

## 米国自転車市場レポート 2009 年 6 月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2009 年第 1 四半期は、米国への自転車輸入が、表 1 に示す通り、台数で前年に比べ 31% 減という状況をもって終了した。

表 1 年初 3 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 3 カ月	2,598,793	251,046,040	\$96.60
2008 年 年初 3 カ月	3,755,228	264,424,093	\$70.41
変化	-1,156,435	-\$13,378,053	\$26.19
変化 %	-30.8%	-5.1%	37.2%

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

輸入自転車の平均単価は、2008 年の US \$70.41 から US \$96.60 へと大幅に上昇したにもかかわらず、第 1 四半期の自転車総輸入価格は 5% 減の US \$1,340 万となった。

表 2 は 2009 年第 1 四半期の自転車輸入の詳細について、前年同期と比較したものを示す。

唯一の例外である関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車を除き、すべての関税区分で減少している。この関税番号 2500 は、2009 年第 1 四半期には、2008 年第 1 四半期に比べ、42,816 台、即ち 16% 増加した。

2009 年第 1 四半期の関税番号 2500 の総 FOB 価格は、前年同期に比べ、US \$2,120 万、即ち 28% 増加したが、これは平均単価が 2008 年第 1 四半期の US \$277.47 から 2009 年第 1 四半期の US \$307.22 へと 11% 上昇したことに部分的に起因している。

この 27 インチ及び 700 c の自転車の第一四半期の米国への輸入の増加の規模について、この製品の消費者需要が増加していることを示しているのか、或いは卸や小売りにおいて在庫が積み増されていることを示しているのか、この報告の後段で検討する。

表2 年初3カ月間の米国自転車輸入 2009年及び2008年の比較

3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	718,932	19,410,787	984,735	23,900,083	-265,803	-4,489,296
1520 20 インチ	577,964	21,323,454	1,081,658	38,768,467	-503,694	-17,445,013
1550 24 インチ	113,632	6,603,521	264,765	14,472,476	-151,133	-7,868,955
2500 27 インチ及び 700c	<b>310,708</b>	<b>95,513,144</b>	<b>267,892</b>	<b>74,332,350</b>	<b>42,816</b>	<b>21,180,794</b>
3500 26 インチ	851,168	105,417,063	1,120,396	110,116,247	-269,228	-4,699,184
その他	26,389	2,778,071	35,782	2,834,470	-9,393	-56,399
計	2,598,793	251,046,040	3,755,228	264,424,093	1,156,435	-13,378,053
対前年比%					<b>-30.8%</b>	<b>-5.1%</b>
平均単価 US\$		<b>\$96.60</b>		<b>\$70.41</b>		<b>\$26.19</b>
対前年比%						<b>37.2%</b>

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

2009 年年初 3 カ月間の全体の平均単価の上昇もまた顕著である。表 2 に示すとおり、平均単価は 2009 年第 1 四半期には、2008 年第 1 四半期に比べ 37% 上昇している。この期間というのは、米国での消費者物価が全般に下落していた時期である。

以前の報告で我々は、中国や台湾の自転車製造業者が 2008 年に高い価格で購入した原材料や部品の大部分が、欧米の顧客の注文取り消しや削減により、在庫として残ってしまっていると報告した。

この高価格の原材料がなくなるのには時間がかかり、それまで米国に入ってくる輸入自転車の単価は、低価格の原材料や部品が高価格の製造在庫に置き換わるまでの間、引き続き昨年を上回るであろう。

このことは、低価格の製品が届くまでの間、米国の供給業者は、高い価格の輸入自転車在庫を小売店に販売しなければならないため、低マージンや損失をもたらすことになる。

更にこのことにより米国の自転車供給業者は、高価格の 2009 年モデルの過剰在庫の売り切りがなかなかできず、2010 年モデルの製造の遅れをもたらすかもしれない。

表 3 は、関税番号ごとの自転車平均輸入単価について、2009 年第 1 四半期と 2008 年第 1 四半期とを比べたものである。

表3 年初3カ月間の平均単価 2009年と2008年の比較

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	\$27.00	\$24.27	\$2.73	11.2%
1520 20 インチ	\$35.55	\$35.84	-\$0.29	-0.8%
1550 24 インチ	\$58.54	\$54.66	\$3.88	7.1%
2500 27 インチ及び 700c	\$307.22	\$277.47	\$29.75	10.7%
3500 26 インチ	\$125.55	\$98.28	\$27.27	27.7%
その他	\$79.38	\$79.21	\$0.16	0.2%
計	\$96.60	\$70.41	\$26.19	37.2%

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 の 26 インチの自転車は、第 1 四半期の平均単価の上昇率が最も高く、28%、即ち台当たり US \$27.27 上昇した。

