

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6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

2013年1～3月のすべての車種の自転車の米国への輸入は2012年同期と比較し1%強と僅かに減少した。この模様を表1に示す。しかし、平均単価が20%近く上昇したことにより、2013年第一四半期の総FOB金額は2012年同期と比較し18%ほど増加した。

表1 1～3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1～3月 | 3,324,433 | 353,487,366 | \$106.33 |
| 2012年1～3月 | 3,369,013 | 299,742,479 | \$88.97 |
| 変化 | -44,580 | \$53,744,887 | \$17.36 |
| 変化% | -1.3% | 17.9% | 19.5% |

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

表2は2013年1～3月の米国自転車輸入について2012年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。

この表で際立っているのは、関税番号1510の19インチ以下の子供が歩道で乗る自転車と、関税番号1520の20インチの自転車の米国への輸入が比較的大きく減少していることである。

米国ではこれら二つの関税区分の子供向け自転車は、Walmart、TargetそしてKmartといった大規模ディスカウントストアやToys-R-Usに代表される量販小売ブランドにより独占されてきた。

このように本年第一四半期においてこれら二つの関税区分の自転車の米国への輸入が大きく減少しているが、この事は大規模ディスカウントストアや自転車量販店において、大幅な在庫調整が行われていることを示している。

表2 1～3月の米国の自転車輸入 2013年と2012年との比較

| 1～3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 | 786,012 | 24,410,464 | 987,001 | 27,867,183 | -200,989 | -3,456,719 |
| 1520 20 インチ | 644,336 | 29,138,098 | 817,771 | 35,617,109 | -173,435 | -6,479,011 |
| 1550 24 インチ | 255,641 | 15,043,201 | 236,690 | 14,430,517 | 18,951 | 612,684 |
| 2500 27 インチ及 び 700c | 459,466 | 127,974,691 | 368,360 | 104,225,019 | 91,106 | 23,749,672 |
| 3500 26 インチ | 1,107,939 | 148,784,720 | 925,186 | 113,245,311 | 182,753 | 147,859,534 |
| その他 | 71,039 | 8,136,192 | 34,005 | 4,357,340 | 37,034 | 3,778,852 |
| 計 | 3,324,433 | 353,487,366 | 3,369,013 | 299,742,479 | -44,580 | 53,744,887 |
| 対前年比% | | | | | -1.3% | 17.9% |
| 平均単価 US\$ | | \$106.33 | | \$88.97 | \$17.36 | |
| 平均単価対前年比% | | | | | | 19.51% |

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

表3は2013年第一四半期に米国へ輸入された自転車の関税区分ごとの平均FOB単価を2012年第一四半期と比較しながら示したものである。

表3 1～3月の米国自転車輸入 平均FOB単価の2013年と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 | \$31.06 | \$28.23 | \$2.83 | 10.0% |
| 1520 20 インチ | \$45.22 | \$43.55 | \$1.67 | 3.8% |
| 1550 24 インチ | \$58.85 | \$60.97 | -\$2.12 | -3.5% |
| 2500 27 インチ & 700c | \$278.53 | \$282.94 | -\$4.41 | -1.6% |
| 3500 26 インチ | \$134.29 | \$122.40 | \$11.89 | 9.7% |
| その他 | \$114.53 | \$128.14 | -\$13.61 | -10.6% |
| 計 | \$106.33 | \$88.97 | \$17.36 | 19.5% |

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

表3に示された増加と減少の様子は共に興味深いと思われる。台数が大きく減少した関税番号1510と1520の二つの平均FOB単価が上昇していることに注意してほしい。

関税番号3500の26インチの自転車は2013年1～3月で最も輸入が増えた区分であるが、この区分の自転車の平均FOB単価は上昇しており、ここ数年にわたる米国消費者向け輸入自転車の価格上昇が、継続している可能性があるという点からも関心もたれる。

関税番号2500は米国自転車輸入にとって最も重要な区分であるが、2013年1～3月の2012年同期と比較した平均FOB単価の下落は、米国自転車輸入におけるこの重要な区分の位置づけに今後の変異や変化が起き始めていることの現示であるかもしれない、注視する必要がある。

表4に毎年1～3月の米国自転車輸入の過去14年間の推移を示す。総輸入台数については取り立てて言及するほどのことはないが、総FOB金額と平均FOB単価は過去最高となっている。

表4 毎年1～3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 | 3,324,433 | 353,487,366 | \$106.33 |
| 2012 | 3,369,013 | 299,742,479 | \$88.97 |
| 2011 | 3,064,208 | 300,078,881 | \$97.93 |
| 2010 | 3,338,216 | 252,467,596 | \$75.63 |
| 2009 | 2,598,793 | 251,046,040 | \$96.60 |
| 2008 | 3,755,228 | 264,424,093 | \$70.41 |
| 2007 | 4,026,069 | 250,728,936 | \$62.28 |
| 2006 | 3,904,863 | 228,955,885 | \$58.63 |
| 2005 | 4,303,952 | 246,690,657 | \$57.32 |
| 2004 | 3,112,933 | 152,634,612 | \$49.03 |
| 2003 | 3,553,628 | 183,219,605 | \$51.56 |
| 2002 | 4,048,065 | 202,496,450 | \$50.02 |
| 2001 | 3,039,668 | 185,455,855 | \$61.01 |
| 2000 | 4,326,093 | 229,829,109 | \$53.13 |

