

平成24年1月6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2011年12月号

米国自転車市場情報

輸入

2011年第3四半期までの米国への自転車輸入は、台数については大きく減少したが、総FOB金額は2010年同期と比較しほぼ同規模となった。この様子を表1に示す。

表1 1～9月の米国自転車輸入：2011年と2010年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年 1～9月	11,254,096	1,009,968,915	\$89.74
2010年 1～9月	15,535,995	1,015,276,200	\$65.35
変化	-4,281,899	-\$5,307,285	\$24.39
変化 %	-27.6%	-0.5%	37.3%

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

2011年の9月までの期間中に米国の自転車完成車輸入台数は28%、すなわち2010年1～9月に比べ全ての車輪径の自転車輸入が430万台減少した。繰り返すが、これは輸入台数の28%もの減少である。

しかし本年を通じ見てきたパターンが踏襲されており、1～9月の総FOB金額は僅か0.5%、即ち昨年同期と比較しUS\$530万の減少にとどまっている。

本年第3四半期までに輸入された全ての自転車の総FOB金額はUS\$10億を超えており、これは米国へ輸入された自転車の平均FOB金額が37%と驚異的に上昇したことによるところが大きい。

米国ではインフレは緩慢であり、本年9月までの間に消費者物価は下落したか、或いは僅かに上昇したに過ぎない。この事と、供給チェーンから消費者へと転嫁された輸入自転車の台当たりFOB金額が37%、即ちUS\$24上昇したという事実とを比較していただきたい。

表2は、本年第3四半期までの米国の自転車輸入について、1年前の同期と比較しながら、関税番号毎に詳しく示したものである。

表2 1～9月の米国自転車輸入：2011年と2010年の比較

1～9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	3,090,727	91,591,100	4,841,341	127,719,676	-1,750,614	-36,128,576
1520 20 インチ	2,375,465	109,711,082	4,131,982	167,948,219	-1,756,517	-58,237,137
1550 24 インチ	850,983	48,401,640	1,020,014	54,223,306	-169,031	-5,821,666
2500 27 インチ及び 700c	1,187,856	355,839,012	1,005,907	264,941,551	181,949	90,897,461
3500 26 インチ	3,460,022	383,367,451	4,353,227	383,231,326	-893,205	136,125
その他	289,043	21,058,630	183,524	17,212,122	105,519	3,846,508
計	11,254,096	\$1,009,968,915	15,535,995	\$1,015,276,200	-4,281,899	-\$5,307,285
対前年比%					-27.6%	-0.5%
平均単価 US\$		\$89.74		\$65.35		\$24.39
対前年比%						37.3%

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 27 インチ及び 700c の自転車、そしてその他の区分を除き全ての関税区分において減少していることに注目してほしい。2011 年 1～9 月の前年と比べた減少分の 80% 以上は、関税番号 1510 と 1520 の車輪径の最も小さい自転車の減少によるものである。

本年第 2 四半期を通じて報告してきた通り、この事は子供が歩道で乗るような自転車と 20 インチの幼児向け自転車の米国内の大規模販売業者が在庫を整理している事を示しており、彼等は自転車事業縮小の準備を始めているのかもしれない。

読者の皆さま方は既にご承知の通り、米国における子供・幼児向け自転車の最大の販売業者はウォルマート、ターゲット、K マート、そしてトイザラスといった量販店販路の一角である。

在庫調整はこの時点で既成事実であるが、米国量販店の自転車事業縮小シナリオはまだ実証されてはいない。

表3 1～9月米国自転車輸入 平均FOB単価 2011年と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	\$29.63	\$26.38	\$3.25	12.3%
1520 20 インチ	\$46.19	\$40.65	\$5.54	13.6%
1550 24 インチ	\$56.88	\$53.16	\$3.72	7.0%
2500 27 インチ & 700c	\$299.56	\$263.39	\$36.18	13.7%
3500 26 インチ	\$110.80	\$88.03	\$22.77	25.9%
その他	\$72.86	\$93.79	-\$20.93	-22.3%
計	\$89.74	\$65.35	\$24.39	37.3%

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

関税番号毎の平均FOB金額は、我々が言及してきた価格上昇に関する分析に関連して興味深い状況を示している。表3は本年1～9月の各関税番号毎の平均FOB金額を昨年同期と比較し示し、更に米ドル金額の変化について金額及びパーセンテージでの上昇・下落を示したものである。

表4 毎年1～9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	11,254,096	1,009,968,915	\$89.74
2010	15,535,995	1,015,276,200	\$65.35
2009	11,691,308	832,537,414	\$71.21
2008	13,810,098	935,038,705	\$67.71
2007	13,600,081	793,636,121	\$58.36
2006	14,046,283	742,695,111	\$52.87
2005	15,544,726	801,738,859	\$51.58
2004	13,397,779	631,311,972	\$47.12
2003	13,453,123	614,240,728	\$45.66
2002	14,005,059	646,608,625	\$46.17
2001	12,199,097	585,232,341	\$47.97
2000	15,654,709	774,556,217	\$49.48

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

表4は過去12年間の毎年1～9月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、総台数、総FOB金額、及び平均FOB単価について、その推移を示したものである。

表4からは1～9月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入はUS\$10億を超え、平均FOB単価は過去12年間の推移の中で最高となっていることが容易に見て取れる。

表5は米国への自転車輸入台数の過去12年間の推移について、総台数により順位付けを行ったものである。2011年1～9月は全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数が最低となっていることが非常に明らかである。

表5 毎年1～9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	1～9月総輸入台数
1	2000	15,654,709
2	2005	15,544,726
3	2010	15,535,995
4	2006	14,046,283
5	2002	14,005,059
6	2008	13,810,098
7	2007	13,600,081
8	2003	13,453,123
9	2004	13,397,779
10	2001	12,199,097
11	2009	11,691,308
12	2011	11,254,096

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

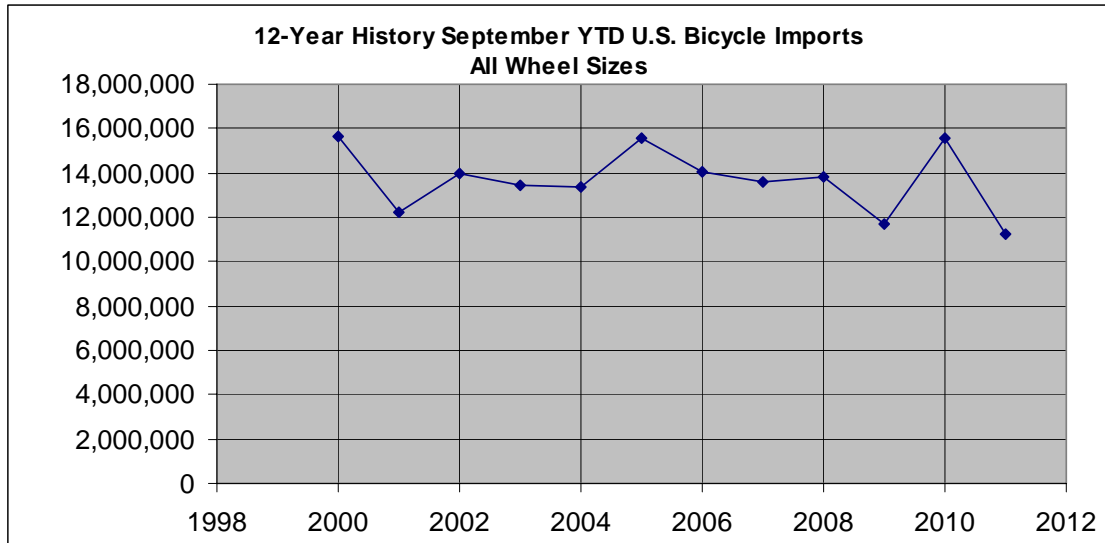
米国の自転車輸入が過去12年間で最低となっているが、この状況はこれまでに既に現れてきており、少なくとも本年第3四半期期間中の、米国業界の一部の販路においては販売がかなり活発な時期には、既に起きていた。

