

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8月号

### 米国自転車市場情報

#### 米国自転車市場

**自転車利用促進活動：米国の立法府はサイクリング及び徒歩向け資金を削減！**



写真: [Carlton Reid](#) BIKE BIZ 紙 2012年7月2日付

本年7月初め米国議会は期限3年の交通法を可決し、オバマ大統領は署名を行った。新法では現行の主要道路建設のための資金は現状維持されたが、サイクリングや徒歩といった「交通高度化」のための資金は削減され、サイクリング支援活動家はこの削減幅は70%にも及ぶと見ている。「安全な通学路」の項目は完全に削除された。

前向きな結果が期待される変更点の一つある。それは地方政府はこの先3年にわたり連邦政府から受け取る交通代替資金のうちの半分をどのように使うか決めることができるようになったのである。これは新しい条項で、地元のリーダー達にとって自らの地域社会の中での自転車利用計画の評価が行いやすくなるため、サイクリングにとっては良いことかもしれない。

新しい米国の交通法に関するより詳細な情報及びこの新法がサイクリングに与える影響については、[www.bikeleague.org](http://www.bikeleague.org) を閲覧していただきたい。

**米国の自動車運転者の数は減っており、運転距離も減少している！** 新しい米国の交通法からはサイクリングと徒歩向けの資金は減額されたが、一方でこの新法は現在及び将来の自動車利用の実態には即していないように見受けられる。

オートモーティブニュース紙(<http://edit.autonews.com>)は最近 2012 年 アリックスパートナーズ・オートモーティブ・アウトLOOK というレポートを発表し掲載したが、このレポートによると米国自動車市場は回復するものの運転者の数は減少すると予測している。

このレポートによれば、米国の自動車販売は 2015 年までは 1,600 万台を下回ると予測しており、その主な理由は「2010 年の米国の運転者数は予測されていたより 500 万人少なかったため！」であるとしている。

アリックスパートナーズ社の専務取締役ジョン・ホフカー氏はこの運転者数の減少の主な理由は、ベビーブーマーが高齢化し彼等は 10 年前の同年代の人達ほどは運転をしなかったためであるとしている。

ホフカー氏によると「ベビーブーマーの人達は 2001 年時点で同じ年齢だった人に比べ運転することが少なくなっており、運転する人の割合が減っている。運転距離も伸びておらず、今後増加するとも思われない」とのことである。

更にこのレポートには、「いわゆるミレニアム世代と呼ばれている若い米国人は、10 年前の同年代の人達に比べ自動車所有にあまり関心がないようである」との指摘もある。

米国自動車業界は 2000 年代の中頃から明らかになってきているこのトレンドに今気付いたところである。

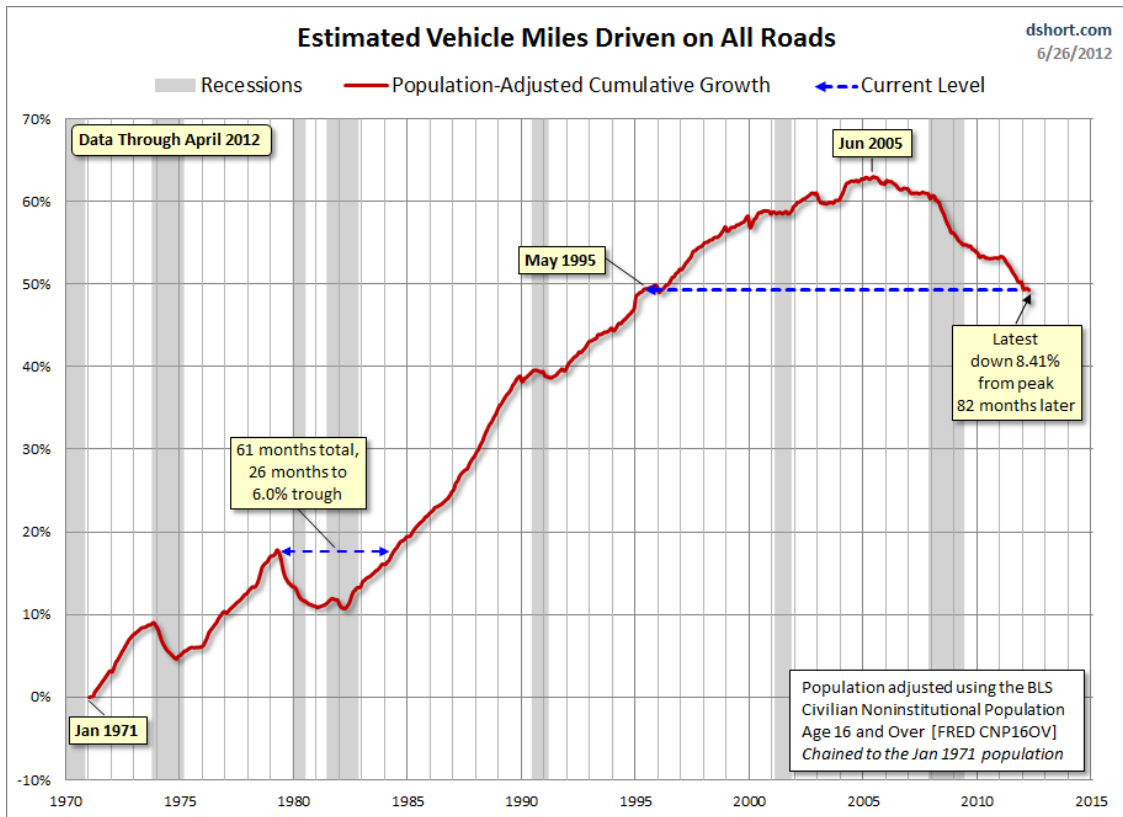
*交通と若い世代：何故若い人達は車をあまり運転しないのか、そしてその事は交通政策にどのような意味を与えるのか* という新しいレポートが 4 月初めに米国社会的関心事項調査グループ教育ファンド及びフロンティアグループから発表されたが、それによると「特に若い人達は自動車の運転距離を減らしており、逆に代替交通機関の利用が増えている」とのことである。

*交通と若い世代* によれば第二次世界大戦以来初めて米国人は自動車運転を減らしている事も明らかにされている。このレポートによると、2011 年には平均的米国人の運転距離は 2004 年に比べ年間 6% 減ったということである。

このレポートでは、「米国における交通手段の嗜好には変化が起きているようである。我々に選ばれた首長達には、21 世紀の米国人の実際の必要性に基づいて交通計画の決定を行う必要が求められている」と結論づけている。

図 A は 1973 年 6 月から 2012 年 6 月までの全ての道路における米国の自動車運転距離を人口増加分を調整した上で示したものである。

図 A



出典：dshort.com;米国運輸省

米国が現在対面しているのは伝統的な 20 世紀の交通資金に対する考え方であり、これはワシントンの政治家や州政府高官そして舗装業界、自動車業界、そして自転車業界などの陳情活動家達から何十年にもわたり「豚肉の樽(地方開発資金補充政府特別会計)」と呼ばれている。

これは、自動車に偏重せず高速鉄道、軽快電車、全ての形態の公共交通機関、サイクリング及び徒歩からなる複合的交通システムを促進していこうという 21 世紀の交通に対する考え方と対峙し矛盾している。

自動車利用と運転距離が減少しているというのは、我々が 2000 年代中頃から指摘しているとおり、広く知られた事実である。米国の交通関連法及び予算の資金的裏付けとなっているガソリン税は、議会の予算管理部門によりリーマンショックの前には減額が見込まれていたが、結果として伝統的な交通関係立法向けの避けて通れない予算緊縮が加速されただけであった。言葉を変えると、サイクリング向け連邦資金の削減は不可避であったという事である。問題は、削減はいつ行われ、そして削減金額はいくらになるのかという事だけであった。

米国の各世代はこの意見対立の真っただ中にある。68 歳から 86 歳までのサイレントジェネレーションと 48 歳から 67 歳までのベビーブーマーの大部分は共に、議会においてもそして広く米国社会の中においても 20 世紀型の過去の考え方を支持しているが、— 28 歳から

