

# JAMA Canada Report

A Newsletter on the Canadian Automotive industry

www.jama.ca

2008年3月 Vol. 9, No.2

## 日本車販売、2007年に5.9%上昇し記録更新

### 販売

2007年、日本車メーカーは、前年比5.9%増の58万339台の軽量自動車販売し、再び販売記録を更新した。

JAMA Canadaの加盟全社が2007年、販売増を達成した中、トヨタ、ホンダ、日産、マツダ、三菱が販売記録をぬりかえた。トヨタ・カナダは、初めて販売レベル20万台の大台を超えた。三菱(53%増)と日産(15%増)は、2桁の伸びを達成し、その他各社は、1桁の伸びを示した。乗用車販売は、4.8%増の40万8849台、軽トラック販売は、8.6%増の17万1490台となった。JAMA Canada会員各社の北米製車両販売は、10.7%と大きく伸び、36万3161台となった一方、日本からの輸入車販売は、1.2%減り、21万7178台にとどまった。2007年、JAMA Canada会員各社が販売した軽量自動車の8台に5台は(62.6%)、NAFTA諸国で現地調達された。

中量／重量トラック部門では、日野モーターズが、新記録を達成し、2006年の1437台から8.6%増の1560台を出荷した。ウッドストック工場での初めての通年1年間の生産総数は、1620台に到達した(クラス4-7の中量トラック)。

2007年こよみ暦には、カナダで史上2番目の軽量自動車販売記録、165万3000台が達成された。8月までは販売が

順調に上昇したものの、年末の2ヵ月の実績が、販売増を4.7%から2.4%に引き下げる形となった。さらに、11月と12月の販売低迷が、今年の業績の楽観的な見通しに影を落としたばかりでなく、2008年の第1四半期にまで尾を引く様相を見せている。

2007年、デトロイトのビッグスリーは、引き続きカナダでの販売と市場シェアを落とした。クライスラーのみ、5.5%販売を伸ばしたものの、フォードとGMは、それぞれ前年比2.2%、4.2%の減少となった。ビッグスリーを合計した軽量車両総販売台数は85万5007台で、市場シェアは、2006年の53.6%から51.7%へと下降した。韓国メーカーは、10.2%増の10万9825台を販売し、市場シェアは6.6%。欧州メーカーの販売は、5.8%増の10万8191台で、6.5%の市場シェアとなった。

### 生産

2007年、カナダの軽量自動車生産は、254万台と1.8%の増加となった。

日本車メーカー全体の生産台数は、3.3%減少し、87万1470台であった。ホンダの生産は、1%弱伸びた39万580台、一方、TMMCとCAMIの生産は、それぞれ4.6%、9.4%下降した(詳細は、添付のデータ表参照)。

TMMCの生産は、カローラとマトリックスが、モデルチェンジの最中で、新しい2009年モデルが2008年初めにフル生産に入ることから控えめだった。同時に、レクサスRX350の生産は、2007年、7万8074台と15.5%上昇した。

### 目次と主な内容

日本車販売の記録更新 .....	1
カナダの変化する自動車産業 .....	3
カナディアン・エコノミック・オブザーバー：2007年5月号 フランシン・ロイ/クレランス・キマニ	

## 生産

	Jan-Dec 2007	Jan-Dec 2006	(%)
HONDA (HCM)	390,580	387,078	0.9
TOYOTA (TMMC)	302,749	317,433	-4.6
CAMI	178,141	196,598	-9.4
<b>合計</b>	<b>871,470</b>	<b>901,109</b>	<b>-3.3</b>

## 輸出

	Jan-Dec 2007	Jan-Dec 2006	(%)
HONDA (HCM)	300,960	298,819	0.8
TOYOTA (TMMC)	240,889	243,895	-1.2
CAMI	149,307	166,967	-10.6
<b>合計</b>	<b>691,156</b>	<b>709,681</b>	<b>-2.6</b>

## 輸入

	Jan-Dec 2007	Jan-Dec 2006	(%)
JAPAN	239,647	226,821	5.7
U.S./MEXICO	224,650	163,469	37.4
<b>合計</b>	<b>464,297</b>	<b>390,290</b>	<b>19.0</b>

出所：JAMA Canada

HCMでは、軽量トラック生産は、パイロットの生産がアラバマに移行したことから14万723台と24.8%下降したが、シビックセダンの生産が、第二工場(トラックライン)に加えられたことで、乗用車生産(シビック・セダンとクーペ、アキュラCSX)が、25%増の24万9857台へと押し上げられた。

CAMIでは、2007年、シボレ・エクイノックスとポンティアック・トレントの両車の生産が、各16.4%、27.6%落ちた一方、スズキXL7の生産は、2006年の1万3109台から、3万1403台と139.6%と急上昇した。

GMの軽量自動車生産は、1.0%減少し、78万6000台強、クライスラーは11.7%生産を落とし、約53万5000台、そしてフォードは、78.1%の増加を見せ約35万台となった。これは、フォード・エッジとリンカーンMKXを製造するための大幅なツール換えの後、オークビル工場が再開されたことによる。

