

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 2009 年 2 月号

米国自転車市場情報

輸入

2008 年年初 11 カ月間の自転車輸入台数は、表 1 に示す通り実質的に横ばいで、全体的に 2007 年と比べてわずかな増加（0.95%）となった。

表 1 年初 11 カ月間の米国自転車輸入 2008 年及び 2007 年の比較

1～11 月 HS 関税番号	2008		2007		変化	
	台数	FOB 価格 US\$	台数	FOB 価格 US\$	台数	FOB 価格 US\$
1510 19 インチ以下	4,961,032	137,397,613	5,164,392	125,586,606	-203,360	11,811,007
1520 20 インチ	5,275,844	203,096,567	5,186,533	168,451,791	89,311	34,644,776
1550 24 インチ	1,075,166	62,238,432	1,227,459	67,351,196	-152,293	-5,112,764
2500 27 インチ及び 700c	1,105,904	290,170,012	871,014	215,173,411	234,890	74,996,601
3500 26 インチ	4,866,083	477,854,765	4,609,342	391,723,402	256,741	86,131,363
その他	192,821	19,582,628	253,764	18,014,359	-60,943	1,568,269
計	17,476,850	1,190,340,017	17,312,504	986,300,765	164,346	204,039,252
対前年比%					0.95%	20.69%
平均単価 US\$		\$68.11		\$56.97		\$11.14
対前年比%						19.55%

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

全自転車輸入の総 FOB 価格は、先月報告した US\$10 億を上回る水準で増加を続けている。年初 11 カ月間で US\$12 億に達し、前年同期比 20.7% の増加となった。

2008 年最終四半期には米国の消費財物価が下落しているため、2009 年出荷分から自転車輸入の金額は全体的に徐々に減少するだろう。

これとは別に、自転車生産の減速によって、中国と台湾の自転車製造工場が価格の高い原材料と部品在庫を 2008 年から抱えたままになっており、これを 2009 年の当初 2 四半期に消費する必要があるという情報がある。従って、自転車の完成品価格が即座に下がるようなことはなく、価格が低下するのは高価格在庫が解消されてメーカーが低価格の材料や部品を調達し始めてからになるだろう。

表 2 には、年初 11 カ月間に増加した自転車輸入関税番号区分 3 つのみを示した。実際に増加を示した区分に注目するためである。示されている 3 区分は総輸入の 64% を占め、合計で 5 パーセント超、即ち 600,000 台近く、の増加を示した。

表 2 年初 11 カ月間の米国自転車輸入 2008 年及び 2007 年の比較
増加した関税番号のみ

1~11 月	2008		2007		変化	
HS 関税番号	台数		台数		台数	パーセント
1520 20 インチ	5,275,844		5,186,533		89,311	1.72%
2500 27 インチ及び 700c	1,105,904		871,014		234,890	26.97%
3500 26 インチ	4,866,083		4,609,342		256,741	5.57%
計	11,247,831		10,666,889		580,942	5.45%
総輸入に占める パーセント	64.4%		61.6%			

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

輸入自転車の年初 11 カ月間における平均 FOB 単価は、表 3 に示すように前年同期と比べて全体的に上昇した。その他の自転車を除けば、最も上昇率が高かった区分は関税番号 1520 の 20 インチの自転車である。また、平均単価のドル価格上昇幅が最も大きかった区分は、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車である。

表 3 年初 11 カ月間の平均単価 2008 年と 2007 年の比較

関税番号	2008 平均単価	2007 平均単価	変化 \$	変化 %
1510 19 インチ 以下	\$27.70	\$24.32	\$3.38	14%
1520 20 インチ	\$38.50	\$32.48	\$6.02	19%
1550 24 インチ	\$57.89	\$54.87	\$3.02	6%
2500 27 インチ及び 700c	\$262.38	\$247.04	\$15.34	6%
3500 26 インチ	\$98.20	\$84.98	\$13.22	16%
その他	\$101.56	\$70.99	\$30.57	43%
計	\$68.11	\$56.97	\$11.14	20%

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

27 インチ及び 700c の区分については、本レポートの後の方で詳しく見ていく。この区分では、台数、FOB 価格、及び総輸入に占めるシェアが過去 10 年間にわたり成長しているからである。

米国自転車市場が年間消費台数面で比較的横ばいの傾向を示していること、また、2008 年もこの傾向が継続しているため懸念していることを、我々は様々な形で示してきた。

表 4 は、年初 11 カ月間の自転車輸入の過去 9 年間の推移を示している。表からわかるように、台数面では過去のデータの間中にあり、総 FOB 価格及び平均単価は過去最高を記録した。

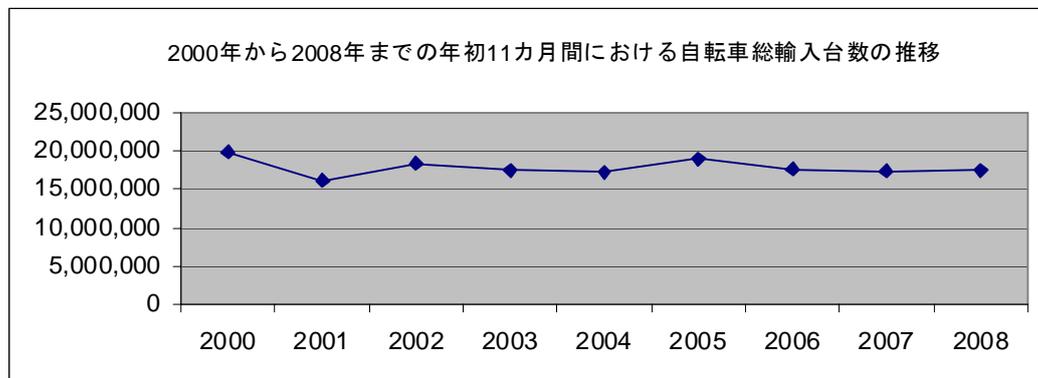
表 4 年初 11 カ月間の自転車輸入の過去 9 年間の推移
年初 11 カ月間の輸入の推移

