

平成22年11月26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11月号

米国自転車市場情報

輸入

2010年1～8月までの米国への自転車輸入は、表1に示す通り急増が続いている。

表1 1～8月の米国の自転車総輸入台数 2010年と2009年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010年 1～8月	13,537,849	888,068,980	\$65.60
2009年 1～8月	10,226,900	745,239,180	\$72.87
変化	3,310,949	142,829,800	-\$7.27
変化 %	32.4%	19.2%	-10.0%

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

輸入された自転車の台数は32%強増加、即ち本年8月までの期間中において、前年同期と比較し330万台多くの自転車が輸入された。

総FOB金額は19%強の増加、即ち本年8月までの期間中に、前年同期と比較し、米国へ輸入された自転車の金額はUS\$1億4,290万増加した。

しかし、平均FOB単価は10%下落し、前年1～8月に米国へ輸入された自転車の台当たりUS\$72.87から本年のUS\$65.60となった。

引き続き我々は、米国への輸入自転車が台数において3カ月連続して記録を更新した事の主な理由は、量販店の販路にあると考えている。

我々が意見交換を行った専門家の中には、量販店は単に自転車在庫を減らしすぎたため季節はずれの時期に在庫補充をせざるを得なくなった、と考えている人もおり、また他の専門家は、例えばトイザラスのような量販店は、買い物シーズンに向けて全米で移動式仮設店舗を何百カ所も開設しており、彼等は今年の第4四半期の子供向け自転車の販売は通常より好調になるであろうと見込んでいるため、という人もいる。輸入統計がどのような結果を示すか、注目したい。

表2は2010年1～8月の輸入について、関税番号毎に2009年同期と比較し示したものである。関税番号1510の19インチ以下の歩道で乗るような自転車と、関税番号1520の20インチの子供向け自転車は、両方合わせると本年8月までの期間中に200万台近く増加しており、前年同期と比較した全体の増加分の59.6%を占めている。

表2 1～8月の米国自転車輸入 2010年と2009年の比較

1～8月 HS 関税番号	2010		2009		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	4,088,274	107,264,705	2,913,735	77,462,783	1,174,539	29,801,922
1520 20 インチ	3,508,211	141,776,617	2,708,656	92,066,720	799,555	49,709,897
1550 24 インチ	928,452	49,192,874	553,280	31,485,964	375,172	17,706,910
2500 27 インチ及び 700c	889,620	232,257,806	886,393	242,915,521	3,227	-10,657,715
3500 26 インチ	3,972,343	342,454,219	3,084,661	291,819,049	887,682	50,635,170
その他	150,949	15,122,759	80,175	9,489,143	70,774	5,633,616
計	13,537,849	888,068,980	10,226,900	745,239,180	3,310,949	142,829,800
対前年比%					32.4%	19.2%
平均単価 US\$		\$65.60		\$72.87		-\$7.27
対前年比%						

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

これ以外で大きく増加したのは、関税番号 3500 の 26 インチの自転車である。関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車輸入は本年 8 月までの期間では前年同期と比較し僅かに上回っている。そしてこの区分は前年と比較した FOB 金額が減少した唯一の区分となっている。

関税番号 2500 は 2009 年の話題であったことを思い起こされるかもしれない。今回の景気後退期間中、この価格の高い輸入自転車の製品区分は、12 月についに減少に転じるまで 11 カ月連続で増加が続いていたのである。そしてその後引き続き 2010 年も最初の 7 カ月間は 2009 年と比較し減少が続いていた。

表 3 は本年 1～8 月の関税番号毎の平均 FOB 単価を前年同期と比較し示したものである。

表3 1～8月の米国への自転車輸入 平均FOB単価 2010年と2009年との比較

関税番号	2010 平均単価	2009 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$26.24	\$26.59	-\$0.35	-1.3%
1520 20 インチ	\$40.41	\$33.99	\$6.42	18.9%
1550 24 インチ	\$52.98	\$56.91	-\$3.92	-6.9%
2500 27 インチ & 700c	\$261.08	\$274.05	-\$12.97	-4.7%
3500 26 インチ	\$86.21	\$94.60	-\$8.39	-8.9%
その他	\$100.18	\$118.36	-\$18.17	-15.4%
計	\$65.60	\$72.87	-\$7.27	-10.0%

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

本年の殆どを通じてそうであるように、2010年の平均単価は2009年と比較し下落している。この事は米国のインフレ率が0であることから、あまり驚くべきことではない。唯一上昇している関税区分は、1520の20インチの輸入自転車で、平均FOB単価はUS\$40.41で、US\$6以上の値上がり、即ち本年1～8月までの期間中に前年同期と比較し、19%近く高くなっている。

表4 1～8月の米国の自転車輸入 過去11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\$
2010	13,537,849	888,068,980	\$65.60
2009	10,226,900	745,239,180	\$72.87
2008	12,064,936	820,791,411	\$68.03
2007	12,015,273	704,898,031	\$58.67
2006	12,189,544	653,832,809	\$53.64
2005	13,793,558	718,720,457	\$52.11
2004	11,694,331	552,894,072	\$47.28
2003	11,774,522	547,240,074	\$46.48
2002	12,475,797	575,469,425	\$46.13
2001	9,740,082	490,146,050	\$50.32
2000	13,497,018	674,585,479	\$49.98

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

表4は、毎年1～8月の米国への自転車輸入の過去11年間の推移について示したものである。2010年は総FOB金額が過去11年間で最高となっていることで際立っている。また平均FOB単価も過去11年間で3番目に高くなっている。

表5は毎年1～8月の米国への自転車輸入の過去11年間の推移に関し、台数により順位づけを行ったものである。

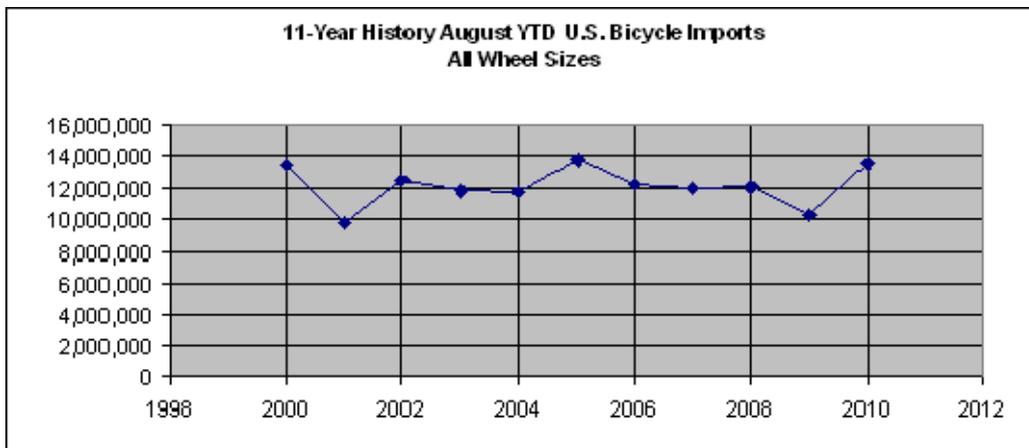
表5 毎年1～8月の輸入自転車の過去11年間の推移、
台数による順位付け、全ての車輪径

