

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11月号

米国自転車市場情報

米国自転車市場

米国の成人自転車利用者の区分けについて

過去20年以上にわたり米国の自転車業界は、成人自転車利用者の区分けに与えられた標語について、大変相応しいものであるとしてきた。我々も、過去の自転車産業振興協会向けレポートでいくつかの定義を行いながらこれらの標語を用いてきた。最近新しい比較データが利用可能になったため、成人サイクリストに関するより詳細な定義を行うだけでなく、米国の成人サイクリストの間では過去20年の間にどのような変化が起きたのかを示すことは適切な事であると感じるにいたった。

1990年にバイシクルマガジン誌はNFOリサーチ社に対し、新車自転車の購入者について非常に熱心なサイクリストから全く熱心ではないサイクリストまで「グループ」分けを行う事を依頼した。このグループ分析の結果には、18歳以上である事、成人向け自転車を所有している事、最近購入した自転車が新車である事に加え、以下の3つの重要な質問に対する回答が含まれていた。

- 1) 温暖な天候の期間中の月間平均乗車距離
- 2) 過去1年間に自転車店を来訪した回数
- 3) 最近購入した自転車に支払った金額

1990年の調査には以下の4つのグループが示された：

- 1) 熱心なグループ
- 2) 上昇志向のグループ
- 3) 時々乗るグループ
- 4) 偶に乗るグループ

グループ=区分け

2001年に実施された新世紀の自転車消費者という報告では「サイクリングへの関与の度合いの順に、偶に乗る人、時々乗る人、上昇志向の人、そして熱心な人」という定義による「4つの区分け」が採用されている。

「4つのグループ」及びその定義は、「4つの区分け」という言葉と相互に用いられ、これらは「新世紀の自転車消費者2000年」という調査報告と「米国サイクリスト研究2012年」という調査報告の両方で、維持され継続的に使用されている。

表1は1990年、2000年及び2012年の米国の成人サイクリストの数について、4つのグループ或いは区分けを用い比較しながら示したものである。4つの各々の区分けが全体の成人サイクリストに占める割合はこの表の下の3行に示されている。

表1 1990年、2000年、2012年 成人自転車保有者の、偶に乗る、時々乗る、上昇志向、熱心なサイクリストの各々の比較

	成人自転車保有者	熱心な人	上昇志向	時々乗る	偶に乗る
1990年米国成人自転車保有者数	32,468,000	868,000	2,401,000	6,780,000	22,420,000
2000年米国成人自転車保有者数	24,553,000	3,591,000	3,294,000	6,003,000	11,393,000
2012年米国成人自転車保有者数	25,352,000	3,549,000	3,042,000	5,831,000	12,930,000
1990年 全体の中での割合	100.0%	2.7%	7.4%	20.9%	69.1%
2000年 全体の中での割合	100.0%	14.6%	13.4%	24.4%	46.4%
2012年 全体の中での割合	100.0%	14.0%	12.0%	23.0%	51.0%

出典：1990年代のサイクリスト；新世紀のサイクリスト；米国サイクリスト研究；サイクリング消費者

過去20年の間に、米国ではサイクリングは個人や家族におけるレクリエーション活動からスポーツへと変化してきた。この傾向は1990年から2000年の間における熱心な成人サイクリストの増加に顕著に表れている。表1の下の3行及び熱心な人と上昇志向の列を見ていただきたい。熱心な人は1990年の米国の全ての成人サイクリストの3%弱から2000年の14%以上へと増加し、2012年には全ての成人サイクリストの14%を維持している。

表2 1990年と2000年の成人自転車保有者の、偶に乗る、時々乗る、上昇志向、熱心なサイクリストの各々の比較

	成人自転車保有者	熱心な人	上昇志向	時々乗る	偶に乗る
1990年米国成人自転車保有者数	32,468,000	868,000	2,401,000	6,780,000	22,420,000
2000年米国成人自転車保有者数	24,553,000	3,591,000	3,294,000	6,003,000	11,393,000
変化	-7,915,000	2,723,000	893,000	-777,000	-11,027,000
変化 %	-24.4%	313.7%	37.2%	-11.5%	-49.2%

出典：1990年代のサイクリスト；新世紀のサイクリスト

表2は各々の区分けの中の1990年と2000年の成人サイクリストの数の比較を示している。この10年の間に米国の全体の成人サイクリストの数は24%以上減少したが、熱心なサイクリストの数は300%以上増加した。上昇志向の人達もやはり37%増加した一方で、時々乗る人と偶に乗る人は各々11%、49%減少した。しかしサイクリングの、個人及び家族における活動からスポーツへの転換はゆるぎない状況で、米国の自転車市場・業界は量販店及び子供向け自転車が圧倒している状況から、自転車専門小売店、即ち自転車店やドロップハンドルの高級ロードレーサーが圧倒する状況へと移行している。

表3は2000年から2012年にかけての各々の区分けにおける成人サイクリストの数の比較を示している。米国の全体の成人サイクリストの数は偶に乗る成人サイクリストが13%以上増えたことにより3%強増加した。しかし熱心な人、上昇志向そして時々乗る人の区分は全て1桁ではあるが減少した。

表3 2000年と2012年の成人自転車保有者の、偶に乗る、時々乗る、上昇志向、熱心なサイクリストの各々の比較

	成人自転車保有者	熱心な人	上昇志向	時々乗る	偶に乗る
2000年米国成人自転車保有者数	24,553,000	3,591,000	3,294,000	6,003,000	11,393,000
2012年米国成人自転車保有者数	25,352,000	3,549,000	3,042,000	5,831,000	12,930,000
変化	799,000	-42,000	-252,000	-172,000	1,537,000
変化 %	3.3%	-1.2%	-7.7%	-2.9%	13.5%

出典：新世紀のサイクリスト；米国サイクリスト研究

18歳以上の成人サイクリスト研究におけるグループ或いは区分けは、新車で購入した成人向け自転車を保有している人が対象で、以下の3つの重要な質問への回答が基礎となっている事に注意して欲しい。その3つの重要な質問とは、温暖な天候の期間中の月間平均乗車距離、過去1年間に自転車店を来訪した回数、そして最近購入した自転車に支払った金額である。表4に2000年のこれらの質問に対する回答状況を示す。

表4 米国サイクリスト研究 2000年 成人自転車保有者
偶に乗る、時々乗る、上昇志向、熱心なサイクリスト別

	成人自転車保有者	熱心な人	上昇志向	時々乗る	偶に乗る
2000年米国成人自転車保有者数	24,553,000	3,591,000	3,294,000	6,003,000	11,393,000
温暖な期間中の月間乗車距離					
平均	66.2	264	89	39	8.6
過去12カ月間に自転車店を来訪した回数					
平均	2.9	9.5	4.0	2.0	0.9
最近購入した新車自転車に支払った金額					
平均	\$393	\$946	\$548	\$341	\$197

出典：米国サイクリスト研究：新世紀のサイクリング消費者

表5は2012年に実施した区分けに関する調査の際の3つの重要な質問に関する回答状況を示している。

表5 米国サイクリスト研究 2012年 成人自転車保有者
偶に乗る、時々乗る、上昇志向、熱心なサイクリスト別

	成人自転車保有者	熱心な人	上昇志向	時々乗る	偶に乗る
2012年米国成人自転車保有者数	25,352,000	3,549,000	3,042,000	5,831,000	12,930,000
温暖な期間中の月間乗車距離					
平均	57.2	230.8	73.7	43.0	9.2
過去12カ月間に自転車店を来訪した回数					
平均	2.0	7.2	2.4	1.9	0.2
最近購入した新車自転車に支払った金額					
平均	\$420	\$1,124	\$553	\$408	\$199

出典：米国サイクリスト研究

表 6 は温暖な天候の期間中の 2000 年と 2012 年との月間乗車距離の比較を示している。成人自転車保有者全体の平均乗車距離は 66.2 マイルから 57.2 マイルへ減少した。熱心な人達と上昇志向の人達の温暖な天候の期間中の平均乗車距離は減少し、時々乗る人達と偶に乗る人達は元々乗車距離は短い温暖な天候の期間中の平均乗車距離が延びている。

表 6 温暖な天候の期間中の乗車距離 2000 年と 2012 年との比較
成人自転車保有者、偶に乗る、時々乗る、上昇志向、熱心なサイクリスト別

	成人自転車保有者	熱心な人	上昇志向	時々乗る	偶に乗る
温暖な天候の期間中の月間乗車距離					
2000 年平均	66.2	264	89	39	7
2012 年平均	57.2	231	74	43	9

出典：米国サイクリスト研究：新世紀のサイクリング消費者

表 7 は過去 12 カ月間に自転車店を来訪した回数について、区分け毎に 2000 年と 2012 年とを比較し示したものである。

米国の成人サイクリストが自転車店を来訪した回数は、全体では 2000 年の平均約 3 回から 2012 年の 2 回へと減少した。自転車店を来訪した回数は 2012 年には 4 つの全ての成人サイクリストの区分けで 2000 年と比較し減少しており、このうち熱心な人達と上昇志向の人達が最も大きな減少を示している。

