

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5月号

### 米国自転車市場情報

全米スポーツ用品協会(NSGA)は2011年の米国全体の自転車利用状況を4月に発表した。それによると、2011年には2010年に比べ自転車利用が僅かに減ったという事である。

NSGAの定義する「利用」という点について明らかにしておかなくてはならないが、これは米国の7歳以上の人で1年間に6回以上自転車に乗った、という意味である。またこのレポートの中では、2011年の自転車利用者数はNSGA調査部が調査を行いNBDAにより報告された数値を補助的に用いる。

表1はNSGAが発表した最新のスポーツ実施調査から作成したものである。表は1997年から2011年までの15年間を示している。

表1 米国の自転車利用状況；全ての形態のサイクリング(百万人)  
15年間の推移 1997-2011

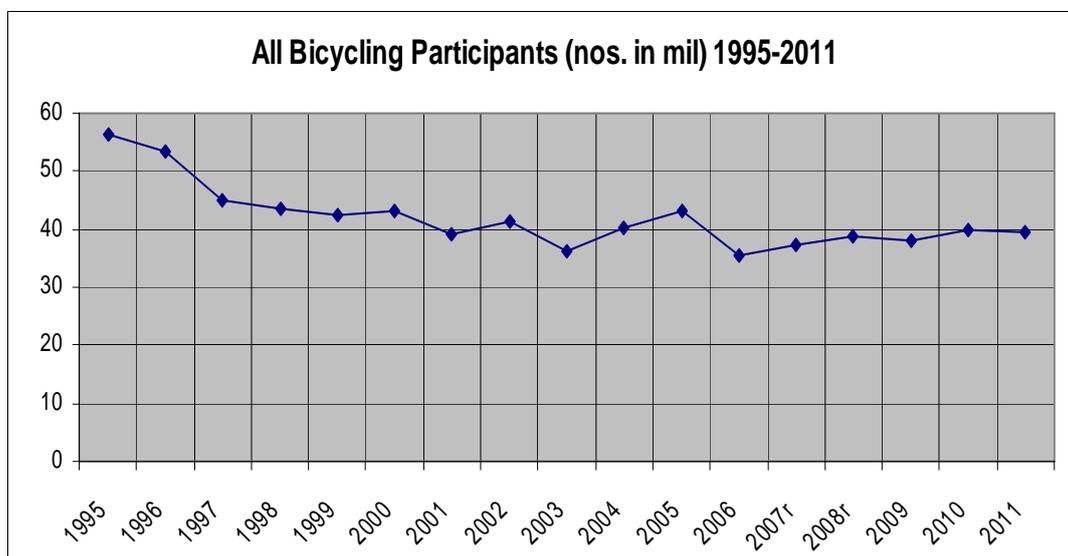
年	全利用者数(百万人)	変化(百万人)	変化(%)
1997	45.1	-8.2	-15
1998	43.5	-1.6	-3
1999	42.4	-1.1	-2
2000	43.1	+0.7	+2
2001	39.0	-3.5	-8
2002	41.4	+2.4	+6
2003	36.3	-5.1	-12
2004	40.3	+4.0	+11
2005	43.1	+2.8	+7
2006	35.6	-7.5	-17
2007	37.4	+1.8	+5
2008	38.7	+1.3	+4
2009	38.1	-0.6	-1
2010	39.8	+1.5	+4
2011	39.6	-0.2	-0.5

出典：全米スポーツ用品協会及びスポーツビジネス調査ネットワーク

\*注：2007年及び2008年は2010年4月にNSGAが修正

図Aは1995年から2011年までの自転車利用者数の17年間の推移をグラフにより示したものである。全体の自転車利用状況の傾向は、1995年の5,600万人のピークから緩やかに減少している様子がわかる。

図 A



出典：全米スポーツ用品協会

2006年の3,560万人の最低から2011年の3,960万人まで継続的な増加が見られた。景気後退を含む過去5年間に400万人増えたという事である。

このレポートを執筆する時点ではNSGAの2011年自転車利用状況に関する最終データはまだ入手できていない。この為我々は、自転車利用状況に関するもっと詳細な内容を含む以下のような見通しを提示する。

表2は、成人・子供別、そして男女別の米国総人口の概要を示している。

2011年には成人が米国人口の76%を占め、17歳以下の子供が24%であった。2011年の自転車利用者は米国人口の13%、成人が63%、子供が37%と見られる。

2011年の自転車利用者のうち56%が男性で、米国総人口の49%が男性である事と比較すると過多である。

2011年の全ての自転車利用者のうち44%が女性であるが、これに対し米国総人口の中で女性は51%を占めている。

表2 2011年米国自転車利用者数 米国人口との対比

2011年推定米国総人口	311,591,917	割合
18歳以上米国総人口	236,809,857	76%
17歳以下の米国の子供の人口	74,782,060	24%
米国の男性人口	152,680,039	49%
米国の女性人口	158,911,878	51%
<b>自転車利用者数</b>		米国全体に占める割合
2011年米国自転車利用者数	39,567,000	13%
		自転車利用者における割合
2011年成人自転車利用者数	24,927,210	63%
2011年子供自転車利用者数	14,639,790	37%
<b>男女別自転車利用者数</b>		
2011年男性自転車利用者数	22,157,520	56%
2011年女性自転車利用者数	17,409,489	44%

出典：全米スポーツ用品協会；米国国勢調査局、Gluskin Townley Groupによる推定

### 米国自転車市場の枠組み

米国の自転車市場の全体規模はどの程度か？

2011年の小売金額はUS \$60億というのが回答である。しかしこれは米国の自転車市場全体の枠組みの中の一部や局部を見ているに過ぎない。入念な調査研究を実施した結果、我々は年間の自転車利用者数というのが、米国自転車市場をよりよく理解するための、そして別の観点からの枠組みであるという意見を提示したい。

2011年には7歳以上の米国人の3,960万人が年に6回以上自転車に乗った。我々はこれは米国の20インチ以上の自転車市場に対応しているとの感触をもっている。そしてこの事は1,100万台の20インチ以上の自転車が市場で消費されたことを意味している。消費、即ち製造業者、ブランド及び輸入業者が小売店に販売したのである。

3,960万人の米国人が、新車や中古で購入した、或いは贈り物としていただいた、或いは車庫や屋根裏部屋に置いてあるのを引っ張り出してきたなどした自転車に乗ったのである。ポイントは2011年の12カ月の間に彼等は自転車に乗ったという事で、一部の人は新車・中古自転車の購入により、有料・無料の修理サービスを受けたり、部品付属品を交換したりした。複数の自転車を所有している人もいる。

この事から、自転車の新車販売統計は、米国の自転車新車輸入統計と同義であるが、これは全体の米国自転車市場の枠組みの中では一部を占めるにすぎず、これ以外に中古自転車販売統計や、個人経営の小売店、オンラインショップそして消費者同士の取引などから成る幅広い自転車製品の公式非公式の販路が存在するのである。

