

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2012年12月号

### 米国自転車市場情報

#### 米国自転車市場

**米国では女性が新たな多数派！** 過去10年間の殆どの期間にわたり人口統計上女性は米国人口の半分を占めてきており、2010年の国勢調査では女性が米国人全体の51%を占めた事が示されていた。しかし11月の選挙では女性の投票数は大きなものとなり、正確には全体の53%であるが、女性関連事項は取るに足らぬものではないという事が明らかになった。

2012年の選挙で女性の投票数が多数を占めたという事は、米国国内においても国外においても単に「ともすればこれまで途絶えることなく続いてきた男性独占の一連の選挙結果に対する一時的な女性の登場」<sup>1</sup>と捉えられるべきではない。

むしろこの事は女性が多数派となり、白人男性、特に高年齢の白人男性が少数派へと変化している、米国の人口統計上の急速な変化を明らかに示していると言ってよいものである。

これは米国の自転車業界にとって非常に重要である。1945年から1964年の間に生まれたベビーブーマーは、現在48歳から67歳となっており、これまで米国自転車市場の推進役であった。

白人男性のベビーブーマーが特に自転車店の販路において有力であった。彼等の所得は向上し、サイクリングをスポーツとして取り入れ、またサイクリングに熱心な層も彼等の中から生まれ、自転車店の販路も彼等により育てられてきた。

1995年ごろから2007年にかけて彼等はより多くのお金を自らのスポーツにつき込んできた。その結果サイクリングは非常に高所得者層に限定された白人男性のクラブになってしまい、その結果あまりにも多くの自転車店が、自転車に乗らない人やもう一度自転車に乗りたいと思っている潜在的なサイクリストに対し、親しみにくくなり、近寄りがたくなってしまったのである。

我々はこの親しみにくく近寄りがたい状況を、自転車店や自転車店の販路を覆う風土病的偏見ととらえており、それは、子供の頃自転車に乗った事がどれ程楽しかったか覚えている、そしてもう一度その楽しさを味わいたいと思っている未婚女性や中年女性、そして自分の子供や家族にサイクリングをさせたいと思っているあらゆる民族的背景をもった女性達を見下しているのである。

米国の自転車業界や、特に自転車店の販路において認識しなくてはならないことは、新しいアメリカは今ここにあるという事である！

---

<sup>1</sup> BBC ニュース:US election: Women are the new majority by Kate Dailey, November 7, 2012

米国サイクリスト研究によると、全ての成人自転車保有者のうち 51%が男性で、49%が女性である。この事は国勢調査結果に近いが、米国の人口と現在自転車を保有し利用している成人米国人との間の現実と潜在性との間の不均衡を反映している。この差異は、自転車を保有し利用している米国人の世代構成や、成人自転車保有者・利用者の各々の異なった区分けを調べてみると一層明らかになってくる。

表 1 は米国の成人サイクリストについて世代別・性別毎に示したものである。Y 世代が最も若く数も最も少ない成人のグループであるが、これはこの世代の 1 億人にも及ぶ米国人がまだ 8 歳から 17 歳であるからである。しかし 2020 年、今から 8 年後にはこの世代が米国の自転車業界を推進し、2022 年には 1 億人すべてが 18 歳以上になるのである。

ここで注目されるのは 18 歳から 27 歳までの自転車保有者の 60%が女性であるという事実である！ この事はこの世代の男性は控えめであるという事を意味しているのであろうか、或いはこの世代の女性は自転車を保有したり乗ったりする事に興味があるという事を意味しているのであろうか？

表 1 世代別・性別毎の米国成人サイクリスト

	Y 世代	X 世代	ベビーブーマー	サイレント世代
成人年齢	18 - 27	28 - 47	48 - 67	68 - 86
性別				
男性	40%	55%	50%	60%
女性	60%	45%	50%	40%

出典：米国サイクリスト研究

28 歳から 47 歳までの米国人で自転車を保有している人のうちの 45%は女性で、全米平均の 51%を大きく下回っている。この世代の自転車保有者の 55%が男性であり、大きく上回っている。この事は現時点ではとても重要である。というのは X 世代が米国の自転車市場を推進しており、今後少なくとも 5～6 年はそうであり続けるからである！ 米国の自転車業界は 28 歳から 47 歳までの女性に対し、自転車の保有者になりサイクリストになってもらえるよう、これらの人々を惹きつけるような企画を至急立案する必要がある。

ベビーブーマーはもはや米国の自転車市場を推進していない。しかし彼等は退職年齢に達しつつあるが引き続き重要な消費市場の一部を構成している。この世代は、米国人の世代の中で唯一成人の自転車保有者が実際に男性 50%女性 50%となっている世代である。

最後はサイレント世代で、長年にわたり女性を無視し軽視してきた事により、自転車を保有している人のうち男性の割合が 60%と最も高く、女性が 40%と最も低いという結果が自転車業界にもたらされている。米国の自転車業界にとって、68 歳から 86 歳までの女性に対し健康増進やただ楽しみのため！といったあらゆる理由から、自転車を保有してもらい乗ってもらえるよう招き入れる為のこれらの人々に対する接近方法には、まだまだ改善の余地がある。

表 2 は米国の成人サイクリストについて、グループ毎、性別毎に示したものである。成人サイクリストの 4 つの区分け、或いはグループは 1990 年に初めて米国の成人サイクリストに関する研究が実施され発表されたときに作られたものである。

成人サイクリストがどの区分けに入るのかを定めるのには3つの定義がある。一つ目は暖かい天候の月に乗車する距離である。次は1年間に自転車店に訪れる回数である。最後は最近購入した自転車に支払った金額である。表2では各々の区分けの定義を理解しやすくするため暖かい天候の月の平均乗車距離だけを示してある。

表2 グループ毎、性別毎 成人サイクリスト

	熱心	上昇志向	時々乗る	偶に乗る
平均乗車距離	264	89	39	8.6
性別				
男性	78%	55%	62%	44%
女性	22%	45%	38%	56%

出典：米国サイクリスト研究

熱心なサイクリストは最も長い距離乗り、このスポーツに最も多くのお金を支出している。この区分けは20年以上にわたり自転車店にとっての最も良い顧客であった。この区分けはまた男性が圧倒的で、熱心な成人サイクリストのうち78%が男性で占められている。

女性は熱心なグループの中で増えてきてはいるものの、今でも熱心なサイクリストの中で22%を占めるに過ぎない。確かに改善の余地はあるが、これは米国の成人自転車保有者の中の4つの区分けの中では競技性が高くスポーツに的を絞った区分けであり、この区分けの中で女性の自転車保有者やサイクリストが増えるかどうかは、短期的にスポーツとしての自転車を女性に訴求していけるかどうかによる。

上昇志向の自転車保有者やサイクリストは、度々「なりたがり屋」に例えられる。というのは、彼等は熱心な人達のようになりたがっていると思われるが、長距離乗ってこのスポーツに打ち込むだけの時間がないか、そこまでの意志がないかのどちらかであるからである。我々はこの区分けの人達は自転車に関してはスポーツ志向から、より一層家族志向・健康志向へと転向している、或いはサイクリングを趣味活動へと戻しているのではないかと考えている。何れにしても上昇志向の保有者の45%が女性であり、実際の成長の機会を生み出しており、この水準のより多くの米国人を惹きつける事ができるかどうかは米国自転車業界次第である。

時々乗る区分けの自転車保有者は、良い天候の一カ月間に平均39マイル乗っているが、この区分けの多くの人、62%が男性であるというのには驚きを感じる。これは熱心な区分けに次いで男性の自転車保有者の割合が多くなっているが、一方で全体の数自体が大きいので女性が38%を占めているという事は、米国自転車業界の成長について非常に大きな機会が存在しているという事を意味していると我々は考えている。

より多くの米国の女性に対しサイクリングの良さを訴求する際に、民族性について議論を行う事は相応しい事である。実際の成長を伴った最大の好機をモノにするために、米国の自転車業界は都市圏別あるいは地域別市場の各々の人種構成を理解する必要がでてくる。自転車店により多くの子供達を惹きつけるためには、白人、ヒスパニック、アジア系、そしてアフリカ系米国人の女性達と子供達を惹きつけなければならない。女性がシングルマザーであったり世帯主であったりする事も多い。全体的に自転車業界は店舗にこれらの人々を招き入れたり、自転車の生活スタイルを紹介する時に、もっと遥かに良い方法を採用しなければならないと言える。道徳倫理の多様性こそが新しい米国である。

この事は、数の上では合計で 1,290 万人と遥かに多くを数える、偶に乗る米国の成人自転車保有者の区分けに関しても当てはまる事である。この区分けは 2000 年から 2012 年の間に成人自転車保有者の数が増えた唯一の区分けである。この区分けの人達はまた、暖かい天候の一カ月間に平均 9 マイル自転車に乗り、56%が女性、44%が男性である。女性が既に多数となっているが、この事は米国の自転車業界にとって性別を均衡させ、民族性を多様化させるため、偶に乗る成人自転車保有者・サイクリストに対する取り込みを行わない理由にはならない。

