

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12月号

米国自転車市場情報

米国の自転車輸入

米国の自転車輸入統計も2013年第三四半期の最後の月を迎えている。台数は大きく減少したことがはっきりと示され、同様に2013年1~9月の1年前と比較した総FOB金額もこれに伴い減少している。この模様を表1に示す。

表1 1~9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1~9月	12,227,679	1,089,010,547	\$89.06
2012年1~9月	14,476,204	1,169,295,727	\$80.77
変化	-2,248,525	-\$80,285,180	\$8.29
変化%	-15.5%	-6.9%	10.3%

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

2013年1~9月に米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は2012年のUS\$80.77から2013年のUS\$89.06へと10%以上上昇した。

この高価格のために全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数が220万台減少したのかどうかという疑問がある。この答えはまだ見つかっていないが、我々はこの回答を得るために今後も情報や統計を注視・分析していく。

表2は2013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関税番号ごとに2012年同期と比較しながら詳しく示したものである。

2013年1~9月の時点では、5つの主要関税番号の全てで自転車台数が2012年同期と比較し大きく減少している。また関税番号3500の総FOB金額が僅かに増加した唯一の例外を除き、総FOB金額も同様の状況である。2013年第三四半期までの総FOB金額はUS\$10億を超えたことに注意してほしい。

表2 1～9月の米国の自転車輸入 2013年と2012年との比較

1～9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	3,431,433	105,746,819	4,108,165	122,157,659	-16.47%	-13.43%
1520 20 インチ	2,858,331	124,143,069	3,447,775	156,802,824	-17.10%	-20.83%
1550 24 インチ	819,511	48,074,840	1,116,975	65,115,295	-26.63%	-26.17%
2500 27 インチ及 び 700c	1,313,044	336,660,820	1,407,154	359,204,136	-6.69%	-6.28%
3500 26 インチ	3,529,248	439,612,493	4,138,985	435,504,205	-14.73%	0.94%
その他	276,112	34,772,506	257,150	30,511,608	7.37%	13.96%
計	12,227,679	1,089,010,547	14,476,204	1,169,295,727	-15.53%	-6.87%
対前年比%					-15.53%	-6.87%
平均単価 US\$		\$89.06		\$80.77		
平均単価対前年比%						10.3%

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

表3は2013年1～9月の米国自転車輸入に関し関税番号ごとの平均FOB単価を2012年同期と比較しながら示したものである。第三四半期までの期間に4つの主要関税番号において平均FOB単価の上昇がみられる。例外は関税番号1520で、4%以上下落している。

表3 1～9月の米国自転車輸入 2013年と2012年との比較 平均FOB単価

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	\$30.82	\$29.74	\$1.08	3.6%
1520 20 インチ	\$43.43	\$45.48	-\$2.05	-4.5%
1550 24 インチ	\$58.66	\$58.30	\$0.37	0.6%
2500 27 インチ及び 700c	\$256.40	\$255.27	\$1.13	0.4%
3500 26 インチ	\$124.56	\$105.22	\$19.34	18.4%
その他	\$125.94	\$118.65	\$7.28	6.1%
計	\$89.06	\$80.77	\$8.29	10.3%

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

表4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14年間の推移を示したものである。

表4 毎年1～9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	12,227,679	1,089,010,547	\$89.06
2012	14,476,204	1,169,295,727	\$80.77
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

2013年1～9月の全ての車輪径の自転車輸入台数は過去14年間の平均である13,635,446台を下回っているが、2013年1～3四半期の総FOB金額は過去2番目に多く、このことから1～9月の輸入自転車総FOB金額が4年連続でUS\$10億を超えている。

表5は毎年1～9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11位で、前述したとおり第三四半期までの全ての車輪径の米国への自転車輸入台数の14年間の平均を下回っている。

2013年を下回る3年について関心がもたれる。最下位の14番目となっているのは2011年で、この年は、米国自転車市場および業界が継続的に回復している年であると位置づけられるべきであったが、結果的に自転車の市場消費が最悪であった年になってしまった。2009年は勿論リーマンショック2年目の年であり、2001年は新世紀最初の景気後退の年である。

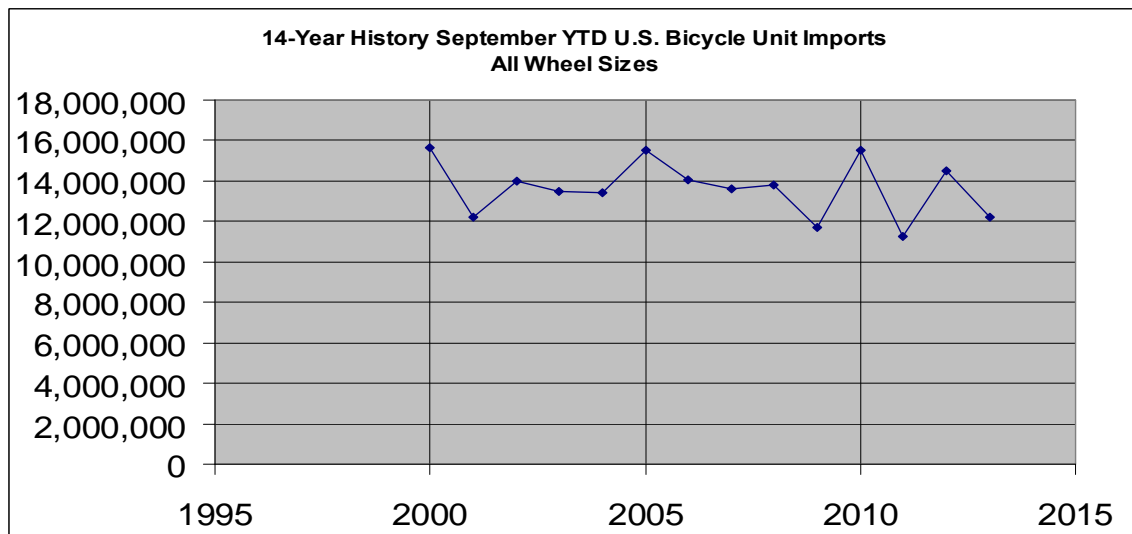
表5 毎年1～9月の米国の全ての車輪径の自転車の輸入台数の過去14年間の推移
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2000	15,654,709
2	2005	15,544,726
3	2010	15,535,995
4	2012	14,476,204
5	2006	14,046,283
6	2002	14,005,059
7	2008	13,810,098
8	2007	13,600,081
9	2003	13,453,123
10	2004	13,397,779
11	2013	12,227,679
12	2001	12,199,097
13	2009	11,691,308
14	2011	11,254,096

