

平成23年8月5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8月号

米国自転車市場情報

輸入

2011年1～5月の米国の自転車輸入台数は前年同期と比較し7%弱減少した。この様子を表1に示す。

表1 1～5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 1～5月	6,165,344	549,352,860	\$89.10
2010年 1～5月	6,606,964	465,949,587	\$70.52
変化	-441,620	83,403,273	\$18.58
変化 %	-6.7%	17.9%	26.3%

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

しかし、1～5月の総FOB金額が18%増加し、即ち本年5月までに昨年の同期と比較しUS\$8,300万増えた事により、輸入台数の減少は目立たなくなっている。

また表1からは、総FOB金額の増加は、本年1～5月の平均FOB単価が26%以上上昇したことによりもたらされている事も明らかである。

2010年5月までに米国に輸入された自転車の平均FOB単価はUS\$70.52であったが、本年5月までの期間ではこれがUS\$89.10となったことがわかる。この結果、本年1～5月の昨年同期と比較した上昇幅は、US\$18.58と大幅な上昇となっている。

表2は本年1～5月の全ての車輪径の自転車輸入について、関税番号毎に1年前の同期と比較し示したものである。

総台数の減少は、関税番号1510と1520の19インチ以下の歩道で乗る自転車及び20インチの子供用自転車の減少によるものである事がわかる。

表2 1～5月の米国自転車輸入 2011年と2010年の比較

1～5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	1,526,829	44,100,775	1,981,351	52,726,083	-454,522	-8,625,308
1520 20 インチ	1,186,362	51,540,102	1,583,808	65,072,985	-397,446	-13,532,883
1550 24 インチ	565,645	30,924,058	496,724	26,466,247	68,921	4,457,811
2500 27 インチ及び 700c	648,382	192,261,473	481,059	133,798,138	167,323	58,463,335
3500 26 インチ	2,104,916	220,953,708	2,006,451	181,339,920	98,465	39,613,788
その他	133,210	9,572,744	57,571	6,546,214	75,639	3,026,530
計	6,165,344	549,352,860	6,606,964	465,949,587	-441,620	83,403,273
対前年比%					-6.7%	17.90%
平均単価 US\$		\$89.10		\$70.52		\$18.58
対前年比%						26.3%

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

本年1～5月の期間に前年と比較したFOB金額が最も増加したのは、関税番号2500の27インチ及び700cの自転車である。

表3 1～5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	\$28.88	\$26.61	\$2.27	8.5%
1520 20 インチ	\$43.44	\$41.09	\$2.36	5.7%
1550 24 インチ	\$54.67	\$53.28	\$1.39	2.6%
2500 27 インチ & 700c	\$296.53	\$278.13	\$18.39	6.6%
3500 26 インチ	\$104.97	\$90.38	\$14.59	16.1%
その他	\$71.86	\$113.71	-\$41.84	-36.8%
計	\$89.10	\$70.52	\$18.58	26.3%

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

表3は本年1～5月の関税番号毎の平均FOB単価について、昨年同期と比較し示したものである。関税番号2500と3500の、単価の上昇規模に注目してほしい。

表4は毎年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、台数、総FOB金額及び平均FOB単価について過去12年間の推移を示したものである。

表4 毎年1～5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	6,165,344	549,352,860	\$89.10
2010	6,606,964	465,949,587	\$70.52
2009	5,692,042	461,565,053	\$81.09
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
2003	6,899,299	334,463,823	\$48.48
2002	7,634,073	360,712,250	\$47.25
2001	5,393,514	301,964,980	\$55.99
2000	7,835,141	407,465,453	\$52.00

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

表5は過去12年間の毎年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、台数により順位付けを行ったものである。2011年は12年の中で10番目となっている。

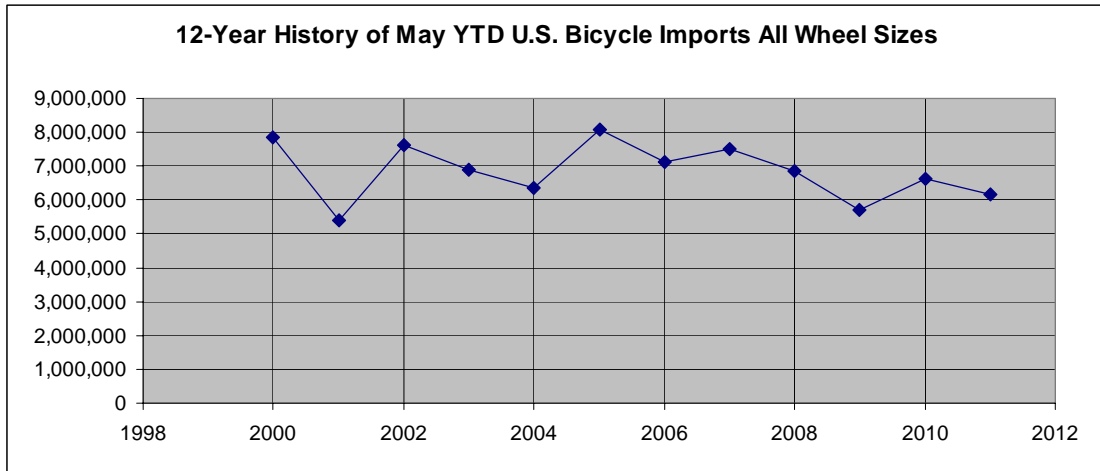
表5 毎年1～5月の米国への自転車輸入 過去12年間の推移 全ての車輪径
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	8,098,381
2	2000	7,835,141
3	2002	7,634,073
4	2007	7,509,231
5	2006	7,107,105
6	2003	6,899,299
7	2008	6,872,162
8	2010	6,606,964
9	2004	6,351,636
10	2011	6,165,344
11	2009	5,692,042
12	2001	5,393,514