47歳までの若いジェネレーションXや18歳から27歳までのジェネレーションYのうち成人年齢に達した人達は21世紀型の交通に対する考え方を支持している。

1億人に及ぶジェネレーションYが全て成人になり、選挙権を持つようになる8～10年後といった近い将来には、若い人達が21世紀型の交通に対する考え方を支持することにより、この意見対立は自然に解決されていくことに疑問の余地はない。

それまでの間、米国の政策立案決定者たちはサイクリング及び徒歩向けの伝統的資金を削減するかもしれない。しかし新しい地域レベルでの戦略的支援活動への道は広く開かれているのである。

### ロサンゼルスは自転車を歓迎！

「ロサンゼルスでは車なしでは生きていけないが、自転車を歓迎するという事を学んだ」というのは2012年5月19日付ニューヨークタイムス紙の、2012年4月に行われた第4回CicLAvia（写真参照）という催事を取り扱ったアダム・ナゴニー氏の記事の文章である。



出典：ニューヨークタイムス紙 2012年5月19日付

米国で2番目の大都市であるロサンゼルスで4年連続でダウンタウンの道路を5時間にわたり交通規制し、その結果自転車に乗った10万人にも及ぶ市民がクルマの危険のないサイクリングを楽しむことができたのである！

これは大きな都市から小さな村まで、全米各地の地域レベルで行われているサイクリング普及活動のほんの一例である。

ロサンゼルス郡自転車連盟専務理事ジェニファー・クラウスナー氏は、自転車人気は「急上昇中で」、この記事の中で以下のような発言が引用されている「今までにない程多くの人々

が昼も夜も一日中自転車に乗っているのが見られる。ロサンゼルスがこうした状況にまで到達するには時間がかかった」。

ロサンゼルス市が 2011 年 3 月に承認した計画によると、市は今後 30 年の間に 1,350 マイルに及ぶ自転車に優しい小道、専用レーン及び街路を建設し、そのうちの 350 マイルは計画承認時に既に供用中であった。

ロサンゼルス市は交通計画に関し地域レベルでの決定を今後も継続していくが、ニューヨークタイムス紙の記事が指摘している通り、「L.A.は非常に入り組んだ類の場所で、多く的人是は永久にクルマで通勤するであろう。しかし自転車は公共交通機関や徒歩がまさにそうであるようにパズルの一部である」。

### **米国で自転車に乗りやすい上位 10 都市**

2012 年 6 月号のサクセスフル・ミーティング誌によると、催事や会議の計画責任者は米国で最も自転車に乗りやすい 10 都市について知っておくべきであり、この雑誌の「徒歩採点」順位によると、それらは：

1. ミネアポリス
2. ポートランド
3. サンフランシスコ
4. ボストン
5. マディソン
6. ワシントンDC
7. シアトル
8. ツーソン
9. ニューヨーク
10. シカゴ

ロサンゼルスは今年のサクセスフル・ミーティング誌のリストには入らなかったが、米国で最大の都市と 3 番目の都市が入っているのには元気づけられる！

これら 10 都市全てとロサンゼルス、そして全米のその他の都市圏で連邦資金が利用できるようになったという事を米国のサイクリング普及活動家は指摘することができる。しかしその将来性は、各地域において好機を如何につかみ、また、資金を利用可能にさせた過去の懸命な働きにより現在利用可能となっている資源を用いながら、如何にサイクリングを伸ばしていくか、という事にかかっている。

### **天気予報は悪化し、今までの成果が帳消しに**

以前のレポートで春が早くやってきた事が米国の自転車販売に良い影響を与え、販売シーズンが一カ月以上早まり第一四半期の業績を支えたと報告した。

天候が 2012 年第一四半期に良い影響を与えたように、今度は天候が第二・第三四半期に悪い影響を与え、今年前半の増加分の全てを帳消しにしてしまう恐れが出てきた。

全米天候統計センターは 7 月中旬に米国の殆どの地域における季節外れの高温により米国 48 州の 55%の地域で既に干ばつの状態になっていると発表した。



出典：BBCニュース

2012年7月16日付ワシントンポスト紙によると、「コーンベルト地帯と米国の半分以上を覆っている干ばつは過去50年間で最大の面積に広がっている」。26州の1,000以上の郡が自然災害地域に指定された。

干ばつは米国の農業に影響を与え食糧価格の上昇につながるが、— 現状の高温と季節外れの暑い天候が長引く事によって、多くのサイクリストは屋外に留まる傾向が強まり、その結果乗車距離が短くなる。過去の経緯をみると、この事は全米各地で自転車小売販売の減速につながっていくのである。

## 輸入

2012年5月までの米国の全ての車輪径の新車自転車の輸入台数は1年前の同期と比較し15%増加した。この様子を表1に示す。

表1 1～5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1～5月	7,066,831	576,568,731	\$81.59
2011年1～5月	6,165,344	549,352,860	\$89.10
変化	901,487	\$27,215,871	-\$7.51
変化 %	14.6%	5.0%	-8.4%

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

2012年1～5月の総FOB金額は2011年と比べUS\$2,700万、即ち5%増加した。そして米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は8%以上、即ち台当たりUS\$7.51下落した。

表2 1～5月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較

1～5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	1,973,099	56,192,151	1,526,829	44,100,775	446,270	12,091,376
1520 20 インチ	1,560,337	68,643,620	1,186,362	51,540,102	373,975	17,103,518
1550 24 インチ	576,832	32,975,750	565,645	30,924,058	11,187	2,051,692
2500 27 インチ及び 700c	723,861	183,016,919	648,382	192,261,473	75,479	-9,244,554
3500 26 インチ	2,153,754	224,910,905	2,104,916	220,953,708	48,838	3,957,197
その他	78,948	10,829,386	133,210	9,572,744	-54,262	1,256,642
計	7,066,831	576,568,731	6,165,344	549,352,860	901,487	27,215,871
対前年比%					14.62%	4.95%
平均単価 US\$		\$81.59		\$89.10		-\$7.52
平均単価対前年比%						-8.4%

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

表2は2012年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税番号毎に2011年同期と比較しながら詳しく示したものである。5つの主要関税区分全てで輸入台数が増えており、関税番号2500だけは1～5月に輸入された自転車のFOB金額が減少している。

表3は2012年1～5月の全ての車輪径の自転車輸入に関し、関税番号毎に台数とFOB金額の各々の増減について2011年同期と比較したものを示している。

既に述べたとおり5つの全ての主要関税区分で、輸入された自転車台数が増えており、関税番号1520の20インチの子供向けの自転車は32%と最も多く増えており、関税番号1510の19インチ以下の歩道で乗る自転車が29%増でこれに次いでいる。

表3 2012年1～5月 米国の全ての車輪径の自転車の関税番号毎の自転車輸入台数及び金額の2011年と比較した増減

関税番号	台数の変化	台数の割合の変化	FOB 金額の変化	FOB 金額の割合の変化
1510 19 インチ以下	446,270	29.23%	12,091,376	27.42%
1520 20 インチ	373,975	31.52%	17,103,518	33.18%
1550 24 インチ	11,187	1.98%	2,051,692	6.63%
2500 27 インチ & 700c	75,479	11.64%	-9,244,554	-4.81%
3500 26 インチ	48,838	2.32%	3,957,197	1.79%
その他	-54,262	-40.73%	1,256,642	13.13%
計	901,487	14.62%	27,215,871	4.95%

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

関税番号1510の2012年1～5月のFOB金額は前年に比べ27%以上増加しており、関税番号1520のFOB金額が33%増加したのに続いている。

関税番号2500には高価格の27インチ、700c及び29インチの自転車が含まれる。この区分は、2012年5月までに2011年同期と比較した総輸入台数が12%増加したものの、FOB金額は5%、US\$900万強減少した事がわかる。

2012年1～5月の米国自転車輸入の増加は、幼児子供向け製品によるものであることは明らかである。

平均FOB単価については、2011年を通じ継続的に上昇が続いたという事に加え、2012年のこれまでの時点で変化が生じているという双方の理由から、関心がもたれている。

