

平成20年5月13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5月号

米国自転車市場情報

輸入

年初2カ月間の自転車輸入は、本年の2つのアジアの主要展示会開催後或いは開催期間中に報告された騒ぎのことを考えると、「平常」といえる。

表1 年初2カ月間の米国自転車輸入 2008年及び2007年の比較

1~2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	599,435	14,597,470	587,786	15,074,988	11,649	-477,518
1520 20-inch	707,925	26,019,559	628,496	22,130,202	79,429	3,889,357
1550 24-inch	185,341	10,425,260	148,391	10,005,382	36,950	419,878
2500 27-inch & 700c	177,216	51,998,790	174,088	41,411,721	3,128	10,587,069
3500 26-inch	754,823	73,237,357	763,807	67,370,098	-8,984	5,867,259
その他	23,286	1,605,404	45,362	2,590,344	-22,076	-984,940
計	2,448,026	177,883,840	2,347,930	158,582,735	100,096	19,301,105
対前年比 %					4.3%	12.2%
平均単価 US\$		\$72.66		\$67.54		\$5.12
対前年比 %						7.6%

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

表1から年初2カ月の間に、全体の輸入台数では4%と穏やかな増加、総FOB価格は想定内の12%の増加、これらにより平均単価は8%上昇したことがわかる。

昨年からの自転車及び部品のコスト上昇に関するあらゆる報告を見る限り、平均単価はUS\$5.00の値上がりが見込まれており、台北や上海の自転車展示会での議論もこの見方が大勢を占めていた。

HS区分に基づき、全体の輸入台数が4%増加したことについては、2008年の最初の2カ月間に、自転車発注の過程で通常の在庫調整が行われたように見受けられる。

- ・ 1510 19 インチの自転車：台数は約2%増加、しかしFOB価格は3%下落。次の表で平均単価について言及する。
- ・ 1520 20 インチの自転車：台数は13%増加、FOB価格は18%増加。
- ・ 1550 24 インチの自転車：この区分は昨年年間を通じて減少していたが、今年の年初2カ月間では、台数は25%増加し、FOB価格は4%上昇した。
- ・ 2500 27 インチ及び700Cの自転車：この人気のある区分は、台数で2%増加し、FOB価格は26%増加した。
- ・ 3500 26 インチの自転車：この区分も人気があるが、台数では僅かに1%ほど減少、FOB価格は9%増加した。

表1を見ると、年初2カ月間では1510のFOB価格は実際に減少しており、平均FOB価格に関する疑問が出てくる。表2は、平均輸入単価の2008年年初2カ月間と前年同期との比較を示したものである。

中国製品のコスト上昇、そして米国の小売価格へ与える影響に関する警告について、何度も聞かされてきたことを考えると、我々は上昇を想定し、場合によっては輸入自転車の平均単価が相当上昇するだろうと考えていた。

意外なことに、正反対のことが少なくとも2つのHS区分、しかもそれらは価格競争が大変厳しい区分なのだが、で起きている。表2は、2008年年初2カ月間に前年同期と比べ、19インチ以下の子供向け自転車の平均FOB価格が5%、即ちUS\$1.30下落したことを示している。この区分は全ての自転車製品区分の中で、最も価格が安く、多分最も競争の厳しい区分なのだが、コストも価格も上昇しているにも拘わらず、同時に平均FOB価格は下落している！

表2 年初2カ月間の平均単価

	平均単価	平均単価		
	2008	2007	変化 \$	変化 %
19 インチ	\$24.35	\$25.65	(\$1.30)	-5.1%
20 インチ	\$36.75	\$35.21	\$1.54	4.4%
24 インチ	\$56.25	\$67.43	(\$11.18)	-16.6%
27 インチ/700c	\$293.42	\$237.88	\$55.54	23.3%
26 インチ	\$97.03	\$88.20	\$8.83	10.0%
その他	\$68.94	\$57.10	\$11.84	20.7%
計	\$72.66	\$67.54	\$5.12	7.6%

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

これについて考えて見ると、2月という月に米国に入った自転車は、1月の間は輸送中であり、12月に製造されたものである。1月の輸入に関しては、輸送されているのは12

月であり、製造されたのは11月である。

19インチや24インチの自転車で平均FOB価格が低いものは、コスト上昇が効いてくる前に製造されたか、或いはFOB価格が契約で保証されていた間に製造されたものである可能性がある。いずれにしても、輸入統計上に何時コストやFOB価格の上昇が現れてくるか見定めるため、毎月平均単価を注視することは、興味深いことである。

