

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2014年3月号

米国自転車市場情報

輸入

2013年は米国自転車輸入にとって非常に変動の激しい1年であったが、台数は13%減少、総FOB金額も8%以上減少し、2013年に米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は6%近く上昇という結果に終わった。この模様を表1に示す。

表1 1～12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1～12月 | 16,261,629 | \$1,423,569,715 | \$87.54 |
| 2012年1～12月 | 18,758,260 | \$1,553,036,423 | \$82.79 |
| 変化 | -2,496,631 | -\$129,466,708 | \$4.75 |
| 変化% | -13.3% | -8.3% | 5.7% |

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

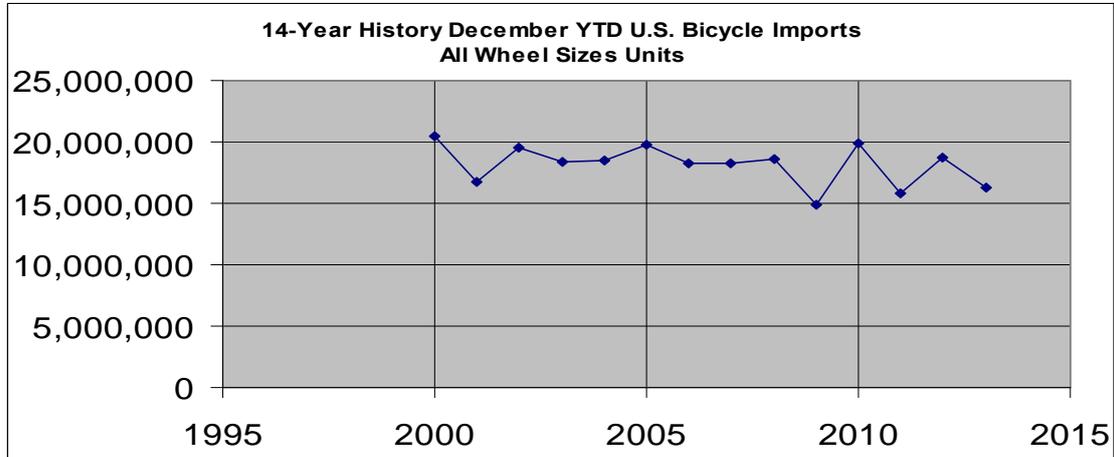
全ての車輪径の自転車輸入台数は13%減少したが、この事は2013年1～12月には2012年1～12月に比べ実際の輸入台数が250万台減少したという事である。

米国自転車輸入総FOB金額は8%減少したが、これは2013年1～12月には1年前の同期に比べ総FOB金額がUS\$1億2,900万減少したという事である。2013年の米国の自転車輸入総FOB金額はUS\$14億を超えてはいるが、台数及びFOB金額が両方とも減少しており、この事は米国市場における自転車の小売金額の継続的上昇傾向に歯止めがかかり始めた、或いは市場消費が減少し始めたこと等の予兆なのかもしれない、懸念事項である。この点については本レポートで分析していく。

この最後の点については、米国自転車業界の中において歓迎されるべき論点ではない。米国自転車市場における新車自転車の市場消費について最近の変化の大きな要因となっているのは、金融危機以降、中古自転車が与えている影響である。新しい調査結果によると、2012年には米国の成人の自転車保有者の26%は中古自転車を保有しているという事である。我々は、この割合は消費者の新車自転車購入に大きな影響を与える割合であると感じている。

図Aは毎年1～12月の全ての車輪径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。金融危機以降変動が激しいが、この事は全ての車輪径の自転車の米国への輸入状況が近年不安定となっている事の現れである。

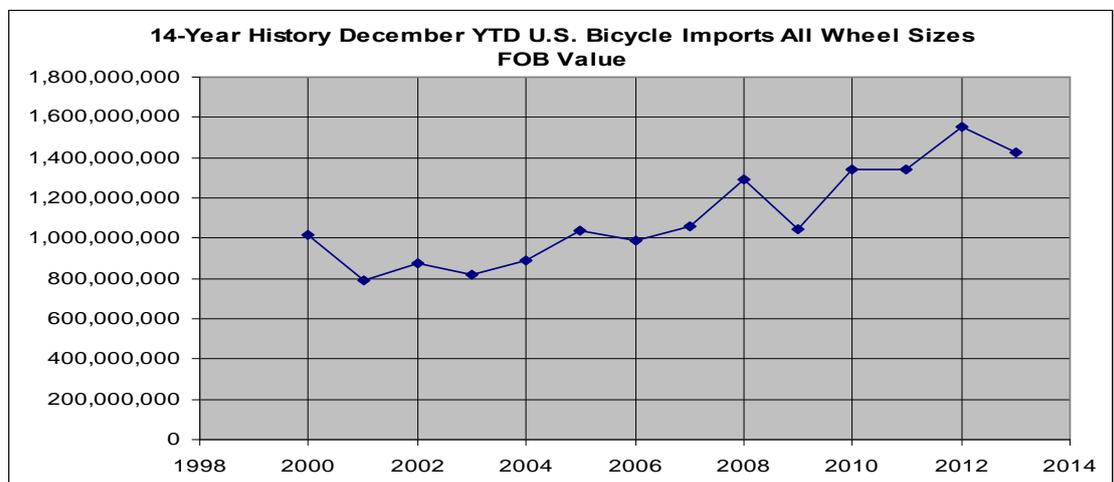
図 A



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

図 B は毎年 1～12 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、年間の総 FOB 金額の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。米国へ輸入された自転車台数は過去 5 年にわたり増減を続けているが、総 FOB 金額は 2009 年以降増加していた。しかし 2013 年の減少は、今後の米国の自転車輸入及び新車自転車市場にとって懸念事項である。

図 B



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

ご承知の通り、中国及び台湾は米国へ輸入される自転車にとって 2 つの最も重要な供給元である。表 2 は 2013 年 1～12 月の米国の中国からの全ての車輪径の自転車の輸入について、2012 年同期と比較しながら示したものである。

表2 1～12月の米国の中国からの自転車輸入 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1～12月 | 15,280,760 | 941,866,142 | \$61.64 |
| 2012年1～12月 | 17,625,255 | \$1,075,929,236 | \$61.04 |
| 変化 | -2,344,495 | -\$134,063,094 | \$0.60 |
| 変化% | -13.3% | -12.5% | 1.0% |

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

主要供給元である中国から米国に輸入された全ての車輪径の自転車台数は13%強、即ち230万台減少した。中国から米国へ輸入された全ての自転車の総FOB金額は12%以上、即ちUS\$1億3,400万減少した。その結果、2013年の総FOB金額はUS\$10億に届かなかった。

しかし台数及びFOB金額両方の二桁の減少にもかかわらず、2013年に中国から米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は1%上昇している。

表3は2013年1～12月に台湾から米国へ輸入された全ての車輪径の自転車について、2012年同期と比較しながら示したものである。2013年の総台数は9%以上減少しているが、台湾から米国へ輸入された自転車の総FOB金額は2%ほど、即ちUS\$780万増加している。

表3 1～12月の米国の台湾からの自転車輸入 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1～12月 | 794,383 | \$434,320,333 | \$546.74 |
| 2012年1～12月 | 873,728 | \$426,519,344 | \$488.16 |
| 変化 | -79,345 | \$7,800,989 | \$58.58 |
| 変化% | -9.1% | 1.8% | 12.0% |

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

2013年に台湾からの米国自転車輸入総FOB金額が2012年に比べ増加したのは、2013年に台湾から米国へ輸入された自転車の平均FOB単価が、前年に比べ12%と大きく上昇したためである。

表4は2013年1～12月の関税番号毎の平均単価について2012年と比較しながら示したものである。全体の平均FOB単価は6%近く上昇したが、最も大きく上昇したのは関税番号3500の26インチの自転車で年ごとの比較で14%上昇している。

