

平成20年8月7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2008年8月号

米国自転車市場情報

輸入

年初5ヶ月間の米国への自転車輸入は減少傾向が続いており、表1に示す通り、台数で8.5%減少した。

表1 年初5ヶ月間の米国自転車輸入 2008年及び2007年の比較

1～5月	2008		2007		変化	
	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$	台数	FOB US\$
HS 関税番号						
1510 19-inch 以下	1,793,857	45,138,988	2,088,093	50,433,604	-294,236	-5,294,616
1520 20-inch	2,028,751	72,608,747	2,083,076	64,906,791	-54,325	7,701,956
1550 24-inch	502,867	27,458,563	587,651	33,629,631	-84,784	-6,171,068
2500 27-inch & 700c	473,034	125,068,088	431,789	104,467,105	41,245	20,600,983
3500 26-inch	2,014,747	196,011,996	2,233,606	179,636,644	-218,859	16,375,352
その他	58,906	5,769,906	85,016	6,607,695	-26,110	-837,789
計	6,872,162	472,056,288	7,509,231	439,681,470	-637,069	32,374,818
対前年比 %					-8.5%	7.4%
平均単価 US\$		\$68.69		\$58.55		
対前年比 %					\$10.14	17.3%

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

2008 年年初5ヶ月間における自転車輸入全体の総FOB価格は、増加を示しており、2007年の同じ時期と比べ7.4%増加している。平均単価もやはりUS\$10、即ち17%強上昇している。

我々は総FOB価格と平均単価の持続的上昇の理由は、中国と台湾の供給元工場からの価格上昇が、供給経路を通じ継続的に作用しているためと考えている。

関税番号2500の27インチ及び700cは昨年より上回っている唯一の輸入区分であり、2008年年初5ヶ月間では台数で9.5%増加している。以前述べたとおり、この輸入区分は700c

のドロップハンドル車とフラットハンドル車の両方に使われている。そしてこれは郊外での使用や通勤に用いられる、いわゆる舗装路用自転車の販売が今シーズン増加していることを指し示す可能性のある指標の一つである。

5月の輸入は5月の一部と6月の大部分の小売販売予測を反映している。従って我々は今、一つか或いは二つの流通経路、多分その両方だと思われるが、における小売在庫調整、又は小売販売の減少に直面している。

もし過去2カ月にわたり米国の消費者向けメディアに注視して来たならば、ガソリン価格の上昇のため多くの人々が、通勤や基本的交通手段として自転車に注目しているため、自転車の小売販売に増加が見られるということを知ったり、見たり、読んだりしたことがあると思う。

これはあり得るシナリオだ。しかし我々はこの事は、米国の一部の市場で起きており、その他では起きていないことだと考えている。そしてこのシナリオはまた、いくつかの小売店における、春の販売シーズン中の天候に起因した販売低迷の、晩春から夏にいたる販売増加による取戻しを助長させている。しかし、自転車専門店において販売増加が報告されてはいるものの、国全体で同様な状況となっているわけではなく、殆どの地域市場の小売店は、前年並みか、僅かに前年を上回る状況となっている。

現在の年初5ヶ月間の自転車輸入統計は、表3に示すデータに関連し次のページで議論されるように、過去5年間の推移の追跡結果によれば、2008年は2007年に比べ、米国の自転車市場消費は良くて増減ナシか、或いは僅かに増加するかもしれない、ということを示している。

表2は2007年と比較した2008年の、年初5ヶ月間の米国自転車輸入の平均FOB単価を示している。2008年に、2007年と比較した平均単価が引き続き低い状況を示している関税番号は、1550の24インチ以下の自転車、一つだけである。

前述したとおり、中国と台湾からのコスト上昇は供給経路を通じて作用しており、平均FOB単価の上昇として現れている。そしてこれは結果として小売価格の上昇として現れてくるであろう。

表2 年初5カ月間の米国自転車輸入 2008年と2007年の比較 平均FOB単価

HS 関税番号	2008 平均単価	2007 平均単価	変化 \$	変化 %
1510 19-inch 以下	25.16	24.15	1.01	4.2%
1520 20-inch	35.79	31.16	4.63	14.9%
1550 24-inch	54.60	57.23	-2.62	-4.6%
2500 27-inch & 700c	264.40	241.94	22.46	9.3%
3500 26-inch	97.29	80.42	16.86	21.0%
その他	97.95	77.72	20.23	26.0%
計	68.69	58.55	10.14	17.3%

