

平成24年2月14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1月号

米国自転車市場情報

米国自転車市場

現在起きている市場の変質・変化を規定する

米国自転車市場には構造的な変化が起きている。昨年来この変化のいくつかの点について言及してきた。今回から報告書の形を変え、輸出入統計について触れる前に、市場について報告し、最後に自転車乗用トレンドについて触れることにした。報告書をこのように変えた目的は、自振協及び読者の皆様方に米国自転車市場の変化を遅滞なく報告していくためである。

我々は非連続的变化と形態上の変化についての両方について言及してきた。非連続的变化というのは、歴史や過去のパターンとは関係のない変化であり、米国市場全体に広く影響を及ぼしている、自転車小売流通販路を含む小売流通販路に影響を与えている変化である。最近の中古自転車の販売増はこの一例である。

過去の歴史とは切り離された変化が小売に起きている事により、今後どのような変化が起きるのか予測したり、どのような小売体制が成功するか或いは失敗するか予測することが、不可能ではないまでも大変難しくなっている。

形態上の変化は、非連続的变化の影響を受けており、米国における自転車及び関連製品の小売販路の形態や外見及び性格に、全面的な、場合によっては部分的な変化を起こしている。アマゾンの例のように、オンライン販売大手の同社は自転車及び関連製品の消費者向け販売を最近開始した。

Retail Communities: Customer-Driven Retailing¹ という著書の中で著者達は小売における過渡的变化について「過去に経験したことが繰り返されるようには思われぬ。『物事が通常の状態に一端戻ったら、再編と回復が可能になる』と主張している人達は、間違いなくひどい幻滅を受けるであろう」と指摘している。

¹ *Retail Communities: Customer-Driven Retailing* by Don E. Schultz, Ph.D., Martin P. Block, Ph.D. and BIGresearch 2010, Prosper Publishing www.goprosper.com

米国自転車産業にとってこの事の持つ意味というのは、米国自転車産業は市場志向の強い新たなノーマルな消費者達を囲い込み、消費者主導の小売へと順応するために学ばなければいけないという事だ！ 我々が言及している変化の全ては消費者主導によるもので、小売においてその変化はずっと起きてきた。

しかし過去においては、自転車ブランドや小売業者達は広告、販促、チームへのスポンサー提供、値引き販売などを通じ、消費者をある程度掌握し続けてきた。現在では米国の新たな

ノーマルな消費者たちは、ブランドや小売業者達を動かし主導しており、将来の自転車小売は過去と同様ではないことは明らかである！

再度 Retail Communities: Customer-Driven Retailing² という著書で著者が述べていることを引用する。「多くの人を当惑させるのは確かだが、過去と決別し、受け身ではなく未来の開拓の手助けができる人たちにとっては、大きなチャンスに恵まれるという事だ」。

² Retail Communities: Customer-Driven Retailing by Don E. Schultz, Ph.D., Martin P. Block, Ph.D. and BIGresearch 2010, Prosper Publishing www.goprosper.com

米国の自転車及び付属品ブランド各社は成長を求めて近年欧州・南米そしてアジアに目を向けてきた。これは主に米国の自転車市場に成長がないためであるが、同時に新興国の経済成長や消費者市場の成長を取り込み、そして米国ブランドの大多数が利用しているアジア供給国に対して影響力を行使するためでもある。

我々は 2012 年第 1 四半期の手始めの一つとして、米国の成人の自転車利用及び過去 10 年間の自転車利用の変化に焦点を当てた委託調査を実施した。我々の今回の調査は 2012 年第 1 四半期に行ったため、偶に乗る、時々乗る、増加傾向にある、そして熱心なグループまで全ての新たなノーマルな米国の成人自転車利用者を対象としている。2000 年に我々が行った直近の調査結果と比較できるように質問事項を調整したので、この 12 年間の動向の変化が分析できる。

我々の目的は、現在の米国の成人自転車市場を規定し、或いは正確に表現し描き出すことである。調査結果が明らかになった時には読者の皆さまとその内容を共有したい。

米国における専門自転車小売販売

これは最近イリノイ州シカゴ近郊のリンカーンパークに開業した Heritage Bicycles General Store (www.heritagebicycles.com)の写真である。この新潮流の自転車店はバイシクルリテラーアンドインダストリーニュース(BRAIN)紙(www.bicycleretailer.com)オンライン版に最近取り上げられた。



Heritage Bicycles General Store, Chicago, IL

我々はこの自転車店を「新潮流」と呼ぶ。何もかもが今までとは違うからである。

この店は地元産(アメリカ合衆国イリノイ州シカゴで製造された)の移動目的の自転車、サイクリング用付属品及び飲み物食べ物の特徴としている！ 店主の戦略は、カフェと自転車文化とを組み合わせ、コーヒー好きのサイクリストだけではなく自転車店に入ろうとは思わないであろう顧客をも引き寄せようということである！

写真に示された通り、Heritage Bicycles はシカゴ製の主として1速、3速、7速の自家ブランドの自転車の販売を行っている。カラーバリエーションは豊富である。Heritage Bicycles のその他の取り扱い車種は、ダイヤモンドフレームのシティバイク、荷物運搬用自転車、そして三輪車など幅広い。

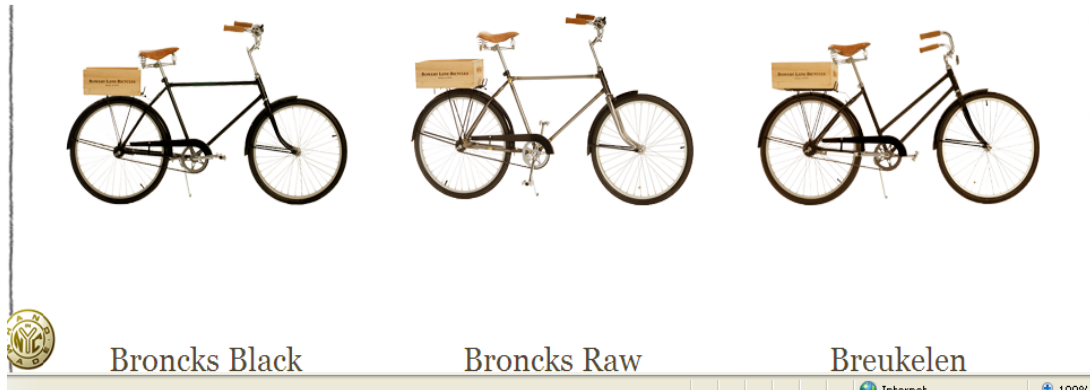
Heritage Bicycles の取り扱うその他のシカゴ製製品には Nonetheless 社のサイクリングパンツ、KoziePrery 社のサイクリングハット、そして Fourth is King 社のTシャツなどがある。

