

平成23年7月1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7月号

米国自転車市場情報

輸入

4月の米国の自転車輸入は5月の販売や在庫に向けたものであるが、2011年1～4月の自転車輸入は台数で2%減少し、本年の販売シーズンに入るにあたり、輸入が削減されているようである。この様子を表1に示す。

表1 1～4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 1～4月	4,559,052	\$424,153,938	\$93.04
2010年 1～4月	4,662,085	\$349,270,663	\$74.92
変化	-103,033	\$74,883,275	\$18.12
変化 %	-2.2%	21.4%	24.2%

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

本年4月までの自転車輸入台数が1年前の同じ時期と比較し減少したと言うものの、総FOB金額は21%強増加し、米国に輸入された自転車の平均FOB単価は24%、即ちUS\$18.12上昇した。

以前から指摘してきたとおり、中国及び台湾における製造コストの上昇、そして中国におけるインフレが供給チェーンに影響を及ぼしており、そして今、輸入業者から小売店へ、そして小売店から消費者へと転嫁されている。

自転車専門店の販路における自転車製品の不足も問題となっており、複数の自転車店によれば、いくつかの自転車ブランドでは本年3月には早くも一部の2011年モデルが売り切れてしまい、これらのブランドでは可能なものについては2012年モデルを納入しているという話である。

米国の業界誌によれば、これから開催される展示会においては、2013年モデルの仕様が最終決定され、また夏に開催される各社独自のディーラーショーやインターバイク展では、2013年モデルの自転車製品の発注を受け付ける見込みだという事である。

表2は2011年1～4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詳しく示したものである。

表2 1～4月の米国自転車輸入 2011年と2010年の比較

1～4月	2011		2010		変化	
	台数	FOB 金額 US\$	台数	FOB 金額 US\$	台数	FOB 金額 US\$
HS 関税番号						
1510 19 インチ以下	1,155,552	33,686,089	1,386,022	37,647,932	-230,470	-3,961,843
1520 20 インチ	859,640	37,796,609	1,151,384	47,234,012	-291,744	-9,437,403
1550 24 インチ	413,454	23,126,588	348,167	18,991,688	65,287	4,134,900
2500 27 インチ及び 700c	490,675	151,561,458	368,029	107,817,219	122,646	43,744,239
3500 26 インチ	1,557,072	170,949,380	1,375,201	132,920,692	181,871	38,028,688
その他	82,659	7,033,814	33,282	4,659,120	49,377	2,374,694
計	4,559,052	424,153,938	4,662,085	349,270,663	-103,033	74,883,275
対前年比%					-2.2%	21.4%
平均単価 US\$		\$93.04		\$74.92		\$18.12
対前年比%						24.18%

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

本年のこれまでのところで大きく減少しているのは、関税番号 1510 の 19 インチ以下の歩道で乗る自転車と関税番号 1520 の 20 インチの自転車である。これらの区分は以前に報告した通り、主に米国の量販店により輸入され販売されるものである。

それ以外の全ての輸入関税区分において、本年 1～4 月の時点では昨年と比べ増加している。このことから、関税番号 1550、2500 そして 3500 は、4 月までの期間中に昨年と比較し輸入量が増えているにも拘らず、早くも 3 月から一部の自転車の欠品が発生したのはなぜかという疑問が当然想起される。

これに対する回答は、一部或いは全ての米国の販路において、販売が増加したか或いは販売や在庫の計画及び予測を誤ってしまったか、又はこれらの両方か、という事になると思われる。

この他、本年 4 月までの米国の天候のせいで、2011 年販売シーズンが低調になっているという見方が既に出てきている。

我々は、本年 4 月までの期間中の米国の輸入自転車の FOB 金額が増加していると既に指摘したが、表 3 に、本年 4 月までの昨年同期と比較した関税区分毎の平均 FOB 単価を示す。

表3 1～4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	\$29.15	\$27.16	\$1.99	7.3%
1520 20 インチ	\$43.97	\$41.02	\$2.94	7.2%
1550 24 インチ	\$55.94	\$54.55	\$1.39	2.5%
2500 27 インチ & 700c	\$308.88	\$292.96	\$15.93	5.4%
3500 26 インチ	\$109.79	\$96.66	\$13.13	13.6%
その他	\$85.09	\$139.99	-\$54.89	-39.2%
計	\$93.04	\$74.92	\$18.12	24.2%

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

唯一下落したのはその他の区分で、主要関税区分は全て上昇している。関税番号 3500 の 26 インチの自転車輸入の場合、百分比における上昇幅は 2 桁となっており、また関税番号 2500 の場合は US \$ 15.93 と際立って上昇している。

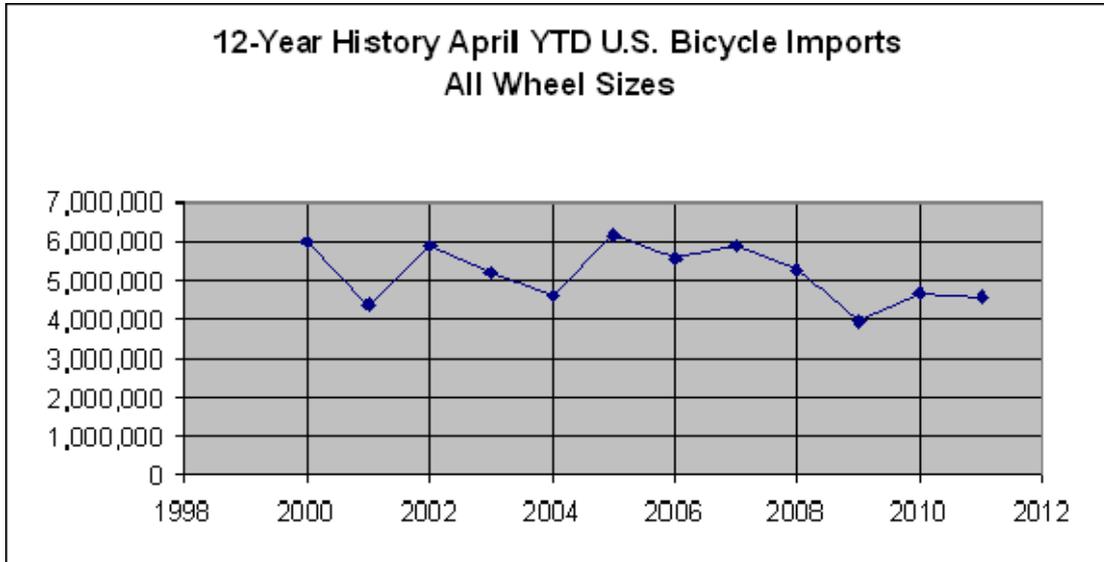
表4 毎年1～4月の米国への自転車輸入 過去12年間の推移 全ての車輪径
2000年～2011年