表4は2012年1～5月の関税番号毎の平均FOB単価について2011年同期と比較し示したものである。

表4 1～5月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較 平均FOB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	\$28.48	\$28.88	-\$0.40	-1.4%
1520 20 インチ	\$43.99	\$43.44	-\$0.55	-1.3%
1550 24 インチ	\$57.17	\$54.67	\$2.50	4.6%
2500 27 インチ & 700c	\$252.83	\$296.53	-\$43.69	-14.7%
3500 26 インチ	\$104.43	\$104.97	-\$0.54	-0.5%
その他	\$137.17	\$71.86	\$65.31	90.9%
計	\$81.59	\$89.10	-\$7.51	-8.4%

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

関税番号1510と1520は2012年1～5月の2011年と比較した台数増加分の大部分を占めているが、これらは両方とも平均単価が1%以上下落している。

最も大きく変化したのは関税番号2500で、2012年1～5月の平均FOB単価が前年同期と比較し15%下落した。

このUS\$44の下落は大きく、米国自転車市場の高級品の分野で大きな割合を占めている27インチ、700c及び29インチの輸入自転車の価格が米国の流通経路全体を通じて下がっていることを示唆している。

これに比べると遥かに小さい平均FOB単価の下落を示しているにすぎないが、関税番号3500の26インチの輸入自転車は、2012年1～5月の平均単価が1年前の同期のそれに比べ弱含んでいることが示唆されている。

表4が示している模様は、5つの主要区分のうち4つが弱含んでおり、特に関税番号2500の輸入自転車の2012年1～5月の平均FOB単価は2011年に比べ約15%下落している、という事である。

過去に何度も述べている通り、関税番号2500は米国の自転車産業及び市場で最も重要な単独の輸入区分であり、台数或いは金額の変化は今後注意深く見ていく必要がある。

表5は全ての車輪径の自転車の毎年1～5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。2012年は輸入台数では過去13年の中で真中の少し上であるが、一方で総FOB金額は過去13年で最高を記録していることがわかる。



表5 毎年1～5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	7,066,831	576,568,731	\$81.59
2011	6,165,344	549,352,860	\$89.10
2010	6,606,964	465,949,587	\$70.52
2009	5,692,042	461,565,053	\$81.09
2008	6,872,162	472,056,288	\$68.69
2007	7,509,231	439,681,470	\$58.55
2006	7,107,105	399,835,093	\$56.26
2005	8,098,381	436,769,811	\$53.93
2004	6,351,636	312,184,454	\$49.15
2003	6,899,299	334,463,823	\$48.48
2002	7,634,073	360,712,250	\$47.25
2001	5,393,514	301,964,980	\$55.99
2000	7,835,141	407,465,453	\$52.00

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

表6は毎年1～5月の米国自転車輸入の過去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年は過去13年で6番目となっている。

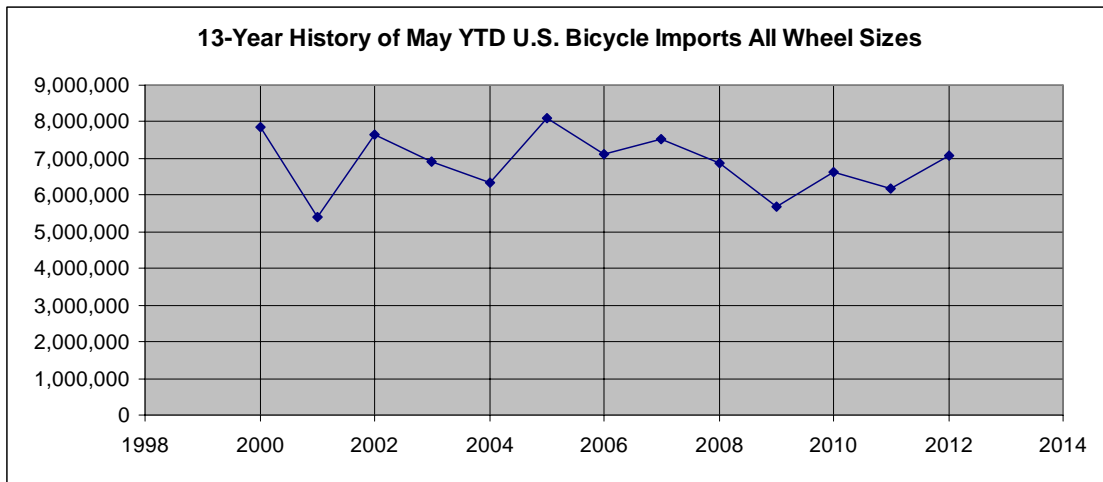
表6 毎年1～5月の米国自転車輸入の過去13年間の推移  
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	8,098,381
2	2000	7,835,141
3	2002	7,634,073
4	2007	7,509,231
5	2006	7,107,105
<b>6</b>	<b>2012</b>	<b>7,066,831</b>
7	2003	6,899,299
8	2008	6,872,162
9	2010	6,606,964
10	2004	6,351,636
11	2011	6,165,344
12	2009	5,692,042
13	2001	5,393,514

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

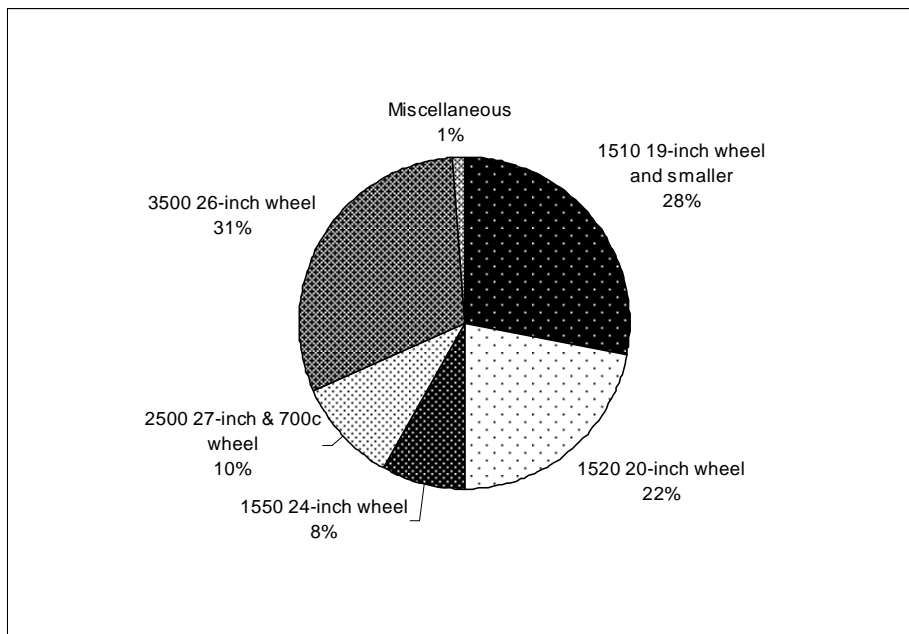
図Bは全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去13年間の推移をグラフにより示したものである。2012年は2000年、2002年、2003年、2006年そして2008年のライン上にあり、過去2年の1～5月を上回っている事がわかる。

