

平成23年6月3日

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2011年6月号

米国自転車市場情報

輸入

2011年第一四半期の米国自転車輸入は、表1に示す通り、景気後退以来初めて2010年よりも輸入台数が8%強ほど減少したが、それでも過去10年間の、景気後退ではない年の第一四半期の輸入の推移の範囲内に収まっており、景気回復の2年目の年と見ることができる。

表1 1～3月の米国自転車輸入：2011年と2010年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年 1～3月	3,064,208	\$300,078,881	\$97.93
2010年 1～3月	3,338,216	\$252,467,596	\$75.63
変化	-274,008	\$47,611,285	\$22.30
変化 %	-8.2%	18.9%	29.5%

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

しかし、2011年の1～3月に米国に輸入された自転車の総FOB金額は、前年同期のUS\$2億5,200万からUS\$3億へと、19%近く、非常に大きく増加した。

この総FOB金額の増加は、1～3月に米国へ輸入された自転車の平均FOB単価が、1年前の同期と比較し29.5%も上昇した事によるものである。

ほぼ2四半期間にわたり中国における労賃、素材価格及び部品価格の上昇について注意を呼び掛けてきたが、この事を基にすると、2011年第一四半期に、1年前の同じ時期と比較した米国輸入自転車の総FOB金額が大幅に増加したことは、中国及び台湾における自転車のコスト上昇に起因するものであると言って間違いないと考えている。

米国の自転車輸入FOB金額の上昇については、後で詳細に言及する。

表 2 は 2011 年 1 ～ 3 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、2010 年同期と比較しながら関税区分毎に詳しく示したものである。

表 2 1 ～ 3 月の米国自転車輸入 2011 年と 2010 年の比較

1～3月 HS 関税番号	2011		2010		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	728,843	21,622,528	978,948	26,665,234	-250,105	-5,042,706
1520 20 インチ	590,562	26,539,467	851,383	35,008,831	-260,821	-8,469,364
1550 24 インチ	283,175	16,336,353	258,630	14,011,668	24,545	2,324,685
2500 27 インチ及び 700c	351,079	110,696,982	270,254	78,697,947	80,825	31,999,035
3500 26 インチ	1,053,283	120,190,901	956,946	94,810,605	96,337	119,233,955
その他	57,266	4,692,650	22,055	3,273,311	79,321	1,419,339
計	3,064,208	300,078,881	3,338,216	252,467,596	-274,008	47,611,285
対前年比%					-8.2%	18.9%
平均単価 US\$		\$97.93		\$75.63		\$22.30
対前年比%						29.49%

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

注意を要するのは子供用の自転車に該当する関税番号 1510 と 1520 が、輸入台数及び FOB 金額ともに減少している事である。これら 2 つの区分については、2010 年を通して米国への輸入がこれまでの推移からみた平均を上回っていたため、子供用自転車の主要小売販路である米国量販店では、2010 年在庫を十分に持っており、このため 2011 年第一四半期においてこれら 2 つの区分の輸入を減らしているのである。

これ以外の 4 つの関税区分においては、輸入台数も FOB 金額も、2011 年第一四半期には 2010 年同期と比較し増加を記録している。しかし、子供用自転車の減少を補うほどではない。

表 3 は 2011 年第一四半期の関税区分毎の米国自転車輸入平均 FOB 単価について、2010 年の同期と比較し示したものである。

その他の区分を除き、本年第一四半期には前年と比べ全ての関税番号において、平均 FOB 単価が、6.5%から 15%超の範囲で各々上昇している。

表3 1～3月の米国自転車輸入 2011年と2010年の比較 平均FOB単価

関税番号	2011 平均単価	2010 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$29.67	\$27.24	\$2.43	8.9%
1520 20 インチ	\$44.94	\$41.12	\$3.82	9.3%
1550 24 インチ	\$57.69	\$54.18	\$3.51	6.5%
2500 27 インチ & 700c	\$315.31	\$291.20	\$24.11	8.3%
3500 26 インチ	\$114.11	\$99.08	\$15.03	15.2%
その他	\$81.94	\$148.42	-\$66.47	-44.8%
計	\$97.93	\$75.63	\$22.30	29.5%

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

表4は、2000年から2011年までの過去12年間の、毎年第一四半期の米国への全ての車輪径の自転車輸入の推移について示したものである。既に述べたとおり2011年は台数の面ではこれまでの推移の範囲内にあるが、総FOB金額は過去12年間の第一四半期の中で最高となっており際立っている。

表4 毎年1～3月の米国への自転車輸入 過去12年間の推移 全ての車輪径
2000年～2011年

年	総台数	総金額 US\$	平均単価
2011	3,064,208	300,078,881	\$97.93
2010	3,338,216	252,467,596	\$75.63
2009	2,598,793	251,046,040	\$96.60
2008	3,755,228	264,424,093	\$70.41
2007	4,026,069	250,728,936	\$62.28
2006	3,904,863	228,955,885	\$58.63
2005	4,303,952	246,690,657	\$57.32
2004	3,112,933	152,634,612	\$49.03
2003	3,553,628	183,219,605	\$51.56
2002	4,048,065	202,496,450	\$50.02
2001	3,039,668	185,455,855	\$61.01
2000	4,326,093	229,829,109	\$53.13

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

表5は過去12年間の第一四半期の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、台数により順位づけを行ったものである。2011年第一四半期は過去12年の中で10番目である事がわかる。

