

平成23年3月9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3月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2010年1～12月の米国自転車輸入は、米国の関税域内へ輸入された自転車台数については、記録更新に近い水準となり、総FOB金額については記録更新となった。表1は2010年の全体の米国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。

表1

1～12月	米国の自転車総輸入	2010年と2009年の比較	
	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2010年 1～12月	19,876,313	1,343,541,662	\$67.60
2009年 1～12月	14,926,800	1,042,784,000	\$69.86
変化	4,949,513	\$300,757,662	-\$2.26
変化%	33.2%	28.8%	-3.2%

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

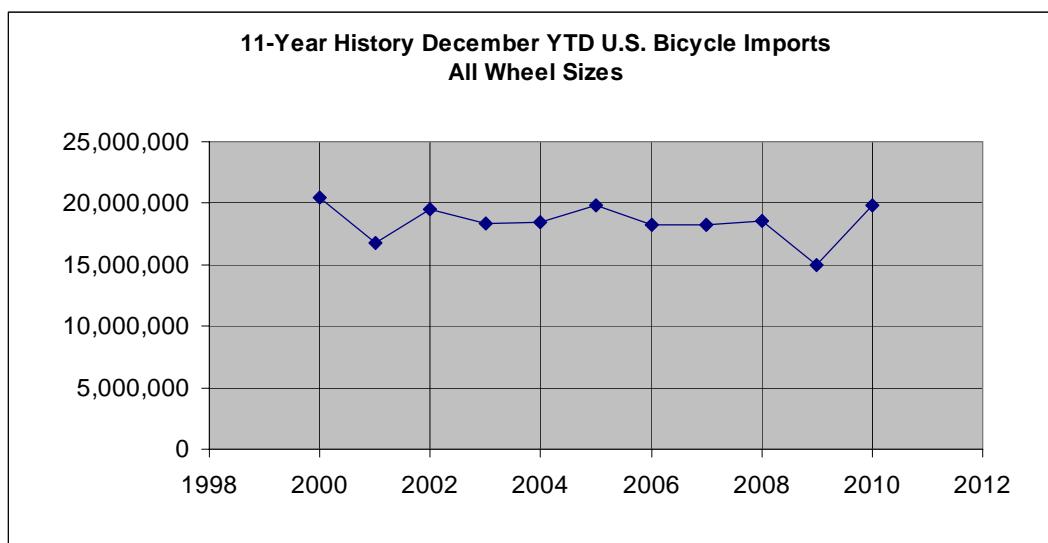
2009年は景気後退年であったことを念頭に考えると、12月までの期間に全ての車輪径の自転車の輸入が33%強増加したことから、前年の下降局面からの回復が明らかとなった。

2010年一年間に米国へ輸入された自転車の総FOB金額はUS\$13億に達し、米国自転車輸入年間総FOB金額の新記録更新となった。

平均FOB単価は興味もたれるところであり、2010年1～12月のそれは2009年同期に比較し3%以上下落した。2010年12月までの、この平均FOB価格のUS\$2.26の下落については、本レポートの後段で詳細に言及する。

図Aは毎年1～12月の全ての車輪径の自転車の、米国への輸入の過去11年間の推移を示したものである。表からわかるとおり、2010年は台数では2000年を僅かに下回り、2005年を僅かに上回っている。

図 A



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

ご承知の通り我々はFOB金額、即ち製造業者により一般的に請求される船積み価格を用いて米国の自転車輸入を追跡している。しかし今回の年間最終報告では、2010年の年間のFOB金額と、本年中に輸入された全ての自転車のCIF金額とを比較した、表2を追加してみた。

CIFは通常船積み価格に航送運賃と保険金額を加えたもので、2010年にはFOB金額を台当たりUS\$4.00、即ち輸入自転車が米国へ上陸ないしは入港する際の金額であるCIF金額が、FOB金額を6%近く上回っている。

表 2

2010年1~12月 米国への全体の自転車輸入 FOB金額とCIF金額の比較		
2010年	金額 US\$	平均単価 US\$
1~12月 CIF金額	\$1,423,227,877	\$71.60
1~12月 FOB金額	\$1,343,541,662	\$67.60
変化	\$79,686,215	\$4.00
変化 %	+5.9%	+5.9%

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

表3は米国の2010年1~12月の中国から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。台数は34%強の増加、そして中国から輸入された自転車の総FOB金額も34%近く増加し、平均FOB単価は僅かに下落した。

表3 1～12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 1～12月	18,918,753	\$965,700,045	\$51.04
2009年 1～12月	14,097,480	\$721,260,917	\$51.16
変化	4,821,273	\$244,439,128	-\$0.12
変化 %	34.2%	33.9%	-0.2%

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

中国を原産とする自転車の輸入は台数と金額の面で急増したが、台湾からの2010年1～12月の期間における2009年と比較した輸入については、これに比べ穏やかな増加が見られている。これを表4に示す。この穏やかな増加の理由について我々は、米国の自転車ブランドはより多くの高級品を中国に比べ台湾から購入する傾向にあるが、その米国の高級自転車市場では安定傾向が強まっているためと考えている。

表4 1～12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 1～12月	854,626	\$345,978,796	\$404.83
2009年 1～12月	767,297	\$303,704,695	\$395.81
変化	87,329	\$42,274,101	\$9.02
変化 %	11.4%	13.9%	2.3%

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1～12月の全ての車輪径の米国への輸入自転車の平均FOB単価について、2009年同期と比較し示したものである。

関税番号1510と1520に区分される20インチ以下の自転車は、2010年1～12月の期間では2009年と比較し平均FOB単価が上昇した。19インチ以下の歩道で乗るような自転車の平均単価の上昇幅は1ポイントに満たない一方で、20インチの自転車は15%以上、即ちUS\$5.54も上昇した。

その他の、関税番号1550の24インチの自転車、2500の27インチ及び700cの自転車、3500の26インチの自転車の米国への輸入平均FOB単価は、2010年1～12月の期間においては2009年の同期と比較し下落した。これらには最高級の輸入自転車製品が含まれている。

表5 2010年1～12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	\$27.44	\$27.24	\$0.20	0.7%
1520 20 インチ	\$41.49	\$35.94	\$5.54	15.4%
1550 24 インチ	\$54.32	\$56.39	-\$2.07	-3.7%
2500 27 インチ & 700c	\$274.97	\$275.93	-\$0.96	-0.3%
3500 26 インチ	\$92.48	\$98.97	-\$6.49	-6.6%
その他	\$87.98	\$98.36	-\$10.39	-10.6%
計	<b>\$67.60</b>	<b>\$69.86</b>	<b>-\$2.26</b>	<b>-3.2%</b>

