

平成22年10月26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2010年10月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2010年1～7月の米国自転車輸入は、2009年と比較し台数で28%近く増加し、これに伴い総FOB金額も13.6%増加した。しかし、平均FOB単価は11%下落した。この様子を表1に示す。

表1 1～7月の米国の自転車総輸入台数 2010年と2009年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010年 1～7月	11,180,916	743,292,972	\$66.48
2009年 1～7月	8,753,082	654,038,691	\$74.72
変化	2,427,834	\$89,254,281	-\$8.24
変化 %	27.7%	13.6%	-11.0%

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

表2は、関税区分毎の2010年1～7月の詳しい輸入の状況を2009年の同期と比較し示したものである。関税番号1510の19インチ以下の自転車、即ち子供が歩道で乗るような自転車が、849,000台と最も多く増加した。FOB金額の増加はUS\$2,150万である。

次は関税番号3500、26インチの輸入自転車で658,000台の増加である。FOB金額はこれに伴いUS\$3,090万増加した。三番目に増えたのは、関税番号1520の20インチの自転車で、本年1～7月の期間中に前年同期と比較し563,000台輸入が増えた。FOB金額はUS\$3,450万増加した。

2010年1～7月の期間中に前年と比較し輸入が減少した唯一の関税区分は、2500の27インチ及び700cの自転車で、台数で11,000台減少、総FOB金額はUS\$1,520万減少した。

表2 1～7月の米国自転車輸入 2010年と2009年の比較

1～7月 HS 関税番号	2010		2009		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	3,293,483	86,572,134	2,444,572	65,046,530	848,911	21,525,604
1520 20 インチ	2,775,984	112,864,478	2,213,322	78,375,364	562,662	34,489,114
1550 24 インチ	789,917	41,764,942	478,694	27,777,926	311,223	13,987,016
2500 27 インチ及び 700c	756,317	197,455,130	<b>767,726</b>	<b>212,671,281</b>	<b>-11,409</b>	<b>-15,216,151</b>
3500 26 インチ	3,442,174	292,675,953	2,783,672	261,726,369	658,502	30,949,584
その他	123,041	11,960,335	65,096	8,441,221	57,945	3,519,114
計	11,180,916	743,292,972	8,753,082	654,038,691	<b>2,427,834</b>	<b>89,254,281</b>
対前年比%					<b>27.7%</b>	<b>13.6%</b>
平均単価 US\$		<b>\$66.48</b>		<b>\$74.72</b>		<b>-\$8.24</b>
対前年比%						<b>-11.0%</b>

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

表3 1～7月の米国の自転車輸入 過去11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\$
2010	11,180,916	743,292,972	\$66.48
2009	8,753,082	654,038,691	\$74.72
2008	10,305,158	698,491,172	\$67.78
2007	10,573,170	617,003,639	\$58.36
2006	10,394,020	564,194,160	\$54.28
2005	12,171,104	632,563,383	\$51.97
2004	9,988,974	472,100,939	\$47.26
2003	10,325,657	483,845,809	\$46.86
2002	10,872,849	498,746,342	\$45.87
2001	7,883,719	414,476,731	\$52.57
2000	11,412,173	577,343,344	\$50.59

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

表3は、毎年1～7月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、過去11年間の推移を示したものである。2010年は過去11年間の中で3番目に台数が多くなっており、1～7月の総FOB金額では最高となっている。

表 4 は過去 11 年間の毎年 1 ～ 7 月の自転車輸入台数の推移について順位づけを行ったものである。

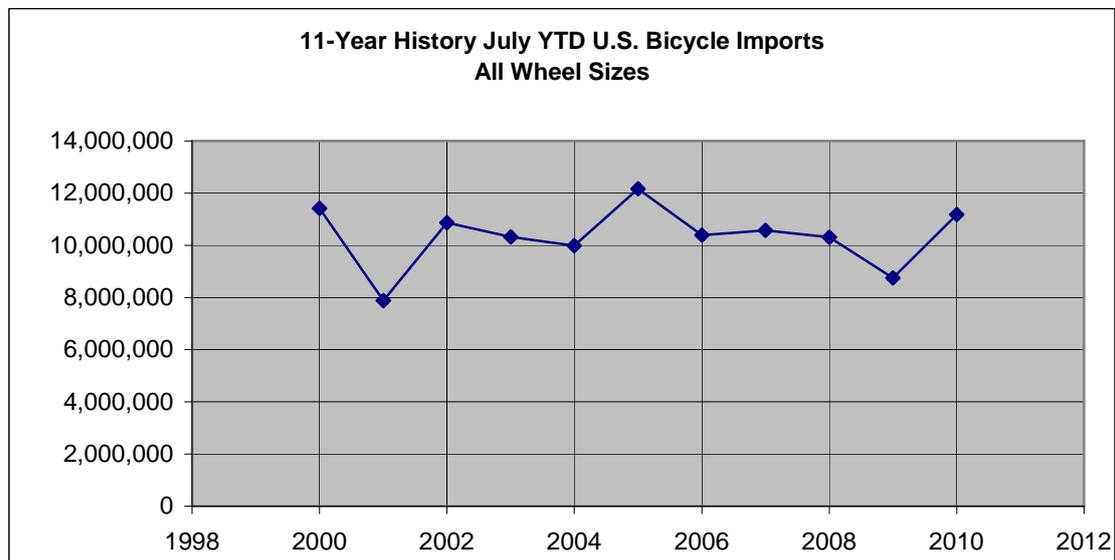
表 4 過去 11 年間の毎年 1 ～ 7 月の輸入台数の順位付け、全ての車輪径

順位	年	1 ～ 7 月総輸入台数
1	2005	12,171,104
2	2000	11,412,173
<b>3</b>	<b>2010</b>	<b>11,180,916</b>
4	2002	10,872,849
<b>5</b>	2007	10,573,170
6	2006	10,394,020
7	2003	10,325,657
8	2008	10,305,158
9	2004	9,988,974
10	2009	8,753,082
11	2001	7,883,719