年	総台数	総金額 US\$	平均単価
2011	4,559,052	424,153,938	\$93.04
2010	4,662,085	349,270,663	\$74.92
2009	3,947,217	349,778,837	\$88.61
2008	5,270,700	365,630,745	\$69.37
2007	5,899,973	352,612,318	\$59.77
2006	5,575,439	316,293,009	\$56.73
2005	6,152,358	341,344,074	\$55.48
2004	4,605,666	231,657,384	\$50.30
2003	5,204,279	262,858,829	\$50.51
2002	5,893,971	286,590,853	\$48.62
2001	4,358,213	251,714,020	\$53.00
2000	5,983,411	317,132,723	\$53.00

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

表4は毎年1～4月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移について示したものである。そして図Aは表4の過去12年間の自転車輸入台数の様子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4によれば2011年1～4月の全ての車輪径の自転車輸入台数は過去12年間の推移の中で一般的である事が示されており、この事は図Aにより確認される。しかし、2011年4月までの総FOB金額はこの12年間で最高であり、また平均FOB単価も過去12年間の推移の中で最高となっている。

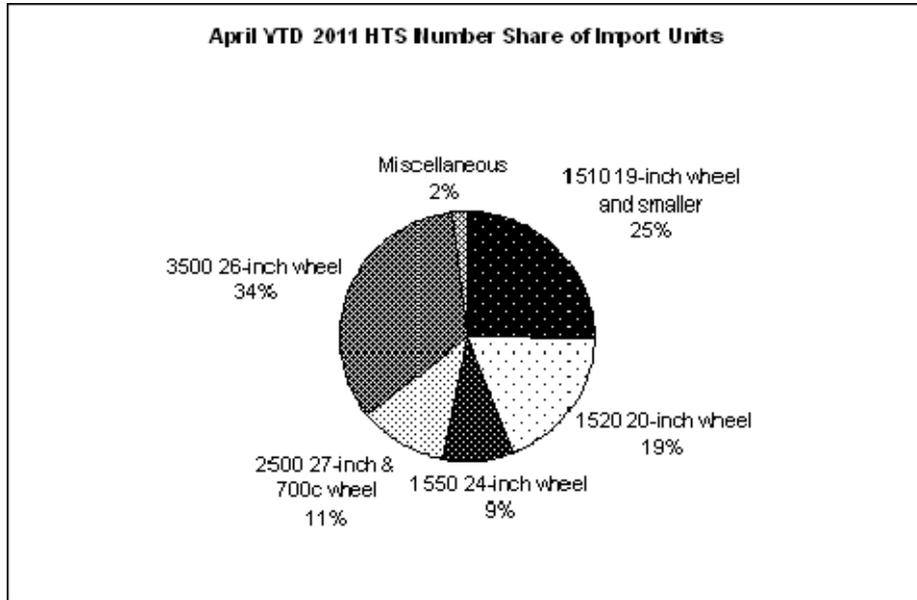
図Bは2011年1～4月の米国自転車輸入台数について、関税区分毎の割合を示したものである。

関税番号3500の26インチの自転車は4月までの期間で米国への輸入が最も多い区分であり、全ての車輪径の中で34%の台数割合を占めている。

本年4月までの間に昨年同期と比較し、全般的に輸入台数が減少しているにも拘らず、関税番号1510の19インチ以下の歩道で乗る自転車は1～4月の輸入台数の25%の割合を獲得し、関税番号1520の20インチの自転車が2011年1～4月の輸入台数の19%の割合を獲得しこれに続いている。

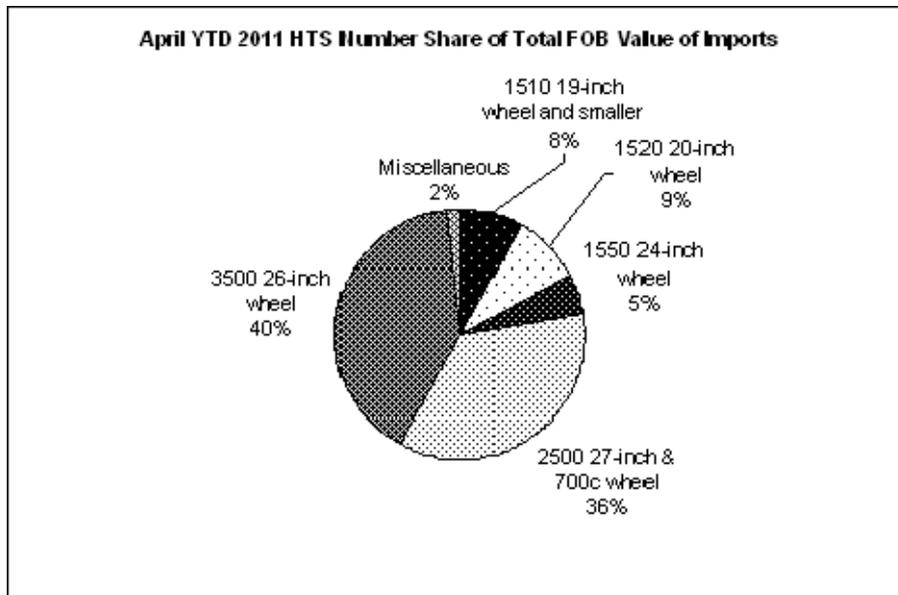
関税番号2500の27インチ及び700cの自転車は、2011年4月までの期間中に米国への全体の自転車輸入台数の11%の割合を獲得した。

図B 2011年1～4月 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 2011年1～4月 米国自転車輸入FOB金額 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1～4月の全ての車輪径の自転車輸入に関し、関税区分毎の総FOB金額の割合を示したものである。