表4 1～12月の関税番号毎の平均 FOB 単価 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 | \$31.02 | \$30.34 | \$0.68 | 2.2% |
| 1520 20 インチ | \$43.77 | \$45.31 | -\$1.53 | -3.4% |
| 1550 24 インチ | \$59.21 | \$59.51 | -\$0.29 | -0.5% |
| 2500 27 インチ及び 700c | \$263.18 | \$263.84 | -\$0.66 | -0.3% |
| 3500 26 インチ | \$129.35 | \$113.29 | \$16.06 | 14.2% |
| その他 | \$156.34 | \$116.40 | \$39.94 | 34.3% |
| 計 | \$87.54 | \$82.79 | \$4.75 | 5.7% |

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

表5は2013年1～12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。

全体の平均 FOB 単価は前述のとおり上昇したが、2013年1～12月には2012年同期と比較し5つの主要関税区分全てで総台数及び総 FOB 金額が減少している。

子供及び年少者向け自転車は、2013年1～12月の輸入台数及び総 FOB 金額の両方が2012年同期と比較し2桁の減少を示している。関税番号1550の24インチの年少者向け自転車は最も減少が激しく、年ごとの比較で輸入台数は18%近く減少し、FOB 金額も18%減少した。

関税番号2500の27インチ及び700cの自転車は、しばしば米国の自転車業界にとって最も重要な関税区分であると言われるが、2013年1～12月には2012年同期と比較し台数で13%近く減少し、総 FOB 金額も13%減少した。

関税番号3500の26インチの自転車は2013年1～12月には2012年同期と比較し台数は15%近く減少したが、関税番号3500の輸入総 FOB 金額の減少幅は年ごとの比較で3%の減少にとどまっている。

表5 1～12月の米国自転車輸入 2013年と2012年との比較

| 1～12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 | 4,884,397 | 151,522,353 | 5,642,908 | 171,209,559 | -13.4% | -11.5% |
| 1520 20 インチ | 4,012,165 | 175,628,025 | 4,521,107 | 204,839,232 | -11.3% | -14.3% |
| 1550 24 インチ | 1,119,872 | 66,311,500 | 1,362,042 | 81,050,397 | -17.8% | -18.2% |
| 2500 27 インチ及 び 700c | 1,594,010 | 419,516,277 | 1,830,328 | 482,921,265 | -12.9% | -13.1% |
| 3500 26 インチ | 4,319,785 | 558,779,531 | 5,070,145 | 574,402,430 | -14.8% | -2.7% |
| その他 | 331,400 | 51,812,029 | 331,730 | 38,613,540 | -0.1% | 34.2% |
| 計 | 16,261,629 | 1,423,569,715 | 18,758,260 | 1,553,036,423 | -13.3% | -8.3% |
| 対前年比% | | | | | -13.3% | -8.3% |
| 平均単価 US\$ | | \$87.54 | | \$82.79 | | |
| 平均単価対前年比% | | | | | | 5.7% |

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

表6は毎年1～12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年の総輸入台数は14年間の平均である18,149,806台をはるかに下回っているが、総FOB金額はUS\$14億で2012年に次ぎ第二位となっている。

2013年の平均単価は、全ての車輪径の自転車の米国への輸入の推移の中で最高となっている。そしてインフレ率を大きく上回っている。この統計から生じる疑問の一つとして、米国の自転車市場は今後もインフレ率を上回る新車自転車の価格上昇を吸収し受け入れていくのだろうか、或いはこれが受け入れられず価格上昇に抵抗が生じ始めるのであろうか、という事がある。

表6 毎年1～12月の米国自転車輸入の過去14年間の推移 全ての車輪径

| 年 | 総台数 | 総FOB金額 | 平均単価 |
|-------------|-------------------|----------------------|----------------|
| 2013 | 16,261,629 | 1,423,569,715 | \$87.54 |
| 2012 | 18,758,340 | 1,553,036,423 | \$82.79 |
| 2011 | 15,793,254 | 1,339,416,039 | \$84.81 |
| 2010 | 19,876,313 | 1,343,541,662 | \$67.60 |
| 2009 | 14,926,800 | 1,042,784,000 | \$69.86 |
| 2008 | 18,579,786 | 1,292,327,950 | \$69.56 |
| 2007 | 18,233,438 | 1,061,736,090 | \$58.23 |
| 2006 | 18,210,634 | 990,777,768 | \$54.41 |
| 2005 | 19,803,531 | 1,041,156,878 | \$52.57 |
| 2004 | 18,490,477 | 887,236,825 | \$47.98 |
| 2003 | 18,397,122 | 820,068,665 | \$44.58 |
| 2002 | 19,550,411 | 877,222,301 | \$44.87 |
| 2001 | 16,741,703 | 787,632,610 | \$47.05 |
| 2000 | 20,473,848 | 1,019,678,395 | \$49.80 |

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

表7は米国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。既に述べたとおり、2013年は14年間の平均を下回り、14年間で12位となっており、金融危機の年である2009年と2011年を上回るのみである。

表7 毎年1～12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
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 | 2012 | 18,758,340 |
| 6 | 2008 | 18,579,786 |
| 7 | 2004 | 18,490,477 |
| 8 | 2003 | 18,397,122 |
| 9 | 2007 | 18,233,438 |
| 10 | 2006 | 18,210,634 |
| 11 | 2001 | 16,741,703 |
| 12 | 2013 | 16,261,629 |
| 13 | 2011 | 15,793,254 |
| 14 | 2009 | 14,926,800 |

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

表8は2013年1～12月の自転車輸入について関税番号毎の百分比を2012年と比較しながら示したものである。

表8 米国自転車輸入 関税番号毎百分比
2013年1～12月と2012年同期との比較

| 関税番号 | 2012 % 台数 | 2013 % 台数 | 2012 % FOB金額 | 2013 % FOB金額 |
|------------------------------|--------------|--------------|-----------------|-----------------|
| 1510 19インチ以下 | 30% | 29% | 11% | 11% |
| 1520 20インチ | 24% | 25% | 13% | 12% |
| 1550 24インチ | 7% | 7% | 5% | 5% |
| 2500 27インチ & 700c & 29インチ | 10% | 10% | 31% | 29% |
| 3500 26インチ | 27% | 27% | 38% | 39% |
| その他 | 2% | 2% | 2% | 4% |

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

関税区分相互の間での変化を探そうとしているが、台数では関税番号1510が1ポイント減少しそれが関税番号1520の増加分となっている以外、その他の全ての関税番号の2013年の輸入台数の割合は2012年と同じとなっている。

総FOB金額の割合についてはもう少し面白い状況が示されており、関税番号1520と2500はポイントを減らしており、関税番号3500は2013年の総FOB金額の割合を2012年に比べ増加させている。

表 9 車輪径ごとの米国自転車輸入平均 FOB 単価の変化 2003 年と 2013 年との比較

| 車輪径 | 2003 年平均 FOB 単価 | 2013 年平均 FOB 単価 | 変化 | 変化 % |
|------|-----------------|-----------------|----------------|---------------|
| 19+ | \$21.41 | \$31.02 | \$9.61 | 44.89% |
| 20+ | \$35.28 | \$43.77 | \$8.49 | 24.08% |
| 24+ | \$41.12 | \$59.21 | \$18.09 | 44.00% |
| 700c | \$204.40 | \$263.18 | \$58.78 | 28.76% |
| 26+ | \$67.93 | \$129.35 | \$61.42 | 90.42% |
| その他 | \$48.41 | \$156.34 | \$107.93 | 222.96% |
| 全体 | \$44.58 | \$87.54 | \$42.96 | 96.37% |

