

平成20年11月7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11月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

米国への年初8カ月間の自転車輸入は、表1に示す通り、前年の同じ時期に比べ僅かに増加した。

表1 年初8カ月間の米国自転車輸入 2008年及び2007年の比較

| 1～8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     | 3,192,348  | 84,494,711  | 3,183,155  | 77,766,581  | 9,193    | 6,728,130   |
| 1520 20-inch        | 3,617,201  | 131,899,115 | 3,454,180  | 111,554,911 | 163,021  | 20,344,204  |
| 1550 24-inch        | 772,153    | 44,349,150  | 930,469    | 51,457,362  | -158,316 | -7,108,212  |
| 2500 27-inch & 700c | 784,638    | 202,610,455 | 681,787    | 159,790,289 | 102,851  | 42,820,166  |
| 3500 26-inch        | 3,560,211  | 343,299,770 | 3,614,994  | 293,386,141 | -54,783  | 49,913,629  |
| その他                 | 138,385    | 14,138,210  | 150,688    | 10,942,747  | -12,303  | 3,195,463   |
| 計                   | 12,064,936 | 820,791,411 | 12,015,273 | 704,898,031 | 49,663   | 115,893,380 |
| 対前年比 %              |            |             |            |             | 0.4%     | 16.4%       |
| 平均単価 US\$           |            | \$68.03     |            | \$58.67     |          |             |
| 対前年比 %              |            |             |            |             | \$9.36   | 16.0%       |

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

米国自転車輸入総FOB価格は年初8カ月の期間で16%上昇した。これは年初来追跡してきたとおりのインフレ的な価格上昇によりもたらされているものである。平均FOB価格も一年前のUS\$58.67からUS\$68.03へと引き続き上昇している。

表2は年初8カ月間のFOB単価を前年の同じ時期と比べたものである。

表2 年初8カ月間の米国自転車輸入 平均FOB価格 2008年と2007年の比較

| 関税番号             | 2008 平均単価 | 2007 平均単価 | 変化 \$ | 変化 %  |
|------------------|-----------|-----------|-------|-------|
| 1510 19-インチ 以下   | 26.47     | 24.43     | 2.04  | 8.3%  |
| 1520 20-インチ      | 36.46     | 32.30     | 4.17  | 12.9% |
| 1550 24-インチ      | 57.44     | 55.30     | 2.13  | 3.9%  |
| 2500 27-インチ&700c | 258.22    | 234.37    | 23.85 | 10.2% |
| 3500 26-インチ      | 96.43     | 81.16     | 15.27 | 18.8% |
| その他              | 102.17    | 72.62     | 29.55 | 40.7% |
| 計                | 68.03     | 58.67     | 9.36  | 16.0% |

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

この平均単価の比較は、どの関税番号が、従って、広い意味でどの自転車製品区分が最も上昇し、或いは最も上昇しなかったかを、全体の平均と比較するのに役に立つ。

関税番号 3500、即ち 26 インチの自転車が、最も大きな百分比上の上昇を示しており、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車が最も大きなドルベースでの上昇を示している。関税番号 1520 は 12% 上昇したが、平均単価が比較的低いため、実際のドルでの上昇は、他と比べると比較的小さい。

年間を通して観察してきたとおり、米国の完成自転車輸入は、昨年とほぼ同様であり、以下の表 3 に示す通り、2006 年と 2005 年の年初 8 カ月の数値を下回っている。

表3 年初8カ月間の自転車輸入の過去4年間の推移

| 年    | 台数         | FOB 価格 U. S. \$ | 平均単価 U. S. \$ |
|------|------------|-----------------|---------------|
| 2008 | 12,064,936 | 820,791,411     | \$68.03       |
| 2007 | 12,015,273 | 704,898,031     | \$58.67       |
| 2006 | 12,189,544 | 653,832,809     | \$53.64       |
| 2005 | 13,793,558 | 718,720,457     | \$52.11       |

