

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1月号

米国自転車市場情報

米国の自転車輸入

今月のレポートでは、米国の自転車輸入における二つの主要供給元に関する分析から始めてゆきたい。表1は、2013年1～10月の中国から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示したものである。

表1 1～10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1～10月	13,112,523	\$815,169,925	\$62.17
2012年1～10月	15,370,153	\$930,737,521	\$60.55
変化	-2,257,630	-\$115,567,596	\$1.62
変化%	-14.7%	-12.4%	2.7%

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

中国から輸入されたすべての車輪径の自転車台数は15%減少し、1～10月の総FOB金額は12%強減少した。2013年10月までに中国から米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は1年前の同期に比べ3%ほど上昇した。

表2は2013年1～10月に中国から輸入されたすべての車輪径の自転車について、この期間中の米国の自転車総輸入との割合を示したものである。

表2 2013年1～10月米国自転車輸入 中国からの輸入の割合

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
1～10月米国総輸入	13,993,283	\$1,220,221,550	\$87.20
1～10月中国からの輸入	13,112,523	\$815,169,925	\$62.17
中国からのものの割合	93.7%	66.8%	

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

2013年10月までの時点で中国から輸入されたすべての車輪径の自転車は、総台数の94%、総FOB金額の67%を占めている。

表3は2013年1～10月の台湾から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示したものである。米国の輸入全体が減少している中で、台湾からの輸入台数もこれに従っており7%以上減少している。一方で2013年10月までに台湾から輸入された自転車の総FOB金額は、平均FOB単価が11%と大きく上昇したことを受け、3%増加している。

表3 1～10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1～10月	688,781	\$359,456,501	\$521.87
2012年1～10月	741,910	\$348,961,724	\$470.36
変化	-53,129	\$10,494,777	\$51.51
変化%	-7.2%	3.0%	11.0%

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

表4は2013年10月までの期間に米国の全ての車輪径の自転車輸入台数及び総FOB金額について、台湾からの輸入が獲得した割合について示したものである。

表4 2013年1～10月米国自転車輸入 台湾からの輸入の割合

	総台数	総FOB金額US\$	平均FOB単価US\$
1～10月米国総輸入	13,993,283	\$1,220,221,550	\$87.20
1～10月台湾からの輸入	688,781	\$359,456,501	\$521.87
台湾からのものの割合	4.9%	29.5%	

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

2013年10月までに台湾から米国へ輸入されたすべての車輪径の自転車台数はこの期間中に輸入された自転車台数の5%を占めているだけであるが、台湾産の自転車のFOB金額はこの期間中の総FOB金額の30%近くを占めている。

2013年10月までに米国へ輸入された自転車全体の平均FOB単価はUS\$87.20であったが、台湾から米国へ輸入された自転車の平均FOB単価はUS\$522であった。

表5は2013年1～10月の米国の全ての車輪径の自転車輸入に関し、中国からのものと台湾からのものとの合計を示したものである。この期間中の輸入台数の99%近く、総FOB金額の96%を占めている。

表5 2013年1～10月米国自転車輸入
中国及び台湾からのものの全体に占める割合

	総台数	総FOB金額US\$	平均FOB単価US\$
1～10月米国総輸入	13,993,283	\$1,220,221,550	\$87.20
1～10月中国及び台湾からの輸入	13,801,304	\$1,174,626,426	\$85.11
中国及び台湾からのものの割合	98.6%	96.3%	

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

表6は2013年1～10月の米国の全ての車輪径の自転車輸入に関し2012年同期と比較しながら示したものである。

表6 1～10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1～10月	13,993,283	1,220,221,550	\$87.20
2012年1～10月	16,331,452	1,322,302,826	\$80.97
変化	-2,338,169	-\$102,081,276	\$6.23
変化%	-14.3%	-7.7%	7.7%

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

米国の全ての車輪径の自転車輸入は全体で14%、即ち200万台以上減少し、2013年1～10月の総FOB金額は2012年1～10月に比べ8%近く減少した。

2013年10月までに米国へ輸入された自転車の平均FOB単価はUS\$6以上、即ち1年前の同期と比較し8%近く上昇している。

表7は2013年1～10月の自転車輸入について2012年1～10月と比較しながら関税番号・区分ごとに詳しく示したものである。

表7 1～10月の米国の自転車輸入 2013年と2012年との比較

1～10月	2013		2012		変化	
	台数	FOB 金額 US\$	台数	FOB 金額 US\$	台数	FOB 金額 US\$
HS 関税番号						
1510 19 インチ以下	4,112,199	\$128,249,765	4,815,139	144,711,316	-702,940	-16,461,551
1520 20 インチ	3,428,122	148,051,612	3,978,325	180,567,510	-550,203	-32,515,898
1550 24 インチ	926,087	54,896,351	1,215,689	71,663,981	-289,602	-16,767,630
2500 27 インチ及び700c	1,403,617	364,474,143	1,557,454	403,530,944	-153,837	-39,056,801
3500 26 インチ	3,820,041	482,695,176	4,483,672	487,399,751	-663,631	-4,704,575
その他	303,217	41,854,503	281,173	34,429,324	22,044	7,425,179
計	13,993,283	\$1,220,221,550	16,331,452	1,322,302,826	-2,338,169	-102,081,276
対前年比%					-14.32%	-7.72%
平均単価 US\$		\$87.20		\$80.97	\$6.23	
平均単価対前年比%						7.69%

