

## 米国四半期自転車輸出入状況 (2019年10～12月)

### はじめに

米国の自転車市場は、輸入自転車が台数及び金額の双方において圧倒的な割合を占めているため、輸入状況を調べることによって市場の動向を把握することができる。本稿は、米国の自転車輸入の変化の模様を的確に把握するため、四半期毎の動きに焦点を当て、特に対前年同期との比較を主体として調査を行ったものである。

2019年10～12月期の自転車総輸入台数は、前年同期に比べ大幅に減少した。全般に2019年は2018年に比べ減少しているが、前年同期と比較すると年初から7～9月期にかけて回復傾向にあったものが、10～12月期には再び大きく減少している。但しこれは2018年10～12月期の総輸入台数が多かった事とも関係している。対中追加関税の影響と足元での自転車市場の動きなどが総合的に反映された結果だと思われる。

また、数は少ないが米国から輸出される自転車もある。これらには高価格のものもあり、一定の地位を占めていると思われるので、レポートの後段で米国の自転車輸出についても簡単に言及する。

### 1. 米国の自転車輸入

#### 1-1 総合的輸入状況

まず、「駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル」を除く全ての車種の自転車の米国への輸入台数について示す。2019年10～12月期の総輸入台数は、表1-1-1に示す通り2,908,059台であった。前年同期との比較を見ると、表1-1-2に示す通り前四半期を除き大幅に減少している。2019年1～3月期から2019年7～9月期にかけて対前年比の減少幅は縮小傾向を示し、2019年7～9月期は増加に転じるまで回復していたものが、2019年10～12月期は再び減少幅が拡大している。比較対象となる2018年10～12月の総輸入台数が際立って多いため、今回減少幅が拡大したと言えるが、完成自転車を対象とする米国による対中追加関税賦課が影響したのかもしれない。この対中追加関税は2018年9月24日から暫定で10%賦課されたが、この時点では2019年1月1日から25%に更に引き上げられると発表されていたため、駆け込み輸入が2018年10～12月期に発生したとも受け取れる。但しその後の米中間の協議の進展状況により、この対中追加関税が実際に25%に引き上げられたのは2019年5月10日であった。一方、米国の自転車市場の特徴として子供車を主体としたクリスマスセールが存在するが、このクリスマスセールが2019年は芳しくなかったのかもしれない。

表1-1-1 米国自転車総輸入台数の動向

四半期	2019年1～3月	2019年4～6月	2019年7～9月	2019年10～12月
総輸入台数(台)	2,319,885	3,566,380	4,284,035	2,908,059
前年同四半期	2018年1～3月	2018年4～6月	2018年7～9月	2018年10～12月
総輸入台数(台)	3,859,931	4,266,859	4,201,874	5,049,157

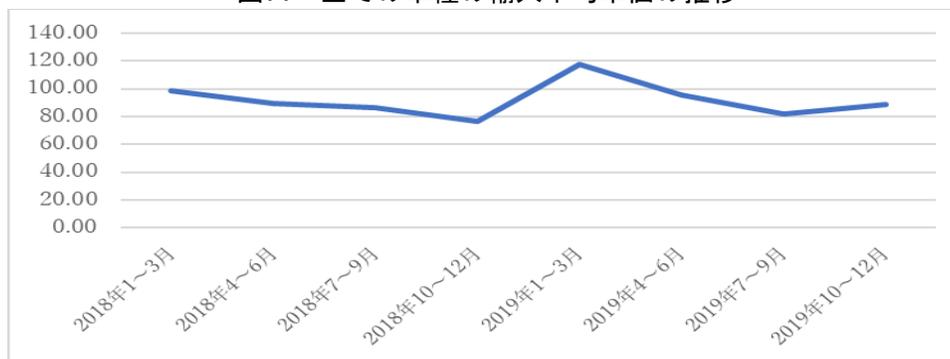
出典：米国商務省貿易統計 加工分析：一般財団法人自転車産業振興協会 以下、貿易統計数値は全て同様。  
尚、米国の貿易統計数値は適宜改定されることがある。