Heritage Bicycles は更にニューヨーク市で製造された Bowery Lane Bikes (www.bowerylanebicycles.com) も取り扱っている。

BOWERY LANE BICYCLES

HANDMADE IN NYC

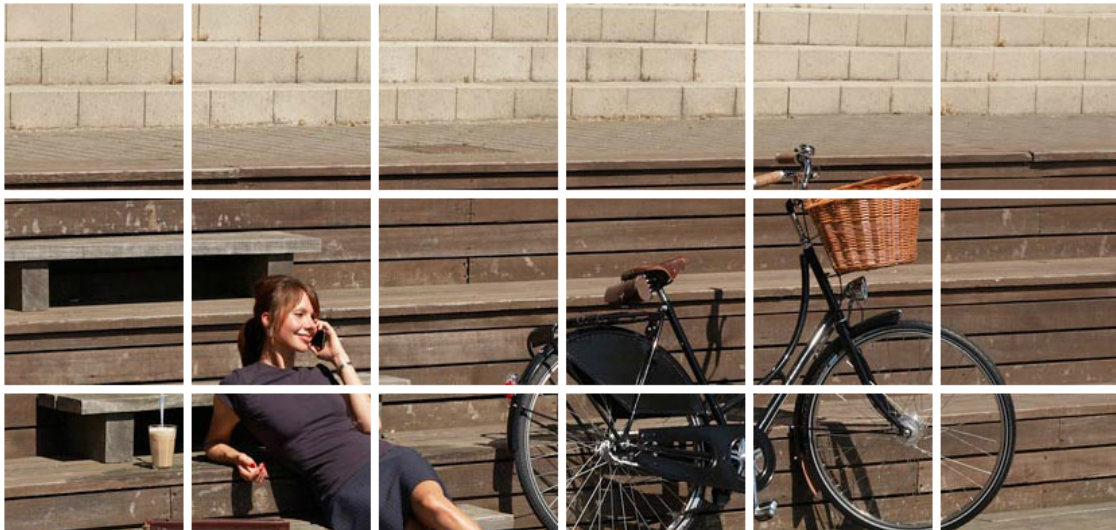
[Home](#) [Bicycles](#) [Fan Page](#) [About](#) [Contact](#) [Accessories](#) [What's Going On](#)



Heritage Bicycles も Bowery Lane Bikes も自転車製造の米国への回帰というには小さすぎる。しかしこれら二つの国産自転車の例は「メイド・イン・アメリカ」の先を行っている。これらの例は、米国の主要都市圏市場において地元製国産自転車が新たな流れとなるかもしれないという事例である。今回の事例はシカゴとニューヨークであるが、我々はその他の自転車に友好的な大規模都市圏市場における同様の事例を探しているところである。

Heritage Bicycles General Store はシカゴにある何百もの自転車店の中の新しい自転車店の一つであり、そのビジネスモデルは他に例のないものかもしれない。また自らのアーバンライフスタイルや地元・近隣コミュニティの中で、自転車に関心のある全ての人達に魅力を感じさせ商品を提供しようとしている開かれた新潮流の自転車店を象徴しているのかもしれない。

新潮流の都市近郊自転車店の潜在性を更に強調するかのようであるが、我々は最近シカゴ近郊 Wicker Park にある Copenhagen Cyclery (www.copenhagenbike.com)を知った。



Copenhagen Cyclery によると同社のビジネスモデルは「ヨーロッパの自転車、荷物運搬用自転車そして付属品を Wicker Park の中心地で」提供する事であると述べている。ご覧の通りこの自転車店は高品質のグラフィックを用い、我々が知っている伝統的な米国の自転車店というよりはファッション関係の小売店のようなものである。

米国ブランドは市場の変化に直面している

変化はこのレポートにおいて繰り返されてきたテーマである。米国の自転車ブランドは新年に入るにあたり変化の波に直面している。前節では米国の著名ブランドについて全く言及されなかったことにお気づきかもしれない。それは我々が無視したからではなく、彼等は我々の提示したビジネスモデルの中では構成要因とはなっていないからである！

未だ小さいものの、都市郊外の近隣コミュニティの嗜好やライフスタイルに合致したビジネスモデルを採用する地元の国産自転車工房や地元・近隣に焦点を絞った自転車店は、米国の自転車ブランドにとって非常に手応えのある存在であるかもしれないし、また好機であるかもしれない。

しかし、消費者や自転車に友好的な都市近郊市場内での新潮流の動きにより主導される、恐らく非常に速い変化に適応していくポジションを得るには、米国ブランドは、この変化、更に一層重要なのは地元・地場で成長している製品ブランドや自転車店のビジネスモデルにどのように対応していくかという事に焦点を当てるために、今後時間と資源を割かなくてはならなくなるであろう。

現在経済状況はまだ良くないし、完全な回復はまだ何年も先の事である。米国ブランドは利益でこ入れのため一層効率的になる必要がある。そして海外進出を行う一方で、国内の起業家や欧州及びアジアブランドを魅了している自国市場の潜在的可能性についても一層注視することが求められている。

米国における自転車支援は岐路に立たされている

以下はバイシクルリテラーアンドインダストリーニュース紙-BRAIN (www.bicycleretailer.com)オンライン版に取り上げられた直近の米国の自転車支援に関する話題の見出しである。

Amendment to House bill fails

WASHINGTON, D.C. (BRAIN) Feb 2, 12:02 MT –Cycling advocates lost a battle Thursday morning as a majority of the members of the House transportation and infrastructure committee voted against an amendment that would restore dedicated funding [...read more](#)

House bill unveiled; slashes bike funding

BREAKING NEWS

WASHINGTON, D.C. (BRAIN) Feb 1, 13:58 MT–The House Transportation and Infrastructure Committee Chairman John L. Mica (R-FL) unveiled a new transportation bill Tuesday, sending shock waves through bike advocate groups who say that it emphasi...[read more](#)

League issues alert about House bill

BREAKING NEWS

WASHINGTON, D.C. (BRAIN) Jan 27, 09:56 MT– The League of American Bicyclists

下から上へと読んで行かなくてはならない。そしてこれらの見出しが物語っているのである。H.R.7 米国エネルギーインフラストラクチャー雇用法が上程されてから7日の間に、徒歩及びサイクリング向け専用資金を復活するための修正が否決された。

112TH CONGRESS
2D SESSION

H. R. 7

To authorize funds for Federal-aid highway, public transportation, and highway and motor carrier safety programs, and for other purposes.

