

第4章 ASEAN主要国の二輪車産業の概況

【タイ、タイ産別二輪車販売台数の推移(2017~2021年)】

【タイ、タイ産別二輪車販売台数構成(2021年)】

【タイ、タイ産別二輪車販売台数(2017~2021年)】

年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
125cc以下	1,459,219	1,461,626	1,514,676	1,474,210	1,526,449
125cc超	298,261	298,794	298,191	298,260	298,794
合計	1,757,480	1,760,420	1,812,867	1,772,470	1,825,243

【タイ、メーカー別二輪車販売台数(2017~2021年)】

メーカー	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
ホンダ	459,819	461,626	474,676	474,210	486,449
ヤマハ	298,261	298,794	298,191	298,260	298,794
スズキ	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
合計	1,757,480	1,760,420	1,812,867	1,772,470	1,825,243

【タイ、カテゴリー別メーカー二輪車販売台数(2017~2021年)】

カテゴリー	メーカー	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
125cc以下	ホンダ	1,396,822	1,397,138	1,443,022	1,403,419	1,459,219
	ヤマハ	62,997	64,488	71,654	70,801	67,230
125cc超	ホンダ	285,269	291,606	297,004	293,809	291,529
	ヤマハ	12,992	7,188	1,191	4,451	7,265
合計	1,684,088	1,699,432	1,742,871	1,698,079	1,758,243	

第7章 欧州(全体・主要国)の二輪車産業の概況

○コロナ禍の2020年以降、125cc以下の二輪車とスクーター需要が拡大

英国の二輪車市場は、リーマンショック前の2007年に14.4万台の規模であったが、その後、2010年から2013年にかけて10万台割れが続いた。2014年から需要が回復し、2016年には翌年に倍増したEuro4が生産車種に適用されることから、非対応機種在庫処分などで二輪車販売が12.8万台まで回復した。2017年はその反動で10.5万台へと減少し、その後も10.5万台前後の水準で推移していたが、ワケチン様種の拡大でコロナ禍における行動制限が緩和され、個人消費も向上してきたことから、2021年に11.4万台へと回復している。

2020年以降のコロナ禍で需要を伸ばしてきたのは125cc以下の二輪車で、2021年の二輪車新規登録台数が占める比率は43%となっている。カテゴリー別では、スクーター比率が上昇しており、2019年の20%から2021年に25%へと上昇している。また、EV二輪車の需要も拡大しており、2019年の1,606台から2021年に6,028台へと急増した。EV二輪車の需要拡大を牽引しているのは、オーストラリアのEV二輪車メーカーVmotoで、自社の中国工場で生産しているE-MAX、販売拠点を設けている中国のSuper SOCOのスクーターCUXなどの販売が好調である。

【英国、二輪車新規登録台数の推移(2007~2021年見直し)】

【英国、主な二輪車販売動向】

＜EV二輪車販売動向＞
2021年2月までの輸入登録に照らす、VATを含む価格が2000ポンド以上のEV二輪車は全数である。2021年までの輸入登録台数は16,000ポンド以下のEV二輪車に限定し、VATを含む価格が2000ポンド以下のEV二輪車は、スクーターが100%を占める。

＜EV二輪車輸入メーカー＞
2021年2月までの輸入登録に照らす、VATを含む価格が2000ポンド以上のEV二輪車は全数である。2021年までの輸入登録台数は16,000ポンド以下のEV二輪車に限定し、VATを含む価格が2000ポンド以下のEV二輪車は、スクーターが100%を占める。

2022 世界二輪車統計年刊

二輪車市場は2021年に5,138万台に回復、パーソナルモビリティとしての需要増が顕在化

- ◆世界111カ国を対象に2017~2021年二輪車販売データを独自集計!!
- ◆アジア・米州・欧州・アフリカ等における市場・産業動向を分析!!
- ◆インドやASEANなど主要国の2022年二輪車販売・生産予測を掲載!!