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

継続中の分析項目の一部ではあるが、我々はこの年間最終報告に、2010年の月毎の平均FOB金額の推移について2009年と比較した表6を追加する。

表6 2010年の月毎平均FOB単価 US\$、2009年との比較

	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
2009 平均FOB 単価	\$92.65	\$94.19	\$96.60	\$88.61	\$81.09	\$77.35	\$74.72	\$72.87	\$71.21	\$69.79	\$69.20	\$69.86
2010 平均FOB 単価	\$76.39	\$77.27	\$75.63	\$74.92	\$70.52	\$68.48	\$66.48	\$65.60	\$65.35	\$65.48	\$66.08	\$67.60
変化 US\$	\$16.26	\$16.92	\$20.97	\$13.69	\$10.57	\$8.87	\$8.24	\$7.27	\$5.73	\$3.72	\$3.12	\$2.26
変化 %	-17%	-18%	-22%	-15%	-13%	-11%	-11%	-10%	-8%	-5%	-4.5%	-3.2%

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

過去12カ月にわたり報告してきたことが表6にまとめられている。米国に輸入された自転車の全体の平均FOB単価は、昨年は毎月、その前年を下回っていた。

表5で既に見たとおり、子供向けの小径輸入自転車の平均FOB単価は上昇したが、26インチ車や27インチ及び700cの高級車を含んだ他の全ての輸入自転車区分で平均単価が下落した。このことから、昨年を通じ耳にしてきた価格上昇については、供給ルート上においてまだ現われていないことが示されているようだ。

表7 1～12月の米国自転車輸入 2010年と2009年の比較

1～12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	6,321,675	173,450,655	4,682,134	127,526,586	1,639,541	45,924,069
1520 20 インチ	5,374,343	222,955,237	4,282,929	153,945,137	1,091,414	69,010,100
1550 24 インチ	1,289,550	70,050,330	821,497	46,327,973	468,053	23,722,357
2500 27 インチ及 び 700c	1,320,482	363,096,791	1,166,036	321,745,797	154,446	41,350,994
3500 26 インチ	5,316,420	491,656,456	3,829,805	379,035,152	1,486,615	112,621,304
その他	253,843	22,332,193	144,399	14,203,355	109,444	8,128,838
<b>計</b>	<b>19,876,313</b>	<b>1,343,541,662</b>	<b>14,926,800</b>	<b>1,042,784,000</b>	<b>4,949,513</b>	<b>300,757,662</b>
<b>対前年比%</b>					<b>33.2%</b>	<b>28.8%</b>
<b>平均単価 US\$</b>		<b>\$67.60</b>		<b>\$69.86</b>		<b>-\$2.26</b>
<b>対前年比%</b>						<b>-3.2%</b>

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

表7は2010年1～12月の米国への自転車輸入について、2009年同期と比較しながら、関税区分毎に詳しく示したものである。全体の台数とFOB金額の増加が明らかである。また平均FOB単価の下落も同様に明らかである。

表8は全ての車輪径の自転車の毎年1～12月の米国への輸入の過去11年間の推移を示したものである。図Aを示す際にも触れたが、全ての車輪径の2010年1～12月の輸入は、過去11年の中で2番目に多くなっている。

更に注目される点は、2010年12月までに輸入された全ての自転車の総FOB金額が、それに先立つ10年の流れの中でUS\$13億に達したという事である。これは既に言及したとおり、米国自転車輸入において記録更新となる金額である。

また平均FOB単価も下落したとは言えるものの、2009年2008年に次ぎ過去11年で3位を達成している。

表 8 1～12月の米国の自転車輸入の過去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	19,876,313	1,343,541,662	\$67.60
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

表 9 は全ての車輪径の自転車の過去 11 年間の米国への輸入に関し、台数により順位づけを行ったものである。

表 9 1～12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	20,473,848
2	<b>2010</b>	<b>19,876,313</b>
3	2005	19,803,531
4	2002	19,550,411
5	2008	18,579,786
6	2004	18,490,477
7	2003	18,397,122
8	2007	18,233,438
9	2006	18,210,634
10	2001	16,741,703
11	2009	14,926,800

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

我々のこの部分の分析の多くは 2010 年と 2009 年を比較しているが、2009 年は景気後退年である。表 10 は、関税区分毎の米国への自転車輸入の割合について、2010 年 1～12 月と 2008 年とを比較したものである。2008 年は今回の景気後退に先立つ、比較的安定した、即ち米国の自転車産業が「通常な」状態であった最後の年である。台数と金額両方の比較を含む。

表 10 関税区分毎の米国自転車輸入の割合 2010 年 1～12 月と 2008 年との比較

関税番号	2008 台数 割合 %	2010 台数 割合%	割合の 変化	2008 金額 割合%	2010 金額 割合%	割合の 変化
1510 19 インチ以下	27.0%	32.0%	+18.5%	11.0%	13.0%	+18.2%
1520 20 インチ	31.0%	27.0%	-12.9%	17.0%	17.0%	0
1550 24 インチ	6.0%	6.0%	0	5.0%	5.0%	0
2500 27 インチ & 700c	7.0%	7.0%	0	25.0%	27.0%	+8.0%
3500 26 インチ	28.0%	27.0%	-3.6%	40.0%	36.0%	-10%

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

表 10 は関税区分毎の割合の変化を示しているのであって、何ポイント変化したのかを示しているのではないことに留意してほしい。例えば関税番号 1510 は 2010 年には 2008 年に比べ 5 ポイント増加したが、この 5 ポイントと言うのは 18.5% の割合の変化である。

2010 年と 2008 年の関税区分毎の総輸入の割合の増加または減少の大きさを強調するため、ここでは我々は割合の変化を用いている。

大きく増加したのは関税番号 1510 の 19 インチ以下の歩道で乗るような自転車である。

輸入台数の割合が減少方向で変化したのは、関税番号 1520、次いで関税番号 3500 である。関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車は、台数割合では増減ナシ、FOB 金額の割合は増加している。

ここで見られる傾向は、米国の輸入で増加しているのは関税番号 1510 の歩道で乗るような車輪径の小さい自転車であるという事である。この事により、関税番号 1510 の自転車は FOB 金額が低いいため、全ての輸入自転車全体の FOB 単価が低下している事の説明もつく。

我々は、アジアから米国への供給ルートを通じ、今後予想され、そして噂されている価格上昇が現われてくるかどうか、関税番号毎の平均 FOB 金額の変異や変化についても今後注視していかなくてはならないと考えている。

## 2010 年 12 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入

表 11 は 2010 年 12 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、2009 年の同じ月と比較し示したものである。

表 1 1 12月の米国への総自転車輸入 2010年と2009年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010年 12月	818,968	84,180,770	\$102.79
2009年 12月	664,959	55,866,741	\$84.02
変化	154,009	\$28,314,029	\$18.77
変化 %	23.2%	50.7%	22.3%

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

単月の月別の比較では2010年12月は台数では23%強増加し、FOB金額では51%近く増加した。そして平均FOB単価は22%強上昇し、US\$102.79と報告されている。

