

平成23年11月28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11月号

米国自転車市場情報

輸入

1～8月の米国の自転車輸入は、米国の自転車業界や市場が経験している突発的な好機を反映している。この好機は、過去とのつながりが一切ない、そして今までに我々が全く経験した事のないものである。

表1は2011年1～8月について1年前の同期と比較し示したものである。

表1 1～8月の米国自転車輸入 全ての車輪径：2011年と2010年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年 1～8月	9,796,450	886,113,972	\$90.45
2010年 1～8月	13,537,849	888,068,980	\$65.60
変化	-3,741,399	-\$1,955,008	\$24.85
変化 %	-27.6%	-0.2%	37.9%

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

米国の自転車輸入台数は28%、すなわち全ての車輪径で370万台と大きく減少した。これは、過去10年間にわたり我々が見てきた1～8月の総自転車輸入台数の中では2番目に少ないものである！しかし、総FOB金額は僅かUS\$200万、即ち僅かに0.2%減少しているのみである。

2011年8月までの期間中の総FOB金額は高額であるが、この背景にあるのは、平均FOB単価が過去12年間にわたり我々が見てきた中で最高となっている事である！米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は38%、即ち2011年1～8月の期間では昨年同期と比較しUS\$25上昇している。

我々は本年の中程から、米国の量販店及び、またある程度ではあるがその他の小売販路において、自転車在庫を減少させているという見方を提示してきた。多分これは事実であろうが、この米国自転車輸入の収縮の規模の大きさは、一方でまだ明らかにはなっていない何等かの抜本的な変化をも暗示している。

自転車輸入の減少は5つある関税番号・製品区分のうちの4つに拡がっており、この様子を表2に示す。最も大きく減少したのは関税番号1510の19インチ以下の歩道で乗る自転車と、関税番号1520の20インチの幼児子供向け自転車である。

これら二つの関税番号を合わせると、2011年1～8月の輸入は2010年同期と比較し300万台以上減少している。

表2 1～8月の米国自転車輸入 全ての車輪径 2011年と2010年の比較

1～8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	2,560,531	74,854,319	4,088,274	107,264,705	-1,527,743	-32,410,386
1520 20 インチ	1,968,541	89,821,543	3,508,211	141,776,617	-1,539,670	-51,955,074
1550 24 インチ	754,778	42,213,057	928,452	49,192,874	-173,674	-6,979,817
2500 27 インチ及び 700c	1,082,548	318,075,531	889,620	232,257,806	192,928	85,817,725
3500 26 インチ	3,162,169	343,268,249	3,972,343	342,454,219	-810,174	814,030
その他	267,883	17,881,273	150,949	15,122,759	116,934	2,758,514
計	9,796,450	886,113,972	13,537,849	888,068,980	-3,741,399	-1,955,008
対前年比%					-27.6%	-0.2%
平均単価 US\$		\$90.45		\$65.60		\$24.85
対前年比%						37.9%

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

唯一増加した主要関税区分は関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車で、これにはドロップハンドルのものでフラットハンドルのものも両方が含まれる。

関税番号 2500 は 2011 年 8 月までの期間において、前年同期と比較し、自転車台数と総 FOB 金額の両方が増加していることに注目する必要がある。この製品区分についてはこのレポートの後段で詳述する。

米国経済及び消費者市場は穏やかな成長を促すには十分な程度まで回復しており、自転車市場は景気後退以前の台数規模へと回復の途上であるように見受けられていた。主要販路において在庫管理が機能しなくなったのか、或いは小売店における自転車販売が 2010 年以降持続性を欠いてしまったのか、そのどちらかである。或いはその両方であるかもしれない。

そうは言っても、2011 年 1～8 月に米国へ輸入された自転車の平均単価は昨年同期と比較し、その他の区分を除き全ての区分で上昇しており、この様子を表 3 に示す。

表3 1～8月米国自転車輸入 平均FOB単価 2011年と2010年との比較

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	\$29.23	\$26.24	\$3.00	11.4%
1520 20 インチ	\$45.63	\$40.41	\$5.22	12.9%
1550 24 インチ	\$55.93	\$52.98	\$2.94	5.6%
2500 27 インチ & 700c	\$293.82	\$261.08	\$32.75	12.5%
3500 26 インチ	\$108.55	\$86.21	\$22.35	25.9%
その他	\$66.75	\$100.18	-\$33.43	-33.4%
計	\$90.45	\$65.60	\$24.85	37.9%

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

表4に示した、毎年1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移には、興味を引かれる事と思う。

表4 毎年1～8月の米国への自転車輸入の過去12年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2011	9,796,450	886,113,972	\$90.45
2010	13,537,849	888,068,980	\$65.60
2009	10,226,900	745,239,180	\$72.87
2008	12,064,936	820,791,411	\$68.03
2007	12,015,273	704,898,031	\$58.67
2006	12,189,544	653,832,809	\$53.64
2005	13,793,558	718,720,457	\$52.11
2004	11,694,331	552,894,072	\$47.28
2003	11,774,522	547,240,074	\$46.48
2002	12,475,797	575,469,425	\$46.13
2001	9,740,082	490,146,050	\$50.32
2000	13,497,018	674,585,479	\$49.98

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

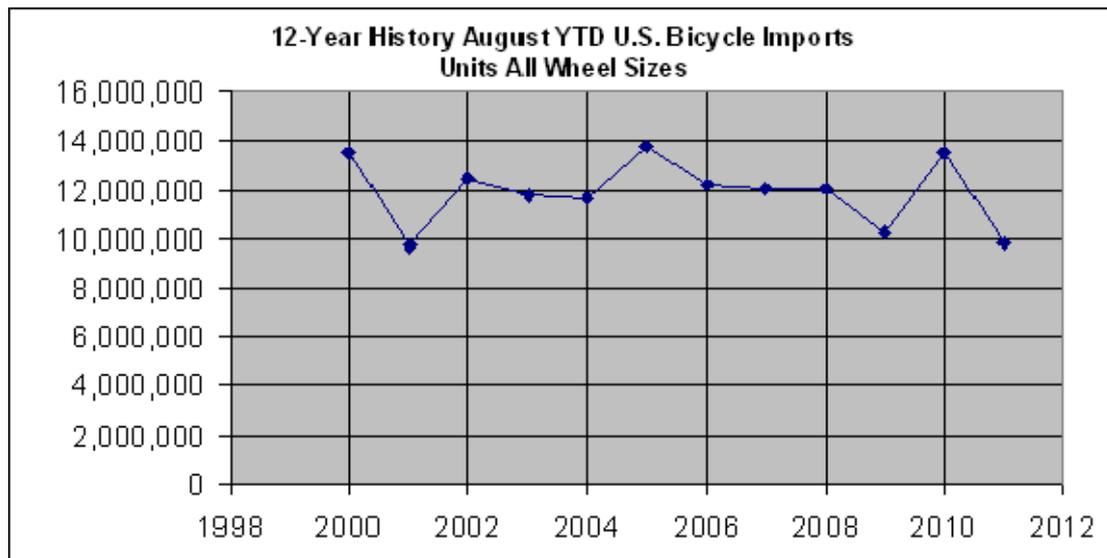
過去12年間の毎年1～8月の自転車輸入台数を順位付けしたものを表5に示す。2011年より順位が低い唯一の年は2001年で、この年は景気後退年であった。

表5 毎年1～8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	1～7月総輸入台数
1	2005	13,793,558
2	2010	13,537,849
3	2000	13,497,018
4	2002	12,475,797
5	2006	12,189,544
6	2008	12,064,936
7	2007	12,015,273
8	2003	11,774,522
9	2004	11,694,331
10	2009	10,226,900
11	2011	9,796,450
12	2001	9,740,082

