

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2013年1月号

米国自転車市場情報

米国自転車市場

米国での自転車販売は、1890年から1900年にかけての自転車の黄金時代にまで遡ることができる。良い例はオハイオ州デイトンのライト兄弟商会とその店舗で、自転車の製造販売のみならず、航空機と動力飛行の発祥の地でもある。

我々は最近『小売業の展望』という報告書を発表した。これは米国サイクリスト研究シリーズの3つ目の報告書で、米国における自転車販売の歴史と発展に関し3つの連続した時代に焦点を当てたものである。この報告書で対象となっている期間は、1950年から始まり2012年まで62年にわたっており、その間に起きた米国の自転車小売において関心が持たれる主な出来事について取り扱っている。

しかし、この歴史的な流れと同様我々が今関心を持っている事は、読者の皆様方に、以下の8つの小売形態からなる2012年そして現在の2013年の米国の自転車小売に焦点を当て、それについて注視していただく事である。

- ・ 専門自転車小売店、即ち自転車店
- ・ アウトドア専門店、例 REI
- ・ 総合スポーツ用品店、例 Dick's Sporting Goods
- ・ ディスカウントストア、例ウォルマート
- ・ 倉庫型卸売小売／会員制小売、例 Costco
- ・ おもちゃ販売店、例 トイザらス
- ・ デパート、例 Sears
- ・ ネット通販、例アマゾン

現在の米国の小売市場では、上記のものに加え、更に各種の立地及び業態が見られ、消費者向けに中古自転車を販売する実店舗の小売店及びネット販売業者なども存在する。

これらの結果、米国の2,530万人の成人サイクリストにとって、新車及び中古の自転車の購入、更に関連サイクリング用品の購入の際には、様々な小売店や販路が選択できる。米国サイクリスト研究において初めて明らかにされた事は、自転車保有者が2011年に新車又は中古自転車に支出した総金額のうちの28%が中古自転車販売に充てられたと見られるという事である。この模様を表1に示す。

中古自転車は米国の全ての販路で入手できるが、中古自転車を購入したと回答した成人の中の一部は、実際には旧モデルや前年モデルの在庫品を購入したのかもしれない。

またウォルマートのような量販店は、中古自転車を最大限目立たせるため店の正面入り口の外側に陳列している。

表1 米国の消費者が2011年に新車及び中古自転車に支出した総金額
販路毎、新車中古車別

販路	新車自転車の金額 U.S.\$	販路毎の金額割合	中古自転車の金額 U.S.\$	販路毎の金額割合	計	計
自転車店	\$1,361,641,300	74%	\$487,405,257	26%	\$1,849,046,557	100%
アウトドア 専門店	\$145,075,938	64%	\$82,544,439	36%	\$227,620,377	100%
ディスカウントストア	\$232,121,500	75%	\$77,041,476	25%	\$309,162,976	100%
スポーツ用品店	\$242,484,067	72%	\$91,978,091	28%	\$334,462,156	100%
ネット通販	\$91,190,589	66%	\$47,168,251	34%	\$138,358,840	100%
その他*	\$892,455,697	70%	\$375,070,039	30%	\$1,267,525,736	100%
計	\$2,964,969,092	72%	\$1,161,207,551	28%	\$4,126,176,643	100%

出典：米国サイクリスト研究；小売業の展望

* その他にはデパート、倉庫型卸売小売、おもちゃ販売店、及び米国サイクリスト研究で特に分類されていない小売業態を含む。

表1からはまた、ディスカウントストアでは新車対中古車の割合が75%対25%と最も高く、自転車店がこれに次ぎ74%対26%となっている事も示されている。

米国の成人自転車保有者の間での新車対中古車の割合で最も興味を持たれるのは、アウトドア専門小売店であり、新車64%に対し中古車36%となっている。

表2は米国の販路毎の購入金額の割合を示している。

米ドルで示しているため、自転車店で高価な物が販売される結果、新車中古車双方とも自転車店における支出金額割合が非常に高くなっており、逆にその他の販路においては一桁の百分比しか占めていない事に注意してほしい。

また量販店の一部であるディスカウントストアは米国では主として幼児子供向け自転車を販売しているが、この研究では成人の自転車購入活動だけを対象としているため、米国において販売台数では最大を占めるディスカウントストアの台数は小売金額割合には反映されていないことにも注意してほしい。

表2 米国の消費者が2011年に新車及び中古自転車に支出した総金額
新車中古車毎、販路別

販路	新車自転車の金額 U.S.\$	新車の販路 毎の割合	中古自転車の金額 U.S.\$	中古車の販 路毎の割合	計
自転車店	\$1,361,641,300	46%	\$487,405,257	42%	\$1,849,046,557
アウトドア 専門店	\$145,075,938	5%	\$82,544,439	7%	\$227,620,377
ディスカウ ントストア	\$232,121,500	8%	\$77,041,476	7%	\$309,162,976
スポーツ用 品店	\$242,484,067	8%	\$91,978,091	8%	\$334,462,156
ネット通販	\$91,190,589	3%	\$47,168,251	4%	\$138,358,840
その他	\$892,455,697	30%	\$375,070,039	32%	\$1,267,525,736
Total	\$2,964,969,092	100%	\$1,161,207,551	100%	\$4,126,176,643

