

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7月号

米国自転車市場情報

米国自転車市場

米国の自転車及び関連製品の販路

表1は2011年における米国の自転車見かけ市場消費に関し、主要販路毎に示したもので、全ての車輪径の自転車台数、小売金額及び平均小売単価について各々推定数値を示してある。2011年の自転車市場消費台数は減少したが、この事は現在変化が起きている自転車の販路の市場シェアに反映されている。また米国における自転車の販路そのものは、前回およそ1年前に調査した時から変わっていない。

表1では、自転車専門店とアウトドア専門店が自転車を取り扱う所とは別の販路として示されているが、表2と表3では自転車店+OSRとして一つの販路として示されている。

自転車店とアウトドア専門家を合計すると2011年の米国の推定市場消費台数の20%、そして推定小売金額の60%を占めており、これは興味を持たれる事である。

表1 2011年 米国の販路毎の推定自転車市場消費

販路	小売段階推定消費 台数(百万台)	総台数 比 %	推定小売金額 (百万)	総金額 比 %	平均小売単価
量販店	11,028,981	70	\$926,434,396	27	\$84
スポーツ用品チェーン店	1,102,898	7	\$274,621,624	8	\$249
自転車店	2,836,024	18	\$1,928,496,089	55	\$680
アウトドア専門	315,114	2	\$185,917,107	5	\$590
その他	472,671	3	\$179,614,832	5	\$380
計	15,755,687	100.0	\$3,495,084,047	100.0	\$222

出典：米国商務省輸入統計2011年、Gluskin Townley Groupによる分析2011年、輸出は除外、バイシクルリテラー・アンド・インダストリーニュース紙掲載レジャー・トレンド・グループ発表データ、中古自転車販売の推定は含まない

表1からわかるとおり、量販店の販路は2011年の自転車市場消費推定総台数の70%を占めたものの、自転車の総推定小売金額の僅か27%しか占めていない。

我々は、量販店の販路では2003年から2011年間の過去9年間に自転車に関して何等かの見直しが行われていると見ている。この見直しには、高価格の自転車、ブランド物の自転車、そして女性や成人消費者を対象とした街乗りやファミリー向け自転車の取り扱いの開始といった事も含まれている。

米国において量販店は、これまでも、そしてこれからも幼児子供向け自転車の主要小売販売元である。

人口統計学者であり、自転車市場の調査も行っているブラッド・エドモンドソン氏が行った全米スポーツ用品協会(NSGA)自転車利用傾向調査 2000年～2010年の結果によると、量販店が何故より多くの自転車に関心のある成人の顧客を引き寄せようとしているのか、少なくともその説明の一部が述べられている。

エドモンドソン氏は、「自転車はもはや子供の乗るものではない。2000年から2010年の間に自転車に乗る子供の数は20%以上減った。一方で自転車に乗る成人の数は僅かに増えた」。

アフターマーケットの販売状況を調べることにより、自転車業界の主要販路の全体の模様が理解できる。米国自転車市場における新車販売についてはばかりに多くの関心が払われている。

しかし、部品、付属品、タイヤ・チューブ、ウェアそしてシューズの販売からなるアフターマーケットは米国の自転車業界において重要な部分を占めている。

表2は販路毎の2011年アフターマーケット推定小売金額を示している。米国消費者の一部における節約志向の高まりに伴い、中古自転車が急増しており、この結果自転車を長持ちさせ、併せて修理や補修を行い、新車により代替させることを取りやめる人が増えている。そしてこの事により自転車店及びアウトドア専門店の販路で補修部品、付属品の販売が増加している。

しかし、2011年の全体の自転車市場消費の減少により、多くの販路では付属品及びアフターマーケットの販売が2010年の水準以下に減速している事は指摘しておかなくてはならない。

表2 米国自転車市場推定小売金額 2011年 部品、付属品、タイヤ・チューブの販路毎の市場シェア (推定には工賃、レンタル、中古自転車、ツアー及び乗り方指導は含まず)

販路	自転車店 +アウトドア 専門	量販店	スポーツ用品チェーン店	その他 (金物店、その他小売店、メールオーダー、ネット通販含む)	米国市場 計
部品、付属品、 タイヤ・チューブ、ウェア、シューズ (工賃、レンタル除く)	\$ 980,645,622 39.0%	\$590,901,849 23.0%	\$528,039,950 21.0%	\$414,888,532 17.0%	\$2,514,475,953 100.0%

出典：全米スポーツ用品協会、Gluskin Townley Groupによる分析、アフターマーケットの推定には工賃及びレンタル含まず

表3は、2011年の自転車及びアフターマーケットを合わせた全体の市場の、販路毎の推定市場シェアを示している。

アフターマーケットには米国の主な流通販路全体の特徴が強く表されている。量販店の販路ではドレルインダストリー社の子会社であるパシフィックサイクルのような企業が、例えば自らのブランドであるシュインブランドのアフターマーケット製品を量販店の販路内部において他社に販売する際の意欲的なライセンスプログラムを作り出したり、またドレル社が自転車部品、付属品、及びタイヤ・チューブの量販店向け大手卸商を買収したりと、非常に厳しい競争が繰り広げられている。

自転車専門店向けの企業であるトレック、スペシャライズド、ジャイアント及びラレーアメリカなどの企業は、売上及び利益増大への積極的な追及過程において、部品、付属品、タイヤ・チューブ、及びウェア類を引き続き拡大させ、これらを自社ブランド製品に包含させている。

自転車及び自転車アフターマーケット製品の流通販路には、メールオーダー、ネット通販及び金物店のような地元密着或いは地域限定の自転車及び関連製品の小売店が含まれている。しかしこれらには様々な業態が含まれ、販路として明確に規定されているわけではない。

表3 米国自転車市場推定小売金額
2011年の販路毎の自転車及びアフターマーケットの市場シェア

販路	自転車店 +7外 ドア 専業	量販店	スポーツ用品チェーン 店	その他 (金物店、その他小売店、メール オーダー、ネット通 販含む)	米国市場 計
自転車	\$2,114,413,195 60.0%	\$926,434,396 27.0%	\$274,621,624 8.0%	\$179,614,832 5.0%	\$3,495,084,047 100.0%
部品、付属 品、タイヤ・チュー ブ、ウェア、シュー ズ (工賃、レンタ ル除く)	\$ 980,645,622 39.0%	\$590,901,849 23.0%	\$528,039,950 21.0%	\$414,888,532 17.0%	\$2,514,475,953 100.0%
推定小売金額 計	\$3,095,058,817	\$1,517,336,245	\$802,661,574	\$594,503,364	\$6,009,560,000
総小売金額に おける割合	50.5%	25.2%	13.4%	9.9%	100.0%

出典：全米スポーツ用品協会、Gluskin Townley Groupによる分析、アフターマーケットの推定には工賃及びレンタル含まず

注：米国の自転車及び関連製品の販路に関する記述は全米自転車小売店協会(NBDA)の2011年米国自転車市場レポートより引用。PDFファイルによる調査報告全文は www.nbda.com から入手可能。

2011年の自転車、部品、付属品、タイヤ・チューブ、ウェア及びシューズのオンライン販売は米国自転車市場全体の20%を占めたと推定されている。

米国の自転車及び関連製品の販路において事業を行っている多くの小売事業者は積極的にウェブサイトをつかい、オンライン販売を行っている。

表4は米国の Rails-To-Trails Conservancy 及び RTC Trailink.com の会員からなる成人自転車利用者集団について2011年にオンラインで購入した人の模様を示している。利用者集団は暖かい天候の1カ月間に、平均40マイル乗る偶に乗る成人のグループ、100マイル乗る時々乗る人達、250マイル乗る上昇志向の人達、暖かい天候の1カ月間に平均450マイル乗る熱心な人達の4つのグループに分けられている。

表4 オンライン購入先

	計	偶に乗る	時々乗る	上昇志向	熱心
自転車店	37%	24%	34%	43%	60%
アウトドア用品店	34%	32%	34%	37%	43%
メールオーダー/オンライン	22%	20%	21%	25%	25%
フィットネス専門店	9%	14%	8%	11%	11%
スポーツ用品店	8%	8%	6%	9%	8%
ランニング専門店	6%	8%	7%	5%	9%
ディスカウントストア	6%	10%	4%	6%	4%
アウトレット	3%	5%	3%	4%	2%
デパート	3%	2%	3%	4%	1%
その他オンラインショップ	25%	27%	23%	27%	26%

