

GTG Gluskin Townley Group が一般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2013年11月号

(執筆者の体調不良により報告が遅れております)

米国自転車市場情報

米国の自転車輸入

表1に黄色で強調されて示されている通り、1年前に1~8月の米国自転車輸入総FOB金額がUS\$10億に達し、我々は驚いていたのである。本年は米国の全ての車輪径の自転車輸入台数が15%減少し、2013年1~8月の輸入総FOB金額も5%減少した。我々は何故突然このような変化が起きたのか、その原因を突き止めようとしているところである。

表1 1~8月の米国自転車総輸入 2013年と2012年との比較

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2013年1~8月	10,636,461	966,876,934	\$90.90
2012年1~8月	12,562,542	1,022,420,425	\$81.39
変化	-1,926,081	-\$55,543,491	\$9.52
変化%	-15.3%	-5.4%	11.7%

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

しかし総FOB金額が減少した一方で、米国へ輸入された自転車の平均FOB単価は12%近く、即ち2013年1~8月には1年前の同期と比較しUS\$9以上上昇している。

表2は2013年1~8月の米国の自転車輸入について前年同期と比較しながら関税番号ごとに詳しく示したものである。

2013年8月までの時点で5つの主要関税番号全てにおいて台数の大きな減少がみられる。そしてこれらの区分の中でただ一つ、関税番号3500の2013年1~8月の総FOB金額だけが2012年同期と比較し増加している。

輸入のこの大きな減少の原因は、米国の一部のブランドや供給業者そして大規模小売店の過剰発注の調整、または市場需要の減少、あるいはその両方によるものである。このレポートの最後でふれるとおり、自転車店の販路向けの供給業者の販売台数は195,000台減少している。ということは1~8月には、量販店、総合スポーツ用品店、アウトドア専門店及びネット通販において、残り170万台分が減少したということである。

表2 1～8月の米国の自転車輸入 2013年と2012年との比較

1～8月 HS 関税番号	2013		2012		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	2,787,385	85,980,007	3,393,711	98,979,553	-606,326	-12,999,546
1520 20 インチ	2,425,502	106,681,838	2,913,700	130,735,935	-488,198	-24,054,097
1550 24 インチ	748,291	43,710,259	1,015,784	58,764,490	-267,493	-15,054,231
2500 27 インチ及 び 700c	1,201,613	304,329,401	1,283,688	319,836,892	-82,075	-15,507,491
3500 26 インチ	3,230,851	400,138,112	3,744,552	388,693,626	-513,701	11,444,486
その他	242,819	26,037,317	211,107	25,409,929	31,712	627,388
計	10,636,461	966,876,934	12,562,542	1,022,420,425	-1,926,081	-55,543,491
対前年比%					-15.33%	-5.43%
平均単価 US\$		\$90.90		\$81.39		
平均単価対前年比%						11.69%

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

表3は2013年1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税番号ごとの平均FOB単価の模様を2012年同期と比較しながら示したものである。

表3 1～8月の米国自転車輸入 2013年と2012年との比較 平均FOB単価

関税番号	2013 平均単価	2012 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$30.85	\$29.17	\$1.68	5.8%
1520 20 インチ	\$43.98	\$44.87	-\$0.89	-2.0%
1550 24 インチ	\$58.41	\$57.85	\$0.56	1.0%
2500 27 インチ及び 700c	\$253.27	\$249.15	\$4.11	1.7%
3500 26 インチ	\$123.85	\$103.80	\$20.05	16.2%
その他	\$107.23	\$120.37	-\$13.14	-10.9%
計	\$90.90	\$81.39	\$9.52	11.7%

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

表4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14年間の推移を示したものである。

表4 毎年1～8月の米国自転車輸入の過去14年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2013	10,636,461	\$ 966,876,934	\$90.90
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

表5は毎年1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去14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。

2013年は過去14年間の平均である11,857,519台を下回り、過去14年で11位となっている。

図Aは表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台数の過去14年間の推移をグラフにより示したものである。

毎年1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の推移を見てみると、2006年から2008年までの3年間は安定しており、リーマンショックの2009年に減少した。しかしリーマンショック後の2010年から2013年までの4年間は増減を伴った不安定な状態が続いている。

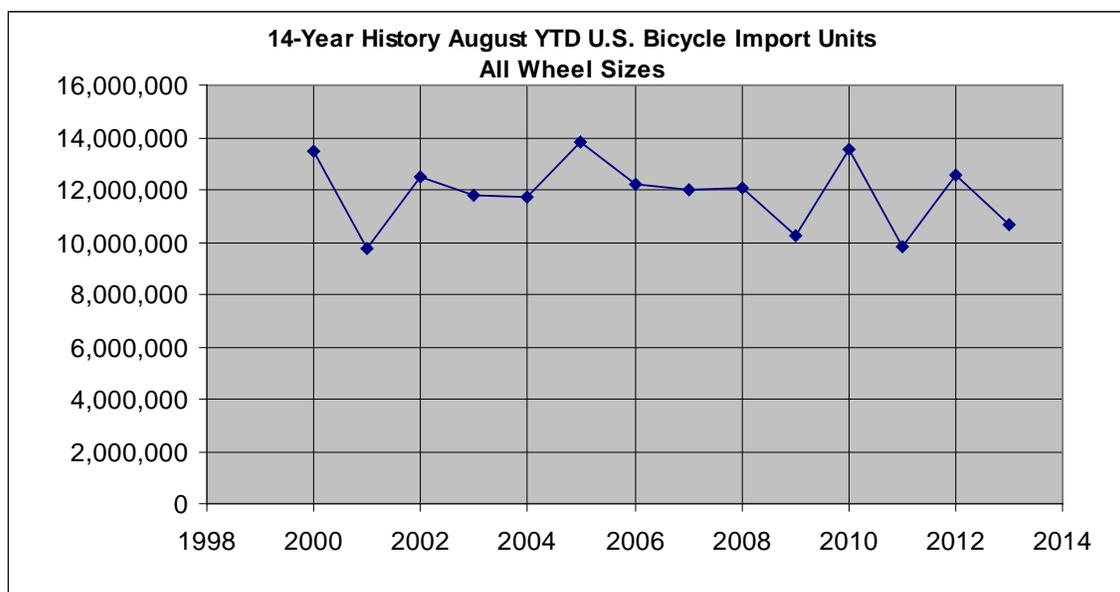
このレポートの冒頭で指摘したとおり、この変動は在庫調整によるもので、市場で不確実な状況が生み出され、そして供給元の国々と米国の輸入業者の間での市場の見込みや製造計画の策定に困難がもたらされている。

表5 毎年1～8月の米国の全ての車輪径の自転車輸入台数の過去14年間の推移
台数による順位付け

順位	年	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	2013	10,636,461
12	2009	10,226,900
13	2011	9,796,450
14	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



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

表6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14年間の推移について、この期間中の総FOB金額により順位付けを行い示したものである。