図B



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

図C 2012年1～5月 全ての車輪径の自転車の米国の輸入台数 製品区分毎の割合

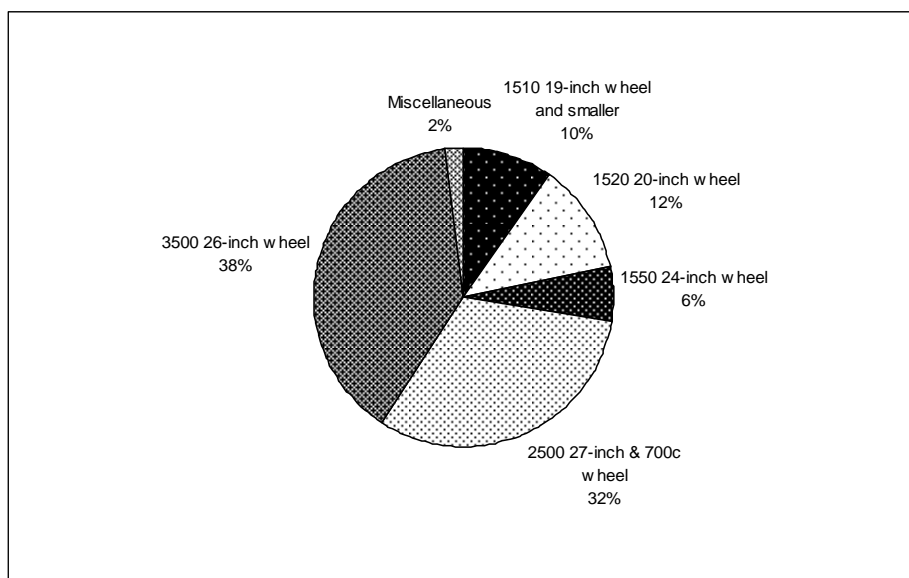


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図Cは2012年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、製品区分毎の台数割合を示したものである。関税番号3500が2012年1～5月の時点では最大の台数割合を占め、31%を獲得している。次いで関税番号1510が28%の台数割合を占めている。関税番号1510と1520の幼児子供向け自転車を合わせると、1～5月に米国へ輸入された自転車台数の50%を占めている事がわかる。

図Dは2012年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税区分毎のFOB金額の割合を示している。

図D 2012年1～5月米国自転車輸入 全ての車輪径のFOB金額  
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

関税番号 3500 が 2012 年 1～5 月の総 FOB 金額の 38% の割合を占め、次いで関税番号 2500 が 32% となっている。これらを合わせた 26 インチ以上の輸入自転車の 2012 年 1～5 月の総 FOB 金額の割合は 70% と圧倒的な割合を占めている。

### 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 1～5 月

ここからいつも通り米国の 20 インチ以上のコアマーケットの自転車について分析を行う。歩道で乗る関税番号 1510 の自転車を輸入統計から除外すると、2012 年 1～5 月の 1 年前の同期と比較した全体の台数の増加分の 49%、全体の FOB 金額の増加分の 44% が取り除かれた事になる(表 3 の数値を参照)。

表 7 は 2012 年 1～5 月の 20 インチ以上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7 1～5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 1～5月	5,093,732	520,376,580	\$102.16
2011年 1～5月	4,638,515	505,252,085	\$108.93
変化	455,217	15,124,495	<b>-\$6.77</b>
変化 %	9.8%	3.0%	<b>-6.2%</b>

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

2012年1～5月の20インチ以上の自転車の輸入台数は2011年同期と比較し全体で10%弱増加した。総FOB金額は3%、即ちUS\$1,500万増加したが、この事は、平均FOB単価が6%以上、即ち2012年1～5月には2011年1～5月と比較しUS\$6.77下落した事を隠すような形となっている。

表8は毎年1～5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入について、2000年から2012年まで過去13年間の推移を示したものである。

表8 毎年1～5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

1～5月	総台数	総金額	平均単価
2012	5,093,732	520,376,580	\$102.16
2011	4,638,515	505,252,085	\$108.93
2010	4,625,613	413,223,504	\$89.33
2009	4,142,273	420,326,376	\$101.47
2008	5,078,305	426,917,300	\$84.07
2007	5,421,138	389,247,866	\$71.80
2006	5,092,058	355,925,687	\$69.90
2005	5,933,130	389,280,542	\$65.61
2004	4,775,465	277,893,930	\$58.19
2003	5,194,560	297,434,046	\$57.26
2002	5,482,354	308,641,592	\$56.30
2001	3,756,263	255,808,149	\$68.10
2000	5,213,943	331,598,310	\$63.60

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

2012年1～5月の総FOB金額は過去13年で最高となっており、平均単価は2番目に高くなっている。

表9は20インチ以上の自転車の輸入台数の過去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。

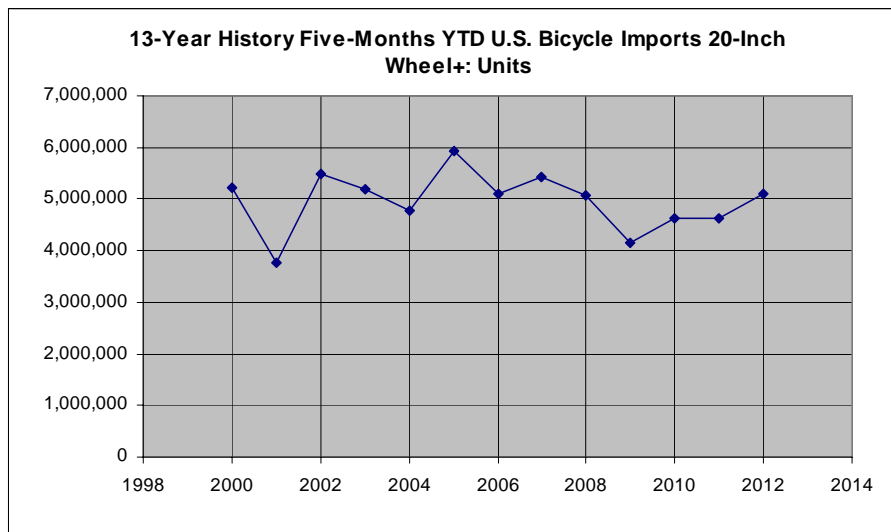
表9 毎年1～5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去13年間の推移 台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2005	5,933,130
2	2002	5,482,354
3	2007	5,421,138
4	2000	5,213,943
5	2003	5,194,560
<b>6</b>	<b>2012</b>	<b>5,093,732</b>
7	2006	5,092,058
8	2008	5,078,305
9	2004	4,775,465
10	2011	4,638,515
11	2010	4,625,613
12	2009	4,142,273
13	2001	3,756,263

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

図Eは20インチ以上の自転車の輸入台数の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。

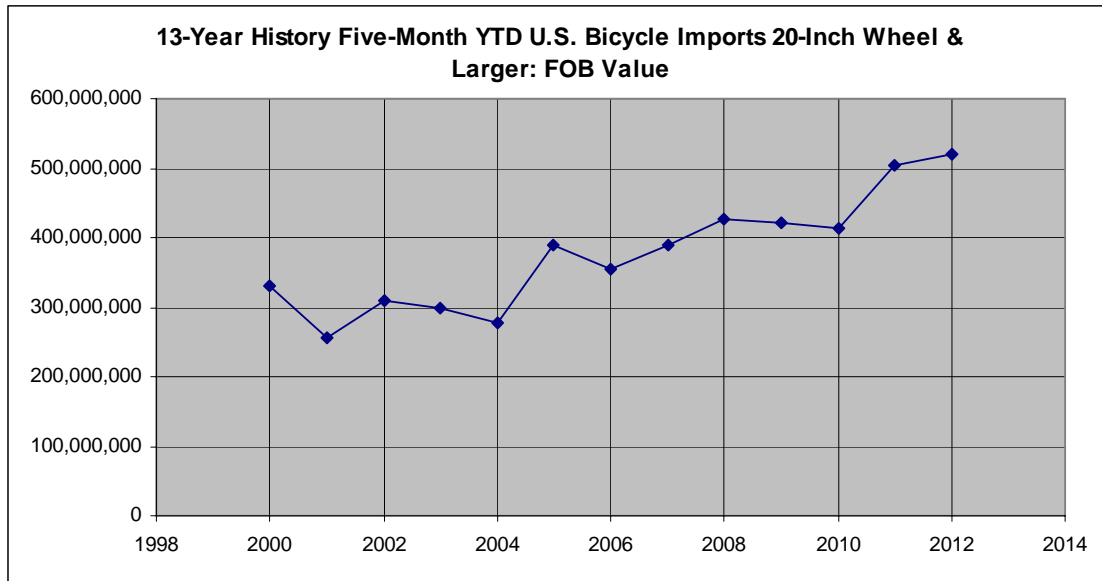
図E



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

2012年1～5月の20インチ以上の自転車輸入が、2009年、2010年そして2011年の同期に比較し増加した事は明らかである。同様に2012年の台数は過去13年間の毎年5月までの輸入台数の推移の中で中程に位置している事も明らかである。

