

GTG Gluskin Townley Group が一般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2013年7月号

(執筆者の体調不良により報告が遅れております)

米国自転車市場情報

米国の自転車輸入

2013年1~4月のすべての車輪径の自転車の米国への輸入は2012年同期と比較し1%強減少した。この模様を表1に示す。しかし、1年前の同期と比較し1~4月の米国自転車総FOB金額は12%強増加し、輸入自転車の平均FOB単価は14%近く上昇した。

表1 1~4月の米国自転車総輸入 2013年と2012年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2013年1~4月	4,937,811	\$482,863,822	\$97.79
2012年1~4月	4,999,545	\$429,827,233	\$85.97
変化	-61,734	\$53,036,589	\$11.82
変化%	-1.2%	12.3%	13.7%

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

表2は2013年1~4月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、2012年同期と比較しながら関税番号ごとに詳しく示したものである。

関税番号1510の19インチ以下の歩道で乗る自転車、関税番号1520の子供向け20インチの自転車、そして関税番号1550の24インチの年少者向けの自転車は、2013年1~4月の時点で1年前の同期と比較し全て台数及びFOB輸入単価の両方が減少・下落している。

2013年4月までの期間に、幼児が歩道で乗る自転車と子供向け・年少者向け自転車の米国への輸入が減少してはいるものの、関税番号2500と3500の26インチ以上の自転車の輸入は2012年同期と比較し大きく増加しており、これらのFOB金額の増加分は安価な子供及び年少者向け自転車の米国への輸入減少の悪影響を打ち消すのに充分となっている。

表2 1～4月の米国の自転車輸入 2013年と2012年との比較

1～4月 HS 関税番号	2013		2012		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	1,167,700	37,156,756	1,422,852	40,423,030	-17.93%	-8.08%
1520 20 インチ	1,047,424	46,661,599	1,103,363	48,465,269	-5.07%	-3.72%
1550 24 インチ	366,917	21,179,471	384,479	22,306,017	-4.57%	-5.05%
2500 27 インチ及 び 700c	608,545	162,485,346	555,004	146,882,781	9.65%	10.62%
3500 26 インチ	1,622,713	203,650,721	1,481,266	164,602,372	9.55%	23.72%
その他	124,512	11,729,929	52,581	7,147,764	136.80%	64.11%
計	4,937,811	482,863,822	4,999,545	429,827,233	-1.23%	12.34%
対前年比%					-1.23%	12.34%
平均単価 US\$		\$97.79		\$85.97		
平均単価対前年比%						13.7%

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

表3は2013年1～4月に米国へ輸入された自転車の平均単価について関税番号ごとに2012年1～4月と比較しながら示したものである。

表3 1～4月の米国自転車輸入 平均 FOB 単価の2013年と2012年との比較

関税番号	2013 平均単価	2012 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$31.82	\$28.41	\$3.41	12.0%
1520 20 インチ	\$44.55	\$43.93	\$0.62	1.4%
1550 24 インチ	\$57.72	\$58.02	-\$0.29	-0.5%
2500 27 インチ & 700c	\$267.01	\$264.65	\$2.35	0.9%
3500 26 インチ	\$125.50	\$111.12	\$14.38	12.9%
その他	\$94.21	\$135.94	-\$41.73	-30.7%
計	\$97.79	\$85.97	\$11.82	13.7%

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

関税番号 1510 と 1520 の歩道で乗る自転車や子供向け自転車の本年4月までの期間における平均 FOB 単価は、昨年同期と比較し両方とも上昇している。一方で、これら二つの区分の輸入台数は2013年には減少している。

表4は毎年1～4月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移を示したものである。2013年は台数面では平均以下であるが、総 FOB 金額と平均 FOB 単価で新記録更新となっている。

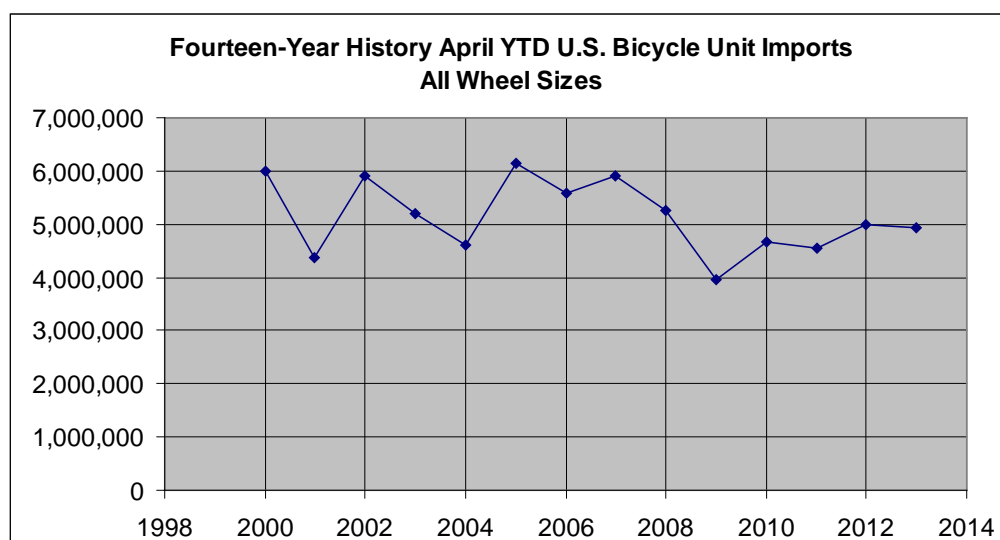
表4 毎年1～4月の米国自転車輸入の過去14年間の推移
すべての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2013	4,937,811	482,863,822	\$97.79
2012	4,999,545	429,827,233	\$85.97
2011	4,559,052	424,153,938	\$93.04
2010	4,662,085	349,270,663	\$74.92
2009	3,947,217	349,778,837	\$88.61
2008	5,270,700	365,630,745	\$69.37
2007	5,899,973	352,612,318	\$59.77
2006	5,575,439	316,293,009	\$56.73
2005	6,152,358	341,344,074	\$55.48
2004	4,605,666	231,657,384	\$50.30
2003	5,204,279	262,858,829	\$50.51
2002	5,893,971	286,590,853	\$48.62
2001	4,358,213	251,714,020	\$53.00
2000	5,983,411	317,132,723	\$53.00

