

平成20年2月14日

GTG Gluskin Townley Group が財団法人自転車産業振興協会向けに作成

米国自転車市場レポート2008年2月号

米国自転車市場情報

輸入

2006年同時期と比べた年初11カ月間の米国への自転車輸入は263,000台、即ち1.5%減少している。

表1 年初11カ月間の米国自転車輸入 2007年及び2006年の比較

1~11月	2007		2006		変化	
	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$
HS 関税番号						
1510 19-inch 以下	5,164,392	125,586,606	5,384,999	121,271,545	-220,607	4,315,061
1520 20-inch	5,186,533	168,451,791	4,777,350	167,611,006	409,183	840,785
1550 24-inch	1,227,459	67,351,196	1,658,927	80,751,723	-431,468	-13,400,527
2500 27-inch & 700c	871,014	215,173,411	695,916	180,052,038	175,098	35,121,373
3500 26-inch	4,609,342	391,723,402	4,847,916	365,255,677	-238,574	26,467,725
その他	253,764	18,014,359	210,632	14,395,121	43,132	3,619,238
計	17,312,504	986,300,765	17,575,740	929,337,110	-263,236	56,963,655
対前年比 %					-1.5%	6.1%
平均単価 US\$		\$56.97		\$52.88		
対前年比 %					\$4.09	7.7%

出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

表1は米国の自転車市場は年初11ヶ月間にわたり増減のない状態であったことを物語っている。この期間に、量販店向けクリスマスセール用自転車の最後の出荷と、専門店向けの来シーズン向け2008モデルの最初の出荷が受け入れられた。

関税番号1510、19インチ以下：この区分の年初11ヶ月間の米国への輸入は、台数で4%強減少したが、平均FOB価格が台当たりUS\$1.80上昇したことにより総FOB価格では約4%増加した。これは主に量販店経路の製品区分であり、輸入は年間を通して減少しているため、小売販売は減少していると見込んでいる。

関税番号 1520、20 インチ：この子供車の区分は年初 11 ヶ月間で台数で 8% と大きな伸びを見せている。長年にわたる低い平均単価にも拘わらず、総 FOB 価格は 2006 年に比べ 0.5% ほど増加している。

関税番号 1550、24 インチ：この製品区分は、年初 11 ヶ月間で台数で 26%、総 FOB 価格で 16% 以上減少しており、2007 年は 2006 年と比較し目立って減少したようである。平均単価は US \$6.00 強増加しているが、これは年間を通じ中国で生産された全てのタイプの自転車製品の全体的なコスト上昇を反映したものである。

関税番号 2500、27 インチ及び 700C：自転車専門店、即ち自転車店の流通経路からは、ロード 700C、ドロップハンドルの自転車のピークは 2005 年であって、2007 年は 2006 年と比較し、自転車店への卸出荷は、台数で 2.5%、金額で 3% 減少したと報告されている。しかし 2006 年と比較した 2007 年の年初 11 ヶ月の輸入は、台数で 25% 以上、総 FOB 価格では 19% 以上増加している。

ということは、27 インチ及び 700C のタイプの輸入自転車は、2007 年 11 月までに 2006 年の同じ 11 ヶ月間と比較し、175,000 台多く米国市場に入ってきたということである。この増加分は一体何処へ行ったのか？

最近の自転車製品供給業者協会（BPSA）の統計によると、関税番号 2500 の輸入増加分の非常に高い割合が、ハイブリッド車、即ち上向きハンドルのモデルであることが示されている。BPSA によると、上向きハンドル 700C ハイブリッド車の自転車店への出荷は、2006 年と比較し 2007 年には 88% 増加したということである。2007 年には、ロード 700C ドロップハンドルとハイブリッド 700C 上向きハンドルの合計で 705,000 台が自転車店に出荷されており、これは 2007 年年初 11 ヶ月間のこの区分の輸入台数 871,014 台の約 80% を占めていることになる。

