

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4月号

米国自転車市場情報

米国自転車市場

より多くのマネー ...というのはバイクヨーロッパ紙のブログに寄せられた同紙編集長 Jack Oortwijn 氏の直近の投稿のタイトルである。この投稿によると「今までにない多くのマネーが自転車業界に流れ込んでいる」との事である。この投稿はアクセルグループが最近借換えにあたり複数の銀行から再融資を受けた事に関し「...既に数多くの企業を保有し経営を行っているが、更に多くの企業の買収が可能になる豊富な資金が手に入った」と言及している。

この投稿は更に、バイクヨーロッパ紙が最近行った自転車業界向けの初めてのベンチャーキャピタルファンドのマネージャーとのインタビューや、このファンドが最近欧州において行った電動自転車関連の投資について言及している。

この投稿の表層的な話の落ちは「...自転車業界にはリスクというものがないかのように見受けられる」という事である。しかし、この投稿ではこれは誤った話の落ちであり「...決して現実ではない」と指摘されている。

この投稿は2012年のアクセルグループの決算報告に触れ、更に「多くの国々で、小売店が自分の店で在庫を持つ事に対し常々後ろ向きである事から、成長が引き続き妨げられている。小売店にとって資金調達手段が限られている事がその理由の一部である」と述べられている。

結果としてこの投稿は矛盾というものについて言及しているのである。「**自転車供給業者にとっては豊富なマネーが入手可能であるが、自転車小売店に入手可能なマネーは非常に限られている**」。(太字は筆者による)

これは大きな「矛盾」であり、欧州の同業者と同様、米国の自転車小売店にも衝撃や影響を与えるものなのである。

3月に開催された台北国際自転車展からの報告によれば、「...小売店からの見込み発注は引き続き減少しており、製造を需要に適合させる為にはより高い柔軟性が求められて」おり、自転車業界にとって最も重要な事は、世界的な自転車供給網を通じ「柔軟性」と呼ばれるものを構築していかななくてはならないことだ、と報告されている。

バイクヨーロッパ紙は台北展期間中に「小売店に提示されてきたモデルイヤーという枠組みの中で発注を一部調整するということは、自転車供給業者にとっても年々大きな賭けになってきている」、というのは小売店は自転車の発注を遅らせており、小売店からの注文予測が困難になってきているからである、と報告した。

零細企業は今も苦戦しており、この事が景気回復を遅らせている、というのは米国の多くの零細企業について報告を行っているキャサリン・ランペル氏の2013年2月のニューヨークタイムス紙の記事のタイトルであり、「...現在でも彼等は必要な与信を得る事に苦戦している」と述べている。

ごく一部の例外を除き米国の自転車店は零細であり、全米自転車小売店協会の事業運営経費レポート2012-2013年版によれば、典型的な自転車店の年間売上高はUS\$894,930である。

煎じつめて言えば、欧州同様米国の自転車小売店は在庫確保のための資金について金融機関から与信を得る事に大変苦勞しており、リーマンショック以前のように事前発注ができなくなっているため、自転車ブランドや製造業者の間では需要予測が錯綜し自転車店からの注文に迅速に対応することができなくなっている。

アクセル社はビッグスリーと競争を行う計画により北米事業を再編成、というのは2013年4月号バイシクルリテラー・アンド・インダストリーニュース紙の記事の見出しである。前Raleigh America社CEOでアクセル北米グループの新しいCEOであるスティーブ・マイネケ氏は、新しいグループはRaleigh America社、Raleigh Canada社、Seattle Bike Supply社、Currie Technologies社及びLapierre North America社から構成されると発表した。

新アクセル北米グループは、マイネケ氏の言う「単一ブランド過度集中」戦略を小売店向けに採用する事を目標としており、この戦略はバイシクルリテラー・アンド・インダストリーニュース紙によれば「...Trek社、Specialized社、そして程度は低い Giant社をそれとなく参考としている。これら3社の全ては、付属品用陳列棚の配置から販売フロア配置に至るまで小売店への関与の強化を模索し続けている。この戦略により多くの大手小売店では、競合する規模の小さいブランドの自転車は店の隅へと、そして付属品は陳列棚の隅へと押しのけられている」。

新アクセル北米グループは6つの自転車ブランドを取り扱う。Raleigh、Redline、Torker、Diamondback、Lapierre、そしてiZipブランドの電動自転車である。欧州の自転車ブランド企業で最も成功しているアクセル社が新グループは「...ビッグスリーと競争する」と発表した。Trek社、Specialized社、Giant社との競争が始まっているのである。

この事は米国の自転車専門店販路の力学に変化を与える。またCannondale、Schwinn、GT、Mongooseの自転車ブランドを持つDorel社のサイクリンググループにも影響が出る。

尚、業界で上位を占めるビッグスリー、新アクセル北米グループ、及びサイクリングスポーツグループは以下に示す通り全てプロレースのチームスポンサーとなっている。

プロチーム名	ブランド名	企業名
Saxo, OPOS, Astana	Specialized	Specialized
Liquigas	Cannondale	Cycling Sports Group
Team FDI	Lapierre	Accell North America
Leopard	Trek	Trek
Rabobank	Giant	Giant Manufacturing