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

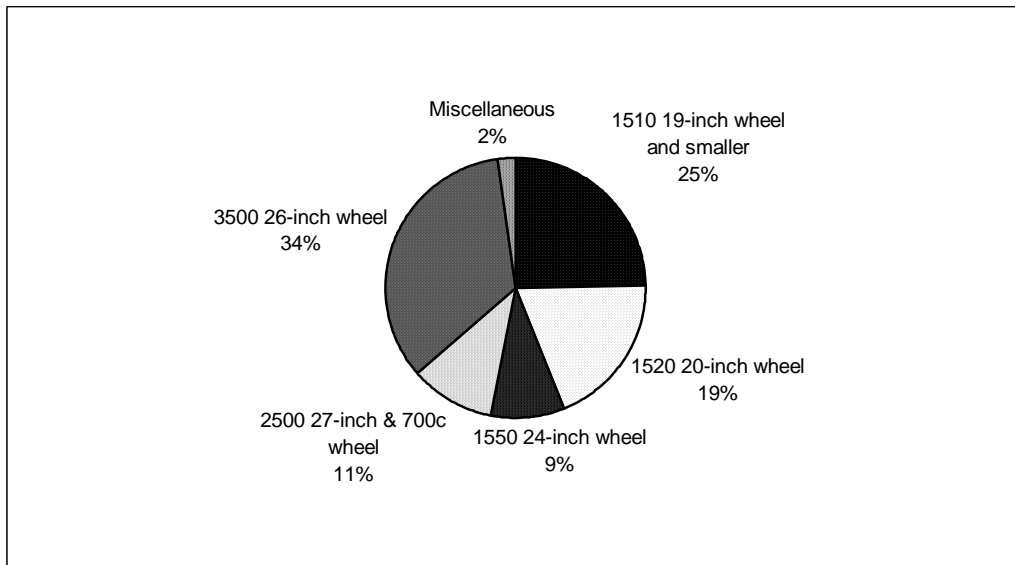
図Aは毎年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入台数の過去12年間の推移について、グラフにより示したものである。本年1～5月の昨年同期と比較した自転車総輸入の減少の様子が明らかに示されている。

図 A



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

図 B 2011年1～5月 米国自転車輸入台数 全ての車輪径 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

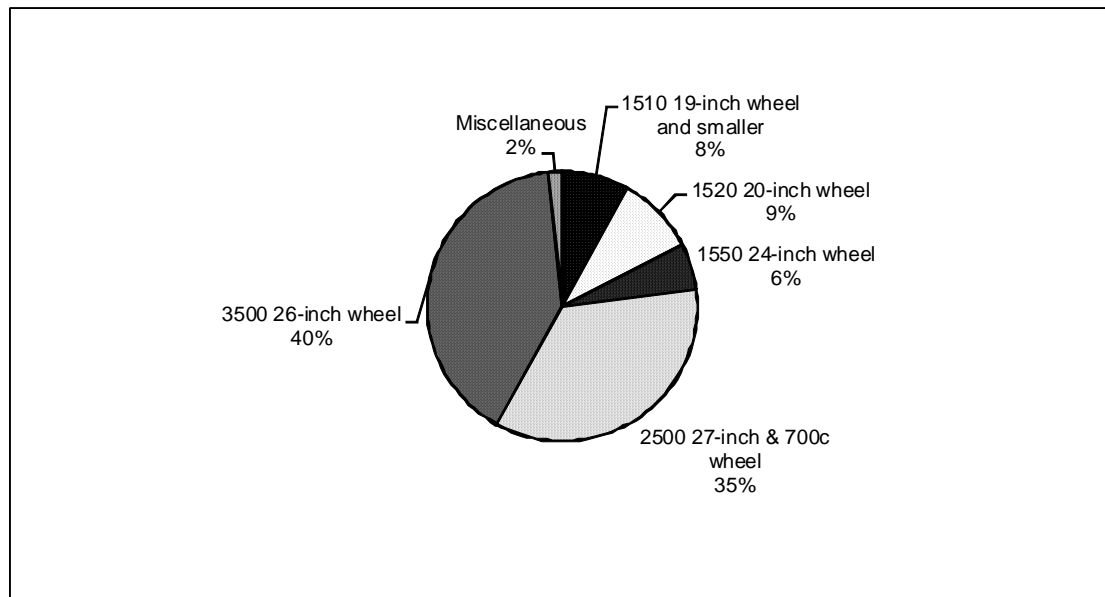
図Bは、1～5月の米国への全ての車輪径の自転車の輸入台数について、関税区分毎にこの期間中に輸入された台数の割合を示したものである。

上位3つの区分は、総台数の34%を占める関税番号3500、25%を占める1510、そして19%を占める1520である。

総台数の減少にもかかわらず、19インチ以下の歩道で乗る自転車と20インチの子供向け自転車は、本年1～5月の時点では引き続きかなりの割合を占めている。

図Cは2011年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国への輸入に関し、関税区分毎に総FOB金額の割合を示したものである。

図C 2011年1～5月 米国自転車輸入FOB金額 全ての車輪径 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

金額に目を向けると、1～5月期間中の米国への全ての車輪径の自転車輸入FOB金額の75%は、関税番号3500の40%、そして関税番号2500の35%により占められており、これら2つの高価格の輸入自転車製品区分による集中は、過去3～4年にわたり非常に慣れ親しんできた状況である。

20インチ以上の自転車の米国への輸入 1～5月

コアマーケットである20インチ以上の自転車の2011年1～5月の米国への輸入は基本的には前年同期と比較し増減ナシとなっている。これを表6に示す。

表6 米国自転車輸入 20インチ以上 2011年1～5月 2010年との比較

	総台数	総 FOB 金額 US\$	平均 FOB 単価 US\$
2011年 1～5月	4,638,515	505,252,085	\$108.93
2010年 1～5月	4,625,613	413,223,504	\$89.33
変化	12,902	92,028,581	\$19.60
変化 %	0.3%	22.3%	21.9%

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

ところが20インチ以上の自転車の台数は、僅かに増加したとは言うものの、総FOB金額は22%強増加し、平均FOB単価は22%弱、即ち2010年1～5月のUS\$89.33から本年1～5月のUS\$108.93へと上昇した。

表7 毎年1～5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

1～5月	総台数	総 FOB 金額	平均単価
2011	4,638,515	505,252,085	\$108.93
2010	4,625,613	413,223,504	\$89.33
2009	4,142,273	420,326,376	\$101.47
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
2004	4,775,465	277,893,930	\$58.19
2003	5,194,560	297,434,046	\$57.26
2002	5,482,354	308,641,592	\$56.30
2001	3,756,263	255,808,149	\$68.10
2000	5,213,943	331,598,310	\$63.60

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

表7は毎年1～5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入について、台数、総FOB金額、そして平均FOB単価の過去12年間の推移について示したものである。

