

平成21年12月1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12月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

9月の米国自転車輸出入統計を用い、2009年第3四半期を総括したい。更に、中国及び台湾から米国への輸入についても詳細に分析を行った。

表1は、2009年年初9カ月間の中国からの輸入を前年同期と比較したものである。

表1 年初9カ月間の中国からの自転車輸入 2009年と2008年の比較

	総台数	総 FOB Value US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年初9カ月	11,010,259	\$576,036,003	\$52.32
2008 年初9カ月	13,061,053	\$691,125,357	\$52.91
変化	-2,050,794	-\$115,089,354	-\$0.60
変化 %	-15.7%	-16.7%	-1.1%

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

最大の供給元国である中国からの米国への全体の輸入は、2009年9月までに2008年同期と比べ、16%近く減少、即ち200万台減となっている。総FOB価格は17%弱、即ちUS\$1億1,500万の減少である。中国から米国へ輸入された自転車の年初9カ月間の平均単価は僅かに1%ほど下落した。

表2 年初9カ月間の台湾からの自転車輸入 2009年と2008年の比較

	総台数	総 FOB Value US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年初9カ月	638,729	\$243,639,076	\$381.44
2008 年初9カ月	678,363	\$226,487,675	\$333.87
変化	-39,634	\$17,151,401	\$47.57
変化 %	-5.8%	7.6%	14.2%

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

表2は台湾から米国への本年年初9カ月間の自転車輸入について昨年同期と比較したものである。この輸入統計は、米国の自転車輸入が全体的に減少していることを考えると大変興味深いものとなっている。

輸入台数は、僅か6%、即ち39,634台の減少で、一方、台湾を供給元とし米国へ輸入された自転車の、9月までの総FOB価格は7%ほど、即ちUS\$1,710万増加している。この

理由の一部は、平均単価が14%、即ち2008年の年初9カ月間のUS \$333.87から本年同期のUS \$381.44へと上昇したことによる。

このことに関する一つ目の説明としては、台湾からの高価格の自転車は、2009年9月までの大きな景気後退に対しても、指標となる2008年に比べ、米国での需要はほとんど減少しなかったということがあげられる。もう一つ考えられる説明としては、供給業者は需要の減退にもかかわらず、2009年に至っても前年と概ね同じ台数の価格の高い自転車を、台湾から輸入し続けており、これらの自転車の在庫の積み増しを招いている、ということである。

表3は、2009年年初9カ月間の期間において、米国への自転車輸入の中で中国及び台湾が占める比率を示したものである。

表3 2009年年初9カ月間の自転車輸入：中国と台湾の総輸入に占める割合

	台数 %	FOB 価格 %
中国 台数	93.8%	
中国 FOB 価格		68.7%
台湾 台数	5.7%	
台湾 FOB 価格		29.5%
中国及び台湾が全体に占める割合 %	99.5%	98.1%

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

中国が米国への自転車輸入の最大の供給元であることは明らかで、本年年初9カ月間では総台数の94%を占めている。台湾は大きく引き離された第2位で、輸入自転車台数の6%を占めている。米国市場へ自転車を出荷する上で、他に注目すべき供給元国が事実上ないということを経験すると、これは悪い状況ではない。

しかし、FOB価格で見ると話は違ってくる。本年年初9カ月時点で、中国は米国へ輸入される自転車の総FOB価格の69%を占めているが、台湾はFOB価格の29%の割合を力強く獲得しており、台湾からの輸入自転車と中国産自転車の平均単価のUS \$329の差を物語っている。

表4は2009年年初9カ月間の中国及び台湾からの米国への輸入自転車について、関税番号及び製品区分毎に詳しく示したものである。

表4 2009年年初9カ月間の中国及び台湾からの米国への自転車輸入 関税番号別

関税番号	区分	台数	% 台数	FOB	% FOB	平均単価
<b>1510</b>	<b>19 インチ以下</b>					
中国		3,452,778	99.7%	90,276,994	98.2%	\$26.15
台湾		8,733	0.3%	1,113,176	1.2%	\$127.47
<b>1520</b>	<b>20 インチ</b>					
中国		3,151,973	98.5%	106,197,119	95.9%	\$33.69
台湾		45,372	1.42%	4,456,628	4.0%	\$98.22
<b>1550</b>	<b>24 インチ</b>					
中国		596,127	93.3%	31,896,700	88.1%	\$53.51
台湾		41,097	6.43%	3,804,530	10.5%	\$92.57
<b>2500</b>	<b>27 インチ&amp; 700c</b>					
中国		670,129	68.5%	108,487,704	41.1%	\$161.89
台湾		297,324	30.39%	151,138,194	57.3%	\$508.33
<b>3500</b>	<b>26 インチ</b>					
中国		3,096,973	93.2%	236,180,338	74.0%	\$76.26
台湾		212,897	6.41%	78,402,863	24.6%	\$368.27
<b>その他</b>						
中国		42,279		2,997,148		
台湾		33,306		4,723,685		
<b>計</b>						
中国		<b>11,052,538</b>	<b>93.8%</b>	<b>579,033,151</b>	<b>68.7%</b>	<b>\$52.39</b>
台湾		<b>672,035</b>	<b>5.7%</b>	<b>248,362,761</b>	<b>29.5%</b>	<b>\$369.57</b>

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

中国は米国の自転車輸入にとって明らかに圧倒的な供給元国である。しかし、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車については、年初9カ月間においては台湾が自転車輸入台数の30%、FOB価格の57%のシェアを占めており、唯一の例外となっている。

これは、過去10年間にわたり米国市場において台湾の自転車業界とAチームが、働きかけを行ってきたことの明らかな表れである。表2に示す輸入統計から、台湾の高級車に対する戦略は、本年年初9カ月間において中国の自転車業界が明らかに経験している大不況による影響から、同国自転車業界を防護しているように見受けられる。

2009年年初9カ月間の米国への全体の自転車輸入状況は、我々がすでに検討した中国と台湾かの統計のほぼ正確は反映となっている。台数は15%減、即ち表5に示すとおり、本年9月までに前年同期と比べ210万台米国への輸入台数が減少している。

総FOB価格は本年9月までに前年同期と比べ11%減、そして平均FOB単価は5%、即ち輸入台当たりUS\$3.50上昇している。

表5 年初9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9カ月	11,691,308	\$832,537,414	\$71.21
2008年 年初9カ月	13,810,098	\$935,038,705	\$67.71
変化	-2,118,790	-\$102,501,291	\$3.50
変化 %	-15.3%	-11.0%	5.2%

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

表6に示すとおり、平均FOB単価は本年年初9カ月にいたり、次第に下落してきている。

輸入自転車の平均FOB価格は第1四半期の最後にUS\$96.60と最高を記録した後、本年第2・第3四半期と継続して下落している。

しかし、2009年に米国へ輸入された自転車の平均単価は、一貫して2008年を上回っている。

表6 平均FOB単価の月毎の推移 2009年

	1月	2カ月	3カ月	4カ月	5カ月	6カ月	7カ月	8カ月	9カ月
平均FOB単価US\$	\$92.65	\$94.19	\$96.60	\$88.61	\$81.09	\$77.35	\$74.72	\$72.87	\$71.21
変化 US\$		\$1.54	\$2.41	-\$7.99	-\$7.52	-\$3.74	-\$2.63	-\$1.85	-\$1.66
変化 %		1.7%	2.5%	-8.3%	-8.5%	-4.6%	-3.4%	-2.5%	-2.3%

