

平成23年5月25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5月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2011年2月までの期間中の米国への自転車輸入は119,965台、6%強増加したが、総FOB金額は2010年の同期と比較し、34.5%、即ちUS\$50,461,122と大きく増加した。この様子を表1に示す。

表1 1～2月の米国自転車輸入：2011年と2010年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年 1～2月	2,012,715	196,706,071	\$97.73
2010年 1～2月	1,892,750	146,244,949	\$77.27
変化	119,965	\$50,461,122	\$20.47
変化 %	6.3%	34.5%	26.5%

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

2011年1～2月の2010年と比較した平均FOB単価は26.5%、即ち台当たりUS\$20.47上昇した。

表2は2011年1～2月の米国への全ての車輪径の自転車輸入に関し1年前の同期と比較し示したものである。

最初に関心がもたれるのは、最初の2つの関税番号、即ち1510と1520の19インチ以下の歩道で乗るような自転車と20インチの子供向け自転車である。これらは両方とも昨年は需要が多かったが、本年の最初の2カ月間にかけて両方とも前年同期と比較し目立って減少している。

関税番号3500の26インチの自転車は、2011年の最初の2カ月間の期間では2010年の最初の2カ月間に比べ、大きく増えている。そして、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車も、やはり本年は昨年の最初の2カ月間に比べ大きく増えている。

表2 1～2月の米国自転車輸入 2011年と2010年の比較

1～2月 HS 関税番号	2011		2010		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	469,592	14,314,423	574,845	15,504,479	-105,253	-1,190,056
1520 20 インチ	424,615	19,627,301	479,021	19,795,393	-54,406	-168,092
1550 24 インチ	183,568	10,375,379	146,831	7,541,959	36,737	2,833,420
2500 27 インチ及 び 700c	236,605	73,967,785	164,251	47,307,590	72,354	26,660,195
3500 26 インチ	656,605	75,409,769	512,949	53,922,536	143,656	21,487,233
その他	41,730	3,011,414	14,853	2,172,992	26,877	838,422
<b>計</b>	<b>2,012,715</b>	<b>196,706,071</b>	<b>1,892,750</b>	<b>146,244,949</b>	<b>119,965</b>	<b>50,461,122</b>
<b>対前年比%</b>					<b>6.3%</b>	<b>34.5%</b>
<b>平均単価 US\$</b>		<b>\$97.73</b>		<b>\$77.27</b>	<b>\$20.47</b>	
<b>対前年比%</b>						<b>26.5%</b>

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

表3は、2011年1～2月の平均FOB単価について前年同期と比較し示したものである。

我々は中国産自転車について、予測されているコスト上昇がいつ現われるか、何か月間かにわたり注視してきた。そして、あまり重要ではないその他の区分を除き、ここに至って米国自転車輸入の全ての関税区分にわたり、影響が出てきたようである。

関税番号1510の平均FOB単価は、2011年2月までに13%上昇し、関税番号1520は12%上昇した。関税番号1550は10%上昇、関税番号2500は8.5%上昇、関税番号3500は前年同期と比較し9%強上昇した。

表3 1～2月の米国自転車輸入 2011年と2010年の比較 平均FOB単価

関税番号	2011 平均単価	2010 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$30.48	\$26.97	\$3.51	13.0%
1520 20 インチ	\$46.22	\$41.32	\$4.90	11.9%
1550 24 インチ	\$56.52	\$51.36	\$5.16	10.0%
2500 27 インチ & 700c	\$312.62	\$288.02	\$24.60	8.5%
3500 26 インチ	\$114.85	\$105.12	\$9.73	9.3%
その他	\$72.16	\$146.30	-\$74.14	-50.7%
<b>計</b>	<b>\$97.73</b>	<b>\$77.27</b>	<b>\$20.47</b>	<b>26.5%</b>

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

表 4 は、2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の、毎年 1～2 月の米国への全ての車輪径の自転車輸入の推移について示したものである。