関税番号 2500 は、既に述べたとおり、平均単価が最も大きく、即ち台当たり US \$29.75、率にして 11%、上昇した。

平均単価が下落した唯一の関税番号は 1520 の 20 インチの自転車である。この下落はごく僅かではあるが、低価格原材料への移行が既に始まっていることを示しているのかもしれない。

表 4 は、過去 10 年間の、年初 3 カ月間における全てのサイズの自転車の輸入について、その推移を示したものである。

表 4 年初 3 カ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	2,598,793	251,046,040	\$96.60
2008	3,755,228	264,424,093	\$70.41
2007	4,026,069	250,728,936	\$62.28
2006	3,904,863	228,955,885	\$58.63
2005	4,303,952	246,690,657	\$57.32
2004	3,112,933	152,634,612	\$49.03
2003	3,553,628	183,219,605	\$51.56
2002	4,048,065	202,496,450	\$50.02
2001	3,039,668	185,455,855	\$61.01
2000	4,326,093	229,829,109	\$53.13

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

既に述べた通り、2009年第1四半期の全体の輸入台数は2008年第1四半期に比べ減少している。そして表4に示すとおり、2000年以降の全ての第1四半期を台数で下回っている。

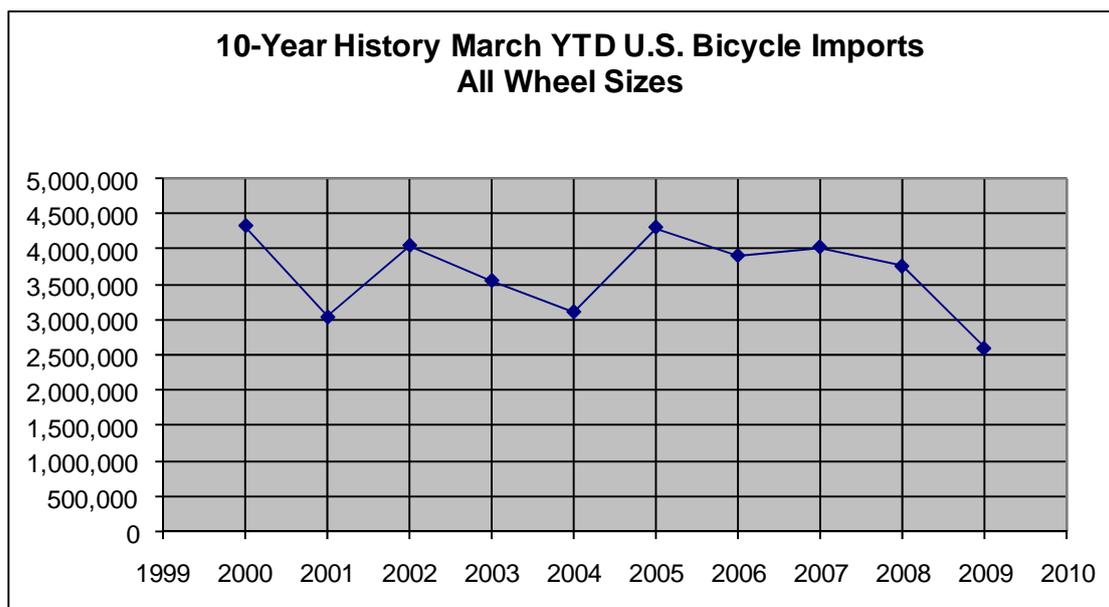
2009年年初3カ月間の総FOB価格は過去10年間で2番目に高く、平均単価は最も高い。

図Aは2000年から2009年までの第1四半期の輸入状況をいつもの通り図で示したものである。

これまでは2001年と2004年の第1四半期輸入が最も少なかったが、2009年第1四半期は、更に少ない数値を記録した。

従って2009年は、前回の景気後退期であった2001年の自転車輸入台数を下回る形で推移している。まだ時間はあり、2009年の残りの3四半期間に、米国の自転車輸入が増加することを表5は示しているとはいうものの、複数の流通経路による在庫調整により、総輸入台数は、2001年をおそらく下回るか、良くて2001年と同じ水準となるであろう

