

研究ノート

カナダ・オンタリオ州における自動車産業 発展の経緯と生産立地の現況

高野 岳彦

目 次

はじめに

I. 歴史

- 1) Big 3 の進出
- 2) 関税政策とカナダ自動車工業
- 3) 米加自動車市場の統合
- 4) オイルショック後のカナダ工場の生産拡大
- 5) 日韓トランスプラントの進出と自動車市場のグローバル化

II. 現況(1) カナダ経済に占める自動車生産の地位

1. カナダの自動車生産と貿易
2. 自動車産業とオンタリオ州の地位

III. 現況(2) 生産立地の動向

1. 在来乗用車メーカー (Big3, Volvo)
2. トラック専門メーカー
3. 日韓トランスプラントとその立地
おわりに

はじめに

1996年のカナダの自動車生産台数は約240万台で、世界第7位に位置している(第1表)。その生産の約9割を占めるのがオンタリオ州であり、州経済

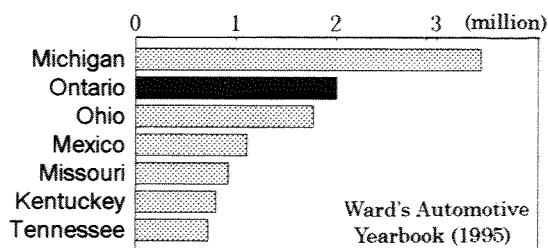
第1表 世界の自動車生産(上位10ヶ国)

	Production (1,000 units)		units/1,000 persons (1994)
	(1991)	(1996)	
U. S. A.	8,819	11,715	47.3
Japan	13,245	10,099	84.5
Germany	5,015	4,843	53.5
France	3,611	3,597	69.4
S. Korea	1,498	2,812	52.0
Spain	2,082	2,421	54.7
Canada	1,887	2,398	78.7
U. K.	1,454	1,930	29.0
Brazil	960	1,819	10.3
Italy	1,877	1,547	26.8

Data: Automotive News, 世界国勢図会(1997)

開発省 (Ministry of Economic Development, Trade and Tourism, 1996) は、同州が1994年で200万台強と、「Big 3」の本拠のある米国ミシガン州に次ぐ北米第2の生産規模を持つに至っていることを報じている(第1図)。この200万台という規模自体で、世界7位に相当している。

オンタリオ州を中心とするカナダの自動車生産は、その8割が隣国米国の子会社によって担われ、また生産の4分の3が米国向けであることから、米国との関係が密接である。とりわけ、1965年以來の自動車部門における米加間の自由貿易協定が、オンタリオ州での自動車生産の増加に



第1図 北米の自動車生産台数上位地域 (1994)

寄与しており、また1980年代以降の日系企業の進出もそれに貢献している。オンタリオの自動車生産の増加は、長きにわたって自然資源の輸出にその経済の主要部分を依拠してきたカナダの新たな基幹的産業部門として、近年のカナダの経済成長を支柱になっている。

本稿では、オンタリオ州を中心とするカナダの自動車生産の概況について、はじめに、カナダの自動車産業とその生産構造の成立の歴史を紹介し、次いで同産業のカナダ経済に占める地位を明らかにする。さらに南オンタリオを中心とするカナダの自動車産業の生産配置を、1980年代後半以降の日系企業の進出の現況とあわせて報告する。

I. 歴史

カナダ自動車産業の特質についてChodos et al.(1993, p.129) は次のように端的に表現している。『『カナダの自動車工業』という言い方は誤解を招く。毎年何十万台もの自動車のカナダで生産されるが、それらはアメリカの大企業が所有する会社の工場生産され、両者は当初から北米統合市場を形成していた。』この言い方はカナダ自動車工業の生産構造の実相を言い当てているが、しかし少なくとも1965年の自動車自由貿易協定の締結までは、カナダは高関税による保護政策によって、限定された市場規模にもかかわらずアメリカ大企業の現地生産を呼び込んでアメリカに対して一定の独自性を維持し、まがりなりにも「カナダの自動車産業」が成立したのであった。

1) Big 3の進出¹⁾

Big 3が、今世紀初頭の設立間もない時期に早くもカナダに進出してきた経緯は次のようである。それは1904年のフォードのカナダ子会社の設立にさかのぼる。その前年フォード社は、デトロイト川を挟んで対岸のカナダ側にあるウインザーの町医者が同社の6台目の自動車を購入したのを契機に、ウインザーに進出したという。最初は、デトロイトの親工場から運んできたシャシーにエンジン、車輪、ボディを取り付けるだけの「ノック

ダウン」生産を行った。その3年後、トロントの馬車製造業者C.S.マクラフリンが、GMの創立者W.デュラントからビューイックのエンジンの供給を受けて自動車を生産する権利を取得し、トロント東郊のオシャワに自動車製造会社を設立した。しかしこの会社は、デュラントがビューイックを核に数社を糾合してGMを設立した後の1918年にGMに買収され、「GMカナダ」となった。さらに1925年、クライスラーがウインザーにあった自動車製造工場の資産を引き継いでカナダ法人を設立し、Big 3が出そろった。この時までにはフォードの開発した自動組立ラインの技術が普及し、カナダの工場でも合わせて年産10万台を生産するようになっていた。

この間、オンタリオ州には19社もの自動車製造会社が設立されたが、1920年には8つに減り、その後間もなく、Big 3のほか数企業があるだけに淘汰されていった。戦後は、1960年代までBig 3以外では唯一Studebaker社がオンタリオ湖西端の鉄鋼都市ハミルトンで存続していたほか、1956年にはジープで有名なアメリカンモーターズが参入（1987年にクライスラーに吸収）し、1961年には欧州企業のVolvoがカナダ進出を果たした。

2) 関税政策とカナダ自動車工業

カナダの自動車工業の生産構造には、関税政策が強く影響しており、Wilton(1976)は「関税が自動車工業を規定してきたのか、自動車工業が関税政策を規定したのか」と問うているほどである。自動車生産開始当初、対米自動車輸入関税は35%であり、この保護のもとでカナダの自動車工場は生産を拡大し続け、1926年には年産20万台に達した。そしてさらに重要なことは、カナダもその一員であるBritish Commonwealthに対する特惠関税法の存在であった。つまり、カナダの対米高関税と英連邦特惠関税が、Big 3をして、完成品の対カナダ輸出ではなく、カナダへ工場を進出させるとともに、その進出工場に対して英連邦諸地域への輸出基地としての役割を担わさせることになった。