表 1-1-2 米国自転車総輸入台数の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(台)	-1,540,046	-700,479	82,161	-2,141,098
前年同期比(%)	-39.9	-16.4	2.0	-42.4

続いて全ての車種の輸入平均単価を見る。対象としている2018年1~3月期から2019年10~12月期までの8四半期の輸入平均単価の推移を図Aに示す。

図A 全ての車種の輸入平均単価の推移



全ての車種の輸入平均単価は2018年1~3月期から2018年10~12月期まで連続して下落し、この間2割以上下落したが、2019年1~3月期に急激に上昇したことがわかる。前述の対中追加関税が実際に課税され始めたのであろうが、輸入平均単価の上げ幅は関税率の上昇幅よりはるかに大きくなっている。この間の台数の急減とも関係があると思われる。その後は再び下落傾向を示しており、2019年5月から追加関税が25%に引き上げられたが、そのことは輸入平均単価の推移には明確には表れておらず、2019年1~3月期から2019年7~9月期にかけて再び3割以上の下落が示されている。2019年10~12月期は前四半期比上昇を示しており、2019年末から2020年年初にかけて子供車の対中追加関税が適用除外とされたこともあり、今後の動向が注目されることである。

これらの模様を表1-1-3及び表1-1-4に示す。

表 1-1-3 米国自転車輸入平均単価の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
平均単価(US\$)	117.46	95.90	81.67	88.94
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
平均単価(US\$)	98.60	89.25	86.65	76.68

表 1-1-4 米国自転車輸入平均単価の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	18.86	6.64	-4.98	12.25
前年同期比(%)	19.1	7.4	-5.7	16.0

更に総輸入金額について見てみると、2019年10~12月期の完成自転車総輸入金額はUS\$2億5,836万7,601となり前年同期比33.2%減少した。これらの模様を表1-1-5及び表1-1-6に示す。前年同期と比較した四半期毎の総輸入金額は減少が続いており、2019年1~3月期の対前年同期比減少幅は28.4%であった。その後、減少幅が次第に縮小

し 2019 年 7～9 月期には同 3.9%減のところまできたが、2019 年 10～12 月期は前述のとおり大きな減少となった。

表 1-1-5 米国自転車総輸入金額の動向

四半期	2019 年 1～3 月	2019 年 4～6 月	2019 年 7～9 月	2019 年 10～12 月
総輸入金額(US\$)	272,486,349	341,999,658	349,892,242	258,637,601
前年同四半期	2018 年 1～3 月	2018 年 4～6 月	2018 年 7～9 月	2018 年 10～12 月
総輸入金額(US\$)	380,594,357	380,821,909	364,088,143	387,189,042

注：米国の貿易統計における輸入金額は Custom Import Value(CV)で示される。以下全て同様。

表 1-1-6 米国自転車総輸入金額の前年同期比

四半期	2019 年 1～3 月	2019 年 4～6 月	2019 年 7～9 月	2019 年 10～12 月
実数比(US\$)	-108,108,008	-38,822,251	-14,195,901	-128,551,441
前年同期比 (%)	-28.4	-10.2	-3.9	-33.2

## 1-2 車種別輸入状況

米国の輸入における関税番号及び車種については次の別表の通り分類されている。電動アシスト車は独立した輸入関税区分が立てられておらず、モーターサイクルの中に「駆動原動機として電動機を有するもの」が区分されており、輸入電動アシスト車はこの中に含まれているものと思われる。しかしこの区分には、電動オートバイも含まれているので注意が必要である。

別表 米国の輸入における完成自転車関連関税番号と車種区分

関税番号	車種区分
8712001510	前後の車輪径がともに 50 cm を超えないもの
8712001520	前後の車輪径がともに 50 cm を超え、55 cm を超えないもの
8712001550	前後の車輪径がともに 55 cm を超え、63.5 cm を超えないもの
8712002500	前後の車輪径がともに 63.5 cm を超え、付属品のついていない状態での重さが 16.3 kg を超えず、タイヤ幅 4.13 cm を超えるタイヤが装着できる設計ではないもの→主としてロードバイク系のもの
8712003500	前後の車輪径がともに 63.5 cm を超えるもので、その他のもの→マウンテンバイクを主体とした成人向けの自転車が広く含まれる
その他	前後で車輪径の違うもの、他に分類されないものなど、更に 3 つの関税区分がある

