

平成24年3月19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2月号

### 米国自転車市場情報

#### 米国自転車市場

##### 米国の量販店における自転車供給元の大きな変化

中国が低・中級自転車の主要供給国である事は世界中の自転車産業関係者なら誰でも知っている事である。しかしごく最近、ウォルマートはインドのヒーローサイクルと合意に達したと発表した。

ビジネススタンダード紙によれば、この合意はヒーロー社がウォルマートの米国内のみならず世界中の小売店頭向けに自転車供給を行うという内容のものである。

米国で最大の自転車小売業者であるウォルマートとの新しい合意を履行するためにヒーロー社はコロラド州デンバーに事務所を開設し、元シュイン社の社長ケビン・ラマー氏を海外担当・販売促進担当として採用した。

最近までインドは米国及び北米自転車市場では全く存在感がなかった。そして中国及び台湾が過去12年間にわたり米国内の全ての販路における自転車供給において事実上独占的地位を占めてきた。

しかし全ての物事は変化する。我々は最近のこのウォルマートによる自転車供給元の変更が現在の供給元に与える影響と、今後の中国の米国向け輸出の動向の両方について報告してゆく。

##### コンテナ運賃の大幅な上昇

バイクヨーロッパ誌を含む欧州からの報告によると、海運会社は中国及び台湾からの海運運賃をおよそ100%値上げしたため、米国向けの輸送コストが倍増したという事である。

ここ1年以上にわたり輸入自転車及び関連部品・付属品そしてタイヤ・チューブの米国への輸入価格は値上がりしてきたことは明らかであり、また最近のこのコンテナ輸送価格の上昇は燃料価格の高騰によるものである。原因は何であれ海運運賃の上昇は、米国で自転車販売シーズンがまさに始まろうとしている折に、輸入自転車のコストを更に上昇させることになる。

## 米国におけるガソリン価格の上昇

国際緊張の高まり、そして新興国、特に中国における原油需要の増加が続いている事により、米国ではガソリン価格の上昇にみまわれている。

ニュースメディアは丁度春の販売シーズンに入る3月末から夏休みにかけて、1ガロン5ドルを予測している。この予測は一方で、米国経済が好転を示し雇用創出により失業が減っている事にも基づいている。

多くの米国の自転車業界関係者は未だにガソリン価格の上昇は自転車乗用にとって良い事であると考えているが、厳しい現実には、ガソリン価格の上昇により消費者は買い物減らし、旅行やレジャー活動、新車の購入を控え、今持っている物を修理して使う事などにより支出を減らし、予算を引き締めるのである。

この事は自転車店の補修業務や中古車販売にとっては良い事であるが、ガソリン価格の上昇が自転車利用に与える良い影響は限定的である。

## 米国の自転車支援団体は合併に合意

米国議会からの支援の削減に直面し、また米国を自転車に友好的な国にしていく活動の支援を行うにあたり主導的な立場を取り戻すため、米国の3つの主要自転車支援団体である自転車徒歩連合、米国サイクリスト同盟そしてバイクスビロングは、各々の理事会で3つの組織の合併を推進していくことで合意した。

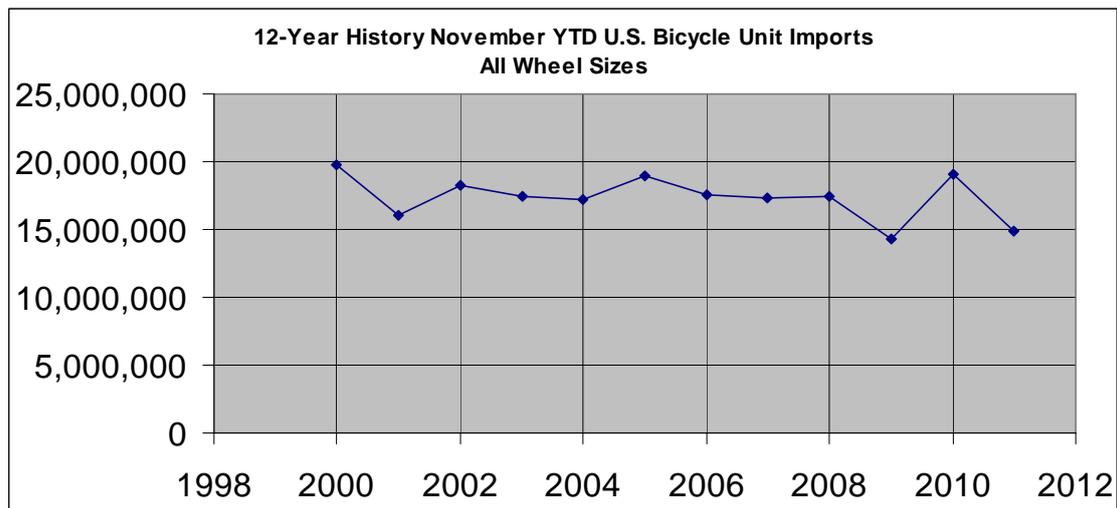
これらの団体は2012年9月までに合併推進の可否について決定することで合意した。合併推進の決定がなされれば、既存の3つの団体をまとめた新しい組織は2013年1月までには成立することになる。

3つの組織の予算や会員が一つになれば、全体の運営コスト削減が期待されるばかりか、大きな自転車支援組織が誕生することになる。そしてこの組織は、米国議会、州政府そして国民全体に対して、自転車支援の必要性を統一してより大きな声で訴えていくのに十分な財政基盤をもつことになるはずである。