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

表 7 は 2009 年年初 9 カ月間の米国への自転車輸入を関税番号毎に前年同期と比べたものである。

表 7 年初 9 カ月間の米国自転車輸入 2009 年及び 2008 年の比較

9 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	3,463,900	91,962,068	3,782,108	101,345,382	-318,208	-9,383,314
1520 20 インチ	3,199,487	110,764,833	4,099,408	152,622,496	-899,921	-41,857,663
1550 24 インチ	639,272	36,203,469	867,771	50,509,363	-228,499	-14,305,894
<b>2500 27 インチ及び 700c</b>	978,215	263,842,267	885,359	228,364,003	92,856	35,478,264
3500 26 インチ	3,323,079	319,187,530	4,011,639	385,162,781	-688,560	-65,975,251
その他	87,355	10,577,247	163,813	17,034,680	-76,458	-6,457,433
計	11,691,308	832,537,414	13,810,098	935,038,705	-2,118,790	102,501,291
対前年比%					-15.3%	-11.0%
平均単価 US\$		\$71.21		\$67.71		\$3.50
対前年比%						5.2%

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

本年を通じ同様であるが、2009 年年初 9 カ月時点でも、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車が今年に入ってから 9 カ月間連続して増加しているほかは、全ての関税番号において 2008 年比減少している。

#### 関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

表 8 は関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車の 2009 年年初 9 カ月間の輸入を 2008 年の同期と比較し示したものである。

自転車の台数は 10% 強の増加、即ち本年 9 月までに前年同期と比較し、92,956 台多く輸入された。

FOB 価格は 15% 強、即ち US \$3,550 万の増加で、平均 FOB 単価は 5%、即ち 2008 年の US \$257.93 から本年年初 9 カ月間の US \$269.72 へと上昇した。

表8 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9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9カ月	978,215	263,842,267	\$269.72
2008 年初9カ月	885,359	228,364,003	\$257.93
変化	92,856	35,478,264	\$11.78
変化 %	10.5%	15.5%	4.6%

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

表9に示す10年間の推移によれば、関税番号2500は2000年以降継続して成長しているが、2006年以降顕著である。これは平均FOB単価についても同様である。

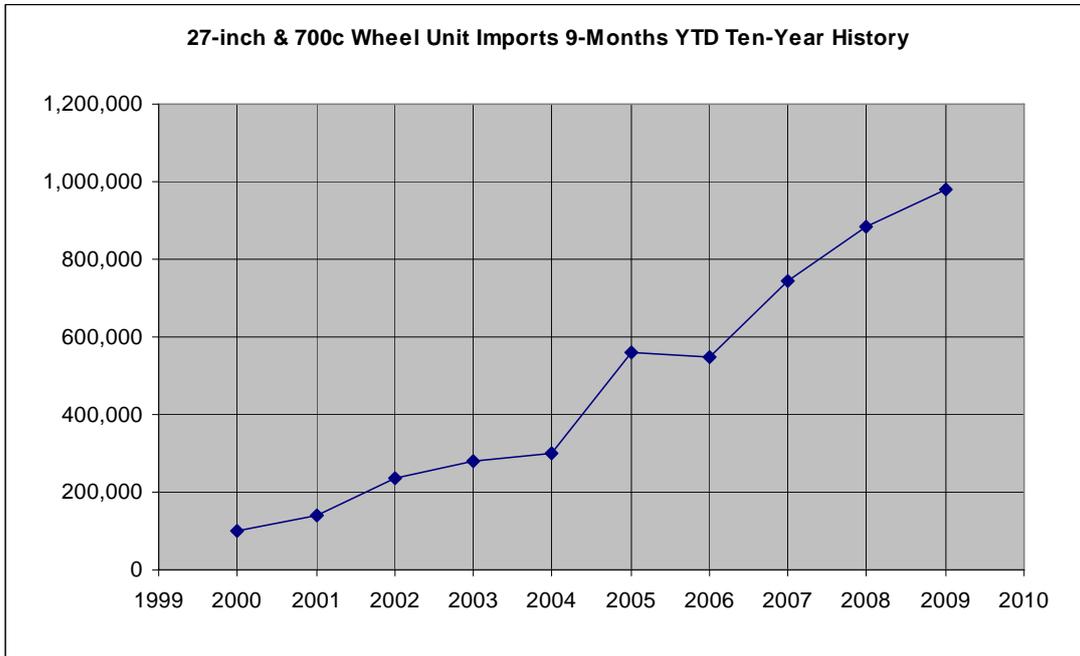
表9 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の年初9か月間の推移

2500 27 インチ及び 700c	台数	価格	平均単価
2000	98,349	18,717,026	\$190.31
2001	141,518	30,740,881	\$217.22
2002	235,154	42,425,129	\$180.41
2003	279,748	60,446,976	\$216.08
2004	300,865	67,736,894	\$225.14
2005	560,170	150,744,012	\$269.10
2006	547,056	142,236,729	\$260.00
2007	743,100	178,662,918	\$240.43
2008	885,359	228,364,003	\$257.93
2009	978,215	263,842,267	\$269.72

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

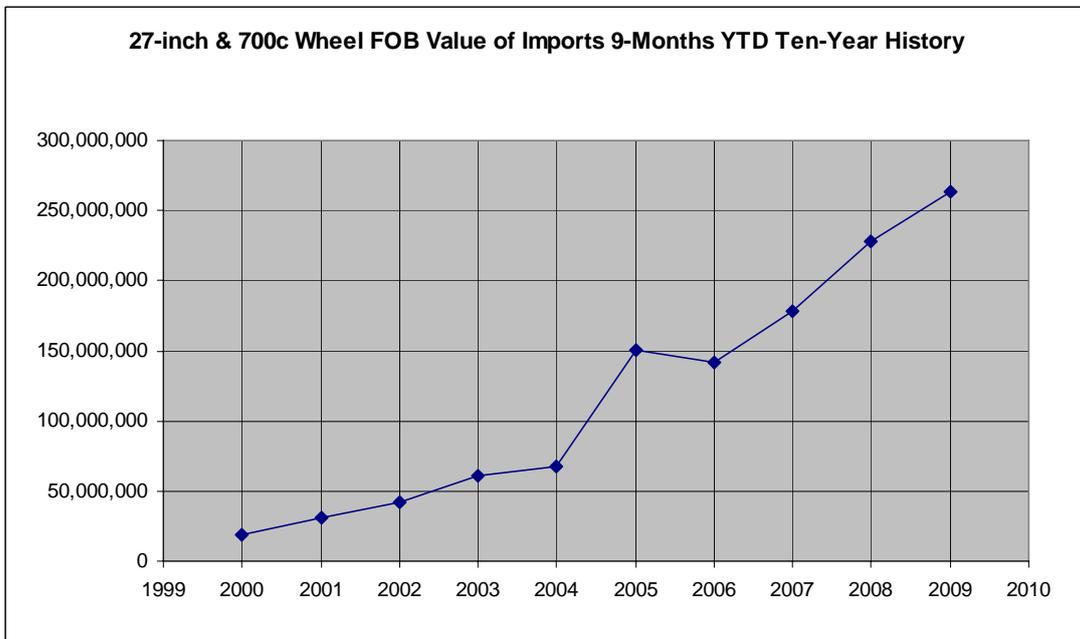
図Aは2000年から2009年までの年初9か月時点における関税番号2500の自転車の輸入台数の過去10年間の推移をグラフで示したものである。そして図Bは、同じく関税番号2500のFOB価格の10年間の推移を示したものである。