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

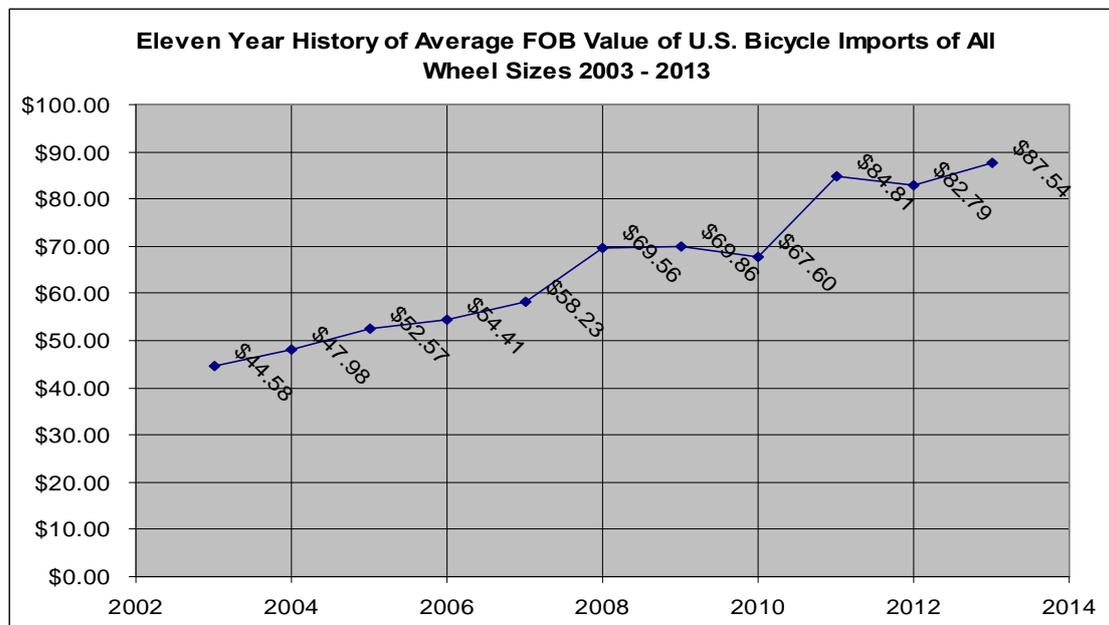
表 9 は、関税番号に呼応した車輪径ごとの米国自転車輸入平均 FOB 単価の 2003 年と 2013 年との比較について示したものである。

表 9 の最も右の欄に示された変化の割合については、特に関心がもたれる。最も大きく百分比が変化したのは関税番号 3500 の 26 インチの自転車で、2003 年から 2013 年の間に 90% 以上、US\$61 も上昇している。

全体の増加は 96% であり、即ち 2003 年 1～12 月から 2013 年 1～12 月の間に米国へ輸入された自転車の平均 FOB 単価は US\$43 上昇した。

2003 年から 2013 年までの 11 年間の年ごとの増加の模様を図 C に示す。この同じ 11 年間の通算インフレ率は 26.6% であり、製造業者の供給時点における新車自転車の価格は同じ期間中の米国のインフレ率の 4 倍近くにのぼることがわかる。

図 C



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

これらの FOB 金額の上昇分は我々の知りうる限りにおいて全て小売価格の上昇として、輸入業者から小売店へ、そして最後には消費者へと転嫁されてきた。

今後大きな論点となるのは：新車自転車の価格上昇が今後も流通網を通じ米国の消費者へと転嫁され続けるのであろうか、という点である。2014 年にはその答えが明らかになる事は確かである。

20 インチ以上の自転車の米国への輸入

20 インチ以上の輸入自転車は米国自転車市場の核となるもので、2013 年 1～12 月の総輸入台数は前年同期と比較し 13%以上減少し、総 FOB 金額は 8%減少した。この模様を表 10 に示す。

表 10 1～12 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 1～12 月 | 11,377,232 | 1,272,047,362 | \$111.81 |
| 2012 年 1～12 月 | 13,115,352 | 1,381,826,864 | \$105.36 |
| 変化 | -1,738,120 | -109,779,502 | \$6.45 |
| 変化 % | -13.3% | -7.9% | 6.1% |

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

表 11 は毎年 1～12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移について示したものである。2013 年 1～12 月の総輸入台数は過去 14 年の平均である 12,684,127 台を下回っているが、総 FOB 金額は過去 2 番目に多く、また平均 FOB 単価は米国自転車輸入のこれまでの推移の中で他を圧倒する最高値を記録している。

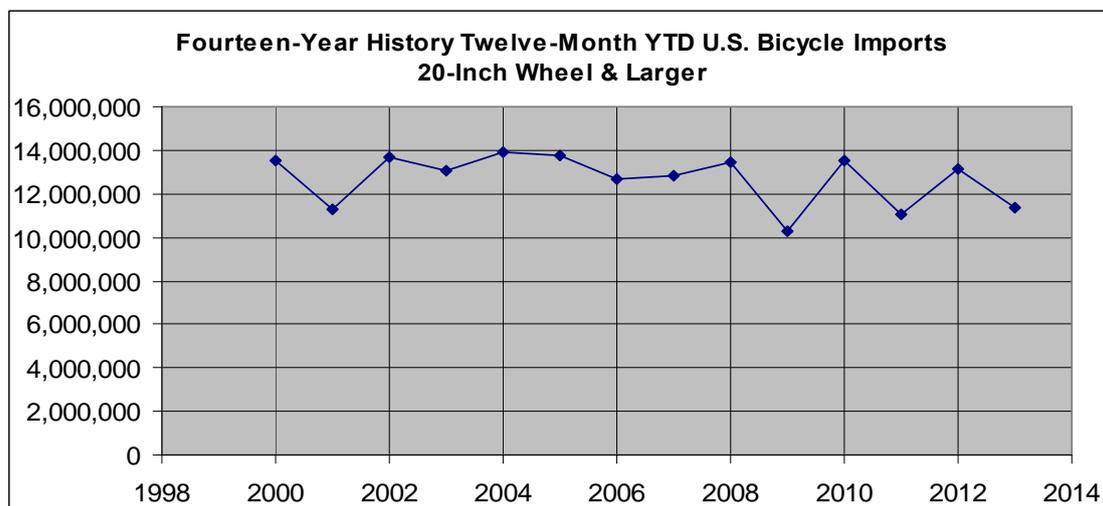
表 11 毎年 1～12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移

| 年 | 総台数 | 総 FOB 金額 | 平均 FOB 単価 |
|-------------|-------------------|----------------------|-----------------|
| 2013 | 11,377,232 | 1,272,047,362 | \$111.81 |
| 2012 | 13,115,352 | 1,381,826,864 | \$105.36 |
| 2011 | 11,076,505 | 1,199,312,360 | \$108.28 |
| 2010 | 13,554,638 | 1,170,091,007 | \$86.32 |
| 2009 | 10,244,666 | 915,257,414 | \$89.34 |
| 2008 | 13,484,340 | 1,150,125,252 | \$85.29 |
| 2007 | 12,806,825 | 929,766,222 | \$72.60 |
| 2006 | 12,696,958 | 866,569,522 | \$68.25 |
| 2005 | 13,766,595 | 904,746,500 | \$65.72 |
| 2004 | 13,910,557 | 783,944,731 | \$56.36 |
| 2003 | 13,099,630 | 706,644,817 | \$53.94 |
| 2002 | 13,643,065 | 738,848,770 | \$54.16 |
| 2001 | 11,268,513 | 653,288,051 | \$57.97 |
| 2000 | 13,532,897 | 829,380,858 | \$61.29 |

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

図 D は毎年 1～12 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。

図 D



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

表 1 2 は毎年 1～12 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 1 2 毎年 1～12 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
台数による順位付け

| 順位 | 年 | 総輸入台数 |
|----|-------------|-------------------|
| 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 | 2012 | 13,115,352 |
| 8 | 2003 | 13,099,630 |
| 9 | 2006 | 12,696,958 |
| 10 | 2007 | 12,806,825 |
| 11 | 2013 | 11,377,232 |
| 12 | 2001 | 11,268,513 |
| 13 | 2011 | 11,076,505 |
| 14 | 2009 | 10,244,666 |

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

図 E は毎年 1～12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入総 FOB 金額の推移をグラフにより示したものである。台数の場合とは違い、総 FOB 金額は金融危機以後 2013 年に再び下落するまでは回復を示していた。