## 輸入

図Aは1～11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。

図A



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

表1は2011年1～11月について焦点を当て、2010年同期と比較したものである。

表1

1～11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1～11月	14,893,878	\$1,254,663,849	\$84.24
2010年1～11月	19,057,345	\$1,259,360,892	\$66.08
変化	<b>-4,163,467</b>	<b>-\$4,697,043</b>	<b>\$18.16</b>
変化 %	<b>-21.8%</b>	<b>-0.4%</b>	<b>27.5%</b>

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

輸入台数は22%弱減少し、即ち全ての車輪径の自転車全体で400万台以上減少した。一方で1～11月の総FOB金額は1%以下、US\$500万弱の減少と僅かな減少にとどまっている。

2011年の殆どの期間中の特徴であるが、米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は27%以上、即ち台当たりUS\$18上昇した。

中国は引き続き米国へ輸入される自転車の最大の供給元国であるが、中国の製造業者は米国への自転車輸入の全体的な削減に見舞われており、この模様を表2に示す。

表2 1～11月の中国からの米国自転車輸入 2011年と2010年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年1～11月	13,902,944	\$839,961,735	\$60.42
2010年1～11月	18,173,434	\$915,115,143	\$50.35
変化	-4,270,490	-\$75,153,408	\$10.06
変化 %	-23.5%	-8.2%	20.0%

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

中国からの全ての車輪径の自転車の米国への輸入は23%以上、即ち2011年1～11月の時点では2010年の同じ時期に比べ430万台減少した。総FOB金額は8%以上、即ちUS\$7,500万減少した。

自転車台数及び総FOBの減少にも拘わらず2011年1～11月に米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は20%、即ち台当たりUS\$10上昇した。中国製自転車のコスト上昇の証である。

表3は2011年1～11月の台湾から米国への自転車輸入について、2010年同期と比較し示したものである。

表3 1～11月の台湾からの米国自転車輸入 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1～11月	867,679	\$385,198,836	\$443.94
2010年1～11月	788,609	\$314,629,126	\$398.97
変化	79,070	\$70,569,710	\$44.97
変化 %	10.0%	22.4%	11.3%

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

特異な状況を示しており、台湾からの2011年11月までの自転車輸入は2010年と比較し活発である。自転車台数は10%増、総FOB金額は22%強、即ちUS\$7,060万増加した。台湾から米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は11%、即ち台当たりUS\$45上昇した。

表4は2011年1～11月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、2010年と比較し詳しく示したものである。

表4 1～11月の米国自転車輸入 2011年と2010年との比較

1～11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	4,459,394	132,879,022	6,138,302	167,792,636	-1,678,908	-34,913,614
1520 20 インチ	3,508,291	158,177,787	5,183,392	213,262,842	-2,630,011	-55,085,055
1550 24 インチ	1,050,060	60,506,603	1,216,193	66,106,978	-166,133	-5,600,375
2500 27 インチ及び 700c	1,369,308	412,642,577	1,219,354	331,720,386	149,954	80,922,191
3500 26 インチ	4,177,885	464,886,030	5,071,397	459,871,485	-893,512	5,014,545
その他	328,940	25,571,830	228,707	20,606,565	100,233	4,965,265
計	14,893,878	1,254,663,849	19,057,345	1,259,360,892	-4,163,467	-4,697,043
対前年比%					-21.8%	-0.4%
平均単価 US\$		\$84.24		\$66.08		\$18.16
対前年比%						27.5%

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

2011年11月までの期間で輸入が最も大きく減少したのは関税番号1520の20インチの自転車であり、全体の台数減少分の半分以上を占めている。

関税番号1510の19インチ以下の幼児子供向け自転車も大きく減少し、170万台、FOB金額でUS\$3,500万減少した。

関税番号1550で輸入された24インチの自転車も2011年1～11月の期間中には2010年と比較しやはり減少した。

関税番号3500は26インチの各種自転車が生まれ、量販店で販売されるシングルスピードのクルーザーから自転車店で販売される26インチのハイエンドのMTBまで幅広い価格帯のものがある。台数は80万台以上の減少が示されているが、2011年1～11月までの期間中の総FOB金額は2010年同期と比較しUS\$500万以上増加した。

ここ1年以上にわたり米国自転車業界内ではコストの上昇が話題となってきた。表5は2011年1～11月の関税番号毎の平均FOB単価について2010年同期と比較し示したものである。

表5 2011年1～11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	\$29.80	\$27.34	\$2.46	9.0%
1520 20 インチ	\$45.09	\$41.14	\$3.94	9.6%
1550 24 インチ	\$57.62	\$54.36	\$3.27	6.0%
2500 27 インチ & 700c	\$301.35	\$272.05	\$29.31	10.8%
3500 26 インチ	\$111.27	\$90.68	\$20.59	22.7%
その他	\$77.74	\$90.10	-\$12.36	-13.7%
計	<b>\$84.24</b>	<b>\$66.08</b>	<b>\$18.16</b>	<b>27.5%</b>

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

2011年11月までの期間で最も上昇幅が小さかったのは関税番号1550の24インチの自転車、6%、即ち台当たりUS\$3強の上昇となっている。

最も金額上昇幅が大きかったのは、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車で、これには一部の29インチのオフロードMTBが含まれる。

FOB金額が平均でUS\$29以上上昇しており、この製品区分において製造業者から米国市場へと転嫁されたコスト上昇の中核を占めている。

関税番号3500の26インチの自転車は400万台以上輸入されたが、11月までの期間中にFOB単価が大きく上昇し、23%弱、即ちUS\$20強上昇した。

今までのところ、これらの上昇分は小売店に対しては商品コストの上昇として、そして米国の消費者に対しては価格上昇として転嫁されてきた。今後も更なる価格上昇が受け入れられるのか、或いは押し戻されるのかという事が現時点での疑問点である。時が語るであろう。

表6は毎年1～11月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、過去12年間の推移の様態を示したものである。

