

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9月号

米国自転車市場情報

米国自転車市場

米国自転車輸入において最大の供給元である中国では、景気後退のため製造業の利益が落ち込んでいると報告されている。：8月27日付BBCビジネスニュースによると、中国製造業の利益は「落ち込み」、2012年6月には1年前の同期と比較し1.7%の減少が報告され、中国経済の減速が懸念されている、とのことである。

中国経済は米国に次ぎ世界第二位であり、BBCビジネスニュースによれば「第2四半期の年率成長率は7.6%であり、過去3年ほどの間で最も低いペースである」。

多くの自転車ブランドは、販売量の増加や企業全体の成長が加速される事を期待し、近年中国の消費者市場に参入してきた。

BBCビジネスニュースの記事では、「近い将来成長率はさらに減速する恐れがある。というのは、欧米輸出市場の経済上の問題が中国製品に対する消費者の需要に影響を与えているからである」と指摘している。

先に報告した通り、グローバル市場は良きにつけ悪きにつけ相互に連携しており、欧州及び北米における消費者支出の減少は、自転車を含む消費製品の世界最大の供給元である中国の供給チェーンに遡及されていく。

表1

中国からの米国自転車輸入 2012年1～6月と2011年同期との比較			
	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2012年1～6月	8,706,611	538,308,267	\$61.83
2011年1～6月	6,953,284	448,214,070	\$64.46
変化	1,753,327	90,094,197	-\$2.63
変化%	25.2%	20.1%	-4.1%

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

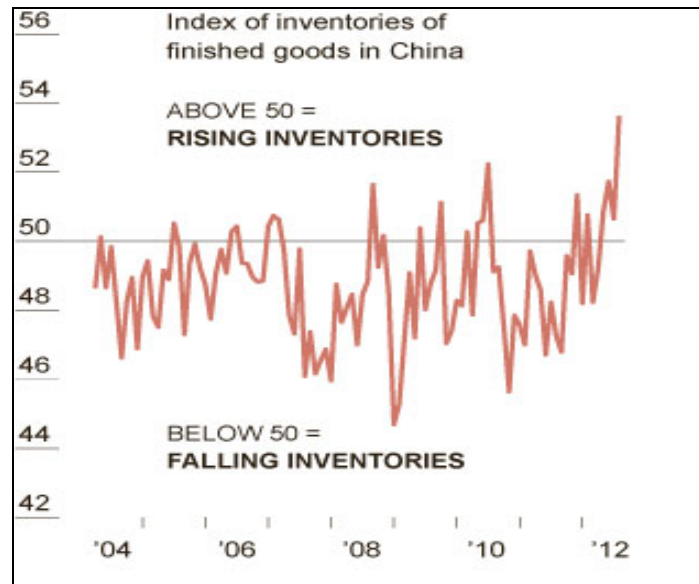
表1は2012年1～6月の中国からの米国自転車輸入について2011年1～6月と比較し示したものである。報告されている本年前半の中国経済の減速にも拘らず、中国からの自転車輸入は2012年6月までの時点で1年前の同期と比較し台数で25%以上、FOB金額で20%増加している。

中国からの米国自転車輸入について唯一ネガティブとなっている指標は、2012年1～6月に輸入された自転車の平均FOB単価が2011年同期と比較して4%下落している事である。本年後半にかけて、中国経済を注意深く観察していく必要がある。

8月23日付ニューヨークタイムス紙の記事によると、**中国では売れ残り製品が山積み**になっているということである。中国国内市場に目を向けると、ニューヨークタイムス紙が言及しているとおり、「店舗の床に散乱している売れ残り商品が大きく積みあがり、自動車販売が滞り、工場の倉庫が一杯になっている」事は明らかである。

「我々が見た製造業全体で、関係者は夏にかけての販売増加を期待していたが、そうはならなかった。」と述べたのは香港の経済調査会社Jキャピタルリサーチ社の調査部長 Ann Stevenson-Yang氏である。在庫が極端に多く、工場では生産削減が行われており、「全ては停止寸前の状況である」と彼女は付け加えた。

図A



出典：ニューヨークタイムス紙

この記事では自転車については特に言及されていないが、図Aには中国における最終製品の在庫指数に関して興味深い状況が示されている。指数が50を超えると在庫が増加し、50を下回ると在庫が減少することを示している。

過去数カ月にわたり指数が50を超えていることに注目すると、新車自転車の中国国内在庫も、ここに示されている一般的な在庫増加と同様の動きを示しているであろう事が想像される。

台湾自転車産業及び数多くの米国の自転車ブランドは成長する中国の消費者市場に大規模な投資を行ってきた。売れ残りの商品が積み上がっているという事は中華人民共和国経済の減速の信号が点灯しているということであり、中国市場の成長に賭けた台湾及び米国の自転車企業やブランドの経営状況を、注視していかなくてはならない。

台湾は経済規模縮小により成長が鈍化。台湾は米国自転車輸入にとって第二の供給元であるが、これは7月30日付BBCビジネスニュースの見出しであり、これに続き「台湾経済は6月末までの3カ月間経済規模が縮小しており、輸出依存の強い国々の全体的な減速と同様の状況である」と述べている。

台湾政府の経済分析専門家は台湾経済の規模縮小の主要因は中国からの需要の減少によるものと報告している。前述した通りグローバル市場での連携が示された形になっているが、この記事では「西洋市場の弱含みが続くという条件の下、もし台湾が2012年下半期に実質的回復が達成されるとしたら、北京政府による中国本土の需要喚起のための緩和策が早急に開始されなければならない」と述べられている。

また台湾の統計機構は、輸出成長率の見込みを2.69%から0.07%に引き下げ、その主な原因は通信機器、電機、化学品の輸出減少にあると述べている。

表2

台湾からの米国自転車輸入 2012年1～6月と2011年同期との比較			
	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2012年1～6月	405,564	176,882,932	\$436.14
2011年1～6月	454,791	199,293,696	\$438.21
変化	-49,227	-22,410,764	-\$2.07
変化%	-10.8%	-11.2%	-0.5%

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

この記事では自転車については特に言及されていない。表2に台湾からの米国自転車輸入について2012年1～6月と2011年1～6月とを比較したものを示す。

中国からの米国自転車輸入は全体的に増加したものの、2012年1～6月の昨年同期と比較した台湾からの自転車輸入は台数で11%近く、FOB金額で11%と大きな減少を示している。平均FOB単価もUS\$2.00、0.5%と僅かに下落している。

中国における自転車の消費者市場の獲得という点を最大限強調するとすれば、台湾からの米国自転車輸入の減少は、台湾自転車業界が多かれ少なかれ中国市場に対する関心を高め、米国市場への関心は低下しているという事に、その原因があるのかもしれない。

第二次世界大戦後最も緩慢な回復、というのはポール・ワイズマン氏によるアソシエイトプレス紙の記事の見出しであり、続けて「3年前に景気後退は終わったが、今年の夏は世界大恐慌以後最も景気回復が脆弱である」と記述している。

ワイズマン氏は1945年以後景気後退は10回あったが、その全てで少なくとも3年に及ぶ景気回復期がその後やってきていた。しかしアソシエイトプレス紙が実施した調査によると、「2009年6月に始まったものは、どう見ても最も弱い」という事が示されている。