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

ご覧のとおり、子供・年少者向け自転車から26インチ以上の製品区分に至るまで、5つの全ての主要関税番号において1～10月の米国への自転車輸入が減少している。

その他のものは米国輸入全体には大きな影響を与えないことを考えると、全体輸入における平均FOB単価が8%弱上昇したことが唯一の前向きな点であると言える。

2013年の米国自転車輸入のこのような減少傾向について、我々は市場における消費が減少し、併せて卸及び小売における在庫が増加しているためであり、その事によりアジアの製造工場向けの発注削減または取り消しという形での調整が求められているという見方を示している。

表8は2013年1～10月の関税番号ごとの平均FOB単価について2012年同期と比較しながら示したものである。

表 8 1～10月の平均単価 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	\$31.19	\$30.05	\$1.13	3.8%
1520 20 インチ	\$43.19	\$45.39	-\$2.20	-4.8%
1550 24 インチ	\$59.28	\$58.95	\$0.33	0.6%
2500 27 インチ及び 700c	\$259.67	\$259.10	\$0.57	0.2%
3500 26 インチ	\$126.36	\$108.71	\$17.65	16.2%
その他	\$138.03	\$122.45	\$15.59	12.7%
計	\$87.20	\$80.97	\$6.23	7.7%

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

関税番号 1520 の 20 インチの輸入自転車が 5%弱下落したほかは、4 つの関税番号において上昇がみられる。

表 9 は毎年 1～10 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 1～10 月の総輸入台数は過去 14 年の平均である 15,632,274 台を大きく下回っているが、総 FOB 金額は過去 2 番目に多く、平均 FOB 単価は 2011 年を 1 セント上回り過去 14 年間で最高となっている。

米国の自転車市場はリーマンショック以降この 3 年間に一般的となった高価な平均製品単価を今後も維持できるのかという疑問が出てくる。今のところ米国の消費者は輸入自転車の高価な FOB 価格に起因する高価な小売価格を受け入れているが、バブルがはじけるまでどれくらいの時間がかかるのだろうか、という疑問を我々は呈し続けているのである。

2013 年 1～10 月は過去 14 年の中で総 FOB 金額が US \$ 10 億を超えた 5 回目の年であり、リーマンショック以降連続 4 年総 FOB 金額が US \$ 10 億を超えた年でもある。

表9 毎年1～10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	総金額	平均単価
2013	13,993,283	\$1,220,221,550	\$87.20
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10は毎年1～10月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移について、台数により順位付けを行い示したものである。2013年は過去14年で12番目であることがわかる。

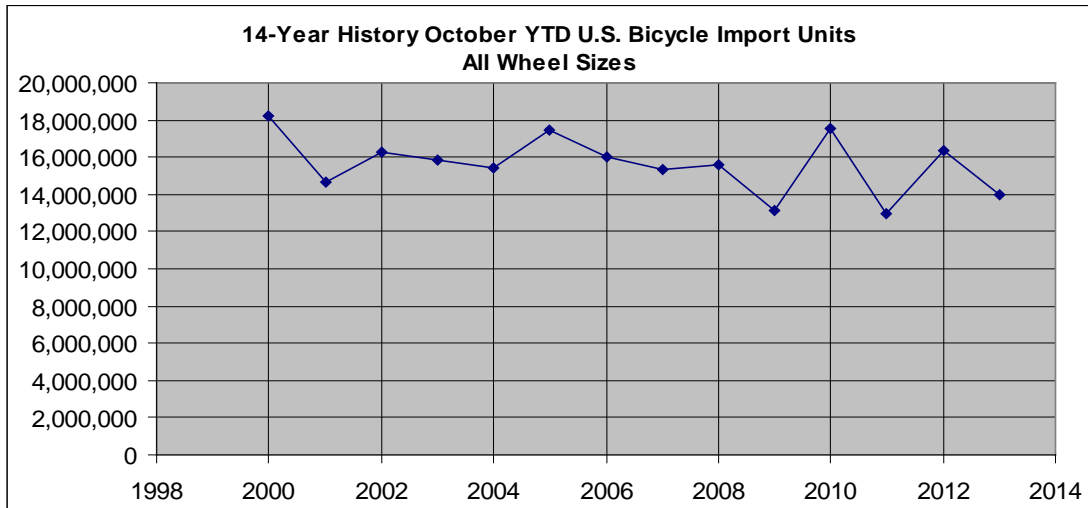
表10 毎年1～10月の米国の全ての車輪径の自転車の輸入台数の過去14年間の推移
台数による順位付け

