

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10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

米国の自転車輸入は7月までの時点で明らかな減少傾向を示している。この模様を表1に示す。この表は2013年1~7月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 1~7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1~7月 | 9,220,246 | 847,046,224 | \$91.87 |
| 2012年1~7月 | 11,146,959 | \$888,503,626 | \$79.71 |
| 変化 | -1,926,713 | -\$41,457,402 | \$12.16 |
| 変化% | -17.3% | -5% | 15.3% |

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

全ての車輪径の自転車の輸入台数は200万台近く、即ち17%以上減少し、2013年1~7月の総FOB金額は2012年同期と比較し5%減少した。

米国へ輸入された自転車の平均単価は引き続き上昇しており、2013年7月までの時点で15%以上、台当たりUS\$12ほど上昇した。

米国へ輸入される自転車の平均FOB単価の継続的上昇と、7月までの時点における米国の輸入自転車の台数減少との間に何か相関関係があるのかどうか不明であるが、本年これからも引き続き注視し新たな発見があれば報告してゆく。

表2は2013年1~7月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詳しく示したものである。

2013年1~7月全体では良い状況ではない中で、唯一良い状況を示しているのが関税番号3500のFOB金額で、US\$1,500万の増加を見せている。

表2 1～7月の米国の自転車輸入 2013年と2012年との比較

| 1～7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 | 2,275,758 | 70,330,581 | 2,981,281 | \$86,213,508 | -705,523 | -\$15,882,927 |
| 1520 20 インチ | 2,042,180 | 90,833,499 | 2,573,229 | \$112,988,211 | -531,049 | -\$22,154,712 |
| 1550 24 インチ | 667,224 | 38,492,028 | 926,444 | \$53,398,776 | -259,220 | -\$14,906,748 |
| 2500 27 インチ及 び 700c | 1,077,563 | 269,906,543 | 1,114,991 | \$273,053,846 | -37,428 | -\$3,147,303 |
| 3500 26 インチ | 2,933,515 | 356,694,649 | 3,366,621 | \$340,924,715 | -433,106 | \$15,769,934 |
| その他 | 224,006 | 20,788,924 | 184,393 | \$21,924,570 | 39,613 | -\$1,135,646 |
| 計 | 9,220,246 | 847,046,224 | 11,146,959 | \$888,503,626 | -1,926,713 | -\$41,457,402 |
| 対前年比% | | | | | -17.28% | -4.67% |
| 平均単価 US\$ | | \$91.87 | | \$79.71 | | |
| 平均単価対前年比% | | | | | | 15.25% |

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

関税番号 1510 の 19 インチ以下の歩道で乗る自転車、関税番号 1520 の 20 インチの子供向け自転車、そして関税番号 1550 の 24 インチの年少者向け自転車の輸入台数の減少は本年の早い時期から始まっていた。

しかし米国への輸入台数の減少は関税番号 2500 や関税番号 3500 の大人向け 26 インチ以上の自転車にまで拡がってきている。前述したとおり 2013 年 1～7 月の 2012 年同期と比較した全ての車輪径の自転車全体の減少幅は、台数で 17%以上、FOB 金額で US \$4,100 万以上となっている。

表 3 は毎年 1～7 月のすべての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去 14 年間の推移を示したものである。2013 年は過去 14 年間の平均である 10,206,189 台を下回っているものの、総 FOB 金額の過去 14 年間の平均である US \$6 億 3,300 万は大きく上回っている。

2013 年 1～7 月の平均 FOB 単価は 2012 年 1～7 月に比べ 15%高いだけでなく、7 月までに米国へ輸入された自転車の平均単価において過去 14 年の最高記録更新となっている。

表3 毎年1～7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 | 9,220,246 | 847,046,224 | \$91.87 |
| 2012 | 11,146,959 | 888,503,626 | \$79.71 |
| 2011 | 8,658,618 | 770,415,082 | \$88.98 |
| 2010 | 11,180,916 | 743,292,972 | \$66.48 |
| 2009 | 8,753,082 | 654,038,691 | \$74.72 |
| 2008 | 10,305,158 | 698,491,172 | \$67.78 |
| 2007 | 10,573,170 | 617,003,639 | \$58.36 |
| 2006 | 10,394,020 | 564,194,160 | \$54.28 |
| 2005 | 12,171,104 | 632,563,383 | \$51.97 |
| 2004 | 9,988,974 | 472,100,939 | \$47.26 |
| 2003 | 10,325,657 | 483,845,809 | \$46.86 |
| 2002 | 10,872,849 | 498,746,342 | \$45.87 |
| 2001 | 7,883,719 | 414,476,731 | \$52.57 |
| 2000 | 11,412,173 | 577,343,344 | \$50.59 |

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

表4は毎年1～7月の米国の自転車輸入の過去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。

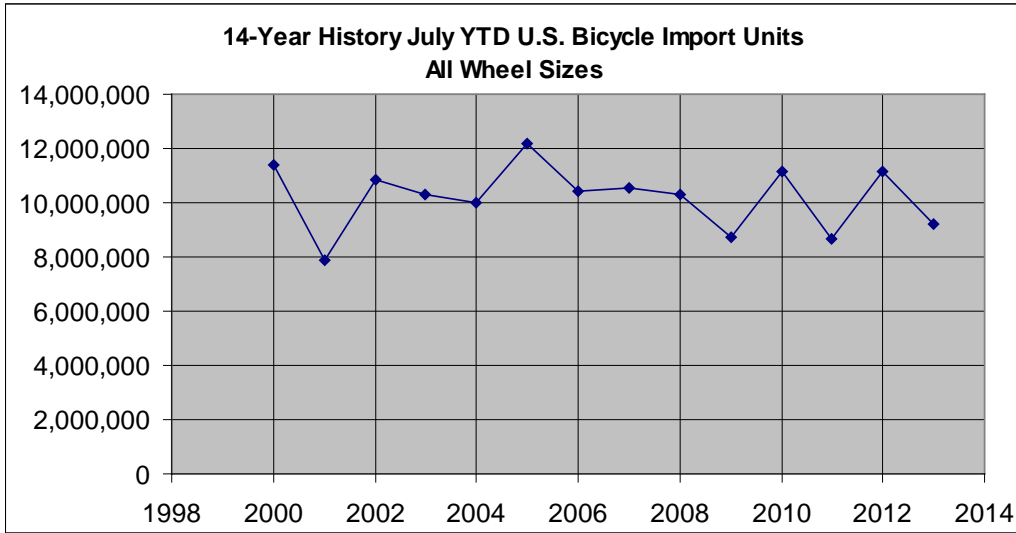
表4 毎年1～7月の米国の全ての車輪径の自転車輸入台数の過去14年間の推移
台数による順位付け

| 順位 | 年 | 台数 |
|----|-------------|------------------|
| 1 | 2005 | 12,171,104 |
| 2 | 2000 | 11,412,173 |
| 3 | 2012 | 11,146,959 |
| 4 | 2010 | 11,180,916 |
| 5 | 2002 | 10,872,849 |
| 6 | 2007 | 10,573,170 |
| 7 | 2006 | 10,394,020 |
| 8 | 2003 | 10,325,657 |
| 9 | 2008 | 10,305,158 |
| 10 | 2004 | 9,988,974 |
| 11 | 2013 | 9,220,246 |
| 12 | 2009 | 8,753,082 |
| 13 | 2011 | 8,658,618 |
| 14 | 2001 | 7,883,719 |

