

平成20年6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6月号

米国自転車市場情報

輸入

2008年第1四半期の米国への自転車輸入は、表1に示すとおり7%減少したが、全て3月の減少によるものである。

表1 年初3カ月間の米国自転車輸入 2008年及び2007年の比較

1～3月	2008		2007		変化	
	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$
HS 関税番号						
1510 19-inch 以下	984,735	23,900,083	1,093,119	26,489,572	-108,384	-2,589,489
1520 20-inch	1,081,658	38,768,467	1,142,978	37,229,209	-61,320	1,539,258
1550 24-inch	264,765	14,472,476	275,225	16,868,153	-10,460	-2,395,677
2500 27-inch & 700c	267,892	74,332,350	259,341	63,111,921	8,551	11,220,429
3500 26-inch	1,120,396	110,116,247	1,197,899	103,072,367	-77,503	7,043,880
その他	35,782	2,834,470	57,507	3,957,714	-21,725	-1,123,244
計	3,755,228	264,424,093	4,026,069	250,728,936	-270,841	13,695,157
対前年比 %					-6.7%	5.5%
平均単価 US\$		\$70.41		\$62.28		
対前年比 %					\$8.14	13.1%

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

2008年の第1四半期の台数は、関税番号2500の27インチ及び700Cで僅か8,551台、2007年第1四半期比3%増加したのを除き、全ての関税区分で減少した。

総FOB価格はUS\$1,400万、即ち5.5%増加し、平均FOB単価は13%、台当りUS\$8.00ほど上昇した。

表2は過去4年間の第1四半期の米国への自転車輸入の推移を示したものである。2008年は過去4年間で全体の自転車台数では最低水準となっていることに気づかれると思う。

これは明らかに米国の自転車ブランドや量販小売店による在庫調整によるものだが、しかしこれは 60 日前の時間の遅れを伴った指標である。従って次の質問、即ちこの在庫調整は米国自転車市場の大きな、或いは小さな下降局面を現しているものなのか？ という質問に答えるには、少なくともあと 2 カ月分のデータを見るまで、多分年初 5 カ月の自転車輸入データを基にした 8 月の報告まで、待たなくてはならない。

表 2 年初 3 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\$
2008	3,755,228	264,424,093	\$70.41
2007	4,026,069	250,728,936	\$62.28
2006	3,904,863	228,955,885	\$58.63
2005	4,303,952	246,690,657	\$57.32

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

昨年見てきたとおり、米国の自転車市場で核となるのは 20 インチ以上の自転車輸入であり、表 3 に 19 インチ以下の自転車を差し引いたものを示す。4 つの関税区分からなる主要なグループに、その他を加えたものは、輸入台数では 5.5% 減少しているが、平均 FOB 単価が 14% 上昇したことにより、総 FOB 価格は 7% 上昇した。

このことについては今まで言及してこなかったが、20 インチ以上の自転車の平均単価が US \$ 10.36 上昇したことは、中国と台湾におけるコスト上昇の影響が、米国の自転車供給チェーンに出始めたことを示す指標であり、専門小売店では自転車ブランドから 10~15% の値上げの連絡を受け始めている。

表 3 年初 3 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
2008 年 年初 3 カ月	2,770,493	240,524,010	\$86.82
2007 年 年初 3 カ月	2,932,950	224,239,364	\$76.46
変化	-162,457	16,284,646	\$10.36
変化の割合 %	-5.5%	7.3%	13.6%

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

表 4 は 20 インチ以上の自転車の、過去 4 年間の年初 3 カ月間の輸入状況の推移を示す。全体の輸入と同様、20 インチ以上の自転車も、第 1 四半期全体の輸入は過去 4 年間で最低水準となっている。総 FOB 価格は米国の供給チェーンに影響を与え始めているコスト上昇のため、過去 4 年間で最高水準となっている。

表4 20インチ以上の自転車の米国自転車輸入、年初3カ月間の4年間の推移

年	台数	FOB US\$	平均単価 US\$
2008	2,770,493	240,524,010	\$86.82
2007	2,932,950	224,239,364	\$76.46
2006	2,824,289	205,702,650	\$72.83
2005	3,297,293	224,871,241	\$68.20

