

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8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

5月は、一般的には自転車市場消費と輸入が高水準となる4月の翌月の月に当たる。しかし2013年1~5月の米国の自転車輸入は2012年1~5月と比較し減少している。この模様を表1に示す。

表1 1~5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1~5月	6,538,077	617,279,540	\$94.41
2012年1~5月	7,066,831	576,568,731	\$81.59
変化	-528,754	\$40,710,809	\$12.82
変化%	-7.5%	7.1%	15.7%

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

2013年5月までに米国へ輸入されたすべての車輪径の自転車の輸入台数は2012年同期と比較し7%以上、50万台減少した。しかし、1~5月の総FOB金額は7%強、US\$4,100万増加し、更に輸入自転車の平均FOB単価はUS\$12.82と、16%近く大きく上昇した。

表2は2013年1~5月の米国自転車輸入について1年前の同期と比較しながら関税番号ごとに詳しく示したものである。

前月に続き、本年の関税番号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24インチの年少者向け自転車の米国への輸入は、2012年同期に比べ大きく減少している。

以前から見てきたように米国ではこれら3つの関税番号は、主としてWalmart、Kmart、TargetそしてToys-R-Usといった量販店やディスカウントストアによる自転車輸入である。5月までのこのような目立った減少は、これら量販店で相応の規模の在庫調整が行われていることを表している。

表2 1～5月の米国の自転車輸入 2013年と2012年との比較

1～5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	1,549,915	48,783,052	1,973,099	56,192,151	-423,184	-7,409,099
1520 20インチ	1,387,355	61,902,477	1,560,337	68,643,620	-172,982	-6,741,143
1550 24インチ	501,622	28,725,612	576,832	32,975,750	-75,210	-4,250,138
2500 27インチ及び700c	784,528	200,615,640	723,861	183,016,919	60,667	17,598,721
3500 26インチ	2,142,405	262,204,830	2,153,754	224,910,905	-11,349	37,293,925
その他	172,252	15,047,929	78,948	10,829,386	93,304	4,218,543
計	6,538,077	617,279,540	7,066,831	576,568,731	-528,754	40,710,809
対前年比%					-7.5%	7.06%
平均単価 US\$		\$94.41		\$81.59		
平均単価対前年比%						15.7%

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

表3は2013年1～5月の米国自転車輸入について関税番号ごとに台数と金額の変化、即ち2012年同期と比較し、増えたか減ったかを示したものである。

表3 2013年1～5月 関税番号ごとの米国の自転車輸入 すべての車輪径
2012年と比較した台数及び金額の増減

関税番号	台数の変化	台数の変化の割合	FOB金額の変化	FOB金額の変化の割合
1510	-423,184	-21.4%	-7,409,099	-13.19%
1520	-172,982	-11.1%	-6,741,143	-9.82%
1550	-75,210	-13.0%	-4,250,138	-12.89%
2500	60,667	8.4%	17,598,721	9.62%
3500	-11,349	-0.5%	37,293,925	16.58%
その他	93,304	118.2%	4,218,543	38.95%
計	-528,754	-7.5%	40,710,809	7.06%

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

1～5月の減少の大部分は歩道で乗る自転車や子供・年少者向けの関税番号の自転車の減少であると述べたが、一方で関税番号2500と3500の26インチ以上の自転車のFOB金額は増加している。

表4は2013年1～5月の全ての車輪径の自転車の関税番号ごとの平均FOB単価について、2012年同期の統計と比較しながら示したものである。

表4 1～5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	\$31.47	\$28.48	\$3.00	10.5%
1520 20 インチ	\$44.62	\$43.99	\$0.63	1.4%
1550 24 インチ	\$57.27	\$57.17	\$0.10	0.2%
2500 27 インチ & 700c	\$255.72	\$252.83	\$2.88	1.1%
3500 26 インチ	\$122.39	\$104.43	\$17.96	17.2%
その他	\$87.36	\$137.17	-\$49.81	-36.3%
計	\$94.41	\$81.59	\$12.82	15.7%

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

表5は毎年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移を表したものである。2013年1～5月は台数面では平均以下であるが、総FOB金額と平均FOB単価では最高記録更新となっている。

表5 毎年1～5月の米国自転車輸入の過去14年間の推移
すべての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2013	6,538,077	617,279,540	\$94.41
2012	7,066,831	576,568,731	\$81.59
2011	6,165,344	549,352,860	\$89.10
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、Gluskin Townley Groupによる分析

表6は毎年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移を台数による順位付けを行い示したものである。既に述べたとおり、2013年の全ての車輪径の自転車輸入台数は平均以下であり、過去14年の推移の中で10番目となっている。

