

海外調査報告会を開催

－中国の天津市・山東省の電動自転車業界について－

自転車産業振興協会は中国の電動自転車の国家標準(GB)改訂に先立ち、中国の主要電動自転車業界についての報告会をさる3月18日、20日にそれぞれ東京と大阪で開催した。

平成25年度に実施した調査結果に基づき、中国事業への契機となる情報の提供を目的として、今回は天津市、山東省の大手電動自転車メーカー等の状況についてであり、その概要を以下に記す。

なお、中国の電動自転車は日本の電動自転車と性格が全く異なることから違いをより明確にするため本稿では“電動自転車”と表示する。

○中国における現行の電動車の一般的な分類

中国の電動車の分類は、中国の国家規格(GB)に適合したタイプは“電動自転車”、GBを超過したタイプは“電動摩托车”（略称は電摩、日本語で電動モーターバイク）と呼ばれている。

下表に示すように電動自転車は簡易型と豪華型の二つのタイプに分けられ、さらに簡易型には軽便型、滑板型などの分類がある。滑板型とは所謂スクーターである。軽便型を助力式と呼ぶ人もいる。

電動自転車の分類		
簡易型	軽便型又は助力式	A スロットルレバーによる自走+ペダル*
	滑板型	B スロットルレバーによる自走(ペダルなし)
豪華型	スロットルレバーによる自走式。ペダルなし	

*ペダルにアシストの有るものと無いものの2種類がある。



○天津市業界データ

メーカー数は天津市が約 1,000 社。因みに山東省は 70-80 社。

天津市電動自行車生産（単位：万台）

	生産量	輸出量
2011 年	1,434	12.8
2012 年	1,624	18.2
2012/2011	13.2%増	42.2%増

（集計対象は 127 企業）

・平均販売単価

鉛酸電池の電動自行車 1,700 元

リチウムイオン電池の電動自行車 2,800 元

・2012 年リチウムイオン電池の電動自転車の生産・輸出台数

生産 67.2 万台（全生産の 4.1%）

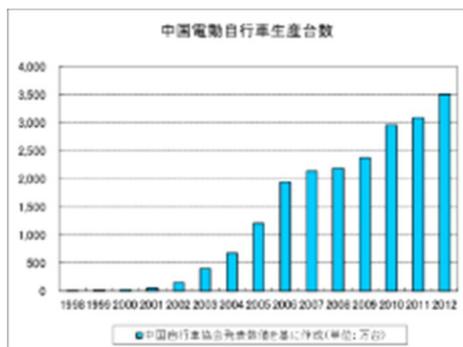
輸出 8.9 万台（全輸出の 48.9%）

（出所：天津市自転車電動車産業協会）

○国内市場は飽和状態に

中国の電動自行車市場は 2003 年頃から発展の波に乗り急速に規模を拡大してきたが、しかし昨年から飽和状態に陥った。販売の鈍化と生産コストの上昇はメーカーの経営を厳しいものになっている。

紹介したのは天津、山東の下記の大手 9 社で、その基本的なデータ、例えば経営形態、生産能力、出荷実績、従業員数、基幹部品の調達状況などを説明した。



（天津市）

- 1 天津市小刀電動車有限公司
- 2 天津市赛克電動車有限公司
- 3 天津市邦德電動車有限公司
- 4 上海立马電動車制造有限公司
- 5 天津爱赛克車業有限公司
- 6 天津爱玛科技股份有限公司

(山東省)

- 7 青島澳柯瑪電動科技有限公司
- 8 山東比德文電動車動力科技有限公司
- 9 山東英克萊電動車有限公司

○全てアSEMBルメーカー

9社に共通するのは、全て基幹部品(モーター、コントローラー、電池)を外部専門メーカーから調達するアSEMBルメーカーということである。自社で行っているのはフレームへの塗装程度である。彼らは自社で製造するよりも専門の部品メーカーから調達の方が高品質、高性能の製品が手に入り、調達量によってはコストが抑えられると考えているからだ。

