

平成21年4月6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2009年4月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

新しい年の報告を開始するに当たり、我々は、米国の自転車企業やブランドが、台湾及び中国に対する注文を取り消したり、減少させているという情報を得ていることを報告したい。我々はこのレポートで、この件につき、2009年の米国自転車市場消費台数に関する我々の現時点での見込みも含めて、詳しく言及する。

1カ月の自転車輸入統計からでは、2009年通年の状況について多くを見定めることはできない。表1は2009年1月と一年前の同月の状況を示す。

表1 年初1カ月間の米国自転車輸入 2009年及び2008年の比較

	総台数	総 FOB 価格 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009年 年初1カ月	1,097,725	101,709,668	\$92.65
2008年 年初1カ月	1,140,548	87,342,285	\$76.58
変化	-42,823	14,367,383	\$16.08
変化 %	-3.8%	16.4%	21.0%

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

台数では約4%減少したが、FOB価格は、平均単価が21%上昇したことにより、16%強上昇している。1月の自転車輸入というのは、11月の生産と12月の輸送であることに注意すべきである。我々が今聞いている注文の取り消しや削減が、アジアでの生産に影響を与えるのは、四半期先になる。

従って、我々は3月から本年第2四半期に入るまでは、米国の自転車輸入の流れや台数に大きな変化が現れるとは考えていない。

表2は関税番号別に2009年1月の自転車輸入について、2008年との比較を詳しく示したものである。

表2 年初1カ月間の米国自転車輸入 2009年及び2008年の比較

1月 HS 関税番号	2009		2008		変化	
	台数	FOB 価格 US\$	台数	FOB 価格 US\$	台数	FOB 価格 US\$
1510 19 インチ以下	311,699	7,695,849	249,681	6,110,115	62,018	1,585,734
1520 20 インチ	234,738	8,599,369	338,022	12,258,062	-103,284	-3,658,693
1550 24 インチ	30,482	1,811,416	76,486	4,339,465	-46,004	-2,528,049
2500 27 インチ及び 700c	123,825	36,870,162	83,133	26,318,416	40,692	10,551,746
3500 26 インチ	379,744	45,558,270	384,783	37,555,922	-5,039	8,002,348
その他	17,237	1,174,602	8,443	760,305	8,794	414,297
計	1,097,725	101,709,668	1,140,548	87,342,285	-42,823	14,367,383
対前年比%					-3.75%	16.45%
平均単価 US\$		\$92.65		\$76.58		\$16.08
対前年比%						20.99%

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

増加を示した数少ない主要関税区分・製品区分は、1510 の 19 インチ以下の子供用自転車と、2500 の 27 インチ及び 700c の自転車である。

関税番号 2500 で 40,000 台を超える増加を示しているが、この高付加価値製品区分において 2008 年は明らかに繰り越し在庫となっており、ある程度の懸念材料であることは確かである。

米国のブランド及び業界誌双方が、原材料及び部品コストの下落により、自転車の価格が下がると述べており、注視してゆきたい。

しかし、我々が報告している注文の取り消しや削減は、台湾中国の製造工場における在庫コストの上昇を生じさせており、供給ルート上で高い在庫コストが消滅するといった時が来るまで、価格低減は順調にはいかない。

表3 年初1カ月間の平均単価 2009年と2008年の比較

関税番号	2009 平均単価	2008 平均単価	変化 \$	変化 %
1510 19 インチ 以下	\$24.69	\$24.47	\$0.22	0.9%
1520 20 インチ	\$36.63	\$36.26	\$0.37	1.0%
1550 24 インチ	\$59.43	\$56.74	\$2.69	4.7%
2500 27 インチ及び 700c	\$297.76	\$316.58	-\$18.82	-5.9%
3500 26 インチ	\$119.97	\$97.60	\$22.37	22.9%
その他	\$68.14	\$90.05	-\$21.91	-24.3%
計	\$92.65	\$76.58	\$16.08	21.0%

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

FOB価格がかなりの程度低下した唯一の関税区分は、2500の27インチ及び700cの自転車であり、2009年1月には前年同月に比べ平均単価が6%低下した。

表4に、1月の過去10年間のすべての車輪径の米国への自転車輸入の推移を示す。2009年1月は2000年の高水準と2002年の低水準の間の「通常の」範囲に収まっている。