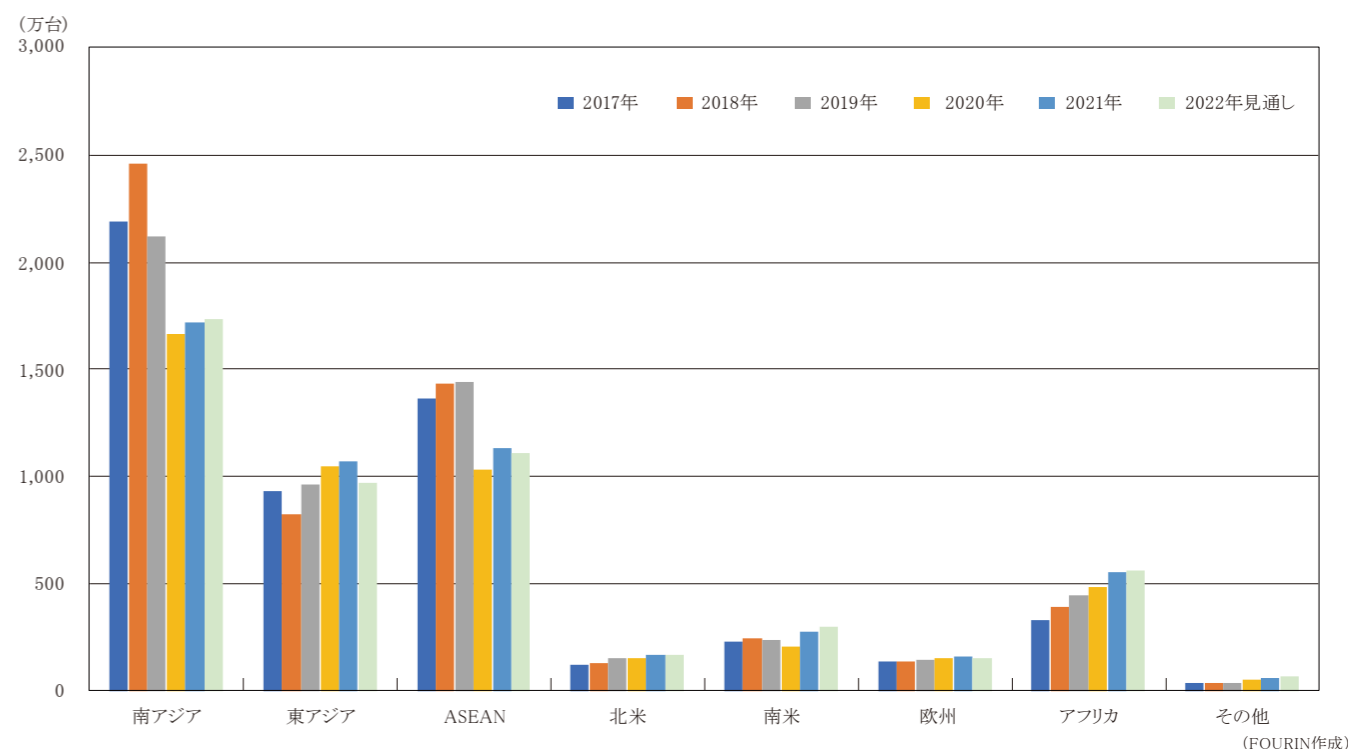
● 体裁：A4判 191頁 ● 価格：143,000円(税込、国内送料込) ● 発行：2022年6月30日

フォーインの独自集計では、世界111カ国の二輪車販売台数は2021年に5,136万台となり、前年から回復しました。新型コロナウイルスのパンデミックが続くなかで一部の国・地域でパーソナルモビリティの需要増がみられ、二輪車市場の追い風となりました。グローバル全体では、5,500万台を超えたコロナ禍前の水準には届きませんでした。5,000万台の大台に戻っており、底堅い需要が確認されました。また、こうしたなかで、電動二輪車市場は前年に続いて350万台水準となりました。

2022年については、半導体不足や原材料価格の高騰を背景とする供給面の制約に加え、インフレに起因する利上げと景気後退を受けて、グローバル全体で5,000万台水準で足踏みすると予想されます。主要マーケットであるインドやASEANなどで需要回復への期待感があるほか、南米やアフリカの市場が比較的好調になると見込まれる一方、中国などは厳しい状況になると予測されます。

今回、フォーインは「世界二輪車統計年刊」を創刊いたしました。本書では、世界の二輪車販売・生産・輸出等に関わる最新の統計データを網羅的に取りまとめるとともに、二輪車に関わる市場トレンド・産業政策・メーカー動向といった基礎情報を収録いたします。二輪車事業に携わる企業の方々、新規参入を検討されている企業の方々には、「世界二輪車統計年刊 2022」をご採用・ご活用いただければ幸いです。

世界111カ国、地域別二輪車販売台数の推移(フォーイン集計、推測値含む)



申込方法

当調査報告書は書店では取り扱っておりません。お申し込み、お問い合わせは、申込書に必要事項をご記入の上、FAXまたは郵送下さい。またE-mailによる受付も行ってあります。

