

## 米国自転車市場レポート2009年9月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2009年前半の米国自転車輸入について報告する。すでに驚くべきことが起きているが、統計からは本年後半に何が起きるのか、興味深い疑問が投げかけられている。

表1 年初6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6カ月	7,317,744	566,015,987	\$77.35
2008年 年初6カ月	8,506,923	577,867,209	\$67.93
変化	-1,189,179	-\$11,851,222	\$9.42
変化 %	-14.0%	-2.1%	13.9%

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

表1は2009年年初6カ月間と前年同期の変化を直接示している。自転車輸入は14%、即ち全ての車輪径全体で120万台減少した。総FOB価格は僅かに2%下落し、US\$1,180万になった。これにより平均FOB単価はUS\$77.35となり、2008年年初6カ月間の平均単価に比べ14%上昇した。

表2 平均FOB単価の月毎の推移 2009年

	1月	年初2カ月	年初3カ月	年初4カ月	年初5カ月	年初6カ月
平均FOB単価 US\$	\$92.65	\$94.19	\$96.60	\$88.61	\$81.09	\$77.35
変化 US\$		\$1.54	\$2.41	-\$7.99	-\$7.52	-\$3.74
変化 %		1.7%	2.5%	-8.3%	-8.5%	-4.6%

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

表2からわかるとおり、本年の平均FOB単価は3月に最高を記録してから、継続的に低下している。もし景気が後退期にあるのでなければ、この比較的高い平均単価そのものは異例であるということはないのだが、このレポートを読み進めていけば分かるとおり、2009年6月を含む直近の過去6カ月間の平均単価は、過去10年間で最高となっているのである。市場において価格が全般的に下落している時に、米国市場に入ってくる輸入自転車の平均コストが上昇しているのである。

表3 年初6月間の米国自転車輸入 2009年及び2008年の比較

6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	1,977,764	52,998,702	2,180,200	55,714,893	-202,436	-2,716,191
1520 20 インチ	1,742,538	63,157,431	2,556,439	92,977,357	-813,901	-29,819,926
1550 24 インチ	424,776	24,410,687	620,881	34,668,597	-196,105	-10,257,910
<b>2500 27 インチ及び 700c</b>	<b>669,237</b>	<b>186,591,453</b>	<b>567,574</b>	<b>146,293,702</b>	<b>101,663</b>	<b>40,297,751</b>
3500 26 インチ	2,447,415	231,989,263	2,508,422	240,833,788	-61,007	-8,844,525
その他	56,014	6,868,451	73,407	7,378,872	-17,393	-510,421
計	7,317,744	566,015,987	8,506,923	577,867,209	-1,189,179	-11,851,222
対前年比%					-14.0%	-2.05%
平均単価 US\$		\$77.35		\$67.93		\$9.42
対前年比%						13.9%

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

表3は、輸入自転車に関する5つの主要製品区分について関税番号毎にその詳細を示している。

本年を通じて一貫した状態が続いているが、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車は、年初6カ月間の期間において増加している唯一の区分であり、2009年前半には18%増、即ち10万台増と前年同期に比べ顕著に輸入が増えている。関税番号2500の総FOB価格もやはり27%増、即ちUS\$4,030万の増加となっている。

表3から読み取れることは、19インチ以下の自転車、20インチ及び24インチの自転車の需要はすべて減少しているということである。米国ではこれらの子供用の自転車は主にウォルマート、K-マート、ターゲットそしてトイザラスといった量販店で販売されるため、我々はこれらの自転車の販売は減少しており、それに従い在庫も調整されているとみている。

関税番号3500の26インチの自転車は、クルーザー、コンフォート、そして3つのタイプのマウンテンバイクを含む幅広い製品区分及び価格帯がまとめられているが、この区分も需要が減少している。しかし幅広い製品区分を含んでいるため、この関税区分の需要減少は、量販店、総合スポーツ用品店、そして自転車店を含む全ての流通経路においてみられている。

このため関税番号2500の27インチ及び700cの自転車だけが、年初6カ月間に持続的に増加し、他の全ての輸入関税区分がこの同じ6カ月の期間中に減少することにつながっている。

27インチ及び700cの自転車は、ディックススポーツ用品、スポーツオーソリティなどの総合スポーツ用品店、そして一部の量販店でも、在庫を持ちそして販売されている。しかしこ

の自転車の大部分は自転車専門店、即ち自転車店や、REI や L. L. Bean といったアウトドア専門店販売されている。

表 4 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入  
年初 6 カ月 2009 年と 2008 年の比較

2500 27 インチ及び 700 c	台数	価格	平均単価
2009 年初 6 カ月	669, 237	186, 591, 453	\$278. 81
2008 年初 6 カ月	567, 574	146, 293, 702	\$257. 75
変化	101, 663	40, 297, 751	\$21. 06
変化 %	17. 9%	27. 5%	8. 2%

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

表 4 は、2009 年前半の 27 インチ及び 700 c の自転車の輸入を更に詳しく見ていくための幾つの表や図の最初のものである。先に述べたとおり、この比較的高価な自転車は年初 6 カ月間に 10 万台以上、また US \$4, 000 万以上増加している。平均単価は 8%、即ち US \$21 の上昇を示し、昨年年初 6 カ月間の US \$257. 75 から本年の US \$278. 81 となった。

関税番号 2500 の 2009 年年初 6 カ月間の平均 FOB 単価は、2000 年から 2009 年までの過去 10 年間の推移を示した表 5 からわかるとおり、歴史的な高水準にあるわけではない。

表 5 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の年初 6 か月間の推移

2500 27 インチ及び 700c	台数	価格	平均単価
2000	61, 487	12, 815, 797	\$208. 43
2001	82, 456	20, 941, 727	\$253. 97
2002	168, 386	29, 968, 704	\$177. 98
2003	180, 151	41, 165, 814	\$228. 51
2004	171, 349	45, 369, 656	\$264. 78
2005	347, 386	97, 701, 558	\$281. 25
2006	361, 892	101, 206, 018	\$279. 66
2007	525, 086	123, 154, 899	\$234. 54
2008	567, 574	146, 293, 702	\$257. 75
2009	669, 237	186, 591, 453	\$278. 81

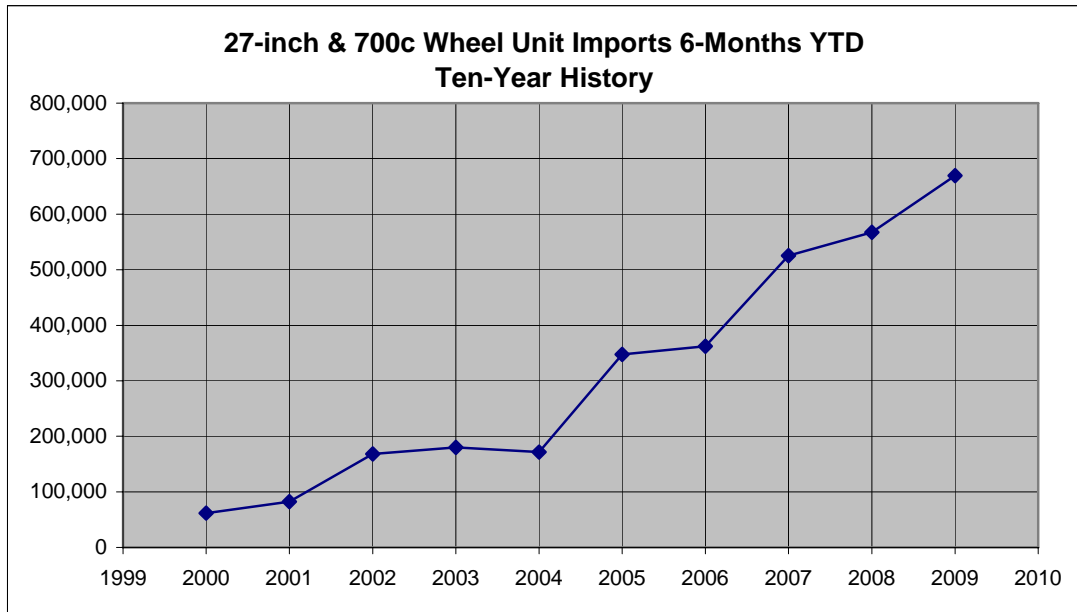
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

