

## 米国自転車市場レポート2009年8月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2009年の年初5カ月間の米国自転車輸入は、表1に示すとおり前年同期と比べ、台数で17%、総FOB価格で2%ほど減少した。

表1 年初5カ月間の米国自転車輸入 2009年及び2008年の比較

	総台数	総 FOB 価格 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009年 年初5カ月	5,692,042	461,565,053	\$81.09
2008年 年初5カ月	6,872,162	472,056,288	\$68.69
変化	-1,180,120	-\$10,491,235	\$12.40
変化 %	-17.2%	-2.2%	18.0%

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

表2に示すとおり、年初5カ月間のFOB平均単価は下落が続いている。年初5カ月間の平均単価は、更に8.5%下落し、2009年年初4カ月間のUS\$88.61からUS\$81.09となった。

表2 平均FOB単価の月毎の推移 2009年

	1月	年初2カ月	年初3カ月	年初4カ月	年初5カ月
平均FOB単価 US\$	\$92.65	\$94.19	\$96.60	\$88.61	\$81.09
変化 US\$		\$1.54	\$2.41	-\$7.99	-\$7.52
変化 %		1.7%	2.5%	-8.3%	-8.5%

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

先月述べた通り、米国へ輸入される自転車の平均単価は、高い状態でスタートし、本年第1四半期を通じ上昇が続いていた。そして第2四半期に入り下落が始まったのである。この平均FOB価格の下落は、アジアの製造業者が低価格部品の使用を大規模に始めたことと関係があるものと我々はみている。

表3に、全ての車輪径の米国への自転車輸入の詳細について、2009年年初5カ月間と前年同期とを比べたものを示す。

表3 年初5月間の米国自転車輸入 2009年及び2008年の比較

5月 HS 関税番号	2009		2008		変化	
	台数	FOB 価格 US\$	台数	FOB 価格 US\$	台数	FOB 価格 US\$
1510 19 インチ以下	1,549,769	41,238,677	1,793,857	45,138,988	-244,088	-3,900,311
1520 20 インチ	1,303,165	47,938,330	2,028,751	72,608,747	-725,586	-24,670,417
1550 24 インチ	316,077	18,616,930	502,867	27,458,563	-186,790	-8,841,633
<b>2500 27 インチ及び 700c</b>	<b>554,231</b>	<b>158,685,312</b>	<b>473,034</b>	<b>125,068,088</b>	<b>81,197</b>	<b>33,617,224</b>
3500 26 インチ	1,921,163	189,299,510	2,014,747	196,011,996	-93,584	-6,712,486
その他	47,637	5,786,294	58,906	5,769,906	-11,269	16,388
計	5,692,042	461,565,053	6,872,162	472,056,288	-1,180,120	-10,491,235
対前年比%					-17.2%	-2.22%
平均単価 US\$		<b>\$81.09</b>		<b>\$68.69</b>		<b>\$12.40</b>
対前年比%						18.0%

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

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車は、引き続き本年最初の 5 カ月間の全ての月において増加を示している唯一の製品区分である。

関税番号 2500 の輸入の増加は、他の全ての自転車関税区分が減少している中で、際立っている。

27 インチ及び 700c の米国への自転車輸入は、台数で 17.2%、FOB ドル価格では 27% 近く増加している。

表4 関税番号 2500 27 インチ及び 700c の自転車の米国への輸入  
年初5カ月 2009年と2008年の比較

	2009 年年初5カ月		2008 年 年初5カ月		変化%	変化%
	台数	FOB 価格	台数	FOB 価格		
2500 27-インチ & 700c	554,231	158,685,312	473,034	125,068,088	17.17%	26.88%

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

既に指摘したとおり、この製品区分はドロップハンドルの700cの自転車と、フラットハンドルのハイブリッド型自転車で700cの車輪を装着した自転車の両方を含んでいる。従ってこの関税番号2500の増加分の、大部分ではないにせよその一部は、フラットハンドルのアーバンまたはコンピューターモデルの増加によるものである可能性がある。

表5 年初5カ月間の平均FOB単価 2009年と2008年の比較

関税番号	2009 平均単価	2008 平均単価	変化 \$	変化 %
1510 19 インチ 以下	\$26.61	\$25.16	\$1.45	5.7%
1520 20 インチ	\$36.79	\$35.79	\$1.00	2.8%
1550 24 インチ	\$58.90	\$54.60	\$4.30	7.9%
2500 27 インチ及び700c	\$286.32	\$264.40	\$21.92	8.3%
3500 26 インチ	\$98.53	\$97.29	\$1.25	1.3%
その他	\$121.47	\$97.95	\$23.52	24.0%
計	\$81.09	\$68.69	\$12.40	18.0%

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

表5は、2009年年初5カ月間の関税番号毎の平均FOB単価を、2008年同期と比較して示したものである。

その他の区分を除き、平均FOB単価が最も上昇したのは、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車で、8%即ちUS\$21.92上昇した。

表6は、過去10年間の年初5カ月間の、米国へ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6 年初5カ月間の自転車輸入の過去十年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総価格	平均単価
2009	5,692,042	461,565,053	\$81.09
2008	6,872,162	472,056,288	\$68.69
2007	7,509,231	439,681,470	\$58.55
2006	7,107,105	399,835,093	\$56.26
2005	8,098,381	436,769,811	\$53.93
2004	6,351,636	312,184,454	\$49.15
2003	6,899,299	334,463,823	\$48.48
2002	7,634,073	360,712,250	\$47.25
2001	5,393,514	301,964,980	\$55.99
2000	7,835,141	407,465,453	\$52.00