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

米国への自転車輸入の中で核となる 20 インチ以上の自転車については、台数で 0.5% 増加し、昨年と同じ時期と同様の状態である。その様子を表 4 に示す。

表4 年初8カ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 U.S.\$  | 平均単価    |
|---------------|-----------|-------------|---------|
| 2008年 年初8カ月   | 8,872,588 | 736,296,700 | \$82.99 |
| 2007年 年初8カ月   | 8,832,118 | 627,131,450 | \$71.01 |
| 変化            | 40,470    | 109,165,250 | \$11.98 |
| 変化の割合 %       | 0.5%      | 17.4%       | 16.9%   |

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

全体の自転車輸入の場合と同様、20インチ以上の自転車のFOB価格は17%強上昇し、年初8カ月間の平均単価は、2007年のUS\$71.01から本年の\$82.99へと上昇した。

表5は、20インチ以上の自転車、即ち市場で核となる製品の、年初8カ月間の輸入状況の過去5年間の推移を示したものである。

昨年と比べ劇的な増加は示してはいないが、米国自転車市場において重要な部分であるこれらの輸入は、2006年に比べれば増加し、2005年よりかは大幅に出遅れている。米国自転車市場全体では、成長がなく変化のない年がもう一年続くであろうということが色々と示されており、大きな変化はないであろうと総括することができる。

表5 年初8カ月間の米国自転車輸入の過去4年間の推移 20インチ以上の自転車

| 年    | 台数        | FOB U.S. \$ | 平均単価 U.S. \$ |
|------|-----------|-------------|--------------|
| 2008 | 8,872,588 | 736,296,700 | \$82.99      |
| 2007 | 8,832,118 | 627,131,450 | \$71.01      |
| 2006 | 8,604,097 | 574,102,674 | \$66.72      |
| 2005 | 9,779,182 | 629,206,583 | \$64.34      |

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

表6は米国自転車輸入における上位2つの供給元の国を示すが、年初8カ月間において、報告すべき目だったシフトや変化は見られない。

表6 米国自転車輸入における上位2か国 年初8カ月間の総輸入における割合

| 国名  | 総台数        | 台数比     | 総 FOB 価格 US\$ | %       | 平均単価 US\$ |
|-----|------------|---------|---------------|---------|-----------|
| 中国  | 11,394,741 | 94.45%  | 604,712,904   | 73.67%  | \$53.07   |
| 台湾  | 605,678    | 5.02%   | 199,618,207   | 24.32%  | \$329.58  |
| 総輸入 | 12,064,936 | 100.00% | 820,791,411   | 100.00% | \$68.03   |

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

中国は台数において引き続き米国自転車輸入を圧倒しており、一方で台湾は平均単価で評価すべき地位を維持している。台数の5%から米国総自転車輸入FOB金額の24%を得ている。

現在の米国及び世界の経済情勢、そして考えられ得る深刻かつ長期にわたる世界的不況により、一部の米国の経済学者や財界リーダーは、幅広い消費製品の製造を米国に戻すべきだと呼びかけている。これはまた現在の大統領選における政治的論点にもなっており、米国の失業率が2009年にかけて上昇していくにつれ、益々重要になっていくであろう。

アジアの供給国のコスト上昇、輸送コストの劇的上昇、及びそれにより、米国の全ての流通経路における小売店で、売上回転率の向上を含む在庫管理の改善が必要とされていることなど、この議論に今後盛り上がりをもたらす数々のビジネス上の実際の要因がある。

## 米国の輸出

米国の自転車輸出は表7に示す通り、年初8カ月間においても力強い状態が続いている。

表7 2008年、年初8カ月間の米国の自転車輸出

| 1~8月 | 国内      |            |          | 海外     |            |          | 計       |            |          |
|------|---------|------------|----------|--------|------------|----------|---------|------------|----------|
|      | 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 | 18,992  | 4,027,000  | \$212.04 | 6,915  | 1,523,322  | \$220.29 | 25,907  | 5,550,322  | \$214.24 |
| 2600 | 31,807  | 30,585,756 | \$961.60 | 41,588 | 15,540,258 | \$373.67 | 73,395  | 46,126,014 | \$628.41 |
| 6000 | 155,263 | 36,003,012 | \$231.88 | 3435   | 1,982,416  | \$577.12 | 158,698 | 37,985,428 | \$268.94 |
| 計    | 206,062 | 70,615,768 | \$342.69 | 51,938 | 19,045,996 | \$366.71 | 258,000 | 89,661,764 | \$347.53 |