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

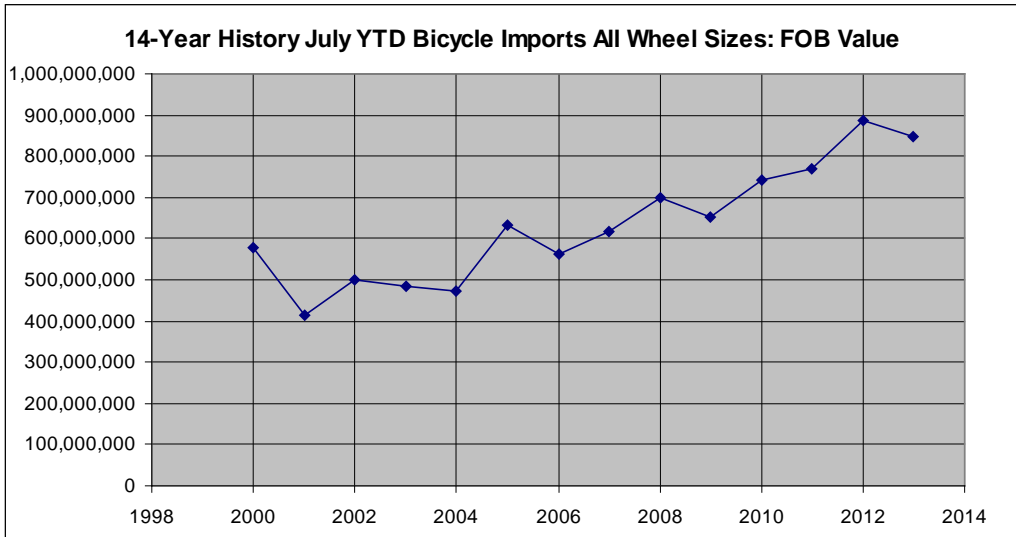
図Aは毎年1～7月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去14年間の推移をグラフにより示したものであり、2009年のリーマンショック以来の変動の様相が明らかである。

図 A



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

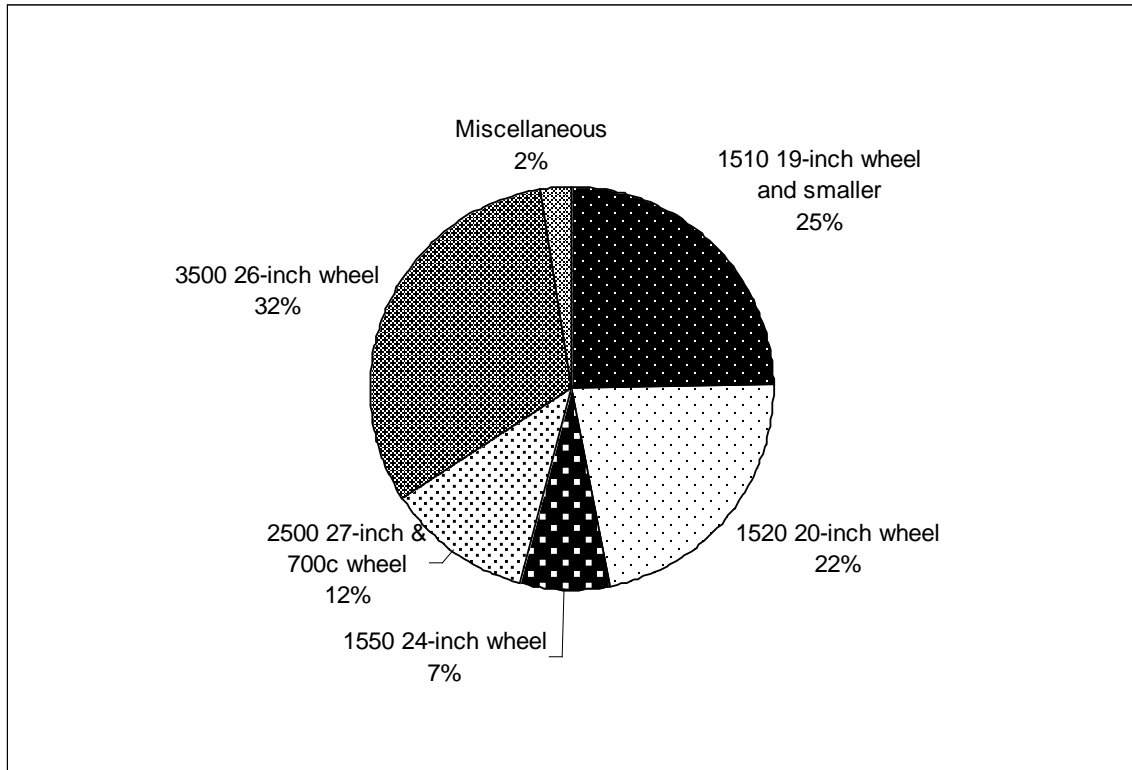
図 B



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

図 C は 2013 年 1～7 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数について、関税番号ごとの台数割合を示したものである。

図C 2013年1～7月の米国自転車輸入 全ての車輪径 製品区分ごとの台数割合



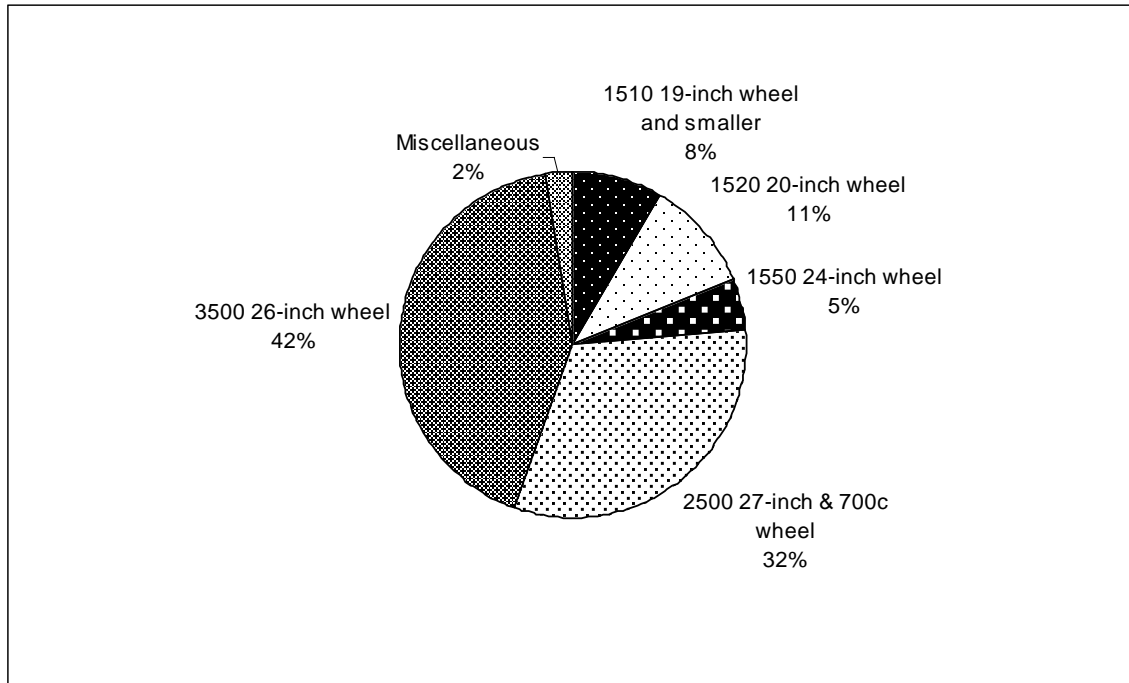
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