これは米国のコアマーケット自転車輸入 FOB 金額の崩落の始まりなのであろうか、或いは調整なのであろうか、或いは単なる異常値なのであろうか。

図 E



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

図 D には 2008 年以降の 20 インチ以上の自転車輸入台数の変化や変動の様子が示されているが、図 E には総 FOB 金額の回復と増加の様子が示されている。但しそれは 2013 年以前までの事である。

我々は米国の消費者の人口構成と購買行動の変化に伴う米国自転車市場の変化が、この不安定な状況の主な原因だと現在考えている。

米国の成人の 26% が中古自転車を購入或いは入手したという調査結果は購買行動の変化の一例で、この事から過去 5~6 年の業界の新車自転車の予測に影響を与えたことは間違いない。自転車専門店販路の供給業者の協会は米国の大手業界誌に広告を打ったが、その中で協会は、「勘頼みのゲームは終わった」と述べている。我々はこのように言うのは少し時期尚早だと考えている。というのは勘頼みのゲームはまさに始まったところだからである！

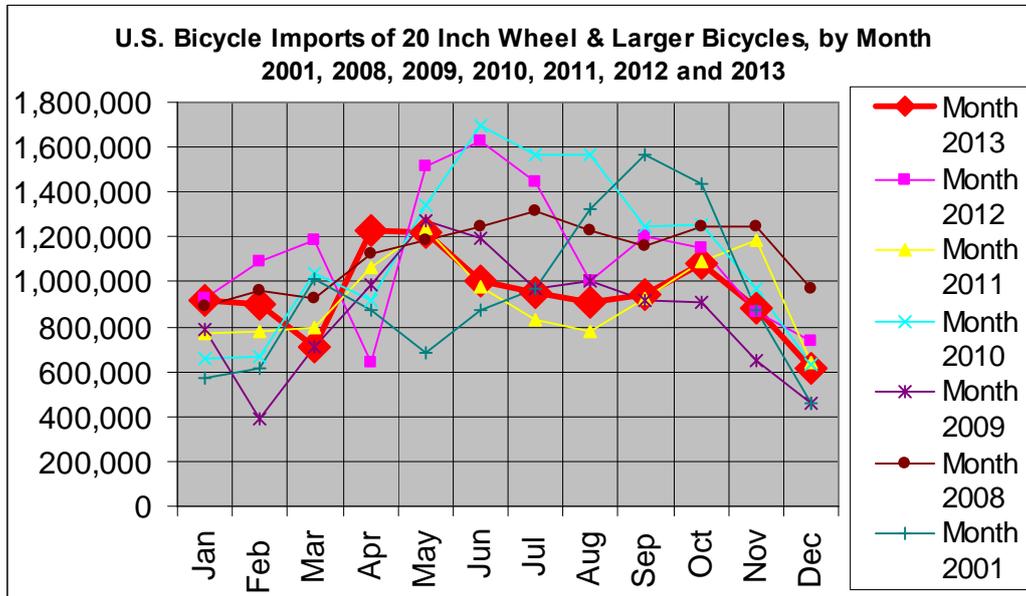
コアマーケットである 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の概要

図 F は見にくいだが、実際は非常に単純である。赤線に菱形で示したのは 2013 年 1~12 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月毎の輸入台数である。

その他の 6 つの線はコアマーケットの自転車の米国への輸入にあたり比較となる 2001 年、2008 年、2009 年、2011 年、そして 2012 年を示している。これらの年は 2013 年と比較するにあたり特定の理由がある。2001 年は新千年紀最初の景気後退年、2008 年は金融危機最初の年で、同時に米国のコアマーケット自転車輸入にとって最後の「通常の」年、2009 年

は金融危機 2 年目の年、2010 年は米国自転車輸入の「回復」の年、2011 年と 2012 年は米国のコアマーケット自転車輸入の不安定な状態の始まった年である。

図 F



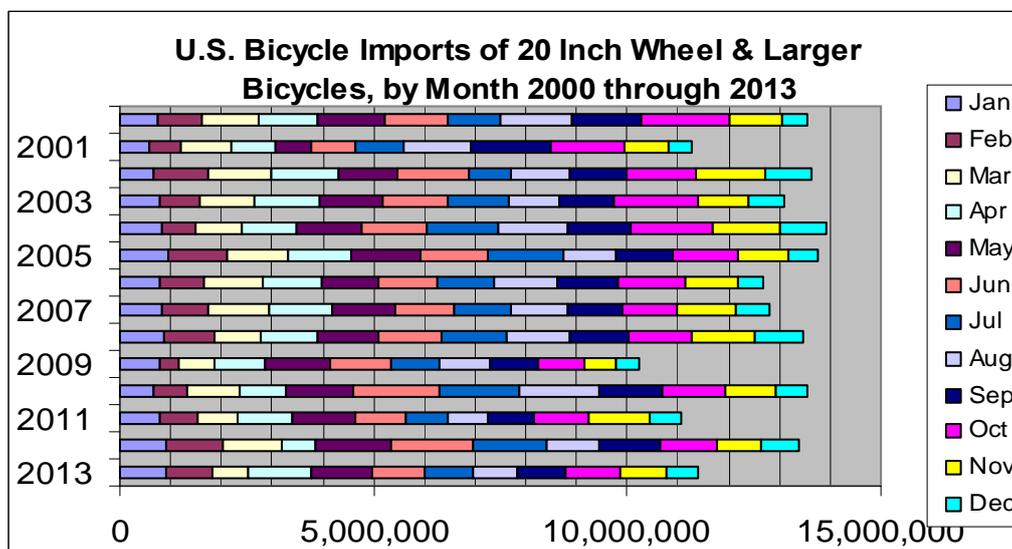
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

2013 年は 4 月まで強含みで始まったが、米国の輸入業者が市場消費の引き締めによる在庫急増に対応したため、月を追うに従い輸入台数は減少していった。

もし 2013 年が 2011 年とよく似た状況であるならば、米国の新車自転車の輸入業者は数カ月以内に輸入削減により在庫縮小を行うという対応を取ることが示されている。

図 G は米国の 20 インチ以上の自転車輸入台数を、月毎に 2000 年から 2013 年まで 14 年間にわたり示したものである。

図 G



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

関税番号 2500：27 インチ及び 700 c の輸入自転車

関税番号 2500 は引き続き最も重要な米国自転車輸入関税区分である。表 1 3 は 2013 年 1～12 月の関税番号 2500 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。関税番号 2500 の総台数は年ごとの比較で 13%減少し、総 FOB 金額も同様である。平均 FOB 単価はほぼ増減ナシで、US\$1 以下と僅かに下落している。

表 1 3 関税番号 2500 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車輸入
2013 年 1～12 月 2012 年同期との比較

| 2500 27 インチ、700 c | 総台数 | 総 FOB 金額 | 平均 FOB 単価 |
|-------------------|-----------|-------------|-----------|
| 2013 年 1～12 月 | 1,594,010 | 419,516,277 | \$263.18 |
| 2012 年 1～12 月 | 1,830,328 | 482,921,265 | \$263.84 |
| 変化 | -236,318 | -63,404,988 | -\$0.66 |
| 変化 % | -12.9% | -13.1% | -0.3% |

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 1～12 月の関税番号 2500 の自転車輸入の過去 14 年間の推移を示したものである。2013 年の年間総台数は過去 14 年で 2 番目に多くっており、年間総 FOB 金額は 3 番目に多い。また平均 FOB 単価は過去 14 年間で 6 位である。