図A



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

表5は、第一四半期の輸入が毎年の総輸入において占める比率について、1999年から2008年までの10年間の推移を示したものである。

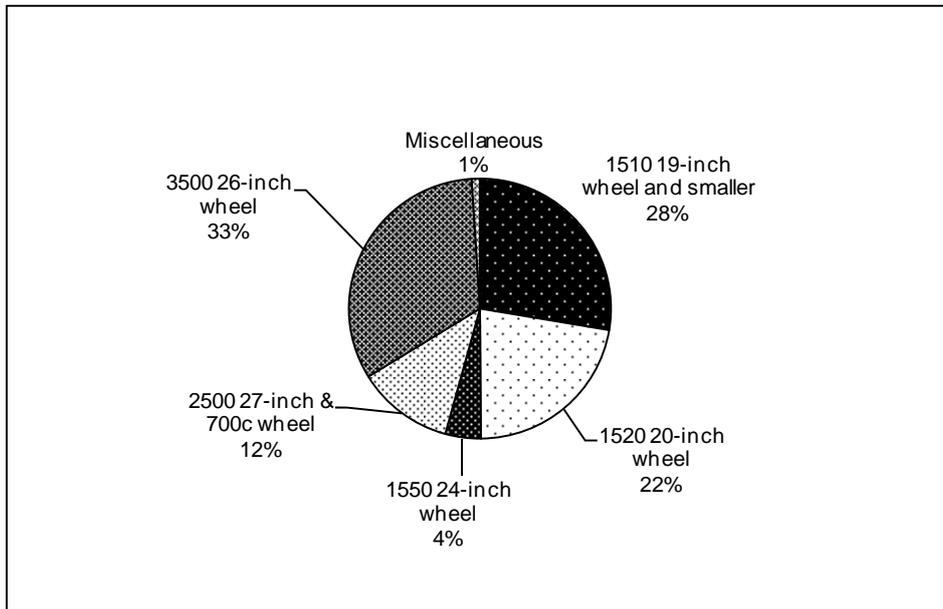
表5 年間総輸入に占める第1四半期の輸入の比率  
1999年から2008年までの10年間の推移

年	1-12月 総輸入台数	第1四半期 総台数	第1四半期の年間に 占める比率
2008	18,579,786	3,755,228	20.2%
2007	18,233,438	4,026,069	22.1%
2006	18,210,634	3,904,863	21.4%
2005	19,803,531	4,303,952	21.7%
2004	18,490,477	3,112,933	16.8%
2003	18,397,122	3,553,628	19.3%
2002	19,550,411	4,048,065	20.7%
2001	16,741,703	3,039,668	18.2%
2000	20,473,848	4,326,093	21.1%
1999	16,365,179	3,321,358	20.3%

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

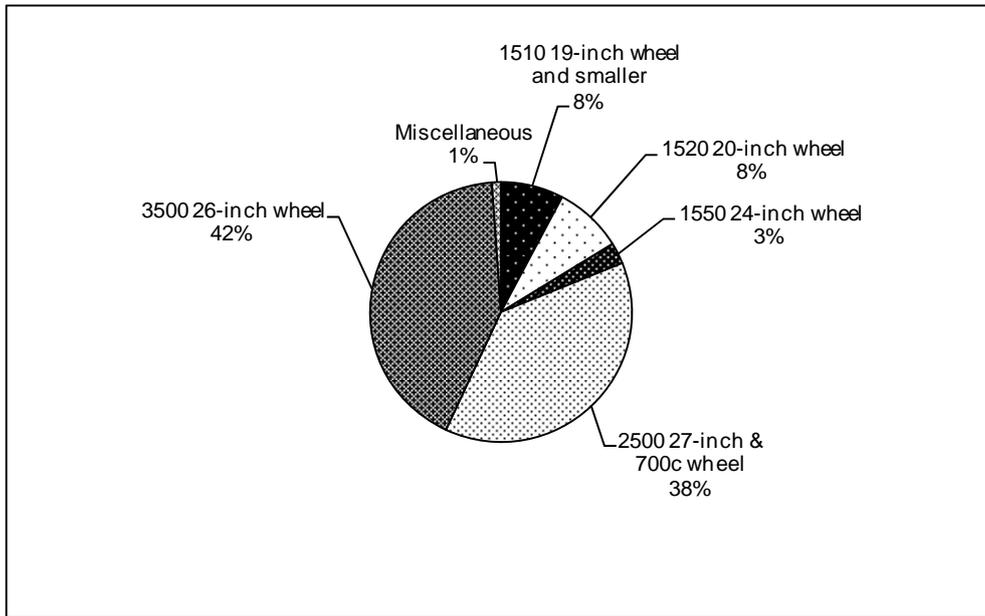
第一四半期は平均で年間の総輸入台数の20%を占め、輸入台数で80%がこれからやってくるとというのが、基本的な姿だ。

図B 2009年年初3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C 2009年年初3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

図Bは年初3カ月間における関税番号ごとの台数比率を示す。

図Cは図Bのすぐ後に示したが、2009年年初3カ月間における関税番号ごとのFOB価格の比率を示しており、図Bの台数と比較することができる。

関税番号3500の26インチの自転車は第1四半期の台数において33%のシェアを持っており、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車は12%の台数シェアをもっている。本年第1四半期において、これらは合わせて45%のシェアを持っている。