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、台数により順位付けを行ったものである。

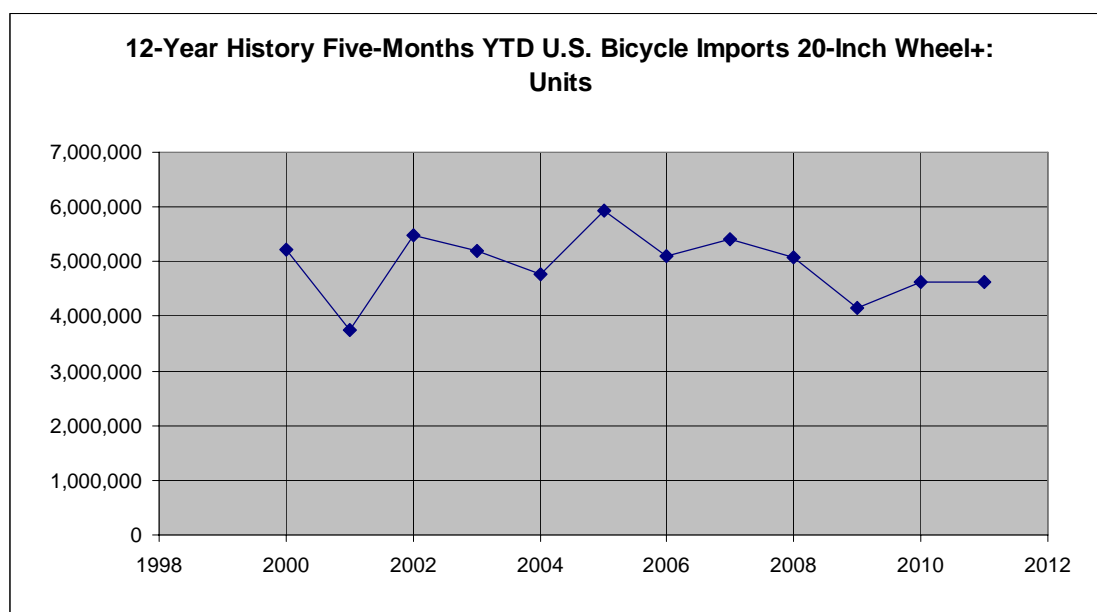
表 8 毎年 1～5 月の輸入の過去 12 年間の推移 20 インチ以上 台数による順位付け

順位	年	総台数
1	2005	5,933,130
2	2002	5,482,354
3	2007	5,421,138
4	2000	5,213,943
5	2003	5,194,560
6	2006	5,092,058
7	2008	5,078,305
8	2004	4,775,465
9	2011	4,638,515
10	2010	4,625,613
11	2009	4,142,273
12	2001	3,756,263

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

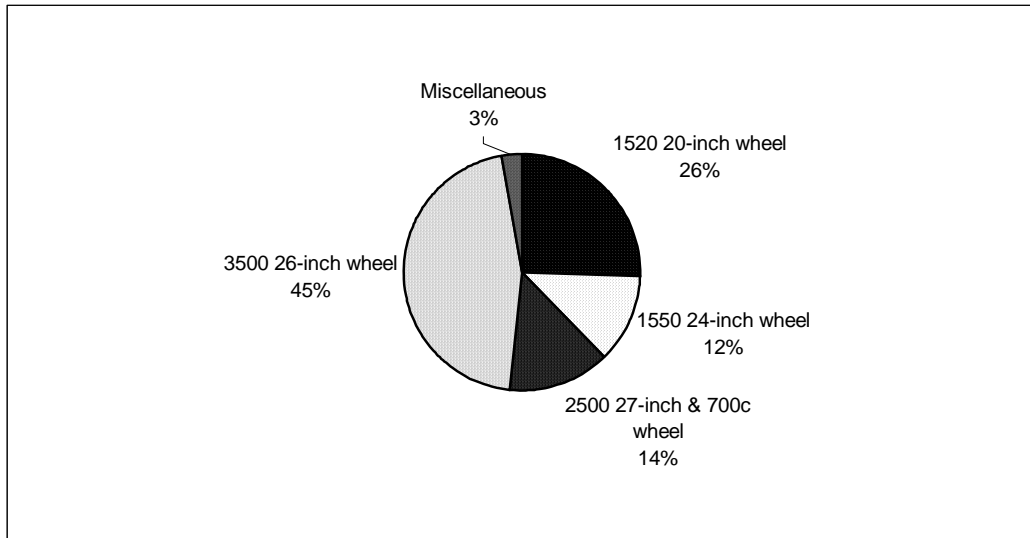
2011 年 1～5 月は過去 12 年間で 9 番目に位置している。図 D は 20 インチ以上の自転車の過去 12 年間の輸入台数の推移をグラフにより示したものである。

図 D



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

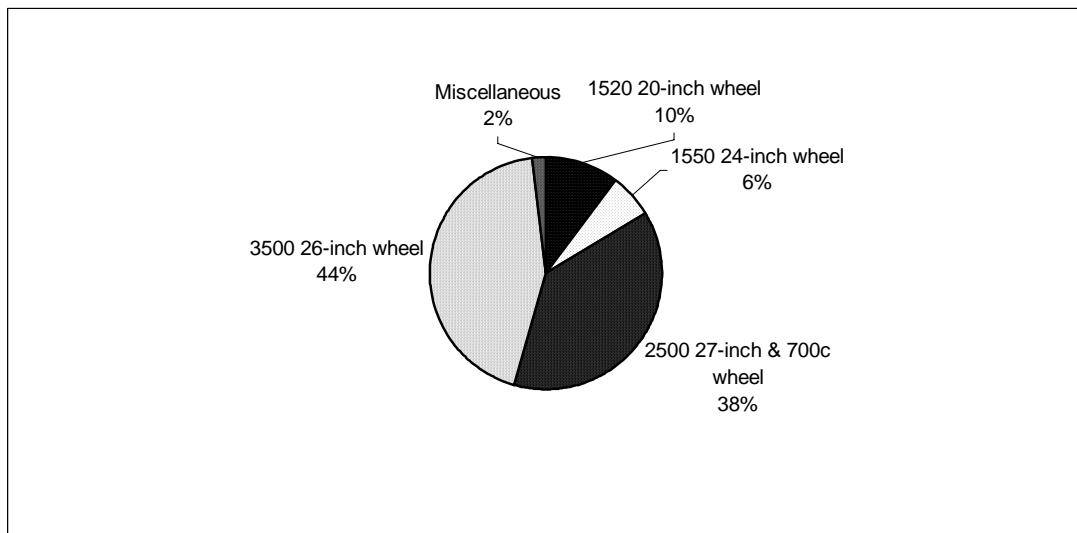
図E 2011年1～5月 20インチ以上の自転車輸入 関税区分毎の台数割合



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1～5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入に関し、関税区分毎の台数割合を示したものであり、図Fは2011年1～5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入に関し関税区分毎のFOB金額の割合を示したものである。

