

平成22年9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2010年9月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2010年上半期の米国への自転車輸入は台数で22%、総FOB金額で8.1%増加した。この様子を表1に示す。

表1 1～6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 1～6月	8,936,122	611,974,583	\$68.48
2009年 1～6月	7,317,744	566,015,987	\$77.35
変化	1,618,378	\$45,958,596	-\$8.87
変化%	22.1%	8.1%	-11.5%

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

1～6月の平均FOB単価は11.5%下落、US\$8.87の減額となった。即ち2009年1～6月には台当たりUS\$77.35であったのが、本年1～6月には台当たりUS\$68.48となった。

表2は5つの主要自転車輸入関税区分のうち、4つが増加していることを示している。本年を通じて同様であるが、関税番号2500：27インチ及び700cの自転車の輸入は、2010年上半期の期間中においても、台数で24,000台以上、FOB金額でUS\$1,610万ほど減少した。

平均FOB単価の下落は顕著で、2010年1～6月の期間中には、景気後退の最中であった前年同期と比較し、より価格の低い自転車が引き続き多く輸入されていることを示している。

このレポートの後段で言及するが、量販店は、19インチ以下、20インチ及び26インチの自転車について、2010年上半期の期間中に、販売好調による補填のため、又は下半期の販売に備えた在庫積み増しの為、或いはその両方の理由により、補充を行ったようである。

表2 1～6月の米国自転車輸入 2010年と2009年の比較

1～6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	2,614,387	68,907,339	1,977,764	52,998,702	636,623	15,908,637
1520 20 インチ	2,136,506	87,228,980	1,742,538	63,157,431	393,968	24,071,549
1550 24 インチ	641,605	33,966,039	424,776	24,410,687	216,829	9,555,352
2500 27 インチ及び 700c	<b>644,821</b>	<b>170,455,254</b>	<b>669,237</b>	<b>186,591,453</b>	<b>-24,416</b>	<b>-16,136,199</b>
3500 26 インチ	2,807,476	241,965,902	2,447,415	231,989,263	360,061	9,976,639
その他	91,327	9,451,069	56,014	6,868,451	35,313	2,582,618
計	8,936,122	611,974,583	7,317,744	566,015,987	1,618,378	45,958,596
対前年比%					22.1%	8.12%
平均単価 US\$		<b>\$68.48</b>		<b>\$77.35</b>		<b>-\$8.87</b>
対前年比%						<b>-11.5%</b>

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

平均FOB単価についてはこのレポートで色々な観点から検討される。表3は、1～6月の米国自転車輸入平均単価について、関税番号毎に2010年と2009年とを比較したものである。

表3 1～6月の米国自転車輸入 2010年と2009年との比較 平均FOB単価

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	\$26.36	\$26.80	<b>-\$0.44</b>	<b>-1.6%</b>
1520 20 インチ	\$40.83	\$36.24	\$4.58	12.6%
1550 24 インチ	\$52.94	\$57.47	<b>-\$4.53</b>	<b>-7.9%</b>
2500 27 インチ & 700c	\$264.35	\$278.81	<b>-\$14.47</b>	<b>-5.2%</b>
3500 26 インチ	\$86.19	\$94.79	<b>-\$8.60</b>	<b>-9.1%</b>
その他	\$103.49	\$122.62	<b>-\$19.13</b>	<b>-15.6%</b>
計	\$68.48	\$77.35	<b>-\$8.87</b>	<b>-11.5%</b>

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

関税番号 1520：20 インチの輸入自転車は平均FOB金額が上昇した唯一の区分であり、他の全ての関税区分ではこれが下落している。

表4は1～6月の全ての車輪径の自転車輸入の過去11年間の推移を示す。2010年は輸入台数では中ほどとなっているが、総FOB金額では過去11年間で最高、平均単価では2番目に高くなっている。

表4 1～6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	8,936,122	611,974,583	\$68.48
2009	7,317,744	566,015,987	\$77.35
2008	8,506,923	577,867,209	\$67.93
2007	9,145,072	533,211,220	\$58.31
2006	8,705,267	484,929,830	\$55.71
2005	10,063,053	535,536,457	\$53.22
2004	8,107,193	390,515,770	\$48.17
2003	8,650,076	409,490,229	\$47.34
2002	9,605,125	440,725,095	\$45.88
2001	6,593,320	356,475,452	\$54.07
2000	9,724,566	496,615,294	\$51.07

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

表5は2010年1～6月の自転車輸入に関し、順位付けを行ったもので、2010年は過去11年間の中で上半期の総輸入台数が5番目に多かった事を示している。

表5 過去11年間の毎年1～6月の輸入台数の順位付け、全ての車輪径

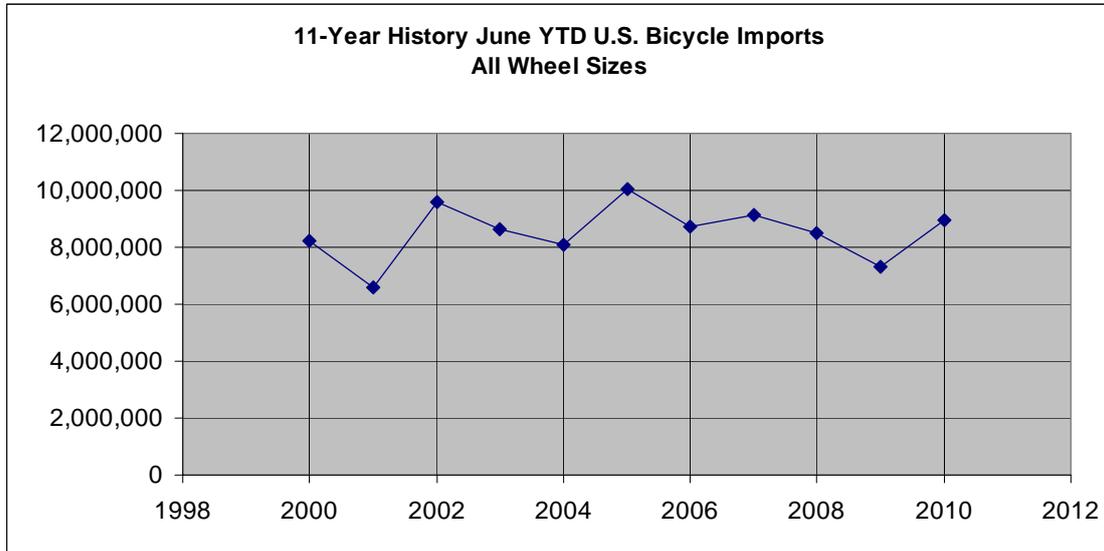
順位	年	1～6月総輸入台数
1	2005	10,063,053
2	2000	9,724,566
3	2002	9,605,125
4	2007	9,145,072
<b>5</b>	<b>2010</b>	<b>8,936,122</b>
6	2006	8,705,267
7	2003	8,650,076
8	2008	8,506,923
9	2004	8,107,193
10	2009	7,317,744
11	2001	6,593,320

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

前回のレポートで、2010年は米国の自転車業界にとって回復の年であると言及したが、本年上半期の時点にいたっても総輸入台数は2008年と2007年の間に落ち着いている状態である。

我々は引き続き、失業と米国経済の緩慢な回復という両方の要因により、2010年の年末までの総輸入台数は2007-2008年を下回るところで着地するだろうと予測している。