表 4 毎年 1～2 月の米国への総自転車輸入 12 年間の推移

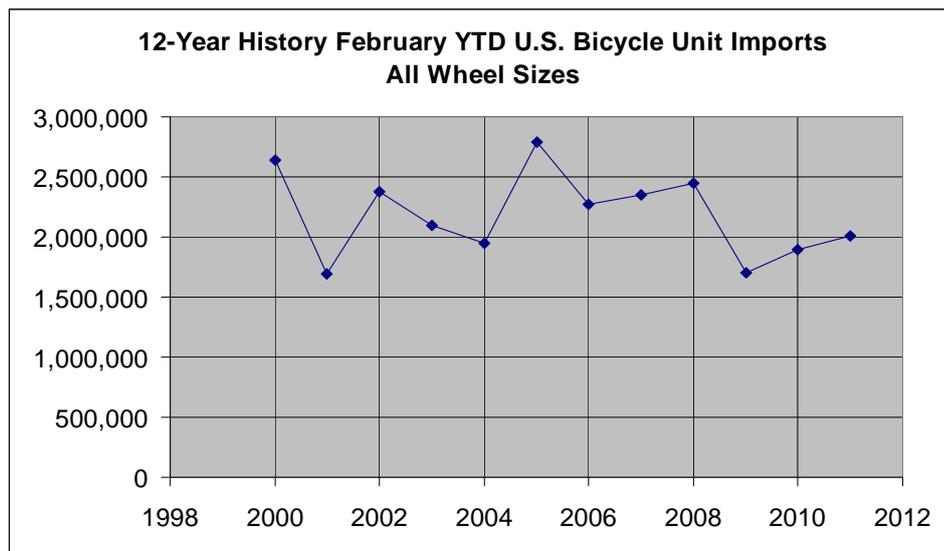
年	総台数	総金額 US\$	平均単価
2011	2,012,715	196,706,071	\$97.73
2010	1,892,750	146,244,949	\$77.27
2009	1,701,085	160,227,693	\$94.19
2008	2,448,026	177,883,840	\$72.66
2007	2,347,930	158,582,735	\$67.54
2006	2,269,842	139,830,662	\$61.60
2005	2,789,152	157,135,188	\$56.43
2004	1,944,735	89,588,943	\$46.07
2003	2,098,811	109,912,944	\$52.37
2002	2,375,127	121,376,798	\$51.10
2001	1,695,345	107,277,100	\$63.28
2000	2,644,689	139,224,319	\$52.64

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、あとでより詳細に見て行すが、3 列目の総 FOB 金額が特に際立っている。2011 年 1～2 月の総 FOB 金額は過去 12 年間で最高となっており、また平均 FOB 単価も最高で、全体の金額を引き上げている。

図 A は表 4 に示した推移をグラフにより示したものである。

図 A



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

表5は毎年1～2月の米国への自転車輸入の過去12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。2011年は全体の台数で8位となっている。

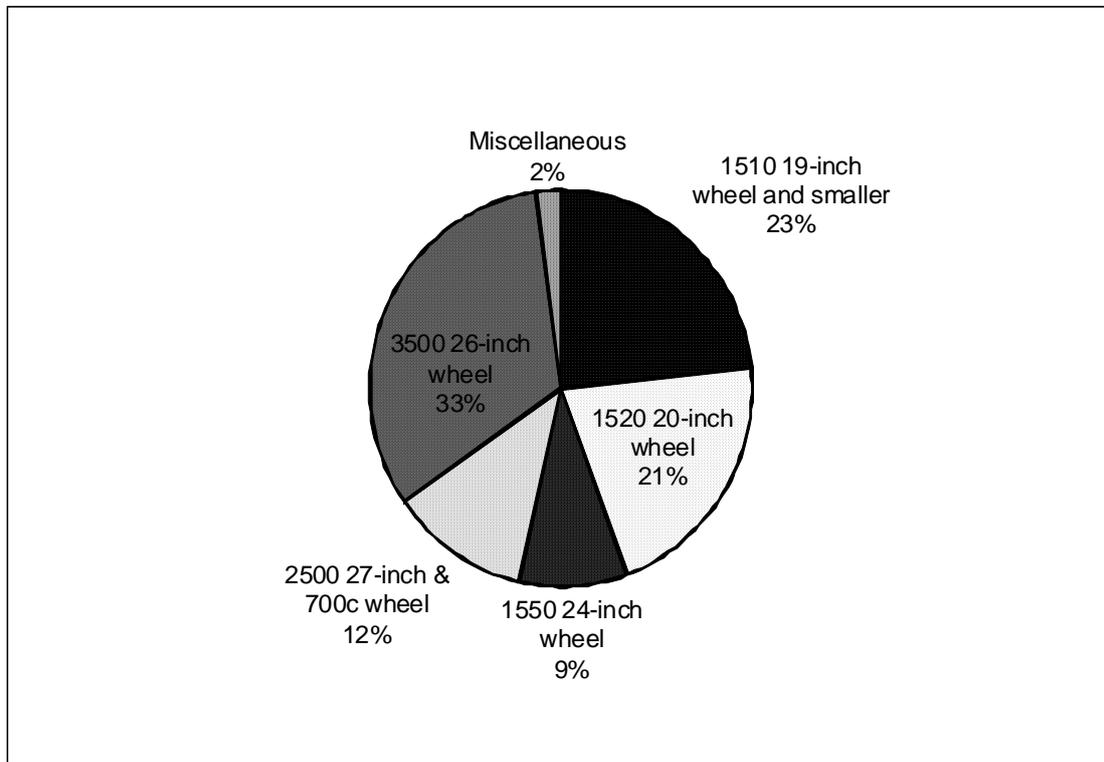
表5 1～2月の輸入自転車の過去12年間の推移、  
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	2,789,152
2	2000	2,644,689
3	2008	2,448,026
4	2002	2,375,127
5	2007	2,347,930
6	2006	2,269,842
7	2003	2,098,811
<b>8</b>	<b>2011</b>	<b>2,012,715</b>
9	2004	1,944,735
10	2010	1,892,750
11	2009	1,701,085
12	2001	1,695,345

