

平成24年4月25日

財団法人自転車産業振興協会
国際業務部

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4月号

米国自転車市場情報

米国内での自転車利用に対する不安について

米国における自転車利用は重要な局面を迎えているようである。自転車利用促進を働きかけている人達は、自転車施設向けの政府の財政支援や、将来の交通移動計画の中で自転車の位置付けが高められるかといったことについて、当然の事ながら不安に感じている。

供給業者達は、今後の自転車利用、アウトドア産業における消費者動向、資本蓄積、人材育成問題、そして新市場開拓などに影響力を行使できるよう、これらにふさわしい都市の抽出を適切に行っている。

最後の論点、即ち新市場開拓についてであるが、過去12年間に自転車利用は実質的に全く増加していないということを供給業者から知らされた。

米国自転車業界内における市場や消費者に関する議論において欠けているのは、*自転車利用に対する不安に関する認識や議論*である！

少なくとも一年間に6回自転車に乗る米国人の数は2000年の4,310万人から2010年の3,980万人に減少した。米国スポーツ用品協会(NSGA)によれば、これは、米国の総人口が全体で10%増えているため、8%の減少にあたるという事である。

過去10年の間に米国の女性や子供は自転車から遠ざかってしまった。一方で男性利用者の数は増えた。この減少は、一部の女性が自転車利用に不安を感じ、子供に自転車に乗せなくなった事によるものであろうか？

ポートランド市交通部の自転車調整官、ロジャー・ジェラー氏は自らの報告書：4つのタイプのサイクリスト：の中で、「自転車利用にあたって勇気が求められるべきではない。しかしあまりにも当たり前のように、サイクリストの間で、そしてサイクリストではない人たちの間でも同様に、自転車利用にあたっては勇気が求められると感じられている」と述べている。

数多くの、そして各々が個性をもっている消費者が、自転車に乗るに際しての不安とは実際どのような物なのかを見出すため、そしてより多くの人により頻繁に自転車に乗ってもらうようこの不安を肯定的にとらえるため、米国の自転車業界は時間と資源を費やすことが求められるようになるであろうと我々は考えている。

米国における専門自転車小売販売

我々は米国の自転車店は、2020年までの間に3つの主要ビジネスモデル・形態へと発展していくであろうと予測している。最初の形態は、いわゆる「コンセプト」ストアで、トレック、スペシャライズド、ジャイアント、そして程度差はあるもののエレクトラといったブランドからの支援を受け販売促進を行うものである。以下の写真に示すジャベリナ・サイクルズは最近改装されたジャイアントのコンセプトストアの例である。



ブランドは店のレイアウトや設計について支援を行う。そしてコンセプトストア限定の販売関係備品を提供し、場合によっては新規開店・既存店の改装の際の金融支援も行う。



2番目の形態は我々が「新潮流」と呼んでいるもので、業界紙の一部は独立した自転車店として位置付けている。我々は上の写真に示したニューヨーク市にあるアデリン・アデリンを、ヨーロッパ製或いは地元製の自転車、ユニークな付属品やウェア、そして勿論補修を特徴とした、成長の波に乗っているブティック風の自転車店の例としてとりあげる。

これらの新潮流の自転車店は米国の主流自転車・付属品ブランドと歩調を合わせない傾向がある。そして往々にしてカフェにおける食べ物の提供、コーヒーやジュースバーをビジネスモデルの一部として組み込み、普通は伝統的な自転車店には足を運ばないであろう都市のショッピング客を取り込もうとしている。

アデリン・アデリンのインテリアを示すが、伝統的自転車店とは商品や展示の仕方が全く異なることがお分かりいただけると思う。



3番目の形態は我々が「伝統的」と呼んでいる自転車店で、以下の写真に例示したようなものである。



米国の専門自転車小売販売において現状ではこれら3つの全ての形態の存在余地がある。しかし今後更に市場での認知度が高まり、地域への浸透が強められていくことにより、新潮流の自転車店は、ニューヨーク市、シカゴ、フィラデルフィア、ワシントンDC、オーランド、アトランタ、ミネアポリス、デンバー、サンフランシスコのような大都市圏市場、そしてその他の自転車に友好的な全米の諸都市における人口の多い都市内地域社会の中で、魅力が高められていくであろう。我々は3つの輪を描いており、新潮流の自転車店は内側の輪、即ち人口密度の高い都市の近隣地域に位置している。

次の輪は大部分がコンセプトストアでからなり、活発なスポーツコミュニティのサイクリング需要を満たし、今後 2022 年から 2025 年までの間にかけて発展していく、自転車に友好的な都市及びその郊外からなる外側の輪と重なり合う事になる。



外側の輪は伝統的な自転車店であり、自転車に友好的な都市やその郊外そして中規模の地域及び市場の外縁を対象とする。

我々のシナリオでは、中小及び僻地の地域社会や市場は、自転車店の対象とはされず、量販店や地元スポーツ用品店、カタログ・オンラインショップに頼らざるを得ない。これらの地域では自転車店は何マイルも離れた場所にあり、ネット上での購入だけが可能である。

繰り返すが内側の輪に存在する新潮流の自転車店は、現在主流となっているブランドと歩調を合わせるのではなく、小さなブティックブランド及び地元製品や主にヨーロッパからの輸入品を取り扱うというのが我々の考え方である。

コンセプトストアは米国のトップブランドと密接に連携した上で、一部は隙間ブランドや製品向けの余地も確保し、地域や地元の消費者需要に応える。

伝統的自転車店は、地域や地元の市場及び消費者の嗜好に対応し幅広いブランドと提携するのである。

米国の自転車ブランドは市場の変化に直面

自転車店のビジネスモデルの変化や発展に関する我々の予測によれば、次の 10 年の間には変化は避けられないということになるが、一方で今後も変わらない事もある。それは自転車市場が一層顧客志向を高め、自転車店を含む小売業者が消費者需要に適合するように変化を受け容れたために、全ての米国の自転車ブランドは今後も難しい課題に直面し続けるという事である。

表 1 は Raitl-To-Trails Conservancy(RTC) が同会会員及び Trailink.com の会員に対して実施した詳細な調査研究から引用したものである。この調査結果は成人サイクリストを 4 つの集団、即ちグループに分類している。偶に乗るグループは気候の良い月に平均 40 マイル乗る成人サイクリストである。時々乗るグループは気候の良い月に平均 100 マイル乗る人達で、

