

平成22年1月12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1月号

米国自転車市場情報

混乱の10年の最後の年：カレンダーの上からはもう2009年も終わりである。そしてまた、新世紀の最初の10年の終わりでもある。

統計の面からは、我々は10月の米国の自転車輸出入統計、そして供給業者の自転車店向け販売統計、そして同じく供給業者の10月末在庫統計を、受領し分析の上、提示する。2009年の最終となる年初12カ月間の統計を入手し、正式に本年を締めくくるのは2010年2月末となる。

お読みいただければわかるとおり、10月の自転車輸入は減少幅が加速している。このことは、販売の減少及び自転車店の販路における記録的な在庫の多さの両方による直接的結果と見るのが妥当である。

アジア最大の自転車製造企業はすでに第4四半期の販売が減少したと報告しているし、二つの最大規模の部品製造企業もまた同様である。従って2009年残りの2カ月間も米国の自転車輸入は減少が続くものと思われる。この10年は米国史上最も混乱した10年間の一つであり、本年はその最後の年であるが、その本年を通じた米国自転車市場における消費台数は減少するであろう。

米国の自転車業界は90年代以降の市場の消費水準の上昇により利益を得て来た。そしてこの10年間のうち最初の9年間は増減のない市場の中で比較的穏やかな繁栄を享受してきた。業界は前回の米国の景気後退の年である2001年と、今回の大きな景気後退の2年目の年である2009年を除き、安定していた。

しかし、小売金額の直接的な影響という点から米国の自転車市場の規模をみると、自転車台数面における浸透度も、人口千人当たりの自転車普及台数も、実際は過去10年間増えていない。このことはこの先大きな好機となるであろう。

2009年は米国経済、消費者、そして自転車市場にとって根本的変化の年となっている。

物事は今回の大きな景気後退以前の状態には戻らない。2010年は米国の自転車業界にとって、今回の景気後退によりもたらされた混乱状況を受け入れ、そして新世紀の2番目の10年間に入るに際し、米国自転車市場を本当に成長させるための戦略を導入することにより、再び繁栄がもたらされるであろう。

何が起ころうとも、我々は米国の自転車市場をここで分析し、コメントし、そして報告するのである。

輸入

10月の米国自転車輸入は大きく減少した。表1は米国への最大の供給元国である中国からの年初10カ月間の輸入を示す。

表1 年初10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 年初 10 カ月	12,420,372	\$637,049,773	\$51.29
2008 年初 10 カ月	14,812,856	782411381	\$52.82
変化	-2,392,484	-\$145,361,608	-\$1.53
変化 %	-16.2%	-18.6%	-2.9%

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

中国からの全体の輸入は台数で16%、FOB金額で19%減少した。平均FOB単価は僅か3%しか下落していない。

表2は年初10カ月間における台湾から米国への自転車輸入を示す。これは中国からの米国への輸入ほど激しくは減少していない。

表2 年初10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 年初 10 カ月	683,963	\$266,845,659	\$390.15
2008 年初 10 カ月	744,360	\$257,292,725	\$345.66
変化	-60,397	\$9,552,934	\$44.49
変化 %	-8.1%	3.7%	12.9%

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

台湾からの総輸入台数は8%減少し、総FOB金額は4%増加した。このこと理由の一つは本年年初10カ月間における前年同期と比較した平均FOB価格が13%上昇したことによる。

米国の自転車輸入においては、中国と台湾が圧倒しているという事を再度述べておくことは有意義であろう。2009年年初10カ月の時点では、これら双方で米国自転車輸入台数の99.6%、総FOB金額の98.5%を占めており、これを表3に示す。

表3 2009年年初10カ月間の自転車輸入：中国と台湾の総輸入に占める割合

	台数	比率%	FOB 金額	比率%	平均FOB単価
中国	12,420,372	94.4%	\$637,049,773	69.4%	\$51.29
台湾	683,963	5.2%	\$266,845,659	29.1%	\$390.15
中国及び台湾	13,104,335	99.6%	\$903,895,432	98.5%	
総輸入	13,151,211	100.0%	\$917,804,072	100.0%	\$69.79

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

全体では、年初10カ月間の米国自転車輸入は昨年同期と比較し、台数で16%減少し、総FOB金額で13%減少した。これを表4に示す。注目されるのは平均FOB単価が3%上昇したことで、これは表2に示した通り、台湾から輸入された自転車の平均FOB単価が比較的大きく上昇したことによるものである。

表4 年初10カ月間の米国への全体の自転車輸入状況 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10カ月	13,151,211	\$917,804,072	\$69.79
2008年 年初10カ月	15,634,287	\$1,058,577,799	\$67.71
変化	-2,483,076	-\$140,773,727	\$2.08
変化 %	-15.9%	-13.3%	3.1%

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

表5は、年初10カ月間における米国への自転車輸入について関税番号ごとに詳細に示し、2008年同期と比較したものである

5つの米国自転車輸入主要関税区分のうち4つが、昨年と比較しかなり大きく減少している。唯一の例外は関税番号2500の27インチ及び700cの自転車で、2009年は2008年と比較し10カ月連続して増加を示している。これについてはこのレポートの後段で詳述する。

表5 年初10カ月間の米国自転車輸入 2009年及び2008年の比較

10月 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	4,013,567	108,568,643	4,364,214	118,375,661	-350,647	-9,807,018
1520 20インチ	3,738,324	131,086,779	4,721,557	177,817,385	-983,233	-46,730,606
1550 24インチ	726,794	40,957,328	958,361	55,994,440	-231,567	-15,037,112
2500 27インチ及び700c	1,046,220	283,599,165	991,856	257,787,662	54,364	25,811,503
3500 26インチ	3,502,219	341,414,247	4,417,224	429,882,640	-915,005	-88,468,393
その他	124,087	12,177,910	181,075	18,720,011	-56,988	-6,542,101
計	13,151,211	\$917,804,072	15,634,287	\$1,058,577,799	-2,483,076	\$140,773,727
対前年比%					-15.9%	-13.3%
平均単価 US\$		\$69.79		\$67.71		\$2.08
対前年比%						3.1%

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

更に関心がもたれるのは、2008年には年初10カ月時点で米国自転車輸入総FOB金額がUS\$10億を超えたが、本年年初10カ月時点ではまだUS\$1億4,100万足りない状態であることである。

表6は2009年の関税区分ごとの年初10カ月間の平均FOB単価について、2008年同期と比較したものである。

主要関税区分のうち3つで平均FOB単価が下落している。そして最大の関税番号3500、26インチの自転車はほぼ変化なしで、0.2%の上昇となっている。

残された関税番号2500、27インチ及び700cの輸入自転車の本年年初10カ月間における平均FOB単価は、前年同期と比較し、US\$11.17、即ち4%と大きく上昇している。