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

図Aは表4に示した毎年1～4月の輸入台数の推移をグラフにより示したものである。

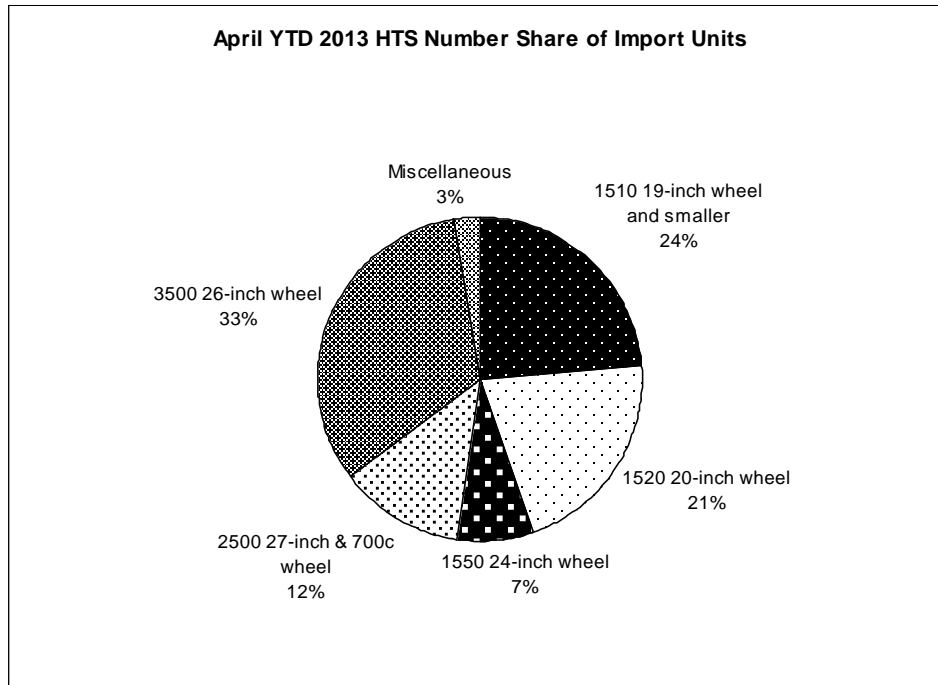
図A



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

図Bは2013年1～4月の関税番号ごとの輸入台数の割合を示したものである。

図B



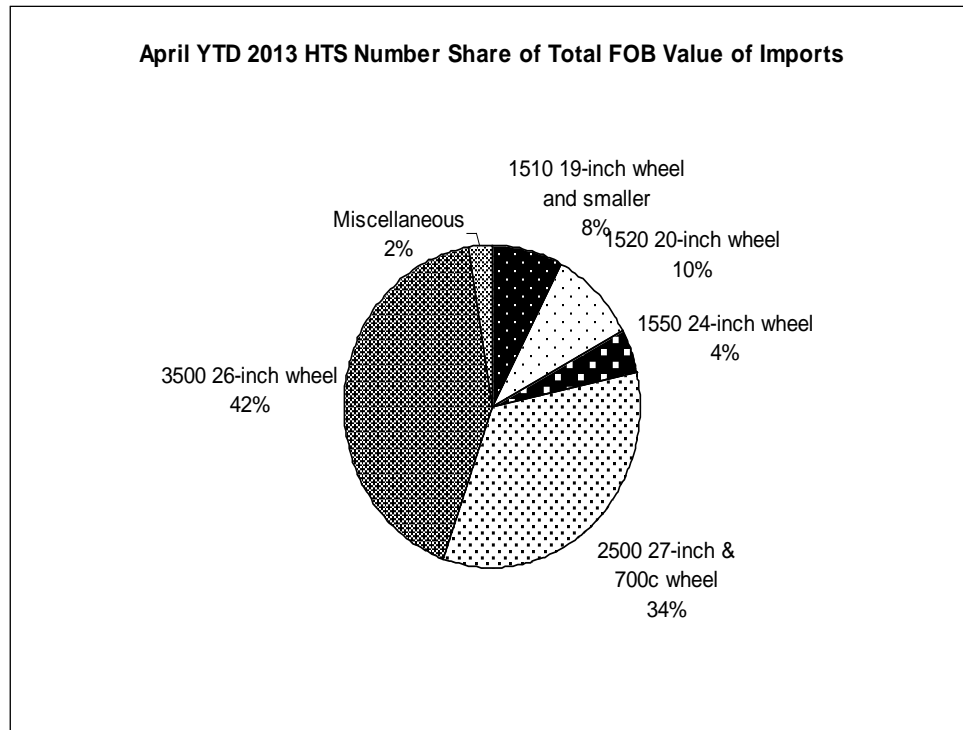
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

2013年1～4月に米国へ輸入された自転車の半分以上である52%が幼児・子供・年少者向け自転車である。2013年4月までの期間に2012年同期と比較しこれら3つの関税番号の自転車の輸入台数が大きく減少してもこの状態なのである。

関税番号1510と1520の自転車輸入は、米国ではWalmart、Target、KmartそしてToys-R-Usといった量販及びディスカウントストアでの自転車販売の大きな部分を占めている。在庫や市場調整のため減少してはいるが、輸入自転車の相当の量を占めている。

台数は米国の自転車輸入を見るうえで一つの方法であり、FOB金額はもう一つの方法である。図Cは2013年1～4月の自転車輸入についてFOB金額の関税番号ごとの割合を示したものである。

図C 2013年1~4月の米国自転車輸入 FOB金額の製品区分ごとの割合



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

米国自転車輸入FOB金額の関税区分ごとの割合を、2013年4月までの米国自転車輸入の検討指標として用いた場合、引き続き際立っているのは、関税番号3500の26インチの自転車、そして関税番号2500の27インチ及び700cの自転車が同じく34%と、圧倒的となっていることである。