上昇志向のグループは気候の良い月に平均 250 マイル乗る人達である。熱心なグループは気候の良い月に平均 450 マイル乗る成人サイクリストで、自転車店の主要顧客である。

表 1 新車として購入し現在保有している自転車は以下のどの車種か？

	計	偶に乗る	時々乗る	上昇志向	熱心
ロード	46%	29%	43%	52%	69%
マウンテン	46%	44%	45%	47%	54%
ハイブリッド	45%	48%	54%	53%	45%
ツーリング	12%	5%	9%	11%	23%
クルーザー	8%	11%	6%	8%	7%
リカンベント	7%	3%	6%	8%	15%
タンデム	6%	1%	5%	6%	11%
折り畳み	4%	2%	5%	6%	7%
レーサー	4%	3%	2%	4%	7%
シングルスピード	2%	1%	3%	2%	4%
電動	1%	2%	2%	1%	1%
その他	4%	2%	4%	6%	4%

出典：GTG サイクリング (RTC Traillink 会員) 調査, 2011 年 5 月

その他の分類方法もあるが、この表から 4 つの各々のグループがどのように定義されるかという事に関する基礎的なことがわかる。

表 1 は、調査に参加した成人サイクリストが新車として購入し現在保有している自転車について、それはどのような車種のものなのか示している。

多くの成人サイクリストは複数の車種の自転車を保有しており、乗車距離が増すほど保有台数も増えるという事を念頭に置いてほしい。

熱心なグループはロード、マウンテン、ツーリング車を好む事に驚きはない。少々意外だったのは、熱心なグループの 15% が新車で買ったリカンベントを保有していると答えた事で、この事によりこの車種はここに示した 11 の車種の中で 5 番目に人気のある車種となっている。

リカンベントは全体でも 11 の車種のうち 6 番目に人気のある車種となっており、クルーザーに 1% の差で次いでいるが、折り畳み、レーサー、シングルスピードや電動自転車を上回っている。

この状況は時が経てば変化するであろうが、リカンベントは以下に説明する通り今後注目する必要がある製品区分であることは間違いない。

読者の皆様方は 2 輪のリカンベントに慣れ親しんでいると思うが、我々は米国では最近 3 輪のリカンベント、即ち「Tri's」の販売が増えている事を注視している。

2011 年 10 月に初めて開催された米国リカンベント・サイクルトレードショー&コンベンションにおいて、我々は出展者や小売店から 3 輪のリカンベントは米国のリカンベント市場全体の中で約 50% 増加したと知らされた。そして 3 輪のモデルの半分は、初めて自転車に乗る成人サイクリストか、子供時代以来初めてサイクリングに戻ってきた成人向けに販売されたという事であった。

この意外な発見が重要なのは、新たな成人サイクリストや自転車に戻ってきた成人サイクリストの間で、明らかに隙間製品区分であるリカンベントという車種が増えていると報告されている事である。

何故なのか詳細については更に調査を行うが、この車種の増加は、家族、友人そして快適で簡単な移動に関心がある、或いは自転車にもう一度乗る事に関心のある人達による口コミや薦めにより主に加速されているのである！



この写真は成人が海岸で3輪のリカンベントに乗っているところであるが、このタイプのリカンベント自転車が、最初に乗る、或いは自転車に戻ってきた成人のサイクリストに大変人気がある理由は、その乗り易さのためであるという事を我々は知った。その乗り易さというのは、座るような姿勢、バランスを取らなくてもよいという安心感とある種の恐怖感を克服したという自信、即ち初心者のように見られないということである！

この種の3輪車は、スピードが出て、運転操作が面白く、同時に乗車が快適で楽なため、しばしば「スポーツ-Tri」と呼ばれる。

2輪の自転車やリカンベントと同様、3輪のリカンベントもロード、ツーリングそしてオフロード等写真に示す通り色々な乗り方に使用できるよう各種設計されている。

米国の自転車ブランドで自転車店の販路向けに3輪のリカンベントを含むリカンベントの全ての車種を揃えているのは上位ごく僅かのブランドだけである。

J&B Importers の Sun Bicycle ブランドは全米で販売されており、米国内で 12~15 のリカンベントブランドを展開しており、これらの一部は3輪であり、またこのうち6つはヨーロッパブランドである。



米国における自転車乗用促進支援活動について

自転車乗用促進支援活動の前線では多くの活動が行われている。しかしついに米国議会は、全国規模での道路及び高速道路建設計画の中止という事態を避けるため、2012年3月31日

に期限切れとなった現行の交通法を3カ月間延長するという議決を行った。この3カ月延長の中身には、現在進行中あるいは計画中の徒歩及びサイクリング向けの計画が全て含まれている。

しかし議会は、いくつもある新交通法案の間の違いを整理する事、即ち実際の新法議決に向けた取り組みは行わなかった。

今回は2009年9月に交通法が期限切れとなって以来、議会による9回目の延長である。今回の90日の延長においては2012年6月までの期間中の徒歩及びサイクリング向け予算に関しては何等変化はないことは確かであるが、米国下院と徒歩及びサイクリング向けの一切の追加予算や支援に反対し継続的予算付けの支援者に対し反対している上院との間の意見の違いを最終的に調整するようなことには全く意が払われていない。

この事は、米国政府のサイクリング向け予算に関する論点に関しては前進が見られたものの、サイクリング促進支援活動家や自転車業界関係者にとっては、現在でも長期的に何が期待でき計画されるのかわからない、という事を意味している。また新交通法案は、11月の総選挙に向けて準備に忙しい政党間の党派論争の一部となることも考えられ、実際に全く調整がなされないか、或いは来年まで新交通法が成立しないという可能性もある。

サイクリングの動向に影響を受ける米国市場

表2は表1に示したRTC会員とTraillink.com会員向けの同じ調査から作成したものである。調査対象の成人は、暖かい気候の期間中に1カ月間にどれくらいの距離を自転車に乗るかという事が問われた。これは成人サイクリストの間の4つの区分の定義を行う際の鍵となる回答である。

成人サイクリストは10年前に自分たちが乗っていた距離以上乗っている。熱心なグループは暖かい気候の1カ月平均で626マイル乗っていると報告されており、驚くべき65%が400マイル以上、そして25%が暖かい気候の1カ月に1,000マイル以上乗っている！偶に乗る成人サイクリストでさえも暖かい気候の1カ月に平均で61マイル乗ると報告されている。