順位	年	1～8月総輸入台数
1	2005	13,793,558
2	2010	13,537,849
3	2000	13,497,018
4	2002	12,475,797
5	2006	12,189,544
6	2008	12,064,936
7	2007	12,015,273
8	2003	11,774,522
9	2004	11,694,331
10	2009	10,226,900
11	2001	9,740,082

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

図Aは毎年1～8月の米国への自転車輸入の11年間の推移をグラフにより示したものであり、2010年の回復の様子が示されている。

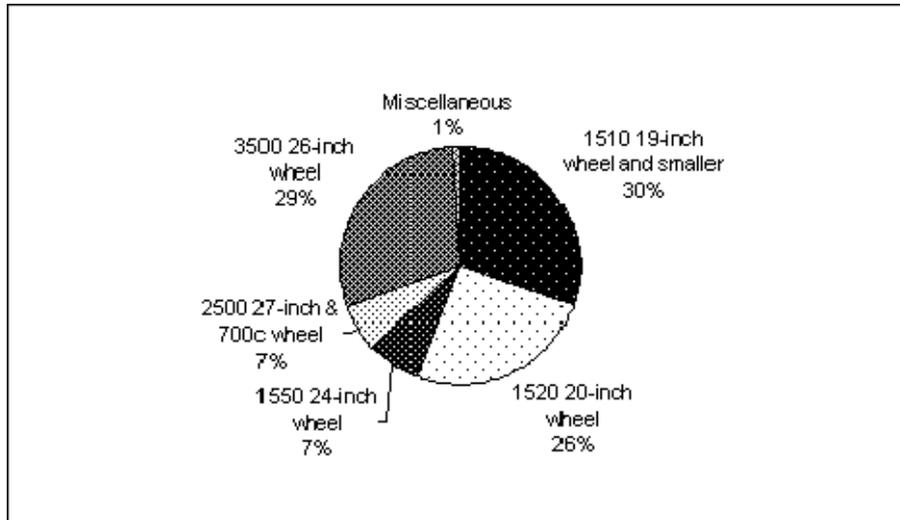
図A



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

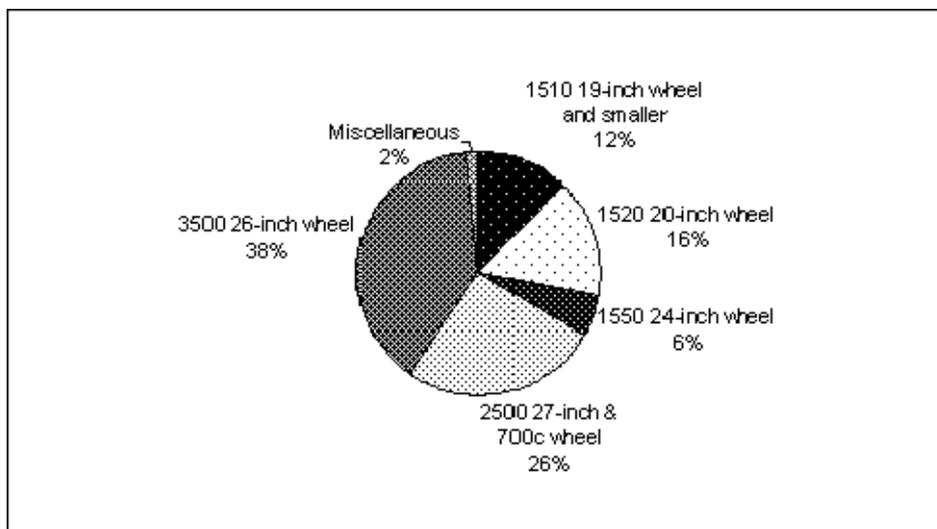
図Bは2010年1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、台数シェアにより示したものであり、図Cは総FOB金額により示したものである。

図B 2010年1～8月 米国自転車輸入 製品区分毎の台数の割合 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 2010年1～8月 米国自転車輸入 製品区分毎の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

20 インチ以上の自転車の米国への輸入 1～8月

表6に示す通り、コアマーケットである20インチ以上の自転車の米国への輸入は、全体の輸入増加と歩調を合わせている。本年1～8月には前年同期と比較し台数で29%強の増加、総FOB金額もやはり増加し、17%弱、即ちUS\$1億1,300万増えた。

表6 1～8月の20インチ以上の自転車の米国への輸入

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010年 1～8月	9,449,575	780,804,275	\$82.63
2009年 1～8月	7,313,165	667,776,397	\$91.31
変化	2,136,410	113,027,878	-\$8.68
変化 %	29.2%	16.9%	-9.5%

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

コアマーケットである20インチ以上の自転車の平均FOB単価は9.5%下落した。即ち前年1～8月のUS\$91.31から本年のUS\$82.63へと下落した。

表7は毎年1～8月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去11年間の推移について示したものである。

