

JAMA Canada Report

A Newsletter on the Canadian Automotive industry

www.jama.ca

2010秋 Vol.11, No3

第3四半期を通して販売が安定水準に達するにつれ、 カナダでの生産回復が力を得る

販売

カナダの軽量自動車市場全体は、2010年の第1から第3四半期にかけ7.2%成長し、121万台を販売した。乗用車販売は、55万6275台と4.7%減少した一方、軽量トラック販売は、65万50台と20.0%急増した。その結果、軽量トラックのシェアは、2010年1～9月期53.9%と、2009年同期の48.1%からほとんど6パーセントも跳ね上がった。

米国自動車メーカー(D3)の2010年1～9月期の販売は、12.7%増の55万8310台で、9月末時点での市場シェアは46.3%へと改善した。フォードとクライスラーは、それぞれ21.7%、29.6%と2桁成長を果たした一方、GMの販売は、5.5%減少した。

カナダの日系自動車メーカーの販売は、第3四半期低迷し、その結果、1～9月期の販売は2.9%減の40万9557台となり、市場シェアは、2009年の37.5%から34.0%へと縮小した。乗用車販売は、25万6355台と11.0%減少したが、軽量トラック販売が15万3202台と14.5%伸びたことで相殺された。日系ブランド車の1～9月期総販売台数のうち、66%弱は北米製であり、2009年の64%からの上昇を見た。これは、軽量トラックの需要が好調であることから納得できる。とりわけ、スバルは、2010年の成長をリードし続けており、前年同期比約25%

の成長を達成した。マツダと日産は、一桁台の成長、その他のメーカーは、2009年から減少を見たが、スズキとトヨタは、2桁減少となった。

韓国の自動車メーカーの販売は、1～9月期、13万7859台と15.8%の大幅な増加となり、2010年の市場シェアは11.4%となった。欧州自動車メーカーは全体で、同期、12.5%増の10万599台を記録し、市場の8.3%を占めた。

生産

カナダの軽量自動車生産は、2010年1～9月期堅調な回復を続け、総生産台数は、2009年同期の95万1000台から約66%跳ね上がり157万8390台となった。

ジェネラル・モーターズ(GM)は、なんとかトップを維持(CAMIを含めて120.6%増の38万7916台)し、クライスラーは、GMにかなり近接した2位となり91.6%増の38万7805台を生産した。トヨタ(TMMC)は、53.8%増の34万3424台で3位。フォードの生産は、49.3%増の24万1533台、ホンダ(HCM)は、15.7%増の21万7712台となった。

カナダでの日系自動車メーカー総生産台数(ホンダとトヨタ)は、2010年9月末現在で、2009年同期から約15万台増の56万1136台と36.3%改善した。TMMCの生産は、2010年3月のウッドストック工場での第二交代開始により増加し、1000人の工員の雇用増を生み出した。同時に、HCMは、3月、2011年初めに第二工場での第二交代を開始する旨を発表し、アリソン工場に400人の工員を新たに加えることになる。

目次と主な内容

第3四半期を通し、販売が安定するにつれ生産が回復	1
2011年軽量自動車温室効果ガス排出規制	3
JAMA Canadaが分析研究発表:	4
FTA(韓国と欧州)による自動車市場への影響	

米国・メキシコ・日本からの月別輸入

	2010年9月	2009年9月	変化(%)	2010年1~9月	2009年1~9月	変化(%)
米国・メキシコ	15,752	17,299	-8.9	159,802	123,503	29.4
日本	14,915	18,364	-18.8	142,006	126,290	12.4
合計	30,667	35,663	-14.0	301,808	249,793	20.8

出所: JAMA, JAMA Canada

ホンダとトヨタの月別生産

	2010年9月	2009年9月	変化(%)	2010年1~9月	2009年1~9月	変化(%)
ホンダ	25,152	25,826	-2.6	217,712	188,225	15.7
トヨタ	37,961	29,562	28.4	343,424	223,329	53.8
合計	63,113	55,388	13.9	561,136	411,554	36.3

出所: JAMAカナダ

ホンダとトヨタの月別輸出

	2010年9月	2009年9月	変化(%)	2010年1~9月	2009年1~9月	変化(%)
ホンダ	24,608	20,347	20.9	170,389	135,162	26.1
トヨタ	31,059	23,501	32.2	263,783	142,988	84.5
合計	55,667	43,848	27.0	434,172	278,150	56.1