表 7 過去 12 カ月間に自転車店を来訪した回数 2000 年と 2012 年との比較
成人自転車保有者、偶に乗る、時々乗る、上昇志向、熱心なサイクリスト別

	成人自転車保有者	熱心な人	上昇志向	時々乗る	偶に乗る
過去 12 カ月間に自転車店を訪問した回数					
2000 年平均	2.9	9.5	4.0	2.0	0.9
2012 年平均	2.0	7.2	2.4	1.9	0.2

出典：米国サイクリスト研究：新世紀のサイクリング消費者

2012 年には成人サイクリストの 4 つの区分けの全てで自転車店への来訪回数が 2000 年と比較し減少している事は、米国の自転車専門店販路にとって懸念事項である。しかし更に言えば、米国において自転車店に最も貢献している熱心な人達と上昇志向の人達の自転車店への平均来訪回数が減っている事は、米国のブランド、供給業者そして自転車店への大きな懸念事項であるとも言える。

表 8 は最近購入した新車自転車に支払った金額の 2000 年と 2012 年との比較を示している。

表 8 最近購入した新車自転車に支払った金額 2000年と2012年との比較
成人自転車保有者、偶に乗る、時々乗る、上昇志向、熱心なサイクリスト別

	成人自転車保有者	熱心な人	上昇志向	時々乗る	偶に乗る
最近購入した新車自転車に支払った金額					
2000年平均	\$393	\$946	\$548	\$341	\$197
2012年平均	\$420	\$1,124	\$553	\$408	\$199

出典：米国サイクリスト研究：新世紀のサイクリング消費者

ここに示したドル金額はインフレ換算されていない。しかし全体の新車自転車の平均購入金額は2000年から2012年の間に上昇しており、これは4つの全てのサイクリストの区分けにおける平均購入金額も同様である。

輸入

表9は2012年1～8月には2011年同期と比較し輸入自転車台数が28%増加した事が示されている。

表 9 1～8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1～8月	12,562,542	\$1,022,420,425	\$81.39
2011年1～8月	9,796,450	886,113,972	\$90.45
変化	2,766,092	\$136,306,453	-\$9.07
変化 %	28.2%	15.4%	-10.0%

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

2012年1～8月の総 FOB 金額は2011年と比較し15%増加した。しかしこの事は大きなニュースではない。**米国の自転車輸入の歴史において1～8月の総 FOB 金額が初めて US\$10 億を超えたのである！** これは2012年1～8月の平均 FOB 単価が2011年同期と比較し10%下落したにも拘らず達成されたのである。

表 1 0 1～8月の米国自転車輸入 全ての車輪径 2012年と2011年との比較

1～8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	3,393,711	98,979,553	2,560,531	74,854,319	833,180	24,125,234
1520 20 インチ	2,913,700	130,735,935	1,968,541	89,821,543	945,159	40,914,392
1550 24 インチ	1,015,784	58,764,490	754,778	42,213,057	261,006	16,551,433
2500 27 インチ及 び 700c	1,283,688	319,836,892	1,082,548	318,075,531	201,140	1,761,361
3500 26 インチ	3,744,552	388,693,626	3,162,169	343,268,249	582,383	45,425,377
その他	211,107	25,409,929	267,883	17,881,273	-56,776	7,528,656
計	12,562,542	1,022,420,425	9,796,450	886,113,972	2,766,092	136,306,453
対前年比%					28.2%	15.4%
平均単価 US\$		\$81.39		\$90.45		-\$9.07
平均単価対前年比%						-10.0%

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

表 1 0 は 1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、関税区分毎に詳しく示したものである。

その他を除く全ての関税区分において 2012 年 1～8月の 2011 年同期と比較した台数及び FOB 金額双方が増加している。

子供が歩道で乗る自転車と幼児向け 20 インチの自転車が 1～8月の台数増加分の大部分を占めており、これらを合わせるとこの期間中の台数増加分の 64%となっている。

表 1 1 は 2012 年 1～8月の 2011 年同期と比較した輸入製品区分毎の平均 FOB 単価について示したものである。

表 1 1 1～8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	\$29.17	\$29.23	-\$0.07	-0.2%
1520 20 インチ	\$44.87	\$45.63	-\$0.76	-1.7%
1550 24 インチ	\$57.85	\$55.93	\$1.92	3.4%
2500 27 インチ & 700c	\$249.15	\$293.82	-\$44.67	-15.2%
3500 26 インチ	\$103.80	\$108.55	-\$4.75	-4.4%
その他	\$120.37	\$66.75	\$53.61	80.3%
計	\$81.39	\$90.45	-\$9.07	-10.0%

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

1～8月の全ての車輪径の自転車の輸入平均 FOB 単価が昨年同期と比較し全体で 10%下落したと述べたが、表 1 1 にはこの減少は関税番号 1550 の 24 インチの自転車を除いた全ての輸入自転車関税区分で起きている事が示されている。

表 1 2 は全ての車輪径の自転車の毎年 1～8月の輸入の過去 13 年間の推移を示している。

既に言及した通り、1～8月の総 FOB 金額は史上最高となった。過去 13 年間の最高ではなく、史上最高である！

この事は1～8月の輸入台数が4番目に多くなり(表13参照)、総FOB金額を史上最高に押し上げるのに充分だった事により達成されたのである。

表12 1～8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
2012	12,562,542	\$1,022,420,425	\$81.39
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、Gluskin Townley Groupによる分析

既に述べたとおり2012年1～8月の自転車輸入台数は過去13年間で4番目に多くなった。この模様を表13に示す。2005年、2010年及び2000年は1～8月の輸入台数では2012年を上回ったが、平均FOB単価は2012年より低かった。

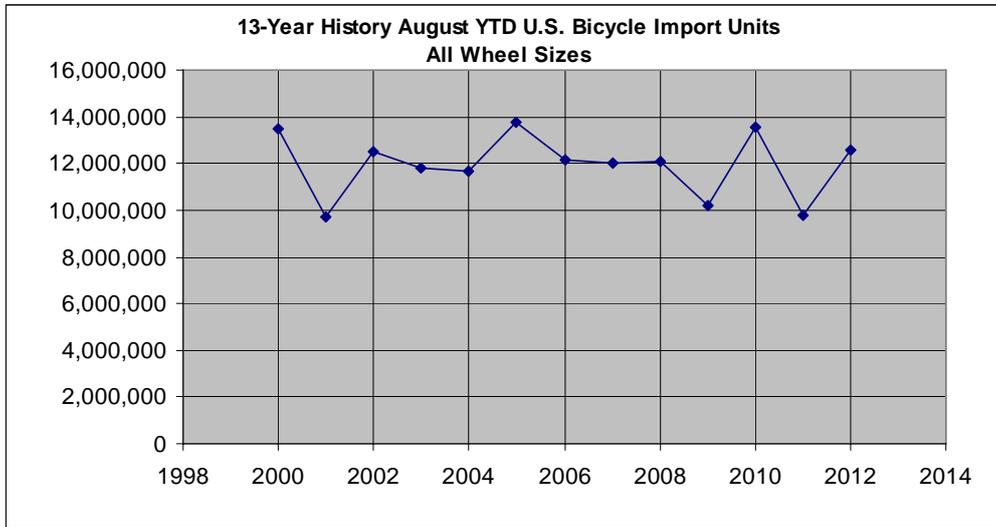
表13 1～8月の輸入台数の13年間の推移 全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	1～7月総輸入台数
1	2005	13,793,558
2	2010	13,537,849
3	2000	13,497,018
4	2012	12,562,542
5	2002	12,475,797
6	2006	12,189,544
7	2008	12,064,936
8	2007	12,015,273
9	2003	11,774,522
10	2004	11,694,331
11	2009	10,226,900
12	2011	9,796,450
13	2001	9,740,082

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

図Aは1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去13年間の推移の模様をグラフにより示したものである。リーマンショックの2009年に始まった不安定な増加減少両方の振れが2012年まで続いている。

図 A



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

表 1 4 は 1～8 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し総 FOB 金額の過去 13 年間の推移について示したものである。

