

JAMA Canada Report

A Newsletter on the Canadian Automotive Industry

www.jama.ca

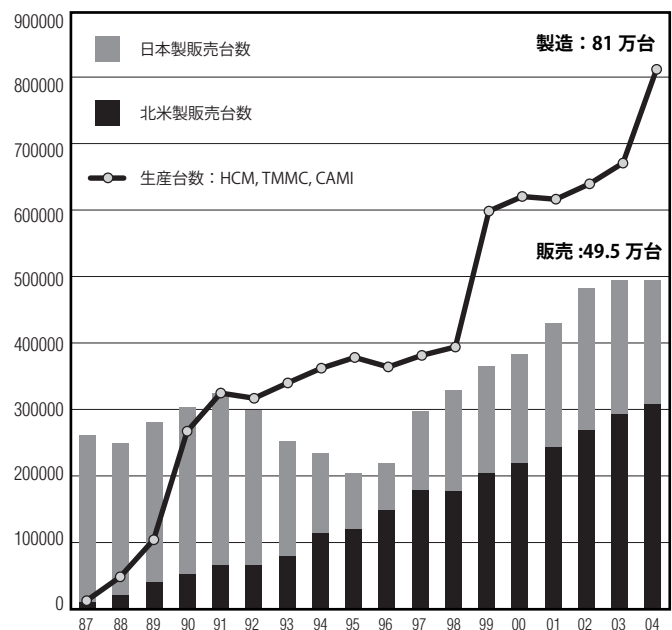
2005年2月 Vol. 6, No. 3

2004年、カナダ日系メーカーの生産、輸出、販売は堅調

2004年のカナダの自動車販売は、2003年の159万台から3.7%下がり153万台と2年連続で下降したものの、前途には明るい希望がうかがえる。生産面では、カナダの自動車総生産は、前年比5.7%増の266万台であった。カナダで生産される自動車の約85%は輸出され、またそのほとんどが米国へ輸出されているため、2004年のカナダでの自動車生産の増加は、米国における自動車販売の成長と一致している。米国での自動車販売は、軽トラック販売が3.6%増を記録したために、1.4%増となった。米国での需要が高まったことにより、カナダでの生産は、2004年、メキシコを含めた北米総自動車生産の16.6%を占めるといった記録的な数字を達成した。

さらに、オンタリオ州の自動車生産は、史上初めて、ミシガン州の総自動車生産量を超えた。これはかなり報道で騒がれたが、ほとんどのアナリストは、2005年にミシガン州のフォードでトラックの生産能力が拡大され、フラットロックでのムスタングの生産が上昇することから、ミシガン州の生産が巻き返すであろうと予測している。過去10年間のミシガン州の生産は、年間平均約300万台であった一方、オンタリオ州での生産は、1999年に290万台でピークに達している。(カマロとファイヤーバードを生産してい

カナダにおける日系自動車企業の実績と販売



たケベック州のGM工場が2002年に閉鎖されたため、カナダの自動車組立工場すべてがオンタリオ州に集中している。)同時に、オンタリオ州の2005年自動車生産も、ブランプトンのダイムラークライスラー工場第3シフトが加えられ、インガソールのCAMI工場で新しいポンティアックトレントが生産開始されるため、上昇すると予測される。

目次と主な内容

| | |
|---|----|
| 2004年、カナダ日系メーカーの生産、輸出、販売は堅調 | 1 |
| アジア・パシフィック・ファンデーション・オブ・カナダが「東アジア自動車産業：好機か脅威か？」についての第一報告書を発表 | 6 |
| ホンダ・カナダ、オンタリオ州でリッジラインの生産開始 | 7 |
| マーティン首相訪日：新しい経済パートナーシップを作る | 8 |
| 北米自動車セクターの展望：デニス・デロジエ | 8 |
| カナダ経済主要指標・自動車産業統計 | 12 |

自動車販売

カナダの日系自動車メーカー全体としては、2004年に販売記録を更新したが、その増加幅は0.2%、台数にすると1,000台強と2003年に比べると、わずかなものであった。乗用車販売は、前年比0.6%増の36万644台と軽トラック販売をしのぐ伸びを見せた。一方、ミニバン、ピックアップトラック、SUVを含む軽トラック販売は、前年比0.8%減の13万4,380台に終わった。また、乗用車、軽トラックを含む北米製の自動車販売が5.5%伸びたことも、注目に値する。対照的に、日本からの自動車輸入は、前年比7.4%減の18万7,351台となった。その結果、2004年にカナダで販売された8台につき5台(62.2%)は北米製となり、2003年の59%から伸びを示している。

日系自動車メーカーは、2004年、カナダの自動車ベストセラーTOP10のうち、TOP3を含む6車種にランクされた。第1位となったのは、7年連続でホンダ シビック、第2位はトヨタ カローラ、また第3位は、マツダ3で、いずれもコンパクトカーである。

| | |
|------------------------|--------|
| ● ホンダ シビック | 62,125 |
| ● トヨタ カローラ | 44,563 |
| ● マツダ3 | 42,680 |
| ● ポンティアック サンファイア | 33,724 |
| ● トヨタ エコー | 31,252 |
| ● シボレー キャヴァリエ | 29,229 |
| ● フォード フォーカス | 28,391 |
| ● ホンダ アコード | 25,814 |
| ● シボレー インパラ | 20,876 |
| ● トヨタ カムリ | 20,135 |

JAMA Canada加盟各社の間では、トヨタ・カナダが販売台数で一位となり、前年比3.1%増の合計17万216台を販売した。マツダ・カナダは、前年比12.7%増の7万3,888台を販売するという史上最高の年間販売成長率を記録した。スズキ・カナダは、乗用車販売で40.8%増を達成し、自動車販売全体で前年比6.0%増となった。スバル・カナダの販売は、全輪駆動車の需要に押されて前年比3.5%増の1万6,311台となり、2004年は、2002年に次いで史上2番目の好成績をあげた年となった。日産カナダの販売は、2003年レベルにとどまったが、日産部門は、6万1,618台という新記録を達成した。この記録は、前

年の新記録を1.7%上回る。ホンダと三菱は、2004年、両社ともマイナスとなった。ホンダの販売は、前年比6.6%減の14万4,455台、三菱は、フリート市場から撤退したことも影響し、前年から23.6%落ち込んだ。全日系自動車メーカーを合わせた市場シェアは、昨年の31.0%から32.3%へと上昇した。