表3は年初2カ月間の米国への自転車輸入の4年間の推移を示したものである。2008年は、2005年が自転車輸入台数で上回っているため台数では2位となっている。2008年は総FOB価格と平均単価では第1位である。先に述べたとおり、2008年年初2カ月間の輸入は米国の流通経路内における在庫補充のための「平常」の範囲であるように見受けられる。

表3 年初2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	2,448,026	177,883,840	\$72.66
2007	2,347,930	158,582,735	\$67.54
2006	2,269,842	139,830,662	\$61.60
2005	2,789,152	157,135,188	\$56.34

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

表4は米国の自転車ビジネスにおいて主流であり、自転車店の流通経路におけるビジネスの核となる20インチ以上の自転車の年初2カ月間の輸入状況を示す。

表4 年初2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2カ月	1,848,591	163,286,370	\$88.33
2007年 年初2カ月	1,760,144	143,507,747	\$81.53
変化	88,447	19,778,623	\$6.80
変化の割合 %	5.0%	13.8%	8.3%

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

2008年年初2カ月間では、昨年に比べ台数で5%上回り、総FOB価格では14%増加し、平均単価は8%、US\$6.80の上昇となっている。

表5は20インチ以上の自転車の年初2カ月間の輸入状況の過去4年間の推移を示すが、2008年は台数では第2位、総FOB価格と平均単価は共に第1位となっており、全体の輸入と一致した状況を示している。そして年間のこの時期としては「平常」の範囲内であ

るように見受けられる。

表5 20インチ以上の自転車の米国自転車輸入、年初2カ月間の4年間の推移

年	台数	FOB US\$	平均単価 US\$
2008	1,848,591	163,286,370	\$88.33
2007	1,760,144	143,507,747	\$81.53
2006	1,660,852	127,063,446	\$76.50
2005	2,106,501	143,084,994	\$67.93

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

表6は米国の自転車輸入にとって、独占的供給元には変化がないことを示している。2007年12カ月間で中国は全ての米国への自転車輸入台数の95.5%を占めたが、年初2カ月間では、93.5%を占めている。

台湾は2007年年間の輸入台数の4%を占めていたが、年初2カ月間では6%を占めている。台湾は、総FOB価格の23%をも占めるという恩恵をもって2007年を終了させた。そして年初2カ月間では、米国自転車輸入の総FOB価格の28%を獲得という更なる恩恵に浴している。

このことにより中国は、2007年12カ月間にはFOB価格の75%を占めたが、年初2カ月間では総FOB価格の69%占めるという結果になっている。

表6 米国自転車輸入における上位2か国 年初2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	2,288,908	93.50%	123,516,839	69.44%	\$53.96
台湾	147,747	6.04%	50,298,514	28.28%	\$340.44
総輸入	2,448,026	100.00%	177,883,840	100.00%	\$72.66

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

19インチ及び24インチの自転車の輸入平均単価の下落にも拘わらず、中国から輸入された自転車の2008年年初2カ月間の平均単価はUS\$53.96へと上昇、これは2007年年間平均単価であるUS\$45.67から8%の増加である。

台湾から輸入された自転車の2007年12カ月間の平均単価はUS\$328.75であった。そして2008年年初2カ月間の平均単価は、3.5%上昇し、台あたりUS\$340.44となっている。

米国の輸出

米ドル安により、米国の自転車ブランドにとって海外市場に輸出することは更に魅力的となっている。それに伴ない、2008年の自転車輸出は比較的早いスタートをきっている。

表7は、36,700台の国内生産の自転車、そして14,846台の外国生産の自転車、計51,546台が2008年年初2カ月間に輸出されたことを示し、これは前年同期比44%の増加である。

表7 2008年、年初2カ月間の米国の自転車輸出

1~2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	2,699	646,199	\$ 239.42	1,223	266,297	\$217.74	3,922	912,496	\$232.66
	2600	8,072	8,552,019	\$1,059.47	12,825	4,579,810	\$357.10	20,897	13,131,829	\$628.41
	6000	25,929	6,563,293	\$ 253.13	798	624,680	\$782.81	26,727	7,187,973	\$268.94
	計	36,700	15,761,511	\$ 429.47	14,846	5,470,787	\$368.50	51,546	21,232,298	\$411.91

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7に示された3つの関税区分の平均単価も興味深い。というのは、2007年年間を通じてどれも上昇を示しているからである。この状況に基づき、関税番号2600の国内産の平均単価US\$1,059.47という数値を指摘しておきたい。

平均的な姿として、おおまかな小売価格は受け取りFOB価格の2.5倍である。従って、平均FOB価格US\$1,059ということは、外国市場における小売価格は大体US\$2,647あたり、ということになる。輸出事業に取り組んでいる米国企業にとって悪いビジネスではない。