図A



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

図B

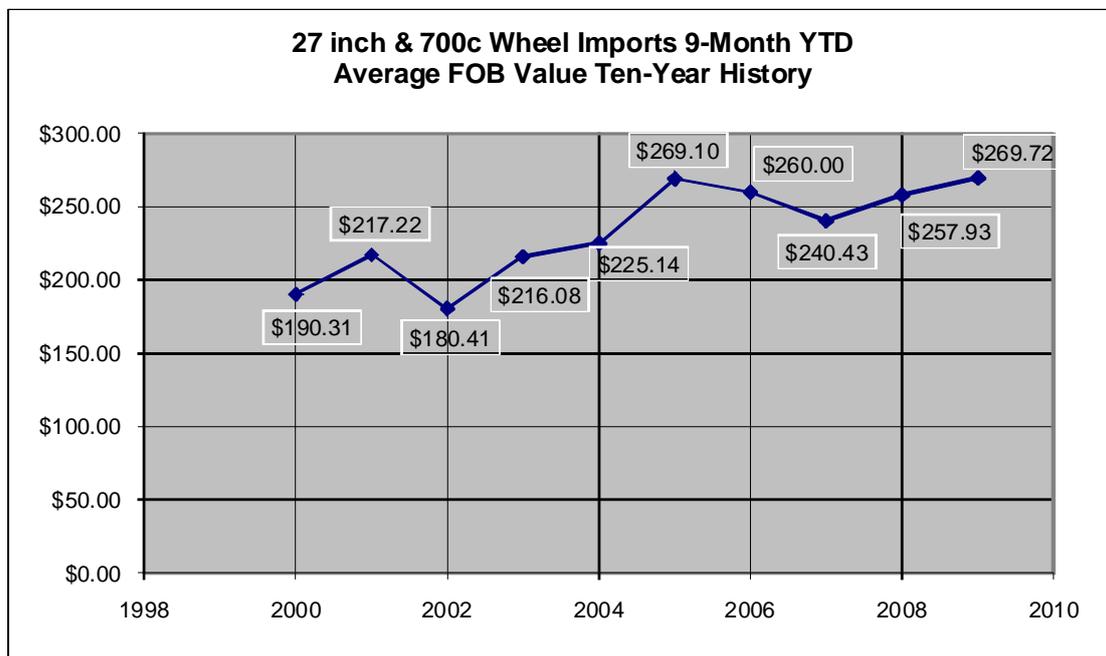


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

関税番号 2500 には、ドロップハンドルの 27 インチ・700c とフラットハンドルの 27 インチ・700c の両方が含まれていることを考えると、この推移は、これまでもそして現在も、ロード及びトライアスロン車の影響を受けている。しかし、フラットハンドルのハイブリッド車は人気が高まってきており、この製品区分の中で台数が増え、また影響力も高まってきているように見受けられる。

図 C は関税番号 2500 の輸入自転車の年初 9 カ月間の平均 FOB 単価の過去 10 年間の推移を示す。平均単価の上昇は断続的であり、2001 年から 2002 年にかけてと、再度 2005 年から 2007 年にかけて下落していることに注意してほしい。

図 C



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

表 10 2009 年年初 9 カ月間 関税番号 2500 の米国への輸入 上位供給元国

国名	台数	FOB 価格 US\$	平均単価 US\$
中国	670,129	108,487,704	\$161.89
中国 % 関税番号 2500	68.51%	41.12%	
台湾	297,324	151,138,194	\$508.33
台湾 % 関税番号 2500	30.39%	57.28%	

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

中国と台湾が関税番号 2500 の輸入自転車の上位 2 つの供給元であることは疑いの余地がなく、表 10 は本年年初 9 カ月間の、これら 2 つの国からの台数と FOB 価格の割合を各々示している。

この非常に重要な関税番号・製品区分において、中国は 68% の台数シェアを占めているが、総 FOB 価格では 41% のシェアしか占めていない。このことにより、台湾が供給元国として鍵となるのである。そして、平均 FOB 単価の違いは、台湾自転車産業の米国自転車市場における戦略的地位を良く表している。

表 11 に示すとおり、台湾の自転車製造業者は、米国の顧客のおかげで、27 インチ及び 700 c の自転車に関し、2009 年年初 9 カ月時点では、中国の供給元に比べ、遥かに安定した事業を行うことができている。

表 11 中国と台湾からの関税番号 2500 の月毎の自転車輸入 2009 年 1 月－9 月

2009 月	中国 台数	中国 FOB 価格	中国 平均単価	台湾 台数	台湾 FOB 価格	台湾 平均単価
1 月	84,218	15,480,549	\$183.82	37,702	20,953,617	\$555.77
2 月	133,379	13,418,399	\$100.60	19,609	7,496,159	\$382.28
3 月	66,551	13,304,355	\$199.91	38,550	19,223,394	\$498.66
4 月	66,412	11,505,168	\$173.24	38,635	19,482,866	\$504.28
5 月	103,796	15,628,691	\$150.57	32,448	15,762,371	\$485.77
6 月	81,153	12,373,874	\$152.48	33,667	15,368,728	\$456.49
7 月	65,051	10,233,861	\$157.32	33,355	15,754,115	\$472.32
8 月	84,552	10,743,803	\$127.07	32,363	18,254,129	\$564.04
9 月	65,249	8,932,825	\$136.90	25,395	11,519,081	\$453.60

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

表 11 の月次データは合計しても関税番号 2500 の年初 9 カ月間の数値とならないことに注意していただきたい。というのは、米国商務省は自転車輸入統計の見直し修正を適宜実施しており、これらの修正は直近の月次年初来統計に反映されているからである。

本年 9 月は関税番号 2500 の自転車の米国への輸入が、32,000 台から 38,000 台の範囲以下に、そして月毎の FOB 価格が US \$1,500 万から US \$2,000 万の範囲以下に落ち込んだ僅か 2 回目の月であるに過ぎない。