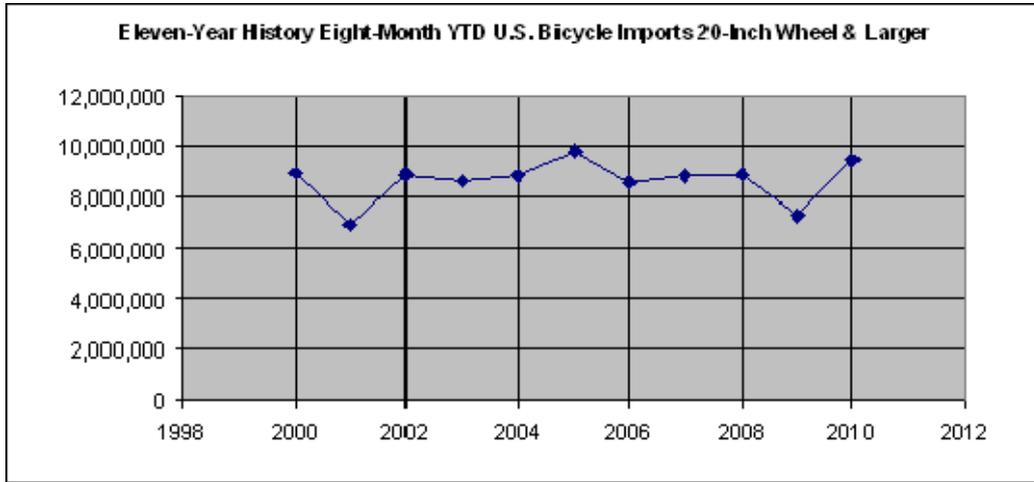
表7 20インチ以上の自転車 1～8月の米国への輸入 過去11年間の推移

1～8月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2010	9,449,575	780,804,275	\$82.63
2009	7,313,165	667,776,397	\$91.31
2008	8,872,588	736,296,700	\$82.99
2007	8,832,118	627,131,450	\$71.01
2006	8,604,097	574,102,674	\$66.72
2005	9,779,182	629,206,583	\$64.34
2004	8,813,525	489,036,580	\$55.49
2003	8,644,711	476,880,569	\$55.16
2002	8,884,264	488,157,668	\$54.95
2001	6,928,212	416,638,748	\$60.14
2000	8,920,485	546,996,306	\$61.32

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

2010年8月までの輸入台数は過去11年間で2番目に多くなっている。これを図Dに示す。1～8月の総FOB金額は過去11年間で最高、そして平均単価は3番目に高くなっている。

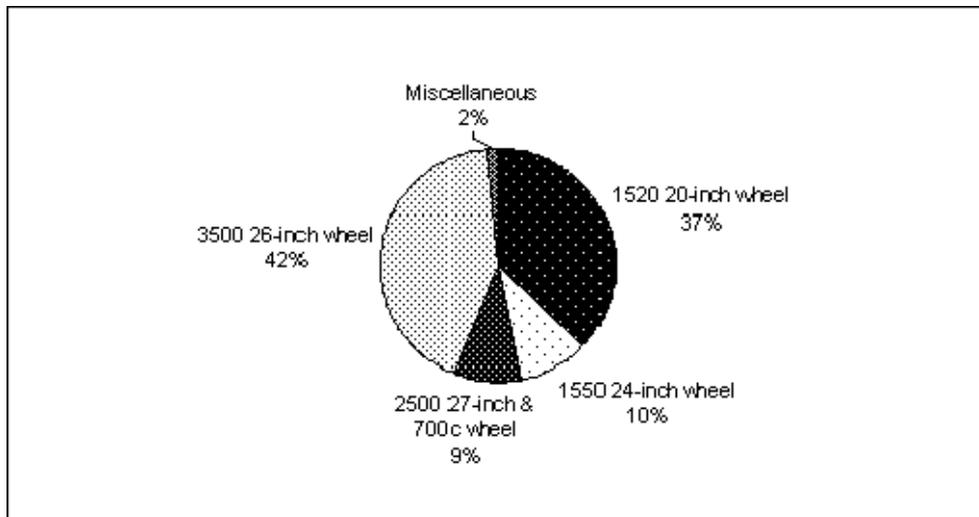
図D



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

米国の自転車輸入は、コアマーケットである20インチ以上の自転車も含め2009年の景気後退から回復している事に疑問の余地はない。

図E 2010年1～8月 20インチ以上の自転車の輸入台数の割合



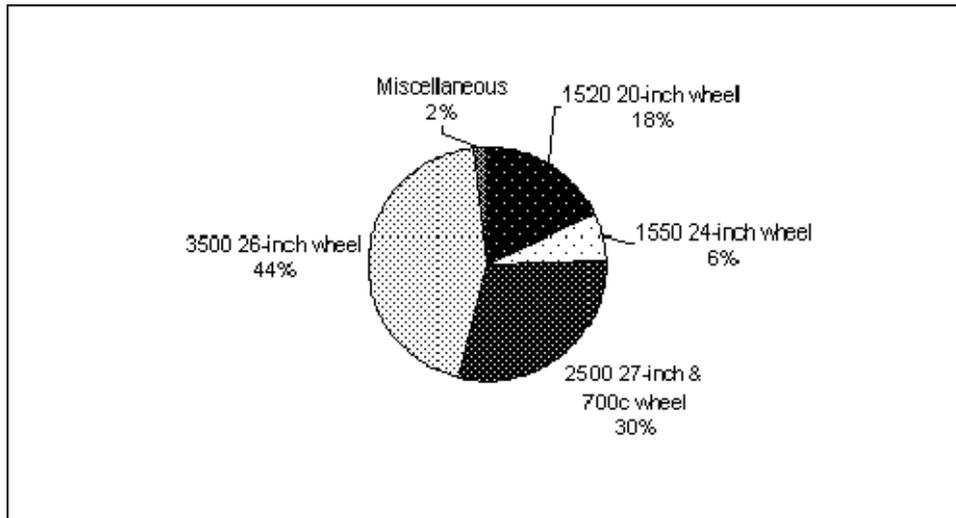
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

図Eは2010年1～8月の20インチ以上の自転車の輸入に関し、関税区分毎の台数シェアを示したものである。本年1～8月までの時点で、関税番号3500が42%、関税番号1520が37%を占めており、これらを合わせると79%となり大部分を占めている。

図 F は 2010 年 1 ～ 8 月の時点における 20 インチ以上の自転車の輸入に関し、関税区分毎の FOB 金額の割合を示したものである。FOB 金額においても 2 つに集中しており、本年 1 ～ 8 月の時点で合わせて 74% を占めている。

関税番号 3500 は最大の区分で、本年 1 ～ 8 月の時点で全体の金額の 44% を占め、関税番号 2500 が 30% で、これに続いている。

図 F 2010 年 1 ～ 8 月 20 インチ以上の自転車の輸入 FOB 金額の割合



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

2010 年 8 月の自転車輸入：全ての車輪径

既述した通り 2010 年 8 月は単月として米国自転車輸入の記録を再度更新した。全ての車輪径を合わせて 240 万台である！

表 8 は毎年 8 月の自転車輸入の過去 11 年間の推移について示したものである。2010 年 8 月は総台数と総 FOB 金額で 1 位、平均 FOB 金額で 3 位である。