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

高価格の自転車が引き続き米国の輸出を支配しており、国内製が輸出台数の80%、米ドル価格の79%を占めており、輸出自転車の平均単価はUS\$342.69であった。残りの輸出台数の20%、FOB価格の21%は、外国製の自転車である。

表8は過去4年間の米国自転車輸出の年初8カ月の推移を示す。2008年は現在のところまで輸出台数及びFOB価格とも過去3年間で大幅に上回っている。

現在の世界経済情勢は今後の米国の自転車輸出にとって、良くない影響を与えるかもしれない。時が語るであろう。

表 8 年初 8 カ月間の米国自転車輸出の過去 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 | 258,000 | 89,661,764        | \$347.53      |
| 2007 | 205,467 | 73,706,481        | \$358.73      |
| 2006 | 194,674 | 69,551,226        | \$357.27      |
| 2005 | 236,446 | 72,974,499        | \$308.63      |

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

表 9 に示す通り年初 8 カ月間においても、台湾が米国自転車輸出における最大の顧客先国となっている。

何故世界最大の自転車生産国の一つが、平均単価 U.S. \$173 という価格で、最も多くの米国製輸出自転車を輸入するというビジネスを行っているのかという点について、各種の理論を用い議論を行ってきた。

我々が導き出した理論は、BMX 製品を台湾に国内販売向けに輸入し、それを他のアジアの国々に輸出する、というものだ。日本の自転車業界の友人の中で、何故台湾がこれほど多くの自転車を米国から輸入するのかという点に関する、我々のこの最新の理論についてコメントや意見があれば、是非教えてほしい！

表 9 2008 年年初 8 カ月 米国自転車輸出 顧客先国上位 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. \$ |
|-------|---------|---------|----------------|-----------|---------------|
| 台湾    | 97,680  | 37.86%  | 16,902,162     | 18.85%    | \$173.04      |
| カナダ   | 68,526  | 26.56%  | 30,481,523     | 34.00%    | \$444.82      |
| オランダ  | 17,338  | 6.72%   | 5,202,791      | 5.80%     | \$300.08      |
| ドイツ連邦 | 11,758  | 4.56%   | 1,868,715      | 2.08%     | \$158.93      |
| 日本    | 4,158   | 1.61%   | 3,715,682      | 4.14%     | \$893.62      |
| 韓国    | 4,057   | 1.57%   | 2,370,818      | 2.64%     | \$584.38      |
| 計     | 258,000 | 100.00% | 89,661,764     | 100.00%   | \$347.53      |

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

## 高級自転車市場

米国の高級自転車市場は引き続き活発であり、力強い状態が続いている。2008 年 7 月レポートの 5 ページに表 10 を掲載したのを思い起こされることと思う。我々が示そうとしているのは、米国において何を高級自転車市場と定義づけるのか、小売価格ポイントごとに現状を示すことである。

表 10 米国の高級自転車市場における小売価格層

| 高級車小売価格層 | ロードレース /<br>トライアスロン  | 前後サスペンシ<br>ョン付MTB   |
|----------|----------------------|---------------------|
| 上層       | \$10,001 以上          | \$8,501 以上          |
| 中層       | \$5,001~<br>\$10,000 | \$4,001~<br>\$8,500 |
| 下層       | \$1,000~<br>\$5,000  | \$1,000~<br>\$4,000 |