一言でいえば、米国の自転車市場は変化しており、その変化のため、このダイナミックな産業に対する我々の見方や理解を深めるために我々が収集したり追跡したりしている数値に対する考え方に、変更或いは調整を行う必要が生じている。我々はこの月次レポート向けに新たな数値を紹介できるよう最大の努力を行っていく。

## 米国の人口構成と世代構成が自転車市場を変化させている

米国消費者の人口構成の変化は自転車産業全体に、そして米国自転車業界の供給業者及び小売業者に、そしてそれらの流通、販売計画、ブランド構築及び製品開発に影響を与える。

戦略的計画の検討にあたり、日本の自転車業界には北米、特に米国に注視していただきたい。世界の先進各国では次の10年にかけて人口が継続的に減少し、消費者市場は現状維持か減少傾向であるが、米国は人口が増加している唯一の先進国であり、その結果少なくとも2050年までは米国の消費者市場は活発で成長を続けていく。

2011年3月末に米国の自転車業界、流通、販売計画及び製品開発に間違いなく影響を与える2010年米国国勢調査結果の全体像の第一セットが公表された。自転車小売業者は、現在のサイクリストそして将来のサイクリストとの関係において、既に変化した、そして今現在変化している米国の市場と直面しているのである。

米国の自転車市場における、国内業者であるか海外業者であるかにかかわらない全ての供給業者、そして全ての形態の小売業者達は、この変化を先取りし積極的に動くのか、或いは坐して変化を待つのかのどちらかである。そしてそのような状況の中で米国人達は、どのように働きそして遊ぶのか、勤務先の戦略的計画を達成するために何処に居住するのか、或いは自らの仕事が時代遅れになってしまうのか、今まで経験した事のない競争の厳しい米国市場で追いついていくためにどのように行動していくのか、迷っているのである。

### 重要ないくつかの点：

- ・米国はもはや単一の市場ではない。少なくとも九つの明確な地域市場があり、これらは更に都市圏市場や地域市場に多様化されている。
- ・南部と西部では人口増加、北東部と中部大西洋地区では人口減少というように人口がシフトしている。
- ・自転車店の販路において核となる消費者であったベビーブーマーは退職年齢に達し、ライフスタイル、お金の支出内容、居住地や消費内容そしてどこで自転車に乗るか、などといった点を変えつつある。
- ・ニューイングランドでは子供と同居しない高年齢の米国人が増えている。
- ・太平洋沿岸地区では若い家族が増えており、子供のいる割合も高い。

世代の変化は何十年にもわたり重要な事であった。この間に米国の自転車業界は、この人口構成上の変化はゆっくりと、しかし不可避免的に業界の行く先を定めていくと理解してきた。全ての小売販路を含む米国の自転車業界全体は、高収入の大卒の白人ベビーブーマーをこの15年間の殆どの間、核となる市場ととらえてきた。

2010年国勢調査によると、この核となる市場は退職年齢に達するにあたり、ライフスタイルやどのようにして働きそして遊ぶのか、どこに住むのか等を変え始めている。そして圧倒的であった消費支出を、もっと若いジェネレーションXや一層民族的な多様性に富み人口も多いジェネレーションYに譲り渡しつつある。

(出典：世銀、IMF、米国商務省)

**米国消費者の6つの世代。**米国の自転車業界は、米国の少なくとも6つの世代と、率先して向き合っていく為にはどうしたら良いのかを学び、そして理解する必要がある。

- ・ **GI ジェネレーション**は 1925 年以前に生まれた人達で、第二次世界大戦中を生き抜き、そして参戦した人達から成り立っている。
- ・ **サイレントジェネレーション**は 1925 年から 1944 年生まれで、第二次世界大戦に参戦するには若すぎるか、或いは戦争中に生まれた人達から成っている。恐慌期の低い出生率のため 20 世紀で最も人数が少ない。
- ・ **ベビーブーマー**は 1945 年から 1964 年生まれで、GI ジェネレーションとサイレントジェネレーションの子供達から成る。2 番目に数の多い世代で、自転車専門店販路を含む多くの製品、ブランド及び小売店にとって最も必要とされている世代である。
- ・ **ジェネレーション X**は 1965 年から 1984 年生まれで、サイレントジェネレーションの子供達から成る。科学技術的に「パイリಂಗル」だとされている。しかしベビーブーマーに比べ 11%人口が少ない。
- ・ **ジェネレーション Y**は 1985 年から 2004 年生まれで、ミレニアル、エコブーマー或いはネットジェネレーションとも呼ばれている。彼等はベビーブーマーの子供達で米国人の中で最大の世代である。民族的に多様で科学技術に詳しく、人口統計上大きな変化を示している。今後最も重要な購買層になり、ベビーブーマーの 5 倍以上の割合で消費を行うと見られている。
- ・ **ジェネレーション Z**は 2005 年以降生まれである。2007 年には 400 万人以上の赤ちゃんが生まれ、これは米国史上最大であった！ この若い世代は自転車に乗る年齢に達しており、今後の米国自転車業界にとって非常に重要で手応えのあるマーケットとなるであろう。

(出典：米国郵便公社、米国商務省、ニューヨークタイムス)

このように消費者市場そして自転車利用市場において実際に活動し、生存している米国人の間には六つの世代があるが、これらのうちベビーブーマー、ジェネレーション X、そしてジェネレーション Y の三つが、現在及び今後 10 年間の自転車産業にとって非常に重要である。

## ベビーブーマー

- ・ 1945 年から 1964 年までに生まれた 7,800 万人で 1957 年から 1961 年がピークのベルの形をしたカーブを示す。このピークが自転車市場を含む米国市場に大きな影響を与えている。
  - ベビーブーマーのピークの人達は 2008 年に 50 歳に達した。伝統的には 50 歳を過ぎると消費は劇的に減少する。
- ・ 彼等の買うものは：
  - 若く見え、自らが若いと感じられるもの
  - 体の具合の悪い所に対する自然療法となるもの
  - 新しくて人気のあるもの
- ・ 楽しむことが好きで、旅行好き、大変社交的である。
- ・ 8 秒に一人が退職年齢に達している。
- ・ 子供や孫への支出をいとわない。
- ・ 自転車業界は在来メディアを通じアクセス可能である。
- ・ インターネットはおそらくあまり効果的ではない。

米国自転車業界はベビーブーマーの顧客達をできるだけ長く引きとめておくにはどうしたら良いのか考え出さないといけない。

## ジェネレーションX

- ・ 1965年から1984年生まれの6,900万人。ベビーブーマーに比べ900万人、即ち11%少ない。
- ・ ジェネレーションXは人口が少ないため、ベビーブーマーが達した消費水準に比べ常に消費水準が低い。
- ・ ジェネレーションXには以下のような対策を行うと市場としてうまくいく可能性がある。
  - この世代向けに特化した新製品や新技術を投入する。
  - テレビやラジオのコマーシャルは好まず、新聞雑誌は読まないの、インターネットによるマーケティングを行う。
  - この世代は大きな世代に続く次の世代である事を理解し、市場における消費という点に関し、この世代に対し元々できない何かを行わせるような企てを行ってはいけない。