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

図Bは2011年1～2月の米国自転車輸入台数につき、製品区分毎に示したものである。

図B 2011年1～2月の米国自転車輸入台数 製品区分毎の割合



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

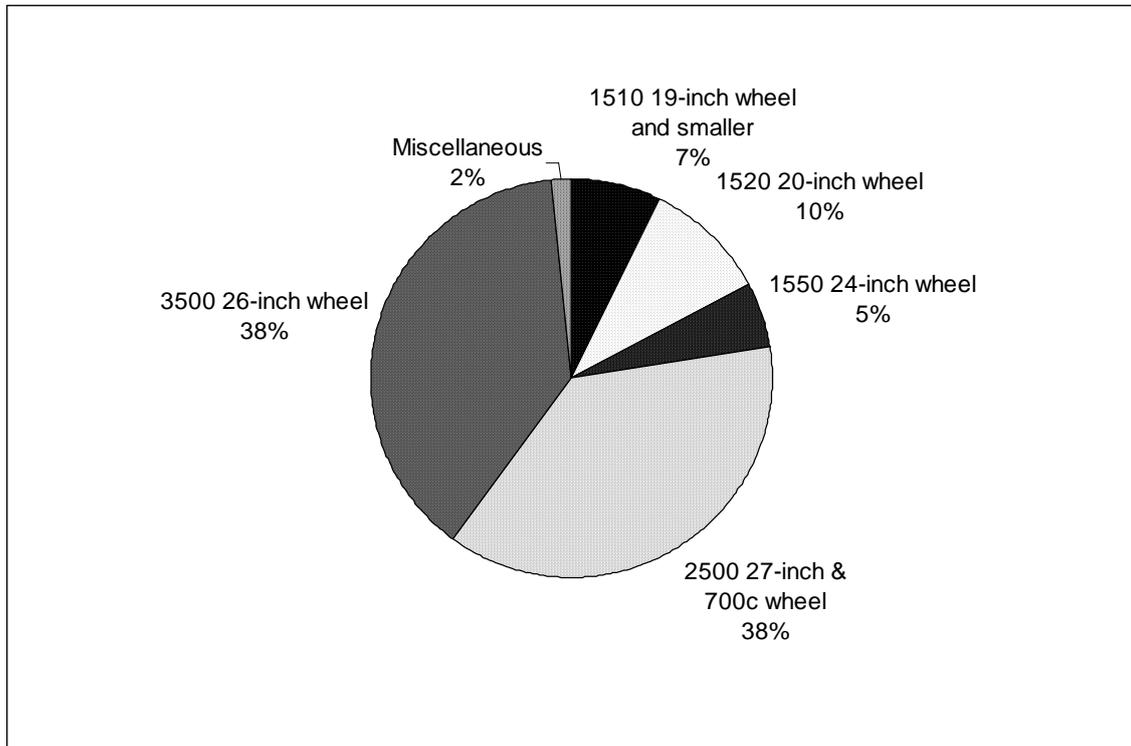
関税番号 1510 と 1520 は、2011年1～2月の期間中に前年同期と比較し台数がかなり減少しているにも拘らず、併せて総輸入台数の44%を占めている。

関税番号 3500 は33%の台数シェアを獲得し、続いて関税番号 2500 が2月までの米国への自転車輸入台数の12%のシェアを占めている。これら2つの区分を合わせると本年1～2月の総輸入台数の45%のシェアを占めている。