異例ともいえるこの回復の弱さの根本的理由は「住宅ローン破産とその結果として予測できた金融危機という墓穴」と、この記事の中で要約されている。

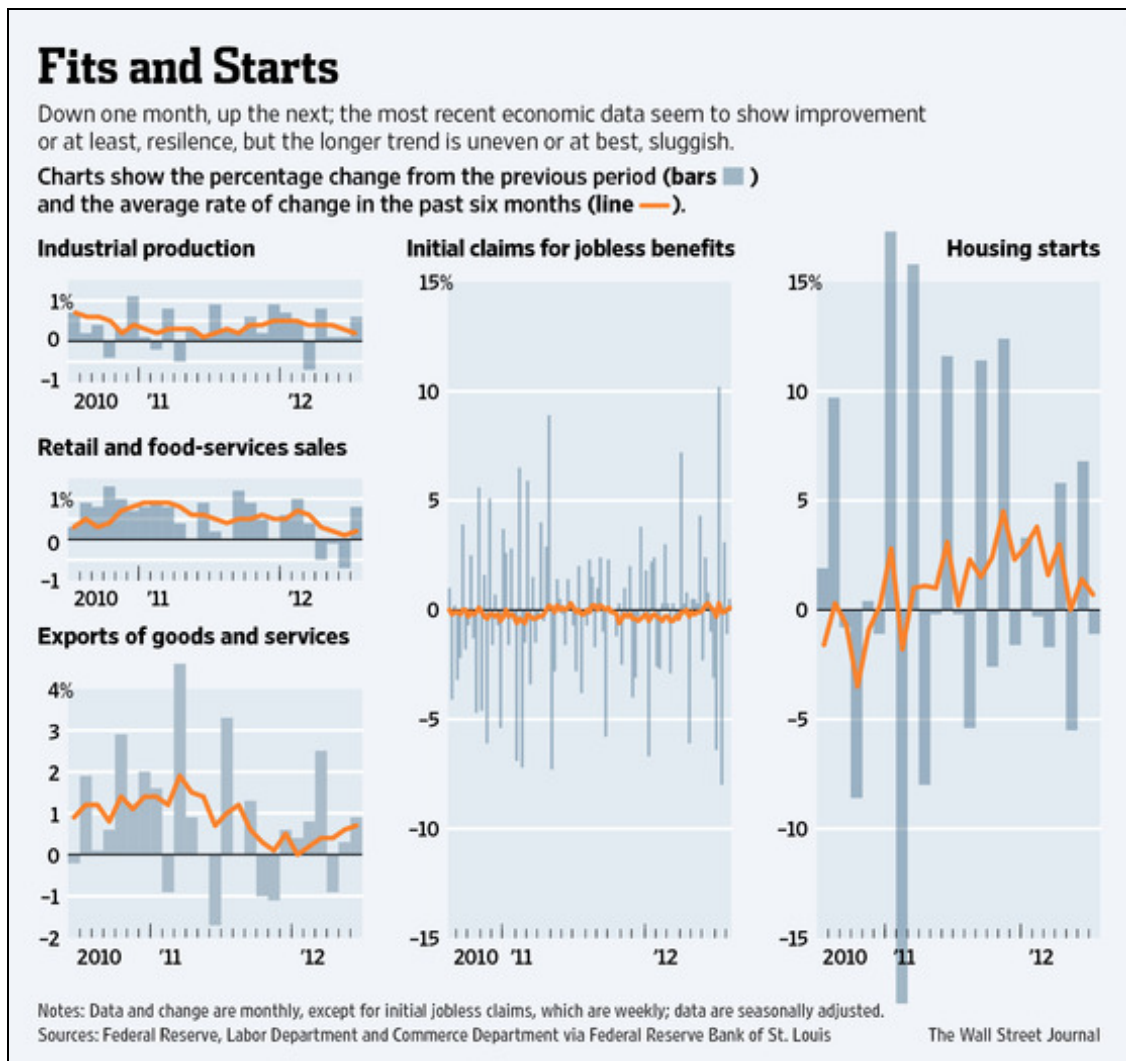
これらの根本的理由は、一方で「景気後退終了後長い時間が経っているにも拘らず8.3%と非常に高い失業率」の原因ともなっている。

これら全ての要因が米国自転車市場の増減のない状態をもたらすことに作用している。そしてその米国自転車市場においては、米国人の人口構成上最も良い顧客層が前の世代よりも数が少ないため、期待を満足させることができないという方向が定まっているという現実に直面しているのである。

図Bは2012年8月21日に載ったウォールストリートジャーナル紙リアルタイム経済のブログから引用した不安定な動きという題名の図である。この図は2010年7月から2012年6月までの過去24カ月間の米国経済統計の主要5指標の変化の様態を青色の棒グラフで示している。

オレンジ色の線は変化率の平均を示しており、より長期の変動の傾向と、全体的な緩慢な成長、或いは停滞の様態を示している。

図B



小売店は過去3年で最悪の販売を記録 これは2012年7月5日付ウォールストリートジャーナル紙マーケットウォッチに掲載されたアンドリア・チェン氏の記事の見出しである。

この記事では「経済の先行きの不透明さは消費者の信頼感と消費者心理を6月に冷え込ませた。また消費者は財布に敏感になり、その結果、米國小売業の月次販売高は過去3年で最低となった」、と述べられている。

この記事に対する大きな疑問点として、本年最初の3カ月は先食いだっただのか、「温暖な冬は6月の販売を溶融させてしまったのか？」ということがある。

多くの小売調査専門家は、本年早期の季節外れの温暖な天候が夏や温暖な季節向けの商品需要を先食いし米国の小売に影響を与えたと感じている。

天候は間違いなく2012年の小売景気の大きな要因である。南東部を襲った熱帯低気圧デビーや中部大西洋地区の強風と雷雨により大規模な停電がこの地区で発生した事は、6月の米国の小売業者の苦悩の要因となっていることに間違いない。

6月の米国の自転車店の販売台数は減少、小売金額は増加 2012年8月1日付バイシクルリテラー・アンド・インダストリーニュース誌(BRAIN)オンライン版によると、レジャートレンドグループのニュース発表を引用し、「自転車の平均小売金額は3%上昇し、台数は6月には4%減少した」との事である。

この記事はレジャートレンドグループの小売統計を引用し、「6月に専門小売店は277,477台の自転車を販売し、昨年同月の289,992台から減少した。月毎の比較では減少したものの、1~6月の全体の販売台数はまだ増加が続いており123万台となっており、2011年1~6月の121万台から増えている」。

更にレジャートレンドグループの引用により、「専門小売店では大車輪径の自転車の販売が引き続き好調で、6月の売上はUS \$2,700万となった。販売台数は52%増え、販売金額は48%増加した。マウンテンバイクの区分の販売金額が6%増えたのは29ersのおかげで、一方で29ers以外のものは販売金額で16%、販売台数で15%減少した」。

「子供向けの自転車の金額が6月に4%増加したのを除き、その他の全ての区分の自転車の金額と台数が減少した。年初来の統計では子供向け自転車の販売台数は8%増えている。

従来から強い製品区分であったロードバイクは、6月には台数で7%、金額で6%減少した」。

要約すると、米国の自転車小売店の販路においては2012年6月の期間中に新車自転車販売売上高の僅かな増加を享受することができたが、実際の販売台数は僅かに減少してしまったという事である。この月に自転車専門店の販路で他をおさえた製品区分は29ersと子供向け自転車であった。2012年6月の期間中にはロードバイクが台数及び小売売上両方で減少した事も注目された。

1~6月の米国の自転車供給業者の自転車店向け新車自転車販売は台数及び卸金額ともに増加。 8月1日付BRAIN誌記事においてレジャートレンドグループの調査が引用され、以

下のように「全体の販売台数はまだ増加が続いており 123 万台となっており、2011 年 1～6 月の 121 万台から増えている」と報告された事は既に言及した。

この事から 2012 年 1～6 月には自転車店における自転車新車販売が 20,000 台増えた、即ち 2011 年同期と比較し 1.7%増加したという事になる。

表 3 は 2012 年 1～6 月の供給業者による自転車店向け新車自転車卸販売の様相について、2012 年 1～6 月と 2011 年 1～6 月とを比較しながら示したものである。

表 3

新車自転車卸販売	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2012 年 1～6 月	1,409,206	\$577,089,796	\$409.51
2011 年 1～6 月	1,342,922	\$536,352,070	\$399.39
変化	66,284	\$40,737,726	\$10.12
変化 %	4.9%	7.6%	2.5%

出典：米国自転車供給業者協会及びレジャートレンドグループ

2012 年 1～6 月に供給業者から自転車店へ販売された新車自転車販売台数は 2011 年同期に比べ 5%増加し、総卸金額は 8%近く増加した。

供給業者から自転車店へ販売された新車自転車の平均卸単価は 2.5%、即ち台当たり US\$10 上昇した。

個々の統計を総合的に見ると、2012 年 1～6 月には前年同期と比較し供給業者から米国の自転車店へ販売された新車自転車の方が、小売店から消費者に販売された自転車より多かったことがわかる。

2012 年 6 月末の供給業者の自転車店向け新車自転車在庫は 2011 年同期と比較し減少した。表 4 は 2012 年 6 月末時点で米国の供給業者の持つ自転車店向け新車自転車の在庫について 1 年前の同期と比較し示したものである。

米国の供給業者が 2012 年 6 月末に自転車店向け新車在庫を 2011 年同期と比較し大きく減少させたことが明らかである。

表 4

6 月末新車自転車在庫	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2012 年 6 月末	521,069	\$159,512,280	\$306.13
2011 年 6 月末	649,074	\$186,202,277	\$286.87
変化	-128,005	-\$26,689,997	\$19.25
変化 %	-19.7%	-14.3%	6.7%

出典：米国自転車供給業者協会及びレジャートレンドグループ

供給業者が持っている自転車店向けの新車自転車の在庫の量と卸金額の減少は全く適切なものであるが、一つ二つ注意すべき事がある。まず、2012 年第 3 四半期にかけて消費者需要に見合う十分な在庫が確保されるのであろうか？ 次に米国の供給業者は新車自転車在庫を