米国自転車業界はこの世代はベビーブーマーの消費を置き換えることはできないという事を理解しなくてはならない。そして自転車及びサイクリングに関し、この少ない世代にどのように魅力を感じてもらい、販売を増やしていくのかという事を考え出さないといけない。

## ジェネレーションY

- ・ 1985年から2004年生まれのこの世代は1億人に達し、米国人の中で最大の世代である。2012年時点ではこの世代の半分以上が18歳以上、半分以上が17歳以下である。
- ・ この世代からは今後10年にわたり毎年400万人の新たな18歳の消費者が米国市場の中で誕生する。
- ・ ジェネレーションYには数多くのヒスパニック系の第二世代が含まれ、特にこのうちの半分は17歳以下である。米国人の中で最も民族多様性の高い世代である。
- ・ 現在のところベビーブーマーの親たちよりも5倍の割合で消費を行っている。しかし彼らがベビーブーマーの収入層区分に到達するまではベビーブーマーの支出を超えることはできない。
- ・ 環境に良い物なら何でも受け入れる。
- ・ この世代向けのマーケティングは難しい。というのは彼等はインターネットを情報収集と遊びの両方に使っており、各種メディアにとって彼等を抜き出すのは難しいのである。

米国自転車業界にとってジェネレーションYは、将来彼等のライフスタイルや交通手段、環境や民族多様性に関する欲求やニーズを受け容れることにより、成長させるための戦略を見出さなくてはならない世代である。

(出典：The Age Curve: How to Profit from the Coming Demographic Storm by Kenneth W. Gronbach)

表3は米国人の世代ごと成人の自転車保有状況を示したものである。このデータは2012年米国サイクリスト研究から引用したもので、この研究結果は本年後半に共同研究の形で公表される。

我々は米国の成人の新車自転車保有状況について、中古車のそれとを区分した。ベビーブーマーは米国成人の中で新車自転車の22%を、中古自転車の6%を保有しており、平均購入金額はより高齢であるサイレントジェネレーションに次ぎ2番目に低くなっていることがわかる。米国成人の間では、新車と中古というように複数の自転車を持っている人もいる事にも留意してほしい。

ジェネレーションXの成人米国人は28歳から47歳までであるが、新車自転車の35%、中古自転車の17%を保有している。ここに示した4つの世代の中では彼等は最も平均購入金額が高く、ジェネレーションYがこれに続いている。

最も若い成人米国人はジェネレーションYの一部であり、彼等は18歳から27歳であり、この世代の半分はまだ17歳以下である。その半分である18歳から27歳までの人達は、米国の新車自転車の27%、中古自転車の11%を保有している。

表3

2012 American Bicyclist Study				
Bicycle Ownership				
The percentages are based on all adult respondents to the survey who were then placed by age into generations...	Gen Y	Gen X	Baby Boomer	Silent Generation
Own new bicycle	27%	35%	22%	13%
Own used bicycle	11%	17%	6%	2%
Avg. amount spent on recently purchased new bicycle	\$415	\$565	\$319	\$229
Avg. amount spent on recently purchased used bicycle	\$331	\$409	\$216	\$186

Note:

- Generation X outperforming other generations in percent ownership and amount spent on recent bicycle purchases.
- Generation Y outspending Boomers on recent bicycle purchases.

表4はやや複雑だ。最上段を見るとジェネレーションXの大部分の人達の誕生年が左から右へ1973年から1983年まで記されていることがわかる。これらの年に生まれた成人の今現在の年齢がすぐ下に示されており、右から左へ29歳から39歳となっている。

ピンク色の帯で示した所が5行目にあるが、この5行目は1973年から1983年までの各々の年に生まれた人の総人口を示し、そのうちピンク色の部分は1975年から1981年までのジェネレーションXの人口の少なさを目立つように示してある。

我々はジェネレーションXはベビーブーマーに比べ人口が少なく、誕生した人の数が全体で11%少ないと先に述べた。

黄色の帯は成人の新車自転車の保有状況を示しており、最も割合が高いのは1978年生まれの34歳の人達でこの年齢の成人全体の6.2%が新車自転車を保有している。年齢別の新車

自転車保有に関し「おいしい」年齢区分は31歳から36歳までで、26.5%の米国人が新車自転車を保有していると答えている。

青い帯の部分は中古自転車の保有状況を示している。最大の割合を示しているのは1978年生まれの34歳の人達で、中古自転車を保有していると答えた全ての米国人の13.1%を占めている。中古自転車保有に関し「おいしい」年齢区分は30歳から35歳までで、中古自転車を保有していると答えた米国人の40.7%を占めている。

表4 ジェネレーションX 29歳から39歳まで  
新車又は中古自転車を保有している人

GENERATION X											
Born 1965 To 1984											
1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	
39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	
47 Years of Age To 28 Years of Age											
4,364,796	4,121,880	3,934,445	3,802,087	3,956,434	3,839,216	3,880,150	3,986,847	3,970,218	4,285,668	4,223,076	4,219,000
69-million											
31 to 36 years represent 26.5% of New Bicycle Ownership											
2.50%	0.70%	1.20%	3.70%	4.50%	6.20%	5.40%	3.70%	3.00%	2.00%	2.20%	0.60%
Median 38.7 New			35 to 30 years represent 40.7% of Used Bicycle Ownership								
0.60%	0.60%	1.90%	1.90%	4.40%	13.10%	9.40%	5.60%	4.40%	3.80%	2.50%	1.10%
					Median 34.4 Used						

出典：2012年米国サイクリスト研究 グラスキンタウンレイグループ, LLC

表4は、米国の自転車保有は28歳から47歳までのジェネレーションXへと転移しており、2012年時点で新車自転車の26%以上、中古自転車の40%以上がこの世代の30歳から36歳までの成人により購入されていることを示している。自転車店の顧客の中間年齢は50歳近くであるが、成人の新車自転車保有中間年齢は38.7歳、中古自転車のそれは34.4歳である。

## 輸入

僅か2カ月間の米国自転車輸入では、この先本年の見通しを述べる事ができるばかりで、ハードデータから多くの内容が提供されるのとは対照的である。

表5 1～2月 米国自転車輸入 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1～2月	2,043,225	185,048,765	\$90.57
2011年1～2月	2,012,715	196,706,071	\$97.73
変化	30,510	-\$11,657,306	-\$7.16
変化 %	1.5%	-5.9%	-7.3%

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

表5から全ての車輪径の自転車輸入は僅かに増加していることがわかる。2012年1～2月には1年前の同期と比較し2%弱増加した。

もっと関心をもたれ注視する必要があるのは、2月までに米国に輸入された自転車の総FOB金額が6%減少し、2012年1～2月に輸入された自転車の平均FOB単価が2011年同期と比較し7%下落した事である。

