

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9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

輸入

一年の半分が過ぎた時点で、米国の自転車輸入は明らかに軟化している。この模様を表1に示す。

表1 1～6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1～6月	7,881,769	730,660,038	\$92.70
2012年1～6月	9,193,807	732,168,092	\$79.64
変化	-1,312,038	-1,508,054	\$13.07
変化%	-14.3%	-0.2%	16.4%

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

2013年6月までに米国に輸入されたすべての車輪径の自転車台数は前年同期と比較し14%以上減少した。また1～6月の総FOB金額はUS\$150万、0.2%と僅かに減少した。

2013年1～6月に輸入された自転車台数が2012年前半のそれに比べ14%も下落したのに比べ総FOB金額は僅かにしか減少しなかったのは、平均FOB単価が2012年6月末のUS\$79.64から2013年6月末のUS\$92.70へと16%も大きく上昇したためである。

表2は2013年1～6月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税番号ごとに2012年同期と比較しながら詳しく示したものである。

関税番号1510、1520そして1550の子供・年少者向けの3つの関税区分の2013年1～6月の輸入は、台数及びFOB金額とも2012年1～6月と比較し大きく減少した。

関税番号3500の26インチの自転車の台数は減少したが、総FOB金額が増加し、平均FOB単価も上昇した。

表2 1～6月の米国の自転車輸入 2013年と2012年との比較

1～6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	1,886,793	58,128,320	2,476,475	70,876,541	-589,682	-12,748,221
1520 20 インチ	1,689,977	75,224,246	2,055,784	89,695,097	-365,807	-14,470,851
1550 24 インチ	599,119	33,752,063	787,604	45,426,750	-188,485	-11,674,687
2500 27 インチ及 び 700c	934,406	235,700,671	927,706	227,633,845	6,700	8,066,826
3500 26 インチ	2,571,975	310,162,584	2,819,778	283,504,279	-247,803	26,658,305
その他	199,499	17,692,154	126,460	15,031,580	73,039	2,660,574
計	7,881,769	730,660,038	9,193,807	732,168,092	-1,312,038	-1,508,054
対前年比%					-14.27%	-0.21%
平均単価 US\$		\$92.70		\$79.64		\$13.07
平均単価対前年比%						16.4%

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

表3は2013年1～6月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、関税番号ごとの平均FOB単価を2012年同期と比較しながら示したものである。

表3 1～6月の米国自転車輸入 2013年と2012年との比較 平均FOB単価

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	\$30.81	\$28.62	\$2.19	7.6%
1520 20 インチ	\$44.51	\$43.63	\$0.88	2.0%
1550 24 インチ	\$56.34	\$57.68	-\$1.34	-2.3%
2500 27 インチ & 700c	\$252.25	\$245.37	\$6.87	2.8%
3500 26 インチ	\$120.59	\$100.54	\$20.05	19.9%
その他	\$88.68	\$118.86	-\$30.18	-25.4%
計	\$92.70	\$79.64	\$13.07	16.4%

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

2013年1～6月の期間においては、5つの主要関税区分の中で1550の24インチの自転車だけが、1年前の同期と比較したFOB単価が下落しており、ほかの4つは上昇していることが示されている。

表4 1～6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	7,881,769	730,660,038	\$92.70
2012	9,193,807	732,168,092	\$79.64
2011	7,463,695	662,132,077	\$88.71
2010	8,936,122	611,974,583	\$68.48
2009	7,317,744	566,015,987	\$77.35
2008	8,506,923	577,867,209	\$67.93
2007	9,145,072	533,211,220	\$58.31
2006	8,705,267	484,929,830	\$55.71
2005	10,063,053	535,536,457	\$53.22
2004	8,107,193	390,515,770	\$48.17
2003	8,650,076	409,490,229	\$47.34
2002	9,605,125	440,725,095	\$45.88
2001	6,593,320	356,475,452	\$54.07
2000	9,724,566	496,615,294	\$51.07

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

表4は毎年1～6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年の総台数は平均を下回っているが、1～6月のすべての車輪径の自転車の総金額は2番目に高くなっており、平均FOB単価は2位を大きく引き離す圧倒的な高さで記録更新となっている。

表5は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年は過去14年で11位となっており、14年間の平均8,457,439台を2ランク下回っている。そして2013年は2011年の回復年及び2009年2001年の景気後退年を上回っている。

これらの事から2013年前半の全ての車輪径の自転車の米国への輸入については、前年や、更に2000年以降の14年に比べ、力強さにかけているのではないかと、という疑問が生じてくるのである。

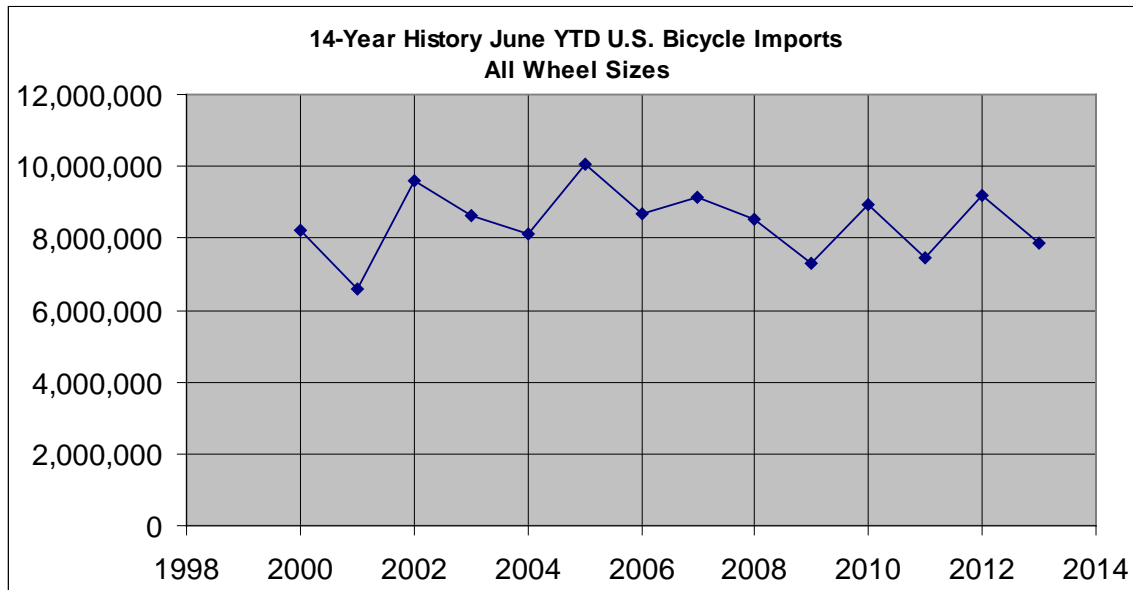
表5 毎年1～6月の輸入台数の過去14年間の推移
全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	10,063,053
2	2000	9,724,566
3	2002	9,605,125
4	2012	9,193,807
5	2007	9,145,072
6	2010	8,936,122
7	2006	8,705,267
8	2003	8,650,076
9	2008	8,506,923
10	2004	8,107,193
11	2013	7,881,769
12	2011	7,463,695
13	2009	7,317,744
14	2001	6,593,320

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

図Aは表4に示した毎年1～6月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移をグラフにより示したものである。

