

平成23年1月6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2011年1月号

米国自転車市場情報

輸入

2010年10月までの米国への自転車輸入は、米国の大小さまざまなブランドと殆ど全ての販路における売買の状況が非常に良く反映されたものとなっている。これらの自転車の供給元は中国及び台湾である。この様子を今月のレポートの最初の4つの表に示す。

表1 1～10月の米国への中国からの自転車輸入 2010年と2009年の比較

| | 総台数 | 総 FOB 金額 US\$ | 平均 FOB 単価 US\$ |
|-------------|------------|---------------|----------------|
| 2010年 1～10月 | 16,752,695 | \$840,999,579 | \$50.20 |
| 2009年 1～10月 | 12,420,372 | \$637,049,773 | \$51.29 |
| 変化 | 4,332,323 | \$203,949,806 | -\$1.09 |
| 変化 % | 34.9% | 32.0% | -2.1% |

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

表1は2010年1～10月の中国から米国への自転車輸入を前年同期と比較し示したものである。米国自転車市場の景気後退からの回復が明らかであり、中国からの自転車輸入は台数で35%弱の増加、総FOB金額で32%の増加となっている。

中国から米国へ輸入された自転車の2010年1～10月の平均FOB単価は、2009年同期と比較し2%強、即ちUS\$1.09下落しており、報告されている中国製自転車のコスト上昇は、10月までの時点では供給ルート上には反映されていない。

表2は2010年1～10月の期間中に中国から輸入された自転車について、この期間中に米国へ輸入された全ての自転車との比率を示したものである。

2010年10月までの時点で、中国から輸入された自転車は、この10カ月間に米国へ輸入された全ての自転車の95%強、総FOB金額の73%強を占めている。

表2 2010年1～10月 米国への全体の自転車輸入と中国からの輸入との比較

| | 総台数 | 総FOB金額 US\$ | 平均FOB単価 US\$ |
|---------------|------------|-----------------|--------------|
| 1～10月 米国への総輸入 | 17,553,364 | \$1,149,471,468 | \$65.48 |
| 1～10月 中国からの輸入 | 16,752,695 | \$840,999,579 | \$50.20 |
| 中国からの輸入の割合 | 95.4% | 73.2% | |

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

台湾は米国への自転車輸入における供給元国として引き続き重要であるが、輸入量については、総FOB金額ほどは重要となっていない。表3は、台湾からの2010年1～10月の自転車輸入は、2009年同期と比較し4%の増加、総FOB金額は5%強増加した一方で、平均FOB単価は1%強、即ち2010年10月までの期間で、2009年1～10月に比べUS\$4.49上昇したことが示されている。

表3 1～10月の米国への台湾からの自転車輸入 2010年と2009年の比較

| | 総台数 | 総FOB金額 US\$ | 平均FOB単価 US\$ |
|-------------|---------|---------------|--------------|
| 2010年 1～10月 | 711,095 | \$280,629,222 | \$394.64 |
| 2009年 1～10月 | 683,963 | \$266,845,659 | \$390.15 |
| 変化 | 27,132 | \$13,783,563 | \$4.49 |
| 変化% | 4.0% | 5.2% | 1.2% |

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

表4は2010年1～10月の期間中に台湾から輸入された自転車について、この期間中に米国へ輸入された全ての自転車との比率を示したものである。

表4 2010年1～10月 米国への全体の自転車輸入と台湾からの輸入との比較

| | 総台数 | 総FOB金額 US\$ | 平均FOB単価 US\$ |
|---------------|------------|-----------------|--------------|
| 1～10月 米国への総輸入 | 17,553,364 | \$1,149,471,468 | \$65.48 |
| 1～10月 台湾からの輸入 | 711,095 | \$280,629,222 | \$394.64 |
| 台湾からの輸入の割合 | 4.0% | 24.4% | |

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

前述の通り台湾から米国へ輸入された自転車の台数は、2010年1～10月の総輸入台数の4%ほどで比較的少なくなっている。しかし台湾製自転車が米国の全体の輸入の中で占めるFOB金額の割合は、この期間中では24%となっており、平均FOB単価はUS\$394.64である！

中国と台湾で製造された自転車が米国の自転車輸入を圧倒しているという点に戻り、表5に2010年1～10月にこれら両方から米国へ輸入された自転車の様子を示す。

表5 1～10月の米国への自転車輸入 全体の輸入に対する中国・台湾の比率

| | 総台数 | 総FOB金額 US\$ | 平均FOB単価 US\$ |
|-------------------|------------|-----------------|--------------|
| 1～10月 米国への総輸入 | 17,553,364 | \$1,149,471,468 | \$65.48 |
| 1～10月 中国及び台湾からの輸入 | 17,463,790 | \$1,121,628,801 | \$64.23 |
| 中国及び台湾からの輸入の割合 | 99.4% | 97.6% | |

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

明らかな事を言及することは時として理解に役立つこともある。中国と台湾からの自転車は、2010年1～10月に米国へ輸入された自転車台数の99%以上を占めている。FOB金額では、US\$11億以上にのぼっており、2010年10月までに米国へ輸入された自転車の全体のFOB金額の97.6%を占めている。

我々は2000年以来米国自転車市場は中国と台湾からの輸入に依存してきたという明らかな事実に注目している。というのは、先月のレポートで明らかにした通り、2011年は米国市場へ供給される自転車のコストと入手可能性という点から、不安定な年になるであろうと思われるからである。

米国の自転車ブランド、主要量販店、そして総合スポーツ用品店は、近年においては製品供給元として中国及び台湾とのつながりが強まっており、長期的にも代替は見つからないかもしれない。