27 インチ及び 700 c の輸入自転車の平均単価が歴史的に高かったのは、2005 年に記録した US \$281. 25 で、2006 年の US \$279. 66 がこれに次いでいる。過去 10 年間の中では 2002 年の US \$177. 98 が最も安値であったが、2009 年は 4 位以下を大きく引き離す強力な第 3 位となっている。

2009 年年初 6 カ月間の関税番号 2500 の総 FOB 価格は、過去 10 年間で最高で、前述のとおり 2008 年の同期から 27. 5% 増加している。

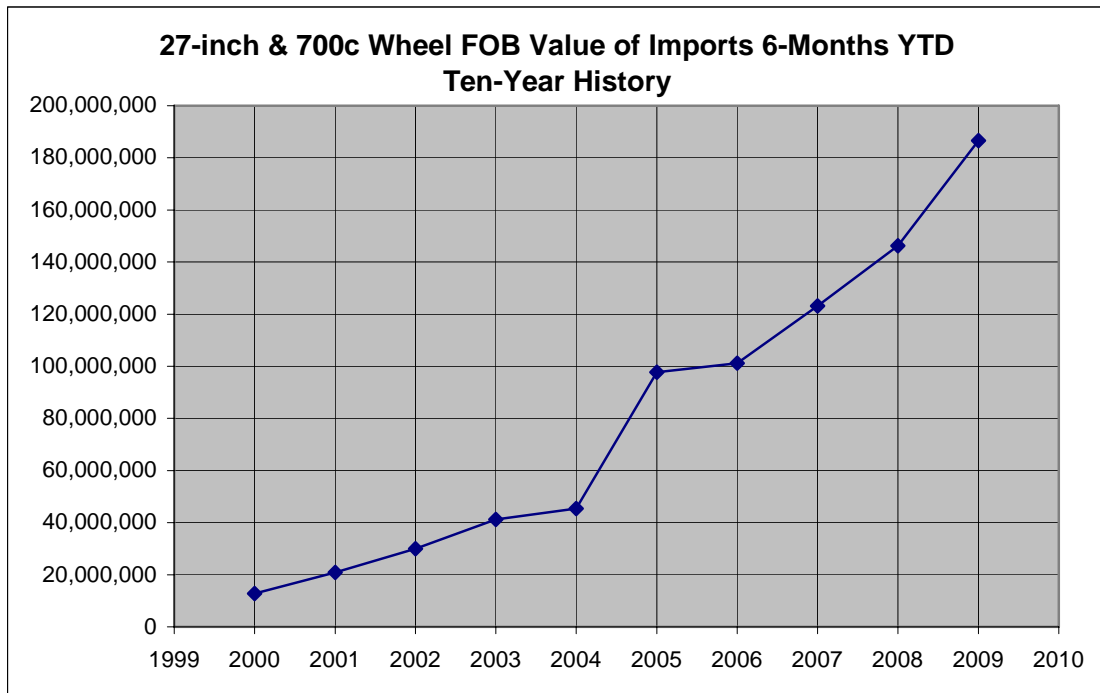
図 A は 2000 年から 2009 年までの過去 10 年間の関税番号 2500 の自転車の年初 6 カ月間の輸入の推移をグラフで示したものである。2006 年から 2009 年までの台数規模、市場における消費台数のかなり劇的な増加の様子が非常に明らかになっている。

図 A



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

図B



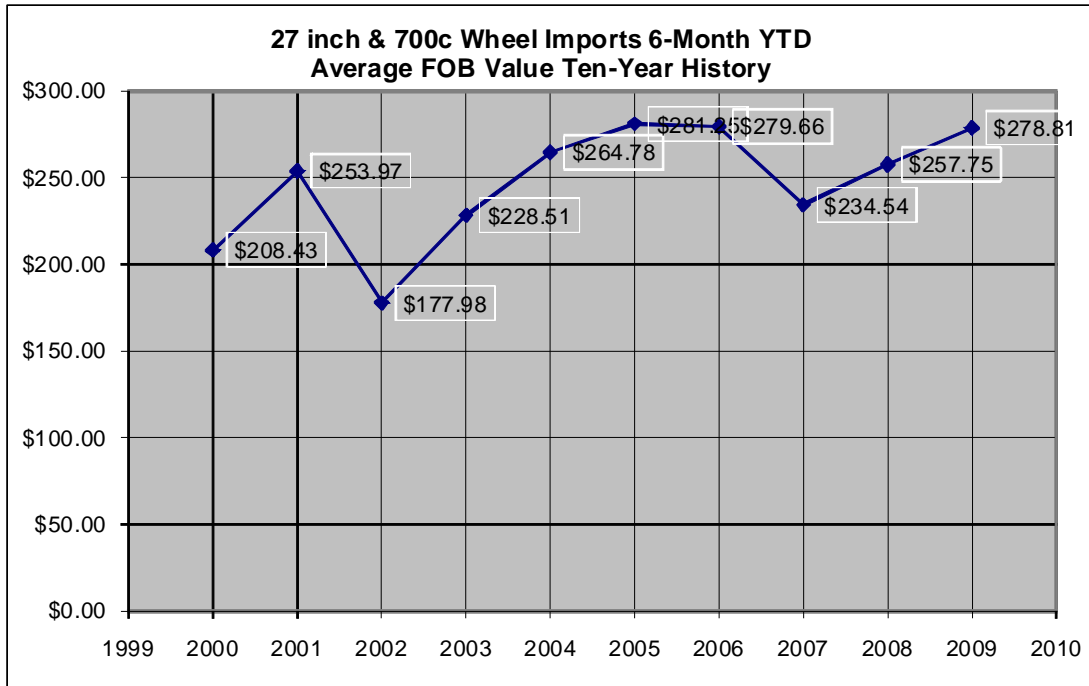
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

図Bは2000年から2009年までの過去10年間の関税番号2500の輸入自転車の年初6カ月間の総FOB価格の推移を示す。2006年から2009年までの米ドル総価格における増加の様子は、台数の増加より更に劇的である。

これに関連して、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車は一体どこへ行ってしまったのか、という疑問がある。それらは小売で販売されてしまったのか、またはそのうちのいくつか、或いはそれらの全てはいまだに小売在庫となっているのか？我々にはこれに明確に答え得る統計を持ち得ないが、部分的な解答を導くには十分な情報を持っており、このレポートの後段で言及する。

図Cは2000年から2009年までの関税番号2500の年初6カ月間の平均FOB単価の推移を示す。

図 C



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

2002年に何が起きたのか我々には定かではないが、この年は関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の輸入平均FOB単価が10年間で最も低いUS\$177.98にまで下がった。また、2007年には何が起きたのか。この年は平均FOB価格がUS\$234.54まで下がったが、それに続く2年で現在のUS\$278.81へと上昇している。

関税番号2500の2009年年初6カ月の平均FOB価格は、表6に挿入してある。この表には、5つの主要関税区分の2009年の年初6か月間の平均FOB価格を2008年の同期と比較し示してある。

表 6 2009 年年初 6 か月間の平均単価 2008 年比

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	\$26.80	\$25.55	\$1.24	4.9%
1520 20 インチ	\$36.24	\$36.37	-\$0.13	-0.3%
1550 24 インチ	\$57.47	\$55.84	\$1.63	2.9%
2500 27 インチ及び 700c	\$278.81	\$257.75	\$21.06	8.2%
3500 26 インチ	\$94.79	\$96.01	-\$1.22	-1.3%
その他	\$122.62	\$100.52	\$22.10	22.0%
計	\$77.35	\$67.93	\$9.42	13.9%