ロード 700C ドロップハンドル車のブームは、2001 年から 2005 年にかけて米国の自転車店の流通経路において、強い追い風であった。そして 2006 年から始まったハイブリッド 700C 上向きハンドル「舗装路向け」自転車は、これとは別の、しかし同様に重要な意味を持つ、増加基調であるように思われる。

関税番号 3500、26 インチ：多くの種類の製品を含んだ区分で、この非常に重要な区分には、クルーザー、コンフォート、サスペンション無しのマウンテンバイク、フロントのみサスペンション付のマウンテンバイク、前後サスペンション付のマウンテンバイクを含んでいる。この区分の重要性はその総価格の大きさにあり、年初 11 ヶ月間に輸入された全ての自転車の総 FOB 価格の 39% 以上を占めている。自転車の台数は年初から 5% 減少したが、総 FOB 価格は平均 FOB 単価が US \$9.64 上昇したことにより、7% 強上昇した。

米国とヨーロッパの自転車業界紙は現在、我々が先月の報告で言及した内容を指摘している。米国へ輸入されている自転車の継続的なFOB台当り単価の上昇は、これから始まる2008年の販売シーズンにかけて、小売店における高い自転車価格として反応し、反映されるであろう、ということである。どのくらい価格が上がるか、価格の上昇が後戻りすることなく「固定化」するかどうか、そして販売のハイシーズンにどのような影響を販売に与えるのか、これらは新しい年が始まってから回答が得られる質問である。

表2は過去4年間の年初11ヶ月間の米国自転車輸入の推移を示したものである。2007年は引き続き台数では前の2年間の後を追っており、僅かに2004年を上回っている。総FOB価格は平均単価が高いことにより、2004年に続く位置となっている。

表2 年初11ヶ月間の米国自転車輸入の4年間の推移

年	台数	FOB US\$	平均単価 US\$
2007	17,312,504	986,300,765	\$56.97
2006	17,575,740	929,337,110	\$52.88
2005	18,989,452	980,376,177	\$51.63
2004	17,225,606	815,484,617	\$47.34

出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

次回の報告では2007年の状況を話すことになる。しかし我々は、年初12ヶ月間の輸入台数は、1,850万台から1,860万台になるという見込みに確信を持っている。

車輪径19インチ以下の子供用の自転車を輸入や市況から取り除くと、表3に示すとおり、20インチ以上の輸入自転車が残される。

2007年の年初11ヶ月間の状況は、2006年の同時期とほぼ同じ状況で、台数では約43,000台、0.3%減少している。総FOB価格はFOB平均単価がUS\$70.85となったこと、即ち2006年の年初11ヶ月間に対しUS\$4.57増加したことにより、引き続き約6%増加している。

表3 年初11ヶ月間の米国への自転車輸入：20インチ以上の自転車

20インチ以上の輸入自転車	台数	FOB US\$	平均単価
2007年 年初11ヶ月	12,148,112	860,714,159	\$70.85
2006年 年初11ヶ月	12,190,741	808,065,565	\$66.29
変化	-42,629	52,648,594	\$4.57
変化の割合 %	-0.3%	6.5%	6.9%

出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

増減のない市場の中で刺激的な点を見つけるのは容易ではないが、この場合、表4に示すとおり2007年が過去4年間の推移の中でどのように比較されるのか、ということが論点になる。以前の報告で指摘したとおり、米国自転車市場においては20インチ以上のものがビジネスの中心であり、それがどのようなものであるかと言えば、主流であり、伝統的米国自転車産業である。

表4 20インチ以上の自転車の米国自転車輸入、年初11カ月間の4年間の推移

年	台数	FOB US\$	平均単価 US\$
2007	12,148,112	860,714,159	\$70.85
2006	12,190,741	808,065,565	\$66.29
2005	13,166,426	848,816,767	\$64.47
2004	13,001,433	719,927,620	\$55.37

出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

この4年間の推移が示すところは、年初11ヶ月間の輸入をベースとすると、全体の核となる自転車市場に短期的縮小がおきているということである。2007年は輸入台数では前の3年間全てを下回っている。総FOB価格はコストにより上昇し、これは価値とは反している。平均単価も上昇した。

