

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6月号

米国自転車市場情報

米国自転車市場

2011年の米国の自転車市場消費台数は1,580万台とみられ、2010年から大幅に減少した¹。表1に示す通り、2011年には2010年に比べ全ての車種及び車輪径全体を合計した新車消費台数が400万台減少したと見られている。

¹見かけ年間市場消費台数は、(実輸入)+(国内生産見込み台数)-(実輸出)からなる。持ち越し在庫は推測であり、見かけ市場消費台数には小売販売及び在庫を含んでいる。

米国の自転車市場消費台数は、景気後退からの回復年の翌年に劇的に減少してしまった事を示している。

表1 見かけ米国自転車市場消費 2011年と2010年との比較

区分	2010年	変化 台数	変化 %	2011年
総輸入台数	19,876,313			15,793,254
マイナス海外向け輸出	-83,006			-93,942
小計 輸出台数	19,793,307			15,699,312
国内生産見込み台数	159,000			165,000
マイナス国産車輸出台数	-124,452			-108,625
小計 国内向け国産車台数	34,548			56,375
米国見かけ市場消費台数総計	19,827,855	-4,072,168	-20.5%	15,755,687

出典：米国商務省輸出入統計 2010年及び2011年、国内生産はGluskin Townley Groupによる

2011年は過去12年間で自転車の市場消費台数が2番目に少ない年であった。2011年の見かけ市場消費台数は2010年に比べ20.5%減少したが、過去12年間の視野にして見通すと、これは表2に示す単純平均1,830万台を大きく下回っていることがわかる。

表2 見かけ米国自転車市場消費 2000年～2011年 台数による順位付け

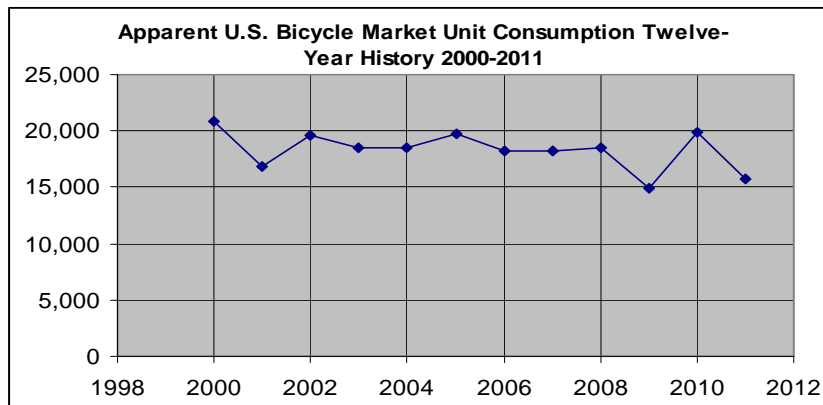
順位	年	見かけ市場消費台数(百万)
1	2000	20,903
2	2010	19,828
3	2005	19,773
4	2002	19,656
5	2008	18,577
6	2004	18,507
7	2003	18,500
8	2006	18,259
9	2007	18,225
10	2001	16,792
11	2011	15,756
12	2009	14,888

出典：米国商務省輸入統計 2000年～2010年、Gluskin Townley Group2001年～2011年

図Aは米国における全ての車輪径の自転車の市場消費台数の過去12年間の推移を示す。市場消費台数は2000年にピークをむかえ、2001年の不況で減少し、2009年の景気後退で再度減少した。

図Aは更に2002年～2008年までの期間中には市場消費台数が比較的狭い範囲内ではしか変化していない事も示している。この狭い範囲での推移は、2009年の景気後退で劇的に変化し、そして2010年には復調したように見られたが、2011年には再び劇的な変化がおきた。今後の米国の自転車市場消費に疑問が投げかけられている。

図A



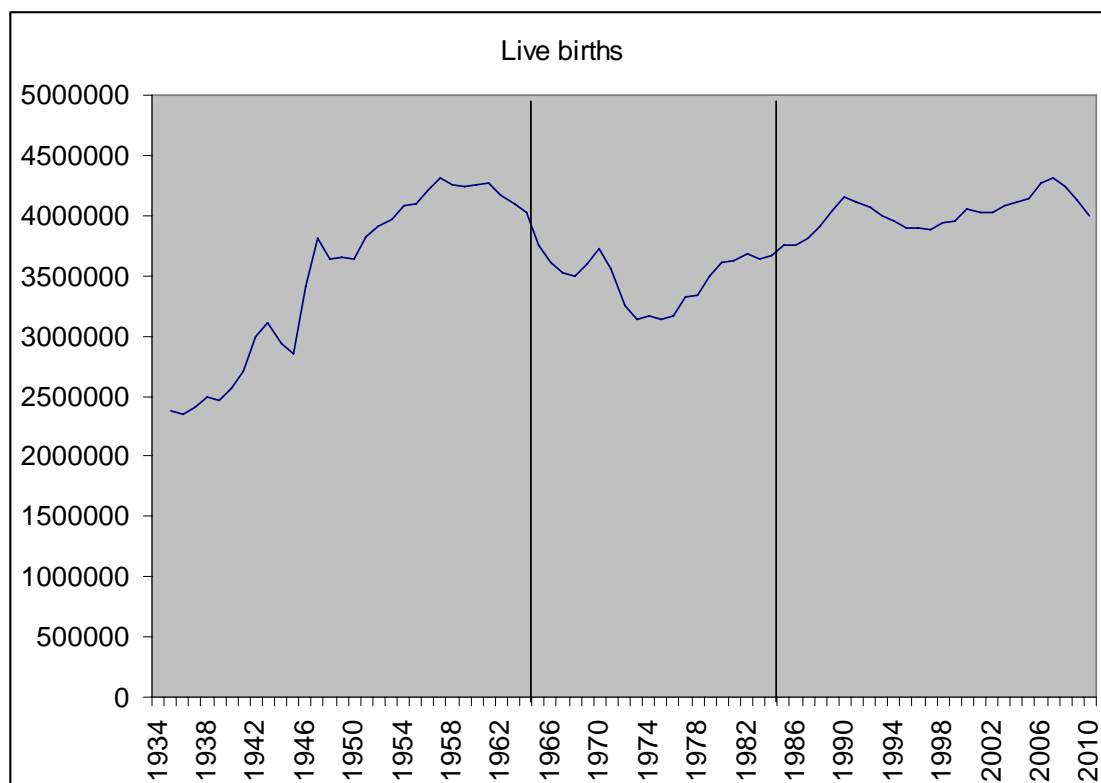
出典：米国商務省輸入統計 2000年～2010年、2000年は自転車協議会による市場見込み、Gluskin Townley Group2001年～2011年