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

図Aは毎年1～3四半期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。

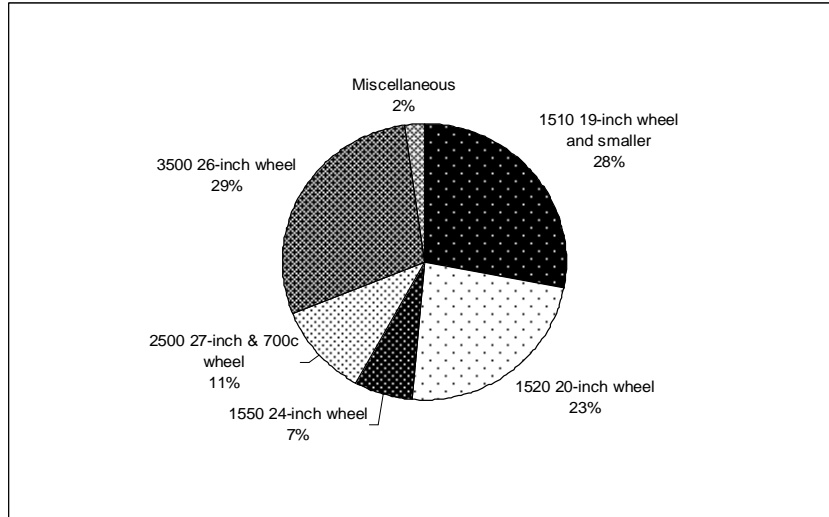
図A



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

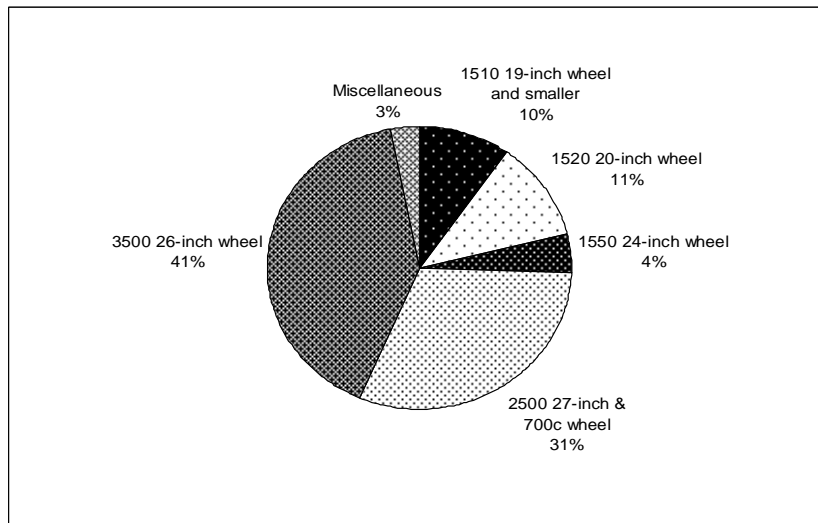
図Bは2013年1～9月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税番号ごとの台数割合を示したものであり、図Cはこの期間中の関税番号ごとのFOB金額割合を示したものである。

図B 2013年1～9月 米国自転車輸入 全ての車輪径
製品区分ごとの台数割合



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

図C 2013年1～9月 米国自転車輸入 全ての車輪径
製品区分ごとのFOB金額割合



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

20 インチ以上の自転車の米国への輸入

表6はコアマーケットである20インチ以上の自転車の2013年1～9月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6 1～9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1～9月	8,796,246	983,263,728	\$111.78
2012年1～9月	10,368,039	1,047,138,068	\$101.00
変化	-1,571,793	-63,874,340	\$10.79
変化%	-15.2%	-6.1%	10.7%

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

平均FOB単価は11%近く上昇しているにも拘らず、2013年9月までに米国へ輸入された20インチ以上の自転車の台数は2012年同期と比較し15%以上減少している。そして総FOB金額は6%強減少しており、この結果2012年第三四半期にはコアマーケットの自転車の輸入金額がUS\$10億を記録していたものが、2013年第三四半期はこれに届かなかった。

表7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14年間の推移について示したものである。

表7 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14年間の推移

年	総台数	総FOB金額	平均FOB単価
2013	8,796,246	983,263,728	\$111.78
2012	10,368,039	1,047,138,068	\$101.00
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

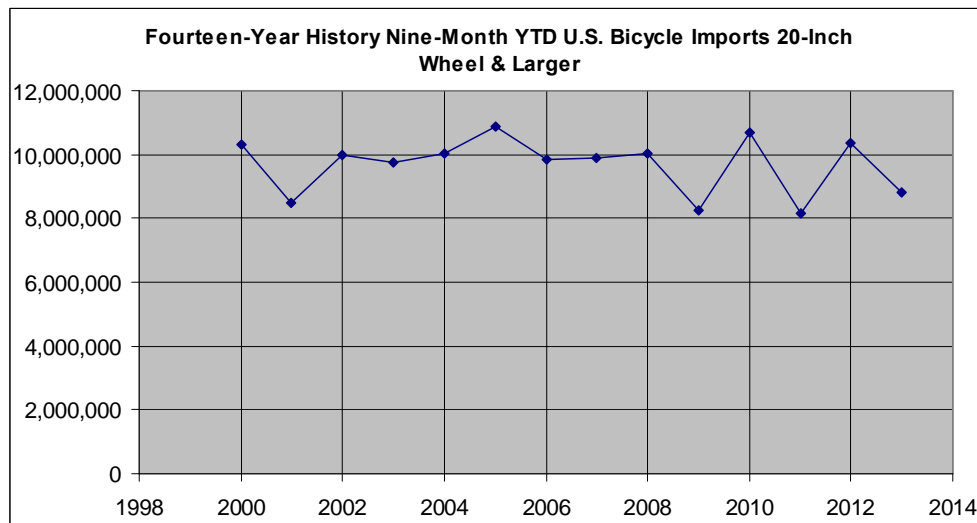
表 8 毎年 1～9 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の過去 14 年間の推移
台数による順位付け

順位	年	1～9 月総輸入台数
1	2005	10,889,072
2	2010	10,694,654
3	2012	10,368,039
4	2000	10,294,639
5	2004	10,051,622
6	2008	10,027,990
7	2002	9,991,645
8	2007	9,898,468
9	2006	9,821,366
10	2003	9,735,614
11	2013	8,796,246
12	2001	8,490,849
13	2009	8,227,408
14	2011	8,163,369

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

表 8 は毎年 1～9 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 11 位で、過去 14 年間の平均である 9,675,070 台を下回っている。