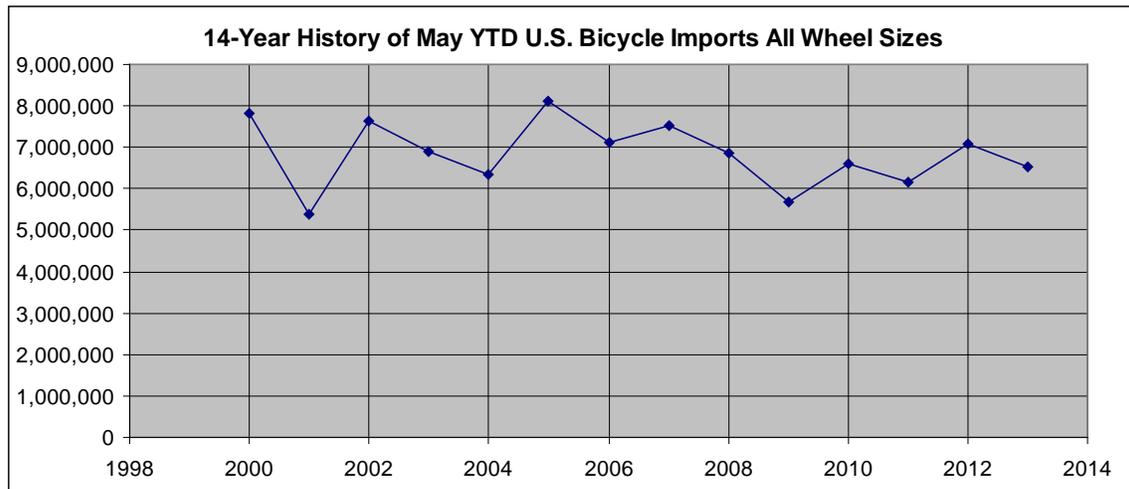
表6 毎年1～5月の米国自転車輸入の過去14年間の推移
すべての車輪径 台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	8,098,381
2	2000	7,835,141
3	2002	7,634,073
4	2007	7,509,231
5	2006	7,107,105
6	2012	7,066,831
7	2003	6,899,299
8	2008	6,872,162
9	2010	6,606,964
10	2013	6,538,077
11	2004	6,351,636
12	2011	6,165,344
13	2009	5,692,042
14	2001	5,393,514

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

図Aは表5に示した毎年1～5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。

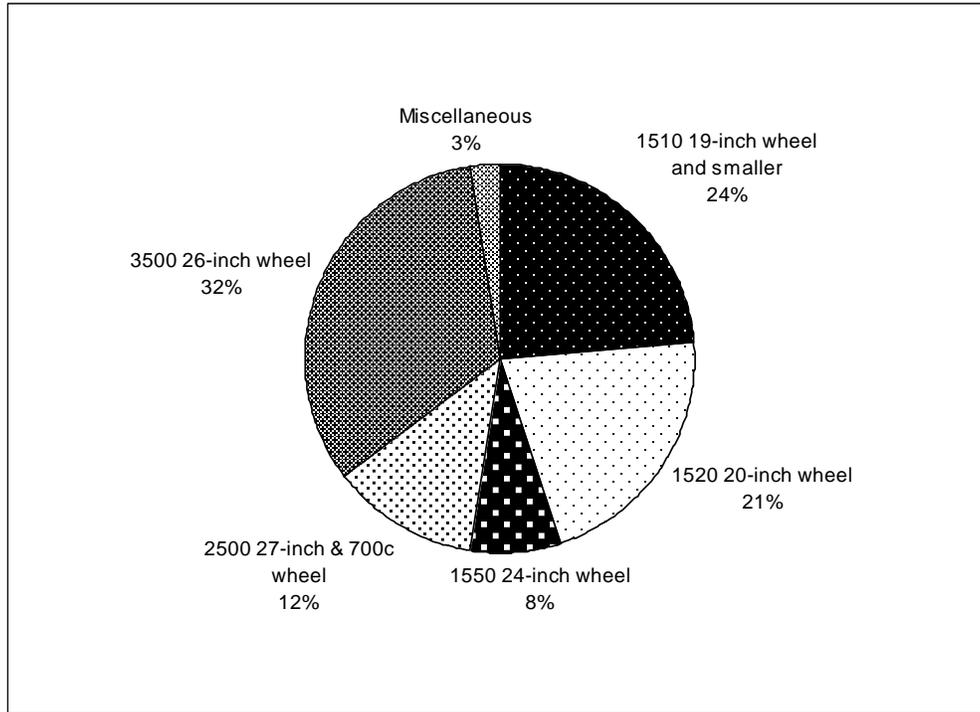
図A



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

図Bは2013年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入について、関税番号ごとの台数割合を示したものである。

図B



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

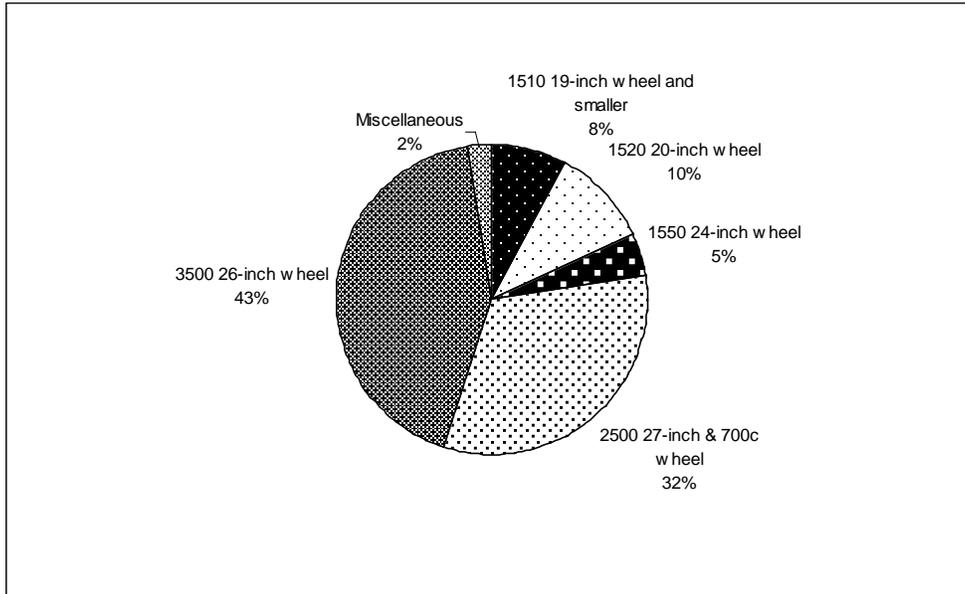
本年これまで分析し続けている通り、歩道で乗る自転車や子供・年少者向け自転車は合計で、2013年1～5月の米国自転車輸入台数の53%を占めている。最大の区分は関税番号3500の26インチの自転車で2013年1～5月の輸入台数の32%を占めている。