そして関税番号 1550 の24インチの自転車の輸入が本年最初の2カ月間に増加したことも指摘しておく必要がある。この期間中に総輸入台数の9%のシェアを獲得している。

図Cは2011年1～2月の米国自転車輸入に関し、総FOB金額の割合を示したものである。

図C 2011年1～2月米国自転車輸入 FOB金額



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

関税番号 3500 と 2500 は各々 1～2 月の総 FOB 金額の 38% のシェアを獲得しており、これらを合わせると 76% のシェアとなる！

表 3 に戻ると、関税番号 3500 の 2011 年 1～2 月の平均 FOB 単価は US \$ 114.85 で、前年同期から台当たり US \$ 9.73 上昇した事がわかる。

関税番号 2500 の本年 1～2 月の平均 FOB 単価は US \$ 312.62 で、前年同期から US \$ 24.60 の上昇である。

残り 3 つの関税区分は、合計で 2011 年 1～2 月の FOB 金額の 22% のシェアとなっている。

## 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輸入は、2011 年 1～2 月の期間中には前年同期と比較し、225,218 台、即ち 17%増加した。この様子を表 6 に示す。

表 6 2011 年 1～2 月 米国自転車輸入 20 インチ以上

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 1～2 月	1,543,123	\$182,391,648	\$118.20
2010 年 1～2 月	1,317,905	\$130,740,470	\$99.20
変化	<b>225,218</b>	<b>\$51,651,178</b>	<b>\$18.99</b>
変化 %	<b>17.1%</b>	<b>39.5%</b>	<b>19.1%</b>

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

2011 年 1～2 月の総 FOB 金額は、前年同期と比較し US \$5,200 万、即ち 39.5%と非常に大きく増加し、この事により平均 FOB 単価は 2010 年 1～2 月の US \$99.20 から本年 1～2 月の US \$118.20 へと 19%上昇した。

表 7 は 20 インチ以上の自転車の毎年 1～2 月の米国への輸入の過去 12 年間の推移について示したものである。

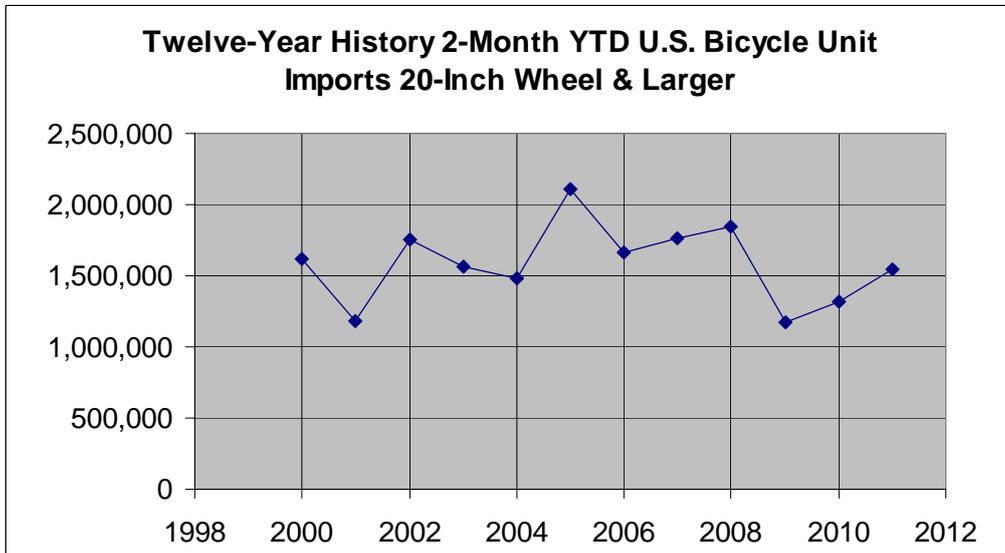
表 7 毎年 1～2 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 12 年間の推移

1～2 月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	1,543,123	182,391,648	\$118.20
2010	1,317,905	130,740,470	\$99.20
2009	1,171,785	146,685,769	\$125.18
2008	1,848,591	163,286,370	\$88.33
2007	1,760,144	143,507,747	\$81.53
2006	1,660,852	127,063,446	\$76.50
2005	2,106,501	143,084,994	\$67.93
2004	1,482,476	81,017,492	\$54.65
2003	1,560,659	99,595,803	\$63.82
2002	1,753,265	106,081,610	\$60.51
2001	1,183,794	92,403,466	\$78.06
2000	1,614,539	108,083,089	\$66.94