表 1 4 関税番号 2500 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車の
毎年 1～12 月の輸入の過去 14 年間の推移

| 年 | 台数 | 総 FOB 金額 US\$ | 平均単価 |
|-------------|------------------|--------------------|-----------------|
| 2000 | 148,712 | 31,366,471 | \$210.92 |
| 2001 | 211,287 | 44,789,906 | \$211.99 |
| 2002 | 323,602 | 62,337,716 | \$192.64 |
| 2003 | 392,633 | 80,254,086 | \$204.40 |
| 2004 | 499,655 | 104,411,929 | \$208.97 |
| 2005 | 750,258 | 210,879,252 | \$281.08 |
| 2006 | 775,571 | 203,441,090 | \$262.31 |
| 2007 | 957,759 | 237,302,033 | \$247.77 |
| 2008 | 1,217,976 | 320,654,363 | \$263.27 |
| 2009 | 1,166,036 | 321,745,797 | \$275.93 |
| 2010 | 1,320,482 | 363,096,791 | \$274.97 |
| 2011 | 1,474,234 | 442,503,238 | \$300.16 |
| 2012 | 1,830,328 | 482,921,265 | \$263.84 |
| 2013 | 1,594,010 | 419,516,277 | \$263.18 |

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

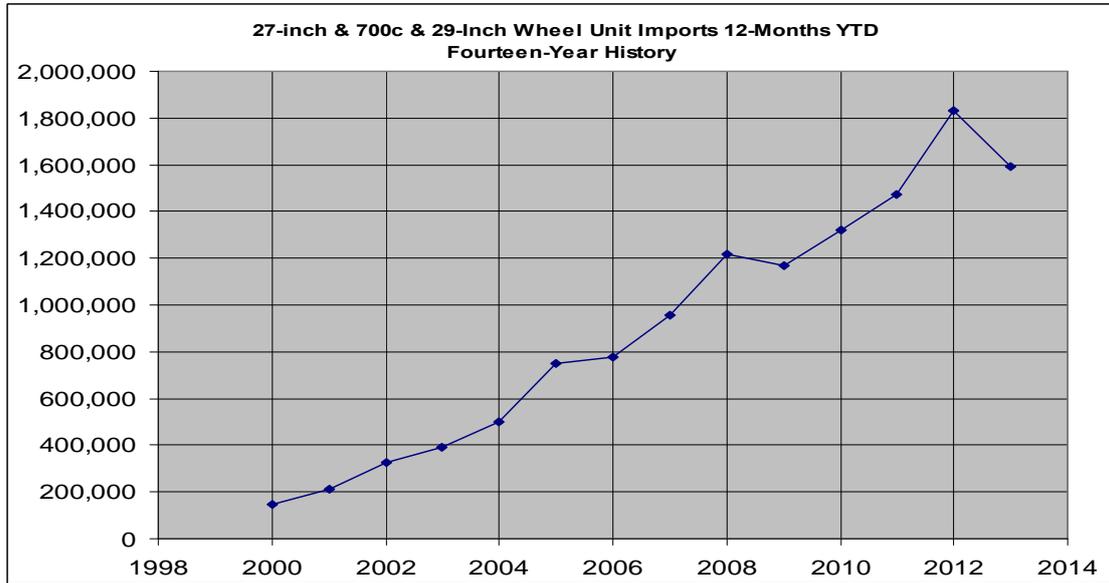
2013 年 1～12 月の関税番号 2500 の輸入統計には引き続き目を見張るものがあるが、今後この重要な製品区分でどの程度強い状態が続いていくのか懸念を抱かせるのに十分な弱含んだ状況を示している。

図 H は毎年 1～12 月の関税番号 2500 の自転車輸入台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。

既に述べたとおり、関税番号 2500 は 2009 年に僅かに減少し、その後 2012 年までは継続的に増加し、2013 年には減少した。この製品区分の今後の輸入は勿論米国の市場消費と結びついたものであるが、ここで懸念を示したのはこの為である。

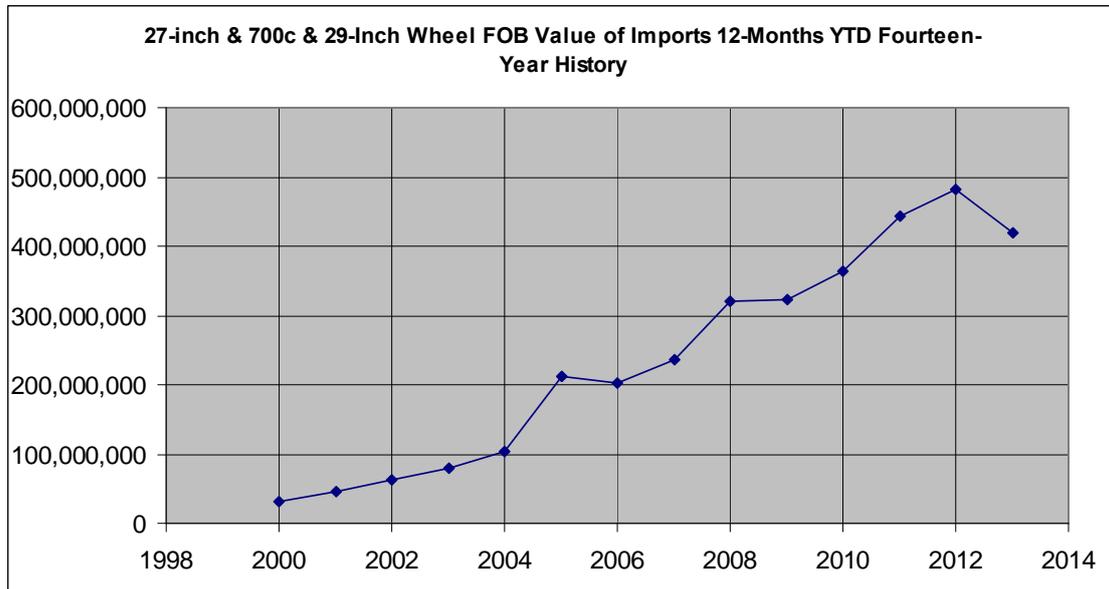
図 I は毎年 1～12 月の関税番号 2500 の自転車の輸入総 FOB 金額の過去 14 年間の推移を示したものである。このグラフから、関税番号 2500 の自転車の FOB 金額面からの 2012 年までの継続的増加の様子が明らかで、同様に 2013 年の減少の様子が明らかに示されている。

図 H



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

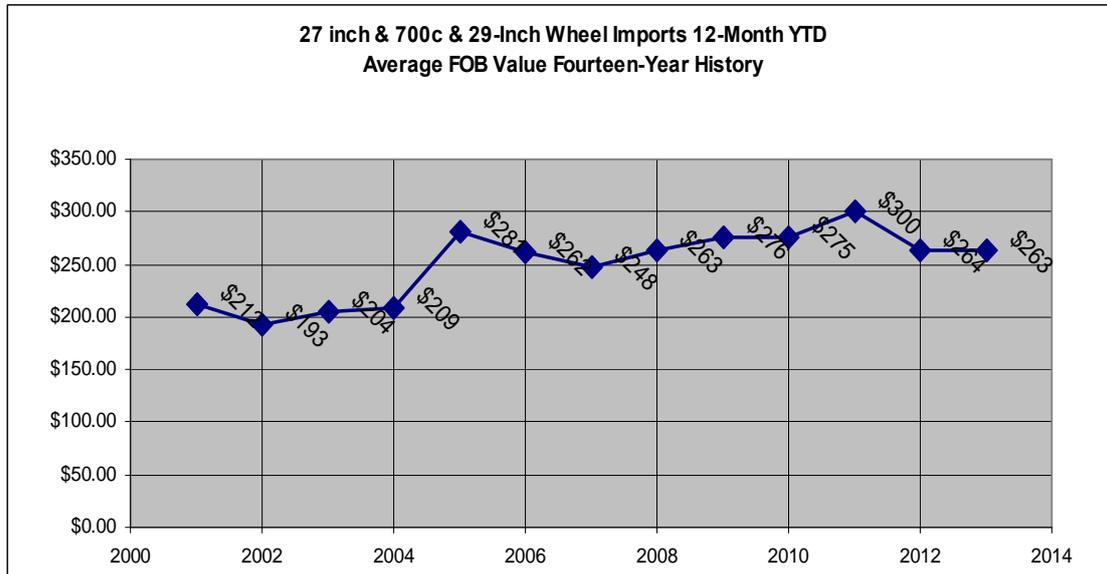
図 I



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

図 J は毎年 1～12 月の関税番号 2500 の自転車への米国への輸入について、年間平均 FOB 単価の過去 14 年間の推移を示したものである。2011 年に US\$300 という高価格に達したが、2012 年と 2013 年は US\$263 程度に張り付いている。