表6 1～11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	14,893,878	\$1,254,663,849	\$84.24
2010	19,057,345	\$1,259,360,892	\$66.08
2009	14,261,841	\$986,917,259	\$69.20
2008	17,476,850	\$1,190,340,017	\$68.11
2007	17,312,504	986,300,765	\$56.97
2006	17,575,740	929,337,110	\$52.88
2005	18,989,452	980,376,177	\$51.63
2004	17,225,606	815,484,617	\$47.34
2003	17,458,157	772,964,358	\$44.28
2002	18,295,590	815,333,728	\$44.56
2001	16,094,002	747,540,697	\$46.45
2000	19,804,700	970,773,772	\$49.02

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

かなり劇的な自転車総輸入台数の減少の様相が表6に明らかに示されている。同様に過去12年間で平均FOB単価が最高となったことにより、総FOB金額が2番目に高くなっている事も明らかである。

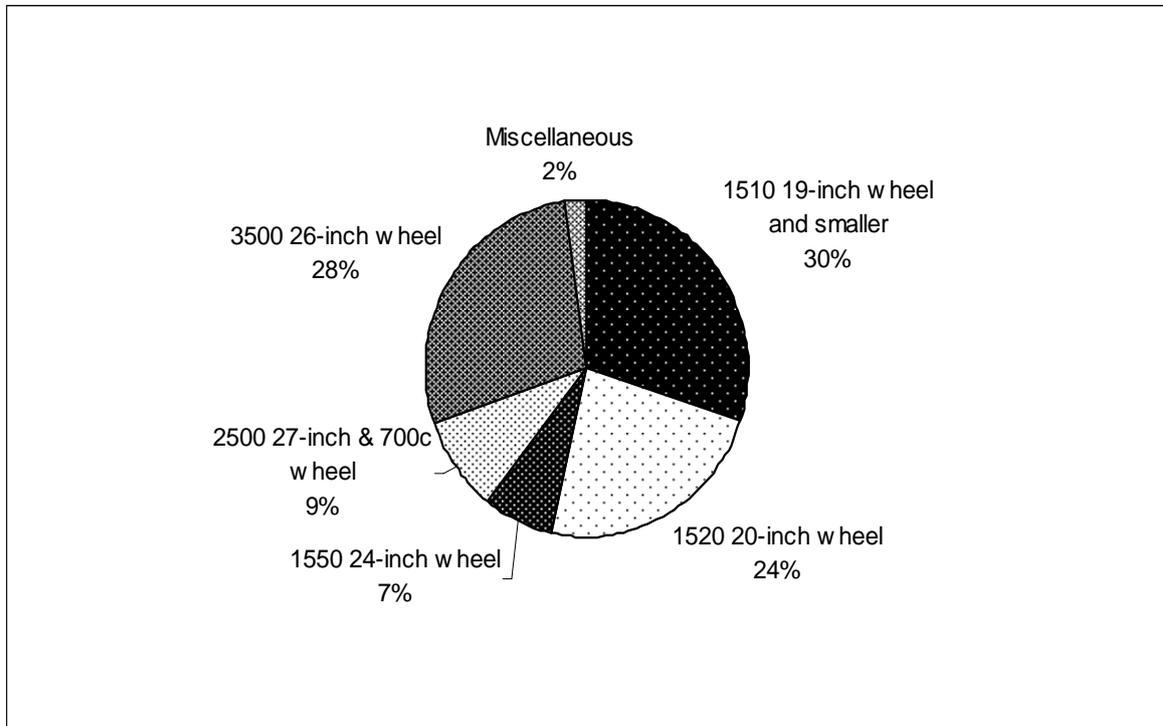
表7 毎年1～11月の米国自転車輸入総台数 台数による順位付け

順位	年	1～11月 総台数
1	2000	19,804,700
2	2010	19,057,345
3	2005	18,989,452
4	2002	18,295,590
5	2006	17,575,740
6	2008	17,476,850
7	2003	17,458,157
8	2007	17,312,504
9	2004	17,225,606
10	2001	16,094,002
11	<b>2011</b>	<b>14,893,879</b>
12	2009	14,261,841

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

図Bは、2011年1～11月の米国自転車輸入に関し、関税区分毎の台数割合を示したものである。

図B 2011年1～11月 米国自転車総輸入台数 関税区分毎の割合



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

表 8 は 1～11 月の米国への自転車輸入台数について、関税区分毎の割合に関し 2009 年、2010 年そして 2011 年を比較し示したものである。

表 8 1～11 月の関税区分毎の米国自転車輸入台数割合 2009 年 2010 年 2011 年

関税番号	2011 %割合	2010 %割合	2009 %割合
1510 19 インチ以下	30	33	31
1520 20 インチ	24	27	29
1550 24 インチ	7	6	5
2500 27 インチ & 700c	9	6	8
3500 26 インチ	28	27	26

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

表 8 に示された比較内容から、最近 3 年間の大きな変化としては以下の事があげられる：

- ・ 関税番号 1510 は 2010 年に増加し、2011 年に減少した。
- ・ 関税番号 1520 は 2010 年には減少し、2011 年にも減少した。
- ・ 関税番号 2500 は 2010 年には減少し、2011 年には増加した。
- ・ 関税番号 3500 は 2010 年には増加し、2011 年には再度増加した。

これは短期間の変化の様相であるが、米国自転車輸入に関しては、幼児子供向けのものが減少、車輪径の大きな主として大人向けのものが増加、という傾向があるという事に関する問題提起となっている。

### 2011 年 11 月の米国自転車輸入 全ての車輪径

2011 年を通じて米国の自転車輸入状況はこれまでに経験した事のない変化の様相が見られてきた。これに基づき 11 月の輸入の様相を見ると、近い将来の変化への明るい兆しが感じられるかもしれない。以下の表 9 に、2011 年 11 月の米国自転車輸入について 2010 年 11 月と比較したものを示す。