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

図A

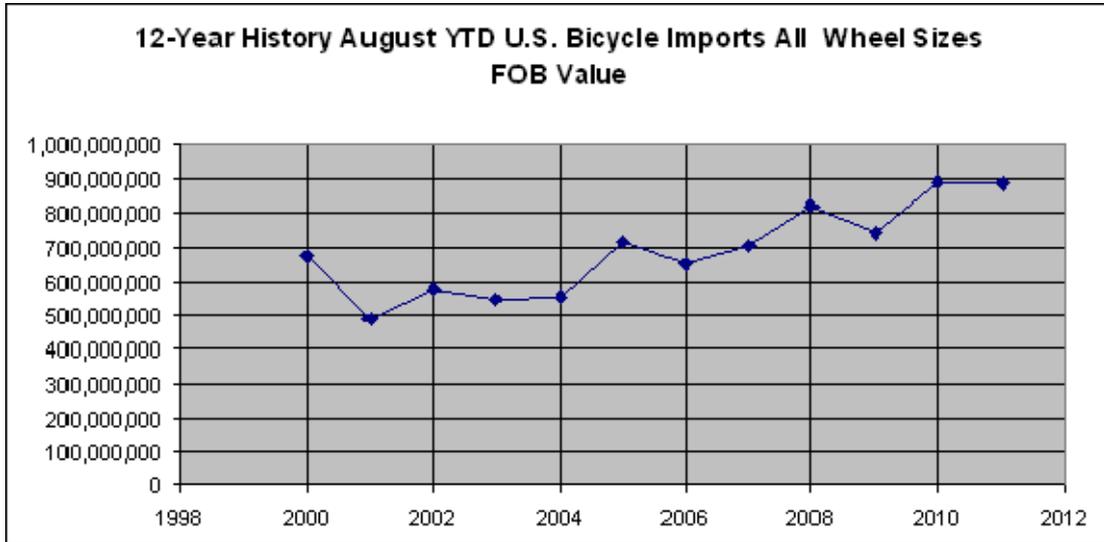


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

図Aは毎年1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移をグラフにより示したものであり、2011年の劇的減少が明らかとなっている。

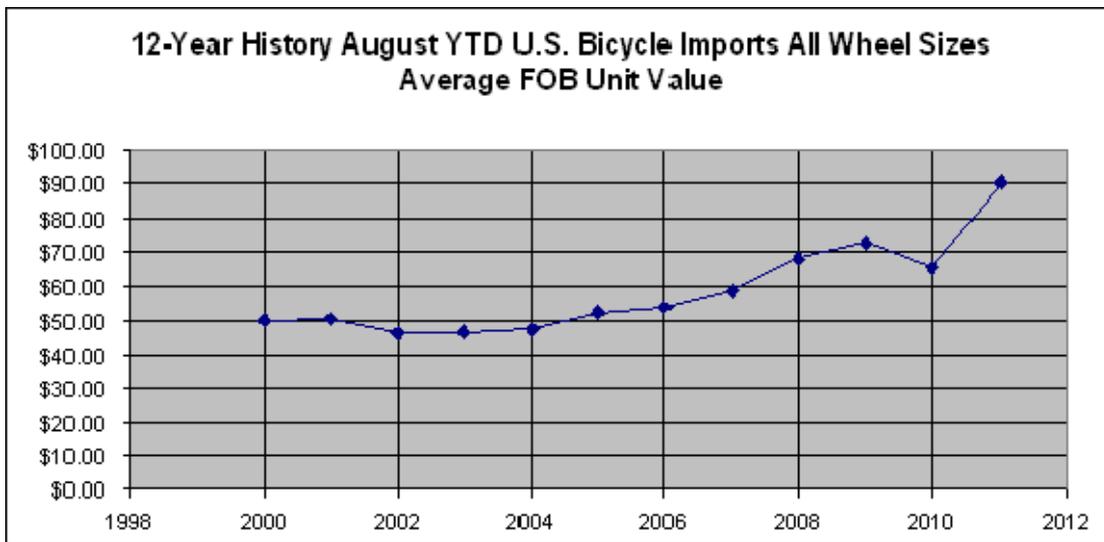
この事は毎年1～8月の総FOB金額の過去12年間の推移を示した図Bとは対照的で、本年に至るまで増加を示している。

図B



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

図C

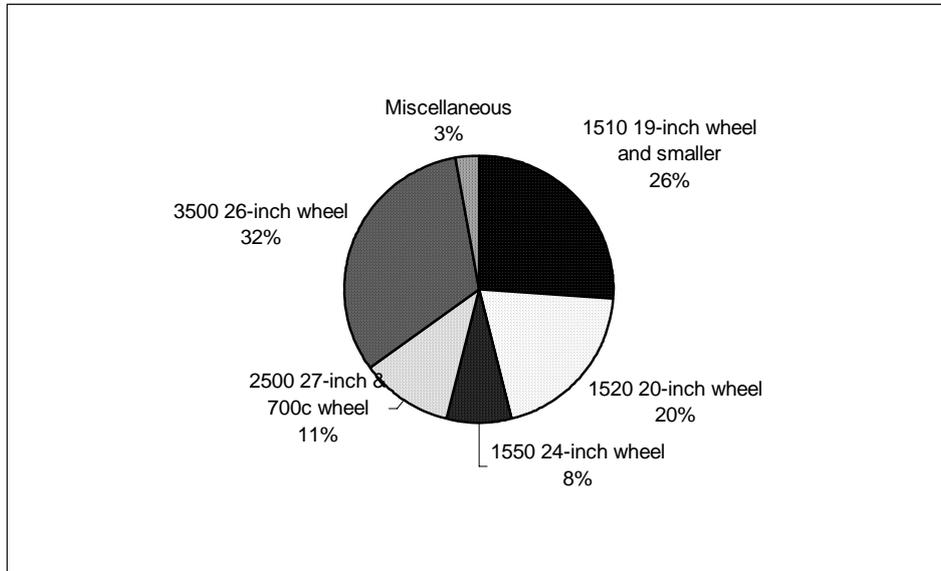


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

続いて図Cを示すが、平均FOB単価が2005年から景気後退年である2009年まで上昇していることが示されている。直近では2010年1～8月に下落し、そして本年1～8月は急上昇し過去12年間で最高となっている！

2011年1～8月の関税番号毎の割合を表した図Dを示す。台数は劇的に減少したものの、関税番号1510の19インチ以下の歩道で乗る自転車は、関税番号3500の26インチの自転車に次ぎ2番目に総輸入台数割合が高くなっている。

図D 2011年1～8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

関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の台数割合に関する位置付けについては、既にご存知の通りの状況で、2011年1～8月においても例外ではなく、台数割合では11%を占め、関税番号1520の20インチの自転車に次ぎ4位となっている。

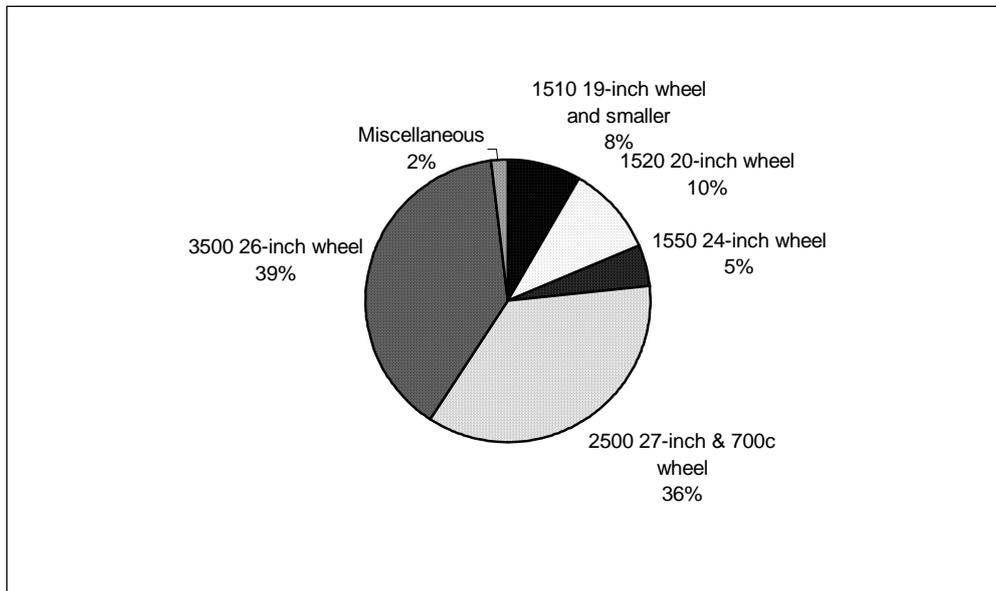
我々は、以前のレポートで関税番号2500は、輸入自転車、そして米国自転車市場全体の中で、最も重要な区分であるとの見方を示した。統計的に見るとこれは引き続き正しいが、我々は、自転車に乗る人たちの間での関心事項が急速に変化しており、この事により関税番号2500が最も重要であるという事が変化し、そしてまた何が最も重要な製品区分であるのか、という事も変わっていくのではないかと、考え始めている。

