

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2013年3月号

### 米国自転車市場情報

#### 米国自転車市場

#### 米国の自転車輸入

2012年は大きな変動を伴って始まったが、後半の二四半期は比較的安定した状態に落ち着き、米国の自転車輸入水準はリーマンショック以前の状態に戻ったというシグナルが点灯したように見受けられる。

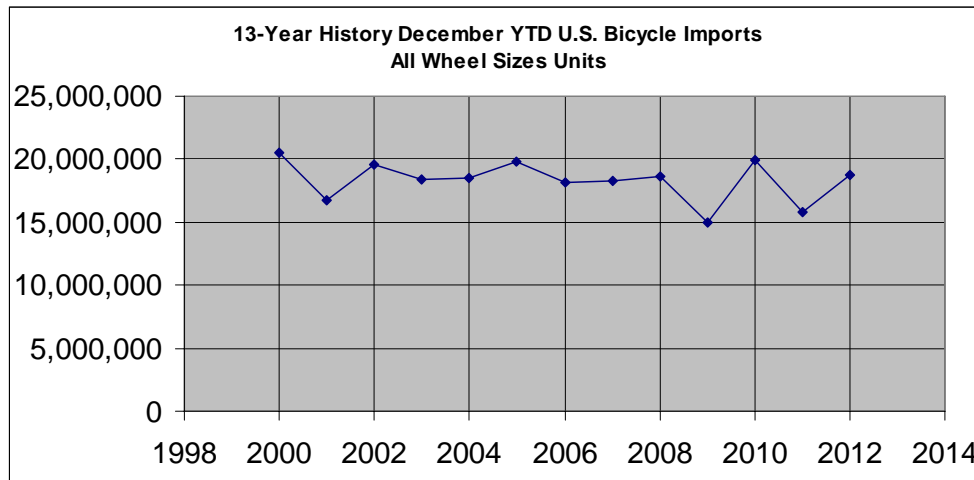
表1 1～12月の米国自転車総輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年1～12月	18,758,260	1,553,036,423	\$82.79
2011年1～12月	15,793,254	1,339,416,039	\$84.81
変化	2,965,006	\$213,620,384	-\$2.02
変化%	18.8%	15.9%	-2.4%

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

表1は2012年1～12月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、2011年1～12月と比較し示したものである。年毎の比較で自転車総輸入台数が19%増加した事は注目されるが、更に米国の自転車輸入水準が2010年の異常な状態からリーマンショックの年である2009年以前のより安定した状態に戻ったという事の意味は大きい。この模様を図Aに示す。

図 A



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

我々は米国の自転車輸入について FOB 金額をこれまで調査追跡してきた。これは生産地からの出荷金額に最も近い数値であり、また米国の輸入関税の算出に用いられる数値でもあるからである。しかし米国の自転車輸入について CIF 金額を用いた報告もある。これはしばしば米国への陸揚げ時の金額とも言われ、FOB 金額と保険、運賃が含まれる。

表 2 は 2012 年 1～12 月の全ての車輪径の自転車の輸入 FOB 金額と CIF 金額とを比較し示したものである。全体の金額は 6%以上差がある事がわかる。

表 2 2012 年 1～12 月米国自転車総輸入 FOB 金額と CIF 金額との比較

2012	金額 US\$	平均単価 US\$
1～12 月 CIF 金額	\$1,652,432,950	\$88.09
1～12 月 FOB 金額	\$1,553,036,423	\$82.79
差	\$99,396,527	\$5.30
差 %	6.4%	6.4%

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

自転車ブランドや供給業者が中国と台湾を主要供給元とし、これらが圧倒的供給元となっている事は良く知られているが、2012 年に米国へ輸入された全ての自転車台数の 98.6%がこれら二つの供給元国から輸入された。2012 年には残り 1.4%、即ち全ての車輪径の自転車の 259,277 台が、他の全ての供給元の国々から米国へ輸入されたのである。

また中国と台湾は 2012 年に米国へ輸入された全ての自転車の 96.7%の FOB 金額を獲得し、残りの 3.3%、即ち US\$5,060 万が他の全ての供給元国の間で分かち合われている。

表 3 は、2012 年 1～12 月に中国から米国へ輸入された全ての車輪径の自転車の輸入の様相について、2011 年同期と比較し示したものである。

表3 1～12月の米国の中国からの自転車輸入 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1～12月	17,625,255	\$1,075,929,236	\$61.04
2011年1～12月	14,723,001	\$894,714,095	\$60.77
変化	2,902,254	\$181,215,141	\$0.27
変化%	19.7%	20.3%	0.5%

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

2011年は既に述べたとおり米国の自転車輸入が極端に少ない年であった。表3には急増の様相、即ち中国からの総輸入台数が回復し20%も増加した事、2012年に中国から輸入された全ての自転車の総FOB金額も同様である事が示されている。

表4は2012年1～12月の米国の台湾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。我々は台湾自転車業界は2012年には主に中国大陸市場に焦点を当てており、この事が米国の台湾からの自転車輸入総台数が5%減少した理由の一部である、という見方を示してきた。

表4 1～12月の米国の台湾からの自転車輸入 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1～12月	873,728	\$426,519,344	\$488.16
2011年1～12月	922,049	\$411,681,821	\$446.49
変化	-48,321	\$14,837,523	\$41.67
変化%	-5.2%	3.6%	9.3%

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

しかし台湾からの輸入台数が5%減少したとはいえ、2012年に台湾から輸入された自転車の平均FOB単価が2011年と比較し9%以上上昇した事により、総FOB金額は4%増加している。

表5は2012年1～12月の平均FOB単価について関税番号毎に2011年と比較しながら示したものである。全体の平均FOB単価はUS\$2.02、即ち2%と僅かに下落したが、最大の変化は関税番号2500の落ち込みである。

関税番号2500の27インチ及び700c(一部の29インチを含む)の車輪の自転車は、米国の自転車輸入及び商品区分の中で最も重要である。2012年は米国自転車輸入全体にとっては上昇年であったが、関税番号2500の平均FOB単価がUS\$36.31、即ち12%下落したことは関心が持たれることであり、また懸念事項でもある。

これと比べ、次に重要な区分である関税番号3500の26インチの輸入自転車の平均単価は、0.7%と僅かに上昇しており、これはインフレ率以下ではあるものの、それでも2012年には2011年と比較し上昇している。