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

表5に示すとおり、中国と台湾は引き続き米国自転車輸入の供給元として独占的地位を占めている。中国は2008年第1四半期の総台数の94%を占め、依然最大の供給元である。

表5 米国自転車輸入における上位2か国 年初3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	3,538,254	94.22%	187,641,944	70.96%	\$53.03
台湾	202,501	5.39%	70,627,301	26.71%	\$348.78
総輸入	3,755,228	100.00%	264,424,093	100.00%	\$70.41

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

しかし、平均単価や年初3カ月間の総FOB価格が上昇したとはいうものの、中国からの自転車輸入は2007年12カ月間と比べ、台湾に台数で約1%、総FOB価格で約4%、明け渡している。

この事実は表6に示す中国と台湾からの米国への自転車輸入に関する、2008年第1四半期と2007年の比較に関する分析へとつながって行く。

表6 米国自転車輸入における上位2か国 2008年年初3カ月と2007年との比較

1~3月	2008		2007		変化	
	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$
中国	3,538,254	187,641,944	3,849,523	188,319,226	-311,269	-677,282
2008/2007 変化%					-8.1%	-0.4%
台湾	202,501	70,627,301	159,952	56,283,980	42,549	14,343,321
変化%					26.6%	25.5%
中国平均単価		\$53.03		\$48.92		\$4.11
変化%						8.4%
台湾平均単価		\$348.78		\$351.88		-\$3.11
変化%						-0.9%

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

2008年第1四半期の中国からの自転車輸入は、2007年に比べ8%減少し、総FOB価格は僅かに0.4%下落、一方で平均単価は8%、即ち台当りUS\$4.11上昇した。

2008年第1四半期の台湾からの自転車輸入は台数で27%、総FOB価格で25%以上と大幅な増加を示している。しかし平均単価は、US\$3.11、僅かに0.9%下落した。

2008年第1四半期（主として3月中）の全体輸入台数の減少、そして台湾からの自転車の目立った増加という状況からは、米国の高級自転車市場が拡大しているように見受けられる。というのは、コストの上昇とインフレからは平均単価US\$349という価格における42,549台の大幅な増加という現象を説明できないからである。

第1四半期の輸入データから、米国全体の輸入台数の減少、それに伴う2008年の米国の自転車の市場消費の減少、そして同時に、高級自転車の輸入増加、及びその見掛け市場消費とを予測することが可能かもしれない。

米国の輸出

2008年の年初3カ月間の米国の自転車輸出は、昨年同期に比べ遥かに上回っており、全体の台数で55%、総FOB価格で19%増加している。しかし、輸出された自転車の平均FOB単価は、2007年の第1四半期に比べ23%下落している。

表7は2008年年初3カ月間の関税番号別の国内・海外及び総輸出を示したものである。

表7 2008年、年初3カ月間の米国の自転車輸出

1~3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	4,596	1,046,922	\$227.79	2,442	473,382	\$193.85	7,038	1,520,304	\$216.01
	2600	13,240	14,130,003	\$1,067.22	19,480	7,007,855	\$359.75	32,720	21,137,858	\$628.41
	6000	48,599	10,030,313	\$206.39	1037	875,582	\$844.34	49,636	10,905,895	\$268.94
	計	66,435	25,207,238	\$379.43	22,959	8,356,819	\$363.99	89,394	33,564,057	\$375.46

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

第1四半期においては、国内で生産された自転車が総輸出台数の74%、総FOB価格の75%を占めている。

表8は年初3カ月間の米国の自転車輸出の過去4年間の推移を示す。前述したとおり、2008年は2007年の同じ時期より遥かに上回っており、2005年や2006年よりかも増加している。

表8 米国自転車輸出 年初3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.\$
2008	89,394	33,564,057	\$375.46
2007	57,631	28,240,012	\$490.01
2006	83,996	29,398,869	\$350.00
2005	82,105	28,371,144	\$345.55