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

すでに指摘したとおり輸入自転車の平均単価は、2000年代に入ってからリーマンショックを経てそして現在に至るまで継続的に上昇している。我々が常に疑問に感じているのは、この価格上昇がいつまで米国の消費者に受け入れられていくだろうかということである。

この疑問は米国の自転車輸入規模と強い関係がある。表5は毎年1～3月の米国自転車輸入の過去14年間の推移について、輸入台数に順位付けを行い示したものである。

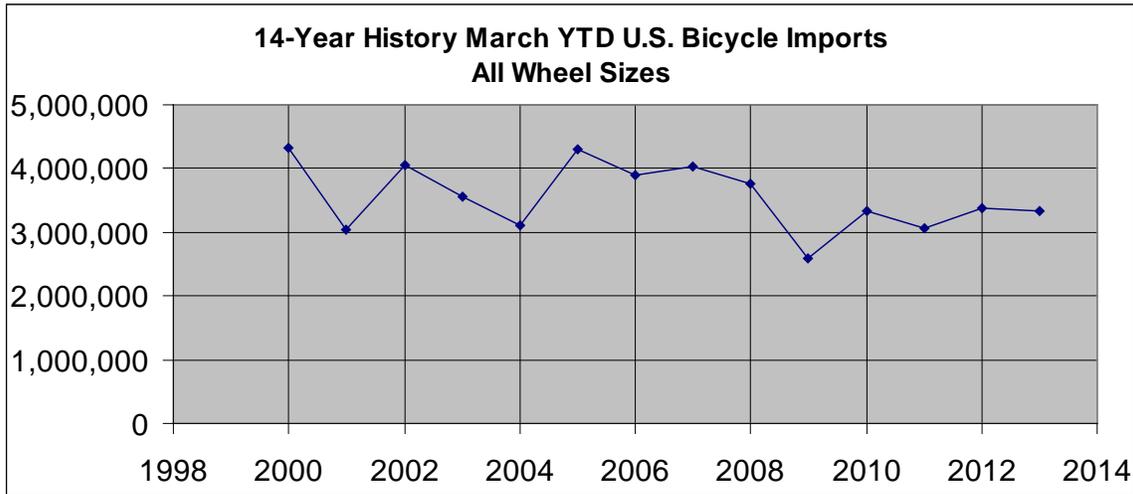
表5 1～3月の米国自転車輸入の過去14年間の推移 すべての車輪径
台数による順位付け

| 順位 | 年 | 総台数 |
|-----------|-------------|------------------|
| 1 | 2000 | 4,326,093 |
| 2 | 2005 | 4,303,952 |
| 3 | 2002 | 4,048,065 |
| 4 | 2007 | 4,026,069 |
| 5 | 2006 | 3,904,863 |
| 6 | 2008 | 3,755,228 |
| 7 | 2003 | 3,553,628 |
| 8 | 2012 | 3,369,013 |
| 9 | 2010 | 3,338,216 |
| 10 | 2013 | 3,324,433 |
| 11 | 2004 | 3,112,933 |
| 12 | 2011 | 3,064,208 |
| 13 | 2001 | 3,039,668 |
| 14 | 2009 | 2,598,793 |