表 9 11 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 11 月	1,927,462	124,089,997	\$64.38
2010 年 11 月	1,503,981	109,889,424	\$73.07
変化	423,481	\$14,200,573	<b>-\$8.69</b>
変化 %	28.2%	12.9%	<b>-11.9%</b>

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

1～11 月の輸入統計では米国自転車輸入が引き続き大きく減少したことが示されたが、表 9 からはこの傾向とは逆の興味深い様相が示されている。

2011 年 11 月に輸入された総台数は 28%以上増加したが、平均 FOB 単価は月毎の比較で 12%近く下落した。

表 10 は 2011 年 11 月の自転車輸入の詳細を示している。

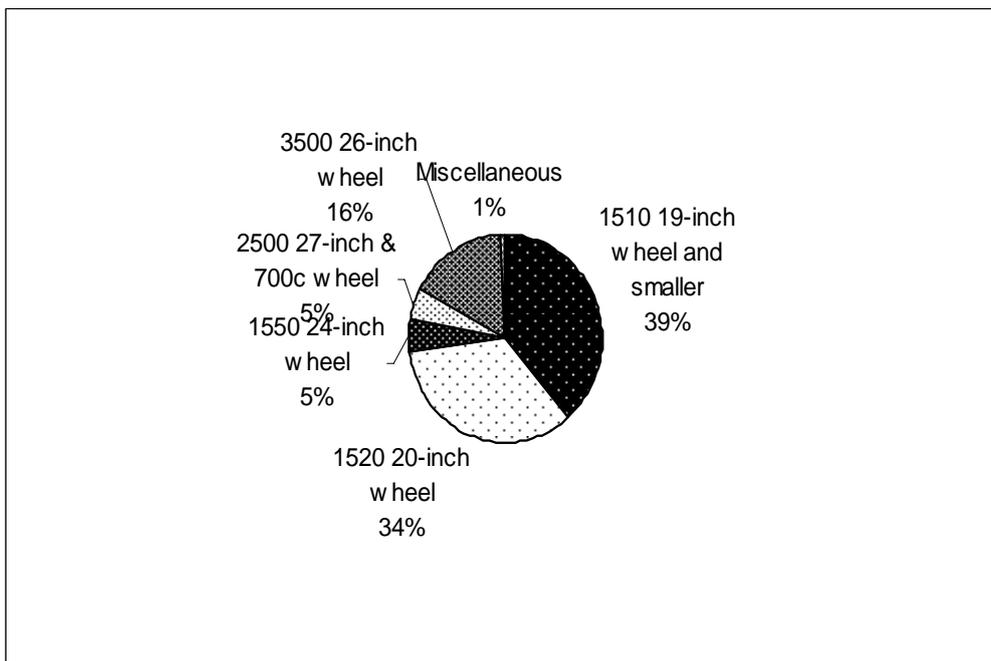
関税番号 1510 と 1520 は図 C に示したとおり量が多く、月次自転車総輸入台数の 73% を占めている。

表 10 2011 年 11 月 関税番号毎の米国自転車輸入

11 月	米国自転車輸入 全ての車輪径		
関税番号	台数	平均単価	FOB 金額 US\$
1510 19 インチ以下	743,344	\$29.43	21,874,215
1520 20 インチ	661,200	\$41.09	27,165,778
1550 24 インチ	101,202	\$60.12	6,084,568
2500 27 インチ & 700c	91,688	\$298.96	27,410,599
3500 26 インチ	315,649	\$125.62	39,652,552
その他	14,379	\$132.30	1,902,285
<b>計</b>	<b>1,927,462</b>	<b>\$64.38</b>	<b>124,089,997</b>

