

平成23年9月1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9月号

米国自転車市場情報

輸入

2011年上半期の2010年同期と比較した米国への自転車輸入台数は、16%以上減少した。この様子を表1に示す。

表1 1～6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 1～6月	7,463,695	662,132,077	\$88.71
2010年 1～6月	8,936,122	611,974,583	\$68.48
変化	-1,472,427	50,157,494	\$20.23
変化 %	-16.5%	8.2%	29.5%

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

1～6月の輸入台数の減少は、総FOB金額の8%以上の増加、即ち本年前半の期間中に昨年同期と比較し輸入自転車製品の金額がUS\$5,000万増えたことにより、相殺されている。

この金額の増加は、アジアの供給国における商品コストの上昇と、米国の自転車輸入ブランドに、そしてひいては消費者に賦課され転嫁されていく価格が上昇している事を反映している。

平均FOB単価がUS\$88.71と、2011年上半期には1年前と比較し30%近く上昇したことにより、総FOB金額が増加している。

我々は米国自転車輸入における製品構成の推移について検討を行うが、本年1～6月に米国に輸入された自転車の平均FOB単価が昨年同期と比較しUS\$20も上昇した事は、元気づけられる事であると同時に、今後注目される点でもある。

表2 1～6月の米国自転車輸入 2011年と2010年の比較

1～6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	1,843,978	53,691,677	2,614,387	68,907,339	-770,409	-15,215,662
1520 20 インチ	1,464,176	64,844,857	2,136,506	87,228,980	-672,330	-22,384,123
1550 24 インチ	636,377	34,859,213	641,605	33,966,039	-5,228	893,174
2500 27 インチ及び 700c	798,161	233,303,953	644,821	170,455,254	153,340	62,848,699
3500 26 インチ	2,540,404	263,038,684	2,807,476	241,965,902	-267,072	21,072,782
その他	180,599	12,393,693	91,327	9,451,069	89,272	2,942,624
計	7,463,695	662,132,077	8,936,122	611,974,583	-1,472,427	50,157,494
対前年比%					-16.5%	8.20%
平均単価 US\$		\$88.71		\$68.48		\$20.23
対前年比%						29.5%

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

表2は1～6月の米国自転車輸入の詳細を示す。まず目につくのは、関税番号1510と1520の子供及び幼児向け自転車製品区分の減少を示す数値である。

歩道で乗る自転車や幼児向け自転車の主な販売業者である米国の量販店の間で在庫調整が行われていることは明らかである。

次に関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の大幅な増加、そして最後に関税番号3500の26インチの自転車の台数の減少が注目される。

全体から見ると2011年上半期は矛盾した様子を示している。米国の景気回復が緩慢な状況の中で、米国の自転車輸入台数は大きく減少している一方で、総FOB金額と平均FOB単価は大幅に増加している。

既に述べたとおり、金額の上昇はコスト及び価格上昇に関する複合的要因が反映されている。米国市場でコスト及び価格面における先導的位置付けにある関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の輸入が大きく増加している事、そして輸入業者及び小売店においてこれら製品の在庫水準が上がっている事などが、この複合的要因に含まれている。

表3 1～6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	\$29.12	\$26.36	\$2.76	10.5%
1520 20 インチ	\$44.29	\$40.83	\$3.46	8.5%
1550 24 インチ	\$54.78	\$52.94	\$1.84	3.5%
2500 27 インチ & 700c	\$292.30	\$264.35	\$27.96	10.6%
3500 26 インチ	\$103.54	\$86.19	\$17.36	20.1%
その他	\$68.63	\$103.49	-\$34.86	-33.7%
計	\$88.71	\$68.48	\$20.23	29.5%

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

表3は本年1～6月の関税番号毎の平均FOB単価について、2010年同期と比較し示したものである。その他を除いた5つの全ての輸入関税区分で、本年上半期の昨年同期と比較した平均単価が上昇している。

本年上半期はこれまでの推移から見ると、少なくとも一般的ではないという事が出来る。表4に平均FOB単価が高価な事、これにより総輸入台数は本年上半期の期間中比較的少ないにも拘らず総FOB金額は増加している事が示されている。

表4 毎年1～6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	7,463,695	662,132,077	\$88.71
2010	8,936,122	611,974,583	\$68.48
2009	7,317,744	566,015,987	\$77.35
2008	8,506,923	577,867,209	\$67.93
2007	9,145,072	533,211,220	\$58.31
2006	8,705,267	484,929,830	\$55.71
2005	10,063,053	535,536,457	\$53.22
2004	8,107,193	390,515,770	\$48.17
2003	8,650,076	409,490,229	\$47.34
2002	9,605,125	440,725,095	\$45.88
2001	6,593,320	356,475,452	\$54.07
2000	9,724,566	496,615,294	\$51.07

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

2011年1～6月に輸入された自転車台数は、過去12年間の中で10番目となっている。この模様を表5に示す。毎年の上半期で本年より少なかったのは景気後退年であった2001年と2009年だけである。

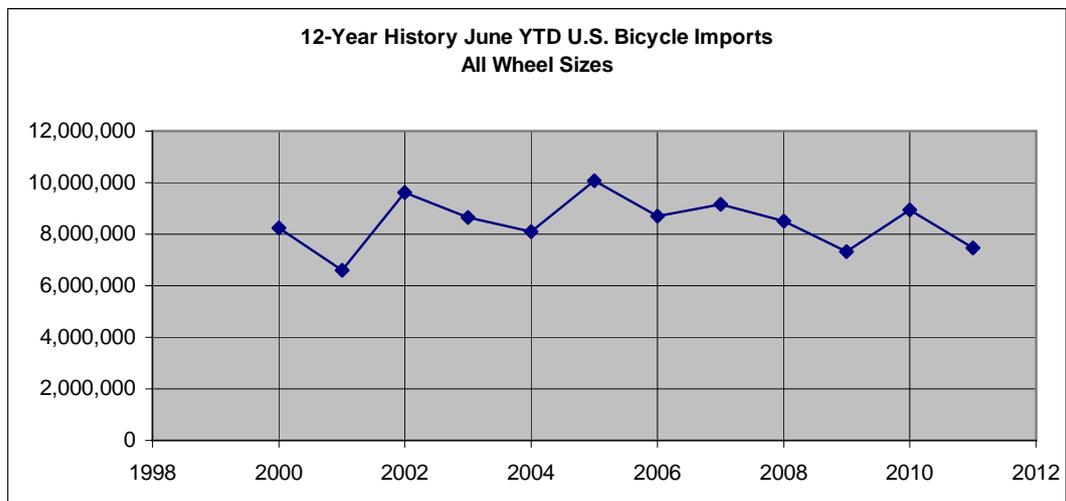
表5 毎年1～6月の自転車輸入台数の過去12年間の推移 全ての車輪径
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	10,063,053
2	2000	9,724,566
3	2002	9,605,125
4	2007	9,145,072
5	2010	8,936,122
6	2006	8,705,267
7	2003	8,650,076
8	2008	8,506,923
9	2004	8,107,193
10	2011	7,463,695
11	2009	7,317,744
12	2001	6,593,320

