

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2013年2月号

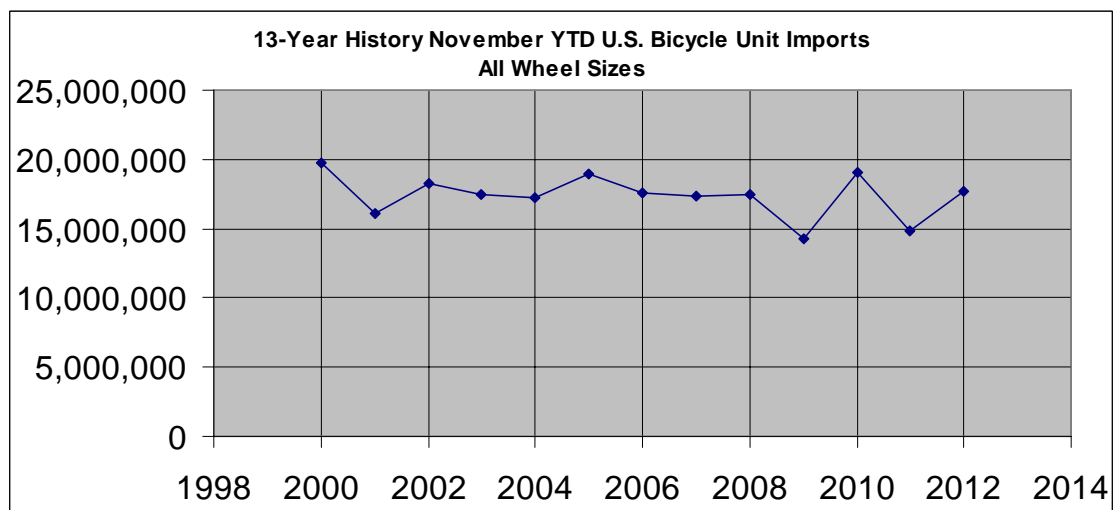
米国自転車市場情報

米国自転車市場

輸入

図Aは2000年から2012年まで過去13年間の毎年1～11月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の推移について示したものである。

図A



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

この1～11月の推移を基にすると、米国の自転車輸入及び自転車市場はリーマンショック以前の消費水準に戻ったように見受けられる。

米国への自転車輸入台数の変動は2009年のリーマンショック時に始まり2012年まで続いた。しかし2012年1～11月の全ての車輪径の自転車輸入総台数は2009年に先立つ8年と同じ水準である。

表1は2012年1～11月について2011年と比較したもので、台数は19%増加し、総FOB金額は15%増加した事が示されている。

表1 1～11月の米国自転車総輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年1～11月	17,743,823	\$1,443,703,846	\$81.36
2011年1～11月	14,893,878	\$1,254,663,849	\$84.24
変化	2,849,945	\$189,039,997	-\$2.88
変化%	19.1%	15.1%	-3.4%

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

2012年1～11月の自転車輸入で、1年前の同期と比較し唯一僅かに下落を示したのは平均FOB単価で、3%強下落した。

表2は米国の2012年1～11月の中国からの自転車輸入について2011年同期と比較しながら示したものである。

表2 1～11月の米国の中国からの自転車輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年1～11月	16,688,064	1,008,820,228	\$60.45
2011年1～11月	13,902,944	\$839,961,735	\$60.42
変化	2,785,120	\$168,858,493	\$0.04
変化%	20.0%	20.1%	0.1%

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

年間を通して同じ状況が続いているが、中国は米国への自転車供給元国として成長を続けており、2012年1～11月には2011年同期と比較し総台数は20%増加し、この期間中の総FOB金額は20%強増加した。平均単価はほぼ同じである。

表3 1～11月の米国の台湾からの自転車輸入 2012年と2011年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012年1～11月	810,819	\$388,031,261	\$478.57
2011年1～11月	867,679	\$385,198,836	\$443.94
変化	-56,860	\$2,832,425	\$34.63
変化%	-6.6%	0.7%	7.8%

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

表3は2012年1～11月の米国の台湾からの自転車輸入について2011年同期と比較しながら示したものである。

2012年1～11月に台湾から米国へ輸入された自転車総台数は2011年同期と比較し7%減少した。しかし、米国市場における高級製品の供給元は台湾であり、平均FOB単価が8%上昇した事により、この期間中の総FOB金額は僅かな増加を示している。

我々は、米国自転車輸入の供給元に関するこの台湾から中国への転移は、今後8～12カ月の間にゆっくりと進んでいくと予想している。

表 4 は 2012 年 1～11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税番号毎に 2011 年同期と比較しながら示したものである。