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

図 C 2011 年 11 月米国自転車輸入 全ての車輪径 関税区分毎の台数割合

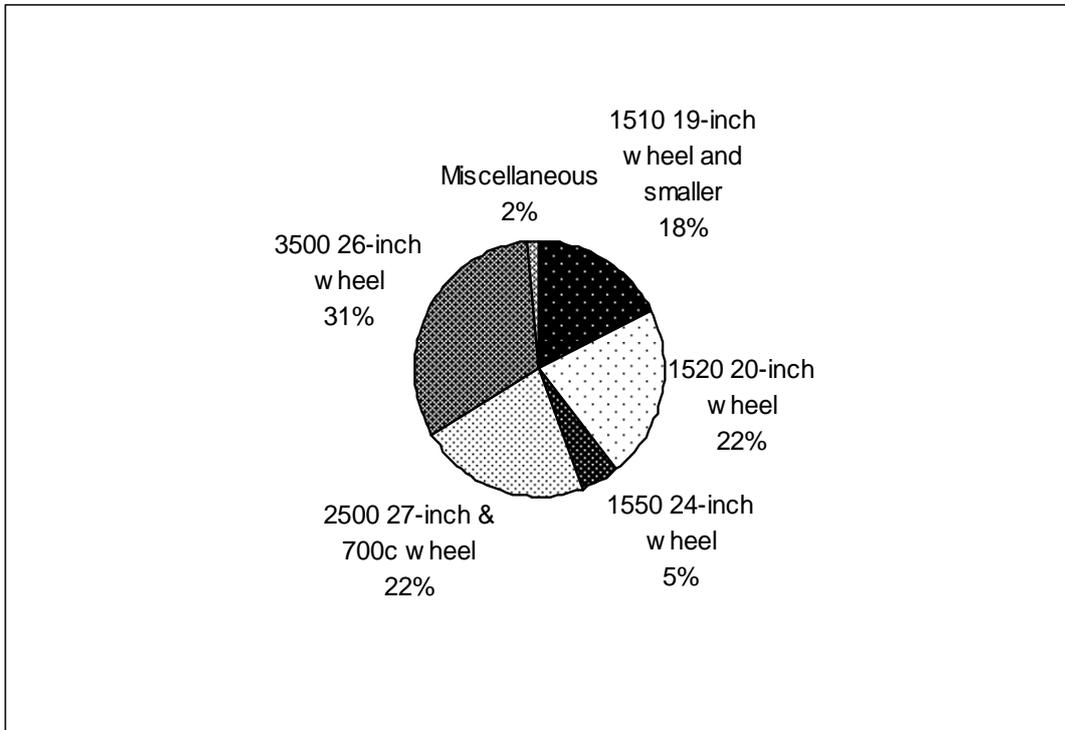


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 D は 2011 年 11 月の関税番号毎金額の総 FOB 金額に対する割合を示したものである。

関税番号 2500 と 3500 は合計で 11 月の総 FOB 金額の 53% を占めたが、関税番号 1510、1520 そして 1550 は、幼児子供向け自転車として合計で 45% を占めたことがわかる。

図D 関税区分毎FOB金額の割合 2011年11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11は毎年11月の米国への自転車輸入に関し過去12年間の推移を示したものである。

1～11月の統計とは殆ど逆の状況で、2011年11月は総台数で3番目となっている。この様子を表12に示す。

この月の総FOB金額は過去12年間で2番目に高く、平均FOB単価は過去12年間で3番目となっている。

表 1 1 毎年 11 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	1,596,712	81,923,966	\$51.31
2001	1,459,316	69,201,602	\$47.42
2002	2,001,115	82,776,743	\$41.37
2003	1,599,147	66,784,643	\$41.76
2004	1,784,007	90,890,251	\$50.95
2005	1,561,249	83,689,764	\$53.60
2006	1,572,074	85,209,976	\$54.20
2007	1,960,310	99,960,577	\$50.99
2008	1,842,563	131,762,218	\$71.51
2009	1,110,630	69,113,187	\$62.23
2010	1,503,981	109,889,424	\$73.07
2011	1,927,462	124,089,997	\$64.38

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

表 1 2 毎年 11 月の米国自転車輸入の過去 12 年間の推移 総台数による順位付け

順位	年	台数
1	2002	2,001,115
2	2007	1,960,310
<b>3</b>	<b>2011</b>	<b>1,927,462</b>
4	2008	1,842,563
5	2004	1,784,007
6	2003	1,599,147
7	2000	1,596,712
8	2006	1,572,074
9	2005	1,561,249
10	2010	1,503,981
11	2001	1,459,316
12	2009	1,110,630

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

1 カ月だけでは変化の本当の指標とはならないが、2011 年 11 月の統計は 1～11 月の統計とは異なった様子が間違いなく現われており、米国の自転車輸入パターンに新たな変化が出て来ているのかもしれない。

## 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、2011 年 1～11 月の米国への輸入について、2010 年同期と比較したものを表 1 3 に示す。

表 1 3 1～11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 1～11月	10,434,484	\$1,121,784,827	\$107.51
2010年 1～11月	12,919,043	\$1,091,568,256	\$84.49
変化	-2,484,559	30,216,571	\$23.01
変化 %	-19.2%	2.8%	27.2%

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

19インチ以下の子供が歩道で乗る自転車を分析の対象から取り除くと、コアマーケットの20インチ以上の自転車の台数は2011年1～11月には2010年同期と比較し19%強減少した事がわかる。

総FOB金額は3%弱増加し、US\$11億である。平均FOB単価は27%以上上昇し、2010年1～11月のUS\$84から2011年同期のUS\$107強となった。

表 1 4 20インチ以上の自転車の1～11月の米国への輸入の過去12年間の推移

1～11月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	10,434,484	<b>\$1,121,784,827</b>	<b>\$107.51</b>
2010	12,919,043	\$1,091,568,256	\$84.49
2009	9,787,490	\$865,062,448	\$88.38
2008	12,515,818	\$1,052,942,404	\$84.13
2007	12,148,112	\$860,714,159	\$70.85
2006	12,190,741	\$808,065,565	\$66.29
2005	13,166,426	\$848,816,767	\$64.47
2004	13,001,433	\$719,927,620	\$55.37
2003	12,400,032	\$663,875,043	\$53.54
2002	12,721,100	\$684,013,797	\$53.77
2001	10,808,527	\$617,522,594	\$57.13
2000	13,059,188	\$784,778,177	\$60.09

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

表 1 4 は毎年1～11月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移を示したものである。

興味をもたれる点は2つある。まず、1～11月の米国への自転車輸入における総FOB金額が過去12年間の推移の中で最高に達し、US\$11億を超えたことである。もう一つは平均FOB単価が過去12年間で最高となっている事である。

表 1 5 は20インチ以上のコアマーケットの自転車の毎年1～11月の米国への輸入に関し、台数により順位付けを行い示したものである。

表 1 5 20 インチ以上の自転車の毎年 1～11 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	2005	13,166,426
2	2000	13,059,188
3	2004	13,001,433
<b>4</b>	<b>2010</b>	<b>12,919,043</b>
5	2002	12,721,100
6	2008	12,515,818
7	2003	12,400,032
8	2006	12,190,741
9	2007	12,148,112
10	2001	10,808,527
<b>11</b>	<b>2011</b>	<b>10,434,484</b>
12	2009	9,787,490