表6は2012年1～12月の関税番号毎の米国への自転車輸入の詳細について、2011年と比較しながら示したものである。

表5 1～12月の関税番号毎の平均単価 2012年と2011年との比較

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	\$30.34	\$29.70	\$0.64	2.1%
1520 20 インチ	\$45.31	\$45.16	\$0.15	0.3%
1550 24 インチ	\$59.51	\$58.10	\$1.41	2.4%
2500 27 インチ & 700c	\$263.84	\$300.16	-\$36.31	-12.1%
3500 26 インチ	\$113.29	\$112.54	\$0.75	0.7%
その他	\$116.40	\$75.80	\$40.60	53.6%
計	<b>\$82.79</b>	<b>\$84.81</b>	<b>-\$2.02</b>	<b>-2.4%</b>

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

表6 1～12月の米国の自転車輸入 2012年と2011年との比較

1～12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	5,642,908	171,209,559	4,716,749	140,103,679	19.6%	22.2%
1520 20 インチ	4,521,107	204,839,232	3,710,461	167,550,507	21.8%	22.3%
1550 24 インチ	1,362,042	81,050,397	1,110,592	64,524,142	22.6%	25.6%
2500 27 インチ及 び 700c	1,830,328	482,921,265	1,474,234	442,503,238	24.2%	9.1%
3500 26 インチ	5,070,145	574,402,430	4,418,353	497,230,633	14.8%	15.5%
その他	331,730	38,613,540	362,865	27,503,840	-8.6%	40.4%
計	<b>18,758,260</b>	<b>1,553,036,423</b>	<b>15,793,254</b>	<b>1,339,416,039</b>	<b>18.8%</b>	<b>15.9%</b>
対前年比%					<b>18.9%</b>	<b>15.90%</b>
平均単価 US\$		<b>\$82.79</b>		<b>\$84.81</b>		
平均単価対前年比%						<b>-2.4%</b>

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

表6から2012年1～12月にはその他のものを除き、全ての区分で2011年と比較し増加した事、そして前述の通り全体の平均 FOB 単価が2%下落した事がわかる。

表7は2000年から2012年までの過去13年間の毎年1～12月の全ての車輪径の自転車輸入の推移を示したものである。

表7 1～12月の米国の自転車輸入の過去13年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均単価 US\$
<b>2012</b>	<b>18,758,340</b>	<b>1,553,036,423</b>	<b>\$82.79</b>
2011	15,793,254	1,339,416,039	\$84.81
2010	19,876,313	1,343,541,662	\$67.60
2009	14,926,800	1,042,784,000	\$69.86
2008	18,579,786	1,292,327,950	\$69.56
2007	18,233,438	1,061,736,090	\$58.23
2006	18,210,634	990,777,768	\$54.41
2005	19,803,531	1,041,156,878	\$52.57
2004	18,490,477	887,236,825	\$47.98
2003	18,397,122	820,068,665	\$44.58
2002	19,550,411	877,222,301	\$44.87
2001	16,741,703	787,632,610	\$47.05
2000	20,473,848	1,019,678,395	\$49.80

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

2012年には全ての車輪径の自転車全体で1,870万台が米国へ輸入されたが、この事から2012年は安定した年であった事は明らかであり、13年間の推移の中では真中の上の方に位置している。2012年の総FOB金額はUS\$15億と好調で、過去13年で最高である。平均FOB単価も2番目に高くなっている。

表8は同じ1～12月の米国自転車輸入台数の過去13年の推移を示すが、台数による順位付けを行ったものである。

既に述べたとおり、2012年は過去13年で第五位となっており、過去13年の米国自転車輸入の中で真中の1/3の最上位に位置している。

更に既に述べたとおり、2012年は全ての車輪径の自転車の米国への輸入水準がリーマンショック以前の状態、即ち過去10年の増減のない市場消費台数へと戻った年でもある。

表8 米国自転車総輸入台数の過去13年間の推移 台数による順位付け

順位	年	1～12月総輸入台数
1	2000	20,473,848
2	2010	19,876,313
3	2005	19,803,531
4	2002	19,550,411
<b>5</b>	<b>2012</b>	<b>18,758,340</b>
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

表9は2012年1～12月の米国自転車輸入に関し、関税番号毎の台数割合を2011年と比較しながら示したものである。

表 9 1～12月の米国自転車輸入 関税番号毎の台数割合 2012年と2011年との比較

関税番号	2011年 台数割合	2012年 台数割合	2011年 FOB 金額割合	2012年 FOB 金額割合
1510 19インチ以下	31%	<b>30%</b>	10%	<b>11%</b>
1520 20インチ	23%	<b>24%</b>	13%	<b>13%</b>
1550 24インチ	7%	<b>7%</b>	5%	<b>5%</b>
2500 27インチ、700c 及び 29インチ	9%	<b>10%</b>	33%	<b>31%</b>
3500 26インチ	28%	<b>27%</b>	37%	<b>38%</b>
その他	2%	<b>2%</b>	2%	<b>2%</b>

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

2011年は米国自転車輸入の減少年であったので、2012年には関税番号 2500 の輸入台数割合は僅かに上昇し、FOB 金額の割合は 2 ポイント減少した。

関税番号 3500 の輸入台数割合は 1 ポイント減少したが、FOB 金額割合は 1 ポイント増加した。

## 20 インチ以上の自転車の米国への輸入

表 10 はコアマーケットである 20 インチ以上の自転車の 2012 年 1～12 月の米国への輸入について 2011 年同期と比較し示したものである。

表 10 1～12月の20インチ以上の自転車の米国への輸入 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 1～12月	13,115,352	1,381,826,864	\$105.36
2011年 1～12月	11,076,505	1,199,312,360	\$108.28
変化	2,038,847	182,514,504	<b>-\$2.92</b>
変化 %	18.4%	15.2%	<b>-2.7%</b>

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

米国のコアマーケットの輸入は年毎の比較で台数では 18%以上、総 FOB 金額では 15%増加した。平均 FOB 単価は高かったが、2012 年 1～12 月には 2011 年と比較し US\$3.00 弱、3%下落した。

表 11 は 20 インチ以上の自転車の米国への輸入について、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。