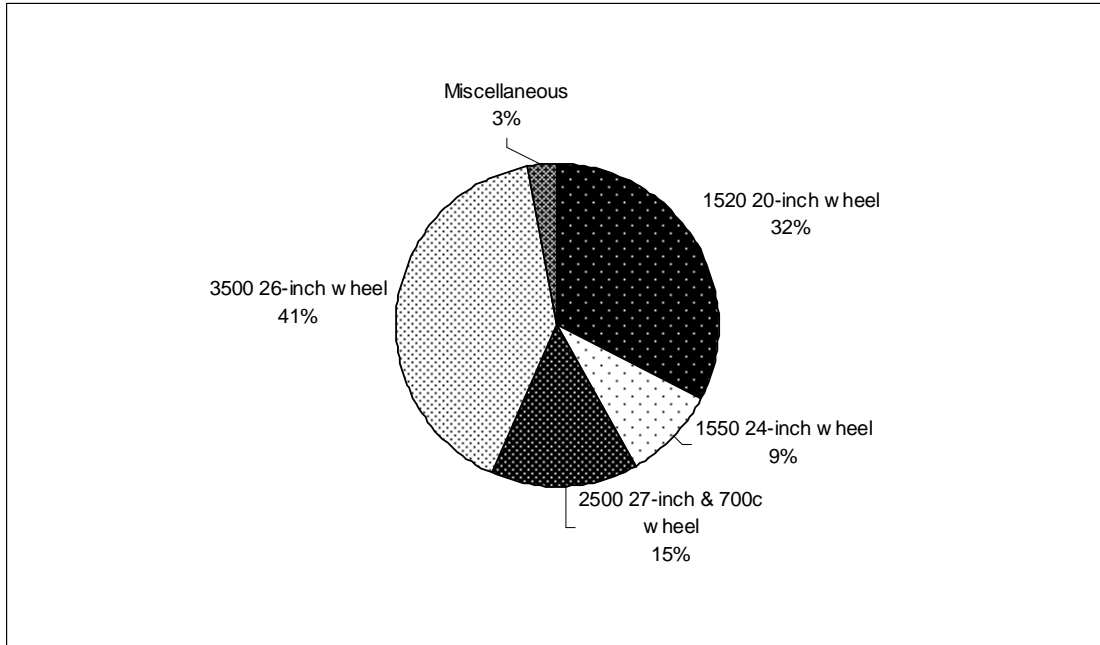
図 D



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

図 D は毎年 1～9 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。2006 年から 2008 年までの比較的安定した状態から、リーマンショックへ突入し、その後 4 年間は不安定な状態が続いている。

図E 2013年1～9月 20インチ以上の自転車の輸入
関税番号ごとの台数割合



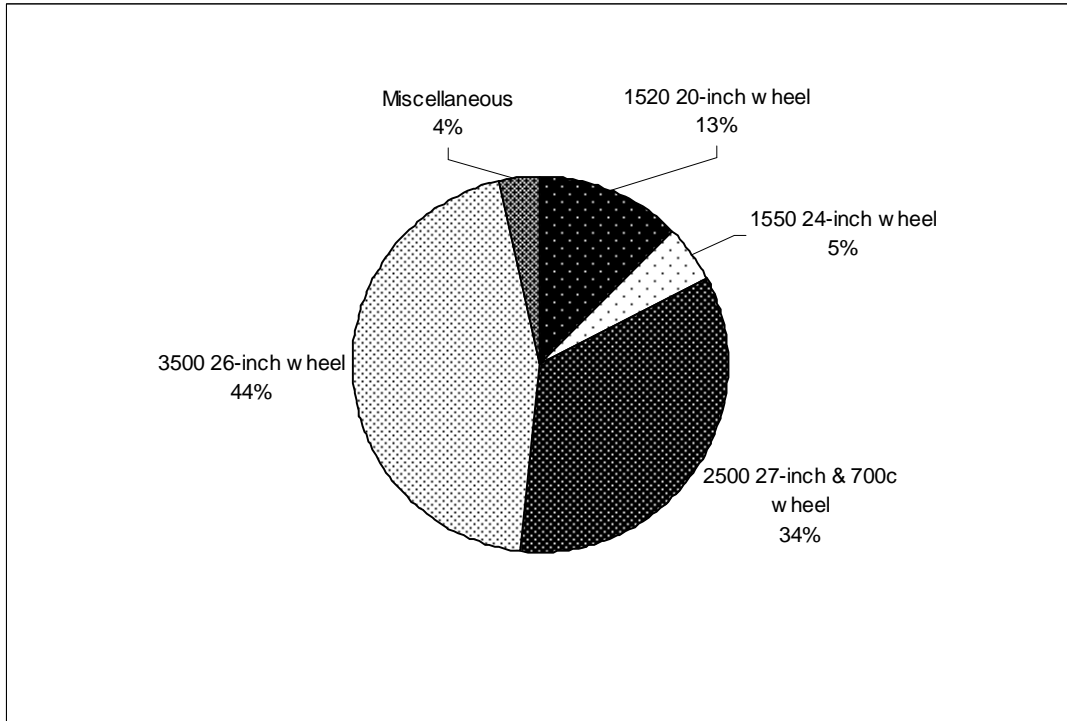
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図Eは2013年1～9月の20インチ以上の自転車の米国への輸入に関税番号ごとに台数の割合を示したものである。関税番号3500と関税番号2500を合わせるとコアマーケットの自転車輸入台数の56%を占め、一方で関税番号1520と関税番号1550の子供及び年少者向け自転車は41%を占めていることに注目してほしい。

図Fは2013年1～9月の20インチ以上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。

これまでにも見てきたとおり、2013年1～9月においても関税番号3500と関税番号2500の大型の自転車がFOB金額において圧倒的となっており、これらを合わせるとこの期間中の総FOB金額の78%を占めている。米国の自転車輸入及び市場にとってこれら二つの関税区分が重要であることが強調されている。

図 F 2013 年 1~9 月 20 インチ以上の自転車輸入
関税番号ごとの 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 9 月：すべての車輪径の自転車の輸入

表 9 は 2013 年 9 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、2012 年 9 月と比較しながら示したものである。

表 9 米国自転車輸入 2013 年 9 月と 2012 年 9 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 9 月	1,591,218	122,133,613	\$76.75
2012 年 9 月	1,913,662	146,875,302	\$76.75
変化	-322,444	-\$24,741,689	\$0.00
変化 %	-16.8%	-16.8%	0.0%

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

月毎の比較で、すべての車輪径の自転車輸入台数は 17%減少し、この期間の総 FOB 金額も同様に 17%減少した。

パーセント表示が同じ数字となっており、また平均 FOB 単価も同様であるが、我々は計算が正しいかどうか再計算した。数字は時として変わった結果を表すことがある。

表10は毎年9月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移を示したものである。

2013年9月に輸入された自転車の台数は、過去14年間の平均である1,777,927台を大きく下回っているが、一方でこの月の総FOB金額は4番目に高く、平均FOB単価は過去14年で2位同額となっている。