表 4 1～11 月の米国の自転車輸入 2012 年と 2011 年との比較

1～11 月 HS 関税番号	2012		2011		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	5,365,662	162,927,734	4,459,394	132,879,022	20.32%	22.61%
1520 20 インチ	4,319,340	196,147,900	3,508,291	158,177,787	23.12%	24.00%
1550 24 インチ	1,295,189	76,802,392	1,050,060	60,506,603	23.34%	26.93%
2500 27 インチ及 び 700c	1,687,676	441,150,336	1,369,308	412,642,577	23.25%	6.91%
3500 26 インチ	4,767,513	529,858,523	4,177,885	464,886,030	14.11%	13.98%
その他	308,443	36,816,961	328,940	25,571,830	-6.23%	43.97%
計	17,743,823	1,443,703,846	14,893,878	1,254,663,849	19.14%	15.07%
対前年比%					19.14%	15.07%
平均単価 US\$		\$81.36		\$84.24		
平均単価対前年比%						-3.4%

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

概観の部分で報告したとおり、2012 年 1～11 月の時点では全ての関税区分において輸入台数と総 FOB 金額の両方が 2011 年同期と比較し増加している。平均単価は僅かに下落している。

表 5 は 1～11 月の関税番号毎の平均 FOB 単価について、2012 年と 2011 年とを比較し示したものである。

表 5 1～11 月の関税番号毎の平均単価 2012 年と 2011 年との比較

関税番号	2012 平均単価	2011 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$30.36	\$29.80	\$0.57	1.9%
1520 20 インチ	\$45.41	\$45.09	\$0.32	0.7%
1550 24 インチ	\$59.30	\$57.62	\$1.68	2.9%
2500 27 インチ & 700c	\$261.40	\$301.35	-\$39.96	-13.3%
3500 26 インチ	\$111.14	\$111.27	-\$0.13	-0.1%
その他	\$119.36	\$77.74	\$41.62	53.5%
計	\$81.36	\$84.24	-\$2.88	-3.4%

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

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c (一部の 29 インチを含む) の自転車の 2012 年 1～11 月の平均単価が 2011 年同期と比較し 13% 以上下落した事には注意を要する。

これは、関税番号 2500 の中でもドロップハンドルのロードバイクやトライアスロンバイクに比べ、価格が低い傾向のあるフラットバーハンドルのハイブリッドやアーバンモデルの販売が増加していると報告されている事が反映されているのかもしれない。

表 6 は 2000 年から 2012 年まで過去 13 年間の毎年 1～11 月の全ての車輪径の自転車輸入の推移について示したものである。

これはこのレポートの図 A の元データである。総輸入台数は真中の 1/3 の最上位に位置しているが、一方で 1～11 月の総 FOB 金額は 3 年連続で US\$10 億を超え、同時に過去 13 年で最高となっている。また平均 FOB 単価は過去 13 年で 2 番目に高くなっている。

表 6 1～11 月の米国の自転車輸入の過去 13 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\$
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 7 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 13 年間の推移に関し、台数により順位付けを行い示したものである。2012 年 1～11 月は過去 13 年で 5 番目で、真中の 1/3 の最上位に位置している。

