

注意事項

2008年8月18日作成

- ・ 本レポートは、投資の参考となる情報の提供を目的とし、証券の売買勧誘を目的としたものではありません。業績等は今後急激に変化する場合がございます。投資判断はお客様ご自身でお願いいたします。
- ・ 本レポートは信頼できると思われる資料を元に作成したのですが、その正確性、完全性を保証したものではありません。本レポートに記載された意見や予測は作成時での当社の見通しであり、今後予告なしに変更される場合があります。
- ・ 株式には株価の下落や発行者の信用状況の悪化などから、投資元本を割り込むことがあります。外国株式は為替の変動により損失が生じるおそれがあります。
- ・ 国内株式の売買取引には、最大手数料は 5000 万円超の約定代金に対して一律 229,005 円（税込み）が必要となります。（ただし約定代金に応じ手数料は変わります。手数料金額が 2,500 円に満たない場合は最小手数料として 2,625 円（税込み）となります。）保護預り口座管理料は 0 円です。
- ・ 本レポートは当社に著作権があり、事前の承諾なしに、本レポートの全部または一部を引用または複製、転送することを禁じます。

当社の概要

商号等	三木証券株式会社 金融商品取引業者
登録番号	関東財務局長（金商） 第172号
本店所在地	〒103-0027 東京都中央区日本橋1-20-9
加入協会	日本証券業協会
資本金	5億円
主な事業	金融商品取引業
設立年月	昭和17年12月



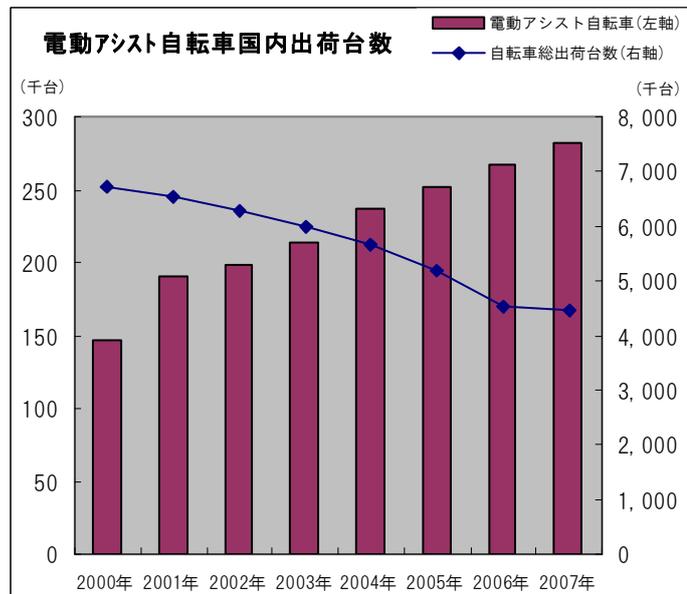
MIKI Monthly Topic

—電動アシスト自転車—

電力モーターでペダルをこぐ力を補助する電動アシスト自転車売れている。背景には、ガソリン価格の高騰で自動車の利用が敬遠される傾向が強まっていることのほか、健康や環境意識の高まりなどもあるとみられる。また、搭載される蓄電池の性能向上などで、充電時間の短縮や走行距離のアップ、軽量化が進んだことも普及を後押ししている。

【国内自転車市場の動向】

国内の自転車市場が縮小傾向にあるなか、電動アシスト自転車は快走を続けている。2007年の国内自転車総出荷台数が2000年比33.6%減と大幅に減る一方、電動アシスト自転車は同93.5%増の28万2658台と順調な拡大を続けている。国内自転車総出荷数に占める電動アシスト自転車の割合も2000年は2.2%と低かったが2007年は6.3%にまで拡大した。金額ベースで見ても2007年の国内自転車総出荷額が2000年比34.1%減