出所: JAMAカナダ

JAMA Canada 加盟各社の月別販売台数

	2010年9月	2009年9月	変化(%)	2010年1~9月	2009年1~9月	変化(%)
ホンダ	13,662	12,399	10.2	104,462	107,444	-2.8
乗用車	7,933	9,847	-19.4	63,016	74,793	-15.7
トラック	5,729	2,552	124.5	41,446	32,651	26.9
トヨタ	14,563	17,569	-17.1	135,579	152,482	-11.1
乗用車	7,234	11,046	-34.5	74,875	95,748	-21.8
トラック	7,329	6,523	12.4	60,704	56,734	7.0
マツダ	6,881	6,520	5.5	62,494	58,682	6.5
乗用車	5,752	5,513	4.3	52,211	50,128	4.2
トラック	1,129	1,007	12.1	10,283	8,554	20.2
日産	8,548	7,233	18.2	65,264	61,909	5.4
乗用車	5,710	5,428	5.2	44,486	43,911	1.3
トラック	2,838	1,805	57.2	20,778	17,998	15.4
スズキ	852	1,351	-36.9	7,133	9,547	-25.3
乗用車	561	917	-38.8	4,815	6,293	-23.5
トラック	291	434	-32.9	2,318	3,254	-28.8
スバル	2,447	2,544	-3.8	20,459	16,388	24.8
乗用車	1,197	1,242	-3.6	8,876	8,734	1.6
トラック	1,250	1,302	-4.0	11,583	7,654	51.3
三菱	1,373	1,735	-20.9	14,166	15,551	-8.9
乗用車	824	860	-4.2	8,076	8,540	-5.4
トラック	549	875	-37.3	6,090	7,011	-13.1
合計	48,326	49,351	-2.1	409,557	422,003	-2.9
乗用車	29,211	34,853	-16.2	256,355	288,147	-11.0
トラック	19,115	14,498	31.8	153,202	133,856	14.5

* メキシコ製の販売も含む

出所: AIAMC, デロジエ・オートモーティブ・コンサルタンツ・インク®

輸出

2009年には輸出が急減したが、2010年1～9月期のホンダとトヨタからの軽量自動車輸出は、61.5%という大幅増の37万8505台となり、14万4000台以上の増加を見た。2010年1～9月期のカナダの日系自動車メーカー生産台数にたいする輸出比率は76.0%で、前年同期の65.8%からの上昇を見たが、これは、2010年に米国市場の需要が増加したことを示している。

HCMの2010年1～9月期の輸出台数は、27.0%増の14万5781台であった一方、TMMCの軽量自動車輸出は、94.8%増の23万2724台となった。両社とも、この約95%が、米国市場向けである。両社合わせて2万200台以上が、北米以外の市場へと輸出された。

輸入

カナダへの日本ブランド軽量自動車の総輸入台数は、2010年1～9月期、30万1808台へと20.8%増加した。日本からの輸入は、同期12.4%増の14万2006台であった一方、NAFTA諸国(米国とメキシコの日系工場)からの輸入は、日本からの輸入総台数を上回る15万9802台へと29.4%上昇し、北米内での現地化が続いていることを示した。

カナダの2011年乗用車・軽量トラック温室効果ガス(GHG)排出規制

カナダ政府は、10月、業界ステークホルダーと協議の後、2011年モデルイヤーから適用される新しい軽量自動車温室効果ガス(GHG)排出規制を発表した。この規制は、カナダでの販売を目的として2011年以降のモデルイヤーの車を製造あるいは輸入する会社に適用される。

2011年モデルイヤー

同規制は、米国の全米燃費プログラムのもとの適用基準に整合したフリート平均温室効果ガス(GHG)排出基準を設定するものだ。

- 各企業は、乗用車と軽量トラックについて、適用される2011年モデルイヤーの米国燃費基準に整合した企業独特のフリート平均GHG排出規制値を遵守しなければならない。
- 企業に独特のフリート平均基準値は、2011年モデルイヤーの排出量(フットプリント)と、販売台数に基づいて決定される。