この事は米国の5大ブランド企業は、米国の自転車店だけではなく、ツールドフランスを含む世界中のプロレースでも競合しているという事を意味しているのである。

米国の自転車輸入

1月だけではその年の多くを予測する事は出来ない。しかし在庫水準の可能性については徴候が示され始める。表1は2013年1月を2012年1月と比較しながら示したものである。

全ての車輪径の自転車の総輸入台数は穏やかに5%減少しており、2012年の年末在庫に関し輸入業者の間で差し迫った懸念事項とはなっていない事が示されている。しかし、2013年の最初の月に輸入された自転車の総FOB金額は24%と大幅な増加を示しており、この事から平均FOB単価はUS\$100を超え、30%の上昇となっている。

表1 1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月	1,196,469	\$125,760,243	\$105.11
2012年1月	1,255,819	\$101,370,585	\$80.72
変化	-59,350	\$24,389,658	\$24.39
変化%	-4.7%	24.1%	30.2%

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月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関しその詳細を2012年同月と比較しながら詳しく示したものである。

表2 1月の米国の自転車輸入 2013年と2012年との比較

1月	2013		2012		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	275,177	8,928,394	407,888	10,777,439	-32.54%	-17.16%
1520 20 インチ	241,320	10,987,089	309,516	12,416,294	-22.03%	-11.51%
1550 24 インチ	100,170	6,369,919	72,114	4,026,297	38.91%	58.21%
2500 27 インチ及び700c	160,355	43,392,097	125,079	35,381,025	28.20%	22.64%
3500 26 インチ	400,185	53,887,436	331,748	37,086,082	20.63%	45.30%
その他	19,262	2,195,308	9,474	1,683,448	103.31%	30.41%
計	1,196,469	125,760,243	1,255,819	101,370,585	-4.73%	24.06%
対前年比%					-4.73%	24.06%
平均単価 US\$		\$105.11		\$80.72	\$24.39	
平均単価対前年比%						30.22%

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

本年1月の期間中には、関税番号1510と1520は双方とも台数及び総FOB金額が1年前の同じ月と比べ2桁減となっている。その他の全ての関税番号では、増加を示してはいるものの幼児子供向けの自転車台数の減少を打ち消すには充分ではない。

しかし、大人向けの関税番号2500と3500の区分の総FOB金額の増加は大幅なもので、月毎の比較で2桁増となっている。

表3は2013年1月の平均FOB単価について2012年の同じ月と比較し示したものである。

その他のものを別とすると、1つを除いた全ての関税番号で月毎の比較における平均FOB単価の増加のパーセント値が2桁の上昇を示している。しかし、その例外の持つ意味は重大である。関税番号2500の平均FOB単価の4%の下落は、1年のこの早い時期において何ら意味することはしないのかもしれないが、今後1年が進んでいくにあたり注視していく必要がある。

表3 1月の米国自転車輸入 2013年と2012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	\$32.45	\$26.42	\$6.02	22.8%
1520 20 インチ	\$45.53	\$40.12	\$5.41	13.5%
1550 24 インチ	\$63.59	\$55.83	\$7.76	13.9%
2500 27 インチ & 700c	\$270.60	\$282.87	-\$12.27	-4.3%
3500 26 インチ	\$134.66	\$111.79	\$22.87	20.5%
その他	\$113.97	\$177.69	-\$63.72	-35.9%
計	\$105.11	\$80.72	\$24.39	30.2%

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

表4は2000年から2013年までの過去14年間の毎年1月の米国自転車輸入の推移を示したものである。

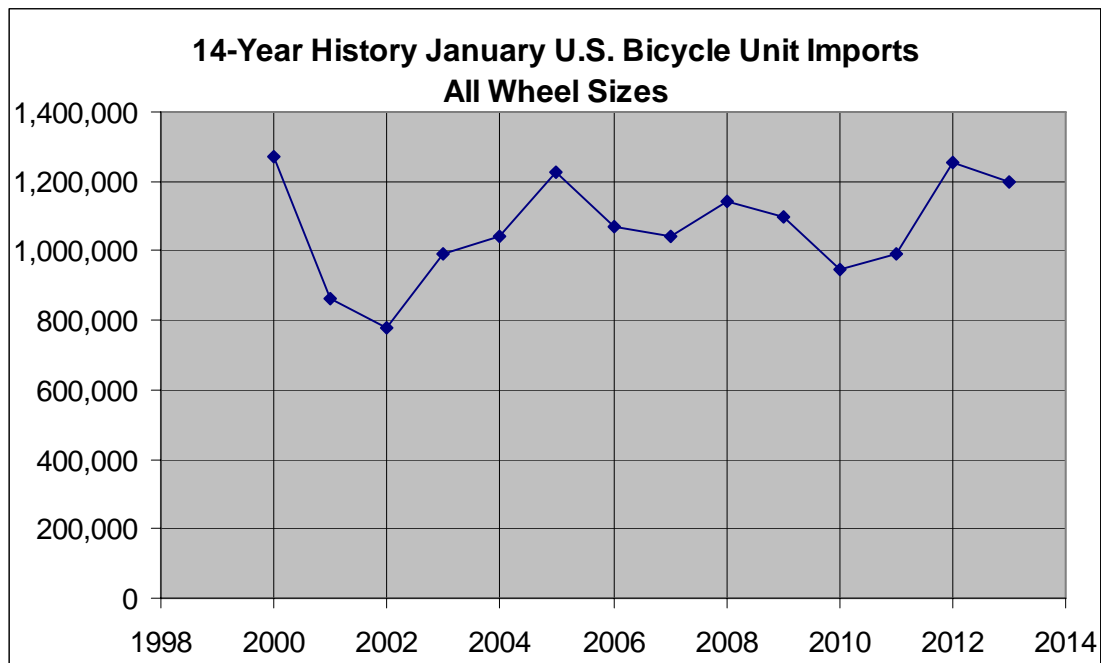
このレポートの後段でふれるように、2013年1月は台数面では上位1/3に位置しているが、本年1月の米国自転車輸入をそれより前の13年と比較した時に際立っているのは、総FOB金額と平均FOB単価である。