世界の自転車産業の多くが理解し、知っている通り、台湾の自転車業界は中国の自転車輸出の殆どではないにしても多くを保有或いは掌握している。ということは、もし米国の主要自転車ブランドの殆どではないにしても多くが、台湾や中国の自転車製造業者と強い結びつきを持っているとすれば、これら両者の協力なくして他の国へと供給元を探し出すのは難しくなるということである。

米国への自転車供給状況は、台湾の自転車業界が、最近成立した台湾と中国との自由貿易協定の利点を取り入れようと動きを加速させている事、また台湾業界が中国に製造拠点と小売販売店の両方を作り出すことを支援しており、その事により米国の自転車ブランドにもたらされる意味を考慮すると、更に錯綜したものとなってくる。

我々は新たに発生してきた、米国市場向け自転車供給の錯綜した状況について、進展があり次第報告していく。

表6 1～10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 1～10月 | 17,553,364 | 1,149,471,468 | \$65.48 |
| 2009年 1～10月 | 13,151,211 | \$917,804,072 | \$69.79 |
| 変化 | 4,402,153 | \$231,667,396 | -\$4.30 |
| 変化% | 33.5% | 25.2% | -6.2% |

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

表6は2010年1～10月の米国への全体の自転車輸入について、2009年同期と比較し示したものである。全体の台数は33.5%増加し、総FOB金額も25%以上増加しUS\$11億にのぼっている。2010年10月までの平均FOB単価は6%強下落し、2009年1～10月のUS\$69.79から2010年同期のUS\$65.48となった。

米国へ輸入される自転車1台当たりのFOB金額が、このようにUS\$4.30も大きく下落したことは、関税区分毎の2010年自転車輸入状況を見て行くと更に明らかになってくる。

表7は2010年1～10月の米国への自転車輸入について、関税区分毎、従ってこれに対応した製品区分毎に、2009年1～10月と比較し示したものである。

2010年1～10月の時点では、5つの全ての主要関税区分で、2009年同期と比較した輸入台数及びFOB金額の両方が増加している。しかし前述の通り、平均FOB単価は6%以上下落し、2010年1～10月には前年同期と比較し1台当たりUS\$4.30値下がりした。

関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の強含みの変化の様子は、この区分は米国への自転車輸入にとって重要であり、また2010年1～10月の2009年同期と比較した米国への全体の自転車輸入の増加の主要な要因とはなっていないという理由の為、目立つように表してある。

表7 1～10月の米国自転車輸入 2010年と2009年の比較

| 1～10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 | 5,604,151 | 150,661,964 | 4,013,567 | 108,568,643 | 1,590,584 | 42,093,321 |
| 1520 20 インチ | 4,745,962 | 193,678,726 | 3,738,324 | 131,086,779 | 1,007,638 | 62,591,947 |
| 1550 24 インチ | 1,152,269 | 62,254,761 | 726,794 | 40,957,328 | 425,475 | 21,297,433 |
| 2500 27 インチ及 び 700c | 1,119,418 | 299,715,639 | 1,046,220 | 283,599,165 | 73,198 | 16,116,474 |
| 3500 26 インチ | 4,726,919 | 424,269,706 | 3,502,219 | 341,414,247 | 1,224,700 | 82,855,459 |
| その他 | 204,645 | 18,890,672 | 124,087 | 12,177,910 | 80,558 | 6,712,762 |
| 計 | 17,553,364 | 1,149,471,468 | 13,151,211 | \$917,804,072 | 4,402,153 | 231,667,396 |
| 対前年比% | | | | | | |
| 平均単価 US\$ | | \$65.48 | | \$69.79 | | -\$4.30 |
| 対前年比% | | | | | | -6.2% |

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

表8は2010年1～10月の平均単価を2009年同期と比較し示したものである。

6つの関税・製品区分のうち5つで、2009年と比較した2010年1～10月の平均単価が下落していることが示されている。この点については、このレポートの前段で言及したほか、中国での原料価格及び人件費の今後の上昇の可能性との関連で過去の月次レポートでも言及してきた。これまでの月次レポートで報告してきたとおり、これらの上昇は遅くとも2011年春には米国の自転車流通経路において影響が出てくるであろうと予測されている。

関税番号1520の20インチの自転車は、2010年1～10月の2009年同期と比較した平均FOB単価が上昇した唯一の区分であり注目に値する。我々は、引き続きこれは米国の量販店による大規模な在庫補充によるものとみている。また関税番号2500は、再度述べるが全体の米国への自転車輸入にとって重要であり、更に2010年1～10月の平均単価が2009年同期と比較し下落した関税区分のひとつであるという事実から、目立つように記してある。

表 8 2010 年 1～10 月の平均単価 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 | \$26.88 | \$27.05 | -\$0.17 | -0.6% |
| 1520 20 インチ | \$40.81 | \$35.07 | \$5.74 | 16.4% |
| 1550 24 インチ | \$54.03 | \$56.35 | -\$2.33 | -4.1% |
| 2500 27 インチ & 700c | \$267.74 | \$271.07 | -\$3.33 | -1.2% |
| 3500 26 インチ | \$89.76 | \$97.49 | -\$7.73 | -7.9% |
| その他 | \$92.31 | \$98.14 | -\$5.83 | -5.9% |
| 計 | \$65.48 | \$69.79 | -\$4.30 | -6.2% |

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

表 9 は、2000 年から 2010 年までの過去 11 年間の毎年 1～10 月の米国への自転車輸入の推移について示したものである。

表 9 1～10 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 | 17,553,364 | \$1,149,471,468 | \$65.48 |
| 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

台数については後述するが、表 9 との関連では、2010 年の 1～10 月の総 FOB 金額は US \$10 億を優に超えており、これは景気後退前である 2008 年同期に最後に到達した水準である。