既に述べたとおり、関税番号2500は統計的には最も重要な輸入自転車区分であり、図Eはそれがなぜかという事をグラフで示している！

関税番号2500は本年1～8月では11%の輸入台数割合を占めているが、同じ8カ月間に総FOB金額の36%を獲得している。

関税番号3500の26インチの自転車は総FOB金額の39%を占めているが、この区分は一方で1～8月の輸入台数の32%を獲得している。

図E 2011年1～8月米国自転車輸入 全ての車輪径 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 1～8月

全ての車輪径の自転車の米国への輸入から、20インチ以上の輸入自転車へと視点を変えることには既に慣れておられる事と思う。

我々は通常、4つの主要関税番号(及びその他のもの)からなる20インチ以上の自転車を米国のコア自転車市場としている。このことは、もし総合スポーツ用品店や専門自転車小売店、即ち米国の自転車店の販路を対象とするならば当てはまる考え方である。もし量販店の販路に主として関心を持つならば、この考え方は当てはまらないのであり、米国市場全体の枠組みの中でこの違いを理解することは重要である。

表6は2011年1～8月の20インチ以上の自転車の米国への輸入について2010年同期と比較し示したものである。

表6 1～8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 1～8月	7,235,919	811,259,653	\$112.12
2010年 1～8月	9,449,575	780,804,275	\$82.63
変化	-2,213,656	30,455,378	\$29.49
変化 %	-23.4%	3.9%	35.7%

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

関税番号 1510 の歩道で乗る自転車を除外すると、総輸入台数は 23%強、即ち 2011 年 1～8 月には昨年と比較し 220 万台減少した事がわかる。

しかしこの同じ期間の総 FOB 金額は 4%、即ち US \$3,000 万増加した。表 6 で大変興味が引かれるのは平均 FOB 単価が 36%も上昇した事である！

表 7 20 インチ以上の自転車の毎年 1～8 月の米国への輸入の過去 12 年間の推移

1～8 月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	7,235,919	811,259,653	\$112.12
2010	9,449,575	780,804,275	\$82.63
2009	7,313,165	667,776,397	\$91.31
2008	8,872,588	736,296,700	\$82.99
2007	8,832,118	627,131,450	\$71.01
2006	8,604,097	574,102,674	\$66.72
2005	9,779,182	629,206,583	\$64.34
2004	8,813,525	489,036,580	\$55.49
2003	8,644,711	476,880,569	\$55.16
2002	8,884,264	488,157,668	\$54.95
2001	6,928,212	416,638,748	\$60.14
2000	8,920,485	546,996,306	\$61.32

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

表 7 は 20 インチ以上の自転車の毎年 1～8 月の米国への輸入の過去 12 年間の推移を示す。

表 7 で目立つ 2 つの特徴は、2011 年 1～8 月の総 FOB 金額が最高となっている事と、驚くべき平均 FOB 単価であり、これは過去最高となっており US \$112 を超えている！

次の 2 つの図 F と G はセットで見る必要がある。最初のものは 20 インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去 12 年間の推移を表しており、2 番目のものは輸入自転車の FOB 金額の過去 12 年間の推移を示している。

図 F



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

図 G



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

図 F と G が示しているのは、過去 12 年間の輸入自転車の総 FOB 金額の継続的な増加を伴った、20 インチ以上の自転車の米国への輸入の増減のない状態から減少への推移の模様である。

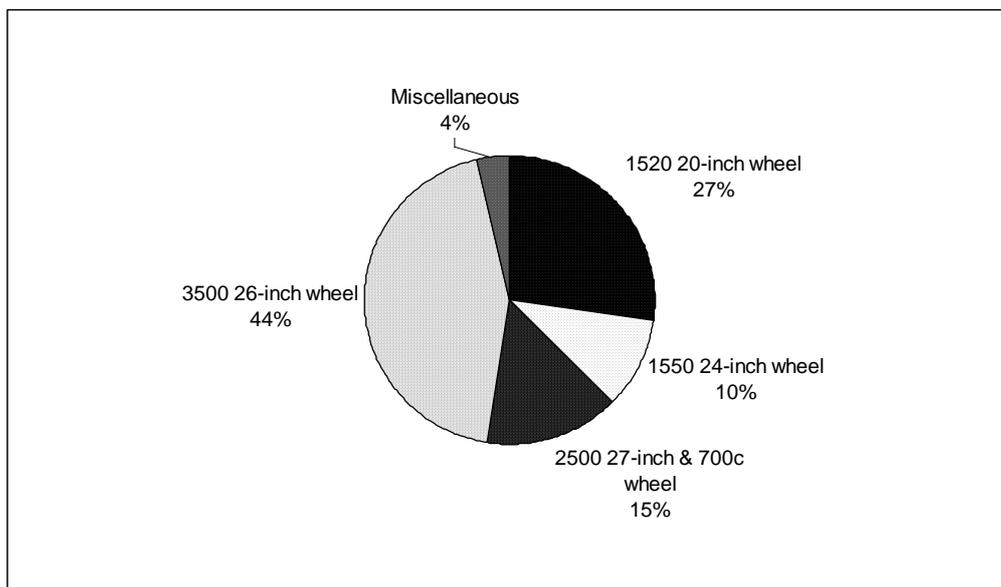
この事は 2000 年以来過去 12 年間にわたり業界は成長してきたという米国自転車産業の言い分と呼応している。そしてこの事は、輸入 FOB 金額と米国市場における自転車の卸及び小売価格の両方から見た金額の面からは正しい。

しかし、米国の自転車支援グループ、小売店そして市場調査を行っている者にとって肝腎なのは、千人当たりの普及率とそれに関連した事項である。

自転車市場の中で支出されたり受け取られたドル金額の増加により、過去 12 年間にわたり金額的な成長はもたらされてきた。しかし自転車乗用参加率は減少し、それに伴い自転車の人口全体から見た地位が下がっており、この事により危機と好機の両方が今後現われてくるのである。