表 4 毎年 1 月の米国自転車総輸入の過去 14 年間の推移

年	総台数	総金額	平均単価
2013	1,196,469	125,760,243	\$105.11
2012	1,255,819	101,370,585	\$80.72
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、Gluskin Townley Group による分析

図 A



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

図 A は毎年 1 月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。

表5 毎年1月の米国自転車輸入の過去14年間の推移 台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2000	1,271,006
2	2012	1,255,819
3	2005	1,224,209
4	2013	1,196,469
5	2008	1,140,548
6	2009	1,097,725
7	2006	1,068,571
8	2004	1,042,863
9	2007	1,039,626
10	2011	990,358
11	2003	990,081
12	2010	948,953
13	2001	864,328
14	2002	777,175

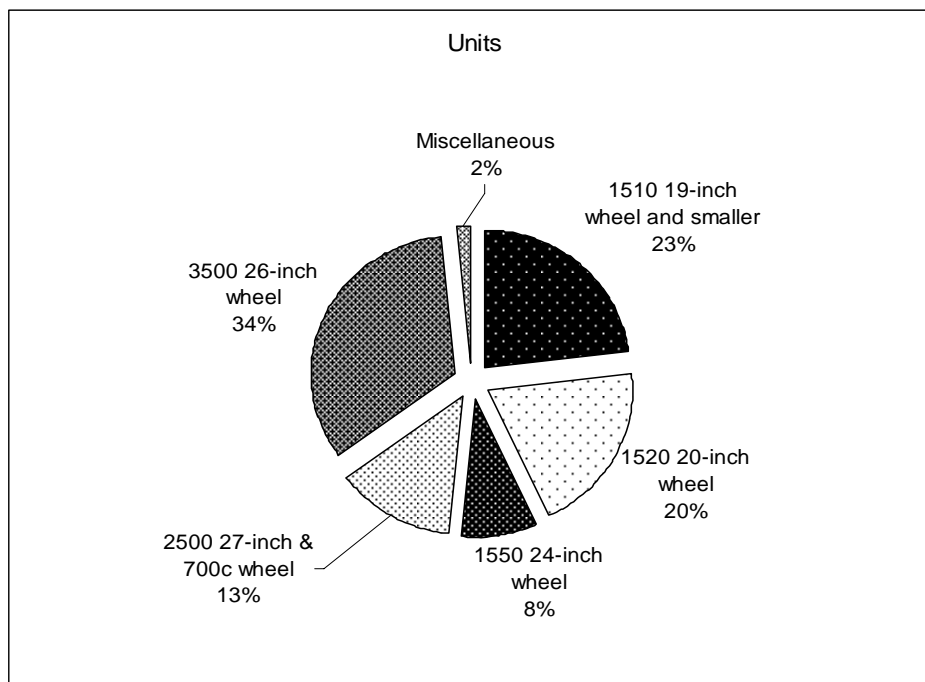
出典：米国商務省輸入統計、Gluskin Townley Group による分析

表5は毎年1月の米国への自転車輸入の過去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年は過去14年で4番目であり、2000年、2012年、そして2005年に次いでいる。

図Bは2013年1月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税番号毎に台数割合を示したものである。

図B 2013年1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、Gluskin Townley Group による分析