図A

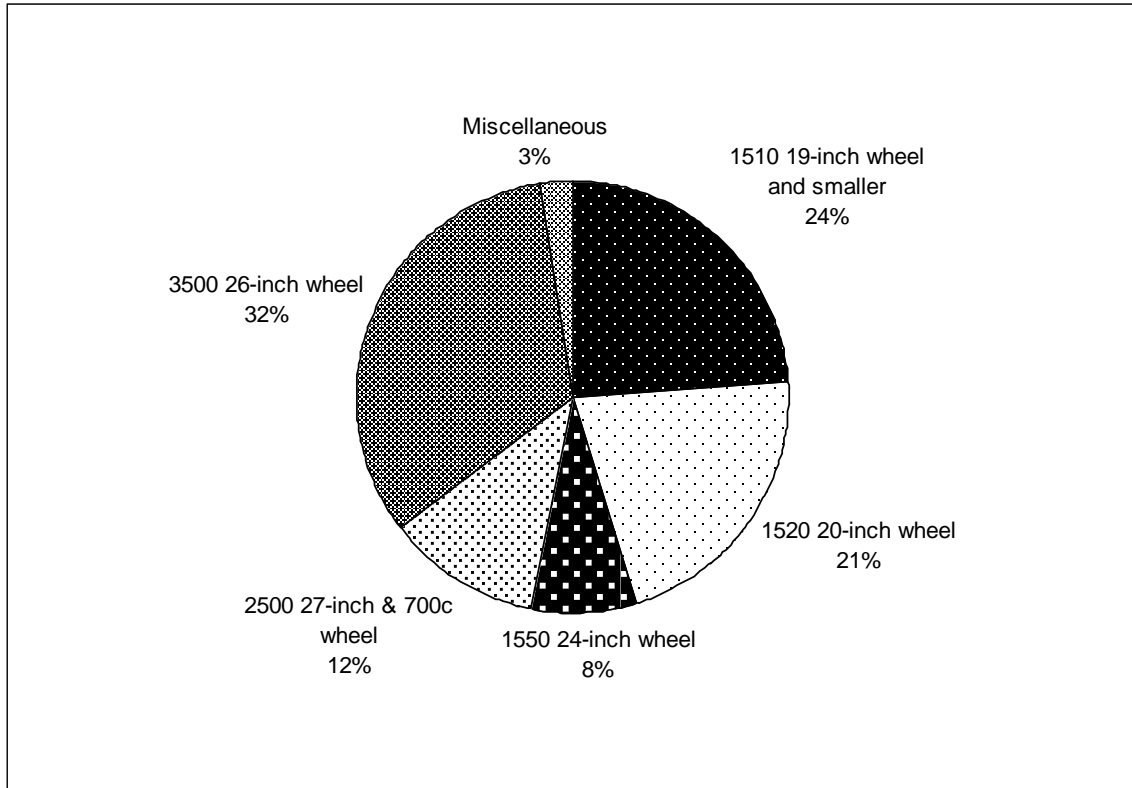


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

図Bは2013年1～6月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、この期間中に米国内の税関に持ち込まれたすべての車輪径の自転車の関税番号ごとの台数割合を示したものである。

最大の区分は関税番号 3500 の 26 インチの自転車で総台数の 32%の割合を占めており、関税番号 1510 の 19 インチ以下の自転車がこれに続き 2013 年前半に米国へ輸入されたすべての自転車の 24%の割合を占めている。

図B 2013年1～6月 米国自転車輸入台数
全ての車輪径 製品区分ごとの割合



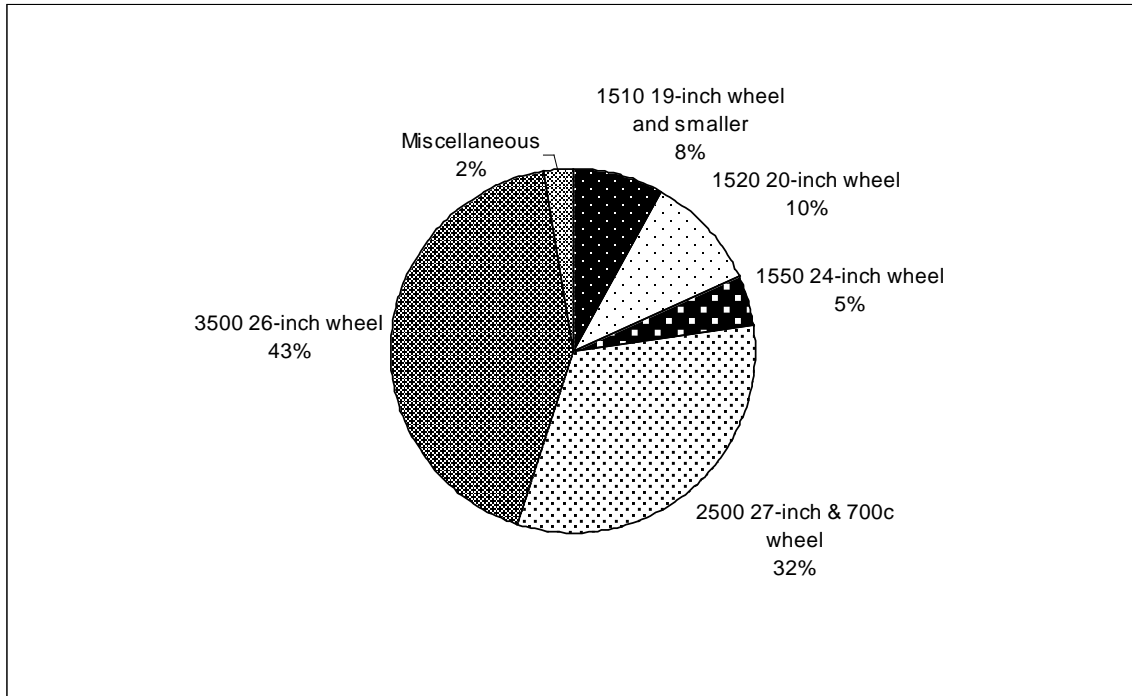
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図Cは 2013 年 1～6 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、関税番号ごとの F O B 金額の割合を示したものである。

関税番号 3500 は 2013 年前半の総台数で最大の割合を獲得しただけでなく、この期間中の 43%と最大の F O B 金額割合を占めている。

関税番号 2500 は 2013 年前半の総 F O B 金額の 32%の割合を占めこれに次いでいる。関税番号 3500 と 2500 を合わせると総 F O B 金額の 75%を占めている。

図 C



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

2013 年 6 月の全ての車輪径の自転車の輸入

表 6 は毎年 6 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移を示している。

米国では 6 月は伝統的に自転車販売シーズンの最後の月であり、第二四半期及び春の販売シーズンの最後の月でもあり、夏の始まりの月でもある。

米国の自転車業界は 2013 年前半の販売について、全て寒冷で降水量の多い春の天候との関連で結論付けている。我々が懸念しているのは、米国の自転車販売の低迷の原因が天候だけによるものでなく、むしろ天候や景気そして消費者の購買形態や習慣の変化が組み合わされたものによるのではないかとこの点である。

これについてはこの先何年も明らかにはならないであろうが、表 6 からは 2013 年は過去 14 年間の平均である 1,723,138 台を下回っているということははっきりと示されている。しかしこの月の FOB 金額は 3 番目に高くなっている。

表6 毎年6月の全ての車輪径の自転車の輸入の過去14年間の推移

年	総台数	総金額	平均単価
2000	1,889,425	89,149,841	\$47.18
2001	1,199,806	54,510,472	\$45.43
2002	1,971,052	80,012,845	\$40.59
2003	1,750,777	75,026,406	\$42.85
2004	1,755,556	78,331,316	\$44.62
2005	1,964,672	98,766,646	\$50.27
2006	1,598,162	85,094,737	\$53.25
2007	1,635,841	93,529,750	\$57.18
2008	1,634,761	105,810,921	\$64.73
2009	1,625,702	104,450,934	\$64.25
2010	2,329,158	146,024,996	\$62.69
2011	1,298,351	112,779,217	\$86.86
2012	2,126,976	155,599,361	\$73.16
2013	1,343,692	113,380,498	\$84.38

