

平成22年8月31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8月号

### 米国自転車市場情報

#### 輸入

2009年と比較した2010年の米国への自転車輸入は増加が続いている。これを表1に示すが、1～5月の輸入台数は16%以上増加し、総FOB金額は前年同期比1%弱の増加となっている。

表1 1～5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 1～5月	6,606,964	465,949,587	\$70.52
2009年 1～5月	5,692,042	461,565,053	\$81.09
変化	914,922	\$4,384,534	-\$10.57
変化 %	16.1%	0.9%	-13.0%

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

平均FOB単価だけは下落を示しており、2010年1～5月の時点では2009年同期比で13%、即ちUS\$10.57下落した。

表2は2010年1～5月の米国自転車輸入について前年同期と比較し示したものである。関税番号1510：19インチ以下の自転車と、関税番号1520：20インチの自転車からなる子供向けの自転車が最も大きな増加を示している。これら2つで、1～5月の期間中における全体の増加台数914,922台の78%を占めている。

関税番号1550：24インチの自転車の輸入は、台数及びFOB金額とも増加を示している。関税番号3500：26インチの自転車もやはり輸入台数は増加しているが、総FOB金額は本年1～5月の期間では前年同期と比較し減少している。

関税番号2500：27インチ及び700ccの自転車は米国の自転車輸入区分の中で、2010年1～5月の期間において、前年同期即ち2009年の大不況時と比べ、台数、FOB金額ともに減少した唯一の区分である。

表2 1～5月の米国自転車輸入 2010年と2009年の比較

1～5月 HS 関税番号	2010		2009		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	1,981,351	52,726,083	1,549,769	41,238,677	431,582	11,487,406
1520 20インチ	1,583,808	65,072,985	1,303,165	47,938,330	280,643	17,134,655
1550 24インチ	496,724	26,466,247	316,077	18,616,930	180,647	7,849,317
2500 27インチ及び 700c	481,059	133,798,138	554,231	158,685,312	-73,172	-24,887,174
3500 26インチ	2,006,451	181,339,920	1,921,163	189,299,510	85,288	-7,959,590
その他	57,571	6,546,214	47,637	5,786,294	9,934	759,920
計	6,606,964	465,949,587	5,692,042	461,565,053	914,922	4,384,534
対前年比%					16.1%	0.95%
平均単価 US\$		\$70.52		\$81.09		-\$10.57
対前年比%						-13.0%

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

我々は既に前年同期と比較した本年1～5月の期間における輸入自転車全体の平均FOB価格の下落についてコメントしたが、これを表3に関税区分毎に詳しく示す。

表3 1～5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	\$26.61	\$26.61	\$0.00	0.0%
1520 20インチ	\$41.09	\$36.79	\$4.30	11.7%
1550 24インチ	\$53.28	\$58.90	-\$5.62	-9.5%
2500 27インチ & 700c	\$278.13	\$286.32	-\$8.18	-2.9%
3500 26インチ	\$90.38	\$98.53	-\$8.16	-8.3%
その他	\$113.71	\$121.47	-\$7.76	-6.4%
計	\$70.52	\$81.09	-\$10.57	-13.0%

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

関税番号 1510：19インチ以下の子供向け自転車の平均価格は変化なしだが、関税番号 1520：20インチの子供向け自転車は12%近く、即ち台当たりUS\$4.30上昇した。一方で他の全ての輸入自転車区分において、2010年1～5月の平均単価は2009年同期と比較して下落した。

表4は2000年から2010年までの11年間の毎年1～5月の自転車輸入の推移を示したものである。

我々は本年を回復の年と位置付けているが、米国の自転車輸入は2009年と比較し大幅に改善してはいるものの、それでも2007年2008年の水準をまだ下回っている。この様子を表4の時系列データに示す。

表4 1～5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	6,606,964	465,949,587	\$70.52
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

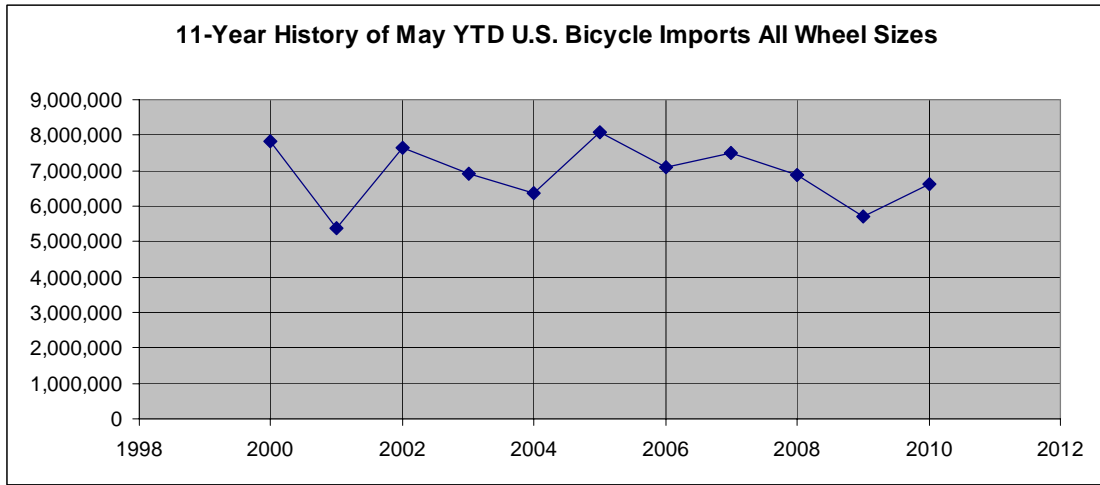
2010年1～5月の自転車輸入台数は2009年、2004年そして2001年を上回っているが、2008年、2007年、2006年、2005年、2003年、2002年そして2000年を下回っている。

2010年1～5月の総FOB金額は2008年を下回っているが、それ以外の過去11年間の全ての年を上回っている。平均FOB単価は2009年を下回っているが、それ以外の全ての年を上回っている。これらの様子を表4に示す。