1月の総FOB価格は、平均単価と同様に、過去10年間で最高を記録している。

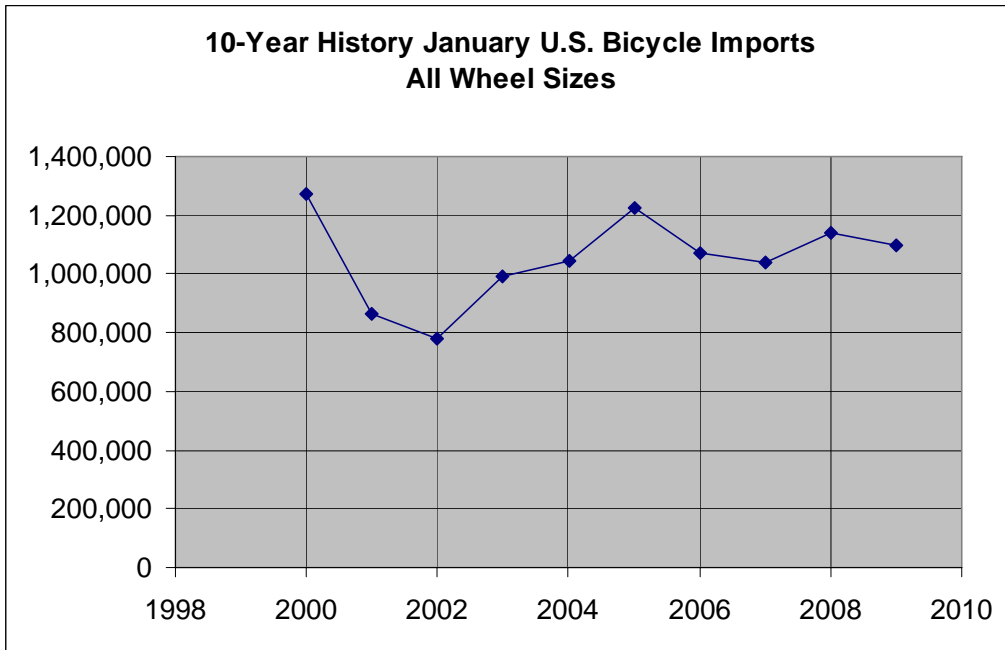
表4 年初1カ月間の自転車輸入の過去十年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総価格	平均単価
2009	1,097,725	101,709,668	\$92.65
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
2004	1,042,863	46,612,300	\$44.70
2003	990,081	53,723,367	\$54.26
2002	777,175	48,346,142	\$62.21
2001	864,328	56,275,589	\$65.11
2000	1,271,006	64,746,561	\$50.94