商業用の中量・重量トラック部門(クラス4から7)では、日野モーターズ・セールス・カナダが、昨年の記録を破り、1,233台を販売した。同時に、三菱ふそうカナダの販売は、前年比21.4%増の153台という新記録を達成した。カナダの中量・重量トラック総販売(クラス8を含む)は、2004年に、27.6%増の4万3,832台へと大きな伸びを示した。

ビッグスリー(GM、フォード、ダイムラークライスラーのクライスラー部門)の自動車販売は、2004年、合わせて4.6%減の86万5,556台となった。フォードがもっとも大きく落ち込み前年比11.7%減、GMは2.5%減、ダイムラークライスラーは、1.0%減であった。ビッグスリーを合計した市場シェアも、2003年の57.0%から56.4%へと縮小した。

欧州ブランドメーカーの販売も、2004年、前年比8.0%減の8万8,738台へと減少した。ポルシェ、サーブ、ボルボは増加を見せたが、メルセデス・ベンツとアウディはマイナスとなった。一方、フォルクスワーゲン、ジャガー、ランドローバーは、2桁の減少を見た。欧州車を合わせた市場シェアは、2003年の6.1%から5.8%へと下降した。

韓国自動車メーカー(現代と起亜)の販売も、2004年には衰え、前年比11.3%減の8万5,075台となった。その結果、韓国メーカーの市場シェアは、6.0%から5.5%へと下降した。

2004年の生産、輸出入

カナダの自動車総生産台数は、2004年に前年比5.7%上昇し、266万台となった。これは、2003年から14万3,000台の増加である。ビッグスリーの合計生産台数は、185万台と横ばいとなったが、ダイムラークライスラーの自動車生産は、24.1%跳ね上がった。一方、フォードの生産は、19.3%落ち込み、GMは1.7%の微減を見た。2004年のカナダ自動車生産は、北米生産(カナダ・米国)全体の18.7%を占め、2003年の17.6%から上昇を見た。

日系企業の自動車生産と輸出入

<2004年暦年、台数>

| 輸出 | | | |
|---------------|---------|---------|-------|
| | 2004 | 2003 | 変化(%) |
| HONDA (HCM) | 392,528 | 392,230 | 0.1 |
| TOYOTA (TMMC) | 287,859 | 227,543 | 26.5 |
| CAMI | 131,190 | 51,475 | 154.9 |
| 合計 | 811,577 | 671,248 | 20.9 |

| 輸入 | | | |
|-------------|---------|---------|-------|
| | 2004 | 2003 | 変化(%) |
| JAPAN | 166,858 | 192,230 | -13.2 |
| U.S./MEXICO | 160,353 | 153,001 | 4.8 |
| 合計 | 327,211 | 345,231 | -5.2 |

出所: JAMA Canada

| 生産 | | | |
|---------------|---------|---------|-------|
| | 2004 | 2003 | 変化(%) |
| HONDA (HCM) | 334,903 | 318,526 | 5.1 |
| TOYOTA (TMMC) | 219,837 | 147,805 | 48.7 |
| CAMI | 121,790 | 44,244 | 175.3 |
| 合計 | 676,530 | 510,575 | 32.5 |

日系工場の中では、アリストンのホンダ(HCM)が、前年より300台増の39万2,528台を生産し、生産記録を更新した。ケンブリッジのトヨタ工場(TMMC)は、2004年、前年より6万台多くの自動車を生産し、TMMCの生産記録を塗り替え、前年比26.5%増の28万7,859台を達成した。この生産増は、ほとんどがレクサスRX330モデルによる。インガソール

カナダにおける日系各社販売台数の変化 (2004年暦年)

| Company | Jan-Dec 2004 | | | Jan-Dec 2003 | | | 変化(%) | | |
|-------------|--------------|---------|---------|--------------|---------|---------|-------|--------|-------|
| | Cars | Trucks | Total | Cars | Trucks | Total | Cars | Trucks | Total |
| HONDA | 106,562 | 37,893 | 144,455 | 113,530 | 41,100 | 154,630 | -6.1 | -7.8 | -6.6 |
| N.A. Built | 97,544 | 22,505 | 120,049 | 103,283 | 23,269 | 126,552 | -5.6 | -3.3 | -5.1 |
| Japan Built | 9,018 | 15,388 | 24,406 | 10,247 | 17,831 | 28,078 | -12.0 | -13.7 | -13.1 |
| TOYOTA | 124,742 | 45,474 | 170,216 | 119,959 | 45,065 | 165,024 | 4.0 | 0.9 | 3.1 |
| N.A. Built | 86,732 | 27,852 | 114,584 | 70,944 | 22,619 | 93,563 | 22.3 | 23.1 | 22.5 |
| Japan Built | 38,010 | 17,622 | 55,632 | 49,015 | 22,446 | 71,461 | -22.5 | -21.5 | -22.2 |
| MAZDA | 60,449 | 13,439 | 73,888 | 49,576 | 15,974 | 65,550 | 21.9 | -15.9 | 12.7 |
| N.A. Built | 10,213 | 8,576 | 18,789 | 6,399 | 8,587 | 14,986 | 59.6 | -0.1 | 25.4 |
| Japan Built | 50,236 | 4,863 | 55,099 | 43,177 | 7,387 | 50,564 | 16.3 | -34.2 | 9.0 |
| NISSAN | 42,585 | 26,868 | 69,453 | 48,738 | 20,796 | 69,534 | -12.6 | 29.2 | -0.1 |
| N.A. Built* | 36,460 | 7,538 | 43,998 | 39,877 | 5,980 | 45,857 | -8.6 | 26.1 | -4.1 |
| Japan Built | 6,125 | 19,330 | 25,455 | 8,861 | 14,816 | 23,677 | -30.9 | 30.5 | 7.5 |
| SUZUKI | 6,866 | 3,052 | 9,918 | 4,878 | 4,483 | 9,361 | 40.8 | -31.9 | 6.0 |
| N.A. Built | 0 | 744 | 744 | 0 | 1,006 | 1,006 | 0.0 | -26.0 | -26.0 |
| Japan Built | 6,866 | 2,308 | 9,174 | 4,878 | 3,477 | 8,355 | 40.8 | -33.6 | 9.8 |
| SUBARU | 12,026 | 4,285 | 16,311 | 11,078 | 4,684 | 15,762 | 8.6 | -8.5 | 3.5 |
| N.A. Built | 6,493 | 84 | 6,577 | 5,001 | 304 | 5,305 | 29.8 | -72.4 | 24.0 |
| Japan Built | 5,533 | 4,201 | 9,734 | 6,077 | 4,380 | 10,457 | -9.0 | -4.1 | -6.9 |
| MITSUBISHI | 7,414 | 3,369 | 10,783 | 10,798 | 3,324 | 14,122 | -31.3 | 1.4 | -23.6 |
| N.A. Built | 1,924 | 1,008 | 2,932 | 4,297 | 101 | 4,398 | -55.2 | 898.0 | -33.3 |
| Japan Built | 5,490 | 2,361 | 7,851 | 6,501 | 3,223 | 9,724 | -15.6 | -26.7 | -19.3 |
| TOTAL | 360,644 | 134,380 | 495,024 | 358,557 | 135,426 | 493,983 | 0.6 | -0.8 | 0.2 |
| N.A. Built | 239,366 | 68,307 | 307,673 | 229,801 | 61,866 | 291,667 | 4.2 | 10.4 | 5.5 |
| Japan Built | 121,278 | 66,073 | 187,351 | 128,756 | 73,560 | 202,316 | -5.8 | -10.2 | -7.4 |