FOBコストの上昇は2011年の自転車輸入の特徴であり、殆ど毎月に及んだ自転車価格の上昇は昨年の期間中滞ることなく流通販路へと転嫁されていったように見られた。

今注目されるのは、薔薇の花の盛り、即ち、米国自転車市場は全てのコストや価格の上昇分を吸収したのだろうか、そしてFOB金額や卸及び小売金額は今後値下がりするのだろうか、という事である。

確実なことはまだ分からないが、1～2月の関税製品区分毎の輸入状況を示した表6からは、この点について興味深い内容が示されている。

関税番号1510の19インチ以下の子供が歩道で乗る自転車と、関税番号1520の20インチの幼児向け自転車は、2012年1～2月には前年同期と比較し輸入台数もFOB金額も大幅に増加した。

これら二つの関税番号は2011年を通じ大きく減少していた事を思い起こされるかもしれない。

表6 1～2月の米国自転車輸入 2012年と2011年との比較

1～2月	2012		2011		変化	
	台数	FOB金額US\$	台数	FOB金額US\$	台数	FOB金額US\$
HS 関税番号						
1510 19インチ以下	604,645	16,692,717	469,592	14,314,423	135,053	2,378,294
1520 20インチ	506,331	21,924,749	424,615	19,627,301	81,716	2,297,448
1550 24インチ	133,448	7,825,180	183,568	10,375,379	-50,120	-2,550,199
2500 27インチ及び 700c	235,328	66,920,482	236,605	73,967,785	-1,277	-7,047,303
3500 26インチ	545,548	68,795,024	656,605	75,409,769	-111,057	-6,614,745
その他	17,925	2,890,613	41,730	3,011,414	-23,805	-120,801
計	2,043,225	185,048,765	2,012,715	196,706,071	30,510	-11,657,306
対前年比%					1.5%	-5.9%
平均単価US\$		\$90.57		\$97.73		-\$7.16
平均単価対前年比%						-7.3%

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

この他の関税区分、即ち24インチの自転車、27インチ・29インチ及び700cの自転車、そして26インチの自転車は2012年1～2月の時点では2011年同期と比較し、全て台数及びFOB金額ともに減少している。

これは米国の自転車市場消費の変化のシグナルなのであるか？\*<sup>1</sup> 既に言及した通り、はっきりとした事を述べるのは早すぎるし、早春の天候は一般的な自転車輸入補充パターンに変化を与えたことは確かである。しかし現在の米国の成人自転車保有状況の人口統計上の、そして世代間の変化を踏まえると、米国市場の主要牽引役が米国で数の多いベビーブーマーから数の少ないジェネレーションXへと取って代わった事により、自転車需要減退の10年の期間に入りつつあるということは大いに考えられる事である。

\*<sup>1</sup> 自転車市場消費は輸入業者、卸業者及びブランドによる小売店向け販売であり、小売店の在庫と小売販売を含む。

表7は2012年1～2月の米国自転車輸入について平均FOB単価を2011年と比較し示したものである。

表7 1～2月米国自転車輸入 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	\$27.61	\$30.48	-\$2.88	-9.4%
1520 20インチ	\$43.30	\$46.22	-\$2.92	-6.3%
1550 24インチ	\$58.64	\$56.52	\$2.12	3.7%
2500 27インチ & 700c	\$284.37	\$312.62	-\$28.25	-9.0%
3500 26インチ	\$126.10	\$114.85	\$11.25	9.8%
その他	\$161.26	\$72.16	\$89.10	123.5%
計	\$90.57	\$97.73	-\$7.16	-7.3%

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

その他のものを除くと、1～2月には24インチと26インチの輸入自転車の平均FOB単価は上昇した。しかし子供向けの19インチ以下の歩道で乗る自転車、20インチの幼児向け自転車、最も重要な27インチ・29インチ及び700cの自転車の平均単価は下落した。

表8 毎年1～2月の米国自転車輸入の過去13年間の推移 全ての車輪径

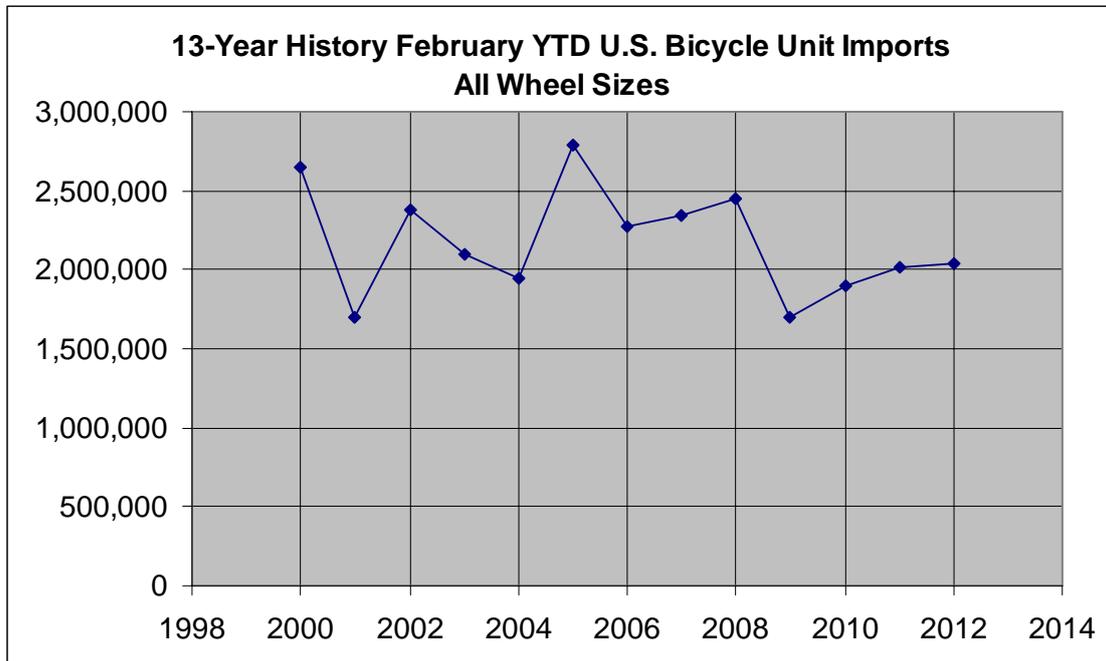
年	総台数	総金額	平均単価
2012	2,043,225	185,048,765	\$90.57
2011	2,012,715	196,706,071	\$97.73
2010	1,892,750	146,244,949	\$77.27
2009	1,701,085	160,227,693	\$94.19
2008	2,448,026	177,883,840	\$72.66
2007	2,347,930	158,582,735	\$67.54
2006	2,269,842	139,830,662	\$61.60
2005	2,789,152	157,135,188	\$56.43
2004	1,944,735	89,588,943	\$46.07
2003	2,098,811	109,912,944	\$52.37
2002	2,375,127	121,376,798	\$51.10
2001	1,695,345	107,277,100	\$63.28
2000	2,644,689	139,224,319	\$52.64