表10 毎年9月の輸入の過去14年間の推移 全ての車輪径

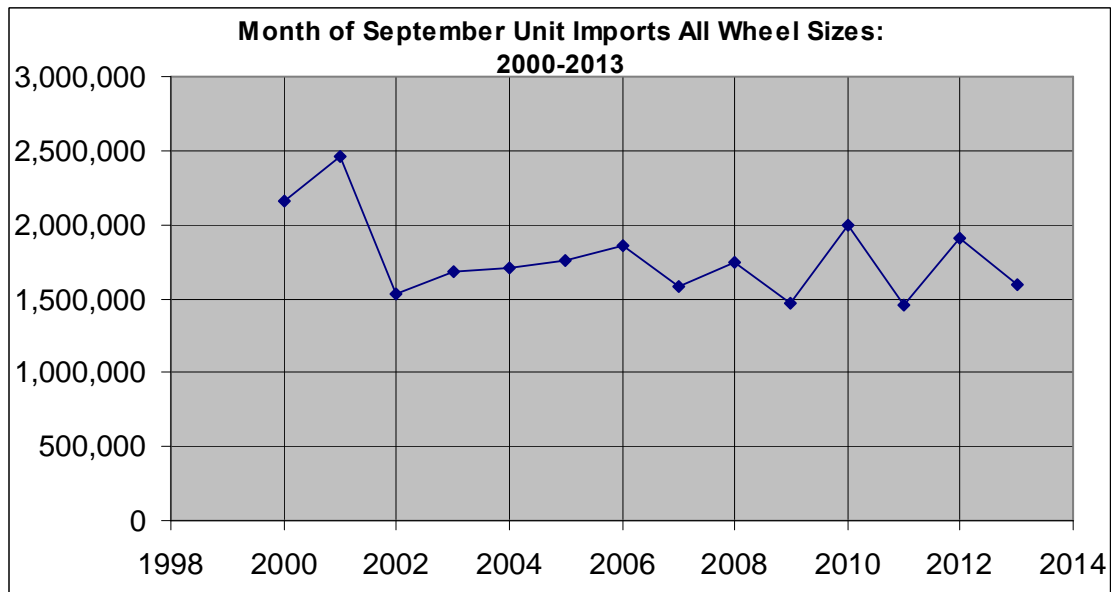
年	総台数	総金額	平均単価
2000	2,157,691	99,970,738	\$46.33
2001	2,459,015	95,086,291	\$38.67
2002	1,529,262	71,139,200	\$46.52
2003	1,678,601	67,000,654	\$39.91
2004	1,703,448	78,417,900	\$46.03
2005	1,751,168	83,018,402	\$47.41
2006	1,856,739	88,862,302	\$47.86
2007	1,584,808	88,738,090	\$55.99
2008	1,745,162	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
2012	1,913,662	146,875,302	\$76.75
2013	1,591,218	122,133,613	\$76.75

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

図Gは毎年9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。

月毎の推移では、2003年から2006年までは安定成長期であった。2007年に減少しここから不安定な状況が始まった。そして2009年のリーマンショックの年からそれ以降4年にわたり大きな増加・減少の状態が続いている。

図G



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

表 1 1 は毎年 9 月の全ての車輪径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。

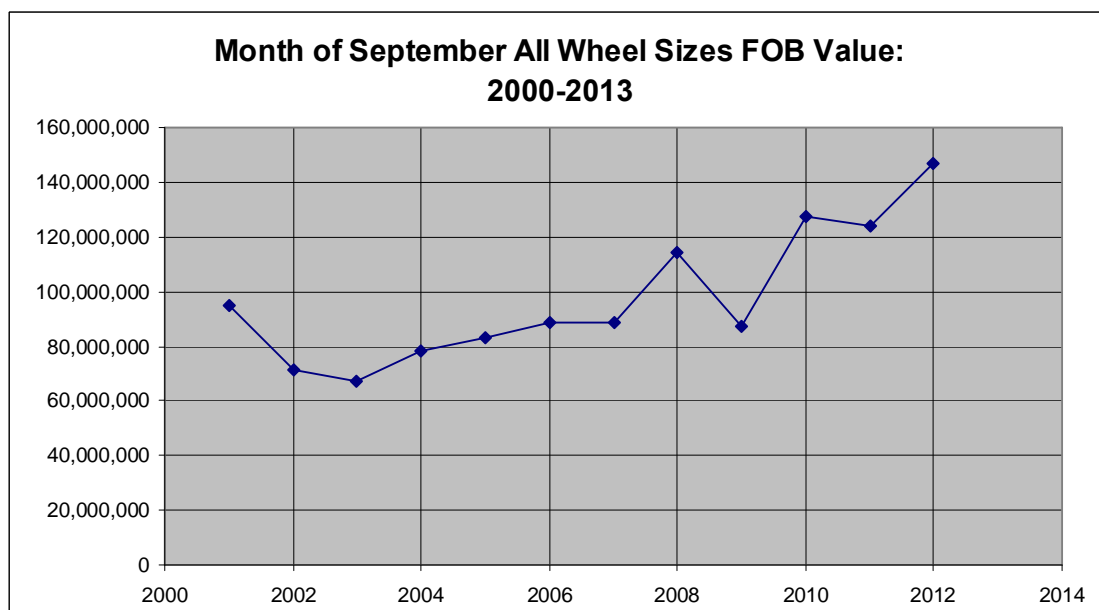
表 1 1 毎年 9 月の輸入台数の過去 14 年間の推移
全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	9 月総輸入台数
1	2001	2,459,015
2	2000	2,157,691
3	2010	1,998,146
4	2012	1,913,662
5	2006	1,856,739
6	2005	1,751,168
7	2008	1,745,162
8	2004	1,703,448
9	2003	1,678,601
10	2013	1,591,218
11	2007	1,584,808
12	2002	1,529,262
13	2009	1,464,408
14	2011	1,457,646

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

図Hは毎年 9 月の全ての車輪径の自転車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る。リーマンショック 2 年目である 2009 年を除き、毎年 9 月の輸入自転車総FOB金額は増加傾向であることが明らかである。

図H



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

2013年9月：20インチ以上の自転車の輸入

表12は2013年9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について2012年9月と比較しながら示したものである。

表12 米国自転車輸入 20インチ以上 2013年9月と2012年9月との比較

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2013年9月	947,170	\$102,366,801	\$108.08
2012年9月	1,199,208	\$123,697,196	\$103.15
変化	-252,038	-\$21,330,395	\$4.93
変化%	-21.0%	-17.2%	4.8%