関税区分 3500 の 26 インチの輸入自転車は 2011 年 1～4 月の期間中に米国へ輸入された全ての自転車の総 FOB 金額の 40% を占め、続いて関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車が 1～4 月の総 FOB 金額の 36% の割合を占めていることに驚きはない。

20 インチ以上の自転車の米国への輸入

米国のコアマーケットである 20 インチ以上の自転車の 4 月までの輸入は、2010 年同期と比較し台数で 4% 弱増加した。この様子を表 5 に示す。

表 5 2011 年 1～4 月 米国自転車輸入 20 インチ以上

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011 年 1～4 月	3,403,500	390,467,849	\$114.73
2010 年 1～4 月	3,276,063	311,622,731	\$95.12
変化	127,437	\$78,845,118	\$19.60
変化 %	3.9%	25.3%	20.6%

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

本年 4 月までに米国に輸入された自転車の総 FOB 金額は昨年同期と比較し 25% 以上増加し、平均 FOB 単価は US \$19.60、即ち 20% 以上上昇した。

表 6 は 20 インチ以上の自転車の毎年 1～4 月の米国への輸入について、過去 12 年間の推移を示したものである。2011 年 1～4 月は総 FOB 金額がこの推移の中で他の全ての年を大きく上回っており際立っている。

平均 FOB 単価も過去 12 年間で最高となっており、この上昇分のどれ位が原材料価格や労賃及びインフレによる値上がりによるもので、どれ位が本当の製品価値や技術革新の結果によるものなのかということにより、この価格上昇が卸や小売りに“受け入れられる”か、或いはこの困難な経済情勢の下、跳ね返されるかが決まっていくのである。

米国の消費者は欲求よりも必要性に焦点を当てており、小売段階での値上がりに対しては、家計収入の水準には関係なく、益々抵抗を示すようになっている。この販売シーズンが終了する頃までには、どうなっているか間違いなく我々は知ることができるのである。

表6 毎年1～4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

1～4月	総台数	総FOB金額	平均単価
2011	3,403,500	390,467,849	\$114.73
2010	3,276,063	311,622,731	\$95.12
2009	2,867,181	321,143,957	\$112.01
2008	3,891,917	332,064,964	\$85.32
2007	4,194,751	311,857,175	\$74.34
2006	3,981,830	281,560,760	\$70.71
2005	4,562,596	306,377,761	\$67.15
2004	3,501,136	208,259,649	\$59.48
2003	3,955,136	234,998,115	\$59.42
2002	4,289,989	246,692,856	\$57.50
2001	3,074,404	215,077,605	\$69.96
2000	3,905,964	255,359,083	\$65.38

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

表7は過去12年間の毎年1～4月の自転車輸入台数の推移について、台数により順位付けを行い示したものである。2011年1～4月の総FOB金額及び平均FOB単価は、過去12年間で最高を記録したが、2011年1～4月の台数は過去12年間で9番目、即ち下から1/3となっている。

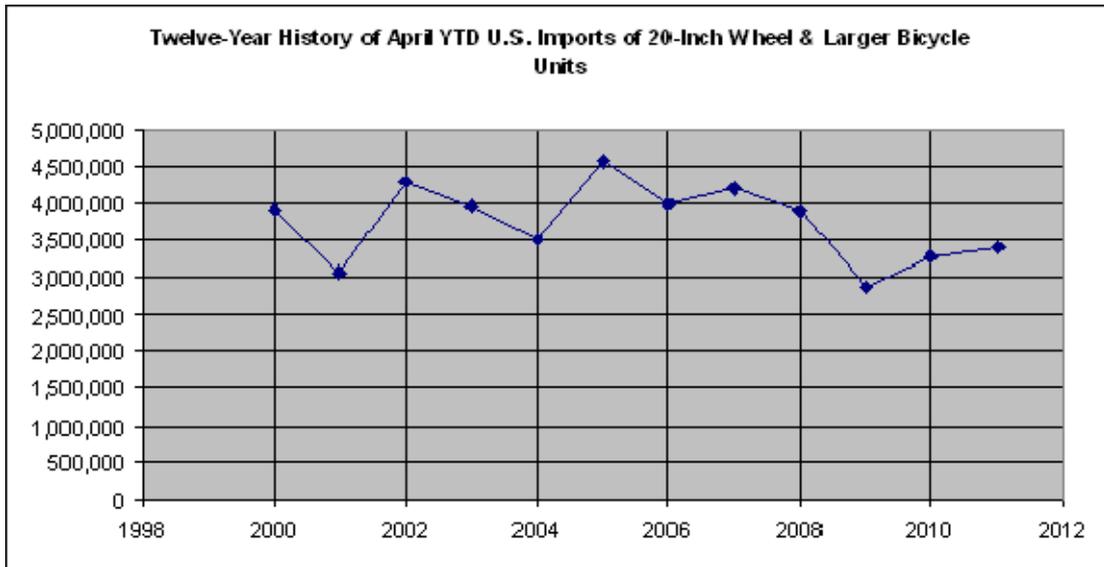
表7 毎年1～4月の20インチ以上の自転車輸入の過去12年間の推移
台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2005	4,562,596
2	2002	4,289,989
3	2007	4,194,751
4	2006	3,981,830
5	2003	3,955,136
6	2000	3,905,964
7	2008	3,891,917
8	2004	3,501,136
9	2011	3,403,500
10	2010	3,276,063
11	2001	3,074,404
12	2009	2,867,181