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

図Aは1月の自転車輸入の推移をグラフで示したものであり、1月が「通常の」範囲内であることは明らかである。

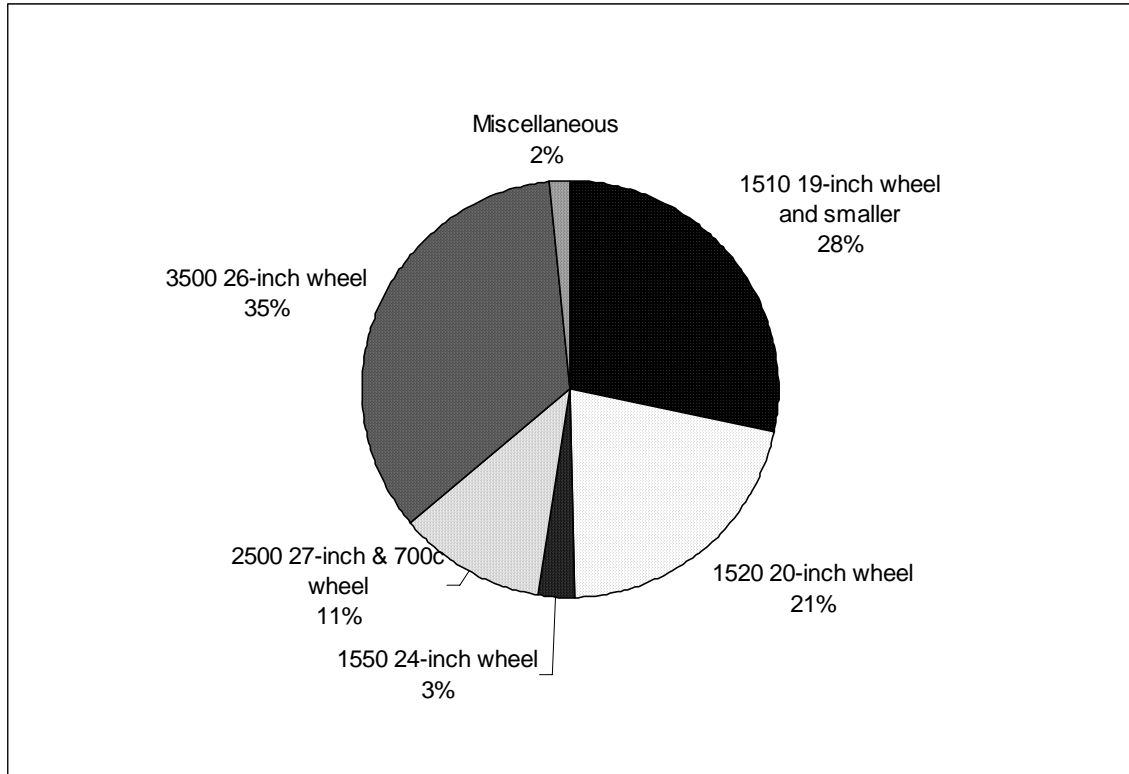
図 A



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

図Bに2009年1月の関税区分ごとの自転車輸入状況を示す。5つのうちの3つ、即ち3500、1510及び1520の3つで、総台数の80%以上を占めている。

図B 2009年年初1カ月 製品区分別米国自転車輸入台数

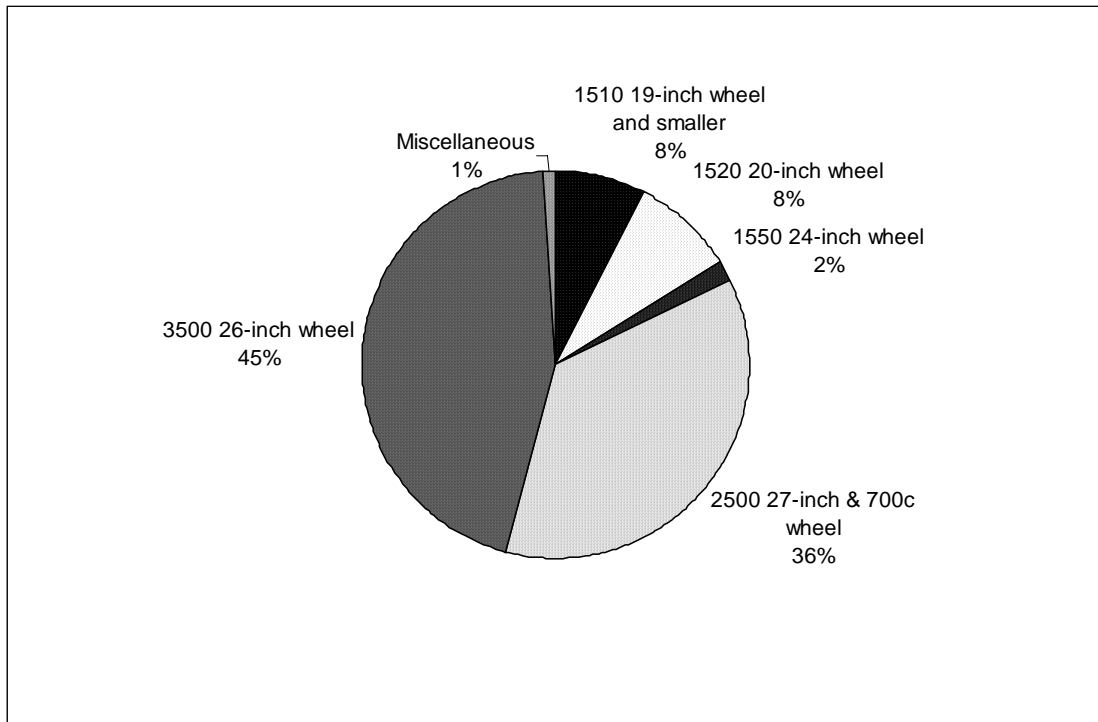


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

図Cに1月の関税番号別のFOB価格のシェアを示す。

3500と2500の二つの関税番号で1月の総価格の80%以上を占めており、残り3つの関税番号の合計は20%に満たない状況である。

図C 2009年年初1カ月間の米国自転車輸入 製品区分別FOB価格シェア



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

### 20インチ以上の自転車の米国への輸入

表5に示す通り、米国自転車市場で核となる20インチ以上の自転車を構成する4つの関税区分、1520、1550、2500及び3500の合計台数は、1月に12%減少した。

この4つの総FOB価格は、1月に前年同月と比べ16%増加した。

本年最初の月の平均単価は、US\$28強、即ち31%上昇した。表5は、20インチ以上の自転車輸入に関し、2009年1月と2008年1月との比較を示したものである。