7月までの時点で大きな自転車輸入台数割合を占めたのは、関税番号 3500、関税番号 1510 そして関税番号 1520 である。これら二つの小型自転車を合計するとこの時期に輸入された自転車総台数の 47% を占め、更に関税番号 1550 を加えると合計は 54% にのぼる。

図Dは 2013 年 1～7 月に米国へ輸入されたすべての車輪径の自転車について、関税番号ごとの総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 2013 年 1～7 月の総FOB金額の 42% を占め、更に関税番号 2500 がやはり 32% を占め、これら二つを合わせるとこの期間中の総FOB金額の 74% を占めているということが示されているが、これら二つが米国の自転車市場や業界の原動力となっている事が明らかである。

図D 2013年1～7月の米国自転車輸入 全ての車輪径
製品区分ごとの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 1～7月

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市場の健全さや利潤の鍵となるものである。2013年1～7月の総輸入台数は2012年同期と比較し15%減少し、総FOB金額は3%強減少した。この模様を表5に示す。

表5 1～7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1～7月 | 6,944,488 | 776,715,643 | \$111.85 |
| 2012年1～7月 | 8,165,678 | \$802,290,118 | \$98.25 |
| 変化 | -1,221,190 | -\$25,574,475 | \$13.59 |
| 変化% | -15.0% | -3.2% | 13.8% |

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

2013年1～7月の20インチ以上の自転車の平均FOB単価は2012年同期と比較し14%近く上昇した。

表6は毎年1～7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。

表6 毎年1～7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 | 6,944,488 | \$776,715,643 | \$111.85 |
| 2012 | 8,165,678 | \$802,290,118 | \$98.25 |
| 2011 | 6,452,887 | \$706,186,254 | \$109.44 |
| 2010 | 7,887,433 | 656,720,838 | \$83.26 |
| 2009 | 6,308,510 | 588,992,161 | \$93.36 |
| 2008 | 7,644,768 | 628,861,087 | \$82.26 |
| 2007 | 7,698,443 | 547,962,497 | \$71.18 |
| 2006 | 7,383,604 | 497,784,559 | \$67.42 |
| 2005 | 8,722,578 | 556,753,360 | \$63.83 |
| 2004 | 7,472,584 | 417,429,473 | \$55.86 |
| 2003 | 7,647,460 | 423,976,383 | \$55.44 |
| 2002 | 7,726,480 | 423,940,109 | \$54.87 |
| 2001 | 5,600,774 | 352,699,034 | \$62.97 |
| 2000 | 7,508,915 | 467,163,373 | \$62.21 |

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

2013年1～7月はコアマーケットの過去14年間の平均台数である7,368,900台を下回っている。

しかし、2013年1～7月の総FOB金額は過去14年間の平均であるUS\$5億6,000万を大きく上回っており、過去2位となっている。

2013年1～7月の総FOB金額のこの強含んだ状態から、これと一体となる形で平均FOB単価もUS\$111.85と過去最高を記録している。

表7は20インチ以上の自転車の毎年1～7月の米国への輸入の過去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。

既に述べたとおり、2013年は1～7月の輸入台数の14年間の平均台数を下回っており、過去14年で11位となっている。

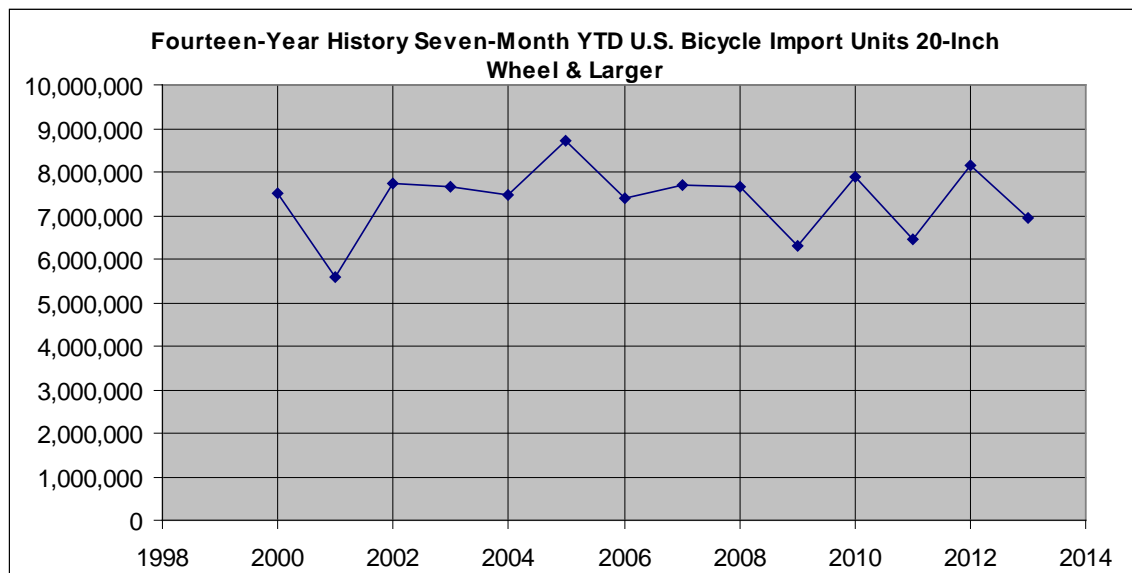
表7 20インチ以上の自転車の毎年1～7月の輸入台数の過去14年間の推移
台数による順位付け

| 順位 | 年 | 1～7月総輸入台数 |
|-----------|-------------|------------------|
| 1 | 2005 | 8,722,578 |
| 2 | 2012 | 8,165,678 |
| 3 | 2010 | 7,887,433 |
| 4 | 2002 | 7,726,480 |
| 5 | 2007 | 7,698,443 |
| 6 | 2003 | 7,647,460 |
| 7 | 2008 | 7,644,768 |
| 8 | 2000 | 7,508,915 |
| 9 | 2004 | 7,472,584 |
| 10 | 2006 | 7,383,604 |
| 11 | 2013 | 6,944,488 |
| 12 | 2011 | 6,452,887 |
| 13 | 2009 | 6,308,510 |
| 14 | 2001 | 5,600,774 |

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

図Eは20インチ以上の自転車の毎年1～7月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。リーマンショック以前の安定した状況とそれ以後の変動の様相が明らかになってきている。

