

平成22年3月17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3月号

米国自転車市場情報

輸入

歴史が2009年をどのように評価するであろうか関心もたれるところである。グローバル経済や天候、大きすぎてつぶせない企業、或いはそうでない企業、消費者の行動様式、そしてもちろん自転車事業までを含む、ありとあらゆるものの変化によりもたらされた困難に満ちた年であった。

予想された通り2009年の自転車輸入は2008年を大きく下回る結果に終わった。これを表1に示す。

表1 1～12月の米国の自転車総輸入台数 2009年と2008年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009年 1～12月	14,926,800	\$1,042,784,000	\$69.86
2008年 1～12月	18,579,786	\$1,292,327,950	\$69.56
変化	-3,652,986	-\$249,543,950	\$0.30
変化 %	-19.7%	-19.3%	0.4%

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

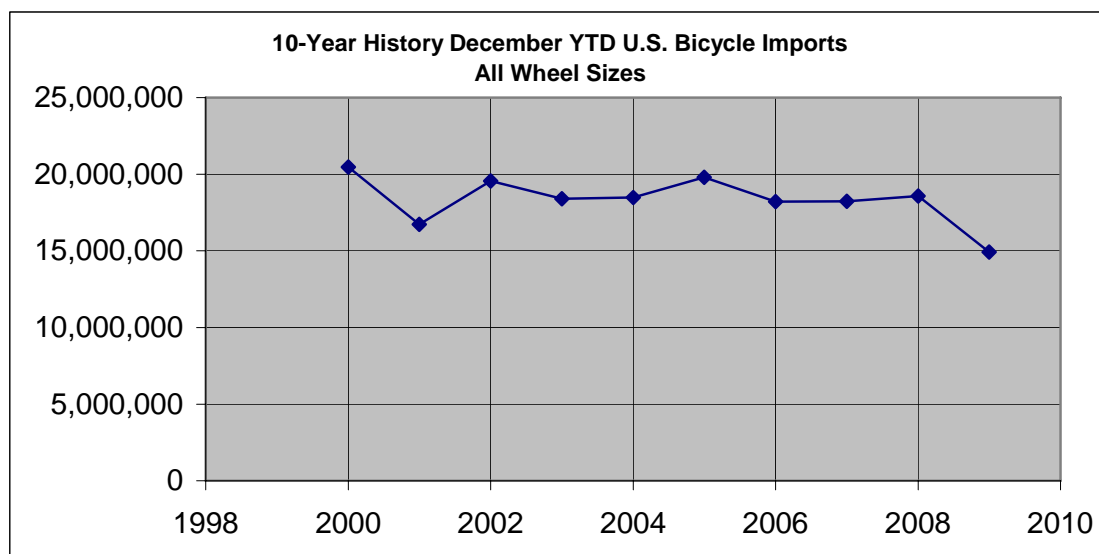
全ての車輪径を含む全体の輸入台数は19.7%減、総FOB金額は19.3%減、2009年は過去10年間で全体の自転車輸入の最大の下落を記録した。これを図Aに示す。平均単価は上昇したものの、0.4%とごく僅かであった。

自転車輸入は、その年の自転車販売と直接比較することはできないが、米国市場における自転車消費の有力な指標であり、これにより、あらゆる供給業者のあらゆる種類の小売向けの大まかな販売状況が示される。

従って市場における消費の見込みには、小売販売と小売在庫の両方が含まれる。

2009年に総輸入台数が19.7%も減少したが、これは全ての自転車販売経路にわたって抜本的な在庫調整が行われた事によるものである事は間違いない。しかし同時に米国の小売販売の減少、即ち、最悪の景気後退期間中に消費者市場における自転車需要が減少した事も示しているのである。

図 A



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

これまで報告してきたとおり、米国への自転車輸入においては中国と台湾の二つが最大の供給元であり、これら二つで米国への全ての輸入の99.8%を占めている。

表2は2009年1～12月の中国から米国への自転車輸入を2008年同期と比較し示したものである。

表2 1～12月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 1～12月	14,097,480	\$721,260,917	\$51.16
2008年 1～12月	17,597,436	\$946,419,323	\$53.78
変化	-3,499,956	-\$225,158,406	-\$2.62
変化%	-19.9%	-23.8%	-4.9%

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

全ての車輪径を含む全体の中国製自転車の米国への輸入は、2009年1～12月と2008年とを比較すると、台数で20%近く減少、総FOB金額では24%減少、平均FOB単価は5%下落した。

台湾から米国への自転車輸入は2009年1～12月と2008年とを比較すると、表3に示す通り、やはり減少したが、台数で10%弱、総FOB金額で5%ほどである。注目されるのは米国へ輸入された台湾製自転車の平均単価が、2009年には前年に比べUS\$20以上、即ち5.6%上昇した事である。

表3 1～12月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 1～12月	809,976	\$309,512,925.00	\$382.13
2008年 1～12月	896,631	\$324,557,945.00	\$361.97
変化	-86,655	-\$15,045,020	\$20.15
変化 %	-9.7%	-4.6%	5.6%

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

中国の製造業者は、2009年の米国向け輸出台数が350万台減、総FOB金額はUS\$2億2,500万減という状況にみまわれたが、一方で台湾の製造業者は、米国向け輸出台数は比較的穏やかな86.6千台、総FOB金額US\$1,500万の減少で済んでいる。

中国の自転車製造・輸出能力の非常に大きな割合が、台湾の自転車製造企業により、全面的にせよ部分的にせよ保有されており、台湾製自転車の米国への輸入状況が比較的良いという事は、多分あまり慰めにはならないかもしれない。しかし、台湾製自転車の米国への輸入平均単価が2009年に上昇したという事実は、将来へのいくばくかの明るい見通しをもたらしたはずである。

表4 2009年の月毎の平均FOB単価

2009	1月	1～2月	1～3月	1～4月	1～5月	1～6月	1～7月	1～8月	1～9月	1～10月	1～11月	1～12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	\$69.20	\$69.86
変化 US\$		\$1.54	\$2.41	-\$7.99	-\$7.52	-\$3.74	-\$2.63	-\$1.85	-\$1.66	-\$1.42	-\$0.59	+\$0.66
変化 %		1.7%	2.5%	-8.3%	-8.5%	-4.6%	-3.4%	-2.5%	-2.3%	-2.0%	-0.8%	+0.9%

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

表4は全ての車輪径の自転車の米国への輸入の、2009年の月毎の平均FOB単価を示す。平均単価の最高は、1～3月時点でUS\$96.60が記録された。そしてその後本年を通じ一貫して下落し、1～11月時点にはUS\$69.20へと低下した。

2009年1～12月における、全ての車輪径に関する関税番号毎の自転車輸入の2008年との詳細な比較を表5に示す。

表5 1～12月の米国自転車輸入 2009年と2008年の比較

1～12月	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	4,682,134	127,526,586	5,095,446	142,202,698	-413,312	-14,676,112
1520 20インチ	4,282,929	153,945,137	5,590,241	216,357,999	-1,307,312	-62,412,862
1550 24インチ	821,497	46,327,973	1,175,257	67,360,962	-353,760	-21,032,989
2500 27インチ及び 700c	1,166,036	321,745,797	1,217,976	320,654,363	-51,940	1,091,434
3500 26インチ	3,829,805	379,035,152	5,294,668	524,407,359	-1,464,863	145,372,207
その他	144,399	14,203,355	206,198	21,344,569	-61,799	-7,141,214
計	14,926,800	1,042,784,000	18,579,786	1,292,327,950	-3,652,986	249,543,950
対前年比%					-19.7%	-19.3%
平均単価 US\$		\$69.86		\$69.56		\$0.30
対前年比%						0.4%