20インチ以上の自転車の米国への輸入

表5はコアマーケットである20インチ以上の自転車の2013年1~4月の米国への輸入について2012年同期と比較しながら示したものである。

2013年4月までの期間にコアマーケットの自転車の米国への輸入が1年前の同期と比較し20万台近く増えた。そして平均FOB単価が9%近く上昇したことにより、総FOB金額は14%以上、即ちUS \$5,600万増加した。

表5 1～4月の20インチ以上の自転車の米国への輸入 2013年と2012年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2013年1～4月	3,770,111	\$445,707,066	\$118.22
2012年1～4月	3,576,693	\$389,404,203	\$108.87
変化	193,418	\$56,302,863	\$9.35
変化 %	5.4%	14.5%	8.6%

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

表6は毎年1～4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14年間の推移を示したものである。

表6 毎年1～4月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移

年	総台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価
2013	3,770,111	445,707,066	\$118.22
2012	3,576,693	389,404,203	\$108.87
2011	3,403,500	390,467,849	\$114.73
2010	3,276,063	311,622,731	\$95.12
2009	2,867,181	321,143,957	\$112.01
2008	3,891,917	332,064,964	\$85.32
2007	4,194,751	311,857,175	\$74.34
2006	3,981,830	281,560,760	\$70.71
2005	4,562,596	306,377,761	\$67.15
2004	3,501,136	208,259,649	\$59.48
2003	3,955,136	234,998,115	\$59.42
2002	4,289,989	246,692,856	\$57.50
2001	3,074,404	215,077,605	\$69.96
2000	3,905,964	255,359,083	\$65.38

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

台数では2013年は平均を僅かに上回っている。しかし1～4月に米国へ輸入された20インチ以上の自転車の輸入平均FOB単価と総FOB金額は記録更新となっている。

表7は毎年1～4月に米国へ輸入された20インチ以上のコアマーケットの自転車の過去14年間の推移を台数により順位付けを行い示したものである。1～4月の過去14年間の平均は3,732,234台である。2013年はこの表の中で、この平均に最も近い数値となっている。

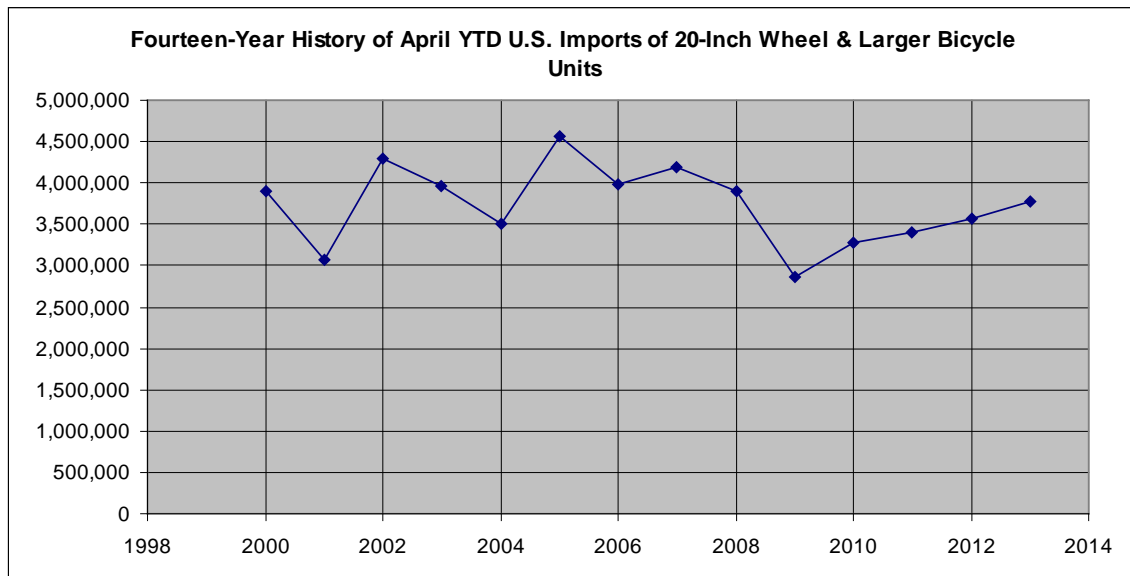
表7 毎年1～4月の20インチ以上の自転車の過去14年間の推移
台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2005	4,562,596
2	2002	4,289,989
3	2007	4,194,751
4	2006	3,981,830
5	2003	3,955,136
6	2000	3,905,964
7	2008	3,891,917
8	2013	3,770,111
9	2012	3,576,693
10	2004	3,501,136
11	2011	3,403,500
12	2010	3,276,063
13	2001	3,074,404
14	2009	2,867,181

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

図Dは表6に示した毎年1～4月の20インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去14年間の推移をグラフにより示したものである。リーマンショック以降この4年間継続的に増加していることがわかる。