取り敢えず、20 インチ以上の自転車の 1～8 月の関税区分毎の輸入台数の割合を表した図 H を示す。

図 H 2011 年 1～8 月 20 インチ以上の輸入自転車 関税区分毎の台数割合

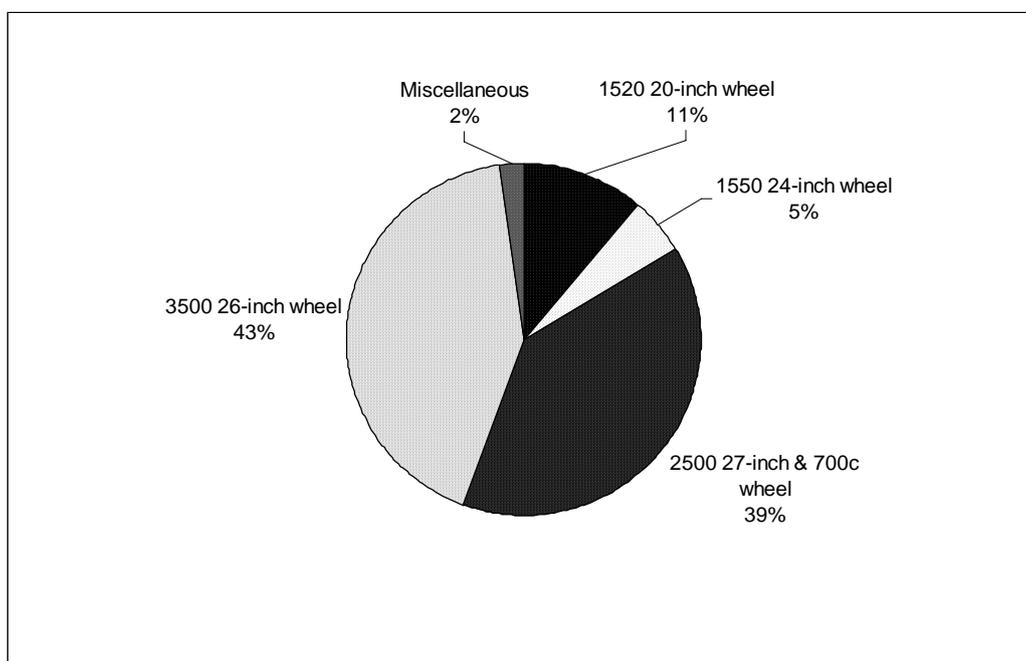


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

2011 年 1～8 月においては、関税番号 3500 の 26 インチの自転車が 44%と最大の台数割合を獲得した。

図 I は本年同じ 8 カ月間の 20 インチ以上の輸入自転車の FOB 金額の関税区分毎の割合を示したものである。

図 I 2011年1～8月 20インチ以上の輸入自転車 関税区分毎のFOB金額の割合



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

予想通り関税番号 3500 が本年 1～8 月の輸入自転車の総 FOB 金額の 43% を占め、関税番号 2500 がこの期間中の FOB 金額の 39% を占めた。

2011年8月：全ての車輪径の自転車

同月比の米国への自転車輸入パターンが 2011 年には変化しており、この事の重要さから我々は 8 月の輸入について 2 つの詳細な分析を行う。

最初は 2011 年 8 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関するものである。2 番目は本年 8 月の 20 インチ以上のコアマーケットの自転車の輸入に関するものである。

表 8 は 2011 年 8 月の全ての車輪径の自転車の輸入に関し 2010 年 8 月と比較し示したものである。

表 8 2011年8月の米国自転車輸入 全ての車輪径

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 8 月	1,137,832	115,698,890	\$101.68
2010 年 8 月	2,356,933	144,776,008	\$61.43
変化	-1,219,101	-29,077,118	\$40.26
変化 %	-51.7%	-20.1%	65.5%

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

輸入台数の同月比減少幅は52%、即ち本年8月には1年前の同じ月に比べ全ての車輪径全体の自転車輸入が120万台減少した。この月の総FOB金額もやはり減少したが、これは20%、即ちUS\$2,900万の減少であった。

この月の減少の模様の中で際立つのはFOB単価で、表8から65%以上、即ち2011年8月に輸入された自転車の台当たり平均で、1年前の同じ月に比べUS\$40以上上昇している。

表9 毎年8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

8月	総台数	総金額	平均単価
2000	2,084,845	97,242,135	\$46.64
2001	1,856,363	75,669,319	\$40.76
2002	1,602,948	76,723,083	\$47.86
2003	1,448,865	63,394,265	\$43.75
2004	1,705,357	80,793,133	\$47.38
2005	1,622,454	86,157,074	\$53.10
2006	1,795,524	89,638,649	\$49.92
2007	1,442,103	87,894,392	\$60.95
2008	1,759,778	122,300,239	\$69.50
2009	1,473,818	91,200,489	\$61.88
2010	2,356,933	144,776,008	\$61.43
2011	1,137,832	115,698,890	\$101.68

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8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移を一番上の2000年から一番下の2011年まで順に示したものである。

2011年8月の期間中に米国へ輸入された全ての車輪径の自転車の総台数は過去12年間では最低の水準で、表10では太字で示してある。

しかし本年8月に輸入された全ての自転車の総FOB金額は過去12年間で3番目に高く、本年8月に米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は過去12年間で最高を記録している！

表 10 毎年8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	2,356,933
2	2000	2,084,845
3	2001	1,856,363
4	2006	1,795,524
5	2008	1,759,778
6	2004	1,705,357
7	2005	1,622,454
8	2002	1,602,948
9	2009	1,473,818
10	2003	1,448,865
11	2007	1,442,103
12	2011	1,137,832

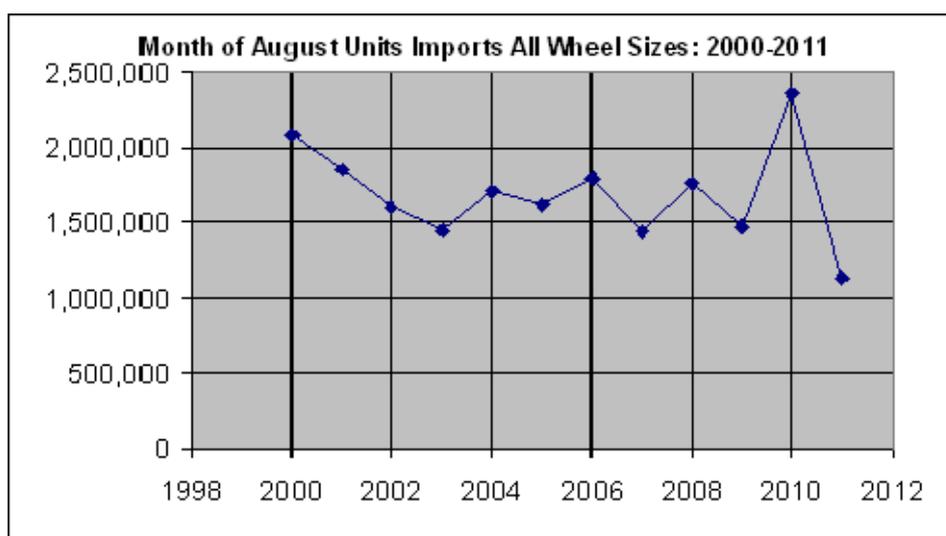
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

これが次の二つのグラフへとつながってゆく。図Jは、毎年8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移をグラフにより示したものである。

2010年8月には全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数が過去12年間の8月単月の中で最高を記録したことがわかる。しかし2011年は、過去12年の中での単月の輸入台数が最低となっていることが示されている。

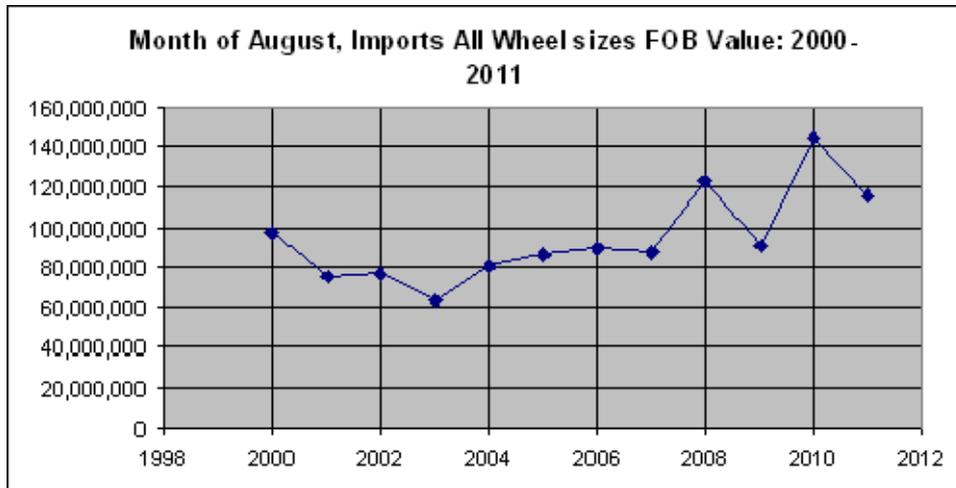
図Kは毎年8月の全ての車輪径の自転車輸入総FOB金額の過去12年間の推移について示している。