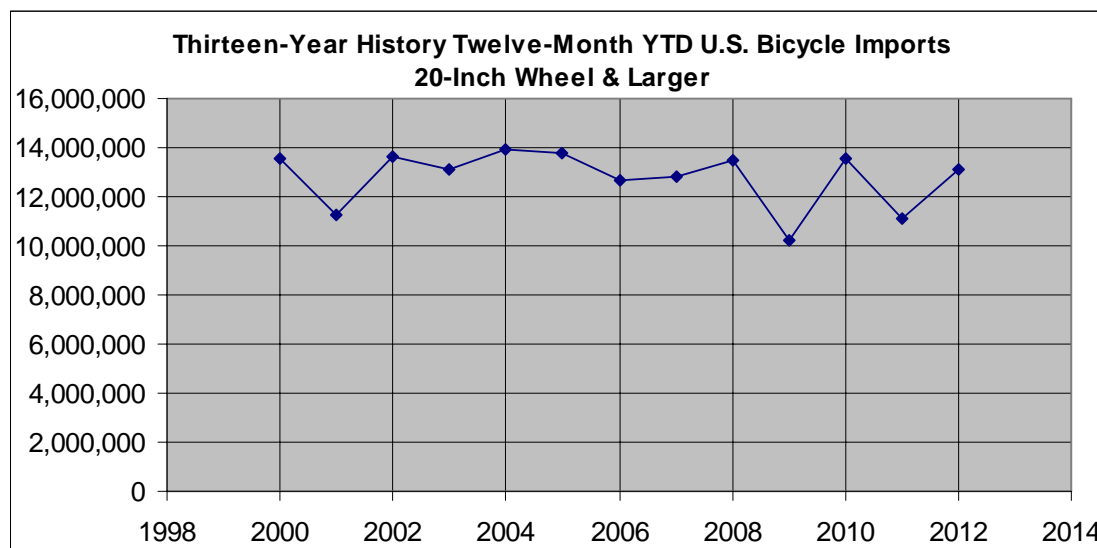
表 1 1 毎年 1～12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移

年	総台数	総 FOB 金額	平均単価
<b>2012</b>	<b>13,115,352</b>	<b>1,381,826,864</b>	<b>\$105.36</b>
2011	11,076,505	1,199,312,360	\$108.28
2010	13,554,638	1,170,091,007	\$86.32
2009	10,244,666	915,257,414	\$89.34
2008	13,484,340	1,150,125,252	\$85.29
2007	12,806,825	929,766,222	\$72.60
2006	12,696,958	866,569,522	\$68.25
2005	13,766,595	904,746,500	\$65.72
2004	13,910,557	783,944,731	\$56.36
2003	13,099,630	706,644,817	\$53.94
2002	13,643,065	738,848,770	\$54.16
2001	11,268,513	653,288,051	\$57.97
2000	13,532,897	829,380,858	\$61.29

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の過去 13 年間の推移について、リーマンショックから 2011 年までの期間は変動が激しかったが、2012 年には輸入自転車の市場消費がより安定した状態に戻った、という事が図 B からわかる。

図 B



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

表 1 2 は表 1 1 で示した同じ毎年 1～12 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移について、台数による順位付けを行い示したものである。

2012年は過去13年の中で7位に位置しており、真中の1/3の下に近く、自転車輸入についてはしっかりとした年であり、米国市場にとって輸入自転車の市場消費水準がリーマンショック以前の状態に戻った事は間違いない。

過去に言及した通り、輸入台数は米国における自転車市場消費を計る一つの方法にすぎないが、長年にわたり市場の活力を計る明らかな指標とされてきた。

2012年は米国の輸入自転車に対する自転車の消費及び需要が安定した状態に戻ったというシグナルが点灯しているが、同時に台数の点からは、過去10年にわたる成長の見られない増減のない状態へ回帰したというシグナルも点灯している。

米国における自転車消費を計る別の方法に、FOB金額・卸金額・小売金額など金額による方法もある。

表12 毎年1～12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  
台数による順位付け

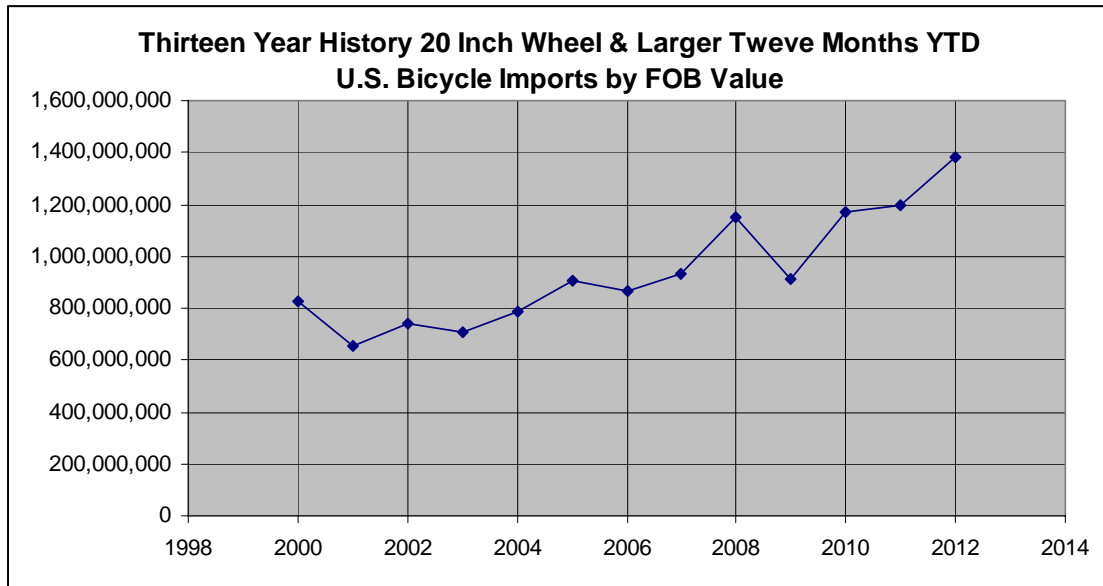
順位	年	台数
1	2004	13,910,557
2	2005	13,766,595
3	2002	13,643,065
4	2010	13,554,638
5	2000	13,532,897
6	2008	13,484,340
7	<b>2012</b>	<b>13,115,352</b>
8	2003	13,099,630
9	2006	12,696,958
10	2007	12,806,825
11	2001	11,268,513
12	2011	11,076,505
13	2009	10,244,666