表 8 毎年 8 月の輸入 全ての車輪径 過去 11 年間の推移

毎年 8 月	総台数	総金額	平均単価
2000	2,084,845	97,242,135	\$46.64
2001	1,856,363	75,669,319	\$40.76
2002	1,602,948	76,723,083	\$47.86
2003	1,448,865	63,394,265	\$43.75
2004	1,705,357	80,793,133	\$47.38
2005	1,622,454	86,157,074	\$53.10
2006	1,795,524	89,638,649	\$49.92
2007	1,442,103	87,894,392	\$60.95
2008	1,759,778	122,300,239	\$69.50
2009	1,473,818	91,200,489	\$61.88
2010	2,356,933	144,776,008	\$61.43

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

表 9 は毎年 8 月の全ての車輪径の自転車輸入の過去 11 年間の推移について、台数により順位づけを行ったものである。

本年 8 月の大幅な台数増加の様子がわかる。単月でこのように異常ともいえる大きな量の自転車が輸入されたのは 3 回連続であるということにも留意してほしい。

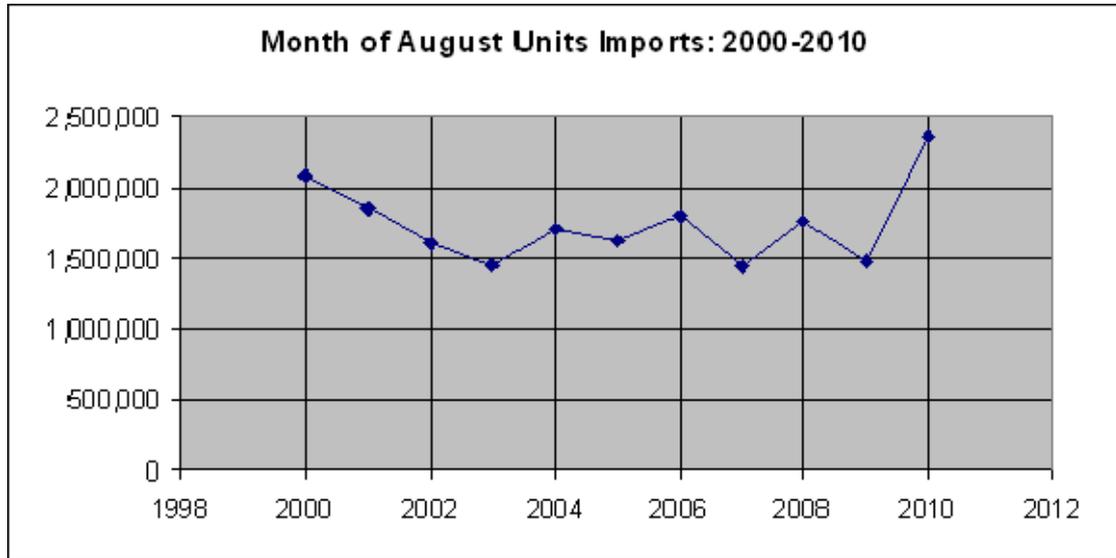
表 9 毎年 8 月の輸入台数の過去 11 年間の順位付け 全ての車輪径

順位	年	8 月総輸入台数
1	2010	2,356,933
2	2000	2,084,845
3	2001	1,856,363
4	2006	1,795,524
5	2008	1,759,778
6	2004	1,705,357
7	2005	1,622,454
8	2002	1,602,948
9	2009	1,473,818
10	2003	1,448,865
11	2007	1,442,103

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

図Gは、表8に示した輸入台数の推移をグラフにより示したものであるが、本年8月の台数の大きな増加の様子が劇的に示されている。

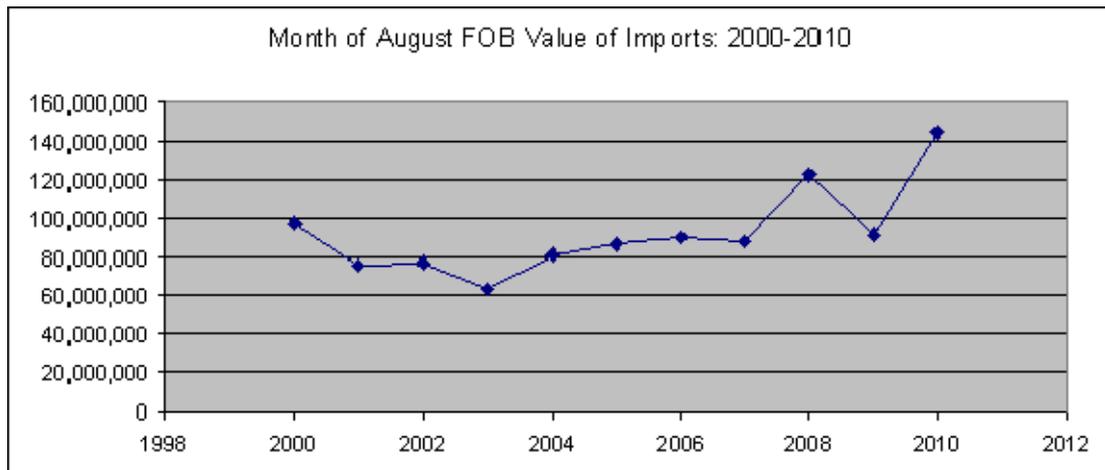
図G



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

更に増加の模様を追加して示したい。図Hは、毎年8月の米国への自転車輸入に関し、FOB金額の過去11年間の推移を示したものである。

図H



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

表10は2010年8月の米国への自転車輸入に関し関税区分毎に示したものである。既に言及した通り、この月に輸入された自転車の大部分は、関税番号1510と1520に集中している。また、この月の全体のFOB単価は1～8月の平均単価を下回っている。

表10 2010年8月米国自転車輸入 全ての車輪径

関税区分	2010 台数	平均単価	2010 FOB 金額 US\$
1510 19 インチ以下	794,791	\$26.04	20,692,571
1520 20 インチ	732,227	\$39.49	28,912,139
1550 24 インチ	138,535	\$53.62	7,427,932
2500 27 インチ & 700c	133,303	\$261.08	34,802,676
3500 26 インチ	530,169	\$93.89	49,778,266
その他	27,908	\$113.32	3,162,424
計	2,356,933	\$61.43	144,776,008