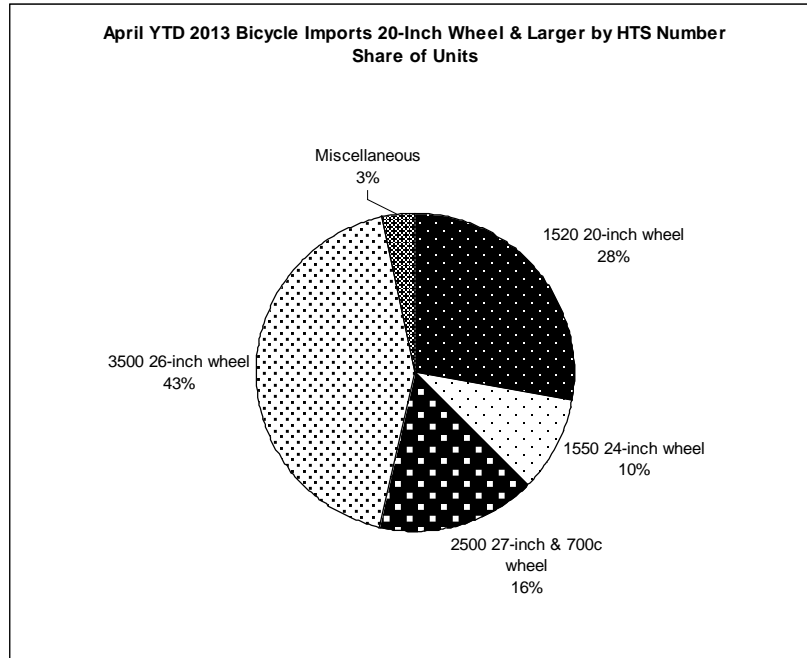
図D



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

図Eは2013年1～4月の20インチ以上の自転車輸入について、関税番号ごとに台数割合を示したものである。

図 E



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

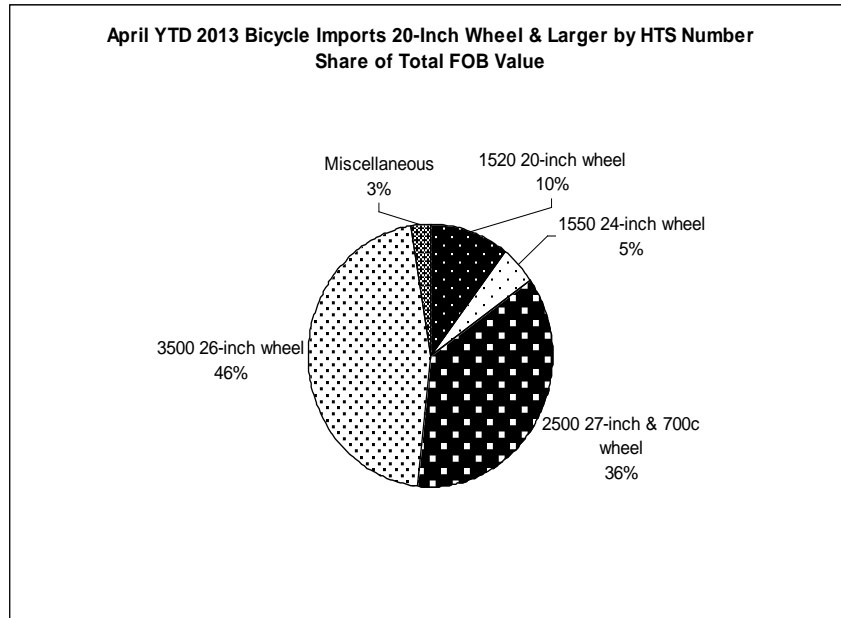
関税番号 3500 の 26 インチの自転車がコアマーケットの輸入台数の 43%と圧倒的シェアを占めている。続いて関税番号 1520 の 20 インチの自転車が 28%、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車が 16%となっている。

図 F は 2013 年 1～4 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入について、関税番号ごとの FOB 金額の割合を示したものである。

お察しのとおり FOB ドル金額の関税区分ごとの割合は、台数の割合とは異なった模様を示している。関税番号 3500 は台数ではコアマーケットの自転車台数の 43%を占めたが、総 FOB 金額では 2013 年 1～4 月の 20 インチ以上の自転車の 46%となっている。

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車は、2013 年 1～4 月の 20 インチ以上の自転車輸入台数の 16%の割合を占めているが、総 FOB 金額では 36%の割合となっている。

図 F 2013年1~4月の20インチ以上の自転車輸入 関税区分ごとのFOB金額割合



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

2013年4月の20インチ以上の自転車の輸入

表8は2013年4月の20インチ以上の自転車の米国への輸入について関税番号ごとに詳しく示したものである。

表8 2013年4月の米国自転車輸入 20インチ以上

関税番号	台数	FOB金額 US\$	平均単価
1520 20インチ	403,088	17,523,501	\$43.47
1550 24インチ	111,276	6,136,270	\$55.14
2500 27インチ & 700c	149,079	34,510,655	\$231.49
3500 26インチ	514,774	54,866,001	\$106.58
その他	53,473	3,593,737	\$67.21
計	1,231,690	116,630,164	\$94.69

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

2013年4月の米国輸入で最大となっているのは明らかに関税番号3500の26インチの自転車であり、台数では50万台を超え、FOB金額ではUS\$5,490万、これらの結果平均FOB単価はUS\$106.58となっている。

表9は毎年4月の20インチ以上の自転車の輸入台数の過去14年間の推移を示したものである。

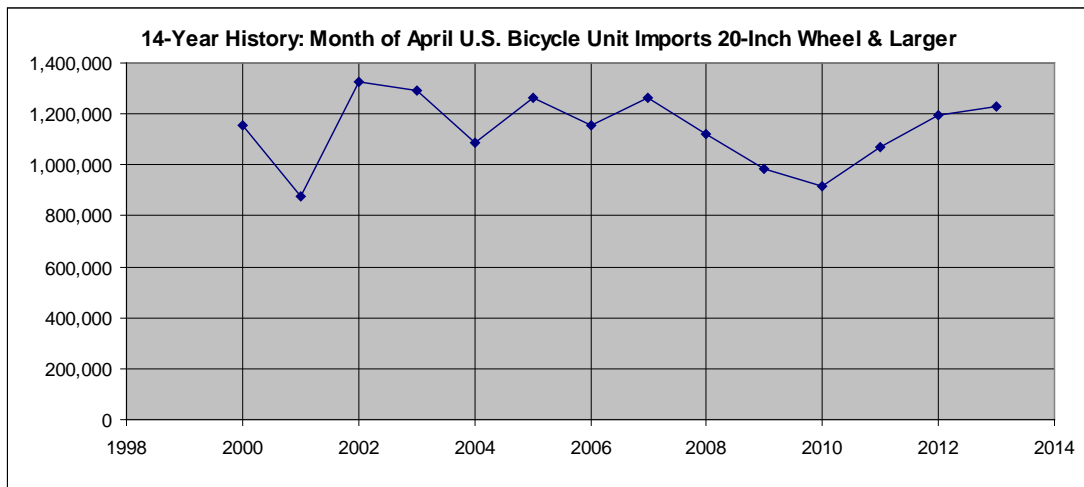
表 9 毎年 4 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の過去 14 年間の推移

年	台数
2000	1,152,886
2001	876,783
2002	1,323,599
2003	1,289,922
2004	1,089,731
2005	1,265,303
2006	1,157,541
2007	1,261,801
2008	1,121,424
2009	987,320
2010	916,795
2011	1,068,135
2012	1,194,681
2013	1,231,690