表6 2009年年初10カ月間の平均単価 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	\$27.05	\$27.12	-\$0.07	-0.3%
1520 20 インチ	\$35.07	\$37.66	-\$2.60	-6.9%
1550 24 インチ	\$56.35	\$58.43	-\$2.07	-3.5%
2500 27 インチ及び 700c	\$271.07	\$259.90	\$11.17	4.3%
3500 26 インチ	\$97.49	\$97.32	\$0.17	0.2%
その他	\$98.14	\$103.38	-\$5.24	-5.1%
計	\$69.79	\$67.71	\$2.08	3.1%

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

表6に示す通り、輸入自転車全体の2009年年初10カ月時点における平均FOB価格はUS\$69.79で、前年同期から3%、即ちUS\$2.08上昇した。

以下の表7は全体のFOB平均単価の本年10カ月間の推移と、その月毎の変化を示したものである。

表7 2009年月毎の平均FOB単価 US\$

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
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
変化 S\$		\$1.54	\$2.41	-\$7.99	-\$7.52	-\$3.74	-\$2.63	-\$1.85	-\$1.66	-\$1.42
変化 %		1.7%	2.5%	-8.3%	-8.5%	-4.6%	-3.4%	-2.5%	-2.3%	-2.0%

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

2009年1月から10月までではUS\$22.86、即ち年初から25%下落している。全体の平均FOB単価が本年最も高かった3月から10月までをみると、US\$26.81、即ち過去7カ月間で28%下落している。

表8は年初10カ月時点における、すべての車輪径の自転車輸入の過去10年間の推移を示す。2009年は全体のFOB平均単価は過去10年間で最高なのに対し、総輸入台数は最低となっていることに注意してほしい。2009年年初10カ月間の総FOB金額は、平均単価の記録的高値のため、10年間で2番目に高くなっている。

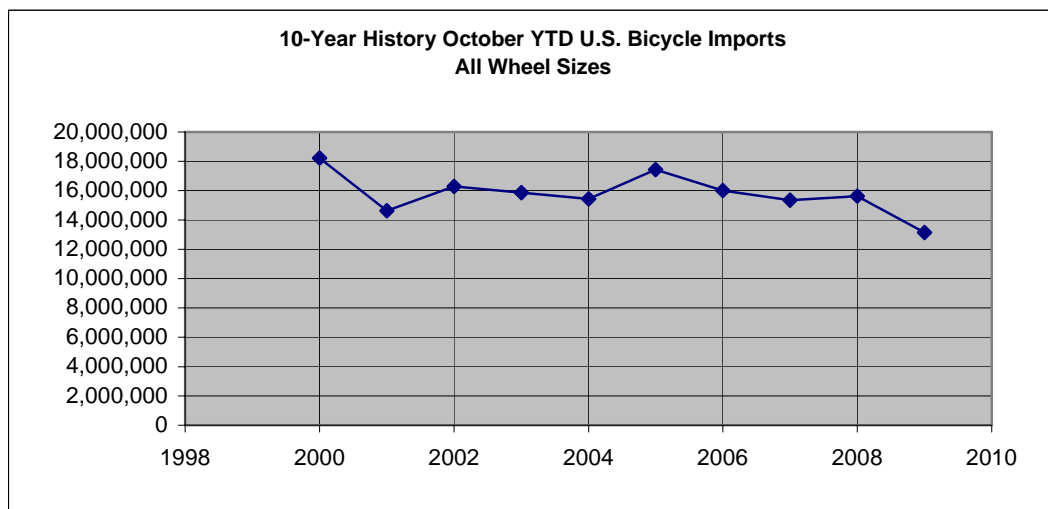
表8 年初10カ月間の米国自転車輸入の過去10年間の推移 すべての車輪径

年	総台数	総FOB価格 US\$	平均単価 US\$
2009	13,151,211	917,804,072	\$69.79
2008	15,634,287	1,058,577,799	\$67.71
2007	15,352,194	886,340,188	\$57.73
2006	16,003,666	844,127,134	\$52.75
2005	17,428,203	896,686,413	\$51.45
2004	15,441,599	724,594,366	\$46.92
2003	15,859,010	706,179,715	\$44.53
2002	16,294,475	732,556,985	\$44.96
2001	14,634,686	678,339,095	\$46.35
2000	18,207,988	888,849,806	\$48.82

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

図Aは年初10カ月時点における、米国への自転車総輸入台数の過去10年間の推移を、グラフにより示したものである。

図A



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

2009年10月の米国の自転車輸入

10月の米国自転車輸入の減少を実感するためには、この月だけに絞って検討する必要がある。以下に表9を示す。

表9 10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\$	平均単価 US\$
2009年10月	1,459,903	85,266,658	\$58.41
2008年10月	1,824,189	123,539,094	\$67.72
変化	-364,286	-\$38,272,436	-\$9.32
変化%	-20.0%	-31.0%	-13.8%

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

当該月の総輸入台数は、2008年10月と比較し20%減少した。そして総FOB金額は31%減少した。本年10月の平均FOB単価は前年同月と比較し14%、即ち台当たりUS\$9.00以上下落した。

表10は2009年10月の輸入について関税番号ごとに詳しく示したものである。

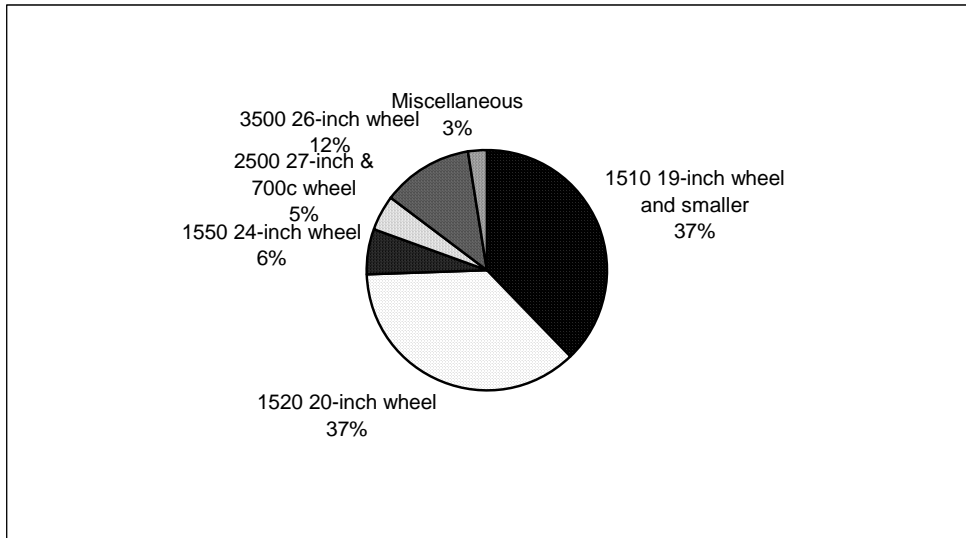
表10 2009年10月の米国自転車輸入

月:10月 関税番号	米国への自転車輸入 全ての車輪径		
	2009年 台数	平均単価	2009 FOB 金額 US\$
1510 19インチ以下	549,667	\$30.21	16,606,575
1520 20インチ	538,837	\$37.71	20,321,946
1550 24インチ	87,522	\$54.32	4,753,859
2500 27インチ及び 700c	68,005	\$290.52	19,756,898
3500 26インチ	179,140	\$124.07	22,226,717
その他	36,732	\$43.58	1,600,663
Total	1,459,903	\$58.41	85,266,658