表12は2010年12月の輸入について、関税区分毎に詳しく示したものである。関税番号2500と3500の非常に高いFOB金額に注目してほしい。

表 1 2 2010年12月

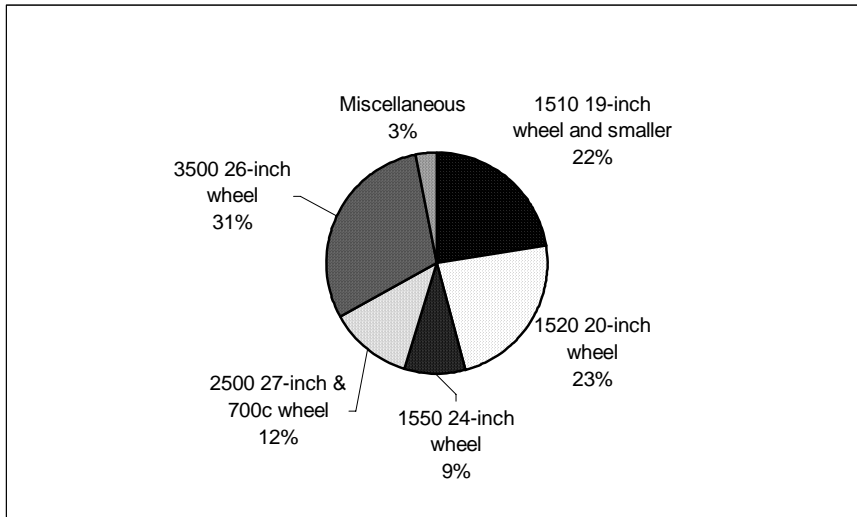
月:12月 関税番号	米国への自転車輸入 全ての車輪径		
	2010年 台数	平均単価	2010年 FOB 金額 US\$
1510 19インチ以下	183,373	\$30.86	5,658,019
1520 20インチ	190,951	\$50.76	9,692,395
1550 24インチ	73,357	\$53.76	3,943,352
2500 27インチ & 700c	101,128	\$310.26	31,376,405
3500 26インチ	245,023	\$129.72	31,784,971
その他	25,136	\$68.65	1,725,628
<b>計</b>	<b>818,968</b>	<b>\$102.79</b>	<b>84,180,770</b>

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



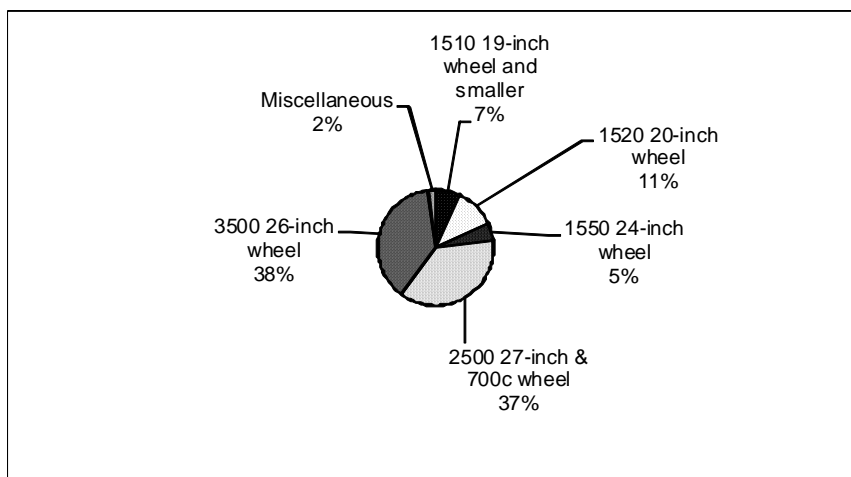
図Bは2010年12月に輸入された自転車の関税番号毎の台数割合を示し、図Cは関税番号毎のFOB金額の割合を示す。

図B 2010年12月関税番号毎台数割合 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

図C 2010年12月関税番号毎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

これまでの経験から、ひと月分の数値は一年分全体の自転車輸入を表している訳ではないが、一か月だけの突出した状況は米国の輸入業者の在庫補充の短期的指標である、という事がわかっている。

表10に戻ると2010年12月には関税番号2500の台数割合の増加と、それに対応した関税番号1510と1520の2010年1～12月と比較した台数割合の減少を見て取ることができる。

このことは、昨年最後の月には、輸入業者は子供向けの小さい自転車の輸入を減らし、高価格の26インチやそれより大きい自転車の輸入を増やしたという事を我々に示しているのである。

表13は、2000年から2010年までの過去11年間の、毎年12月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の推移を示したものである。

表13 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12月 2000年-2010年

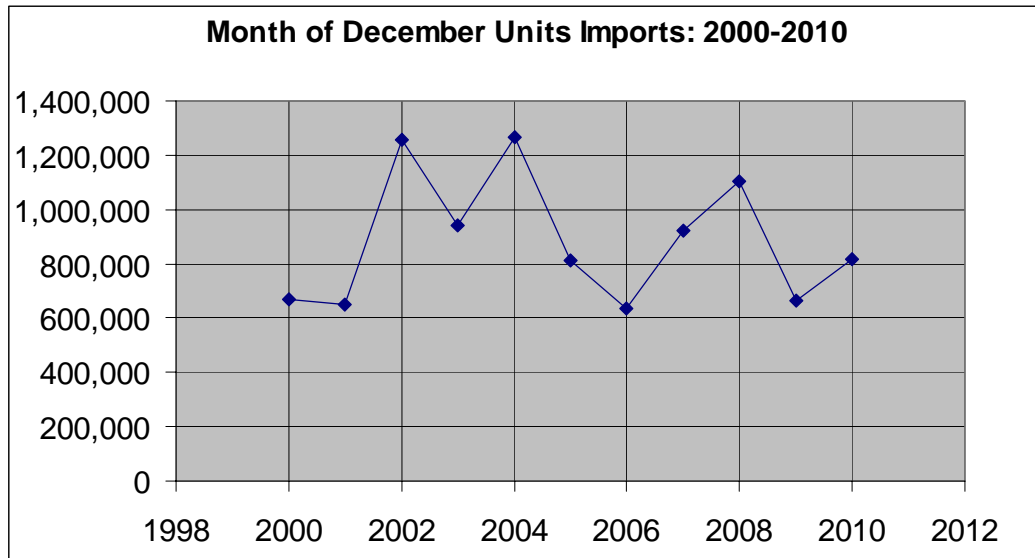
年	台数	FOB 金額	平均単価
2000	669,148	48,904,623	\$73.08
2001	647,701	40,091,913	\$61.90
2002	1,254,821	61,888,573	\$49.32
2003	938,965	47,104,307	\$50.17
2004	1,264,871	71,752,208	\$56.73
2005	814,079	60,780,701	\$74.66
2006	634,894	61,440,658	\$96.77
2007	920,934	75,435,325	\$81.91
2008	1,102,935	101,987,933	\$92.47
2009	664,959	55,866,741	\$84.02
2010	818,968	84,180,770	\$102.79

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

2010年12月は台数では中ほど、総FOB金額は2番目であり、平均FOB単価は毎年12月の全ての車輪径の自転車輸入の過去11年間の推移の中で最高となっている。

図Dは毎年12月の全ての車輪径の自転車輸入の過去11年間の推移をグラフにより示したものであり、過去11年間の各々の最後の月の不規則な輸入台数の様子がよく表されている。

図D



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

表14は毎年12月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去11年間の推移について台数により順位づけを行ったものである。2010年12月は過去11年で6位であることが明らかである。

