

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

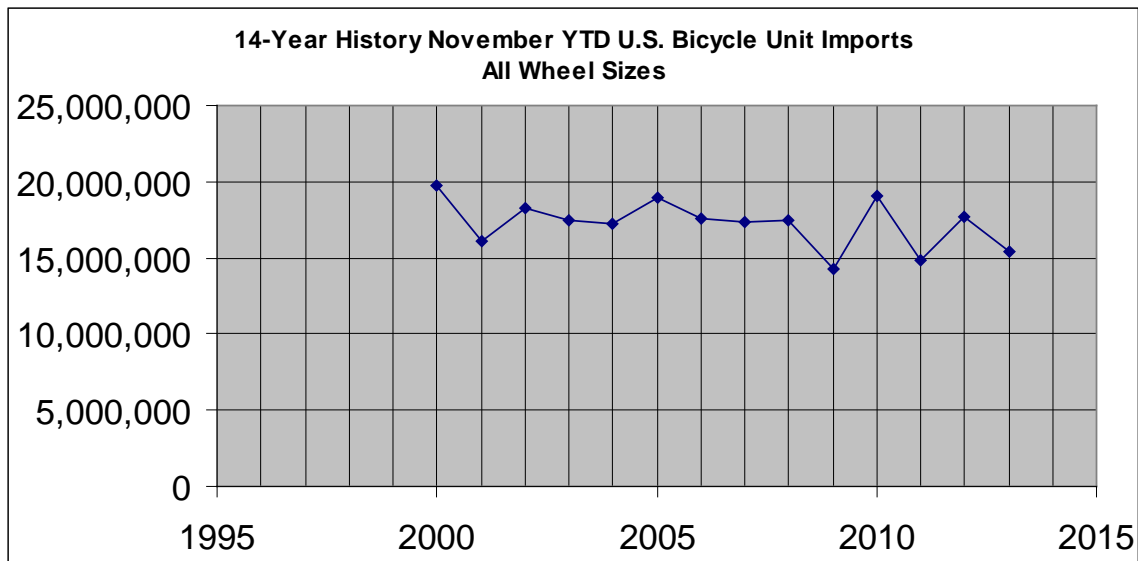
米国自転車市場レポート2014年2月号

米国自転車市場情報

輸入

図Aは毎年1～11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。金融危機の2年目の年である2009年に減少して以来、2010年から2013年にかけて米国自転車輸入が不安定な状況であることがわかる。

図A



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

過去4年以上にわたり米国の自転車輸入台数が不安定な状況となっているが、我々はその理由は市場だけにあるとは考えていない。市場は本来この輸入統計データに示される状況よりもっと安定的であると我々は確信している。

輸入台数に影響を与えている可能性が最も高いのは米国市場における中古自転車である。2013年には米国の自転車所有者の26%が中古自転車を購入した。中古自転車がこの規模で市場を占有しているため、輸入台数の予測が難しくなり、また輸入台数の変動が大きくなっているのである。

表1は2013年1～11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示したものである。2013年のこの期間中に輸入された自転車の総台数は昨年

に比べ 13%減少し、総 FOB 金額も 8%減少した。しかし 2013 年 1～11 月の平均 FOB 単価は 2012 年同期と比較し 6%上昇した。

表 1 1～11 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 1～11 月	15,416,881	1,329,979,856	\$86.27
2012 年 1～11 月	17,743,823	\$1,443,703,846	\$81.36
変化	-2,326,942	-\$113,723,990	\$4.90
変化 %	-13.1%	-7.9%	6.0%

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

表 2 は 2013 年 1～11 月の中国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。中国の工場は米国からの発注取消に直面しており、総輸入台数は 13%減少し、この期間中の総 FOB 金額も 12%減少した。一方、平均 FOB 単価は 1.5%上昇した。

表 2 1～11 月の米国の中国からの自転車輸入 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 1～11 月	14,476,038	887,813,653	\$61.33
2012 年 1～11 月	16,688,064	1,008,820,228	\$60.45
変化	-2,212,026	-\$121,006,575	\$0.88
変化 %	-13.3%	-12.0%	1.5%

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

表 3 は 2013 年 1～11 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。

台湾の製造拠点は主に高級車や米国向け高価格車を供給しているが、中国の工場ほどは米国からの発注取消の影響を受けてはいない。

2013 年 1～11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入総台数は 9%強減少したが、総 FOB 金額は 2012 年同期に比較し 1%強の増加を示している。

表 3 1～11 月の米国の台湾からの自転車輸入 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 1～11 月	736,637	\$393,710,499	\$534.47
2012 年 1～11 月	810,819	\$388,031,261	\$478.57
変化	-74,182	\$5,679,238	\$55.90
変化 %	-9.1%	1.5%	11.7%

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

2013 年 1～11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、2012 年同期と比較した関税番号毎の詳細な状況を表 4 に示す。

表4 1～11月の米国自転車輸入 2013年と2012年との比較

1～11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	4,652,474	144,834,175	5,365,662	162,927,734	-13.29%	-11.11%
1520 20 インチ	3,844,643	167,286,468	4,319,340	196,147,900	-10.99%	-14.71%
1550 24 インチ	1,030,700	60,902,419	1,295,189	76,802,392	-20.42%	-20.70%
2500 27 インチ及 び 700c	1,491,801	389,005,171	1,687,676	441,150,336	-11.61%	-11.82%
3500 26 インチ	4,078,288	521,264,169	4,767,513	529,858,523	-14.46%	-1.62%
その他	318,975	46,687,454	308,443	36,816,961	3.41%	26.81%
計	15,416,881	1,329,979,856	17,743,823	1,443,703,846	-13.11%	-7.88%
対前年比%					-13.11%	-7.88%
平均単価 US\$		\$86.27		\$81.36		
平均単価対前年比%						6.03%

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

2013年1～11月の輸入台数は五つの主要関税区分の全てで、昨年同期に比べ百分比で二桁の減少となっており、更に五つのうち四つで総 FOB 金額も百分比二桁の減少となっている。

平均 FOB 単価は輸入自転車の価格上昇の状況を追跡する際の大切な指標となってきており、この模様を表5に示すが、直近では下落を示している。但し2013年1～11月の期間中に、関税番号3500の平均 FOB 単価は1年前の同期に比べ15%上昇している。

表5 2013年1～11月平均単価 2012年との比較

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	\$31.13	\$30.36	\$0.77	2.5%
1520 20 インチ	\$43.51	\$45.41	-\$1.90	-4.2%
1550 24 インチ	\$59.09	\$59.30	-\$0.21	-0.4%
2500 27 インチ及び 700c	\$260.76	\$261.40	-\$0.63	-0.2%
3500 26 インチ	\$127.81	\$111.14	\$16.68	15.0%
その他	\$146.37	\$119.36	\$27.00	22.6%
計	\$86.27	\$81.36	\$4.90	6.0%

