

GTG Gluskin Townley Group が財団法人自転車産業振興協会向けに作成

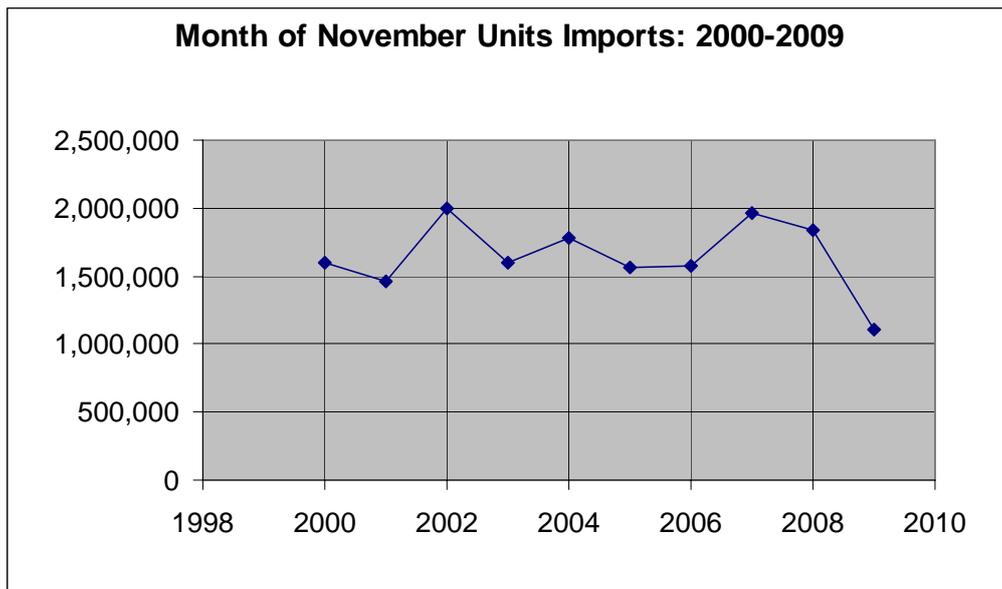
米国自転車市場レポート2010年2月号

米国自転車市場情報

輸入

11月には、2009年の最後の四半期の米国の自転車輸入台数が劇的に減少したことをはじめとして、いくつかの点が明らかとなってきた。図Aは過去10年間の11月の米国の自転車輸入の推移を示しているが、この11月の減少は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

表1は、2009年11月の米国自転車輸入を前年同期と比較し示したものである。

2009年の11月は2008年の同月と比較し、輸入台数は40%減、FOB金額では47%以上の減少、輸入自転車の平均単価も13%、即ち台当たりUS \$9.38下落した。

表1 11月の米国の自転車輸入 2009年と2008年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009年11月	1,110,630	69,113,187	\$62.23
2008年11月	1,842,563	131,762,218	\$71.51
変化	-731,933	-\$62,649,031	-\$9.28
変化%	-39.7%	-47.5%	-13.0%

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

中国の自転車製造工場は米国の自転車輸入業者からの発注削減の嵐を避けようとしている。表2は2009年年初11カ月間の中国からの自転車輸入を2008年同期と比較したものである。

表2 年初11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 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009年年初11カ月	13,476,187	\$685,595,749	\$50.87
2008年年初11カ月	16,573,939	\$879,241,682	\$53.05
変化	-3,097,752	-\$193,645,933	-\$2.18
変化%	-18.7%	-22.0%	-4.1%

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

中国から米国へ輸入された自転車の台数は19%減少し、総FOB金額は22%、即ちUS\$1億9,400万減少した。一方で、2009年年初11カ月間の平均単価は2008年の同期と比較し4%、即ち台当たりUS\$2.18下落した。

表3は同じ年初11カ月間の輸入について、台湾からのものについて示したものである。台湾で生産され米国へ輸入された自転車台数の減少は、6%の減少と穏やかであり、総FOB金額はごく僅か1%未満の減少、そして平均単価は6.5%上昇していることを指摘するのは興味深いことである。

表3 年初11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 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009年年初11カ月	770,253	\$290,552,278.00	\$377.22
2008年年初11カ月	822,274	\$291,213,845.00	\$354.16
変化	-52,021	-\$661,567	\$23.06
変化%	-6.3%	-0.2%	6.5%

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

台湾の自転車製造工場は、米国の輸入業者向けの持続的な受注及び出荷という両方の点からみて、中国の自転車製造工場よりも明らかにうまくやっている。台湾自転車業界の、Aチームとその高級市場戦略が貢献しているのかもしれない。

表4は2009年年初11カ月間の米国への自転車総輸入を2008年同期と比較し示したものである。

表4 年初11カ月間の米国の自転車総輸入 2009年と2008年の比較

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2009年年初11カ月	14,261,841	\$986,917,259	\$69.20
2008年年初11カ月	17,476,850	\$1,190,340,017	\$68.11
変化	-3,215,009	-\$203,422,758	\$1.09
変化%	-18.4%	-17.1%	1.6%

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

11月の米国自転車輸入の激減の影響は、2009年年初11カ月間の数値にも明らかに反映されており、台数では18%以上の減少、即ち320万台以上の減少、総FOB金額も17%、即ちUS\$2億300万の減少となっている。

しかし、2009年年初11カ月間の平均FOB単価は、2008年のUS\$68.11から2009年同期のUS\$69.20へと1.6%の上昇を記録している。

表5は2009年年初11ヶ月目までの月毎の平均FOB単価を示したものである。最高だったのは、年初3カ月時点におけるUS\$96.60で、その後は年初11カ月の時点まで毎月一貫して下落が続いている。

表5 2009年の月毎の平均FOB単価

2009	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	年初7 カ月	年初8 カ月	年初9 カ月	年初10 カ月	年初11 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	\$69.79	\$69.20
変化 US\$		\$1.54	\$2.41	-\$7.99	-\$7.52	-\$3.74	-\$2.63	-\$1.85	-\$1.66	-\$1.42	-\$0.59
変化%		1.7%	2.5%	-8.3%	-8.5%	-4.6%	-3.4%	-2.5%	-2.3%	-2.0%	-0.8%