台湾からの関税番号 2500 が最初にこの水準以下に落ち込んだのは 2 月で、この月はまた今のところ本年の最低の平均 FOB 単価を記録した月でもある。

表 12 は、供給元国としての中国及び台湾からの各月の関税番号 2500 の台数及び FOB 価格のシェアを示したものであり、2 月は関税番号 2500 の供給元として台湾と中国の間で現在までのところ本年最大の移動が見られた月であることが確認される。

表 1 2 関税番号 2500 の中国及び台湾からの米国への月毎輸入 2009 年 1 月－9 月：  
各月の関税番号 2500 の総輸入に対する台数及び FOB 価格の割合

2009	中国 台数	中国 FOB 価格	台湾 台数	台湾 FOB 価格
1 月	68.0%	42.0%	30.4%	56.8%
2 月	87.0%	62.8%	12.8%	35.1%
3 月	61.5%	39.9%	35.6%	57.7%
4 月	62.9%	36.7%	36.6%	62.1%
5 月	75.2%	49.1%	23.5%	49.5%
6 月	70.6%	44.3%	29.3%	55.1%
7 月	66.0%	39.2%	33.9%	60.4%
8 月	71.3%	35.5%	27.3%	60.4%
9 月	71.0%	42.7%	27.6%	55.0%

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

関税番号 2500 については、これら米国へ輸入されるハイエンドの自転車は過去 9 カ月間継続して台数と価格が上昇してきたが、この状況に変化や転換の兆しが見られないかどうか、今後 3 カ月間十分に注意して報告していく予定である。

ここで年初 9 カ月間の米国の全体の自転車輸入へと戻り、平均単価の変化を表 1 3 に示す。

2009 年 9 月までの時点で、全体の平均 FOB 単価は昨年同期と比べ上昇しているが、表 1 3 に示すとおり 5 つの主要関税区分のうち 3 つが下落し、更にもう一つ、関税番号 3500 が昨年比増減なしとなっている。顕著なのは 3 つの「他に分類・区分されない」関税番号からなる、その他の区分で、大きく上昇してはいるものの、台数が少なく他に影響を与えられていない。

関税番号 2500 は、本年年初 9 カ月間では平均単価が 5 % と力強く上昇し、台数も 10.5% 増加し、そのことにより全体の平均 FOB 単価を押し上げる要因となっている。

関税番号 2500 の平均 FOB 単価は高価であり、輸入台数も増えており、米国において唯一の重要な輸入製品区分であることに疑いの余地はない。

表 1 3 2009 年年初 9 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	\$26.55	\$26.80	-\$0.25	-0.9%
1520 20 インチ	\$34.62	\$37.23	-\$2.61	-7.0%
1550 24 インチ	\$56.63	\$58.21	-\$1.57	-2.7%
2500 27 インチ及び 700c	\$269.72	\$257.93	\$11.78	4.6%
3500 26 インチ	\$96.05	\$96.01	\$0.04	0.0%
その他	\$121.08	\$103.99	\$17.09	16.4%
計	\$71.21	\$67.71	\$3.50	5.2%

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

表 1 4 は、2000 年から 2009 年までの年初 9 カ月間の時点における、全ての自転車の米国への輸入の過去 10 年間の推移を示す。

表 1 4 年初 9 カ月間の自転車輸入の過去 10 年間の推移 全ての車輪径

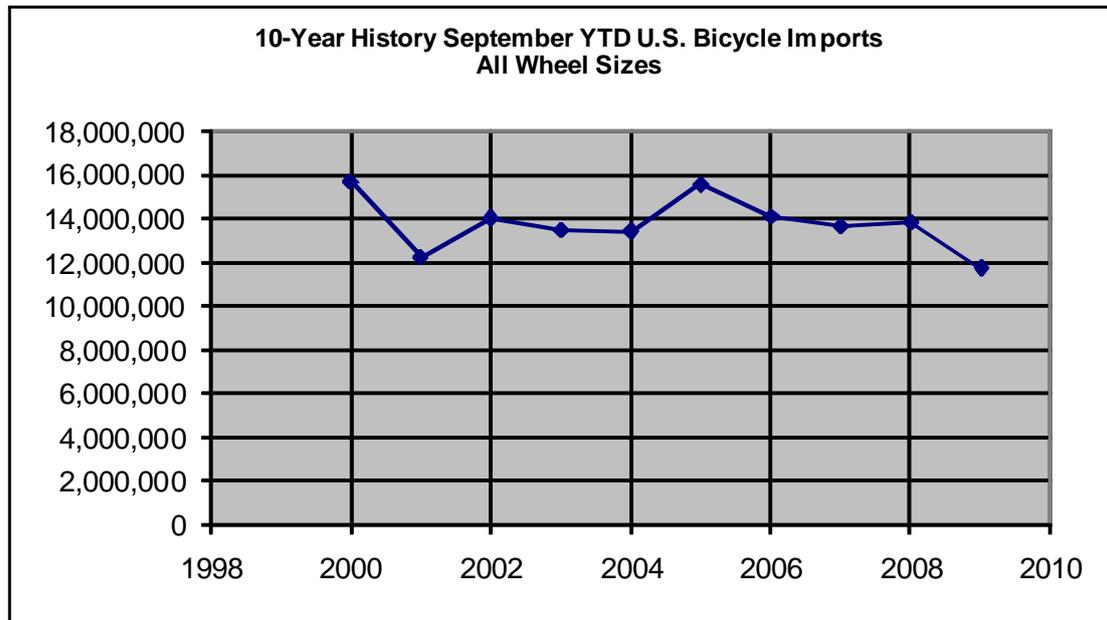
年	総台数	総価格	平均単価
2009	11,691,308	832,537,414	\$71.21
2008	13,810,098	935,038,705	\$67.71
2007	13,600,081	793,636,121	\$58.36
2006	14,046,283	742,695,111	\$52.87
2005	15,544,726	801,738,859	\$51.58
2004	13,397,779	631,311,972	\$47.12
2003	13,453,123	614,240,728	\$45.66
2002	14,005,059	646,608,625	\$46.17
2001	12,199,097	585,232,341	\$47.97
2000	15,654,709	774,556,217	\$49.48

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

2009 年年初 9 カ月間の数値は、過去 10 年間の輸入台数が最も少なくなっており、総 FOB 価格は 2 番目に高く、そして平均 FOB 単価は過去 10 年で最高となっている！

図Dは表14の輸入データをグラフにより示したものである。そして2009年年初9カ月の数値は、最後の景気後退期であった2001年を下回っていることが明らかである。

図D



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

### 2009年9月の米国自転車輸入

2009年9月は、表15に示すとおり、前年の同じ月に比べ輸入自転車台数で16%減、FOB価格で24%下落している。更に重要なのは、本年9月は2008年9月に比べ平均単価もやはり9%下落していることである。

表15 9月の米国自転車輸入の全体 2009年と2008年の比較

	総台数	総FOB価格 US\$	平均単価 US\$
2009年9月	1,464,408	87,298,234	\$59.61
2008年9月	1,745,162	114,247,294	\$65.47
変化	-280,754	-\$26,949,060	-\$5.85
変化%	-16.1%	-23.6%	-8.9%

