

平成21年3月13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3月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2008の最後に至ったが、年初12カ月間の輸入は表1に示す通り、台数で1.9%、FOB金額で22%近く増加した。

表1 年初12カ月間の米国自転車輸入 2008年及び2007年の比較

1~12月 HS 関税番号	2008		2007		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	5,095,446	142,202,698	5,426,613	131,969,868	-331,167	10,232,830
1520 20インチ	5,590,241	216,357,999	5,404,990	177,494,573	185,251	38,863,426
1550 24インチ	1,175,257	67,360,962	1,259,439	69,493,130	-84,182	-2,132,168
2500 27インチ及び700c	1,217,976	320,654,363	957,759	237,302,033	260,217	83,352,330
3500 26インチ	5,294,668	524,407,359	4,918,550	426,274,304	376,118	98,133,055
その他	206,198	21,344,569	266,087	19,202,182	-59,889	2,142,387
計	18,579,786	1,292,327,950	18,233,438	1,061,736,090	346,348	230,591,860
対前年比%					1.9%	21.7%
平均単価 US\$		\$69.56		\$58.23		\$11.33
対前年比%						19.4%

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

2008年の全自転車輸入の総FOB価格は、史上最高のUS\$13億を記録し、2007年比でUS\$2億3,100万増加した。平均単価もやはりUS\$11.33上昇し、これは2007年比で19%の上昇である。年間を通して言及してきたとおり、米国への自転車輸入価格の上昇は、主要供給国である中国と台湾の原材料価格および労働コストの両方の上昇によりもたらされたものである。

表2は2008年に総輸入台数が2007年と比較して増加した3つの関税番号およびそれに対応した自転車製品を示す。2008年の第4四半期の12月以外の月がそうであったとおり、関税番号1520の20インチの自転車が僅かに3%ほど台数が増加している。

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車は 2007 年比で 27%と目立って増加しており、2008 年には 25 万台以上余計に輸入された。このレポートの後段で関税番号 2500 の 2008 年の輸入状況についてより詳しく分析する。

関税番号 3500 の 26 インチの自転車は、7.6%とかなり増加しており、2008 年には 2007 年比で 37 万 6 千台余計に輸入された。

表 2 年初 12 カ月間の米国自転車輸入 2008 年及び 2007 年の比較  
増加した関税番号のみ

1～12月 HS 関税番号	2008		2007		変化	
	台数		台数		台数	パーセント
1520 20 インチ	5,590,241		5,404,990		185,251	3.4%
2500 27 インチ及び 700c	1,217,976		957,759		260,217	27.2%
3500 26 インチ	5,294,668		4,918,550		376,118	7.6%
計	12,102,885		11,281,299		821,586	7.3%
総輸入に占める パーセント	65%		62%			

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

この 3 つの関税番号全体の増加は 7%であり、即ち 2008 年には 2007 年に比べ 82 万 2 千台余計に輸入されたことになる。表 2 の一番下の行に示した通り、この 3 つの関税番号で増加分を含め 2008 年には総輸入の 65%、2007 年には 62%を占めている。

表 3 に、5 つのすべての関税番号、及びその他 3 つの関税番号を合計したのものに関する FOB 平均単価を示す。

表 3 年初 12 カ月間の平均単価 2008 年と 2007 年の比較

関税番号	2008 平均単価	2007 平均単価	変化 \$	変化 %
1510 19 インチ 以下	27.91	24.32	3.59	14.8%
1520 20 インチ	38.70	32.84	5.86	17.9%
1550 24 インチ	57.32	55.18	2.14	3.9%
2500 27 インチ及び 700c	263.27	247.77	15.50	6.3%
3500 26 インチ	99.04	86.67	12.38	14.3%
その他	103.51	72.17	31.35	43.4%
計	69.56	58.23	11.33	19.4%

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

2007年に比べ2008年に最も比率が大きく増加したのは、関税番号1520の20インチの自転車で18%増を記録している。米ドルで最も大きく増加したのは関税番号2500の27インチ及び700Cの自転車で、2008年には2007年に比べUS\$15.50上昇した。

関税番号4400、4800及び5000の3つを合わせたその他のものは、2008年の輸入台数の合計で1%、総FOB価格の2%を占めるにすぎないが、これらの平均FOB単価はUS\$31.35、即ち43%増加した。

表4は、年初12カ月間の自転車輸入の2000年から2008年までの過去9年間の推移を示す。2008年の目立った特徴は前述のとおり総FOB価格とFOB平均単価であり、両方も米国自転車輸入において史上最高となっている。

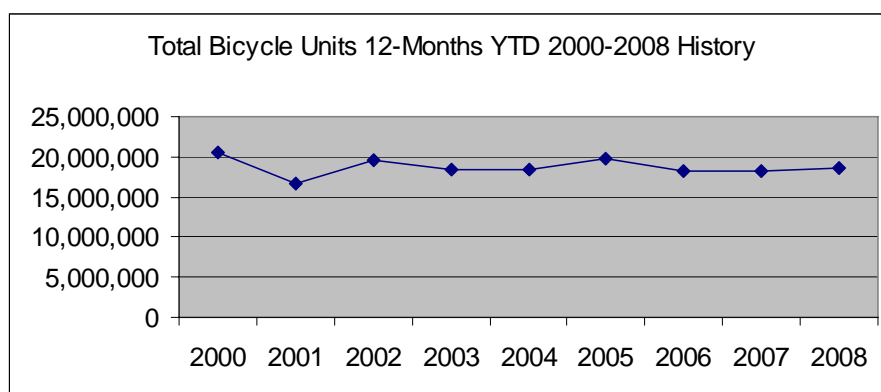
表4 年初12カ月間の自転車輸入の過去9年間の推移

年	総台数	総FOB価格 U.S.\$	平均単価 U.S.\$
2008	18,579,786	1,292,327,950	\$69.56
2007	18,233,438	1,061,736,090	\$58.23
2006	18,210,634	990,777,768	\$54.41
2005	19,803,531	1,041,156,878	\$52.57
2004	18,490,477	887,236,825	\$47.98
2003	18,397,122	820,068,665	\$44.58
2002	19,550,411	877,222,301	\$44.87
2001	16,741,703	787,632,610	\$47.05
2000	20,473,848	1,019,678,395	\$49.80