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

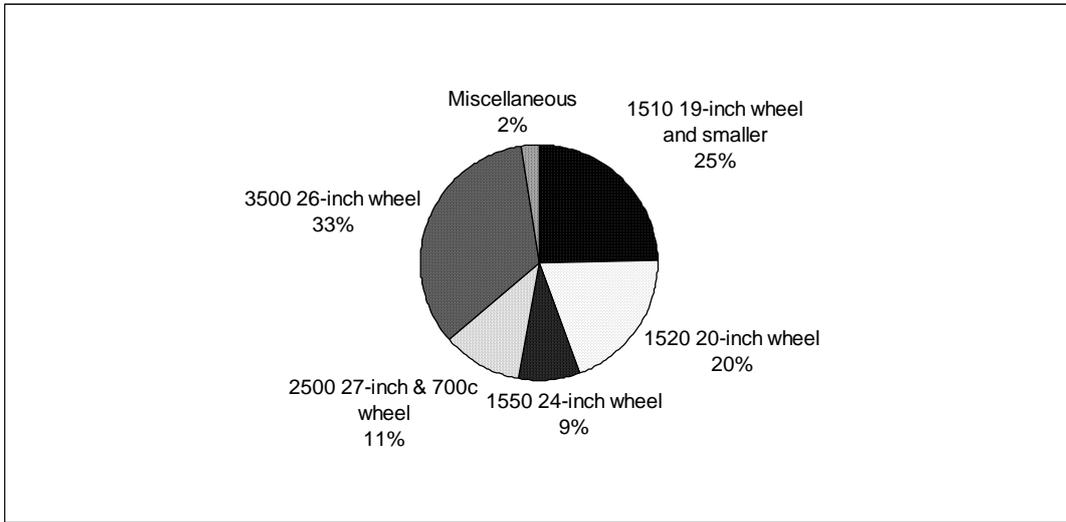
図Aは毎年1～6月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去12年間の推移について、グラフにより示したものである。

図A



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

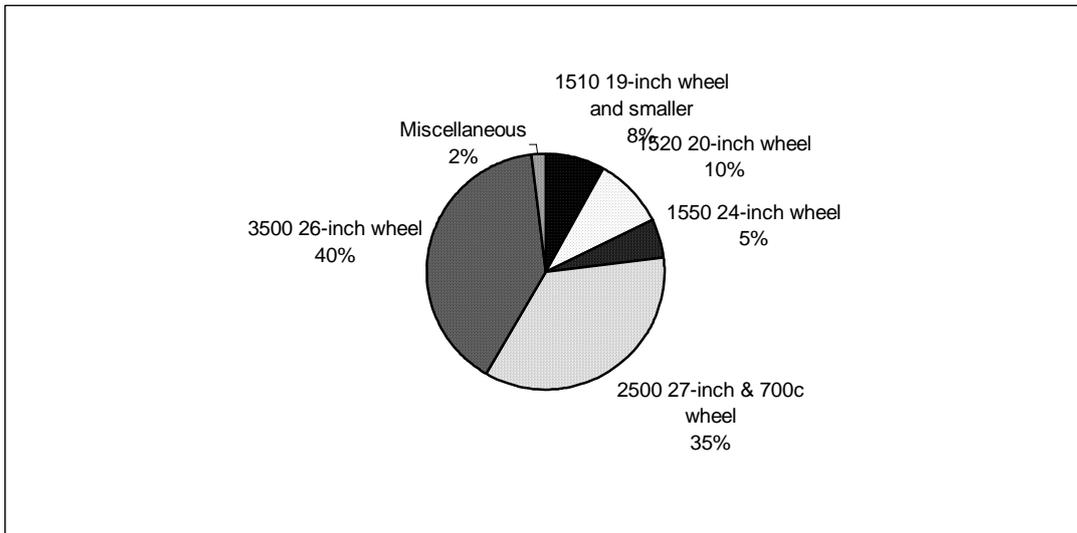
図B 2011年1～6月 米国自転車輸入台数 全ての車輪径 製品区分毎の割合



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

図Bは、2011年上半期の台数割合について関税番号毎に示したものであり、図Cは上半期のFOB金額について関税番号毎の割合を示したものである。関税番号3500と2500で上半期のFOB金額の75%を獲得していることに注目してほしい。

図C 2011年1～6月 米国自転車輸入FOB金額 全ての車輪径 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 1～6月

2011年上半期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台数は1年前の同期と比較し11%以上減少した。これを表6に示す。

表6 1～6月の米国自転車輸入 20インチ以上

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年 1～6月	5,619,717	608,440,400	\$108.27
2010年 1～6月	6,321,735	543,067,244	\$85.90
変化	-702,018	65,373,156	\$22.36
変化 %	-11.1%	12.0%	26.0%

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

ところが全体の輸入のところで見たとおり、本年1～6月に米国へ輸入された20インチ以上の自転車のFOB金額は12%、即ち昨年同期と比較しUS\$6,500万増加した。

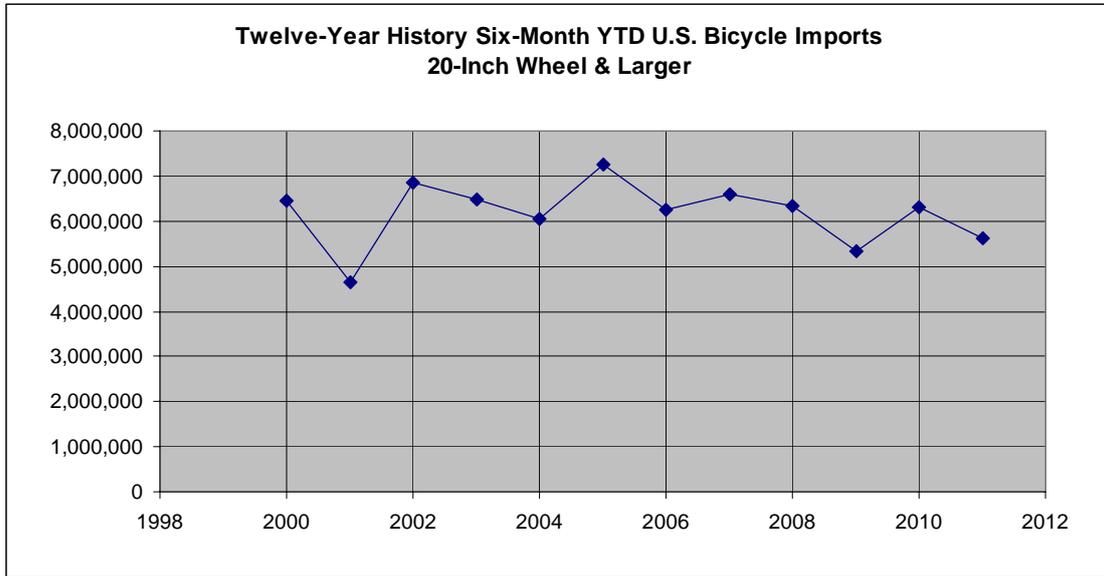
昨年上半期と比較した本年上半期の総FOB金額を増加させているのは、明らかに平均FOB単価であり、この様子を表7に示す。この表からわかる通り、本年の平均単価US\$108.27という数値は上半期の平均単価としては過去12年間における記録更新となっている。