ベビーブーマーは1対1で取って替わられるわけではない

先月のレポートで我々はベビーブーマーはもはや米国自転車市場を先導しているわけではなく、現在市場を先導しているのは1965年から1984年に生まれたジェネレーションXであるという事を明らかにした。

図Bは1935年から2010年までの米国の出生者数を示しており、1925年から1944年生まれのサイレントジェネレーションの一部、1945年から1964年生まれのベビーブーマー世代の全て、1965年から1984年生まれのジェネレーションXの全て、そして1985年から2004年生まれのジェネレーションYの全てが含まれている。

図B 米国の出生者数 1935年から2010年



出典：米国 国勢調査局

2本の縦線の間がジェネレーションXで、その左のベビーブーマーの世代より11%人口が少ない。この真中の溝は、自転車を含む全ての消費製品の購買者が少ないという事で、今まさに2012年において、米国の自転車業界はこの状態の中に位置していると我々は考えている。新車自転車の成人保有者の中間年齢は39歳で、これは1973年生まれ、中古自転車の成人保有者の中間年齢は34歳で、これは1978年生まれである。

しかしこの事から、米国の自転車業界ができるだけ長い間引きとめておく必要のあるベビーブーマーの顧客達がもう居なくなったとか、やはり顧客の一角である27歳以下のジェネレーションYの人達が自転車に乗らないというような事を述べているのではない。ベビーブーマー達は米国の自転車市場をもはや先導しているわけではなく、ジェネレーションYはようやく登場したばかりであるという事を述べているのである。現在のうまみはジェネレーションXにあり、2012年の新車自転車販売において、全ての新車保有者の53%がジェネレーションXによるもので、更に中古自転車保有者の65%がジェネレーションXによるものである。

米国自転車業界が今後8年から10年の間に成長するためには、より多くの28歳から47歳までのジェネレーションXの米国人に対し、一層力を入れ、訴えかけ、近づいていくような取り組みを行っていかなくてはならない。また48歳から67歳までのベビーブーマーをできるだけ多く引きとめ、同時に8歳から27歳までのジェネレーションYに対しても魅力を訴求していかなくてはならない。さもなければ、1億人を数えるジェネレーションYが2020年ごろに米国消費市場を先導しはじめる年齢に達するまで、今後8年から10年間は、現状維持か下降局面の市場に甘んじなくてはならない。

米国の天候が消費者と小売店に影響を与えている！ 本年4月に米国自転車業界の幹部達はカリフォルニアに集まり、そこで自転車リーダーシップ会議が開催された。発表者の一人にレジャー・トレンド・グループのチャーリー・クーパー氏がいた。バイシクルリテラー・アンド・インダストリーニュース紙で報告された通り、同氏は本年の大きな話題は「皆で天気予報に感謝しよう」ということに集約できるかもしれないと参加者に対し述べた。

平年より暖かかった第1四半期は、米国の自転車業界では「恩恵」だと言われているが、一部の地域では2月に販売が好調となり始め、3月から4月にかけて好調が続いた。

2012年初頭の季節外れの暖かい天候により小売販売が早期に活性化した事に疑いはない。しかし市場においては製品のリードタイムは120日に及んでおり、小売店、ブランド及び卸業者の本年の当初予測には、現時点での恩恵も今後の在庫補充問題も含まれていなかったはずである！

全米自転車小売店協会(NBDA)によると、米国の自転車店はこの第2四半期の初めから欠品が報告され始めたという事である。また我々は、ブランド各社は現在の需要にできる限り応えるため、2013年モデル・商品の仕入れを可能な限り早く始めているという事も聞いている。

しかし、2012年の第1四半期までの米国自転車輸入が何等かの方向性を指し示しているとすれば、伝統的な販売シーズンである第2四半期から第3四半期にかけて、在庫状況は厳しい状態が続きそうに見受けられる。

我々は米国の自転車業界に対し、米国のもっと大きな小売組織がここ数年にわたり行っているように、米国海洋大気局(NOAA)、国立気象局気候予報センター(www.cpc.ncep.noaa.gov)を利用し、温度や降水量に関する短期長期の予測を活用するよう何回も提案してきた。

米国政府は、天候が外部要因或いは主要因となる農業や一部の小売業界向けに、その事業計画を微調整するためのサービスやツールを提供する目的で、国立気象局に多くの予算を割いてきた。

アパレル産業のブランド各社や小売店は、このサービスは生産や商品計画の策定にあたり非常に有益であると気づいており、同じことは米国の自転車業界や米国自転車市場向けの世界中の供給業者にも当てはまるはずである。

やらなくてはならないことは、米国政府からの無料情報を入手し、事業計画や事業見込みの策定にあたり、このかなり正確な天候予測サービスを活用しはじめる事である。そうすれば米国自転車業界は本当に「天気予報に感謝」することができるであろう！

製造業の北米及び米国への回帰は中国の人口統計上の理由から可能性がある！ 全米小売協会(NRF)が毎月発行しているストアマガジン誌 2012年4月号によると、今後起こりうる変化の一つとしてNRF会員小売企業が注目すべき事として、「皆さん、人民元なしで済ませることはできますか？」というタイトルの記事があげられている。その内容は人口統計学者であり *The Age Curve* の著者でもあるケン・グロンバック氏による評論と予測に関するものである。

グロンバック氏は「多くの製造業がここへ戻ってくるだろう、」と述べている。ここは北米と米国の事を意味しており、このことの原因の一部は中国での明らかなベビーブームの欠如によるとされている。中国の一人っ子政策は30年以上にわたり推進されているが、ここへ来て代償が求められ始めている。グロンバック氏によれば、「将来の労働力はなく、将来の消費者もなく、将来の納税者もいない」。

早くていつからそうなるであろうか？ グロンバック氏は製造業の北米及び米国への回帰を住宅市場と関連付けたうえで、住宅ブームが今後18~24カ月の間に起きるであろうと見ており、その時に「アジア製品の価格がここで作られたものの価格と同じになる」。これは大胆な意見だが、欧州での経済状況の変化や、中国における経済及び人口統計上の変化を考えると、可能性があるかもしれない。

多分、既に報告したニューヨークやシカゴ近郊の地元製自転車が、ゆっくりとした自転車製造・生産の北米及び米国への回帰の始まりとなるであろう。これは2012年から2015年ごろにかけて始まると考えられる。現在の不安定なグローバル経済の下では、どんな事でも可能性はある。