図Aは表4に示す過去11年間の推移をグラフにより示したものである。

1～5月までの時点で2010年が過去11年間の推移の中で回復の年であるという位置付けは、米国への自転車輸入台数という観点からは明らかである。

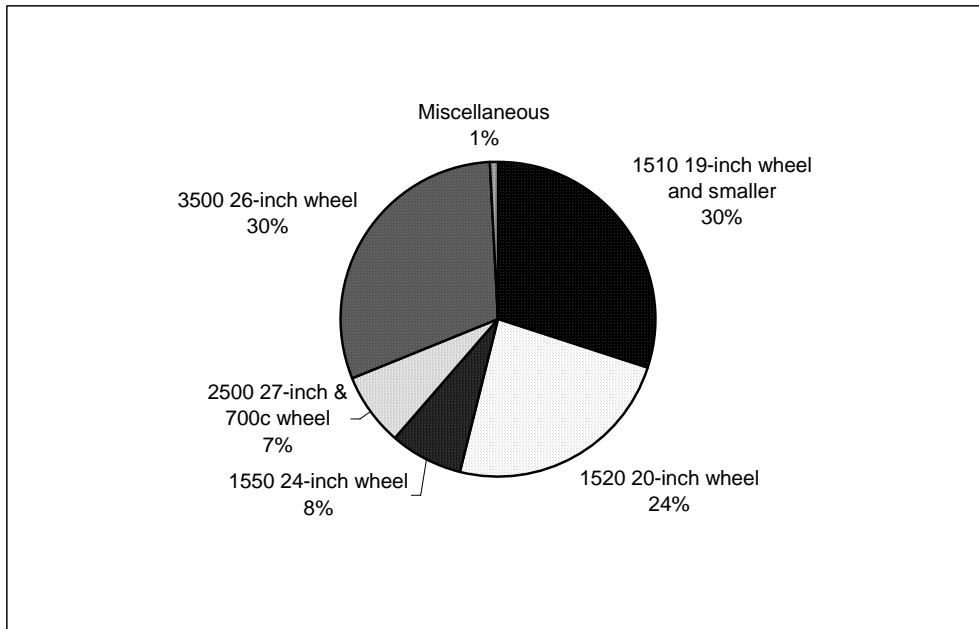
図 A



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 ～ 5 月の米国への輸入に関税区分毎の台数割合について示したものである。

図 B 2010 年 1 ～ 5 月 米国自転車輸入 製品区分毎の台数の割合



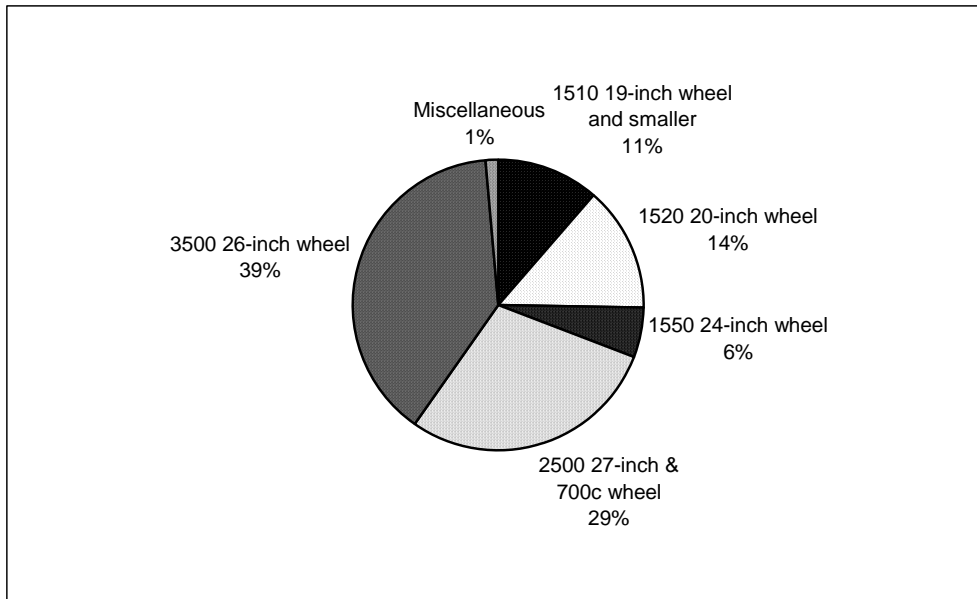
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

前述の通り、関税番号 1510：19 インチ以下、そして関税番号 1520：20 インチの自転車は両方で本年 1 ～ 5 月の米国への自転車輸入台数の 54% を占めている。これは、子供向け自転

車市場を圧倒している米国の量販店が更に積極的に在庫補充を行っていることを示しているのかもしれない。

図Cは2010年1～5月における米国自転車輸入について、総FOB金額の関税区分ごと割合を示している。

図C 2010年1～5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

2つの高価値区分である関税番号2500：27インチ及び700c、と関税番号3500：26インチの輸入自転車の両方で2010年1～5月のFOB金額の68%を占めている。

台数の多い関税番号1510と1520は合計で2010年1～5月のFOB金額の25%を占めている。

台数割合により、米国の量販店が在庫補充を積極的に行っているであろうという事が示されているという我々の考え方に変化はない。一方で、低価格の量販店の自転車販路と自転車専門店即ち米国の自転車店の販路との間の、価格の大きなギャップも明らかに示されている。

#### 20インチ以上の自転車の米国への輸入 1～5月

2010年1～5月の時点で20インチ以上の自転車の米国への輸入も、前年同期と比較し増加してはいるものの、全車種の輸入状況に比べ増加のテンポは遅い。

表5は20インチ以上の自転車の1～5月の米国への輸入について示したもので、台数は12%弱増加、即ち全体で483,340台前年に比べ多く輸入された。

20 インチ以上の自転車の米国への輸入には、関税番号 1510 : 19 インチ以下の自転車は含まれていないが、この区分は本年 1～5 月には 431,582 台増加した。これはその他を含む他の 5 つの区分の増加分合計 483,340 台とほぼ同等の増加である。

