

一般調査報告書

欧州におけるオートバイ市場について

パリ市内の通りは建物への入り口を除き、殆どが駐車場となっていますが、一部は自転車とオートバイの駐輪場となっていて、一つの通りに対し、4,5箇所もの駐輪スペースがあります。自動車を駐車する場合には有料ですが、自転車やオートバイの場合は無料ですので、他の街に比べると、フランスは自転車やオートバイがとても多いと思います。それ以外の運転等の法規制でもオートバイのメリットはたくさんあり、フランスのオートバイ市場は、最近欧州では最も大きなものとなっています。



事務所前の通りのオートバイ駐輪場(この通りに4か所)

欧州のオートバイ市場については、一時の爆発的な売れ行きは過ぎ、マーケットとしては成熟していると言えますが、新興国と異なるマーケットの特徴があり、欧州ならではの発展の兆しがうかがえます。今回は、欧州のオートバイ市場について報告します。

〈欧州各国のオートバイ市場の動向〉

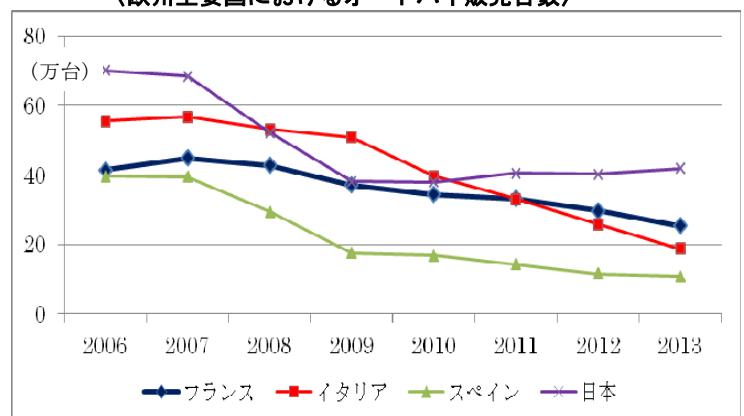
日本のオートバイの販売台数は1980年に237万台まで上昇しましたが、その後は下降が続いており、2009年の38万台を境として、近年は上昇傾向にあります。

一方、欧州市場はイタリア・フランス・スペインが大きく、英国やドイツではあまり販売数は多くありません。90年代はイタリアにおいて年間80万台超の販売台数があり、それなりのブームとなっていました。近年はフランスの販売台数を下回っています。

上のグラフを見る限り、2013年の販売台数は日本が42万台、フランスは25万台であり、日本の売れ行きが多いですが、人口比（フランスは日本のおよそ半分）を考えれば、フランスのほうが日本よりもオートバイが普及していると考えられます。

また、オートバイのサイズ別にみた場合、欧州市場の更なる特色が見えてきます。

〈欧州主要国におけるオートバイ販売台数〉

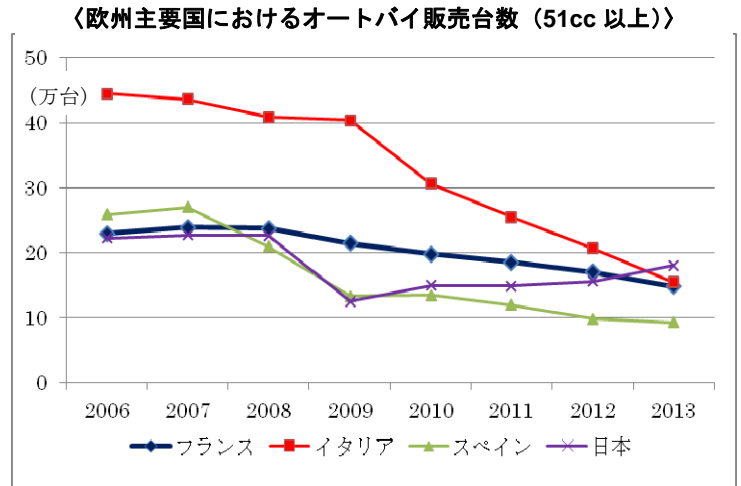


(欧州モーターバイク協会資料・日本自動車工業会資料抜粋)

右のグラフは排気量 51cc 以上のオートバイの販売台数をグラフ化したものですが、2012 年まではイタリアやフランスのほうが日本より販売台数が多いということが分かると思います。

日本の場合はオートバイ市場の殆どは 50cc 以下の原付であり、1980 年は 83%、現在でも 60%程度となっていますが、イタリアでは 20%、フランスでは 40%程度しかありません。前述したように、人口は各国とも日本の半分以下ですので、フランス、イタリア、スペインの三カ国は、51cc 以上のオートバイがとても普及していると思われます。