図 A



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

図 A は表 4 に示した上半期の米国自転車輸入の過去 11 年間の推移をグラフにより示したものである。

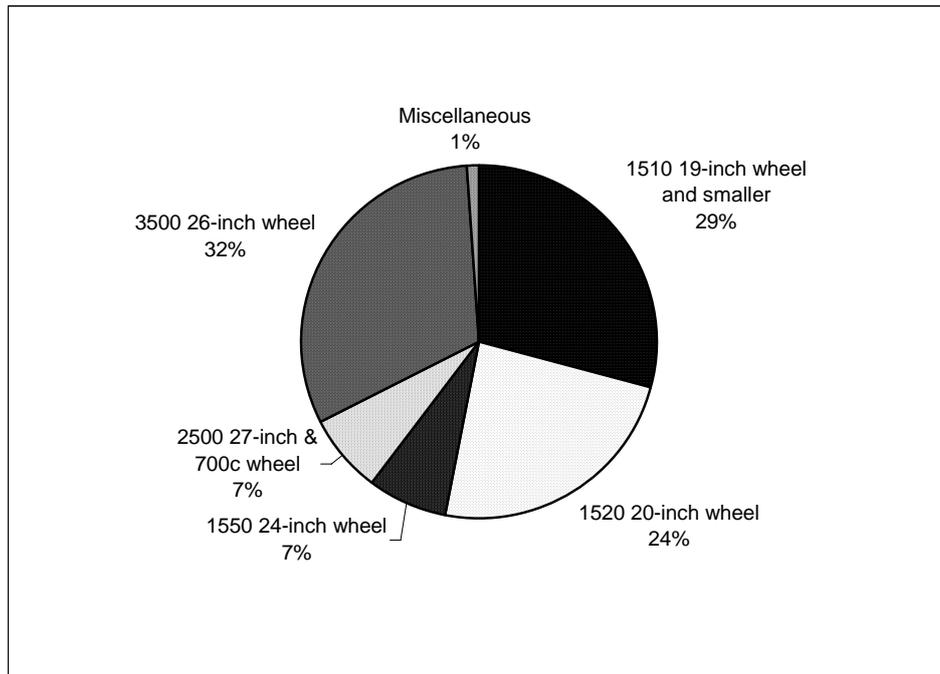
2010 年上半期の、2009 年の景気後退の深い溝からの回復は明らかである。

関税番号毎の台数割合を図 B に示す。2010 年 1 ～ 6 月の米国自転車輸入においては、3 つの関税区分が突出している。

関税番号 1510：19 インチ以下の幼児向けと、関税番号 1520：20 インチの子供向け自転車が各々 29%、24% の台数割合を占めている。これら二つの区分の合計で、本年上半期の米国自転車輸入台数の 53% が占められている。

関税番号 3500：26 インチの自転車は上半期の自転車輸入の 32% を占めている。そして、幼児向けと子供向けを合わせると、本年 1 ～ 6 月の米国への総自転車輸入台数の 85% を占めている。

図B 2010年1～6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



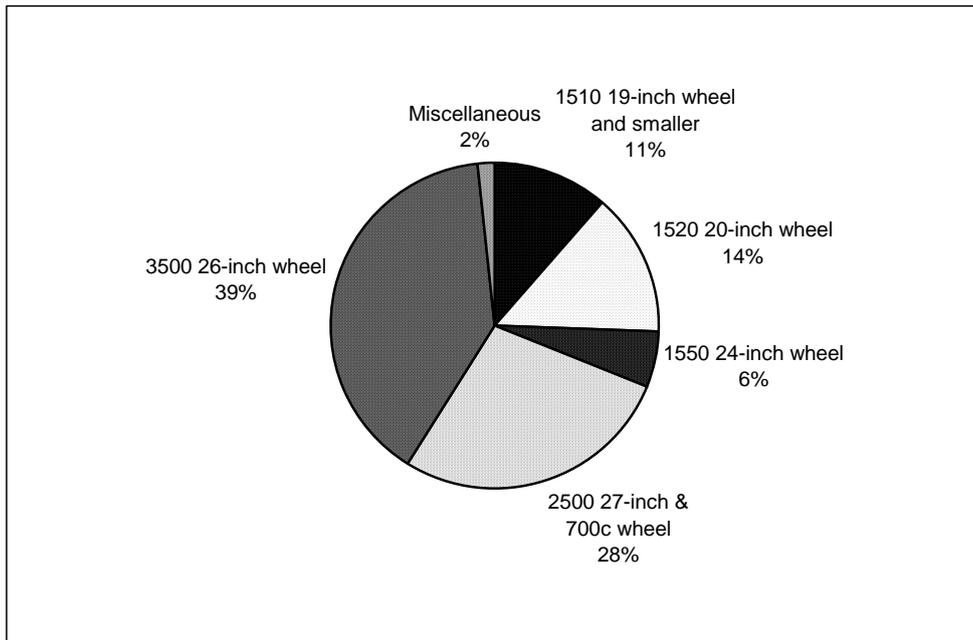
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

我々は複数の業界専門家と討論してきたが、これら3つの関税番号製品に該当する自転車の輸入台数について、上半期の米国への輸入増加の大部分は、量販店が在庫の補充を行ったことにその主な原因があるという点で、共通の認識を得ている。

図Cは2010年1～6月の米国への全ての車輪径を含む自転車輸入に関し、関税区分毎のFOB金額の割合を示したものである。

本年上半期の関税製品区分毎の割合を示しているが、26インチの自転車と27インチ及び700cの自転車が各々総FOB金額の39%、28%を獲得しており、これらの合計で2010年1～6月の米国自転車輸入総FOB金額の67%を占めたことが示されている。

図C 2010年1～6月 米国自転車輸入 製品区分毎の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

### 20インチ以上の自転車の米国への輸入 1～6月

2010年1～6月の時点における20インチ以上の自転車の米国への輸入は、前年同期と比較し台数で18%以上増加した。この様子を表6に示す。これらコアマーケットを構成する自転車の総FOB金額は6%弱、即ちUS\$3,000万ほど増加した。

表5 1～6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 1～6月	6,321,735	543,067,244	\$85.90
2009年 1～6月	5,339,980	513,017,285	\$96.07
変化	981,755	30,049,959	-\$10.17
変化 %	18.4%	5.9%	-10.6%

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

しかし、20インチ以上の自転車の2010年1～6月の平均FOB単価は前年同期と比較し11%近く、即ちUS\$10.17下落した。

表7は20インチ以上の自転車の毎年1～6月の輸入の過去11年間の推移を示したものである。2010年の輸入台数は全体で下から5位、ほぼ2008年の水準で、2007年を下回っている。これを表7と図Dに示す。

表7 20インチ以上の自転車 1～6月の米国への輸入 過去11年間の推移

1～6月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2010	6,321,735	543,067,244	\$85.90
2009	5,339,980	513,017,285	\$96.07
2008	6,326,723	522,152,316	\$82.53
2007	6,592,936	472,046,501	\$71.60
2006	6,255,629	430,908,152	\$68.88
2005	7,257,415	474,281,080	\$65.35
2004	6,062,487	346,472,173	\$57.15
2003	6,477,324	361,423,466	\$55.80
2002	6,859,269	375,557,363	\$54.75
2001	4,633,698	302,099,773	\$65.20
2000	6,456,092	404,419,182	\$62.64