8711600000	駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル
------------	-------------------------

出典：米国国際貿易委員会、(一財)自転車産業振興協会

以下に車種別輸入状況を示していくが、車種区分が比較的多いため、8712001510、8712001520 及び 8712001550 の三つを子供車として統合して示すほか、重要と思われるロードバイクを主体とした 8712002500、成人向け自転車を広く含む 8712003500 及び増加傾向の見られる 8711600000 に限って内訳をみてゆく。

### 1-2-1 子供車の輸入状況（関税番号 8712001510、1520 及び 1550 を統合）

関税番号 8712001510、8712001520 及び 8712001550 を統合し子供車とし、その輸入状況を以下に示す。2019年10～12月期の輸入台数は、表1-2-1-1に示す通り2,109,293台であった。総輸入台数290万台強のうち210万台強が子供車というのが米国自転車市場の姿である。この子供車について前年同期との比較を表1-2-1-2に示す。2019年1～3月期から2019年4～6月期にかけて対前年比の減少幅は縮小傾向を示し、2019年7～9月期には対前年同期比増加となったものが、2019年10～12月期は再び大きく減少している。子供車の場合、2018年を通じて輸入台数が増加し2018年10～12月の輸入台数が多かった一方で、2019年1～3月の輸入台数が極端に少なかった。これらの推移が対前年同期比の増減に反映されている。

表1-2-1-1 子供車の輸入台数の動向

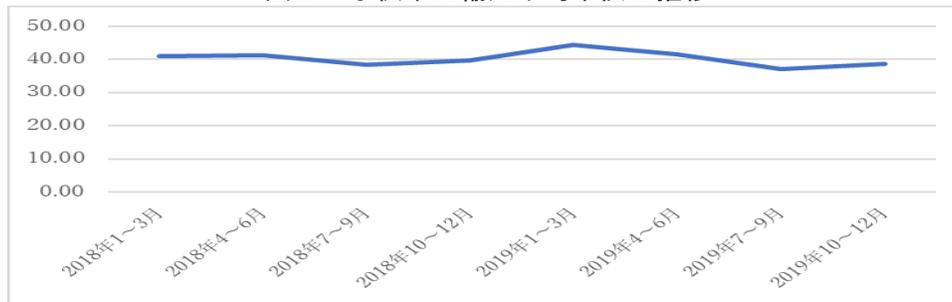
四半期	2019年1～3月	2019年4～6月	2019年7～9月	2019年10～12月
輸入台数(台)	1,250,378	2,037,468	3,014,696	2,109,293
前年同四半期	2018年1～3月	2018年4～6月	2018年7～9月	2018年10～12月
輸入台数(台)	2,140,225	2,365,485	2,927,599	3,682,877

表1-2-1-2 子供車の輸入台数の前年同期比

四半期	2019年1～3月	2019年4～6月	2019年7～9月	2019年10～12月
実数比(台)	-889,847	-328,017	87,097	-1,573,584
前年同期比(%)	-41.6	-13.9	3.0	-42.7

続いて子供車の輸入平均単価を見る。対象としている2018年1～3月期から2019年10～12月期までの8四半期の輸入平均単価の推移を図Bに示す。この期間を通じて子供車の平均単価は安定しており、変化は僅かである事がわかる。

図B 子供車の輸入平均単価の推移



四半期毎の輸入台数の変化は大きいにもかかわらず、平均単価の変化は小さい。この間の対中追加関税の賦課の影響もそれほど表れていない。尚、前述のとおり2019年末から2020年年初にかけて子供車の対中追加関税が適用除外とされた。今後の動向が注目される場所である。

これらの模様を表1-2-1-3及び表1-2-1-4に示す。

表1-2-1-3 子供車の輸入平均単価の動向

四半期	2019年1～3月	2019年4～6月	2019年7～9月	2019年10～12月
平均単価(US\$)	44.46	41.42	37.04	38.60
前年同四半期	2018年1～3月	2018年4～6月	2018年7～9月	2018年10～12月
平均単価(US\$)	41.10	41.17	38.46	39.82