表 10 は、過去 11 年間の毎年 1～10 月の米国への全ての車輪径の自転車輸入に関し、台数により順位づけを行ったものである。

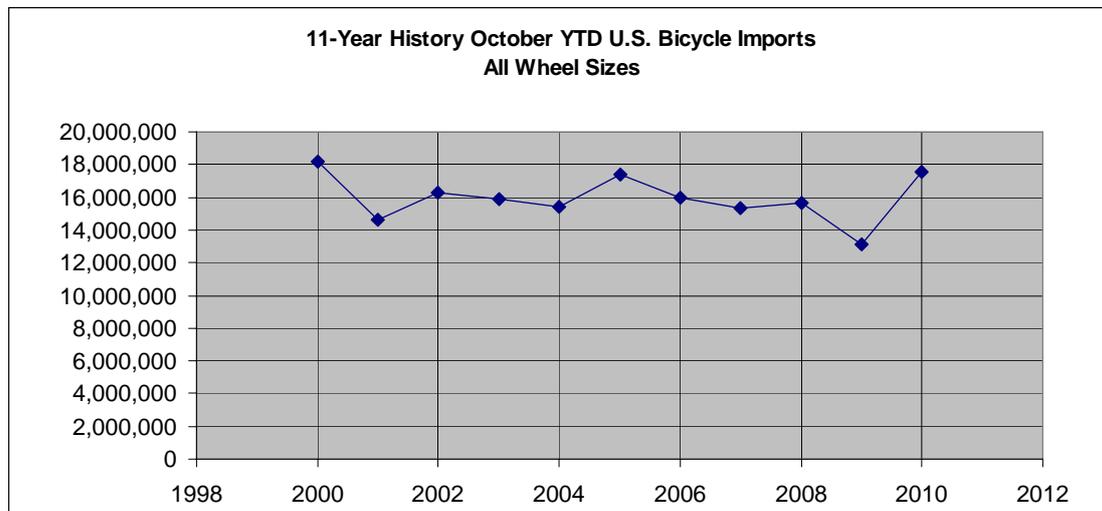
表10 毎年1～10月の輸入自転車の過去11年間の推移、
台数による順位付け、全ての車輪径

| 順位 | 年 | 台数 |
|----|-------------|-------------------|
| 1 | 2000 | 18,207,988 |
| 2 | 2010 | 17,553,364 |
| 3 | 2005 | 17,428,203 |
| 4 | 2002 | 16,294,475 |
| 5 | 2006 | 16,003,666 |
| 6 | 2003 | 15,859,010 |
| 7 | 2008 | 15,634,287 |
| 8 | 2004 | 15,441,599 |
| 9 | 2007 | 15,352,194 |
| 10 | 2001 | 14,634,686 |
| 11 | 2009 | 13,151,211 |

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

2010年1～10月を見ると回復の年であることが明らかである。台数では過去11年間の中で2番目に多くなっている。この様子を図Aに改めて示す。

図A



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

2010年10月の米国自転車輸入

表11は、2010年10月には2009年の同月と比較し、台数で38%強増加し50万台以上増えた事、またFOB金額は56%以上増加し、US\$4,800万ほど増えたことを示している。

表 1 1 10月の米国への全体の自転車輸入 2010年と2009年の比較

| | 総台数 | 総 FOB 金額 US\$ | 平均 FOB 単価 US\$ |
|-----------|-----------|---------------|----------------|
| 2010年 10月 | 2,017,369 | 133,162,266 | \$66.01 |
| 2009年 10月 | 1,459,903 | 85,266,658 | \$58.41 |
| 変化 | 557,466 | \$47,895,608 | \$7.60 |
| 変化 % | 38.2% | 56.2% | 13.0% |

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

2010年1～10月の平均FOB単価は下落したが、10月単月では2009年10月と比較し13%、即ち自転車1台当たりUS\$7.60上昇した。ここ数カ月間見てきた平均単価の上昇が続いており、これは長らく指摘されてきた中国・台湾の原価上昇と捉えることができると思われる。

表 1 2 2010年10月の米国自転車輸入

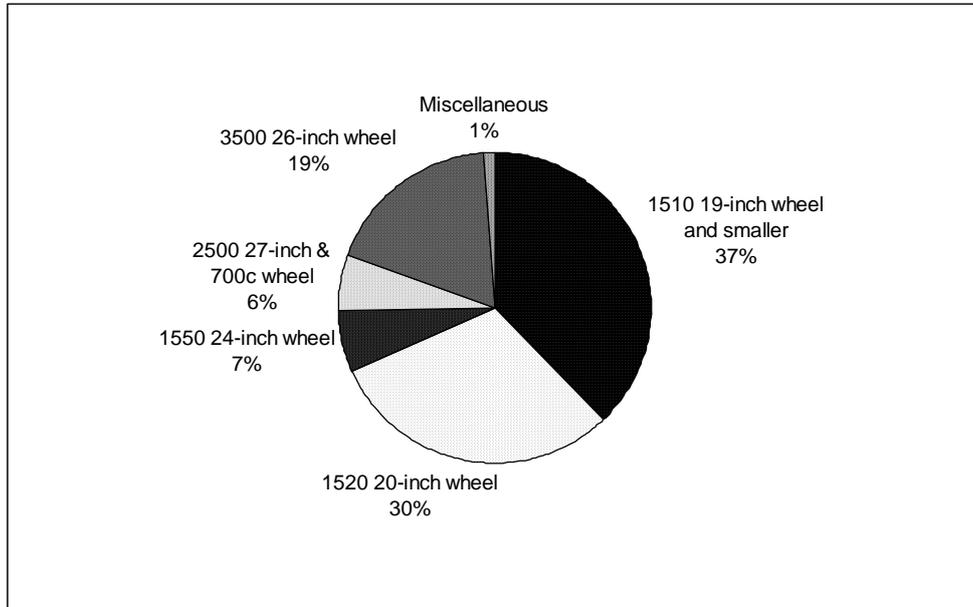
| 10月 関税番号 | 米国への自転車輸入 全ての車輪径 | | |
|-------------------|------------------|----------------|--------------------|
| | 2010 台数 | 平均単価 | 2010 FOB 金額 US\$ |
| 1510 19インチ以下 | 762,810 | \$30.08 | 22,942,288 |
| 1520 20インチ | 613,980 | \$41.91 | 25,730,507 |
| 1550 24インチ | 132,255 | \$60.73 | 8,031,455 |
| 2500 27インチ及び 700c | 113,511 | \$306.35 | 34,774,088 |
| 3500 26インチ | 373,692 | \$109.82 | 41,038,380 |
| その他 | 21,121 | \$30.56 | 645,548 |
| 計 | 2,017,369 | \$66.01 | 133,162,266 |