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

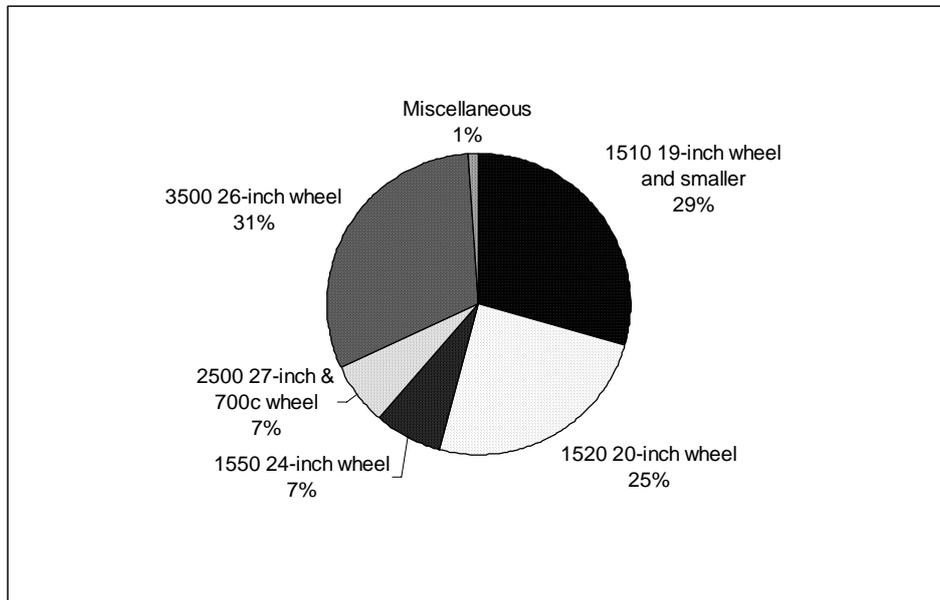
図 A は表 3 に示す毎年 1 ～ 7 月の輸入台数の推移をグラフにより示したものである。

図 A



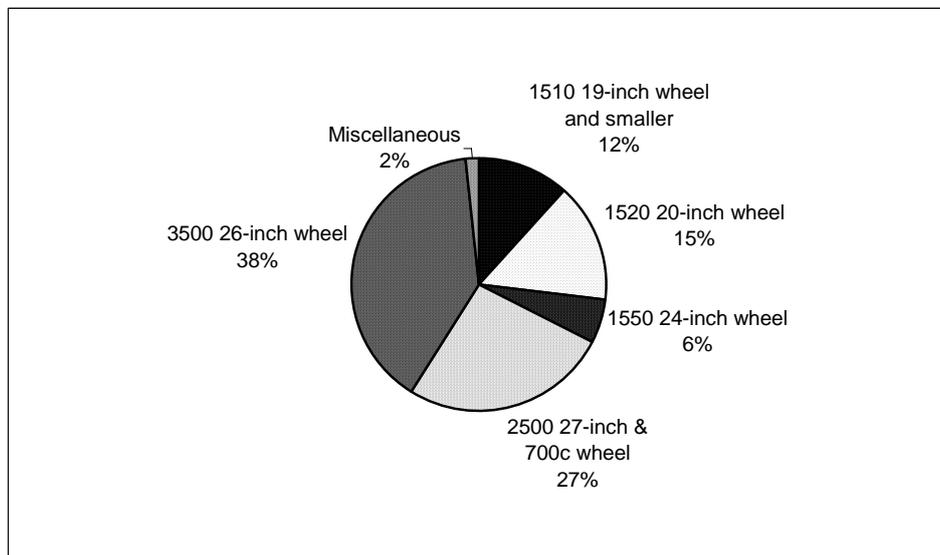
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

図B 2010年1～7月 米国自転車輸入 製品区分毎の台数の割合 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C 2010年1～7月 米国自転車輸入 製品区分毎の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

図Bは2010年1～7月の輸入に関し、関税区分毎の台数の割合を示したものである。図Cは2010年1～7月の自転車輸入に関し、関税区分毎のFOB金額の割合を示したものである。

本年1～7月の期間中に輸入台数で圧倒的なのは関税番号3500の26インチの自転車、次いで1510の19インチ以下の歩道で乗るような自転車、そして1520の20インチの自転車である。

本年1～7月の米国への自転車輸入について、総FOB金額で圧倒的な地位を占めているのは、関税番号3500の26インチの自転車と2500の27インチ及び700cの自転車である。

## 20インチ以上の自転車の米国への輸入 1～7月

19インチ以下の歩道で乗るような自転車を除外し、コアとなる20インチ以上の自転車の米国への1～7月の輸入は、台数で前年比25%増加し、FOB金額では11.5%増加した。これを表5に示す。

表5 1～7月の20インチ以上の自転車の米国への輸入

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2010年 1～7月	7,887,433	656,720,838	\$83.26
2009年 1～7月	6,308,510	588,992,161	\$93.36
変化	1,578,923	67,728,677	-\$10.10
変化 %	25.0%	11.5%	-10.8%

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

興味もたれることは、1～7月のコア輸入市場において平均FOB単価が10.8%下落している事である。本年1～7月の前年同期と比較した20インチ以上の輸入自転車の平均価格の下落はUS10.10となっている。しかし過去と比べると高価であることは後述する。

表6は、20インチ以上の自転車の毎年1～7月の米国への輸入に関し、台数、総FOB金額及び平均FOB単価について、過去11年間の推移を示したものである。

本年7月までの時点で、米国への輸入自転車の総FOB金額は過去11年間で最高となっており、また平均FOB単価についても過去11年間の中で昨年次いで2位である。

表6 20インチ以上の自転車 1～7月の米国への輸入 過去11年間の推移

1～7月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2010	7,887,433	656,720,838	\$83.26
2009	6,308,510	588,992,161	\$93.36
2008	7,644,768	628,861,087	\$82.26
2007	7,698,443	547,962,497	\$71.18
2006	7,383,604	497,784,559	\$67.42
2005	8,722,578	556,753,360	\$63.83
2004	7,472,584	417,429,473	\$55.86
2003	7,647,460	423,976,383	\$55.44
2002	7,726,480	423,940,109	\$54.87
2001	5,600,774	352,699,034	\$62.97
2000	7,508,915	467,163,373	\$62.21

