

平成22年8月6日

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2010年7月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

表1 1～4月の米国の自転車総輸入台数 2010年と2009年の比較

|            | 総台数       | 総 FOB 金額 US\$ | 平均 FOB 単価 US\$ |
|------------|-----------|---------------|----------------|
| 2010年 1～4月 | 4,662,085 | 349,270,663   | \$74.92        |
| 2009年 1～4月 | 3,947,217 | 349,778,837   | \$88.61        |
| 変化         | 714,868   | -\$508,174    | -\$13.70       |
| 変化 %       | 18.1%     | -0.1%         | -15.5%         |

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

2010年1～4月の米国への自転車輸入台数は、台数で18%増加したものの、総FOB金額では僅か0.1%減少し、平均FOB単価は15.5%下落した。これを表1に示す。

販売シーズンの始まりにあたり大変興味深い状況が示されている。というのは、1～4月の輸入は5月と6月の小売販売を反映しているからである。

台数で見ると2009年の大きな景気後退から戻ってきている。しかし平均単価は下落し、このことにより米国自転車輸入総FOB金額が減少している。

表2に詳細を示す。2010年1～4月全体の台数増加分の43%が、関税番号1510：19インチ以下の子供向け二輪製品として米国に輸入されている。

先月我々は米国の量販店が昨年以降在庫の補充を行っているのではないかという見方を示したが、このことは本年1～4月の、関税番号1520の20インチの自転車及び1550の24インチの自転車輸入状況から、立証されたと思われる。

これよりも大型で高級な自転車である関税番号2500の27インチ及び700cの自転車の米国への輸入は、景気後退期間中にも拘らず増加していた昨年に比べ、本年1～4月には台数で48,256台減少した。

関税番号3500の26インチの輸入自転車は2010年1～4月には昨年の同時期と比べ台数が増加したが、その増加は僅か29,269台であり、この区分の総FOB金額はUS\$1,360万以上減少した。

表2 1～4月の米国自転車輸入 2010年と2009年の比較

| 1～4月<br>HS 関税番号          | 2010      |                | 2009      |                | 変化       |                |
|--------------------------|-----------|----------------|-----------|----------------|----------|----------------|
|                          | 台数        | FOB 金額<br>US\$ | 台数        | FOB 金額<br>US\$ | 台数       | FOB 金額<br>US\$ |
| 1510 19 インチ以下            | 1,386,022 | 37,647,932     | 1,080,036 | 28,634,880     | 305,986  | 9,013,052      |
| 1520 20 インチ              | 1,151,384 | 47,234,012     | 876,105   | 32,228,083     | 275,279  | 15,005,929     |
| 1550 24 インチ              | 348,167   | 18,991,688     | 191,115   | 11,214,139     | 157,052  | 7,777,549      |
| 2500<br>27 インチ及び<br>700c | 368,029   | 107,817,219    | 416,285   | 126,864,846    | -48,256  | -19,047,627    |
| 3500 26 インチ              | 1,375,201 | 132,920,692    | 1,345,932 | 146,564,561    | 29,269   | -13,643,869    |
| その他                      | 33,282    | 4,659,120      | 37,744    | 4,272,328      | -4,462   | 386,792        |
| 計                        | 4,662,085 | 349,270,663    | 3,947,217 | 349,778,837    | 714,868  | -508,174       |
| 対前年比%                    |           |                |           |                | 18.1%    | -0.1%          |
| 平均単価 US\$                |           | \$74.92        |           | \$88.61        | -\$13.70 |                |
| 対前年比%                    |           |                |           |                |          | -15.5%         |

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

表3は2010年1～4月の関税区分毎の平均単価を昨年同期と比較し示したものである。

表3 1～4月の米国自転車輸入 平均単価 2010年と2009年との比較  
平均FOB単価

| 関税番号               | 2010 平均単価 | 2009 平均単価 | 変化 US\$  | 変化 %   |
|--------------------|-----------|-----------|----------|--------|
| 1510 19 インチ以下      | \$27.16   | \$26.51   | \$0.65   | 2.5%   |
| 1520 20 インチ        | \$41.02   | \$36.79   | \$4.24   | 11.5%  |
| 1550 24 インチ        | \$54.55   | \$58.68   | -\$4.13  | -7.0%  |
| 2500 27 インチ & 700c | \$292.96  | \$304.75  | -\$11.80 | -3.9%  |
| 3500 26 インチ        | \$96.66   | \$108.89  | -\$12.24 | -11.2% |
| その他                | \$139.99  | \$113.19  | \$26.80  | 23.7%  |
| 計                  | \$74.92   | \$88.61   | -\$13.70 | -15.5% |

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

毎年1～4月の米国への自転車輸入の過去11年間の推移を示した表4によると、2010年は回復を示しており、2009年を上回っているが、2007年と2008年を下回る水準であることが示されている。