出典：米国サイクリスト研究；小売業の展望

* その他にはデパート、倉庫型卸売小売、おもちゃ販売店、及び米国サイクリスト研究で特に分類されていない小売業態を含む。

米国消費者製品安全委員会の自転車安全規則に関する最新情報：2008年の消費者製品安全改善法(CPSIA)における鉛含有の低減、及び子供向けおもちゃや一部のプラスチック素材に含まれる発がん性のあるフタレート（フタル酸）の禁止に関する規制については、過去数年間にわたり大きな注目を集めたが、2011年以降業界誌では最新情報が報告されてこなかった。

12歳以下の子供の使用を前提とされた子供向け自転車はCPSIAの元々の解釈及びその範囲、更に新しい第三者機関検査基準の中に含まれていた。

米国の自転車製品供給業者協会(BPSA)は子供向け自転車にCPSIAが適用される事について業界を代表していくつかの観点から反対を表明し、第三者機関検査基準への適合を2009年及び2010年に先延ばしするよう要望を行った。

2008年から2013年の間に、子供向け自転車への適用に関しCPSIAの元々の規定に数多くの変更がなされたが、この事によりCPSIAの規定や米国消費者製品安全委員会(CPSC)の自転車安全基準に関する子供向け及びその他全ての自転車の法令遵守に関連し、その現状に多くの混乱が生じた。

BPSAの議員向けの働きかけや証言の結果、CPSCの自転車安全基準は2011年5月31日付で修正された。

我々は、2011年5月13日付で修正された現行のCPSCの自転車安全基準である連邦規則集(CFR)1512電子版を入手した。ご関心のある方向けに提供することは可能である(資料添付)。また独自の調査をされる場合はwww.ecfr.govを訪問する事もできる。

2011年5月13日付CPSC自転車安全基準変更に関する我々の理解は、この修正は2008年から現在に至るまで、部品製造業者、フォーク及びフレーム製造業者及び自転車組立業者が合致させ、そして顧客に供給を行ってきた製品基準に影響を与えたり変更をもたらすものではないという事である。しかし読者の皆様方には自ら調査を行い、この法令の遵守に関し疑

問がある場合は自らの法的・技術的専門社員やアドバイザーに助言を求める事をお勧めする。

念の為 2011 年 5 月 13 日付修正に関し、以下を再調査することをお勧めする。

- ・ 1512.2 定義
- ・ 1512.6 ステアリングの要求基準
- ・ 1512.12 ホイールハブの要求基準
- ・ 1512.15 シートの要求基準

特に関心が持たれるのは、*自転車*の定義の中にある種の電動自転車が加えられた事である。その為 CPSC 自転車安全基準は以下のようになっている。

(2)完全に機能するペダル又は 750 ワット(1hp)以下の電動機を装備した 2 輪又は 3 輪の車両で、170 ポンド(約 76.5kg)の体重の乗員が乗車した時に、この電動機だけの出力により舗装された水平路面で走行した場合の最高速度が時速 20 マイル以下の車両。

CPSC による自転車安全基準の修正の他、2008 年 CPSIA も法律 112-28 により修正され、オバマ大統領が 2011 年 8 月 12 日に署名した。

この中で法律 112-28 は、その第一章で、ATV、スノーモービル、オフロードバイク等のオフロード車両を完全に鉛含有制限の適用除外としている。また CPSC は 2009 年に自転車向けの鉛含有制限に関し現状維持、強化延期を公表した。法律 112-28 の第一章は、この現状維持を恒久化させ、最終結果として鉛含有制限は自転車には適用されないことになった。

更に法律 112-28 の第二章では、特に同一製品の生産台数が 7,500 台に満たず消費者製品の売上高が \$100 万に満たないと定義される小規模製造業者が第三者検査機関による検査を受ける際の抵抗を軽減させる試みが見られる。12 歳以下の子供向けの製品に含有される鉛についての第三者検査機関による検査の抵抗を低減させることが目的ではあるが、CPSC は第三者検査機関による製品検査について、この「小規模」の取り扱いを CFR1512 の自転車等に適用範囲を拡げる柔軟性も持っているのかもしれない。この点については今後精力的に調査を行い解答を求めていくべき内容である。

この事はまた、CPSIA が子供向けではない製品(cpsc.gov/generaluse)の国内製造業者及び輸入業者に対し、CPSC が制定を支援した法律の下での消費製品安全規則、或いは類似の規則、公告、標準、及び規準が有効となっている自転車のような製品について、「一般適合保証書」即ち GCC(cpsc.gov/gcc)の発行を求める事へとつながっていく。

GCC は各々の製品の試験、即ち妥当な試験実施方法に依拠していなければならない。我々が見つけ出したこの CPSIA の基準は引き続き有効であるが、法律 112-28 により変更された CPSIA、及び CPSC が認めた国内外の国家標準にその製品が合致しているという事を示す書式を提出する事により、当該製品が基準に適合しているという事を認めるとした法律 112-28 は、当該製品の基準と同等か或いはそれより厳しいものである。