欧州の自転車市場は米国のブランド及び供給業者に不安定さをもたらすかもしれない。 欧州経済は米国自転車市場の分析に当たっては通常は話題とはならない。しかし事実上すべての米国の主要ブランドが欧州及びアジアでの成長を追い求めているのが現状であり、米国の自転車小売店向け供給チェーンに何らかの影響を与える可能性があるかどうかという点には興味を持たれる。

最近ニューヨークタイムズ紙及びワシントンポスト紙は揃って欧州における経済問題は米国の企業やブランドに実際に悪影響を与えているとする記事を掲載した。

ニューヨークタイムズ紙：欧州は米国企業の販売にとって足かせになっている。ナサニエル・ポッパー著

ワシントンポスト紙：欧州の問題はあらゆる米国企業に影響を与えている。ザッチャリーA. ゴールドファーブ著

欧州の自転車業界紙も、いくつかのEU加盟国における春の天候不順が今春の販売に悪影響を与えており、元々不安要因を抱える経済状況にさらに追い打ちをかけている、と報告している。

欧州の自転車市場で成長を遂げようと計画している米国の自転車ブランド及び供給業者にとって、経済が安定し消費者の信頼感が改善するまで後退局面に直面しているのかもしれない。この事により、元々欧州向けに計画されていた商品が結果として米国の小売業者向けに

流用できるようになるかもしれない、また僅かではあるが、部品のリードタイムの短縮につながるようになるかもしれない。

結果がどうであれ、自転車産業はグローバルであり、欧州及びアジア各国や、その消費者市場で起きていることは何らかの形で米国の自転車業界に影響が出てくるのである。

自転車支援活動－議会はねじれ状態。 米国サイクリスト同盟(LAB)によれば、米国下院と上院はこのレポート執筆時点で米国交通法案の最終決着について協議中であり、両院の間ではサイクリング・徒歩・安全な通学路を今後予算の対象とするのか、或いは完全に対象外とするのか、について議論を行っているとのことである。

本年3月に上院は、地方政府及び学校組織がサイクリング及び徒歩向けの計画や企画に関し、連邦資金の利用を許可する件を含んだ交通法案に賛成した。

しかし下院は、小規模の交通計画に対して地方政府が連邦資金を利用することをやめさせることにより、サイクリング及び徒歩に関する資金を除外するという決定を行った。

もし上院と下院が上院案による交通法案で合意に達することができれば、サイクリング及び徒歩向けの計画に対する資金は今後も継続される。

もし下院が優勢となり下院案が法案となり成立すれば、地方政府や州は、サイクリング及び徒歩向け施設の資金について、連邦資金以外の資金源を探さなくてはならなくなる。

選挙年でもあり上院と下院の間の意見の違いは穴を埋めるのには大きすぎ、議会は11月の選挙後まで最終決定を先延ばしし再度現行法規の延長を行い、サイクリング及び徒歩向け計画に予算を付けるのか付けないのかの判断は次の新しい議会にゆだねてしまう可能性は大いにある。

今年から来年にかけてどのような事が起きても、自転車支援活動やサイクリング計画向けの資金が終焉を迎えるという事ではなく、米国の自転車支援活動にとっては、地域の交通計画やその資金的裏付けの確保にあたり、従来とは異なった手法や戦略を採用する必要があるであろう、という事である。そしてこの事は米国議会が最終的にどのような判断を行っても、将来のサイクリング施設にとっては最も良い事のように思われる！

輸入

2012年1～3月の米国自転車輸入の様態を表3に示す。2012年1～3月においては、全ての車輪径の自転車の輸入台数は前年同期と比較し10%近く増加したが、総FOB金額と平均FOB単価は減少・下落した。

表3 1～3月 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1～3月	3,369,013	299,742,479	\$88.97
2011年1～3月	3,064,208	300,078,881	\$97.93
変化	304,805	-\$336,402	-\$8.96
変化 %	9.9%	-0.1%	-9.1%

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

2012年第1四半期には、2011年第1四半期の低水準の輸入台数から回復した事が示されているが、表4に示す詳細を見ると増加したのは主に幼児や子供が歩道で乗る自転車である事がわかる。

表4 1～3月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較

1～3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	987,001	27,867,183	728,843	21,622,528	258,158	6,244,655
1520 20 インチ	817,771	35,617,109	590,562	26,539,467	227,209	9,077,642
1550 24 インチ	236,690	14,430,517	283,175	16,336,353	-46,485	-1,905,836
2500 27 インチ及び 700c	368,360	104,225,019	351,079	110,696,982	17,281	-6,471,963
3500 26 インチ	925,186	113,245,311	1,053,283	120,190,901	-128,097	-6,945,590
その他	34,005	4,357,340	57,266	4,692,650	-23,261	-335,310
計	3,369,013	299,742,479	3,064,208	300,078,881	304,805	-336,402
対前年比%					9.9%	-0.1%
平均単価 US\$		\$88.97		\$97.93		-\$8.96
平均単価対前年比%						-9.15%

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 19 インチ以下の幼児や子供が歩道で乗る自転車は 2012 年 1～3 月の時点では 2011 年と比較し台数も FOB 金額も大きく増加した。関税番号 1520 の 20 インチの幼児向け自転車も同様である。

これら 2 つの区分は 2011 年第 1 四半期には大きく減少していた。2012 年第 1 四半期の増加は、米国の主要量販店を含む主な輸入業者による在庫補充によるものと思われる。

関税番号 2500 の 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車は台数は僅かに増加したが、FOB 金額は減少した。一方、関税番号 3500 の 26 インチの自転車は台数及び FOB 金額とも大きく減少した。

2012 年 1～3 月の 2011 年同期と比較した全体の平均 FOB 単価は、US \$9 ほど、即ち 9% 下落した。

表 5 は 2012 年 1～3 月の平均 FOB 単価の関税番号毎の詳細について 2011 年同期と比較し示したものである。

表5 1～3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	\$28.23	\$29.67	-\$1.43	-4.8%
1520 20 インチ	\$43.55	\$44.94	-\$1.39	-3.1%
1550 24 インチ	\$60.97	\$57.69	\$3.28	5.7%
2500 27 インチ & 700c	\$282.94	\$315.31	-\$32.36	-10.3%
3500 26 インチ	\$122.40	\$114.11	\$8.29	7.3%
その他	\$128.14	\$81.94	\$46.19	40.5%
計	\$88.97	\$97.93	-\$8.96	-9.1%

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

その他のものを除くと、関税番号 1510 と 1520 の平均 FOB 単価は下落し、24 インチの関税番号 1550 は 2012 年 1～3 月の時点では 2011 年の同期と比較し上昇した。