順位	年	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	2013	13,993,283
13	2009	13,151,211
14	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は毎年1～10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。リーマンショック以降不安定な動きが4年にわたり現れていることが明らかである。

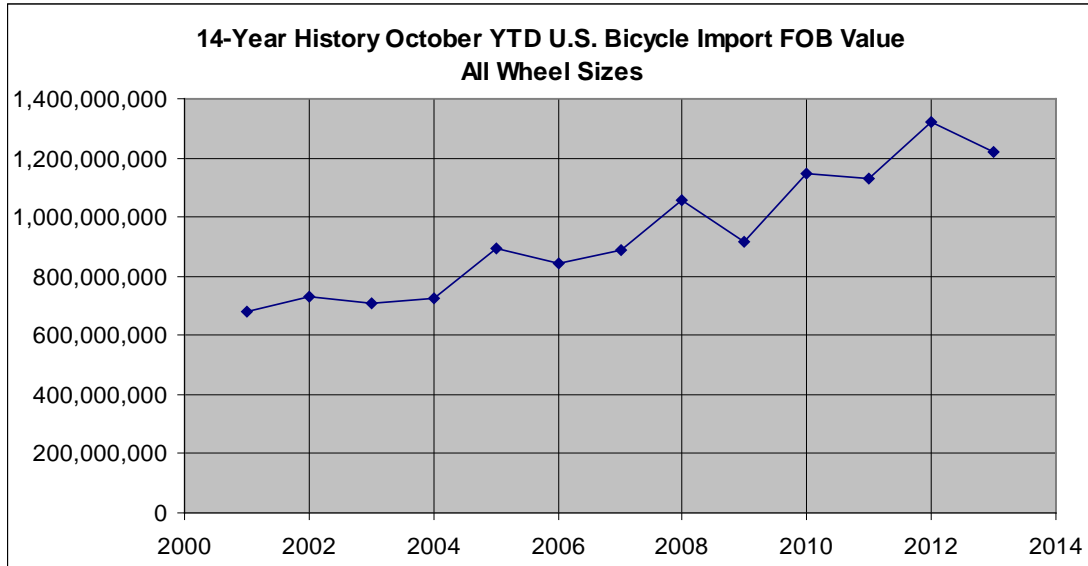
図 A



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

図 B は毎年 1～10 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、総 FOB 金額の過去 14 年間の推移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10月 全ての車輪径の自転車の米国への輸入

表1-1は2013年10月の米国の全ての車輪径の自転車輸入に関し2012年10月と比較しながら示したものである。

表1-1 米国自転車輸入 2013年10月と2012年10月との比較：全ての車輪径

	総台数	総FOB金額US\$	平均FOB単価US\$
2013年10月	1,765,604	131,211,003	\$74.32
2012年10月	1,855,248	153,007,099	\$82.47
変化	-89,644	-\$21,796,096	-\$8.16
変化%	-4.8%	-14.2%	-9.9%

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

2013年10月に輸入された自転車の総台数は2012年10月に比べ減少した。実際に減少した台数は9万台弱で5%弱、即ち1桁の減少幅に収まっており、1~10月の2桁の減少に比べれば、減少幅は大幅に小さくなっている。

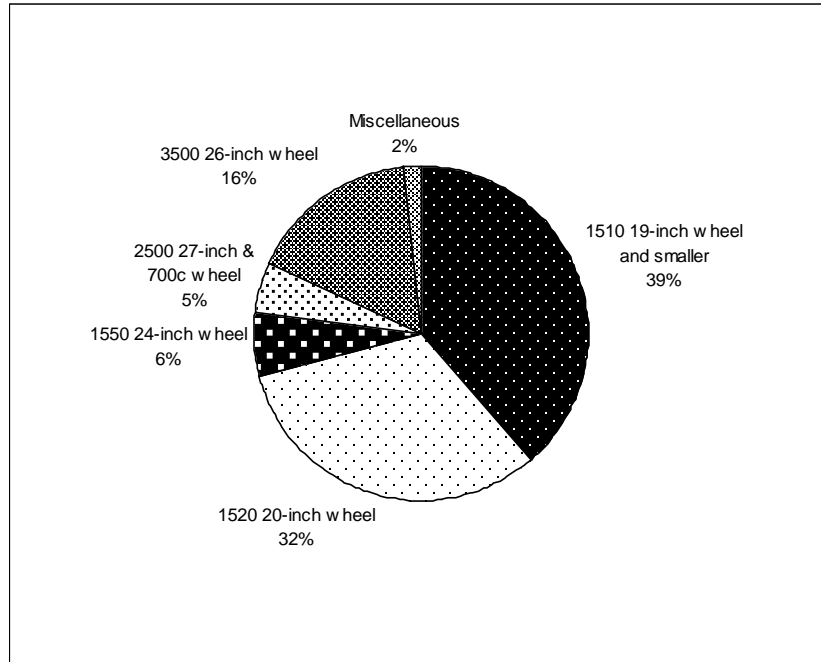
表1-2は2013年10月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について関税番号ごとに詳しく示したものである。

