

平成24年3月28日

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3月号

米国自転車市場情報

米国自転車市場

顧客主導による米国の自転車小売とナンバーワンの小売店

ウォルマートはインドのヒーローサイクルと世界的な自転車供給について最近合意に達したが、この事が米国市場に与える影響はまだ明らかになってはいない。そしてインドが米国の自転車市場における供給国として自転車輸入統計上に現われ、その地位を占めるのには、恐らくあと2～3年かかると思われる。

現時点では中国がこれまでの10年間と同様に、米国へ輸入される完成自転車の圧倒的供給元国であり、このことはこの2011年最終レポートで明らかにされていく。

我々が2011年のレポートを締めくくりにあたり、この点について再度言及する理由は、顧客主導による自転車小売と米国最大の小売企業であるウォルマートとが共通の力となって、今後2020年までの残された期間の間に、米国自転車市場に影響を与える可能性があるからである。

表 1

2011年 米国のインドからの自転車輸入					
関税番号	台数	FOB 金額	平均 FOB 単価	CIF 金額	平均 CIF 単価
1510	209	\$6,135	\$29.35	\$6,785	\$32.46
1520	28	2,053	\$73.32	\$2,321	\$82.89
1550	-	0	\$0.00	\$0	\$0.00
2500	-	0	\$0.00	\$0	\$0.00
3500	-	0	\$0.00	\$0	\$0.00
Misc	2,205	\$44,803	\$20.32	\$54,789	\$24.85
Total	2,442	\$52,991	\$21.70	\$63,895	\$26.17
米国総自転車輸入に対する割合	0.0001546				

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

表1は2011年のインドからの全ての車輪径の自転車の米国への輸入を示している。自転車総台数は非常に少なく際立った存在ではない。総FOB金額や陸揚げコストを含む(CIF)金額も同様である。

インドのような殆ど可能性があるとは思えない国が、実質的に中国と台湾の自転車輸出製造業者により独占されている米国市場において、実際に挑戦することができるようになるかもしれないなどと、何故考えられるのだろうか。

その理由は、米国の消費者に支持されているウォルマートにはそれを可能にさせることのできる複合的な経済力が備わっているからである。

2012年1月31日に終了したウォルマートの2011年会計年度における米国内の小売売上高の合計額はUS \$2,640億に達した。この数字は米国民一人当たり約US \$855、或いは米国の1家計当たり平均US \$2,261に相当する。



ウォルマートは洗練された小売業者でありその役割は、米国の消費者に対し、欲しいものを欲しい時に供給することであると自ら認識している！ ウォルマートはこの目的の達成のために儲けたいと考えており、その為には上流側の供給チェーンの製造業者については、米国消費者に供給することができる限りは、あまり大きな意を払ってはいない。

我々は、新たに現われてきたヒーローサイクルの米国最大・ナンバーワン小売企業向け供給業者としての活動について、今後も注視し報告していく。

輸入

今回の報告で、米国の自転車輸入分析においてこれまで経験した事のないような興味深くそして複雑な1年の報告を締めくくる。グラスキン・タウンレイ・グループは米国の自転車輸入統計の分析を2004年以来行ってきており、我々の資料は1990年にまで遡る。これまで今年のような年は一度もなかった。その様子を表2に示す。

表 2

1～12月の米国の自転車総輸入 2011年と2010年との比較			
	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年1～12月	15,793,254	1,339,416,039	\$84.81
2010年1～12月	19,876,313	1,343,541,662	\$67.60
変化	-4,083,059	-\$4,125,623	\$17.21
変化 %	-20.5%	-0.3%	25.5%

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

米国の自転車業界紙が既に報告しているとおり、米国の完成自転車の輸入台数は20%以上、即ち2011年1～12月には2010年同期と比較し400万台以上減少した。

2010年は前年の景気後退からの回復年であった。そして2011年は基本的に2010年と同等か、或いはいくつかの小売販路からの報告では、もう少し良くなるはずであった。しかし、少なくとも量販店やその他の米国の販路における小売在庫の補充のために輸入された自転車台数という点から判断する限りにおいては、そうはならなかった。

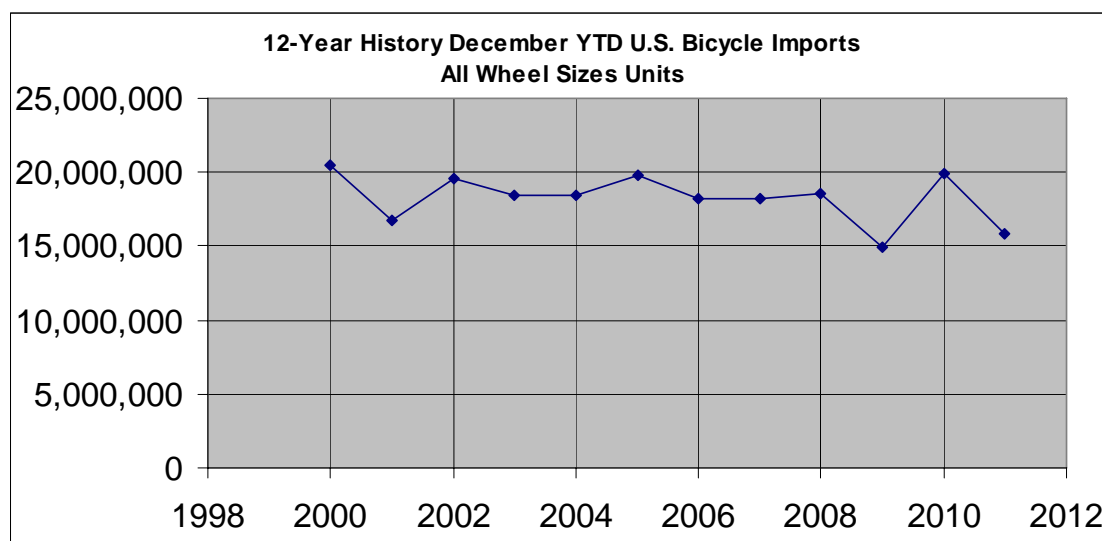
この表からわかるとおり、全ての車輪径の輸入自転車の総FOB金額は減少したが、それは1%未満、即ちUS\$410万であった。

2011年1～12月に輸入された自転車の平均FOB単価は25%以上上昇し、2010年のUS\$67.60から2011年のUS\$84.81となった。

米国では2011年は比較的インフレ率の低い年であったが、昨年輸入された自転車のインフレ率は20%以上という事になり、輸入自転車の金額が維持されることが可能なのか、また昨年一年を通じ価格上昇が全ての販路において転嫁されてきたが、米国市場においてこの価格上昇が吸収され続けることが可能なのか、関心がもたれる。

図Aは2000年から2011年までの過去12年間の毎年1～12月の輸入台数の統計をグラフにより示したものである。2009年から2011年までに2回落ち込んだが、この事は2008年から2011年の4年間の米国自転車市場における消費構造の転換及び変化に関し、いくつかの疑問を呈す形となっている。