関税番号 3500 の 26 インチの自転車の平均 FOB 単価は 2012 年 1～3 月の期間では 2011 年同期と比較し上昇した。

興味を持たれるのは関税番号 2500 で、米国の自転車業界及び市場にとって最も重要な輸入自転車区分であるが、US \$32 ほどの下落、即ち 2012 年 1～3 月の時点では 2011 年同期と比較し、10%強下落している。この関税区分は今後 1 年が進んでいくにあたり米国市場におけるハイエンド製品の市場価格が弱含み下落していくのか、注視していくべき関税区分である。

全ての車輪径の自転車の米国への輸入総 FOB 金額は、US \$9、即ち 2012 年 1～3 月には前年同期と比較し 9% 下落した。

表 6 は全ての車輪径の自転車の毎年 1～3 月の輸入の過去 13 年間の推移を示したものである。

既に指摘した通り、2012 年は 2011 年の低水準の輸入台数からの回復を示しているが、米国へ輸入された自転車の平均 FOB 単価が下落しており、この事により全ての車輪径の輸入自転車の 2012 年 1～3 月の 2011 年同期と比較した総 FOB 金額が減少している。

表6 毎年1～3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	3,369,013	299,742,479	\$88.97
2011	3,064,208	300,078,881	\$97.93
2010	3,338,216	252,467,596	\$75.63
2009	2,598,793	251,046,040	\$96.60
2008	3,755,228	264,424,093	\$70.41
2007	4,026,069	250,728,936	\$62.28
2006	3,904,863	228,955,885	\$58.63
2005	4,303,952	246,690,657	\$57.32
2004	3,112,933	152,634,612	\$49.03
2003	3,553,628	183,219,605	\$51.56
2002	4,048,065	202,496,450	\$50.02
2001	3,039,668	185,455,855	\$61.01
2000	4,326,093	229,829,109	\$53.13

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

表7は毎年1～3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。

表7 毎年1～3月の米国自転車輸入の過去13年間の推移
全ての車輪径 台数による順位付け

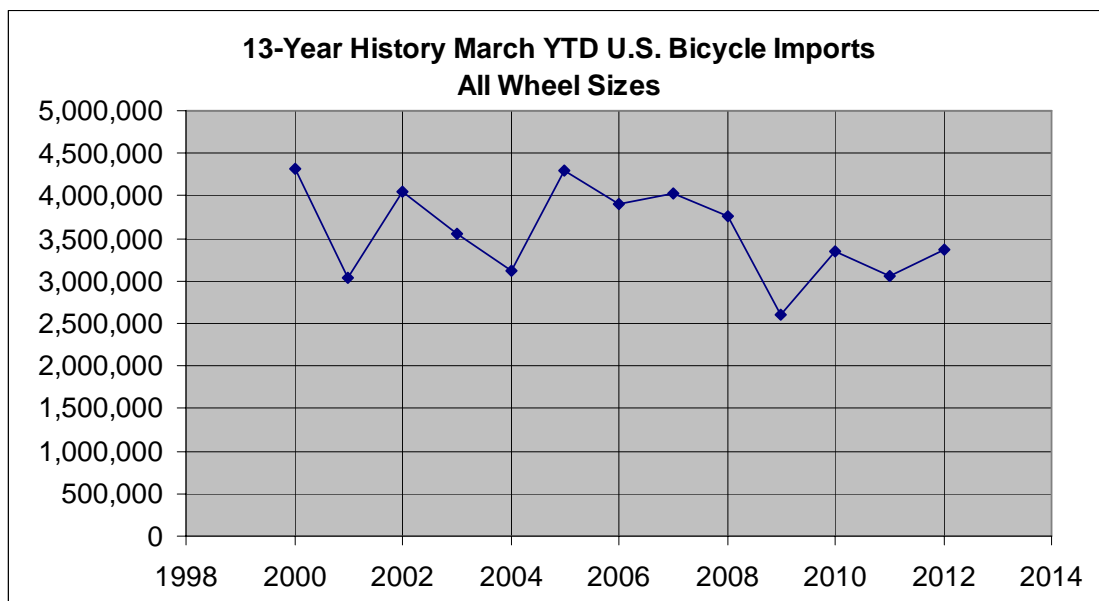
順位	年	総台数
1	2000	4,326,093
2	2005	4,303,952
3	2002	4,048,065
4	2007	4,026,069
5	2006	3,904,863
6	2008	3,755,228
7	2003	3,553,628
8	2012	3,369,013
9	2010	3,338,216
10	2004	3,112,933
11	2011	3,064,208
12	2001	3,039,668
13	2009	2,598,793

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

2012年の輸入台数は2011年の低水準から回復してはいるが、それでも過去13年で8番目である。

図Cは第1四半期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。第1四半期の時点ではその年全体の事をはっきりと結論付けるのには少し早いですが、図Cからは、2009年より前の4年間と比較すると、2009年の景気後退以来低水準の米国自転車輸入のパターンが続いていることが示されている。

図 C



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

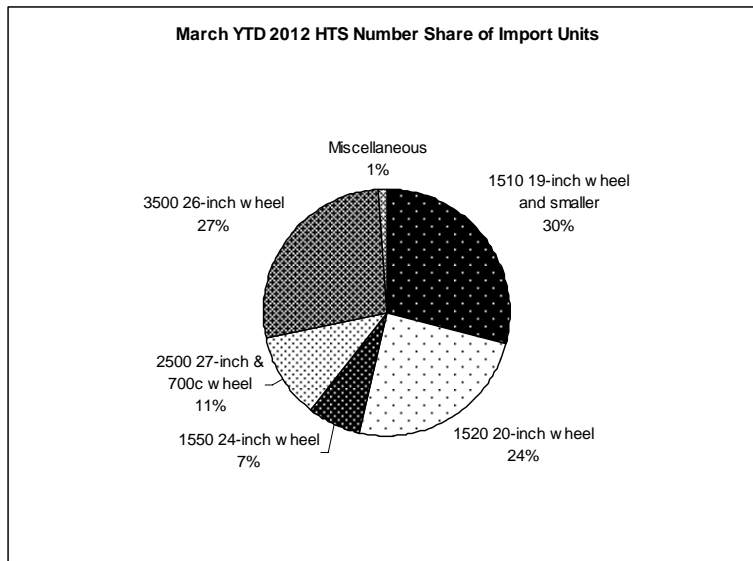
図 D は 2012 年 1～3 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、関税区分毎にその台数割合を示したものである。