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

表11は米国への自転車輸入に関し、2010年1～8月の関税区分毎の台数割合と、2010年8月の関税区分毎の台数割合とを比較し詳しく示したものである。

表11 米国自転車輸入 2010年1～8月の台数割合と2010年8月の台数割合との比較

関税番号	2010年1～8月台数割合	8月台数割合	変化
1510 19 インチ以下	30%	34%	+4%
1520 20 インチ	26%	31%	+5%
1550 24 インチ	7%	6%	-1%
2500 27 インチ & 700c	7%	6%	-1%
3500 26 インチ	29%	22%	-7%

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

本年1～8月についてみると、関税番号1510と1520は合わせて自転車輸入台数の56%を占めているが、2010年8月単月では65%となっている。

この事は、米国の量販店の販路が本年8月の自転車輸入の大幅増の受け入れ先であるという我々の見方を支持しているように見受けられる。

表 1 2 は米国自転車輸入に関し、関税番号毎の平均 F O B 単価について、1～8 月と 8 月単月とを比較して示したものである。

表 1 2 米国自転車輸入 平均 F O B 単価の 2010 年 1～8 月と 2010 年 8 月との比較

関税番号	2010 1～8 月 平均単価	8 月平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$26.24	\$26.04	-0.20 Cents	-0.76%
1520 20 インチ	\$40.41	\$39.49	-0.92 Cents	-2.3%
1550 24 インチ	\$52.98	\$53.62	+0.64 Cents	+1.2%
2500 27 インチ & 700c	\$261.08	\$261.08	0	0
3500 26 インチ	\$86.21	\$93.89	+\$7.68	+8.9%
その他	\$100.18	\$113.32	+\$13.14	+13.1%
計	\$65.60	\$61.43	-\$4.17	-6.36%

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

2010 年 1～8 月と 2010 年 8 月単月とを比較すると、全体の平均 F O B 単価は U S \$ 4 以上下落、即ち 6% 下落した。関税番号 1510 と 1520 も、8 月単月では 1～8 月と比較し平均 F O B 単価が下落している。

関税番号 1550 と 3500 は 8 月には平均 F O B 単価が上昇しており、2500 は変化ナシとなっている。

本年 8 月に大量に輸入された 1510 と 1520 の自転車は、2010 年 1～8 月までと比較し平均 F O B 単価が低くなっているようである。

関税番号 2500：27 インチ及び 700 c の輸入自転車 2010 年 1～8 月

表 1 3 は、価格が高く重要な関税区分である関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の輸入自転車について、本年 1～8 月期間中の改善の様子を示している。

表 1 3 1～8 月の米国自転車輸入：27 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	総 F O B 金額 US\$	平均 F O B 単価 US\$
2010 年 1～8 月	889,620	232,257,806	\$261.08
2009 年 1～8 月	886,393	242,915,521	\$274.05
変化	3,227	-10,657,715	-\$12.97
変化 %	0.4%	-4.4%	-4.7%

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 の台数がついに黒字で示されるようになり、本年 1～8 月の時点では前年同期と比較し僅かに 0.4% 増加した。しかし本年 1～8 月の時点では、前年同期と比較し、総 F O B 金額は引き続き 4% 減、即ち U S \$ 1,070 万減、そして平均 F O B 単価は 5% 近く下落、即ち輸入 1 台当たり U S \$ 12.97 下落している。

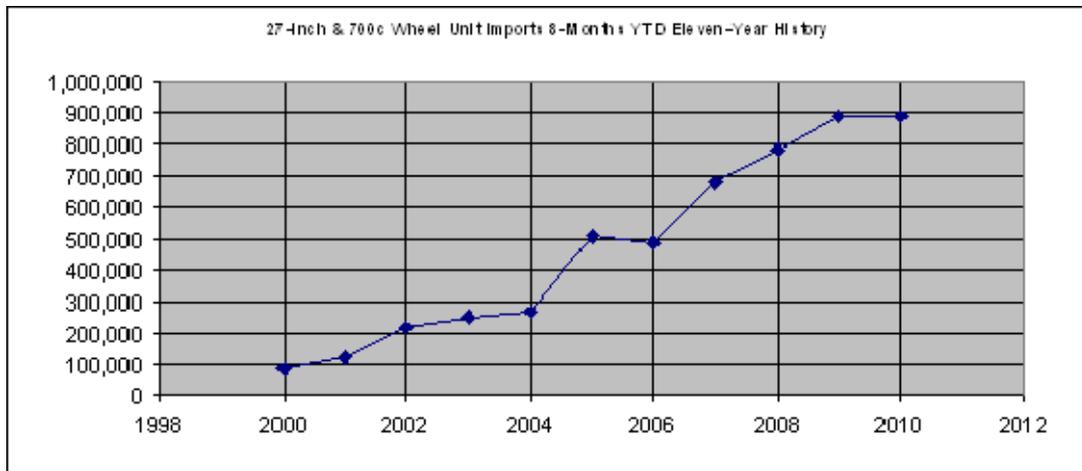
表 1 4 は関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1 ～ 8 月の米国への輸入の過去 11 年間の推移について示したものである。図 I は関税番号 2500 の輸入台数の過去 11 年間の推移をグラフにより示したものである。

表 1 4 27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1 ～ 8 月の米国への輸入の 11 年間の推移

2500 27 インチ及び 700 c	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2000	83,456	16,111,490	\$193.05
2001	121,004	27,045,860	\$223.51
2002	216,990	38,570,362	\$177.75
2003	249,310	53,873,859	\$216.09
2004	267,359	60,565,782	\$226.53
2005	504,536	134,563,091	\$266.71
2006	485,154	128,359,408	\$264.57
2007	681,787	159,720,289	\$234.27
2008	784,638	202,610,455	\$258.22
2009	886,393	242,915,521	\$274.05
2010	889,620	232,257,806	\$261.08