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

図Cは20インチ以上のコアマーケットの自転車の毎年1～12月の米国への輸入の過去13年間のFOB金額の推移について、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

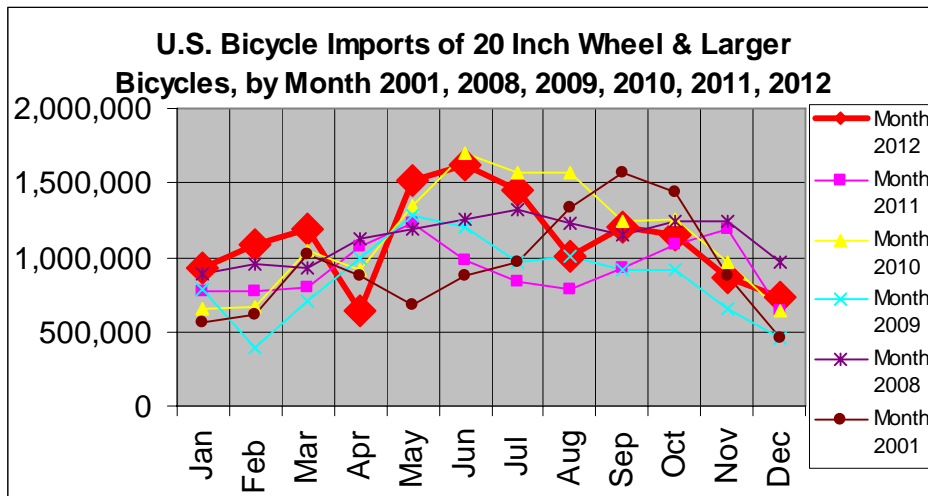
2012 年は 20 インチ以上の自転車の年間 FOB 金額が US\$14 億と最高に達した(注：金額はインフレ換算していない)。

20 インチ以上の自転車の市場消費の分析に FOB 金額を用いると、2001 年と 2009 年の 2 回の景気後退による下降年を除き、継続的に増加している事が図 C からわかる。しかしインフレ換算すると、この方法においても実質的な市場の成長が欠如した状況へと平滑化されてしまう。

#### 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の総括

図 D は 20 インチ以上のコアマーケットの自転車の 2001 年、2008 年、2009 年、2010 年、2011 年そして 2012 年の米国への輸入について月毎に示したものである。5 つの年が指標年として選択されているが、これらはリーマンショック以前の最後の「通常の」年、景気後退年、そしてリーマンショック後の 3 年である。

図 D

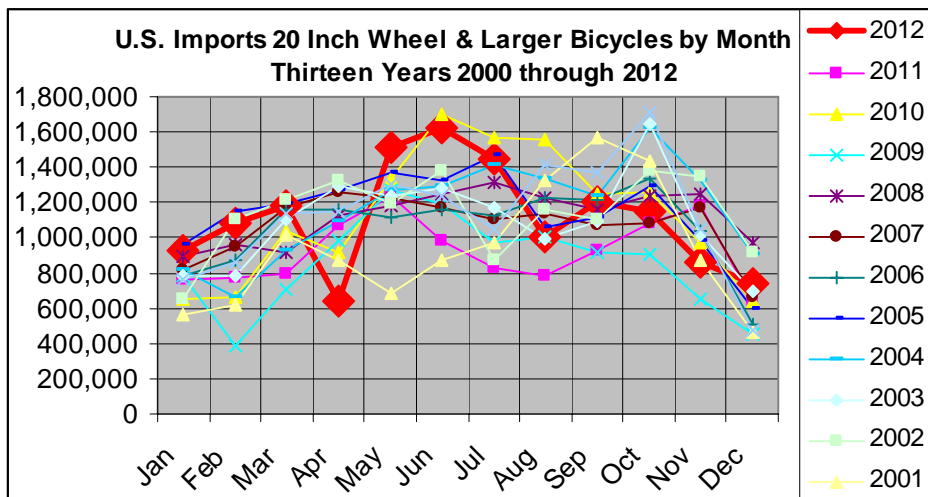


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

赤の太線と各月を菱形で示した 2012 年は、米国における春の異常な天候を反映し、異例な形でスタートした。第二・四半期は市場における早い春の販売増による在庫補充の必要性が反映されており、第三・第四半期はより季節的な一般的な形態へと落ち着いてきた。

図 E は 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の推移に関し、より広く 2000 年から 2012 年まで毎年毎月に示したものである。不確実な将来の市場に向けて米国の自転車輸入が如何に「通常な」或いは異常な形となっていくかについて、後で検証する。

図 E



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

### 関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

米国の自転車輸入及び自転車市場にとって最も重要であるこの関税番号は、過去 13 年にわたりその影響力が減退した事は全くない。表 1 3 は関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c (一部の 29 インチを含む)の自転車の 2012 年 1~12 月の米国への輸入について 2011 年同期と比較し示したものである。

表 1 3 関税番号 2500 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車輸入  
1~12 月 2012 年と 2011 年との比較

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	金額	平均単価
2012 年 1~12 月	1,830,328	482,921,265	\$263.84
2011 年 1~12 月	1,474,234	442,503,238	\$300.16
変化	356,094	40,418,027	-\$36.31
変化 %	24.2%	9.1%	-12.1%

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

年毎の比較で関税番号 2500 の輸入台数は 24%増加し、FOB 金額は 9%増加した。一方で平均 FOB 単価は 12%下落した。我々は以前にこの平均単価の下落は、米国の自転車専門小売店即ち自転車店の販路において、一般的には小売金額が低い傾向のハイブリッド 700 c の自転車の販売が増加した結果によるものという見方を示した。

表 1 4 は、関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の推移について示したものである。

表 1 4 関税番号 2500 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車  
毎年 1~12 月 過去 13 年間の推移

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価
2000	148,712	31,366,471	\$210.92
2001	211,287	44,789,906	\$211.99
2002	323,602	62,337,716	\$192.64
2003	392,633	80,254,086	\$204.40
2004	499,655	104,411,929	\$208.97
2005	750,258	210,879,252	\$281.08
2006	775,571	203,441,090	\$262.31
2007	957,759	237,302,033	\$247.77
2008	1,217,976	320,654,363	\$263.27
2009	1,166,036	321,745,797	\$275.93
2010	1,320,482	363,096,791	\$274.97
2011	1,474,234	442,503,238	\$300.16
2012	1,830,328	482,921,265	\$263.84