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

表3は年初5ヶ月間の米国自転車輸入の過去5年間の推移を示したものである。我々は比較可能な年を追跡しているということを明らかにするため、2004年を追加した。ここでは2004年にまで遡ることとする。

2004年は2008年年初5ヶ月間の自転車輸入と比較可能な水準であるが、2004年の年間台数は、18,490,477台で、2007年の年間台数18,233,438台を257,039台上回ったということも指摘しておく必要がある。今年はまだこの先長いので、本年残り7カ月の間に自転車輸入の全般的な増加が見られる可能性は充分にあるという点をおさえておきたい。

表3 年初5ヶ月間の米国自転車輸入の5年間の推移

年	台数	FOB US\$	平均単価 US\$
2008	6,872,162	472,056,288	\$68.69
2007	7,509,231	439,681,470	\$58.55
2006	7,107,105	399,835,093	\$56.26
2005	8,098,381	436,769,811	\$53.93
2004	6,351,636	312,184,454	\$49.15

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

表4は2008年年初5ヶ月間の20インチ以上の自転車の米国への輸入を示したものである。台数では6%強減少している一方で、総FOB価格は、平均単価がUS\$12.27、即ち17%と大幅に上昇したことにより、9.7%上昇している。

表4 年初5ヶ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 US\$	平均単価
2008年 年初5ヵ月	5,078,305	426,917,300	\$84.07
2007年 年初5ヵ月	5,421,138	389,247,866	\$71.80
変化	-342,833	37,669,434	\$12.27
変化の割合 %	-6.3%	9.7%	17.1%

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は承知のとおり米国業界の核をなしており、表5は20インチ以上の自転車の過去4年間の年初5ヶ月間の輸入の推移を示している。

表5 20インチ以上の自転車の年初5ヵ月間の米国への輸入、過去4年間の推移

年	台数	FOB US\$	平均単価 US\$
2008	5,078,305	426,917,300	\$84.07
2007	5,421,138	389,247,866	\$71.80
2006	5,092,058	355,925,687	\$69.90
2005	5,933,130	389,280,542	\$65.61

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

2008年は2006年の年初からの輸入水準を追いかけている。しかし総FOB価格と平均単価では、全ての年を上回っている。

表6は中国が年初5ヶ月間において台数で米国自転車輸入の94%と引き続き独占的地位を占め、台湾がこれに続き総台数の5%を占めていることを示している。これら2つのアジアの強力な自転車生産基地が、米国自転車輸入の99%を占めている。

表6 米国自転車輸入における上位2か国 年初5ヵ月間の総輸入における割合

国名	総台数	比率%	総FOB価格 US\$	比率%	平均単価 US\$
中国	6,472,810	94.19%	342,860,813	72.63%	\$52.97
台湾	360,562	5.25%	118,222,268	25.04%	\$327.88
総輸入	6,872,162	100.00%	472,056,288	100.00%	\$68.69

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

過去何回も述べてきたとおり、これら2つの供給国間の総FOB価格の比率に話の本質がある。2008年年初5ヶ月間において、台湾が総FOB価格の25%、US\$1億1,800万を占めている。

これはUS\$327.88という大変高価な平均単価のためである。近い将来これが変化することはない。しかし米国の高級車市場は成長しているので、米国の自転車市場におけるこの

チャンスをものにし、高級車市場の供給国として台湾の仲間になるという余地は残されている。

このことが表7へと続いていく。米国への輸入に関する最後の話題であるが、2008年年初5ヶ月間のUS\$600以上の自転車及びその他サイクルのフレームの輸入を示したものである。

表7 年初5ヶ月間の米国への輸入 8714.91.2000 US\$600以上の自転車及びその他サイクルのフレーム、平均単価

国名	2008			2007		
	総本数	総FOB価格 US\$	平均単価 US\$	総本数	総FOB価格 US\$	平均単価 US\$
中国	2,958	4,881,154	\$1,650.15	2,356	4,465,661	\$1,895.44
台湾	2,519	2,156,065	\$855.92	3,420	2,909,194	\$850.64
イタリア	2,152	4,089,610	\$1,900.38	1,853	2,838,101	\$1,531.62
フランス	946	1,234,740	\$1,305.22	1,374	2,018,845	\$1,469.32
カナダ	298	462,616	\$1,552.40	217	477,468	\$2,200.31
スペイン	230	188,928	\$821.43	364	362,480	\$995.82
計	10,994	13,731,584	\$1,249.01	10,184	13,580,342	\$1,333.50