図F 2011年1～5月 20インチ以上の輸入 関税区分毎の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輸入台数の71%は、関税番号3500の45%と、関税番号1520の26%から構成されている。一方で、2011年1～5月の20インチ以上の自転車のFOB金額の

82%という圧倒的シェアは、関税番号 3500 の 44%と関税番号 2500 の 38%から構成されている。

2011 年 5 月：20 インチ以上の自転車

2011 年 5 月には 2010 年 5 月に比べ輸入台数が 8%減少した。この様子を表 9 に示す。

表 9 5 月の米国自転車輸入 20 インチ以上 2011 年と 2010 年の比較

	台数	FOB 金額 US\$	平均単価
2011 年 5 月	1,235,015	114,784,236	\$92.94
2010 年 5 月	1,340,550	101,600,773	\$75.79
変化	-105,535	13,183,463	\$17.15
変化 %	-7.9%	13.0%	22.6%

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

しかし、総 FOB 金額は 13%、即ち US \$1,300 万以上増加し、本年 5 月に輸入された 20 インチ以上の自転車の平均 FOB 単価は、1 年前の同じ月に比べ 23%、即ち US \$17.15 上昇した。

表 10 毎年 5 月の 20 インチ以上の自転車の輸入の過去 12 年間の推移

毎年 5 月	台数
2000	1,307,979
2001	681,859
2002	1,192,365
2003	1,239,424
2004	1,274,329
2005	1,370,534
2006	1,110,228
2007	1,226,387
2008	1,186,388
2009	1,275,092
2010	1,340,550
2011	1,235,015

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

表 10 は 2000 年から 2011 年までの過去 12 年間の毎年 5 月の 20 インチ以上の自転車の輸入台数の推移について示したものである。

表 11 は毎年 5 月の 20 インチ以上の自転車の米国への輸入の過去 12 年間の推移について、台数により順位付けを行ったものである。

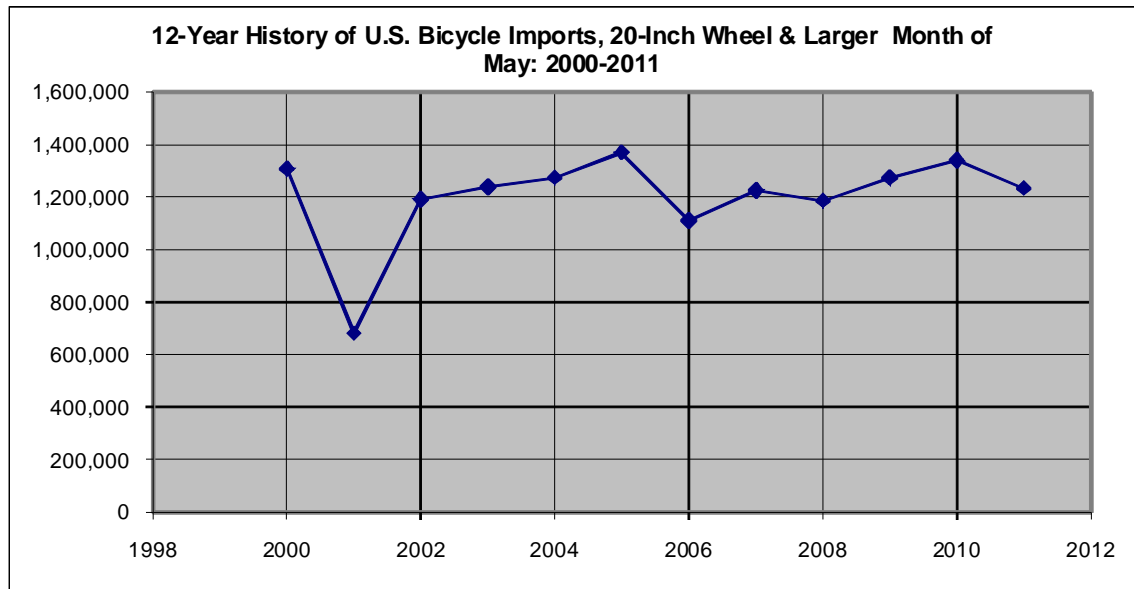
表 1 1 毎年5月の20インチ以上の自転車の米国への輸入の過去12年間の推移
台数による順位付け

順位	年	台数
1	2005	1,370,534
2	2010	1,340,550
3	2000	1,307,979
4	2009	1,275,092
5	2004	1,274,329
6	2003	1,239,424
7	2011	1,235,015
8	2007	1,226,387
9	2002	1,192,365
10	2008	1,186,388
11	2006	1,110,228
12	2001	681,859

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

2011年5月は12年の中で7番目に位置づけられており、更に図Gにこの様子をグラフにより示す。

図 G

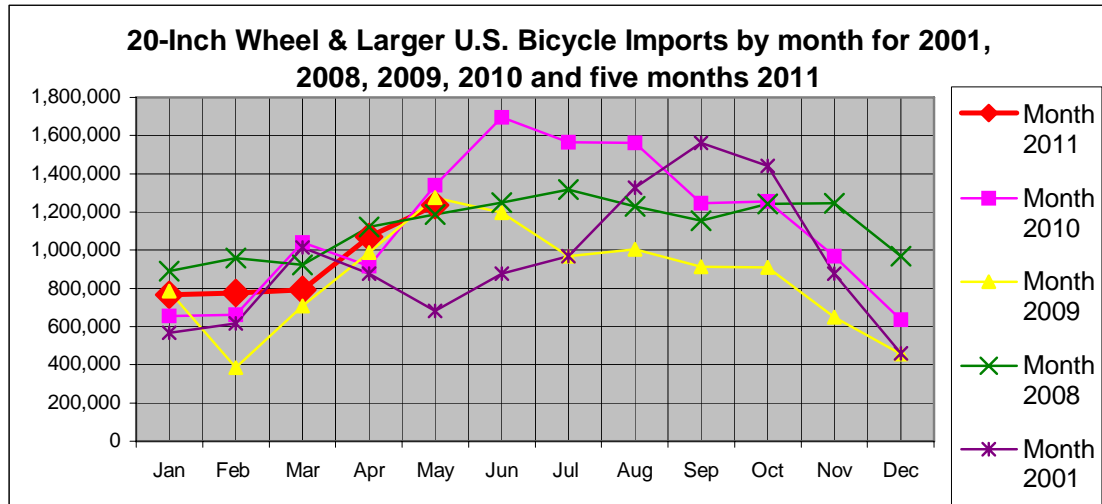


出典：米国商務省輸入統計、The Gluskin Townley Groupによる分析

基本的にこれまで示してきた2011年1～5月の表や図は全て2010年の回復年からの下落を示している。そして2009年の景気後退年よりかは多いものの、本年は自転車の台数や米国