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

表7は毎年6月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し月次輸入台数により順位付けを行い示したものである。

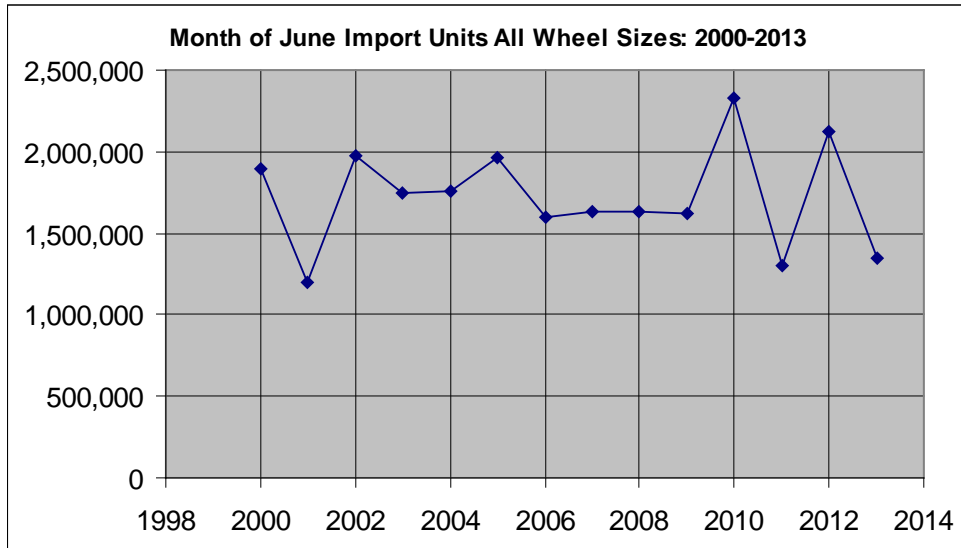
表7 毎年6月の米国自転車輸入台数 全ての車輪径 台数による順位付け

順位	年	6月総輸入台数
1	2010	2,329,158
2	2012	2,126,976
3	2002	1,971,052
4	2005	1,964,672
5	2000	1,889,425
6	2004	1,755,556
7	2003	1,750,777
8	2007	1,635,841
9	2008	1,634,761
10	2009	1,625,702
11	2006	1,598,162
12	2013	1,343,692
13	2011	1,298,351
14	2001	1,199,806

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

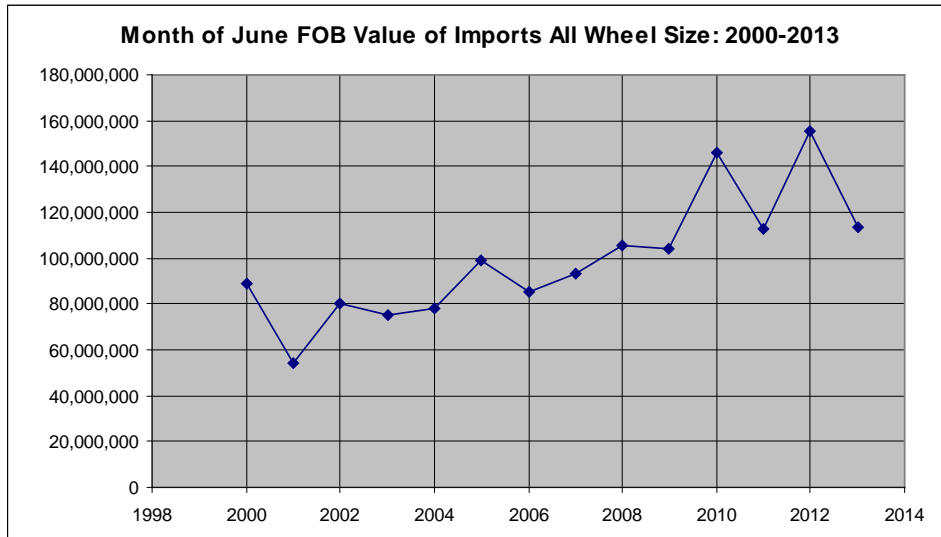
図〇は毎年6月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去14年間の推移をグラフにより示したものである。リーマンショックへといたる2006年から2009年にかけての4年間の毎年6月の自転車輸入に焦点を当ててみると、この期間中米国の自転車業界は驚くほど安定していたと言える。しかしこの後不安定な状況となり、2010年から2013年にかけて劇的な増加減少の状況が現れている。

図 D



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

図 E



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

図 E はすべての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、毎年 6 月の総 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。2010 年から 2013 年までの 4 年間の不安定な状況が明らかである。このことから、天候が唯一の原因であるのだろうか和我々は疑問に感じているのである。

20 インチ以上の自転車の米国への輸入 1～6 月

コアマーケットである 20 インチ以上の自転車の 2013 年 1～6 月の米国への輸入について 2012 年同期と比較したものが表 8 である。

表 8 1～6 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 1～6 月	5,994,976	672,531,718	\$112.18
2012 年 1～6 月	6,717,332	661,291,551	\$98.45
変化	-722,356	11,240,167	\$13.74
変化 %	-10.8%	1.7%	14.0%

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輸入台数は 11%減少したが、2013 年 1～6 月の総 FOB 金額は 2% 近く増加し、平均 FOB 単価は 1 年前の同期と比較し 14%上昇した。

表 9 は毎年 1～6 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、総台数・総 FOB 金額及び平均 FOB 単価の過去 14 年間の推移を示したものである。

表 9 から、過去 14 年間の米国の 20 インチ以上の自転車の平均輸入台数は 6,208,237 台である。

2013 年は、コアマーケットの 1～6 月の自転車輸入台数の過去 14 年間の平均を下回っていることがわかる。しかしこの期間中の総 FOB 金額は US \$6 億 7,250 万と最高を記録している。

FOB 金額と、その結果としての自転車の卸及び小売価格は過去 14 年間の殆どの期間で増加・上昇している。我々は米国自転車輸入に関しその変化・変動について多くの疑問を感じているが、その中の一つの疑問として、この価格上昇の影響は如何なるものなのか、そしてこの価格上昇は消費者に受け入れられなくなるまで今後どれくらい長く続くだろうか、というものがある。

その結果がわかるのには時間がかかることは明らかであり、それまで注視し、報告を続けていく。

表9 毎年1～6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	5,994,976	672,531,718	\$112.18
2012	6,717,332	661,291,551	\$98.45
2011	5,619,717	608,440,400	\$108.27
2010	6,321,735	543,067,244	\$85.90
2009	5,339,980	513,017,285	\$96.07
2008	6,326,723	522,152,316	\$82.53
2007	6,592,936	472,046,501	\$71.60
2006	6,255,629	430,908,152	\$68.88
2005	7,257,415	474,281,080	\$65.35
2004	6,062,487	346,472,173	\$57.15
2003	6,477,324	361,423,466	\$55.80
2002	6,859,269	375,557,363	\$54.75
2001	4,633,698	302,099,773	\$65.20
2000	6,456,092	404,419,182	\$62.64