年	総台数	総 FOB 価格 U.S.\$	平均単価 U.S. \$
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、The Gluskin Townley Group による分析

図 A は、表 4 のデータを図示したもので、米国の自転車市場で消費の横ばい傾向が継続していることを明確に示している。

図 A



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

昨年報告してきたように、春から夏にかけて販売活動が活発化したという報告が自転車専門店の販売網からあり、「ミニ・バイクブーム」という言葉が聞かれることさえあった。

おそらく、2008年には自転車に乗る米国国民が増加したという事実があったのだろう。ただし、これは全米スポーツ用品協会（NSGA）の「年次スポーツ参加調査」や正確な自転車利用のデータが発表される4月上旬を待つて確認することになる。

昨春と昨夏には自転車に乗る米国国民が増加したわけだが、補足すべき点として、地下の物置や車庫に保管していた古い自転車を取り出してきた人や、インターネット等の様々な方法

で購入した中古自転車を使う人が、かなりの割合を占めていたことについても述べておく必要がある。

これらの中古自転車は全米の自転車店に持ち込まれ、快適な利用ができるように調整、タイヤ・チューブ・付属品の交換が行われた。

小売店舗での新車販売数に目に見える増加があったとしても、そのかなりの部分を既存在庫が占めていた。この想定は、前回の輸入統計及び表 5 に基づくものである。

表 5 年初 11 カ月間の米国自転車輸入の過去 9 年間の推移
台数順

年初 11 カ月間の自転車輸入の推移				
年	台数	FOB 価格	平均単価	順位(台数)
2000	19,804,700	970,773,772	\$49.02	1
2005	18,989,452	980,376,177	\$51.63	2
2002	18,295,590	815,333,728	\$44.56	3
2006	17,575,740	929,337,110	\$52.88	4
2008	17,476,850	1,190,340,017	\$68.11	5
2003	17,458,157	772,964,358	\$44.28	6
2007	17,312,504	986,300,765	\$56.97	7
2004	17,225,606	815,484,617	\$47.34	8
2001	16,094,002	747,540,697	\$46.45	9

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

表 5 は、年初 11 カ月間の総輸入の過去 9 年間のデータを総台数順に示したものであることに注意されたい。2008 年は 9 年間で 5 位となり、年初 11 カ月間の自転車輸入台数がこれよりも多い年が 4 年、少ない年が 4 年あった。

20 インチ以上の自転車（米国のコア自転車市場）

表 6 が示す通り、20 インチ以上の輸入自転車に代表される自転車のコア市場は、2008 年年初 11 カ月間に前年同期比で 368,000 台（3%）増加した。20 インチ以上の総 FOB 価格は、平均単価が、US\$70.85 から US\$13.00 増の US\$84.13 に上昇したことにより US\$10 億を超え、2007 年の年初 11 カ月の金額を実に US\$1 億 9,200 万、増加率 22%、上回った。

表 6 年初 11 カ月間の米国への自転車輸入：20 インチ以上の自転車

20 インチ以上の輸入自転車	台数	FOB 価格 US\$	平均単価 US\$
2008 年 年初 11 カ月	12,515,818	1,052,942,404	\$84.13
2007 年 年初 11 カ月	12,148,112	860,714,159	\$70.85
変化	367,706	192,228,245	\$13.28
変化の割合 %	3.0%	22.3%	18.7%

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

年初 11 カ月間の 20 インチ以上の自転車輸入の過去 9 年間の推移を、表 7 に示す。既に言及したように、総 FOB 価格と平均 FOB 単価が目立っている。

表7 年初11カ月間の米国自転車輸入の過去9年間の推移 20インチ以上の自転車

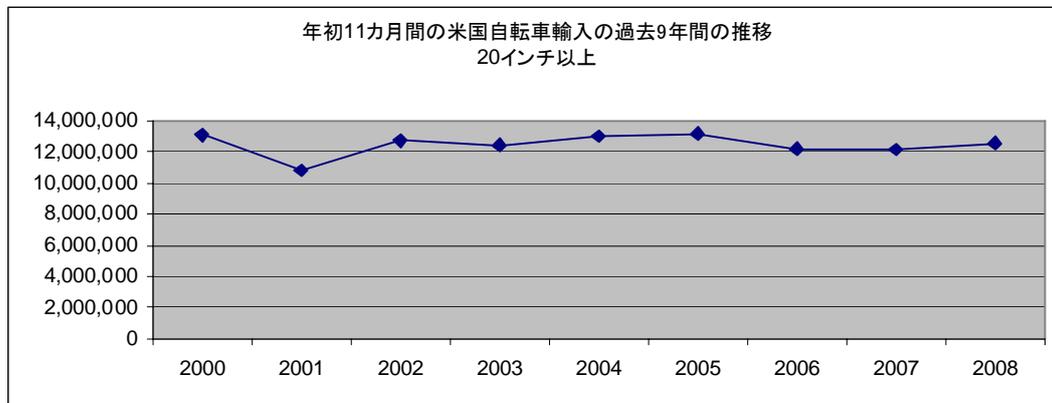
年	総台数	総 FOB 価格 \$	平均単価 \$
2008	12,515,818	1,052,942,404	\$84.13
2007	12,148,112	860,714,159	\$70.85
2006	12,190,741	808,065,565	\$66.29
2005	13,166,426	848,816,767	\$64.47
2004	13,001,433	719,927,620	\$55.37
2003	12,400,032	663,875,043	\$53.54
2002	12,721,100	684,013,797	\$53.77
2001	10,808,527	617,522,594	\$57.13
2000	13,059,188	784,778,177	\$60.09