過去3～4カ月にわたり報告してきている通り、この輸入減少は一部の販路における単なる在庫調整かもしれないし、特定の販路において自転車の消費及び販売に変化が起きていることのサインなのかもしれない。どちらの場合でも、これはこれまでにない変化であり、これまでの推移のパターンや経済状況からはかけ離れたもののように見受けられる。

この独特の変化の様子は、毎年1～9月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移をグラフで示した図Aに反映されている。

2011年1～9月の減少の大きさは、過去2回の景気後退年のそれより大きくなっていることに注目していただきたい。

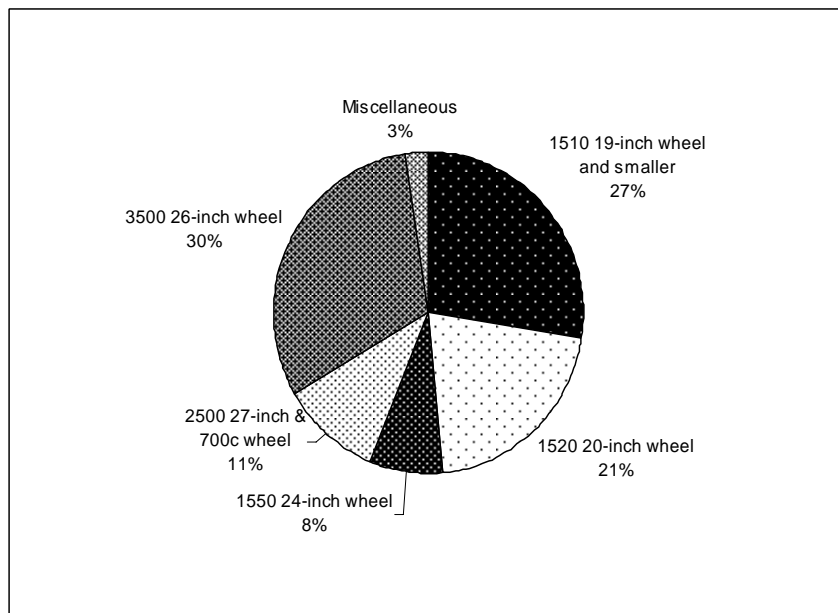
図A



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

図Bは 2011 年 1～9 月の全ての車輪径の自転車の輸入について関税番号毎に、即ちこの期間中の製品区分毎の台数シェアを示したものである。

図B 2011 年 1～9 月 米国への自転車輸入台数 全ての車輪径 製品区分毎の割合

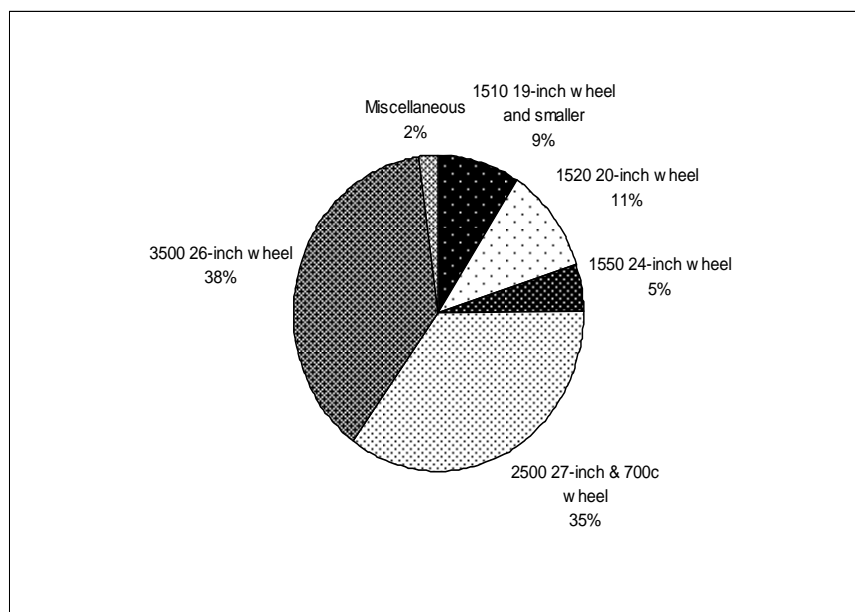


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

最も大きな関税番号は 3500 の 26 インチの自転車で、1～9月の米国への全ての車輪径の自転車輸入の 30%のシェアを占めている。前の四半期から同様であるが、関税番号 1510 の 19 インチ以下の歩道で乗る自転車は、2011 年 1～9月の自転車総輸入台数の 27%を占め、一方で本年 9月までのこの区分の輸入総台数は前年同期と比較し 36%減少した。

図 C は 2011 年 1～9月の全ての車輪径の自転車輸入に関し、関税区分毎に F O B 金額の割合を示したものである。

図 C 2011 年 1～9月米国自転車輸入 全ての車輪径 F O B 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

我々は関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車が米国の輸入区分の中で最も重要であり、米国の自転車市場全体の中でも最も重要な製品区分であるという考え方で一貫している。

図 C を見るとそれが何故なのかわかる。関税番号 2500 は 2011 年 1～9月の総台数の 11% を占めた一方で、総 F O B 金額の 35% を占めた。

関税番号 3500 は本年 1～9月の総 F O B 金額の 38% と最大のシェアを占めたが、これは総台数が 30% を獲得した事により達成された結果である。

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第 3 四半期までの米国への輸入は、全体の輸入状況よりかは少し良い状況であった。関税番号 1510 の 19 インチ以下の歩道で乗る自転車を削除した表 6 にその様子を示す。

表6 1～9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\$
2011年 1～9月	8,163,369	918,377,815	\$112.50
2010年 1～9月	10,694,654	887,556,524	\$82.99
変化	-2,531,285	30,821,291	\$29.51
変化 %	-23.7%	3.5%	35.6%

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

2011年1～9月までの米国への20インチ以上の自転車の輸入は1年前の同期と比較し台数で24%減少した。しかし平均FOB単価が36%、US\$29上昇した事により、総FOB金額は3.5%、即ちUS\$3,100万増加した。

表7 20インチ以上の自転車の毎年1～9月の米国への輸入の過去12年間の推移

1～9月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	8,163,369	918,377,815	\$112.50
2010	10,694,654	887,556,524	\$82.99
2009	8,227,408	740,575,346	\$90.01
2008	10,027,990	833,693,323	\$83.14
2007	9,898,468	702,657,151	\$70.99
2006	9,821,366	647,584,642	\$65.94
2005	10,889,072	698,019,388	\$64.10
2004	10,051,622	556,529,938	\$55.37
2003	9,735,614	531,860,519	\$54.63
2002	9,991,645	548,477,884	\$54.89
2001	8,490,849	491,312,265	\$57.86
2000	10,294,639	625,382,807	\$60.75