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

図 G は毎年 4 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。リーマンショック以降輸入台数が継続的に増加していることはこの図から非常に明らかである。

図 G



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

表 10 は毎年 4 月の 20 インチ以上の自転車輸入台数の過去 14 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。

表 10 毎年 4 月の 20 インチ以上の自転車輸入の過去 14 年間の推移
台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2002	1,323,599
2	2003	1,289,922
3	2005	1,265,303
4	2007	1,261,801
5	2013	1,231,690
6	2012	1,194,681
7	2006	1,157,541
8	2000	1,152,886
9	2008	1,121,424
10	2004	1,089,731
11	2011	1,068,135
12	2009	987,320
13	2010	916,795
14	2001	876,783

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

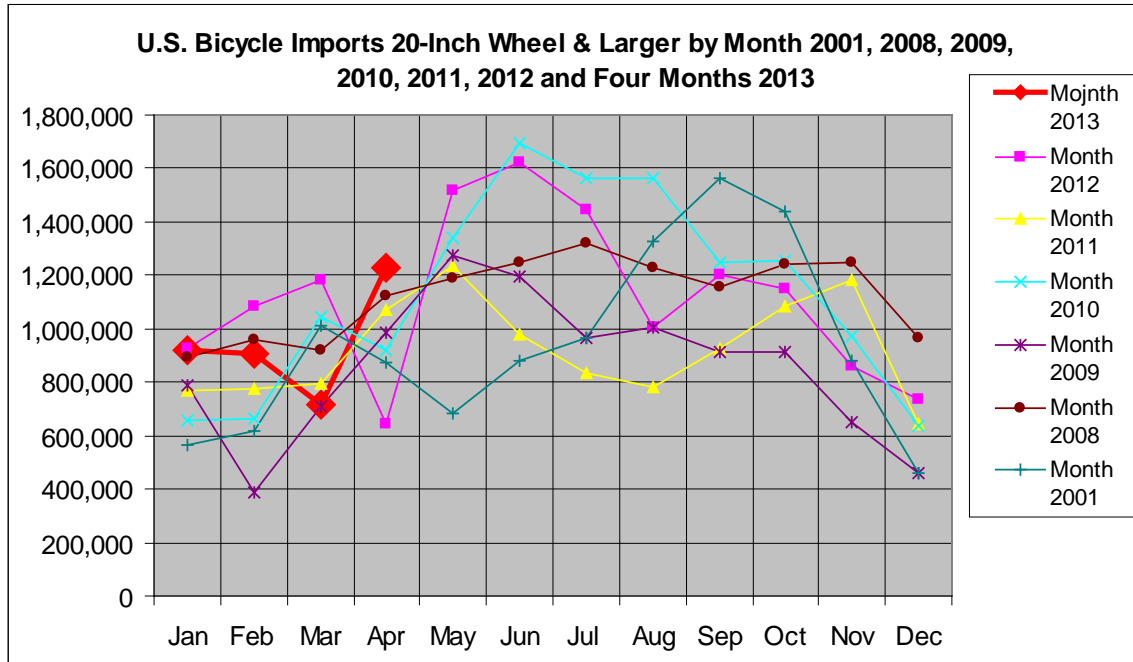
このレポート全体を通じ明らかであるが、2013 年 1～4 月の期間においても 2013 年単月においても、輸入の水準は平均か或いは平均を僅かに上回る状況となっている。

20 インチ以上の自転車の毎年 4 月の輸入台数の過去 14 年間の平均は 1,138,401 台で、2013 年 4 月は 14 年間の月平均を 4 階級分程度上回り、14 年間で 5 位となっている。

図 H は 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に関し、前回の景気後退年である 2001 年、2009 年のリーマンショック以前の最後の「一般的」な年であった 2008 年、回復年である 2010 年・2011 年・2012 年の 6 年、そして 2013 年 4 月までについて月毎に示したものである。

この 7 年の比較において 2013 年 4 月の輸入台数は、この表で選んだ以前の 6 年に比べ際立っていることがわかる。このことが重要な意味を持つのか、或いは 2012 年 5 月のように一か月後に最高となる輸入増加の前兆なのか、判断するにはまだ時間を要する。

図 H



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

表 1 1 は 2013 年 1～4 月の関税番号 2500、27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入について 2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 1 1 1～4 月の米国自転車輸入 27 インチ及び 700 c の車輪の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	金額	平均単価
2013 年 1～4 月	608,545	162,485,346	\$267.01
2012 年 1～4 月	555,004	146,882,781	\$264.65
変化	53,541	15,602,565	\$2.35
変化 %	9.6%	10.6%	0.9%

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

過去このレポートで米国自転車輸入においてこの区分は最も重要であると何度も述べてきた。2013 年 1～4 月においても何故そうなのかということが示されている。台数は 10% 近く増え、FOB 金額は 10% 強増加、そして本年 4 月までに米国へ輸入された関税番号 2500 の自転車の平均 FOB 単価は 2012 年と同期と比較し僅かに上昇している。

表 1 2 は関税番号 2500、27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1～4 月の米国への輸入の過去 14 年間の推移を示す。

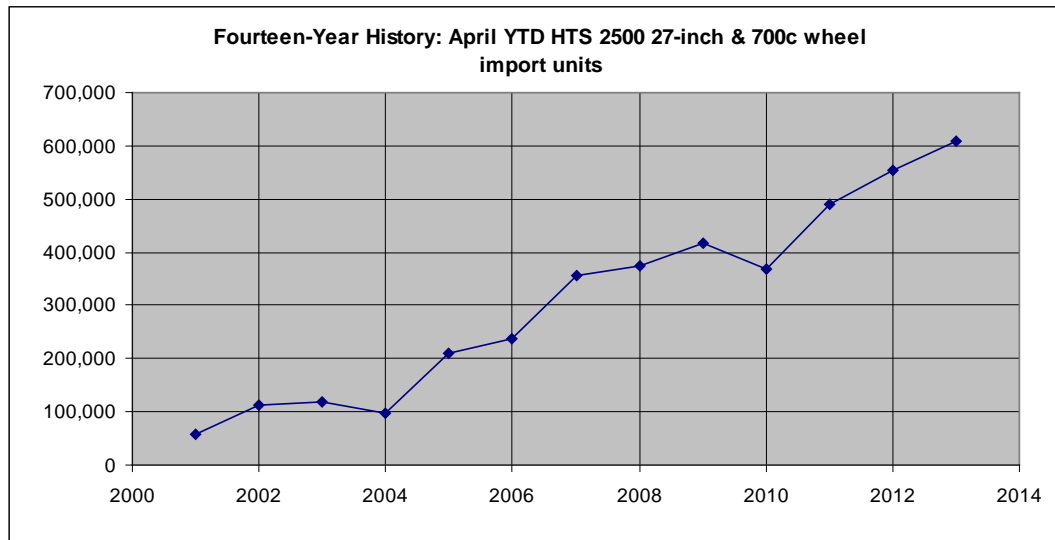
表 1 2 毎年 1～4 月の米国自転車輸入の過去 14 年間の推移 27 インチ及び 700 c