世界自動車産業専門調査会社
FOURIN
 (フォーイン)
 〒464-0025 名古屋千種区桜が丘292 フォーインビル
 TEL: 052-789-1101 FAX: 052-789-1147
<https://www.fourin.jp> E-mail: info@fourin.jp

申込書

□ 世界二輪車統計年刊 2022

143,000円(税込、国内送料込)

(株)フォーイン 行 フリーダイヤル Fax: 0120-0000-73

年 月 日

御社名

御利用部署名

〒 御住所 (送付先)

TEL 番号 FAX 番号

E-mail address

(フリガナ) 御担当者氏名 御役職

通信欄

第1章 世界の二輪車産業の概況 1

1. 世界二輪車販売の概況 2

◇世界二輪車市場は2021年に5,136万台に回復するも、2022年は世界情勢混乱で前年割れ見通し 2

◇日印二輪車メーカー5社が世界販売の66.8%を占める、ホンダは世界シェア33.7%で断トツ 7

2. 世界BEV二輪車販売の概況 8

◇世界40カ国の2021年BEV二輪車販売は推定358万台、中国が全体の87.5%を占める 8

3. 世界二輪車生産の概況 10

◇世界二輪車生産は2021年に5,422万台に回復するも、2022年は世界情勢混乱で減産見通し 10

4. 世界二輪車輸出の概況 12

◇二輪車輸出大国の中国とインド、中南米・アフリカ向けを中心に2021年に851万台と445万台を輸出 12

第2章 南アジア主要国の二輪車産業の概況 15

インド 16

◇二輪車市場のポテンシャルは2,500万台、EVシフトの流れが始動 16

◇モーターサイクルに根強い需要、Hero MotoCorpが首位のポジションを維持 17

◇世界最大の二輪車生産国、2020～2021年は2,000万台割れに 29

◇世界第2位の二輪車輸出国、2021年に400万台を初めて達成 36

パキスタン 42

◇2億人超の人口を抱える世界有数の有望市場、インフラ整備や中間層の育成が鍵に 42

◇低排気量クラスのモーターサイクルが最量販セグメント、ホンダの2021年販売が過去最高に 43

◇新たな自動車産業政策で二輪車/三輪車の生産能力を700万台に引き上げる目標を設定 44

バングラデシュ 48

◇二輪車普及率は約20台/千人で膨大な潜在成長力を内包、道路インフラ整備と大気汚染対策が課題 48

◇モーターサイクル中心の未成熟市場、Bajaj Autoが最大手のポジションを確保 49

第3章 東アジア主要国の二輪車産業の概況 51

中国 52

◇電動二輪車へのシフトが急加速、世界最大の輸出拠点としてのポジションを堅持 52

◇二輪車市場は700万台～900万台前後、電動自転車への規制強化で電動二輪車のシェアが急拡大 53

◇内需と輸出の両輪で世界第2位の生産拠点の座を維持、2021年の二輪車生産は1,785万台に 55

◇世界最大の二輪車輸出国、2021年の輸出台数は851万台に 62

台湾 64

◇電動二輪車の普及拡大の取り組みが進行 64

◇二輪車市場は100万台前後で推移、電動二輪の市場シェアは2021年に10%に 65