しかしこの高関税は、カナダの消費者をしてア

アメリカよりもカナダの価格が高いことに気づかせた。1920年代、同車種での両国の価格差は35%にも達したという。このため1926年、対米関税は27.5%に引き下げられたが、それを埋め合わせるため、カナダ政府は自動車会社に対して特別減税を行なった。これは政府の自動車会社に対する一連の特権付与の始まりであった。1936年、関税はさらに引き下げられ、最恵国の自動車に対して17.5%、英連邦に対してはゼロとなり、部品も一定のコンテンツのもとで無関税とされた。この間、第二次大戦と朝鮮戦争をはさんで、軍用を含めた車両生産は年々成長を続けて1953年には50万台に達し、乗用車部門では1955・56両年の37.5万台がピークとなった。

ところが、その後の自動車生産は、販売台数の伸びの一方で大幅な減少を続け、同時に自動車輸出も、輸入台数の大幅増加の一方で減少の一途をたどった。その結果、自動車の貿易収支は50%のも入超にまで拡大した。この背景には、Big 3が、巨大な合衆国市場に比べてはるかに小規模な市場を対象とするカナダ工場の大量生産を維持するために、カナダ工場を限定された数種類のモデルの生産に特化させたことにより、他の多くのモデルを合衆国や欧州からの輸入に頼ることになり、そのためカナダ工場はますます需要の分化に対応できなくなるという、悪循環の繰り返しがあった。これはまさに、カナダの「小規模分工場経済」特有の事情であった²⁾。

ともかくも、こうして1960年頃には、カナダ市場の自動車の4割が外国産で占められる状況となり、米国産だけでなく欧州車の輸入も多かった。既述のVolvoのカナダ進出は、このような時期に対応していた。

3) 米加自動車市場の統合

そこでカナダ政府は、1962年から自動車関連製品に対して25%の輸入関税をかけるとともに、輸出の増加を前提としてその関税分を業者に払い戻す制度を実施した。ところがこれが非互恵的な輸出補助金にあたるとの国際的批判を浴び、米国はGATTをたてにカナダからの輸入品に対する報復

関税の実施を主張した。こうした中で、米加は2国間協議に入り、1965年1月、両国の自動車貿易を自由化する「米加自動車協定」(Auto Pact)が結ばれたのである。

この協定のエッセンスは、米国はカナダに対して、50%の北米コンテンツ³⁾を条件として米市場への輸出を無関税とする。一方、カナダ政府は、一定の条件⁴⁾を満たす自国内の自動車企業が購入する自動車関連製品の輸入を無関税とする、というものであった。

これは結局、カナダの工場が米国市場を得ることで、Big 3が北米市場全体の中でカナダ工場を生産特化させてその生産の非効率から解放させようようにするとともに、もっと多種類のモデルが米国から無関税で流入することを容認する中で、カナダ子会社製の自動車が北米統合市場の中でも現行シェアを維持し向上させていくように、という政策的意図を含んだものであった。

実際、この協定によってBig 3は、ますます多様化する消費者指向の中でカナダ工場の特化を図った。その結果、米加間の貿易は拡大し、とくにカナダの対米輸出は劇的に増加することとなり、自由貿易協定の大成功が喧伝された。この統合によって「カナダの工場はもはやbranch plantではなく、米国のどこにでもある工場と同様の、北米工場群の一つとなった」(Chodos et al., 1993)のである。

4) オイルショック後のカナダ工場の生産拡大⁵⁾

周知の通り、1979年の第二次石油危機の際の石油価格の高騰によって、燃料効率の良い外国車、とりわけ日本車への人気が高まり、日本車は北米市場になだれをうって参入した。北米の既存自動車メーカーは、その生産システムの変革に迫られることとなった。また、この頃から消費者の指向がライトトラックやミニバンなどのいわゆるレジャー・ビークルに移行をみせてきた。

こうした中で、北米では非効率なラインのリストラが進み、1980年に50あったBig 3とアメリカンモータースの組立工場のうち、1987年までに14が閉鎖された。このうち、最も厳しい危機にさ

らされたクライスラーは、1987年に人気の高いジープを擁するアメリカンモータースを買収し、ウィスコンシン工場を閉鎖してトロント郊外のブラマリア工場のミニバン部門を増強して、倒産の危機を脱した。

GMは、1987年まで生産削減を行わなかったが、1987・88年にその31工場のうち、いずれも米国の5工場を閉鎖し、GMの北米新車市場におけるシェアを45%から36%へ急落させた。その後、トロント東郊外の世界最大級といわれるオシャワ工場を増強させて新たな生産配置を図った。

このように、1980年代の構造調整期において、Big 3は概してカナダの工場を残存させて米国の工場を閉鎖するケースが多かったといえる。またとくにカナダ工場は、需要が高まりつつあるライトトラック部門を分担する割合が高かった⁹⁾。

このカナダ・シフトの背後には、カナダにおける健康保険の企業負担率の安さもあることが指摘されており (Rubenstein, 1992, pp.227), これをChodos et al. (1993) は、「アメリカのオーナーは…カナダの社会制度や低賃金をフルに利用することによって利益を得た」と評している。

5) 日韓トランスプラントの進出と自動車市場のグローバル化

他方、今1つの北米自動車市場の構造変革である日本車の輸出は、日米間の深刻な貿易摩擦をもたらしたことは周知のことである。その結果として、1981年、米議会の圧力により日本は「輸出自主規制」を強いられた。カナダもまた、日本に対して輸出を1981年の20.7万台から、1983・84年で16.2万台に規制する合意を取り付けた。こうした中で、日本の自動車会社は北米での現地生産に向かうこととなった。

日本企業の北米進出の第2の要因は、貿易黒字を背景とする円高の進行である。それは、長く続いてきた日本車の低コスト性を帳消しにした。そして、1985年までに日本からの輸入車は北米の同車種よりも6%も高くなった。さらに日本企業は、賃金の上昇と韓国企業の追い上げにもさらされていた。