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

図 B は、表7のデータを図示したもので、図 A との類似性に注意すべきである。また、2006年以後の過去3年間、20インチ以上の自転車輸入の明らか、かつ穏やかな減少傾向が現れていることも懸念される。

今月のレポートに含まれているコア市場の詳細分析を実施したのは、それが理由である。米国の消費者市場が縮小傾向にあり、2009年の第2四半期の終わりか第3四半期の初めまでは今回の不景気が底打ちすることはないという観測に強い現実味があるという現状を受け、短期的な米国自転車市場の潜在的な強みと弱みをさらに理解するために、可能な限り詳しい検討を行いたい。

図 B



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

初めに、20インチ以上の米国自転車輸入について過去9年間の年初11カ月のデータを各期間の総台数順に示した表8に注目した。

2008年が9年間で5位（年初11カ月の自転車輸入台数がこれよりも多い年が4年、少ない年が4年あった）となったことには、驚きはない。

表 8 年初 11 カ月間の米国自転車輸入の 2000 年から 2008 年までの過去 9 年間の推移
20 インチ以上の自転車 (台数順)

年	台数	FOB 価格	平均単価	順位 (台数)
2005	13,166,426	848,816,767	\$64.47	1
2000	13,059,188	784,778,177	\$60.09	2
2004	13,001,433	719,927,620	\$55.37	3
2002	12,721,100	684,013,797	\$53.77	4
2008	12,515,818	1,052,942,404	\$84.13	5
2003	12,400,032	663,875,043	\$53.54	6
2006	12,190,741	808,065,565	\$66.29	7
2007	12,148,112	860,714,159	\$70.85	8
2001	10,808,527	617,522,594	\$57.13	9

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

これは、ある意味で良いことである。というのは、2008 年のコア自転車市場の消費が、来期に過剰在庫になる可能性も在庫不足になる可能性も見せていないことになるからである。

問題なのは、これからのシーズンは通常のシーズンでは全くないということである。極めて異常な状態であり、従って、今期の年初 11 カ月間輸入のデータからは来期の状況は殆ど、或いは全く見えてこず、このことは悪いニュースである。

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c 自転車の増加

過去 9 年における最も目立った特徴の 1 つに、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c 自転車の輸入が劇的に増加したことがある。表 9 は、年初 11 カ月間の自転車輸入の過去 9 年間の推移を示している。

表 9 2000 年から 2008 年までの過去 9 年間の推移
年初 11 か月間の米国自転車輸入 27 インチ及び 700c の自転車

年	台数	FOB 価格	平均単価	変化 台数	変化 台数%	変化 価格	変化 価格%
2008	1,105,904	290,170,012	\$262.38	234,890	27.0%	74,996,601	34.9%
2007	871,014	215,173,411	\$247.04	175,098	25.2%	35,121,373	19.5%
2006	695,916	180,052,038	\$258.73	8,498	1.2%	-12,408,890	-6.4%
2005	687,418	192,460,928	\$279.98	236,267	52.4%	101,838,724	112.4%
2004	451,151	90,622,204	\$200.87	82,428	22.4%	17,051,253	23.2%
2003	368,723	73,570,951	\$199.53	77,608	26.7%	19,244,830	35.4%
2002	291,115	54,326,121	\$186.61	99,066	51.6%	13,806,824	34.1%
2001	192,049	40,519,297	\$210.98	59,112	44.5%	13,527,799	50.1%
2000	132,937	26,991,498	\$203.04	76,603	136.0%	9,026,037	50.2%