表8 米国自転車輸出 年初2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	51,546	21,232,298	\$411.91
2007	35,751	18,700,870	\$523.09
2006	48,025	18,826,859	\$392.02
2005	50,142	19,506,649	\$389.03

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

表8は、過去4年間の年初2カ月間の自転車輸出の推移を示す。今年は先の2年の中で明らかに最高のスタートをきっており、また、2005年を台数でも上回っている。

表9に示すとおり、年初2カ月間の米国の自転車輸出における上位5つの顧客先国には若干の変化が見られる。台湾が2位に転落し、カナダが1位に上昇した。

表9 2008年年初2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. \$	総FOB価格比	平均単価 U.S. \$
カナダ	17,071	33.12%	7,550,244	35.56%	\$442.28
台湾	15,127	29.35%	2,140,312	10.08%	\$141.49
オランダ	5,389	10.45%	1,704,486	8.03%	\$316.29
オーストラリア	1,637	3.18%	1,200,659	5.65%	\$733.45
日本	1,183	2.30%	1,182,293	5.57%	\$999.40
計	51,546	100.00%	21,232,298	100.00%	\$411.91

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

日本も5位に後退し、オランダは3位を維持、オーストラリアが4位に上昇している。

米国の自転車産業

自転車製品供給業者協会（BPSA）は2008年年初2カ月間の自転車ブランドの自転車店向け出荷が減少したと報告した。年初2カ月間の自転車輸入は「平常」と見られるものの、4月28日にBPSAは2008年年初2カ月間の自転車店への出荷台数は2007年の同期に比べ15%減少したと報告した。2008年の年初2カ月間の総出荷額もやはり前年同期比10%減少した。

米国の自転車市場は経済と共に減速するのであろうか。我々は、第二四半期の終わりから第三四半期の初めにかけて、自転車の小売販売が減少することは大いにあり得ると考えている。しかし、年間を通じ減少幅は3つの主要流通経路により大きく異なるであろうと考えている。

パコ・アンダーヒル氏による ddi (display & design idea) 誌2008年3月号の「難しく (ugly) 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つの部分に分かれている。すなわち「三分の一の物語」である。

三分の一の米国人は、請求書の支払に困窮しており、この三分の一の人たちの購買は停滞しようとしている。

中間の三分の一は緊急の危機状態ではないが、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し、「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をし、支出する。

皆さんはこのレポートの2007年12月号と2008年1月号で ddi (display & design idea) 誌の「アメリカンドリーム」と題する連載記事を紹介したことをご記憶だろう。

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つの区分ごとの社会経済的特徴、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整合している。

我々はこれから何ヶ月かにわたり「三分の一の物語」について、そして、米国経済の減速がどのように米国の自転車産業と、自転車製品の3つの主要流通経路に影響を与えるかに検討・討論する。

- ・ 低収入/勤労クラス—彼らの購買は停滞しようとしている。
- ・ 中流クラス—彼らはインターネットによる買い物の事前調査をするなどして、注意深く器用な買い物客になっている。そして、彼らはよりよい価格を求めて価格交渉をしており、手の届く贅沢品や高級市場のブランドにはそれほど関心がなくなっている。
- ・ 上流/富裕クラス—彼らは景気後退については、限られた影響だけしか被らない幸運で、神に祝福された人々である。従って彼らは引き続き望むだけ、望むものに対し買い物をし、支出も行う。

この事から、我々の意見、すなわち、「第二四半期の終わりから第三四半期の初めにかけて、自転車の小売販売が減少することは大いにあり得ると考えている。しかし、年間を通じ減少幅は3つの主要流通経路により大きく異なるであろうと考えている」、という意見に立ち戻ってみる。

ウォルマートに代表される量販店の販路は、「毎日が安売り」の戦略方針のもと、低収入/勤労クラス向けの小売店の選択となるが、彼らは経済的圧力から必需品のすべての購入について切り詰め、経済が好転するまで必要なものの購入を延期することを迫られるであろう。

従って、我々はターゲット社を除く量販店では、2007年比で、2008年には5～6%の販売台数の減少を、2009年の前半にかけてはもう一段減少し2007年比で6～7%販売台数が減少することがあり得ると現在考えている。この販売減少の理由の一部は、2008年のこれからと2009年前半にかけて、この販路における販売店の数の合計が減少することによるものである。

ディックス・スポーツ用品社に代表される総合スポーツ用品店の販路は、中流クラスや一部の上流/富裕クラスの消費者にとって選択される小売業者となろう。彼らはバーゲンを追いかけている。インターネットを使って自宅で調査を行い、かつての手に届く贅沢品や高