こうして、米国では1982年12月のホンダ・メアリービル工場 (オハイオ州)、カナダでは1986年11月の同じくホンダのアリントン工場 (オンタリオ州) を最初として、1991年までに日本の9メーカーのうち8社の計12工場が北米 (米国とカナダ) で生産を開始した。このうちカナダにおいては、3社の3工場がいずれも南オンタリオに立地しているが、他にケベックに韓国の現代が進出した (現在は撤退)。関連部品工場もこれに伴って増加し、その数は米加両国で1989年時点ですでに234社を数えている (Mair et al., 1988)。

こうした中でカナダ政府は関税払い戻し制度を掲げて、こうした海外からの進出工場、いわゆる「トランスプラント」のカナダへの誘致を図った。この優遇制度の柱は、カナダで生産する自動車の第三国への輸出額とカナダ製部品の購入額に応じて関税を払い戻すというものであり、カナダ進出を図るトランスプラントはその生産の多くを対米輸出にすることを念頭に置いているために、カナダ進出にあたってのインセンティブとなった。

1989年のFTA (米加自由貿易協定) の発効によって、自動車部門に限ったこれらの特別措置は1996年初までに廃止されることとなり、かわって米国市場への無関税アクセスが可能になった。しかし他方で、その資格が付与される条件である北米コンテンツの比率が50%から実質65%へ強化されたことによって、メーカー・部品サプライヤーの両者が一体となった現地生産体制がますます強化され、日本型生産システムの北米への移植が進むとみられている (Mair et al., 1988)。

以上が、1990年頃までのカナダの自動車産業の流れである。次に、カナダ経済に占める自動車産業の地位と生産配置の現況を、統計資料と自動車工業会の資料で紹介する。それは同時に、生産の9割強が集中する南オンタリオの地位を確認するものでもある。

II. 現況(1) カナダ経済に占める自動車生産の地位

1) カナダの自動車生産と貿易

すでにでみたとおり、カナダの自動車生産台数は年産240万台の規模にあるが、これを人口千人当たりでみてみると、日本を除く主要生産国を大きく上回る(第1表)ことから、カナダ経済における自動車生産の重要性の一端が把握される。

さらに、カナダ経済における自動車産業の意義の大きさは、その輸出指向の高さからも把握される。第2表は、輸出に占める自動車の割合を比較したものであるが、その輸出依存度は主要生産国中最高の24%にのぼっている。

その輸出相手は、いうまでもなく隣接アメリカである。第2図は、自動車および同部品の輸出入に占めるアメリカの割合を示しているが、その数値はAuto Pact成立以後から90%を超え、1990年以降では100%に近い。また、部品の輸出入の傾向に着目すると、アメリカからの部品輸入は実額で輸出の2倍に近い。このことは、アメリカから部品を輸入し、完成車を輸出するという構造が成立していることを端的に物語る。

第2表 主要国の自動車部門輸出依存率

	Total Exports	Vehicle Exports	% to Total
U. S. A.	512,337	45,487	8.9
Japan	442,937	72,127	16.3
Germany	365,255	57,679	15.8
France	216,248	23,463	10.9
S. Korea	82,232	5,585	6.8
Canada	165,837	39,734	24.0
Spain	67,550	14,294	21.2
U. K.	200,511	13,889	6.9
Brazil	38,701	2,763	7.1
Italy	190,008	12,786	6.7

Value of exports : \$ million

Data: 世界国勢図会(1997)

第3表 製造業の従事者数と出荷額に占める輸送機械製造業の割合 (Canada, Ontario)

	Workers		Shipment	
	Canada	Ontario	Canada	Ontario
1980	10.18	13.20	11.30	16.87
1985	12.55	19.00	17.38	27.16
1993	13.69	20.39	20.70	32.80

Data: Statistics Canada Cat.31-203

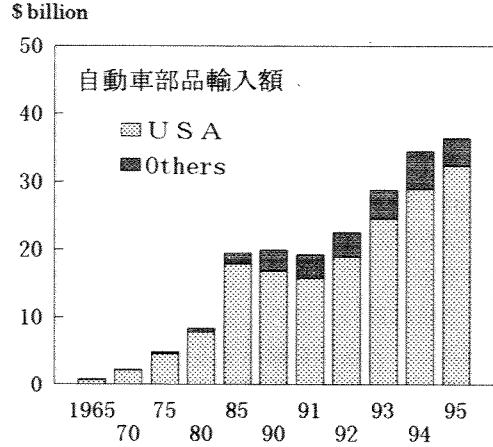
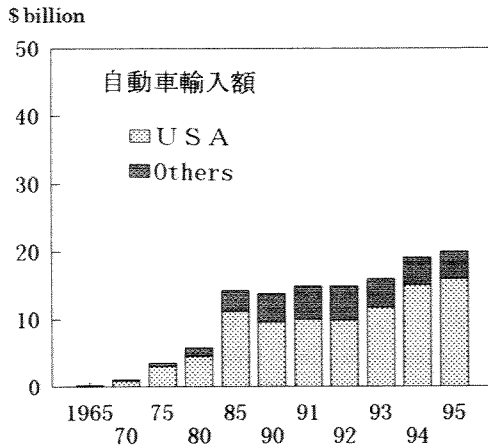
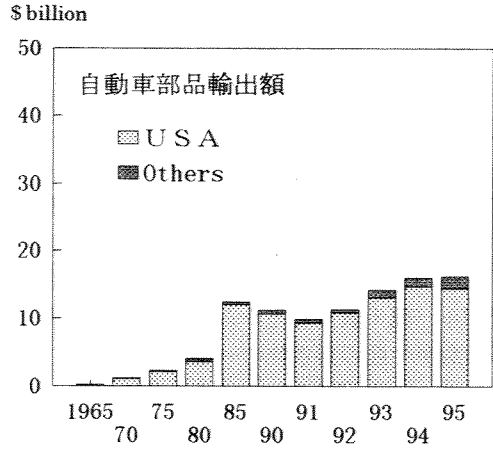
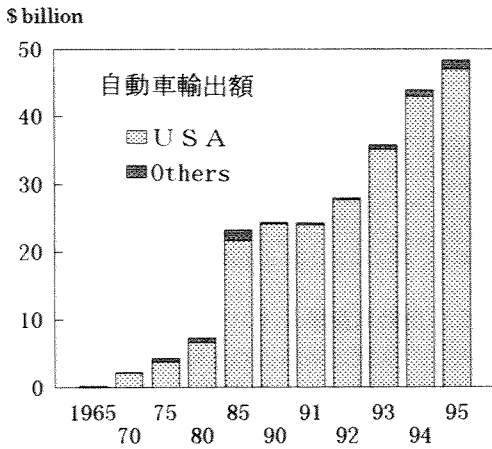
2) 自動車産業とオンタリオ州の地位