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

表 1 2 は 2010 年 10 月の米国への自転車輸入について、関税番号毎に詳しく示したものである。後で更に詳細に検討するが、平均FOB単価は表 8 と比べ全体的に上昇している。これは長い間予想されていたコスト上昇の始まりなのであろうか？ コスト上昇については、このレポートの後段で更に言及する。

図Bに2010年10月の関税区分毎の台数割合を示す。

図B 2010年10月 関税区分毎の台数割合 米国自転車輸入 全ての車輪径



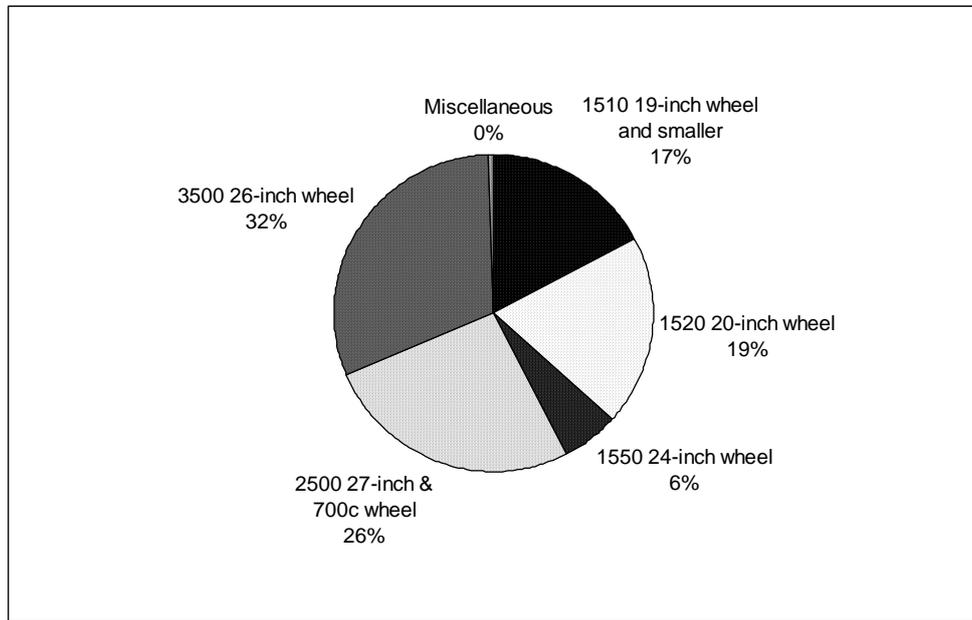
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

1510の19インチ以下の自転車と1520の20インチの自転車の2つの関税番号で、2010年10月の自転車輸入台数の67%を占めており、圧倒的となっている。

図Cは、2010年10月の米国への自転車輸入に関し、関税区分毎にFOB金額の割合を示したものである。

本年を通じそうであるように、2つの関税区分でこの月の全ての輸入FOB金額の58%を占めている。即ち関税番号3500の26インチの自転車が32%のシェア、2500の27インチ及び700cの自転車が26%のシェアとなっている。

図C 2010年10月の関税区分毎FOB金額の割合 米国自転車輸入 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13 2010年1～10月米国自転車輸入平均FOB単価と2010年10月平均FOB単価との比較

| 関税番号 | 米国自転車輸入 全ての車輪径 | | | |
|------------------|----------------|--------------|----------|--------|
| | 2010年1～10月平均単価 | 2010年10月平均単価 | US\$ 差異 | % 差異 |
| 1510 19インチ以下 | \$26.88 | \$30.08 | +\$3.20 | +11.9% |
| 1520 20インチ | \$40.81 | \$41.91 | +\$1.10 | +2.6% |
| 1550 24インチ | \$54.03 | \$60.73 | +\$6.70 | +12.4% |
| 2500 27インチ及び700c | \$267.74 | \$306.35 | +\$38.61 | +14.4% |
| 3500 26インチ | 89.76 | \$109.82 | +\$20.06 | +22.4% |

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

表13は、1～10月の平均FOB単価と2010年10月の平均FOB単価との比較を示している。何ページか前に10月の平均FOB単価について「長い間予想されていたコスト上昇の始まりなのであろうか？」と疑問を呈した。

表14は、この疑問に対する答えはイエスである事を示しているようである！ 2010年10月には、主要関税番号の5つ全てで、低い物は台当たりUS\$1.10から高い物はUS\$38.61まで、平均FOB単価が上昇している。このことから、長い間噂されていた中国と台湾のコスト上昇が、供給ルートの中に現われてきたことは間違いなさそうである。