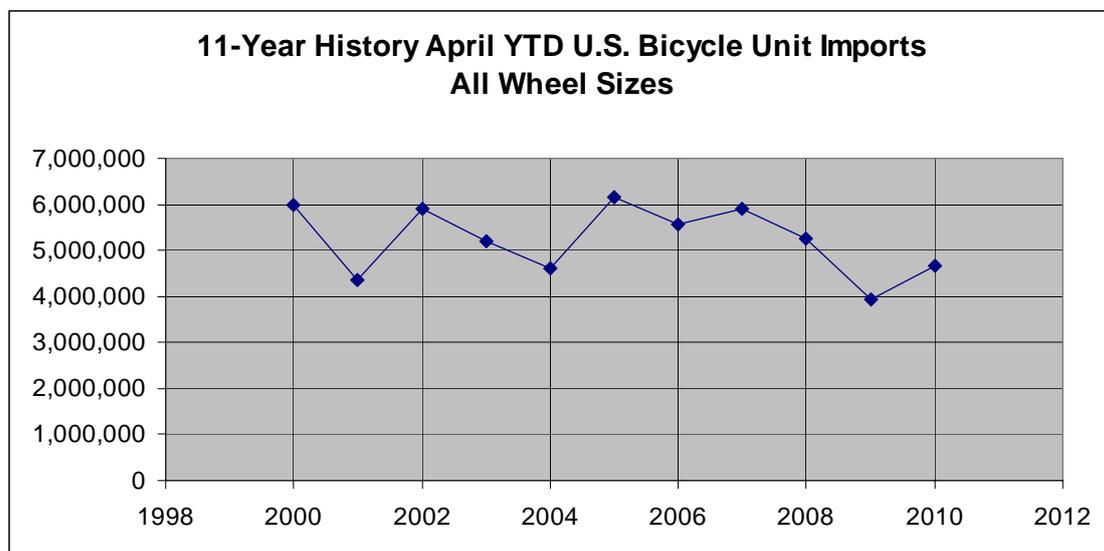
表4 1～4月の米国の自転車輸入 過去11年間の推移 全ての車輪径

| 年    | 総台数       | 総 FOB 金額 US\$ | 平均単価 US\$ |
|------|-----------|---------------|-----------|
| 2010 | 4,662,085 | 349,270,663   | \$74.92   |
| 2009 | 3,947,217 | 349,778,837   | \$88.61   |
| 2008 | 5,270,700 | 365,630,745   | \$69.37   |
| 2007 | 5,899,973 | 352,612,318   | \$59.77   |
| 2006 | 5,575,439 | 316,293,009   | \$56.73   |
| 2005 | 6,152,358 | 341,344,074   | \$55.48   |
| 2004 | 4,605,666 | 231,657,384   | \$50.30   |
| 2003 | 5,204,279 | 262,858,829   | \$50.51   |
| 2002 | 5,893,971 | 286,590,853   | \$48.62   |
| 2001 | 4,358,213 | 251,714,020   | \$53.00   |
| 2000 | 5,983,411 | 317,132,723   | \$53.00   |

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

図Aは表4に示す数値をグラフにより示したものである。2010年1～4月は2009年の同時期の水準を上回ってはいるものの、景気後退年であった2001年と2004年を除いた他の全ての年を未だに下回っていることが明らかに示されている。

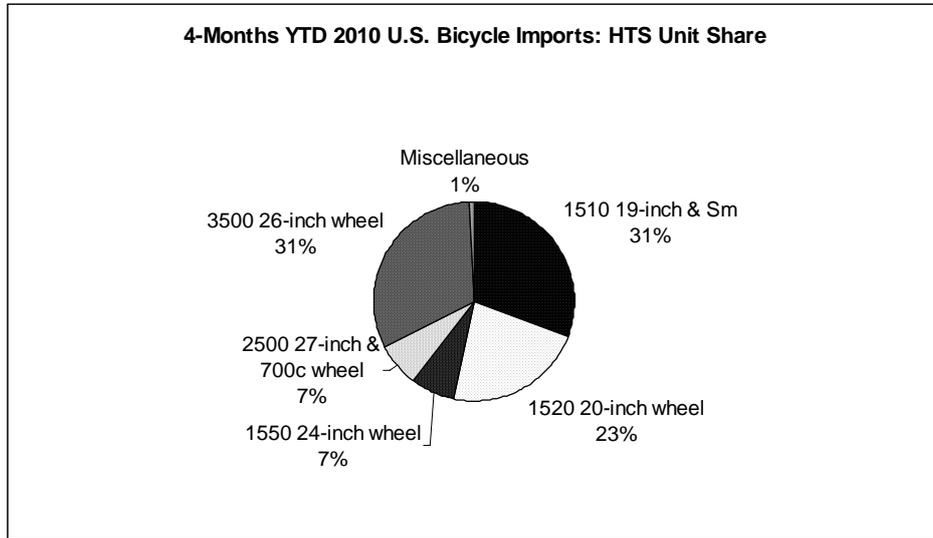
図A



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

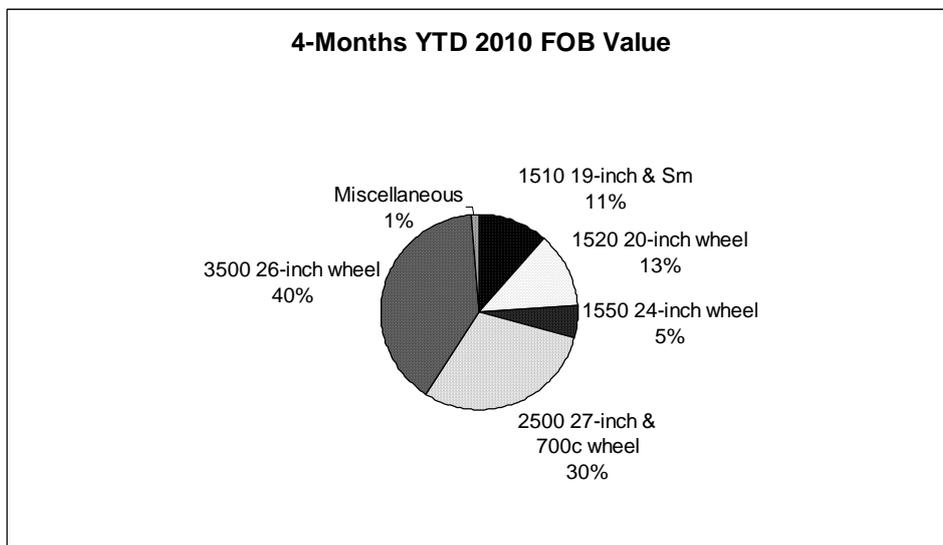
図Bは2010年1～4月の関税区分毎の輸入自転車の台数の割合を示したものであり、図Cは2010年1～4月の関税区分毎の輸入自転車の総FOB金額の割合を示したものである。

図B 2010年1～4月 米国自転車輸入 製品区分毎の台数の割合



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

図C 2010年1～4月 米国自転車輸入 製品区分毎のFOB金額の割合



出典：米国商務省輸入統計、The 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

表5 1～4月の20インチ以上の自転車の米国への輸入

|            | 総台数       | 総 FOB 金額 US\$ | 平均 FOB 単価 US\$ |
|------------|-----------|---------------|----------------|
| 2010年 1～4月 | 3,276,063 | 311,622,731   | \$95.12        |
| 2009年 1～4月 | 2,867,181 | 321,143,957   | \$112.01       |
| 変化         | 408,882   | -\$9,521,226  | -\$16.89       |
| 変化 %       | 14.3%     | -3.0%         | -15.1%         |

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

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は、2010年1～4月の時点では2009年同期と比較し台数で14%増加した。しかし、総FOB金額は3%減少し、このことにより平均FOB単価はこの期間中に前年同期と比較し15%下落した。この様子を表5に示す。