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

前回の月次レポートを思い出されるかもしれない。11月までは関税番号2500の27インチ及び700cの自転車が米国の自転車輸入の中では唯一増加した区分であった。しかしご覧の通り、関税番号2500は12月に初めて減少を記録した。このことにより、1～12月の米国への自転車輸入は、全ての車輪径において、全ての関税区分にわたり台数が減少したことになり、米国の自転車輸入全体の台数減少幅は20%弱である。

FOB金額では関税番号2500はかろうじて増加を維持し、2009年1～12月では2008年同期比US\$100万増となっている。しかしこれは、米国への全体の自転車輸入における2009年1～12月の対前年比19%という大幅な減少から見ると、その流れに対して何等歯止めをかける事は出来ていない。

表6は2009年1～12月の関税区分ごとの平均単価を2008年同期と比較し示したものである。

表6 1～12月 平均単価 2009年と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	\$27.24	\$27.91	-\$0.67	-2.4%
1520 20 インチ	\$35.94	\$38.70	-\$2.76	-7.1%
1550 24 インチ	\$56.39	\$57.32	-\$0.92	-1.6%
2500 27 インチ & 700c	\$275.93	\$263.27	\$12.66	4.8%
3500 26 インチ	\$98.97	\$99.04	-\$0.07	-0.1%
その他	\$98.36	\$103.51	-\$5.15	-5.0%
計	\$69.86	\$69.56	\$0.30	0.4%

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

既にみたとおり、2009年1～12月の全体の平均単価は2008年と比較し僅かに上昇したが、表6はその理由を詳しく示している。

関税番号2500の輸入自転車の2009年の平均単価は2008年比US\$12.66、即ち5%近く上昇した。このことにより、米国へ輸入される自転車の全体の平均単価が上昇したのである。

表7は全ての車輪径に関する1～12月の自転車輸入の過去10年間の推移を示す。

2009年は過去10年間の自転車輸入台数では、大きく引き離された最下位を記録している。しかし2009年の総FOB金額はUS\$10億を超え、過去10年間で3位となっている。これは過去10年間で平均FOB単価が最高となっている事が大きい。

表7 1～12月の米国の自転車輸入の過去10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\$
2009	14,926,800	1,042,784,000	\$69.86
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

2009年12月の米国の自転車輸入

表8は2009年最後の四半期期間中の在庫調整の影響を現しており、2009年12月は2008年の同じ月と比べ、輸入台数で40%弱の減少、FOB金額では45%の減少となっている。

表 8 12月の米国への自転車輸入 2009年と2008年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009年12月	664,959	55,866,741	\$84.02
2008年12月	1,102,935	101,987,933	\$92.47
変化	-437,976	-\$46,121,192	-\$8.45
変化 %	-39.7%	-45.2%	-9.1%

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

2009年12月には2008年の同じ月に比べ、平均FOB単価もやはり9%ほど下落しているが、これは1~12月の全体の平均FOB単価が僅かながら上昇したことが反映されている。

表9は2009年12月の米国への自転車輸入の関税番号毎の詳細を示す。

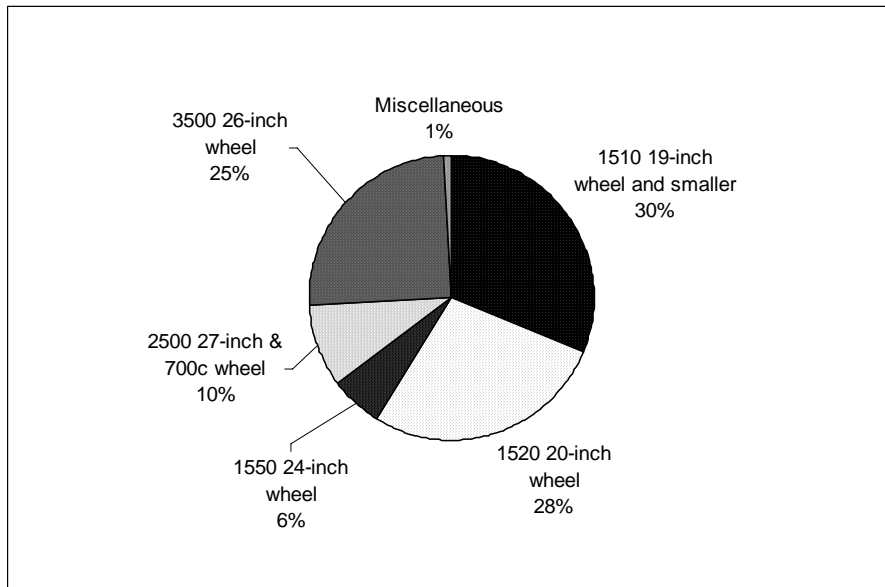
表 9 2009年12月 米国の自転車輸入 全ての車輪径

関税番号	2009 台数	平均単価	2009 FOB 金額 US\$
1510 19インチ以下	207,783	\$27.30	5,671,775
1520 20インチ	184,149	\$42.68	7,858,907
1550 24インチ	38,570	\$53.88	2,078,047
2500 27インチ & 700c	63,553	\$321.96	20,461,635
3500 26インチ	164,662	\$114.79	18,902,253
その他	6,242	\$143.24	894,124
計	664,959	\$84.02	55,866,741

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

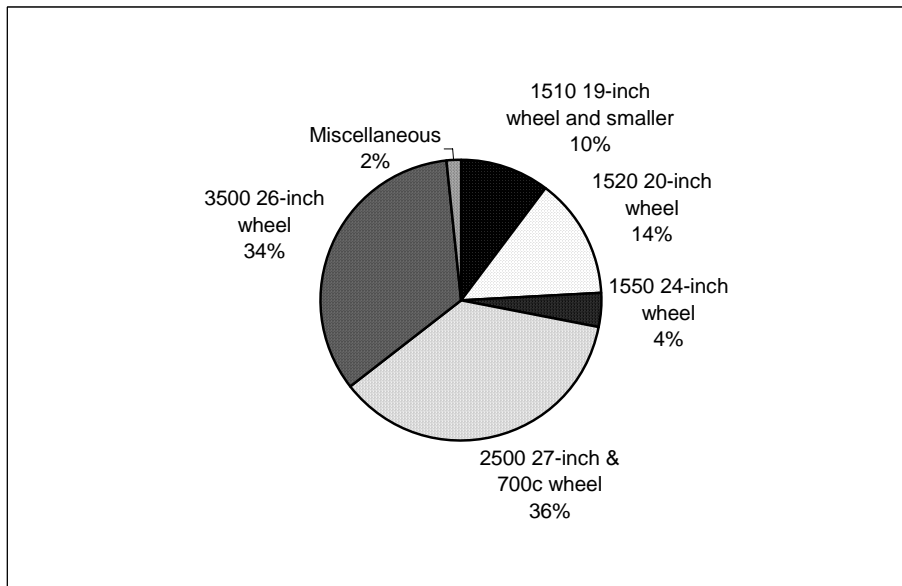
図Bと図Cは12月中の自転車輸入に関し、その製品区分毎の更なる詳細を示す。

図B 2009年12月米国自転車輸入 関税番号毎の台数の割合 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 2009年12月米国自転車輸入 関税番号毎の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