図 F



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

図 F は 20 インチ以上の自転車の毎年 1 ～ 5 月の FOB 金額の過去 13 年間の推移を示したもので、一層興味深い状況が見て取れる。

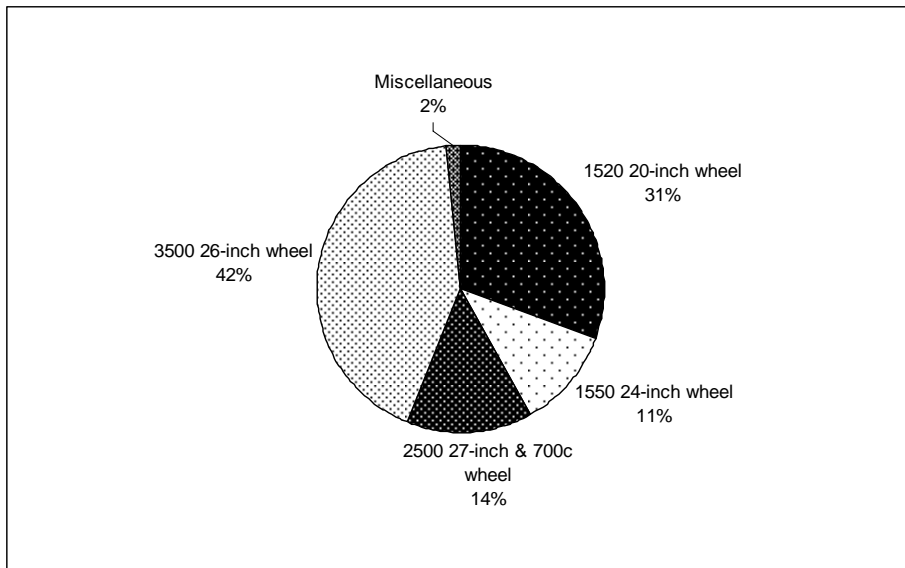
2011 年は 2008 年から 2010 年まで続いた 1 ～ 5 月の輸入 FOB 金額の下落傾向を反転させた。

2011 年には金額が増加し、2012 年は過去 2 年にわたる輸入自転車の全体的コスト上昇の直接的な結果が現われている。また季節性に変化が起きている事も示唆しているのかもしれないが、2012 年 1 ～ 5 月の増加は自転車小売販売が早春に急増した事による在庫補充のための増加であることは恐らく間違いない。

図 G は 2012 年 1 ～ 5 月の 20 インチ以上の輸入自転車台数の関税区分毎の割合を示したものである。

関税番号 3500 が 42% と 2012 年 1 ～ 5 月の台数割合で最大を占め、関税番号 1520 がこの期間中の総台数の 31% でこれに次いでいる。

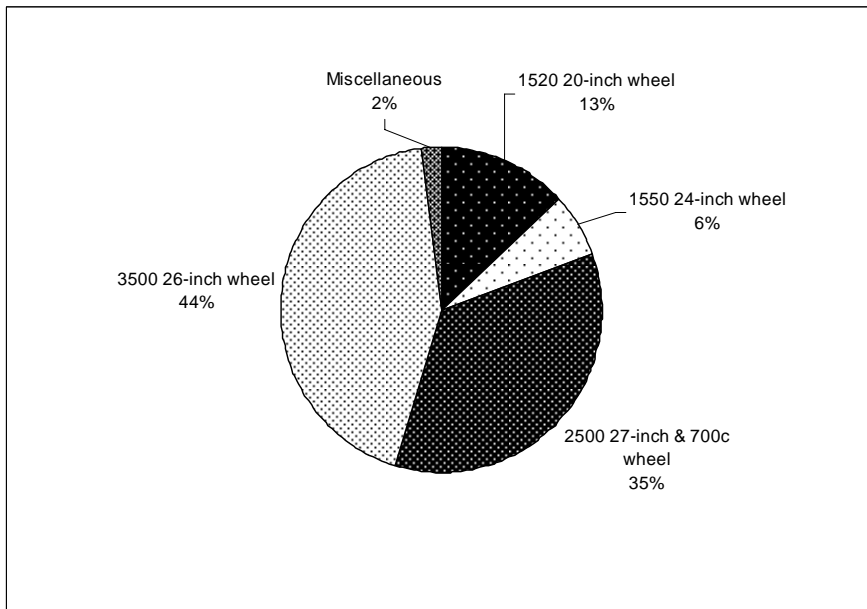
図G 2012年1～5月 20インチ以上の輸入自転車の関税区分毎の台数割合



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

図Hは2012年1～5月の20インチ以上の輸入自転車の関税区分毎のFOB金額の割合を示したものである。

図H 2012年1～5月 20インチ以上の輸入自転車の関税区分毎の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

図Hは関税番号 3500 が 2012 年 1～5 月の総 F O B 金額の 44% を占め、関税番号 2500 が 35% でこれに次いでいる事が示されているが、この事に驚きはない。

## 2012 年 5 月の 20 インチ以上の自転車の輸入

米国自転車輸入を月毎に見ていくことは、輸入や市場に新しく現われて来ている傾向をよりよく理解するために重要な事である。表 1 0 は 2012 年 5 月の 20 インチ以上の自転車の米国の輸入について 1 年前の同じ月と比較し示したものである。

表 1 0 5 月の米国自転車輸入 20 インチ以上 2012 年と 2011 年との比較

	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2012 年 5 月	1,517,039	130,972,377	\$86.33
2011 年 5 月	1,235,015	114,784,236	\$92.94
変化	282,024	16,188,141	-\$6.61
変化 %	22.8%	14.1%	-7.1%

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 2012 年 5 月の 20 インチ以上の自転車輸入台数は 2011 年 5 月に比べ 23% 近く増加した。F O B 金額もやはり 14%、即ち U S \$ 1,600 万増加した。しかし、2012 年 5 月に輸入された自転車の平均 F O B 単価は 2011 年 5 月に比べ 7% 下落した。

表 1 1 5 月の輸入の過去 13 年間の推移

毎年 5 月	台数
2000	1,307,979
2001	681,859
2002	1,192,365
2003	1,239,424
2004	1,274,329
2005	1,370,534
2006	1,110,228
2007	1,226,387
2008	1,186,388
2009	1,275,092
2010	1,340,550
2011	1,235,015
2012	1,517,039

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 5 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の過去 13 年間の推移を示したものである。



2012年5月はコアマーケット製品にとって大きな月であった事に疑いはない。表12は毎年5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去13年間の推移につき、台数による順位付けを行い示したものである。

表12 毎年5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入 台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2012	1,517,039
2	2005	1,370,534
3	2010	1,340,550
4	2000	1,307,979
5	2009	1,275,092
6	2004	1,274,329
7	2003	1,239,424
8	2011	1,235,015
9	2007	1,226,387
10	2002	1,192,365
11	2008	1,186,388
12	2006	1,110,228
13	2001	681,859