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

関税番号 2500 の台数、総 FOB 金額そして平均 FOB 単価が全て継続的に増加・上昇している事は明らかである。

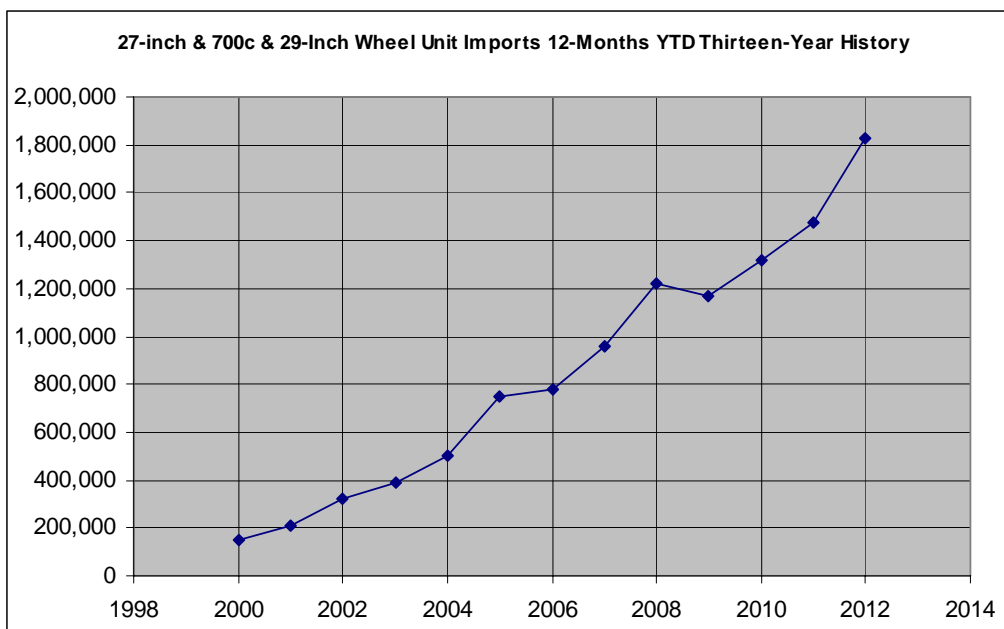
図 F は 2000 年から 2012 年までの間に関税番号 2500 の米国への自転車輸入台数が継続的に増加している事を示している。

歴史的には西暦 2000 年が米国の自転車市場においてサイクリングが余暇活動からスポーツへと転化した年、人口統計上自転車乗用の主な対象が高収入の白人男性が対象とされ女性や子供が遠ざかっていった年、そして全体の自転車利用者数が年間 4,000 万人に固定された年と把握される。

2000 年はまた米国の自転車業界が、プロのサーキットチームやトライアスロン選手及び熱心な成人サイクリスト向けの垂直的販売促進活動及び宣伝活動を含む、ロード及びオフロードのプロの自転車レースへのスポンサー提供に対する関心を一層高めていった年でもある。