の人口 1,000 人当たりの普及率に関しては、過去 10 年の殆どの期間中そうであったような、変化のないフラットな市場へと戻っている。

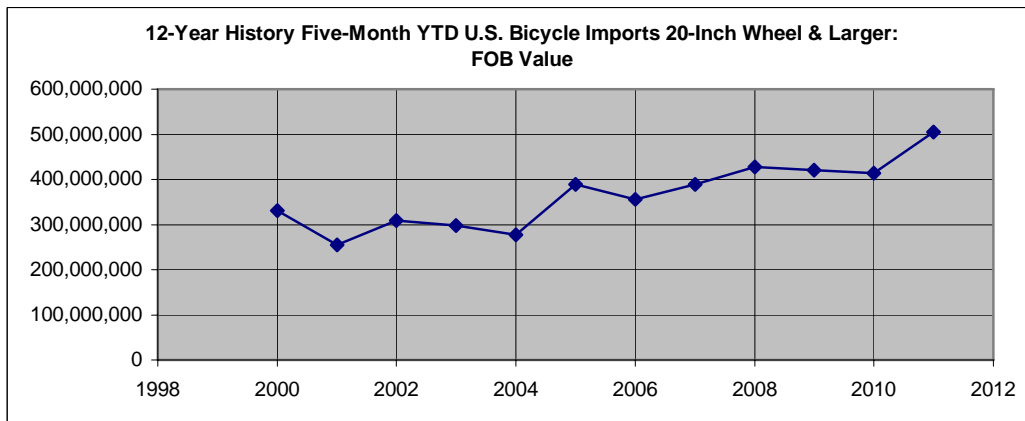
図 H



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

図 H は、コアマーケットである 20 インチ以上の自転車の台数が、変化がないか或いはあってもごく僅かな状態へと戻っている様子を示している。この図は、20 インチ以上の自転車の米国への輸入について、2001 年、2008 年、2009 年、2010 年、そして 2011 年の 5 月まで月毎に示している。

図 I



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

米国への自転車輸入について別の視点、即ち米国の自転車市場消費について、図 I に示す。これは 20 インチ以上の自転車の輸入総 FOB 金額の過去 12 年間の推移を示している。

米国へ輸入された自転車の全体の金額は過去4～5年にわたり継続的に増加しており、平均FOB単価についても既に表やグラフで示した通り上昇している。

一つの指標として、輸入台数はフラットであり、増加がないか、あっても非常に少ないが、その他の注目される指標として、輸入総FOB金額と平均FOB単価があり、これら双方は過去10年間、特に景気後退年を含む過去4～5年間は、増加し続けている。

関税番号 2500 : 27 インチ及び 700 c の輸入自転車

米国の自転車輸入金額が増加している要因の一つに、関税番号 2500 の 27 インチ及び 700 c がある。この様子を表 1 2 に示す。

表 1 2 1～5月の米国自転車輸入 27 インチ及び 700 c の自転車

2500 27 インチ及び 700 c	総台数	総FOB金額 US\$	平均FOB単価 US\$
2011年 1～5月	648,382	192,261,473	\$296.53
2010年 1～5月	481,059	133,798,138	\$278.13
変化	167,323	58,463,335	\$18.39
変化 %	34.8%	43.7%	6.6%

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

1～5月の期間中にこの重要な自転車輸入区分は、台数で 35%、総FOB金額で 44%増加した。これは 2011年5月までの期間中に、2010年の同期と比較し、US\$5,800万以上増加した事を意味している。

米国へ輸入された関税番号 2500 の自転車の平均FOB単価は 2011年1～5月の期間中に 7%ほど前年同期と比較し上昇し、2010年1～5月のUS\$278.13から2011年1～5月のUS\$296.53となった。

表 1 3 は関税番号 2500、27 インチ及び 700 c の自転車の毎年 1～5月の米国への輸入の過去 12年間の推移を示したものである。

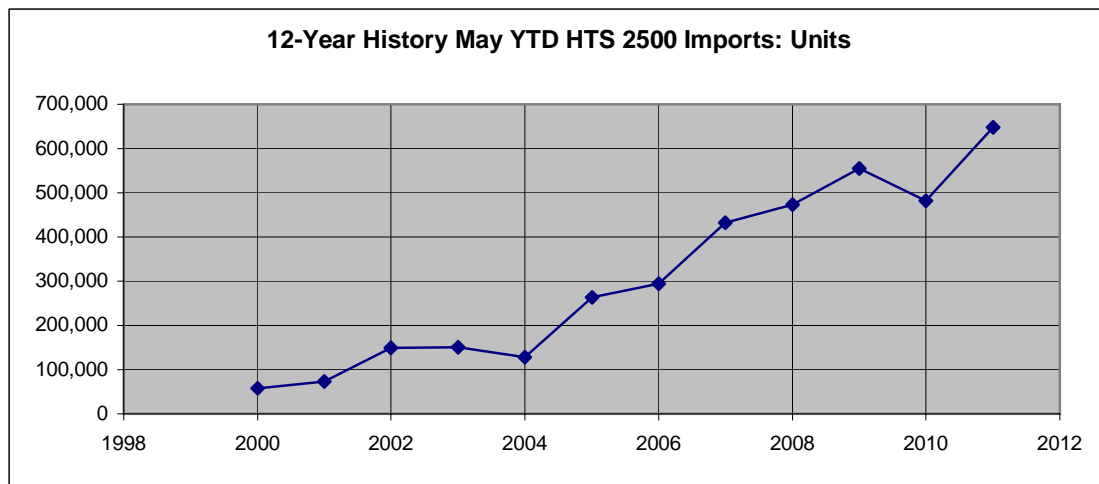
表 1 3 毎年 1～5 月の 27 インチ及び 700 c の自転車の
米国への輸入 過去 12 年間の推移

2500 27 インチ及び 700 c	台数	金額	平均単価
2000	57,940	11,809,755	\$203.83
2001	73,550	18,782,668	\$255.37
2002	148,754	27,795,213	\$186.85
2003	150,613	36,077,224	\$239.54
2004	128,118	37,612,164	\$293.57
2005	263,779	78,855,266	\$298.94
2006	293,899	86,661,955	\$294.87
2007	431,789	104,467,105	\$241.94
2008	473,034	125,068,088	\$264.40
2009	554,231	158,685,312	\$286.32
2010	481,059	133,798,138	\$278.13
2011	648,382	192,261,473	\$296.53