10月の米国の自転車輸入は11月/12月の販売を示している。従って供給業者はこのコスト上昇を転嫁させたか、或いは効果が期待できる2011年1月を待ち、吸収したかどちらかである。

表 1 4 は毎年 10 月の全ての車輪径の自転車輸入に関し、2000 年から 2010 年までの過去 11 年間の推移を示したものである。

表 1 4 米国への自転車輸入の過去 11 年間の推移 全ての車輪径
毎年 10 月 2000 年-2010 年

| 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 |
| 2010 | 2,017,369 | 133,162,266 | \$66.01 |

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

2010 年 10 月は、平均 FOB 単価が過去 11 年間で 2 番目に高く、また総 FOB 金額は最高となっている。2005 年から 2009 年までの 5 年間は総輸入台数が 200 万台を下回っていたが、2010 年はこれとは異なり、2000 年から 2004 年までのパターンに戻っている。

表 1 5 は全ての車輪径の自転車の、米国への輸入の過去 11 年間の推移に関して、台数により順位づけを行ったものである。

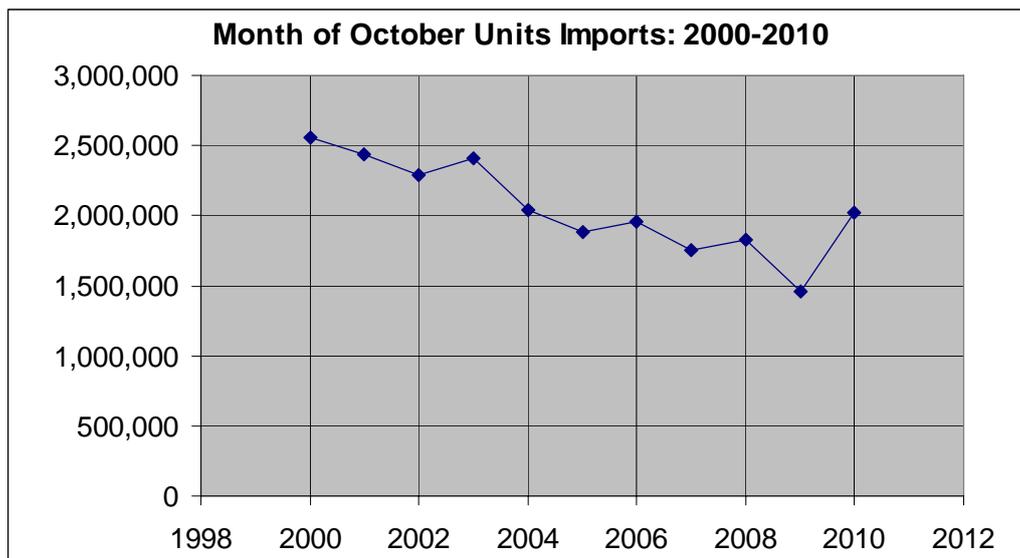
表 1 5 毎年 10 月の米国への自転車輸入の過去 11 年間の推移
全ての車輪径 台数による順位付け

| 順位 | 年 | 台数 |
|----------|-------------|------------------|
| 1 | 2000 | 2,553,279 |
| 2 | 2001 | 2,435,589 |
| 3 | 2003 | 2,405,887 |
| 4 | 2002 | 2,289,416 |
| 5 | 2004 | 2,043,820 |
| 6 | 2010 | 2,017,369 |
| 7 | 2006 | 1,957,383 |
| 8 | 2005 | 1,883,477 |
| 9 | 2008 | 1,824,189 |
| 10 | 2007 | 1,752,113 |
| 11 | 2009 | 1,459,903 |

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

2010年10月は過去11年の中で6番目となっている。そして表14で言及した過去の推移のパターンは、毎年10月の輸入台数の推移をグラフにより示した図Dに大変明らかに示されている。

図D 米国自転車輸入台数の過去11年間の推移、全ての車輪径
2000年-2010年 毎年10月



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

表16に2010年1～10月の関税区分毎の台数割合を、2010年10月のそれと比較し示すことにより、10月の米国への自転車輸入に対する検討を締めくりたい。

表16 米国自転車輸入 2010年1～10月の関税番号毎の台数割合と
2010年10月の関税番号毎の台数割合との比較

| 関税番号 | 2010年1～10月台数割合 | 10月台数割合 | 差異 |
|------------------|----------------|---------|-----|
| 1510 19インチ以下 | 32% | 37% | +5% |
| 1520 20インチ | 27% | 30% | +3% |
| 1550 24インチ | 7% | 7% | 0 |
| 2500 27インチ& 700c | 6% | 6% | 0 |
| 3500 26インチ | 27% | 19% | -8% |

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の19インチ以下の歩道で乗る自転車と1520の20インチの自転車は、10月の輸入台数が1～10月に比べ各々5%、3%増加している。一方で関税番号3500の26インチの自転車は10月は1～10月に比べ8%減少している。

我々の結論は過去3～4カ月にわたり述べてきた事と同様である：本年第2四半期の終わりから第3四半期の最初の2カ月間にかけての輸入自転車の台数増加は、主に量販店の在庫補充・積み増しによるものである。

20インチ以上の自転車の米国への輸入

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、2010年1～10月の期間中には2009年同期と比較し、台数で31%近く、総FOB金額では23%以上増加した。この様子を表17に示す。

表17 1～10月の20インチ以上の自転車の米国への輸入 2010年と2009年の比較

| | 総台数 | 総FOB金額 US\$ | 平均FOB単価 US\$ |
|-------------|------------|---------------|--------------|
| 2010年 1～10月 | 11,949,213 | \$998,809,504 | \$83.59 |
| 2009年 1～10月 | 9,137,644 | \$809,235,429 | \$88.56 |
| 変化 | 2,811,569 | 189,574,075 | -\$4.97 |
| 変化 % | 30.8% | 23.4% | -5.6% |