表 5 1～5 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 1～5 月	4,625,613	413,223,504	\$89.33
2009 年 1～5 月	4,142,273	420,326,376	\$101.47
変化	483,340	-7,102,872	-\$12.14
変化 %	11.7%	-1.7%	-12.0%

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

本年 1～5 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入総 FOB 金額は、2%近く、即ち US\$700 万、前年同期と比較し減少した。

米国へ輸入された 20 インチ以上の自転車の平均 FOB 単価は、5 月までの期間に前年同期と比較し 12%、即ち US\$12.14 下落した。

表 6 は 2000 年から 2010 年までの過去 11 年間の毎年 1～5 月の自転車輸入の推移を示したものである。

2010 年 1～5 月の自転車輸入台数は景気後退年であった 2009 年と 2001 年を上回っているが、推移が示す通り他の全ての年を下回っている。

2010 年 1～5 月の総 FOB 金額は 2009 年と 2008 年を下回っているが、過去 11 年間の推移の中では他の全ての年を上回っている。そして平均 FOB 価格は 2009 年を下回っているものの、過去 10 年間で他の全ての年を上回っている。

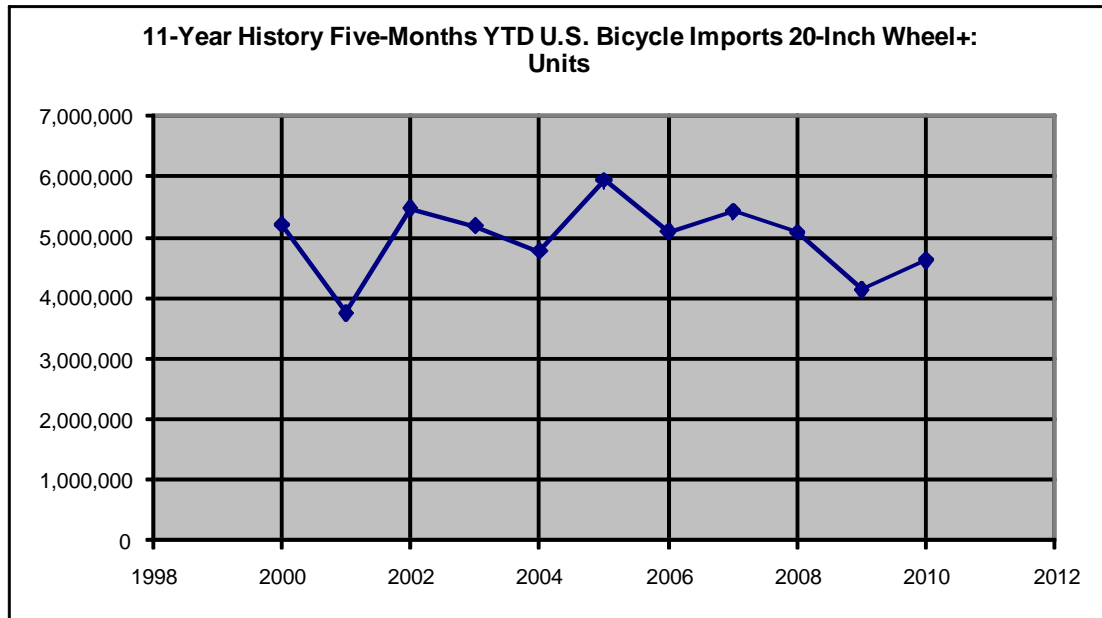
表 6 20 インチ以上の自転車 1～5 月の米国への輸入 過去 11 年間の推移

1～5 月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2010	4,625,613	413,223,504	\$89.33
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

図Dは表6に示した11年間の推移をグラフにより示したものである。2010年1～5月の自転車輸入台数は、景気後退年であった2009年の同期に比べ回復していることが示されている。

図D



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

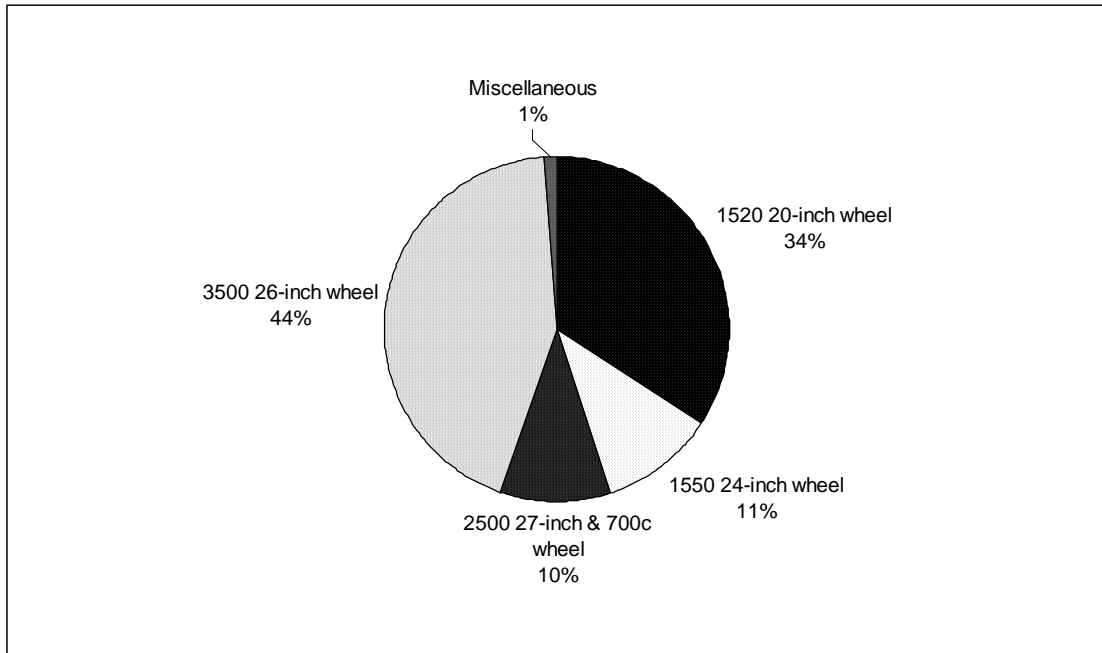
図Eは、2010年1～5月の米国自転車輸入台数について製品区分ごとの割合を示す。