図J



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

図K



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

ここに見られるパターンから、2010年には米国の一つか或いはそれ以上の販路において在庫を多く入れすぎ、2011年には在庫を削減した事が推察される。

2011年8月：20インチ以上の自転車の輸入

関税番号 1510 の 19 インチ以下の歩道で乗る自転車を除外することにより、20 インチ以上の輸入自転車、即ち米国のコアマーケットが残る。

表 1 1 は米国への 20 インチ以上の自転車輸入について、本年 8 月と昨年同月とを比較し示したものである。

表 1 1 米国自転車輸入 20 インチ以上 8 月

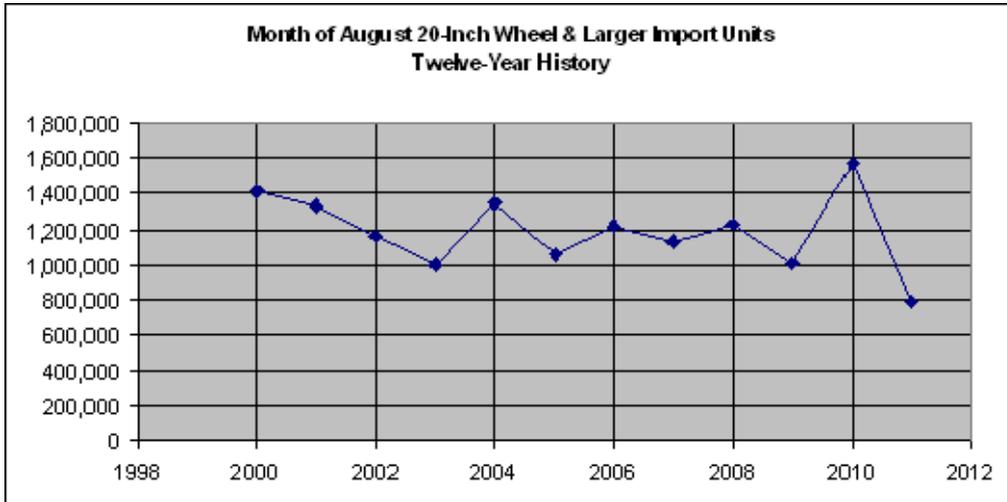
	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 8 月	783,032	105,073,399	\$134.19
2010 年 8 月	1,562,142	124,083,437	\$79.43
変化	-779,110	-19,010,038	\$54.76
変化 %	-49.9%	-15.3%	68.9%

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

この表からわかるとおり、同月比の自転車輸入台数は 50%ほど減少したが、一方で輸入自転車の総 FOB 金額は 15%、即ち US \$1,900 万の減少にとどまっている。

20 インチ以上の自転車の平均 FOB 金額を見てみよう。同月比の上昇には目を見張るものがあり、69%も上昇している。

図 L

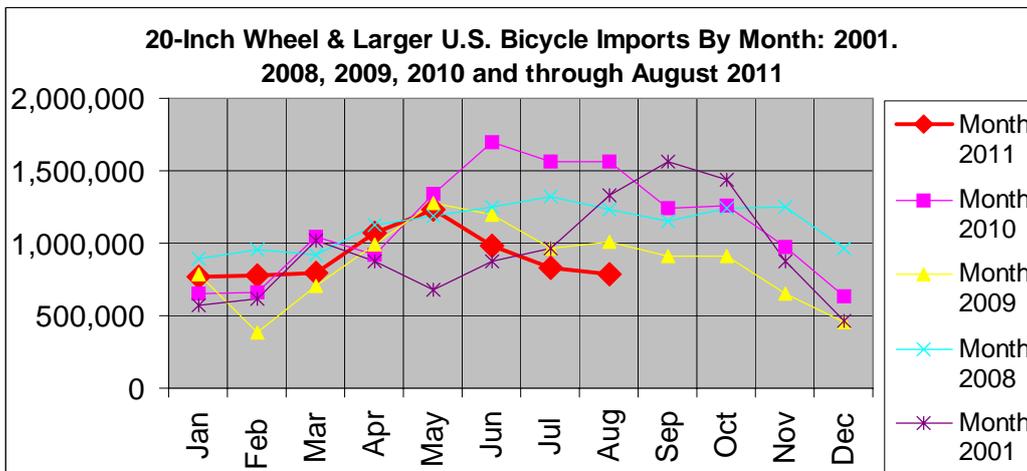


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

図 L は 20 インチ以上の自転車の 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の毎年 8 月の輸入台数の推移をグラフにより示したものである。2010 年 8 月の月レベルでの大きな増加と同じく月レベルでのコアマーケットの自転車輸入の 2011 年 8 月の減少が明らかに示されている。

それ程は明らかでないことが図 M に示されている。これは 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 年及び 2010 年は 12 カ月間、2011 年は 8 カ月間について示している。

図 M



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

2011年は太い赤線に菱形で示してある。2001年は過去10年で最初の景気後退年であった。2008年は今回の大きな景気後退に先立つ最後の「通常の」年であった。2009年は勿論景気後退年であった。2010年は米国の自転車業界にとって回復の年であった。

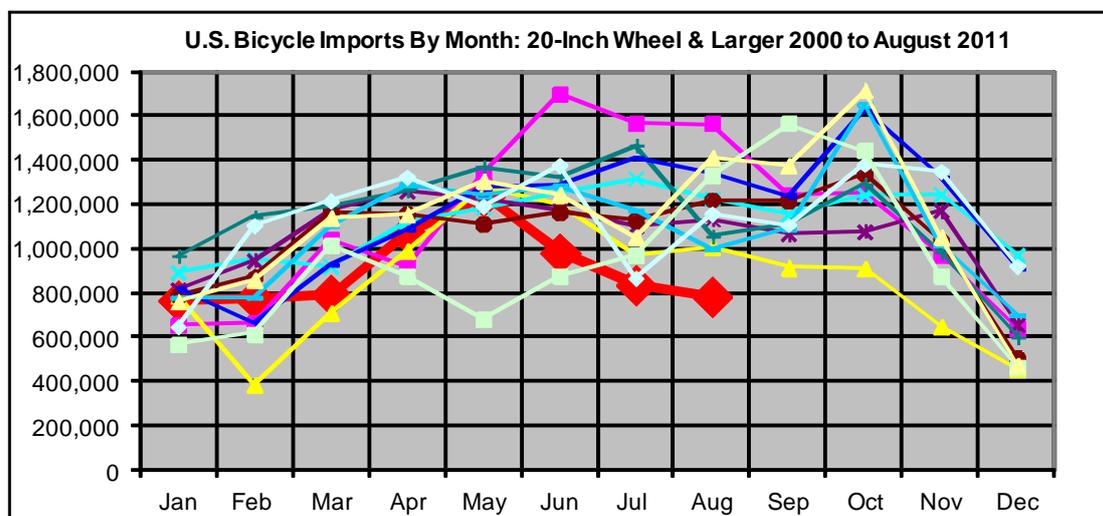
図Mには米国自転車輸入が2011年6月から減少が始まっていることが示されている。そして事実7月そして8月は減少し、また過去12年間の米国自転車輸入の月次最低水準を記録しているのである。

この事から在庫削減シナリオに疑いが生じてくる。そして我々は米国の自転車輸入減少の裏側には、米国の販路による在庫適正化よりも何か大きなものがあるのではないかと推測している。この減少は本年6月に始まったが、その規模は前例のないものである。

この事は、米国の自転車業界及び市場は突発的な好機を経験しており、この好機は過去にない変化であり、また今までに経験した事のないものである、という我々の意見の根拠の一部となっている。

図Nはこの点に関する我々の疑念を補強している。2000年から2010年までの過去11年間の20インチ以上の自転車の輸入を図で示している。2011年の8カ月間は赤い太線と菱形で示してある。

図N



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

2000年から2010年までの米国自転車輸入における最高点と最低点の推移が、月毎の11年間の線の束により示されている。

2011年の8カ月間、特に6月、7月そして8月は、この11年間の推移とは何か全く異なった様子を示している。このことから我々は、米国の自転車市場、少なくともコアマーケット

における自転車輸入台数において、この現象が突発的な変化の最たる状況を示していると考えているのである。

関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車 1～8 月

2011 年 1～8 月の米国への自転車輸入パターンの変化の様態について、もう一つ別の見方として、ある一つの関税番号において、自転車輸入台数と自転車総輸入 FOB 金額が、実際に増加したという事が指摘できる。勿論関税番号 2500 である。