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

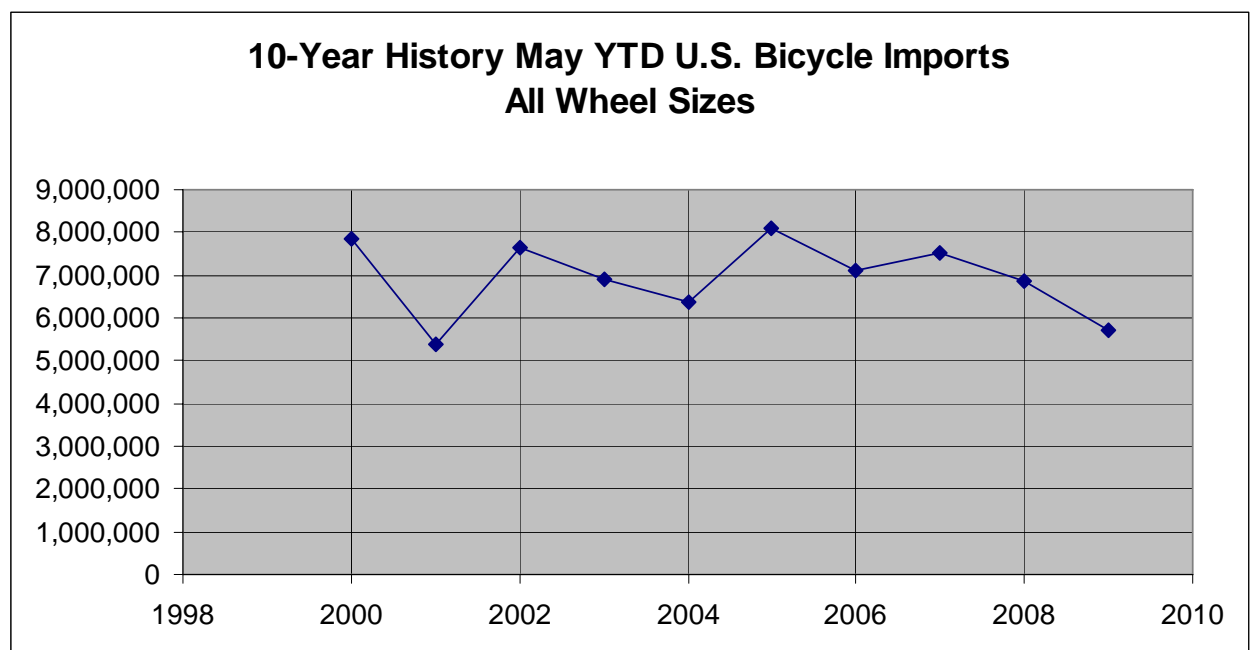
2009 年は年初からの総輸入台数では過去 10 年間で 9 番目となっており、2001 年と 2004 年の間を追っている。

しかし、総 FOB 価格では 2008 年に次ぎ 2 番目となっており、他の年を上回っている。このことの大きな理由は、過去 10 年間の中で年初 5 カ月間の平均単価が最も高くなっていることによるためである。

図 A は表 6 に示した過去 10 年間の推移を図によりあらわしたものである。

2009 年の年初 5 カ月間の状況は、2001 年と 2004 年の間を行っていることは明らかである。しかし、この時点での年初来の米国輸入統計は、毎月の月次データから得られる米国自転車輸入の変化の形を描くには、大まか過ぎるかもしれない。

図 A



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

図 B は 2009 年年初 5 カ月間の自転車輸入台数について、5 つの主要関税区分各々の比率を示したものである。

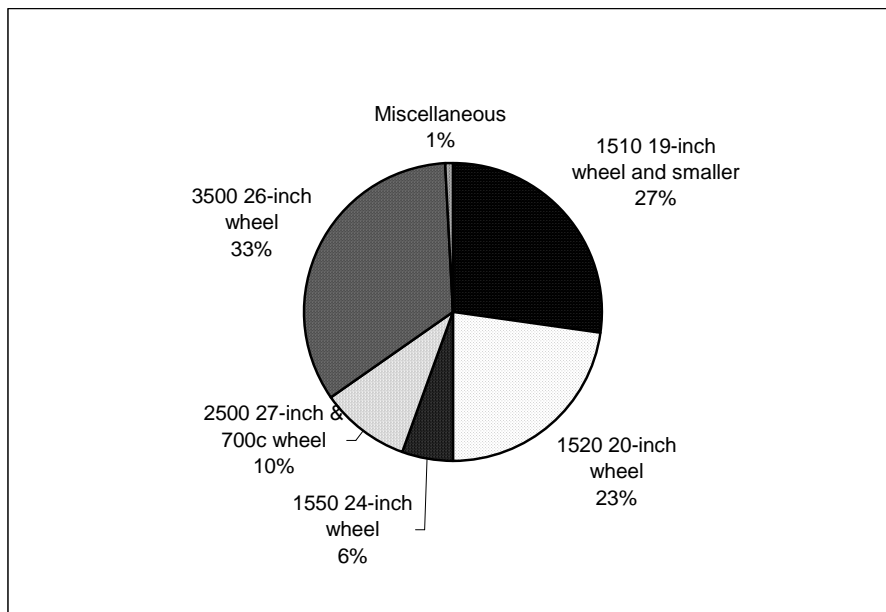
関税番号上位 3 つは、3500 : 26 インチ、2009 年年初 5 カ月間の台数は 33%、1510 : 19 インチ以下の 27%、そして、1520 : 20 インチの 23%で、これらの合計で年初 5 カ月間の全ての自転車輸入の 83%を占めている。

