

行銷日本不可不知

日本SBAA制度介紹

為保障日本消費者騎乘一般通勤用輕快車的安全，日本自轉車協會於2004年第三季起對在日本銷售的一般通勤自行車實施BAA (Bicycle Association Approved) 安全認證制度，至今成效卓著。繼BAA之後，日本自轉車協會又針對運動用自行車制定SBAA安全認證標準，包括都市型運動自行車、MTB以及競技車三大車種，於2007年10月開始實行。SBAA安全認證制度的安全基準，主要是以2007年1月生效的英國國家規格BS-EN規格為基礎，再參酌日本特有的道路情況、騎乘者的體格差異、氣候條件及環保問題等狀況，做適度調整後所訂定。

圖、文◎編輯部

繼 BAA 安全認證之後，為保障日本民眾騎乘運動自行車的安全，日本於今年10月開始實施「運動自行車 SPORT BAA 認證制度」（簡稱 SBAA），要求進口至日本的運動自行車須通過 SBAA 認證。為了讓日本自行車主要來源的台灣業者更了解其制度，日本自轉車協會 (Bicycle Association Japan, BAJ) 會長島野喜三一行7人，特於10月31日假台灣自行車研發中心 (CHC)，與台灣自行車輸出同業公會共同召開 SBAA 的說明會，吸引許多台灣自行車業者與會。



▲10月底召開的日SBAA標誌制度說明會，受到許多台灣相關業者關注並與會了解整個認證的制度。

島野喜三：BAA實行成效

會議一開始，便由日本自轉車協會會長島野喜三針對日本自行車現況及SBAA制度，略做說明：

「首先我想來說明一下日本的自行車產業市場。對於逐漸少子高齡化的本國而



▲日本自轉車協會理事長島野喜三推動BAA不遺餘力，10月31日率眾來台說明SBAA制度。

言，雖然自行車的適當需求量大約估計為800-900萬輛左右，但是在數年前已經超越了1,100萬輛了。這是因為價格低廉或是性能差的劣質自行車在市場上橫行流通，導致使用者從以前認為自行車是『持久財』，到現在覺得是『消費財』所產生的變化。

然而在近幾年，日本的使用者對於自



▲日本自轉車協會副理事長渡邊惠次，以一口流利中文向來賓致意。



▲台灣區自行車輸出業同業公會理事長楊銀明致詞。



▲日本自轉車協會委員長水谷利之，同時也是日本品牌 Mizutani 的社長。



▲CHC董事長鄭惠明十分關注SBAA制度，也將積極配合日本協會進行測試認證事宜。

行車以及其他消費性生活製品的安全性有著很嚴密的考量。也因此一般自行車安全標誌的 BAA 標章，在獨立的基準下成立，至今經過了 3 年；托各位的福，到今年 9 月為止，發放的標章數量已經達到 760 萬枚，也就是說在 3 輛自行車中便有 1 輛自行車貼有 BAA 標章。

從統計數量來看，日本在最近 3 年的自行車整體販賣輛數，從 2004 年最高峰 1,100 萬輛減少到 2006 年的 1,067 萬輛，可以說是本國販賣的一般用自行車貼上 BAA 標章的自行車數量增加，安全性著實提升不少的原因。值得一提的是，相對於自行車的販賣輛數在近年內減少的情況下，運動用自行車的販賣量有明顯地提升。另外，加入新的採買對象來說，以經濟方面許可的 50 歲以上中高年齡層或利用自行車上下班的人為中心，未來的市場走向可以說已經變得明朗化。

但是，如同各位所知，日本對於運動用自行車，並沒有獨立的一套安全基準，這樣一來，就像是與放在一旁的一般用自行車相同，若是其他的業者加入，在產品中參雜著一些劣質品在市場上流通，也會導致消費者對於運動用自行車的信心大打折扣。

對於廣大的客戶群而言，有統一的安全品質標示，在使用者對於安全方面的

考量來看，是讓市場整體能夠健全發展不可或缺的條件。另一方面，以 BS-EN 規格為標準，本國在道路事務以及自行車騎士的體格差異來考量制定下推測，我們共同制定的運動用自行車的安全基準 SBAA，將變成世界性的規格。再加上明年 10 月開始實施，自行車的零件材料中，鉛、水銀等對環境會造成負荷的物質必須減少使用…等，對於環境問題也加入產品製作的考量基準，我相信達到合格基準的運動用自行車會受到使用者絕對的支持。