出典：GTGサイクリング調査(RTC Trailink 会員)、2011年5月

自転車店はオンライン販売が全体で37%を占め、偶に乗る成人サイクリストの24%から熱心なグループの60%の範囲であった。パフォーマンス社のような古くからあるメールオーダー及びネット通販業者は小売販売の22%がオンライン販売によるもので、一方REI社のようなアウトドア用品店はオンライン購入がこの利用者集団による購買全体の34%のシェアを占めた。

表5は2011年の米国の新車自転車及び関連製品のオンライン購入に関する我々の推定内容を表している。実店舗の小売店は米国消費者がオンライン購入を行った小売店の中に含まれていることに注意してほしい。

表5 2011年 新車自転車及び関連製品のオンライン販売の推定

	実店舗	オンライン	計
推定新車自転車販売金額 US\$	\$2,814,834,767	\$680,249,280	\$3,495,084,047
割合	47%	11%	58%
推定アフターマーケット販売金額 US\$	\$2,011,580,762	\$502,895,191	\$2,514,475,953
割合	33%	8%	42%
推定米国市場計 US\$	\$4,826,415,529	\$1,183,144,471	\$6,009,560,000
割合	80%	20%	100%

出典：全米自転車小売店協会(NBDA)米国自転車市場レポート2011年版、中古自転車販売及び工賃、レンタルは含まず。オンラインについてはGluskin Townley Groupによる推定及び分析

結論は、2011年には自転車新車及び関連製品の販売のうち推定20%、即ちUS\$12億がオンラインによるものであったと見られるということである。我々は、米国のより多くの自転車店がREI社のモデルに続き、複数の販路を持つようになるに従い、毎年オンライン販売は増えていくものと考えている。

米国人の世代構成について

我々は引き続き、米国人の世代構成が米国の自転車市場及び産業に既に与えている、そして今後も与えるであろう影響に関する分析を行う。表6は新車自転車又は中古自転車を保有する4つの世代の成人に対する「どこで自転車に乗りますか？」という質問に対する回答状況を示している。

表6

	どこで自転車に乗りますか? (該当するものを全て選んでください)			
	米国の4つの世代 (2012年年齢)			
	ジェネレーションY (18-27)	ジェネレーションX (28-47)	ベビーマー (48-67)	サイレントジェネレーション (68-87)
近所の道路	38.4%	42.7%	42.2%	57.5%
田舎の道路	11.2%	11.0%	13.6%	6.4%
通行量の少ない道路/幹線道路	10.4%	3.5%	2.6%	2.1%
自転車道	15.2%	15.5%	17.5%	4.2%
オフロードトレイル	8.8%	4.1%	1.9%	2.1%
廃線跡	3.2%	1.9%	1.9%	2.1%
通行量の多い道路/幹線道路	1.6%	2.2%	0.6%	0.0%
自転車ルート	2.4%	4.1%	1.9%	2.1%
田園地帯の道路	2.4%	3.5%	5.2%	6.4%
州道	0.0%	4.7%	1.3%	0.0%
シングルトラック	0.8%	0.9%	0.0%	0.0%
舗装された小道	3.2%	2.5%	5.2%	6.4%
緑道	0.8%	0.6%	0.6%	6.4%
その他	1.6%	2.5%	5.2%	4.3%

出典: Gluskin Townley Group 米国成人サイクリスト調査: 世代

近所の道路は、ここに示される通り米国人の4つの全ての世代において好んで自転車に乗られている場所であり、若いジェネレーションYの38%から、より高齢のサイレントジェネレーションの57%の範囲である。米国の自転車支援活動家達にとって、米国全体で近所の道路の自転車レーンを明確化させ、自転車が乗りやすくなるよう交通管理を強化させるような活動にもっと注目する必要がある、という事が示されている。

自転車道はサイレントジェネレーションを除く全ての世代で2番目に好まれているが、米国の多くの地域では自転車道へのアクセスが限られているか、全く存在しない状態である。最も高齢のサイレントジェネレーションは、自転車道のない閉鎖された老後コミュニティに居住している事を示しているのかもしれないが、これら的高齢米国人が近所の道路を高い割合で好んでいると報告されているのとは対照的に、自転車道の利用が少ない事には注意が必要である。

4つの世代全てで通行量の多い道路/幹線道路で自転車に乗る人の割合は非常に小さい事にも注意が必要である。この事は米国におけるサイクリングの恐怖要因の重要性を強調している。怖いもの知らずの数少ないサイクリストだけが敢えて走りたいと思っている場所へのアクセスを良くするような活動は、支援活動家は行ってはいけないという事にも気をつけなくてはならない。

グーグル社は「メイド・イン・USA」を試行中！

ご存知の通り、グーグル社は世界的な検索エンジンの企業であり、事業の拡大・拡張のためハードウェアにも焦点をあてている。同社は最近 Nexus Q を含む3つの新しい商品を発表した。ニューヨークタイムズ紙¹によると、最も関心がひかれるこの新製品の特徴はその下部に「米国で設計及び製造」と打刻されている事である。

¹ ニューヨークタイムズ紙 2012年6月27日付、「グーグルは何かレトロな事を試している」ジョン・マーコフ著

グーグル社は米国での製造の試みについて多くは発表しておらず、工場はカリフォルニア州北部のどこにあるのか明らかにするという事についてすら、回答を控えている。しかし、家電製品の製造の米国への回帰のこの小さな一歩は、他の電気製品メーカーが注視しており、自転車業界もそうである事を我々は望んでいる。

ニューヨークタイムズ紙の記事は米国の家電製品の製造に関するグーグル社の試みについて、同社が何故そのような事を行うのか理由については一切報告していないが、中国での製造における労働及びエネルギーコストが一層上昇している事、輸送コストが上昇しており、「市場への時間が競争上有利なビジネスにおいては、技術者にとって高速道路を10分車で走れば工場に行ける方が、飛行機で16時間飛ぶ事よりかは楽」な事には言及している。

この同じ記事によれば、2012年4月にボストン・コンサルティング・グループは売上高US \$10億を超える米国企業の1/3が、製造の米国への回帰を計画または検討していると報告したと指摘している。

バイクヨーロッパ紙は、本年5月にシマノ社は世界最大のスポーツ用品供給企業であると報じた。同社は米国企業ではないが、2011年の世界の売上高がUS \$28億と報告されている。同じ記事で、ジャイアント社の売上高はUS \$14億、トレック社は売上高US \$10億、ドレル・インダストリー社は売上高US \$8億6,200万と報じられた。アクセル・グループの売上高はUS \$8億7,400万と報告されたが、これはラレー社の買収が完了する以前の数値であり、これが完了するとアクセル・グループは売上高がUS \$10億のラインを超える。

ポイントは単純である。米国での製造検討というボストン・コンサルティング・グループの調査対象範囲には、少なくとも1つの大きな部品メーカーと3つの自転車企業が含まれている。米国企業は1社しかないのは確かだが、その他の各社は米国で積極的な事業展開を行っており、同じ売上高規模の米国企業の1/3が製造の米国への回帰を真剣に検討していると報告されている事から、同様の事を検討する商業上の理由は十分に整っている。ところで、このニューヨークタイムズ紙の記事に用いられた言葉は「reshoring」である。

米国の自転車輸入

4月は米国では通常販売シーズンの始まりとなる月である。今年早くの暖かい天候により2012年第1四半期の新車自転車販売が急増した。4月は米国の輸入業者及びブランドにとって自転車販売シーズンの季節外れの早いスタートへの追い上げを試す月となった。

表7 1～4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1～4月	4,999,545	\$429,827,233	\$85.97
2011年1～4月	4,559,052	\$424,153,938	\$93.04
変化	440,493	\$5,673,295	-\$7.06
変化 %	9.7%	1.3%	-7.6%

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

表7は2012年1～4月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、1年前の同じ時期と比較し示したものである。輸入台数は10%近く増え、総FOB金額も1%増加した。