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

2013年は過去14年間の毎年1～3月の輸入台数の推移の中で10位に位置している。図Aは表4に示した14年間の推移をグラフにより示したものである。

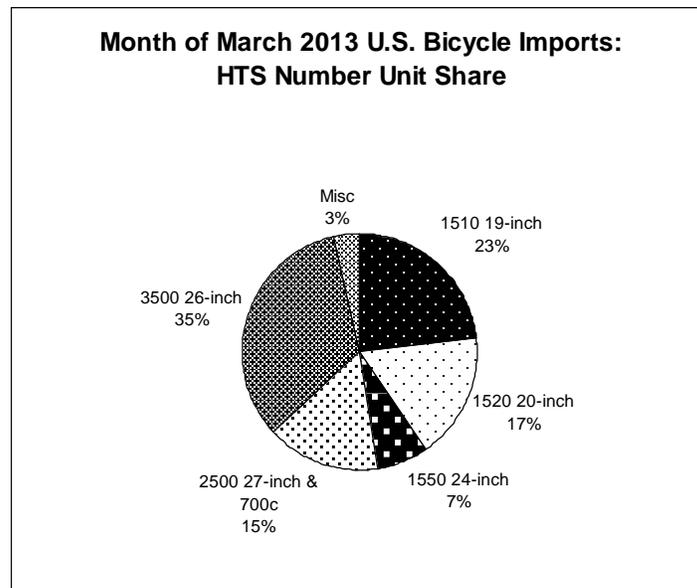
図 A



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

図Bは2013年1～3月の米国自転車輸入について関税区分ごとにその台数の割合を示したものである。

図B 2013年1～3月の米国自転車輸入台数 製品区分ごとの割合



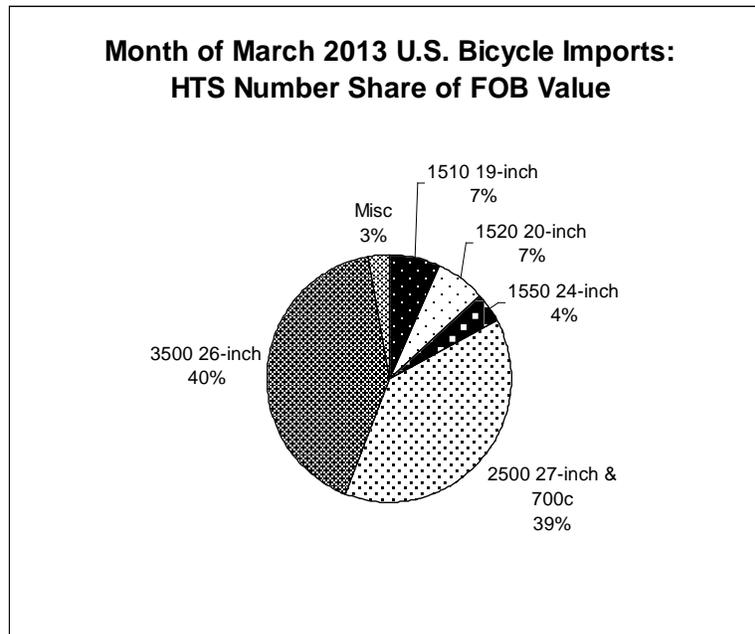
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

関税番号 1510 と 1520 は年々輸入台数が減っているにもかかわらず、これら二つを合わせると 2013 年 1～3 月の米国への全ての車輪径の自転車総輸入台数の 40% を占めている。関税番号 3500 の 26 インチの自転車は 35% と最大の割合を占め、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車は 15% の割合を占めている。

図Cは2013年1～3月の米国自転車輸入について、関税番号ごとにそのFOB金額の割合を示したものである。

関税番号 3500 は1～3月の米国自転車輸入FOB金額の40%を占めトップとなっている。関税番号 2500 は39%でこれに次いでいる。これら二つを合わせると総FOB金額の79%となり、圧倒的である！

図C 2013年1～3月の米国自転車輸入 製品区分ごとのFOB金額割合



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

関税番号 1510 を除くことにより米国自転車市場のコアが見えてくる。表6は1～3月の20インチ以上の自転車の輸入について2013年と2012年を比較し示したものである。

表6 1～3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1～3月 | 2,538,421 | 329,076,902 | \$129.64 |
| 2012年1～3月 | 2,382,012 | 271,875,296 | \$114.14 |
| 変化 | 156,409 | \$57,201,606 | \$15.50 |
| 変化% | 6.6% | 21.0% | 13.6% |

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

2013年1～3月の20インチ以上の自転車の輸入台数は2012年同期と比較し、全体で6%以上増えており、平均FOB単価がUS\$15.50上昇したことにより、総FOB金額も21%増加している。

表7は毎年1～3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。

2013年第一四半期の輸入台数については特段目立った状況ではない。しかし全ての車輪径の輸入の場合と同様、コアマーケットである20インチ以上の自転車の平均FOB単価が2000年代に入って以来最高に達したことにより、輸入総FOB金額はUS\$3億2,900万と過去最高を記録している。

