

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2012年10月号

米国自転車市場情報

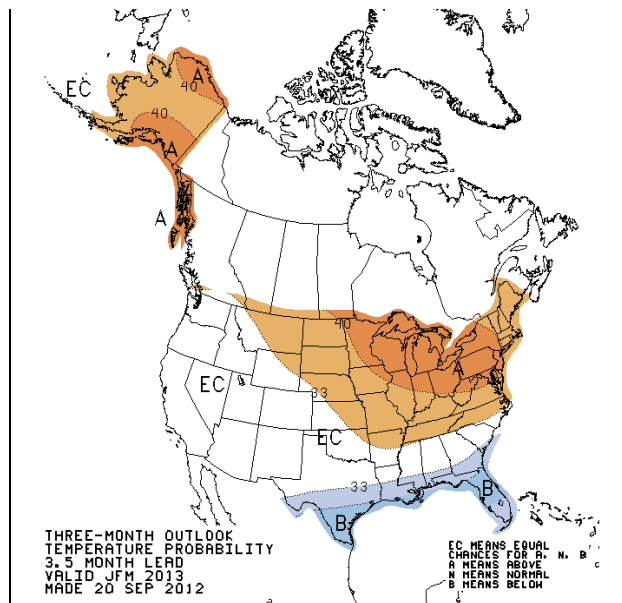
米国自転車市場

2012年7月は記録が残っている限りでは最も暑い月であった！ 暖かい春や夏は、普通は米国の自転車ビジネスにとって良いことのはずである。しかし、極端に暑い天候は自転車の乗用距離を短縮させ、一部のサイクリストは屋内にとどまってしまう。

BBCニュースによると、米国の2012年7月の「平均気温は77.6°F(25.3°C)で、これまで最高だった1936年7月に米国を襲ったひどい砂嵐と干ばつの時よりも暑かった」。

2011年8月から2012年7月までの期間は1895年以来米国で最も気温が高くなった。また2012年7月は20世紀の期間中の毎年7月の平均気温より3°F(1.7°C)気温が高かった。

2013年第一四半期の気温予想分布地図



出典：国立気象局、天候予測センター

2012年の温暖な春により、自転車の販売シーズンが盛り上がったことは間違いない。しかしその後続いた暑く嵐の多い夏により、自転車の販売や乗用が鈍化し、最終的な結果として本年は過去13年の推移の中で平均的なところに落ち着いてしまった。

図に示した通り、国立気象局天候予測センターによると(www.cpc.ncep.noaa.gov)、2013年
も早い春と季節外れの高温、そして平均より暑い夏という点において2012年と殆ど同じよ
うな状況になりそうである。

地図上で薄茶色や濃い茶色で色が付けられているところは2013年第一四半期の期間中に気
温が平年より高くなると予測されているところで、この傾向は2013年第二、第三、そして
第四四半期についても同様である。

米国自転車業界は2013年の春の早い時期の販売増に対応するため在庫を積み増すであろ
う、そしてそれに続く暑くて嵐の多い夏・・・天候に関しては2012年の全くの繰り返しの
ようである。

所得減少による米国中流階級の「失われた10年」。PEW リサーチセンターの調査結果に
よると(www.pewresearch.org)、自らが中流と考えている米国人のうちの62%が収入減少に
より支出を減らさなければならない状況であることが最近分かった。

PEW リサーチセンターによると、「米国人のおよそ半数が自らを中流と考えており、これ
は米国カナダの国勢調査結果と概ね同じで」、中流というのは概ね年収US \$ 39,000 から
US \$ 118,000 の間である。

また同センターの調査によると、中流米国人の殆ど、85%が、10年前と比べ生活水準を維
持するのが難しくなっていると感じている事もわかった。

更に同センターの分析によると、2010年には富裕層の所得が米国全体の家計所得の46%を
占め、中流階級の45%を1970年以来初めて上回った事も示された。1970年には富裕層の
所得は29%を占め、中流階級のそれは62%であった。

全体では米国の中流階級の割合は2001年の54%から2011年の51%へと減少した。一方で
米国人の富裕層と貧困層は共に増加した。

米国の成人サイクリストの2011年の平均家計所得はUS \$ 93,000であった。米国サイクリ
スト研究は成人サイクリストを対象としたここ10年で最初の調査であるが、この調査によ
ると2011年の成人サイクリストの平均家計所得はUS \$ 93,000を僅かに上回っている事が
わかった。これを表1に示す。

米国サイクリスト研究(www.gluskintownleygroup.com)は成人の自転車乗用について、米国
人の世代毎に、そして2000年に初めて実施された新世紀自転車消費者研究で用いた「層」
即ちグループ毎に分析を行っている。熱心なグループというのは、暖かい天候の季節の間に
乗る距離、最近購入した自転車に支払った金額、そして前年に自転車店に来店した回数によ
り定義されている。

米国サイクリスト研究でも同じ区分方法が採用されており、熱心なグループは1カ月に平均
231マイル乗り、上昇志向のサイクリストは平均74マイル、時々乗るサイクリストは平均
43マイル、偶に乗るサイクリストは平均19マイル乗っている。

熱心な米国の成人サイクリストの平均、即ち中間家計所得は2011年にはUS \$ 163,290で
あり、中流階級の米国人の上限を大きく上回っている。米国の自転車市場や業界の中で、熱
心な人達向けの部分というのは、家計所得上位層の人達向けのものとほぼ同義である。

表1 2011年家計所得中間値 米国成人サイクリストの階層別家計所得中間値

2011年		米国総人口 比%	米国総成人 人口比%	平均家計所得
米国総人口	311,591,917	100.0%		\$69,677
米国総成人人口	237,744,633	76.3%		
17歳以下総人口	73,847,284	23.7%		
成人自転車保有者総数	25,352,000	8.1%	10.7%	\$93,195
熱心な成人サイクリストの数	3,549,000	1.1%	1.5%	\$163,290
上昇志向の成人サイクリストの数	3,042,000	0.9%	1.3%	\$90,305
時々乗る成人サイクリストの数	5,831,000	1.9%	2.5%	\$96,430
偶に乗る成人サイクリストの数	12,930,000	4.1%	5.4%	\$76,725

出典：米国国勢調査及び米国サイクリスト研究

しかし、上昇志向の成人サイクリストの平均家計年収はUS \$90,000を少し上回った値で、中流の定義の上位に位置しており、これは時々乗る成人サイクリストの場合も同様である。

偶に乗る成人サイクリストは中流として定義される年収の中間値を少し下回ったところに位置しており、米国成人サイクリストの中で最も大きな割合を占めるこのグループは、10年前と比べ生活水準を維持するのが難しくなっていると感じている米国中流階級の85%のまさにその一部となっている。

米国の自転車業界はその顧客の家計年収が過去15年にわたり上昇シフトしていたため幸運であったと言える。しかしリーマンショックやその後の緩慢な景気回復、それによる所得の減少により、成人自転車保有者で家計難に直面している人は増えており、この事はこの5年の間に中古自転車の人気が高まっている理由の一つとなっているのかもしれない。

何れにせよ米国自転車業界は今後2～3年にわたり、中流階級の衰退の模様について更に注意深く見ていかなくてはならないのである。

台中バイクウィークが一カ月前倒しとなったことにより自転車供給のリードタイムが注目されている。世界中の自転車企業の製造マネージャー、技術者そして部品企業は11月に台中に集まる。毎年恒例となった台中バイクウィークである。

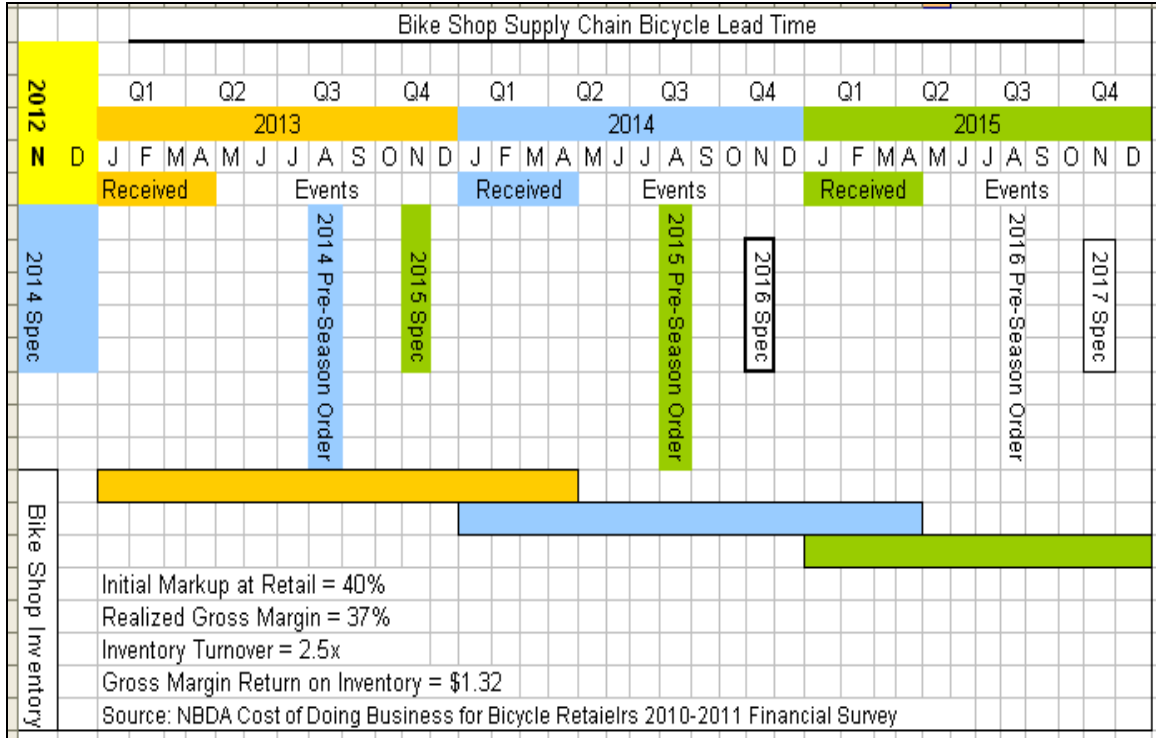
この世界的な会合は、他にも理由は色々あるものの、供給リードタイムを適正化するために、12月から感謝祭の前へと1カ月前倒しとなったが、リードタイムは引き続き伸びそうである。