注目されるのは関税番号 1510 と 1520 で、これらは 20 インチ以下の子供及び幼児用の製品であるが、これら二つで 12 月の自転車輸入台数の半分以上、58%を占めている事である。

これにより、量販店が 12 月中に在庫補充を行ったように見受けられる。

FOB金額の面からは、12月の輸入台数では10%を占めるにすぎない関税番号 2500 が、FOB金額では 36%を占めていることに注目される。

表 10 は、毎年 12 月時点における米国への全ての車輪径の自転車の輸入台数の過去 10 年間の推移を示す。

2009 年 12 月は過去 10 年間の中で、輸入台数では 8 位、FOB金額では 7 位となっている。

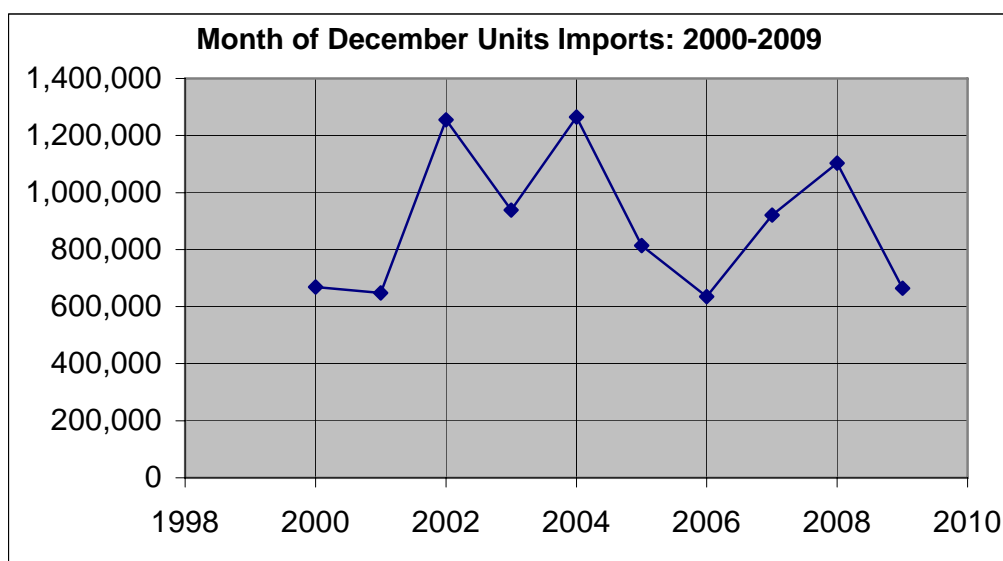
毎年 12 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去 10 年間の推移をグラフにより示したものが図 D である。

表 10 米国自転車輸入の過去 10 年間の推移 全ての車輪径
2000 年から 2009 年までの毎年 12 月

年	台数	FOB 金額	平均単価
2000	669,148	48,904,623	\$73.08
2001	647,701	40,091,913	\$61.90
2002	1,254,821	61,888,573	\$49.32
2003	938,965	47,104,307	\$50.17
2004	1,264,871	71,752,208	\$56.73
2005	814,079	60,780,701	\$74.66
2006	634,894	61,440,658	\$96.77
2007	920,934	75,435,325	\$81.91
2008	1,102,935	101,987,933	\$92.47
2009	664,959	55,866,741	\$84.02

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

図D



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

米国自転車市場において、核となる 20 インチ以上の分野は、専門自転車店、即ち自転車店の販売経路において、最も関心がもたれ、そして重要な分野である。

表 1 1 は 2009 年 1～12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入を 2008 年同期と比較したものである。

表 1 1 1～12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入
2009 年と 2008 年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年 1～12 月	10,244,666	915,257,414	\$89.34
2008 年 1～12 月	13,484,340	1,150,125,252	\$85.29
変化	-3,239,674	-234,867,838	\$4.05
変化 %	-24.0%	-20.4%	4.7%

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

2009 年 1～12 月の対 2008 年比 24%減、即ち 320 万台以上の減少は、米国業界におけるこの分野の重要性を考えると実際のところ警告と言ってよい。表 1 1 に示す通り、総 FOB 金額は 20%以上の減少、一方 20 インチ以上の輸入自転車の平均 FOB 単価は、2008 年 1～12 月の US \$85.29 から 2009 年の US \$89.34 へと上昇した。

表 1 2 20 インチ以上の自転車 1～12 月の米国への輸入 過去 10 年間の推移

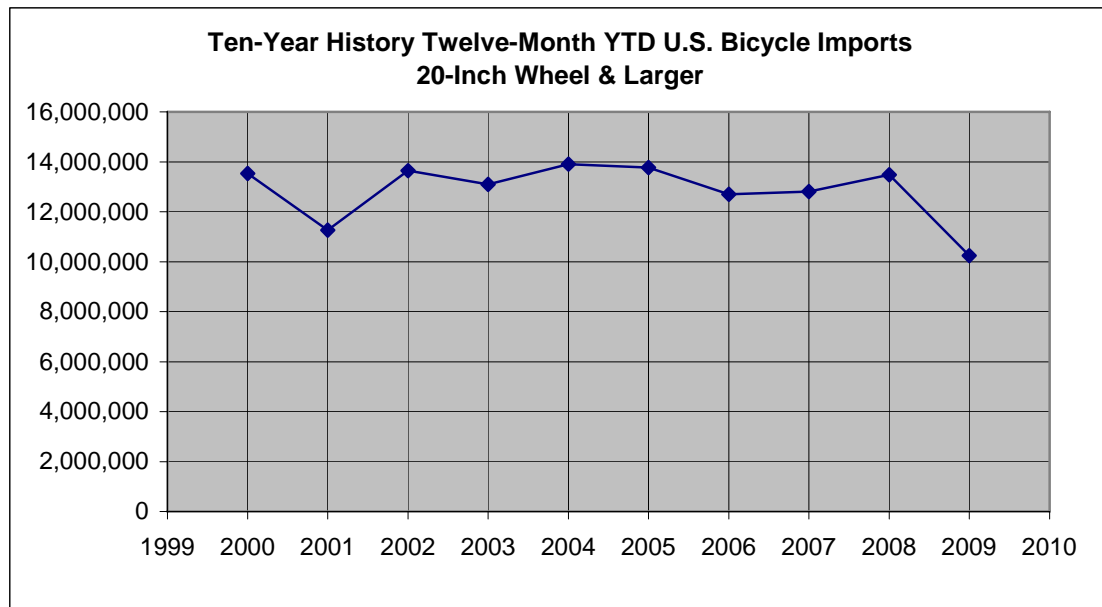
1～12 月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2009	10,244,666	915,257,414	\$89.34
2008	13,484,340	1,150,125,252	\$85.29
2007	12,806,825	929,766,222	\$72.60
2006	12,696,958	866,569,522	\$68.25
2005	13,766,595	904,746,500	\$65.72
2004	13,910,557	783,944,731	\$56.36
2003	13,099,630	706,644,817	\$53.94
2002	13,643,065	738,848,770	\$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