表2 暖かい気候の期間中 1カ月に何マイル自転車に乗るか？

マイル数	計	偶に乗る	時々乗る	上昇志向	熱心
50-99	11%	17%	17%	7%	1%
100-199	17%	22%	28%	16%	4%
200-299	13%	5%	16%	21%	16%
300-399	9%	1%	7%	13%	15%
400-499	5%	-	3%	6%	15%
500-999	11%	-	4%	14%	25%
1000+	11%	-	2%	15%	25%
平均	323	61	160	424	626
中間値	175	40	100	250	450

出典：GTG サイクリング (RTC Traillink 会員) 調査, 2011年5月

我々は中古自転車が過去4～5年の間、米国の自転車市場や業界に大きな影響を与えたと考えている。

表3は、RTCの成人サイクリストに対し現在中古で購入した何等かのタイプの自転車を保有しているかという質問を行ったが、その回答を示している。示された結果は非常に興味深いものである。

表3 現在、中古で購入した何等かのタイプの自転車を保有しているか？

	計	偶に乗る	時々乗る	上昇志向	熱心
はい	29%	18%	29%	28%	34%
いいえ	71%	82%	71%	72%	66%

出典：GTG サイクリング（RTC Traillink 会員）調査，2011年5月

全体の29%が中古で自転車を購入したと答えており、残り71%は新車自転車を購入した。成人サイクリストのグループ毎に詳細を見ると更に興味深いことがわかる。

自転車を複数保有することは一般的なことであり、成人サイクリストは一人で同じ年に新車と中古車を購入することがある事を念頭に置いてほしい。

表4は最近新車で購入した自転車にいくら支払ったかという質問に対する回答を示している。

4つのグループ全体の平均はUS\$1,067で、偶に乗る成人サイクリストはUS\$352、時々乗る人達はUS\$686、上昇志向の人達はUS\$1,071であった。自転車店の主な顧客である熱心なグループは最近購入した新車自転車に平均でUS\$2,122支出した。

表4 最近新車で購入した自転車にいくら支払ったか？

	計	偶に乗る	時々乗る	上昇志向	熱心
\$400-\$499	11%	15%	19%	12%	3%
\$500-\$749	19%	13%	29%	28%	9%
\$750-\$999	9%	3%	7%	15%	10%
\$1,000-\$1,499	11%	3%	8%	13%	20%
\$1,500-\$1,999	6%	-	2%	7%	16%
\$2,000-\$2,999	7%	-	3%	9%	15%
\$3,000 以上	9%	-	3%	6%	25%
平均	\$1,067	\$352	\$686	\$1,071	\$2,122

出典：GTG サイクリング（RTC Traillink 会員）調査，2011年5月

この結果は、表5に示す最近中古で購入した自転車にいくら支払ったかという質問の答えと比較することができる。

表5 最近中古で購入した自転車にいくら支払ったか？

	計	偶に乗る	時々乗る	上昇志向	熱心
\$50-\$99	16%	27%	22%	9%	15%
\$100-\$199	19%	17%	19%	20%	15%
\$200-\$299	9%	3%	12%	15%	6%
\$300-\$399	8%	3%	7%	8%	10%
\$400-\$499	3%	3%	3%	3%	5%
\$500-\$749	11%	17%	6%	9%	10%
\$750-\$999	5%	3%	12%	11%	17%
\$1,000 以上	11%	3%	12%	11%	17%
平均	\$365	\$231	\$297	\$372	\$509

出典：GTG サイクリング（RTC Traillink 会員）調査，2011年5月

全ての成人サイクリスト回答者の平均は US\$365 で、偶に乗るグループは US\$231 と安価で、熱心なグループは US\$509 と高価になっている。

全ての成人サイクリスト回答者の 11%が最近購入した中古自転車に US\$1,000 以上支払ったと回答しており、偶に自転車に乗る人達は 3%、熱心な人達は 17%と高い割合で最近購入した中古自転車に US\$1,000 支払ったことが示されている。

中古自転車は、販売台数及び平均販売価格が全体の自転車市場に影響を与えるほど、米国の成人自転車市場で大きな要因となるまで成長してきていると我々は考えている。

もし米国の自転車ブランドや小売店が、消費者向けの中古自転車販売を自らの事業計画の中で無視し、その分析を怠ったなら、販売及び在庫目標の達成に困難が生じるであろうし、恐らくこういう事態は既に発生しているのではないと思われる。

我々は今後どのくらいの期間にわたり中古自転車が米国市場で影響をもっていくのかについて明確な考え方は持ち合わせない。しかし特に自転車店においては、消費者が中古で探し求めている製品・車種をブランド供給業者から購入することはできないことは明らかである。自転車店が消費者需要を満たすまで、消費者は欲しいものを入手するために中古自転車のような代替品へと向かっていくであろう。

RTC の調査結果が投げかけている大きな問題点の一つは、成人サイクリストの米国におけるサイクリング実施理由である。表6にこの質問に関する回答を示す。

表6 成人サイクリストのサイクリング実施理由

	計	偶に乗る	時々乗る	上昇志向	熱心
フィットネス・運動	92%	92%	95%	97%	97%
楽しみのため	89%	91%	90%	91%	89%
レクリエーション	84%	84%	83%	87%	89%
ストレス解消	57%	56%	60%	60%	64%
社会活動	49%	41%	46%	53%	66%
体重管理	46%	47%	51%	50%	53%
家族活動	44%	51%	49%	46%	43%
冒険	43%	40%	40%	46%	57%
ツーリング	30%	12%	26%	35%	56%
通勤	24%	17%	18%	27%	36%
慈善活動	20%	4%	17%	26%	36%
センチュリーライド	12%	1%	5%	12%	31%
トライアスロン	3%	3%	1%	4%	7%
ロードレース	3%	2%	1%	2%	7%
マウンテンバイクレース	3%	2%	2%	3%	4%
サイクロクロス	2%	1%	-	3%	4%

出典：GTG サイクリング (RTC Traillink 会員) 調査, 2011年5月

成人サイクリストの4つのグループ全てでフィットネス・運動が自転車に乗る理由のナンバーワンである事は疑問の余地がない。

ただ単に楽しいからというのが全体で2番目であるが、熱心なグループではこれが89%と他の3つの成人サイクリストのグループよりかは低くなっている。この事から熱心な人達は、冒険、ツーリング、通勤そしてセンチュリーライドといった自転車に乗るその他の理由に比べ、もう少し真剣に自転車に乗りたいと考えていることが窺える。