表7 毎年1～6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

1～6月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	5,619,717	608,440,400	\$108.27
2010	6,321,735	543,067,244	\$85.90
2009	5,339,980	513,017,285	\$96.07
2008	6,326,723	522,152,316	\$82.53
2007	6,592,936	472,046,501	\$71.60
2006	6,255,629	430,908,152	\$68.88
2005	7,257,415	474,281,080	\$65.35
2004	6,062,487	346,472,173	\$57.15
2003	6,477,324	361,423,466	\$55.80
2002	6,859,269	375,557,363	\$54.75
2001	4,633,698	302,099,773	\$65.20
2000	6,456,092	404,419,182	\$62.64

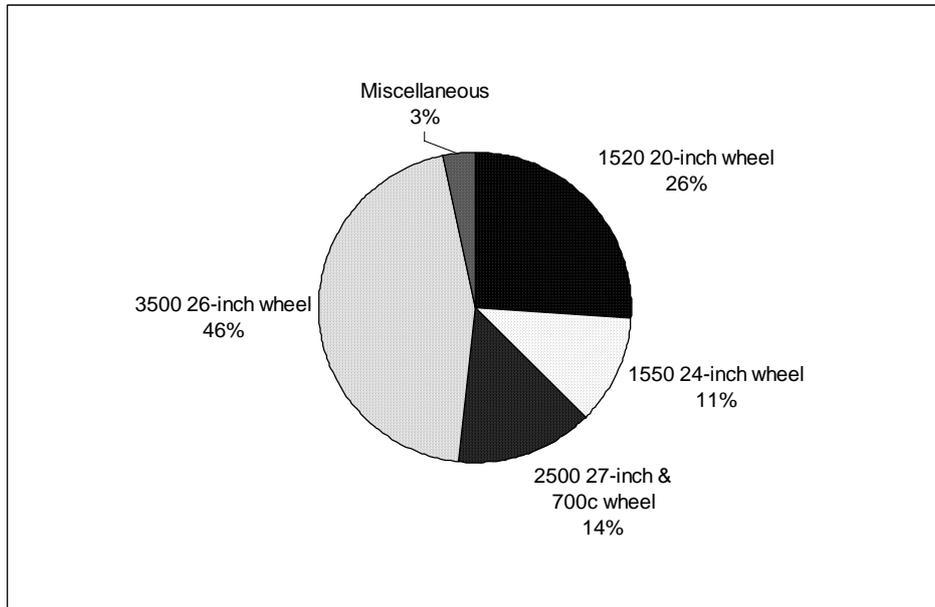
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

図D



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

図E



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

図Dは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、毎年上半期の輸入台数の過去12年間の推移をグラフにより示したものである。

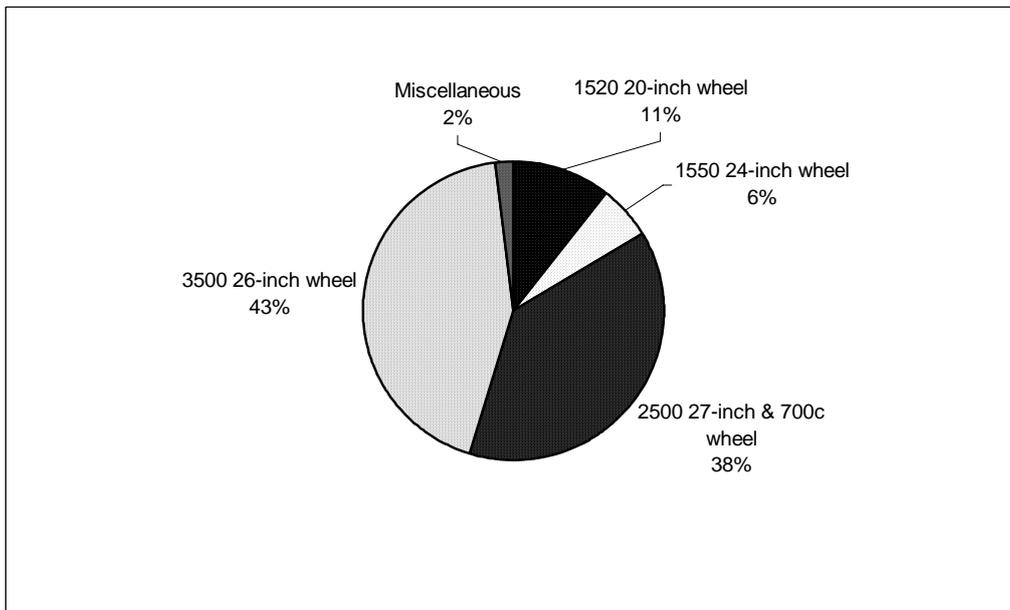
図Eは20インチ以上の自転車の2011年1～6月の輸入について、関税区分毎に台数割合を示したものである。本年1～6月の前年同期と比較した関税番号1520の20インチの自転車輸入台数は減少しているにも拘らず、この区分は2011年上半期の期間中2番目に大きな区分となっており、総台数の26%の割合を占めている。

単独の区分で最大となっているのは関税番号3500の26インチの自転車で本年1～6月の総台数の46%の割合となっている。

次の図Fは2011年1～6月の20インチ以上の自転車の米国への輸入について、関税区分毎のFOB金額の割合を示している。

本年上半期の時点において、関税番号3500の26インチの自転車と関税番号2500の27インチ及び700cの自転車が、合計でFOB金額の81%を占め、米国自転車輸入の金額面において完全に圧倒していることに驚きはない。

図F



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

2011年6月：全ての車輪径の自転車

表8に、毎年6月の米国の全ての車輪径の自転車輸入の過去12年間の推移を示す。

表 8 毎年 6 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

6 月	総台数	総金額	平均単価
2000	1,889,425	89,149,841	\$47.18
2001	1,199,806	54,510,472	\$45.43
2002	1,971,052	80,012,845	\$40.59
2003	1,750,777	75,026,406	\$42.85
2004	1,755,556	78,331,316	\$44.62
2005	1,964,672	98,766,646	\$50.27
2006	1,598,162	85,094,737	\$53.25
2007	1,635,841	93,529,750	\$57.18
2008	1,634,761	105,810,921	\$64.73
2009	1,625,702	104,450,934	\$64.25
2010	2,329,158	146,024,996	\$62.69
2011	1,298,351	112,779,217	\$86.86