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

表6 毎年1～11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	15,416,881	\$1,329,979,856	\$86.27
2012	17,743,823	\$1,443,703,846	\$81.36
2011	14,893,878	\$1,254,663,849	\$84.24
2010	19,057,345	\$1,259,360,892	\$66.08
2009	14,261,841	986,917,259	\$69.20
2008	17,476,850	\$1,190,340,017	\$68.11
2007	17,312,504	986,300,765	\$56.97
2006	17,575,740	929,337,110	\$52.88
2005	18,989,452	980,376,177	\$51.63
2004	17,225,606	815,484,617	\$47.34
2003	17,458,157	772,964,358	\$44.28
2002	18,295,590	815,333,728	\$44.56
2001	16,094,002	747,540,697	\$46.45
2000	19,804,700	970,773,772	\$49.02

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

表6は毎年1～11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。2013年は1～11月の総FOB金額が過去2番目に多くっており、平均FOB単価は過去14年で最高となっている。

既に述べたとおり、2013年1～11月の総台数は1年前の同期と比較し減少した。表7は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、台数により順位付けを行い示したものである。

表7 毎年1～11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	2000	19,804,700
2	2010	19,057,345
3	2005	18,989,452
4	2002	18,295,590
5	2012	17,743,823
6	2006	17,575,740
7	2008	17,476,850
8	2003	17,458,157
9	2007	17,312,504
10	2004	17,225,606
11	2001	16,094,002
12	2013	15,416,881
13	2011	14,893,879
14	2009	14,261,841

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

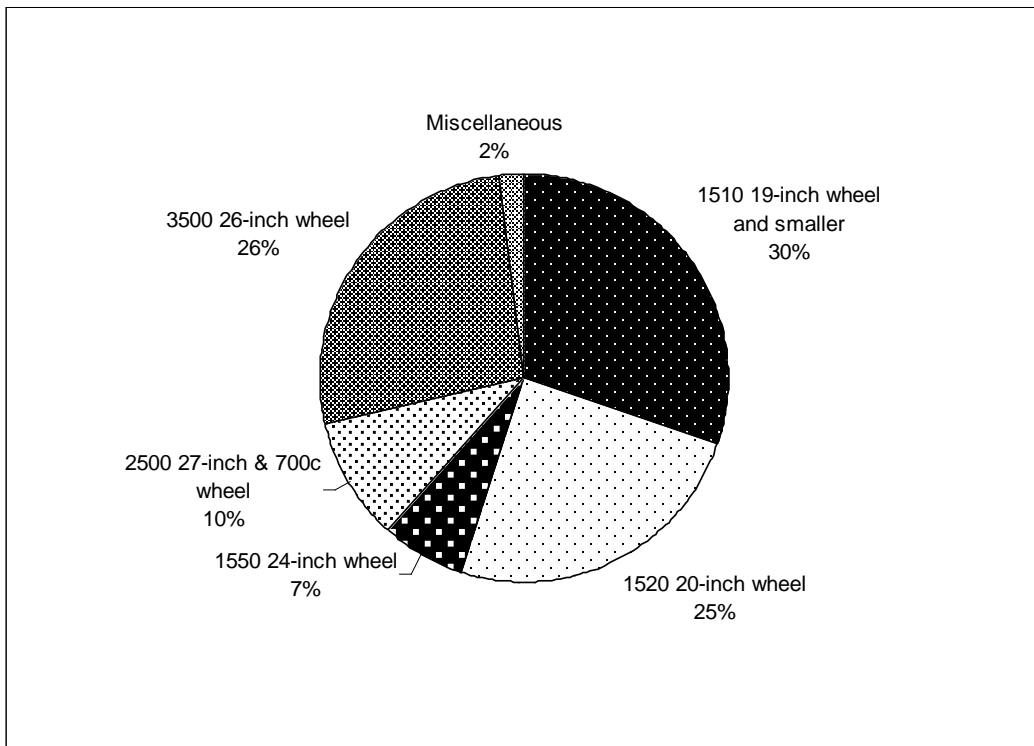
2013年の台数は過去14年で12位で、14年間の平均17,257,598台を下回っているが、金融危機の年の2009年と停滞年であった2011年は上回っている。

図 B は 2013 年 1～11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、関税番号毎の台数割合を示したものである。

子供及び年少者向け自転車である関税番号 1510 と 1520 の 2013 年 1～11 月の輸入台数は、各々30%、25%であり、合計で 55%の割合を占めている。

関税番号 3500 はこの期間中の輸入台数の 26%を占め、これに次いでいる。

図 B 2013 年 1～11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数
関税番号毎の台数割合



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

表 8 は 1～11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、関税番号毎の台数割合を過去 4 年分について示したものである。関税番号 1510 は変化が少なく、関税番号 1520 は減少している。関税番号 2500 は増加しており、関税番号 3500 は一年に 1 ポイントずつと僅かずつ減少している。

表 8 米国の 1～11 月の関税番号毎の輸入台数割合
2010 年、2011 年、2012 年、2013 年

関税番号	2010 年 百分比割合	2011 年 百分比割合	2012 年 百分比割合	2013 年 百分比割合
1510 19 インチ以下	33	30	30	30
1520 20 インチ	27	24	24	25
1550 24 インチ	6	7	7	7
2500 27 インチ及び 700c	6	9	10	10
3500 26 インチ	27	28	27	26

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

2013 年 11 月 全ての車輪径の自転車の米国への輸入

各月の輸入状況を分析すると、年初来の米国輸入統計についても、異なった模様が浮かび上がってくる。例えばブランドや供給業者が今後の販売シーズンに備え新車自転車を月毎に増やしていく、というような事である。

表 9 は 2013 年 11 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 11 月と比較しながら示したものである。月毎の比較では総台数が 1%弱増加していることが注目される。しかし、この月の総 FOB 金額は 10%近く減少している。

表 9 11 月の米国自転車総輸入 全ての車輪径 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 11 月	1,423,598	109,758,306	\$77.10
2012 年 11 月	1,412,371	121,401,020	\$85.96
変化	11,227	-\$11,642,714	-\$8.86
変化 %	0.8%	-9.6%	-10.3%

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

表 10 は 2013 年 11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について関税番号ごとに詳しく示したものである。