表1-2 2013年10月 米国自転車輸入

関税番号	台数	平均単価	総FOB金額US\$
1510 19インチ以下	680,766	\$33.06	22,502,946
1520 20インチ	569,791	\$41.96	23,908,543
1550 24インチ	106,576	\$64.01	6,821,511
2500 27インチ及び700c	90,573	\$307.08	27,813,323
3500 26インチ	290,793	\$148.16	43,082,683
その他	27,105	\$261.28	7,081,997
計	1,765,604	\$74.32	131,211,003

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

図C 2013年10月 米国自転車輸入 全ての車輪径
関税番号ごとの台数割合



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

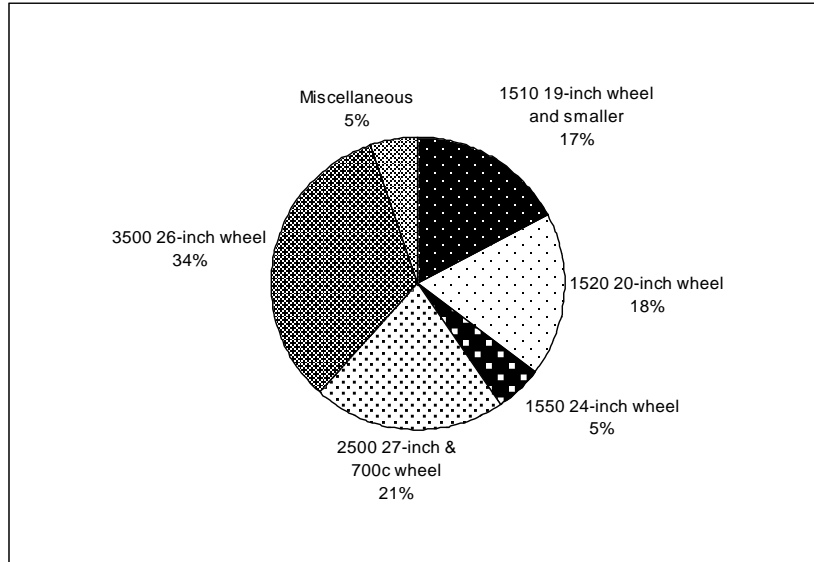
図Cは2013年10月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、この月に輸入された総台数の関税番号ごとの割合をグラフにより示したものである。

関税番号1510と1520は本年の殆どの期間減少していたが、10月には比較的多くの台数が輸入され復調してきたようである。おそらく本年第四四半期最後の年末の販売シーズンを期待しての事であろう。

図Dは2013年10月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し関税番号ごとのFOB金額の割合を示したものである。

関税番号3500は総FOB金額の34%を占め、関税番号2500が21%でこれに次いでいる。これら二つを合わせると55%となるが、これは過去見てきた水準よりかは低い。その理由の一部は2013年10月に関税番号1510及び1520が強含んでいるためである。

図D 関税番号ごとのFOB金額の割合 2013年10月
米国自転車輸入 全ての車輪径



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

表13は毎年10月の全ての車輪径の自転車輸入の過去14年間の推移を示したものである。

表13 米国自転車輸入の過去14年間の推移
全ての車輪径 毎年10月 2000年～2013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
2012	1,855,248	153,007,099	\$82.47
2013	1,765,604	131,211,003	\$74.32

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

2013年10月は台数の面では過去14年の平均である1,996,828台を下回っているが、月次の総FOB金額では過去14年の平均であるUS\$1億800万を大きく上回っている。

表14は毎年10月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し台数により順位付けを行い示したものである。

表 1 4 毎年 10 月の米国自転車輸入の過去 14 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	2013	1,765,604
12	2007	1,752,113
13	2011	1,712,320
14	2009	1,459,903