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

表7は表4に示したのと同様の共通パターン：輸入台数は歴史的な低水準、平均FOB単価は過去最高！を示している。

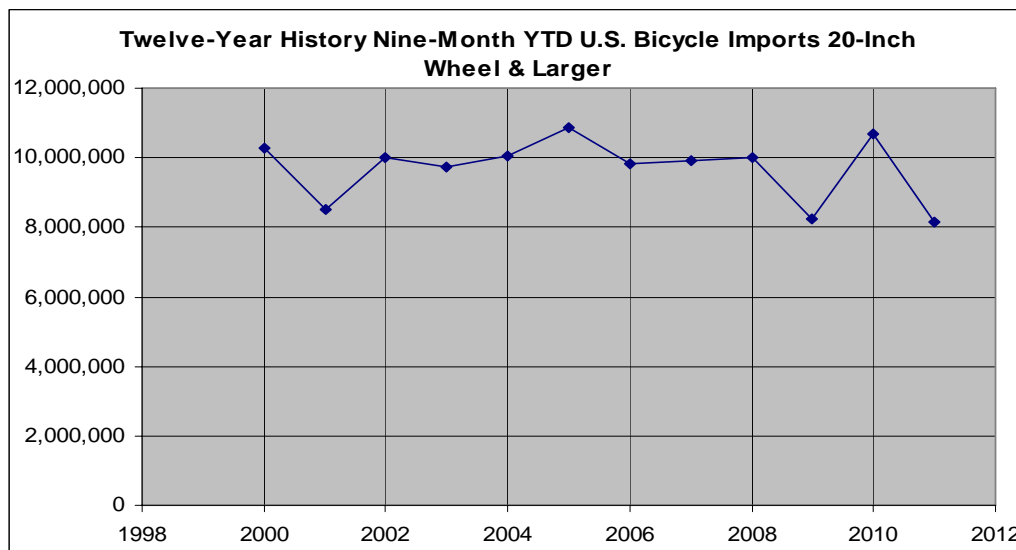
表8は毎年1～9月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移について台数により順位付けして示したものである。2011年は、9月まで即ち第3四半期までのコアマーケットの自転車の米国への輸入台数が過去12年間で最低となったことに疑問の余地はない。

表8 1～9月 輸入自転車の過去12年間の推移 20インチ以上 台数による順位付け

順位	年	1～9月 総輸入台数
1	2005	10,889,072
2	2010	10,694,654
3	2000	10,294,639
4	2004	10,051,622
5	2008	10,027,990
6	2002	9,991,645
7	2007	9,898,468
8	2006	9,821,366
9	2003	9,735,614
10	2001	8,490,849
11	2009	8,227,408
12	2011	8,163,369

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

図D

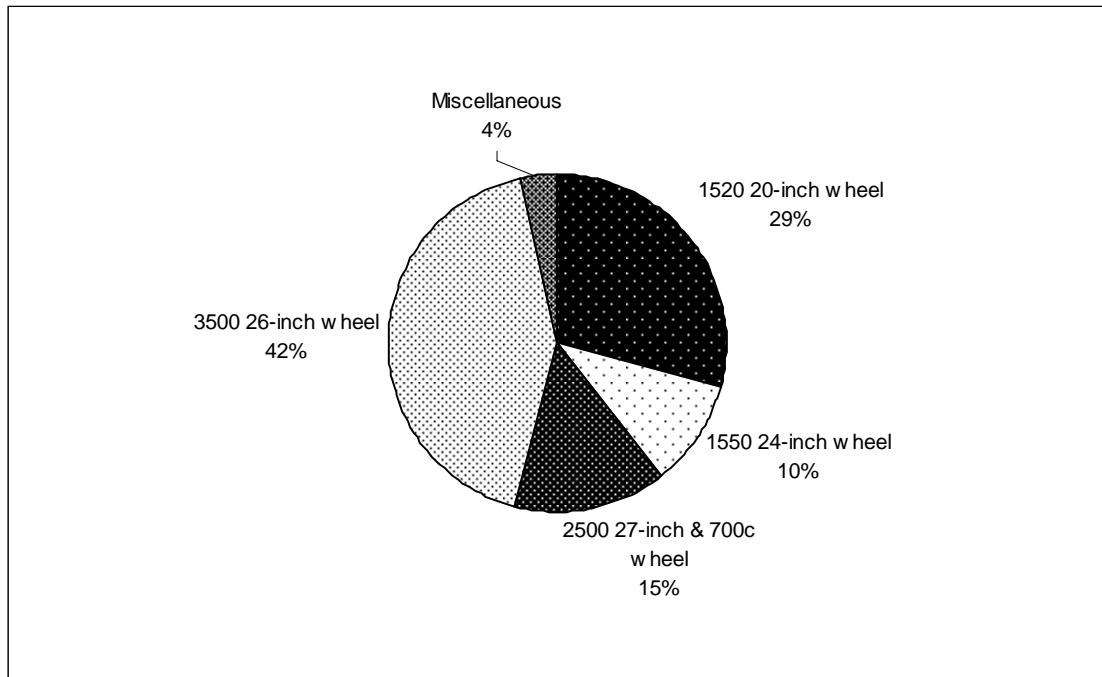


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

図Dは表7に示した自転車輸入データをグラフで示したものである。我々はこれまで経験した事のない模様、即ち米国自転車輸入の減少について図Aで示した。そしてこの同じシナリオが、20インチ以上のコアマーケットの自転車の米国への輸入台数を示した図Dにも当てはまるのである。

19インチ以下の歩道で乗る自転車を除外したうえで、図Eに2011年1～9月の20インチ以上の自転車の関税番号区分毎の台数割合を示す。

図E 2011年1～9月 20インチ以上の自転車の輸入台数割合



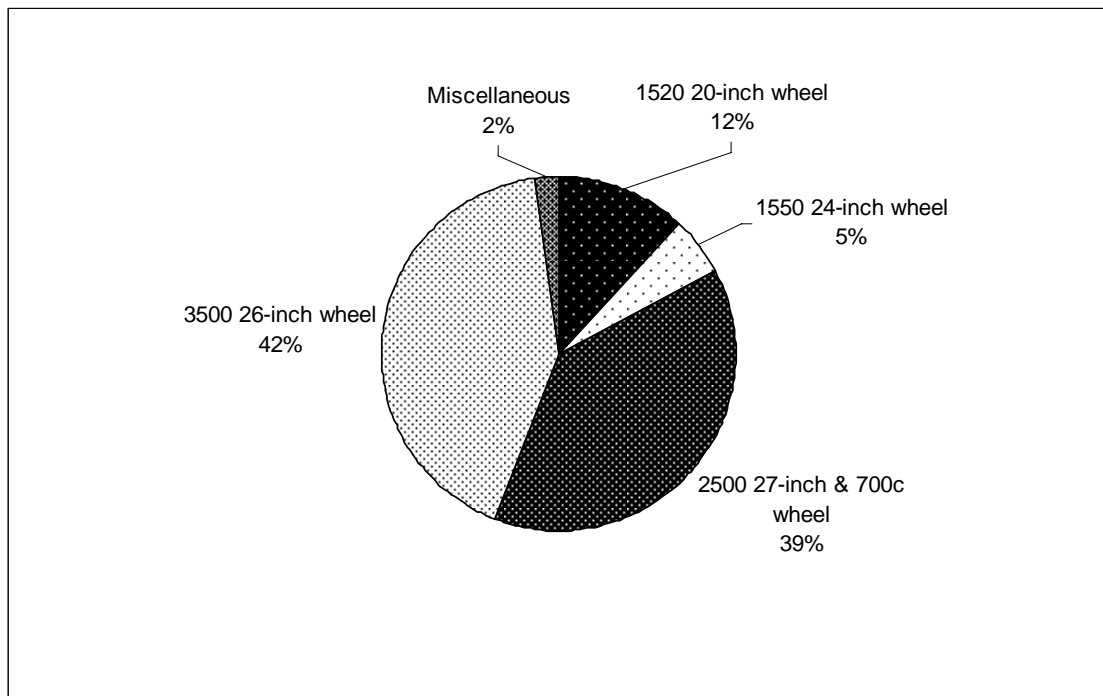
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