ここで肝腎なのは、米国の人口や将来の自転車市場は共に、日本を含む多くの国に比べ非常に多様であるという事である。今回の大統領選では、今ここで起きている、そしてこの 20 年間米国の人口や社会の中で進行してきた米国の人口構成の変化が明らかになった。これが我々が言う新しい米国だ。

女性が今では多数派であり、男性は少数派である。そして高齢化しつつある白人男性、特にベビーブーマーの白人男性は人口が減っている。Y 世代、新世紀世代ともいわれるこの世代は 1 億人の人口を数え、これまでで最も民族多様性を持った世代である！ 彼等はインターネットやあらゆる種類の携帯端末の技術に慣れており、自転車を含むあらゆる物を前の全ての世代とは異なった方法で購入する。そして彼等はこれから 8 年から 10 年後、2020 年から 2022 年頃になると、自転車市場を推進させる担い手となっていくのである。

U.S. Pew Research Center のポール・テイラー氏によれば、「新たな選挙民は新しいアメリカの運行指標である」。米国の自転車業界は、大統領選で負けた政党のように、「人口統計は宿命である」<sup>2</sup>という勝利のための戦略を理解し、米国の変化を無視する場合危険を覚悟しなければいけない！という現実を受け入れるために、いち早く行動しなければならない。

「人口統計は命運に影響を与えるので気をつけろ」、というのはバイシクル・リテラチャー・アンド・インダストリーニュース紙の 2012 年 12 月 1 日付印刷媒体版の編集者手帳の見出しである。

この記事は、米国の業界向け展示会であるインターバイク展が 2013 年に一部の消費者に公開される事に関するもので、「これは良い事である」と指摘している。もしあまりにも保守的すぎる場合、「オバマ大統領が再選された今回の選挙について考えてみてほしい。チームオバマが遥かに良く把握していた新たな知見は、新しい米国、それはラテン系、アジア系、アフリカ系米国人そして女性が幅広い人口統計的連携を構成している米国というものである」と指摘している。

選挙で負けた共和党に関し以下のように論評し「もはや大きな古い政党(GOP)ではないという事を理解しようとした。しかし白人の古い政党(WOP)は人口統計上、発言力を持っている」、そして次のように述べている。「しかし考えてみよう。多くが 40 歳以上である白人男性が業界の供給側を担っている。そして小売店の殆どは高齢の白人男性で、彼等が主として白人男性、その多くは 40 歳以上の白人男性向けに自転車を販売したり修理を行ったりしている。そして女性はまばらである。ラテン系、アジア系そしてアフリカ系米国人は店のレジではごく稀である」。

---

<sup>2</sup> 前フロリダ州知事、Jeb Bush 氏の 2012 年 8 月の共和党大会期間中の会見からの引用。

この記事は、我々の考え方では的を射ており、米国の自転車業界に対する警鐘と捉えるべきである。現在の業界関係者が行動を起こすまでには、或いは新しい米国を理解した新興企業や小売店の波が将来の自転車業界において現われ、そして十分な数と勢いを得てこれまでの考え方や自転車業界の方向性を変化させるに至るまでには、恐らく過去の歴史を基にした更にいくつもの記事が発表され、また何年にもわたる成長のないフラットな米国自転車市場に対する継続的な現実確認が行われる事であろう。

この BRAIN 紙の記事は以下のように締めくくられている。「我々が販売している驚くべき製品について大々的に喧伝するのに今は最高の時である。その製品とは、健康を増進させ、交通渋滞を緩和させ、自転車競技を振興させ、子供達にデジタルの束縛ではなく自由の味わいを与える製品である。我々は、今回のインターバイク展のより幅広い人々に訴えかけて行こうとする試みにより、将来インターバイク展や自転車業界が遥かに積極的になっていく事につながっていく事を望んでいる。我々はこの恐るべく人口動態を変化させるため何かを始める必要がある」。

イージーライダーズというのは、ニューヨークタイムス紙 2012 年 7 月 27 日付掲載のデイブ・エガーズ氏の書評の見出しである。本の題名はジャストライドで、著者は米国と日本の自転車業界で良く知られたグラント・ピーターセン氏である。

ピーターセン氏は米国ブリヂストンサイクル社に設計兼市場調査担当として入社する前は自転車レーサーだった。これは、米国ブリヂストンサイクル社が事務所を閉鎖し、自身がカリフォルニア州ウォルナットクリークに Rivendell Bicycle Works 社を開く 2～3 年前の事である。

エガーズ氏は書評の中で、ジャストライドは「素晴らしく健全で、地に足がついており、サイクリング、メンテナンス、修理、そして自転車を楽しむ時のための面白いガイドになっている。多くの一般常識が啓示的に、時には革命的に検討されており、また自転車の世界が如何に馬鹿げたものになってしまったかを示す遺言書でもある」。

ピーターセン氏は「この本の主な目的は、自分が見た自転車レースが、自転車、機材そして考え方、そしてレースそのものに与えた悪影響を指摘することである」と述べている。



自らの Rivendell Bicycle Works 社製製品のの一つに乗るグラント・ピーターセン氏

ジャストライドの発信するメッセージは、ピーターセン氏に賛辞を贈るエガーズ氏と共鳴し、「サイクリングを、節度があり理性的な物に取り戻そうとしている。もし道具が好きならそれで構わない。もし彼の助言に同意しないのであれば、それも問題ない。しかし、彼は核心において、サイクリングはシンプル、大衆的、かつ出かけるにあたり時には笑いたくなるほど楽しいものであるべき、と指摘している」。

ピーターセン氏の作品については、「その自転車がいくらしようと、我々のように生計を立てるのでない限り、それはおもちゃであり、楽しいものであるべきである」。

ジャストライドは米国における都市部の自転車動向に関する宣言書であるかもしれない。我々は、サイクリングがスポーツから個人や家族で行う趣味活動へと移行している、この新たな傾向とも考えられる動きを詳しく調べてみたい人には、読者の皆さま方を含め、この本をお薦めする。

「見えない自転車ヘルメット：空気を入れるとエアバッグになる首飾り」というのは2012年8月12日付 Ad Age 誌の記事の見出しで、二人のスウェーデン人の設計専攻の学生 Anna Haupt 氏と Terese Alpin 氏が、大学の試験の課題で新しい自転車ヘルメットを開発しようという事を決めたという事を取り扱ったものである。

「見えない」自転車ヘルメットがその成果であり、それをここに示すが、彼等は欧州での製造のためベンチャーキャピタルを立ち上げ、現在 US\$600 で購入可能である。しかし価格は量が増えれば低下する。

このヘルメットはスカーフのように首のまわりに装着する。ライダーの頭部の突然の衝撃や位置の変化を感知する電気センサーがついていて、ライダーの頭部向けのエアバッグとなるのである！



見えない自転車ヘルメットの写真 Ad Age 誌より

読者の皆様方にこの革新的なヘルメットをご紹介するのは、新たな都市部におけるサイクリングの動きを加速させ、女性や家族そして若い人達にサイクリングを面白くて楽しい活動として広めていくには、米国自転車市場においてこのような新製品が必要とされているからである。

いつ頃見えない自転車ヘルメットが米国で紹介されるのであろうか？ 引き続き我々を注視していただきたい。そしてわかり次第お知らせする。詳細については [www.hovding.com](http://www.hovding.com) を訪れてほしい。

「デトロイトの新興企業 Shinola 社は都市部における自転車の促進のために Sky Yaeger 氏を採用」というのは2012年9月19日付、インターバイク展直前のバイシクル・リテラー・アンド・インダストリーニュース紙のオンライン版に現われた記事の見出しである。

我々は過去数年にわたり機をとらえては自転車製造の米国への回帰の可能性について焦点を当ててきたが、新たな実例が現われた。

Shinola 社はテキサス州ダラスの民間株式ファンド Bedrock Manufacturing 社とスイスの時計製造企業 Ronda AG 社との共同設立企業である。

Shinola 社の目的は、時計、皮革製品、コーラ、靴墨及び自転車！等の消費製品をデトロイトの本社か或いは米国内のその他の工場で製造するための総合事業計画を作り出す事である。



ミシガン州デトロイト製の Shinola 社製自転車の写真 Shinola 社 HP より [www.shinola.com](http://www.shinola.com)

2013年モデルとしては、内装ギアハブを装着したレトロな3種類のラグ付きスチールフレームのシティバイクが計画されている。このモデルのフレームは True Temper 社のパイプを用いたウィスコンシン州の Waterford Precision Cycles 社製のものが使用される。ホイールは、DT スポーク社製のスポーク、ニップルその他の小部品も米国産のものが採用され、Sta-Tru 社で製造される。その他の部品はアジア製のものが使用される。

これらの自転車は、デトロイトにある創造研究大学のキャンパスの中にある GM ビルディングの 35,000 平方フィートに及ぶ設計製造施設で組み立てられる。

Shinola 社製の自転車はいくつかの自転車店、Shinola.com におけるネット通販、及び来年デトロイトのダウタウンとニューヨークのトライベッカの近くに開業予定の Shinola 社の直販店で販売される予定である。価格は 3 速のものが \$2,500 で 11 速のものが \$3,500 である。両方ともシマノ社の Alfine ハブが採用されている。