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

我々は米国への自転車輸入に関する全体的な FOB コストの上昇について疑問を呈した。そして表 6 によると、関税番号 1520 と 3500 の二つだけが、2009 年年初 6 か月間では、前年同期と比較し、僅かに下落していることが示されており、全体の平均単価 14% の上昇には殆ど影響を与えていないことがわかる。

表 7 年初 6 か月間の自転車輸入の過去十年間の推移 全ての車輪径

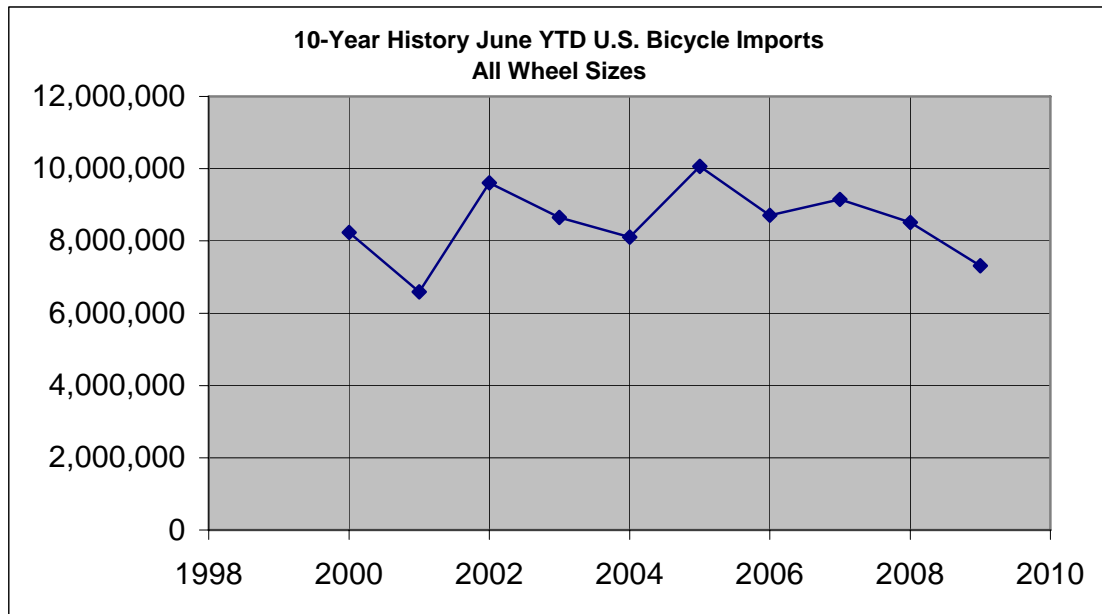
年	総台数	総価格	平均単価
2009	7,317,744	566,015,987	\$77.35
2008	8,506,923	577,867,209	\$67.93
2007	9,145,072	533,211,220	\$58.31
2006	8,705,267	484,929,830	\$55.71
2005	10,063,053	535,536,457	\$53.22
2004	8,107,193	390,515,770	\$48.17
2003	8,650,076	409,490,229	\$47.34
2002	9,605,125	440,725,095	\$45.88
2001	6,593,320	356,475,452	\$54.07
2000	9,724,566	496,615,294	\$51.07

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

表 7 はすべての車輪径の自転車の年初 6 か月間の輸入の過去 10 年間の推移を示す。この表はまた、2009 年の米国自転車市場消費台数の本年半ばの時点からの見通しも示している。

全ての車輪径を含む全体の自転車輸入台数は、関税番号 2500 の区分で輸入された自転車の台数の継続的で劇的な増加にも拘らず、過去 10 年間で 2 番目に少なくなっている。

図D 全ての車輪径の自転車の年初6カ月間の米国への輸入台数の過去10年間の推移



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

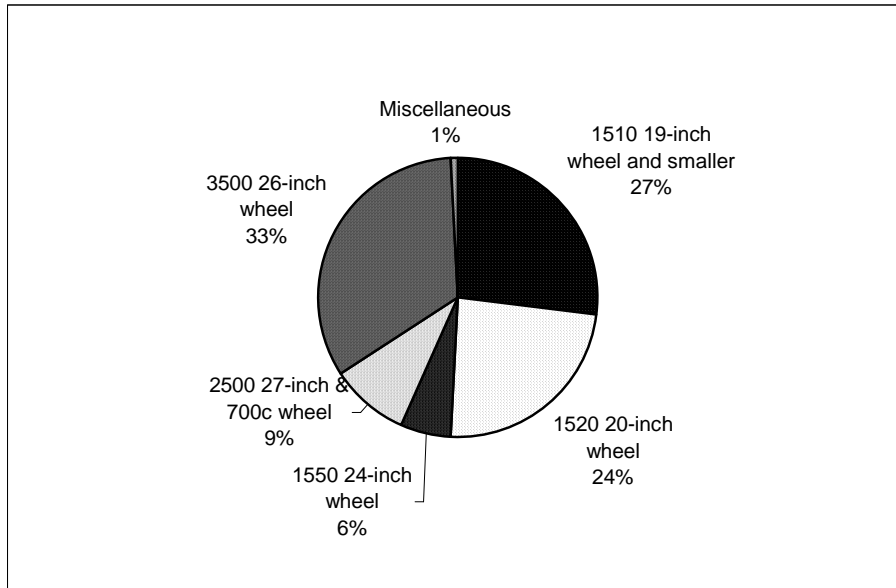
米国の自転車市場における消費というのは、ブランドと供給業者による全ての流通経路におけるすべての小売店向けの販売であり、我々は他の市場のダイナミズムについてはっきり知っているわけではないが、前述のとおり、いくつかの流通経路においては、小売販売の減少・停滞に全面的あるいは部分的に対応して、在庫調整を継続させていることは明らかである。

図Eは、2009年年初6カ月間の米国自転車輸入台数について、その割合を製品区分毎に示したものであり、図Fは、同時期のFOB価格について製品区分毎の割合を示したものである。

関税番号3500は明らかに、台数においてもFOB価格においても最も重要な区分である。しかし、関税番号2500は2009年年初6カ月間では、台数の9%で、総FOB価格の1/3の割合を占めている。

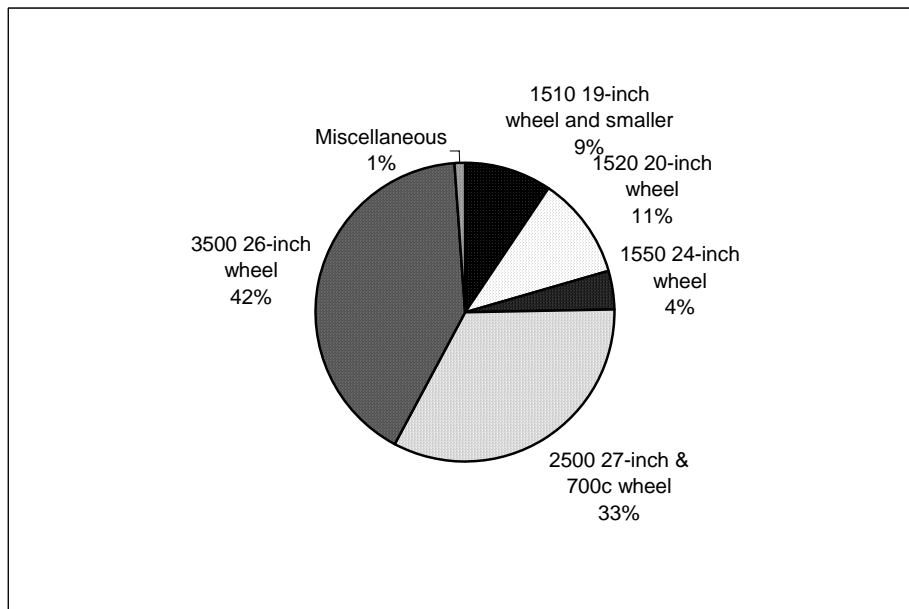


図E 2009年年初6カ月 製品区分別米国自転車輸入台数



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

図F 2009年年初6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

## 2009年6月の米国自転車輸入

6月という月は、2009年米国自転車輸入統計から呈されているいくつかの疑問がまた一つ加えられた月となった。表8はこの月の輸入について、関税番号毎の台数、平均FOB単価、そして総FOB価格を示したものである。