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

図Aは、9年間の米国自転車輸入を異なった表し方で示したものである。以前に述べたとおり、2002年から2008年の6年間については米国自転車輸入が比較的増減のない状況であることがわかる。

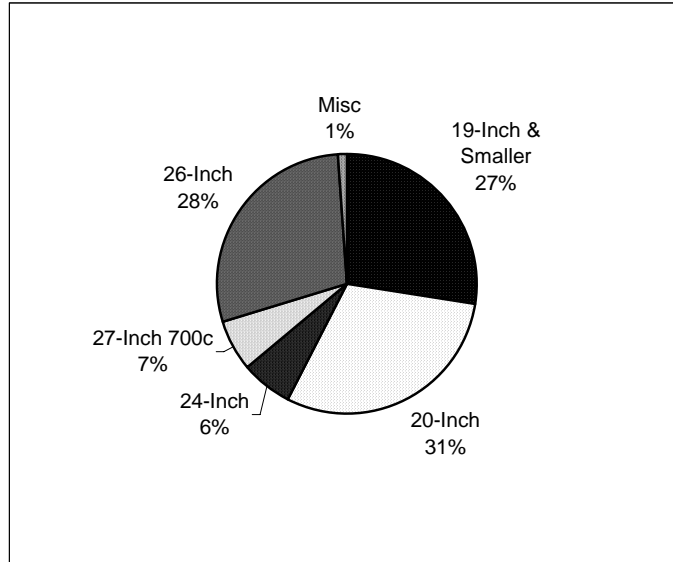
図A



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

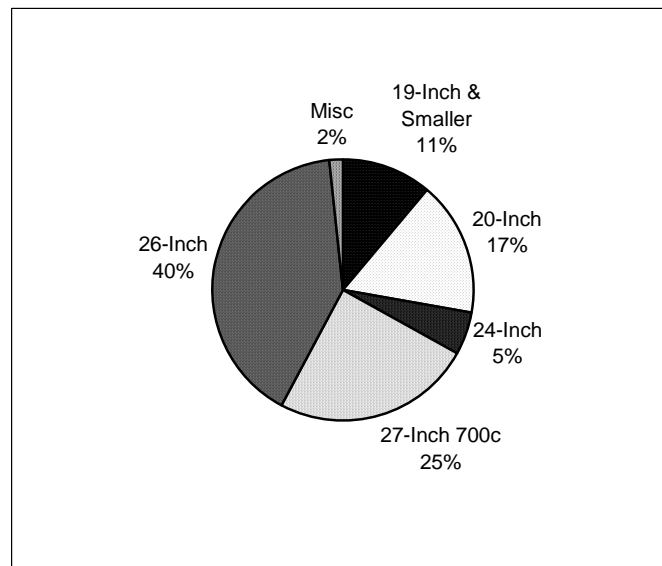
図Bは2008年の年初12カ月間の自転車輸入を製品区分ごとの割合で示したものである。上位3つは、2008年総輸入台数の31%を占める20インチの自転車、次いで28%を占める26インチの自転車、そして27%を占める19インチ以下の自転車である。

図B 2008年年初12カ月米国自転車輸入台数 製品区分ごとの割合



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

図C 2008年年初12カ月米国自転車輸入FOB価格 製品区分ごとの割合



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

図Cは2008年年初12カ月間の自転車輸入のFOB価格を製品区分ごとに示したものである。上位3つは、本年の全ての輸入自転車の総FOB価格の40%を占めた26インチの自転

車、次いで 25%を占めた 27 インチ及び 700 C の自転車、そして 17%を占めた 20 インチの自転車である。

我々は米国自転車市場はあまり増減がなく、過去 9 年間にわたり目立った増加はなかったと指摘してきた。表 5 は、過去 9 年間の年間自転車輸入に関し、それぞれの年の総輸入台数で順位付けすることにより、台数、FOB 価格そして平均 FOB 単価について示したものである。

表 5 年初 1 2 カ月間の米国自転車輸入の過去 9 年間の推移  
台数順

年	年初 1 2 カ月間の自転車輸入の推移			順位(台数)
	台数	FOB 価格	平均単価	
2000	20,473,848	1,019,678,395	\$49.80	1
2005	19,803,531	1,041,156,878	\$52.57	2
2002	19,550,411	877,222,301	\$44.87	3
<b>2008</b>	<b>18,579,786</b>	<b>1,292,327,950</b>	<b>\$69.56</b>	<b>4</b>
2004	18,490,477	887,236,825	\$47.98	5
2003	18,397,122	820,068,665	\$44.58	6
2007	18,233,438	1,061,736,090	\$58.23	7
2006	18,210,634	990,777,768	\$54.41	8
2001	16,741,703	787,632,610	\$47.05	9

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

2008 年は総輸入台数でみて過去 9 年間で第 4 位となっており、2000 年、2005 年そして 2002 年にはより多くの自転車が輸入された。表 5 に示す通り、2004 年、2003 年、2007 年、2006 年そして 2001 年の 5 年はより少ない自転車輸入が記録されている。

## 20 インチ以上の自転車—米国の核となる自転車市場

表 6 に米国で核となる 20 インチ以上の輸入自転車の市場を示す。

2008 年には合計で 1,350 万台の自転車が輸入され、これは 2007 年比 5%増であった。

最大の変化は 2008 年には輸入総 FOB 価格が 24%、即ち 2007 年比 US \$2 億 2,000 万増加したことである。平均 FOB 単価は US \$12.69 即ち 2007 年比 17.5%上昇した。