## カナダにおける日系各社販売台数 (2007年暦年)

Company	Jan-Dec 2007			Jan-Dec 2006			変化(%)		
	Cars	Trucks	Total	Cars	Trucks	Total	Cars	Trucks	Total
<b>HONDA</b>	<b>116,570</b>	<b>53,737</b>	<b>170,307</b>	<b>115,678</b>	<b>50,307</b>	<b>165,985</b>	<b>0.8</b>	<b>6.8</b>	<b>2.6</b>
N.A. Built	98,296	53,672	151,968	98,041	36,337	134,378	0.3	47.7	13.1
Japan Built	18,274	65	18,339	17,637	13,970	31,607	3.6	-99.5	-42.0
<b>TOYOTA</b>	<b>137,156</b>	<b>64,170</b>	<b>201,326</b>	<b>141,668</b>	<b>54,112</b>	<b>195,780</b>	<b>-3.2</b>	<b>18.6</b>	<b>2.8</b>
N.A. Built	91,638	33,206	124,844	96,451	26,544	122,995	-5.0	25.1	1.5
Japan Built	45,518	30,964	76,482	45,217	27,568	72,785	0.7	12.3	5.1
<b>MAZDA</b>	<b>70,850</b>	<b>15,809</b>	<b>86,659</b>	<b>69,209</b>	<b>11,798</b>	<b>81,007</b>	<b>2.4</b>	<b>34.0</b>	<b>7.0</b>
N.A. Built	8,451	8,963	17,414	9,971	6,188	16,159	-15.2	44.8	7.8
Japan Built	62,399	6,846	69,245	59,238	5,610	64,848	5.3	22.0	6.8
<b>NISSAN</b>	<b>54,860</b>	<b>21,923</b>	<b>76,783</b>	<b>38,026</b>	<b>28,729</b>	<b>66,755</b>	<b>44.3</b>	<b>-23.7</b>	<b>15.0</b>
N.A. Built*	48,933	9,167	58,100	32,320	12,026	44,346	51.4	-23.8	31.0
Japan Built	5,927	12,756	18,683	5,706	16,703	22,409	3.9	-23.6	-16.6
<b>SUZUKI</b>	<b>7,320</b>	<b>4,681</b>	<b>12,001</b>	<b>6,658</b>	<b>4,500</b>	<b>11,158</b>	<b>9.9</b>	<b>4.0</b>	<b>7.6</b>
N.A. Built	0	1,785	1,785	0	217	217	0.0	722.6	722.6
Japan Built	7,320	2,896	10,216	6,658	4,283	10,941	9.9	-32.4	-6.6
<b>SUBARU</b>	<b>12,397</b>	<b>4,107</b>	<b>16,504</b>	<b>11,500</b>	<b>4,690</b>	<b>16,190</b>	<b>7.8</b>	<b>-12.4</b>	<b>1.9</b>
N.A. Built	4,919	801	5,720	5,345	953	6,298	-8.0	-15.9	-9.2
Japan Built	7,478	3,306	10,784	6,155	3,737	9,892	21.5	-11.5	9.0
<b>MITSUBISHI</b>	<b>9,696</b>	<b>7,063</b>	<b>16,759</b>	<b>7,235</b>	<b>3,722</b>	<b>10,957</b>	<b>34.0</b>	<b>89.8</b>	<b>53.0</b>
N.A. Built	2,504	826	3,330	2,802	821	3,623	-10.6	0.6	-8.1
Japan Built	7,192	6,237	13,429	4,433	2,901	7,334	62.2	115.0	83.1
<b>TOTAL</b>	<b>408,849</b>	<b>171,490</b>	<b>580,339</b>	<b>389,974</b>	<b>157,858</b>	<b>547,832</b>	<b>4.8</b>	<b>8.6</b>	<b>5.9</b>
N.A. Built	254,741	108,420	363,161	244,930	83,086	328,016	4.0	30.5	10.7
Japan Built	154,108	63,070	217,178	145,044	74,772	219,816	6.2	-15.7	-1.2

\* メキシコ製の販売も含む

出所：AIAMC, Desrosiers Automotive Consultants Inc.

業界全体では、乗用車生産は、6.0%減の134万台、軽トラック生産は、12.4%上昇し、120万台となった。

商用トラック部門では、日野モーターズ・カナダのオンタリオ州ウッドストック工場が、初めての通年での操業で、2007年、1630台を組み立てた。日野は、2006年4月に、クラス4-7の中量トラックの組み立てを始めた。工場開設以来、合計3189台が、すべてカナダ向けに製造された。

## 輸出

米国の需要減少により(カナダ製日本ブランド車の約80%が米国向け)、カナダ工場からの輸出は、2007年、前年比2.6%減の69万1156台となった。

アリストンのホンダからの完成車輸出は、0.7%とわずかに上がり、約30万1000台であった一方、ケンブリッジにあるトヨタ(TMMC)からの出荷は、1.2%減少し、24万1000台弱となった。インガソールのCAMIからの輸出は、10.6%減少し、14万9300台強となった。

輸出車の95%以上は米国向けであるが、2007年、合計3万3446台が、中南米やアジアの米国以外の諸国に輸出された。

## 輸入

JAMA Canada加盟各社によるカナダ市場向けの全諸国(米国、メキシコ、日本)からの輸入は、カナダの消費者からの力強い需要に呼応して19.0%増の46万4297台となった。米国とメキシコからの輸入が22万4650台と、37.4%跳ね上がったが、これは、NAFTA諸国の工場からの現地調達への依存が増していることを明らかに示している。一方、日本からの輸入は、5.7%増の23万9647台となった。2008年には、米国とカナダで新たな工場が稼動することになっており、現地調達は引き続き増大する一方、短期的には、日本からの輸入が衰えると予測される。

