

平成19年6月11日

米国自転車市場レポート2007年6月号

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

米国自転車市場情報

輸 入

米国への部品・付属品・タイヤチューブの輸入

我々は12種類の部品・付属品・タイヤチューブの米国への輸入について調査を続けており、この度1～3月の対前年比較が用意できた。表1はこれら12種類の年初3カ月間の輸入の2007年と2006年との比較を示したものである。

表1 年初3ヶ月間の輸入 2007年と2006年の比較 12種類の部品・付属品・タイヤチューブ

1～3月 種類	2007		2006		変化	
	数量	FOB US\$	数量	FOB US\$	数量	FOB US\$
タイヤ	1,688,177	\$8,578,484	2,194,233	\$9,047,287	-506,056	-\$468,803
チューブ	5,090,849	\$4,300,315	6,716,997	\$5,619,195	-1,626,148	-\$1,318,880
フレーム \$600以上	5,620	\$7,139,566	3,889	\$4,492,044	1,731	\$2,647,522
フレーム \$600未満	61,791	\$6,462,368	98,675	\$6,718,327	-36,884	-\$255,959
フレームパイプ	366	\$12,850	13,334	\$77,039	-12,968	-\$64,189
フォーク	307,764	\$9,242,346	283,731	\$9,461,344	24,033	-\$218,998
リム	210,814	\$3,355,679	262,032	\$2,806,570	-51,218	\$549,109
サドル	601,364	\$4,757,794	625,471	\$4,570,905	-24,107	\$186,889
ペダル	161,284	\$4,256,474	185,814	\$5,208,904	-24,530	-\$952,430
クランクセット	154,046	\$7,529,079	155,559	\$7,214,801	-1,513	\$314,278
ブレーキ	65,936	\$29,713,663	54,503	\$13,406,791	11,433	\$16,306,872
速度計	311,104	\$2,846,695	323,070	\$2,573,551	-11,966	\$273,144

出典：米国商務省

関心もたれるのは我々が調査している12種類のうち、10種類までが、数量又は合計金額で否定的な状況或いは減少を示していることである。\$600以上のフレームは、数は少ないが比較的価値が高い。これが増加していることは明らかであり、いわゆるハンドメイドと呼ばれる、個人オーダーの自転車が米国で増えていることを反映している、というのが我々

の見解である。

トレーラーが増えており、米国市場の全ての流通経路においてその重要性が高まっている。

表 2 は 2007 年年初 3 カ月間の米国への自転車輸入と対前年同期比を示したものである。

表 2 年初 3 ヶ月間の米国自転車輸入 2007 年及び 2006 年との比較

1～3月 HS 関税番号	2007		2006		変化	
	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$
1510 19 inch 以下	1,093,119	26,489,572	1,080,574	23,253,235	12,545	3,236,337
1520 20 inch	1,142,978	37,229,209	1,031,322	35,922,718	111,656	1,306,491
1550 24 inch	275,225	16,868,153	420,974	20,286,997	-145,749	-3,418,844
2500 27 inch& 700c	259,341	63,111,921	181,339	52,777,586	78,002	10,334,335
3500 26 inch	1,197,899	103,072,367	1,152,170	93,836,152	45,729	9,236,215
その他	57,507	3,957,714	38,484	2,879,197	19,023	1,078,517
計	4,026,069	250,728,936	3,904,863	228,955,885	121,206	21,773,051
対前年比%	+3%	+9.5%				
平均単価 US\$		62.28		58.63		
対前年比 %		+6%				

出典：米国商務省

第一四半期の自転車輸入の増加は、適度な在庫の補充と見られる。表 3 は過去 4 年間の米国の自転車輸入を示す。2007 年は近年の推移の範囲内であることがわかる。更に平均単価が継続的に上昇していることにも注目される。

表3 第一四半期の米国への自転車輸入の推移 2004～2007

	台数	FOB 価格	平均輸入単価
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
2004	3,112,933	\$152,634,612	\$49.03

出典：米国商務省

米国の自転車市場はここ十年間に渡り変化がない。業界誌上で自転車の輸入増加或いは供給業者から小売店への出荷増加に関する記事を目にすることがあるが、これらの「増加」は全て推移の範囲内に収まっており、全体の市場における意味のある、又は注目される変化を示しているわけではない。

米国の輸出

表4は年初3カ月間の米国の自転車輸出状況を示す。前回のレポートで述べたとおり米国の自転車輸出については3つのHS関税番号しかない。

表4 2007年、年初3カ月間の米国の自転車輸出

HS	国内			海外			計		
	台数	FOB US\$	平均単価	台数	FOB US\$	平均単価	Units	FOB US\$	平均単価
1070	5,135	\$1,080,180	\$210.36	2,311	\$459,063	\$198.64	7,446	\$1,539,243	\$206.72
2600	14,809	\$13,239,378	\$894.01	16,028	\$4,840,779	\$302.02	30,837	\$18,080,157	\$586.31
6000	18,689	\$8,122,082	\$434.59	659	\$498,530	\$756.49	19,348	\$8,620,612	\$445.56
Total	38,633	\$22,441,640	\$580.89	18,998	\$5,798,372	\$305.21	57,631	\$28,240,012	\$490.01