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

2011 年 1～2 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入は台数で 8 位だが、総 FOB 金額は US \$1 億 8,200 万で、過去 12 年間の総 FOB 金額の中で最高となっており際立っている。このことにより、同じ期間中における平均 FOB 単価が 2 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

図Dは、表7に示した毎年1～2月の20インチ以上の自転車の過去12年間の米国への輸入台数の推移を、グラフにより示したものである。

### 関税番号2500：27インチ及び700cの輸入自転車

表8は1～2月の関税番号2500の自転車の米国への輸入について示したものである。

表8 1～2月の米国への自転車輸入 27インチ及び700cの自転車

2500 27インチ及び700c	台数	金額	平均単価
2011年 1～2月	236,605	73,967,785	\$312.62
2010年 1～2月	164,251	47,307,590	\$288.02
変化	72,354	26,660,195	\$24.60
変化%	44.1%	36.0%	8.5%

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

2011年1～2月には前年同期と比較し台数で44%増、総FOB金額で36%増加した。27インチ及び700cの自転車は、米国自転車市場における金額面では引き続き圧倒的地位を維持していることがわかる。

表9は27インチ及び700cの自転車の毎年1～2月の米国への輸入の過去12年間の推移について示したものである。

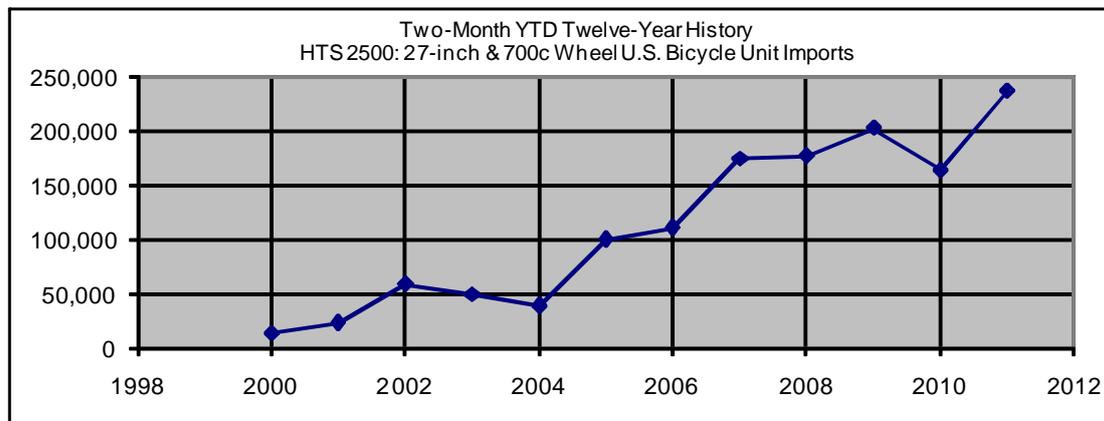
表9 毎年1～2月の27インチ及び700cの自転車の米国への輸入の過去12年間の推移

2500 27インチ及び700c	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2000	14,014	4,863,711	\$347.06
2001	23,710	6,471,765	\$272.96
2002	59,399	11,450,734	\$192.78
2003	50,006	14,313,737	\$286.24
2004	39,451	12,340,338	\$312.80
2005	100,099	28,809,775	\$287.81
2006	111,152	34,299,681	\$308.58
2007	174,088	41,411,721	\$237.88
2008	177,216	51,998,790	\$293.42
2009	202,421	62,188,775	\$307.22
2010	164,251	47,307,590	\$288.02
2011	236,605	73,967,785	\$312.62

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

2010年に対し本年1～2月の総台数は急増した。この様子を図Eに示す。

図E



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

### 米国自転車市場

最近、全米スポーツ用品協会 (NSGA) は 2010 年に米国で自転車乗用を行ったかどうかに関するデータを、不完全な形ではあるが発表した。表 10 からわかるとおり、NSGA は 7 歳以上の米国人のうち、3,930 万人が 2010 年 1～12 月の期間中に 6 回以上自転車に乗ったと報告している。