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

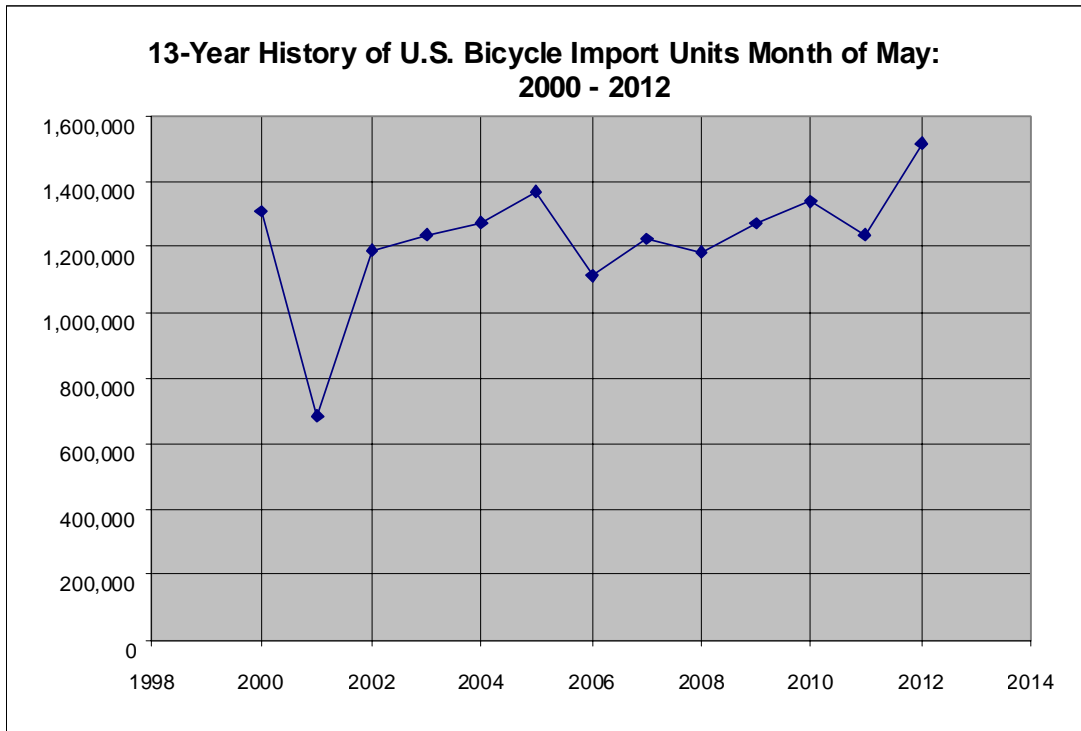
2012年5月は過去13年間の20インチ以上の自転車の輸入台数の推移の中で記録更新となっている！

我々は、これは米国の輸入業者や小売店の間で起きている調達サイクルの変化に反対の方向で発生した、本年初めの普通ではない小売販売の急増に対応した在庫補充の増加によるものと考えている。

図Iは毎年5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の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。

2012年5月は台数が最大となっており、過去13年のどの年の5月と比べても際立っている。

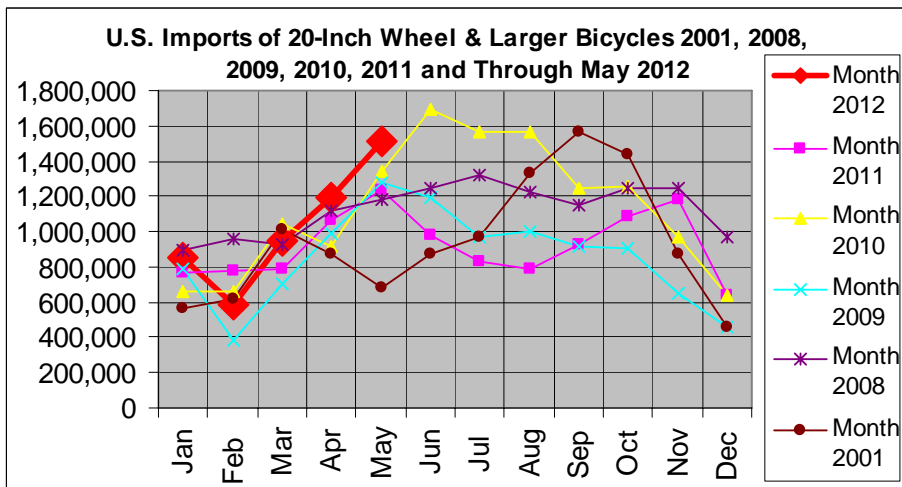
図 I



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

図 J 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、2010 年、2011 年、そして 2012 年の 5 月まで示したもので、2012 年は目立つように赤線で示してある。

図 J



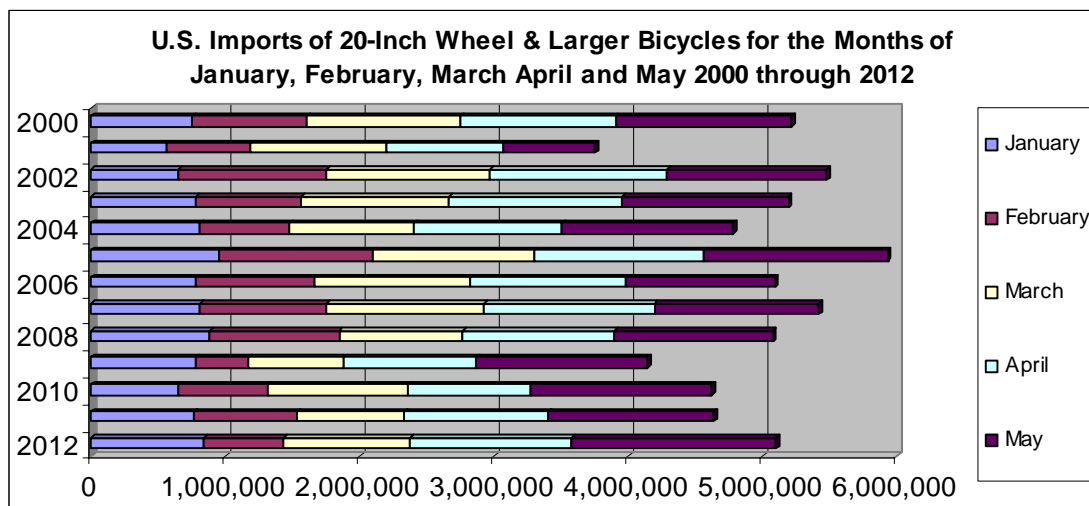
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

2012 年第一四半期には小売販売が急増したにも拘らず、米国の 20 インチ以上の自転車輸入は第一四半期期間中は停滞しており、輸入台数は 4 月まで回復しなかった。そして 5 月にはコアマーケットの輸入台数が 5 月として過去 13 年間の記録更新となったのである。

2012 年の 5 カ月間の米国の自転車実績台数の模様を示したのが図 K で、この図は米国の 20 インチ以上の自転車輸入の 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の推移について、毎年 1 月、2 月、3 月、4 月そして 5 月と月毎に示したものである。

2012 年 5 月は 20 インチ以上の自転車輸入台数が記録更新となったものの、1～5 月の累計では過去 13 年間で 6 番目となっている(表 9 参照)。

図 K



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

春の小売販売急増後の在庫補充の結果、2012 年 6 月、7 月の自転車輸入が急増することもあり得るが、我々はそういう事は起こらないと考えている。

米国の自転車販売は、天候と景気の両方の要因から減速しているという事を示す指標は数多い。またブランド各社は春の販売急増により在庫が払底したが、この補充のため 2013 年モデルに既に軸足を移しており、今後の販売シーズンに備えている。

#### 関税番号 2500：27 インチ・29 インチ及び 700 c の輸入自転車

既に述べた通り、関税番号 2500 は引き続き米国の自転車輸入区分の中で最も重要な区分である。表 1 3 は 1～5 月の 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車の輸入の模様を示している。

表 1 3 1～5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 1～5月	723,861	183,016,919	\$252.83
2011年 1～5月	648,382	192,261,473	\$296.53
変化	75,479	-9,244,554	-\$43.69
変化%	11.6%	-4.8%	-14.7%

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

従来通り関税番号2500の2012年1～5月の総輸入台数は2011年同期と比較し12%近く増加した。しかし、総FOB金額は5%、即ちUS\$900万減少し、また平均FOB単価は15%、即ちUS\$44ほど下落した。