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

この 12 年間の推移については、表 1 3 及び関税番号 2500 の自転車の毎年 1～5 月の米国への輸入をグラフにより示した図 J から、継続的に増加していることが非常に明らかであり、台数による順位付けは不要である。

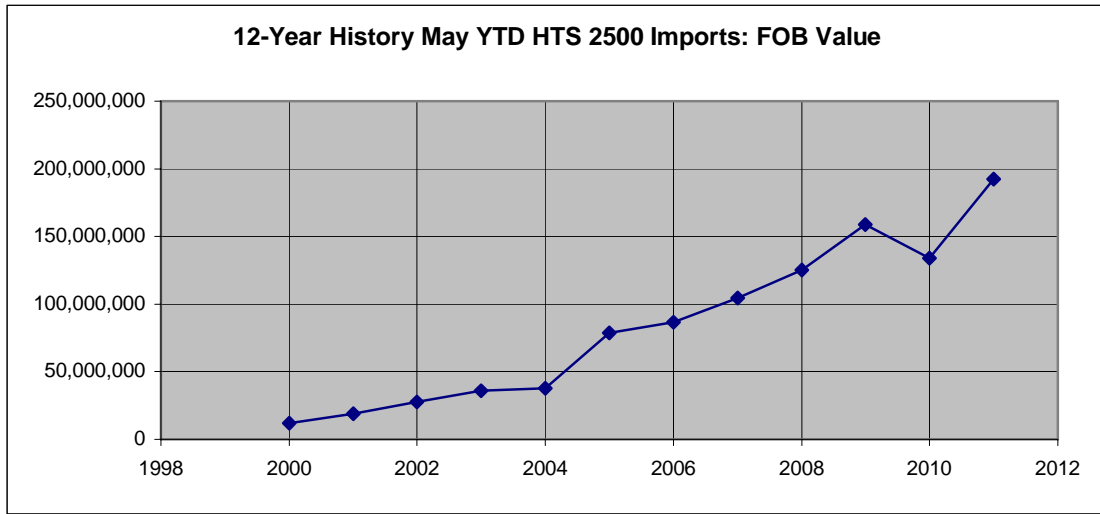
図 J



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

図 K は関税番号 2500 の輸入自転車の、毎年 1～5 月の総 FOB 金額について、過去 12 年間の推移を示したものである。2010 年の僅かな減少を除き、この区分の FOB 金額の過去 10 年を通じた増加は非常に明らかである。

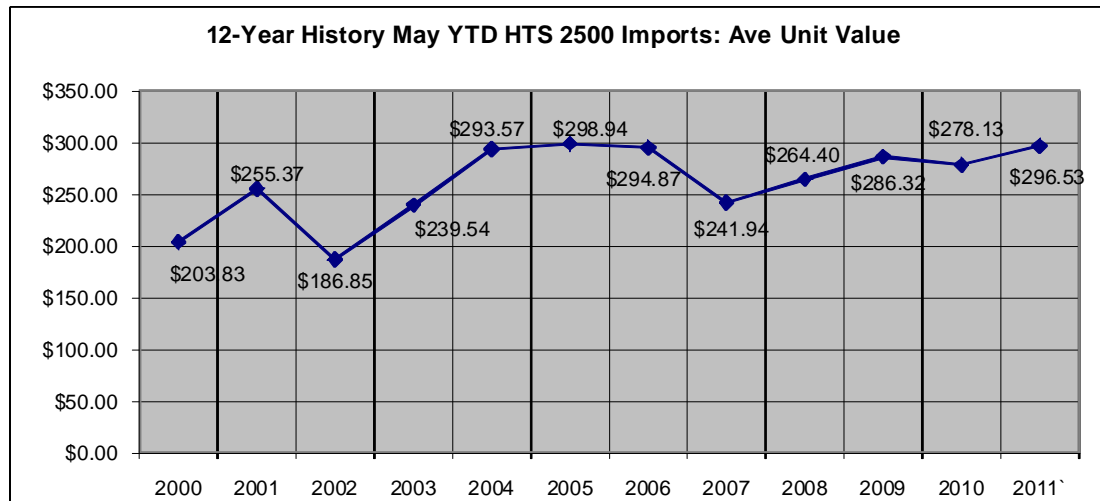
図 K



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

図 L は毎年 1～5 月の関税番号 2500 の自転車の米国への輸入に関し、平均 FOB 単価の過去 12 年間の推移に的を絞って示したものである。

図 L



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

米国の輸出

2011 年 1～5 月の米国の自転車輸出は 2010 年同期と比較し減少が続いている。この様子を表 14 に示す。

表 1 4 1～5月 米国自転車輸出；全ての車輪径

米国自転車輸出	総台数	総 FOB 金額	平均 FOB 単価 US\$
2011年1～5月	89,190	48,168,955	\$540.07
2010年1～5月	91,451	49,909,856	\$545.76
変化	-2,261	-1,740,901	-\$5.69
変化 %	-2%	-3%	-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2%減少した。一方で本年1～5月の米国自転車輸出総FOB金額は昨年と比較し3%減少した。米国から輸出された自転車の平均FOB単価はやはり1%下落し、2010年1～5月のUS\$545.76から本年1～5月のUS\$540.07となった。