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

表7は、20インチ以上の自転車の毎年1～7月の輸入の過去11年間の推移について、台数により順位付けしたものである。この表からわかるとおり、2010年は過去11年間の中で2番目となっており、この期間中2005年だけが2010年より台数が多くなっている。

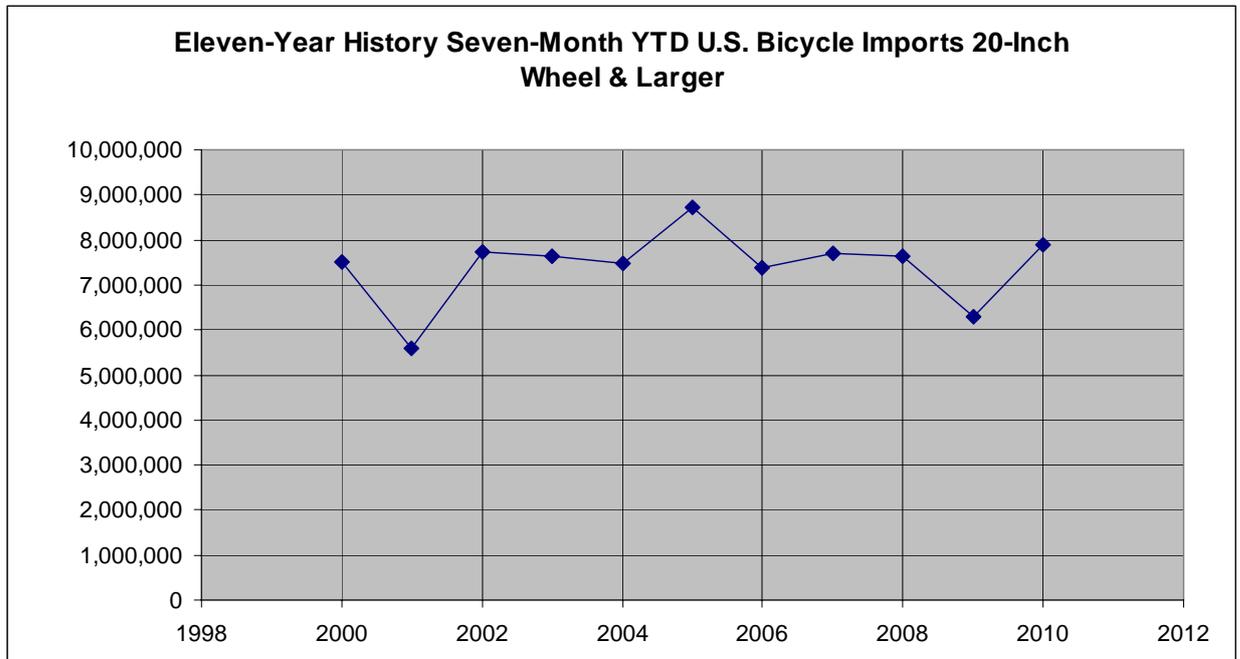
表7 1～7月 輸入台数の過去11年間の推移 20インチ以上の自転車 順位付け

順位	年	1～7月 総台数
1	2005	8,722,578
<b>2</b>	<b>2010</b>	<b>7,887,433</b>
3	2002	7,726,480
4	2007	7,698,443
5	2003	7,647,460
6	2008	7,644,768
7	2000	7,508,915
8	2004	7,472,584
9	2006	7,383,604
10	2009	6,308,510
11	2001	5,600,774

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

図Dは表6の毎年1～7月の輸入自転車の過去11年間の推移をグラフにより示したものである。

図D



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

図Eは2010年1～7月の20インチ以上の自転車の輸入台数を関税区分毎に示したものである。

関税番号3500の26インチ、及び1520の20インチの輸入が本年7月までの期間で圧倒的となっており、これらを合わせるとコアマーケットの78%を占めている。

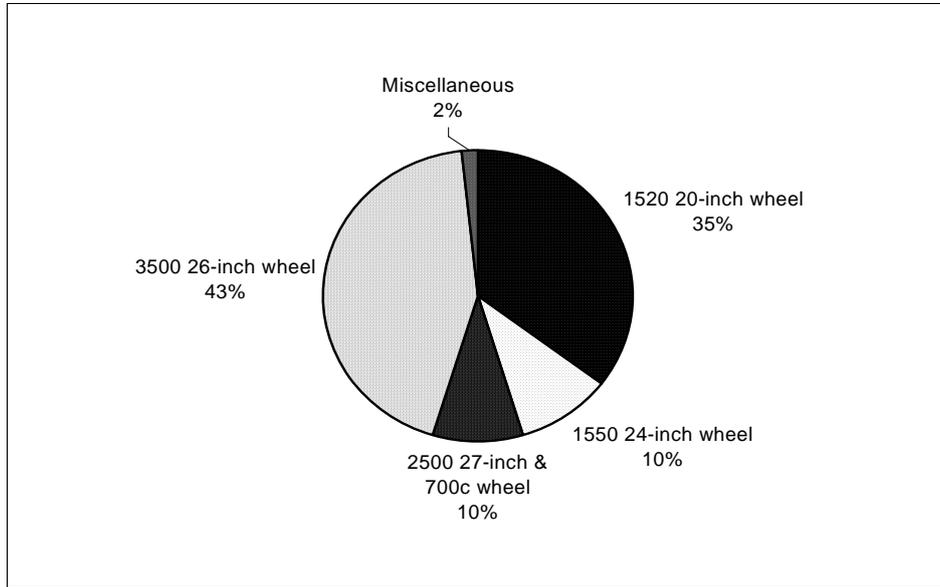
図Fは2010年1～7月の20インチ以上の自転車の輸入FOB金額について関税区分毎に示したものである。