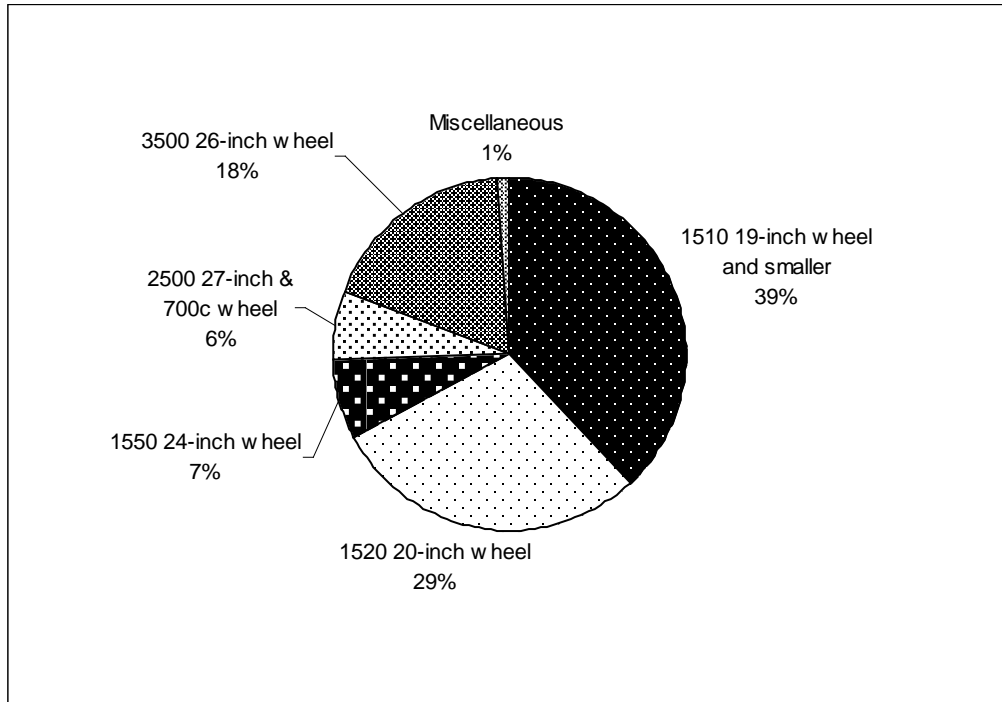
表 10 2013 年 11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入 関税番号毎

関税番号	台数	平均単価	総 FOB 金額
1510 19 インチ以下	540,275	\$30.70	16,584,410
1520 20 インチ	416,521	\$46.18	19,234,856
1550 24 インチ	104,613	\$57.41	6,006,068
2500 27 インチ及び 700c	88,184	\$278.18	24,531,028
3500 26 インチ	258,247	\$149.35	38,568,993
その他	15,758	\$306.70	4,832,951
計	1,423,598	\$77.10	109,758,306

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

2013年11月に関税番号1510と1520の関税区分で輸入された子供及び年少者向け自転車は、この月の輸入台数において圧倒的となっている。この模様を図Cに示す。

図C 2013年11月の米国自転車輸入台数 全ての車輪径 関税番号毎の台数割合



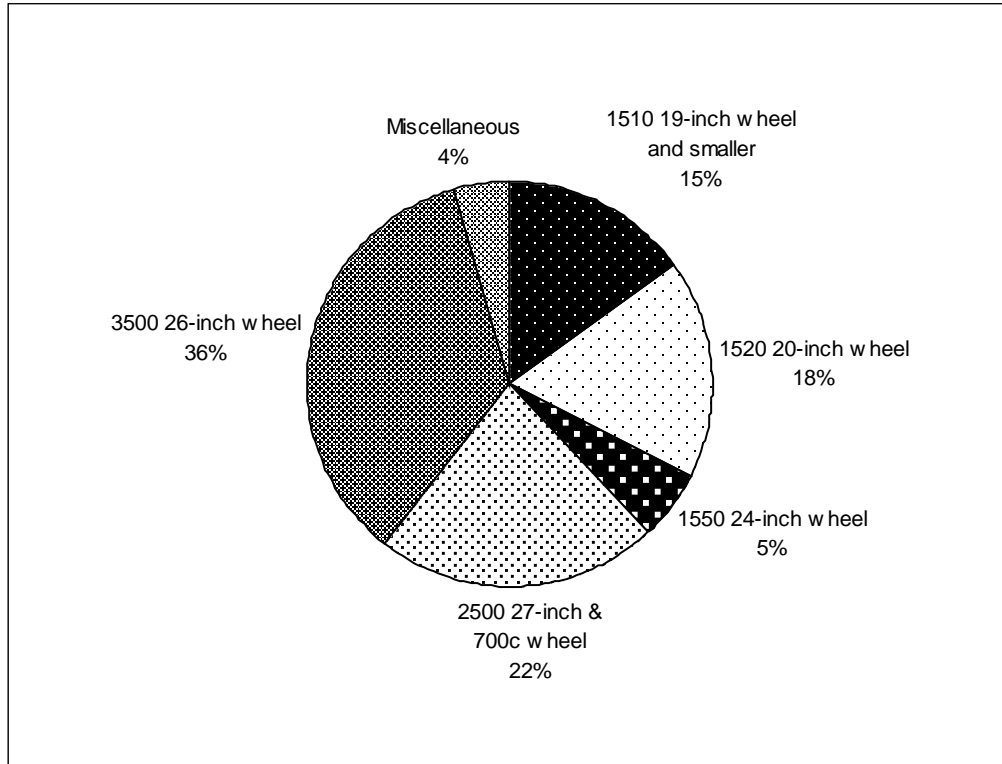
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

2013年11月に輸入された自転車の中で関税番号1510と1520は合計で総自転車台数の68%を占めており、少なくともこの月に関しては、12月の年末大売り出しに向けた在庫補充が行われている。

図Dは2013年11月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税番号毎のFOB金額の割合を示したものである。

関税番号1510と1520のFOB金額の割合は、台数割合の半分以下の33%にすぎない。しかしこの報告を通じ常に見てきている通り、関税番号2500と3500は、2013年11月の総輸入台数では併せて24%を占めるだけだが、この月の米国自転車輸入総FOB金額では合計で58%を占めている。

図 D 2013 年 11 月米国自転車輸入 全ての車輪径
関税番号毎 FOB 金額割合



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

表 1 1 は毎年 11 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。

2013 年 11 月の総 FOB 金額は 2012 年に比べ減少したが、それでも計 US\$109,758,306 というのは過去 14 年で 5 番目で、2010 年 11 月の総 FOB 金額を僅か US\$131,118、即ち 1% 未満、下回っているだけである。