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

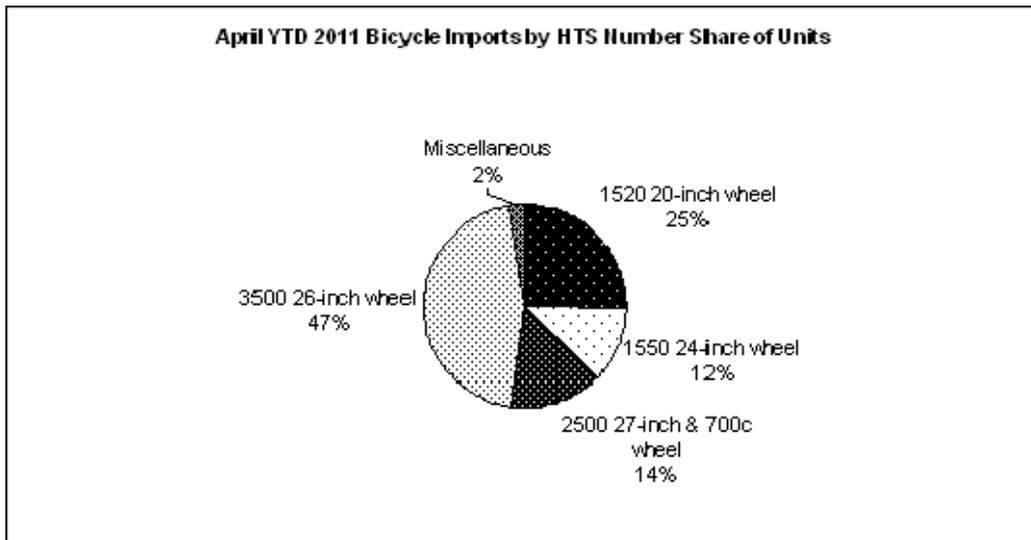
図Dは毎年1～4月の米国への自転車輸入台数の過去12年間の推移をグラフにより示したものである。この図から、今までの一般的なフラットな市場、即ち成長が殆どないか、あったとしてもごく僅かな状態へと戻ったことが明らかに示されている。

図D



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

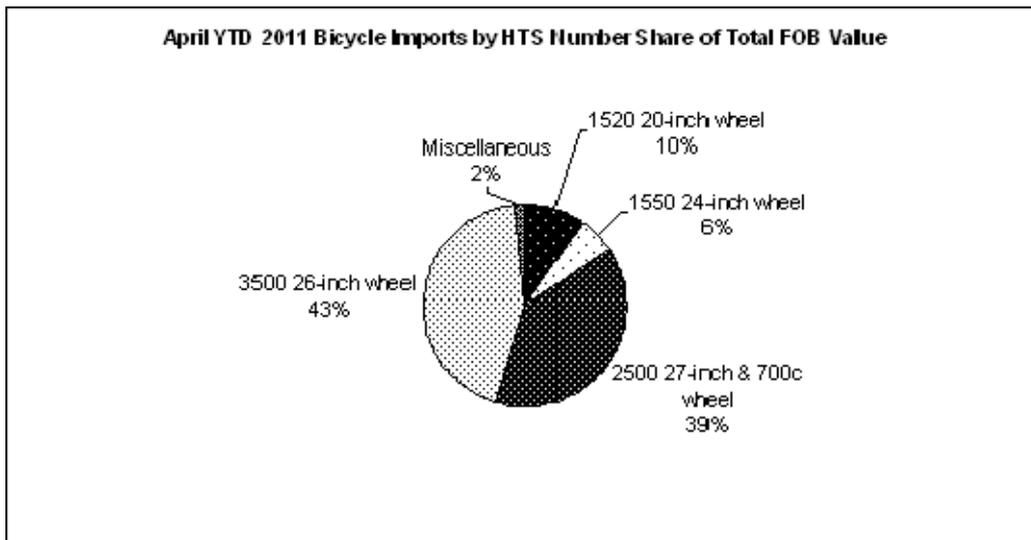
図E 2011年1～4月 20インチ以上の輸入自転車 台数割合



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

図Eは2011年1～4月の20インチ以上の自転車の輸入に関し、台数割合を示したものである。関税番号1510の19インチ以下の歩道で乗る自転車は除外しており、米国への20インチ以上の自転車輸入全体で最大の単独の関税区分となっているのは、関税番号3500の26インチの自転車である。関税番号1520の20インチの自転車がこれに続き25%のシェアを占めている。

図F 2011年1～4月 20インチ以上の輸入自転車 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

図Fは2011年1～4月の20インチ以上の自転車の輸入について、FOB金額の割合を示したものである。本年1～4月で圧倒的となっている区分は、関税番号3500の26インチの自転車と、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車である。

2011年4月：20インチ以上の自転車

我々は昨年から、米国への自転車輸入に関し更に完璧な分析を行うため、個々の月について分析することを始めた。

表8は、2011年4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ついて示したものである。

予想通り26インチの輸入自転車が4月単月でも1～4月でも最大の製品区分となっており、関税番号1520の20インチの自転車がこれに続いている。

表8 2011年4月の米国への自転車輸入 20インチ以上

関税番号	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
1520 20インチ	269,078	11,257,142	\$41.84
1550 24インチ	130,279	6,790,235	\$52.12
2500 27インチ & 700c	139,596	40,864,476	\$292.73
3500 26インチ	503,789	50,758,479	\$100.75
その他	25,393	2,341,164	\$92.20
計	1,068,135	112,011,496	\$104.87

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

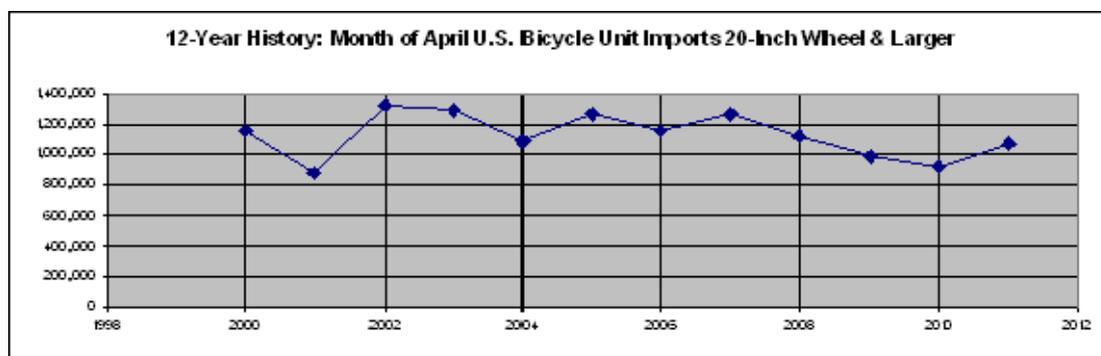
表9は、2000年から2011年までの毎年4月の米国への自転車輸入の、過去12年間の推移について示したものである。