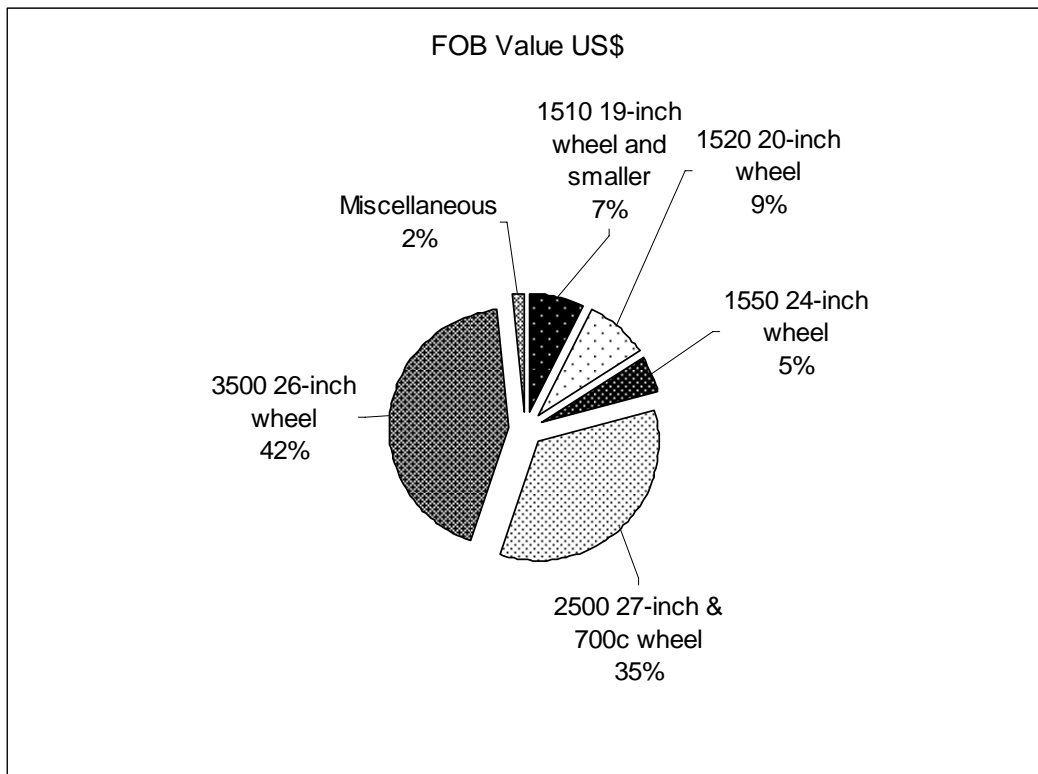
本年 1 月に台数が減少を示しているにも拘らず、関税番号 1510 と 1520 は合計でこの月の総輸入台数の 43%を占めている。

関税番号 1550 を加えると、幼児子供向け自転車全体でこの月の総輸入台数の 51%占めている。また関税番号 2500 と 3500 の区分で併せて 47%で、その他の区分が残りの 2%となっている。

図 C は 2013 年 1 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。

関税番号 2500 と 3500 がこの月の FOB 金額の中で最も大きな割合を占めた事に驚きはないが、これらを併せて 77%というのは多少目を疑うような状況である。この事は高価格の成人向け自転車の在庫が全米各地の自転車市場で積み増されている事を示している。

図 C 2013 年 1 月米国自転車輸入 製品区分毎の FOB 金額割合



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

毎年第一四半期というのは前年在庫が充分消化された場合、米国の輸入業者が在庫を積み増す時期である。取り敢えず 2013 年 1 月は幼児子供向け自転車の在庫が過剰で、成人向け自転車については在庫補充の必要があるようである。

20 インチ以上の自転車の米国への輸入

次に 20 インチ以上の自転車の米国への輸入に関する分析を行う。表 6 に示す通り、2013 年 1 月は 2012 年 1 月に比べ全体的に増加している。台数は 9% 増、総 FOB 金額は 29% 増、そして平均 FOB 単価は 19% 近く上昇した。

表 6 1 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 月	921,292	\$116,831,849	\$126.81
2012 年 1 月	847,931	\$90,593,146	\$106.84
変化	73,361	\$26,238,703	\$19.97
変化 %	8.7%	29.0%	18.7%

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

表 7 は 2000 年から 2013 年までの過去 14 年間の毎年 1 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の推移を示したものである。2013 年 1 月の総 FOB 金額と平均 FOB 単価が際立っている。

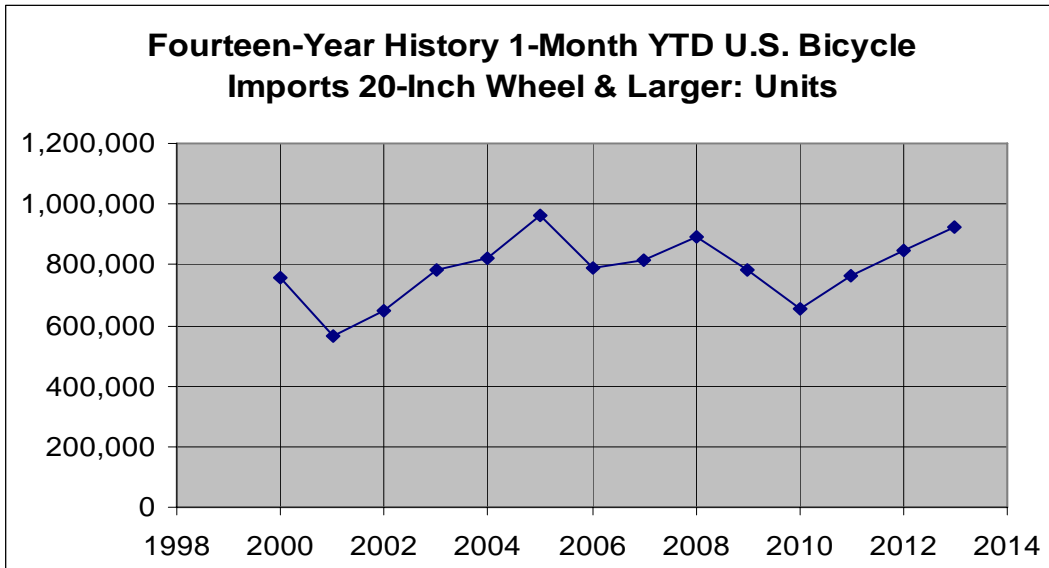
表 7 毎年 1 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 14 年間の推移