2013 年の早期に自転車輸入業者は米国の消費者や小売店に対し「一般適合保証書」を発行しなくてはならないことがわかったが、このともすれば複雑な新しい制度や要求が実行に移されると、多少混乱が生じるかもしれない。我々は今後も引き続き米国の CPSC や CPSIA の動きを報告していきたい。

北米ハンドメイド自転車展(NAHBS)は出展企業が185社となり過去最高を記録している。以前の最高記録は2011年の174社であった。NAHBSはコロラド州デンバーで2月22日～24日に開催され、自転車産業振興協会も参加する。

調査によると自転車レーンはニューヨーク市民に広く支持されているという事である。この勇気づけられるニュースは2012年8月21日付、マイケルM.グリーンバウム氏とマジョリーコネリー氏が執筆したニューヨークタイムス紙の記事によるものである。

ニューヨークタイムス紙が実施した新たなアンケート調査によると、大きな論争となっている自転車レーンについて、単純に良い考え方か悪い考え方か質問したところ、ニューヨーク市民の66%は良い考え方だと答えた。この記事によると、「・・・5区全てで自転車レーンは良い考え方だという人が多数派となっており、マンハッタンでは支持率が最も高い」。

更にこの記事は、「・・・自転車レーンを支持してはいるものの、多くのニューヨーク市民は定常的に自転車に乗っているわけではない。1/3の成人市民が自転車を保有していると答えているが、半分近くの市民は家族で自転車を持っている人は誰もいないと答えている。自転車を保有している人のうち、およそ半分は週に一回かそれ以上自転車に乗ると答えている」。

米国人に自転車に乗ってもらうためにはまだまだやらなくてはならない事が沢山あるが、米国最大の都市の住民によるこの支援の動きは非常に勇気づけられる！

米国の自転車輸入

2012年の米国の自転車輸入は最後の四半期の終わりが近づくとつれ、より通常に近い形に落ち着きそうな事がわかってきた。

表3は、米国の、そして同様に世界各国の主要自転車供給国である、中国からの1～10月の全ての車輪径の自転車輸入について示したものである。

既に指摘した通り、米国への自転車輸入にとって2011年は低調な年であった。これは2010年に買い過ぎたため、2011年には在庫調整の必要が生じたためと我々は考えている。2012年は早春の異常天候にも拘らず、より「通常な」市場消費の年になりそうである。

表3には、2012年1～10月の全ての車輪径の自転車の中国から米国への輸入台数が1年前の同期に比べ27%以上増加し、その結果2012年1～10月の中国からの輸入自転車の総FOB金額が1年前の同期に比べ24%増加した事が示されている。

表3 1～10月の米国の中国からの自転車輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2012年1～10月	15,370,153	\$930,737,521	\$60.55
2011年1～10月	12,055,250	\$747,706,519	\$62.02
変化	3,314,903	\$183,031,002	-\$1.47
変化%	27.5%	24.5%	-2.4%

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

2012年10月までの米国の中国からの自転車輸入について、2011年同期と比較し、唯一弱含んでいる指標は平均単価である。

表4 2012年1～10月 米国自転車輸入 中国からの輸入割合

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
1～10月米国総輸入	16,331,452	\$1,322,302,826	\$80.97
1～10月中国からの輸入	15,370,153	\$930,737,521	\$60.55
中国からの割合	94%	70%	

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

表4は2012年1～10月の米国の中国からの自転車輸入について、この期間中の米国の輸入全体との割合を示したものである。驚くべき事ではないが、2012年1～10月に米国へ輸入された全ての自転車台数の94%を中国が占め、この期間中の総FOB金額の70%を中国が占めている。

台湾は引き続き米国への自転車輸入の主要供給元であるが、台湾輸出が継続的に減少し、これに対応し中国の輸出が継続的に増加している事は明らかである。

以前に指摘した通り、輸出許可証を持つ中国の自転車製造工場の約80%は台湾企業の所有或いは管理下にある。台湾から中国へのゆっくりとした供給元の移転は、コストと価格によるものではあるが、一方でまた台湾の自転車業界が中国国内市場に焦点を当てている事にもよるのである。

表5は2012年1～10月の米国の台湾からの全ての車輪径の自転車輸入について、2011年同期と比較しながら示したものである。台数は7%以上減少し、FOB金額も2%以上減少した。一方で平均FOB単価は6%弱上昇している。

表5 1～10月の米国の台湾からの自転車輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年1～10月	741,910	\$348,961,724	\$470.36
2011年1～10月	801,833	\$356,803,795	\$444.99
変化	-59,923	-\$7,842,071	\$25.37
変化%	-7.5%	-2.2%	5.7%

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

表6は2012年1～10月に台湾から米国へ輸入された全ての車輪径の自転車の割合を示している。台湾が米国への高級自転車の供給元であるという点については引き続き敬意をもって取り扱われなければならない。台数では2012年10月までの全ての車輪径の自転車輸入台数の5%弱を占めているだけであるが、総FOB金額では台湾自転車業界は26%以上、即ちこの期間中にUS\$3億4,900万を獲得した。

表6 2012年1～10月 米国自転車輸入 台湾からの輸入割合

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
1～10月米国総輸入	16,331,452	\$1,322,302,826	\$80.97
1～10月台湾からの輸入	741,910	\$348,961,724	\$470.36
台湾からの割合	4.5%	26.4%	