IN THE HOUSE OF REPRESENTATIVES

JANUARY 31, 2012

Mr. MICA (for himself and Mr. DUNCAN of Tennessee) introduced the following bill; which was referred to the Committee on Transportation and Infrastructure

米国サイクリスト同盟(LAB)によれば、「この法案は我々が恐れていた通り、サイクリング及び徒歩向け専用資金が削除されており、更に連邦交通計画の中から自転車計画的に取り除かれている。基本的に我々の地位及び交通システムの中で企画設計を行っていくという我々の立場が否定されている。：個人、コミュニティ及び国家にとって大きな後退である。1950年代のハイウェイと車だけの計画に逆戻りで、これでは21世紀には何の意味も持たない」。

この法案は以下のように20年にわたる進歩を逆戻りさせている：

- ・交通効率化を任意とすることでこれを廃棄
- ・通学路の計画を破棄、子供たちが学校に徒歩で通学したり自転車で通学するための安全な経路を作り出していくという何年にもわたる取り組みを逆行させた
- ・州政府に対し歩行者及び自転車が安全に利用することができない橋梁の建設を許可
- ・州政府交通部の自転車及び歩行者調整官を廃止；そして「自転車歩行者及び身体障害者の安全に悪影響を及ぼしてはならない」という商店街での安全の呼び掛けを廃止した。

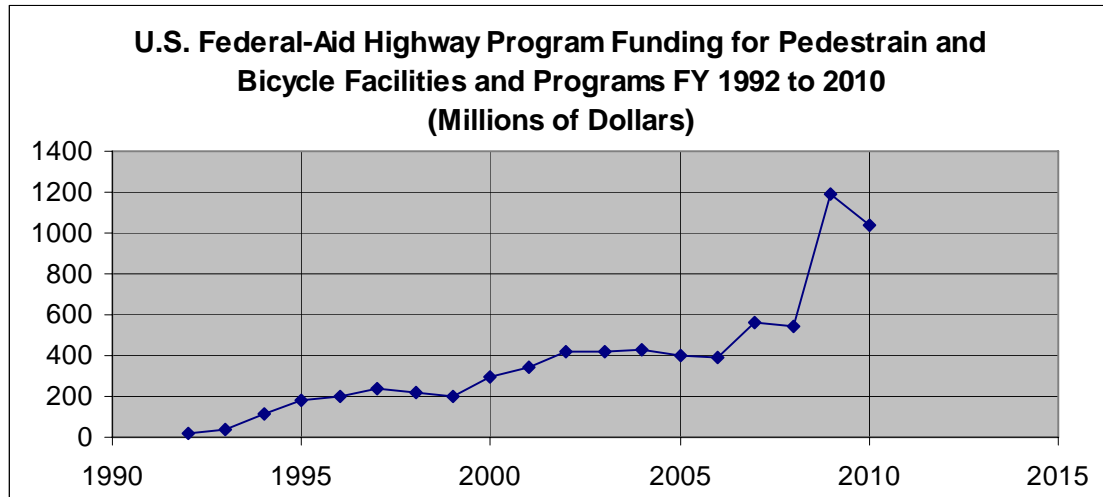
我々が言及している修正とは、BRAIN紙の見出しにある「下院法案の修正に失敗した」ということであるが、これはH.R.7の徒歩及び自転車向けの専用資金については可決に十分な得票が得られなかったため、H.R.7は2月末にかけて米国下院に上程され、LABが述べたような形で採決されるであろうという意味である。

この法制手続には更に上院の過程もあり、徒歩及びサイクリング専用の資金についていくらか復活され制定される僅かな可能性はあるが、米国の将来のサイクリング向けインフラストラクチャーにとってもっと大きな、そしてより重要な脅威というのは、米国の交通システムの企画設計の過程において自転車の地位及び立場が失われたという事である。

困難で挑戦を必要とするような時もある。米国政府は赤字をはじめ容易ではない財政上の問題に取り組む必要がある。そして選挙の年でもある。これら全てが自転車施設向けの連邦資金の復活にとっての妨げとなって立ちはだかつており、本年以降、今後4～6年間の米国の

交通計画の中におけるサイクリングの位置付けは、H.R.7が最終的にどのような形で可決され法律として成立するか、という事次第で決まるのである。

図A



出典：米国サイクリスト同盟

図Aは1992年財政年度から2010年財政年度までの米国の歩行者及び自転車施設・計画向け連邦ハイウェイプログラム補助金の推移を示している。この図の単位は100万米ドルで、最高額は2009年の12億ドルであった。2010年は減少したが、昨年分配された資金は10億ドル以上であった。

この図から、連邦資金が減額されることにより、2015年以降の5年間に米国の自転車産業が直面するであろう打撃が推察される。

米国の支援グループのリーダー達は自らの戦略について検討し動いているが、考え方や戦略を変える時ではないのか、と我々は提案している。

特にいくつかの支援グループからは、地方(郡)政府の中には全体の医療に貢献でき、実際に地元コミュニティや地域産業の中で医療コストを削減できることから、サイクリング及び歩行者向け資金の制定を行っているところがあると、聞かされている。

交通手段としての自転車から、健康の維持及び増進のためのサイクリング、個人及び地域社会におけるより健康的なライフスタイルの一部としてのサイクリングへと、地域レベルのサイクリング支援者や一部の地方政府の間での関心の比重が移ってきていることがわかってきた。

自転車に友好的なコミュニティは医療に焦点を当てた支援活動を活性化させるために引き続き重要である。しかし費用は大幅に安く、コミュニティ内の個人が受け入れるかどうかの敷居も低くなり、その結果自転車及び徒歩に対する幅広い支援が得やすくなる。この事により自転車及び徒歩をより容易にするための方法が更に革新的になり、その費用も低下していくことにつながっていく。

地域コミュニティに関する要点はと言うと、市・町及び郡の職員向けの、医療及び健康維持費用の中から節約される実際のドル予算による払い戻しや投資リターンがあり、同様に地域住民向けの施設や医療のリターンもあるという事である。

米国の自転車支援活動家達が、自転車関連施設向けの連邦資金の削減の代わりに真剣に考え直すべき新たな戦略の一つとして、より健康的なコミュニティづくりを支援することには、十分な根拠があると感じている。

連邦資金は米国では廃止の方向に向かっているのかもしれない。そしてサイクリングや徒歩は今後数年間にわたり米国の交通システムの公式な企画設計の中から除外されるかもしれない。しかし地元・近隣レベルにおける個人や家族の健康的ライフスタイルづくりの解決策の一つとして、徒歩やサイクリングの促進を取りやめる理由はないのである。