カナダは、2007年、輸出減、輸入増となったものの、引き続き、日本車ブランドの純輸出国となった。トヨタ、ホンダ、CAMI(スズキ)からの輸出は、合計57万2463台、一方、JAMA Canada加盟各社が日本、米国、メキシコから輸入した車両は合計46万4297台であり、2007年は、10万8000台の純輸出となった。1993年以来、輸入を230万台以上超える車両が輸出されてきた。

## 日本における自動車市場 (2007年)

		Total
PRODUCTION <sup>1</sup>	Jan-Dec 2007	11,596,327
	Jan-Dec 2006	11,484,233
	% change	1.0
EXPORTS <sup>2</sup>	Jan-Dec 2007	6,550,173
	Jan-Dec 2006	5,966,672
	% change	9.8
SALES/REGISTRATIONS <sup>3</sup>	Jan-Dec 2007	5,353,645
	Jan-Dec 2006	5,739,506
	% change	-6.7
IMPORT VEHICLE SALES <sup>4</sup>	Jan-Dec 2007	265,086
	Jan-Dec 2006	262,274
	% change	1.1

\* (including models built by Japanese automakers overseas)

Source: 1,2-JAMA; 3-JADA, JMVA; 4-JAIA

## カナダにおける商用トラックの販売 (中量/重量部門：4-8クラス)

	2007	2006	% Chg.
MEDIUM DUTY (Japanese)	1,985	1,929	2.9%
• HINO (Class 5-7)	1,560	1,437	8.6%
% share (medium duty)	10.4%	9.5%	
• MITSUBISHI FUSO (Class 4-7)	425	492	-13.6%
% share (medium duty)	2.8%	3.3%	
MEDIUM DUTY (All Companies)	14,948	15,090	-0.9%
HEAVY DUTY (Class 8 - All Companies)	24,835	38,458	-35.4%
GRAND TOTAL - MEDIUM/HEAVY DUTY	39,783	53,548	-25.7%

\* (including models built by Japanese automakers overseas)

Source: 1,2-JAMA; 3-JADA, JMVA; 4-JAIA

## カナダの変化する自動車産業

カナダ統計局 カタログNo.11 - 010

カナディアン・エコノミック・オブザーバー、2007年5月

### フランシーン・ロイ/クレランス・キマニ

過去20年間、世界経済において、もっとも重要な変化の一つは、アジア企業が製造する自動車が増してきたことだ。アジアの自動車メーカーは、販売での成功に続き、生産を北米に移し始めた。この記事では、アジアからの工場誘致におけるカナダの成功度と、ビッグスリーにくらべて、これらの企業の、部品の現地調達や国際貿易のやり方に違いがあるかについて考察する。

JAMA Canadaの加盟各社(トヨタ、ホンダ、CAMI)は、ほとんどの他国市場にくらべ、北米メーカーの市場にもっとも大きく食い込んできた。日系自動車メーカーによるカナダでの自動車生産が増大する一方、北米の伝統的な3大自動車メーカー(GM、フォード、クライスラー)による工場閉鎖の広まりで、消費者は、自動車業界に危機が到来したと強く感じるようになった。

旧来のデトロイトに本拠を置くビッグスリー離れは、消費者の新車購入ファイナンスのやり方から、どこで維持・修理を行うか、車がどのように中古車市場に入ってくるかなど、広い範囲にわたって多くの意味合いを持つ。この記事では、日本車ブランドの販売増が、カナダの製造や貿易に与える影響に焦点を当てる。

この論文では、カナダの自動車産業が、大きな変革を経験しているにもかかわらず、全体的には、堅調であることを示している。第1項目では、カナダの生産において、旧来の北米自動車メーカーによって開けられたギャップのほとんどが日系メーカーによって、いかに埋められているかを検討する。次の販売の項目では、それと同じ傾向が販売にも見られることを考察する。第3と第4の項目(国際貿易、供給源)では、未発表のデータを用いて、カナダ国内の新しいメーカーと旧来のメーカーの輸出傾向と部品輸入傾向の比較をする。

輸送機器産業はカナダにとって非常に重要であるが、オンタリオ州にとっては欠かすことのできない基軸産業だ。輸送機器産業は、カナダ製造業総生産の15%強を占める一方、オンタリオ州経済においては、年間1000億ドル以上の生産高で支配的な地位を占めている。これは、同州で生産される製造品の3分の1に相当する。この輸送機器のほとんどは、自動車関連製品である。さらに、2005年、カナダ全体の自動車産業就労時間3億1900万時間のうち、オンタリオ州は、2億7460万時間(ケベック州では1830万時間、マニトバ州では、910万時間)を占めた。日系メーカーの(ミシガン州にではなく)オンタリオ州への到来が、北米自動車産業界でのオンタリオ州の主導的地位をさらに固めることになった。

## 生産

カナダの自動車生産を概観すると、メーカーの母国がどこかによって、大きな差が見られることがわかる。カナダの自動車購入者は、ますます外国ブランド車を好んでいることは周知の通りだが、この嗜好の変化は、諸外国に比べて、カナダの自動車生産により大きな影響を与えていることはあまり理解されていない。図1は、外国ベースの自動車メーカーが、米国よりも、カナダでより大きく生産を伸ばしていることを示している。いくつかの外国メーカーが、1990年代初めまでに北米に工場を開設している。<sup>1</sup> しかし、これらの新しい国産メーカーのカナダでの成長は、より目覚しく、1998年