表5 年初1カ月間の自転車輸入 20インチ以上の自転車

	総台数	総 FOB 価格 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年初1カ月	786,026	\$94,013,819	\$119.61
2008 年初1カ月	890,867	\$81,232,170	\$91.18
変化	-104,841	\$12,781,649	\$28.42
変化 %	-11.8%	15.7%	31.2%

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

既に承知のとおり、米国の自転車業界の中には、これこそが本当の米国の自転車市場で、19インチ以下の自転車はおもちゃであり、業界のデータや統計から除外すべきだと強く感じている人たちがいる。

我々はすべての自転車輸入を対象とし、20インチ以上の自転車が市場の核となる部分であるという立場をとる。その理由の一つは、1999年以降、そしてそれ以前の過去の記録のすべては、20インチ以上となっており、両方を対象とする実際上の理由が存在するからである。

表6は、1月の20インチ以上の自転車輸入の過去10年間の推移を示す。

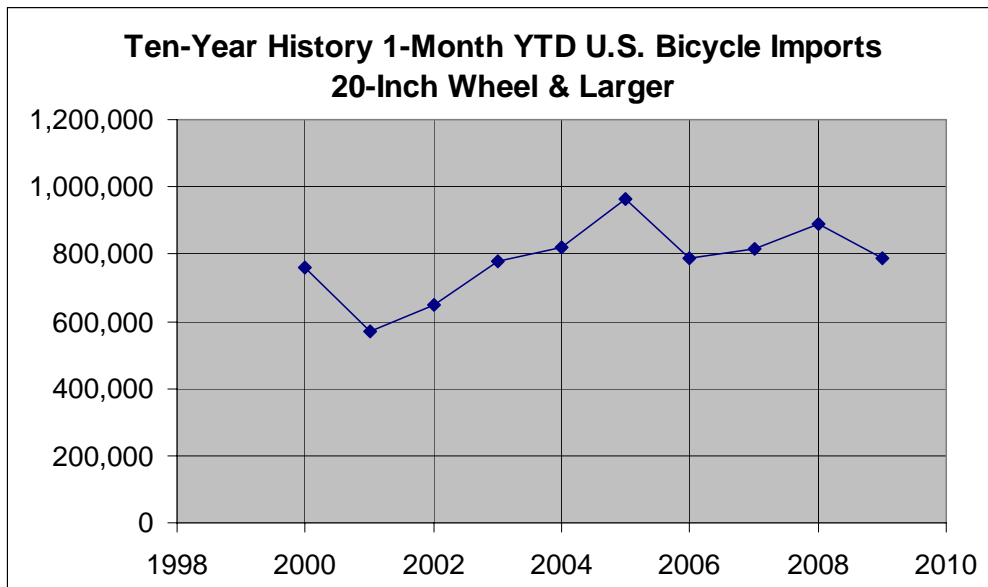
表6 20インチ以上の自転車の年初1カ月間の輸入の過去10年間の推移

毎年1月	総台数	総価格	平均単価
2009	786,026	94,013,819	\$119.61
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
2004	818,384	42,523,922	\$51.96
2003	780,291	49,193,101	\$63.04
2002	647,957	44,984,189	\$69.42
2001	567,789	47,684,532	\$83.98
2000	758,287	49,102,463	\$64.75

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

表6から明らかなおとおり、2009年1月は2003年1月と2006年1月の間である。図Dに過去10年間の推移をグラフで示す。

図D (自転車台数)



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

2008年から2009年にかけての景気後退は、前述のとおり注文の取り消しや削減といった形で明らかに米国の自転車事業に影響を与えている。これが、2009年の米国の自転車市場消費台数にどのように反映されるかということについては、このレポートの米国の自転車産業の部分で詳細に検討する。

### 米国の輸出

表7に示す通り、2009年1月の米国の自転車輸出は、前年同月に比べ、台数で39%、FOB価格で17%減少した。

表7 年初1カ月間の米国の自転車輸出 2009年と2008年の比較

	総台数	総FOB価格 US\$	平均FOB単価 US\$
2009年 年初1カ月	16,140	8,678,701	\$537.71
2008年 年初1カ月	26,487	10,438,133	\$394.09
変化	-10,347	-1,759,432	\$143.62
変化の割合 %	-39%	-17%	36%

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

この低下傾向は、北米の他の地域、欧州およびアジアの、為替と消費者市場の変動及び収縮と軌を一にしている。



表 8 は 1 月の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移を示す。2009 年は 2008 年を下回っているが、2007 年 1 月の水準である。再度述べるが、僅か 1 カ月間のデータのみから、真の結論を導き出すのは、実に早すぎることである。