小径のものが全体の輸入台数の中では圧倒的となっている事を報告することに慣れている。しかし 2012 年 1～3 月には変化が出ている。少なくとも本年第 1 四半期の関税番号 3500 の 26 インチの自転車に関しては、27%の台数シェアを獲得しており、関税番号 1510 の 2012 年第 1 四半期のシェア 30%に次いでいるのである。

図 E は 2012 年 1～3 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税区分毎に総 FOB 金額の割合を示したものである。

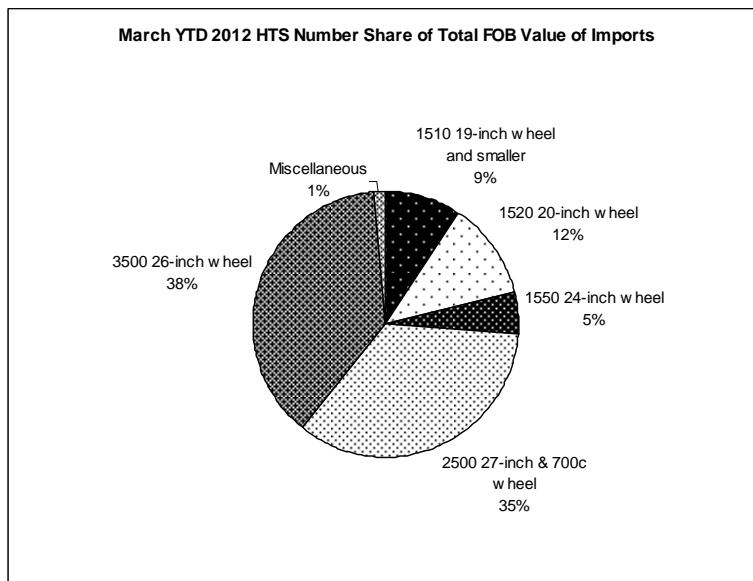
関税番号 3500 及び 2500 でこの四半期の総 FOB 金額の 73%を占めている事に驚きは無い。

図D 2012年1～3月 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E 2012年1～3月 米国自転車輸入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

20 インチ以上の自転車の米国への輸入

20 インチ以上の輸入自転車だけに焦点を当て、2012 年 1～3 月と 2011 年同期とを比較すると、違いがあるだけでなく、米国自転車市場がより良く反映されていると思われる。

表 8 1～3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 1～3 月	2,382,012	271,875,296	\$114.14
2011 年 1～3 月	2,335,365	278,456,353	\$119.23
変化	46,647	-\$6,581,057	-\$5.10
変化 %	2.0%	-2.4%	-4.3%

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輸入台数は 2012 年 1～3 月には 2011 年同期と比較し 2%増加したが、輸入総 FOB 金額は 2%強減少し、平均 FOB 単価は 4%下落した。

表 9 毎年 1～3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

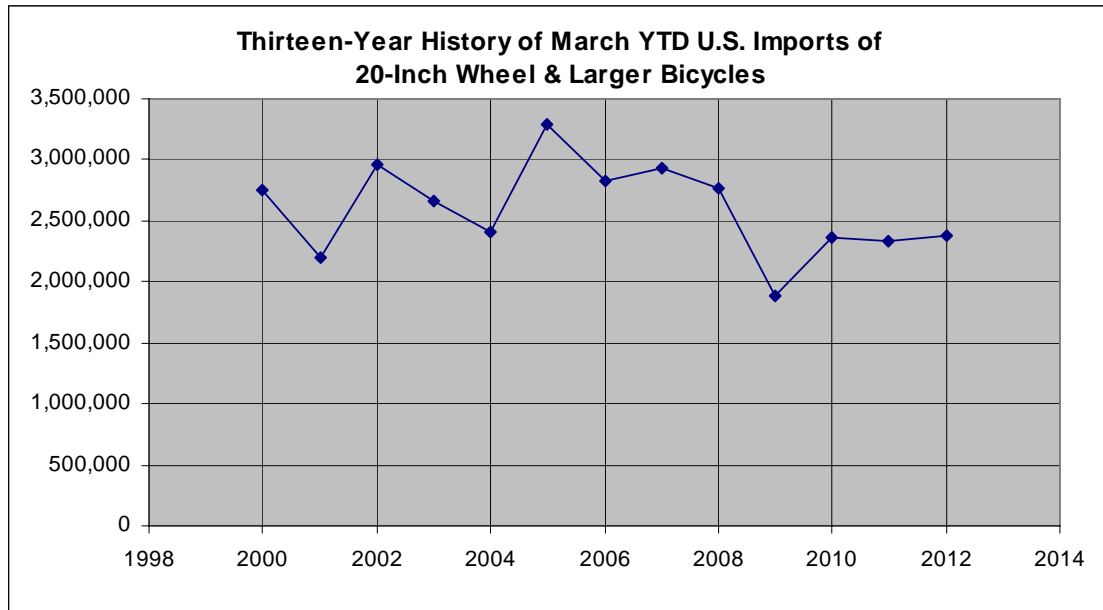
1～3 月	総台数	総金額	平均単価
2012	2,382,012	271,875,296	\$114.14
2011	2,335,365	278,456,353	\$119.23
2010	2,359,268	225,802,362	\$95.71
2009	1,879,861	231,635,253	\$123.22
2008	2,770,493	240,524,010	\$86.82
2007	2,932,950	224,239,364	\$76.46
2006	2,824,289	205,702,650	\$72.83
2005	3,297,293	224,871,241	\$68.20
2004	2,411,405	138,419,062	\$57.40
2003	2,665,214	164,082,136	\$61.56
2002	2,966,390	175,776,693	\$59.26
2001	2,197,621	161,188,476	\$73.35
2000	2,753,078	182,721,551	\$66.37

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

表 9 は毎年 1～3 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 年間の推移について示したものである。

図 F は 20 インチ以上の自転車の毎年 1～3 月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、2009 年より前の 3 年間の各第 1 四半期の輸入台数に対する、景気後退後の 3 年間の各第 1 四半期の、台数の減少の様相が明らかに示されている。

図 F



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

表 10 は 20 インチ以上の自転車の毎年 1～3 月の米国への輸入の過去 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 年第 1 四半期は各第 1 四半期の輸入台数の比較において過去 13 年間で 9 番目となっている。2011 年第 1 四半期に比べ改善してはいるが、9 番目というのは 2010 年、2011 年及び前の 2 回の景気後退年であった 2001 年及び 2009 年に次ぐ位置である。