関税番号 3500 の 26 インチの自転車が 2011 年 1～9 月の総輸入台数の 42% を獲得し、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車が 9 月までの総輸入台数の 15% を獲得した。

これら 2 つの関税区分を合わせると 2011 年第 3 四半期までの 20 インチ以上の自転車総輸入台数の 57% を占めたことになる。

図 F は 2011 年 1～9 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の関税区分毎の総 FOB 金額の割合を示している。

図 F 2011年1～9月 20インチ以上の自転車 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

関税番号 3500 と 2500 の FOB 金額は合計で 2011 年第 3 四半期までの米国への自転車輸入総 FOB 金額の 81% を占めており、コスト上昇の影響が流通経路へと転嫁された事は明らかである。

2011年9月：全ての車輪径の自転車と 20インチ以上の自転車

2011年9月の米国の自転車輸入を詳しく調べると、本年の殆どの期間を通じ我々が追跡してきた、台数は最低で平均FOB単価は最高という特徴をもった、これまでに経験した事のない変化の様子が、より焦点が絞られて見えてくる。この模様を表9に示す。

表 9 2011年9月と2010年9月の比較 米国自転車輸入 全ての車輪径

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2011年9月	1,457,646	123,854,943	\$84.97
2010年9月	1,998,146	127,207,220	\$63.66
変化	-540,500	-\$3,352,277	\$21.31
変化 %	-27.1%	-2.6%	33.5%

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

2011年9月の全ての車輪径の自転車の輸入は、2010年9月に比べ台数で27%以上減少した。

しかし 2011 年 9 月に輸入された全ての自転車の総 FOB 金額は僅か 3%、即ち US \$330 万しか減少していない。

これは平均 FOB 単価が月毎の比較で 33%、即ち 2010 年 9 月の US \$64 から 2011 年 9 月の US \$85 へと US \$20 以上も上昇した事によりもたらされている。

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

ここでも再度、米国の自転車輸入と米国の自転車市場の双方から、2011 年を特徴づけるこれまでに経験した事のない変化の様子を 9 月の状況から読み取ることができる。

- 輸入台数は歴史的低水準
- FOB 金額は最高か或いはそれに近い水準
- 平均 FOB 単価は最高

平均 FOB 単価には全ての車輪径の自転車が含まれており、伝統的に低価格である歩道で乗る自転車や幼児向け製品が含まれていることに留意してほしい。

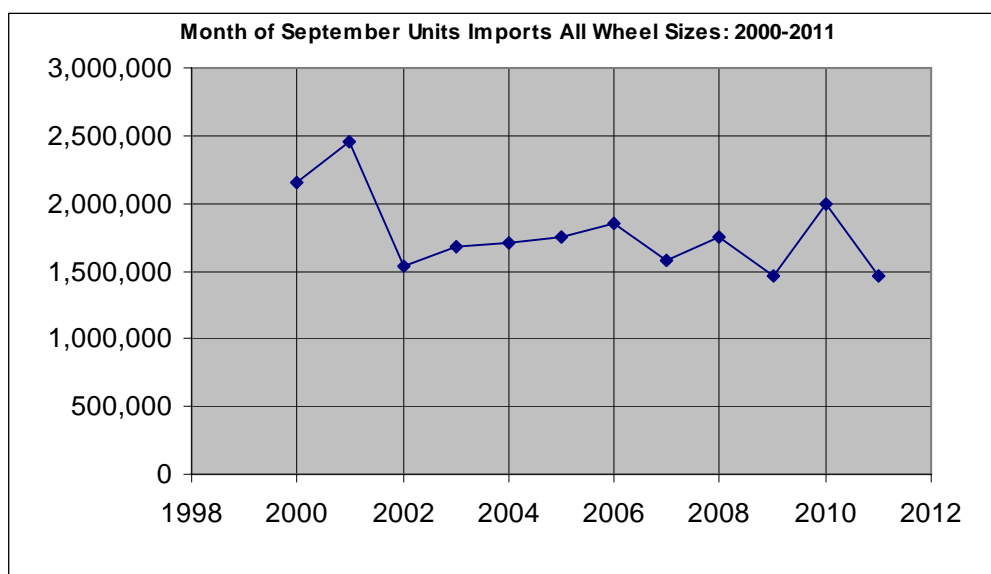
表 10 毎年 9 月の米国への自転車輸入 過去 12 年間の推移 全ての車輪径

9 月	総台数	総金額	平均単価
2000	2,157,691	99,970,738	\$46.33
2001	2,459,015	95,086,291	\$38.67
2002	1,529,262	71,139,200	\$46.52
2003	1,678,601	67,000,654	\$39.91
2004	1,703,448	78,417,900	\$46.03
2005	1,751,168	83,018,402	\$47.41
2006	1,856,739	88,862,302	\$47.86
2007	1,584,808	88,738,090	\$55.99
2008	1,745,162	114,247,294	\$65.47
2009	1,464,408	87,298,234	\$59.61
2010	1,998,146	127,207,220	\$63.66
2011	1,457,646	123,854,943	\$84.97

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

図 G は、2000 年から 2011 年までの毎年 9 月の全ての車輪径の自転車の輸入台数の過去 12 年間の推移をグラフで示したものである。

図 G



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

表 1 1 は全ての車輪径の自転車の輸入の過去 12 年間の推移を台数により順位付けして示したものである。

表 1 1 毎年 9 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	輸入台数
1	2001	2,459,015
2	2000	2,157,691
3	2010	1,998,146
4	2006	1,856,739
5	2005	1,751,168
6	2008	1,745,162
7	2004	1,703,448
8	2003	1,678,601
9	2007	1,584,808
10	2002	1,529,262
11	2009	1,464,408
12	2011	1,457,646

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

より詳細なレベルに入り込んでいくが、表 1 2 に 20 インチ以上のコアマーケットの自転車の 2011 年 9 月の輸入について、2010 年同月と比較したものを示す。

表 1 2 米国自転車輸入 20 インチ以上 2011 年 9 月と 2010 年 9 月の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 9 月	927, 450	\$107, 118, 162	\$115. 50
2010 年 9 月	1, 245, 079	\$106, 752, 249	\$85. 74
変化	-317, 629	\$365, 913. 00	\$29. 76
変化 %	-25. 5%	0. 3%	34. 7%

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

コアマーケットの自転車の輸入台数は月毎の比較で 25%以上減少した一方で、総 FOB 金額はほぼ変化ナシ、僅かに 0.3%増加している。

2011 年 9 月の総 FOB 金額が 2010 年 9 月の金額を維持できているのは、輸入自転車の平均 FOB 単価が 35%、即ち月毎の比較で 2010 年 9 月の US \$86 から 1 年後の 2011 年 9 月に US \$115 へと US \$30 近く上昇した事により初めて可能になるのである。

表 1 3 は毎年 9 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 12 年間の推移について示したものである。

表 1 3 20 インチ以上の自転車の毎年 9 月の輸入の過去 12 年間の推移

年	総台数	平均単価	総 FOB 金額
2000	1, 374, 154	\$57. 04	\$78, 386, 501
2001	1, 562, 637	\$47. 79	\$74, 673, 517
2002	1, 107, 381	\$54. 47	\$60, 320, 216
2003	1, 090, 903	\$50. 40	\$54, 979, 950
2004	1, 238, 097	\$54. 51	\$67, 493, 358
2005	1, 109, 890	\$62. 00	\$68, 812, 805
2006	1, 217, 269	\$60. 37	\$73, 481, 968
2007	1, 066, 350	\$70. 83	\$75, 525, 701
2008	1, 155, 402	\$84. 30	\$97, 396, 623
2009	914, 243	\$79. 63	\$72, 798, 949
2010	1, 245, 079	\$85. 74	\$106, 752, 249
2011	927, 450	\$115. 50	\$107, 118, 162