輸入自転車の平均価格は、2010年1～4月の期間中には、2009年1～4月と比較してUS\$16.89下落した。

表6は20インチ以上の自転車の毎年1～4月の輸入台数、総FOB金額、平均単価について過去11年間の推移を示したものである。

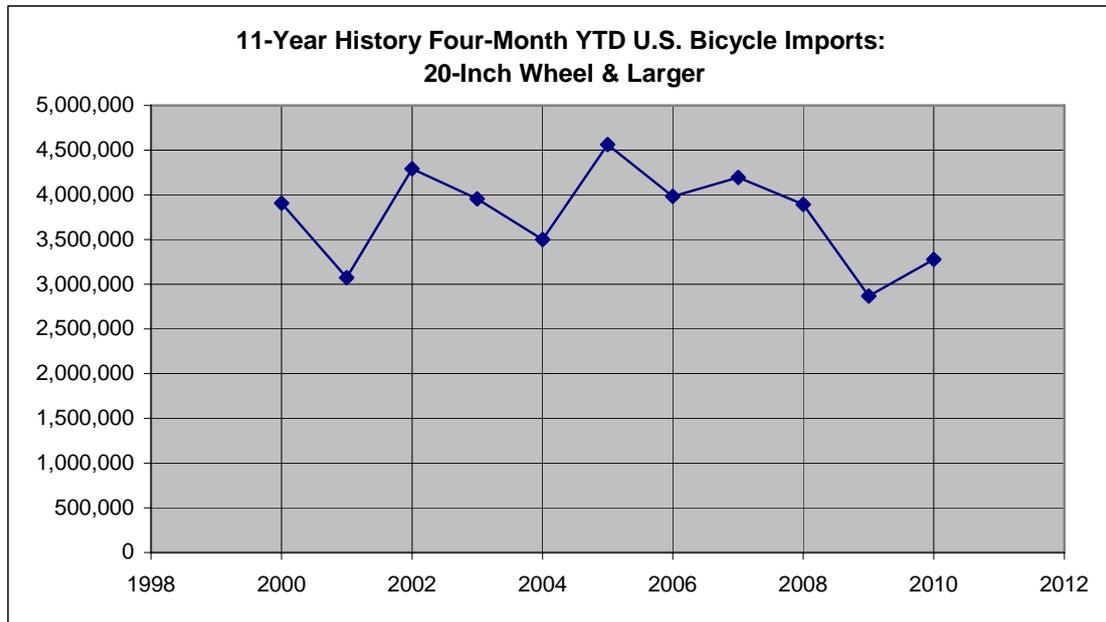
表6 20インチ以上の自転車 1～4月の米国への輸入 過去11年間の推移

| 1～4月 | 総台数       | 総 FOB 金額    | 平均単価     |
|------|-----------|-------------|----------|
| 2010 | 3,276,063 | 311,622,731 | \$95.12  |
| 2009 | 2,867,181 | 321,143,957 | \$112.01 |
| 2008 | 3,891,917 | 332,064,964 | \$85.32  |
| 2007 | 4,194,751 | 311,857,175 | \$74.34  |
| 2006 | 3,981,830 | 281,560,760 | \$70.71  |
| 2005 | 4,562,596 | 306,377,761 | \$67.15  |
| 2004 | 3,501,136 | 208,259,649 | \$59.48  |
| 2003 | 3,955,136 | 234,998,115 | \$59.42  |
| 2002 | 4,289,989 | 246,692,856 | \$57.50  |
| 2001 | 3,074,404 | 215,077,605 | \$69.96  |
| 2000 | 3,905,964 | 255,359,083 | \$65.38  |

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

2010年1～4月の平均単価は過去11年間でまだ2番目に高い状態であることを指摘しておくべきであろう。従って2009年の最高値から下落したことについては、少なくとも現時点においては大きな注目点とはならない。

図D (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

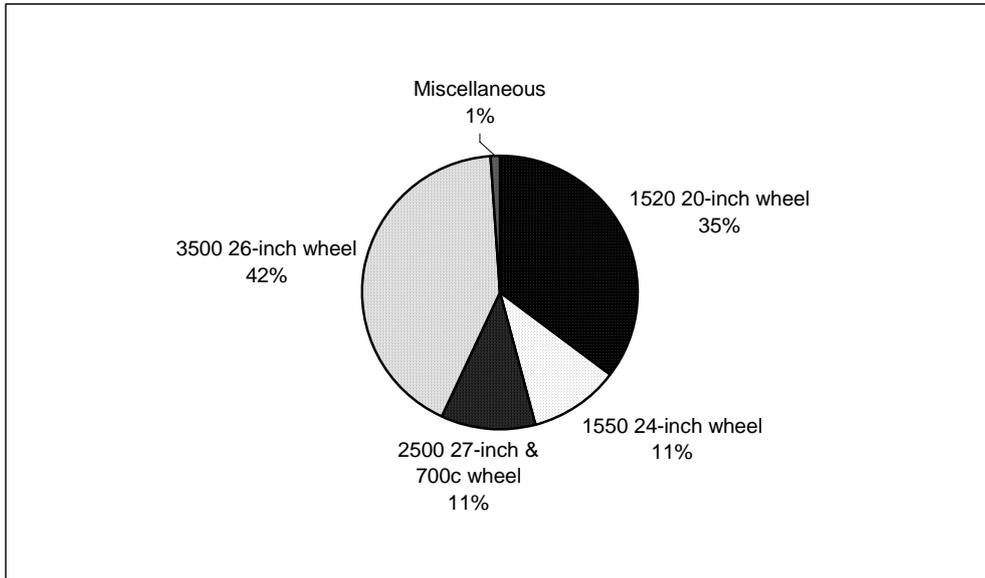
図Dは毎年1～4月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去11年間の推移を、グラフにより示したものである。

2010年は米国の自転車のコアマーケットにとって明らかに復活の年であり、景気後退年であった2009年と2001年の輸入台数からは回復しており、その他の9年間よりかは下回っていることが示されている。

図E及びFは、20インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、関税区分毎の台数割合と総FOB金額の割合を示したものである。