次に、全製造業に占める輸送機械工業の従業者および出荷額のシェアをみる(第3表)。日本の1993年における値は、従業者で8.5%、出荷額では15.0%であることを念頭におくと、カナダのこの部門への特化の度合いの高さが理解される。とりわけオンタリオ州における著しさが分かる。これは、日本に比べて製造業の多角化が進んでいないことの表れであり、自動車工業への傾斜の大きさが歴然としている。

第4表と第5表は、輸送機械製造業の各業種について、オンタリオ州のカナダ全国に占める割合を従業者数と出荷額ベースで示したものである。両表から、カナダの輸送機械工業は自動車(motor vehicle)と同部品(motor vehicle parts)への特化が顕著であること、また自動車と同部品の9割、自動車部品の出荷額に至っては何と96%がオンタリオ州に集中していることが確認される。

また、オンタリオ州における同産業の生産出荷額の伸び率(1985~93年)をみると(第6表)、自動車部門の出荷額だけが67.1%という増加で突出している。この期間の物価上昇率は35.84%と計算されるため⁷⁾、実質成長を遂げたのはこの自動車組立部門だけということになる。他方、従業者数ベースでは、自動車組立部門が微減、同部品部門が微増と、あまり変わっていない。

以上から、オンタリオ州すなわちカナダの自動車産業の特徴として、自動車完成品組立への特化を強めて対米市場への浸透を拡大させつつも、必ずしも雇用の増加にはつながらず、また随伴すべき部品工業の成長は限定されている、といった不釣り合いな産業構造が、容易に把握される。



第2図 カナダの自動車および自動車部品の輸出入額の推移

第4表 輸送機械工業の業種別にみたオンタリオ州の対全国シェア；生産工程従業者数（1993年）

	Canada	Ontario	Share%
Transportation Equipment	166,985	124,245	74.4
Aircraft & parts	23,071	8,184	35.5
Motor Vehicle	43,302	38,100	88.0
Truck, Bus Body, Trailer	8,724	2,729	31.3
Motor Vehicle Parts	76,810	71,408	93.0
Shipbuilding & Repair	7,030	735	10.5
Others	8,048	3,089	38.4

Data: Census of Production

第5表 輸送機械工業の業種別にみたオンタリオ州の対全国シェア；出荷数（\$million）（1993年）

	Canada	Ontario	Share%
Transportation Equipment	64,322	53,538	83.2
Aircraft & parts	4,935	1,398	28.3
Motor Vehicle	37,803	34,604	91.5
Truck, Bus Body, Trailer	1,259	399	31.7
Motor Vehicle Parts	16,931	16,258	96.0
Shipbuilding & Repair	1,185	90	7.6
Others	2,209	790	35.8

Data: Census of Production

第6表 オンタリオ州の輸送機械工業の業種別にみた出荷額と従事者数の変化率(1993~95年:%)

	Value of Shipment	Workers
Transportation Equipment Industries' Total	49.4	-1.9
Aircraft & parts	29.2	-20.1
Motor Vehicle	67.1	-2.7
Truck, Bus Body, Trailer	-26.9	-26.0
Motor Vehicle Parts	29.3	5.2
Shipbuilding & Repair	-18.2	-45.6
Others	-2.6	-29.9

Data: Statistics Canada Cat.No.42-251

Ⅲ. 現況(2) 生産立地の動向

1996年現在、カナダには、乗用車生産を行っている在来の(1980年代のトランスプラントの進出以前からの)メーカーとしては、Big 3のカナダ子会社のほか、Volvo Canadaがあるのみで、他にトラックの専門メーカーが3社ある。そして1980年代以降、ホンダ、トヨタ、スズキ、韓国の現代自動車(Hyundai)がカナダに組立工場を進出させた。その立地は、Volvo(ノバスコシア州)、現代自動車(ケベック州)、Western Star Truck(BC州)の3社を除くすべての組立工場が、トロント都市圏からデトロイト対岸のウインザー市までの、わずか400kmほどの南オンタリオ・コナベーション地帯に集中立地している(第3図)。この立地密度は、人口密度自体がはるかに高い日本の関東から中京にかけての自動車工業地帯には及ばないにしても⁸⁾、世界有数の集積地であることは疑いない。また、自動車部品の工場の立地も、同地域に集中している(第4図)。

各メーカーのプラントの概要は第7表と第8表に、それらの生産台数とシェアの推移を第5図にまとめて示した。以下、各社の生産体制の概況について、入手した資料⁹⁾から知り得る限りにおいて紹介する。

1. 在来乗用車メーカー(Big 3, Volvo)