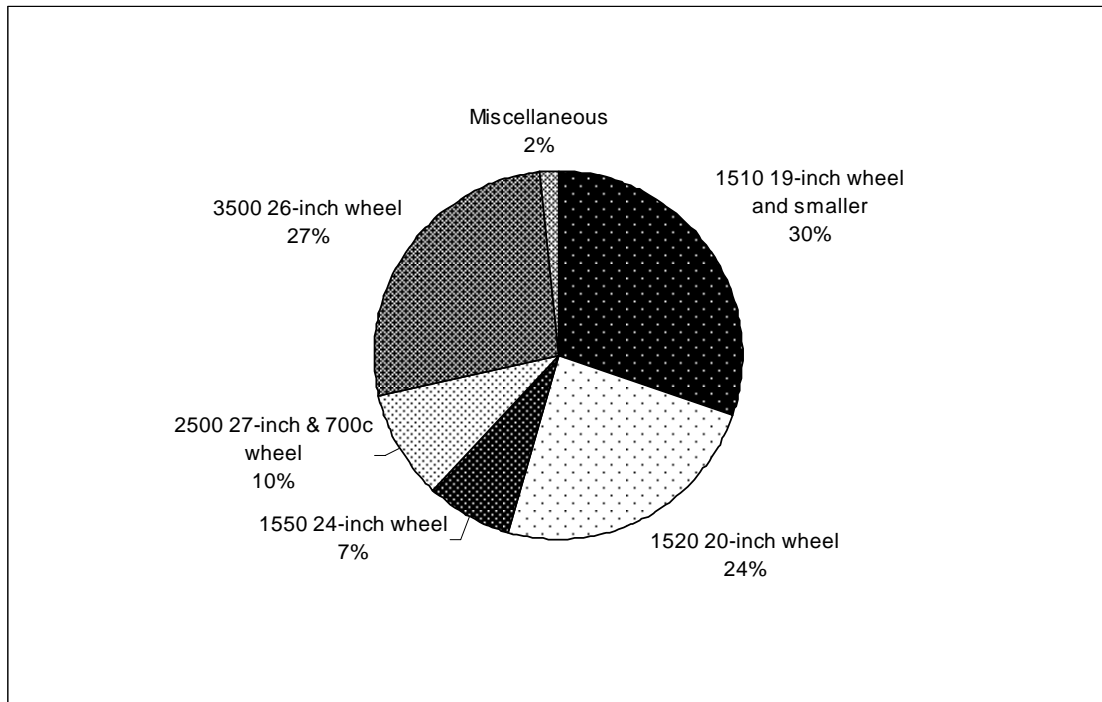
表 7 米国自転車総輸入台数の過去 13 年間の推移 台数による順位付け

順位	年	1～11 月総輸入台数
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	2011	14,893,879
13	2009	14,261,841

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

図 B は 2012 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に台数の割合を示したものである。

図 B 2012年1～11月米国自転車輸入総台数 関税番号毎の割合



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

表 8 は、2010 年、2011 年そして 2012 年の毎年 1～11 月について、各々の関税番号の総台数に占める割合を示したものである。

表 8 1～11月の関税番号毎米国自転車輸入総台数に占める割合 2010年、2011年、2012年

関税番号	2012年の割合 %	2011年の割合 %	2010年の割合 %
1510 19インチ以下	30	30	33
1520 20インチ	24	24	27
1550 24インチ	7	7	6
2500 27インチ及び700c	10	9	6
3500 26インチ	27	28	27

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

表 8 からわかる過去 3 年間の変化として：

- ・ 関税番号 1510 は 2010 年には増加したが、2011 年 2012 年には減少した。
- ・ 関税番号 1520 も 2010 年には増加し、2011 年 2012 年には減少した。
- ・ 関税番号 2500 は 2011 年 2012 年と継続的に増加した。
- ・ 関税番号 3500 は過去 3 年間一定の割合を維持した。

2012年11月の米国自転車輸入 全ての車輪径

2012年11月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の様相を2011年11月と比較しながら示したのが表9である。

表9 11月の米国自転車総輸入 全ての車輪径 2012年と2011年との比較

	総台数	総FOB金額US\$	平均FOB単価US\$
2012年11月	1,412,371	121,401,020	\$85.96
2011年11月	1,927,462	124,089,997	\$64.38
変化	-515,091	-\$2,688,977	\$21.58
変化%	-26.7%	-2.2%	33.5%

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

この月毎の比較表から、総輸入台数は27%減少したうえ、月次総FOB金額は僅かに2%減少、一方平均FOB単価は33%以上上昇した事がわかる。

後で時系列については簡単に触れるが、2012年11月は過去10年間の米国自転車輸入の中で下位1/3の下の方に位置しており、ブランドや小売店が在庫調整を行っている事や今後の販売不振を見込んでいる事が示されている。

表10は2012年11月の米国自転車輸入に関し、関税番号毎に示したものである。

2012年11月においては、関税番号1510と1520の歩道で乗る自転車や子供向けの自転車が輸入台数では最大を占め、一方で関税番号3500、次いで関税番号2500がFOB金額では最大となっている。

