

平成21年10月14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10月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

表1に示す通り2009年の米国の自転車輸入は年初7カ月の時点に至っても減少傾向が続いており、7月までの前年同期と比べると、総台数で15%減、即ち150万台減となっている。

表1 年初7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7カ月	8,753,082	654,038,691	\$74.72
2008年 年初7カ月	10,305,158	698,491,172	\$67.78
変化	-1,552,076	-\$44,452,481	\$6.94
変化 %	-15.1%	-6.4%	10.2%

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

年初7カ月間のFOB価格は6%、即ちUS\$4,400万減少している。この比較的安定したFOB価格の状況は年間を通して継続しており、平均単価で10%上昇、即ち2008年のUS\$67.78から本年7月のUS\$74.72へと上昇している。

表2 平均FOB単価の月毎の推移 2009年

	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
平均FOB単価 US\$	\$92.65	\$94.19	\$96.60	\$88.61	\$81.09	\$77.35	\$74.72
変化 US\$		\$1.54	\$2.41	-\$7.99	-\$7.52	-\$3.74	-\$2.63
変化 %		1.7%	2.5%	-8.3%	-8.5%	-4.6%	-3.4%

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

平均単価は年初ベースでの比較では毎月持続して上昇しているが、表2から示すとおり単月では今年に入ってから下落している。年初3カ月時点でのUS\$96.60から、年初7カ月時点でのUS\$74.72まで下落した。

表3 年初7月間の米国自転車輸入 2009年及び2008年の比較

7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	2,444,572	65,046,530	2,660,390	69,630,085	-215,818	-4,583,555
1520 20 インチ	2,213,322	78,375,364	3,130,783	113,564,791	-917,461	-35,189,427
1550 24 インチ	478,694	27,777,926	696,573	39,268,393	-217,879	-11,490,467
<b>2500 27 インチ及び 700c</b>	<b>767,726</b>	<b>212,671,281</b>	<b>668,073</b>	<b>172,481,159</b>	<b>99,653</b>	<b>40,190,122</b>
3500 26 インチ	2,783,672	261,726,369	3,053,878	293,537,956	-270,206	-31,811,587
その他	65,096	8,441,221	95,461	10,008,788	-30,365	-1,567,567
計	8,753,082	654,038,691	10,305,158	698,491,172	-1,552,076	-44,452,481
対前年比%					-15.1%	-6.4%
平均単価 US\$		<b>\$74.72</b>		<b>\$67.78</b>		
対前年比%						10.2%

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

表3は、関税番号毎の年初7カ月間の自転車輸入の詳細を示す。5つの主要区分の中で、4つが大きく減少しており、その状況は今年に入ってからずっと続いている。1つの関税番号の輸入だけが大きく増えており、目立っている。それは関税番号2500の27インチ及び700cの自転車で、上の表では黄色で示してある。

全般的には減少を示している自転車輸入ではあるが、表4に7月までの関税番号2500の増加の様子を前年と比較したものを示す。27インチ及び700cの自転車は台数で15%増加、FOB価格は23%上昇、これらにより平均単価は7%上昇した。

表4 関税番号2500 27インチ及び700cの自転車の米国への輸入  
年初7カ月 2009年と2008年の比較

2500 27インチ及び700c	台数	価格	平均単価
2009年初7カ月	767,726	212,671,281	\$277.01
2008年初7カ月	668,073	172,481,159	\$258.18
変化	99,653	40,190,122	\$18.84
変化 %	14.9%	23.3%	7.3%

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

我々は関税番号2500の平均単価がいつ下落するのか注視している。しかし、表5に示す通り、2009年年初7カ月までの時点では主要指標は引き続き過去10年間で最高となってい

る。この製品区分は、過去 10 年間で比較した米国の自転車輸入全体の FOB 価格と平均単価の高水準の維持に寄与しており、同時に高い在庫価格にも貢献している。

従って、本年残り 5 カ月の間に関税番号 2500 の FOB 価格と平均単価がどのように推移していくのか、大いに興味もたれるのである。

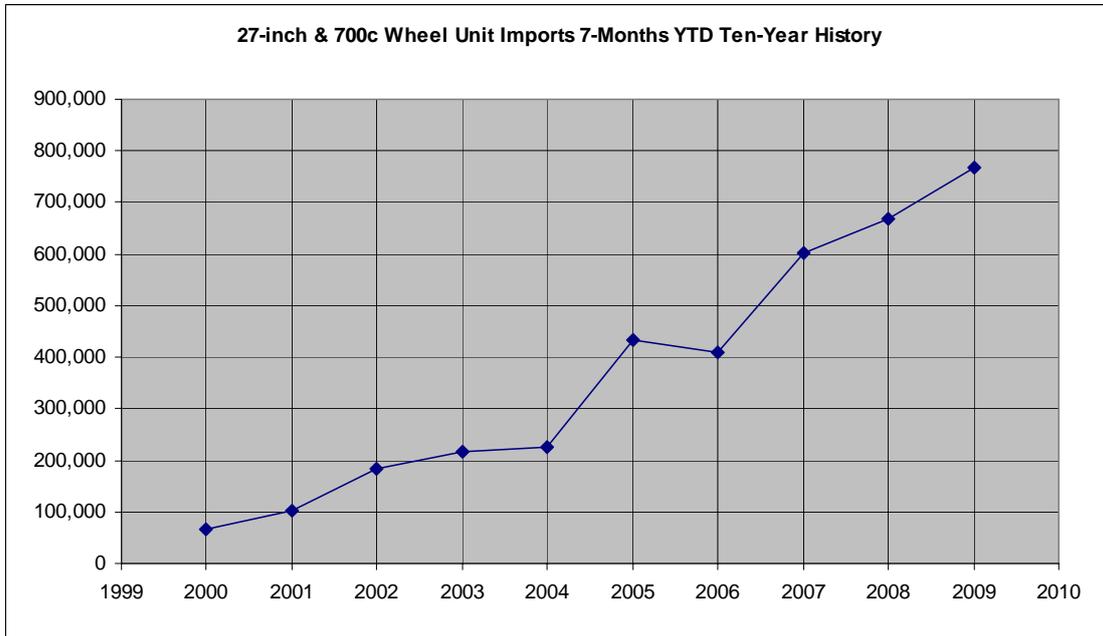
表 5 関税番号 2500 27 インチ及び 700c の自転車の年初 7 か月間の推移