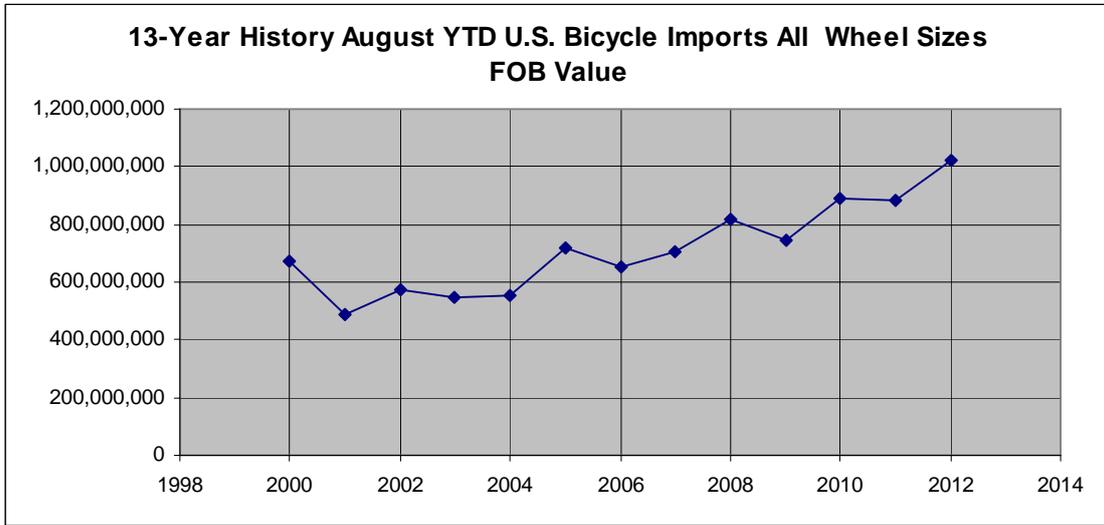
表 1 4 1～8 月の総 FOB 金額の過去 13 年間の推移
全ての車輪径 金額による順位付け

順位	年	総 FOB 金額
1	2012	\$1,022,420,425
2	2010	888,068,980
3	2011	886,113,972
4	2008	820,791,411
5	2009	745,239,180
6	2005	718,720,457
7	2007	704,898,031
8	2000	674,585,479
9	2006	653,832,809
10	2002	575,469,425
11	2004	552,894,072
12	2003	547,240,074
13	2001	490,146,050

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

2012 年 1～8 月に総 FOB 金額が史上最高の US\$10 億を達成した事は、それ以前の 12 年との比較を示した図 B に明らかに表わされている。

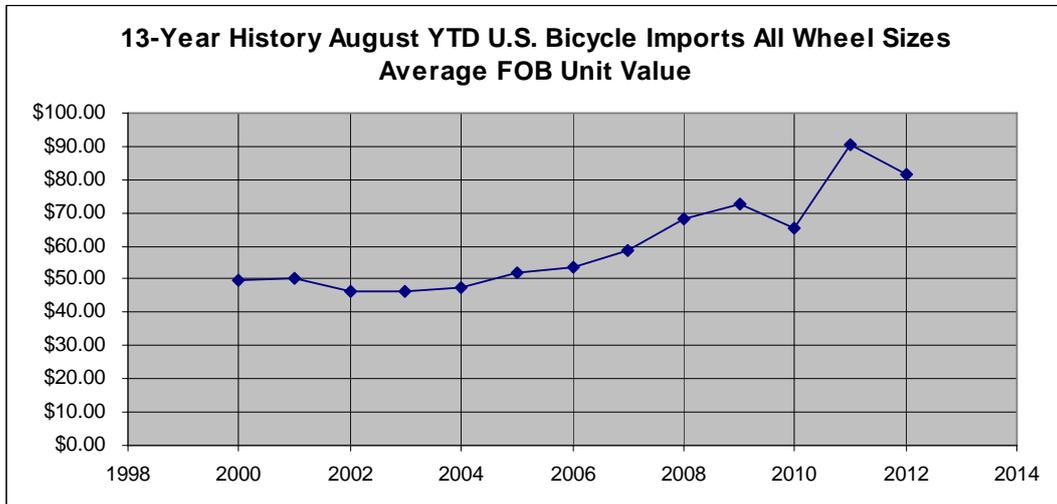
図 B



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

図 C は、毎年 1～8 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入平均 FOB 単価の過去 13 年間の推移について示したものである。

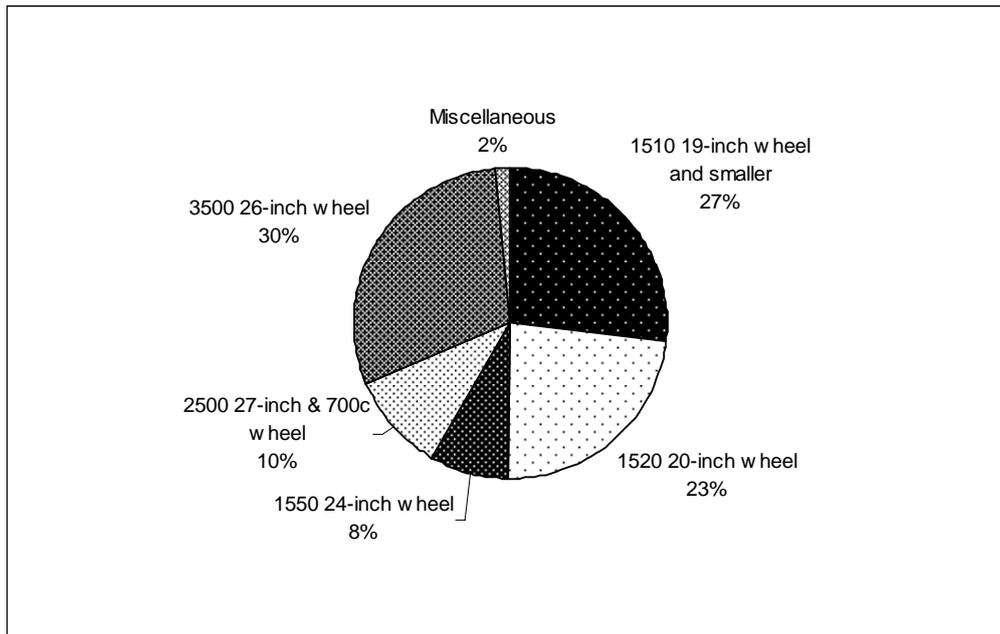
図 C



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

図 D は 2012 年 1～8 月の米国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 D 2012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、Gluskin Townley Group による分析

2012年1～8月に米国へ輸入された全ての自転車台数の半分は子供が歩道で乗る自転車と20インチの自転車である。これら2つの区分は米国では主に量販店の販路で販売されている。

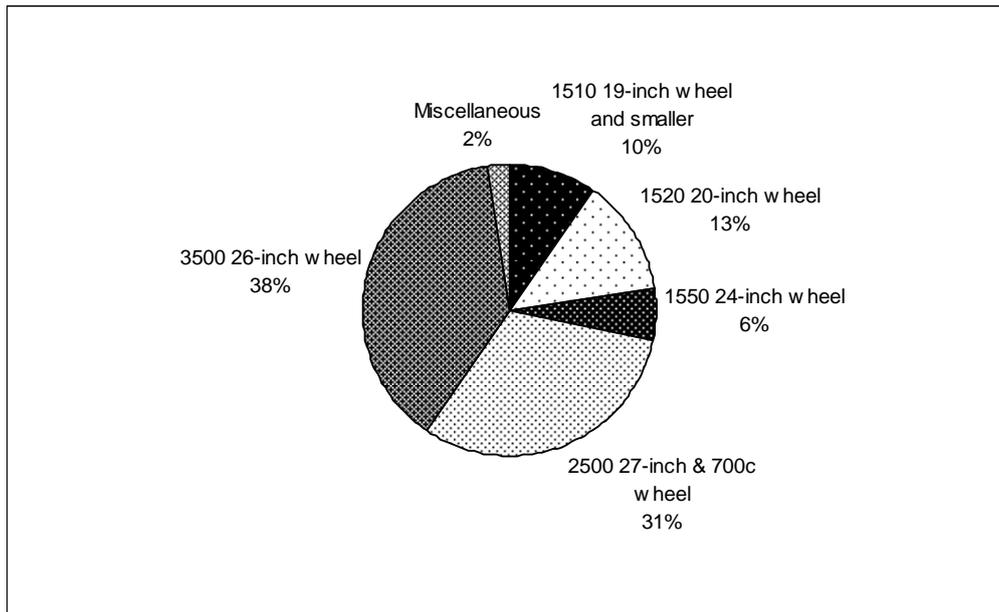
24インチの自転車は一般的には幼児向け製品区分と考えられており、やはり主として量販店の販路で販売されている。そしてこの区分は本年1～8月の輸入台数の割合が最も小さく8%となっている。

26インチの自転車は、1～8月の台数では最大の単独の製品区分(表10参照)であるが、米国内の全ての販路で販売されており、この関税番号は2012年8月までの輸入自転車全体の台数の30%を占めている。

米国自転車市場で重要かつ高級なものは関税番号2500に包含され、これは2012年1～8月の米国自転車輸入台数の10%を占めている。

図Eは2012年1～8月の関税番号毎FOB金額の割合を示したものである。

図 E 2012年1～8月米国自転車輸入 全ての車輪径 FOB金額 製品区分毎割合



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

年初来の米国の自転車輸入において、台数では最も多い関税区分が FOB 金額では最も小さな割合を占めている事には見慣れている。

2012年1～8月も差異の大きさを除いて、その事は例外ではない。

1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入総 FOB 金額は始めて US\$10 億を超えた。関税番号 2500 と 3500 は合計で 2012年1～8月の全ての自転車輸入 FOB 金額の 69% を占めたが、一方でこの期間中の輸入台数の合計 40% を占めた。