表 1 2 は 20 インチ以上の自転車の 1～12 月の米国への輸入の過去 10 年間の推移を示す。2009 年はこの 10 年間で、米国への自転車輸入台数が最低水準であった事は明らかである。しかし総 FOB 金額は過去 10 年で 3 番目に高くなっており、これは平均 FOB 単価が 10 年で最高であったことによる。

図 E は 1～12 月の 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。2009 年は、この 10 年の中で自転車の総輸入台数がかなり劇的に減少した事が良くわかる。

図 E



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

表 13 は 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 10 年間の推移を月毎に詳しく示したものである。

この程度の詳細な数値により、20 インチ以上の自転車の過去の輸入の月毎の分析が 10 年にわたり可能となり、特に 2009 年と 2008 年、そして米国の前回の景気後退の年であった 2001 年とが比較可能となる。2001 年の月毎の数値は比較を容易にするため表 13 では太字で示してある。2009 年の最後の 4 カ月は過去 10 年で最低の月次総輸入台数を記録していることに気づかれる事と思う。

表 13 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 2000 年から 2009 年 月毎
1月、2月、3月、4月、5月、6月、7月、8月、9月、10月、11月、
そして12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	649,847	457,176
2008	1,318,045	1,227,820	1,115,402	1,242,083	1,245,745	968,522
2007	1,105,507	1,133,675	1,066,350	1,076,963	1,172,681	658,713
2006	1,127,975	1,220,493	1,217,269	1,335,901	1,033,474	506,217
2005	1,465,163	1,056,604	1,109,890	1,293,564	983,790	599,169
2004	1,410,097	1,340,941	1,238,097	1,627,077	1,322,734	909,124
2003	1,170,136	997,251	1,090,903	1,648,304	1,016,114	699,598
2002	867,211	1,157,784	1,107,381	1,379,932	1,349,523	921,965
2001	967,076	1,327,438	1,562,637	1,440,028	877,650	459,986
2000	1,052,823	1,411,570	1,374,154	1,711,700	1,052,849	473,709

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

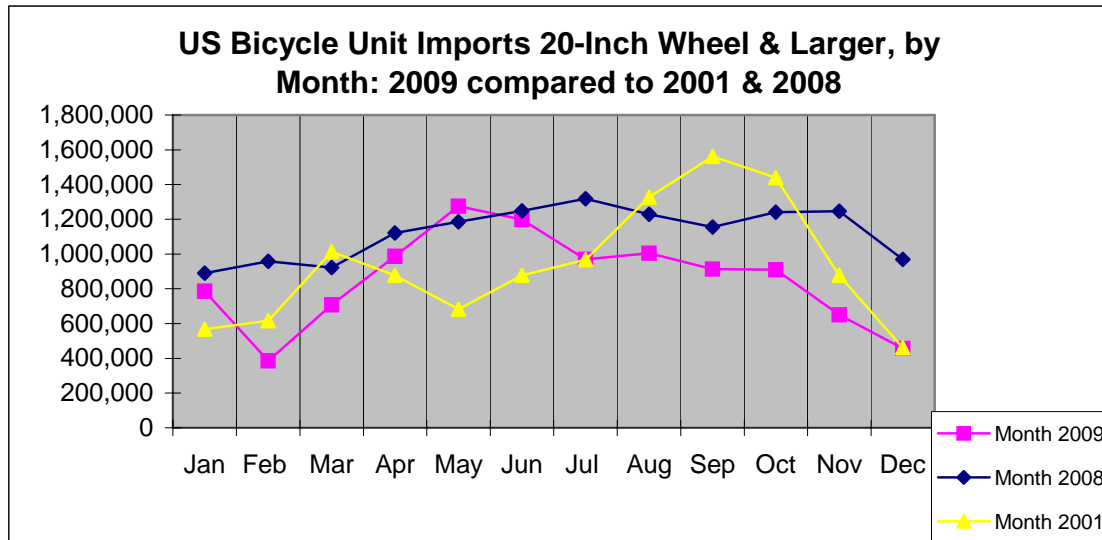
図 F は、20 インチ以上の自転車の米国への輸入台数の月毎の推移について、2009 年と 2001 年及び 2008 年とを比較し、追跡し示したものである

2009 年の 5 月を除き、20 インチ以上の自転車の米国への輸入は 2008 年を下回って推移している。

米国の前回の景気後退の年である 2001 年と比較すると、2009 年の 1 月、4 月、5 月そして 6 月は輸入が増えている。

既に見てきたとおり 2009 年は、全体では、過去 10 年間の米国自転車総輸入台数の最低水準を記録している。

図 F



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

関税番号 2500：27 インチ及び 700 c の輸入自転車

2009 年の 3 四半期にわたり述べてきたとおり、米国自転車輸入に関し、最大の話題となっているのは関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車であり、先月までは毎月、台数も多く、2008 年に比べ金額も増加してきていた。

表 1 4 は関税番号 2500 の自転車の 2009 年 1～12 月の輸入を 2008 年同期と比較したものである。増加は 12 月に止まり、2009 年通年の 27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入は、2008 年通年比 4.3%減、即ち 52 千台減に終わった。

表 1 4 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車
1～12 月 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 1～12 月	1,166,036	321,745,797	\$275.93
2008 年 1～12 月	1,217,976	320,654,363	\$263.27
変化	-51,940	1,091,434	\$12.66
変化 %	-4.3%	0.3%	4.8%

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

しかし、27 インチ及び 700 c の自転車の平均単価が 2008 年年末の US \$263.27 から 2009 年年末の US \$275.93 へと 4.8%上昇したことにより、1～12 月の総 FOB 金額は US \$100 万増加した。

表 1 5 は関税番号 2500、27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入の 2000 年から 2009 年までの過去 10 年間の推移を示す。増加率は 10 年で驚くべき 784%となっている事が示されている。

表 1 5 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の 1～12 月の
輸入の過去 10 年間の推移

2500 27 インチ及び 700 c	台数	FOB 価格 US\$	平均単価
2000	148,712	31,366,471	\$210.92
2001	211,287	44,789,906	\$211.99
2002	323,602	62,337,716	\$192.64
2003	392,633	80,254,086	\$204.40
2004	499,655	104,411,929	\$208.97
2005	750,258	210,879,252	\$281.08
2006	775,571	203,441,090	\$262.31
2007	957,759	237,302,033	\$247.77
2008	1,217,976	320,654,363	\$263.27
2009	1,166,036	321,745,797	\$275.93