興味を持たれるのは平均FOB単価であり、US\$7、即ち2012年1～4月には2011年同期と比較し7%以上下落した。

表8は2012年1～4月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税番号毎に詳しく示したものである。

関税番号1510と1520の幼児子供向け自転車は4月までの輸入増加分の最大の部分を占めており、一方で関税番号1550の24インチの自転車と3500の26インチの自転車は減少を示している。

表8 1～4月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較

1～4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	1,422,852	40,423,030	1,155,552	33,686,089	267,300	6,736,941
1520 20インチ	1,103,363	48,465,269	859,640	37,796,609	243,723	10,668,660
1550 24インチ	384,479	22,306,017	413,454	23,126,588	-28,975	-820,571
2500 27インチ及び700c	555,004	146,882,781	490,675	151,561,458	64,329	-4,678,677
3500 26インチ	1,481,266	164,602,372	1,557,072	170,949,380	-75,806	-6,347,008
その他	52,581	7,147,764	82,659	7,033,814	-30,078	113,950
計	4,999,545	429,827,233	4,559,052	424,153,938	440,493	5,673,295
対前年比%					9.7%	1.3%
平均単価 US\$		\$85.97		\$93.04		-\$7.06
平均単価対前年比%						-7.59%

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

20インチ以下の自転車の1～4月の輸入増加により、2011年と比較した全体の台数とFOB金額の増加がもたらされていることがわかる。表9に2012年1～4月の関税番号毎の平均FOB単価について2011年同期と比較したものを示す。

表9 1～4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	\$28.41	\$29.15	-\$0.74	-2.5%
1520 20 インチ	\$43.93	\$43.97	-\$0.04	-0.1%
1550 24 インチ	\$58.02	\$55.94	\$2.08	3.7%
2500 27 インチ & 700c	\$264.65	\$308.88	-\$44.23	-14.3%
3500 26 インチ	\$111.12	\$109.79	\$1.33	1.2%
その他	\$135.94	\$85.09	\$50.84	59.7%
計	\$85.97	\$93.04	-\$7.06	-7.6%

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 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車の米国への輸入平均価格が US \$44、即ち 2012 年 1～4 月には 2011 年と比較し 14% 下落した事には注意を要す。

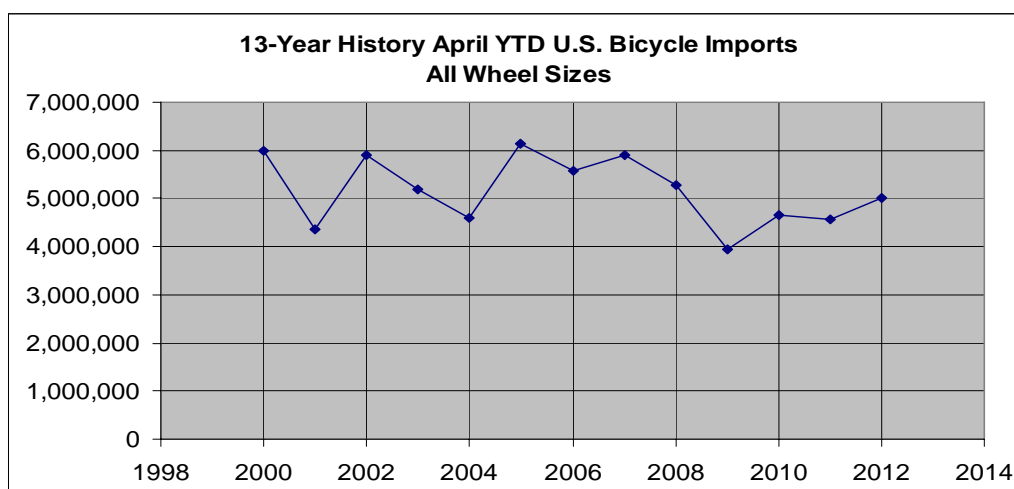
表 10 に毎年 1～4 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移を示す。2012 年は台数面では過去 4 年間の動きと整合が取れており、僅かな増加が見られている。総 FOB 金額は過去 13 年間で最高となっている。

表 10 毎年 1～4 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移
全ての車輪径 2000 年～2012 年

年	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2012	4,999,545	429,827,233	\$85.97
2011	4,559,052	424,153,938	\$93.04
2010	4,662,085	349,270,663	\$74.92
2009	3,947,217	349,778,837	\$88.61
2008	5,270,700	365,630,745	\$69.37
2007	5,899,973	352,612,318	\$59.77
2006	5,575,439	316,293,009	\$56.73
2005	6,152,358	341,344,074	\$55.48
2004	4,605,666	231,657,384	\$50.30
2003	5,204,279	262,858,829	\$50.51
2002	5,893,971	286,590,853	\$48.62
2001	4,358,213	251,714,020	\$53.00
2000	5,983,411	317,132,723	\$53.00

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

図 A

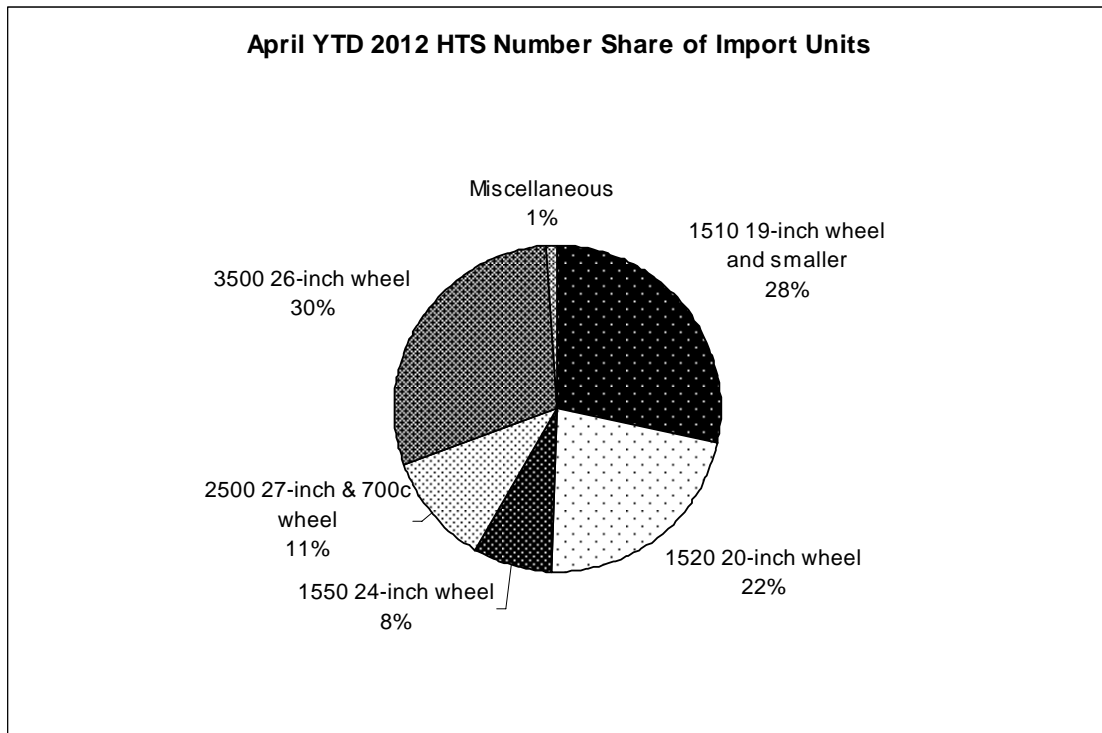


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 A は毎年 1～4 月の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 1～4 月は 500 万台を少し下回っており、2010 年と 2011 年を上回ってはいるものの、2005 年から 2008 年までの水準をまだ下回っている。第 1 四半期の販売急増にもかかわらず、米国自転車市場は増減のない市場消費の期間に入ったという我々の現在の見方を補強している。