これらの国において、どうしてこのようにオートバイが普及したのでしょうか。



(欧州モーターバイク協会資料・日本自動車工業会資料抜粋)

〈南仏におけるオートバイの相対的なメリット〉

まず第一に、フランス・イタリア・スペインに共通した物理的な理由が挙げられます。各国とも市街地の道路が狭く、自動車での運転が面倒となっているほか、駐車場所が少なくスペースを探すのにも負担がかかります。また、イタリア・ミラノ等、既に自動車の乗り入れを規制している都市もあり、エコパスという市街地道路利用料を支払わないと、罰金が科せられます。一方、オートバイは自動車と比較して、ガソリン代や維持費の負担が少ないだけでなく、市街地での駐車料も不要です。また、ミラノのような都市への市街地への乗り入れ規制も対象外となっています。

次に、これまでの運転に関する規制についても、日本とは異なっています。例えばフランスでは、50cc 以下の原付は 14 歳から乗ることができますが、1987 年 12 月 31 日までに生まれた人については、50cc 以下の原付に乗る場合は原付免許は必要ありません（それ以降に生まれた人は 7 時間の講習が必要）。それだけでなく、普通自動車運転免許を持っている場合は、125cc までのオートバイ、スクーターに乗ることができます（2011 年以降、初めてオートバイに乗る場合は 7 時間の講習が必要）。このように欧州では、運転規制が比較的緩かった経緯もあり、オートバイが普及してきたものと思われます。

また、日本の道路運送車両法でいう 125cc 以下の原動機付自転車は、高速道路や自動車専用道路では運転することができませんが、欧州連合加盟国では 51cc 超のオートバイは高速道路を通行することができます。今年からパリの環状線は自動車の最高速度が時速 70km となっていますので、原付でも走行可能なものと言えます。また、パリ郊外の高速道路は時速 110km もしくは 130km ですので、原付で走るのは危険ですが、それでも 125cc のオートバイが普通に走行しています。

なお、フランスではオートバイの座席が 2 人乗り仕様となっていれば、原付でも 2 人乗りが可能です。例えば、フランスの小学校へは両親の付き添いが必須なのですが、お父さんが原付で子供を小学校まで乗せていくのをよく見かけることができます。

＜欧州とフランスのオートバイ販売状況＞

次に、欧州とフランスの2013年のオートバイの販売モデルのトップテンを紹介します。

EU 販売モデル別トップ 10			販売台数	フランス販売モデル別トップ 10		
BMW	R1200GS	1001cc-	21,731	YAMAHA	XMAX 125	51-125cc
YAMAHA	YBR125	51-125cc	12,022	PEUGEOT	KISBEE 50	-50cc
PEUGEOT	KISBEE 50	-50cc	11,027	PIAGGIO	MP3 500 LT	251-500cc
VESPA	LX 50	-50cc	10,776	PIAGGIO	ZIP 50 2T	-50cc
YAMAHA	XMAX 125	51-125cc	10,584	KYMCO	AGILITY 50	-50cc
YAMAHA	XP500 TMAX	251-500cc	10,543	YAMAHA	XP500 TMAX	251-500cc
HONDA	SH150	126-250cc	10,398	PEUGEOT	LUDIX 50	-50cc
ROMET	GY 50	-50cc	9,263	VESPA	LX 50	-50cc
HONDA	SH300/A	251-500cc	9,176	MBK	BOS50SPI	-50cc
KYMCO	AGILITY 50	-50cc	7,859	YAMAHA	NEO'S 4T	-50cc

(欧州モーターバイク協会資料より抜粋)

まず、2013年に欧州で最もよく売れたオートバイは、BMW社製の大型バイクとなっています。実はこのバイクはドイツでの販売が顕著ですが、あまり他国では売れているわけではありません。ドイツでは500cc以上の大型車の売れ行きが殆どであり、上位10車種のうち7車種が500cc以上となっています。市街地でも道路が広く、高速道路網が発達しているお国柄ならではのあり、オートバイが嗜好品として購入されている状況が伺えます。

そして、特筆すべきなのは、欧州での上位10車種のうちの半分を、ヤマハ・ホンダの日本車で占めていることだと思います。欧州主要国のオートバイの半分以上のシェアを日本のメーカーが占めていますが、その販売上位機種全てが500cc以下の小・中型車種であることが特徴と言えます。

一方、フランスにおける販売上位機種は、欧州の状況とは少し異なります。販売トップ車種はヤマハの小型オートバイですが、トップ10のうち7車種は原付となっています。他国においては、原付が売り上げの上位に殆ど入っていないことから、欧州で販売上位モデルとなっている原付は、殆どフランスで販売されているものと思われます。

