

平成23年5月2日

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2011年4月号

米国自転車市場情報

輸入

2011年1月の米国自転車輸入は2010年の同期に比べ台数で4.4%増加し、良いスタートをきった。この様子を表1に示す。

表1 1月の米国自転車輸入：2011年と2010年の比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年 1月	990,358	\$101,602,321	\$102.59
2010年 1月	948,953	\$72,489,821	\$76.39
変化	41,405	\$29,112,500	\$26.20
変化 %	4.4%	40%	34.3%

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

我々がこのレポートを提出するに際し留意していることは、米国への自転車輸入に関しては最初の1～2カ月だけで、一年間全体がどうなるかという事を示しているわけではないという事である。

この点を指摘したうえで、2011年1月は2つの点から異例であるという事が言える。第一に、当月に輸入された自転車の総FOB金額は2010年1月に比べ40%、即ちUS\$2,900万も増加した。

新年最初の月の総FOB金額のこのかなり劇的な増加は、1月に米国に輸入された自転車の平均FOB単価が34%上昇した事によるものであることは、表1に示す通り明らかである。

輸入自転車の平均FOB単価US\$102.59という値は、1月としては過去12年間で最高である。この平均単価の上昇の原因の一端は、原価上昇がづいに影響してきたことにあるのかもしれないが、後で分析する通り、この価格上昇の原因の一部は当月の輸入が複合的に高価格の製品区分やモデルへと移行していることによるためであるようにも見受けられる。

表2に2011年1月の米国自転車輸入の関税区分毎の詳細を示す。まず最初に注目されるのは、2011年1月には前年同月に比べ、19インチ以下の子供が歩道で乗るような自転車と20インチの幼児向けの自転車が減少したという事である。

表2 1月の米国自転車輸入 2011年と2010年の比較

1月 HS 関税番号	2011		2010		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	223,651	6,590,093	293,868	7,882,095	-70,217	-1,292,002
1520 20 インチ	213,798	9,354,486	286,688	11,187,215	-72,890	-1,832,729
1550 24 インチ	73,564	4,141,440	58,326	3,171,757	15,238	969,683
2500 27 インチ及 び 700c	126,417	39,818,439	76,225	23,422,278	50,192	16,396,161
3500 26 インチ	337,949	40,621,530	224,054	25,638,334	113,895	14,983,196
その他	14,979	1,076,333	9,792	1,188,142	5,187	-111,809
計	990,358	101,602,321	948,953	72,489,821	41,405	29,112,500
対前年比%					4.36%	40.16%
平均単価 US\$		\$102.59		\$76.39		
対前年比%					\$26.20	34.30%

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

次に、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車と、関税番号 3500 の 26 インチの自転車の本年 1 月の米国への輸入が前年同月と比べ大きく増加していることがわかる。

関税番号 2500 の 2011 年 1 月の 50,192 台の増加というのは、前年同月比 66%の増加であり、FOB 金額の US \$1,640 万の増加というのは、1 年前の同月比 70%増ということである。

関税番号 3500 については、この 1 月には前年 1 月に比べ 113,895 台輸入が増え、これは 51%増である。そして FOB 金額は 2011 年 1 月には US \$1,500 万増えたが、これは前年同月比 58%増である。

表3は2011年1月の関税区分毎の平均FOB単価を2010年1月のそれと比較し示したものである。

表3 1月の米国自転車輸入 2011年と2010年の比較 平均FOB単価

関税番号	2011 平均単価	2010 平均単価	変化 US\$	変化 %
1510 19 インチ以下	\$29.47	\$26.82	\$2.64	9.9%
1520 20 インチ	\$43.75	\$39.02	\$4.73	10.8%
1550 24 インチ	\$56.30	\$54.38	\$1.92	3.5%
2500 27 インチ & 700c	\$314.98	\$307.28	\$7.70	2.5%
3500 26 インチ	\$120.20	\$114.43	\$5.77	5.0%
その他	\$71.86	\$121.34	-\$49.48	-40.8%
計	\$102.59	\$76.39	\$26.20	34.3%

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

米国自転車輸入に関する5つの主要関税区分全てで平均単価が上昇したが、2011年1月の自転車輸入において前年の同じ時期と比較した平均FOB単価の上昇率が最も大きかったのは関税区分1510と1520の幼児が歩道で乗るような製品区分であり、これらの製品区分はこのところ毎月輸入台数が大きく減少していた。