- 2011年モデルイヤーについては、フリート平均GHG排出量を計算するにあたって、同規制の発効日後に製造された車のみを対象としなければならない。

- 各企業は、2011年モデルイヤーに発生した超過分を相殺するために、カナダの収入役(Receiver General)から、二酸化炭素(carbon dioxide-equivalent, CO₂e)1メガグラムあたり20ドルで、クレジットを購入することができる。

2012年以降のモデルイヤー

同規制は、米国環境保護庁(EPA)が大気汚染防止法(Clean Air Act)のもとで最終化したGHGプログラムと整合したGHG排出削減のための包括的な規制プログラムを設定するものだ。

- 各企業は、乗用車と軽量トラックについて、各モデルイヤーの企業独特のフリート平均GHG排出規制値を遵守しなければならない。
- 企業に独特のフリート平均基準値は、各モデルイヤーの排出量(フットプリント)と、販売台数に基づいて決定される。
- フリートの平均GHG排出基準値は、2012年から2016年までの各モデルイヤーで、一年ごとに厳しくなる。
- 同規制はまた、亜酸化窒素(N₂O)やメタン(CH₄)などの他のGHG排ガスにも別個の制限を設定する。

排出クレジットシステム： 遵守の柔軟性を提供する

同規制は、規制される業界に最大限の遵守柔軟性を提供するかたちで、全体的な環境目標達成を助けるために、排出クレジットシステムを採用している。

- 一モデルイヤーにおいて、適用されるフリート平均基準値よりも排出量が少ない企業には、クレジットが与えられる。
- 一モデルイヤーにおいて、適用されるフリート平均基準値を達成できない場合には、超過となる。
- 一モデルイヤーにおける排出超過は、それに続く三モデルイヤー内に、同数の排出クレジットで相殺しなければならない。

非従来のGHG削減技術に対する規定

同規制は、直接的にCO₂排ガスを削減するのではないアプローチを使ってGHG排出を削減する車の設計改善を認める規定を含んでいる。

- ・エアコンシステムの冷媒漏れ(例えばハイドロフルオロカーボン)の影響を削減する技術
- ・エアコンシステムの効率を改善する技術等

従来の排出テスト手順ではとらえることのできない条件下でのGHG排出を削減するその他の革新的な技術も含まれる。

上述のような技術の効果は、その企業のフリートの平均CO₂排出量から、非従来のGHG削減効果を差し引くことで認識される。このアプローチにより、GHG排出基準遵守において企業により大きな柔軟性を与え、またそのような技術を導入するインセンティブも提供している。一モデルイヤーに発生した純クレジット/超過は、米国の規定のもとでと同じ扱いになる。

先進技術車に対する規定

同規制は、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド車、燃料電池車などの「先進技術車」を市場に出すインセンティブを企業に提供する。

- ・2016年のモデルイヤーまで、フリート平均GHG排出量を計算するにあたり、企業は、先進技術車が0グラム/マイルの二酸化炭素(CO₂e)を排出したとみなすことができる。さらに、企業は、このような先進技術車を実際に販売したよりも20%多く販売したとみなすことができる。このような規定は、企業のフリート平均GHG排出量が実際よりも低く計算されることになるため、先進技術車の市場投入のインセンティブとなる。カナダの電力網は、全体的には米国よりもクリーンであることから、後者の規定は、同様の米国EPAの規定よりも大きなインセンティブとなる。

その他の遵守への柔軟性

同規制は、厳しい排出基準遵守への移行を助け、全体的な環境目標を達成するために、上記のほかにも規制される業界に最大限の遵守柔軟性を提供するかたちで、規定を設けている。

- ・その企業の平均GHG値が、2008年から2010年モデルイヤーにおいて米国の規制条件に基づいた特定排出レベルを凌いでいる場合には、GHG排出削減措置を早期に実施したことを認め、当該企業は2008年から2010年モデルイヤーでのGHG排出クレジットを算出することができる。
- ・2008年から2010年にかせいだクレジットは、2011年のモデルイヤーのGHG排出基準を遵守するために使うことができる。2009年から2011年にかせいだ調整クレジットは、米国EPAのプログラムと整合させるために、2012年以降