表 1 4 毎年1～5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

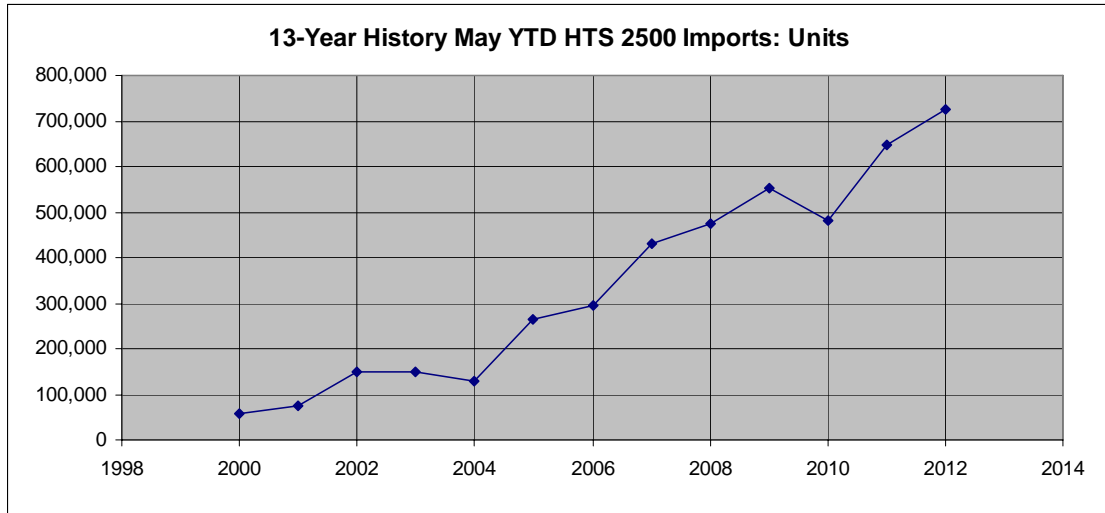
年	台数	金額	平均単価
2000	57,940	11,809,755	\$203.83
2001	73,550	18,782,668	\$255.37
2002	148,754	27,795,213	\$186.85
2003	150,613	36,077,224	\$239.54
2004	128,118	37,612,164	\$293.57
2005	263,779	78,855,266	\$298.94
2006	293,899	86,661,955	\$294.87
2007	431,789	104,467,105	\$241.94
2008	473,034	125,068,088	\$264.40
2009	554,231	158,685,312	\$286.32
2010	481,059	133,798,138	\$278.13
2011	648,382	192,261,473	\$296.53
2012	723,861	183,016,919	\$252.83

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

表14は毎年1～5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示したものである。既に指摘した通り、2012年1～5月の台数は過去13年間で最高であり、FOB金額は2番目となっている。

図Lは関税番号2500の自転車の毎年1～5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。台数の増加の様子が明らかである。

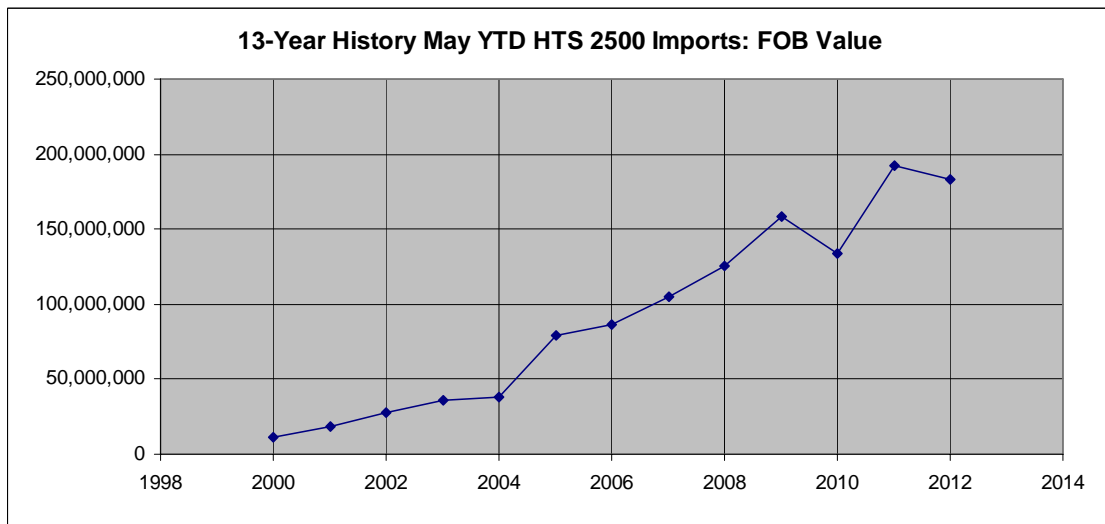
図 L



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

図Mは毎年1～5月の関税番号2500の自転車の米国への輸入についてFOB金額の過去13年間の推移をグラフにより示したものである。ここではFOB金額の減少の様子が明らかとなっている。

図 M

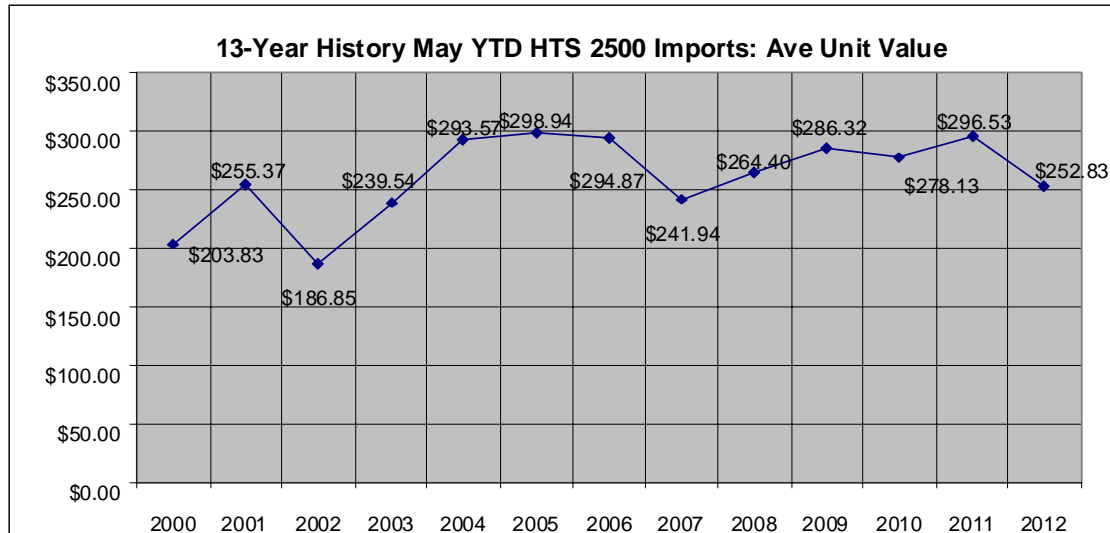


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図Nは毎年1～5月の関税番号2500の自転車の米国への輸入について、平均FOB単価の過去13年間の推移を示したものである。2012年5月の下落が明らかである。また興味深い

のはUS \$300の天井があるように見られる事で、過去13年間どの年も関税番号2500の1～5月の平均FOB単価はこの数値を超えていない。

図N



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

2012年の残された7カ月間に、総FOB金額や平均FOB単価が引き続き減少・下落していくのかどうか、という事が今後の注目点である。

### 米国の自転車輸出

米国自転車輸出は2012年の出だしは速かった。表15に2012年1～5月の模様を2011年同期と比較し示す。

表15 1～5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1～5月	90,054	58,138,878	\$645.60
2011年1～5月	89,190	48,168,955	\$540.07
変化	<b>864</b>	<b>9,969,923</b>	<b>\$105.53</b>
変化%	<b>1%</b>	<b>21%</b>	<b>20%</b>

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

2012年1～5月の自転車輸出台数は2011年と比較し丁度1%、即ち864台増加した。しかし米国から輸出された自転車の平均FOB単価が20%、即ちUS\$105上昇した事により、輸出総FOB金額は21%、即ちUS\$990万増加した。