表6 年初12カ月間の米国への自転車輸入：20インチ以上の自転車

20インチ以上の輸入自転車	台数	FOB 価格 US\$	平均単価 US\$
2008年 年初12カ月	13,484,340	1,150,125,252	\$85.29
2007年 年初12カ月	12,806,825	929,766,222	\$72.60
変化	677,515	220,359,030	\$12.69
変化の割合 %	5.3%	23.7%	17.5%

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

表7に核となる20インチ以上の自転車輸入の過去9年間の推移を示す。2008年は総FOB価格がUS\$10億を超え、更に平均FOB価格もUS\$85を超え目立っている。

表7 20インチ以上の自転車の年初12カ月間の米国自転車輸入の過去9年間の推移

年	総台数	総FOB 価格 \$	平均単価 \$
2008	13,484,340	1,150,125,252	\$85.29
2007	12,806,825	929,766,222	\$72.60
2006	12,696,958	866,569,522	\$68.25
2005	13,766,595	904,746,500	\$65.72
2004	13,910,557	783,944,731	\$56.36
2003	13,099,630	706,644,817	\$53.94
2002	13,643,065	738,848,770	\$54.16
2001	11,268,513	653,288,051	\$57.97
2000	13,532,897	829,380,858	\$61.29

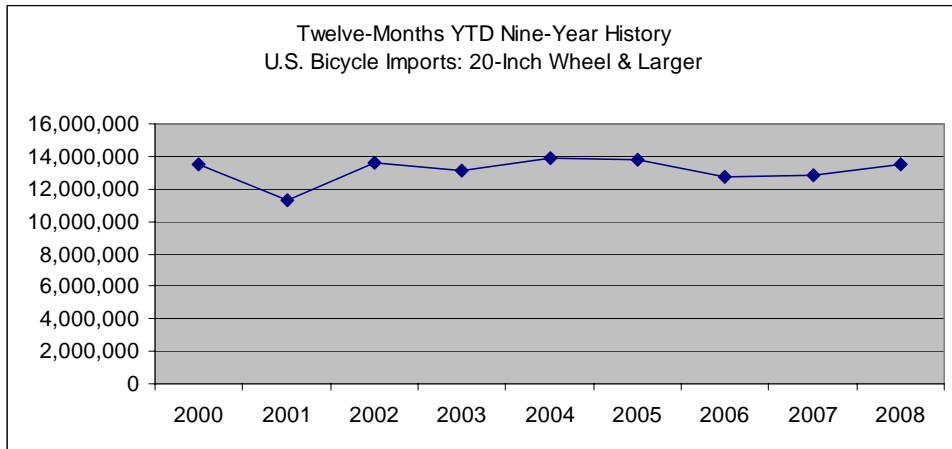
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

図Dは、20インチ以上の自転車の米国への年間輸入の9年間の推移をグラフで示したものである。

米国の自転車市場は輸入が大宗を占め支配的であるが、過去9年間の期間においては本質的に横ばいであるという我々の見方を改めて堅持したい。

図Dは我々が指摘してきたことをよく表している。

図 D



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

2008 年の 20 インチ以上の自転車の輸入状況は、米国の自転車市場における消費が長年増減のない状況が続いていることを更にわかりやすく示している。表 8 は、年間輸入台数により順位付けした、20 インチ以上の自転車の過去 9 年間の年間の米国への自転車輸入状況を示している。

2008 年は真中であり、4 年は総輸入台数がより多く、そして他の 4 年は総輸入台数がより少なかったことを示している。

表 8 年初 1 2 カ月間の 2000 年から 2008 年までの過去 9 年間の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 台数による順位付け

年	台数	FOB 価格	平均単価	順位 (台数)
2004	13,910,557	783,944,731	\$56.36	1
2005	13,766,595	904,746,500	\$65.72	2
2002	13,643,065	738,848,770	\$54.16	3
2000	13,532,897	829,380,858	\$61.29	4
<b>2008</b>	<b>13,484,340</b>	<b>1,150,125,252</b>	<b>\$85.29</b>	<b>5</b>
2003	13,099,630	706,644,817	\$53.94	6
2007	12,806,825	929,766,222	\$72.60	7
2006	12,696,958	866,569,522	\$68.25	8
2001	11,268,513	653,288,051	\$57.97	9

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

この表は、2008 年の米国自転車輸入に関し、単独では最も興味を持たれ、そして多分重要な区分である、27 インチ及び 700C の区分に対する、より詳細な分析へと我々を導いてゆく。

従来の 2006 年シーズン以後の自転車店の流通経路に対する見方というのは、700C ロードレーサーのブームは終わったということであった。振り返ってみると、明らかに減速したが、表 9 に示す通り、関税番号 2500 の輸入は 2007 年 2008 年と大幅に増加している。

我々が現在わかっていることは、過去 2 年間にわたり 700C のフラットハンドルのハイブリッド車の販売が増えているということであり、関税番号 2500 の自転車輸入の継続的な増加分のかなりの部分を占めている。

表 9 2000 年から 2008 年までの 9 年間の年初 12 カ月間の 27 インチ及び 700C の自転車の輸入の推移

年	台数	FOB 価格	平均単価	変化台数	変化台数%	変化価格	変化価格%
2008	1,217,976	320,654,363	\$263.27	260,217	27.2%	83,352,330	35.1%
2007	957,759	237,302,033	\$247.77	182,188	23.5%	33,860,943	16.6%
2006	775,571	203,441,090	\$262.31	25,313	3.4%	-7,438,162	-3.5%
2005	750,258	210,879,252	\$281.08	250,603	50.2%	106,467,323	102.0%
2004	499,655	104,411,929	\$208.97	107,022	27.3%	24,157,843	30.1%
2003	392,633	80,254,086	\$204.40	69,031	21.3%	17,916,370	28.7%
2002	323,602	62,337,716	\$192.64	112,315	53.2%	17,547,810	39.2%
2001	211,287	44,789,906	\$211.99	62,575	42.1%	13,423,435	42.8%
2000	148,712	31,366,471	\$210.92	83,549	128.2%	10,881,211	53.1%