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価
2000	29,745	9,552,452	\$321.14
2001	59,323	15,473,820	\$260.84
2002	113,402	22,243,230	\$196.14
2003	119,574	30,412,053	\$254.34
2004	97,900	28,825,640	\$294.44
2005	209,094	63,893,736	\$305.57
2006	237,777	69,651,010	\$292.93
2007	355,957	87,095,938	\$244.68
2008	375,344	101,445,982	\$270.27
2009	416,285	126,864,846	\$304.75
2010	368,029	107,817,219	\$292.96
2011	490,675	151,561,458	\$308.88
2012	555,004	146,882,781	\$264.65
2013	608,545	162,485,346	\$267.01

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

この表から台数及び金額が継続的に増加していることが明らかである。そしてこの関税番号 2500 の自転車の毎年 1～4 月の輸入台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したのが図 I である。

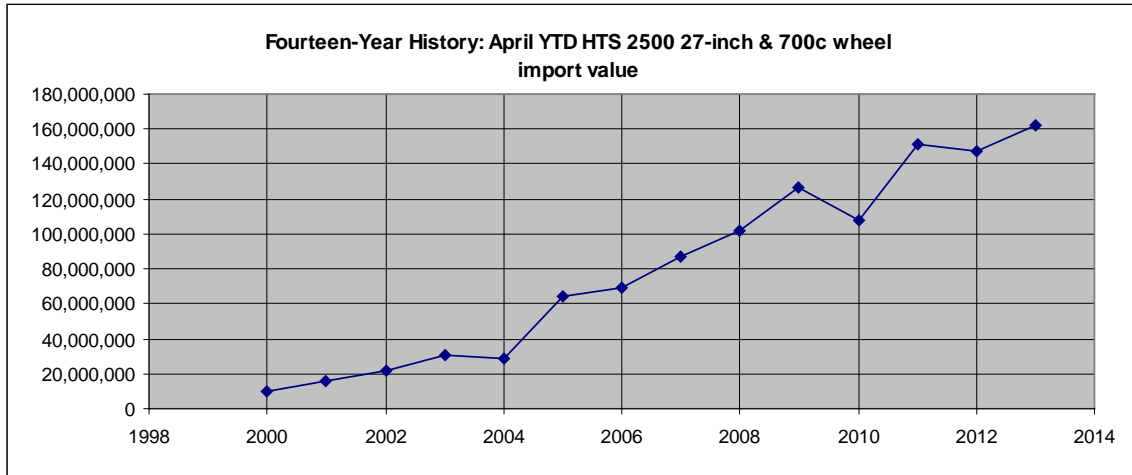
図 I



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

図 J は関税番号 2500 の自転車の毎年 1～4 月の総 FOB 金額の推移をグラフにより示したものである。2008 年-2009 年のリーマンショックの 1 年後である 2010 年の中断を除き総 FOB 金額は継続的に増加している。

図 J



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

表 1 3 は主要供給元を示しており、2013 年 1～4 月に米国へ輸入された関税番号 2500 の自転車の主な供給元は中国と台湾であることがわかる。

表 1 3 関税番号 2500 の中国及び台湾からの輸入 2013 年 1～4 月

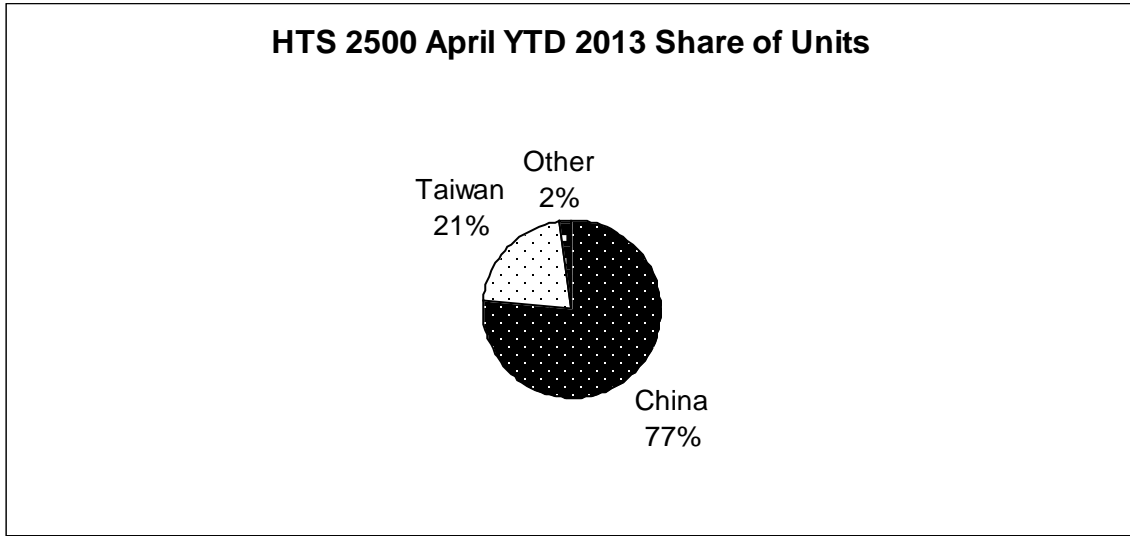
	中国	中国	台湾	台湾	計	計
台数	466,565		128,223		594,788	
FOB 金額		82,796,740		74,950,267		157,747,007
平均単価		\$177.46		\$584.53		\$265.22
2500 の総台数に占める割合	76.7%		21.1%		98%	
2500 の総金額に占める割合		51.0%		46.1%		97%