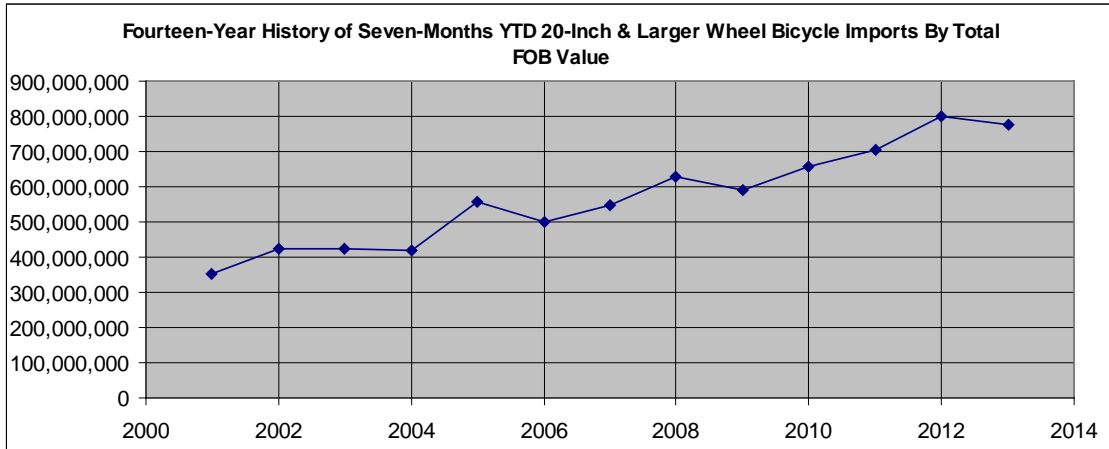
図E



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

図Fは毎年1～7月の20インチ以上の自転車輸入について、総FOB金額の過去14年間の推移を示したものである。2009年以降継続的に増加していることに注意してほしい。これがどこまで続くかということが問題である。

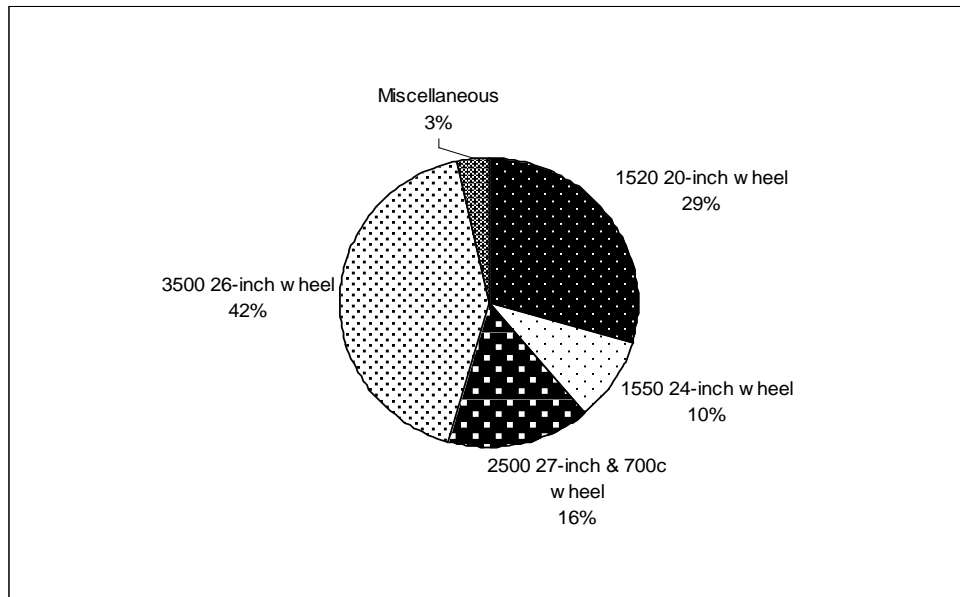
図 F



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

図 G は 2013 年 1～7 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、関税番号ごとに台数の割合を示したものである。

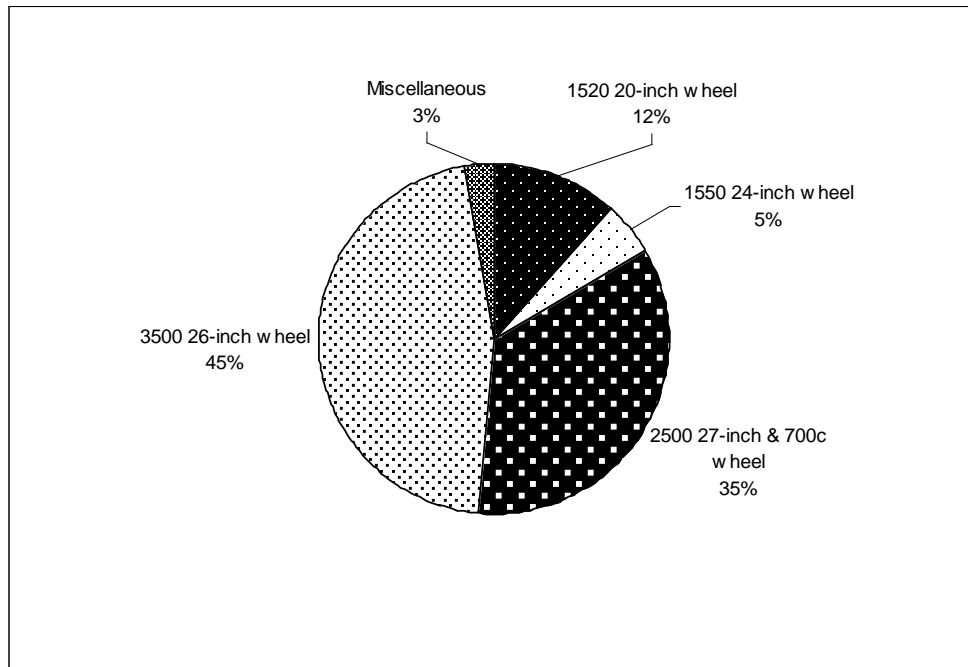
図 G 2013 年 1～7 月 20 インチ以上の自転車輸入 関税番号ごとの台数割合



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

図 H は 2013 年 1～7 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、この期間中の関税番号ごとの FOB 金額の割合について示したものである。おなじみの模様が示されており、台数では 42% を占めた関税番号 3500 の 26 インチの自転車が、2013 年 1～7 月の総 FOB 金額では 45% の割合を占めている。

図H 2013年1～7月 20インチ以上の自転車輸入 関税番号ごとの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

2013年7月：すべての車輪径の自転車輸入

表8は2013年7月のすべての車輪径の自転車の輸入について2012年7月と比較しながら示したものである。

表8 7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7月 | 1,338,477 | \$116,386,186 | \$86.95 |
| 2012年7月 | 1,953,152 | \$156,335,534 | \$80.04 |
| 変化 | -614,675 | -\$39,949,348 | \$6.91 |
| 変化% | -31.5% | -25.6% | 8.6% |

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

月毎の比較で、すべての車輪径の自転車輸入台数は31%減少し、総FOB金額は25%減少したが、これは供給業者やブランドがアジアの工場向け発注を取り消していることに呼応したものであると考えるべきであろう。

