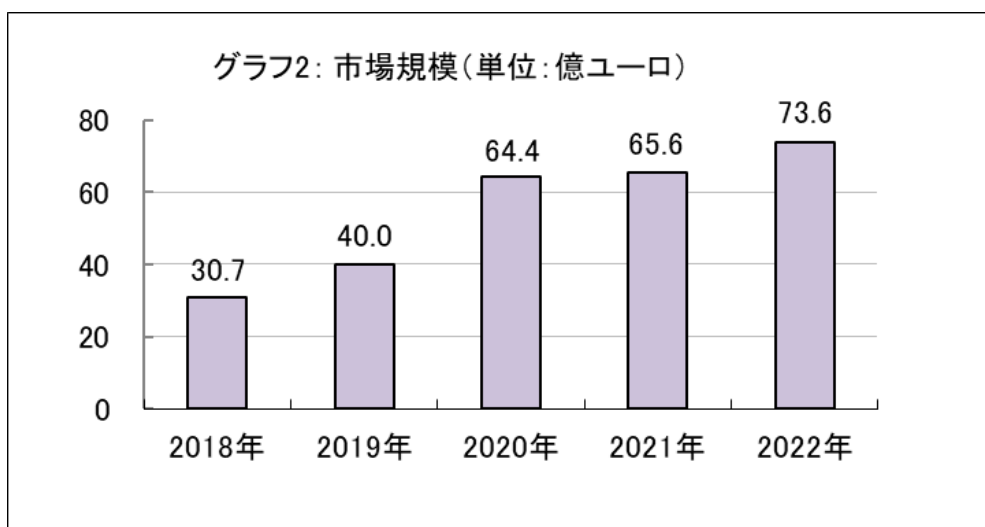
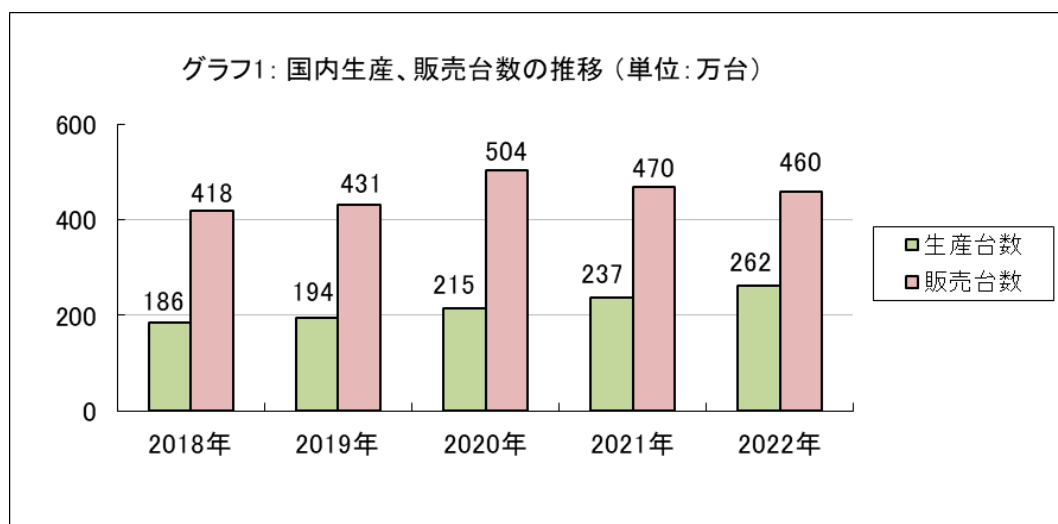


ドイツ自転車市況－2022

1. 国内生産及び販売

ドイツ二輪産業協会(ZIV)によると、2022年の自転車及び電動自転車の生産台数は前年比10.5%増の262万台となった。一方、販売台数は前年比2.1%減の460万台に減少したが、市場規模は73.6億ユーロと前年比12.2%増で70億ユーロの大台に達した。

こうした状況にZIVは「2022年の自転車及び電動自転車市場は下半期に消費の停滞が見られたものの、過去15年間を通して安定した高値を示した。成長著しい



電動自転車市場で、高品質の『Made in Germany』製品が、安定的かつ強力な車種として発展したことは喜ばしい」とし、また、「自転車の生産が横這い状況なのに対し、電動自転車の生産は 20%以上増加、部品及びコンポーネントの生産額も 2020 年に対し 55%増加している。高品質部品と電動自転車の割合が高いことで、市場規模は 2012 年の約 20 億ユーロから 2022 年には 73.6 億ユーロと、この 10 年間で 4 倍近くにまで増加している」としている。