表15は毎年1～5月の全ての車輪径の自転車の米国からの輸出の過去12年間の推移を示す。

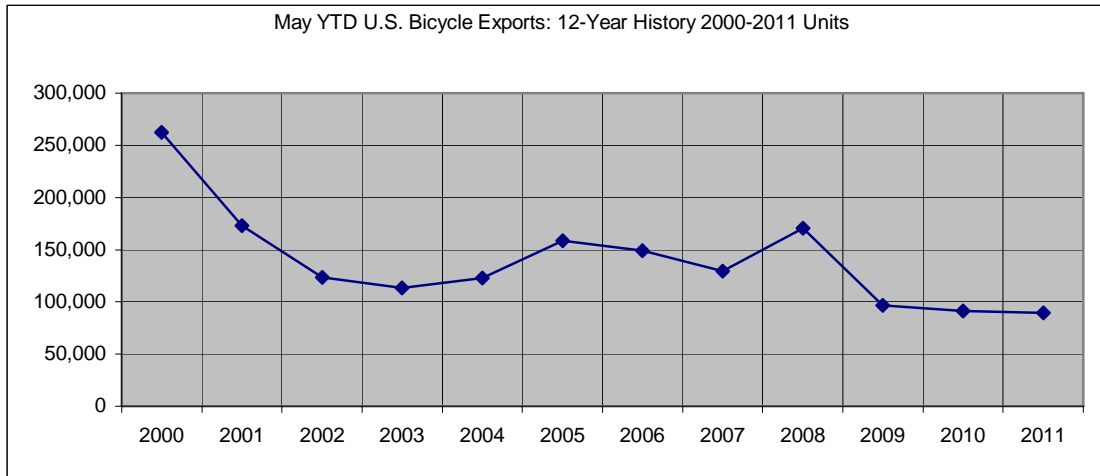
表 1 5 米国自転車輸出 毎年1～5月 過去12年間の推移 全ての車輪径

1～5月 自転車輸出	台数	金額	平均単価
2011	89,190	48,168,955	\$540.07
2010	91,451	49,909,856	\$545.76
2009	96,449	41,298,742	\$428.10
2008	170,551	60,512,558	\$382.00
2007	129,568	49,495,505	\$382.00
2006	149,030	47,689,694	\$320.00
2005	158,806	48,282,588	\$304.04
2004	122,929	36,206,539	\$294.53
2003	113,034	27,142,698	\$240.13
2002	123,662	24,371,465	\$197.08
2001	172,889	30,093,322	\$174.06
2000	262,149	39,687,499	\$151.39

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

図Mは2000年から2011年までの過去12年間の毎年1～5月の米国自転車輸出台数の推移をグラフにより示したものである。景気後退年に始まった減少が本年まで続いている。

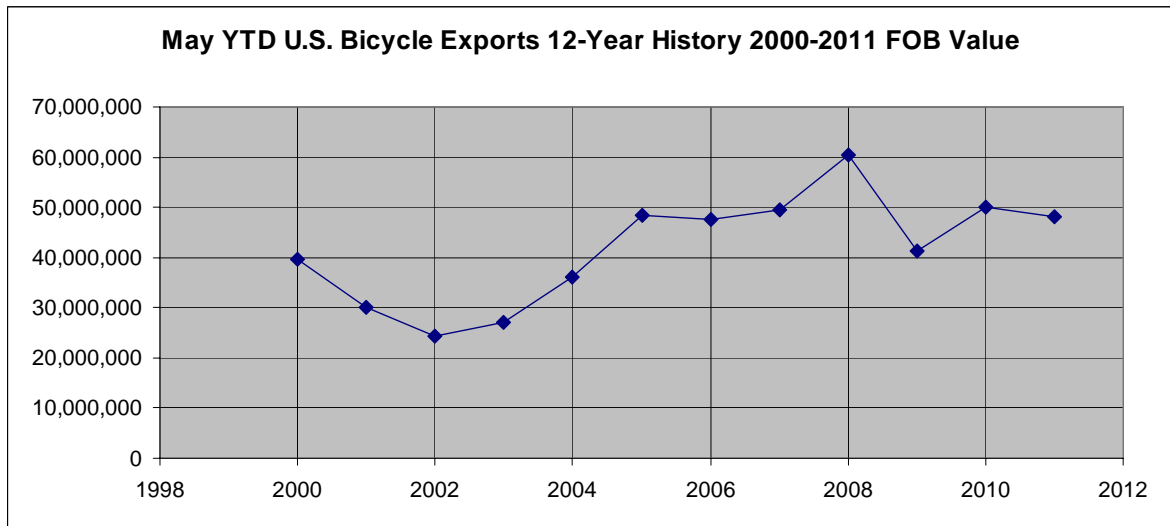
図M



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

米国の自転車輸出を分析するにあたり、毎年1～5月の総FOB金額の過去12年間の推移を示す図Nを加えた。減少してはいるが、一部に景気後退から回復している様子が示されている。

図N



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

表16は2011年1～5月の米国自転車輸出に関し、関税番号毎に詳しく示したものであり、国内で生産された自転車と海外産の自転車で米国から輸出された自転車の割合も併せて示している。

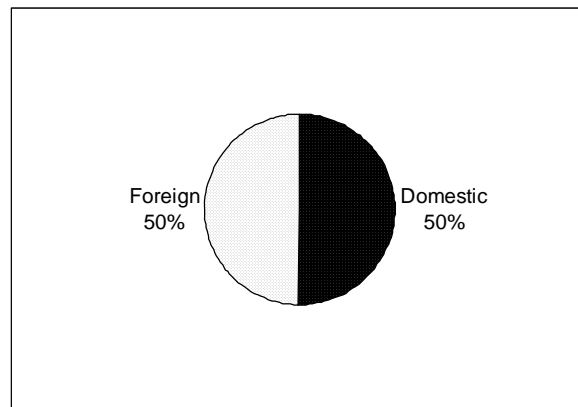
表 1 6

米国自転車輸出 2011年1～5月									
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	13,950	3,114,033	\$223.23	6,227	1,168,058	\$187.58	20,177	4,282,091	\$212.23
2600 25-インチ 以上	17,150	14,951,442	\$871.80	31,248	16,624,434	\$532.02	48,398	31,575,876	\$652.42
6000 車輪径が示 されていないもの	13,711	6,794,448	\$495.55	6,904	5,516,540	\$799.04	20,615	12,310,988	\$597.19
計	44,811	24,859,923	\$554.77	44,379	23,309,032	\$525.23	89,190	48,168,955	\$540.07
割合	50.2%	51.6%		49.8%	48.4%		100%	100%	

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

図〇は2011年1～5月の米国自転車輸出について、国内産の自転車と海外産の自転車との割合を示したもので、5月までの期間では半々となっていることがわかる。

図〇 米国自転車輸出 国内産のものと海外産のものの台数比率



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

米国自転車市場

自転車の普及促進：米国の政治家は自転車及び徒歩向け予算の廃止を主張。米国サイクリスト同盟(LAB)は、会員に対し議会と州知事に連絡をとって自転車及び徒歩向けの連邦予算を維持し、自転車及び徒歩に関するプロジェクトを実施する際に州政府がこれを利用する事が今後もできるよう、行動を起こすことを強く求めている。

これらすべては現在でも首都で熱い議論が行われている米国の財政赤字と債務上限認可とにかかわっている。近い将来もしこれらの問題が何らかの形で解決されたとしても、次の交通法に関する議論は今始まったばかりのところだ。