表8 2009年6月 米国自転車輸入

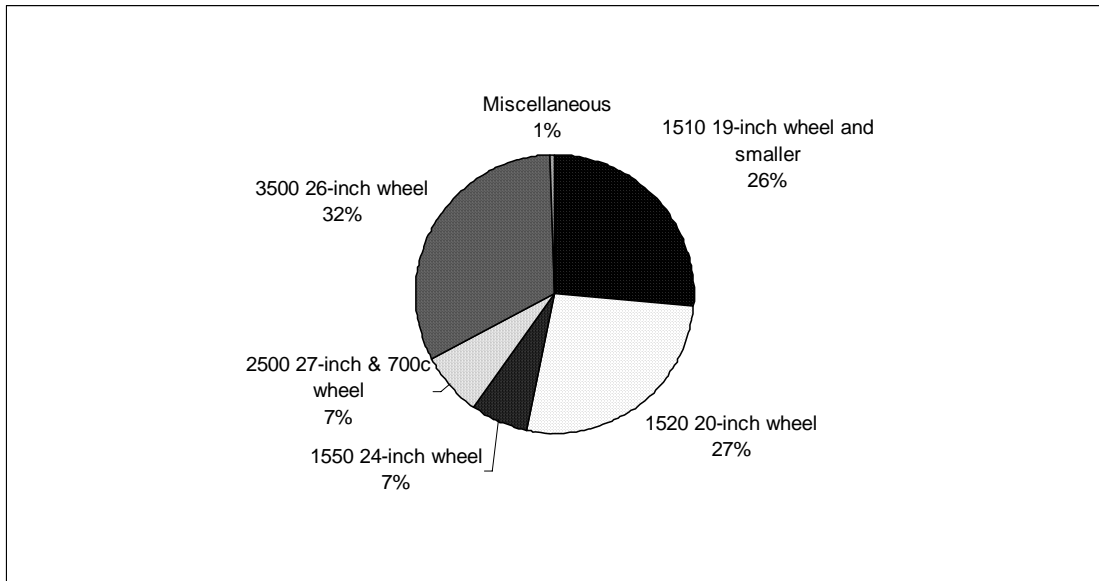
月: 6月 関税番号	米国への自転車輸入 全ての車輪径		
	2009 台数	平均単価	2009 FOB 価格 US\$
1510 19 インチ以下	427,995	\$27.48	11,760,025
1520 20 インチ	439,373	\$34.64	15,219,101
1550 24 インチ	108,699	\$53.30	5,793,757
2500 27 インチ及び 700c	115,006	\$242.65	27,906,141
3500 26 インチ	526,252	\$81.12	42,689,753
その他	8,377	\$129.18	1,082,157
計	1,625,702	\$64.25	104,450,934

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

図Gは、2009年6月の関税番号毎の自転車輸入台数の割合を示したものである。この月、最も台数割合が多かったのは、関税番号3500の26インチの自転車で、関税番号1520の20インチの自転車、そして関税番号1510の19インチ以下の自転車がこれに次いでいる。

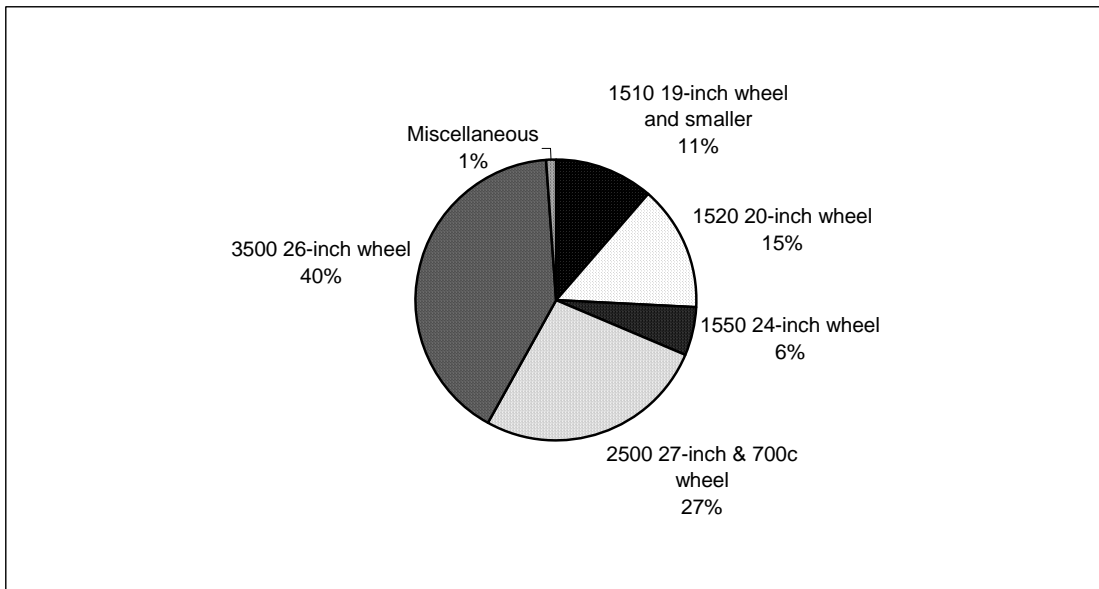
図Hは、2009年6月の関税番号毎のFOB価格を示したものである。関税番号3500の26インチの自転車が圧倒的な割合を占めているが、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車はこのレポートの前の方で言及した平均単価の高さにより、当月は第二位となっている。

図G 2009年6月関税番号毎台数割合 米国への自転車輸入 全ての車輪径



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

図H 2009年6月関税番号毎FOB価格割合 米国への自転車輸入 全ての車輪径



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

表9は2000年から2009年までの6月の米国への自転車輸入の過去10年間の推移を示す。2009年6月は本年前半の全般的減少という状況の中で、台数・価格とも高水準となっていることに注意を要する。

表 9 2000 年～2009 年 毎年 6 月の米国自転車輸入の 10 年間の推移

年	台数	FOB 価格	平均単価
2000	1,889,425	89,149,841	\$47.18
2001	1,199,806	54,510,472	\$45.43
2002	1,971,052	80,012,845	\$40.59
2003	1,750,777	75,026,406	\$42.85
2004	1,755,556	78,331,316	\$44.62
2005	1,964,672	98,766,646	\$50.27
2006	1,598,162	85,094,737	\$53.25
2007	1,635,841	93,529,750	\$57.18
2008	1,634,761	105,810,921	\$64.73
2009	1,625,702	104,450,934	\$64.25

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

表 10 は過去 10 年間の 6 月の米国への自転車輸入について、台数で順位付けしたものである。2009 年 6 月は、下から 3 番目の第 8 位で、2001 年と 2006 年を輸入台数で上回っている。