表 1 2 は関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車の 1～8 月の米国への輸入について、昨年同期と比較し示したものである。

表 1 2 1～8 月の米国自転車輸入 27 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	総 FOB 金額 US \$	平均 FOB 単価 US \$
2011 年 1～8 月	1,082,548	318,075,531	\$293.82
2010 年 1～8 月	889,620	232,257,806	\$261.08
変化	192,928	85,817,725	\$32.75
変化 %	21.7%	36.9%	12.5%

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

この表からわかるとおり、関税番号 2500 の輸入台数は 22% 増加、即ち 2011 年 1～8 月には 2010 年同期と比較し 27 インチ及び 700 c の自転車輸入が 193 千台増加した。

2011 年 8 月までの関税番号 2500 の FOB 金額は昨年同期と比較し 37% 増加し、平均 FOB 単価は 12% 以上、即ち US \$33 ほど上昇した。

表 1 3 毎年 1～8 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の輸入の過去 12 年間の推移

2500 27 インチ及び 700 c	台数	金額	平均単価
2000	83,456	16,111,490	\$193.05
2001	121,004	27,045,860	\$223.51
2002	216,990	38,570,362	\$177.75
2003	249,310	53,873,859	\$216.09
2004	267,359	60,565,782	\$226.53
2005	504,536	134,563,091	\$266.71
2006	485,154	128,359,408	\$264.57
2007	681,787	159,720,289	\$234.27
2008	784,638	202,610,455	\$258.22
2009	886,393	242,915,521	\$274.05
2010	889,620	232,257,806	\$261.08
2011	1,082,548	318,075,531	\$293.82

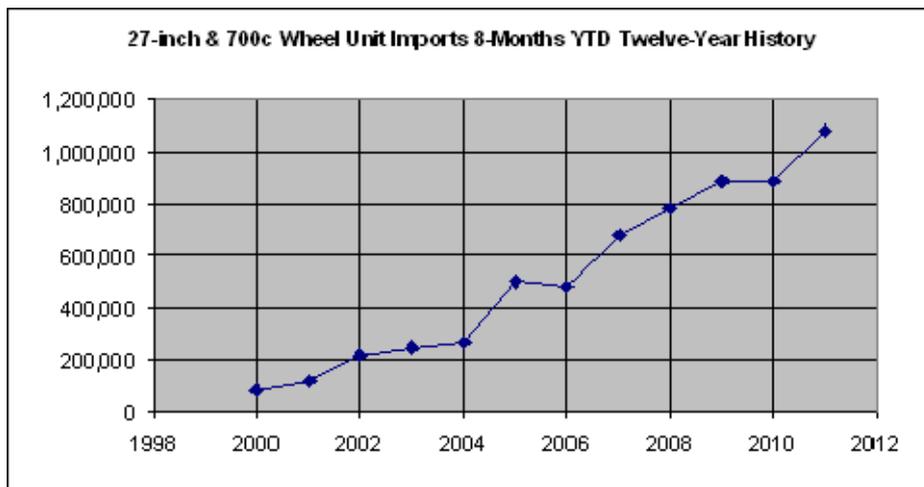
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

表 1 3 は 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の毎年 1～8 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入について示している。2011 年は 8 月までの時点で、米国自転車輸入はその他の点では下降傾向であるにもかかわらず、台数、F O B 金額及び平均単価で過去最高となっている。

以下の 3 つの図は、2000 年から 2011 年までの期間中の関税番号 2500、27 インチ及び 700 c のフラットハンドル及びドロップハンドル双方の自転車の米国への輸入の成長のかなり驚くべき模様を視覚的に示している。

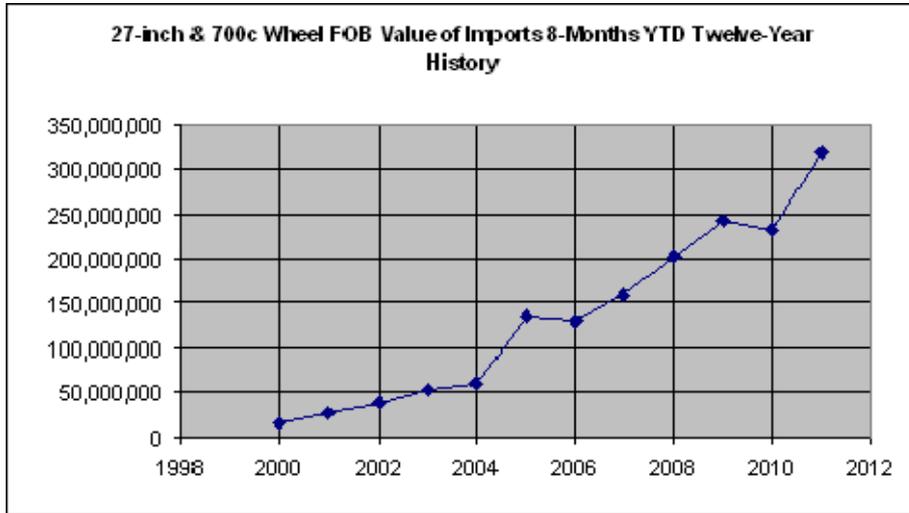
図 0 は 2000 年 1～8 月の約 83 千台から 2011 年 1～8 月の 100 万台以上に至るまでの、即ち 100 万台以上、或いは 12 年間で 1,000% 以上の増加の、殆ど一本調子の成長の様子を示している。

図 0



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

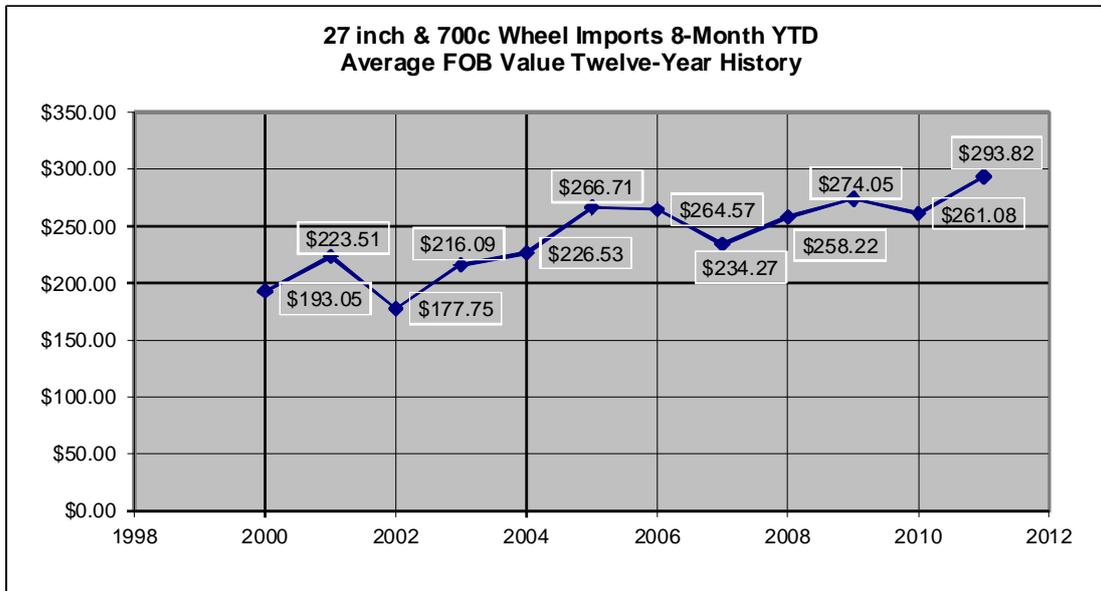
図 P



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

図 P は 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の毎年 1～8 月の関税番号 2500 の総 FOB 金額の成長の様態を示している。2006 年と 2010 年の落ち込みを除き過去 12 年間の毎年 8 月までの総 FOB 金額は US \$ 1,600 万から US \$ 3 億 1,800 万以上へと増加した。

図 Q



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

図Qは関税番号 2500 の毎年 1～8 月の平均 FOB 単価の過去 12 年間の推移について示したものである。関税番号 2500 の輸入自転車の平均 FOB 単価が US \$200 を下回った年は 2000 年と 2002 年の 2 回だけで、2011 年 1～8 月は US \$300 を僅かに下回る US \$294 である。