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

表6は、関税区分ごとの2009年年初11カ月間の自転車輸入を2008年同期と比較し示したものである。

表6 年初11カ月間の米国自転車輸入 2009年と2008年の比較

年初11カ月間 HS 関税番号	2009		2008		変化	
	台数	FOB 金額 US\$	台数	FOB 金額 US\$	台数	FOB 金額 US\$
1510 19 インチ以下	4,474,351	121,854,811	4,961,032	137,397,613	-486,681	-15,542,802
1520 20 インチ	4,098,780	146,086,230	5,275,844	203,096,567	-1,177,064	-57,010,337
1550 24 インチ	782,927	44,249,926	1,075,166	62,238,432	-292,239	-17,988,506
2500 27 インチ及び 700c	1,102,483	301,284,162	1,105,904	290,170,012	-3,421	11,114,150
3500 26 インチ	3,665,143	360,132,899	4,866,083	477,854,765	-1,200,940	-117,721,866
その他	138,157	13,309,231	192,821	19,582,628	-54,664	-6,273,397
計	14,261,841	\$986,917,259	17,476,850	\$1,190,340,017	-3,215,009	-203,422,758
対前年比%					-18.4%	-17.1%
平均単価 US\$		\$69.20		\$68.11		\$1.09
対前年比%						1.6%

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

2009年11月までの時点で、自転車輸入台数という観点からは、全ての関税番号・製品区分でマイナスとなっており、中国・台湾の10月生産分の発注削減や取消が明らかに示されている。

関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の、2009年年初11カ月間の総FOB金額だけが、2008年同期と比較し増加している。

表 7 は 2009 年年初 11 カ月間の関税番号毎の平均 F O B 単価について、2008 年同期と比較し示したものである。

2009 年年初 11 カ月間に関税番号 2500 の総 F O B 金額が増加した(表 6 参照)理由は、表 7 に示す 2009 年年初 11 カ月間の関税番号 2500 の平均単価と 2008 年同期との比較をみると明らかである。

表 7 年初 11 カ月間平均単価 2009 年と 2008 年との比較

関税番号	2009 平均単価	2008 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$27. 23	\$27. 70	-\$0. 46	-1. 7%
1520 20 インチ	\$35. 64	\$38. 50	-\$2. 85	-7. 4%
1550 24 インチ	\$56. 52	\$57. 89	-\$1. 37	-2. 4%
2500 27 インチ & 700c	\$273. 28	\$262. 38	\$10. 90	4. 2%
3500 26 インチ	\$98. 26	\$98. 20	\$0. 06	0. 1%
その他	\$96. 33	\$101. 56	-\$5. 22	-5. 1%
計	\$69. 20	\$68. 11	\$1. 09	1. 6%

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

2009 年年初 11 カ月間の輸入自転車の全体の平均単価と、関税番号 2500 の総 F O B 金額の両方を上昇させた原動力となったのは、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車の平均 F O B 単価の上昇である。

表 7 に示す通り、2009 年年初 11 カ月間に 2008 年同期と比較し 27 インチ及び 700 c の輸入自転車の平均単価が U S \$10. 90、即ち 4%上昇したが、この事は、年初 11 カ月間に米国へ輸入された自転車の総 F O B 金額が U S \$1, 100 万増加したという事と、もしかすると全体の輸入金額が更にこれと同じ金額だけ減少したかもしれなかったという事との差である。

平均 F O B 単価がプラスとなっているもう一つの関税番号は、3500 の 26 インチの自転車で、表 7 に示す通り剃刀の刃ほど、0. 1%上昇している。しかしこの区分は、自転車輸入台数でも総 F O B 金額でも、2009 年年初 11 カ月間でみると前年同期と比較し大きく減少している。

12 月の輸入は 11 月より更に大きく減少しているものとみられ、2009 年通年の米国自転車輸入統計では、全ての区分でマイナスになるものと思われる。

表 8 に示す通り、2009 年 11 月の年初 11 カ月間の米国の自転車輸入台数は、過去 10 年間で最低の台数を記録している。

表 8 年初 11 カ月間の米国の自転車輸入の過去 10 年間の推移 全ての車輪径

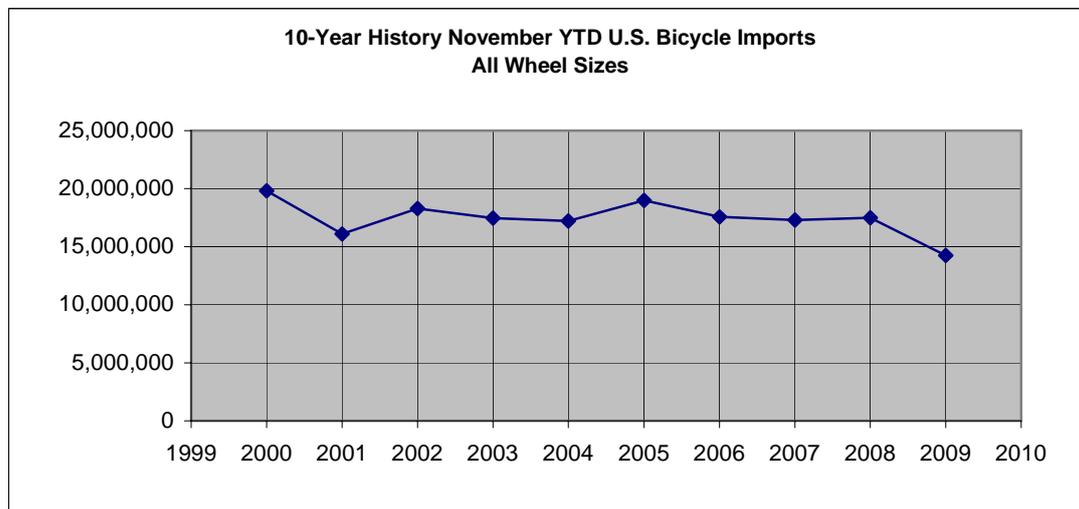
年	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均単価 US\$
2009	14,261,841	986,917,259	\$69.20
2008	17,476,850	1,190,340,017	\$68.11
2007	17,312,504	986,300,765	\$56.97
2006	17,575,740	929,337,110	\$52.88
2005	18,989,452	980,376,177	\$51.63
2004	17,225,606	815,484,617	\$47.34
2003	17,458,157	772,964,358	\$44.28
2002	18,295,590	815,333,728	\$44.56
2001	16,094,002	747,540,697	\$46.45
2000	19,804,700	970,773,772	\$49.02

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

2009 年年初 11 カ月間の総 FOB 金額は、過去 10 年間で 2 番目に高くなっているが、これは過去 10 年間で平均単価が最も高かったためである。

図 B は年初 11 カ月間の米国自転車輸入の過去 10 年間の推移を示す。

図 B



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

2009年11月の米国の自転車輸入

表9は2009年11月の関税番号及び製品区分毎の輸入の詳細である。

表9 2009年11月 米国の自転車輸入 全ての車輪径

関税番号	2009 台数	平均単価	2009 FOB 金額 US\$
1510 19インチ以下	460,784	\$28.83	13,286,168
1520 20インチ	360,456	\$41.61	14,999,451
1550 24インチ	56,133	\$58.66	3,292,598
2500 27インチ & 700c	56,263	\$314.33	17,684,997
3500 26インチ	162,924	\$114.89	18,718,652
その他	14,070	\$80.41	1,131,321
計	1,110,630	\$62.23	69,113,187