図Cは2013年1～5月の米国の全ての車輪径の自転車輸入について関税番号ごとのFOB金額の割合を示したものである。

2013年1～5月の米国の全ての車輪径の自転車輸入台数で合わせて53%を占めた3つの区分は、この期間中の総FOB金額の僅か23%しか占めていないことに驚きはない。

関税番号3500は2013年1～5月の総FOB金額の43%を占め、関税番号2500は32%を占めた。これら二つで総FOB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

20 インチ以上の自転車の米国への輸入 1～5 月

コアマーケットである 20 インチ以上の自転車輸入は、2013 年の全体の輸入に比べると状況が引き続き多少良い。表 7 は 2013 年 1～5 月について 2012 年同期と比較しながら示したものである。

表 7 1～5 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 1～5 月	4,988,162	568,496,488	\$113.97
2012 年 1～5 月	5,093,732	520,376,580	\$102.16
変化	-105,570	48,119,908	\$11.81
変化 %	-2.1%	9.2%	11.6%

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

減少してはいるものの、2013 年 1～5 月の 20 インチ以上の自転車輸入台数は 2%強の減少にとどまっており、一方で総 FOB 金額は 9%強増加し、平均 FOB 単価は 2012 年同期と比較し 11%以上上昇している。

表 8 は毎年 1～5 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8 毎年1～5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	4,988,162	568,496,488	\$113.97
2012	5,093,732	520,376,580	\$102.16
2011	4,638,515	505,252,085	\$108.93
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、Gluskin Townley Groupによる分析

2013年の輸入台数は14年間の平均を下回っている。しかし全ての車輪径の場合を同様、2013年1～5月のコアマーケットである20インチ以上の自転車のFOB金額と平均FOB単価は両方ともこの14年間の推移の中で過去最高となっている。

表9は毎年1～5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、台数による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14年間の平均以下で、この期間中に輸入された自転車台数の順位において9位となっている。

図Dは表8に示した毎年1～5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移をグラフにより示したものである。

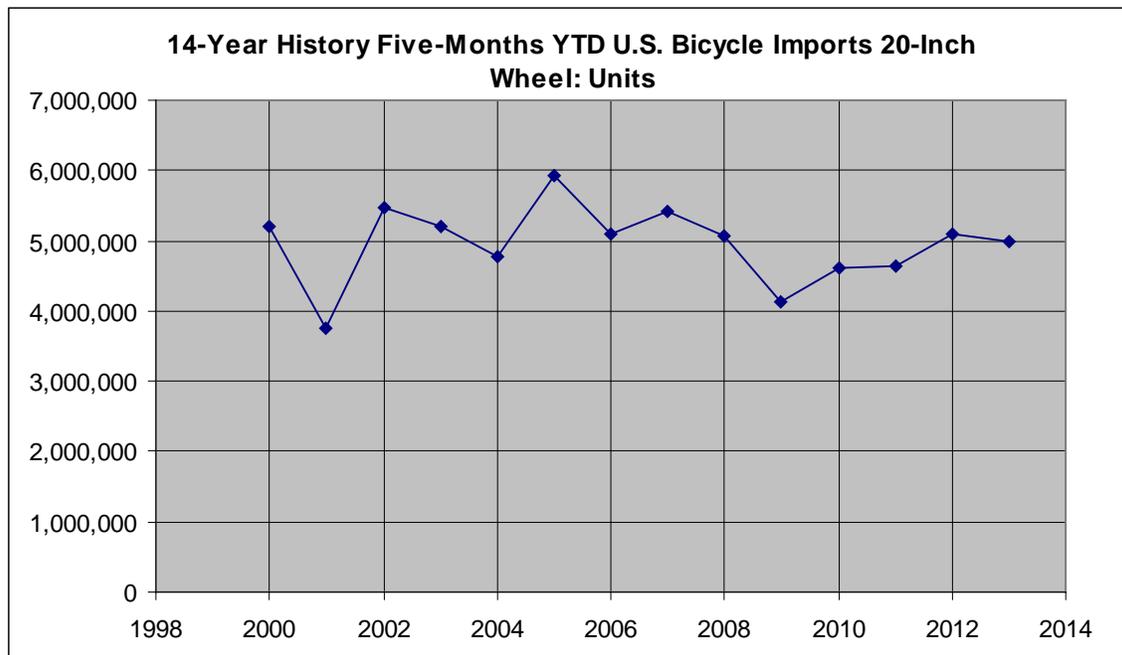
2009年のリーマンショックの時の落ち込みが明らかである。そして同様に、2010年から現在に至るまでの期間に20インチ以上の自転車輸入が継続的に回復している模様も明らかに示されている。

表9 毎年1～5月の20インチ以上の自転車の過去14年間の推移
台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2005	5,933,130
2	2002	5,482,354
3	2007	5,421,138
4	2000	5,213,943
5	2003	5,194,560
6	2012	5,093,732
7	2006	5,092,058
8	2008	5,078,305
9	2013	4,988,162
10	2004	4,775,465
11	2011	4,638,515
12	2010	4,625,613
13	2009	4,142,273
14	2001	3,756,263