2010 年以降米国の自転車市場は再び変化しはじめている。今回はスポーツとしてのサイクリングから家族や地域での余暇活動としてのサイクリングへの変化である。

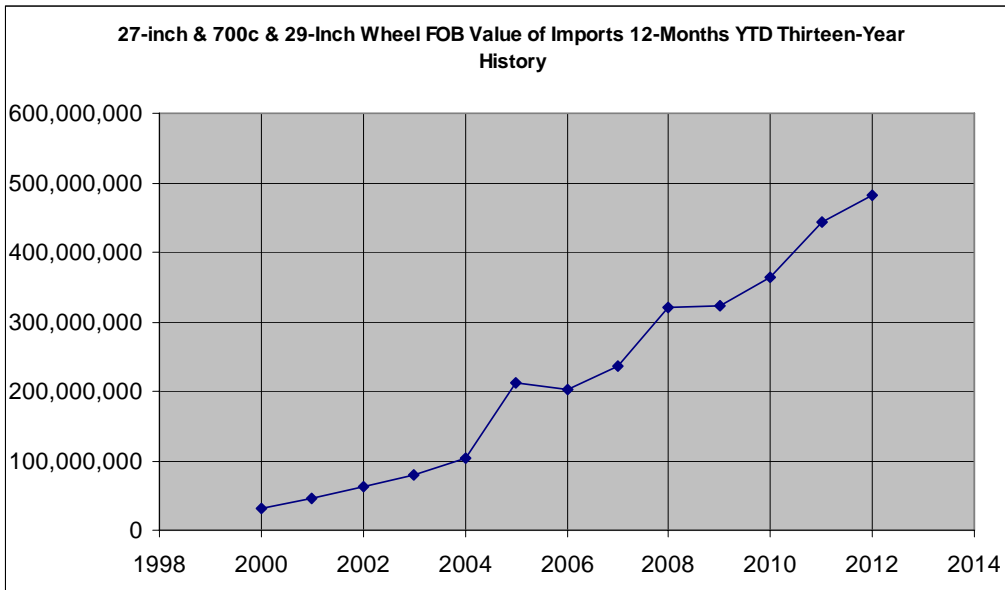
図 F



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

図 G は関税番号 2500 の自転車の米国への輸入 FOB 金額の過去 13 年間の推移を示したものであり、ここでも継続的な増加の様相が明らかに現われている。

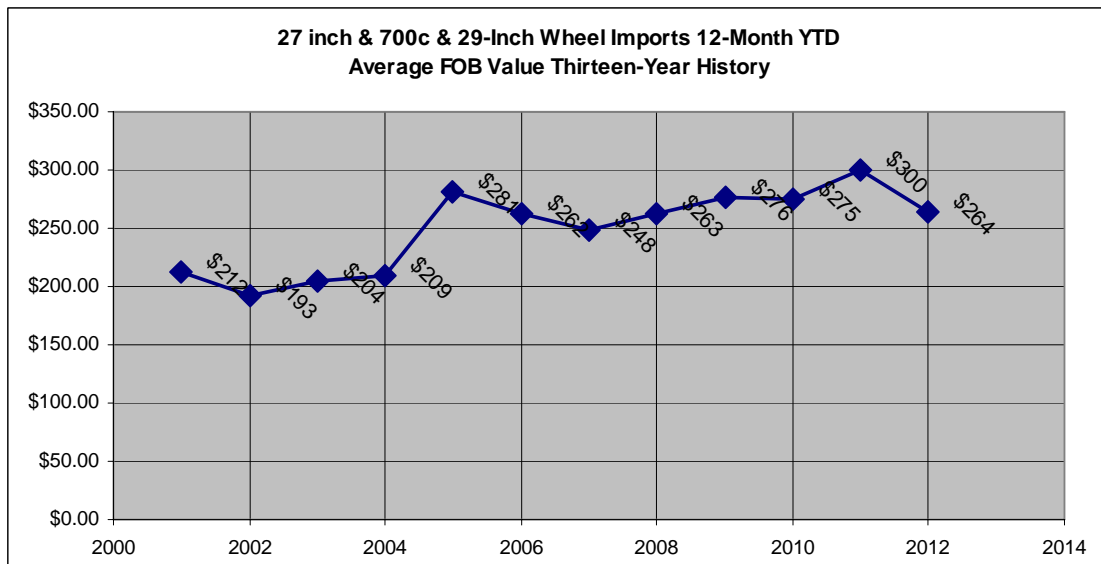
図 G



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

図 H はこの章の最後の図で、関税番号 2500 の輸入平均 FOB 単価の推移を示している。

図 H



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

米国市場においてサイクリングがスポーツから家族や地域での活動へと変化しているが、2012年の関税番号2500の平均単価の下落は、その事が米国自転車市場における消費や輸入に与えはじめた影響の、最初の数値的指標なのかもしれない。

この事は、米国へ輸入される関税番号2500の自転車の圧倒的供給元は中国と台湾であるという事を示した表15により確認される。関税番号2500の全ての自転車台数の98%、そして関税番号2500の輸入自転車の総FOB金額の97%が、中国又は台湾産のものである。

表15 中国及び台湾が米国の関税番号2500の輸入全体に占める割合 2012年

	関税番号2500	割合
中国・台湾 台数計	1,795,619	98.1%
中国・台湾 FOB金額計	469,546,372	97.2%

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

しかし関税番号2500について、2012年には台湾産自転車の米国への輸入の減少及び中国産自転車の米国への輸入増加という現象は発生しなかった。この模様を表16に示す。

表16 関税番号2500の米国への輸入 上位供給元国 2012年と2011年との比較

	中国	中国	台湾	台湾	計	計
2012年台数	1,358,277		437,342		1,795,619	
2012年FOB金額US\$		\$226,907,754		\$242,638,618		\$469,546,372
2011年台数	1,014,494		428,939		1,443,433	
2011年FOB金額US\$		\$197,315,397		\$236,492,592		442,503,238
変化	343,783	\$29,592,357	8,403	\$6,146,026	352,186	\$35,738,383
変化%	33.9%	15.0%	2.0%	2.6%	24.4%	8.2%

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

2012年1～12月に中国から輸入された関税番号2500の自転車台数は2011年と比較し34%増加し、台湾からのものは2%増加した。台湾自転車業界は中国国内自転車市場に焦点を当てていると言うものの、米国自転車輸入におけるこの最高級の部分はしっかりと握り続けたいと願っている事は明らかである。

## 米国の自転車輸出

米国の自転車輸出は引き続き改善が続いている。表17は2012年1～12月について2011年と比較したもの示す。米国から輸出された自転車総台数は10%増え、総FOB金額は12%増加、平均FOB単価は2%上昇した。

表 1 7 1～12 月米国自転車輸出 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 1～12 月	222,857	\$125,252,651	\$562.03
2011 年 1～12 月	202,567	\$111,498,021	\$550.43
変化	20,290	13,754,630	\$11.61
変化 %	10%	12%	2%

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

表 1 8 は毎年 1～12 月の米国自転車輸出の過去 13 年間の推移を示したものである。

表 1 8 毎年 1～12 月の米国自転車輸出の過去 13 年間の推移

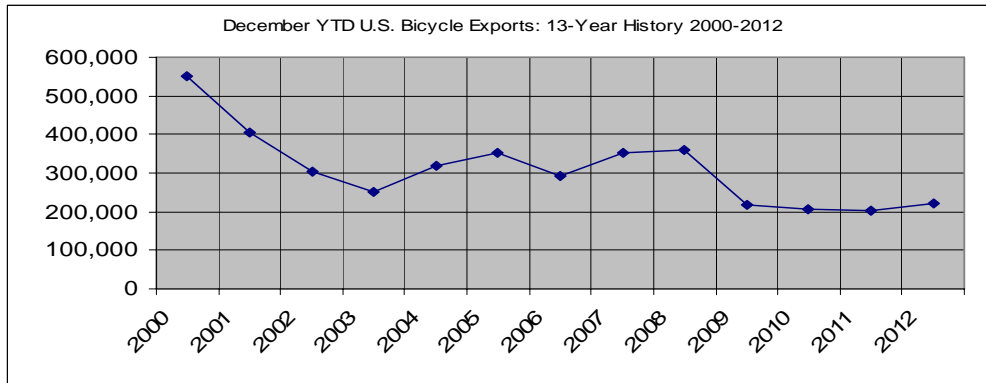
年	台数	FOB 金額	平均単価
2012	222,857	\$125,252,651	\$562.03
2011	202,567	\$111,498,021	\$550.43
2010	207,458	\$110,453,309	\$532.41
2009	219,354	\$101,171,879	\$461.23
2008	359,027	\$128,034,289	\$356.61
2007	353,012	\$120,354,177	\$340.94
2006	292,435	\$112,804,674	\$385.74
2005	351,981	\$118,234,741	\$335.91
2004	318,733	\$82,207,145	\$257.92
2003	250,361	\$67,220,219	\$268.49
2002	304,741	\$54,736,809	\$179.62
2001	405,944	\$62,289,604	\$153.44
2000	551,461	\$75,347,512	\$136.63

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

2012 年の米国輸出台数はリーマンショック時の落ち込みから抜け出し、ついに増加した。そして平均輸出単価が過去最高を記録した事により、2012 年の自転車輸出総 FOB 金額は過去 13 年間で 2 番目に高くなっている。

