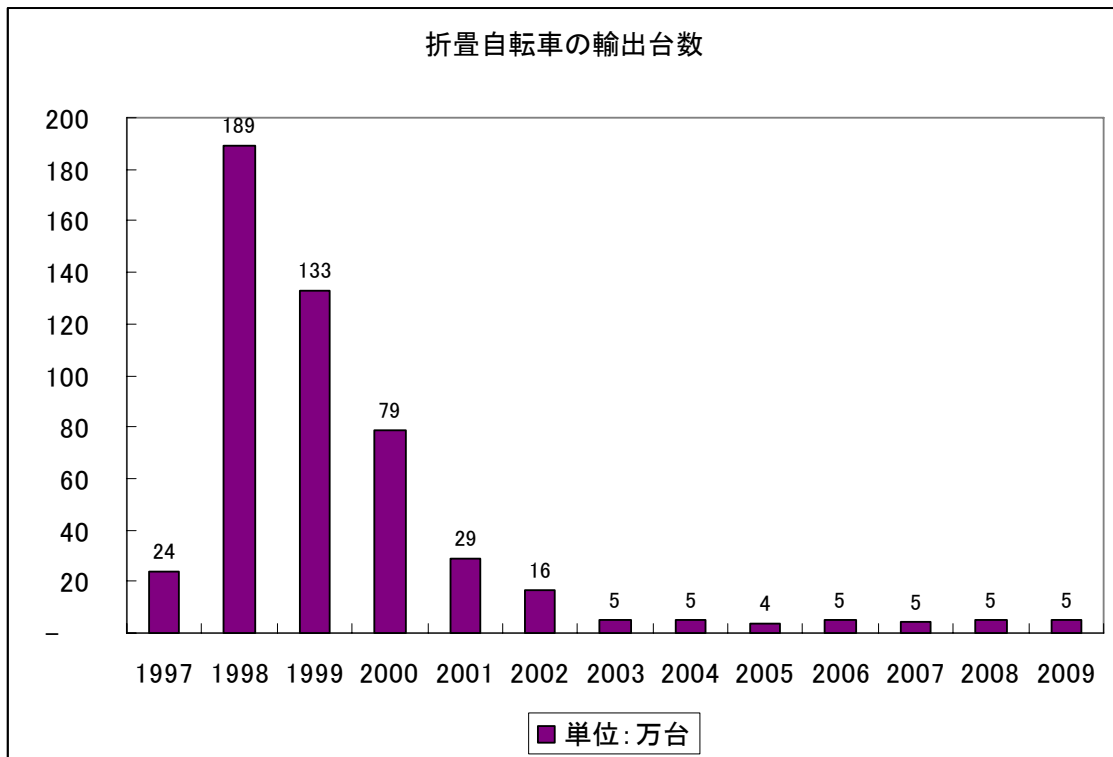


電動自転車の輸出台数



電動自転車の輸出金額と平均単価





以上

(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。