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

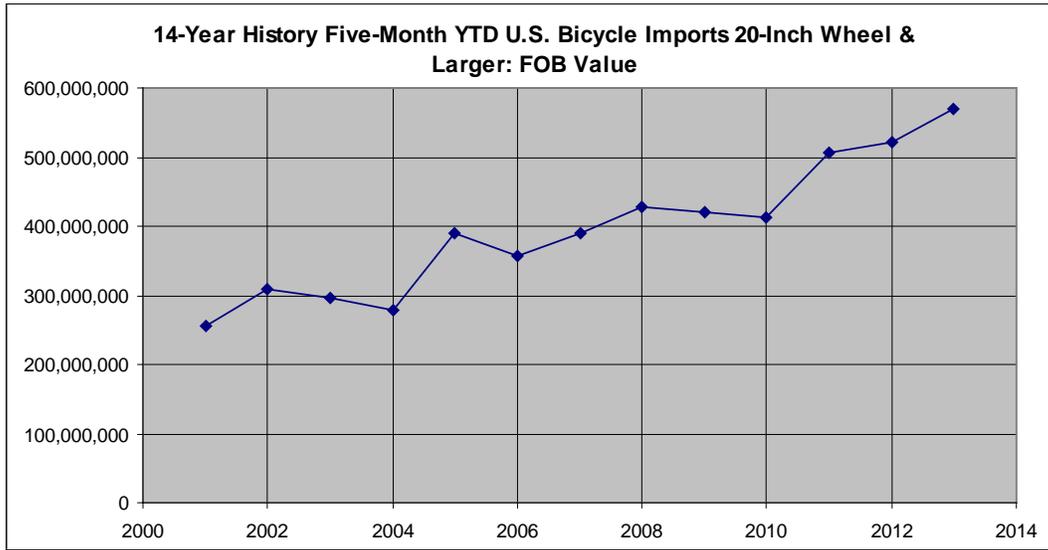
図D



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

図Eは毎年1～5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に関しFOB金額の推移を示したものである。このグラフで目立つのは、リーマンショックの時にコアマーケットの自転車のFOB金額がわずかに減少した事と、最近3年間はFOB金額がかなり大きく増加している事である。

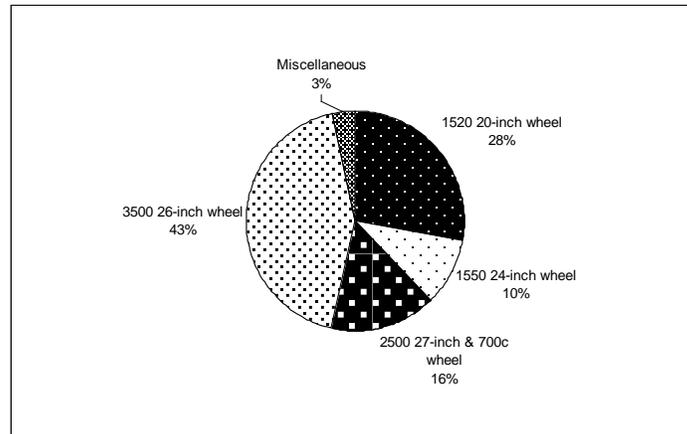
図 E



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

図 F は 2013 年 1～5 月の 20 インチ以上の自転車輸入について関税番号ごとに台数割合を示したものである。

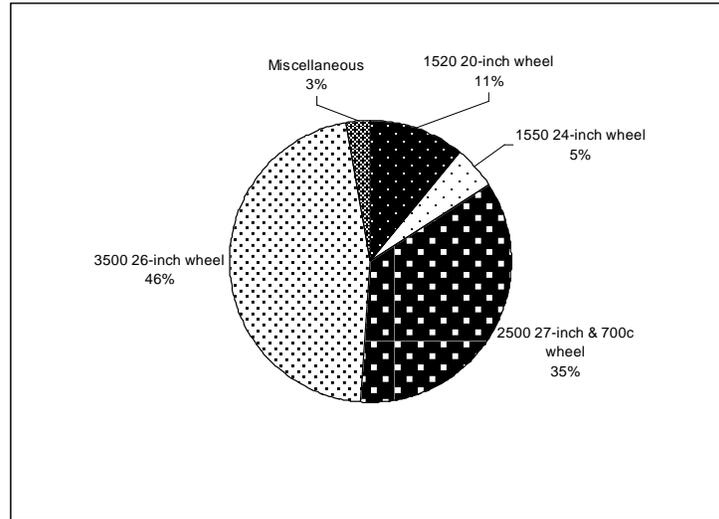
図 F 2013 年 1～5 月 20 インチ以上の自転車輸入 台数割合



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

関税番号 3500 は、2013 年 1～5 月のコアマーケット自転車の米国への輸入台数割合で 43% と最大の割合を占めている。2013 年 1～5 月の関税番号ごとの FOB 金額の割合を示した次の図 G を見ると、関税番号 3500 はこの期間中の 46% の割合を占めていることがわかる。

図G 2013年1～5月 20インチ以上の輸入自転車の関税番号ごと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

関税番号 3500 と 2500 を合わせると、2013年1～5月に米国へ輸入された20インチ以上の自転車のFOB金額の81%を占めたことがわかる。

2013年5月の20インチ以上の自転車の輸入

表10は2013年5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入について2012年5月と比較しながら示したものである。

表10 5月の米国自転車輸入 20インチ以上 2013年と2012年との比較

	台数	FOB金額 US\$	平均単価
2013年5月	1,218,051	122,789,422	\$100.81
2012年5月	1,517,039	130,972,377	\$86.33
変化	-298,988	-8,182,955	\$14.47
変化%	-19.7%	-6.2%	16.8%