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

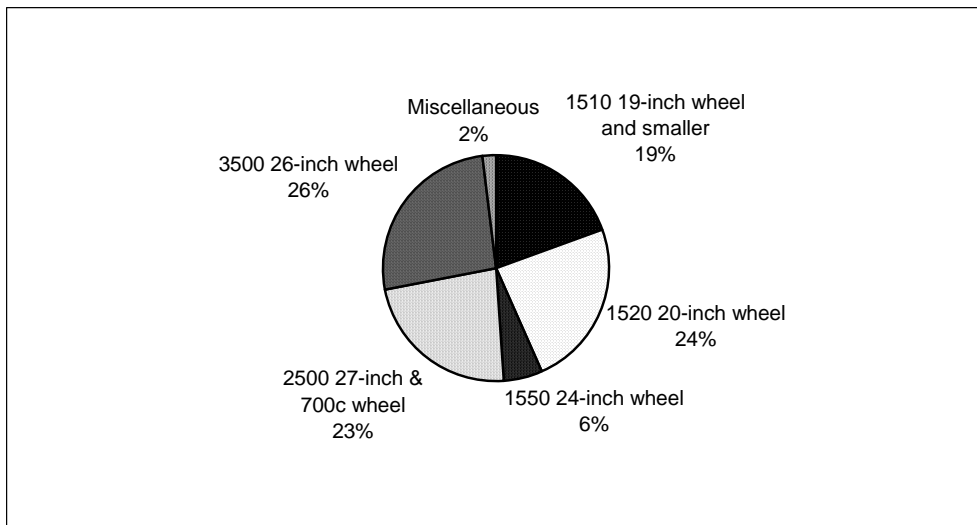
図Bは2009年10月に輸入された自転車について関税番号ごとに台数比率を示したものである。図Cは当該月の関税番号ごとのFOB金額の比率を示したものである。

図B 2009年10月米国自転車輸入 全ての車輪径 関税番号ごとの台数比率



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

図C 2009年10月米国自転車輸入 全ての車輪径 関税番号ごとのFOB金額比率



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

米国においては、ギフトシーズンに近いため、10月に輸入された自転車の台数の74%が関税番号1510と1520であり、これらは主に子供用の自転車であることに驚きはない。

当該月に輸入された自転車台数の減少分は、10月の全体のFOB価格の73%の割合を占める関税番号3500、1520そして2500の間でほぼ均等に反映されている。

表 1 1 は 2000 年から 2009 年までの毎年 10 月の全ての車輪径の自転車の輸入の過去 10 年間の推移を示す。

表 1 1 2000 年から 2009 年までの毎年 10 月の米国自転車輸入 全ての車輪径

年	台数	FOB 金額	平均単価
2000	2,553,279	114,293,589	\$44.76
2001	2,435,589	93,106,754	\$38.23
2002	2,289,416	85,948,360	\$37.54
2003	2,405,887	91,938,987	\$38.21
2004	2,043,820	93,282,394	\$45.64
2005	1,883,477	94,947,554	\$50.41
2006	1,957,383	101,432,023	\$51.82
2007	1,752,113	92,704,067	\$52.91
2008	1,824,189	123,539,094	\$67.72
2009	1,459,903	85,266,658	\$58.41

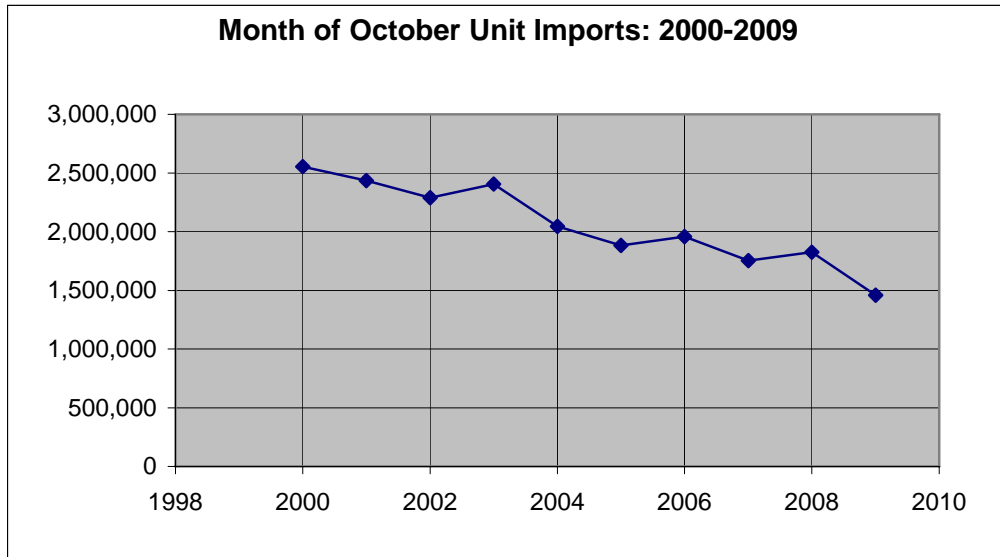
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

2009 年は 10 月の全体の輸入台数では最低、自転車輸入総 FOB 金額でもやはり最低である。本年 10 月の平均 FOB 価格は過去 10 年間で 2 番目に高くなっている。

図 D は毎年 10 月の、全ての車輪径を含む米国自転車輸入に関し過去 10 年間の推移を示したものである。

2009 年 10 月が全体の輸入台数では過去 10 年で最低となっているという事を除き、この図から何らかの結論を導き出すのは難しいが、毎年 10 月の自転車輸入は 2003 年以来継続的に減少していることが窺えることは興味深いことである。おそらくこの 10 年の間の、米国市場への輸入の季節的な流れの変化を示しているのであろう。

図D 毎年10月の米国への自転車輸入の過去10年間の推移 2000年から2009年
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

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市場は、アウトドア用品小売店や自転車店を含む、総合スポーツ用品店や自転車専門小売店にとって、大きな懸念となっている。

表12は20インチ以上の自転車の2009年年初10カ月間の輸入状況を前年同期と比較したものである。

表12 20インチ以上の自転車の年初10カ月間の輸入 2009年と2008年の比較

	総台数	総FOB金額 US\$	平均単価 US\$
2009年年初10カ月	9,137,644	\$809,235,429	\$88.56
2008年年初10カ月	11,270,073	\$940,202,138	\$83.42
変化	-2,132,429	-130,966,709	\$5.14
変化%	-18.9%	-13.9%	6.2%