米国の自転車輸入

自転車輸入を語らずして米国の自転車市場を語ることはできない。表1に2011年1～10月の中国からの自転車輸入について前年同期と比較したものを示す。

表1 1～10月の中国からの自転車輸入 2011年と2010年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年 1～10月	12,055,250	\$747,706,519	\$62.02
2010年 1～10月	16,752,695	\$840,999,579	\$50.20
変化	-4,697,445	-\$93,293,060	\$11.82
変化 %	-28.0%	-11.1%	23.6%

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

10月までに米国へ輸入された自転車の台数は28%減少し、そしてこの期間中の総FOB金額は11%強、即ちUS\$9,300万減少した。米国の輸入減少は中国の自転車輸出工場に直接的かつ顕著な影響を与えている。

表2は2011年10月までの自転車輸入について、この期間中の中国からの輸入と米国への全体の輸入とを比較し示したものである。米国自転車市場の動向次第で、中国の自転車輸出産業の健全性は大きな影響を受けている。

表2 2011年1～10月 米国自転車輸入、総輸入における中国からの輸入の比率

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
1～10月 米国自転車総輸入台数	12,966,416	\$1,130,573,852	\$87.19
1～10月 中国からの輸入総台数	12,055,250	\$747,706,519	\$62.02
中国からの割合	93%	66%	

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

中国は2011年1～10月の米国への自転車総輸入台数の93%、総FOB金額の66%を占めている。

2011年1～10月の全体的な減少の様子は、表1に示すように中国から米国へ輸入された自転車の平均FOB単価が上昇していなかったら更に状況は悪化していたであろう。

世界中の自転車業界関係者が周知の通り、台湾は高品質の上級市場向け自転車の供給元となっている。米国の中国からの輸入が大幅に減少し、台湾人所有の大陸生産拠点にはかなりの影響が出たにも拘らず、2011年1～10月の米国の台湾からの輸入は前年同期と比較し増加した。この様子を表3に示す。

表3 1～10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 1～10月	801,833	\$356,803,795	\$444.99
2010年 1～10月	711,095	280,629,222	\$394.64
変化	90,738	\$76,174,573	\$50.34
変化 %	12.8%	27.1%	12.8%

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

幼児子供向け自転車の米国への輸入は大きく減少したようだが、2011年1～10月の期間中には、上級車種、高級品の分野では前年同期と比較し、僅かではなく、大幅に増加した。

我々の考え方からして最も興味深い統計というのは、台湾から米国へ輸入された自転車の平均FOB単価であり、台当たりUS\$50以上の上昇、即ち2010年1～10月のUS\$395から2011年1～10月のUS\$445へと上昇した。

表4 2011年1～10月 米国自転車輸入、総輸入における台湾からの輸入の比率

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
1～10月 米国自転車総輸入台数	12,966,416	\$1,130,573,852	\$87.19
1～10月 台湾からの輸入総台数	801,833	\$356,803,795	\$444.99
台湾からの割合	6%	32%	

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

表4は2011年1～10月の米国への自転車輸入について台湾からのものの比率を示したものである。平均FOB単価が際立っている。しかし、台湾から米国へ輸入された自転車の総FOB金額も同様であり、2011年1～10月に輸入された自転車総台数の6%から総金額の1/3弱を獲得している。

これらの事から米国へ輸入される自転車の大部分の供給元については疑いが無い。表5に米国自転車総輸入における中国と台湾双方合わせた割合を示す。

表5 2011年1～10月 米国自転車輸入、
総輸入における中国及び台湾からの輸入の比率

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
1～10月 米国自転車総輸入台数	12,966,416	\$1,130,573,852	\$87.19
1～10月 中国及び台湾からの輸入台数	12,857,083	\$1,104,510,314	\$85.91
中国及び台湾からの割合	99%	98%	99%

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

中国と台湾を合わせると、2011年1～10月の米国への自転車総輸入台数の99%、総FOB金額の98%を占めていることがわかる。

米国は世界で最大の自転車輸入国である。そして輸入自転車の99%が中国と台湾から輸入されている。この事は明らかかなようではあるが、折に触れて指摘する必要がある。

表6に2011年1～10月の米国の自転車総輸入について前年同期と比較したものを示す。

ここには繰り返し述べている非連続的変化の一つが現われている。比較的「ノーマルな」自転車市場と報告されているが、米国にとって1～10月に26%も自転車輸入台数が減少した事は前例のない事である。

表6 1～10月 米国自転車総輸入 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 1～10月	12,966,416	1,130,573,852	\$87.19
2010年 1～10月	17,553,364	1,149,471,468	\$65.48
変化	-4,586,948	-\$18,897,616	\$21.71
変化 %	-26.1%	-1.6%	33.1%

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

そして米国へ輸入された自転車の平均FOB単価が33%も大幅に上昇した事もこれまでになかった事である。

これまでの歴史から米国の自転車市場は2つの部分から成り立っているという事を我々は知っている。即ち、量販店で販売されるローエンドのものと、自転車店の販路における高級自転車とに分けられる。総合スポーツ用品店で販売されるいわゆる中級市場もあるが、台数で圧倒的なのは量販店の販路であり、ドル金額で圧倒的なのは自転車店の販路である。

表7 1～10月 米国自転車総輸入 2011年と2010年との比較

1～10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	3,716,050	111,004,807	5,604,151	150,661,964	-1,888,101	-39,657,157
1520 20 インチ	2,847,091	131,012,009	4,745,962	193,678,726	-1,898,871	-62,666,717
1550 24 インチ	948,858	54,422,035	1,152,269	62,254,761	-203,411	-7,832,726
2500 27 インチ及び 700c	1,277,620	385,231,978	1,119,418	299,715,639	158,202	85,516,339
3500 26 インチ	3,862,236	425,233,478	4,726,919	424,269,706	-864,683	963,772
その他	314,561	23,669,545	204,645	18,890,672	109,916	4,778,873
計	12,966,416	1,130,573,852	17,553,364	1,149,471,468	-4,586,948	-18,897,616
対前年比%						
平均単価 US\$		\$87.19		\$65.48	\$21.71	
対前年比%						33.1%

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

表7に1～10月の米国への自転車輸入の詳細に関し2011年と2010年とを比較したものを示す。右側2つの欄のマイナス数値が2011年10月までの状況を物語っている。

幼児子供向け自転車の関税番号である1510、1520そして1550は台数及び金額とも大きく減少している。米国の量販店の販路において在庫調整を行っている事を示していると我々は考えている。

関税番号2500は2011年1～10月の期間中には大きく増加しており、この状況は本年を通じ継続している。これは米国市場における高級車であり、主として自転車店の販路で取り扱われる。