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

中国と台湾を合計すると米国の自転車輸入にとっては圧倒的な供給元となり、この模様を表7に示す。他の国々から高価格の自転車輸入がいくらかあるが、量的には少なくとも今のところ大きくはない。

2012年1～10月の米国の中国及び台湾からの全ての車輪径の自転車輸入は、全ての自転車輸入台数の99%弱、そしてこの期間中の全ての輸入自転車の総FOB金額の97%近くを占めている。

表7 2012年1～10月 米国自転車輸入 中国及び台湾からの輸入割合

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
1～10月米国総輸入	16,331,452	\$1,322,302,826	\$80.97
1～10月中国及び台湾からの輸入	16,112,063	\$1,279,699,245	\$79.42
中国及び台湾からの割合	98.7%	96.8%	98%

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

表8は2012年1～10月の米国の全ての車輪径の自転車輸入について2011年同期と比較し示したものである。米国の全ての車輪径の自転車輸入台数は2012年1～10月の期間中には2011年同期と比較し26%増加した。

表8 1～10月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年1～10月	16,331,452	1,322,302,826	\$80.97
2011年1～10月	12,966,416	1,130,573,852	\$87.19
変化	3,365,036	\$191,728,974	-\$6.22
変化%	26.0%	17.0%	-7.1%

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

2012年1～10月の期間中に米国へ輸入された自転車の総FOB金額は2011年同期と比較し17%、即ちUS\$1億9,200万増加した。

2012年10月までに米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は2011年1～10月のUS\$87.19から2012年1～10月のUS\$80.97へと7%以上下落した。

平均FOB単価は下落したが、米国へ輸入された自転車の総FOB金額はここ数年10月までに10億ドルの大台を超えている。これはコストや小売金額の上昇が米国の流通販路を通じ転嫁されたためである。

表9 1～10月の米国自転車輸入 全ての車輪径 2012年と2011年との比較

1～10月 HS 関税番号	2012		2011		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	4,815,139	144,711,316	3,716,050	111,004,807	29.58%	30.36%
1520 20 インチ	3,978,325	180,567,510	2,847,091	131,012,009	39.73%	37.83%
1550 24 インチ	1,215,689	71,663,981	948,858	54,422,035	28.12%	31.68%
2500 27 インチ及 び 700c	1,557,454	403,530,944	1,277,620	385,231,978	21.90%	4.75%
3500 26 インチ	4,483,672	487,399,751	3,862,236	425,233,478	16.09%	14.62%
その他	281,173	34,429,324	314,561	23,669,545	-10.61%	45.46%
計	16,331,452	1,322,302,826	12,966,416	1,130,573,852	25.95%	16.96%
対前年比%					25.95%	16.96%
平均単価 US\$		\$80.97		\$87.19		-\$6.22
平均単価対前年比%						-7.1%

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

表9は2012年1～10月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の詳細を関税番号毎に詳しく示したものである。

本年10月までの時点で、その他のものを除くと、5つの主要関税区分全てで輸入台数が2桁増を示しており、また関税番号2500を除きFOB金額が2桁増加している。

このレポートの始めに言及した通り、最終四半期にいたり2012年の米国自転車輸入は比較的「通常な」状況へと落ち着いてきた。そしてこの輸入の増加は、米国内の全ての販路における小売店やブランドの季節的在庫補充を反映した物と我々は今考えている。2012年下半期の状況から、小売店やブランドは2013年について自転車輸入及び小売販売の双方に関し、より「通常な」年になると見ているようである。

表10 1～10月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較 平均FOB単価

関税番号	2012 平均単価	2011 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$30.05	\$29.87	\$0.18	0.6%
1520 20 インチ	\$45.39	\$46.02	-\$0.63	-1.4%
1550 24 インチ	\$58.95	\$57.36	\$1.59	2.8%
2500 27 インチ & 700c	\$259.10	\$301.52	-\$42.43	-14.1%
3500 26 インチ	\$108.71	\$110.10	-\$1.39	-1.3%
その他	\$122.45	\$75.25	\$47.20	62.7%
計	\$80.97	\$87.19	-\$6.23	-7.1%

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

表10は全ての主要関税番号毎の1～10月の平均FOB単価について、2012年と2011年とを比較し示したものである。

関税番号2500は平均単価の金額とその変化の割合が2桁変化している事が注目される。これは米国の高価格自転車の輸入減少の予兆なのかどうか、注視しなければならない。

表 1 1 は 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年 1～10 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の推移を示したものである。

これを基にしたのが表 1 2 であり、2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年 1～10 月の全ての車輪径の自転車の輸入について、台数により順位付けを行い示してある。

この表により米国の 1～10 月の自転車輸入を相対的に見る事ができる。良い年ではあるが、米国自転車輸入の過去 13 年の推移の中で 4 番目に位置している事がわかる。

上位 1/3 に位置しており、2012 年は、輸入や自転車産業及び業界にとって「良い」年の一つに落ち着くではあろうが、米国自転車市場の本質的成長という点からは素晴らしいとか劇的な年ではない。

表 1 1 1～10 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2012	16,331,452	\$1,322,302,826	\$80.97
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