のモデルイヤーのGHG排出基準遵守に使うことができる。同規制は、2009年モデルイヤーに発生した一定の早期措置クレジットの取引を禁止する制限条項を含んでいる。

- ・先進技術車と非従来のGHG削減技術の導入を認識する規定も、2011年モデルイヤーのGHG排出基準遵守に対して適用される。
- ・販売台数の小さい企業は、2012年から2016年までのモデルイヤー期間中、フリートの一定限度部分を、暫定的によりゆるやかなフリート平均基準値の対象とするオプションを持つ。ただし、排出クレジットの発生と使用について特定の制限事項が適用される。
- ・フリート平均基準値は、最小規模の企業(新車販売台数が年に750台未満)には、適用販売台数の確認を条件に、適用が義務付けられない。
- ・フレックス燃料車 (Flexible Fuel Vehicles - FFV) などの2種燃料車 (dual-fuel vehicles) の扱いは、米国の規制プログラムと同じ。

年次報告の義務

同規制は、各企業のフリート平均GHG値と関連する車両モデル情報の年次報告を義務付けている。排出クレジットや排出超過、企業間の排出取引に関する特定情報も年次報告に含まれる。

新しい2011年軽量自動車GHG排出規制に関する詳しい情報は、以下のカナダ環境省のウェブサイトで見ることができる。

[Http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=192](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=192)



Johannes Van Biesebroeck,
Associate Professor
Center for Economic Studies
K.U. Leuven, Belgium

JAMA Canada がFTA(韓国と欧州)による自動車市場への影響についての分析研究を発表

カナダが韓国、欧州と自由貿易協定(FTA)の交渉を進める中、カナダの日系自動車メーカーは、競合する自動車生産・輸出国との二国間FTAがもたらす影響について懸念している。この二つの二国間協定が批准された場合、韓国と欧州の自動車メーカーは、非関

税扱いによりかなりの市場優位を授けられることになり、日本の自動車メーカーのみが日本からの輸入車に6.1%の最恵国(MFN)関税を払うことになる。

この不公平な扱いは、カナダの国内市場を乱し、特にカナダ市場の大半を占める競争が熾烈で価格に敏感な小型車セグメントへの影響は大きい。現在、NAFTA対象外の輸入車に対するMFN関税に関しては、すべての自動車メーカーが同じ扱いを受けている。

WTOドーハラウンドのような多国間協定の締結がなく、同様な二国間交渉が日本とカナダの間で行われていないことから、カナダの日系自動車メーカーは、二つの大きな形で影響を受けるだろう。第一に、日本からの輸入は、カナダでの競争で不利になり、第二に、不公平な自動車貿易政策から市場での不平等性が起こるため、現在や将来の投資をむしろむ可能性がある。

1965年の米加自動車協定以来、カナダは、北米自動車業界においてユニークな位置づけを維持してきた。カナダでの生産は北米全体の生産の約16%を占めるが、北米全体の自動車消費に占める割合は約8%にとどまる。現在、カナダで製造している自動車メーカーは、米国と日本のメーカーであり、NAFTAのために、北米業界に深く統合されている。現在、カナダでの米国メーカーによる生産の90%以上、日系メーカーによる生産の約75%が、米国に輸出されている。NAFTA諸国以外への輸出用生産は、細々と続いているが、比較的少数にとどまっている。カナダの日系自動車メーカーの関心の焦点は、明らかに、カナダと米国の消費者の現地の輸送ニーズを満たすことだ。

2006年にカナダの外務国際貿易省(DFAIT)が、韓国との二国間交渉を始めるにあたり、ヨハネス・ヴァン・ビーズブロック教授に、さまざまなFTA締結のシナリオがカナダの自動車市場へ与える影響についての分析を依頼した。その報告書では、将来の自動車販売への影響を予測するというよりも、このようなさまざまな関税や貿易政策のシナリオがすでに実施されていたとしたら、2006年に何が起こったかを計算する「反事実的分析(counterfactual analysis)」が使われた。2006年の報告書では、4つのシナリオが考慮された。(1)韓国とのFTA、(2)欧州連合とのFTA、(3)日本とのFTA、(4)一方的な関税撤廃(二国間FTAの特恵関税規定の多国向け実施に相当)。

昨年、JAMA Canadaは、ヴァン・ビーズブロック教授に、10年間の入手可能データを使って自身の分析をアップデートし、カナダが韓国と欧州の両国とFTAを締結したと仮定したときのカ