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

注目してもらいたいのは、平均単価がこの10年で過去2番目に高くなっていることにより、このコアマーケットを構成する輸入自転車の2010年上半期における総FOB金額が、過去11年間で最高となっている事である。

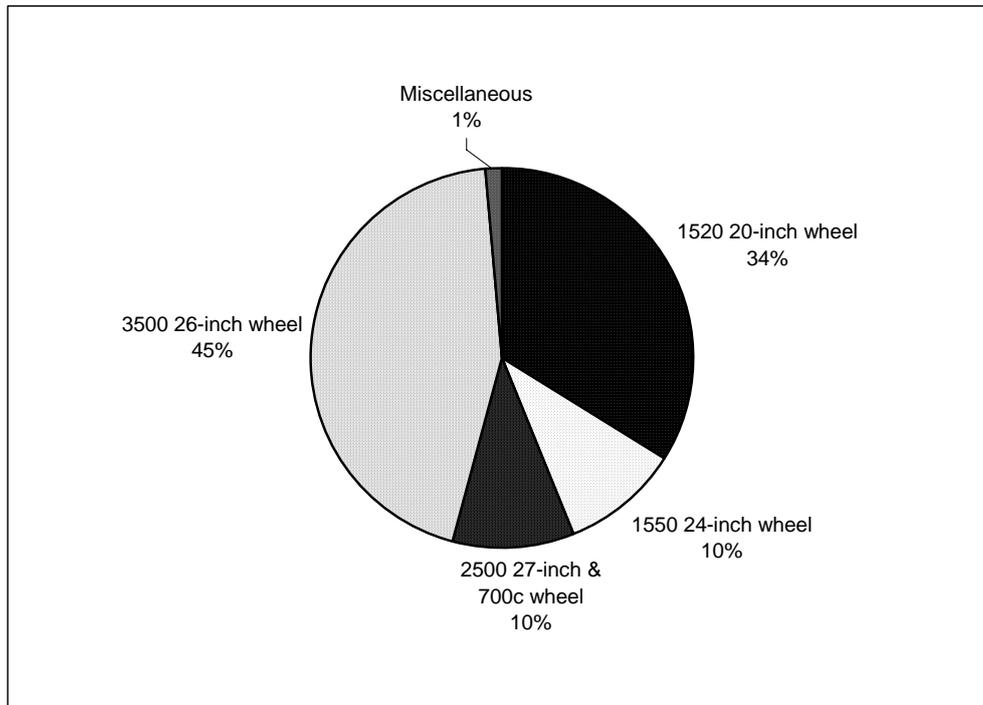
図D



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1～6月の期間中の、20インチ以上の自転車の関税区分毎の台数割合を示している。

図E 2010年1～6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

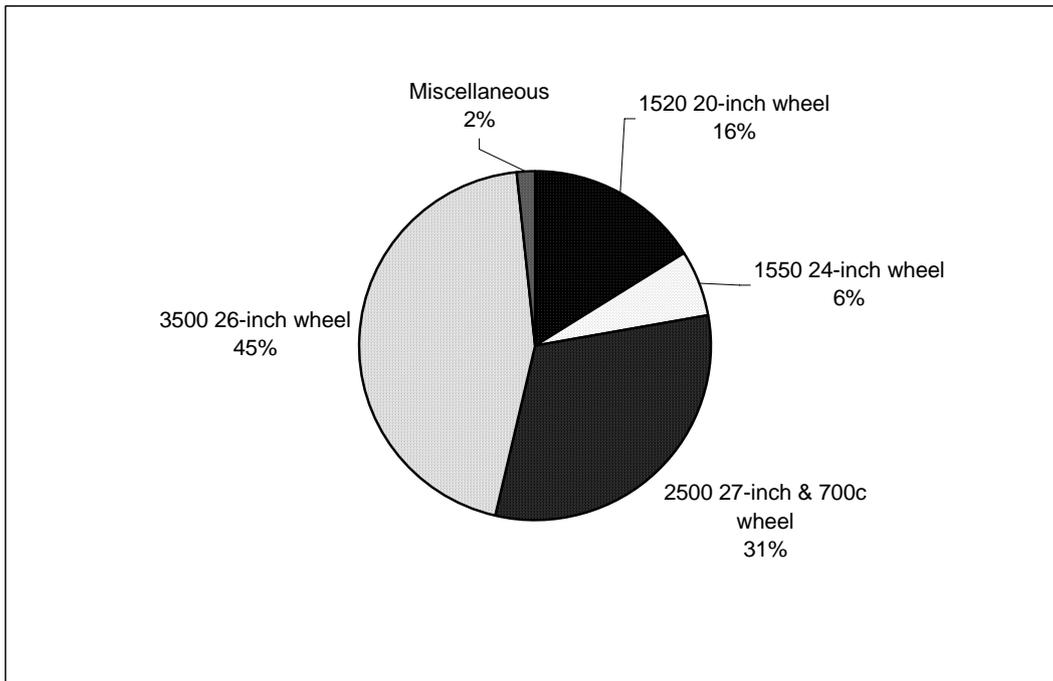
圧倒的地位を占めるのは関税番号 3500：26 インチの自転車で、20 インチ以上の自転車台数の 45%の割合を占めている。そして 1520：20 インチの自転車は、コアマーケットの自転車の上半期の輸入台数の 34%を占めている。

これら二つを合わせると、本年上半期の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の 79%の割合を占めており、平均 FOB 価格が低下している事と合わせて考えると、この増加の大部分は量販店による在庫補充によるものであるという見方の裏付けになる。

図 F は 2010 年 1～6 月に輸入された自転車の関税製品区分毎の総 FOB 金額の割合を示している。

驚くべきことではないが、関税番号 3500：26 インチの自転車と関税番号 2500：27 インチ及び 700c の自転車が FOB 金額において圧倒しており、各々 45%、31%の割合を占めている。

図 F 2010年1～6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6月の自転車輸入：全ての車輪径

2010年6月の米国への自転車輸入は、過去11年間で最高となった。これを表8に示す。

表8 毎年6月の輸入 全ての車輪径 過去11年間の推移

毎年6月	総台数	総金額	平均単価
2000	1,889,425	89,149,841	\$47.18
2001	1,199,806	54,510,472	\$45.43
2002	1,971,052	80,012,845	\$40.59
2003	1,750,777	75,026,406	\$42.85
2004	1,755,556	78,331,316	\$44.62
2005	1,964,672	98,766,646	\$50.27
2006	1,598,162	85,094,737	\$53.25
2007	1,635,841	93,529,750	\$57.18
2008	1,634,761	105,810,921	\$64.73
2009	1,625,702	104,450,934	\$64.25
<b>2010</b>	<b>2,329,158</b>	<b>146,024,996</b>	<b>\$62.69</b>

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

本年6月に輸入自転車の在庫補充ペースが劇的に変化したか、或いは2010年6月の米国自転車輸入が過去10年の期間の中で、歴史的に例外的な状況を示しているかのどちらかである。表9は毎年6月の米国への自転車輸入の過去11年間の推移を示したものである。