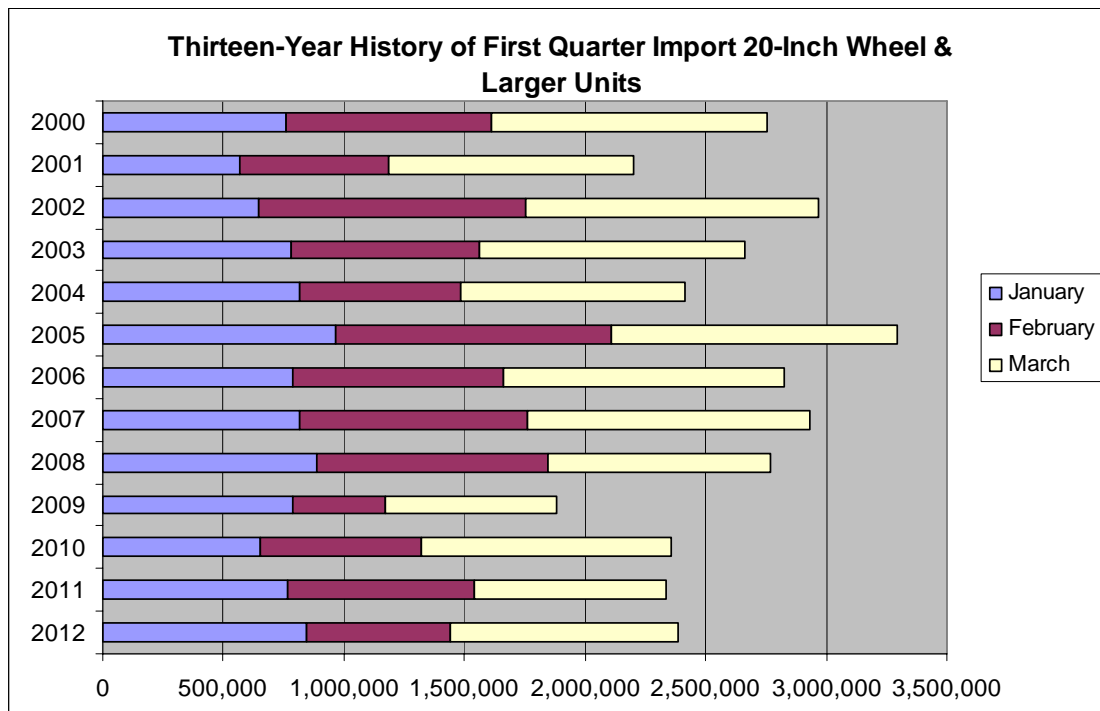
このレポートの 3 ページの図 B を見ると、我々が以前に概要を述べたシナリオに関し統計上の証拠が積み上げられていることがわかる。米国における新車及び中古自転車の販売にとって、うまみのある対象となっているのは、丁度真中のジェネレーション X で、彼等はベビーブーマー世代より 11%人口が少ない。そして自転車市場は、もし米国自転車業界が市場におけるパフォーマンスを改善させる取り組みを行わなければ、過去 10 年間の平均を下回る範囲での年間台数へと落ち込んでいくであろう。

表 10 毎年 1～3 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移
20 インチ以上 台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2005	3,297,293
2	2002	2,966,390
3	2007	2,932,950
4	2006	2,824,289
5	2008	2,770,493
6	2000	2,753,078
7	2003	2,665,214
8	2004	2,411,405
9	2012	2,382,012
10	2010	2,359,268
11	2011	2,335,365
12	2001	2,197,621
13	2009	1,879,861

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には若干の説明を要する。過去 13 年間の毎年第 1 四半期の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入台数を月毎に示してある。青が 1 月で、紫が 2 月、クリーム色が 3 月である。2009 年の景気後退年を除き、2010 年、2011 年及び 2012 年は各々の第 1 四半期の総輸入台

数の合計がほぼ同じとなっており、またこの水準を上回った年が過去 13 年の中で 7 年あった。

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 の 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車は米国自転車市場の中で引き続き最も重要な製品区分である。表 1 1 は 2012 年第 1 四半期の関税番号 2500 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 1～3月の米国自転車輸入 27 インチ・29 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ、700 c 及び 29 インチ	総台数	金額	平均単価
2012 年 1～3 月	368,360	104,225,019	\$282.94
2011 年 1～3 月	351,079	110,696,982	\$315.31
変化	17,281	-6,471,963	-\$32.36
変化 %	4.9%	-5.8%	-10.3%

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

関税番号 2500 の輸入台数は 5 % 増え、一方で総 FOB 金額は 6 % 減少し、平均 FOB 単価は 10% 下落した。

700 c と 29 インチの 2 つの主要な自転車の車種が含まれているため、一つの車種が FOB 金額を減少させているのか、或いは 2 つの車種両方ともコストや FOB 金額を下落させた結果なのか定めることは難しい。

今のところ、2012 年第 1 四半期の時点では、前年同期と比較した総 FOB 金額や平均 FOB 単価の下落幅は比較的小さく、今後 1 年が進んでいくに従い改善していくかもしれない。

或いは、この現象は市場における最近の FOB 金額の小売への高額転嫁の押し戻しを反映したもので、米国自転車市場における高級高額品の分野における下方シフトのシグナルなのかもしれない。

表 1 2 は関税番号 2500 の自転車の毎年第 1 四半期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。2000 年第 1 四半期が一番上、2012 年第 1 四半期が表の一番下となっている。

表 1 2 毎年 1～3 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 700 c の自転車

年	台数	金額	平均単価
2000	20,794	6,828,497	\$328.39
2001	39,804	11,280,078	\$283.39
2002	84,582	17,006,218	\$201.06
2003	83,297	22,209,764	\$266.63
2004	72,828	21,129,379	\$290.13
2005	164,528	49,617,734	\$301.58
2006	181,339	52,777,586	\$291.04
2007	259,341	63,111,921	\$243.35
2008	267,892	74,332,350	\$277.47
2009	310,708	95,513,144	\$307.40
2010	270,254	78,697,947	\$291.20
2011	351,079	110,696,982	\$315.31
2012	368,360	104,225,019	\$282.94

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

図 H は、2000 年から 2012 年までの 13 年間の毎年第 1 四半期の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入台数の推移をグラフにより示したものである。この製品区分全体の輸入台数規模は引き続き強含んでいる。

図 H



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

表 I は、過去 13 年間の毎年第 1 四半期の関税区分 2500 の自転車の米国への輸入平均 FOB 単価の推移を示したものである。変動はあるが、2012 年第 1 四半期の平均単価は高水準を維持している。しかし本年の今後の推移をこれからも注視していきたい。