図B 2012年1～4月の米国自転車輸入台数 製品区分毎の割合



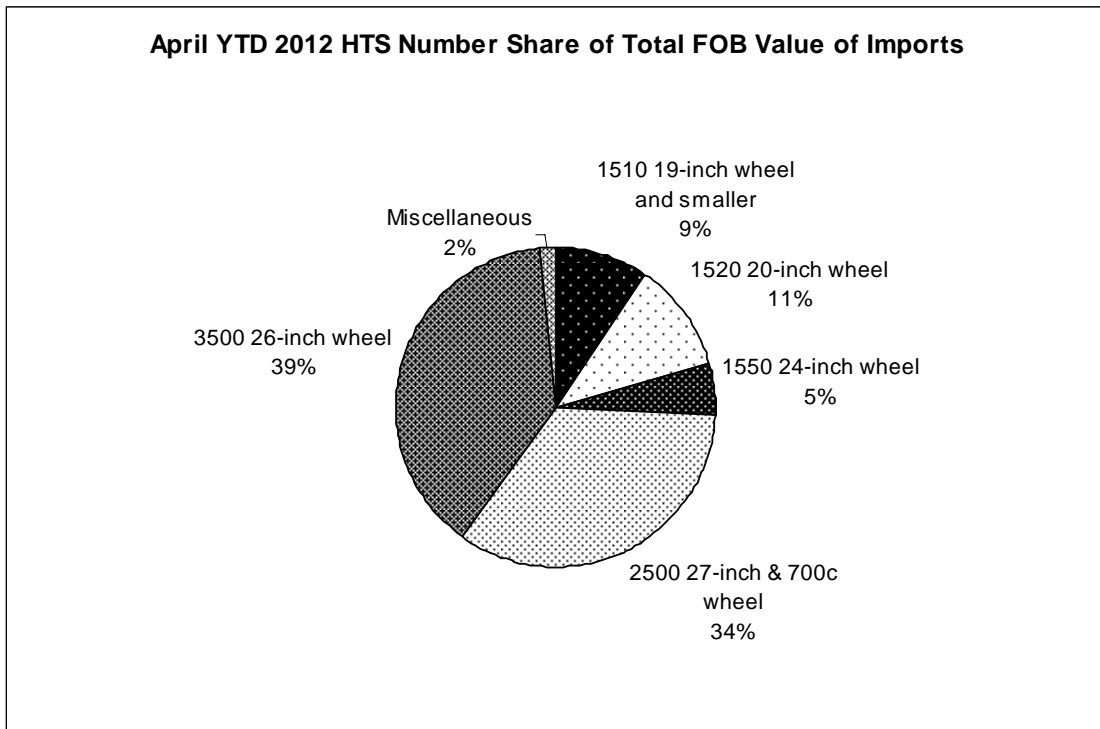
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図Bは2012年1～4月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、関税番号毎の台数割合を示したものである。

2012年4月までの期間においては、幼児子供向けの20インチ以下の自転車が合計で、全ての輸入自転車台数の50%を占めた。我々は、これは米国の小売業者、主としてウォルマート、ターゲットそしてトイザラスといった量販店販路の小売業者による在庫補充であるとの見方を以前のレポートで提示している。

図Cは2012年1～4月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税番号毎の総FOB金額の割合を示したものである。

図 C



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 の二つで 2012 年 1～4 月の総 FOB 金額の 20% を占め、一方で関税番号 2500 と 3500 を合わせると 2012 年 4 月までの全ての輸入総 FOB 金額の 73% を占めている事に、今となっては驚きはない。

大きな関心もたれる点は、関税番号 2500 の自転車輸入 FOB 金額が US \$500 万減少した事と、関税番号 3500 の FOB 金額が 2012 年 1～4 月に 2011 年同期と比較し US \$600 万減少した事である。

以下に我々が米国のコア自転車マーケットと呼んでいる、子供が歩道で乗る 19 インチ以下の自転車を除外した 20 インチ以上の自転車に関する分析を開始する。

20 インチ以上の自転車の米国への輸入

表 1 1 は 2012 年 1～4 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、2011 年同期と比較し示したものである。

表 1 1 1～4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 1～4月	3,576,693	\$389,404,203	\$108.87
2011年 1～4月	3,403,500	\$390,467,849	\$114.73
変化	173,193	-\$1,063,646	-\$5.85
変化 %	5.1%	-0.3%	-5.1%

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

2012年4月までの期間中に総台数は前年同期と比較し5%増えた。一方で20インチ以上の自転車の総FOB金額は1%未満、即ちUS\$100万ほど減少した。2012年1～4月の平均FOB単価は2011年同期と比較し5%、即ち台当たりUS\$6下落した。

表 1 2 毎年1～4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

1～4月	総台数	総金額	平均単価
2012	3,576,693	389,404,203	\$108.87
2011	3,403,500	390,467,849	\$114.73
2010	3,276,063	311,622,731	\$95.12
2009	2,867,181	321,143,957	\$112.01
2008	3,891,917	332,064,964	\$85.32
2007	4,194,751	311,857,175	\$74.34
2006	3,981,830	281,560,760	\$70.71
2005	4,562,596	306,377,761	\$67.15
2004	3,501,136	208,259,649	\$59.48
2003	3,955,136	234,998,115	\$59.42
2002	4,289,989	246,692,856	\$57.50
2001	3,074,404	215,077,605	\$69.96
2000	3,905,964	255,359,083	\$65.38

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

表 1 2 は毎年1～4月の20インチ以上の自転車の輸入の過去13年間の推移を示したものである。総FOB金額は過去13年間で2番目に大きく、平均FOB単価はUS\$100を超えており過去13年間で3番目に高くなっている。

表 1 3 は毎年1～4月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去13年間の推移につき、台数により順位付けを行い示したものである。2012年は13年の中で8位となっており、真中を少し下回ったところに位置している。

表 1 3 毎年 1～4 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	4,562,596
2	2002	4,289,989
3	2007	4,194,751
4	2006	3,981,830
5	2003	3,955,136
6	2000	3,905,964
7	2008	3,891,917
8	2012	3,576,693
9	2004	3,501,136
10	2011	3,403,500
11	2010	3,276,063
12	2001	3,074,404
13	2009	2,867,181

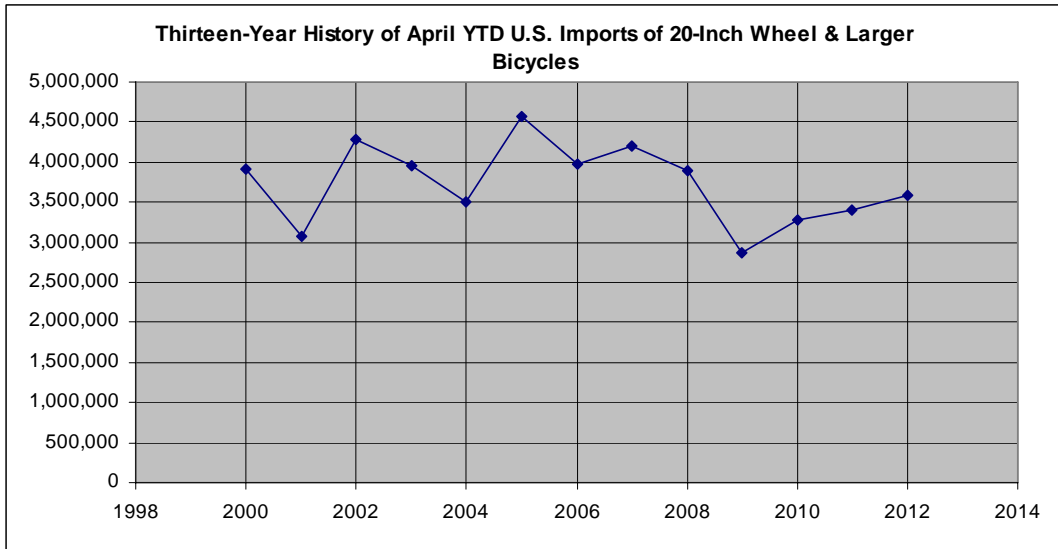
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 D は 20 インチ以上の自転車の輸入台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。

2009 年の景気後退からいったん回復を示し、コアマーケットの自転車輸入は 2010 年 1～4 月から 2012 年まで継続的に増加している。「ノーマル」な市場力学はもはや存在しない。2010 年は回復年であったが、2011 年は米国の自転車輸入及び景気後退以降の見掛け市場消費において最悪の一年となった。しかし 2011 年 1～4 月の時点では前年に比べ台数が増えていた。