表9は毎年7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9 毎年7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 | 1,687,607 | 80,728,050 | \$47.84 |
| 2001 | 1,290,399 | 58,001,279 | \$44.95 |
| 2002 | 1,267,724 | 58,021,247 | \$45.77 |
| 2003 | 1,675,581 | 74,355,580 | \$44.38 |
| 2004 | 1,881,782 | 81,585,169 | \$43.36 |
| 2005 | 2,108,051 | 97,026,926 | \$46.03 |
| 2006 | 1,688,753 | 79,264,330 | \$46.94 |
| 2007 | 1,428,098 | 83,792,419 | \$58.67 |
| 2008 | 1,798,235 | 120,623,963 | \$67.08 |
| 2009 | 1,435,338 | 88,022,704 | \$61.33 |
| 2010 | 2,244,794 | 131,318,389 | \$58.50 |
| 2011 | 1,194,923 | 108,283,005 | \$90.62 |
| 2012 | 1,953,152 | 156,335,534 | \$80.04 |
| 2013 | 1,338,477 | \$116,386,186 | \$86.95 |

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

2013年7月に輸入されたすべての車輪径の自転車の総FOB金額は過去14年間の平均であるUS \$95,267,484を上回り、過去14年で4位となっている。

総FOB金額はこのように強含んでいるが、これは平均FOB単価が過去14年間で2番目に高くなっていることによりもたらされている。

表10は毎年7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7月の輸入台数は過去14年間の平均である1,642,351台を下回り、11位となっている。

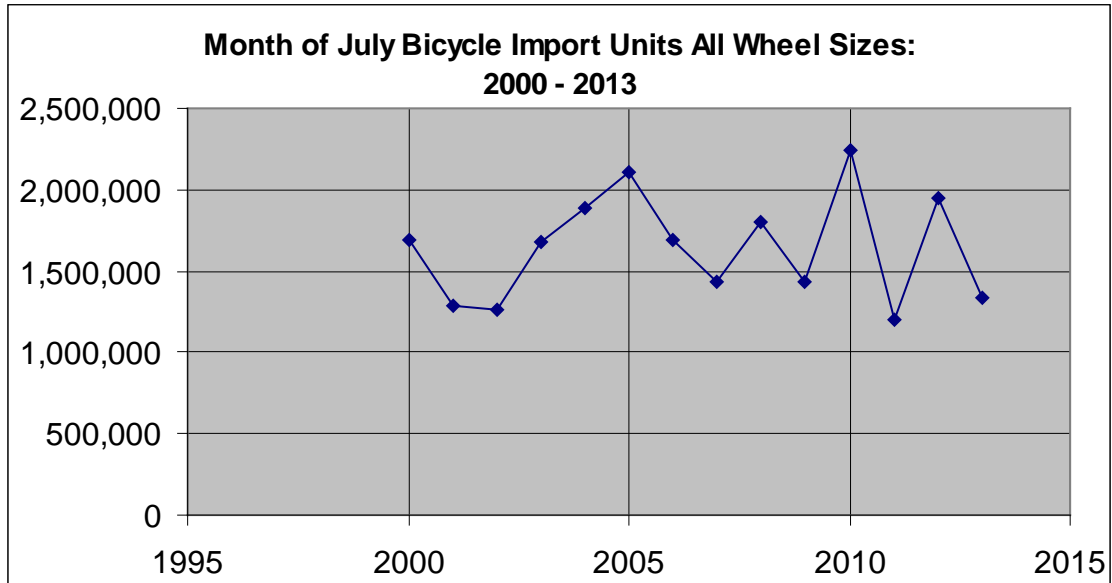
表10 毎年7月の全ての車輪径の自転車輸入台数の過去14年間の推移
台数による順位付け

| 順位 | 年 | 7月総輸入台数 |
|-----------|-------------|------------------|
| 1 | 2010 | 2,244,794 |
| 2 | 2005 | 2,108,051 |
| 3 | 2012 | 1,953,152 |
| 4 | 2004 | 1,881,782 |
| 5 | 2008 | 1,798,235 |
| 6 | 2006 | 1,688,753 |
| 7 | 2000 | 1,687,607 |
| 8 | 2003 | 1,675,581 |
| 9 | 2009 | 1,435,338 |
| 10 | 2007 | 1,428,098 |
| 11 | 2013 | 1,338,477 |
| 12 | 2001 | 1,290,399 |
| 13 | 2002 | 1,267,724 |
| 14 | 2011 | 1,194,923 |

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

図 I は毎年 7 月に米国へ輸入されたすべての車輪径の自転車台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。7 月の輸入には安定した状況というものは見られず、2005 年以来不規則な状態が続いている。

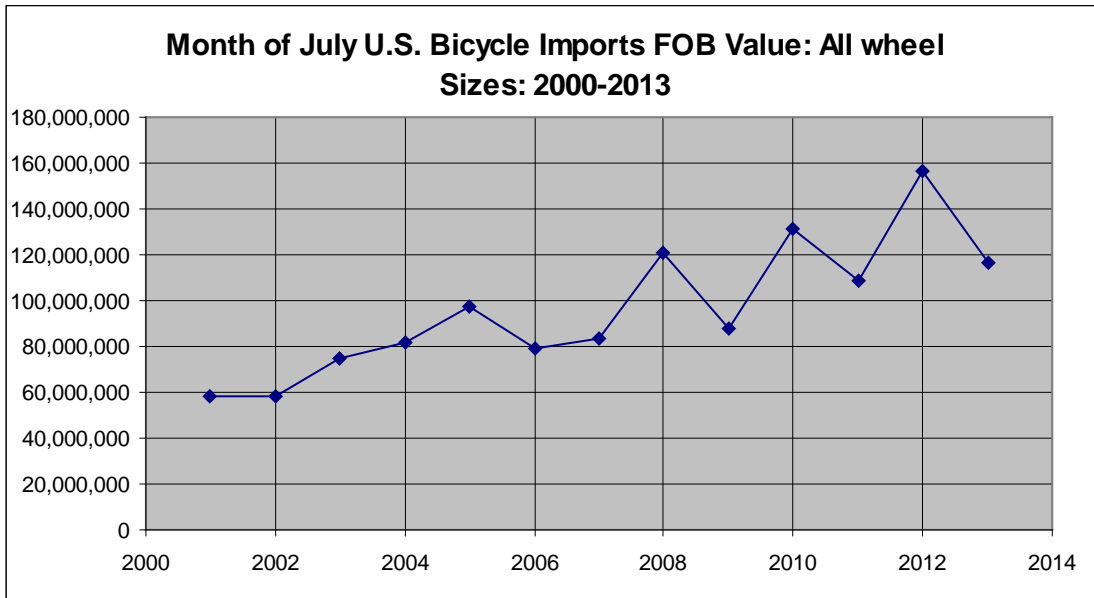
図 I



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

図 J は毎年 7 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、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。

図 J



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、700 c の輸入自転車

全ての主要輸入関税区分の中で、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車は FOB 金額が高く、従って米国自転車業界に貢献していることから最も重要な関税区分である。表 1 1 は 2013 年 1～7 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入に関し、前年同期と比較しながら示したものである。

表 1 1 1～7 月の米国自転車輸入 27 インチ、700 c の自転車

| 2500 27 インチ、700 c | 総台数 | 金額 | 平均単価 |
|-------------------|-----------|---------------|----------|
| 2013 年 1～7 月 | 1,077,563 | \$269,906,543 | \$250.48 |
| 2012 年 1～7 月 | 1,114,991 | \$273,053,846 | \$244.89 |
| 変化 | -37,428 | -\$3,147,303 | \$5.59 |
| 変化 % | -3.4% | -1.2% | 2.3% |