表4は毎月1月の米国への全ての自転車輸入に関し、台数、FOB金額及び平均FOB単価につき、過去12年間の推移を示したものである。

表4 毎年1月の米国への総自転車輸入 12年間の推移

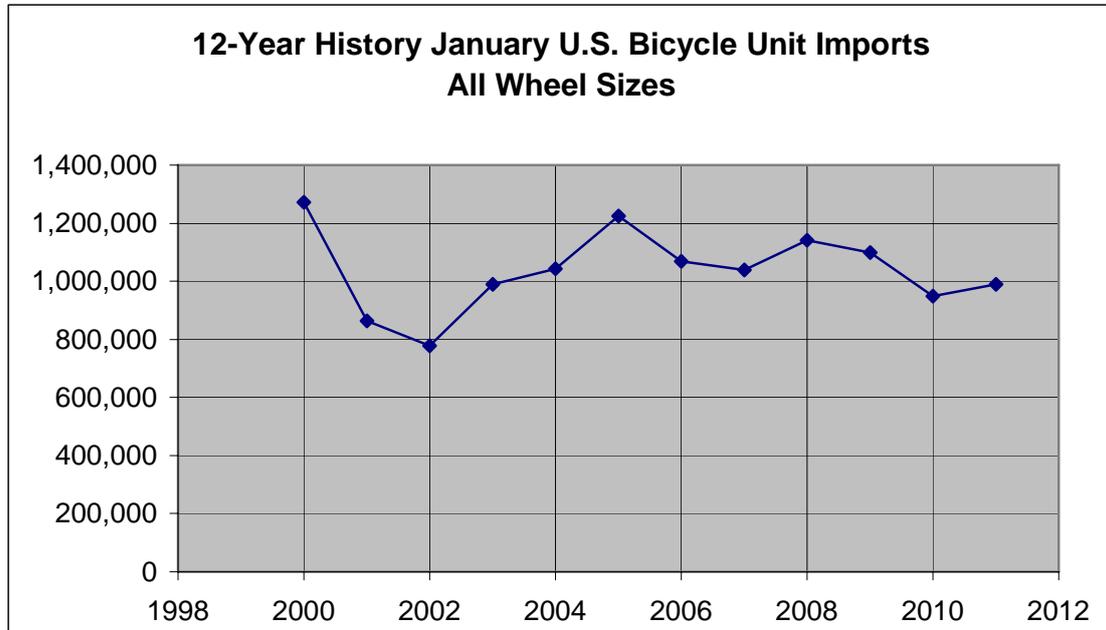
年	総台数	総金額 US\$	平均単価
2011	990,358	101,602,321	\$102.59
2010	948,953	72,489,821	\$76.39
2009	1,097,725	101,709,668	\$92.65
2008	1,140,548	87,342,285	\$76.58
2007	1,039,626	75,652,418	\$72.77
2006	1,068,571	73,979,170	\$69.23
2005	1,224,209	73,996,768	\$60.44
2004	1,042,863	46,612,300	\$44.70
2003	990,081	53,723,367	\$54.26
2002	777,175	48,346,142	\$62.21
2001	864,328	56,275,589	\$65.11
2000	1,271,006	64,746,561	\$50.94

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

2011年1月は、自転車輸入総FOB金額と平均単価においては目立っているものの、総台数は過去の推移の中では低い方に位置づけられている。

図Aは表4に示した2000年から2011年までの米国輸入自転車台数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、The Gluskin Townley Groupによる分析

表5は毎年1月の米国自転車輸入の過去12年間の推移について、台数により順位づけして示したものである。

米国の自転車輸入は、米国市場で一年間に消費される自転車のほぼ全てを示しているが、2010年までの景気後退から回復した。自転車輸入がこれまでの推移による年間或いは月次の輸入水準へ回復したという事は、昨年及び本年最初の月を基礎として、米国自転車市場がどういう方向へ向かっているかという事を示している。

表5に示す通り、2011年1月は総輸入台数において過去12年間で8番目である。7年は台数がこの月より多く、4年は台数が少ない。米国自転車市場はこの回復過程において、過去10年間観察してきたような変化のないフラットな市場へと戻ると信ずる理由は何もない。