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

表16に示すとおり、2009年9月にはすべての車輪径を含むと合計で150万台の自転車が輸入された。最も多く輸入されたのは関税番号1510の19インチ以下の自転車である。そして、この月にFOB価格が最大であったのは、関税番号3500の26インチの自転車である。

表 1 6 2009 年 9 月 米国自転車輸入

月: 9 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	550,165	\$26.35	14,499,285
1520 20 インチ	490,831	\$38.09	18,698,113
1550 24 インチ	85,992	\$54.86	4,717,505
2500 27 インチ及び 700c	91,822	\$227.91	20,926,746
3500 26 インチ	238,418	\$114.79	27,368,481
その他	7,180	\$151.55	1,088,104
<b>計</b>	<b>1,464,408</b>	<b>\$59.61</b>	<b>87,298,234</b>

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

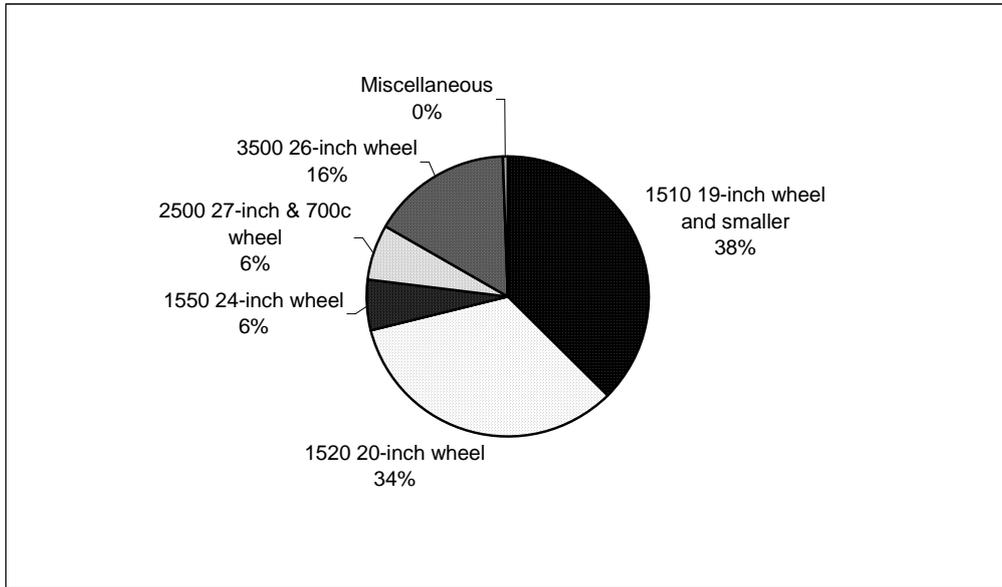
図 E は、2009 年 9 月の自転車輸入について関税番号毎の割合を示している。関税番号 1510 の 19 インチ以下の自転車が本月の輸入台数の 38% の割合を占めており、更に 1520 の 20 インチの自転車が 34% の割合を占めており、これら 2 つの区分・関税番号が本月の太宗を占めている。

これら 2 つの合計で 9 月の自転車輸入台数の 72% を占めている。これら 2 つの製品区分は主としてウォルマート、ターゲットそして K マートなどの量販店や大規模小売店であるトイザラスなどが輸入し販売を行っている。

図 F は 9 月の総 FOB 価格に占める関税番号毎の割合を示す。

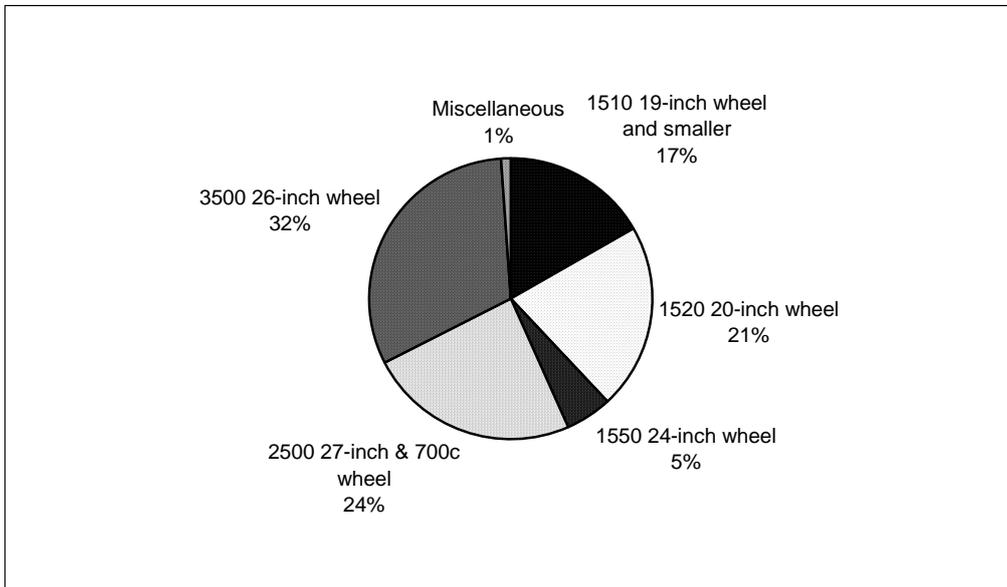
関税番号 3500 の 26 インチの自転車が 32% を占め、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車が 24% を占め、これら 2 つで総 FOB 価格の 56% を占めている。

図 E 2009 年 9 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 F 2009 年 9 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17は2000年から2009年までの9月の、米国への全ての車輪径の自転車輸入の過去10年間の推移を示す。この9月の総FOB価格は10年の中で6番目であり、平均単価は10年の中で2番目となっている。

表17 2000年～2009年 毎年9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	2,157,691	99,970,738	\$46.33
2001	2,459,015	95,086,291	\$38.67
2002	1,529,262	71,139,200	\$46.52
2003	1,678,601	67,000,654	\$39.91
2004	1,703,448	78,417,900	\$46.03
2005	1,751,168	83,018,402	\$47.41
2006	1,856,739	88,862,302	\$47.86
2007	1,584,808	88,738,090	\$55.99
2008	1,745,162	114,247,294	\$65.47
2009	1,464,408	87,298,234	\$59.61