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

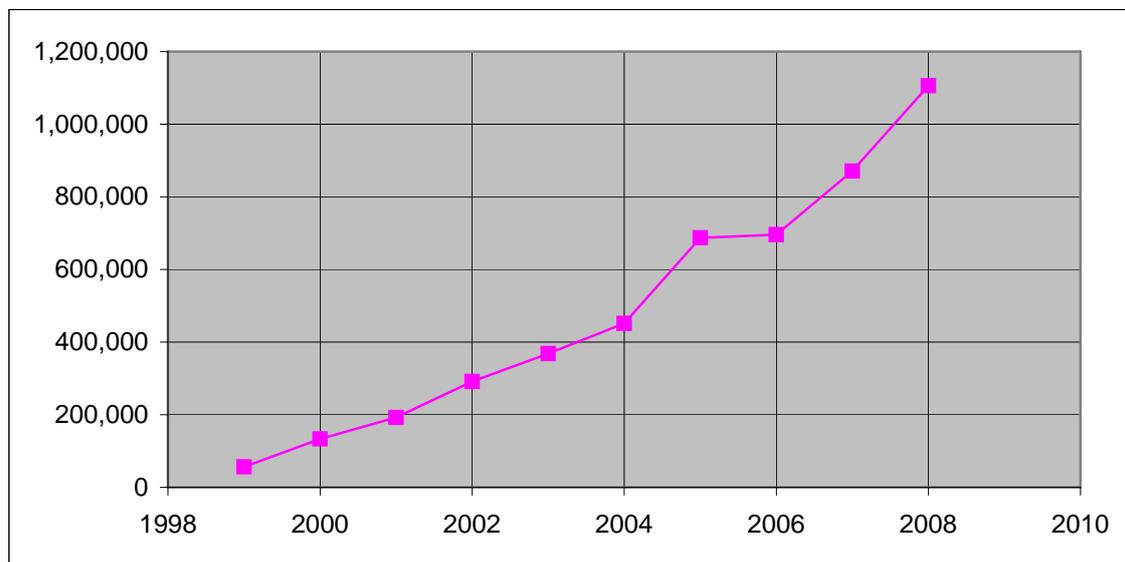
以前、米国自転車市場に対するいわゆる「ランス効果」について述べたことがある。つまり、ランス・アームストロングがツール・ド・フランスで 7 連勝したことによる売上増である。これに加えて、米国におけるトライアスリートの急増や、シクロクロス、タイムトライアル、シングルスピードといったニッチ市場の成長があることも忘れてはならない。

この成長は、年初 11 カ月間の台数が前年同期比 136%の増加を示した 2000 年に始まった。2006 年には成長傾向は後退したが、2005 年に 52%、即ち 236,267 台、の増加を示した関税番号 2500 の輸入自転車の過剰在庫の影響があった模様である。

しかし、2007 年には増加傾向に勢いがつき、2008 年の年初 11 カ月間も同様であった。また、2006 年～2008 年の間には 700c アップライト・ハイブリッド・モデルの人気の上昇し、それがこの区分のこのような継続的上昇に貢献したことも付言しておきたい。

図 C は、表 9 で示した過去 9 年間における年初 11 カ月間の関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c 自転車の輸入データの推移を図示したものである。

図 C 年初 11 カ月間の米国輸入の 2000 年から 2008 年までの過去 9 年間の推移
米国 27 インチ及び 700c 自転車輸入



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

図 C を見た後で再び図 A と図 B を見ることにより、全体的に横ばいの市場の中で自転車輸入のどの製品区分が増加してどの製品区分が減少しているかについてさらに詳しい検討を試みた。これまで好調であった部分と、将来的に好調になるかもしれない部分について何らかの指針が得られるかもしれないからである。

コアとなる 20 インチ以上の製品区分に該当する 4 つの関税番号を取り上げ、過去 9 年間の推移データを作った。データを絞り込む過程で、この 4 つの関税番号それぞれの 20 インチ以上のコア市場全体に占める割合を見ることが、傾向をつかむ上で便利な方法であるという判断に至った。これらの割合は、表 10 に示した。

コアとなる 4 つの 20 インチ以上の自転車の関税番号及び対応する製品区分

- 関税番号 1520 = 20 インチ
- 関税番号 1550 = 24 インチ
- 関税番号 2500 = 27 インチ及び 700c
- 関税番号 3500 = 26 インチ

各列は関税番号別になっており、パーセントは年初 11 カ月間の 4 つの番号の合計に占める各関税番号の割合である。

2000 年から 2008 年の自転車台数：

- 関税番号 1520：20 インチ自転車の台数は、38%から 43%に増加。
- 関税番号 1550：24 インチ自転車の台数は、14%から 9%に減少。
- 関税番号 2500：27 インチ及び 700c 自転車の台数は、1%から 9%に増加。
- 関税番号 3500：26 インチ自転車（様々な種類を含む大きな区分）の台数は、47%から 39%に減少。

表 10 年初 11 カ月間の米国自転車輸入台数の 2000 年から 2008 年までの過去 9 年間の推移
主要 4 関税番号（1520、1550、2500 及び 3500 の 20 インチ以上の自転車）の
合計に占める割合

年	1520	1550	2500	3500
2000	38.3%	14.1%	1.0%	46.6%
2001	40.3%	13.7%	1.9%	44.1%
2002	45.1%	13.9%	2.4%	38.6%
2003	43.2%	15.0%	3.0%	38.8%
2004	40.2%	14.9%	3.8%	41.1%
2005	42.5%	13.8%	5.4%	38.3%
2006	39.9%	13.8%	5.8%	40.5%
2007	43.6%	10.3%	7.3%	38.8%
2008	42.8%	8.7%	9.0%	39.5%