図 J



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

表 1 5 は関税番号 2500 の輸入について二つの主要供給元である中国と台湾からの模様を示したもので、2013 年 1～12 月のこれら二つの供給元からの輸入台数は合計で全体の 98%、総 FOB 金額は合計で全体の 97%を超えており、圧倒的となっていることが示されている。

表 1 5 中国及び台湾が米国の関税番号 2500 全体の輸入に占める割合

| | 中国・台湾の合計 | 合計百分比 |
|--------|---------------|-------|
| 台数 | 1,570,086 | 98.5% |
| FOB 金額 | \$409,115,366 | 97.5% |

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

表 1 6 は 2013 年 1～12 月の中国及び台湾からの関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の詳細について 2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 1 6 上位 2 つの供給元からの関税番号 2500 の自転車の米国への輸入
2013 年と 2012 年との比較

| | 中国 | 中国 | 台湾 | 台湾 | 計 | 計 |
|-------------|-----------|---------------|---------|---------------|-----------|---------------|
| 2013 台数 | 1,209,698 | | 360,388 | | 1,570,086 | |
| 2013 FOB 金額 | | \$197,827,921 | | \$211,287,445 | | \$409,115,366 |
| 2012 台数 | 1,358,277 | | 437,342 | | 1,795,619 | |
| 2012 FOB 金額 | | \$226,907,754 | | \$242,638,618 | | \$469,546,372 |
| 変化 | -148,579 | -\$29,079,833 | -76,954 | -\$31,351,173 | -225,533 | -\$60,431,006 |
| 変化% | -10.9% | -12.8% | -17.6% | -12.9% | -12.6% | -12.9% |

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

中国は中・低価格の関税番号 2500 の自転車の供給元となっており、台湾は高価格の関税番号 2500 の自転車の供給元となっている。表 1 6 を見ると 2012 年と比較した 2013 年の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入減少は、これら二つの供給元両方で分かち合っていることがわかる。

米国の自転車輸出

2013 年 1～12 月の米国自転車輸出は 2012 年と比較し 3%以内の変化に収まっている。この模様を表 1 7 に示す。

表 1 7 2013 年 1～12 月の米国自転車輸出 全ての車輪径 2012 年との比較

| | 総台数 | 総 FOB 金額 US\$ | 平均 FOB 単価 US\$ |
|---------------|---------|---------------|----------------|
| 2013 年 1～12 月 | 215,826 | \$125,300,083 | \$580.56 |
| 2012 年 1～12 月 | 222,857 | \$125,252,651 | \$562.03 |
| 変化 | -7,031 | \$47,432 | \$18.53 |
| 変化 % | -3% | 0.038% | 3% |

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

1～12 月の輸出台数は年ごとの比較で減少しているが、米国から海外の顧客に向けて輸出された自転車の総 FOB 金額は、米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価が 3%上昇したことにより、僅かに増加した。

表 1 8 は米国自転車輸出台数、総 FOB 金額そして輸出自自転車の平均 FOB 単価の過去 14 年間の推移を示したものである。

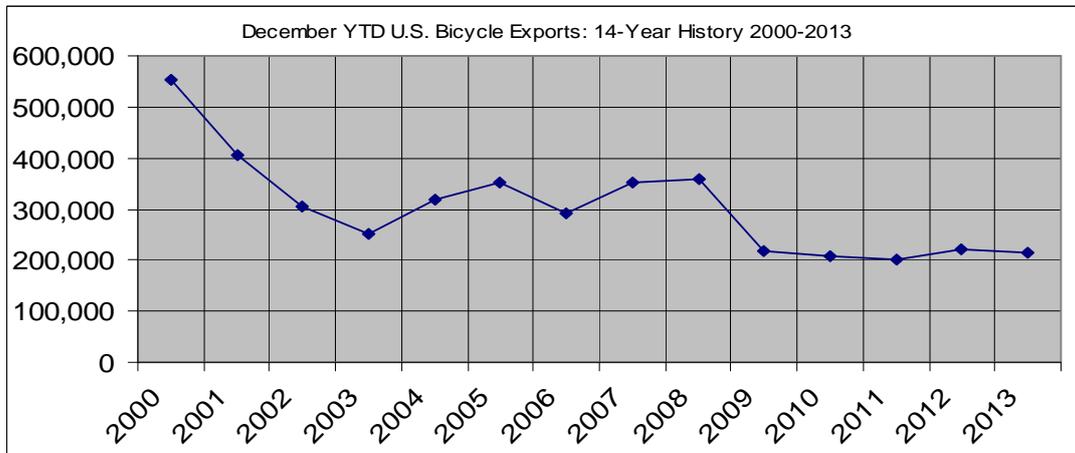
表 1 8 毎年 1～12 月の米国自転車輸出の過去 14 年間の推移 全ての車輪径

| 年 | 台数 | 金額 | 平均単価 |
|-------------|----------------|----------------------|-----------------|
| 2013 | 215,826 | \$125,300,083 | \$580.56 |
| 2012 | 222,857 | \$125,252,651 | \$562.03 |
| 2011 | 202,567 | \$111,498,021 | \$550.43 |
| 2010 | 207,458 | \$110,453,309 | \$532.41 |
| 2009 | 219,354 | \$101,171,879 | \$461.23 |
| 2008 | 359,027 | \$128,034,289 | \$356.61 |
| 2007 | 353,012 | \$120,354,177 | \$340.94 |
| 2006 | 292,435 | \$112,804,674 | \$385.74 |
| 2005 | 351,981 | \$118,234,741 | \$335.91 |
| 2004 | 318,733 | \$82,207,145 | \$257.92 |
| 2003 | 250,361 | \$67,220,219 | \$268.49 |
| 2002 | 304,741 | \$54,736,809 | \$179.62 |
| 2001 | 405,944 | \$62,289,604 | \$153.44 |
| 2000 | 551,461 | \$75,347,512 | \$136.63 |

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

図 K は毎年 1～12 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、台数の点からは 2009 年の下落から回復していない。しかし表 1 8 に示されている通り 2013 年の総 FOB 金額は US\$1 億 2,500 万で過去最高を記録している。

図 K 毎年 1～12 月の米国自転車輸出台数の過去 14 年間の推移 2000 年～2013 年



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

表 1 9 は 2013 年 1～12 月の米国自転車輸出について関税番号毎、そして国産のものと海外産のものに分けて詳しく示したものである。

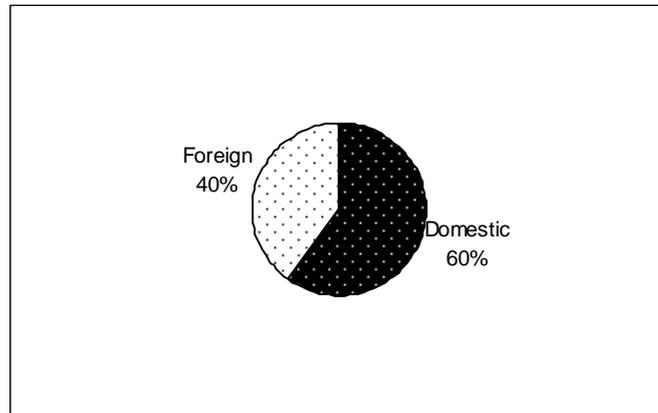
表 1 9 2013 年 1～12 月の米国自転車輸出

| 1～12 月 関税番号 | 国産 | | | 海外産 | | | 計 | | |
|---------------------|---------|------------------|----------|--------|------------------|----------|---------|------------------|----------|
| | 台数 | 総 FOB 金額 US\$ | 平均 単価 | 台数 | 総 FOB 金額 US\$ | 平均 単価 | 台数 | 総 FOB 金額 US\$ | 平均 単価 |
| 1070: 25 インチ以下 | 30,663 | 6,370,593 | \$207.76 | 21,641 | 4,042,960 | \$186.82 | 52,304 | 10,413,553 | \$199.10 |
| 2600: 25 インチ以上 | 42,928 | 34,171,504 | \$796.02 | 53,652 | 39,334,183 | \$733.14 | 96,580 | 73,505,687 | \$761.09 |
| 6000: 車輪径の示されていないもの | 56,192 | 35,793,396 | \$636.98 | 10,750 | 5,587,447 | \$519.76 | 66,942 | 41,380,843 | \$618.16 |
| 計 | 129,783 | 76,335,493 | \$588.18 | 86,043 | 48,964,590 | \$569.07 | 215,826 | 125,300,083 | \$580.56 |
| 割合 | 60.1% | 60.9% | | 39.9% | 39.1% | | | | |