表 1-2-1-4 米国自転車の輸入平均単価の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	3.36	0.25	-1.43	-1.21
前年同期比(%)	8.2	0.6	-3.7	-3.0

更に輸入金額について見てみると、2019年10~12月期の完成自転車総輸入金額はUS\$8,142万8,631となり前年同期比44.5%減少した。これらの模様を表1-2-1-5及び表1-2-1-6に示す。前年同期と比較した四半期毎の総輸入金額は減少が続いており、2019年1~3月期の対前年同期比減少幅は36.8%であった。その後、減少幅が次第に縮小し2019年7~9月期には同0.8%減のところまでできたが、2019年10~12月期は前述のとおり大きな減少となった。

表 1-2-1-5 子供車の輸入金額の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
総輸入金額(US\$)	55,593,729	84,391,947	111,661,629	81,428,631
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
総輸入金額(US\$)	87,957,243	97,388,408	112,607,904	146,644,383

注：米国の貿易統計における輸入金額は Custom Import Value(CV)で示される。以下全て同様。

表 1-2-1-6 子供車の輸入金額の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	-32,363,514	-12,996,461	-946,275	-65,215,752
前年同期比(%)	-36.8	-13.3	-0.8	-44.5

### 1-2-2 関税番号 8712002500 の輸入状況

ロードバイクを主体とした8712002500の輸入状況を以下に示す。2019年10~12月期の輸入台数は、表1-2-2-1に示す通り147,747台であった。前年同期との比較を見ると、表1-2-2-2に示す通り顕著な減少が続いている。総輸入台数の場合と同様、2019年1~3月期から2019年7~9月期にかけて対前年比の減少幅は縮小傾向を示していたものが、2019年10~12月期は再び減少幅が拡大している。但し本車種の場合、2018年10~12月の輸入台数が際立って多いわけではなく、むしろ2019年10~12月の輸入台数が極端に少ないことが今回の減少幅の拡大の原因と言えると思われる。

表 1-2-2-1 関税番号 8712002500 の輸入台数の動向

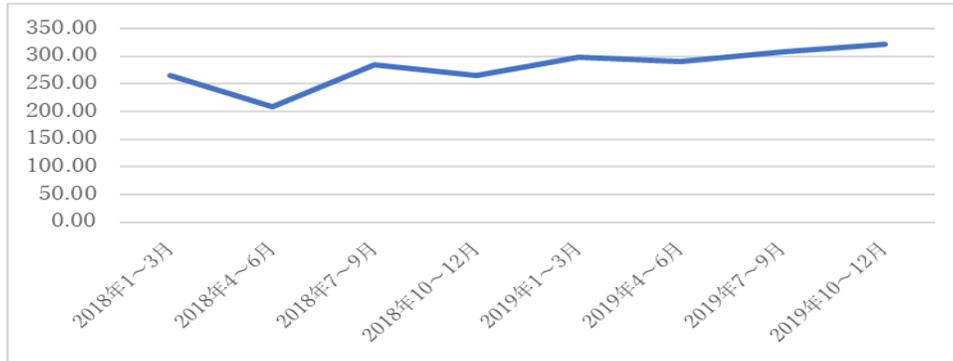
四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
輸入台数(台)	250,915	324,239	247,914	147,747
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
輸入台数(台)	396,654	458,945	267,554	287,320

表 1-2-2-2 関税番号 8712002500 の輸入台数の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(台)	-145,739	-134,706	-19,640	-139,573
前年同期比(%)	-36.7	-29.4	-7.3	-48.6

続いて8712002500の輸入平均単価を見る。対象としている2018年1~3月期から2019年10~12月期までの8四半期の輸入平均単価の推移を図Cに示す。

図C 8712002500の輸入平均単価の推移



全ての車種の輸入平均単価の推移とは若干様子が異なり、2018年4~6月に落ち込み、この間の最低を記録した後、全体的には穏やかな上昇傾向にあるように見受けられる。全ての車種の輸入平均単価の推移でみられる2019年1~3月の突発的な高い単価は、この車種の場合は見られない。