Sky Yaeger 氏は自転車業界における最も優秀な設計・製品開発そして製品管理者の一人であり、彼女は北米・欧州及び日本で高く評価されている。おそらく彼女は読者の皆様方の間でも良く知られている事であろう。彼女は Shinola 社のブランドと新規事業の立ち上げに大きな信頼を寄せているのである。

今後の米国への自転車製造の回帰に関し、これは小さいけれども重要な一歩であるという事を皆様にお伝えしたい。

Google 社は 2012 年の早い時期に同社のハード製品のつか二つについて米国で製造する意向を明らかにした。また Apple 社は 2012 年 12 月 6 日に同社の Mac コンピューターのいくつかを米国で製造する考えである事を発表した。

自転車業界よりも遥かに規模の大きな業界の大企業が米国に製造を回帰させることに興味を持っており、日本の自転車製造企業も米国での自転車製造の機会に関し、その収益性について可能性を注意深く研究される事をお勧めする。

## 輸入

2012 年 1～9 月の米国自転車輸入は台数で 28%以上、総 FOB 金額で 16%近く増加した。この模様を表 3 に示す。

表 3 1～9 月の米国自転車輸入 全ての車輪径 2012 年と 2011 年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012 年 1～9 月	14,476,204	1,169,295,727	\$80.77
2011 年 1～9 月	11,254,096	1,009,968,915	\$89.74
変化	3,222,108	\$159,326,812	<b>-\$8.97</b>
変化 %	28.6%	15.7%	<b>-10.0%</b>

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

2012 年 9 月までに輸入された自転車の平均 FOB 単価は US\$9 弱、即ち 2011 年同期と比較し 10%下落した。

平均 FOB 単価の下落にも拘らず、1～9 月の米国自転車輸入総 FOB 金額は、2011 年 1～9 月の US\$10 億に比べ 2012 年には US\$12 億にのびた。

表 4 は 2012 年 1～9 月の米国自転車輸入について関税区分、即ち HS 番号毎に 2011 年 1～9 月と比較しながら示したものである。

雑多な物が含まれているその他のものを除き、2012 年第三四半期までの期間においては、全ての関税番号において台数及び FOB 金額が 2011 年第三四半期までの期間と比べ増加している。

表4 1～9月の米国自転車輸入 全ての車輪径 2012年と2011年との比較

1～9月 HS 関税番号	2012		2011		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	4,108,165	122,157,659	3,090,727	91,591,100	32.92%	33.37%
1520 20 インチ	3,447,775	156,802,824	2,375,465	109,711,082	45.14%	42.92%
1550 24 インチ	1,116,975	65,115,295	850,983	48,401,640	31.26%	34.53%
2500 27 インチ及 び 700c	1,407,154	359,204,136	1,187,856	355,839,012	18.46%	0.95%
3500 26 インチ	4,138,985	435,504,205	3,460,022	383,367,451	19.62%	13.60%
その他	257,150	30,511,608	289,043	21,058,630	-11.03%	44.89%
計	<b>14,476,204</b>	<b>1,169,295,727</b>	<b>11,254,096</b>	<b>1,009,968,915</b>	<b>28.63%</b>	<b>15.78%</b>
対前年比%						
平均単価 US\$		<b>\$80.77</b>		<b>\$89.74</b>		
平均単価対前年比%						<b>-10.0%</b>

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

表5は1～9月の平均 FOB 単価について関税番号毎に2012年と2011年同期とを比較しながら示したものである。

表5 1～9月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較 平均 FOB 単価

関税番号	2012 平均単価	2011 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$29.74	\$29.63	\$0.10	0.3%
1520 20 インチ	\$45.48	\$46.19	-\$0.71	-1.5%
1550 24 インチ	\$58.30	\$56.88	\$1.42	2.5%
2500 27 インチ & 700c	\$255.27	\$299.56	-\$44.29	-14.8%
3500 26 インチ	\$105.22	\$110.80	-\$5.58	-5.0%
その他	\$118.65	\$72.86	\$45.80	62.9%
計	<b>\$80.77</b>	<b>\$89.74</b>	<b>-\$8.97</b>	<b>-10.0%</b>

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 27 インチ及び 700 c の輸入自転車が最大の下落を示しており、2012 年 1～9 月の時点では 2011 年同期と比較し 15% 近く下落している。

表6は全ての車輪径の自転車の毎年1～9月の米国への輸入について、台数、FOB 金額及び平均 FOB 単価の過去 13 年間の推移を示したものである。2012 年 1～9 月の総 FOB 金額は明らかにこれまでの過去最高となっている。

2012 年 1～9 月には平均 FOB 単価は 2011 年同期に比べ下落したものの、過去 13 年間では 2 番目に高くなっている。

2012 年 1～9 月の輸入台数の増加により、この期間の総 FOB 金額が増加した。そして市場では流通ルートを通じ、この継続的輸入 FOB 金額の上昇を、消費者向け小売価格の上昇へと転嫁することができてきた。問題は、自転車保有や購入に関する人口統計上の変化が起きている中で、各々の販路においてどのくらい長い期間価格の上昇を消費者へと転嫁し続けることができるか、という事である。

表6 1～9月の米国自転車輸入の過去13年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
<b>2012</b>	<b>14,476,204</b>	<b>1,169,295,727</b>	<b>\$80.77</b>
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

表7は毎年1～9月の全ての車輪径の自転車輸入の過去13年間の推移に関し、総台数による順位付けを行い示したものである。

2012年は第三四半期までに輸入された自転車台数が過去13年で4番目となっており、2000年、2005年そして2010年が2012年を上回っている。

米国の自転車輸入にとって2012年は強含みの年であることは明らかであり、台数では過去13年の推移の中でみられる台数バンドの中で上位1/3の中に入っている。2012年は2010年のように年末に過剰在庫を抱え込み、今後2013年にかけて発注や輸入が削減されるようなことにならないか、我々は関心を持っている。

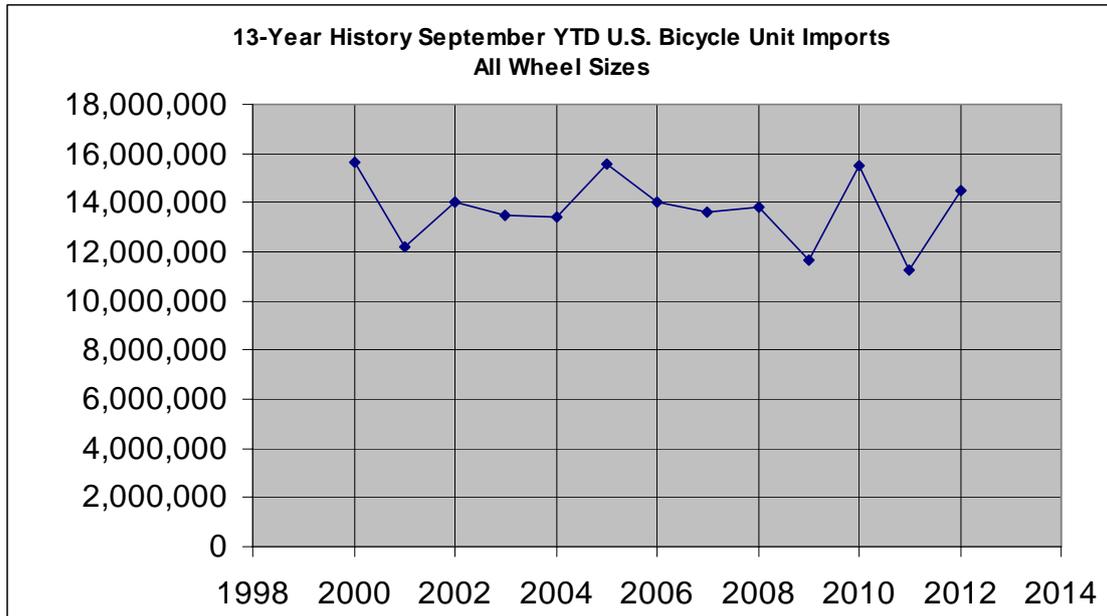
表7 1～9月の輸入台数の13年間の推移 全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	1～9月総輸入台数
1	2000	15,654,709
2	2005	15,544,726
3	2010	15,535,995
<b>4</b>	<b>2012</b>	<b>14,476,204</b>
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	2001	12,199,097
12	2009	11,691,308
13	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、全ての車輪径の自転車の毎年1～9月の米国への輸入台数の過去13年間の推移について、グラフにより示したものである。2009年のリーマンショックの年に始まり2010年の回復、そして2011年の減少という増減の振れは、実際の市場の変化に反しており、在庫管理が難しくなり、懸念を抱いている。