関税番号 1510 の子供向け自転車がこの図に含まれていない。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、1～5月の時点では、関税番号 3500：26インチの自転車及び関税番号 1520：20インチの自転車が圧倒的地位を得ており、これら2つで台数の78%が占められている。

関税番号 1520 も 3500 も、米国の量販店、総合スポーツ用品店、そして自転車専門店の販路において大きな役割を演じている。

2010年1～5月の時点では、両方とも前年同期に比べ増加した。しかし両方の区分とも関税番号 1510 の子供向け自転車ほどは増加していない。このことは20インチ以上の自転車に関しては、米国全体の販路を通じ、より通常の形に近い在庫補充が行われていることを示していると思われる。

図E 2010年1～5月 20インチ以上の自転車の輸入台数の割合

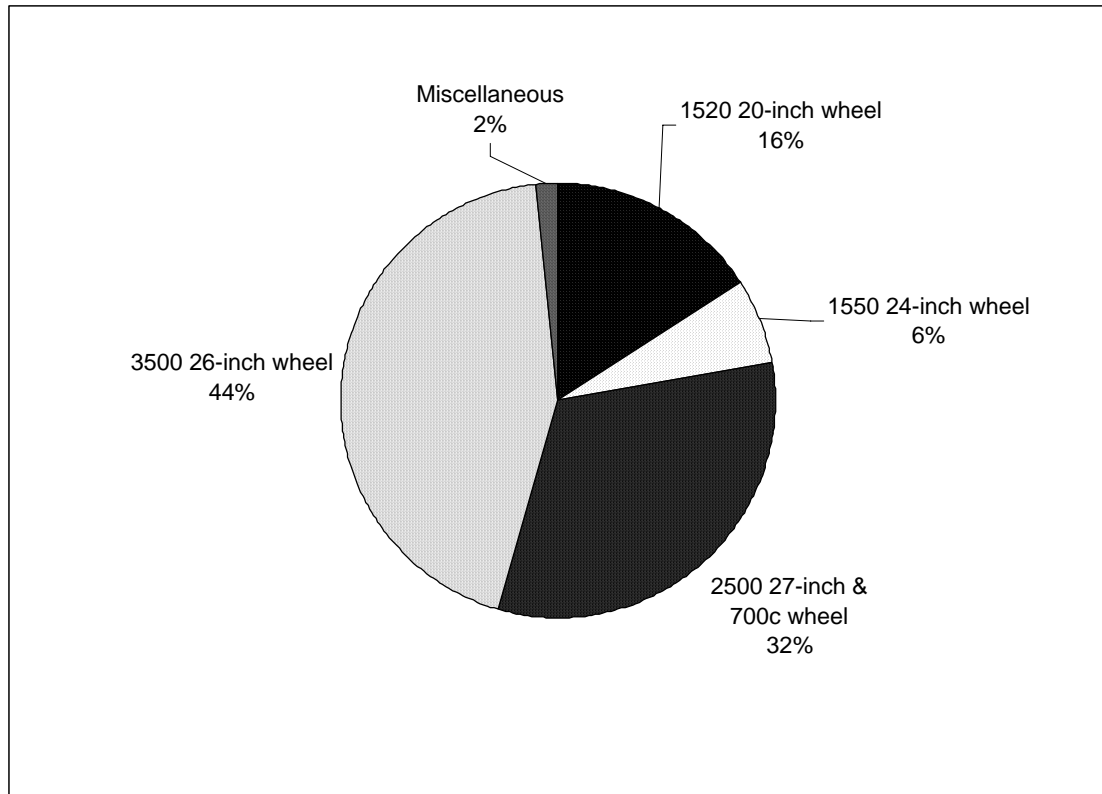


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析



図 F は 2010 年 1 ～ 5 月の米国自転車輸入に関し、FOB 金額の割合を示したものである。

図 F 2010 年 1 ～ 5 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

関税番号 2500：27 インチ及び 700c の自転車は本年を通じ台数も総 FOB 金額も減少しているが、2010 年 5 月までの米国への自転車輸入における金額面においては、なお重要な位置づけを保っている。

関税番号 3500 と関税番号 2500 の 2 つの区分は、1 ～ 5 月の米国への総輸入 FOB 金額の中で圧倒的地位を得ており、各々 44%、32% を占め、両方で 76% となっている。

#### 2010 年 5 月：20 インチ以上の自転車

我々は、2010 年は回復の年となり、景気後退年であった 2009 年に比べ米国の自転車産業は活性化するものの、2007-2008 年のマーケットの水準に戻るほどは充分ではない、という見方を示してきた。

毎月の自転車輸入統計は、本年そしてこれから先の米国の自転車産業や市場を分析し理解するために役に立っている。

表7は2010年5月の米国への20インチ以上の自転車輸入に関し、2009年5月と比較したものである。

表7 2010年5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
2010年5月	1,340,550	101,600,773	\$75.79
2009年5月	1,275,092	99,182,419	\$77.78
変化	65,458	2,418,354	-\$1.99
変化 %	5.1%	2.4%	-2.6%

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

当月の自転車輸入台数は5%強、即ち65,458台増加した。2010年5月に輸入された自転車のFOB金額は、2009年5月に比べ2%強、即ちUS\$240万増加した。そして平均単価はUS\$1.99、即ち3%ほど下落した。