2022 年の全業態の平均販売価格は、前年比 14.8%高の 1,602 ユーロと前年に引き続き上昇した。また、自転車の平均販売価格は 500 ユーロで前年 (466 ユーロ) 比 7.3%高、電動自転車の平均販売価格は 2,800 ユーロで前年 (2,650 ユーロ) 比 5.7%高となった。この上昇について ZIV は「この平均価格は、全車種を対象に集計し算出したもので、高価格で増加傾向にあるカーゴバイクも含まれている。これにより平均価格も引き上げられた」としている。

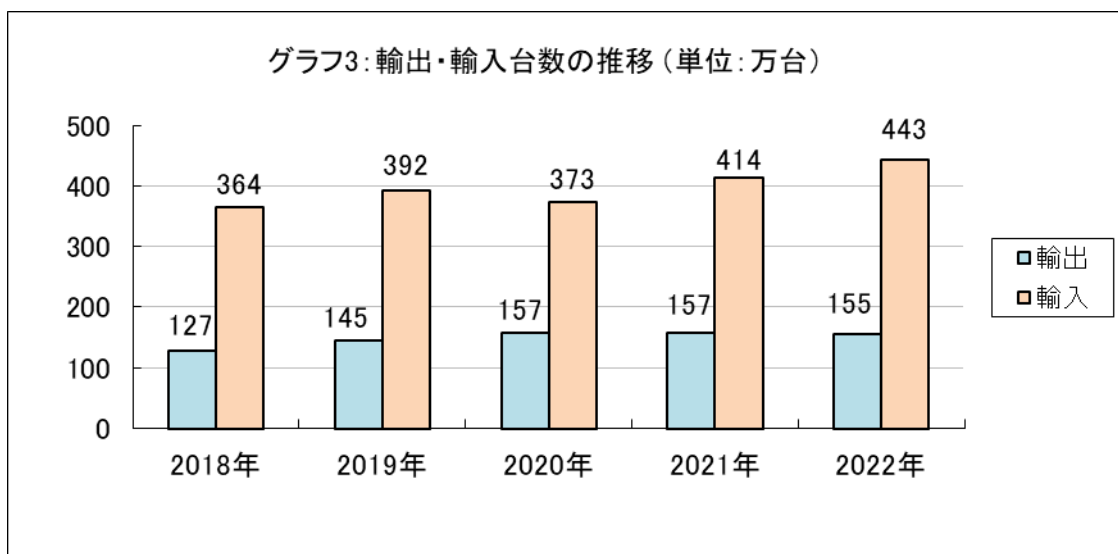
表1: 平均販売価格の推移 (単位: ユーロ)

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
全業態平均販売価格	735	929	1,279	1,395	1,602

2. 輸出入

2022 年の自転車及び電動自転車の輸出台数は前年比 1.3%減の 155 万台であった。一方、輸出台数は前年比 7.0%増の 443 万台となった。

グラフ3: 輸出・輸出台数の推移 (単位: 万台)



2022年の自転車輸出比率上位10カ国は、スウェーデンに代わりスペインが浮上した。最大の輸出先は依然としてオランダだが、前年より6ポイント減の22%となった。それに次ぐオーストリアは12%で1ポイント増、次いでフランスは9%と1ポイント減となった。ZIVは「輸出先の93%以上がEU及びEFTA諸国で『Made in Germany』の自転車及び電動自転車は欧州諸国で大きな需要がある」としている。

表2: 自転車輸出比率上位10カ国の推移

国名	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
オランダ	27%	32%	30%	28%	22%
オーストリア	12%	13%	11%	11%	12%
フランス	7%	7%	8%	10%	9%
スイス	6%	6%	7%	6%	7%
ポーランド	7%	10%	8%	9%	6%
ベルギー	4%	4%	4%	4%	5%
イタリア	3%	3%	3%	4%	5%
チェコ共和国	※	3%	2%	2%	3%
デンマーク	3%	2%	2%	3%	3%
スペイン	※	※	※	※	3%
その他	31%	20%	25%	23%	25%

※その他に含まれる

一方、自転車輸入比率の上位10カ国は、フィリピン、ポルトガルに代わりタイ、リトアニアが浮上した。最大の輸入先は依然としてカンボジアで前年より2ポイント増の22%を占める。