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

前述したとおり、2013年1～6月の20インチ以上の自転車の輸入台数は過去14年間の平均を下回っている。

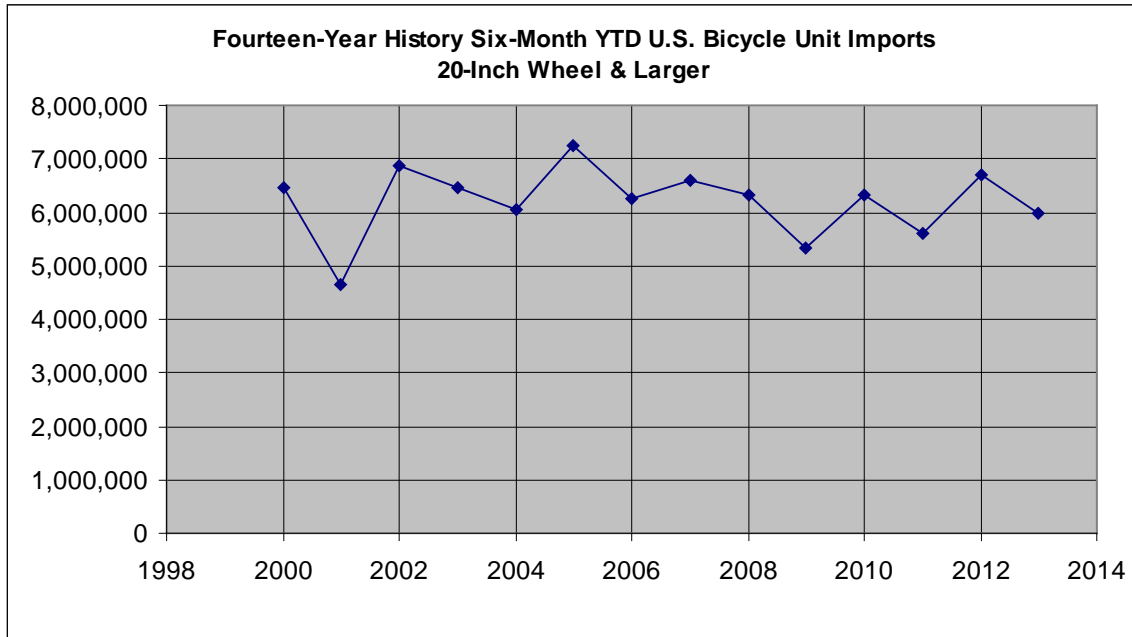
しかしこれも前述したとおり、2013年前半の総FOB金額は過去最高となっており、また平均FOB単価も同様であり、US\$112を超えている。

2013年は20インチ以上の自転車の毎年1～6月の輸入の過去14年間の推移の中で、平均FOB単価がUS\$100を超えた2回目の年である。

図Fは表9に示した毎年1～6月の20インチ以上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る。

6月単月のところで見たと同様、毎年1～6月のコアマーケットの自転車輸入の推移においても、この4年間の不安定な状況が明らかである。

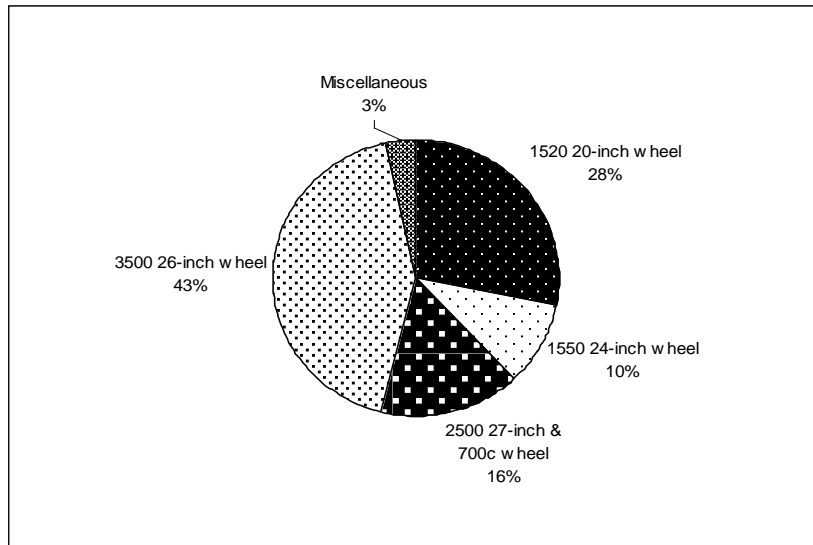
図 F



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

図 G は 2013 年 1～6 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、関税番号ごとの台数割合を示したものである。

図 G 2013 年 1～6 月 20 インチ以上の自転車の関税番号ごとの輸入台数の割合

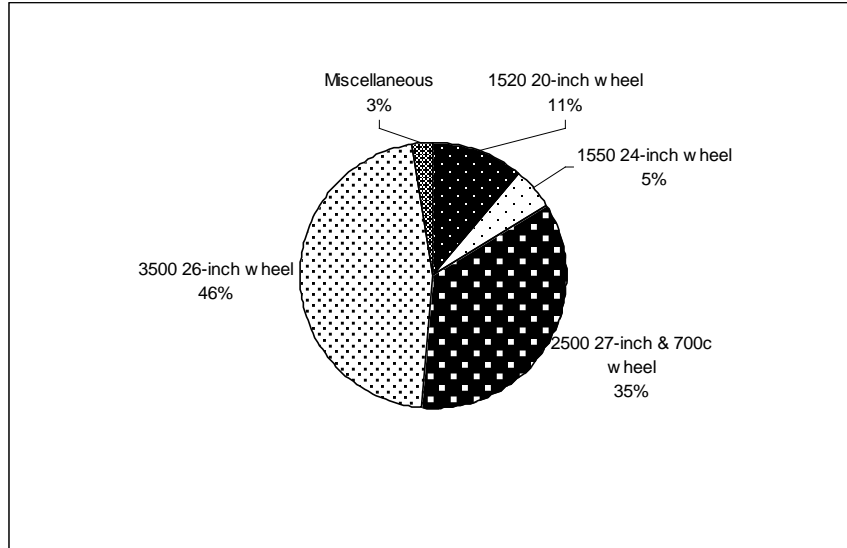


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

大型自転車即ち、関税番号 3500 の 26 インチの自転車と関税番号 2500 の自転車の 2013 年 1～6 月の米国への輸入は、合計するとこの期間の総輸入台数の 59% を占め、これに対し 20

インチと 24 インチの自転車は合計でコアマーケットの総台数の 38%を占めていることがわかる。

図 H 2013 年 1～6 月 20 インチ以上の自転車輸入 関税番号ごと 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

図 H は 2013 年 1～6 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、関税番号ごとの FOB 金額の割合を示したものである。大型自転車である関税番号 3500 と 2500 は合計で総金額の 81%の割合を占めている。

関税番号 2500：27 インチ、700 c 及び 29 インチの輸入自転車

表 10 は 2013 年 1～6 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入に関し 2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 10 1～6 月の米国自転車輸入 27 インチ、700 c 及び 29 インチの車輪の自転車

2500 27 インチ、700 c 及び 29 インチ	総台数	金額	平均単価
2013 年 1～6 月	934,406	235,700,671	\$252.25
2012 年 1～6 月	927,706	227,633,845	\$245.37
変化	6,700	8,066,826	\$6.87
変化 %	0.7%	3.5%	2.8%