2500 27 インチ及び 700c	台数	価格	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

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

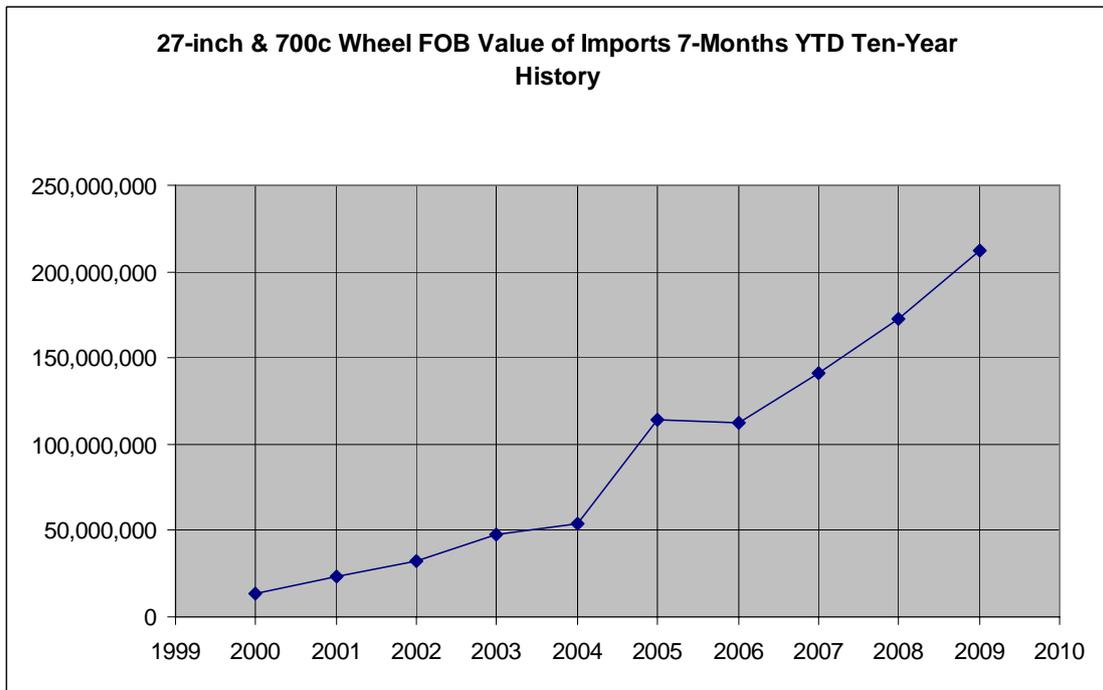
図 A は関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車の年初 7 か月間の輸入台数の過去 10 年間の推移をグラフにより示したもので、図 B は同じく同じ期間の FOB 価格の推移を示したものである。

図A



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

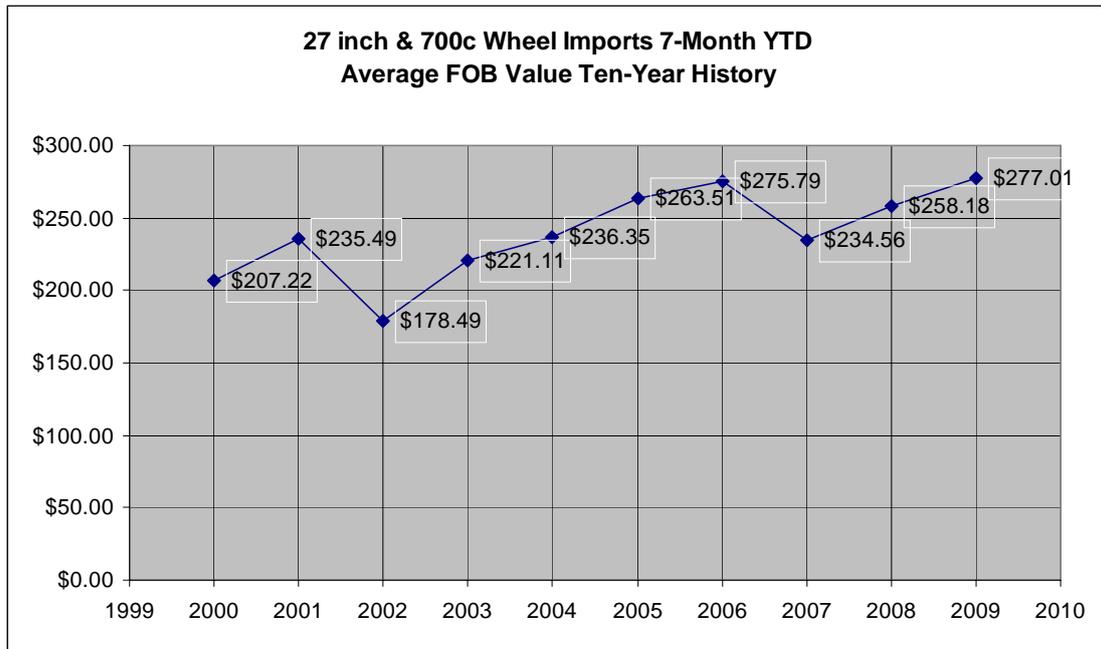
図B



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

図Cは関税番号 2500 の年初 7 カ月間の米ドルにおける平均単価の過去 10 年間の推移を示したものである。平均単価は景気後退の翌年である 2002 年に最低となり、2006 年まで継続的に上昇した。2007 年には突然下落し、その後現在の最高点まで上昇している。

図 C



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

27 インチ及び 700 c の自転車の US \$277 という高い平均単価を、表 6 に示す全ての関税番号の本年年初 7 カ月間及び前年同期の平均単価と比べてみよう。