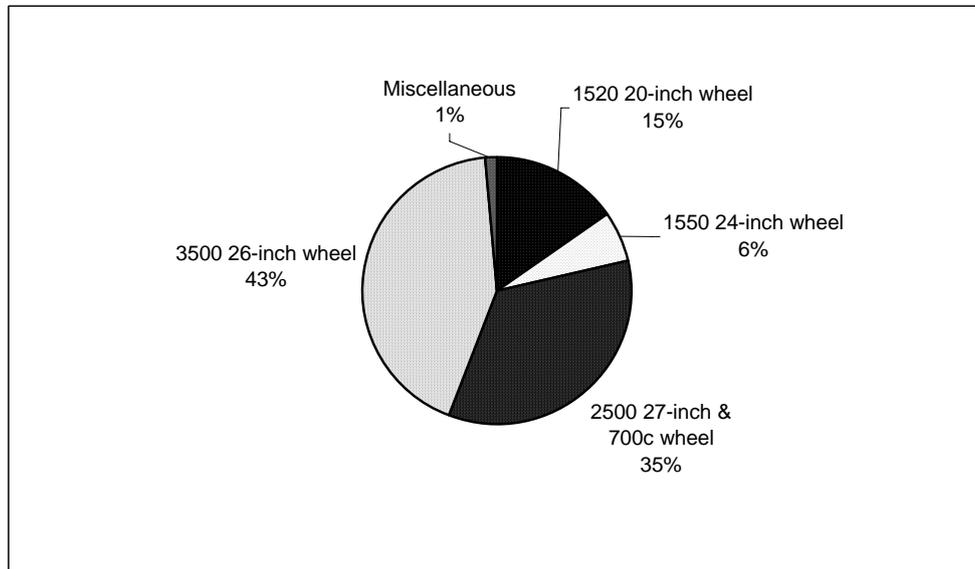
1～4月の時点では、関税番号1520の20インチの自転車及び関税番号3500が台数では圧倒的シェアを占めているのに対し、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車が総FOB金額の35%のシェアを得ていることに注目していただきたい。

図E 2010年1～4月 20インチ以上の自転車の輸入台数の割合



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

図F 2010年1～4月 20インチ以上の自転車の輸入FOB金額の割合



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

## 2010年4月：20インチ以上の自転車

4月の20インチ以上の自転車の米国への輸入は、合計で100万台を切っている。総FOB金額はUS\$8,580万で、平均単価はUS\$93.61であった。これを表7に示す。

表7 2010年4月 20インチ以上の自転車の米国への輸入

| 関税番号                 | 台数             | FOB 金額 US\$         | 平均単価           |
|----------------------|----------------|---------------------|----------------|
| 1520 20インチ           | 300,001        | \$12,225,181        | \$40.75        |
| 1550 24インチ           | 89,537         | \$4,980,020         | \$55.62        |
| 2500 27-inch 及び 700c | 97,775         | \$29,119,272        | \$297.82       |
| 3500 26インチ           | 418,255        | \$38,110,087        | \$91.12        |
| その他                  | 11,227         | \$1,385,809         | \$123.44       |
| <b>計</b>             | <b>916,795</b> | <b>\$85,820,369</b> | <b>\$93.61</b> |

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

2010年4月は米国へのコアマーケットである20インチ以上の自転車の輸入が過去11年間の推移の中で2番目に少ない月であった。これを表8に示す。

表8 4月の輸入 過去11年間の推移

| 4月   | 台数        |
|------|-----------|
| 2000 | 1,152,886 |
| 2001 | 876,783   |
| 2002 | 1,323,599 |
| 2003 | 1,289,922 |
| 2004 | 1,089,731 |
| 2005 | 1,265,303 |
| 2006 | 1,157,541 |
| 2007 | 1,261,801 |
| 2008 | 1,121,424 |
| 2009 | 987,320   |
| 2010 | 916,795   |

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

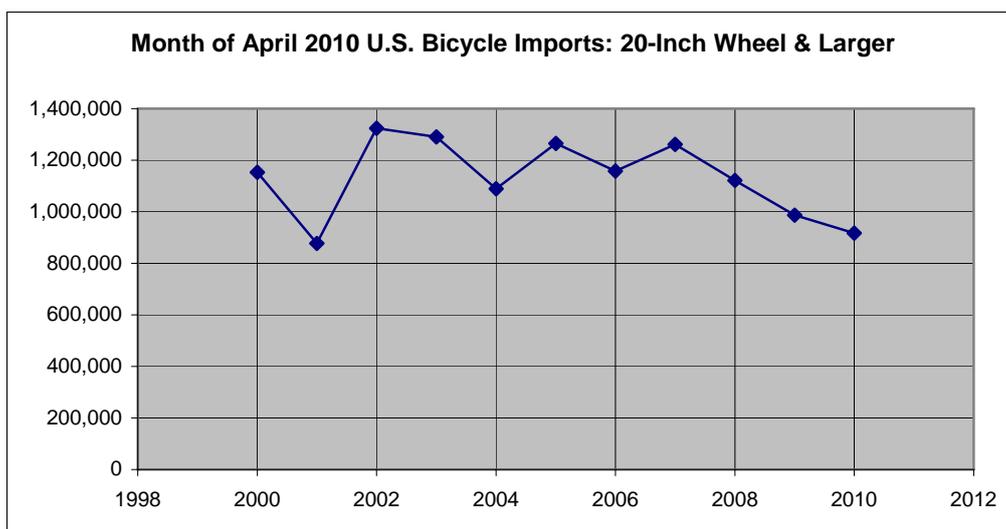
2010年4月の20インチ以上の自転車の米国への輸入は、景気後退年であった2001年を上回ってはいるものの、過去11年の中の他の9年全てを下回っている。このことは回復が緩慢であろうこと、そして今後米国のサプライチェーンにおいて放出されるべき2009年からの過剰繰り越し在庫がまだ残っている可能性があることを示している。

図Gは表8の20インチ以上の自転車の輸入の過去11年間のデータを示したもので、2010年の位置付けは明白である。

コアマーケットである20インチ以上の自転車の2007年から2010年までの毎年4月の米国への輸入の減少に関する筋書きは、2009年が景気後退年であり、2010年は回復の年であるという点を押さえたうえで検討されなければならない。

従って以下のような点以外には考えられるとは思えない。5月・6月の小売販売である4月の輸入は、需要が緩慢であることや繰り越し在庫の可能性を反映しているか、或いは一部の輸入業者が慎重になっているか、という点である。

図 G 毎年4月の米国への自転車輸入 20インチ以上



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

### 関税番号 2500：27インチ及び700cの輸入自転車

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車は、昨年景気後退に直面し他の全ての区分で輸入が減少したにもかかわらず、この区分は昨年の殆どの期間を通じ米国への輸入が増加し、大いに注目された。