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

20インチ以上のコアマーケットの自転車の2013年9月の輸入台数は2012年9月に比べ21%減少したことがわかる。コアマーケットの自転車の平均FOB単価がUS\$5近く上昇しているにも拘らず、2013年9月の総FOB金額は2012年の同じ月に比べ17%以上減少した。

表 1 3 20 インチ以上の自転車の毎年 9 月の米国への輸入の過去 14 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
2012	1,199,208	\$103.15	\$123,697,196
2013	947,170	\$108.08	\$102,366,801

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

表 1 3 は毎年 9 月の 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の過去 14 年間の推移を示したものである。2013 年 9 月の総台数は過去 14 年の平均である 1,153,945 台をはるかに下回っているが、平均単価は 2 番目に高く、その結果 2013 年 9 月の総 FOB 金額は過去 14 年で 4 番目となっている。

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 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 9 月は過去 14 年の平均以下であり、リーマンショックの年である 2009 年と、残念な結果に終わった 2011 年を上回ったのみである。9 月に 20 インチ以上の自転車の輸入台数が 100 万台を切ったということは、本年は不振の年になるということを示唆しており、また米国の自転車総輸入が平均以下となる可能性を高める結果ともなっている。

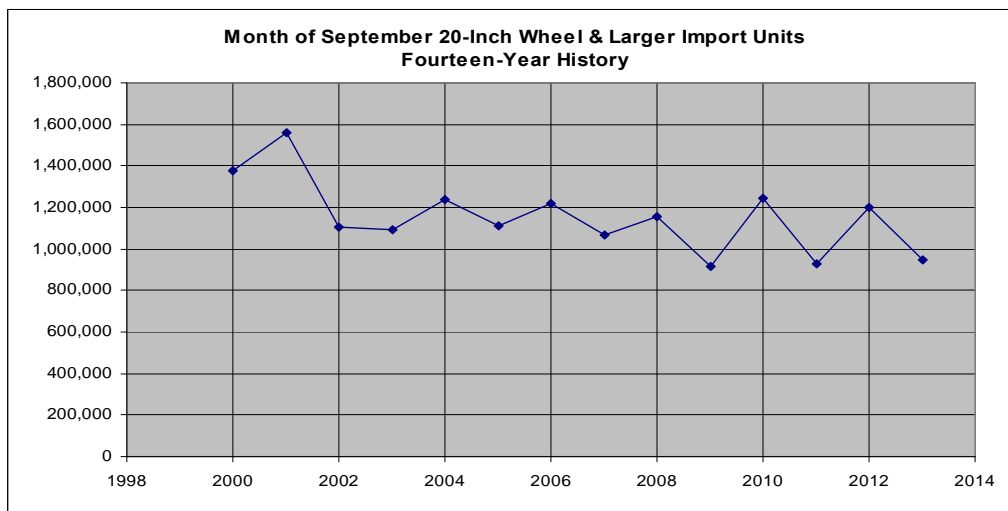
表 1 4 20 インチ以上の自転車の毎年 9 月の輸入台数の過去 14 年間の推移
台数による順位付け

順位	年	台数
1	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	2012	1,199,208
7	2008	1,155,402
8	2005	1,109,890
9	2002	1,107,381
10	2003	1,090,903
11	2007	1,066,350
12	2013	947,170
13	2011	927,450
14	2009	914,243

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

図 I は毎年 9 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。9 月の輸入台数が安定した状態から変化の大きい状態へと変わっていったことは前述したが、その模様はこの図からも明らかである。

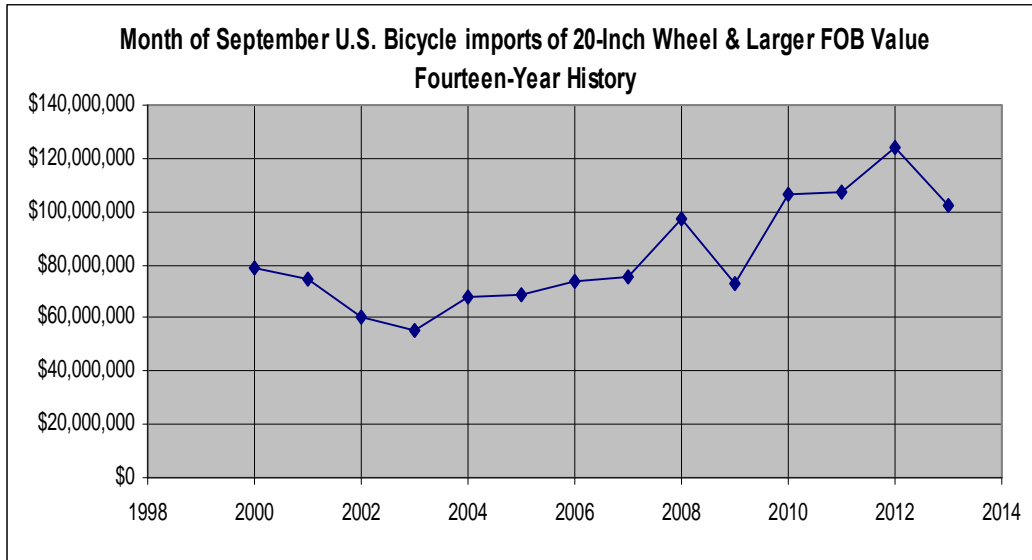
図 I



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

図 J は毎年 9 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入について 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。2013 年 9 月に FOB ドル金額が減少していることに関心がもたれる。今後注視してゆきたい。

図 J



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

関税番号 2500：1～9月の27インチ、700cの自転車の輸入

表 15 は 1～9 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の様態を示している。この重要な区分について、懸念を抱かせる状況となっている。というのは関税番号 2500 の自転車の 2013 年 1～9 月の 1 年前の同期と比較した自転車総輸入台数が 6% 以上減少し、それに伴い総 FOB 金額も減少しているからである。

表 15 1～9月の米国自転車輸入 27インチ、700cの自転車

2500 27インチ、700c	総台数	総FOB金額	平均FOB単価
2013年1～9月	1,313,044	336,660,820	\$256.40
2012年1～9月	1,407,154	359,204,136	\$255.27
変化	-94,110	-22,543,316	\$1.13
変化%	-6.7%	-6.3%	0.4%

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

関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の減少は懸念がもたれる状況ではあるが、2013 年 1～9 月の合計で見ると引き続き高い水準ではある。