表14 12月の米国への自転車輸入 過去11年間の推移 台数による順位付け

順位	年	台数
1	2004	1,264,871
2	2002	1,254,821
3	2008	1,102,935
4	2003	938,965
5	2007	920,934
<b>6</b>	<b>2010</b>	<b>818,968</b>
7	2005	814,079
8	2000	669,148
9	2009	664,959
10	2001	647,701
11	2006	634,894

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

表 15 は 2010 年 1～12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入について 2009 年の同じ時期と比較し示したものである。ご存知の通りこれは米国輸入自転車の核であり、2010 年には回復はしたものの、全ての車輪径の自転車で達成したような台数における記録更新とはならなかった。

表 15 1～12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 1～12 月	13,554,638	1,170,091,007	\$86.32
2009 年 1～12 月	10,244,666	915,257,414	\$89.34
変化	3,309,972	254,833,593	-\$3.02
変化 %	32.3%	27.8%	-3.4%

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

示されている通り 2010 年は、2009 年と比較し米国への 20 インチ以上の自転車輸入が回復した年であり、これは全ての車輪径の輸入自転車の場合と同様である。表 15 には、輸入台数では 32%以上の増加、FOB 金額では 27.8%の増加、そして平均 FOB 単価については 3.4%の下落が示されている。

表 16 20 インチ以上の自転車の毎年 1～12 月の米国への輸入 過去 11 年間の推移

1～12 月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2010	13,554,638	1,170,091,007	\$86.32
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

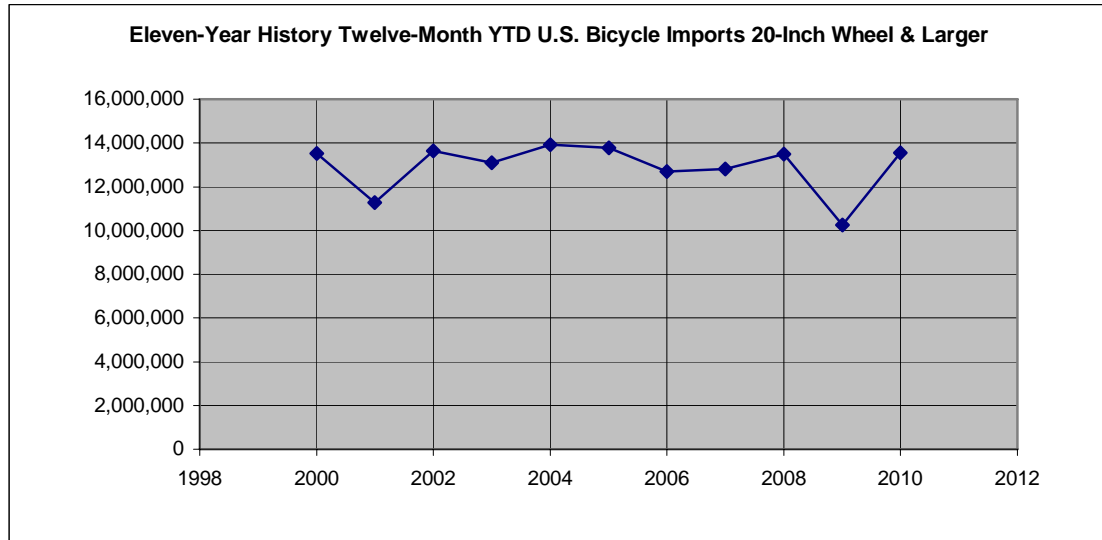
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

表 16 は 20 インチ以上の自転車の毎年 1～12 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。

2010 年の 20 インチ以上の自転車の輸入は、2009 年の景気後退年から比べると回復しているが、台数では過去 11 年間の中で 1,300 万台を超えた 7 年の中の一つとなっている。

図Eは、毎年1～12月の20インチ以上の自転車の輸入の過去11年間の推移をグラフにより示したものである。台数の面からは2010年は過去11年の輸入水準に戻ったという事実が示されている。

図E



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

表17は、毎年1～12月の20インチ以上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。

2010年は20インチ以上の自転車輸入台数では、2004年、2005年そして2002年に次ぎ第4位となっている。

2010年はまた前述した通り、20インチ以上の自転車輸入が年間1,300万台を超えたという点で、密集した一団となっている7年の中程に位置している。

この7年の一団は、過去11年間のコアマーケット自転車製品の輸入の推移の中で、64%を占めており、2010年は比較的变化の少ない米国の輸入及び市場へ戻り、回復がなされたという更なる証左となっている。

表 17 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 1～12 月 台数による順位付け

順位	年	台数
1	2004	13,910,557
2	2005	13,766,595
3	2002	13,643,065
<b>4</b>	<b>2010</b>	<b>13,554,638</b>
5	2000	13,532,897
6	2008	13,484,340
7	2003	13,099,630
8	2006	12,696,958
9	2007	12,806,825
10	2001	11,268,513
11	2009	10,244,666

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

#### 12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入

2010 年夏に台数が異常に急増したため、20 インチ以上の自転車輸入を月毎に調査してきた。その過程でコアマーケットの月次輸入データからは、米国自転車輸入の全体像に関し、別の姿が見えてくるのがわかった。

表 18 12 月の自転車輸入 20 インチ以上 2010 年と 2009 年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010 年 12 月	635,595	\$78,522,751	\$123.54
2009 年 12 月	457,176	\$50,194,966	\$109.79
変化	178,419	\$28,327,785	\$13.75
変化 %	39.0%	56.4%	12.5%

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

表 18 は 2010 年 12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、2009 年の同じ月と比較し示したものである。月毎の比較では 2010 年 12 月は台数で 39% 増、総 FOB 金額では 56% 以上増加している。

2010 年 12 月の全ての自転車の輸入のところで見たとおり、平均 FOB 単価は上昇してはいるものの、12.5% と台数や総 FOB 金額に比べると低くなっている。

表 19 は毎年 12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 11 年間の推移に関し、台数により順位づけを行ったものである。

表 19 毎年 12 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  
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2008	968,522
2	2002	921,965
3	2004	909,124
4	2003	699,598
5	2007	658,713
<b>6</b>	<b>2010</b>	<b>635,595</b>
7	2006	506,217
8	2000	473,709
9	2001	459,986
10	2001	459,986
11	2009	457,176

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

2010 年 12 月の前年同月からの増加は大幅であるが、11 年間の推移から見ると 2009 年 12 月の輸入台数は過去 11 年の中で最低であり、2010 年 12 月はこの推移の中では丁度真中であり、これより台数の多い年が 5 年、少ない年が 5 年ある。

#### 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の総括

表 20 は、2000 年から 2010 年までの 11 年間の、20 インチ以上の自転車の米国への輸入の推移を示したものである。

表 20 に示した 20 インチ以上の自転車の統計は、米国の自転車輸入及び消費についてコアマーケットの様子を表していることに加え、前世紀最後の年にまでさかのぼり正確な比較を可能としている。