関税番号 1510 の 19 インチ以下の自転車は 2%弱上昇、そして 1520 の 20 インチの自転車の平均単価は 2%下落した。

関税番号 1550 の 24 インチの自転車の平均単価は 3%上昇し、重要な関税番号 3500 の 26 インチの自転車は平均単価が 2%下落した。

関税番号 2500 の平均単価が 7%、即ち US \$18.84 上昇したことは、2009 年 7 月までに全体の平均単価が 10%上昇したことに明らかに貢献している。

表 6 2009 年年初 7 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	\$26.61	\$26.17	\$0.44	1.7%
1520 20 インチ	\$35.41	\$36.27	-\$0.86	-2.4%
1550 24 インチ	\$58.03	\$56.37	\$1.65	2.9%
2500 27 インチ及び 700c	<b>\$277.01</b>	<b>\$258.18</b>	<b>\$18.84</b>	<b>7.3%</b>
3500 26 インチ	\$94.02	\$96.12	-\$2.10	-2.2%
その他	\$129.67	\$104.85	\$24.83	23.7%
計	\$74.72	\$67.78	\$6.94	10.2%

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

表 7 はすべての車輪径の自転車の年初 7 か月間の自転車輸入の過去 10 年間の推移を示す。2009 年はこの過去 10 年間の期間の中で、2 番目に総台数が少なく、総 FOB 価格は 2 番目に高く、平均単価は最高となっている。

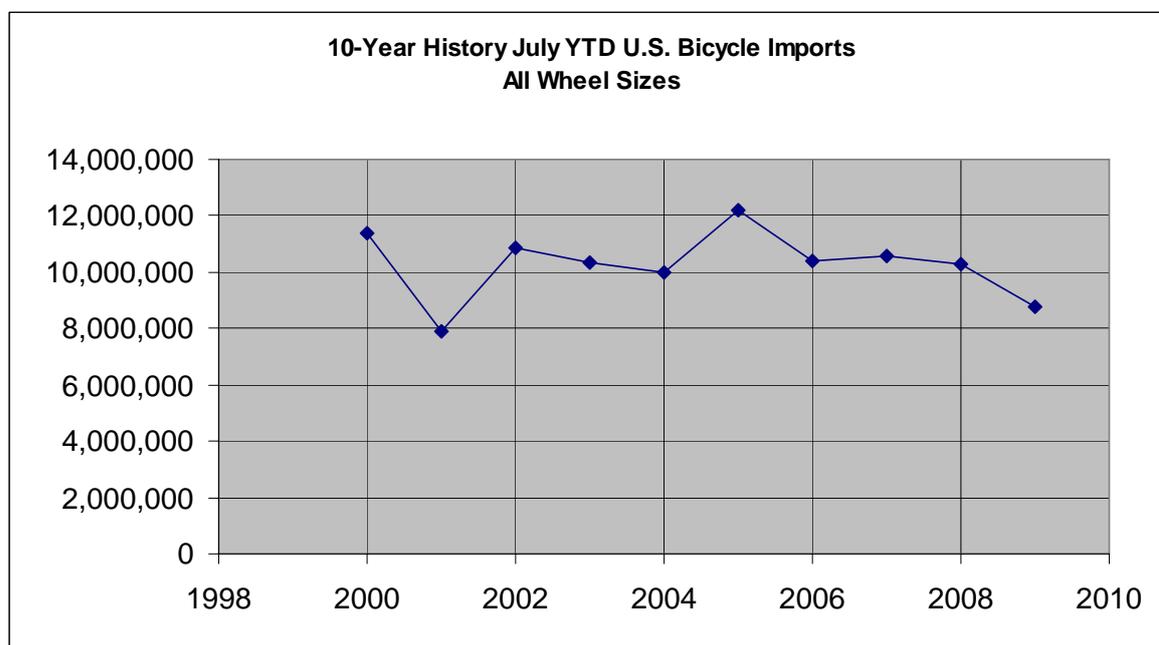
表 7 年初 7 か月間の自転車輸入の過去十年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総価格	平均単価
2009	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

図 D は表 7 に示す 10 年間の台数の推移をグラフで示したものであり、2009 年年初 7 か月の時点では 2001 年を少し上回る状態を追いかけていることを示している。

図D 全ての車輪径の自転車の年初7カ月間の米国への輸入台数の過去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

### 2009年7月の米国自転車輸入

年初からの米国自転車輸入統計から離れて、月次統計に目を移すと別の全体像が見えてくる。表8は2009年7月を2008年同月と比較し示したものだ。

2009年7月は2008年7月と比較し、台数で20%、FOB価格で27%減少している。平均単価は8.6%、即ちUS\$5.75下落した。比較的弱含んでいる7月を見ると、本年残りの5カ月も同じような状況となる可能性はある。前年と比較した年初来の数値は、今後さらに目立った下落を示すものと思われる。

表8 7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7月	1,435,338	88,022,704	\$61.33
2008年7月	1,798,235	120,623,963	\$67.08
変化	-362,897	-\$32,601,259	(\$5.75)
変化 %	-20.2%	-27.0%	-8.6%

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

表 9 は 2009 年 7 月の米国自転車輸入を関税番号および製品区分毎に示したものである。

表 9 2009 年 7 月 米国自転車輸入

月：7 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	466,808	\$25.81	12,047,828
1520 20 インチ	470,784	\$32.32	15,217,933
1550 24 インチ	53,918	\$62.45	3,367,239
2500 27 インチ及び 700c	98,489	\$264.80	26,079,828
3500 26 インチ	336,257	\$88.44	29,737,106
その他	9,082	\$173.17	1,572,770
計	1,435,338	\$61.33	88,022,704

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 7 月の 6 つの関税番号及び製品区分毎の輸入台数割合を示したものである。