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

図 L は 2013 年 1～12 月の米国自転車輸出について、国内で生産されたものと国外で生産され海外の顧客に向けて販売された自転車との比率を示したものである。国内で生産された自転車は 2013 年の総輸出の 60%を占め、台数は 13 万台、平均 FOB 単価は US\$588 となっている。

図 L 2013年1～12月 米国自転車輸出 国産のものと海外産のものとの台数割合



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

米国の自転車市場

表 20 は 2013 年 1～12 月のブランド及び供給業者の自転車店向け新車自転車卸販売の様態を示したものである。自転車新車総販売台数は 10% 減少し、自転車店向け総卸販売金額は 6%、即ち US\$6,700 万減少した。

表 20 米国の自転車専門店販路における自転車店向け卸販売
1～12月 2013年と2012年との比較

| | 台数 | 金額 | 平均単価 |
|------------|-----------|-----------------|----------|
| 2013年1～12月 | 2,355,742 | \$1,055,291,877 | \$447.97 |
| 2012年1～12月 | 2,606,729 | \$1,122,820,319 | \$430.74 |
| 変化 | -250,987 | -\$67,528,442 | \$17.23 |
| 変化% | -9.6% | -6.0% | 4.0% |

出典：レジャートレンドグループ、自転車製品供給業者協会；
Gluskin Townley Group による分析

新車自転車販売台数と卸販売金額の両方が大きく減少したにもかかわらず、ブランド及び供給業者が米国の自転車店に販売した自転車の平均卸単価は 4%、即ち US\$17 上昇した。

表 21 は毎年 1～12 月のブランド及び供給業者による米国の自転車店向け新車自転車販売の過去 14 年間の推移を示したものである。

表 2 1 毎年 1～12 月の米国の供給業者による自転車店向け自転車販売台数及び卸金額の過去 14 年間の推移

| 年 | 台数 | 卸販売金額 | 平均単価 |
|-------------|------------------|------------------------|-----------------|
| 2013 | 2,355,742 | \$1,055,291,877 | \$447.97 |
| 2012 | 2,606,729 | \$1,122,820,319 | \$430.74 |
| 2011 | 2,546,973 | \$1,050,635,332 | \$412.50 |
| 2010 | 2,652,708 | \$1,027,805,202 | \$387.45 |
| 2009 | 2,523,709 | \$908,611,411 | \$360.03 |
| 2008 | 2,686,429 | \$908,228,149 | \$338.08 |
| 2007 | 2,660,000 | \$797,046,000 | \$299.64 |
| 2006 | 2,527,000 | \$719,396,000 | \$284.68 |
| 2005 | 2,469,000 | \$710,463,000 | \$287.75 |
| 2004 | 2,354,000 | \$617,115,000 | \$262.16 |
| 2003 | 2,230,000 | \$571,000,000 | \$256.05 |
| 2002 | 2,451,000 | \$576,998,000 | \$235.41 |
| 2001 | 2,628,000 | \$625,464,000 | \$238.00 |
| 2000 | 2,834,417 | \$643,412,659 | \$227.00 |

出典：レジャー トренд グループ、自転車製品供給業者協会；
Gluskin Townley Group による分析

ブランド及び供給業者が米国の自転車店向けに販売した新車自転車総台数は過去 14 年間の平均である 2,540,674 台を大きく下回っているが、総卸金額は過去 14 年で 2 番目に多くなっており、US\$10 億を超えている。また平均卸単価は過去 14 年で最高となっている。

図 M は、米国のブランド及び供給業者による自転車店向け新車自転車販売台数の過去 14 年間の推移を、グラフにより示したものである。

図 M



出典：レジャー トренд グループ、自転車製品供給業者協会；
Gluskin Townley Group による分析

図 N は図 M と同じ過去 14 年間の推移を示したものであるが、傾向線を付加してみた。この期間の平均である 2,540,674 台を僅かに上回るところで増減のない状態であることがわかる。

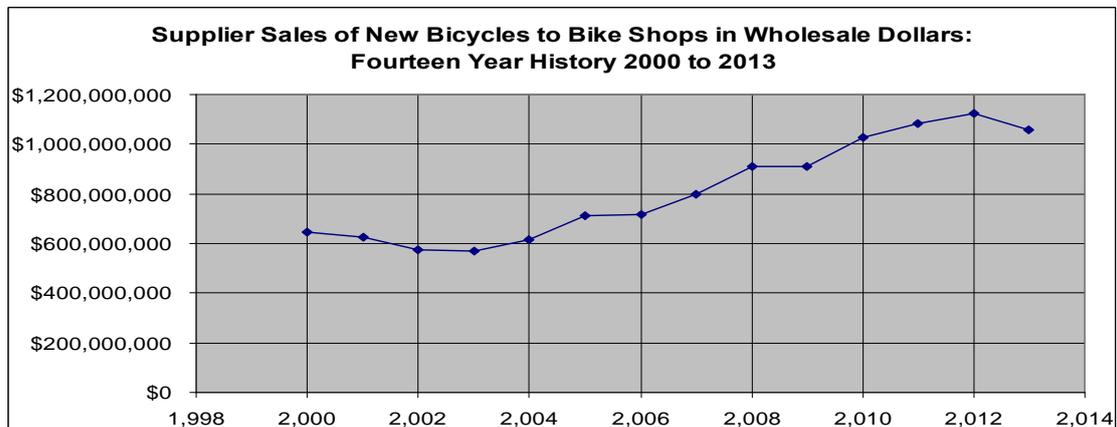
図 N



出典：レジャー トレンド グループ、自転車製品供給業者協会；
Gluskin Townley Groupによる分析

図 O はブランド及び供給業者による米国の自転車店向け新車自転車販売の卸販売金額の過去 14 年間の推移を示したものである。過去 14 年にわたり販売台数は増えないか或いは減少傾向にあるが、ブランド及び供給業者は卸金額の大きな上昇を享受してきた。