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

確認しておくが、米国の自転車輸出は「国内」と「海外」に分けられている。米国内で製造され輸出されたものが「国内」である。米国内の保税地区に輸入され、それから輸出されたものが「海外」である。既に言及したとおり、米国の自転車輸出を調べると米国の国内生産に関しある程度理解することができる。2007年年初3カ月間の「国内」輸出を物差として使うと、今年最初の3カ月間に少なくとも38,633台が米国内で製造された、と推定することができる。

GTGによる2007年米国自転車市場、見掛需要の見込みについて

第一四半期の輸入統計を基礎とし、我々は2007年の米国市場を以下のとおり予測する。

表5 GTG、2007年米国自転車市場見掛需要の見込み

	2006	2007 予測	変化	変化率
台数	18,259,000	18,807,000	548,000	3%
小売価額	\$2,679,500,000	\$2,813,514,000	\$134,014,000	5%
平均単価	\$147.00	\$150.00	\$3.00	2%

出典：The Gluskin Townley Group、LLCによる予測

予測されるこの増加は、表6に示すとおり、過去十年間の米国自転車見掛消費台数の変化の範囲内である。もし我々の予測が正しいとすれば、2007年は過去十年間のうち4番目に良い年と言うことになる。

表6 米国の見掛市場消費台数の推測 1997年から2006年まで台数によりランク付け、10年間の合計、10年間の平均及び2007年の予測を追加(1,000台単位)

順位	年	見掛市場消費台数
1	2000	20,903
2	2005	19,773
3	2002	19,656
	2007 予測	18,807
4	2004	18,507
5	2003	18,500
6	2006	18,259
7	1999	17,475
8	2001	16,792
9	1998	15,830
10	1997	15,200
10-Year	合計	180,847
10-Year	平均	18,085

出典：The Gluskin Townley Group、2001-2006、及び2007予測

流通経路

環境に関する持続可能性という考え方が米国の自転車産業やビジネスに徐々に浸透してきている。我々は、国連が1987年に採択した持続可能性に関する定義、即ち将来の世代のニーズを犠牲にすることなく現在のニーズを満たす、という定義を用いる。

米国も含んだ世界の自転車産業は、本来そうあるべきほど、或いはそうあり得るほど環

境持続可能的、すなわち「緑」ではない。「緑」への動きに対しては、ブッシュ政権により国際的努力に対する反対が表明されたものの、米国内でも注目を集めるようになってきている。

米国主要メディアに過去数ヶ月間にわたり掲載されたホームディーポ社の広告によると同社は「環境オプションプログラム、国内における史上最大の改善」を提唱している。このホームディーポ社による全米規模の取組は、米国のビジネスや産業界により、持続可能性、即ち「緑」の最高の実践例として取り上げられている。

自転車業界はこの動きのリーダーたるべきであるが、今のところ目だたリーダーシップを発揮していない。しかし環境持続性を完全に取り込むことが、将来のビジネスの方向性であるということ、より強く認知していることを示した内容の発表を行う自転車企業が次第に増えてきている。最近のプレスリリースの中には以下のようなものがある。

- ・ Yakima 社が全社的炭素ニュートラルという取組を発表(2007年3月13日)。Yakima 社はスポーツ用及び自動車用ラックの大手メーカー、ブランドである。[炭素ニュートラルというのは、Yakima 社が炭素を発生させる同社の全ての業務を減少、見直しすることを意味する。例としては、日中、電灯需要を減らすために会社の建物に自然光や空の光を引き込むというようなことがあげられよう。また、社有車を全て電気又はハイブリッド車に置き換えるというようなこともあろう。Yakima 社は全ての取組を導入した後、炭素ニュートラルという位置付けを得るために、同社が排出する炭素に見合う炭素排出権を購入する。]
- ・ J&B Importer 社は炭素フットプリントを削減(2007年4月10日)。J&B Importer 社は全米規模の自転車部品附属品の供給業者である。[炭素フットプリントとは、組織としての J&B 社が一年間に発生させる炭素の発生量のことを意味する。]
- ・ Kind Bicycles 社が自転車製造過程を再検討(2007年4月23日)。Kind 社は新興企業で、同社は「サイクリストに選択肢を与える。自転車の製造・販売・流通方法について、資源節約・海外の作業員の労働条件の改善・環境保護という点に明確に焦点を当てる。」と述べている。

ビジネスウィーク誌ネット版 2007年5月24日号の革新コーナーのある記事には、「緑」であることの広範な影響について例示されている。この記事の標題は「新しい、新しい緑、新興 Nau 社はとうもろこしを原料とした衣服から環境にやさしい小売モデルへの持続可能なビジネスを立ち上げ」である。記事は「Nau 社は『緑』であることは何を意味するのかということに関する新たな感受性を反映した新興企業の一部である。2～3年前なら商品に環境適合性の高い製品を少し加えれば環境意識の高い消費者にアピールできたが、普通のものより僅かに良い『緑』製品を提供する会社に対する反撃が表れ始めている」と指摘している。