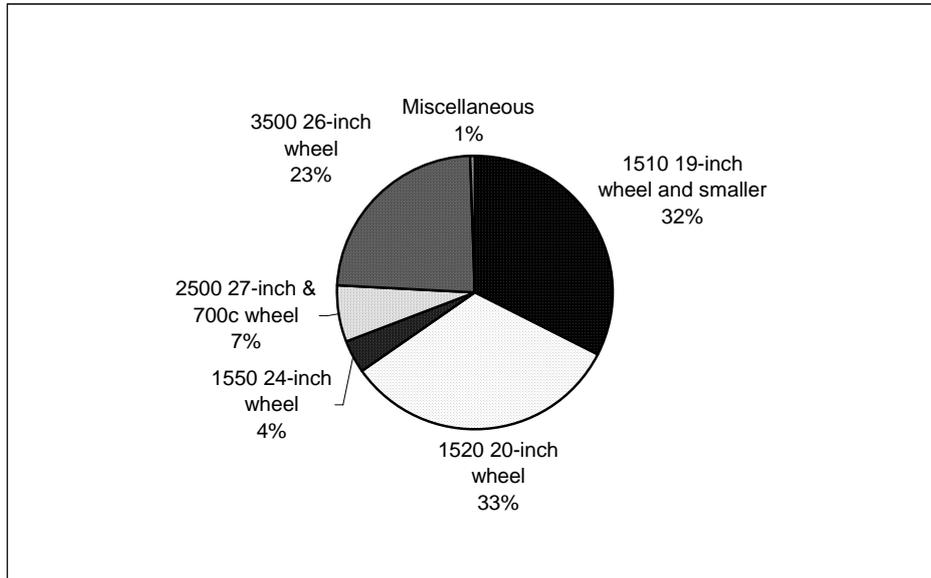
関税番号 1520 の 20 インチの自転車と、関税番号 1510 の 19 インチ以下の自転車は、これら合わせて 65% の台数割合を持つ圧倒的な製品区分である。これらはまた、米国市場では主に量販店で販売される製品である。

関税番号 3500 の 26 インチの自転車は 7 月には 23% の割合で 3 番目である。これに続き関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c が 7%、関税番号 1550 の 24 インチの自転車が 4% の台数割合となっている。

図 F は同じく 6 つの関税区分毎の 2009 年 7 月の輸入 FOB 価格の割合を示す。

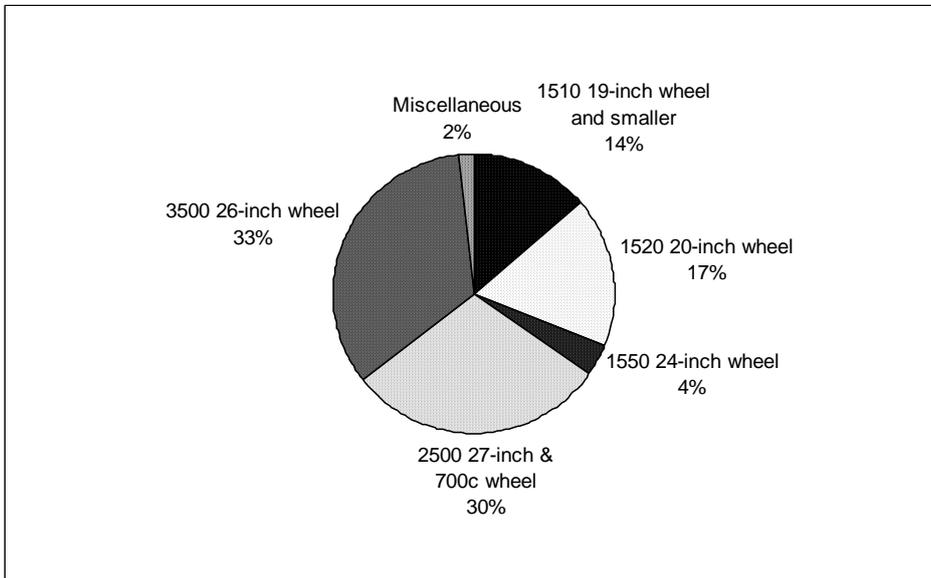
関税番号 3500 の 26 インチの自転車と関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車は FOB 米ドル価格の 63% という圧倒的な割合を占めている。

図 E 2009 年 7 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 7 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 10 は 2000 年から 2009 年までの 7 月の米国への自転車輸入の過去 10 年間の推移を示す。

表 10 2000 年～2009 年 毎年 7 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	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

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

表 11 に示すとおり本年 7 月は自転車輸入台数では過去 10 年間で 7 番目となっている。表 10 に示すとおり、本年 7 月の FOB 価格と平均単価は 2008 年 7 月に次ぎ 2 番目となっている。

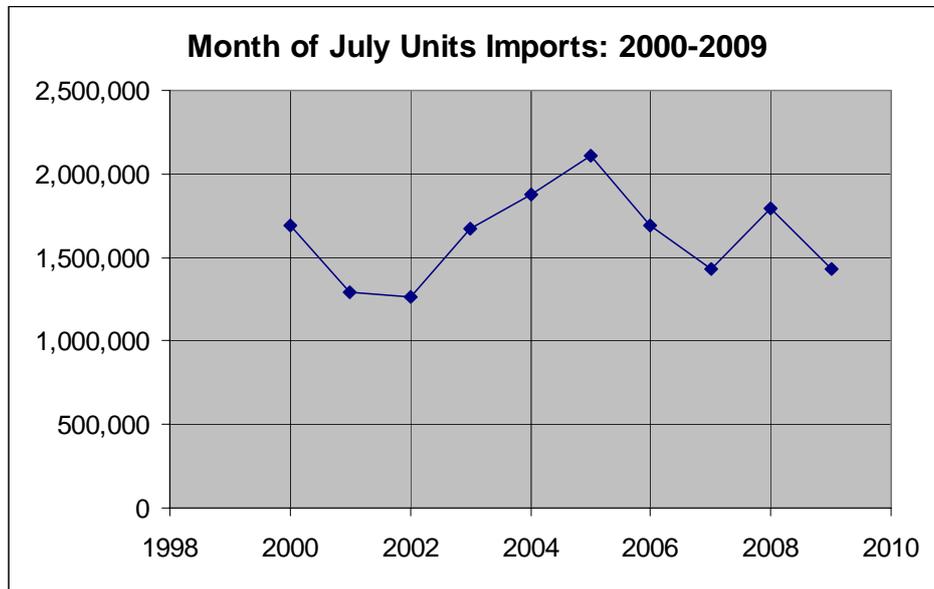
表 11 2000 年～2009 年 毎年 7 月の米国自転車輸入の 10 年間の推移と順位