表9 毎年4月の輸入の過去12年間の推移

毎年4月	台数
2000	1,152,886
2001	876,783
2002	1,323,599
2003	1,289,922
2004	1,089,731
2005	1,265,303
2006	1,157,541
2007	1,261,801
2008	1,121,424
2009	987,320
2010	916,795
2011	1,068,135

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

図G



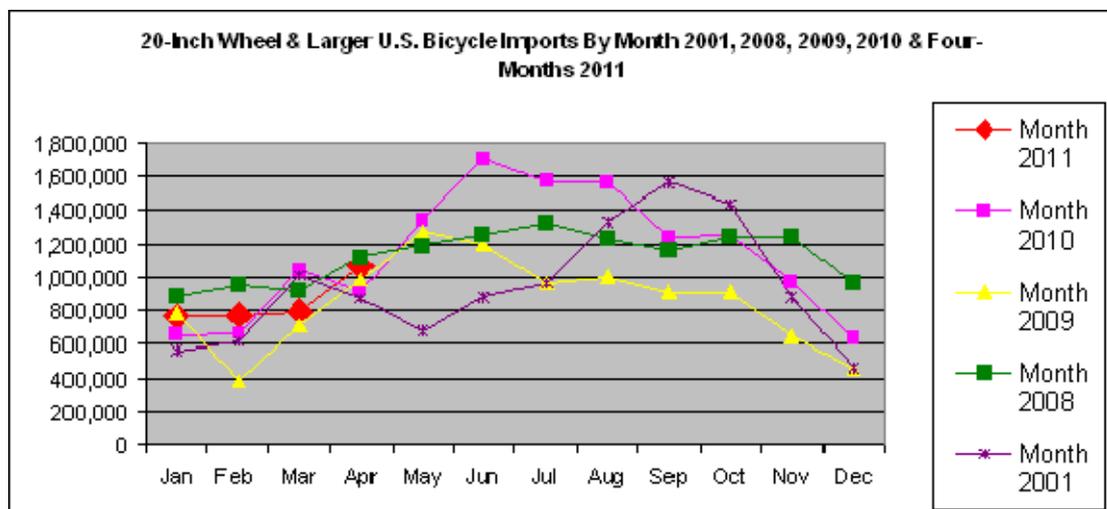
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

2011年4月は表9及び図Gからわかるとおり、過去12年間の推移の中では下から1/3に位置しており、景気後退年であった2001年と2009年、及び景気回復年であった2010年を上回っている。

2011年4月のこの位置づけについては図Gのグラフにより更にわかりやすく示されている。ページの中に収まるように図Gの大きさを小さくしたが、この事により、我々が語り続けている比較的フラットな米国自転車輸入市場の様子が良く示されるようになったのではなかろうか。

図Hに別のグラフを示す。これは20インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、月毎に2001年、2008年、2009年、2010年そして2011年1～4月について示したものである。

図H



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

2011年の最初の4カ月間は見やすくするため、太い赤線に菱形で示してある。2009年は勿論景気後退年であるが、黄色に三角で示してある。2010年は回復年で、紫に四角で示してある。

2008年は景気後退の前の最後の良い、或いは「通常」の年であり、2011年の比較対象であるが、緑色に四角で示してある。2001年は前の十年の始まりの年で、この年は景気後退年であったが、濃い紫に星印で示してある。

2011年の最初の4カ月間は2008年を下回る形で推移していることがわかる。

関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の輸入自転車は、米国への自転車輸入及び市場そのものにとって、引き続き重要な地位を占めている。勿論これだけが米国の自転車産業の全てであるわけではないが、関税番号 2500 の自転車は自転車店の販路における現在の稼ぎ頭である。

表 10 は 2011 年 1～4 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入に関し、1 年前の同期と比較し示したものである。台数は 33%以上増加し、総 FOB 金額は 41%弱の増加、そして平均 FOB 単価は 5%上昇し、2010 年 1～4 月の US \$292.96 から 2011 年 1～4 月の US \$308.88 となった。

表 10 1～4 月の米国への自転車輸入 2010 年と 2011 年の比較
27 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	総 FOB 金額 US \$	平均 FOB 単価 US \$
2011 年 1～4 月	490,675	151,561,458	\$308.88
2010 年 1～4 月	368,029	107,817,219	\$292.96
変化	122,646	43,744,239	\$15.93
変化 %	33.3%	40.6%	5.4%

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

表 11 は、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車に関し、2000 年から 2011 年までの毎年 1～4 月の輸入の過去 12 年間の推移について示したものである。

表 11 毎年 1～4 月の米国への輸入 過去 12 年間の推移
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
2000	29,745	9,552,452	\$321.14
2001	59,323	15,473,820	\$260.84
2002	113,402	22,243,230	\$196.14
2003	119,574	30,412,053	\$254.34
2004	97,900	28,825,640	\$294.44
2005	209,094	63,893,736	\$305.57
2006	237,777	69,651,010	\$292.93
2007	355,957	87,095,938	\$244.68
2008	375,344	101,445,982	\$270.27
2009	416,285	126,864,846	\$304.75
2010	368,029	107,817,219	\$292.96
2011	490,675	151,561,458	\$308.88

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

図 I は 27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1～4 月の米国への輸入台数の推移をグラフにより示したものである。近年の輸入台数の増加と、この輸入区分の全体的な成長の様子が明らかである。

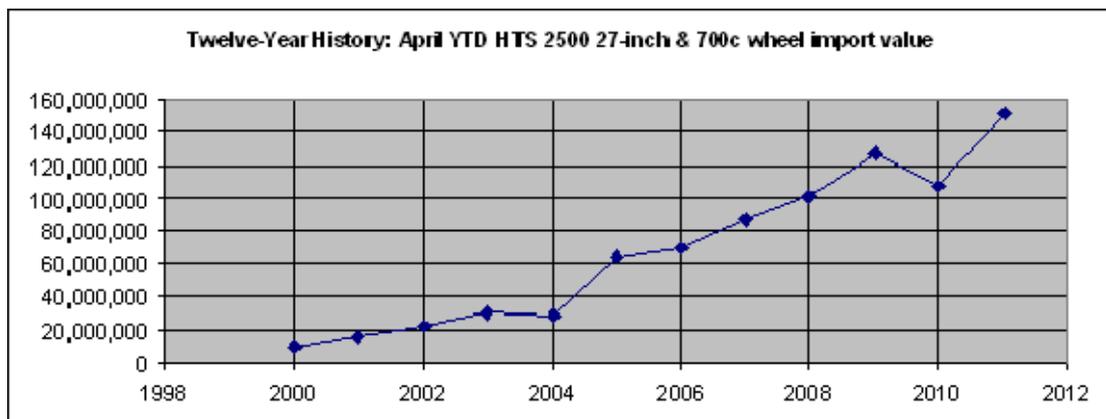
図 I



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

図 J は関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c の自転車の、毎年 1～4 月の米国への輸入 F O B 金額について、過去 12 年間の推移を示したものである。