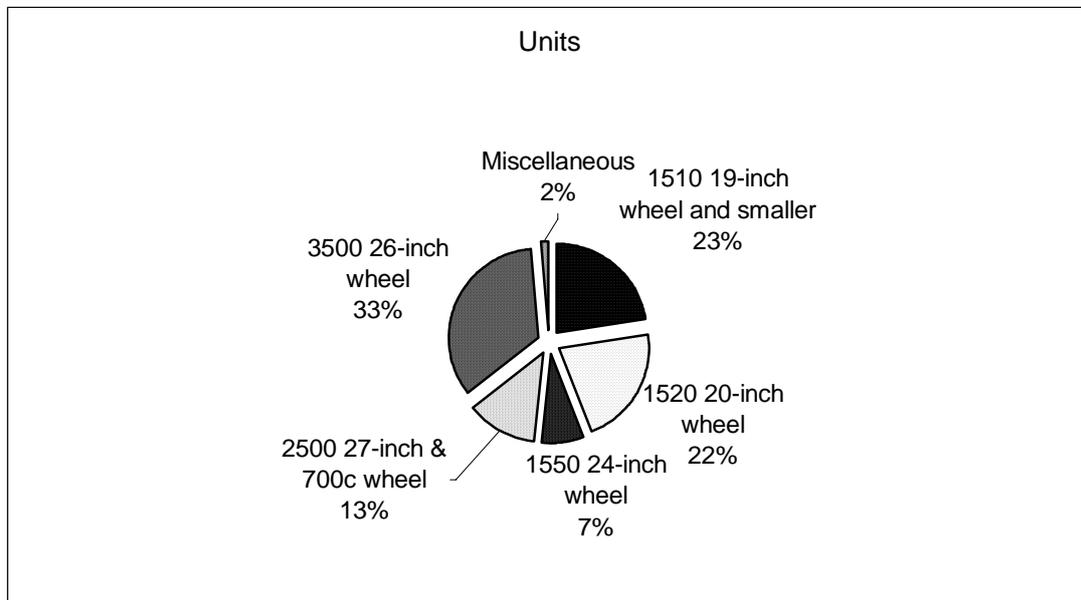
表5 1月の輸入自転車の過去12年間の推移、
台数による順位付け、全ての車輪径

順位	年	台数
1	2000	1,271,006
2	2005	1,224,209
3	2008	1,140,548
4	2009	1,097,725
5	2006	1,068,571
6	2004	1,042,863
7	2007	1,039,626
8	2011	990,358
9	2003	990,081
10	2010	948,953
11	2001	864,328
12	2002	777,175

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

図Bは2011年1月の米国自転車輸入台数につき、製品区分毎に示したものである。関税番号2500と3500は、合計で当月輸入の46%を占めている。

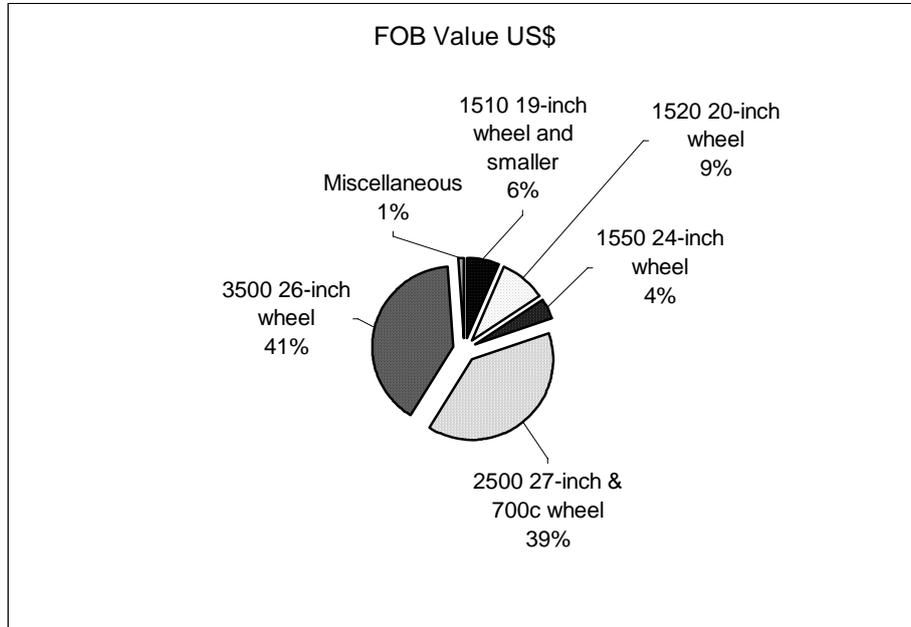
図B 2011年1月の米国自転車輸入台数 製品区分毎の割合



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

図Cは2011年1月の米国自転車総輸入に関し、製品区分毎のFOB金額の割合を示したものである。関税番号2500と3500が合計で当月の総FOB金額の80%を占めている。

図C 2011年1月米国自転車輸入 製品区分毎のFOB金額の割合



出典：米国商務省輸入統計、The 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

コアマーケットである20インチ以上の自転車の輸入は、本年1月には前年同月に比べ17%台数が増えた。この様子を表6に示す。

表6 2011年1月米国への自転車輸入 20インチ以上

	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2011年 1月	766,707	\$95,012,228	\$123.92
2010年 1月	655,085	\$64,607,726	\$98.62
変化	111,622	\$30,404,502	\$25.30
変化 %	17.0%	47.1%	25.7%

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

本年最初の月に輸入された20インチ以上の自転車の総FOB金額は前年同期と比較しUS\$3,000万、即ち47%増加した。

関税番号1510の歩道で乗るような自転車を除外すると、20インチ以上の自転車の平均単価は26%上昇、即ち2010年1月と比較し2011年1月には、台当たりUS\$25.30上昇した。

表 7 は 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 12 年間の推移を示す。

表 7 毎年 1 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 12 年間の推移

1 月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	766,707	95,012,228	\$123.92
2010	655,085	64,607,726	\$98.62
2009	786,026	94,013,819	\$119.61
2008	890,867	81,323,170	\$91.18
2007	813,602	69,968,470	\$86.00
2006	788,939	68,419,753	\$86.72
2005	963,310	68,089,839	\$70.68
2004	818,384	42,523,922	\$51.96
2003	780,291	49,193,101	\$63.04
2002	647,957	44,984,189	\$69.42
2001	567,789	47,684,532	\$83.98
2000	758,287	49,102,463	\$64.75