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

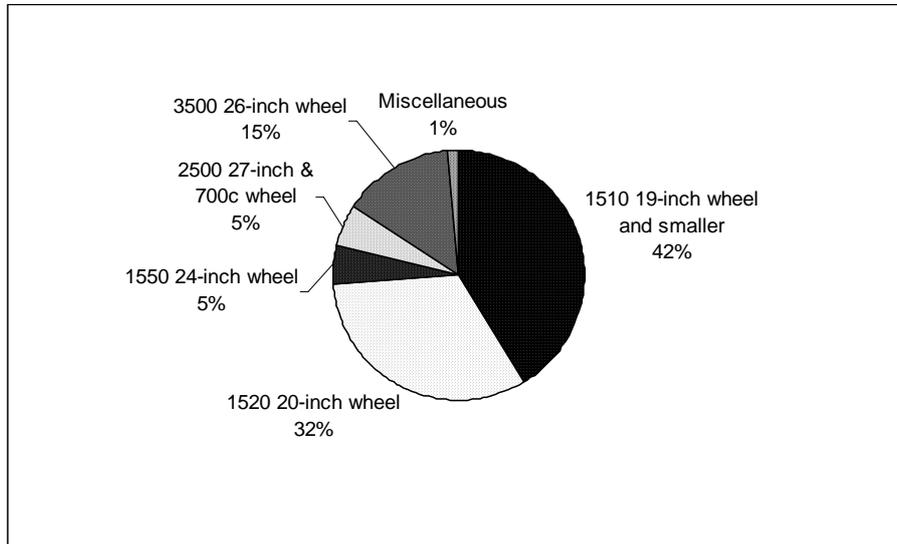
図Aで既に示したとおり、月毎の輸入では、2009年11月は過去10年間の最低水準であった。

表9は、関税番号1510の19インチ以下の子供用自転車が、11月の自転車輸入において最大の単独の関税区分であり、これに関税番号1520の20インチの自転車が続いていることを示している。

図Cは2009年11月の米国の自転車輸入に関し、関税番号毎の台数割合を示したものである。これからわかるとおり、関税番号1510は42%を占め、関税番号1520は32%の割合を占めている。これら二つの関税番号を合わせると、11月の自転車輸入の月間合計の74%と圧倒的割合を占め、このことは、ウォルマート、ターゲットそしてトイザらスといった量販店が当該月の主要輸入業者となっていたことを示している。

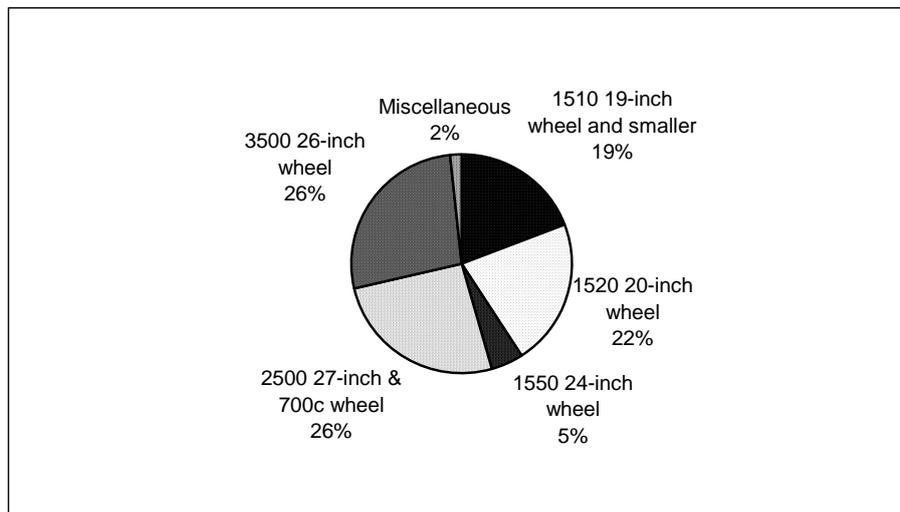
図Dは2009年11月の米国の自転車輸入に関し、関税番号毎のFOB金額の割合を示している。

図C 2009年11月米国自転車輸入 関税番号毎の台数の割合 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D 2009年11月米国自転車輸入 関税番号毎のFOB金額の割合 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

全ての車輪径に関する11月の自転車輸入の過去10年間の推移を表10に示す。これをグラフにより示したものが図Aである。

表 10 米国の自転車輸入の過去 10 年間の推移 全ての車輪径
2000 年から 2009 年までの毎年 11 月

年	台数	FOB 金額	平均単価
2000	1,596,712	81,923,966	\$51.31
2001	1,459,316	69,201,602	\$47.42
2002	2,001,115	82,776,743	\$41.37
2003	1,599,147	66,784,643	\$41.76
2004	1,784,007	90,890,251	\$50.95
2005	1,561,249	83,689,764	\$53.60
2006	1,572,074	85,209,976	\$54.20
2007	1,960,310	99,960,577	\$50.99
2008	1,842,563	131,762,218	\$71.51
2009	1,110,630	69,113,187	\$62.23

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

2009 年 11 月の米国の自転車輸入は、台数では過去 10 年間で最低、総 FOB 金額では 2 番目に低い数値となって表れている。

20 インチ以上の自転車の米国への輸入

核となる 20 インチ以上の自転車の市場は、米国の自転車店の販路においては遥かに重要で関心もたれている。表 11 は 2009 年年初 11 カ月間の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入を 2008 年同期と比較し示したものである。

市場で核となる自転車の輸入は、2009 年年初 11 カ月の時点で、前年同期と比較すると、台数で 22%減、総 FOB 金額では 18%減となっている。しかし、20 インチ以上の自転車の平均単価は 5%上昇している。

表 11 年初 11 カ月間の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入
2009 年と 2008 年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年初 11 カ月	9,787,490	\$865,062,448	\$88.38
2008 年初 11 カ月	12,515,818	\$1,052,942,404	\$84.13
変化	-2,728,328	-187,879,956	\$4.26
変化 %	-21.8%	-17.8%	5.1%

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

表 12 に 20 インチ以上の自転車の年初 11 カ月間の輸入の過去 10 年間の推移を示す。2009 年は核となる市場における輸入台数が過去 10 年間で最低水準となっているが、総 FOB 金額は、2009 年年初 11 カ月間の平均単価が過去 10 年間で最高と報告されているため、過去 10 年で 2 番目に高くなっている。