ナダ自動車市場への影響と、完成軽量自動車への輸入関税を多国に対して撤廃する影響について、分析するよう依頼した。今回の報告書では、同じ経済モデリングを使って、異なった関税削減シナリオ、つまり韓国とのFTA、EUとのFTA、韓国とEU両者とのFTA、多国に対する関税撤廃、について分析された。

JAMA Canadaは、カナダの自動車市場への特定の影響以外にも、カナダの自動車産業構造への長期的な影響も懸念している。自動車業界は、特に、開かれた貿易とともに、カナダの全ての自動車メーカーを平等に扱う公平で透明で、バランスのとれた政策に依存しているからだ。

JAMA Canadaは、全般的に、グローバルな、地域的な、あるいは二国間ベースでの貿易自由化の動きを引き続き支援する。この報告書が、自動車貿易政策に関し現在行われている討議や、カナダ自動車産業の長期的な活力とグローバルな競争力を確保する戦略的構想に貢献することを願う。

要旨

カナダの自動車業界は、国際貿易に大きく依存し、また国際貿易から大きな恩恵を得ている。カナダで生産された軽量自動車のほとんどは輸出されている一方、カナダで販売される車の大部分は輸入されている。カナダで生産するメーカーは、米国メーカーも日本メーカーも同様に、より大きな北米市場向けに生産することでNAFTAを活用している。

本報告書では、異なる貿易政策シナリオがカナダ自動車市場へ与える影響を評価した。関税は、自動車の非製造コストとなり、消費者価格に直接の影響を与え、メーカー間の比較競争力に間接的な影響を与える。本分析では、2008年に観察された状況を起点として、異なった可能性のある貿易政策下での反事実的市場均衡状態を想定した。価格、販売、現地生産、変動利益(variable profits)の新しい均衡値を計算し、国別の影響を報告する。2つの可能性のあるカナダ貿易政策、つまり(1)韓国とEU両者との二国間自由貿易協定(FTA)、(2)多国に対するMFNの完全撤廃、に最大の焦点を当てた。

第一のシナリオでは、全般的に見て、現行6.1%の輸入関税が引き続き適用されるのは日本からの輸入車のみとなる。その他の車は、NAFTAかFTAにより関税免除となる。この状況は、現状と比較して、特に日本企業、そしてそれほどではないにしても米国企業にマイナスの影響を与える。基準となる(ベンチマーク)仮定では、日本ブランド車(どこで組立てられたかにかかわらず日本メーカーが販売した車)の総販売台数は、2008

年、約1900台減少していたであろうと予測され、一方、欧州メーカーの販売は、約9200台、韓国メーカーの販売は約3000台増加していたであろうと予測される。

さらに分析した結果、日本メーカーの販売減少は、エントリーレベル車のセグメントで他セグメントよりかなり大きくなること示唆された。このセグメントでの総販売台数が他の貿易政策オプション下で一定であるとする、日本メーカーの販売減少は、3倍に増える。特に、利益を最大限にするのではなく、赤字を出さない範囲で販売を最大限にするというよりアグレッシブなメーカーの価格戦略を考慮した場合、このマイナスの影響はさらに大きくなる。最悪のシナリオでは、日本メーカーの販売が2.04%減少するかたわら、欧州と韓国メーカーの販売は、それぞれ10.49%、12.18%拡大する。

市場シェアへの影響をとどめるために、日本メーカーは、小幅な価格下げを行うと予測され、販売台数減少と同様な大きさの利益減少が起こる。対照的に、FTAから利益を受けるメーカー(欧州と韓国)の変動利益(variable profits)は、劇的に増加する。これは、関税撤廃が完全には消費者価格に反映されないのと、販売台数上昇による。定量的にいうと、このような影響は非常に大きく、変動利益(variable profits)の増加は欧州メーカーで1億100万ドル、現代で3800万ドルにのぼる。それに比べ、保守的なベンチマーク(基準)シナリオのもとでも、日本メーカーの利益は2300万ドル減少する。もし、この利益が、例えばディーラーネットワークの拡大や広告費の増大など市場でのポジションを強化するために投資されれば、日本メーカーへの長期的な競争力への危害はさらに大きくなる。