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19%減少し、総FOB金額は14%ほど減少した。一方で、平均FOB単価は2008年のUS\$83.56から本年のUS\$88.56まで6%上昇した。

表13と図Eは2000年から2009年までの年初10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。

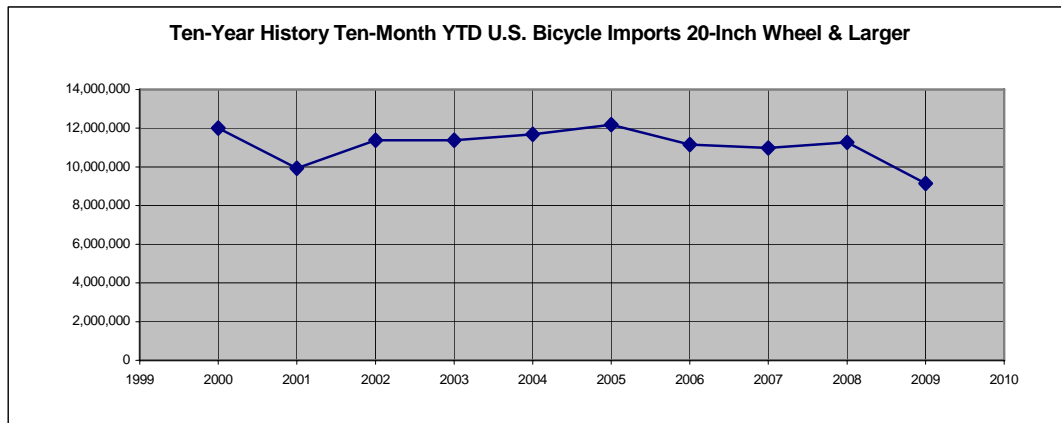
表 1 3 20 インチ以上の自転車の年初 10 カ月間の輸入の過去 10 年間の推移

年初 10 カ月	総台数	総 F O B 金額	平均単価
2009	9,137,644	\$809,235,429	\$88.56
2008	11,270,073	\$940,202,138	\$83.42
2007	10,975,431	\$778,703,068	\$70.95
2006	11,157,267	\$734,948,421	\$65.87
2005	12,182,636	\$778,959,546	\$63.94
2004	11,678,699	\$639,698,017	\$54.77
2003	11,383,918	\$608,948,786	\$53.49
2002	11,371,577	\$615,928,976	\$54.16
2001	9,930,877	\$561,443,324	\$56.54
2000	12,006,339	\$716,754,937	\$59.70

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

全ての車輪径の輸入の場合と同様、核となる 20 インチ以上の自転車の年初 10 カ月間の輸入は過去 10 年で 2009 年が最低となっている。総 F O B 金額は二番目に高く、平均単価は過去 10 年で最高となっている。

図 E



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

表 1 4 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、毎年 1 月から 10 月まで月毎、四半期毎に 2000 年から 2009 年まで示したものである。

表 14 米国自転車輸入の過去 10 年間の推移 20 インチ以上 2000 年から 2009 年まで
月毎、1 月、2 月、3 月、4 月、5 月、6 月、7 月、8 月、9 月及び 10 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	10 月	11 月	12 月
2009	968,530	1,004,655	914,243	910,236		
2008	1,318,045	1,227,820	1,115,402	1,242,083		
2007	1,105,507	1,133,675	1,066,350	1,076,963		
2006	1,127,975	1,220,493	1,217,269	1,335,901		
2005	1,465,163	1,056,604	1,109,890	1,293,564		
2004	1,410,097	1,340,941	1,238,097	1,627,077		
2003	1,170,136	997,251	1,090,903	1,648,304		
2002	867,211	1,157,784	1,107,381	1,379,932		
2001	967,076	1,327,438	1,562,637	1,440,028		
2000	1,052,823	1,411,570	1,374,154	1,711,700		

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

前回の景気後退年である 2001 年と今回の大きな景気後退期である 2009 年は、期間中の自転車輸入台数の比較を容易にするため太字で示してある。

本年 9 月・10 月に米国の自転車輸入が大きく減少したことは、この 10 年間の他のすべての年の同じ月と比べてみると明らかであり、これを我々は在庫調整のためとみている。

2009 年の月毎の輸入状況は 2001 年とは大きく異なっている。2001 年の本格的減少は 4 月から 7 月にかけて発生し、第 4 四半期には台数は増加した。2001 年の月毎の自転車輸入パターンと本年のそれとの違いについて、考えられ得る最も大きな理由は、27 インチ及び 700 c の自転車の 2009 年年初 10 カ月までの期間に輸入された台数と、この製品区分の自転車について現在でも供給業者の倉庫で引き続き積み増されている在庫によるものと思われる。

関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

自転車輸入に関連し、また米国の自転車専門店の販路に関連し、2009 年に最も大きな話題となっているのは、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車に関してである。

この区分にはほとんどのハイエンドのロード、トライアスロン、タイムトライアル用ドロップハンドル付き自転車と、広範な車種を含むフラットハンドル付きのハイブリッド車が全て含まれ、一般的に 27 インチまたは 700 c と呼ばれている。

この輸入区分の自転車は、米国市場では概ねハイエンドの競走用及びロード向けのものから成っている。ハイエンドのマウンテンバイクもあるが、700 c の車輪を持つ自転車は、米国では自転車専門店ですべて取り扱われる高価格のもので殆どが占められている。

表 15 は 2009 年年初 10 カ月間の関税番号 2500 の輸入状況を 2008 年同期と比較し示したものである。10 月は関税番号 2500 の自転車輸入が実際に減速した最初の月である。台数で 5.5% の増加、FOB 価格で 10% の増加となっている。

表 15 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車
年初 10 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 10 カ月	1,046,220	\$283,599,165	\$271.07
2008 年年初 10 カ月	991,856	\$257,787,662	\$259.90
変化	54,364	25,811,503	\$11.17
変化 %	5.5%	10.0%	4.3%