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

2012年5月と比べると、2013年5月は本年4月までほどは強含んだ状況ではないことがわかる。

月毎の比較では、台数は20%近く減少し、コアマーケットの輸入FOB金額も6%以上減少した。

平均FOB単価は17%と大きく上昇した。しかし2013年5月の2012年5月と比較した台数及び総FOB金額両方の減少は懸念事項であり、今後注視していかなくてはならない。

表11は毎年5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 1 1 毎年 5 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	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
2011	1,235,015
2012	1,517,039
2013	1,218,051

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 5 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 年は真中より下で、この 14 年間の平均である 1,226,803 台を僅かに下回り、毎年 5 月のコアマーケットの自転車の米国への輸入の過去 14 年の推移の中で 10 番目となっている。

表 1 2 毎年 5 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
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2012	1,517,039
2	2005	1,370,534
3	2010	1,340,550
4	2000	1,307,979
5	2009	1,275,092
6	2004	1,274,329
7	2003	1,239,424
8	2011	1,235,015
9	2007	1,226,387
10	2014	1,218,051
11	2002	1,192,365
12	2008	1,186,388
13	2006	1,110,228
14	2001	681,859

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

図 H は表 1 1 に示したコアマーケット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、2011 年、2012 年、そして 2013 年 5 月の比較的大きな変化の様相が強調して示されている。

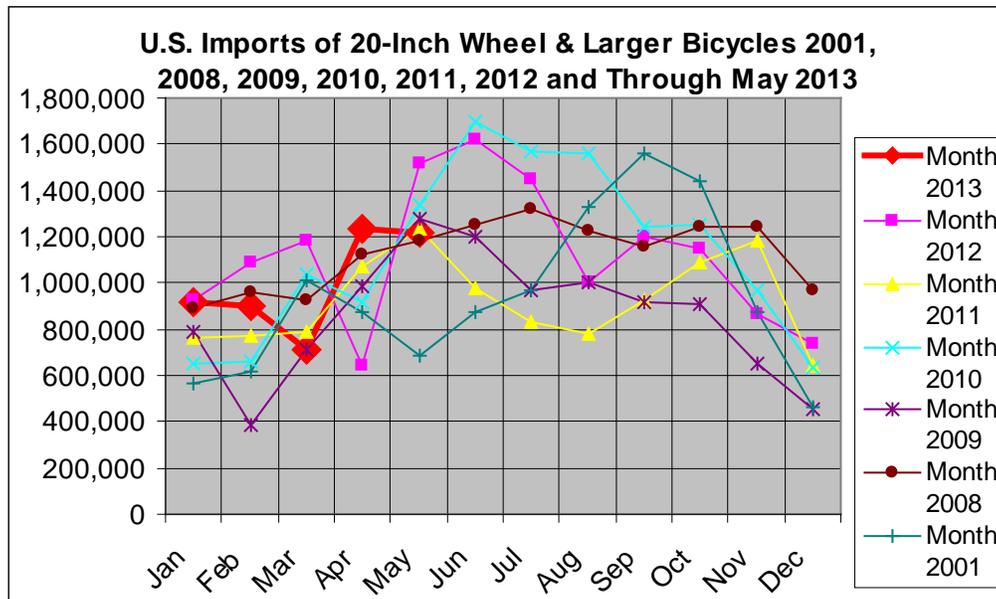
図 H



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

図 I は 20 インチ以上のコマーケットの自転車の米国への輸入台数に関し、今世紀最初の景気後退年である 2001 年、自転車業界にとって 2009 年のリーマンショック以前の最後の「一般的」な年であった 2008 年、回復年である 2010 年・2011 年・2012 年、そして 2013 年 5 月までについて月毎に示したものである。

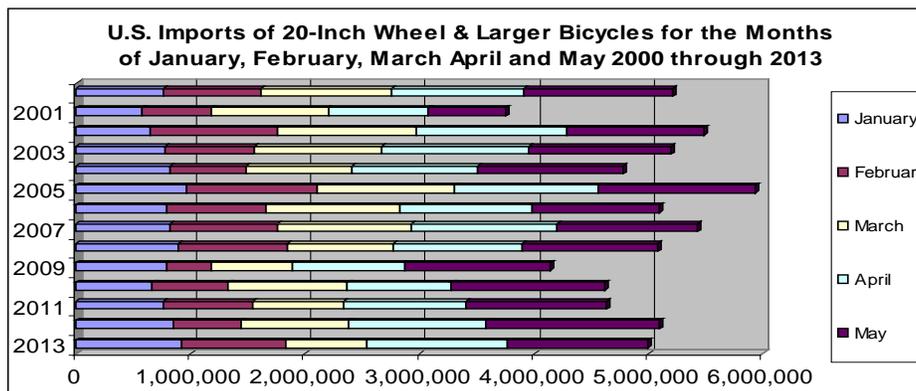
図 I



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

今回の販売シーズンの結論を導き出すにはまだ早すぎるが、2012年5月の輸入台数の多さと比較しても、2013年4月の20インチ以上の自転車輸入の増勢が5月に入っても続いていることが図Iにははっきりと示されている。

図J



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

図Jは20インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、毎年1～5月の月毎の様態を示したものである。

関税番号2500：27インチ及び700cの輸入自転車

表13は2013年1～5月の関税番号2500、27インチ及び700cの自転車の米国への輸入に関し2012年5月と比較しながら示したものである。

表13 1～5月の米国自転車輸入 27インチ及び700cの車輪の自転車

2500 27インチ及び700c	総台数	金額	平均単価
2013年1～5月	784,528	200,615,640	\$255.72
2012年1～5月	723,861	183,016,919	\$252.83
変化	60,667	17,598,721	\$2.88
変化%	8.4%	9.6%	1.1%