順位	年	台数
1	2005	2,108,051
2	2004	1,881,782
3	2008	1,798,235
4	2006	1,688,753
5	2000	1,687,607
6	2003	1,675,581
7	<b>2009</b>	<b>1,435,338</b>
8	2007	1,428,098
9	2001	1,290,399
10	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、表 10 に示した毎年 7 月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。

図G 2000年～2009年 毎年7月の米国自転車輸入の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

## 20インチ以上の自転車の米国への輸入

年初来の統計に戻って、核となる20インチ以上の自転車の米国への輸入について、2009年年初7カ月と前年同期とを比べたものを表12に示す。

表12 年初7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7カ月	6,308,510	588,992,161	\$93.36
2008 年初7カ月	7,644,768	628,861,087	\$82.26
変化	-1,336,258	-39,868,926	\$11.10
変化 %	-17.5%	-6.3%	13.5%

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台数は17.5%減少し、総FOB価格は6%減少した。これらにより平均単価は前年の年初7カ月間のUS\$82.26から本年のUS\$93.36へと13.5%上昇した。

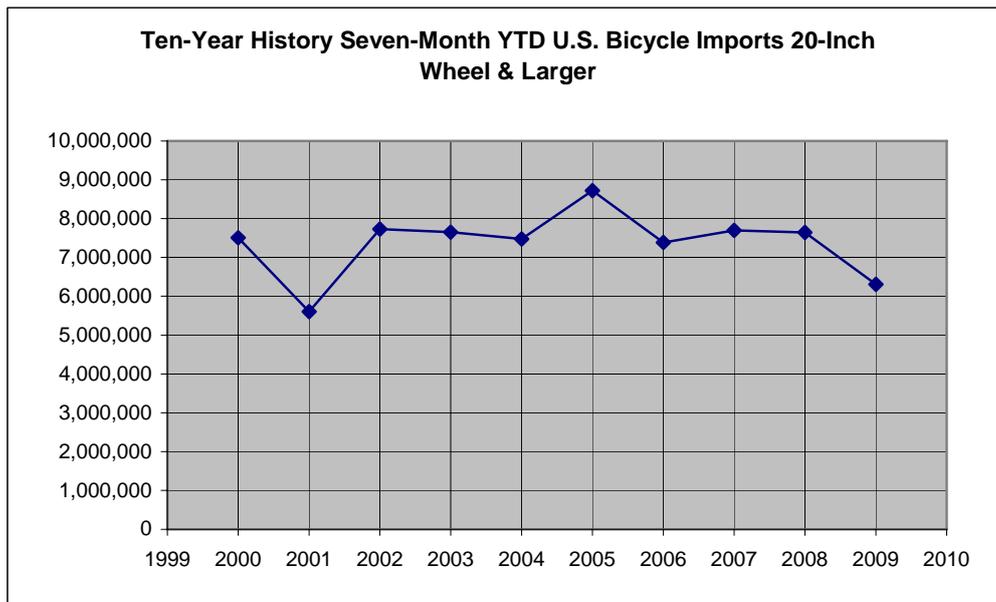
表13は20インチ以上の自転車の年初7カ月間の米国への輸入の過去10年間の推移を示したものである。2009年は輸入台数で2番目に少なく、2001年の年初7カ月を僅かに上回っている。年初7カ月間の総FOB価格は2008年に次ぎ2番目に高く、平均単価は過去10年で最高である。

表 1 3 20 インチ以上の自転車の年初7カ月間の輸入の過去10年間の推移

年初7カ月	総台数	総価格	平均単価
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

図H (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

図Hは表13に示す過去10年間の輸入台数の推移をグラフで示したものである。2009年の20インチ以上の自転車の輸入台数は2001年を上回る状態で推移しており、図Dに示す総輸入と対応している。

表14は20インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去10年間の推移を、2000年から2009年まで1月から7月まで毎月示したものである。2001年は2009年を追跡していくにあたり指標となる年であるので、太字で示してある。

表 1 4 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月及び7月

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7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>	<b>968,530</b>
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
<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>	<b>967,076</b>
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

表 1 5 には説明を要す。というのはこの表は 2009 年の月毎の輸入台数、2001 年を含む先立つ年で最も数値に近い月の数値、そして 2001 年の月次輸入台数を示している。更に最上段に 2009 年の当該月の輸入が 2001 年に比べ多いのか少ないのか或いは同等なのかも示している。2009 年の 7 カ月のうち、4 カ月は 2001 年を上回っており、2 カ月は下回り、1 カ月は 2001 年の同じ月と同等であることに注視してほしい。