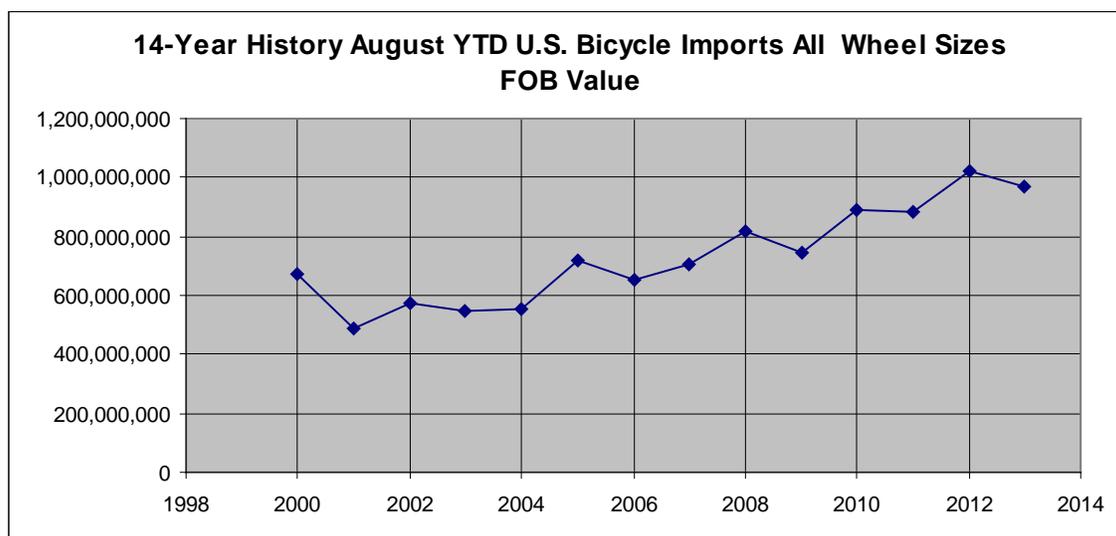
表6 毎年1～8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移
総FOB金額による順位付け

順位	年	総FOB金額
1	2012	1,022,420,425
2	2013	\$966,876,934
3	2010	888,068,980
4	2011	886,113,972
5	2008	820,791,411
6	2009	745,239,180
7	2005	718,720,457
8	2007	704,898,031
9	2000	674,585,479
10	2006	653,832,809
11	2002	575,469,425
12	2004	552,894,072
13	2003	547,240,074
14	2001	490,146,050

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

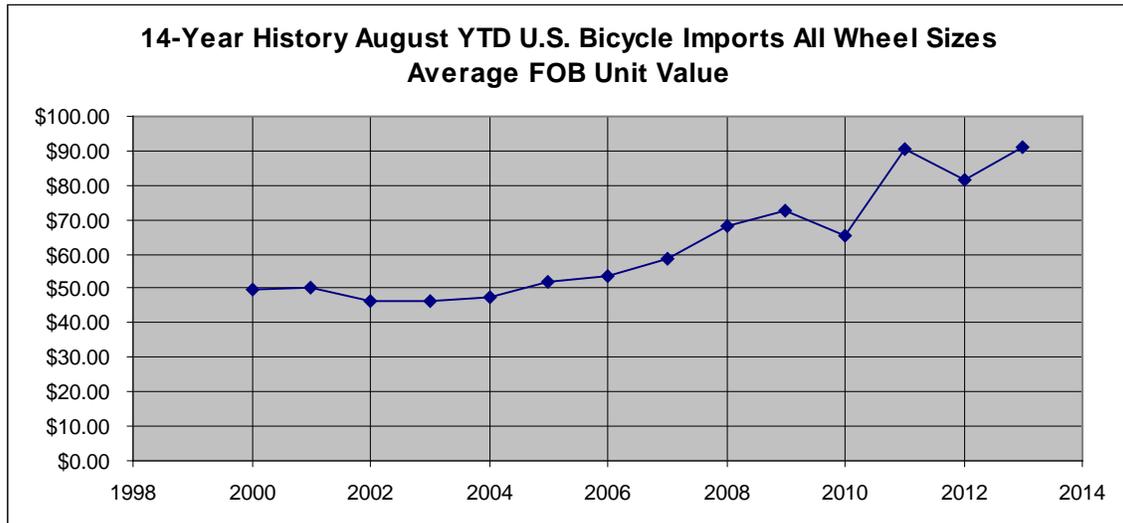
1～8月の輸入台数は平均以下であるが、過去14年間の総FOB金額の推移において、2013年は第二位に位置づけられていることに注意してほしい。同様にこの模様を図Bにも示す。

図B



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

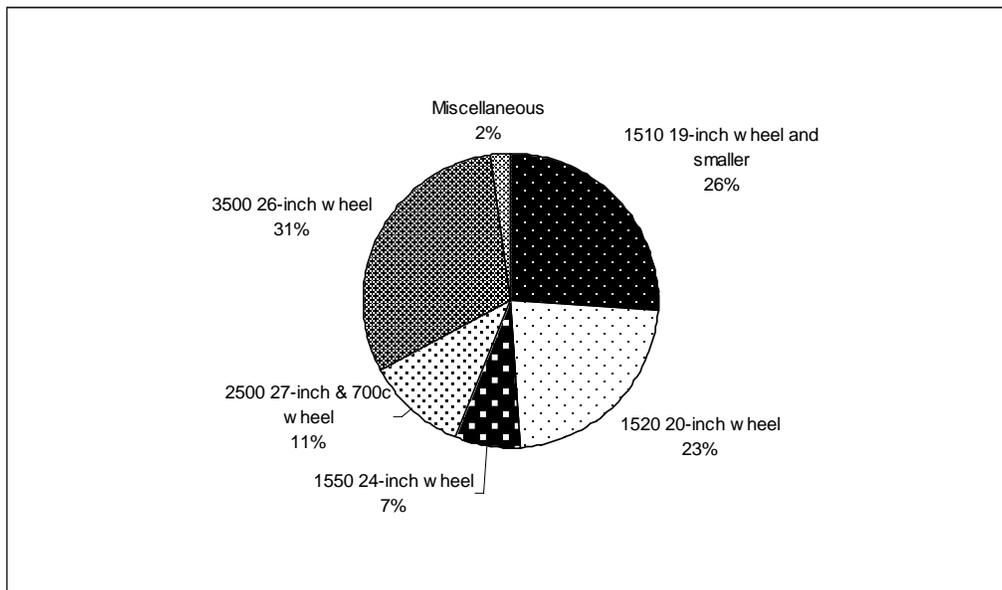
図 C



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について平均 FOB 単価の推移を示したものである。過去 14 年の中で 2011 年と 2013 年の 2 回 US \$90 を超え、2013 年はこの期間中の平均 FOB 単価の最高を記録している。