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

表 1 2 は毎年 1～7 月の関税番号 2500 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 年は総台数で 2 位、総 FOB 金額で 3 位となっている。

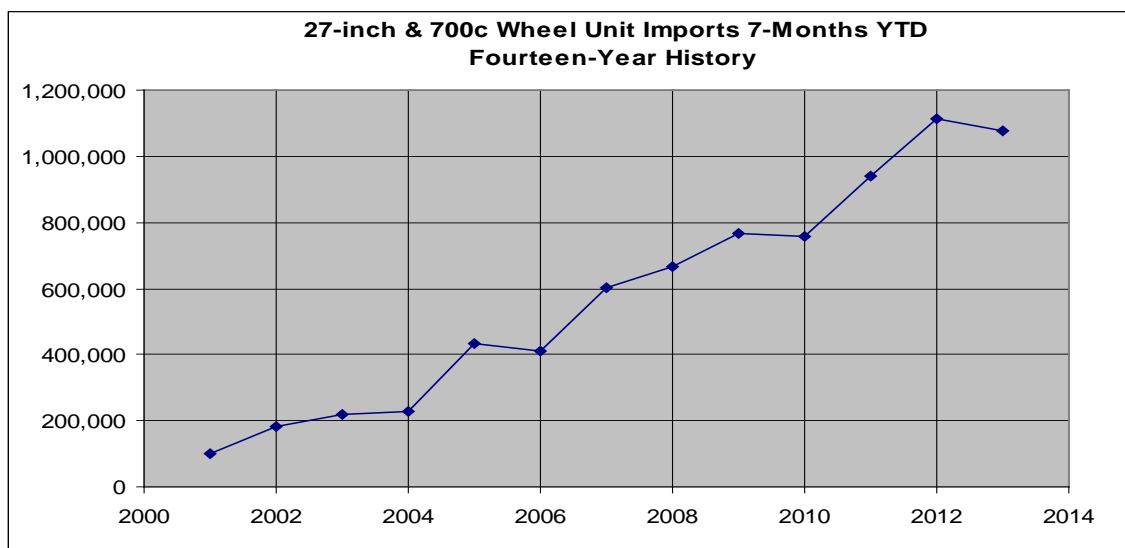
表 1 2 27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1～7 月の輸入の過去 14 年間の推移

| 年 | 台数 | 総 FOB 金額 | 平均 FOB 単価 |
|-------------|------------------|----------------------|-----------------|
| 2000 | 66,656 | 13,812,681 | \$207.22 |
| 2001 | 101,133 | 23,816,153 | \$235.49 |
| 2002 | 183,080 | 32,677,432 | \$178.49 |
| 2003 | 216,778 | 47,931,988 | \$221.11 |
| 2004 | 226,608 | 53,559,263 | \$236.35 |
| 2005 | 433,800 | 114,312,214 | \$263.51 |
| 2006 | 408,701 | 112,715,753 | \$275.79 |
| 2007 | 601,890 | 141,178,756 | \$234.56 |
| 2008 | 668,073 | 172,481,159 | \$258.18 |
| 2009 | 767,726 | 212,671,281 | \$277.01 |
| 2010 | 756,317 | 197,455,130 | \$261.07 |
| 2011 | 940,991 | 274,437,316 | \$291.65 |
| 2012 | 1,114,991 | \$273,053,846 | \$244.89 |
| 2013 | 1,077,563 | \$269,906,543 | \$250.48 |

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

図 K は毎年 1～7 月の関税番号 2500 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。

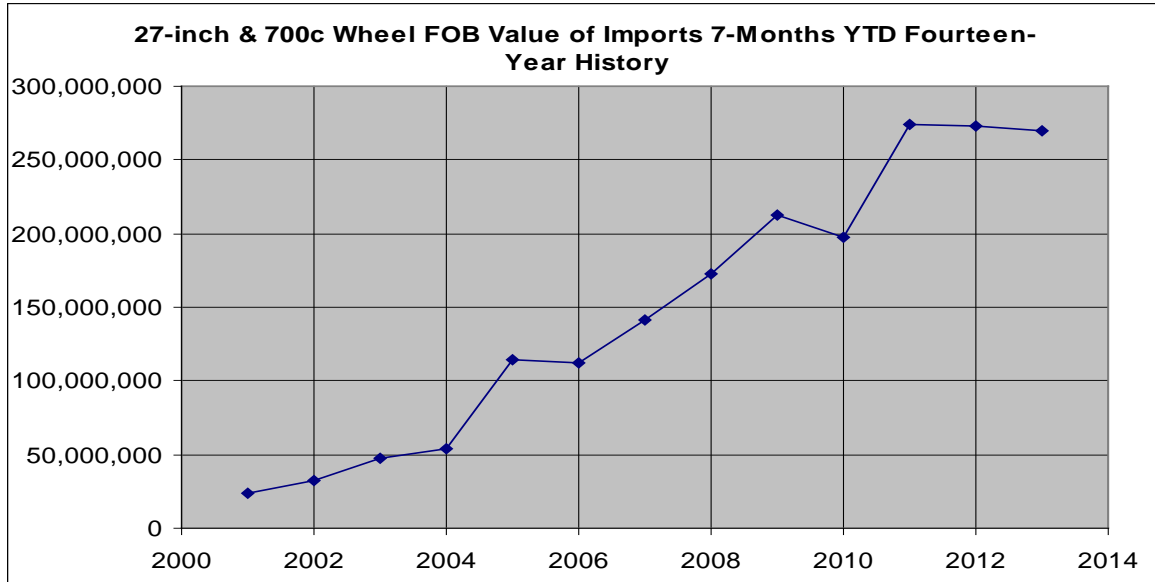
図 K



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

図 L は表 1 2 に示した毎年 1～7 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入総 FOB 金額の推移をグラフにより示したものである。

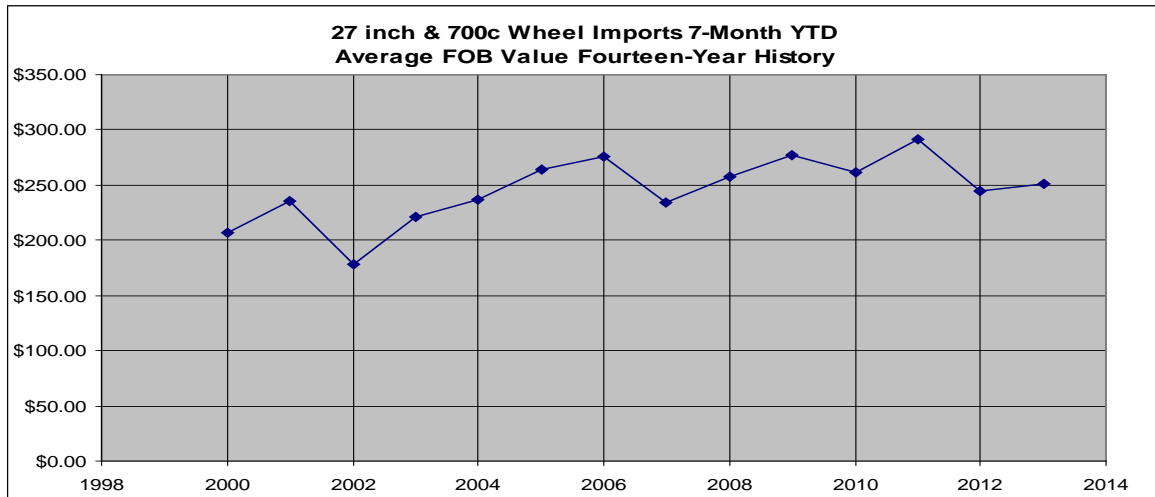
図L



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

図Mは毎年1～7月の関税番号2500の自転車の米国への輸入に関し、平均FOB単価の過去14年間の推移を示したものである。2008年にはUS \$250の水準を超えたが、2012年2013年はこれを下回っていることに注意してほしい。