表7 毎年1～3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

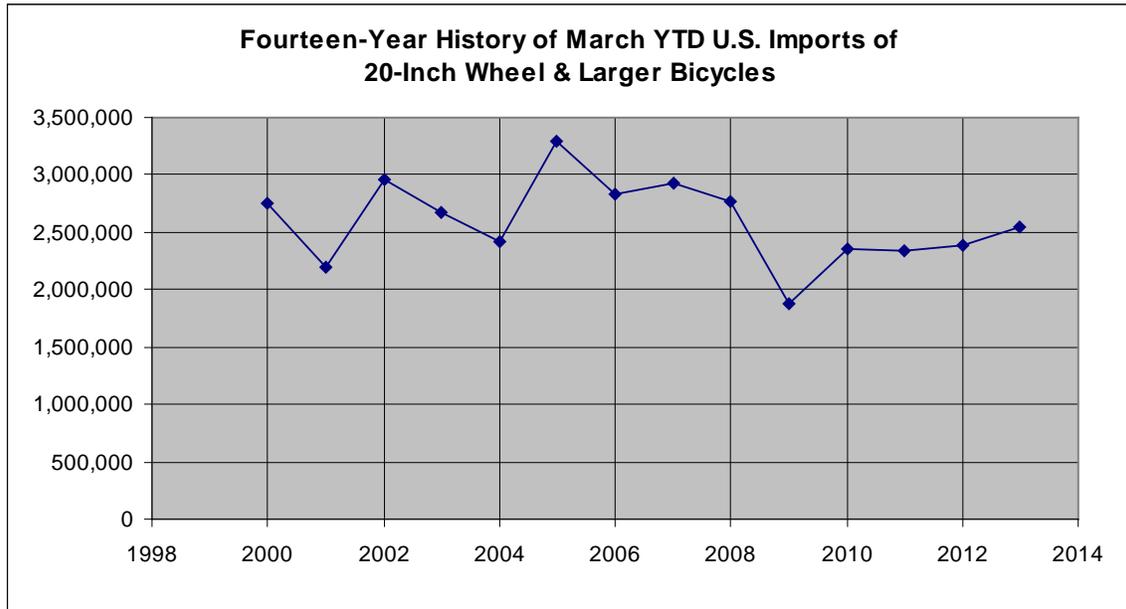
| 年 | 総台数 | 総FOB金額 | 平均FOB単価 |
|-------------|-----------|--------------------|-----------------|
| 2013 | 2,538,421 | 329,076,902 | \$129.64 |
| 2012 | 2,382,012 | 271,875,296 | \$114.14 |
| 2011 | 2,335,365 | 278,456,353 | \$119.23 |
| 2010 | 2,359,268 | 225,802,362 | \$95.71 |
| 2009 | 1,879,861 | 231,635,253 | \$123.22 |
| 2008 | 2,770,493 | 240,524,010 | \$86.82 |
| 2007 | 2,932,950 | 224,239,364 | \$76.46 |
| 2006 | 2,824,289 | 205,702,650 | \$72.83 |
| 2005 | 3,297,293 | 224,871,241 | \$68.20 |
| 2004 | 2,411,405 | 138,419,062 | \$57.40 |
| 2003 | 2,665,214 | 164,082,136 | \$61.56 |
| 2002 | 2,966,390 | 175,776,693 | \$59.26 |
| 2001 | 2,197,621 | 161,188,476 | \$73.35 |
| 2000 | 2,753,078 | 182,721,551 | \$66.37 |

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

図Dは、コアマーケットである20インチ以上の自転車の毎年1～3月の米国への輸入の過去14年間の推移の様態を、グラフにより示したものである。

14年間の第一四半期の平均輸入台数は2,593,833台である。2013年第一四半期は過去14年の水準を若干下回る状況であることがわかる。

図D



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

表8は毎年1～3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、台数による順位付けを行い示したものである。2013年は14年間で8位であることがわかる。

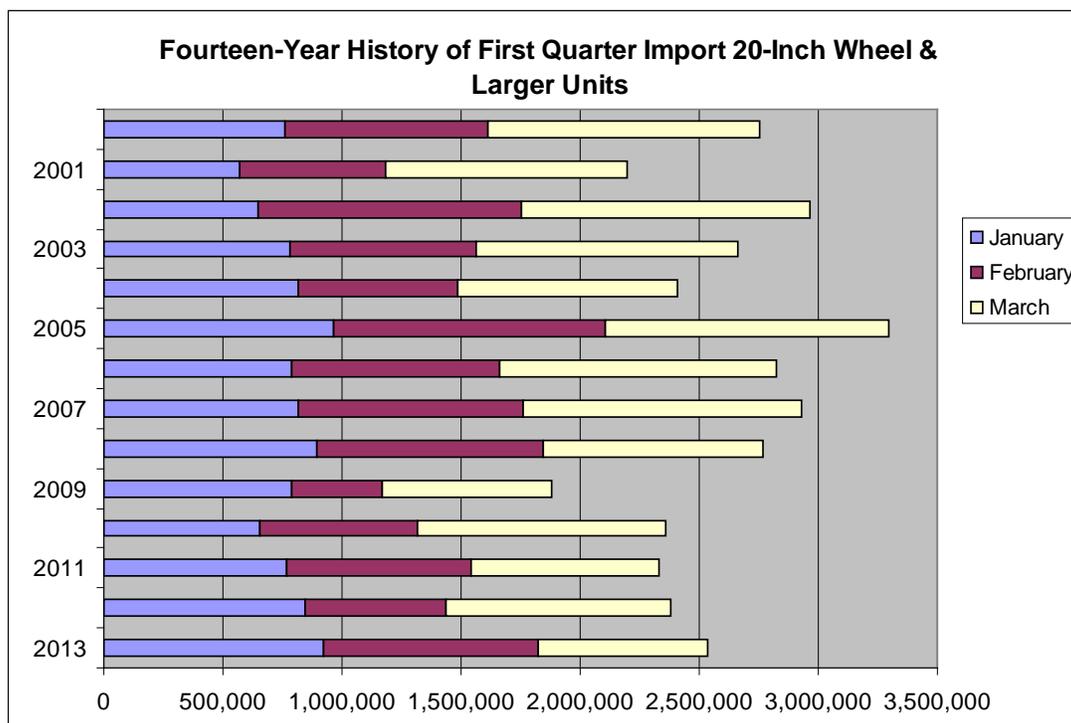
表8 毎年1～3月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去14年間の推移
台数による順位付け