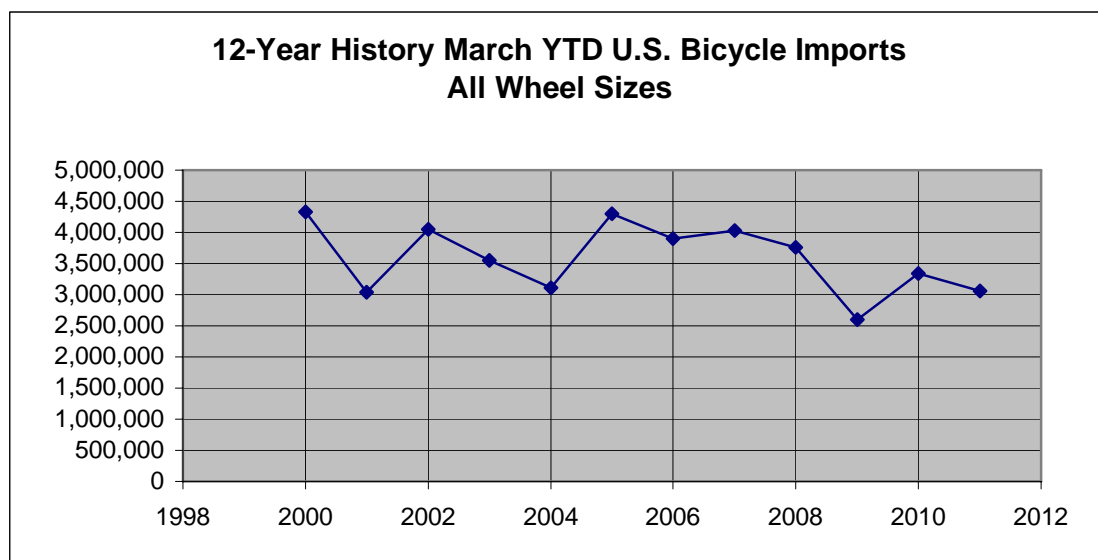
表5 毎年1～3月の米国への自転車輸入 過去12年間の推移 全ての車輪径
台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2000	4,326,093
2	2005	4,303,952
3	2002	4,048,065
4	2007	4,026,069
5	2006	3,904,863
6	2008	3,755,228
7	2003	3,553,628
8	2010	3,338,216
9	2004	3,112,933
10	2011	3,064,208
11	2001	3,039,668
12	2009	2,598,793

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

図Aは第一四半期の米国への全ての車輪径の輸入の過去12年間の推移について、グラフにより示したものである。

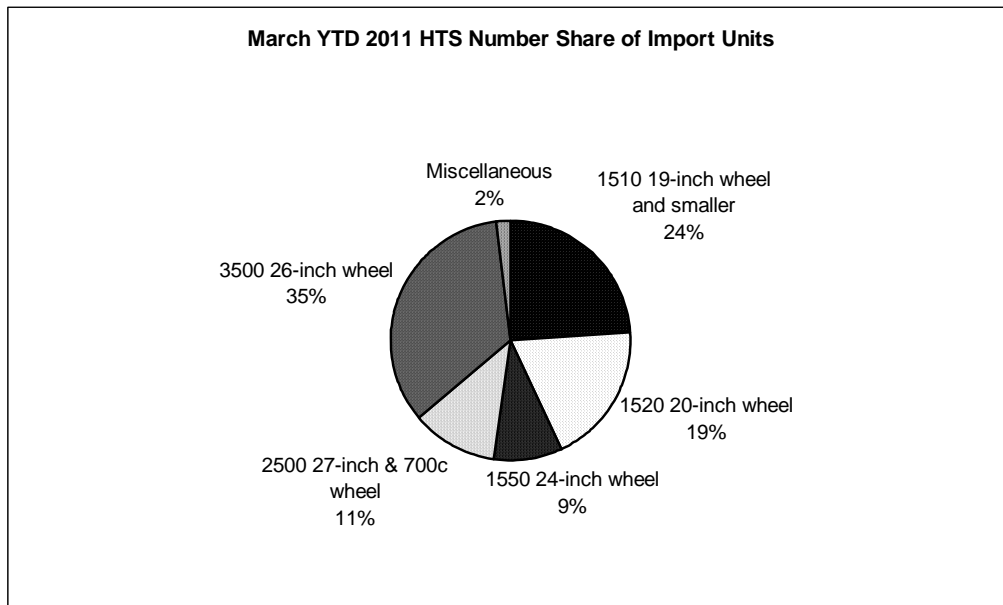
図A



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

図Bは2011年1～3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・区分毎に台数割合を示したものである。

図B 2011年1～3月米国自転車輸入台数 製品区分毎の割合



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

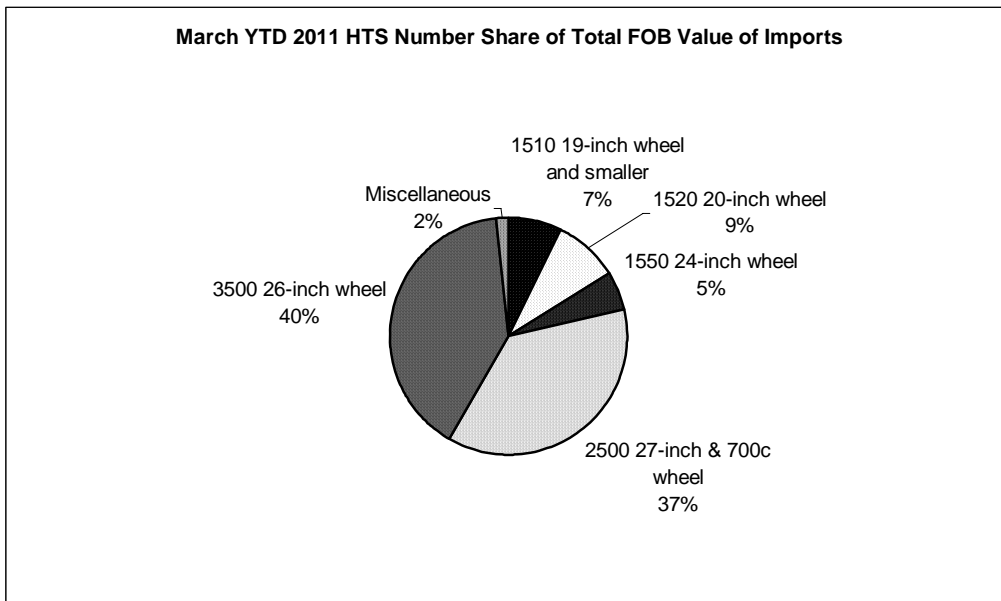
関税番号 3500 の 26 インチの自転車が、2011 年第一四半期の米国自転車輸入台数の 35% の割合を占めており、次いで 1510 の 19 インチ以下が 24% の台数割合、そして関税番号 1520 の 20 インチの輸入自転車が 2011 年第一四半期の台数で 19% の割合を獲得している。