図Aは米国の専門自転車小売販路における新車自転車のリードタイムをグラフにより示すため作成されたものである。

2012年台中バイクウィークは図の左上の黄色で示してある。2012年11月は2014年モデルの設計過程の開始時期に当たる。2013年は基本的には発注済で、即ち2013年事前発注や販売シーズン前発注で販売予測に織り込み済みとなっており、台湾と中国の取引先工場へと既に展開済である。

2013年発注分の一部は既に生産され輸入されており、これら全てはアジアの自転車製造工場と部品工場の受注管理簿及び生産スケジュールに反映されている。

図 A



消費者が2013年モデルを購入し実際の資金回収が始まる前に、自転車企業は2014年モデルに取り掛かっている。開発に要するリードタイムは過去5～6年と概ね同じ期間を見込んでいる。

米国の小売店の在庫は図の下部の3つの横線で示されており、自転車の年式が毎年重なっている事に気づかれると思う。これまで自転車店はこの重複部分を管理することができており、コストはかかるものの、その事で顧客に満足を与えてきた。

その下、図の左下の部分に、この資料は全米自転車小売店協会による2010-2011年版事業実施コストという報告書の財務研究の部分からの引用である旨が示されている。

自転車店は独自の値入から始める。これは自らが得たいと考える利幅或いは粗利であり、小売販売価格を基礎にその40%であるとされる。しかし実際の小売の状況に従うと、典型的な自転車店は実際の自転車新車販売において平均で37%の利幅或いは粗利を実現している。

米国の自転車店における新車自転車の在庫回転率は2.5回であり、この事は平均的な自転車店は自転車企業から購入した在庫を年に2回以上(即ち2.5回)販売したという事を意味している。

在庫から回収された粗利、即ち新車自転車在庫に投資した1ドルあたりの実現粗利は\$1.32であった。この事は、平均的な米国の自転車小売店は自転車在庫US\$1あたり32%の粗利を実現したという事を意味している。

端的に述べると、米国の自転車店は各々の新車自転車販売において、かろうじて収支均衡か、場合によっては損失を出しているという事である！

米国の自転車企業や自転車店は予測精度の向上のため、そして販路全体の在庫管理の抜本的な改善のため協力すべきである。この事は同時に、部品製造企業から米国の自転車店までの流れ全体における自転車新車発注のリードタイムの短縮を意味している。そうすることにより、供給チェーンの中の誰しものが新車自転車の販売により適切な利潤を得られるようになるのである。

自転車業界の危機？ 著名であり、広く読まれている欧州の自転車業界紙であるバイクヨーロッパ紙は、国際自転車連盟即ちUCIはランス・アームストロングの一件で危機的状況にあり、自転車業界はこの影響を受けるとの主張を展開している。

オリンピックやトラックレースなどの国際自転車競技の管理に加え、UCIは自転車競技に使用することが認められる自転車、関連機材及びウェアの開発や改善に対する長年にわたる指導的地位についても、再度その立場を維持していく事を最近明らかにしている。



UCIとその規則や制度に関し双方向の意思疎通をより効果的に図っていくため、国際的な自転車企業は世界スポーツ用品産業連盟、WFSGIに2010年中頃に加入した。

この取り組みに参加している企業は、Shimano、Accell Group、Trek、SRAM、Specialized、Cycling Sports Group、Advanced Sports International、Cervelo、Ridley、ScottそしてFSAの各社である。Giant社は2010年の後半にWFSGIに参加した。これら全ての企業は国際的なトラックレースや自転車競技に積極的に関与しており、UCIが管理を行っている使用機材の供給面でのスポンサーとなっている。

問題はこれら全ての企業はそのレース向けの製品を世界中の自転車市場で消費者向けに販売している事である。この市場は狭い隙間市場であり、また全ての企業がかかわることができるわけではない高価格で収益性の高い隙間市場である事を考えてほしい。

WFSGIに加入後これらの自転車企業は、自転車操舵グループというグループを結成し、その中で技術委員会を立ち上げた。そこでは規則や制度についてUCIと直接的かつ継続的な議論が交わされ、その結果は、トラックレースやそれに関連した高級かつ収益性の高い消費者市場向けの各社製品の開発や設計に直接的な影響が与えられる事になった。

バイクヨーロッパ紙は、UCIが自転車の開発や設計、その他諸々に関し管理を行っている事から、UCIがランス・アームストロングの件で解散したり大きな妥協をせざるを得なくなった場合、自転車業界が危機に巻き込まれるのではないかと懸念を示しているのである。

我々も危機の可能性はかなりあると考えている。しかしそれは、UCIが競技やプロ向け自転車や部品の開発及び設計の管理を行い、また業界がUCIと意思疎通を図ったり共同事業を行おうと努力している、或いはUCIが弱体化したり解散した場合に起こる出来事といった次元の事ではない。

我々はランス・アームストロングの件は、自転車競技においては一つの時代が終わりを迎え、そして、米国の高級ロードバイク市場やその他世界各国の同様な市場に、影響や波紋を及ぼした消費者動向に退潮が起きているという見方を既に示した。

ここでいう危機とは、ある意味、信憑性及び信頼性に関するものであり、またプロ及びアマチュア上級者の間で発生してきた新たな文化に対するものである。動向はまだ完全には明らかではないが、反薬物使用というのは議論の余地のない如何なる違反も許されない条件で、プロサイクリングチームの保有、管理、目的および目標に関する透明性も求められている。目標の一つとしては、トラックレースチームの活動や努力の直接的結果として、あらゆる形態のサイクリングの促進を行うというようなことが考えられる。

2012年インターバイク展では、開幕に先立つ朝食会における基調講演で Trek Bicycle Companyの社長 John Burke氏は、自転車業界は曲がり角に来ており、米国における自転車事業に関し良いニュースと悪いニュースの両方が提供されていると述べた。

良いニュースには、米国の大都市では連邦資金を過去10年にわたり増額させてきたことにより、自転車に乗りやすい社会へと転換されたことがあげられる。

悪いニュースには、連邦資金が廃止されてしまい、そして交通手段の多様化、即ち米国人による自転車乗回数増加という目的で行われてきた過去10年にわたる投資の全ては、その基本的成果という点で殆ど前進が見られないという事である。現在までの全ての努力の結果は、全移動手段の中で米国人が自転車で移動する割合は1%にすぎないという事だ。

Burke氏は米国自転車業界はこの流れを変え、今から13年後の2025年までに米国人の行う全ての移動に占める自転車の割合を5%に引き上げる計画を示した。

我々はBurke氏のリーダーシップを称賛するとともに、自転車による移動の増加が1%にも満たないという点と、米国の自転車業界は成長する必要があるという点に関する2つの結論の両方に賛同する。

我々が同意しないのは、緊急性、時期そして方法論についてである。

我々は米国の自転車業界は現在成長の危機に見舞われており、現在から8年後の2020年にかけて自転車市場や業界を成長させるためには今すぐ緊急に、必要な手段を講じる必要があると考えている。

2020年に至る道は二つある。最初の道は人口構成・世代に関するものだ。現在X世代の28歳から47歳までの米国人が米国自転車市場を先導しているのは事実であるが、ベビーブー

マーが 28 歳から 47 歳であり自転車市場を先導していた時より、28 歳から 47 歳までの X 世代の数は 11% 少ない！

米国自転車業界は、現在 48 歳から 67 歳になっているベビーブーマーがかつて自転車市場を先導していた時と同じ水準の自転車及び関連製品の購入や補修サービスの提供を X 世代に期待している限り、今後 10 年の殆どの期間市場の成長は期待できず、困難が続くであろう。

2020 年に至る二つ目の道は小売に関するもので、今後 8 年の間に起こる全ての形態の小売の変化に関するものである。



「9つの転換：21世紀の仕事、生活及び教育」の著者である William A. Draves 氏と Julie Coates 氏の 21 世紀の 2 番目の 10 年の 9 つの転換によると、端的に以下のように述べられている。

「小売店の数は 2020 年までに 50%(半分)に減る」。

この事は米国の自転車業界を成長させるために急いで解決策を見つけなければならない理由の一つである。2025 年まで待っていれば、その事はただ自転車専門店を含む多くの小売店が廃業してしまう事を意味するだけである。だから解決策をできるだけ早く見つけ、行動を起こさなくてはならないのである。

今日の消費者主導の市場の中で、米国の消費者は、自転車店の脆弱性を加速させる要因となっているが、その米国の消費者の視点からすると、一般的な自転車小売店でのショッピングというものは過去 40 年間以上全く変わっていないのである！

現在のコンセプトストアは基本的には 1968 年に最初の総合コンセプトストアが提供したのと同じ小売ショッピングしか提供していない！ この点について米国自転車業界関係者の多くは意見をお持ちであろうが。

あまりにも多くの米国の自転車小売店が、自転車を買うためにフロントドアから店に入ってくよようとは思わないあまりにも多くの消費者を、今でもおじけづかせている。こういった状況を至急改め、全く新しい消費者至上主義を採用し、ショッピングで大いに満足感を与えるため、買い物客を店の中に招き入れる必要がある。

米国の自転車市場を今後成長させていくには大都市圏市場における中心部及び近隣市場の開拓を支援したり、それらに焦点を当てることは非常に重要である。しかし John Burke 氏とその他の業界リーダーとの最も大きな違いは、将来の成長のため計画を進展させているかどうかという事である。そして我々が至急必要と考えている事は単純で、米国大衆に向けて自転車やサイクリングの楽しさや面白さを訴求し、自転車の交通手段としての認知度を高め、更に全ての年齢世代の米国人にとって自転車は健康増進のための解決策であるという認識を高めていく事である。