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

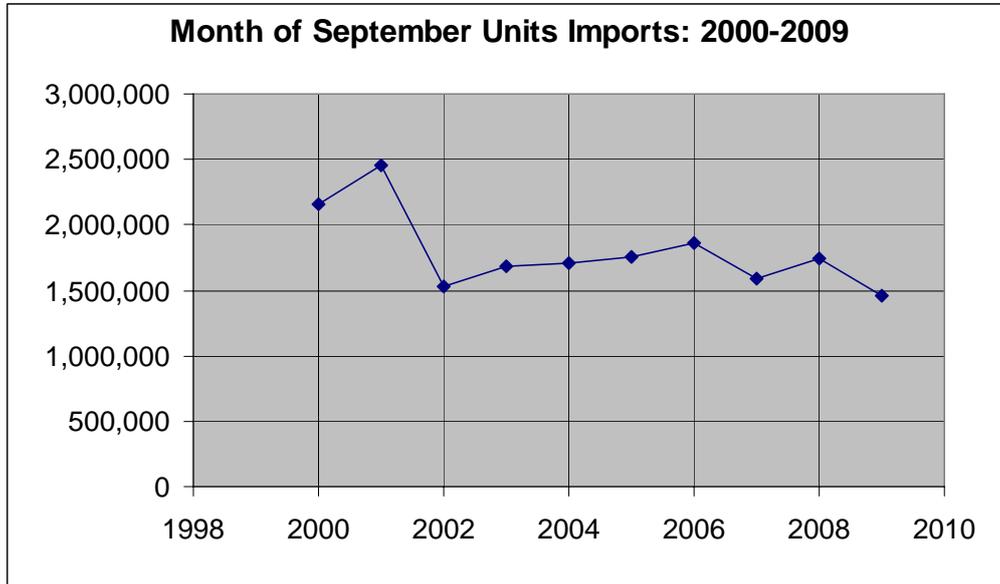
表18は9月の米国への自転車輸入を、輸入台数により順位付けしたものであり、10年間で最下位の10位となっている。

表18 2000年～2009年 毎年9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	2001	2,459,015
2	2000	2,157,691
3	2006	1,856,739
4	2005	1,751,168
5	2008	1,745,162
6	2004	1,703,448
7	2003	1,678,601
8	2007	1,584,808
9	2002	1,529,262
10	2009	1,464,408

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

図G 2000年～2009年 毎年9月の米国自転車輸入の10年間の推移  
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Gは、2000年から2009年までの10年間の毎年9月の、全ての車輪径の自転車輸入台数をグラフで示したものである。

## 20インチ以上の自転車の米国への輸入

表19 年初9カ月間の自転車輸入 20インチ以上の自転車  
2009年と2008年の比較

	総台数	総 FOB 価格 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年初9カ月	8,227,408	740,575,346	\$90.01
2008 年初9カ月	10,027,990	833,693,323	\$83.14
変化	-1,800,582	-93,117,977	\$6.88
変化 %	-18.0%	-11.2%	8.3%

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

米国自転車市場の消費において核となる20インチ以上の分野では、台数で18%、即ち年初9カ月間で180万台、総FOB価格の11%、即ちUS\$9,310万減少した。これを表19に示す。

平均FOB単価は8%、即ち台当たりUS\$6.88上昇した。

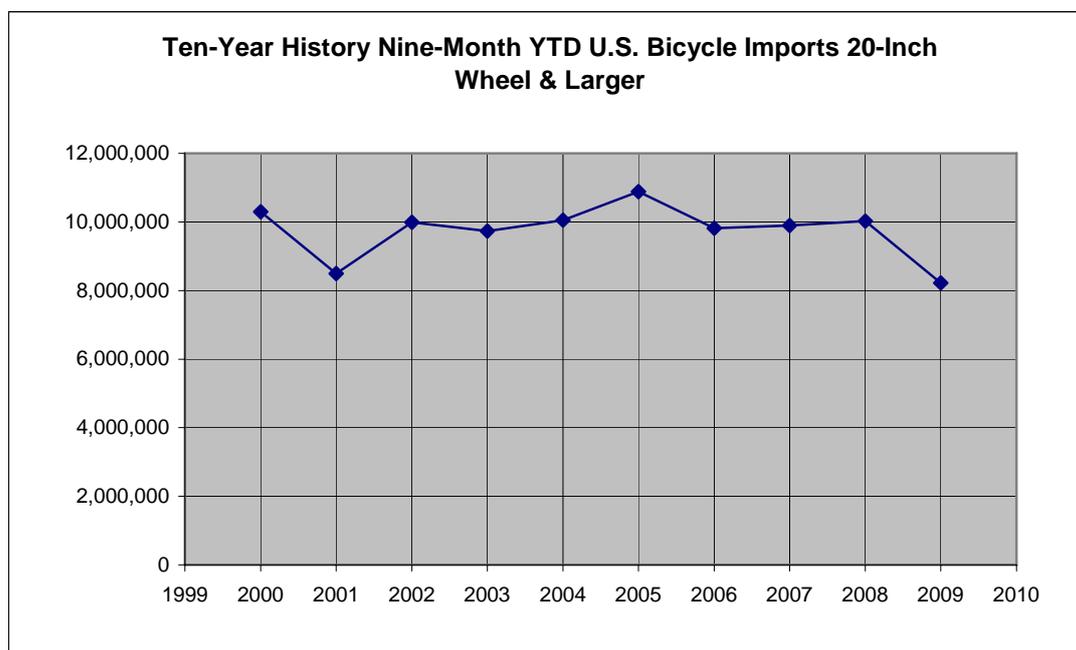
2009 年年初 9 カ月間における 20 インチ以上の自転車の米国への輸入は、台数で最下位、総 FOB 価格は 2008 年同期について第 2 位である。平均 FOB 単価は過去 10 年で最高となっている。これを表 20 に示す。

表 20 20 インチ以上の自転車の年初 9 カ月間の輸入の過去 10 年間の推移

年初 9 カ月	総台数	総価格	平均単価
2009	8,227,408	740,575,346	\$90.01
2008	10,027,990	833,693,323	\$83.14
2007	9,898,468	702,657,151	\$70.99
2006	9,821,366	647,584,642	\$65.94
2005	10,889,072	698,019,388	\$64.10
2004	10,051,622	556,529,938	\$55.37
2003	9,735,614	531,860,519	\$54.63
2002	9,991,645	548,477,884	\$54.89
2001	8,490,849	491,312,265	\$57.86
2000	10,294,639	625,382,807	\$60.75

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

図 H



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

図Hは年初9カ月間の自転車輸入台数の過去10年間の推移をグラフで示したものである。年初9カ月間の20インチ以上の自転車の総輸入台数が2009年に最低にまで減少し、2001年をも下回ったことが明らかである。

表2-1は20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去10年間の推移を、月毎に2009年1月から9月まで示したものである。

表2-1 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、6月、7月、8月及び9月 四半期毎

月	第1四半期			第2四半期		
	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

月	第3四半期		
	7月	8月	9月
<b>2009</b>	<b>968,530</b>	<b>1,004,655</b>	<b>914,243</b>
2008	1,318,045	1,227,820	1,115,402
2007	1,105,507	1,133,675	1,066,350
2006	1,127,975	1,220,493	1,217,269
2005	1,465,163	1,056,604	1,109,890
2004	1,410,097	1,340,941	1,238,097
2003	1,170,136	997,251	1,090,903
2002	867,211	1,157,784	1,107,381
<b>2001</b>	<b>967,076</b>	<b>1,327,438</b>	<b>1,562,637</b>
2000	1,052,823	1,411,570	1,374,154