図 J



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

この区分に関する新たな要素として、確認する必要があるが、前輪 29 インチのマウンテンバイクが関税番号 2500 で輸入されている可能性がある事があげられる。何れにしても、関税番号 2500 の輸入あるところに米国自転車市場あり、特に自転車専門店の販路においては、とってよいであろう。

米国自転車輸入に関する供給元国

米国自転車輸入の上位供給元国に関しては、何等驚くべきことはない。中国は明らかに車種、台数及び総FOB金額の点から重要な供給元国である。そして台湾は第二位で、輸入台数は遥かに少ないが、総FOB金額と平均FOB単価では際立っている。これらの様子を表12に示す。

表12 米国自転車輸入にとっての上位2つの供給元国
総輸入に占める割合 2011年1～4月

国	総台数	割合	総 FOB 金額 US\$	割合	平均単価 US\$
中国	4,240,178	93.01%	US\$280,913,445	66.23%	US\$66.25
台湾	284,765	6.25%	US\$133,166,139	31.40%	US\$467.64
総輸入	4,559,052	100%	US\$424,153,938		US\$93.04

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

2011年1～4月の時点では中国は米国への全ての輸入台数の93%のシェア、総FOB金額の66%のシェアを占め、引き続き圧倒的となっている。

台湾は引き続き米国市場の中で高級かつ高価格な部分で圧倒しており、1～4月の輸入台数では僅か6%を占めるだけだが、この期間中の総FOB金額の31%以上を獲得し、平均FOB単価はUS\$467.64となっている。

表13は中国及び台湾からの関税番号2500の自転車の米国への輸入について示しているが、ここでもまた驚くべきことではないが、2011年1～4月の時点では、中国と台湾が関税番号2500の台数及び総FOB金額の双方で98%を獲得している。

表13 2011年1～4月 関税番号2500 27インチ及び700cの自転車
中国と台湾からの米国への輸入

1～4月2011	中国	中国 US\$	台湾	台湾 US\$	中台計	中台 US\$ 計	2500 計	2500 計 US\$
2500 台数	340,798		142,162		482,960		490,675	
2500 FOB 金額		69,725,290		79,042,195		148,767,485		151,561,458
2500 平均単価		\$204.59		\$556.00		\$308.03		\$308.88
2500 総台数比%	69.45%		28.97%		98.43%			
2500 総金額比%		46.00%		52.15%		98.16%	100%	100%

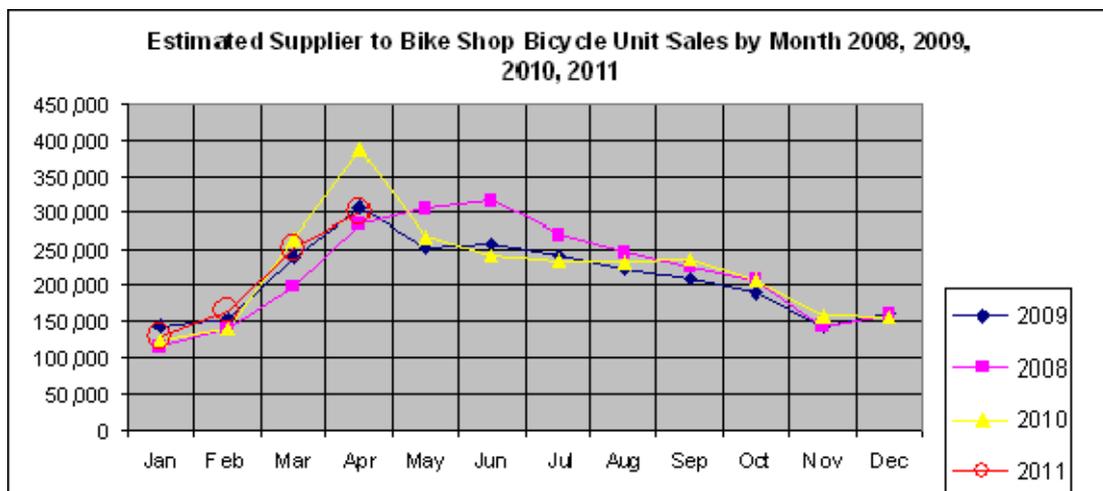
出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

米国自転車市場

自転車ブランド及び卸供給業者からの自転車店向け販売は、2011年1～4月の時点では2010年同期と比較し全体で7%以上減少したと見られている。しかし、これらの販売による卸販売金額は卸価格が上昇したため概ね増減ナシである。

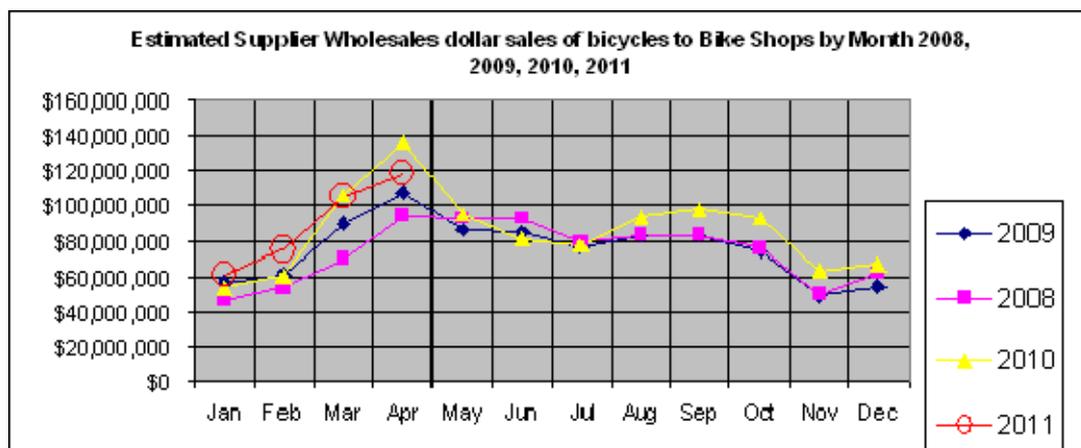
図Kは供給業者から自転車店への見込み販売台数について、月毎に2008年、2009年、2010年そして2011年1～4月について示したものである。図Lは同じ予測の供給業者の卸販売金額について、即ち同じ期間中の自転車店向けの卸販売金額について、示したものである。