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

先に指摘した通り、関税番号 2500 の自転車の年初 10 カ月間の平均単価は前年比 4% 上昇した。

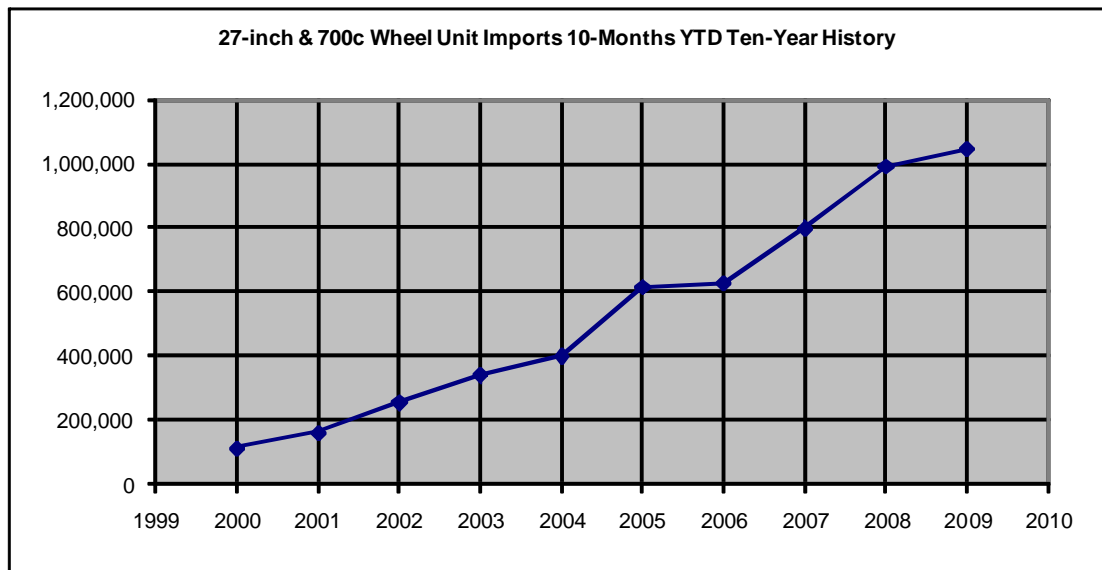
表 16 と図 F は関税番号 2500 の自転車の輸入台数の、過去 10 年間の年初 10 カ月時点における比較的大幅な増加の様子を示している。2000 年から 2009 年の年初 10 カ月時点での増加台数は、930,109 台で、即ち 801% となっている！

表 16 関税番号 2500 27 インチ及び 700c の自転車の年初 10 カ月間の
輸入の過去 10 年間の推移

2500 27 インチ及び 700c	台数	FOB 価格 US\$	平均単価
2000	116,111	22,540,707	\$194.13
2001	164,066	35,454,914	\$216.10
2002	259,181	47,496,608	\$183.26
2003	344,133	67,273,813	\$195.49
2004	403,749	79,233,588	\$196.24
2005	617,678	170,210,230	\$275.56
2006	629,452	161,852,995	\$257.13
2007	800,622	196,748,838	\$245.74
2008	991,856	257,787,662	\$259.90
2009	1,046,220	283,599,165	\$271.07

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

図 F



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

全ての自転車の輸入の場合と同様、関税番号 2500 の年初 10 カ月間の自転車輸入についても中国と台湾が主要供給元国であり、これを表 17 に示す。台湾は関税番号 2500 の輸入の中で FOB 金額の 58%、台数の 31% を獲得し、平均 FOB 単価は US \$510 である。

本年年初 10 カ月時点では、中国と台湾併せて関税番号 2500 の台数の 98.8%、総 FOB 金額の 98.4% を占めている。

表 1 7 関税番号 2500 の米国への輸入の上位供給元国 2009 年年初 10 カ月

国名	台数	FOB 金額 US\$	平均単価 US\$
中国	711,504	114,523,556	\$160.96
中国 % 関税番号 2500	68.0%	40.4%	
台湾	322,398	164,498,052	\$510.23
台湾 % 関税番号 2500	30.8%	58.0%	

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

表 1 8 は中国及び台湾からの関税番号 2500 の自転車輸入の月別推移を 2009 年 1 月から 10 月まで示したものである。

表 1 8 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 10 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

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

表 1 8 の月次データは合計しても関税番号 2500 の年初 10 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。

先月のレポートで指摘した通り、中国は関税番号 2500 の自転車の発注取消の矛先となっているように見受けられる。これに対し台湾は 9 月から 10 月にかけてごく僅かしか減少していない。そして実は 10 月の FOB 金額は 9 月のそれを上回っているのである。これは、平均 FOB 単価が本年 9 月の US \$453.60 から 10 月の US \$532.827 へと大きく上昇していることによる。

表 1 9 は関税番号 2500 の自転車の中国と台湾からの輸入について、台数及び FOB 金額の割合を月毎に 1 月から 10 月まで示したものである。

表 19 関税番号 2500 の自転車の中国と台湾からの月毎の輸入 2009 年 1 月から 10 月
関税番号 2500 の輸入全体における月毎の台数及び FOB 価格の割合

2009	中国 台数	中国 FOB 金額	台湾 台数	台湾 FOB 金額
1 月	68.0%	42.0%	30.4%	56.8%
2 月	87.0%	62.8%	12.8%	35.1%
3 月	61.5%	39.9%	35.6%	57.7%
4 月	62.9%	36.7%	36.6%	62.1%
5 月	75.2%	49.1%	23.5%	49.5%
6 月	70.6%	44.3%	29.3%	55.1%
7 月	66.0%	39.2%	33.9%	60.4%
8 月	71.3%	35.5%	27.3%	60.4%
9 月	71.0%	42.7%	27.6%	55.0%
10 月	60.8%	30.6%	36.9%	67.6%

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

関税番号 2500 の中で中国が供給元となっているものの、米国への輸入台数と FOB 金額の比率が最も高かったのは 2 月で、この月は一方で台湾からの関税番号 2500 の米国への輸入台数と FOB 金額の比率が最も低い月であった。

台湾供給元の関税番号 2500 の米国への輸入台数と FOB 金額の比率が最も高かったのは 10 月で、この月は中国が供給元となる関税番号 2500 の輸入比率が最も低くなったことと対応している。実際の台数とドル価格を知るには表 18 も併せて参照してほしい。

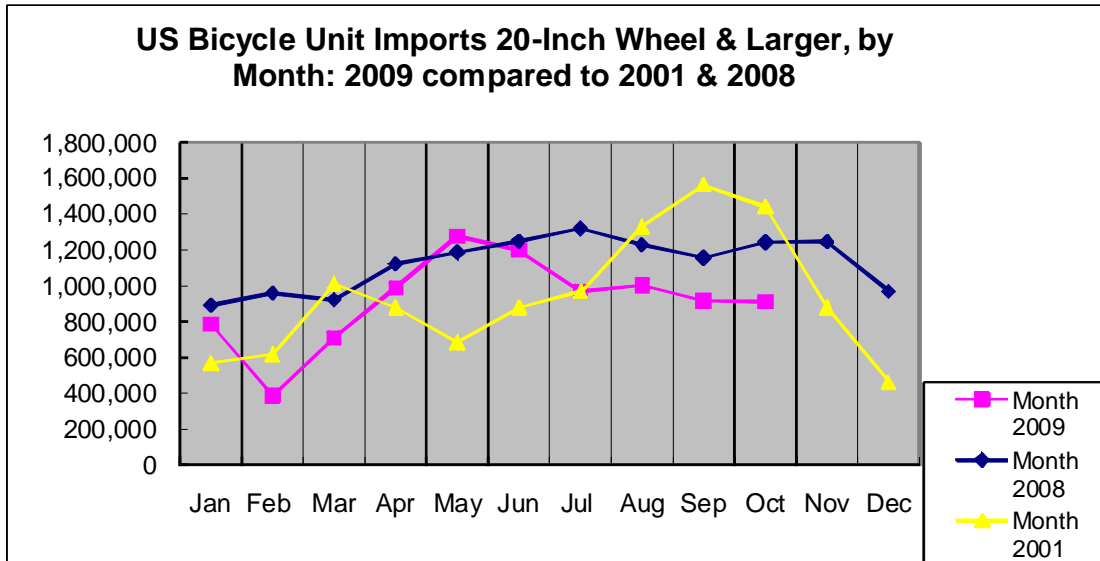
2009 年米国自転車市場消費台数の見込み

図 G は毎月数値を記入していくに従い、面白くなってきた。というのは核となる 20 インチ以上の輸入自転車の台数について、2009 年と 2008 年、そして最後の景気後退の年であり指標としている 2001 年とを比べながら追跡しているからである。