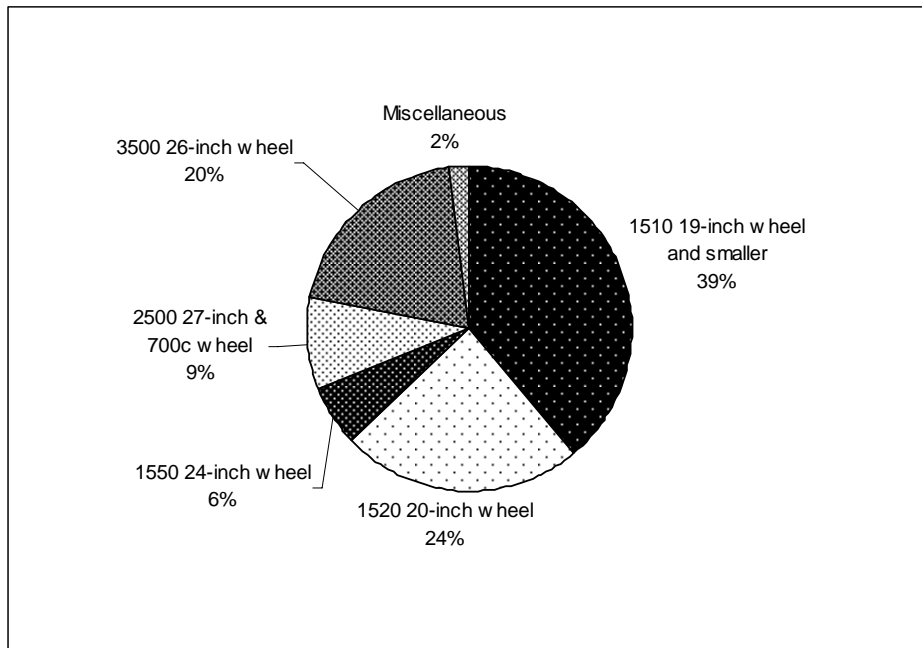
図Cは2012年11月の自転車輸入について関税番号毎の台数割合を示したものである。

表10 2012年11月の米国自転車輸入 関税番号毎

2012年11月 関税番号	米国自転車輸入 全ての車輪径		
	台数	平均単価	2012FOB金額US\$
1510 19インチ以下	550,523	\$33.09	\$18,216,418
1520 20インチ	341,015	\$45.69	15,580,390
1550 24インチ	79,500	\$64.63	5,138,411
2500 27インチ及び700c	130,222	\$288.89	37,619,392
3500 26インチ	283,841	\$149.59	42,458,772
その他	27,270	\$87.56	2,387,637
計	1,412,371	\$85.96	121,401,020

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

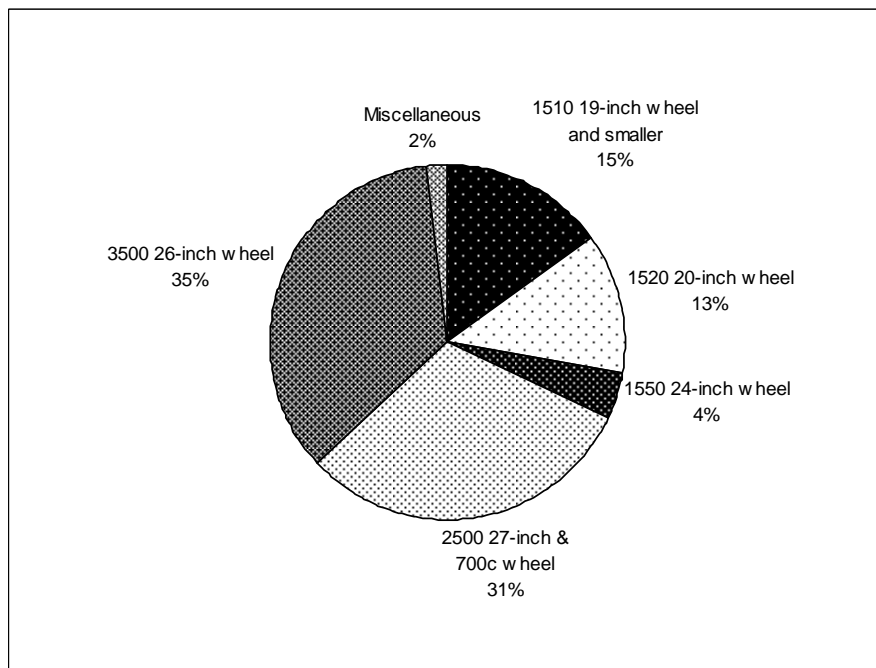
図 C 2012 年 11 月の米国自転車輸入 全ての車輪径 関税番号毎の台数割合



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

既に述べたとおり、2012 年 11 月には関税番号 1510 と 1520 が総輸入台数の中で最大の割合を占め、これら二つを合わせると 63%の割合となっている。

図 D 2012 年 11 月の米国自転車輸入 全ての車輪径 関税番号毎の 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 D は 2012 年 11 月の米国自転車輸入について関税番号毎の FOB 金額の割合を示したものである。

驚くべき事ではないが、関税番号 3500 と 2500 がこの月の輸入 FOB 金額を圧倒しており、二つ併せると 66%の割合となっている。

表 1 1 は 2000 年から 2012 年まで過去 13 年間の毎年 11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の推移を示したものである。