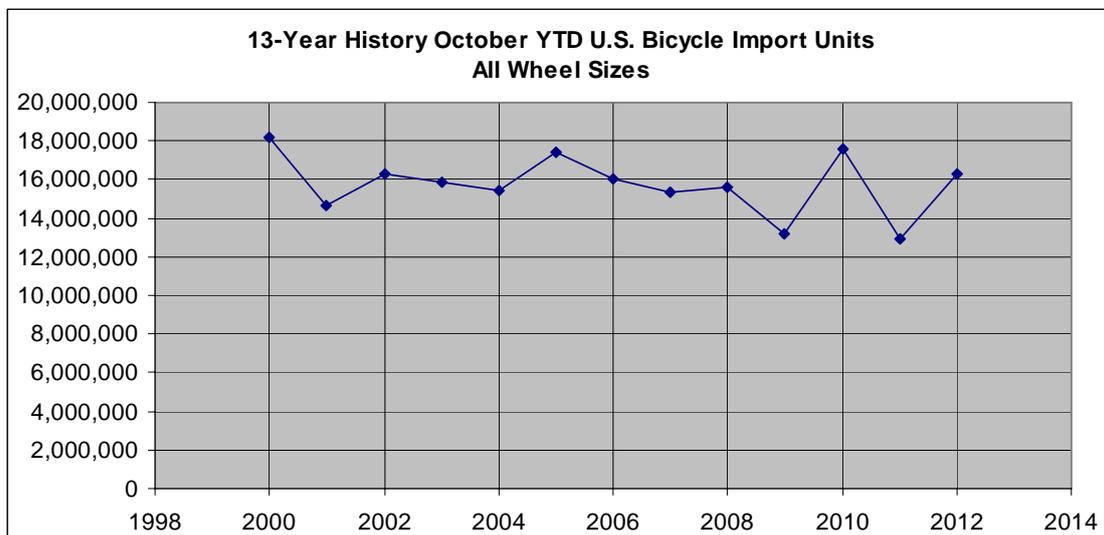
表 1 2 1～10 月の輸入台数の過去 13 年間の推移 全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	1～9 月総輸入台数
1	2000	18,207,988
2	2010	17,553,364
3	2005	17,428,203
4	2012	16,331,452
5	2002	16,294,475
6	2006	16,003,666
7	2003	15,859,010
8	2008	15,634,287
9	2004	15,441,599
10	2007	15,352,194
11	2001	14,634,686
12	2009	13,151,211
13	2011	12,966,416

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

図 A は 2000 年から 2012 年までの毎年 1～10 月の米国の自転車輸入を相対的に示したもので、何度も指摘している通り、台数面では増加がごく僅かか、或いは全く増加していない増減のない市場の様相が示されている。

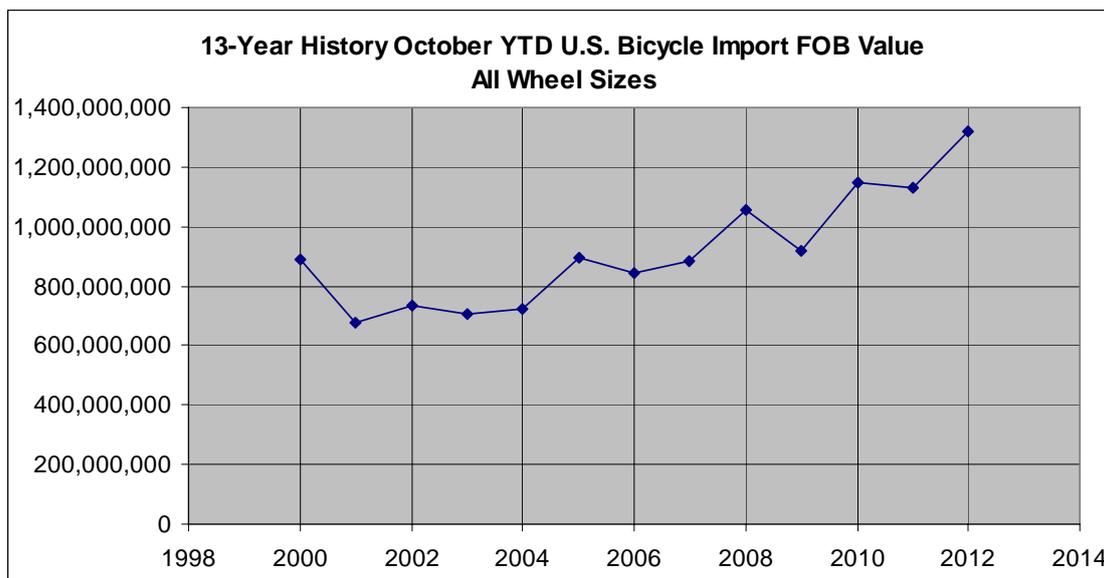
図 A



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

図 B は過去 13 年間の毎年 1～10 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し総 FOB 金額の推移を示したものである。台数面では増減がないものの、金額面では過去 13 年にわたり増加が見られる。1～10 月の期間中に 10 億ドルの壁を超えた年が最近 5 年のうちで 4 回あった。