表3: 自転車輸入比率上位10カ国の推移

国名	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
カンボジア	23%	23%	22%	20%	22%
バングラデシュ	5%	7%	8%	11%	12%
ポーランド	13%	11%	9%	7%	8%
ブルガリア	12%	11%	8%	7%	7%
オーストリア	3%	3%	6%	7%	7%
オランダ	6%	5%	6%	6%	4%
タイ	※	※	※	※	4%
中国	5%	4%	4%	6%	4%
ルーマニア	※	※	4%	4%	3%
リトアニア	※	※	※	※	3%
その他	33%	36%	33%	32%	26%

※その他に含まれる

3. 販売業態別比率

2022年の販売業態別比率は、自転車専門店が前年同様73%と高い割合となった。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比率は2ポイント減の2%と、ここ数年減少が続いている。また、通信販売・インターネットは前年より1ポイント増の24%となった。この24%には、自転車専門店によるインターネット販売3%も含まれており、自転車専門店の実質割合は76%となる。

表4: 販売業態別比率の推移

販売業態	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
自転車専門店	67%	68%	67%	73%	73%
デパート・DIY店・小型スーパー	10%	8%	6%	4%	2%
通信販売・インターネット	23%	24%	28%	23%	24%

ZIVは「2022年の自転車専門店による販売が全体の76%と例年に変わらず高い割合を示した。これは、消費者が求める自転車に高品質、購入にあたっての専門的知識や確かなサービスを重視しているからである」としている。

4. 車種別販売比率

2022年の車種別販売比率は、トレッキング車が前年より僅かながら0.4ポイント増の23.4%となったのに対し、シティ車は2.6ポイント減の9.4%、ATBは0.3ポイント減の4.7%、MTBは0.9ポイント減の2.1%、子供車も0.6ポイント減の2.9%となっている。

表5: 車種別販売比率の推移

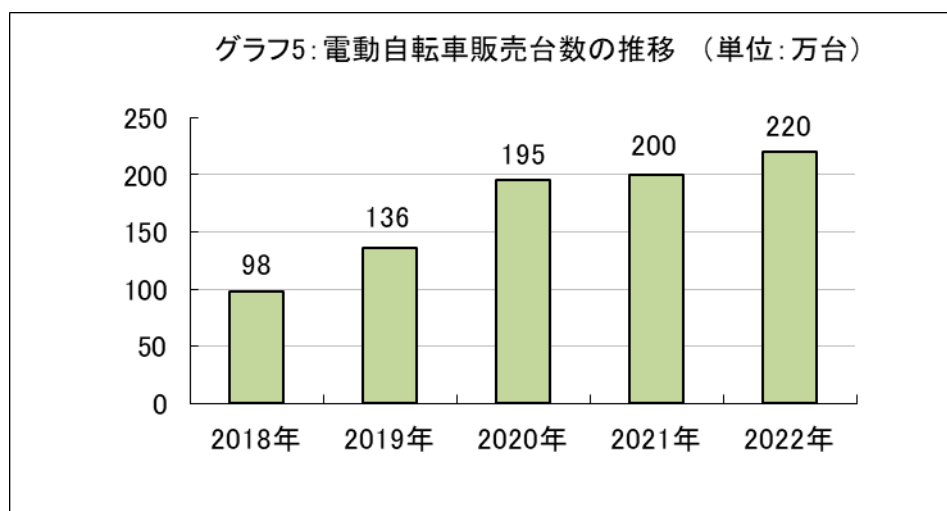
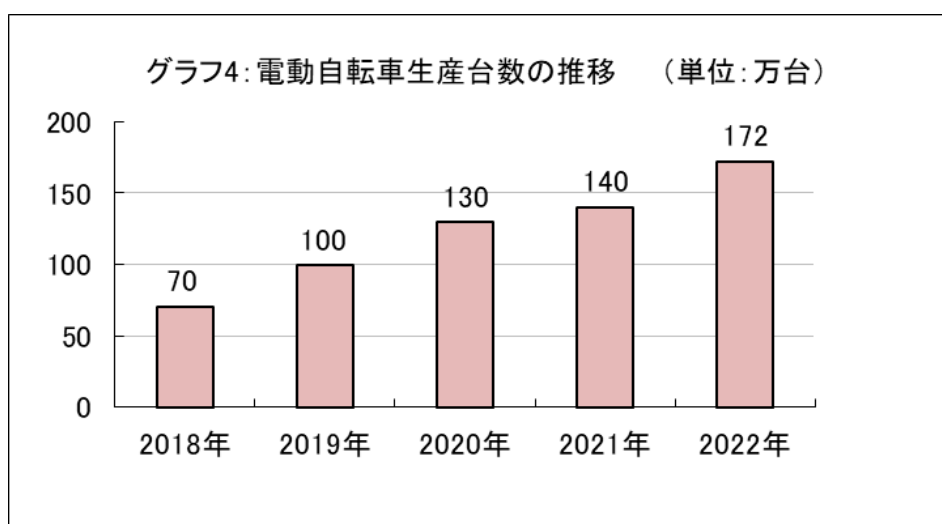
車種	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
トレッキング車	29.5%	26.0%	25.0%	23.0%	23.4%
シティ車	18.0%	14.5%	13.0%	12.0%	9.4%
ATB	7.0%	8.0%	7.0%	5.0%	4.7%
MTB	6.5%	5.0%	3.0%	3.0%	2.1%
子供車	4.0%	4.0%	3.5%	3.5%	2.9%
幼児車	2.5%	2.5%	2.5%	2.5%	1.3%
オランダ型及びツーリング車	3.0%	2.5%	2.0%	1.5%	1.0%
レース用自転車／フィットネスバイク	3.5%	3.5%	3.8%	5.0%	3.4%
電動自転車	23.5%	31.5%	38.7%	43.0%	47.9%
運搬車 (2019年より追加)	-	0.5%	0.5%	1.0%	1.0%
その他	2.5%	2.0%	1.0%	0.5%	2.9%