これらの模様を表1-2-2-3及び表1-2-2-4に示す。対前年同期との比較では上昇が続いていることがわかる。

表1-2-2-3 関税番号8712002500の輸入平均単価の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
平均単価(US\$)	298.84	290.18	308.34	321.50
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
平均単価(US\$)	265.06	208.82	285.23	265.52

表1-2-2-4 関税番号8712002500の輸入平均単価の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	33.78	81.36	23.11	55.97
前年同期比(%)	12.7	39.0	8.1	21.1

更に8712002500の輸入金額について見てみると、2019年10~12月期の輸入金額はUS\$4,749万9,958となり前年同期比37.7%減少した。これらの模様を表1-2-2-5及び表1-2-2-6に示す。前年同期と比較した四半期毎の輸入金額は、2019年1~3月期に対前年同期比28.7%減少し、その後減少幅が縮小し2019年7~9月期には同0.2%増まで持ち直したが、2019年10~12月期は再び大きく減少している。2019年10~12月期の輸入金額は際立って少なくなっている。

表1-2-2-5 関税番号8712002500の輸入金額の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
輸入金額(US\$)	74,983,123	94,087,910	76,442,688	47,499,958
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
輸入金額(US\$)	105,138,244	95,837,465	76,315,694	76,289,825

表1-2-2-6 関税番号8712002500の輸入金額の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	-30,155,121	-1,749,555	126,994	-28,789,867
前年同期比(%)	-28.7	-1.8	0.2	-37.7

### 1-2-3 関税番号 8712003500 の輸入状況

成人向けの車種を幅広く含む 8712003500 の輸入状況を以下に示す。2019 年 10～12 月期の輸入台数は、表 1-2-3-1 に示す通り 575,723 台であった。前年同期との比較を見ると、表 1-2-3-2 に示す通り減少傾向が強く、2019 年 7～9 月期に若干増加したほかは減少を示している。総輸入台数の場合と同様、2019 年 1～3 月期から 2019 年 7～9 月期にかけて対前年比の減少幅は縮小傾向を示し 2019 年 7～9 月期には対前年同期比増加に転じたものが、2019 年 10～12 月期は再び大きく減少している。本車種の場合も 8712002500 の場合と同様、2018 年 10～12 月の輸入台数が際立って多いわけではなく、むしろ 2019 年 10～12 月の輸入台数が極端に少ないことが今回の大きな減少の原因と言えられる。

表 1-2-3-1 関税番号 8712003500 の輸入台数の動向

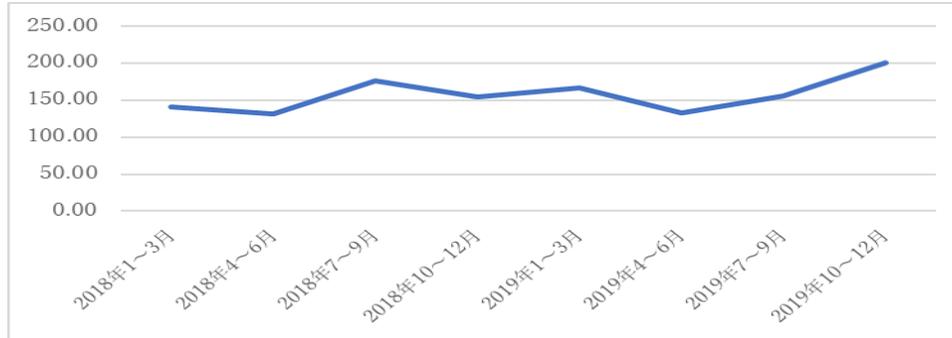
四半期	2019 年 1～3 月	2019 年 4～6 月	2019 年 7～9 月	2019 年 10～12 月
輸入台数(台)	780,049	1,153,868	947,746	575,723
前年同四半期	2018 年 1～3 月	2018 年 4～6 月	2018 年 7～9 月	2018 年 10～12 月
輸入台数(台)	1,183,209	1,306,678	901,081	980,004