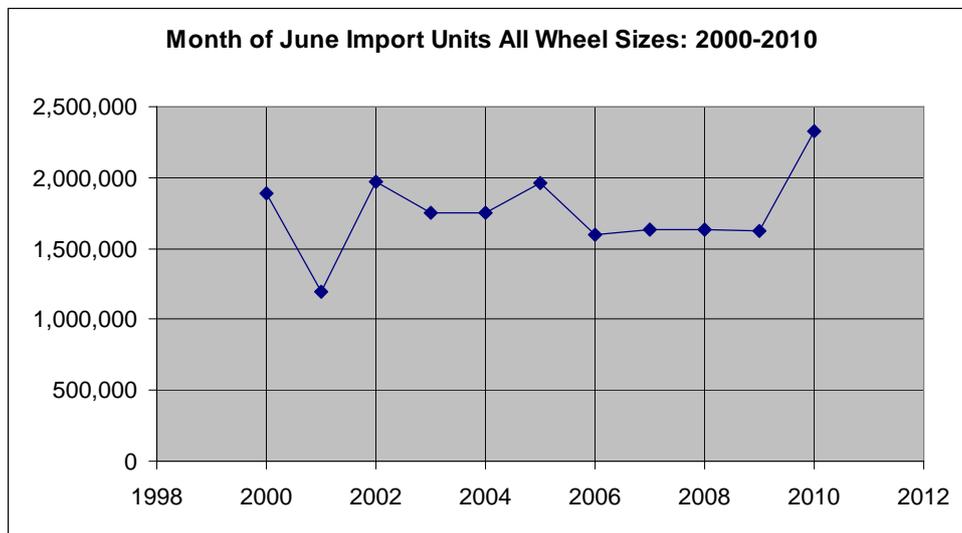
表9 毎年6月の輸入台数の過去11年間の順位付け 全ての車輪径

順位	年	6月総輸入台数
1	2010	2,329,158
2	2002	1,971,052
3	2005	1,964,672
4	2000	1,889,425
5	2004	1,755,556
6	2003	1,750,777
7	2007	1,635,841
8	2008	1,634,761
9	2009	1,625,702
10	2006	1,598,162
11	2001	1,199,806

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

図Gは、過去11年間の毎年6月の米国への自転車輸入の推移の中で、2010年6月に劇的に増加したことが示されている。

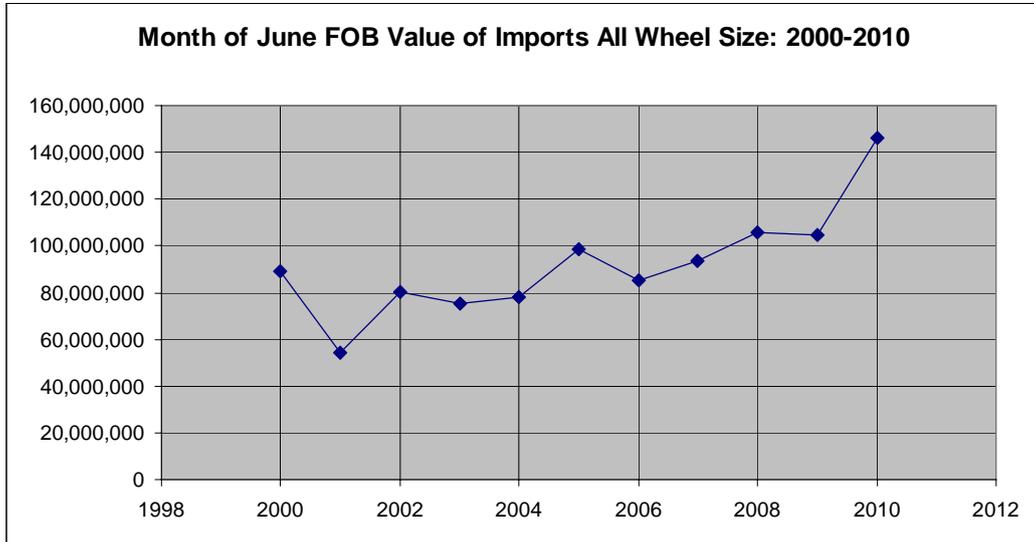
図G



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

2010年6月の米国への自転車輸入に関し、何か特別な意義があるのかどうか判断を下すのには、2010年下半期を待たなければならない。取り敢えず関心がもたれるのは図Hであり、過去11年間の毎年6月の輸入自転車のFOB金額が示されている。

図H



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

図Gと同様、2010年6月の米国自転車輸入FOB金額が劇的に増加していることが明らかである。

表10は2010年6月の自転車輸入に関し関税番号毎の詳細を、月間輸入台数、平均単価そして関税区分毎FOB金額、及び月間合計について示したものである。

表10 2010年6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	633,036	\$25.56	16,181,256
1520 20 インチ	552,698	\$40.09	22,155,995
1550 24 インチ	144,881	\$51.77	7,499,792
2500 27 インチ & 700c	163,762	\$223.84	36,657,116
3500 26 インチ	801,025	\$75.69	60,625,982
その他	33,756	\$86.05	2,904,855
<b>計</b>	<b>2,329,158</b>	<b>\$62.69</b>	<b>146,024,996</b>

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

6月の輸入と、表2に示した1～6月の米国自転車輸入にもう一度戻り、これらと比較した結果を表11に示す。

表 1 1 米国自転車輸入 2010 年上半期台数割合と 2010 年 6 月台数割合との比較

関税番号	2010 上半期台数割合	6 月台数割合	変化
1510 19 インチ以下	29.00%	27.00%	-2.0%
1520 20 インチ	24.00%	24.00%	0
1550 24 インチ	7.00%	6.00%	-1.0%
2500 27 インチ & 700c	7.00%	7.00%	0
3500 26 インチ	32.00%	35.00%	+3.0%

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

各々の関税区分が示す割合について、1～6月の輸入と6月の自転車輸入との間には大きな違いがないことがわかった。

関税番号 1510 は、当月は上半期に比べ 2% 低下、そして関税番号 1550 は 1% 低下、一方関税番号 3500 は、当月は上半期に比べ 3% 上昇している。

表 1 1 からの結論は、6 月には自転車輸入車種については大きな変化はなく、6 月と 2010 年上半期とを比較しても、その変化は僅かである、ということである。

次に我々は関税区分毎の平均単価について、本年上半期と 6 月とを比較してみたところ、表 1 2 に示すような興味深い違いを見つけた。

5 つの主要関税製品区分全てについて、上半期と 6 月とでは、その平均 FOB 価格に比較的大きな違いが見られる。まず始めに 5 つのうち 4 つの関税区分と合計について、当月は本年上半期に比べ下落している。

関税番号 1520：20 インチの自転車は、当月の平均単価が上半期のそれに比べ上昇した唯一の輸入製品区分であった。一方で関税番号 2500 と 3500 は 6 月の平均単価が上半期のそれを大きく下回っている。

表 1 2 米国自転車輸入 平均 FOB 単価の 2010 年上半期と 2010 年 6 月との比較

関税番号	2010 上半期 平均単価	6 月平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$26.36	\$25.56	-\$0.80	-3.0%
1520 20 インチ	\$40.83	\$40.09	\$0.74	1.8%
1550 24 インチ	\$52.94	\$51.77	-\$1.17	-2.2%
2500 27 インチ & 700c	\$264.35	\$223.84	-\$40.50	-15.3%
3500 26 インチ	\$86.19	\$75.69	-\$10.50	-12.2%
その他	\$103.49	\$86.05	-\$17.43	-16.8%
計	\$68.48	\$62.69	-\$5.79	-8.5%

