

平成20年4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4月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2008年1月の米国の自転車輸入は、表1に示すとおり、昨年1月に比べ台数で9.7%増加、総FOB価格で15.5%増加した。

表1 年初1カ月間の米国自転車輸入 2008年及び2007年の比較

1~1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	249,681	6,110,115	226,024	5,683,948	23,657	426,167
1520 20-inch	338,022	12,258,062	285,180	10,484,932	52,842	1,773,130
1550 24-inch	76,486	4,339,465	55,399	4,010,805	21,087	328,660
2500 27-inch & 700c	83,133	26,318,416	84,202	19,768,174	-1,069	6,550,242
3500 26-inch	384,783	37,555,922	368,912	34,649,595	15,871	2,906,327
その他	8,443	760,305	19,909	1,054,964	-11,466	-294,659
計	1,140,548	87,342,285	1,039,626	75,652,418	100,922	11,689,867
対前年比 %					9.7%	15.5%
平均単価 US\$		\$76.58		\$72.77		
対前年比 %					\$3.81	5.2%

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

どのような商品の販売に関してでも、シーズンの最初の1カ月からその年を予測することはできない。2008年1月の自転車輸入に関して、米国の自転車販売にとって今年がどのような年になるかについての、真の糸口が見いだせるわけではない。

我々は、米国の自転車市場は、1999年から2007年の過去8年間にわたり、望ましい成長や、或いは減少の見られない、全く増減のない状態が続いていると報告してきた。表2は過去4年間の1月の自転車輸入の推移を示す。

表2 年初1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	1,140,548	87,342,285	\$76.58
2007	1,039,626	75,652,418	\$72.77
2006	1,068,571	73,979,170	\$69.23
2005	1,224,209	73,996,768	\$60.44

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

本年1月は先の2年に比べれば僅かに良いが、輸入台数では2005年ほどは強い状態ではない。過去4年間にわたりFOB価格は上昇しているが、これはFOB単価が継続的に上昇していることにより、もたらされたものである。

本年1月の総FOB価格は、昨年同月に比べ目立った増加が見られるが、これはこれまで報告してきたとおり、中国を原産とする自転車製品のコスト上昇の結果によるものである。

核となる20インチ以上の自転車製品の2008年1月の米国への輸入も、表3に示すとおり、全体の輸入と軌を一にしており、台数で9.5%の増加、FOB価格で16%の増加となっている。平均FOB単価は、台当りUS\$86.00から自転車1台当りUS\$91.00へと、6%上昇した。

表3 年初1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1カ月	890,867	81,232,170	\$91.18
2007年 年初1カ月	813,602	69,968,470	\$86.00
変化	77,265	11,263,700	\$5.18
変化の割合 %	9.5%	16.1%	6.0%

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

表4に示す、20インチ以上の自転車の、過去4年間の1月の輸入の推移は、我々が分析を続けてきたとおり、増減のない市場のパターンを示している。2008年は、台数では先の2年に比べ増加しているが、2005年には及ばない。総FOB価格は、2005年に比べ2008年の台当り単価がUS\$20以上上昇したことにより、2008年1月には大幅な増加がみられた。

表4 20インチ以上の自転車の米国自転車輸入、年初1カ月間の4年間の推移

年	台数	FOB US\$	平均単価 US\$
2008	890,867	81,232,170	\$91.18
2007	813,602	69,968,470	\$86.00
2006	788,939	68,419,753	\$86.72
2005	963,310	68,089,839	\$70.68

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

ご想像のとおり、2つの独占的な供給国は変わっていない。表5に示すとおり、中国は引き続き米国自転車輸入の93%を供給しており、台湾が第二位の供給国として続き、1月には輸入の6%を占めている。

表5 米国自転車輸入における上位2か国 年初1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	1,062,604	93.17%	57,086,403	65.36%	\$53.72
台湾	72,653	6.37%	28,238,426	32.33%	\$388.68
総輸入	1,140,548	100.00%	87,342,285	100.00%	\$76.58

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

しかし自転車の台数は、これから続く話の一部に過ぎない。台湾は、1月の平均単価US\$388・総FOB価格の32%という、高品質・高価格自転車製品の供給元としての確固たる地位を確立している。