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

輸入台数の観点からは、2011 年 1 月は過去 12 年間で毎年 1 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数が 750,000 台から 789,000 台と報告された、密集したグループである 5 年の中に入っている。そして過去 12 年の中で 8 番目となっている。この様子を表 8 に示す。

既に言及した通り、2011 年 1 月の総 FOB 金額は過去 12 年の総 FOB 金額の中で最高となっており、注目される。

また 2011 年 1 月の 20 インチ以上の輸入自転車の平均 FOB 単価も過去 12 年間の中で最高の US \$123.92 となっており目立っている。

図Dは毎年1月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移をグラフにより示したものである。

図D (自転車台数)



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

表8は20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移について、台数により順位づけを行ったものである。

表8 毎年1月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	963,310
2	2008	890,867
3	2004	818,384
4	2007	813,602
5	2006	788,939
6	2009	786,026
7	2003	780,291
8	2011	766,707
9	2000	758,287
10	2010	655,085
11	2002	647,957
12	2001	567,789

出典：米国商務省輸入統計、The 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

27 インチ及び 700 c の輸入自転車は、これから報告する通り、引き続き自転車輸入において最も重要な単独の輸入区分であるばかりでなく、米国自転車輸入レポートのハイライトでもある。表 9 は 2011 年 1 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入について、2010 年 1 月と比較し示したものである。

表 9 1 月の米国への自転車輸入 27 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	台数	金額	平均単価
2011 年 1 月	126,417	39,818,439	\$314.98
2010 年 1 月	76,225	23,422,278	\$307.28
変化	50,192	16,396,161	\$7.70
変化 %	65.8%	70.0%	2.5%

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

2011 年 1 月の 27 インチ及び 700 c の自転車輸入台数は、前年同月と比較し 66%、即ち 50,000 台以上増加した。総 FOB 金額は 70%、即ち US \$1,640 万増加した。平均 FOB 単価は US \$314.98 となり、本年 1 月には前年 1 月と比較し 2.5% 上昇した。

表 10 は毎年 1 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の輸入の過去 12 年間の推移について示したものである。

表 10 毎年 1 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の米国への輸入の過去 12 年間の推移

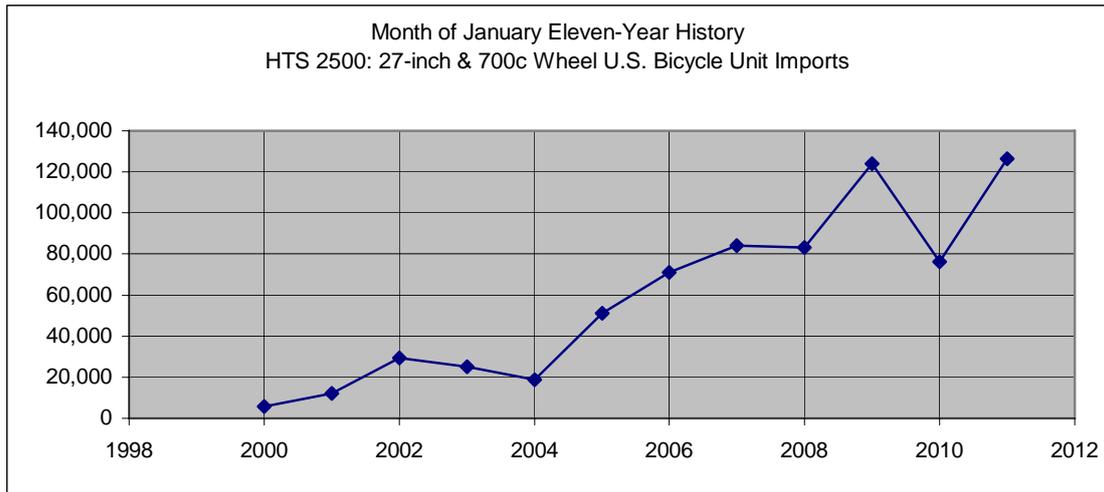
2500 27 インチ及び 700 c	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2000	5,823	2,113,041	\$362.88
2001	11,997	3,115,085	\$259.66
2002	29,287	5,820,597	\$198.74
2003	25,099	7,298,318	\$290.78
2004	18,656	5,742,371	\$307.80
2005	50,994	14,600,673	\$286.32
2006	71,052	22,086,591	\$310.85
2007	84,202	19,768,174	\$234.77
2008	83,133	26,318,416	\$316.58
2009	123,825	36,870,162	\$297.76
2010	76,225	23,422,278	\$307.28
2011	126,417	39,818,439	\$314.98

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

2011 年 1 月の関税番号 2500 の輸入は台数においても総 FOB 金額においても過去 12 年間で最高である！ 本年 1 月の平均 FOB 単価は 2000 年と 2008 年に次ぎ第 3 位となっている。

図 E は関税番号 2500 の 27 インチ及び 700c の自転車の毎年 1 月の輸入台数の過去 12 年間の推移をグラフにより示したものである。2011 年 1 月の増加の様子は明らかである。業界誌の報告を基にすると、この増加の要因は 2011 年の販売シーズンに向けた米国のブランド、卸業者そして自転車専門小売店による在庫補充によるものである。