表 1-2-3-2 関税番号 8712003500 の輸入台数の前年同期比

四半期	2019 年 1～3 月	2019 年 4～6 月	2019 年 7～9 月	2019 年 10～12 月
実数比(台)	-403,160	-152,810	46,665	-404,281
前年同期比(%)	-34.1	-11.7	5.2	-41.3

続いて 8712003500 の輸入平均単価を見る。対象としている 2018 年 1～3 月期から 2019 年 10～12 月期までの 8 四半期の輸入平均単価の推移を図 D に示す。

図 D 8712003500 の輸入平均単価の推移



やはり全ての車種の輸入平均単価の推移とは若干様子が異なり、8712002500 と類似した動きのように見受けられるが、8712002500 と比較すると 2018 年 4～6 月の落ち込みが小さいかわりに、2019 年 4～6 月に落ち込みが見られることがわかる。それ以後 2019 年 10～12 月期にかけての上昇は比較的顕著である。8712002500 と併せ、今後上昇傾向が続いていくのか注目される。

これらの模様を表 1-2-3-3 及び表 1-2-3-4 に示す。全体的に 8712002500 よりかはかなり低い単価となっていることがわかる。そして対前年同期との比較では 2019 年 7～9 月期の減少が際立つが、これは 2018 年 7～9 月期の平均単価が比較的高かった事によって言える。対中追加関税賦課の影響がスポット的に出たのかもしれない。

表 1-2-3-3 関税番号 8712003500 の輸入平均単価の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
平均単価(US\$)	166.18	132.13	156.31	200.69
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
平均単価(US\$)	140.82	131.37	176.31	153.80

表 1-2-3-4 関税番号 8712003500 の輸入平均単価の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	25.36	0.76	-20.00	46.88
前年同期比(%)	18.0	0.6	-11.3	30.5

更に 8712003500 の輸入金額について見てみると、2019年10~12月期の輸入金額は US\$1億1,553万9,678となり前年同期比23.3%減少した。これらの模様を表1-2-3-5及び表1-2-3-6に示す。前年同期と比較した四半期毎の輸入金額は、減少が続いており2019年1~3月期に対前年同期比22.2%減少し、その後減少幅が縮小し2019年7~9月期には同6.8%減まで持ち直したが、2019年10~12月期は再び大きく減少している。2019年10~12月期の輸入金額は少ないが、8712002500の場合とは異なり極端に少ないとまでは言えず2019年1~3月もかなり少なかった事がわかる。

表 1-2-3-5 関税番号 8712003500 の輸入金額の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
輸入金額(US\$)	129,626,891	152,461,784	148,140,457	115,539,678
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
輸入金額(US\$)	166,613,740	171,663,908	158,870,752	150,727,038

表 1-2-3-6 関税番号 8712003500 の輸入金額の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	-36,986,849	-19,202,124	-10,730,295	-35,187,360
前年同期比(%)	-22.2	-11.2	-6.8	-23.3

#### 1-2-4 関税番号 8711600000 の輸入状況

最後に参考まで「駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル」の輸入状況を示す。2019年10~12月には、輸入台数が前年同期比72.3%増加したことが示されている。輸入台数の対前年同期比には変動があり、2019年1~3月は96.8%も増加したにもかかわらず2019年7~9月は4.0%の減少が記録されている。この間の輸入台数の推移は2018年の期間中は概ね増加傾向、2019年に入り1~3月期と4~6月期が谷となり、2019年7~9月期はほぼ2018年後半の水準に復し、2019年10~12月期は大幅に増加し90万台近くに達している。こうした動きが台数の対前年同期比に反映されている。

表 1-2-4-1 関税番号 8711600000

「駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル」の輸入台数の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
輸入台数(台)	236,128	290,773	502,612	897,646
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
輸入台数(台)	120,013	208,255	523,325	520,989