* メキシコ製の販売も含む

出所: AIAMC, Desrosiers Automotive Consultants Inc.

のCAMI工場は、生産を2倍以上に伸ばし、前年比157.4%増の13万1,190台を生産した。CAMIは、2004年2月、エクイノックスの生産を開始したが、現在、2005年中ごろのトレントの生産開始に向け準備を進めている。両モデルとも、GM用に生産されている。この3社を合計した生産台数は、2004年、前年比20.9%増の81万1,577台という新記録となった。

米国における日本車製造は、2004年、前年比9.7%増の315万台となった。北米での日系自動車メーカー(カナダ・米国)の合計生産台数は、2004年、396万台。うちカナダのシェアは、2003年の19.0%を上回る20.5%であった。

カナダの日系自動車メーカーからの完成車輸出は、2004年に32.5%急増し、67万6,530台という新記録を達成した。ホンダからの出荷は、5.1%増の33万4,903台、TMMCからの輸出は、48.7%増の21万9,837台、CAMIからの出荷は、12万1,790台で、そのほとんどは米国市場へと輸出され、前年比175.3%増となった。記録的な生産量や輸出量は、新モデルの投入と、重要な米国市場での需要増による。

同時に、カナダの日本車メーカーの完成車輸入は、2004年、5.2%減少し、32万7,211台となった。日本からの出荷は、13.2%減の16万6,858台であった一方、米国とメキシコの工場からの輸出は、4.8%増え16万353台となった。北米での生産能力が拡大したことで、NAFTA内での現地調達が増加し、日本からの輸入レベルを引き下げることになった。その結果、2004年、カナダ工場からの輸出量は、日本からの完成輸入車量の4倍以上となった。

2005年の展望

カナダの自動車業界には2つのかなり顕著な局面があることを念頭に置く必要がある。つまり、そのほとんどが輸出されている自動車生産と、その約75%が輸入からなる自動車消費だ。さらに、過去30年間に、北米の業界が統合されてきたことにより、カナダは、毎年、消費するよりもずっと多くの自動車を生産している。2004年には、生産と販売の比率が、カナダでは1.73(つまり販売1台につき1.73台を生産)、北米全体では、0.78であった。この構造的な生産能力過剰体質が、過去20年間、カナダが自動車製品で大きな貿易黒字を記録してきた重要な要因である。

自動車アナリストは、これから一年間、販売が上向きか下向きか、意見を異にしている。今年、カナダ経済が米国経済に遅れをとると予想はされているが、それでもJAMA Canadaは、2005年については比較的楽観視している。カナダ経済が2005年を通して活力をつけてくるにしたがい、米国は、2004年の第4四半期に蓄積されたモーメンタムを失ってくると予想される。その他、消費意欲を低下させる要因と成りえるものは、金利上昇のおそれ、個人負債の増大、引き続きカナダドルの上昇傾向などがあげられる。しかしながら、いくつかの予測で言われているように米国の自動車市場が2005年も引き続き1,650万台の販売を達成するようであれば、全生産量の約85%が米国に向けられているカナダの生産には、有利に働く。

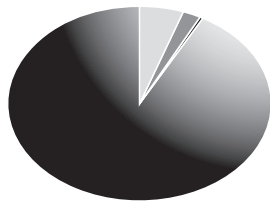
その結果、日系自動車工場の展望には明るい兆しが見える。HCMで1月に導入されたホンダ リッジラインと、今年後半に導入される2006年新型シビックの生産で、アリストン工場の生産能力は維持されるであろう。CAMI工場でもまた、エクイノックスに加えて、2005年中ごろに、ポンティアックトレントが生産される。

カナダの販売について、消費者にとってよい知らせは、これから2年間は、自動車セグメント全体にわたって記録的な数の新モデルが市場に投入されることだ。これまでは、1モデルイヤーに約35の新モデルが導入されてきたが、昨年は53の新モデルが導入され、2005年には60モデル、2006年には73モデルが導入される予定だ。いうまでもなく、これから数年、競争はより熾烈に繰り広げられ、自動車メーカーにとっては過酷さを増す試練となり、消費者にとっては豊饒(ホウジョウ)の市場となるだろう。

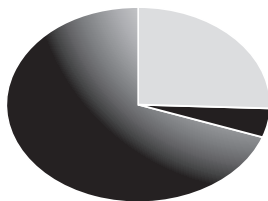
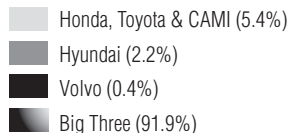
2004年、カナダの日系自動車業界概観

- ホンダ(HCM)、トヨタ(TMMC)、CAMI(インガソールのスズキとGMの合弁工場)を合わせた生産は、2004年、前年比約21%増の81万1,577台。これは、カナダでの全自動車生産の30.4%にあたり、1989年の5.4%から大幅に伸びている。
- HCM、TMMC両社とも、2004年に、それぞれ39万2,500台、28万7,800台と新生産記録を達成した。
- これら3工場からの輸出は、67万6,500台。したがって、輸出比率は83%。