2009 年に米国へ輸入された 27 インチ及び 700 c の自転車は過剰在庫が積み増されていたという事が次第に明らかになり、2010 年 1～4 月の関税番号 2500 の輸入は、この過剰在庫の影響が今までのところ表れている。この様子を表 9 に示す。

表 9 1～4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     | 総FOB金額 US\$ | 平均FOB単価 US\$ |
|------------------|---------|-------------|--------------|
| 2010年 1～4月       | 368,029 | 107,817,219 | \$292.96     |
| 2009年 1～4月       | 416,285 | 126,864,846 | \$304.75     |
| 変化               | -48,256 | -19,047,627 | -\$11.80     |
| 変化 %             | -11.6%  | -15.0%      | -3.9%        |

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 の本年 1～4 月の輸入は表全体にわたり赤字で示されている。台数は 12% 近く、即ち 48,256 台減少した。そして総 FOB 金額は 15%、即ち US \$1,900 万減少し、平均単価はこれにつられて 4% 下落した。

表 10 は 27 インチ及び 700 cc の自転車の毎年 1～4 月の輸入の過去 11 年間の推移を示したものである。本年 1～4 月は台数・金額ともまだ大きく、台数は 3 番目に多く、FOB 金額も 2 番目に多くなってはいるが、2009 年に加わった過剰在庫により減少を余儀なくされていることもまた明らかである。

表 10 1～4 月の米国の輸入 過去 11 年間の推移：27 インチ及び 700 cc の自転車

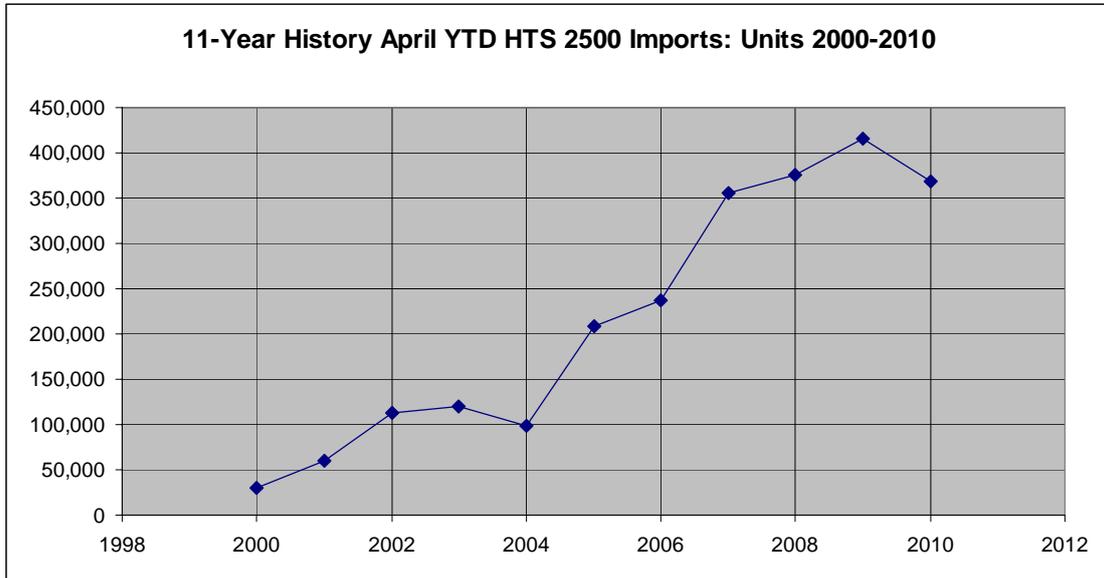
| 2500 27 インチ及び 700 cc | 台数      | FOB 金額 US\$ | 平均単価     |
|----------------------|---------|-------------|----------|
| 2000                 | 29,745  | 9,552,452   | \$321.14 |
| 2001                 | 59,323  | 15,473,820  | \$260.84 |
| 2002                 | 113,402 | 22,243,230  | \$196.14 |
| 2003                 | 119,574 | 30,412,053  | \$254.34 |
| 2004                 | 97,900  | 28,825,640  | \$294.44 |
| 2005                 | 209,094 | 63,893,736  | \$305.57 |
| 2006                 | 237,777 | 69,651,010  | \$292.93 |
| 2007                 | 355,957 | 87,095,938  | \$244.68 |
| 2008                 | 375,344 | 101,445,982 | \$270.27 |
| 2009                 | 416,285 | 126,864,846 | \$304.75 |
| 2010                 | 368,029 | 107,817,219 | \$292.96 |

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

図 H は毎年 1～4 月の関税番号 2500 の輸入の過去 11 年間の推移を示したものである。2009 年までの増加と 2010 年の減少が明らかに示されている。

この区分は米国の自転車市場では主要な区分であり、特に自転車専門小売店即ち自転車店の販路にとっては重要である。今後も注意深く追跡を続けて行く。

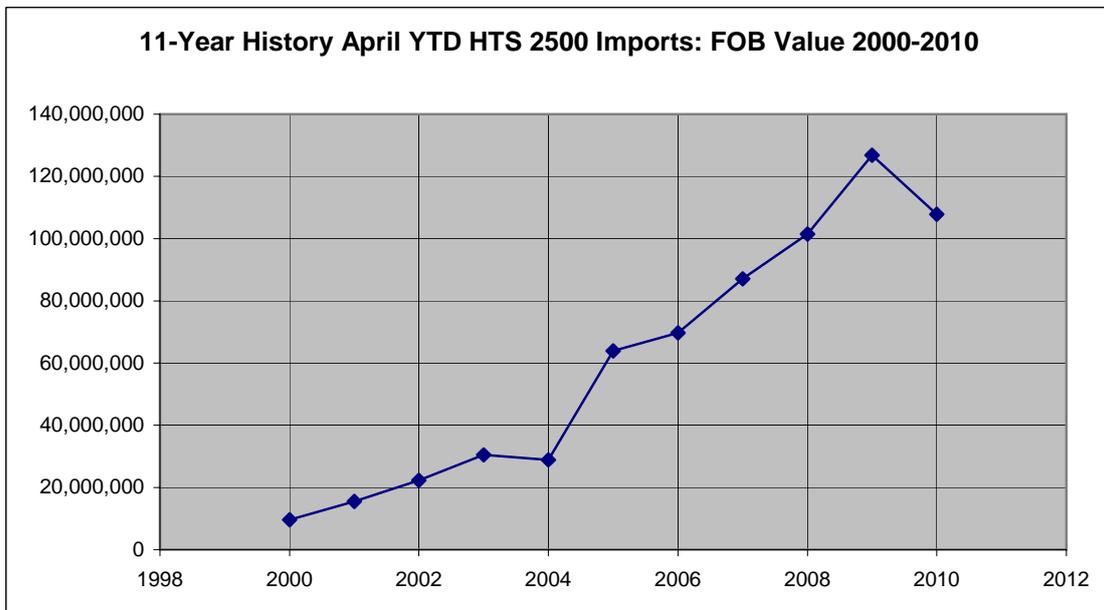
図 H



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 の輸入自転車の毎年 1～4 月の FOB 金額の持続的な増加と、2010 年の減少の様子を図 I に示す。