の約6100億円となる一方、電動アシスト自転車は同51.8%増の1400億円に増加している。

背景には健康や環境意識の高まりに加え、昨今のガソリン価格上昇が大きく影響しているとみられる。1リットル当たりのガソリン価格は2000年の90~100円程度から足元で180~190円にまで上昇、その結果、買物など近場の用事を自動車から電動アシスト自転車へ替える人が増えたもよう。また、この流れは大都市の中心部で事業を行う郵便や宅配業者、宅配ピザ業者など企業の間にも広がってきている。電動アシスト自転車への切り替えは、燃料費削減や駐車違反の取り締まり強化などの対応策となるほか、環境に配慮する企業とのイメージ向上につながるメリットもあるため、今後も企業での採用が増加するとみられる。その他、鉄道駅の旅行者観光用などの採用も増えている。

電動アシスト自転車の国内出荷台数は、2008年も順調な拡大が見込まれる。今年1月~6月の出荷台数が前年同期と比べ約7.8%増の15万9015台になっており、年間30万台を超えると予想される。また、今年は国内自転車総出荷台数も1月~6月で11.1%増と伸びており、10年ぶりに年間の総出荷台数が増加に転じるとみられる。

【電動アシスト自転車の性能】

電動アシスト自転車は、ペダルをこぐとき蓄電池に蓄えた電気でモーターを駆動しペダルをこぐ力を補助する仕組みとなっている。また、道路交通法では原動機付自転車と区別するため、補助する力はペダルをこぐ力と同等かそれ以下であること、時速 24 キロメートルに達すると補助が切れることとされている。

近年、電動アシスト自転車の低コスト化が進むとともに性能向上も著しい。1993 年に発売されたヤマハ発動機の「PAS」が国内で最初の電動アシスト自転車だが、当時は重量が 30kg と重く、4~5 時間充電して走れる距離は約 20km で価格も 15 万円弱と高かった。しかし、最近の機種は重さが 3 分の 2 程度になり、半分の充電時間で倍以上の走行が可能、価格も 10 万円を切る製品がでてきている。このような性能向上は、搭載される蓄電池との関わりが深い。蓄電池は当時、鉛電池からスタートし、その後ニカド電池、ニッケル水素電池を経て、現在はリチウムイオン電池の採用が進んでいる。リチウムイオン電池は、従来の電池と同じ出力でありながら大きさを半分程度にすることが可能で、電動アシスト自転車の性能向上に大きな役割を果たしている。

電動アシスト自転車の普及が進んでいるのは、ガソリン価格上昇など外部要因もあるが、こういった性能面の向上や低コスト化なども大きな要因であろう。

【海外からの輸入がほとんどなく、各社は技術開発に凌ぎを削る】

電動アシスト自転車は、海外からの輸入がほとんどないため価格競争に巻き込まれにくい市場となっている。中国で作られている電気自転車は価格も 3 万円程度と安いのが、普段は電気のみで走行しペダルは電池が切れた時の補助用となっているため、日本では原動機付自転車に該当してしまう。そのため、国内メーカーは低価格の中国製品などとの過当な価格競争にさらされることなく、技術による競争を繰り広げている。

電動アシスト自転車の 2007 年の販売台数シェアは、松下電器グループのパナソニックサイクルが約 40%、ヤマハ発動機が約 25% で、その他ブリジストンサイクルや三洋電機、宮田工業なども販売している。しかし、中核部品である電動アシストユニットは、ヤマハ発動機がブリジストンサイクルや三洋電機、宮田工業などに供給しているため、パナソニックサイクルとヤマハ発動機がシェアをほぼ 2 分しているもよう。また、電動アシストユニットに蓄電池として搭載が進むリチウムイオン電池は、パナソニックサイクルが NEC トーキンから、ヤマハ発動機が三洋電機からそれぞれ供給を受けているとみられる。

各社は、ブレーキをかけるときに発生する電力を蓄電池に蓄えて使う回生電力機能を搭載してより長い距離を走ることが可能な製品や、男性向け・女性向けなどデザインに工夫を凝らした製品など様々なタイプを発売し、新しいニーズの取り込みなどを狙っている。

18/AUGUST/2008

このレポートは投資の参考となる情報の提供を目的とし、証券の売買勧誘を目的としたものではありません。株式は値動きのある商品であるため、元本を保証するものではありません。投資判断はお客様ご自身でお願いします。