結論は、アメリカの消費者は自らの財布や購買選択を通じ、企業に対し環境持続的であ

るよう仕事のやり方を変えるよう強要している、ということである。この記事は、「我々は自分たちのやっていることを本当に変えようとしている会社と、僅かな取組しか行わずそれを環境に対する取組だといっている会社との、本当の違いを見ている」と述べている。

米国の自転車業界は、完成車業者から、供給業者、卸業者、並びに小売店に至るまで、製品、製造する従業員、素材及び部品、梱包、工場から小売店への輸送、そして小売店自ら、に至るまで真に「緑」にならなくてはならないような状況になりつつある。

このことは、Kind Bicycle 社のような新興企業や、環境適合性の高い製品や事業計画を持ち、米国市場に参入できる古くからの日本のブランドや企業にとって、大きな機会があることを示している。

電動自転車

日本の自転車業界がすでに承知しているとおり、米国市場では電動自転車は好調ではない。電動自転車は北米、米国市場に鳴り物入りで十年以上前に紹介されたが、総重量、バッテリー充電時間、そしてバッテリー廃棄問題により、1990年代の終わりに集まった関心は、その後失われてしまった。

ZAP は最も有名なブランドであった。2000年にはZAP社は約5,000台販売し、最大の販売業者であるとみられていた。2001年にZAP社は会社更生法の適用を受け、2002年に破産から抜け出したが、販売量の少なくとも半分を失ったとみられている。フォード社から助成されているTH!NK MOBILITY社は2001年に電動自転車市場から撤退した。これにより、1999年に市場参入したGiant社が、ZAP社と並ぶ米国市場での主要電動自転車企業であり、リー・アイアコッカ氏が創立し経営するEB製品及びEV Global社とともに残った。この米国における隙間市場は縮小が続き、2002年には2,000台以下と見られていた。2003年も販売は増加しなかったが、小型軽量高速充電バッテリーに集中した研究開発が続けられた。

Currie Technologies社のIZIPが米国電動自転車市場への再参入製品として、根気強くまた継続的に電動自転車の改善を行ってきたGiant社とともに現れてきた。

電動自転車の総重量は継続的に軽くなっており、同時にスタイルも良くなってきている。米国で電動自転車への興味が再度もたれ、また販売が増加する要因は数多くある。ガソリン価格の上昇はそのうちの一つである。また人口の高齢化にともない、高齢化したベビーブーマーが、一方で更に健康になりたい長生きしたいと望み、また一方では移動が自由であり続けたいと望む、場合によってはそれらが組み合わされて望まれる、このようなことは電動自転車販売の新たな波を引き起こす大きなきっかけになる可能性があり、それは2007年のシーズンに始まるかもしれない。

これは日本の電動自転車製造業者やブランドにとってもう一つの米国市場の可能性であり、新たな取組への真剣な検討が必要である。

新製品

29ers、29 インチ車輪径のマウンテンバイクは最近米国市場で、隙間製品から主要自転車の中の一部に成長してきた。バイシクルリテラーアンドインダストリーニュース (BRAIN) 5月1日号によれば、「Specialized 社が Sea Otter (屋外催事) で同社の 29er を発表した。これにより Giant 社は上位 10 社の中で唯一 29er を商品ラインに持たない会社になった」とのことである。

残念ながら米国業界には 29ers の出荷を追跡する手段がないので、このマウンテンバイクの中の一つの商品区分が本当に主要製品になるかどうか確かにわかるのは何ヶ月も先のことである。

販売好調な品目

B P S A の報告によると、2007 年第 1 四半期に自転車店に出荷された販売好調な自転車は、

- ・ 26 インチ前後サスペンション付 M T B
- ・ 19 インチ以下の子供車
- ・ 20 インチ幼児車
- ・ ハイブリッド車
- ・ 700c ロードバイク
- ・ 26 インチクルーザー

Trek、Giant、Raleigh の各社により生産され、シマノアメリカン社が米国内の 15 の選ばれた市場で販売促進されているコースター機能付自転車は良く売れているようである。我々が面談した小売店によれば、コースター機能付自転車は消費者に良く受け入れられ、販売促進活動が小売販売につながっているという話であった。東部の自転車店からは、これら 3 社から十分な量のコースター機能付自転車が入手できないという不満が出始めている。販売促進活動が市場で機能していることのもう一つの現れである。

再度述べておかななくてはならないが、米国業界にはコースター機能付の製品の実際的小売店へのお荷台数や、小売店の消費者への販売台数を追跡する方法がないので、コースター機能付製品投入がどの程度うまくいっているのか見定めるには、シマノ社やこれら 3 社の将来のプレス発表を待つしかない。

(国際業務部)



この報告書は、競輪の補助金を受けて作成したものです。