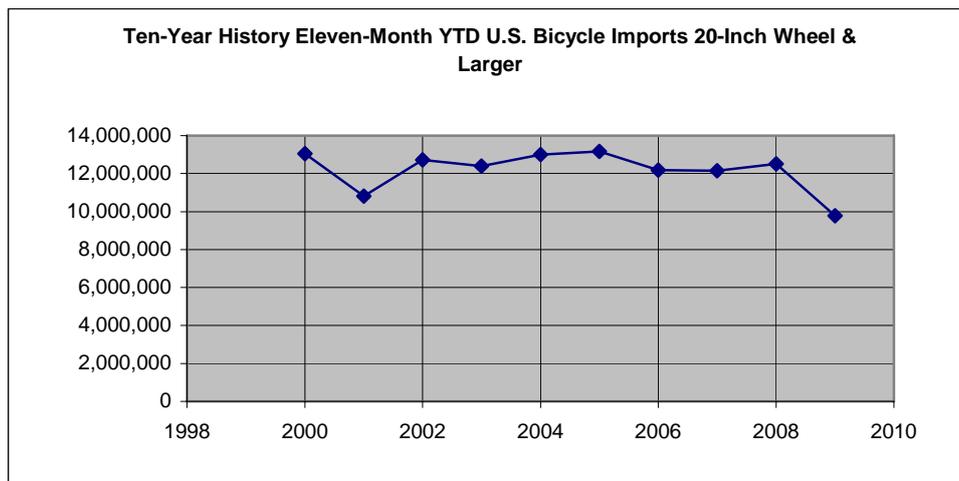
表 1 2 20 インチ以上の自転車 年初 11 カ月間の米国への輸入 過去 10 年間の推移

年初 11 カ月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2009	9,787,490	\$865,062,448	\$88.38
2008	12,515,818	\$1,052,942,404	\$84.13
2007	12,148,112	\$860,714,159	\$70.85
2006	12,190,741	\$808,065,565	\$66.29
2005	13,166,426	\$848,816,767	\$64.47
2004	13,001,433	\$719,927,620	\$55.37
2003	12,400,032	\$663,875,043	\$53.54
2002	12,721,100	\$684,013,797	\$53.77
2001	10,808,527	\$617,522,594	\$57.13
2000	13,059,188	\$784,778,177	\$60.09

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

図 E は年初 11 カ月間の 20 インチ以上の自転車の輸入の過去 10 年間の推移を示す。

図 E



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

我々は 20 インチ以上の自転車の過去 10 年間の米国への輸入を月毎に詳細に追跡してきたが、これを表 1 3 に示す。

表 1 3 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 2000 年から 2009 年 月毎
1 月、2 月、3 月、4 月、5 月、6 月、7 月、8 月、9 月、1 0 月そして 1 1 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
2009	786,026	385,759	708,076	987,320	1,275,092	1,197,707
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
2001	567,789	616,005	1,013,827	876,783	681,859	877,435
2000	758,287	856,252	1,138,539	1,152,886	1,307,979	1,242,149

月	第 3 四半期			第 4 四半期		
	7 月	8 月	9 月	1 0 月	1 1 月	1 2 月
2009	968,530	1,004,655	914,243	910,236	649,847	
2008	1,318,045	1,227,820	1,115,402	1,242,083	1,245,745	
2007	1,105,507	1,133,675	1,066,350	1,076,963	1,172,681	
2006	1,127,975	1,220,493	1,217,269	1,335,901	1,033,474	
2005	1,465,163	1,056,604	1,109,890	1,293,564	983,790	
2004	1,410,097	1,340,941	1,238,097	1,627,077	1,322,734	
2003	1,170,136	997,251	1,090,903	1,648,304	1,016,114	
2002	867,211	1,157,784	1,107,381	1,379,932	1,349,523	
2001	967,076	1,327,438	1,562,637	1,440,028	877,650	
2000	1,052,823	1,411,570	1,374,154	1,711,700	1,052,849	

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

2009 年の各月と、最後の景気後退の年という性格を持つため我々が指標としている 2001 年の各月を太字で示してある。

2009 年の 9 月、1 0 月そして 1 1 月は、核となる 20 インチ以上の自転車市場において、その輸入が過去 10 年間で最低となっていることに注意を要する。

これら 3 カ月間に輸入された自転車は、7 月、8 月そして 9 月に製造されており、この輸入減少は、アジアの製造工場の 2009 年第 3 四半期の注文の減少と対応している。

関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

続いて、関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の自転車の 2009 年の米国への輸入について述べる。表 1 4 は 2009 年年初 11 カ月間の関税番号 2500 の輸入について前年同期と比較し示したものである。

表 1 4 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車
年初 11 カ月間 2009 年と 2008 年の比較

2500 27 インチ及び 700 c	台数	金額	平均単価
2009 年年初 11 カ月	1, 102, 483	\$301, 284, 162	\$273. 28
2008 年年初 11 カ月	1, 105, 904	\$290, 170, 012	\$262. 38
変化	-3, 421	11, 114, 150	\$10. 90
変化 %	-0. 3%	3. 8%	4. 2%

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

米国の自転車店の販路における在庫状況が、これまで急増してきた米国への 27 インチ及び 700 c の自転車の輸入に、ようやく反映されてきたように見受けられる。

関税番号 2500 の 2009 年年初 11 カ月間の輸入台数は、はじめて減少となった。2009 年年初来では 2008 年同期と比較し、1%未満とごく僅か、3, 421 台ではあるが少なくなっている。

このような状況ではあるが、年初 11 カ月間の総 FOB 金額は 2008 年同期と比べ 4%、即ち US \$1, 100 万増加した。これは平均単価が 4%上昇したことによるものである。

表 1 5 は関税番号 2500 の自転車の年初 11 カ月間の輸入の過去 10 年間の推移を示したものである。

既述のとおり、2009 年 11 月まででの時点では、米国への 27 インチ及び 700 c の自転車の輸入台数は、2008 年同期と比較し僅かに減少しているが、総 FOB 金額は過去 10 年で最高、平均 FOB 単価も同様となっている。

関税番号 2500 は、ドル価格の点からは、米国への自転車輸入製品区分の中で最強であることは明らかである。そしてもし 12 月の輸入が 11 月と同程度に少なくても、この製品区分が 2009 年の自転車輸入を圧倒するであろう。