過去 13 年の推移の中で月次台数は下位 1/3 の下の方に位置しているが、2012 年 11 月は米国自転車輸入月次 FOB 金額が 3 番目に高くなっており、平均単価は過去 13 年で最高となっている。

表 1 1 毎年 11 月の米国自転車輸入の 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の推移
全ての車輪径

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 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

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 11 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去 13 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。既に述べたとおり、2012 年 11 月は下から 2 番目である。

表 1 2 毎年 11 月の米国自転車輸入の過去 13 年間の推移 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	2012	1,412,371
13	2009	1,110,630

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

20 インチ以上の自転車は米国自転車市場で核となっているが、表 1 3 は 2012 年 1～11 月のこのコアマーケットの自転車の米国への輸入について、2011 年同期と比較し示したものである。

表 1 3 1～11 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入 2012 年と 2011 年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2012 年 1～11 月	12,378,161	\$1,280,776,112	\$103.47
2011 年 1～11 月	10,434,484	\$1,121,784,827	\$107.51
変化	1,943,677	158,991,285	-\$4.04
変化 %	18.6%	14.2%	-3.8%

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総輸入台数は 19%増加し、1～11 月の総 FOB 金額は 14%増加した。一方で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 4%、即ち、台当たり US\$4.04 下落した。

表 1 4 は毎年 1～11 月のコアマーケットの自転車の米国への輸入の過去 13 年間の推移を示したものである。

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 13 年間の推移

年	総台数	総 FOB 金額	平均単価
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

2012 年 1～11 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数は中程に位置しており、総 FOB 金額は過去 13 年間で最高、平均 FOB 単価は 2 番目に高くなっている。

表 1 5 は 20 インチ以上の自転車の毎年 1～11 月の米国への輸入の過去 13 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。既に述べたとおり、2012 年は過去 13 年間で 8 番目となっている。

表 1 5 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 13 年間の推移
台数による順位付け

順位	年	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	2011	10,434,484
13	2009	9,787,490

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

図 E は、コアマーケットの自転車の毎年 1～11 月の米国への輸入の過去 13 年間の推移をグラフにより示したものである。

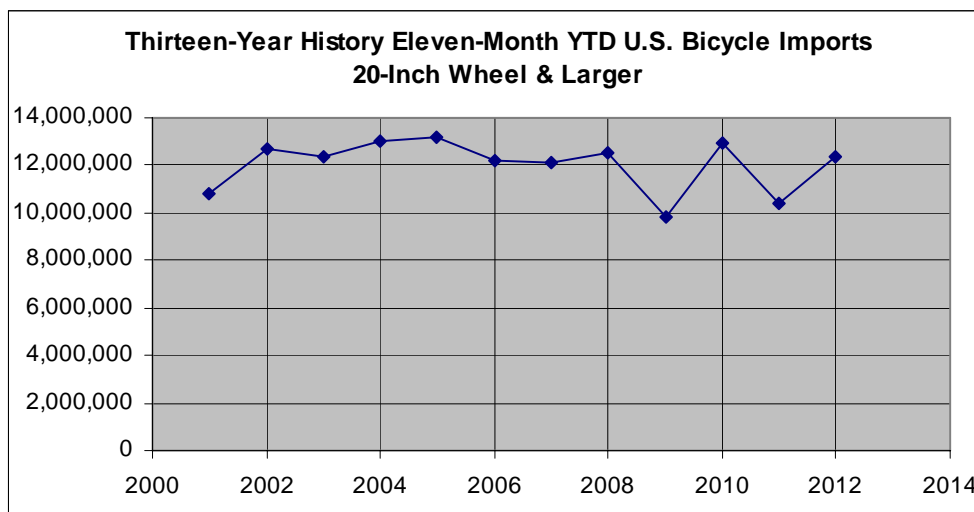
米国自転車市場における消費台数がリーマンショック以前の水準に戻ったというのが我々の見解であるが、この図において 1,200 万台のライン、即ち過去 13 年のうち 9 年はコアマー

ケットの自転車台数が1,200万台から1,300万台の間にあり、この事が明らかに示されている。

残念なことに、この事は米国自転車市場における消費台数が過去10年にわたる変化のない状態へと戻った事も意味している。2009年から2011年までの期間は平均すると2000年以來の市場消費台数の水準へ落ち着くが、この間の変動は大きかった。この模様も図Eに示されている。

問題となるのは、米国の自転車業界は支援活動に頼るのではなく、今後一層積極的になり自転車市場の規模を実際に拡大させるために、行動を起こすのかどうかという事である。

図 E



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

関税番号 2500：27インチ及び700cの輸入自転車

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c (一部の 29 インチ) の自転車は、米国の自転車業界及び市場にとって最も重要な製品区分であるという意見を我々は繰り返し述べてきた。