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

表8は全ての車輪径の自転車の毎年1～2月の米国への輸入の過去13年間の推移を示す。

図Bはこの同じ13年間の毎年1～2月の輸入台数の推移をグラフにより示したものであり、2009年の景気後退の様子、2010年の回復の模様、そして2011年と2012年の1～2月の増加の様子が見て取れる。

図B



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

表9は2000年から2012年までの毎年1～2月の米国自転車輸入の過去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年は13年の中で8番目、順位では真中を少し下回ったところである。2011年1～2月がすぐ下の9番目、回復年の2010年はずっと下の11番目である。2カ月間の自転車輸入統計からは多くの事がわかるわけではないという事が良くわかる。

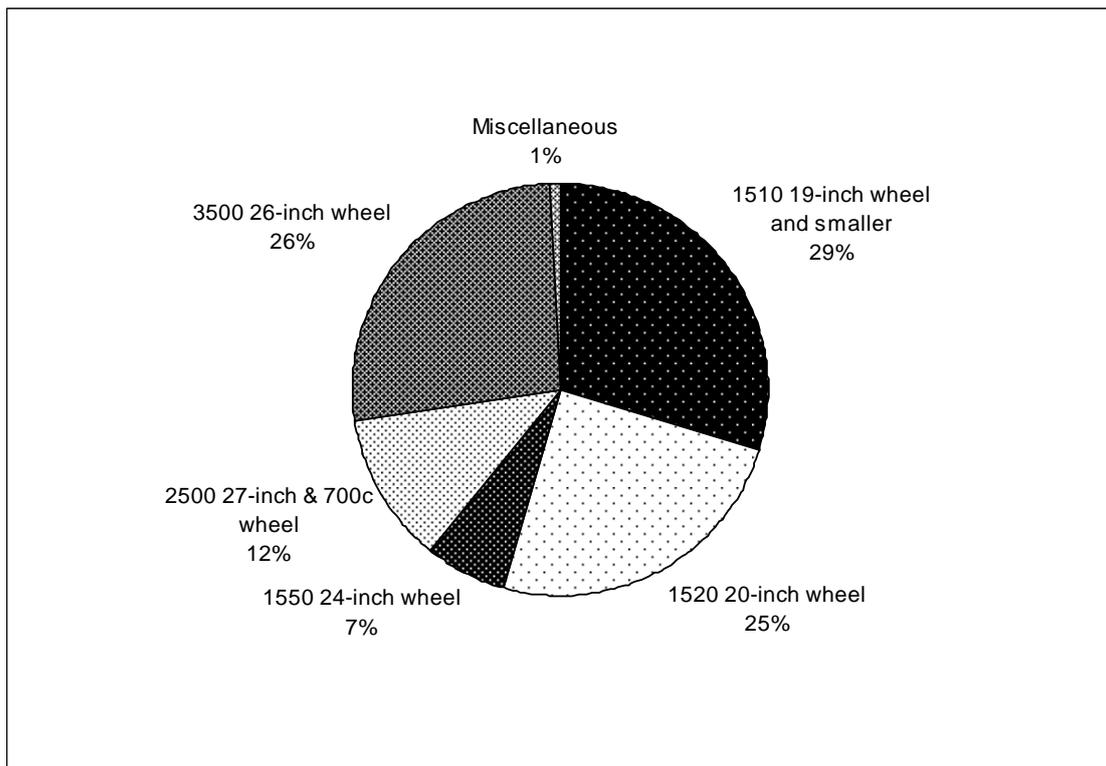
この早い時点での米国自転車輸入報告及び分析においては、2012年は先立つ2年間と大きな違いはないというのが要点であり、本年の輸入統計がより多く明らかになるまで我々の立場も変わらない。

表9 毎年1～2月の米国自転車輸入の過去13年間の推移  
2000年～2012年 台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2005	2,789,152
2	2000	2,644,689
3	2008	2,448,026
4	2002	2,375,127
5	2007	2,347,930
6	2006	2,269,842
7	2003	2,098,811
<b>8</b>	<b>2012</b>	<b>2,043,225</b>
9	2011	2,012,715
10	2004	1,944,735
11	2010	1,892,750
12	2009	1,701,085
13	2001	1,695,345

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

図C 2012年米国自転車輸入台数 製品区分別割合



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

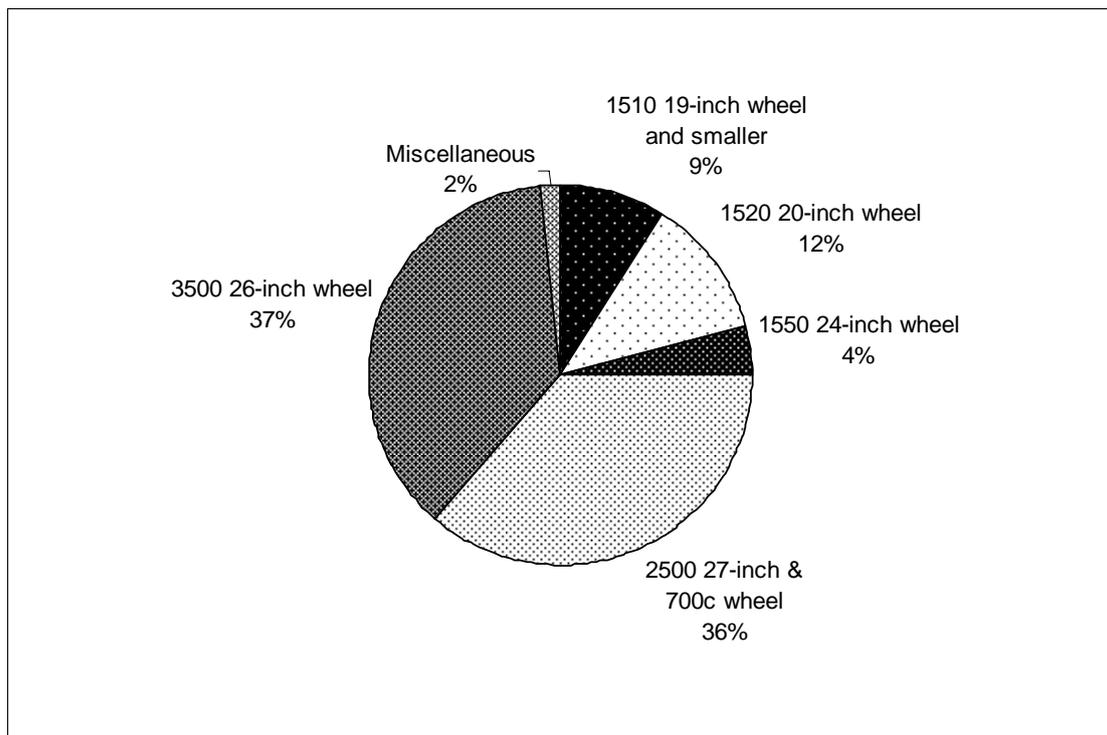
図Cは2012年1～2月の米国自転車輸入につき、関税番号毎の台数割合を示したものである。