2013 年 11 月の平均 FOB 単価は US\$77.10 で、2012 年 11 月に比べると下落してはいるものの、毎年 11 月の平均 FOB 単価の過去 14 年間の推移の中では 2 番目に高くなっている。

表 1 2 は毎年 11 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、総台数により順位付けを行い示したものである。

表 1 1 米国自転車輸入の過去 14 年間の推移
全ての車輪径 毎年 11 月 2000 年～2013 年

年	台数	FOB 金額	平均単価
2000	1,596,712	81,923,966	\$51.31
2001	1,459,316	69,201,602	\$47.42
2002	2,001,115	82,776,743	\$41.37
2003	1,599,147	66,784,643	\$41.76
2004	1,784,007	90,890,251	\$50.95
2005	1,561,249	83,689,764	\$53.60
2006	1,572,074	85,209,976	\$54.20
2007	1,960,310	99,960,577	\$50.99
2008	1,842,563	131,762,218	\$71.51
2009	1,110,630	69,113,187	\$62.23
2010	1,503,981	109,889,424	\$73.07
2011	1,927,462	124,089,997	\$64.38
2012	1,412,371	121,401,020	\$85.96
2013	1,423,598	109,758,306	\$77.10

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

表 1 2 毎年 11 月の米国自転車輸入の過去 14 年間の推移
全ての車輪径 総台数による順位付け

順位	年	台数
1	2002	2,001,115
2	2007	1,960,310
3	2011	1,927,462
4	2008	1,842,563
5	2004	1,784,007
6	2003	1,599,147
7	2000	1,596,712
8	2006	1,572,074
9	2005	1,561,249
10	2010	1,503,981
11	2001	1,459,316
12	2013	1,423,598
13	2012	1,412,371
14	2009	1,110,630

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

過去 14 年間の毎年 11 月の平均輸入台数は 1,625,324 台である。

20 インチ以上の自転車の米国への輸入

2013 年 1～11 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は、2012 年同期と比較し、台数で 13%、総 FOB 金額で 7%以上減少した。この模様を表 1 3 に示す。

表 1 3 1～11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1～11月	10,764,407	\$1,185,145,681	\$110.10
2012年1～11月	12,378,161	\$1,280,776,112	\$103.47
変化	-1,613,754	-95,630,431	\$6.63
変化 %	-13.0%	-7.5%	6.4%

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

台数・金額とも減少傾向であるにもかかわらず、本年11月までに米国へ輸入されたコアマーケットの自転車の平均FOB単価は、1年前の同期と比較しUS\$7近く上昇している。

表 1 4 毎年1～11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	10,764,407	\$1,185,145,681	\$110.10
2012	12,378,161	\$1,280,776,112	\$103.47
2011	10,434,484	\$1,121,784,827	\$107.51
2010	12,919,043	\$1,091,568,256	\$84.49
2009	9,787,490	\$865,062,448	\$88.38
2008	12,515,818	\$1,052,942,404	\$84.13
2007	12,148,112	\$860,714,159	\$70.85
2006	12,190,741	\$808,065,565	\$66.29
2005	13,166,426	\$848,816,767	\$64.47
2004	13,001,433	\$719,927,620	\$55.37
2003	12,400,032	\$663,875,043	\$53.54
2002	12,721,100	\$684,013,797	\$53.77
2001	10,808,527	\$617,522,594	\$57.13
2000	13,059,188	\$784,778,177	\$60.09

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

表 1 4 は毎年1～11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。

毎年1～11月の20インチ以上の輸入自転車の総FOB金額の14年間の平均はUS\$8億9,900万だが、2013年1～11月の総FOB金額はUS\$12億を記録しており、過去14年間で2番目に多くなっている。これは平均FOB単価が過去14年の推移の中で最も高かったことによる。

表 1 5 毎年 1～11 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の過去 14 年間の推移
台数による順位付け

順位	年	総輸入台数
1	2005	13,166,426
2	2000	13,059,188
3	2004	13,001,433
4	2010	12,919,043
5	2002	12,721,100
6	2008	12,515,818
7	2003	12,400,032
8	2012	12,378,161
9	2006	12,190,741
10	2007	12,148,112
11	2001	10,808,527
12	2013	10,764,407
13	2011	10,434,484
14	2009	9,787,490

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

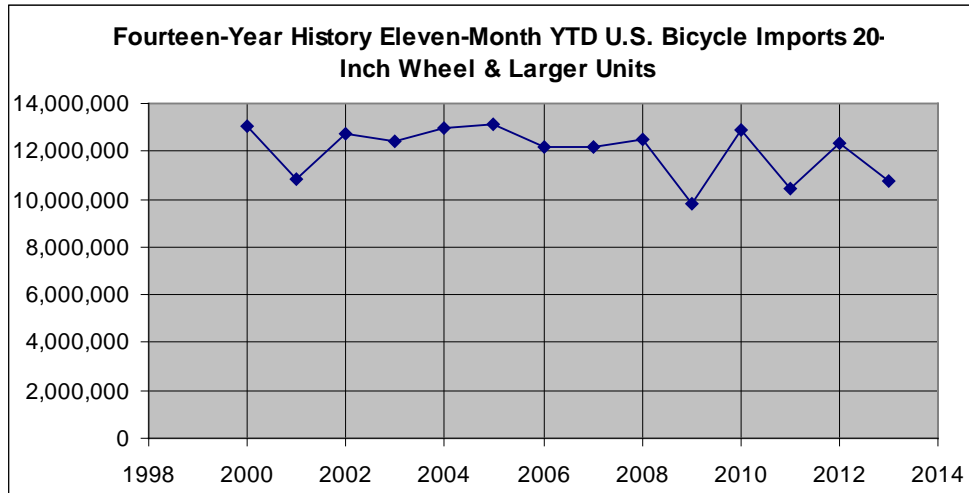
表 1 5 は毎年 1～11 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移について、台数により順位付けを行い示したものである。

2013 年は 12 位となっており、14 年間の平均である 12,021,069 台を大きく下回っている。2009 年と 2011 年の景気後退年を上回るのみである。

過去にも触れたことがあるが、米国自転車業界の中には 20 インチ以上の自転車の毎年の販売台数は、平均単価や年間総金額ほどは重要ではないという意見がある。この意見はもっともではあるが、毎年販売されるコアマーケットの自転車台数は、米国人の間での自転車普及率につながっていくので、人口が増えているにもかかわらず自転車販売台数がそれに伴わないのであれば、米国の個人レベルや社会全体での自転車普及率が下がっていく事になる。

図 E は毎年 1～11 月の 20 インチ以上の自転車輸入台数の過去 14 年間の推移を示したものである。これまで指摘してきた過去 4 年間の不安定な輸入状況が非常に明らかに示されている。