表8に2011年1～10月の関税番号毎の平均FOB単価について2010年と比較したものを示す。その他の区分を除き、全ての区分でFOB金額は上昇している。上昇幅は6%から関税番号3500の23%の範囲である。

表8 2011年1～10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	\$29.87	\$26.88	\$2.99	11.1%
1520 20 インチ	\$46.02	\$40.81	\$5.21	12.8%
1550 24 インチ	\$57.36	\$54.03	\$3.33	6.2%
2500 27 インチ & 700c	\$301.52	\$267.74	\$33.78	12.6%
3500 26 インチ	\$110.10	\$89.76	\$20.34	22.7%
その他	\$75.25	\$92.31	-\$17.06	-18.5%
計	\$87.19	\$65.48	\$21.71	33.1%

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

表9に毎年1～10月の米国への全ての車輪径の自転車輸入の過去12年間の推移を示す。

この中では2つの数値が際立っている。一つ目は2011年の総FOB金額US\$11億であり、過去12年間の毎年1～10月の米国への自転車輸入の中で2番目に大きな総FOB金額となっている。

二番目は最高を記録した2011年の平均FOB単価である。US\$87であり、前年同期からUS\$22の上昇となっている。

これら2つの数値は、2011年1～10月の自転車総輸入台数が2000年から2010年までの過去11年と比べ大きく減少したことと対照的である。

表9 毎年1～10月の米国への自転車輸入の過去12年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2011	12,966,416	\$1,130,573,852	\$87.19
2010	17,553,364	1,149,471,468	\$65.48
2009	13,151,211	917,804,072	\$69.79
2008	15,634,287	1,058,577,799	\$67.71
2007	15,352,194	886,340,188	\$57.73
2006	16,003,666	844,127,134	\$52.75
2005	17,428,203	896,686,413	\$51.45
2004	15,441,599	724,594,366	\$46.92
2003	15,859,010	706,179,715	\$44.53
2002	16,294,475	732,556,985	\$44.96
2001	14,634,686	678,339,095	\$46.35
2000	18,207,988	888,849,806	\$48.82

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

表10は、2011年1～10月の米国への自転車輸入減少の規模の大きさを、これに先立つ11年間と比較し示したものである。

表10 毎年1～10月の輸入台数の過去12年間の推移
全ての車輪径 台数による順位付け

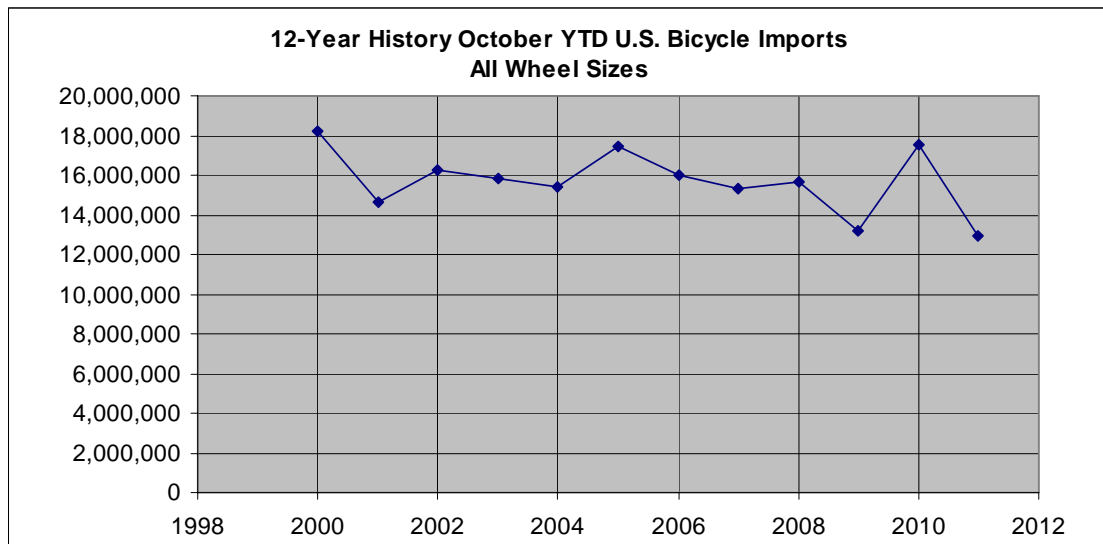
順位	年	総輸入台数
1	2000	18,207,988
2	2010	17,553,364
3	2005	17,428,203
4	2002	16,294,475
5	2006	16,003,666
6	2003	15,859,010
7	2008	15,634,287
8	2004	15,441,599
9	2007	15,352,194
10	2001	14,634,686
11	2009	13,151,211
12	2011	12,966,416

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

2011年10月までの期間中に米国へ輸入された自転車総輸入台数は最低を記録し、2001年と2009年の景気後退年を更に下回った。

図Bは表9に示した自転車輸入統計をグラフにより示したもので、2000年から2011年までの毎年1～10月の輸入台数の過去12年間の推移を示している。

図B



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

2011年10月の米国自転車輸入

表11は2011年10月について前年同月と比較し示したものである。

月毎の比較で、自転車輸入台数は15%減少し、FOB金額は9%減少した。しかし、平均FOB単価は7%上昇し、2010年10月のUS\$66から2011年10月のUS\$70となった。

表11 10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10月	1,712,320	120,604,937	\$70.43
2010年10月	2,017,369	133,162,266	\$66.01
変化	-305,049	-\$12,557,329	\$4.43
変化%	-15.1%	-9.4%	6.7%

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

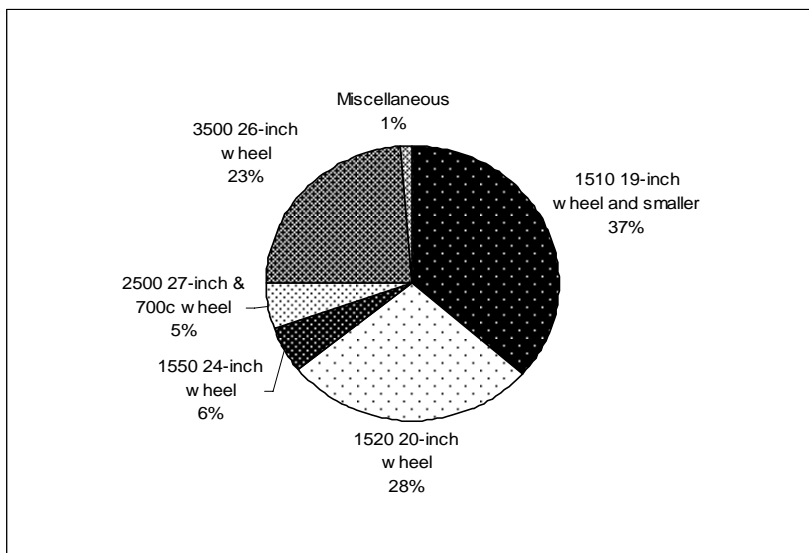
表12は2011年10月の米国自転車輸入について関税番号毎に詳しく示したものであり、図Cは表12の台数割合を図で示したものである。