出典：The Gluskin Townley Group による 2008 年自転車販売ブランド調査分析

表 11 は 2008 年年初 8 カ月間の一本 US \$ 600 以上の自転車及びその他サイクル向けのフレームの輸入を示したものである。

表 11 2008 年年初 8 カ月 関税番号 8714.91.2000  
一本 US \$ 600 以上の自転車及びその他サイクル向けフレームの輸入

| 国名   | 2008   |                  |            | 2007   |                  |              |
|------|--------|------------------|------------|--------|------------------|--------------|
|      | 総本数    | 総 FOB 価格<br>US\$ | 平均単価 US\$  | 総本数    | 総 FOB 価格<br>US\$ | 平均単価<br>US\$ |
| 台湾   | 4,165  | 3,532,449        | \$848.13   | 4,471  | 4,294,508        | \$960.53     |
| 中国   | 3,681  | 6,116,244        | \$1,661.57 | 3,062  | 5,794,477        | \$1,892.38   |
| イタリア | 2,885  | 5,607,719        | \$1,943.75 | 2,819  | 4,429,504        | \$1,571.30   |
| フランス | 1,137  | 1,566,584        | \$1,377.82 | 1,986  | 2,928,611        | \$1,474.63   |
| カナダ  | 370    | 640,986          | \$1,732.39 | 347    | 764,108          | \$2,202.04   |
| スペイン | 359    | 291,981          | \$813.32   | 883    | 746,607          | \$845.53     |
| 計    | 15,190 | 18,847,153       | \$1,240.76 | 12,894 | 17,659,888       | \$1,369.62   |

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

我々は米国の高級自転車フレーム市場を見積もるために以前この統計を調査した。表 11 が示しているのは、US \$ 600 以上の自転車及びその他フレームの全体の輸入が、8 月までの時点で前年に比べ増加しているということである。

平均 FOB 価格は感動的に高価であることがわかる。我々は今のところ米国の高級自転車市場のどの部分、或いはどれくらいの割合をこの輸入データが示しているのかわからないが、米国高級自転車市場の分野においては、ブランドや供給業者が引き続き補充を行っていることは指し示している。

2009 年に予測される経済状況を見通して見ると、高級車に乗る米国の成人サイクリストは、高級フレームセット・完成車・付属品を引き続き購入し乗り続けるが、彼らの多くは従来購入していたレンガモルタル作りの自転車店から、同じブランドでも値引きや低価格での

提供を行うオンラインの小売店へと移っていくであろうという見方を提示しておきたい。

来月のレポートでは、成長している米国のオンラインの自転車小売経路について詳しく述べる。

## **米国自転車市場**

*米国の自転車ビジネスは景気後退期入りが証明されただろうか？*

インターバイク終了後報告すべき最大かつ唯一の出来事は、世界的経済危機と、それが米国自転車市場・産業にどのような影響を与える可能性があるかということである。

米国の自転車業界における伝統的な考え方は、自転車業界は不況知らずのビジネスであるということである。この考え方は、米国の自転車産業や、過去の景気後退が実際に業界にどのような影響を与えたのかということに関する、限られた知見により生み出された考え方のように思われる。

図Aは20インチ以上の自転車の製造業者・ブランド・供給業者から小売店への出荷台数の過去42年間の推移を示したものである。直近の5回の米国の景気後退期を図示してあるので、小売店への出荷という観点から自転車ビジネスへの影響を見て取ることができる。

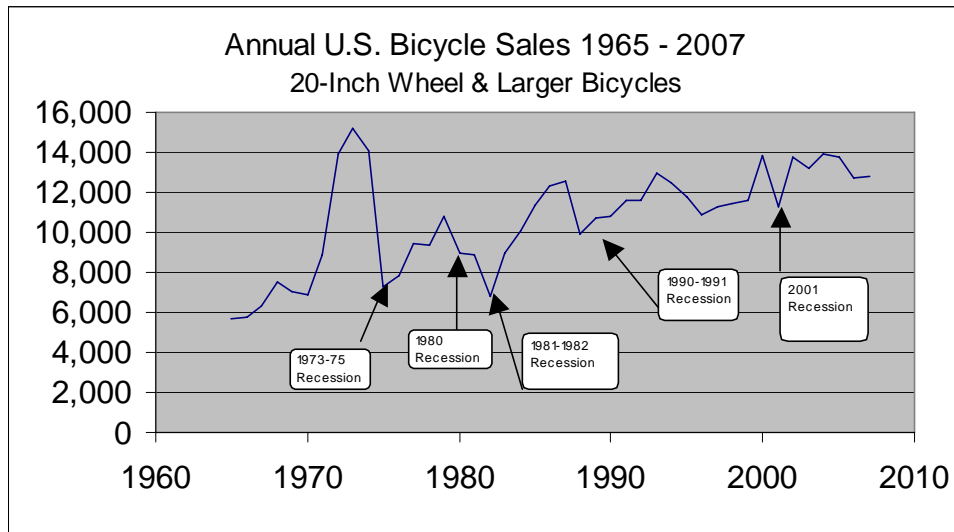
米国における「自転車ブーム」は1971年から1975年までであった。1975年には、1973年から1975年までの16カ月にわたる景気後退期の最中に、米国における小売店向け自転車出荷台数は一年間で48%も減少した。