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

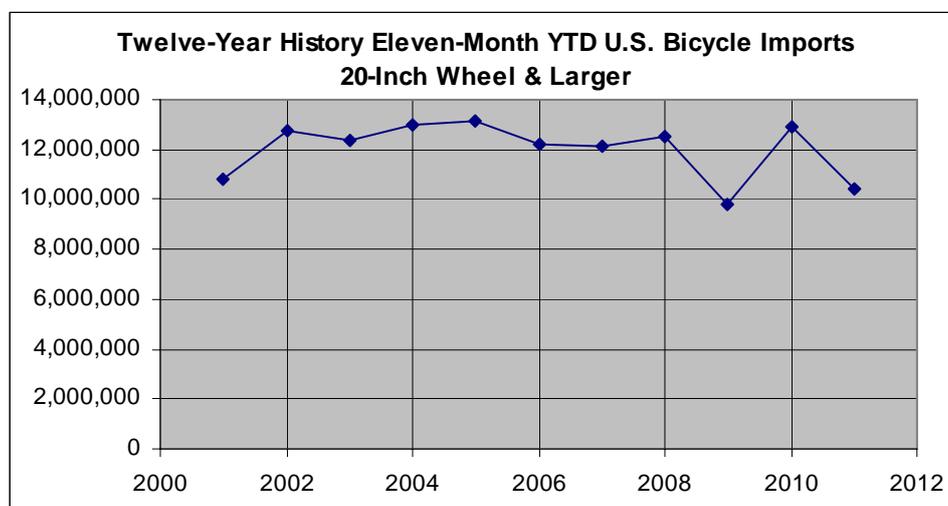
過去のレポートで指摘してきたとおり、ここで分析対象となるのは米国人 1,000 人あたりの自転車台数と、輸入そして小売販売された自転車の総金額及び平均価格との関係についてである。

表 1 5 に示された通り、2011 年 1～11 月に輸入された自転車総台数は過去 12 年間で下から 2 番目で、2001 年と 2009 年の過去 12 年の間の 2 回の景気後退年の間に挟まれている。

これは過去 12 年の間に米国市場で消費される自転車の数が減少している事の指標である。このことが重要なのは、米国自転車業界が得る短期的な金銭上の利益に対して、この長期的な動きが重荷となって圧迫してくるためである。

図 E は 20 インチ以上の自転車の毎年 1～11 月の米国への輸入台数の過去 12 年間の推移をグラフにより示したものであり、2009 年、2010 年そして 2011 年の増減の様子が明らかである。

図 E



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 インチ及び 700 c の輸入自転車

我々の分析は米国の自転車産業において最も重要な製品区分とされているものについて言及することなしに終わるといふ事はない。表 1 6 は、2011 年 1～11 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入について、2010 年同期と比較し示したものである。

表 1 6 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c 2011 年 1～11 月 2010 年との比較

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	金額	平均単価
2011 年 1～11 月	1,369,308	\$412,642,577	\$301.35
2010 年 1～11 月	1,219,354	\$331,720,386	\$272.05
変化	149,954	\$80,922,191	\$29.31
変化 %	12.3%	24.4%	10.8%

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

関税番号 2500 には 27 インチ及び 700 c の自転車が含まれ、そして最近になって米国へ輸入される一部の 29 インチの自転車も含まれることがわかった。

表 1 6 にはこの区分では全体的な増加傾向が続いていることが示されており、2011 年 1～11 月の時点では 2010 年と比較し、台数で 12%以上、平均 FOB 単価が 11%近く上昇した事により総 FOB 金額は 24%以上増加した事が示されている。

表 1 7 は、毎年 1～11 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入に関し、過去 12 年間の推移を示したものである。

表 17 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車  
1～11 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	132,937	26,991,498	\$203.04
2001	192,049	40,519,297	\$210.98
2002	291,115	54,326,121	\$186.61
2003	368,723	73,570,951	\$199.53
2004	451,151	90,622,204	\$200.87
2005	687,418	192,460,928	\$279.98
2006	695,916	180,052,038	\$258.73
2007	871,014	215,173,411	\$247.04
2008	1,105,904	290,170,012	\$262.38
2009	1,102,483	301,284,162	\$273.28
2010	1,219,354	\$331,720,386	\$272.05
2011	1,369,308	\$412,642,577	\$301.35

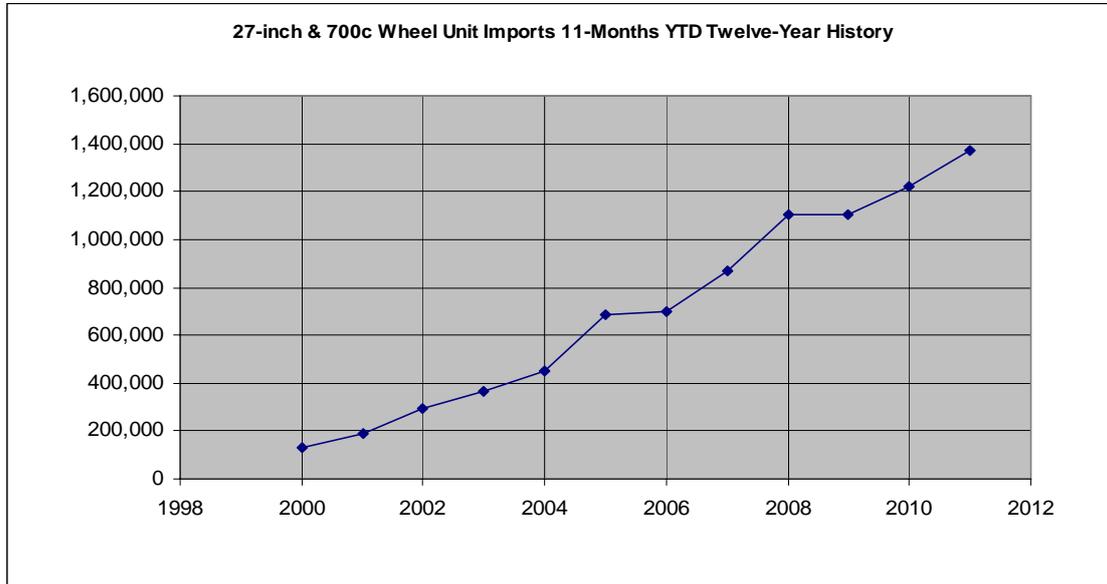
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