FOB金額は小型自転車から車輪径の大きなもの、即ち高価格なものに向けて高くなっている事は当然で、台数で43%の割合を占めている26インチの自転車がFOB金額の45%を占めている。

関税番号2500の27インチ及び700cの自転車は本年1～7月の期間中、台数では10%を獲得したが、総FOB金額では30%を占めている。

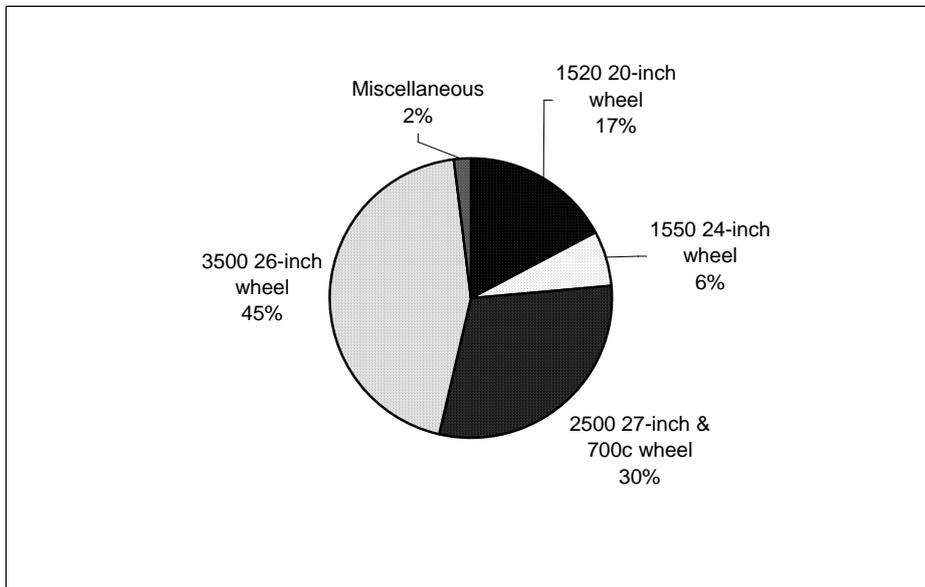
26インチと27インチ及び700cの区分を合わせると、2010年1～7月の米国への自転車輸入の75%となっている。

図E 2010年1～7月 20インチ以上の自転車の輸入台数の割合



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

図F 2010年1～7月 20インチ以上の自転車の輸入FOB金額の割合



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

## 2010年7月の自転車輸入：全ての車輪径

7月は米国への自転車輸入に関連し、再度記録更新の月となった。米国の自転車市場は2009年から回復に向かっており、2010年7月の輸入台数は前年同月に比べ56%増加した。そして総FOB金額は49%増加した。これを表8に示す。

表8 7月の米国への自転車輸入 全ての車輪径

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010年7月	2,244,794	131,318,389	\$58.50
2009年7月	1,435,338	88,022,704	\$61.33
変化	809,456	43,295,685	-\$2.83
変化 %	56.4%	49.2%	-4.6%

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

7月の平均FOB単価の全体的下落は明らかであり、前年同月に比べUS\$2.83下落した。

表9は毎年7月の自転車輸入の過去11年間の推移を示したものである。

表9 毎年7月の輸入 全ての車輪径 過去11年間の推移

毎年7月	総台数	総金額	平均単価
2000	1,687,607	80,728,050	\$47.84
2001	1,290,399	58,001,279	\$44.95
2002	1,267,724	58,021,247	\$45.77
2003	1,675,581	74,355,580	\$44.38
2004	1,881,782	81,585,169	\$43.36
2005	2,108,051	97,026,926	\$46.03
2006	1,688,753	79,264,330	\$46.94
2007	1,428,098	83,792,419	\$58.67
2008	1,798,235	120,623,963	\$67.08
2009	1,435,338	88,022,704	\$61.33
<b>2010</b>	<b>2,244,794</b>	<b>131,318,389</b>	<b>\$58.50</b>

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

表 10 は毎年 7 月の米国への自転車輸入について、過去 11 年間の推移を台数により順位付けしたものである。

この表からわかるとおり、2010 年 7 月は 7 月の自転車総輸入台数としては、過去 11 年間のなかで最高となっている。

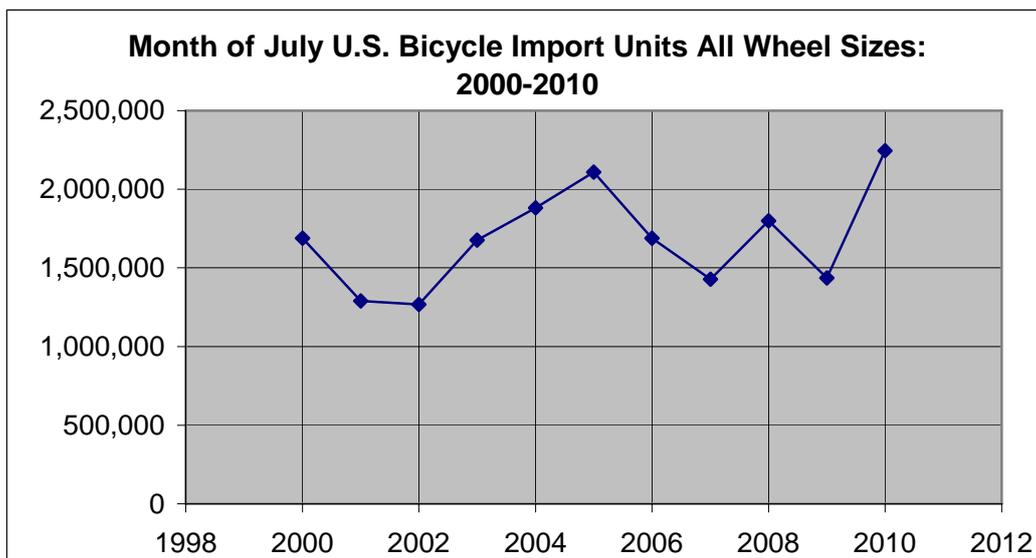
表 10 毎年 7 月の輸入台数の過去 11 年間の順位付け 全ての車輪径

順位	年	7 月総輸入台数
1	<b>2010</b>	<b>2, 244, 794</b>
2	2005	2, 108, 051
3	2004	1, 881, 782
4	2008	1, 798, 235
5	2006	1, 688, 753
6	2000	1, 687, 607
7	2003	1, 675, 581
8	2009	1, 435, 338
9	2007	1, 428, 098
10	2001	1, 290, 399
11	2002	1, 267, 724