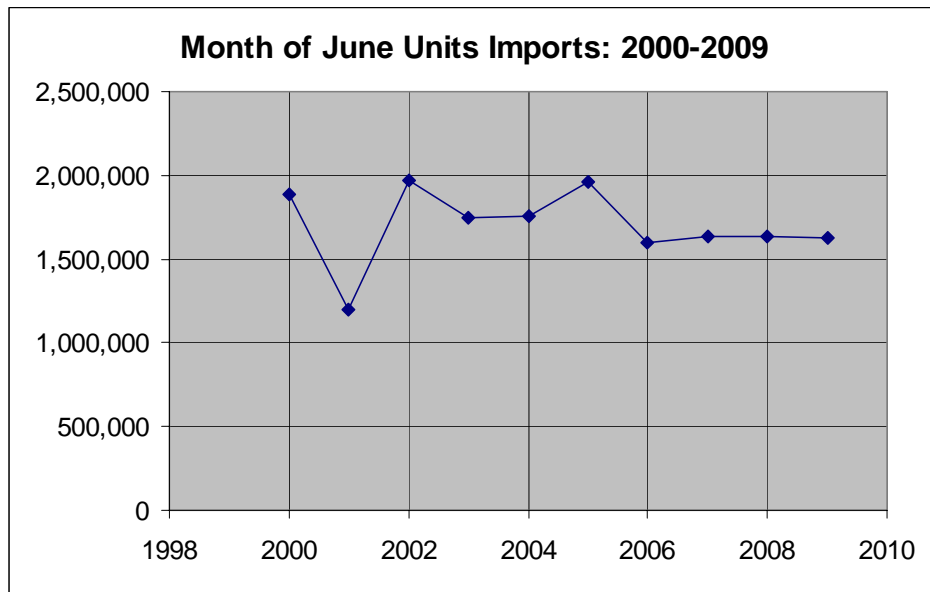
表 10 2000 年～2009 年 毎年 6 月の米国自転車輸入の 10 年間の推移と順位

順位	年	台数
1	2002	1,971,052
2	2005	1,964,672
3	2000	1,889,425
4	2004	1,755,556
5	2003	1,750,777
6	2007	1,635,841
7	2008	1,634,761
<b>8</b>	<b>2009</b>	<b>1,625,702</b>
9	2006	1,598,162
10	2001	1,199,806

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

図 I は、毎年 6 月の米国への自転車輸入台数をグラフで示したものである。

図 I 2000年～2009年 毎年6月の米国自転車輸入の10年間の推移



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

2009年6月は、6月に輸入された自転車の台数という点で、過去3年間の水準と同一線上にある。2009年前半は台数で14%減という状況だったので、6月の輸入は、5月の輸入急増と相俟って、これは米国の自転車の市場消費台数の本年後半にかけの回復の始まりなのか、という疑問を投げかけている。

### 20インチ以上の自転車の米国への輸入

表11に示すとおり、関税番号1510子供用の自転車を取り除き、核となる20インチ以上の自転車の市場に焦点を当てると少し違った図式が見て取れる。

表 1 1 年初6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6カ月	5,339,980	513,017,285	\$96.07
2008 年初6カ月	6,326,723	522,152,316	\$82.53
変化	-986,743	-9,135,031	\$13.54
変化 %	-15.6%	-1.7%	16.4%

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2009年年初6カ月間の輸入を2008年同期と直接比べると、全体台数で16%減少、即ち986,743台少ない自転車が輸入され、総FOB価格では僅かに1.7%

下落、即ち本年前半の総FOBドル価格である5億ドル強の中の僅かUS\$900万の減少となっている。

20インチ以上の輸入自転車の年初6カ月間の平均FOB価格は、US\$13.54上昇、即ち対前年比16%強上昇した。

表12 20インチ以上の自転車の年初6カ月間の輸入の過去10年間の推移

年初6カ月	総台数	総価格	平均単価
2009	5,339,980	513,017,285	\$96.07
2008	6,326,723	522,152,316	\$82.53
2007	6,592,936	472,046,501	\$71.60
2006	6,255,629	430,908,152	\$68.88
2005	7,257,415	474,281,080	\$65.35
2004	6,062,487	346,472,173	\$57.15
2003	6,477,324	361,423,466	\$55.80
2002	6,859,269	375,557,363	\$54.75
2001	4,633,698	302,099,773	\$65.20
2000	6,456,092	404,419,182	\$62.64

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

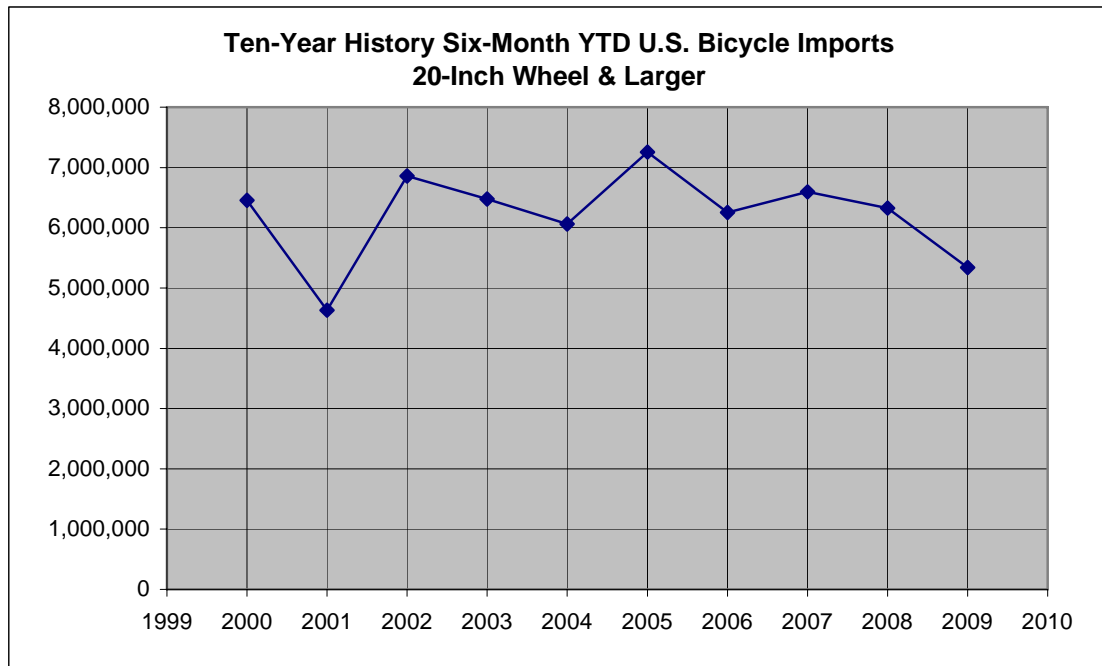
表12は2000年から2009年までの過去10年間の年初6カ月間の20インチ以上の自転車の輸入の推移を示したものである。

2009年は過去10年間で明らかに輸入台数では低位となっているが、総FOB価格では2番目に高く、既に米ドルで5億ドルを超えている。

2009年年初6か月間の平均FOB単価は、過去10年間で最高となっている。本年年初6か月間は平均単価が下落を続けているので、それにもかかわらず、20インチ以上の輸入自転車の平均FOB単価は本年後半にかけても、過去9年間を上回り続けるだろうかという疑問が出てくる。

図Jは、20インチ以上の自転車の年初6カ月間の輸入台数の過去10年間の推移をグラフで示したものである。

図 J (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

表 13 は 20 インチ以上の自転車の過去 10 年間の輸入の推移について、1 月、2 月、3 月、4 月、5 月そして 6 月と月毎に示したものである。2001 年は指標となる景気後退の年で、我々はこの年を 2009 年との比較で追跡しているため、太字で示してある。