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の輸入自転車は 4 番目で、2009 年年初 5 カ月間の台数は 10%ほどである。

図Cは、2009年年初5カ月間の自転車輸入のFOB価格について、関税区分毎にその割合を示したものである。

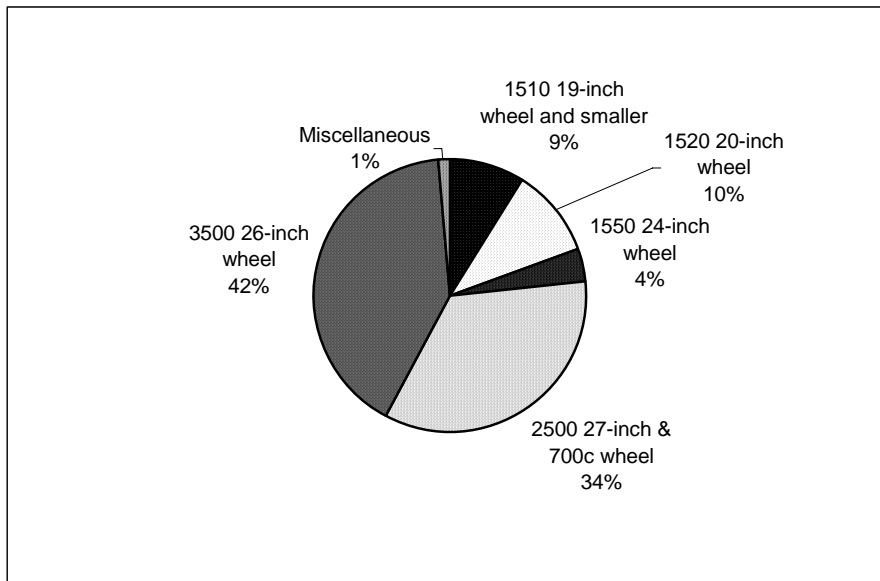
価格で上位2つとなる関税番号は、3500：26インチの総価格の42%、そして2500：27インチ及び700cの総価格の34%、これらで年初5カ月間の米国自転車輸入総価格の76%を占めている。

図B 2009年年初5カ月 製品区分別米国自転車輸入台数



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

図C 2009年年初5カ月間の米国自転車輸入 製品区分別FOB価格シェア



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

### 2009年5月の米国自転車輸入の急増

年初来の米国輸入統計を調査分析することは、全体の市場消費を描き出すのに役立つ。しかし月次レベルで何が起きているのか気になり、2009年5月の米国自転車輸入統計を深く調べたところ、以下の通り非常に興味深いことがわかった。

表7 2009年5月 米国自転車輸入

月：5月 関税番号	米国への自転車輸入 全ての車輪径		
	2009 台数	平均単価	2009 FOB 価格 US\$
1510 19インチ以下	469,733	\$26.83	12,603,797
1520 20インチ	427,060	\$36.79	15,710,247
1550 24インチ	124,962	\$59.24	7,402,791
2500 27インチ及び700c	137,946	\$230.67	31,820,466
3500 26インチ	575,231	\$74.29	42,734,949
その他	9,893	\$153.03	1,513,966
計	1,744,825	\$64.07	111,786,216

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

表7は、2009年5月単月の全ての車輪径を含む米国への自転車輸入状況を示す。関税番号毎の比率は、図Bと図Cに示した、2009年年初5カ月間の比率と概ね同じである。しかし

5月の合計170万台という数値は、単月としては輸入台数が急増していることを示しており、注意を要する。

表8は、2000年から2009年までの毎年5月の、過去10年間の米国自転車輸入の推移を示したものである。

注目されるのは、2009年5月の自転車輸入は、2008年、2007年そして2006年の過去3年間に上回っていることである。

表8 2000年～2009年 毎年5月の米国自転車輸入の10年間の推移

年	台数	FOB 価格	平均単価
2000	1,851,730	90,332,730	\$48.78
2001	1,035,301	50,250,960	\$48.54
2002	1,740,102	74,121,397	\$42.60
2003	1,695,020	71,604,994	\$42.24
2004	1,745,970	80,527,070	\$46.12
2005	1,946,023	95,425,737	\$49.04
2006	1,531,666	83,542,084	\$54.54
2007	1,609,258	87,069,152	\$54.11
2008	1,601,462	106,425,543	\$66.46
2009	1,744,825	111,786,216	\$64.07

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

5月の米国自転車輸入の急増は、本年年初4カ月間の減少を穴埋めするには不十分であるが、この台数の増加は、本年年間を通しての全体の減少を緩和させており、歴史的水準以下とならずに済んでいる。