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

2011 年 6 月は輸入台数では最も少ない範囲の中にあるが、総 FOB 金額は 2 番目に多く、平均 FOB 単価は最高となっていることがわかる。

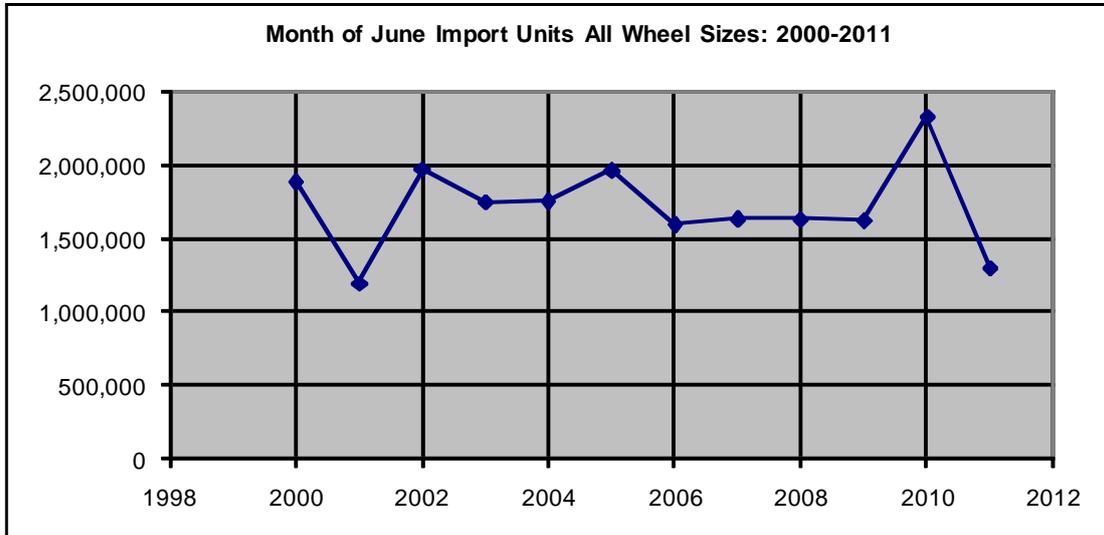
表 9 毎年 6 月の輸入台数の過去 12 年間の推移 全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	6 月 総輸入台数
1	2010	2,329,158
2	2002	1,971,052
3	2005	1,964,672
4	2000	1,889,425
5	2004	1,755,556
6	2003	1,750,777
7	2007	1,635,841
8	2008	1,634,761
9	2009	1,625,702
10	2006	1,598,162
11	2011	1,298,351
12	2001	1,199,806

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

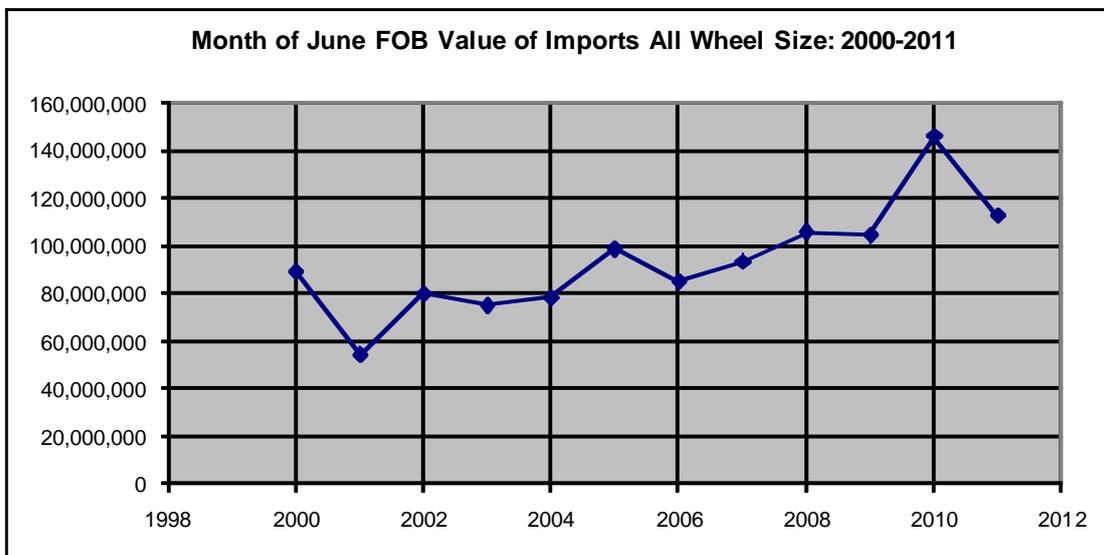
表 9 は、毎年 6 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去 12 年間の推移について、当該月に輸入された台数により順位付けを行い示したものである。2011 年は過去 12 年間の中で 11 番目となっており、2001 年の景気後退年よりかは多いものの、2009 年よりかは少なくなっている。

図 G



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

図 H



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

図 G と図 H は、過去 12 年間の毎年 6 月の自転車輸入に関し、輸入台数と台当たり FOB 金額との間の興味深い対比が示されている。

図 G は毎年 6 月の輸入台数の過去 12 年間の推移を示しており、2010 年 6 月の台数急増と 2011 年 6 月の輸入台数減少の様態も表されている。これは、実際には販売は増加しなかつ

たものの、その時点で販売増を見込んだ在庫の積み増しが行われた事、そしてその後在庫を適正水準に戻すために求められた削減によるものであると我々は考えている。

図Hは輸入自転車のFOB金額について示している。米国へ輸入される自転車のFOB金額の継続的な増加の模様、そして2010年6月の突出、及び本年6月の下落の模様が明らかである。しかし、2011年6月にFOB金額が減少したとは言えるものの、総金額は2010年を除いた他の全ての年よりも多いことに注意してほしい。

関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

過去1年間にわたり我々が提供してきた報告書の中では毎回、表10に示すような関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の米国への輸入に焦点を当ててきた。

表10 1～6月の米国自転車輸入 27インチ及び700cの自転車

2500 27インチ及び700c	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2011年 1～6月	798,161	233,303,953	\$292.30
2010年 1～6月	644,821	170,455,254	\$264.35
変化	153,340	62,848,699	\$27.96
変化%	23.8%	36.9%	10.6%

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

我々は繰り返しこの輸入区分について言及してきた。この区分は2011年上半期までの時点で20インチ以上の総輸入台数の14%を占め、また本年上半期の20インチ以上の総FOB金額の38%占めており、米国の自転車産業及び市場にとって最も重要な単独の区分となっている。

27インチ及び700cの自転車の2011年1～6月の期間中の2010年同期と比較した輸入台数は24%、即ち153,340台増加した。

これはその他を除くと2011年上半期までに前年と比較した輸入台数が増加した唯一の関税区分である(表2参照)。

関税番号2500の本年上半期の総FOB金額の増加は37%、即ちUS\$6,300万の増加となっている。

この増加は一方、平均FOB単価の11%、即ちUS\$27.96の上昇によりもたらされており、2010年1～6月のUS\$264.35から2011年にはUS\$292.30となっている。

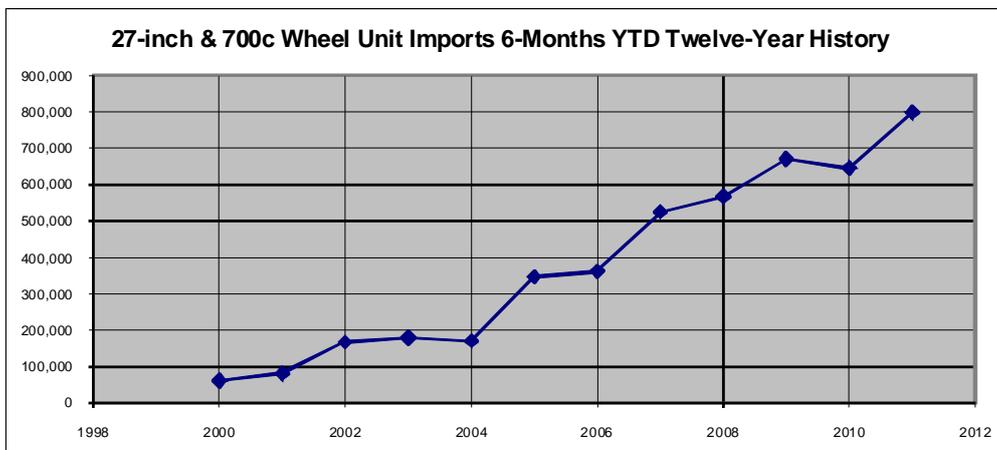
表11に示した、毎年1～6月の関税番号2500、27インチ及び700cの自転車輸入の過去12年間の推移からわかるとおり、2011年上半期の平均FOB単価は過去最高となっており、台数及び総FOB金額についても同様である。