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

図 G は、過去 11 年間の毎年 7 月の米国への自転車輸入の推移をグラフにより示したもので、2010 年 7 月に記録を更新したことが非常に明らかに示されている。

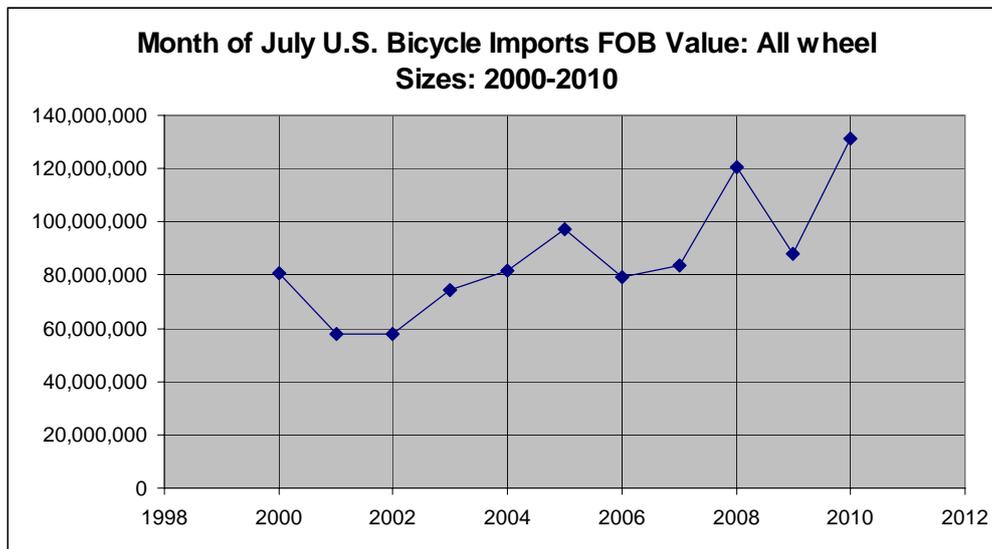
図 G



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

図Hは、表9に示した過去11年間の推移の中での2010年7月の米国への自転車輸入FOB金額の劇的な上昇をグラフにより示したものである。

図H



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

2010年7月までに2カ月連続で米国への自転車輸入が記録更新となった。我々はその中で、の按分、即ち台数、当月の総FOB金額、及び平均単価について関税区分毎に調べてみた。これを表11に示す。

表11 2010年7月米国自転車輸入 全ての車輪径

関税区分	2010 台数	平均単価	2010 FOB 金額 US\$
1510 19インチ以下	679,096	\$26.01	17,664,795
1520 20インチ	639,478	\$40.09	25,635,498
1550 24インチ	148,312	\$52.58	7,798,903
2500 27インチ & 700c	111,496	\$242.16	26,999,876
3500 26インチ	634,698	\$79.90	50,710,051
その他	31,714	\$79.12	2,509,266
計	2,244,794	\$58.50	131,318,389

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

表 1 2 は関税番号毎の台数割合について、2010 年 1～7 月と 2010 年 7 月単月とを比較し示したものである。

表 1 2 米国自転車輸入 2010 年 1～7 月の台数割合と 2010 年 7 月の台数割合との比較

関税番号	2010 年 1～7 月台数割合	7 月台数割合	変化
1510 19 インチ以下	29.5%	30.3%	0.8%
1520 20 インチ	24.8%	28.5%	3.7%
1550 24 インチ	7.1%	6.6%	-0.5%
2500 27 インチ & 700c	6.8%	5.0%	-1.8%
3500 26 インチ	30.8%	28.3%	-2.5%

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

関税番号 1510 の 19 インチ以下の歩道で乗るような自転車と 1520 の 20 インチの幼児向け自転車が、7 月単月の輸入では 1～7 月に比べ割合が高くなっている。そして残りの 3 つの区分、1550、2500 そして 3500 は 7 月単月では 1～7 月に比べ割合が低くなっている。

6 月にも月毎の輸入では過去 11 年間の記録を更新し、それに際し先月も指摘したが、1510 と 1520、歩道で乗るような自転車と幼児向け自転車の輸入増加は、20 インチ以下の自転車販売で圧倒的となっている米国の量販店の一部が、補充を行っている事を示しているものと思われる。

表 1 3 は、関税区分毎の平均 FOB 単価について、2010 年 1～7 月と 2010 年 7 月単月とを比較し示したものである。

表 1 3 米国自転車輸入 平均 FOB 単価の 2010 年 1～7 月と 2010 年 7 月との比較

関税番号	2010 1～7 月 平均単価	7 月平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$26.29	\$26.01	-\$0.27	-1.0%
1520 20 インチ	\$40.66	\$40.09	-\$0.57	-1.4%
1550 24 インチ	\$52.87	\$52.58	-\$0.29	-0.5%
2500 27 インチ & 700c	\$261.07	\$242.16	-\$18.91	-7.2%
3500 26 インチ	\$85.03	\$79.90	-\$5.13	-6.0%
その他	\$97.21	\$79.12	-\$18.08	-18.6%
計	\$66.48	\$58.50	-\$7.98	-12.0%

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

比較の対象を広げてみると、2010 年 1～7 月の全体の FOB 単価 US \$66.48 という数値は 2009 年同期と比較し 11% の下落、即ち表 1 に示した 2009 年の平均単価 US \$74.72 から US \$8.24 下落している。