輸入

2012年1～7月の米国自転車輸入は昨年同期と比較し250万台、即ち29%増加した。この模様を表2に示す。

表2 1～7月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年1～7月	11,146,959	\$888,503,626	\$79.71
2011年1～7月	8,658,618	\$770,415,082	\$88.98
変化	2,488,341	\$118,088,544	-\$9.27
変化 %	28.7%	15%	-10.4%

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

これまで常に追跡し報告してきたが、実際に米国自転車輸入総 FOB 金額は継続的に増加しており、2012年1～7月には2011年1～7月に比べUS\$1億、即ち15%増加している。

平均 FOB 単価は下落しており、従って今後も米国自転車輸入総 FOB 金額が安定的に増加するか懸念される。

表2に示される通り、平均 FOB 単価はUS\$9以上下落しており、2012年1～7月は2011年同期に比べ10%の下落となっている。

表3は2012年1～7月の米国自転車輸入について2011年同期と比較しながら関税番号毎に詳しく示したものである。驚くべきことに、この詳細な表の中で唯一減少を示しているのは、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の総 FOB 金額である。大きな減少ではないが、2012年1～7月の総 FOB 金額は2011年同期と比較しUS\$140万減少した。一方で輸入台数は174千台の増加を見せている。

この区分は米国の自転車輸入で最も重要な区分であり、減少幅は小さいものの、今後数カ月にわたり注視していく。

表3 1～7月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較

1～7月 HS 関税番号	2012		2011		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	2,981,281	\$86,213,508	2,205,731	\$64,228,828	775,550	\$21,984,680
1520 20 インチ	2,573,229	\$112,988,211	1,718,884	\$77,226,210	854,345	\$35,762,001
1550 24 インチ	926,444	\$53,398,776	698,344	\$38,577,302	228,100	\$14,821,474
2500 27 インチ及 び 700c	1,114,991	\$273,053,846	940,991	\$274,437,316	174,000	-\$1,383,470
3500 26 インチ	3,366,621	\$340,924,715	2,846,943	\$300,223,041	519,678	\$40,701,674
その他	184,393	\$21,924,570	247,725	\$15,722,385	-63,332	\$6,202,185
計	11,146,959	\$888,503,626	8,658,618	\$770,415,082	2,488,341	\$118,088,544
対前年比%					28.74%	15.33%
平均単価 US\$		\$79.71		\$88.98		-\$9.27
平均単価対前年比%						-10.4%

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

表4 1～7月の米国自転車輸入の過去13年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2012	11,146,959	888,503,626	\$79.71
2011	8,658,618	770,415,082	\$88.98
2010	11,180,916	743,292,972	\$66.48
2009	8,753,082	654,038,691	\$74.72
2008	10,305,158	698,491,172	\$67.78
2007	10,573,170	617,003,639	\$58.36
2006	10,394,020	564,194,160	\$54.28
2005	12,171,104	632,563,383	\$51.97
2004	9,988,974	472,100,939	\$47.26
2003	10,325,657	483,845,809	\$46.86
2002	10,872,849	498,746,342	\$45.87
2001	7,883,719	414,476,731	\$52.57
2000	11,412,173	577,343,344	\$50.59

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

表4は2000年から2012年までの過去13年間の毎年1～7月の全ての車輪径の自転車の輸入の推移を示したものである。輸入台数は780万台から1,220万台の間であるが、総FOB金額は過去13年間継続的に増加している。

表5は毎年1～7月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去13年間の推移について台数により順位付けを行い示したものである。2012年は良い年で過去13年の中で3番目となっており、2000年と2005年だけが2012年1～7月の輸入台数より多かった。

表5 1～7月 輸入台数の13年間の推移 全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	1～7月総輸入台数
1	2005	12,171,104
2	2000	11,412,173
3	2012	11,146,959
4	2010	11,180,916
5	2002	10,872,849
6	2007	10,573,170
7	2006	10,394,020
8	2003	10,325,657
9	2008	10,305,158
10	2004	9,988,974
11	2009	8,753,082
12	2011	8,658,618
13	2001	7,883,719

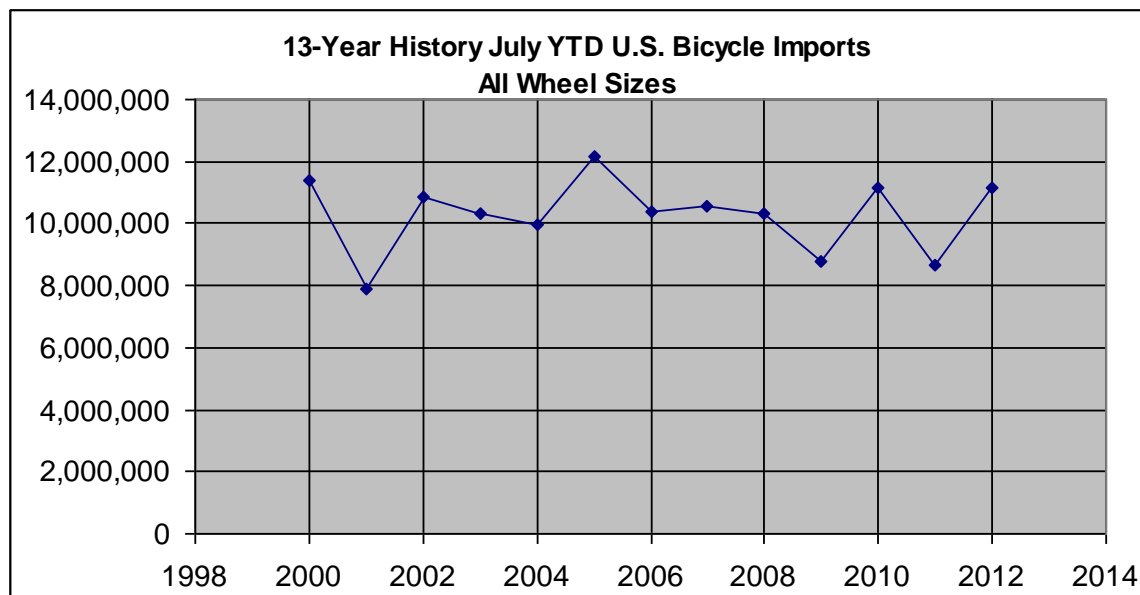
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図Bは全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去13年間の推移をグラフにより示したものである。

2009年の減少の様態と、ここ4年間の比較的不安定な状況が明らかに示されている。

我々はこの不安定さの原因を米国の大規模小売店による在庫調整によるものとしてきた。しかし我々はまた、この輸入台数の不安定さの原因の一部は、リーマンショックにより消費者の購入習慣や購買行動が変化したことにもあると考えている。緩慢な景気回復、米国の中流階級の所得及び購買力の減少により、自転車小売予測が的中しなくなってきた。

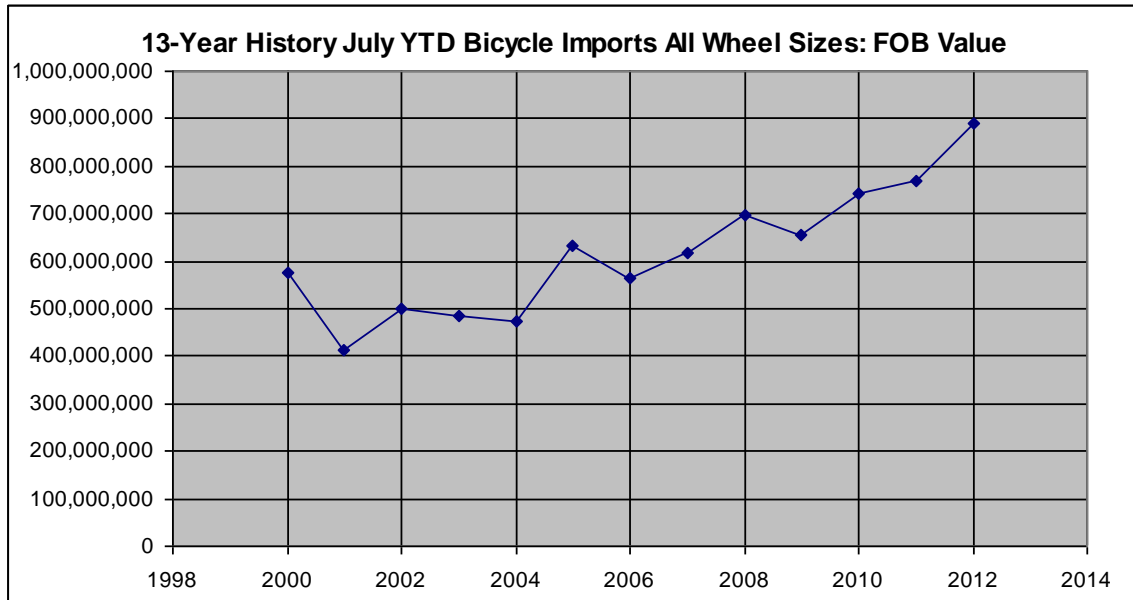
図B



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

図 C は、2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年 1～7 月の米国への自転車輸入総 FOB 金額の推移を示している。