これと比べ、関税番号 1510、1520 及び 1550 は合計で 2012年1～8月の FOB 金額の 29% を占めた一方、合計でこの期間中の輸入台数の 58% を占めた事がわかる。

20 インチ以上の自転車の米国への輸入：1～8月

コアマーケットである 20 インチ以上の自転車の 2012年1～8月の総輸入台数は 2011年同期と比較し 27% 増加した。この模様を表 15 に示す。

表 1 5 1～8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1～8月	9,168,831	923,440,872	\$100.72
2011年1～8月	7,235,919	811,259,653	\$112.12
変化	1,932,912	112,181,219	-\$11.40
変化%	26.7%	13.8%	-10.2%

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

2012年1～8月の総 FOB 金額は2011年同期と比較し14%増加したが、20インチ以上の自転車の平均 FOB 単価は2011年のUS\$112.12から2012年のUS\$100.72へと下落した。

表 1 6 は 2000 年から 2012 年までの毎年 1～8 月の 20 インチ以上の自転車輸入について、総輸入台数、総 FOB 金額そして平均 FOB 単価の過去 13 年間の推移を示したものである。

表 1 6 20インチ以上の自転車の毎年1～8月の輸入の過去13年間の推移

1～8月	総台数	総金額	平均単価
2012	9,168,831	923,440,872	\$100.72
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、Gluskin Townley Group による分析

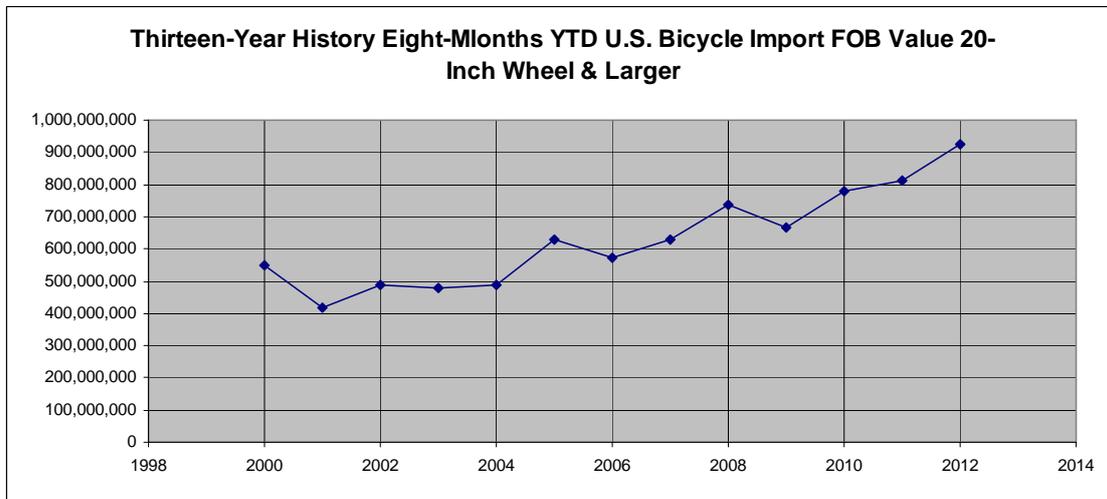
図 F は毎年 1～8 月の米国自転車輸入台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。リーマンショックの 2009 年以降過去 4 年間の増減の不安定な振れの模様が明らかである。

図 F



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

図 G



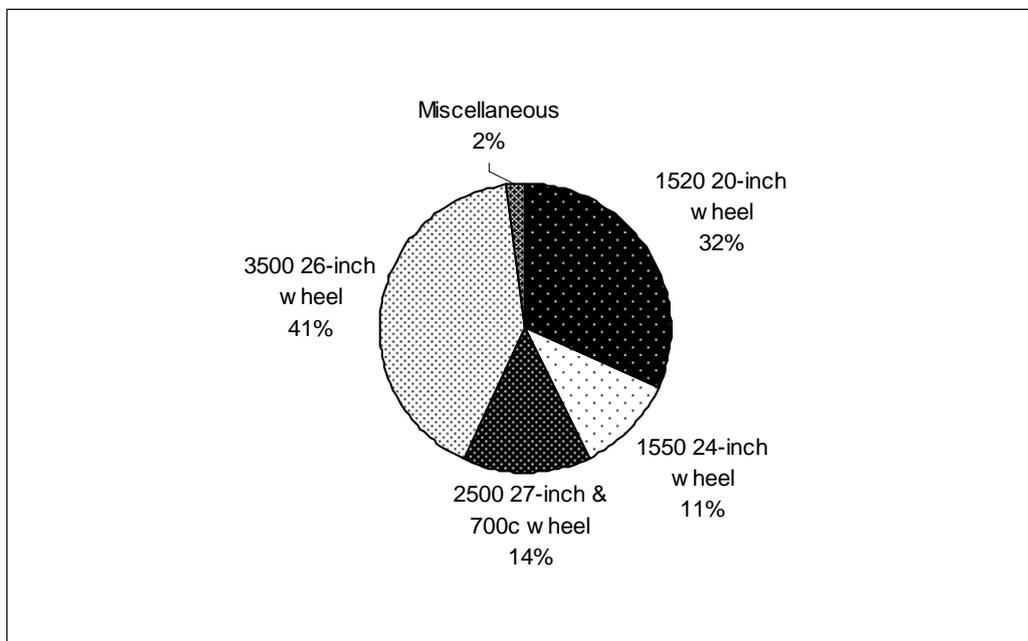
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 G は 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年 1～8 月の総 FOB 金額の推移について示したものである。

このグラフでは FOB 金額の継続的な増加の模様注目される。

子供が歩道で乗る 19 インチ以下の輸入自転車全体から除外すると、関税番号 3500 の 26 インチの自転車が 2012 年 1～8 月コアマーケット自転車輸入台数の 41% を占めた。この模様を図 H に示す。

図 H 2012年1～8月 20インチ以上の自転車 製品区分毎の輸入台数の割合



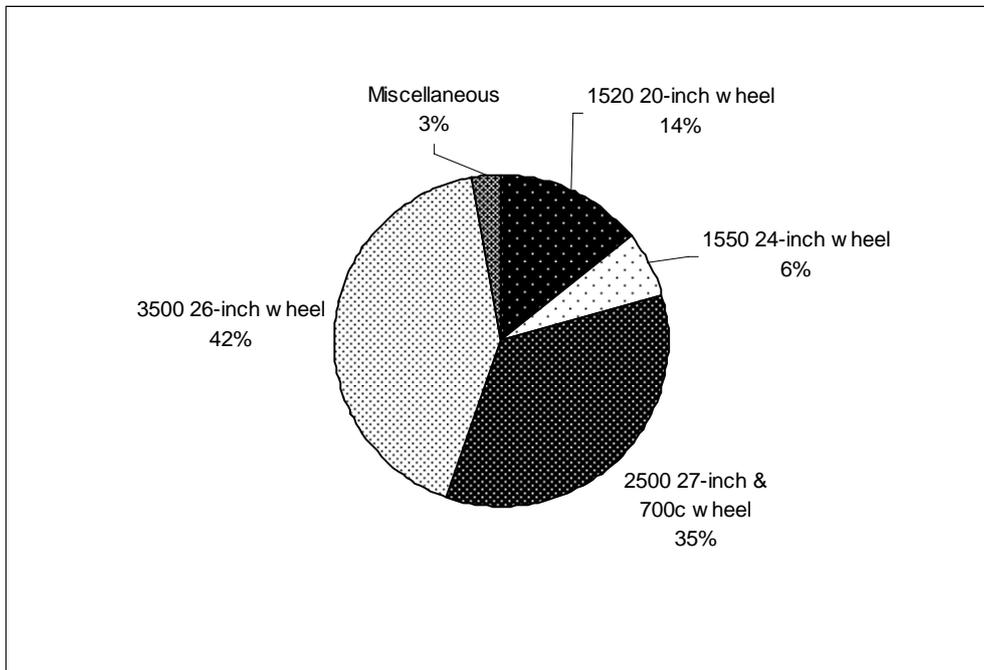
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

米国の自転車輸入コアマーケットには4つの主要製品区分があり、そのうち2つは子供向けの市場で17歳以下の若い米国人向けに販売される。残りの二つの一部は10代向けにも販売され消費されるが主として18歳以上の成人向けのものである。

関税番号1520の20インチの自転車と関税番号1550の24インチの自転車は2012年1～8月の米国のコアマーケット自転車輸入台数の43%を占め、関税番号2500と3500は55%を占めた。この模様を図Hに示す。