図 E



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

表 1 1 は上位 2 つの供給元である、中国と台湾から米国への関税番号 2500 の 2011 年 1 月の自転車輸入について示したものである。

表 1 1

関税番号 2500 の米国への輸入上位供給元国 2011 年 1 月			
国名	台数	FOB 金額 US\$	平均単価 US\$
中国	89,408	18,780,719	\$210.06
中国 % 関税番号 2500	70.72%	47.17%	
台湾	35,381	20,356,830	\$575.36
台湾 % 関税番号 2500	27.99%	51.12%	
中国及び台湾 % 関税番号 2500	98.71%	98.29%	

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

2011 年 1 月において、関税番号 2500 の輸入自転車台数の 98%以上、そして関税番号 2500 の総 FOB 金額の 98%以上を中国と台湾が占めていることに驚きはないであろう。

米国の輸出

米国の自転車輸出は昨年の殆どの期間がそうであったように、穏やかな減少が続いている。表 1 2 は、2011 年 1 月の米国自転車総輸出について、1 年前の同じ月と比較し示したものである。

表 1 2 1 月の米国自転車輸出 2011 年と 2010 年の比較

米国自転車輸出	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 1 月	15,770	8,747,422	\$554.69
2010 年 1 月	16,742	9,420,677	\$562.70
変化	-972	-673,255	-\$8.01
変化 %	-6%	-7%	-1%

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

輸出台数は 6% の減少、総 FOB 金額は 7%、即ち US \$673,255 の減少となった。本年 1 月に米国から輸出された自転車の平均 FOB 単価は、1 年前の同じ月に比べ、やはり US \$8.00 下落した。

表 1 3 毎年 1 月の米国自転車輸出 過去 12 年間の推移

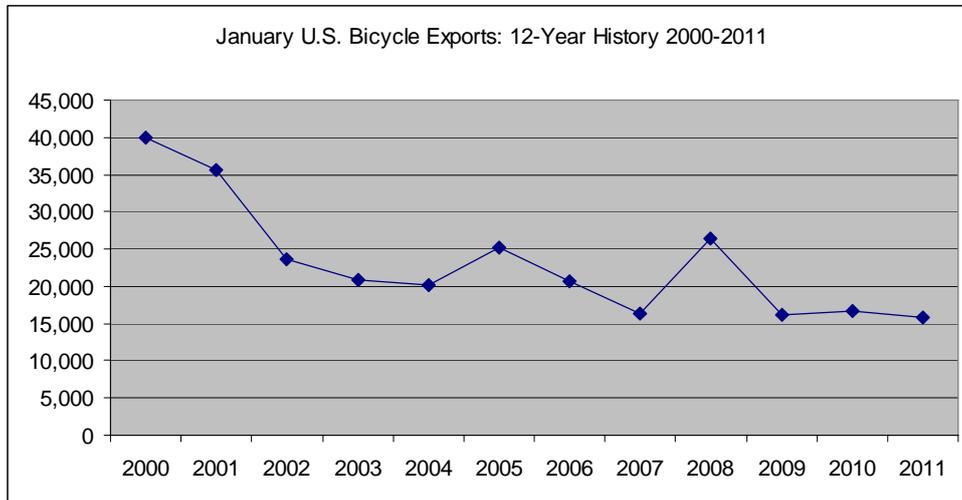
年	台数	FOB 金額	平均単価
2011	15,770	8,747,422	\$554.69
2010	16,742	9,420,677	\$562.70
2009	16,140	8,678,701	\$537.71
2008	26,487	10,438,133	\$394.09
2007	16,306	9,157,988	\$561.63
2006	20,700	8,724,758	\$421.49
2005	25,276	10,395,998	\$411.30
2004	20,236	6,817,560	\$336.90
2003	20,928	5,391,812	\$257.64
2002	23,551	4,846,124	\$205.77
2001	35,566	6,123,661	\$172.18
2000	39,992	7,476,503	\$186.95

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

表 1 3 は毎年 1 月の米国自転車輸出の過去 12 年間の推移について示したものである。本年最初の月に米国から輸出された自転車の数は、12 年間で最低となっているが、平均 FOB 単価は毎年 1 月の自転車輸出の過去 12 年間の推移の中で 3 番目となっている。

図 F は毎年 1 月の米国自転車輸出の過去 12 年間の推移をグラフにより示したものである。

図 F 米国自転車輸出 毎年 1 月の輸出の過去 12 年間の推移 2000 年—2011 年



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

表 1 4 2011 年 1 月の米国自転車輸出

1 月 関税番号	米国内産			海外産			計		
	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1070	1,944	409,573	\$210.69	1,431	310,788	\$217.18	3,375	720,361	\$213.44
2600	4,001	3,229,395	\$807.15	4,768	2,266,889	\$475.44	8,769	5,496,284	\$626.79
6000	2,442	1,616,794	\$662.08	1,184	913,983	\$771.95	3,626	2,530,777	\$697.95
計	8,387	5,255,762	\$626.66	7,383	3,491,660	\$472.93	15,770	8,747,422	\$554.69
割合	53%	60%		47%	40%				