表 16 は 2012 年 1～11 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入について、2011 年同期と比較しながら示したものである。

関税番号 2500 の台数は 2012 年 11 月までに 2011 年同期と比較し 23% 増加し、総 FOB 金額は 7% 増加した。先に述べたとおり、平均 FOB 単価は 13% 下落した。

表 1 6 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車輸入
1～11 月 2012 年と 2011 年との比較

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	金額	平均単価
2012 年 1～11 月	1,687,676	\$441,150,336	\$261.40
2011 年 1～11 月	1,369,308	\$412,642,577	\$301.35
変化	318,368	\$28,507,759	-\$39.96
変化 %	23.3%	6.9%	-13.3%

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

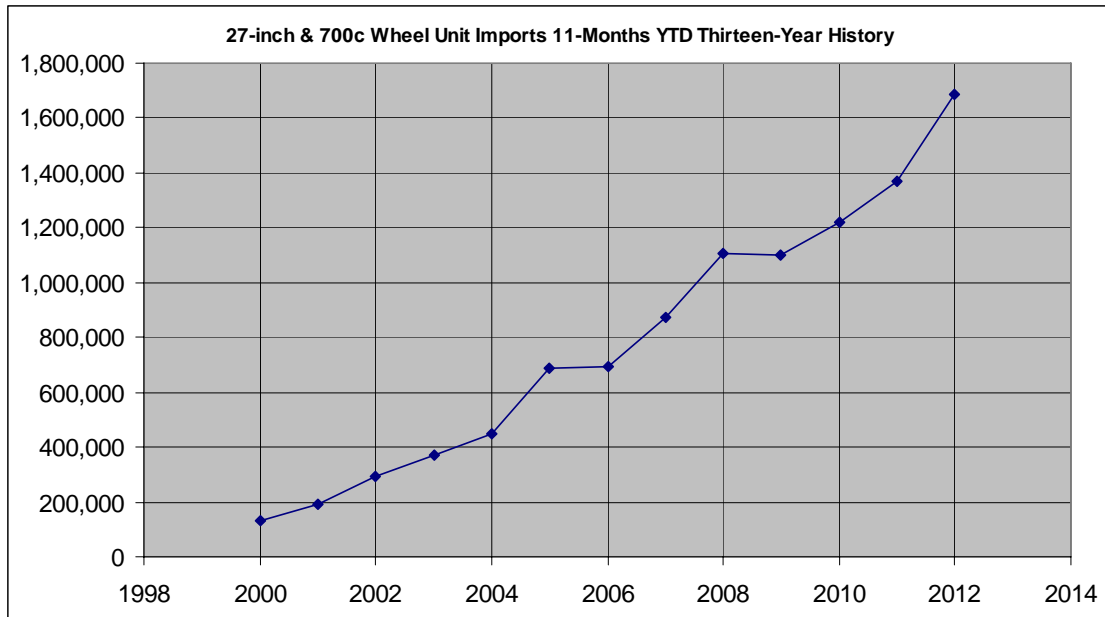
表 1 7 は、毎年 1～11 月の関税番号 2500 の自転車輸入の 2000 年から 2012 年までの過去 13 年間の推移を示しており、図 F は台数の推移をグラフにより示したものである。