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

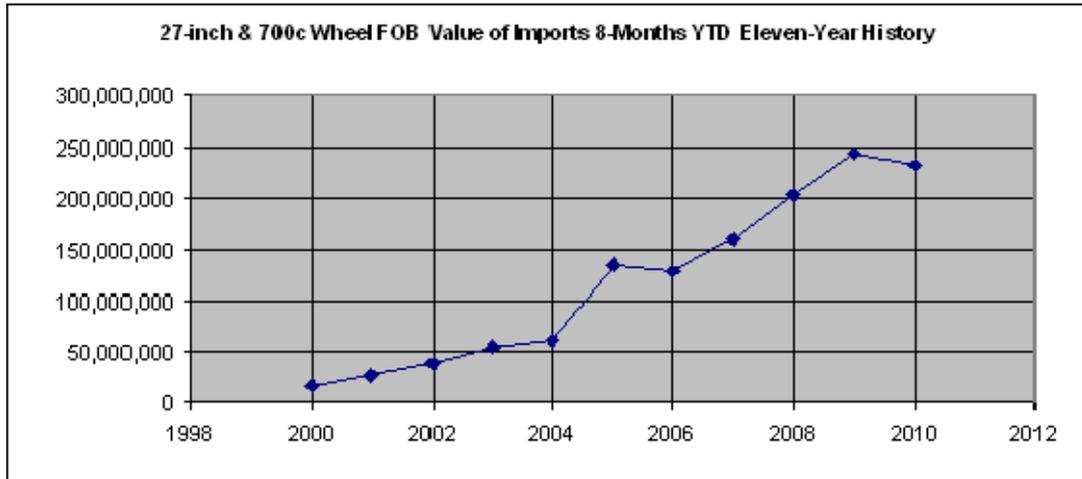
図 I



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

図Jは関税番号 2500 の毎年 1～8 月の総 FOB 金額について過去 11 年間の推移をグラフにより示したものである。既に言及した減少の様子が明らかに示されている。この FOB 金額減少の理由の一つとして、米国市場におけるフラットハンドルのハイブリッド 700c のモデルの増加があげられるかもしれない。これらは通常、ドロップバーの 700c のモデルよりかは価格が低く、小売販売単価も安くなっている。

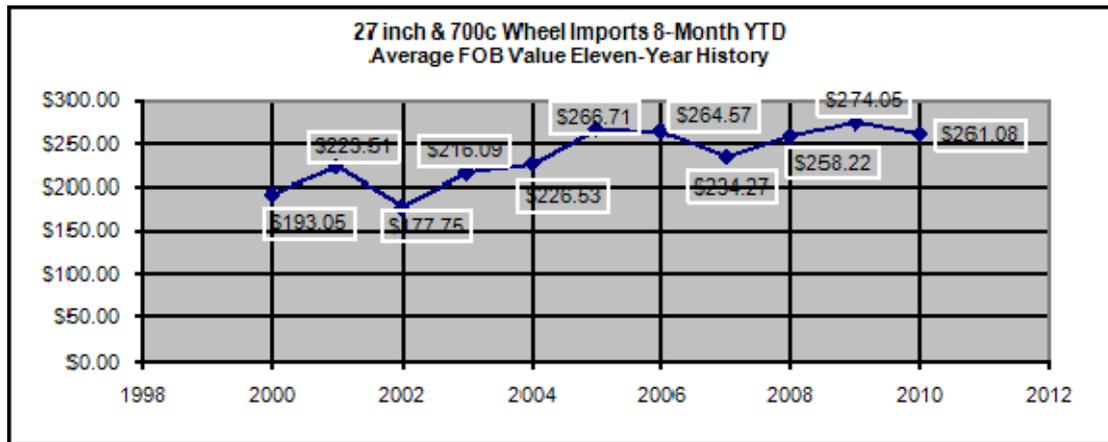
図 J



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

図Kは関税番号 2500 の輸入自転車の毎年 1～8 月の期間中の平均 FOB 単価の過去 11 年間の推移をグラフにより示したものである。

図 K



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

米国の輸出

2010年1～8月の期間中に米国から輸出された自転車台数は、景気後退年であった2009年の同期と比較して、引き続き出遅れている。これを表15に示す。

表15 1～8月 米国の自転車輸出；全ての車輪径

米国自転車輸出	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010 1～8月	128,880	70,598,003	\$547.78
2009 1～8月	146,212	64,273,404	\$439.59
変化	-17,332	6,324,599	\$108.19
変化 %	-12%	10%	25%

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

本年1～8月の前年と比較した米国の自転車輸出は、台数で12%、即ち17,000台減少したことがわかる。しかし、米国から輸出された自転車の総FOB金額は10%増、即ちUS\$600万増加、また本年1～8月に米国から輸出された自転車の平均FOB単価は前年同期と比較し25%、即ちUS\$108も上昇した！

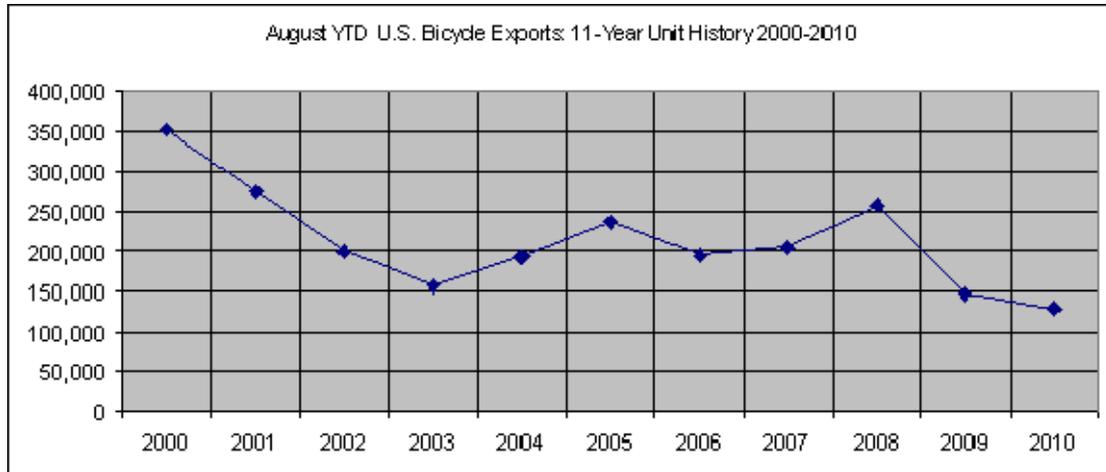
表16は、毎年1～8月の米国の自転車輸出の過去11年間の推移を示したものである。既述の通り、台数と総FOB金額は前年と比較し減少しているが、平均FOB単価は過去11年間で最高となっている！