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

これは、6月の米国への自転車輸入の劇的な増加は、主として米国の販路の中では他の販路に比べ低価格である量販店が、在庫を増やすため輸入を行った結果である、という見方を明確に裏付けている。

米国への輸入台数の増加は、量販店に起因した2010年上半期期間中の低い平均単価によるものであるという意見は、報告されているところのアジアにおける自転車製造コストの全般的上昇と、来たる欧州におけるユーロバイク展により更に裏付けが強められることになるであろう。

### 関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

2010年6月の関税番号 2500 の平均小売価格は下落が報告されているが、引き続きこの関税区分は輸入自転車製品区分の中で、前年同期と比較した輸入が本年上半期を通じ減少し続けている唯一の製品区分である。これを表 1 3 に示す。

表 1 3 1～6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FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2010年 1～6月	644,821	170,455,254	\$264.35
2009年 1～6月	669,237	186,591,453	\$278.81
変化	-24,416	-16,136,199	-\$14.47
変化 %	-3.6%	-8.6%	-5.2%

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

米国への 27 インチ及び 700 c の自転車の本年 1～6月の輸入は、総台数で 4%弱の減少、そして 2010 年上半期の総 FOB 金額は前年同期と比較し 9%近く減少した。平均単価は 5%ほど、即ち 2009 年 1～6月の US \$278.81 から本年同期の US \$264.35 へと下落した。

表 1 4 は毎年 1～6月の、関税番号 2500 の輸入台数、総 FOB 金額そして平均単価について、過去 11 年間の推移を示したものである。

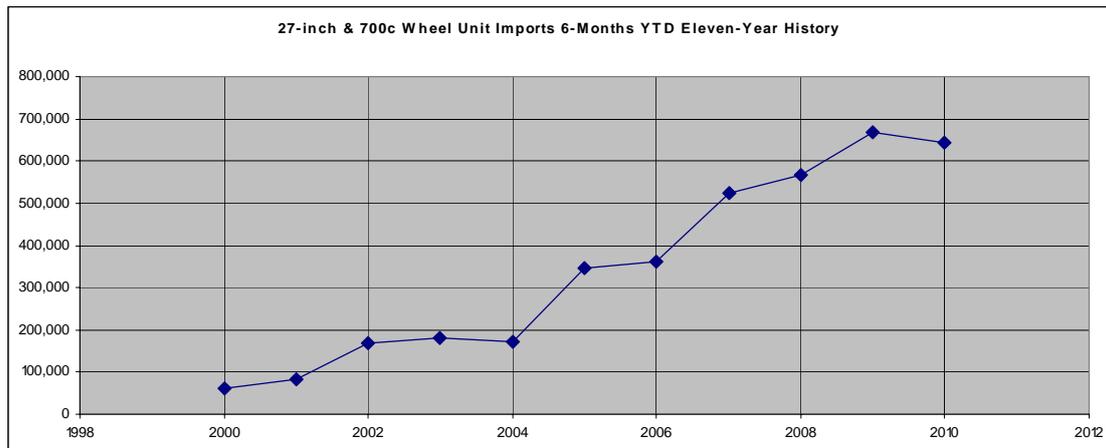
表 1 4 27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1 ～ 6 月の米国への輸入の 11 年間の推移

2500 27 インチ及び 700 c	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2000	57,940	11,809,755	\$203.83
2001	73,550	18,782,668	\$255.37
2002	148,754	27,795,213	\$186.85
2003	150,613	36,077,224	\$239.54
2004	128,118	37,612,164	\$293.57
2005	263,779	78,855,266	\$298.94
2006	293,899	86,661,955	\$294.87
2007	431,789	104,467,105	\$241.94
2008	473,034	125,068,088	\$264.40
2009	554,231	158,685,312	\$286.32
2010	481,059	133,798,138	\$278.13

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

図 I は関税番号 2500 の 2009 年までの継続的な台数の増加と 2010 年の減少を示している。

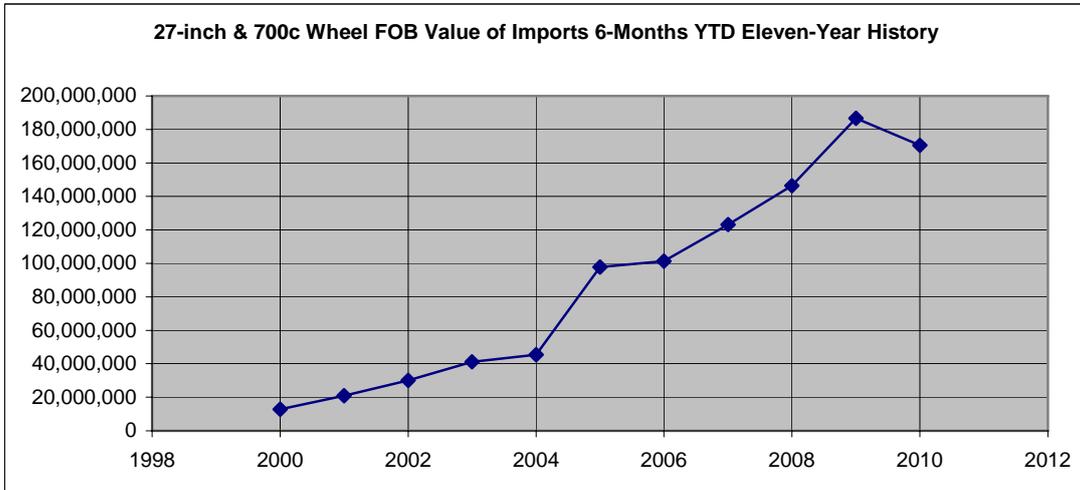
図 I



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

図 J は 2000 年から 2010 年までの毎年上半期の、関税番号 2500 の自転車の米国への輸入総 FOB 金額の推移を示す。ここでもまた、景気後退期であったにもかかわらず 2009 年までの継続的増加と、本年 1 ～ 6 月の減少とが明らかである。

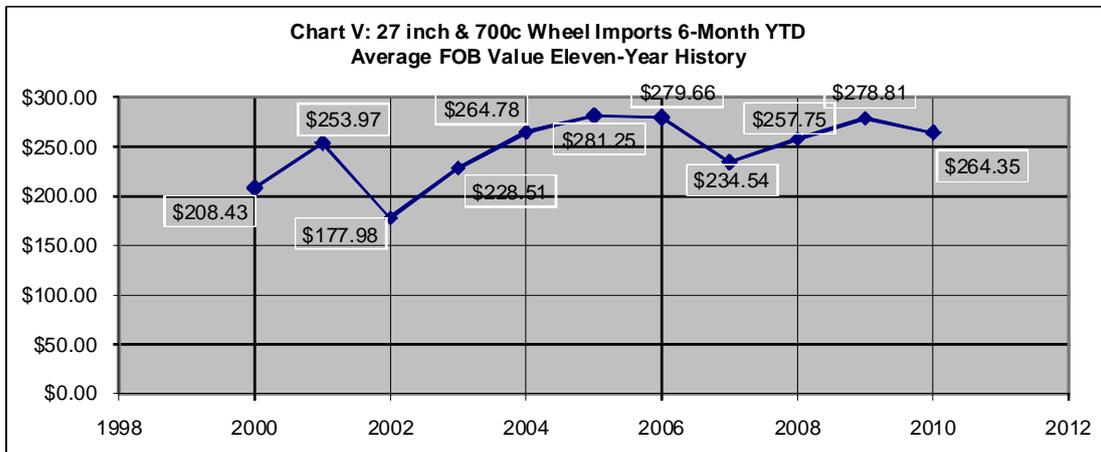
図 J



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

報告されているコスト上昇に直面した平均単価の下落が、本年の米国の自転車輸入に関する大きな関心事として注目され始めてきた。図 K は過去 11 年間の関税番号 2500 の平均単価の推移を示している。