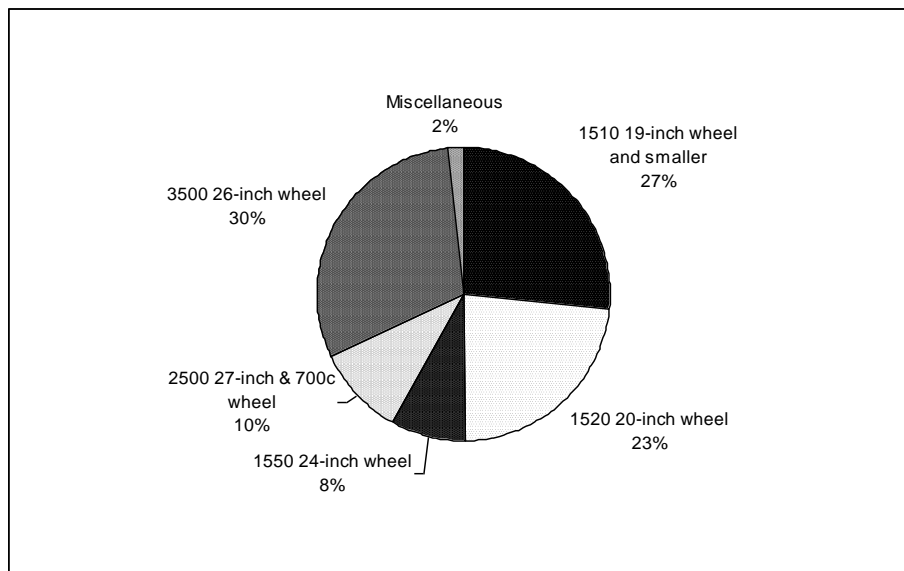
図 C



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

以前に述べたとおり、米国自転車輸入 FOB 金額は、リーマンショック時に僅かに減少したものの、その後の 3 年間を含め 7 年間にわたり継続して増加してきた。

図 D 2012 年 1～7 月米国自転車輸入台数 全ての車輪径 製品区分毎シェア



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

図 D は 2012 年 1～7 月の米国自転車輸入台数について関税区分毎にその割合を示したものである。

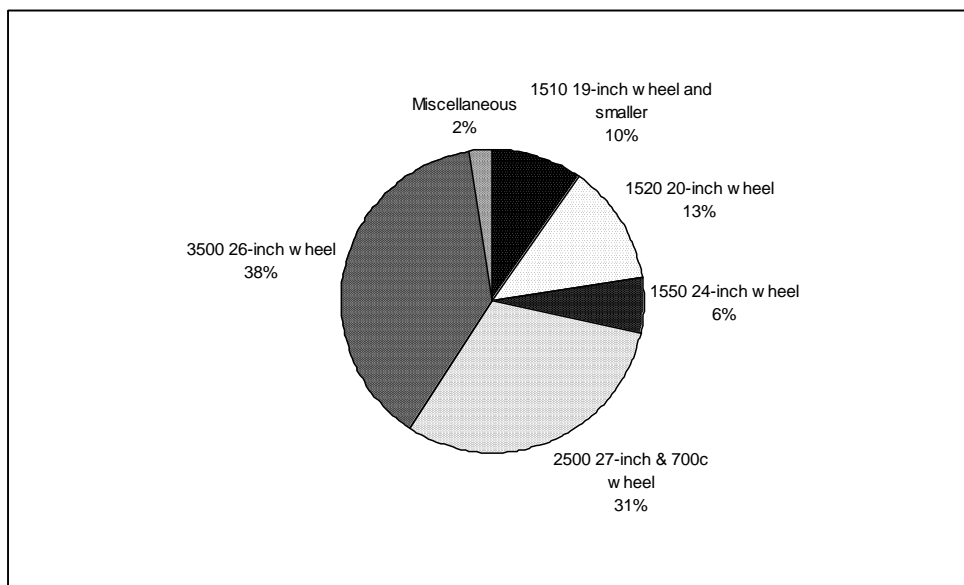
関税番号 3500 の 26 インチの自転車が 2012 年 1～7 月に輸入された自転車台数の 30%と最大のシェアを占め、続いて関税番号 1510 の 19 インチ以下のものが 27%、更に関税番号 1520 の 20 インチのものが 23%のシェアとなっている。

図 E は 2012 年 1～7 月の米国自転車輸入について製品区分毎の FOB 金額の割合を示したものである。

関税番号 3500 が FOB 金額シェア 38%と最大を占め、続いて関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c のものが 31%となっている。これら 2 つの関税番号を合計すると 1～7 月の米国輸入 FOB 金額の 69%となっている。

2012 年 1～7 月の輸入台数では 20 インチ以下の自転車が 50%を占めているが、総 FOB 金額では 26 インチ以上のものが圧倒している。

図 E 2012 年 1～7 月米国自転車輸入 全ての車輪径 関税区分毎 FOB 金額の割合



出典：米国商務省輸入統計、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：1～7 月

2012 年 1～7 月の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、1 年前の同期と比較し、台数で 26%以上増加し、総 FOB 金額は 14%近く増加した。この模様を表 6 に示す。

表6 1～7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\$
2012年1～7月	8,165,678	\$802,290,118	\$98.25
2012年1～7月	6,452,887	\$706,186,254	\$109.44
変化	1,712,791	\$96,103,864	-\$11.19
変化%	26.5%	13.6%	-10.2%

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

2012年1～7月の平均FOB単価は2011年同期と比較し10%以上、即ちUS\$11下落した。米国自転車輸入にとって今年は全体的には良い年であり、これは唯一の弱含みの指標である。

表7は20インチ以上の自転車の毎年1～7月の米国への輸入の過去13年間の推移を示したものである。

表7 毎年1～7月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去13年間の推移

1～7月	総台数	総金額	平均単価
2012	8,165,678	\$802,290,118	\$98.25
2011	6,452,887	\$706,186,254	\$109.44
2010	7,887,433	656,720,838	\$83.26
2009	6,308,510	588,992,161	\$93.36
2008	7,644,768	628,861,087	\$82.26
2007	7,698,443	547,962,497	\$71.18
2006	7,383,604	497,784,559	\$67.42
2005	8,722,578	556,753,360	\$63.83
2004	7,472,584	417,429,473	\$55.86
2003	7,647,460	423,976,383	\$55.44
2002	7,726,480	423,940,109	\$54.87
2001	5,600,774	352,699,034	\$62.97
2000	7,508,915	467,163,373	\$62.21

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

表8は表7に示した毎年1～7月の米国への自転車輸入台数の過去13年間の推移について台数による順位付けを行い示したものである。

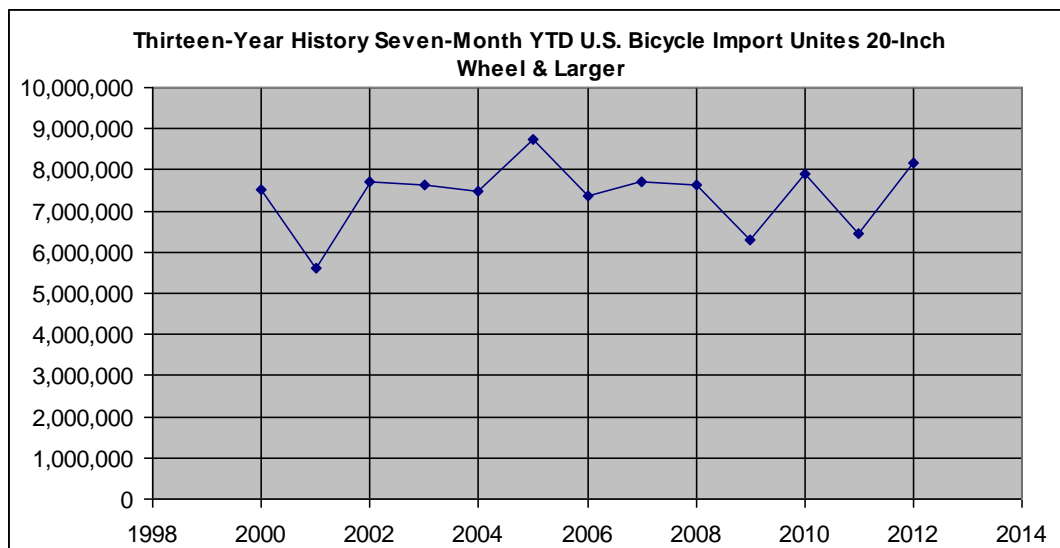
表8 1～7月 輸入台数の過去13年間の推移 20インチ以上 台数による順位付け

順位	年	1～7月総輸入台数
1	2005	8,722,578
2	2012	8,165,678
3	2010	7,887,433
4	2002	7,726,480
5	2007	7,698,443
6	2003	7,647,460
7	2008	7,644,768
8	2000	7,508,915
9	2004	7,472,584
10	2006	7,383,604
11	2011	6,452,887
12	2009	6,308,510
13	2001	5,600,774

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

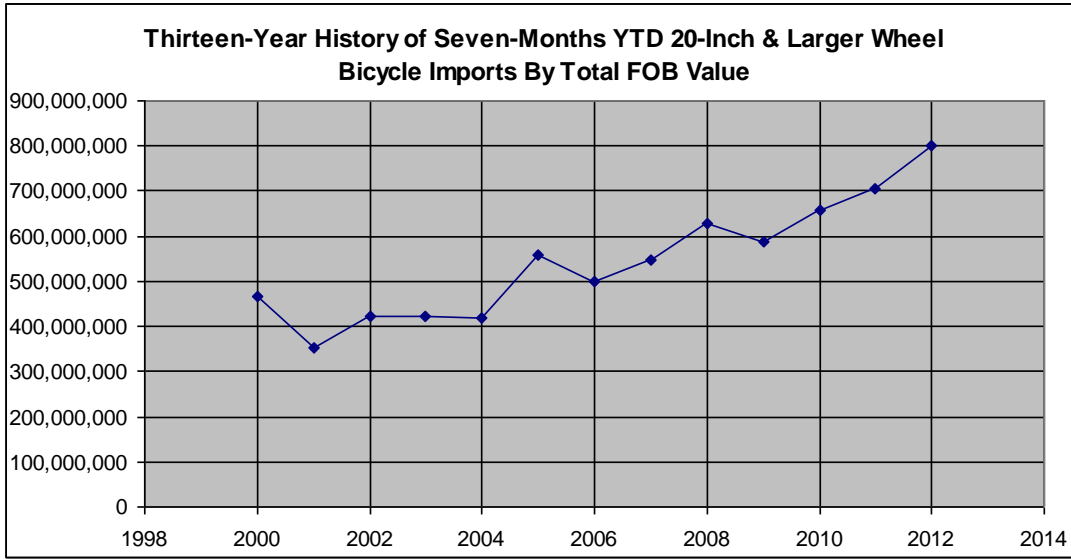
全ての車輪径の自転車の米国への輸入の場合と同様、2012年1～7月の時点では、20インチ以上の自転車にとっても今年は良い年で、2番目となっており2005年の輸入台数だけが上回っている。図Fは20インチ以上の自転車の毎年1～7月の米国への輸入の過去13年間の推移をグラフにより示したものである。