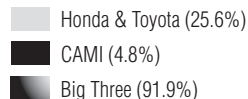
カナダの自動車生産



1989年 - 190万台



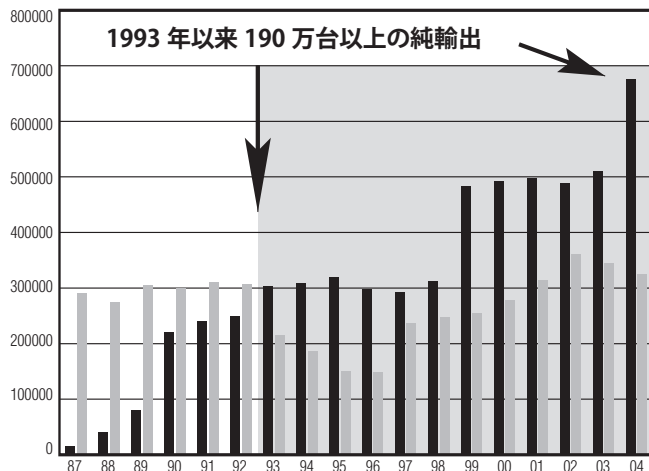
2004年 - 270万台



- カナダは、1993年以來、「日本車」の純輸出国となっている。過去12年間に、日本、米国、メキシコからの輸入合計よりも約190万台多くの自動車を輸出してきた。
- 2004年の自動車販売は、49万5,000台と新記録を達成した。これは、32.3%という市場シェアの新記録でもある。

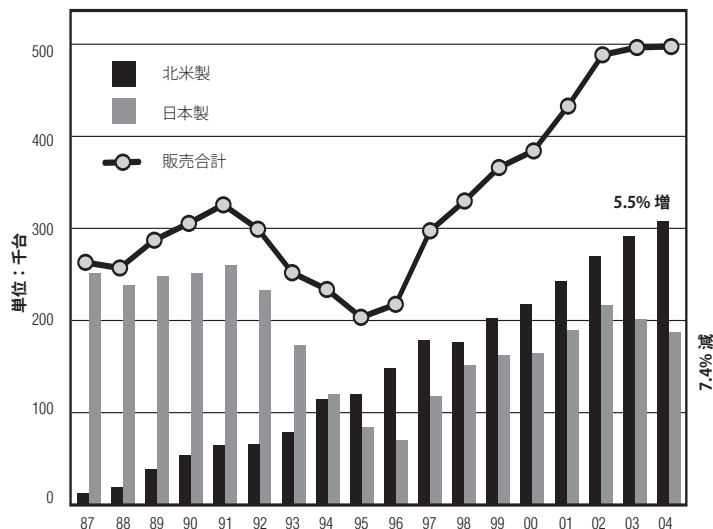
カナダにおける日系企業の自動車輸出入

■ 輸出 (HCM, TMMC, CAMI) ■ 日本、米国、メキシコからの輸入



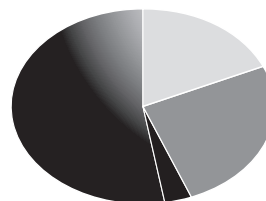
- 2004年にカナダでもっとも売れた車は、ホンダ シビックで、トヨタ カローラがそれに続いた。両車ともカナダ製。さらに、2004年のベストセラー トップ10のうち、6車種が日本車ブランドだった。
- 2004年に、日系自動車メーカーがカナダで販売した8台につき5台は、北米製。

カナダにおける日本車販売台数の変化

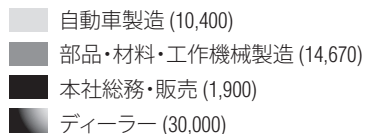


- 自動車、自動車部品関連工場で2万5,000人以上の職が創出されてきた。それに加えて、カナダ全国のディーラーでは3万人、本社や地域営業・ディストリビューション部門で1,900人が雇用されている。合計すると、直接・間接雇用者数は、5万7,000人。
- カナダで現在、49の自動車部品・材料・工作機械工場が操業している。

日系自動車関連企業による雇用



カナダにおける総雇用者数 = 57,000人



アジア・パシフィック・ファンデーション・オブ・カナダが、「東アジア自動車産業：好機か脅威か？」についての第一報告書を発表

アジア・パシフィック・ファンデーション・オブ・カナダ(APF Canada)は、自動車部品工業会(APMA)と共同で、最近、2004年秋に実施されたアンケート調査の結果を発表した。この調査は、APMA会員各社がもつ東アジア、特に中国での自動車産業の発展についての認識をはかる目的で実施された。

カナダ外務省からの資金を受けて作成された報告書「東アジア自動車産業：好機か脅威か? ("The East Asian Automobile Industry: Opportunity or Threat?)"」は、同アンケート調査の主要結果、グローバルな自動車サプライチェーンの発展と中国の役割についての簡潔な概要、そしてアジアへのカナダ製自動車部品輸出の概観について報告している。さらに、東アジアにおける最近のカナダ自動車ベンチャーについてのニュースも報告された。

同調査は、この種のものでは初めてのものだが、調査の結果、アジアの工場での生産は、1)回答企業の自動車生産のわずか0.29%を占めるにすぎない、2)アジアのサプライヤーからの供給は、回答企業の材料・サプライニーズの5%を占める、3)アジアの顧客は、回答企業の顧客の1.6%を占める、ことがわかった。APMA会員各社は、この自動車セクターで起こっている変革に気づいているばかりではなく、中国からの輸入による直接的な影響、あるいは従来の顧客企業が生産を中国へ移したことによる間接的な影響など、中国からの競争の影響をすでに受けていることを明らかにした。

「本調査は、中国の自動車市場と中国国内の生産者が世界の自動車産業に大きな変革をもたらすであろうという認識が、業界内でますます高まってきていることを反映している。回答企業は、アジアの自動車セクターに関し、好機をもたらすもの、また脅威をもたらすもの、およそ同じくらいの割合で見ている。」と、APF Canadaの所長兼CEOのジョン・D・ウィーブ氏は語る。「回答企業の93%は、主要顧客のうち1社以上からコスト削減目標を達成するように要請されたと答え、71%が主要顧客から海外

のサプライヤーに調達先を変えると脅かされたと回答している。」

APMA会長のジェリー・フェドチュンは、「われわれすべてのメンバーが、アジア全般、特に中国が、事業に与える影響を注意深く考慮することが肝要だ。アジアの製造力と消費者需要は、これから先、われわれの業界に多大な影響を与えるだろう。これを利用することができればより大きな繁栄がおとずれるが、これを無視してしまえば、その逆の結果を被る。」と、語る。