その結果、天津市は中国において全生産量の4割以上を生産する最大の電動自転車の生産地だが、天津製電動自転車に装着されている基幹部品の殆どは、実は江蘇省と浙江省の専門部品メーカーの製品である。また、山東省のメーカーにおいてはその割合はさらに高くなっている。

○中国市場の現状と今後の見通し

①電動自転車市場は飽和状態に陥りメーカーが淘汰されている。

- “ 愛瑪等「現在の国内市場は飽和状態、今後、年間3,000~3,500万台で推移するだろう」
- “ 立馬「小企業が淘汰、吸収される。現在、約1,000社あるが、最終的には大手10社程度に集約されるだろう。2005年に25%あった利益率が減りつつある」
- “ 愛瑪「企業の淘汰集約が行われる。2013年年末までに100~200社が消滅」

②しかしそのような中、大手メーカーは今後を悲観していない。

- “ 立馬「自転車所有者は約3億人と考えられるが、そのうち移動手段としての利用者が電動自転車にシフトする可能性あり。加えて買い替え需要が継続する」

③拡大傾向にある電動三輪車市場へ参入。

- “ 地方都市や農村部における人の移動・荷物運搬手段として
- “ 免許、車検の必要な“農用車”の代替として
- “ 全国の市場規模600万台(2013年現在)、平均価格3,500元
- “ 背景には地方の経済発展に伴う消費者の購買力向上



(小刀の貨物輸送系三輪車：出所同社HP)

④大手電動自転車メーカーの中には、低速電動四輪車市場参入を試みている。

- “ 比徳文はドイツ自動車メーカーと技術協力。日本企業との技術協力を渴望している。



(比徳文の開発した低速電動四輪車：筆者撮影)

○電動自転車メーカーの拡販・生き残りのための方策

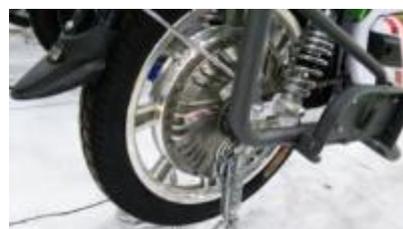
- ” 製品のデザイン、色調に注力するなど製品の改良
- ” 同じようなメーカーから基幹部金を調達している結果、製品の性能に大差ないため有名人を宣伝に起用してそのイメージで販売増を図るところも
- ” コスト削減のため可能な限り大市場から遠くない土地に工場建設
- ” 全国に販売網を充実。愛瑪(販売量5年連続トップ)は8千店以上、天津賽克は4千以上の販売店
- ” 性能を向上させて他社製品との差別化。そのため高性能基幹部品を採用

○性能面での差別化競争が始まる

電動自転車メーカーは部品メーカーにコントローラーやモーターの自社特許による製造を委託したり、共同で研究開発したりする方法を取っている。それ以外には一部の電動自転車メーカーは、特に基幹部品について中国地場メーカーの製品より高価格であるにも拘らず、ボッシュのハブモーター、サムソンSDIのリチウムイオン電池など海外メーカーの製品の調達を既に始めており、また、日本のメーカーの製品や技術に対しても関心を示し始めている（但し、海外メーカーの製品と言っても上記2社については中国国内の工場で生産されたもの）。



(ボッシュのモーター採用をアピールする愛瑪の広告：出所同社 HP)



(ボッシュのハブモーターを採用した立马の電動自転車：筆者撮影)

○日本への輸出の見通し

- “ 天津の電動自転車企業は GB の改訂を待つことなく、既に日本のユニットメーカーや量販店と協力して日本向け電動アシスト自転車の開発を始めている模様。
- “ 価格は日本での一般的な販売価格帯より安く。
- “ 天津のある電動自転車メーカーを訪問した際、経営者は、「中国ユニットメーカーに日本市場の要求を満たせるところは未だないので現在は日本製品を採用するが、しかし、中国メーカーも今後、徐々に技術を向上させるので将来は全て中国製品に切り替え、コストを下げて輸出したい」と語っていたが、これこそが中国電動自転車メーカーの本音だと考えられる。

以 上