表 1 5 20 インチ以上の自転車  
2009 年の月毎の輸入台数と先立つ年及び 2001 年との比較

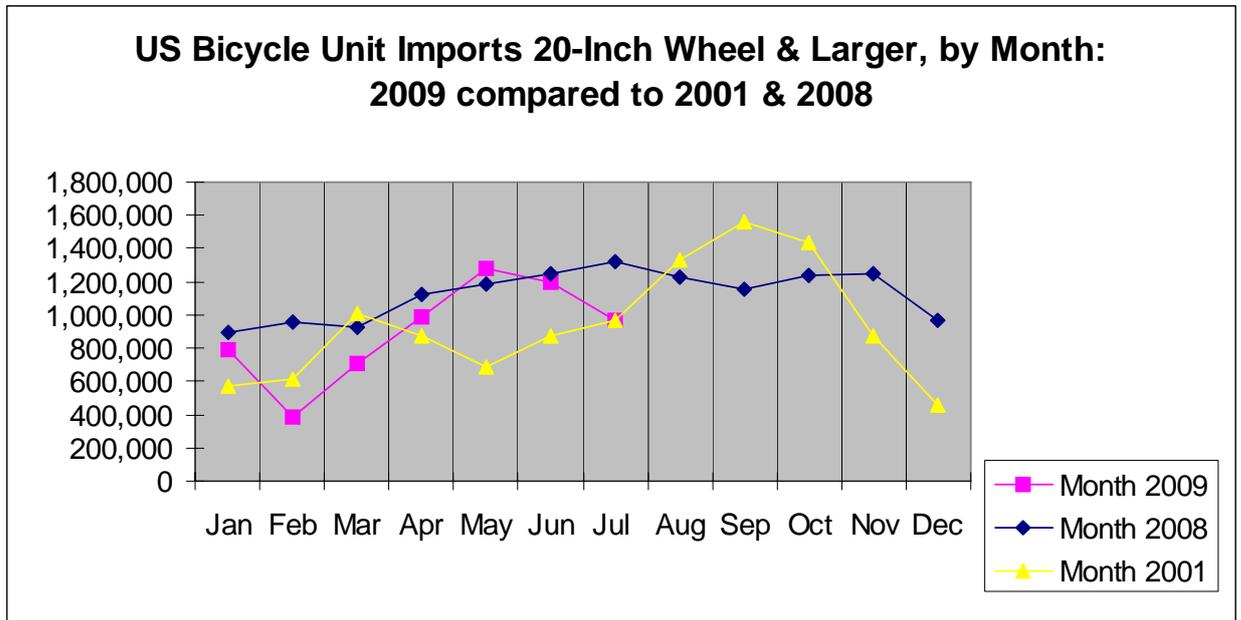
月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月
	<b>多い</b>	<b>少ない</b>	<b>少ない</b>	<b>多い</b>	<b>多い</b>	<b>多い</b>	<b>同等</b>
<b>2009</b>	<b>786,026</b>	<b>385,759</b>	<b>708,076</b>	<b>987,320</b>	<b>1,275,092</b>	<b>1,197,707</b>	<b>968,530</b>
2008			<b>921,902</b>				
2007						<b>1,171,798</b>	
2006	<b>788,939</b>						
2004					<b>1,274,329</b>		
<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>	<b>967,076</b>

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

### 2009 年の米国自転車市場消費台数の見込み

表 1 5 は我々の 2009 年の見込みへとつながっていく。図 I は 2008 年、2001 年そして 2009 年 7 月までの 20 インチ以上の自転車の米国への月毎の輸入を示している。

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

グラフの右にある凡例にあるとおり、2009 年は正方形で、2008 年はひし形で、そして 2001 年は三角で示してある。我々は既に 2009 年の年初 7 カ月間は 2008 年を下回り、2001 年を上回る状態で推移していることを承知しているが、このことを図 I から確定することには少し困難を伴う。明らかなことは、2009 年のうち 4 カ月は 2001 年の同じ月を上回っていたことである。そして問題は、本年残り 5 カ月の輸入台数が何台になるかということである。

2009 年年初 7 カ月間の輸入統計を基にすると、本年残りの期間の輸入台数によるが、年間総輸入台数は 16 から 18% 減となると見込んでいる。

### 米国の輸出

米国からの輸出は表 1 6 に示すとおり、本年年初 7 カ月の段階で前年同期に比べ 43% 減少している。米国自転車輸出の総 FOB 価格は 28%、即ち US \$2,260 万減少している。しかし、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 7 カ月の US \$340.64 から本年同期の US \$431.36 へと上昇した。結果として米国で自転車輸出を行っている企業は、2009 年 7 月までの期間に前年と比較し総売上が US \$2,260 万減ったことになる。

表 1 6 年初 7 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 7 カ月	132, 634	57, 212, 597	\$431. 36
2008 年 年初 7 カ月	234, 367	79, 833, 737	\$340. 64
変化	-101, 733	-22, 621, 140	\$90. 72
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

表 1 7 は 2000 年から 2009 年までの過去 10 年間の年初 7 カ月間の自転車輸出の推移を示す。2009 年年初 7 カ月間の総輸出台数は 10 年間で最低で、FOB 価格は 10 年間で中ほどに位置し、平均 FOB 単価は 10 年間で最高となっている。

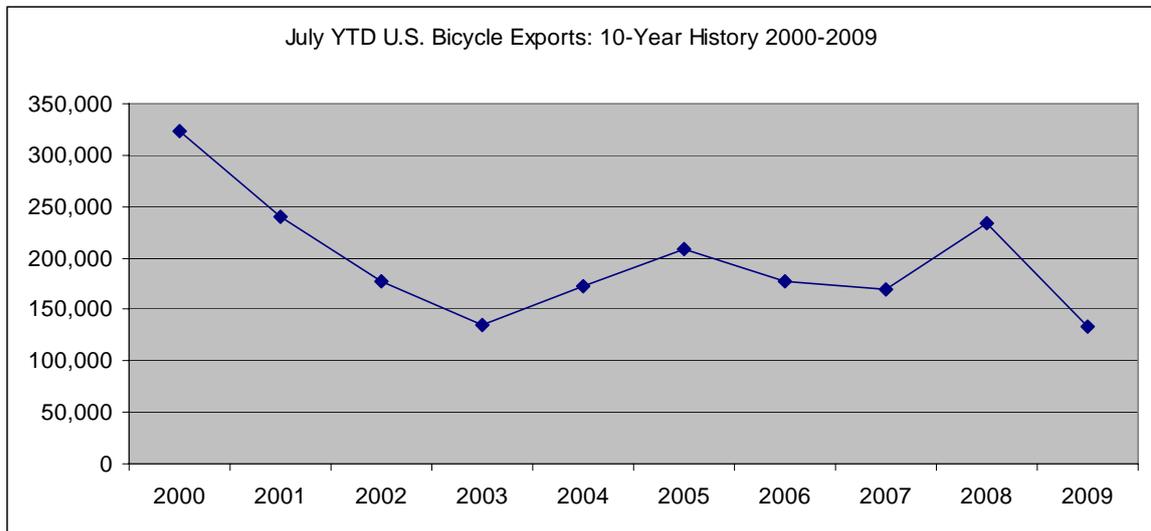
表 1 7 年初 7 カ月間の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移