図 A



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

ご存知の通り、我々は米国の輸入についてFOB金額、即ち供給国の製造工場を離れた時点での自転車の金額で検討を行っている。表3に、1～12月のFOB金額とCIF金額、即ち米国へ陸揚げされた時点での自転車価格との比較を示す。

表3 2011年1～12月 米国自転車総輸入 FOB金額とCIF金額との比較

2011年	US\$	平均単価 US\$
1～12月CIF金額	\$1,419,601,493	\$89.89
1～12月FOB金額	\$1,339,416,039	\$84.81
差	\$80,185,454	\$5.08
差%	6.0%	6.0%

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

2011年には製造工場から米国の港まで新車自転車を購入するため、FOB金額に平均6%上乗せされ、この結果輸入業者にとっての平均陸揚げ金額はUS\$89.89という結果となった。

米国自転車輸入の最大の供給元国に関し、今後12から36カ月の間に新たな挑戦者が現われるかもしれないにしても、2011年の時点では中国は米国への主要輸入自転車供給元国として引き続き圧倒的な地位を占めている。

表4に2011年1～12月の米国の中国からの自転車輸入について2010年と比較したものを示す。

表4 1～12月の中国からの自転車輸入 2011年と2010年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年1～12月	14,723,001	\$894,714,095	\$60.77
2010年1～12月	18,918,753	965,700,045	\$51.04
変化	-4,195,752	-\$70,985,950	\$9.73
変化 %	-22.2%	-7.4%	19.1%

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

圧倒的供給元国ではあるが、時として問題も持ち込まれる。中国は2011年の米国自転車輸入減少の殆どを負担しており、総台数で420万台の減少、FOB金額をUS\$7,100万失った。これは、年毎の比較ではFOB金額の7%の減少にのぼった。一方で明るい点としては、平均FOB単価が19%以上、即ちUS\$10近く上昇した事があげられるが、これは2011年を通じ素材、部品及び労賃が上昇した事によるものである。

表5 1～12月の台湾からの自転車輸入 2011年と2010年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年1～12月	922,049	\$411,681,821	\$446.49
2010年1～12月	854,626	\$345,978,796	\$404.83
変化	67,423	\$65,703,025	\$41.66
変化 %	7.9%	19.0%	10.3%

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

表5は2011年1～12月の台湾から米国への自転車輸入について2010年と比較し示したものである。中国の場合とは異なり、台湾は米国向け自転車輸出台数を8%近く増やしている。

昨年の総FOB金額は19%と大きく上昇し、一方で米国へ輸入された台湾製自転車の平均FOB単価は10%以上上昇した。

表6は2011年1～12月の関税区分毎の平均FOB単価について2010年と比較し示したものである。

表6 2011年1～12月平均単価 2010年との比較

関税番号	2011 平均単価	2010 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$29.70	\$27.44	\$2.27	8.3%
1520 20 インチ	\$45.16	\$41.49	\$3.67	8.8%
1550 24 インチ	\$58.10	\$54.32	\$3.78	7.0%
2500 27 インチ & 700c	\$300.16	\$274.97	\$25.19	9.2%
3500 26 インチ	\$112.54	\$92.48	\$20.06	21.7%
その他	\$75.80	\$87.98	-\$12.18	-13.8%
計	\$84.81	\$67.60	\$17.21	25.5%

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

先週、我々が知っている非常に洗練された自転車店のオーナーに米国自転車業界におけるインフレについて問い合わせを行った。彼は間違いなく7%以上に達しており、米国の消費者向け製品のレートより遥かに高いという見方を示した。

彼は、彼やその他の自転車小売店がブランドや卸業者に高い価格を支払っているのか、そして消費者に転嫁し続けることができるのか、と問い合わせたところ、このように答えたのである。

この小売店は非常に良い見方をしている。表6は関税番号毎の平均FOB単価の上昇の模様を示している。その他のものを除き、5つの主要関税区分の全てで7%以上上昇しており、この事は実際のインフレ率の計算方法の一つと判断される。

ご存知の通り、我々は関税番号2500の27インチ、700c及び29インチの自転車が米国の自転車市場・業界で最も重要な区分であると考えているが、この区分の平均FOB金額は9%、即ち2011年には2010年に比べUS\$25以上上昇した。

年間の比較で25%以上上昇した事により平均FOB単価はUS\$17以上上昇した。

表7 1～12月米国自転車輸入 2011年と2010年との比較

1～12月 HS 関税番号	2011		2010		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	4,716,749	140,103,679	6,321,675	173,450,655	-1,604,926	-33,346,976
1520 20 インチ	3,710,461	167,550,507	5,374,343	222,955,237	-1,663,882	-55,404,730
1550 24 インチ	1,110,592	64,524,142	1,289,550	70,050,330	-178,958	-5,526,188
2500 27 インチ及び 700c	1,474,234	442,503,238	1,320,482	363,096,791	153,752	79,406,447
3500 26 インチ	4,418,353	497,230,633	5,316,420	491,656,456	-898,067	5,574,177
その他	362,865	27,503,840	253,843	22,332,193	109,022	5,171,647
計	15,793,254	1,339,416,039	19,876,313	1,343,541,662	-4,083,059	-4,125,623
対前年比%					-20.5%	-0.31%
平均単価 US\$		\$84.81		\$67.60		
平均単価対前年比%					\$17.21	25.5%

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

表7は2011年の米国の自転車輸入について関税区分毎に2010年と比較し詳しく示したものである。関税番号1520の20インチの自転車が最も減少し、関税番号1510の19インチ以下の子供が歩道で乗る自転車がこれに続いた。

これら二つの輸入関税区分が1年間にわたり減少している事から、我々は米国の量販店の販路では、幼児・子供向け自転車の位置付けや在庫に対する考え方に変化や調整が起きているのではないかと関心を持っている。

この点に関し明確な解答はまだ得られていないが、ウォルマートの自転車供給の一部をインドに移すという発表は、少なくともこの疑問の一部に対する解答であるように思われる。時とともにより多くの答えが得られるであろう。そして同様に中古自転車が米国の新車自転車販売に与える影響についても明らかになって行くであろう。

表8は毎年1～12月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移について示したものである。この推移をグラフにより示したものが図Aである。平均FOB単価が最高となった事と2011年の輸入台数の少なさとが対照的となっている。

表8 1～12月の米国自転車輸入 全ての車輪径 過去12年間の推移

年	総台数	総FOB金額US\$	平均単価US\$
2011	15,793,254	1,339,416,039	\$84.81
2010	19,876,313	1,343,541,662	\$67.60
2009	14,926,800	1,042,784,000	\$69.86
2008	18,579,786	1,292,327,950	\$69.56
2007	18,233,438	1,061,736,090	\$58.23
2006	18,210,634	990,777,768	\$54.41
2005	19,803,531	1,041,156,878	\$52.57
2004	18,490,477	887,236,825	\$47.98
2003	18,397,122	820,068,665	\$44.58
2002	19,550,411	877,222,301	\$44.87
2001	16,741,703	787,632,610	\$47.05
2000	20,473,848	1,019,678,395	\$49.80