自社の倉庫から自転車店の倉庫や陳列スペースへ移動させているが、これは需要減少への対応のためなのだろうか？

米国の供給業者は自転車店に対し新車自転車の在庫保持を容易にするため魅力的な日程条件を提示しているという事はすぐにわかった事であるが、米国経済の不安定さにより消費者需要が減少しているのであれば、結果的に2012年第3四半期の終わりから第4四半期の初めにかけて在庫過剰が起き、供給業者は自転車店に対し2013年モデルの早期売り切りの圧力をかける可能性がある。

一つの時代の終わり ランス効果があったという事を信じるかどうかは別として、ランス・アームストロングが米国の自転車市場及び業界に影響を与えたことは疑いない。筋肉増強剤使用への告発に対する闘争を取りやめるというアームストロングの発表は、また、一つの時代が終わったという事の発表にもなった。意図しての事かどうかはわからないが、1999年以降アームストロングが圧倒してきた60年以上にわたるプロ自転車レースの終わりの始まりが宣言されたのである。



写真出典：クリストファー・エナ、アソシエイティドプレス

アームストロングは1998年に再起して以来、ツールドフランスで前人未到の7連覇を果たし、そして最近の発言「もう沢山だ」に至るまで、彼が育ったプロ自転車レース文化の中で最高の選手だった。

過去60年にわたるプロ自転車レース文化の中で、このスポーツ、チーム、そしてライダーに対する熱狂的な忠誠心がはぐくまれてきた。この忠誠心はランス・アームストロングに対する、そして米国のファンや後援者のプロ自転車レースというスポーツに対する支援において、最近まで情熱的な表現で表されてきた。

しかし、時代は変化している。新しい世代のプロのチームやライダー、そして新しい文化は自らの位置付けを明らかにしはじめており、既に彼等は、これからは我々の時代であり、我々こそが将来のプロの自転車レースでありたいと、明確な声明を発表している。

アームストロングの最近の発表は、ブラッドレー・ウィギンズが2012年のツールドフランスで優勝し、チームスカイのチームメートのクリス・フルームが2位になり、その数週間後ロンドンで英国オリンピックチームが活躍した後になされたが、一つの時代の終わり新しいプロ自転車レース文化の始まりの信号が点灯した。しっかりと確立されるまでには時間がかかるが、活躍を通じこれこそが将来だという事が既に証明されている。

米国自転車市場や業界にとってこの事は悪い事ではない。事実若い米国人が、あらゆるタイプの自転車レース、プロからアマまであらゆる水準のレース、そしてBMX、トラック、ロード、クロスカントリー、ダウンヒル、トライアスロン、そしてサイクロクロスなどあら

ゆるレースに、改めて関心を持ち、そして参加していくことにつながっていくかもしれないのである。

輸入

表5に示す通り2012年1～6月には2011年と比較し、全ての車輪径の自転車の米国への輸入が台数で23%強増加し、総FOB金額は11%増加した。

表5 1～6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1～6月	9,193,807	732,168,092	\$79.64
2011年1～6月	7,463,695	662,132,077	\$88.71
変化	1,730,112	70,036,015	-\$9.08
変化 %	23.2%	10.6%	-10.2%

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

米国へ輸入された自転車の平均FOB単価が2011年のUS\$88.71から2012年1～6月のUS\$79.64へと下落している事には注意を要す。この輸入自転車の平均単価の10%の下落は、中国における商品コストの上昇に対応し仕様を低下させたりコスト削減を行った動きに対する、或いは米国自転車市場で低価格の自転車製品・区分へと移行している事に対するシグナルなのかもしれない。

表6は2012年1～6月の米国自転車輸入の詳細について、昨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。

表6 1～6月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較

1～6月	2012		2011		変化	
	台数	FOB 金額 US\$	台数	FOB 金額 US\$	台数	FOB 金額 US\$
HS 関税番号						
1510 19 インチ以下	2,476,475	70,876,541	1,843,978	53,691,677	632,497	17,184,864
1520 20 インチ	2,055,784	89,695,097	1,464,176	64,844,857	591,608	24,850,240
1550 24 インチ	787,604	45,426,750	636,377	34,859,213	151,227	10,567,537
2500 27 インチ及び 700c	927,706	227,633,845	798,161	233,303,953	129,545	-5,670,108
3500 26 インチ	2,819,778	283,504,279	2,540,404	263,038,684	279,374	20,465,595
その他	126,460	15,031,580	180,599	12,393,693	-54,139	2,637,887
計	9,193,807	732,168,092	7,463,695	662,132,077	1,730,112	70,036,015
対前年比%					23.2%	10.6%
平均単価 US\$		\$79.64		\$88.71		-\$9.08
平均単価対前年比%						-10.2%

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

主要輸入関税区分全てにおいて台数の増加が見られる。

ただ一つ、米国自転車市場の輸入区分の中で最も重要であると言われている関税番号2500のFOB金額が減少している。

多分この関税番号 2500 の F O B 金額の減少は、2012 年 1 ～ 6 月の米国自転車輸入総 F O B 金額が 2011 年 1 ～ 6 月と比較し全体で 10%減少している事につながっていると思われる。

表 7 は 2012 年 1 ～ 6 月の米国輸入自転車の平均 F O B 単価を 2011 年 1 ～ 6 月と比較し示したものである。

表 7 1 ～ 6 月の米国自転車輸入 2012 年と 2011 年との比較 平均 F O B 単価

関税番号	2012 平均単価	2011 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19-インチ以下	\$28.62	\$29.12	-\$0.50	-1.7%
1520 20 インチ	\$43.63	\$44.29	-\$0.66	-1.5%
1550 24 インチ	\$57.68	\$54.78	\$2.90	5.3%
2500 27 インチ & 700c	\$245.37	\$292.30	-\$46.93	-16.1%
3500 26 インチ	\$100.54	\$103.54	-\$3.00	-2.9%
その他	\$118.86	\$68.63	\$50.24	73.2%
計	\$79.64	\$88.71	-\$9.08	-10.2%

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

幼児子供向け自転車の平均 F O B 単価は 2 % 弱の下落が示されており、関税番号 3500 の 26 インチの自転車は 3 % 弱の下落となっている。

最大の下落を示したのは関税番号 2500 で、16%強下落しており、既述の通り、この下落幅は 2012 年 1 ～ 6 月の全体の平均 F O B 単価を、2011 年と比較し 10%以上下落させるのに十分な下落幅となっている。

表 8 は全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移を示している。

2012 年 1 ～ 6 月の期間においては、2011 年に経験した米国自転車輸入台数の少なさからの相当の回復が見られている。

平均 F O B 単価の下落にもかかわらず、1 ～ 6 月の総 F O B 金額は過去 13 年で最高となっており、リーマンショック以降過去 4 年間にわたり見てきた米国自転車輸入に新たな形態が加わっている。

表 8 毎年 1～6 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 FOB 金額	平均単価
2012	9,193,807	732,168,092	\$79.64
2011	7,463,695	662,132,077	\$88.71
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、Gluskin Townley Group による分析

表 9 は毎年 1～6 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移に関し、台数による順位付けを行い示したものである。これにより 2012 年前半の米国自転車輸入台数の 2000 年以来の各年前半に対する視覚的位置付けが明らかになる。

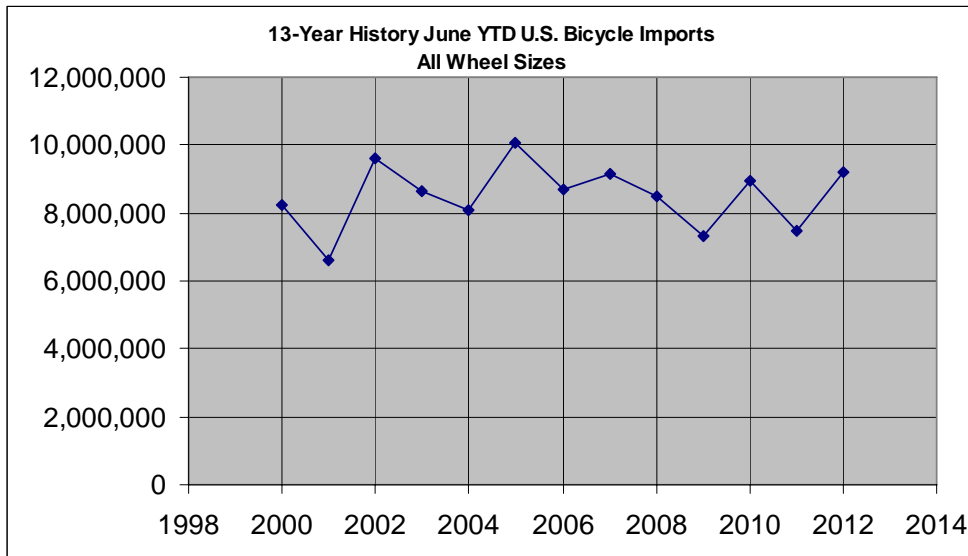
表 9 毎年 1～6 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	10,063,053
2	2000	9,724,566
3	2002	9,605,125
4	2012	9,193,807
5	2007	9,145,072
6	2010	8,936,122
7	2006	8,705,267
8	2003	8,650,076
9	2008	8,506,923
10	2004	8,107,193
11	2011	7,463,695
12	2009	7,317,744
13	2001	6,593,320