表 13 米国自転車輸入の過去 10 年間の推移 20 インチ以上 2000~2009  
月毎 1 月、2 月、3 月、4 月、5 月及び 6 月

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
<b>2009</b>	<b>786,026</b>	<b>385,759</b>	<b>708,076</b>	<b>987,320</b>	<b>1,275,092</b>	<b>1,197,707</b>
2008	890,867	957,724	921,902	1,121,424	1,186,388	1,248,418
2007	813,602	946,542	1,172,806	1,261,801	1,226,387	1,171,798
2006	788,939	871,913	1,163,437	1,157,541	1,110,228	1,163,571
2005	963,310	1,143,191	1,190,792	1,265,303	1,370,534	1,324,285
2004	818,384	664,092	928,929	1,089,731	1,274,329	1,287,022
2003	780,291	780,368	1,104,555	1,289,922	1,239,424	1,282,764
2002	647,957	1,105,308	1,213,125	1,323,599	1,192,365	1,376,915
<b>2001</b>	<b>567,789</b>	<b>616,005</b>	<b>1,013,827</b>	<b>876,783</b>	<b>681,859</b>	<b>877,435</b>
2000	758,287	856,252	1,138,539	1,152,886	1,307,979	1,242,149

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

2009 年は、20 インチ以上の自転車輸入という点では、独自の輸入状況が続けていることは明らかである。1 月は輸入の点から 1 月らしい月であった。2 月・3 月は本年前半の米国の

在庫調整がもっとも顕著な月であった。4月は増加したがそれでも過去10年間では2番目に低い水準だった。5月・6月はいくつかある流通経路の一部で在庫の補充がなされたように見える。そしてこれに係わる疑問は、小売段階ではこの在庫補充に見合った台数、或いはこの在庫補充を超過して、売り切ることができたのかということだ。

2009年前半は前年同期に比べ台数で16%減であったことを考えると、2009年後半は2001年の線で収縮するか、或いは過去10年間の推移の中の、中程のある程度の割合で、増加を続けていくのか、両方の可能性がある。

### 米国自転車輸入における供給元国

米国自転車輸入における供給元国について、本年はこれまであまり時間を割いてこなかったが、表14に2009年年初6カ月間の中国と台湾からの輸入を示す。

表14 米国自転車輸入における供給元国 2009年年初6カ月

関税番号	総台数に占める中国%	総FOB価格に占める中国%	中国平均単価 US\$	総台数に占める台湾%	総FOB価格に占める台湾%	台湾平均単価 US\$
1510: 19インチ以下	99.7%	98.2%	\$26.39	0.3%	1.4%	\$142.30
1520: 20-インチ	98.3%	95.5%	\$35.20	1.6%	4.4%	\$98.72
1550: 24-インチ	92.8%	86.6%	\$53.64	6.8%	11.9%	\$100.70
2500: 27-インチ & 700c	68.0%	42.1%	\$172.59	30.8%	56.6%	\$512.15
3500: 26-インチ	93.3%	74.6%	\$75.75	6.3%	23.9%	\$360.92
総台数	6,839,154			448,724		
% Of Total	93.5%			6.1%		
総 FOB 価格 US\$		\$386,914,557			\$170,770,201	
% Of Total		68.4%			30.2%	
平均単価 US\$			\$56.57			\$380.57

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

2009年年初6カ月間においては、台数において中国が全ての輸入自転車の93.5%の供給元であった。台湾は6.1%を占め、これら二カ国合計で本年前半の米国自転車輸入の99.6%を占めている。

中国は2009年年初6カ月間の総FOB価格の68.4%を占め、台湾が30.2%を獲得している。米国自転車輸入に関するこれら二つの主要供給元国が、2009年前半には総FOB価格の98.6%占有している。

平均単価が物語っている。本年前半では、中国からの輸入の平均FOB価格はUS\$56.57で、台湾からの輸入平均FOB単価はこれより7倍近く高いUS\$380.57となっている。

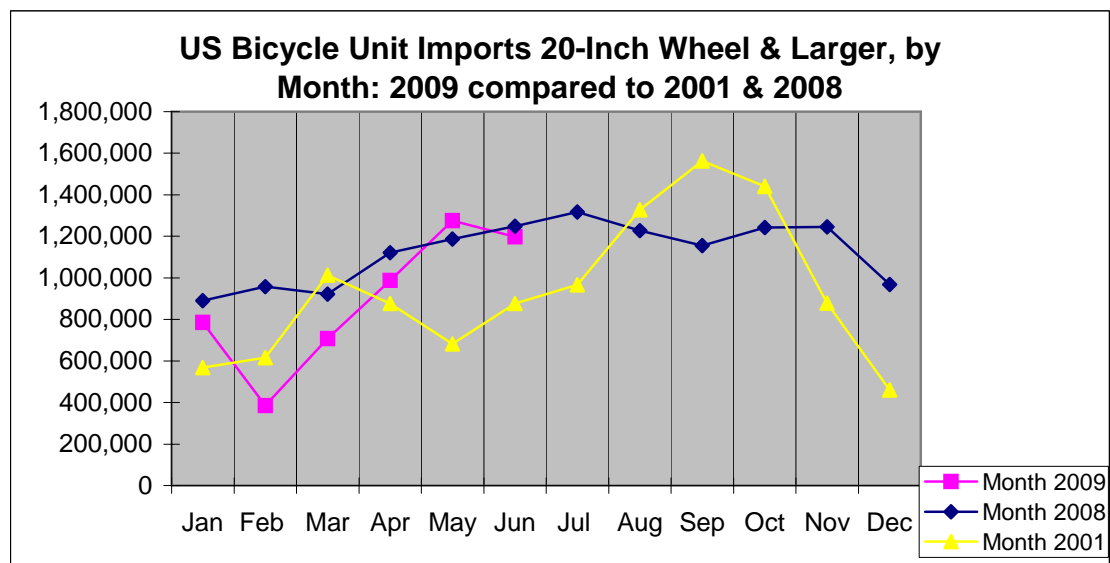


これら二つの供給元国は、米国市場が悪くなると大きな損害を被り、米国人が新しい自転車を多く購入すると大変繁栄するのである。

### 2009年の米国自転車市場消費台数の見込み

図Kは、月毎の20インチ以上の自転車の輸入台数について、2001年と2008年、そして2009年の1月、2月、3月、4月、5月そして6月との比較について示したものである。

図K 20インチ以上の自転車の輸入台数、月毎：2009年と2001年及び2008年との比較



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

前述のとおり、2009年前半の自転車輸入の推移は独自の経緯をたどっている。これは、米国市場の在庫と販売のダイナミズムによるためである。しかし、年初6カ月間の自転車総輸入台数は14%減、20インチ以上の自転車の輸入台数については16%減となっており、本年の後半は、増加する可能性も減少する可能性もある。

○もし増加するとしたら、年間輸入台数は10~12%減の水準になると我々はみている。

○もし輸入がさらに減少するとしたら、年間で2008年を16~18%下回るとみている。

### 米国の輸出

表15に示すとおり、米国の自転車輸出は2009年前半を通じて減少が続いている。

表 15 年初 6 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 6 カ月	116,556	48,572,102	\$416.73
2008 年 年初 6 カ月	206,056	70,761,749	\$343.41
変化	-89,500	-22,189,647	\$73.32
変化の割合 %	-43%	-31%	21%

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

2009 年年初 6 カ月間では、2008 年同期と比べ、米国からの自転車輸出は 43%減、台数で 89,500 台の減少となっている。FOB 価格段階での収入は、31%、即ち US \$2,220 万の減少となっており、自転車輸出を行っている米国企業は本年前半を通じ稼いでおらず、既に困難な状況となっている 2009 年販売シーズンにおけるもう一つの難題となっている。

米国から輸出された自転車の平均単価は、本年前半の景気後退や海外市場の収縮にもかかわらず、21%上昇し、2008 年年初 6 カ月間の US \$343.41 から US \$416.73 になった。