この事は、簡単に言えば 2012 年 1～4 月の数値は、過去 2 年に対する増加のシグナルであるわけではなく、また 2008 年以前の輸入台数や米国の見掛け市場消費に戻るシグナルであるわけでもない、という事を意味しているという事である。

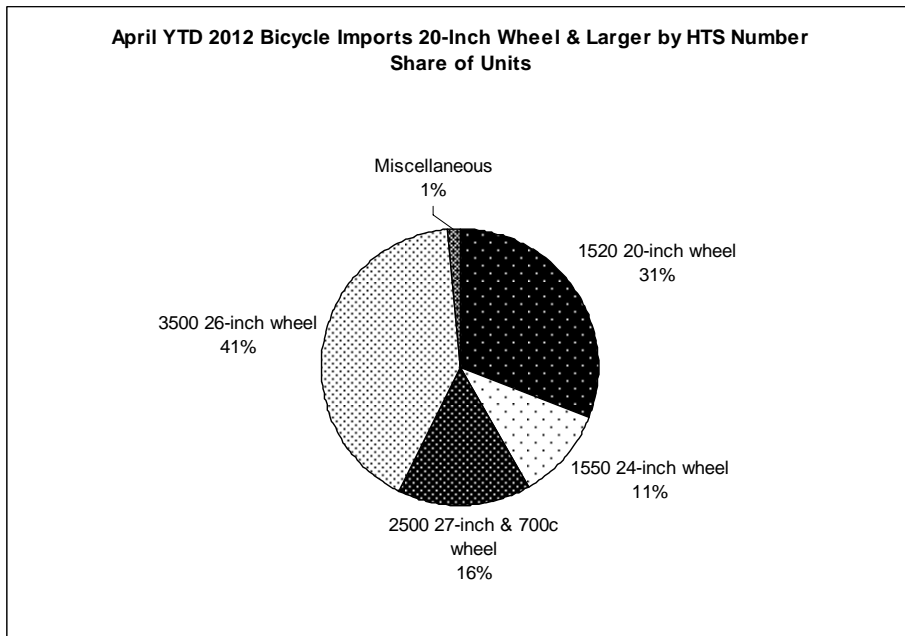
図D



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

図Eは 2012 年 1～4 月の 20 インチ以上のコアマーケットの自転車輸入台数につき、関税番号毎の割合を示したものである。

図E 2012 年 1～4 月 20 インチ以上の輸入自転車の関税区分毎の台数割合

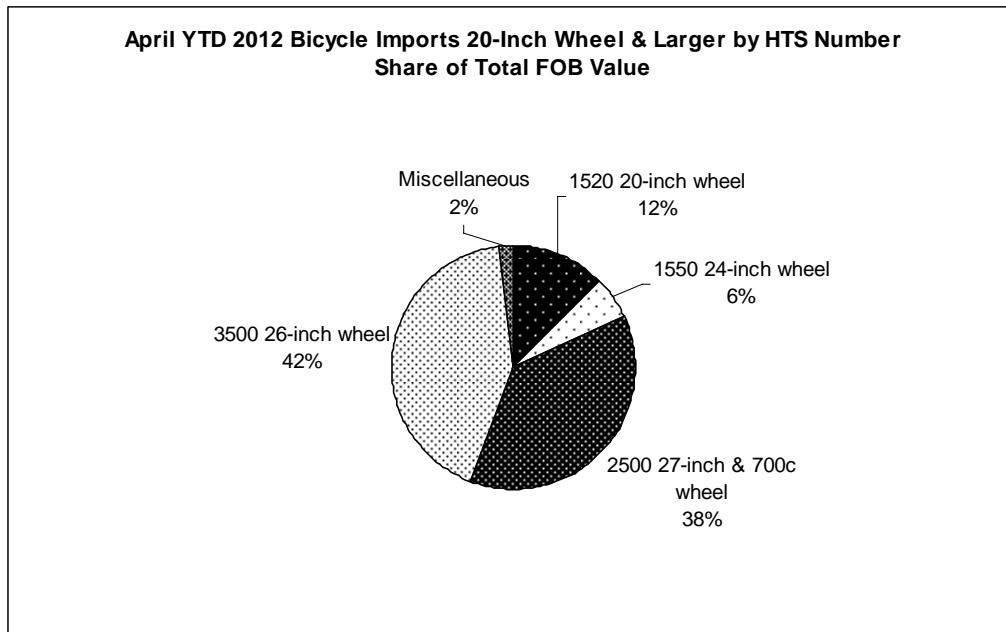


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

台数の点からは関税番号 3500 がコアマーケットでは最大の区分であり、これに関税番号 1520 と 2500 が続いている。26 インチと 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車輸入は合計で 20 インチ以上の自転車の 2012 年 1～4 月の米国への輸入台数の 57% 占めている。

図 F は 2012 年 1～4 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、関税番号毎の FOB 金額の割合を示したものである。

図 F 2012 年 1～4 月 20 インチ以上の輸入自転車の関税区分毎の総 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

関税番号 3500 と 2500 を合わせると 2012 年 1～4 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入総 FOB 金額の 80% を占め、圧倒的となっている。これら 2 つの製品区分の米国市場における重要性が強調されている。

2012 年 4 月の 20 インチ以上の自転車の輸入

前述の通り「ノーマル」な米国の自転車市場力学はもはや存在しない。そして我々が考慮しなくてはならないことは、経済状況、人口統計上の変化、消費者の行動そして技術革新といった外部要因により影響を受ける、消費者や市場におきる予期できない出来事である。これら 4 つの要因は全て結びつき、米国の市場や自転車産業に変化をもたらすのである。

表 1 4 は 2012 年 4 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の詳細を示す。

表 1 4 2012 年 4 月の米国の自転車輸入 20 インチ以上

関税番号	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1520 20 インチ	285,592	12,848,160	\$44.99
1550 24 インチ	147,789	7,875,500	\$53.29
2500 27 インチ & 700c	186,644	42,657,762	\$228.55
3500 26 インチ	556,080	51,357,061	\$92.36
その他	18,576	2,790,424	\$150.22
計	1,194,681	117,528,907	\$98.38

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 インチの自転車は台数においても F O B 金額においても 2012 年 4 月においては、最大の関税区分となっている。

表 1 5 は毎年 4 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移を示す。

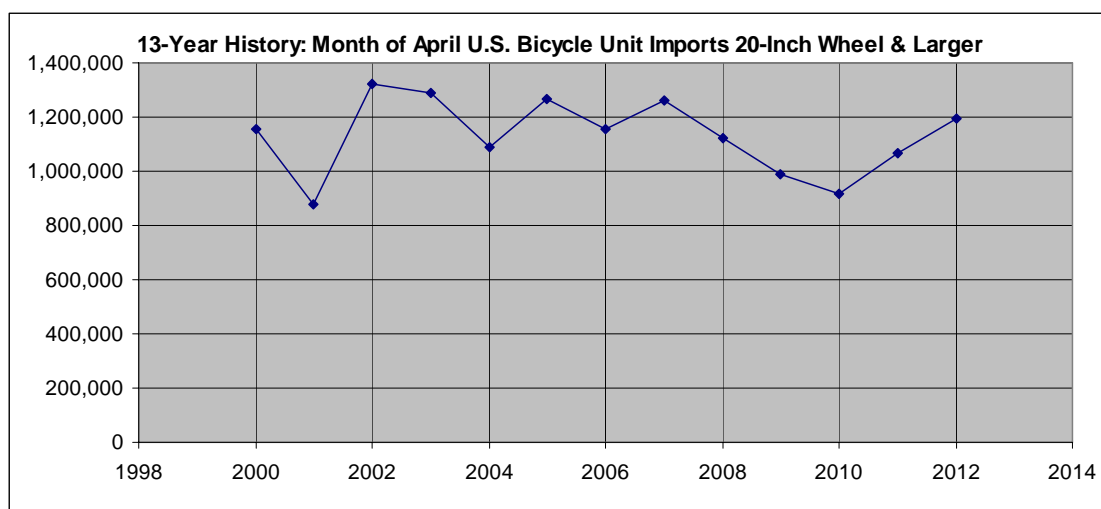
表 1 5 毎年 4 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の過去 13 年間の推移