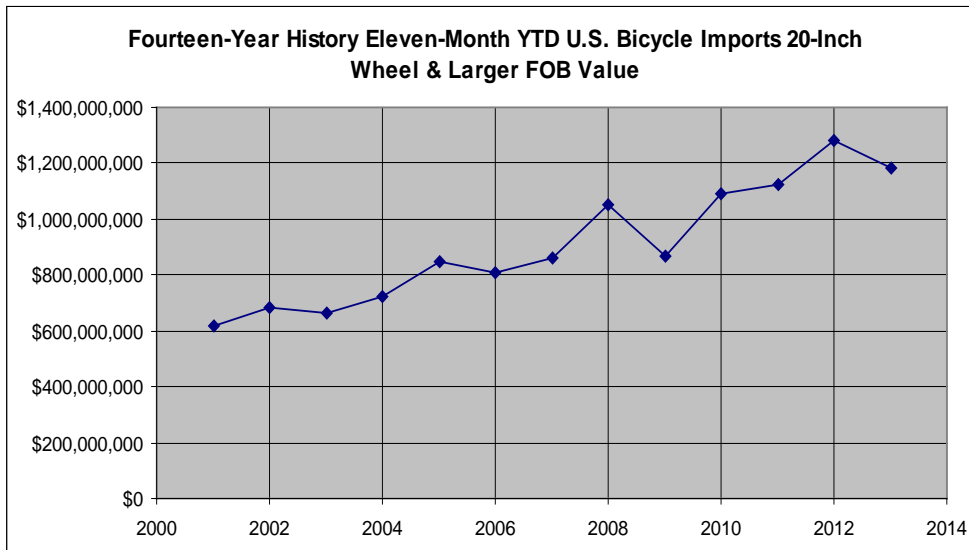
図 E



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

台数・金額の両方を示すため、次に図 F を示す。これは毎年 1～11 月の 20 インチ以上のコアマーケット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。

図 F



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

我々は、関税番号 2500 の関税区分で米国へ輸入される 27 インチ及び 700 c の高価格の自転車が、米国自転車市場の鍵であると感じている。表 1 6 は 2013 年 1～11 月の関税番号 2500 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 6 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の輸入
2013 年 1～11 月 2012 年同期との比較

2500 27 インチ、700 c	総台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価
2013 年 1～11 月	1,491,801	\$389,005,171	\$260.76
2012 年 1～11 月	1,687,676	\$441,150,336	\$261.40
変化	-195,875	-\$52,145,165	-\$0.63
変化 %	-11.6%	-11.8%	-0.2%

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

過去 14 年間で初めて、米国自転車輸入にとって重要なこの関税番号の台数及び金額の両方が、12%近くと大きく減少した。平均 FOB 単価の下落はごく僅かであるが、何れにしても下落している。

表 1 7 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車の
毎年 1～11 月の輸入の過去 14 年間の推移

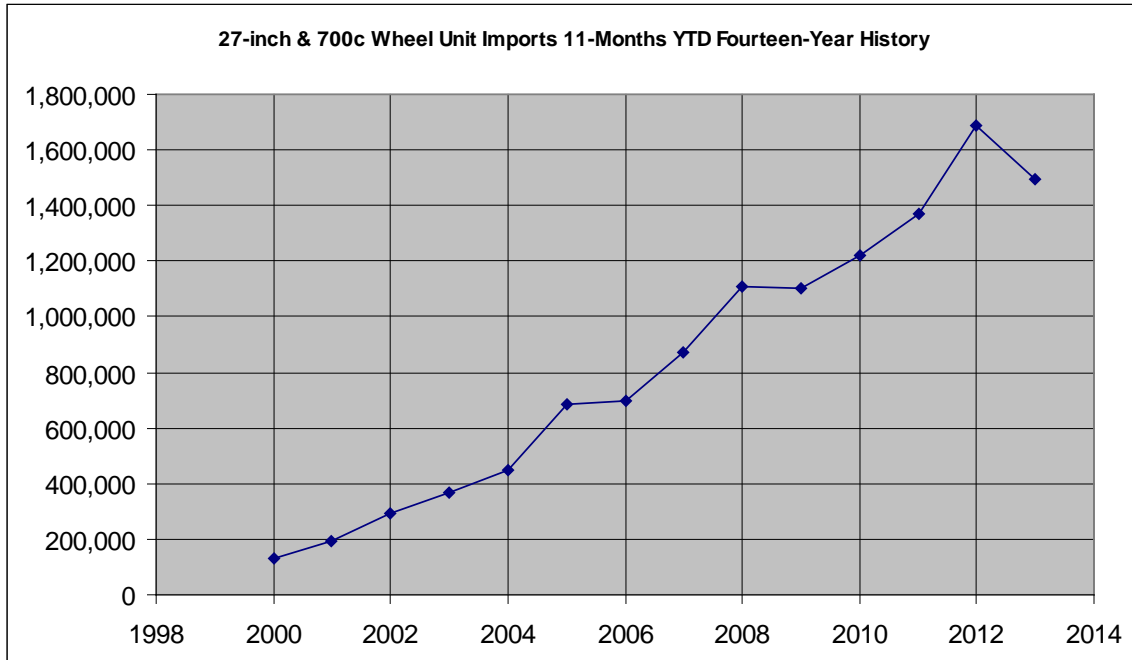
年	台数	総 FOB 金額 US\$	平均単価
2000	132,937	26,991,498	\$203.04
2001	192,049	40,519,297	\$210.98
2002	291,115	54,326,121	\$186.61
2003	368,723	73,570,951	\$199.53
2004	451,151	90,622,204	\$200.87
2005	687,418	192,460,928	\$279.98
2006	695,916	180,052,038	\$258.73
2007	871,014	215,173,411	\$247.04
2008	1,105,904	290,170,012	\$262.38
2009	1,102,483	301,284,162	\$273.28
2010	1,219,354	\$331,720,386	\$272.05
2011	1,369,308	\$412,642,577	\$301.35
2012	1,687,676	\$441,150,336	\$261.40
2013	1,491,801	\$389,005,171	\$260.76

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

表 1 7 は毎年 1～11 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移について示したものである。2013 年の台数は 2012 年に比べ減少してはいるものの、14 年間の平均である 833,346 台は大きく上回っている。

図 G は毎年 1～11 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。既に述べたとおり、2013 年の輸入台数はこの期間中の第二位となつてはいるが、この 14 年で初めてこの重要な輸入製品区分に明らかな弱含みの現象が現れている！