この様子は 2011 年第一四半期の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税区分毎に FOB 金額の割合を示した図 C とは対照的である。

関税番号 3500 の 26 インチの自転車は 2011 年第一四半期の米国自転車輸入総 FOB 金額の 40% を獲得し、次いで関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c が FOB 金額の 37% となっている。

関税番号 3500 と 2500 とを合わせると、2011 年第一四半期の米国への全ての自転車の輸入総 FOB 金額の 77% にのぼる。残りの 4 つの関税区分は合わせても本年第一四半期の総 FOB 金額の僅か 23% を占めるにすぎない。

図C 2011年1～3月米国自転車輸入FOB金額 製品区分毎の割合



出典：米国商務省輸入統計、The 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2011年第一四半期期間中の輸入は、台数で前年同期と比較し丁度1%減少した。この様子を表6に示す。

表6 2011年1～3月 米国自転車輸入 20インチ以上

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2011年 1～3月	2,335,365	278,456,353	\$119.23
2010年 1～3月	2,359,268	225,802,362	\$95.71
変化	-23,903	\$52,653,991	\$23.53
変化 %	-1.0%	23.3%	24.6%

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

既に見てきた全ての車輪径の米国への輸入の場合と同様、20インチ以上の自転車も、2011年第一四半期の2010年第一四半期と比較した総FOB金額は23%以上、平均FOB単価は25%近く、各々大きく増加した。

表7は2000年から2011年までの過去12年間の毎年1～3月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の推移について示したものである。

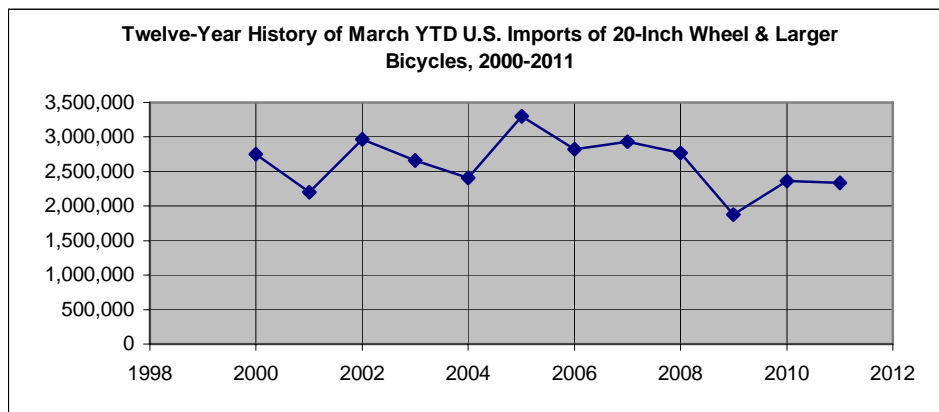
表7 毎年1～3月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移

1～3月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	2,335,365	278,456,353	\$119.23
2010	2,359,268	225,802,362	\$95.71
2009	1,879,861	231,635,253	\$123.22
2008	2,770,493	240,524,010	\$86.82
2007	2,932,950	224,239,364	\$76.46
2006	2,824,289	205,702,650	\$72.83
2005	3,297,293	224,871,241	\$68.20
2004	2,411,405	138,419,062	\$57.40
2003	2,665,214	164,082,136	\$61.56
2002	2,966,390	175,776,693	\$59.26
2001	2,197,621	161,188,476	\$73.35
2000	2,753,078	182,721,551	\$66.37

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

2011年第一四半期期間中の20インチ以上の自転車の輸入台数は、所謂「通常」と言われるこれまでの推移の範囲内に収まっている。既に指摘した通り、2011年1～3月の総FOB金額は最高となっている。2011年第一四半期の平均FOB単価は、四半期としては過去12年間で2番目に高くなっている。

図D



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

図Dは、20インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去12年間の推移をグラフにより示したものである。

1～3月の合計を基にすると、過去12年間の毎年第一四半期の20インチ以上の自転車の米国への輸入台数の幅は、四半期当たり通常200万台から300万台の範囲となっている。

表8は毎年1～3月の20インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去12年間の推移について、台数により順位付けし示したものである。2011年は過去12年の中で10番目となっているが、200万台から300万台の幅の中にあり、通常の第一四半期の米国への20インチ以上の自転車輸入の動きの中に収まっている。

表8 1～3月の米国自転車輸入の過去12年間の推移
20インチ以上 台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2005	3,297,293
2	2002	2,966,390
3	2007	2,932,950
4	2006	2,824,289
5	2008	2,770,493
6	2000	2,753,078
7	2003	2,665,214
8	2004	2,411,405
9	2010	2,359,268
10	2011	2,335,365
11	2001	2,197,621
12	2009	1,879,861