FOB価格を見ても、関税番号3500が2009年第1四半期においては42%のシェアを持っており、関税番号2500が38%のシェアをもっている。これら2つの関税番号・輸入自転車製品区分で2009年年初3カ月間の全体の米国自転車輸入FOB価格の80%のシェアを占めている。

#### 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米国への輸入は、2009年年初3カ月の間には、前年同期と比べ、台数で32%、総FOB価格で4%減少した。これを表6に示す。

表6 年初3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3カ月	1,879,861	\$231,635,253	\$123.22
2008 年初3カ月	2,770,493	\$240,524,010	\$86.82
変化	-890,632	-\$8,888,757	\$36.40
変化 %	-32.1%	-3.7%	41.9%

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輸入平均FOB価格は、42%、即ち2008年第1四半期のUS\$86.82から2009年第1四半期のUS\$123.22へと、上昇した。

表7は、2000年から2009年までの10年間の、20インチ以上の自転車の第1四半期の輸入の推移を示したものである。

表7 20インチ以上の自転車の年初3カ月間の米国への輸入の過去10年間の推移

1～3月	総台数	総価格	平均単価
2009	1,171,785	146,685,769	\$125.18
2008	1,848,591	163,286,370	\$88.33
2007	1,760,144	143,507,747	\$81.53
2006	1,660,852	127,063,446	\$76.50
2005	2,106,501	143,084,994	\$67.93
2004	1,482,476	81,017,492	\$54.65
2003	1,560,659	99,595,803	\$63.82
2002	1,753,265	106,081,610	\$60.51
2001	1,183,794	92,403,466	\$78.06
2000	1,614,539	108,083,089	\$66.94

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

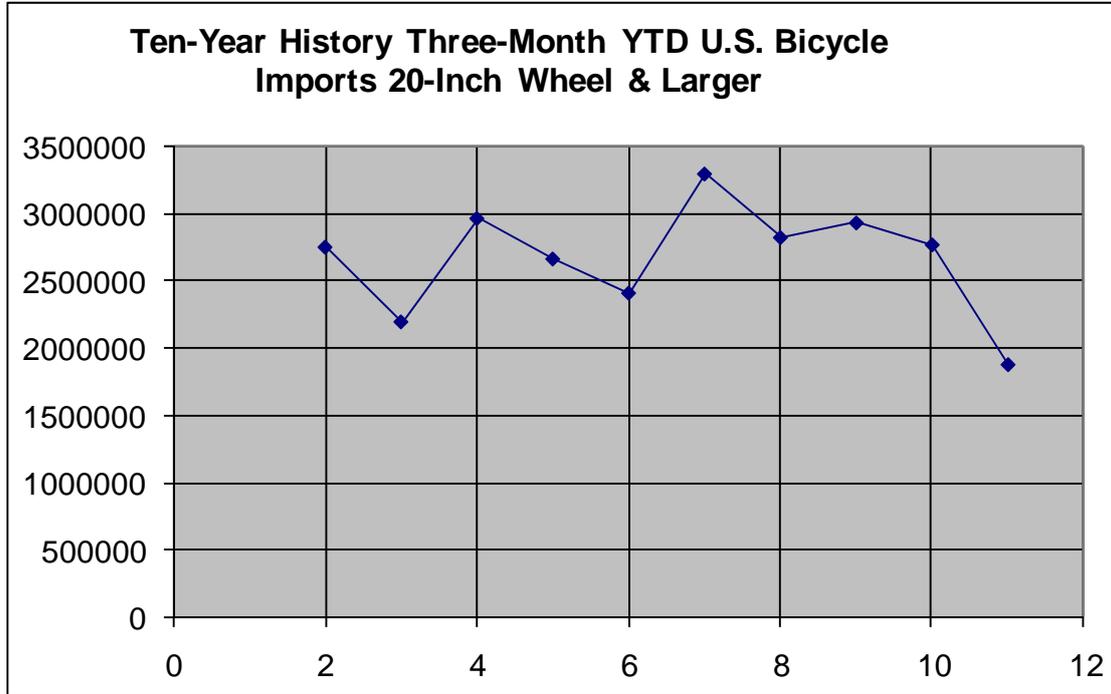
予想された通り、2009年第1四半期は過去10年間で最も輸入台数が少なかった。しかし、総FOB価格は過去10年間で2番目に高く、平均単価は過去10年間で最も高くなっている。

図Dは、表7の台数データを用い、20インチ以上の自転車の第1四半期の輸入状況を図で示したものである。

2009年第1四半期は、過去10年間のすべての第1四半期を大幅に下回っている。

しかし、表5に関連して示したとおり、第1四半期の自転車輸入は歴史的に見て年間総輸入台数の平均20%を占めるので、本年の残り3四半期が、2009年の米国の輸入と市場における消費台数を決定することになる。