図 K



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

### 米国自転車輸入に関する供給元国

アジアでコストの上昇が発生しているという報告は受けており、またアジアの他の国、例えばインドなどへ供給元を移しているという話も聞いてはいるが、過去 10 年間にわたり、米国への自転車輸入供給元国に変化はなかった。

直近においても、そして近い将来においても、中国と台湾は米国へ輸入される自転車の主要供給元国であり続けるであろう。

表15は1～6月の中国から米国への自転車輸入を示している。中国は、2010年上半期に米国へ輸入された総自転車台数の95.5%を占める主要供給元国であることに疑問の余地はない。

中国はまた本年上半期に米国へ輸入された全ての自転車の総FOB金額の73.3%を占めている。

米国の全ての販路で中国原産の自転車を扱っているが、幼児・子供向け自転車は米国の量販店の扱いによる中国の製造業者製のものが殆どであり、輸入台数とFOB金額で大きなシェアを占めている。

関税番号3500：26インチの自転車は大きな製品区分で、多様な車種を含んでいるが、米国の販路の全てで取り扱われており、小売価格も幅が広い。この区分でも、中国が台数・FOB金額両面で主要供給元国となっている。

表15 1～6月の中国から米国への自転車輸入

関税番号	台数	平均単価	FOB 金額 US\$
1510 19インチ以下	2,606,175	\$25.98	67,717,571
1520 20インチ	2,095,512	\$39.45	82,661,583
1550 24インチ	630,804	\$51.98	32,789,899
2500 27インチ & 700c	462,316	\$169.97	78,579,732
3500 26インチ	2,674,220	\$68.57	183,360,626
その他	62,023	\$56.95	3,532,058
中国 計	8,531,050	\$52.59	448,641,469
1～6月 計	8,936,122	\$68.48	\$611,974,583
中国 全体比 %	95.5%		73.3%
中国産平均単価の差異 \$		-\$15.89	
中国産平均単価の差異 %		-23.2%	

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

中国からの低いコスト・低い価格の自転車が平均単価を押し下げており、本年上半期に米国へ輸入された全ての自転車の平均単価よりも、US\$15.89、即ち23%低くなっている。

一方で台湾は、本年上半期に米国へ輸入された全ての自転車の平均単価よりも、平均FOB単価が501%も高くなっている。これを表16に示す。

このレポートで何回も指摘している通り、全ての車種の高級自転車の世界的供給元となるという台湾自転車業界A-Teamによる戦略は、台湾の自転車及び部品製造業者にとって機能している。

表 1 6 1～6月の台湾から米国への自転車輸入

関税番号	台数	平均単価	FOB 金額 US\$
1510 19 インチ以下	4,802	\$104.20	500,385
1520 20 インチ	40,450	\$111.52	4,511,053
1550 24 インチ	9,809	\$96.88	950,317
2500 27 インチ & 700c	171,027	\$494.75	84,615,332
3500 26 インチ	109,022	\$478.38	52,153,603
その他	19,450	\$164.22	3,194,044
台湾 計	354,560	\$411.57	145,924,734
1～6月 計	8,936,122	\$68.48	\$611,974,583
台湾 全体比 %	4.0%		23.8%
台湾産平均単価の差異 \$		\$343.08	
台湾産平均単価の差異 %		501.0%	

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

台湾は 2010 年 1～6 月の米国自転車総輸入台数の 4% を占めたが、関税番号 2500 と 3500 が際立っており、平均 FOB 単価は各々 US \$494.75、US \$478.38 となっている。

このように平均 FOB 単価が高価であることにより、台湾は本年上半期の米国への輸入自転車総 FOB 金額の 23.8% を占めるに至っている。

既に言及した通り、本年上半期の台湾製自転車の平均単価は、米国の全体の輸入自転車の平均 FOB 単価である US \$68.48 よりかも 501% も高くなっている。

このことにより、本年上半期の台湾からの輸入自転車の平均価格は US \$343.08 となっている。

表 1 7 は、2010 年 1～6 月の中国と台湾両方合わせた自転車輸入の様子を示す。

表 1 7 1～6月 米国への自転車輸入 中国及び台湾からの合計

関税番号	台数	上半期 %	FOB 金額 US\$	上半期 %
1510 19 インチ以下	2,610,977	99.87%	68,217,956	99.00%
1520 20 インチ	2,135,962	99.97%	87,172,636	99.94%
1550 24 インチ	640,613	99.85%	33,740,216	99.34%
2500 27 インチ & 700c	633,343	98.22%	163,195,064	95.74%
3500 26 インチ	2,783,242	99.14%	235,514,229	97.33%
その他	81,473		6,726,102	
中国・台湾 計	8,885,610	\$66.91	594,566,203	
1～6月 計	8,936,122	\$68.48	611,974,583	
中国・台湾 計 %	99.4%	97.7%	97.2%	
中国台湾平均単価差異		-\$1.57		
中国台湾平均単価差異 %		-2.3%		

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

2010 年上半期の期間中に、中国と台湾の両方で、米国へ輸入された自転車の台数の 99%、そして FOB 金額の 97% を占めており、圧倒的な供給元国となっている。

中国と台湾を合わせた輸入自転車の平均単価は US \$66.91 で、2010 年上半期の期間中に米国へ輸入された全ての自転車の平均単価を US \$1.57 下回った。この US \$1.57 の差は、他の国々から米国へ輸入された 0.6% の自転車との差である。

## 米国の輸出

米国の自転車輸出は、2010 年上半期までの期間中においても全体的な減少が続いている。これを表 18 に示す。

表 18 1～6月の米国の自転車輸出 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 年 1～6 月	105,258	57,072,277	\$542.21
2009 年 1～6 月	116,556	48,572,102	\$416.73
変化	-11,298	8,500,175	\$125.49
変化 %	-10%	18%	30%

