

平成20年3月3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3月号

米国自転車市場情報

輸入

2007年の米国の総輸入台数は我々の予測範囲の下限である1,850万台を下回り、18,233,438台となった。

表1 12カ月間の米国自転車輸入 2007年及び2006年の比較

1~12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	5,426,613	131,969,868	5,513,676	124,208,246	-87,063	7,761,622
1520 20-inch	5,404,990	177,494,573	4,895,612	173,026,826	509,378	4,467,747
1550 24-inch	1,259,439	69,493,130	1,714,106	84,411,108	-454,667	-14,917,978
2500 27-inch & 700c	957,759	237,302,033	775,571	203,441,090	182,188	33,860,943
3500 26-inch	4,918,550	426,274,304	5,080,160	390,241,869	-161,610	36,032,435
その他	266,087	19,202,182	231,509	15,448,629	34,578	3,753,553
計	18,233,438	1,061,736,090	18,210,634	990,777,768	22,804	70,958,322
対前年比 %					0.1%	7.2%
平均単価 US\$		\$58.23		\$54.41		
対前年比 %					\$3.82	7.0%

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

表1によると、2007年12ヶ月間の合計は、2006年より僅か22,804台だけ多かったことが示されている。しかし、総FOB価格は7%と大幅に上昇し、US\$7,100万増加した。2006年と比較した2007年の平均単価も同様に7%高くなり、US\$54.41からUS\$58.23となった。

注目すべきことは、2005年がそうであったように、2007年の米国への総輸入額がUS\$10億を超えたことである。

米国自転車の総FOB価格の増加は、輸出補助金の一部又は全面的な廃止、労賃の上昇、

原材料及び運送コストの上昇等を含む、中国におけるインフレーションに、全てではないとしても、大部分の原因がある。

これからの販売シーズンにかけて、コスト上昇が継続しないであろうと信ずる理由は何処にもない。そして、米国の自転車業界は価格弾力性に対する疑問、小売において何処まで価格が上昇すると、消費者が、経済状態が改善するか、或いは価格が下がるまで自転車新車購入を見送る原因となるのか、という疑問に直面せざるを得ないことになるであろう。

米国自転車市場の低級品分野にとって、中国が生き残っていけるのか、即ち低価格・低級の自転車製品の供給元として今までどおり力を発揮できるのか、という疑問もある。もし中国でないとすれば、どの国が米国量販店向けの大量の自転車の供給元になるのだろうか。時が語るであろう。

表2は過去4年間の年初12ヶ月間の米国自転車輸入の推移を示している。ここには大きな驚きはない。輸入統計の推移から、米国自転車市場は増減がないということが、より容易に予測できるようになってきたというのが事実である。

表2 年初12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	18,233,438	1,061,736,090	\$58.23
2006	18,210,634	990,777,768	\$54.41
2005	19,803,531	1,041,156,878	\$52.57
2004	18,490,477	887,236,825	\$47.98

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

全体の米国自転車市場の今後の行方を見通すため、引き続きこの推移を示したデータを用いてゆく。

年間を通して述べてきたとおり、関税番号 1510 の 19 インチ以下の自転車は、出遅れ状態が続いており、2007 年は 2006 年に比べ 1.6% 減に終わった。

いつもどおり、表3は20インチ以上の自転車の12ヶ月間の輸入状況を示す。これは小売店で販売される米国自転車製品の核を構成し、自転車専門店・自転車店で現在販売されている全ての製品区分を含んでいる。

表3 年初12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12カ月	12,806,825	929,766,222	\$72.60
2006年 年初12カ月	12,696,958	866,569,522	\$68.25
変化	109,867	63,196,700	\$4.35
変化の割合 %	0.9%	7.3%	6.4%

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

2007年の12ヶ月間に20インチ以上の自転車の輸入は、丁度1%弱、即ち109,867台、US\$6,300万増加した。総FOB価格は7%増加したが、これは平均単価が2006年のUS\$68.25から2007年のUS\$72.60へと6%、即ち台当たりUS\$4.35上昇したことによりもたらされた。