表 10 米国における自転車乗用；あらゆる形のサイクリング(百万人)  
1996 年から 2010 年までの 15 年間の推移

年	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07*	08*	09	10
自転車に乗った人 (百万人)	53.3	45.1	43.5	42.4	43.1	39.0	41.4	36.3	40.3	43.1	35.6	37.4	38.7	38.1	39.3
変化 (百万人)	-3.0	-8.2	-1.6	-1.1	+0.7	-3.5	+2.4	-5.1	+4.0	+2.8	-7.5	+1.8	+1.3	-0.6	+1.2
変化%	-5	-15	-3	-2	+2	-8	+6	-12	+11	+7	-17	+5	+4	-1	+3

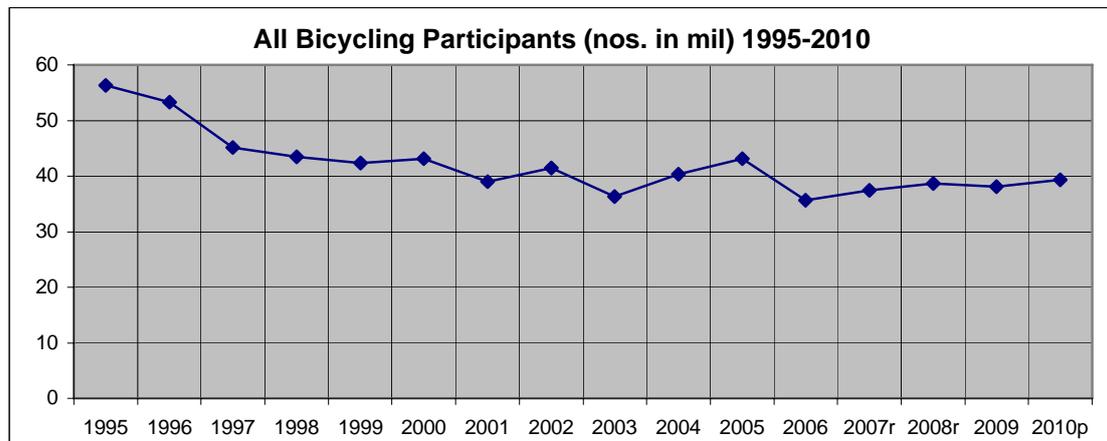
出典：全米スポーツ用品協会及びスポーツビジネス調査ネットワーク

\*注：2007 年及び 2008 年は 2010 年 4 月付で NSGA により修正

表 10 は 1996 年から 2010 年までの過去 15 年間にわたる米国での自転車乗用の実施状況について比較し示している。残念ながらこの 15 年の推移の中でのピークの年は 1996 年で、この年には 5,330 万人の米国人が自転車に乗った。しかし最近 5 年間は自転車乗用実施状況が非常に勇気づけられる上向きの傾向を示している。

図 F は表 10 に示した NSGA のデータをグラフにより示したものである。

図 F



出典：全米スポーツ用品協会

## 米国自転車産業の出荷販売統計

表 1 1 は、2011 年 1～2 月の米国の自転車供給業者による、専門自転車店販路の自転車店向け自転車販売の見込みについて、2010 年同期と比較し示したものである。

表 1 1 1～2 月の専門店向け供給業者の自転車販売見込み 2011 年－2010 年

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2011 年 1～2 月	293,405	\$136,292,962	\$464.52
2010 年 1～2 月	263,394	\$115,881,1563	\$439.95
変化	30,011	\$20,411,809	\$24.57
変化 %	11.4%	17.6%	5.6%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2011 年 2 月販売統計報告

供給業者の米国自転車店向け自転車販売は、2011 年 1～2 月の期間中には前年同期と比較し 11%強増加し、総卸金額は 18%近く増加した。

供給業者により自転車店向けに販売された自転車の平均卸単価は 6%近く、即ち本年 1～2 月には前年同期と比較し US \$24.57 上昇した。供給業者からの報告によれば、この上昇は中国及び台湾からのコスト上昇を反映したものである。

表 1 2 は米国の供給業者が自転車店の販路向けに持っている 2011 年 2 月末在庫について、1 年前の同期と比較し示したものである。

表 1 2 2 月末供給業者の自転車専門小売店向け自転車在庫 2011 年－2010 年

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2011	877,620	\$219,660,670	\$250.29
2010	794,504	\$198,056,680	\$249.28
変化	83,116	\$21,603,990	\$1.01
変化 %	10.5%	10.9%	0.4%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2011 年 2 月販売統計報告

前年と比較すると月末の自転車在庫は台数で 10%、卸金額では 11%近く増加している。この在庫水準の上昇は、新たな販売シーズンを前にして小売店の需要増に見合うための在庫積み増しであり、この時期としては驚くべき状況ではない。