年	台数
2000	1,152,886
2001	876,783
2002	1,323,599
2003	1,289,922
2004	1,089,731
2005	1,265,303
2006	1,157,541
2007	1,261,801
2008	1,121,424
2009	987,320
2010	916,795
2011	1,068,135
2012	1,194,681

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

図 G は毎年 4 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 年間の推移をグラフにより示したものである。

図 G



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

2012 年 4 月は、先立つ 2 年を両方とも上回っている。2010 年は回復年であったが、その年の 4 月は景気後退年であった 2009 年を下回っている事は指摘するのは興味深い事である。

表 1 6 毎年 4 月の 20 インチ以上の自転車の輸入 台数による順位付け

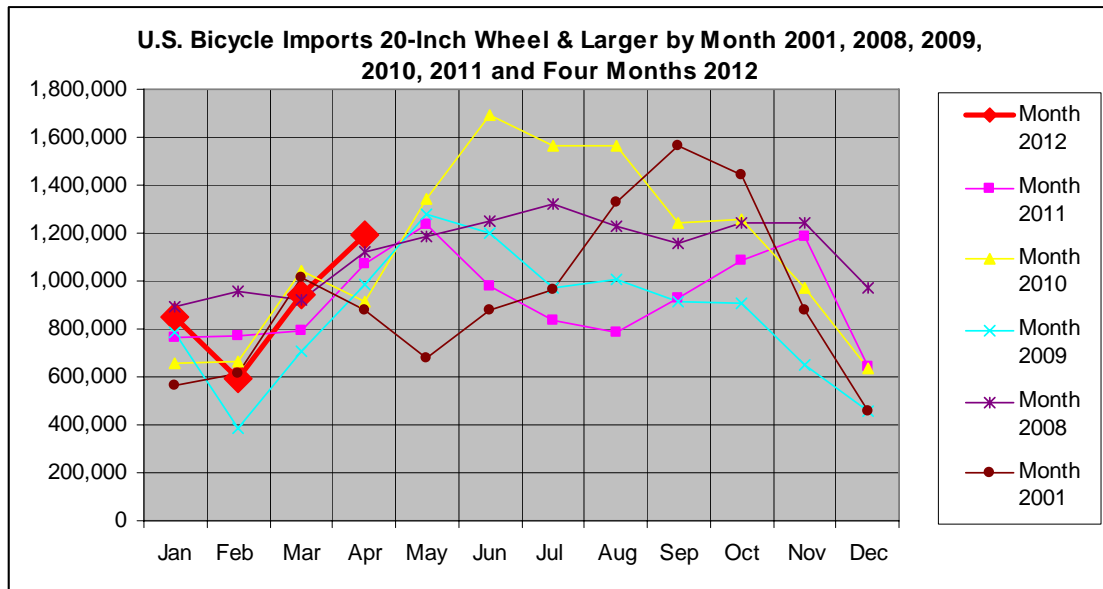
順位	年	総台数
1	2002	1,323,599
2	2003	1,289,922
3	2005	1,265,303
4	2007	1,261,801
5	2012	1,194,681
6	2006	1,157,541
7	2006	1,157,541
8	2000	1,152,886
9	2004	1,089,731
10	2011	1,068,135
11	2009	987,320
12	2010	916,795
13	2001	876,783

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

表 1 6 は毎年 4 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 年間の推移について、台数により順位付けを行い示したものである。2012 年 1 ～ 4 月の台数ボリュームは真中以下であったが、2012 年 4 月は 20 インチ以上の輸入自転車の台数順位において真中より上位を占めている。

図Hは 20 インチ以上の自転車の月毎の輸入台数につき、2001 年、2008 年、2009 年、2010 年、2011 年及び 2012 年 4 月まで示したものである。

図H



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

2012 年の 4 カ月間は赤の太線に菱形で示してある。表 1 6 で 2012 年 4 月の台数ボリュームは過去 13 年で真中より上位に位置すると指摘したが、図Hでは 2012 年の 5 位を上回る年は示されていない。図Hで比較した 5 年の中では 2012 年 4 月は最高というのが最終結論である。我々は 2012 年の 5 月から 12 月まで自転車輸入が今後どうなっていくのか毎月注視していく。そして予期できぬ事が起きる事を期待しているのである！

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

関税番号 2500 は引き続き米国の輸入区分の中で最も重要な区分であり、米国自転車市場で最も重要な製品区分でもある。関税番号 2500 の行くところに、米国自転車業界ありである。

表 1 7 は関税番号 2500 の 2012 年 1～4 月の輸入について、2011 年同期と比較し示したものである。

表 17 1～4月の米国自転車輸入 27インチ・29インチ及び700cの自転車
2012年と2011年との比較

2500 27インチ、700c及び29インチ	総台数	金額	平均単価
2012年 1～4月	555,004	146,882,781	\$264.65
2011年 1～4月	490,675	151,561,458	\$308.88
変化	64,329	-4,678,677	-\$44.23
変化%	13.1%	-3.1%	-14.3%

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

2012年1～4月の関税番号2500の輸入台数は2011年同期と比較し13%増加した。一方で、総FOB金額は3%減少し、平均FOB単価は14%以上下落した。

表18は関税番号2500の毎年1～4月の米国への輸入の2000年から2012年までの過去13年間の推移を示したものである。

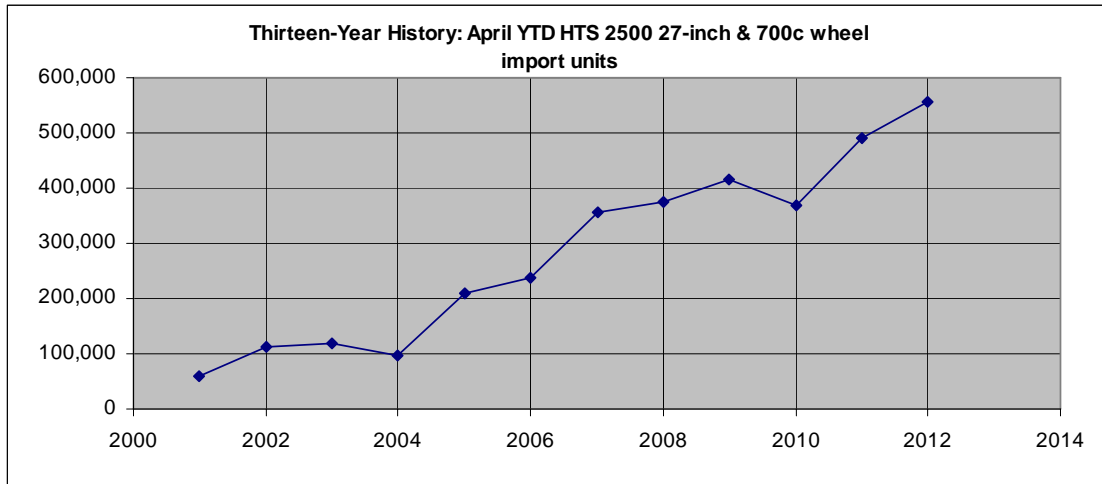
表 18 毎年1～4月の米国自転車輸入の過去13年間の推移
27インチ・29インチ及び700cの自転車

年	台数	金額	平均単価
2000	29,745	9,552,452	\$321.14
2001	59,323	15,473,820	\$260.84
2002	113,402	22,243,230	\$196.14
2003	119,574	30,412,053	\$254.34
2004	97,900	28,825,640	\$294.44
2005	209,094	63,893,736	\$305.57
2006	237,777	69,651,010	\$292.93
2007	355,957	87,095,938	\$244.68
2008	375,344	101,445,982	\$270.27
2009	416,285	126,864,846	\$304.75
2010	368,029	107,817,219	\$292.96
2011	490,675	151,561,458	\$308.88
2012	555,004	146,882,781	\$264.65

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2500の自転車の毎年1～4月の輸入の過去13年間の推移をグラフにより示したものである。過去2年間の増加は大きく、印象的である。