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

表9は2000年から2011年までの過去12年間の20インチ以上の自転車の米国への輸入台数について、毎年1～3月を月毎に示したものである。

この表は過去12年間の第一四半期の月毎の輸入台数について、興味深い状況を示している。

表10は20インチ以上の自転車の2000年から2011年までの過去12年間の米国への輸入台数について、毎年最初の3カ月間を月毎の輸入台数により順位付けを行い示したものである。2011年3月の月次輸入台数は、過去12年間の推移の中で順位が下がっていることに注意を要す。

表9 米国自転車輸入 過去12年間の推移：20インチ以上
2000年から2011年まで毎年第一四半期の月毎

年	第一四半期		
	1月	2月	3月
2011	766,707	774,867	792,242
2010	655,085	662,820	1,041,363
2009	786,026	385,759	708,076
2008	890,867	957,724	921,902
2007	813,602	946,542	1,172,806
2006	788,939	871,913	1,163,437
2005	963,310	1,143,191	1,190,792
2004	818,384	664,092	928,929
2003	780,291	780,368	1,104,555
2002	647,957	1,105,308	1,213,125
2001	567,789	616,005	1,013,827
2000	758,287	856,252	1,138,539

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

表10 米国自転車輸入 過去12年間の推移：20インチ以上
2000年から2011年まで毎年第一四半期の月毎 台数による順位付け

順位	年	1月	年	2月	年	3月
1	2005	963,310	2005	1,143,191	2002	1,213,125
2	2008	890,867	2002	1,105,308	2005	1,190,792
3	2004	818,384	2008	957,724	2007	1,172,806
4	2007	813,602	2007	946,542	2006	1,163,437
5	2006	788,939	2006	871,913	2000	1,138,539
6	2009	786,026	2000	856,252	2003	1,104,555
7	2003	780,291	2003	780,368	2010	1,041,363
8	2011	766,707	2011	774,867	2001	1,013,827
9	2000	758,287	2010	662,820	2004	928,929
10	2010	655,085	2004	664,092	2008	921,902
11	2002	647,957	2001	616,005	2011	792,242
12	2001	567,789	2009	385,759	2009	708,076

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

米国商務部から入手できる輸入統計は、現時点で2011年1～3月分だけであるが、これを基にすると、2011年3月に20インチ以上の自転車の輸入が減少した一つの理由は、関税番号1520の20インチの子供向け自転車の減少によるものではないかと、今のところ考えている。従って米国への全体の自転車輸入は、2011年年間を通じて、これまでの推移の中で通常の範囲内に収まるであろうと我々は期待している。

関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

我々が全体の米国への自転車輸入が、2011 年年間を通じてこれまでの推移の中での通常の範囲内に収まるであろうと期待しているもう一つの理由は、2011 年第一四半期期間中の関税番号 2500 の実績のためである。この様子を表 1 1 に示す。

表 1 1 1～3月の米国への自転車輸入 27 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	台数	金額	平均単価
2011 年 1～3 月	351,079	110,696,982	\$315.31
2010 年 1～3 月	270,254	78,697,947	\$291.20
変化	80,825	31,999,035	\$24.11
変化 %	29.9%	40.7%	8.3%

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

2011 年第一四半期の期間中に米国へ輸入された関税番号 2500 の自転車の台数は、1 年前の同期と比較し 30% 近く増加した。本年第一四半期の総 FOB 金額は前年と比較し 41% 近く増加し、平均 FOB 単価は本年 1～3 月の期間中には昨年同期と比較し 8% 強、即ち US \$24.11 上昇した。

表 1 2 は 27 インチ及び 700c の自転車の毎年 1～3 月の輸入の過去 12 年間の推移を示したものである。

表 1 2 27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入
毎年 1～3 月の輸入の過去 12 年間の推移

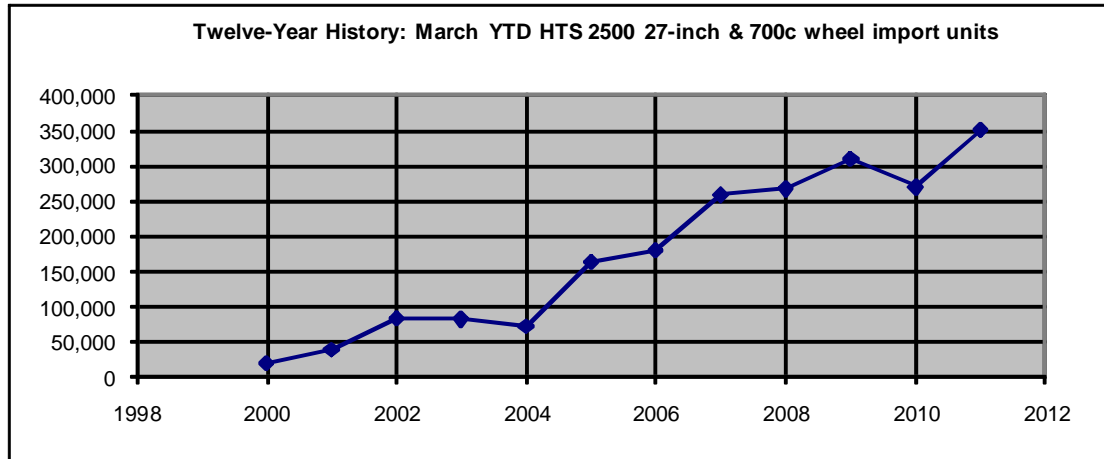
2500 27 インチ及び 700 c	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2000	20,794	6,828,497	\$328.39
2001	39,804	11,280,078	\$283.39
2002	84,582	17,006,218	\$201.06
2003	83,297	22,209,764	\$266.63
2004	72,828	21,129,379	\$290.13
2005	164,528	49,617,734	\$301.58
2006	181,339	52,777,586	\$291.04
2007	259,341	63,111,921	\$243.35
2008	267,892	74,332,350	\$277.47
2009	310,708	95,513,144	\$307.40
2010	270,254	78,697,947	\$291.20
2011	351,079	110,696,982	\$315.31