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

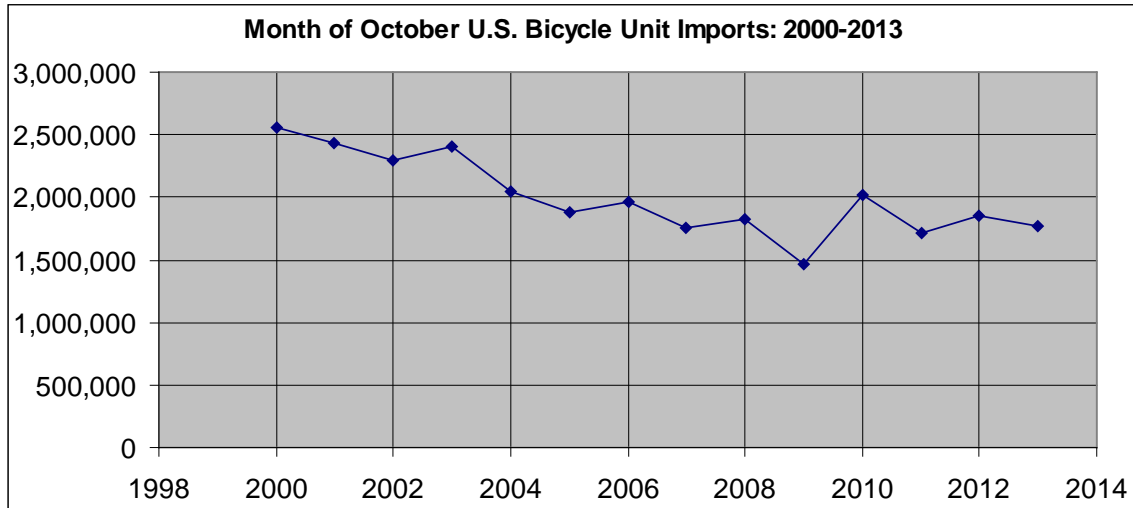
既に述べたとおり 2013 年 10 月はこの期間中の月次平均を大きく下回っており、過去 14 年で 11 位となっている。

図 E は毎年 10 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 年間の推移を示したものである。

1～10 月の全ての車輪径の自転車輸入については、リーマンショック以降変動の大きい状況が続いていることを思い出されるかもしれないが、図 E からは 10 月単月で見ると 1～10 月に比べ安定的であることがわかる。

この事から、10 月という月は米国の小売業者・ブランドそして供給業者にとって、年末の大売り出しや春需の始まりに備えるため、次年度モデルの新商品から構成された在庫の補充の月ととらえられているように見受けられる。

図E 毎年10月の米国自転車輸入台数の過去14年間の推移
全ての車輪径 2000年～2013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

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様態を表15に示す。2013年1～10月の時点で総台数は14%強減少、即ち2012年1～10月に比べ20インチ以上の自転車輸入が160万台減少した。

表15 1～10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1～10月	9,881,084	\$1,091,971,785	\$110.51
2012年1～10月	11,516,313	\$1,177,591,510	\$102.25
変化	-1,635,229	-\$85,619,725	\$8.26
変化%	-14.2%	-7.3%	8.1%

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

2013年1～10月のコアマーケットの自転車の米国への輸入総FOB金額はUS\$10億強であるが、2012年同期に比べ7%以上、即ちUS\$8,560万減少している。

既に述べたとおり、米国へ輸入される自転車の平均FOB単価は表15の一番右に示した通り上昇を続けている。

表16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14年間の推移を示したものである。

表 1 6 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 14 年間の推移

年	総台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価
2013	9,881,084	\$1,091,971,785	\$110.51
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

2013 年 1～10 月は、米国へ輸入されたコアマーケットの 20 インチ以上の自転車の台数では、14 年間の平均である 10,977,960 台を下回っているが、総 FOB 金額では過去 14 年の毎年 1～10 月の記録の中で 2 番目に高くなっており、また 3 年連続で 1～10 月の自転車輸入総 FOB 金額が US \$10 億を超えている。

既に述べたとおり、2013 年 1～10 月の平均 FOB 単価は過去 14 年の推移の中で最高となっており、2012 年同期と比較し 8%以上上昇している。

表 1 7 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 14 年間の推移について、この期間中の輸入総台数により順位付けを行い示したものである。