另外，加上方才提過關於安全性的品質，本協會販賣的技巧已被各方認同，希望能提供讓使用者安心的自行車以及販賣者選擇的指標，朝向運動用自行車市場能夠健全發展的目標。

日本自轉車協會已經在日本國內，對產品製造商、入口代理商與經營販賣者舉辦了多場說明會，這個制度持續地受到了很多關注與支持。希望在世界最大的運動用自行車產地—台灣的製造商以及外銷業者諸位，能理解我們的目的，更希望能夠積極參與。」

SBAA制度背景

日本在過去幾年來，陸續發生了十數起消費者使用產品而肇生的意外事故，嚴

重者甚至危及消費者的生命及財產。有鑑於此，日本政府於 2007 年 5 月 14 日開始實施「消費生活用品產品安全法」，希望透過法律條文的明定，確保消費民衆的生命財產安全。

而日本自行車界早有先見之明，已在 2004 年 9 月自行推動「自行車協會安全認證」(Bicycle Association Approved，簡稱 BAA) 標誌，以消費者的騎乘安全為第一考量，並以「安全且耐用的自行車」為目標，制定了「自行車安全基準」，冀望自行車業界能共同遵守。

不過在日本已行之有年的 BAA 標誌制度，對象僅限於上下學、購物以及住家、車站附近移動的「輕快車」；然而在將自行車用於休閒活動的潮流帶動之下，運動自行車市場越見擴大。因此為了使日本國人一樣能安全地享受運動自行車的生活樂趣，日本自轉車協會在今年研擬「運動自行車 SPORT BAA 安全認證制度」，並於 10 月開始實施。

SBAA 推廣模式簡介

日本自轉車協會為推廣 SBAA 標誌制度，採取了一連串宣傳說明活動如下：

1. 將 2007 年度宣傳推廣預算上限，訂為 1 億日圓。
2. 宣傳推廣實施內容：
 - (1) 在日本國內展開宣傳推廣活動：
 - a. 舉辦生產及進口業者說明會：針對 37 家生產及進口業者，在東京及大阪舉辦 SBAA 標誌制度說明會。
 - b. 舉辦銷售業者說明會：向銷售業者配佈 2 萬冊「運動自行車 SBAA 標誌制度」手冊，並在東京、大阪、名古屋、札幌、福岡 5 個城市舉辦 SBAA 說明會，吸引近 6 百人與會。

- c. 舉辦 SBAA Plus 講習會：以符合資格要求的銷售業者為對象，在東京（10 月 29、30 日）及大阪（10 月 25、26 日）舉辦講習會，吸引許多業者參加，並對本制度十分關切，目前已收到許多追加舉辦講習會之要求。
- d. 舉辦 SBAA 標誌制度實施紀念懇親會：11 月 16 日在東京的幕張國際會議中心、11 月 24 日在大阪的 Hyatt Regency，舉辦生產商、進口商、銷售業者、相關團體、政府單位以及媒體等參加的紀念懇親會，以紀念本制度的開始執行，並致力於普及推廣。
- e. 通過雜誌開展推廣宣傳活動：於 2007 年 8 月至 2008 年 3 月期間，在主要運動自行車月刊雜誌上，登載有關於本制度的宣傳廣告，持續進行宣傳活動。

(2) 在海外的活動：

- a. 10 月 31 日針對生產商、出口商等台灣業者，在台灣舉辦 SBAA 標誌制度說明會，希望得到台灣業者參加、理解與鼎力支持。

SBAA 檢測方式說明

SBAA 標誌制度認證方式，是由日本的銷售業者向適合的認定檢查機構提出申請，以進行型式的檢查。由於 SBAA 是屬於型式上的認證，即使製造業者於同一類車種當中，生產超過兩種車款以上，亦僅須從所有車款中挑選一輛樣品送檢即可；當該送檢車通過認證時，則同一類車種之其他未送檢車款，亦可同時獲得認證標籤。日本自轉車協會表示，此舉是希望以互信為基礎推廣 SBAA 制度，但

每一年將不定時抽檢日本市面貼有SBAA之產品，當發現該抽檢產品有不合格的狀況，將採取改善勸告等必要措施。

檢測項目除整車測試之外，還會依照零部件不同逐一個別檢測，檢測結果則以整車形式的報告做公佈。假使發生整車測試通過、而部分單一零部件未通過之情形，則僅須針對該零部件再做測試即可，無須整車重驗。通過SBAA認定後，其標籤合格期限為3年；超過3年之後，即使同一規格、毫無變動的車款，亦須再次申請SBAA認證。