図 B



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

2012年10月の米国自転車輸入

月毎に米国の自転車輸入を調べていくと、米国の自転車市場消費の様相が明らかになってくる。しかし月毎の統計を四半期、半期或いは年間に積み上げていくには辛抱強さも求められる。

表13は全ての車輪径の自転車の2012年10月の輸入について2011年10月と比較し示したものである。月毎の比較で、台数は8%強増加し、平均FOB単価が17%上昇した事により総FOB金額は27%増加した。

表13 10月の米国自転車総輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2012年10月	1,855,248	153,007,099	\$82.47
2011年10月	1,712,320	120,604,937	\$70.43
変化	142,928	\$32,402,162	\$12.04
変化%	8.3%	26.9%	17.1%

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

表14は2012年10月の輸入を関税番号毎に示したものである。

表14 2012年10月の米国自転車輸入 関税番号音

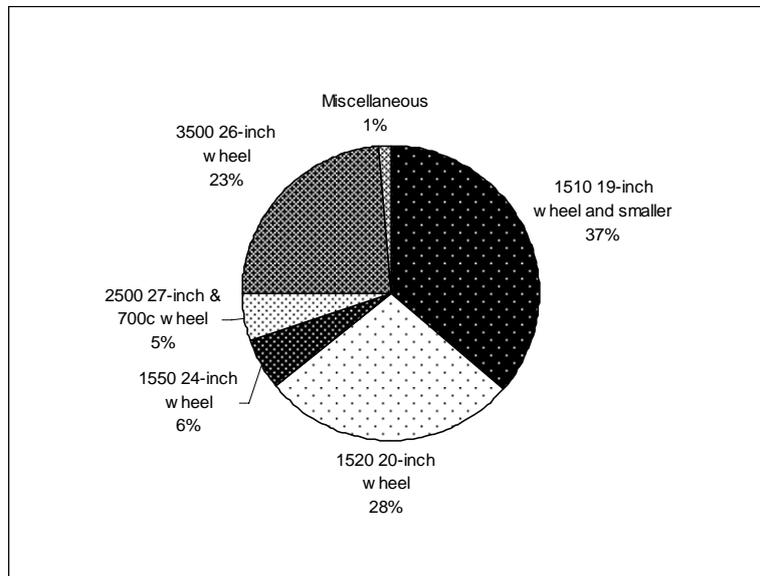
2012年10月	米国自転車輸入		
関税番号	台数	平均単価	2012 FOB 金額 US\$
1510 19インチ以下	706,974	\$31.90	22,553,657
1520 20インチ	530,550	\$44.79	23,764,686
1550 24インチ	98,714	\$66.34	6,548,686
2500 27インチ及び700c	150,300	\$294.92	44,326,808
3500 26インチ	344,687	\$150.56	51,895,546
その他	24,023	\$163.08	3,917,716
計	1,855,248	\$82.47	153,007,099

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

毎月の或いは月毎の自転車輸入統計をみる時に注意しなくてはならない事は、小さな数値の変動の大きさである。この場合、通年の輸入の1/12を見ているだけなのである。

図Cは2012年10月の輸入について関税番号毎の台数割合を示したものである。台数面では、典型的な小径車である関税番号1510の歩道で乗る自転車と関税番号1520の子供や幼児向けの自転車が合計でこの月の全ての自転車輸入台数の65%を占めている。

図 C 2012年10月米国自転車輸入 全ての車輪径 関税番号毎の台数割合



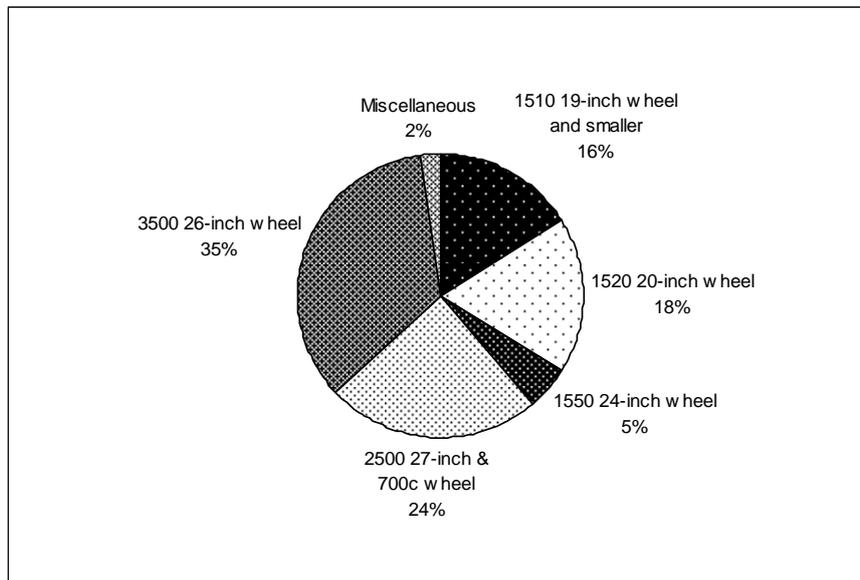
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 D は 2012 年 10 月の全ての車輪径の自転車の輸入に関し、関税番号毎に FOB 金額の割合を示したものである。