からして、2006年には90万台以上と2倍に生産量を増やしている(図2)。さらなる違いは、外国自動車メーカーによるカナダでの生産は、すべて日系メーカーによるものである一方、米国では、ドイツのBMWやメルセデス・ベンツ、韓国の現代工場による生産が含まれている(これらの工場は、カナダから部品を買っている)。

図1

カナダと米国の自動車生産

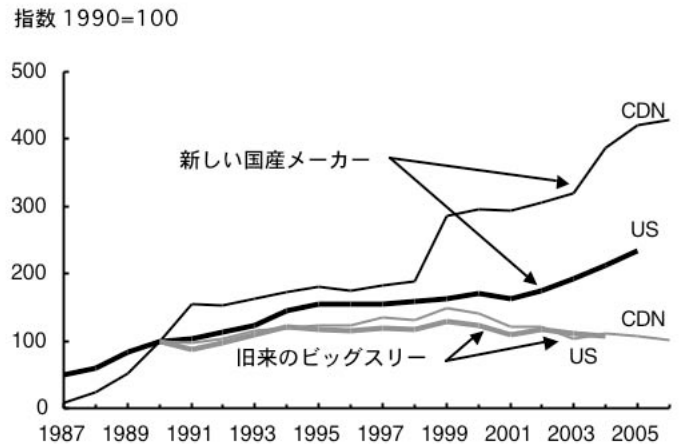
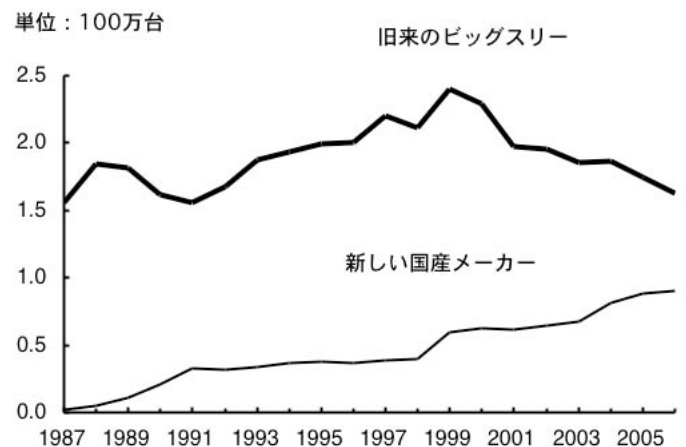


図2

カナダにおける自動車生産台数



日系自動車メーカーのカナダでの増産は、伝統的な北米メーカー(GM、フォード、クライスラー)による生産削減を相殺する助けとなった。1999年以来、日系の新しい国産メーカーによる生産は、ちょうど3分の1増えているが、それに対峙するように、デトロイトのビッグスリーが、1999年の240万台から、2006年の160万台へと生産台数

を3分の1落としている(表1)。この減少分のほとんどは、トラックからきており、2006年のカナダでのトラック生産台数は、1999年の半分になっている。この急激な減少は、一部には、日系メーカーが、トラック市場に最近になって参入してきたことを反映している。

**表1 生産と販売 (台数)**

	生産		販売	
	旧来のビッグスリー	新しい国産メーカー	旧来のビッグスリー	その他
1993	1,872,106	342,215	852,132	312,545
1994	1,938,532	364,178	923,347	301,602
1995	1,994,847	380,269	863,338	266,873
1996	2,002,178	365,826	888,555	284,535
1997	2,198,807	383,433	1,016,452	371,495
1998	2,115,811	396,490	962,790	426,293
1999	2,399,792	599,389	1,019,159	481,922
2000	2,293,450	620,988	1,021,227	528,222
2001	1,973,254	617,086	962,150	608,479
2002	1,957,082	641,775	1,021,783	681,463
2003	1,855,891	671,248	907,109	686,397
2004	1,862,978	811,577	865,566	668,749
2005	1,749,342	881,454	880,277	703,014
2006	1,628,442	901,109	867,607	747,093

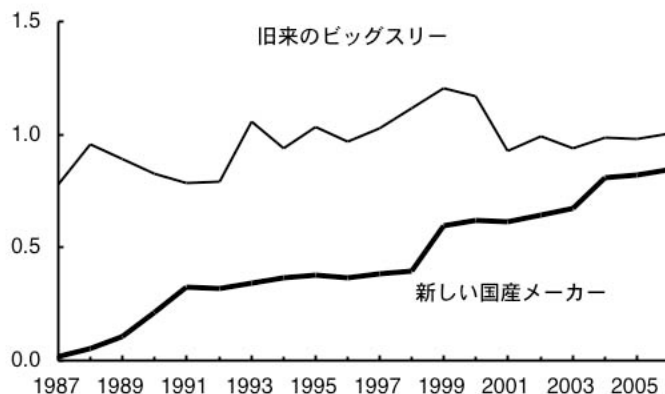
Sources: Statistique Canada  
Japan Automobile Manufacturers Association of Canada  
Desrosiers Automotive Consultants Inc.