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

表9 毎年1～12月の米国自転車輸入総台数 台数による順位付け

順位	年	1～11月 総台数
1	2000	20,473,848
2	2010	19,876,313
3	2005	19,803,531
4	2002	19,550,411
5	2008	18,579,786
6	2004	18,490,477
7	2003	18,397,122
8	2007	18,233,438
9	2006	18,210,634
10	2001	16,741,703
11	2011	15,793,254
12	2009	14,926,800

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

表 9 は毎年 1～12 月の米国自転車輸入の過去 12 年間の推移について、台数による順位付けを行い示したものである。2011 年の最低記録に近い台数が際立っており、この状況は本年を通じ同様であった。このことから、2012 年は米国の自転車輸入や米国自転車市場にとってどのような年になるのか、関心がもたれるのである。

表 10 は 2011 年 1～12 月の関税番号毎の台数割合を 2010 年と比較し簡潔に示したものである。

表 10 1～12 月 関税番号毎米国自転車輸入 台数割合 2011 年と 2010 年との比較

関税番号	2010 % 台数	2011 % 台数	2010 %金額	2011 % 金額
1510 19 インチ以下	32%	31%	13%	10%
1520 20 インチ	27%	23%	17%	13%
1550 24 インチ	6%	7%	5%	5%
2500 27 インチ & 700c & 29 インチ	7%	9%	27%	33%
3500 26 インチ	27%	28%	36%	37%
その他	1%	2%	2%	2%

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

この比較を行う事により、これらの期間中に幼児・子供向け自転車から、大型の 26 インチ、27 インチ・700c・29 インチの自転車へと転換が起こっていることが明らかになる。表 10 では、台数割合が減少した関税区分は赤で示し、台数割合が上昇した区分は緑で示してある。

2011 年 12 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入

表 11 は 2011 年 12 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し 2010 年の同じ月と比較し示したものである。

表 11 12 月の米国自転車総輸入 2011 年と 2010 年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 12 月	899,376	84,752,190	\$94.23
2010 年 12 月	818,968	84,180,770	\$102.79
変化	80,408	\$571,420	-\$8.55
変化 %	9.8%	0.7%	-8.3%

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

この単月の米国自転車輸入の様子は、2012 年の変化を先取りするものかもしれない。我々は 1 カ月分の統計が価値ある物だとして依存しようと考えているわけではないが、2011 年 12 月には 1 年前の同じ月の台数を上回り、総 FOB 金額がほぼ同等で、月毎の比較で平均単価が下落したという事は興味深い事である。

表 1 2 2011 年 12 月 関税番号毎の米国自転車輸入

関税番号	米国自転車輸入 全ての車輪径		
	台数	平均単価	FOB 金額 US\$
1510 19 インチ以下	257,355	\$28.07	7,224,657
1520 20 インチ	202,170	\$46.36	9,372,720
1550 24 インチ	60,532	\$66.37	4,017,539
2500 27 インチ & 700c	104,926	\$284.59	29,860,661
3500 26 インチ	240,468	\$134.51	32,344,603
その他	33,925	\$56.95	1,932,010
計	899,376	\$94.23	84,752,190

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

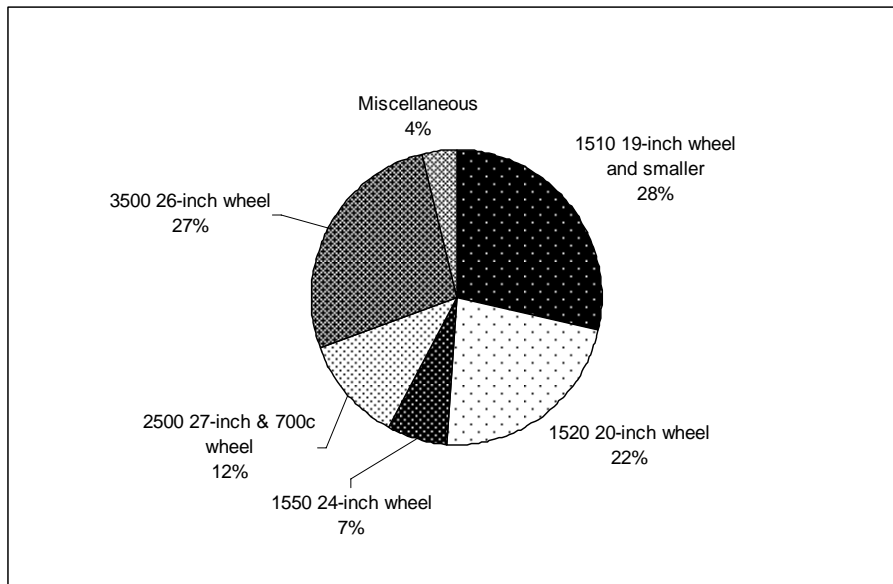
表 1 2 は 2011 年 12 月の米国への自転車輸入について関税番号毎に詳しく示したものである。

図 B は 2011 年 12 月の関税番号毎の台数割合についてグラフで示したものであり、図 C はこの月の関税番号毎の FOB 金額の割合を示したものである。

2011 年 12 月の輸入統計を前後の脈絡なく引用しないように注意しなくてはならないが、表 1 2 と図 B から関税番号 1510 と 1520 は大きく割合が減少し、関税番号 2500 は増加した事がわかる。

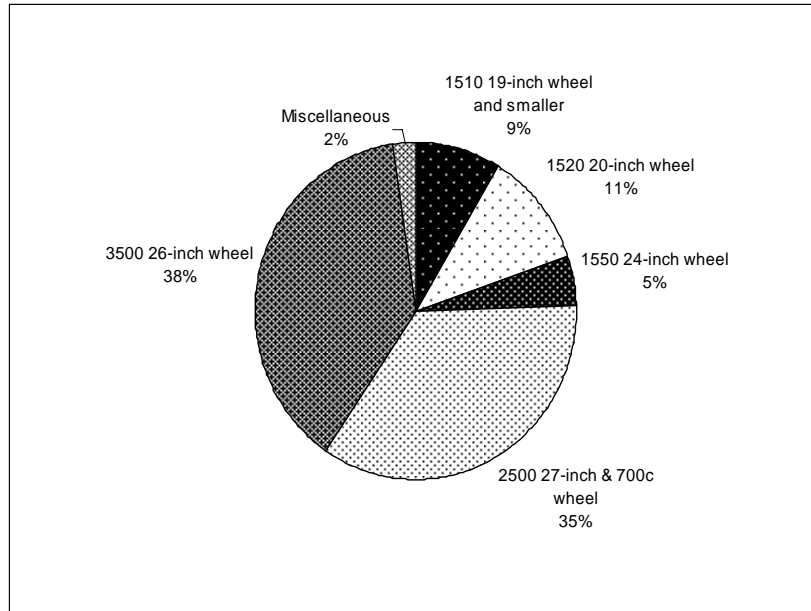
図 C には、関税番号 2500 は米国輸入の中で金額割合が増加していることが明らかに示されており、FOB 金額の 35% を 12% の輸入台数から生み出している事がわかる。