一方、電動自転車は前年より4.9ポイント増で、全体の47.9%とさらに比率を伸ばした。同車種が占める割合は2019年に3割、2021年に4割を超え、2022年には市場全体の半数に近づきつつある。

ZIVは「電動自転車の市場に占める割合とその成長は興味深い」としている。また、市場に占めるシティ車の割合について「電動自転車を含めた全車種でみると、シティ車の比率は76.5%にまで上る。自転車だけに限った最大比率では、群を抜いてトレッキング車の45%（2021年40%）であるが、一方でMTBは2022年には4%（9.5万台）と2019年（20.6万台）の半数以下となるなど下降傾向にあり、その理由としてE-MTBへのシフトがあげられる」としている。

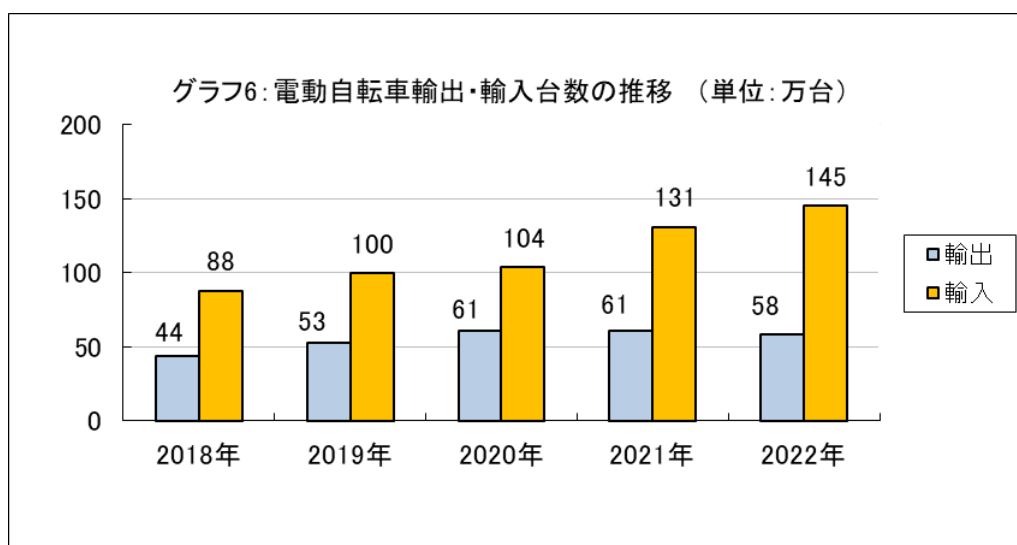
5. 電動自転車の生産、販売及び輸出入台数

2022年の電動自転車の生産台数は前年比22.9%増の172万台となった。また、販売台数も前年比10.0%増となり220万台に達した。



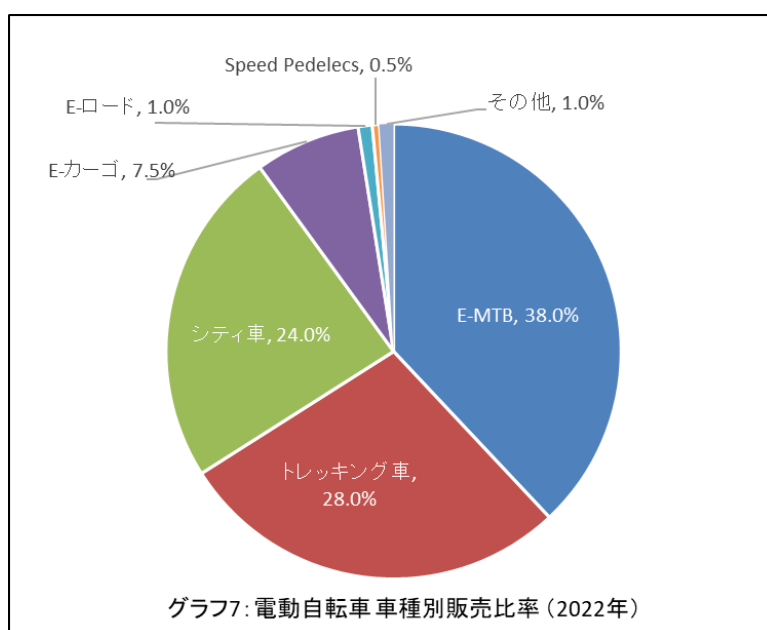
2022年の電動自転車の輸出先は98%がEU及びEFTA諸国で、オランダ向けが前年より12ポイント減となったが24%と最大である。次いで、オーストリアが1ポイント増の13%、フランスが同じく1ポイント増の13%、スイスが2ポイント増の11%、ベルギーは3ポイント増の11%となっている。

一方、輸入元はEU諸国からが前年より2ポイント増の69%で、アジア地域からが7ポイント増の27%である。国別では、EU諸国のうちブルガリアからの輸入が1ポイント増の18%、オランダが1ポイント減の14%、ハンガリーが3ポイント減の9%、ルーマニアが3ポイント増の9%等で、アジア地域ではベトナムが1ポイント増の14%、台湾が2ポイント増の9%、中国が4%となっている。



2022年の電動自転車の車種別販売比率は、電動マウンテンバイク (E-MTB) が前年より4ポイント増の38%と最大となった。一方、トレッキング車は4ポイント減の28%で、シティ車も2ポイント減の24%と減少傾向にあるが、街乗りが主体のトレッキング車とシティ車で5割を占めている。

ZIVは「電動自転車の人気車種は2021年にトレッキング車からE-