図3と4からは、日系メーカーがトラック市場では、何とか足がかりを得ているにすぎないが、乗用車市場では首位を奪おうとしていることがわかる。2006年に日系メーカーが生産した90万台のうち、84万4000台が乗用車である。この増加は非常に著しく、2006年、日系メーカーによるカナダでの乗用車生産台数は、ビッグスリーのそれとほとんど同じレベルにまでなった。2008年にトヨタの新しいウッドストック工場が稼働を始めると、この2つの傾向線は、史上初めて交わることになるかもしれない。この新工場により生産能力が15万台増えれば、新しい国産メーカーのカナダでの生産台数は、年間100万台以上になるであろう。すでに日系工場は、フル稼働していることから、当然この新生産能力のすべてが必要とされるため、トヨタが新工場を建て、ホンダが増産を発表したわけである。

**図3**

**カナダにおける乗用車生産台数**

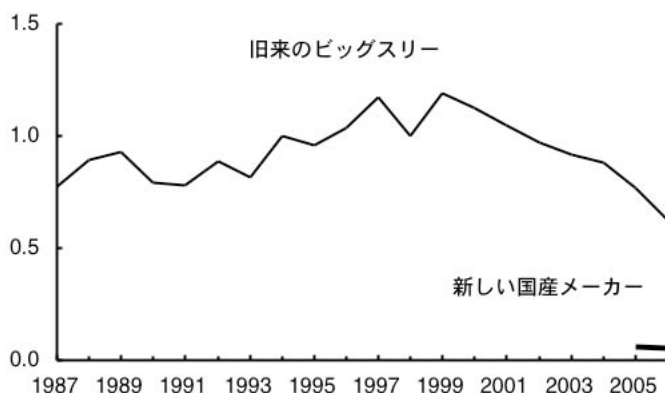
単位：100万台



**図4**

**カナダにおけるトラック生産**

単位：100万台

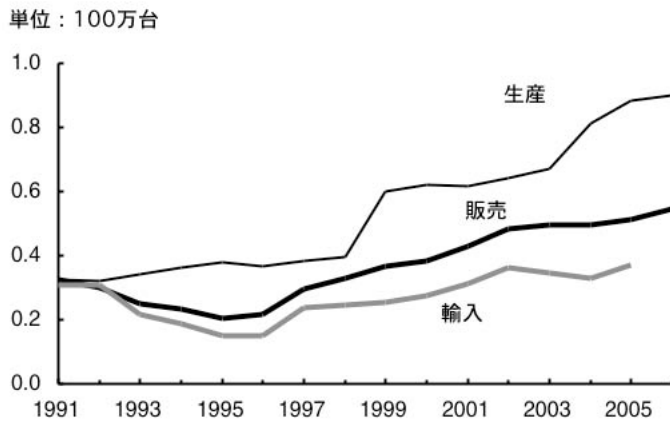


**販売**

日系メーカーは、カナダでの生産を順調に増やしてきたが、これは一部には、北米での販売の高まりに、輸入を増やすよりも現地増産で対応しようとしたことによる。カナダ人は、過去20年間、ほとんどの諸外国と比べて、日本ブランド車をより受け入れてきたことは特筆に価する。それでも、カナダに生産が移行されたために、日本車の輸入は、過去15年間、ほとんど増加していない(図5)。外国ブランド車への移行は、多くの国で見られている長期的なトレンドであるが、カナダは、他国に比べ、かなり先を行っている。米国でも欧州でも、消費者は、ますます国産ブランド離れをしている。<sup>2</sup>

図5

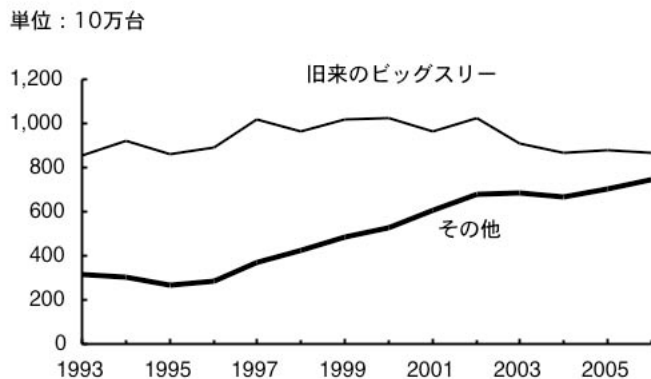
カナダにおける日系メーカーの自動車生産、輸入、販売



全体的には、カナダの消費者は、北米ブランド車とほとんど同等台数の外国ブランド車を購入している(図6a)。北米メーカーがなおかつトラック分野で支配的な存在であることだけが(図6b)、合計販売台数において、それらを主要企業に仕立てている理由だ。乗用車セグメントでは、2001年以来毎年、カナダでは、北米ブランド車よりも多くの外国ブランド車が販売されてきており、このギャップは増大傾向にある(図7a)。人気のSUVセグメントでさえ、実質的に、外国ブランド車が、ビッグスリーに追いついてきている(図7b)。