2010 年 7 月の全体の平均 FOB 単価も US \$2.83 の下落、即ち表 8 に示した通り 2009 年 7 月から 4.6% 下落している。

更に 2010 年 7 月の全体の平均 FOB 単価 US \$58.50 という数値は、表 1 3 に示すように 1～7 月の全体の US \$66.48 から US \$7.98、即ち 12%低くなっている。

表 1 3 を見ると、全ての輸入関税区分において 0.5%から 7.2%下落している事により、全体の平均 FOB 単価の下落がもたらされていることがわかる(弱含みの様子を際立たせるためにその他の区分を独立させてある)。

2010 年 1～7 月と比較し、2010 年 7 月に下落が著しいのは、米国自転車輸入区分の中で重要な 3 つの区分のうちの 2 つの区分、即ち 2500 の 27 インチ及び 700 c と 3500 の 26 インチの自転車である。これは米国の量販店が、より低い価格で大規模な補充を行っていることを示すもう一つの指標と言えるかもしれない。

これは更に米国市場における全体的な価格ポイントの低下を表しているのかもしれないが、この見方が正しいかどうかの判断は、2010 年の残り 5 カ月の輸入統計の発表を待たねばならない。

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

過去 19 カ月間にわたり、米国への自転車輸入に関する最も関心の高い話題の一つは、関税番号 2500、27 インチ及び 700 c の輸入に関するものであった。

表 1 4 1～7 月の米国自転車輸入 : 27 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	総 FOB 金額 US \$	平均 FOB 単価 US\$
2010 年 1～7 月	756,317	197,455,130	\$261.07
2009 年 1～7 月	767,726	212,671,281	\$277.01
変化	-11,409	-15,216,151	-\$15.94
変化 %	-1.5%	-7.2%	-5.8%

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

表 1 4 は、27 インチ及び 700 c の自転車の 2010 年 1～7 月の米国への輸入について、前年同期と比較し示したものである。

関税番号 2500 として米国へ輸入された自転車の台数は 1.5%減少した。1～7 月の総 FOB 金額は 7.2%下落し、本年 7 月までの平均 FOB 単価は前年同期に比べ 5.8%下落した。

表 1 5 は、27 インチ及び 700 c の自転車の 1 ～ 7 月の米国への輸入の過去 11 年間の推移について示したものである。

表 1 5 27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1 ～ 7 月の米国への輸入の 11 年間の推移

2500 27 インチ及び 700 c	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2000	66,656	13,812,681	\$207.22
2001	101,133	23,816,153	\$235.49
2002	183,080	32,677,432	\$178.49
2003	216,778	47,931,988	\$221.11
2004	226,608	53,559,263	\$236.35
2005	433,800	114,312,214	\$263.51
2006	408,701	112,715,753	\$275.79
2007	601,890	141,178,756	\$234.56
2008	668,073	172,481,159	\$258.18
2009	767,726	212,671,281	\$277.01
2010	756,317	197,455,130	\$261.07

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

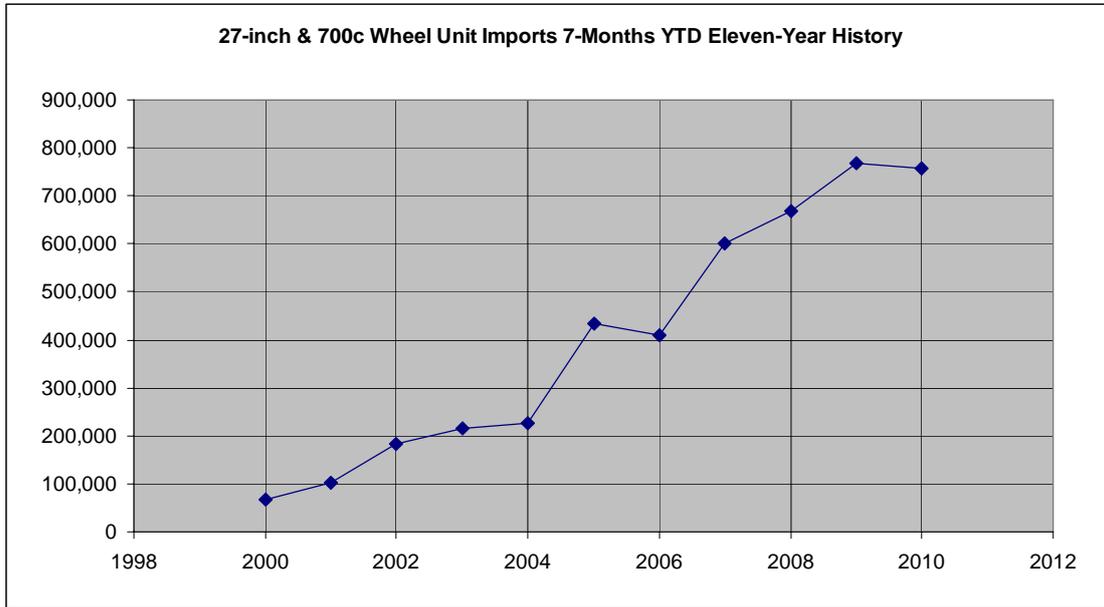
2010 年 1 ～ 7 月の輸入台数と総 FOB 金額はともに 2009 年に次いで 2 位となっており、2010 年は関税番号 2500 の輸入が 2 番目に多い年であるが、平均 FOB 単価の方は過去 11 年間で 4 番目に下がってしまう。

図 I は 27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1 ～ 7 月の米国への輸入の過去 11 年間の推移をグラフにより示したものである。

2010 年 1 ～ 7 月の 2009 年同期と比較した減少の様子と、過去 11 年間の推移の中でこの重要な輸入区分の輸入台数がピークに到達している様子が明らかに示されている。