図B 2011年12月米国自転車輸入 全ての車輪径 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C 関税区分毎FOB金額の割合 2011年12月 米国自転車輸入 全ての車輪径



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

表 1 3 は 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の毎年 12 月の米国への全ての車輪径の自転車輸入の推移を示したものである。

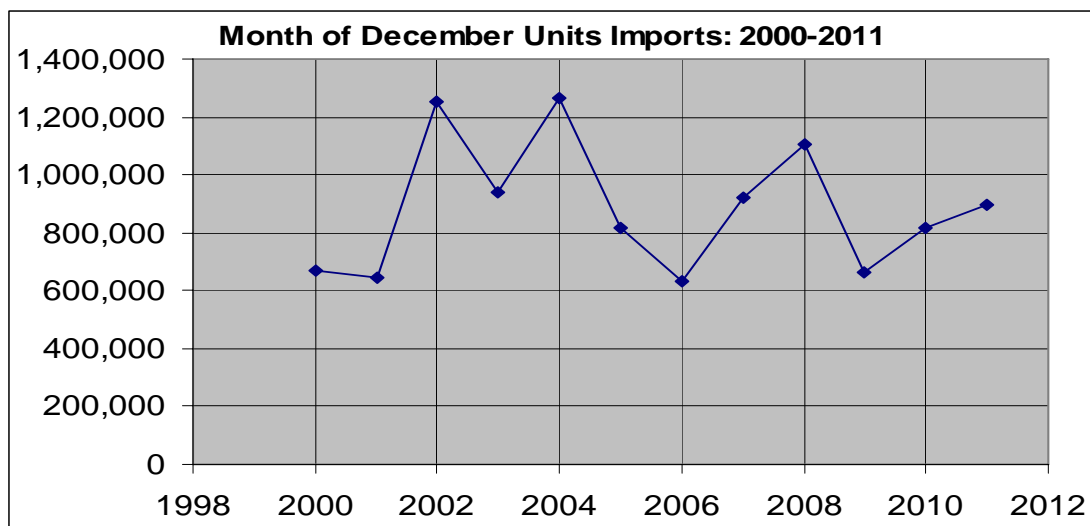
表 1 3 毎年 12 月の米国自転車輸入の過去 12 年間の推移
全ての車輪径 2000 年～2011 年

年	台数	FOB 金額	平均単価
2000	669,148	48,904,623	\$73.08
2001	647,701	40,091,913	\$61.90
2002	1,254,821	61,888,573	\$49.32
2003	938,965	47,104,307	\$50.17
2004	1,264,871	71,752,208	\$56.73
2005	814,079	60,780,701	\$74.66
2006	634,894	61,440,658	\$96.77
2007	920,934	75,435,325	\$81.91
2008	1,102,935	101,987,933	\$92.47
2009	664,959	55,866,741	\$84.02
2010	818,968	84,180,770	\$102.79
2011	899,376	84,752,190	\$94.23

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

図 D は表 1 3 に示した台数をグラフにより示したものであり、毎年最後の月の自転車輸入の変動の様子が現われている。

図 D



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、マーケティングに焦点を当て、自転車を成人に販売しようとしている小売販路にとって重要である。

表 1 4 1～12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 2011 年と 2010 年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 1～12 月	11,076,505	1,199,312,360	\$108.28
2010 年 1～12 月	13,554,638	1,170,091,007	\$86.32
変化	-2,478,133	29,221,353	\$21.95
変化 %	-18.3%	2.5%	25.4%

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

表 1 4 は 20 インチ以上の自転車の 2011 年 1～12 月の米国への輸入について 2010 年と比較したものである。輸入総台数は 18%強減少し、総 FOB 金額は US \$2,900 万、即ち 2%以上増加した。

2010 年 1～12 月に対し 2011 年 1～12 月に大きく変化したのは、平均単価が 25%以上、即ち US \$22 近く上昇した事である。

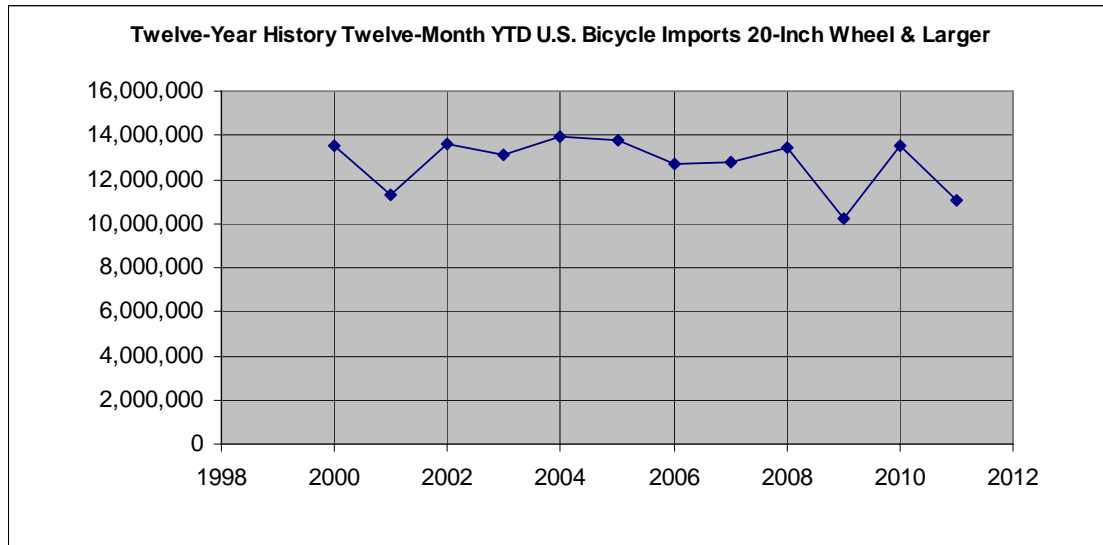
表 1 5 20 インチ以上の自転車の毎年 1～12 月の米国への輸入の過去 12 年間の推移

1～12 月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	11,076,505	1,199,312,360	\$108.28
2010	13,554,638	1,170,091,007	\$86.32
2009	10,244,666	915,257,414	\$89.34
2008	13,484,340	1,150,125,252	\$85.29
2007	12,806,825	929,766,222	\$72.60
2006	12,696,958	866,569,522	\$68.25
2005	13,766,595	904,746,500	\$65.72
2004	13,910,557	783,944,731	\$56.36
2003	13,099,630	706,644,817	\$53.94
2002	13,643,065	738,848,770	\$54.16
2001	11,268,513	653,288,051	\$57.97
2000	13,532,897	829,380,858	\$61.29