年	総台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価
2013	921,292	116,831,849	\$126.81
2012	847,931	90,593,146	\$106.84
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、Gluskin Townley Group による分析

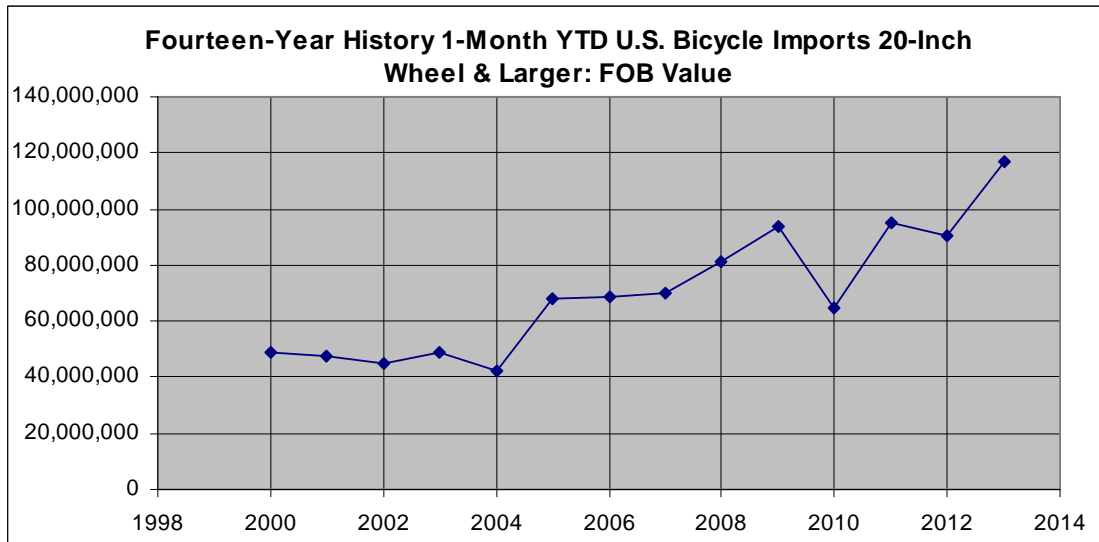
図 D は 20 インチ以上の自転車の毎年 1 月の米国への輸入台数の過去 14 年間の推移をグラフにより示したものである。コアマーケットの自転車の総台数が 2 番目に多くなっており、2013 年は 2010 年から始まる毎年 1 月の 20 インチ以上の自転車の継続的な輸入増加の流れの中にある。

図 D



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

図 E



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

図 E は 2000 年から 2013 年までの過去 14 年間の毎年 1 月のコアマーケットである 20 インチ以上の自転車の輸入総 FOB 金額の推移をグラフにより示したものである。2013 年は過去 14 年間で月次総 FOB 金額が最高となっている。

関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

成人向け自転車については在庫補充の必要があるかもしれないという見込みがあるが、2013 年 1 月の関税番号 2500 の自転車輸入は、2012 年 1 月と比べ台数で 28%増加し、総 FOB 金額では 23%増加した。この模様を表 8 に示す。

表 8 1 月の自転車輸入 27 インチ、700 c 及び 29 インチの車輪の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	金額	平均単価
2013 年 1 月	160,355	43,392,097	\$270.60
2012 年 1 月	125,079	35,381,025	\$282.87
変化	35,276	8,011,072	-\$12.27
変化 %	28.2%	22.6%	-4.3%

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

我々はよく関税番号 2500 は米国の自転車輸入製品区分の中で最も重要なものであると言ってきた。この為、2013 年 1 月の平均 FOB 単価が 2012 年 1 月に比べおよそ 4%下落した事も含め、この区分に対しては詳細な検討が求められるのである。

表 9 は 2000 年から 2013 年まで過去 14 年間の毎年 1 月の関税番号 2500 の米国への輸入の推移を示したものである。

この 1 月には、関税番号 2500 の自転車の米国への輸入台数が過去 14 年間で最大となり、またこの月に輸入された自転車の総 FOB 金額も過去 14 年のどの年よりかも高くなっている事が注目される。

2013 年 1 月の関税番号 2500 の自転車の平均 FOB 単価が、前年同月と比較し下落した事は興味を持たれるが、過去 14 年間の推移と比較すると 4 番目に低くなってはいるものの平均 FOB 単価が過去最低というわけではなく、2001 年、2002 年と 2007 年の各々 1 月の平均単価はこれより低くなっている。