図Iは20インチ以上の自転車の2012年1～8月の輸入について総FOB金額の関税番号毎割合を示したものである。

図1 2012年1～8月 20インチ以上の輸入自転車の FOB 金額の製品区分毎割合



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

関税番号 3500 と 2500 を合わせると 2012 年 1～8 月のコアマーケット自転車輸入の圧倒的シェアを占める事に驚きはないが、これらの区分がこの期間中の FOB 金額の 77% を占めたという事はやはり驚きと言えよう。

2012 年 8 月：全ての車輪径

2012 年 1～8 月の米国自転車輸入統計からは 1 つの状況が示されているが、全ての車輪径の自転車輸入の 2012 年 8 月の状況を 2011 年 8 月と比較し示した表 17 にはもう一つ別の模様が明らかに示されている。

2012 年には月毎の比較で総輸入台数が 24% 増加し、8 月の総 FOB 金額は 16% 増加した。

表 17 米国自転車輸入 8 月 全ての車輪径

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012 年 8 月	1,415,583	133,916,799	\$94.60
2011 年 8 月	1,137,832	115,698,890	\$101.68
変化	277,751	18,217,909	-\$7.08
変化 %	24.4%	15.7%	-7.0%

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

2012年8月に輸入された全ての車輪径の自転車の平均 FOB 単価は2011年8月のそれに比べ US\$7 低かった。しかしそれでも過去13年の中では2番目に高かった。この模様を表18に示す。

表18 毎年8月 過去13年間の推移 全ての車輪径

毎年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
2012	1,415,583	133,916,799	\$94.60

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

表18からわかるとおり毎年8月の全ての車輪径の自転車の輸入台数は常に100万台を超えている。一方で月次の総 FOB 金額は過去13年間のうち2012年を含む4回 US\$1億を超えた。

表19は毎年8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去13年間の推移について示したものである。

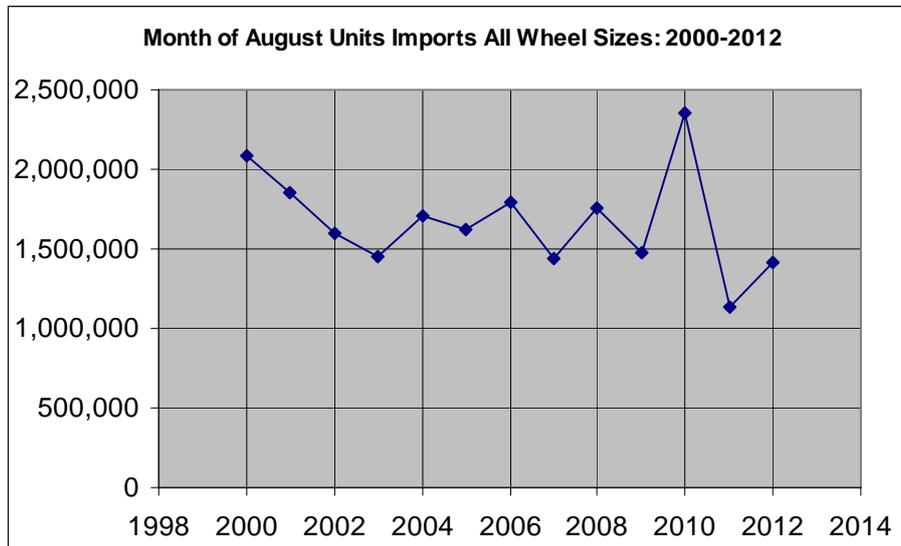
表19 毎年8月の全ての車輪径の自転車の輸入台数 台数による順位付け

順位	年	7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	2012	1,415,583
13	2011	1,137,832

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

2012年8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数は、100万台を超えてはいるものの、過去13年間で12位であり、これより唯一少なかったのは2011年8月の後退年の時だけである。

図 J

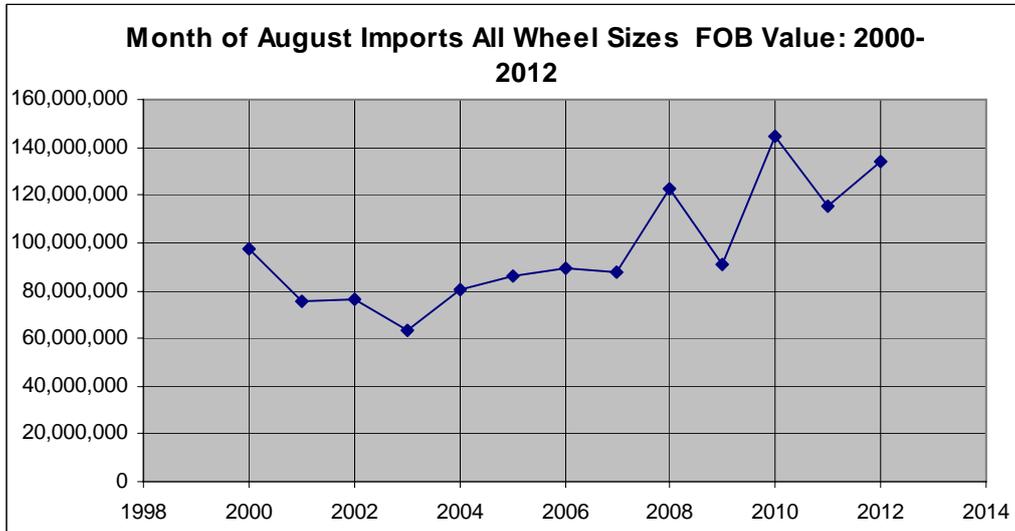


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

図 Jは2000年から2012年までの毎年8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の推移を示したものである。2009年、2010年、2011年そして2012年の増減の振れの模様はこのレポートの前段で検討した1～8月の図よりも更に劇的となっている。

これは米国の一部の輸入業者及び大規模小売店が在庫平準化に問題を抱えている事によるものであると我々は理解している。

図 K



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

図 K は 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年 8 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入 FOB 金額の推移について示したものである。月次の FOB 金額の増減の振れの模様は台数の振れと同様であるが、僅かに変動の幅が小さくなっている。

8 月の 20 インチ以上の自転車輸入

表 20 米国自転車輸入 8 月 20 インチ以上

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012 年 8 月	1,003,153	121,150,754	\$120.77
2011 年 8 月	783,032	105,073,399	\$134.19
変化	220,121	16,077,355	-\$13.42
変化 %	28.1%	15.3%	-10.0%

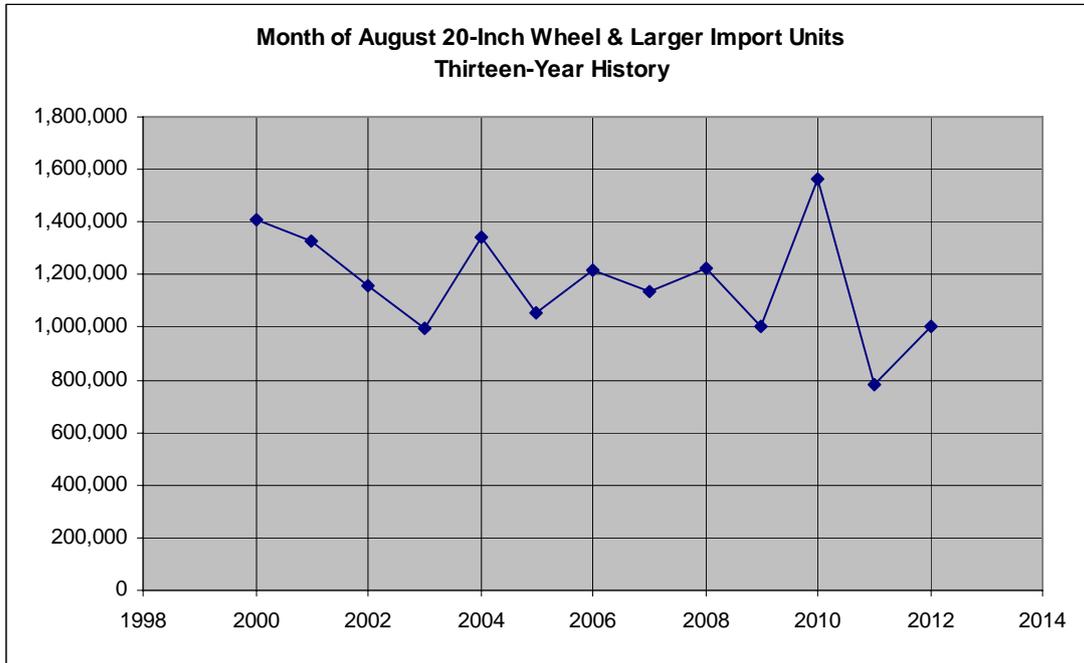
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

表 20 はコアマーケットである 20 インチ以上の自転車の 2012 年 8 月の米国への輸入について 2011 年 8 月と比較しながら示したものである。

この表に示されている米国の自転車輸入の様子は一層重要である。何故ならば、これは見掛け市場消費や千人当たりの自転車台数そして過去 50 年以上にわたる歴史的な自転車市場の状況を見極めるための指標の一つであるからである。