表 1

年	平均FOB単価 (US\$)
2000	328.39
2001	283.39
2002	201.06
2003	266.63
2004	290.13
2005	301.58
2006	291.04
2007	243.35
2008	277.47
2009	307.40
2010	291.20
2011	315.31
2012	282.94

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

米国自転車輸入における二つの上位供給元

平均FOB単価の下落、特に関税番号 2500 の輸入自転車の平均FOB単価が下落したことから、米国自転車輸入における二つの上位供給元の様子について詳しく調べることにした。

表 1 3 は 2012 年第 1 四半期の中国からの全ての車輪径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。2012 年第 1 四半期に中国から輸入された自転車については台数も総FOB金額も 2011 年と比較し増加している事に注意していただきたい。

表 1 3 1～3月の中国から米国への自転車輸入 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1～3月	3,179,651	207,530,381	\$65.27
2011年1～3月	2,827,594	193,860,015	\$68.56
変化	352,057	\$13,670,366	-\$3.29
変化%	12.5%	7.1%	-4.8%

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

表 1 4 は 2012 年第 1 四半期の台湾から米国への自転車輸入について 2011 年同期と比較し示したものである。総輸入台数は 22%減少し、台湾から輸入された自転車の総FOB金額は 14%以上減少した。

表 1 4 1～3月の台湾から米国への自転車輸入 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1～3月	167,529	85,055,345	\$507.71
2011年1～3月	213,810	99,183,336	\$463.89
変化	-46,281	-\$14,127,991	\$43.82
変化 %	-21.6%	-14.2%	9.4%

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

これはある種驚きである。台湾はこれまで米国市場が下降局面となっても、台数においても FOB 金額においても減少した事はなかった。その証拠として過去4年間にわたり台湾は安定的輸入数量を維持してきたのである。

表 1 5 は第 1 四半期の米国の台湾からの輸入の詳細を示したものである。

表 1 5 1～3月の米国の台湾からの自転車輸入 2012年と2011年との比較

1～3月 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	585	161,574	1,205	302,557	-620	-140,983
1520 20 インチ	18,129	1,489,389	29,732	2,403,256	-11,603	-913,867
1550 24 インチ	2,239	258,467	3,867	919,527	-1,628	-661,060
2500 27 インチ & 700c	80,269	48,342,245	107,129	58,512,278	-26,860	-10,170,033
3500 26 インチ	57,961	32,870,573	60,168	35,690,263	-2,207	-2,819,690
その他	8,346	1,933,097	11,709	1,355,455	-3,363	577,642
計	167,529	85,055,345	213,810	99,183,336	-46,281	-14,127,991
2012 対 2011 変化 %					-21.6%	-14.2%
平均単価 US\$		\$507.71		\$463.89		\$43.82
平均単価 2012 対 2011 変化 %						9.45%
米国輸入における 台湾の割合 %	5.0%	28.4%	7.0%	33.1%	-2.0%	-4.7%

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

2011年第1四半期と比較した2012年第1四半期の台湾からの輸入は、全ての関税区分で減少しているが、表15には関税番号2500が他の関税番号のどれよりも大きく減少し、台数で27千台減少、FOB金額でUS\$1,000万以上減少した事が示されている。

表 1 6 は 2012 年第 1 四半期の米国の中国からの自転車輸入について 2011 年同期と比較し示したものである。

表 1 6 1～3月の米国の中国からの自転車輸入 2012年と2011年との比較

1～3月 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	986, 270	27, 592, 955	727, 577	21, 277, 471	258, 693	6, 315, 484
1520 20 インチ	799, 368	34, 069, 039	560, 440	24, 070, 811	238, 928	9, 998, 228
1550 24 インチ	234, 333	14, 106, 961	277, 937	15, 152, 726	-43, 604	-1, 045, 765
2500 27 インチ & 700c	281, 138	53, 073, 656	238, 717	50, 129, 745	42, 421	2, 943, 911
3500 26 インチ	858, 297	77, 575, 422	983, 456	81, 087, 204	-125, 159	-3, 511, 782
その他	20, 245	1, 112, 348	39, 467	2, 142, 058	-19, 222	-1, 029, 710
計	3, 179, 651	207, 530, 381	2, 827, 594	193, 860, 015	352, 057	13, 670, 366
2012 対 2011 変化 %					12. 5%	7. 1%
平均単価 US\$		\$65. 27		\$68. 56		-\$3. 29
平均単価 2012 対 2011 変化 %						-4. 80%
米国輸入における 中国の割合 %	94. 4%	69. 2%	92. 3%	64. 6%	2. 1%	4. 6%

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 の増加は予想通りである。しかし、関税番号 2500 が 42 千台増加した事は、この重要な輸入製品区分において台湾から中国へと供給元のシフトが起きている事を示している。そして我々が既に見てきた関税番号 2500 の総 FOB 金額と平均 FOB 単価の減少や下落の説明もつく。自転車ブランドは関税番号 2500 の自転車の供給元を台湾からコストの低い中国へとシフトさせたように見受けられる。

また台湾の自転車ブランドは 2012 年から中国の消費者市場で販売を始めると発表した事でもあり、一部の台湾製品が中国市場へ振り向けられた事も考えられる。

米国の輸出

米国輸出の急増は 1～3月の時点では落ち着いてきている。しかし表 1 7 に示す通り、2012 年第 1 四半期の自転車輸出は 1 年前の同期を上回っている。第 1 四半期の自転車輸出台数は 6% 増え、米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価が 19% 上昇した事により、総 FOB 金額は 26% 増加した。

表 1 7 1～3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 1～3 月	56, 729	36, 482, 720	\$643. 11
2011 年 1～3 月	53, 621	28, 951, 442	\$539. 93
変化	3, 108	7, 531, 278	\$103. 18
変化 %	6%	26. 01%	19%

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

表 1 8 は 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年第 1 四半期の米国の自転車輸出の推移を示している。2012 年第 1 四半期の輸出台数は過去 4 年間で上回り、本年第 1 四半期の総 FOB 金額は過去の 12 年と比較しこの 13 年間で最高となっていることがわかる。