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

2011 年 9 月には総 FOB 金額が過去最高となり、同様に平均 FOB 単価も最高となったことがわかる。

表 1 4 毎年 9 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の過去 12 年間の推移
台数による順位付け

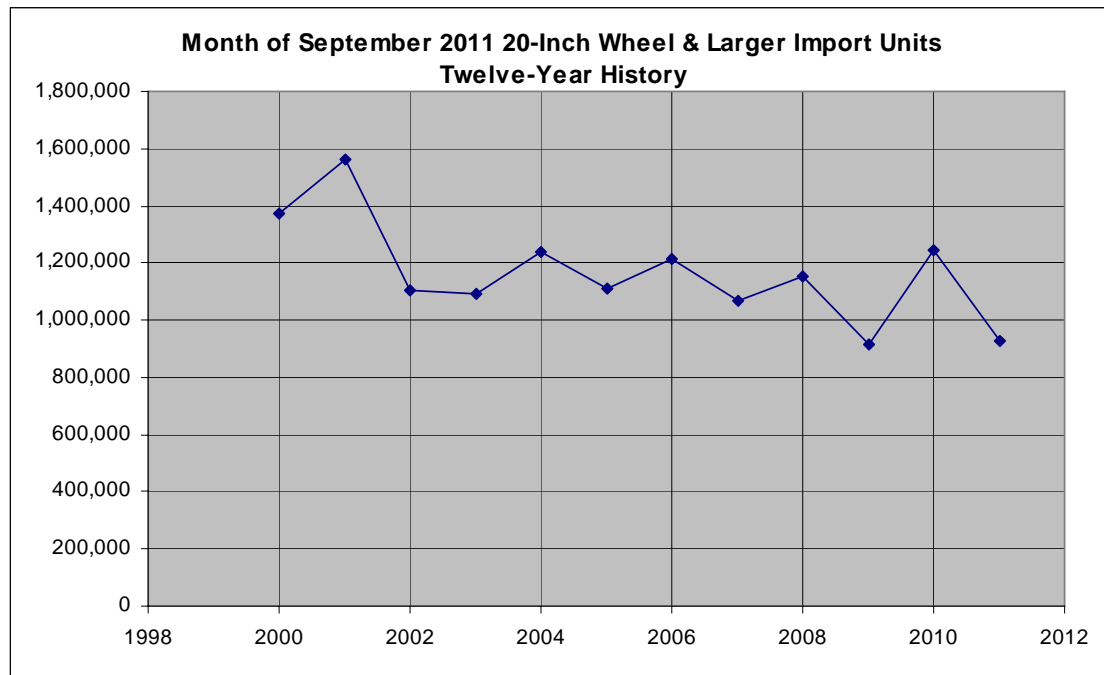
順位	年	台数
1	2001	1,562,637
2	2000	1,374,154
3	2010	1,245,079
4	2004	1,238,097
5	2006	1,217,269
6	2008	1,155,402
7	2005	1,109,890
8	2002	1,107,381
9	2003	1,090,903
10	2007	1,066,350
11	2011	927,450
12	2009	914,243

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 9 月の 20 インチ以上の自転車の輸入の過去 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。

図 H は 20 インチ以上のコアマーケットの自転車の毎年 9 月の米国への輸入の過去 12 年間の推移をグラフにより示したものである。

図 H



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

この図から、先に述べたこれまで経験のしたことのない様子が非常に明らかに見て取れる。毎年9月の状況をみると、米国のコアマーケット自転車輸入台数は、景気後退年の2009年に減少し、2010年に回復した。そして2011年には、米国の自転車産業は比較的「ノーマル」な年であるにもかかわらず、景気後退年に見られたのと同じ水準にまで下落した。

自転車の輸入台数は減少したものの、総FOB金額と平均FOB単価は表13に示した通り、記録的水準に上昇している。

我々の分析からすると、このようになるには3つの事が考えられる。一つ目は子供向けの歩道で乗る自転車や幼児向け自転車の米国への輸入が減少している事である。

二つ目はコスト、即ち米国へ輸入される自転車のFOB金額の上昇である。三つ目は関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の米国への輸入台数及び金額の増加である。

関税番号 2500：27インチ及び700cの輸入自転車 1～9月

表15は1～9月の関税番号2500、27インチ及び700cの自転車の米国への輸入について、2011年と1年前の同期とを比較しながら示したものである。

表15 1～9月の米国への自転車輸入 27インチ及び700cの自転車

2500 27インチ及び700c	総台数	総FOB金額 US \$	平均FOB単価 US \$
2011年 1～9月	1,187,856	355,839,012	\$299.56
2010年 1～9月	1,005,907	264,941,551	\$263.39
変化	181,949	90,897,461	\$36.18
変化 %	18.1%	34.3%	13.7%

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

ここまでの報告・検討・分析内容は、台数の減少と総FOB金額及び平均FOB単価の上昇に関するものであった。

表15は全くこれとは異なる様子を示している。関税番号2500の1～9月の米国への輸入台数は18%、即ち2011年第3四半期までに2010年第3四半期までと比較し182千台輸入台数が増えた。

総FOB金額は、米国へ輸入された関税番号2500の自転車の平均FOB単価が14%上昇した事により、34%以上、即ちUS \$9,100万増加した。平均FOB単価の上昇はUS \$36以上にのぼっており、2010年1～9月のUS \$263から2011年のUS \$299へと強含んでいる。

米国経済と自転車市場における厳しい競争の事を考えると注目に値するべき状況だ。

表 16 は毎年 1～9 月の関税番号 2500、27 インチ及び 700 c の自転車の輸入の過去 12 年間の推移を示している。これらには、ドロップハンドルのもとフラットハンドルのものの両方を含んでいる。

表 16 の 3 つの欄の全てにおいて、米国の自転車産業で最も重要なこの製品区分における 2000 年から現在までの成長が記録されている。2010 年に平均 FOB 単価が下落した事を唯一の例外として、この製品区分においては、景気後退期間中も含めてかなり目立った成長が見られてきた。