RTC 会員や Traillink.com 会員にとって、通勤に自転車をつかう事は、一般の米国人に比べ自転車に乗る遥かに重要な理由である。

この成人サイクリストのグループの中で、トライアスロン、ロードレース、マウンテンバイクレース、サイクロクロスといった競技活動は、自転車に乗る理由として上位九つの理由に比べ、どれも一桁のパーセンテージしか占めていない事も興味深い事である。

表7は成人サイクリストが自転車に乗る理由に対する回答から作成したものであるが、成人 RTC 会員及び Traillink.com 会員が自転車に乗る理由の中で、健康及び健康増進に焦点を当てたものである。

この成人の自転車利用に関する研究においては、体重管理が健康及び健康増進上自転車に乗る理由の第一で、血圧管理、肥満予防、糖尿病予防がこれに続いている。

表7 成人サイクリストの健康及び健康増進上の自転車利用理由

	計	偶に乗る	時々乗る	上昇志向	熱心
体重管理	46%	47%	51%	50%	53%
血圧管理	17%	21%	19%	26%	36%
肥満予防	17%	21%	19%	16%	19%
糖尿病予防	9%	10%	9%	8%	11%
肥満抑制	5%	8%	5%	3%	5%
心臓発作のリハビリ	1%	2%	2%	3%	1%

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

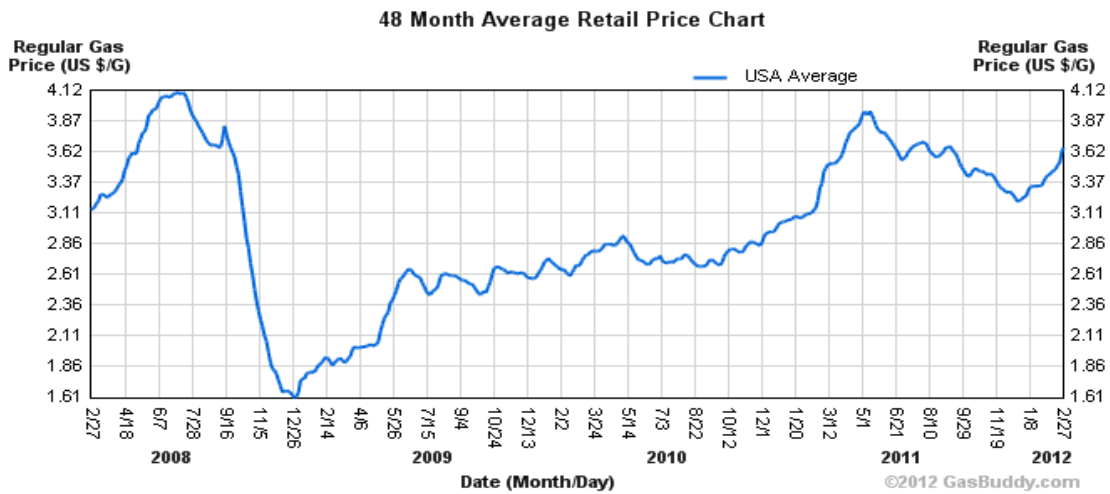
我々は2020年までの期間中に米国の成人が自転車に乗る理由として、健康及び健康増進上の理由が増え、その重要性は増していくであろうと感じている。

ガソリン価格



読者の皆さま方は、米国人がガソリン価格にこれほど注目し懸念をもっていることを奇妙に思われるかもしれない。日本やヨーロッパの多くの国々は何十年にもわたり高価格のガソリンとともに歩んできたのに比べ、米国の消費者は給油の際比較的低価格で余裕のある価格に甘やかされてきた。70年代にも石油危機があったが、2008年までガソリン価格は米国経済における真の要因にはならなかった。そして更にその後、米国は景気後退からの回復に苦労したのである。

図 A



GasBuddy.com から引用したこの図は、過去 48 カ月間の米国におけるガソリンの平均小売価格を示しており、2012 年 2 月 27 日にはレギュラーガソリンの平均価格が US\$3.62 まで値上がりした。

米国の自転車業界の殆どの人達は、ガソリンの高価格により多くの人が自転車で通勤するようになり、一般的に自転車は自動車の代替として使用されると信じてきた。しかし、検討すべきその他の経済要因があるのである。



RTC 及び Traillink.com の会員に対し、ガソリン価格が 1 ガロン US\$4.00 に達し、更にそれを超えた場合どうするかという点について、一連の調査を行った。

自転車店の主要顧客であるこの米国の成人サイクリストの間では、全米平均の 1 ガロン当たりガソリン価格が各々以下の水準に達した時に、生活や購買性向に影響が始めるという事がわかった：

- ・ US\$4.48 を超えると熱心なグループのサイクリスト達は休暇旅行を削減することを検討するかもしれない、
- ・ US\$5.06 を超えると彼等は手持の家庭用品について新品の購入ではなく修理することを検討する、
- ・ US\$5.27 を超えると彼等は戸外活動におけるクルマ利用の削減を検討するかもしれない、
- ・ US\$5.61 を超えると彼等は新しい家庭用品の購入を削減させるかもしれない、
- ・ US\$5.89 を超えると彼等は新品の家庭用品ではなく中古の家庭用品の購入を検討する、
- ・ US\$7.07 を超えると彼等は通勤に自転車や公共交通機関を利用することを検討するかもしれない。

今年の春米国では、平均ガソリン価格は1ガロン当たり US\$4.00 以下の何処かに落ち着きそうであるが、この調査結果から、食糧、ガソリン価格及びその他の生活必需品の値上がりは消費者の間での財布のひもの引き締めにつながり、お金を貯めるためには過去におこなっていた事と同じ事を行う事を取りやめるため、米国における自転車利用や販売に大きな脅威となることは明らかである。

ガソリン価格の値上がりにより米国で再度自転車ブームに火が付くという事はあり得ず、もしガソリン価格が US\$4.00 を超えると、より多くの消費者は自転車を含む商品の購入を手控えることにつながるというのが結論である。

米国の自転車輸入

過去何年かにわたり述べてきている通り、1カ月間の米国自転車輸入統計には、その年全体がどうなるかという事に関する多くの手掛かりが含まれているわけではない。しかし2012年1月の統計には、米国自転車輸入の様子の微妙な変化の指標となるかもしれないいくつかの興味深い数値が含まれている。この模様を表8に示す。

表8 1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月	1,255,819	\$101,370,585	\$80.72
2011年1月	990,358	\$101,602,321	\$102.59
変化	265,461	-\$231,736	-\$21.87
変化 %	26.8%	-0.2%	-21.3%