2009 年は四角で記してあり、菱形で記してある 2008 年の輸入をほぼ下回る形で推移している。

2009 年はまた、三角で示した 2001 年と対照する形で推移しているように見受けられる。

図 G



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

2009 年年初 10 カ月間の輸入統計を基にすると、残り 2 カ月の状況にもよるが、年間の輸入台数は 18 から 20%減少するものと我々は予測している。我々は 2009 年年間の見込みを 2 カ月連続で引き下げ、2001 年の総輸入量をわずかに下回るものとみている。

米国の輸出

米国の自転車輸出は、本年の殆どの期間にわたり為替が有利なのにもかかわらず、引き続き減少している。表 20 は年初 10 カ月間の自転車輸出を示すが、前年同期と比較し台数で 41%、総 FOB 金額で 25%減少していることがわかる。

輸入の場合と同様、米国の輸出自転車の平均 FOB 単価は、2008 年の US \$354.81 から 2009 年年初 10 カ月間の US \$453.39 へと大きく 28%も上昇した。

表 20 年初 10 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 10 カ月	181,372	\$82,232,575	\$453.39
2008 年 年初 10 カ月	310,011	\$109,994,662	\$354.81
変化	-128,639	-27,762,087	\$98.58
変化の割合 %	-41%	-25%	28%

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

表 2 1 は年初 10 カ月間の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移を示す。2009 年は年初 10 カ月間の自転車輸出台数が過去 10 年間で最も少なくなっている。FOB 金額も過去 10 年間で 5 位程度にまで下落しているが、平均 FOB 単価が過去 10 年で最高となっているため、この水準となっている。

表 2 1 年初 10 カ月間の米国自転車輸出の過去 10 年間の推移

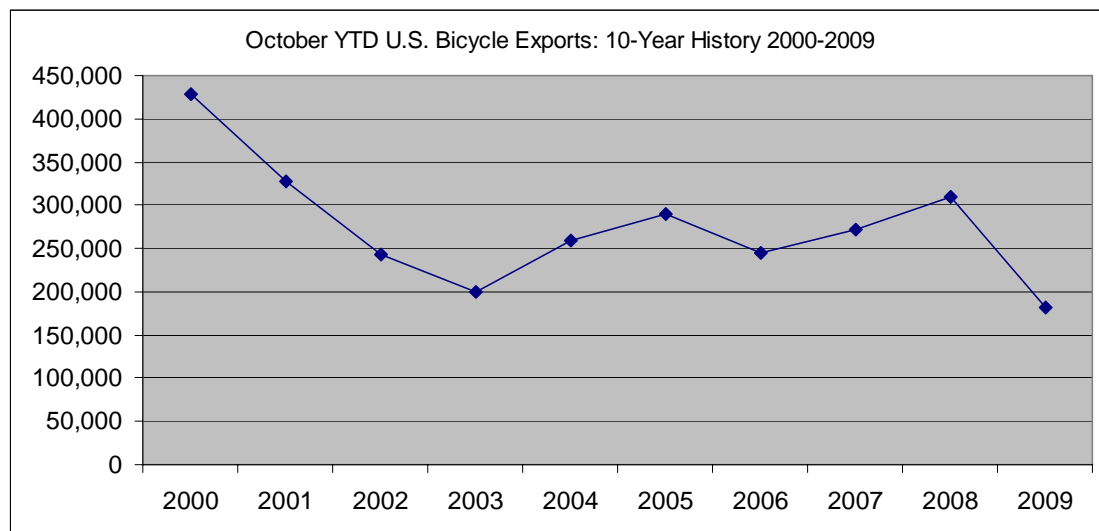
年	台数	FOB 金額	平均単価
2009	181,372	\$82,232,575	\$453.39
2008	310,011	\$109,994,662	\$354.81
2007	271,855	\$95,184,819	\$350.13
2006	244,115	\$89,597,925	\$367.03
2005	290,560	\$95,700,941	\$329.37
2004	258,557	\$64,530,135	\$249.58
2003	199,900	\$50,954,857	\$254.90
2002	243,206	\$43,590,272	\$179.23
2001	328,055	\$50,735,850	\$154.66
2000	428,249	\$60,779,267	\$141.93

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 10 カ月間の自転車輸出の推移を示す。

2009 年の急激な減少が明らかに見て取れる。重要なのは本年、米国の自転車企業は昨年同期に比べ 2,800 万ドル売り上げ高を減らしたということである。

図 H 米国自転車輸出台数 年初 10 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 2 2 は年初 10 カ月間の米国の自転車輸出に関し、関税番号毎に、更に国内で生産され輸出された自転車と海外産の自転車で米国から輸出されたものに分けて、詳細に示したものである。

米国自転車輸出における平均 FOB 単価については、国内産の輸出の平均単価が US \$501.57 となっており、関税番号 2500 の台湾からの輸入自転車のそれと同じ水準となっていることが興味深い。これらは明らかにハイエンドの自転車製品である。

海外産自転車で米国から輸出されたものの平均 FOB 価格はこれより低いが、関税番号 2500 の輸入自転車の平均よりかはまだ高い。そして、中国を原産とする自転車の平均 FOB 価格よりかははるかに高額となっている。