2011 年残り 3 カ月間と、更に 2012 年繁忙期及びその後に關する持続性が次の焦点となってきている。

表 16 毎年 1～9 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入の過去 12 年間の推移

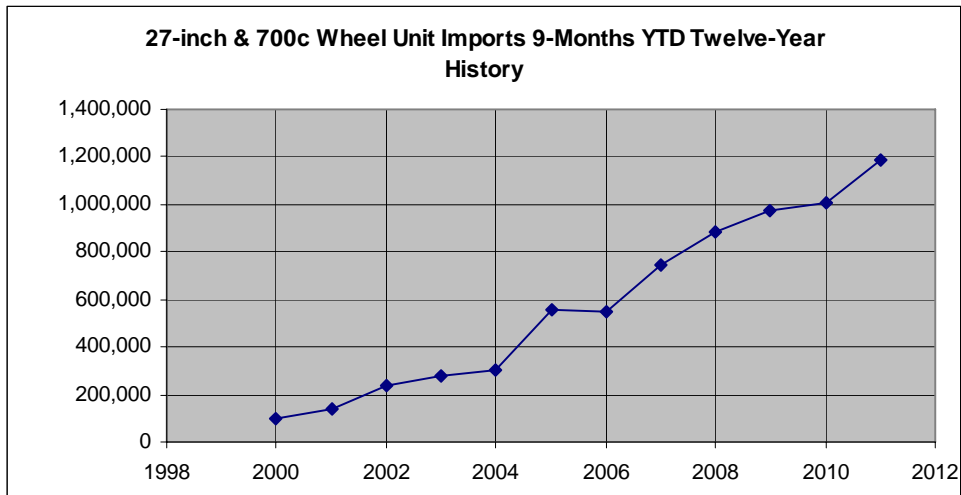
2500 27 インチ及び 700 c	台数	金額	平均単価
2000	98,349	18,717,026	\$190.31
2001	141,518	30,740,881	\$217.22
2002	235,154	42,425,129	\$180.41
2003	279,748	60,446,976	\$216.08
2004	300,865	67,736,894	\$225.14
2005	560,170	150,744,012	\$269.10
2006	547,056	142,236,729	\$260.00
2007	743,100	178,662,918	\$240.43
2008	885,359	228,364,003	\$257.93
2009	978,215	263,842,267	\$269.72
2010	1,005,907	264,941,551	\$263.39
2011	1,187,856	355,839,012	\$299.56

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

今後については注意深く観察を続ける事として、関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の過去 12 年間の際立った成長の様子を見ておこう。

最初に関税番号 2500 の自転車の輸入台数の過去 12 年間の推移を図 I に示す。

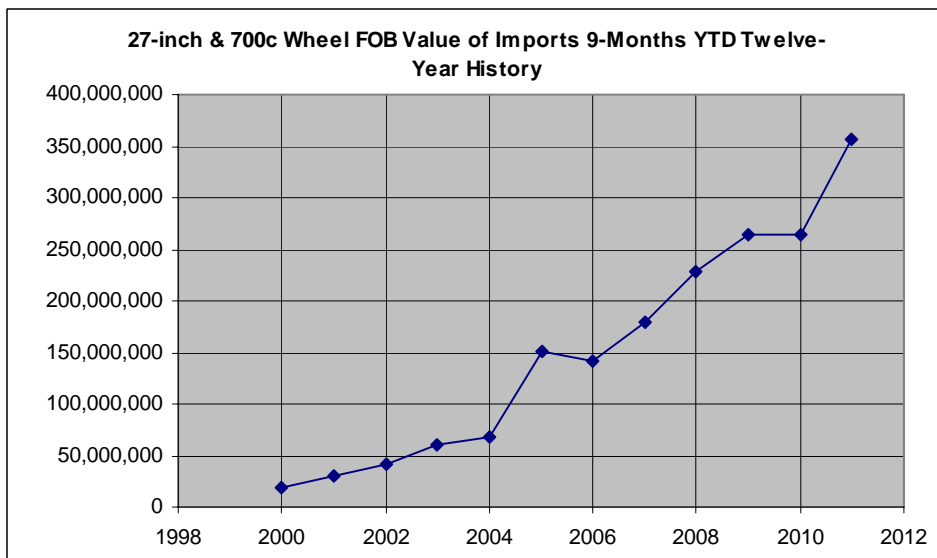
図 I



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

次に過去 12 年間の毎年 1～9 月の総 FOB 金額の増加の様態を図 J に示す。この図からはまた 2011 年 1～9 月には 1 年前の同期と比較し 34% も劇的に増加したことも強調されている。

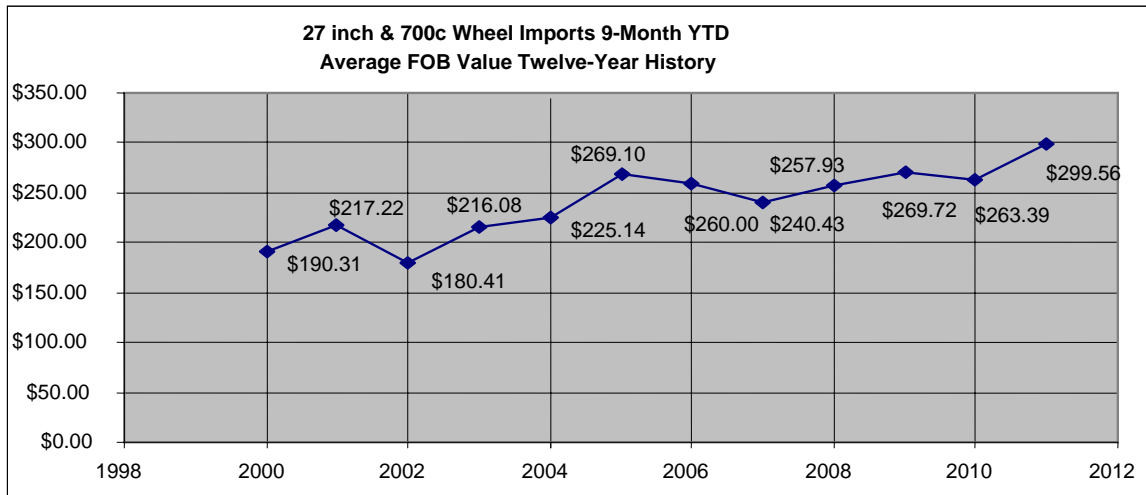
図 J



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

最後に関税番号 2500 の輸入自転車の平均 FOB 単価の過去 12 年間の推移を図 K に示す。

図 K



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少なくとも総台数の点からは、景気後退から回復していない。この様子を毎年1～9月の全ての車輪径の自転車の米国からの輸出の過去12年間の推移を示した表17に示す。

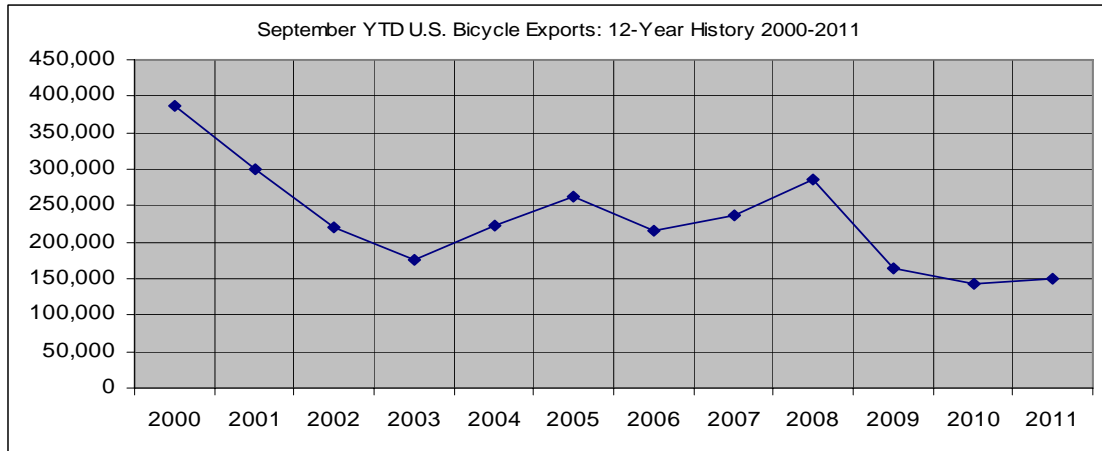
表 17 毎年1～9月の米国からの自転車輸出の過去12年間の推移 全ての車輪径

1～9月	台数	総金額	平均単価
2011	149,044	80,370,680	\$539.24
2010	143,278	78,519,116	\$548.02
2009	163,139	72,637,193	\$445.25
2008	286,054	100,541,833	\$351.48
2007	237,136	83,257,911	\$351.10
2006	214,524	78,111,546	\$364.12
2005	261,530	83,924,370	\$320.90
2004	222,266	56,986,164	\$256.39
2003	175,197	43,636,736	\$249.07
2002	220,040	39,015,196	\$177.31
2001	299,424	44,816,041	\$149.67
2000	386,454	55,399,696	\$143.35