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

本年1月に輸入された自転車の台数は1年前の同じ月に比べ27%増えたが、この月の総FOB金額は僅かに減少した。

興味深い数値は1月の平均FOB単価で、21%下落、即ち2011年1月に比べ台当たりUS\$22下落した。平均FOB単価の継続的な上昇は、2011年の目立った特徴だった事を思い起こされるかもしれない。1月の統計は、米国へ輸入される自転車の価値に関し、その価格上昇及び膨張の割合が低下する方向へと変化している事を現示しているのであろうか？ 時が答えを与えるであろう。

表9は2012年1月の自転車輸入に関し2011年の同じ月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9 1月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較

1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	407,888	10,777,439	223,651	6,590,093	184,237	4,187,346
1520 20 インチ	309,516	12,416,294	213,798	9,354,486	95,718	3,061,808
1550 24 インチ	72,114	4,026,297	73,564	4,141,440	-1,450	-115,143
2500 27 インチ及び 700c	125,079	35,381,025	126,417	39,818,439	-1,338	-4,437,414
3500 26 インチ	331,748	37,086,082	337,949	40,621,530	-6,201	-3,535,448
その他	9,474	1,683,448	14,979	1,076,333	-5,505	607,115
計	1,255,819	101,370,585	990,358	101,602,321	265,461	-231,736
対前年比%					26.80%	-0.23%
平均単価 US\$		\$80.72		\$102.59		-\$21.87
平均単価対前年比%						-21.32%

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

2011年には幼児子供向け自転車輸入が継続的に減少し、関税番号1510と1520は年間を通じ弱含んでいた事を思い出してほしい。

2012年1月はこれとは全く逆である！ 関税番号1510と1520は2011年1月に比べ増加し、その他の全ての関税番号は、少なくとも本年最初の1カ月の期間中においては、弱含みの範疇にある。

次に関心がもたれる点は、月毎の比較における自転車総輸入台数が増加した事で、これは幼児子供向け製品が増加したためであるが、一方で総FOB金額は減少し、平均FOB単価は先に述べたとおり21%下落した。

表10に2012年1月の平均FOB単価について2011年の同じ月と比較したものを示す。2011年には平均FOB単価は全ての関税区分にわたり上昇していたが、もし2012年1月の数値が早期指標であるならば、今後平均FOB単価は全体的に下落するよう見受けられる。

表10 1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	\$26.42	\$29.47	-\$3.04	-10.3%
1520 20 インチ	\$40.12	\$43.75	-\$3.64	-8.3%
1550 24 インチ	\$55.83	\$56.30	-\$0.46	-0.8%
2500 27 インチ & 700c	\$282.87	\$314.98	-\$32.11	-10.2%
3500 26 インチ	\$111.79	\$120.20	-\$8.41	-7.0%
その他	\$177.69	\$71.86	\$105.84	147.3%
計	\$80.72	\$102.59	-\$21.87	-21.3%

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

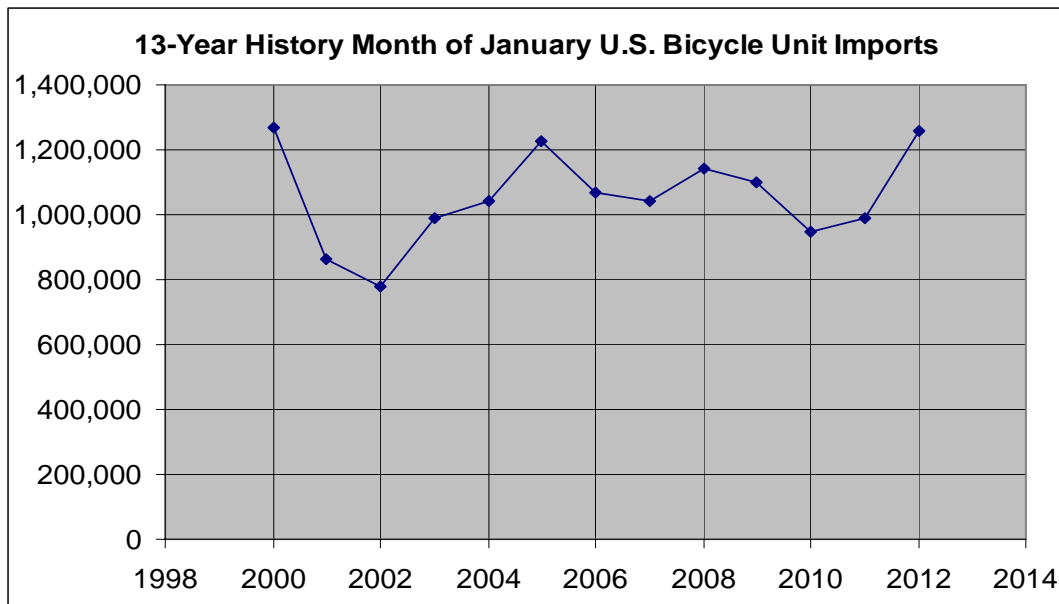
表 1 1 に毎年 1 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移を示す。2012 年 1 月の台数は際立っており、総 F O B 金額は上位 3 位以内、また平均 F O B 単価も同様である。

表 1 1 毎年 1 月の米国自転車輸入 過去 13 年間の推移

年	総台数	総金額	平均単価
2012	1,255,819	101,370,585	\$80.72
2011	990,358	101,602,321	\$102.59
2010	948,953	72,489,821	\$76.39
2009	1,097,725	101,709,668	\$92.65
2008	1,140,548	87,342,285	\$76.58
2007	1,039,626	75,652,418	\$72.77
2006	1,068,571	73,979,170	\$69.23
2005	1,224,209	73,996,768	\$60.44
2004	1,042,863	46,612,300	\$44.70
2003	990,081	53,723,367	\$54.26
2002	777,175	48,346,142	\$62.21
2001	864,328	56,275,589	\$65.11
2000	1,271,006	64,746,561	\$50.94

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

図 B



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

図 B は毎年 1 月の輸入台数の 13 年間の推移をグラフにより示したもので、この図には 1 カ月間の米国の輸入から多くの結論を引き出そうとする事は注意すべきであるという事が示されている。