| 順位 | 年 | 総台数 |
|----------|-------------|------------------|
| 1 | 2005 | 3,297,293 |
| 2 | 2002 | 2,966,390 |
| 3 | 2007 | 2,932,950 |
| 4 | 2006 | 2,824,289 |
| 5 | 2008 | 2,770,493 |
| 6 | 2000 | 2,753,078 |
| 7 | 2003 | 2,665,214 |
| 8 | 2013 | 2,538,421 |
| 9 | 2004 | 2,411,405 |
| 10 | 2012 | 2,382,012 |
| 11 | 2010 | 2,359,268 |
| 12 | 2011 | 2,335,365 |
| 13 | 2001 | 2,197,621 |
| 14 | 2009 | 1,879,861 |

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米国への輸入の過去14年間の推移について上から下へ順に示したもので、米国自転車輸入がリーマンショックや2009年の落ち込みから回復した模様が別の視点から示されている。

図 E



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

関税番号 2500：27 インチ及び 700 c の輸入自転車

表 9 は 2013 年 1～3 月の関税番号 2500、27 インチ及び 700 c の自転車の輸入について 1 年前の同期と比較しながら示したものである。

表 9 1～3 月の米国自転車輸入 27 インチ及び 700 c の車輪の自転車

| 2500 27 インチ及び 700 c | 総台数 | 金額 | 平均単価 |
|---------------------|---------|-------------|----------------|
| 2013 年 1～3 月 | 459,466 | 127,974,691 | \$278.53 |
| 2012 年 1～3 月 | 368,360 | 104,225,019 | \$282.94 |
| 変化 | 91,106 | 23,749,672 | -\$4.41 |
| 変化 % | 24.7% | 22.8% | -1.6% |

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

関税番号 2500 が過去 10 年のほとんどの期間において米国自転車業界が経験してきた現在の価格及び価格上昇の原動力となってきたことは疑いない。2013 年第一四半期においては輸入台数が 25% 弱の増加、これに従い FOB 金額も 23% 弱増加している。

しかし前述のとおり、関税番号 2500 の平均 FOB 単価は 2%弱下落している。この重要な区分の僅かな平均 FOB 単価の下落は、本年のこれからの月に容易に取り戻すことができるかもしれないが、この変化は今後注視していく必要がある。

表 10 は毎年 1～3 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。

表 10 毎年 1～3 月の米国の自転車輸入の過去 14 年間の推移
27 インチ及び 700 c

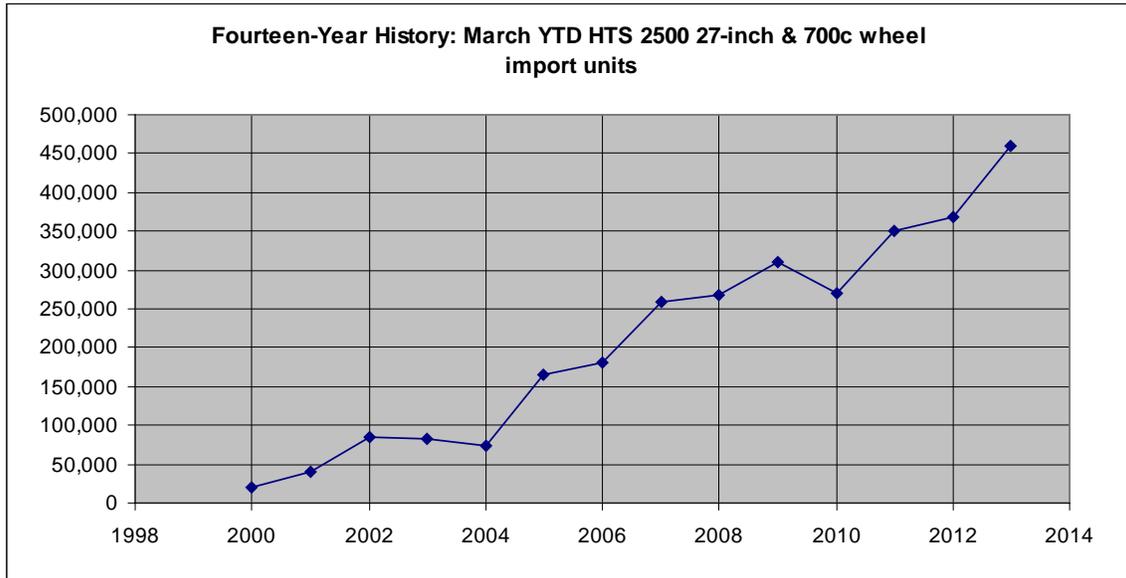
| 年 | 台数 | 総 FOB 金額 | 平均 FOB 単価 |
|-------------|----------------|--------------------|-----------------|
| 2000 | 20,794 | 6,828,497 | \$328.39 |
| 2001 | 39,804 | 11,280,078 | \$283.39 |
| 2002 | 84,582 | 17,006,218 | \$201.06 |
| 2003 | 83,297 | 22,209,764 | \$266.63 |
| 2004 | 72,828 | 21,129,379 | \$290.13 |
| 2005 | 164,528 | 49,617,734 | \$301.58 |
| 2006 | 181,339 | 52,777,586 | \$291.04 |
| 2007 | 259,341 | 63,111,921 | \$243.35 |
| 2008 | 267,892 | 74,332,350 | \$277.47 |
| 2009 | 310,708 | 95,513,144 | \$307.40 |
| 2010 | 270,254 | 78,697,947 | \$291.20 |
| 2011 | 351,079 | 110,696,982 | \$315.31 |
| 2012 | 368,360 | 104,225,019 | \$282.94 |
| 2013 | 459,466 | 127,974,691 | \$278.53 |