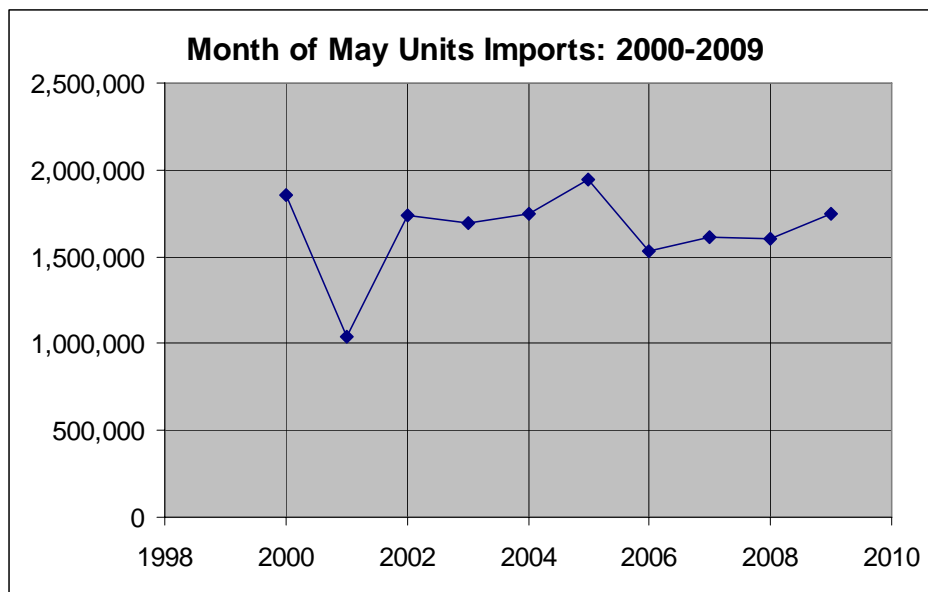
また、表9は過去10年間の毎年5月の自転車輸入を順位付けして示しているが、この急増は、輸入自転車の台数という点で目立っており、これらの自転車は、いくつかの小売販路において消滅した小売在庫が補充されたのか、或いはこれらの小売販路において今後在庫積み増しに作用するのか、どちらかである。

表9 2000年～2009年 毎年5月の米国自転車輸入の10年間の推移と順位

順位	年	台数
1	2005	1,946,023
2	2000	1,851,730
3	2004	1,745,970
<b>4</b>	<b>2009</b>	<b>1,744,825</b>
5	2002	1,740,102
6	2003	1,695,020
7	2007	1,609,258
8	2008	1,601,462
9	2006	1,531,666
10	2001	1,035,301

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

図D 2000年～2009年 毎年5月の米国自転車輸入の10年間の推移



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

図Dは表8と同じデータを示したもので、2009年5月の輸入台数の位置づけを過去9年間と比較したものである。特に関心をもたれるのは、前述の通り、2008年、2007年、2006年の5月と比べ、本年5月の自転車輸入が増加していることである。

2009年は米国の自転車輸入にとって現在までのところ面白い年となっている。そして輸入統計の観点からは、今年の前半に近づこうとしているが、今後更に一段と面白くなっていくことは間違いない。



## 20 インチ以上の自転車の米国への輸入

表 10 年初5カ月間の自転車輸入 20 インチ以上の自転車

	総台数	総 FOB 価格 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2009 年初5カ月	4,142,273	420,326,376	\$101.47
2008 年初5カ月	5,078,305	426,917,300	\$84.07
変化	-936,032	-6,590,924	\$17.41
変化 %	-18.4%	-1.5%	20.7%

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

表 10 は 2009 年年初5カ月間の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入を 2008 年同期と比較し示したものである。台数は 18%減少、FOB 価格は僅かに 1.5%減少した。これは、平均単価が過去 10 年間で最高の US \$101.47、即ち 2008 年同期比で 21%上昇したことによる。

年初5カ月間の 20 インチ以上の自転車の過去 10 年間の輸入の推移を表 11 に示す。

表 11 20 インチ以上の自転車の年初5カ月間の輸入の過去 10 年間の推移

年初5カ月	総台数	総価格	平均単価
2009	4,142,273	420,326,376	\$101.47
2008	5,078,305	426,917,300	\$84.07
2007	5,421,138	389,247,866	\$71.80
2006	5,092,058	355,925,687	\$69.90
2005	5,933,130	389,280,542	\$65.61
2004	4,775,465	277,893,930	\$58.19
2003	5,194,560	297,434,046	\$57.26
2002	5,482,354	308,641,592	\$56.30
2001	3,756,263	255,808,149	\$68.10
2000	5,213,943	331,598,310	\$63.60