韓国とEU両者とのFTAが結ばれた場合予測される影響を現状と比較するだけではなく、全てのWTOメンバー諸国に対して関税を完全撤廃する貿易政策と比較してみることも役立つ。欧州と韓国メーカー両者にとって、この二つのシナリオ(韓国とEU両者とのFTA、多国に対する関税撤廃)は非常に似通った結果を導きだす。価格平均減少幅も、販売と変動利益(variable profit)の上昇幅も同様な大きさになる。一方、日本メーカーについては、結果はかなり異なる。関税完全撤廃のシナリオでは、平均価格は、0.89%減少するが(韓国とEUとのFTA締結の場合は、マイナス0.01%)、これは関税の節約分で相殺される。販売は、1.80%増加する(韓国とEUとのFTA締結の場合はマイナス0.32%)。エントリーレベルのセグメントでは、この違いはさらに大きくなる。販売を最大限にするという企業行動をとると仮定すると、日本メーカーの販売は、関税完全撤廃のシナリオでは3.95%増加するが、韓国とEU両者との二国間FTAのシナリオでは、2.04%減少する。

関税完全撤廃が、カナダ国内生産によって自社のカナダ国内の需要のほとんどを満たしているメーカー各社にとって、もっとも利となるということは特筆すべきだ。2008年には、カナダで販売された日本ブランド車の30.6%は、現地生産された(米国メーカーは25.1%、欧州メーカーは、0.3%、韓国メーカーはゼロ)。世界経済危機後、この利はさらに大きくなった。韓国とEUとのFTAのシナリオと、日本メーカーへの関税完全撤廃シナリオとの違いは、エントリーレベルの車で最大となるのは、特に注目に値する。日本メーカーは、エントリーレベル車販売の38.4%をカナダで生産している。FTAはさまざまな差別的な本質を持ち合わせていることから、多国に対する関税撤廃は(現地で生産するメーカーに比べ)輸入の多いメーカーにとって利が小さいという反直感的な状況が導びかれている。

結論

FTAは本質的に差別的であり、メーカーによって異なった影響を受けるということは理にかなう。以下のパターンは、注目に値する。

- カナダが韓国とEU両者とFTAを締結すれば、日本メーカーへの危害は個々のFTAが及ぼす危害よりも大きくなる。
- ベンチマーク効果がいくつかの重要なモデリング前提条件に敏感であることは、無視できない。

消費者がより価格に敏感であると予測すれば、影響はより大きくなる。もし「ラグジュアリー/スポーツ車」(販売の8.9%)を除くとすれば、この貿易政策シミュレーションで予測される影響は、日本メーカーにとってより不利になる。

カナダの市場全体が、価格減少に呼応して拡大しなければ、つまり、新規顧客が市場に集まらなければ、この貿易政策シミュレーションは、ここでもまた、日本メーカーにとってさらに不利なものとなる。

メーカーが、利益ではなく販売台数を最大限にするように価格を設定すると仮定すれば、価格と販売への影響は、さらに大きくなる。

- エントリーレベル車セグメントへの影響はより大きい。韓国メーカーは、このセグメントで、より多くを獲得し、このセグメントで販売をリードする日本メーカーは、米国メーカーよりも大きな打撃を受ける。

-
- 日本メーカーは、カナダの韓国とEU両者とのFTA締結からはもっとも危害を被るが、関税完全撤廃からはもっとも利益を得る。FTAはさまざまな差別的な本質を持ち合わせていることから、多国に対する関税撤廃は(現地で生産するメーカーに比べ)輸入の多いメーカーにとって利が小さいという反直感的な状況が導びかれている。
 - FTAから直接に利益を受けるメーカーの販売への効果は、メーカーが関税節約分の一部しか消費者に還元しない可能性があることから、控えめになるだろう。
 - 競争環境の変化により間接的にFTAの影響を受けるメーカーが、価格を下げることで市場シェアを防御すると考えられるため、販売への効果は、さらに控えめになる。
 - FTAから直接の利益を受けるメーカーの利幅は、コスト削減分の一部のみが消費者に還元されるので増大し、その他のメーカーの利幅は、コスト削減なしで価格が下げられることから減少する。結果、FTAの利益を受けるメーカーの総利益への効果は、かなり大きなものとなりうり、そのようなメーカーはこの利益を長期的な競争力改善に向けさまざまな形で使うことができる。