表4 20インチ以上の自転車の米国自転車輸入、年初12カ月間の4年間の推移

年	台数	FOB US\$	平均単価 US\$
2007	12,806,825	929,766,222	\$72.60
2006	12,696,958	866,569,522	\$68.25
2005	13,766,595	904,746,500	\$65.72
2004	13,910,557	783,944,731	\$56.36

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

表4は年初12ヶ月間の米国への20インチ以上の自転車輸入の4年間の推移を示す。2007年は過去4年間で総台数では3番目だが、総FOB価格と平均単価ではトップとなっている。繰り返しになるが、これには大きな驚きはなく、また過去10年間の米国の変化のない自転車市場を指し示していることが見て取れる。

既に承知のとおり、米国自転車輸入の上位2つの主要供給先国は中国と台湾であり、このことは年間を通し、更に過去4年間にわたり、変化がない。

既に指摘したとおり、注目すべき特徴は、台湾自転車業界が総台数4%から総輸入金額の23%のシェアを得ていることである。

もし、有効に機能した実績のある、業界全体向けの企画を捜しているのなら、台湾自転車業界を高級分野に導いたA-Teamの取組は、我々が知りうる限り最良の例だ。そしてA-Teamの実行に当たっては、トヨタの生産方式・品質保証体系が採用されている。

表5 米国自転車輸入における上位2か国 年初12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	17,416,464	95.52%	795,385,605	74.91%	\$45.67
台湾	736,272	4.04%	242,049,112	22.80%	\$328.75
総輸入	18,233,438	100.00%	1,061,736,090	100.00%	\$58.23

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

台湾の自転車業界にとって、輸入台数シェアを更に数ポイント獲得すること、そしてこの先、米国自転車輸入FOB価格において、より大きな部分を獲得することは、何等問題なく可能である。

米国の輸出

定かではないが我々は、過去数年間に渡り何回か論評してきたとおり、輸出に注目している唯一の米国の自転車業界調査家ではないかと思う。

自転車輸出を注意深く研究すると、米国の国内自転車生産について、遥かに良く理解することができるから、というのが理由である。また輸出は、変化がなく成長もしていない米国自転車業界の中で、成長している隙間ビジネスであることも示している。

表6は、米国の総自転車輸出台数は353,012台であり、総FOB価格はUS\$1億2,030万、そして平均単価はUS\$340.94であることを示している。

表6 2007年、年初12カ月間の米国の自転車輸出

1~12月	国内			海外			計			
	HS	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	31,226	6,451,223	\$206.60	9,974	1,825,381	\$183.01	41,200	8,276,604	\$200.89
	2600	51,585	43,743,872	\$848.00	55,803	18,444,587	\$330.53	107,388	62,188,459	\$579.10
	6000	198,498	46,445,868	\$233.99	5,926	3,443,246	\$581.04	204,424	49,889,114	\$244.05
	計	281,309	96,640,963	\$343.54	71,703	23,713,214	\$330.71	353,012	120,354,177	\$340.94

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

この月次レポートを毎回お読みなら、米国の自転車輸出には2種類あることをご存知のことと思う。国内で生産されたもの、そして輸入された自転車が世界中の顧客先に向けて米国外へ輸出されたもの、である。

2007年の12ヶ月間では、国内産の台数が総輸出台数の80%を占め、更に総FOB価格の80%を占めている。

この輸出統計から、2007年の米国の自転車国内生産は280,000台を上回り、現時点で米国の総国内生産に関する見込みは得られていないものの、おそらく350,000台から425,000台の間で、殆どが高級品である、という予測に我々は心地よさを感じている。総年間生産の65%から80%が、国産自転車の輸出に該当するということになる。

米国の自転車輸出の推移についても触れてきた。表7は4年間の輸出統計である。2007年は出荷台数において過去4年間で最も良い年であった。また、平均単価US\$340.94とあって、総FOB価格でもトップであった。

表7 米国自転車輸出 年初12カ月 過去4年間の推移

年	総輸出台数	総FOB価格 U.S. \$	平均単価 U.S. \$
2007	353,012	120,354,177	\$340.94
2006	292,435	112,804,674	\$385.74
2005	351,981	118,234,741	\$335.91
2004	318,733	82,207,145	\$257.92