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

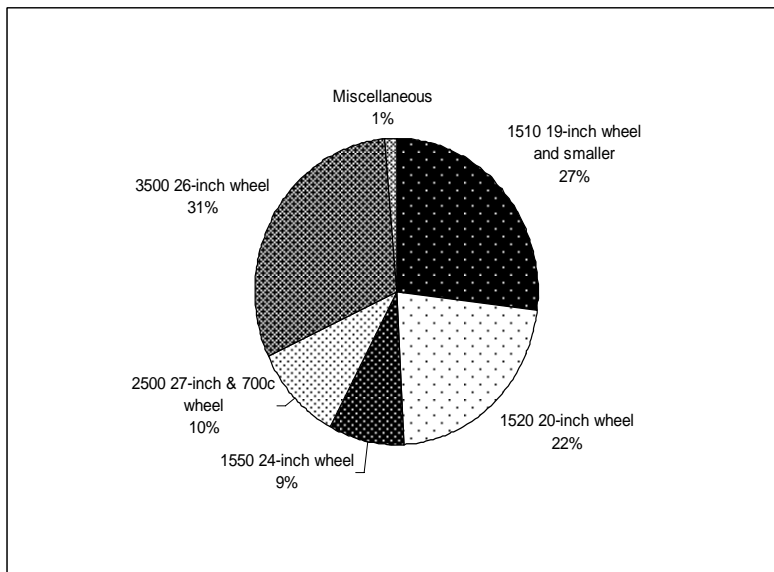
図 C は 2000 年から 2012 年までの毎年前半の米国への自転車輸入台数の推移をグラフにより示したものである。2009 年以降の不規則なパターンに注意してほしい。

図 C



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

図 D 2012 年 1～6 月米国自転車輸入台数 全ての車輪径 製品区分毎の割合

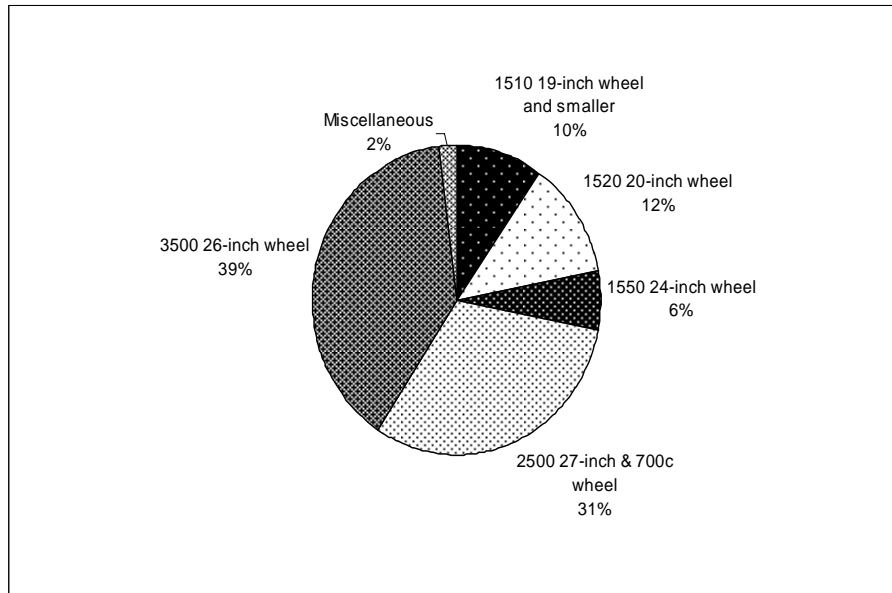


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 D は 2012 年前半の米国自転車輸入について、製品区分毎の台数割合を示している。

本年 1～6 月においては関税番号 3500 の 26 インチの自転車が、米国へ輸入された自転車台数で最大の割合を占めていることは明らかである。関税番号 1510 の子供が歩道で乗る自転車と、関税番号 1520 の 20 インチの自転車がこれに続いている。

図 E 2012 年 1 ～ 6 月 米国自転車輸入 F O B 金額
全ての車輪径 製品区分毎の割合



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

図 E は 2012 年前半の米国自転車輸入に関し、総 F O B 金額の製品区分毎の割合を示したものである。

2012 年前半の輸入総 F O B 金額においては関税番号 3500 の 26 インチの自転車が最大の単独の関税区分であり 39% を占めている。この時期の輸入台数 31% のシェアからこれが生み出されている。

関税番号 2500 は従来通り 2 番目の位置で、2012 年前半に米国へ輸入された全ての自転車の総 F O B 金額の 31% を占めている。この時期の輸入台数 10% のシェアから生み出されている。

今後も関税番号 3500 と 2500 の動向を注視していく。

2012 年 6 月：全ての車輪径

表 10 は毎年 6 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移を示したものである。

表 1 0 毎年 6 月の全ての車輪径の米国への輸入 過去 13 年間の推移

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
2010	2,329,158	146,024,996	\$62.69
2011	1,298,351	112,779,217	\$86.86
2012	2,126,976	155,599,361	\$73.16

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

表 1 1 は毎年 6 月の米国への自転車輸入の過去 13 年間の推移に関し、台数により順位付けを行い示したものである。

2012 年 6 月は過去 13 年の年前半最後の月に輸入された全ての車輪径の自転車の台数が 2 番目に多かった事が示されている。2010 年 6 月だけが 2012 年 6 月より多かった。

米国への自転車輸入パターンが一般的ではない様子であるという事を述べてきたが、2012 年 6 月もその良い例である。6 月の輸入は一般的には 7 月及び 8 月の消費者向け販売見込みを反映しており、この時期は米国では夏の終わり、そして販売シーズンの終わりにあたる。

6 月は多くのブランドにとって現行モデルイヤーの最後の月にあたり、いくつかのブランドにとっては新モデルイヤーの始まりである。2012 年の春の販売シーズンの始まりが早まったことにより、欠品が早まり、いくつかのブランドは需要見込みに対応するため 2013 年モデル投入を急いだという事を我々は聞き及んでいる。2012 年 6 月の需要は本年の販売シーズンが異常に早まったことにより、生み出された異例のものである可能性が高い。

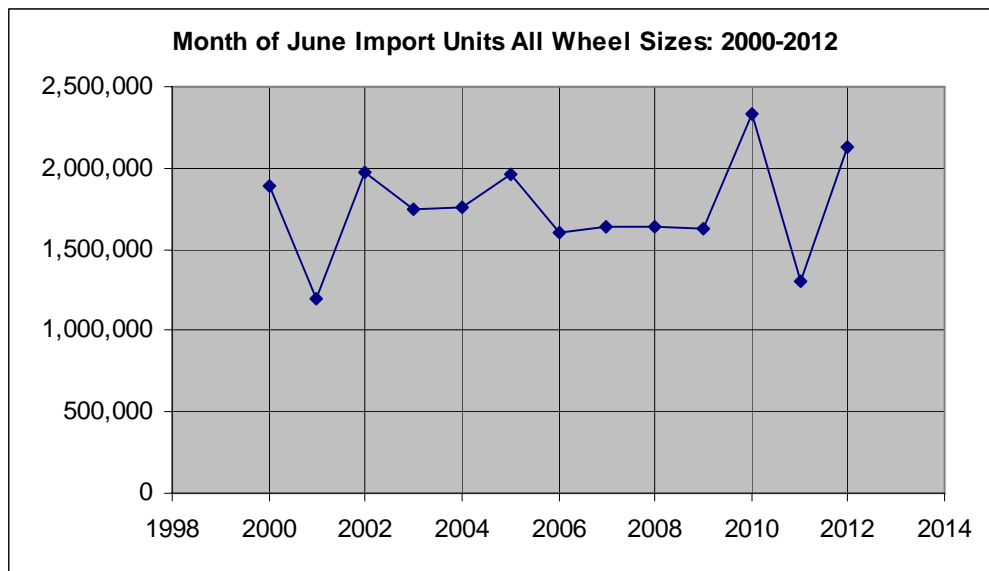
表 1 1 毎年6月の輸入台数の過去13年間の推移 全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	6月総輸入台数
1	2010	2,329,158
2	2012	2,126,976
3	2002	1,971,052
4	2005	1,964,672
5	2000	1,889,425
6	2004	1,755,556
7	2003	1,750,777
8	2007	1,635,841
9	2008	1,634,761
10	2009	1,625,702
11	2006	1,598,162
12	2011	1,298,351
13	2001	1,199,806