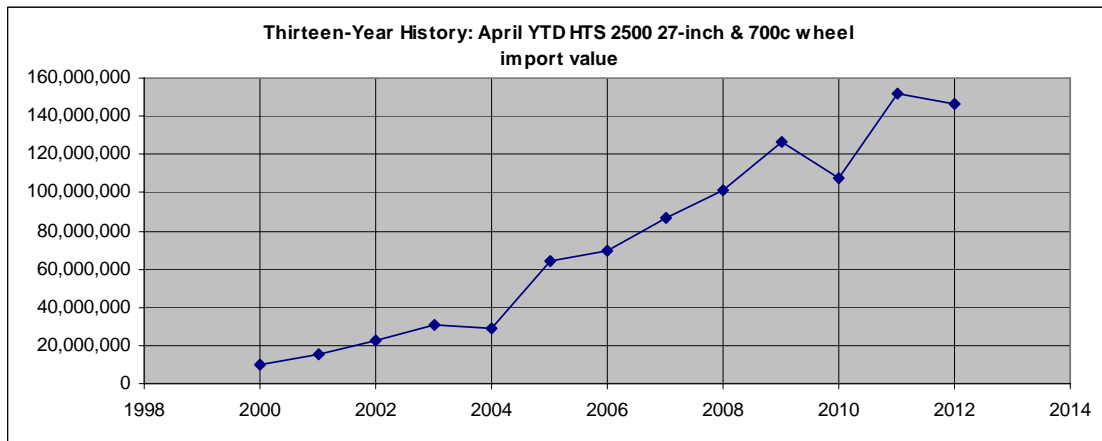
図 I



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

図 J は 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の関税番号 2500 の自転車の毎年 1～4 月の FOB 金額の推移をグラフにより示したものである。2011 年から 2012 年にかけての下落は明らかであるが、景気後退年であった 2009 年の 1～4 月から景気回復年であった 2010 年にかけての下落ほどは大きくない。

図 J



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 1～4 月の輸入に関し、総 FOB 金額と平均 FOB 単価の両方が減少・下落していることから、我々はコストの変化が起きている供給元について調べてみることにした。

表 19 は中国及び台湾からの 2012 年 1～4 月の関税番号 2500 の輸入の様態を示したものである。

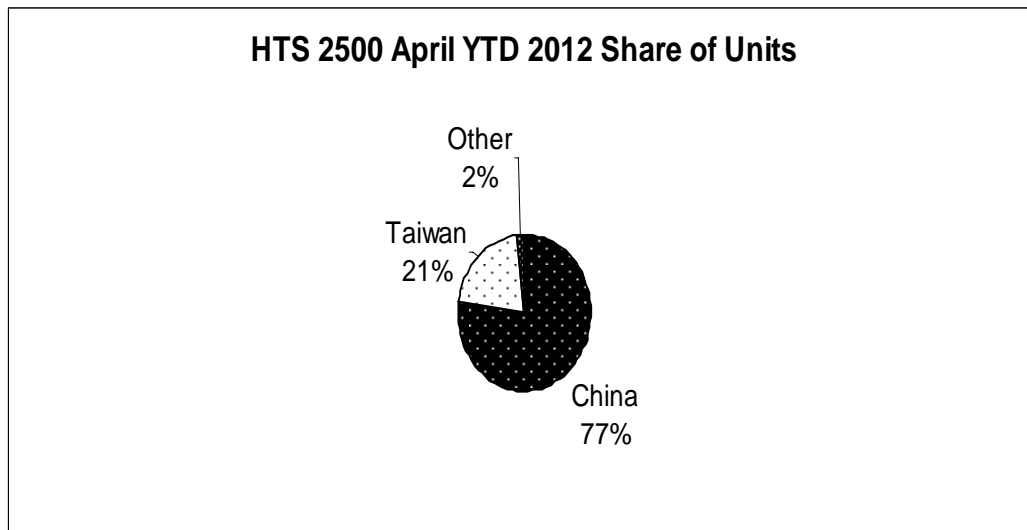
表 19 2012 年 1～4 月 中国及び台湾からの関税番号 2500 の自転車輸入

2012 年 1～4 月	中国	中国	台湾	台湾	計	計
2500 台数	430,547		115,628		546,175	
2500 FOB 金額		77,384,915		65,672,071		143,056,986
2500 平均単価		\$179.74		\$567.96		\$261.93
2500 % 総台数	77%		21%		98%	
2500 % 総金額		52%		45%		97%

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

中国は 2012 年 4 月までの期間で関税番号 2500 の米国への輸入台数の 77% の供給元である。一方で台湾は 21% の供給元で、合計で 1～4 月の関税番号 2500 の輸入台数の 98% を占めている。この割合の分布の様子を図 K に示す。

図 K

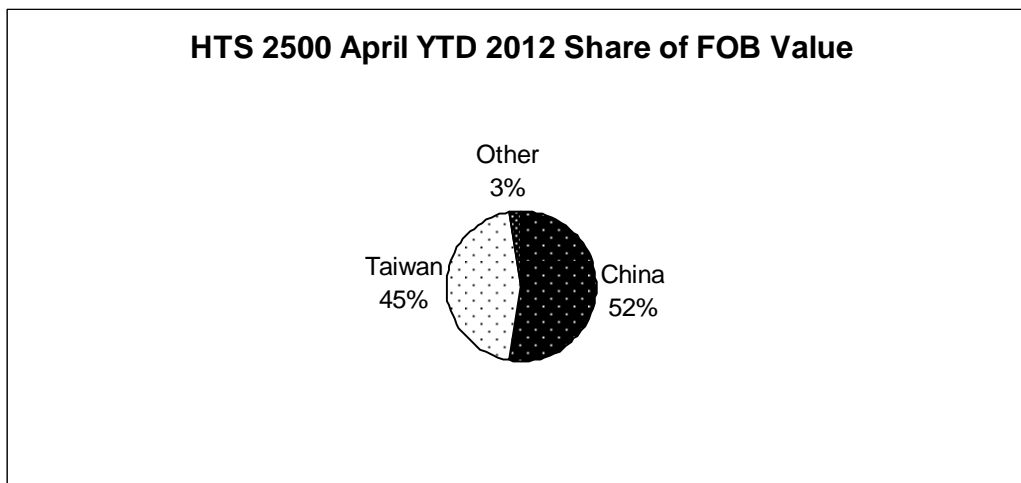


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

関税番号 2500 の自転車の供給元として、米国の輸入業者やブランドは台湾から中国へ転移しているという事に疑いはない。主な理由は中国の低コストにあると考えている。

表 19 に関し、中国は関税番号 2500 の米国への輸入 FOB 金額の 52% を占めている一方で、台湾は 45% を占めている。この FOB 金額の割合の分布の様態を図 L に示す。

図 L



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

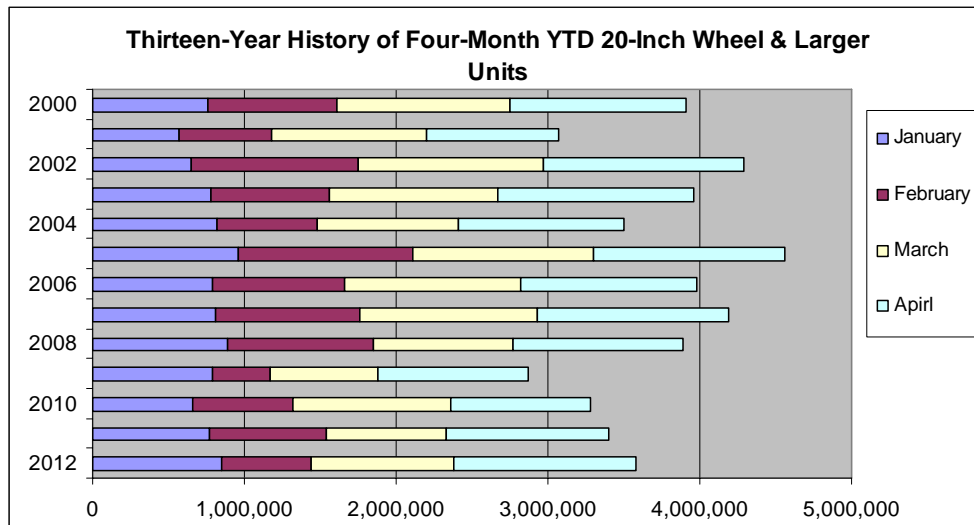
図Mは 20 インチ以上の自転車の毎年 1～4 月の月毎の輸入の過去 13 年間の推移を示したものである。