我々がこのような比較を最後に行ったのは、1965 年から 2009 年までの期間についてであり、米国の自転車業界は一部では不況の影響は受けないと言われていたが、そうではないという事を示すためであった。表 20 に示した我々の現在の時系列的調査内容には、2010 年 6 月、7 月そして 8 月の米国への自転車輸入の異常な急増ぶりが示されており、これらはわかりやすくするため太字で表示されている。そして 2010 年残りの 4 カ月間の緩慢な輸入台数の減少ぶりも示されており、我々はこれは米国の自転車供給業者が在庫バランスの改善を行っているためと考えている。

表 20 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 1～12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	<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

	第3四半期			第4四半期		
	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2010	<b>1,565,698</b>	<b>1,562,142</b>	1,245,079	1,254,559	969,830	<b>635,595</b>
2009	968,53	1,004,655	914,243	910,236	649,846	457,176
2008	1,318,045	1,227,820	1,155,402	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

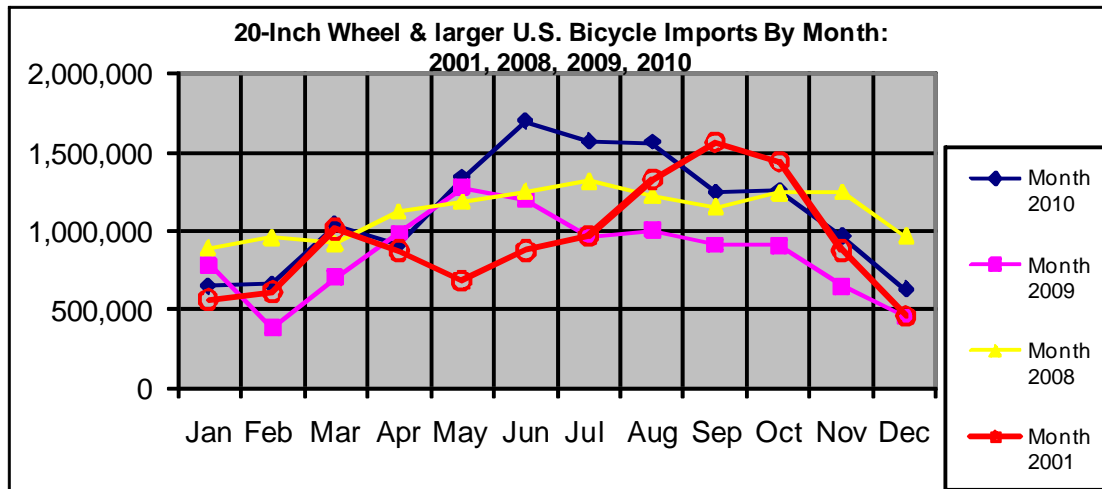
図 F は既にお馴染みの事と思うが、20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、2001年、2008年、2009年そして2010年について月毎に示したものである。

既に言及した通り、2010年は米国への自転車輸入に関しては明らかに回復の年である。しかし既に見てきたとおり、関税番号 1510、即ち子供が歩道で乗るような小さな自転車の台数増加は、表 9 で示した全ての車輪径の自転車の総輸入台数が 2 番目に多かったという事と、表 17 に示したコアマーケットの 20 インチ以上の輸入自転車台数はもっと一般的な規模で回復していることとの違いや差の説明となっている。

我々は今でも夏の間の米国への自転車輸入台数の急増は、量販店による子供向け自転車の在庫補充のためであったと考えている。しかし昨年来示してきた輸入統計以外に証拠はない。



図 F



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

明るい(黄色の)線に三角で示したのは、2008年の米国への20インチ以上の自転車輸入台数で、業界にとって2009年の景気後退年の前の最後の普通の年であった。その2009年は紫の線に菱形で示してある。

赤い線は過去10年で最初の景気後退の年であった2001年を示してあり、各月は丸印で記してある。

2010年は変わっており、本年最初の4カ月間は最初の景気後退年である2001年を追っていた。そして夏には20インチ以上の自転車輸入台数が過去最高となり、その後は2008年と2001年の間にまで大きく下がっている。

#### 2010年の20インチ以上の輸入自転車の記録更新はFOB金額に関してである

米国自転車輸入に関するもう一つの指標はFOB金額である。この点について、2010年は総FOB金額においても、20インチ以上の自転車のFOB金額においても、記録更新の年であったことには疑いの余地がない。表7に示した通り、2010年の全ての車輪径の輸入自転車のFOB金額はUS\$13億にのぼっている。20インチ以上の自転車のFOB金額についてはUS\$12億にのぼっており、この様子は表15に示されている。

#### 関税番号2500：27インチ及び700cの輸入自転車

我々はこのレポートの中で、米国の27インチ及び700cの輸入自転車あるところに米国の自転車業界あり、という考え方を示してきた。表2-1は2010年1～12月の関税番号2500の輸入について2009年の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  
2010 年 1～12 月と 2009 年 1～12 月との比較

2500 27 インチ及び 700 c	台数	金額	平均単価
2010 年 1～12 月	1,320,482	363,096,791	\$274.97
2009 年 1～12 月	1,166,036	321,745,797	\$275.93
変化	154,446	41,350,994	-\$0.96
変化 %	13.2%	12.9%	-0.3%

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

2010 年の総台数は 13%強増加し、総 FOB 金額は 13%近く増加した一方で、平均 FOB 単価は 0.3%、即ち 2009 年と比較し台当たり平均 US \$0.96 と僅かに下落した。

表 2 2 は 2000 年から 2010 年までの過去 11 年間の 27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入の推移について示したものである。

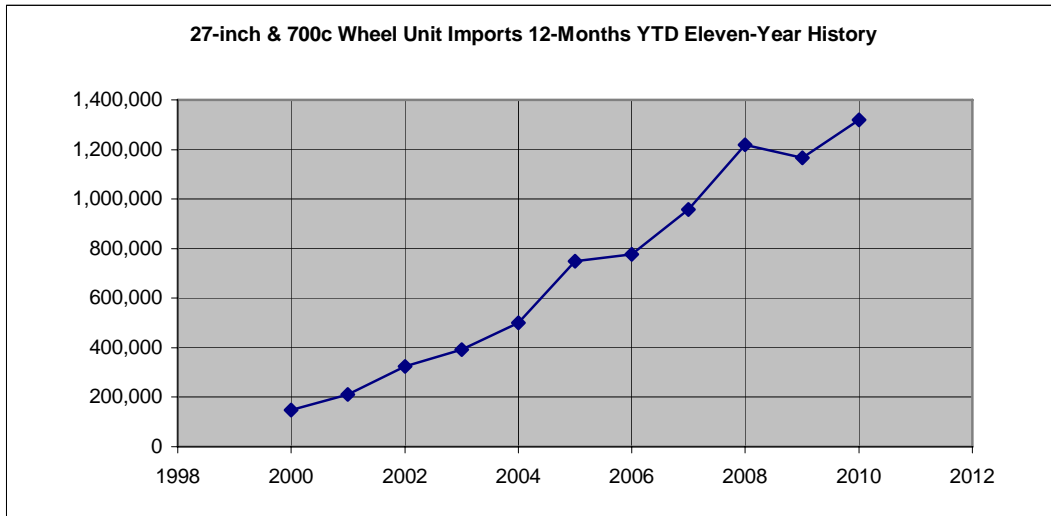
表 2 2 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車 毎年 1～12 月 11 年間の推移