表 1 1 毎年 1～6 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の
米国への輸入 過去 12 年間の推移

2500 27 インチ及び 700 c	台数	金額	平均単価
2000	61,487	12,815,797	\$208.43
2001	82,456	20,941,727	\$253.97
2002	168,386	29,968,704	\$177.98
2003	180,151	41,165,814	\$228.51
2004	171,349	45,369,656	\$264.78
2005	347,386	97,701,558	\$281.25
2006	361,892	101,206,018	\$279.66
2007	525,086	123,154,899	\$234.54
2008	567,574	146,293,702	\$257.75
2009	669,237	186,591,453	\$278.81
2010	644,821	170,455,254	\$264.35
2011	798,161	233,303,953	\$292.30

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

図 I

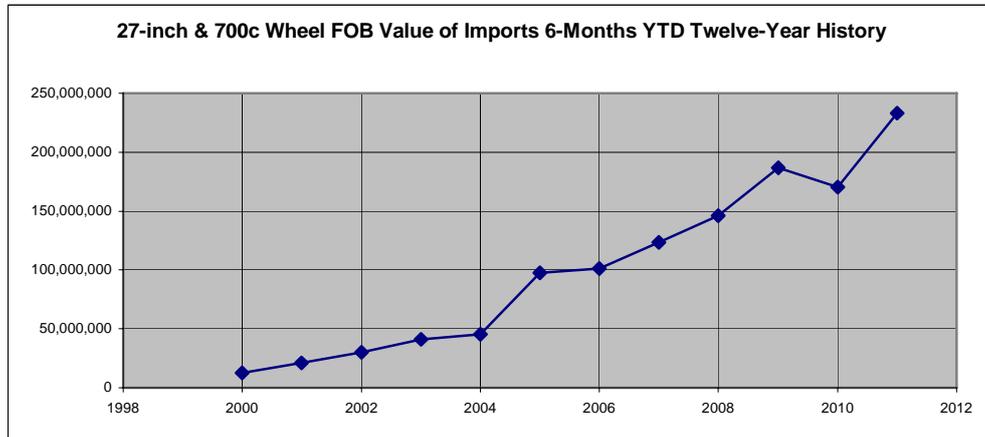


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

図 I は毎年 1～6 月の 27 インチ及び 700 c 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。

図Jは毎年1～6月の27インチ及び700cの自転車のFOB金額について、2000年から2011年までの過去12年間の推移を示したものである。

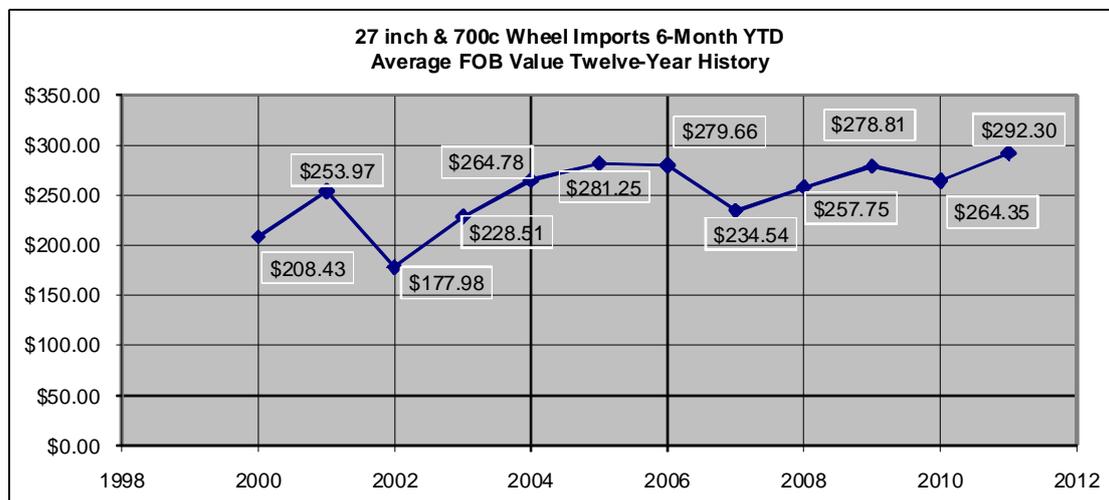
図J



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

図Kは、27インチ及び700cの自転車の毎年1～6月の米国への輸入に関し、平均FOB単価の過去12年間の推移について、示したものである。

図K



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供給元国

米国の自転車輸入に関する2つの主要供給元国は、前回のレポートから、或いはこの10年にわたっても、変化がないことに何等驚きはない。

表12は1～6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ついて示している。2011年上半期の総輸入台数は2010年同期と比較し、18%以上、即ち160万台減少した。

表12 1～6月の米国自転車輸入 全ての車輪径 中国から
2011年と2010年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年1～6月	6,953,284	448,214,070	\$64.46
2010年1～6月	8,531,050	448,641,469	\$52.59
変化	-1,577,766	-427,399	\$11.87
変化 %	-18.5%	-0.1%	22.6%

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

本年上半期に中国から輸入された自転車の総FOB金額は昨年と比べ、0.1%、即ちUS\$50万未満と僅かに減少した。

しかし、本年上半期期間中の台数が前年に比べ大きく減少したのに対し、総FOB金額がこれのように僅かしか減少しなかったことにより、平均FOB単価は、2010年1～6月のUS\$52.59から2011年1～6月のUS\$64.46へと23%近く上昇している。

表13は2011年1～6月の米国の台湾からの自転車輸入について、2010年同期と比較し示したものである。

表13 1～6月の米国自転車輸入 全ての車輪径 中国から
2011年と2010年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年1～6月	454,791	199,293,696	\$438.21
2010年1～6月	354,560	145,924,734	\$411.57
変化	100,231	53,368,962	\$26.64
変化 %	28.3%	36.6%	6.5%

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

台湾は2011年上半期の米国自転車輸入に関する供給元国としては、中国よりかは遥かに成績が良い。台数は28%以上増加し、総FOB金額は37%近く増加した。そして平均FOB単価は6%以上上昇した。台湾の自転車輸出業者は2011年上半期に2010年上半期と比較し、US\$5,300万の増加を享受することができたという事が言える。

表14は米国の1～6月の中国からの自転車輸入に関して、関税番号毎に詳しく示したものである。本年上半期に中国から輸入された自転車の台数は、この期間中に輸入された全ての

自転車の93%以上を占めている。そしてこれらの輸入のFOB金額は、2011年上半期の総FOB金額の68%を占めている。

表14 2011年1～6月 中国からの自転車輸入

関税番号	台数	平均単価	FOB 金額 US\$
1510 19 インチ以下	1,841,482	\$28.73	52,901,310
1520 20 インチ	1,396,304	\$43.17	60,282,560
1550 24 インチ	627,049	\$52.35	32,828,926
2500 27 インチ & 700c	563,785	\$192.90	108,753,012
3500 26 インチ	2,391,404	\$78.62	188,009,549
その他	133,260	\$40.81	5,438,713
中国 計	6,953,284	\$64.46	448,214,070
米国自転車総輸入 1～6月	7,463,695	\$88.71	662,132,077
中国の全体に占める割合%	93.2%		67.7%
中国の平均単価の差異		-\$24.25	
中国の平均単価の差異 %		-37.6%	