図 D 2013 年 1～8 月の米国自転車輸入台数 全ての車輪径 関税区分ごとの割合

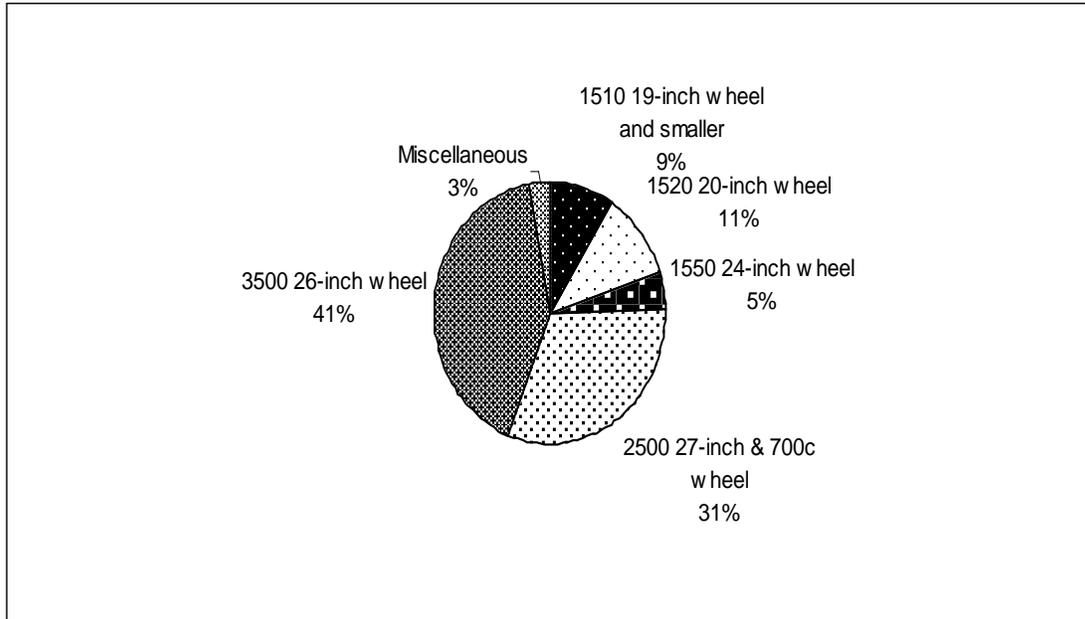


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 D は 2013 年 1～8 月の全ての車輪径の自転車の輸入に関し関税番号ごとに台数の割合を示したものである。関税番号 3500 の 26 インチの自転車がこの期間中の総台数の 31% を占

めている。しかし図Eからわかるとおり関税番号 3500 は、2013 年 1～8 月の総 FOB 金額の 41% を占め、続いて関税番号 2500 がこの期間中の総 FOB 金額の 31% を占めている。

図 E 2013 年 1～8 月米国自転車輸入 全ての車輪径
関税区分ごとの 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 1～8 月

表 7 は 2013 年 1～8 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について 2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 7 1～8 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 2013 年と 2012 年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2013 年 1～8 月	7,849,076	880,896,927	\$112.23
2012 年 1～8 月	9,168,831	923,440,872	\$100.72
変化	-1,319,755	-42,543,945	\$11.51
変化 %	-14.4%	-4.6%	11.4%

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

2013 年 8 月までの時点で 20 インチ以上の自転車の輸入台数は前年と比べ全体で 14% 以上減少しており、総 FOB 金額も 5% 弱減少している。

しかし 2013 年 1～8 月に米国へ輸入された 20 インチ以上の自転車の平均 FOB 単価は 11%、即ち 2012 年同期と比較し US \$ 11.51 と非常に大きく上昇している。

表 8 毎年 1～8 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移

年	総台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価
2013	7,849,076	880,896,927	\$112.23
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

表 8 は毎年 1～8 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移を示したものである。

2013 年の総台数は過去 14 年間の平均である 8,521,125 台を下回っているが、2013 年 1～8 月の総 FOB 金額は過去 14 年間で 2 番目に多くなっており、平均 FOB 単価は 2011 年を US \$0.11 上回り過去最高となっている。

図 F は毎年 1～8 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。2006 年から 2008 年までの安定した状況が明らかであり、一方 2009 年から 2013 年までの直近 5 年間の変動の激しい模様も明らかとなっている。

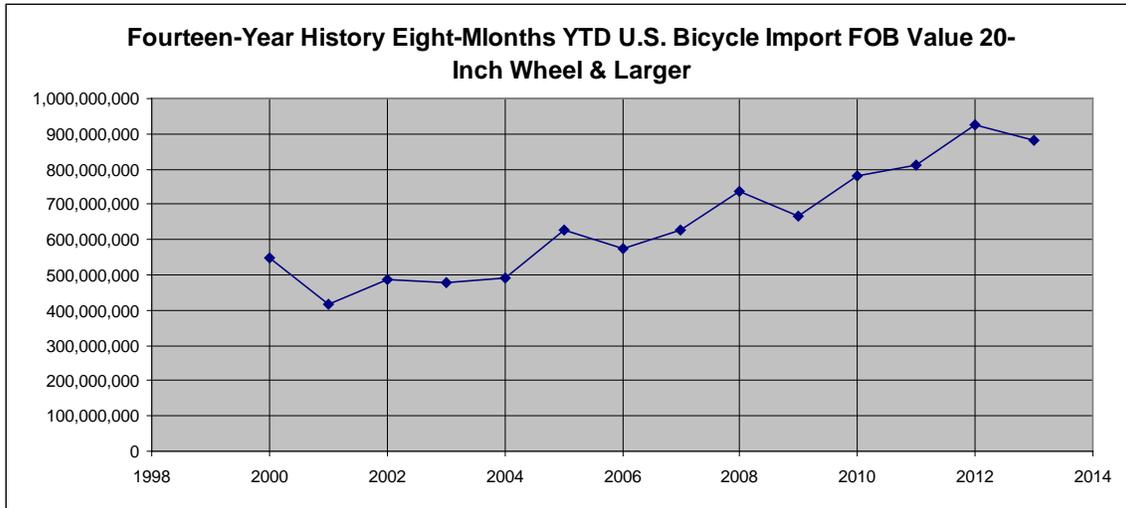
図 F



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

図 G は毎年 1～8 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入総 FOB 金額の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。この期間中、2009 年から 2012 年まで総 FOB 金額は増加し、2013 年には僅かに減少した。

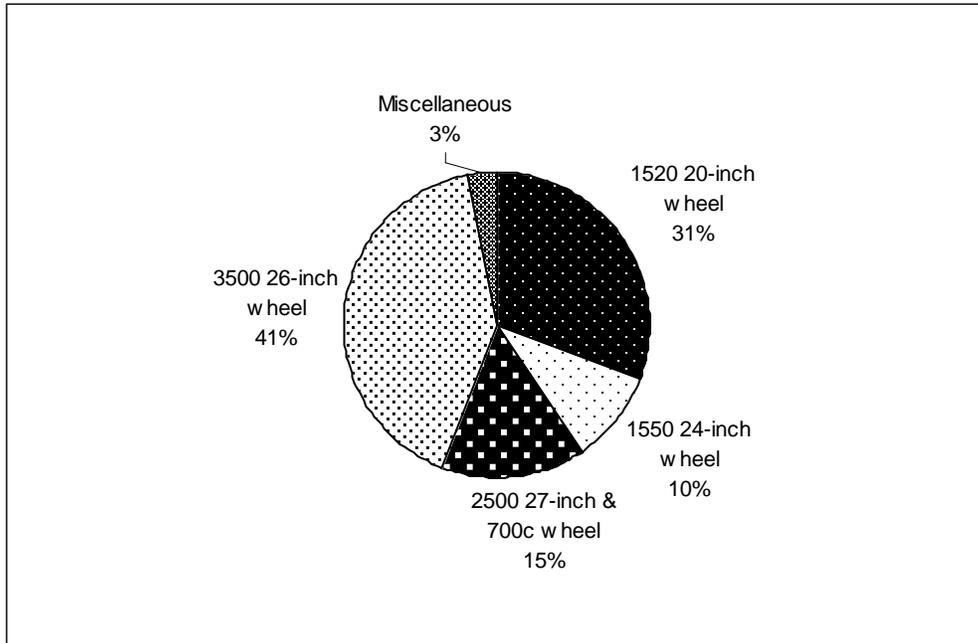
図 G



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

図Hは2013年1～8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に関し、関税番号ごとの台数割合を示したものである。