我々の見解では、小売価格US\$600以上の米国の高級市場は、米国経済の急速な減速、それに伴っておそらく経験するであろう中低級市場の製品販売の減少という状況を考えると、専門小売店にとって非常に重要になっていくであろう、と考えている。米国の経済状況が自転車事業に与えると思われる影響については、このレポートの米国の自転車産業の部分で更に詳しく議論する。

## 米国の輸出

2008年1月の米国の自転車輸出は、表6に示すとおり、良いスタートをきった。これは多分ドル安と、海外市場で米国の自転車ブランドに与えられた商機を反映したものであろう。

表6 2008年、年初1カ月間の米国の自転車輸出

1~1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	1,244	299,905	\$ 241.08	284	78,343	\$275.86	1,528	378,248	\$247.54
	2600	4,048	4,079,676	\$1,007.83	5,625	2,049,075	\$364.28	9,673	6,128,751	\$633.59
	6000	14,995	3,671,374	\$ 244.84	291	259,760	\$892.65	15,286	3,931,134	\$257.17
	計	20,287	8,050,955	\$ 396.85	6,200	2,387,178	\$385.03	26,487	10,438,133	\$394.09

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

国内で生産された自転車製品が1月の輸出の76%を占め、平均FOB単価はUS\$397となっている。当月の輸出台数の残り24%は、輸入海外製品が米国外へ輸出されたものである。

表7 米国自転車輸出 年初1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	26,487	10,438,133	\$394.09
2007	16,306	9,157,988	\$561.63
2006	20,700	8,724,758	\$421.49
2005	25,276	10,395,998	\$411.30

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

表7は、過去4年間の1月の自転車輸出の推移を示す。今年は先の2年に比べ出荷台数が大幅に増加していることが目立っているが、平均単価は前年に比べ大幅に下落している。

1月の米国の自転車輸出にとって、上位5つの顧客先国を表8に示すが、これらが1月総輸出の79%強を占めている。

表8 2008年年初1カ月 米国自転車輸出先上位5カ国

国名	台数	台数比	総FOB U.S. \$	平均単価 U.S. \$
台湾	9,196	34.72%	1,232,033	\$133.97
カナダ	7,536	28.45%	3,397,295	\$450.81
オランダ	2,523	9.53%	790,737	\$313.41
オーストラリア	1,204	4.55%	756,883	\$628.64
日本	621	2.34%	629,203	\$1,013.21
計	26,487	100.00%	10,438,133	\$394.09

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

カナダは総FOB価格で引き続き最大の顧客先国となっており、台湾は出荷台数で最大という位置付けを維持している。台北自転車展のため、最近台湾を訪問したが、その折に業界人やいくつかの業界紙に、何故台湾がこのように多数の自転車を米国から輸入するのか、その理由について説明できるか問い合わせたところ、誰も答えることができなかった。もし、自振協はじめ業界の方々で、お考えや情報をお持ちの方がいれば、是非教えてほしい。

## **米国の自転車産業**

全米自転車サミットが本年3月5～7日にかけて首都ワシントンで開催された。8年連続で、米国自転車乗用者連盟(League of American Bicyclists)が本イベントを我が国の首都で開催・主催した。最初の年は自転車団体から150人の参加があった。今年も自転車乗用促進団体、自転車専門店、メーカーや供給業者など、過去最高となる500人の登録参加者があった。

全米自転車サミットは単に業界内外の自転車乗用普及団体や支持者が集まるだけのものではない。米国自転車乗用者連盟は、参加者に対して、丸一日をかけて、自転車に特化した関連法律の制定や関連活動について、米国の上下両院議員に向けてその支援の必要性を国会議事堂において呼びかけ、訴えるよう、教育し組織立てを行っている。全米自転車サミットの主要スポンサーは、米国の自転車施設の充実活動や自転車乗用普及活動の財政支援を行っているBikes Belongsである。

自転車施設向け連邦予算の支出の大部分を占める、交通法の2009年の改正が議会で取り上げられる予定で、全米自転車サミットはこの法案の主要部分に全ての力を集中させることになる。