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

2013 年は関税番号 2500 の自転車の米国への輸入台数が一位となっている。また平均 FOB 単価がリーマンショック以前の水準に下落したにも拘らず、総 FOB 金額も一位となっている。

図 F は毎年 1～3 月の関税番号 2500 の自転車の輸入台数の推移をグラフにより示したものである。

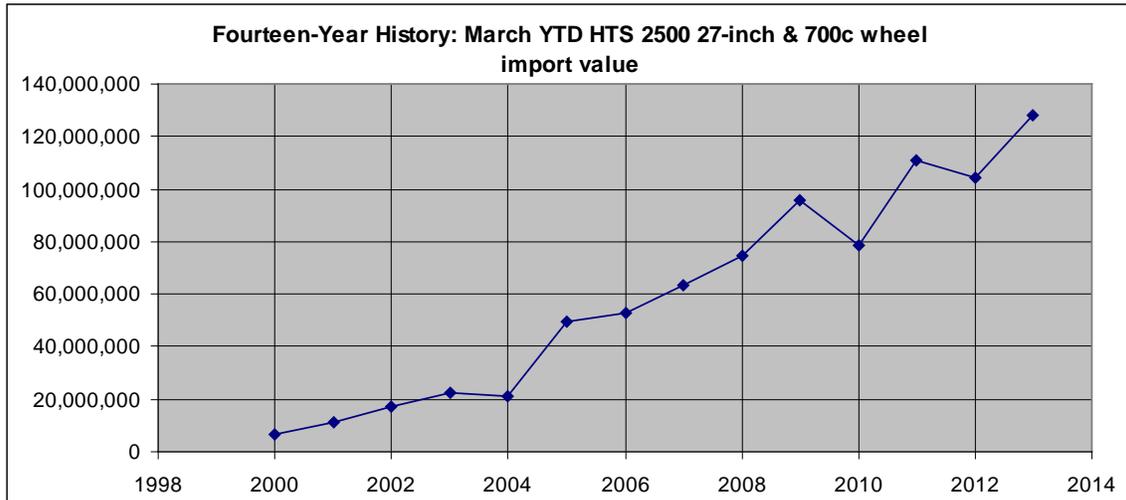
図 F



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

図 G は毎年 1～3 月の関税番号 2500 の自転車の輸入総 FOB 金額の過去 14 年間の推移を示したものである。2000 年から 2013 年に至るまで継続的に増加していることが明らかである。

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 1～3 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入平均 FOB 単価の過去 14 年間の推移を示したものである。最高だったのは 2000 年の US \$328.39 だった。平均 FOB 単価は 2000 年、2005 年、2009 年そして 2011 年の 4 回 US \$300 を超えた。

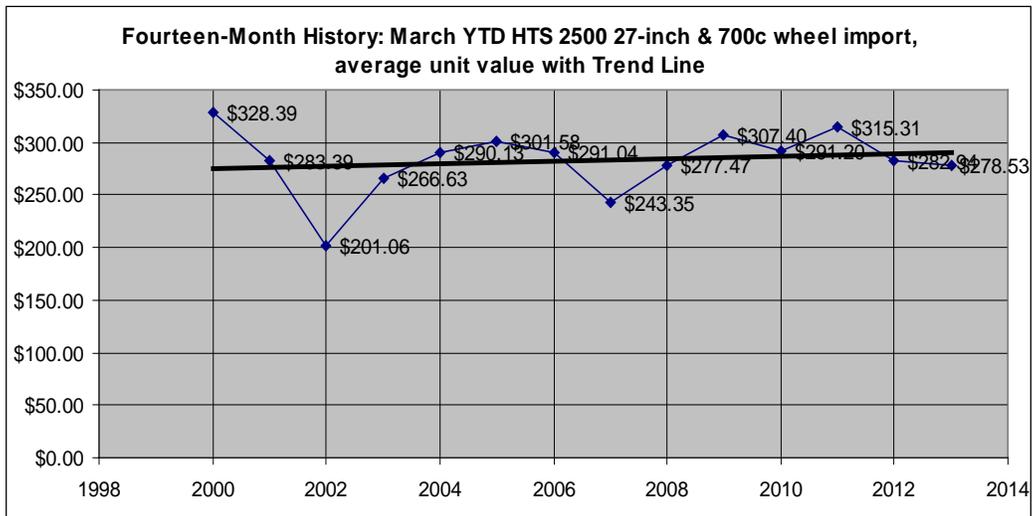
図 H



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

図 I は毎年 1～3 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入平均 FOB の過去 14 年間の推移について傾向線を加え示したものである。全体として今後僅かに上昇していく傾向であることがわかる。