図6a

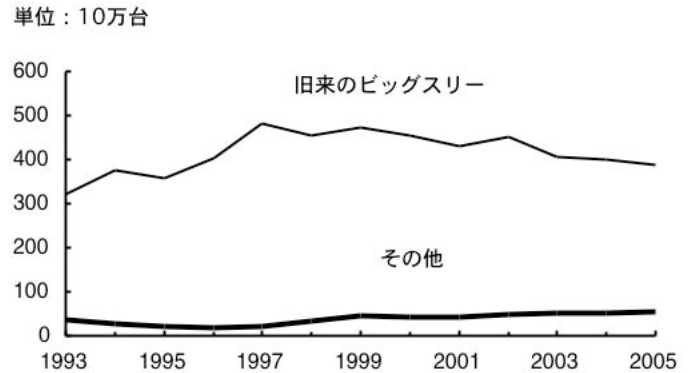
カナダにおける自動車販売台数



Source: DesRosiers Automotive Yearbook, various years

図6b

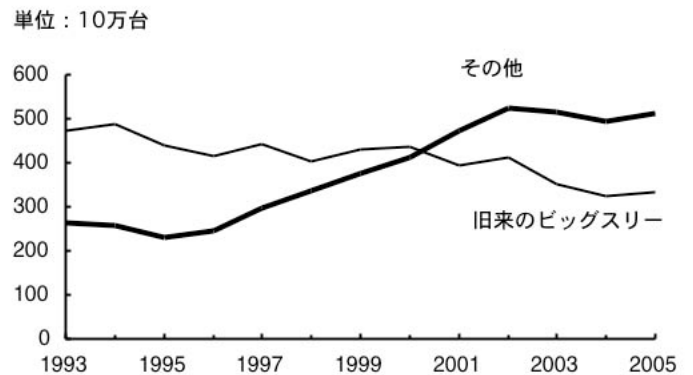
カナダにおける軽トラック販売



Source: DesRosiers Automotive Yearbook, various years

図7a

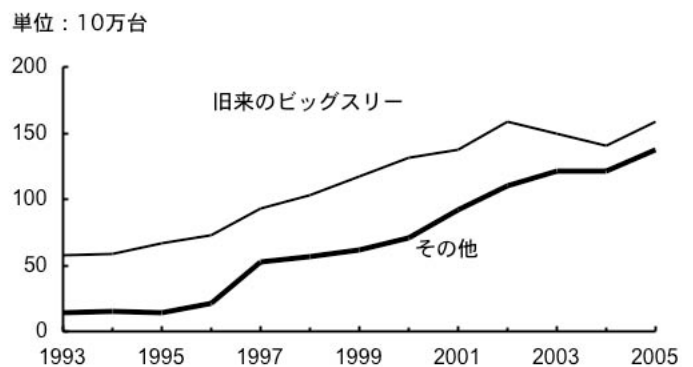
カナダにおける乗用車販売



Source: DesRosiers Automotive Yearbook, various years

図7b

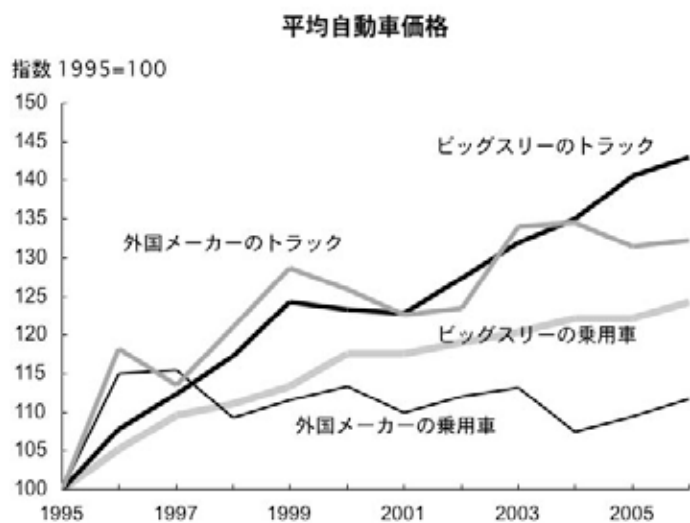
カナダにおけるSUV販売



Source: DesRosiers Automotive Yearbook, various years

この嗜好の変化の裏側にある正確な理由を特定することは難しい。業界オブザーバーたちの意見は、消費者が車を選ぶときに、車の外観と、安全性、信頼性、燃費などのより客観的な基準のどちらが要因として働いているのかについて、常に、分かるところだ。確かなのは、1990年代後半から、外国ブランド車の価格が、北米ブランド車に比べて下がってきたことで、この時期は、ちょうど外国車モデルの販売ブームと一致している(図8)。<sup>3</sup>

図8



しかし、日系メーカーによる生産能力の全てが、カナダの販売増を満たすだけのためではない。その大きな部分が、米国への輸出向けとして意図されていた。次の項で、日系企業によって創出された国際貿易について考察する。

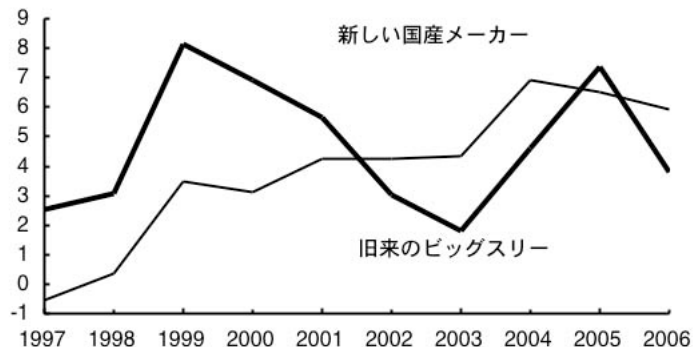
## 国際貿易

販売や生産と同じように、国際貿易の動向も、カナダに構える自動車メーカーの国籍によって、大きな違いが見られる。旧来の北米メーカーの輸出は(販売や生産と同じく)下降したものの、日系メーカーの輸出は、その不振分のほとんどをさらった。1997年から2006年まで、カナダの新しい国産メーカーによる自動車の純輸出(シャシーも含めて)の成長は、ビッグスリーによる輸出の落ち込みを相殺する助けとなった。輸出量と輸出成長率は、大きな変化を見せている。たとえば、2006年の、トヨタ、ホンダ、CAMIを合計した純輸出は、ビッグスリーの純輸出の68%に相当したが、1997年という最近まで、日系メーカーの純輸出はゼロに等しかった(図9)。2006年には、生産能力不足のみが、日系メーカーの純輸出成長の足かせとなった。