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

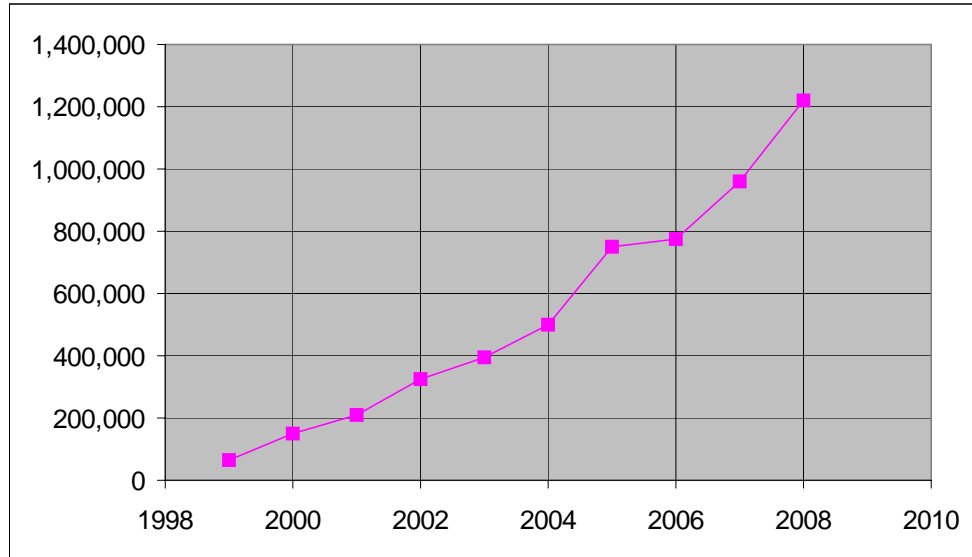
米国自転車製品供給業者協会（BPSA）は、ロードバイクとハイブリッド車の年初 12 カ月間の供給業者から小売店への販売台数は、合計で 787,000 台であったと報告している。これは関税番号 2500 の年初 12 カ月間の総輸入台数の 65%にあたる。輸入と販売向け在庫とは完全に一致しているわけではないが、米国の自転車店の流通経路は、27 インチ及び 700C の自転車輸入の大部分を取り扱っていることを示している。

BPSA が報告した 787,000 台のうち、472,000 台、即ち全体の 60%がハイブリッド車で、残りの 315,000 台がロードバイクだった（トライアスロン車を含む）。

図 E は表 9 のデータをグラフで示したものであり、関税番号 2500、27 インチ及び 700C の自転車の年間輸入状況の 10 年間の推移に関し、興味深い特徴を示している。



図 E 27 インチ及び 700C の自転車の年初 12 カ月間の輸入状況の 1999 年から 2008 年までの 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

表 10 に示す通り、米国自転車市場において核となる 20 インチ以上の自転車には、4 つの関税区分がある。

表 10 4 つの主要関税区分、1520、1550、2500 及び 3500 (20 インチ以上) の自転車の年初 12 カ月間の米国への自転車輸入台数の 1999 年から 2008 年までの 10 年間の推移  
総台数による比率

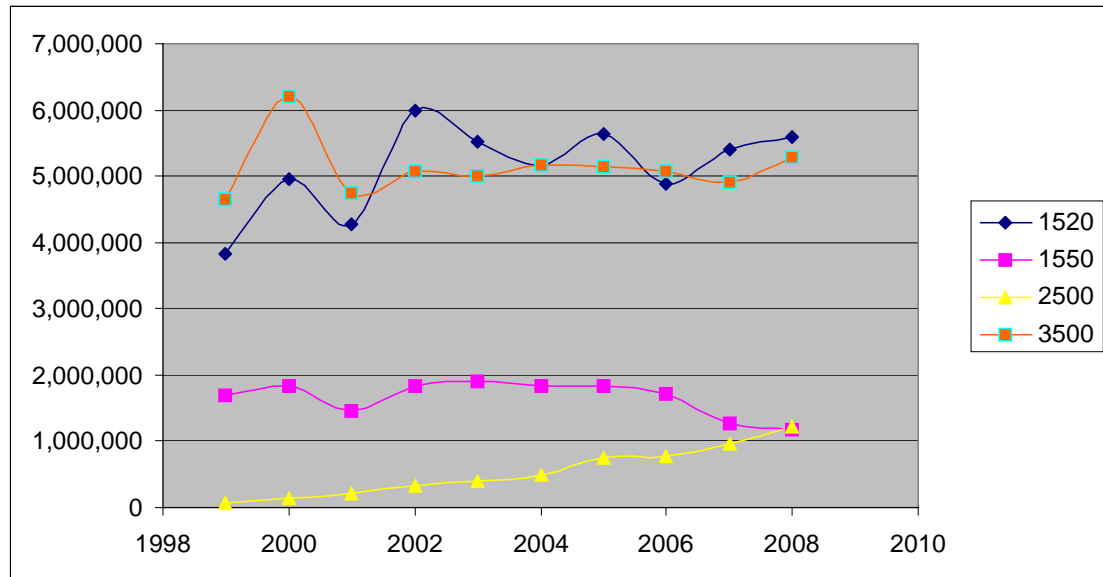
年	1520: 20 インチの総台数における比率 %	1550: 24 インチの総台数における比率 %	2500: 27 インチ及び 700C の総台数における比率 %	3500: 26 インチの総台数における比率 %
1999	37.7%	16.7%	0.6%	45.0%
2000	38.3%	14.1%	1.0%	46.6%
2001	40.3%	13.7%	1.9%	44.1%
2002	45.1%	13.9%	2.4%	38.6%
2003	43.2%	15.0%	3.0%	38.8%
2004	40.2%	14.9%	3.8%	41.1%
2005	42.5%	13.8%	5.4%	38.3%
2006	39.9%	13.8%	5.8%	40.5%
2007	43.6%	10.3%	7.3%	38.8%
2008	42.8%	8.7%	9.0%	39.5%