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

中国が関税番号 2500 の低～中価格品を供給し、台湾が高価格品及び最高級品を米国市場に提供するという伝統的な分業体制は 2013 年 1～4 月においても継続している。

図 K は 2013 年 1～4 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入に関し、供給元の台数割合を示したものである。

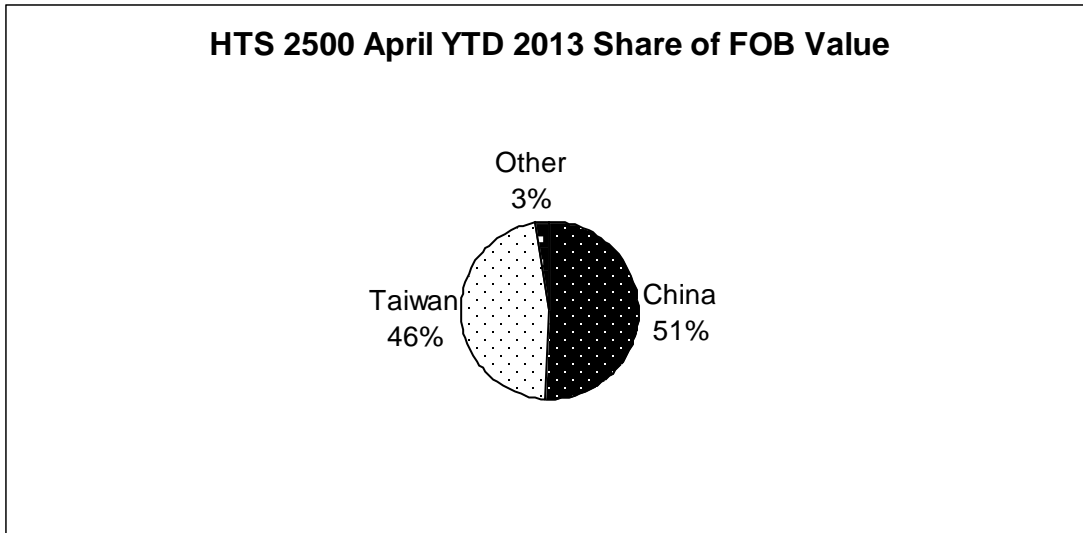
図 K



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

図 L は 2013 年 1～4 月の関税番号 2500 の自転車輸入に関し、供給元ごとの FOB 金額割合を示したものである。4 月までの関税番号 2500 の米国への輸入において、台湾は台数では僅か 21% を占めるにすぎないが、FOB 金額の割合は 46% となっていることにお気づきと思う。

図 L

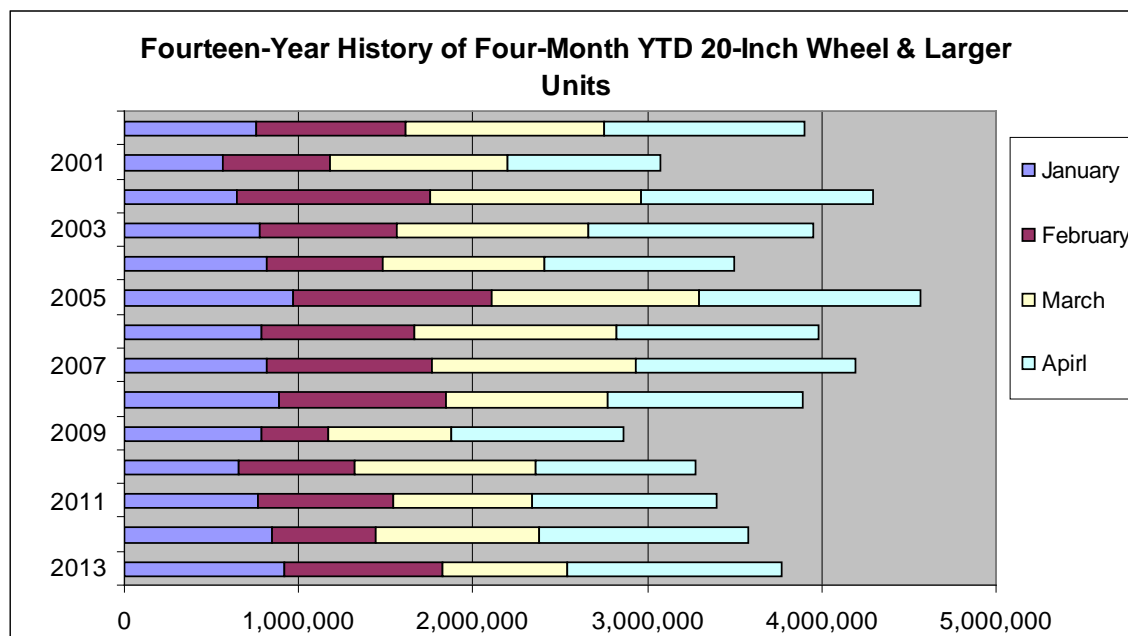


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 M はコアマーケットである 20 インチ以上の自転車の毎年 1～4 月の米国への輸入台数について月毎にグラフにより示したものである。コアマーケットの自転車の米国への輸入は

2008年以前は比較的变化が大きく、2009年から2013年までは継続的に回復している様子が示されている。

図M



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

米国の自転車輸出

表14は2013年1～4月の米国の自転車輸出について2012年1～4月と比較しながら示したものである。

表14 1～4月の米国自転車輸出 2013年と2012年との比較

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2013年1～4月	67,737	40,580,077	\$599.08
2012年1～4月	74,131	48,927,193	\$660.01
変化	-6,394	-8,347,116	-\$60.93
変化%	-9%	-17%	-9%