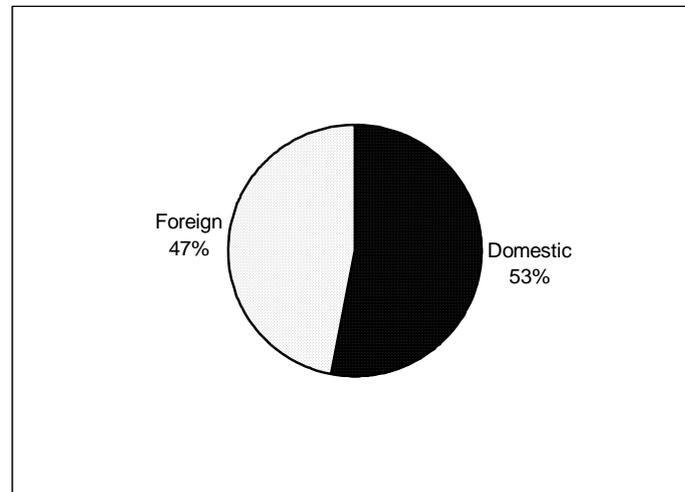
1070：25 インチ以下、2600：25 インチ以上、6000：車輪径が示されていないもの

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

表 1 4 は 2011 年 1 月に米国から輸出された自転車について、関税区分毎に詳しく示したものである。

本年 1 月には国内で生産された自転車が米国輸出台数の 53% を占め、海外産の自転車が残り 47% の輸出台数を占めた。この様子を図 G に示す。

図 G 2011 年 1 月の米国自転車輸出 米国内産と海外産のものとの台数比率



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

米国自転車産業の出荷販売統計

表 1 5 は、専門店向け供給業者の米国自転車小売店向け新車販売の見込みについて、2011 年 1 月と 2010 年 1 月とを比較示したものである。

表 1 5 1 月の専門店向け供給業者の自転車販売見込み 2011 年—2010 年

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2011	129,359	\$61,148,946	\$472.71
2010	122,847	\$54,122,805	\$440.57
変化	6,512	\$7,026,141	\$32.14
変化 %	5.3%	13.0%	7.3%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2011 年 1 月販売統計報告

米国の自転車ブランドや卸業者から自転車店向けに販売された新車自転車は、台数で 5% 強増加、卸金額で 13% 増加したと見られ、平均卸単価は US \$472.71 で、2010 年 1 月に比べ 7% 上昇したと見られる。

表 1 6 は 2011 年 1 月末の米国の自転車専門小売店の在庫見込みを、2010 年 1 月末自転車在庫と比較示したものである。

表 16 1 月末自転車専門小売店向け供給業者の自転車在庫 2011 年－2010 年

	総台数	総卸金額 US\$	平均単価 US\$
2011	892,531	\$218,004,112	\$244.25
2010	768,618	\$202,612,659	\$263.61
変化	123,913	\$15,391,453	-\$19.35
変化 %	16.12%	7.60%	-7.34%

出典：米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) 2011 年 1 月販売統計報告

米国の自転車ブランドや卸業者は 2010 年の殆どの期間、2009 年から持ち越しとなった過剰在庫の売り切りを行う事により、新車自転車在庫の削減に真剣に取り組んできた。この努力により昨年第 4 四半期には落ち着いた状態になり、そして 2011 年販売シーズンを期待し自転車在庫全体の補充が行われているようである。

2011 年 1 月の自転車平均卸単価が前年と比べ 7%下落した事には注意を要する。この US \$19.35 の下落は、2010 年の年末にかけて報告された中国及び台湾のコスト上昇と相反するよう見受けられる。特に 2011 年 1 月に自転車店向け自転車新車の卸販売価格が上昇したという明るい状況があるので、この数値については今後も注視していかなくてはならない。

米国自転車製品供給業者協会は新しい役員と理事を選任。米国自転車製品供給業者協会 (BPSA) は自転車リーダーシップ会議の期間中に開催された年次総会で新会長と二人の新役員を選任した。BPSA の交替した二人の役員には、日本企業の米国代表者も含まれている。

ラレーアメリカ社の製品及びマーケティング担当副社長であるクリス・スパイヤー氏が会長に選ばれた。前任はスラム社の OEM 担当副社長ジョン・ニドウ氏であった。

シマノアメリカ社の営業部長であるジェフ・ヤング氏は理事に選ばれ、BPSA 専務理事を委嘱された。インターバイクの展示会ディレクターであるアンディ・トンブキンス氏も BPSA 理事に選ばれた。

ボールダー・スポーツ・リサーチ社兼キャットアイ社のトーマス・プレーン氏は BPSA 理事を退任した。同氏は BPSA 理事を 19 年務めた。またバイシクル・リテラー・アンド・インダストリーニュース社の発行人であるマーク・サニ氏もやはり退任した。同氏は 6 年間理事を務めた。