表 1 7 関税番号 2500 27 インチ及び 700 c の自転車
毎年 1～11 月 過去 13 年間の推移

年	台数	総 FOB 金額	平均 FOB 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

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

図 F

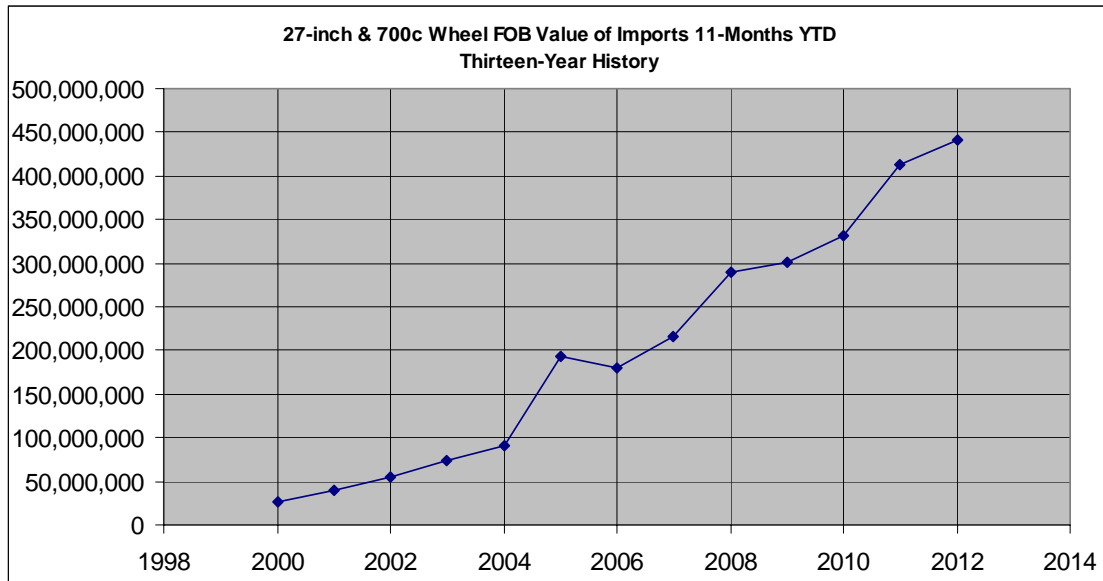


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

関税番号 2500 の行くところに米国自転車業界ありである。表 17 及び図 F からわかるとおり、市場は増減のない状態であるが、過去 13 年にわたり 27 インチ及び 700 c の自転車台数が増加した事により米国の自転車業界は潤ってきた。

図 G は関税番号 2500 の自転車の輸入総 FOB 金額の過去 13 年間の推移をグラフにより示したもので、増減のない米国自転車市場の中で米国自転車業界が売上を増加させてきた事と一致している。

図 G



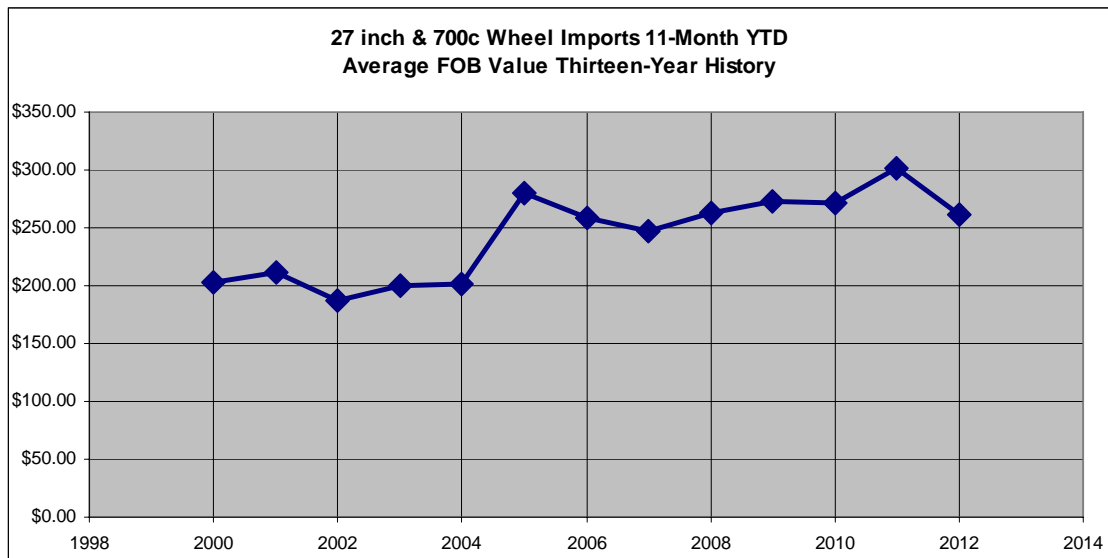
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

図 H は関税番号 2500 の輸入自転車の平均 FOB 単価の過去 13 年間の推移を示している。図の左軸に価格が示されており、各年の平均 FOB 単価の変動を見るには横線を辿っていけば良い。

平均 FOB 単価は総 FOB 金額を総台数で割ったものである。従ってどちらか一つにより影響を受ける。関税番号 2500 の輸入自転車の平均 FOB 単価は 2005 年に一気に高まり、2011 年にかけて継続的な上昇傾向が示された。

2012 年 1～11 月の下落傾向は例外的なのかもしれない。或いはフラットバーハンドルや低価格のハイブリッド及び関税番号 2500 の中のアーバンモデルが、この輸入区分の中で増えるという、下向きの変化が起きているという事を示しているのかもしれない。