表 16 は 2000 年から 2009 年までの過去 10 年間の年初 6 カ月間の米国の自転車輸出の推移を示す。

表 16 年初 6 カ月間の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移

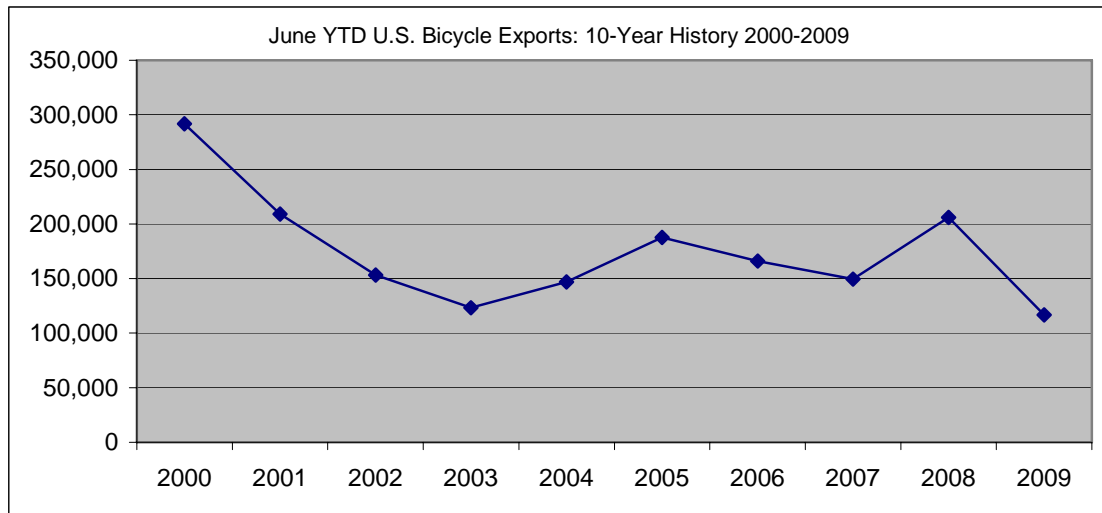
年	台数	FOB 価格	平均単価
2009	116,556	48,572,102	\$416.73
2008	206,056	70,761,749	\$343.41
2007	149,612	57,415,120	\$383.76
2006	165,994	55,596,789	\$334.93
2005	187,643	55,454,296	\$295.53
2004	146,910	41,285,833	\$281.03
2003	123,276	30,150,229	\$244.58
2002	153,207	28,126,517	\$183.59
2001	209,003	33,476,165	\$160.17
2000	291,910	43,767,275	\$149.93

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

2009 年前半は米国の自転車輸出にとって過去 10 年間の中で最低の輸出台数となっている。本年前半の総 FOB 価格は、過去 10 年間の中で比較の範囲に入る水準を維持しており、輸出自転車の平均 FOB 単価は過去 10 年間で最高である。

図 L は 2000 年から 2009 年までの過去 10 年間の年初 6 カ月間の米国自転車輸出の推移をグラフで示したものである。

図 L 米国の自転車輸出 年初6カ月間の輸出の過去10年間の推移：2000-2009



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

表 17 に 2009 年年初6カ月間の米国自転車輸出の全体像を示す。これには、国内で生産された自転車と、外国で生産された自転車で海外の顧客向けに米国から再輸出された自転車との割合も示されている。

表 17 2009 年 年初6カ月間の米国自転車輸出

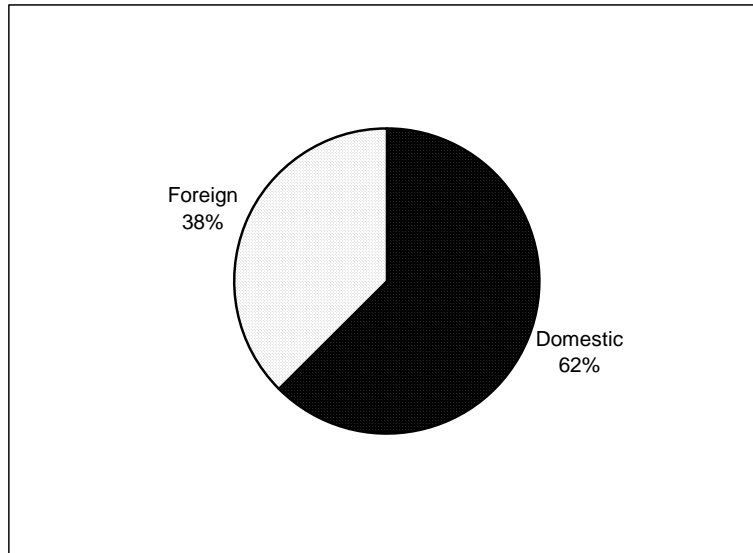
1～6月	国内			海外			計			
	関税番号	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価
1070		14,606	3,076,447	\$210.63	6,796	1,342,156	\$197.49	21,402	4,418,603	\$206.46
2600		23,515	19,522,857	\$830.23	33,272	11,848,034	\$356.10	56,787	31,370,891	\$552.43
6000		34,690	11,173,071	\$322.08	3,677	1,609,537	\$437.73	38,367	12,782,608	\$333.17
計		72,811	33,772,375	\$463.84	43,745	14,799,727	\$338.32	116,556	48,572,102	\$416.73
合計の%		62.5%	69.5%		37.5%	30.5%				

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Mは 2009 年年初 6 カ月間の国内産の輸出自転車台数と海外産輸出自転車との割合を示す。

図M 2009 年年初 6 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

## 米国の自転車市場

2009 年前半の米国自転車市場についてよりよく理解するため、我々はドレル社の第二四半期決算報告書から以下の通り引用し、主要市場情報については下線を施した。

ドレル社は米国市場における、量販店向け及び総合スポーツ用品店向け両方の販路の最大の供給業者である。またドレル社のサイクリングスポーツ部門は、自転車店向け販路におけるキャノンデール、GT、シュインそしてマングースブランドの供給業者である。

### レクリエーション/レジャー部門

第二四半期のレクリエーション/レジャー部門の売上は 2008 年を 2.1%上回った。そして年初来の増加幅は 7.4%である。新規事業の買収と外貨変動の要因を除くと、この部門の基本的売上減少は当該四半期でおよそ 5%、年初来で 4%である。

この部門の主要自転車事業である量販店向けの売上は前年比減少したが、2008 年 6 月末に買収した部品付属品事業が貢献し、減少幅が緩和された。

サイクリングスポーツ部門の独立自転車専門店向け及びスポーツ用品店向け自転車販売は、当社の高級製品販売が減少し、また低価格品へのシフトが見られたため、やはり減少した。また、5月から6月にかけて北米の多くで経験した悪天候も販売に悪影響を与えていると考えられる。

我々はまた、主に自転車店からなる自転車専門店向け販路に向けて供給を行っている、米国自転車製品供給業者協会(BPSA)から年初6カ月間の自転車販売データを購入した(ドレル社はBPSAの会員であり、以下の自転車専門店向け販売データに協力している)。

表18は米国の自転車専門店向けのBPSAの自転車販売台数と卸価格を示す。2009年年初6カ月間の販売台数は前年同期に比べ8%減少している。

米ドルによる卸価格は、1.6%しか下落していない。このことは、2009年年初6カ月間の自転車輸入FOB価格が、2008年比で2.1%しか下落したことと軌を一にしている。

表18 BPSAの年初6か月間の販売 2009年と2008年の比較

年	総台数	総卸価格 US\$	平均単価 US\$
2009	1,312,935	\$466,164,366	\$355.06
2008	1,431,692	\$473,736,472	\$330.89
変化	-118,757	-\$7,572,106	\$24.16
変化 %	-8.3%	-1.6%	7.3%

出典：自転車製品供給業者協会(BPSA)