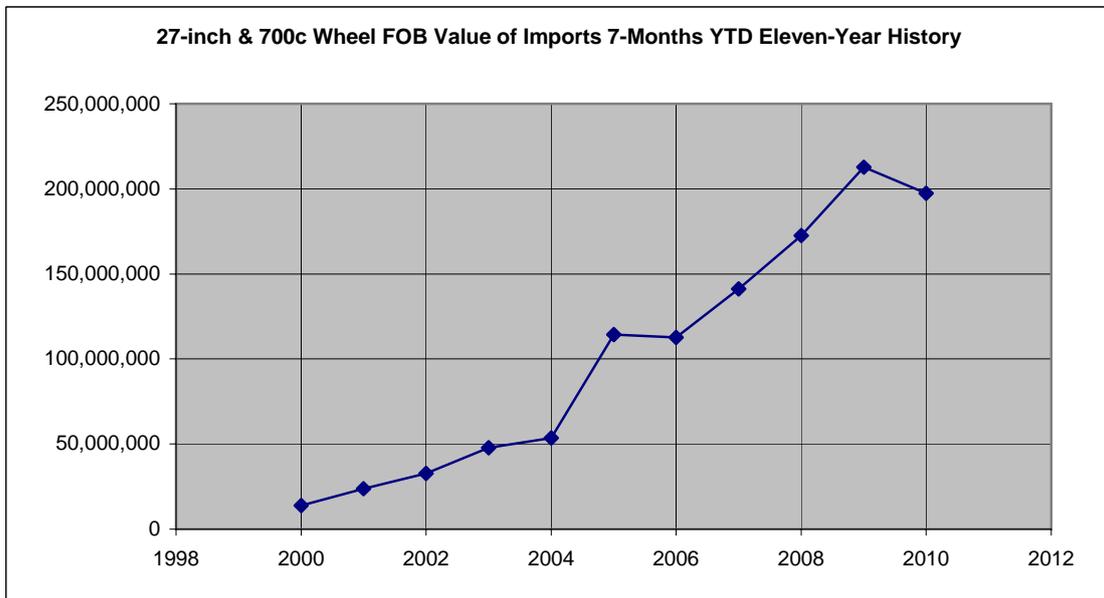
図 J は、毎年 1 ～ 7 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入総 FOB 金額の過去 11 年間の推移について示したものである。2010 年 1 ～ 7 月の総 FOB 金額は、前年同期のそれと比較し大きく減少していることに注意してほしい。

図 I



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

図 J



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

1～7月の関税番号 2500 の輸入及び全体の輸入についての特徴の一つは、平均FOB単価が下落している事である。

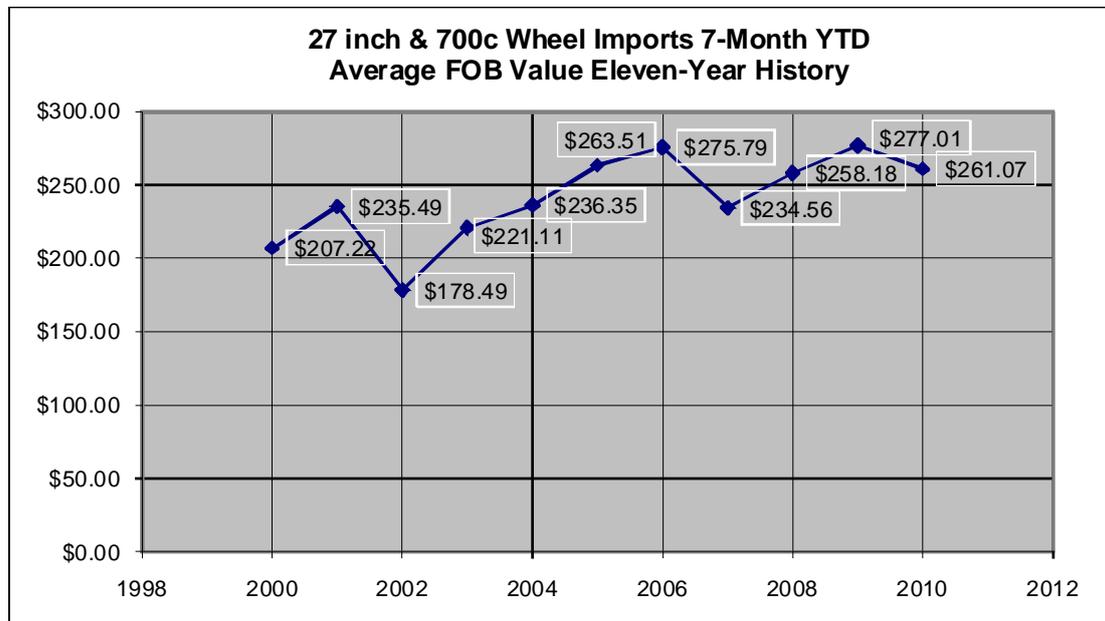
以下の図Kは毎年1～7月時点での27インチ及び700cの自転車輸入について、平均FOB単価の過去11年間の推移について示したものである。

2010年1～7月の数値は前年と比べ下落しているが、この区分の平均FOB単価は引き続き非常に高い水準を維持している。

11年間全体の推移について逆の見方をすれば、2010年を含む5年間だけが、過去11年間で関税番号2500の輸入自転車の平均FOB単価が、US\$250を上回っていたという事がわかる。

今年の残りの期間中に注意深く見ていかなければならない点は、米国への関税番号2500の輸入自転車の平均FOB単価が更に下落していくかどうかという事である。

図K



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

このように2010年は米国自転車輸入という点からは異例な年となっている。2001年と2009年の2回の景気後退年を除き、過去11年間にわたり動きが鈍く特徴のないフラットな市場が続いてきたが、何がこのような異常な状況をもたらしているのか。それは自転車市場は予測ができず、またそれ自体が異常である事によるためだが、これらは米国の消費者が「新たなアブノーマル」な状態であることと関連があるように思われる。

まず、2010年の7月までの米国自転車輸入の異常ぶりを見てみよう。表16は2000年から2010年までの毎年1～7月の月毎の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。