表 1 2 2011 年 10 月の米国自転車輸入

10 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	625, 323	\$31. 05	19, 413, 707
1520 20 インチ	471, 626	\$45. 16	21, 300, 927
1550 24 インチ	97, 875	\$61. 51	6, 020, 395
2500 27 インチ & 700c	89, 764	\$327. 45	29, 392, 966
3500 26 インチ	402, 214	\$104. 09	41, 866, 027
その他	25, 518	\$102. 32	2, 610, 915
計	1, 712, 320	\$70. 43	120, 604, 937

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

図 C 2011 年 10 月米国自転車輸入 全ての車輪径 関税区分毎の台数割合

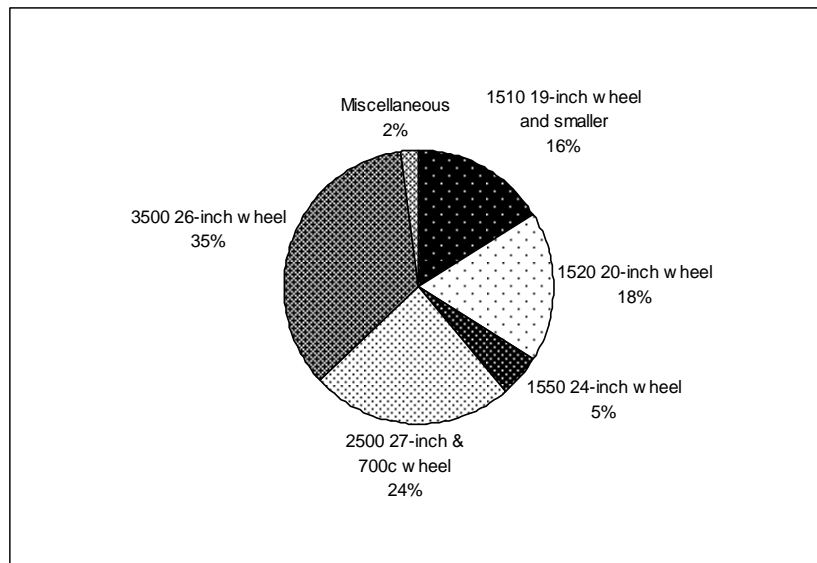


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 D は 2011 年 10 月の米国自転車総輸入について FOB 金額の関税番号毎の割合を示したものである。輸入台数で見ると幼児子供向け製品に集中しているが、FOB 金額では 26 インチのものと 27 インチ及び 700c の自転車に集中しており、この対照的な様子が示されている。

FOB 金額の上昇は、少なくとも 2011 年第 4 四半期までの期間中においては、販路を通じ小売店、そして消費者へと殆ど抵抗なく転嫁されている。

図D 2011年10月米国自転車輸入 全ての車輪径 関税区分毎の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

我々は29インチのオフロード車が関税番号2500に区分されて米国へ輸入されているのかについて検討してきたものの、実際のところこの疑問点について議論を回避してきた。この点について、本レポートの関税番号2500の部分で詳しく言及する。

表13は毎年10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。2011年10月に関し目立つ点は、FOB金額が高額で3番目に高くなっている事と、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13 毎年10月の米国への自転車輸入の過去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	2,553,279	114,293,589	\$44.76
2001	2,435,589	93,106,754	\$38.23
2002	2,289,416	85,948,360	\$37.54
2003	2,405,887	91,938,987	\$38.21
2004	2,043,820	93,282,394	\$45.64
2005	1,883,477	94,947,554	\$50.41
2006	1,957,383	101,432,023	\$51.82
2007	1,752,113	92,704,067	\$52.91
2008	1,824,189	123,539,094	\$67.72
2009	1,459,903	85,266,658	\$58.41
2010	2,017,369	133,162,266	\$66.01
2011	1,712,320	120,604,937	\$70.43

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

表14は過去12年間の毎年10月の米国への自転車輸入について、年毎に順位付けを行ったものである。2011年10月より少ないのは2009年10月だけである。

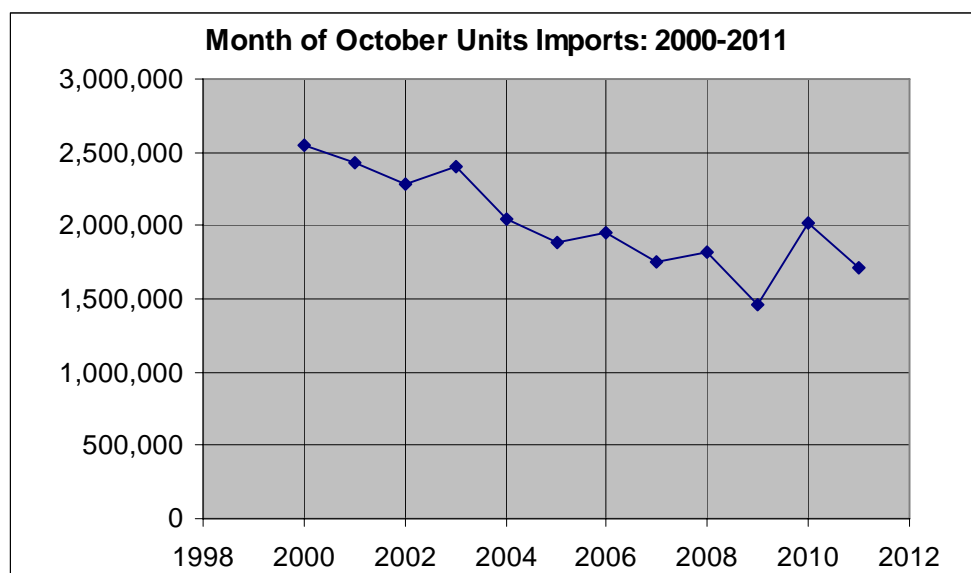
表14 毎年10月の米国への自転車輸入の過去12年間の推移
全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	台数
1	2000	2,553,279
2	2001	2,435,589
3	2003	2,405,887
4	2002	2,289,416
5	2004	2,043,820
6	2010	2,017,369
7	2006	1,957,383
8	2005	1,883,477
9	2008	1,824,189
10	2007	1,752,113
11	2011	1,712,320
12	2009	1,459,903