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

図 F は毎年6月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去13年間の推移をグラフにより示したものである。過去4年の不安定な動きが明らかである。また、2006年から2008年、そしてリーマンショックの年である2009年に至るまで6月の自転車輸入は比較的安定していたことにも注意してほしい。

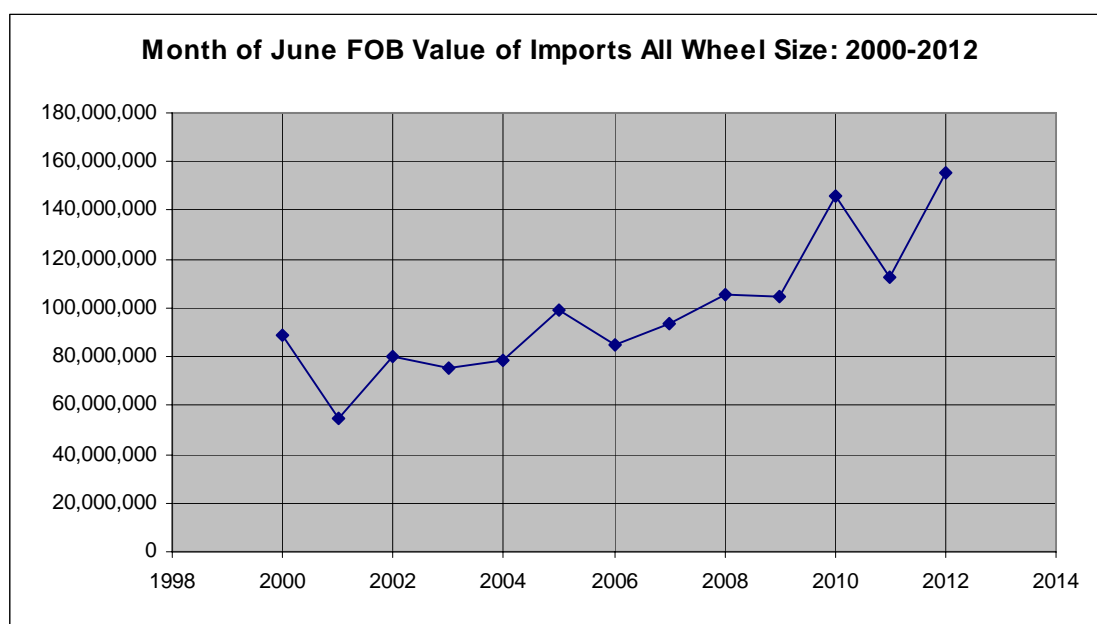
図 F



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

図 G は毎年6月に米国へ輸入された全ての車輪径の自転車の総FOB金額の過去13年間の推移を示している。変化のパターンは、過去4年の不安定な模様も含め、図 F に示した台数の場合と似通っている。

図 G



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 1～6 月

本年前半の 20 インチ以上の自転車の輸入台数は 1 年前の同期と比較し 19%増加した。この模様を表 1 2 に示す。また総 FOB 金額は 9%弱増加した。

表 1 2 1～6 月の米国自転車輸入 20 インチ以上

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012 年 1～6 月	6,717,332	661,291,551	\$98.45
2011 年 1～6 月	5,619,717	608,440,400	\$108.27
変化	1,097,615	52,851,151	-\$9.82
変化 %	19.5%	8.7%	-9.1%

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

平均 FOB 単価は 9%、即ち 2012 年前半に米国へ輸入された 20 インチ以上の自転車 1 台当たりで、2011 年同期と比較し US \$10 下落した。

表 1 3 は毎年 1～6 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し 2000 年から 2012 年までの推移を示したものである。

表 1 3 毎年 1 ～ 6 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 ～ 6 月	総台数	総金額	平均単価
2012	6, 717, 332	661, 291, 551	\$98. 45
2011	5, 619, 717	608, 440, 400	\$108. 27
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、Gluskin Townley Group による分析

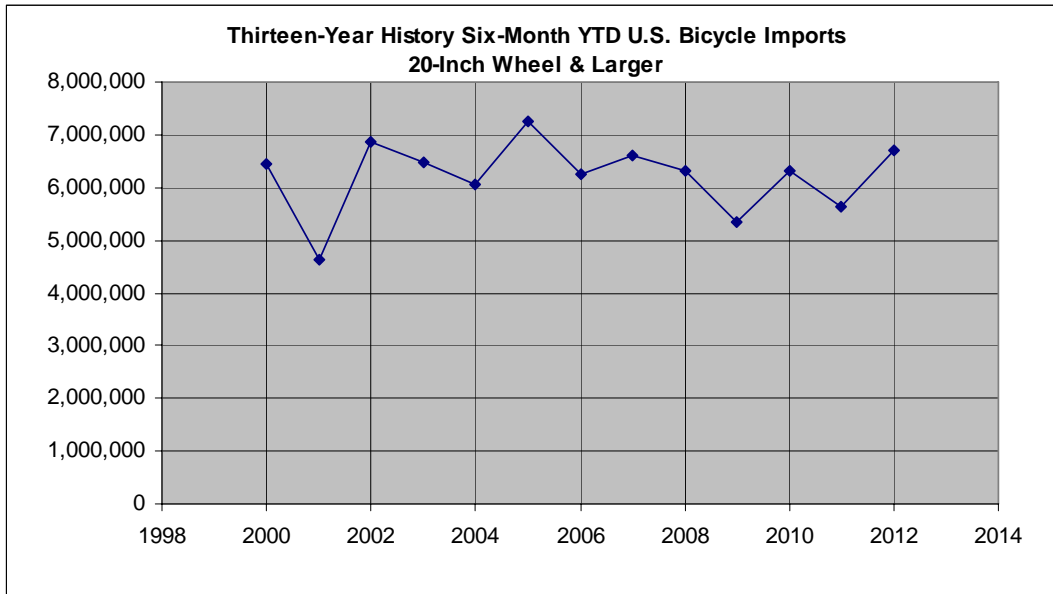
2012 年前半の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入台数は過去 13 年の年前半の輸入の推移の中で 3 番目であり、総 FOB 金額は 1 位、即ち過去 13 年間で総 FOB 金額が最高となっている。

平均 FOB 単価は過去 13 年の年前半の米国へのコアマーケット自転車輸入の中で 2 番目となっており、2011 年に次いでおり、2009 年を上回っている。

図 H は 20 インチ以上の自転車の毎年 1 ～ 6 月の輸入台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。過去 13 年の中で最も良かった年は 2005 年で 700 万台以上が輸入された。これに次ぐのが 2002 年で 690 万台が輸入された。