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

表 10 が示しているのは、核となる 20 インチ以上の関税番号の各々 4 つの区分の、1999 年から 2008 年までの 10 年間の推移である。1999 年から 2008 年の間に、関税番号 1520 と 2500 が増加し、関税番号 1550 と 3500 が減少していることに注意していただきたい。

表10のパーセンテージのデータは、図Fにより、更に明らかになる。関税番号1520と3500は、各々台数が多いため、図の上部に位置する。関税番号1550と2500は図の下部に位置し、また、2500の27インチ及び700Cは、輸入台数が増加していることが明らかである。

図F 4つの主要関税区分、1520、1550、2500及び3500（20インチ以上）の自転車の年初12カ月間の米国への自転車輸入台数の1999年から2008年までの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

我々は以前に、米国に入ってくる輸入自転車のFOB価格は2008年を通じて継続的に上昇していると述べたが、過去10年間の輸入自転車の当該価格の推移は、表11に示す通り、米国市場のダイナミズムを理解する上で役に立つと思われる。

表 1 1 4つの主要関税区分、1520、1550、2500 及び 3500（20 インチ以上）の自転車の年  
初 1 2 カ月間の米国への自転車輸入 FOB 価格の 1999 年から 2008 年までの 10 年間の推移  
総 FOB 価格による比率

年	1520: 20 インチの総 台数における比率 %	1550: 24 インチの 総台数における比 率 %	2500: 27 インチ及 び 700C の総台 数における比率%	3500: 26 インチの総 台数における比率 %
1999	25.4%	13.2%	3.0%	58.4%
2000	27.5%	12.3%	3.9%	56.4%
2001	27.5%	11.0%	7.1%	54.4%
2002	29.9%	11.2%	8.7%	50.3%
2003	28.1%	11.3%	11.6%	49.0%
2004	24.3%	10.2%	14.7%	50.8%
2005	21.1%	8.9%	23.9%	46.1%
2006	20.3%	9.9%	23.9%	45.9%
2007	19.5%	7.6%	26.1%	46.8%
2008	19.2%	6.0%	28.4%	46.5%

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

表 1 1 に過去 10 年間の総 FOB 価格に占める、各々 4 つの核となる関税番号の割合を示す。

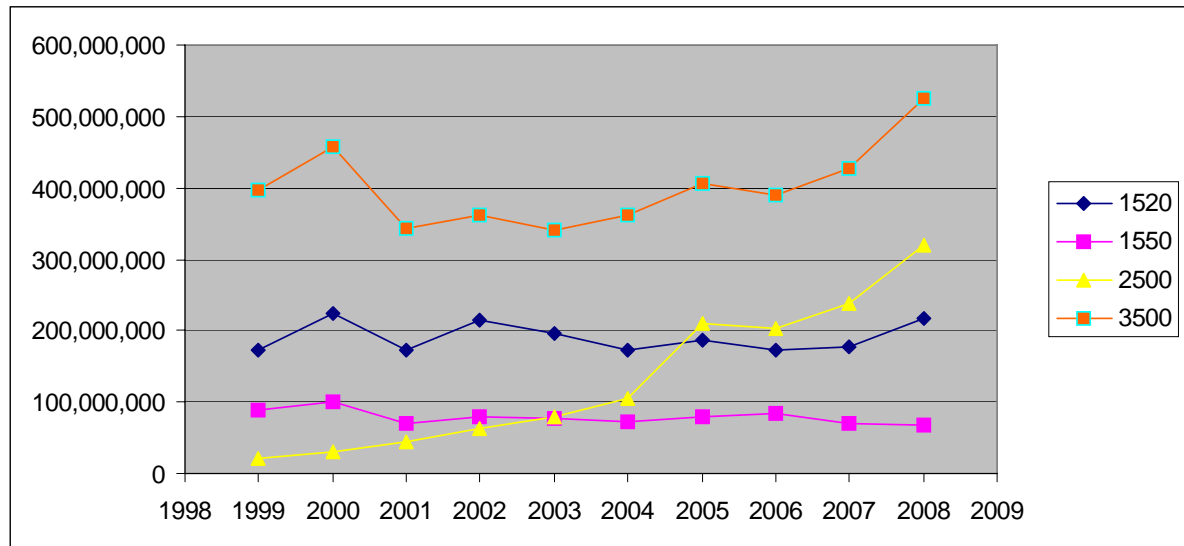
関税番号 1520 の 20 インチの自転車は 2002 年の総 FOB 価格の 30% という高水準から、2008 年には 19% へと下落した。一方で、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700C の自転車輸入は 1999 年の 3% から 2008 年の 28% へと増加した。

関税番号 1550 の 24 インチの自転車は、1999 年の総 FOB 価格の 13% という高水準から 2008 年の 6% へと継続的に減少している。

最大の単独の区分は 26 インチの自転車であり、関税番号 3500 にまとめられているが、1999 年の総 FOB 価格の 58% という高水準から、2008 年の 46.5% へと減少している。2008 年の総自転車輸入 FOB 価格の中で単独としては引き続き最大の比率を占めてはいるものの、10 年前からは 11.5% の下落を示している。

図 G は表 1 1 の過去 10 年間のパーセンテージによる価格データをグラフにより示したものである。

図G 4つの主要関税区分、1520、1550、2500及び3500（20インチ以上）の自転車の年初12カ月間の米国への自転車輸入FOB価格の1999年から2008年までの10年間の推移