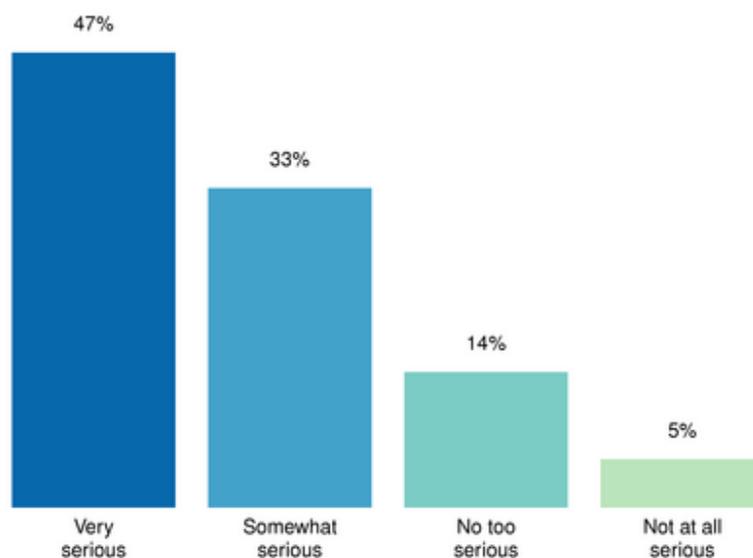
米国のガソリン価格：先月報告した通り米国のガソリン価格は消費者の間で問題を引き起こしているが、自転車の購入においても或いは自転車を通勤に利用するという点においても、良い効果をもたらしているわけではない。米国のガソリン価格に関する以下のネット記事と消費者調査の結果については、最近 YouGov で発表されたものである。

5月12日(木) 午前10:53 西部夏時間

エコノミスト誌と YouGov が実施した政治に関する世論調査によれば、47%の人がガソリン価格は重大な問題であると答えている。

大統領やこの国が直面している経済問題の一部はガソリン価格の結果によるものである。直近に行われたエコノミスト誌/YouGov の世論調査によれば、殆どの米国人はこの問題を自分たちの家族にとって重大な問題であると答えている。

**How serious a problem is the increase in the price of gasoline in recent months for you and your family?**



**YouGov**  
today.yougov.com

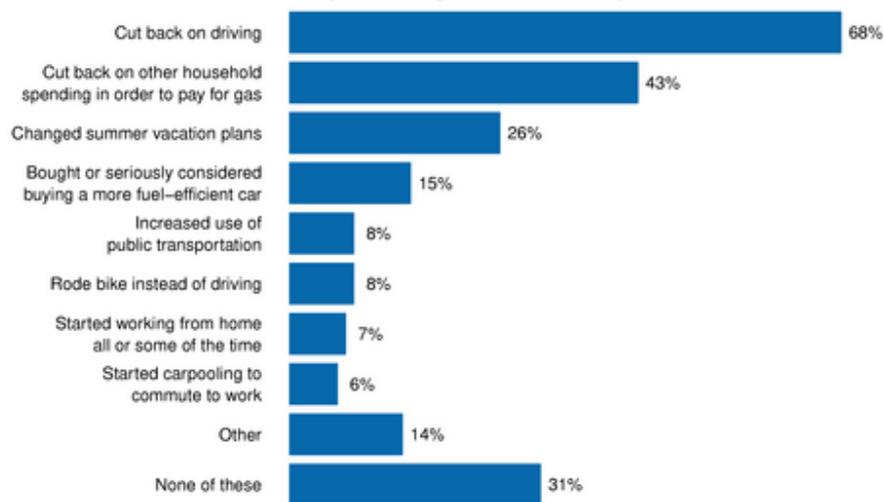
事実、半分近い人がガソリンの高値は自らや自分たちの家族にとって非常に重大な問題であると答えている。

そしてガソリンの高値は色々な影響を及ぼしている：2/3以上の人が運転を減らしていると報告されており、43%の人がガソリン代を捻出するために家計支出を減らしていると答えている。そして26%の人が夏休みの計画を変更したと答えている。しかしガソリンの高値により、公共交通機関の利用やクルマの相乗り、或いは自転車に乗ると言った他の交通手段を利用するようになった人は1/10にも満たない。ほぼ同じ割合の人がもっと多く自宅で働くようになったと答えている。より多くの人が燃費の良い車を購入することを真剣に検討している。