表8は毎年5月の輸入台数の推移を2000年から2010年まで11年間にわたり示したものである。

表8 5月の輸入 過去11年間の推移

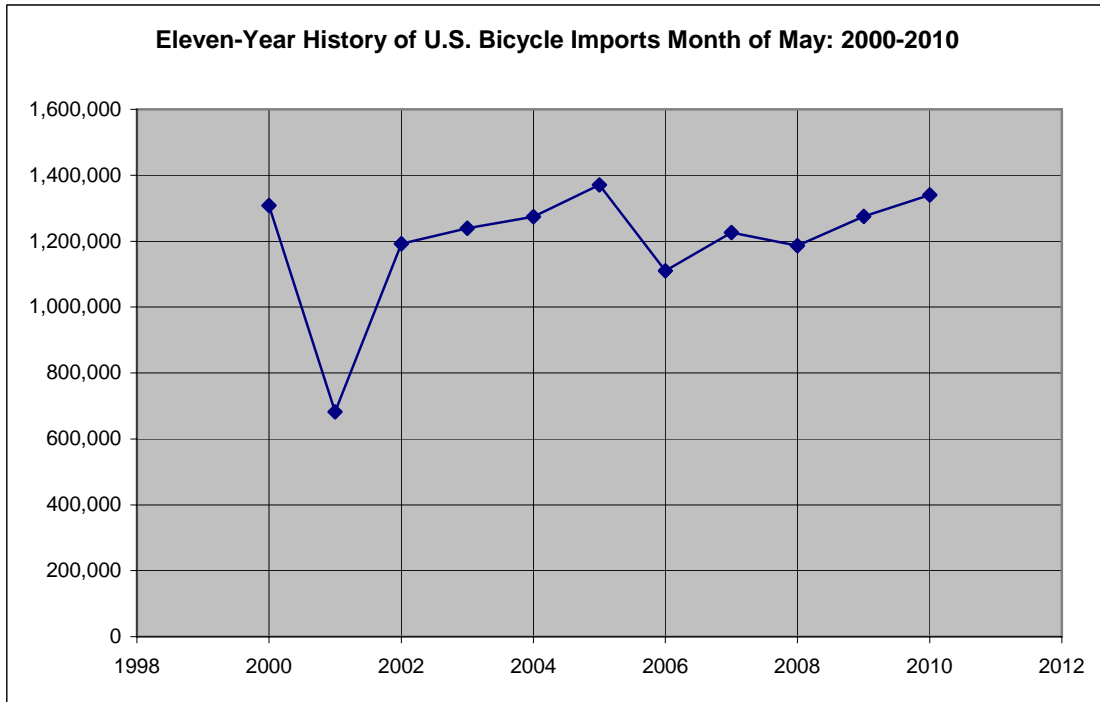
5月	台数
2000	1,307,979
2001	681,859
2002	1,192,365
2003	1,239,424
2004	1,274,329
2005	1,370,534
2006	1,110,228
2007	1,226,387
2008	1,186,388
2009	1,275,092
2010	1,340,550

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

2010年5月の米国への自転車輸入台数は、この10年で2番目に多くなっている。このことは、自転車の主要販路の中で、1つか或いはより多くの販路で在庫補充に向けての動きがあることを示している。

図Gは毎年5月の米国への自転車輸入の過去11年間の推移を示したものである。この推移をみると、2010年5月の積極的自転車輸入の状況が明らかに見て取れる。この月毎の増加の様子は今後本年を通じ注意深く見ていく。

図 G



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 700 c の輸入自転車

関税番号 2500：27 インチ及び 700 c の自転車は、2010 年を通じ前年と比較した輸入が減少している唯一の区分である。これを表 9 に示す。

表 9 1～5月の米国自転車輸入：27 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	総 FOB 金額 US \$	平均 FOB 単価 US\$
2010 年 1～5 月	481,059	133,798,138	\$278.13
2009 年 1～5 月	554,231	158,685,312	\$286.32
変化	-73,172	-24,887,174	-\$8.18
変化 %	-13.2%	-15.7%	-2.9%

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

2010 年 1～5 月の関税番号 2500 の自転車輸入は 13%強、即ち 73,172 台減少、更にこの価格の高い区分の FOB 金額は 16%近く、即ち US \$ 2,490 万減少した。そして平均単価は前年同期と比較し US \$ 8.18、即ち 3%ほど下落した。

表 10 は毎年 1～5 月の 27 インチ及び 700 c の自転車輸入の過去 11 年間の推移を示す。

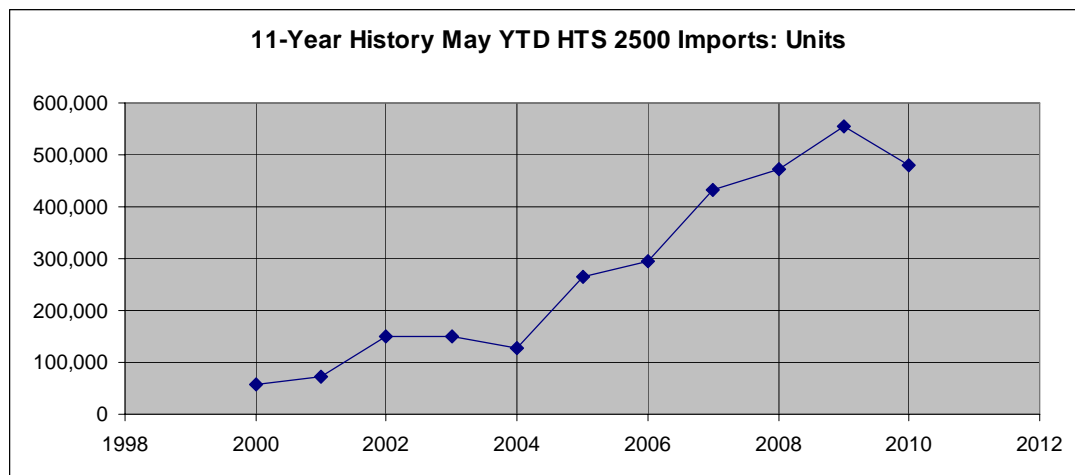
表 10 1～5月の米国の輸入 過去11年間の推移：27インチ及び700cの自転車