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

表 11 は毎年 1～6 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。

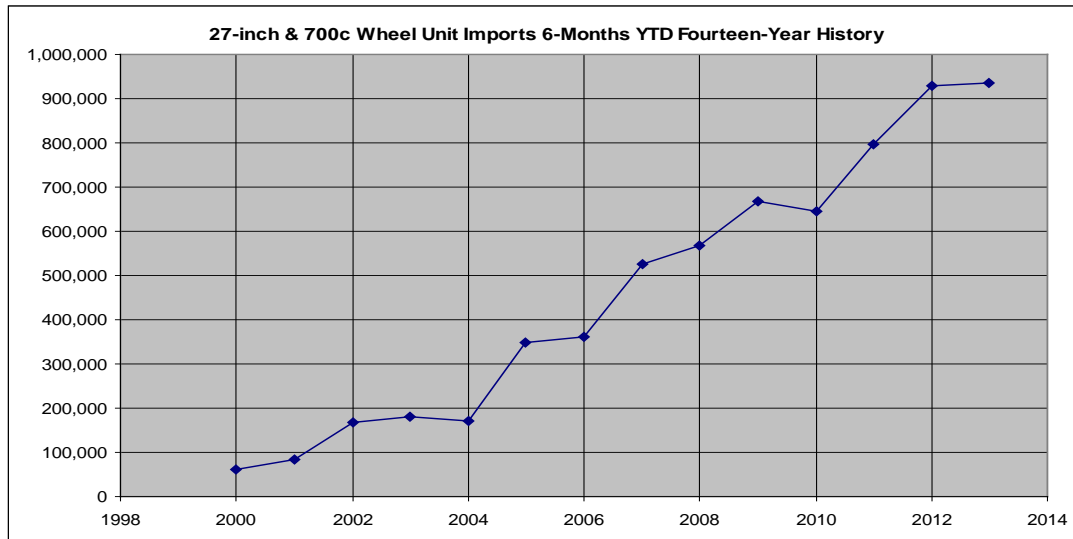
表 1 1 毎年 1～6 月の 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価
2000	61,487	12,815,797	\$208.43
2001	82,456	20,941,727	\$253.97
2002	168,386	29,968,704	\$177.98
2003	180,151	41,165,814	\$228.51
2004	171,349	45,369,656	\$264.78
2005	347,386	97,701,558	\$281.25
2006	361,892	101,206,018	\$279.66
2007	525,086	123,154,899	\$234.54
2008	567,574	146,293,702	\$257.75
2009	669,237	186,591,453	\$278.81
2010	644,821	170,455,254	\$264.35
2011	798,161	233,303,953	\$292.30
2012	927,706	227,633,845	\$245.37
2013	934,406	235,700,671	\$252.25

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

この区分は台数、総 FOB 金額、そして平均 FOB 単価が継続的に増加・上昇を示し、その力強さが持続しており、驚くべき状況である。図 I は毎年 1～6 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。

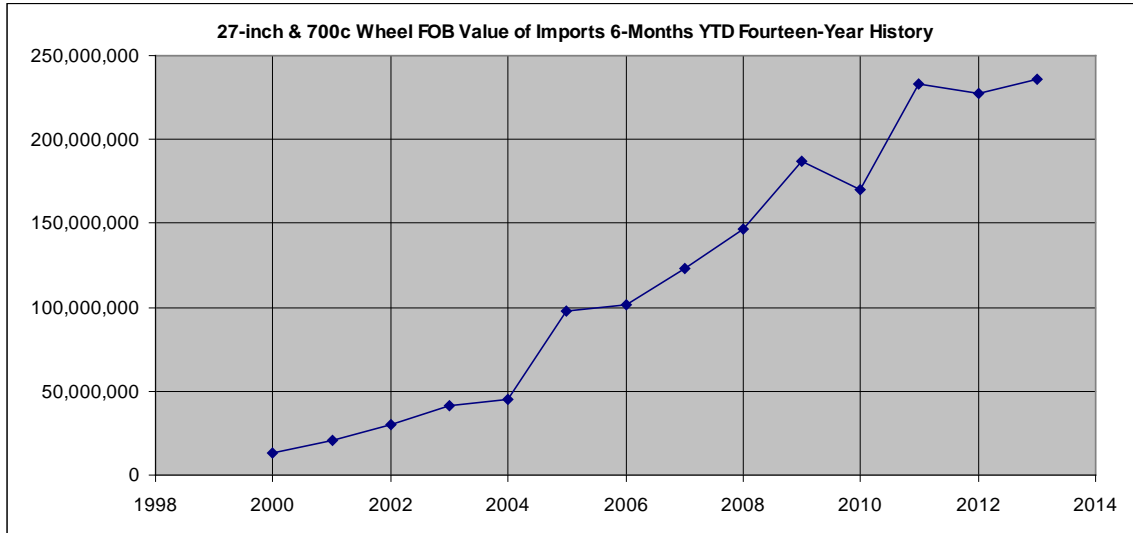
図 I



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

図 J は毎年 1～6 月の関税番号 2500 の自転車の輸入について総 FOB 金額の過去 4 年間の推移を示したものである。

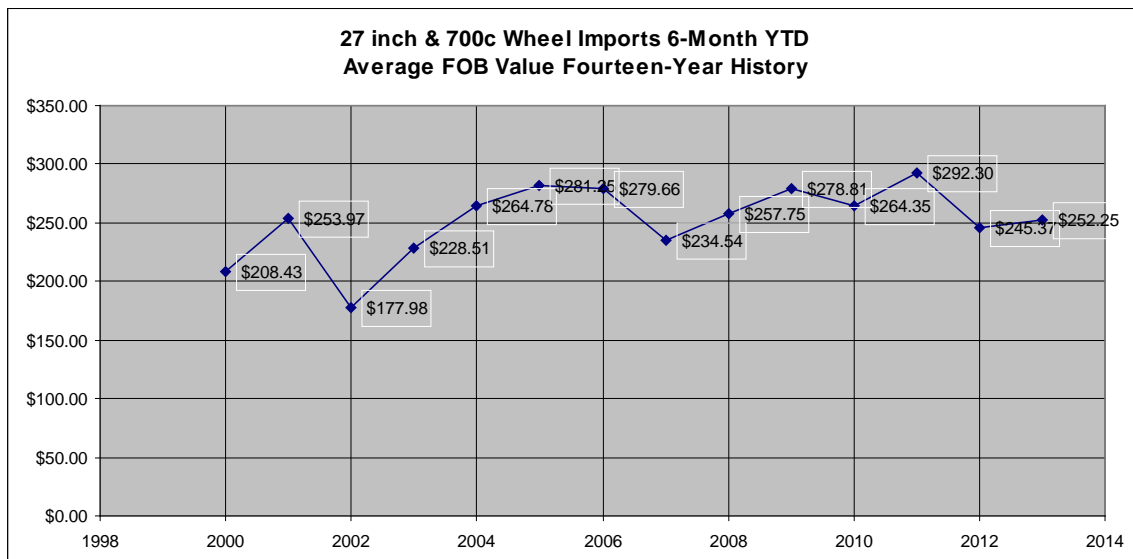
図 J



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

図 K は毎年 1～6 月の関税番号 2500 の自転車輸入に関し、平均 FOB 単価の過去 14 年間の推移を示したものである。2008 年以降、関税番号 2500 の自転車の平均 FOB 単価は US \$ 250 から US \$ 300 の範囲内に概ね収まっていることに注意してほしい。