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

図Eは2000年から2011年までの毎年10月の自転車輸入統計をグラフにより示したものである。この図は、10月の輸入台数が2009年の景気後退年を含む6年間にわたり減少し続け、2010年には2004年の水準まで回復し、2011年には減少したという興味深い様子が示されている。

図E 毎年10月の米国への自転車輸入台数の過去12年間の推移
全ての車輪径 2000年～2011年



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

表 1 5 はコアマーケットである 20 インチ以上の自転車の 2011 年 1～10 月の米国への輸入について 2010 年 10 カ月間と比較し示したものである。

表 1 5 20 インチ以上の自転車の 1～10 月の米国への輸入 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 1～10 月	9,250,366	\$1,019,569,045	\$110.22
2010 年 1～10 月	11,949,213	\$998,809,504	\$83.59
変化	-2,698,847	20,759,541	\$26.63
変化 %	-22.6%	2.1%	31.9%

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

2011 年 1～10 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数は前年同期と比較し 23%減少した。

FOB 金額は 2%増加した。この事から平均 FOB 単価は 32%、即ちコアマーケットの輸入自転車 1 台当たり US \$27 弱と大きく上昇している。

表 1 6 20 インチ以上の自転車の 1～10 月の米国への輸入の過去 12 年間の推移

1～10 月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	9,250,366	\$1,019,569,045	\$110.22
2010	11,949,213	\$998,809,504	\$83.59
2009	9,137,644	\$809,235,429	\$88.56
2008	11,270,073	\$940,202,138	\$83.42
2007	10,975,431	\$778,703,068	\$70.95
2006	11,157,267	\$734,948,421	\$65.87
2005	12,182,636	\$778,959,546	\$63.94
2004	11,678,699	\$639,698,017	\$54.77
2003	11,383,918	\$608,948,786	\$53.49
2002	11,371,577	\$615,928,976	\$54.16
2001	9,930,877	\$561,443,324	\$56.54
2000	12,006,339	\$716,754,937	\$59.70

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 1～10 月のコアマーケット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。

この表で目立っているのは、2011 年 1～10 月の 20 インチ以上の輸入自転車の総 FOB 金額である。US \$10 億というのは大変大きな金額で、2011 年は過去 12 年間の 1～10 月の数値の中で最高を記録した。

平均FOB単価も注目に値し、過去12年間の米国への自転車輸入の推移の中で最高となっている。

金額面におけるこれら2つの記録更新により、米国自転車業界の景気が下支えされており、過去12年間と比較した2011年1～10月のコアマーケットの自転車輸入台数について、我々が懸念を表明するのはおかしいのではないかとされるかもしれない。

我々は米国の1,000人当たりの自転車台数や、今後の米国社会における自転車の適合性について触れてきた。

表17は20インチ以上のコアマーケットの自転車の毎年1～10月の輸入の過去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。我々は20インチ以上の自転車輸入台数で示される米国自転車市場が、2010年の回復の後、フラットな増減のない状態すら維持できていないことに懸念を抱いている。

表17 1～10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
台数による順位付け

順位	年	総輸入台数
1	2005	12,182,636
2	2000	12,006,339
3	2010	11,949,213
4	2004	11,678,699
5	2003	11,383,918
6	2002	11,371,577
7	2008	11,270,073
8	2006	11,157,267
9	2007	10,975,431
10	2001	9,930,877
11	2011	9,250,366
12	2009	9,137,644

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700cの輸入自転車

表18は関税番号2500の2011年1～10月の輸入について前年同期と比較し示したものである。

表18 関税番号2500 27インチ及び700c 2011年1～10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 1～10月	1,277,620	\$385,231,978	\$301.52
2010年 1～10月	1,119,418	\$299,715,639	\$267.74
変化	158,202	\$85,516,339	\$33.78
変化 %	14.1%	28.5%	12.6%

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

2010年の回復で大きな部分を占めたのも、米国の自転車市場の基盤となっているのも関税番号 2500 である。というのはこの区分においては台数が維持されているばかりでなく、過去 12 年間の殆どの期間において増加しているからである。

表 18によると、2011年1～10月の関税番号 2500の台数は2010年と比較し14%増加し、総FOB金額は28%増加、そして平均FOB単価は13%上昇した。

表 19は、台数が130万台近くへと、FOB金額がUS\$3億8,500万へと、そして平均FOB単価がUS\$300強へと、12年にわたり継続的に成長してきた様子がより明らかに示されている。

表 19 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車
1～10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	116,111	22,540,707	\$194.13
2001	164,066	35,454,914	\$216.10
2002	259,181	47,496,608	\$183.26
2003	344,133	67,273,813	\$195.49
2004	403,749	79,233,588	\$196.24
2005	617,678	170,210,230	\$275.56
2006	629,452	161,852,995	\$257.13
2007	800,622	196,748,838	\$245.74
2008	991,856	257,787,662	\$259.90
2009	1,046,220	283,599,165	\$271.07
2010	1,119,418	299,715,639	\$267.74
2011	1,277,620	385,231,978	\$301.52

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

我々はこれは自転車輸入区分の中で最も重要であるという見方で一貫している。そして恐らく米国の自転車市場や産業にとっても最も重要な製品区分であろう。

2011年の1～10月の間に 29ers、即ち 29 インチのオフロード車が米国自転車市場における新たな成長分野であると注目されてきた。

29ersの取引台数は26インチのオフロードモデルに区分されることが多いが、この新しい29ersはそれでも米国の自転車店の販路において重要な製品区分である事は間違いない。

29ersについて、米国の自転車輸入を追跡し研究している友人(実際我々のように米国自転車輸入統計の分析を楽しんでいる人がいるのだ)は、関税番号 2500の台数が1～10月の期間で増加したのは、ロード及びトライアスロン向け700cの自転車と29インチのオフロード車が含まれているからだという意見である。

以前この意見について疑問を呈してきたのはご承知の通りである。毎回この疑問が繰り返されるので、29ers は最近の関税番号 2500 の輸入自転車の増加の要因となっているのかどうか、詳しく調べることにした。

ブランド各社により支払われた米国輸入関税、そしてこれが 2011 年の新車自転車販売の粗利にどのように影響を与えたか、という点がこの疑問に関連して出てくる。

まず、考えられうる関税番号、そしてブランド各社が支払う輸入関税金額には 2 つあり、それらは即ち関税番号 2500 と 3500 である、ということから始めたい。