年	台数	FOB 価格	平均単価
2009	132, 634	57, 212, 597	\$431. 36
2008	234, 367	79, 833, 737	\$340. 64
2007	169, 624	63, 779, 584	\$376. 01
2006	178, 104	62, 111, 979	\$348. 74
2005	208, 807	62, 546, 696	\$299. 54
2004	172, 538	45, 666, 323	\$264. 67
2003	134, 818	33, 409, 062	\$247. 81
2002	177, 353	31, 472, 669	\$177. 46
2001	240, 779	36, 189, 529	\$150. 30
2000	323, 483	46, 982, 184	\$145. 24

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

図 J は 2000 年から 2009 年までの年初 7 カ月間の自転車輸出をグラフで示したものである。

図 J 米国の自転車輸出 年初 7 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 18 に、国内で生産された自転車と、外国産の自転車で米国から輸出された自転車を含む、年初 7 カ月間の自転車輸出の詳細を示す。

表 18 2009 年 年初 7 カ月間の米国自転車輸出

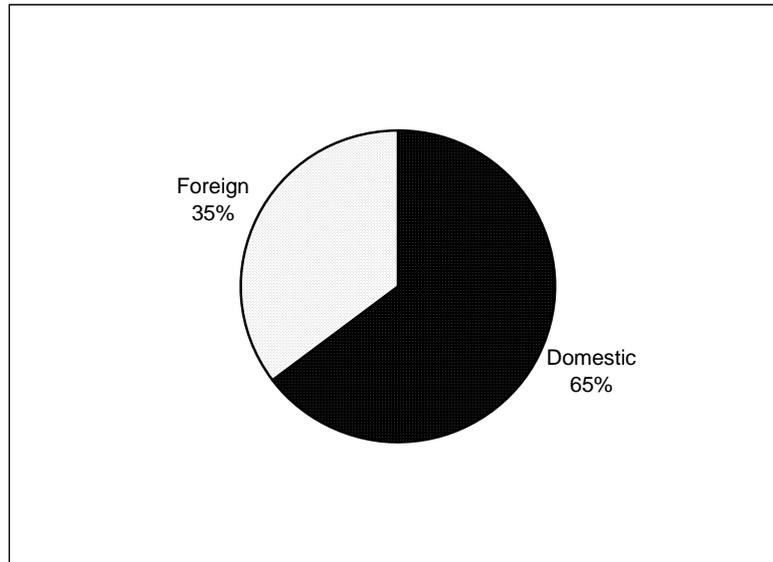
1~7月 関税番号	国内			海外			計		
	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価
1070	16,713	3,544,875	\$212.10	7,173	1,431,546	\$199.57	23,886	4,976,421	\$208.34
2600	26,905	22,062,479	\$820.01	35,211	13,062,030	\$370.96	62,116	35,124,509	\$565.47
6000	42,277	15,260,812	\$360.97	4,355	1,850,855	\$425.00	46,632	17,111,667	\$366.95
計	85,895	40,868,166	\$475.79	46,739	16,344,431	\$349.70	132,634	57,212,597	\$431.36
合計の %	64.8%	71.4%		35.2%	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

図Kは 65%の割合を占める米国で生産され輸出された自転車と、35%の割合を占める外国で生産され輸出された自転車との比率を示す。

図K 2009 年年初7 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

### 米国の自転車市場 インターバイク展の報告

既に種々の業界誌紙をお読みになったことと思われるが、インターバイク 2009 は、出展した供給業者及び来場した小売店主そしてその従業員から成功であったと評価されている。

本年の展示会を開催するに当たり来場者の数は、第一の大きな問題であった。複数の供給業者は調査を実施し、その結果小売店の来場は減少が見込まれるということであった。しかし、入場登録が開始されると来場しないといていた小売店主の多くが登録したのである！

展示会事務局によると、22,500 人を超える来場者があり、これは昨年より僅かに減少したということである。しかし、来場した小売店主及び従業員の数は増加した。来場者数が僅かに減少したことの理由は、出展者が自社の小間にアテンドさせる従業員数を絞り込んだためである。

展示会事務局は入場登録した小売店の総数は 4,000 強に増加し、これらは主に米国の小売店であるが、中にはカナダ、メキシコそしてコロンビアの小売店や、台湾、中国、オーストラリア、日本、イタリア、英国そしてドイツのバイヤーも含まれている、と発表している。

次の大きな疑問は、トレックとジャイアントが主会場に出展せず、またスペシャライズドは同社が別個のブランドとして位置付けるグローブシリーズだけを展示する比較的小さい小間しか出さなかったことの影響である。

これら大手3社は全て二日間のアウトドアデモにはテントを出し、ジャイアントは展示会場の中央入口に何台か自転車を展示し、そしてスペシャライズドは前述のようにグローブシリーズの小さい小間だけを出していた。しかし実際のところは、これら3社は全て展示場で出展していなかったのである。

結果としては、これら大手3社がインターバイクで展示していようと、展示していなかろうと、関係はなかったのである。

来場者に影響を与えなかったことは明らかである。我々が話を聞いた小売店主たちは、自分たちの商売に変化をもたらすのに必要な製品、そして顧客に何か新しく変わったものを提供する製品を見つけ出すのに、十分な時間が取れて大変良かった、と述べていた。このことが更に暗示することは、トレック、スペシャライズド、そしてジャイアントの大手3社は、小売店主が自らの地域市場の中で必要とされていると信じている変化や革新の何物をも提供していない、ということである。