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

我々が関心のあるUS\$600以上の輸入自転車フレームというのは高級車の市場であり、これらのフレームは自転車店や自転車マニアにより、自転車に「組み立て」られていく。

この関税番号全体では、2008年の年初5ヶ月間では、2007年の同時期に比べ、810本、即ち7.9%増加しており、米国市場のこの分野が引き続き拡大していることを示している。

供給元国については、中国が高級フレームの主要供給元としてその比率を増やしている。我々は今シーズン米国自転車市場の高級品の分野ではカーボンファイバーフレームが支配的地位を占めているのではないかと見ている。前年と比べ、本年年初5ヶ月間では、台湾は出荷を減らし、イタリアは出荷を増やした。

米国の輸出

2008年年初5ヶ月間において米国の自転車輸出は前年同期と比べ大幅に増加している。表8は2008年年初5ヶ月間の輸出を、表9は昨年と比べた年初現在までの増加の様子を示している。

表 8 2008 年、年初 5 カ月間の米国の自転車輸出

1～5月	国内			海外			計			
	HS	台数	FOB US\$	平均単価	台数	FOB US\$	平均単価	台数	FOB US\$	平均単価
	1070	10,070	2,138,399	\$212.35	4,814	906,858	\$188.38	14,884	3,045,257	\$204.60
	2600	23,181	23,058,791	\$994.73	33,011	12,373,734	\$374.84	56,192	35,432,525	\$628.41
	6000	97,514	20,725,000	\$212.53	1961	1,309,776	\$667.91	99,475	22,034,776	\$268.94
	計	130,765	45,922,190	\$351.18	39,786	14,590,368	\$366.72	170,551	60,512,558	\$354.81

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

年初 5 ケ月間の米国自転車の総輸出台数は 170,551 台で、前年同期比 31.6%増である。総輸出 FOB 価格は US \$6,050 万で、前年同期比 22%増である。米国から輸出された自転車の平均単価は年初 5 ケ月間では 7%下落し、昨年の US \$382.00 から本年は US \$354.81 となった。しかし、この平均単価は 2006 年や 2005 年の同時期に比べかなり高い。

米国国内生産の自転車が年初 5 ケ月間の総輸出台数の 76.6%を占め、海外産の自転車が残りの 23.4%を占めている。

表 9 米国自転車輸出 年初 5 カ月 過去 4 年間の推移

年	総輸出台数	総 FOB 価格 U. S. \$	平均単価 U. S. \$
2008	170,551	60,512,558	\$354.81
2007	129,568	49,495,505	\$382.00
2006	149,030	47,689,694	\$320.00
2005	158,806	48,282,588	\$304.04

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

表 10 は 2008 年年初 5 ケ月間に米国輸出自転車台数の 80%を輸入した国のリストである。台湾は「謎の」国で、米国からの自転車輸出の 35%が、この世界で最も大きな自転車生産国の一つである国へと出荷された。

表 10 2008 年年初 5 カ月 米国自転車輸出 顧客先国上位 5 カ国

国名	台数	台数比	総 FOB U. S. \$	総 FOB 価格比	平均単価 U. S. \$
台湾	58,979	34.58%	8,656,280	14.30%	\$146.77
カナダ	51,616	30.26%	23,028,528	38.06%	\$446.15
オランダ	11,411	6.69%	3,635,447	6.01%	\$318.59
ドイツ連邦	10,696	6.27%	1,141,979	1.89%	\$106.77
日本	3,177	1.86%	2,807,047	4.64%	\$883.55
計	170,551	100.00%	60,512,558	100.00%	\$354.81

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

カナダは米国からの自転車輸出の受け入れ台数では第 2 位であるが、年初 5 ヶ月間の輸出総 FOB 価格の 38% を占め第 1 位であり、その平均単価は US \$446.15 と高価である。