図 G

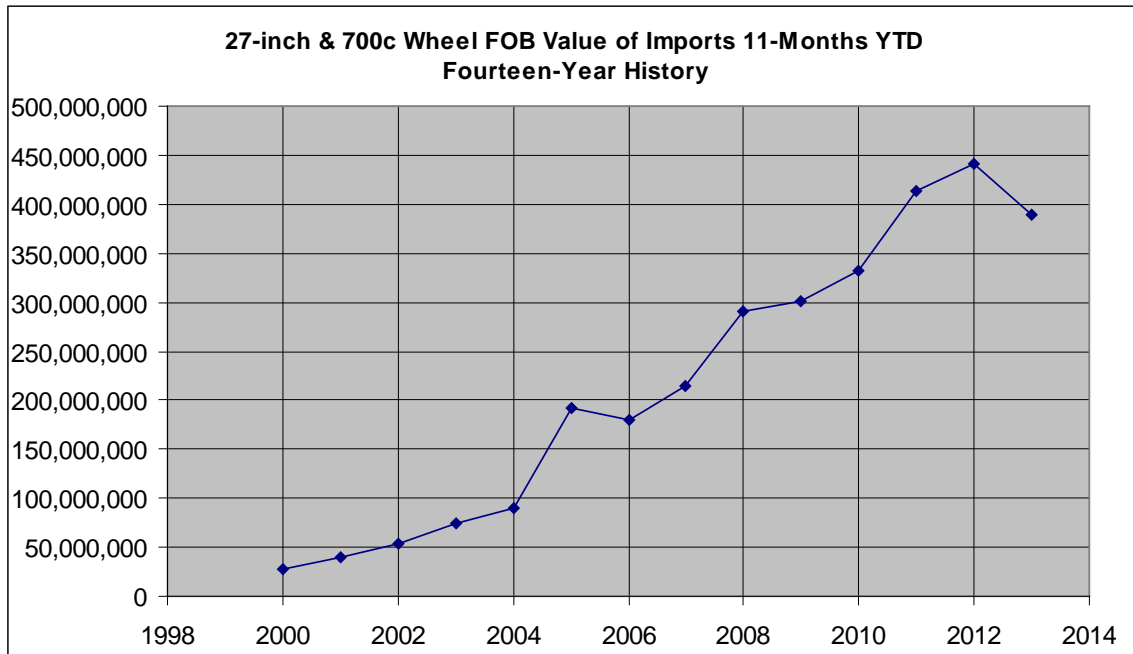


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 H は毎年 1～11 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入総 FOB 金額の過去 14 年間の推移について示したものである。過去 14 年で 3 番目に多い総 FOB 金額を記録したものの、減少に転じた事は懸念事項である。というのは、この事は最も重要な米国の自転車輸入製品区分において、変化や転換が起きることの予兆であるかもしれないからである。

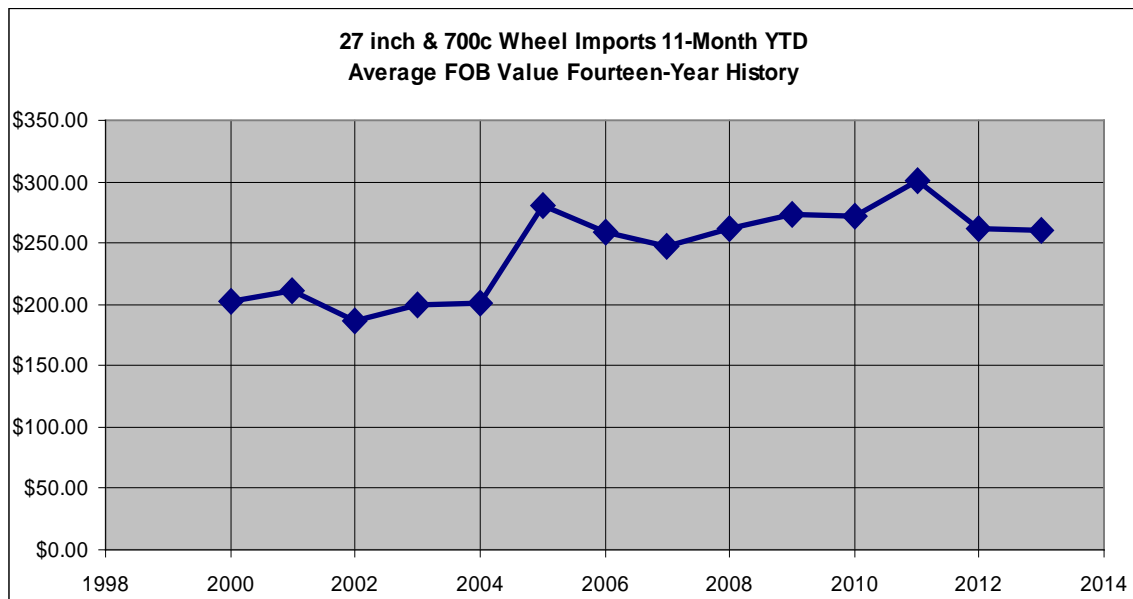
図 I は表 17 に示した毎年 1～11 月の平均 FOB 単価の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。2013 年は 2012 年に比べ下落してはいないものの、2 年続けて 1～11 月の平均単価が US\$300 を下回っている。