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

データの量から表2-1は四半期ごとに示してある。2009年は見易いように太字で示してあり、指標となる年である2001年も同様である。

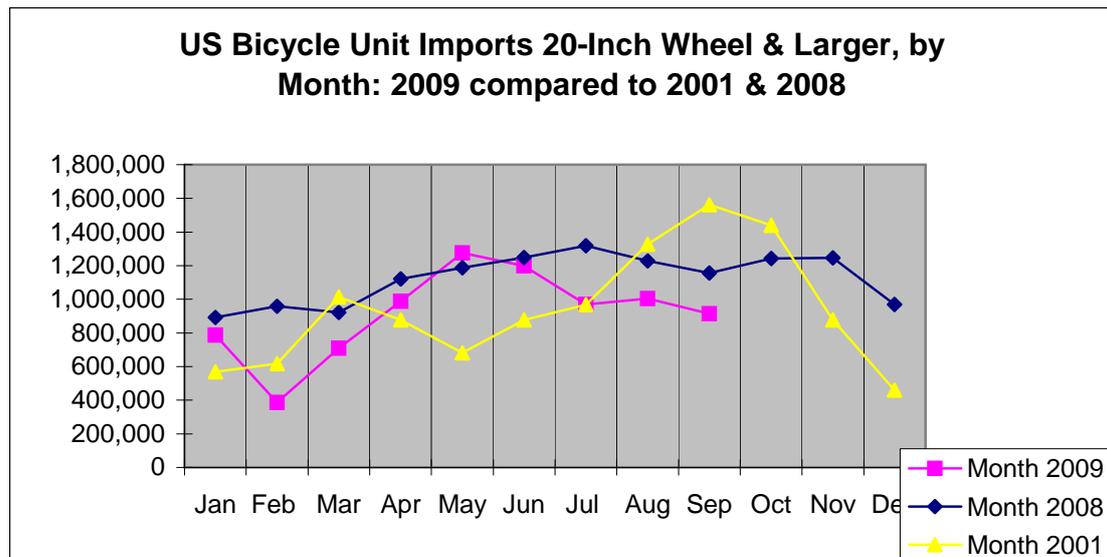
発表された全ての輸入統計から明らかなおおり、2009年は2001年の年初来の輸入水準を下回る形で推移している。

## 2009年の米国自転車市場消費台数の見込み

図 I は、20 インチ以上の自転車の米国への輸入を、2001 年と 2008 年については 12 カ月間にわたり月毎に、2009 年については年初 9 カ月間の期間について追跡したものである。

再度述べるが、2001 年は米国における最後の景気後退の年であり、我々は指標となる年としている。

図 I 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

2009 年年初 9 カ月までの輸入統計を基にすると、本年残りの期間の輸入にもよるが、年間では 17% から 18% の減少と見込んでいる。これは先月の見込みより若干少ない見込みであり、2009 年は 2001 年と同様の輸入台数になるものと思われる。

## 米国の輸出

米国の自転車輸出は、本年第 1 四半期にその様子が現れて以来、引き続き減少傾向が続いているが、このことに驚きはない。表 2 2 は、自転車輸出台数では年初 9 カ月間に 43% 減少し、米国輸出総 FOB 価格では 28% 減少したことを示している。

米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価は 27%、即ち 2008 年年初 9 カ月の US \$ 351.48 から本年の同じ期間の US \$ 445.25 まで、US \$ 93.77 上昇したことは注目される。

表 2 2 年初 9 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 9 カ月	163, 139	72, 637, 193	\$445. 25
2008 年 年初 9 カ月	286, 054	100, 541, 833	\$351. 48
変化	-122, 915	-27, 904, 640	\$93. 77
変化の割合 %	-43%	-28%	27%

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

米ドルは下落しており、海外市場向けの米国からの輸出はより有利になってはいるものの、早くとも 2010 年までは米国の自転車輸出に回復の兆しはみられていない。

表 2 3 年初 9 カ月間の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移

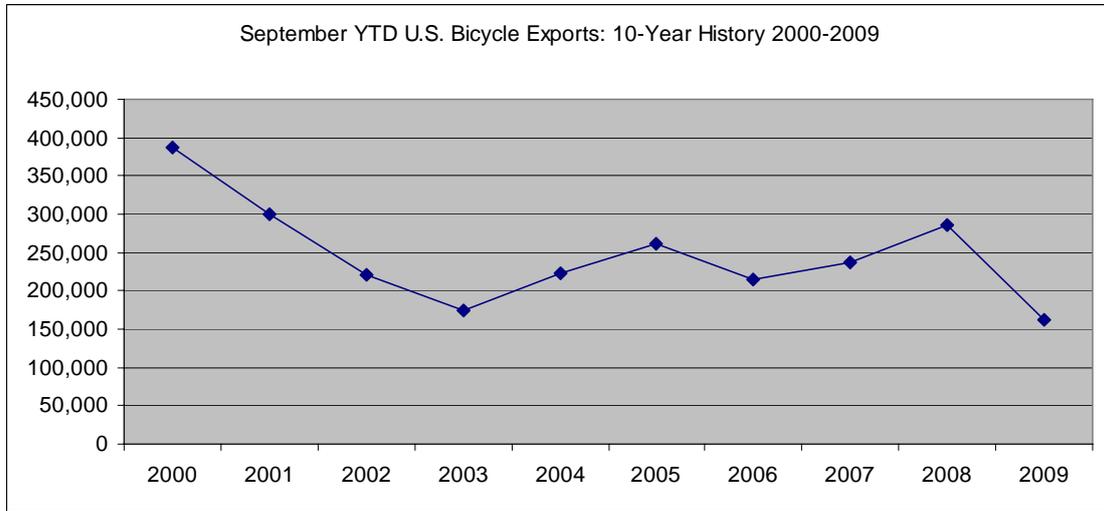
年	台数	FOB 価格	平均単価
2009	163, 139	72, 637, 193	\$445. 25
2008	286, 054	100, 541, 833	\$351. 48
2007	237, 136	83, 257, 911	\$351. 10
2006	214, 524	78, 111, 546	\$364. 12
2005	261, 530	83, 924, 370	\$320. 90
2004	222, 266	56, 986, 164	\$256. 39
2003	175, 197	43, 636, 736	\$249. 07
2002	220, 040	39, 015, 196	\$177. 31
2001	299, 424	44, 816, 041	\$149. 67
2000	386, 454	55, 399, 696	\$143. 35

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

表 2 3 は過去 10 年間の年初 9 カ月間の米国自転車輸出の推移を示す。

図 J は米国自転車輸出について、2000 年から 2009 年までの過去 10 年間の年初 9 カ月間の推移をグラフにより示したものである。米国からの自転車輸出が減少し、過去 10 年間の最低を更新したことが明らかに示されている。

図 J 米国の自転車輸出 年初9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 2 4 2009 年 年初9カ月間の米国自転車輸出

1～9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	22,852	5,211,241	\$228.04	10,888	2,175,694	\$199.82	33,740	7,386,935	\$218.94
2600	32,936	27,354,740	\$830.54	40,929	16,159,134	\$394.81	73,865	43,513,874	\$589.10
6000	50,069	19,279,799	\$385.06	5,465	2,456,585	\$449.51	55,534	21,736,384	\$391.41
計	105,857	51,845,780	\$489.77	57,282	20,791,413	\$362.97	163,139	72,637,193	\$445.25
合計 %	64.9%	71.4%		35.1%	28.6%				