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

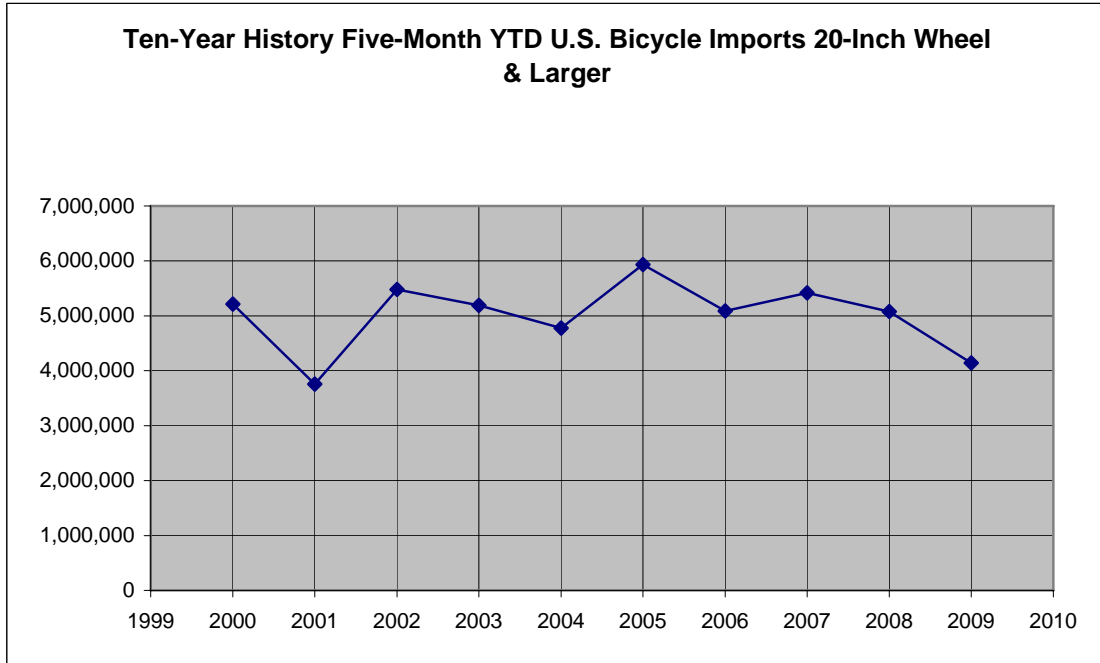
年初来では、2009 年 5 月は総台数で過去 2 番目に少なくなっており、2001 年と 2004 年の間を追っている。

2009 年年初5カ月間の総 FOB 価格は 2 番目に高くなっており、2008 年年初5カ月の数値だけが総価格でこれより高くなっている。

既述の通り、2009 年年初5カ月の平均単価は過去 10 年で最高となっており、2008 年同期比で 21%、即ち US \$17.41 高くなっている。

図 E は、表 11 の台数データを用い、2009 年年初5カ月間の状況が、前の 9 年間とどのように比較できるのかもっと簡単に示すため、グラフで示したものである。

図E (自転車台数)



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

我々は20インチ以上の自転車の輸入台数を過去10年間にわたり詳細に分析してきた。そして、表12は2009年5月の輸入台数の急増を、前の4カ月、そして月毎に過去10年間と比較し、示したものである。

表12 米国自転車輸入の過去10年間の推移 20インチ以上 2000～2009  
月毎 1月、2月、3月、4月及び5月

	1月	2月	3月	4月	5月
<b>2009</b>	<b>786,026</b>	<b>385,759</b>	<b>708,076</b>	<b>987,320</b>	<b>1,275,092</b>
2008	890,867	957,724	921,902	1,121,424	1,186,388
2007	813,602	946,542	1,172,806	1,261,801	1,226,387
2006	788,939	871,913	1,163,437	1,157,541	1,110,228
2005	963,310	1,143,191	1,190,792	1,265,303	1,370,534
2004	818,384	664,092	928,929	1,089,731	1,274,329
2003	780,291	780,368	1,104,555	1,289,922	1,239,424
2002	647,957	1,105,308	1,213,125	1,323,599	1,192,365
<b>2001</b>	<b>567,789</b>	<b>616,005</b>	<b>1,013,827</b>	<b>876,783</b>	<b>681,859</b>
2000	758,287	856,252	1,138,539	1,152,886	1,307,979

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

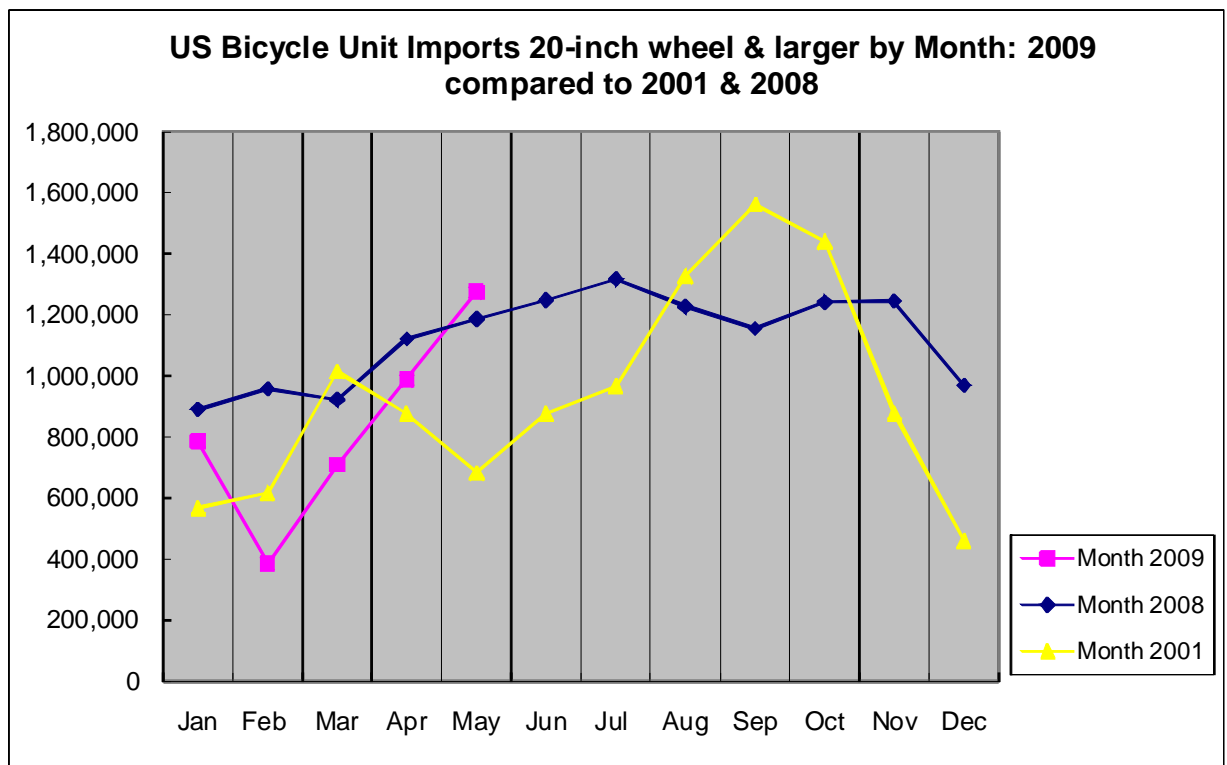
2009年5月の輸入により、20インチ以上の自転車の2009年5月の輸入台数が、2008年5月に比べ7%増加したが、これは全体の米国の市場消費に関しては、2009年が良い年になるであろうと確信を持つにいたる、一つの兆しであるかもしれず、そしてその兆しは予想より早く現れてきた。