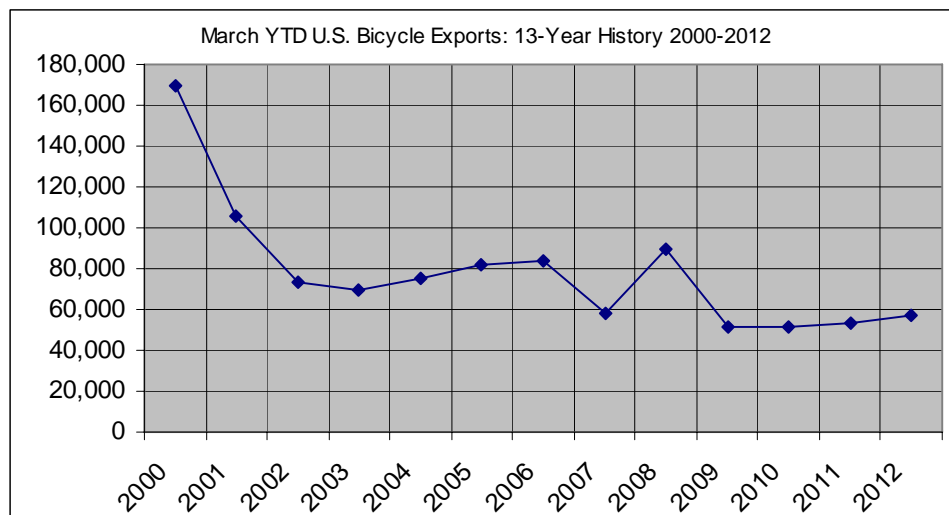
表 1 8 毎年 1～3 月の米国自転車輸出の過去 13 年間の推移

年	総台数	総金額	平均単価
2012	56,729	36,482,720	\$643.11
2011	53,621	28,951,442	\$539.93
2010	51,871	28,822,174	\$555.65
2009	51,003	24,589,488	\$482.12
2008	89,394	33,564,057	\$375.46
2007	57,631	28,240,012	\$490.01
2006	83,996	29,398,869	\$350.00
2005	82,105	28,371,144	\$345.55
2004	75,284	23,055,917	\$306.25
2003	69,381	16,181,994	\$233.23
2002	73,171	14,891,538	\$203.52
2001	106,015	19,590,618	\$184.79
2000	169,932	27,672,056	\$162.84

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

図 J は 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年第 1 四半期の米国自転車輸出台数の推移をグラフにより示したものである。景気後退後の各年の第一四半期期間中の穏やかな輸出増加の様相が明らかに示されている。

図 J 毎年 1～3 月の米国自転車輸出：2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の推移



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

表19は2012年第1四半期の米国自転車輸出に関し、関税番号毎に詳しく示したものであり、国内で生産され輸出されたものと海外産のもので米国から輸出されたものとを区分して示している。

表19 2012年1～3月 米国自転車輸出

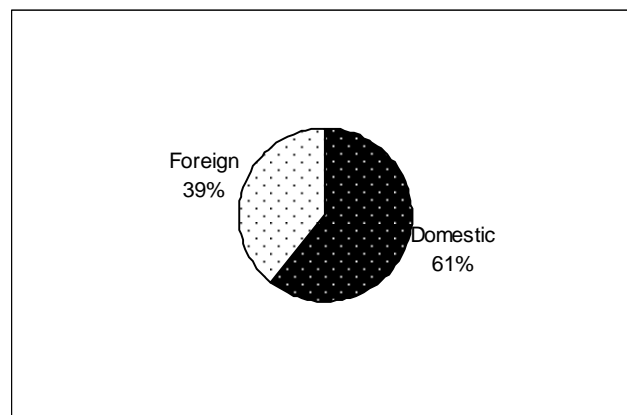
1～3月 関税番号	国産			海外産			計		
	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1070: 25 インチ以下	7,329	1,700,928	\$232.08	3,604	714,002	\$198.11	10,933	2,414,930	\$220.88
2600: 25 インチ以上	15,540	15,417,974	\$992.15	17,325	13,778,476	\$795.29	32,865	29,196,450	\$888.38
6000: 車輪径の示されていない物	11,664	4,303,971	\$369.00	1,267	567,369	\$447.81	12,931	4,871,340	\$376.72
計	34,533	21,422,873	\$620.36	22,196	15,059,847	\$678.49	56,729	36,482,720	\$643.11
割合	61%	59%		39%	41%				

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

国内で生産され米国から輸出された自転車が2012年第1四半期に輸出された全ての自転車台数の61%を占め、そしてこれら輸出自転車は総FOB金額の59%を占めた。

図Kは2012年第1四半期の輸出台数の割合について、国内で生産されたものと海外産の自転車で米国外へ輸出された自転車との台数の割合をグラフにより示したものである。我々は以前から、これは海外市場における米国産自転車の新たな成長のシグナルなのかもしれないと推測している。

図K 2012年1～3月米国自転車輸出 国産のものとの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20は第1四半期の、ブランドから米国の自転車店向け新車自転車の出荷を示している。統計は自転車製品供給業者協会(BPSA)から入手し、レジャー・トレンド・グループ(LTG)が編集した。

表 2 0 1～3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1～3月	568,452	\$255,340,614	\$449.19
2011年1～3月	536,452	\$233,696,343	\$435.63
変化	32,000	\$21,644,271	\$13.55
変化 %	5.97%	9.26%	3.11%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2012年2月販売統計報告

表 2 0 に示した第 1 四半期の卸販売は、2012 年第 1 四半期と 2011 年同期との比較を示しているが、販売台数で 6 % の増加、卸金額で 9 % の増加を示している。米国の自転車店向け新車自転車の平均卸単価は 2012 年第 1 四半期には 2011 年第 1 四半期に比べ 3 % 上昇した。

表 2 0 に示した増加ぶりは、2012 年第 1 四半期に自転車店が経験した小売の活況と一致している。

表 2 1 は 2012 年 3 月末の新車自転車在庫を 2011 年 3 月末在庫と比較し示したものである。統計は自転車製品供給業者協会 (BPSA) から入手し、レジャー・トレンド・グループ (LTG) が報告を作成した。

表 2 1 3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3月	616,666	\$202,181,701	\$327.86
2011年3月	835,477	\$211,304,573	\$252.91
変化	-218,811	-\$9,122,872	\$74.95
変化 %	-26.19%	-4.32%	29.63%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2012年2月販売統計報告

表 2 1 には供給業者の持つ米国の自転車店販路向け新車自転車在庫の総台数が 26% 減少した事が示されており、これは本年第 1 四半期に小売販売が増加したと報告されている事と一致している。

卸金額も減少しているが、台数に比べ割合は小さい。これは 2012 年 3 月末平均単価が 2011 年 3 月末に比べ 30%、即ち US \$ 75 上昇したためである。

2012 年第 1 四半期から第 2 四半期にかけ新車自転車の小売販売が急増していると報告されているが、3 月末の新車自転車在庫が減少しているため、既に 2012 年 3 月末から 4 月頃から欠品が生じるであろうと報告されている。

以 上