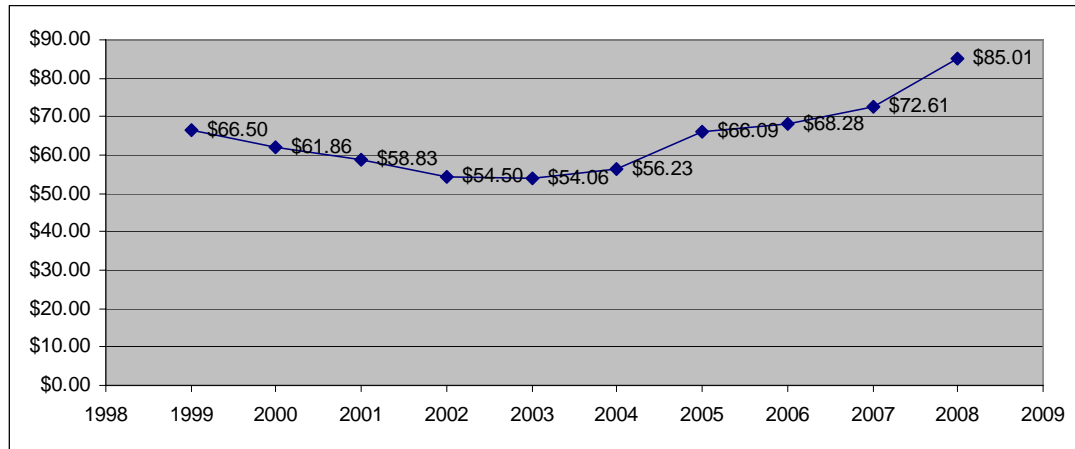
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

関税番号 3500 は図の上部に位置しており、関税番号 2500 が次いでいる。これら 2 つの関税番号・製品区分が全体の米国自転車市場の中で重要であることを示している。関税番号 2500 は、1999 年から 2008 年にかけて総価格が大幅に増加したため、際立っている。

図Hは米国自転車市場において核となる 20 インチ以上の輸入自転車の合計 4 つの主要関税区分（1520、1550、2500 及び 3500）の平均 FOB 価格のグラフを示している。

2004 年から 2008 年にかけて平均 FOB 価格が継続的に上昇しているが、これは、関税番号 3500 の 26 インチの自転車、及び更に重要な関税番号 2500 の 27 インチ及び 700C の自転車の価格上昇に起因している。

図H 年初12カ月間の米国自転車輸入平均単価の1999年から2008年までの10年間の推移 4つの主要関税区分、1520、1550、2500及び3500の合計（20インチ以上）



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

ここ数カ月にわたり米国自転車輸入に関する供給先国について触れてこなかった。しかし、今回は2008年の1～12月のレポートである。表12に、中国及び台湾、上位2つの供給先国の総台数、FOB価格及び平均単価を示す。

表12 米国自転車輸入 上位2つの供給先国 2008年年初12カ月間の総輸入における割合

国名	総台数	比率	総FOB価格 US\$	比率	平均単価 US\$
中国	17,597,436	94.71%	946,419,323	73.23%	\$53.78
台湾	895,631	4.82%	324,557,945	25.11%	\$362.38
総輸入	18,579,786	100.00%	1,292,327,950	100.00%	\$69.56

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

中国は2008年に米国に輸入された自転車台数の95%を占め、引き続き独占的であるが、総FOB価格では73%を占め、平均FOB単価はUS\$53.78である。

台湾は、輸入台数では大きく引き離された第二位であるが、2008年には驚くべきことに総FOB価格の25%を占め、平均単価はUS\$362.38である。

## 米国の輸出

米国の自転車輸出は2008年の最後の二カ月間に減速したものの、引き続き増加を記録している。表13は年初12カ月間の2008年の2007年比の米国の自転車輸出台数、総FOB価格及び平均単価を示す。

表13 年初12カ月間の米国の自転車輸出 2008年と2007年の比較

	総台数	総FOB価格 US\$	平均FOB単価 US\$
2008年 年初12カ月	359,027	128,034,289	\$356.61
2007年 年初12カ月	353,012	120,354,177	\$340.94
変化	6,015	7,680,112	\$15.67
変化の割合 %	1.7%	6.4%	4.6%

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

2008年の米国の自転車輸出は、台数で丁度2%弱増加、総FOB価格は6%強増加、FOB平均輸出単価はUS\$356.61で、2007年比US\$15.67、即ち5%弱上昇した。

表14は、1999年から2008年までの10年間の米国自転車輸出の推移を示す。

表14 年初12カ月間の米国自転車輸出 10年間の推移

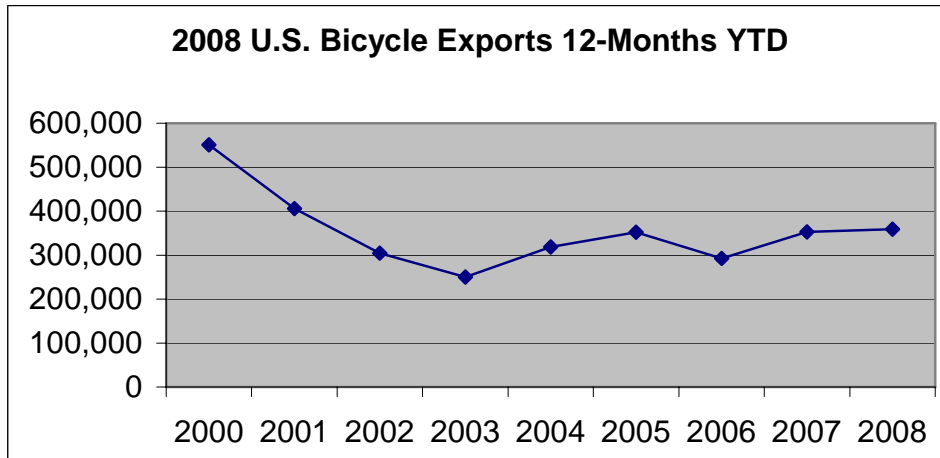
年	台数	FOB価格	平均単価
2008	359,027	128,034,289	\$356.61
2007	353,012	120,354,177	\$340.94
2006	292,435	112,804,674	\$385.74
2005	351,981	118,234,741	\$335.91
2004	318,733	82,207,145	\$257.92
2003	250,361	67,220,219	\$268.49
2002	304,741	54,736,809	\$179.62
2001	405,944	62,289,604	\$153.44
2000	551,461	75,347,512	\$136.63
1999	531,026	76,876,402	\$144.77