◇台湾政府は電動二輪のサプライチェーン強化を重視、二輪車生産は2022年に減産が濃厚 70

◇2019～2021年の完成車輸出は9万台前後に、KD輸出は20万台水準に 75

日本 80

◇少子高齢化が二輪車市場・産業の規模維持の足かせ 80

第4章 ASEAN主要国の二輪車産業の概況 87

インドネシア 88

◇ASEAN最大の二輪車市場、年間600万台前後の底堅い需要 88

◇ホンダの独走が継続、市場規模は600万台前後が実力レベルに 89

◇2021年の生産規模は586万台に回復、内需向けと輸出向けの両輪体制へのシフトが加速 93

◇量販モデルの輸出拠点として機能、2021年に完成車輸出が過去最高水準の80万台に 94

ベトナム 96

◇二輪車市場は成熟市場、ベトナム政府は二輪車等から公共交通へのシフトを模索 96

◇スクーターとカブに大きな需要、ホンダが市場シェア8割を確保 97

◇二輪車生産は400万台超を記録、ホンダの二輪車輸出が20万台超に 99

タイ 100

◇少子高齢化と「中進国の罠」で経済成長の鈍化に直面 100

◇ファミリータイプに底堅い需要が存在、2022年の市場規模は回復の見込み 101

◇中大型モデルの世界的な供給拠点、新型コロナによる内需低迷で年産規模が200万台割れに 105

◇中大型二輪の輸出拠点として機能、2021年に完成車輸出が過去最高の43.7万台に拡大 108

フィリピン 110

◇二輪車普及率が低く成長余地の大きい市場、総市場規模は300万台が視野に 110

◇新型コロナの影響後退で2021年に内需回復が進行、ホンダがシェア巻き返し 111

◇内需拡大に伴って日系が生産体制を強化、ホンダは二輪車輸出を開始 113

マレーシア 114

◇二輪/四輪普及率は高水準、ライドヘイリングサービスが二輪車市場の活性化要因に 114

◇2022年の市場規模は縮小する見込み 115

第5章 北米主要国の二輪車産業の概況 117

米国 118

◇2022年後半に景気後退の可能性が高い米国、二輪車需要回復も供給に課題 118

◇Harley-Davidsonが販売トップだが、日本メーカー4社が5割近いシェア占める二輪車市場 119

カナダ 121

◇2021年二輪車販売は13年ぶりに7万台超え、2022年は供給不足で6万台割れの可能性 121

第6章 南米主要国の二輪車産業の概況 125

ブラジル 126

◇ホンダとヤマハの2社が製販で95%以上占める二輪車産業 126

◇2017年85万台を底に二輪車需要が回復傾向、2021年116万台も回復ペースは緩慢 127

◇年産10万台以上の量産車4機種を展開し、設備更新で圧倒的競争力を有するホンダ 130

◇二輪車輸出は主要仕向国のアルゼンチン経済低迷で2019年以降6万台割れ続く 132

コロンビア 133

◇2021年二輪車販売は過去最高の74.2万台、2022年も需要旺盛で87万台前後の見込み 133

◇二輪車組立最大手はIncolmotos Yamaha、中国・インドメーカーの現地組立事業が拡大 135

アルゼンチン 137

◇2020年に9度目の債務不履行、通貨下落と外貨不足が続く中、二輪車販売が低迷 137