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

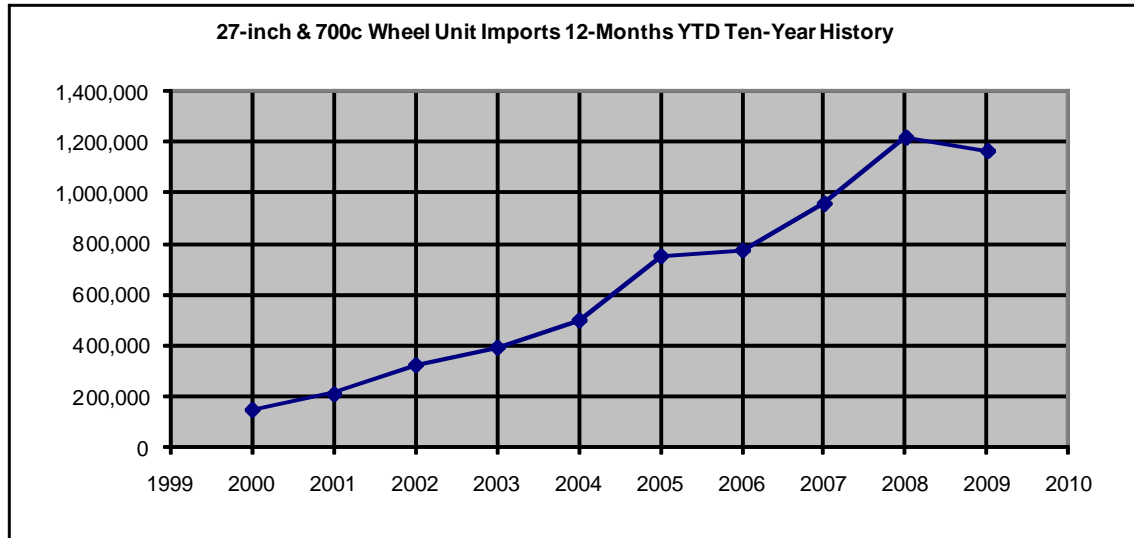
2008 年は関税番号 2500 の自転車の輸入が最高水準であった。しかしその年の年末からの台数減にもかかわらず、2009 年の総 FOB 金額は US \$3 億 2,170 万と最高を記録している。これは平均単価が過去 10 年で 2 番目に高かったことによる。

このことはこの単独の輸入区分の景気に対する耐久性の強さと、過去 10 年間にわたり米国の自転車市場に与えてきた影響の強さを証明している。

図 G は 2000 年から 2009 年までの過去 10 年間の関税番号 2500、27 インチ及び 700 c の自転車の輸入の推移を示す。この 10 年の初期から劇的に増加したことで、2009 年の停滞の様子が非常に明らかになっている。

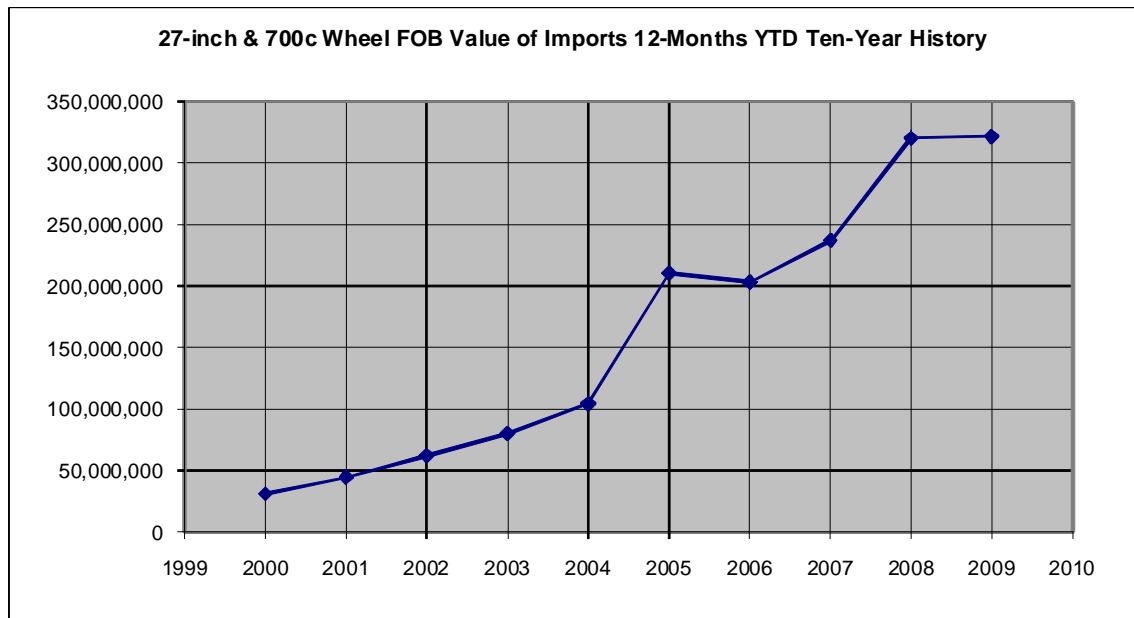
図Hは関税番号 2500、27 インチ及び 700 c の自転車の総FOB輸入金額を米ドルで 2000 年から 2009 年まで年ごとに示したものである。

図G



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

図H



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

前回のレポートから指摘しはじめた通り、関税番号 2500 の米国への輸入の主要供給元国は中国と台湾である。これを表 1 6 に示す。これら二つで 2009 年の総輸入台数の 98.5%、同じく総 FOB 金額の 98% を占めている。

表 1 6 関税番号 2500 の米国への輸入の上位供給元国 2009 年 1~12 月

国名	台数	FOB 金額 US\$	平均単価 US\$
中国	787,872	\$129,019,779	\$163.76
中国 % 関税番号 2500	67.57%	40.10%	
台湾	360,994	\$186,742,910	\$517.30
台湾 % 関税番号 2500	30.96%	58.04%	
	98.53%	98.14%	

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

台湾は関税番号 2500 の米国への自転車輸入では明らかに大きな割合を獲得しており、2009 年の総台数の 31%、総 FOB 金額の 58% となっている。

表 1 7 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~12 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
11 月	36,050	6,610,575	\$183.37	16,169	10,002,195	\$618.60
12 月	40,318	7,885,648	\$195.59	22,427	12,242,663	\$545.89

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

表 1 7 の月次データは合計しても関税番号 2500 の年初 12 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。

表 1 7 は中国と台湾からの関税番号 2500 の自転車の米国への輸入を 2009 年 1 月から 12 月まで月毎に示したものである。米国の自転車輸入業者は、2009 年の 12 カ月全ての月を通じて、台湾からの高価格の 27 インチ及び 700c の発注に関しては、中国からの低価格の 27 インチ及び 700c の自転車の発注に比べ、一貫した姿勢がとられた事が示されている。

そこで次に大きな疑問が生まれてくる。米国のブランドや供給業者は、2008年から2009年にかけて発注したのと同じ規模で引き続き関税番号2500の自転車を発注し続けるであろうか。或いは、この製品区分はピークに達し、米国市場は新世紀の2番目の10年間を迎えるにあたり他の車種や車型へと移っていくのであろうか。

我々はこれらの疑問に対する最良の回答を得るよう努力し、来月のレポートから始まる2010年の報告において更に力を入れて行く。

米国の輸出

2009年の米国の自転車輸出は、台数の点からは予測された通りの結果に終わった。これを表18に示す。2008年年末と比較し、年初12カ月では39%減、即ち139.7千台の減少となった。

表18 1~12月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 1~12月	219,354	\$101,171,879	\$461.23
2008年 1~12月	359,027	\$128,034,289	\$356.61
変化	-139,673	-26,862,410	\$104.61
変化の割合 %	-39%	-21%	29%

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

米国自転車輸出に関する年間の総FOB金額は21%減、即ち米国の自転車企業で輸出を行っているところの売り上げがUS\$2,680万減少した。しかし、米国から輸出された自転車の2009年の平均単価は、2008年年末のUS\$356.61から2009年年末のUS\$461.23へと29%上昇した。