図 H



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

図 I



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

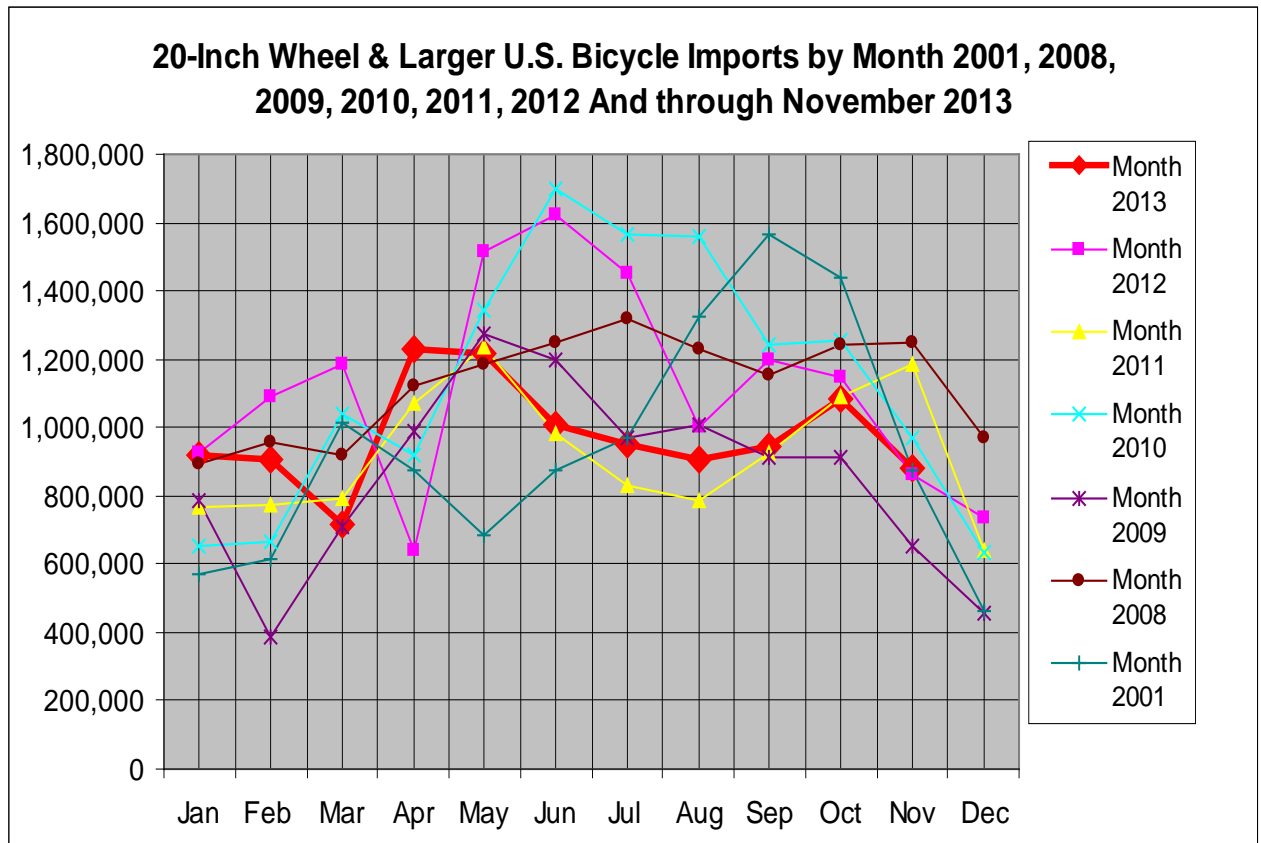
米国自転車市場における自転車消費状況

過去の報告でふれたとおり米国の自転車輸入は、輸入業者から卸業者や小売店向けへの販売と定義される、自転車消費を非常によく反映している。

図 J は 2013 年 1~11 月の 20 インチ以上のコアマーケットの自転車輸入を赤の太線で示し、今世紀最初の景気後退年である 2001 年の 1~12 月、金融危機以前の最後の「通常の」年であった 2008 年、米国の自転車市場や自転車業界を襲った金融危機の年である 2009 年とを比較して示している。

2010 年、2011 年そして 2012 年の 3 年は金融危機以降の米国自転車輸入の変動、即ち増加及び減少の様態を表している。

図 J



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

我々は 2013 年は米国自転車輸入にとって、従って米国自転車市場にとって、後退局面の年に終わるものとみている。

米国の専門自転車店の販路

表18は2013年1～11月の米国のブランド及び卸業者の自転車店向け新車自転車販売について、2012年同期と比較しながら示したものである。

表18 米国の自転車専門店販路における自転車店向け卸販売
1～11月 2013年と2012年との比較

	台数	金額	平均単価
2013年1～11月	2,193,562	\$985,288,878	\$449.17
2012年1～11月	2,455,399	\$1,053,343,502	\$428.99
変化	-261,837	-\$68,054,624	\$20.18
変化%	-10.7%	-6.5%	4.7%

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

2013年1～11月は自転車店向け新車自転車販売台数が11%ほど減少し、新車自転車販売に伴う卸金額も6%以上減少したことがわかる。しかし、2013年1～11月にブランド或いは卸業者が米国の自転車店に販売した新車自転車の平均卸単価は2012年同期に比べ5%近く上昇している。

表19は2013年11月末に米国のブランド及び卸供給業者が自転車店向けに持つ新車自転車在庫について2012年と比較しながら示したものである。

表19 米国自転車専門店販路の供給業者の持つ自転車在庫
1～11月 2013年と2012年との比較

	総在庫台数	総卸金額 US\$	平均単価
2013年1～11月	646,559	\$217,617,992	\$336.58
2012年1～11月	665,990	\$212,385,218	\$318.90
変化	-19,431	\$5,232,774	\$17.68
変化%	-2.9%	2.5%	5.5%

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

この時点で新車自転車在庫台数は良く管理されている。しかし新しい販売シーズンに向けて在庫が減らされているので2014年には欠品が発生するかもしれない。

米国の自転車輸出

2013年1～11月の米国の新車自転車の輸出は2012年同期とほぼ同規模となっている。この模様を表20に示す。

表 2 0 1～11 月の米国の自転車輸出 2013 年と 2012 年との比較

	総輸出台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2013 年 1～11 月	201,607	\$116,113,413	\$575.94
2012 年 1～11 月	205,132	\$114,547,352	\$558.41
変化	-3,525	\$1,566,061	\$17.53
変化 %	-1.7%	1.4%	3.1%

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

表 2 1 に毎年 1～11 月の米国自転車輸出の過去 14 年間の推移を示す。

表 2 1 1～11 月の米国自転車輸出 14 年間の推移

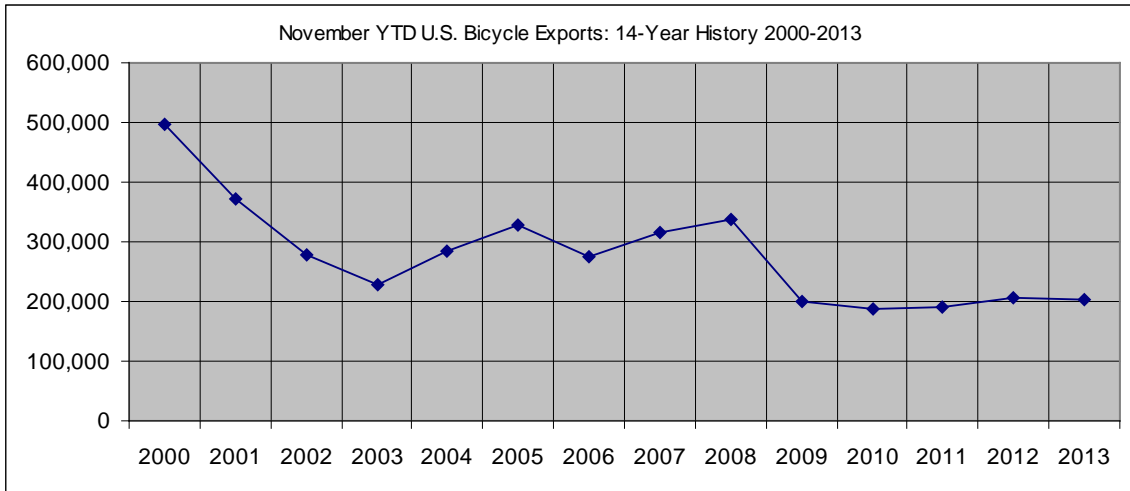
年	輸出台数	FOB 金額 US\$	平均輸出単価
2013	201,607	\$116,113,413	\$575.94
2012	205,132	\$114,547,352	\$558.41
2011	190,379	\$100,628,933	\$528.57
2010	187,167	\$99,881,111	\$533.65
2009	201,334	\$92,755,731	\$460.71
2008	338,554	\$119,518,898	\$353.03
2007	315,617	\$108,596,952	\$344.08
2006	275,344	\$102,492,968	\$372.24
2005	328,071	\$108,319,575	\$330.17
2004	284,701	\$72,137,139	\$253.38
2003	227,956	\$59,435,158	\$260.73
2002	277,642	\$50,011,704	\$180.13
2001	373,157	\$57,221,378	\$153.34
2000	497,715	\$68,055,522	\$136.74