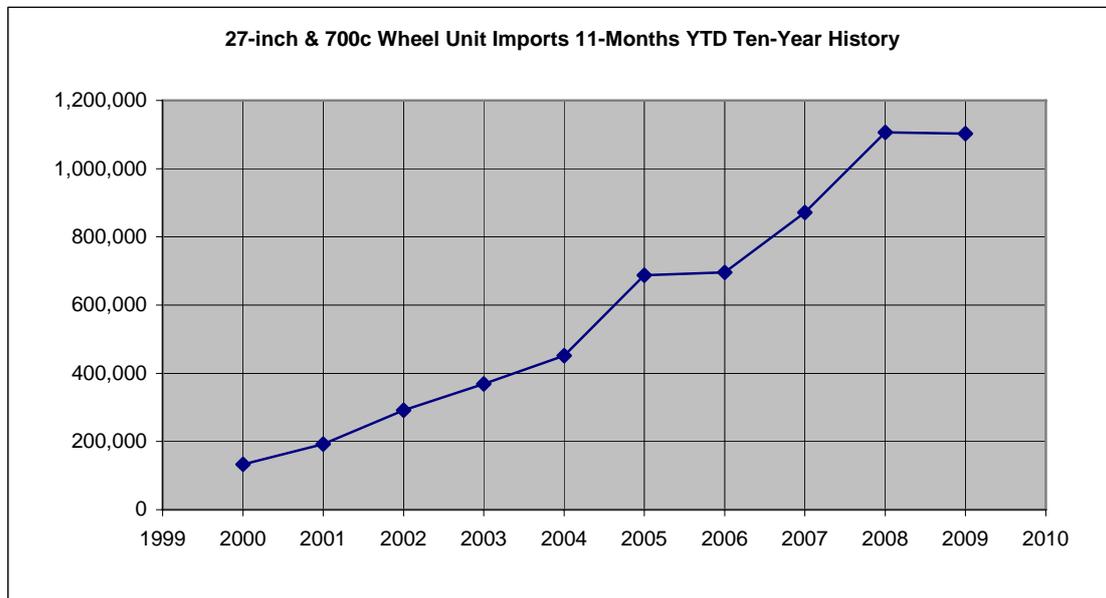
表 1 5 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の年初 11 カ月間の輸入の過去 10 年間の推移

2500 27 インチ及び 700 c	台数	FOB 価格 US\$	平均単価
2000	132, 937	26, 991, 498	\$203. 04
2001	192, 049	40, 519, 297	\$210. 98
2002	291, 115	54, 326, 121	\$186. 61
2003	368, 723	73, 570, 951	\$199. 53
2004	451, 151	90, 622, 204	\$200. 87
2005	687, 418	192, 460, 928	\$279. 98
2006	695, 916	180, 052, 038	\$258. 73
2007	871, 014	215, 173, 411	\$247. 04
2008	1, 105, 904	290, 170, 012	\$262. 38
2009	1, 102, 483	301, 284, 162	\$273. 28

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

図 F は関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の車輪を持つ自転車の年初 11 カ月間の米国への輸入の過去 10 年間の推移をグラフにより示したものである。2000 年から 2008 年までの 9 年間の尋常ではない増加ぶり、2009 年の輸入が増減ナシであったことの両方が示されている。

図 F



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

表 1 6 は、上位供給元国である中国と台湾からの、関税番号 2500 の米国への年初 11 カ月間の輸入と、その割合を示したものである。

表 1 6 関税番号 2500 の米国への輸入の上位供給元国 2009 年年初 11 カ月

国名	台数	FOB 金額 US\$	平均単価 US\$
中国	747,554	\$121,134,131	\$162.04
中国 % 関税番号 2500	67.8%	40.2%	
台湾	338,567	\$174,500,247	\$515.41
台湾 % 関税番号 2500	30.7%	57.9%	

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

中国における関税番号 2500 の自転車の製造業者で米国へ輸出を行っているところは、台湾のそれと比べ、発注削減の大きな打撃を受けたという事は既に述べた(表 2 及び 3 参照)。

表 1 7 は、中国と台湾からの関税番号 2500 の年初 11 カ月間の自転車輸入を月毎に示したものである。台湾からの関税番号 2500 の米国への輸入は、中国からの同じ製品区分の輸入と比べると、台数も比較的安定し、総 FOB 金額も平均単価も比較的高いという事が、非常に明らかである。

表 1 7 関税番号 2500 中国と台湾からの米国への月毎自転車輸入状況
2009 年 1 月から 11 月

2009 月	中国 台数	中国 FOB 金額	中国 平均単価	台湾 台数	台湾 FOB 金額	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
10 月	41,375	6,035,852	\$145.88	25,074	13,359,858	\$532.82
11 月	36,050	6,610,575	\$183.37	16,169	10,002,195	\$618.60

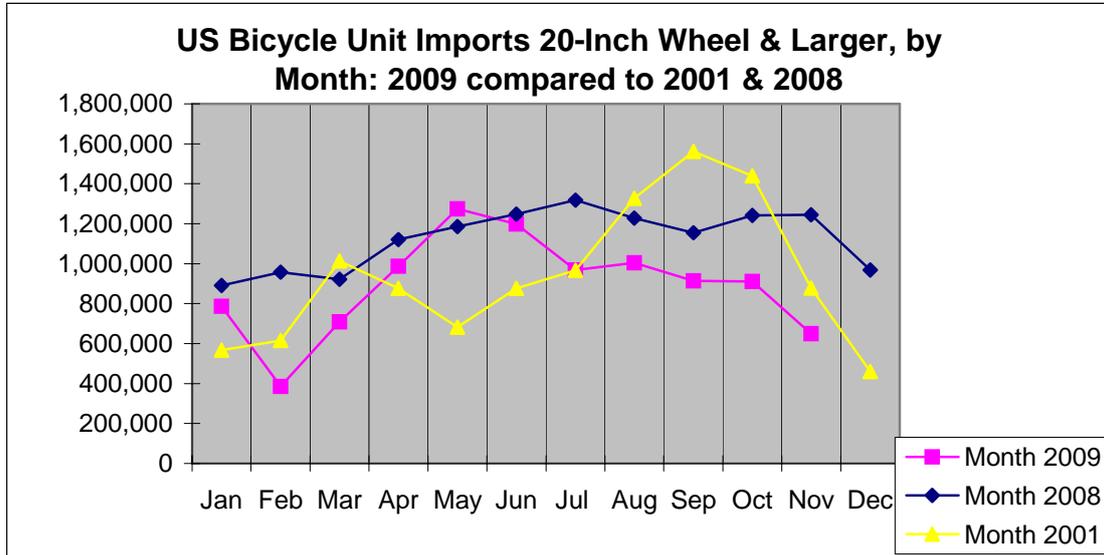
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

表 1 7 の月次データは合計しても関税番号 2500 の年初 11 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。

2009 年米国自転車市場消費台数の見込み

ここでは核となる 20 インチ以上の自転車市場における、米国への 2009 年通年の輸入に関する我々の予測について述べたい。図 G は 20 インチ以上の自転車の米国への 2009 年の月毎の輸入台数について、2008 年、そして我々の指標としている年である 2001 年とを比較示したものである。