また、これもフランスの特徴と言えるのですが、フランスでの販売台数が3位のイタリア・PIAGGIO社のMP3というオートバイは、右の写真のとおり3輪バイクです。フランスの市街地は石畳の道路が多く、雨が降ると滑りやすくなることや、市内を通行するトラムのわだち等により、二輪車では走行が安定しないため、3輪バイクに人気を集まるものと推測されます。実際にパリ市内で走っているバイクの4,5台に1台は3輪バイクではないかと思えます。



PIAGGIO「MP3 500 LT」

このように、欧州のオートバイ市場は国・地域によってかなり売れ行きが異なっており、マーケットが複雑と言えるのではないのでしょうか。

＜欧州におけるオートバイの発展＞

このような欧州におけるオートバイ市場の状況を踏まえ、欧州では将来のオートバイ市場を見据えたモデルが続々と販売されています。

(E-Solex)

かつて欧州では「モペット」と言われる原動機付自転車が普及していました。映画「アメリカ」にも登場したことで、日本でもおしゃれな乗り物として人気があったと思います。中でもソレックスというモペットは少し変わっていて、前輪の上にあるエンジンのローラーが回転し、直接前輪を回転させる仕組みとなっていました。またペダルで自転車のように走行することもできて、まさに初期のエコ系乗り物と言えると思います。



SOLEX 「E-Solex」

しかし、1980年代に走行時でのヘルメットの着用が義務付けられた時点から、モペットの売れ行きが低下し、製造会社は生産をハンガリーに移すこととなりますが、それとは別に、2011年にパリの会社が電動の原動機付自転車「E-Solex」を販売することとなりました。既に日本にも輸出されていることから、御存知の方もいらっしゃると思います。

この原動機付自転車は、有名なピニンファリーナがデザインを担当しており、400Wのモーターを後輪に配置した原付です。最高時速は約35km、走行距離は時速25~35キロ走行で約90分(約45km)となっています。充電時間は4時間で約70%、100%充電には8時間が必要とのことです。なお、往年のソレックスと同様、前輪の上には、エンジンの形に似たものが付いていますが、これは単なる荷物入れとなっています。

既に日本でも電動の原付は販売されており、販売は好調とのことです。欧州においては原付の電動化を往年モデルを再現する形で実施することや、デザイン性に優れたものであることは特筆すべきところだと思います。このE-Solexの販売状況も上々とのことであり、日本を含む世界各国に輸出されています。

(VOXAN Wattmann)

VOXAN社は1995年に設立されたフランスでは唯一のオートバイメーカーです。当初はプロトタイプのメーカーだったのですが、2010年にはEV自動車メーカーのヴェンチュリ社の傘下に入っており、2013年12月のパリ・モーターサイクルショーにおいて、EVオートバイの「Wattmann」を発表しています。



VOXAN 「Wattmann」

EVオートバイですが最大出力は200hpもあり、およそ軽自動車3台分もの馬力があるパワフルな機種となっています。最高時速は170キロで、時速100キロには3.4秒、160キロに5.9秒で到達する加速力を持っています。12.8kwのリチウムバッテリーを搭載しており、走行距離は180kmとのことです。また充電時間が短く、およそ30分で80%の充電が可能とのことなので、実用性にも優れていると思います。

ただ、このオートバイはVOXAN社の工場ですべて1台ずつ手作業で製造されるとのことです。社のホームページでも価格が未公表となっています。現時点では富裕層向けの製品と思われるかもしれませんが、近い将来に、このような大型オートバイの電動タイプの量産タイプが登場するものと思われます。

このレポートを報告した理由は、実際にパリでのオートバイがとて多く感じたことがきっかけでした。マーケットデータを分析したところ、欧州のオートバイ市場が日本とは異なり、機種的大型化や付加価値性の高い製品が多いことが分かりました。実際フランスでは、前述した3輪オートバイの他、屋根付きのバイクや、ラジオ・携帯電話機能の付いた機種をよく見かけます。オートバイについては世界的に見ても日本製のシェアが高いことから、このような国や地域に実情に応じた更なるマーケット戦略が必要と考えます。

一方、欧州におけるオートバイの市場は成熟しており、将来の更なるマーケット拡大には新たな付加価値性が必要と考えます。日本では県内企業も含めて、現在電気や燃料電池で走行するオートバイの開発・生産が進められていますが、世界のマーケットを視野に入れる場合、機種的大型化に対応した技術開発が求められます。このような新しい技術を日本企業が他国に先駆けて習得すれば、オートバイ市場の更なるシェア拡大につながるだけでなく、今後のモビリティによる移動方法が変化する可能性も感じました。

パリ産業情報センターとしては、県の重点産業であるモビリティ関連産業に着目して、これからもこのマーケットの動向を、迅速かつタイムリーに調査してまいります。