その他の区分を除き、他の製品区分では輸入台数が減っている事を踏まえると、関税番号 2500 が米国の自転車業界にとって重要である事は明らかである。また同様に市場がこの製品区分を維持していく能力、そして市場の中で小売価格へと反映されていくこの製品区分の価値が重要である事も明らかである。

ロード 700 c と 29ers が米国市場の中で比較的好調なため、この製品区分の輸入台数と輸入金額の両方が増えているように見受けられる。これら 2 つの製品区分の成長可能性や持続可能性に近い将来の米国自転車市場及び業界を決定していくのである。

図 F は関税番号 2500 の自転車の米国への輸入台数の過去 12 年間の推移をグラフにより示したもので、この製品区分の過去 10 年の成長が明らかに示されている。図 G は、これに対応した毎年 1～11 月の関税番号 2500 の総 FOB 金額の過去 12 年間の増加の推移の様態を示している。

図 F



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

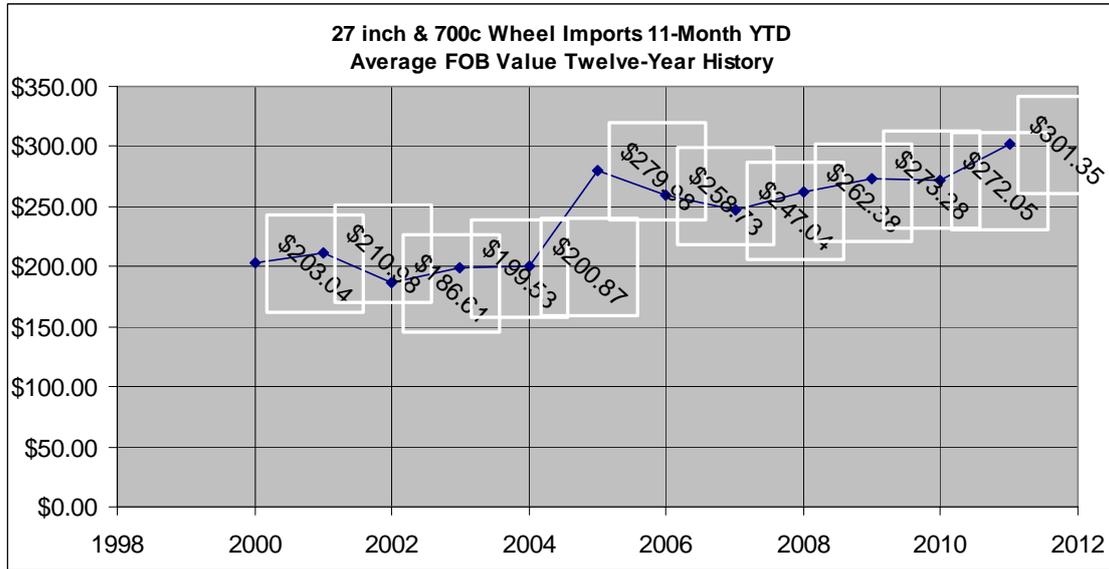
図 G



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

図Hは毎年1～11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12年間の推移を示したものである。この10年でUS \$300を超えるところまで上昇した。

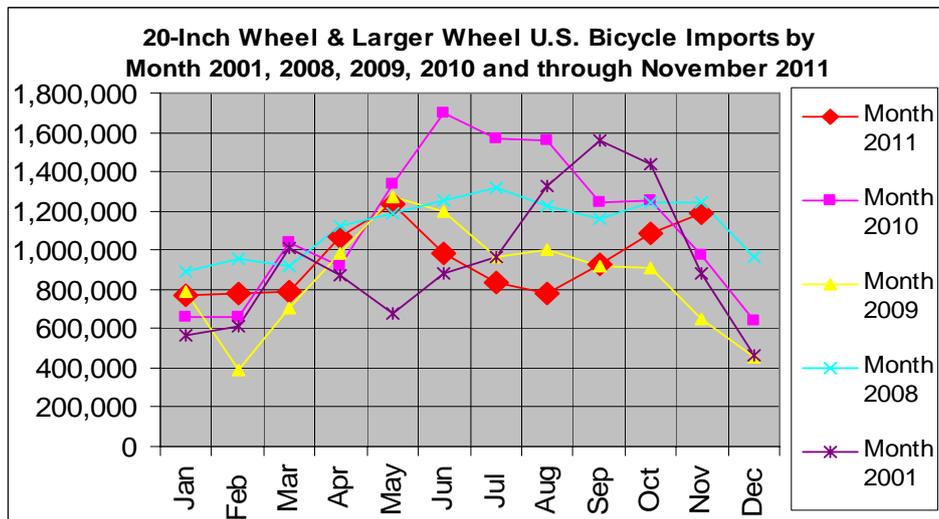
図 H



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

米国自転車市場における自転車消費：

図 I



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

図 I は米国の月毎の自転車輸入台数について、2001 年、2008 年、2009 年、2010 年については通年、2011 年については 11 月まで示したものである。2011 年は赤線で示してあり、第