図H 2013年1～8月 20インチ以上の自転車輸入 関税番号ごと台数割合



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

関税番号 3500 の 26 インチの自転車が 2013 年 1～8 月の 20 インチ以上の自転車輸入台数の 41% を占め、関税番号 1520 の 20 インチの自転車が 1～8 月の台数の 31% を占めこれに続いている。

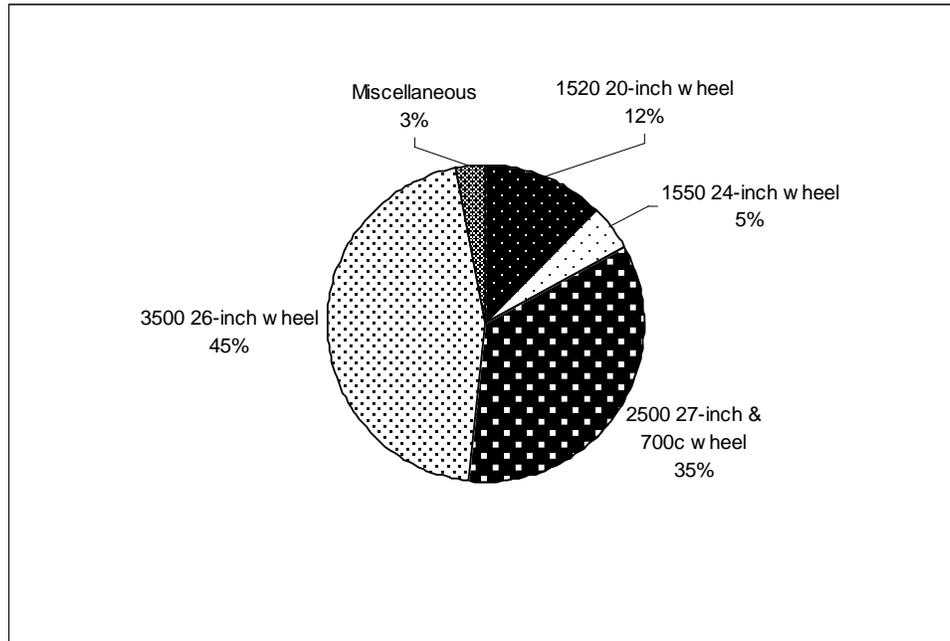
図 I は 1～8 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入について関税番号ごとに FOB 金額の割合を示したものである。

関税番号 3500 の 26 インチの自転車が 1～8 月の総 FOB 金額の 45% を占め圧倒的となっており、関税番号 2500 がこの期間中の総 FOB 金額の 35% を占めこれに続いている。

これら二つの関税番号を合わせると 1～8 月の総台数の 56%、総 FOB 金額の 80% を占めている。

関税番号 1520 の 20 インチの自転車は、コアマーケットである 20 インチ以上の自転車の台数では 31% の割合を獲得しているが、2013 年 1～8 月の総 FOB 金額割合では 12% を占めるに過ぎない。

図 I



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

2013年8月：すべての車輪径の自転車輸入

月毎の比較では、2013年8月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数は2012年8月と比較しほぼ同等であり、極僅かに632台増加という状況である。この模様を表9に示す。

表9 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\$
2013年8月	1,416,215	119,830,710	\$84.61
2012年8月	1,415,583	133,916,799	\$94.60
変化	632	-14,086,089	-\$9.99
変化%	0.04%	-10.5%	-10.6%

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

しかし全ての車輪径の自転車の2013年8月の米国への月次輸入総FOB金額は、2012年の同じ月と比較し10%以上、即ちUS\$1,400万減少した。

表10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14年間の推移を示したものである。

表 10 毎年 8 月の輸入の過去 14 年間の推移 全ての車輪径

年	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
2013	1,416,215	119,830,710	\$84.61

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

2013 年 8 月に輸入されたすべての車輪径の自転車の総台数は過去 14 年間の平均である 1,651,330 台を下回り、表 11 に示すとおり過去 14 年間で 12 番目となっている。

2013 年 8 月に米国へ輸入されたすべての車輪径の自転車の平均 FOB 単価は過去 14 年間で 3 番目に高く、2011 年、2012 年に次いでいる。

表 11 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 14 年間の推移について、月次台数により順位付けを行い示したものである。

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台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。

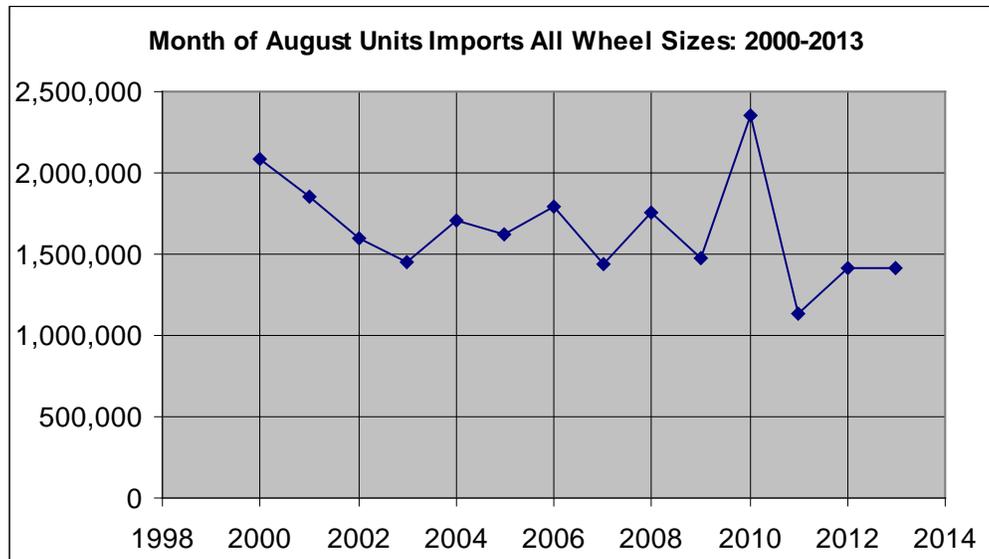
2010 年に異常に多くなっているが、これは翌年の少なさで帳消しになっているように見受けられる。8 月の米国自転車輸入台数は 2012 年・2013 年と丁度 140 万台程度となっている。

表 1 1 毎年 8 月の輸入台数の過去 14 年間の推移
 全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	8 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	2013	1,416,215
13	2012	1,415,583
14	2011	1,137,832

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

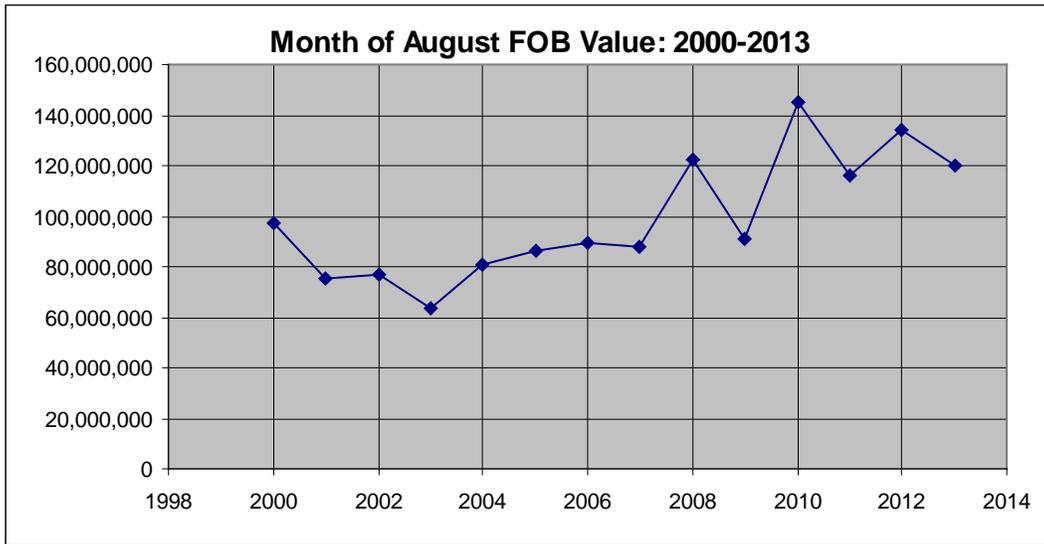
図 J



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

図 K は 2000 年から 2013 年までの過去 14 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台数の推移を示したものである。