図 I

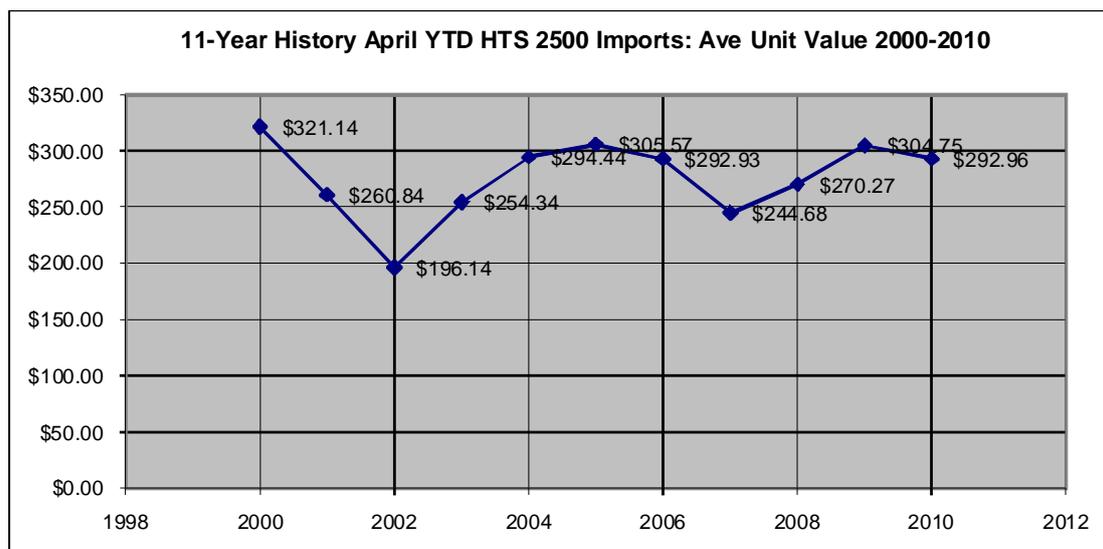


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

関税番号 2500 は米国の輸入自転車の区分の中で最も高価な区分となっており、このため全体の市場価格や自転車平均小売価格を押し上げている。

図 J は関税番号 2500 の自転車の米国への輸入に関し、毎年 1～4 月の平均 FOB 価格の過去 11 年間の推移について示したものである。2007 年から 2009 年までの持続的上昇は景気後退によりさえぎられなかったこと、しかし販路における過剰在庫に直面し下落しそうなことなどが示されている。

図 J



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

### 米国自転車輸入に関する供給元国

米国の業界内部や業界誌で、中国からの輸入コストの上昇の可能性について語られているため、我々は米国の自転車輸入についての 2 つの主要供給国に関する分析を強化することにした。これを表 1 1 に示す。

供給という点に関しては、この 10 年にわたり中国と台湾が米国自転車産業を圧倒してきた。米国業界は中国と台湾に密接に関わっており、我々の見方では、これは少なくともこの先 10 年かあるいはそれ以上続くと考えている。

我々の調査によれば台湾の自転車企業は中国の輸出許可証をもった自転車工場の多くを所有しているか、或いはこれらと合併しており、この戦略的位置付けを維持するため更に強気に動いている。

EU がアジアの国々に対するアンチダンピング政策を修正・変更したのに対応し、台湾企業はカンボジアやベトナムでの自転車製造工場の開設或いは再開への道を開いてきた。ベトナム

ムはまた、WTOへの加盟申請と最恵国待遇申請を行った。このように台湾の自転車業界は、自転車生産国としての中国の代替を既に戦略的に開拓しはじめている。

表 1 1 は中国と台湾からの 1～4 月の米国への自転車輸入を示す。

表 1 1 米国自転車輸入 上位 2 つの供給元国 2010 年 1～4 月の総輸入に占める割合

| 国名  | 総台数       | 割合 %   | 総 FOB 金額 US\$ | 割合 %   | 平均単価 US\$ |
|-----|-----------|--------|---------------|--------|-----------|
| 中国  | 4,413,704 | 94.67% | \$242,924,485 | 69.6%  | \$55.04   |
| 台湾  | 210,110   | 4.51%  | \$94,589,756  | 27.1%  | \$450.19  |
| その他 | 38,271    | 0.82%  | \$11,756,422  | 3.3%   | \$307.19  |
| 総輸入 | 4,662,085 | 100.0% | \$349,270,663 | 100.0% | \$74.92   |

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

2010 年 1～4 月の時点では中国が輸入自転車台数の 95%を供給した。台湾はこれとは別に 4.5%を供給した。即ち合計で 99.18%となり、これらにより他の国から米国へ輸入されるのは僅か 0.82%となっている。

台湾から米国へ輸入される自転車の平均価格は高いため、本年 1～4 月の台湾からの FOB 金額は全体の 27%と高くなっている。一方で中国からの FOB 金額は全体の 70%となっている。本年 1～4 月の時点での合計では、96.7%となり、他の国から米国へ輸入される FOB 金額は僅か 3.3%が残されているにすぎない。

「その他」の国々が、この比較的高価な 3.3%の FOB 金額のシェアを得ることは可能である。本年 1～4 月の時点では平均単価が US \$307.19 となっており、中国からの輸入自転車は US \$55.04 に過ぎないからである。

この点については以前にも言及したが、台湾自転車業界の高級製品制覇の為の戦略的計画により、2010 年 1～4 月の平均単価は US \$450 となっており、これにより台湾の自転車企業は米国に US \$9,460 万輸出している。