我々は、小売のどの販路で本年5月に在庫補充がなされたのか、或いはこの在庫補充が6月から第3四半期にかけて続くのか、判断するに十分な情報を持ち合わせていない。また販売シーズンの終了に当たり、輸入自転車のどの程度の台数が過剰在庫として終わってしまうのかという疑問も存在する。我々にできることは、どのようなことが起きて、そのことが非常に興味深い年へとなっていくのか、注視し、報告していくことである。

### 2009年の米国自転車市場消費台数の見込み

図Fは、月毎の20インチ以上の自転車の輸入台数について、2001年と2008年、そして2009年の最初の5カ月について示したものである。

図F 2001年、2008年 米国の20インチ以上の自転車の月毎の輸入及び2009年1月、2月、3月、4月及び5月



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

本年5月の米国自転車輸入の急増が明らかである。更に、もしこれが続けば、或いは逆に急減しても、2009年の自転車市場消費に与える潜在的影響が大きいこともまた明らかである。

年初来のベースでは、2009年の5カ月間は2001年と2004年の間を追っている。月次をベースとすると、2009年が景気後退を乗り越えて自転車消費にとって良い年になるのか、或いは前回の米国の景気後退の年であった2001年の自転車市場の歩みと軌を一にして後退の道をたどるのか、定めるのは簡単ではない。ひとつだけ確かなことは、前述のとおり、2009年は今後の米国への自転車輸入を追跡するという点に関して、最も面白い年の一つになりそうということだ！

## 米国の輸出

表13は年初5カ月間の自転車輸出を示し、2009年は2008年同期と比べ、台数で43%、即ち74,000台減少している。

表13 年初5カ月間の米国の自転車輸出 2009年と2008年の比較

	総台数	総FOB価格 US\$	平均FOB単価 US\$
2009年 年初5カ月	96,449	41,298,742	\$428.10
2008年 年初5カ月	170,551	60,512,558	\$382.00
変化	-74,102	-19,213,816	\$46.10
変化の割合 %	-43%	-32%	12%

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

本年年初5カ月間の米国自転車輸出総FOB価格は、昨年同期と比べ、32%、即ちUS\$1,900万減少した。しかし、米国から輸出された自転車の平均単価は12%、即ち2008年のUS\$382から2009年のUS\$428へと上昇した。

表14は年初5カ月間の自転車輸出の過去10年間の推移を示す。

2009年は米国自転車輸出台数にとって、過去10年間で最悪の年となって来たようである。2009年年初来の総FOB価格は、中ほどに位置している。この主要因は、年初5カ月間の輸出における平均単価が、過去10年間の米国自転車輸出の中で2番目に高かったことによる。