米国の輸入関税は、関税番号 2500 が F O B 金額の 5.5%、関税番号 3500 が F O B 金額の 11% と異なっている。

関税番号 8712.00.2500 の関税率は 5.5% で、米国税関の区分は以下の通りである(わかりやすく言い換えてある)：

両方の車輪の直径が 63.5cm(25 インチ)を超え、完成車の重量が付属品のない状態で 16.3kg(35.903 ポンド)未満で、4.13cm(1.62598 インチ)を超える幅のタイヤを装着して使用するように設計されていない自転車

関税番号 8712.00.3500 の関税率は 11.0% で、米国税関の区分は以下の通りである(再度わかりやすく言い換えてある)：

その他のもの、即ち車輪径が 63.5cm(25 インチ)を超え、重量が 16.3kg(35.903 ポンド)を超え、そして/又は 4.13cm(1.62598 インチ)を超える幅のタイヤを装着して使用するように設計されているもの

8712 に規定された自転車を区分するため以下のような脚注がある。「各々の車輪の直径は装着されたタイヤの外周で測る。タイヤが装着されていない場合はこの車輪向けの通常のタイヤとする」。

従って 29ers は関税番号 2500 で米国へ輸入されている可能性がある。両方の車輪は 25 インチより大きく、重量は聞くとところによると 35 ポンド以下である。しかし、これらの自転車やフレームが「4.13cm(1.62598 インチ)を超える幅のタイヤを装着して使用するように設計されていない」かどうかについては疑問が残る。

29ers を輸入している自転車企業は関税番号 2500 を用い、5.5% の低率輸入関税で輸入することについて米国税関から問い合わせがあったり、指導を受けたかもしれない。或いはブランド各社は根拠となる法的解釈を模索しているかもしれない。しかし何れにしてもこれは本年に一層の調査が必要となる興味深い事案である。

何れにしても関税番号 2500 は、米国自転車輸入、そして今後の米国自転車市場全体にとって引き続き明るいスポットである。

自転車乗用トレンドは米国市場に影響を与えている³

³ U.S. BICYCLE MARKET Trends White Paper, 2011, The Gluskin Townley Group by Brad Edmondson. からの引用

過去 10 年の間に米国ではサイクリングの人気のなくなってきた一方で、サイクリングは一層目立つようになってきている。米国の自転車市場は成長していないものの、遥かに高収益となる潜在性がある。何がこれを可能にするのか？ 単純である。娯楽としてのサイクリングは色褪せたが、スポーツとして成長したのである。

要点

- ・ **サイクリングはもはや子供のやることではない。** 自転車に乗る子供の数は 2000 年から 2010 年の間に 20%以上減少した。一方で自転車に乗る大人の数には僅かに増加した。
- ・ **熱心な人達が成長の源。** 2010 年には、2,180 万人の米国成人が 1 年に 109 日か、それ以下の日数自転車に乗った。2000 年にもほぼ同じ数の人たちがそれと同じ日数自転車に乗っていた。しかし別の 340 万人は 110 日以上自転車に乗った。この頻りに自転車に乗るサイクリストは 10 年で 12%増えた。
- ・ **多くの女性はサイクリングにあまり関心がない。** 2010 年には約 1,020 万人の女性が 109 日か、それ以下の日数自転車に乗った。2000 年から 13%の減少である。
- ・ **しかし熱心な女性は増加中である。** 1 年に 110 日以上自転車に乗った女性は 130 万人を超え、この 10 年で 8%増加した。同時に男性で同様の日数乗った人の数は 15%増えた。
- ・ **年齢の高い人ほど良く乗る。** 55 歳を過ぎると特に女性は自転車にあまり乗らなくなる。しかし、非常に数の多いベビーブーム世代に属する男性の場合、乗用回数の減少の傾向があまり見られない。事実、65 歳を超えると男性の乗用日数は増える傾向にある。
- ・ **女性は何を求めているのか？** 自転車小売店や供給業者はできうる限り大切な顧客の囲い込みに的を絞るべきである。しかし業界が女性向けにサイクリングの良さを一層訴求させる方法を見つけられない限り、米国における自転車販売は増加しない。欧州の一部の国では、男性と同じ数の女性サイクリストがいるところがある。違いは都市計画の違いかもしれない。
- ・ **若者は即ち多様性。** 米国の大都市及び規模の大きな州の子供たちの殆どは、もはや英米系の文化背景を持っていない。しかし、自転車に乗る人の 85%以上は非ヒスパニックの白人である。米国自転車産業の将来の存続可能性は黒人、ヒスパニックそしてアジア系の人達に魅力を伝えることができるか否かにかかっている。このため業界にとって、都市及び郊外地域を安全にそして自転車に友好的にしていくよう働きかけることが、極めて重要となってくるのである。

サイクリングのトレンド 2000 年～2010 年

1 年に少なくとも 6 回以上自転車に乗ったアメリカ人の数は 2000 年の 4,310 万人から 2010 年の 3,980 万人に減少した。全米スポーツ用品協会 (NSGA) が行った調査によると、全体の米国成人の数が 10%増加したのにも拘らず 8%減少した事になる。しかしこの減少は人口構成全体で均等に見られるわけではない。一部のグループでは自転車利用が増加しているグループもある。これらのグループを研究すると米国業界の成長への道筋が見つかるであろう。

女性と子供はこの 10 年で自転車から遠ざかってしまったが、男性がこれを補った。1 年に 6 回以上自転車に乗る子供の数は 2000 年から 2010 年の間に激減し、全体の子供の数は 3%増加したにも拘らず 21%も減少してしまった。

自転車に乗る成人の数は全体で2%増加した。：これは幾分良い結果であるが、成人全体の数が12%増えたことから比べると、これでもペースは鈍い。成人の間で、女性で自転車に乗る人は、全体の女性の数が12%増加したにも拘らず、10%減少した。しかし男性で自転車に乗った人の数は2000年から2010年の間に16%増えた。全体の成人男性人口が13%増えたが、それよりペースが速くなっている。

表20 米国の人口と自転車利用 子供の状況 大人の状況 2000年と2010年の比較

	2000年	2010年	変化	変化%
米国総人口	281,421	308,745	27,324	10%
自転車に乗る人の数(1年に6回以上)	43,135	39,789	-3,346	-8%
米国人口比	15%	13%		
子供総人口(7歳~17歳)	72,293	74,181	1,888	3%
自転車に乗る子供の数	18,509	14,587	-3,922	-21%
子供人口比	25%	20%		
自転車に乗る人全体に対する比率	43%	37%		
成人総人口(18歳以上)	209,128	234,564	25,436	12%
自転車に乗る成人の数	24,626	25,202	576	2%
成人人口比	12%	11%		
自転車に乗る人全体に対する比率	57%	63%		

出典：統計局、全米スポーツ用品協会スポーツ実施調査 2000年版及び2010年版

以 上

(国際業務部)