我々は関税番号 2500 : 27 インチ及び 700c の自転車の 2010 年 1～4 月にかけての輸入の減少について調査した。表 1 2 はこの輸入区分に関し、2 つの主要供給国ごとの割合を示したものである。

表 1 2 2010 年 1～4 月 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の  
米国への中国及び台湾からの輸入

| 1～4 月<br>2010 年 | 中国      | 中国<br>US\$    | 台湾      | 台湾 US\$       | 中台計     | 中台計<br>US\$    | 2500 計  | 2500 計<br>US\$ |
|-----------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|----------------|---------|----------------|
| 2500 台数         | 249,496 |               | 109,682 |               | 359,178 |                | 368,029 |                |
| 2500 FOB<br>金額  |         | \$46.7<br>mil |         | \$55.8<br>mil |         | \$102.5<br>mil |         | \$107.8<br>mil |
| 2500 平均<br>単価   |         | \$187         |         | \$509         |         | \$285.46       |         | \$292.96       |
| 2500 総<br>台数比 % | 67.79%  |               | 29.80%  |               | 97.60%  |                | 100%    |                |
| 2500 総<br>金額比 % |         | 43.35%        |         | 51.75%        |         | 95.10%         |         | 100%           |

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

中国は本年 1～4 月の関税番号 2500 の輸入台数の 67.79%の供給元となっており、台湾は 29.8%となっている。合わせて関税番号 2500 の 4 月までの輸入自転車の 97.6%である。

台湾は関税番号 2500 の FOB 金額ではリードしており、4 か月間の合計で 51.75%を占めている。中国は 43.35%を占め、合わせて本年 4 月までの総 FOB 金額の 95%を占めている。

### 米国の輸出

米国の自転車輸出は月々劇的な変化を示している訳ではないので、隔月で報告することとし、このスペースを用い、例えば今月は米国自転車輸入に関する供給元国といったような、もっと時宜を得た話題について報告していく。

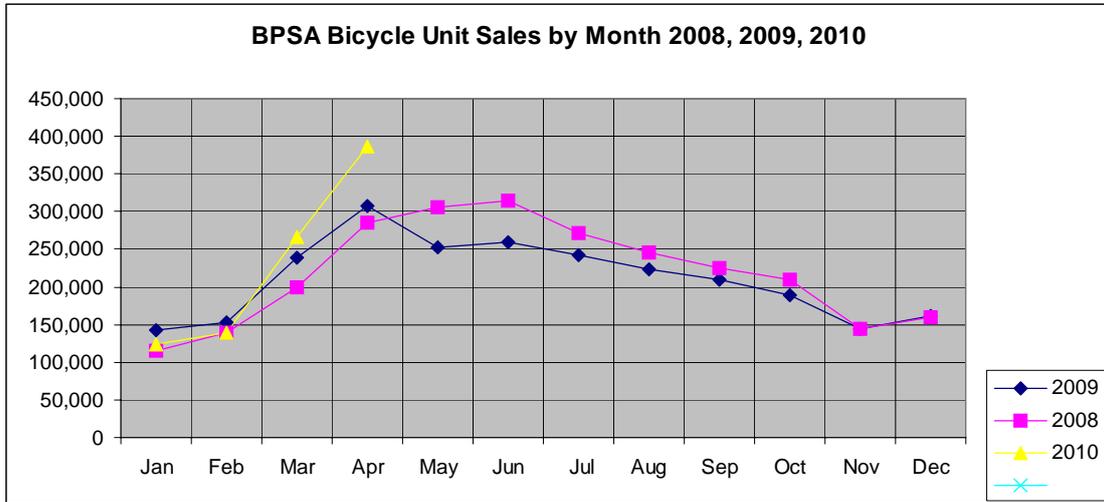
### 米国の自転車市場

米国の業界誌で報告された通り、自転車製品供給業者協会 (BPSA) は 2010 年 6 月に 2008 年から 2010 年 4 月までの協会の統計報告を作り直し、修正すると発表した。

以下の図は 2008 年から 2010 年 4 月までの修正版の BPSA データを示す。

BPSA の供給業者から自転車店向け自転車販売統計は若干データが修正された。図 K は 2008 年通年、2009 年通年、そして 2010 年 4 月までの修正後を示している。驚くべきことではないが、供給業者から自転車店向けへの販売は増加しており、本年 3 月 4 月には過去 3 年間の最高を示している。

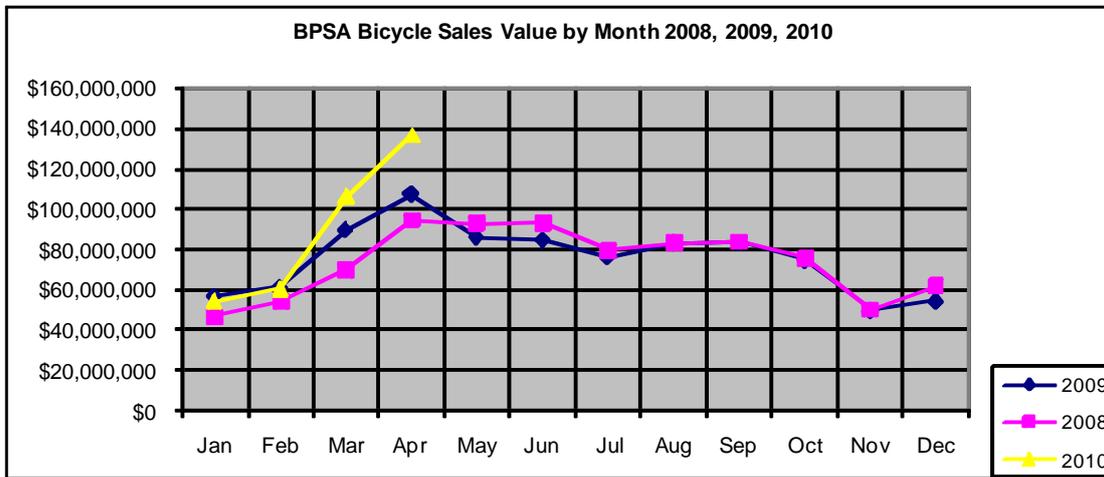
図 K



出典：BPSA 修正版統計報告 2008、2009、2010

図 L は同様に BPSA の修正版自転車販売金額、即ち売上高について、2008 年通年、2009 年通年、そして 2010 年 4 月までについて示したものである。