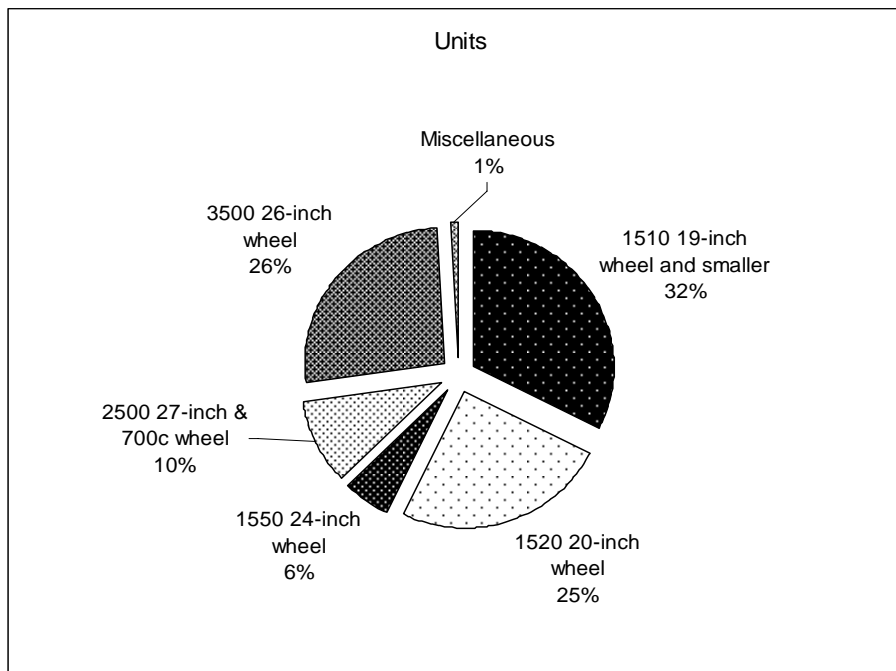
表 1 2 毎年 1 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移
 全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2000	1,271,006
2	2012	1,255,819
3	2005	1,224,209
4	2008	1,140,548
5	2009	1,097,725
6	2006	1,068,571
7	2004	1,042,863
8	2007	1,039,626
9	2011	990,358
10	2003	990,081
11	2010	948,953
12	2001	864,328
13	2002	777,175

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

表 1 2 は、米国への自転車輸入の過去 13 年間の推移について台数により順位付けを行い示したものである。2012 年 1 月は過去 13 年の中で 2 番目に位置し、上回るのは 2000 年だけである事がわかる。

図 C 2012 年 1 月 米国自転車輸入 製品区分毎の台数割合



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

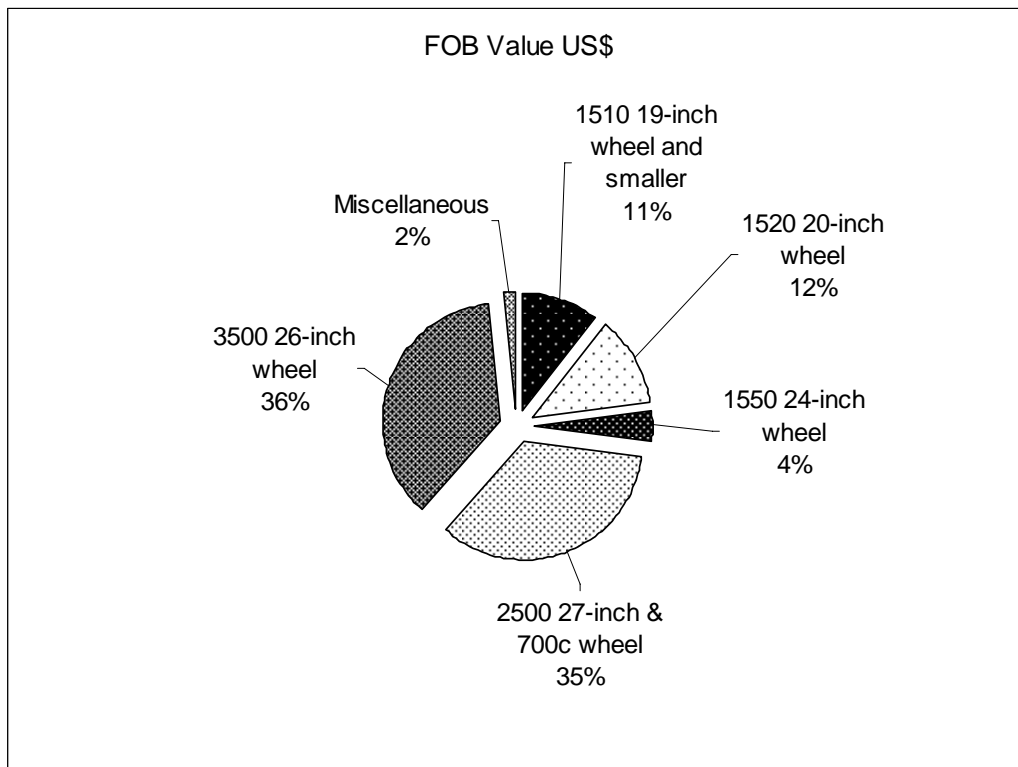
図Cは2012年1月の輸入台数につき、関税番号毎の割合をグラフにより示したものである。

読者の皆さま方は予測されていたかもしれないが、この月も幼児子供向け自転車が台数面では圧倒的であり、合わせて57%の割合を占めている。

図Dは2012年1月の輸入について、FOB金額の関税番号毎の割合を示したものである。

既に26インチの自転車、そして27インチ、700c及び29インチの自転車がFOB金額では圧倒的である事には見慣れているが、2012年1月には関税番号2500と3500を合わせた割合は71%に達しており、これは過去何年かにかわたり見てきた標準的な姿と比べても高くなっている。

図D 2012年1月 米国自転車輸入 製品区分毎の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

20インチ以上の自転車の米国への輸入

コアマーケットである20インチ以上の自転車の米国への輸入は、2012年1月には2011年の同じ月に比べ台数で11%増加した。この様子を表13に示す。

表 1 3 2012 年 1 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 月	847,931	\$90,593,146	\$106.84
2011 年 1 月	766,707	\$95,012,228	\$123.92
変化	81,224	-\$4,419,082	-\$17.08
変化 %	10.6%	-4.7%	-13.8%

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

この月の総 FOB 金額は 5% 減少し、平均 FOB 単価は 14%、即ち台当たり US\$17 下落した。

表 1 4 は毎年 1 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過去 13 年間の推移について示したものである。