図 K



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

2010年8月に輸入台数が異常と思われるほど急増したが、これはFOB金額にも反映されている。一方、2011年8月の輸入台数は同様に異常なほど少なかったが、この月のFOB金額はUS\$1億1,600万で踏みとどまっていた。そして2012年8月はUS\$1億3,400万、2013年8月はUS\$1億2,000万と続いている。

8月の20インチ以上の自転車の輸入

表12は2013年8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関し、2012年8月と比較しながら示したものである。

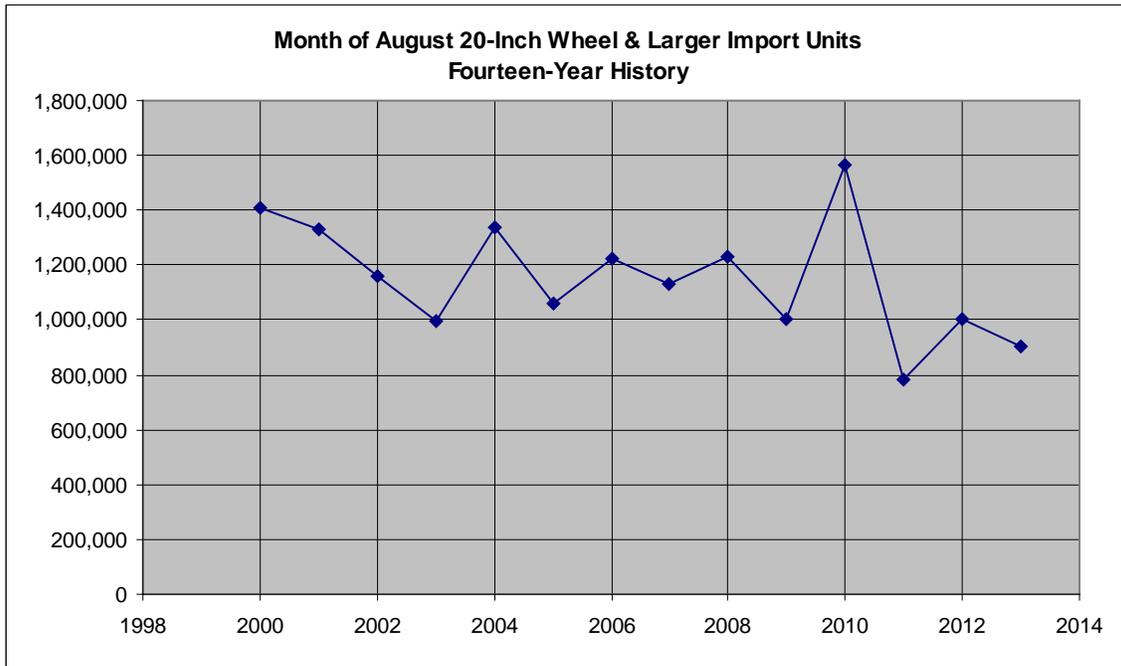
表12 米国自転車輸入 8月 20インチ以上

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2013年8月	904,588	104,181,284	\$115.17
2012年8月	1,003,153	121,150,754	\$120.77
変化	-98,565	-16,969,470	-\$5.60
変化%	-9.8%	-14.0%	-4.6%

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

2013年8月に米国へ輸入された20インチ以上の自転車の台数は2012年8月に比べ10%近く減少し、FOB金額は14%減少した。一方で輸入自転車の平均FOB単価は月毎の比較で5%弱減少した。

図 L



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

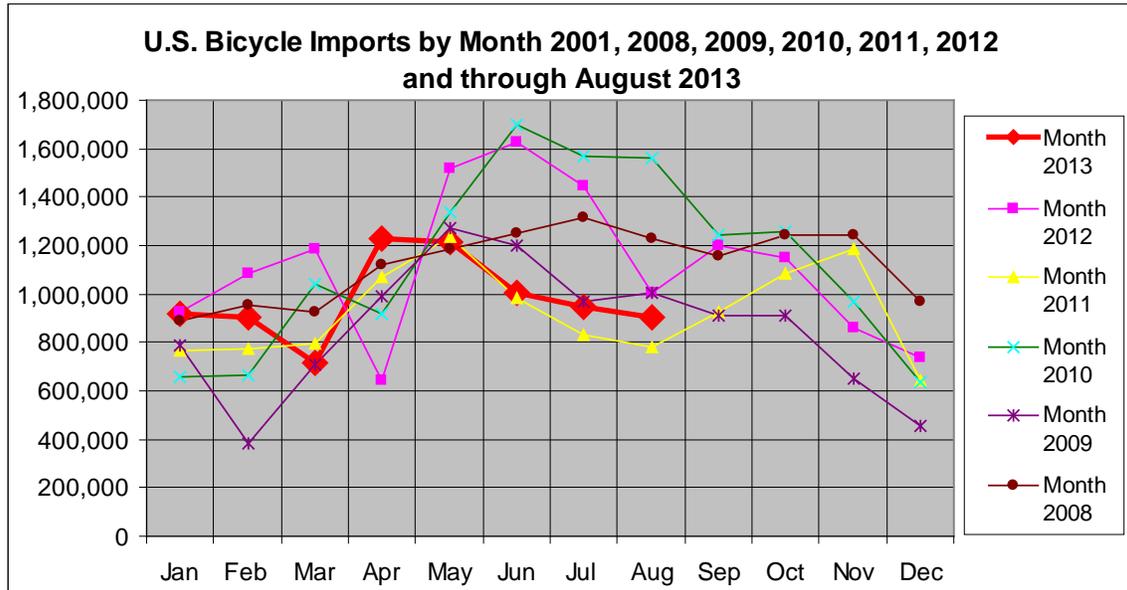
図 L は毎年 8 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入台数の過去 14 年間の推移を示したものである。

2010 年 8 月にはコアマーケットの自転車の米国への輸入台数が 160 万台弱へと増加したが、この増加分は 2011 年にコアマーケットの輸入台数が 80 万台程度にまで減少したことにより打ち消されている。一方で、2012 年・2013 年の輸入台数の水準は、2006 年から 2008 年までのリーマンショック前の輸入台数の水準には戻っていない。

図 M は 20 インチ以上の自転車の米国への輸入について、我々が比較のために選択した 2008 年・2009 年・2010 年・2011 年そして 2012 年について月毎に示したものである。2013 年 1～8 月は赤線で示してある。

先月までのレポートで見てきた輸入自転車台数の急減は、2013 年 5 月から 8 月になっても続いており、本年は過去 14 年の平均を大きく下回るであろうという見方を裏付けている。