青が 1 月、えび茶色が 2 月、クリーム色が 3 月そして薄い青色が 4 月を表している。

ここに予期せぬことが現実のものとなっている。2012 年 4 月のような月は輸入自転車の強い勢いや上昇傾向を示している。しかし 1～4 月を合計すると台数はまずまずだが、2009 年の景気後退以前の年とを比較すると 2009 年と 2001 年の 2 年を除き、それ以外の 7 年の水準を下回る結果となっている。

予期せぬことが起きる余地はまだあり、自転車業界の一部で例外はあるかもしれないが、我々は 2012 年 4 月や 2012 年 1～4 月の米国の自転車輸入状況が、米国自転車市場はジェネレーション Y が米国の自転車市場をリードしていく年齢に達するまで今後 8 年程度は成長が困難であろうという我々の考え方をくつがえすという事にはならないと考えている。

図M



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

米国の自転車輸出

2012年最初の2カ月ほどは感動的ではないものの、1～4月の米国自転車輸出は前年を上回っている。この様子を表20に示す。

表20 1～4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1～4月	74,131	48,927,193	\$660.01
2011年1～4月	71,548	38,863,130	\$543.18
変化	2,583	10,064,063	\$116.83
変化%	4%	26%	22%

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

1～4月の米国の自転車輸出台数は4%増加した。一方で総FOB金額は26%増加し、米国から輸出された自転車の平均FOB単価はUS\$117、即ち22%上昇した。

表21は毎年1～4月の米国自転車輸出の過去13年間の推移を示す。2012年1～4月の自転車輸出台数は増加しており、過去4年の中では最高水準にまで増加した。しかし、2012年1～4月の米国自転車輸出総FOB金額は過去13年で最高であり、平均単価も過去13年の推移の中で最高となっている。

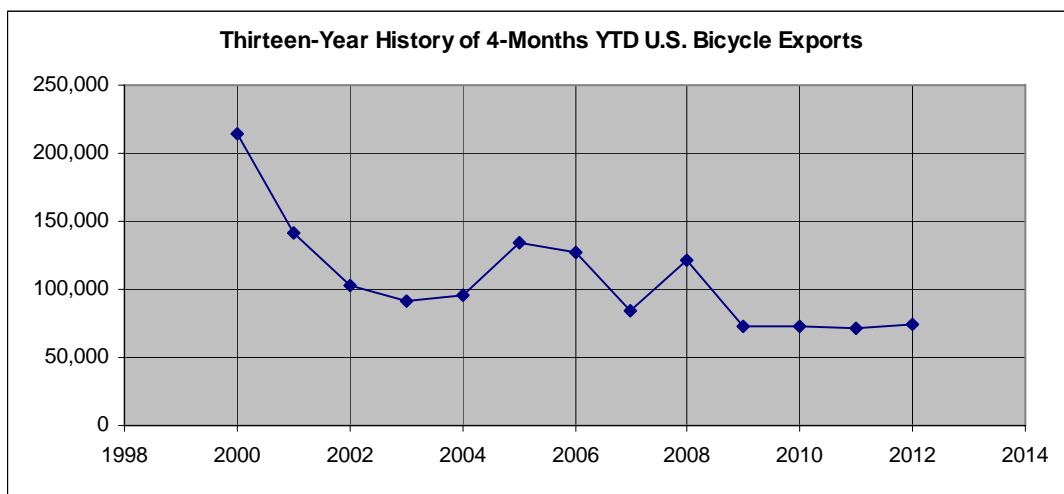
表 2 1 毎年 1 ～ 4 月の米国自転車輸出の過去 13 年間の推移

年	総台数	総金額	平均単価
2012	74,131	48,927,193	\$660.01
2011	71,548	38,863,130	\$543.18
2010	72,503	40,046,695	\$552.35
2009	73,338	33,378,558	\$455.13
2008	121,898	46,108,106	\$378.25
2007	83,937	38,604,540	\$459.92
2006	126,548	39,058,186	\$308.64
2005	134,014	40,460,337	\$301.91
2004	95,858	29,641,252	\$309.22
2003	92,037	21,694,268	\$235.71
2002	103,538	20,105,252	\$194.18
2001	141,508	25,579,122	\$180.76
2000	214,277	33,584,918	\$156.74

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

図 N は毎年 1 ～ 4 月の米国自転車輸出台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。

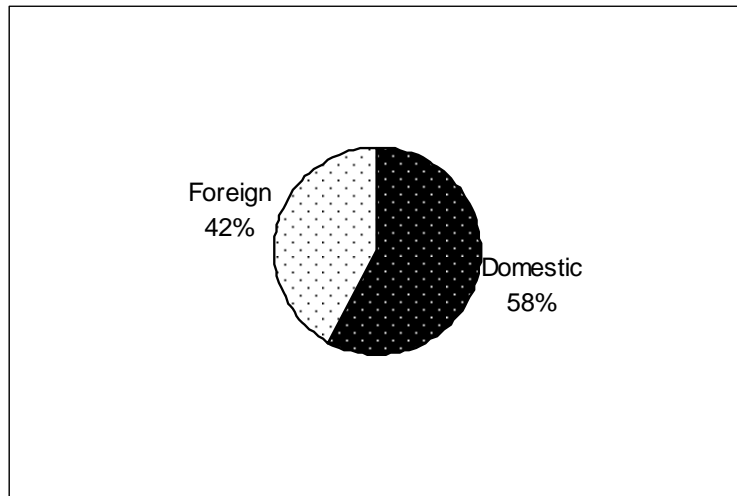
図 N



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

図 O は米国自転車輸出について、国内で生産されたものと海外製品の自転車との割合を示している。

図〇 1～4月の米国自転車輸出 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

米国自転車輸出においては、国内で生産されたものの海外産自転車に対する割合がゆっくりと増加してきている。米国自転車輸出台数の継続的な増加を伴いながら、今後この傾向が圧倒的なものとなっていく事を期待している。

米国の自転車専門店販路における自転車店向け出荷

表 2 2 は 2012 年 1～4 月の米国の自転車ブランド及び供給業者の自転車店向け新車自転車販売について、2011 年同期と比較しながら示したものである。

表 2 2 1～4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1～4月	920,205	\$396,023,569	\$430.36
2011年1～4月	835,096	\$349,598,150	\$418.63
変化	85,109	\$46,425,419	\$11.73
変化 %	10.2%	13.3%	2.80%

出典：米国自転車製品供給業者協会(BPSA) 2012年4月販売統計、
レジャー・トレンド・グループによる報告

卸販売台数は10%ほど増加した。一方で卸金額は13%増加し、2012年1～4月の自転車店向け新車自転車の平均卸単価は2011年と比較しUS\$12、即ち3%上昇した。

表 2 3 は自転車ブランド及び供給業者が2012年4月末に持っている新車自転車在庫について、2011年同期と比較しながら示したものである。

表 2 3 4 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 4 月末	518,780	\$175,622,060	\$338.53
2011 年 4 月末	762,672	\$206,585,606	\$270.87
変化	-243,892	-\$30,963,546	\$67.66
変化 %	-32%	-15%	25%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2012 年 4 月販売統計報告

2012 年 4 月末に供給業者が持っている新車自転車在庫台数は 2011 年と比較し 32%減少した。そして在庫金額は 15%減少した。同時に供給業者が 2012 年 4 月末に持っている新車自転車の平均卸単価は 2011 年 4 月末と比較し 25%上昇した。

4 月及び 1～4 月の米国自転車輸入の増加分は、全ての販路を通じ小売店へと流れていった。しかし自転車専門店の販路の場合、売り切ってしまったようで、少なくとも 4 月末に自転車ブランドや供給業者が自転車店向けに持っている新車自転車在庫は増加していない。

いくつかの新車モデルに欠品が生じているという報告は続いており、2012 年の夏の自転車販売シーズンを迎えるにあたり、供給業者及び小売店双方は消費者需要に応えていくことを最も優先させるべきである。

以 上