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

しかし輸入の場合と同様、自転車輸出は1～9月の総FOB金額においては継続的な回復を見せており、特に米国から輸出された自転車の平均FOB単価は回復が顕著である。

図 L

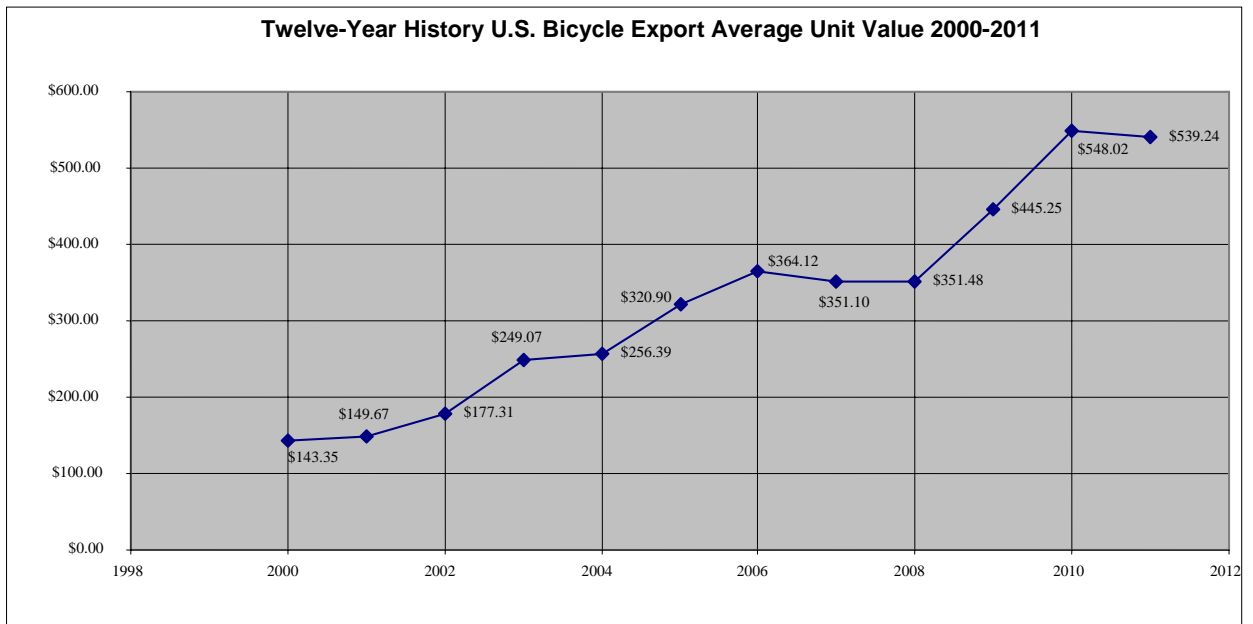


出典：米国商務省輸出統計、Gluskin Townley Group による分析

図 L は米国自転車輸出台数の過去 12 年間の推移の様態をグラフで示したものである。2008 年までの輸出台数の増加と、景気後退期間中に始まった減少の様態が明らかである。

既述の通り、輸入の場合と同様、米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価は 2010 年 1～9 月には US \$500 を超え、2011 年の同期においてもこの平均単価は維持されている。これを図 M に示す。

図 M



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

表18は2011年1～9月の米国の自転車輸出の詳細について示しており、国内で生産された自転車と海外で生産された自転車で米国から輸出されたものの割合も併せて示している。

比較的規模の小さい米国国内の自転車工場や製造部門のBMX、フリースタイル、そしてハンドメイドなどからなる隙間ブランドが2011年1～9月には80,000台以上の自転車を輸出し、総FOB金額はUS\$4,300万、平均FOB単価はUS\$539となっている。

また2011年1～9月には、69,000台近くの元々海外で生産された自転車が、米国企業により輸出・販売された。これらの総金額はUS\$3,700万、輸出平均FOB単価はUS\$539であった。

表18

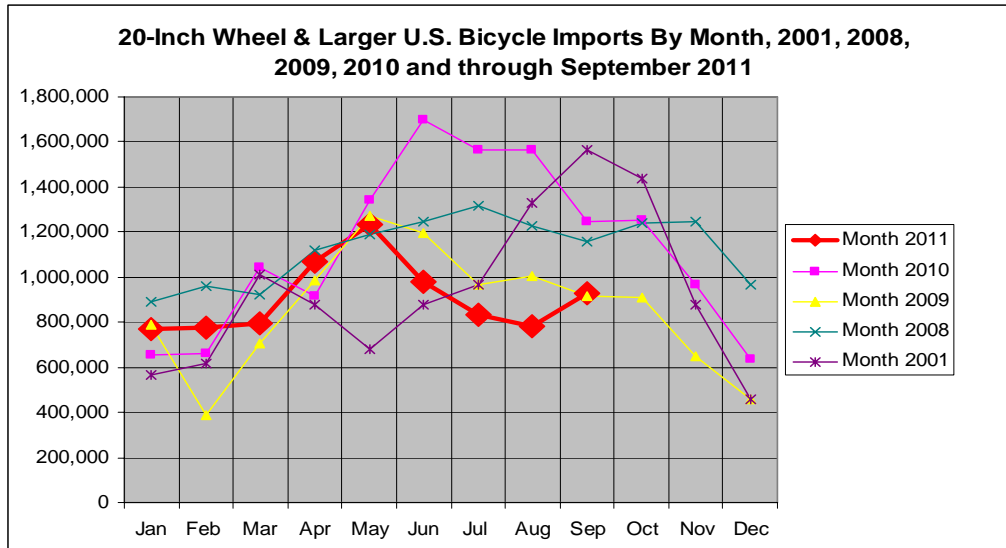
米国自転車輸出 2011年1～9月									
1～9月	国産			海外産			計		
関税番号	台数	FOB金額 US\$	平均単価	台数	FOB金額 US\$	平均単価	台数	FOB金額 US\$	平均単価
1070 25- インチ以下	26,845	5,750,727	\$214.22	10,662	2,274,393	\$213.32	37,507	8,025,120	\$213.96
2600 25- インチ以上	30,827	25,794,361	\$836.75	46,746	26,382,951	\$564.39	77,573	52,177,312	\$672.62
6000 車輪 径の示され ていない物	22,671	11,792,476	\$520.16	11,293	8,375,772	\$741.68	33,964	20,168,248	\$593.81
計	80,343	43,337,564	\$539.41	68,701	37,033,116	\$539.05	149,044	80,370,680	\$539.24
割合	53.9%			46.1%					