図 K



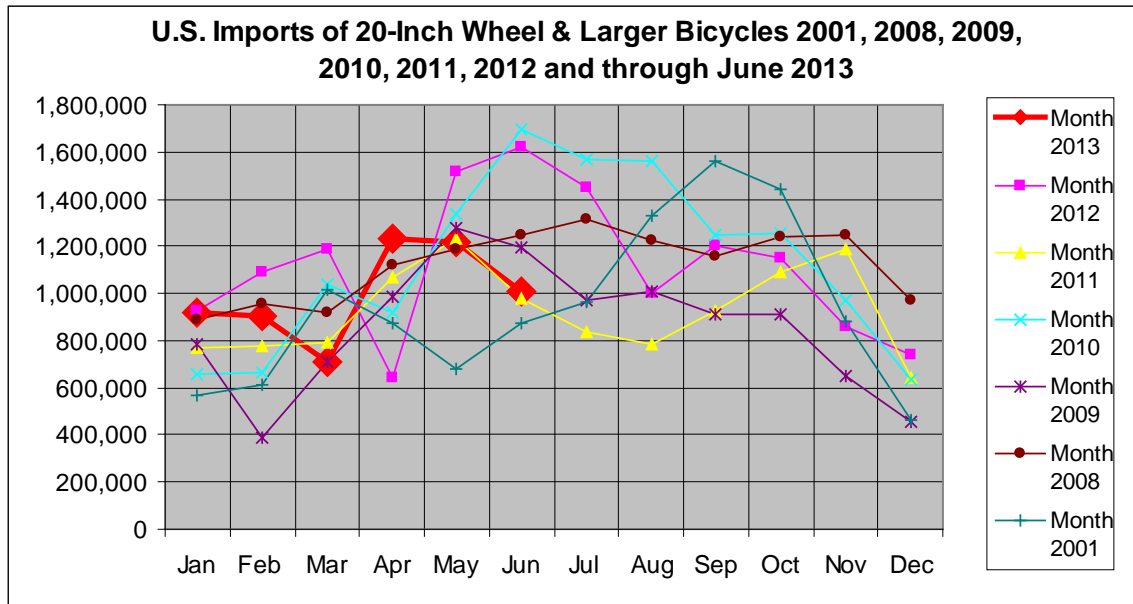
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

2013年の米国自転車市場の見通し

図Lは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に関し、年を選んで月毎に示したものである。これらの年には新世紀最初の景気後退年である2001年、リーマンショックの前の最後の「一般的」な年である2008年、そして回復年である2010年・2011年・2012年が含まれている。

この図には2013年前半6か月も含まれている（赤の太線）。4月のピークから、5月・6月は最も良い言い方をすれば、急降下という状況が始まっていることがわかる。

図L



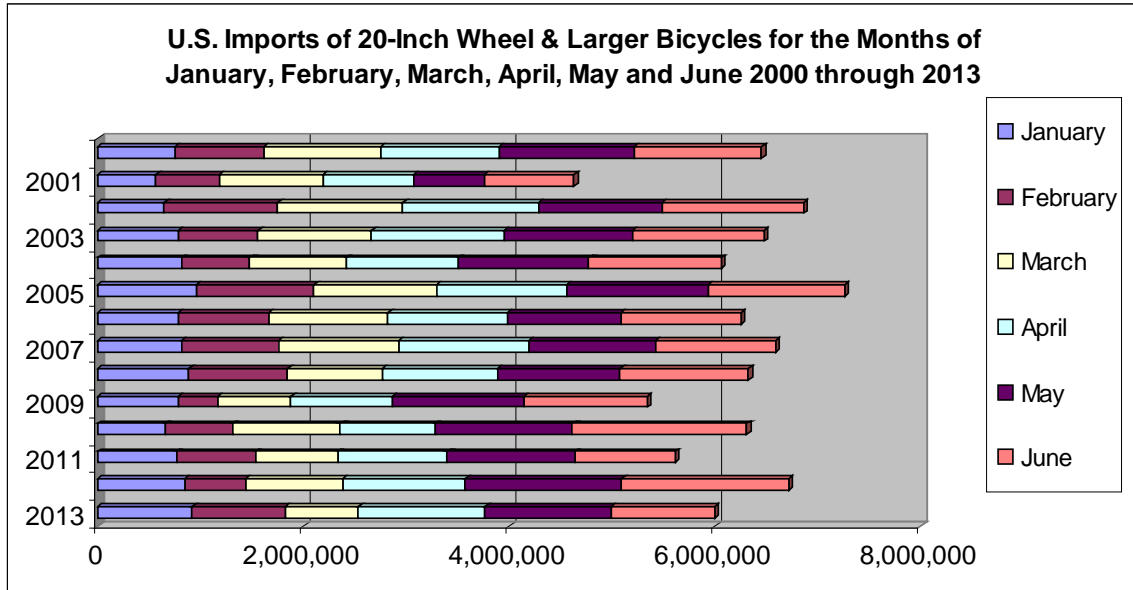
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Groupによる分析

図Mは20インチ以上の自転車の毎年1～6月の米国への輸入の過去14年間の推移について全ての月を月毎に示したものである。

この図からイメージできることは、コアマーケットである20インチ以上の自転車の本年後半の米国への輸入は、本年前半の減少分を帳消しにするため、更に大きな変化が起きるに違いないであろうということである。

もしこのようなことが起きないようであれば、2013年の米国自転車輸入は減少となり、このことはおそらく市場にとっても縮小を意味するのであろう。

図M



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 2 は 2013 年 1～6 月の米国の全ての車輪径の自転車の輸出について 2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 1 2 1～6 月の米国自転車輸出 全ての車輪径

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2013 年 1～6 月	105,347	62,769,155	\$595.83
2012 年 1～6 月	105,250	66,515,840	\$631.98
変化	97	-3,746,685	-\$36.15
変化 %	0.1%	-6%	-5.7%

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

2013 年 1～6 月に米国から輸出された自転車台数は 2012 年前半に比べ 97 台と極僅かに増加している。しかし 2013 年 1～6 月に米国から輸出された自転車の総 FOB 金額は 2012 年同期の総 FOB 金額と比較し 6% 減少し、輸出自転車の平均 FOB 単価も 6% ほど下落した。

表 1 3 は毎年 1～6 月のすべての車輪径の自転車の米国からの輸出の過去 14 年間の推移を示したものである。

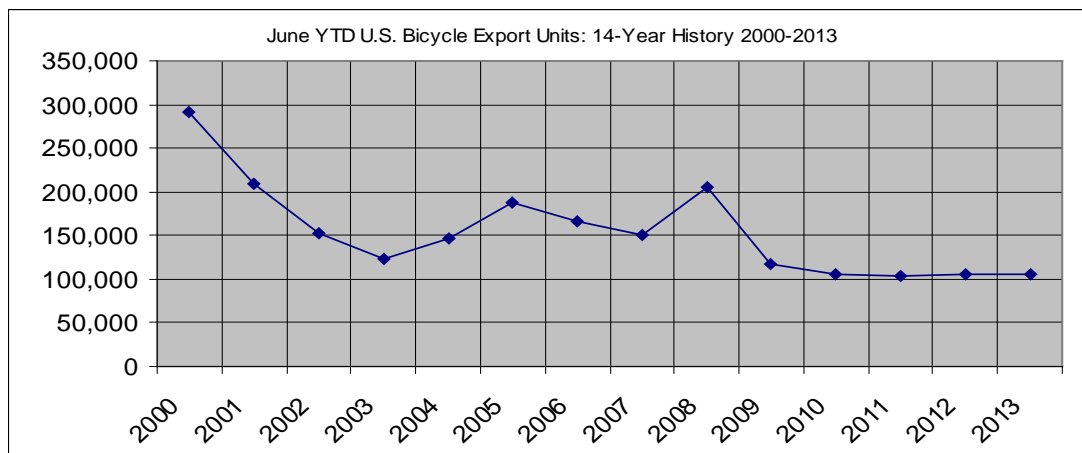
表 1 3 毎年 1～6 月の米国自転車輸出の過去 14 年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2013	105,347	62,769,155	\$595.83
2012	105,250	66,515,840	\$631.98
2011	104,270	56,358,103	\$540.50
2010	105,258	57,072,277	\$542.21
2009	116,556	48,572,102	\$416.73
2008	206,056	70,761,749	\$343.41
2007	149,612	57,415,120	\$383.76
2006	165,994	55,596,789	\$334.93
2005	187,643	55,454,296	\$295.53
2004	146,910	41,285,833	\$281.03
2003	123,276	30,150,229	\$244.58
2002	153,207	28,126,517	\$183.59
2001	209,003	33,476,165	\$160.17
2000	291,910	43,767,275	\$149.93