1) General Motors of Canada

1965年の米加自動車協定は、世界最大の自動車

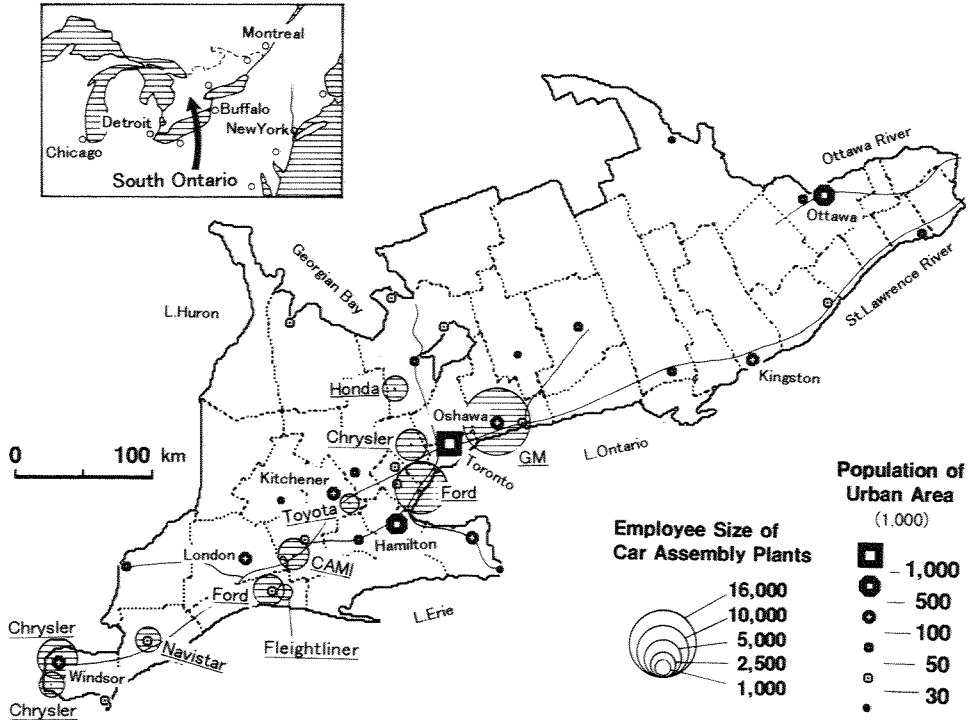
メーカーGMをして、カナダを含めた北米市場全体における生産体制の合理化を可能にし、その中でGMカナダは大幅な生産能力の増強を図ってきた。現在、GMカナダの工場群は、年産100万台の能力を持つに至っており、1995年度には90万台を生産し、カナダの自動車(乗用車、ライトトラック)生産台数の38%を占めた(第5図)。

GMカナダは、トロント大都市圏東端のオシャワ市に組立と部品生産を集中させており、そのプラント群は北米最大の「Auto Prex」として知られている。Chevrolet Lumina, Monte Carlo, Buick Regal, GMC (pick-up truck)などがここで生産されている。その他、ケベック州のSte. Therese市に、需要の縮小しつつある車種を集約して生産する補助プラントを持つ。

主要部品では、ウェランド運河とナイアガラ川に望む工業都市セントキャサリンにエンジンプラントを持ち、全北米への供給基地とされている。その他、ウインザーには、トランスミッションとトリムの工場、南西オンタリオの中心都市ロンドンには機関車や軍用のディーゼル工場がある。

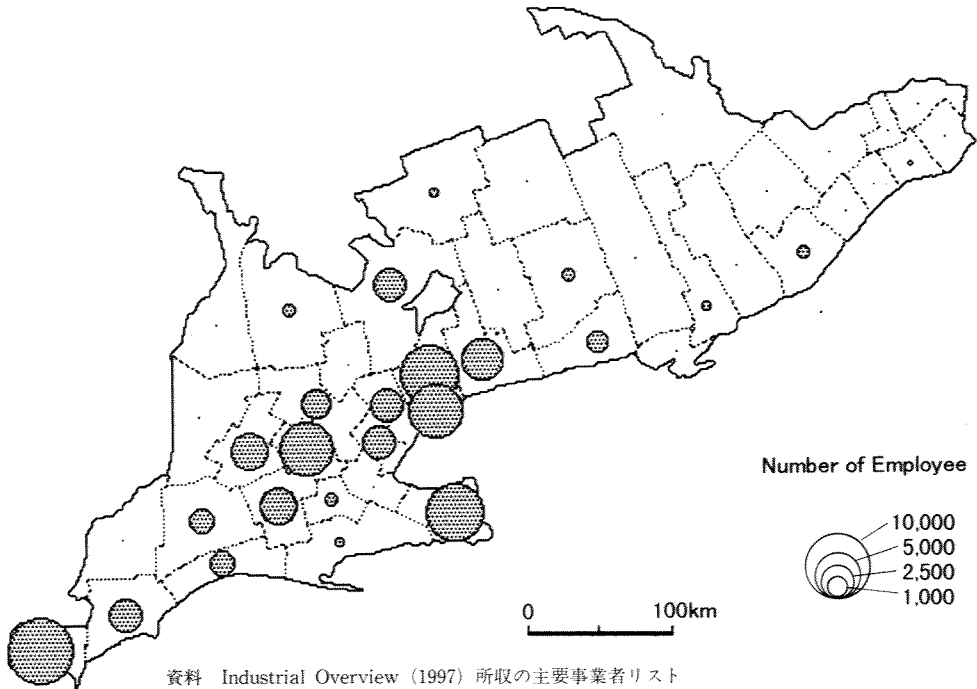
2) Chrysler Canada

GM以上に米加自動車協定と政府支援の恩恵を受けたのは、クライスラー・カナダであろう。同協定によって同社は初めて米国市場への大量輸出を実現し、ウインザーのプラント群を次々に増強、1972年には新しい部品の巨大デポをトロント西近郊のミシソガ市に開設、1976年にはウインザー市のピレットロードにトラック工場を新設した。周知のようにこの間GMは無理な事業拡張と石油危機への対応の遅れから倒産寸前の経営悪化に陥るが、そのカナダ工場の維持にあたっては多くの政府支援を受けた(Rubenstein, 1992, pp.226)。1983年にはウインザー工場を大改装し、北米で最も効率化された生産ラインを実現し、前輪駆動ミニワゴンの生産に着手した。さらに1987年10月には、アメリカンモータースを合併して、根強い人気のジープやEagle Premierを生産するブラマレア(トロント西郊外)工場を傘下に加え、生産拡大を図った。ウインザー工場でも、Dodgeのヴァンをはじめとするライトトラック部門の根強い需要



資料 都市人口：Population Census(1996) 工場規模：カナダ自動車工業会名簿，カナダ日本自動車工業会資料

第3図 南オントリオの都市と自動車組立工場の立地



資料 Industrial Overview (1997) 所収の主要事業者リスト

第4図 南オントリオの自動車部品工業従事者の分布 (統計区別)