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

表 1 5 は 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の 20 インチ以上の自転車の輸入の推移を示したものである。これをグラフで示したのが図 E である。前段の全ての車輪径のところで見たのと同じ 2009 年、2010 年そして 2011 年の劇的な変動の様子が明らかに示されている。

図 E



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

表 1 6 20 インチ以上の自転車の毎年 1～12 月の米国への輸入の過去 12 年間の推移台数による順位付け

順位	年	総輸入台数
1	2004	13,910,557
2	2005	13,766,595
3	2002	13,643,065
4	2010	13,554,638
5	2000	13,532,897
6	2008	13,484,340
7	2003	13,099,630
8	2006	12,696,958
9	2007	12,806,825
10	2001	11,268,513
11	2011	11,076,505
12	2009	10,244,666

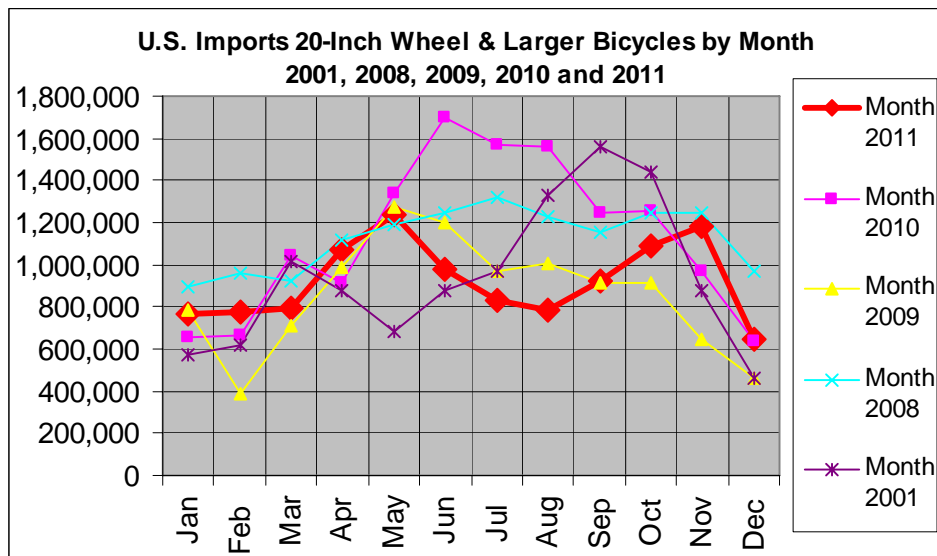
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

表 1 6 は 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 12 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。20 インチの自転車の輸入減少により大人向け自転車を含むコアマーケット全体が引き下げられ、過去 12 年間で 2011 年は下から 2 番目となっている。

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まとめ

図 F は 2001 年、2008 年、2009 年、2010 年及び 2011 年の米国への自転車輸入について示したものである。我々は 2011 年の変化について「これまでにない」と表現してきた。というのは米国の輸入の歴史の中で全く何の関連性も見いだせないからであり、また季節性にも関係がなさそうだからである。

図 F



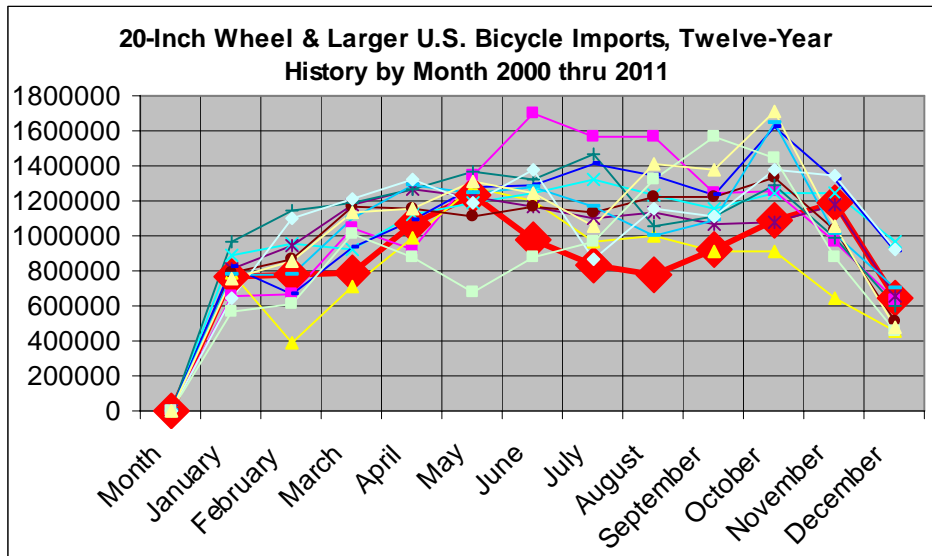
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 F では、2011 年は赤の太線で示してあり、この年の米国の自転車輸入の減少について、我々が指標となる年として選んだ過去 4 年との比較が容易となっている。2011 年は輸入の点からは 2009 年の景気後退年を除く全ての比較対象年を下回っている。

図 G は 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の推移を月毎に示したものである。

2011 年は赤の太線で示してあり、他の 11 年との比較が容易になっている。ここでも米国輸入台数の説明のできない減少の様子が示されている。

図 G



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

現在までに説明できる唯一の事は、量販店の販路では 2010 年の仕入過多の年の後、在庫を調整したという事である。米国の業界は一般的には 2011 年は、2008 年及び 2010 年と同等、そして景気後退年の 2009 年よりかはマシな、良い年であったとの見方を示している。

我々は、中古自転車販売が成人向け自転車の販売に与える影響といった、まだ議論されていないか、或いはこれから明るみになるとと思われる別の要因が存在していると考えている。

関税番号 2500：27 インチ及び 700c の輸入自転車

表 17 関税番号 2500 27 インチ及び 700c 2011 年 1~12 月 2010 年との比較

2500 27 インチ及び 700c	総台数	金額	平均単価
2011 年 1~12 月	1,474,234	442,503,238	\$300.16
2010 年 1~12 月	1,320,482	363,096,791	\$274.97
変化	153,752	79,406,447	\$25.19
変化 %	11.6%	21.9%	9.2%

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

表 17 は関税番号 2500 の自転車の 2011 年 1~12 月の輸入について 2010 年と比較し示したものである。これまで述べてきたとおり、そして昨年を通じ報告してきたとおり、この区分は米国の自転車市場及び業界にとって最も重要である。関税番号 2500 は 2011 年 1~12 月の総輸入台数が 2010 年と比較し 12%増加し、平均 FOB 単価が US \$25、即ち 9%上昇した事により、総 FOB 金額は 22%増加した。

表 18 に 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の関税番号 2500 の自転車の毎年 1～12 月の輸入の推移を示す。

関税番号 2500 の過去 12 年間の台数の増加の様態をグラフで示したものが図 H である。

表 18 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車
1～12 月の輸入の過去 12 年間の推移