◇国内二輪車販売の9割が現地組立だが、現地部品調達は限定的 140

ペルー 141

◇パーソナルモビリティ需要拡大と経済急回復で2021年二輪車販売が29万台へ急増 141

第7章 欧州(全体・主要国)の二輪車産業の概況 145

欧州 146

◇欧州30カ国二輪車販売は2021年158万台へ回復、2022年は供給不足と景気悪化で減少見通し 146

フランス 150

◇欧州最大の二輪車市場国フランス、50cc以下の原付とスクーター比率が高く、EV化が進展 150

◇2021年二輪車新規登録台数は10年振りに30万台に回復、2022年はEV販売が急増 151

◇50cc以下はPeugeotがトップ、50cc超は、ホンダ、ヤマハ、BMWがトップ3でシェア5割弱占める 153

イタリア 154

◇欧州最大のスクーター市場、欧州最大の二輪車生産国 154

◇2021年二輪車新規登録台数は過去10年で最高となる28.2万台 155

◇ホンダが主力スクーター製品SHシリーズの販売好調でシェアトップ 157

◇2012年以降、二輪車生産規模は30万台前後と低迷が続く 159

ドイツ 160

◇欧州最大の経済大国ドイツ、ハイエンドモデルが二輪車生産・販売の主力製品 160

◇2020年以降、免許取得条件が緩和された125ccクラスを中心に堅調な需要が続く 161

◇2020年以降、Piaggioが販売シェア3位へ躍進、ホンダはトップシェアのBMWと拮抗 163

スペイン 165

◇2022年はインフレ懸念あるが4%の経済成長見通し、ガソリン価格高騰でEV需要拡大 165

◇コロナ禍の2020年以降、125cc以下の二輪車とスクーター需要が拡大 166

英国 169

◇2020年末のEU離脱とアルファ変異株の感染拡大に直面したが2021年に経済が急回復 169

◇コロナ禍の2020年以降、125cc以下の二輪車とスクーター需要が拡大 170

◇2021年50cc超二輪車新規登録台数シェアトップ3は、ホンダ、ヤマハ、BMW 171

第8章 アフリカ(全体・主要国)の二輪車産業の概況 173

アフリカ 174

◇アフリカ54カ国二輪車販売は2021年に553万台、2019年から3年連続で過去最高を更新 174

ナイジェリア 180

◇2021年二輪車販売は130万台前後、大半がインドと中国からの輸入車 180

ケニア 182

◇バイクタクシーや物流など商用用途の二輪車需要が拡大、再エネ大国としてEV化も進展 182

第9章 その他の地域・主要国の二輪車産業の概況 185

トルコ 186

◇2020年以降、COVID-19によるパーソナル需要拡大で原付と101～125ccの製品販売が急拡大 186

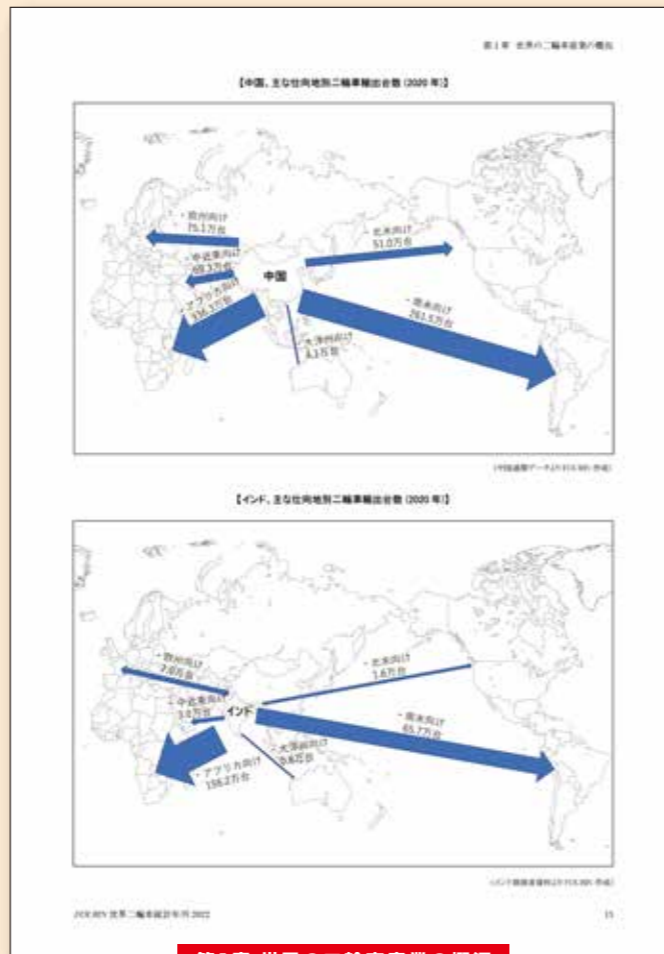
オーストラリア 189

◇資源価格高騰と国内消費好調で2021年二輪車販売が12年ぶりに9.5万台へ回復 189

見本頁



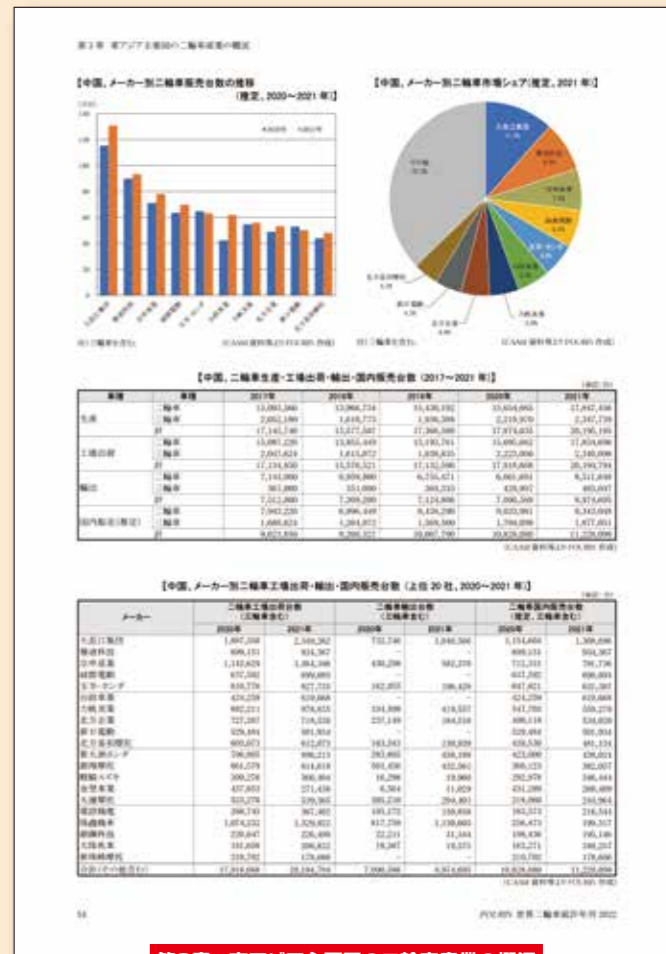
第1章 世界の二輪車産業の概況



第2章 南アジア主要国の二輪車産業の概況



第3章 東アジア主要国の二輪車産業の概況



第4章 ASEAN主要国の二輪車産業の概況