表16 米国自転車輸出 毎年1～8月 過去11年間の推移；全ての車輪径

1～8月 自転車輸出	台数	金額	平均単価
2010	128,880	70,598,003	\$547.78
2009	146,212	64,273,404	\$439.59
2008	258,000	89,661,764	\$347.53
2007	205,467	73,706,481	\$358.73
2006	194,674	69,551,226	\$357.27
2005	236,446	72,974,499	\$308.63
2004	193,802	50,348,805	\$259.80
2003	156,028	38,346,723	\$245.77
2002	199,639	34,941,690	\$175.02
2001	275,297	39,746,453	\$144.38
2000	351,027	50,523,497	\$143.93

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

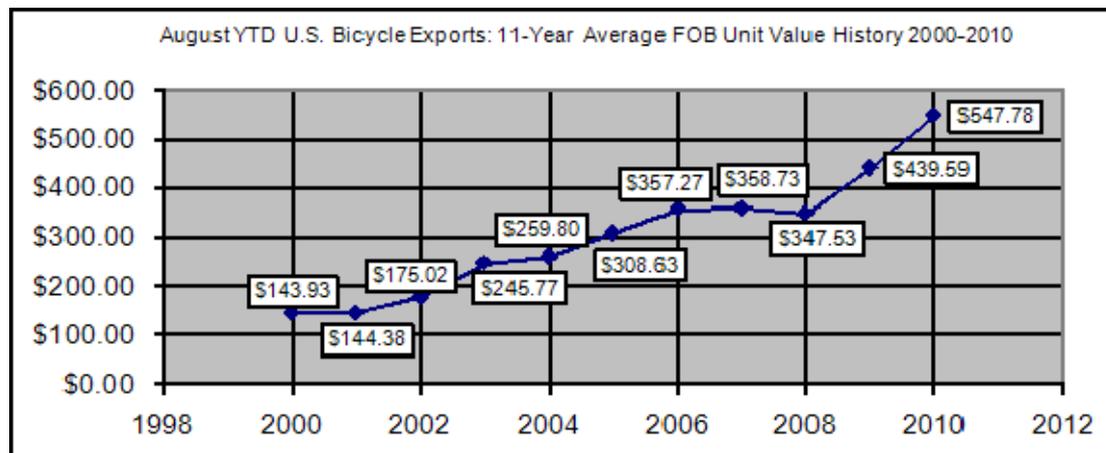
図Lは、2000年から2010年までの過去11年間の、毎年1～8月の米国自転車輸出の推移をグラフにより示したものである。



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

図Mは毎年1～8月の米国自転車輸出に関し、平均FOB単価の過去11年間の推移をグラフにより示したものであり、過去最高となっている事が非常に明らかである。問題は、この平均単価の高値が米国の自転車輸出の回復に伴って継続していくかどうか、ということである。2010年の残り4カ月の期間中も注視してゆきたい。

図M



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

表17は2010年1～8月の米国自転車輸出に関し、関税番号毎に、国内で生産されたものと、海外で生産され米国から輸出されたものに分けて示したものである。

特に関心がもたれるのは、3つの全ての関税区分とも、国産のものと海外産で米国から輸出されたもの双方において、平均FOB単価が高価となっている事である。

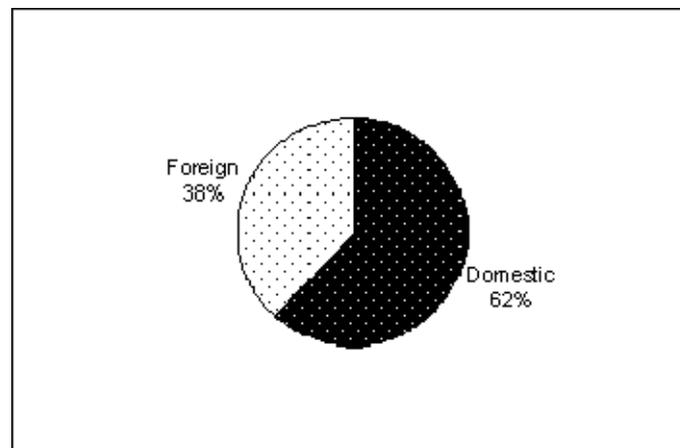
表 1 7

米国自転車輸出 2010年1～8月									
1～8月	米国内産			海外産			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	22,061	6,525,119	\$295.78	7,449	1,596,571	\$214.33	29,510	8,121,690	\$275.22
2600	30,774	28,282,222	\$919.03	36,115	16,988,351	\$470.40	66,889	45,270,573	\$676.80
6000	26,594	13,424,134	\$504.78	5,887	3,781,606	\$642.37	32,481	17,205,740	\$529.72
計	79,429	48,231,475	\$607.23	49,451	22,366,528	\$452.30	128,880	70,598,003	\$547.78
割合	61.6%	68.3%		38.4%	31.7%				

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Nは2010年1～8月期間中における国産の自転車と海外産のもので米国から輸出された自転車との割合を示したものである。

図N 米国自転車輸出 国産のものと海外産のもの台数割合



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

先月のレポートで言及した通り、米国の自転車市場は2009年の景気後退からの回復にあたりアブノーマルになっており、このことは本年1～8月の米国の自転車輸入に反映されている。

表18はコアマーケットである20インチ以上の自転車の輸入について、過去11年間の推移を月毎、四半期毎に8月まで示したものである。

表18 20インチ以上の自転車の米国への輸入 1～8月の月毎
2000年から2010年までの11年間

	第1四半期			第2四半期		
	1月	2月	3月	4月	5月	6月
2010	655,085	662,820	1,041,363	916,795	1,340,550	1,696,122
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

	第3四半期			第4四半期		
	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2010	1,565,698	1,562,142				
2009	968,53	1,004,655				
2008	1,318,045	1,227,820				
2007	1,105,507	1,133,675				
2006	1,127,975	1,220,493				
2005	1,465,163	1,056,604				
2004	1,410,097	1,340,941				
2003	1,170,136	997,251				
2002	867,211	1,157,784				
2001	967,076	1,327,438				
2000	1,052,823	1,411,570				

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

関税番号1510と19インチ以下の歩道で乗るような自転車を除外することにより、2010年6月、7月そして8月は、過去11年間の推移の中で、自転車輸入台数の面で記録更新されており、際立っていることがわかる。