2013 年は過去 14 年の中で 12 位と大きく低迷しており、2011 年と 2009 年を上回るのみである。

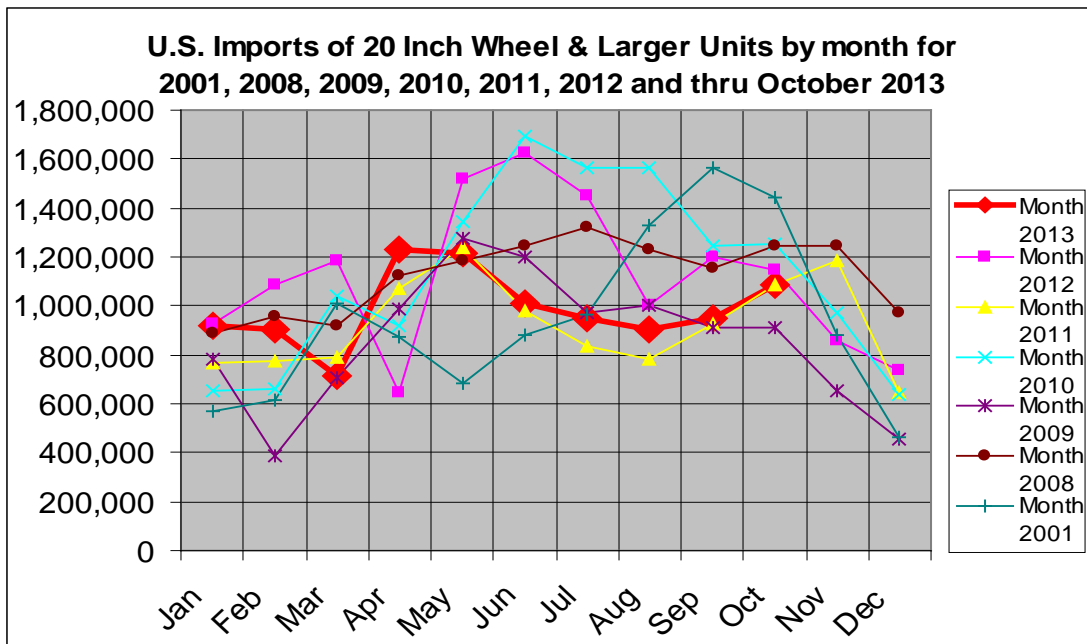
表 17 毎年 1～10 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の過去 14 年間の推移
台数による順位付け

順位	年	総輸入台数
1	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	2013	9,881,084
13	2011	9,250,366
14	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ついて、月毎に比較対象の 6 年間で 2013 年の 10 月までについて示したものである。

図 F



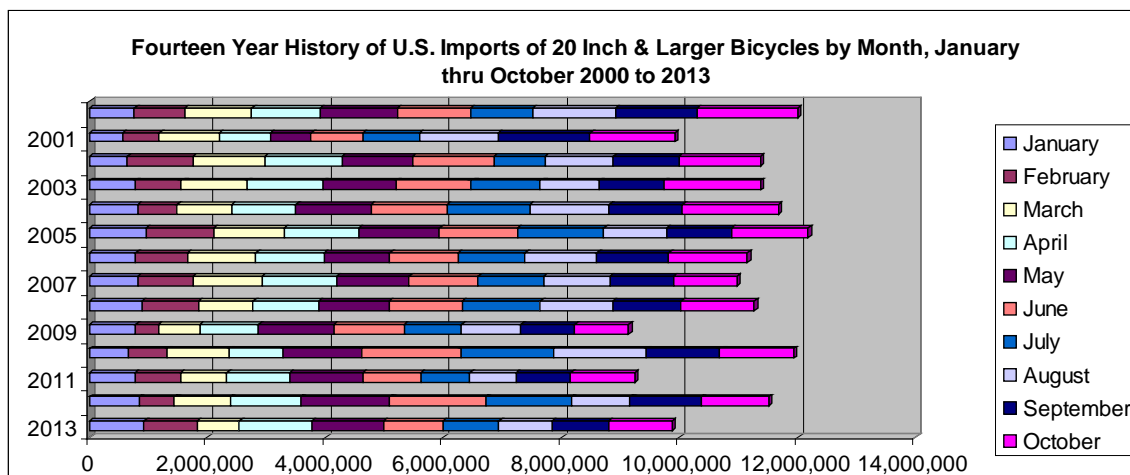
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 F では 2013 年 1～10 月は赤の太線で示してある。以前のレポートで何回か言及した「急減」の様子は 5 月から 9 月にかけて明らかで、10 月には明確に上昇に転じている。総じて言えば 2013 年 1～10 月は明らかに後退期であり、唯一残された関心事項は残り 2 か月間におけるコアマーケットの自転車の米国への輸入台数である。

先月のレポートで 2013 年 1～12 月の見込みを示したが、11 月の統計が発表されるまで前回の見込みを踏襲したい。

図 G は毎年 1～10 月の 20 インチ以上の自転車の月毎の輸入の過去 14 年間の推移を示したものである。

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 の自転車の輸入

表 18 は 2013 年 1～10 月の関税番号 2500 の自転車輸入について 2012 年同期と比較しながら示したものである。

この関税番号行くところに米国の自転車輸入あり、そしてこの関税番号行くところに米国自転車市場における自転車消費あり、である。

この事から表 18 に示す統計には懸念事項が含まれている。関税番号 2500 の台数は 10% 近く減少し、2013 年 1～10 月の総 FOB 金額は US \$3,900 万減少した。一方で平均 FOB 単価は 2012 年同期と比べて、ほぼ同額となっている。