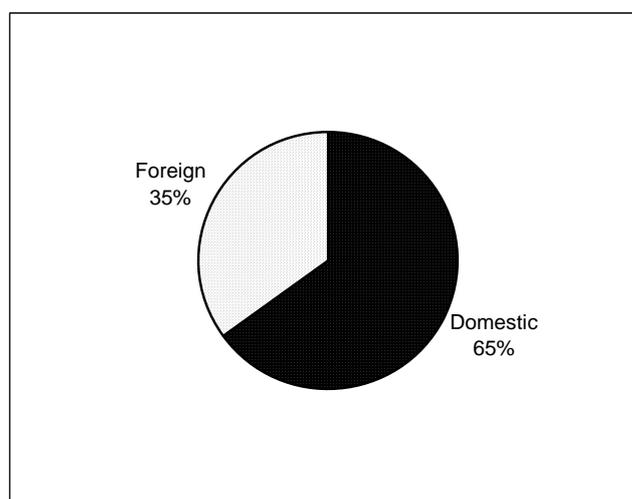
1070：25 インチ以下、2600：25 インチ以上、6000：車輪径が示されていないもの

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

表 2 4 は、年初9カ月間の米国自転車輸出の詳細について、国内で製造されたものと、外国産のものが米国外へ輸出されたものについて、各々示したものである。

図 K は、本年年初9カ月間では米国輸出台数のうち 65% が国内で生産されたもので占められ、35% が海外産の自転車が海外の顧客向けに米国外へ輸出されたもので占められていることを、グラフにより示している。

図K 2009年年初9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

米国の自転車輸出が重要なのは、米国の企業にとって米ドルによる追加収入がもたらされるためである。輸出収入、即ちFOB価格US\$2,790万の減少は、この大不況の結果として、米国自転車業界が被っている負の打撃である。

このことを念頭におき、米国国内産の自転車と、まず米国に輸入された後、米国企業により海外の顧客向けに再度輸出された自転車とでは、どちらで輸出の減少が発生しているのか、さらに明らかにしたいと我々は考えた。

表25は、年初9カ月間の米国国内産自転車の輸出について、本年と2008年の同期とを比べたものである。

国内産の自転車は、台数で53%、即ち120,413台、FOB価格で34%、即ちUS\$2,700万減少した。

表25 年初9カ月間の米国国内産自転車の輸出 2009年と2008年の比較

	総台数	総FOB価格 US\$	平均FOB単価 US\$
2009年初9カ月	105,857	51,845,780	\$489.77
2008年初9カ月	226,270	78,855,561	\$348.50
変化	-120,413	-27,009,781	\$141.27
変化%	-53.2%	-34.3%	40.5%

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

表26は、年初9カ月間の海外産自転車の米国からの輸出について、本年と昨年同期とを比べたものである。輸出台数は僅か4%、即ち2,502台減少し、海外産米国輸出のFOB価格は4%の減少、更に平均FOB単価は、本年年初9カ月間の時点で、2008年同期と比べ概ね変化ナシとなっている。

表 2 6 年初 9 カ月間の米国からの海外産自転車の輸出 2009 年と 2008 年の比較

	総台数	総 FOB 価格 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年初 9 カ月	57,282	20,791,413	\$362.97
2008 年初 9 カ月	59,784	21,686,272	\$362.74
変化	-2,502	-894,859	.23
変化 %	-4.2%	-4.1%	0.06%

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

米国の国内自転車製造業者は、2009 年年初 9 カ月間の期間において、米国の自転車輸出減少の影響を最もひどく受けていることが明らかである。

### 米国の自転車市場

自転車業界の人なら誰でも知っている通り、10 月末にシマノ社は年初 9 カ月の期間で全体の売上が 21% 減少したと発表した。自転車部品の販売は 23% 減少したが、シマノ社はこれを「北米における中高級自転車の販売鈍化」と小売店による在庫適正化のためとした。

11 月上旬に、個人企業であるスラム社の CEO、スタン・デイ氏はシマノ社の発表について、バイシクルリテイラー・アンド・インダストリーニュース (BRAIN) 社のインタビューを受け、こう述べている。「シマノ社が 25% ほど減少したと言っているが、同じ土俵の中なので、数字は当社もそっくりそのままだ」。デイ氏は、市場の中で減速しているのは、主に上位中級品とハイエンドの自転車であるとした。

自転車ブランドの側からは、自転車専門店を対象としているサイクリング・スポーツグループ、そして北米の量販店及び総合スポーツ用品店向け大手供給業者であるパシフィック・サイクルを保有しているドレル・インダストリー社は、11 月上旬に第 3 四半期の利益は販売の一時的落ち込みにもかかわらず、増加したと発表した。ところが 2009 年 1-9 月期における、同社のサイクリング・スポーツグループとパシフィック・サイクルが所属するレクリエーション・レジャー部門の収益は 20% 減少した。

ドレル社によると、同社の自転車関連事業部門における収益の減少は、量販店における販売が、過去何年かの水準にまで落ち込んでいることに原因があると述べている。サイクリング・スポーツグループの自転車専門店（自転車店）及びスポーツ専門小売店向け 2009 年第 3 四半期の販売は、2008 年同期比増加している。しかし、消費者は高級品の購入をさし控え、代わりに低価格商品へと向かっており、これはマージンが少ない。ドレル社は決算報告書の中から最近の業績について取り上げ、自転車に関連した事業の総合収入は 2009 年第 3 四半期に約 10%、2009 年年初 9 カ月間の期間で 6% 減少したと述べている。

アジア最大の自転車製造業者であるジャイアント社は、11 月 2 日に同社の 2009 年 1-9 月期の販売は 11% 減少し、第 4 四半期の販売は 5% から 10% の減少見込みと報告した。ジャイアント社の管理部門は年初 9 カ月間の販売減少の原因となった市場要因については何ら言及しなかったが、本年第 4 四半期の減少予測については、「米国及び台湾の市場が引き続き弱含んでいる」ためとしている。（メリダは第 3 四半期にかけて、もっと緩慢な 1% から 2%

の販売減少と報告しており、アイデアル社は同時期の販売が増加したと発表したことにも言及しておくべきである）。

要約すると、米国の自転車市場は、本年の3四半期の間、現在に至るまで軟調である。2009年の自転車の総市場消費台数は、2008年比17%から18%減という経緯を現在たどっており、結果として総市場消費台数が1,680万台であった2001年と極めて類似した年になりそうである。

自転車在庫の繰り越しも、2009年の総市場消費台数の見込みがこのように低いにもかかわらず、引き続き大きな懸念材料である。2009年の最終的市場消費状況については、2009年12月の輸出入統計が入手できる2010年2月下旬まで、そして自転車製品供給業者協会(BPSA)が2009年の販売在庫統計情報を発表するまで、明らかにはならない。

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。