この他の BPSA の役員は、BPSA 副会長のトレック社のロジャー・ジルハート氏と、スラム社のジョン・ディクソン氏で、同氏は監事に選任された。

B. 米国の自転車産業関連法規及び国際貿易関連事項について

米国消費製品安全委員会：バイシクル・リテラー・アンド・インダストリーニュース紙は、米国下院議会では制定後 3 年となる子供向け製品に含まれる鉛の量を規制する法律の見直しを検討していると報告している。この法律は米国の自転車業界はもとより、おもちゃを

はじめ子供向け製品を製造・輸入する業者にとって、有益となる可能性がある。米国消費製品安全委員会(CPSC)は、子供向け製品に含まれる鉛の量を制限する法律を制定・管理の上、これを強化している。この法案により、この政府機関の管理上の負担も軽減されるかもしれない。米国自転車製品供給業者協会(BPSA)は、現行法の改定に概ね賛同している。

米国議会は一般特惠関税制度(GSP)の可決に失敗：

ワシントンポスト紙によると、35年前に成立し、131の途上国からの4800に及ぶ品目を米国に開放させた一般特惠関税制度(GSP)の修正案の可決に失敗したとのことである。その理由は一人の共和党の上院議員が、自身の選挙区にある寝袋の製造業者を海外との競争から守るための法案変更を行うことなしに、法案修正手続を進める事を拒否したためである。米国の自転車産業はGSPから大きな恩恵を受けている。そして米国の税関ではGSPのもとでは通常免税で輸入される製品について関税を徴収している。もし米国議会がGSPを更新した場合には、その時点で、徴収された関税は記録に基づき輸入業者に還付される。自転車製品供給業者協会(BPSA)は状況を注視しており、必要に応じてできるだけ早く法案が改正され、現在自転車輸入業者から徴収されている輸入関税の還付が実施されるよう、他の米国の産業界や業界と歩調を合わせながら議会に働き掛けを行う予定である。

米国は大恐慌以来最悪の景気後退期からようやく抜け出したところである。そして保護主義にこれまで抵抗し続け、自由で開かれた貿易を長年にわたり公約としてきたが、今回GSP改正法案を成立させることができなかつたことは、この公約に反する事である。今回の保護主義的な出来事は、次の選挙までの間に米国で起こる唯一の事例である事を願っている。

C. 米国のサイクリング及び自転車乗用環境

米国のサイクリング及び自転車乗用施設向けの連邦支出金が連邦予算の最近の削減の取組により悪影響を受けていることに疑いの余地は殆どない。本年4月初めにウイソコンシン州に本社を置くトレック社のCEOであるジョン・バーク氏は、国会の高速道路及び公共交通機関に関する小委員会、何故議会は現行のサイクリング向け支出金を次回の連邦交通法案の中で維持していくべきなのかについて証言を行った。バーク氏は小委員会で米国の自転車産業は年間小売金額US \$60億を生み出し、米国内の販売台数は毎年1,500万台から2,000万台にのぼり、100万人以上の米国人の雇用をもたらしていると述べた。

連邦予算の中で、自転車及びサイクリング向けの連邦支出金が認められるのかどうか、もし認められるのであれば、どれくらいの金額が認められるようになるのか、自転車業界やサイクリング支援団体がその結果を知ることができるまでには、まだ長い道のりがある。

ニューヨークタイムズ紙は本年3月末に、ニューヨーク市は「自転車レーンを、それが事業項目一覧に載っているかのごとく促進している」と報道した。ブルームバーグ市政は、より多くの自転車レーンを作るかどうかという交通関連法案の中の一項目について、署名するかどうかという点に関する論争を収拾させることに苦労している。

この論争により、ブルームバーグ市長の交通計画や市の予算の中での自転車レーンの位置付けが否定的に導かれており、また交通データの誤用及び市の交通委員への広範な批判などにより、市が告発され訴訟に発展してしまっている。

米国における政治的風向きの変化により、自転車レーンまでもが米国の大都市で熱い論争の対象となっている。ニューヨークタイムズ紙によれば、「この取り組みは、自転車レーンの

議論に関する新たな論点を反映している。この論争に関する双方の関係者は、長い時間を要する、そして益々洗練された、政治的戦いに向けて意気込んでいる」。

D. 米国の消費者及び社会的傾向

米国消費者の人口動態の変化は自転車産業の流通・販売計画そして製品開発に影響を与える！ 本年3月末に2010年国勢調査の最初の全体像が発表されたが、これは間違いなく米国の自転車産業に影響を与える。いくつかの点を挙げると：

- ・米国は既に単一の市場ではなくなっている。そして現在少なくとも9つの明確な地域市場があり、これらは更に都市部市場や地域社会により多様化している。
- ・南部および西部の諸州では人口が増加し、ニューイングランド及び中部大西洋岸では人口が減少した。
- ・1945年から1964年の間に生まれたベビーブーマー達は自転車店の販路における主要消費者層であるが、退職の時期を迎えており、ライフスタイルや居住場所を変えつつある。
- ・ニューイングランドでは子供と同居しない年齢層の高い米国人が増えている。
- ・太平洋岸地区では若い家族が増えており、子供のいる割合が高い。