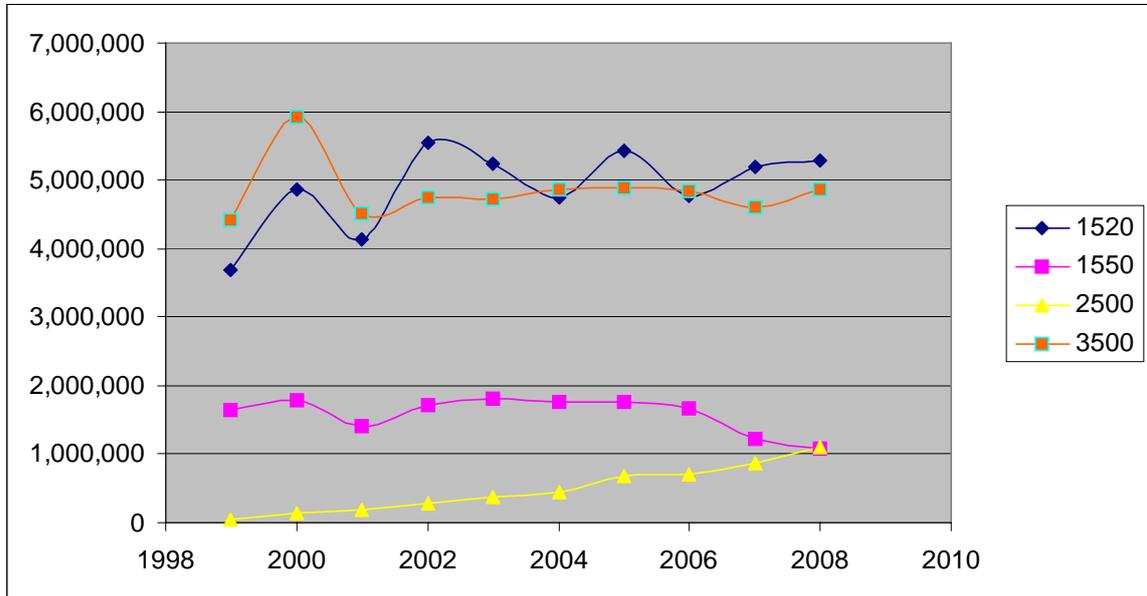
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Group による分析

このデータをよりわかりやすくグラフで表したものが、4 つの関税番号（1520、1550、2500 及び 3500）の年初 11 カ月間の輸入の過去 9 年間の推移を表す図 D である。

関税番号 1520 の 20 インチ輸入自転車の推移を見ると、400 万台未満から 500 万台超まで変動幅が大きい、常に 4 つの製品区分の中で最も大きな割合を占めていることがわかる。

関税番号 3500 の 26 インチは多くの製品区分と価格帯を含む大きな区分であるが、2 番目に大きな区分であり、1520 と比べてはるかに安定的に推移していることがわかる。

図 D 年初 11 カ月間の米国自転車輸入台数の 2000 年から 2008 年までの過去 9 年間の推移
 主要 4 関税番号（1520、1550、2500 及び 3500 の 20 インチ以上の自転車）の
 合計に占める割合



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

関税番号 1550 の 24 インチ自転車輸入台数は緩やかに減少しており、また関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c 輸入台数は安定的に増加していることがはっきりと読み取れる。

このレポートの前の部分で表 9 についてコメントした際、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c 輸入自転車における総 FOB 価格の急激な増加について触れた。

このことを念頭に、主要 4 関税番号の各自転車製品区分が、20 インチ以上の米国市場に占める割合の推移を、製品区分ごとに分けて表すことを試みた。

表 11 がその結果であり、形式は表 10 と同一であるが、各関税番号の FOB 価格が 20 インチ以上の輸入自転車の総 FOB 価格に占める割合を表している点が異なる。

表 11 年初 11 カ月間の米国自転車輸入 FOB 価格の 2000 年から 2008 年までの過去 9 年間の推移
 主要 4 関税番号（1520、1550、2500 及び 3500 の 20 インチ以上の自転車）の
 合計金額に占める割合

年	1520	1550	2500	3500
2000	28.2%	12.7%	3.5%	55.6%
2001	27.8%	11.3%	6.8%	54.1%
2002	30.0%	11.3%	8.2%	50.5%
2003	28.4%	11.5%	11.3%	48.8%
2004	24.1%	10.6%	13.9%	51.4%
2005	21.5%	8.9%	23.3%	46.4%
2006	21.1%	10.2%	22.7%	46.0%
2007	20.0%	8.0%	25.5%	46.5%
2008	19.7%	6.0%	28.1%	46.2%