1 ～ 6 月のコアマーケット市場の自転車輸入台数が少なかった年は景気後退年であった 2001 年、2009 年そして 2011 年である。

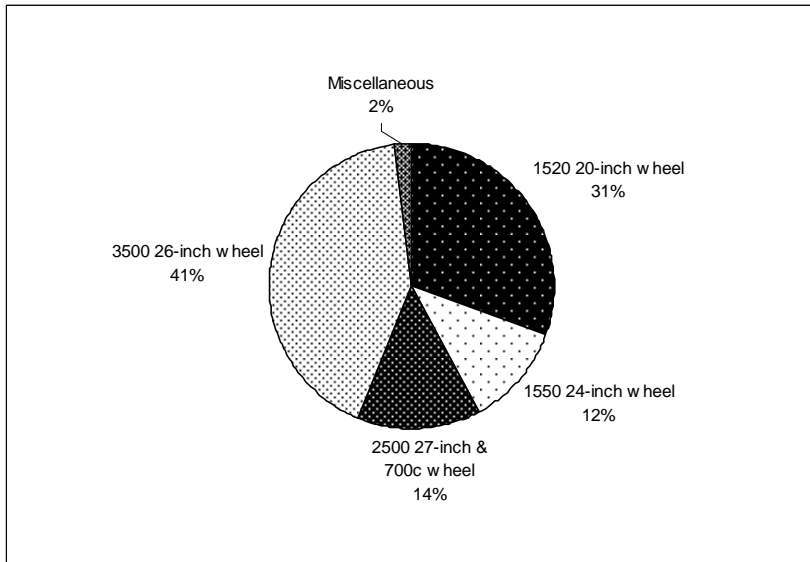
図 H



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

図 I は 2012 年前半の米国へのコアマーケット自転車輸入について、関税番号毎にその台数割合を示したものである。

図 I 2012 年 1～6 月 20 インチ以上の自転車の関税番号毎輸入台数割合

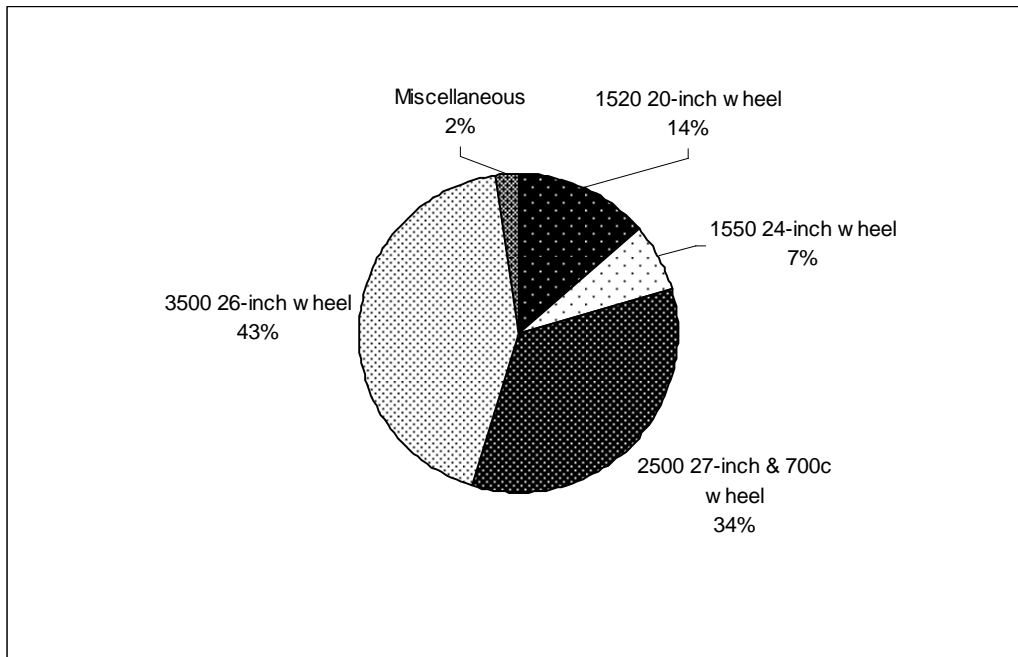


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 I は関税番号 3500 の 26 インチの自転車が最大で、2012 年前半に米国へ輸入されたコアマーケット自転車の 41%の割合を占め、関税番号 1520 の 20 インチの自転車が 31%を占めたことが示されている。

図 J は 2012 年前半のコアマーケット自転車の米国への輸入に関し関税番号毎の F O B 金額の割合を示している。

図 J 2012 年 1～6 月 20 インチ以上の自転車の関税番号毎輸入 F O B 金額の割合



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

関税番号 3500 の 26 インチの自転車が 2012 年前半の F O B 金額の 43%を占め、関税番号 2500 の 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車が年前半のコアマーケットの F O B 金額の 34%のシェアを確保しこれに続いている。

関税番号 2500 : 27 インチ、700 c 及び 29 インチの輸入自転車

我々は常に、関税番号 2500 は米国の自転車輸入区分の中で最も重要であり、また米国自転車市場及び業界にとって最も重要な製品区分であると指摘してきた。この考え方は、過去 13 年にわたり築き上げられてきたこの関税番号の力と地位から得られたものである。

表 1 4 は 2012 年前半の関税番号 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 4 1～6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 1～6月	927,706	227,633,845	\$245.37
2011年 1～6月	798,161	233,303,953	\$292.30
変化	129,545	-5,670,108	-\$46.93
変化 %	16.2%	-2.4%	-16.1%

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

2012年前半に輸入された関税番号2500の自転車の総台数は2011年前半と比較し16%増加した。しかし、2012年前半の2011年同期と比較した総FOB金額は2%強減少し、平均FOB単価も2012年前半には2011年と比較し16%、即ち台当たりUS\$47下落した。

表15は2000年から2012年までの過去13年間の毎年1～6月の関税番号2500の自転車輸入の推移を示しており、印象的な模様である事がわかる。

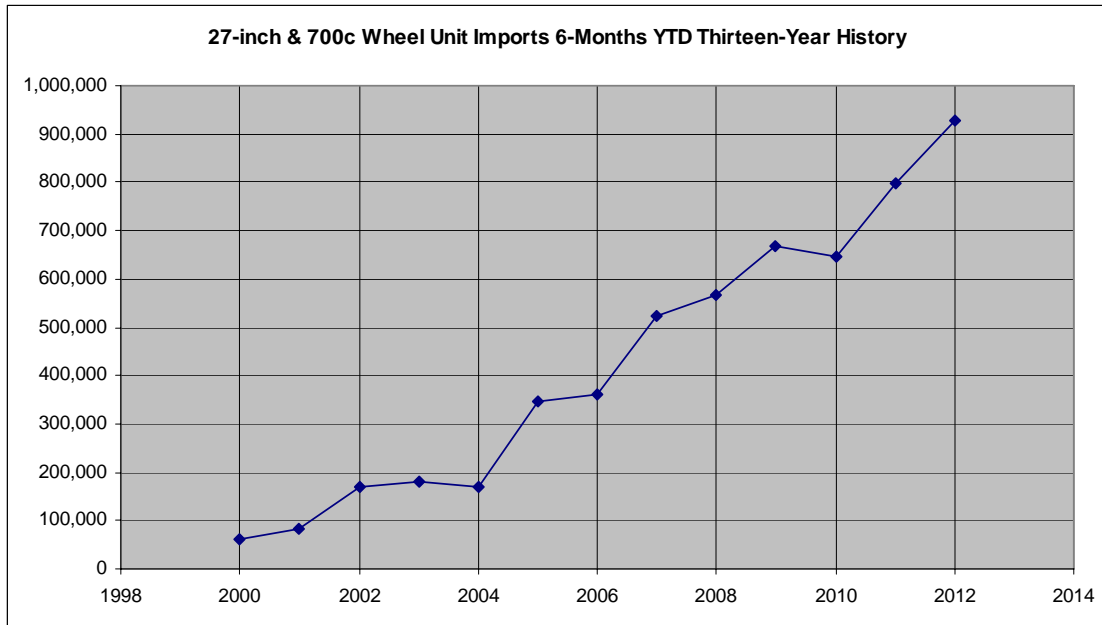
表 1 5 毎年1～6月の27インチ、700c及び29インチの自転車の米国への輸入の過去13年間の推移

年	台数	金額	平均単価
2000	61,487	12,815,797	\$208.43
2001	82,456	20,941,727	\$253.97
2002	168,386	29,968,704	\$177.98
2003	180,151	41,165,814	\$228.51
2004	171,349	45,369,656	\$264.78
2005	347,386	97,701,558	\$281.25
2006	361,892	101,206,018	\$279.66
2007	525,086	123,154,899	\$234.54
2008	567,574	146,293,702	\$257.75
2009	669,237	186,591,453	\$278.81
2010	644,821	170,455,254	\$264.35
2011	798,161	233,303,953	\$292.30
2012	927,706	227,633,845	\$245.37

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

図Kは関税番号2500の毎年1～6月の輸入台数の過去13年間にわたる増加の模様を示している。

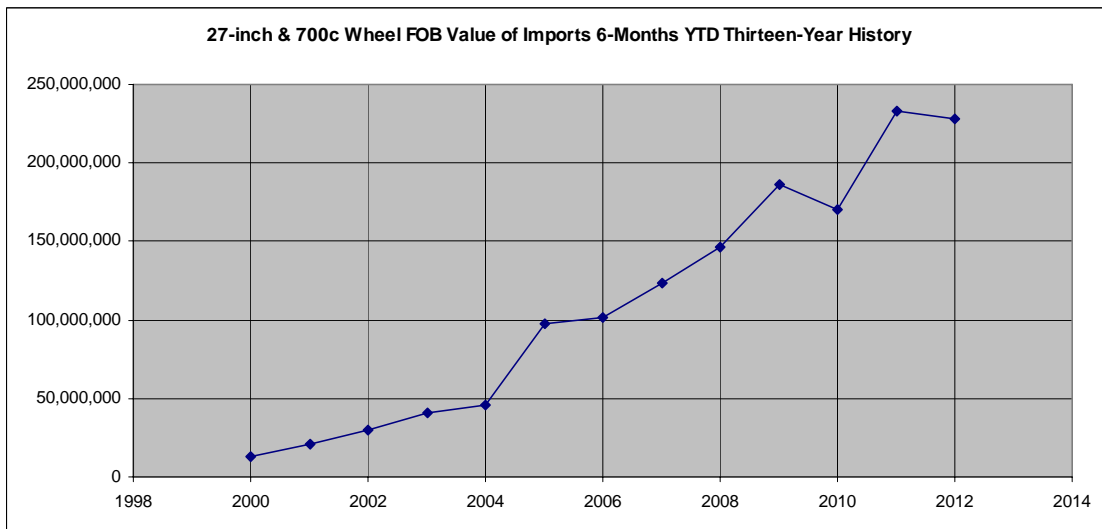
図 K



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

図 L は、関税番号 2500 の米国への輸入に関し、毎年 1～6 月の FOB 金額の過去 13 年間の推移を示しており、年前半で FOB 金額が前年に比べ減少したのは 2010 年と 2012 年であることがわかる。