**Have you taken any of the following steps in response to the increase in gasoline prices in recent months?**

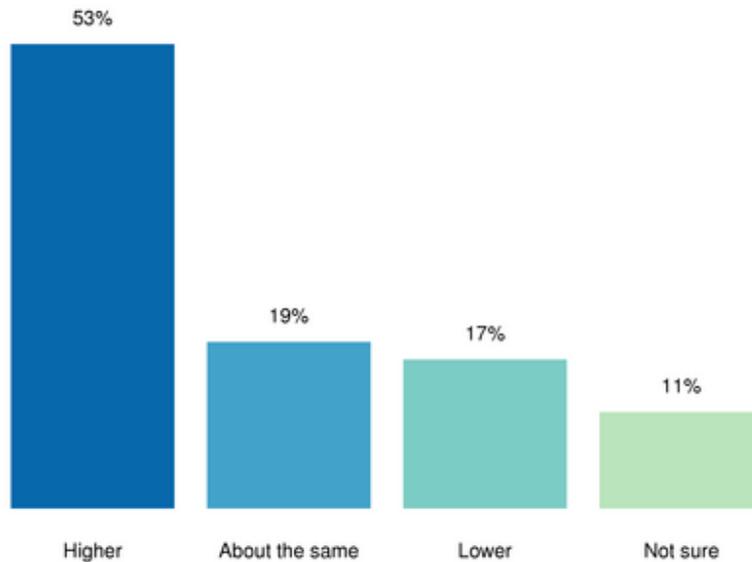
**Please check all that apply.**

(Asked if respondent drives a car)

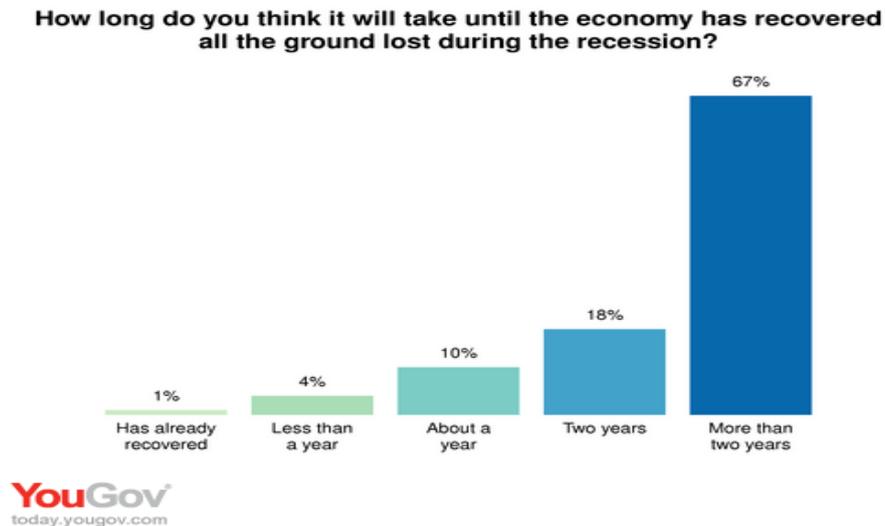


1 ガロン 4 ドルを超えるガソリン価格が適正であると答えた人は僅か 2 % である ; 3 ドル以上が適正と答えたのは僅か 7 % である。状況を悪化させているのは、米国人にとって改善の兆しが見えない事である。半分以上の人が今後 6 カ月以内に今より更にガソリン価格が上昇すると考えている。価格が下がると考えているのは、17%に過ぎない。

**In six months, do you think the price of gasoline will be higher or lower than it is today?**



米国人の間での景気の完全な回復に対する期待もやはり低い。2 / 3 の米国人は景気後退から完全に回復するには、更に2年以上かかると考えている。



エコノミスト誌/YouGov の世論調査の全データは以下から閲覧可能である。

[Full datasets for Economist/YouGov polls can be found here.](#)

図の出典 : Press Association

ガソリン価格は米国経済にとって大きな要因となるであろう。そして消費者が、自転車の購入や、米国内か海外かを問わずサイクリングを含んだ休暇といったものに対し、何に支出すべきか、という点で影響を与えるであろう。ガソリン価格は既に指摘した通り、米国の有権者の間での大統領を含む有力政治家に対する印象、そして経済に対する消費者の信頼度、及び各個人の経済的将来像に影響を与えている。

我々は次回以降もこの点について引き続き進展や変化があるかどうか調査を継続していく。

以 上

(国際業務部)