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

2013 年 1～11 月の米国自転車輸出台数は金融危機の年である 2009 年とほぼ同等で、更に既に述べたとおり 2012 年同期を僅かだが下回っている。しかし、2013 年 1～11 月の自転車輸出総 FOB 金額は過去 14 年間で 2 番目の高さへと大きく上昇している！

図 K は毎年 1～11 月の米国の自転車輸出台数の過去 14 年間の推移の様をグラフにより示したものである。

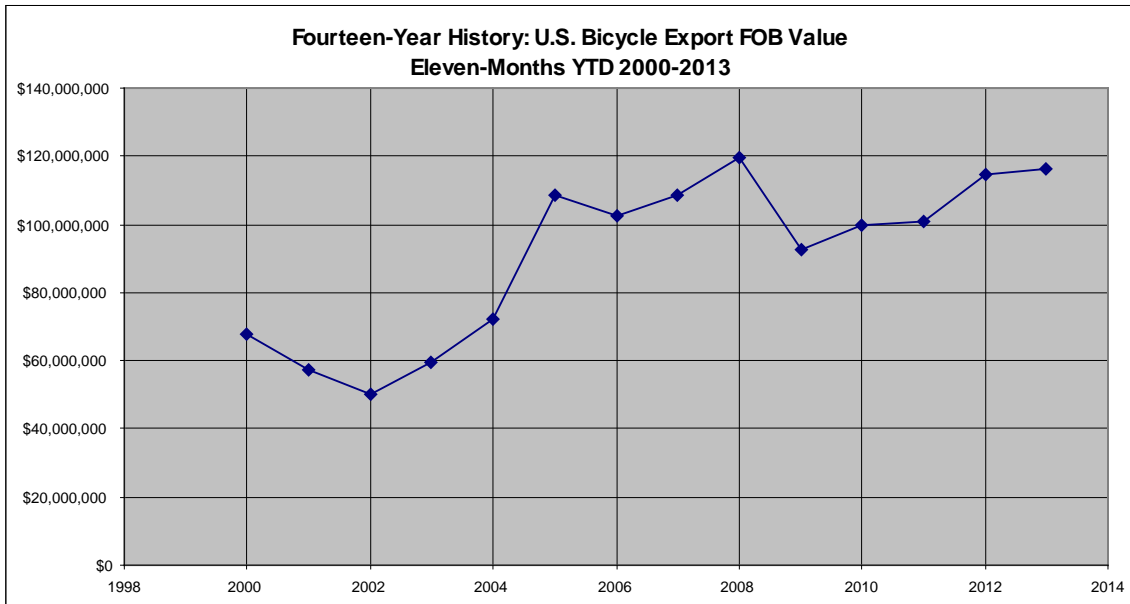
図 K



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

図 L は毎年 1～11 月の米国自転車輸出総 FOB 金額の過去 14 年間の推移を示したもので、台数では過去 5 年にわたり増減のない状態が続いているが、米国自転車輸出総 FOB 金額は継続的に増加しており、台数の停滞を凌駕している。

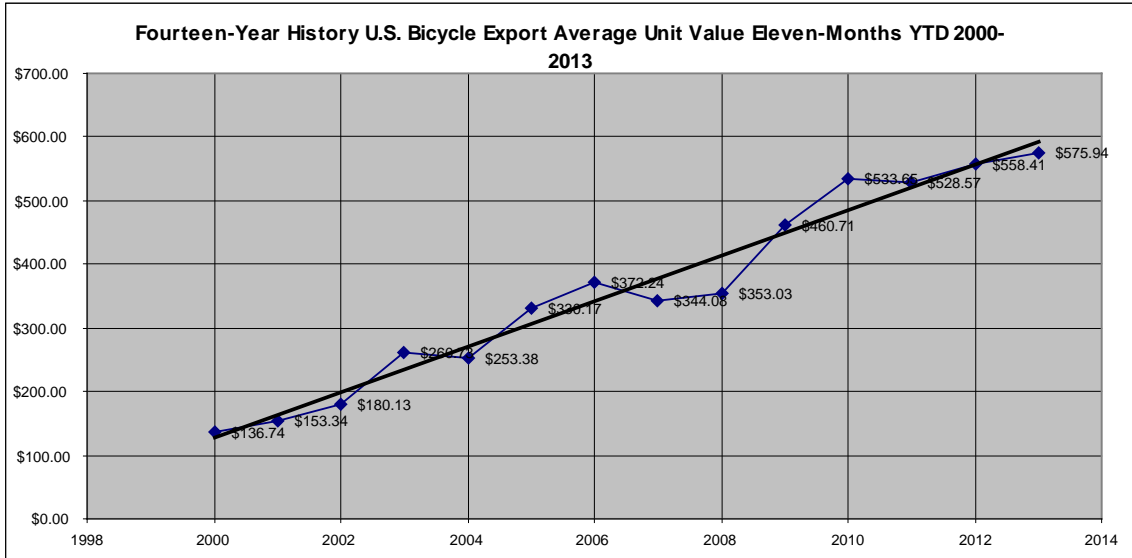
図 L



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

図 M は毎年 1～11 月の米国自転車輸出平均 FOB 単価の過去 14 年間の推移を示し、傾向線を追加することにより継続的上昇傾向にあることが明らかとなっている。この事により米国から海外顧客に向けての高価格新車自転車販売が促進されている。

图 M



以 上