関税番号 1510 と 1520 が台数では圧倒的となっており、合計で 2012 年 2 月までに輸入された自転車台数の 54%を占めている。

図 D は 2012 年 1~2 月の米国自転車輸入につき関税番号毎の FOB 金額の割合を示す。

関税番号 2500 と 3500 で輸入された 26 インチ以上の自転車は合計で 2012 年 1~2 月の FOB 金額の 73%と圧倒的となっている。一方で台数では合計で 38%となっている。

図 D 2012 年 1~2 月 米国自転車輸入 FOB 金額



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

いつも通り関税暗号 1510 の 19 インチ以下の歩道で乗る自転車を取り除き、米国のコアマーケットである 20 インチ以上の自転車に焦点を当てる。これを表 10 に示す。

表 10 1～2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\$
2012年 1～2月	1,438,580	\$168,356,048	\$117.03
2011年 1～2月	1,543,123	\$182,391,648	\$118.20
変化	<b>-104,543</b>	<b>-\$14,035,600</b>	<b>-\$1.17</b>
変化 %	<b>-6.8%</b>	<b>-7.7%</b>	<b>-1.0%</b>

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2012年1～2月の米国への輸入は台数で7%減少し、総FOB金額は8%の減少、平均FOB単価は1%下落した。

表11は毎年1～2月の20インチ以上の自転車の2000年から2012年までの過去13年間の推移を示したものである。

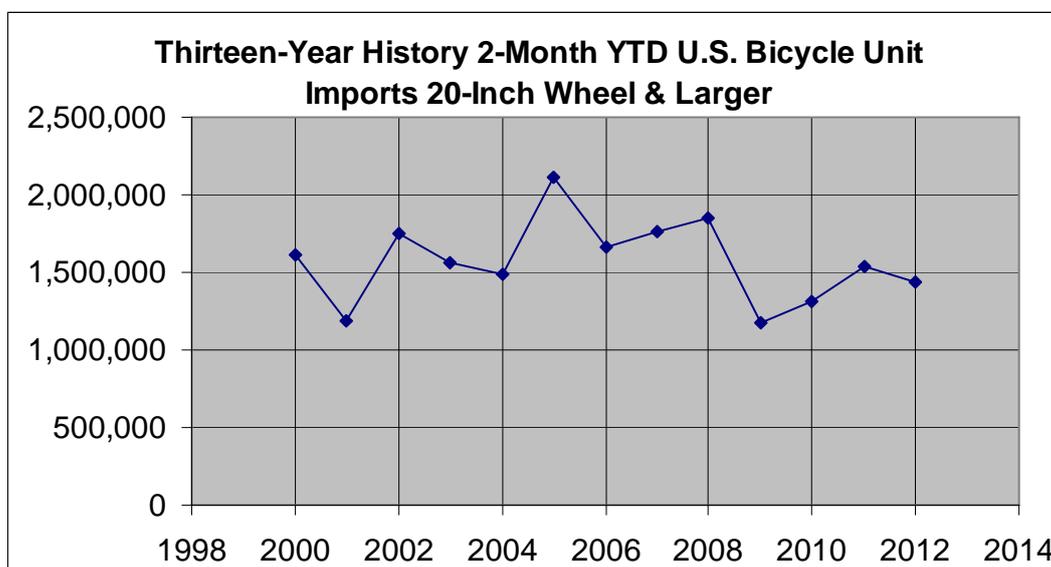
表 11 毎年1～2月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去13年間の推移

1～2月	総台数	総金額	平均単価
2012	<b>1,438,580</b>	<b>168,356,048</b>	<b>\$117.03</b>
2011	1,543,123	182,391,648	\$118.20
2010	1,317,905	130,740,470	\$99.20
2009	1,171,785	146,685,769	\$125.18
2008	1,848,591	163,286,370	\$88.33
2007	1,760,144	143,507,747	\$81.53
2006	1,660,852	127,063,446	\$76.50
2005	2,106,501	143,084,994	\$67.93
2004	1,482,476	81,017,492	\$54.65
2003	1,560,659	99,595,803	\$63.82
2002	1,753,265	106,081,610	\$60.51
2001	1,183,794	92,403,466	\$78.06
2000	1,614,539	108,083,089	\$66.94

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

図Eは1～2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ある。2012年の減少は、現時点では2か月間の輸入状況を示しているに過ぎないとは言えるものの、2009年の景気後退の後、2月までの輸入が2年続けて増加した後での減少のため、引き続き興味もたれる状況である。

図 E



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状況は米国でのコアマーケットの様態を示しているが、この中で最も重要な区分は関税番号 2500 である。

### 関税番号 2500：27 インチ・29 インチ及び 700 c の輸入自転車

表 1 2 は 1～2 月の関税番号 2500、27 インチ・29 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入の様態を示したものである。

表 1 2 1～2 月の米国自転車輸入 27 インチ・29 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	金額	平均単価
2012 年 1～2 月	235,328	66,920,482	\$284.37
2011 年 1～2 月	236,605	73,967,785	\$312.62
変化	-1,277	-7,047,303	-\$28.25
変化 %	-0.5%	-9.5%	-9.0%

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

ご存知の通り関税番号 2500 は 2011 年を通じ台数、総 FOB 金額及び平均 FOB 単価が継続的に増加してきた。2012 年 1～2 月の時点では、台数では僅か 0.5% の減少であるものの、総 FOB 金額は 9% 以上、平均 FOB 単価は 9% と、大きく減少している。

我々は 2012 年を通して今後関税番号 2500 を注意深く観察していく。我々は関税番号 2500 の行くところに米国自転車市場あり、もっと正確には関税番号 2500 の行くところに専門自転車小売あり、即ち自転車店の販路ありと考えているからである。

表 1 3 毎年 1 ～ 2 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移  
27 インチ・29 インチ及び 700 c の自転車

年	台数	金額	平均単価
2000	14,014	4,863,711	\$347.06
2001	23,710	6,471,765	\$272.96
2002	59,399	11,450,734	\$192.78
2003	50,006	14,313,737	\$286.24
2004	39,451	12,340,338	\$312.80
2005	100,099	28,809,775	\$287.81
2006	111,152	34,299,681	\$308.58
2007	174,088	41,411,721	\$237.88
2008	177,216	51,998,790	\$293.42
2009	202,421	62,188,775	\$307.22
2010	164,251	47,307,590	\$288.02
2011	236,605	73,967,785	\$312.62
<b>2012</b>	<b>235,328</b>	<b>66,920,482</b>	<b>\$284.37</b>