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

2011年の年間自転車輸入見込みについて

図N



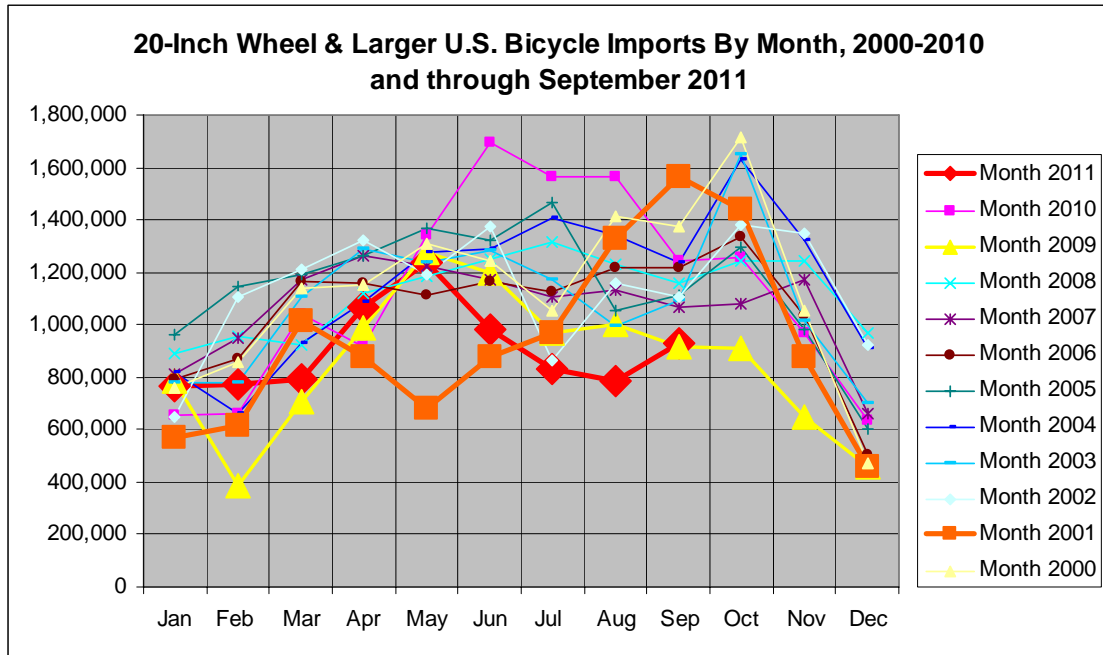
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

図Nは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について、2001年、2008年、2009年、2010年は月毎に、2011年は9月まで示したものである。2011年は赤の太線に菱形で示してある。

直近の4カ月、即ち2011年6月、7月、8月、9月のコアマーケットの自転車の米国への輸入は、2001年や2009年の景気後退年のような状態で、4カ月中の2カ月は最低の台数を記録している。

図Oはもう少し詳しく示されている。そして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を、2000年から2010年までの11年間及び2011年9月までを月毎に示しているため、やや見にくいかもしれない。

図〇



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

2011 年の 1～9 月は赤の太線で菱形である。オレンジの太線に四角で示したのは 2001 年の景気後退年である。そして黄色の太線に三角で示したのが 2009 年の景気後退年である。

2011 年の自転車輸入は、1 年近くにわたり考え続けてきたとおり、米国景気により影響を受けてきた過去 11 年間の輸入の推移とは異なった状況であるように見受けられる。

米国自転車市場は 99% が輸入により成り立っているので、今までに経験した事のないこの状況から、2011 年の米国自転車市場においては次に述べる 2 つの大きな変化のうちの 1 つが進行しているのではないかと我々は推測するにいたった。考えられるシナリオは、

- 最初の可能性としては、景気回復年であった 2010 年に米国のいくつかの販路において、輸入自転車の購買量が単に多すぎたため、2011 年に在庫が許容レベルにまで回復するまで自転車の購買や輸入の取消による在庫削減の必要性に迫られたという明確に認識することのできるシナリオである。このシナリオからは、いくつかの販路では自転車の小売販売が減少に見舞われているという点について疑問が生じるかもしれない。
- 2 番目の可能性としては、米国のいくつかの販路では、歩道で乗る自転車や幼児向け自転車の小売販売を減少させ、一方で 26 インチやそれ以上の車輪径の自転車の在庫・販売を増やす方向にシフトさせ、購買内容を総合的に調整しているというものである。この事はまた、より多くの大人向け自転車を販売し、幼児子供向け自転車の販売を減少させようという取組、即ち幼児子供向け自転車の小売販売の減少と結びついている可能性がある。

3番目の可能性は、最初の可能性と2番目の可能性とがある程度組み合わせさせたものだ。しかし我々が最後の4半期の米国自転車輸入を注視し1年間の評価を行っている間に、これら3つのうちのどのシナリオが進行していようと、2011年1～12月の米国自転車輸入は、2011年第3四半期までの現時点での実際の輸入統計を基にして作成した次の表19に要約されるのである。

表19 1～12月米国自転車輸入 全ての車輪径
2000年～2010年及び2011年の見込み 台数による順位付け

順位	年	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	2009	14,926,800
12	2011	14,376,313

出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析
及びGluskin Townley Groupによる2011年見込み

表19の示していることは、2011年年間の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数は1,440万台と見られ、2010年比28%減、この事により過去12年間の米国自転車輸入台数の推移の中で2011年は最低となるという事である。この10年の米国自転車輸入で最低の年と見る事もできる。

消費台数というのは小売店向けに供給業者により販売された自転車で、これには小売で販売されたものと年末在庫とを含んでいるが、この消費台数から見た米国自転車市場は、我々の見込みでは米国自転車市場における新車自転車消費台数は1,460万台から1,500万台の間になるだろうと見ている。

我々は新車自転車と強調したが、これは過去5年間にわたり米国市場のトレンドの一つとして、全ての家計収入区分における米国の消費者の間で、中古自転車の購入が継続的に増加しているという事実があるからである。追加の調査を行わないと2011年にどれくらいの新車自転車販売が中古自転車にとって代わられたか正確にはわからないが、全体市場の20%程度にまで、自転車店販路のハイエンドモデルでは30%にまでのぼる可能性がある。

結論は、消費者による新車及び中古自転車の購入台数から見た米国の自転車市場は、新車自転車を範疇とした輸入統計だけをベースとした現在の見込みよりかは遥かに良いかもしれないという事である。

2011年年末にかけての20インチ以上の自転車からなるコアマーケットは、表20に示す通り、全体の米国自転車市場よりは僅かに良い。

現在のペースで行くとコアマーケット自転車市場は台数でおよそ 24%減と我々は見ている。

2011 年の最後の 4 半期にかけてこの見込みが改善する若干の余地はある。しかし我々は 2011 年を 2000 年から 2011 年年末までの 12 年間の推移の中で 11 番目に位置づけている。改善の可能性はあるがそれでも 1,200 万台強までで、これでは 2011 年年末は過去 12 年間で 10 番目に位置づけられるにすぎないことがわかる。

我々の見込みは全て新車自転車の輸入によるもので、それにより 2011 年年間の米国自転車市場における全体の消費台数を予測したものである。

現在の 1～9 月の輸入統計を基にすると、2011 年 1～12 月の輸入自転車の総 FOB 金額は過去最高の US \$12 億、平均 FOB 単価も最高の US \$90 近くに達すると見ている。

表 20 1～12 月米国自転車輸入の推移 20 インチ以上のコアマーケット
2000 年～2010 年及び 2011 年見込み 台数による順位付け

順位	年	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	2007	12,806,825
9	2006	12,696,958
10	2001	11,268,513
11	2011	10,307,525
12	2009	10,244,666

出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析
及び Gluskin Townley Group による 2011 年見込み

この状況は、少なくとも 2011 年に関しては、米国市場へ輸入される自転車総台数の減少、一方で最高記録の総 FOB 金額及び最高記録の平均 FOB 単価という結果の、先に述べたこれまでに経験した事のない変化の再現である。

既に言及してきたとおり、これからの調査の焦点は、何故米国へ輸入される新車自転車の台数が減少しているのか、そしてこの傾向が継続するのか、そして高額な平均 FOB 単価を引き続き消費者へ転嫁させることが可能なのか、そして従ってこれが今後も持続可能なのかどうか、という事に変わってきている。

皆様方にとって新年が幸せで健康で豊かとなることをお祈りしております！

以 上

(国際業務部)