調査結果概要：

- ・ 回答企業は、アジアの自動車セクターに関し、同等に好機をもたらすものとも、脅威をもたらすものとも見ている。
- ・ アジアの工場での生産は、回答企業の自動車生産のわずか0.29%である。
- ・ アジアのサプライヤーからの供給は、回答企業の材料・サプライニーズの5%を占める。
- ・ アジアの顧客は、回答企業の顧客の1.6%を占める。
- ・ 回答企業の64%は、過去3年間に、主要顧客から、その顧客企業の拡大計画に合わせて、地理的に新しい市場で生産活動を始める、あるいはそこでの活動を拡大することを要請されている。
- ・ 回答企業の71%は、アジアに本拠を置く企業と新しい事業関係を築くことを考えている。新しい事業関係としてもっとも多く挙げられた形態は、アジアの組立工場に供給する、生産の委託をするというもの。
- ・ 93%の回答企業が、主要顧客の1社以上からコスト削減ターゲットを達成するように要請されており、71%の回答企業が、主要企業から海外サプライヤーに調達先を変えると脅かされたことがある。
- ・ 過去5年間で、71%の回答企業が、M&Aに関わった。動機としてもっとも多く挙げられものは、大手顧客へのアクセス、地理的な位置づけ、戦略的な適合などであった。
- ・ カナダの自動車セクターにとっての大きな脅威として挙げられたのは、強いカナダドル、全体的な利幅の減少、投資先としてのカナダの魅力が低下してきていること、そして米国の保護主義などであった。

- 70%以上の回答者が、R&Dや革新への資金提供・税奨励策、国内投資家へのインセンティブ、輸送基盤の改善などの政府による政策構想を支持した。

本調査に使用された質問票を含めた完全な報告書は、以下で入手できる。

www.asiapacific.ca/analysis/pubs/pdfs/can_in_asia/cia_auto_report.pdf

ホンダ・カナダ、オンタリオ州でリッジラインの生産開始

オンタリオ州アリストンのホンダ・カナダ・マニュファクチャリング(HCM)は、1月末に、新しいピックアップ、より正確にはスポーツ・ユーティリティトラックのリッジラインの生産を開始した。HCMは、ホンダのグローバル・マニュファクチャリング構想において、パイオニア的な役割を果たしている。アリストン工場は、1998年に第2工場が開設されて以来、ミニバン(オデッセイ)とSUV(アキュラMDXとパイロット)の生産で世界のリード工場となってきた。そして今、HCMは、ホンダ史上初のピックアップトラックを生産する世界で唯一の工場となった。

ホンダは北米のピックアップトラック部門進出には遅れをとったが、リッジラインは、さまざまなユニークな特徴を備えている。まず、ほとんどのピックアップトラックで典型的に使われているボディ・オン・フレーム構造ではなく、ユニットボディ構造を使用し、2本の長いレールと7つのクロスメンバー(横材)を持つはしご型フレームで、ボディ・オン・フレーム構造を持ついかなるコンパクトトラックと比べても20倍高いリアーション剛性を提供している。次に、ユニットボディ構造により、ボディ・オン・フレーム構造のトラックよりも、より衝突による力を吸収することができ、安全性が向上している。第3に、リッジラインは、トラックとしては初の、荷台の下に作られた8.5立方フィートの床下収納スペース「インベッド・トランク」を提供する。

HCMは、北米市場に向けて、2005年には約6万5,000台を生産する計画だ。リッジラインは、第2工場で、アキュラMDXとホンダパイロットと並んで生産される。現地調達をできるかぎり進めるといふ努力のもとで、58の現地サプライヤーがリッジラインに供給を行う。



ホンダ・アリストン工場での生産開始祝賀セレモニーで、新しいリッジラインピックアップトラックのユニークな特徴を披露するホンダ・カナダ社の小林浩社長。



アリストンの第2工場のみで生産されるリッジライン



左から：マケツェム・ニューテカムセ町長、日永HCM社長、山口総領事、オンタリオ・クウィンター大臣、ピッカード産業大臣補佐、沼田大使、ゴードン上級副社長、スパーデュティGM

マーティン首相訪日：新しい経済パートナーシップを作る

1月19日、小泉首相とマーティン首相は、両国間の経済・貿易関係を最大限に推進する具体策として、柔軟で、革新的な日加経済枠組みを作っていく検討を進めることに合意した。

この枠組みは、政策の対話、貿易・投資の促進、規制当局の協力、そして社会保障、反競争的活動、食品安全、関税、貿易促進、輸送、投資、科学技術、情報通信テクノロジー、電子商取引、電子政府、エネルギー天然資源、気候変動、租税条約、観光促進などの優先分野において協力を促進するなど、将来を見据えた戦略的優先事項に焦点を置くように構築される。両国間ですでに確立している密接な協力関係に基づいて、両国は、以下に合意した。

1. 新たな、また出現してくる経済的な課題や機会に対応し、カナダと日本の民間セクターからあげられる懸念に効果的にタイムリーに応答する。
2. 政策や、事業開発構想を通して、革新や知識経済における両国の能力を強化することに焦点を置いた経済協力を促進する。
3. 貿易・投資やその他の協力問題をさらに促進することについての利点やコストの共同調査を始める。

日加両政府は、この革新的な経済枠組みを6ヶ月以内に作り上げる。6ヵ月後に、この枠組み作成へ向けての話し合いの結果が、各政府から両首相に報告される。

日加経済枠組みの完全な文書は、以下で入手できる。
www.international.gc.ca/nika/2005_Launch_Econ_Framework-en.asp

北米自動車セクターの展望: デニス・デロジエ



デロジエ・オートモティブ・コンサル
タンツ社
デニス・デロジエ社長

北米自動車セクターに明るい展望をもつことは非常に難しい。もちろん、いくつかの企業は、引き続き市場全体の業績を上回っていくことができるだろう。日系メーカーは、引き続き市場シェアを伸ばしていきだろうが、かなりの弱さを見せている環境の中で、それを達成していくことはますます難しくなっている。これを、「千

の切り傷による死(Death by a Thousand Cuts)」と呼ぶ。このセクターがかかえているのは、一つの特定された問題ではなく、多くの小さな問題である。この問題を列挙していくと長くなる。