図 G



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

残り僅か 1 カ月を残すところとなり、本年最後となる来月の状況にもよるが、2009 年の総輸入は 22% から 23% 減となるものと我々はみている。

2001 年の総輸入台数を大幅に下回るところまで、3 カ月連続で 2009 年通年の見込みを引き下げた。

米国の輸出

表 18 は 2009 年年初 11 カ月間の米国の自転車輸出を、前年同期と比較し示したものである。米国の自転車輸出の減少は続いており、台数で 41% 減、総 FOB 金額は 22%、US \$2,700 万の減少となっている。

年を締めくくるに際し、米国の自転車輸出の全体像の中で一つだけ明るい点を示すと、それは平均 FOB 単価であり、前年と比較し 31%、2008 年年初 11 カ月時点での US \$353.03 から 2009 年同期の US \$460.71 へと上昇している。

表 18 年初 11 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 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年 年初 11 カ月	201,334	\$92,755,731	\$460.71
2008 年 年初 11 カ月	338,554	\$119,518,898	\$353.03
変化	-137,220	-\$26,763,167	\$107.68
変化の割合 %	-41%	-22%	31%

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

年初 11 カ月間の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移を表 19 に示す。全体からみると 2009 年は米国自転車輸出に関し、過去 10 年間で最悪の年の一つであったことがわかる。

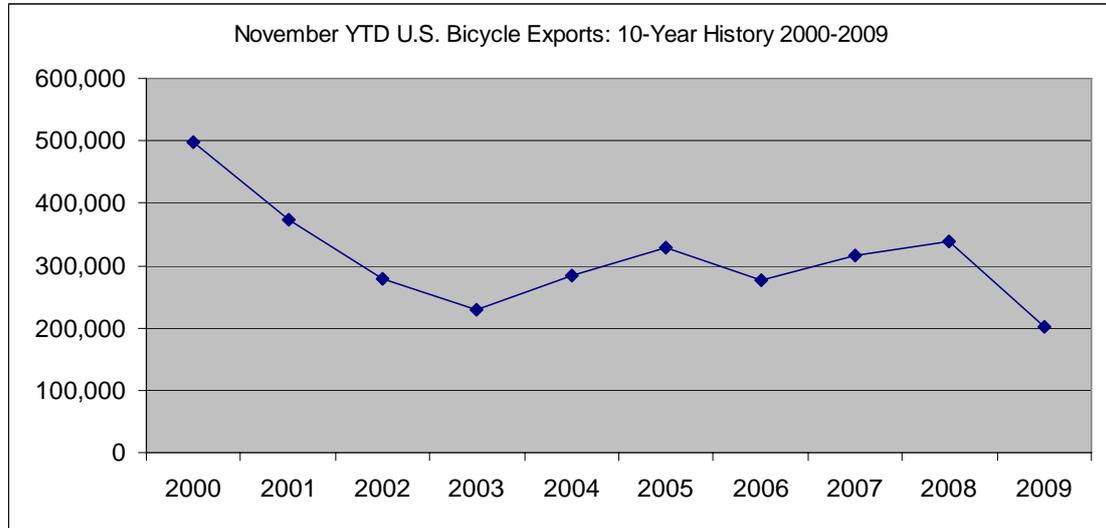
表 19 年初 11 カ月間の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移

年	台数	FOB 金額	平均単価
2009	201,334	92,755,731	\$460.71
2008	338,554	\$119,518,898	\$353.03
2007	315,617	\$108,596,952	\$344.08
2006	275,344	\$102,492,968	\$372.24
2005	328,071	\$108,319,575	\$330.17
2004	284,701	\$72,137,139	\$253.38
2003	227,956	\$59,435,158	\$260.73
2002	277,642	\$50,011,704	\$180.13
2001	373,157	\$57,221,378	\$153.34
2000	497,715	\$68,055,522	\$136.74

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

図 H は、2000 年から 2009 年までの過去 10 年間の、年初 11 カ月間における米国の自転車輸出台数の推移を示す。

図 H 米国自転車輸出台数 年初 11 カ月間の自転車輸出の過去 10 年間の推移
2000 年から 2009 年



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

表 20 2009 年 年初 11 カ月間の米国自転車輸出

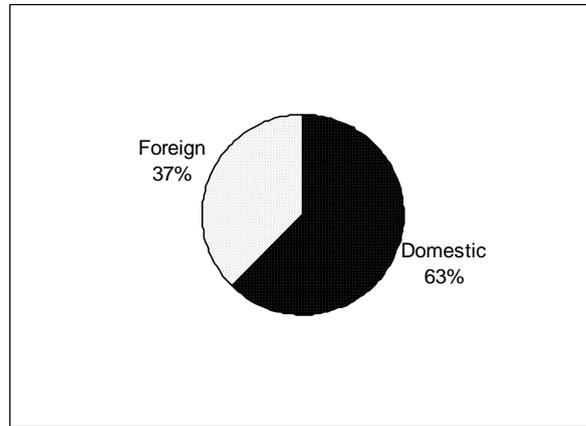
1~11 月	国内			海外			計			
	関税番号	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1070		29,155	6,755,828	\$231.72	14,084	2,727,559	\$193.66	43,239	9,483,387	\$219.32
2600		40,926	35,584,672	\$869.49	53,835	22,060,441	\$409.78	94,761	57,645,113	\$608.32
6000		56,026	22,060,929	\$393.76	7,308	3,566,302	\$488.00	63,334	25,627,231	\$404.64
計		126,107	64,401,429	\$510.69	75,227	28,354,302	\$376.92	201,334	92,755,731	\$460.71
合計 %		62.6%	69.4%		37.4%	30.6%				

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 20 は、年初 11 カ月までの米国の自転車輸出に関し、国内で生産されたものと、海外で生産され米国から輸出されたものの各々について、関税番号毎に示したものである。

図 I は、2009 年年初 11 カ月の時点での米国の自転車輸出に関し、国内で生産されたものと、海外製品で船積みされたものとの割合を示したものである。国内で生産された自転車は全体の米国市場の中では目立ってはいないが、2009 年 11 月までに全ての自転車輸出台数の 63% を占め、126,100 台が輸出された。

図 I 2009 年年初 11 カ月間の米国自転車輸出 国内産と海外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

表 2 1 は 2009 年年初 11 カ月間の国内産自転車の輸出状況を 2008 年同期と比較し示したものである。輸出台数は 52%減少し、総 FOB 金額は 30%減少したが、平均単価は 45%も上昇した！

表 2 1 年初 11 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 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年初 11 カ月	126, 107	\$64, 401, 429	\$510. 69
2008 年初 11 カ月	260, 606	\$91, 877, 874	\$352. 55
変化	-134, 499	-\$27, 476, 445	\$158. 14
変化 %	-51. 6%	-29. 9%	44. 9%