米国の自転車産業

先月我々は、米国自転車市場の中で高級車、特に家計年収 US \$100,000 以上の豊かな米国人に焦点を当てた、専門自転車小売ビジネスモデルに新しい動きが出てきていることについて、検討を行った。

以前に我々は米国内で豊かな人と苦勞している中流クラスの間で格差が拡大しているという事実を紹介した。そしてこの事実は自転車市場に影響を与えてきたし、今後も影響を与えるであろう。今月は成長している高級車分野のビジネスの核となる顧客である、米国の成人サイクリストについて更に詳しい検討を行う。

1990 年から 2000 年までの簡単な経緯

我々の調査によると 1990 年から 2000 年までの期間は米国の自転車市場とビジネスにとって、重要であったことを示している。800 万人のあまり熱心ではない米国の成人サイクリストがそれをあきらめ、自転車に乗ることをやめたのは、この時期であった。成人のサイクリストは 1990 年の 3,280 万人から、2000 年の 2,480 万人に減少した。注 1)

注 1) 出典：新世紀のサイクリング消費者に関する調査研究、NBDA から入手可能

しかし、この同じ時期に核となる米国の成人の熱心なサイクリストは 280 万人、即ち 322% も増加した！ 1990 年には 87 万人の熱心な成人サイクリストがいたが、10 年後の 2000 年には 370 万人になった。1990 年には熱心な成人サイクリストは、全ての成人サイクリストの 2.6% にすぎなかったが、2000 年には熱心なサイクリストは表 11 に示す通り、全ての米国の成人サイクリストの 15% を占めるまでに成長した。

表 11 1990 年：90 年代のサイクリング消費者研究、と 2000 年：新世紀のサイクリング消費者、との比較（千人単位）

	計	熱心な人	もっと乗ろう としている人	時々乗る 人	減多に乗ら ない人
A. 1990 米国成人総サイクリスト数	32,784	870	2,407	6,808	22,699
割合%		2.6	7.4	20.7	69.3
B. 2000 米国成人総サイクリスト数	24,821	3,673	3,352	6,135	11,661
割合%		14.8	13.5	24.7	47.0
A から B への変化	-7,963	+2,803	+945	-673	-11,038
変化の割合	-24.3	+322.2	+39.3	-9.8	-48.6

出典：NFOリサーチ社 1990 年調査 アバカスリサーチ社 2000 年調査

我々は更に成人サイクリストに関し表 11 の上段右側に示す 4 つのグループ、即ち、右から左へ：減多に乗らない人、時々乗る人、もっと乗ろうとしている人、熱心な人についても説明する。

熱心なサイクリストが 1990 年から 2000 年にかけて 322%増加したほか、もっと乗ろうとしているサイクリストもやはり 39%増加したことにも気づくであろう。

熱心な成人サイクリストと、もっと乗ろうとしているサイクリストの、合わせて 700 万人が米国における米國小売店の重要な買い物客であり顧客であるため、これは重要である。熱心な人は、核となっており自転車店に年平均 9.5 回顔を出しており、もっと乗ろうとしている人は、次の買い物客・顧客であり年平均 4.2 回自転車店に顔を出している。

表 11 の右 2 つの欄が示す通り、1990 年から 2000 年の間に失われた 800 万人の米国成人サイクリストは全て、減多に乗らないか、時々乗るグループから発生している。

表 12 は 2000 年における成人サイクリストの 4 つのグループとそれを定義付ける属性とを示している。1990 年と 2000 年の両方の調査で同じ属性と特徴が用いられたため、これら 2 つの報告は直接比較可能である。

表 12 2000 年 成人サイクリストの 4 つのグループ 部分ごと属性

	計	熱心な人	もっと乗ろうと している人	時々乗る人	減多に乗らな い人
成人サイクリスト (千人)	24,821	3,673	3,352	6,135	11,661
対全サイクリスト比 %	100	15	14	25	46
月当たり平均乗車マイル		264	89	39	8.6
最近購入した新車平均価格*		\$946	\$548	\$341	\$197
ウェア/部品への支出総額*		\$383	\$241	\$175	\$132
自転車店訪問回数**		9.5	4.2	2.2	0.9
月当たり乗車回数		15.9	12.3	10.1	6.1