表 16 は毎年 1～9 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移を示したものである。前述のとおり 2013 年 1～9 月には台数及び FOB 金額の両方が大きく減少したが、台数及び金額の両方とも過去 14 年の平均は大きく上回っており、子供及び年少者向けの製品区分と比較すると、この区分は強含んでいる。

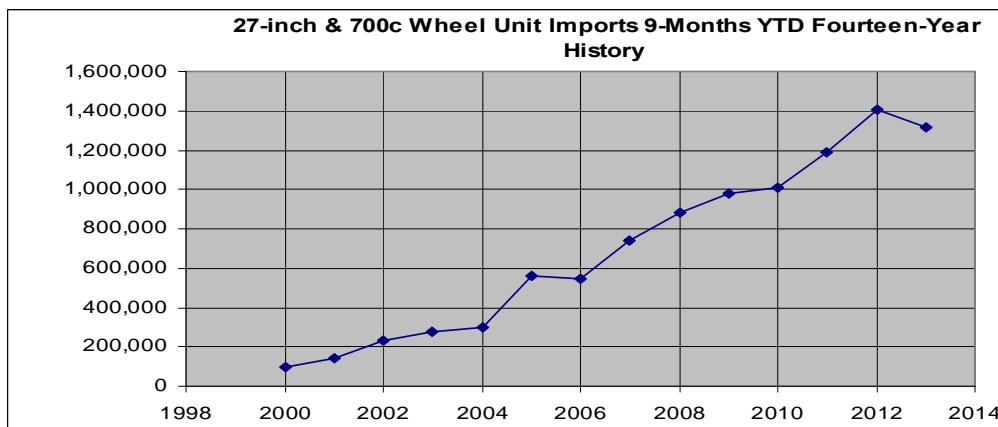
表 1 6 毎年 1～9 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の
米国への輸入の過去 14 年間の推移

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 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
2012	1,407,154	359,204,136	\$255.27
2013	1,313,044	336,660,820	\$256.40

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

図 K は毎年 1～9 月の関税番号 2500 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。

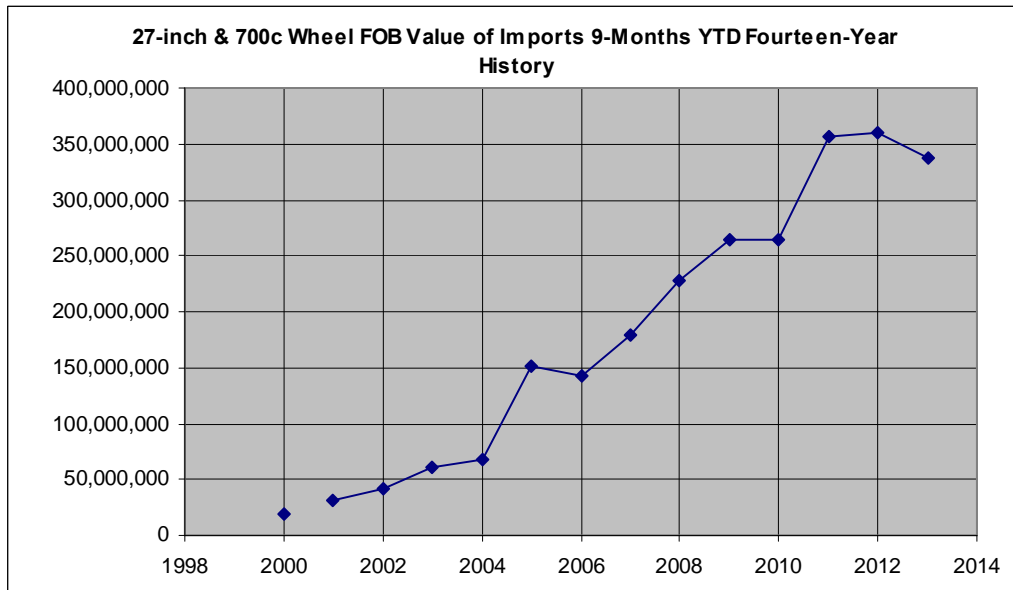
図 K



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

図 L は毎年 1～9 月の関税番号 2500 の自転車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、ごく最近までの継続的増加の様相が明らかである。

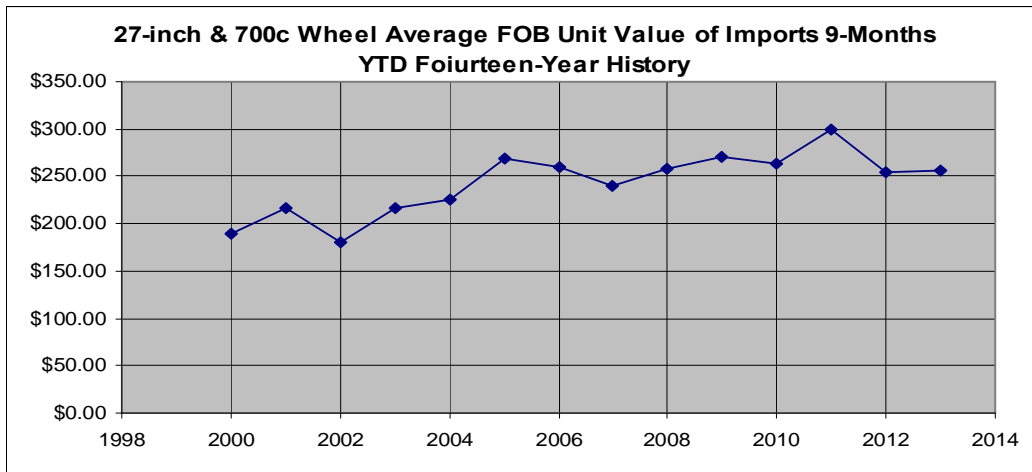
図L



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

図Mは毎年1～9月の関税番号2500の輸入自転車の平均FOB単価の過去14年間の推移を示したものである。

図M

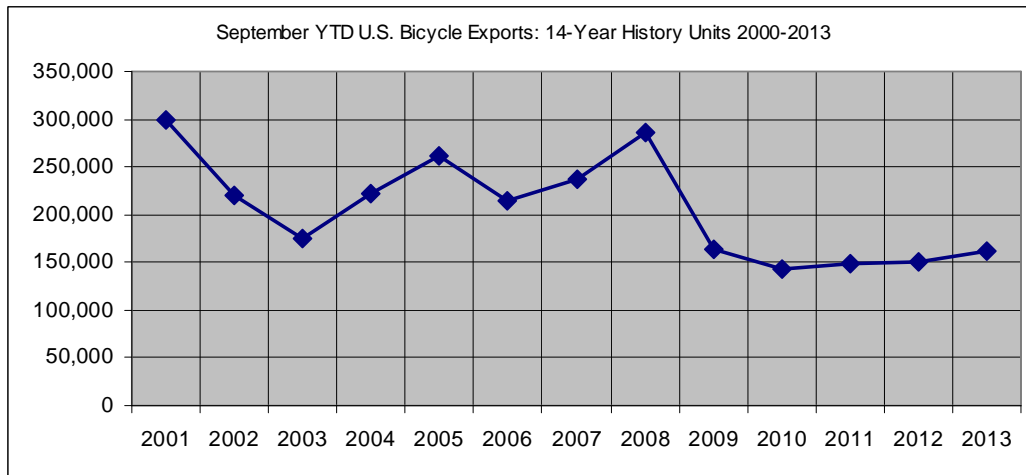


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

米国の自転車輸出

図Nは毎年1～9月の米国自転車輸出台数の過去14年間の推移を示したものである。米国の自転車輸出は、台数の面からはまだ回復していないが、ゆっくりとした改善傾向はみられるようになってきている。