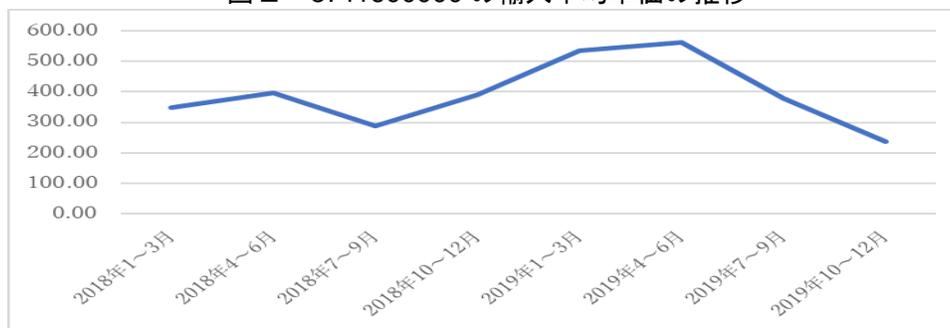
表 1-2-4-2 関税番号 8711600000

「駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル」の輸入台数の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(台)	116,115	82,518	-20,713	376,657
前年同期比(%)	96.8	39.6	-4.0	72.3

続いて 8711600000 の輸入平均単価を見る。対象としている 2018 年 1~3 月期から 2019 年 10~12 月期までの 8 四半期の輸入平均単価の推移を図 E に示す。

図 E 8711600000 の輸入平均単価の推移



この車種の輸入平均単価の推移は特徴的で、2019 年 4~6 月期にこの期間中の最高を記録した後、2019 年 10~12 月期にかけて急落している。急速な普及に伴い価格の急激な低落が発生しているのか、今後の動向が注視される。2019 年 10~12 月期の輸入平均単価は 8712002500 よりかまかなり低く、8712003500 に近い水準にまで下落している。

これらの模様を表 1-2-4-3 及び表 1-2-4-4 に示す。対前年同期との比較では 2019 年 10~12 月期の突然の下落が目立つ。上述の通り 2019 年 10~12 月期の輸入平均単価の低さが際立つが、2019 年前半の平均単価が全体的に高かったことも指摘しておく必要があると思われる。

表 1-2-4-3 関税番号 8711600000

「駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル」の輸入平均単価の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
平均単価(US\$)	535.03	561.67	378.22	236.09
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
平均単価(US\$)	349.41	396.08	288.51	391.62

表 1-2-4-4 関税番号 8711600000

「駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル」の輸入平均単価の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	185.62	165.59	89.71	-155.53
前年同期比(%)	53.1	41.8	31.1	-39.7

更に 8711600000 の輸入金額について見てみると、2019 年 10~12 月期の輸入金額は US\$2 億 1,192 万 5,716 となり前年同期比 3.9%増加した。これらの模様を表 1-2-4-5 及び表 1-2-4-6 に示す。輸入金額は、2018 年期間中は増加、2019 年 1~3 月期に大きく落ち込み、その後は回復傾向にあるものの、2019 年 10~12 月期のそれは 2018 年 10~12 月期とほぼ同水準である。また、前年同期と比較した四半期毎の輸入金額は増加が

続いているが、その増加幅は次第に小さくなっている。2019年1～3月期に対前年同期比201.3%も増加したものが、2019年4～6月期は98.0%増、2019年7～9月期は25.9%増、そして今回の3.9%増という推移である。

表1-2-4-5 関税番号8711600000  
「駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル」の輸入金額の動向

四半期	2019年1～3月	2019年4～6月	2019年7～9月	2019年10～12月
輸入金額(US\$)	126,336,726	163,317,940	190,099,027	211,925,716
前年同四半期	2018年1～3月	2018年4～6月	2018年7～9月	2018年10～12月
輸入金額(US\$)	41,934,136	82,486,045	150,983,601	204,030,185

表1-2-4-6 関税番号8711600000  
「駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル」の輸入金額の前年同期比

四半期	2019年1～3月	2019年4～6月	2019年7～9月	2019年10～12月
実数比(US\$)	84,402,590	80,831,895	39,115,426	7,895,531
前年同期比(%)	201.3	98.0	25.9	3.9

## 2. 米国の自転車輸出

数は少ないが米国から輸出される自転車もある。

表2-1は、米国の全ての車種の自転車の輸出台数について、四半期毎に示したものである。2019年10～12月の総輸出台数は32,180台であった。この間、2019年4～6月は他の期に比べ輸出台数が多かったが、その後は低迷している。対前年同期との比較を表2-2から見ると、上述の通り2019年4～6月期の輸出台数が多かったため、この期は大幅な増加を示したものの、それ以外の期は減少が示されている。