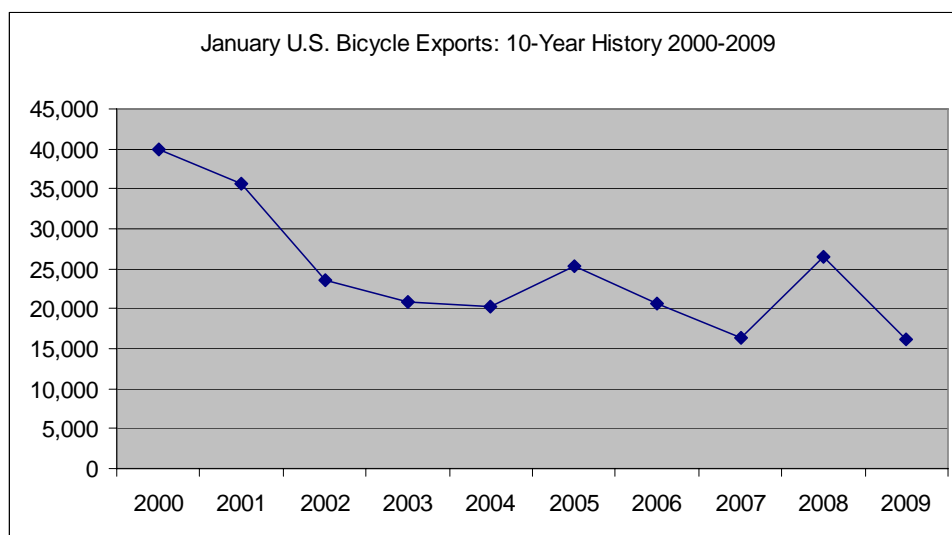
表 8 年初 1 カ月間の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移

年	台数	FOB 価格	平均単価
2009	16,140	8,678,701	\$537.71
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
2004	20,236	6,817,560	\$336.90
2003	20,928	5,391,812	\$257.64
2002	23,551	4,846,124	\$205.77
2001	35,566	6,123,661	\$172.18
2000	39,992	7,476,503	\$186.95

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

図 E は 1 月の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移をグラフで示したものである。

図 E 米国の自転車輸出 年初 1 カ月間の輸出の過去 10 年間の推移



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

表 9 に、関税番号および車輪径ごとに示した 2009 年 1 月の自転車輸出の前年同月との比較の詳細を示す。

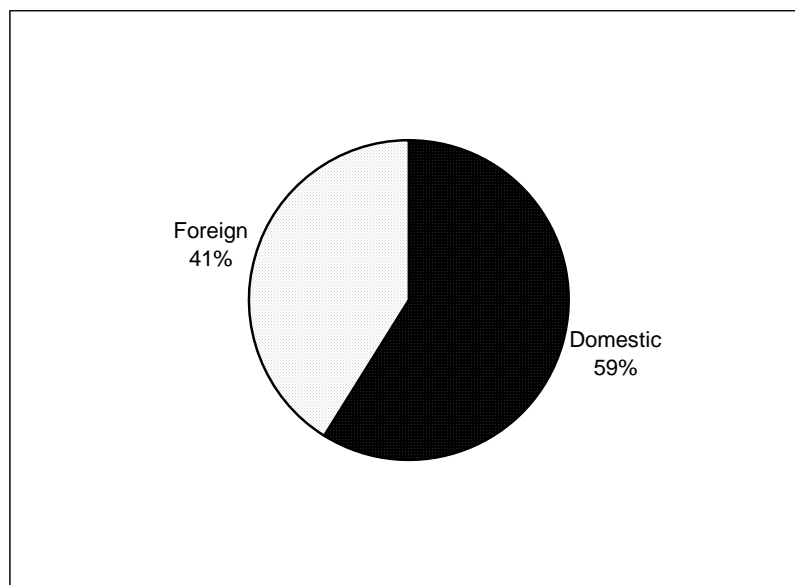
表9 2009年 年初1カ月間の米国自転車輸出

1~1月 関税番号	国内			海外			計		
	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価
1070	1,894	387,799	\$204.75	383	73,778	\$192.63	2,277	461,577	\$202.71
2600	3,783	3,925,942	\$1,037.79	5,356	1,774,797	\$331.37	9,139	5,700,739	\$623.78
6000	3,842	2,230,853	\$580.65	882	285,532	\$323.73	4,724	2,516,385	\$532.68
計	9,519	6,544,594	\$1,703.43	6,621	2,134,107	\$322.32	16,140	8,678,701	\$537.71
合計の%	59%	75%		41%	25%				