表 2 2 2009 年 年初 10 カ月間の米国自転車輸出

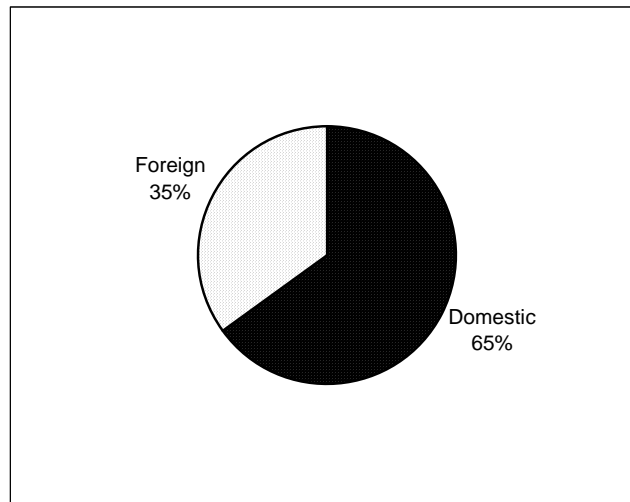
1~10 月	国内			海外			計		
関税番号	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1070	25,661	5,748,272	\$224.01	12,537	2,472,207	\$197.19	38,198	8,220,479	\$215.21
2600	37,339	31,686,990	\$848.63	46,877	18,692,159	\$398.75	84,216	50,379,149	\$598.21
6000	52,918	20,705,359	\$391.27	6,040	2,927,588	\$484.70	58,958	23,632,947	\$400.84
計	115,918	58,140,621	\$501.57	65,454	24,091,954	\$368.07	181,372	82,232,575	\$453.39
合計 %	63.9%	70.7%		36.1%	29.3%				

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 I は、2009 年年初 10 カ月の時点では国内産の輸出自転車が総台数の 64% の割合を占め、一方海外産のもので米国から輸出されたものが 36% を占めることを示している。

図 I 2009 年年初 10 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 3 は 2009 年年初 10 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、FOB金額は 32%減した。

しかし前述の通り、国内産自転車の米国からの輸出平均 FOB 価格は本年年初 10 カ月間の時点では、前年同期と比べ 42%上昇している。

表 2 3 年初 10 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 10 カ月	115,918	\$58,140,621	\$501.57
2008 年初 10 カ月	241,812	\$85,268,936	\$352.62
変化	-125,894	-\$27,128,315	\$148.94
変化 %	-52.1%	-31.8%	42.2%

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

海外産の自転車で米国から輸出された自転車について、本年年初 10 カ月間の状況と前年同期とを比較してみると、表 2 4 に示す通り、少し異なった状況が現れている。

本年年初 10 カ月間と前年同期とを比べると、台数はわずか 4%、即ち 2,745 台の減少、総 FOB 金額も減少してはいるものの、比較的軽微な 3%の減少となっている。

海外産の自転車で米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価は、年初 10 カ月間の時点では、前年同期と比較し 1.5%上昇している。

表 2 4 年初 10 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 10 カ月	65,454	\$24,091,954	\$368.07
2008 年初 10 カ月	68,199	\$24,725,726	\$362.55
変化	-2,745	-\$633,772	\$5.52
変化 %	-4.0%	-2.6%	1.5%

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

多くの米国の自転車専門店は、年初来の自転車販売は増減ナシか、或いは百分比で一桁の減少と報告している。表 2 5 は、供給業者から自転車店向けの 2009 年年初 10 カ月間の自転車販売を 2008 年と比較し示したものである。

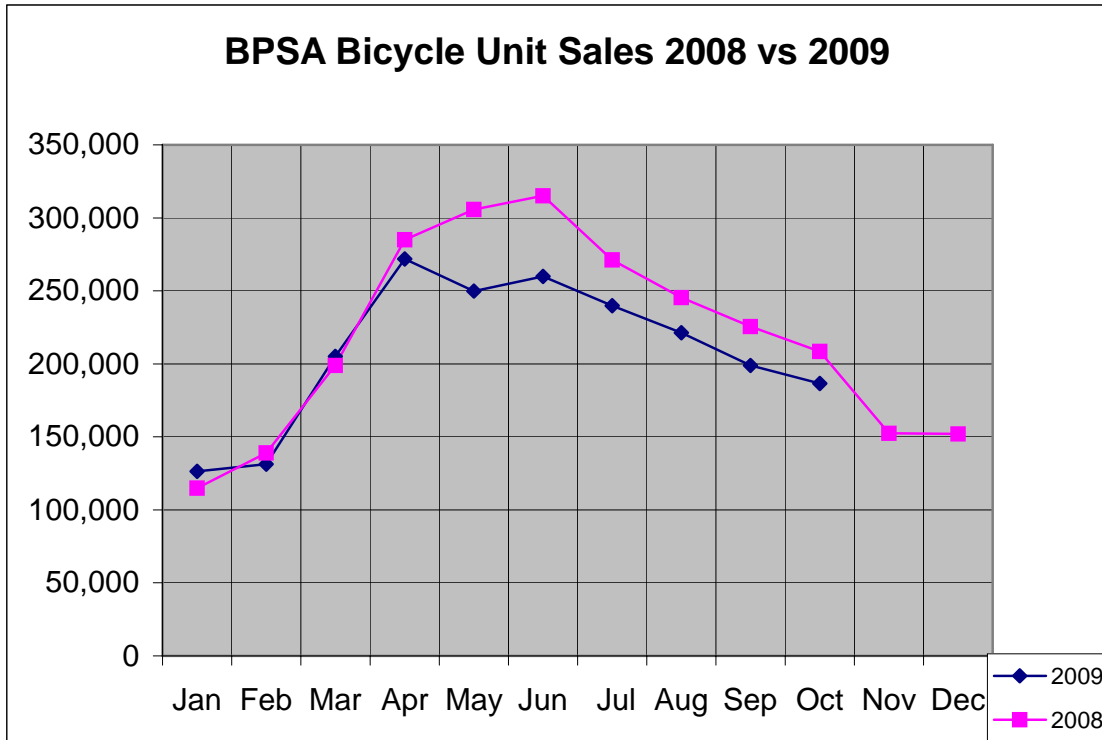
表 2 5 BPSA の年初 10 カ月間の販売 2009 年と 2008 年の比較

年	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2009	2,159,107	\$774,900,596	\$358.90
2008	2,382,514	\$796,379,990	\$334.26
変化	-223,407	-\$21,479,394	\$24.64
変化 %	-9.4%	-2.7%	7.4%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 10 月統計報告、The Gluskin Townley Group による分析

図 J は 2008 年と 2009 年年初 10 カ月間の供給業者から自転車小売店向けの月毎の自転車販売台数を示す。

図 J



出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 10 月統計報告、The Gluskin Townley Group による分析

供給業者から自転車小売店への販売と供給業者の在庫統計は米国の自転車製品供給業者協会 (BPSA) が集計し公表している。協会は米国の 18 のブランド供給業者からこれらの統計を収集している。

この販売統計によると、2009 年年初 10 カ月間の、供給業者からの自転車店向け出荷台数は 2008 年同期比 9.4%減少している。米国の自転車小売店向け卸金額は 3%減少、卸平均単価は 7%上昇している。

図 J は月毎の販売台数を追いかけている。2008 年は一番上の線で四角で記してある。2009 年年初 10 カ月は、下の線で菱形で記してある。2009 年の自転車店受け販売は最初の 3 カ月は 2008 年と符合していたが、4 月に最高となり、そのあとの最近 6 カ月間は 2008 年を下回って推移している。