- 自動車生産の供給過剰。これは、価格を崩す。
- 引き続き、一台売るごとに平均3,000米ドル近い高レベルのインセンティブが提供されている。
- 米国では7年連続、カナダでは5年連続の価格デフレが起こっている。
- 多くのOEM企業が引き続き60日分の供給を越える執拗に高い在庫レベルを持つ。
- 米ドルが非常に弱くなっている。これは、日本や韓国からの輸入車の価格を上げることになる。
- 米ドルに対するカナダドルの価値が上がっている。これは、企業によってはカナダでの価格付けに有利に働くが、トヨタやホンダなどの在カナダのOEMメーカーに痛手を与える。
- 福利厚生費を含めた労働コストが、引き続き5-7%の幅で伸びている。
- 熱間圧延鋼の価格に引かれて、高騰する原料価格。
- 「ビッグスリー」企業が、退職労働者に対して支払う寛大な年金と医療費給付という高いレガシーコストを抱えている。
- 米国の医療費が年間8-10%の幅で伸び続けている。

- 高品質の中古車が市場にだぶつき、新車購入時の主な購入資金となっている中古車価格を軟化させている。
- 消費者がインセンティブを利用するため市場に飛び込んだことから過去3-5年にかなりの自動車過剰買いが行われてきた。
- カナダ、メキシコ、米国の経済予測は明るいだが、自動車市場で鍵となる利率が上昇傾向にある。
- 米国の自動車所有率は100%以上で、成長の余地がほとんどない。
- ガソリン価格高騰のみならず、自動車保険価格や修理費が上昇していることから自動車所有コストが高騰してきている。
- 消費者負債レベルが非常に高くなっているため、自動車市場は、利率の上昇に極めて敏感になっている。
- 米国のOEMパーツ市場が引き続きグローバル化しており、OEMパーツ需要の40%は現在、米国外で発生している。
- 中国がOEMパーツの供給国として成長してきている。中国からのOEM部品輸入は、2004年に30%以上増加した。
- テロリスト警戒と米加国境の扱い能力不足のために、国境インフラ問題が顕在化している。
- かなりの市場混乱を起こさずに達成することは難しいカナダの京都議定書ターゲットの存在。
- 製品の急増によって、複雑さが増し、消費者を迷わせる可能性。
- 自動車とその所有者をターゲットに、引き続きより高い料金を課す政府。

市場が、大きな問題であるわけではない。価格デフレは、歴史的な水準からすれば高いレベルにある自動車販売量から引き起こされている。実際、今年初めのデトロイトで開催された自動車アナリスト協会会議では、「ビッグスリー」のエコノミストたち全員が、自動車販売台数は前年より少し高め安定すると予測した。問題は、自動車市場

のコストは上がりつつも、価格デフレが定着する中、自動車の価格連鎖全体で、利幅が侵食されていることだ。ほとんどの独立系自動車アナリストは、自動車セクターの利幅侵食は、究極的には、自動車インセンティブを下げることになり、利率の上昇とあいまって、自動車販売を低下させると信じている。2005年の予測では、前年の1,998万台から1,936万台へと販売台数が減少することでコンセンサスができています。自動車アナリストたちは、自動車販売の下降傾向は3年間続き、販売台数は一旦1,856万台で底を打ち、それから2010年までには2,000万台以上に増加すると予測している。

過去10年間に見られたように、「ビッグスリー」は、引き続き市場シェアを失っていくと予測される。これは、必ずしも「ビッグスリー」がやっていることが悪いわけではなく、日本車ブランドやその他の輸入車ブランドが正しいことをやっているという方があてはまる。

輸入車ブランドは、引き続き北米での自動車生産を増やしている。そして、引き続き新しい製品に投資し、今や、フルサイズピックアップトラックやSUVといった「ビッグスリー」の牙城を新しいターゲットとしてきている。また、引き続き輸入車ブランドを売るディーラーの数を増やし、「ビッグスリー」が伝統的に支配していた多くの小さな田舎市場に進出していく。輸入車ブランドは、より高価なインセンティブを提供するという誘惑に抵抗してきたので、「ビッグスリー」よりも収益性が高く、その収益を北米組織の強化に使っている。

結論としては、北米自動車産業の展望は弱含みで、利幅を確保する力は更に弱い。ほとんどのアナリストは、自動車販売のソフトランディングを予測して、2007年までに総自動車販売台数が150万台減少すると見ている。日系自動車メーカーは、引き続き市場シェアを伸ばすことができるだろうが、市場のスローダウンにより総販売台数は下がるかもしれない。価格を上げる余地は、ほとんどあるいは全くない一方、価格連鎖全体のコストが上がり続けるので、利幅を維持するのは非常に難しくなるだろう。

北米自動車販売台数

(重量トラックを含む)

| Calendar Year | U.S. Total | Canada Total | Mexico Total | N.A. Total | Canada % of N.A. | Mexico % of N.A. |
|---------------|------------|--------------|--------------|------------|---------------------|---------------------|
| Year | | | | | | |
| 1996 | 15,394,458 | 1,199,509 | 350,571 | 16,944,538 | 7.1% | 2.1% |
| 1997 | 15,497,860 | 1,420,018 | 502,659 | 17,420,537 | 8.2% | 2.9% |
| 1998 | 15,967,288 | 1,428,207 | 660,863 | 18,056,358 | 7.9% | 3.7% |
| 1999 | 17,414,728 | 1,540,379 | 706,380 | 19,661,487 | 7.8% | 3.6% |
| 2000 | 17,811,673 | 1,586,054 | 902,372 | 20,300,099 | 7.8% | 4.4% |
| 2001 | 17,472,376 | 1,597,875 | 942,431 | 20,012,682 | 8.0% | 4.7% |
| 2002 | 17,138,652 | 1,731,823 | 1,003,861 | 19,874,336 | 8.7% | 5.1% |
| 2003 | 16,967,442 | 1,625,050 | 999,106 | 19,591,598 | 8.3% | 5.1% |
| 2004 | 17,298,573 | 1,574,803 | 1,111,017 | 19,984,393 | 7.9% | 5.6% |
| 2004/2003 | 2.0% | -3.1% | 11.2% | 2.0% | | |
| 2005 予測 | 16,800,000 | 1,556,473 | 1,000,000 | 19,356,473 | 8.0% | 5.2% |
| 2006 予測 | 16,400,000 | 1,503,906 | 975,000 | 18,878,906 | 8.0% | 5.2% |
| 2007 予測 | 16,200,000 | 1,439,875 | 925,000 | 18,564,875 | 7.8% | 5.0% |
| 2008 予測 | 16,500,000 | 1,470,457 | 950,000 | 18,920,457 | 7.8% | 5.0% |
| 2009 予測 | 17,100,000 | 1,511,098 | 975,000 | 19,586,098 | 7.7% | 5.0% |
| 2010 予測 | 17,700,000 | 1,591,001 | 1,000,000 | 20,291,001 | 7.8% | 4.9% |