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

図Kに示す通り、新年の最初の月には、国内で生産された自転車が、すべての自転車輸出の59%を占めた。併せて、外国で生産されたものが輸入され、その後米国外に輸出されたものが、1月の輸出の41%を占めた。

図K 2009年年初1カ月間の米国自転車輸出 国内産と外国産との輸出台数比率



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

## 米国の自転車産業

自転車製品供給業者協会 (BPSA) は、2009 年 1 月の自転車ブランド及び自転車供給業者から自転車店へのすべての車輪径を含む出荷台数は、2008 年 1 月に比べ、10% 即ち 11,374 台増えたと報告した。これを表 10 に示す。

表 10 1 月の BPSA の販売 2009 年-2008 年

	総台数	総卸売金額 US\$	平均単価 US\$
2009	126,313	\$49,231,445	\$389.76
2008	114,939	\$46,738,692	\$406.64
変化	11,374	\$2,492,753	-\$16.88
変化 %	9.9%	5.3%	-4.2%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2008 年 12 月販売統計報告

この出荷台数の増加により、FOB 価格が US \$250 万増加し、一方平均単価は 2008 年の 1 月の US \$406.64 から、今年 1 月の US \$389.76 へと 4% 下落した。

流通業者によるこの販売増加は、自転車店から消費者に向けて実際に自転車が販売されたのか、在庫が積み増されただけなのか、或いはこのまま販売シーズンに突入するのか、大きな関心事項となっている。

表 11 1 月末 BPSA 自転車在庫 2009-2008

	総台数	総卸売金額 US\$	平均単価 US\$
2009	776,111	\$188,255,180	\$242.56
2008	593,766	\$138,088,259	\$232.56
変化	182,345	\$50,166,921	\$10.00
変化 %	30.7%	36.3%	4.3%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2008 年 12 月販売統計報告

自転車在庫への懸念に関し、表 11 は 2009 年 1 月末在庫が 2008 年月末に比べ台数で 30% 増えていることを示している。

この自転車在庫の卸売金額は、US \$1 億 8,800 万であった。そしてこれは、今年 1 月末に自転車店の流通経路向けに米国の自転車ブランドや供給業者が最終製品として抱え込んだ在庫が、US \$5,000 万、即ち 36% 増加したことを意味している。卸在庫の平均単価もやはり台当たり US \$10、即ち 4% 上昇した。

ブランドや供給業者が抱え込んだ米國小売店向け自転車在庫が多すぎるのか、或いは少なすぎるのかという疑問については、今後何ヵ月間かの間に回答が得られるであろう。

## 2009年の米国自転車市場消費台数の見込み

残念ながら現在の景気後退は、まだ米国の自転車産業を通り過ぎていったわけではない。そして既に言及したとおり、70年代、80年代そして2001年の景気後退期間中に起こったことの繰り返し、即ちこの販路の供給サイドは、在庫増加という理由により生産・注文を減少させるということが起きてしまった。

3月はじめ、S社とG社は2009年の売上予測を下方修正させた。SRAM社の社長スタン・デイ氏は、2009年3月17日に台北国際自転車展で発表されたコメントの中で、「経済危機は自転車業界を襲った。OEM部品供給業者として、世界中の自転車工場で大変な減産が行われていると認識している。業界は私が知りうる限りで最少の在庫水準で春の販売シーズンに入る状況にある」と現在の状況を総括した。

先月報告したとおり、米国の自転車店の販路の供給業者は、2008年年末自転車在庫が2007年に比べ50%増え、小売店向け販売が2008年に6%減少したと報告している。

報告されている生産発注の急激な減少により、2009年の米国における自転車の市場消費台数は20%前後減少するとみている（2009年米国自転車市場消費、NBDA米国自転車市場の概観2008発行前原稿、Gluskin Townley Group, LLC提供による）。

しかし、市場消費にはすべての販路の小売在庫と小売販売の両方を含んでおり、供給業者の小売店への出荷を反映している。市場消費における減少見込みは、第一にそしてその殆どが、一部の供給業者の最終製品在庫の大幅な調整に起因するものである。

既に貴協会でもご存じのとおり、米国の供給業者や主要自転車ブランドは製造業者向けの生産の注文を取り消したり削減させたりしている。その理由は販売予測も注文も少なく、自社の販売先の小売店向け出荷台数も減少しているからである。これらのことにより、米国の供給業者及びブランドから小売店への出荷の20%減という現象が起こるのである。