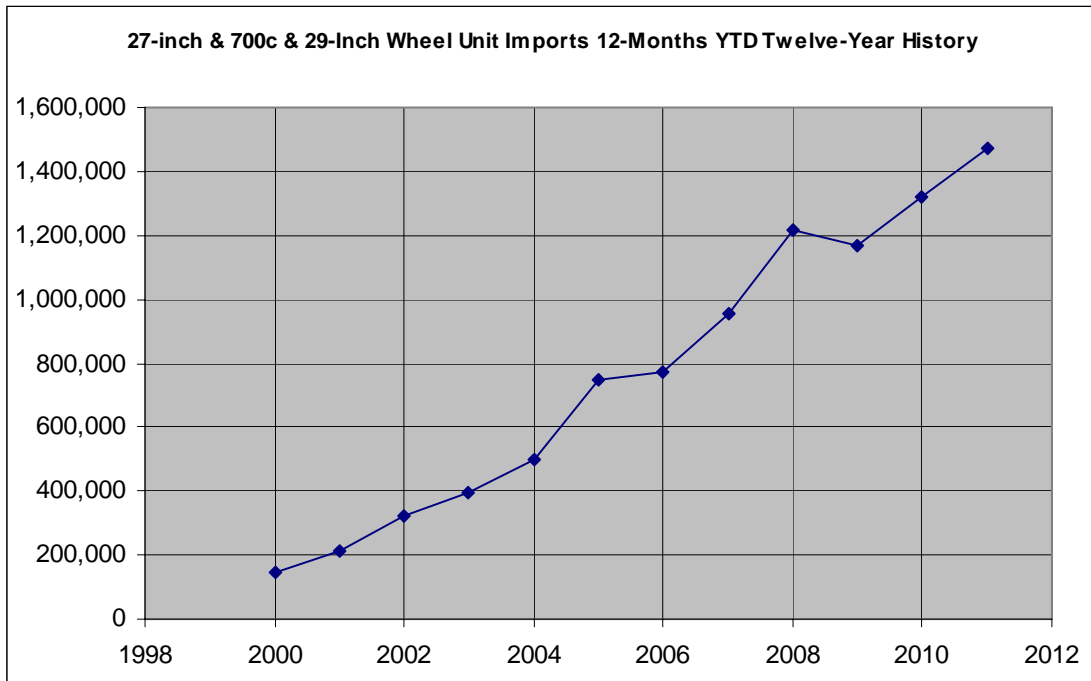
年	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2000	148,712	31,366,471	\$210.92
2001	211,287	44,789,906	\$211.99
2002	323,602	62,337,716	\$192.64
2003	392,633	80,254,086	\$204.40
2004	499,655	104,411,929	\$208.97
2005	750,258	210,879,252	\$281.08
2006	775,571	203,441,090	\$262.31
2007	957,759	237,302,033	\$247.77
2008	1,217,976	320,654,363	\$263.27
2009	1,166,036	321,745,797	\$275.93
2010	1,320,482	363,096,791	\$274.97
2011	1,474,234	442,503,238	\$300.16

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

多数ではないにしても一部の 29 インチの MTB が関税番号 2500 の区分で米国に輸入されているという事実から、図 H は米国自転車業界の成長のみならず、近い将来の成長をも反映したのものとなっている。

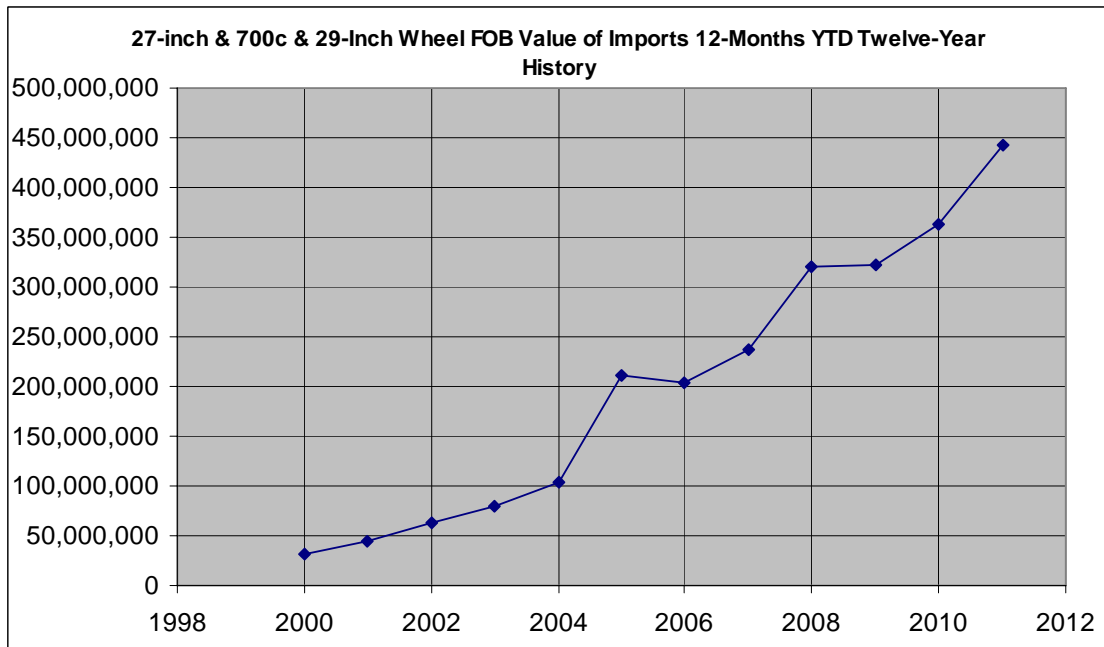
過去のレポートで報告した台数の増加は、米国の千人当たり或いは家計当たりの自転車台数という観点からは重要である。しかし米国業界のごく間近な将来という観点からは、図 I と図 J に示した FOB 金額と平均 FOB 単価は、2012 年から更にその先 5 年にわたる米国の自転車業界の経済的健全度の面から重要である。