関税番号 3500 と関税番号 2500 を合計すると、この月の総輸入金額の 59%と圧倒的な割合を示しているが、これは従来通り典型的な状況である。

関税番号 2500 は引き続き米国の自転車輸入にとって最も重要な関税番号であり、従って米国自転車市場にとって最も重要な製品区分でもある。2012 年 10 月の期間中、関税番号 2500 はこの月の輸入自転車台数の 5%を占め、この月の総輸入 FOB 金額の 24%を占めた。

図 D 2012年10月米国自転車輸入 全ての車輪径 関税番号毎の FOB 金額割合



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

表 1 5 は時系列の推移を示した表であり、2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年 10 月の米国自転車輸入を示している。

表 1 5 毎年 10 月の米国自転車輸入の 13 年間の推移
2000 年～2012 年 全ての車輪径

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 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
2012	1,855,248	153,007,099	\$82.47

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

2012 年 10 月の総 FOB 金額と平均 FOB 単価は過去 13 年間で最高となっている事は明らかである。しかし表 1 6 に示す通り、台数面では 2012 年 10 月は過去 13 年間で 9 番目となっている。

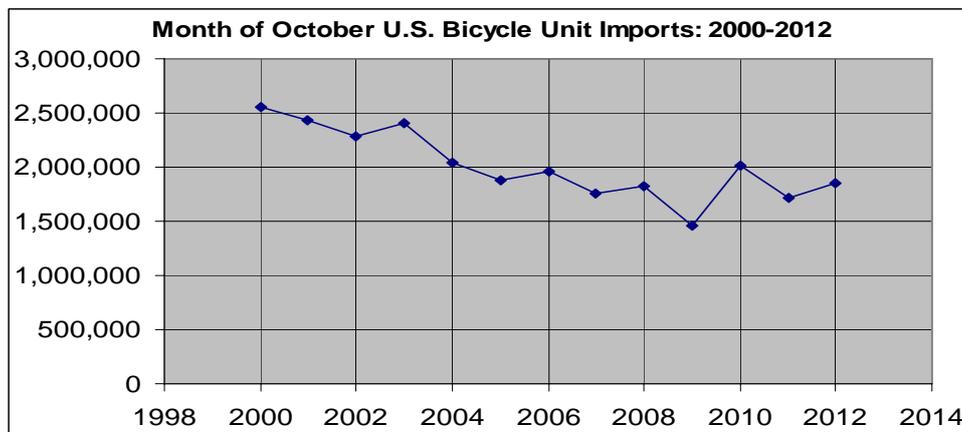
表 1 6 毎年 10 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移
全ての車輪径 台数による順位付け

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	2012	1,855,248
10	2008	1,824,189
11	2007	1,752,113
12	2011	1,712,320
13	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 は毎年 10 月の米国自転車輸入台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。

図 E 毎年 10 月の米国自転車輸入台数の過去 13 年間の推移
全ての車輪径 2000 年～2012 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

米国自転車市場でのコアマーケットは 20 インチ以上の自転車であり、表 1 7 は 2012 年 1～10 月のコアマーケット自転車輸入について 2011 年同期と比較しながら示したものである。

表 17 1～10月の20インチ以上の自転車の米国への輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年1～10月	11,516,313	\$1,177,591,510	\$102.25
2011年1～10月	9,250,366	\$1,019,569,045	\$110.22
変化	2,265,947	\$158,022,465	-\$7.97
変化%	24.5%	15.5%	-7.2%

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

2012年には20インチ以上の自転車の輸入台数は全体で2011年と比較し25%近く増加した。そしてこの期間中の総FOB金額は15%以上増加した。平均FOB単価が7%以上、US\$8.00近く下落した事が注目される。

表18は2000年から2012年までの過去13年間の毎年1～10月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の推移を示す。

表 18 毎年1～10月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去13年間の推移

年	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2012	11,516,313	\$1,177,591,510	\$102.25
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

総FOB金額US\$12億という数値は過去最高である。しかし平均FOB単価は過去13年間で2番目となっている。

表19は毎年1～10月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去13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。2012年は過去13年で5番目となっているが、これは米国自転車市場における20インチ以上の自転車の消費台数が増減のない状況が続いている事が反映されているのである。

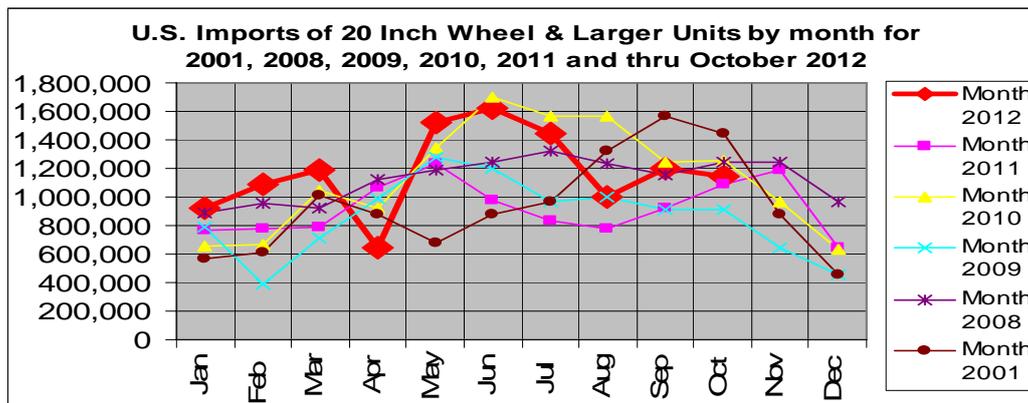
表 1 9 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移
毎年 1～10 月 台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	12,182,636
2	2000	12,006,339
3	2010	11,949,213
4	2004	11,678,699
5	2012	11,516,313
6	2003	11,383,918
7	2002	11,371,577
8	2008	11,270,073
9	2006	11,157,267
10	2007	10,975,431
11	2001	9,930,877
12	2011	9,250,366
13	2009	9,137,644