表16 20インチ以上の自転車の米国への輸入 1～7月の月毎  
2000年から2010年までの11年間

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
2010	655,085	662,820	1,041,363	916,795	1,340,550	<b>1,696,122</b>	<b>1,565,698</b>
2009	786,026	385,759	708,076	987,320	1,275,092	1,197,707	968,530
2008	890,867	957,724	921,902	1,121,424	1,186,388	1,248,418	1,318,045
2007	813,602	946,542	1,172,806	1,261,801	1,226,387	1,171,798	1,105,507
2006	788,939	871,913	1,163,437	1,157,541	1,110,228	1,163,571	1,127,975
2005	963,310	1,143,191	1,190,792	1,265,303	1,370,534	1,324,285	1,465,163
2004	818,384	664,092	928,929	1,089,731	1,274,329	1,287,022	1,410,097
2003	780,291	780,368	1,104,555	1,289,922	1,239,424	1,282,764	1,170,136
2002	647,957	1,105,308	1,213,125	1,323,599	1,192,365	1,376,915	867,211
2001	567,789	616,005	1,013,827	876,783	681,859	877,435	967,076
2000	758,287	856,252	1,138,539	1,152,886	1,307,979	1,242,149	1,052,823

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

2010年6月と7月に注意してみると、月別で記録更新がなされただけでなく、過去11年間の毎年最初の7カ月の月毎の輸入数量で記録更新されていることがわかる！

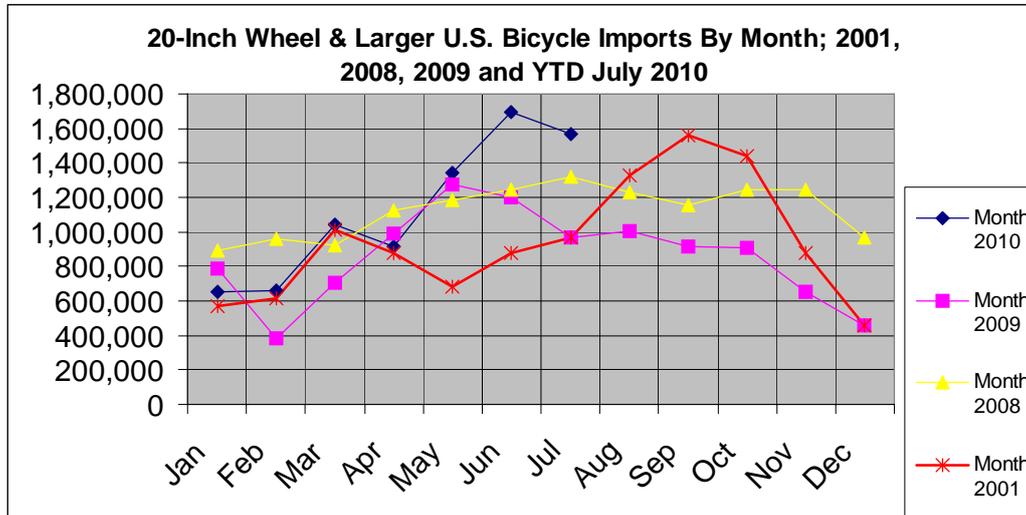
季節はずれだという事もできるであろうし、米国自転車市場では市場における見かけ上の消費台数や小売販売においてこれに対応した増加が見られていない事を考えると、これは少し異常だという事もできよう。

現在起きている事の原因の一部は、2009年から2010年の第1四半期にかけて量販店が行った在庫の大幅削減に対応し、補充を行っているという事であるという我々の見方を、先月と今月のレポートで紹介してきた。

また自転車専門店とその供給業者は、2010年モデルが本年3月までに売り切れとなってしまったため、供給業者は自らと小売店双方の在庫不足を埋めるため、2011年モデルを2010年内のできるだけ早い時期に入手しようとしているという事実もある。

図Nは20インチ以上の自転車の米国への輸入を、2001年、2008年そして2009年については12カ月の全てについて、2010年については7月までの各月について示したものである。

図N 米国自転車輸入 20インチ以上 月毎、  
2001年、2008年、2009年、2010年7月まで



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

2010年の最初の4カ月間は2001年と同じであった。そして5月には2009年5月を少し上回るところまで増加し、その後は6月7月と独自の動きを示し、過去2回の景気後退の年である2001年とも2009年とも、そしてまた今回の大きな景気後退以前の最後の「通常の」年であった2008年とも異なる動きとなっている。

次に「新たなアブノーマル」な米国の消費者とは何なのか。端的に言えば、米国の消費者、そして彼らの購入・購買習慣や行動は、2007年-2009年、そして2009年を通じ現在までの間に、発展し続け変化し続けている、ということである。

2008年には「古いノーマル」が消失した年であった。そして消費欲求は、家計或いは個人の予算により定まるニーズや制約により取って替わられた。高収入層による富裕効果は消滅した。自転車店では補修サービスや部品修理が増加し、中古自転車が市場で注目された。

2009年には消費者は注意深くなり、節約が支配的になりニーズが欲求より重要になった。「新たなノーマル」が登場し、地域市場や地域経済が重要性を増し、補修サービスや部品修理そして中古自転車は引き続き重要であった。そして消費メディアの勃興により消費者の購買行動上の時間短縮が容易となり、米国の自転車市場は景気後退の圧力のもと下降線をたどった。

2010年には精神分裂気味の消費者が米国で現れた。彼等は引き続き経済から来るストレス下にあるものの、生活必需品ではない高級品を金を惜しまず購入するために貯蓄を行い、ブランド物の日用品の購入を削減させている。地域市場や地域経済における重要性や影響力において、人口統計上の変化が大きな意味を持つようになり、補修サービス、部品修理そして中古自転車は自転車店の販路では引き続き重要となっている。米国の自転車市場には回復の兆候が表われており、第3四半期の自転車輸入は月別の輸入台数で過去最高となった。「新たなアブノーマル」が登場したのである。

最後になるが、我々は2010年の米国の自転車市場消費台数は2008年に近い水準になり、全体の小売販売価格は下落するだろうと見ている。この先2～3年にわたり米国自転車市場では、中級市場を縮小させる圧力を伴いつつ、新たな季節性と需要を満たす適正な在庫を模索しながら、高級品と低級品とに分化していくだろう。

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。