表19は、2000年から2009年までの10年間の1~12月の米国自転車輸出の推移を示す。台数の点からは米国の自転車産業の中で大きな部分を占めているわけではないが、過去5年間自転車輸出によりFOB金額で年間US\$1億以上が生み出されており、2009年のような良くない年でさえも、US\$1億強の輸出金額を記録する事が出来たのである。

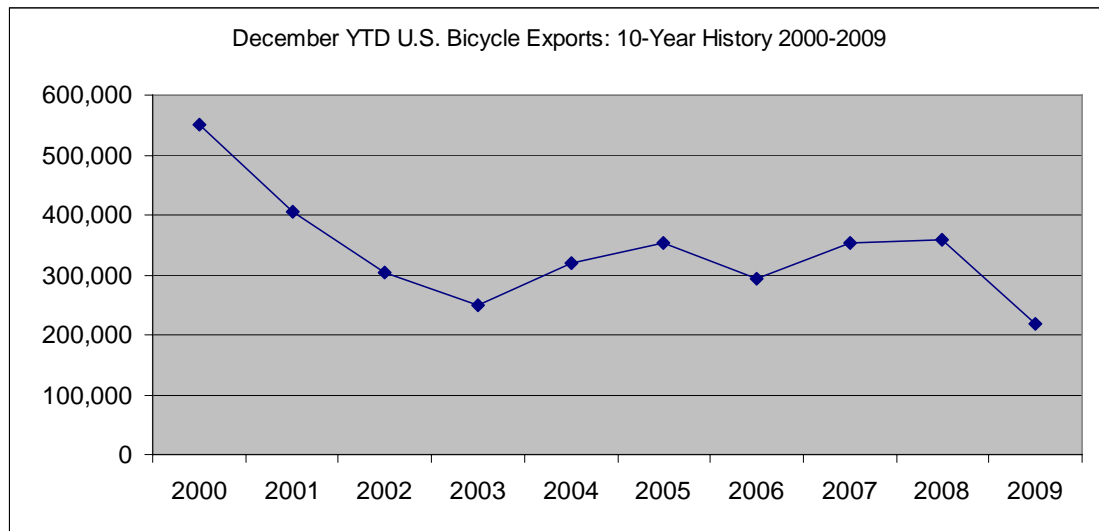
表 19 1～12月の米国自転車輸出の過去10年間の推移

年	台数	FOB金額	平均単価
2009	219,354	\$101,171,879	\$461.23
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

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

図 I は、2000年から2009年までの過去10年間の自転車輸出をグラフにより示したものである。

図 I 米国自転車輸出台数 1～12月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 20 は 2009 年 1～12 月の米国自転車輸出について、国内で生産された自転車と、海外で生産された自転車で海外の顧客向けに米国から輸出されたものとに分けて、その詳細を示したものである。

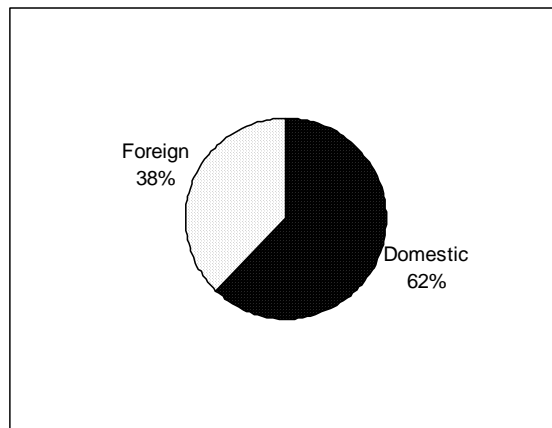
表 2 0 2009 年 1～12 月の米国自転車輸出

1～12 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\$
1070	31,838	7,488,368	\$235.20	15,225	2,917,969	\$191.66	47,063	10,406,337	\$221.12
2600	43,885	38,583,811	\$879.20	59,697	24,637,656	\$412.71	103,582	63,221,467	\$610.35
6000	60,710	23,497,767	\$387.05	7,999	4,046,308	\$505.85	68,709	27,544,075	\$400.88
計	136,433	69,569,946	\$509.92	82,921	31,601,933	\$381.11	219,354	101,171,879	\$461.23
合計 %	62.2%	68.8%		37.8%	31.2%				

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 J は、2009 年の米国自転車輸出全体に関し、国内産のものと海外産のものの自転車台数の割合を示したもので、国内産が 62%と多数シェアを占めている。

図 J 2009 年 1～12 月の米国自転車輸出 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 1 は 2009 年 1～12 月の米国自転車輸出について、2008 年と比較したものである。輸出台数は 50%以上減少し、総 FOB 金額は 29%減少した。一方で平均 FOB 単価は 43%上昇した。

表 2 1 1～12 月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 1～12 月	136,433	\$69,569,946	\$509.92
2008 年 1～12 月	276,152	\$98,440,515	\$356.47
変化	-139,719	-\$28,870,569	\$153.45
変化 %	-50.6%	-29.3%	43.0%

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

2009 年の海外産自転車の米国からの輸出は、2008 年 1～12 月とほぼ同じ状態で終了した。その差は僅か 46 台である！ 総 FOB 金額は、これに比べ 7%、即ち US \$200 万と大きく増加した。これは平均 FOB 単価が 7%近く上昇したためである。

表 2 2 1～12 月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 1～12 月	82,921	\$31,601,933	\$381.11
2008 1～12 月	82,875	\$29,593,774	\$357.09
変化	46	\$2,008,159	\$24.02
変化 %	0.1%	6.8%	6.7%

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

2009 年には米国の自転車輸出により US \$1 億が生み出され、米国からの輸出の 38%が海外産自転車によりなされた。米国自転車産業の中で、輸出事業が 2010 年にどのように行われていくか追跡していく事は大変興味深い事である。

米国の自転車市場

2009 年 1～12 月の自転車製品供給業者協会 (BPSA) 販売在庫統計の分析である。

BPSA は、2009 年 1～12 月の自転車店の販路向けの自転車新車販売は、台数で 8.5%減、総卸金額で 3.7%減、一方で米国の自転車店向け平均販売単価は 5.2%上昇したと報告している。これを表 2 3 に示す。

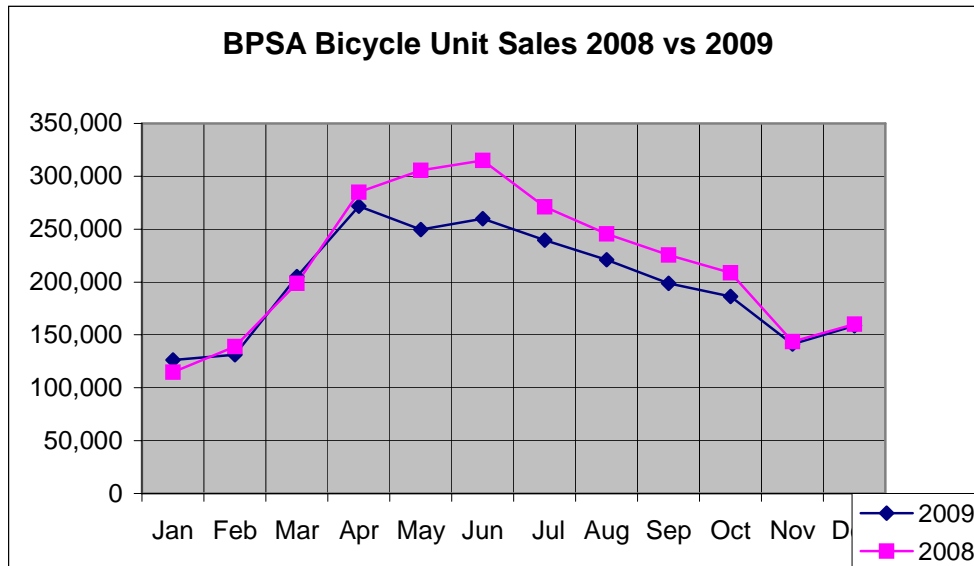
表 2 3 1～12 月の BPSA の販売 2009 年と 2008 年との比較