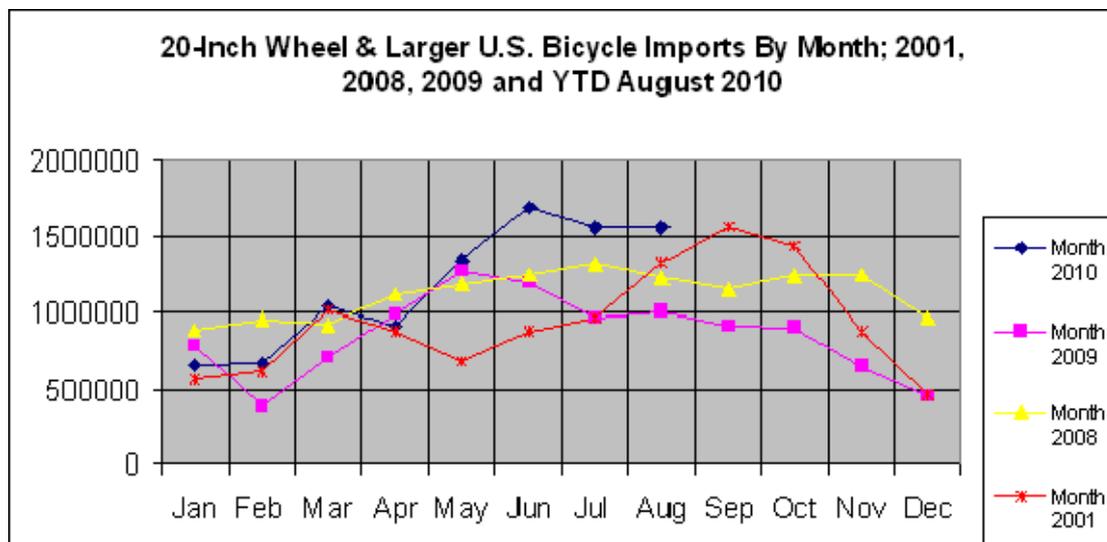
以前のレポートで述べたとおり、今年の夏の3カ月間に輸入台数が急増したのは異常である。そして、これには以下のような事が考えられる。

一つ目は、米国の自転車流通過程において、販売が増加或いは少なくとも改善したことにより、本年最初の5カ月の期間中に自転車在庫の減少を経験し、表18に示した月毎の輸入量では従って充分ではなく、輸入急増は枯渇した在庫の補充であるということ。

二つ目は、一部の販路で本年第4四半期の販売が例年になく好調になるであろうと予測している事。このレポートの冒頭で言及した通り、トイザらスは第4四半期の年末商戦に向けて600以上の仮設の移動式店舗を全米で展開するが、同社は自転車販売において上位3社の一角を占めており、この仮設店舗の増加が、この夏の自転車輸入台数の急増の原因の一つとなっているかもしれないこと。

解答は勿論これら二つの見方や他の要因を重ね合わせたものとなるかもしれない。しかし、何れ判明するであろうこの急増の理由が如何なるものであれ、この大量の輸入は表18に示した季節性やこれまでの推移からみると、少なくともアブノーマルであると言える。

図〇 米国自転車輸入 20インチ以上 月毎、
2001年、2008年、2009年、2010年8月まで



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

図〇は、20インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、月毎に2001年、2008年、2009年、そして2010年8月までについて示したものである。

2001年は2009年以前の最後の景気後退年だったため選ばれた。そして2008年は、米国の自転車輸入や市場消費の点から、景気後退に先立つ最後の比較的「ノーマル」な年であったため選ばれている。

2010年は、最初の5カ月間は2001年や2009年の低調な輸入状況と同様な動きを示していた。6月、7月そして8月と急増し、月次の自転車輸入台数がこの10年間での記録更新となっている。

米国の自転車専門店、即ち自転車店の販路は、本年のこの回復年において好調なようである。表19は、米国の自転車供給業者の自転車店向け新車自転車販売の見込みについて、本年1～8月と前年同期とを比較して示したものである。

表 19 米国自転車供給業者の自転車店向け自転車販売見込み
1～8月、2010年と2009年との比較

1～8月	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US \$
2010	233,596	\$93,612,059	\$400.74
2009	223,435	\$83,297,653	\$372.80
変化	10,161	\$10,314,406	\$27.94
変化 %	4.5%	12.4%	7.5%

出典：The Gluskin Townley Group による分析

本年1～8月の前年同期と比較した自転車供給業者の自転車店向け販売台数は、4.5%増加したと見込まれている。自転車供給業者の自転車店向け総販売金額は12%増加したものとみられ、平均単価はおよそ7.5%上昇したものとみられている。

全体の増加台数は10,000台強で、これは自転車店向け販路にとっては改善であるが、米国の供給業者による自転車店向け販路は、我々がこのレポートで見てきた輸入急増の原因ではない事を示す指標でもある。

表20は米国の自転車店向け供給業者の8月末自転車在庫の見込み台数である。

このケースでは、見込み在庫台数が減少しているのは良い事である。そして米国の自転車店向け供給業者は、2009年には歴史的な高水準であった在庫を減らしてきた事が示されている。

表 20 米国自転車店向け供給業者の8月末見込み在庫台数 2010年と2009年の比較

8月末在庫	総台数	総在庫金額 US\$	平均単価 US \$
2010	609,011	\$144,302,338	\$236.95
2009	848,992	\$213,009,923	\$250.90
変化	-239,981	-\$68,707,585	-\$13.95
変化 %	-28.3%	-32.3%	-5.6%

出典：The Gluskin Townley Group による分析

この見込みが正確であれば、米国の自転車店向け供給業者の在庫は2010年8月末にかけて250,000台ほど減少し、在庫金額も約32%、即ちUS\$6,870万縮減されたことになる。供給業者が自転車店向けに持っている自転車在庫の平均単価は、この一年でUS\$14弱、即ち5.6%下落したと見られている。

このことから、6月、7月そして8月の輸入急増は、米国の自転車店向け供給業者の販路によりもたらされたのではない事が示されている。そして自転車店向け販路では、本年のこれまでのところ、在庫適正化が極めて有効に行われていることが明らかである。

我々がアブノーマルであると表現した米国の自転車輸入は、2010年の米国の自転車市場消費が2007-2008年に近い水準に回復し、また、過去10年の過去の傾向に歩を合わせるように回復するにあたり、それがどのような結果をもたらすのか、ここへきて疑問は殆どないよ

うに思われる。回復するのは良い事ではあるが、米国の自転車市場は、過去 10 年にわたり成長を経験していないフラットな市場へと回復することも意味するのである。

異常であるかどうかによ、米国の自転車産業にとっての疑問と挑戦とは、米国の自転車市場を如何にして真に成長させ、前進させるかということである。この点については今後のレポートの中で論評や意見を展開させていく。

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。