第7表 カナダの在来自動車メーカーの概要

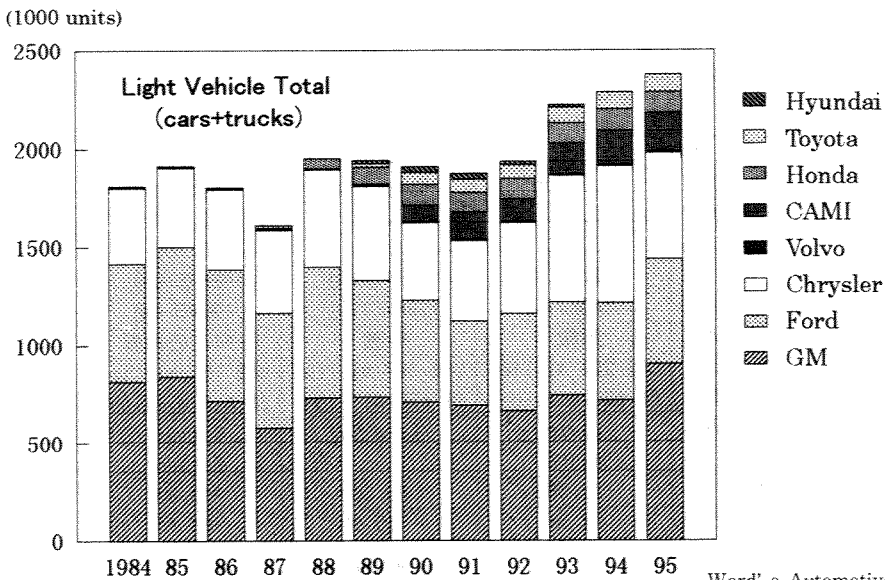
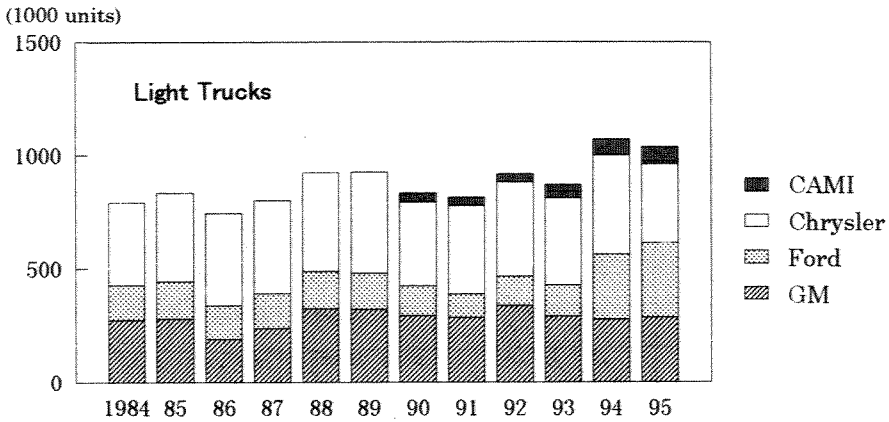
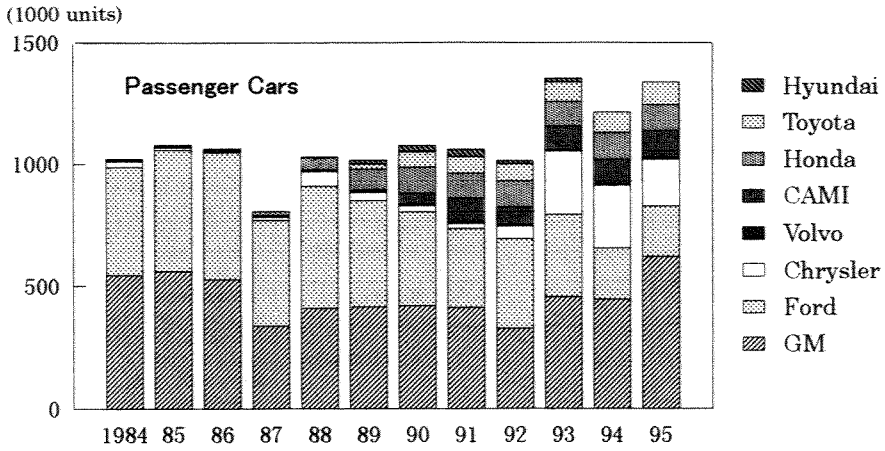
	location of plants	size (1000m ²)	employment (1995)	type of manufacturing	type of car or parts	car production		
						day	year (94)	
1 General Motors of Canada	Oshawa (1)	1,288	34,804	car assembly	Chevrolet Lumina	-	740,017	
	Oshawa (2)			truck assembly	MonteCarlo, Buick Regal			
	Oshawa (3)			stamping	Chevrolet & GMC truck			
	Ste. Therese	161		3,227	car assembly			Chevrolet Camaro
	Windsor	215		3,234	parts			Pontiac Firebird trim, transmission
	St. Catherines	341		6,709	engine, parts			foundry, axle, V6, V8 car, truck engine
London	104	3,407	diesel	locomotives, military vehicle	-	-		
2 Chrysler Canada	Bramalea	232	13,600	car assembly	Intrepid, Concorde, Eagle Vision, NewYorker, LHS, Jeep/Eagle	976	695,606	
	Windsor	279		car assembly	Plymouth Voyager	1,364		
	Pillette Road	81		truck assembly	Dodge Caravan	408		
	Ajax	24		parts	Dodge Ram Van/Wagon	-		
	Etobicoke	15		parts	soft interior trim	-		
3 Ford Motor Company of Canada	Oakville	321	14,351	car assembly	almi casting	-	-	
	Oakville (truck)	121		car assembly	Windstar minivan	75	494,700	
	St. Thomas	184		truck assembly	light duty truck	40		
	Windsor (engine 1)	78		car assembly	Crown, Victoria, Mercury Grand Marquis	60		
	Windsor (engine 2)	154		engine	V8 engine	-		
	Windsor	42		engine	V6 engine	-		
	Windsor (almi)	50		casting	cylinder block	-		
	Windsor (engine 3)	111		parts	almi cylinder	-		
				engine	V8 engine	-		
4 Volvo Canada	Halifax	13	182	car assembly	Volvo 940, 850	36		6,436
5 Fleightliner of Canada	St. Thomas	29	1,000	truck assembly	medium duty truck	45		
6 Navistar Canada	Chatham	72	2,230	truck assembly	cab truck, tractor	93	18,152	
7 Western Star Truck Inc.	Kelowna, BC	22	1,100	truck assembly	medium, heavy duty truck	23	4,200	

Data: Motor Vehicle Manufacturers' Association (1995)