図 I



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

米国自転車輸入における上位2つの供給元

米国自転車輸入の上位二つの供給元は中国と台湾であることはよく知られている。

表11は2013年1～3月の中国からの自転車輸入について2012年同期と比較しながら示したものである。総台数は僅かに4%ほど減少したが、これは関税番号1510と1520の子供向け自転車が減少したことによる。

2013年1～3月に中国から米国に輸入された自転車の平均FOB単価は台あたりUS\$8.00と大きく上昇した。

表11 1～3月の中国から米国への自転車輸入 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1～3月 | 3,056,097 | 225,738,156 | \$73.86 |
| 2012年1～3月 | 3,179,651 | 207,530,381 | \$65.27 |
| 変化 | -123,554 | 18,207,775 | \$8.59 |
| 変化% | -3.9% | 8.8% | 13.2% |

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

表12は2013年1～3月の台湾からの自転車輸入について1年前の同期と比較しながら示したものである。台湾は米国市場における子供用自転車の輸入台数の変化の影響を受けていないため、2013年第一四半期には2012年同期に比べ27%以上、台数にして46,000台以上輸入が増加している。

表12 1～3月の台湾からの米国への自転車輸入 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1～3月 | 213,673 | 115,543,522 | \$540.75 |
| 2012年1～3月 | 167,529 | 85,055,345 | \$507.71 |
| 変化 | 46,144 | 30,488,177 | \$33.04 |
| 変化% | 27.5% | 35.8% | 6.5% |

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

2013年1～3月に台湾から米国へ輸入された自転車の平均FOB単価はUS\$33上昇し、この結果台湾から米国へ輸入された自転車の総FOB金額は36%増加した。

米国の自転車輸出

米国の自転車輸出はリーマンショック以降徐々に減少している。2013年1～3月も例外ではない。この模様を表13に示す。

表 1 3 1～3月の米国自転車輸出 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 1～3月 | 45,141 | 27,557,506 | \$610.48 |
| 2012年 1～3月 | 56,729 | 36,482,720 | \$643.11 |
| 変化 | -11,588 | -8,925,214 | -\$32.63 |
| 変化 % | -20% | -24.46% | -5% |

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

2013年 1～3月の米国自転車輸出台数は20%減少し、更に総FOB金額は2012年同期と比較し25%ほど減少したことがわかる。

表 1 4 は毎年 1～3月の米国自転車輸出の過去 14年間の推移を示している。第一四半期の自転車輸出台数は14年間で最低、一方で米国から輸出された自転車の平均FOB単価は2番目に高くなっている！