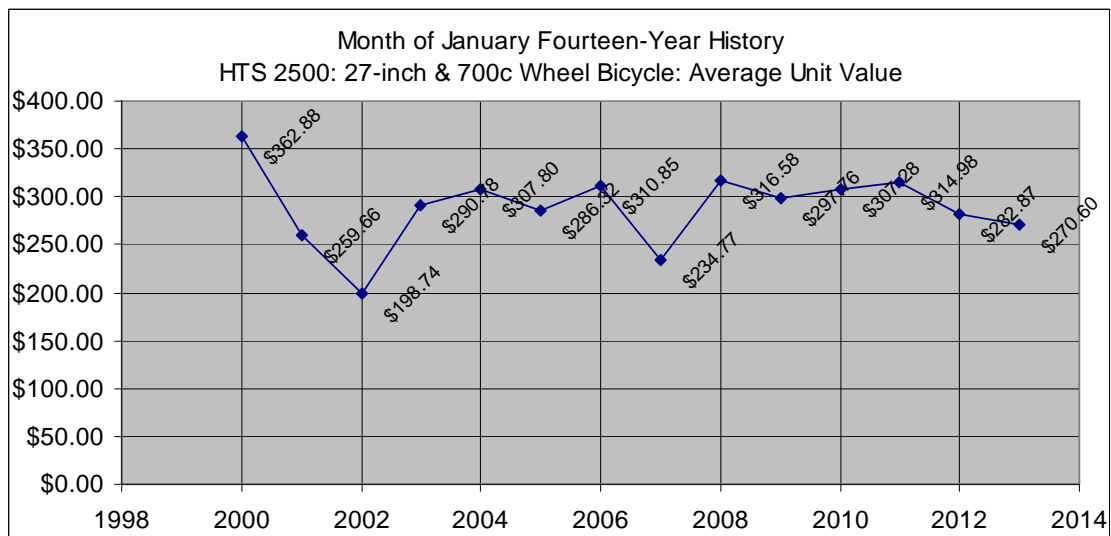
表9 毎年1月の米国の自転車輸入の過去14年間の推移
27インチ、700c及び29インチ

年	台数	総FOB金額	平均FOB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	\$297.16
2010	76,225	23,422,278	\$307.28
2011	126,417	39,818,439	\$314.98
2012	125,079	35,381,025	\$282.87
2013	160,355	43,392,097	\$270.60

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

図Fは毎年1月の関税番号2500の自転車の米国への輸入に関し、平均FOB単価の2000年から2013年までの過去14年間の推移を示したものである。

図F



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

米国の自転車輸出

2013年1月の米国の完成自転車の輸出は2012年1月と比べ減少した。この様子を表10に示す。総輸出台数は42%減少し、米国の輸出総FOB金額は月毎の比較で25%減少した。

表 1 0 1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月	10,773	7,031,402	\$652.69
2012年1月	18,599	9,420,519	\$506.51
変化	-7,826	-2,389,117	\$146.18
変化%	-42%	-25%	29%

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

2013年1月の米国自転車輸出に関し2012年1月との比較で最も興味を持たれる事は、平均 FOB 単価であり、これは29%上昇した。

表 1 1に毎年1月の米国自転車輸出の過去14年間の推移を示す。

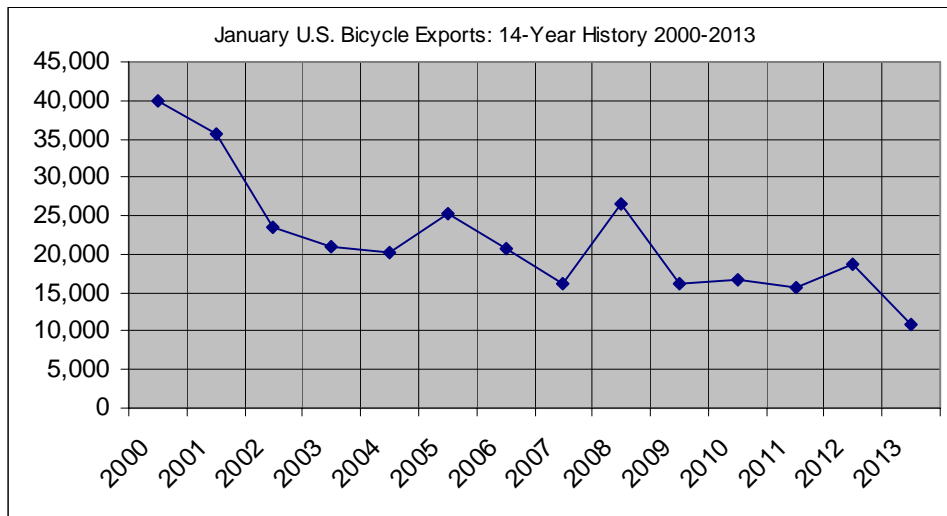
表 1 1 毎年1月の米国自転車輸出の過去14年間の推移

年	総台数	総金額	平均単価
2013	10,773	7,031,402	\$652.69
2012	18,599	9,420,519	\$506.51
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、Gluskin Townley Groupによる分析

図 G は毎年1月の米国自転車輸出台数の過去14年間の推移をグラフにより示したものである。1月だけの状況で通年を見通すことはふさわしくないが、持続的な減少傾向は明らかである。

図 G 毎年 1 月の米国自転車輸出の過去 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 1 2 は 2013 年 1 月の米国自転車輸出について、関税番号毎、国産及び海外産のものに分けて詳しく示したものである。