2500 27インチ及び700c	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2000	57,940	11,809,755	\$203.83
2001	73,550	18,782,668	\$255.37
2002	148,754	27,795,213	\$186.85
2003	150,613	36,077,224	\$239.54
2004	128,118	37,612,164	\$293.57
2005	263,779	78,855,266	\$298.94
2006	293,899	86,661,955	\$294.87
2007	431,789	104,467,105	\$241.94
2008	473,034	125,068,088	\$264.40
2009	554,231	158,685,312	\$286.32
2010	481,059	133,798,138	\$278.13

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

図Hは表10に示した関税番号2500の11年間の推移をグラフにより示したものである。

図H

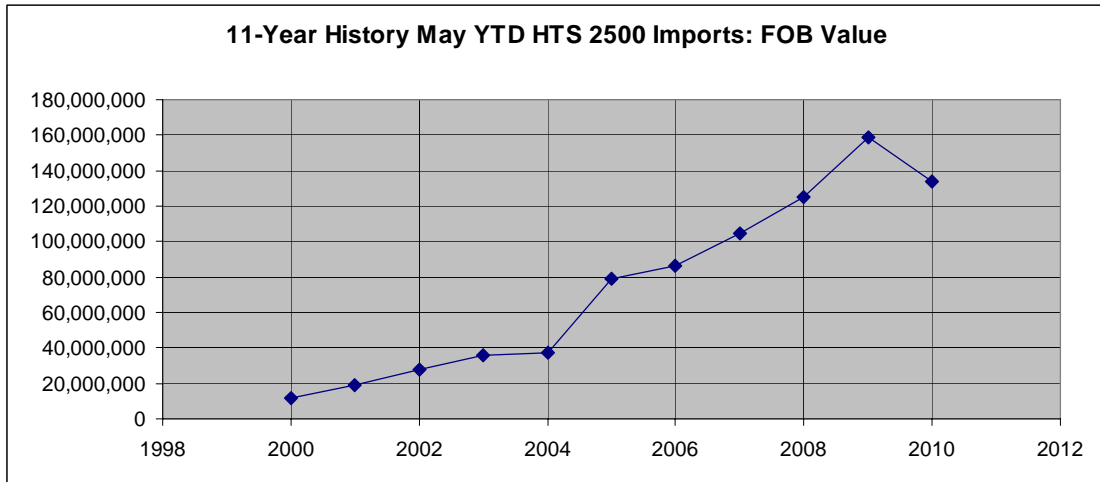


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

台数もFOB金額もともにこの10年で2番目に多くなっているが、平均単価は過去11年間で2番目に低い所まで下落している。

図Iは表10に示した2000年から2010年までの毎年1～5月の関税番号2500のFOB金額の推移を示したものである。

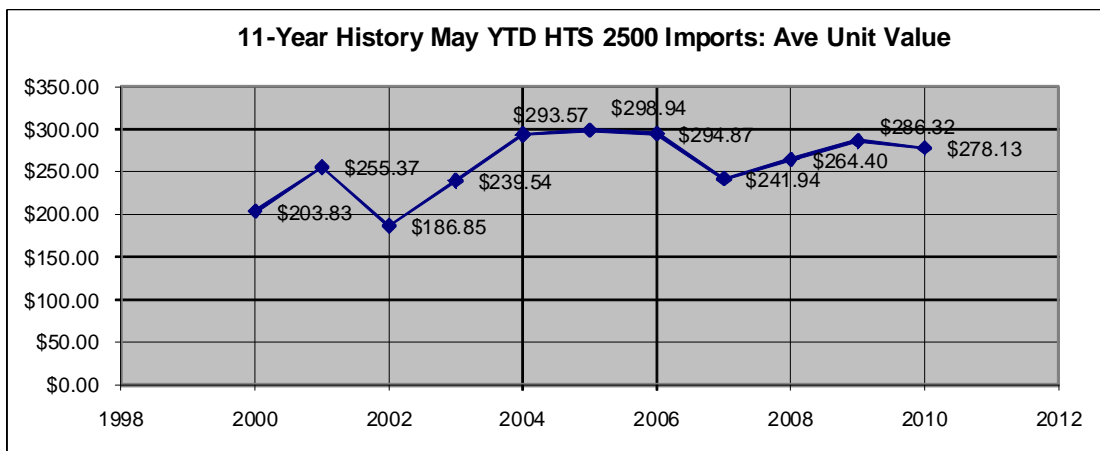
図 I



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

図 J は表 10 の関税番号 2500 の平均単価の過去 11 年間の推移を示したものである。

図 J



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 700cc の自転車は 2009 年の景気後退までは成長分野だった。2009 年年末の時点でこれらの価格の高い自転車について、繰り越し在庫があるかどうかについて、疑問は殆どもたれていなかったようである。

2010 年初めにかけて、米国自転車業界はこの過剰在庫の削減に努めた。このことは、2010 年の関税番号 2500 の自転車輸入の削減と、本年第 2 四半期にかけて多くの販売店や供給業者の間でこの輸入区分の一部モデルに欠品が発生したという事実の二つの現象に反映されている。

また関税番号 2500 のうちドロップバーハンドルのロードやトライアスロンタイプのものから、フラットハンドルのハイブリッド、コンピューターそしてアーバンモデルへの移行が起こっているかもしれない。これらは、ドロップバーのモデルよりかは米国市場への輸入FOB金額は低くなる。

この区分の中の、或いはその他の区分からの、低価格フラットハンドルバーのモデルへの移行には充分注視していく必要がある。それは今後の更なる平均単価や輸入総FOB金額の下落への警告である可能性があり、小売店での小売価格の下落へと反映されていくかもしれないからである。

## 米国の輸出

2010年5月までの2009年同期と比較した米国の自転車輸出は台数・価格とも下落が続いている。これを表11に示す。

表 1 1 1～5月の米国の自転車輸出 全ての車輪径

米国自転車輸出	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2010年1～5月	96,449	41,298,742	\$428.10
2009年1～5月	170,551	60,512,558	\$354.81
変化	-74,102	-19,213,816	\$73.29
変化 %	-43%	-32%	20.7%