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

しかし、20インチ以上の輸入自転車の平均FOB単価は2009年1～10月から2010年1～10月の間にUS\$4.97、即ち5.6%下落した。

表13に戻ると、2010年1～10月と比較した2010年10月の平均単価は、全ての区分で上昇したことが報告されていることにお気づきと思う。

表18に、2000年から2010年までの毎年1～10月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去11年間の推移を示す。

表18 20インチ以上の自転車の毎年1～10月の米国への輸入の過去11年間の推移

| 1～10月 | 総台数 | 総FOB金額 | 平均単価 |
|-------|------------|---------------|---------|
| 2010 | 11,949,213 | \$998,809,504 | \$83.59 |
| 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 |

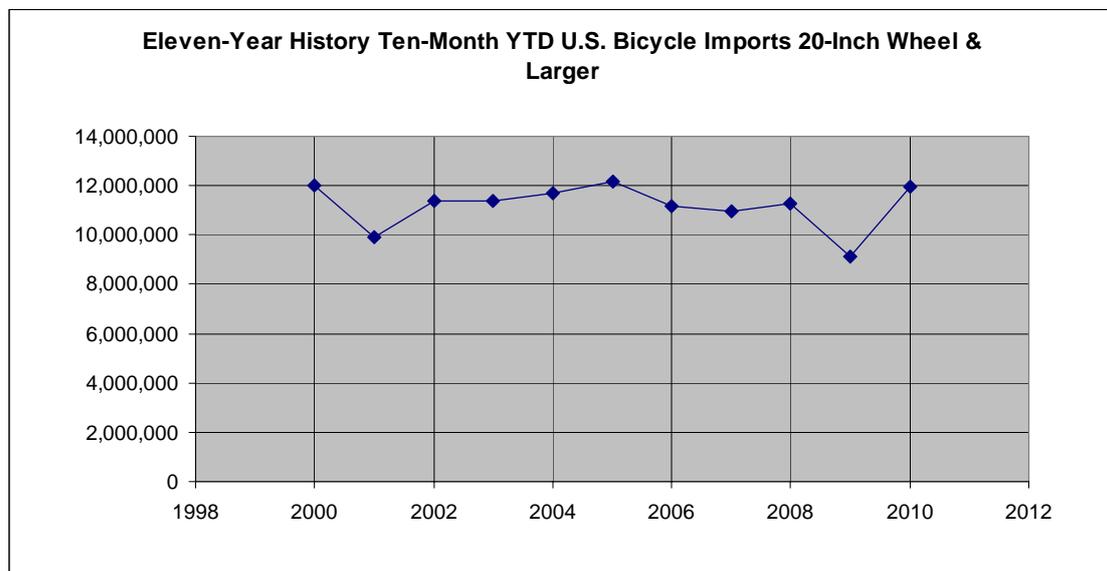
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

2010年は毎年1～10月の推移のパターンの中では多い方の側に位置しており、2001年と2009年は、過去11年間の米国へのコアマーケットの自転車輸入台数において少ない側、そして2000年と2005年は多い側に位置していることがわかる。

11年間の推移の中で2010年は、1～10月の総FOB金額の最高を記録している。また平均FOB単価は過去11年間の中で2番目に高くなっている。

図Eは表18に示した20インチ以上のコアマーケットの自転車台数の過去11年間の推移をグラフにより示したもので、我々が言及した推移のパターンが明らかである。

図E



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

表19は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、台数により順位付けしたものである。2010年は3番目であり、推移のパターンはこの過去11年間の1～10月の輸入台数を順位づけして示すと更に明らかとなっている。

表 19 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
毎年 1～10 月 台数による順位付け

| Rank | Year | Unit Volume |
|----------|-------------|-------------------|
| 1 | 2005 | 12,182,636 |
| 2 | 2000 | 12,006,339 |
| 3 | 2010 | 11,949,213 |
| 4 | 2004 | 11,678,699 |
| 5 | 2003 | 11,383,918 |
| 6 | 2002 | 11,371,577 |
| 7 | 2008 | 11,270,073 |
| 8 | 2006 | 11,157,267 |
| 9 | 2007 | 10,975,431 |
| 10 | 2001 | 9,930,877 |
| 11 | 2009 | 9,137,644 |

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

表 20 は 20 インチ以上の自転車の 2010 年 1～10 月の輸入の関税区分毎の割合について 10 月のそれと比較し示したものである。

表 20 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 2010 年 1～10 月の関税区分毎の台数割合
と 2010 年 10 月の関税区分毎台数割合との比較

| 関税番号 | 2010 年 1～10 月 台数割合 | 10 月台数割合 | 差異 |
|--------------------|--------------------|----------|-------|
| 1520 20 インチ | 39% | 48% | + 9% |
| 1550 24 インチ | 10% | 11% | + 1% |
| 2500 27 インチ & 700c | 9% | 9% | 0 |
| 3500 26 インチ | 40% | 30% | - 10% |

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

表 20 と対応する表 16 との比較であるが、ここでは米国への自転車輸入の 1/3 以上を占める関税番号 1510 を取り除いたことにより、コアマーケットである 20 インチ以上の自転車に焦点を当てている。

関税番号 1520 の 20 インチの自転車は、1～10 月のコアマーケットの輸入の 40%弱を占めている。しかし 2010 年 10 月の輸入においては 48%を占め、1～10 月の時点に比べ 9%増加している。