輸入に依存した市場では、上昇下降含め、多少の変動は予期される。経済、部品の欠品、製造余力といった要因；これらの予測及び在庫などは全て年間ベースでは輸入数量に影響してくる。これらのことから、米国の20インチ以上の自転車輸入は穏やかな減少を示しているといえる。このことは変化のおきやすさとは反しているが、しかしその為に、市場需要の全体的な侵食の更なる兆候について注視する必要がある。

米国自転車輸入の上位2つの主要供給先国は表5に示すとおり変わっていない。驚くべきことではないが、中国が2007年の年初11ヶ月間の自転車輸入を支配している。台湾は引き続き金額的に強い第2位の位置にあり、平均FOB単価が驚くべきUS\$325.74にのぼることにより、米国への総輸入台数の4%から全体輸入台数の総FOB価格の22%以上を生み出している。

表5 米国自転車輸入における上位2か国 年初11カ月間の総輸入における割合

国名	総台数	比率%	総FOB価格 US\$	比率%	平均単価 US\$
中国	16,567,954	95.70%	745,756,446	75.61%	\$45.01
台湾	669,110	3.86%	217,958,164	22.10%	\$325.74
総輸入	17,312,504	100.00%	986,300,765	100.00%	\$56.97

出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

最近の中国における天候に関連した諸問題のために、米国自転車市場における主要供給先

であるという中国の支配的位置付けに、変化が起きるといことは近い将来ないであろう。しかし中国の正月休暇の直前に発生した、近代史における最悪の一つに挙げられる天候によりもたらされた4週間の遅れは、労働賃金の上昇、原材料価格の上昇、輸出補助金の取り消しと並んだ新たな難問の一つとなるであろう。そしてこれらは一体となって、次の18～24ヶ月にわたり、新たな低コスト自転車供給先を求める動きにとって重みとして効いてくるであろう。

米国の輸出

米国の自転車輸出は、業界の中では明るい分野としてとらえられると考えられる。自転車輸出はこれまで何回も述べてきたとおり、米国業界内部で興味を持つならば、大変良い事業分野であるにも拘わらず、余り大きくはなく、2007年年初の11ヶ月間で合計US\$1億800万強となっている。

表6 2007年、年初11ヶ月間の米国の自転車輸出

1～11月	国内			海外			計		
	台数	FOB US\$	平均単価	台数	FOB US\$	平均単価	台数	FOB US\$	平均単価
1070	29,008	6,036,540	\$208.10	8,880	1,617,940	\$182.20	37,888	7,654,480	\$202.03
2600	46,742	39,764,782	\$850.73	51,343	16,640,458	\$324.10	98,085	56,405,240	\$575.06
6000	174,611	41,588,912	\$238.18	5,033	2,948,320	\$585.80	179,644	44,537,232	\$247.92
計	250,361	87,390,234	\$349.06	65,256	21,206,718	\$324.98	315,617	108,596,952	\$344.08

1070：25インチ以下、2600：25インチ以上、6000：車輪径が示されていないもの

出典：米国商務省輸出統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

表6は2007年の年初11ヶ月間の自転車輸出の詳細を示している。国内生産が引き続き全体輸出の79%を占め支配的となっている。平均単価もUS\$349と、海外製自転車輸出の平均単価US\$325と比べ高くなっている。

表7に年初11ヶ月間の米国自転車輸出の過去4年間の推移を示す。2007年は自転車出荷台数では過去4年間で2番目に良い年で総FOB価格ではトップ、平均単価では第2位である。

表7 米国自転車輸出 年初11ヶ月 過去4年間の推移

年	総輸入台数	総FOB価格 U.S.\$	平均単価 U.S.\$
2007	315,617	108,596,952	\$344.08
2006	275,344	102,492,968	\$372.24
2005	328,071	108,319,575	\$330.17
2004	284,701	72,137,139	\$253.38