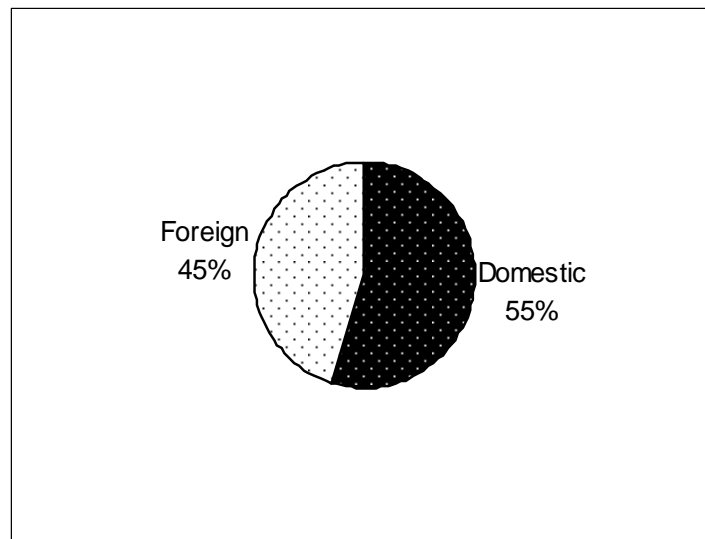
表 1 2 2013 年 1 月米国自転車輸出

関税番号	国産			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 25 インチ以下	1,459	414,241	\$283.92	874	181,035	\$207.13	2,333	595,276	\$255.15
2600 25 イン チ以上	2,430	1,828,540	\$752.49	3,846	2,721,147	\$707.53	6,276	4,549,687	\$724.93
6000 車輪径の示 されていない物	2,011	1,632,879	\$811.97	153	253,560	\$1,657.25	2,164	1,886,439	\$871.74
計	5,900	3,875,660	\$656.89	4,873	3,155,742	\$647.60	10,773	7,031,402	\$652.69
割合	55%	55%		45%	45%				

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

2013 年 1 月の期間中には米国からの自転車輸出は全体的に減少しているが、国内で生産された自転車はこの月に輸出された自転車の 55% を占め、一方で本年 1 月に米国から輸出された自転車では海外産のものは 45% を占めた。この模様を図 H に示す。

図 H 2013 年 1 月 米国自転車輸出 国産のものと海外産のものと輸出台数割合



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

米国自転車輸出はリーマンショック以後苦戦している。しかしゆっくりとではあるが台数は回復してきており、FOB 金額も確実に増加してきている。2013 年の今後の期間にわたり米国自転車輸出がどのような様子を示していくか検討する必要はあまりなさそうである。

米国サイクリング関連情報

自転車レーンに対する広範な賛同—というのは昨年ニューヨークタイムス紙に掲載された記事のタイトルである。ブルームバーグ市長がこれまで自動車交通のためにあったニューヨーク市の街路に 255 マイルの自転車レーンを追加するという物議を醸した活動を大々的に始めてから 7 年が経った。そしてこの記事によれば「このレーンの受け容れに対する厳しい論争について決着がついたかもしれない」。

ニューヨークタイムス紙のアンケート調査によると「単純に考えて自転車レーンは良い構想と思うか、或いは悪い構想と思うか」との問いに対しニューヨーカーの 66% が良い構想だと答え、住民の 27% が自転車レーンは悪い構想だと答えた。7% はわからない或いは無回答だった。

このアンケート調査から、2013 年のニューヨーク市長選では自転車レーンは引き続き「争点」となるという事実があるにもかかわらず、米国最大の都市の住民は自転車レーンに次第に慣れてきているという事がわかる。

この国最大の都市の住民の大多数が自転車レーンは良い構想だと考え始めているという事は間違いなく良い事ではあるが、この同じ調査では、こうした賛同にも拘らず殆どのニューヨーカーは日常的に自転車に乗っているわけではない事も示されている。より多くの米国人に自転車に乗ってもらう、そして賛同する人が増え始めている自転車レーンで乗ってもらうというのが、次に取り組まなければならない事である。

米国サイクリスト同盟—即ち LAB は 1880 年に League of American Wheelmen として創立されたが、現在 30 万人の会員を擁している。米国サイクリスト同盟は各種支援活動や教育活動を通じ、ファンライド、フィットネス、そして移動手段等の点からサイクリングを普及させている。

昨年、他の自転車支援団体との合併の話が流れた事から、米国サイクリスト同盟では戦略を練り直し、より多くの女性にサイクリングを行ってもらい、また現在の米国の人口構成に現われている民族多様性に即し、全ての人々にサイクリングの門戸を開くよう、更に積極的な取り組みを行う事となった。

米国サイクリスト同盟の女性向け活動は「より多くの女性に自転車関連の権限を付与し、ネットワーク化、知識・情報及び発想の共有化等を通じ、支援活動家、技術者、小売店、製造業者、そして政策立案者等、自転車促進運動における各種リーダーとしてあらゆる機会を与える」活動である。