級市場のブランドネームを、理解できる価値・安い価格へと動かしている。

我々の結論は、ディックス社は自転車販売については、鋭くて圧迫された「器用な」中流クラスの消費者に対し、レンガとモルタルの小売店へといざなうバーゲン情報を提供できる良く出来た、商品購入可能な自社のウェブサイトによる梃子の効果により、増減がないか、或いは、僅かな増加が見込まれるであろうということである。

我々はディックス社に続くその他の総合スポーツ用品チェーン店については、それほど楽観的ではなく、2008年にはこの流通経路全体で自転車新車販売の2～3%の減少、引き続き2009年の前半にかけて3～4%の減少を見込んでいる。自転車新車販売の減少の理由の一部は、今後5～6四半期にわたり続く販売店の全体の数の減少によるものである。

このレポートで既に指摘したとおり、自転車専門店、即ち米国における自転車店の流通経路は、既に他の二つの主要流通経路に比べ、より高い割合の上流/富裕クラスの消費者に向けて、魅力を与え、サービスを行っている。従って、我々は自転車専門店経路においては僅かな市場シェアの減少、台数では2008年には1～2%、更に2009年前半にかけて2～3%の減少を現在見込んでいる。

米国の小売業全般に関しアンダーヒル氏は「難しく (ugly) なるであろう」と結論付けている。彼の見方は、「北米は店が多すぎる。殆どの小売業者は効率の良くない場所から、より健全へと脱皮するであろう。個々のチェーンや販路において、減少幅は10%から30%の間で異なるであろう。米国の小売業者にとって新たな扉は海外拡販によりもたらされるほかはない」。

米国の自転車専門店は、今年4、394店から始まって、減少している。アンダーヒル氏によれば、2008年の廃業数は440店から1、318店となる可能性があり、年末までに総店数3、076店から3、960店の間にまで減少することになる。

自転車専門店の小売経路は、どれほど難しく (ugly) なるであろうか。自転車専門の小売経路の間で、店が多すぎるかどうかに関する疑問がある。中小規模の自転車店が自らの商圈の中で廃業すれば、それは自社にとって良いことだと信じている、規模の大きな自転車小売店がいくつかある。供給業者の中にもこの考え方に賛同するところがある。

しかし米国の自転車小売店には、どの点を超えると流通経路全体に有害となるかという、疲弊ポイントがある。全米で小売店の数がある数値以下になると、一部の市場の消費者は自転車専門小売店を訪れる機会が単になくなってしまふ。更に悪いのは、いくつかの供給業者の立場であって、全米に流通させるのに十分な自転車店がなくなり、市場においてブランドを維持するのに十分な年間台数がなくなり、他の経路や海外市場への流通、或いは合併を強いられるようになるであろう。

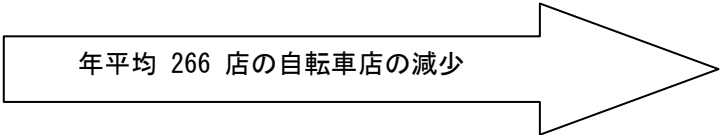
我々はポイントとなるのは、今後5～6四半期にわたり10～30%に疲弊が起こる、これの意味するところは、米国の自転車店の販路全体の20～30%が衝撃波を送り出す可能性を維持し続けるということだ、と考えている。

これらは全て予測に基づいた見込みだということをお含み置きいただきたい。我々は、2008年の米国自転車市場の実際の姿が我々の前に現れるまで待つ必要があり、注視し、情報を収集しなくてはならない。

我々が確かに知っていることは、2001年1月の6,259店から2007年1月の4,394店へと、**実際の自転車専門店**の数が過去7年間にわたり減少していることである。表10は2000年1月から2007年1月までの米国の自転車専門店の数の推移を示す。

2001年1月から2008年1月にかけて全部で1,865の自転車店が米国市場から去っていった。これは7年間で30%の減少である。既述のとおり、これは1年あたり平均で266店の減少に値する。

表10 米国の自転車店の数 各年1月

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
全米 計	6,195	6,259	5,505	5,358	4,982	4,704	4,599	4,451	4,394
変化 店数		+64	-754	-147	-376	-278	-104	-150	-57
変化 %		+1%	-12%	-3%	-7%	-5.6%	-2.2%	-3.3%	-1.3%
2001 から 2008 への数の変化									-1,865
2001 から 2008 への変化 %									-30.0

出典 : The Bike Shop List

我々はこの状況を今後も注視し、2008年の自転車市場が明らかになり、情報とデータの両方が収集できるようになった時点で報告する。

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。