図M



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

関税番号 2500：1～8月の27インチ、700cの自転車の輸入

関税番号 2500 は引き続き米国自転車輸入にとって最も重要な区分である。表 1 3 は 2013 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 2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 1 3 1～8月の米国自転車輸入 27インチ、700cの自転車

2500 27インチ、700c	総台数	金額	平均単価
2013年1～8月	1,201,613	304,329,401	\$253.27
2012年1～8月	1,283,688	319,836,892	\$249.15
変化	-82,075	-15,507,491	\$4.11
変化%	-6.4%	-4.8%	1.7%

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

この重要な区分は多少弱含んでおり、1～8月の輸入台数は6%以上減少している。

総FOB金額も5%ほど減少しており、一方で米国へ輸入された関税番号2500の自転車の平均FOB単価は年間の比較で僅かに上昇している。

表 1 4 は毎年 1～8 月の関税番号 2500 の自転車の輸入台数、総FOB金額そしてこの期間中の平均FOB単価の過去14年間の推移を示したものである。

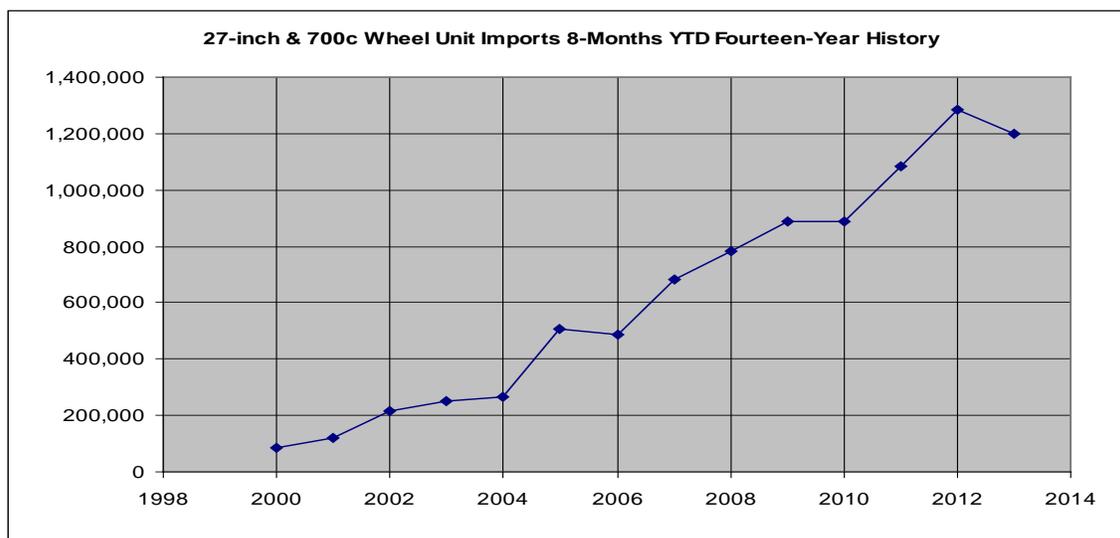
表 1 4 27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1～8 月の輸入の過去 14 年間の推移

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 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
2013	1,201,613	304,329,401	\$253.27

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 の自転車輸入台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。

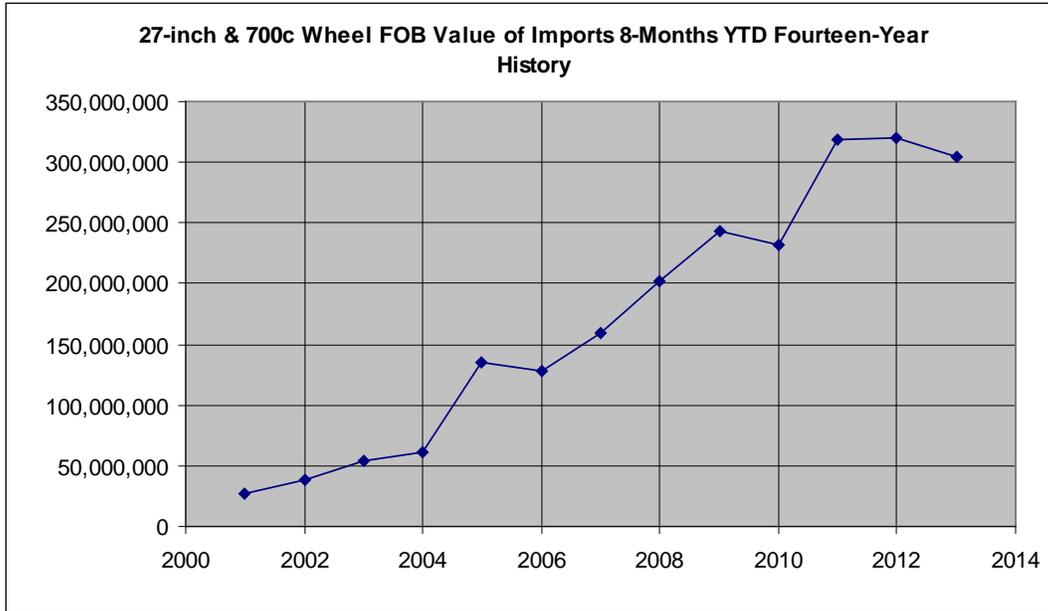
図 N



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

図〇は毎年1～8月の関税番号2500の自転車の輸入総FOB金額の過去14年間の推移を示したものである。

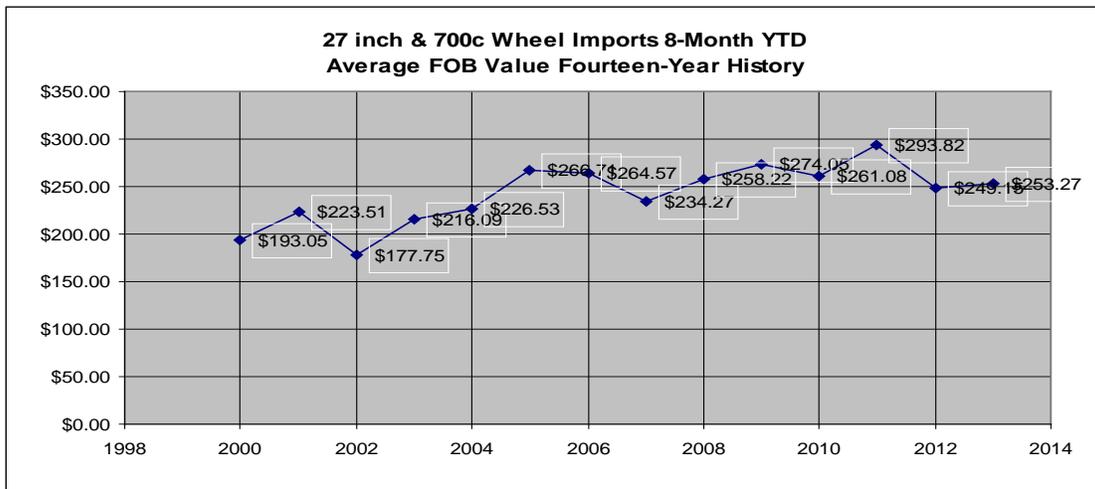
図〇



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

図P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、平均FOB単価の過去14年間の推移を示したものである。