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

我々の米国自転車輸出に関する研究は、ともすると増減がなく成長していない業界の中における、潜在的な成長の隙間についても焦点を当てている。US\$1億2,000万というのは、年間の米国小売自転車販売の見積額US\$27億の僅か4.5%にすぎないが、この先5年から10年にわたる成長の潜在性をもった、高価値分野のビジネスを代表しているのである。

表8 2007年年初12カ月 米国自転車輸出先上位4カ国

国名	台数	台数比	総FOB U.S. \$	総FOB価格比	平均単価 U.S. \$
台湾	126,689	40.14%	20,738,738	19.10%	\$163.70
カナダ	91,530	29.00%	35,767,644	32.94%	\$390.78
オランダ	18,897	5.99%	9,026,298	8.31%	\$477.66
日本	12,723	4.03%	8,847,289	8.15%	\$695.38
計	315,617	100.00%	108,596,952	100.00%	\$344.08

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

表8は我々の報告の最後の要点であり、2007年12ヶ月間の自転車輸出の上位4つの顧客先国を示す。年の中ごろから報告してきたとおり、米国自転車輸出にとって、台数では台湾が最大の顧客先国として現れていることを大変興味深く感じている。

台湾は米国の総輸出台数の40%を、総ての輸出自転車の平均単価US\$340.94より低い、平均単価US\$163.70で受け取っている。

一方カナダは、我が国の最大の貿易相手国であるが、この年、全ての輸出自転車の29%を

受け取ったが、総FOB価格の点では最大の顧客で33%を占め、平均単価はUS\$390.78であった。

日本は米国の自転車輸出にとって、台数で4%、FOB価格で8%を占める顧客となっており、平均単価はUS\$695.38と高額である。

米国の自転車産業

我々（私のビジネスパートナーと私）はオレゴン州ポートランドで2月8日から10日に開催された北米ハンドメイド自転車展を楽しく参観する機会を得た。私のパートナーのエリオット・グラスキン氏は2006年の北米ハンドメイド展も参観し、我々はこの自転車事業における隙間経済の規模を立証する研究を開始した。

この展示会は、4年前に23の出展社、700人の入場料を支払った入場者により始まった。本年2月までに、この展示会は155の出展社、6,000人と見積もられる入場料を支払った入場者数を数えるまでに成長した。

我々はイリノイ州オークパークから、高級自転車のコレクションを展示するために飛行機でやってきた、ある参加者に話を聞いてみた。彼は手造りのフレームや自転車について、まるで工芸品であるかのように語ったが、まさにそれらは工芸品であった。しかし、彼は熱心なサイクリストというよりかは、美術収集家であるように見えた。

このことは、この高級品の隙間分野においてそれを定義付ける特徴の一つであるかもしれない。熱心な自転車「美術」愛好家、自転車に乗りはするけれども、むしろ主として自ら憧れる物に憧れ、収集する人たちである。

ランス・アームストロング氏とトム・リッチー氏が、他の熱心なサイクリストや自転車美術収集家たちと全く同様に展示会を歩いて見て回っていた。展示会の2日目には、これらの人たちが大量に押しかけ満員となり、消防担当が展示場を閉め、1人が出場したら、1人だけ入場を許可するという状況であった！俳優のロビン・ウィリアムス氏も展示会の最終日に訪れたが、一緒に訪れた伝説的フレームビルダーに比べ、熱心なサイクリストとして僅かに余計に注目を集めていた。

これらが、米国の自転車事業の中で最も急速に成長し、そして我々はそれを収益性が高いと考えているが、その分野の中の一つの大変興味深い内部状況である。

我々の、「手造り自転車の経済」という報告書は完成まで更に60日を要するが、既に米国内で109のフレームビルダーを見つけ出した。そしてこの隙間分野の年間見積販売額の規模をUS\$2億、年間成長率を8~10%と大まかに計算している。

来月：米国の自転車安全基準のこれまでの進展状況、及びワシントンDCにおける全米自転車サミットに関する連載を開始する。

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。