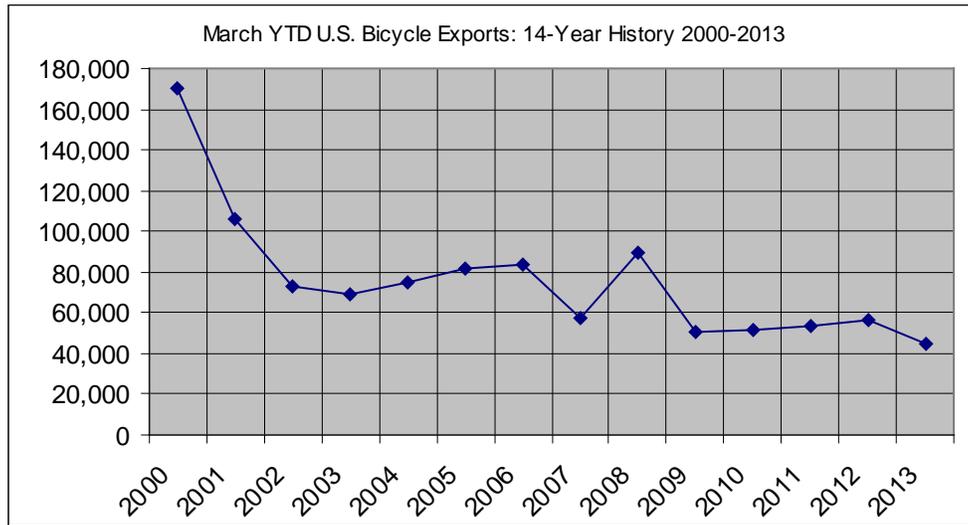
表 1 4 毎年 1～3月の米国自転車輸出の過去 14年間の推移

| 年 | 総台数 | 総金額 | 平均単価 |
|-------------|---------------|-------------------|-----------------|
| 2013 | 45,141 | 27,557,506 | \$610.48 |
| 2012 | 56,729 | 36,482,720 | \$643.11 |
| 2011 | 53,621 | 28,951,442 | \$539.93 |
| 2010 | 51,871 | 28,822,174 | \$555.65 |
| 2009 | 51,003 | 24,589,488 | \$482.12 |
| 2008 | 89,394 | 33,564,057 | \$375.46 |
| 2007 | 57,631 | 28,240,012 | \$490.01 |
| 2006 | 83,996 | 29,398,869 | \$350.00 |
| 2005 | 82,105 | 28,371,144 | \$345.55 |
| 2004 | 75,284 | 23,055,917 | \$306.25 |
| 2003 | 69,381 | 16,181,994 | \$233.23 |
| 2002 | 73,171 | 14,891,538 | \$203.52 |
| 2001 | 106,015 | 19,590,618 | \$184.79 |
| 2000 | 169,932 | 27,672,056 | \$162.84 |

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

図 J は米国自転車輸出の過去 14年間の推移をグラフにより示したもので、リーマンショック後6万台以下の水準となっていることが明らかである。

図 J 米国自転車輸出 1～3月の輸出の過去14年間の推移 2000年～2013年



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

表15は2013年1～3月の米国自転車輸出について、関税番号ごとに米国産のものと海外産のものに分けて詳しく示したものである。

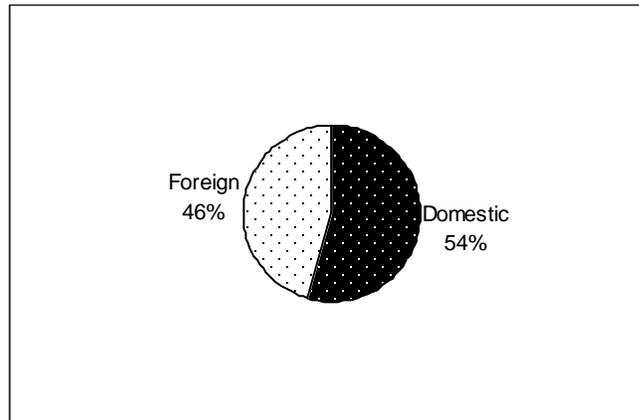
表15 2013年1～3月 米国自転車輸出

| 1～3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 | 6,177 | 1,301,691 | \$210.73 | 4,017 | 776,576 | \$193.32 | 10,194 | 2,078,267 | \$203.87 |
| 2600: 25 インチ以上 | 10,600 | 8,107,334 | \$764.84 | 14,957 | 11,207,165 | \$749.29 | 25,557 | 19,314,499 | \$755.74 |
| 6000: 車輪径の示されていないもの | 7,767 | 4,978,396 | \$640.97 | 1,623 | 1,186,344 | \$730.96 | 9,390 | 6,164,740 | \$656.52 |
| Total | 24,544 | 14,387,421 | \$586.19 | 20,597 | 13,170,085 | \$639.42 | 45,141 | 27,557,506 | \$610.48 |
| Share | 54% | 52% | | 46% | 48% | | | | |

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

図Kは2013年1～3月の米国自転車輸出に関し、国産のものと海外で生産された自転車で海外の顧客に向けて輸出されたものとの割合を示している。2013年第一四半期の米国自転車輸出においては、国内で生産された自転車が54%を占めていることがわかる。

図K 2013年1～3月の米国自転車輸出 国産のものと海外産のものと台数割合



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

米国自転車業界の出荷及び販売統計

表16は2013年1～3月の供給業者及びブランドからの米国の自転車店向け新車自転車の出荷について、2012年同期と比較しながら示したものである。

表16 1～3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1～3月 | 457,417 | \$221,842,358 | \$484.99 |
| 2012年1～3月 | 568,452 | \$255,340,614 | \$449.19 |
| 変化 | -111,035 | -\$33,498,256 | \$35.80 |
| 変化% | -19.5% | -13.1% | 8.0% |

出典：米国自転車供給業者協会(BPSA)2013年3月販売統計

卸出荷台数は20%近く減少したが、卸出荷金額もやはり13%ほど減少した。しかし供給業者或いはブランドから米国の自転車店へ出荷或いは販売された新車自転車の平均卸単価は8%上昇した。

表17は供給業者及びブランドが米国の自転車専門小売、即ちIBD販路向けに持っている2013年3月末新車自転車在庫について、2012年3月末と比較しながら示したものである。

表17 専門店向け供給業者の持つ3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3月 | 897,685 | \$282,701,364 | \$314.92 |
| 2012年3月 | 616,666 | \$202,181,701 | \$327.86 |
| 変化 | 281,019 | \$80,519,663 | -\$12.94 |
| 変化% | 45.6% | 39.8% | -3.9% |

出典：米国自転車供給業者協会(BPSA)2013年3月販売統計

供給業者やブランドが 2013 年 3 月末に持つ新車自転車在庫台数は 2012 年 3 月末に比べ 46%増加したが、この在庫の卸金額は 40%増加した。

以 上