図P



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

米国自転車輸入についての主要供給元

表15は2013年1～8月の全ての車輪径の自転車の中国からの米国向け輸入について2012年同期と比較しながら示したものである。2013年1～8月の中国からの総輸入台数は2012年同期と比較し16%減少し、総FOB金額は10%減少したことに注意してほしい。

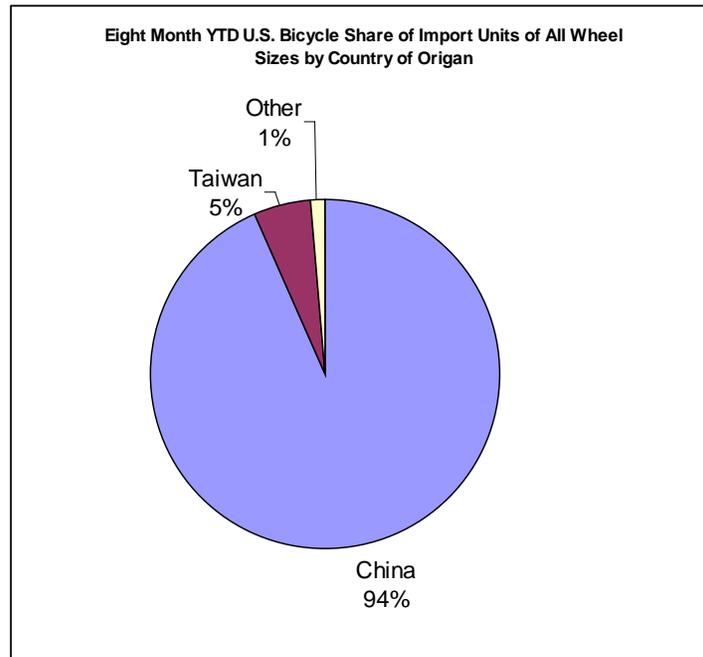
表15 1～8月の米国の中国からの自転車輸入 2013年と2012年との比較

	台数	総台数に占める割合%	FOB金額	総FOB金額に占める割合	平均FOB単価
2013年1～8月	9,920,824	93.3%	\$656,077,196	67.9%	\$66.13
2012年1～8月	11,814,776	94.0%	\$730,632,145	71.5%	\$61.84
変化	-1,893,952		-\$74,554,949		\$4.29
変化%	-16.0%		-10.2%		6.9%

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

図Qは2013年1～8月の米国自転車輸入に関し、供給元ごとの台数割合を示したもので、中国がこの期間中の米国総輸入台数の94%を占め、圧倒的となっていることに注意してほしい。

図Q



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

表16は2013年1～8月の台湾からの全ての車輪径の自転車の米国への輸入について2012年同期と比較しながら示したものである。台湾製自転車の輸入台数も5%ほど減少しているが、この期間中の総FOB金額は5%以上増加した。

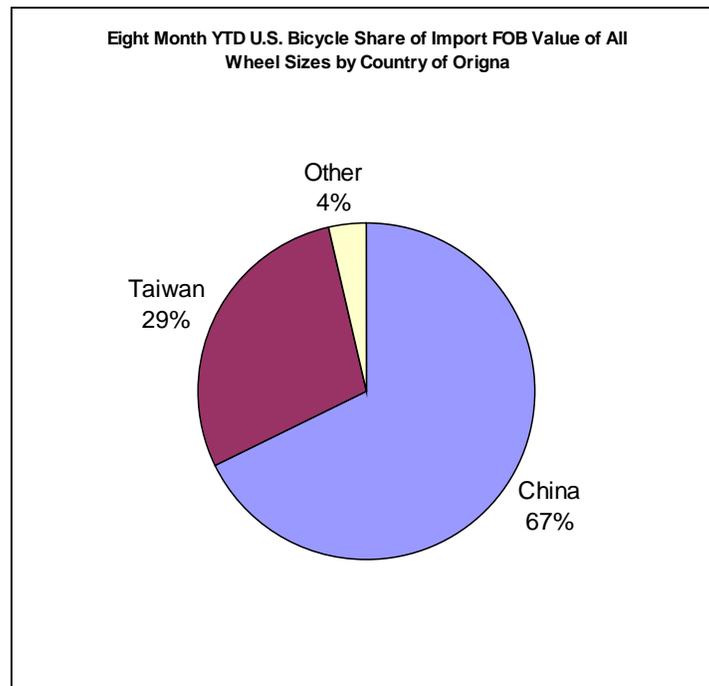
表 1 6 1～8月の米国の台湾からの自転車輸入 2013年と2012年との比較

	台数	総台数に占める割合%	FOB金額	総FOB金額に占める割合	平均FOB単価
2013年1～8月	559,704	5.3%	\$275,984,596	28.5%	\$493.09
2012年1～8月	587,918	4.7%	\$261,839,018	25.6%	\$445.37
変化	-28,214		\$14,145,578		\$47.72
変化%	-4.8%		5.4%		10.7%

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

図Rは2013年1～8月の米国自転車輸入に関し、供給元ごとのFOB金額割合について示したものである。台湾が2013年1～8月の米国自転車輸入FOB金額の29%の割合を占めていることに注意してほしい。

図 R



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

表 17 は 2013 年 1～8 月の米国自転車輸出について 2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 17 2013 年 1～8 月の米国自転車輸出 全ての車輪径 2012 年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2013 年 1～8 月	141,068	83,507,943	\$591.97
2012 年 1～8 月	134,420	82,387,159	\$612.91
変化	6,648	1,120,784	-\$20.94
変化 %	5%	1%	-3%

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

2013 年 1～8 月には米国の自転車輸出は僅かではあるが台数が増加した。1 年前の同期に比べ 5% の増加である。輸出 FOB 金額もやはり 1% 増加し、一方で平均 FOB 単価は 3%、即ち US \$21 下落した。

表 18 は毎年 1～8 月の全ての車輪径の自転車の米国からの輸出の過去 14 年間の推移を示したものである。輸出台数はリーマンショックの時の水準へは回復していないが、FOB 金額は平均 FOB 単価が高価なため継続的に回復している。

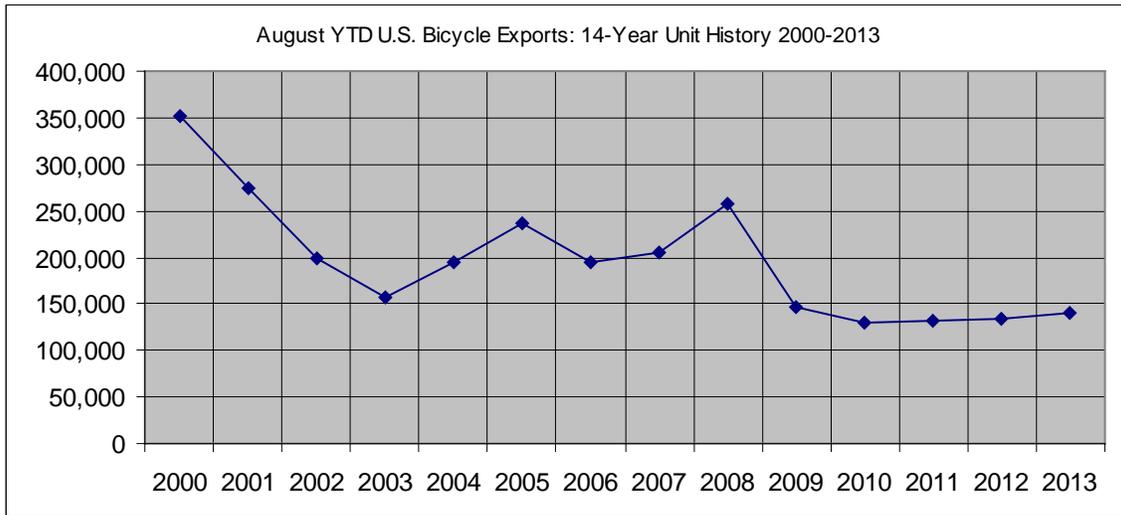
表 18 毎年 1～8 月の米国自転車輸出の過去 14 年間の推移 全ての車輪径