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

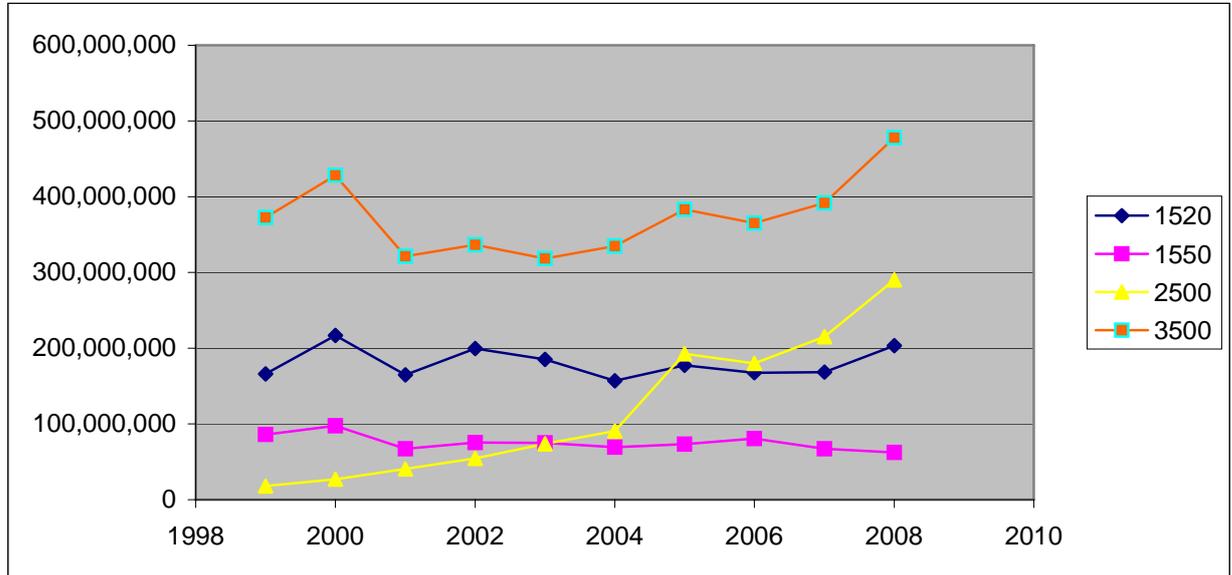
2000 年から 2008 年の米ドルの総 FOB 価格において

- 関税番号 1520 の 20 インチが占める価格の割合は 28% から 20% に低下している。
- 関税番号 1550 の 24 インチが占める価格の割合は 13% から 6% に低下している。
- 関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c が占める価格の割合は 3.5% から 28% に増加している。
- 関税番号 3500 の 26 インチが占める価格の割合は 56% から 46% に低下している。

割合の増減は総 FOB 価格の増減に依存していることを考えると、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の輸入自転車が金額面・財務面において米国自転車市場の主要な要素となっていることは明らかである。

図 E は表 11 のデータをグラフで表したものであり、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c 輸入自転車の、米国自転車産業及び米国自転車市場に対する、経済的重要性をはっきりと表している。また関税番号 3500 の 26 インチ輸入自転車が経済的に極めて重要な位置を占めていることも読み取れる。

図 E 年初 11 カ月間の米国自転車輸入 FOB 価格の 2000 年から 2008 年までの過去 9 年間の推移
 主要 4 関税番号（1520、1550、2500 及び 3500 の 20 インチ以上の自転車）の
 合計金額に占める割合



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

表 10、11 及び図 D、E の分析からは、米国自転車業界及び米国自転車市場は 26 インチの自転車、特に比較的高価格のコンフォート・バイクやマウンテン・バイク、また高性能の 27 インチ及び 700c 自転車に対する依存度が高いことがわかる。

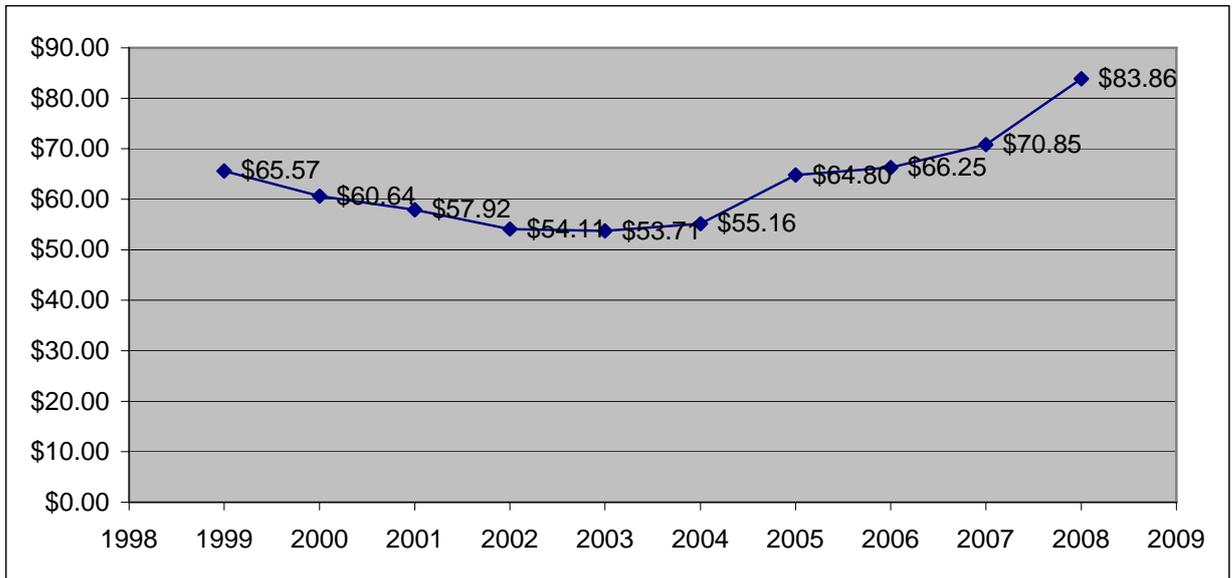
図 F はコアとなる 20 インチ以上の製品全体の、平均単価の年初 11 カ月間の過去 9 年間の推移を表したものである。このデータは関税番号 2500、次いで関税番号 3500 が主たるけん引役となって総 FOB 価格が上昇したことと関係している。

20 インチ以上の製品のコア市場における平均 FOB 単価は 2000 年から 2003 年にかけて下落し、その後 2004 年から 2008 年の年初 11 カ月間にかけて徐々に上昇している。