図D (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8は20インチ以上の自転車輸入の、年初3カ月間の各月毎の過去10年間の推移を示したものである。

表8 20インチ以上の自転車輸入の過去10年間の推移  
2000年－2009年 月毎、1月、2月及び3月

	1月	2月	3月
2009	786,026	385,759	708,076
2008	890,867	957,724	921,902
2007	813,602	946,542	1,172,806
2006	788,939	871,913	1,163,437
2005	963,310	1,143,191	1,190,792
2004	818,384	664,092	928,929
2003	780,291	780,368	1,104,555
2002	647,957	1,105,308	1,213,125
<b>2001</b>	<b>567,789</b>	<b>616,005</b>	<b>1,013,827</b>
2000	758,287	856,252	1,138,539

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

2001年の3カ月間を太字で示してあるが、これは2009年の米国への輸入にとって我々この年を指標となる年として考えているためである。2009年1月は2001年1月を上回っているが、2月3月の両月は2001年の同じ月を大幅に下回っている。我々は引き続きこの表を月毎に更新していく。

## 米国の輸出

米国の自転車輸出は表9に示す通り、2009年年初3カ月間には、前年同期と比べ43%も減少した。米国自転車輸出における総FOB価格はやはり27%下落したが、平均単価は28%上昇した。

表9 年初3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3カ月	51,003	24,589,488	\$482.12
2008年 年初3カ月	89,394	33,564,057	\$375.46
変化	-38,391	-8,974,569	\$106.66
変化の割合 %	-43%	-27%	28%

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

表10は2000年から2009年までの10年間の第1四半期の米国の自転車輸出の推移を示す。

この10年間の推移をみると、台数の点からは2000年の第1四半期が米国自転車輸出における最高の四半期だった。しかし、総FOB価格では2008年第1四半期が最高の四半期であった。

米国自転車輸出における平均単価は、過去10年間の第1四半期の輸出の推移をみると明らかに上昇している。2007年第1四半期は過去10年間の平均単価で最高のUS\$490.01を記録している。

2009年第1四半期の平均単価はUS\$482.12と報告されており、2000年の米国自転車輸出の平均単価US\$162.84から196%上昇したことになる。

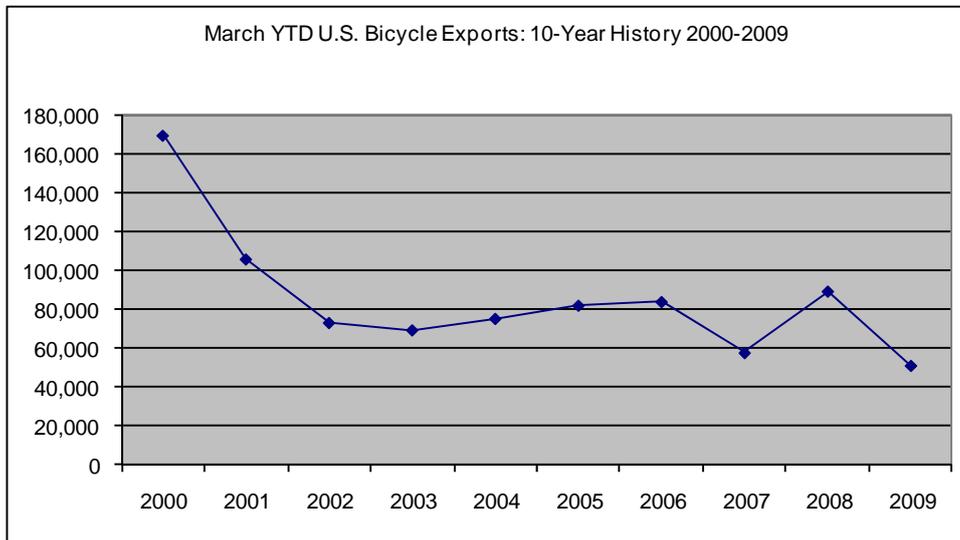
表 10 年初3カ月間の米国自転車輸出の過去10年間の推移

年	台数	FOB 価格	平均単価
2009	51,003	24,589,488	\$482.12
2008	89,394	33,564,057	\$375.46
2007	57,631	28,240,012	\$490.01
2006	83,996	29,398,869	\$350.00
2005	82,105	28,371,144	\$345.55
2004	75,284	23,055,917	\$306.25
2003	69,381	16,181,994	\$233.23
2002	73,171	14,891,538	\$203.52
2001	106,015	19,590,618	\$184.79
2000	169,932	27,672,056	\$162.84