米国の自転車専門店向け自転車卸価格の平均単価は、2008年年初6カ月間のUS\$330.89から2009年同期のUS\$355.06へと7%上昇している。

表19はBPSA会員企業の2009年6月末在庫を2008年と比較して示したものである。

表19 BPSAの6月末自転車在庫 2009年と2008年の比較

年	総台数	総卸価格 US\$	平均単価 US\$
2009	744,568	\$185,106,597	\$248.61
2008	459,470	\$104,320,279	\$227.04
変化	+285,098	+\$80,786,318	+\$21.56
変化 %	+62.0%	+77.4%	+9.5%

出典：自転車製品供給業者協会(BPSA)

本年前半が終了した時点で、BPSAの供給在庫は前年同期比で、台数で62%、卸価格で77%多くなっている。

BPSA会員企業の卸価格の平均単価は、2008年6月末のUS\$227.04から2009年6月末のUS\$248.61へとUS\$21.56、9.5%上昇した。再度言及するが、このことは本年前半の輸入自転車のFOB価格が上昇したことと軌を一にしている。

表20は、BPSAの700ccドロップハンドル(ロード)及びフラットハンドル(ハイブリッド)の6月末在庫を示す。我々はこれらを合算した。というのはこの合計は、表4に示す関税番号2500:27インチ及び700ccの自転車輸入との比較が容易なためである。

表 20 BPSA 700c の 6 月末在庫 2009 年と 2008 年との比較

年	総台数	総卸価格 US\$	平均単価 US\$
2009	272,221	\$85,400,347	\$313.72
2008	101,094	\$38,362,173	\$379.47
変化	171,127	\$47,038,174	-\$65.75
変化 %	+169.3%	+122.6%	-17.3%

出典：自転車製品供給業者協会 (BPSA)

関税番号 2500：27 インチ及び 700c の輸入自転車は、2009 年年初 6 カ月間には前年同期と比較し、台数で 101,663 台、FOB 価格で US \$4,030 万増加したということを思い起こすと思う。表 20 によると、これら増加分の輸入自転車の一部は、本年 6 月末の BPSA 会員企業における在庫として終わってしまっている可能性が高い。

BPSA 会員企業の 700c の在庫平均単価は、2008 年の US \$379.47 から 2009 年 6 月末の US \$313.72 へと確かに下落している。

この下落は、ロード 700c のドロップハンドルの在庫平均単価が 13%、即ち US \$80.93 下落したことによるところが大きい。

我々はこの下落は、供給業者が自らの在庫を自転車専門店在庫へと転移させるため、これらの比較的高価な自転車の価格を本年前半にかけて下げたことと関係があるとみている。

表裏一体の関係として、BPSA 会員企業のハイブリッド 700c フラットハンドルの自転車の在庫平均単価は 5%、即ち US \$9.09 上昇した。

### 米国の消費者向け自転車市場

米国の消費者にとって失業は引き続き大きな懸念となっており、消費者信頼感指数が引き続き低い水準にとどまっている大きな理由の一つとなっている。表 21 に 2009 年 7 月の米国失業率の 2008 年 7 月との比較の概要を示す。

7 月には全米失業率は 6 月の 9.5% から 9.4% へと僅かに下落した。しかし引き続き一年前と比較すると 3.6% 高くなっている。

表 21 からわかるとおり、一年前からの上昇はいまだに劇的である。実際に失業が減少した地域は一つもない。6 月から 7 月にかけて、21 の州で失業率が上昇し、17 の州とコロンビア特別区では失業率が減少し、7 つの州では変化はなかった。

表 2 1 米国情勢調査地域区分別 2009 年 7 月失業率 2008 年 7 月との比較

2009 年 7 月全米失業率 9.4%		
国勢調査地域区分	2008 年 7 月 %	2009 年 7 月 %
<b>北東部</b>	<b>5.4</b>	<b>8.7</b>
ニューイングランド	5.4	8.6
大西洋側中部	5.4	8.7
<b>南部</b>	<b>5.6</b>	<b>9.3</b>
大西洋側南部	5.8	9.8
南中部東半分	6.3	10.6
南中部西半分	4.8	7.7
<b>中西部</b>	<b>6.2</b>	<b>10.2</b>
北中部東半分	6.8	11.4
北中部西半分	5.0	7.5
<b>西部</b>	<b>6.3</b>	<b>10.5</b>
ロッキー山脈地帯	5.1	8.5
太平洋側	6.9	11.3

出典：労働省 労働統計局

我々は、米国の太平洋側、北中部東半分そして南中部東半分が、失業率の高さから本年後半にかけて引き続き、自転車市場にとって最も困難な地域になるであろうと考えている。

北中部西半分と南中部西半分は、今後 2 四半期にかけても他の地域より消費支出の水準が高いことが見込まれ、米国の中で最も良い自転車市場であり、また今後もそうであろう。

このことにより残りの、ロッキー山脈地帯、ニューイングランド、大西洋側中部及び大西洋側南部の地域は、2009 年後半にかけては、現行の或いは今後上昇するかもしれない失業率のことを考えると、まずまず～少し困難な自転車市場、ということになるであろう。

表 22 は米国の地域区分であり、どの州が米国の 9 つのどの地域区分に属するのか示されている。

表 2 2 米国の地域区分

略称	地域	州
NE	ニューイングランド	CT, NH, ME, MA, RI, VT
MA	大西洋側中部	NJ, NY, PA
ENC	北中部東半分	IL, IN, OH, WI, MI
WNC	北中部西半分	IA, KS, MN, MO, NE, ND, SD
SA	大西洋側南部	DE, DC, FL, GA, MD, NC, SC, VA, WV
ESC	南中部東半分	AL, KY, MS, TN
WSC	南中部西半分	AR, OK, LA TX
M	ロッキー山脈地帯	AZ, CO, ID, MT, NV, NM, UT, WY
P	太平洋側	CA, OR, WA, HI, AK

出典：労働省 労働統計局

これらの歴史的な高水準の失業率と、米国における 1930 年代の大恐慌以来最悪の景気後退により、多くの消費者は精神的打撃を受けており、米国一般大衆は何に支出し、何を何時、何故購入するのかに大変注意深くくなっている。

**新しいアメリカの消費者：この景気後退は完全な社会的・経済的仕切り直しをもたらしている！** すべての産業・業界は完全な仕切り直しを経験しており、現在の経済状況の結果として後退や再スタートを行っている。

アメリカの消費者も買い物や購買習慣及び購買活動に関して、完全な仕切り直しの過程にある。この新しい米国の消費者の習慣に対応するのに必要な、方向転換や変更を行うことにより、自転車ブランドや特に専門店は、今後の繁栄への地位が定まるであろう！

以下に述べる事柄は、新しい米国の消費者の買い物や購買習慣に関する概観であり、供給業者や小売店が今後自らの事業を維持・成長させるため、最も良い位置を再度正確に測るにあたり、必要とされていることである。

○節約は新たな標準！ 今日アメリカ人は今までになく注意深く質素な消費者となっている。景気後退の前にはベビーブーマーは人口の 1/3 近くを占め、全可処分所得の半分弱を得ていたが、彼らは価格に敏感な買い物客となってしまった。そして今後も支出を控え貯蓄を増やすであろう。

○単純さは新たな製品標準！ アメリカの消費者が自らの身の丈の範囲内で暮らすことを覚え、節約が浪費にとって代わるに当たり、形態機能が単純であることが商品の重要な特長に急速になってきている。

○持続可能性は必要不可欠な消費者権益となっている！ 米国の自転車供給業者や小売店は持続可能性が消費者にとって必要不可欠な権益となっていることを認識すべきで、その為、無駄が多く環境に悪影響を与えると彼らが考えたなら、それらの製品やブランド、小売店を糾弾するのである。自転車事業を行っているということだけで充分良いというわけにはいかない。消費者は、製品を作る製造工場は環境にやさしく、自転車に用いられる素材は環境面から適切であり、そして自転車を販売する小売店は環境を重視し環境に責任を持っているといったことを、期待するようになるのである。

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。