表 13 そして図 O、P 及び Q は、何故我々が関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 cc の輸入自転車は、現在米国の自転車輸入及び米国自転車市場双方において最も重要な単独の製品区分であると力強く主張しているかという事を、正確に説明している。

米国の自転車市場の将来は関税番号 2500 の製品区分が市場の中でいかにうまく調整されていくか、そして今後どの製品が次第に追いつき、そして置き換えて行くのかに大きく依存している。

米国の輸出

2011 年 1～8 月の期間中に米国から輸出された自転車は、2010 年同期と比較し 2% と、僅かに増加した。この様子を表 14 に示す。

表 14 2011 年 1～8 月 米国自転車輸出 全ての車輪径

米国自転車輸出	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 1～8 月	131,197	71,142,997	\$542.26
2010 年 1～8 月	128,880	70,598,003	\$547.78
変化	2,317	544,994	-\$5.52
変化 %	2%	1%	-1%

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

本年 8 月までの期間中に米国から輸出された自転車の総 FOB 金額も、前年同期と比較し 1% と、僅かに増加した。

2011 年 1～8 月の期間中に米国から輸出された自転車の 2010 年 1～8 月と比較した平均 FOB 単価は US \$5.52、即ち 1% 下落した。

表 15 は 2000 年～2011 年までの毎年 1～8 月の米国の自転車輸出の過去 12 年間の推移について示したものである。

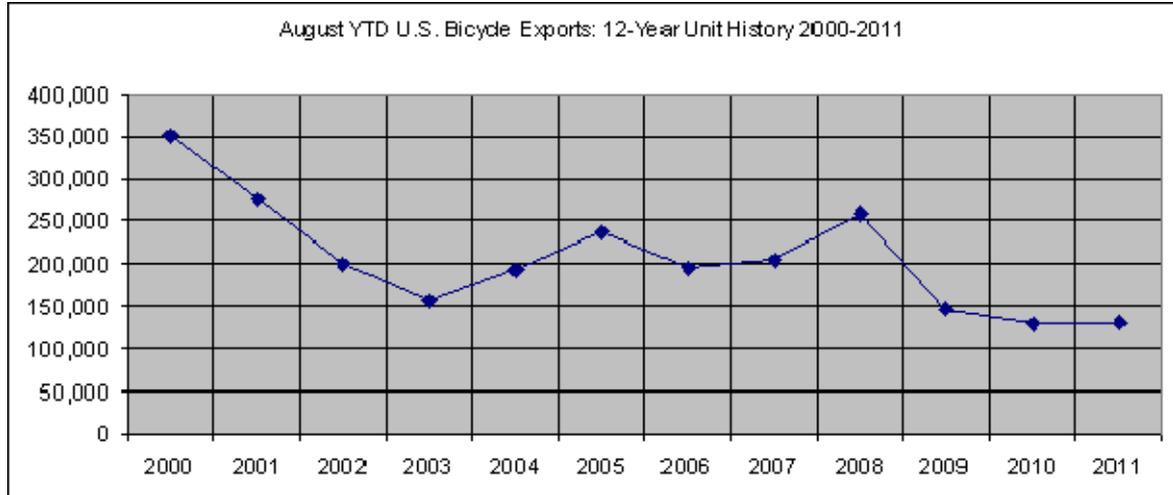
表15 米国自転車輸出 1～8月 過去12年間の推移 全ての車輪径

1～8月	米国自転車輸出	台数	金額	平均単価
2011		131,197	71,142,997	\$542.26
2010		128,880	70,598,003	\$547.78
2009		146,212	64,273,404	\$439.59
2008		258,000	89,661,764	\$347.53
2007		205,467	73,706,481	\$358.73
2006		194,674	69,551,226	\$357.27
2005		236,446	72,974,499	\$308.63
2004		193,802	50,348,805	\$259.80
2003		156,028	38,346,723	\$245.77
2002		199,639	34,941,690	\$175.02
2001		275,297	39,746,453	\$144.38
2000		351,027	50,523,497	\$143.93

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

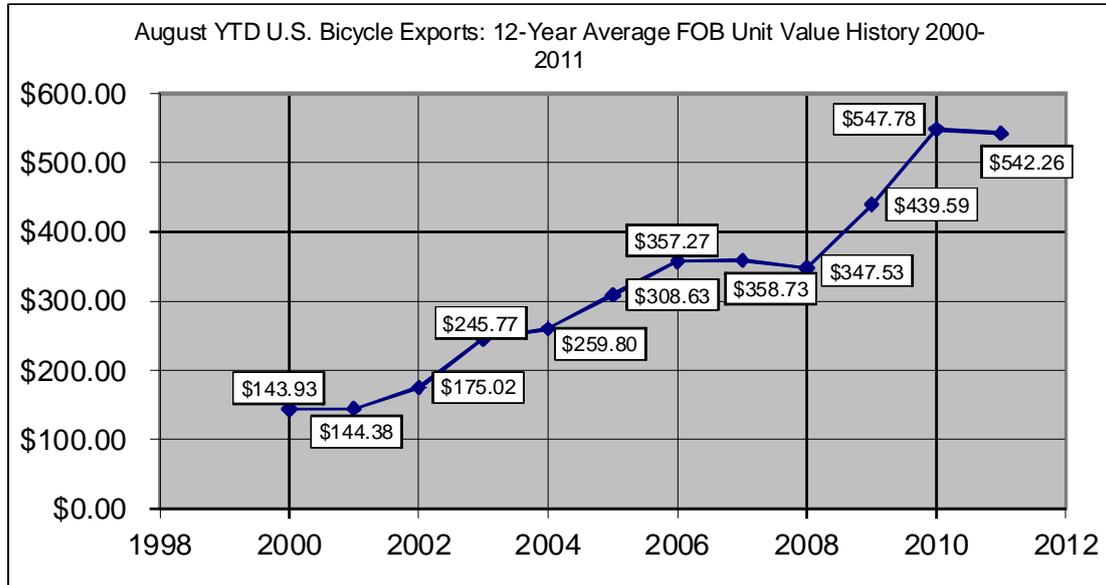
米国の自転車輸出は2009年に減少した。そして台数の点からは景気後退から回復していない。総FOB金額はある程度回復し、2011年1～8月のUS\$7,100万という総FOB金額は1～8月の数値としては、過去12年間で4番目に大きい金額である。図Rに毎年1～8月の米国自転車輸出台数の過去12年間の推移を示す。

図R



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

図 S



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

平均FOB単価もやはり上昇しており、2011年1～8月は米国から輸出された自転車の平均価格が過去12年間で2番目に高くなっている。この様子を図Sに示す。

表16は、2011年1～8月の米国自転車輸出の詳細について示しており、国内で生産され輸出された自転車の小計と、海外産自転車で米国から輸出されたものと比較したものを併せて示している。

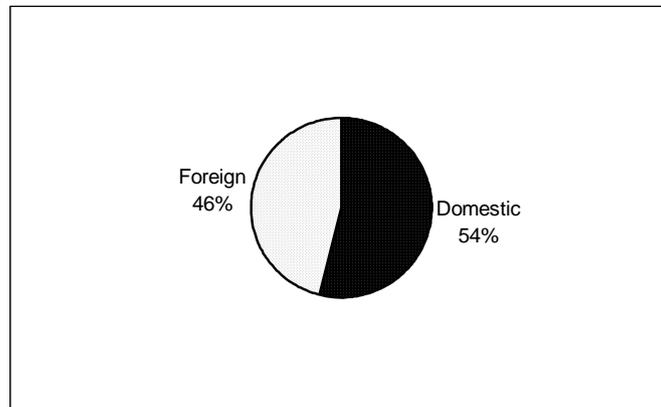
表 1 6

米国自転車輸出 2011年1～8月									
1～8月	国産			海外産			計		
関税番号	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	22,987	5,025,842	\$218.64	8,886	1,949,305	\$219.37	31,873	6,975,147	\$218.84
2600 25- インチ以上	26,838	22,813,111	\$850.03	41,215	23,127,682	\$561.15	68,053	45,940,793	\$675.07
6000 車輪 径の示され ていない物	20,939	10,414,169	\$497.36	10,332	7,812,888	\$756.18	31,271	18,227,057	\$582.87
計	70,764	38,253,122	\$540.57	60,433	32,889,875	\$544.24	131,197	71,142,997	\$542.26
割合	53.9%	53.8%		46.1%	46.2%				