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

2013 年前半までの自転車輸出総台数は、基本的にはリーマンショック以降の増減のない輸出状況の継続といったが、輸出自転車の総FOB金額は2番目に高く、また2012年上半期と2013年上半期はともに、過去14年間においても、そしておそらく過去これまでにしても、米ドル金額では最高の上半期となっている。

図 N



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

図 N は毎年 1～6 月の全ての車輪径の自転車の米国からの輸出について、過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。2009 年以降、米国の自転車輸出は増減のない状態が続いていることが明らかである。

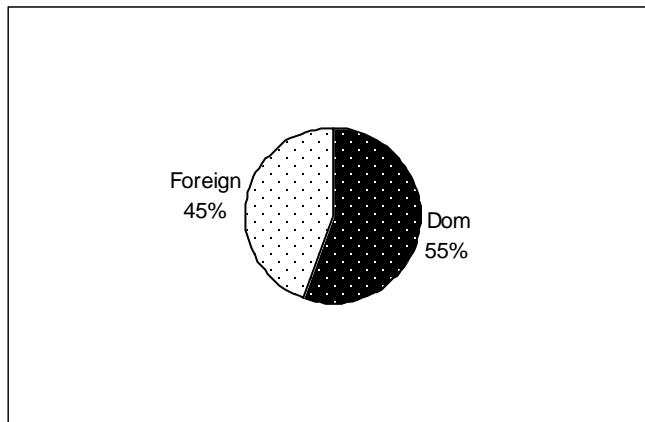
表 1 4 2013 年 1～6 月の米国自転車輸出

1～6 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	16,143	3,520,794	\$218.10	9,279	1,765,339	\$190.25	25,422	5,286,133	\$207.94
2600: 25 インチ以上	22,447	16,901,649	\$752.96	32,382	24,171,842	\$746.46	54,829	41,073,491	\$749.12
6000: 車輪径の示されて いないもの	19,643	13,967,085	\$711.05	5,453	2,442,446	\$447.91	25,096	16,409,531	\$653.87
計	58,233	34,389,528	\$590.55	47,114	28,379,627	\$602.36	105,347	62,769,155	\$595.83
割合	55.3%	54.8%		44.7%	45.2%				

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

表 1 4 は 2013 年 1～6 月に米国から輸出された自転車について、関税番号ごとに国内で生産されたものと海外で生産されたものとに分けて詳しく示したものである。米国から輸出された自転車全般にわたり、平均 FOB 単価が比較的高くなっていることに注目してほしい。

図 0 米国自転車輸出 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

図 0 は 2013 年の最初の 6 か月の期間中に米国から輸出された自転車について、国産のものと海外産のものとの台数の割合を示したものである。

米国の自転車専門店向け供給業者及びブランドの自転車店向け販売と新車自転車在庫

表 1 5 は 2013 年 1～6 月の米国の自転車店向け供給業者とブランドの自転車新車販売について 2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 1 5 1～6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

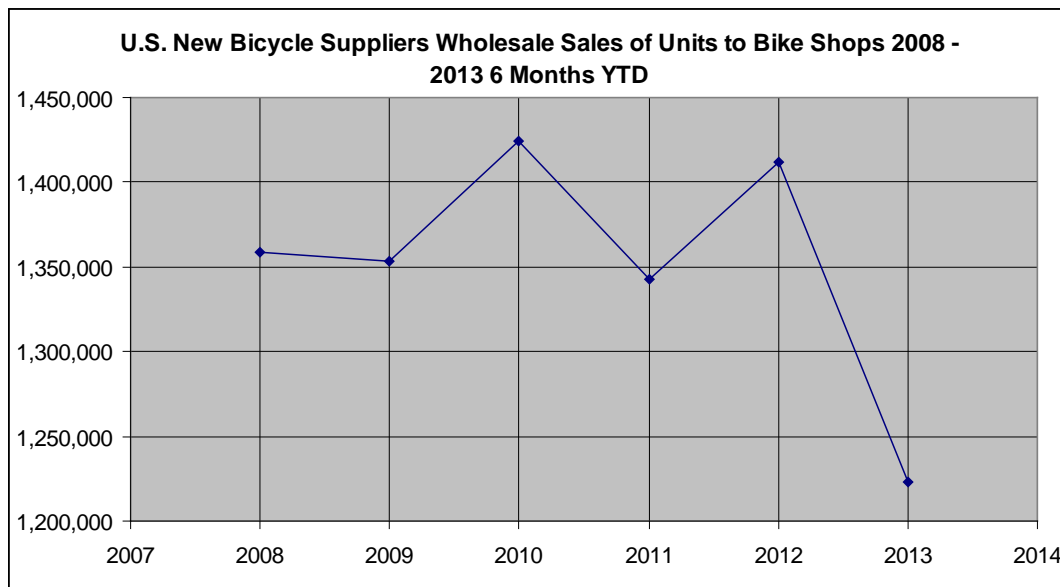
	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2013年1～6月	1,223,369	\$539,538,955	\$441.03
2012年1～6月	1,411,942	\$579,172,525	\$410.20
変化	-188,573	-\$39,633,570	\$30.83
変化%	-13.4%	-6.8%	7.5%

出典：米国自転車供給業者協会(BPSA) 2013年6月販売統計 レジャートレンドグループ報告

2013年1～6月の米国の自転車専門店向け自転車新車卸出荷販売は、2012年同期と比較し台数では13%以上減少し、卸金額では7%減少した。一方で平均卸単価は7%以上上昇した。

図Pは毎年1～6月の米国の供給業者及びブランドの新車自転車卸出荷販売を過去6年間にわたり示したものである。

図 P

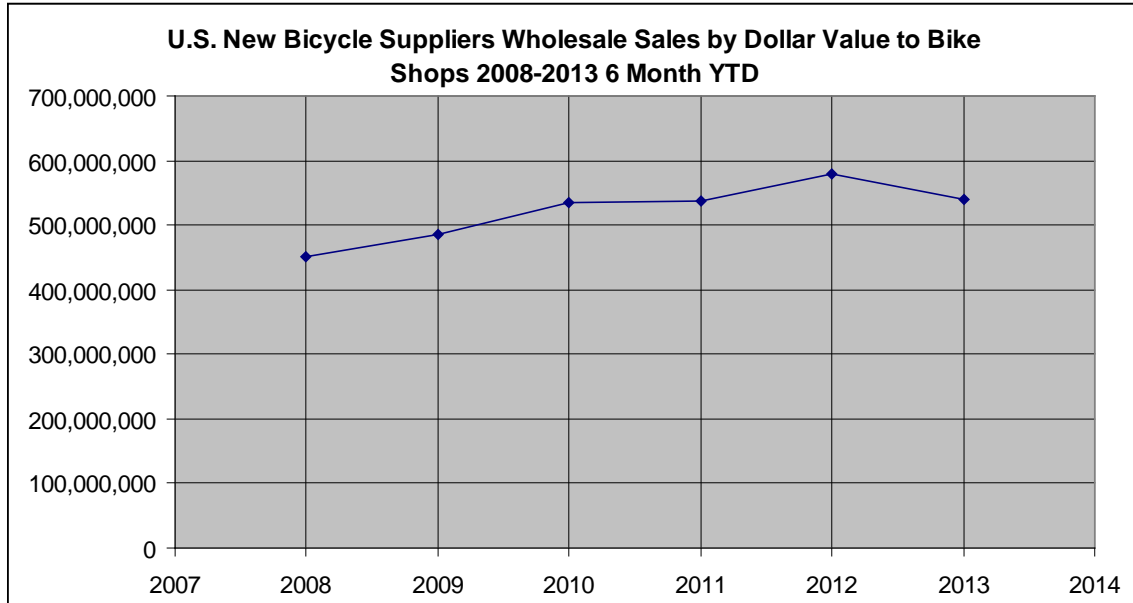


出典：米国自転車供給業者協会(BPSA) レジャートレンドグループ

図Pには自転車店向けの新車自転車卸出荷販売の劇的な減少の様子が明らかに示されている。

図Qは、毎年1～6月の米国の自転車供給業者及びブランドの自転車店向け自転車新車販売について、ドル金額の過去6年間の推移を示したものである。この図からは、新車自転車の総卸金額が継続的に増加している様子が明らかに示されている。