図K



出典：BPSA 修正版見込み統計報告 2008、2009、2010、2011

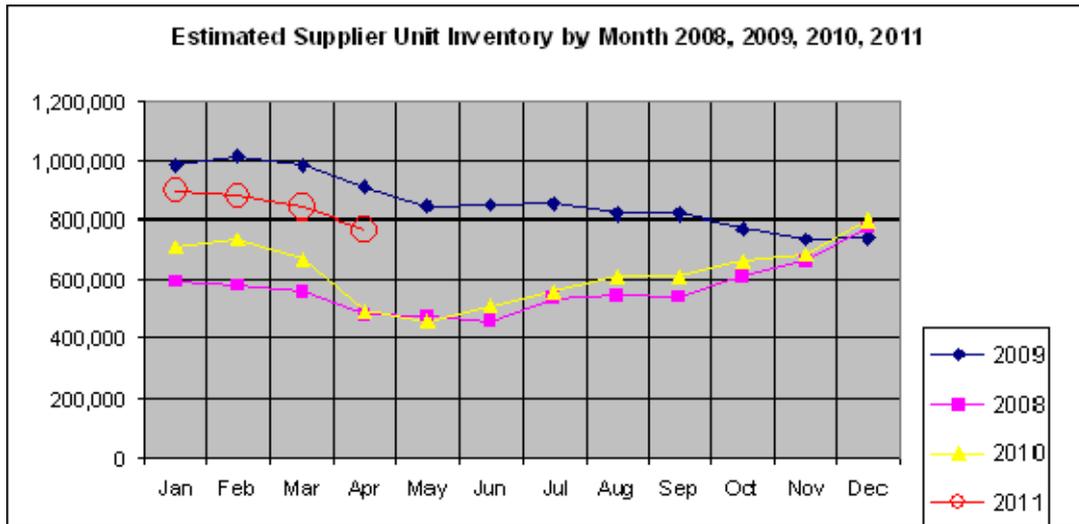
図L



出典：BPSA 修正版統計報告 2008、2009、2010、2011

供給業者の自転車新車の手元在庫が懸念となりつつある。図Mは月末の自転車新車在庫見込み台数について、月毎に2008年、2009年、2010年そして2011年1～4月まで示したものである。2011年4月末の全体の自転車新車在庫は、2010年4月に比べ、台数で44%、金額で48%近く増加した見られ、2010年4月に対しUS \$6,800万増えたと見られている。

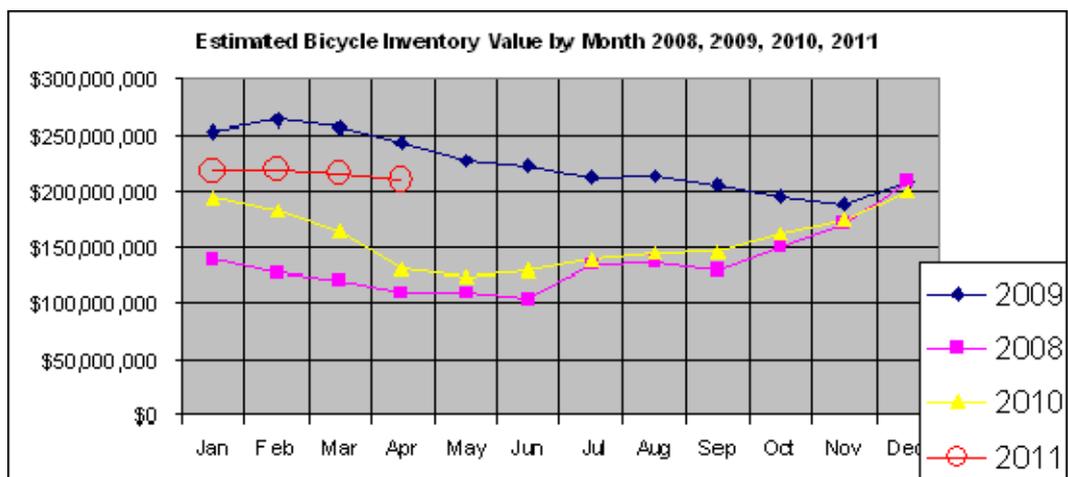
図M



出典：BPSA 修正版統計報告 2008、2009、2010、2011

図Nは供給業者が持っている自転車新車手元在庫の卸金額の見込みについて、月毎に過去40カ月間にわたり示したものである。

図N



出典：BPSA 修正版統計報告 2008、2009、2010、2011

天候

米国の専門自転車店のブランドや自転車店は、天候のせいで 2011 年のシーズンの始まりが不調で、1～4月のビジネスが下降局面にあるとしている。米国内の殆どの地域で本年最初の4カ月間天候が悪かった。

中古自転車

2011 年のこれまでのところ、天候が理由なのかどうか新たな疑問が出てきている。最近の調査では現在の新車自転車販売の不振の原因の可能性の一つとして、あるものをあげている—中古自転車である！

2000 年に調査グループが米国の成人サイクリストに対し新世紀の自転車消費者という調査を行い、次の質問を行った。

最近購入した自転車について、新車か中古か？

2000 年には回答者は全て新車と答えており、中古自転車を購入したと答えた人はいなかった。この結果により、2000 年の時点で自転車を最近購入した成人の 100%が新車を購入したという事が明らかにされた。