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

図Eは表10に示した第1四半期の自転車輸出の10年間の推移をグラフにより示したものである。本年第1四半期における総自転車輸出台数の減少は明らかである。総合的経済状況を考えると2009年が米国の自転車輸出にとって悪い年であり、回復は米国全体そして世界的な景気回復とともにやってくるということに疑いの余地はない。

図E 米国の自転車輸出 年初3カ月間の輸出の過去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11は、平均単価、輸出台数及び総FOB価格について、国内産と外国産の自転車について各々示した、米国の第1四半期の自転車輸出の詳細をあらわしたものである。

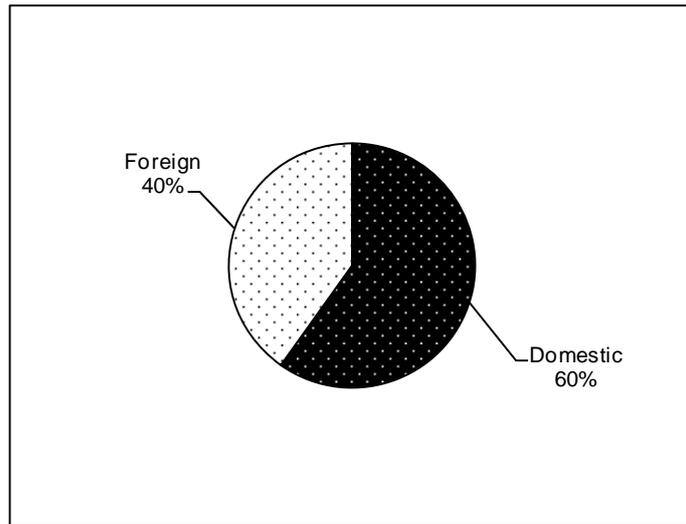
表 1 1 2009 年 年初 3 カ月間の米国自転車輸出

1～3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\$
1070	6,801	1,470,951	\$216.28	2,756	621,909	\$225.66	9,557	2,092,860	\$218.99
2600	12,064	10,897,477	\$903.31	16,004	5,645,104	\$352.73	28,068	16,542,581	\$589.38
6000	11,640	5,281,071	\$453.70	1,738	672,976	\$387.21	13,378	5,954,047	\$445.06
計	30,505	17,649,499	\$578.58	20,498	6,939,989	\$338.57	51,003	24,589,488	\$482.12
合計の %	60%	72%		40%	28%				

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 F は、2009 年第 1 四半期における、国内産と、外国を原産とした自転車で、米国から輸出されたものの割合を示したものである。

図 F 2009 年年初 3 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

## 米国の自転車産業

表 1 2 は 2009 年年初 3 カ月間の米国自転車製品供給業者協会の自転車店向け販売について、2008 年同期との比較を示したものである。

表 1 2 年初 3 カ月間の BPSA の販売 2009 年-2008 年

	総台数	総卸売金額 US\$	平均単価 US\$
2009	462,798	\$177,393,222	\$383.31
2008	452,790	\$170,917,943	\$377.48
変化	10,008	\$6,475,279	\$5.83
変化 %	2.2%	3.8%	1.5%

出典：米国自転車製品供給業者協会（BPSA）2009 年 3 月販売統計報告

2008 年の第一四半期と比較して、今四半期の供給業者の販売は、台数で 2%、卸価格で 4%増加した。平均単価は US \$5.83、即ち 1.5%上昇した。

表 1 3 は BPSA により報告された 3 月末の自転車在庫を示す。BPSA は、会員及び非会員企業双方の販売及び卸在庫情報を持っており、従ってこのデータは、米国の自転車店の流通経路における供給側の大部分の状況を表している。

表 1 3 3 月末 BPSA 自転車在庫 2009-2008

	総台数	総卸売金額 US\$	平均単価 US\$
2009	763,923	\$185,135,769	\$242.35
2008	559,036	\$120,115,068	\$214.86
変化	204,887	\$65,020,701	\$27.49
変化 %	36.7%	54.1%	12.8%

出典：米国自転車製品供給業者協会（BPSA）2009 年 3 月販売統計報告

BPSA は、2009 年 3 月末における自転車の在庫は、一年前の同時期に比べ、台数で 37%増、卸価格で 54%増と報告している。3 月末の卸在庫の平均単価は一年前に比べ 13%上昇している。

この状況は米国の自転車専門店の販路に関係するものすべてにとって、大きな懸念となっている。

表 1 4 は、2008 年 12 月及び 2009 年の最初の 3 カ月間の BPSA の月次統計を基とすると、1 月の月次総合自転車輸入の 20%が供給業者により在庫として受け入れられ、2 月にはこれが 38%、3 月には 25%であったことが示されている。