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

本年上半期に中国から米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は、この期間中に米国へ輸入された全ての自転車の平均単価を37%以上下回っている。中国製自転車の平均FOB金額と、2011年上半期に米国へ輸入された全ての自転車の平均FOB金額との差異はUS\$24.25にのぼっている。

表15は米国の上半期の台湾からの自転車輸入について示している。まず最初に気づくことは、台湾は本年上半期に米国へ輸入された全ての車輪径の自転車の6%の台数シェアを獲得しているという事であろう。

次に、本年上半期に台湾から米国へ輸入された自転車は平均FOB金額が台当たりUS\$438.21にのぼることにより、総FOB金額の30%を占めている事である。

2011年上半期に台湾から米国へ輸入された自転車の平均単価は、この期間中に輸入された全ての自転車の平均単価よりも394%、即ちUS\$349.50も高くなっている。

表 1 5 2011 年 1～6 月 台湾からの自転車輸入

関税番号	台数	平均単価	FOB 金額 US\$
1510 19 インチ以下	1,747	\$279.32	487,977
1520 20 インチ	66,064	\$65.64	4,336,236
1550 24 インチ	6,715	\$226.16	1,518,668
2500 27 インチ & 700c	224,728	\$539.01	121,130,627
3500 26 インチ	129,215	\$528.17	68,248,044
その他	26,322	\$135.71	3,572,144
台湾 計	454,791	\$438.21	199,293,696
米国自転車総輸入 1～6月	7,463,695	\$88.71	662,132,077
台湾の全体に占める割合%	6.1%		30.1%
台湾の平均単価の差異		+\$349.50	
台湾の平均単価の差異 %		+393.9%	

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

表 1 6 は本年上半期に中国と台湾の双方から米国へ輸入された自転車について、同じ期間中に輸入された全ての自転車とを比較し示したものである。中国産及び台湾産が圧倒していることは明らかである。

表 1 6 2011 年 1～6 月 中国及び台湾からの自転車輸入

関税番号	台数	総台数比%	FOB 金額 US\$	総金額比%
1510 19 インチ以下	1,843,229	99.96%	53,389,287	99.44%
1520 20 インチ	1,462,368	99.88%	64,618,796	99.65%
1550 24 インチ	633,764	99.59%	34,347,594	98.53%
2500 27 インチ & 700c	788,513	98.79%	229,883,639	98.53%
3500 26 インチ	2,520,619	99.22%	256,257,593	97.42%
その他	159,582	88.36%	9,010,857	72.71%
中国及び台湾 %		99.3%		97.8%
				平均単価
中国台湾計	7,408,075		647,507,766	\$87.40
1～6月総輸入	7,463,695		662,132,077	\$88.71
中台平均単価 差異				-\$1.31
中台平均単価 差異 %				-1.5%

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

表 1 7 に示した本年上半期の米国の自転車輸出は 1 年前の同期と非常によく似た状況となっている。自転車輸出台数は僅か 1 % の減少、総 FOB 金額も同様であり、米国から輸出された自転車の平均単価は 1 % 未満の下落であった。

表 17 2011 年 1～6 月 米国自転車輸出；全ての車輪径 2010 年との比較

米国自転車輸出	総台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 1～6 月	104,270	56,358,103	\$540.50
2010 年 1～6 月	105,258	57,072,277	\$542.21
変化	-988	-714,174	-\$1.71
変化 %	-1%	-1%	-0.3%

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

表 18 は、2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の毎年 1～6 月の米国自転車輸出の推移について示したものである。本年上半期は過去 12 年で輸出台数は最低となっているものの、総 FOB 金額は上位 4 位以内に位置しており、本年上半期に輸出された自転車の平均単価は過去 12 年で 2 番目に高くなっている。

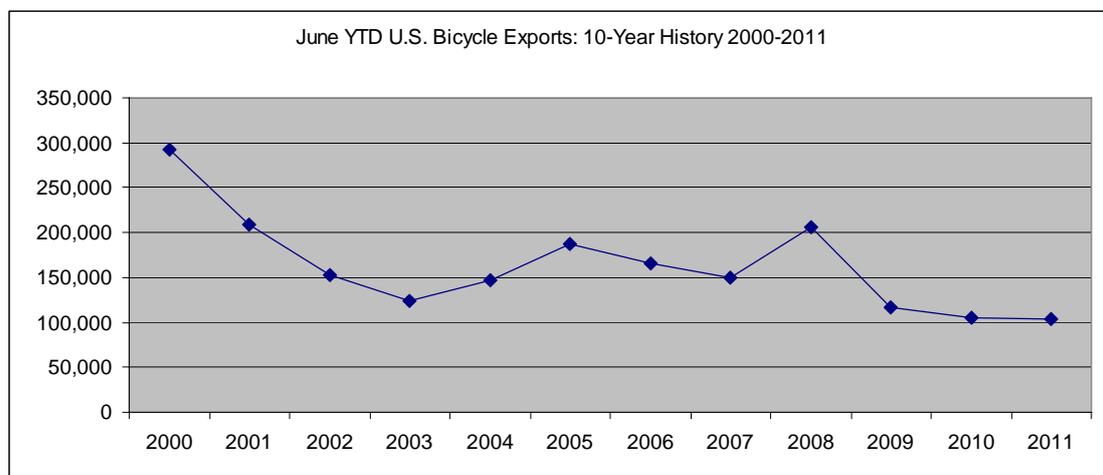
表 18 毎年 1～6 月の米国自転車輸出 全ての車輪径 過去 12 年間の推移

1～6 月自転車輸出	台数	金額	平均単価
2011	104,270	56,358,103	\$540.50
2010	105,258	57,072,277	\$542.21
2009	116,556	48,572,102	\$416.73
2008	206,056	70,761,749	\$343.41
2007	149,612	57,415,120	\$383.76
2006	165,994	55,596,789	\$334.93
2005	187,643	55,454,296	\$295.53
2004	146,910	41,285,833	\$281.03
2003	123,276	30,150,229	\$244.58
2002	153,207	28,126,517	\$183.59
2001	209,003	33,476,165	\$160.17
2000	291,910	43,767,275	\$149.93

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

図 L は毎年 1～6 月の米国自転車輸出の過去 12 年間の推移をグラフにより示したものである。

図 L



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

表 19 は、2011 年 1～6 月の米国自転車輸出について、関税区分毎の詳細、国産と海外産について示したものである。

表 19

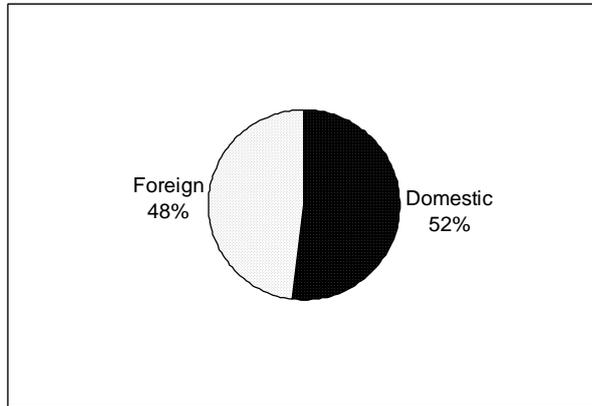
米国自転車輸出 2011 年 1～6 月									
関税番号	国産			海外産			計		
	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1070 25-インチ 以下	17,522	3,898,310	\$222.48	6,586	1,241,934	\$188.57	24,108	5,140,244	\$213.22
2600 25-インチ 以上	20,613	17,704,991	\$858.92	34,972	18,883,681	\$539.97	55,585	36,588,672	\$658.25
6000 車輪径が示 されていないもの	16,133	8,151,370	\$505.26	8,444	6,477,817	\$767.15	24,577	14,629,187	\$595.24
計	54,268	29,754,671	\$548.29	50,002	26,603,432	\$532.05	104,270	56,358,103	\$540.50
割合	52.0%	52.8%		48.0%	47.2%				