この女性向け活動でまず米国の自転車業界や支援活動家達に注目されたのは、移動手段、買い物そして家族での活動として、子供達を自分達と一緒に自転車に乗せたいと考えている全米の女性達により実施された家族サイクリング活動である。

家族サイクリング活動に参加している女性達は、米国の自転車業界の殆どは、自分達の子供と一緒に自転車に乗せる時に必要となる自転車製品や関連付属品を供給していないという事を明らかにしたうえで、こうした製品が見つければ、一般的にはこのような製品は高所得層の女性にとっても高価格ではあるものの、この活動の支援に加わるとした。

米国自転車業界の殆どがこの家族サイクリング活動により示された需要に応じる時まで、この活動の参加者や支援者達は、中古自転車市場の自転車を自分達の要求に合致するよう手を加えていく事にしている。

米国でのサイクリングにおける公平確保も新しい LAB の取り組みに含まれている事が発表された。そして新しい公平勧告委員会は LAB 会員及び米国の自転車支援団体・業界等が人種多様性に関する議論を行う際、その水準を向上させるための第一歩となっている。

米国の消費者及び社会全般に関する一般的傾向

より多くの米国人の環境意識が高まっている—というのは米国の Cone コミュニケーション社が行った最新の調査結果の結論である。現在米国人の 71%は購買を決める際に環境を考慮すると答えている。2008 年の 68%から上昇した。

更に 71%の米国人は自分達が選んだ環境性の高い製品の使い方に関し定期的に説明書を読んだりそれに従ったりしており、66%はその製品を適切に廃棄する方法について説明書に従っているという事が示された。

調査結果から更に回答者の 85%は、自分達が購入した製品の製造業者やその他の企業に対し適切な使用方法や廃棄方法の双方についてより詳しい情報を求めており、またこの調査に参加した人のおよそ 75%は企業が環境関連の消費者教育をもっと効果的に行ってほしいと考えている事もわかった。

Nascar は環境活動に全面的に賛同—というのは AdWeek.com の最新号の記事のタイトルである。説明すると Nascar は、外観上は市販車を改造したレーシングカーを用いる、ストックカーレースの促進及び運営を米国で行っている営利団体である。ストックカーレースは米国独特のもので、米国最大の観客数を誇るスポーツであり、何百万人もファンがレース会場の大きなスタンドに座って観戦したり、テレビ観戦を行ったりしている。

5 年前に立ち上げられ、現在も継続している環境に優しい活動は「環境へ向けてのレース」というテーマのもと実行されている。Nascar は緑の広場で大々的にカーレースを行っている事に伴う危険の存在には十分に気付いていた。彼等は自らに課題を課し調査を行ったところ、ストックカーレースの熱心なファンは熱心でないファンよりも環境活動を受け容れる可能性が高そうだという事がわかった。事実この調査によると Nascar のファンは 100% 自らの事を環境意識が高いと考えているようであることが明らかとなった！ 米国のいくつかの巨大企業・ブランドからなる Nascar の大スポンサーにより実施されたこのファンの人口構成調査により、Nascar の言う「米国スポーツ史上最も環境適合性の高い取組」の積極的な立ち上げをサポートする「環境へ向けてのレース」という活動が受け入れられる事になった。

ではストックカーレースの協会は環境のために実際に何を行うのであろうか。多分最も目に見える活動というのは、何百万本もの樹木を植えたり、レースカーにエタノールの含まれたガソリンを使用したり、太陽光を利用したレース会場を開発したりする事であろう。

何故自転車業界は環境に対する取組に対し全面的に賛同できないのか？—米国の Nascar レースの環境に対する取組に関し時間をかけて読んでいただいた理由というのは、この単純な質問を行うためである！

消費者は Made in USA の製品にお金を支出するであろう—DDI 誌によると「米国の消費者は米国製の商品に対しては 10% から 60% 余計に支出する」。

これは長年かけて現われてきた事である。The Boston Consulting Group が行い最近発表された最新の調査結果によると、「米国人の 80% 以上、そしてもっと驚くべき事には中国人の 60% 以上が Made in USA と表示された製品には喜んでより多くのお金を支出する」。

DDI 誌の記事は続けて以下のように報告している。「およそ 2/3 の米国の消費者は赤ちゃん用の食品や家電製品、電子製品及び衣服など調査対象となった 10 の主要製品について、積極的に多くの金額を支出する。彼等が余計に支払う金額は様々で、調査対象となった製品により 10% 程度から 60% 以上にわたる。10 の製品の全てで少なくとも 20% の米国の消費者が積極的に 10% 以上余計に支払っている。調査前の一か月間に 60% 近い米国の消費者が、より安価な中国製品に対し Made in USA の製品を選んでいる」。

この事は米国の自転車供給元、或いは中国の自転車製造業界にとって、何を意味するのであろうか？

Made in USA の動きは一夜にして起こるわけではない。しかし明らかにこの動きには弾みがついてきており、米国の自転車ブランドは、今後米国市場向けの自転車そして中国市場向けの自転車双方について、どこで製造するか検討しなくてはならなくなるであろう。中国の自転車製造業界には、今後 2020 年にかけてその製造能力の一部を北米に移転させる戦略の重要性について真剣に検討する必要がある。

以上