出典：新世紀自転車消費者研究 2000 アバカスリサーチ社

* 2000 年 過去 12 カ月間 単位 US \$

** 過去 12 カ月間の平均

月当たり平均乗車マイルについて 4 つのグループ別に注視してほしい。月当たりどれくらいの距離乗るかという一つの主要な属性についてグループごとに理解することができるであろう。

性別、人種、家計収入そして教育を含んだ人口統計もまた成人サイクリストグループ間における差異の重要なポイントである。表 13 は 1990 年及び 2000 年の全ての成人サイクリストの調査報告から得られた一部の人口統計と、2000 年の米国平均との比較を示したものである。

表 13

米国の成人サイクリストに関する一部の人口統計 1990 年、2000 年 及び 2000 年米国平均との比較			
	1990	2000	2000 年米国平均
男性	49.4%	56.5%	48.0%
女性	50.6%	43.5%	52.0%
1-3 年 短大在籍	30.8%	30.6%	24.8%
4 年制以上の大学を卒業	39.5%	39.6%	25.3%
家計収入\$30,000 以下	28.8%	19.8%	38.7%
家計収入\$30,000-\$49,999	35.8%	26.7%	22.6%
家計収入\$50,000-\$74,999	23.8%	26.2%	18.6%
家計収入\$75,000-\$99,999	6.6%	14.9%	15.0%
家計収入\$100,000 以上	4.9%	12.4%	5.1%
非ヒスパニック及び白人	93.4%	87.9%	74.0%
知的専門職/管理職	39.4%	34.6%	28.8%

出典：新世紀サイクリング消費者 19 ページ

2000 年の調査研究の時点では米国の成人サイクリストは、白人が圧倒的多数で、多くは短大に 1～3 年在籍したか 4 年制以上の大学を卒業した男性であることは明らかである。我々の考え方によれば、最も重要な人口統計上の特徴は、1990 年から 2000 年にかけての成人サイクリストの家計収入の増加である。

この 10 年間に成人サイクリストで、年収 US \$ 100,000 以上の家計に属する人が 7.5% 増えた。

2000 年には 12.4%、即ち 300 万人の米国の成人サイクリストが、家計年収 US \$ 100,000 以上に属している。一方で全米平均では全家計の 5.1%がこの同じ高収入水準を得ている。

成人サイクリストの家計収入の、この変化の重要性をよりよく理解するために、表 14 が作られた。これは 2000 年における成人サイクリストの 4 つのグループについて、家計年収 US \$ 100,000 以上のサイクリストの数を含む、選択された人口統計区分毎に、その特徴を示したものである。

表 14 成人サイクリストの4つのグループ 2000年 人口統計分類

	計	熱心な人	もっと乗ろうと している人	時々乗る人	減多に乗らな い人
成人サイクリスト (千人)	24,821	3,673	3,352	6,135	11,661
対全サイクリスト比 %	100	15	14	25	46
4年制大卒		25	23	18	16
修士以上		18	15	14	10
男性比率 %		82	70	60	43
白人比率 %		91	91	88	86
平均家計収入*		\$73,330	\$66,374	\$62,262	\$59,388
家計収入\$100,000以上の比率		17.9	14.1	12.1	10.2
家計収入\$100,000以上の成人サイクリストの数		657,467	472,632	742,335	1,189,422

出典：新世紀自転車消費者研究 2000 アバカスリサーチ社

* 2000年家計収入 単位US\$

現在の状況 2001年から2007年まで

この特別の調査は、新たな多数の富裕層と呼ばれる新しい米国の富裕層の出現について記述した、ニールセン社のクラリタスサービスにより発表されたデータと相互に関係のある、米国の成人サイクリストについて、取り扱ったものである。表 15 は、2007年の新たな多数の富裕層の家計比率と2012年の予測とを示したものである。

表 15 新たな多数の富裕層の勃興（米国家計数における比率）

家計収入	2007	2012 予測
US\$30,000 以下の低所得家計	30.7	28.4
US\$30,000～US\$100,000 までの中所得家計	50.2	51.6
US\$100,000 以上の高所得家計	19.1	20.1