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

米国の自転車輸出台数は、1999年、2000年そして2001年は多かった。そして、2006年には平均FOB価格は高かった。しかし、2008年の米国の自転車輸出総FOB価格は過去10年で最高のUS\$1億2,800万を記録した。

図Jは米国の自転車輸出台数の2000年から2008年までの9年間の推移をグラフで示したものである。

図 J 年初 12 カ月間の米国自転車輸出の 9 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 15 は年初 12 カ月間の米国自転車輸出の詳細を示す。2008 年には関税番号 1070 の 25 インチ以下の自転車が米国の総自転車輸出の 11% を占め、このうち 72% が国内生産され、28% が海外製であった。FOB 価格が比較的高いが、これはこの輸出の多くが BMX やフリースタイルであることを暗示している。

関税番号 2600 は 25 インチ以上の自転車であるが、2008 年には米国の総自転車輸出の 31% を占め、多数派である 59% が海外製、41% が国内で生産された。しかし、国内生産された製品は FOB 台あたり輸出単価が、海外製の輸出自転車の平均 FOB 単価 US \$367.63 に比べ、US \$969.63 となっている。

関税番号 6000 は車輪径の示されていないものだが、米国の総自転車輸出の 56.6% を占めている。97% が国内生産されたもので、僅か 3% が海外製である。

表 15 2008 年年初 12 カ月間の米国自転車輸出

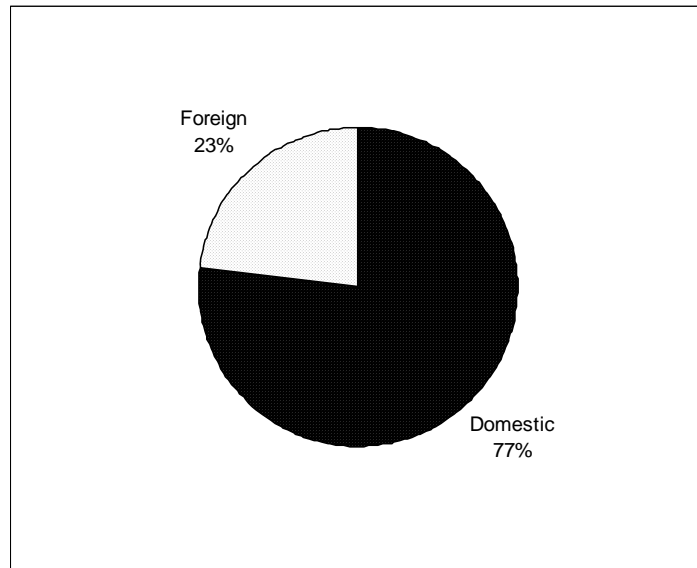
1~12月 関税番号	国内			海外			計		
	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価
1070	28,993	6,409,299	\$221.06	11,345	2,364,756	\$211.87	40,338	8,774,055	\$217.51
2600	45,882	44,488,535	\$969.63	65,929	24,237,658	\$367.63	111,811	68,726,193	\$614.66
6000	201,277	47,542,681	\$236.21	5,601	2,991,360	\$534.08	206,878	50,534,041	\$244.27
計	276,152	98,440,515	\$489.08	82,875	29,593,774	\$357.09	359,027	128,034,289	\$356.61
合計の %	76.9%			23.1%					

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

2008 年の米国からの総自転車輸出の 77% が国内生産されたもので、23% が外国製であった。これを図 K に示す。

図K 2008年年初12カ月間の米国自転車輸出 国内製と外国製の台数比率



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

表16は、2008年年初12カ月間における上位6つの顧客先国を示す。

表16 2008年年初12カ月間の米国自転車輸出、顧客先国上位6カ国

国名	台数	台数比	総FOB価格 U. S. \$	総価格比	平均単価 U. S. \$
台湾	125,721	35.02%	22,100,070	17.26%	\$175.79
カナダ	103,274	28.76%	43,407,955	33.90%	\$420.32
オランダ	21,303	5.93%	8,718,138	6.81%	\$409.24
ドイツ	14,705	4.10%	3,177,848	2.48%	\$216.11
日本	7,477	2.08%	6,724,099	5.25%	\$899.30
オーストラリア	5,842	1.63%	4,415,102	3.45%	\$755.62
計	359,027	100.00%	128,034,289	100.00%	\$356.61

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

台湾という、米国のメリーランド州ほどの大きさで人口が2,200万人ほどの比較的小さい国が、何故米国の自転車輸出にとって第一位の顧客先国であるかということに関する大きな謎は、台湾での自転車販売が過去1年間に3倍も増え、年間100万台規模になったということを知り、解けたのである。