2500 27 インチ及び 700 c	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2000	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
2010	1,320,482	363,096,791	\$274.97

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

表 2 2 から関税番号 2500 の継続した増加の様子が明らかである。更にこの様子は、過去 11 年間の台数の推移をグラフで示した図 G により一層明らかとなる。

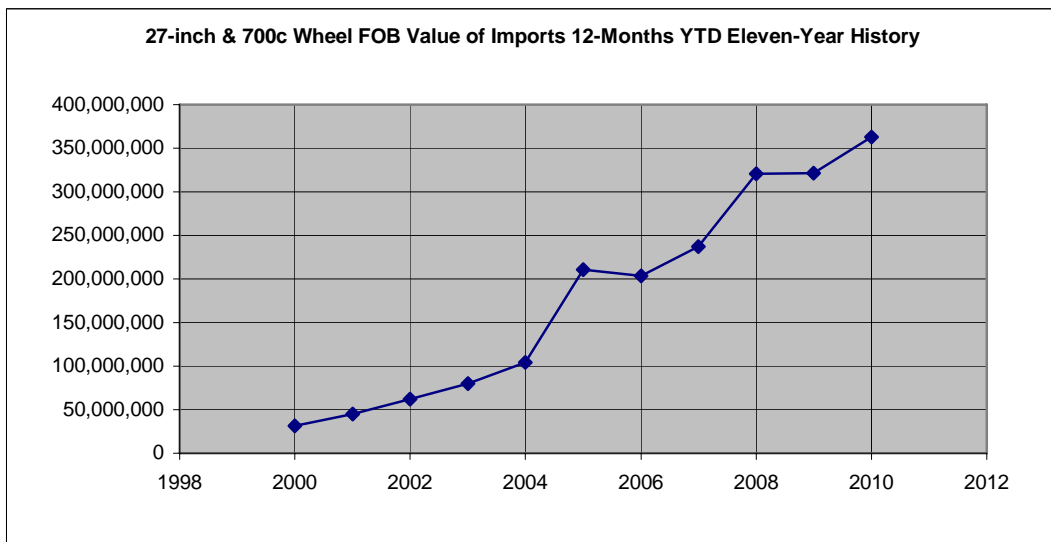
図 G



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

図 H

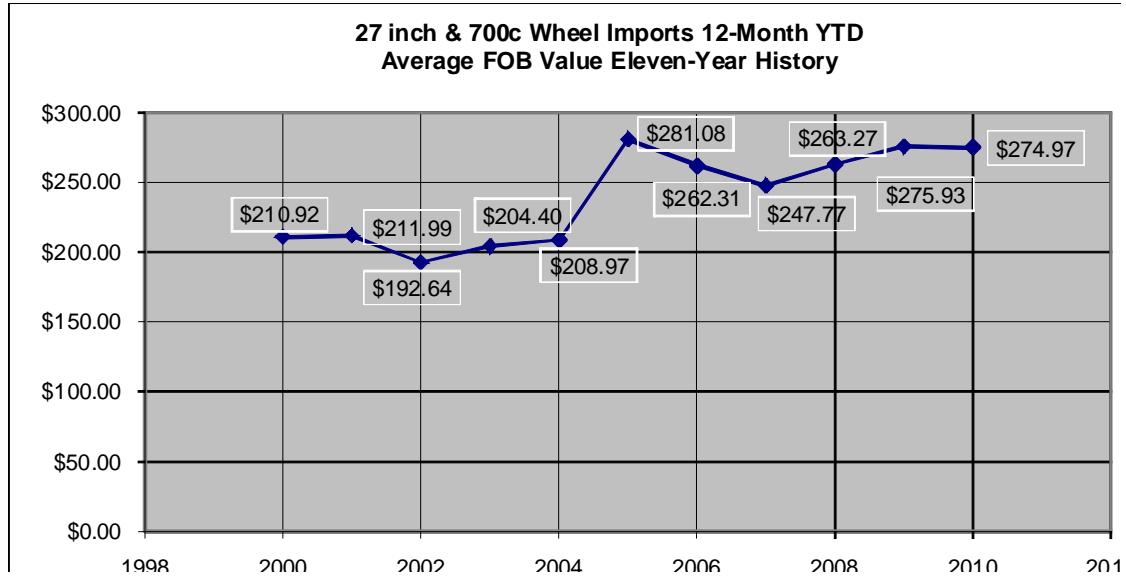
図 H は、関税番号 2500 の FOB 金額の継続的な増加の様子について、2000 年から 2010 年までの過去 11 年間の推移を示している。



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

図 I は 2000 年から 2010 年までの 11 年間の関税番号 2500 の平均 FOB 単価の推移を示している。2005 年に台当たり平均 US \$281 に達した。これは続かなかったとは言うものの、この区分は、景気後退期間中も景気後退後も平均 FOB 単価の強さが示されている。

図 I



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

表 2 3 は関税番号 2500 の自転車の中国と台湾からの 1～12 月の輸入の様子を示す。中国は 2010 年に米国へ輸入された関税番号 2500 の自転車台数の 69%強の供給元となっている。そして台湾は 29%近くで、合計でこの年に輸入された台数の 98%、この区分の総 FOB 金額の 97%を占めている。中国及び台湾の自転車製造業者にとって関税番号 2500 が重要である事には疑いの余地がない。

表 2 3

関税番号 2500 の米国への輸入上位供給元国 2010 年 1～12 月			
国名	台数	FOB 金額 US\$	平均単価 US\$
中国	915,073	\$158,073,944	\$172.74
中国 % 関税番号 2500	69.30%	43.53%	
台湾	381,203	\$193,189,900	\$506.79
台湾 % 関税番号 2500	28.87%	53.21%	
中国及び台湾 % 関税番号 2500	98.17%	96.74%	

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

米国から海外市場への自転車輸出は引き続き減少が続いている。表 2 4 は 2010 年 1～12 月について 2009 年の同期と比較し示したものである。

表 2 4

1～12月 米国自転車輸出 2010年と2009年の比較			
	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010年1～12月	207,458	\$110,453,309	\$532.41
2009年1～12月	219,354	\$101,171,879	\$461.23
変化	-11,896	9,281,430	\$71.19
変化 %	-5%	9%	15%

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

2010年に輸出された自転車台数は全体で2009年に比べ5%減少した。しかし総FOB金額は9%増加した。一方で米国から輸出された自転車の平均FOB単価は2009年1～12月のUS\$461.23から2010年1～12月のUS\$532.41へと15%上昇した。