年	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2009	2,458,992	\$874,423,765	\$355.60
2008	2,686,429	\$908,228,149	\$338.08
変化	-227,437	-\$33,804,384	\$17.52
変化 %	-8.5%	-3.7%	5.2%

出典：BPSA 12 月統計報告

全体から見て、227,437 台の自転車販売台数の減少、US \$3,380 万の卸金額の減少という状況は、この景気後退期間中に他のアウトドア及びスポーツ用品の販路から報告されている販売減少から比べると、比較的穏やかである。

図K



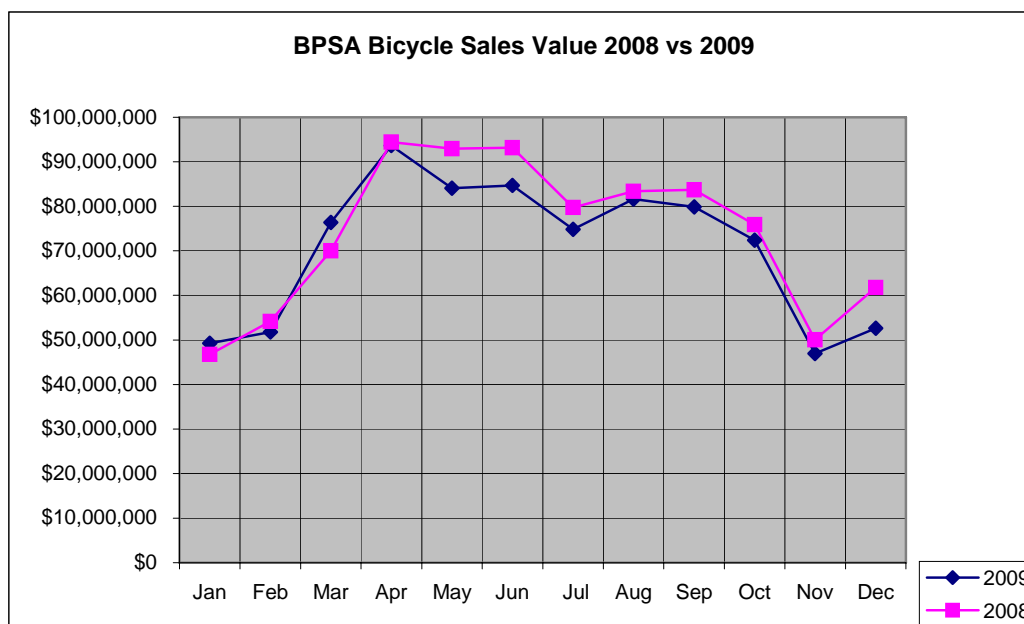
出典：BPSA 月次統計報告 2008 年 1 月から 2009 年 12 月

BPSA が報告する 2008 年と 2009 年の供給業者の自転車販売情報は、これから始まる 2010 年販売シーズンを追跡し比較するための指標となるものである。

図Kは、BPSA が報告した自転車店向け自転車販売の 2008 年 1 月から 2009 年 12 月までの 24 カ月間の推移を示す。2009 年は黒の線で、下の線で示されている。そして販売の減少は 2009 年 4 月から 10 月まで 7 カ月間にわたっている。

図Lは BPSA への報告企業による、自転車店向け自転車販売の米ドルによる卸金額の、2008 年 1 月から 2009 年 12 月までの 24 カ月間の推移を示す。

図 L



出典：BPSA 月次統計報告 2008年1月から2009年12月

表 2 3 は BPSA が報告した 2009 年 12 月末、即ち年末自転車在庫を、2008 年同期と比較し示したものである。

BPSA へ報告した供給業者が 2009 年年末に持っていた自転車在庫は 14%減少した。即ち 2008 年年末在庫台数に比べ 2009 年年末在庫は 110,281 台少なくなっている。卸金額は 8.7%減少、一方で平均単価は 6%強上昇している。

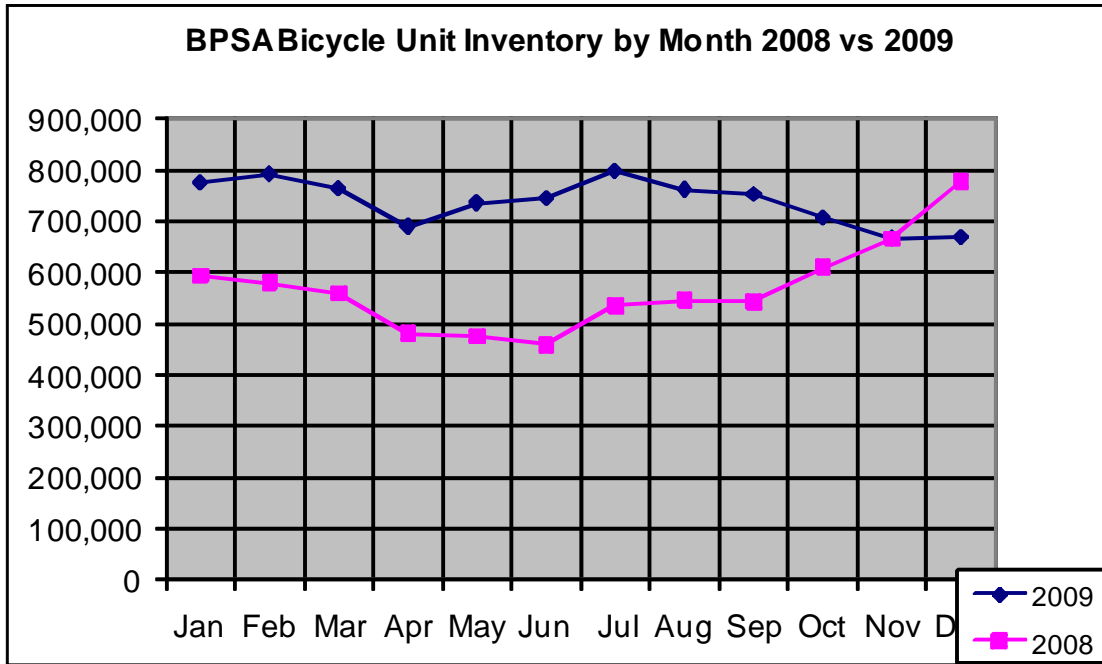
表 2 3 BPSA 12 月末自転車在庫 2009 年と 2008 年の比較

年	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2009	667,821	\$190,820,607	\$285.74
2008	778,102	\$208,993,996	\$268.59
変化	-110,281	-\$18,173,389	\$17.14
変化 %	-14.2%	-8.7%	6.4%