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

図Tは米国自転車輸出において、国内産のものが54%であり海外産のものが46%の割合であることを示している。

図 T 米国自転車輸出 国内産のものと海外産のものの台数割合



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

サイクリングは既に子供のやることではない！

これはブラッド・エドモントン氏が執筆しグラスキン・タウンレイ・グループが発行した米国自転車市場：サイクリングの動向 2000-2010 という白書の中の結論の一つである。この白書は米国の全米スポーツ用品協会 (NSGA) が毎年行うスポーツ参加調査を基礎としている。

我々は、この結論は 2011 年 1～8 月の子供向け自転車の輸入減少の要因の一つであると考
え始めている。

この白書によれば、17 歳以下で自転車に乗る人は 2000 年から 2010 年にかけて 400 万人
弱、即ち 21%も減少した一方で、米国の子供の人口は 190 万人、即ち 3%増加した。

ブラッド・エドモントン氏は「サイクリングは、黒人やヒスパニック、そしてアジア系の人
たちに気に入られるような方法を見出さない限り、子供たちが急激に乗らなくなっている現
在の流れを逆転することはできない。マイノリティの人々は圧倒的に大都市やその郊外に集
中しており、鍵となる作戦は、再度言及するが、道路やその他のインフラを設計し直し、安
全に乗れるようにし、自転車にフレンドリーにしていく事である」。

もし子供向け自転車輸入の減少が自転車に乗る子供の数の時を経た減少によるものであると
いう我々の考えが正しければ、現在の減少は量販店の販路において主におきているであろ
う。我々のこの考え方が正しいかどうか今後立証していく。そして今後のレポートで結論を
報告していく。

サイクリングのその他の動向

我々は米国人サイクリストの仲間達の間でどのようなことに関心が集まっているか、或いは
集まりつつあるのかという事について情報収集を行っている。我々が発見した事は、自転車

に乗る消費者の間で新たに発生してきているニッチマーケットであり、そして彼らが郊外で自転車に乗ること、自転車に再び乗るようになってきている事、そしてあらゆる種類の自転車関連のレクリエーションや競技に関心がある事などである。

レトロ(1950年代や1960年代の自転車のスタイルに戻る事)が、米国の消費者の自転車に対する嗜好として大いに注目を集めている。そしてこの事は中古自転車が、マニアではない人たちの間で関心を集めている事の理由として説明がつく。この事は熱心なサイクリストが家計の予算に見合い、またその中に収めるため、一方で、仲間達に最新ではないにしても最高の自転車に乗っているという事を話すために、ハイエンドの中古自転車を購入する事と似ている。

地域レベルで発見した事の一例として、最近我々は全米サイクリスト協会(www.nabcyclists.ning.com)に注目している。これはアフリカンアメリカンを中心として設立されたクラブで、しかし民族は問わず、サイクリングに関心のある人ならだれでも入会できる。

我々は、郡や地域レベルで、病気をしないで過ごせるような健康と積極的なライフスタイルを追求する活動の主体となることにより、自転車及びサイクリングを移動の手段から医療費を削減する手段へと活動の目的を変更させている地域自転車支援者グループに関する事例研究を行っている。

専門自転車店販路の動向

米国の専門自転車店、即ち自転車店の販路における供給業者と自転車店との間の緊張がここ何年かにわたって高まってきているという事がわかった。

供給業者と自転車店との間の緊張は背景雑音のように常に存在してきた。しかし景気の圧力により、そして不活発な米国自転車市場により、供給業者は、まず欧州へ、そしてEUの自転車市場の成長が止まると、最も顕著なのは中国であるが、今度は途上国へと成長市場を探し求めざるを得なくなっていた。

その結果、過去2～3年にわたり供給業者は米国自転車市場でより真剣に競争上の優位性を求めるようになってきている。この事はしばしば、各参加者の得失点の合計がゼロになるゲームが引き合いとして参照されている。というのは不活発な市場では、一つ或いはより多くの競争相手の中から成長が起こるのが基本だからである。ある供給業者は競争により短期的成長を得られるかもしれないが、実際の市場規模は大きくならない。

供給業者は自らの顧客である自転車店に対し、シーズン前発注や自転車店の商品仕入れの80%確約等、より多くの要求を行っている。

最近いくつかの供給業者は新しいオンライン小売販売方式を立ち上げた。これには自転車店の利ざやが含まれているが、供給業者は消費者と接触することができるようになっている。

その他のいくつかの供給業者はシーズン中の在庫補充を中止する意向である事を発表した。こうなると米国の自転車店はシーズン前の事前予約に基づき全シーズン中の仕入れを行う事が求められることになる。

これらは全て、必要な物を必要な時に仕入れたいという自転車店の要望への対応を鈍くさせ、供給チェーンの柔軟性を損なうことにつながるのである。こうしてこの事は、この販路における米国の供給業者と自転車店との間の緊張の高まりをもたらすのである。

2012年にかけて良い動きや変化は何ら見えていない。そしていくつかの供給業者はこの状況をより多くの自転車店の仕事を手に入れる好機であると見ているであろうし、一方で他の供給業者は、多分これが多数派であろうが、中国のような新興国での成長を引き続き模索するであろう。そして米国の専門自転車店の販路では一層柔軟性が失われ、今後供給業者と自転車店との間の緊張は高まるばかりとなるであろう。

米国自転車業界の出荷販売統計

表17に米国の自転車供給業者の自転車店向け新車自転車販売台数及び卸金額を示す。2011年1～8月の期間中の自転車店向け新車自転車販売は2%強、1年前の同期に比べ41千台減少した。

表17 米国自転車供給業者の自転車店向け新車自転車販売
1～8月 2011年と2010年との比較

1～8月	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US \$
2011年	1,852,435	\$750,071,583	\$404.91
2010年	1,893,340	\$706,274,231	\$373.03
変化	-40,905	\$43,797,352	\$31.88
変化 %	-2.16%	6.20%	8.55%

出典：BPSA 主要統計 GTGによる分析

供給業者から自転車店向けの新車自転車販売総卸金額は6%強増加、即ち2011年1～8月には2010年同期と比較しUS\$4,400万増加した。

供給業者から自転車店へ販売された自転車の平均単価はやはり8%以上、即ち2010年1～8月のUS\$373から2011年のUS\$405へと上昇した。

表18に8月末の米国供給業者の自転車店向け新車自転車在庫を示す。

表18 米国供給業者の8月末新車自転車在庫 2011年と2010年の比較

8月末在庫	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US \$
2011年	617,799	\$201,480,218	\$326.13
2010年	609,011	\$144,302,338	\$236.95
変化	8,788	\$57,177,880	\$89.18
変化 %	1.44%	39.62%	37.64%

出典：BPSA 主要統計 GTGによる分析

新車自転車在庫は輸入自転車発注の大幅な削減が行われた後でも引き続き1%以上増加している。しかし本レポートの前段で見たようにFOB金額が高いため、2011年8月末の在庫卸金額は昨年同期と比較し40%増加している。

8月末の供給業者の自転車の平均在庫卸単価はUS\$326で、2010年8月末の供給業者の平均在庫卸単価に比べ38%、即ちUS\$89上昇した。

8月までに報告されている販売状況からは、8月末の新車在庫の個々の金額についてはわからないが、卸金額は、1～8月の輸入量の削減水準を考えるとそれ程過大ではないように見受けられるかもしれない。しかし、2011年第3四半期がこれまでの推移と如何に比較されるのか判断するには、そしてこの突発的な変化が継続するのかどうか判断するには、9月の輸入統計を待たなければならない。

我々はまた、第3四半期・1～9月の輸入統計を入手するまで2011年の予測について述べることは差し控えたいと思う。

以 上

(国際業務部)