北米生産・販売比率

(重量トラックを含む)

| | U.S. Total | Canada Total | Mexico Total | N.A. Total |
|---------|------------|--------------|--------------|------------|
| Year | | | | |
| 1990 | 69.0% | 148.2% | 150.6% | 78.3% |
| 1991 | 70.1% | 146.7% | 153.9% | 80.6% |
| 1992 | 73.9% | 159.5% | 152.9% | 84.6% |
| 1993 | 76.6% | 189.1% | 179.2% | 88.9% |
| 1994 | 79.7% | 185.0% | 182.9% | 91.0% |
| 1995 | 79.6% | 207.1% | 503.3% | 93.5% |
| 1996 | 76.8% | 199.8% | 348.8% | 91.2% |
| 1997 | 78.3% | 180.8% | 269.8% | 92.2% |
| 1998 | 75.2% | 180.0% | 220.9% | 88.8% |
| 1999 | 74.8% | 198.4% | 217.2% | 89.6% |
| 2000 | 71.7% | 186.7% | 213.1% | 87.0% |
| 2001 | 65.4% | 158.5% | 197.1% | 79.0% |
| 2002 | 71.6% | 151.8% | 179.8% | 84.1% |
| 2003 | 71.2% | 157.1% | 157.7% | 82.8% |
| 2004 | 69.1% | 172.1% | 139.8% | 81.2% |
| 2005 予測 | 68.9% | 171.8% | 158.3% | 81.8% |
| 2006 予測 | 69.2% | 173.7% | 162.7% | 82.4% |
| 2007 予測 | 69.2% | 176.9% | 172.5% | 82.7% |
| 2008 予測 | 69.3% | 176.1% | 175.1% | 83.0% |
| 2009 予測 | 69.3% | 178.1% | 180.6% | 83.3% |
| 2010 予測 | 69.4% | 176.9% | 186.5% | 83.6% |

北米自動車生産台数

(重量トラックを含む)

| Year | U.S. Total | Canada Total | Mexico Total | N.A. Total (Units) | Canada % of N.A. | Mexico % of N.A. |
|-----------|------------|--------------|--------------|-----------------------|---------------------|---------------------|
| 1991 | 8,789,840 | 1,887,573 | 989,373 | 11,666,786 | 16.2% | 8.5% |
| 1992 | 9,691,443 | 1,958,236 | 1,080,863 | 12,730,542 | 15.4% | 8.5% |
| 1993 | 10,855,462 | 2,246,640 | 1,080,687 | 14,182,789 | 15.8% | 7.6% |
| 1994 | 12,249,990 | 2,321,674 | 1,092,268 | 15,663,932 | 14.8% | 7.0% |
| 1995 | 11,995,248 | 2,407,155 | 934,733 | 15,337,136 | 15.7% | 6.1% |
| 1996 | 11,830,157 | 2,397,211 | 1,222,711 | 15,450,079 | 15.5% | 7.9% |
| 1997 | 12,130,575 | 2,567,750 | 1,356,360 | 16,054,685 | 16.0% | 8.4% |
| 1998 | 12,002,663 | 2,570,321 | 1,459,891 | 16,032,875 | 16.0% | 9.1% |
| 1999 | 13,024,978 | 3,056,616 | 1,534,160 | 17,615,754 | 17.4% | 8.7% |
| 2000 | 12,773,714 | 2,961,636 | 1,922,889 | 17,658,239 | 16.8% | 10.9% |
| 2001 | 11,424,689 | 2,532,363 | 1,857,114 | 15,814,166 | 16.0% | 11.7% |
| 2002 | 12,279,582 | 2,629,437 | 1,804,670 | 16,713,689 | 15.7% | 10.8% |
| 2003 | 12,087,028 | 2,552,862 | 1,575,447 | 16,215,337 | 15.7% | 9.7% |
| 2004 | 11,955,852 | 2,710,683 | 1,552,733 | 16,219,268 | 16.7% | 9.6% |
| 2004/2003 | -1.1% | 6.2% | -1.4% | 0.0% | | |
| 2005 予測 | 11,568,652 | 2,674,558 | 1,582,579 | 15,825,789 | 16.9% | 10.0% |
| 2006 予測 | 11,350,482 | 2,612,166 | 1,585,958 | 15,548,605 | 16.8% | 10.2% |
| 2007 予測 | 11,202,335 | 2,547,380 | 1,595,949 | 15,345,665 | 16.6% | 10.4% |
| 2008 予測 | 11,442,638 | 2,589,898 | 1,663,813 | 15,696,349 | 16.5% | 10.6% |
| 2009 予測 | 11,855,422 | 2,690,708 | 1,761,191 | 16,307,321 | 16.5% | 10.8% |
| 2010 予測 | 12,275,488 | 2,814,546 | 1,865,060 | 16,955,094 | 16.6% | 11.0% |

OEMパーツ需要 (単位:100万米ドル)

(重量トラックを含む)