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

海外産自転車で米国から輸出されたものは、年間の米国からの輸出の 30%から 40%を占め安定している。この分野は、既述のとおり、国内産輸出が被ったような現在の景気後退の影響を受けているわけではない。この様子を表 2 2 に示す。

表 2 2 年初 11 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 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年初 11 カ月	75, 227	\$28, 354, 302	\$376. 92
2008 年初 11 カ月	77, 948	\$27, 641, 024	\$354. 61
変化	-2, 721	\$713, 278	\$22. 31
変化 %	-3. 5%	2. 6%	6. 3%

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

年初 11 カ月の時点で海外産の自転車で米国から輸出されたものの台数は、75, 227 台と比較的少ないが、2008 年同期と比較し僅か 3. 5%しか減少していない。一方、総 FOB 金額は

3%ほど増加している。また平均FOB単価も、2008年11月までのUS\$354.61から2009年11月までのUS\$376.92へと6%上昇し、興味深い状況を示している。

米国の自転車市場

米国における自転車新車の販売は過去10年間増減のない状況で、2009年は大きく減少するであろうが、自転車利用は増加しており、2009年も大きく増加するかもしれない。

何故このようなことがおきるのだろうか？ 一つの回答として、多くのアメリカ人が車庫や地下の物置から自転車を引っ張り出し、再び乗り始めたという事。もう一つの回答は、アメリカ人はネットオークションや、自転車店、リサイクルショップ、そして近所の人などから中古自転車を購入しているという事である。

表23は全米スポーツ用品協会(NSGA)が作成した、2000年からデータが入手できる最後の年である2008年まで、過去9年間の自転車利用に関する統計を示している。

2006年に減少したのち、米国の自転車利用は2007年には2006年に比べ13%増加した。そして2008年には2007年より11%更に増加した。この時期は大きな景気後退に見舞われたのと同じ時期であり、また米国の新車自転車販売が増減ナシの時期でもあった。

表23 米国の自転車利用 あらゆる形態のサイクリング(単位：百万)
2000年から2008年まで9年間の推移

年	00	01	02	03	04	05	06	07*	08
自転車に乗った人の数 (単位：百万)	43.1	39.0	41.4	36.3	40.3	43.1	35.6	40.1	44.7
変化 (単位：百万)	+0.7	-3.5	+2.4	-5.1	+4.0	+2.8	-7.5	+4.5	+4.6
変化 %	+2	-8	+6	-12	+11	+7	-17	+13	+11

出典：全米スポーツ用品協会及びスポーツ事業調査ネットワーク

*：2007年は2008年4月付で変更、増加

米国の消費者たちは、共通の興味を持った人たちの集まりと呼ばれるところへ皆で集まってきたという新しい現実がある。そして研究者たちは、これらの消費者たちの集まりは、Face Book や Twitter などの社会メディアにより促進されているということを理解しはじめた。

NSGA のスポーツ参加調査は、米国の自転車市場の中において、どの程度消費者たちが自転車に乗るかという点から、消費者のグループ毎にその姿をとらえている。

表23は、2008年に7歳以上のアメリカ人の4,470万人が自転車に6日或はそれ以上乗ったということを示している。

2008年に自転車に乗った人全体の中で、1,800万人即ち40.4%が17歳以下で、2,670万人即ち59.6%が18歳以上であった。

この NSGA 自転車乗用研究によれば、自転車に乗った人を 3つのグループに分類している。

- ・あまり乗らない人－1年に6日～24日乗る人 成人の 51.8%
- ・時々乗る人－1年に25日～109日乗る人 成人の 37%
- ・よく乗る人－1年に110日以上乗る人 成人の 10.7%

2008年の米国の成人の総人口は2億2,720万人、世帯数は1億1,370万であった。2008年に成人で自転車に乗った人の割合は、全米の成人人口の12%であった。

表24は2008年に自転車に乗った人に関する3つのグループについて、性別を示したものである。

2008年に6日以上自転車に乗った成人2,670万人の中で、1,530万人即ち57.4%が男性で、1,140万人即ち42.6%が女性であった。

女性は全米の成人人口の51.7%を占めるので、米国の総人口に比べると、女性で自転車に乗る人は過少であり、男性は過大である。

表24 NSGA 米国成人の自転車利用分類 2008
性別による分類(単位：百万)

分類	計	子供/幼児	成人	成人%	全体の成人の比 %
あまり乗らない (6-24 日)					
男性	9,605	2,554	7,051	51.1%	
女性	9,409	2,644	6,765	48.9%	
小計			13,816		51.8%
時々乗る (25-109 日)					
男性	12,227	6,041	6,186	62%	
女性	8,497	4,694	4,694	38%	
小計			9,989		37.5%
よく乗る (110 日以上)					
男性	3,462	1,401	2,061	72%	
女性	1,507	720	787	28%	
小計			2,848		10.7%
成人 計				% 計	
男性			15,299	57.4%	
女性			11,356	42.6%	
計			26,655		100.0%

出典：NSGA2008年スポーツ参加調査

表24は3つの各々のグループ毎に、男性と女性の性別自転車利用の割合も示している。

成人のあまり乗らないグループの男女比率は、全米人口における男女比率に最も近くなっているものの、それでも男性が3~4%過大、女性は同じ分だけ過少となっていることに注意していただきたい。

時々乗るグループではこの比率が更に乖離し、62%が男性・38%が女性となり、よく乗る成人のグループでは、更に劇的となり72%が男性・28%が女性である。

表25は米国の成人サイクリストに関し、別の2つの観点、即ち大学卒かどうかと、家計年収10万ドル以上かどうか、について示したものである。

表25 NSGA 米国成人の自転車利用分類 2008
大学卒か、家計年収10万ドル以上か(単位：百万)

分類	成人	男女比率 %	成人計 %	大学卒	家計年収10 万ドル以上
あまり乗らない (6-24 日)					
男性	7,051	51.1%		63.3%	
女性	6,765	48.9%		76.4%	
小計	13,816		51.8%		34.2%
時々乗る (25-109 日)					
男性	6,186	62%		59.4%	
女性	4,694	38%		71.3%	
小計	9,989		37.5%		27.9%
よく乗る (110 日以上)					
男性	2,061	72%		50.0%	
女性	787	28%		62.7%	
小計	2,848		10.7%		22.3%
成人 計		% Total			
男性	15,299	57.4%			
女性	11,356	42.6%			
計	26,655		100.0%		30.0%