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

我々は引き続き関税番号 2500 は米国自転車輸入において最も重要な区分であると考えている。表 1 2 に示した第一四半期の推移によりこの事が確認される。2011 年の台数と FOB 金額は過去 12 年間の毎年の第一四半期の数値の中で最高となっている！

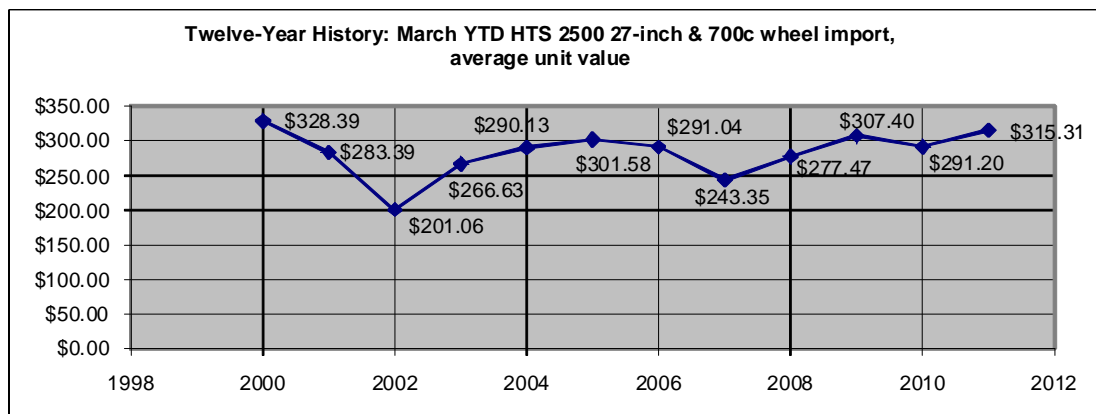
図Eは2000年から2011年までの過去12年間の第一四半期の関税番号2500の自転車台数の推移を示したものである。

図E



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

図Fは関税番号2500の2000年から2011年までの毎年第一四半期の平均FOB単価について、示したものである。



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

米国自転車輸入に関する上位2つの供給元国

表13は、2011年第一四半期の米国の中国及び台湾からの自転車輸入を示す。2011年第一四半期の期間中、中国は米国への自転車輸入台数の94.4%の供給元であった。そして台湾は4.7%の供給元であった。

2011年第一四半期の米国自転車輸入について、供給元国毎に総FOB金額を見ると、中国がFOB金額の69.4%を占め、平均FOB単価はUS\$55.57であった。一方で台湾は第一四半期のFOB金額の27.3%を占め、平均FOB単価はUS\$441.65であった。

表13 米国自転車輸入にとっての上位2つの供給元国
総輸入に占める割合 2011年1～3月

国	総台数	割合	総FOB金額US\$	割合	平均単価US\$
中国	3,152,571	94.4%	\$175,202,927	69.4%	\$55.57
台湾	155,756	4.7%	\$68,790,327	27.3%	\$441.65
その他	29,889	0.9%	\$8,474,342	3.3%	\$283.43
総輸入	3,338,216	100.0%	\$252,467,596	100.0%	\$75.63

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

表14は2011年第一四半期期間中の中国及び台湾からの関税番号2500の輸入について示している。中国はこの第一四半期期間中の全ての関税番号2500の自転車の米国への輸入台数の68%の供給元となっており、関税番号2500の総FOB金額の45%強を占めている。そして台湾は関税番号2500の台数の30.5%、この第一四半期のFOB金額の53%の供給元となっている。

表14 2011年1～3月 関税番号2500 27インチ及び700cの自転車の
中国及び台湾から米国への輸入

1～3月2011	中国	中国US\$	台湾	台湾US\$	中台計	中台US\$計	2500計	2500計US\$
2500台数	238,717		107,129		345,846		351,079	
2500 FOB金額		\$50,129,745		\$58,512,278		\$108,642,023		\$110,696,982
2500 平均単価		\$210.00		\$546.19		\$314.13		\$315.31
2500 総台数比%	68.00%		30.51%		98.51%			
2500 総金額比%		45.29%		52.86%		98.14%	100%	100%

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

米国の輸出

2011年の最初の3カ月間の米国の自転車輸出は、2010年の同じ期間と比較し増加した。この様子を表15に示す。自転車輸出台数は3%増加し、総FOB金額は1%未満の増加であった。2011年第一四半期の期間中に米国から輸出された自転車の平均FOB単価は、1年前の同じ時期と比較し3%、即ち台当たりUS\$15.72下落した。

表 1 5 1～3月の米国の自転車輸出 2011年と2010年の比較

米国自転車輸出	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年1～3月	53,621	28,951,442	\$539.93
2010年1～3月	51,871	28,822,174	\$555.65
変化	1,750	129,268	-\$15.72
変化 %	3%	0.45%	-3%

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

表 1 6 は 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の第一四半期の米国自転車輸出の推移について示したものである。