表 1 4 毎年 1 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 月	総台数	総金額	平均単価
2012	847,931	90,593,146	\$106.84
2011	766,707	95,012,228	\$123.92
2010	655,085	64,607,726	\$98.62
2009	786,026	94,013,819	\$119.61
2008	890,867	81,323,170	\$91.18
2007	813,602	69,968,470	\$86.00
2006	788,939	68,419,753	\$86.72
2005	963,310	68,089,839	\$70.68
2004	818,384	42,523,922	\$51.96
2003	780,291	49,193,101	\$63.04
2002	647,957	44,984,189	\$69.42
2001	567,789	47,684,532	\$83.98
2000	758,287	49,102,463	\$64.75

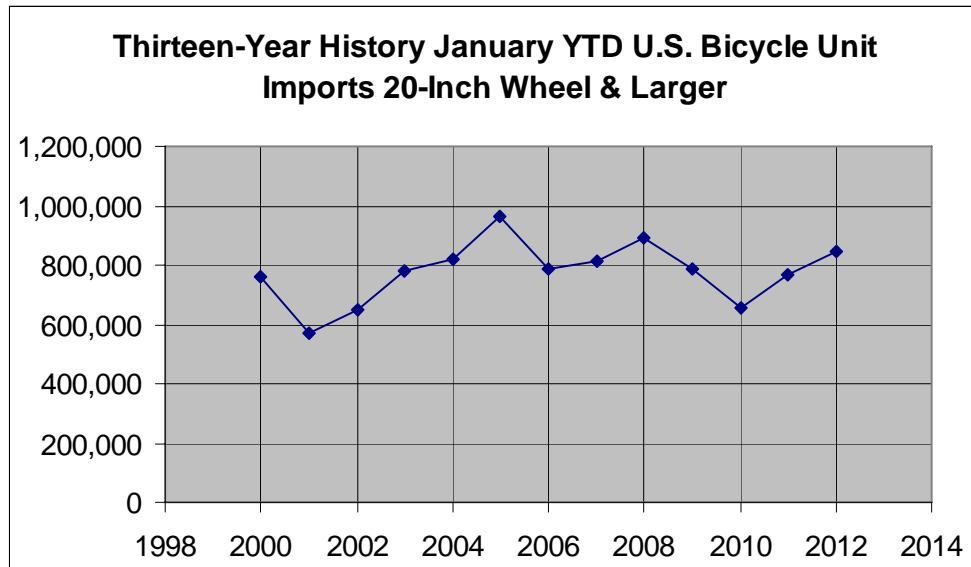
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

2012 年 1 月の台数は上位 3 位に位置し、総 FOB 金額及び平均単価も過去 13 年で上位 3 位となっている。

図 E は毎年 1 月の米国自転車輸入台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。2008 年から 2010 年までの 3 年間の落ち込みは景気後退年と回復年に当てはまる。1 カ月間の米国輸入データから結論を導き出すことには注意すべきであるという点を再度強調しておきたい！

1 月の輸入が 2010 年から 2012 年まで回復している事も同じく興味深いことであり、2011 年を通じて継続的に増加している事が示されている。この年は先の 10 年の期間中における米国への自転車輸入台数が最も悪い部類に属する年であった。

図 E (自転車台数)



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

表 1 5 は 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移に関し台数により順位付けを行い示したものである。2012 年 1 月は過去 13 年で 3 位となっている。

表 1 5 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
台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2005	963,310
2	2008	890,867
3	2012	847,931
4	2004	818,384
5	2007	813,602
6	2006	788,939
7	2009	786,026
8	2003	780,291
9	2011	766,707
10	2000	758,287
11	2010	655,085
12	2002	647,957
13	2001	567,789

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

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

米国の自転車輸入の中で最も重要な区分である関税番号 2500 は、2012 年 1 月には 2011 年 1 月と比較し、台数及び総 F O B 金額が減少し、平均 F O B 単価も下落した。この模様を表 1 6 に示す。

表 1 6 1 月の米国自転車輸入 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	金額	平均単価
2012 年 1 月	125,079	35,381,025	\$282.87
2011 年 1 月	126,417	39,818,439	\$314.98
変化	-1,338	-4,437,414	-\$32.11
変化 %	-1.1%	-11.1%	-10.2%

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

関税番号 2500 にとって減少する月が現われるのは避けられない事である。そして、これは 2012 年が経過していくにつれて忘れ去られていく特異な数値であるとか、或いは米国自転車市場におけるもっとも重要な輸入製品区分に何か新しい方向性が現われて来ている早期指標であるとかといった何らかの結論を、1 カ月の輸入統計から導き出すには慎重であるべきであると我々が繰り返し注意している事を思い出していただきたい。

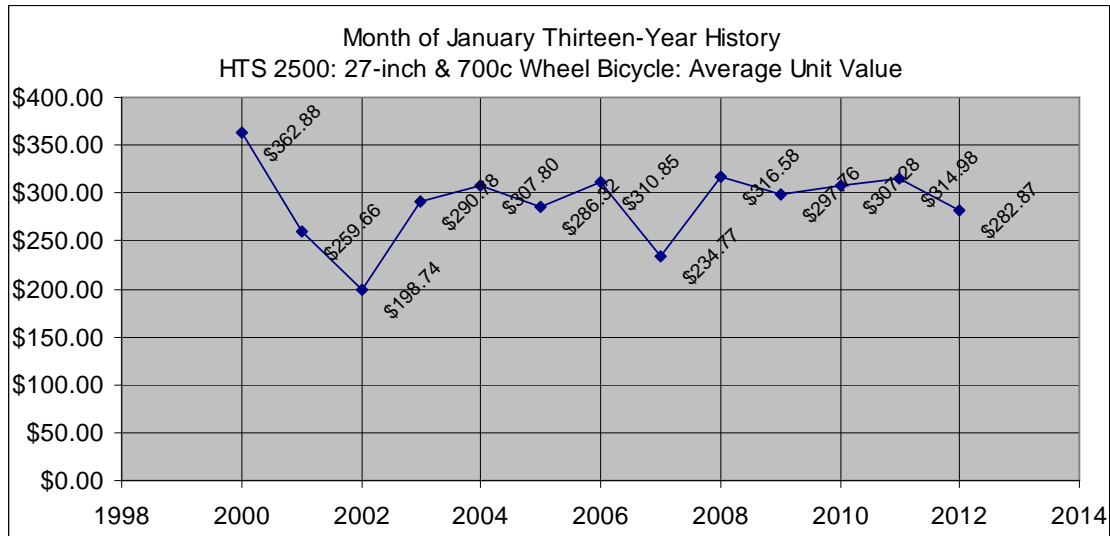
表 1 7 毎年 1 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移
27 インチ、700 c 及び 29 インチの車輪の自転車