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

総輸入台数は 10% 減、即ち本年 1～6 月の期間中には前年同期と比較し、11,298 台輸出が減少した。

米国輸出全体の総 FOB 金額は、一方で 18%、即ち US \$850 万増えた。本年上半期の平均 FOB 単価も US \$125、即ち 30% 上昇した。

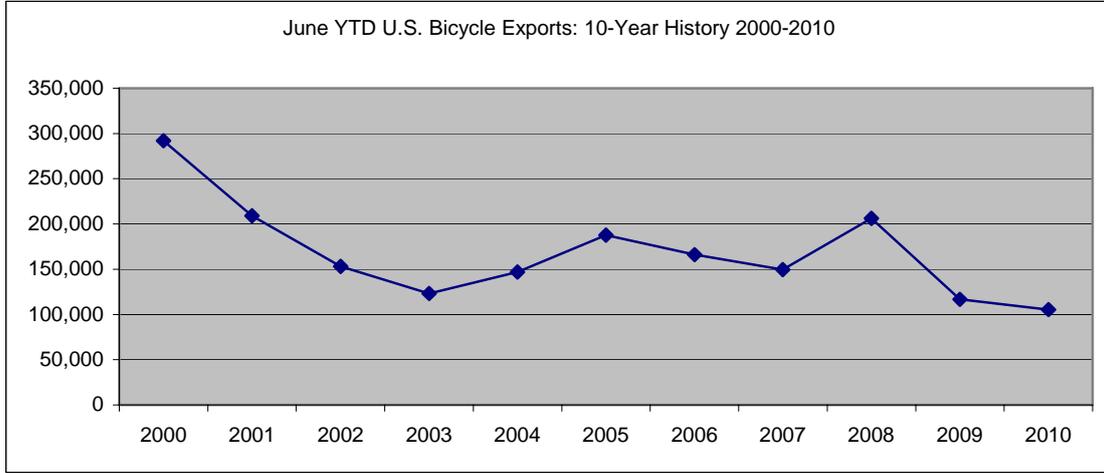
表 19 は、毎年 1～6 月の全ての車輪径の自転車に関する、米国からの自転車輸出の過去 10 年間の推移を示し、2001 年から 2010 年までの輸入台数の推移を図 1 に示す。

表 19 米国自転車輸出の過去 10 年間の推移 毎年 1～6 月 全ての車輪径

1～6 月 自転車輸出	台数	金額	平均単価
2010	105,258	57,072,277	\$542.21
2009	116,556	48,572,102	\$416.73
2008	206,056	70,761,749	\$343.41
2007	149,612	57,415,120	\$383.76
2006	165,994	55,596,789	\$334.93
2005	187,643	55,454,296	\$295.53
2004	146,910	41,285,833	\$281.03
2003	123,276	30,150,229	\$244.58
2002	153,207	28,126,517	\$183.59
2001	209,003	33,476,165	\$160.17

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

図 L



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

総輸出自転車台数は減少したものの、2010 年上半期の総 FOB 金額は過去 10 年間で 3 番目に高くなっており、平均 FOB 単価は過去 10 年で最高となっている。

表 20 は 2010 年上半期の米国自転車輸出の詳細を示す。これらには 3 つの関税番号が含まれ、国内で生産され輸出された自転車と、海外で生産された自転車で一度輸入され、その後米国から輸出された自転車との比率が示されている。図 M は、本年上半期期間中の国産と外国産輸出との台数比率を示している。

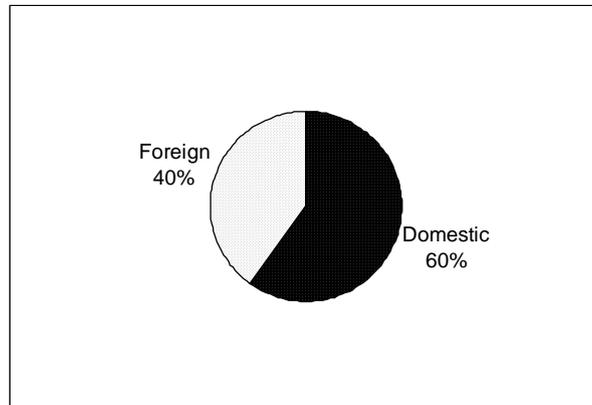
表 20

米国自転車輸出 2010 年 1～6 月									
1～6 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	18,350	5,545,930	\$302.23	5,648	1,303,201	\$230.74	23,998	6,849,131	\$285.40
2600	24,390	22,322,798	\$915.24	31,637	14,511,391	\$458.68	56,027	36,834,189	\$657.44
6000	20,545	10,124,288	\$492.79	4,688	3,264,669	\$696.39	25,233	13,388,957	\$530.61
計	63,285	37,993,016	\$600.35	41,973	19,079,261	\$454.56	105,258	57,072,277	\$542.21
割合	60.1%	66.6%		39.9%	33.4%				

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M 米国自転車輸出 国内産のものと海外産のものの台数割合



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

輸出のうち、60%が国産で、40%が海外産である。更に、関税番号 6000：車輪径の示されていないもの、即ちその他のものが米国の全体の自転車輸出の 24%を占め、関税番号 1070：25 インチ以下の自転車が 23%、そして関税番号 2600：25 インチ以上のものが 2010 年上半期の米国自転車輸出の 53%を占めている。

表 2 1 は関税番号 1070：25 インチ以下の自転車の 2010 年上半期の輸出を前年同期と比較し示したものである。

表 2 1

米国自転車輸出 関税番号 1070：25 インチ以下 2010 年 1～6 月、2009 年との比較									
1～6 月	国産			海外産			計		
	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
2010 年	18,350	5,545,930	\$302.23	5,648	1,303,201	\$230.74	23,998	6,849,131	\$285.40
2009 年	14,606	3,076,447	\$210.63	6,796	1,342,156	\$197.49	21,402	4,418,603	\$206.46
変化	3,744	2,469,483	\$91.60	-1,148	-38,955	\$33.25	2,596	2,430,528	\$78.94
% 変化	26%	80.3%	43.5%	-16.9%	-2.9%	16.8%	12.1%	55.0%	38.2%

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

国内で生産された関税番号 1070 の自転車の米国からの輸出は、本年上半期の期間中に前年同期と比較し台数で 26%、総 FOB 金額では 80%以上増加した。このことにより、関税番号 1070 の自転車の平均単価は 43.5%上昇した。

関税番号 1070 の自転車のうち海外産のものの米国からの輸出は 17%減少したものの、これらの事実が示すことは、米国国内の 25 インチ以下の自転車、即ち 24 インチ、20 インチ及び 19 インチ以下の自転車の製造業者は、本年上半期の期間中に 18,000 台以上の自転車を、台当たり US \$302.23 で販売したという事である！

これらは、20 インチのBMXやフリースタイルの自転車であろうと推測される。輸出版売に関連した米国企業にとって、US \$550 万の追加収入はおそらく歓迎された事と思う。

表 2 2 は関税番号 2600 : 25 インチ以上の自転車の 2010 年上半期の米国からの輸出について示したものである。

表 2 2

米国自転車輸出 関税番号 2600 : 25 インチ以上 2010 年 1 ~ 6 月、2009 年との比較									
1 ~ 6 月	国産			海外産			計		
	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
2010 年	24,390	22,322,798	\$915.24	31,637	14,511,391	\$458.68	56,027	36,834,189	\$657.44
2009 年	23,515	19,522,857	\$830.23	33,272	11,848,034	\$356.10	56,787	31,370,891	\$552.43
変化	875	2,799,941	\$85.01	-1,635	2,663,357	\$102.58	-760	5,463,298	\$105.01
% 変化	4%	14.3%	10.2%	-4.9%	22.5%	28.8%	-1.3%	17.4%	19.0%

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

ここでも、国内で生産された 26 インチ、27 インチ及び 700 c の自転車の 2010 年上半期の輸出は、前年同期と比較し 4%増加している。

更に興味深いのは、関税番号 2600 の輸出自転車の FOB 金額が 14%も増加していることであり、平均単価は US \$915.24 となっている。これは、2009 年上半期における平均単価 US \$830.23 から 10%も上昇している。