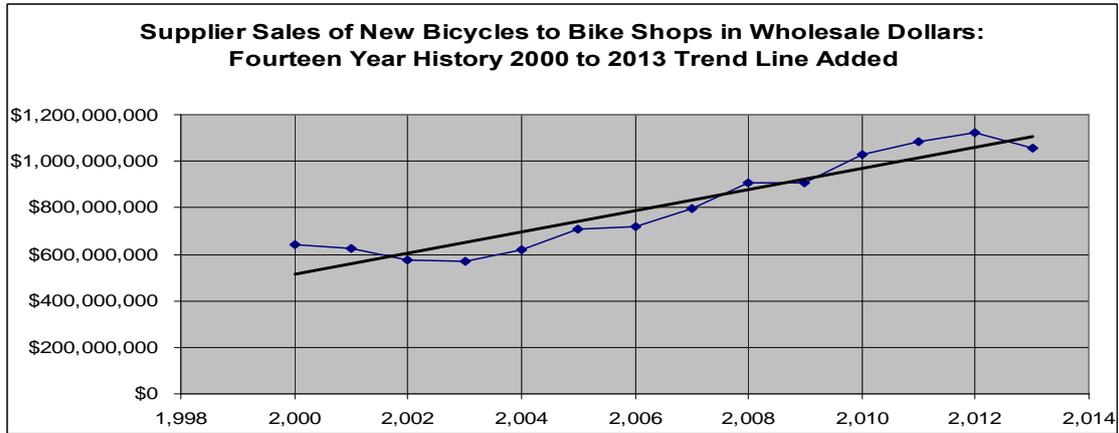
図 O



出典：レジャー トレンド グループ、自転車製品供給業者協会；
Gluskin Townley Groupによる分析

図 P は同じくブランド及び供給業者による自転車店向け新車自転車出荷の卸金額を示したものであるが、傾向線を付加したものである。何も変化が起きなければ、米国の自転車店の販路における供給側では、新車自転車販売台数が増えないか或いは僅かに減少している中で、今後も引き続き販売金額の増加が見込まれることになる。

図 P



出典：レジャー トренд グループ、自転車製品供給業者協会；
Gluskin Townley Groupによる分析

ウォルマート社は引き続き「Made in America」を推進中

2014年1月24日付のRetailWire.comの記事によると、「ウォルマート社は製造業を米国に回帰させているということをも米国人に忘れてほしくない」という事である。2013年に同社は今後10年間に米国産品を現在より更にUS\$500億多く購入することを誓約した。

1月23日に我が国の首都で開かれた全米市長会議の聴衆を前にして、同社は米国製造業に革新をもたらせるための\$1,000万の新たな基金を作り出してきたことを発表した。ウォルマート社とウォルマート基金は、この5年計画への資金供給を行う。



ウォルマート社はまた、同社向けの供給業者であるKent Bicycle社による製造拠点の海外からサウスカロライナ州 Clarendon への移転に向けた取り組みに関する早期成功事例についても発表した。Kent社は、現在Dorel社のPacific Bicycle部門、そしてHuffy社につぐ第三グループの自転車供給業者である。フル稼働に達する2016年には50万台の生産台数が見込まれ、175人の新規雇用が生み出されることになっている。ニュージャージー州 Parsippany に本社のある同社は、2014年秋にこの新しいサウスカロライナ州での製造拠点での生産を開始する予定である。

「我が社は1990年に全ての製造を海外に移転させました。それは遥かにコスト的に有利だったからです。昨年ウォルマート社が米国での製造回帰に関与することを発表した時に、米国で製造の一部を再開するという事を考え始めました」とKent BicycleのオーナーであるArnold Kamler氏は述べている。「私たちは8月に開催されたウォルマート社の製造関連幹部会議に出席し、早々に方向を定めることができ、サウスカロライナでの事案が誕生したのです」。

この記事によると、ウォルマート社の調査によれば、同社の供給業者の72%は4年以内に米国での製品製造がコスト的に有利になるとみている。また同社は、製造関連の雇用を米国に戻すための協議を行っている供給業者は40%にのぼると述べている。

我々は日本の自転車及び部品製造業者に対し北米での生産を真剣に考えるよう勧めてきたが、この事例は米国の自転車ブランド及び製造業の米国への回帰の始まりとなる事例かもしれない。日本の自転車業界もこの動きに続くか、或いは非常に注意深く検討する必要がある事例であると考えている。

3Dプリンターで製造された自転車フレームが誕生

最近のバイクヨーロッパ紙の記事によると、英国で唯一の金属部品使用3Dプリンター製造業者であるRenishaw社は、Empire Cycles社と共同でEmpire社のMX-6というマウンテンバイクを基にしたチタン合金製自転車フレームを初めて3Dプリント方式で製造したという事である。両社は世界で最初の3Dプリント金属自転車フレームを生み出したと主張している。

英国の新聞の報告によると、この新しいフレームは内部補強された中空構造で従来のものより1/3軽い。バイクヨーロッパ紙の記事によると、このフレームは「位相幾何学最適化」を使って設計されたそうで、これは素材を最も適切に用いるためのソフトウェアを使ったという意味だそうである。



写真：Renishaw社

このフレームは、バイクヨーロッパ紙の記事からとったこの写真からわかるとおり、プリントする時に金属板の上に乗っている。フレーム部品は個別になっており、相互に接合される。この3Dプリントの工程ではフレームは単体としては生み出されず、フレーム部品が「プリント」され、これらが手作業で接合されるのである。この記事によると「新しい製造工程により設計改良が柔軟になり、乗り手の大きさに合わせた自転車を仕立てることができる」としている。

今のところこのフレームと自転車は研究員により組み立てが行われており、これらの研究員達は研究所と屋外の両方でひずみゲージを使って性能測定を行っている。

まだ商業生産には至っていないが、3Dプリンターを使ったこの英国の技術革新は急速に進展し、我々は2014年半ばまでには英国で高級品の生産が始まるものとみている。そして本年末までには米国を含む世界各地でこの技術が開花するものとみている。

日本の自転車業界は試作製造過程として3Dプリントには慣れ親しんでおり、我々はこの英国の技術革新と同様の製造計画がすでに1つかあるいはそれ以上既に存在しているのではないかと想像している。

我々は、3Dプリントは米国の自転車市場における高級品及び手作りの分野において、自転車店がチタン合金(及び他の非鉄金属及び複合繊維)製自転車フレームを顧客の注文により、「手作り」ではなく量産の注文生産自転車として製造できるようになるため、革新的なものとなると信じている。そしてこの量産注文生産自転車というのは日本で40年近くPanasonic社がPICSシステムとして展開してきたのと同じ方向にあるものである。唯一の違いは、中心となるPICS製造拠点が一つであるのに対し、この新しい量産注文生産自転車の製造は地域の自転車店で顧客の見ている前で行われるという点である！

我々は、日本の自転車業界は手持ちの技術の強みを生かしたうえで、3Dプリントの技術革新の長所を利用し、今後3年以内に米国自転車市場で確固とした地位を確立していく事を強く望んでいる。

米国の中古自転車市場

2013年版の米国サイクリスト調査によると、米国には2,850万人のサイクリストがいるがそのうち750万人が中古自転車を保有しており、これは全成人サイクリストの26%に相当するという事である。この数字は前年調査では36%が中古自転車を保有しているという結果よりかは下がっており、中古自転車保有者の数は17%減少している。

表 2 2 中古自転車の保有者数

| | 2012年 | 2011年 | % 変化 |
|-----------|-----------|-----------|--------|
| 中古自転車保有者数 | 7,550,000 | 9,127,000 | (17.3) |
| 全体に占める百分比 | 26% | 36% | |

注：2011年を調査した2012年版では中古自転車保有者数の詳細な調査は行っていない。

最近購入した中古自転車にいくら支払ったかという質問に対し、中古自転車保有者が支払った平均金額は\$320.76で、これは総販売金額が\$24億にのぼることを意味している。この支出金額は最新の全米スポーツ用品協会消費支出市場報告で報告されている\$62億の支出額に追加となるものである。この追加分の支出金額は、これまで把握も追跡もされてこなかったもので、自転車及び関連製品の合計支出金額が\$86億、即ちドル金額が28%上乘せされることになるのである。

次の表は中古自転車保有者の間での中古自転車購入価格帯を示したものである。

表 2 3 最近購入した中古自転車への支出金額

| | 米国の中古自転車保有者数 (7,550,000) |
|-------------------|-----------------------------|
| \$200 以下 | 56.0% |
| \$200 - \$299 | 15.4% |
| \$300 - \$399 | 10.6% |
| \$400 - \$499 | 5.7% |
| \$500 - \$749 | 5.4% |
| \$750 - \$999 | 3.7% |
| \$1,000 - \$1,499 | 1.3% |
| \$1,500 以上 | 1.7% |
| 平均 | \$320.76 |

以 上