年	台数	金額	平均単価
2000	5,823	2,113,041	\$362.88
2001	11,997	3,115,085	\$259.66
2002	29,287	5,820,597	\$198.74
2003	25,099	7,298,318	\$290.78
2004	18,656	5,742,371	\$307.80
2005	50,994	14,600,673	\$286.32
2006	71,052	22,086,591	\$310.85
2007	84,202	19,768,174	\$234.77
2008	83,133	26,318,416	\$316.58
2009	123,825	36,870,162	\$297.76
2010	76,225	23,422,278	\$307.28
2011	126,417	39,818,439	\$314.98
2012	125,079	35,381,025	\$282.87

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

表 1 7 は毎年 1 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。2012 年は減少しているが、それでも台数では 2 位である。総 F O B 金額は下落して 3 位となったが、より興味深いのは平均 F O B 単価が 10 位に落ちた事であり、この模様を図 F に示す。

図 F



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

米国の輸出

米国の自転車輸出は良いスタートを切った。2012年1月には輸出台数が2011年1月に比べ18%増加した。この様子を表18に示す。

表 18 1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月	18,599	9,420,519	\$506.51
2011年1月	15,770	8,747,422	\$554.69
変化	2,829	673,097	-\$48.18
変化 %	18%	8%	-9%

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

2012年1月の米国自転車輸出総FOB金額も2011年1月に比べ増加した。しかし平均FOB単価は9%下落した。

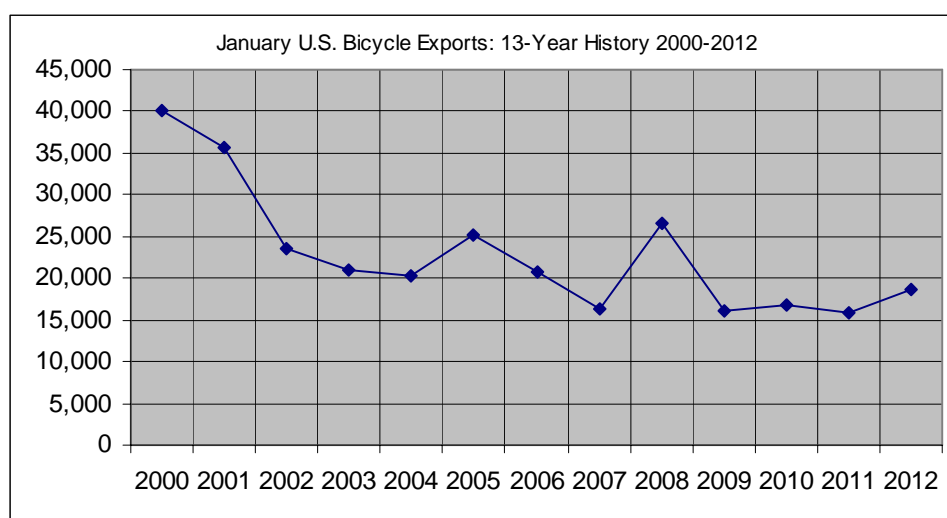
表19は毎年1月の米国自転車輸出の過去13年間の推移を示したものである。もし2012年1月の数値が早期指標であるならば、米国自転車輸出にとって良い年に向かっていくことになる。図Gは米国自転車輸出台数の過去13年間の推移をグラフにより示したものである。

表 19 毎年 1 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	18,599	9,420,519	\$506.51
2011	15,770	8,747,422	\$554.69
2010	16,742	9,420,677	\$562.70
2009	16,140	8,678,701	\$537.71
2008	26,487	10,438,133	\$394.09
2007	16,306	9,157,988	\$561.63
2006	20,700	8,724,758	\$421.49
2005	25,276	10,395,998	\$411.30
2004	20,236	6,817,560	\$336.90
2003	20,928	5,391,812	\$257.64
2002	23,551	4,846,124	\$205.77
2001	35,566	6,123,661	\$172.18
2000	39,992	7,476,503	\$186.95

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

図 G 米国自転車輸出 1 月の輸出の過去 13 年間の推移 2000 年～2012 年



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

表 20 に 2012 年 1 月の米国自転車輸出の詳細を示す。国内で生産された自転車が本年最初の月に輸出された自転車総台数の 70% の割合を占め、総 FOB 金額の 59% を占めた。

表 2 0 2012 年 1 月の米国自転車輸出

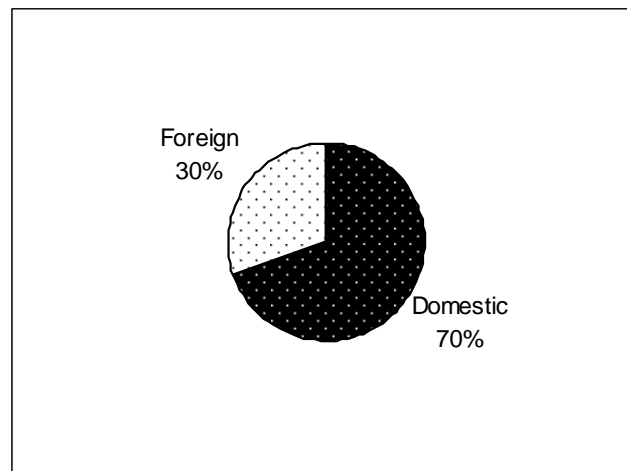
関税番号	国産			海外産			計		
	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1070 25 インチ以下	1,441	298,268	\$206.99	617	114,533	\$185.63	2,058	412,801	\$200.58
2600 25 インチ以上	4,726	3,898,864	\$824.98	4,515	3,570,908	\$790.90	9,241	7,469,772	\$808.33
6000 車輪径の示 されていない物	6,815	1,396,524	\$204.92	485	141,422	\$291.59	7,300	1,537,946	\$210.68
計	12,982	5,593,656	\$430.88	5,617	3,826,863	\$681.30	18,599	9,420,519	\$506.51
割合	70%	59%		30%	41%				

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

本年 1 月に米国から輸出された自転車で海外産のものは、台数では僅か 30%を占めるに過ぎないが、平均 FOB 単価が高価なため、本年最初の月に輸出された自転車の総 FOB 金額の 41%を占める結果となっている。

図 H は 2012 年 1 月に輸出された自転車について、国産のものと海外産のものと台数の割合を示している。

図 H 2012 年 1 月米国自転車輸出 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

以 上