出典：クラリタス人口統計最新版 2008年6月。2012年の見込みはインフレ調整済

米国のUS\$100,000以上の家計は全ての米国家計の19%であることを覚えておいていただきたい。続く表 16 は2006年の全米及び米国内4地域における、自転車新車購入者の家計収入別の自転車店の新車販売状況を示したものである。

2006年の全ての自転車店の販売の29%が年収US\$100,000以上の家計に属した購買者によるものであるが、これは米国の高収入の消費者への浸透度という点において、全米平均を約10%上回っている。

表 16 自転車店における購買者の家計収入別自転車新車販売状況
全米及び地域毎販売比率

収入水準	全米	北東部	中西部	南部	西部
US\$20,000 未満	5.0	2.0	4.0	6.0	5.0
US\$20,000 ~ US\$29,999	7.0	11.0	5.0	7.0	5.0
US\$30,000 ~ US\$49,999	18.0	14.0	20.0	19.0	19.0
US\$50,000 ~ US\$74,999	22.0	23.0	21.0	20.0	23.0
US\$75,000 ~ US\$99,999	20.0	16.0	18.0	25.0	19.0
US\$100,000 以上	29.0	35.0	32.0	23.0	28.0

出典：BMR I 社 米国市場概観 2006 年間レポート（2007 年 5 月）

1990 年から 2007 年までの 18 年間にわたり米国の自転車店の流通経路においては 1960 年から 1990 年までの過去の 30 年間における主要な技術革新を洗練させ、受け入れることにその努力の大部分を割いてきた。そしてその目的は、熱心な成人サイクリストや、もっと乗ろうとしている成人サイクリストを育て上げ、そして彼らを、彼らのサイクリングに関するライフスタイルを満足させることのできる隙間へと誘い込んでいくことであった。その隙間というのは（これらが全てではないが）：

- ・ロードレース
- ・サイクルクロス
- ・タイムトライアル
- ・トラックレース
- ・トライアスロン
- ・バイアスロン
- ・マウンテンバイクレース、クロスカントリー
- ・マウンテンバイクレース、ダウンヒル
- ・オフロードトライアスロン

このことが米国の自転車店の流通経路における自転車ブランドの増加につながっている。我々の調査によると、2007 年に米国の消費者が入手可能な自転車、フレームセット、及びフレームは全部で 383 ブランドに上る。この数字は自転車店の流通経路だけのものであり、いくつかの高級ビルダーは直接消費者に販売を行っている。

これには BMX、フリースタイル、そしてその他の 20 インチ、24 インチの子供、幼児車の自転車ブランドを含んではいるが、大多数は成人サイクリストを対象としている。

米国自転車市場への参入規制はない。そして自転車店と裕福で熱心な成人サイクリストの両方からの要求・必要性・需要により、現在までに多くのブランドが生み出され、また複数ブランドによる製品選択とが生み出されてきたのである。

残念ながらこのことは時々乗るサイクリストや減多に乗らないサイクリストの間に大きな混乱を生じさせてしまった。これらの人の一部は表 14 の最後の行に示されるとおり、新たな多数の富裕層である。

まとめ

1990 年から 2000 年にかけて高い家計収入を得る成人は、熱心なサイクリストの数の上で多くを占めてきた。

この核となる熱心なグループは 2000 年以降米国において自転車店の流通経路における主要な対象となった。

過去 18 年間にわたり、熱心な成人サイクリストと、もっと乗ろうとしているサイクリストの収入が増えるにつれて、彼らは高級製品の方へと上昇して行き、高級車の上限を US \$10,000 超へと押し上げていった。

2000 年から現在にかけて高級車の小売価格は、ロード、タイムトライアル、トライアスロン車では優に US \$10,000 以上へと、そして前後サスペンション付 MTB では US \$8,000 以上へと上昇した（2008 年 7 月レポートの表 7 参照、詳細は 5 ページ）。

更に 2000 年以降現在まで、ツール・ド・フランスのような国際レースにおいてプロのサイクリングチームが使用するチーム用の自転車も購入するお金さえあれば誰でも手に入れることができるようになっている。トレックの Madone、スペシャライズドの S-Works Tarmac SL、そしてジャイアントの TCR Advanced Team などがその例である。

米国の家計年収 US \$100,000 を超える、新たな裕福で熱心なサイクリストによる需要はまた、特に高級、カスタム分野の自転車ブランドの増加をもたらしている。

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。