図 A

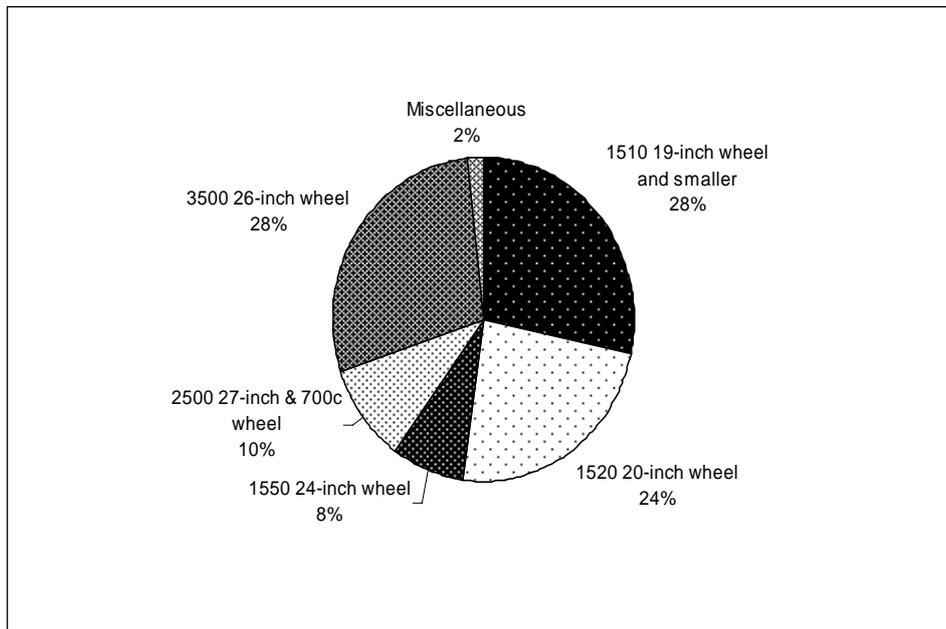


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 B は 2012 年 1～9 月に輸入された全ての車輪径の自転車に関し、関税区分毎に示したものである。関税番号 1510 の最も小さい子供向けの自転車と関税番号 3500 の 26 インチの自転車の二つは最大の区分であり、合計で 2012 年第三四半期までに輸入された全ての自転車の 56%を占めている。

関税番号 1510 と関税番号 1520 の 20 インチの自転車は主にディスカウントストアやおもちゃの販売店で売られており、これら 2つの関税区分を合わせると 2012 年 1～9 月の総自転車輸入台数の 52%を占めている。

図 B 2012年1～9月自転車輸入台数、全ての車輪径、関税区分毎の割合



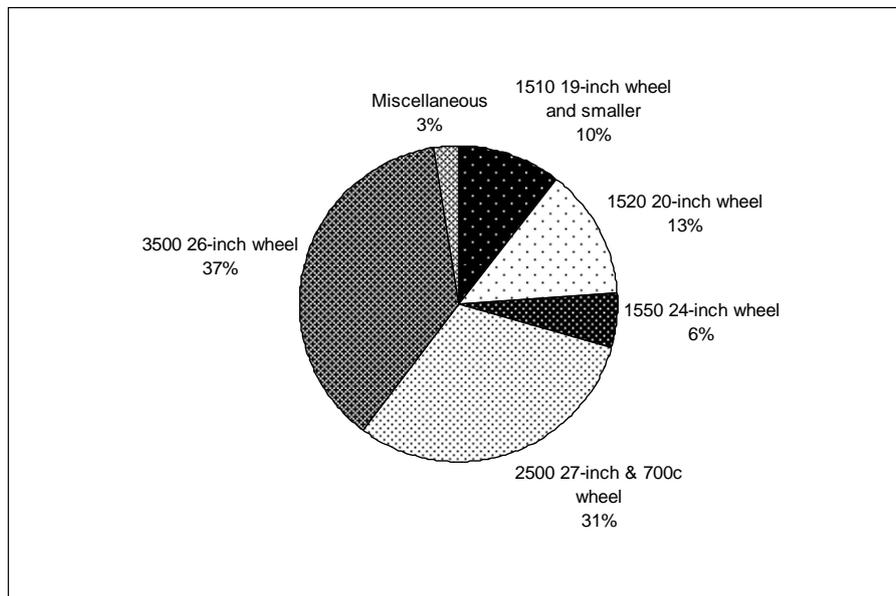
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

図 C は 2012 年 1～9 月の米国自転車輸入について、関税番号毎の総 FOB 金額の割合について示したものである。

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車、及び関税番号 3500 の 26 インチの自転車が合計で 2012 年 1～9 月の FOB 金額の 68% を占めている事に驚きはない。これは数年間にわたり我々が見てきたパターンである。

関税番号 2500 か、或いは関税番号 3500 の輸入パターンに何か良い変化が起きれば、米国自転車輸入全体に大きな影響を与えることになる。

図 C 2012年1～9月米国自転車輸入、全ての車輪径、関税区分毎の FOB 金額の割合



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

2012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輸入台数は1年前の同期に比べ27%増加し、総 FOB 金額は14%増加した。この模様を表8に示す。

表8 1～9月の米国自転車輸入 20インチ以上の自転車

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年1～9月	10,368,039	1,047,138,068	\$101.00
2011年1～9月	8,163,369	918,377,815	\$112.50
変化	2,204,670	128,760,253	<b>-\$11.50</b>
変化 %	27.0%	14.0%	<b>-10.2%</b>

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

2012年9月までに米国へ輸入された自転車の平均 FOB 単価は2011年のUS\$112.50からUS\$101.00へと10%下落した。

表9は20インチ以上の自転車の毎年1～9月の米国への輸入に関し、台数、総 FOB 金額及び平均 FOB 単価の過去13年間の推移を示したものである。

全ての車輪径の場合と同様、コアマーケットの自転車の2012年の総 FOB 金額は記録更新となり、US\$10億を超えた。

表9 20インチ以上の自転車の毎年1～9月の米国への輸入の過去13年間の推移

1～9月	総台数	総金額	平均単価
<b>2012</b>	<b>10,368,039</b>	<b>1,047,138,068</b>	<b>\$101.00</b>
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

2012年1～9月の平均FOB単価は2011年同期より低くなっているが、それでも過去13年間で2番目となっている。

表10は毎年1～9月の輸入台数の過去13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。

前述の通り2012年は強含みの年であり、コアマーケットである20インチ以上の自転車の1～9月の輸入台数が過去13年で3番目となっている。

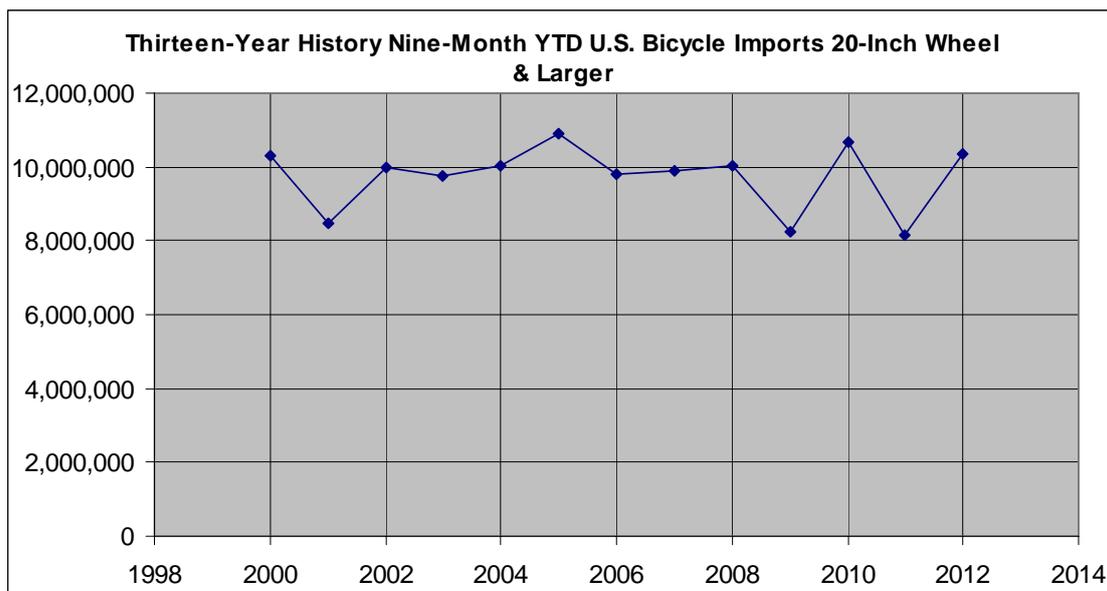
2012年第四四半期の自転車輸入が本年第三四半期までの水準を大きく上回るという事はあまり考えられない事であるが、リーマンショック以後の直近3年は異例、少なくともこれまでには見られなかったパターンを示したので、第四四半期の急増はあまり考えられない事ではあっても、完全に排除されるわけではない。

表 10 20 インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去 13 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
<b>3</b>	<b>2012</b>	<b>10,368,039</b>
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	2001	8,490,849
12	2009	8,227,408
13	2011	8,163,369