図 1 は過去 13 年間の米国自転車輸出台数をグラフにより示したものである。既に述べたとおり、総輸出台数はリーマンショック時にできた穴からついに抜け出したが、リーマンショック以前の水準には戻っていない。

図1 米国自転車輸出台数 毎年1～12月の輸出台数の過去13年間の推移  
2000年から2012年



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

表19は2012年1～12月の米国自転車輸出について関税番号毎、そして国産のものと海外産のものに分けて詳しく示したものである。

表19 2012年1～12月 米国自転車輸出

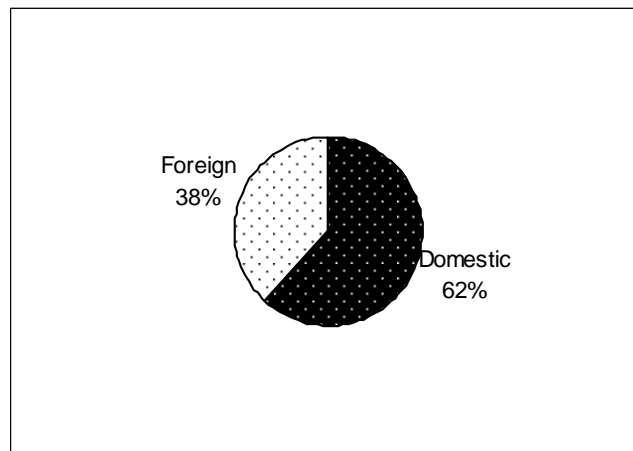
関税番号	国産			海外産			計		
	台数	FOB金額 US\$	平均 単価	台数	FOB金額 US\$	平均 単価	台数	FOB金額 US\$	平均単価
1070 25インチ以下	28,636	6,821,848	\$238.23	18,206	3,538,271	\$194.35	46,842	10,360,119	\$221.17
2600 25インチ以上	50,830	45,942,811	\$903.85	59,869	44,138,917	\$737.26	110,699	90,081,728	\$813.75
6000 車輪径の示されていない物	57,988	21,836,845	\$376.58	7,328	2,973,959	\$405.84	65,316	24,810,804	\$379.86
計	137,454	74,601,504	\$542.74	85,403	50,651,147	\$593.08	222,857	125,252,651	\$562.03
割合	61.7%	59.6%		38.3%	40.4%				

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

以前のレポートで述べたとおり、米国の自転車輸出は米国で作られた、即ち国産の自転車と、海外産の自転車です。まず米国へ輸入された後に海外の顧客へと輸出されたものからなっている。図Jは2012年の米国自転車輸出台数について国産のものと海外産のものとの割合を示したものである。



図 J 2012 年 1～12 月 米国自転車輸出 国産のものと海外産のものと の輸出台数割合



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

### 米国の自転車市場

表 20 は米国の自転車ブランド及び供給業者の 2012 年 1～12 月の自転車店向け販売について、2011 年同期と比較しながら示したものである。

表 20 1～12 月の米国供給業者の自転車店向け卸販売台数  
2012 年と 2011 年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2012 年 1～12 月	2,597,902	\$1,113,137,195	\$428.48
2011 年 1～12 月	2,546,973	\$1,050,635,332	\$412.50
変化	50,929	\$62,501,863	\$15.97
変化 %	2.0%	5.9%	3.9%

出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会、Gluskin Townley Group による分析

2012 年 1～12 月に米国のブランドや供給業者が自転車店向けに販売・供給した自転車総台数は 2011 年同期に比較し 2%増加した。一方でこれらの販売された自転車の卸金額は 6%増加し、また平均単価は 4%上昇した。

表 2 1 毎年 1～12 月の米国の供給業者の自転車店向け  
自転車販売台数及び卸金額の過去 13 年間の推移

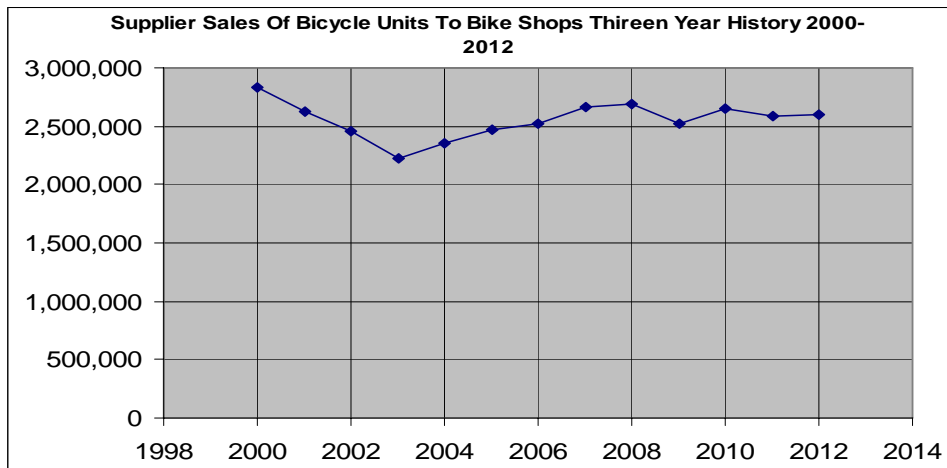
年	台数	卸金額 \$	平均単価
2012	2,597,902	\$1,113,137,195	\$428.48
2011	2,546,973	\$1,050,635,332	\$412.50
2010	2,652,708	\$1,027,805,202	\$387.45
2009	2,523,709	\$908,611,411	\$360.03
2008	2,686,429	\$908,228,149	\$338.08
2007	2,660,000	\$797,046,000	\$299.64
2006	2,527,000	\$719,396,000	\$284.68
2005	2,469,000	\$710,463,000	\$287.75
2004	2,354,000	\$617,115,000	\$262.16
2003	2,230,000	\$571,000,000	\$256.05
2002	2,451,000	\$576,998,000	\$235.41
2001	2,628,000	\$625,464,000	\$238.00
2000	2,834,417	\$643,412,659	\$227.00

出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会、Gluskin Townley Group による分析

表 2 1 は米国のブランド及び供給業者の自転車店向け自転車販売の過去 13 年間の推移を示したもので、2012 年は自転車台数は中程であるものの、総卸金額は過去 13 年間で最高となっており、3 年連続で US\$10 億を超えている。平均卸単価も過去 13 年で最高である！