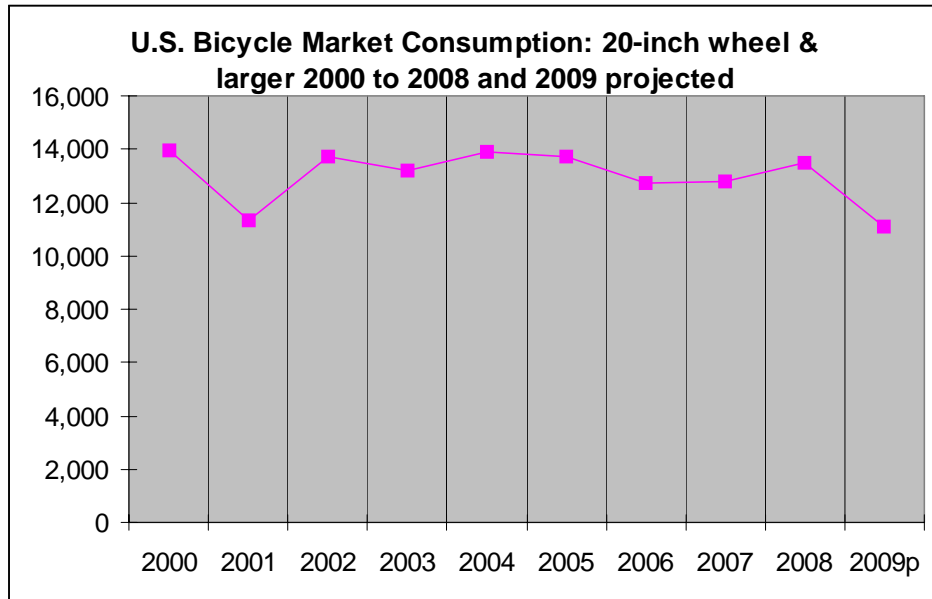
従って、米国の自転車市場消費が全体で20%減少するという見込みであるということは、個々の小売店や小売販路において、必ずしもその実際の販売がこれと同様に減少することを意味するわけではない。というのは、小売店はまず最初に自分の店の在庫を処分するので、実際の販売は全体の消費見込みより多いことも、少ないこともあり得る。

例えば、自転車店では小売販売において多分それほど厳しい販売減少には見舞われないであろう。我々の現在の見込みでは自転車店における自転車新車の販売は5%から7%の減少となっている。

図Lは20インチ以上の自転車の2000年から2008年までの市場消費と2009年の見込みを示したものである。米国の全体の市場消費は、2008年の1,500万台から、2009年には20インチ以上の自転車全部で1,110万台にまで減少すると見込まれている（この見込みによれば、19インチ以下の自転車の量販店における消費が、より高い比率で減少する見込みのため、台数で18%の減少となっている）。

図Lに示す通り、20インチ以上の自転車の市場消費は2001年の景気後退期には18%減少した。

図 L



出典：NBDA 米国自転車市場 2007 及び 2008 報告書

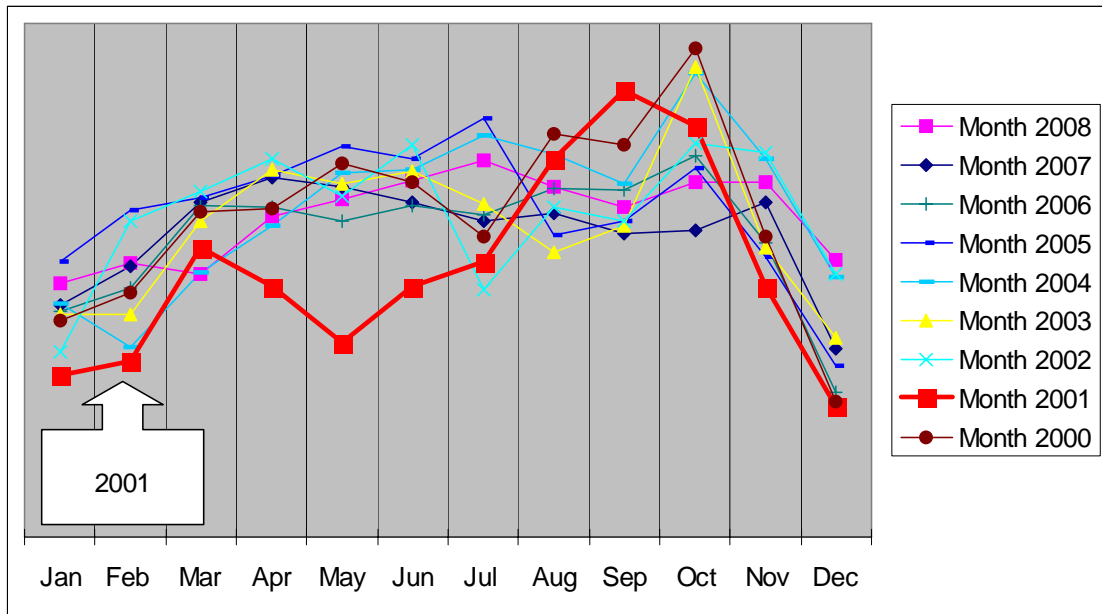
2009 年の 20 インチ以上の自転車の市場消費の減少の見込みは、2001 年の景気後退期間中に実際に起こったことと一致している。従って 2001 年の景気後退と比べることにより、2008-2009 年の世界的景気後退期の厳しさがそれとなく現れていると考えられる。