関税番号 1550 の 24 インチの自転車は 1%増、関税番号 2500 は変化ナシ、関税番号 3500 の 26 インチの自転車は 10 月には 2010 年 1～10 月に比べ 10%減少した。

2010 年 1～10 月の米国自転車輸入の増加の主な影響は、米国の量販小売販路において見られたという我々の考え方を裏付ける形となっている。

関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

表 2 1 は、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車の 2010 年 1～10 月の米国への輸入について、2009 年同期と比較し示したものである。

表 2 1 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車 1～10 月
2010 年と 2009 年との比較

| 2500 27 インチ及び 700 c | 台数 | 金額 | 平均単価 |
|---------------------|-----------|---------------|----------------|
| 2010 年 1～10 月 | 1,119,418 | \$299,715,639 | \$267.74 |
| 2009 年 1～10 月 | 1,046,220 | \$283,599,165 | \$271.07 |
| 変化 | 73,198 | 16,116,474 | -\$3.33 |
| 変化 % | 7.0% | 5.7% | -1.2% |

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

この重要な関税区分は 2010 年の前半は 2009 年を下回っていた。そして本年後半になって輸入が増加しはじめた。2010 年 1～10 月までに関税番号 2500 は 2009 年と比較し台数が 7% 増、総 FOB 金額は 6% 近く増加した。

2010 年 1～10 月の平均 FOB 単価は 2009 年同期と比較し 1.2% 下落したが、2010 年 10 月の平均 FOB 単価は 1～10 月と比較し 14% 以上上昇した(表 1 3 参照)。

表 2 2 は 2000 年から 2010 年までの過去 11 年間の、毎年 1～10 月の関税番号 2500 の輸入の推移を示す。

表 2 2 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車 毎年 1～10 月 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 | 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 |
| 2010 | 1,119,418 | 299,715,639 | \$267.74 |

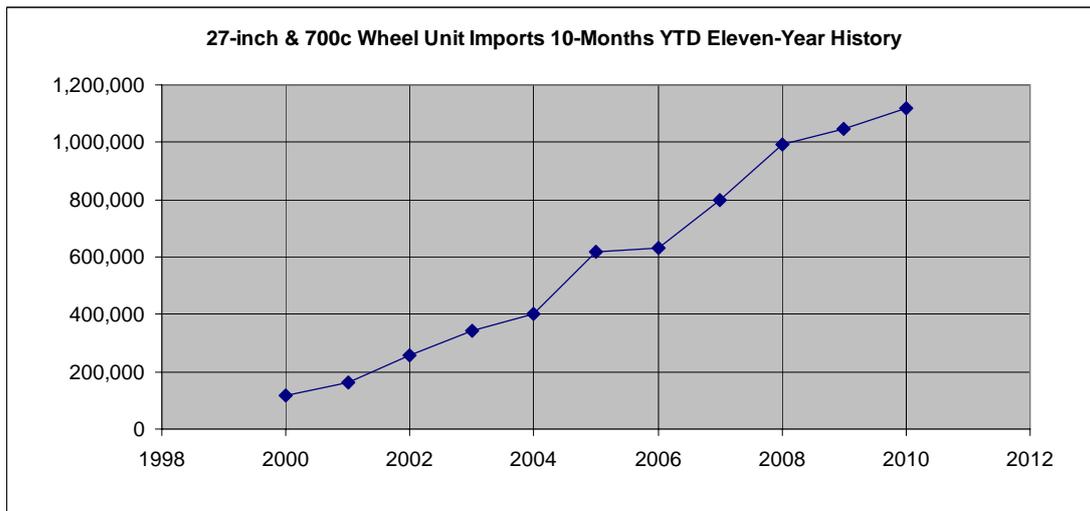
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

関税番号 2500 の過去 11 年間の推移の中で 2010 年 1～10 月は、総輸入台数と総 FOB 金額で第 1 位、一方で平均 FOB 単価では第 3 位となっている。

図 F は、関税番号 2500 の自転車の毎年 1～10 月の米国への輸入の過去 11 年間の推移をグラフにより示したものである。この重要かつハイエンドである関税番号・製品区分の過去の劇的な台数増加には見慣れているとはいえ、グラフにより示されると今でも驚きを覚える。

次の疑問というのは、この重要な関税区分は今後も米国自転車市場で伸びて行くのであろうか、ということである。時が語るであろう。そして我々はその事実を報告するため、今後もここに存在するのである。

図 F



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

今月のレポートの冒頭のテーマの結論である。表 2 3 は関税区分 2500 の自転車の 2010 年 1～10 月の米国への輸入における上位供給元国を示す。

表 2 3 関税番号 2500 の米国への輸入 上位供給元国 2010 年 1～10 月

| 国名 | 台数 | FOB 金額 US\$ | 平均単価 US\$ |
|----------------|-----------|-------------|-----------|
| 中国 | 780,931 | 131,969,437 | \$168.99 |
| 中国 % 関税番号 2500 | 69.76% | 44.03% | |
| 台湾 | 317,986 | 157,241,457 | \$494.49 |
| 台湾 % 関税番号 2500 | 28.41% | 52.46% | |
| 中国 & 台湾 計 | 1,098,917 | 289,210,894 | \$263.18 |
| 中国 & 台湾 計 | 98.17% | 96.49% | |

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

中国と台湾は勿論関税番号 2500 の自転車の米国へ輸入にあたり 2 つの最大の供給元国である。そして 2010 年 1～10 月までの時点では、これらを合わせると輸入台数の 98%、総 FOB 金額の 96% を占めている。

関税番号 2500 の自転車の米国への輸入について、上位 2 つの供給元国の棲み分けを見るといくつかの興味深い差異が見られる。台湾は 2010 年 1～10 月の期間中の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入総 FOB 金額の 52% 強を占め、この事により平均 FOB 単価は US \$494.49 となっている！