表 1 6 は全ての車輪径の自転車の毎年 1 ～ 5 月の米国からの輸出の過去 13 年間の推移を示したものである。

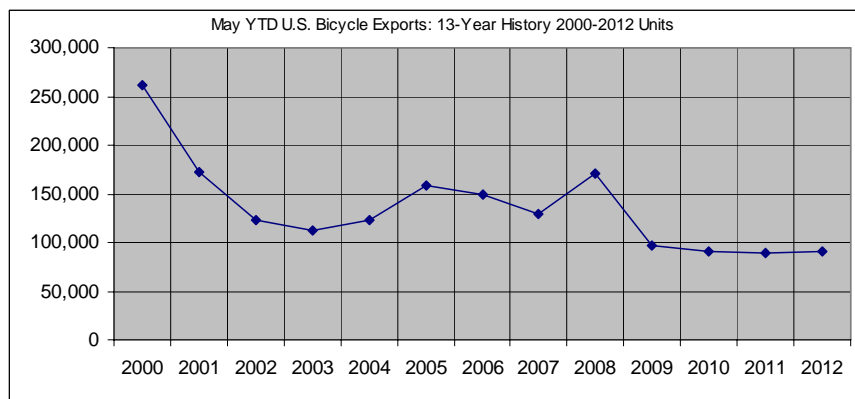
表 1 6 毎年 1 ～ 5 月の米国自転車輸出の過去 13 年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2012	90,054	58,138,878	\$645.60
2011	89,190	48,168,955	\$540.07
2010	91,451	49,909,856	\$545.76
2009	96,449	41,298,742	\$428.10
2008	170,551	60,512,558	\$382.00
2007	129,568	49,495,505	\$382.00
2006	149,030	47,689,694	\$320.00
2005	158,806	48,282,588	\$304.04
2004	122,929	36,206,539	\$294.53
2003	113,034	27,142,698	\$240.13
2002	123,662	24,371,465	\$197.08
2001	172,889	30,093,322	\$174.06
2000	262,149	39,687,499	\$151.39

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

2012 年 1 ～ 5 月に米国から輸出された自転車総台数は過去 13 年間で 12 番目となっているが、総 FOB 金額は 2 番目に高く、平均 FOB 単価は過去 13 年の推移の中で最高となっている。

図 0

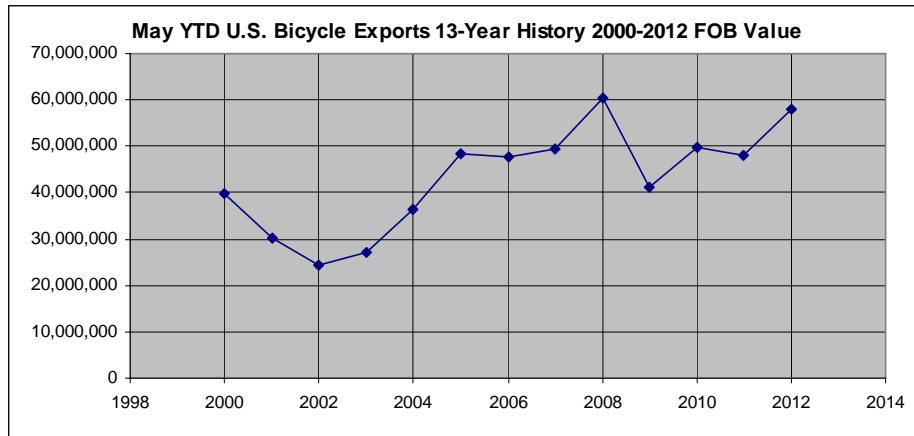


出典：米国商務省輸出統計、Gluskin Townley Group による分析

図 0 は米国から輸出された自転車台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。リーマンショックの時に輸出の減少が始まり、2012 年 5 月までそれが続いていることが明らかである。

これと対照的なのが図Pで、毎年1～5月の米国の自転車輸出についてFOB金額の過去13年間の推移を示したものである。リーマンショックの時に低くなっているが、その後米国の自転車輸出金額はリーマンショック前の水準に戻っている。

図P



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

表17は2012年1～5月の米国自転車輸出について、関税番号毎に、そして国産のものが海外産のものかに分けて詳しく示したものである。

表17 2012年1～5月米国自転車輸出

1～5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	11,986	2,893,085	\$241.37	6,049	1,334,975	\$220.69	18,035	4,228,060	\$234.44
2600 25インチ以上	24,484	24,031,068	\$981.50	28,669	21,989,155	\$767.00	53,153	46,020,223	\$865.81
6000 車輪径の示されていない物	15,972	6,681,612	\$418.33	2,894	1,208,983	\$417.76	18,866	7,890,595	\$418.24
計	52,442	33,605,765	\$640.82	37,612	24,533,113	\$652.27	90,054	58,138,878	\$645.60
割合	58.2%	57.8%		41.8%	42.2%		100%	100%	

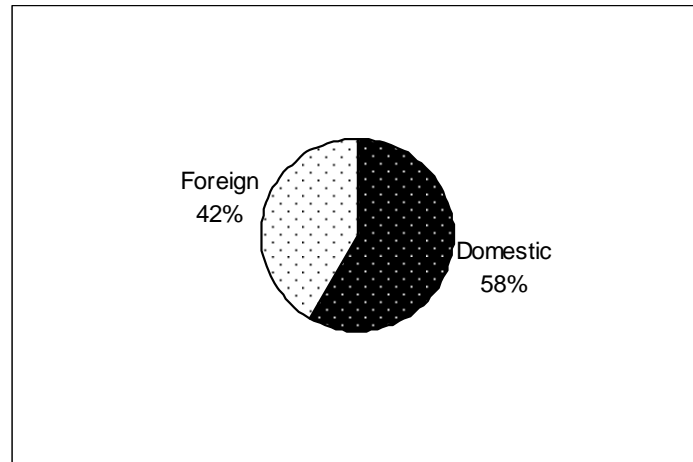
出典：米国商務省輸出統計、Gluskin Townley Groupによる分析

高価な自転車が米国から輸出されていることは明らかで、国産のもの平均FOB単価はUS\$641となっており、海外産のもの平均FOB単価はUS\$652となっている。

図Qは輸出自転車について、国産のものと海外産のものとの台数割合を示したもので、国産のものが58%を占めている事がわかる。



図Q 米国自転車輸出 国産のものと海外産のものとの台数割合



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

### 米国の自転車専門店販路における自転車店向け出荷

表18は2012年1～5月の卸業者及びブランド各社の自転車店向け販売について、2011年1～5月と比較し示したものである。

表18 1～5月の自転車専門店販路の供給業者の自転車店向け自転車販売  
2012年と2011年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2012年1～5月	1,193,284	\$501,994,920	\$420.68
2011年1～5月	1,098,023	\$447,189,116	\$407.27
変化	95,261	\$54,805,804	\$13.42
変化 %	8.7%	12.3%	3.3%

出典：米国自転車製品供給業者協会(BPSA) 2012年5月販売統計、  
レジャー・トレンド・グループ(LTG)による報告

自転車店に販売された全ての車輪径の自転車の総台数は9%近く増加した。また卸金額は12%、即ちUS\$5,500万増加した。

2012年1～5月に自転車店に販売された新車自転車の平均卸単価は2011年と比較しUS\$13、即ち3%上昇した。

表19は2012年5月末時点で米国の自転車店向け供給業者が持っている新車自転車の在庫について、2011年の同じ月の月末在庫と比較しながら示したものである。

表 1 9 5 月末の自転車専門店販路向け供給業者の自転車在庫 2012 年と 2011 年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2012 年 5 月末	496,747	\$163,666,361	\$329.48
2011 年 5 月末	679,950	\$187,965,428	\$276.44
変化	-183,203	-\$24,299,067	\$53.04
変化 %	-26.9%	-12.9%	19.2%

出典：米国自転車製品供給業者協会(BPSA) 2012 年 5 月販売統計、  
レジャー・トレンド・グループ(LTG)による報告

本年初めに小売販売が急増したこと、1～5月の自転車店向け新車自転車の卸販売台数が9%弱増加した事により、2012年5月末在庫は台数で27%近く、総卸金額で約13%減少している。

関心を持たれるのは、2012年5月末平均卸単価が2011年5月末と比較し19%、即ちUS\$53上昇している事である。

夏の需要に見合うだけの十分な新車在庫が供給業者により確保されているのであろうか？これについては今後注視していかなくてはならないが、新車自転車の早期需要の発生により伝統的な補充サイクルが崩れたことは間違いない。そしてこの疑問に対する解答を得るために、我々は今年残りの7カ月分の統計が入手可能となった時点で、引き続きその分析を行っていかなくてはならないのである。

以 上