図F



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

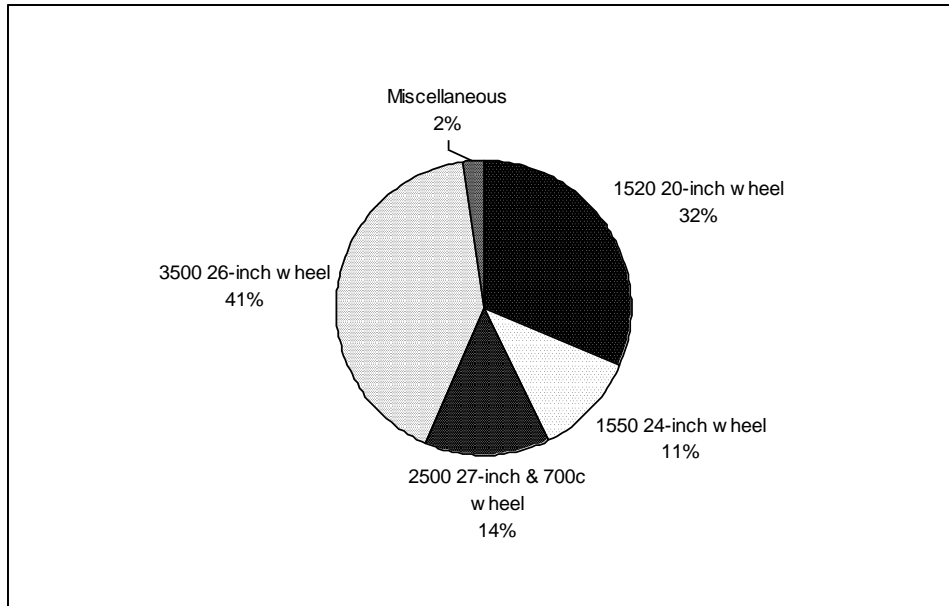
図 G



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

図 G は毎年 1～7 月の 20 インチ以上の自転車輸入について FOB 金額の過去 13 年間の推移を示したものである。過去 13 年間及びリーマンショックから現在に至る FOB 金額の継続的な増加の様相が明らかである。

図 H 2012 年 1～7 月 20 インチ以上の自転車輸入 関税番号毎台数シェア



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

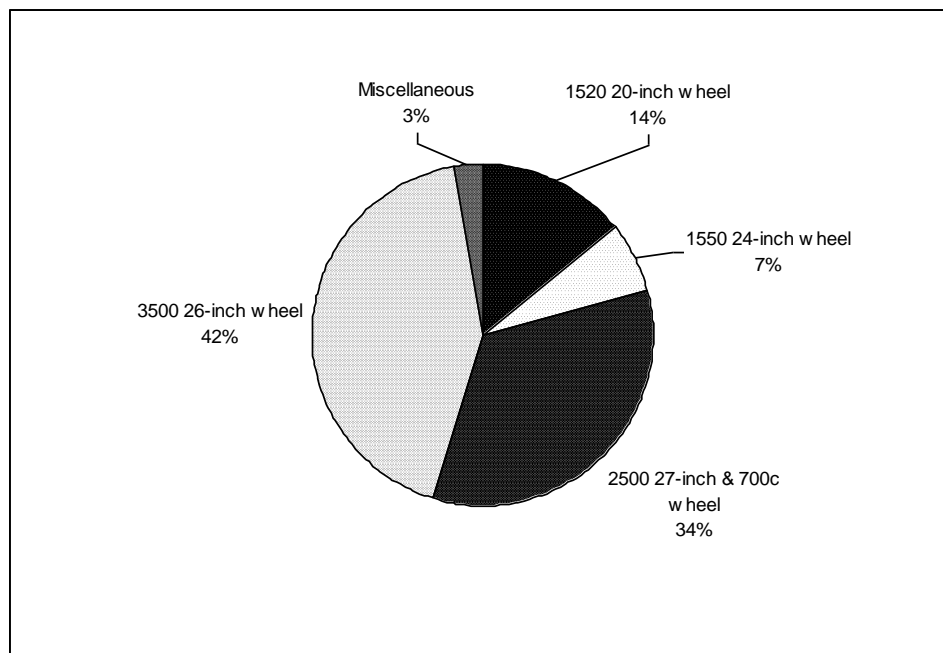
図Hは2012年1～7月の20インチ以上の自転車輸入について関税番号毎台数シェアを示したものである。

19インチ以下の歩道で乗る自転車を取り除くと、2012年7月までの輸入状況は関税番号3500が41%の台数シェア、続いて関税番号1520が32%のシェアとなっている。

図Iは2012年1～7月の20インチ以上の自転車輸入について関税番号毎にFOB金額の割合を示したものである。

関税番号3500の26インチの自転車が、1～7月の米国のコアマーケットの輸入FOB金額の42%を占め、続いて関税番号2500の27インチ及び700cの自転車が34%を占めた事に驚きはない。これら2つの関税区分を合計すると2012年1～7月に米国へ輸入された20インチ以上の自転車のFOB金額の76%となり圧倒的なシェアとなっている。

図I 2012年1～7月 20インチ以上の自転車の輸入FOB金額の関税区分毎の割合



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

2012年7月：全ての車輪径

表9は2012年7月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し2011年7月と比較示したものである。増減が強調されており、月毎の比較では毎年の年初来の比較に比べ一層劇的な模様が見て取れる。

そして、2012年7月には1年前の同じ月に比べ輸入台数が63%以上増加し、またFOB金額は44%以上増加した事がわかる。

表 9 7月の米国の自転車輸入 全ての車輪径

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012 年 7 月	1,953,152	\$156,335,534	\$80.04
2011 年 7 月	1,194,923	108,283,005	\$90.62
変化	758,229	\$48,052,529	-\$10.58
変化 %	63.5%	44.4%	-11.7%

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

我々が既に見た年初来の統計と同じ状況であるが、2012 年 7 月の平均 FOB 単価は 2011 年 7 月と比較し 11%以上下落している。

表 10 毎年 7 月 過去 13 年間の推移 全ての車輪径

毎年 7 月	総台数	総金額	平均単価
2000	1,687,607	80,728,050	\$47.84
2001	1,290,399	58,001,279	\$44.95
2002	1,267,724	58,021,247	\$45.77
2003	1,675,581	74,355,580	\$44.38
2004	1,881,782	81,585,169	\$43.36
2005	2,108,051	97,026,926	\$46.03
2006	1,688,753	79,264,330	\$46.94
2007	1,428,098	83,792,419	\$58.67
2008	1,798,235	120,623,963	\$67.08
2009	1,435,338	88,022,704	\$61.33
2010	2,244,794	131,318,389	\$58.50
2011	1,194,923	108,283,005	\$90.62
2012	1,953,152	\$156,335,534	\$80.04

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

表 10 は毎年 7 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移について示したものである。2000 年 7 月がこの表の一番上であり 2012 年 7 月が一番下である。

2012 年 7 月の総 FOB 金額が際立っており、過去 13 年間で最高である。一方で台数は過去 13 年で 3 番目である。この模様を表 11 に示す。

2012 年 7 月の平均 FOB 単価は 2 番目に高く、2011 年 7 月の US\$90.62 という過去 13 年間の最高値より US\$10.58 低くなっている。

既に述べたとおり、米国の自転車輸入統計を見た場合、年毎の比較よりか、月毎の比較の方が数値の増減がより劇的に大きく示される。そして図 J は、毎年 7 月の全ての車輪径の自転車輸入台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。

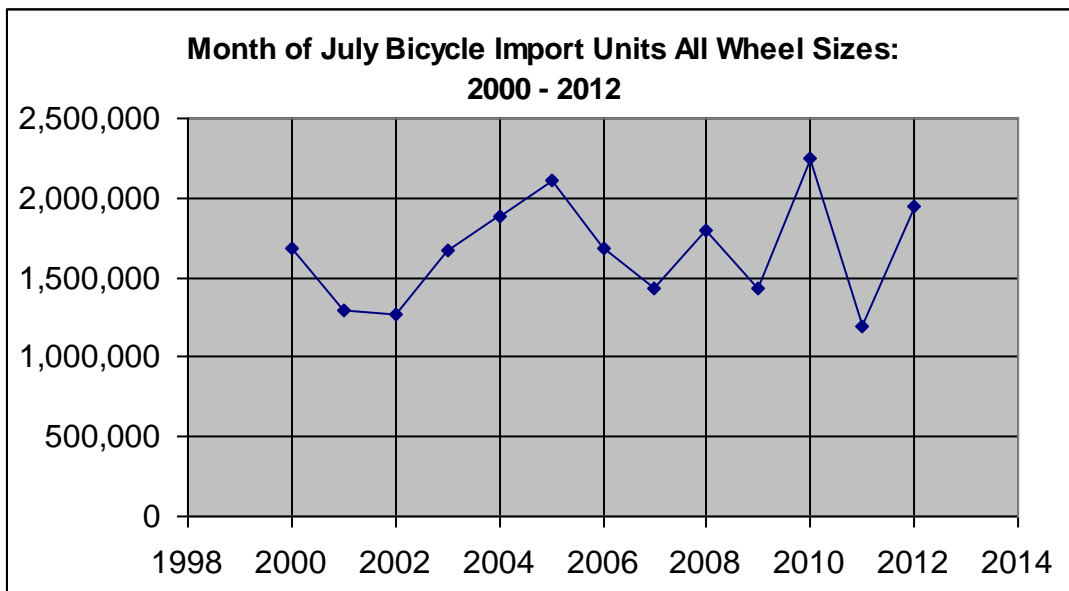
2009 年のリーマンショックの時の落ち込みから 2010 年の最高記録、そして 2011 年 7 月の最低記録への劇的な増減の様子が極めて明らかに示されている。