これは主として物価上昇によるものだろうか。それとも過去 3 年間に自転車の価値が上昇したのだろうか。

我々はその両方が原因であったと考えるが、最も大きな要因は 700c ロード・バイク及び高級マウンテン・バイクの市場価格の上昇であったと思われる。

図 F 主要 4 関税番号 1520・1550・2500 及び 3500 の全体の年初 11 カ月間の米国自転車輸入平均単価、2000 年から 2008 年までの過去 9 年間の推移（20 インチ以上の自転車）



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

こういったことを考え合わせると、これらの調査結果は自転車専業（自転車店）小売販売網、REI などアウトドア用品の小売業者、及びオンライン小売業者にとって、より大きな意味を持つ。

これらが合理的に正確であるとすれば、この景気後退期に自動車産業や電子産業セクターが直面しているものと似たリスクに米国の自転車販売チャネルもさらされていることが、この調査結果により明らかにされたことにもなる。

米国の熱心な大人の自転車愛好家や、新規の大人の自転車利用者は、26 インチ、27 インチ及び 700c の輸入自転車製品の大きな割合を占める、比較的高性能で高価格な自転車を今後も購入し続けるだろう。

残念ながら、多少なりともこの問いの答えがわかるのは、おそらく 2009 年の第 2 四半期以降になるだろう。

米国の輸出

最近の為替変動と価格の上昇にもかかわらず、表 12 に示す通り米国自転車輸出は 2008 年の年初 11 カ月間を通じて増加し続けている。

表 12 年初 11 カ月間の米国の自転車輸出 2008 年と 2007 年の比較

	総台数	総 FOB 価格 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2008 年 年初 11 カ月	338,554	119,518,898	\$353.03
2007 年 年初 11 カ月	315,617	108,596,952	\$344.08
変化	22,937	10,921,946	\$8.95
変化の割合 %	7.3%	10.1%	2.6%

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

2008 年の年初 11 カ月間では総自転車輸出台数は前年同期比 23,000 台、即ち 7.3%、増加し、総 FOB 価格は US\$1,100 万、即ち 10%、増加している。

世界的な経済状況を鑑みれば、今後 1、2 年間は米国の自転車輸出台数が伸び続けることは難しいように思われるが、2008 年に関して言えば、表 13 に示す通り、最終的な自転車輸出台数は過去 9 年間のうち上位 3 位又は 4 位の年に近い数字となることが見込まれる。

表 13 年初 11 カ月間の米国自転車輸出 過去 9 年間の推移

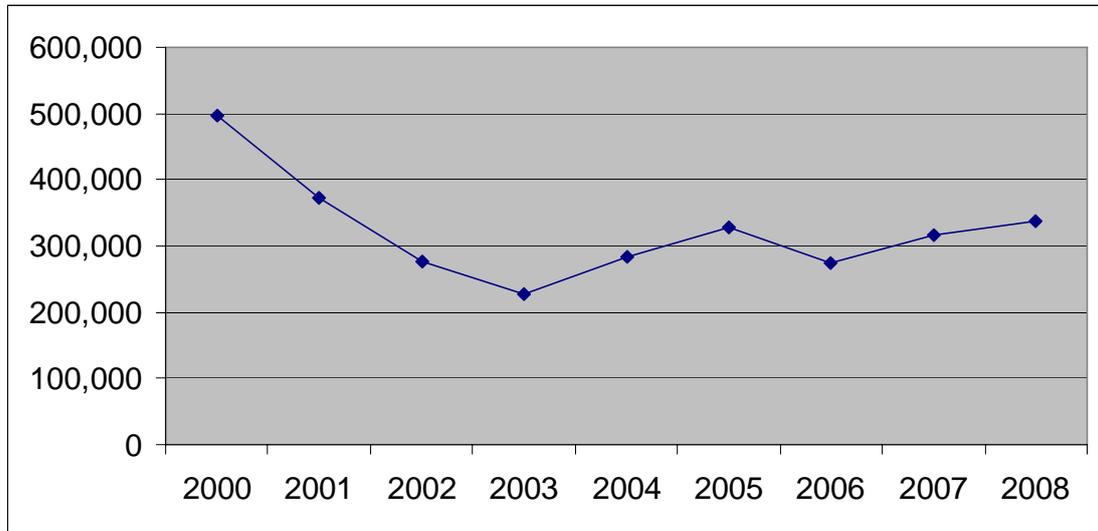
年	台数	FOB 価格	平均単価
2008	338,554	119,518,898	\$353.03
2007	315,617	108,596,952	\$344.08
2006	275,344	102,492,968	\$372.24
2005	328,071	108,319,575	\$330.17
2004	284,701	72,137,139	\$253.38
2003	227,956	59,435,158	\$260.73
2002	277,642	50,011,704	\$180.13
2001	373,157	57,221,378	\$153.34
2000	497,715	68,055,522	\$136.74

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

2008 年の年初 11 カ月間の米国自転車輸出の総 FOB 価格は US\$1 億 1,900 万と、過去 9 年間で最も高くなっている。また平均 FOB 単価は過去 9 年間で 2 番目に高い水準である。

図 J は表 13 の自転車輸出データをグラフで表したものであり、過去 3 年間の間、米国の自転車輸出が着実に増加してきたことを示している。自転車輸出は今後 1、2 年間は減少する可能性があるものの、過去の実績からは、米国と世界の経済が回復し始めれば、輸出もまた回復を見込めることがうかがえる。