表 1 4 B P S A 在庫情報の分析  
 B P S A の見込み輸入受入在庫の比較 2009 年 1 月、2 月、3 月

	2008 年 12 月	2009 年 1 月	2009 年 2 月	2009 年 3 月
12 月末自転車在庫	746,578			
BPSA 自転車販売 台数		126,313	131,386	205,099
販売後在庫		620,265	644,725	586,742
月末在庫報告台数		776,111	791,841	763,923
月次受入在庫		155,846	147,116	177,181
月次総輸入台数		786,026	385,759	708,076
B P S A の輸入受 入割合		19.8%	38.1%	25.0%

出典：米国自転車製品供給業者協会（B P S A）2008 年 12 月、2009 年 1 月 2 月 3 月  
 統計報告、米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

計算方法は比較的単純だ。2009 年 1 月の B P S A 報告販売台数は 2008 年 12 月末在庫から引き算されたものだ。「販売後在庫」は、B P S A 1 月末在庫報告台数から引き算されている。そしてその差が「月次受入在庫」だ（訳者注； $746,578 - 126,313 = 620,265$ 、 $776,111 - 620,265 = 155,846$ ）。月次受入在庫を月次総輸入台数で割ると、月次総輸入台数において B P S A が受け入れた自転車の比率が出てくる（訳者注； $155,846 \div 786,026 = 19.8\%$ ）。

輸入自転車の在庫に占める割合や実際の在庫台数が、多すぎるのか、或いは少なすぎるのかということは、次の 2009 年販売シーズンの四半期に決まっていくであろう。しかし、B P S A の年初 3 カ月間の総販売台数 462,798 台（訳者注； $126,313 + 131,386 + 205,099$ ）、輸入自転車の計算上の総受入在庫台数 480,143 台（訳者注； $155,846 + 147,116 + 177,181$ ）という数値は、2009 年第 1 四半期期間中の自転車在庫台数が減少していないことを意味していることを指摘しておく必要がある。

### 米国の消費者向け自転車市場

我々は米国の失業率が自転車需要の主要指標の一つであると定義づけた。米国市場において自転車は主にレクリエーションやスポーツ活動のために消費者により購入され使用されるため、購入にあたっては可処分所得の多少が大きな影響力を持つ。

失業率の高い時期は、需要に反し必要品の購入に向けられる総合的な可処分所得の少ない時期と一致する。

我々はまた、米国の自転車市場はここ5～6年の間に地域的な特徴が強くなっていることにも注視してきた。現在の景気後退と失業もまた必然的に地域的となっており、ある州や地域では全体として全米の状況より良く、また別の地域では悪くなっているところもある。

従って、2009年は米国自転車市場が今後ますます地域の特徴を強める、その始まりの年になると考えている。

今月のレポートに付随するPDFファイルは、米国の地図に現在の失業率を州ごとに示したものである。各州は国勢調査地域区分により9つの地区に分けられている。州の名前や現在の失業率が見やすくなるように、図の代わりにPDFファイルを用いた。地図の出典は労働省労働統計局である。

2009年4月現在の米国の失業率は8.9%である。表15は2009年4月の地域区域別失業率を2008年4月と比べたものである。自転車消費との関係で重要なのは、全米失業率8.9%を上回っている地域である。

表15 米国国勢調査地域区分別2009年4月失業率 2008年4月との比較

2009年4月全米失業率8.9%		
国勢調査地域区分	2008年4月 %	2009年4月 %
<b>北東部</b>	<b>5.0</b>	<b>7.9</b>
ニューイングランド	4.9	8.0
大西洋側中部	5.0	7.9
<b>南部</b>	<b>5.0</b>	<b>8.4</b>
大西洋側南部	5.1	9.1
南中部東半分	5.7	9.6
南中部西半分	4.4	6.5
<b>中西部</b>	<b>5.5</b>	<b>9.2</b>
北中部東半分	6.0	10.3
北中部西半分	4.6	6.8
<b>西部</b>	<b>5.6</b>	<b>9.7</b>
ロッキー山脈地帯	4.5	7.3
太平洋側	6.2	10.7

出典：労働省 労働統計局

米国の国勢調査に含まれる地域地区は添付のPDFファイルに示してある。

北東部は地域的失業率が最も低く、従って、自転車を含む多くの消費製品市場が最も強みを持つ地域市場の一つとなるはずである。

米国の西部地区は全米失業率を大きく上回っており、太平洋側地区は失業率が10.7%となっている。

中西部地区はやはり全米失業率を上回っており、北中部東半分地区は失業率が10.3%となっている。

このため、2009年の自転車販売に関しては、太平洋側及び北中部東半分が最も難しい地区になるであろうと、我々はみている。

添付のPDFファイルは米国の失業率の地域・区域・州別特徴を読みとるのに役立つ。表16に示した10の州は失業率が全米失業率を大きく上回り、各々の地区の失業率を引き上げている州である。