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

米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価は本年 1～6 月の時点で US \$540 を超えている。そしてこれは既に言及した通り、過去 12 年間の上半期の輸出自転車の平均単価において 2 番目に高いものであった。

図Mは1～6月の米国自転車輸出について、国内で生産された自転車台数と海外産の自転車台数の割合を示したものである。

図M 米国自転車輸出 国内産のものと海外産のものの台数比率

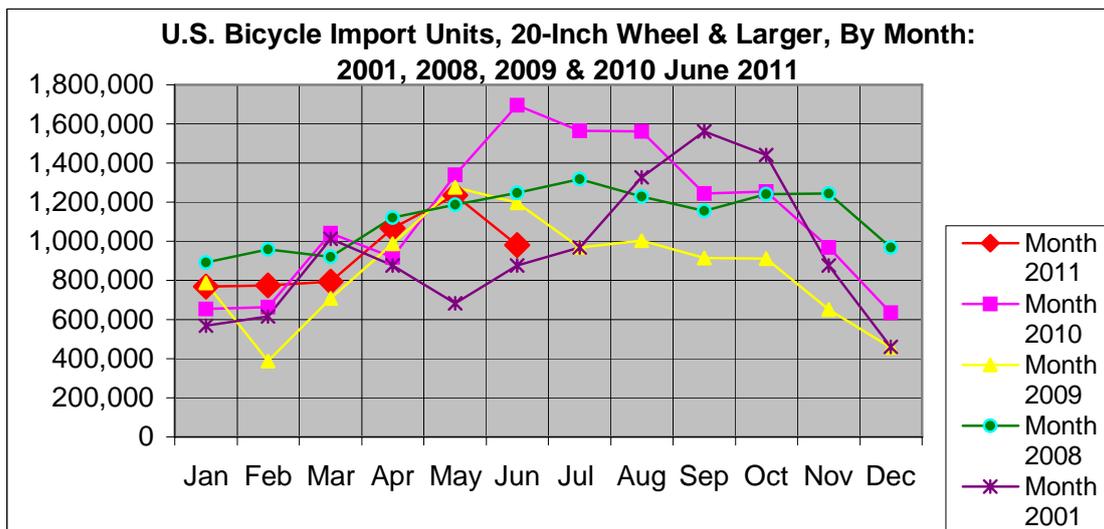


出典：米国商務省輸出統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

米国自転車市場

図Nは20インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、月毎に2001年、2008年、2009年、2010年については通年、そして2011年については1～6月について示したものである。

図N



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

2011年上半期にかけて自転車輸入台数は、景気後退の前の最後の「通常」の年であった2008年と、景気後退後の米国自転車産業にとって回復の年であった2010年とに比べ減少気味となっている。

表20は2011年上半期の米国の自転車店向け卸販売の見込みについて、2008年、2009年及び2010年同期と比較し示したものである。

表20 2011年上半期自転車店向け卸販売見込み
2008年、2009年、2010年同期との比較

上半期	販売台数	卸金額	平均単価
2008	1,358,472	\$451,424,956	\$332
変化	-5,178	\$34,889,312	\$27
変化%	-0.38%	7.73%	8.14%
2009	1,353,294	\$486,314,268	\$359
変化	71,270	\$47,392,097	\$15
変化%	5.3%	9.7%	4.3%
2010	1,424,564	\$533,706,365	\$375
変化	-62,821	\$17,792,096	\$12
変化%	-4.4%	3.3%	3.2%
2011	1,361,743	\$551,498,461	\$387

出典：The Gluskin Townley Groupによる分析

2009年1～6月の台数は2008年同期に比べ減少し、2010年は増加し、2011年1～6月は減少した。

しかし、自転車店向け卸出荷金額は過去4年間の各々の上半期で上昇しており、米国の供給業者が自転車店に販売する自転車の平均卸金額は、2008年のUS\$332から2011年1～6月のUS\$387へと継続的に上昇している。

表21は、過去4年の毎年6月末の米国の供給業者の持つ自転車店向け上半期在庫台数と金額の見込みについて示したものである。

表 2 1 2011 年上半期自転車店販路の自転車卸在庫見込み
2008 年、2009 年及び 2010 年同期との比較

上半期	自転車在庫	卸金額	平均在庫単価
2008	459,479	\$104,320,279	\$227.04
変化	387,100	\$118,730,963	\$36.43
変化 %	84.2%	113.8%	16.0%
2009	846,579	\$223,051,242	\$263.47
変化	-337,780	-\$93,611,068	-\$9.07
変化 %	-39.9%	-42.0%	-3.4%
2010	508,799	\$129,440,174	\$254.40
変化	144,292	\$60,768,038	\$36.84
変化 %	28.4%	46.9%	14.5%
2011	653,091	\$190,208,212	\$291.24

出典：The Gluskin Townley Group による分析

自転車在庫台数・金額は、景気後退の真最中であった 2009 年 6 月に激増し、2010 年 6 月末までには適正化した。そして 2011 年 6 月にかけて再び膨張している。

この表からわかるとおり、米国の供給業者の持つ自転車店向け自転車新車在庫金額は、平均在庫単価で見ると、2008 年 6 月末の US \$227.04 から 2011 年 6 月末の US \$291.24 へと継続的に上昇している。

米国の自転車供給業者が 2011 年後半にかけて自転車新車在庫を適正化させるような動きに出ると、2012 年に向けて欠品が生じる懸念が生じている。そしてまた供給業者が在庫の活性化と現金化のため自転車店向け卸金額を引き下げようとする事を行うと価格バブルがはじけるかもしれないという見方もある。

図 N に示した本年上半期の輸入減少、供給業者の持つ自転車新車在庫の増加を伴った自転車店向け卸販売の減少などのことから、現在我々は 2011 年は 2010 年を下回り、2008 年レベルに近い比較的变化の少ない、成長のない年に終わるであろうとみている。

米国における自転車乗用：今回は米国における自転車乗用について 2000 年から 2010 年までの変化について比較しながら示し、今後の新たな傾向について検討する。

表 2 2 NSGA 米国における自転車乗用 2010 年 2000 年との比較

	(千)			(千)
米国自転車乗用	2010	変化	変化	2000
米国総人口	308,745	27,324	10%	281,421
自転車乗用者総数	39,789	-3,346	-8%	43,135
米国人口比	13%			15%
米国成人総人口	234,564	25,436	12%	209,128
成人自転車乗用者数	25,202	576	2%	24,626
米国人口比	11%			12%
乗用者総数比	63%			57%
成人男性乗用者数	13,589	1,847	16%	11,742
成人乗用者数比	54%			48%
成人女性乗用者数	11,608	-1,276	-10%	12,884
成人乗用者数比	46%			52%