今年のインターバイク展で小売店主やその従業員たちを更に喜ばせたのは、革新的製品が数多くあったことである。最も良い例はエレクトラとその派生或いは延長シリーズの自転車及びユニークな部品・付属品である。

www.electrabike.com を訪ねてみると、エレクトラ社の小間に小売店主が足を踏み入れた時にどんな経験をしたか、そのアイデアを得ることができる。そして全く新しい、Ticino シリーズの変速機・泥除け・キャリアを装着した軽量でフラットハンドルを装着した男性・女性向け自転車の詳細を見ることができる。

エレクトラは、ハブ、ハンドルステム、ハンドルバー、非常に見栄えのするブレーキレバー、サドル、リム、ハンドルグリップ、そしてシートポストをシマノの駆動装置と組み合わせ、ユニークなレトロ感あふれる製品構成を生み出している。ダウンチューブの変速レバーはこの自転車のユニークさの極めつけで、この自転車の在庫を持ち販売する自転車店を差別化させることは間違いない。

我々はこれは古くから言われている破壊的革新(革新者のジレンマ、クレイトン M. クリステンセン著)であると考えている。市場にまさにうってつけのタイミングで導入され、更に重要なことに、これは今まさに米国の専門店販路で必要とされていることなのである！エレクトラだけが今年のインターバイク展における革新者であるわけではないが、同社が最大で最も目立っていた。

今年のインターバイク展は成功であったと言えるが、その理由の一つとして、自転車店のオーナーがこの厳しい経済状況と悪いマーケットの中で、自らの商売を変化させるのに役立つ製品を探していたからということがあげられる。そして実際に彼らはいくつかの中からそれを見つけ出したのである。

インターバイク展自身は市場に変化を与えたり、販売の急増をもたらしたりはしない。しかし展示会に来場した自転車店に対し、自転車専門店の販路に新たなお客達を惹き付けるのに役立つ、新しい革新的製品が途上にあるということで元気を与えたのである。そして、この販路の将来に多くの希望を与えたのである。

供給業者が認識しなくてはならないことは、小売店は、元気や希望により自らの顧客に提供できるであろうと感じられる量以上の在庫を取り込むということはしないということである。そして彼らは引き続き、彼らが必要とする時、必要とするものを持ってきてくれるブランドや供給業者との、ジャストインタイムの関係を築く方向に傾斜し続けるであろう。

予め予約し早めに購入するという時代は、多くの場合、米国の自転車ビジネスではすでに終わっているのである。

## **米国の消費者向け自転車市場**

過去何カ月かのレポートで我々は米国におけるマクロレベルでの大きな3つの動きについて報告してきた。

- 消費者の節約
- 単純さ
- 持続可能性

市場におけるこれらの大きなマクロ的変化に加え、我々は米国の消費者及び小売において既に大きな影響を与えている2つを付け加えたいと思う。

- 地域性
- 天候

**地域性** 米国の自転車市場は他の全ての市場と同様に必然的に地域化が進んでいる。マクロ的変化はこのひどい景気後退の遥か以前から始まっており、この国の地域間における市場の差異は人口統計的傾向により生み出されたものである。

ニューイングランド地区は中間年齢より高齢な家計の家長が多く、子供のいない家計が多い。従ってこの地区は大人向けの高級自転車にとって最も良い市場の一つであるが、子供用自転車販売にとって良い市場ではない。

これに反し太平洋地区は、家計の家長は中間年齢よりも若い傾向があり、子供のいる家計が多い。この地区は子供用自転車販売にとって最も良い市場ではあるが、大人向け高級自転車の販売にとってはニューイングランドほど良くはない。

このひどい景気後退は、失業を伴って、消費者の信頼感や、注意深さ、節約、以前から存在する地域差の上に重くのしかかっている。

我々はすでに米国の失業率の大きな地域的差異を示してきた。そして、地域別或いは州別失業率が全米平均より高い地域では、自転車を含む消費製品の販売はより困難である。

このことは、自転車専門店にとって自転車を販売することができないということの意味するのではない。そうではなく、自らの店の存在する地域や州に従い、異なるビジネス・マーケティング戦略を採用し、更に失業率が変化した場合、戦略転換に注意をしていかなくてはならないということの意味しているのである。

**天候** 我々は皆、我々には天候を変えられないということは承知している。しかし、ある程度のはできるのである！ 今年初めて米国の全米小売協会は、天候が小売に大きな影響を与えるということを認識した。

天候は常に消費者市場及び小売ビジネスの要因であり続けてきた。しかし10年前までは我々は基本的に比較的定常的に繰り返される季節的天候パターンに頼ることができた。

しかし、最近の天候の激しさや季節的天候パターンの変化により、天候によるマクロレベルの市場の変化がもたらされている。というのは、これらの変化は新たな現実であり、古い季節的天候パターンは過去のものであると専門家は述べているからである。

天候に関し自転車専門小売店ができることは、合衆国政府がかなり多額の費用をかけて全米気象データセンター向けに、米国の群・州そして地域単位で、毎月毎年の天候の予測を行うために作り上げた、コンピュータシステムを利用することである。この予測システムは [www.noaa.gov](http://www.noaa.gov) に掲載され、ここで運営されている。小売店主は少なくとも降水量や気温に関する予報は利用することができるのである。

例として、テキサス州ヒューストンで夏に異常な高温になり、サイクリストが通常どおりに乗ったりトレーニングしたりすることが、暑すぎてできなくなったことがあった。地元のいくつかの自転車店は何をしたか？ 彼らは電動の室内用トレーニング機材を購入し、彼らの顧客を店の中に招き、夏の最悪の異常な暑さの中、エアコンの効いた店で、電動トレーニング機材を時間貸しし、自転車に乗ったりトレーニングしたりすることが続けられるようにしたのである。彼らは、彼らの熱心な大人の顧客たちに乗ることができるようにしただけではなく、彼らの店の中でそうするよう招き入れ、そして顧客の多くに自宅使用の電動トレーニング機材を販売したのである。

全米気象データセンターの予報を店のHPにリンクさせ、どのように乗る場所や時間を準備し、或いは変更させるかという点に関するヒントや提案を与えることは、個々の専門小売店が、市場にマクロ的变化を与えるという意味合いにおける天候に対応して、実施できることのひとつである。

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。