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

図 D

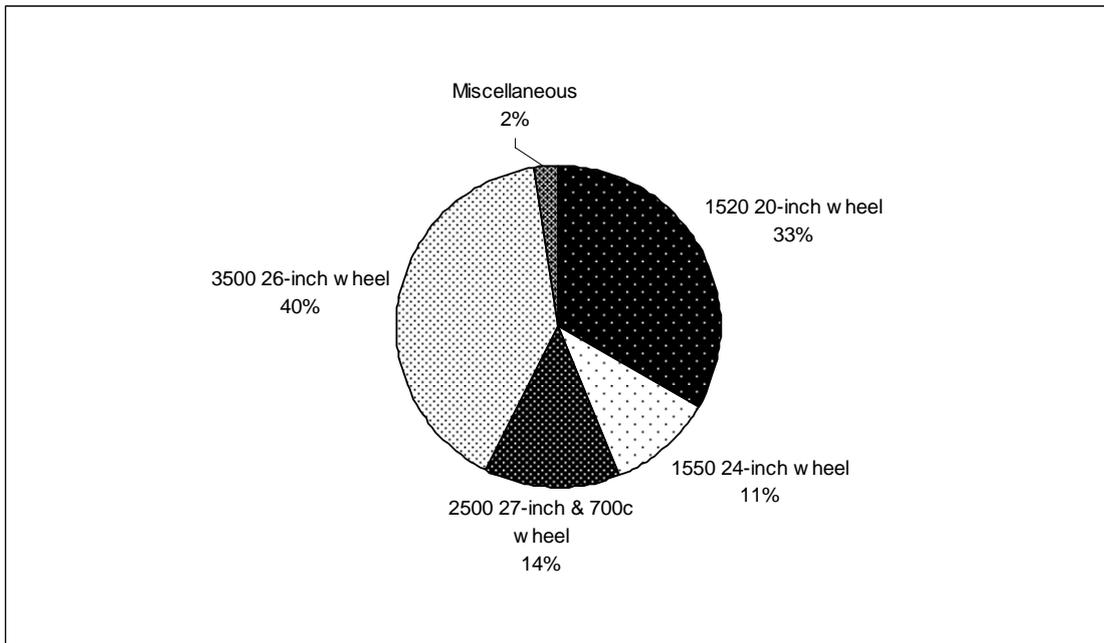


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 D は毎年 1～9 月のコアマーケットの自転車輸入台数について過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。

図 E は 2012 年 1～9 月の 20 インチ以上のコアマーケットの自転車輸入台数について、関税番号毎にその割合を示したものである。

図 E 2012 年 1～9 月 20 インチ以上の自転車輸入台数 関税番号毎の割合



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

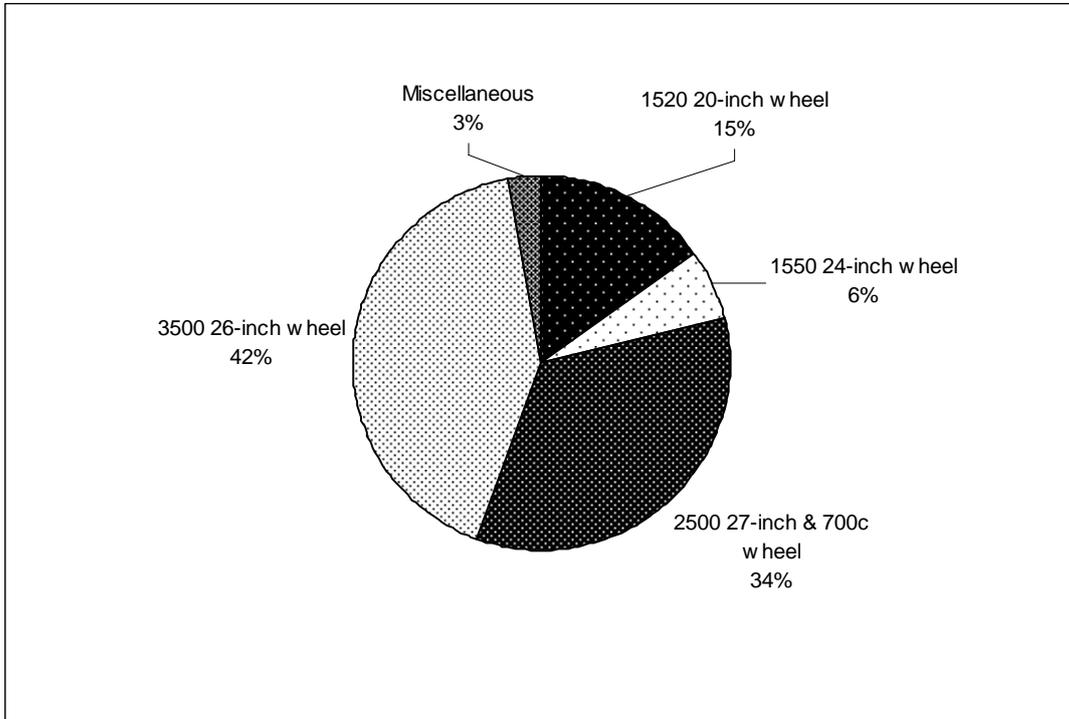
子供が歩道で乗る自転車を除外すると、関税番号 3500 の 26 インチの自転車と関税番号 1520 の 20 インチの自転車が、合計で 2012 年 1～9 月のコアマーケット自転車輸入台数の 73% を占めた事がわかる。

図 F は 2012 年 1～9 月の 20 インチ以上のコアマーケット自転車輸入に関し、関税番号毎の FOB 金額の割合を示したものである。

図 F が示す内容には見慣れている。関税番号 3500 と関税番号 2500 を併せると、2012 年 1～9 月に達成された米国への輸入 FOB 金額 US\$10 億という最高記録の 76%、即ち US\$7 億 9,600 万を占めた事がわかる。

これはまた米国自転車市場全体の推進役の姿をも表している。低価格のものから高価格のものまで全てを含んだ 26 インチの自転車と 27 インチ及び 700c の自転車を併せたものは、また最も低価格のものから、最高級の贅沢なマウンテンバイク、ロードレーサー及びトライアスロン製品などを含む最も高価格のものまでが包括されている。

図 F 2012年1～9月 20インチ以上の自転車の米国への輸入  
FOB金額の関税番号毎の割合



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

### 2012年9月：全ての車輪径及び20インチ以上

2012年9月には2011年同月に比べ輸入台数が31%増加し、この月のFOB金額は月毎の比較で19%近く増加した。2012年9月の平均FOB単価は2011年9月に比較し10%近く下落した。

表 1 1 2012年9月の米国自転車輸入、全ての車輪径、2011年9月との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年9月	1,913,662	146,875,302	\$76.75
2011年9月	1,457,646	123,854,943	\$84.97
変化	456,016	\$23,020,359	<b>-\$8.22</b>
変化 %	31.3%	18.6%	<b>-9.7%</b>

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

表 1 2 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13年間の推移を示したものである。

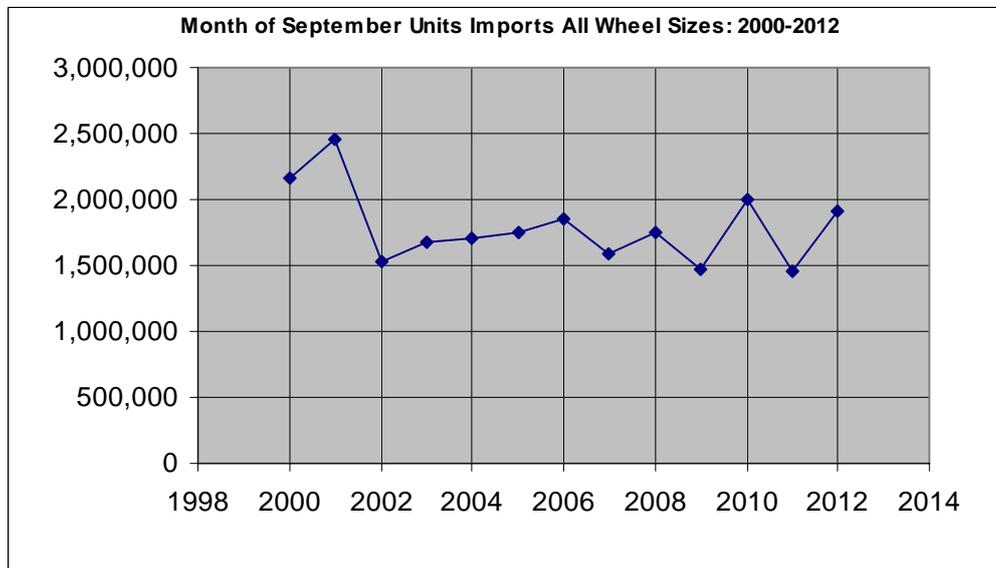
表 1 2 毎年 9 月の米国への自転車輸入の過去 13 年間の推移、全ての車輪径

毎年 9 月	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	<b>1,913,662</b>	<b>146,875,302</b>	<b>\$76.75</b>

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

2012 年 9 月の FOB 金額は過去最高となった。またこの月の平均 FOB 単価は過去 13 年間で 2 番目に高くなった。

図 G



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 月の米国への自転車輸入台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。この推移の中で、唯一通常とは異なると見られるのは、9 月の自転車輸入台数が多かったのは、今世紀最初の 10 年の始まりの年であったという事である。