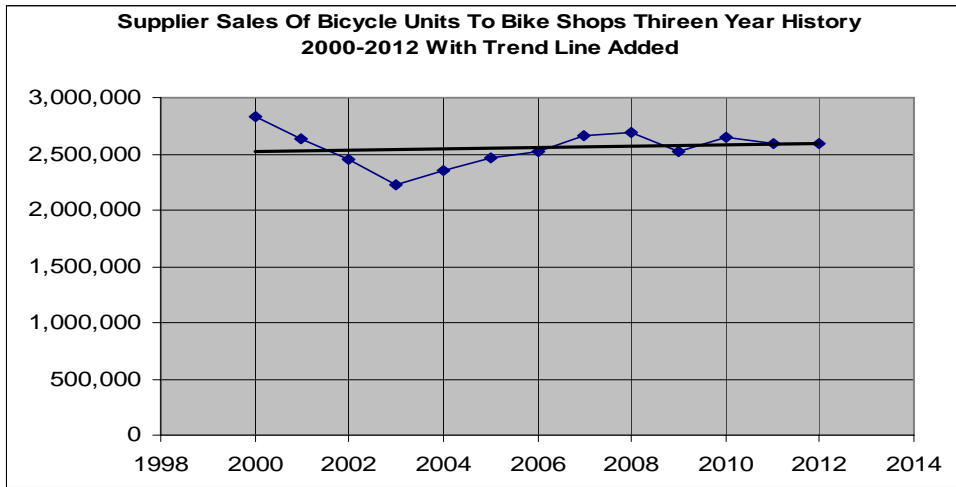
図 K は米国の供給業者の自転車店向け自転車販売台数の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。米国の自転車店販路における 2005 年以降の比較的平坦な市場消費の様子が、傾向線を付加した図 L に示されている。

図 K



出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会、Gluskin Townley Group による分析

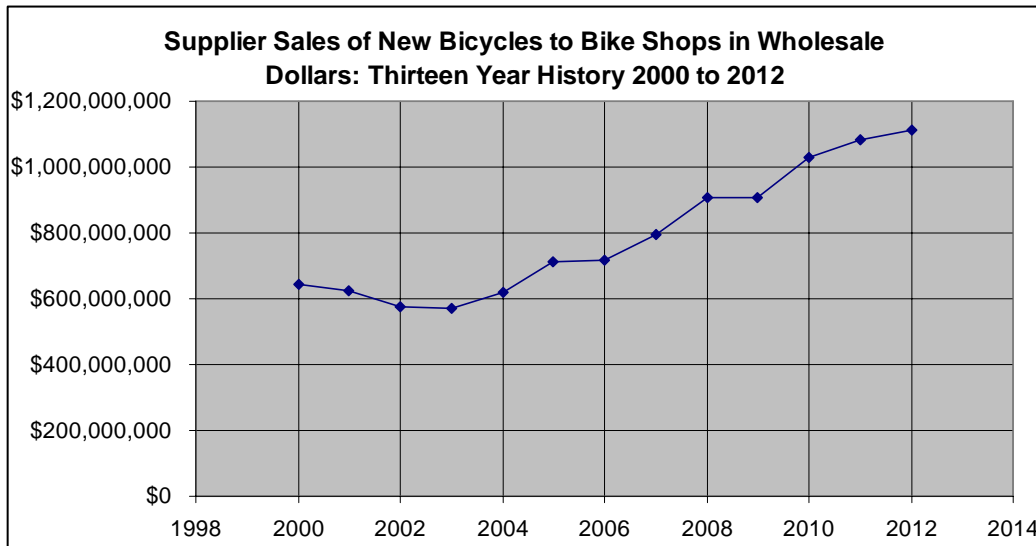
図 L



出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会、Gluskin Townley Group による分析

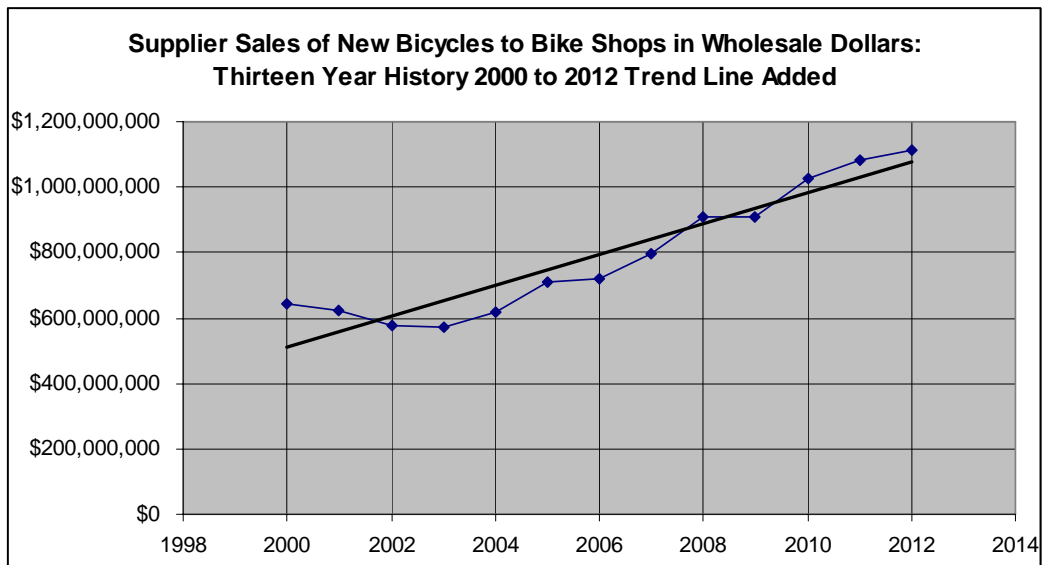
図 M は米国の供給業者による自転車店向け販売について卸金額の過去 13 年間の推移を示したものである。ここでは成長が見られる。そして図 N も同じであるが傾向線を付加し、年間販売金額 US\$10 億超への道筋を示してある。

図 M



出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会、Gluskin Townley Group による分析

図 N



出典：レジャートレンドグループ及び自転車製品供給業者協会、Gluskin Townley Groupによる分析

以 上