中国は関税番号 2500 の輸入台数において最大のシェアを獲得している一方で、台湾は関税番号 2500 の総 FOB 金額で最大のシェアを獲得している。

米国の自転車市場

表 2 4 は 20 インチ以上のコアマーケットの自転車の米国への輸入について、10 月まで毎月 2000 年から 2010 年まで過去 11 年間にわたり示したものである。

表 2 4 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 1～10 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 | 1,245,079 | 1,254,559 | | |
| 2009 | 968,53 | 1,004,655 | 914,243 | 910,236 | | |
| 2008 | 1,318,045 | 1,227,820 | 1,155,402 | 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

この表は、大変詳しく示されているが、同時に我々がレポートの中で述べている推移のパターンと、これらのパターンの中での明確な変異や変化も示している。

最も良い例は、2010年6月、7月そして8月の米国自転車輸入台数のいわゆる「急増」で、これは21世紀最初の10年間の米国への月次自転車輸入の推移との比較では異常であった。

我々は、21世紀の第二の10年間の始まりを迎えるにあたり、2000年以来の米国自転車輸入の推移のパターンの中から、このような変化を更に見いだせるであろうと考えている。

今月のレポートで言及した通り、米国の自転車業界は自転車及び関連製品の供給元として中国と台湾に完全に依存しており、その状況は20世紀の最後から続いている。

過去11年間にわたり台湾の自転車業界は、中国の自転車輸出事業と自転車業界のグローバル化の双方において主要な要素であり戦力であった。そしてこのグローバル化には、米国の主要自転車ブランドの中国及びその他アジア諸国への投入も含まれている。

中国と台湾間の貿易仲介業務や貿易関係も2000年以降活発になってきた。そして両国は最近自由貿易協定に調印し、台湾の自転車製造業者やブランドは今後中国の自転車市場でより大きなシェアを占めようと目論んでいる。

大部分の米国の自転車ブランドは、現在マーケティングや流通においてグローバル化しており、将来の成長を確実にするため世界中の先進国と途上国の両方に、これまで以上の関心を持っている。

最後となるが、我々は人口統計上の転換に起因する経済と政治の変化の過程の中にいる。米国では、年長者やベビーブーマーが過去の見返りを要求したり、ジェネレーションXやYなど若い世代が産業経済から情報経済への転換という現象の発生を基に将来を見通しており、これらの事から政治的・社会的緊張関係が顕在化している。

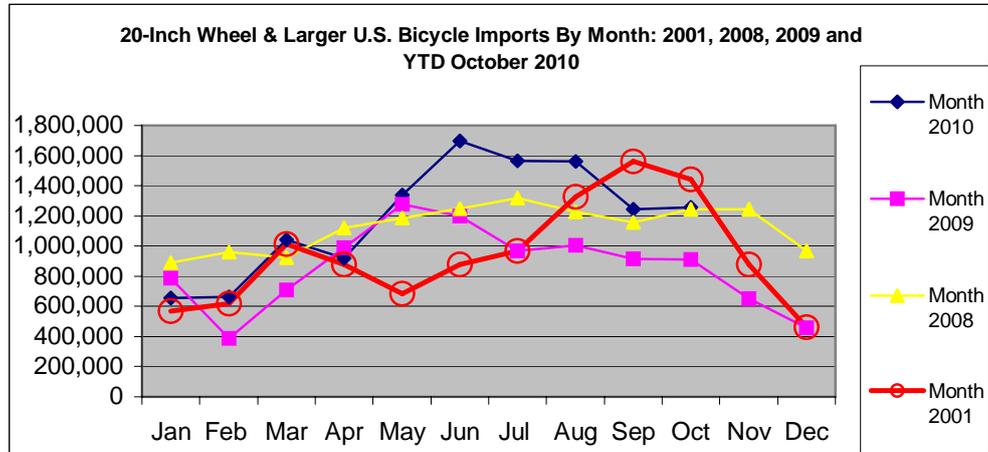
これらすべての要因は、今後の米国の自転車市場や事業に影響や衝撃を与える。そしてこの事は、輸出入統計に反映される一連の変化や転換となって現われてくるのである。

21世紀の2番目の10年に飛び込む前に、2010年残りの2カ月を整理していく必要がある。

図Gは、20インチ以上の自転車の米国への輸入について、月毎に2001年、2008年、2009年、そして2010年は10月まで示したものである。

繰り返しになるが、2010年と比較するためこれら3年を選んだが、2001年は前回の景気後退年、2008年は今回の景気後退以前の最後の「通常」の年であり、これがまた2009年を選んだ理由でもある。

図 G



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

ここで明らかになってきたことは、2010年は米国への自転車輸入に関し、我々が比較の為に選んだ年と比較すると、独特のコースをたどっているという事である。

2010年(群青色の線に菱形の印)の最初の4カ月は前回の景気後退年であった2001年(赤線に丸印)を追っていた。2010年5月には2009年5月を追う形となった。

2010年6月、7月そして8月は輸入台数において過去10年間の最高を記録した。この3カ月間の異常な急増により、2010年は総輸入台数において過去11年間の中で上の方の層に持ち上げられることになった。これは明らかに景気後退年である2009年の米国の輸入減少からの回復のシグナルである。

2010年9月と10月は2008年を追っている。この年は米国の自転車輸入にとって今回の景気後退の前の最後の「通常」な年であった。

米国自転車輸入に関する2010年の物語を締めくくるにはあと2カ月分が残っている。我々は2010年は、2000年と2005年の間どこかに落ち着くのではないかと見ている。これは明らかに過去11年間の推移の中では上位2番目か3番目の位置である。

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。