図M



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

2013年7月：20インチ以上の自転車

焦点を更に絞りこみ、表13に2013年7月の20インチ以上の自転車の輸入について2012年7月と比較したものを示す。

表13 7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

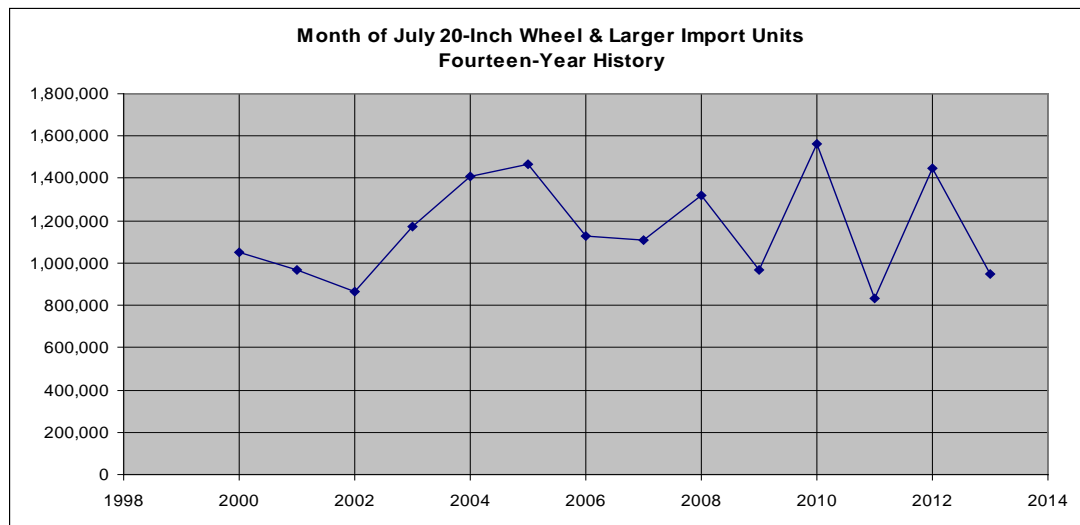
| | 総台数 | 総FOB金額 US\$ | 平均FOB単価 US\$ |
|---------|-----------|---------------|--------------|
| 2013年7月 | 949,512 | \$104,183,925 | \$109.72 |
| 2012年7月 | 1,448,346 | \$140,998,567 | \$97.35 |
| 変化 | -498,834 | -36,814,642 | \$12.37 |
| 変化% | -34.4% | -26.1% | 12.7% |

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

本年7月のコアマーケットの自転車輸入台数は1年前の同期と比較し34%減少した。一方で、この月の総FOB金額は26%減少した。

図Nは毎年7月のコアマーケット20インチ以上の自転車の輸入の過去14年間の推移をグラフにより示したものである。7月の輸入状況について、ここでも不安定な状況が示されており、この事から7月は米国の輸入業者がアジアの製造工場向け製造発注を変更し、在庫調整を行う月であるということが示されているように思われる。