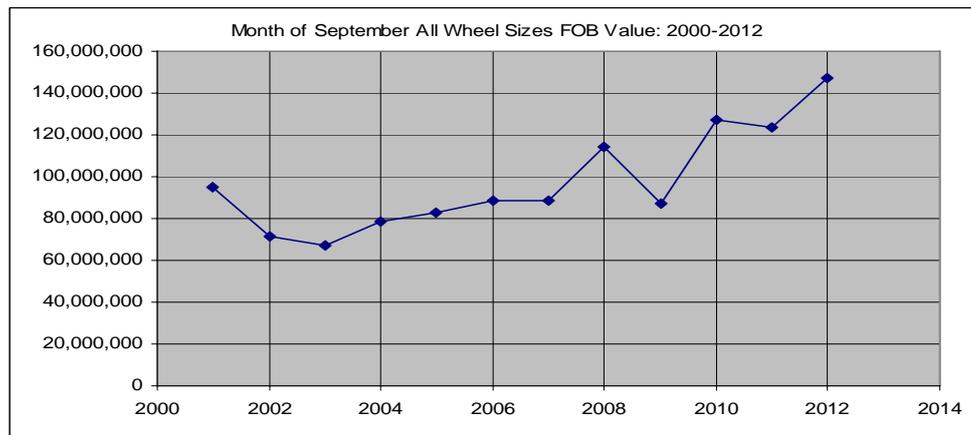
表 1 3 毎年 9 月の全ての車輪径の自転車の輸入台数 台数による順位付け

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
<b>4</b>	<b>2012</b>	<b>1,913,662</b>
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	2007	1,584,808
11	2002	1,529,262
12	2009	1,464,408
13	2011	1,457,646

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 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去 13 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。2012 年 9 月は過去 13 年で 4 番目となり、過去 13 年の推移の中では上位 1/3 に入っている。

図 H



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総 FOB 金額の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。リーマンショックの年である 2009 年を除き、FOB 金額が継続的に増加している事が明らかである。

表 1 4 米国自転車輸入 20 インチ以上 2012 年 9 月と 2011 年 9 月との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012 年 9 月	1,199,208	\$123,697,196	\$103.15
2011 年 9 月	927,450	\$107,118,162	\$115.50
変化	<b>271,758</b>	<b>\$16,579,034</b>	<b>-\$12.35</b>
変化 %	<b>29.3%</b>	<b>15.5%</b>	<b>-10.7%</b>

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

表 1 4 は 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、2012 年 9 月と 2011 年 9 月とを比較し示したものである。

月毎の比較で、輸入台数は 29%以上、総 FOB 金額は 15%以上、各々増加した。

2012 年 9 月の平均 FOB 単価は 11%近く、即ち US\$12.35 下落した。

表 1 5 毎年 9 月の 20 インチ以上の自転車輸入の過去 13 年間の推移

年	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2000	1,374,154	\$78,386,501	\$57.04
2001	1,562,637	\$74,673,517	\$47.79
2002	1,107,381	\$60,320,216	\$54.47
2003	1,090,903	\$54,979,950	\$50.40
2004	1,238,097	\$67,493,358	\$54.51
2005	1,109,890	\$68,812,805	\$62.00
2006	1,217,269	\$73,481,968	\$60.37
2007	1,066,350	\$75,525,701	\$70.83
2008	1,155,402	\$97,396,623	\$84.30
2009	914,243	\$72,798,949	\$79.63
2010	1,245,079	\$106,752,249	\$85.74
2011	927,450	\$107,118,162	\$115.50
<b>2012</b>	<b>1,199,208</b>	<b>\$123,697,196</b>	<b>\$103.15</b>

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

表 1 5 は毎年 9 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、総台数、総 FOB 金額及び平均 FOB 単価の過去 13 年間の推移を示したものである。

表 1 6 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関し、2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の推移について台数による順位付けを行い示したものである。

表 16 毎年9月の自転車輸入の過去13年間の推移  
20インチ以上 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
<b>6</b>	<b>2012</b>	<b>1,199,208</b>
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	2011	927,450
13	2009	914,243

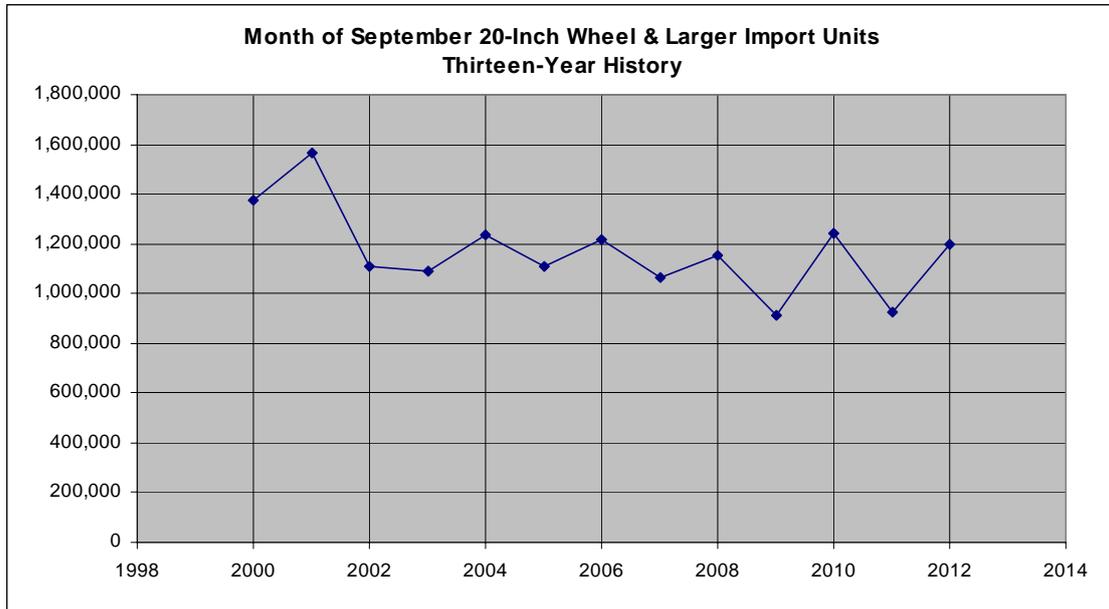
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

2012年9月のコアマーケットの自転車輸入は過去13年で6番目となっている。恐らくこれがこのレポートの核心であろう。2012年は米国自転車輸入にとって強含みの年であるが、この強さの大部分は関税番号1510の19インチ以下の子供向けの自転車によるもののように見受けられる。

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13年間の推移をグラフにより示したもので、2009年から2012年にまで続く輸入台数の変動の様相が明らかに示されている。我々は、これは在庫の積み増しと削減によるものだとしてきたが、ここで再度、この明らかな変動の背景には市場力学ではなく在庫管理のまずさがあるという考え方を提示しておきたい。

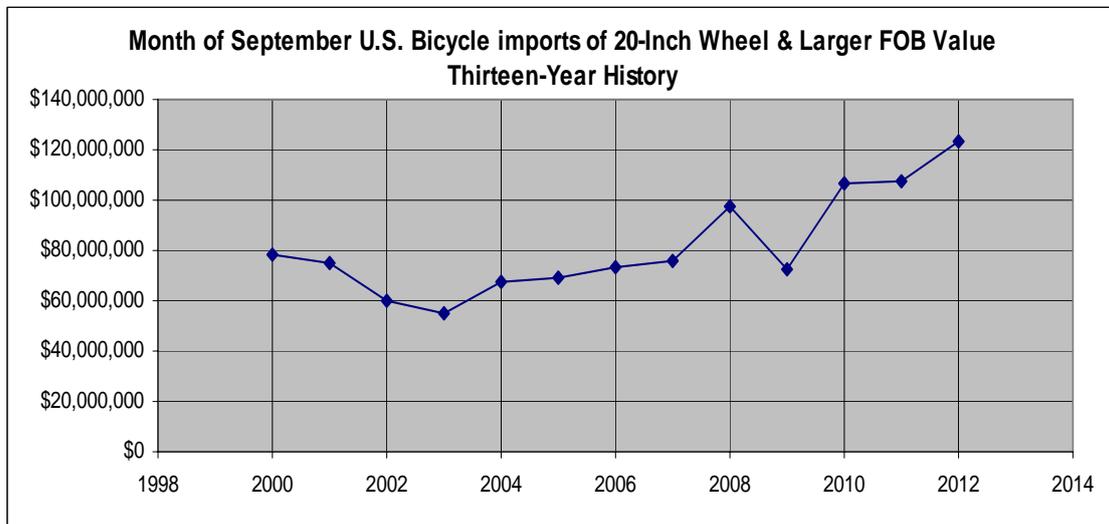
図Jは毎年9月のコアマーケットである20インチ以上の自転車の米国への輸入について、FOB金額の過去13年間の推移を示したものである。2004年以降、リーマンショックの年を除き、台数の変動にも拘らずFOB金額は一貫して増加している。

図 I



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

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インチ及び700cの自転車の輸入

米国市場で最も高級な自転車は関税番号 2500 の製品区分の中のドロップバーのロードバイク及びトライアスロン向け自転車である。表 17 に示す通り、2012 年 1～9 月には輸入台数は 18% 増加したが、FOB 金額は 1 年前の同期に比較し 1% 増にとどまった。

表 17 1～9月の米国の自転車輸入 27インチ及び700c

2500 27インチ及び700c	総台数	金額	平均単価
2012年 1～9月	1,407,154	359,204,136	\$255.27
2011年 1～9月	1,187,856	355,839,012	\$299.56
変化	219,298	3,365,124	-\$44.29
変化%	18.5%	0.9%	-14.8%