表 1 6 毎年 1～3月の米国自転車輸出の過去 12 年間の推移

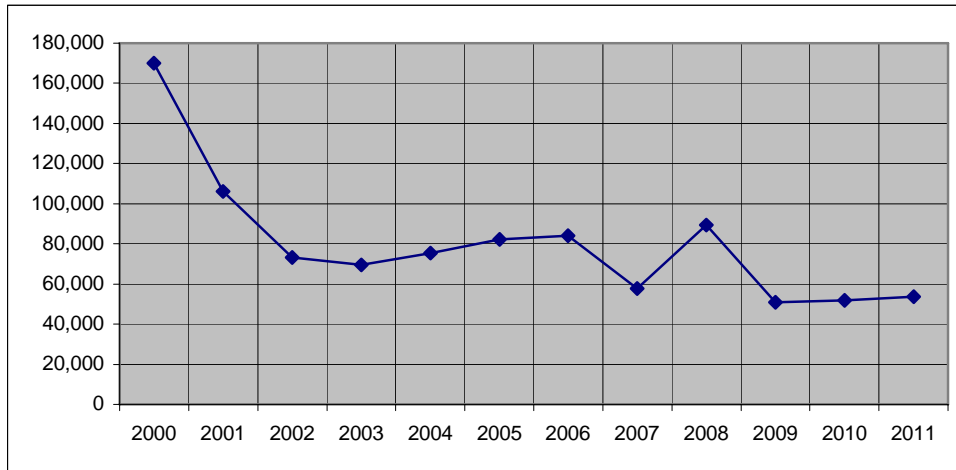
年	総台数	総金額	平均単価
2011	53,621	28,951,442	\$539.93
2010	51,871	28,822,174	\$555.65
2009	51,003	24,589,488	\$482.12
2008	89,394	33,564,057	\$375.46
2007	57,631	28,240,012	\$490.01
2006	83,996	29,398,869	\$350.00
2005	82,105	28,371,144	\$345.55
2004	75,284	23,055,917	\$306.25
2003	69,381	16,181,994	\$233.23
2002	73,171	14,891,538	\$203.52
2001	106,015	19,590,618	\$184.79
2000	169,932	27,672,056	\$162.84

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

2010年に比べ僅かに増加したとは言えるものの、5年前に始まった米国自転車輸出の継続的減少が2011年第一四半期まで続いている。

図Gは2000年から2011年までの過去12年間の第一四半期の米国自転車輸出の推移について、グラフにより示したものである。

図G 米国自転車輸出 1～3月の輸出の過去12年間の推移 2000年－2011年



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

表17は2011年第一四半期の米国自転車輸出について詳しく示したものである。この四半期の期間中の輸出で国内で生産されたものが総輸出台数の47%を占め、この四半期期間中のFOB金額の52%を占めた。一方、2011年第一四半期の期間中に海外産の自転車で輸出されたものは総輸出台数の53%、第一四半期の総FOB金額の48%を占めた。

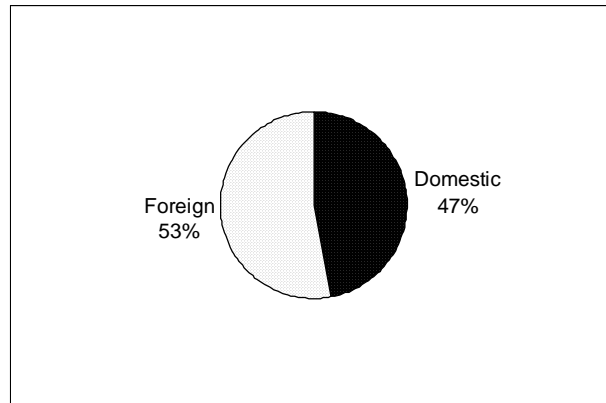
表17 2011年1～3月 米国自転車輸出

1～3月 関税番号	国内産			海外産			計		
	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1070: 25インチ以下	6,722	1,630,621	\$242.58	5,091	922,738	\$181.25	11,813	2,553,359	\$216.15
2600: 25インチ以上	10,171	9,112,401	\$895.92	19,663	9,806,906	\$498.75	29,834	18,919,307	\$634.15
6000: その他	8,223	4,427,572	\$538.44	3,751	3,051,204	\$813.44	11,974	7,478,776	\$624.58
計	25,116	15,170,594	\$663.27	28,505	13,780,848	\$425.18	53,621	28,951,442	\$539.93
割合	47%	52%		53%	48%				

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

図Hは2011年第一四半期期間中の米国自転車輸出について、国内産の自転車と海外産の自転車との台数の割合について示したものである。

図H 2011年1～3月 米国自転車輸出
国内産のものと海外産のものとの輸出台数の割合



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

米国自転車市場

米国の全米自転車小売店協会(NBDA)は、2010年米国自転車市場の概観という年間レポートを最近発行した。表18は米国における流通経路、即ち販路毎の自転車の市場消費台数の見通しについて示している。

表18 2010年 販路毎の米国自転車市場消費見込み台数

販路	小売販売台数 見込み	総台数比	小売販売金額 見込み	総台数比	小売平均単価 見込み
量販店	14,970,031	75.5%	\$1,183,138,011	36.0%	\$79
スポーツ用品 チェーン店	1,189,671	6.0%	\$284,331,441	8.6%	\$239
自転車店	2,760,225	13.9%	\$1,446,357,848	44.0%	\$524
アウトドア専門 店	306,692	1.5%	\$164,080,097	5.0%	\$535
その他	594,836	3.0%	\$211,166,656	6.4%	\$355
計	19,827,855	100.0%	\$3,289,074,052	100.0%	\$166

出典：米国商務省輸入統計2010年、The Gluskin Townley Groupによる予測2010年、輸出を除く

量販店の販路は米国における自転車の市場消費において、引き続き圧倒的となっており、見込み台数の75.5%の割合、ドルによる見込み金額の36%を占めている。量販店の販路の目立った特徴は、平均単価がかなり低い事で、US\$79と見られている。これは、この販路では歩道で乗るような自転車(関税番号1510)と子供向け自転車(関税番号1520)への依存が高い事による。