表 18 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の輸入
2013 年 1～10 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 1～10 月	1,403,617	\$364,474,143	\$259.67
2012 年 1～10 月	1,557,454	\$403,530,944	\$259.10
変化	-153,837	-\$39,056,801	\$0.57
変化 %	-9.9%	-9.7%	0.2%

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

表 19 は毎年 1～10 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移について示したものである。この重要な製品区分の米国への輸入に関する懸念は、この表では若干緩和された形で示されており、2013 年の総台数は過去 14 年間で 2 番目に多く、2013 年の総 FOB 金額はこの期間中で 3 番目に多くなっている。

表 19 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の
毎年 1～10 月の輸入の過去 14 年間の推移

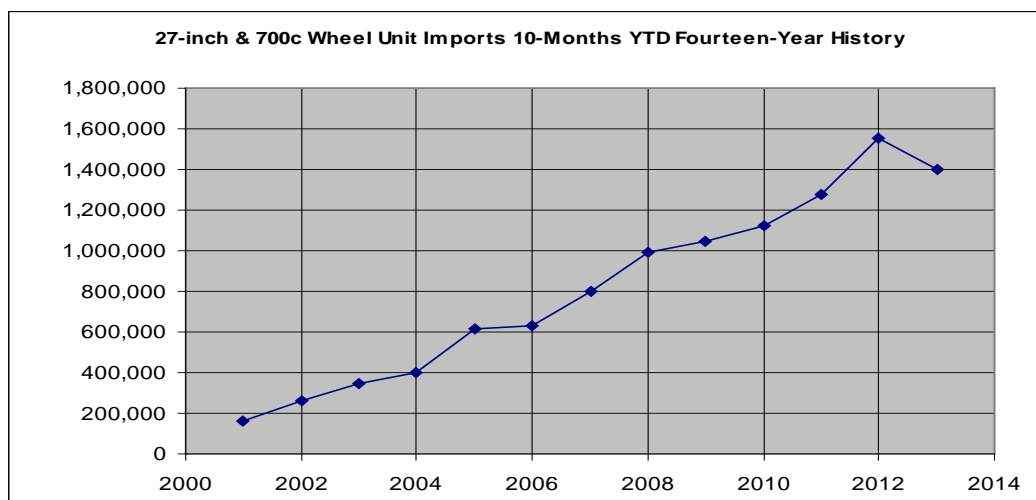
年	台数	総 FOB 金額 US\$	平均単価
2000	116,111	22,540,707	\$194.13
2001	164,066	35,454,914	\$216.10
2002	259,181	47,496,608	\$183.26
2003	344,133	67,273,813	\$195.49
2004	403,749	79,233,588	\$196.24
2005	617,678	170,210,230	\$275.56
2006	629,452	161,852,995	\$257.13
2007	800,622	196,748,838	\$245.74
2008	991,856	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
2013	1,403,617	\$364,474,143	\$259.67