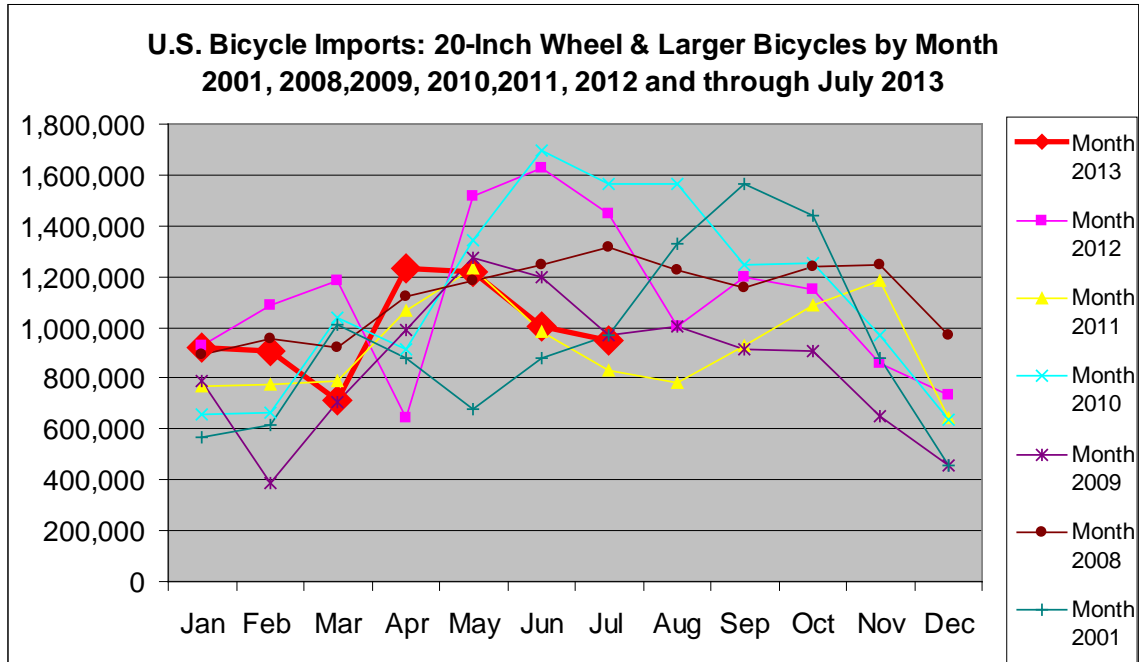
図N



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

図Oは20インチ以上の自転車の米国への輸入について、選定された6年及び2013年7月までについて月毎に示したものである。

図〇



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

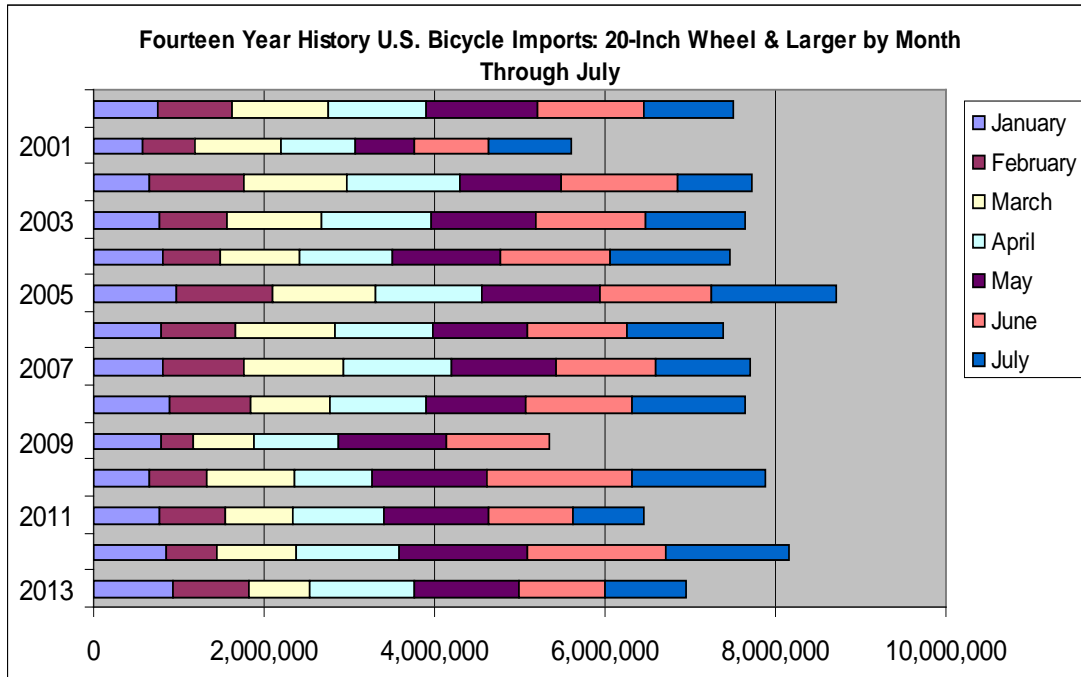
米国の自転車輸入台数が6月・7月と急減していることが明らかである。前述したとおり、これは米国の自転車ブランドや供給業者がアジア向け発注を削減したり取り消したりしたこととの反映であると言ってよさそうである。

図Pは毎年1～7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の過去14年間の推移を示したものである。

図〇と図Pはともに2013年の米国の輸入を見通すのに役立つ。7月までの時点で2013年は下降年であることが明らかになった。これら2つの図に、残り5か月の輸入統計が加わると、本年は過去14年の平均を下回り、2006年と2011年の間のどこかに落ち着くものと考えられる。

2014年は、米国自転車市場そのものと2013年末に小売店が持っている全ての車種の新車自転車の在庫水準に対応することとなるので、年末の統計を入手し分析するときにはもう少しよい見方が得られることと思われる。

図 P



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 1 4 は 2013 年 1～7 月の米国自転車輸出の詳細を示したものである。米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価は引き続き US \$600 に近い水準となっている。しかし台数は引き続き少なく、リーマンショック前に達した水準には遠く及ばない状態である。

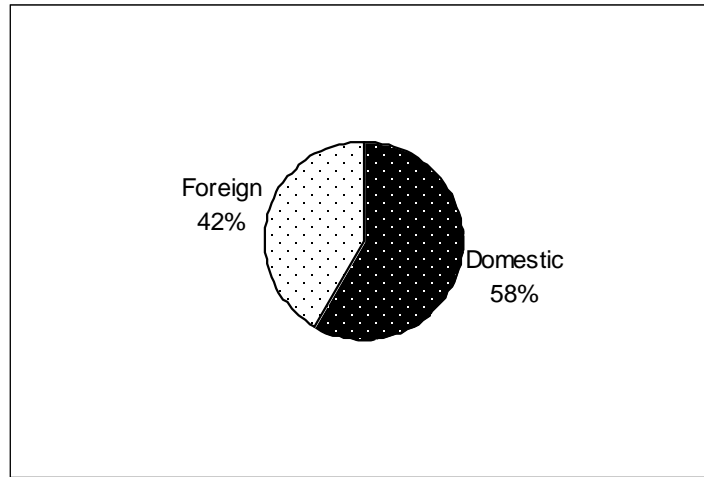
表 1 4 2013 年 1～7 月の米国自転車輸出

| 1～7 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 | 19,411 | 4,164,693 | \$214.55 | 10,744 | 2,016,968 | \$187.73 | 30,155 | 6,181,661 | \$205.00 |
| 2600: 25 インチ以上 | 26,738 | 20,210,480 | \$755.87 | 35,316 | 26,304,061 | \$744.82 | 62,054 | 46,514,541 | \$749.58 |
| 6000: 車輪径の示されていないもの | 25,291 | 17,762,858 | \$702.34 | 6,460 | 2,684,346 | \$415.53 | 31,751 | 20,447,204 | \$643.99 |
| 計 | 71,440 | 42,138,031 | \$589.84 | 52,520 | 31,005,375 | \$590.35 | 123,960 | 73,143,406 | \$590.06 |
| 割合 | 57.6% | 57.6% | | 42.4% | 42.4% | | | | |

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

図 Q は 2013 年 1～7 月の米国自転車輸出について、国内で生産され輸出されたものと、海外で生産された自転車で米国から海外の顧客向けに輸出されたものとの割合を示している。

図Q 2013年1～7月米国自転車輸出 米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

2013年1～7月の期間においても、引き続き米国国内産の自転車が米国自転車輸出台数の中で多数を占めている。

米国の自転車供給業者の自転車店向け販売

表15は2013年1～7月の米国の自転車店向けブランド及び供給業者の新車自転車卸販売について示したものである。

表15 1～7月の自転車店向け供給業者の自転車販売 2013年と2012年との比較

| | 総台数 | 総卸金額 US\$ | 平均単価 US\$ |
|-----------|-----------|---------------|-----------|
| 2013年1～7月 | 1,446,844 | \$627,716,266 | \$433.85 |
| 2012年1～7月 | 1,635,237 | \$666,348,471 | \$407.49 |
| 変化 | -188,393 | -\$38,632,205 | \$26.36 |
| 変化% | -11.5% | -5.8% | 6.5% |

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

この表は自転車専門店即ち米国の自転車店の販路だけについて示したものであるが、2013年の自転車市場は弱含んでいることが示されており、新車自転車の販売台数は11%以上減少し、卸金額も6%ほど減少していることがわかる。

今のところFOB金額の上昇分については小売店に転嫁されており、自転車店に販売された新車自転車の平均卸単価は6%以上上昇している。

表16は自転車専門小売店、即ち米国の自転車店の販路向けの供給業者が2013年7月末に自社の米国内の倉庫に持っている在庫について、2012年7月末と比較しながら示したものである。

表 1 6 7 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 7 月 | 802,403 | \$239,270,061 | \$298.19 |
| 2012 年 7 月 | 577,839 | \$180,642,585 | \$312.62 |
| 変化 | 224,564 | \$58,627,476 | -\$14.43 |
| 変化 % | 38.9% | 32.5% | -4.6% |

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 7 月末に供給業者やブランドが持っている新車自転車在庫台数は 2012 年 7 月末に比べ 39%増え、在庫金額は 32%以上増加した。7 月末の新車自転車の平均卸単価が 5%ほど下落していることに注目してほしい。

6 月末に比べ新車自転車在庫は改善されており、これは 7 月に米国に入ってくる自転車輸入台数や製造・発注が削減されたためであると考えられるが、この在庫水準からは今後在庫が適正化されるまで間、更なる発注削減が行われるものと考えられる。

以 上