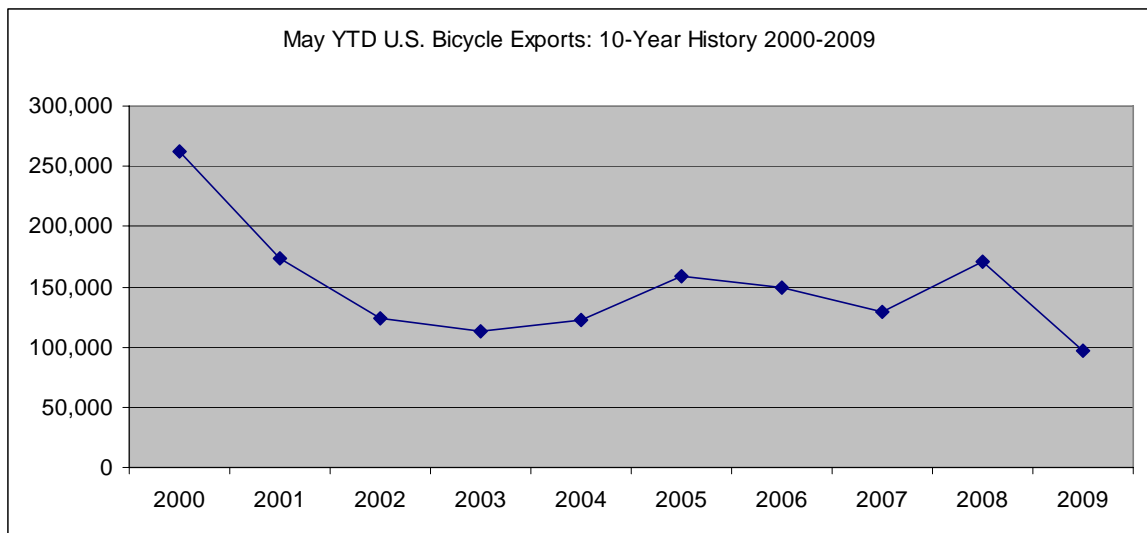
表 1 4 年初5カ月間の米国自転車輸出の過去10年間の推移

年	台数	FOB 価格	平均単価
2009	96,449	41,298,742	\$428.10
2008	170,551	60,512,558	\$382.00
2007	129,568	49,495,505	\$382.00
2006	149,030	47,689,694	\$320.00
2005	158,806	48,282,588	\$304.04
2004	122,929	36,206,539	\$294.53
2003	113,034	27,142,698	\$240.13
2002	123,662	24,371,465	\$197.08
2001	172,889	30,093,322	\$174.06
2000	262,149	39,687,499	\$151.39

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

図Gは表14の輸出データをグラフで示したもので、米国の自転車輸出が世界経済の後退に見舞われ、際立って落ち込んでいることに疑いの余地はない。我々は、この減少傾向は2009年を通じ継続するとみている。

図G 米国の自転車輸出 年初5カ月間の輸出の過去10年間の推移：2000-2009



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

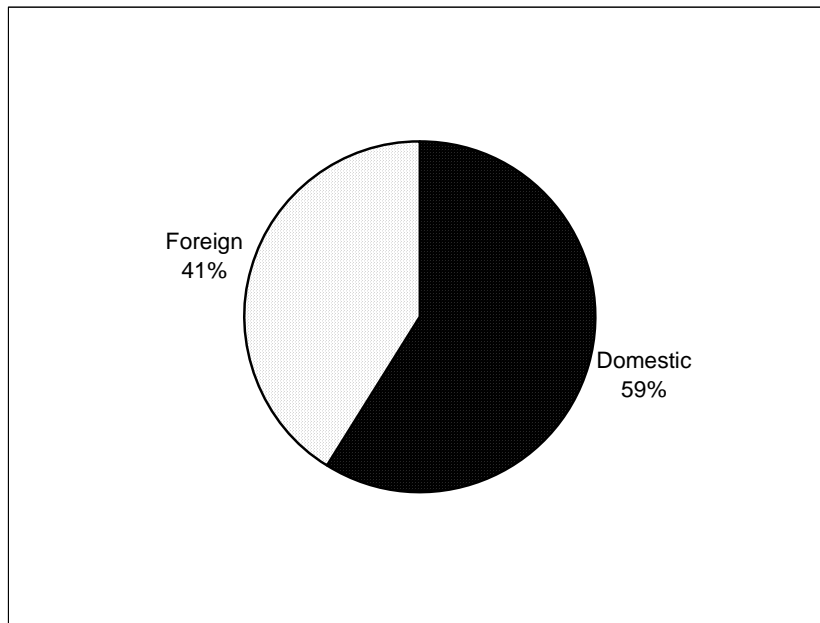
2009年年初5カ月間の米国自転車輸出の詳細を表15に示す。これには国内で生産された台数、FOB価格及び平均単価、そして外国で生産され最初に米国に輸入されたのち輸出されたものとの比較が示されている。輸出台数の比率を図Hに示す。

表 15 2009 年 年初 5 カ月間の米国自転車輸出

1～5月	国内			海外			計		
	関税番号	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$
1070	12,728	2,565,660	\$201.58	5,830	1,166,755	\$200.13	18,558	3,732,415	\$201.12
2600	19,921	17,109,588	\$858.87	30,572	10,128,311	\$331.29	50,493	27,237,899	\$539.44
6000	24,341	9,109,649	\$374.25	3,057	1,218,779	\$398.68	27,398	10,328,428	\$376.98
計	56,990	28,784,897	\$505.09	39,459	12,513,845	\$317.14	96,449	41,298,742	\$428.19
合計の %	59.1%	69.7%		40.9%	30.3%				

1070 : 25 インチ以下、2600 : 25 インチ以上、6000 : 車輪径が示されていないもの  
 出典 : 米国商務省輸出統計、The Gluskin Townley Group による分析

図 H 2009 年年初 5 カ月間の米国自転車輸出 国内産と外国産との輸出台数比率



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

### 米国の消費者向け自転車市場

我々は引き続き米国の失業率が、供給業者から小売店への販売と、小売店における販売とを含む自転車の市場消費に、最も大きな影響を与えるものの一つであると考えている。

米国の失業率は5月の9.4%から6月の9.5%へと上昇した。表 16 は米国の9つの地域区分のおさらいであり、地域名の略称、正式名称、個々の地域に含まれる州を示している。