5回の景気後退期において、米国の小売店向け自転車出荷台数は、図に示す通り5回のうち4回は減少している。

更に、景気後退期の後は米国の自転車市場は他の業種とともに回復し、いわゆる上昇傾向線に移っていくこともおわかりいただけよう。

42年間の推移の中で最も興味深いと思われるのは、市場の中で核となる20インチ以上の自転車製品区分について言えば、米国の自転車市場は1973年の自転車ブームの年の1,520万台のピークには達していないという事実である。

図 A



出典 : The Gluskin Townley Group による調査及び分析

### 米国の自転車ビジネスは今日では景気後退への抵抗力がより強くなっている

米国の自転車ビジネスは、1975年と1982年の最後の二回の長期にわたる景気後退期、それは両方とも16カ月続いたのだが、のときに比べ景気後退への抵抗力が強くなっている。昨シーズンは郊外の短距離移動や通勤に自転車を使用することに関心が示され、実際により多くのアメリカ人が自転車に乗った。

またより多くの都市が自転車に対し友好的になり、自転車を含む交通手段を組み合わせたネットワークを持っている。大手の医療及び生命保険会社は自転車乗用や自転車を含む健康増進プログラムに関わっており、またその促進もしている。

自転車店も過去17年間の中で最高の財政状況にある。米国自転車小売協会(NBDA)は、その「事業実施コスト研究」という報告書の中で、収入は増加し、運営コストは減少しており、総合収益は増加していると報告している。典型的自転車店は、自転車を販売するいくつかの量販店や総合スポーツ用品よりもバランスシートが良さそうである。

トレックやスペシャライズドといった自転車店の販路に供給を行っている米国の主要自転車企業は、すでに自社の財務の健全性について公表しており、世界経済の悪化により負の影響を受けることはないであろうという見込みも発表している。

米国の主要自転車供給企業である台湾のジャイアントやメリダといった企業は、今年最高の売上高及び収益を発表した。これにより来年一杯から今後16カ月間にわたる悪天候下においても、安定した状況にいられるであろう。



これら全てのことが重なり、米国の自転車ビジネスは遥かに景気後退に対する抵抗力が強まっており、一部のエコノミストが予測しているように、2009 年は深く長い景気後退期となり、2010 年は緩慢に成長し、2011 年から回復するという状況に対しても、上手く対応できる。

このことの意味することは、米国の自転車市場は 1975 年や 1982 年のようには激しく下降するということはないかもしれない、しかし歴史からは、来年は少なくとも穏やかな下押しが示されている、ということである。殆どの米国の自転車企業は、この程度の穏やかな下押しであれば財務的に乗り切ることができ、必ずやってくる回復期にはよい地位を占められるという優位性を持っている。

米国の殆どの自転車店も、やはり財務的に生き残ることができ、このうちのいくつかは全体の自転車市場の軽微な下押し程度では、却って成長するかもしれない。

怖いのは、失業率が 9%以上で、回復が 2011 年以降にずれ込むような、一年以上続く深く長い景気後退だ。誰も本当に知っている人はいないので、これは純粋な推論である。我々は来月にかけて世界の経済情勢がどのようなようになっていくか、注視し、待つしかない。

ある賢者はかつて、呪いと祝福の両方について言い表すように求められたとき、「興味深い時をお過ごしになりますように！」と述べたように。

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。