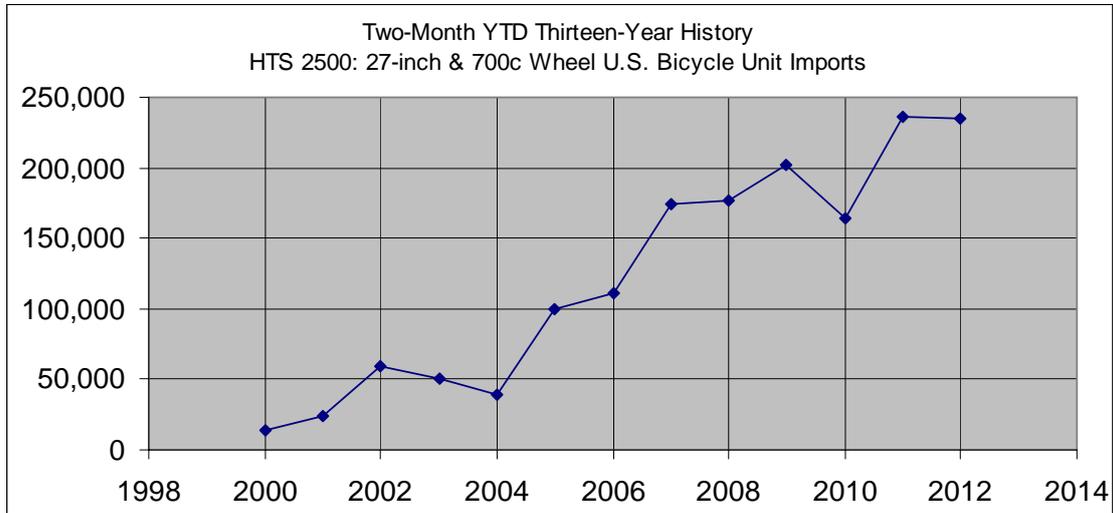
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

再度注意するが、2 カ月間の輸入統計からは多くの事がわかるわけではない。今年も多くの事が起きるであろうし、そして今後 10 カ月の統計データも得られる。これらの事が我々の検討分析を待っているのである。

表 1 3 は上から下へと見ていくが、これは関税番号 2500 の自転車の毎年 1 ～ 2 月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。2012 年は、台数は僅かに減少したが、それでも過去 13 年で 2 番目に多くなっている。総 FOB 金額もやはり 2 番目に多くなっており、2012 年 1 ～ 2 月の平均 FOB 単価は過去 13 年間で下から 4 番目となっている。

2012 年はまだこの先長く、その間にこの区分が FOB 金額面において復調するかもしれない。しかしもし復調しなかった場合、既に言及した米国自転車市場にインパクトを与えながら我々が懸念を抱いている変化というものは、身近なものとなっているかもしれず、その場合 2012 年は変化の年となるかもしれない。

図 F



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

図 F は毎年 1～2 月の関税番号 2500 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。米国自転車市場にとって重要なこの区分は景気後退年の後の回復年である 2010 年 2 月に輸入が減り、2011 年に急増した。図 F からはまた 2012 年 1～2 月は 2011 年同期に比べ台数は僅かに減少したことも示されている。

### 米国の輸出

表 1 4 に示す通り 2012 年 1～2 月の米国の自転車輸出は驚きであり、2012 年自転車市場から生まれる最も興味深いストーリーの始まりの一つかも知れない。

表 1 4 1～2 月の米国自転車輸出 全ての車輪径

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012 年 1～2 月	37,014	\$23,198,122	\$626.74
2011 年 1～2 月	15,770	\$8,747,422	\$554.69
変化	21,244	\$14,450,700	\$72.05
変化 %	135%	165%	13%

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

表 1 4 は小さい数値のため浮動性が大きいとしても、2012 年の最初の 2 カ月間に米国から輸出された自転車の増加ぶりは驚きに値する！

数年前に我々は米国の自転車輸出は台数が少なく、増加もしていないので隔月で報告することにした。こうした過去の全ての出来事は明らかに変化を迎えているようだ。

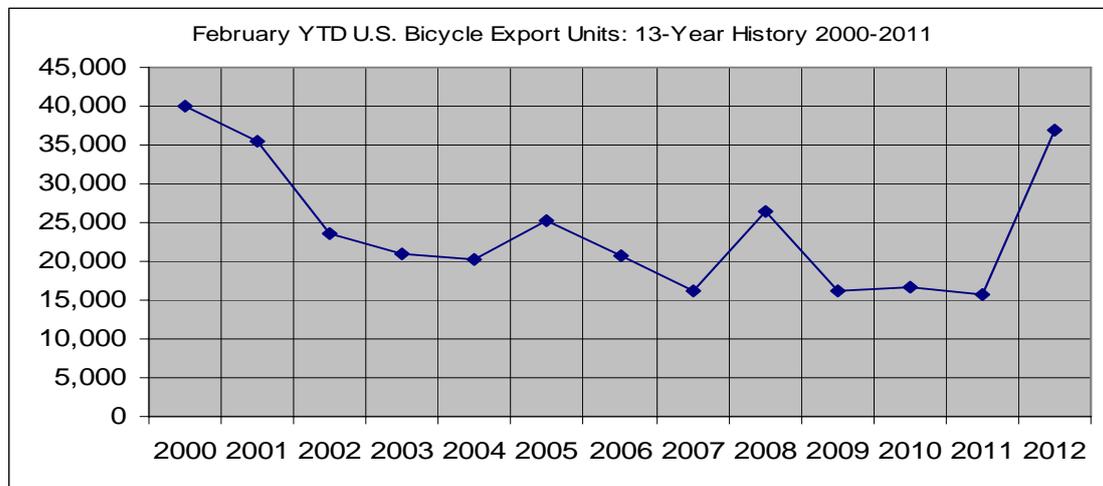
表15は下から上へ毎年1～2月の米国の自転車輸出の過去13年間の推移を示している。2012年1～2月には、2001年以降最も多数の自転車が米国から輸出された。平均FOB単価は過去13年間で最高を示しており、このことから1～2月の総FOB金額は記録更新となっている。

表15 毎年1～2月の米国自転車輸出の過去13年間の推移

年	総台数	総金額	平均単価
2012	37,014	\$23,198,122	\$626.74
2011	15,770	8,747,422	\$554.69
2010	16,742	9,420,677	\$562.70
2009	16,140	8,678,701	\$537.71
2008	26,487	10,438,133	\$394.09
2007	16,306	9,157,988	\$561.63
2006	20,700	8,724,758	\$421.49
2005	25,276	10,395,998	\$411.30
2004	20,236	6,817,560	\$336.90
2003	20,928	5,391,812	\$257.64
2002	23,551	4,846,124	\$205.77
2001	35,566	6,123,661	\$172.18
2000	39,992	7,476,503	\$186.95