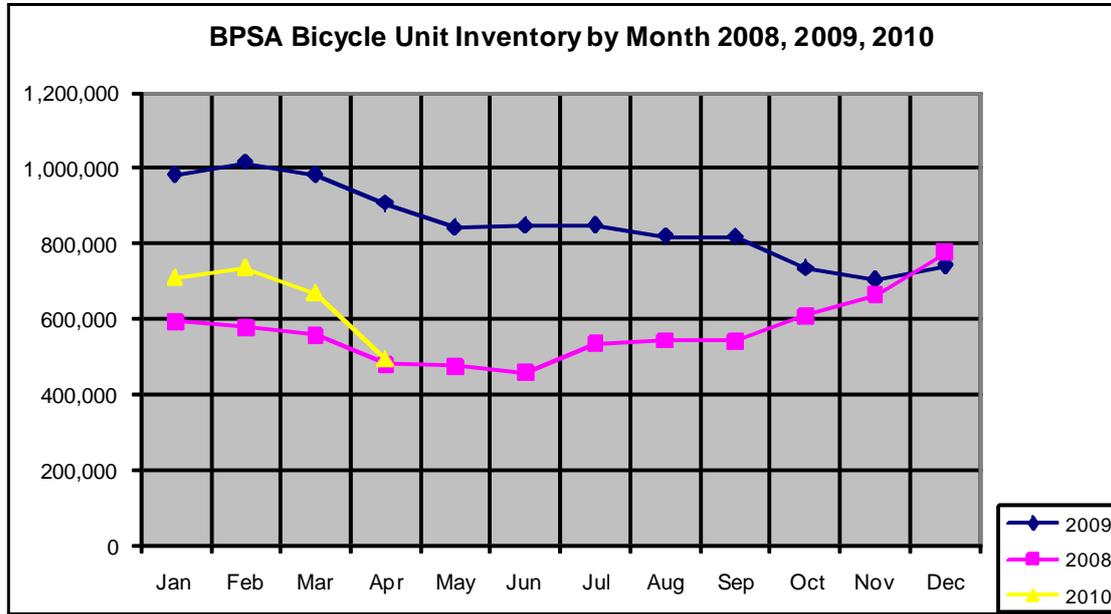
図 L



出典：BPSA 修正版統計報告 2008、2009、2010

BPSA 修正版在庫データによると、前回の報告書よりも多くの自転車在庫が積み重ねられたことが明らかに示されている。図 M は 2008 年通年、2009 年通年、及び 2010 年 4 月までの修正在庫データを示す。

図M



出典：BPSA 修正版統計報告 2008、2009、2010

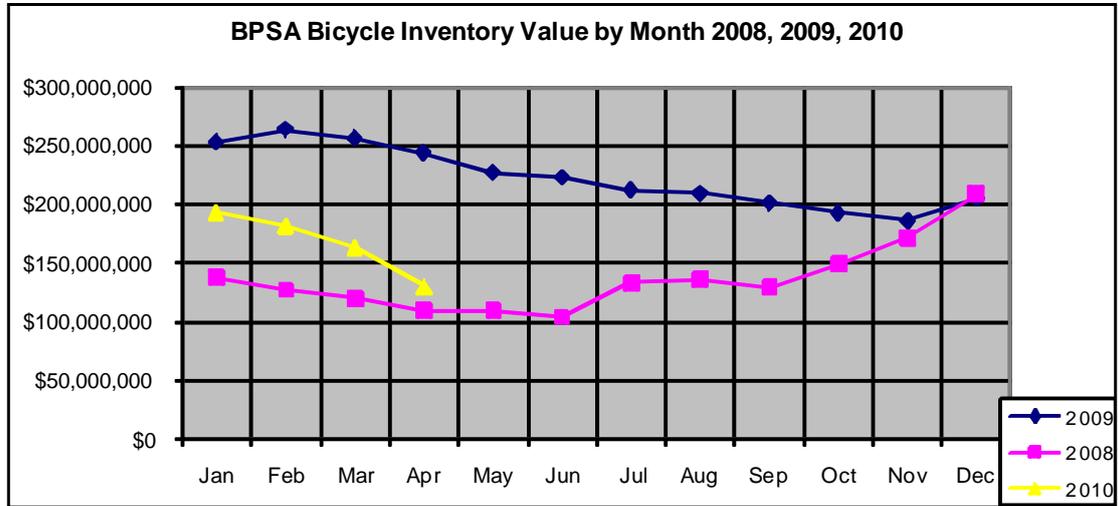
供給業者により報告された米国の自転車専門店向け販路の自転車在庫は、2008年10月に増えはじめ、2009年2月まで増え続け、この時に供給業者の自転車在庫は100万台を超えた。

2009年3月から自転車在庫は削減・減少しはじめ、2009年12月には2008年の最高点を下回るところまで減少した。そして2010年に入っても減少が続き、本年4月には2008年と同じ水準に到達した。

修正データによると、景気後退に直面し2009年の第1四半期には100万台もの自転車が供給業者の在庫となっていたことが示されているが、図K及び図Lに示された低調な販売状況と併せ、これらは驚きである。

図Nは2008年通年、2009年通年、及び2010年4月までのBPSAによる修正版在庫金額を示す。

図 N



出典：BPSA 修正版統計報告 2008、2009、2010

修正版の在庫台数データによれば、2008年4月の水準まで減少したことが示されたが、在庫金額は、1年前に比べれば大きく減少してはいるものの、2年前よりもやや多い状態である。

本年4月までの自転車販売台数及び販売金額は、明らかに前の2年の同じ時期よりかは多くなっているが、今年は回復の年であり、2010年全体では2008年を下回る水準で推移している。このことにより逆に供給業者の在庫は、シーズン以後にかけて過剰な荷動きを生じさせないような、本年の需要に見合うだけの十分な在庫なのかどうか、という疑問が提起される。

ある複数の米国の自転車ブランドは、本年第2四半期にかけて2010年モデルの一部に欠品が生じており、また多くの自転車ブランドは2011年モデルをできるだけ早く米国に輸入してしまおうとしている、ということをお我々は承知している。

我々は2010年の米国自転車モデルイヤーがどのようになるのか見極めるため、今後何ヶ月かにわたりこのデータを注意深く追跡してゆく。しかし、2009年の景気後退年が終わり、米国の自転車業界において、在庫管理と小売店による在庫補充が大きな注目点として現われてきていることは明らかである。

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。