MTB に代わり、2022 年には E カーゴ（対前年比 37.5%増）と E-MTB（同 23%増）が急増した。2022 年には 93.1 万の MTB が販売されたが、このうち 83.6 万台が E-MTB であった（比率約 90%）。電動自転車はドイツでは明らかに急成長の車種で、2022 年は市場全体の 48%の比率であったが、2023 年には電動自転車が自転車を上回ると予測している」としている。

2022 年のドイツ国内の流通台数（生産と輸入から輸出を引いた台数）は 542 万台と、前年に対し 48 万台増（約 9%）となった。

ZIV は「ドイツにおいて自転車及び電動自転車市場は大きな可能性を秘めている。自転車及び電動自転車は高品質のモビリティとして、またレジャー製品として進化しており、需要が示すように、この品質は消費者に高く評価されている」とし、「2022 年の平均販売価格は自転車 500 ユーロ、電動自転車 2,800 ユーロと電動自転車がますます高価になっているが、今日の顧客は高品質の商品を求める。自転車及び電動自転車が新たに評価されるようになり、自転車業界自体も大きく進化した。商品のデザインや技術革新は成長する市場の重要な原動力となっている」としている。

また「コロナパンデミックによるサプライチェーンの問題は過去のものとなり、メーカー及びディーラーの倉庫は非常に充実している。パンデミックに関連した生産前の高コスト（原材料、部品、輸送コスト等）の時代は終わり、価格の優位性は顧客に引き継がれる。今こそ、新しいバイクを手に入れる絶好の機会であり、電動自転車を購入する時である。政治的にも、キーワードはモビリティの方向転換で、自転車産業は未来の大量輸送手段を提供できるし、レジャーや休暇での使用の可能性は非常に大きい」としている。

さらに「ドイツ自転車業界は、サプライチェーンの問題をうまく解決している。ウクライナでの戦争とその結果は予見できなかったが、ZIV メンバーの大多数は、この課題もうまく解決できると信じている。自転車や電動自転車への関心は引き続き高く、今後数年間で安定した成長とイノベーションの促進が期待される。ドイツ政府においても課題をクリアし、国民が日常生活や自由な時間に安全かつ快適に自転車に乗れるようになれば、自転車の国としてのドイツを、使用においても製造においても妨げるものは何もない」と述べている。

以 上

出所：ドイツ二輪産業協会（ZIV）