供給業者の自転車店向け販売が減少しているという状況に対応し、供給業者の自転車在庫は歴史的水準に達している。これを表 26 に示す。

表 2 6 BPSA の 10 月末自転車在庫 2009 年と 2008 年の比較

年	総台数	総卸在庫金額 US\$	平均単価 US\$
2009	706,392	\$177,325,491	\$251.03
2008	609,573	\$149,485,308	\$245.23
変化	96,819	\$27,840,183	\$5.80
変化 %	15.9%	18.6%	2.4%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 10 月統計報告、The Gluskin Townley Group による分析

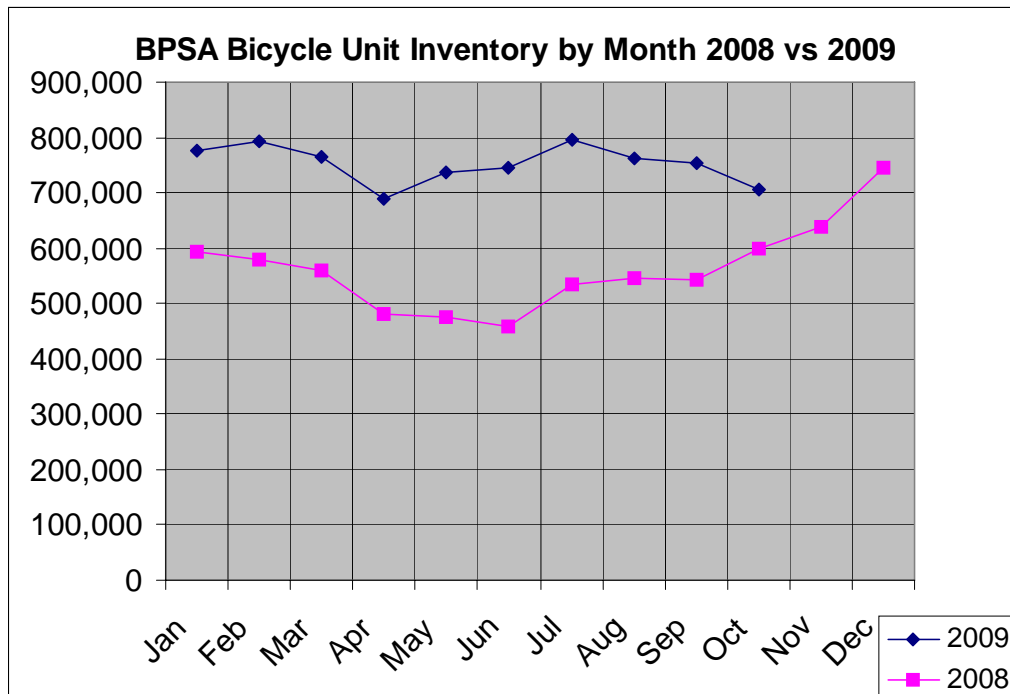
2009 年 10 月末在庫は前年同期と比較し 16%増加している。金額では 19%近く増加している。そして本年 10 月末の在庫自転車の平均単価は、前年同期の在庫平均単価に比べ 2%上昇している。

図 K は、米国自転車小売店向け供給業者の自転車在庫台数を、2008 年の月毎と 2009 年年初 10 カ月間の期間について示したものである。

在庫は 2008 年の最後の四半期に増加しはじめた。2008 年の模様は下の線で菱形で記してある。

在庫水準は 4 月にかけて減少傾向を示し始めたが、その 4 月には自転車小売店向け販売は最高となり、5 月から 7 月にかけて自転車店向け販売が減少した時期に再び増加しはじめた。

図 K



出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 10 月統計報告、The Gluskin Townley Group による分析

卸在庫が最も増加したのは、ドロップハンドルバーのロードや、フラットハンドルのハイブリッド車を含む 700cc の車輪をもつ自転車である。この様子を表 27 に示す。

表 27 BPSA 10 月末 ロードとハイブリッド双方の在庫 2009 年と 2008 年の比較

年	総台数	総在庫金額 US\$	平均単価 US\$
2009	284,382	\$87,771,476	\$308.64
2008	136,346	\$53,419,495	\$391.79
変化	148,036	\$34,351,981	-\$83.15
変化 %	108.6%	64.3%	-21.2%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 10 月統計報告、The Gluskin Townley Group による分析

2009 年 10 月末の 700cc の車輪を持つ自転車の卸在庫は、2008 年同月末比、台数で 109% 増、在庫金額で 64% 増、合計で US \$8,800 万、在庫として眠っている。

平均単価は 21% 下落したが、これは 10 月末の時点では本年は昨年と比べハイブリッド車が多くなり、台数が増加したのに比較し平均単価が下落したことの複合的な要因によるものである。

これは米国の自転車業界、特に自転車専門店の販路にとって好ましい状況ではない。

図 J に示した自転車販売台数は、図 K に示した在庫台数の増加を説明しているわけではない。

過去 6 カ月間につみあがった過剰在庫を調整するため、米国の輸入業者や供給業者はアジアの製造業者への発注を 7 月・8 月にかけて取り消し始めた。そしてこの発注取消は、日本や台湾の上場企業の直近の財務報告や業績予測をみる限り、9 月から 12 月にかけて明らかに更に厳しいものとなっている。

既に述べたとおり、自転車専門店の販路だけが米国の自転車産業の全てであるわけではないが、この発注取消は、自転車専門店の中高級品分野の事業の減速の流れ、そして供給業者を通じた主としてアジアの自転車及び部品製造業者の供給体制の流れに大きな影響を与えるのである。

自転車店は、これまでもそして近い将来においても、在庫の選択肢を数多く持っていることは明らかであり、この状況は 2010 年の第 1 四半期か、おそらくは 2010 年前半まで続くであろう。

しかし、在庫が消化された時には米国の輸入業者や供給業者はアジアの製造業者に発注を出さなくてはいけなくなる。発注を出してから配達されるまでの期間、供給業者の在庫が補充されるまで、来年の第 2 四半期から第 3 四半期にかけて、欠品が発生するかもしれない。

アジアの自転車製造業者及び部品製造業者は、少量の受注から始まり、米国の輸入業者や供給業者による在庫補充による突発的需要に見舞われるであろう。そして彼等は、米国の在庫

補充の特需を満たすための生産を行うにあたり、必要となる素材や部品の納期に拘束されるであろう。

米国の供給業者が持つ過剰な自転車在庫という状況は、残念ながら最初にこの状況をもたらした米国の供給業者の犠牲を伴いながら、そして更に、米国の供給業者が行う発注に従って生産を行うだけのアジアの自転車及び部品製造業者の犠牲を伴いながら、自転車専門店や消費者の中から勝者を生み出す。

幸い世界的に見た自転車産業は、大きな、そして証明済みの耐久性を持っている。部品や自転車製造組織に在職する我々の友人たちは、明るい将来に期待しているに違いない。

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。