(予測額は現在のドル相場に基づく)

| Year | U.S. Total \$US millions | Canada Total \$US millions | Mexico Total \$US millions | N.A. Total - All Companies \$US millions | Content per Vehicle \$US millions |
|-----------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|--------------------------------------|
| 1991 | \$88,403 | \$19,026 | \$9,954 | \$117,384 | \$10,061 |
| 1992 | \$107,637 | \$20,360 | \$11,876 | \$139,872 | \$10,987 |
| 1993 | \$120,459 | \$24,386 | \$11,947 | \$156,792 | \$11,055 |
| 1994 | \$144,770 | \$26,738 | \$12,856 | \$184,364 | \$11,770 |
| 1995 | \$145,144 | \$29,741 | \$11,350 | \$186,235 | \$12,143 |
| 1996 | \$145,134 | \$27,851 | \$14,866 | \$187,851 | \$12,159 |
| 1997 | \$147,708 | \$29,922 | \$16,392 | \$194,022 | \$12,085 |
| 1998 | \$162,894 | \$30,432 | \$19,367 | \$212,693 | \$13,266 |
| 1999 | \$190,036 | \$37,312 | \$21,689 | \$249,037 | \$14,137 |
| 2000 | \$178,072 | \$37,753 | \$26,374 | \$242,199 | \$13,716 |
| 2001 | \$164,778 | \$32,095 | \$26,196 | \$223,069 | \$14,106 |
| 2002 | \$167,212 | \$32,030 | \$24,117 | \$223,360 | \$13,364 |
| 2003 | \$160,475 | \$34,084 | \$20,937 | \$215,496 | \$13,290 |
| 2004 | \$154,765 | \$37,990 | \$20,407 | \$213,162 | \$13,143 |
| 2004/2003 | -3.6% | 11.5% | -2.5% | -1.1% | -1.1% |
| 2005 予測 | \$147,507 | \$39,752 | \$20,806 | \$208,065 | \$13,147 |
| 2006 予測 | \$143,278 | \$38,899 | \$20,693 | \$202,870 | \$13,047 |
| 2007 予測 | \$140,701 | \$38,194 | \$20,765 | \$199,659 | \$13,011 |
| 2008 予測 | \$143,000 | \$38,637 | \$21,536 | \$203,174 | \$12,944 |
| 2009 予測 | \$147,418 | \$39,941 | \$22,685 | \$210,043 | \$12,880 |
| 2010 予測 | \$151,878 | \$41,570 | \$23,909 | \$217,357 | \$12,820 |

カナダ経済主要指標・自動車産業統計

カナダ経済主要指標

| 指標 | 期間 | 当期 | 前期比 | 前年比 |
|-------------------------|-----------|--------|-------|--------|
| GDP (10億ドル, SAAR, 1997) | 4Q04 | 1137.3 | 1.2% | 3.0% |
| 製造業出荷 (10億ドル) | Dec/04 | 50.1 | -0.2% | 9.6% |
| 小売販売 (10億ドル) | Dec/04 | 29.2 | -1.4% | 6.6% |
| カナダ中央銀行金利 (%) | Jan 25/05 | 2.50 | 2.50* | 2.00* |
| 消費者物価指数 (1992=100) | Jan/05 | 125.3 | -0.1% | 2.0% |
| 失業率 (%) | Jan/05 | 7.0 | 7.0* | 7.3* |
| 経常収支黒字 (10億ドル) | 4Q04 | 6.3 | -2.1* | -0.4* |
| 貿易収支黒字 (10億ドル) | Dec/04 | 5.2 | -0.3* | 0.1* |
| カナダドル 対 米ドル換算率 | Feb/05 | 1.2394 | 0.006 | -0.071 |
| 産業操業率 (%) | 3Q04 | 88.5 | 86.4* | 81.6* |

(*) 実数

カナダ自動車産業統計(台数)

カナダ経済主要指標

| 自動車生産 | 期間 | 当期 | 前期 | 増減% |
|------------------------|---------------|-----------|-----------|--------|
| 全生産台数 | 01/04 - 12/04 | 2,662,749 | 2,520,247 | 5.7% |
| ビッグ・スリー | 01/04 - 12/04 | 1,851,172 | 1,848,999 | 0.1% |
| 日系3社 (HMC, TMMC, CAMI) | 01/04 - 12/04 | 811,577 | 671,248 | 20.9% |
| 自動車販売 | | | | |
| 全販売台数 | 01/04 - 12/04 | 1,534,415 | 1,593,506 | -3.7% |
| 乗用車 | | 820,099 | 865,463 | -5.2% |
| 軽トラック | | 714,316 | 728,043 | -1.9% |
| ビッグ・スリー | 01/04 - 12/04 | 867,436 | 908,839 | -4.6% |
| 乗用車 | | 327,181 | 352,806 | -7.3% |
| 軽トラック | | 540,255 | 556,033 | -2.8% |
| 日系各社合計 | 01/04 - 12/04 | 495,024 | 493,983 | 0.2% |
| 乗用車 | | 360,644 | 358,557 | 0.6% |
| 軽トラック | | 134,380 | 135,426 | -0.8% |
| その他 | 01/04 - 12/04 | 171,955 | 190,684 | -9.8% |
| 乗用車 | | 132,274 | 154,100 | -14.2% |
| 軽トラック | | 39,681 | 36,584 | 8.5% |

includes Mitsubishi

(注) 自動車生産台数は乗用車および軽トラックの生産台数

自動車業界関係団体による諸表彰

AJAC カー・オブ・ザ・イヤー賞

| Category | Winner |
|----------------------------|---------------------|
| Family Car | Mazda6 Sport |
| Station Wagon | Mazda6 Sportwagon |
| Minivan | Honda Odyssey |
| Pickup Truck | Toyota Tacoma |
| Alternative Power Vehicle | Honda Accord Hybrid |
| Canadian Truck of the Year | Honda Odyssey |

AJAC賞は、AJAC加盟のジャーナリストが、オンタリオ州ベルビルでのシャノンビル・モータースポーツ・パークで4日間に亘って行われたテストの結果決定されたもの

EnerGuideによる最優秀燃費賞

| Vehicle | Category | Fuel Consumption |
|--------------------|---------------|--|
| Honda Insight | Two Seater | City 3.9 L/100 km (72 mpg) Hwy 3.3 L/100 km (86 mpg) |
| Toyota Echo | Sub-compact | City 6.7 L/100 km (42 mpg) Hwy 5.2 L/100 km (54 mpg) |
| Honda Civic Hybrid | Compact (CVT) | City 4.9 L/100 km (58 mpg) Hwy 4.6 L/100 km (61 mpg) |
| Toyota Prius | Mid-size | City 4.0 L/100 km (71 mpg) Hwy 4.2 L/100 km (67 mpg) |
| Mazda B2300 | Pick-up Truck | City 10.0 L/100 km (28 mpg) Hwy 7.5 L/100 km (38 mpg) |
| Toyota Matrix | Station Wagon | City 7.9 L/100 km (36 mpg) Hwy 5.9 L/100 km (48 mpg) |
| Honda Odyssey EX-L | Van | City 12.0 L/100 km (24 mpg) Hwy 7.7 L/100 km (37 mpg) |