表2-1 米国自転車総輸出台数の動向

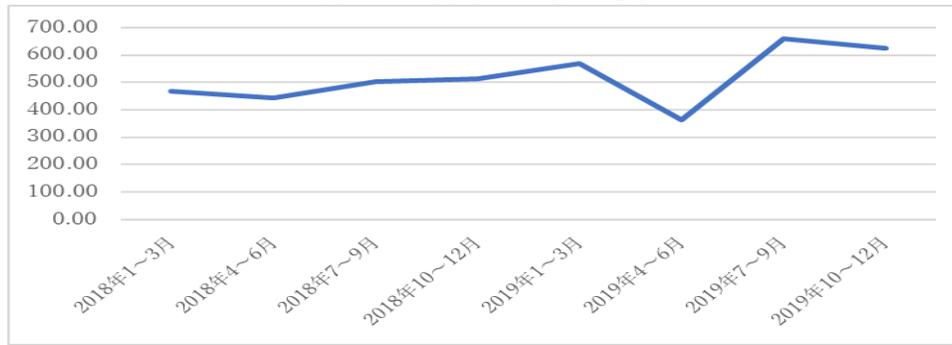
四半期	2019年1～3月	2019年4～6月	2019年7～9月	2019年10～12月
総輸出台数(台)	42,720	88,124	39,552	32,180
前年同四半期	2018年1～3月	2018年4～6月	2018年7～9月	2018年10～12月
総輸出台数(台)	52,915	58,016	45,546	46,097

表2-2 米国自転車総輸出台数の前年同期比

四半期	2019年1～3月	2019年4～6月	2019年7～9月	2019年10～12月
実数比(台)	-10,195	30,108	-5,994	-13,917
前年同期比(%)	-19.3	51.9	-13.2	-30.2

続いて輸出平均単価を見る。対象としている2018年1～3月期から2019年10～12月期までの8四半期の輸出平均単価の推移を図Fに示す。2019年4～6月期の下落が際立っている。

図 F 輸出平均単価の推移



2019年10~12月期の輸出平均単価はUS\$625.20であった。この期間中の平均単価は2019年4~6月期のUS\$364.14から2019年7~9月期のUS\$659.45まで変化が大きい。対前年同期との比較では2019年4~6月期を除き上昇している。前述の通り2019年4~6月期は輸出台数が多かったことが影響していると思われる。

これらの模様を表2-3及び表2-4に示す。

表2-3 輸出平均単価の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
平均単価(US\$)	568.32	364.14	659.45	625.20
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
平均単価(US\$)	467.40	443.36	504.57	511.97

表2-4 輸出平均単価の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	100.92	-79.21	154.88	113.23
前年同期比(%)	21.6	-17.9	30.7	22.1

更に総輸出金額について見てみると、2019年10~12月の完成自転車総輸出金額はUS\$2,011万8,953であった。2019年4~6月期が多く、2019年10~12月期が少ないことがわかる。2019年10~12月期は前年同期比で14.8%減少した。これらの模様を表2-5及び表2-6に示す。

表2-5 米国自転車総輸出金額の動向

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
総輸出金額(US\$)	24,278,696	32,089,547	26,082,676	20,118,953
前年同四半期	2018年1~3月	2018年4~6月	2018年7~9月	2018年10~12月
総輸出金額(US\$)	24,732,419	25,721,694	22,981,219	23,600,121

注：米国の貿易統計における輸出金額はFree Along Ship Export Value(FAS)で示される。

表2-6 米国自転車総輸出金額の前年同期比

四半期	2019年1~3月	2019年4~6月	2019年7~9月	2019年10~12月
実数比(US\$)	-453,723	6,367,853	3,101,457	-3,481,168
前年同期比(%)	-1.8	24.8	13.5	-14.8

尚、輸出に関する分析では「駆動原動機として電動機を有するモーターサイクル」は対象から除外している。

以上