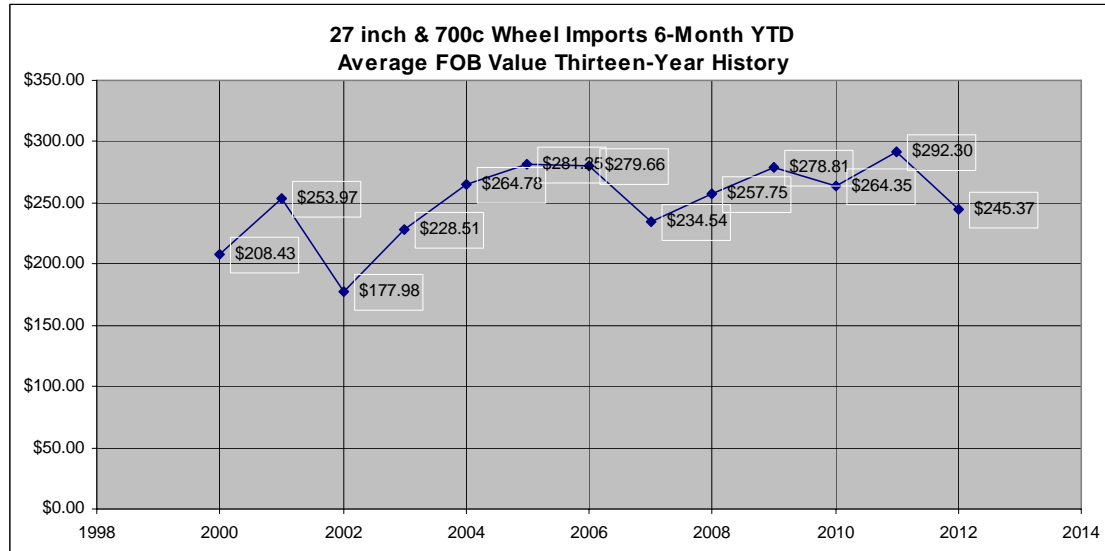
図 L



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

最後に図Mを示すが、これは関税番号 2500 の米国への輸入について、毎年 1～6 月の平均 FOB 単価の 2000 年から 2012 年まで過去 13 年間の推移を示したものである。

図M



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

関税番号 2500 の輸入自転車の平均 FOB 単価の下落傾向は、前述した 2 つの点からなる、量販店、総合スポーツ用品チェーン店、アウトドア専門店、そして自転車専門店といった販路全体にわたる市場力学による結果なのかもしれない。

関税番号 2500 の自転車の小売価格はこれら販路のいくつかでは下落するかもしれない。この価格の変化は、消費者の間での低価格品に対する需要と、レース用のものではないフラットハンドルの自転車に対する需要の増加の結果である可能性がある。

2012 年米国自転車市場の見込み

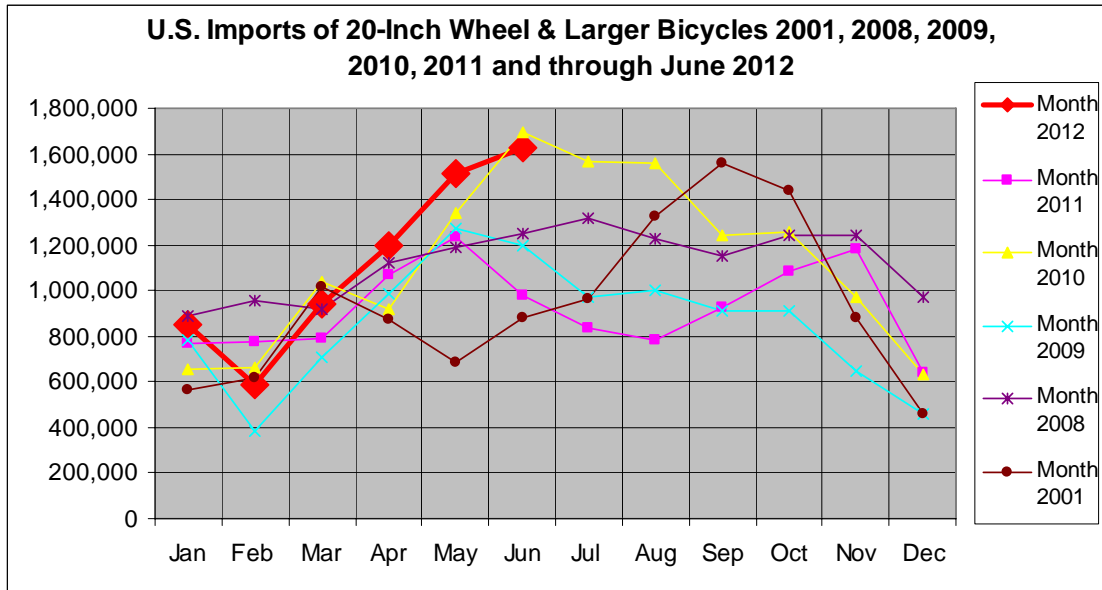
本年前半の米国自転車輸入分析を締めくくるにあたり、2012 年通年の自転車輸入の見込みについても焦点をあててみたい。

図 N は月毎のコアマーケットの自転車の米国への輸入に関し、2001 年、2008 年、2009 年、2010 年、2011 年は通年、2012 年は 6 月までについて示したものである。

図 O はコアマーケットの自転車の米国への輸入に関し、年前半の月毎の輸入の過去 13 年間の推移について示したものである。

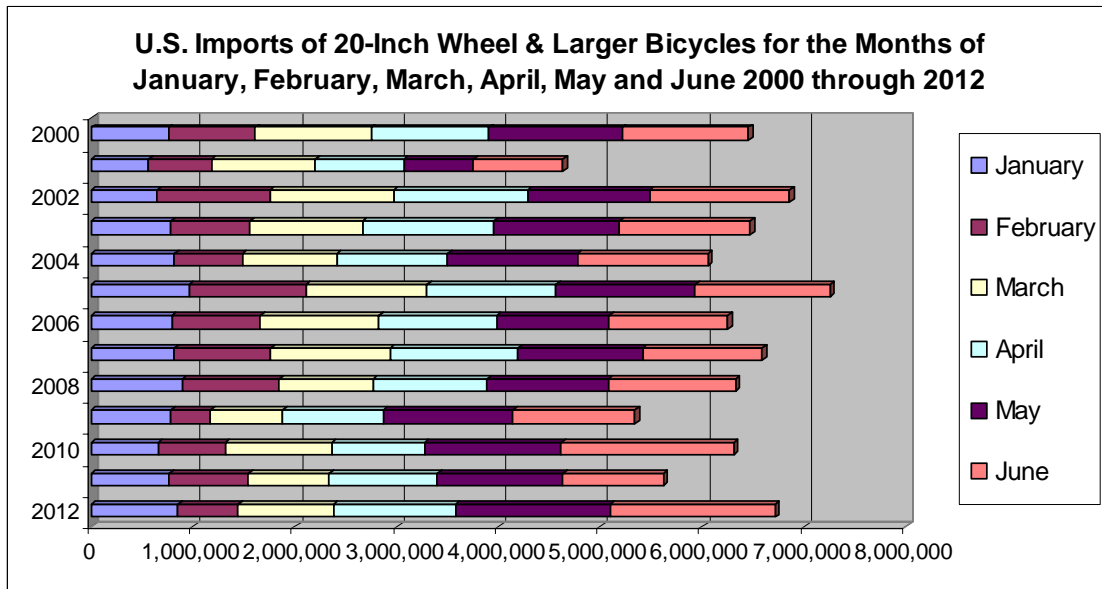
図 N では 2012 年 1～6 月は赤線で示してあり、指標として我々が選んだ 5 つの年に比べ殆ど最上位の位置を推移していることがわかる。

図N



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

図O



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

図Oでは2012年前半は過去13年で3番目となっており、このレポートの前段でふれたとおり、2005年と2002年に次いでいる。

もし 2012 年後半に前半の状況が続いたとするならば、通年の全ての車輪径の台数規模は 1,950 万台から 1,980 万台、また 20 インチ以上のコアマーケットの輸入自転車台数は、1,360 万台から 1,370 万台に落ち着くであろう。