出典：BPSA 12 月統計報告

この年末在庫の状況は大変良い状況のように見受けられる。但しこれを図Mに示す 24 カ月間の推移と比べると話は異なってくる。

図M

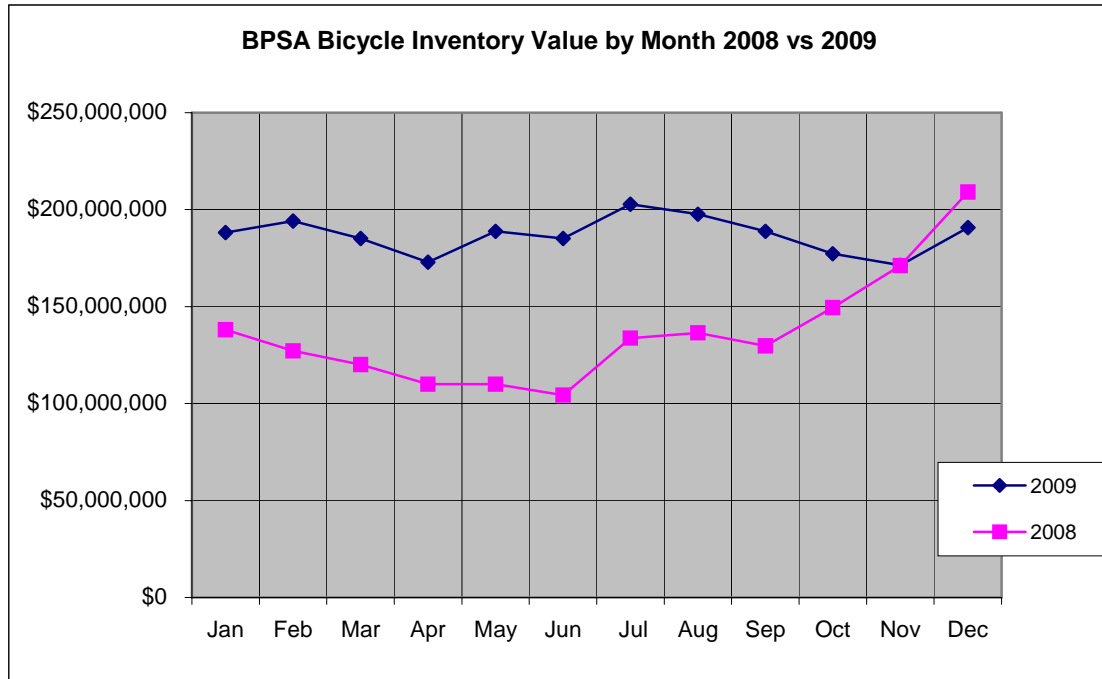


出典：BPSA 月次統計報告 2008年1月から2009年12月

2008年10月に自転車在庫が60万台のラインを超え、そしてその後2009年12月まで14カ月連続して毎月在庫は60万台以上であったことに注意していただきたい。

図Kに再び戻り、2009年の自転車販売は12カ月間全ての月で2008年と同等かそれ以下となっている事に注意していただきたい。要は2008年10月から2009年12月までの販売は、単にこの同じ14カ月間の期間の60万台以上という水準の在庫を、適正化していなかったという事である。

図 N



出典：BPSA 月次統計報告 2008 年 1 月から 2009 年 12 月

図 N は BPSA に報告した供給業者が、2008 年 1 月から 2009 年 12 月までの同じ 24 カ月間に持っていた在庫の卸金額の推移を示す。ここでもまた、2008 年 10 月に自転車在庫の総卸金額が US \$1 億 5,000 万のラインを超え、それ以来 2009 年 12 月まで 14 カ月間同じ状況が続いている。

この事が物語るのは、アジアの製造業者から、米国のブランド供給業者、小売店へと至る供給ルートが全く効率的でないという事である。

BPSA に報告した供給業者が 12 月の年末に持っている自転車在庫で、卸金額で 50% を占める最大の単一の区分は、ロードバイクとハイブリッドバイクを併せたもの、即ち 700c のドロップハンドルとフラットハンドルの自転車である。

表 2 4 は BPSA に報告した供給業者のロードとハイブリッドの 2009 年 12 月末の在庫を 2008 年同期と比較したものである。

表 2 4 BPSA 12 月末ロード及びハイブリッドの在庫 2009 年と 2008 年の比較

年	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2009	288,987	\$96,633,814	\$334.39
2008	235,034	\$83,335,063	\$354.57
変化	53,953	\$13,298,751	-\$20.18
変化 %	23.0%	16.0%	-5.7%

出典：BPSA 12 月統計報告

両方併せた在庫は、台数で 23%増加、総卸金額で 16%増加した。そして平均単価は 2008 年の US \$354.57 から 2009 年の US \$334.39 へと 5.7%下落した。

表 2 5 は BPSA 在庫でロードとハイブリッド合計とされているものについて、個々の製品区分ごとに示したものである。

表 2 5 BPSA 12 月末ロード及びハイブリッドの在庫 2009 年と 2008 年の比較

2009 ロード	94,930	\$57,740,503	\$608.24
2009 ハイブリッド	194,057	\$38,893,311	\$200.42
2009	288,987	\$96,633,814	\$334.39
2008 ロード	85,805	\$55,872,446	\$651.16
2008 ハイブリッド	149,229	\$27,462,617	\$184.03
2008	235,034	\$83,335,063	\$354.57

出典：BPSA 12 月統計報告

ロードバイクの平均在庫単価は下落したものの、まだ US \$600 を上回っている。そしてハイブリッドバイクの平均在庫単価は US \$200 を超えた。

表 2 6 は BPSA へ報告した供給業者のロードバイクとハイブリッドバイクを併せた年間総販売を、両方の製品区分に関し 2009 年 12 月末在庫と比較し示したものである。

ロードバイクの在庫回転率は、年間 4 である事が示され、この事は 2009 年の販売に基づき手持が 3 カ月と計算されることにより、説得力が更に強くなっている。

ハイブリッドバイクの在庫回転率は年間 3 かそれ以下で、この事は 2009 年の販売に基づき手持が 4.7 カ月と計算される事により、確定される。

表 2 6 BPSA 年初 12 カ月間のロード及びハイブリッドバイクの販売と
年末在庫との比較

	販売台数	販売金額	在庫	在庫
2009 ロード	365,664	\$303,247,599	94,930	\$57,740,503
販売に対する在庫率			26%	19%
平均月次販売	30,472			
手持			3 カ月	
2009 ハイブリッド	500,524	\$139,862,750	194,057	\$38,893,311
販売に対する在庫率			39%	28%
平均月次販売	41,710			
手持			4.7 カ月	

出典：BPSA 12 月統計報告

このデータは、先に述べた米国の自転車店の販路が効率の悪い供給ルートとなっているということを再度示す結果となっている。効率が悪い供給ルートであるが故に、在庫粗利益率の大幅な改善が期待されるうえに、正確な予測、自転車の購買及び在庫管理の効率化を行うことにより、収益性の大幅な改善も期待される。

2010 年が始まるにあたり、どのように改善されるか非常に注意深く見守ってゆきたい。

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。