2012 年 8 月の 20 インチ以上のコアマーケットの自転車の米国への輸入台数は 2011 年 8 月に比べ 28%増加した。一方でこの月の総 FOB 金額は 1 年前の同じ月に比べ 15%増加し、平均 FOB 単価は月毎の比較で 10%下落した。

図 L

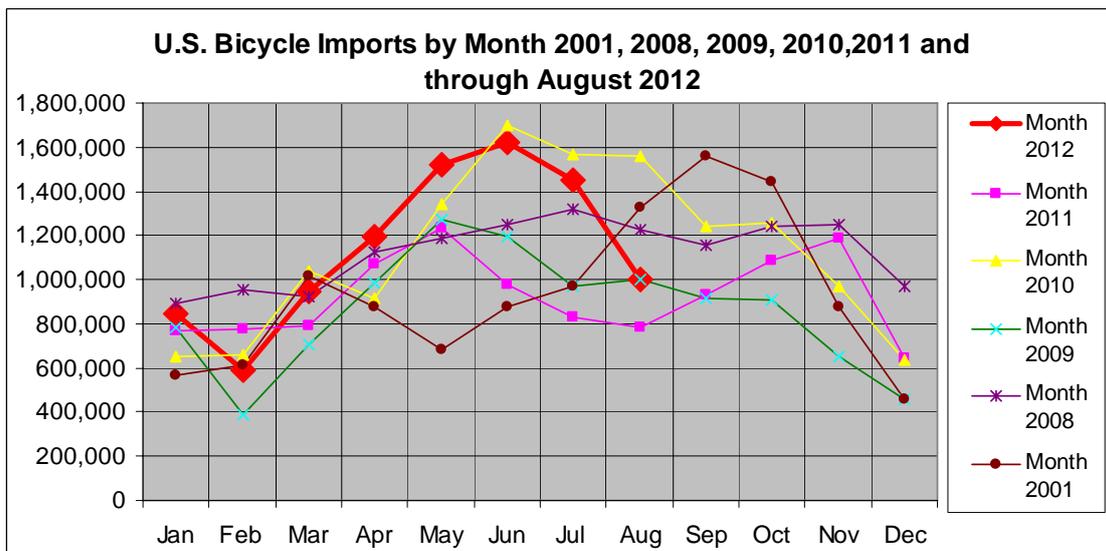


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 L は 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の毎年 8 月の米国の 20 インチ以上の自転車輸入台数の推移をグラフにより示したものである。

過去 4 年にわたり米国の自転車輸入統計の上で特徴となっている増減の振れは、この毎年 8 月のコアマーケット自転車輸入の推移においても非常に明らかとなっている。

図 M



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

図 M は一見すると見にくいかもしれないが、本年初めより定期的に更新しているの、慣れているはずである。

ここで示しているのは、5年分の20インチ以上の自転車の月毎の米国への輸入についてであり、2001年は新世紀最初の景気後退年、2008年は米国の景気や自転車市場にとって最後の所謂「通常の」年、2009年はリーマンショックの年、そして2011年は米国の自転車輸入がこれまでの最低近くにまで落ち込んだ年である。

2012年を比較対象として示してあり、これら5年に対し太い赤線に菱形で月毎に示してある。

結果として2012年は高水準で推移しており、7月そして8月までは比較対象年の自転車輸入台数の水準を上回っている。

このことから、米国の輸入業者及び大規模小売店による在庫補充が本年上半期にかけて実施され、そして7月以降輸入自転車の在庫平準化が始まった事が窺える。

関税番号 2500：27インチ及び700cの自転車の1～8月の輸入

関税番号 2500はこの10年の前半の期間では米国自転車輸入における製品区分の中で際立った存在であった。そして2005年には台数及び総FOB金額の大幅な増加が記録された。

表 2 1 1～8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	金額	平均単価
2012年 1～8月	1,283,688	319,836,892	\$249.15
2011年 1～8月	1,082,548	318,075,531	\$293.82
変化	201,140	1,761,361	-\$44.67
変化%	18.6%	0.6%	-15.2%

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

表 2 1 は 2012 年 1～8 月の関税番号 2500 について、2011 年同期と比較し示したものである。台数は 19% 近く増加したが、総 FOB 金額の増加は僅か 0.6% である。これは関税番号 2500 の輸入自転車の平均 FOB 単価が 2011 年 1～8 月の US\$293.82 から 2012 年 1～8 月の US\$249.15 へと 15% 下落したためである。

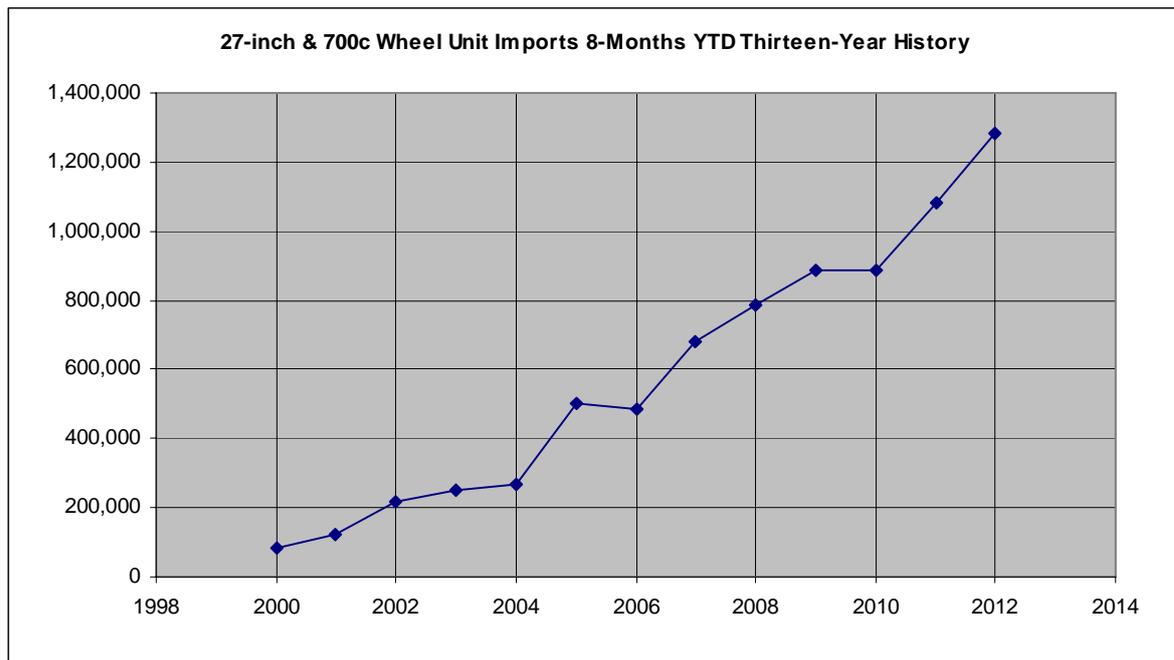
表 2 2 毎年 1～8 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の
米国への輸入の過去 13 年間の推移

年	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
2012	1,283,688	319,836,892	\$249.15

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

表 2 2 は毎年 1～8 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移を示している。

図 N



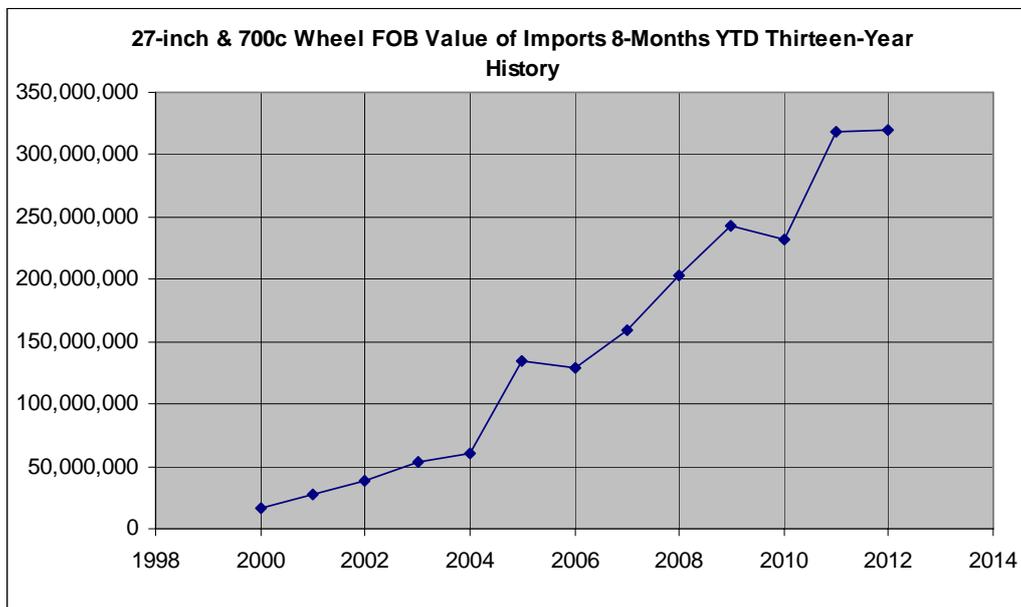
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 N は毎年 1～8 月の関税番号 2500 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ある。台数の継続的な増加の様子が明らかである。