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

米国自転車輸出はリーマンショック以降減少が続いており、2013年1～4月の期間においては2012年同期と比較し、台数は9%減少し、総FOB金額も17%減少した。

表15は毎年1～4月の米国自転車輸出の過去14年間の推移を示したものである。輸出台数は過去最低を記録し、FOB金額も減少してはいるものの過去14年の平均は上回っている。そしてUS\$599という米国から輸出された自転車の平均単価は、1～4月の平均単価の中で過去2番目に高くなっていることがわかる。

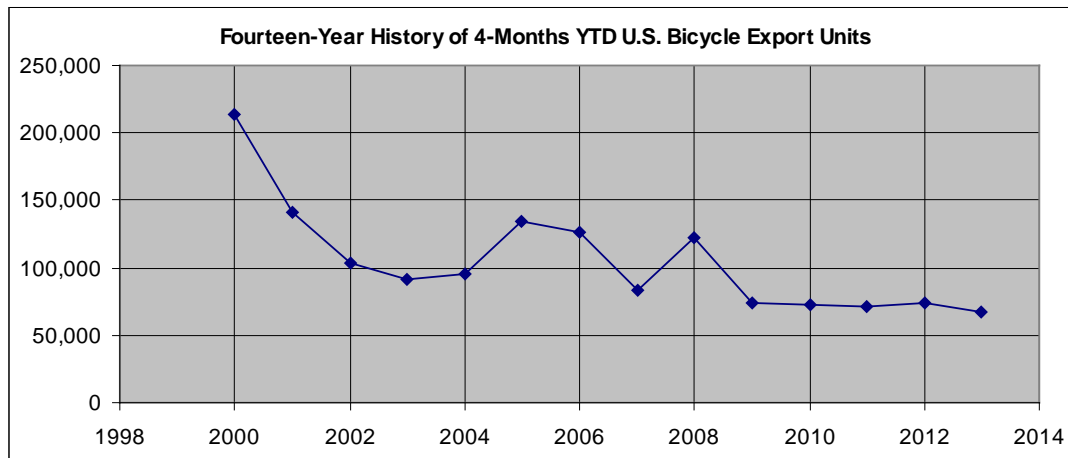
表 15 毎年 1～4 月の米国自転車輸出の過去 14 年間の推移

年	総台数	総金額	平均単価
2013	67,737	40,580,077	\$599.08
2012	74,131	48,927,193	\$660.01
2011	71,548	38,863,130	\$543.18
2010	72,503	40,046,695	\$552.35
2009	73,338	33,378,558	\$455.13
2008	121,898	46,108,106	\$378.25
2007	83,937	38,604,540	\$459.92
2006	126,548	39,058,186	\$308.64
2005	134,014	40,460,337	\$301.91
2004	95,858	29,641,252	\$309.22
2003	92,037	21,694,268	\$235.71
2002	103,538	20,105,252	\$194.18
2001	141,508	25,579,122	\$180.76
2000	214,277	33,584,918	\$156.74

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

図 N は毎年 1～4 月の米国自転車輸出台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したもので、リーマンショック以降の落ち込みが顕著である。

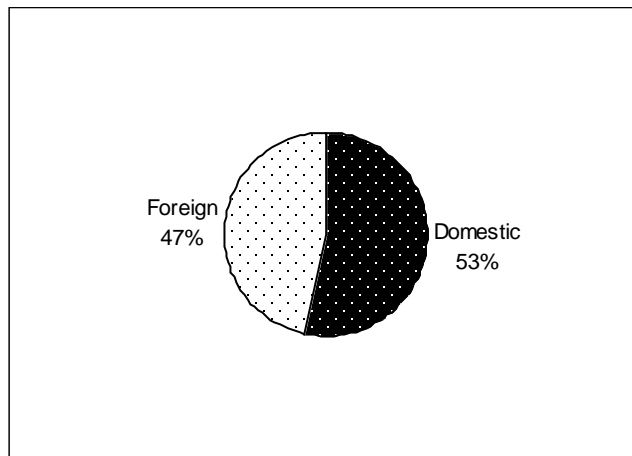
図 N



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

米国自転車輸出は米国で生産された自転車と、輸出されるのに先立って海外から輸入された自転車とからなっている。図 O は 2013 年 1～4 月の期間においては米国で製造されて輸出された自転車が 53% を占め、これに対し海外で生産された自転車で米国から輸出された自転車が 47% を占めているということを示している。

図〇 2013年1～4月の米国自転車輸出 国産のものとの台数比率



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

米国専門店販路の自転車店向け自転車出荷

表16は2013年1～4月の供給業者及びブランドの、米国の自転車店向け新車自転車出荷を2012年同期と比較しながら示したものである。

表16 1～4月の自転車店向け供給業者の自転車販売 2013年と2012年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2013年1～4月	742,170	\$343,847,846	\$463.30
2012年1～4月	920,205	\$396,023,569	\$430.36
変化	-178,035	-\$52,175,723	\$32.94
変化%	-19.3%	-13.2%	7.7%

出典：米国自転車供給業者協会(BPSA)2013年4月販売統計 レジャートレンドグループ報告

自転車店向け自転車卸販売台数は年ごとの比較で19%減少した。一方で卸金額は13%減少した。これらの事から2013年1～4月には2012年同期と比較し平均卸単価は8%上昇した。

表17は米国の自転車店販路向けに供給業者の持っている2013年4月末新車自転車在庫を2012年4月末と比較しながら示したものである。

表 17 專業店向け供給業者の持つ4月末自転車在庫
2013年と2012年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2013年4月	881,496	\$268,560,488	\$304.66
2012年4月	518,780	\$175,622,060	\$338.53
変化	362,716	\$92,938,428	-\$33.87
変化%	69.9%	52.9%	-10.0%

出典：米国自転車供給業者協会(BPSA) 2013年4月販売統計

2013年4月末の新車自転車在庫台数は2012年4月末に比べ70%増加し、この在庫の卸金額は53%増加した。一方、供給業者が持つ新車自転車在庫の平均卸単価は10%下落した。

供給業者の自転車店向け自転車販売が減少し、新車自転車の在庫が増加している。この為、今後米国の自転車店の販路向けに供給を行っている米国のブランドや卸業者は発注を削減させる可能性がある。

以 上