出典：NSGA2008 年スポーツ参加調査

参考のため記すが、米国成人の27.4%が大学に1年から3年在籍したことがあり、更に別の24.4%が4年以上大学に在籍したことがある。

あまり乗らないグループでは、男性の63.3%、女性の76.4%が大学卒である。

自転車に時々乗るグループでは、成人の男性の59.4%、女性の71.3%が大学卒である。

最後によく乗るグループでは、男性の50%、女性の62.7%が大学卒である。

2008年には米国成人人口の17.5%が家計総合年収10万ドル以上であった。

表 2 5 の一番右の欄には、2008 年には、あまり乗らない成人の 34.2%、時々乗る成人の 27.9%、よく乗る成人の 22.3%が家計総合年収 10 万ドル以上であったことが示されている。

女性は米国における成人の自転車利用において、全般的に過少となっているが、同様に白人ではない 2 つの大きな民族グループであるアフリカ系アメリカ人とヒスパニック系アメリカ人についても過少となっており、この様子を表 2 6 に示す。

アフリカ系アメリカ人は 2008 年には全米総人口の 12.1%を占めていたが、彼等は成人自転車利用人口全体の 6.3%しか占めていなかった。ヒスパニック系アメリカ人は総人口の 14.9%であったが、成人自転車利用人口の 6.0%であった。

グループ毎に見ると、アフリカ系アメリカ人、ヒスパニック系アメリカ人とも、よく乗るグループでは割合が高く、年に 110 日以上乗る米国成人サイクリストの中で、各々の民族グループは 10.3%の割合を占めている。

この状況は、両方の民族グループとも時々乗るグループでは、アフリカ系アメリカ人 6.5%、ヒスパニック系アメリカ人 5.9%と減少し、あまり乗らないグループでは、アフリカ系アメリカ人 5%、ヒスパニック系アメリカ人 5%と、更に減少している。

表 2 6 NSGA 米国成人の自転車利用分類 2008
民族グループ／人種による分類(単位：百万)

分類	成人	成人全体における比率 %	アフリカ系アメリカ人	ヒスパニック
あまり乗らない (6-24 日)				
小計	13,816	51.8%	5.0%	5.0%
時々乗る (25-109 日)				
小計	9,989	37.5%	6.5%	5.9%
よく乗る (110 日以上)				
小計	2,848	10.7%	10.3%	10.3%
成人 計				
計	26,655	100.0%	6.3%	6.0%
米国成人人口における民族/人種比率 %			12.1%	14.9%

出典：NSGA2008 年スポーツ参加調査

2008年NSGAスポーツ参加調査：米国における成人自転車利用の要点

2008年には合計で2,670万人の成人米国人が年に6日以上自転車に乗った。

これは米国成人人口の12%を占める。

米国の成人サイクリストの中には一定の定義により区分される3つのグループがある。

年に6日から24日しか乗らない、あまり乗らないサイクリストが、全体のサイクリストの51.8%を占めている。このため2008年には、全ての米国の成人のサイクリストの半分以上は年に24日以下しか自転車に乗らなかったことになる。

年に25日から109日乗る、時々乗るサイクリストは、全体の成人サイクリストの37.5%を占める。

年に110日以上自転車に乗る、よく乗るサイクリストは全体の成人サイクリストの10.7%を占める。この11%、即ち米国の全成人サイクリストの9人に1人のサイクリストが、2008年においては市場の高級品分野をリードしていく核となる熱心な人たちであった。

2008年には、米国の全成人サイクリストの42.6%が女性で、過少であった。そして男性は57.4%と過大であった。

2008年には3つのグループの中で、あまり乗らない成人のサイクリストの男女比率は、米国の人口の男女比率と3%以内の差として現れており、男性の51.1%、女性の48.9%が自転車に乗った。これは実際の米国の成人人口の男女比率のちょうど逆である。

時々乗るグループでは、男性が62%、女性が38%となっており差が開いている。

成人のサイクリストで、よく乗るグループでは更に劇的に差が開いており、男性は72%、女性は僅か28%しか自転車に乗っていない。

米国の成人人口と比較すると、自転車に乗る成人の大学卒比率は高くなっている。

3つのグループ全体で女性のサイクリストの大学卒比率が高くなっている。しかし、米国の成人サイクリストの半分を占める、あまり乗らないグループでは、男女ともその比率が最も高くなっている。

大学卒の比率は、よく乗るグループで最も低くなっている。時々乗るグループではこれが増加し、あまり乗らない成人グループで最も高くなっている。

米国の全成人サイクリストの30%が家計年収10万ドル以上で、一方、米国の全成人で年収10万ドル以上なのは17.5%である。これはこの所得区分の全米水準より71%多い。

2008年には、あまり乗らない成人サイクリストの34.2%が家計年収10万ドル以上であった。

2008年には、時々乗る成人サイクリストグループの27.9%が家計年収10万ドル以上であった。

そして2008年には、よく乗る成人サイクリストの22.3%が家計年収10万ドル以上であった。

米国の成人サイクリストの多くは、その家計年収が全体と比較して高い状態であるように見受けられる。

米国では、女性は成人サイクリストの中で過少となっている。また、非白人の2つの大きな民族グループである、アフリカ系アメリカ人とヒスパニック系アメリカ人についても同様に過少となっている。

2008年には米国の全成人サイクリストの6.3%がアフリカ系アメリカ人であった。一方、米国の全成人人口から見ると12.1%となっている。

2008年には米国の全成人サイクリストの6%がヒスパニック系アメリカ人であった。一方、米国の全成人人口から見ると14.5%であった。

アフリカ系アメリカ人とヒスパニック系アメリカ人は乗車距離の長い人の割合が高い。

アフリカ系アメリカ人及びヒスパニック系アメリカ人の各々10.3%、即ち合計で20.6%が、2008年にはよく乗るグループに属し、

一方で、各々6.5%、5.9%が時々乗るグループに属し、

各々5.0%ずつがあまり乗らない成人サイクリストであった。

NSGAの2008年のデータによると、米国の成人サイクリストの中では、白人男性で、大学卒、そして平均より高い収入を得ている人が圧倒的となっている。

この米国の成人サイクリストに関する市場情報は、従来からのメディアと新しい社会メディアの両方を用いて定義づけられ区分された、3つのグループを標的としている市場開拓部署にとって、役立つということが証明されるかもしれない。

この情報に関してもう一つ別に役立つことは、既に出来上がっている成人の自転車乗りの人たちの集まりに、誰が現在関わりを持っていないのか、或いは、誰が魅力に観じているのか、理解できるという事である。現在米国の成人の約1億6,000万人が、「自転車に乗らない人」と区分されているが、調査に応じたこれらの多くの人たちが、もし米国の自転車業界が彼等に快適に自転車に乗ってもらえるようにすることができ、子供の頃の記憶の通り、自転車に関する全てのことが楽しいと、彼らに確信してもらえれば、喜んで再び自転車に乗ってみたいと答えている！

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。