出典：全米スポーツ用品協会スポーツ実施調査 2010&2000

表 2 2 は NSGA 米国自転車乗用データ 2010 年版を 2000 年版と比較し示したものである。NSGA の調査方法は 20 年以上にわたり同じなので、このデータは直接比較が可能である。

米国人口は 2,730 万人以上、即ち 10%増加したが、自転車乗用者数は 330 万人の減少、即ち 8%乗用者が減った。

米国の成人人口は 2,540 万人、即ち 2000 年から 2010 年に 12%増加した。そして成人の自転車乗用者数は 50 万人、即ち 2%増加した。

成人男性自転車乗用者数もやはり増加し、2000 年から 2010 年の間に 180 万人、即ち 16%増加した。そして男性乗用者数は米国の全ての自転車乗用者の 48%の割合から 54%へと増加した。

しかし、女性の自転車乗用者数は 130 万人減少し、2000 年から 2010 年の間に 10%減少した。そして女性乗用者は米国の全ての乗用者 52%の割合から 46%へと下落した。

自転車専門小売店の販路では小売平均単価が上昇しており、過去 10 年にわたり売り上げが増加していると報告されているが、自転車乗用者総数及び女性乗用者数が共に減少していることは、成長にとっての阻害要因であり、今後この販路において真剣に取り組まなければならない事である。

表 2 3 NSGA 米国で頻繁に自転車に乗る成人 2010 年と 2000 年の比較

	(千)			(千)
	2010	変化	変化	2000
成人乗用者数	25,202			24,626
	100%			100%
頻繁に乗る成人乗用者数 (年間 110 日以上)	3,379	371	12%	3,008
成人乗用者数比	13%			12%
	100%			100%
成人男性で頻繁に乗る人の数	2,004	265	15%	1,739
成人で頻繁に乗る人との比率	59%			58%
成人女性で頻繁に乗る人の数	1,375	106	8%	1,269
成人で頻繁に乗る人との比率	41%			42%

出典：全米スポーツ用品協会スポーツ実施調査 2010&2000

表 2 3 に NSGA の実施した、米国で頻繁に自転車に乗る成人に関する調査について、2010 年と 2000 年とを比較したものを示す。

過去 10 年の間に頻繁に自転車に乗る人の数は 371,000 人、即ち 12%増加した。男性が女性を凌駕しており、成人男性で頻繁に自転車に乗る人は 2000 年から 2010 年の間に 15%増えた。女性で頻繁に自転車に乗る人の数は同じ期間中に 8%増加した。

表 2 4 に NSGA の実施した、米国で時々自転車に乗る成人に関する調査について、2010 年と 2000 年とを比較したものを示す。これは米国の成人サイクリストの中で重要なグループである。というのは、彼等は一年間に 25 日から 109 日自転車に乗る「マニア予備軍」であり、「次の」年には自転車に乗る日数を更に増やすことによりこれを卒業し、頻繁に乗るサイクリストに仲間入りする可能性が最も高いからである。このグループの 66%、即ち時々自転車に乗る成人乗用者のおよそ 700 万人は年間家計収入が \$50,000 以上であり、更に 31%は年間家計収入が \$100,000 以上である。

表 2 4 NSGA 米国で時々自転車に乗る成人 2010 年と 2000 年の比較

	(千)			(千)
	2010	変化	変化	2000
成人乗用者数	25,202			24,626
	100%			100%
時々乗る成人乗用者数 (年間 25 日から 109 日)	10,671	-222	-2%	10,893
成人乗用者数比	42%			44%
	100%			100%
成人男性で時々乗る人の数	5,862	572	11%	5,290
成人で時々乗る人との比率	55%			49%
成人女性で時々乗る人の数	4,809	-794	-14%	5,603
成人で時々乗る人との比率	45%			51%

出典：全米スポーツ用品協会スポーツ実施調査 2010&2000

時々乗る成人乗用者数は 2000 年から 2010 年の間に 2% 減少した。これは大幅な減少ではないものの、成人自転車乗用者の中で、年間自転車乗車日数を増やし、時々乗るレベルを卒業し頻繁に乗るサイクリストへなろうとしている人が、現在でも 10 年前に比べ 22 万 2,000 人減少しただけの水準で存在している。

成人男性で時々自転車に乗る人の数は 2000 年から 2010 年の間に 50 万人以上、即ち 11% 増加した。しかし、女性で時々自転車に乗る人の数は 80 万人近く、即ち 14% 減少した。時々自転車に乗る人全体の減少、及び女性で時々乗る人の数の減少が、2000 年から 2010 年の間の米国の自転車乗用者数全体の 8% の減少に大きく響いている。

表 25 に NSGA の実施した、米国で偶に自転車に乗る成人に関する調査について、2010 年と 2000 年とを比較したものを示す。これは一年間に 6 日から 24 日自転車に乗る成人乗用者の大きなグループで、同時に高収入のグループでもあり、66% が家計年収 \$50,000 以上であり、32% が家計年収 \$100,000 以上となっている。

このグループの乗用者数は 2000 年から 2010 年の間に 50 万人強増加した。しかし増加分はすべて男性で、21%、100 万人以上増加した。しかし、女性で偶に乗る人の数はこの 10 年の間に 50 万人以上、即ち 8% 減少した。

表 25 NSGA 米国で偶に自転車に乗る成人 2010 年と 2000 年の比較

	(千)			(千)
	2010	変化	変化	2000
成人乗用者数	25,202			24,626
	100%			100%
偶に乗る成人乗用者数 (年間 6 日から 24 日)	11,149	510	5%	10,639
成人乗用者数比	44%			43%
	100%			100%
成人男性で偶に乗る人の数	5,725	1,012	21%	4,713
成人で偶に乗る人との比率	51%			44%
成人女性で偶に乗る人の数	5,424	-502	-8%	5,926
成人で偶に乗る人との比率	49%			56%

出典：全米スポーツ用品協会スポーツ実施調査 2010&2000

これは米国で自転車に乗る人のうちで最大のグループである。しかし成人女性の乗用者数の減少は、米国の人口構成において女性が多いことから、米国における自転車乗用者の今後の増加にとって大きな試練となることが明らかになっていくであろう。

米国における過去 10 年間の自転車乗用者の変化について検討した結果、明らかになった最大の懸念事項は、全体として成長に欠けているという事である。

男性の自転車乗用者数は 2000 年から 2010 年にかけて増加したが、女性及び子供の自転車乗用者数が過去 10 年の間に減少した事は、米国自転車産業がこの 10 年に向かっていく中で深刻な問題である。

我々は2010年国勢調査結果には、米国自転車産業に実際の成長がもたらされ始めるようになるために、まず何に焦点を当てる必要があるのかという点に関する手掛かりが含まれていると考えている。しかし単に支援ということからではなく、どのように支援が行われるのか、どの協力者たちと手を組むのか、どの地域・地区レベルで予算獲得しそれを実行していくのか、といった戦略の変更も行われなければならないであろう。

今後を見通す2つのキーは：(1)サイクリングから不安要因を取り除く、(2)サイクリングから利益を得られる近隣の人たち全てにとって、サイクリングを身近なものにしていく、ことである。

以 上