與CHC簽署檢測合作協議



▲TBEA 理事長楊銀明代表台灣業者歡迎之意，致贈紀念獎座予島野喜三理事長。

由製造業者黏貼，每張成本約500日圓；二為技術能力的確保，通過檢測則授與SBAA Plus 標籤，由銷售業者黏貼，每張成本約300日圓。至於送檢費用，以City Bike 為例，一次約在35萬日圓上下；所有成本皆須由業者自行吸收。

而從送樣品開始至檢驗完成的流程，所需時間至少為3個星期至1個月；認證程序結束前、已於日本市場販售之產品，不得於認證通過後補貼SBAA標籤。

SBAA安全基準概要

SBAA 依自行車型式之不同，將受檢車款區分為：都市型運動自行車（City Bike）、MTB 以及競技車三大車種。City Bike 包含運動車、越野自行車、小輪運動車、旅行車、MTB 自行車，適用於BS-EN 規格的都市車胎型自行車；MTB 自成一格，適用於BS-EN 規格的MTB；競技車包含：比賽用自行車、鐵人三項自行車，適用於BS-EN 規格的競技車。

SBAA 標誌制度的安全基準，是以2007年1月生效的英國國家規格BS-EN 規格為基礎，再參酌日本特有的道路情況、騎乘者的體格差異、氣候條件及環保問題等狀況，做適度調整後所訂定，其更



▲台中島野喜三理事長（右三）與CHC董事長鄭惠明（左三）簽署合作協議，CHC成為亞洲除日本外唯一的SBAA檢測機構。左起：CHC總經理廖本彰、TBEA理事長楊銀明、右二為渡邊惠次副理事長、右一為水谷利之委員長。

目前SBAA認證檢測機構，除日本國內的公家檢查機構之外，於德國、義大利亦設有日方核可的檢測機構。而在10月31日的說明會上，日本自轉車協會理事長島野喜三亦與自行車暨健康科技研究發展中心（CHC）董事長鄭惠明簽署檢測合作協議，協定自行車研發中心為其除日本外亞洲唯一的檢測單位，台灣或其他亞洲製造商皆可透過研發中心，完成產品檢測與認證。

SBAA 檢測分為兩大方針，一為品質的確保，通過檢測後將授與SBAA標籤，



- ❶ 菲力副總經理簡敬倫(右)對SBAA制度提出多項建設性問題，左為菲力品技部副理余鈺祺。
- ❷ 郁琺企業的日本籍品管部長鏡三千夫(左)，針對甫實施的SBAA說明會提出許多中肯的建議。
- ❸ 日語流利的廖豪業務副總粘錫泓，特別擔任整場SBAA說明會的翻譯與解說員。
- ❹ 雲豹總經理徐正能，於會中屢屢提出高建設性之問題。

改要點如下：

1. 依據道路交通法所更改的內容：
 - (1) 需要符合普通自行車相關要求。(City Bike、MTB、競技車共通一)
 - a. 全長在 1,900mm，全幅度 600mm 以內。
 - (2) 爲了夜間行駛，需要安裝照明裝置及反光片。(City Bike 4.20.1，MTB 4.18.1，競技車 4.17.1)
 - a. 前：車燈，後：反射板。
 - b. 前：閃爍式白色識別燈，後：閃爍式紅色識別燈以及後反射板。上述規定中可依不同情況選擇。
2. 因日本人體格差異而更改之內容：進行車架與前車叉重力落下衝擊試驗。(City Bike、MTB、競技車共通 4.8.2)
 - (1) 依據 JIS 標準，以駕車人體重 65kg 爲標準實施。

3. 因日本氣候條件而更改之內容：車把與車把套的脫離力之檢查方法。
(City Bike、MTB、競技車共通 4.7.2.2)

- (1) 依據 JIS 標準，在 60 ± 2 度的溫水中浸泡 4 小時以上之後，經過 30 分鐘之後在 2 小時以內進行脫離力檢查。
4. 針對環保問題的更改內容：針對環保要求削減環境負荷物質(6 種物質)。(City Bike 4.22，MTB 4.21，競技車 4.20)
 - (1) 從 2008 年 10 月以後生產(進口車從國內入海關起)的自行車中，以水銀、金屬鎘、鉛、六價鉻、多溴聯苯及多溴聯苯醚 6 種物質爲對象，包括自行車全購成品的等質材料中，檢查含有量不可超過 1,000/1kg (1,000ppm)；而金屬鎘含量須在 100mg/1kg (100ppm) 以下。☼

(資料來源：BAJ、TBEA)