出典：米国商務省輸出統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

表8は年初11ヶ月間の米国の自転車輸出先上位4つの顧客先国を示すが、引き続き驚くべき状況である。台湾が引き続き総台数で第1位の顧客で、カナダが総FOB価格では第1位の顧客である。

表8 2007年年初11ヶ月 米国自転車輸出先上位4カ国

国名	台数	台数比	総FOB U.S. \$	平均単価 U.S. \$
台湾	110,438	34.99%	18,414,263	\$166.74
カナダ	84,099	26.65%	32,339,929	\$384.55
オランダ	15,970	5.06%	8,058,844	\$504.62
日本	11,341	3.59%	8,139,435	\$717.70
計	315,617	100.00%	108,596,952	\$344.08

出典：米国商務省輸出統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

米国の自転車産業

米国の自転車業界は市場を成長させるための真の好機について討論するため2008年1月18日～20日に会合を開催した。

米国の自転車業界は自転車製品供給業者協会（BPSA）の主催により、カリフォルニア州サンディエゴでバイシクルリーダーシップ会議（BLC）を開催し、二つの大きなステップを踏み出した。まずBPSAは、業界内の全ての部門において直面している最大かつ単独の問題点は成長の欠如であるということを公式に認めた。次に、2008BLCに参加した自転車業界の全ての分野は、市場を成長させるためには協力することが必要であるということに合意した。

2008BLCの参加者の大多数はBPSA会員企業であったが、自転車店のオーナーや支援団体、広報関係、そしてブランドや広告代理店も参加した。

1月19日には、「自転車業界の好機と挑戦：戦略的成長、小売の実行と協力」と題した講演が、ペニンシュラ戦略社社長ロビー・ケルマン・バクスター氏とシカゴ大学助教授付、兼ポートランド大学助教授ニコール・デホラティウス氏より、2008BLC参加者に対し発表された。

この発表は、現在の米国自転車産業の状況に対する、広い視野からみた評価についてのものであった。バクスター氏とデホラティウス氏は、小売経路に関する問題から、座ったままで行うレクリエーション活動の人気の高まっている状況についてまで、幅広い仮定について検証したが、これは米国における自転車販売の停滞をよく説明したものであった。

彼らはまた、産業停滞の個々の潜在的担い手と戦うための明確かつ能動的な推奨項目も提

供した。個々の成長のための推奨項目は、他のスポーツ関連企業、協会、そして同様に消費者向けパッケージ商品、小売及びテクノロジー関係企業などの業界において行われた、十分な実践に基づき説明されたため、説得力があった。

BPSAによると、バクスター氏とデホラティウス氏による報告は、消費者の認知、消費者の近づきやすさ、そして製品の品揃えに関する問題を明確に指摘することにより、米国の自転車業界に大きく利することを目的とした、ということである。

更なる情報は、www.bpsa.org と www.bicycleconference.com から入手できる。

米国自転車小売協会（NBDA）は2008年1月に一連の6つのスーパーセミナーを終了

NBDAは2007年10月から11月にかけて、シカゴ、ミネアポリス、ワシントンDC、シアトル、そして2008年1月にアトランタとダラスで丸一日に及ぶ一連の6つの地域スーパーセミナーを実施した。

丸一日に及ぶスーパーセミナーでは、自転車店オーナー、マネージャーそして従業員たちに対し、米国業界は成長を維持するにはその焦点が狭くなりすぎていることについて、教育し情報提供することを目的とした5つの発表が行われた。更に、

- ・米国市場の中で自転車店がどのように活動しているかに関する最新の調査と傾向分析
- ・自転車店優先マーケティングプログラム
- ・人力車両による革命、及び如何に小売店が自転車支援団体と関わりを持つようになるか
- ・自転車店にとっての販売フロア戦略
- ・サービス部門における収益増加システム
- ・自転車店オーナーが自らの未来を切り拓くことができるようになるための解決策と好機

更なる情報は、www.nbda.com から入手できる。

以 上



この報告書は、競輪の補助金を受けて作成したものです。