米国の下院交通委員会議長のジョン・マイカ氏はフロリダ州選出の共和党議員だが、最近自らの交通法案において、「安全な通学路」や「レクリエーション遊歩道計画」を含む自転車及び徒歩向けの専用の予算を廃止し、更に州政府に対し「連邦政府が関心を持たない事業」については、支出の選択を行う事を差し控えさせることになると明言した。

オクラホマ州選出共和党上院議員のジェームス・インホフ氏、及び上院交通委員会の有力共和党議員は、交通法案の最重要優先事項の一つは、「自転車道向けのくだらない支出」を廃止することだと宣言している。民主党は現在でも上院で多数派を占めており、カリフォルニア州選出民主党上院議員のバーバラ・ボクサー氏は、委員会の議長だが、自転車及び徒歩向け専用の予算を維持するつもりだと述べている。

しかし上院は明らかに両党連立の交通法案を志向しており、この事からインホフ上院議員のコメントや、下院交通委員会議長のジョン・マイカ氏のコメントは、自転車及び徒歩向け予算の継続にとって非常に切実な脅威となっている。

今後の進展について報告してゆきたい。詳細については、www.bikeleague.org をご覧いただきたい。

米国消費者製品安全委員会：米国自転車製品供給業者協会(BPSA)は、子供向け製品の一部に含有されることが認められる鉛の量が、2011年8月14日付で100ppmに引き下げられることになったと報告している。BPSA及びその他のグループが「より現実的」であるとしていた300ppmの鉛含有基準を維持しようと努力していたにも拘らずである。

www.cpsc.gov をご覧いただくと、この決定の詳細について知ることができる。

米国における自転車乗用：2010年の全米スポーツ用品協会(NSGA)スポーツ実施調査によると、3,980万人の7歳以上の米国人が1年間に6回以上自転車に乗ったことが報告されている。

表17に示す通り、自転車に乗った人は2010年の米国総人口である3億870万人の13%を占めている。

表 17 NSGA 米国における自転車乗用 2010 年

	(百万人)
米国総人口	308,745
自転車に乗った人の総数	39,789
米国総人口比	13.0%
米国成人総人口	234,564
成人自転車乗用者数	25,202
米国人人口比	11.0%
乗用者総数比	63%
成人男性乗用者数	13,592
成人乗用者数比	54%
成人女性乗用者数	11,610
成人乗用者数比	46%

出典：全米スポーツ用品協会スポーツ実施調査 2010

全体の自転車乗用者数 3,980 万人の中の 2,520 万人、即ち 63%は 18 歳以上の成人である。1,360 万人、即ち 54%は成人男性、そして 1,160 万人、即ち 46%は成人女性である。

表 18 米国自転車乗用者の性別毎の割合 米国総人口における性別の割合との比較

	(百万人)	男性	女性
2010 年米国総人口	308,746		
2010 年米国人口男性比率		49.2%	
2010 年米国人口女性比率			50.9%
2010 年米国自転車乗用者数	39,789		
2010 年米国男性自転車乗用者数の割合		55.6%	
2010 年米国女性自転車乗用者数の割合			44.4%

出典：全米スポーツ用品協会スポーツ実施調査 2010

米国の成人自転車乗用者数は、表 18 に示された通り、2010 年の国勢調査結果によれば 49.2%が男性、50.9%が女性である全米の成人人口と比較した場合、男性に偏っている。

表 19 NSGA 米国自転車乗用者 2010 年：
7 歳～17 歳男女、18 歳～75 歳以上男女

	(百万人) 計	(百万人) 男性計	(百万人) 女性計
2010 年自転車乗用者総数	39,789		
	100.0%		
	男性	22,112	
総乗用者数比		55.6%	
	女性		17,677
総乗用者数比			44.4%
7～17 歳 自転車乗用者			
7～17 歳 男性		8,521	
総乗用者数比		21.4%	
男性乗用者数比		38.5%	
7～17 歳 女性			6,067
総乗用者数比			15.25%
女性乗用者数比			34.3%
7～17 歳乗用者数	14,588		
総乗用者数比	36.7%		
18～75 歳以上 自転車乗用者			
18～75 歳以上 男性		13,592	
18～75 歳以上 乗用者数比		53.9%	
総乗用者数比		34.2%	
男性乗用者数比		61.5%	
18～75 歳以上 女性			11,610
18～75 歳以上 乗用者数比			46.1%
総乗用者数比			29.2%
女性乗用者数比			65.7%
18～75 歳以上乗用者総数	25,202		
総乗用者数比	63.3%		

出典：全米スポーツ用品協会スポーツ実施調査 2010 及び 2000

表 19 は、2010 年の米国における自転車乗用者数について、7 歳から 17 歳までの自転車乗用者と、18 歳から 75 歳以上の乗用者に分けて示したものである。

2010 年には 7 歳から 17 歳までの米国人のうち、1,460 万人が自転車に乗った。これは米国の全体の自転車乗用者数の 37% を占めている。850 万人、即ち 58% が男性で、600 万人、即ち 42% が女性だった。

2010 年には 18 歳から 75 歳以上の米国人のうち、2,520 万人が自転車に乗った。これは米国の全体の自転車乗用者数の 63% と大多数を占めている。1,360 万人、即ち 54% が男性で、1,160 万人、即ち 46% が女性であった。

表 20 は 2010 年の NSGA 自転車乗用者調査における、自転車に乗った日数の中間値について、性別及び成人年齢区分毎に示したものである。注意していただきたいのは、45 歳か

ら 54 歳まで、55 歳から 64 歳まで、65 歳から 74 歳まで、そして 75 歳以上の年齢の人たちの自転車乗用日数の中間値である。

これらの年齢区分を見ていただきたい。年齢が上がっていくにつれ自転車に乗った日数の中間値も増えていることがわかる。この事は男性については特に顕著で、女性についてもあてはまる。

米国人は年をとるにつれて、余暇時間、即ち自由に過ごせる時間が増え、自転車に乗る日数が一年を通じ増えて行くのである。

表 20 NSGA 米国における自転車乗用 2010 年
性別、成人年齢別、乗用日数中間値

	性別	年齢区分						
		18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75+
男性（乗用日数中間値）	56.97							
年齢層別乗用日数中間値		44.56	48.35	53.10	59.53	63.86	73.03	87.39
女性（乗用日数中間値）	53.47							
年齢層別乗用日数中間値		46.57	37.61	43.29	61.15	58.60	58.02	71.11

出典：全米スポーツ用品協会スポーツ実施調査 2010

来月は米国における自転車乗用について、2000 年から 2010 年に至る変化の様子について分析し、今後の新たなトレンドについて検討を行う。

以 上