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

台数は増加したが、金額面では平均 FOB 単価が 2011 年 1～9 月の US\$299.56 から 2012 年同期の US\$255.27 へと 15% 近く下落した事が指摘される。

表 18 毎年1～9月の米国自転車輸入の過去13年間の推移 27インチ及び700c

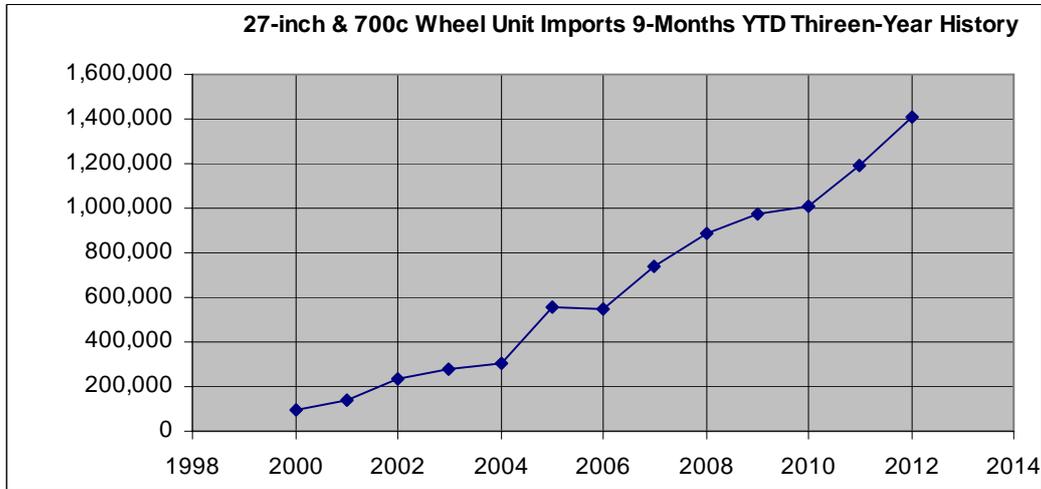
年	台数	金額	平均単価
2000	98,349	18,717,026	\$190.31
2001	141,518	30,740,881	\$217.22
2002	235,154	42,425,129	\$180.41
2003	279,748	60,446,976	\$216.08
2004	300,865	67,736,894	\$225.14
2005	560,170	150,744,012	\$269.10
2006	547,056	142,236,729	\$260.00
2007	743,100	178,662,918	\$240.43
2008	885,359	228,364,003	\$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
<b>2012</b>	<b>1,407,154</b>	<b>359,204,136</b>	<b>\$255.27</b>

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

表 18 は毎年 1～9 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入に関し、台数、総 FOB 金額及び平均 FOB 単価について示したものである。一貫して成長しているが唯一の例外は 2012 年の平均 FOB 単価である。

図 K は 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の関税番号 2500 の米国への輸入台数の推移をグラフにより示したものである。

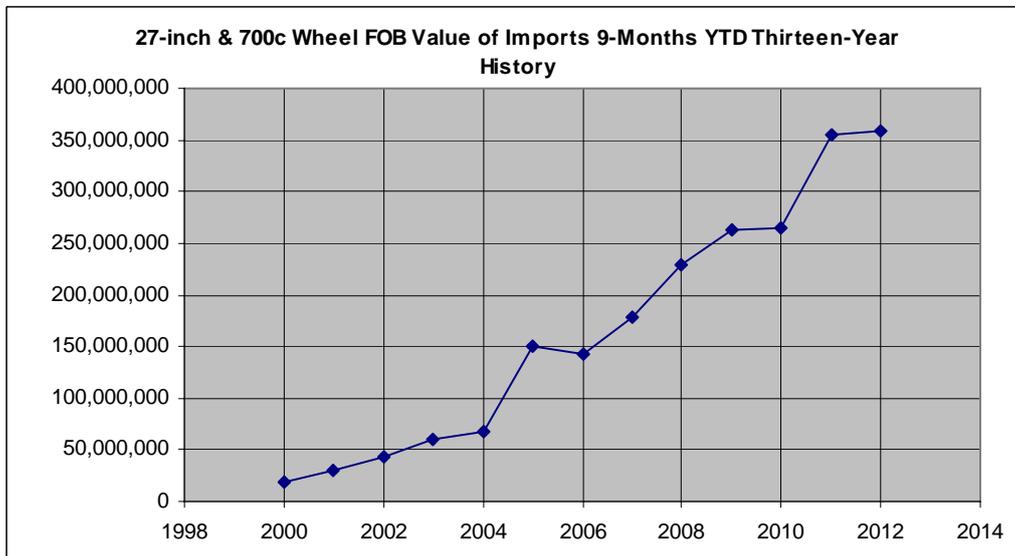
図 K



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

図 L は同じ関税番号 2500 の米国への輸入の過去 13 年間の推移について示すが、FOB 金額について示しており、US\$3 億 5,000 万を超えたところで勢いが失われたように見受けられる。

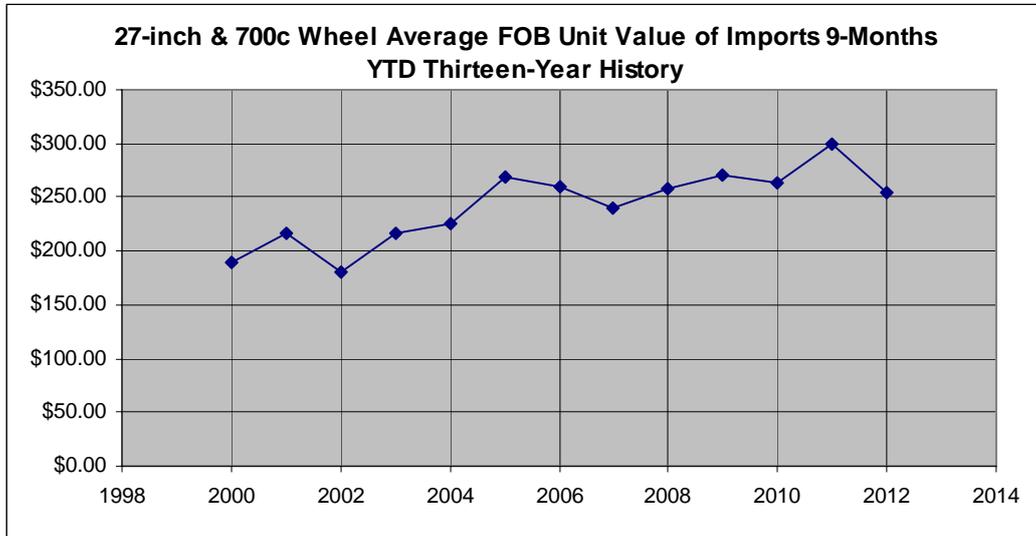
図 L



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 の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移に関し最後のものを示す。今回は平均 FOB 単価についてである。2011 年 9 月に US\$300 に到達した後、2012 年同期には下落した事が明らかである。

図 M

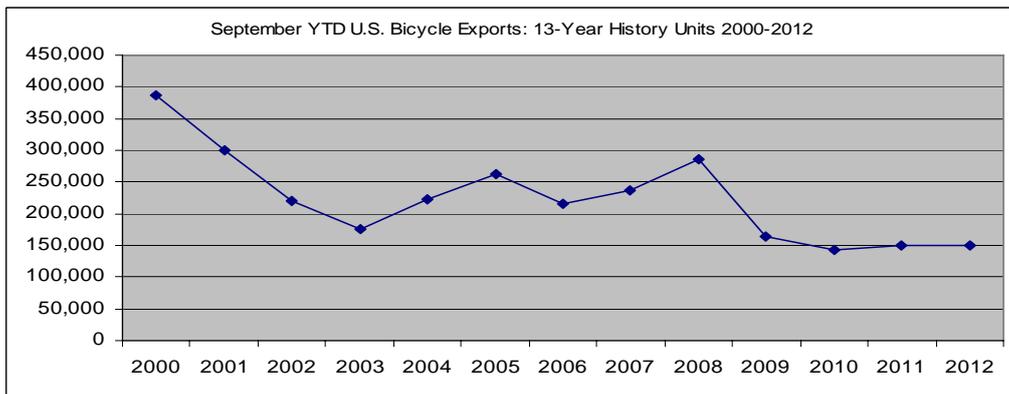


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

### 米国の自転車輸出

1～9月の米国自転車輸出は、米国から出荷された自転車台数から見ると過去3年間変化がない状態が続いている。この模様を図 N に示す。

図 N



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

表 19 は毎年 1～9 月の全ての車輪径の自転車の米国からの輸出の過去 13 年間の推移を示している。この表と図 N の両方からわかるとおり、台数の面ではリーマンショックの時に減少した後、回復していないが、総 FOB 金額は継続的に増加している。