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

この区分は米国自転車市場の根幹であり、表13に示す通り関税番号2500の自転車の2013年1～5月の輸入は2012年同期と比較し、総台数は8.4%増加、総FOB金額も10%近く増加、平均FOB輸入単価は1%上昇している。

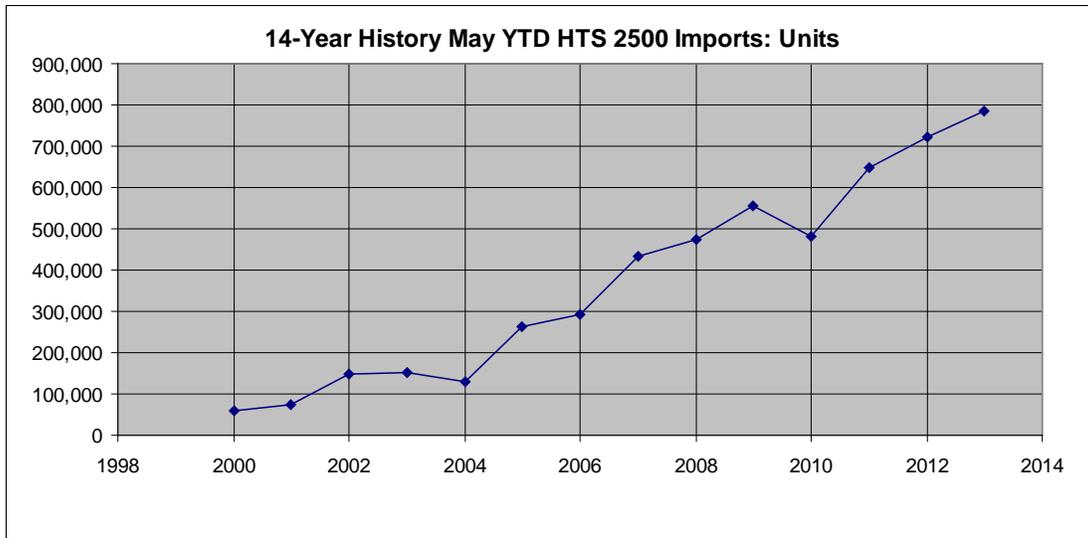
表 1 4 毎年 1～5 月の 27 インチ、700 c 及び 29 インチの自転車の
米国への輸入の過去 14 年間の推移

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価
2000	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
2011	648,382	192,261,473	\$296.53
2012	723,861	183,016,919	\$252.83
2013	784,528	200,615,640	\$255.72

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 1～5 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。図 K は関税番号 2500 の米国へ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。