図 H

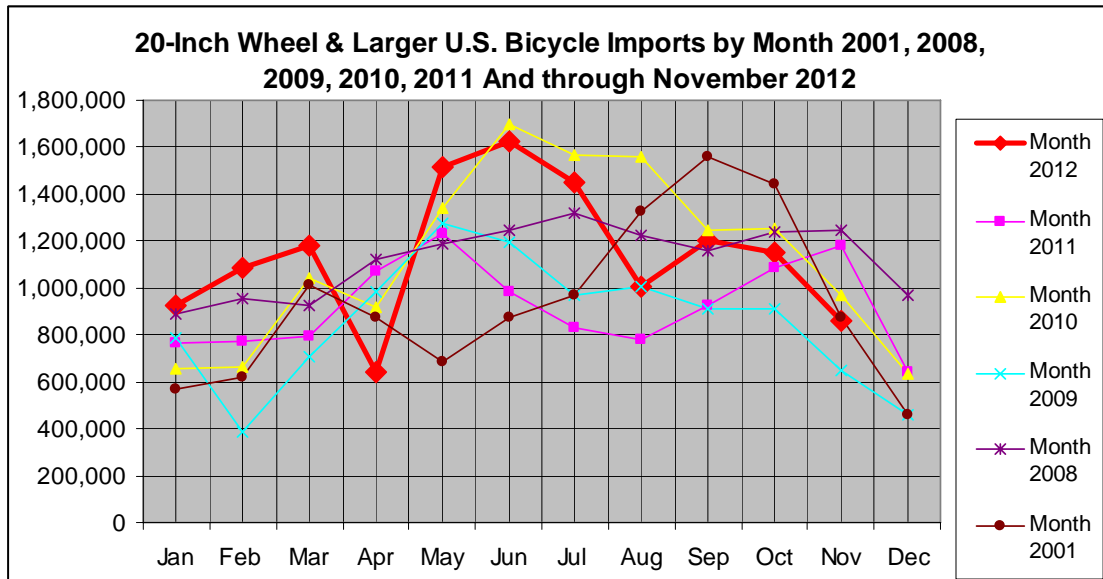


出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

米国自転車市場における自転車消費

図 I は 20 インチ以上のコアマーケットの自転車の米国への輸入について、月毎に 2001 年、2008 年、2009 年、2010 年、2011 年、そして 2012 年は 11 月まで示したものである。

図 1



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

この複雑でやや見にくい図でポイントとなるのは、赤の太線と各月を菱形で示した 2012 年は、第一四半期には恐らく早春の天候を反映して強含みで始まり、第二四半期は更に異常な模様となり、第三・第四四半期には指標年に見られる一般的傾向に落ち着きそうだ、という事である。

何れにせよこの分析を基にして、2012 年は 2000 年以降の 13 年間の米国自転車輸入の推移の中で上位 1/3 の中に落ち着くという、我々の見方は維持する。

米国の自転車市場

レジャートレンドグループ及び米国自転車製品供給業者協会(BPSA)が発表した統計によると、2012 年 1～11 月に自転車ブランドや供給業者が米国の自転車店向けに販売及び出荷をおこなった新車自転車台数は 2011 年同期に比べ 3%増加した。この模様を表 18 に示す。

表 18 1～11 月の米国自転車専門店販路における自転車店向け卸販売
2012 年と 2011 年との比較

	台数	金額	平均単価
2012 年 1～11 月	2,448,864	\$1,045,604,039	\$426.98
2011 年 1～11 月	2,382,752	\$979,999,312	\$411.29
変化	66,112	\$65,604,727	\$15.69
変化 %	2.8%	6.7%	3.8%

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

2012 年 1～11 月の卸金額は US\$10 億を超え、2011 年同期に比べ 7%増加した。

ブランド或いは供給業者が自転車店向けに販売した自転車の平均卸単価は4%、即ちUS\$15.69上昇した。

米国の自転車ブランドや供給業者がもつ2012年1~11月の新車在庫について、2011年同期と比較しながら示したものが表19である。

2012年11月末にブランド及び供給業者がもつ在庫総台数は2011年11月末に比べ11%、即ち64千台増加した。

表19 米国自転車専門店販路 供給業者の持つ1~11月の自転車在庫
2012年と2011年との比較

	在庫総台数	総卸金額 US\$	平均単価
2012年1~11月	664,238	\$211,644,544	\$318.63
2011年1~11月	600,106	\$204,194,208	\$340.26
変化	64,132	\$7,450,336	-\$21.64
変化%	10.7%	3.6%	-6.4%

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

2012年11月末にブランドや供給業者が持っている新車自転車在庫の卸金額は、2011年11月末に比べ4%、即ちUS\$750万増加した。

2012年11月末のブランド及び供給業者の自転車在庫の平均単価は、2011年11月末に比べ6%強、即ちUS\$21.64下落した。

以 上