2011 年第一四半期の期間中に、同じ調査グループが米国の頻繁に自転車に乗る成人サイクリストを対象とした調査を行い、次の質問を行った。

現在中古で購入した何等かの車種の自転車を保有しているか？

二つの質問は 11 年の間をあけて行われ、その内容は多少異なっているものの、自転車店の販路にとって非常に大きな意味を持つ回答の差異を指摘するには、充分似通っている。

2011 年には調査の回答者の **29%**が、1 台であるか複数台であるかにかかわらず中古で購入した自転車を保有していると回答した。最近及び現在の経済状況を踏まえ、更に自転車店では中古自転車を取り扱うところが増えており、また中古自転車に乗る成人が増えていると報告されていることを踏まえると、この回答率は、ややその多さに驚きを覚えはするものの、妥当であると言える。

元々の考え方では、この 29%の回答率は低収入の成人サイクリストの中で高くなるであろうと思われていた。しかし調査グループが詳細に調べたところ、以下の表に示す通り中古自転車は全ての収入層にわたり購入されている事がわかり、その比率は成人サイクリストの中の熱心なグループの中で最も高くなっていることがわかった。

表 1 4 頻繁に乗る米国成人サイクリスト調査 2011 年版
 質問：現在中古で購入した何等かの車種の自転車を保有しているか？

計 "Yes"	頻繁に乗る成人サイクリスト 各グループ内における比率				家計年収 各々の家計年収グループにおける比率			
	熱心	上昇志向	時々	偶に	\$50,000 以下	\$50,000 ～ \$99,000	\$100,000 ～ \$149,000	\$150,000 以上
29%	34%	28%	29%	18%	36%	33%	31%	26%

出典：頻繁に乗る米国成人サイクリスト調査 2011 年版 The Gluskin Townley Group

この調査グループは 2011 年に以下の質問も行った。

最近購入した中古自転車にいくら支払ったか？

全体の平均、即ち中間値は US \$366 であり、以下の通りグループ別収入層別に支出された。

表 1 5 頻繁に乗る米国成人サイクリスト調査 2011 年版
 質問：最近購入した中古自転車にいくら支払ったか？

計 平均 (中間値)	頻繁に乗る成人サイクリスト 各グループ内の中間値				家計年収 各々の家計年収グループの中間値			
	熱心	上昇志向	時々	偶に	\$50,000 以下	\$50,000 ～ \$99,000	\$100,000 ～ \$149,000	\$150,000 以上
\$366	\$509	\$372	\$297	\$231	\$356	\$371	\$308	\$385

出典：頻繁に乗る米国成人サイクリスト調査 2011 年版 The Gluskin Townley Group

この調査グループは現在分析結果を取りまとめ中で、この直近の頻繁に乗る成人サイクリストに関する調査の、戦略的重要性を伴った調査結果の発表に向けて準備を行っている。取りまとめの段階ではあるが、自転車を保有している人の中で中古を購入したと回答した人の割合が比較的高かったという事は、以下のような事を示している。

- ・過去 10 年の間に頻繁に乗る米国の成人サイクリストは、中古自転車を購入し、それに乗ることに一層関心を持つようになり、この事から米国において明確な中古自転車市場が形成された。
- ・中古自転車を購入することに対する関心は、成人サイクリストの 4 つの全てのグループ或いは区分において拡がっており、熱心な人たち (34%) の方が偶に乗る人たち (18%) よりこの事は顕著である。
- ・中古で購入された自転車の保有は、4 つの家計収入区分全体に拡がっており、米国では家計収入の多寡により、中古自転車購入に対する社会的抵抗やためらいの違いは見られない。
- ・現在のこの調査では、成人サイクリストがどこで中古自転車を購入したかという事に関して明らかにされていないが、中古自転車は自転車店、個人取引、そしてインターネットを通じて広く行われているという事を指摘するのに十分な情報が入手可能である。

- ・この2011年版調査から米国における明確な中古自転車市場の存在が確認されたが、自転車店の販路においては、新たな課題と好機に直面している。
 - 供給業者と自転車店にとっての課題とは、かなりの数の米国の成人サイクリストが新車自転車ではなく中古自転車を購入しているようであるが、これにどのように対応していくか決めていく事である。
 - 好機とは、成長しつつある中古自転車市場の中で米国の自転車店が如何にして優位性を存分に発揮していくか決めて行く事である。

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

米国の自転車市場は3つのはっきりとした分野に分かれている。一つは価格に関するものであり、この分野のものは量販店の販路で販売されている。この分野においては主として歩道で乗る自転車や子供向けの自転車を販売しているが、大人向けの自転車の一部も販売されている。

二つ目の分野は値打ちに関するものであり、これはDick's Sporting Goodsのようなスポーツ用品店、及びその他の総合スポーツ用品店の販路から成り立っている。量販店で販売されるブランドと自転車専門店で販売されるブランドはこの分野と競争を行っているが、量販店よりかは一步上で、自転車市場では中間に位置すると見られている。

三つ目の分野は自転車の専門小売に関するもので、自転車店の販路とREIが圧倒的となっているアウトドア専門小売の販路から成り立っている。日本の自転車ブランドネームにとって理想的なのは米国自転車市場のこの三つ目の分野である。米国市場の中のこの分野は価格に敏感な分野ではなく、顧客の大部分は家計年収がUS \$50,000以上から成っている。そして実際この分野のかなりの割合の人たちは、家計年収US\$100,000以上である。あらゆる詳しい統計を提供することができるが、大切なのは、米国の自転車消費者の中には、価格のみに関心があるのではなく、自転車の持つ価値や特長に関心があるこのような重要なグループがあって、彼等は家計収入が多いという事である。

この同じ裕福な自転車専門店及びアウトドア小売店の販路の顧客たちは、日本のブランドネームのファンである。そして彼等は日本ブランドのハイブリッドカーや電気自動車を購入し運転することもできる人たちであり、自宅には日本ブランドの電気製品や家電製品があり、彼らの子供たちは日本ブランドのコンピューターゲームで遊んでいるのである。

我々は、日本の自転車ブランドが米国自転車市場で得られるであろう好機について、詳細な戦略的調査を行うのに、今は絶好の時であると敬意をこめて提言したい！

以 上