都市圏：2010年には米国の人口の4/5以上(83.7%)が366の都市圏の中で暮らしていた。米国の都市圏の中でもっとも人口の多い10の都市圏全てで過去10年の間に人口が増えた。米国人のおよそ10人に1人は、ロサンゼルスかニューヨークか、米国で最も人口の多い2つの都市圏で暮らしている。

米国の自転車業界及び米国自転車市場に参入を希望している海外企業は、米国の新たな人口動態に事業計画を整合させなくてはならない。

米国のガソリン価格の上昇：米国の自動車保有者は2009年の景気後退前に1ガロンUS\$4を経験し、景気後退期間中に1ガロンUS\$2.50までガソリン価格は下落した。米国自転車産業にとっての疑問は、ガロン当たりUS\$4、或いはもっと高いガソリン価格により自転車利用や販売増加に火がつくかという事である。

バイシクル・リテラー・アンド・インダストリーニュース紙は最近この点について調査を行った。以下は同紙記事からの引用である。

多分消費者は僅か3年前の記録的ガソリン価格に対して、あまり神経質ではなくなっているのではないかと。或いは景気が良くなり、人々は購買活動に自信が持てるようになっているかもしれない。

何れにせよ、ガソリン価格は多くの人々の気持ちの中に赤信号(或いは青信号)を灯らせ、財政的理由から自転車を求めていくという、心理的転換点にはなっていないようである。

昨日石油価格が1バレル\$113を記録したが、リビアの反政府勢力はニュース取材に対し、戦闘により油田が打撃を受け修復が必要なので、今後少なくとも1カ月間は原油を生産しないと語っていた。この事は米国における更なるガソリン価格の上昇を意味し、夏ごろには米国内のどこかで\$5を記録することがおぼろげながら見えてきた。

同紙の記事は市場調査企業であるNPDグループを参考としている。NPDグループによると、消費者はガソリン購入を1年前から減らしており、この事は彼等は車の運転を減らしていることを意味している。ガソリン購入は1.2%減っている。

「もし現在のガソリン価格の高い状態が続けば、消費者たちは買い物の為の運転を減らしたり1回にまとめたり、或いは公共交通機関をもっと使ったり、クルマの相乗りを行ったり、と言った抜本的な変更を行い始めるかもしれないと考えられる。」とNPD社の自動車アフターマーケットの産業調査員デービッド・ポータラティン氏は話す。「\$4以上が長引けば、在宅勤務とか転職、或いは燃費のもっと良い車を運転するといった、より根本的な変化が起きるかもしれない」。

2008年にガソリン価格が1ガロン\$4.16に達した最近の経験を基にしたNPD社の調査結果によると、49%のドライバーは買い物の為の運転を減らすか1回にまとめ、29%は休暇を取りやめたり計画変更したりし、そして25%は公共交通機関やクルマの相乗り、そして自転車に乗るなどといった代替交通手段を見つけるなど、抜本的な運転行動の変更を行ったことが示されている。

「財布を分かち合うという単純な経済学に落ち着く」とポータラティン氏は述べる。「殆どの消費者には予算に限りがある。もしより多くの金額をガソリンに支出するのなら、運転を減らすか、他のものへの支出を減らさなくてはならない。人々は運転を減らし始めたということを示している」。

バイシクル・リテラー・アンド・インダストリーニュース紙が報告した通り、「・・・ガソリン価格は多くの人々の気持ちの中に赤信号(或いは青信号)を灯らせ、財政的理由から自転車を求めていくという、心理的転換点にはなっていないようである」。我々はガソリン価格に関する話題を引き続き注視していくと同時に、2011年が進んでいくにつれ新たな状況が現われてきたら、最新の状況を報告したい。

E. 日本の自転車業界が米国市場で機会創出を行う際の提言

激しいインフレは中国の全世界向け低コスト生産拠点としての地位を危険にさらしている。 ニューヨークタイムズ紙2011年4月17日付「中国のインフレが世界貿易に大きな危機をもたらしている」と題した記事によれば、中国は激しいインフレを伴う新しい時代に入ろうとしているという事である。前の10年のインフレ率は年率約1.8%だった。次の10年の中国のインフレ率は年5%に近づくと予測されている。

この記事によると「この変化から生じる影響は計り知れない。国内の消費者にとってのみならず、多分輸出への影響は更に大きなものとなるであろう。賃金や製造コストの上昇に伴い、沿岸部の工場は海外に向けて出荷する自社の製品に対し、より高い価格を要求している。この事は、米国や欧州及びその他のバイヤーはこれらの製品に対して、より高い金額を支払わなければならないか、或いは他の場所から低コストの供給業者を探さなくてはならない事を意味している。ある場合には、小売業者は輸出業者が安すぎると考える価格で商品の入札を行っている」。

我々は、日本の自転車及び自転車部品・付属品の製造業者、米国で市場調査を行う事を求められているブランドにとって、今は、米国市場で消費者を積極的に調査し評価したり、或いは消費者向け直接販売の機会について評価を行うには、理想的な時期だと考えている。

以 上

(国際業務部)