表19は2008年から2010年までの過去3年間の、販路毎の米国の自転車市場消費の見込みについて示したものである。2009年の変異は景気後退に直接結びつけられよう。自転車店とアウトドア専門店を合わせて、2010年の米国における自転車市場消費台数の15.5%を占めたと見られ、供給業者から小売店への総販売台数(市場消費)は増加したと見られている。

表19 米国自転車市場の販路 見掛消費
2008年、2009年及び2010年 見込み台数及び市場シェア

販路	2008年 見込み台数 (百万台)	2008年 見込み シェア	2009年 見込み台数 (百万台)	2009年 見込み シェア	2010年 見込み台数 (百万台)	2010年 見込み シェア
量販店	13,747	74.0%	10,868	73.0%	14,970	75.5%
スポーツ用品 チェーン店	1,115	6.0%	595	4.0%	1,187	6.0%
自転車店及びア ウトドア専門店	3,158	17.0%	2,977	18.0%	3,067	15.5%
その他	371	3.0%	447	3.0%	594,836	3.0%
計	18,225	100.0%	14,888	100.0%	19,827,855	100.0%

出典：米国商務省輸入統計2007年、2008年、2009年、
The Gluskin Townley Groupによる予測2007年、2008年、2009年、輸出を除く

表20 米国自転車市場の販路 見掛消費
2008年、2009年、2010年 小売金額及び金額市場シェアの見込み

販路	2008年 見込み 小売金額 (百万)	2008年 見込み 小売金額 シェア	2009年 見込み 小売金額 (百万)	2009年 見込み 小売金額 シェア	2010年 見込み 小売金額 (百万)	2010年 見込み 小売金額 シェア
量販店	\$1,136,907	36.0%	\$847,719	32.2%	\$1,183,138	36.0%
スポーツ用品 チェーン店	\$284,227	9.0%	\$139,947	5.3%	\$284,331	8.6%
自転車店及びア ウトドア専門店	\$1,579,037	50.0%	\$1,489,092	56.6%	\$1,610,438	49.0%
その他	\$157,904	5.0%	\$156,323	5.9%	\$211,167	6.4%
計	\$3,158,075	100.0%	\$2,633,082	100.0%	\$3,289,074	100.0%

出典：米国商務省輸入統計2008年、2009年、2010年、
The Gluskin Townley Groupによる予測2008年、2009年、2010年、輸出を除く

表20は2008年、2009年及び2010年の3年間の、米国自転車市場の全体の市場消費の中における、小売金額の販路毎小売金額のシェアの見込みについて示したものである。

表 2 1 は 2010 年米国自転車市場について、販路毎の部品、付属品及びタイヤ・チューブ(補修市場)について示したものである。

表 2 1 米国自転車市場小売金額の見込み
2010 年部品、付属品及びタイヤ・チューブ 販路毎の市場シェア
(工賃、レンタル、ツアー及び乗り方指導は含まず)

販路	自転車店及びアウトドア専門店	量販店	スポーツ用品チェーン店	その他 (金物チェーン店、独立小売店、メールオーダー及びネット通販を含む)	米国市場計
部品、タイヤ・チューブ、付属品、ウェア・シューズ含む(工賃、レンタルは除く)	\$1,128,099,612 37.0%	\$777,474,057 25.0%	\$548,805,217 23.0%	\$609,783,574 18.0%	\$3,048,917,870 100.0%

出典：全米スポーツ用品協会；The Gluskin Townley Group による分析

2010 年米国自転車市場の概観は www.nbda.com から購入することができる。

米国自転車産業の出荷販売統計

表 2 2 は、2011 年 1～3 月の米国の自転車供給業者による、専門自転車店販路の自転車店向け自転車販売の見込みについて、2010 年同期と比較し示したものである。

昨年と比べた本年 1～3 月の販売は、台数で 3%ほど、卸金額で 9%弱増加したものとみられる。

供給業者から小売店へ販売された際の平均卸単価は、供給ルートを通じ影響を受けているコスト上昇を反映し、6%近く、即ち US \$24 上昇している。

表 2 2 1～3 月の専門小売店向け供給業者の自転車販売見込み 2011 年－2010 年

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2011 年 1～3 月	545,766	\$241,933,703	\$443.29
2010 年 1～3 月	529,461	\$222,045,957	\$419.38
変化	16,305	\$19,887,746	\$23.91
変化 %	3.08%	8.96%	5.70%

出典：米国自転車製品供給業者協会(BPSA) 2011 年 3 月販売統計報告

米国の供給業者が持っている自転車店の販路向け自転車在庫を表 2 3 に示す。2011 年 3 月末時点で供給業者が持っている自転車在庫見込み台数は 17%ほど増加している。一方で卸金額は 21%ほど増加したと見られており、これにより平均卸単価は 3%強の上昇が見込まれ

ている。これらは供給業者からの値上げという形で自転車店へ転嫁されて行ったものと我々は考えている。

表 2 3 3 月末供給業者の自転車専門小売店向け自転車在庫 2011 年－2010 年

3 月末	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2011	840, 820	\$215, 505, 292	\$256. 30
2010	717, 558	\$177, 734, 027	\$247. 69
変化	123, 262	\$37, 771, 265	\$8. 61
変化 %	17. 18%	21. 25%	3. 48%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2011 年 3 月販売統計報告

米国のサイクリング及び自転車乗用環境

最新のデータによれば、米国のオバマ政権は 2009 年には 2008 年に比べ徒歩及び自転車交通インフラ計画に対する支出を倍以上増やした。運輸省 (DOT) は 2008 年には US \$5 億 4, 100 万支出したが、2009 年にはこの数値が US \$11 億 9, 000 万に急増した。資金の増加の大部分は米国復興再投資法により利用可能となった米ドルが流れ込んだことによるもので、これにより US \$4 億 5, 300 万の支出増加となっている。