カナダは米国の伝統的な主要貿易相手国であるが、米国の自転車輸出に関しては第二位の顧客先国であり、オランダ、ドイツ、日本そしてオーストラリアが続いている。



## 米国の自転車産業

表 17 は自転車製品供給業者協会が発表した、年初 12 カ月間の米国の供給業者から自転車店へ向けて販売された自転車の統計である。

表 17

年初 12 カ月 BPSA 販売 2008 対 2007			
	総台数	総卸価格 US\$	平均単価 US\$
2008	2,497,090	\$812,403,669	\$325.34
2007	2,659,523	\$797,046,205	\$299.70
変化	-162,433	\$15,357,464	\$25.64
変化 %	-6.1%	1.9%	8.6%
BPSA 12 月年末在庫 2008 対 2007			
	総台数	総卸価格 US\$	平均単価 US\$
2008	746,578	\$191,255,150	\$256.18
2007	487,518	\$120,823,475	\$247.83
変化	259,060	\$70,431,675	\$8.34
変化 %	53.1%	58.3%	3.4%

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

米国の供給業者から自転車店への販売は、2008 年年初 12 カ月間では、2007 年比で台数で 6%減少した。そして自転車販売総卸価格は 2%弱増加した。供給業者から自転車店への自転車の平均単価は、8%強、即ち 2007 年の US\$299.70 から 2008 年の US\$325.34 へと上昇した。

表 17 の下部に示す通り、供給業者がもつ 12 月年末自転車在庫は台数で 53%、米ドル価格で 58%増加した。

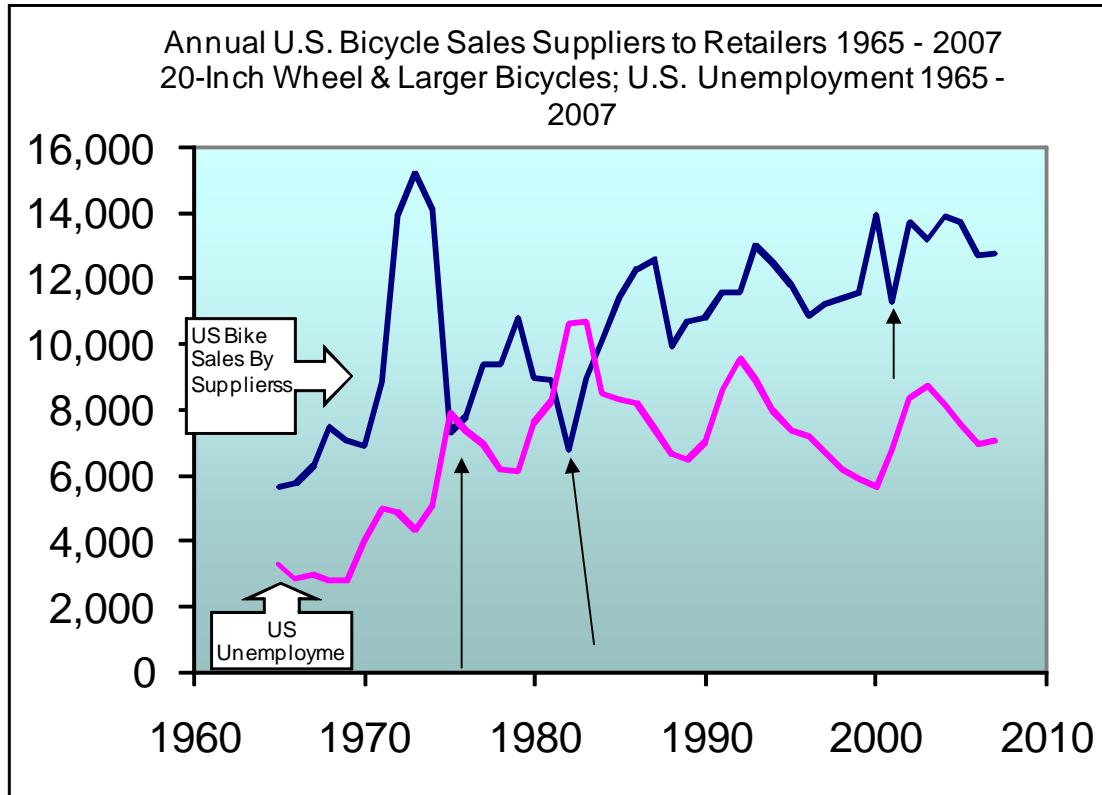
米国における自転車店の流通経路では、年間 300 万台の自転車新車を販売しているとみられている。2008 年の供給業者から自転車店への販売の僅かな減少は、第 4 四半期の販売不振と自転車店の在庫圧縮の二つが合わさっているものとみられる。

2008 年 12 月に供給業者が 2007 年比の在庫が 53%も増えて終えたことは大きな懸念材料である。もし今後数カ月の間に、これに従う形で輸入が減少しなかったり、供給業者の自転車店向け販売がそれに見合った形で増加しなかった場合、大きな問題となるかもしれない。残念ながら今後 60 日間程度は、2009 年の自転車輸入に関しても、或いは供給業者の自転車店向け販売についても、実際の姿を見通すことはできない。

2 月に米国の失業率は 8.1%に上昇した。

我々の調査によると米国の供給業者から小売店への販売と、失業率の間には相関関係があることが示されている。図 1 は 20 インチ以上の自転車の、過去 43 年間の米国内のすべての供給業者からすべての小売店への販売状況の推移を示す。

図L 自転車販売と米国の失業率との相関関係



出典：米国労働省、商務省、国際貿易委員会

米国の自転車販売は図の上の線である。そして年間失業率は図の下の線である。供給業者から自転車店への最初の明らかな減少は図で矢印で示されているが、1974年から1975年の景気後退期に失業率が9%に上昇したのと同じである。

2番目の矢印は、1981年から1982年の景気後退期に失業率が10.8%に上昇したときに自転車販売が激しく減少した時を示している。

3番目の矢印は2001年の景気後退期に失業率が6.3%に上昇したときの自転車販売の減少を指し示している。

今回の景気後退はまだ底入れしていないという事実を考えると、現時点では米国の失業率は確実に9%から11%の間のどこかでピークに達すると考えることができよう。

我々は自転車消費と経済指標には相関関係があることを発見したが、その米国の経済指標について引き続き報告していきたい。

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。