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

既に言及したとおり、2008年第1四半期の単価は2007年に比べUS\$114.55下落したが、2005年と2006年よりかは高くなっている。

2008年第1四半期は前年同期に比べ遥かに上回ってはいるが、2007年12カ月間の自転車輸出は、2006年に比べ台数で21%増、FOB価格で7%増となったことも指摘しておくべきで、従ってグローバル市場において米ドル安によりもたらされているチャンスが、どの程度米国の自転車輸出の成長に力強く作用しているか見定めるには、年末まで待たなければならない。

表9は2008年年初3カ月間の上位6つの顧客先国を示す。我々は日本を含むように、4カ国から6カ国へと広げた。その日本は本年第1四半期全般を通して、米国からの自転車輸入台数を減らしている。

表9 2008年年初3カ月 米国自転車輸出先上位6カ国

国名	台数	台数比	総FOB U.S. \$	総FOB価格比	平均単価 U.S. \$
カナダ	26,990	30.19%	12,054,480	35.91%	\$446.63
台湾	22,274	24.92%	3,075,048	9.16%	\$138.06
ドイツ	10,228	11.44%	900,211	2.68%	\$88.01
オランダ	6,903	7.72%	2,283,016	6.80%	\$330.73
オーストラリア	2,144	2.40%	1,669,171	4.97%	\$778.53
日本	1,892	2.12%	1,822,011	5.43%	\$963.01
計	89,394	100.00%	33,564,057	100.00%	\$375.46

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

カナダは2008年年初3カ月間では、米国の自転車輸出において台数の30%を平均FOB単価US\$446.63で受け入れ、第1位となっている。台湾は輸出台数でもFOB価格でも第2位に後退した。ドイツは米国の第1四半期の自転車輸出の11%を平均単価\$88という低価格で受け入れ、第3位に現れている。

米国の自転車産業

2008年第1四半期の供給業者から独立自転車小売店への出荷台数は22%減少した。自転車製品供給業者協会（BPSA）は、自転車専門店（独立自転車小売店）の流通経路向けの米国主要自転車ブランドと供給業者から構成されている。

BPSAは会員企業の独立自転車小売店の販路向けの自転車の出荷価格が3月には15%、第1四半期では10%下落したと報告している。

BPSA報告による2008年第1四半期の独立自転車小売店向け自転車出荷台数は前年同時期に比べ22%減少した。

自転車産業における好機とチャレンジ：戦略的成長と小売という行為の実行と協働、というのは2008年1月19日に実施された自転車リーダーシップ会議の基調発表のタイトルである。この発表は2007年の第4四半期にBPSAが指導して行った調査プロジェクトを基としている。

この発表で特に興味を引く点は、米国自転車業界の供給側が始めて自転車乗用参加の減少、業界の合併、販売停滞について客観的視点を取り、それに基づいた調査を行ったという点である。

発表に伴う要約には、「業界の全てのメンバー（供給業者、支援団体そして小売店）は、過

去十年以上にわたり成長がなされていないことによる派生問題について理解する必要があり、そして我々の事業を実際に成長させるため、業界としての戦略を率先して作り上げていく活動に参加し始める必要もある」と記述されている。

業界活動向けの特別な提案や推奨が行われ、それらの中には以下のようなものがある。

- ・サイクリングを認知させるため、また、自転車に乗らない人達や偶にしか乗らない人達に対し率先して自転車に対する認識を高めるため、如何にして戦略的であり、かつ対象の定まったPR活動を行っていくか。
- ・価格で競争することをやめ、差別化したブランドを作り上げるため、如何にして製品管理、マーケティング、販路のデザインを統合させていくか。
- ・全体のパイを上げられる複数販路戦略を立ち上げるために、供給業者は何が出来るか。

2008年自転車リーダーシップ会議の参加者は、報告書を作成し発表の際に質問を行った調査員に対し質問を行う機会が与えられたほか、詳細にわたる新たな発見や提案及び推奨事項について討議するため、同時進行セッションに参加する機会も与えられた。

BPSAの理事達は実際に米国の自転車事業の大きさを拡大させるため、短期的長期的にどのような産業戦略を率先させていくか検討することになる。我々は、BPSAやその他の業界団体がこの点について行う、更なる取組について報告することを楽しみにしている。

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