図Q



出典：米国自転車供給業者協会(BPSA) レジャートレンドグループ

表16は、米国の独立自転車専門店販路向け供給業者及びブランドの、6月末自転車新車在庫台数と倉庫で保管されている自転車の卸金額について示したものである。

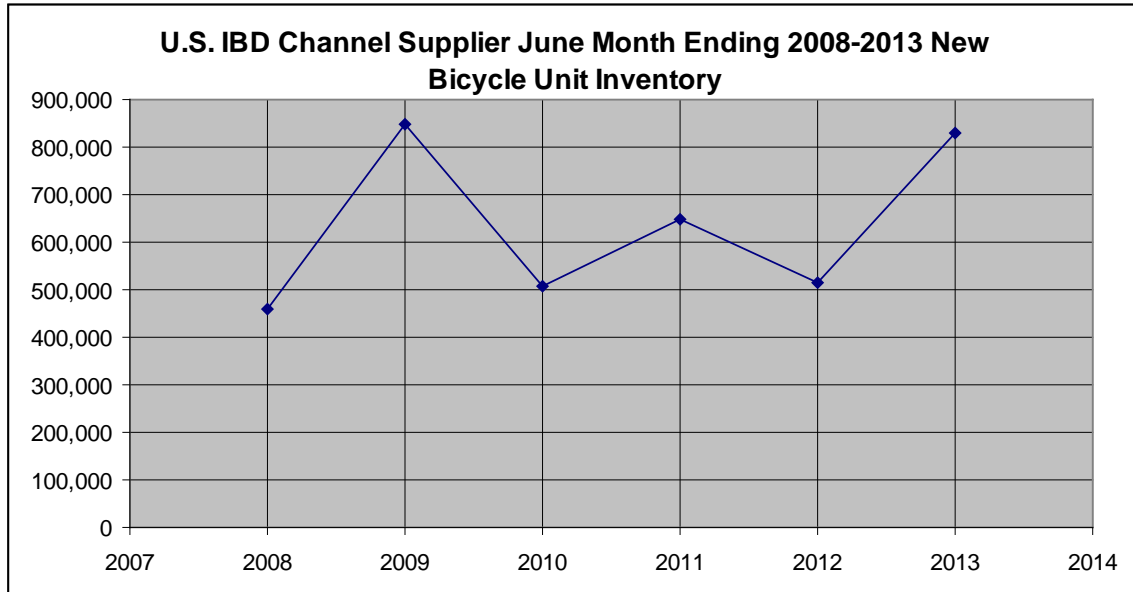
表16 専門店向け供給業者の持つ6月末自転車在庫
2013年と2012年との比較

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2013年6月	829,534	\$242,300,982	\$292.09
2012年6月	516,211	\$161,557,625	\$312.97
変化	313,323	\$80,743,357	-\$20.88
変化%	60.7%	50.0%	-6.7%

出典：米国自転車供給業者協会(BPSA) 2013年6月販売統計 レジャートレンドグループ報告

2013年6月末の2012年6月末に比べた増加の様子は、少なくとも劇的と言ってよい状況で、在庫として保持されている新車自転車の台数は60%以上増加し、卸金額も50%増加している。一方で、在庫として保持されている新車自転車の平均卸単価は本年上半期と前年上半期との比較において7%ほど下落している。

図 R



出典：米国自転車供給業者協会(BPSA) レジャートレンドグループ

図 R は独立自転車専門店販路向けの供給業者及びブランドが毎年 6 月末に持っていた新車自転車在庫台数の過去 6 年間の推移を示したものである。リーマンショックの時と、そして再び今回 2013 年上半期にかけての急激な増加の様相が非常に明らかである。

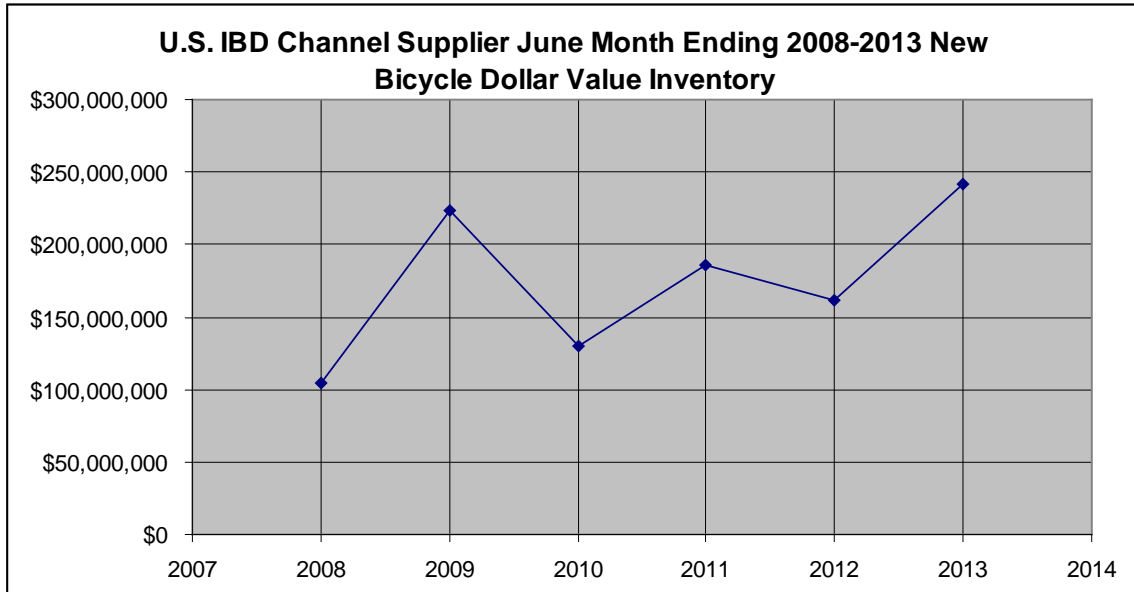
図 S は独立自転車専門店販路向けの供給業者及びブランドが毎年 6 月末に持っている自転車新車自転車在庫金額について、過去 6 年間の推移を示したものである。

ここでも再度、リーマンショックが米国自転車業界を襲った 2009 年上半期末と、2013 年上半期の増加の様相が非常に明らかに示されている。

米国の自転車業界では、2013 年上半期の自転車専門店販路における自転車店向け新車自転車の販売不振及び在庫増加の主な原因は、悪天候のためだとしていると前述した。天候だけがその要因なのか我々は窺わしいと思っている。我々は 2013 年の不振は、景気、人口構成の変化、消費者の購買形態及び習慣の変化、そして天候などの要因が重なった結果なのではないかと考えている。

しかしこの事については検討を続けていかななくてはならないことであり、2013 年の残りの期間から 2014 年にかけて、現在米国の自転車専門店販路や市場において起きていることについて、正確に何がその原因なのかより良い考え方が見つかるであろう。

図 S



出典：米国自転車供給業者協会(BPSA) レジャートレンドグループ

以 上