表16 全米失業率より失業率が極めて高い州 2009年4月

地域	区域	州	2009年4月失業率%
西部	太平洋側	オレゴン	12.0
		カリフォルニア	11.0
	ロッキー山脈地帯	ネバダ	10.6
中西部	北中部東半分	ミシガン	12.9
		オハイオ	10.2
		インディアナ	9.9
南部	南中部東半分	テネシー	9.9
	太平洋側南部	サウスカロライナ	11.5
		ノースカロライナ	10.8
		フロリダ	9.6

出典：労働省 労働統計局

2009年の消費者向け自転車市場が最も困難になるであろう10の州を示した一方で、表17に失業率が全米失業率より低く、従って、自転車市況が良い12の州を示す。

表17 全米失業率より失業率が極めて低い州 2009年4月

地域	区域	州	2009年4月失業率%
中西部	北西部西半分	アイオワ	5.1
		カンザス	6.4
		ネブラスカ	4.4
南部	南中部西半分	ルイジアナ	6.2
		オクラホマ	6.2
		アーカンソー	6.5
		テキサス	6.7
		メリーランド	6.8
	大西洋側南部	ヴァージニア	6.8
西部	ロッキー山脈地帯	ユタ	5.2
		ニューメキシコ	5.8
北東部	ニューイングランド	ニューハンプシャー	6.3

出典：労働省 労働統計局

2009年には北東部が米国の自転車市場の中で比較的良い地域の一つとなるであろう。それと同様に、全米失業率より失業率が低いということを基とすると、南部の中の南中部西半分

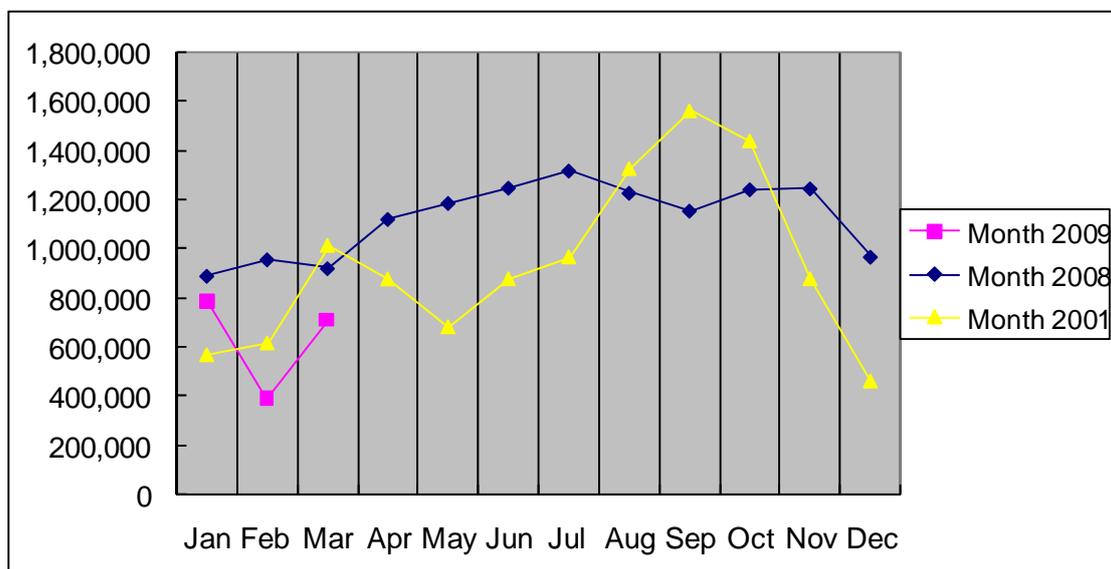
の区域も、この区域内の4つの州すべてが全米失業率を下回っているという事実から、今シーズンにかけて、地域的自転車市況が比較的良くなるもう一つの区域と言えるであろう。

### 2009年の米国自転車市場消費台数の見込み

2009年第1四半期の輸入統計を基にすると、我々は引き続き、本年の米国の自転車市場消費台数は2008年に比べ概ね18から20%減少するであろうとみている。

図Gは、20インチ以上の自転車の2009年年初3カ月間の月毎輸入台数を2008年及び2001年と比較するために更新した。そして2009年は、今後更に3つの四半期を迎え、年間輸入台数の80%を受け入れるが、この時点で、2001年を下回って推移している。

図G 2011年、2008年 米国の20インチ以上の自転車の月毎の輸入及び2009年1月、2月及び3月



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

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。