第8表 日系自動車メーカーの概要

	Honda Canada Inc. #1	Toyota Motor Manufacturing Canada Inc. #2	C A M I Automotive Inc.
立地	Alliston	Cambridge	Ingersoll
敷地面積	1,820,000 m ²	1,550,000 m ²	2,300,000 m ²
従業員数	1,800	1,400	2,700
設立年月	1984年6月	1986年1月	1986年10月
操業開始	1986年11月	1988年11月	1989年4月
進出形態	単独	単独	GMとの合併
資本金	US\$ 226 million	US\$ 280 million	US\$ 150 million
投資額	C\$ 530 million	C\$ 650 million	C\$ 615 million
製造車種	Civic Acura	Corolla	Cultus Escudo
年産能力	120,000	80,000	200,000
北米コテナ	92 %	65 %	60 %

*1 : 1997年8月より、年産24万台、従業員数3,000に拡張の予定。
 *2 : 1998年秋季より、年産20万台、従業員数2,200に拡張の予定。
 Data: 日本自動車工業会、同カナダ支部



第5図 カナダのメーカー別乗用車生産の推移

Word's Automotive Yearbook (カナダ日本自動車工業会資料)

に依っている。1992年からは、装備を更新したブラマリア工場で4つの乗用車種（Concorde, Intrepid, New Yorker, Eagle Vision）の生産を開始、翌1993年からフル生産体制に入って、この部門の生産台数を急増させている（第5図）。

3) Ford Motors of Canada

トロント西南郊のオークビル市に大衆車とトラックのプラントを、ロンドンの南に隣接するセントトーマス市には、ベーシックカーのCrown VictoriaやMercury Marquisの生産プラントを持つ。とくにセントトーマス工場は、同社の稼ぎ頭「profit center」となっている。

特徴的なのは部品部門の立地であり、エンジンを中心とする基幹部品を、ウインザー市とそこに隣接するエセックス郡に集中させている。これは、対岸のデトロイトから部品を運んで組み立てたかつてのノックダウン生産時代の名残りである。

4) Volvo Canada

1959年7月設立。1963年、ノバスコシア州のダートマスで欧州メーカー初の北米現地生産を開始。1965年、本社機能をトロントに移し、翌1966年には工場をハリファクスへ拡大移転させた。北米市場向けにVolvo940を生産している。

2. トラック専門メーカー

1) Fleightliner of Canada

同社は、米国オレゴン州のポートランドに本社をおくheavy duty truckのトップ・メーカーのカナダ子会社であり、現在ドイツのメルセデスベンツ・グループの傘下にある。1991年までバンクーバー郊外のバーナビーにカナダ国内市場向けのプラントを持っていたが、1992年1月、南オンタリオのセントトーマスに工場を移転させた。同工場の3分の2は米国市場向けであり、カナダ西部市場に対しては、米国から供給を受けている。

2) Navistar International Corp.Canada

Navistar International社は、heavy duty truckとディーゼルエンジンの世界のトップメーカーの1つで、その前身はかのInternational Harvester社である。カナダ工場は、ウインザーから西へ70kmの小都市チャタムに立地している。

3) Western Star Truck Inc.

同社の前身は、1967年、BC州オカナガン河谷の中心地ケローナ市で操業を開始したトラックメーカーであった。1981年、カルガリーの2つの企業（Nova Corp, Bovar Inc.）が買収して同社を設立、全国販売網を確立するとともに、1983年には米国市場へ進出した。1991年、オーストラリアの持株会社に売却され、中南米、環太平洋地域、中東、アフリカへの進出を図っている。

3. 日韓トランスプラントとその立地

（第8表）

1) ホンダ

同工場はカナダ最初のトランスプラントで、1986年にホンダの北米3番目の工場として操業を開始し、北米で人気の高いCivicを生産している。この結果、1991年には輸入からすべて現地生産に切り替わり、さらに欧州へ5万台、日本へも2万台の逆輸出が実現されている。同車種のシェアはミニカーの増加で頭打ちだが、Civicのシェアだけは逆に増加傾向にある。そのため、同工場も人気の高さに支えられて高い水準の操業効率を続けており、1998年秋までには生産台数24万台、従業員3,000人規模に拡大されることが予定されている。工場のあるアリストンは、トロントの北西70kmの農村地帯である。

2) トヨタ自動車

同工場は、カナダのハイテク工業地帯の1つであるキッチナー・ウォータールー都市圏の南部の農村地帯に位置し、激戦の小型車市場で人気の高いカローラを生産している。カローラは北米小型車（basic mini）市場の8～9%を占めるヒット車種であり、ケンタッキー工場と、NUMMI（GM・トヨタの合弁）のフレモント工場（カリフォルニア）でも生産されている。同工場は、これらの工場とともに、トヨタの北米市場戦略を分担している。1997年夏までに、年産20万台、従業員2,200人に増強される計画となっている。

3) CAMI

1989年、ロンドン市東郊のインガソルにGMとの合弁で設立。Geo Metro, Pontiac Firefly,

Geo Tracker, Swift などの人気車種を生産している。北米におけるミニスポーツ自動車は、ズキのSamuraiが先便をつけたが、CAMIが生産する主要車種であるTracker/Sidekickは、それを引き継いだものである。ミニスポーツ8万台、Metro Swift 12万台の生産をめざしている。

4) Hyundai

ホンダのアコードやトヨタのカムリなどと競合するlower middle carに属するSonataを主力車種とする韓国の現代自動車は、ライバル車と同水準の装備ながらも低価格で売り出す戦略を展開して北米市場に食い込んだ。しかしながら、販売網の弱さから、同工場の操業効率の向上は疑問視されていた。その不安は的中し、1994年以降、同社はケベック州Bromontで行なっていたカナダでの現地生産から撤退を余儀なくされている。

5) トランスプラントの立地

これらのトランスプラントの立地については、大都市や既存工業集積地へのアクセスがしやすい幹線ルート沿いを指向しつつも、大都市とは距離をおいた、いわゆる“greenfield location”を指向するという共通の傾向があることが、Mair et al. (1988) やRubenstein (1991) によって指摘されている。これは、既存メーカーが都市部に立地しているのに対して、日系企業は立地選定において以下のような点を考慮したためとされる (Rubenstein, 1991, pp.163~165, 250~262)。

①第1に、ジャストインタイムを維持するために既存自動車工業地帯への一定のアクセスの便があること。②その地域的範囲内で、都市部における強力な労働組合を忌避すること、またその裏返しとして、“work ethic” (ibid. pp.260) を持っている白人を多く雇用できること。③ルーラルエリアにおける用地確保や製品配送コストの節約、④自治体の優遇施策。