米国の自転車業界は引き続き楽観的であり、議会やオバマ政権が将来にわたって徒歩及び自転車を優先するであろうと信ずる理由はあるのであるが、現在の赤字予算や予算の削減をめぐる議論により、これらの優先順位に変化が生じるかもしれない。

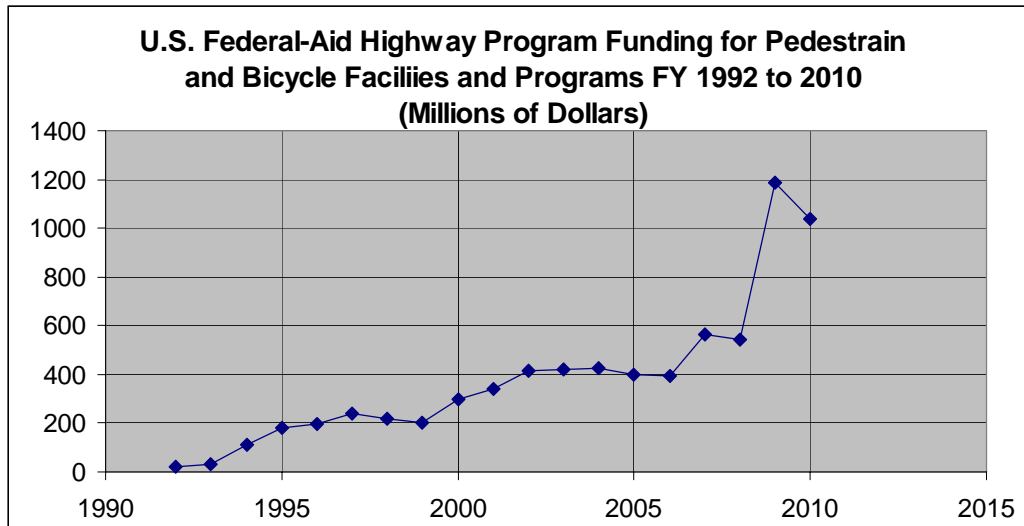
米国の運輸省長官レイ・ラフード氏は、2010 年 3 月に多目的歩道や橋といった同省内の現行の交通計画について、自動車交通に関するインフラ計画と同等に扱うように変更するという明確な政策提言を公表した。

この政策提言では、州および地方政府、関係協会、地域団体及び公共交通機関などの交通計画担当者に対し、新築・改築或いは使用が制限されている橋を自転車歩行者向け施設に統合させるといったことから、徒歩や自転車移動に関するデータを収集し傾向を把握し投資効率を上げるといったことに至るまで、実際の交通に優先順位をつけたうえで、複数の政策を採用することを勧めている。

ラフード長官の政策提言は、徒歩や自転車を交通計画立案過程にもっと効果的に包含させたいという意思を反映しているが、こういった変更は計画に十分な資金が伴っている場合のみ実現可能となる。Bikes Belong Coalition を通じた米国の自転車業界、アウトドア業界、そして国際マウンテンバイク協会、Rails-To-Trails Conservancy 及び米国サイクリスト同盟に代表される米国のサイクリストなどは、米国議会が引き続き赤字予算について、或いは国の債務削減について議論している間にも、歩行や自転車に関する資金の増額を求めて活動している。

表 2 4 は 1992 会計年度から 2010 会計年度までの歩行者及び自転車施設向けの米国連邦ハイウェイ資金の推移について示したものである。

表 2 4



出典：米国連邦ハイウェイ管理局予算情報管理システム

我々は、米国のサイクリストにより構成される最大で最古の非営利団体である米国サイクリスト同盟を紹介したい。

米国サイクリスト同盟の目的は：サイクリングを、楽しみとして、フィットネスとして、そして交通手段として促進し、支援や教育を実施し自転車に友好的な米国を作ることである。

米国サイクリスト同盟は 5,700 万人の米国のサイクリストの利益を代表してこの活動を行っている。現在の加入サイクリスト数は 30 万で、25,000 人の個人と 700 の法人会員がいる。米国サイクリスト同盟は各々の地域でより良いサイクリングが行えるよう、活動を行っている。

米国サイクリスト同盟は、米国ホイールマン同盟として 1880 年に米国で設立された。サイクリストはその頃ホイールマンと呼ばれていて、砂利道や未舗装の道の轍の為、自転車に乗るのが困難であって、また乗馬をしている人や馬車引き、そして歩行者たちから敵視されていた。乗用環境を改善する努力を行えば、この新たに見つかったスポーツをもっと楽しめるようになるかもしれないということで、全米から 10 万人以上のサイクリストが道路舗装を推進するためこの同盟に参加した。この同盟の最初の推奨活動の成功により、それが最終的には我が国の全国ハイウェイシステムへと繋がっていった。

この同盟の米国における現在の主要な活動には以下のものが含まれる：

自転車に友好的な米国プログラム

自転車に友好的な州、自転車に友好的な地域そして自転車に友好的な事業計画を作ることにより米国の姿を変える。米国サイクリスト同盟は、州や地域そして産業界が、より良い施

設、乗用促進活動、サイクリスト向けインフラ及び教育の提供を行うよう、そしてサイクリストが自転車に乗ることにより報われるよう、州や地域そして産業界を支援することによりこのプログラムを実行している。

自転車安全教育

人々が自転車に乗ろうとする時に、もっと安全だと感じることができるような素材及び訓練コースを提供している。

全米、州そして地域における自転車促進

全米、州そして地域レベルでの指導的役割。

全米自転車月間

自転車月間(5月)と自転車通勤デーの全米レベルでの後援。

米国サイクリスト同盟に関するより詳しい情報は、www.bikeleague.org から得られる。自振協関係者にはこのサイトを訪れていただく事をお勧めする。

以 上

(国際業務部)