図 O は毎年 1～8 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入について、その総 FOB 金額の過去 13 年間の推移を示したものである。2010 年の減少は米国の自転車産業の回復過程で発生した。そして 1～8 月の総 FOB 金額は 2011 年には回復し増加に転じたが、この年は過去 10 年の中で米国自転車輸入が最悪だった年の一つである。

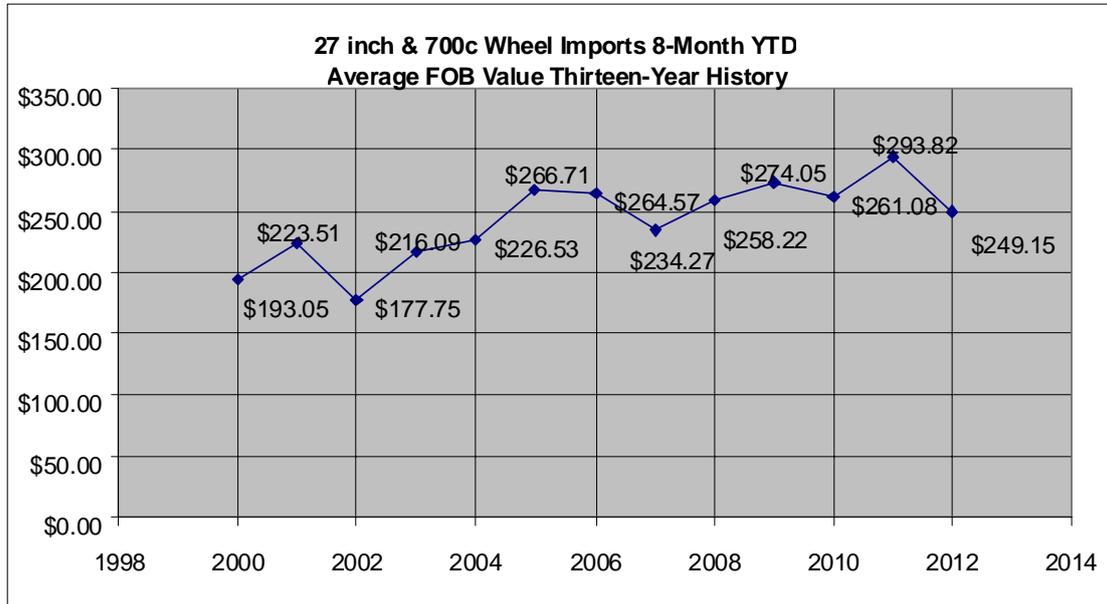
こうした流れの中で、図 P は米国への関税番号 2500 の自転車輸入における平均 FOB 単価の 2000 年から 2012 年までの推移を示している。2012 年は 8 月までの下落が顕著であるが、年が進むにつれこの模様は一層明らかになるであろう。我々は関税番号 2500 の平均 FOB 単価が落ち着くのか、下がり続けるのか、或いは上昇に転じるのか、注視していく。

図 O



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

図 P



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

米国自転車輸入における供給元国

中国と台湾は米国への自転車輸入において主要供給元としての地位を過去 20 年以上にわたり維持してきている。

表 2 3 は 2012 年 1 ～ 8 月の米国の中国からの自転車輸入について 2011 年同期と比較し示したものである。米国の中国からの自転車輸入台数は 30% 増加し、また中国から米国へ輸入された自転車の総 FOB 金額は 25% 増加した。

2012 年 1 ～ 8 月に中国から米国へ輸入された自転車の平均 FOB 単価は 1 年前の同期に比べ 4% 下落した。

表 2 3 米国の中国からの自転車輸入 1 ～ 8 月 2012 年と 2011 年との比較

	台数	総台数比%	FOB 金額	総 FOB 輸入金額比%	平均 FOB 単価
2012 年	11,814,776	94.0%	\$730,632,145	71.5%	\$61.84
2011 年	9,074,073	92.6%	\$585,118,841	66.0%	\$64.48
変化	2,740,703		\$145,513,304		-\$2.64
変化 %	30.2%		24.9%		-4.1%

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

中国を原産とする米国の輸入自転車は増加したが、台湾からの自転車輸入は減少した。この様子を表 2 4 に示す。

表 2 4 米国の台湾からの自転車輸入 1～8月 2012年と2011年との比較

	台数	総台数比%	FOB 金額	総 FOB 輸入金額比%	平均 FOB 単価
2012年	587,918	4.7%	\$261,839,018	25.6%	\$445.37
2011年	648,057	6.6%	\$280,256,930	31.6%	\$432.46
変化	-60,139		-\$18,417,912		\$12.91
変化%	-9.3%		-6.6%		3.0%

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

2012年1～8月に台湾から輸入された自転車の総台数は9%の減少を記録し、この事により総FOB金額は7%近く減少した。一方で平均FOB単価は3%上昇した。

本年初めに我々は台湾の自転車ブランド及び製造業者は、北米の高級市場から中国国内の高級市場へとその関心を移しているのではないかとの見方を示した。

表 2 5 は 2012 年 1～8 月の米国の中国及び台湾からの自転車輸入について、その期間中の全ての米国の自転車輸入とを比較し示したものである。

表 2 5 2012年1～8月 米国自転車輸入における中国及び台湾の割合

供給元国	総台数	総台数比	総 FOB 金額	総金額比	平均単価
中国	11,814,776	94.0%	\$730,632,145	71.5%	\$61.84
台湾	587,918	4.7%	\$261,839,018	25.6%	\$445.37
中国及び台湾	12,402,694	98.7%	\$992,471,163	97.1%	\$80.02
全ての車輪径合計	12,562,542	100%	\$1,022,420,425	100%	\$81.39

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

中国と台湾を合計すると2012年1～8月の全ての米国の自転車輸入台数の98.7%、そして総FOB金額の97%を占めている。

米国の自転車輸入供給元としての中国及び台湾の圧倒的地位という点に対する今後の変化は緩慢であろう。また今後どこかの国が米国自転車輸入事業においてシェアを獲得していくという本質的な変化も同様に緩慢であろう。

米国の自転車輸出

米国の自転車輸出は引き続き米国の自転車産業にとって興味を持たれる分野である。2012年1～8月の2011年同期と比較した輸出の様態を表26に示す。

表 2 6 2012年1～8月 米国の自転車輸出 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\$
2012年1～8月	134,420	82,387,159	\$612.91
2011年1～8月	131,197	71,142,997	\$542.26
変化	3,223	11,244,162	\$70.65
変化%	2%	16%	13%

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

米国からの自転車輸出台数が2%増えた事には勇気づけられる。更に2012年1～8月の総FOB金額が16%増加し、平均FOB単価が13%上昇した事には一層勇気づけられる。

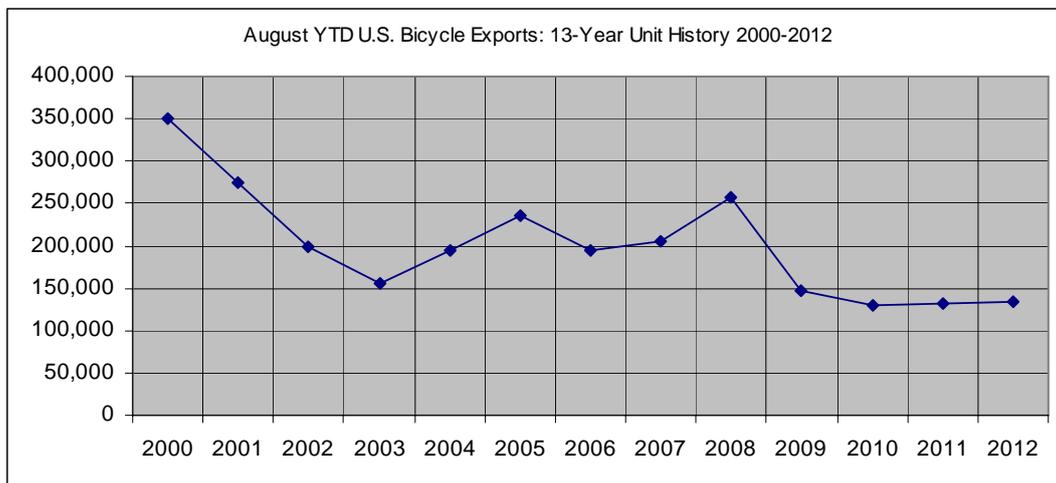
表27 毎年1～8月の米国自転車輸出の過去13年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総FOB金額	平均単価
2012	134,420	82,387,159	\$612.91
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、Gluskin Townley Group による分析