図 H



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

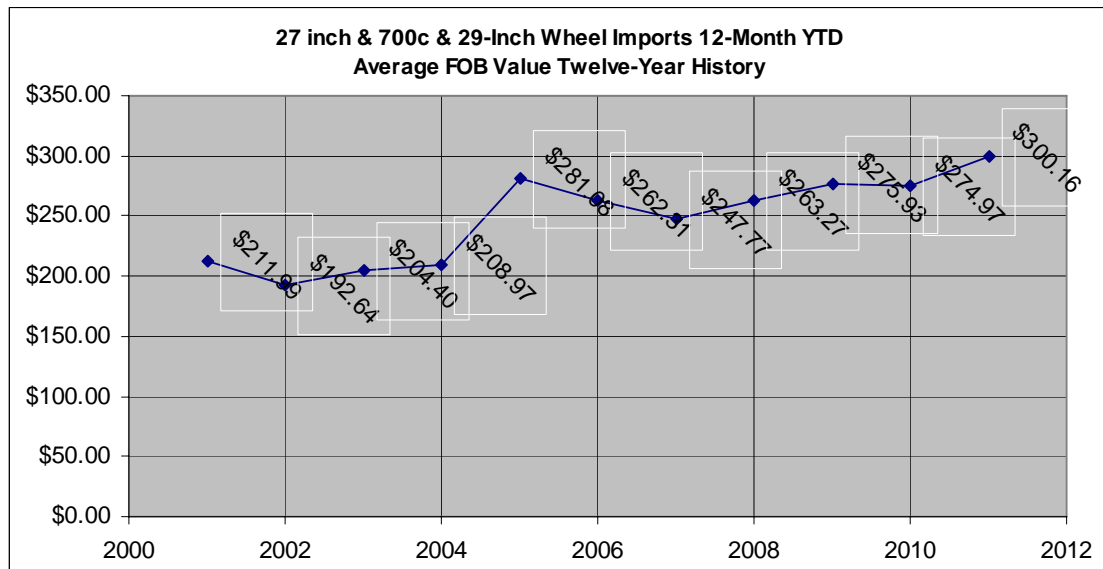
図 I



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

我々の友人の自転車店オーナーが尋ねた事に関心もたれる。米国の自転車業界は、図 I や特に図 J に示した過去 12 年にわたる関税番号 2500 の新車自転車の平均 FOB 単価の上昇を維持できるのかという事である。

図 J



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

持続可能性に関する疑問点は関税番号 2500 の自転車の品質と価格にある程度結びついており、これらの点は一部今後の供給元に関する論点でもある。

表 19 は 2011 年 1～12 月に米国へ輸入された中国及び台湾製の関税番号 2500 の自転車の台数割合及び FOB 金額の割合について示したものである。

表 19 2011 年 関税番号 2500 の自転車の中国及び台湾からの米国への輸入の割合

	関税番号 2500	% 計
中国・台湾計 台数	1,443,433	97.9%
中国・台湾計 FOB 金額	433,807,989	98.0%

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

2011 年 1～12 月の時点では、中国と台湾は合計で関税番号 2500 の自転車の輸入台数の 98% を占め、総 FOB 金額の 98% の割合を占めた。

表 20 は、2011 年 1～12 月には 2010 年と比べ中国及び台湾からの関税番号 2500 の自転車の輸入が増えたことを示している。中国の米国向け幼児子供向け自転車輸出は 2011 年には大きな打撃を受けたが、2011 年 1～12 月の 2010 年と比較した中華人民共和国製関税番号 2500 の自転車輸入台数は 11% 増え、また台湾製のものは 12% 増えた。

FOB金額も中国・台湾双方増え、供給元の東南アジアやインドへの転換は中国・台湾の今後の戦略的視点から注意深く観察されなければならない。

表 20 関税番号 2500 の米国への輸入 上位供給元国 1～12月 2011年及び2010年

	中国	中国	台湾	台湾	計	計
2011 台数	1,014,494		428,939		1,443,433	
2011 FOB 金額 US\$		197,315,397		236,492,592		442,503,238
2010 台数	915,073		381,203		1,320,482	
2010 FOB 金額 US\$		158,073,944		193,189,900		363,096,791
変化	99,421	39,241,453	47,736	43,302,692	153,752	79,406,447
変化 %	10.9%	24.8%	12.5%	22.4%	11.6%	21.9%

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2011年には2010年と比較し成長というには僅かに及ばないところに着地した。この模様を表21に示す。

表 21 1～12月の米国自転車輸出 2011年と2010年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年1～12月	202,567	\$111,498,021	\$550.43
2010年1～12月	207,458	\$110,453,309	\$532.41
変化	-4,891	1,044,712	\$18.01
変化 %	-2%	1%	3%

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

2011年1～12月には2010年と比較し自転車輸出台数が2%減少した。しかし米国自転車輸出総FOB金額は1%増加し、2011年1～12月に米国から輸出された自転車の平均FOB単価は前年と比べ3%上昇した。

表 2 2 毎年 1～12 月の米国自転車輸出の過去 12 年間の推移

年	台数	FOB 金額	平均単価
2011	202,567	\$111,498,021	\$550.43
2010	207,458	\$110,453,309	\$532.41
2009	219,354	\$101,171,879	\$461.23
2008	359,027	\$128,034,289	\$356.61
2007	353,012	\$120,354,177	\$340.94
2006	292,435	\$112,804,674	\$385.74
2005	351,981	\$118,234,741	\$335.91
2004	318,733	\$82,207,145	\$257.92
2003	250,361	\$67,220,219	\$268.49
2002	304,741	\$54,736,809	\$179.62
2001	405,944	\$62,289,604	\$153.44
2000	551,461	\$75,347,512	\$136.63

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

表 2 2 は毎年 1～12 月の米国自転車輸出の過去 12 年間の推移に関し、台数、総 FOB 金額そして平均 FOB 単価について示したものである。

図 K 米国自転車輸出台数 毎年 1～12 月の過去 12 年間の推移 2000 年から 2011 年



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

過去 12 年間の自転車輸出台数の推移をグラフにより示したのが図 K である。米国自転車輸出は 2009 年の景気後退年に減少し、その後まだ回復していない。

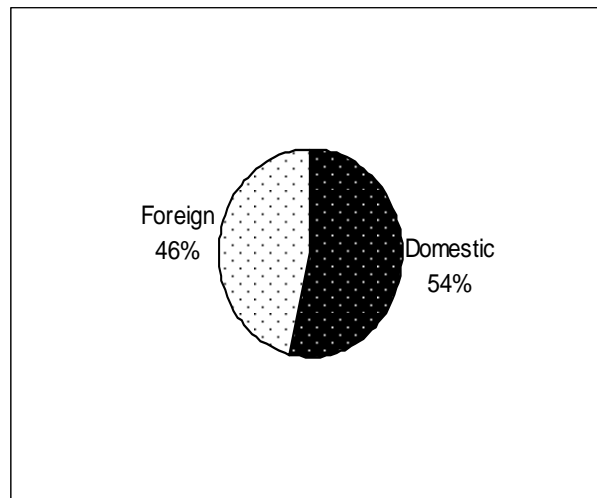
表 2 3 2011 年 1～12 月 米国自転車輸出

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	32,765	7,350,142	\$224.33	15,388	3,192,180	\$207.45	48,153	10,542,322	\$218.93
2600 25 インチ以上	42,663	37,096,311	\$869.52	65,416	37,424,799	\$572.10	108,079	74,521,110	\$689.51
6000 車輪径の示されていない物	33,197	17,250,442	\$519.64	13,138	9,184,147	\$699.05	46,335	26,434,589	\$570.51
計	108,625	61,696,895	\$567.98	93,942	49,801,126	\$530.13	202,567	111,498,021	\$550.43
割合	53.6%	55.3%		46.4%	44.7%				

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

表 2 3 は 2011 年の米国自転車輸出について詳しく示したものであり、1～12 月の期間中に国内で生産され米国から輸出された自転車の割合と、同じ期間中に海外で生産された自転車で米国から輸出された自転車の割合も示されている。この模様をグラフで示したのが図 L である。