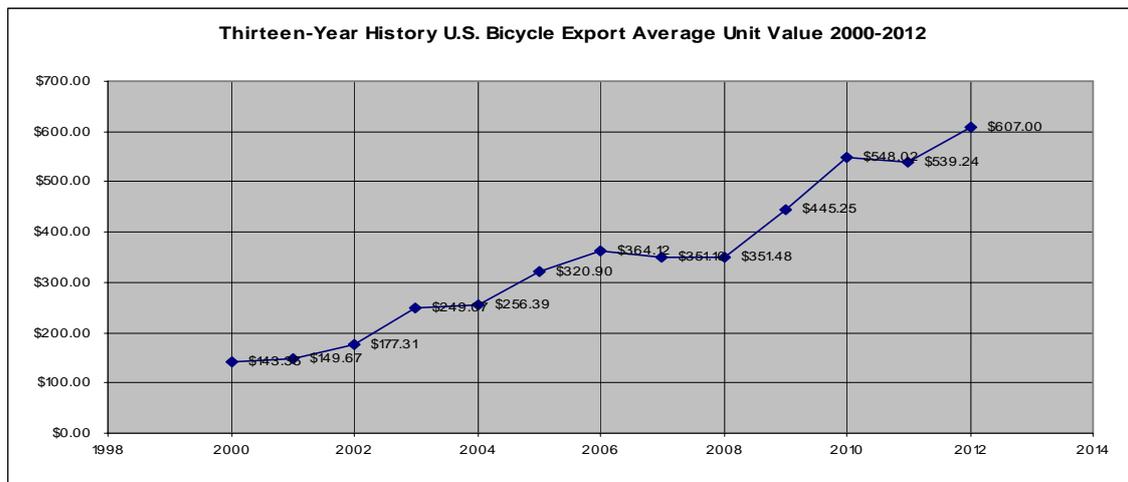
表 19 毎年 1～9月の米国の自転車輸出の過去 13 年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	金額	平均単価
<b>2012</b>	<b>150,863</b>	<b>91,573,272</b>	<b>\$607.00</b>
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	\$143.36

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

図 0 は米国自転車輸出に関し、毎年 1～9月の平均 FOB 単価の過去 13 年間の推移を示しており、これは景気後退時にも下落しておらず、2012 年に至るまで引き続き上昇している。

図 0



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

表 20 は 2012 年 1～9月の米国自転車輸出の詳細について示しており、米国で製造された国産の自転車がこの期間中の各々輸出台数と金額の 60%以上を占め、また米国自転車輸出における平均 FOB 単価は非常に際立っているという事が示されている。

表 20 2012 年 1～9 月の米国自転車輸出

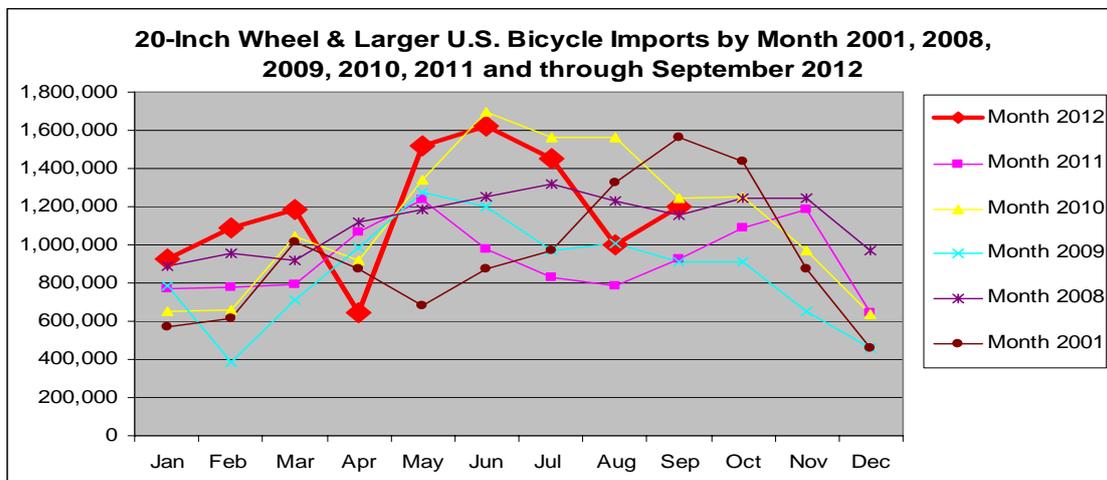
1～9月 関税番号	国産			海外産			計		
	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1070 25 イ ンチ以下	21,047	5,047,415	\$239.82	11,485	2,351,505	\$204.75	32,532	7,398,920	\$227.44
2600 25 イ ンチ以上	37,137	35,099,200	\$945.13	42,613	31,596,612	\$741.48	79,750	66,695,812	\$836.31
6000 車輪 径の示され ていない物	33,165	15,453,439	\$465.96	5,416	2,025,101	\$373.91	38,581	17,478,540	\$453.03
計	91,349	55,600,054	\$608.66	59,514	35,973,218	\$604.45	150,863	91,573,272	\$607.00
割合	60.6%	60.7%		39.4%	39.3%				

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

### 2012 年米国自転車輸入の見込みについて

最後の四半期の輸入統計を待たなければならないが、そろそろ 2012 年の 12 カ月分の米国自転車輸入の見込みについて述べる時期が来たようである。

図 P

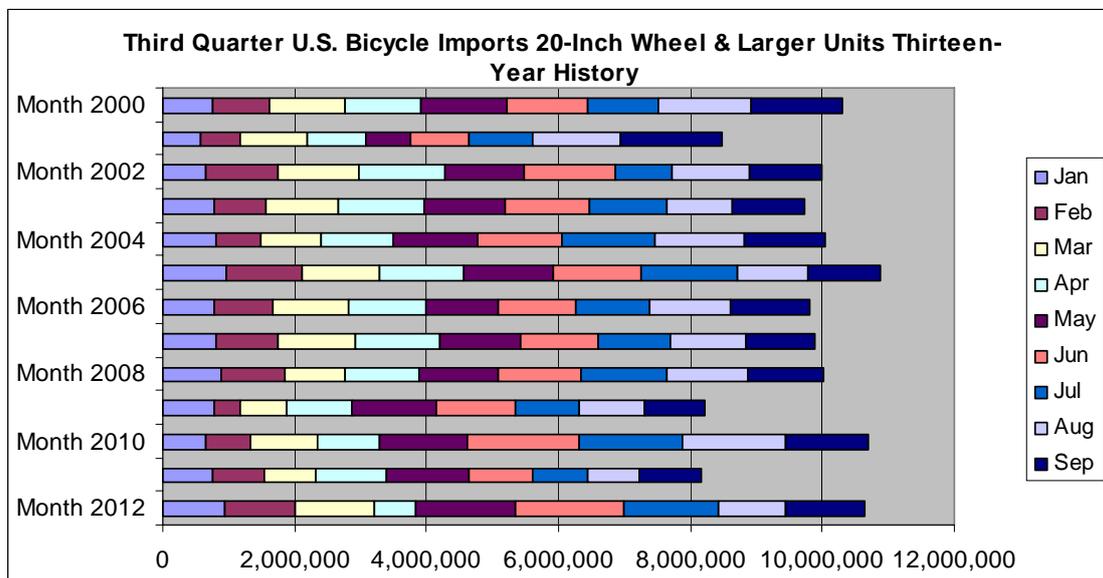


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 P は見慣れていると思う。米国のコアマーケットである 20 インチ以上の自転車輸入について、月毎に 2001 年、2008 年、2009 年、2010 年、2011 年、そして 2012 年は赤線に菱形で 9 月まで示してある。

図 Q は少し違う内容で、1～9 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入を月毎に示したものである。2000 年がこの図の一番上で、2012 年が一番下である。このレポートで既に述べたとおり、2012 年は過去 13 年の推移の中で上位 25%に入っている。

図 Q



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

表 2 1 は全ての車輪径の自転車に関する 2012 年 12 カ月の我々の見通しを示している。

1～9月の実際の輸入統計を基にすると、2012 年 12 月には全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数は 1,960 万台に達すると見られ、これは過去 13 年で 4 番目となる。

コアマーケットである 20 インチ以上の自転車の見込みについては表 2 2 に示してある。

再度 1～9月の実際の輸入統計を基にすると、2012 年 12 月にはコアマーケットの自転車の米国への輸入台数は 1,360 万台に達すると見られ、過去 13 年で 4 番目である。

表 2 1 毎年 1 ～ 1 2 月の米国の年間自転車輸入の推移 全ての車輪径  
2000 年から 2011 年 2012 年は見込み 台数による順位付け

順位	年	台数
1	2000	20,473,848
2	2010	19,876,313
3	2005	19,803,531
<b>4</b>	<b>2012</b>	<b>19,600,000</b>
5	2002	19,550,411
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	2001	16,741,703
12	2011	15,793,254
13	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 による 2011 年予測

表 2 2 毎年 1 ～ 1 2 月の米国の年間自転車輸入の推移 20 インチ以上のコアマーケット  
2000 年から 2011 年 2012 年は見込み 台数による順位付け

順位	年	台数
1	2004	13,910,557
2	2005	13,766,595
3	2002	13,643,065
<b>4</b>	<b>2012</b>	<b>13,600,000</b>
5	2010	13,554,638
6	2000	13,532,897
7	2008	13,484,340
8	2003	13,099,630
9	2007	12,806,825
10	2006	12,696,958
11	2001	11,268,513
12	2011	10,307,525
13	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 による 2011 年予測

2012 年の残り 3 回のレポートで、我々の見込みがどれくらい正確であるか明らかにされる  
のである！

以 上