図9

## カナダにおける自動車の純輸出

単位：10億ドル



Source: Special tabulations by ITD

新しい国産メーカーと旧来のメーカーの間には、さらに、輸出入において重要な違いが存在する。ビッグスリーの輸出は、1999年に510億ドルでピークに達し、その後2000年代には、約3分の1減少した一方、日系メーカーの輸出は、101億ドルから、2005年には164億ドルとピークに達した(表2)。2006年には、カナダの堅調な販売がカナダでの生産能力を上回り、輸出は159億ドルへと下がったが、その分輸入が盛り返した。JAMAによると、2004年に比べて、約5万台多くのホンダ車とトヨタ車が昨年、カナダで販売された。この背景には、新モデルから、ディーラー数の増大、ガソリン価格の高騰などさまざまな理由がある。いくつかのカナダ製モデルにたいする米国市場需要もまた、カナダの国内生産能力を上回った。これが、2005年170万台であった米国の日本車輸入が、2006年には230万台に跳ね上がる一因になった。

表2 乗用車、トラック、シャシーの貿易

	旧来のビッグスリー			新しい国産メーカー		
	輸入	輸出	純輸出	輸入	輸出	純輸出
1997	13,601	37,577	23,976	3,114	4,443	1,330
1998	15,195	42,151	26,956	3,359	5,610	2,251
1999	16,862	50,957	34,095	3,333	10,101	6,769
2000	19,633	50,687	31,054	3,636	10,945	7,309
2001	17,054	44,082	27,028	3,714	12,577	8,863
2002	20,124	46,501	26,378	4,523	13,389	8,867
2003	19,268	40,044	20,776	4,010	12,905	8,895
2004	18,186	40,098	21,912	3,756	15,941	12,185
2005	17,637	39,684	22,047	4,529	13,259	8,730
2006	18,207	36,549	18,342	4,790	12,823	8,034

Source: Special compilation by International Trade Division.

逆に、ビッグスリーによるカナダへの輸入は、1997年から2004年、新しい国産メーカーによる輸入に比べて、より増大した。その後、北米における日系メーカーの生産能力不足のため、外国からより多くの車を直接輸入しなければならなくなった。ビッグスリーと同様、新しい国産メーカーも、ほとんどの輸出車を米国に輸出している。

## 供給源

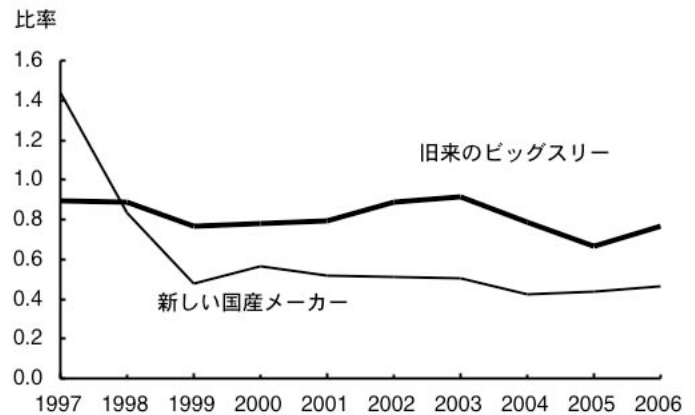
新しい国産メーカーは、純自動車輸出において、ビッグスリーに追いついてきているばかりでなく、部品輸入でも同様の動きを示している。日系自動車部品サプライヤーは、北米に多くの部品工場を建設してきた。それ故、日系自動車メーカーが、より多くの車を生産するために、より多くの部品を国外から輸入していることにはならない。つまり、カナダにある日系工場は、エンジンのような高付加価値の部品を外国から輸入して組み立てているにすぎないという多くの人を抱えている印象に反する(実際は、ほとんどの日系メーカーは、エンジンを現地で生産している)。

1990年中ごろには、北米の外国メーカーは、自動車部品を大量に輸入していたため、その輸入額が、自動車輸出により増大する収入を相殺していたのは事実だ。言い換えれば、完成車輸出による利益が、より高価につく部品輸入で相殺されていたわけだ。その結果、これらJAMA加盟メーカーは、1997年、5億4900万ドルの貿易赤字を抱えていた。<sup>4</sup>

しかしながら、それ以来、状況は完全にひっくり返り、日系メーカーは、2006年、59億ドルの貿易黒字を計上した。図10は、これらの新しい国産自動車メーカーが輸出車に使う輸入部品が、ビッグスリーに比べて少ないことを示している。純自動車輸出額にしめる純部品輸入額の比率は、新しい国産メーカーで0.46、ビッグスリーで0.77であった。生産に対する純部品輸入の比率も同様な違いを示しており、ここでも新しい国産メーカーが、GM、フォード、クライスラーよりも国内調達率で先を行っている。

図10

輸出車に使われている輸入部品比率



Source: Special tabulations by ITD

新しい国産メーカーは、ほとんどの部品をカナダで生産する、あるいは、カナダにある他の日系部品工場から調達する能力を開拓した。たとえば、トヨタが、ウッドストックに新しい工場を建設すると公式に発表する前から、同社のシートサプライヤーである、アラコが、オンタリオ州に工場を開設した。武蔵精密や宇部などのホンダのサプライヤーもまた、現在拡張を行っている。<sup>5</sup> 「日経ウィークリー」<sup>6</sup>によると、現在、ホンダが北米での生産に使う北米製部品の割合は、約80%である。トヨタは、報道によると、オンタリオ州ケンブリッジの工場で、レクサスRX330(日本国外で始めて製造されているレクサスモデル)のSUV車を製造する上で、部品の90%を現地調達している。<sup>7</sup> 新しい国産メーカーと旧来の国産メーカーの、北米での部品調達率は、ほとんど同等であることは明らかだ。