表 1 1 毎年7月の全ての車輪径の自転車の輸入台数 台数による順位付け

順位	年	7月総輸入台数
1	2010	2,244,794
2	2005	2,108,051
3	2012	1,953,152
4	2004	1,881,782
5	2008	1,798,235
6	2006	1,688,753
7	2000	1,687,607
8	2003	1,675,581
9	2009	1,435,338
10	2007	1,428,098
11	2001	1,290,399
12	2002	1,267,724
13	2011	1,194,923

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

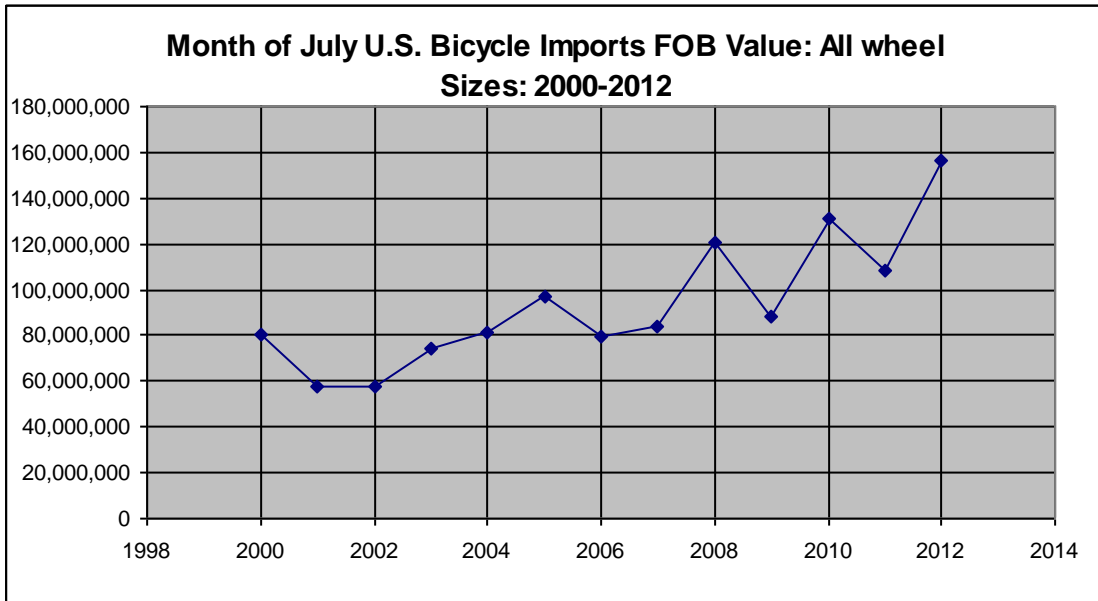
図 J



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

図 K は 2000 年 7 月から 2012 年 7 月までの毎年 7 月の米国自転車輸入 FOB 金額の 13 年間の推移を示したものである。

図 K



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

自転車の台数の場合と比べ FOB 金額の変動の大きさはそれほど劇的ではないものの、2009 年の下落から始まり、2010 年の回復、そして 2011 年の再度の下落という変動の様相が示されている。

関税番号 2500：27 インチ及び 700c の自転車の輸入

表 1 2 は 2012 年 1～7 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入について 2011 年同期と比較し示したものである。

表 1 2 1～7 月の米国自転車輸入：27 インチ、700c 及び 29 インチの自転車

2500 27 インチ、700c 及び 29 インチ	総台数	金額	平均単価
2012 年 1～7 月	1,114,991	\$273,053,846	\$244.89
2011 年 1～7 月	940,991	\$274,437,316	\$291.65
変化	174,000	-\$1,383,470	-\$46.75
変化 %	18.5%	-0.5%	-16.0%

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

米国の自転車市場や業界にとって最も重要な自転車製品区分である関税番号 2500 は、本年 1～7 月の期間中には昨年同期と比較し、台数では 18% 増加したものの、FOB 金額は US\$140 万、即ち 0.5% 減少した。

2012 年 1～7 月の平均 FOB 単価は 2011 年同期と比較し 16%、即ち台当たり US\$47 下落した。

表 1 3 毎年 1～7月の 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車の
米国への輸入の過去 13 年間の推移

年	台数	金額	平均単価
2000	66,656	13,812,681	\$207.22
2001	101,133	23,816,153	\$235.49
2002	183,080	32,677,432	\$178.49
2003	216,778	47,931,988	\$221.11
2004	226,608	53,559,263	\$236.35
2005	433,800	114,312,214	\$263.51
2006	408,701	112,715,753	\$275.79
2007	601,890	141,178,756	\$234.56
2008	668,073	172,481,159	\$258.18
2009	767,726	212,671,281	\$277.01
2010	756,317	197,455,130	\$261.07
2011	940,991	274,437,316	\$291.65
2012	1,114,991	\$273,053,846	\$244.89

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

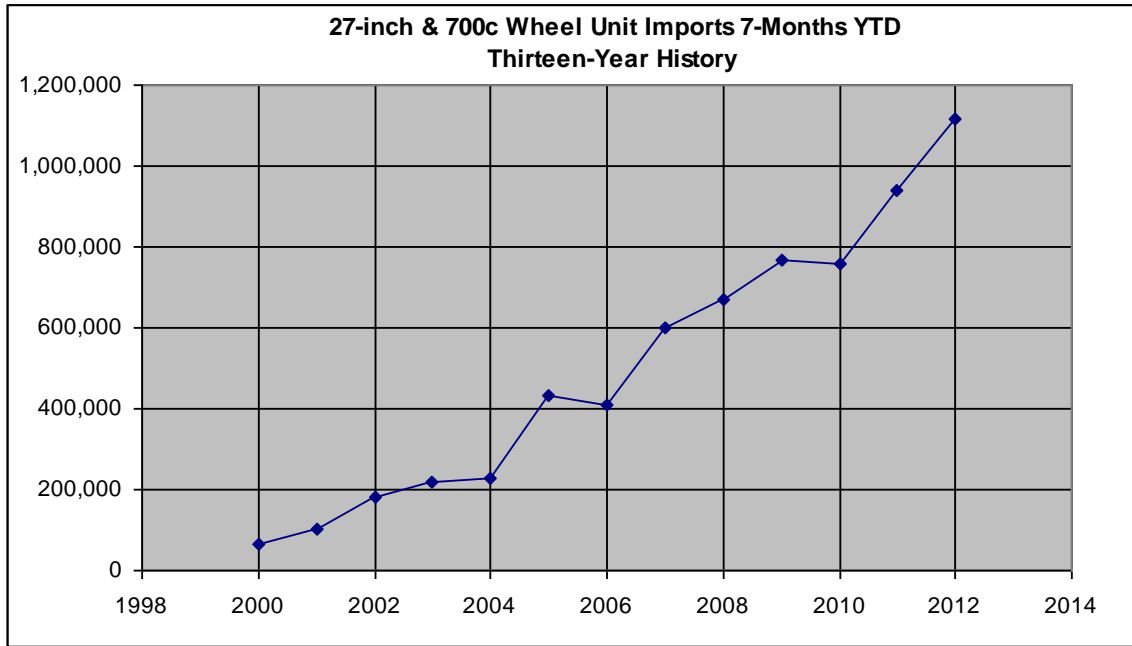
表 1 3 は毎年 1～7月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移について、2000 年から 2012 年まで上から下へと示したものである。

毎年 1～7月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入台数は、過去 13 年のうち 11 年は継続的に増加している。この模様を図 L に示す。

図 M は 2000 年から 2012 年までの毎年 1～7月の FOB 金額の推移を示している。

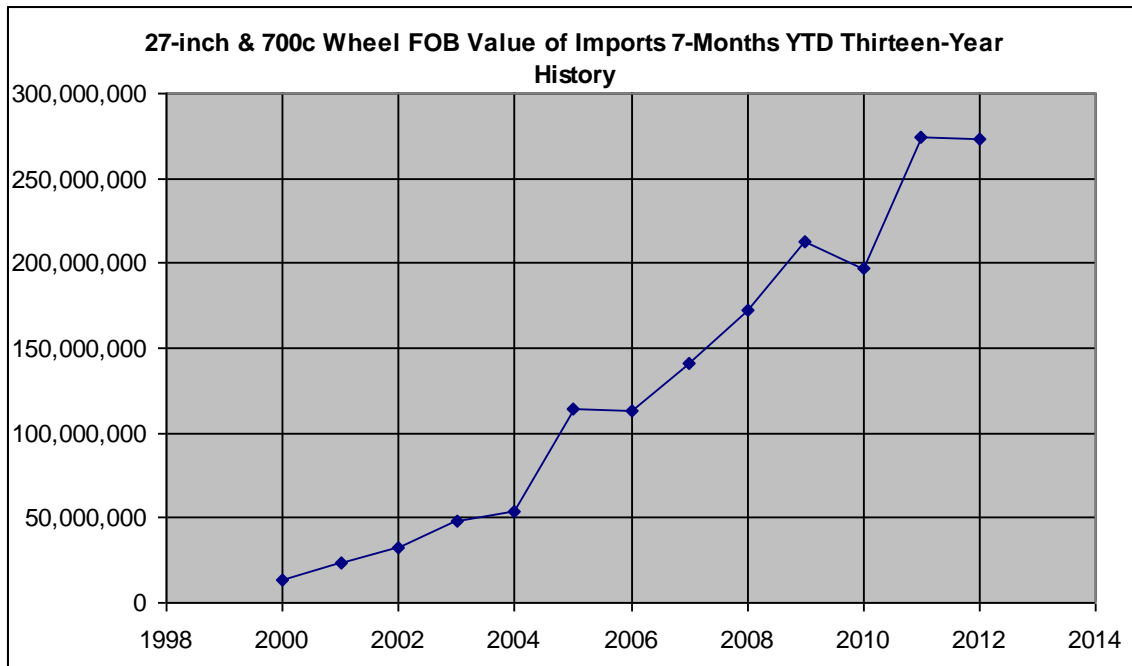
米国の自転車業界では 2010 年は一般的にはリーマンショックの後の回復年と考えられているが、1～7月の FOB 金額はかなり大きく減少しており、その後米国の自転車輸入に関しては一般的には後退年と考えられている 2011 年に回復している事には関心が持たれる。