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

関税番号 2500 の輸入自転車の 2013 年 1～10 月の平均 FOB 単価は弱含みを見せており、過去 14 年で 6 位となっている。

図 H は関税番号 2500 の自転車の毎年 1～10 月の輸入台数の模様をグラフにより示したものである。2013 年の急激な減少が明らかである。

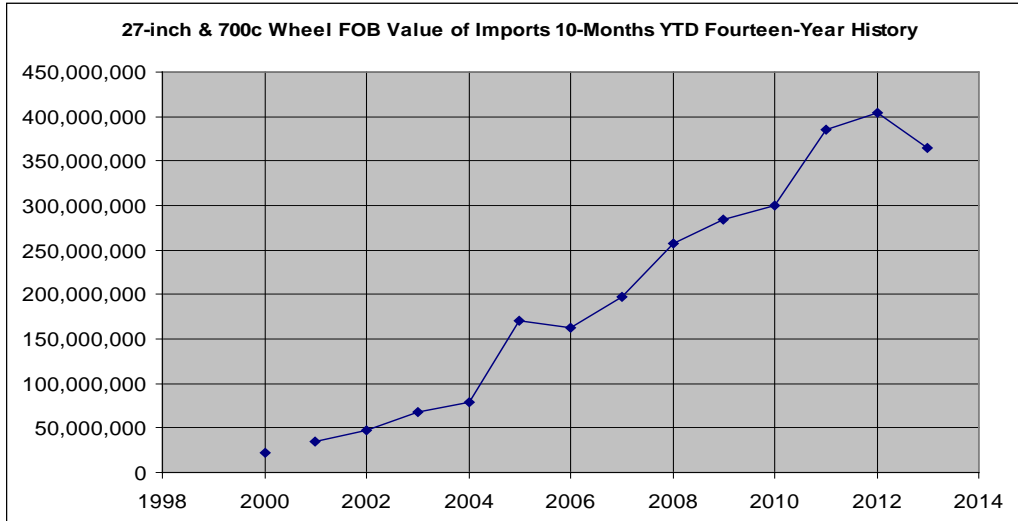
図 H



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

図 I は関税番号 2500 の自転車の毎年 1～10 月の米国への輸入について、総 FOB 金額の過去 14 年間の推移を示したものであり、2013 年の下降の様子が非常に明らかである。

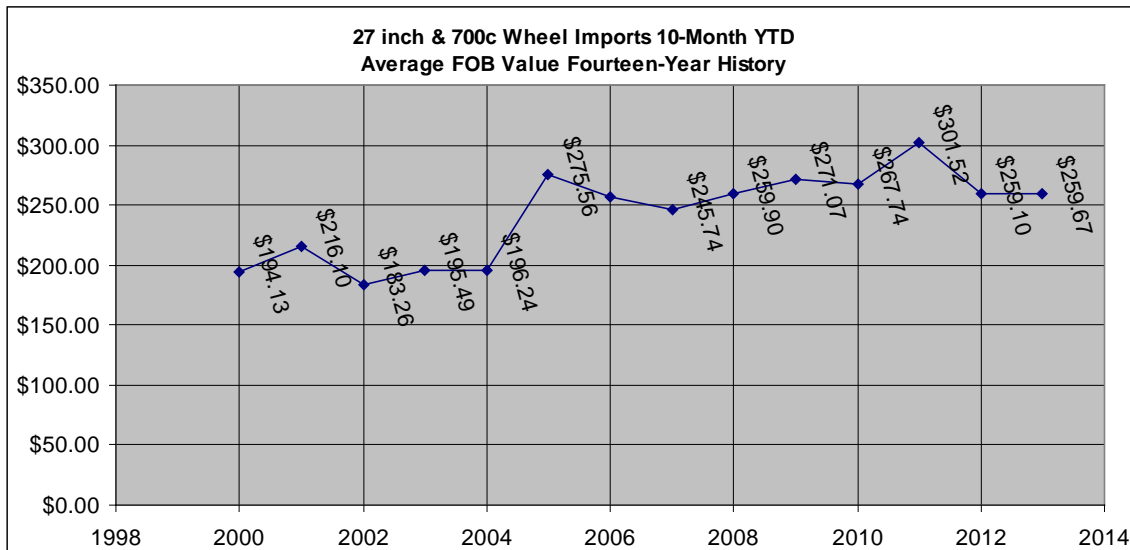
図 I



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

図 J は毎年 1～10 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入について、平均 FOB 単価の過去 14 年間の推移を示したものである。

図 J



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

表 2 0 は 2013 年 1～10 月の米国の中国からの関税番号 2500 の自転車輸入について示したもので、1～10 月の期間中において、中国製品の輸入が関税番号 2500 の輸入全体の中で占める割合を示している。

表 2 0 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c 中国からの輸入
2013 年 1～10 月の米国の関税番号 2500 の輸入全体に占める割合

	台数	金額	平均単価
総輸入	1,403,617	\$364,474,143	\$259.67
中国からの輸入	1,066,372	175,920,526	\$164.97
中国の占める割合	76.0%	48.3%	

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

中国で生産された関税番号 2500 の自転車は、関税番号 2500 の輸入総台数の 76% と圧倒的な割合を占めているが、この期間中の F O B 金額の 48% を占めるに過ぎない。

表 2 1 は 2013 年 1～10 月の米国の台湾からの関税番号 2500 の自転車輸入について示したもので、この 10 か月間に輸入された関税番号 2500 の自転車全体の中における台湾産の自転車の割合を示している。

表 2 1 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c 台湾からの輸入
2013 年 1～10 月の米国の関税番号 2500 の輸入全体に占める割合

	台数	金額	平均単価
総輸入	1,403,617	\$364,474,143	\$259.67
台湾からの輸入	314,606	179,171,953	\$569.51
台湾の占める割合	22.4%	49.2%	

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

2013 年 1～10 月に台湾から米国へ輸入された関税番号 2500 の自転車台数は関税番号 2500 の輸入総台数の 22% と比較的小さな割合を占めるにすぎないが、平均単価が U S \$ 570 近くになっており、結果的にこの期間中の総 F O B 金額の 49% を台湾産のものが占めることにつながっている。

以 上