2008年の全米自転車サミットには注目が高まり、自転車施設の必要性に関する支援も集めたが、米国の自転車業界はこの交通法の改正にあたって、自転車に対してできるだけ多くの予算と支援を得られるよう、米国自転車乗用者連盟及びその他全ての自転車乗用促進団体のために、努力を惜しむことなく、団結し全面的に支援する必要がある。

米国の自転車安全基準の見直しは、遅々としたプロセスを踏んでおり、米国消費者製品安全委員会(CPSC)の連邦強制自転車安全基準のいくつかが時代遅れの基準になってしまっている。加えて、サスペンションフォークやサスペンションフレームといった新しい部品やシステムは、自転車安全基準が最初に登場し発布されたときには、存在しておらず、その為にごく最近までこれらの新しい項目については、安全基準が存在しなかった。

CPSCは、昨年おもちゃの安全性が大きな国民的問題になるまで、丁度その時、時を同じくして民主党は議会で指導権を握るようになったが、予算削減と、レーガン政権に始まり現ブッシュ政権に至るまでの歴代政権の無関心に苦しんできた。

80年代末から90年代初頭にかけて、CPSCの予算が枯渇するにいたって、残った職員は殆どの強制基準の見直しを取りやめてしまった。そして自転車安全基準に関しては、調査、見直し作業及び既存基準と標準の修正を延期させてしまった。

財政的な必要性以外に、CPSCは基準及び標準の見直しについて、例えば自転車業界がASTM（米国材料試験協会）を通じて業界自主基準を創り出す、そしてこの自主基準が業界により批准された後、CPSCは当該基準を国家強制基準として採用することが適切かどうか判断するといったような、業界を振興するようなシステムを採用した。

自転車用ヘルメットやその他付属品については過去15年の間に基準が見直されてきた。ASTM自転車委員会はいくつかの自主基準について目立った業務を行ってきた。しかし全般的には、CPSCの自転車強制安全基準の見直しや修正は極めて僅かな進展しか見られていない。

一方、欧州や日本では自転車安全基準の制定や見直しに関し大きな進展があった。そしてEUは、米国の製造業者やブランドがEU加盟国に自転車を持ち込む際に遵守しなければならない、新たな、かつ、現代的な一連の自転車安全基準を持っている。

安全基準の見直しにより米国自転車業界は、自社製品を海外基準に合致させること、そして、米国における基準見直しプロセスの加速、の両方に迫られている。

米国自転車業界にとってのもう一つの大きな問題は、首都における最近の出来事の中にある。両院で民主党が多数を占める状況で、おもちゃの安全性を高める法案、及び消費者製品安全法を強化し、同法に含まれる刑罰を強化する法案が上程された。

この法案はまだ上院でも下院でも可決されていないが、今年中に可決されることは殆ど間違いない、ブッシュ大統領は法律に署名することを強く強いられるであろう。

この法案の主な標的は米国と中国のおもちゃ業界である。しかし、CPSC職員に対する予算が増えたことにより、自転車業界を含む全ての規制業界に対し法令順守検査がより多く行われ、米国の自転車業界もその余波を受けることになるであろう。

加えて、連邦強制自転車安全基準や標準に違反した場合、又は従わなかった場合の刑罰が厳しくなることにより、商品テストや自社作成の保証書を海外の供給元に基本的に頼ることができた業界にとっては、問題が生ずる可能性もある。

米国経済及びそれが自転車事業に与える影響。1月の輸出入統計が手に入り、報告を行っているところであるが、実際は4月という月に入ろうとしているところであり、即ち一年の4番目の月、春の始まり、米国における販売シーズンに入ろうとしているところである。

昨年から今年の第1四半期にかけて劇的に変化したのは、米国全土にわたる経済状況である。ある経済学者はまだ景気後退期に入っているとは思っていないものの、彼らですら、それに非常に近い状態であると信じており、それは単に時間の問題でもある。我々が言えることは、多くの経済学者は2月のある時点で景気後退に入ったと信じていることである。いずれにしても米国経済や消費市場は、著名なマーケティング専門家であり中小企業コンサルタントであるジェイ・エイブラハム氏の言うところの、「危険、困難、混乱」という状態になったことは間違いない。