図L



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

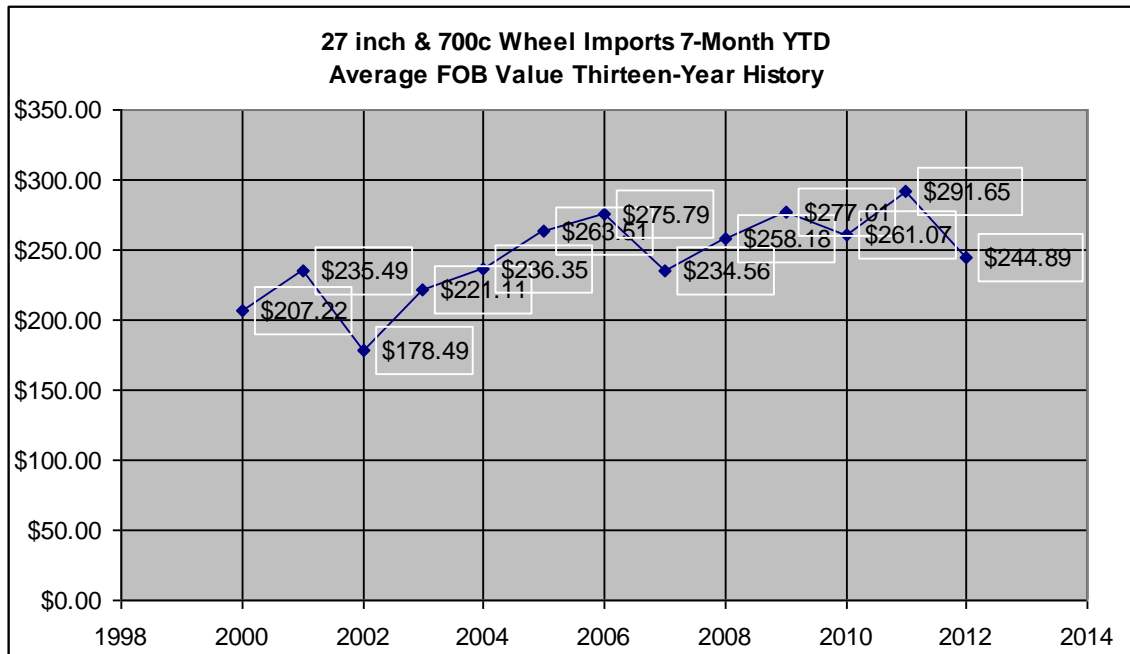
図M



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

図Nは2000年から2012年までの過去13年間の毎年1～7月の関税番号2500の平均FOB単価の推移について示したものである。米国へ輸入される27インチ及び700cの自転車のFOB単価は、これまでの推移の中では引き続き高価ではあるが、この重要な輸入製品区分について、市場が引き続きその価格上昇を認めていくかという懸念はある。

図N



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

2012年7月：20インチ以上の自転車

表14はコアマーケットである20インチ以上の自転車の7月の米国への輸入の様態を示している。これには関税番号2500も含まれている。

表14 7月の20インチ以上の自転車の米国への輸入 2012年と2011年との比較

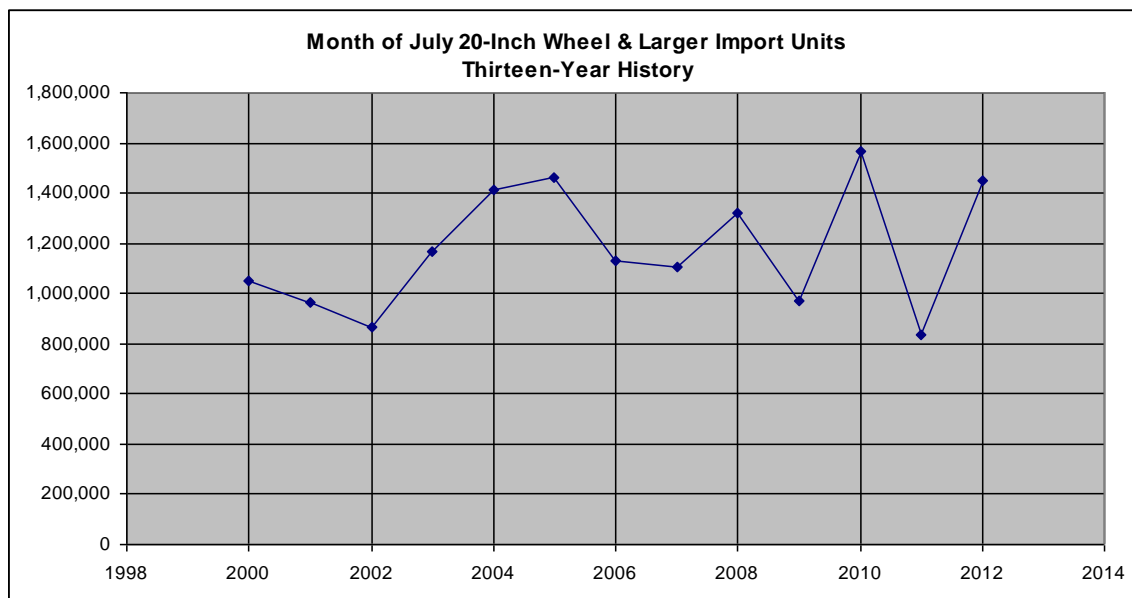
	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2012年7月	1,448,346	\$140,998,567	\$97.35
2011年7月	833,170	97,745,854	\$117.32
変化	615,176	43,252,713	-\$19.97
変化%	73.8%	44.3%	-17.0%

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

月毎の比較では年毎の比較より変動幅が大きくなることに注意してほしい。2012年7月は2011年7月に比べ台数で74%増、FOB金額で44%以上増加した。

月毎の比較で台数とFOB金額は増加したが、平均単価は例外であり、2012年7月には2011年7月に比べ17%、即ち\$20近く下落した。

図〇



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

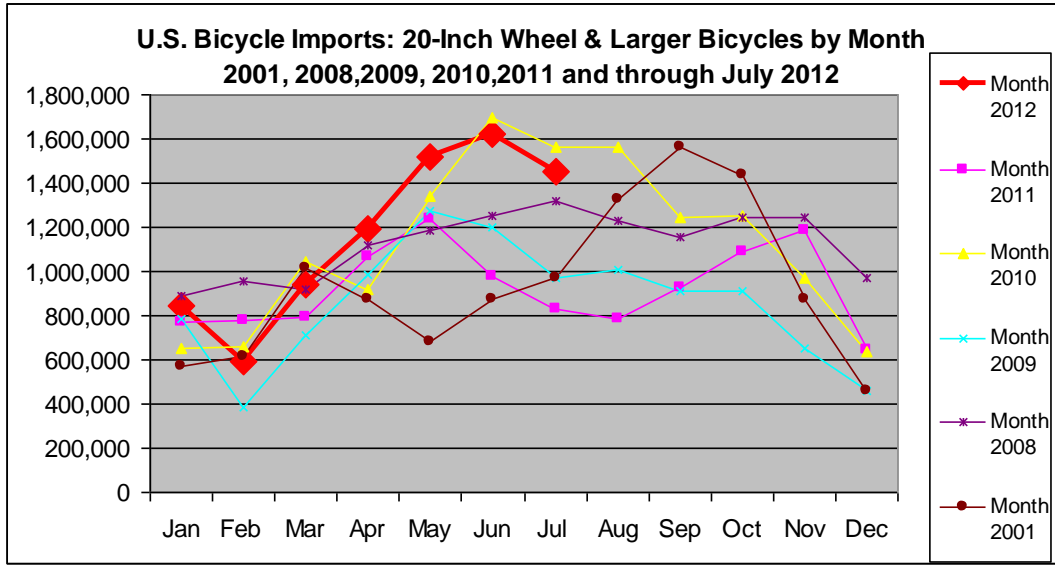
図〇は毎年7月の20インチ以上の自転車の米国への輸入台数の2000年から2012年までの過去13年間の推移をグラフにより示したものである。

2009年以降の変動の大きさが際立っている。2010年に大きく増え、2011年には今度は大きく減少した。そして本年7月には増加した。

図Pは20インチ以上の自転車の月毎の輸入について、2001年、2008年、2009年、2010年、2011年、そして2012年7月まで示したものである。ここで選んだ5年は2012年の比較対象の年である。

2001年と2009年は前回の景気後退年である。2008年はリーマンショック以前の最後の「通常の」年であった。2010年は回復年であり、2011年は回復年の後の後退年である。