日系メーカーとビッグスリーは、部品輸入において同様な行動をとっているばかりでなく、このような輸入部品の生産国でも似通りを見せている。ビッグスリーは、日系メーカーに比べて、米国からの部品輸入がわずかに高くなっている(80%にたいし90%)一方、日系メーカーは、その他海外からの部品をわずかながら、より多く調達している。ジャスト・イン・タイムの世界では、このような部品の輸送コストが高くつくことから、どのメーカーにとっても、現地調達が理にかなっている。表3と4、新・旧メーカー別の部品輸入先を示している。日系メーカーは、ほとんどを米国から輸入している一方、中国やメキシコからの輸入シェアを増やしている(各6%、5.2%)。しかし、この増加



は、日本からの輸入を置き換えるものであり、日本からの部品輸入割合は、1997年の21.3%から、2006年には、9.0%に下がっている。米国からの輸入割合は、80%で一定している。2006年、ビッグスリーメーカーの部品輸入割合は、10年前と実質的に変わっていない。メキシコが第2の部品輸入先で、その割合は5.9%であった。

**表3 新しい国産メーカーによる部品輸入先国トップ5 (単位: 100万ドル)**

	1997	1999	2001	2004	2006
米国	1,447.3	2,646.6	3,829.6	4,175.2	4,057.8
日本	395.5	591.9	610.3	474.5	570.7
中国			.6	314.3	357.7
メキシコ	1.6	14.8	133.8	273.3	232.7
タイ	.0	.0	.0	13.7	11.0
全輸入先国合計	1,853.0	3,256.8	4,583.7	5,265.6	5,240.8

Source: Special computation by International Trade Division.

**表4 旧来のビッグスリーの部品輸入先国トップ5 (単位: 100万ドル)**

	1997	1999	2001	2004	2006
米国	21,809.2	27,450.0	23,030.1	19,082.7	14,611.8
メキシコ	1,225.9	1,664.6	1,118.6	1,209.4	1,247.4
ドイツ	23.6	28.6	71.3	172.8	113.8
中国	52.5	131.7	46.2	7.0	76.1
スペイン	39.8	71.5	62.2	49.2	37.6
全輸入先国合計	23,689.8	29,861.0	24,557.0	20,646.5	16,241.4

Source: Special computation by International Trade Division.

アナリストは、輸入部品に関するデータを解釈する際に、注意しなければならない。このようなデータは、メーカーが直接に輸入した部品の割合のみを含み、したがって、メーカー自体が海外で操業している部品会社から購入した部品貿易は数字に出てこない。その結果、日系メーカーの部品輸行動は北米メーカーと同じであるという推測に影響を与える可能性がある。OEMメーカー以外のメーカーによるブレーキなどの「アフターマーケット」自動車部品において、かなりの海外貿易が行われている。たとえば、国民経済計算の投入・生産表によると、消費者は、2003年、アフターマーケットの自動車部品に約100億ドル(利益と税金前)を費やしている。

しかしながら、データを見ると、カナダで生産していない会社によるアフターマーケット自動車部品貿易は、2006年、わずかな黒字になっている。この黒字のほとんどは、対米国、対メキシコであり、北米での生産が、海外

からのメーカーの到来によって妨げられているということはない。

## 結論

過去20年間は、グローバルイゼーションの結果、カナダの自動車産業にとって激動の時代であった。外国メーカーのモデルが、急激に人気を博してきて、乗用車市場を支配し、SUVでもビッグスリーとほとんど対等になるまでになった。ドイツメーカーによるクライスラーの吸収合併により、外国メーカーと北米メーカーの区別もぼやけてきた。

ビッグスリーメーカーによる規模縮小は、広く報道されているが、従業員や、サプライヤーにも大きな影響が及んでいる。しかしながら、日系メーカーが米国でよりも、カナダで急激に生産を増やし、ビッグスリーによる市場喪失を相殺してきたことは、それほどとり上げられてはいない。この新しい国産メーカーたちは、輸出入において、ビッグスリーと同様な行動をとっている。この業界において、生産量、投資額、雇用を高レベルに維持してきており、しかもさらに成長する可能性を見せている。

## 【注】

1. “US Automotive Industry: Policy Overview and Recent History”、米国議会向けCER報告書、2005年4月25日
2. ごく最近までルノーに非常に愛着を持っていたフランスでさえ、最近、カナダのように、より多くの輸入車を購入している(フランスの販売に占める外国車の割合は、今年初め、47.2%にまで上昇した)。“Nouvel accès de faiblesse pour les ventes de voitures en France en février” Les Échos、2007年3月2日
3. 価格データは、New Motor Vehicle Surveyから：販売車両一台当たりの平均価格が使われている。
4. これらのデータは、税関の書類からこの記事用に集めたもので、ハーモナイズされた分類体系に基づいて分類した。
5. The Canadian Automotive Market: Johannes Van Biesebrook, トロント大学、2006年9月18日
6. 日経ウィークリー、2007年3月5日号
7. 日経ウィークリー、2003年9月27日号