エイブラハム氏は自分の顧客に対し、「繁栄の見込みは厳しくなっている」とアドバイスしている。理解しなくてはいけないことは、変化に即応することのできる自転車企業にとっては、計画しなおし、成長と同時に競合相手から市場シェアを獲得し早めに活動する市場参加者になっていく余地がまだあるということだ。しかし、そのような企業・ブランド及び小売店は少数派だ。

米国自転車業界の多数派は、急速に変化する市場とアメリカの消費者に対峙し、反発或いは怠惰につながっていく不確かさや混乱に直面している。

米国の非営利のビジネス会員組織であり、調査機構である、コンファランスボードは、3月25日に消費者心理指数を発表したが、それは64.5に下落し、2003年3月以来最低となった。

コンファランスボードは3月の見込み指数は47.9に落ち込むとしている。これは34年来最低である！

同様の消費者調査を行っているいくつかの団体は、米国の消費者心理は急速に悪化していると報告している。例えばミシガン大学の消費者心理指数は、3月には過去16年間で最低水準に下落した。ミシガン大学はこの指数が以前このように低かったのは、過去における景気後退の間だけだったとも述べている。

3月25日のニューヨークタイムズ紙の「給油における痛みと更にその先」と題する記事では以下のとおり報告している。「エネルギー価格の高騰は最悪の時期にやってきた。全米の平均レギュラーガソリン価格は最高の1ガロン\$3.28に上昇した。それに加え、住宅市場の崩壊と金融機関による差し押さえにより、既に後退局面に入っているか或いはそれに近い状態の経済は、身動きが取れない状態となっている」

記事は続けて次のように述べている。「ニュースは悪いものばかりで、更に悪くなっている。消費者物価は昨年4%以上上昇したが、これは主にエネルギー価格の上昇のためである。アメリカ人は他の消費製品への支出を減らし始めており、これが経済を弱めている。インフレへの懸念から連邦準備制度委員会のとりうる手段の範囲は限定的になっている。」

以前に述べたとおり、ガソリン価格の上昇は自転車販売を助長することはないというのが我々の見解である。短期的には、消費者のポケットからお金を抜き取ることになる。消費者は、自転車のような自由裁量により購入されるものについては、必ずしも支出する必要はない。

米国の自転車市場は経済とともに減速するであろうか。我々は自転車の小売販売は、第2四半期から減少が始まる可能性が高いと考えている。しかし今後5～6四半期にわたる減少幅は、3つの主要流通小売経路の間では、多分大きく異なってくるであろうと考えている。

2008年3月号のパコ・アンダーヒル氏による ddi (display & design idea) 誌「醜くなるであろう」と題するコラムによれば、米国の消費者市場は現在3つの部分に分けられている。即ち「三分の一の物語」である。

アメリカ人の三分の一は請求書の支払に困窮しており、この三分の一の購買活動は停滞に向かおうとしている。

中間の三分の一は緊急の危機状態ではない。しかし彼らは身構えており、従って彼らは器用に買い物をし、インターネットで買い物の事前調査を行い、「手の届く贅沢品」や高級市場のブランドには誘惑されない。そして彼らは、Samsung は Sony と同様に良いテレビで、価格が安いと信じている。

最後の三分の一は幸運で神の祝福を受けた人たちである。景気後退は彼らには限られた影響しか与えない。従って彼らは引き続き望むだけ買い物し支出する。

ddi (display & design idea) 誌の「アメリカンドリーム」と題する一連の記事を、この報告の2007年12月号では2007年11月25日付の、2008年1月号では2007年12月21日付の記事を我々が紹介したことを思い起こしてくれるだろう。パコ・アンダーヒル氏の「三分の一の物語」は、米国消費者の3つの区分による社会経済的特徴、好機と挑戦について言及したアメリカンドリームの記事と大変よく対応している。

次号以降ではこの「三分の一の物語」、そして米国経済の減速がどのように米国の自転車業界、3つの自転車製品の流通経路に影響を与えていくのかについて論評・議論していく。

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。