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

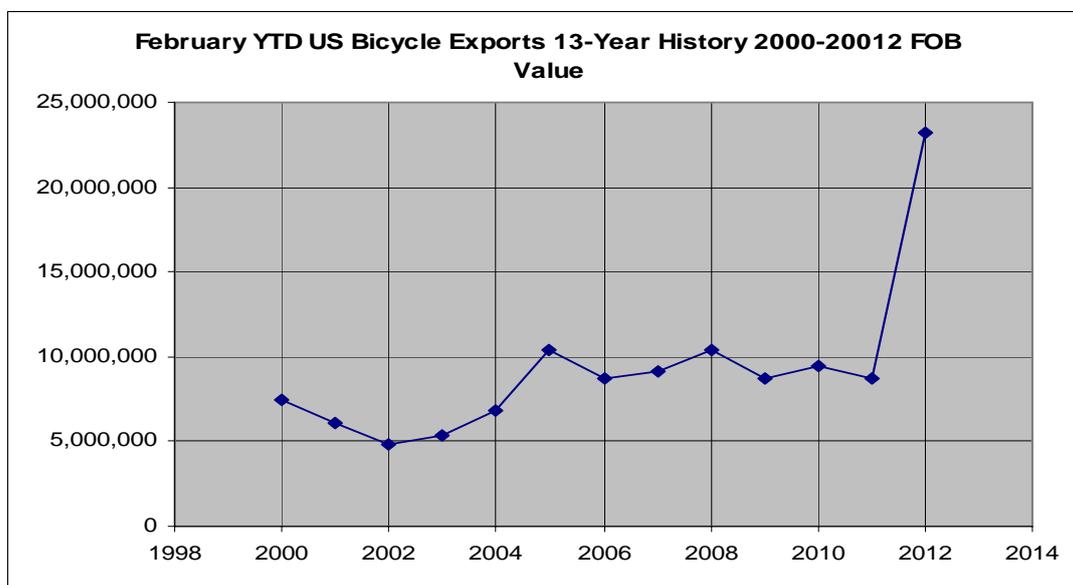
図G



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

図Gは毎年1～2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。輸出台数は2012年1～2月の時点で2000年の水準に戻ったことがわかる。

図H



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

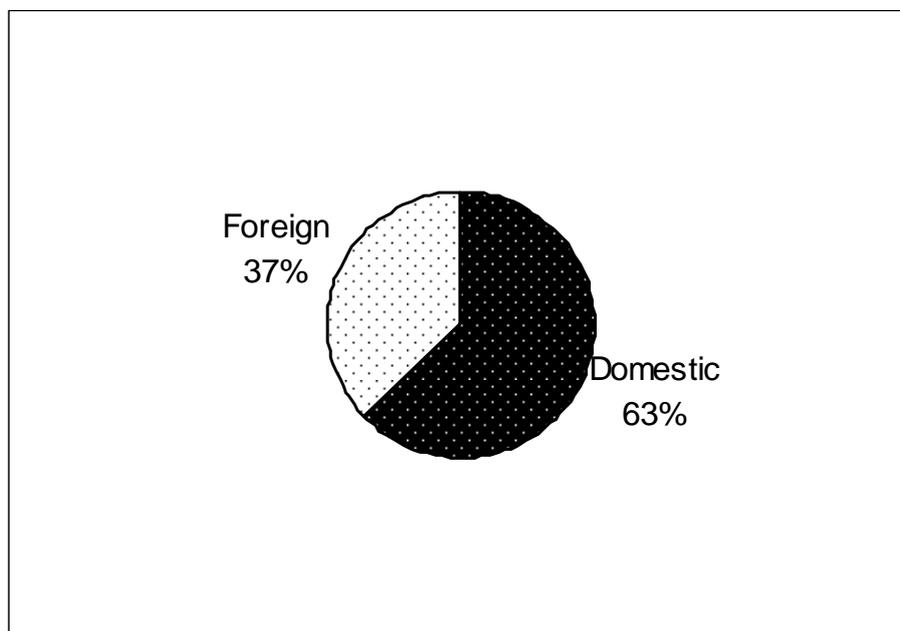
図Hは毎年1～2月の米国自転車輸出に関し、総FOB金額の過去13年間の推移を示したものである。金額の激増ぶりは少なくとも印象的という事ができよう。問題はこれは繰り返される事のない急変なのであろうか、或いは米国自転車輸出事業は文字通り爆発しようとしている事のシグナルなのであろうか、という事である。

以前に報告した通り、米国の自転車輸出は2つの区分に分けられる。一つは国内で生産された自転車と、もう一つは外国で生産された自転車で米国へ輸入され、それが海外の顧客へと輸出されたものである。

図Iは2012年1～2月の米国自転車輸出のうち、国内で生産された自転車が63%と大きな割合を占めている事を示している。

この点につき我々の情報提供元に問い合わせたが、彼等は米国自転車輸出の急増は、主としてアジア各国の顧客がFixie、即ち米国の様々な小規模ハンドビルダーが製造した固定ギアの自転車を購入していることによるものだとの回答であった。この事から継続性に疑問が生じるが、米国の自転車ビルダーは間違いなく2012年2月までの期間においては輸出と売上の急増を享受しているのである。

図 1



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

### 米国自転車業界の出荷販売統計

表 1 6 は米国の自転車供給業者及びブランドの自転車店向け新車完成自転車の販売の様態を示している。

表 1 6 1～2月の自転車店向け供給業者の自転車販売 2012年と2011年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2012年1～2月	305,953	\$142,171,974	\$464.69
2011年1～2月	289,055	\$131,595,549	\$455.26
変化	16,898	\$10,576,425	\$9.42
変化 %	5.8%	8.0%	2.1%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2012年2月販売統計報告

2012年1～2月には供給業者の自転車販売台数は6%増え、総卸金額は8%増加、そして平均卸単価は2011年同期と比較し2%上昇した。

表 1 7 は供給業者の自転車店向け2月末の自転車在庫について2012年と2011年とを比較し示したものである。

2012年の販売シーズンは米国の殆どの地域で暖かったため明らかに早く始まった。表 1 6 に示す通り販売は活発であった。自転車店の販路向けの供給業者は2011年後半を通じ新車自転車の在庫を削減してきた。

表 1 7 2 月末自転車店向け供給業者の自転車在庫 2012 年と 2011 年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2012 年 2 月	663, 201	\$215, 341, 368	\$324. 70
2011 年 2 月	887, 515	\$218, 219, 894	\$245. 88
変化	-224, 314	-\$2, 878, 526	\$78. 82
変化 %	-25. 3%	-1. 3%	32. 1%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2012 年 2 月販売統計報告

表 1 7 からわかるとおり 2012 年 2 月末には供給業者の新車自転車の在庫は 2011 年と比べ 25%以上減少した。そして総卸在庫金額も 1%強減少したが、一方で新車自転車の平均単価は US \$79、即ち 32%以上上昇した。

新車自転車の在庫は季節外れの暖かい気候のせいで自転車販売が増加するにつれ減少しており、この結果、新車自転車の供給不足が報告されている。

2 月の米国の自転車輸入は通常 3 月の販売を反映する。この為 1~2 月の 20 インチ以上の自転車輸入の減少は、今後 2012 年第 2 四半期にかけての供給不足のシグナルであるように見受けられる。自転車店からは実際新車自転車の供給不足の声が上がっていることが確認できている。本年これから先も、米国自転車市場及び自転車産業について報告を続けていきたい。

以 上