しかし我々は、2012 年後半は前半の水準が維持されるとは考えていない。年後半の 6 カ月間には米国経済や小売業の減速を反映し、自転車輸入が減少するものと予想している。

米国の自転車輸出

2012 年前半の 2011 年同期と比較した米国自転車輸出は引き続き改善傾向を示している。この模様を表 16 に示す。

表 16 1～6月の米国自転車輸出 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 1～6 月	105,250	66,515,840	\$631.98
2011 年 1～6 月	104,270	56,358,103	\$540.50
変化	980	10,157,737	\$91.48
変化 %	1%	18%	16.9%

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

2012 年前半に輸出された自転車総台数は 2011 年に比べ僅か 1%増えただけであるが、年前半に輸出された自転車の総 FOB 金額は 2011 年前半に比べ 18%増加し、平均 FOB 単価は 17%上昇した。

表 17 は毎年 1～6 月の米国自転車輸出の過去 13 年間の推移を示したものである。

リーマンショック以降全体の輸出台数はあまり増減のない状況であるが、米国自転車輸出の平均 FOB 単価及び年前半の総 FOB 金額は、リーマンショックの年である 2009 年以降驚くべき増加・上昇ぶりを支援している。

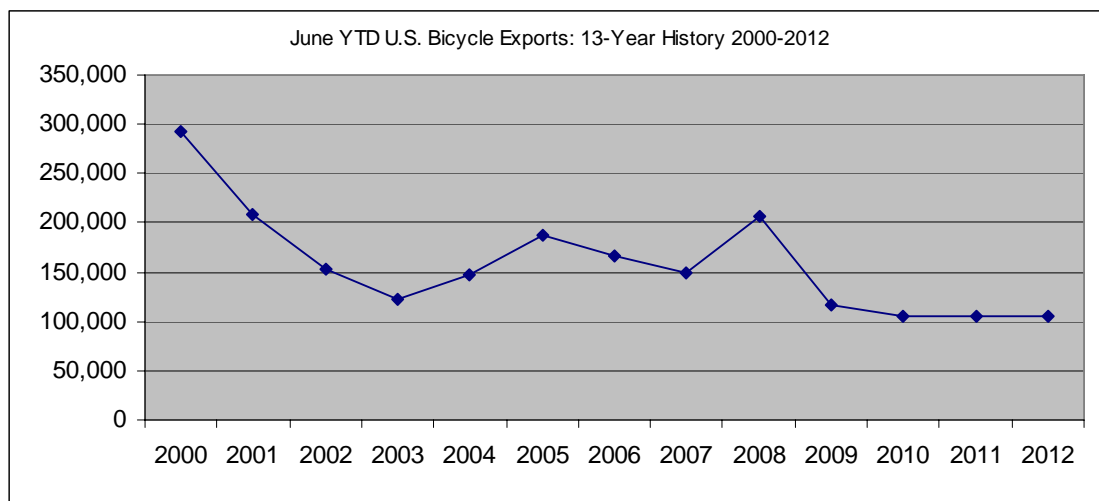
表 1 7 毎年 1 ～ 6 月の米国自転車輸出の過去 13 年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2012	105,250	66,515,840	\$631.98
2011	104,270	56,358,103	\$540.50
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
2000	291,910	43,767,275	\$149.93

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

図 P は毎年 1 ～ 6 月の米国自転車輸出の 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の推移について示したものである。

図 P



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

2008 年から 2009 年にかけての減少傾向と、直近 3 年間の増減はないものの一定水準を維持した輸出台数の模様が明らかに見て取れる。

表 1 8 は 2012 年前半の米国自転車輸出について関税番号毎に示したもので、更に国産の自転車と海外産の自転車で一旦米国へ輸入された後、年前半に米国外へ輸出されたものとの割合についても示している。

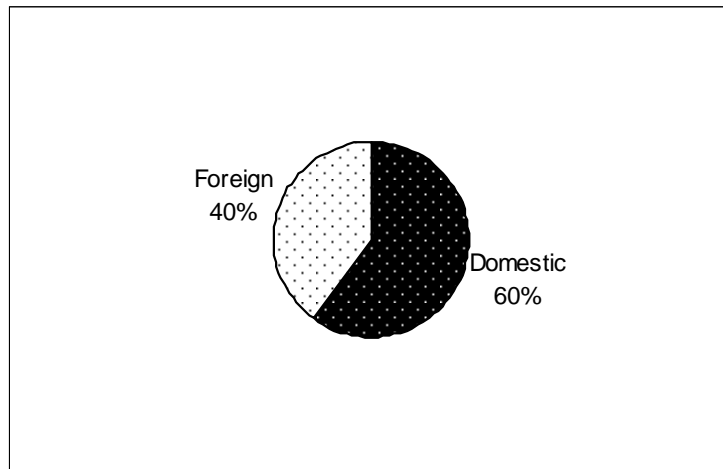
表 18 2012年1～6月米国自転車輸出

1～6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	28,719	27,680,869	\$963.85	31,765	24,149,096	\$760.24	60,484	51,829,965	\$856.92
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	63,019	39,385,152	\$624.97	42,231	27,130,688	\$642.44	105,250	66,515,840	\$631.98
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

図Qは2012年前半の米国自転車輸出に関し、国産のものと海外産のものと割合を示している。国産の自転車が次第に輸出シェアを拡大しているが、これは米国製自転車の職人芸と美学の両方が評価されているためと考えている。

図Q 米国自転車輸出 国産のものと海外産のものと台数割合



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

米国の自転車店向け供給業者の短期的な販売及び在庫の推移について

表 19は最近の米国の自転車供給業者の自転車店向け新車自転車販売の推移に関し、過去5年間の毎年1～6月の模様を示したものである。

表 19 2012 年供給業者の自転車店向け卸販売
2008 年、2009 年、2010 年、2011 年同期との比較

年	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
変化	-81,642	\$2,645,705	\$13
変化 %	-5.73%	0.50%	3.57%
2011	1,342,922	\$536,352,070	\$388
変化	66,284	\$40,737,726	\$10
変化 %	4.9%	7.6%	2.5%
2012	1,409,206	\$577,089,796	\$409

出典：米国自転車製品供給業者協会及びレジャー・トレンド・グループ

過去5年の間に、販売台数については増加と減少のほぼ繰り返しと言ってよい状況が見られるが、供給業者から自転車店への販売金額である卸金額については継続的に増加しており、また自転車店へ販売された新車自転車の平均卸単価も同様である。

前半の20インチ以上の自転車の輸入と前半の供給業者から自転車店向け卸出荷とを直接比較することはできない。というのは既に述べたとおり、6月に輸入された自転車は7月の販売向けだからである。

しかし2012年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数は7,066,831台であった。供給業者による自転車店向け販売台数1,409,206台というのは、全ての車輪径の自転車を含んでいる。

従って前半の全ての車輪径の自転車の供給業者による自転車店向け販売台数1,409,206台というのは、1～5月の全ての車輪径の自転車の輸入台数の20%に相当することになる。

表20は、米国の供給業者の自転車店向け6月末新車在庫に関し、最近の過去5年間の推移を示したものである。

表 20 2012 年前半の自転車店向け販路の供給業者の自転車卸在庫
2008 年、2009 年、2010 年及び 2011 年との比較

年	自転車在庫	在庫卸金額	平均在庫単価
2008	459,479	\$104,320,279	\$227
変化	387,100	\$118,730,963	\$36.43
変化 %	84.2%	113.8%	16.0%
2009	846,579	\$223,051,242	\$263
変化	-337,780	-\$93,611,068	-\$9.07
変化 %	-39.9%	-42.0%	-3.4%
2010	508,799	\$129,440,174	\$254
変化	140,275	\$56,762,103	\$32.47
変化 %	27.57%	43.85%	12.76%
2011	649,074	\$186,202,277	\$287
変化	-128,005	-\$26,689,997	\$19.25
変化 %	-19.7%	-14.3%	6.7%
2012	521,069	\$159,512,280	\$306

出典：米国自転車製品供給業者協会及びレジャー・トレンド・グループ

自転車店の小売販売を支える米国の供給業者の在庫台数は、過去 5 年の間に在庫過剰と思われる状態から在庫不足と思われる状態まで大きく変動している。

供給業者が自転車店向けに持っている 6 月末自転車在庫卸金額も、2009 年 6 月末の US \$ 2 億 2,300 万という台数を伴った高い水準から現在の US \$ 1 億 5,900 万までやはり変動している。

供給業者が 6 月末時点で持つ自転車の平均卸単価もやはり変動しているが、平均単価は 2008 年 6 月末から 2012 年 6 月末の間に、US \$ 227 から US \$ 306 へと、US \$ 79 即ち 35%上昇した。

以 上