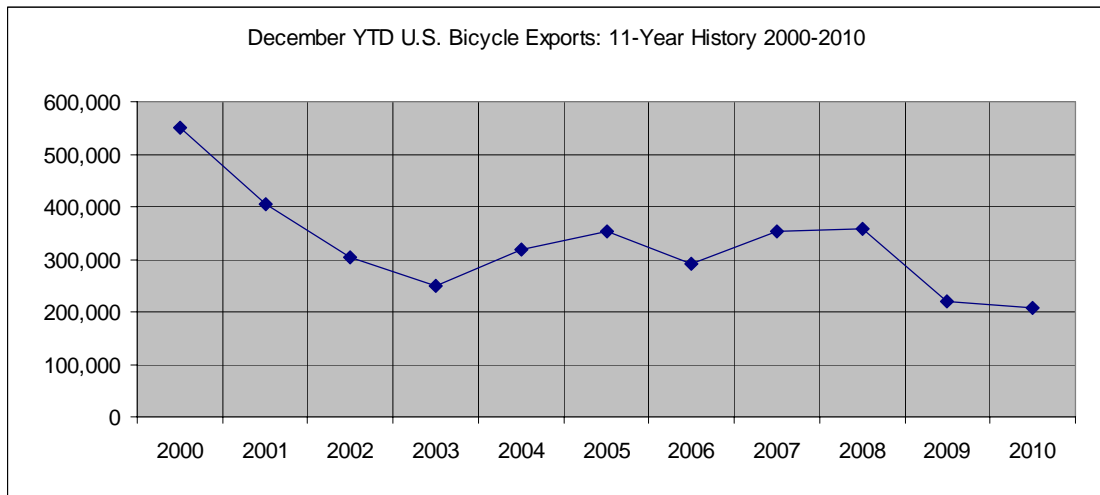
表 2 5 毎年1～12月の米国自転車輸出 過去11年間の推移

毎年1～12月	台数	FOB 金額	平均単価
2010	207,458	\$110,453,309	\$532.41
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

表 2 5 は 2000 年から 2010 年までの過去 11 年間の毎年 1～12 月の米国自転車輸出の推移について示したものである。米国から輸出される自転車台数の毎年継続的な減少の様子が明らかである。同様に輸出自転車の平均単価の継続的上昇も明らかに示されている。

図 J 米国の自転車輸出台数 毎年1～12月 2000年～2010年 11年間の推移



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

図 J は、毎年1～12月の米国自転車輸出の過去11年間の推移をグラフにより示したものである。海外市場向けに販売される自転車台数の減少の様子が容易に理解できる。

表 2 6 2010年1～12月 米国自転車輸出

米国自転車輸出 2010年1～12月									
1～12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	35,935	9,925,560	\$276.21	14,308	2,864,699	\$200.22	50,243	12,790,259	\$254.57
2600	46,193	42,454,047	\$919.06	57,016	28,551,518	\$500.76	103,209	71,005,565	\$687.98
6000	42,324	18,858,159	\$445.57	11,682	7,799,326	\$667.64	54,006	26,657,485	\$493.60
計	124,452	71,237,766	\$572.41	83,006	39,215,543	\$472.44	207,458	110,453,309	\$532.41
割合	60.0%	64.5%		40.0%	35.5%				

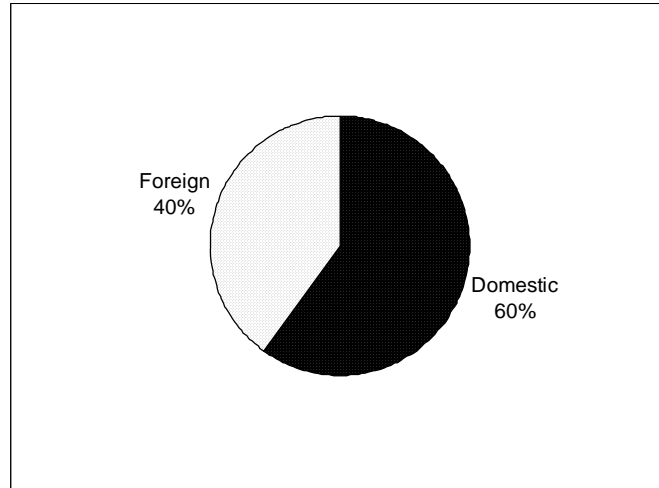
1070：25インチ以下、2600：25インチ以上、6000：車輪径が示されていないもの

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

表 2 6 は 2010 年 1～12 月の米国自転車輸出に関し、関税区分毎に国産のものと海外産の自転車にわけて詳しく示したものである。

図 K は 2010 年 1～12 月の期間中に輸出された自転車について、国産のものと海外産の自転車で米国から輸出されたものとの市場シェアを示したものである。国産のものが 2010 年の輸出台数の 60% のシェアを維持していることがわかる。

図K 2010年1～12月 米国自転車輸出  
 国産のものと海外産のものの輸出台数シェア



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

表27は2010年1～12月の米国産の輸出自転車について、2009年同期と比較し示したものである。

表27

米国産自転車の輸出 2010年1～12月と2009年1～12月の比較			
	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010年1～12月	124,452	\$71,237,766	\$572.41
2009年1～12月	136,433	\$69,569,946	\$509.92
変化	-11,981	\$1,667,820	\$62.49
変化 %	-8.8%	2.4%	12.3%

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

2010年1～12月の期間中に米国から輸出された米国産の自転車は9%近く減少したが、総FOB金額は2.4%増加した。これは明らかに平均FOB単価が12%以上上昇したことによるものである！

表28は2010年1～12月の海外産自転車の輸出について2009年同期と比較し示したものである。

表 2 8

海外産自転車の米国からの輸出	2010年1～12月と2009年1～12月の比較		
	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010年1～12月	83,006	\$39,215,543	\$472.44
2009年1～12月	82,921	\$31,601,933	\$381.11
変化	85	\$7,613,610	\$91.33
変化 %	0.1%	24.1%	24.0%

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

2010年に米国から輸出された海外産の自転車は85台増加した。しかし、平均FOB単価が24%上昇したことにより、総FOB金額は24%強増加した。

全体の平均FOB単価はUS\$500を優に超えており、米国の自転車輸出は付加価値の高い業務となっている。2005年以来毎年米国の輸出企業に常にUS\$1億以上の収入をもたらしている。

### 米国の自転車市場

この2010年年間最終レポートでは、我々は米国の自転車専門小売店、即ち自転車店の販路に焦点を当てたい。

表29は、2010年1～12月の期間における、米国の自転車供給業者による自転車店向けの販売見込み台数について、2009年の同じ時期と比較し示したものである。

表 2 9 米国の自転車供給業者による自転車店向け販売見込み台数  
2010年1～12月と2009年1～12月の比較

1～12月	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US \$
2010年	2,651,862	\$1,026,429,440	\$387.06
2009年	2,523,709	\$908,611,411	\$360.03
変化	128,153	\$117,818,029	\$27.03
変化 %	5.1%	13.0%	7.5%

出典：Bicycle Retailer And Industry News、The Gluskin Townley Groupによる分析

自転車の販売台数は5%ほど増加したと見られている。また、米国の自転車店向けに販売された自転車の総卸金額は13%増加した。

まだ誰も祝福していないが、2010年の米国の供給業者から小売店向け卸出荷金額は、2009年に比べ13%増加しUS\$10億を超えており、これは過去最高の記録である！

平均単価は7.5%上昇、その上昇幅はUS\$27強である。これは過去11年間、そして多分米国自転車産業のこれまでの歴史の中でも、最高の平均単価となっている。今のところ、これは大変なことだと考えているのは我々だけのようである！