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

本年1～5月の米国の自転車輸出台数及び総FOB金額は減少しているものの、2010年1～5月の前年同期と比較した、米国から輸出された自転車の平均FOB単価は20%以上、即ちUS\$73.29上昇した。

表12は全ての車輪径の自転車の、毎年1～5月の米国輸出の過去10年間の推移を示したものである。2010年は輸出台数の点からは10年で最低であるが、総FOB金額は丁度真中で5番目に高く、この事により平均単価はUS\$428.10と、この10年の最高となっている。

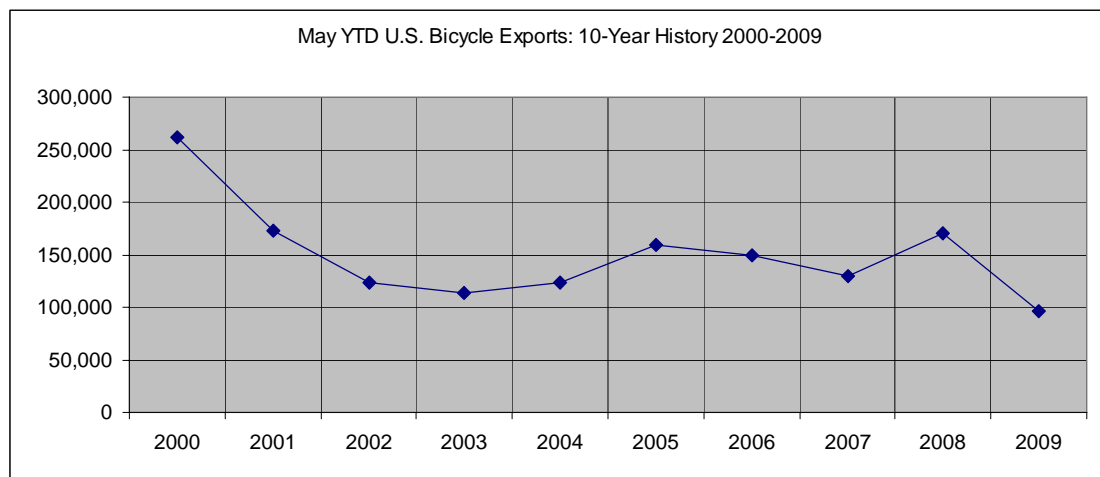
表 1 2 毎年 1 ～ 5 月 米国自転車輸出 過去 10 年の推移 全ての車輪径

1 ～ 5 月 自転車輸出	台数	金額	平均単価
2010	96,449	41,298,742	\$428.10
2009	170,551	60,512,558	\$354.81
2008	129,569	49,495,505	\$382.00
2007	149,030	47,689,694	\$320.00
2006	158,806	48,282,588	\$304.04
2005	122,929	36,206,539	\$294.53
2004	113,034	27,142,698	\$240.13
2003	123,662	24,371,465	\$197.08
2002	172,889	30,093,322	\$174.06
2001	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 K は表 1 2 の自転車輸出統計をグラフにより示したものである。2010 年 1 ～ 5 月の過去 10 年と比較した減少の様子が明らかに示されている。

図 K



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

表 1 3 は、2010 年 1 ～ 5 月の米国自転車輸出に関し、国内で生産され輸出された自転車製品と、海外製自転車製品で米国から輸出されたものについて示したものである。

国内で生産され米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価は US \$505.09 である。一方、海外で生産され米国から輸出された自転車のそれは US \$317.14 である。

両方の平均単価とも、米国へ輸入された自転車の FOB 金額と比較すると高くなっている。この事は高価格自転車の輸出市場、特に米国産の高価格自転車の輸出市場が存在することを示している。

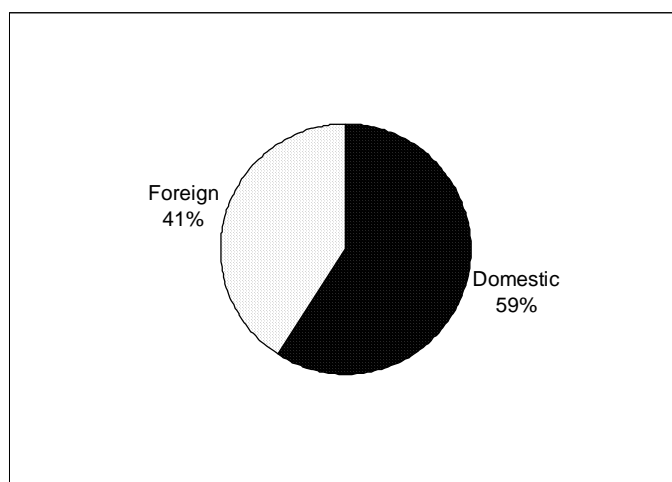
表 1 3

米国自転車輸出 2010年1～5月									
1～5月	米国内産			海外産			計		
関税番号	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	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
割合	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Lは1～5月の米国自転車輸出に関し、この期間中に米国から輸出された自転車の、国内産の自転車と海外産の自転車との割合を示したものである。2010年5月までの期間に米国国内産の自転車輸出台数が59%を占め、海外産の自転車が41%を占めている。