図 J 米国自転車輸出 年初 11 カ月間の輸出の 9 年間の推移 1999～2008



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

表 14 は 3 つの関税番号すべてにおける年初 11 カ月間の米国の自転車輸出及び国内製・外国製の自転車輸出の詳細を示したものである。

興味深いのは、関税番号 2600 の 25 インチ以上の自転車の平均単価が 962.19 ドルと高額であるにもかかわらず、43,000 台以上輸出されていることである。このことは、米国製の高性能自転車が世界市場を確立していることの証左と言える。当然ながら、問題は、米国の自転車ブランド及びメーカーが今後 12 カ月から 18 カ月の間、この地位を維持できるかということである。

表 14 2008 年年初 11 カ月間 米国自転車輸出

1～11月	国内			海外			計		
	関税番号	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$	平均単価	台数	FOB 価格 US\$
1070	26,738	5,865,965	\$219.39	10,556	2,236,543	\$211.87	37,294	8,102,508	\$217.26
2600	43,151	41,519,608	\$962.19	62,625	22,961,538	\$366.65	105,776	64,481,146	\$609.60
6000	190,717	44,492,301	\$233.29	4,767	2,442,943	\$512.47	195,484	46,935,244	\$240.10
計	260,606	91,877,874	\$481.75	77,948	27,641,024	\$354.61	338,554	119,518,898	\$353.03
合計の%	77.0%	76.9%		23.0%					

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

米国の国内製自転車は 2008 年の年初 11 カ月間の自転車輸出台数 260,606 台のうち 77% を維持しており、外国製自転車は輸出台数 78,000 台で 23% の割合を占める。

米国の自転車産業

2009年2月6日、連邦消費者製品安全委員会（CPSC）は2つのプレスリリースを発表した。これらは消費者製品安全改善法（CPSIA）の発効日と遵守についてさらに詳しく説明するものであり、非常に重要なものである。

その背景の一部を述べると、ニューヨーク州南部地方裁判所は2009年2月5日、フタル酸エステルの使用禁止の非遡及適用に関するCPSCの意見を全面的に覆した。裁判所は、フタル酸エステルに関するCPSIAの規定は明らかに既存在庫にも適用されるものであり、CPSCの反対意見は退けるべきとの判断を下したのである。

これを受けてCPSCは2009年2月6日、「新児童安全法におけるフタル酸エステル要件の遵守に関するガイダンス」を規定するプレスリリースを発表した。

これは2009年2月10日以降、製造時期にかかわらず子供用玩具及び育児用品に6種類のフタル酸エステル（DEHP、DBP、BBP、DINP、DIDP及びDnOPA）が0.1%以上含有されていなければならないと定めるものである。

CPSIAでは、「子供用玩具」とは12歳以下の子供が遊びの際に使用することを意図して作られた製品と定義されている。CPSCは先に言明した通り、**自転車**、遊具、楽器、スポーツ用品など（玩具としての製品を除く）を適用除外とする、玩具の強制基準における、玩具の定義に従うことを確認している。

またCPSCは2009年2月6日、これと合わせて「2月10日発効の子供用製品における新しい鉛の使用制限に関する執行方針」を規定するプレスリリースを発表した。

これは2009年2月10日以降、12歳以下の子供を対象とした消費者向け製品は、子供と接触する可能性のある部分に600 ppm以上の鉛が含まれていなければならないと規定するものである。

米国自転車業界が最も懸念していたのは、チューブのバルブシステムのように、鉛が含まれてはいるものの12歳以下の子供と接触することがない部品に関してである。

CPSCは当該プレスリリースの中でこの問題に対応し、「製品に含まれる、鉛を含有する部分が子供と接触する可能性はなく、新しい鉛の使用制限の対象とはならないとのメーカーによる判断は、それがCPSCの提案するガイダンスに適合しているか、あるいは接触不可能性要件の合理的な解釈に基づいている場合に限りて容認するものとする。塗料その他のコーティング剤又は電気メッキは、構成部品を接触不可能とするバリアとは見なされない」と述べた。

このプレスリリースはまた、メーカーと輸入業者に対する一部検査要件及び証明要件の1年間の実施延期を承認する、CPSCによる2009年1月30日付の声明にも言及している。子供用製品のメーカーにとって、この「延期」は鉛総含有量制限、一部製品のフタル酸エステル制限及び玩具の強制基準に関する検査及び証明義務からの一時的な解放にすぎない。

このプレスリリースによれば、規模の大小を問わず子供用製品のメーカーと輸入業者はこれらの要件に対して検査を実施したり証明したりする必要はないが、それでも鉛とフタル酸エステルの使用制限、玩具の強制基準その他の要件は満たしていなければならない。塗料の塗

られた子供用製品については、依然として認定検査機関による検査に基づいた証明が必要である。

詳細な情報については CPSC の Web サイト www.cpsc.gov を参照されたい。Gluskin Townley Group, LLC は米国消費者製品安全委員会、又は消費者製品安全法、若しくは CPSC が施行及び執行するいかなる法律に関しても一切法的助言を提供することはできず、またそうする意図もないことに注意されたい。製品安全性の問題に関する法的助言を必要とする場合は、貴社の弁護士に連絡するか、貴社の代理として米国消費者製品安全委員会に関わる問題に対処する資格を有する弁護士に相談されることをお勧めする。

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。