年	台数	金額	平均単価
2013	141,068	83,507,943	\$591.97
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

図 S は毎年 1～8 月の米国自転車輸出台数の過去 14 年間の模様を示したものである。2009 年に輸出台数が落ち込み、それ以後 4 年間にわたり米国からの自転車輸出台数が低い水準にとどまっていることがわかる。

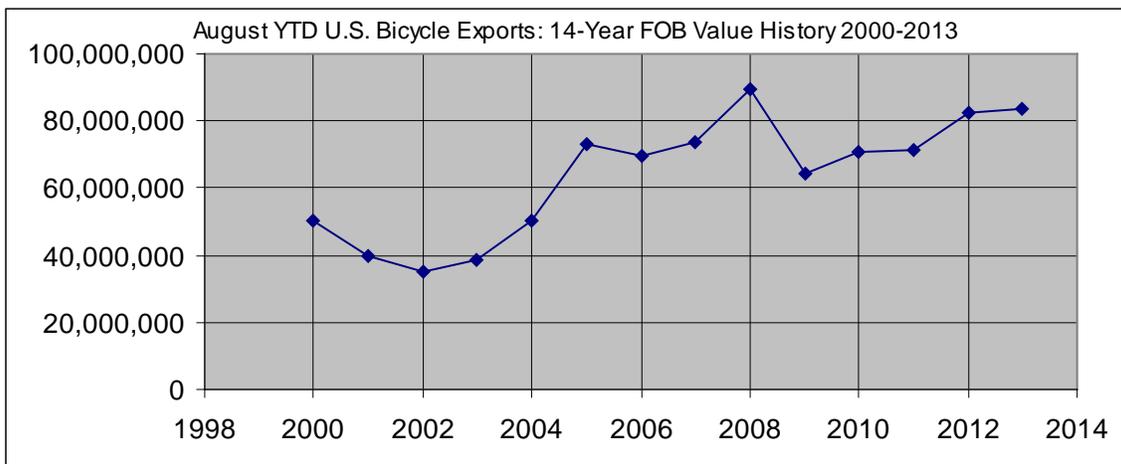
図 S



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

図 T は毎年 1～8 月の米国自転車輸出 FOB 金額の過去 14 年間の推移を示したものである。2009 年の落ち込みが顕著で、その後 4 年間にわたり継続的に増加している模様も明らかに示されている。

図 T



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

表 19 は 2013 年 1～8 月の米国自転車輸出について関税番号ごとに詳しく示したものである。

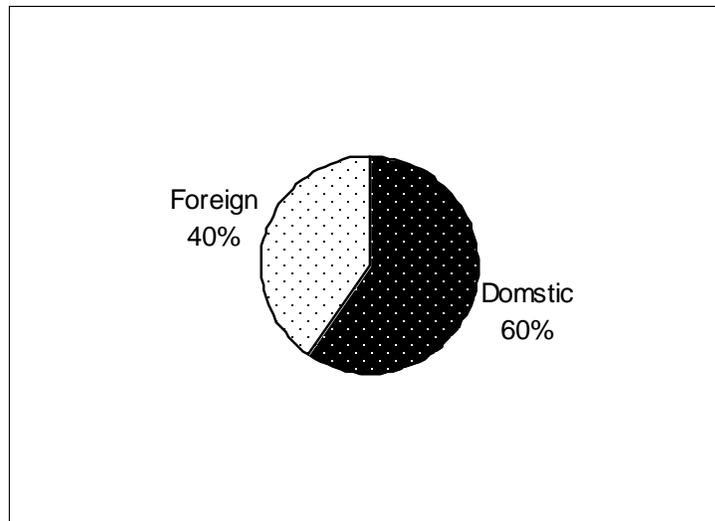
表 19 2013年1~8月の米国自転車輸出

1~8月 関税番号	国産			海外産			計		
	台数	総 FOB 金額 US\$	平均 単価	台数	総 FOB 金額 US\$	平均 単価	台数	総 FOB 金額 US\$	平均 単価
1070: 25 インチ以下	21,253	4,560,216	\$214.57	11,888	2,214,572	\$186.29	33,141	6,774,788	\$204.42
2600: 25 インチ以上	30,163	22,926,189	\$760.08	38,242	28,486,984	\$744.91	68,405	51,413,173	\$751.60
6000: 車輪径の示されて いないもの	32,625	22,323,223	\$684.24	6,897	2,996,759	\$434.50	39,522	25,319,982	\$640.66
計	84,041	49,809,628	\$592.68	57,027	33,698,315	\$590.92	141,068	83,507,943	\$591.97
割合	59.6%	59.6%		40.4%	40.4%				

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

海外で生産された自転車で海外の顧客向けに米国から輸出された自転車に比べ、国内で生産され輸出された自転車が比較的強含んでいる状況に注意してほしい。この事は図Uで更に明らかになる。

図U 米国自転車輸出 国産のものと海外産のものとの台数割合



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

米国の自転車専門店販路の供給業者の出荷及び販売

表20は米国の自転車店向け供給業者及びブランドの新車自転車の卸販売について示したものである。このレポートの冒頭で述べたとおり、2013年1~8月の自転車店向け販売台数は2012年同期と比較し10%以上減少し、自転車店向け卸販売ドル金額もやはり6%近く減少した。

表 2 0 1～8月の自転車店向け供給業者の新車自転車販売 2013年と2012年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2013年1～8月	1,677,386	\$731,906,464	\$436.34
2012年1～8月	1,872,071	\$776,458,473	\$414.76
変化	-194,685	-\$44,552,009	\$21.58
変化%	-10.4%	-5.7%	5.2%

出典：レジャートレンドグループ 米国自転車供給業者協会(BPSA)
及び Gluskin Townley Group による分析

2013年1～8月には米国の自転車店向けに販売された新車自転車の平均卸単価が2012年同期と比較し5%以上上昇していることに関心がもたれる。

表 2 1 は米国の自転車専門店の販路における供給業者及びブランドが、8月末に持っていた新車自転車在庫について示したものである。

表 2 1 8月末の米国自転車供給業者の新車自転車在庫
2013年と2012年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2013年8月	767,418	\$238,259,258	\$310.47
2012年8月	598,597	\$187,822,343	\$313.77
変化	168,821	\$50,436,915	-\$3.30
変化%	28.2%	26.9%	-1.1%

出典：レジャートレンドグループ 米国自転車供給業者協会(BPSA)
及び Gluskin Townley Group による分析

米国の自転車店向け供給業者とブランドが持っている新車自転車在庫は、自転車店向け販売が引き続き減少しているのに伴い、減少し続けている。8月末の時点では2013年は2012年に比べ総台数で28%強の増加、金額では27%の増加となっている。

既に述べたとおり、卸在庫量を削減する方法にはアジアの供給業者向け発注量を削減するという手段があり、これは本年これからも続くであろう。

以 上