表 30 は、米国の供給業者の自転車店向け自転車販売の見込みについて、その台数、卸金額及び平均卸単価の過去 11 年間の推移を示したものである。

表 30 米国供給業者の自転車店向け見込み自転車販売台数及び自転車卸金額  
過去 11 年間の推移 毎年 1～12 月

	台数	卸金額	平均単価
2010	2,651,862	\$1,026,429,440	\$387.06
2009	2,523,709	\$908,611,411	\$360.03
2008	2,686,429	\$908,228,149	\$338.08
2007	2,660,000	\$797,046,000	\$299.64
2006	2,527,000	\$719,396,000	\$284.68
2005	2,469,000	\$710,463,000	\$287.75
2004	2,354,000	\$617,115,000	\$262.16
2003	2,230,000	\$571,000,000	\$256.05
2002	2,451,000	\$576,998,000	\$235.41
2001	2,628,000	\$625,464,000	\$238.00
2000	2,834,417	\$643,412,659	\$227.00

出典：Bicycle Retailer And Industry News、自転車製品供給業者協会、  
The Gluskin Townley Group による分析

米国の供給業者から自転車店向け販売台数の推移をみると、2000 年の最高見込み台数から 2003 年に見られた最低まで、比較的变化が少ないことに注目してほしい。

米国の自転車店向けに販売された自転車の平均卸金額は継続的に上昇しており、このことにより卸金額も景気後退期に若干減少したとは言うものの、継続的に増加しており、2010 年には US \$10 億を超えた。これらのことと販売台数の状況とを比べて見てほしい。

図 L は 2000 年から 2010 年までの過去 11 年間の米国供給業者による自転車店向け自転車販売見込み台数の推移について示したものである。

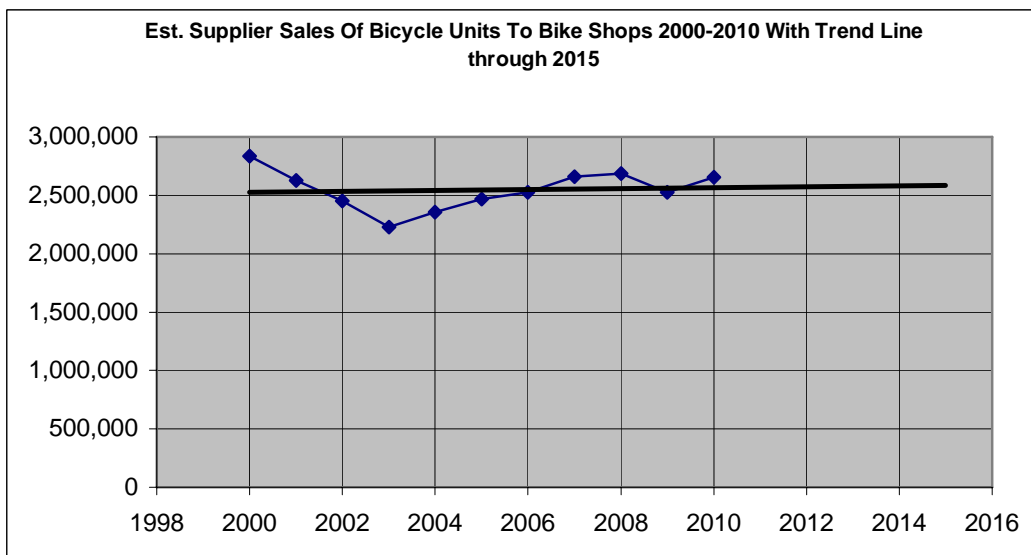
図L



出典：Bicycle Retailer And Industry News、自転車製品供給業者協会、  
The Gluskin Townley Group による分析

図Mは基本的には図Lと同じであるが、2015年までの傾向線を追加したものである。これまでの経緯からすると、今後5年間も米国の供給業者から自転車店向けの自転車販売見込みについては変化の少ない傾向が続くことがわかる。

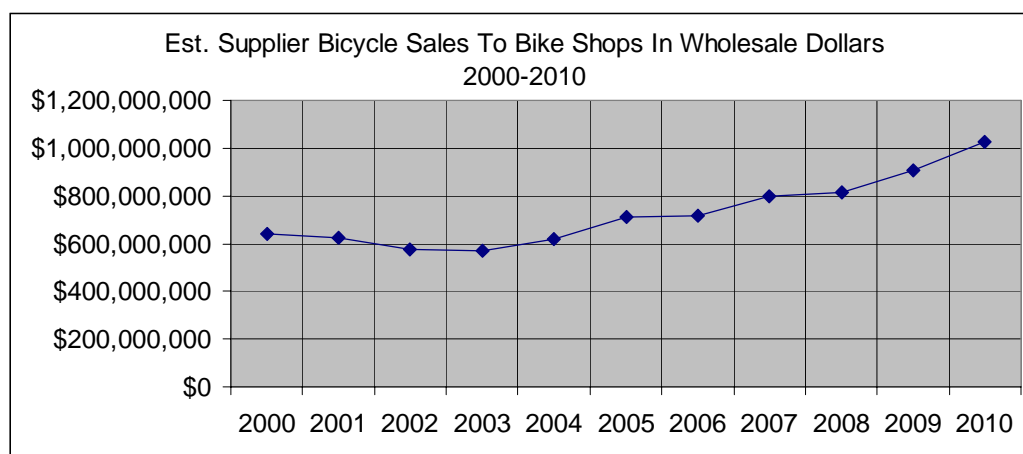
図M



出典：Bicycle Retailer And Industry News、自転車製品供給業者協会、  
The Gluskin Townley Group による分析

図Nは、米国の供給業者から自転車店向け自転車新車販売の見込みの中で、成長している分野、即ち卸金額に焦点を当てたものである。過去11年間にわたり継続的に増加していることが明らかである。販売台数については、今後も変化の少ない状態が続くかもしれないが、卸金額については今後5年にわたり増加していく可能性は充分にある。

図N



出典：Bicycle Retailer And Industry News、自転車製品供給業者協会、  
The Gluskin Townley Group による分析

表3 1は2010年1～12月の供給業者の自転車販売見込み台数、卸金額及び平均単価について2000年の同じ時期と比較し示したものである。

表3 1 供給業者の見込み販売台数、卸金額及び平均単価 2010年と2000年の比較

1～12月	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US \$
2010年	2,651,862	\$1,026,429,440	\$387.06
2000年	2,834,417	\$643,412,659	\$227.00
変化	-182,555	+\$383,016,781	+\$160.06
変化 %	-6.4%	+59.5%	+70.5%

出典：Bicycle Retailer And Industry News、The Gluskin Townley Group による分析

我々は米国の供給業者の自転車店向け自転車新車見込み販売台数は、過去11年の間に6%以上減少したと見ている。しかし、平均卸単価が70%以上上昇したことにより、総卸金額は59%以上増加したと見られている！

我々は引き続き自転車産業振興協会向けに、2011年について我々の見方や分析内容を報告していけることを楽しみにしている。

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。