このことを念頭に置き、本年を通じ月次米国輸入統計を入手するに当たり、2009 年の米国の自転車市場消費の見込みについて、毎月検討をしてゆきたい。

米国の自転車輸入の月毎の変化を追いかけるため、我々は過去 9 年間の月毎の分析を開始した。

図Mは過去9年間の米国の20インチ以上の自転車の輸入を月毎に示したものである。この図の左下から始まる太線は2001年の輸入を月毎に示したものであり、これにより見分けることができるようになっている。2001年の景気後退の影響は、この年を通じて、他の8年と比べることにより、明らかに見て取ることができる。

図M 米国の20インチ以上の自転車輸入 9年間の月毎の推移 2000年から2008年

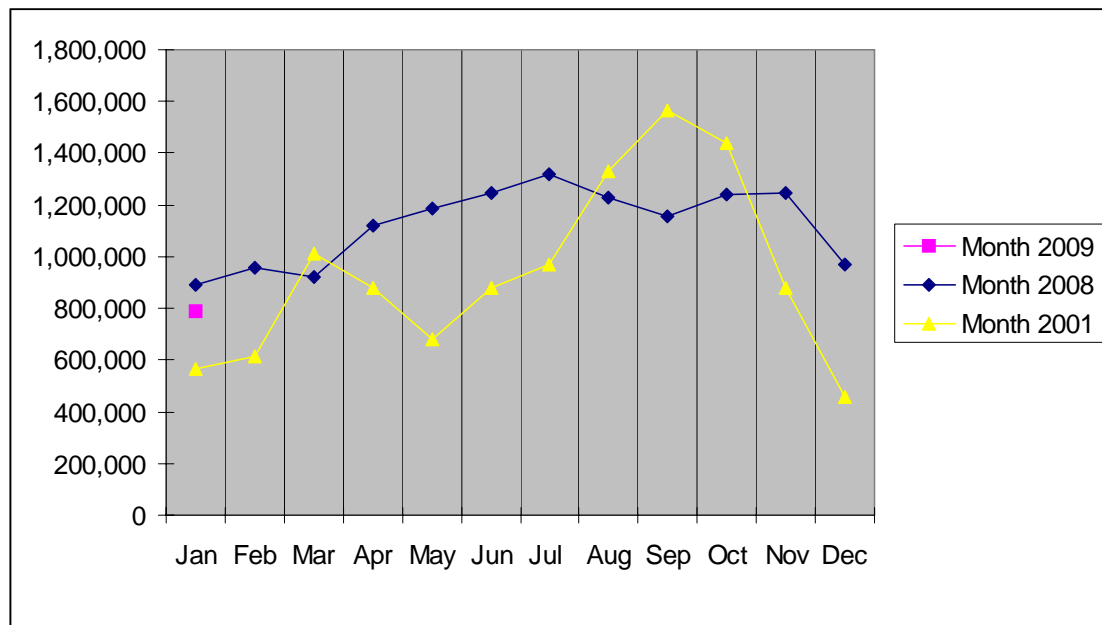


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

今後報告するに際し各月の分析が容易になるように、我々は2008年と2001年の米国の20インチ以上の自転車輸入を月毎に示す図Nを用意した。2009年1月は、2008年の濃い線と2001年の薄い線との間に四角く示してある。

今後毎月新しく追加していくことにより、実際の米国の輸入を、昨年及び2001年と比較することにより分析することができる。そしてその実際の輸入は全体の市場消費を表しており、その時点での2009年の見込みを表している。

図N 2001年及び2008年の米国の20インチ以上の自転車の月毎の輸入 及び2009年1月



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

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。