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

図 F は 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、2001 年、2008 年、2009 年、2010 年、2011 年そして 2012 年について、月毎に示したものである。

図 F

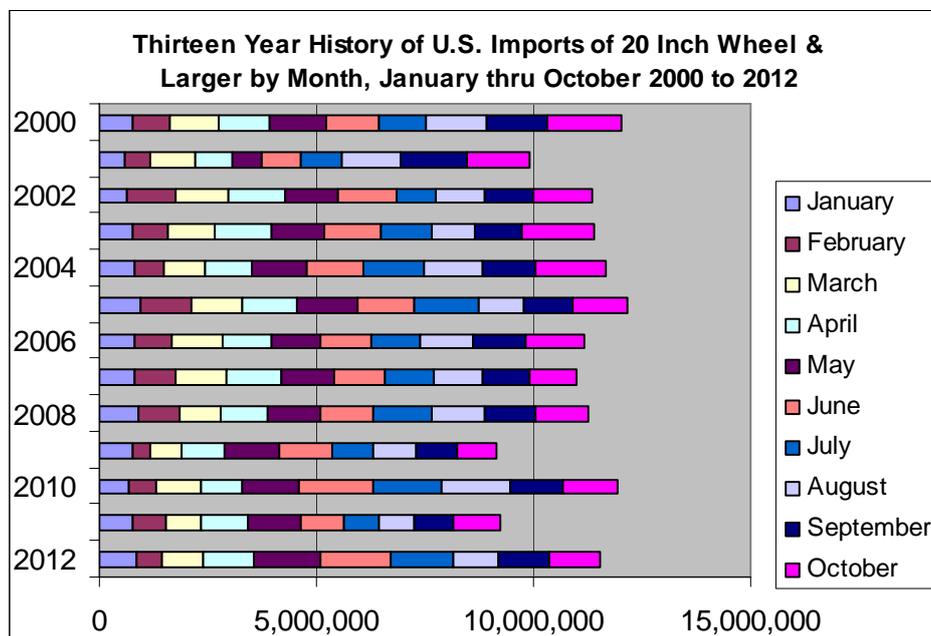


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

2012 年の最初の 10 カ月は赤の太線で月毎に菱形で示してある。ここに示された年は、過去 2 回の景気後退年、リーマンショック前の最後のいわゆる「通常」の年、2012 年を含むリーマンショック後の 3 年、という観点から選ばれている。2012 年の最初の 8 カ月間の変動幅の大きさは顕著である。図 F は米国自転車輸入の分析を行う際には、月次統計を含ませる事が大切であるという事を強調している。

これが図 G につながっていく。これは 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年 1～10 月の 20 インチ以上の自転車の月毎の米国への輸入を示している。

図 G



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

これは輸入統計を検討及び分析する際のもう一つの方法であり、20インチ以上の自転車の消費にとって「大きな」年がすぐにわかるという利点がある。既に述べたとおり、2012年は過去13年で上位1/3に入っており良い年となるであろうが、2000年、2005年或いは2010年のような大きな年にはならないであろう。

関税番号 2500：27インチ及び700cの自転車の輸入

関税番号 2500：27インチ及び700cの自転車は、米国の自転車輸入及び全体の市場にとって最も重要な区分であると既に言及した。

表20は2012年1～10月の関税番号2500の輸入について2011年同期と比較し示したものである。台数は22%と引き続き増加し、FOB金額も5%増加した。前述の通り、関心がもたれ、そして今後懸念材料となる可能性がある点は、平均FOB単価が14%下落したことである。

表 2 0 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車輸入
1～10 月 2012 年と 2011 年との比較

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	金額	平均単価
2012 年 1～10 月	1,557,454	\$403,530,944	\$259.10
2011 年 1～10 月	1,277,620	\$385,231,978	\$301.52
変化	279,834	\$18,298,966	-\$42.43
変化 %	21.9%	4.8%	-14.1%

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

表 2 1 は今月のレポートの最後の表で、毎年 1～10 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移を示している。

表 2 1 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車
毎年 1～10 月 過去 13 年間の推移

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 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
2012	1,557,454	\$403,530,944	\$259.10

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

1～10 月の輸入において、輸入台数と総 FOB 金額は過去最高を記録した。ここ数年にわたり問い続けているが、この増加は持続可能なものなのであろうか？ 今のところ米国市場からの解答は肯定的である。今後どのようになるか、報告を続けていきたい！

以 上