図N



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

表17は毎年1～9月の米国自転車輸出の過去14年間の全体的な模様を示したもので、2013年は総FOB金額が過去14年間で2番目となっている。

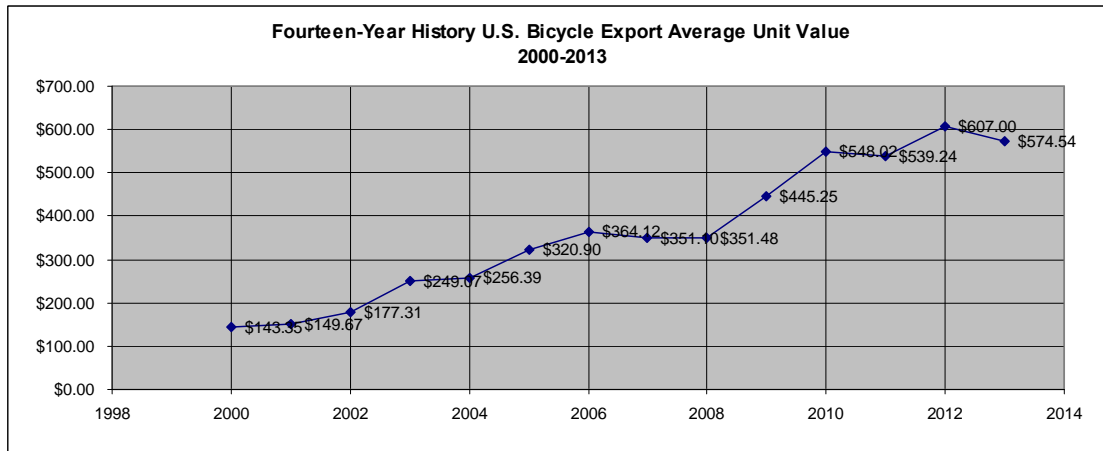
表17 毎年1～9月の米国自転車輸出の過去14年間の推移 全ての車輪径

年	台数	金額	平均単価
2013	160,965	92,480,207	\$574.54
2012	150,863	91,573,272	\$607.00
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

図Oは毎年1～9月に米国から輸出された自転車の平均FOB単価の過去14年間の推移を示したものである。リーマンショック以降平均単価がUS \$500を超えていることに注目してほしい。

図〇



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

表 1 8 は 2013 年 1～9 月の米国自転車輸出の詳細を示している。この表は、2013 年 1～9 月の期間中に、米国内で生産され輸出された自転車と、海外で生産され米国から輸出された自転車との割合も示している。

表 1 8 2013 年 1～9 月の米国自転車輸出

1～9 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	23,595	5,011,661	\$212.40	13,578	2,511,057	\$184.94	37,173	7,522,718	\$202.37
2600: 25 インチ以上	33,148	25,399,568	\$766.25	41,744	30,820,335	\$738.32	74,892	56,219,903	\$750.68
6000: 車輪径の示されていないもの	40,986	25,440,752	\$620.72	7,914	3,296,834	\$416.58	48,900	28,737,586	\$587.68
計	97,729	55,851,981	\$571.50	63,236	36,628,226	\$579.23	160,965	92,480,207	\$574.54
割合	60.7%	60.4%		39.3%	39.6%				

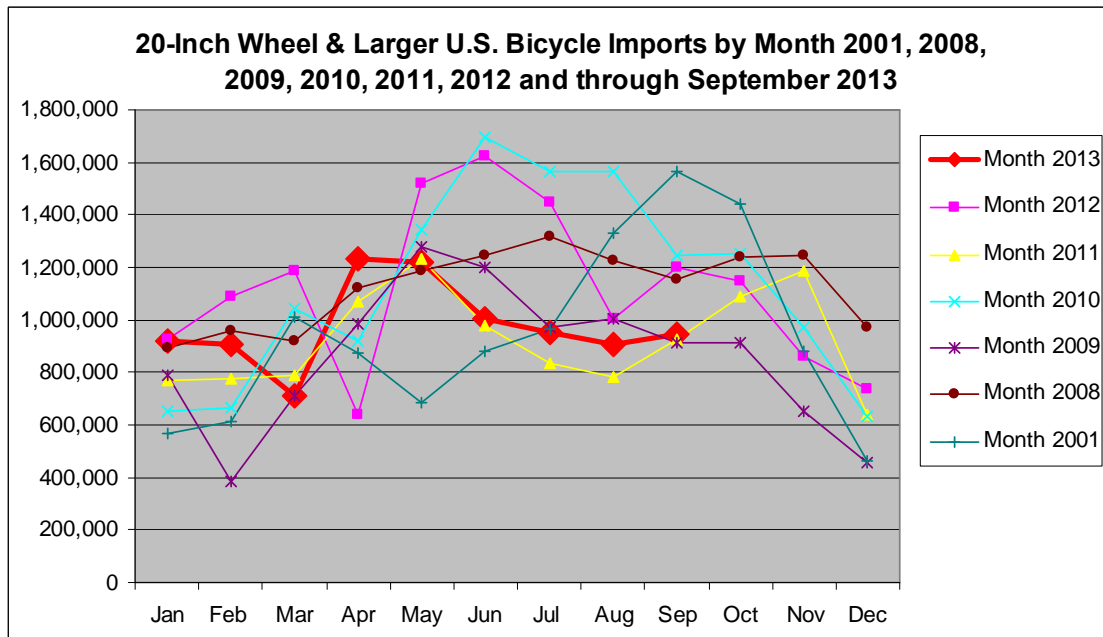
出典：米国商務省輸出統計、Gluskin Townley Group による分析