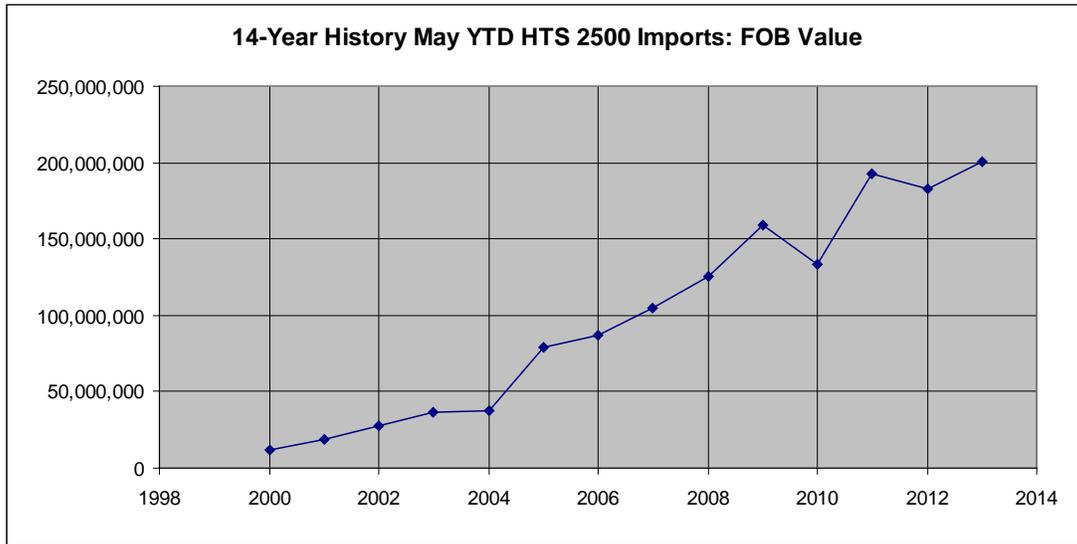
図 K



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

図 L は毎年 1～5 月の関税番号 2500 の自転車輸入 FOB 金額の過去 14 年間の推移を示したものである。

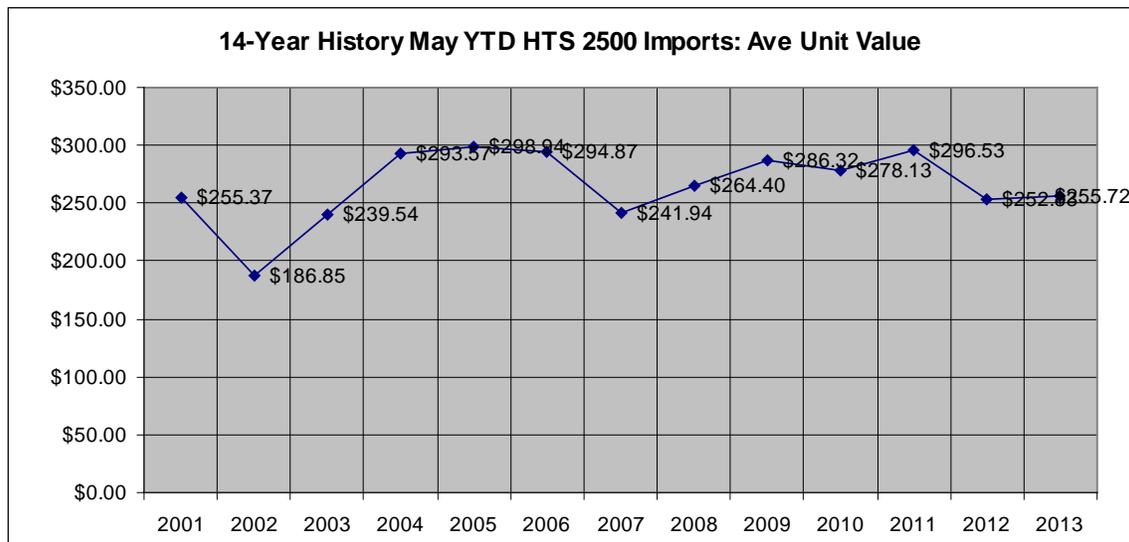
図L



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

図Mは毎年1～5月の関税番号2500の自転車の輸入平均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。関税番号2500の平均FOB単価はUS \$300の大台に迫ってはいるが、1～5月の時点ではこれを超えることができない状況である。しかし最近6年間の非常に変動の激しい期間においても、US \$250.00の水準は上回る状況が続いている。

図M



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

米国の輸出

米国自転車輸出は減少が続いており、米国自転車業界のこの分野においてはリーマンショック後回復が見られず元気がない状況が続いている。表15は2013年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国からの輸出について2012年同期と比較しながら示したものである。

表15 1～5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1～5月	87,834	\$52,441,503	\$597.05
2012年1～5月	90,054	\$58,138,878	\$645.60
変化	-2,220	-\$5,697,375	-\$48.55
変化%	-2%	-10%	-8%

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

米国の自転車輸出台数は2%減少し、2013年1～5月の自転車輸出総FOB金額は1年前の同期と比較し10%減少した。

表16は毎年1～5月の米国自転車輸出の過去14年間の推移を示したものである。2013年1～5月の自転車輸出台数は過去最低である。しかし、2013年1～5月の総FOB金額は上から3番目と平均を上回っており、平均FOB単価は2番目に高くなっている。

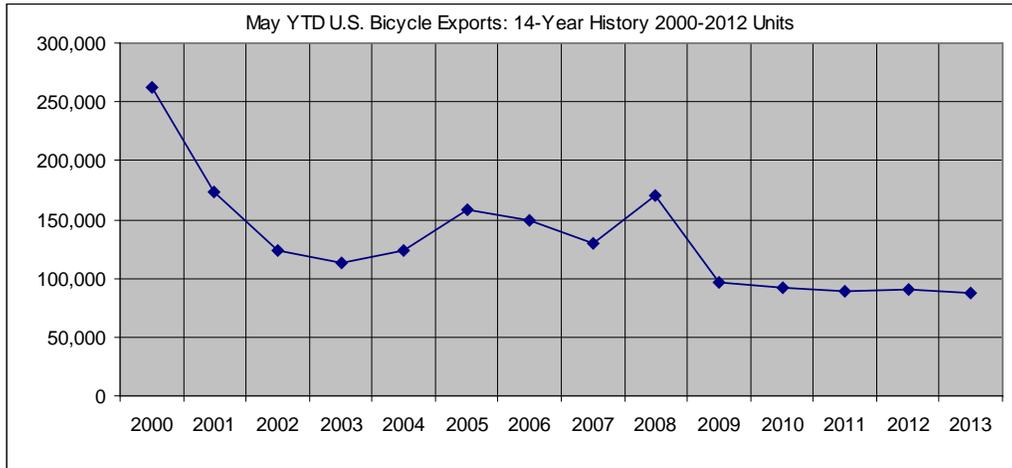
表16 毎年1～5月の米国自転車輸出の過去14年間の推移 全ての車輪径

年	総台数	総金額	平均単価
2013	87,834	52,441,503	\$597.05
2012	90,054	58,138,878	\$645.60
2011	89,190	48,168,955	\$540.07
2010	91,451	49,909,856	\$545.76
2009	96,449	41,298,742	\$428.10
2008	170,551	60,512,558	\$382.00
2007	129,568	49,495,505	\$382.00
2006	149,030	47,689,694	\$320.00
2005	158,806	48,282,588	\$304.04
2004	122,929	36,206,539	\$294.53
2003	113,034	27,142,698	\$240.13
2002	123,662	24,371,465	\$197.08
2001	172,889	30,093,322	\$174.06
2000	262,149	39,687,499	\$151.39

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

図Nは毎年1～5月の米国自転車輸出台数の過去14年間の推移をグラフにより示したもので、これまでも指摘してきた通り、リーマンショック後、米国の自転車輸出台数が少しずつ減少している模様が非常に明らかに示されている。