ここでもまた輸出製品を販売している米国企業にとって、US \$2,230 万の収入がもたらされている。

米国からの全体の自転車輸出は 1 ~ 6 月の時点では減少しているが、2010 年の国内産自転車の輸出版売は 1 年前の同期と比較し増加しており、米国国内の組み立て業者や製造業者に US \$3,800 万の収入をもたらしている。

### 米国の自転車市場

この月次レポートでふれたとおり、2010 年 6 月の米国への自転車輸入は、単月として新記録を樹立した。表 2 3 は 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、2000 年から 2010 年までの過去 11 年間の毎年最初の 6 カ月の各月について、詳しく示したものである。

表 2 3 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 上半期の月毎  
2000 年から 2010 年までの 11 年間

月	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	<b>1,696,122</b>
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

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

6 月に単月として自転車輸入台数が記録を更新したという事について、特に重要な意味があるか、或いはそうではないか、という事についてはまだ定まっていない。そしてその評価が定まるのには、6 カ月か或いはそれ以上の時間がかかるであろう。

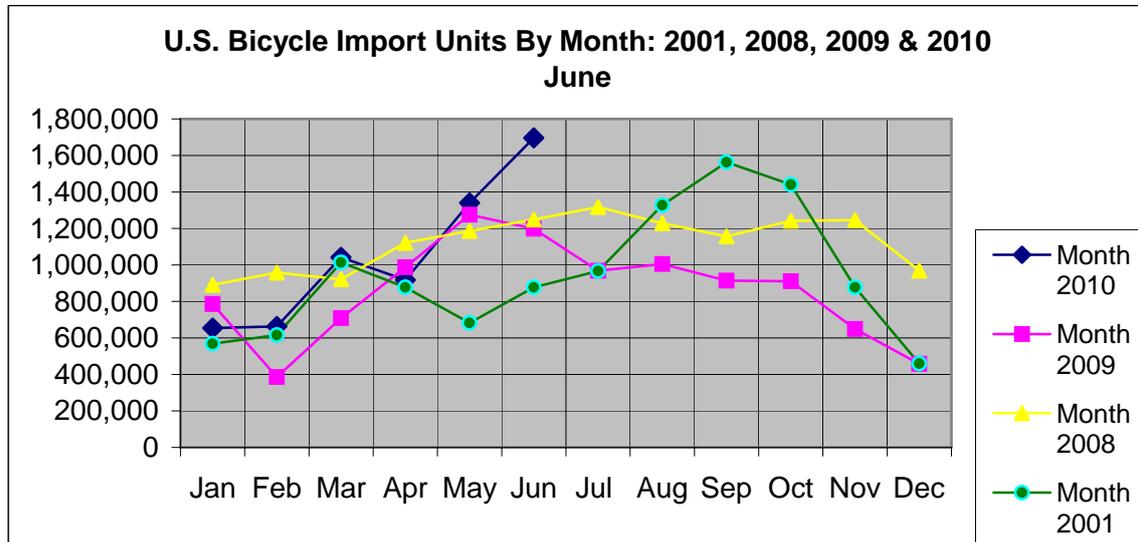
しかし評価の可能性としては、二度と起こらないであろう異常という評価から、米国へ輸入される自転車の月次サイクルの変化という評価まで、範囲は広い。

当面最も好意的な説明としては、米国の量販店による大規模な在庫補充、そして規模はこれより小さいが、米国の他の販路において 2009 年繰り越し在庫の削減と管理を行い、本年上半期にかけて販売がなされたということが考えられる。

図 N は米国への 20 インチ以上の自転車の輸入に関し、月毎に 2001 年、2008 年、2009 年そして本年上半期について示したものである。

2010 年上半期は青線と菱形で示してある。本年最初の 4 カ月間は緑の線と●で示した 2001 年を追う状況で、その後、5 月には赤線と四角で示した 2009 年を追い、6 月には単月で米国自転車輸入の記録を更新した。

図N 米国自転車輸入 20インチ以上 月毎、  
2001年、2008年、2009年、2010年6月まで



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

我々の2010年年間見込みについてであるが、米国自転車総市場消費台数は1,810万台、自転車総輸入台数が2007年と同数であるとの前提の上に立ち、2007年を僅かに下回るものとみている。我々は米国の失業、緩慢な景気回復、そして米国消費者の変化などを考えると、この見込みは現実的であると考えている。

表24は2010年上半期の米国自転車店向け推定卸販売について、前の2年間の同期と比較し示したものである。

表24 2010年上半期 自転車店向け推定卸販売

上半期	販売台数	卸金額	平均単価
2008	1,358,472	\$451,424,956	\$332
変化	-5,178	\$34,889,312	\$27
変化%	-0.38%	7.73%	8.14%
2009	1,353,294	\$486,314,268	\$359
変化	71,270	\$47,392,097	\$15
変化%	5.3%	9.7%	4.3%
2010	1,424,564	\$533,706,365	\$375

出典：The Gluskin Townley Groupによる分析

我々は2009年の自転車店向け卸出荷は、2008年の台数とほぼ同等であるとみている。しかし、1～6月の総卸金額と平均単価はともに増加したと考えている。供給業者から自転車店向けの販売出荷が2008年と比較し大きく減少したのは、2009年後半であった。

2010 年上半期には、自転車店向け販売出荷台数は 5%以上増加し、卸価格は 10%近く上昇、平均単価は 4%上昇したと我々は考えている。

表 25 は、2010 年上半期の自転車店の販路における自転車卸在庫についての我々の推定で、前の 2 年間の同期と比較し示したものである。

表 25 2010 年上半期 自転車店の販路における推定自転車卸在庫

上半期	自転車在庫	卸金額	平均在庫単価
2008	459,479	\$104,320,279	\$227.04
変化	387,100	\$118,730,963	\$36.43
変化 %	84.2%	113.8%	16.0%
2009	846,579	\$223,051,242	\$263.47
変化	-337,780	-\$93,611,068	-\$9.07
変化 %	-39.9%	-42.0%	-3.4%
2010	508,799	\$129,440,174	\$254.40

出典：The Gluskin Townley Group による分析

前述の通り、自転車在庫は 2008 年上半期から 2009 年上半期にかけて台数で 84%増加したとみられている。この在庫の卸金額もやはり 114%ほど増加し、卸在庫となっている自転車の平均単価は 15~16%上昇した。

自転車店向け供給業者は 2010 年上半期にかけて自転車在庫の削減に全力を尽くした。その結果台数は 40%ほど減少し、在庫金額は 40%以上削減されたとみられる。

2010 年 1~6 月の自転車在庫平均単価は、前年 1~6 月の在庫平均単価から比べ 4%近く下落したとみられる。

上半期に関するこれら一連の推定によれば、1~6 月の時点では 2009 年と 2008 年をともに上回っており、2010 年は自転車専門店の販路にとって回復の年であるように見られる。このことは、米国の自転車市場全般にわたり同様であると思われる。

米国の自転車店向け供給業者は、2010 年の上半期にかけて 2009 年には過剰水準であった自転車在庫を削減してきた。

2010 年下半期に入るにあたり残された唯一の疑問というのは、米国の自転車輸入の増加分と販路における補充分が、下半期にかけて消費者に販売されていくであろうかということである。

解答は下半期の月次レポートの中に用意されている！

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。