表 1 6 米国の地域区分

略称	地域	州
NE	ニューイングランド	CT, NH, ME, MA, RI, VT
MA	大西洋側中部	NJ, NY, PA
ENC	北中部東半分	IL, IN, OH, WI, MI
WNC	北中部西半分	IA, KS, MN, MO, NE, ND, SD
SA	大西洋側南部	DE, DC, FL, GA, MD, NC, SC, VA, WV
ESC	南中部東半分	AL, KY, MS, TN
WSC	南中部西半分	AR, OK, LA TX
M	ロッキー山脈地帯	AZ, CO, ID, MT, NV, NM, UT, WY
P	太平洋側	CA, OR, WA, HI, AK

出典：労働省 労働統計局

表 1 7 米国情勢調査地域区分別 2009 年 6 月失業率 2008 年 6 月との比較

2009 年 6 月全米失業率 9.5%		
国勢調査地域区分	2008 年 6 月 %	2009 年 6 月 %
<b>北東部</b>	<b>5.3</b>	<b>8.6</b>
ニューイングランド	5.3	8.5
大西洋側中部	5.2	8.7
<b>南部</b>	<b>5.3</b>	<b>9.2</b>
大西洋側南部	5.5	9.8
南中部東半分	6.2	10.4
南中部西半分	4.6	7.3
<b>中西部</b>	<b>6.0</b>	<b>10.2</b>
北中部東半分	6.6	11.4
北中部西半分	4.8	7.5
<b>西部</b>	<b>6.1</b>	<b>10.2</b>
ロッキー山脈地帯	4.9	8.1
太平洋側	6.6	11.2

出典：労働省 労働統計局

米国失業率の 2008 年 6 月から 2009 年 6 月にかけての上昇を表 1 7 に示す。全ての地域で失業が前年から増加しており、今年 5 月から 6 月にかけても全ての地域で失業が増加している。

我々は、自転車消費及び小売販売が最も良いであろうとみているのは、失業率が低い南中部西半分(WSC)と北中部西半分(WNC)である。

反対に自転車消費及び小売販売が最も困難になるとみている市場は、北中部東半分(ENC)と太平洋側(P)である。

残りの五つの地区は、地域内の失業率と経済状況次第で、自転車消費や小売販売が厳しくなったり収縮したりするであろう。

このような全般的な状況こそが、本年5月の自転車輸入の急増に大きな関心もたれ、そして、輸入台数が引き続き増加していくのか、6月更に第3四半期に入り減少していくのか、その見方に関心もたれる理由の一つである。

将来の米国の自転車市場消費及び小売販売に対する予測に加え、連邦準備制度理事会が最近失業率の見込みを公表したので、これを図Iに示す。

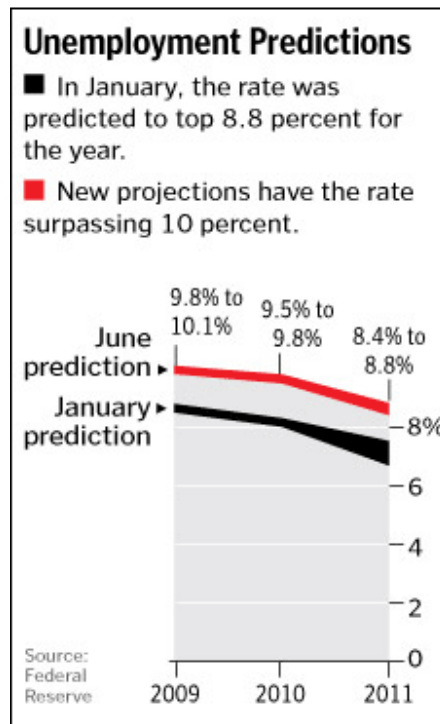
図Iに示す通り、2009年1月にオバマ政権と連邦準備制度理事会は、2009年年末までに全米失業率は8.8%で最高に達し、2010年には8%程度に下落、2011年1月までには7.5%前後にまで更に下落するであろうと予測していた。

図Iがさらに示すところは、連邦準備制度理事会が最近新たに発表した見込みであり、それによると2009年中に米国の失業率は全米規模で9.8%から10.1%に達し、2010年には9.5%から9.8%の間に下落、2011年初頭には更に8.4%から8.8%の間に下落するであろうとしている。

この新たな失業に関する見込みは、米国の多くのアウトドア、スポーツそしてレクリエーション関連ビジネスと同様、米国の自転車事業にとって、良いことではない。全米失業率が9.5%から9.8%に高止まりしている間は、我々が調査し表17に示したのと似通った地域の特徴がみられるであろう。このことにより、地域の自転車消費及び小売販売の収縮が2010年にまで長引くであろう。



図 1



我々は、自転車の消費や小売販売に影響を与えるので、引き続き米国の失業について報告していく。

天候も米国の全ての小売店にとっての要因となっている。米国の天候は何世代にもわたり小売における問題であると非難されてきたが、それは多くの場合言い訳だとみられてきた。しかし、2009年は春夏の戸外活動にとって何十年間の中で最悪であると、多くの小売専門家が認めている。そしてこのことは、不景気のため予測されていたものより、さらに悪い小売業績をもたらす、非常に現実的な要因となっている。

以 上



この報告書は、競輪の補助金を受けて作成したものです。