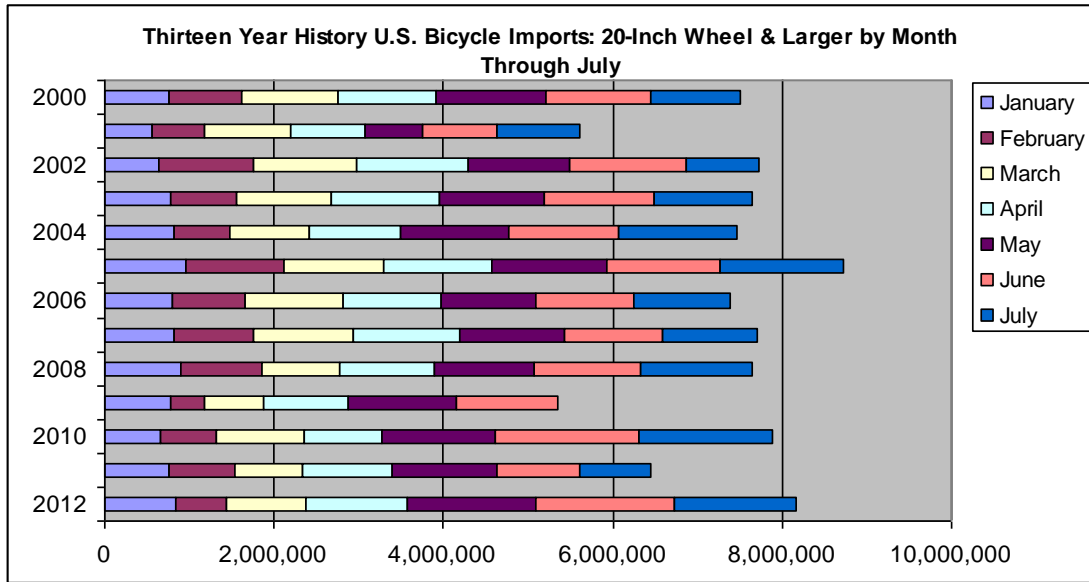
図 P



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

比較対象とした5年に比べ 2012 年の 1～7 月は、4 月から 6 月にかけてコアマーケットの自転車輸入が活発な状況が示されており、その後 7 月には若干減少した。

図 Q



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

図 Q はコアマーケットである 20 インチ以上の自転車の毎年 1～7 月の月毎の米国への輸入について、2000 年から 2012 年まで過去 13 年間の推移を上から下へと示している。

このレポートの最初で述べたとおり、2012年1～7月は米国自転車輸入にとって良い年で好転の状況が形成されてきており、本年残りの5カ月間に輸入ペースが減速しなければ、総輸入台数は過去13年で最高に近い所に落ち着く筈である。

しかし、リーマンショック以降に見られる不安定な輸入状況を踏まえると、本年残りの5カ月間に台数が減少する可能性もある。もしこの事が起これば、2012年の年間輸入台数は2000年以降における上位四分の一、総FOB金額は過去13年で2番目か3番目という所に落ち着くであろう。

米国の自転車輸出

2012年1～7月の米国自転車輸出は2011年のペースを引き続き保持している。表15は関税番号毎の詳細と、国産のものと海外産のものについて示している。

表15 2012年1～7月の米国自転車輸出

1～7月 関税番号	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
1070 25インチ以下	14,578	3,453,769	\$236.92	6,762	1,473,425	\$217.90	21,340	4,927,194	\$230.89
2600 25インチ以上	28,710	27,680,869	\$964.15	31,765	24,149,096	\$760.24	60,475	51,829,965	\$857.05
6000 車輪径の示されていない物	19,722	8,250,514	\$418.34	3,704	1,508,167	\$407.17	23,426	9,758,681	\$416.57
計	63,010	39,385,152	\$625.06	42,231	27,130,688	\$642.44	105,241	66,515,840	\$632.03
割合	59.9%	59.2%		40.1%	40.8%				

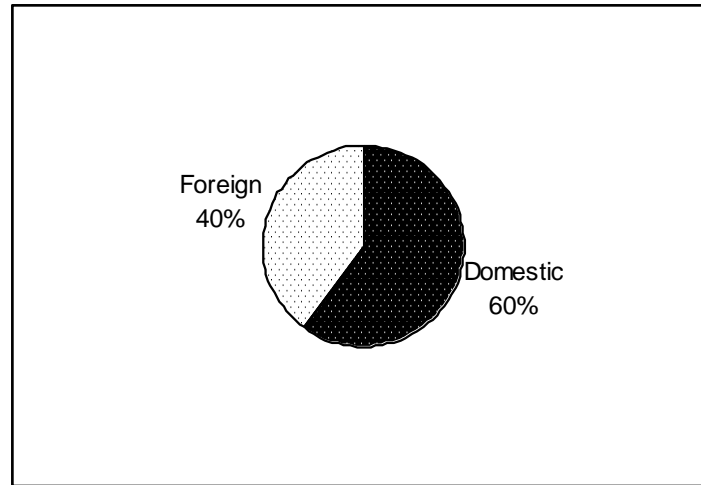
出典：米国商務省輸出統計、Gluskin Townley Groupによる分析

2012年7月までに105,241台の自転車が輸出されたが、台数に関して実質的増加は見られない。しかし総FOB金額はUS\$6,650万、平均単価はUS\$632となっており、金額面では増加が見られる。

米国から輸出された自転車の60%が国産のもので、米国自転車生産の成長が示されている。この模様を図Rに示す。

米国産の自転車にとって海外市場は今のところ小さいが、この国内生産及び需要の増加について今後期待を持ちながら注視していきたい。

図R 1～7月の米国自転車輸出 米国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、Gluskin Townley Group による分析

米国の自転車供給業者の自転車店向け卸出荷について

表16は2012年1～7月の米国の自転車供給業者の自転車店向け新車自転車の販売及び出荷について2011年同期と比較しながら示したものである。

表16 1～7月の米国の供給業者の自転車店向け自転車販売

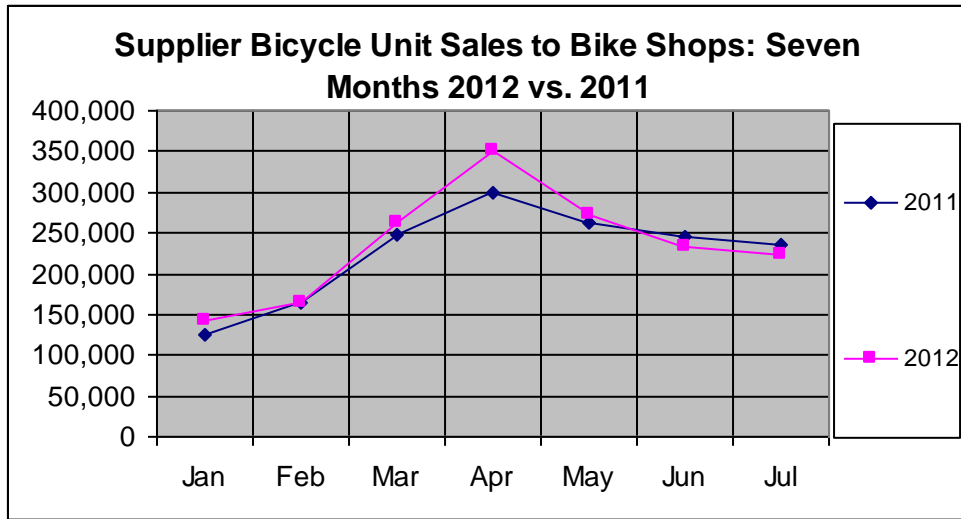
	総台数	総卸金額 US\$	平均卸単価 US\$
2012年1～7月	1,648,642	\$678,473,345	\$411.53
2011年1～7月	1,577,593	\$621,844,249	\$394.17
変化	71,049	\$56,629,096	\$17.36
変化%	4.50%	9.10%	4.40%

出典：レジャー・トレンド・グループ、米国自転車製品供給業者協会(BPSA) 及び Gluskin Townley Group による分析

2012年1～7月に米国の供給業者が自転車店向けに販売した新車自転車台数は、2011年同期と比較し4.5%増加した。そして自転車店向けに販売された自転車の平均卸単価が4%上昇した事により、総卸金額は9%以上増加した。

図Sは2012年1～7月の米国の供給業者の自転車店向け新車自転車の販売台数について、月毎に2011年同期と比較しながら示したものである。

図 S



出典：レジャー・トレンド・グループ、米国自転車製品供給業者協会(BPSA) 及び Gluskin Townley Group による分析

前に示した表 1 6 及び図 R から、供給業者の自転車店向け新車自転車の販売という点を見ると、米国の自転車専門店の販路は比較的安定した状況であることがわかる。

表 1 7 1～7月、米国の供給業者の持つ新車自転車在庫 2012年と2011年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均卸単価 US\$
2012年7月末	584,403	\$178,586,592	\$305.59
2011年7月末	646,452	\$199,362,558	\$308.39
変化	-62,048	-20,775,966	-\$2.81
変化%	-9.6%	-10.4%	-0.9%

出典：レジャー・トレンド・グループ、米国自転車製品供給業者協会(BPSA) 及び Gluskin Townley Group による分析

表 1 7 は米国の供給業者が7月末に持っていた自転車店向け新車自転車の在庫について、その台数と総卸金額を示したものである。

2012年1～7月の供給業者の自転車店向け販売台数は2011年同期に比べ4.5%増加したが、販売を支える供給業者の在庫は台数で9.6%、卸金額で10%以上減少した。供給業者が自転車店向けに販売した新車自転車の平均卸単価はUS\$17上昇したが(表16参照)、在庫平均卸単価は2012年7月末と2011年同期との比較ではUS\$2.81下落した。

結果として、新車自転車の平均手持在庫月数は、2011年7月末の3.4カ月分から2012年7月末の2.5カ月分へと減少した。

このことから、我々が見てきた過去2年間の自転車輸入の大きな変動の原因は、米国の自転車専門店販路にあるのではないという事がわかる。

以上