南オンタリオにおいても、ホンダのアリントン、トヨタのケンブリッジ、CAMIのインガソルの各プラントとともに、既成の都市部からは離れたルーラル地域に立地しており、こうした傾向のあることが確認される。

おわりに

結局のところ、近年のカナダ自動車産業の拡大は、オイルショック後の厳しい国際競争下で対カナダドル価格差と物価や労働コストの安さの利点を持つカナダの工場が、Big 3の生産配置再編策の中で重要な役割を担ってその経営改善に利用されたものと理解されよう。またその立地パターンは、米国の不効率プラントのリストラが進む中で、デトロイトとトロントを結ぶ南オンタリオ都市軸沿線に存在していたプラント群の生産能力の増強という形で進んだ。これらにより、オンタリオ州の自動車生産は、北米統合市場下で大きな恩恵を受けてきたといえる。

しかし、その立地決定の主導権はBig 3の米国親会社にあり、この繁栄は「今のところ」という注記付きで理解しておかなければならない。とくに全米州を視野においた市場統合への動きが模索される中で、メキシコが南の自動車基地になるきざしがある¹⁰⁾。他方で、物理的位置として北米経済のハートランドの一角を占めるという絶対有利の立地をもっていることは、オンタリオにとって幸運といえる。また、市場統合によって企業の国境を越えた立地戦略は、ますます当該産業部門固有の立地条件にとどまらない社会環境の比較が関心事とされるようになってきた点も、カナダ・オンタリオ州にとって(今のところの)比較優位条件である。市場統合下の国境の持つ意味を考える上でも、カナダの自動車産業の立地動向には、継続的な注意を払っていきたい。

注

1) 以下第3節までの記述は、主にWilton (1976) の行論によりつつ、Emerson (1975), Chodos et al. (1993), Motor Vehicle Manufacturers' Association (1995) の内容を適宜補ってまとめなおしたものである。なお、米加自動車協定期 (1965年頃) と日本メーカー進出期 (1980年代中期) 頃の状況に関しては、宮川 (1988) にも簡単な紹介がある。

2) この点を具体的に紹介しておく、自動車産業の技術的特徴である高度に自動化され分業化され

た生産ラインでは、1部品を数十万個単位で作るといふ大量生産と規模の経済の実現が重要である (Emerson, 1975) のに対し、カナダの工場では、少ない需要の一方で米国親会社の市場競争の中で必然化する頻繁なモデルチェンジをそのまま受け入れると、1工場で多くのモデルに対応しなければならず、生産が非効率になるというジレンマを宿命としていた (Wilton, 1976)。他方、巨大な米国市場にあっては、これを特定の工場に特化させて分担することができたのである。

- 3) いうまでもなく、「北米コンテンツ」は、第3国がカナダを対米輸出チャネルとすることを防止するものである。
- 4) カナダでの生産量の販売量に対する比率が75%以上であること、生産される自動車の付加価値率を1964年の水準で継続すること、という条件。これはつまり、カナダでの生産量を販売量以上に増加させるような企業であることを定めたものである (Emerson, 1975)。
- 5) 本節および次節の記述は、Industry, Science and Technology Canada (1989), Roy (1991), Rubenstein (1992, pp.223-231), および Adams (1993) に基づく。
- 6) Industry, Science and Technology Canada (1989) は、1988年の値として、「light truck」(pick up truck+van+utility truck) が「light vehicle」(乗用車+小型トラック) 生産の41%を占めているが、北米全体ではこの車種が33%を占めるにすぎないことを指摘している。
- 7) 世界国勢図会96/97 (表9-14) による。なお、米国および日本の同期間の上昇率は、それぞれ30.28%、13.82%であった。
- 8) 日本の自動車生産780万台 (1994年) のうち、広島のマツダ (82万台)、大阪のダイハツ (26万台)、三菱の水島工場 (100万台)、日産の九州工場 (46万台) を除く約600万台強が、群馬—横浜—浜松—愛知の約450kmにわたるベルト地帯で生産されている計算となる。
- 9) 基づいた資料は、カナダ企業に関しては、カナダ自動車工業会の会員企業名簿 (Motor Vehicle Manufacturers' Association, 1995) および連邦政府の調査資料 (Industry, Science and Technology Canada, 1989)、日系トランスプラントについては、カナダ日本自動車工業会 (Japanese Automotive Manufacturers' Assoc.

Canada) で入手した文書資料、現代自動車の動向に関してはカナダ産業省 (Industry Canada) 自動車・運輸部での聞き取りによった。

- 10) メキシコの自動車生産は、1990年の80.4万台から、1996年には121.1万台と、約50%もの伸びを示している。

文 献

- Adams, P. (1993) : The New Face of Automobile Transplants in Canada. *Canadian Economic Observer* (Statistics Canada Cat.11-040), Oct. 1993
- Chodos, Murphy & Hamovitch (1993) : *Canada and Global Economy*. James Lorimer, pp. 129-157
- Emerson, D.L. (1975) : *Production, Location and the Automotive Agreement*. Economic Council of Canada
- Industry, Science and Technology Canada (1989) : *Restructuring in the North American Automotive Industry*
- Mair, Florida & Kenney (1988) : The New Geography of Automobile Production : Japanese Transplants in North America. *Economic Geography*, 64, 352-373
- Ministry of Economic Development, Trade and Tourism (1996) : The Automotive Industry ; The Case for Investing in Ontario.
- Motor Vehicle Manufacturers' Association (1995) : Member Company Profiles.
- Roy, F. (1991) : Recent Trends in the Automotive Industry. *Canadian Economic Observer* (Statistics Canada Cat.11-040), Jan. 1991
- Rubenstein, J.M. (1991) : The Changing US-Auto Industry. Routledge
- Wilton, D. (1976) : An Economic Analysis of the Canada-United States Automotive Agreement : The first seven years. Economic Council of Canada
- 宮川泰夫 (1988) : カナダの工業化と日・米自動車工業の展開, 同著「国際工業配置論(上)」pp.111~113

Recent Development and Present Situation of Canadian Automotive Industries ;
With Special Attention to Southern Ontario Region.

TAKANO Takehiko