図L 米国自転車輸出 国内産のものと海外産のものの台数割合



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

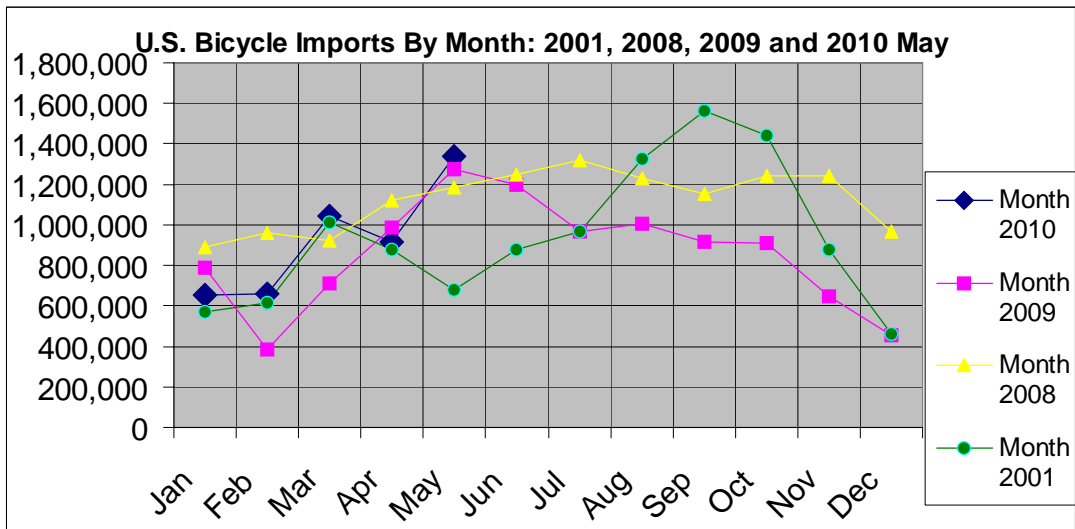
### 米国の自転車市場

我々はこのレポートの中で何回か2010年の米国自転車市場は、2009年の景気後退期に経験した全面的市場の縮小から回復するだろうという見方を示してきた。

図Mは米国の20インチ以上の自転車輸入の月毎の比較について、2001年、2008年、2009年、そして2010年5月まで示したものである。



図M 米国自転車輸入台数 20インチ以上 月毎  
2001年、2008年、2009年及び2010年5月まで



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

2001年はこの10年の中で最初の景気後退年であった。2008年は今回の景気後退が始まる前の米国の自転車消費が比較的通常な状態であった最後の年である。この為我々は2008年を示している。2010年は勿論現在の回復の年である。

2010年は菱形で示してある。4月までは●で示した2001年と似た状況である。

2010年5月は2009年5月と似た状況であり、2008年より多くなっている。我々は現在でも2010年の米国の自転車総輸入及び見掛自転車市場消費台数は2007-2008年を下回る状況で終わるだろうと見込んでいる。引き続きこの図で今後の推移を追跡してゆく。

少なくとも米国の主要自転車供給業者の1社は、自らの顧客である自転車店に対し、販売見込みを確かにし、シーズン中の出荷を確実にものとするために、2011年春の自転車の発注を2010年9月中旬までに行う必要があると発表している。

一部の米国の自転車店の中には2011年春に必要なものを確保するためこの動きに対応しているところもある。また他の自転車店はあまりにも早く自転車の発注を出すことを嫌って様子を見ているところもある。

この事は米国の自転車専門店の販路にとって、変わり目となる可能性もある。

供給業者、少なくとも彼らの一部は、シーズン前の発注を復活させることにより、販路を効率化させたいと考えている。このことは小売店にとっては需要期の5~6カ月前に発注をかけなくてはならなくなることを意味する。こうすることにより、供給業者は事前に次のシーズンの小売店からの注文を確実に受け付けることにより、予測が立てやすくなり、主として中国と台湾の自転車製造工場への発注が行えるようになる。

この筋書きは過去には機能していた。供給業者は米国の小売店への供給とサービス体制を改善するため、以前に戻り、このシーズン前発注の方法に頼ろうとしている。

しかし、米国市場は今回の景気後退を主な原因として変化した。米国の消費者は物の買い方を変えた。その中の変化の一つとして、購入決定の期間を以前の何週間何カ月といった期間から、何日単位へと短縮していることがあげられる。

2010年8月2-8日号のブルームバーグビジネスウィークの主要レポートは「新たなアブノーマル：アメリカの消費者は切り詰めている。そうしていないとき以外は」であった。

この主要レポートでは景気後退以前の「古いノーマル」から2009年の景気後退期間中の「新しいノーマル」へと、そして2010年に景気後退から回復するに当たり「新しいアブノーマル」へと変化してきていると指摘している。

変化しつつある米国の消費者の中で各々が新しい局面にいる。特に、いつどのように消費製品を購入するかという点に関する変化においてである。

2010年8月2-8日号のブルームバーグビジネスウィークの主要レポートから引用すると、「新たなアブノーマルという状況は、精神分裂気味の消費者が沢山いる国全体へと広がっている。彼等は特に必要ではない高級品に散財し、ブランド物の歯磨き粉やシャンプーを節約している」。

米国の消費者、特に自由に使える収入がまだある人たちの間では、必需ではない商品の購入決定を長い時間をかけて行うのではなく、短期間に行うようになっている。彼等は購入決定を以前の何週間何カ月という期間から何日という期間へと短縮させてきており、旧来の供給チェーンのリードタイムを根本から変えさせている。

このことが米国の自転車産業や市場に与える意味は：

米国の消費者は購入決定の仕方を変えており、旧来の伝統的な供給チェーンや中間のリードタイムを混乱に陥れている。そして自由に使える収入を支出する際の全体のプロセスを短縮させている。

米国のいくつかの自転車専門店販路向けの供給業者は、小売店から供給業者向けリードタイムを将来5～6カ月にするよう小売店に圧力をかけ、小売店のシーズン前発注を以前に戻すよう働きかけを行っているところもある。

このことにより自転車店は消費者需要を5～6カ月先まで見通さなくてはならなくなる。そしてその米国市場では、消費者たちは購入決定の期間を何カ月何週間単位から、何日単位という期間に短縮させているのである！

米国市場の現実の中でこれら2つが衝突した時に変わり目がやってくる。そしてどちらか一つしか勝ち残れない。我々は自転車店こそが、米国の消費者が欲しい物、必要な物、需要を選んで何を供給するか決めていき、そして、欲しい物を欲しい時に彼らに供給していくのだと思う。

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。