2、第3そして第4四半期にかけて月毎の輸入台数が逆の傾向を示していることが良くわかる。

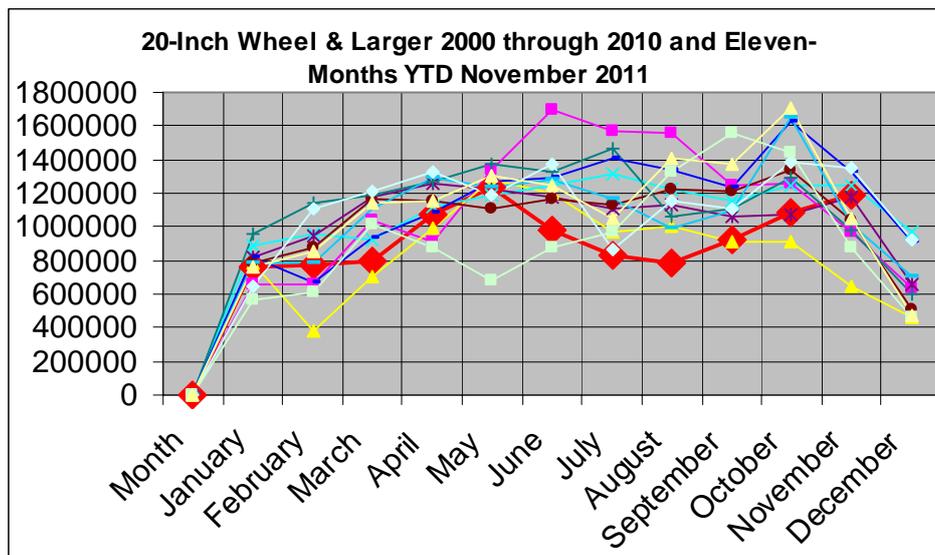
特に関心もたれるのは、比較のために示した他の4年は輸入が減少を示しているにも拘らず、2011年第4四半期の始めの2カ月間に輸入台数が増えている事である。

以前のレポートで報告した通り、米国の自転車市場消費は、輸入業者・輸入ブランド及び卸業者が小売店向けに販売した完成自転車と定義されている。従って市場消費には小売店による消費者向け販売と、小売店が持っている在庫の両方が含まれる。

2011年の自転車輸入統計全体から、2011年の米国の完成自転車の市場消費は過去12年間に比べ、恐らく大きく減少することが予測されている。事の本質は、2011年の年末時点で小売店は実際に消費者にどれだけ販売し、そして在庫はどれくらい持っているのかという事だ。

図Jは少し見にくいだが、至って単純である。米国の月毎の自転車輸入台数を過去12年間にわたり、そして2011年は赤の太線で示してあるが11月まで、月毎に示している。この10年に比べ、2011年は米国の輸入の歴史的な動きとは反対の動きを示しており、将来どのようになってしまうのか、疑問を投げかけている。

図 J



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

### 米国自転車市場

将来どのようになるかという可能性の一つが表18に示されている。これにはレジャートレンドグループ(LTG)による分析と自転車製品供給業者協会(BPSA)の販売統計が示されている。

表 18 米国自転車専門店販路 自転車店向け卸販売  
1～11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1～11月	2,421,113	\$1,008,624,822	\$416.60
2010年1～11月	2,496,024	\$960,746,046	\$384.91
変化	-74,911	\$47,878,776	\$31.68
変化 %	-3%	5%	8%

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

L T Gにより提供されたB P S A統計は自転車店販路における輸入業者、ブランド及び卸業者の自転車店向け完成自転車の販売を示している。

2011年1～11月の期間では、2010年同期と比較し卸業者の自転車店向け販売台数が3%減少した事が示されている。

総卸金額は5%、即ちUS \$4,800万増加し、2011年11月までに自転車店向け完成自転車の販売金額はUS \$10億に達した。

自転車店に販売された自転車の平均卸金額は8%上昇し、2010年1～11月のUS \$385から2011年1～11月のUS \$417となった。

表 19はレジャートレンドグループ(L T G)と自転車製品供給業者協会(B P S A)の分析による11月末完成自転車の在庫統計である。

2011年11月末に自転車店販路の供給業者が持っている全体の自転車台数は、58,000台以上、即ち2010年11月末との比較で8%以上減少した。台数面からは在庫管理がうまくいっていることが示されている。

しかし、輸入自転車のFOB金額が上昇していることが主要因となって、更に陸揚げコストやCIF金額の上昇をもたらす海運運賃の値上がりなどの要因が加わり、2011年11月に自転車店販路の供給業者が持っていた完成自転車在庫の総卸金額は、2010年11月末に比べ26%以上増加した。

表 19 米国自転車専門店販路における供給業者の自転車在庫  
1～11月 2011年と2010年の比較

	総在庫台数	総卸金額 US\$	平均単価 US \$
2011年1～11月	624,769	\$219,292,396	\$351.00
2010年1～11月	683,203	\$173,714,072	\$254.26
変化	-58,434	\$45,578,324	\$96.73
変化 %	-8.55%	26.24%	38.04%

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

この増加により、総卸金額はUS \$2億1,900万強にのぼることになり、2010年11月と比較した2011年11月末の増加幅はUS \$4,600万である。

ここに示されている通り、2011年11月末に在庫となっている自転車の平均単価は、38%以上、即ち2010年11月末からUS \$97上昇した。

この事が示すであろう事は、自転車台数の点ではあまり増減のない米国市場、しかし供給業者向け卸金額の点からは、自転車店に転嫁させていかななくてはならない平均単価の値上がりを含んだ値上げ基調の市場といった点であろう。

もし自転車店が引き続き高い金額を転嫁し続けることができれば、その事は高い小売価格という形で米国の消費者に高い商品金額へと転換される事を意味するが、自転車店の販路においては誰しもが良い販売シーズンを謳歌することができるであろう。

以 上

(国際業務部)