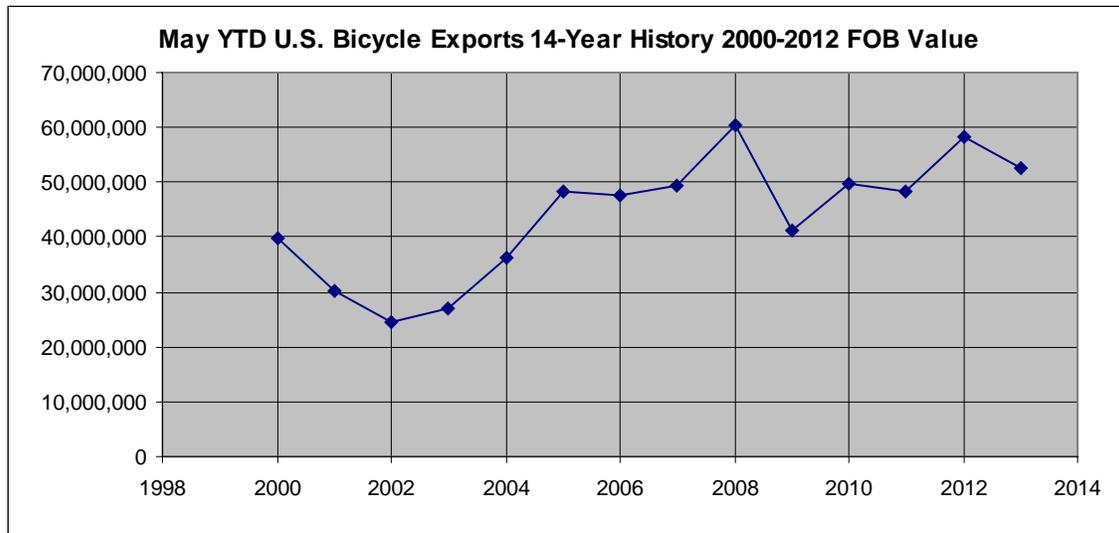
図N



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

毎年1～5月の米国自転車輸出総FOB金額の過去14年間の推移を示す図Oを付け加える。米国から輸出された自転車台数は低水準であるが、ドル金額ではゆっくりと回復している様子が示されている。

図O



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

表17は2013年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国からの輸出について、1年前の同期と比較しながら関税番号ごとに詳しく示したものである。国産のものと海外で生産され米国から輸出された自転車のFOB金額に注目してほしい。

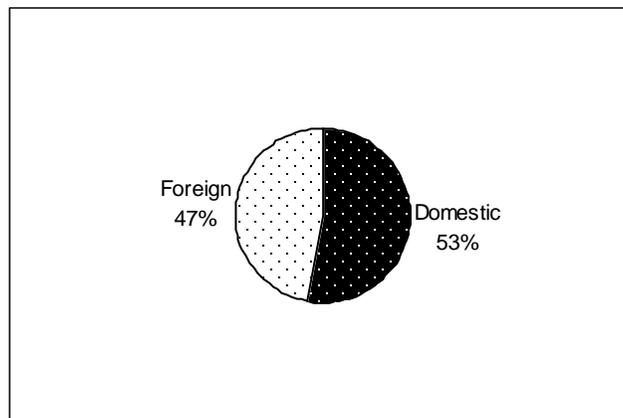
表 1 7

1～5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	12,503	2,758,941	\$220.66	8,077	1,524,836	\$188.79	20,580	4,283,777	\$208.15
2600: 25 インチ以上	18,391	13,995,650	\$761.01	28,781	21,429,373	\$744.57	47,172	35,425,023	\$750.98
6000: 車輪径の示されて いないもの	15,469	10,559,173	\$682.60	4,613	2,173,530	\$471.17	20,082	12,732,703	\$634.04
計	46,363	27,313,764	\$589.13	41,471	25,127,739	\$605.91	87,834	52,441,503	\$597.05
割合	52.8%	52.1%		47.2%	47.9%		100%	100%	

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

図 P は 2013 年 1～5 月の米国自転車輸出に関し、国内で生産されたものと、海外で生産され米国から輸出されたものとの割合を示しており、国内で生産された自転車が輸出全体の 53%を占めていることが示されている。

図 P 2013 年 1～5 月の米国自転車輸出 国産のものとの海外産のものとの台数比率



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

米国専門店販路の自転車店向け自転車出荷

表 1 8 は 2013 年 1～5 月の供給業者及びブランドの、米国の自転車店向け新車自転車出荷を 1 年前の同期と比較しながら示したものである。

表 1 8 1～5 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 1～5 月	1,003,452	\$452,827,827	\$451.27
2012 年 1～5 月	1,178,430	\$488,737,655	\$414.74
変化	-174,978	-\$35,909,828	\$36.53
変化 %	-14.8%	-7.3%	8.8%

出典：米国自転車供給業者協会(BPSA) 2013 年 5 月販売統計 レジャートレンドグループ報告

自転車店向け新車自転車卸販売台数は15%減少し、総卸金額は7%以上減少した。2013年1~5月に供給業者やブランド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年同期と比較し9%ほど上昇した。

表19は米国の自転車店販路向けに供給業者やブランドが持っている2013年5月末新車自転車在庫を2012年5月末と比較しながら示したものである。

表19 専門店向け供給業者の持つ5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5月	852,563	\$252,996,433	\$296.75
2012年5月	496,482	\$162,679,676	\$327.66
変化	356,081	\$90,316,757	-\$30.92
変化%	71.7%	55.5%	-9.4%

出典：米国自転車供給業者協会(BPSA) 2013年5月販売統計 レジャートレンドグループ報告

2013年5月末の新車自転車の卸在庫総台数は1年前の同期と比較し72%増加し、この在庫の卸金額は56%近く増加している。

供給業者やブランドが2013年5月末に持つ新車自転車在庫の平均単価は2012年5月末と比較しUS\$30以上、即ち9%強下落した。

以 上