2013 年の米国自転車輸入の見込み

第三四半期の終わりまで来ており、2013 年通年の米国自転車輸入全体を見通すこととする。

図 P は 2013 年 1～9 月の 20 インチ以上の自転車の米国への月毎の輸入について、対象として選んだ 6 年間と比較しながら示したものである。何故この 6 年を選んだのかということはこれまで説明してきたが、繰り返すと、2001 年と 2009 年は前回の景気後退年であり、2008 年はリーマンショック以前の最後の「通常」の年、そしてリーマンショック以後の 3 年である。

図P

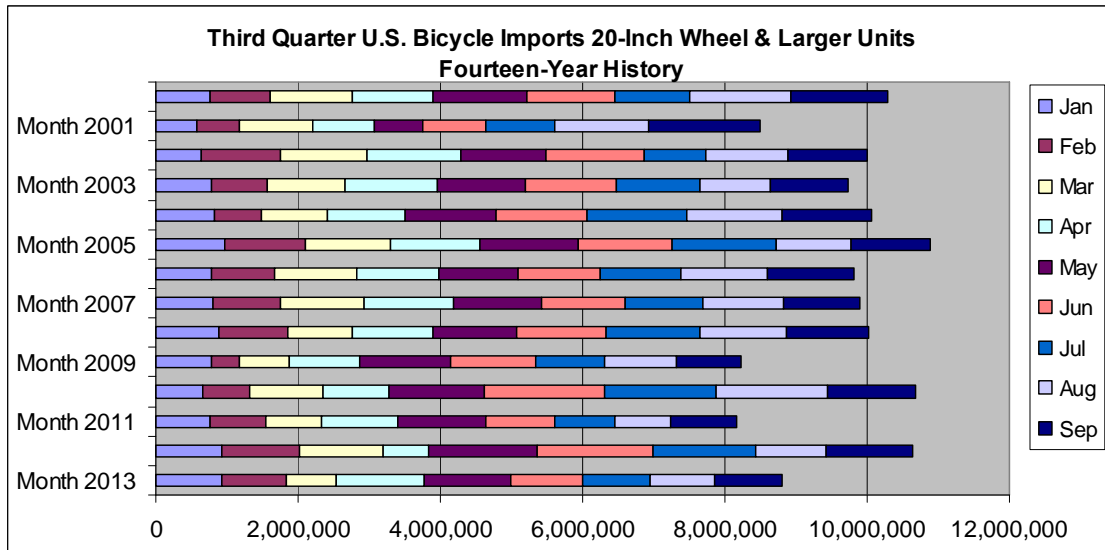


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

2013年の1～9月は赤の太線で示してある。過去2回のレポートで言及した「急減」は収まり、9月は前の3か月を僅かに上回っている。2013年は全体的には米国の自転車輸入にとって落ち込みの激しい年であり、業界及び市場にとって悪い年となるであろう。

図Q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に関し、過去14年間の毎年1～9月について月毎に示したものである。2013年は過去14年の平均以下であることは明らかである。

図Q



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

表 2 1 は毎年 1～12 月の全ての車輪径の自転車の総輸入の 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の推移に加えて、2013 年 1～12 月の見込みを示したものである。

表 2 1 毎年 1～12 月の米国の自転車年間輸入 全ての車輪径
2000 年から 2012 年及び 2013 年見込み 台数による順位付け

順位	年	1～12 月 総台数
1	2000	20,473,848
2	2010	19,876,313
3	2005	19,803,531
4	2002	19,550,411
5	2012	18,758,260
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	2013	17,980,000
12	2001	16,741,703
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
Gluskin Townley Group 2013 年見込み

9 月までの時点で、2013 年の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数は 1,800 万台程度に落ち着くだろうと我々はみている。これは過去 14 年で 11 位である。

表 2 2 は毎年 1～12 月の 20 インチ以上のコアマーケットの自転車総輸入台数の 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の推移に、2013 年 1～12 月の見込みを加えて示したものである。

表 2 2 毎年 1～12 月の米国の 20 インチ以上のコアマーケットの自転車輸入の過去 13 年間の推移及び 2013 年の見込み 台数による順位付け

順位	年	1～12 月 総台数
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	2007	12,806,825
10	2006	12,696,958
11	2013	11,990,000
12	2001	11,268,513
13	2011	10,307,525
14	2009	10,244,666

出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析
Gluskin Townley Group 2013 年見込み

2013 年 9 月までの 20 インチ以上の自転車の実際の輸入を基礎とすると、1～12 月の総輸入台数は 1,200 万台程度とみられ、これは過去 14 年では 11 位、過去 2 回の景気後退年を上回るだけである。

米国の供給業者による自転車店向け新車自転車卸販売

自転車販売台数では首位の地位ではないが、米国の自転車店の販路は販売金額の面では他の販路をしのぎ首位の地位にある。2012 年には自転車店の販路は、米国の自転車新車総販売金額である US \$37 億の少なくとも 59%、即ち US \$22 億を占めたと我々はみている。

表 2 3 は 2013 年 1～9 月の米国のブランド及び供給業者の自転車店向け新車自転車販売について、2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 2 3 1～9 月の自転車店向け供給業者の新車自転車販売
2013 年と 2012 年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2013 年 1～9 月	1,887,686	\$837,299,199	\$443.56
2012 年 1～9 月	2,110,799	\$887,328,578	\$420.38
変化	-223,113	-\$50,029,379	\$23.18
変化 %	-10.6%	-5.6%	5.5%

出典：レジャートレンドグループ 米国自転車供給業者協会(BPSA)
及び Gluskin Townley Group による分析

2013年第三四半期までの自転車店向け新車自転車販売台数は11%近く減少、即ち223千台、US \$5,000万以上減少した。

米国のブランド及び供給業者は、2013年第二四半期に後退局面が始まって以来在庫削減に真剣に取り組んできた。表24は2013年9月末の新車自転車在庫について、2012年9月と比較しながら示したものである。

表24 9月末の米国自転車供給業者の新車自転車在庫
2013年と2012年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2013年9月	691,918	\$219,604,757	\$317.39
2012年9月	556,261	\$176,740,189	\$317.73
変化	135,657	\$42,864,568	-\$0.34
変化%	24.4%	24.3%	-0.1%

出典：レジャートレンドグループ 米国自転車供給業者協会(BPSA)
及び Gluskin Townley Group による分析

自転車店向け新車自転車の卸販売の減少はアジアの製造業者向け自転車発注の削減と歩調を合わせたものであり、それが米国自転車輸入の削減に反映されている。

2013年9月末の新車自転車在庫は2012年9月末に比べ台数で24%強の増加、金額ではUS \$4,300万の増加となっている。2013年の残りの三カ月の間にこの在庫は引き続き減少していくと我々は考えている。

以 上