表27は毎年1～8月の米国自転車輸出の過去13年間の推移を示している。2012年は台数の点ではリーマンショックから始まった減少からの回復の度合いはそれほどでもないが、米国から輸出された自転車の総FOB金額と平均FOB単価の回復は際立っている。

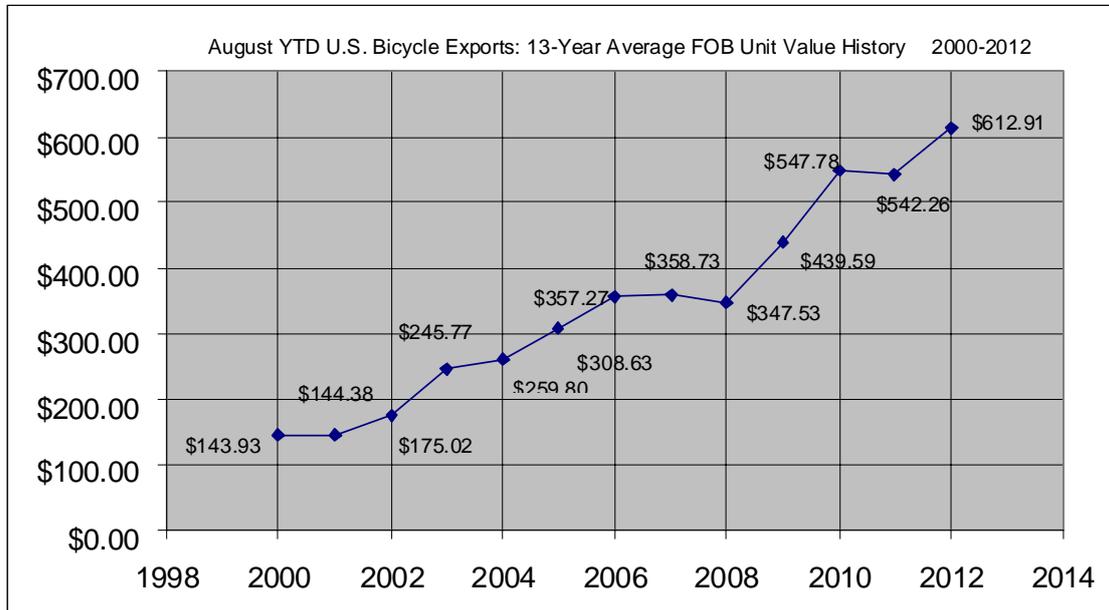
図Q



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

図Qは毎年1～8月の米国自転車輸出台数の過去13年間の推移をグラフにより示したものである。先に述べた2009年以降の台数の減少の様子が非常に明らかである。

図 R



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

一方、米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価の継続的な上昇の様子はあまり顕著には現われていない。この様子を図 R に示す。

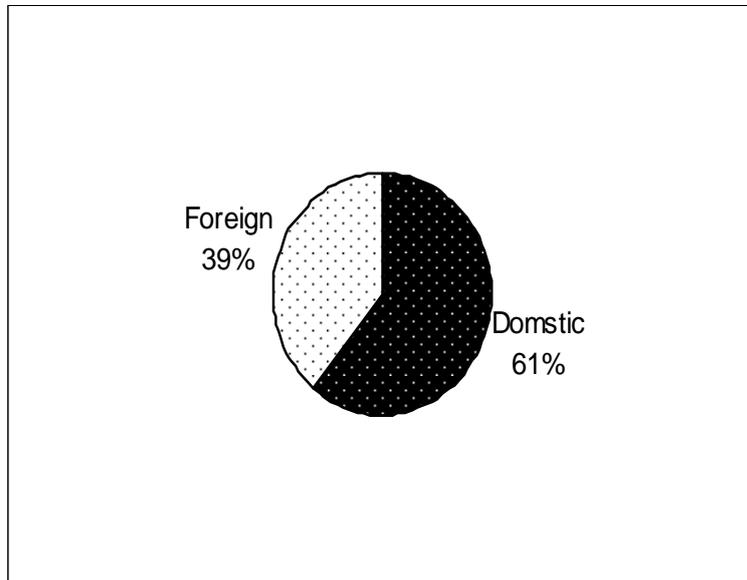
表 28 2012年1～8月の米国自転車輸出

1～8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	19,356	4,699,006	\$242.77	9,384	1,979,672	\$210.96	28,740	6,678,678	\$232.38
2600 25 インチ以上	34,813	32,904,146	\$945.17	38,316	28,642,304	\$747.53	73,129	61,546,450	\$841.61
6000 車輪径の示されていない物	27,619	12,309,890	\$445.70	4,932	1,852,141	\$375.54	32,551	14,162,031	\$435.07
計	81,788	49,913,042	\$610.27	52,632	32,474,117	\$617.00	134,420	82,387,159	\$612.91
割合	60.8%	60.6%		39.2%	39.4%				

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

表 28 は 2012 年 1～8 月の米国自転車輸出について詳しく示したもので、米国国内で生産され輸出されたものの割合と海外産の自転車で米国から輸出されたものとの割合の比較も併せて示されている。

図 S 米国自転車輸出 国内産のものとの比率



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

図 S は米国自転車輸出台数のうち 61% が国内産のもので占められているという驚くべき状況が示されている。これは自転車製造が米国へ回帰しはじめたことの早期の兆候かもしれない。時が経てばわかるであろう。

米国の自転車専門店販路における供給業者の出荷及び販売について

表 2 9 1～8月の米国の供給業者の自転車店向け新車自転車販売
2012年と2011年との比較

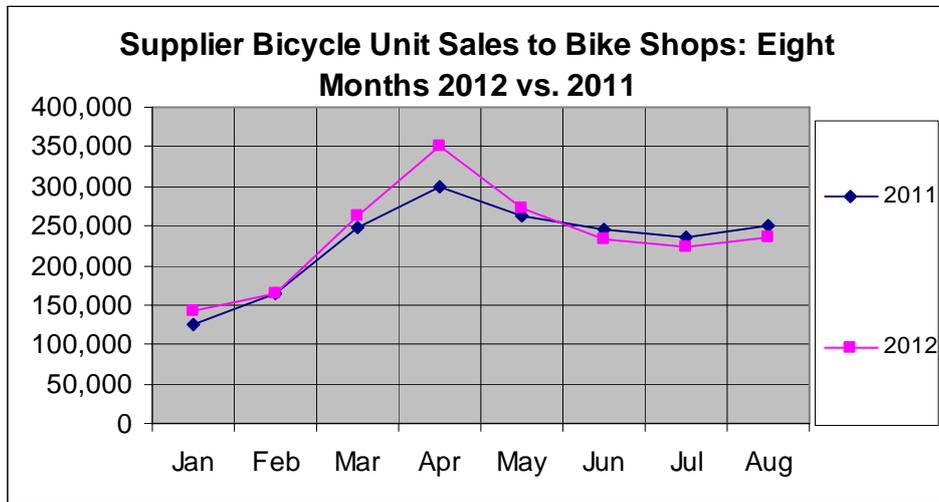
	総台数	総卸金額 US\$	平均卸単価 US\$
2012年1～8月	1,884,878	\$788,063,870	\$418.10
2011年1～8月	1,827,516	730,144,749	\$399.53
変化	57,362	\$57,919,121	\$18.57
変化%	3.1%	7.9%	4.6%

出典：レジャー・トレンド・グループ、BPSA トップラインデータ、GTG による分析

表 2 9 は 2012 年 1～8 月の米国の供給業者の自転車店向け自転車販売について 2011 年同期と比較しながら示したものである。

販売台数は 3% 増加し、総卸金額は 8% 増加した。平均卸単価は 5%、即ち US\$18.57 上昇した。

図 T



出典：レジャー・トレンド・グループ及びBPSA

図 T は 2012 年 1～8 月の供給業者の自転車店向け自転車販売台数について 2011 年同期と比較しながら示したものである。2012 年 4 月には 2011 年 4 月に対し自転車店向け自転車販売出荷台数が大きく増えた。

表 3 0 米国の供給業者の持つ月末新車自転車在庫 2012 年 8 月と 2011 年 8 月との比較

月末在庫	総台数	総在庫金額 US\$	平均在庫単価 US\$
2012 年 8 月末	604,254	\$187,238,187	\$309.87
2011 年 8 月末	607,721	194,730,317	\$320.43
変化	-3,467	-\$7,492,130	-\$10.56
変化 %	-0.6%	-3.8%	-3.3%

出典：レジャー・トレンド・グループ、BPSA トップラインデータ、GTG による分析

表 3 0 は 2012 年 8 月末に供給業者が持っていた自転車店販路向けの自転車在庫について 2011 年 8 月末在庫と比較し示したものである。減少しているのは供給業者にとって非常に良い事ではあるが、この事は供給先である自転車店において一部欠品が発生する可能性も含んでいるのである。

以 上