図 L 2011 年 1～12 月 米国自転車輸出 国内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

米国自転車市場

既に言及した通り、2011 年の自転車業界について関心をもたれることは、米国の自転車輸入の激減に関しあまり議論や分析、検討が行われていない事である。この事は特に自転車専門小売、即ち自転車店の販路について当てはまる。

表 2 4 に 2011 年 1～12 月の米国供給業者の自転車店向け自転車販売台数について 2010 年同期と比較し示したものを示す。

表 2 4 米国供給業者の自転車店向け自転車販売台数
1～12 月 2011 年と 2010 年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US \$
2011 年 1～12 月	2,590,696	\$1,083,355,626	\$418.17
2010 年 1～12 月	2,652,708	\$1,027,805,202	\$387.45
変化	-62,012	\$55,550,424	\$30.72
変化 %	-2.3%	5.4%	7.9%

出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会：Gluskin Townley Group による分析

ご覧の通り、総台数は 2%、即ち新車台数で 62 千台減少したが、この年の自転車店向け販売総卸金額は 5%以上、即ち US \$5,600 万増加した。

表 2 5 毎年 1～12 月の米国供給業者の自転車店向け
販売台数、卸金額の過去 12 年間の推移

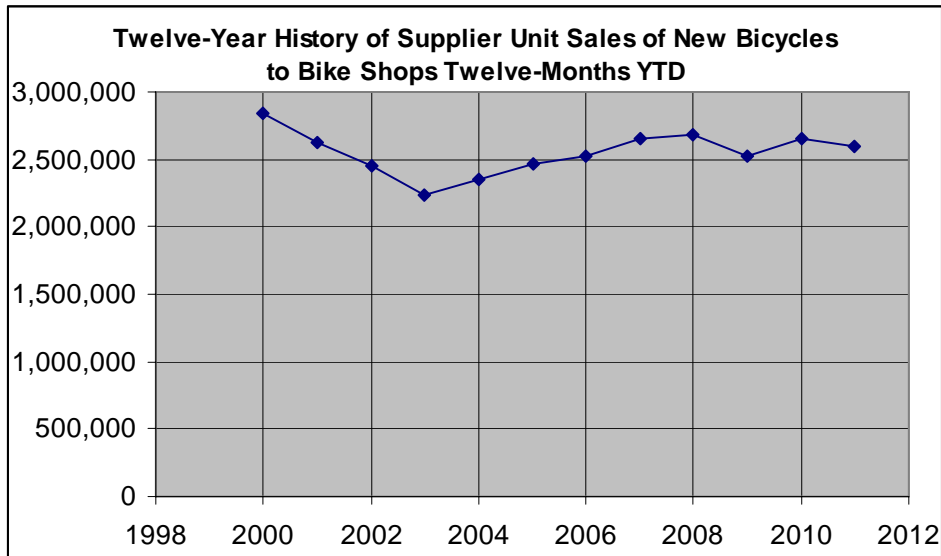
年	台数	卸金額	平均単価
2011	2,590,696	\$1,083,355,626	\$418.17
2010	2,652,708	\$1,027,805,202	\$387.45
2009	2,523,709	\$908,611,411	\$360.03
2008	2,686,429	\$908,228,149	\$338.08
2007	2,660,000	\$797,046,000	\$299.64
2006	2,527,000	\$719,396,000	\$284.68
2005	2,469,000	\$710,463,000	\$287.75
2004	2,354,000	\$617,115,000	\$262.16
2003	2,230,000	\$571,000,000	\$256.05
2002	2,451,000	\$576,998,000	\$235.41
2001	2,628,000	\$625,464,000	\$238.00
2000	2,834,417	\$643,412,659	\$227.00

出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会：Gluskin Townley Group による分析

この増加は、自転車店向けに販売された自転車の卸金額が 8%、即ち 2010 年の US \$387 から 2011 年の US \$418 へと US \$31 上昇した事によりもたらされている。

表 2 5 は 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の米国の供給業者の自転車店向け新車自転車販売の推移を示している。図 M は過去 12 年間の自転車店向け自転車販売台数をグラフにより示したものである。

図M



出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会：Gluskin Townley Groupによる分析

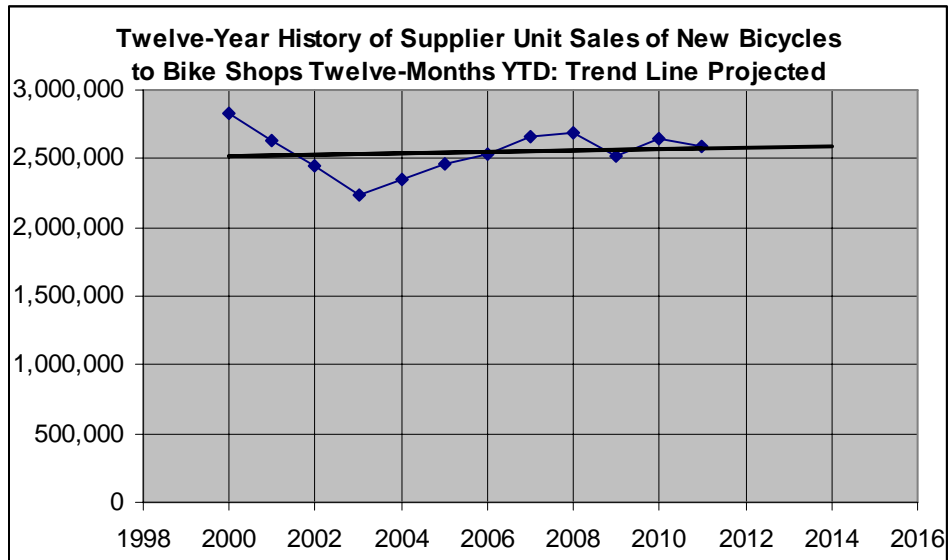
図Nは同じく供給業者の自転車店向け販売について過去12年間の推移を示したものであるが、今後3年、2014年までの傾向線を追加したものである。

新車自転車の台数の点からは、近い将来においては、米国の自転車専門小売、即ち自転車店の販路では変化のないフラットな状況となるであろうことがこの傾向線により示されている。

しかし図Oは過去12年間の供給業者の自転車店向け卸販売ドル金額の推移を示している。供給業者の自転車店向け新車自転車販売米ドル金額の増加を示す傾向線は必要ないと思うが、念のため図Pにこれを加えたものを示す。

図Pは、供給業者から専門自転車店販路における自転車店向け新車自転車販売卸金額の増加の可能性を示している。

図N



出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会：Gluskin Townley Groupによる分析

図O



出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会：Gluskin Townley Groupによる分析

図 P



出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会：Gluskin Townley Groupによる分析

問題となるのは、専門自転車小売店の販路において、新車自転車の卸金額及び2011年に生み出された小売金額水準を維持するプロセスが、米国の市場や消費者の変化に直面しながら、今後も維持できるかどうかという点である。

以 上

(国際業務部)